
八雲町の公共交通に関する町民アンケート

調査結果

令和2年3月

目次

1. 調査概要.....	1
2. 調査結果.....	10
2.1 単純集計.....	10
(1) 回収票数.....	10
(2) 回答者の個人属性.....	11
(3) 町民の日常生活の移動実態.....	16
(4) 町民の公共交通の利用頻度.....	22
(5) 町民の鉄道（在来線）の必要度.....	28
(6) 町民の路線バスの必要度.....	31
(7) 町民の路線バス利用上の重要なサービス.....	34
(8) 町民の公共交通の継続的な確保に対する意向.....	35
(9) 町民の公共交通に対する意見・要望.....	38
2.2 クロス集計.....	39
2.2.1 地区（八雲地区、落部地区、熊石地区）別の集計.....	39
2.2.2 年齢層別の集計.....	68
2.2.3 車の運転状況別の集計.....	95
2.2.4 公共交通の一定程度の利用がある方の考え方.....	121
(1) 鉄道（在来線）の一定程度の利用がある方.....	121
(2) 路線バスの一定程度の利用がある方.....	129
(3) ハイヤーの一定程度の利用がある方.....	138
2.2.5 公共交通の必要度別の判断理由.....	143
2.2.6 公共交通の利用頻度別の必要度.....	147
2.3 日常生活における移動の流動.....	148
2.4 八雲町の公共交通に対する意見・要望（自由意見）.....	154
2.4.1 意見・要望の趣旨による分類整理.....	154
2.4.2 意見・要望の内容（全文、原文のまま）.....	154

1. 調査概要

地区別の町民移動実態、公共交通利用実態、移動に関する意向や問題意識等から町民の実態とニーズを反映した公共交通の課題を抽出し、計画・施策検討の基礎資料とするため、住民基本台帳から無作為に抽出した満 16 歳以上の住民（4,215 人）を対象に、公共交通に関するアンケート調査を実施した。

表 調査概要

項目		内容
調査目的		地区別の町民移動実態、公共交通利用実態、移動に関する意向や問題意識を把握する
調査対象		八雲町内在住の満 16 歳以上
抽出方法		住民基本台帳から無作為に抽出
配布数		配布票数:4,215 票
配布・回収方法		郵送配布、郵送回収
実施時期		令和元年 8 月 1 日～18 日
回収票数		回収票数:1,236 票
調査項目	個人属性	<ul style="list-style-type: none"> ・ 性別、年齢、家族構成、職業、住まい、車を利用できる環境 ・ 日常的な自動車運転の有無及び運転を希望する年齢の上限 ・ 鉄道駅・バス停の認知及び所要徒歩時間
	日常の移動実態	<ul style="list-style-type: none"> ・ 通勤・通学、買い物、通院の外出先、交通手段、外出頻度
	公共交通の利用実態	<ul style="list-style-type: none"> ・ 利用頻度、利用しない場合は利用基礎知識の認知度
	公共交通の必要度・サービスの重要性	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自身の必要度とその理由 ・ 地域や次世代にとっての必要度とその理由 ・ 路線バスを利用する上での運行、運賃、情報、アクセス、バス停、利用しやすさの各サービスの重要性
	公共交通の今後の確保について	<ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通サービスの確保、維持における費用等の負担に対する考え方 ・ ハイヤーを活用した地域交通確保策に対する賛否
	その他	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自由意見 ・ 意見交換会開催の告知と開催に興味がある町民の募集

次頁に調査票を示す。

八雲町の公共交通に関するアンケート調査 該当する選択肢に○をつけるか、直接回答をご記入ください。

問1 あなたご自身のことについてお聞きます。

性別	1. 男性 2. 女性	年齢	1. 16～19歳 2. 20～29歳 3. 30～39歳	4. 40～49歳 5. 50～59歳 6. 60～69歳	7. 70～79歳 8. 80歳以上	家族構成	1. 一人暮らし 2. 二世代(親・子) 3. 三世代(親・子・孫など)	4. 夫婦のみ 5. その他
職業	1. 農林業 2. 水産業 3. 自営業(農林水産業以外)	4. 会社員・役員 5. 公務員・団体等職員 6. パート・アルバイト	7. 在宅ワーク・内職 8. 家事専業 9. 高校生	10. 大学・専門学校生など 11. 無職 12. その他()				
日常的な車の運転	1. 運転する 2. 運転しない 3. 運転免許を持っていない	※「1. 運転する」または「2. 運転しない」と回答した方にお尋ねします。 今後、何歳くらいまで、自動車運転する、または運転できる、とお考えですか？ 今後、何歳くらいまで、自動車運転する、または運転できる、とお考えですか？ 歳くらいまで運転する、または運転できる						
車を使う環境	1. 自分専用で自由に使える車がある 2. 家族共有の車があり、自分優先で使える	3. 家族共有の車があるが、家族優先で自分は自由に使えない 4. 家族などが運転する車で送迎してもらえる 5. 車は利用できない						
お住まいの地区	八雲町	※記載例 出雲町、黒岩、わらび野、熊石泊川町、熊石黒岩町 など						
自宅から一番近い鉄道の駅までの徒歩時間	1. 5分以内	2. 6～10分	3. 11～15分	4. 16分以上	5. 駅がわからない			
自宅から一番近い図書館バスのバス停までの徒歩時間	1. 5分以内	2. 6～10分	3. 11～15分	4. 16分以上	5. バス停がわからない			

質問は裏面に続きます ➡

問2 あなたの通勤・通学、日常の買い物、定期的な通院についてお聞きします。(特に決まっていない場合は空欄でも結構です)

	①どこに行きますか? 住所や施設名を直接記入	②主に利用する交通手段は何ですか? 選んで○	③どのくらい行きますか? 選んで○
記入例 買い物の 場合	例…エコープやくも店 ホームマック江差柳崎店 など (<u>エコープ熊石</u>)	1. 徒歩 2. 自転車 3. バイク・原付 4. ハイヤー 5. 車 (家族等の送迎) 6. 車 (自分で運転) 7. 路線バス 8. 送迎バス 9. スクールバス (混乗含) 10. 鉄道 (在来線) 11. 新幹線 12. その他	1. 週5日以上 2. 週3~4日 3. 週1~2日 4. 月1~2日 5. 半年に1~2日 6. 年1日程度 7. 外出しない・該当しない
通勤 通学	例…勤務先住所：八雲町落部 学校名：八雲高校 など ()	1. 徒歩 2. 自転車 3. バイク・原付 4. ハイヤー 5. 車 (家族等の送迎) 6. 車 (自分で運転) 7. 路線バス 8. 送迎バス 9. スクールバス (混乗含) 10. 鉄道 (在来線) 11. 新幹線 12. その他	1. 週5日以上 2. 週3~4日 3. 週1~2日 4. 月1~2日 5. 半年に1~2日 6. 年1日程度 7. 外出しない・該当しない
最も よく行く 日常の 買い物	例…エコープやくも店 ホームマック江差柳崎店 など ()	1. 徒歩 2. 自転車 3. バイク・原付 4. ハイヤー 5. 車 (家族等の送迎) 6. 車 (自分で運転) 7. 路線バス 8. 送迎バス 9. スクールバス (混乗含) 10. 鉄道 (在来線) 11. 新幹線 12. その他	1. 週5日以上 2. 週3~4日 3. 週1~2日 4. 月1~2日 5. 半年に1~2日 6. 年1日程度 7. 外出しない・該当しない
最も多い 定期的な 通院	例…八雲総合病院、熊石国保病院 函館病院 など ()	1. 徒歩 2. 自転車 3. バイク・原付 4. ハイヤー 5. 車 (家族等の送迎) 6. 車 (自分で運転) 7. 路線バス 8. 送迎バス 9. スクールバス (混乗含) 10. 鉄道 (在来線) 11. 新幹線 12. その他	1. 週5日以上 2. 週3~4日 3. 週1~2日 4. 月1~2日 5. 半年に1~2日 6. 年1日程度 7. 外出しない・該当しない

問3 あなたの鉄道（在来線）、路線バス、ハイヤーの利用頻度をお聞きます。それぞれ1つ選んで○をつけてください。

鉄道 (在来線)	1. ほぼ毎日	5. 月1日程度	9. 利用しない
	2. 週2~3日	6. 年に数日程度	駅の場所を… 知っている・知らない 時刻表や行先を… 知っている・知らない 切符の買い方を… 知っている・知らない
	3. 週1日程度	7. 冬期間だけ	
	4. 月2~3日程度	8. 利用したことがある	

路線バス (函館バス)	1. ほぼ毎日	5. 月1日程度	9. 利用しない
	2. 週2~3日	6. 年に数日程度	バス停の場所を… 知っている・知らない 時刻表や行先を… 知っている・知らない 運賃の支払い方を… 知っている・知らない
	3. 週1日程度	7. 冬期間だけ	
	4. 月2~3日程度	8. 利用したことがある	

ハイヤー	1. ほぼ毎日	5. 月1日程度	9. 利用しない
	2. 週2~3日	6. 年に数日程度	予約の仕方を… 知っている・知らない 運賃の支払い方を… 知っている・知らない
	3. 週1日程度	7. 冬期間だけ	
	4. 月2~3日程度	8. 利用したことがある	

質問は裏面に続きます▶

問4 鉄道（在来線）に関するあなたのお考えをお聞きます。

1) **あなたが生活する上での現在の鉄道の必要度について、あなたのお考えに○をつけてください。**

1. なくてはならない 2. ないと困る 3. なくとも困らない 4. 全く必要ない 5. わからない

【上記の理由を下から選んでください。（いくつでも構いません）】

- | | | |
|---------------|-------------------|--------------------|
| 1. 他に交通手段がない | 6. 身体が楽 | 11. 不安・危険 |
| 2. 自動車運転免許がない | 7. 自分で運転する車がある | 12. 身体に負担がある・大変 |
| 3. 便利・使いやすい | 8. 家族が運転してくれる車がある | 13. 鉄道を使う外出が少ない、ない |
| 4. 運賃が安い | 9. 不便・使いにくい | 14. 利用したことがない |
| 5. 安心・安全 | 10. 運賃が高い | 15. その他（ ） |

2) **町や地域、将来の世代にとっての鉄道の必要度について、あなたのお考えに○をつけてください。**

1. なくてはならない 2. ないと困る 3. なくとも困らない 4. 全く必要ない 5. わからない

【上記の理由を下から選んでください。（いくつでも構いません）】

- | | | |
|-------------------|-------------------|-------------------------|
| 1. 他に交通手段がない | 6. 町を活性化する、定住を促す | 11. 自家用車がある |
| 2. 自動車運転免許がない人がいる | 7. 町が衰退する、過疎が進む | 12. 家族や近所・知り合いが送迎する |
| 3. 自動車を利用できない人がいる | 8. 観光客などが利用する | 13. 運行維持のために税金を使って支援が必要 |
| 4. 荒天や冬期に利用する | 9. 新幹線がある・延伸される | 14. 自動運転などの技術が発達・普及する |
| 5. 鉄道があると安心する | 10. 路線バスがある・代替できる | 15. その他（ ） |

問5 路線バスに関するあなたのお考えをお聞きます。

1) **あなたが生活する上での現在の路線バスの必要度について、あなたのお考えに○をつけてください。**

1. なくてはならない 2. ないと困る 3. なくとも困らない 4. 全く必要ない 5. わからない

【上記の理由を下から選んでください。(いくつでも構いません)】

- | | | |
|---------------|-------------------|----------------------|
| 1. 他に交通手段がない | 6. 身体が楽 | 11. 不安・危険 |
| 2. 自動車運転免許がない | 7. 自分で運転する車がある | 12. 身体に負担がある・大変 |
| 3. 便利・使いやすい | 8. 家族が運転してくれる車がある | 13. 路線バスを使う外出が少ない、ない |
| 4. 運賃が安い | 9. 不便・使いにくい | 14. 利用したことがない |
| 5. 安心・安全 | 10. 運賃が高い | 15. その他 () |

2) **町や地域、将来の世代にとっての路線バスの必要度について、あなたのお考えに○をつけてください。**

1. なくてはならない 2. ないと困る 3. なくとも困らない 4. 全く必要ない 5. わからない

【上記の理由を下から選んでください。(いくつでも構いません)】

- | | | |
|-------------------|------------------------|-----------------------|
| 1. 他に交通手段がない | 6. 町を活性化する、定住を促す | 11. 自家用車がある |
| 2. 自動車運転免許がない人がいる | 7. 町が衰退する、過疎が進む | 12. 家族や近所・知り合いが送迎する |
| 3. 自動車を利用できない人がいる | 8. 観光客などが利用する | 13. 運行維持に税金を使って支援が必要 |
| 4. 荒天や冬期に利用する | 9. 新幹線がある・延伸される | 14. 自動運転などの技術が発達・普及する |
| 5. 路線バスがあると安心する | 10. 鉄道 (在来線) がある・代替できる | 15. その他 () |

質問は裏面に続きます ➡

3) あなたが路線バスを利用する上で重要だと思うサービスを下から選んで○をつけてください。(いくつでも構いません)

運 行	1. 朝夕の運行本数 4. 遅れない運行	2. 昼間の運行本数 5. 他の路線バスとの接続	3. 始発・終発の時間 6. 鉄道との接続
運 賃	7. 1回の運賃の額 10. ICASnimoca (イカす二モカ) などを使った運賃の支払い	8. 定期券の額 (割引率) 11. 運賃割引や利用ポイントの大きさ	9. 鉄道と共通利用できるカードや定期券
情 報	12. バス停の場所、時刻表や行先の見方、運賃の支払い方などの基本的な情報 13. 利用するバスの出発時刻や遅れ、運賃、降車するバス停名などの利用前の情報 14. 乗車中のバスの到着時刻の遅れ、鉄道や他の路線バスとの接続案内などの利用中の情報 15. バスを利用して行くことができる病院や施設、商業施設、商業施設、商業施設などの情報		
バス停への移動	16. バス停までの交通手段	17. 安全に歩ける道路・歩道	18. 自宅や目的地まで自由に乗り降り
バス停	19. 大きい文字の時刻表 22. 腰掛用ベンチ	20. 夜間の照明 23. 雨風よけの屋根や小屋	21. バスの接近や通過の表示や案内 24. バス停付近の駐輪場・駐車場
利用しやすさ	25. 車両の乗り降りしやすさ 28. 車両の清潔さ	26. 乗車中の揺れや乗り心地 29. 運転士の接客態度	27. 荷物やベビーカー、車いすの固定
その他	30. 該当する項目がない	31. わからない	32. その他 ()

問6 公共交通の継続的な確保についてお聞きします。

1) 現在の鉄道（在来線）や路線バスを維持したり、使いやすく改善する他、これらを補完したり、代替える新しい交通手段や運行する仕組みを導入するために必要となる費用などの負担のあり方について、あなたの考えに最も近いもの1つに○をつけてください。

※それぞれの交通事業者は、経費削減などに最大限取り組みたいとお考えください。

鉄道 (在来線) について	1. 町全体での負担	町の様々な施策の費用を減らしても、鉄道に関する費用を増やし、町全体で広く負担する
	2. 利用者が負担	鉄道に関する町の費用は抑え、運賃の値上げなど、利用する人が直接負担する
	3. 負担を増やさない	現状より運行を減らしたり、廃止しても、利用者や町の費用負担は増やさない
路線バス (函館バス) について	1. 町全体での負担	町の様々な施策の費用を減らしても、路線バスに関する費用を増やし、町全体で広く負担する
	2. 利用者が負担	路線バスに関する町の費用は抑え、運賃の値上げなど、利用する人が直接負担する
	3. 地区も一部負担	路線バスに関する町の費用は抑え、利用者負担に加え、利用できる地区も一部を負担する
	4. 負担を増やさない	現状より運行を減らしたり、廃止しても、利用者や町の費用負担は増やさない
鉄道やバスを補 完・代替える 新しい交通手段 や運行の仕組み について	1. 町全体での負担	町の様々な施策の費用を減らしても、町全体で広く負担する
	2. 利用者が負担	町の費用は抑え、利用する人が直接負担する
	3. 地区も一部負担	町の費用は抑え、利用者負担に加え、利用できる地区も一部を負担する
	4. 負担しない	利用者や地区、町の費用負担があるなら、新たな移動手段を確保できなくてもよい

2) 既存のハイヤーを公共交通として活用するアイデアとして、あなたが賛成できるものひとつを選び○をつけてください。

1. 予約に応じて経路を決めて運行：予約がある時だけハイヤー車両を使ってバスのように経路を決めて運行する
2. 区域限定の割安な運賃設定：通常運賃よりも割安でハイヤーを利用できる区域や区間を設定する
3. 相乗りでハイヤーを利用：携帯電話やスマートフォンなどを使って行き先や経路が同じ人が相乗りし、運賃を割り勘にする
4. 期間や区域を決めて乗り放題：バスや鉄道の定期券のように、定額を前払いし、期間、区域、回数の限度内で乗り放題にする
5. 運賃の支援：バスや鉄道が利用できない地区の方、高齢者などには、回数や金額の限度を設けて利用運賃を支援する
6. わからない
7. その他のアイデアやご提案 ()

問7 八雲町の公共交通に対するご意見・ご要望がありましたらご記入ください。

質問は以上です。ご協力ありがとうございました。

この調査票は、同封の返信用封筒に入れ、**8月18日(日)**までに郵便ポストへ投かん（切手不要）してください。

 **地域ごとに、公共交通について
意見交換会を開催します！**

日時や会場の詳細が決定次第、
「町のホームページ」・「広報やくも」でご案内します。

 **町民アンケート結果もご報告します**

意見交換会のご案内を希望される方へ

お名前とご連絡先をご記入いただければ直接ご案内を差し上げます。

※個人情報情報は厳密に管理し、ご案内に限り使用します。

お名前

お電話

ご住所 八雲町

2. 調査結果

2.1 単純集計

(1) 回収票数

- 八雲町全体で4,215票配布したうち、回収票数は1,236票、回収率は29.3%である。

	地区	配布票数	回収票数	回収率
1	八雲（市街地部）	2214	697	31.5%
2	八雲（北部）	247	56	22.7%
3	八雲（山間部）	107	34	31.8%
4	八雲（東部）	232	73	31.5%
5	落部（北部）	313	65	20.8%
6	落部（山間部）	39	8	20.5%
7	落部（市街地部）	578	127	22.0%
8	熊石（北部）	276	88	31.9%
9	熊石（南部）	209	58	27.8%
	無回答・不明	0	30	-
	総計	4215	1236	29.3%

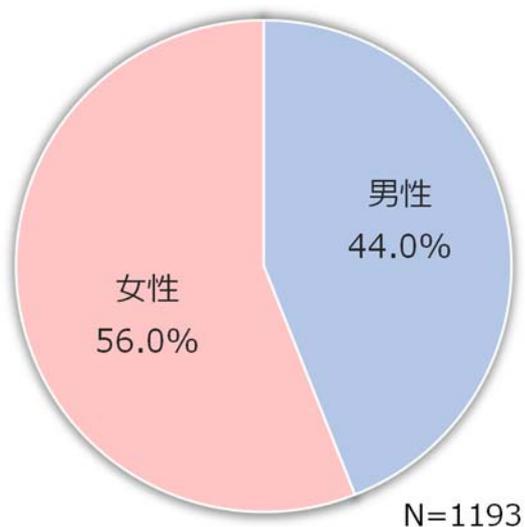


(2) 回答者の個人属性

問1 あなたご自身のことについてお聞きします。

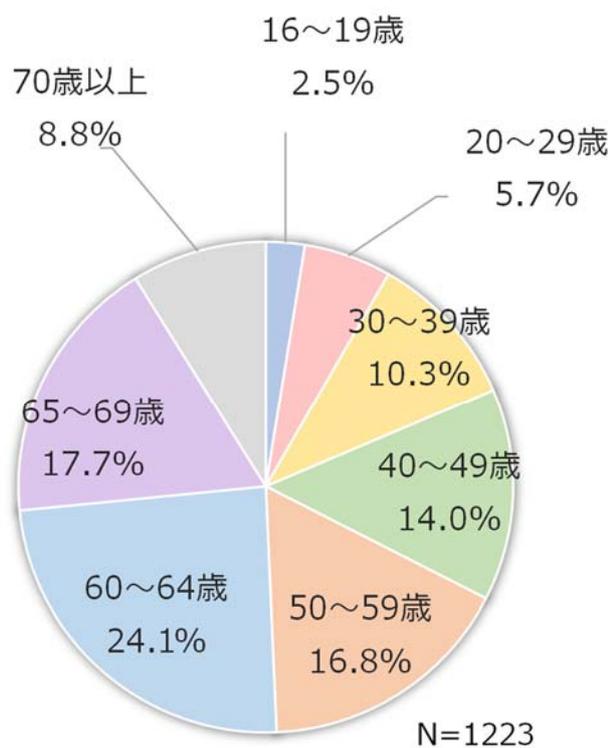
<性別>

- ・ 回答者の性別比は男性が 44.0%、女性が 56.0%。



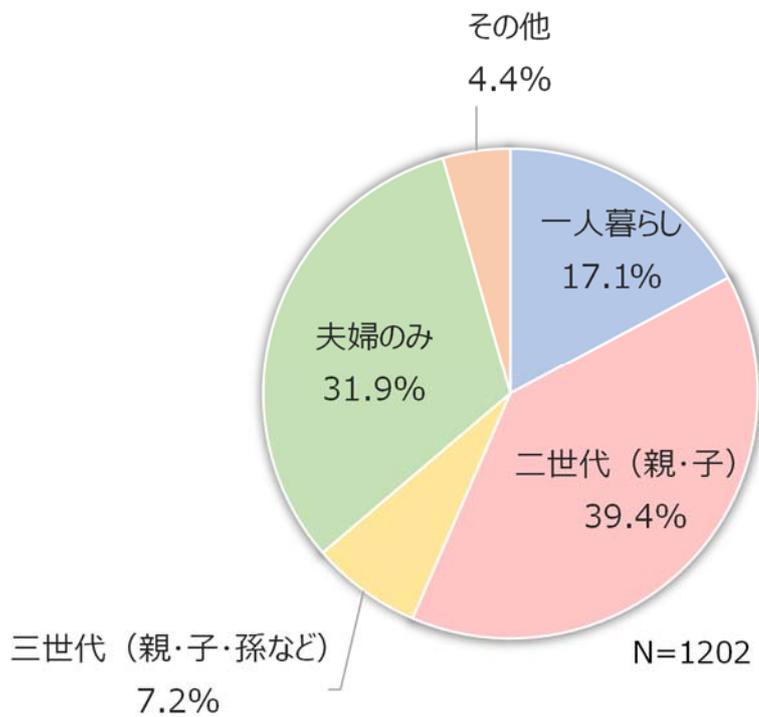
<年齢>

- ・ 回答者の年齢は、「60～64 歳」が 24.1%と最も多い。
- ・ 次いで「65～69 歳」の 17.7%、「50～59 歳」の 16.8%である。



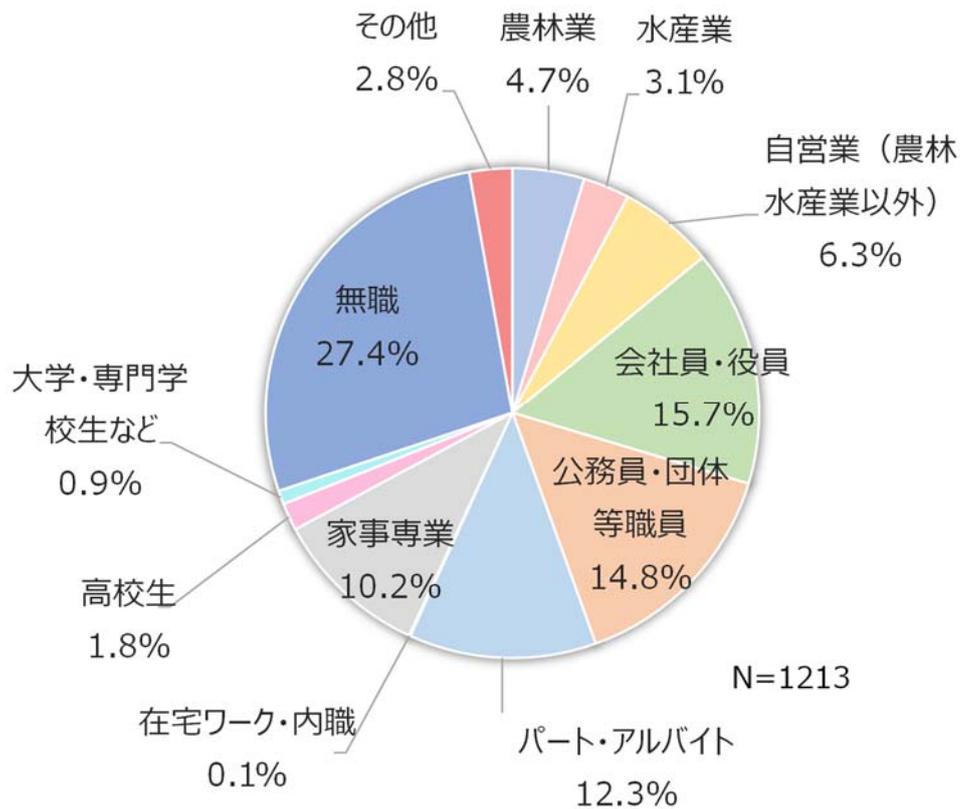
<家族構成>

- ・ 回答者の家族構成は、「二世代（親・子）」が 39.4%で最も多い。
- ・ 「夫婦のみ」は 31.9%、「一人暮らし」は 17.1%である。



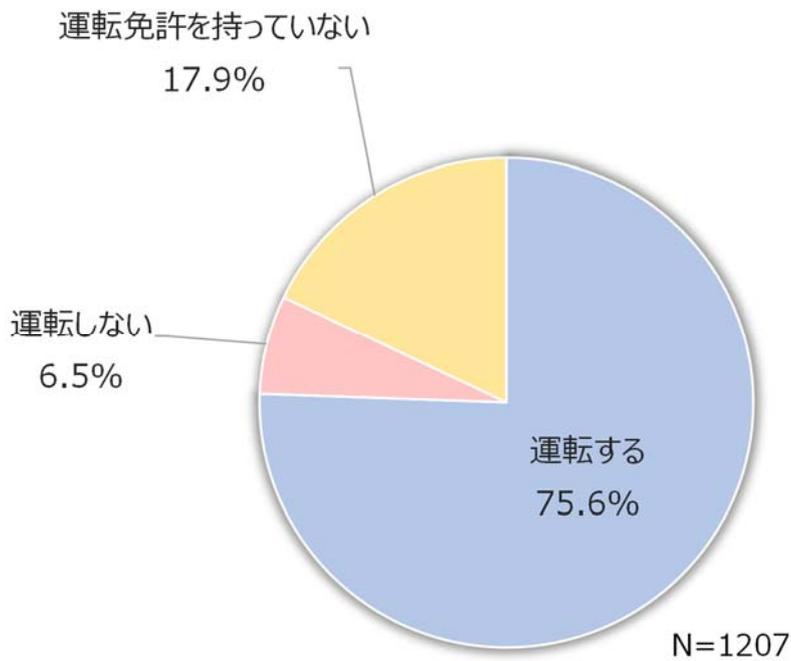
<職業>

- ・ 回答者の職業は、「無職」27.4%が最も多い。
- ・ 次いで、「会社員・役員」が 15.7%である。



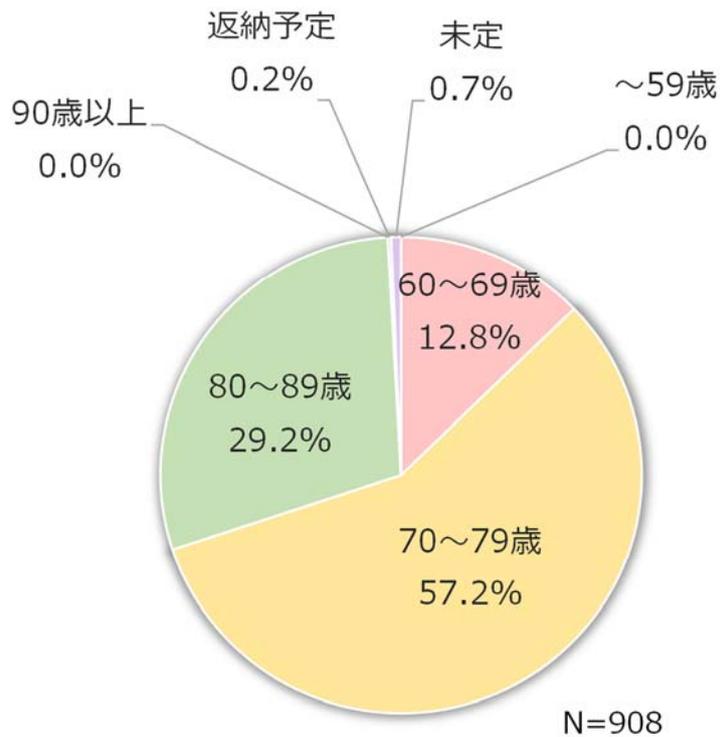
＜日常的な車の運転＞

- ・ 自動車を「運転する」人が 75.6%、運転免許があっても運転しない人が 6.5%である。
- ・ 運転免許を持たない人は 17.9%である。



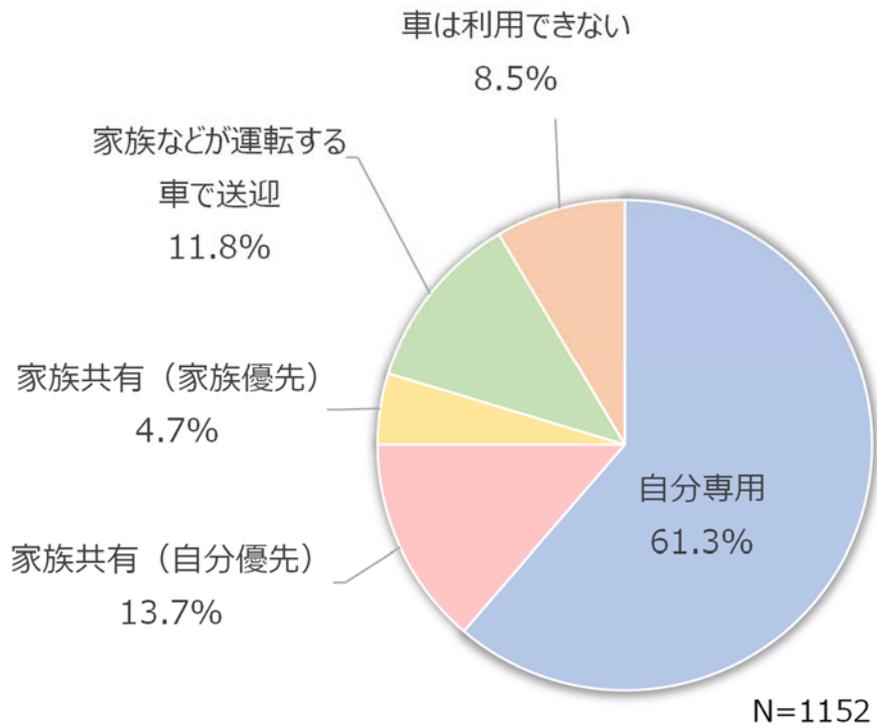
＜運転免許保有者が今後の運転を希望する年齢＞

- ・ 「70～79歳」まで運転を希望する人が 57.2%と最も多い。
- ・ 「80～89歳」まで運転を希望する人は 29.2%である。



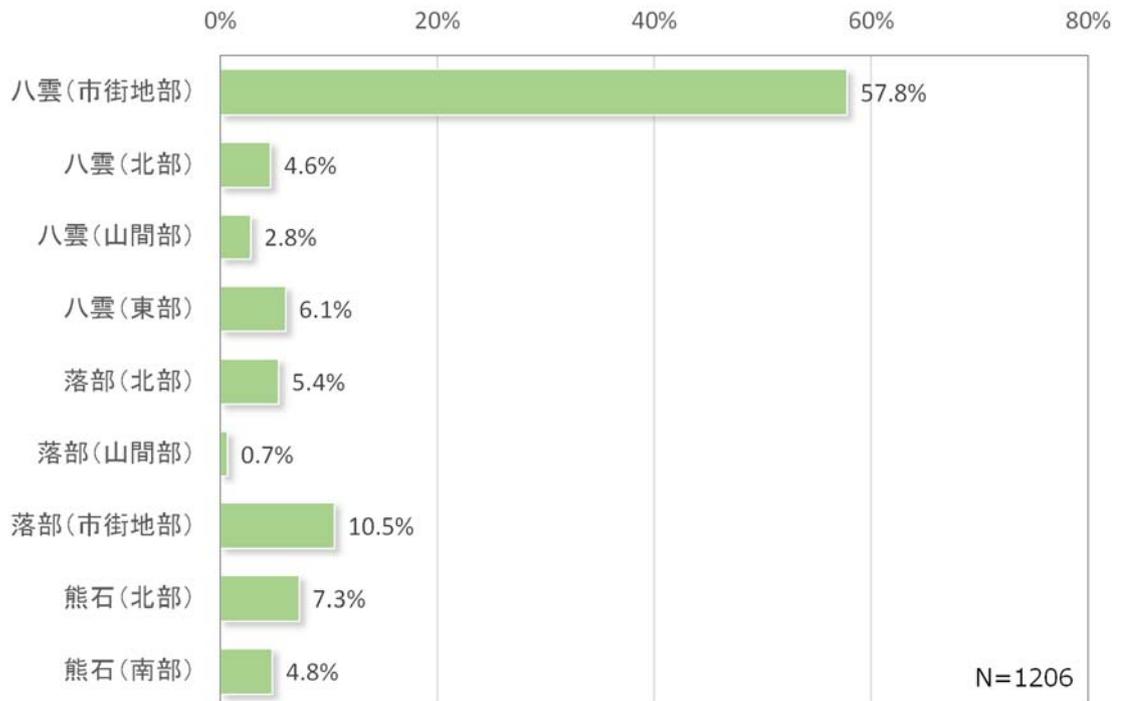
<車を利用できる環境>

- ・ 「自分専用」で利用できる人が 61.3%と大半を占めている。
- ・ 送迎も含め車を利用できない人が 8.5%いる。



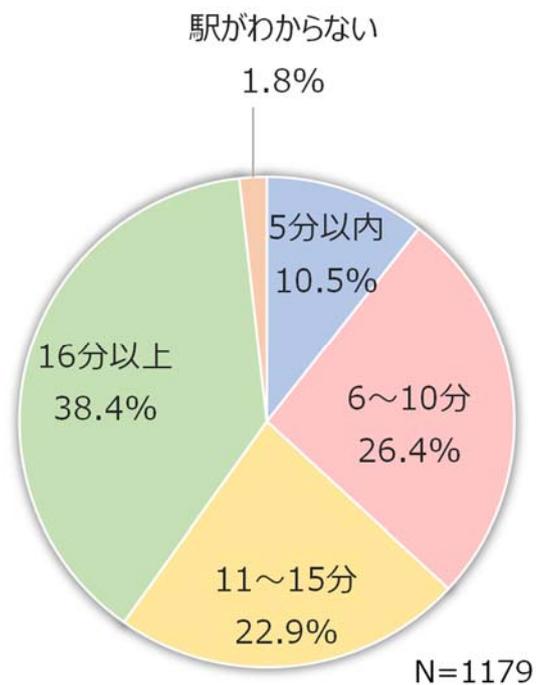
<居住地>

- ・ 回答者の居住地は八雲市街地部が 57.8%と最も多い。



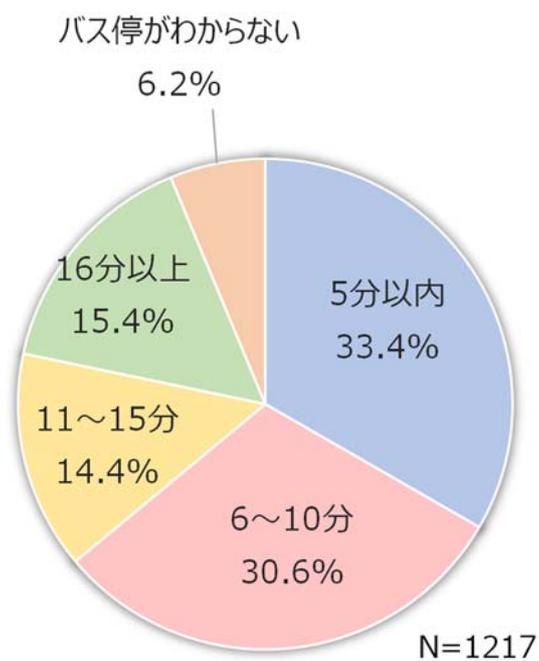
<鉄道の駅までの徒歩時間>

- ・ 自宅から一番近い鉄道駅までの徒歩時間は、「16分以上」が38.4%と最も多い。
- ・ 次いで「6～10分」26.4%、「11～15分」が22.9%である。
- ・ 駅がわからない人が1.8%いる。



<バス停までの徒歩時間>

- ・ 自宅から一番近いバス停までの徒歩時間は、「5分以内」が33.4%と多い。
- ・ 「6～10分」が30.6%で10分以内にバス停がある人が64.0%である。
- ・ バス停がわからない人が6.2%いる。



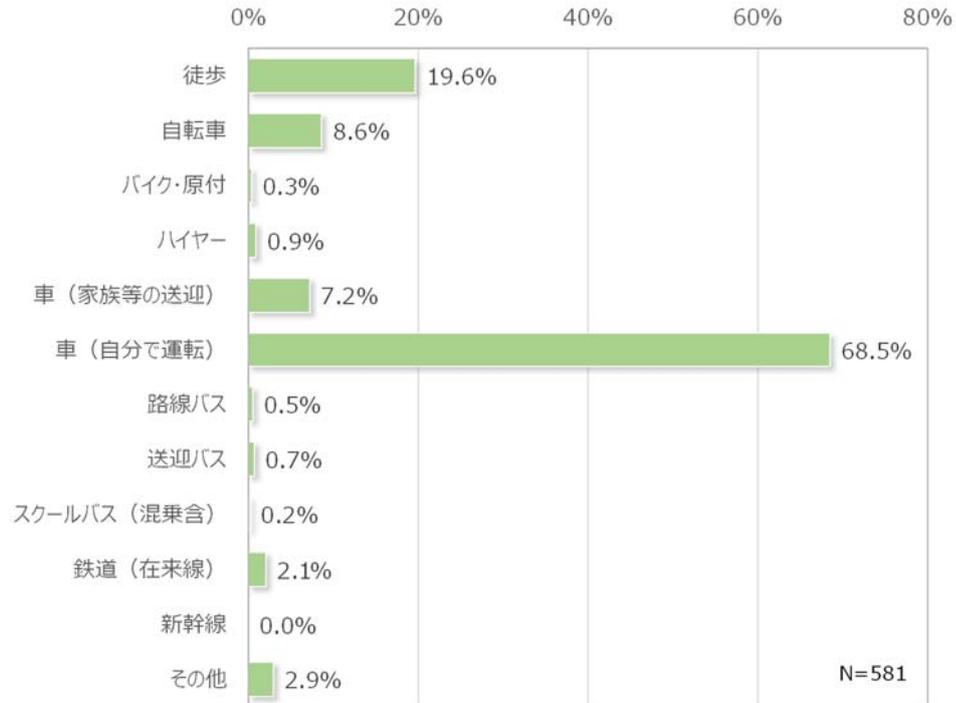
(3) 町民の日常生活の移動実態

問2 あなたの通勤・通学、日常の買い物、定期的な通院についてお聞きします。

1) 通勤・通学の移動

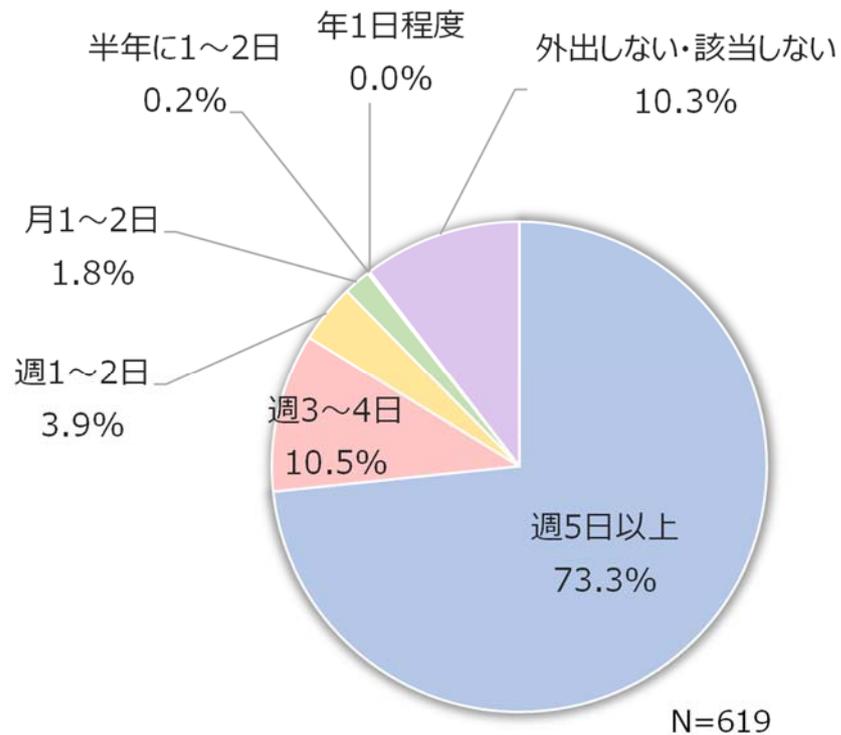
<交通手段>

- ・ 主な利用交通手段は「車（自分で運転）」の人が68.5%と最も多い。



<頻度>

- ・ 通勤・通学の外出頻度は「週5日以上」が73.3%と最も多い。



<通勤・通学先>

- ・ 通勤・通学先では、八雲町中心部の東雲町が最も多い。
- ・ 地区としては、次いで「内浦町」、「立岩」、「栄町」、「本町」が続く。
- ・ 具体の行き先としては、「八雲高等学校」、「八雲町役場」、「八雲総合病院」への回答が多い。

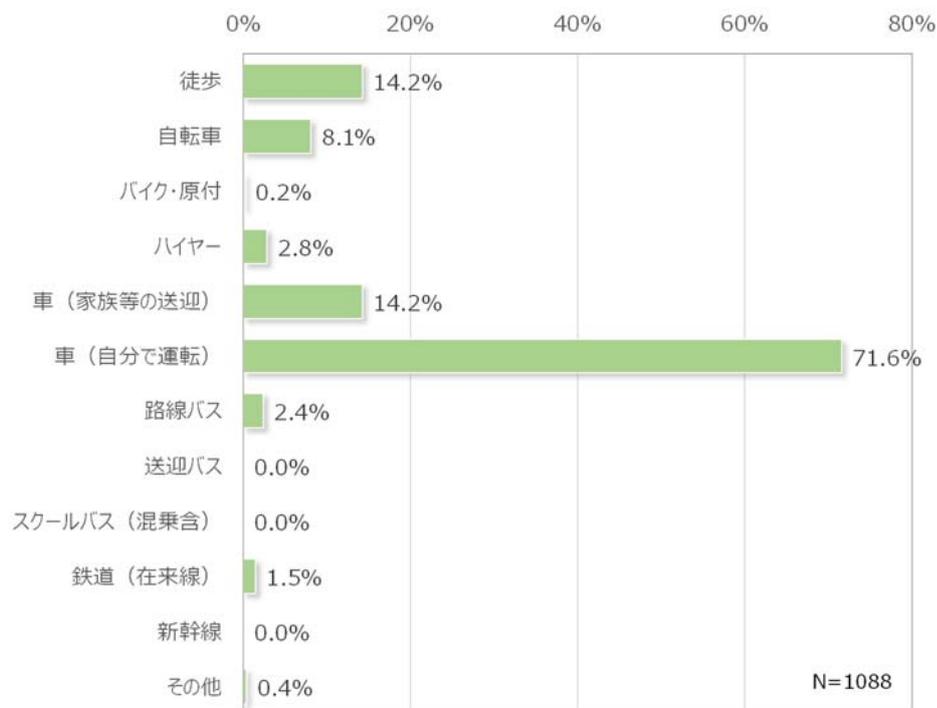
通勤・通学先	票数
東雲町	46
北海道八雲高等学校	23
内浦町	20
立岩	19
栄町	19
本町	18
落部	17
八雲町役場	15
八雲総合病院	12
住初町	10
富士見町	10
末広町	10
野田生	9
八雲町内	8
独立行政法人国立病院機構 八雲病院	7
八雲町	7
出雲町	6
緑町	6
宮園町	6
浜松	5
函館市	5
三杉町	5
花浦	5
熊石平町	4
八雲町役場 熊石総合支所	4
八雲町 総合保健福祉施設 シルバープラザ	4
元町	4
D C Mホームマック八雲店	4
東町	4
八雲町熊石雲石町	3
八雲町熊石国民健康保険病院	3
熊石根崎町	3
長万部	3
航空自衛隊 八雲分屯基地	3
ラルズマート 八雲店	3
北海道八雲養護学校	3
東野	3
熊石鮎川町	3
八雲町熊石	3
大新	3
春日	3
豊河町	3
その他	116

※3票以上を記載

2) 日常の買い物の移動

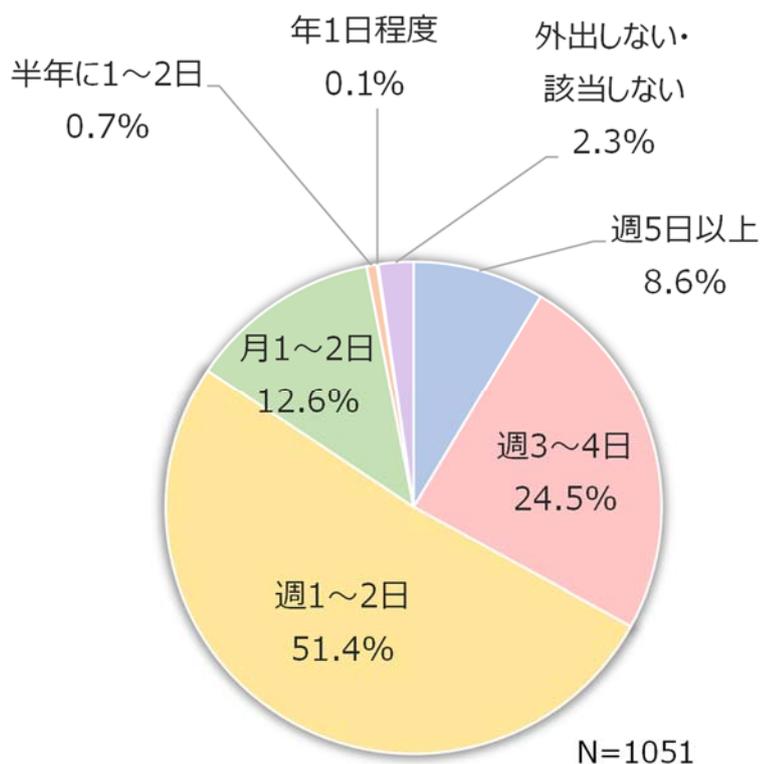
<交通手段>

- ・ 主な利用交通手段は「車（自分で運転）」の人が71.6%と最も多い。
- ・ 「徒歩」・「自転車」が主な利用交通手段の人が22.3%いる。



<頻度>

- ・ 日常の買い物の外出頻度は「週1～2日」の人が51.4%と最も多い。
- ・ 「週3～4日」は24.5%、「月1～2日」は12.6%である。



<日常の買い物先>

- ・ 買い物先は、「エコープやくも店」、「マックスバリュ八雲店」、「ラルズマート」が多い。
- ・ 江差町への買い物も多くなっている。

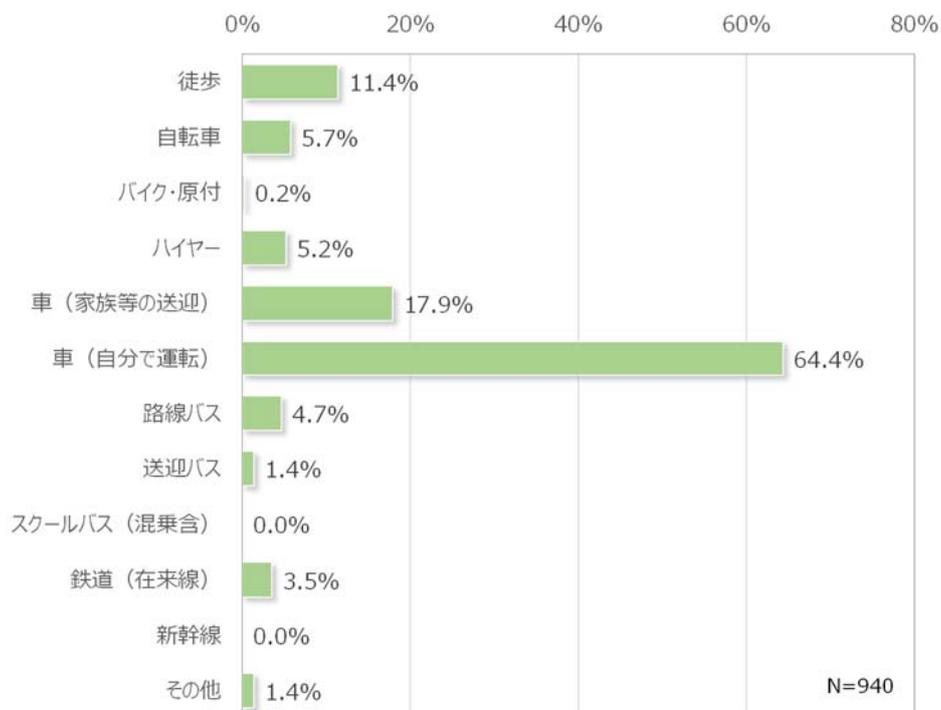
買い物先	票数
エコープやくも店	285
マックスバリュ八雲店	279
ラルズマート(店舗不明)	159
ラルズマート八雲店	84
フードセンターブテン江差店	62
DCMホームマック八雲店	43
エコープ(店舗不明)	43
サツドラ(店舗不明)	30
ホームマック(店舗不明)	29
ツルハドラック(店舗不明)	23
株式会社こがね屋Aコープ熊石	17
DCMホームマック江差柳崎店	17
セイコーマート(店舗不明)	17
セブンイレブン(店舗不明)	17
セイコーマート熊石店	16
ローソン(店舗不明)	15
コンビニ(店舗不明)	10
ツルハドラッグ八雲店	8
サツドラ八雲店	6
ツルハドラッグ八雲本町店	6
ザ・ダイソーDCMサンワ八雲店	6
森共同購買会フォーレスト	5
JA新はこだて八雲支店	5
GEO八雲店	5
サツドラ江差柳崎店	4
イエローグローブ江差店	4
ホクレンショップ(店舗不明)	4
ラルズマート江差店	3
井平鮮魚店	3
イエローグローブ(店舗不明)	3
ラルズマート森店	3
セイコーマート八雲落部店	3
その他	25

※3票以上を記載

3) 定期的な通院の移動

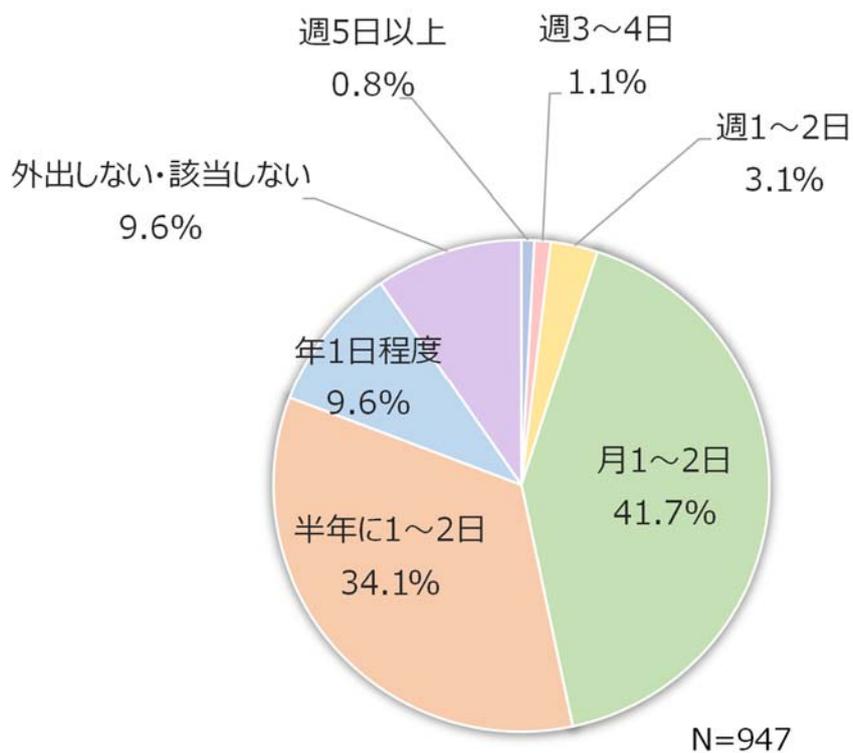
<交通手段>

- ・ 主な利用交通手段は「車（自分で運転）」の人が64.4%と最も多い。
- ・ 「家族等の送迎」17.9%や「ハイヤー」5.2%の利用も多い。



<頻度>

- ・ 定期的な通院の頻度は「月1～2日」41.7%、「半年に1～2日」34.1%が多い。



<通院先>

- ・ 通院先は、「八雲総合病院」が最も多い。
- ・ 函館市や江差町への通院も多くみられる。

通院先	票数
八雲総合病院	485
八雲町熊石国民健康保険病院	66
医療法人道南勤労者医療協会 八雲ユースホステル	55
まきた循環器内科クリニック	52
函館市内（病院名不明）	44
函館病院	44
函館五稜郭病院	15
社会福祉法人函館厚生院 函館中央病院	13
北海道立江差病院	11
八雲町内（病院名不明）	8
医療法人社団江山会 江口眼科病院	6
医療法人社団玄心会 吉田眼科病院	5
市立函館病院	4
札幌市内（病院名不明）	4
独立行政法人国立病院機構 函館病院	4
森町内（病院名不明）	3
鎌田医院	3
えんどう桔梗マタニティクリニック	3
独立行政法人国立病院機構 八雲病院	3
江差脳神経外科クリニック	2
JA北海道厚生連 札幌厚生病院	2
ひまわり歯科クリニック	2
七飯町（病院名不明）	2
おとしべ歯科クリニック	2
ヤクモ歯科クリニック	2
森町国民健康保険病院	2
その他	36

※2票以上を記載

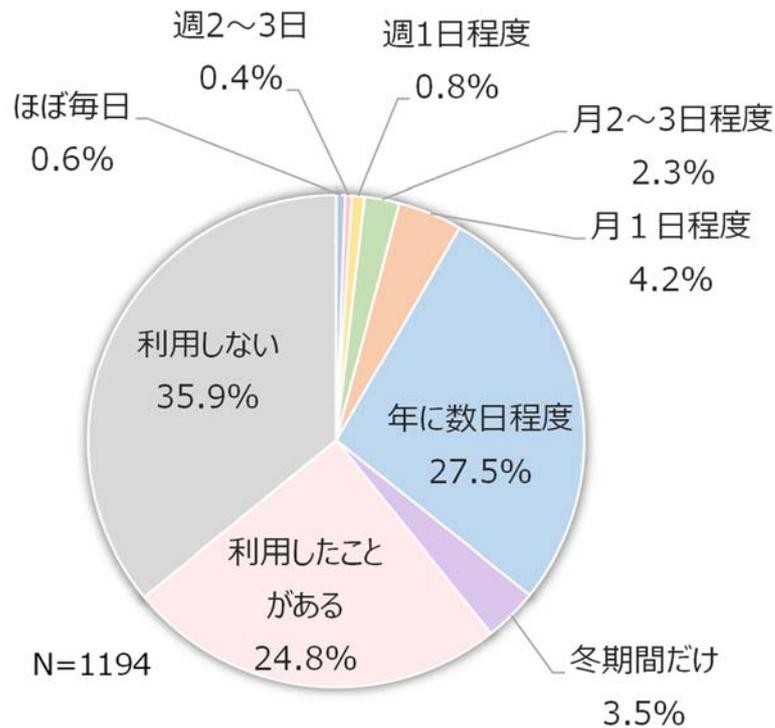
(4) 町民の公共交通の利用頻度

問3 あなたの鉄道（在来線）、路線バス、ハイヤーの利用頻度をお聞きます。

1) 鉄道（在来線）

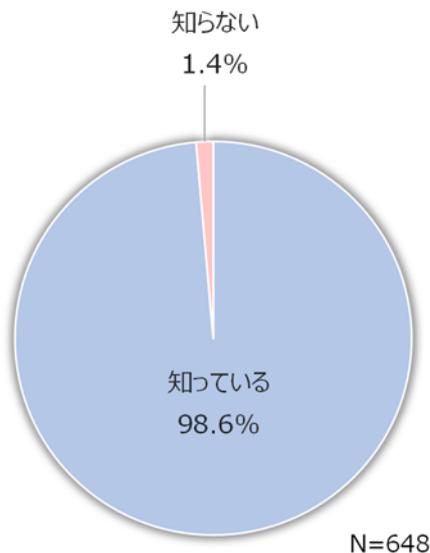
<利用頻度>

- ・ 鉄道（在来線）の利用頻度は、「利用しない」人が35.9%と最も多い。
- ・ 週に1日以上利用している人は1.8%程度で、「年に数日程度」27.5%、「利用したことがある」24.8%など、定期的に利用している人は少ない。



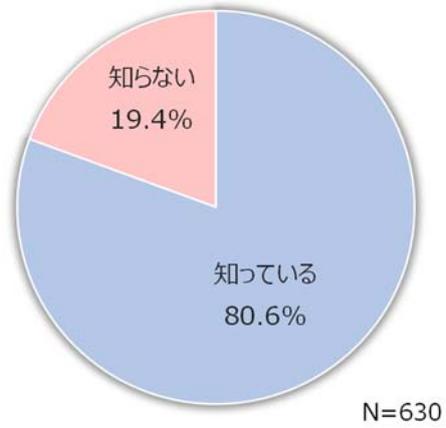
<駅の場所の認知>

- ・ 駅の場所を知らない人が1.4%いる。



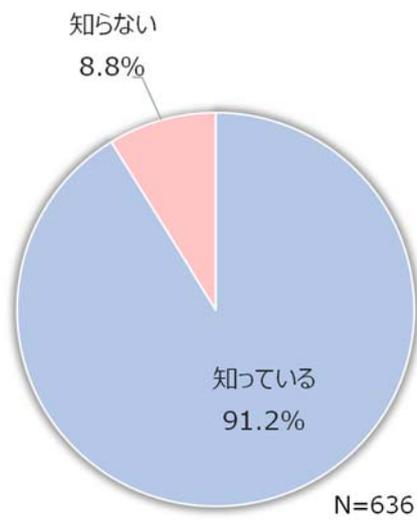
<時刻表や行先の認知>

- ・ 時刻表や行先について知らない人が 19.4%いる。



<切符の買い方の認知>

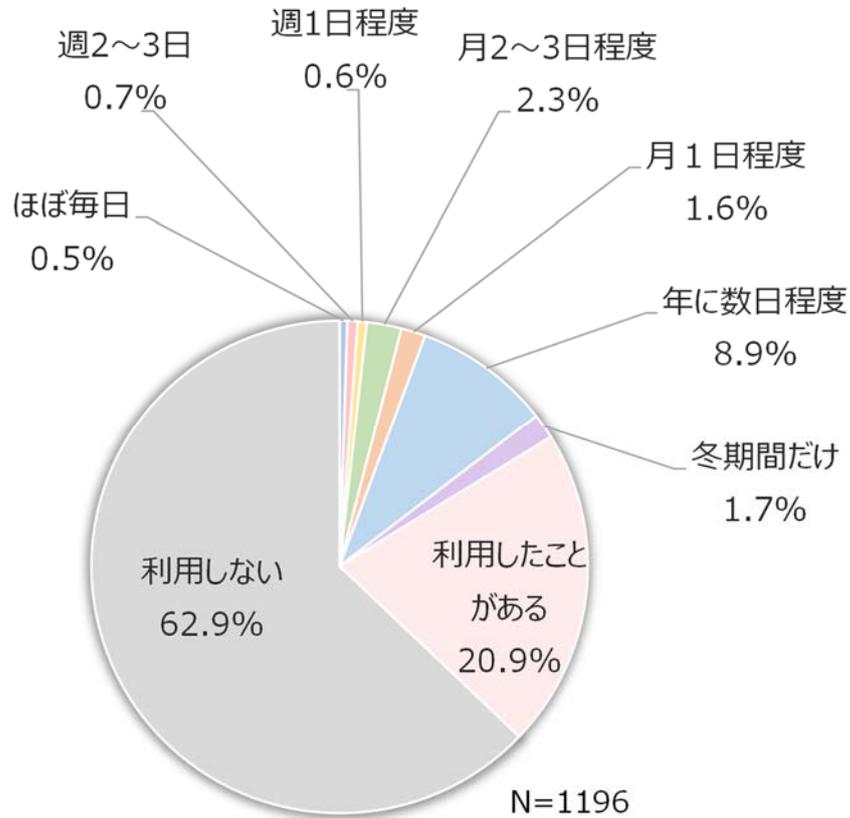
- ・ 切符の買い方を知らない人が 8.8%いる。



2) 路線バス（函館バス）

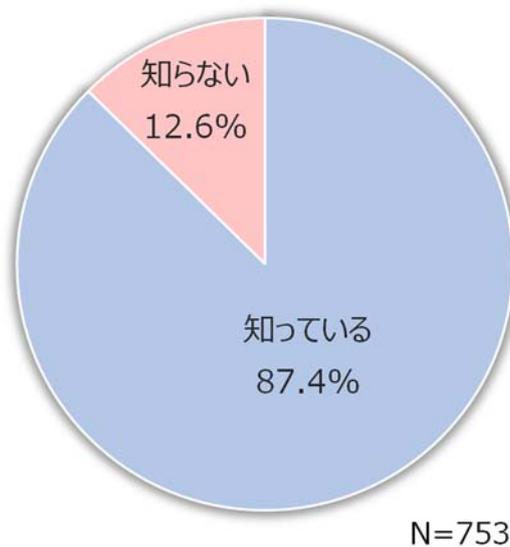
<利用頻度>

- ・ 路線バス（函館バス）の利用頻度は、「利用しない」人が 62.9%、「利用したことがある」人が 20.9%と、8割以上の人が利用していない。



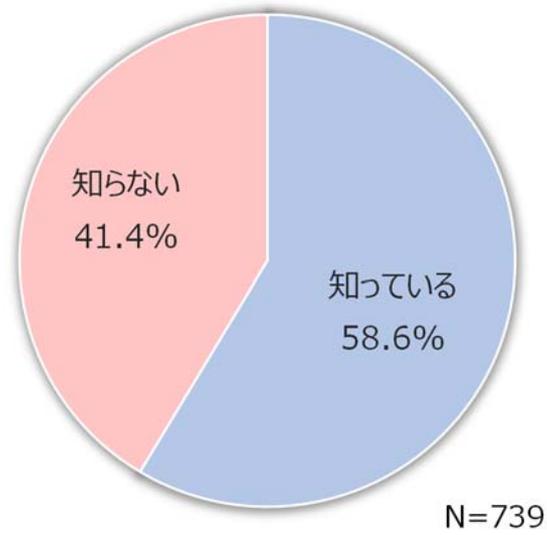
<バス停の場所の認知>

- ・ バス停の場所を知らない人が 12.6%いる。



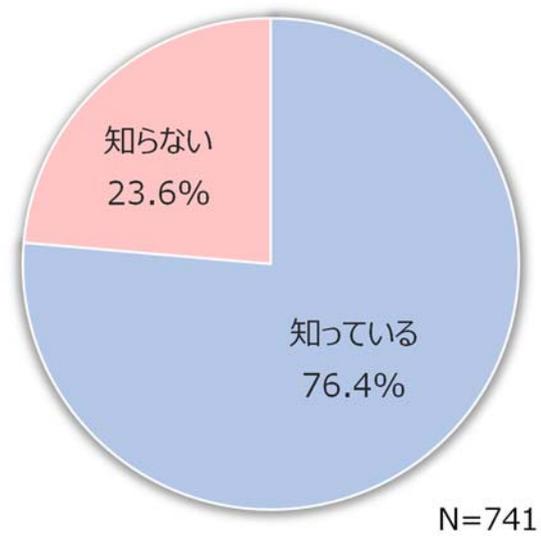
<時刻表や行先の認知>

- ・ 時刻表や行先を知らない人が 41.4%いる。



<運賃の支払い方の認知>

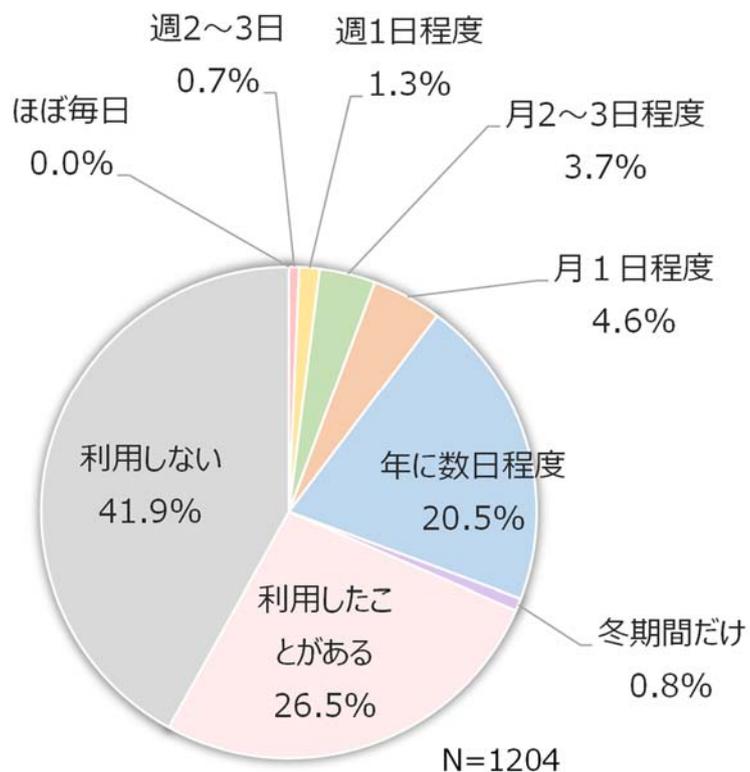
- ・ 運賃の支払い方を知らない人が 23.6%いる。



3) ハイヤー

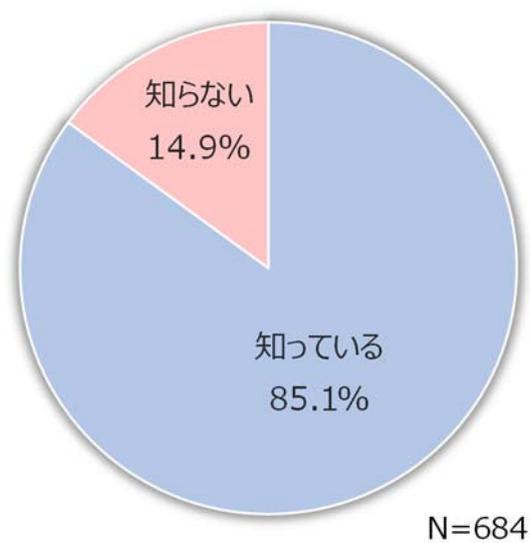
<利用頻度>

- ・ ハイヤーを「利用しない」人は 41.9%で最も多いが、週に1日以上利用する人が 2.0%と鉄道や路線バスよりも多い。



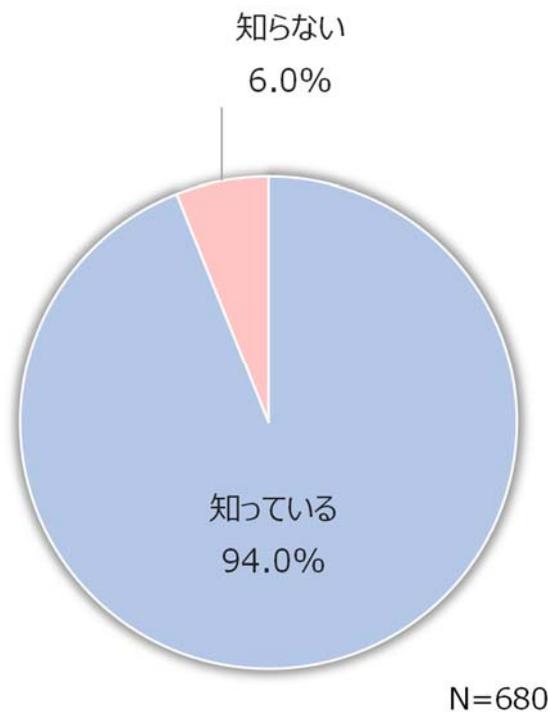
<予約の仕方の認知>

- ・ ハイヤーの予約の仕方を知らない人が 14.9%いる。



<運賃の支払い方の認知>

- ・ ハイヤーの運賃の支払い方を知らない人が 6.0%いる。



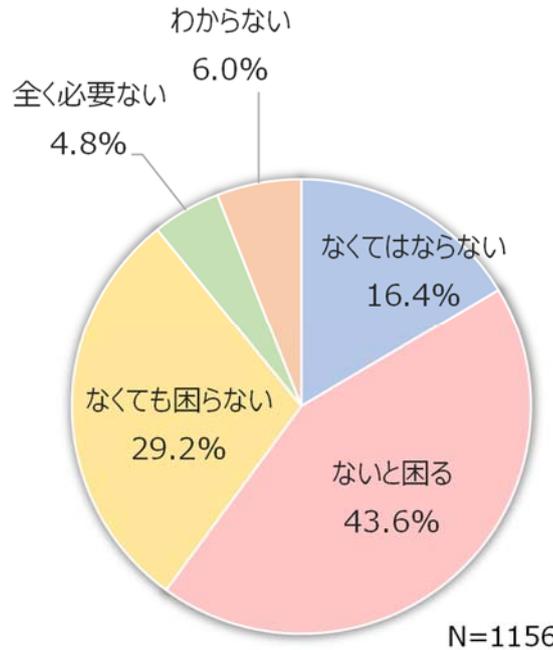
(5) 町民の鉄道（在来線）の必要度

問4 鉄道（在来線）に関するあなたのお考えをお聞きます。

1) あなたが生活する上での現在の鉄道（在来線）の必要度についてお聞きます。

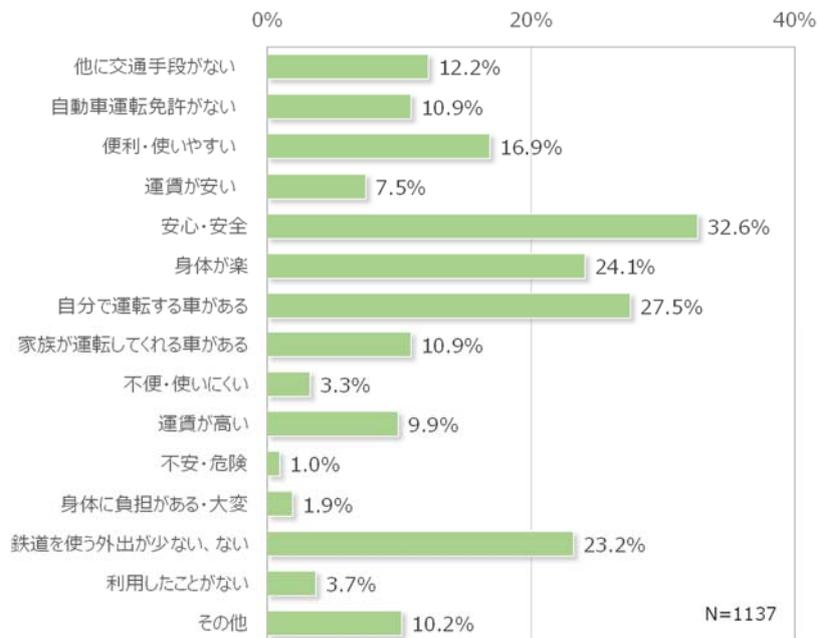
<必要度>

- ・ 鉄道（在来線）が「ないと困る」人が43.6%、「なくてはならない」人が16.4%いる。
- ・ 「なくても困らない」人が29.2%、「全く必要がない」人が4.8%いる。



<理由>

- ・ 鉄道（在来線）の必要度を判断した理由の上位は、「安心・安全」32.6%、「自分で運転する車がある」27.5%、「身体が楽」24.1%、「鉄道を使う外出が少ない、ない」23.2%である。



<その他の意見>

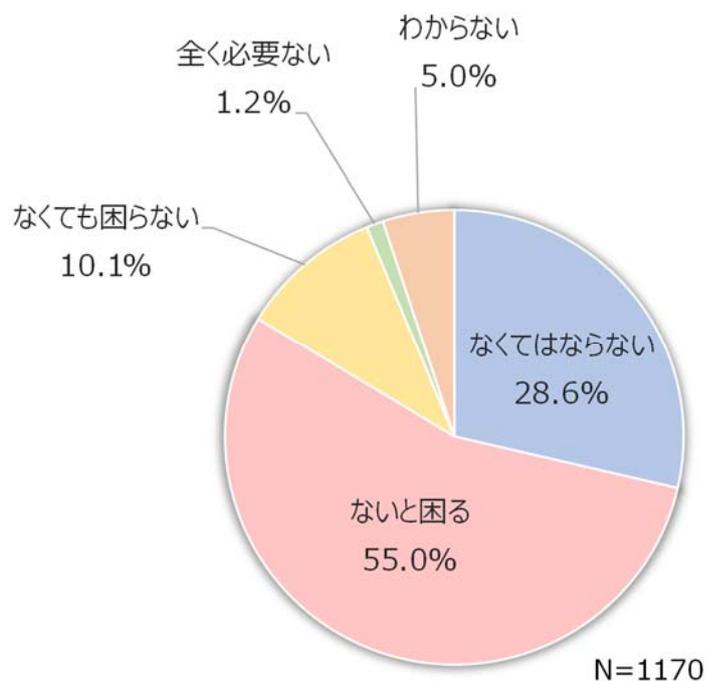
- ・ その他の意見は、将来免許返納後や運転できなくなった際に利用するためとする意見が多い。

分類	票数
将来免許返納後や運転できなくなった際に利用するため	24
遠出の際に利用するため	16
冬期間に利用するため	16
子供や家族が利用するため	15
利便性が低いため	7
来客や帰省の際に必要なため	5
出張や仕事で利用するため	4
車が使えない又は車が無いため	3
いざという時にないと困るため	3
飲酒時など運転できない時に利用するため	3
物流で利用するため	2
バスを利用するため	2
その他	14

2) 町や地域、将来の世代にとっての鉄道（在来線）の必要度についてお聞きします。

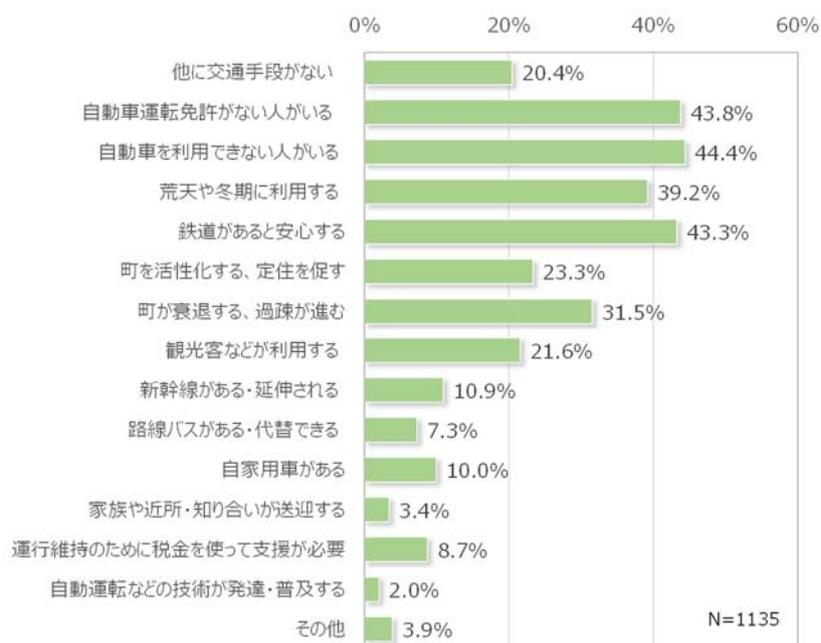
<必要度>

- ・ 鉄道（在来線）が「ないと困る」55.0%、「なくてはならない」28.6%で、町や地域、将来の世代にとって鉄道（在来線）が必要な人が83.6%を占める。



<理由>

- ・ 鉄道(在来線)の必要度を判断した理由の上位は、「自動車を利用できない人がいる」44.4%、「自動車運転免許がない人がいる」43.8%、「鉄道があると安心する」43.3%、「荒天や冬期に利用する」39.2%となっている。



<その他の意見>

- ・ その他の意見は学生の通学や物資の輸送で必要であるとする意見が多い。

分類	票数
学生などの通学に必要な	7
物資の輸送等で必要	6
免許を返納した高齢者など運転できなくなった人に必要	5
新幹線や特急について	5
利便性が低いため	4
運行維持のための支援について	2
その他	16

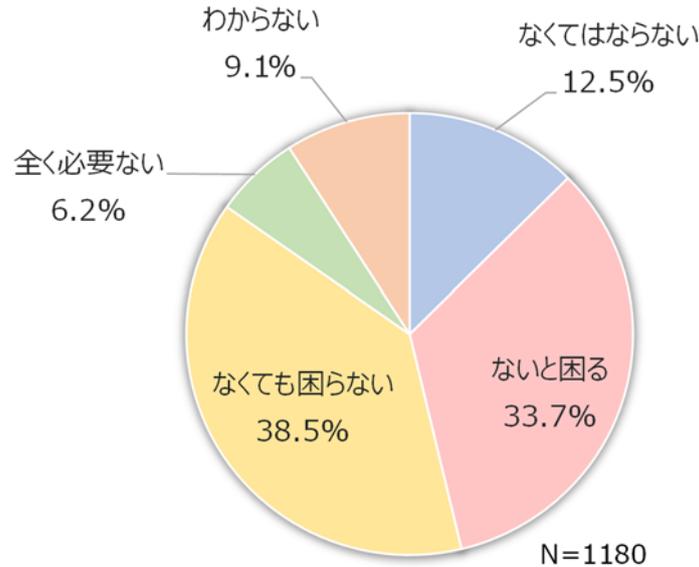
(6) 町民の路線バスの必要度

問5 路線バスに関するあなたのお考えをお聞きします。

1) あなたが生活する上での現在の路線バスの必要度についてお聞きします。

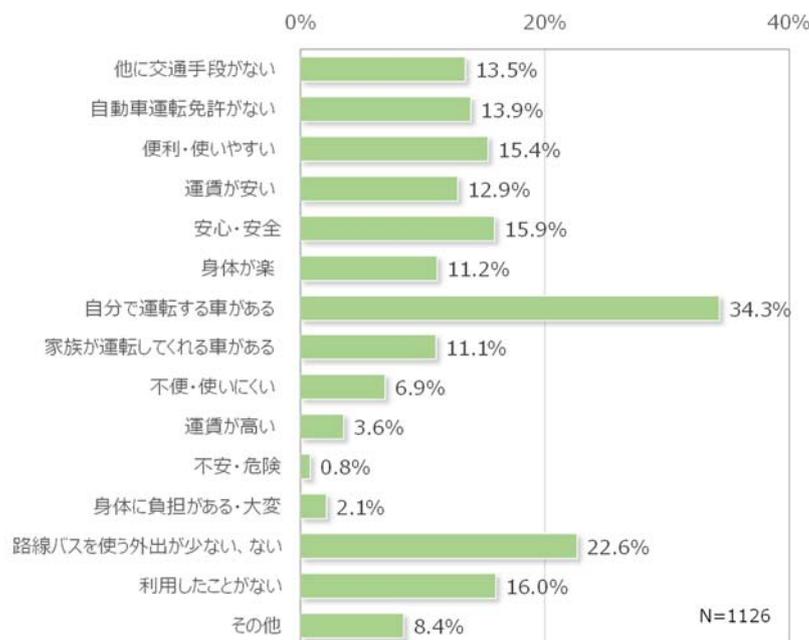
<必要度>

- ・ 路線バスの必要度は、「ないと困る」33.7%、「なくてはならない」12.5%で、必要な人は46.2%である。
- ・ 「なくても困らない」38.5%、「全く必要ない」6.2%で、必要ない人が44.7%である。



<理由>

- ・ 路線バスの必要度を判断した理由の上位は、「自分で運転する車がある」34.3%、「路線バスを使う外出が少ない、ない」22.6%とネガティブな理由が選ばれた。ポジティブな理由は、「安心・安全」15.9%、「便利・使いやすい」15.4%などとなっている。



<その他の意見>

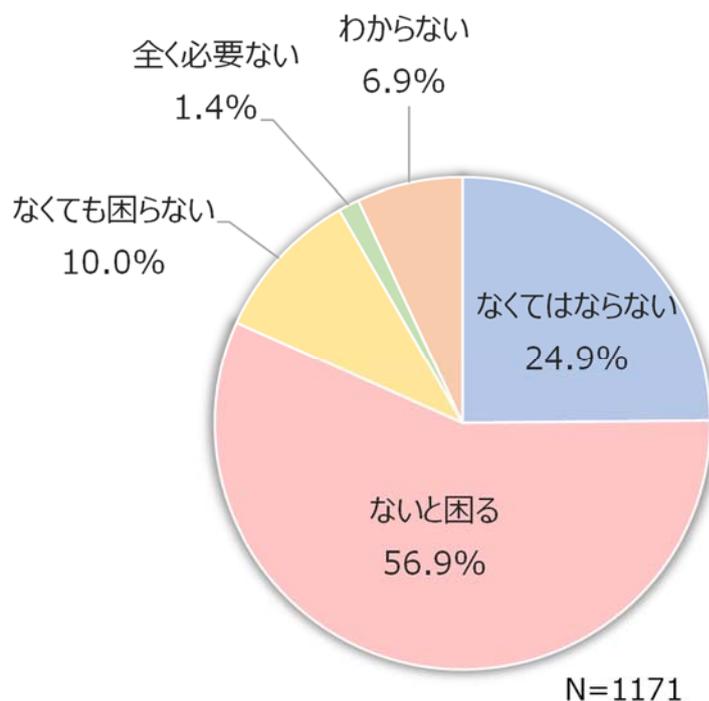
- ・ その他の意見は、将来免許返納後や運転できなくなった際に利用するためとする意見が多い。

分類	票数
将来免許返納後や運転できなくなった際に利用するため	34
利便性が低いため	11
車がない人のために必要	7
子供や家族が利用するため	6
ないと困る人がいる又は利用者を見かけるため	4
飲酒時や体調不良など運転できない時の交通手段	3
遠出の際に利用するため	3
鉄道が止まったときのため	3
冬期間に利用するため	2
鉄道があるため	2
その他	18

2) 町や地域、将来の世代にとっての路線バスの必要度についてお聞きします。

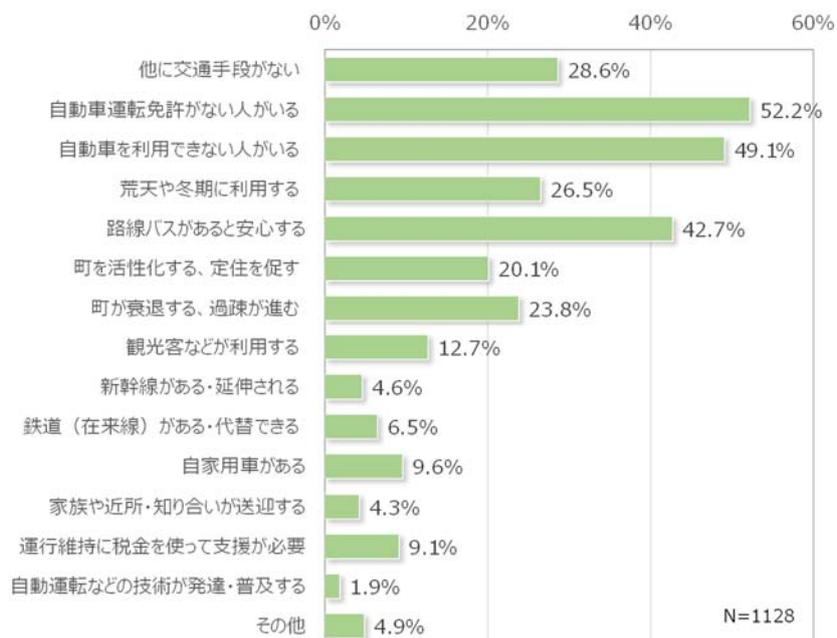
<必要度>

- ・ 路線バスの必要度は、「ないと困る」56.9%、「なくてはならない」24.9%と、町や地域、将来の世代にとって路線バスが必要とする人が81.8%いる。



<理由>

- ・ 路線バスの必要度を判断した理由の上位は、「自動車運転免許がない人がいる」52.2%、「自動車を利用できない人がいる」49.1%、「路線バスがあると安心する」42.7%となっている。



<その他の意見>

- ・ その他の意見は、将来免許返納後や運転できなくなった際に利用するためとする意見が多い。

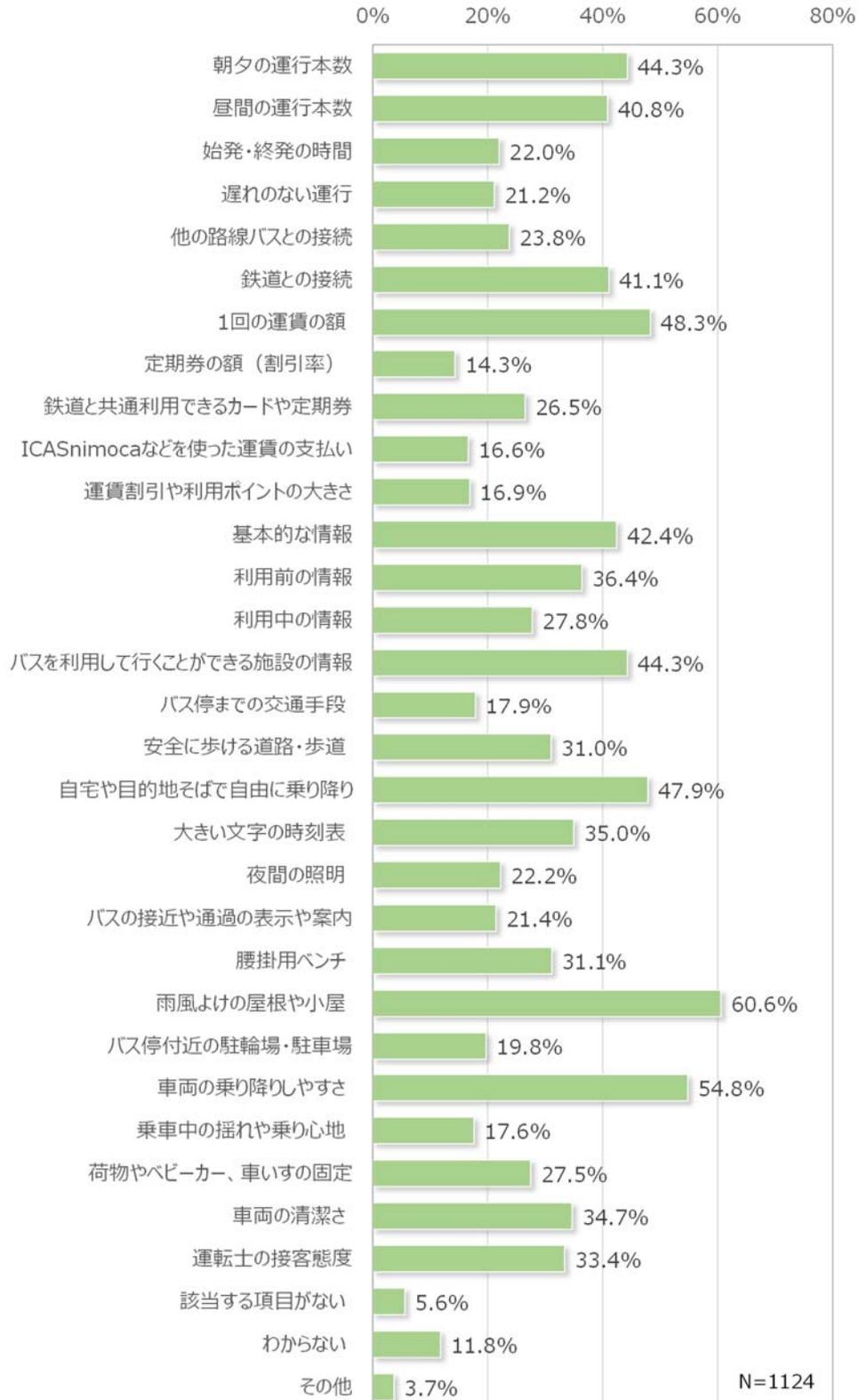
分類	票数
将来免許返納後や運転できなくなった際に利用するため	12
ないと困る人がいるため	4
新たな運行形態について	4
バス停の数が多い、バス停が近いため	4
車が使えない人や高齢者のために必要	4
子供の通学や運転しない人、免許のない人等が利用するため	3
新幹線や特急について	3
飲酒時や体調不良など運転できない時の交通手段	2
その他	16

(7) 町民の路線バス利用上の重要なサービス

問5 路線バスに関するあなたのお考えをお聞きします。

3) あなたが路線バスを利用する上で重要だと思うサービスをお聞きします。

- ・ 路線バスを利用する上で重要だと思うサービスは、「雨風よけの屋根や小屋」60.6%が最も多く、「車両の乗り降りしやすさ」54.8%、「1回の運賃の額」48.3%が続く。



<その他の意見>

- ・ その他の意見には、小型バス、町内循環バス、買い物バスの運行などがみられた。

分類	票数
あまり利用しない・利用したことが無い	9
小型のバスや町内の循環バスの運行	4
トイレ付のバスだと良い	3
バス停の管理（除雪、掃除等）	3
運行本数を増やす	3
情報提供について	3
運転士の年齢や技術	2
買い物用のバスの運行	2
冬期の運行について	2
高齢者へのサービス	2
その他	6

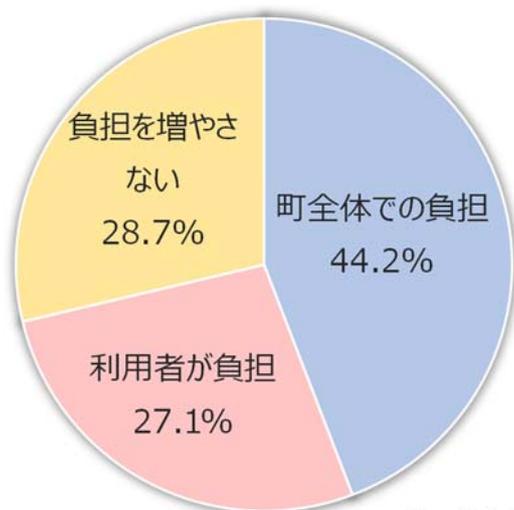
(8) 町民の公共交通の継続的な確保に対する意向

問6 公共交通の継続的な確保についてお聞きします。

- 1) 現在の鉄道（在来線）や路線バスを維持したり、使いやすく改善する他、これらを補完したり、代替える新しい交通手段や運行する仕組みを導入するために必要となる費用などの負担のあり方についてお聞きします。

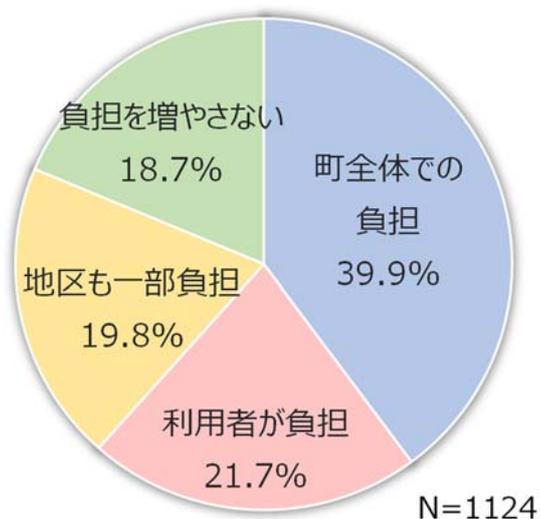
<鉄道（在来線）>

- ・ 鉄道（在来線）の維持等に必要な費用について、「町全体での負担」を望む人が 44.2%と最も多い。



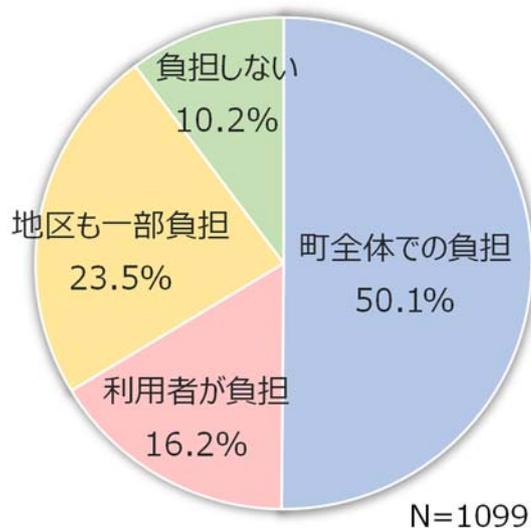
<路線バス（函館バス）>

- ・ 路線バス（函館バス）の維持等に必要な費用について、「町全体での負担」を望む人が 39.9%と最も多い。
- ・ 直接的な受益者の「利用者が負担」は 21.7%、間接的な受益者の「地区も一部負担」は 19.8%となっている。
- ・ 運行減や廃止しても「負担を増やさない」を望む人が 18.7%となっている。



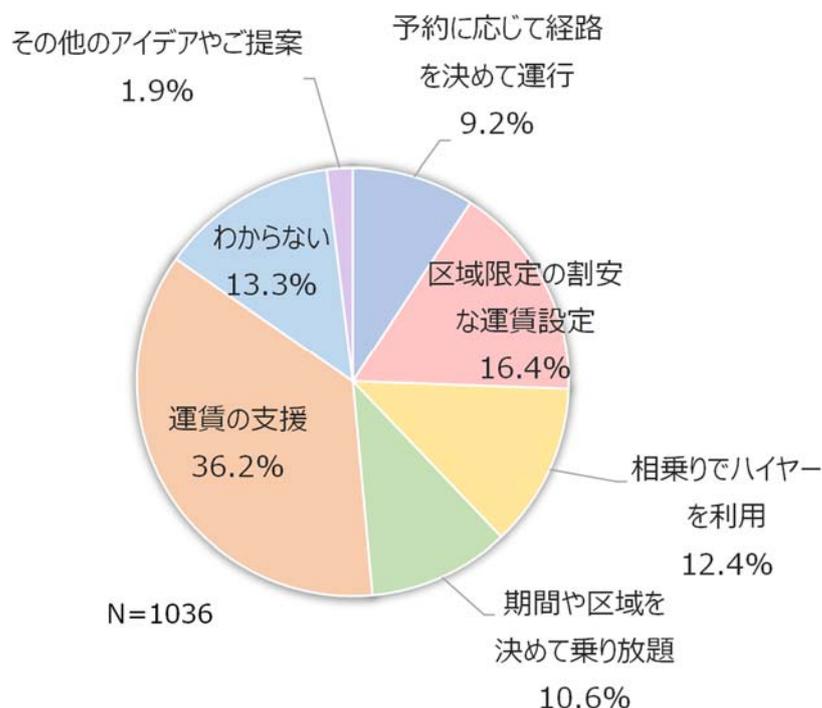
<新しい交通手段や運行の仕組み>

- ・ 鉄道や路線バスを補完、代替える新しい交通手段や運行の仕組みを確保する費用については、「町全体での負担」を望む人が 50.1%と最も多い。
- ・ 新しい交通手段等は確保できなくても良いので「負担しない」を望む人は 10.2%いる。



2) 既存のハイヤーを公共交通として活用するアイデアとして賛成できるものをお聞きします。

- 既存のハイヤーを公共交通として活用する方策は「運賃の支援」36.2%が最も多く支持され、「区域限定の割安な運賃設定」16.4%が続いた。



活用するアイデア	内容
予約に応じて経路を決めて運行	予約がある時だけハイヤー車両を使ってバスのように経路を決めて運行する
区域限定の割安な運賃設定	通常運賃よりも割安でハイヤーを利用できる区域や区間を設定する
相乗りでハイヤーを利用	携帯電話やスマートフォンなどを使って行き先や経路が同じ人が相乗りし、運賃を割り勘にする
期間や区域を決めて乗り放題	バスや鉄道の定期券のように、定額を前払いし、期間、区域、回数の限度内で乗り放題にする
運賃の支援	バスや鉄道が利用できない地区の方、高齢者などには、回数や金額の限度を設けて利用運賃を支援する

<その他の意見>

- その他の意見は、高齢者への料金割引、車両への相乗り、町内の循環バスへの意見が多い。

分類	票数
料金割引など高齢者も利用しやすいようにしてほしい	6
相乗りできる車両としての運行	5
町内を循環するバスとして利用する	5
24時間利用又は夜間も営業してほしい	4
バスの運行本数を増やして欲しい	4
料金の割引	3
区間やルートを決めて運行する	2
ハイヤーに税金を使ったり、公共交通として利用する事に反対	2
その他	15

(9) 町民の公共交通に対する意見・要望

- ・ 八雲町の公共交通に対する意見・要望は、町内の循環バスの運行、高齢者にも使いやすい公共交通の検討への意見が多い。
- ・ 鉄道・バスの維持に対する要望も多くなっている。

分類	票数
町内を循環するバスがあると良い	25
高齢になって運転できなくなっても困らないような公共交通を考えてほしい	23
分からない・利用しない・特になし	22
鉄道・バスを維持してもらいたい、廃止しないでほしい	17
目的地の近くまで行ってくれる小型の車両、マイクロバス等があるといい	15
運行本数や停車駅（バス停）等を増やしてほしい・時間帯、利用料を改善してほしい	14
ハイヤーの営業時間の拡大や車の増加など、利用しやすくしてほしい	11
乗り合い交通・相乗りができる車両等があると良い	7
所得に応じた運賃にするべき・運賃を安く等	7
今は利用しないが、何かあったときや将来ないと困ると思う	7
駅やバス停が遠い人や、車がないと生活できない人等の交通サービスを作ってほしい	7
公共交通の維持・負担の考え方	7
コミュニティバスを運行してほしい	6
アンケートが分かりにくい	5
バス・鉄道・タクシー等の情報をIT化するなど充実させてほしい	5
鉄道・バスの廃止は仕方ないが、代わりになる交通手段を作ってほしい	4
鉄道在来線の維持は難しそうだから、バスのサービスを充実して欲しい	4
新幹線駅からシャトルバスを運行してほしい	3
その他	54

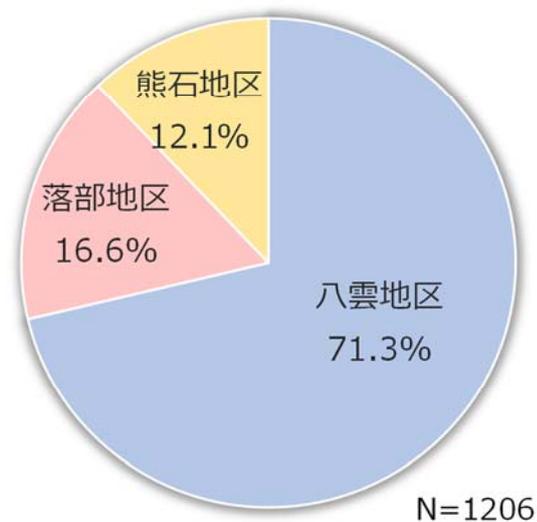
2.2 クロス集計

2.2.1 地区（八雲地区、落部地区、熊石地区）別の集計

ここでは回答者の居住地別にクロス集計を行い、八雲地区、落部地区、熊石地区ごとの公共交通の利用頻度や必要性の考え方を把握する。

地区別の回答者数は以下のとおりである。八雲地区が 71.3%、落部地区が 16.6%、熊石地区が 12.1%を占める。

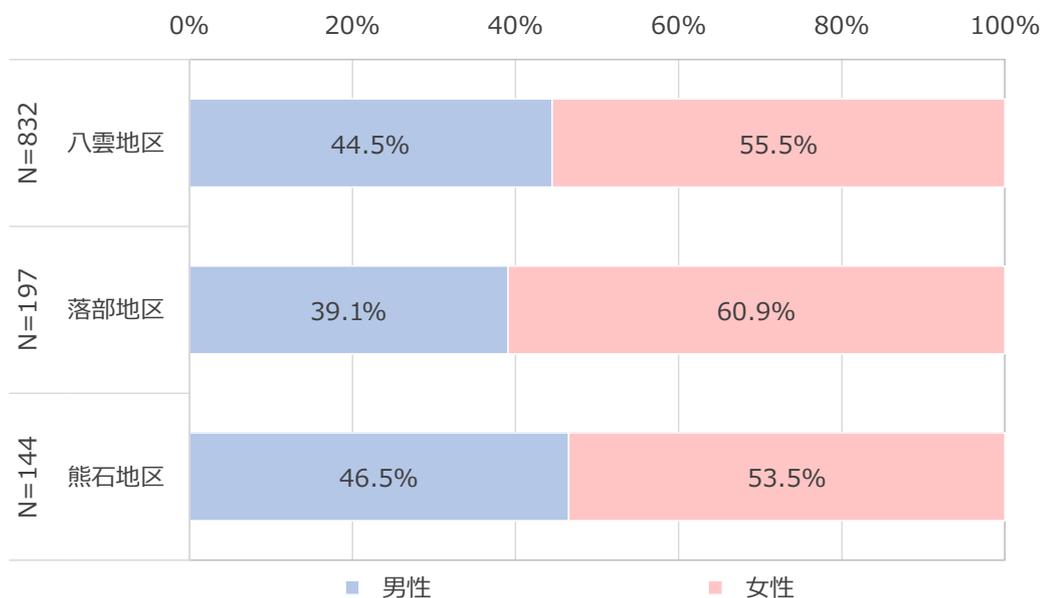
	地区	票数	割合
1	八雲地区	860	71.3%
2	落部地区	200	16.6%
3	熊石地区	146	12.1%
	総計	1206	100%



問 1 個人属性

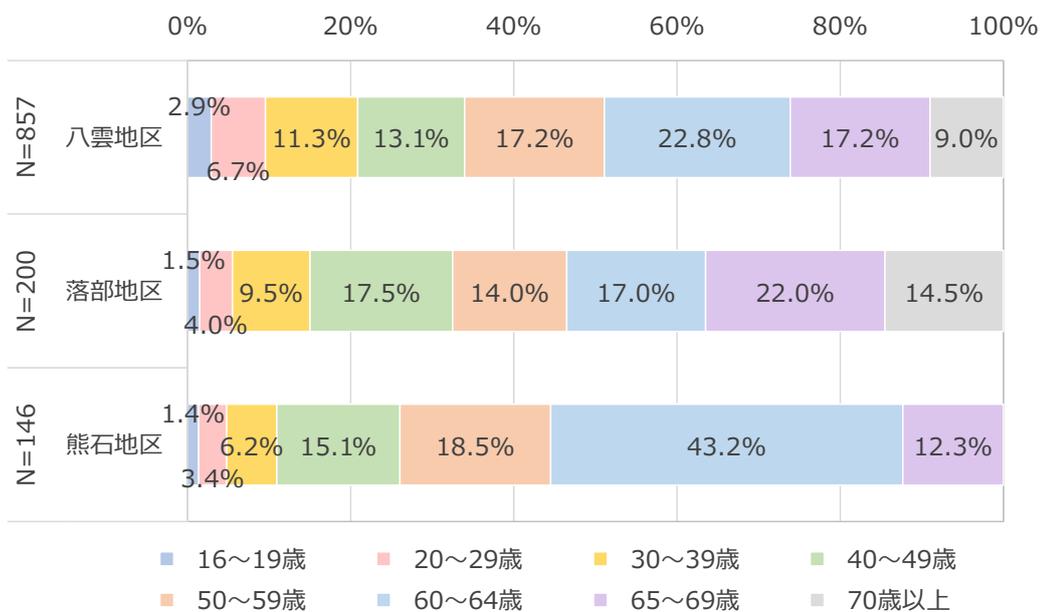
<性別>

- 八雲地区、落部地区、熊石地区ともに、男性と比較して女性の回答者が多い。



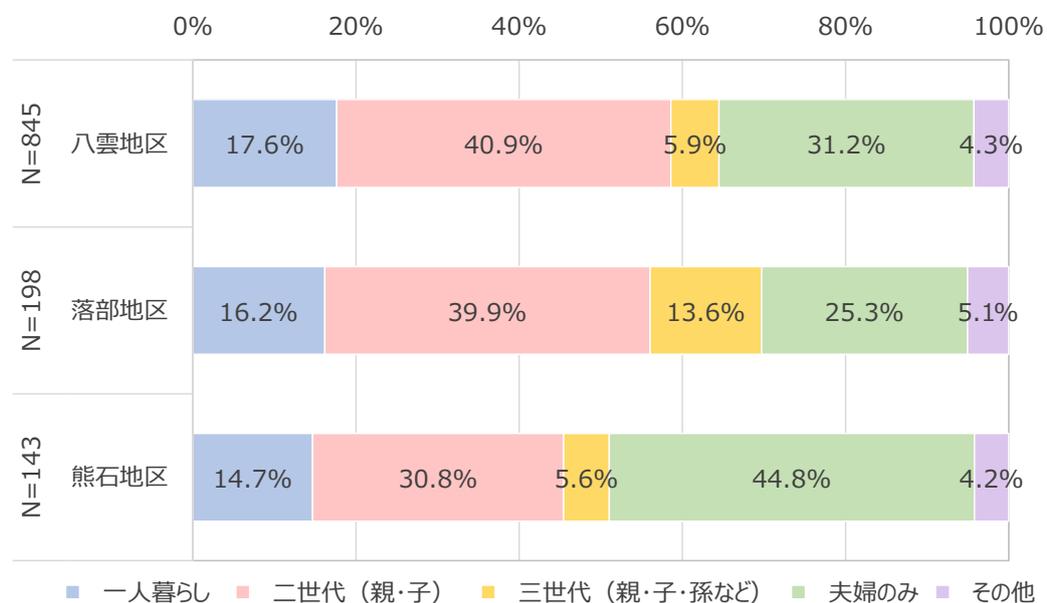
<年齢>

- 八雲地区は「60～64歳」の回答者が最も多く、22.8%を占める。
- 落部地区は「65～69歳」の回答者が最も多く、22.0%を占める。
- 特に、熊石地区は「60～64歳」の回答者が43.2%と多くなっている。



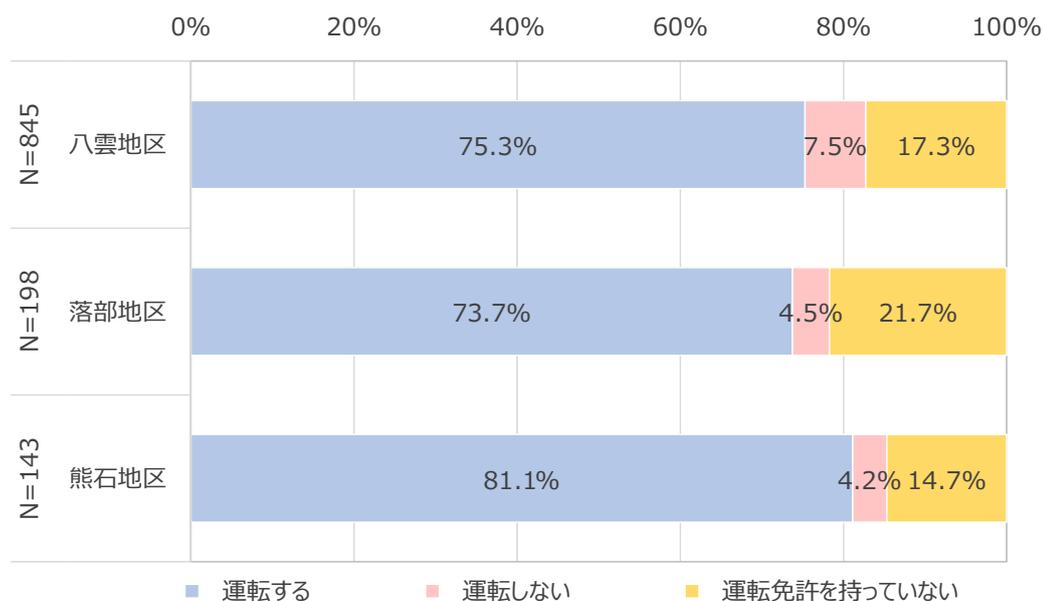
<家族構成>

- ・ 各地区とも「二世代（親・子）」、「夫婦のみ」の世帯が多い。
- ・ 八雲地区、落部地区は、「二世代（親・子）」の世帯が最も多く、それぞれ40.9%、39.9%を占める。
- ・ 熊石地区は「夫婦のみ」の世帯が44.8%と多い。



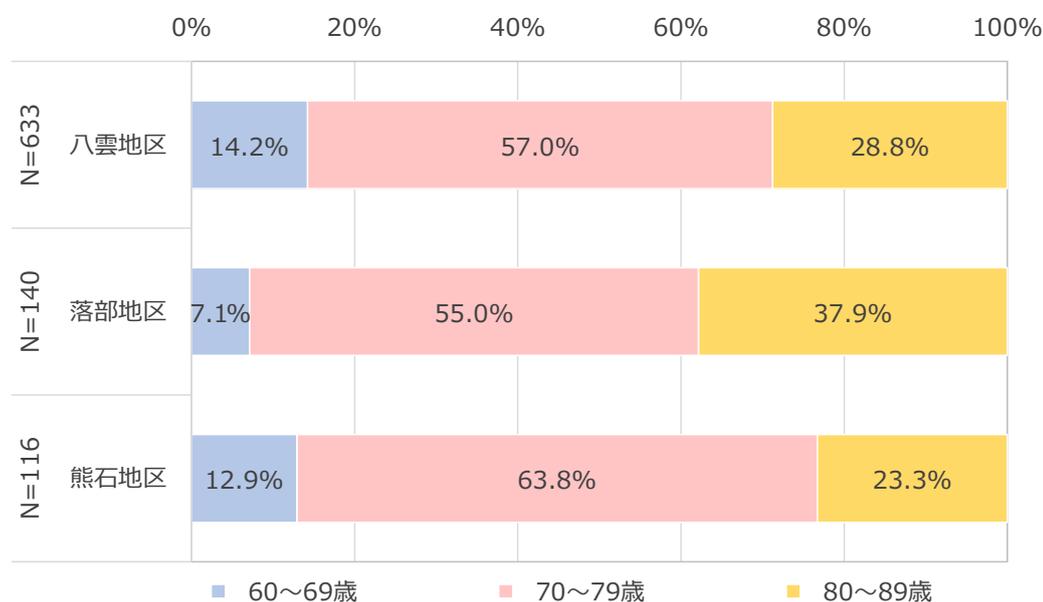
<日常的な車の運転>

- ・ 八雲地区、落部地区、熊石地区ともに、「運転する」人が70%以上と多い。
- ・ 特に、熊石地区は81.1%と多い。
- ・ 八雲地区の17.3%、落部地区の21.7%、熊石地区の14.7%が「運転免許を持っていない」。



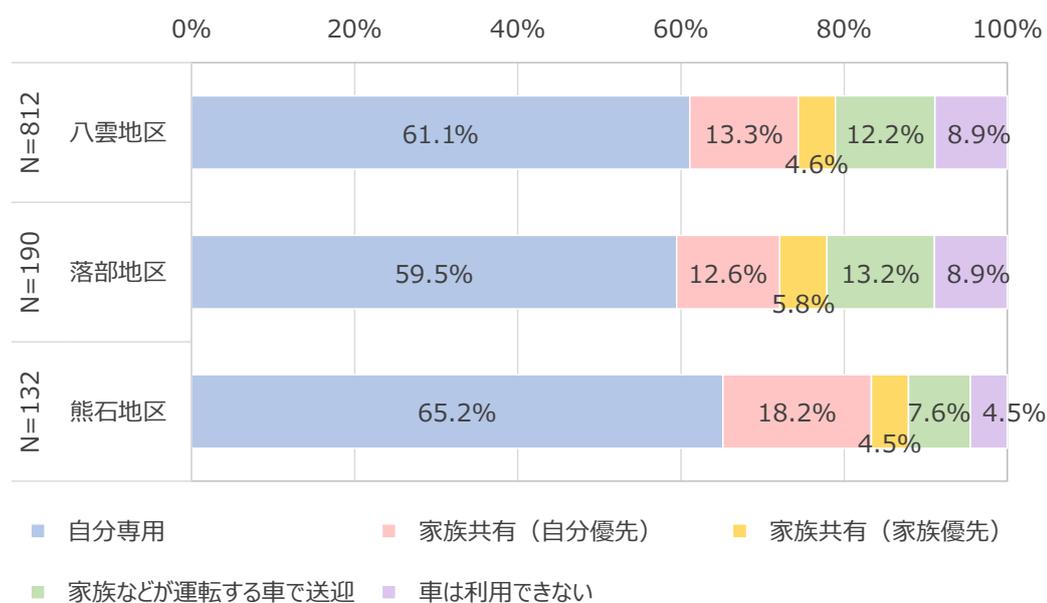
<今後の運転する年齢>

- ・ 各地区とも「70～79歳」まで運転したい人が多い。
- ・ 特に落部地区は高齢まで運転を続けたい方が多く、55.0%が「70～79歳」、37.9%が「80～89歳」まで運転を続けたいと考えている。



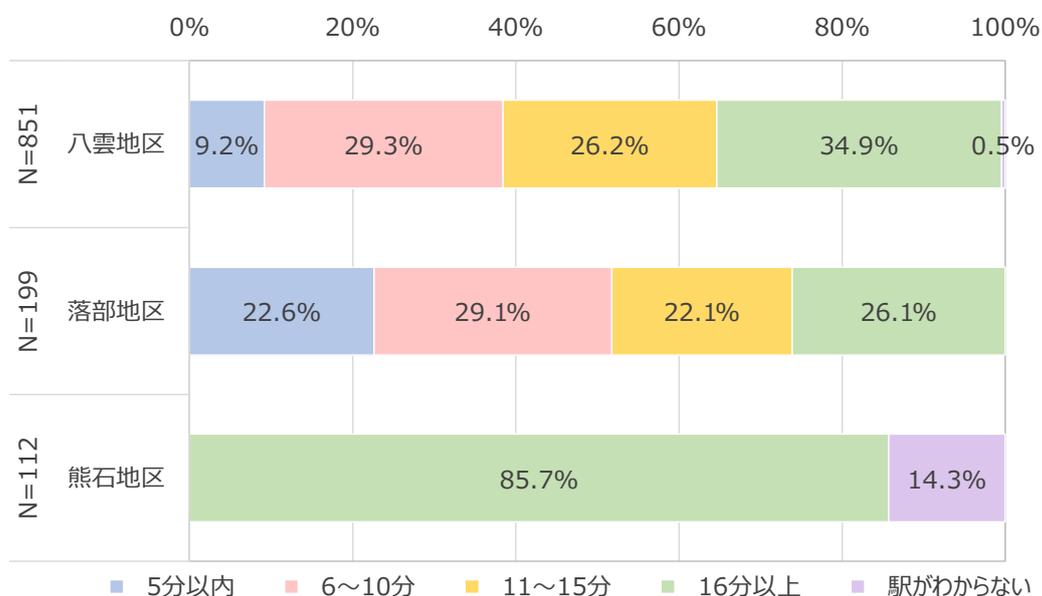
<車を使う環境>

- ・ 各地区とも「自分専用」の自動車がある人が多く、八雲地区は61.1%、落部地区は59.5%、熊石地区は65.2%である。
- ・ 八雲地区、落部地区の各8.9%、熊石地区では4.5%が「車は利用できない」。



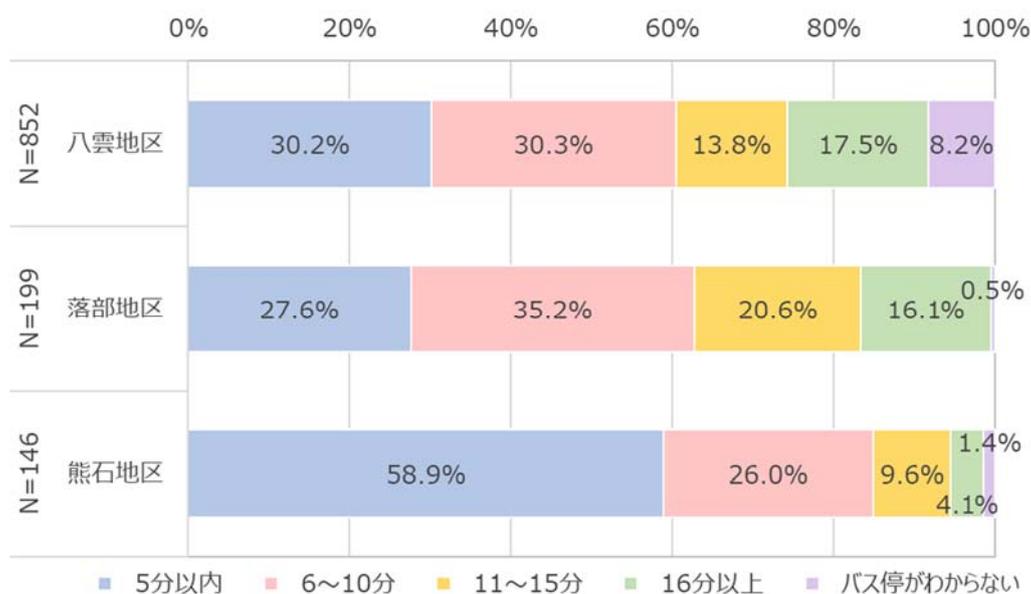
<鉄道の駅までの徒歩時間>

- ・ 鉄道駅から遠い熊石地区では「16分以上」の人が85.7%で、「駅がわからない」人が14.3%いる。
- ・ 八雲地区、落部地区は駅まで15分以内の人が過半数を超え、八雲地区の9.2%、落部地区の22.6%は「5分以内」である。



<バス停までの徒歩時間>

- ・ 熊石地区はバス停まで「5分以内」の人が58.9%と過半数を超える。
- ・ 八雲地区の17.5%、落部地区の16.1%は、バス停まで「16分以上」を要している。
- ・ 八雲地区では「バス停がわからない」人が8.2%いる。

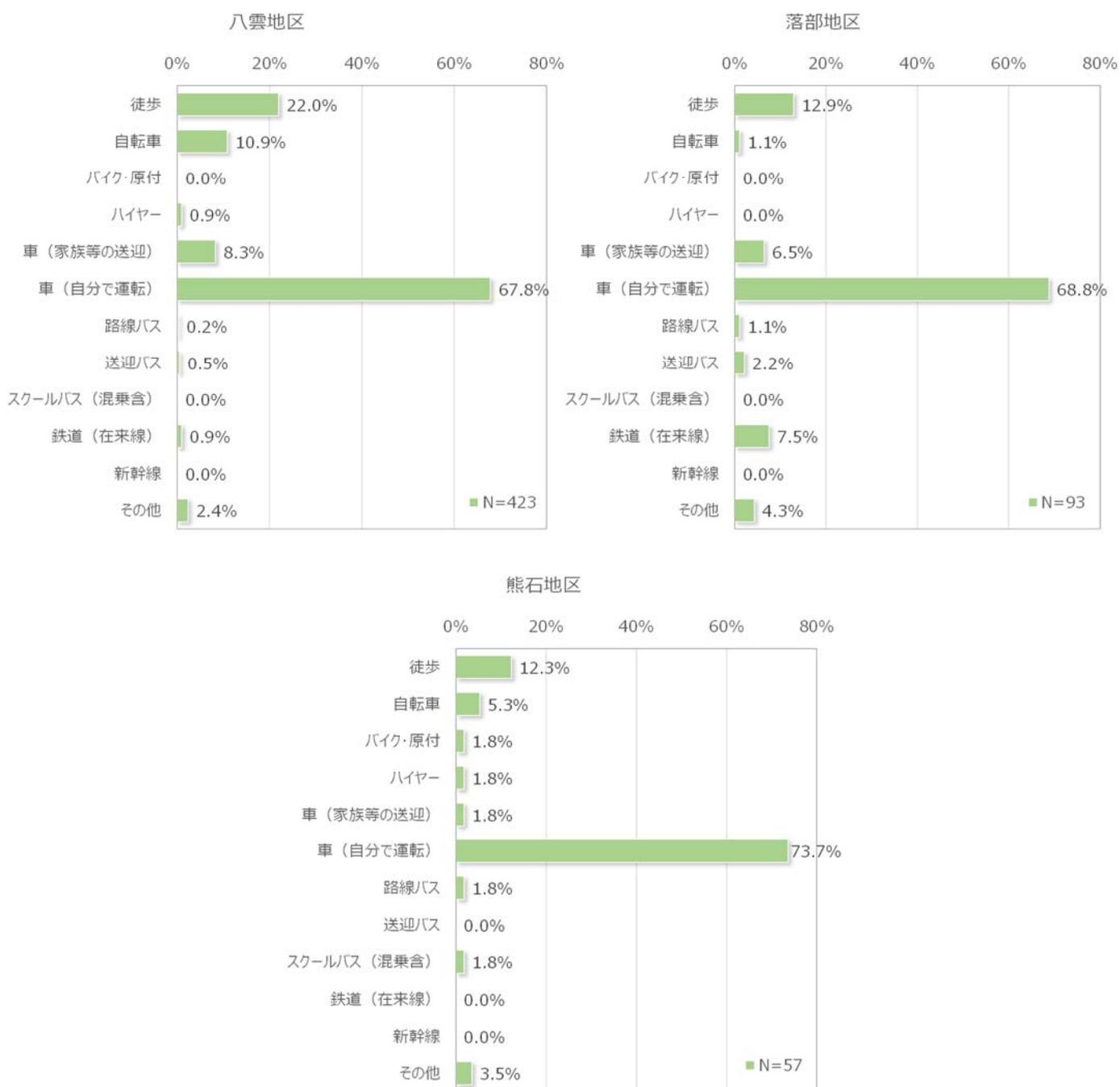


問2 通勤・通学、日常の買い物、定期的な通院について

1) 通勤・通学

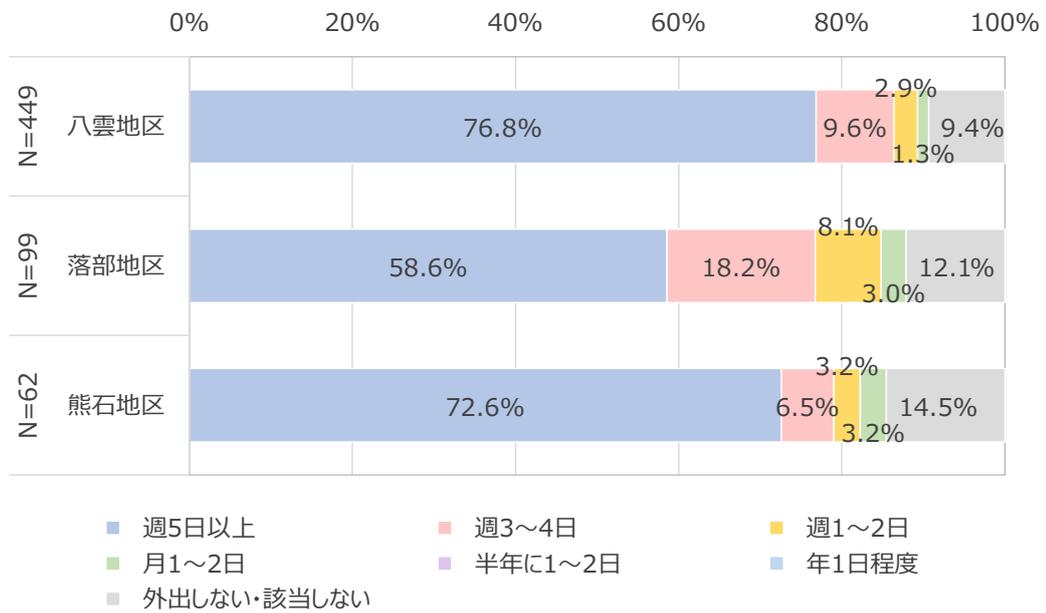
<交通手段>

- ・ いずれの地区も「車（自分で運転）」と回答した人が最も多い。
- ・ 八雲地区では「徒歩」が22.0%、「自転車」が10.9%と比較的多い。
- ・ 落部地区は「徒歩」が12.9%、「鉄道（在来線）」が7.5%と比較的多い。
- ・ 熊石地区では「徒歩」が12.3%と比較的多い。



<頻度>

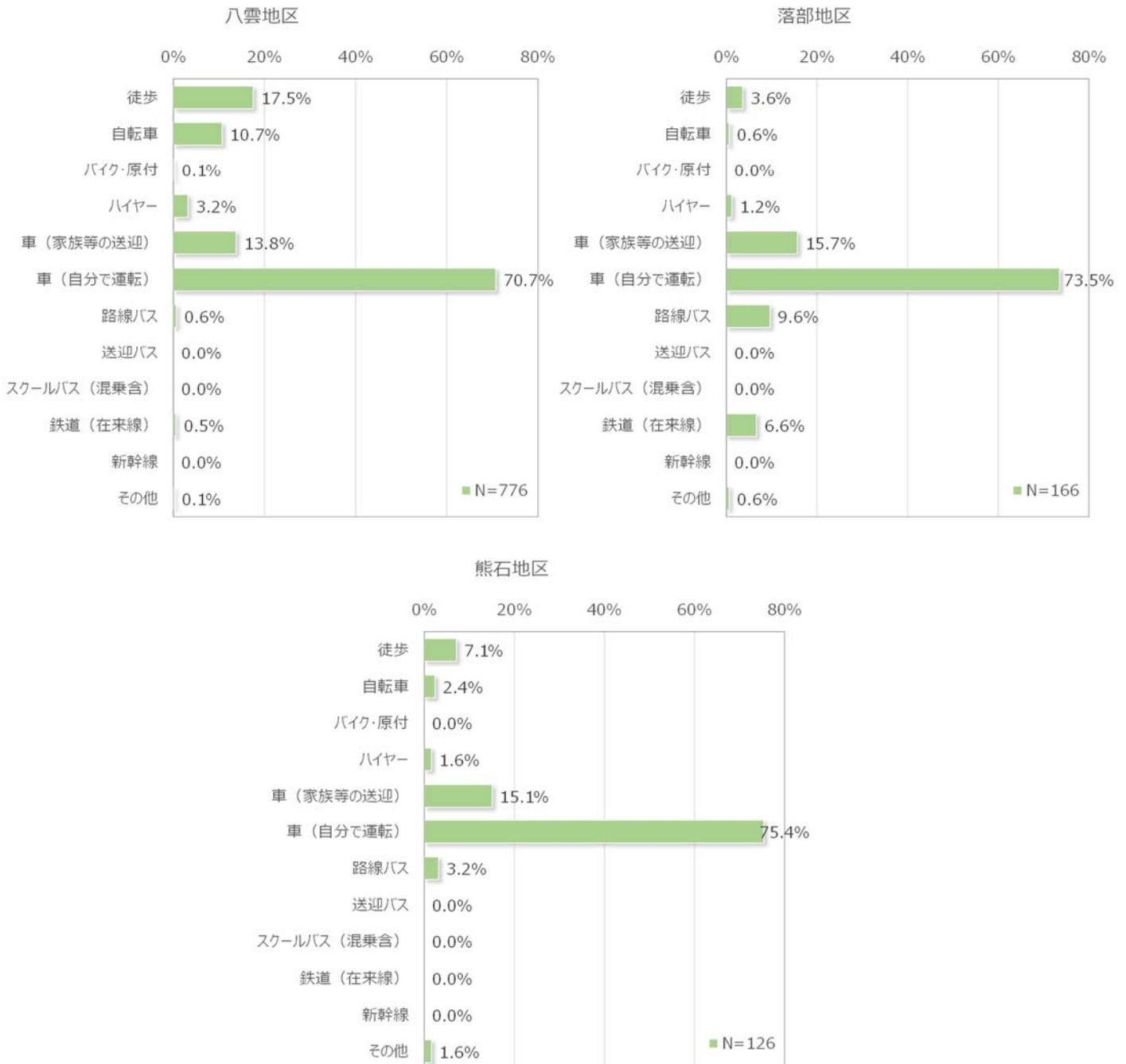
- ・ 八雲地区の 76.8%、落部地区の 58.6%、熊石地区の 72.6%が「週 5 日以上」と大半を占めている。



2) 買い物

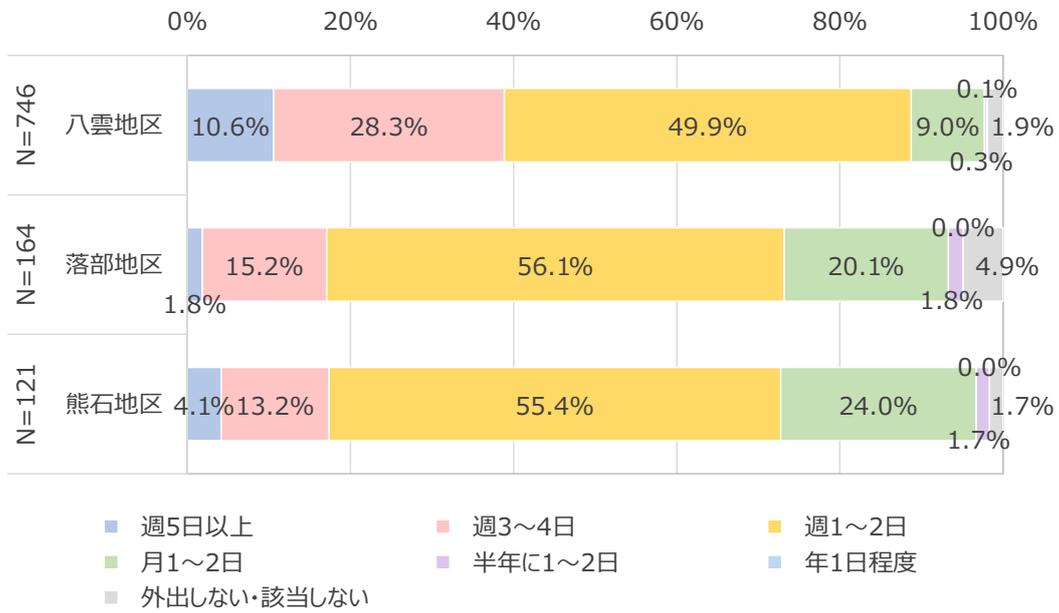
<交通手段>

- ・ いずれの地区も「車（自分で運転）」と回答した人が多く、70%を超えている。
- ・ 八雲地区では「徒歩」が17.5%、「車（家族等の送迎）」が13.8%、「自転車」が10.7%と比較的多い。
- ・ 落部地区は「車（家族等の送迎）」が15.7%、「路線バス」が9.6%、「鉄道（在来線）」が6.6%と比較的多い。
- ・ 熊石地区では「車（家族等の送迎）」が15.1%、「徒歩」が7.1%と比較的多い。



<頻度>

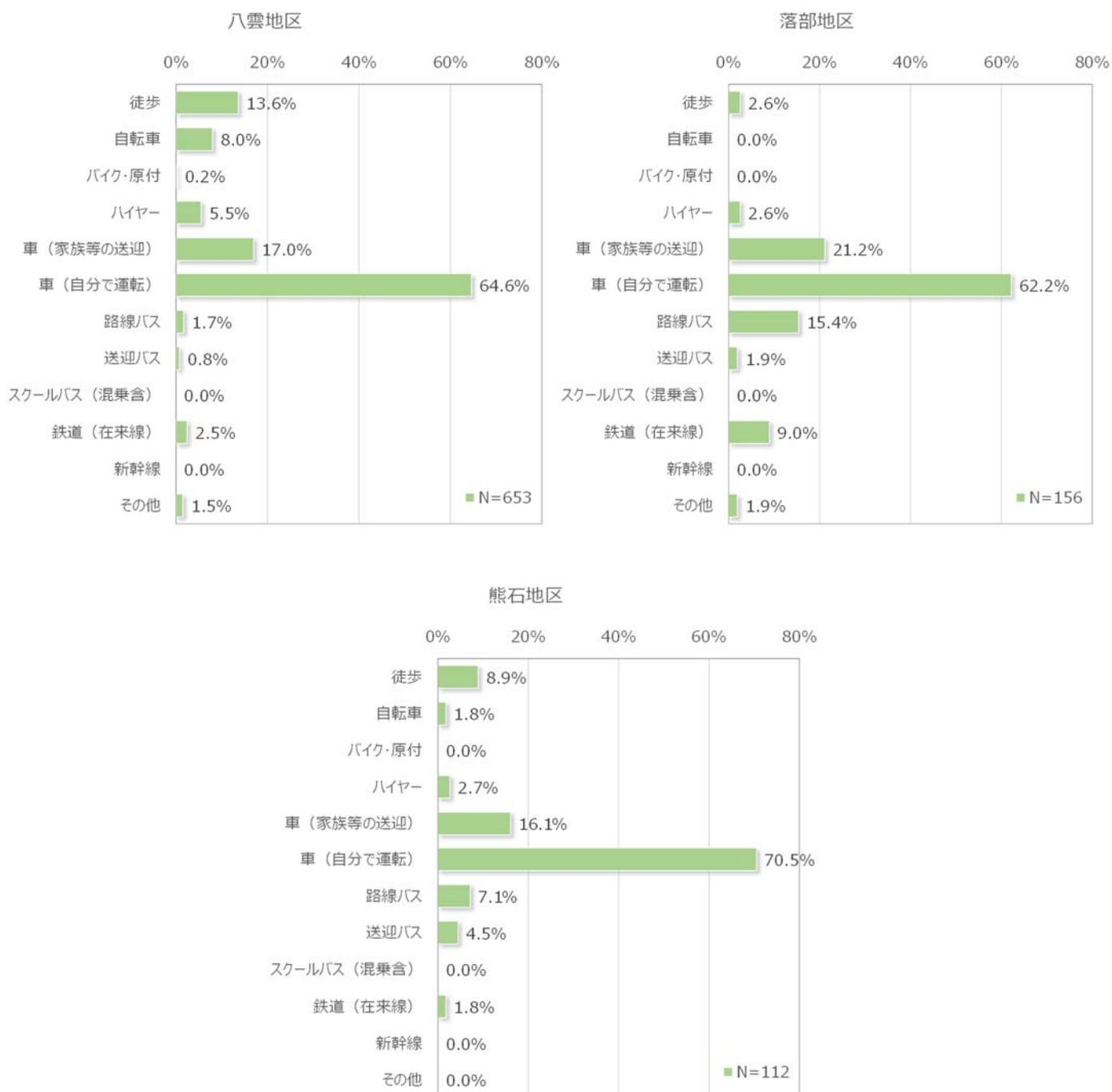
- ・ いずれの地区も「週 1～2 日」と回答した人が最も多く、八雲地区の 49.9%、落部地区の 56.1%、熊石地区の 55.4%を占める。
- ・ 八雲地区は、他地区より比較的外出頻度が高い。



3) 通院

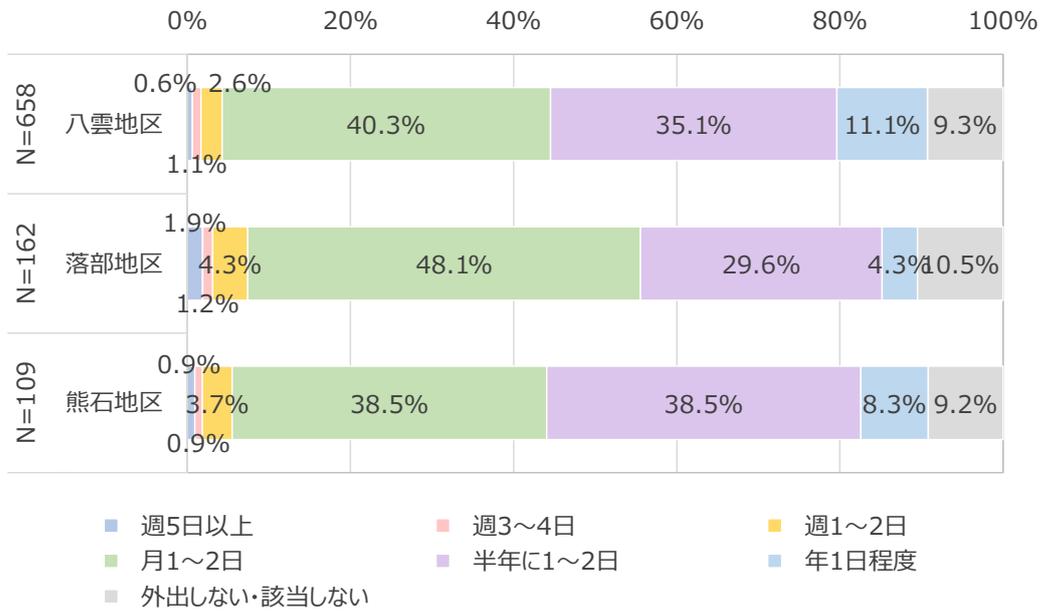
<交通手段>

- ・ いずれの地区も「車（自分で運転）」の回答が多い。
- ・ 八雲地区では「車（家族等の送迎）」が17.0%、「徒歩」が13.6%と比較的多い。
- ・ 落部地区は「車（家族等の送迎）」が21.2%、「路線バス」が15.4%、「鉄道（在来線）」が9.0%と比較的多い。
- ・ 熊石地区では「車（家族等の送迎）」が16.1%、「徒歩」が8.9%、「路線バス」が7.1%と比較的多い。



<頻度>

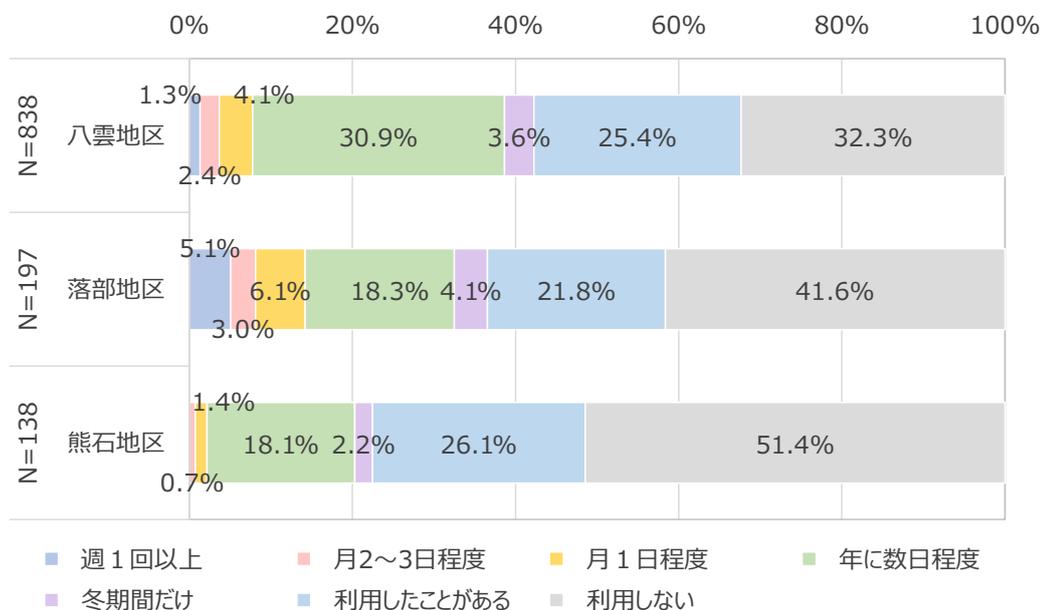
- ・ いずれの地区も「月1~2日」又は「半年に1~2日」の回答が多い。



問3 公共交通の利用頻度

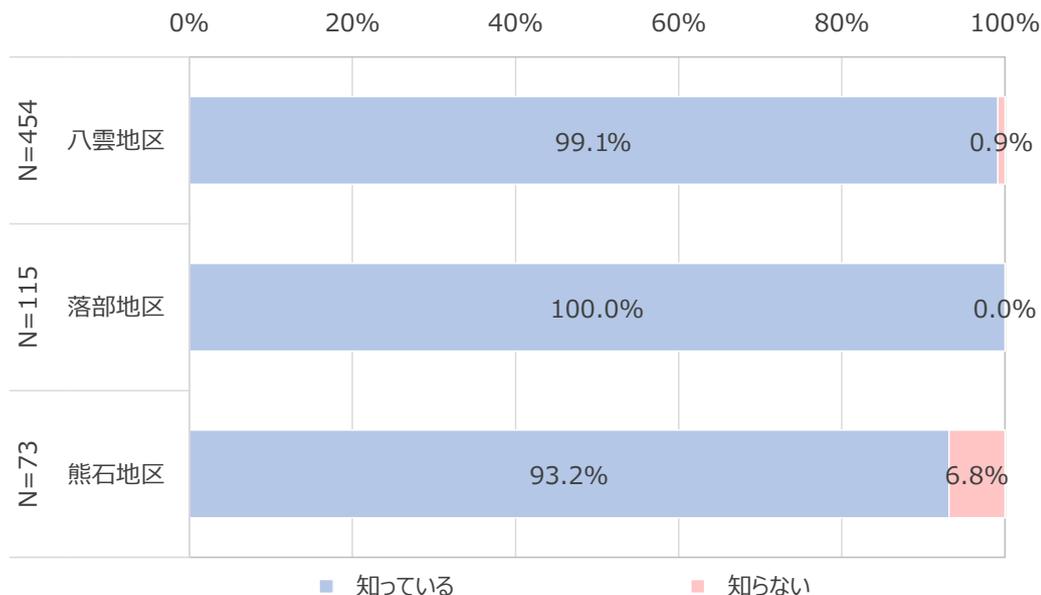
<鉄道（在来線）の利用頻度>

- ・ 各地区とも鉄道（在来線）を「利用しない」人が最も多く、特に熊石地区は51.4%と多い。
- ・ 落部地区は他の地区と比較して鉄道（在来線）の利用頻度が高く、月1日以上の利用がある人が14.2%いる。



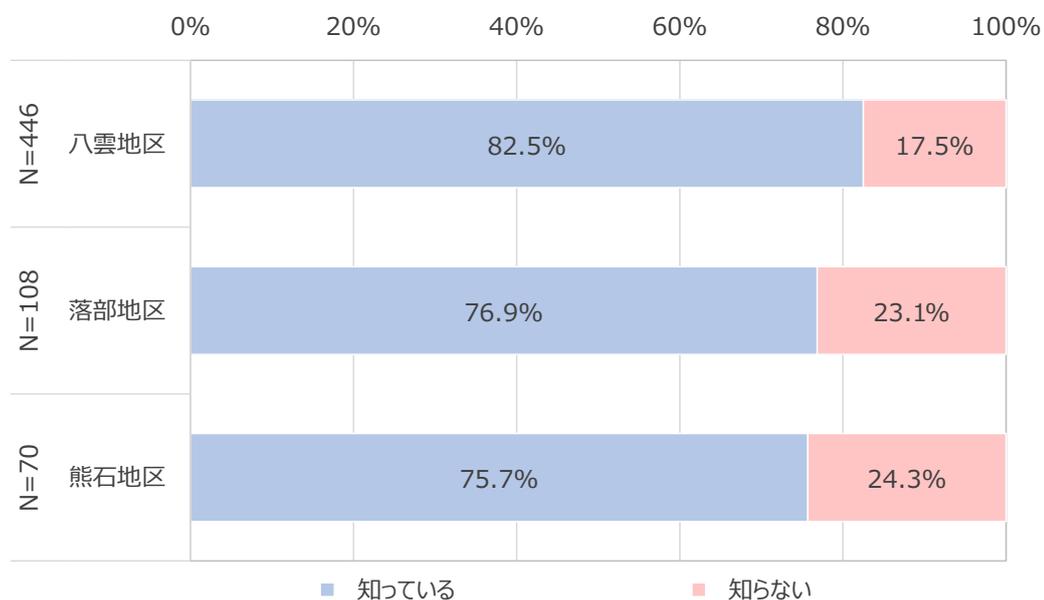
<駅の場所の認知>

- ・ 駅の場所は、八雲地区の0.9%、熊石地区の6.8%が「知らない」と回答している。
- ・ 落部地区での認知度は100%である。



<時刻表や行先の認知>

- 時刻表や行先は、八雲地区の 17.5%、落部地区の 23.1%、熊石地区の 24.3%が「知らない」と回答している。



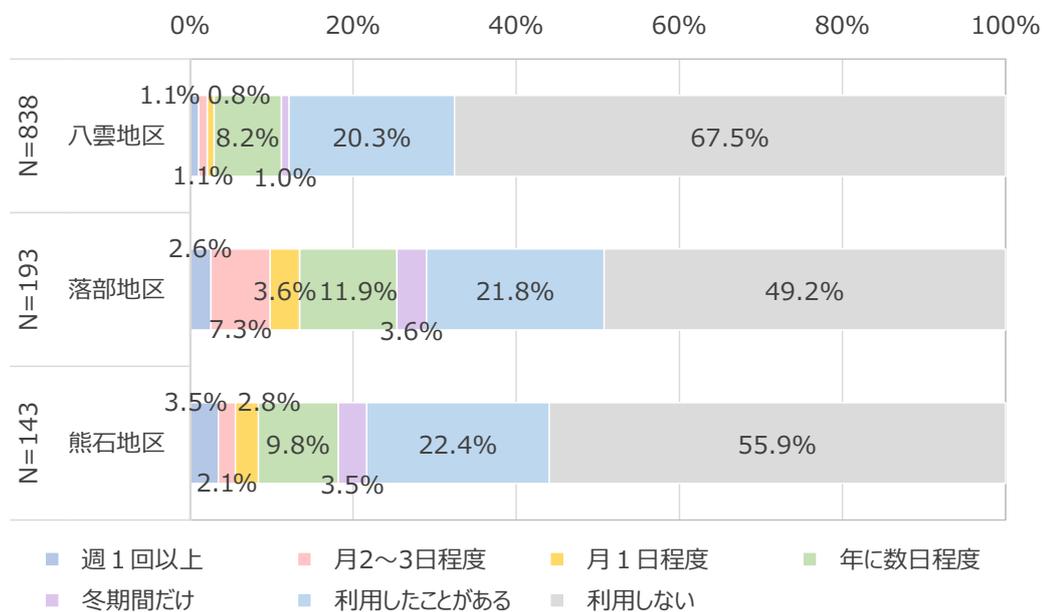
<切符の買い方の認知>

- 切符の買い方は、八雲地区の 8.9%、落部地区の 7.2%、熊石地区の 10.1%が「知らない」と回答している。



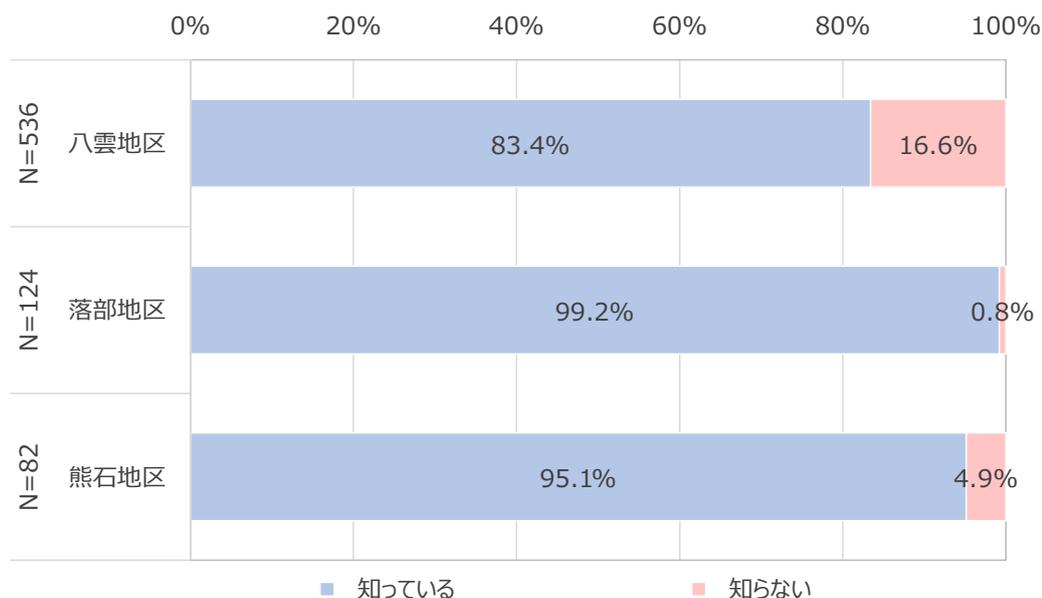
<路線バス（函館バス）の利用頻度>

- ・ 各地区とも路線バスは「利用しない」と回答した人が最も多く、特に八雲地区では 67.5% と多い。
- ・ 落部地区は他地区に比べ利用頻度が高く、月 1 日以上利用する人が 13.5%いる。



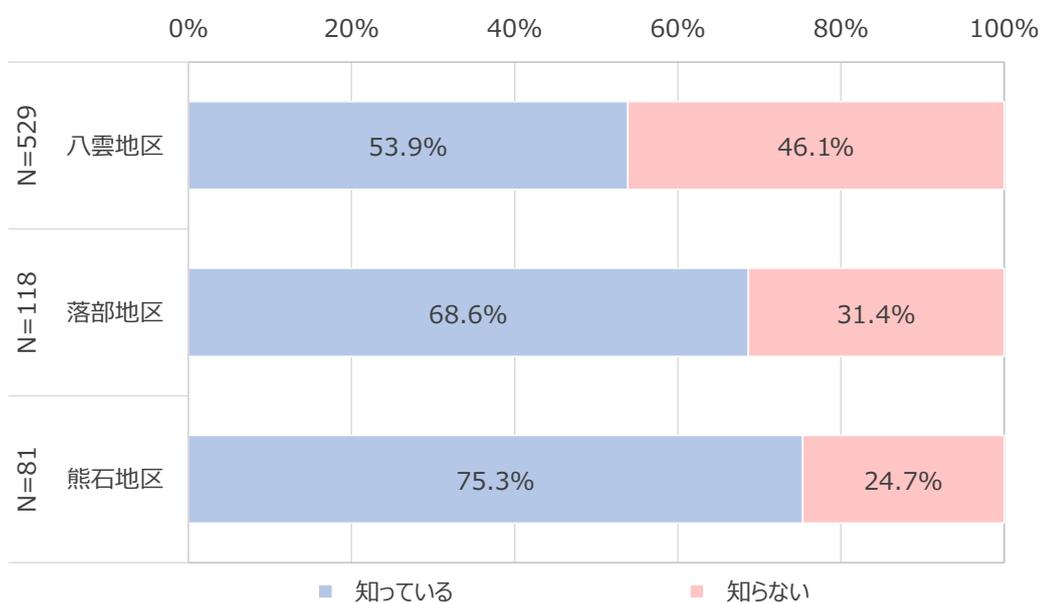
<バス停の場所の認知>

- ・ バス停の場所は、八雲地区の 16.6%、落部地区の 0.8%、熊石地区の 4.9%が「知らない」と回答し、特に八雲地区での認知度が低い。



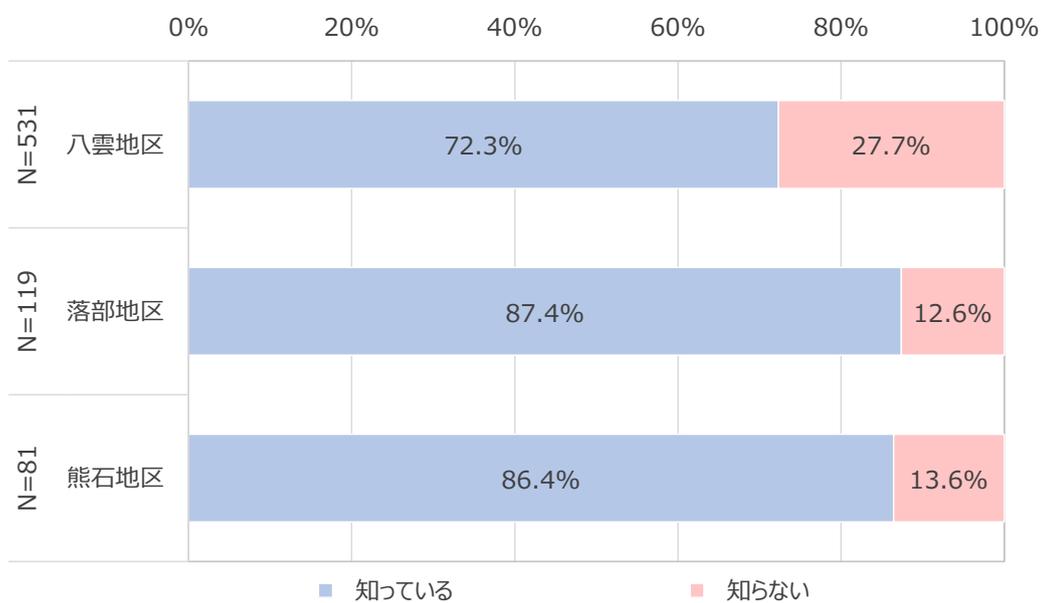
<時刻表や行先の認知>

- 時刻表や行先は、八雲地区の 46.1%、落部地区の 31.4%、熊石地区の 24.7%が「知らない」と回答し、特に八雲地区での認知度が低い。



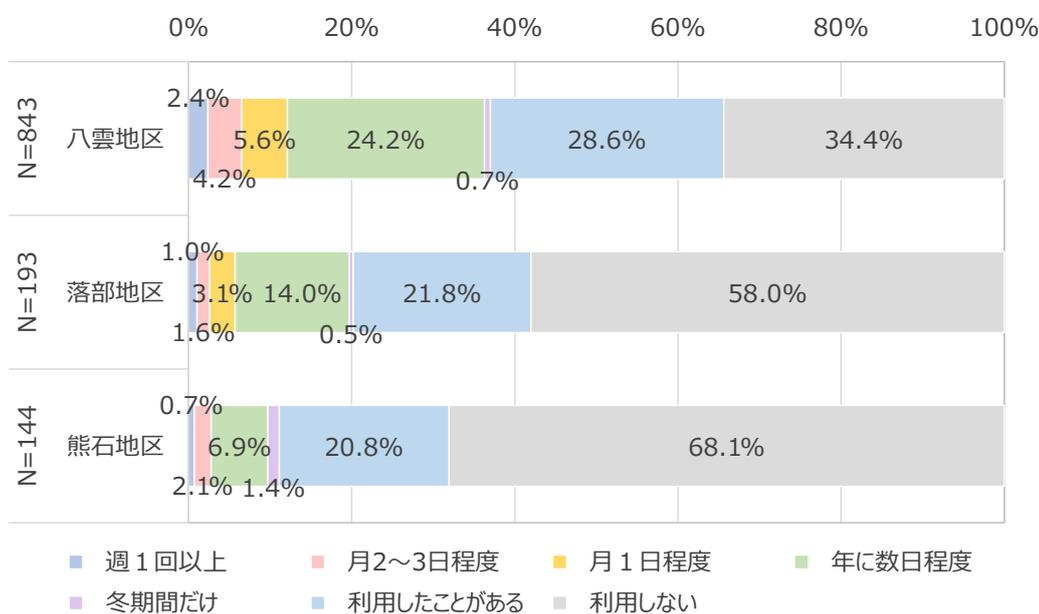
<運賃の支払い方の認知>

- 運賃の支払い方は、八雲地区の 27.7%、落部地区の 12.6%、熊石地区の 13.6%が「知らない」と回答し、特に八雲地区での認知度が低い。



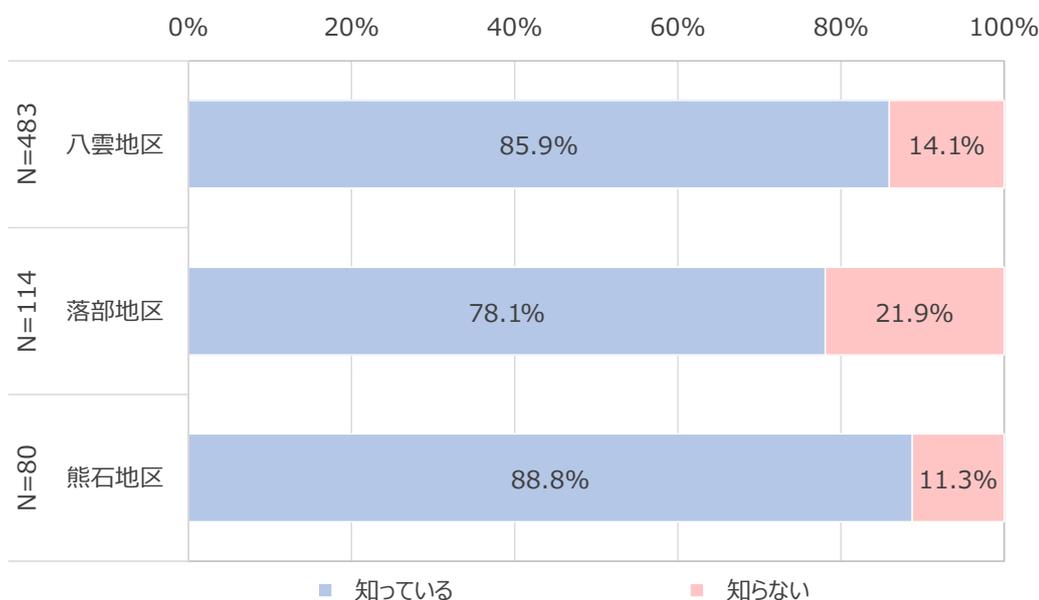
＜ハイヤーの利用頻度＞

- ・ 各地区ともハイヤーは「利用しない」と回答した人が最も多く、熊石地区で 68.1%、落部地区で 58.0% と多い。
- ・ 八雲地区は他地区と比べハイヤーの利用頻度が高く、月 1 日以上利用する人が 12.2% いる。



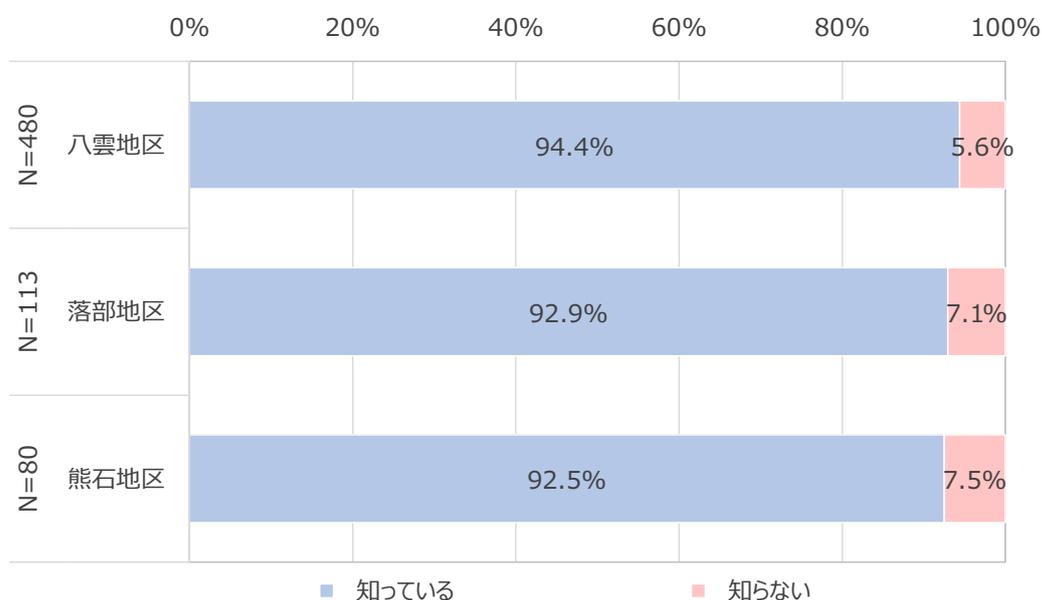
＜予約の仕方の認知＞

- ・ ハイヤーの予約の仕方を八雲地区の 14.1%、落部地区の 21.9%、熊石地区の 11.3% が「知らない」と回答し、特に落部地区での認知度が低い。



<運賃の支払い方の認知>

- ・ ハイヤーの運賃の支払い方は、八雲地区の 5.6%、落部地区の 7.1%、熊石地区の 7.5%が「知らない」と回答している。

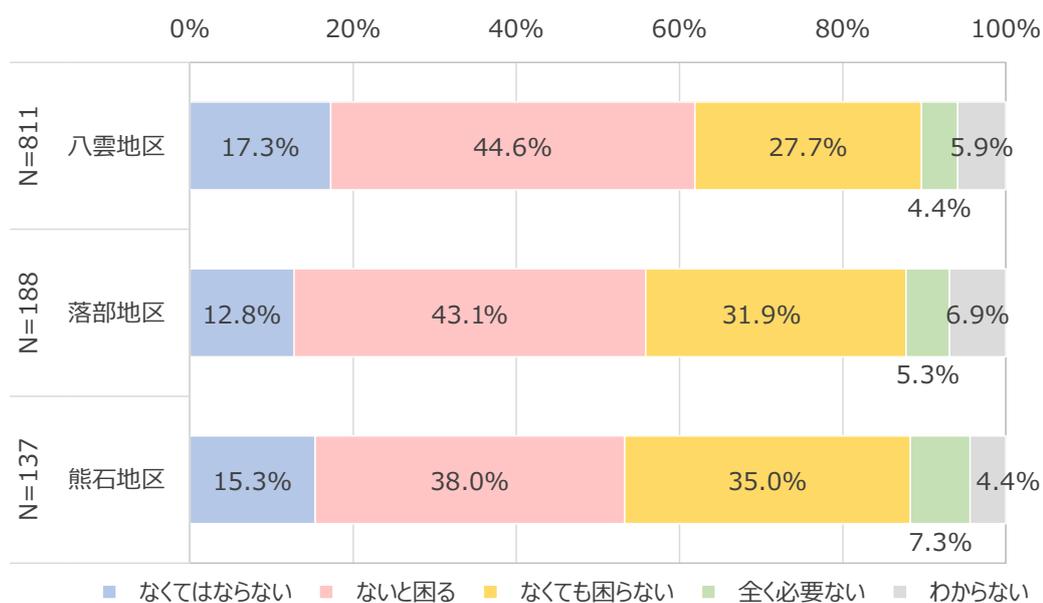


問4 鉄道（在来線）に関する考えについて

1) 生活する上での現在の鉄道（在来線）の必要度

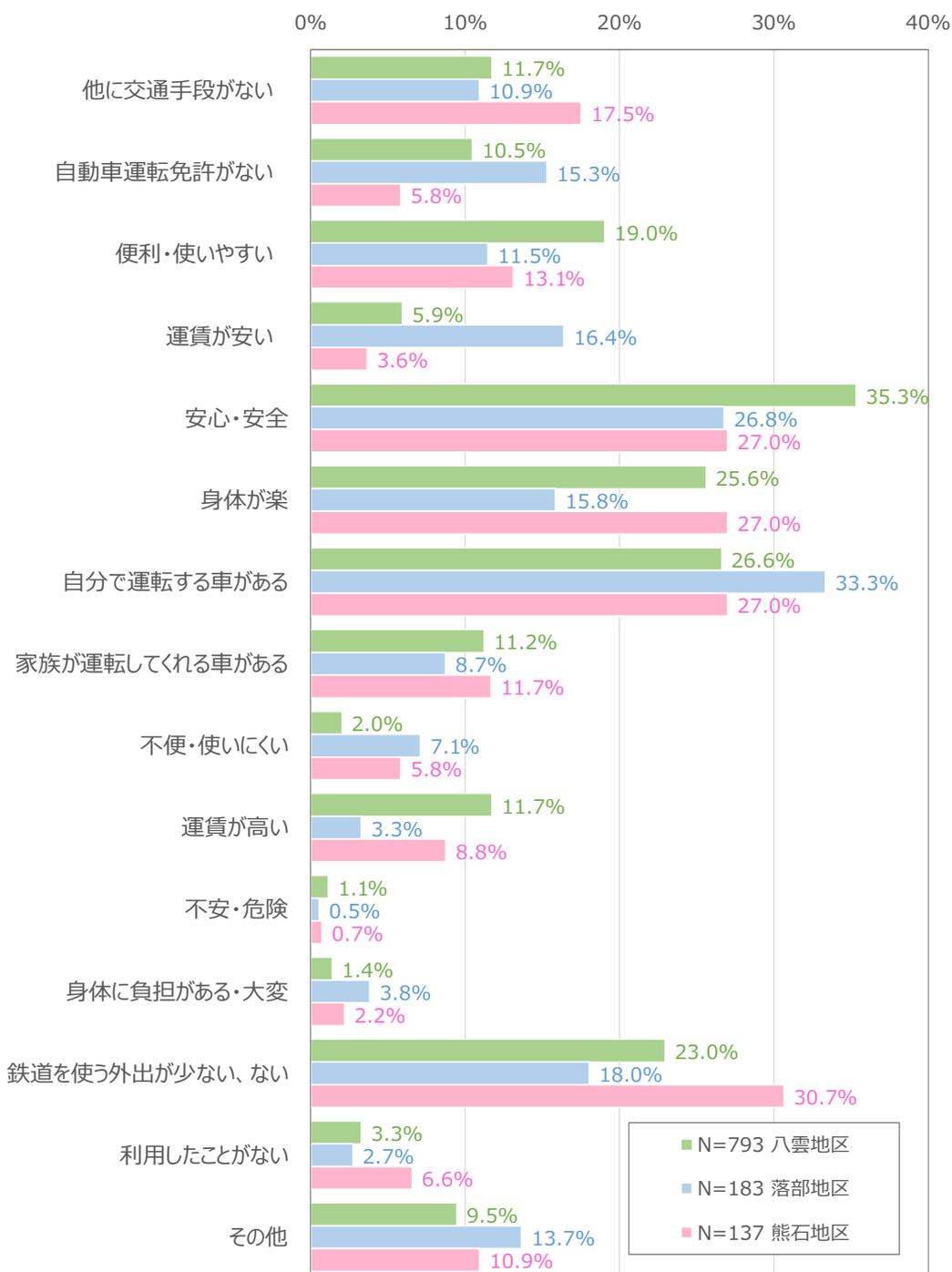
<必要度>

- ・ 「なくてはならない」又は「ないと困る」の合計は、八雲地区の 61.9%、落部地区の 55.9%、熊石地区の 53.3%と各地区とも過半数が必要性を感じている。



<理由>

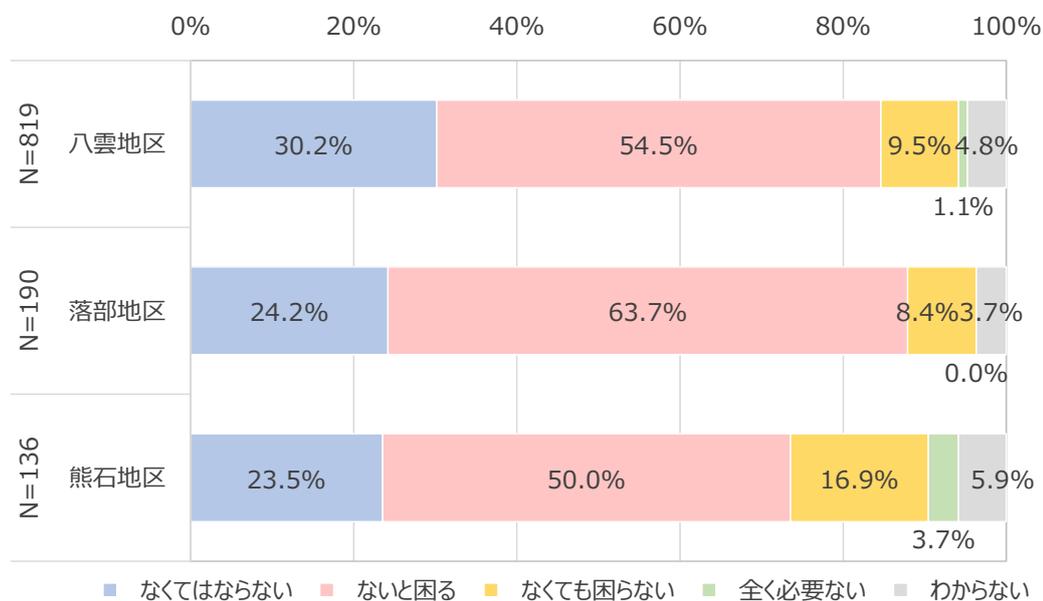
- ・ 必要度を判断した理由として、八雲地区は「安心・安全」、落部地区は「自分で運転する車がある」、熊石地区は「鉄道を使う外出が少ない、ない」を選択した人が最も多い。
- ・ 他の地区と比べ、落部地区では「運賃が安い」16.4%が選択されている。
- ・ 他の地区と比べ、八雲地区では「便利・使いやすい」19.0%や「運賃が高い」11.7%が選択されている。
- ・ 他の地区と比べ、熊石地区では「他に交通手段がない」17.5%や「家族が運転してくれる車がある」11.7%が選択されている。



2) 町や地域、将来の世代にとっての鉄道（在来線）の必要度

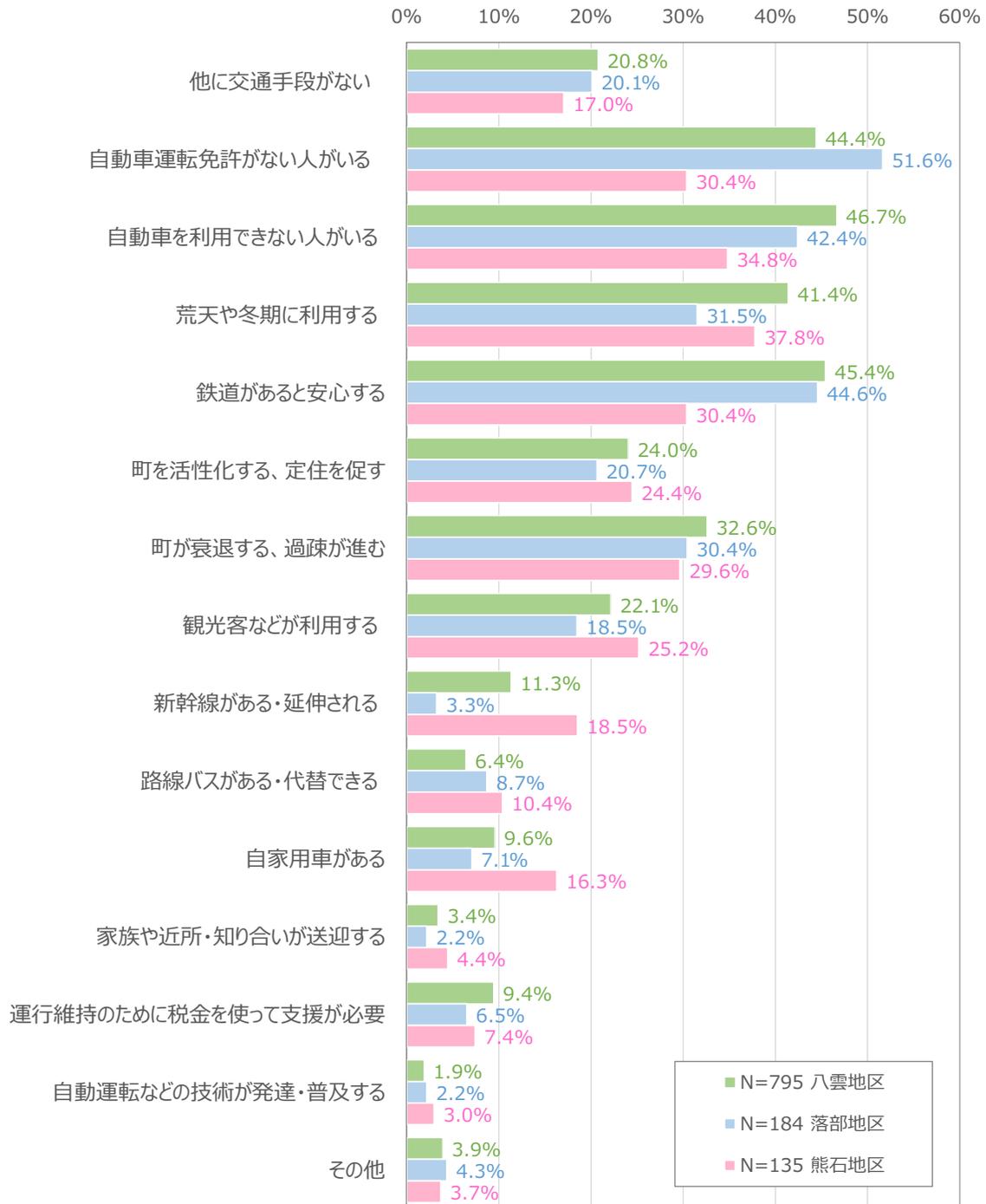
<必要度>

- ・ 「なくてはならない」又は「ないと困る」の合計は、八雲地区が 84.7%、落部地区が 87.9%、熊石地区が 73.5%となり、必要性を高く感じている。
- ・ 八雲地区では「なくてはならない」30.2%と必要度が高くなっている。



<理由>

- ・ 必要度を判断した理由として、八雲地区、落部地区は「自動車運転免許がない人がいる」、「自動車を利用できない人がいる」、「鉄道があると安心する」を40%以上の人が選択している。
- ・ 熊石地区では、ポジティブな理由として「荒天や冬期に利用する」37.8%、「自動車を利用できない人がいる」34.8%が選択されているが、ネガティブな理由として「新幹線がある・延伸される」18.5%、「自家用車がある」16.3%が他地区より多く選択されている。

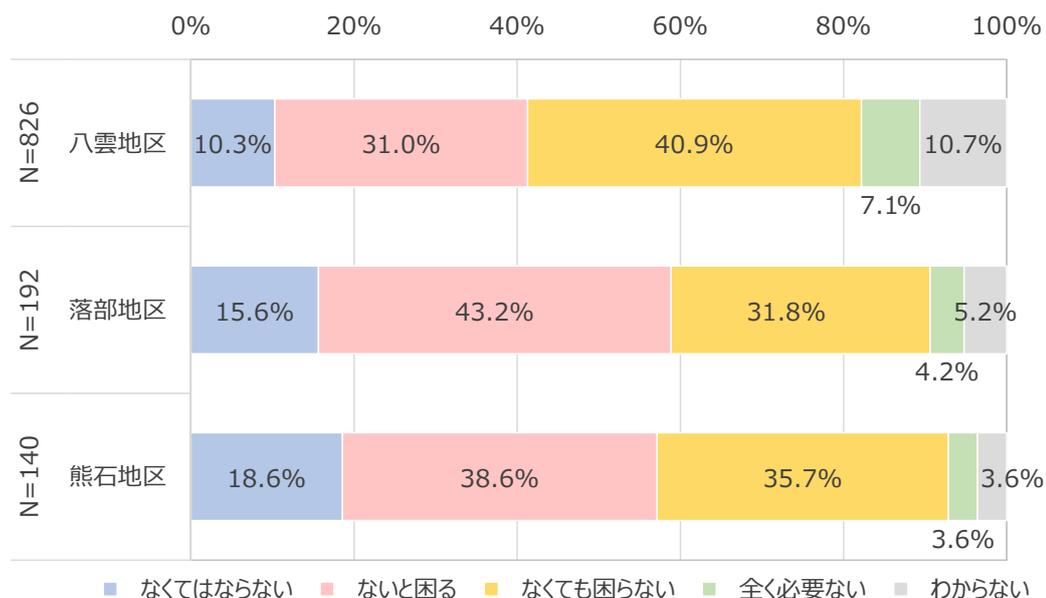


問5 路線バスに関する考えについて

1) 生活する上での現在の路線バスの必要度

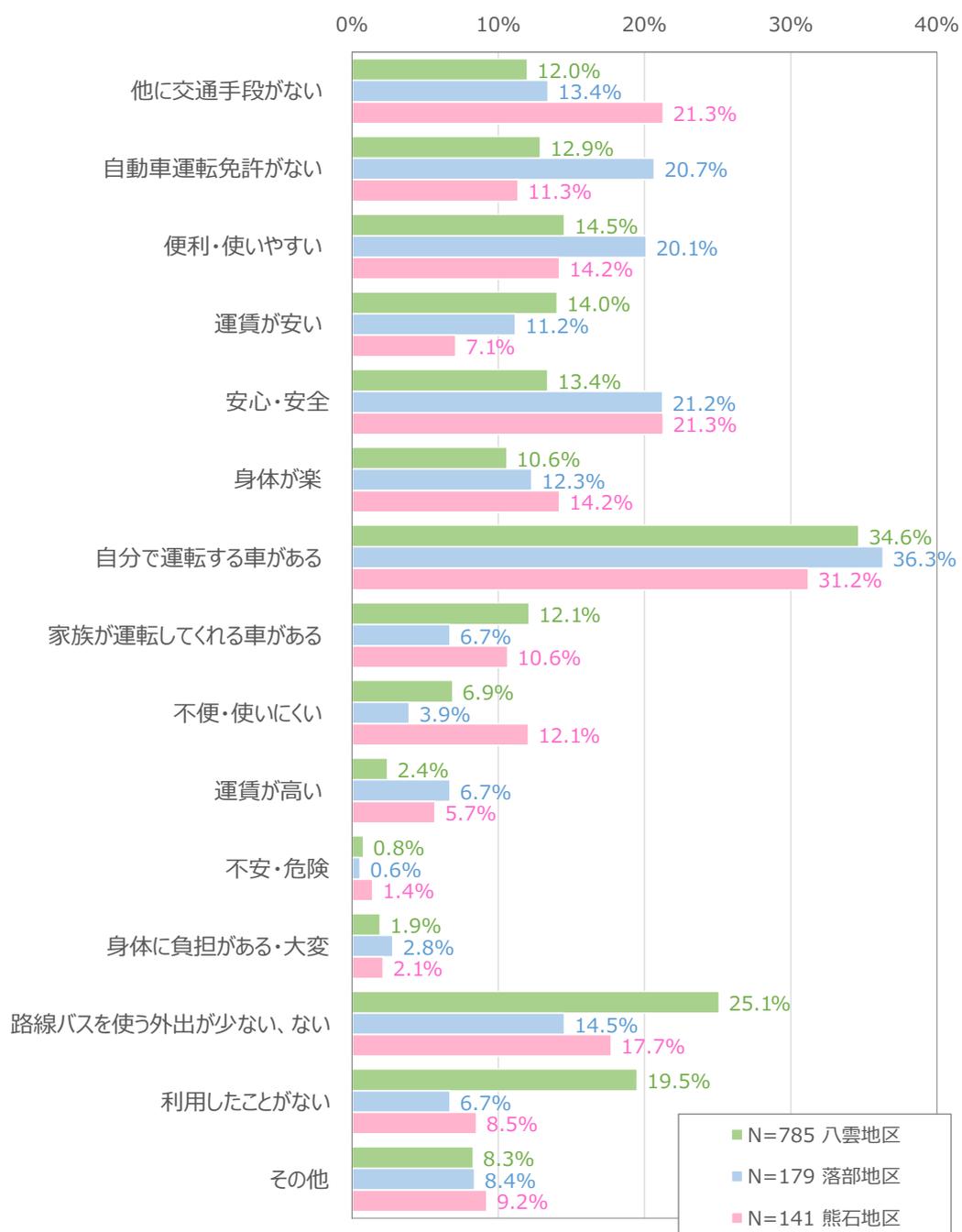
<必要度>

- ・ 「なくてはならない」又は「ないと困る」の合計は、八雲地区の41.3%、落部地区の58.8%、熊石地区の57.2%であり、落部地区と熊石地区は必要度が過半数を超えている。
- ・ 八雲地区は「なくても困らない」40.9%、「全く必要ない」7.1%と必要度が低くなっている。



<理由>

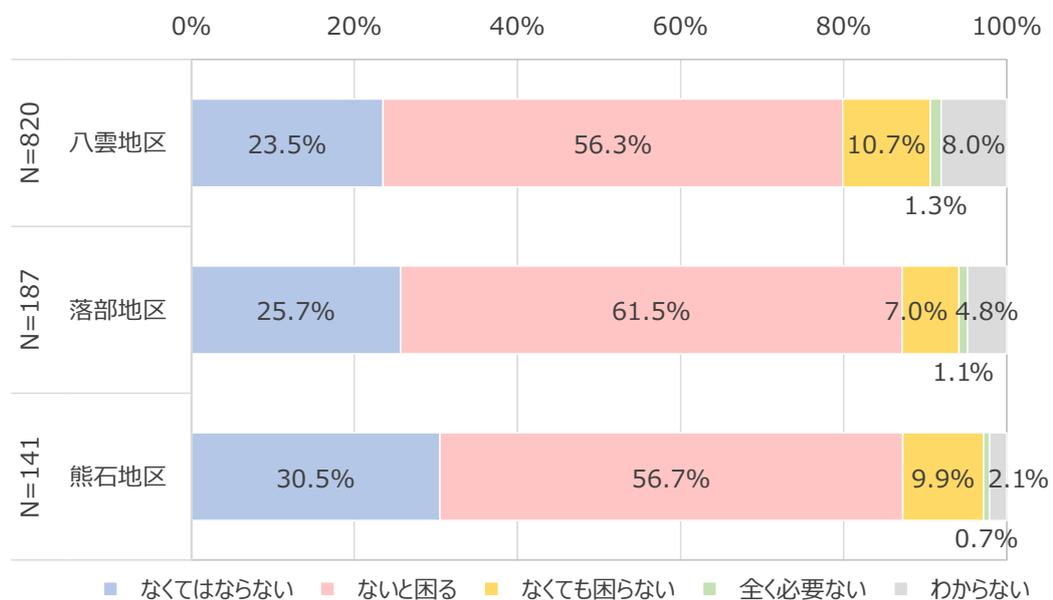
- ・ 必要度を判断した理由は、八雲地区、落部地区、熊石地区ともに「自分で運転する車がある」を最も多く選択されている。
- ・ 八雲地区では「路線バスを使う外出が少ない、ない」25.1%、「利用したことがない」19.5%が他地区に比べ多く選択されている。
- ・ 落部地区では「安心・安全」21.2%、「自動車運転免許がない」20.7%、「便利・使いやすい」20.1%が他地区に比べ多く選択されている。
- ・ 熊石地区では「安心・安全」21.3%、「他に交通手段がない」21.3%が他地区に比べ多く選択されている。



2) 町や地域、将来の世代にとっての路線バスの必要度

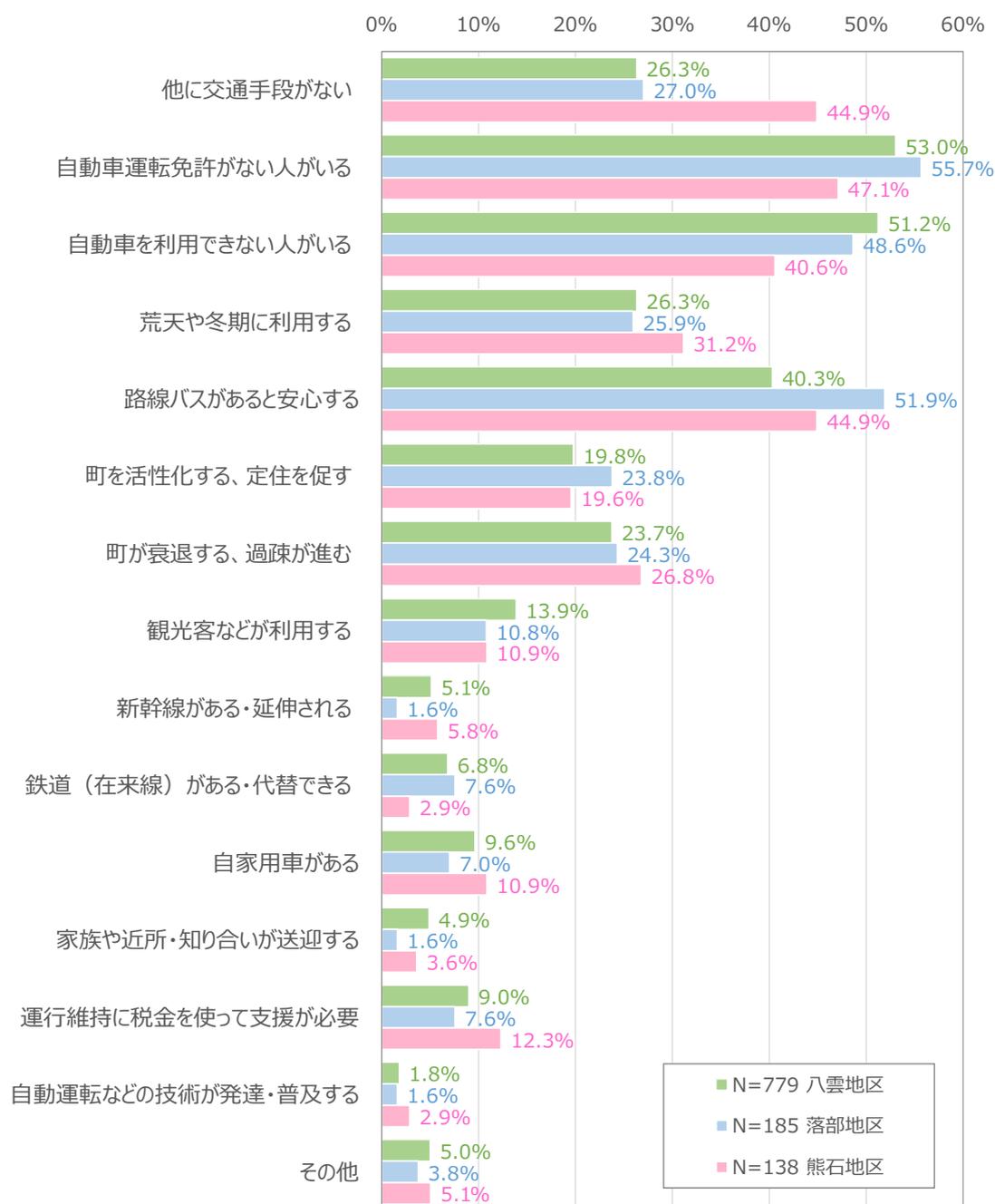
<必要度>

- ・ 「なくてはならない」又は「ないと困る」の合計は、八雲地区の 79.8%、落部地区の 87.2%、熊石地区の 87.2%となり、必要性が強く認識されている。
- ・ 特に落部地区で「なくてはならない」が 30.5%と他地区より必要度が高い。



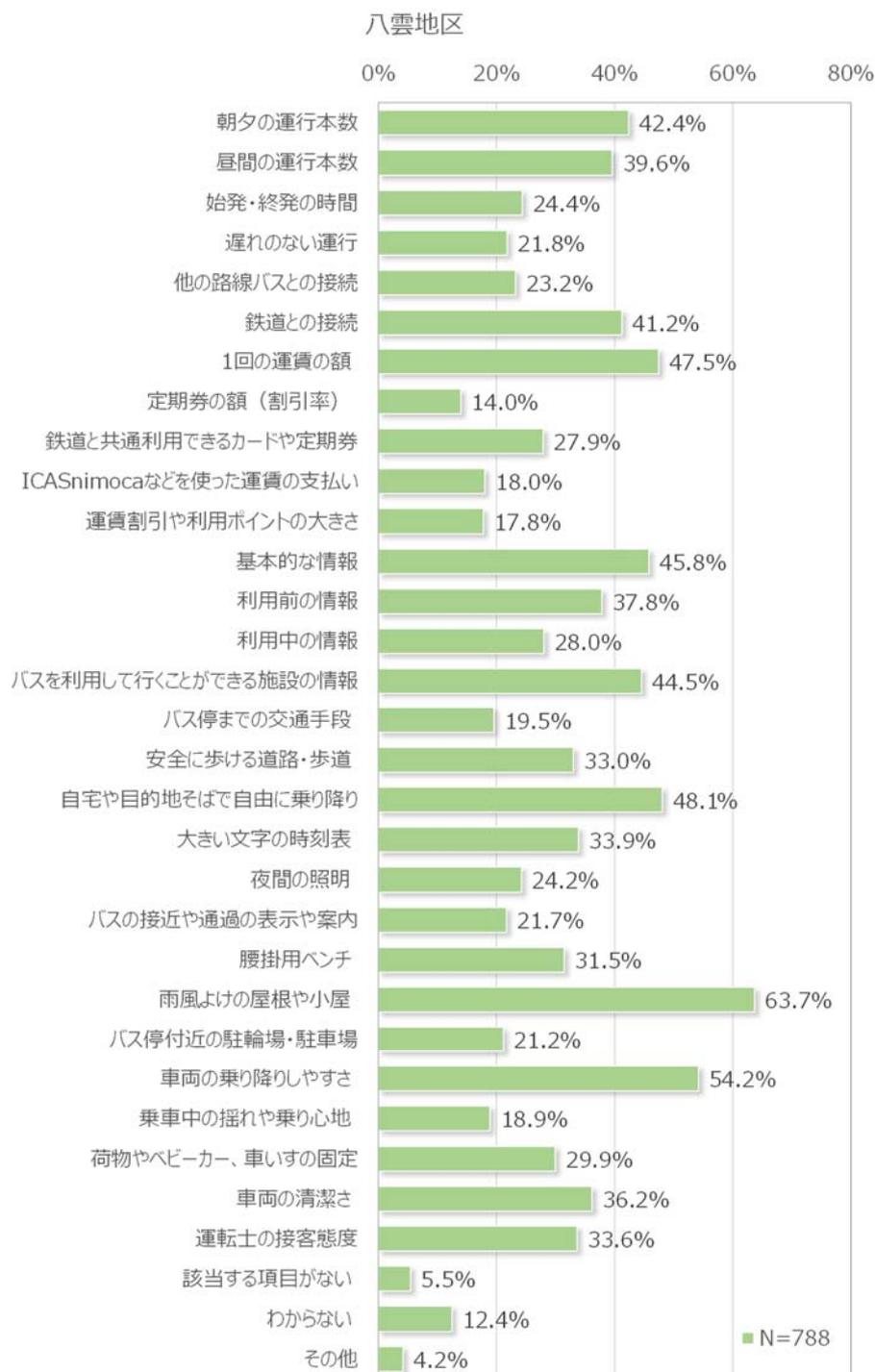
<理由>

- ・ 必要度を判断した理由は、八雲地区、落部地区、熊石地区ともに「自動車運転免許がない人がある」を最も多く選択されている。
- ・ 八雲地区、落部地区では「自動車を利用できない人がある」、「路線バスがあると安心する」も多く選択されている。
- ・ 熊石地区では「他に交通手段がない」44.9%、「町が衰退する、過疎が進む」26.8%、「運行維持に税金を使って支援が必要」12.3%の選択が他地区に比べて多い。

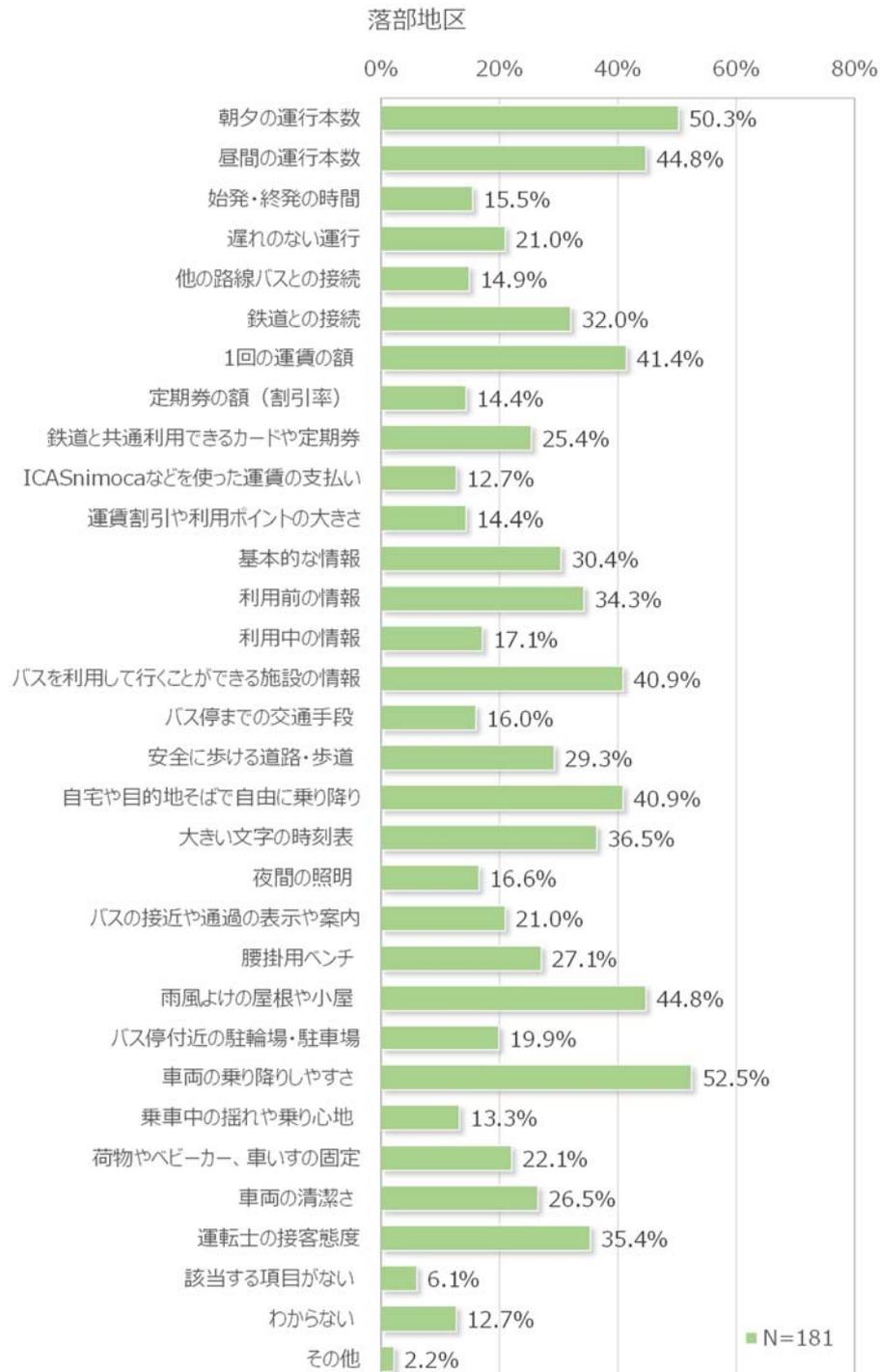


＜路線バスを利用する上で重要だと思うサービス＞

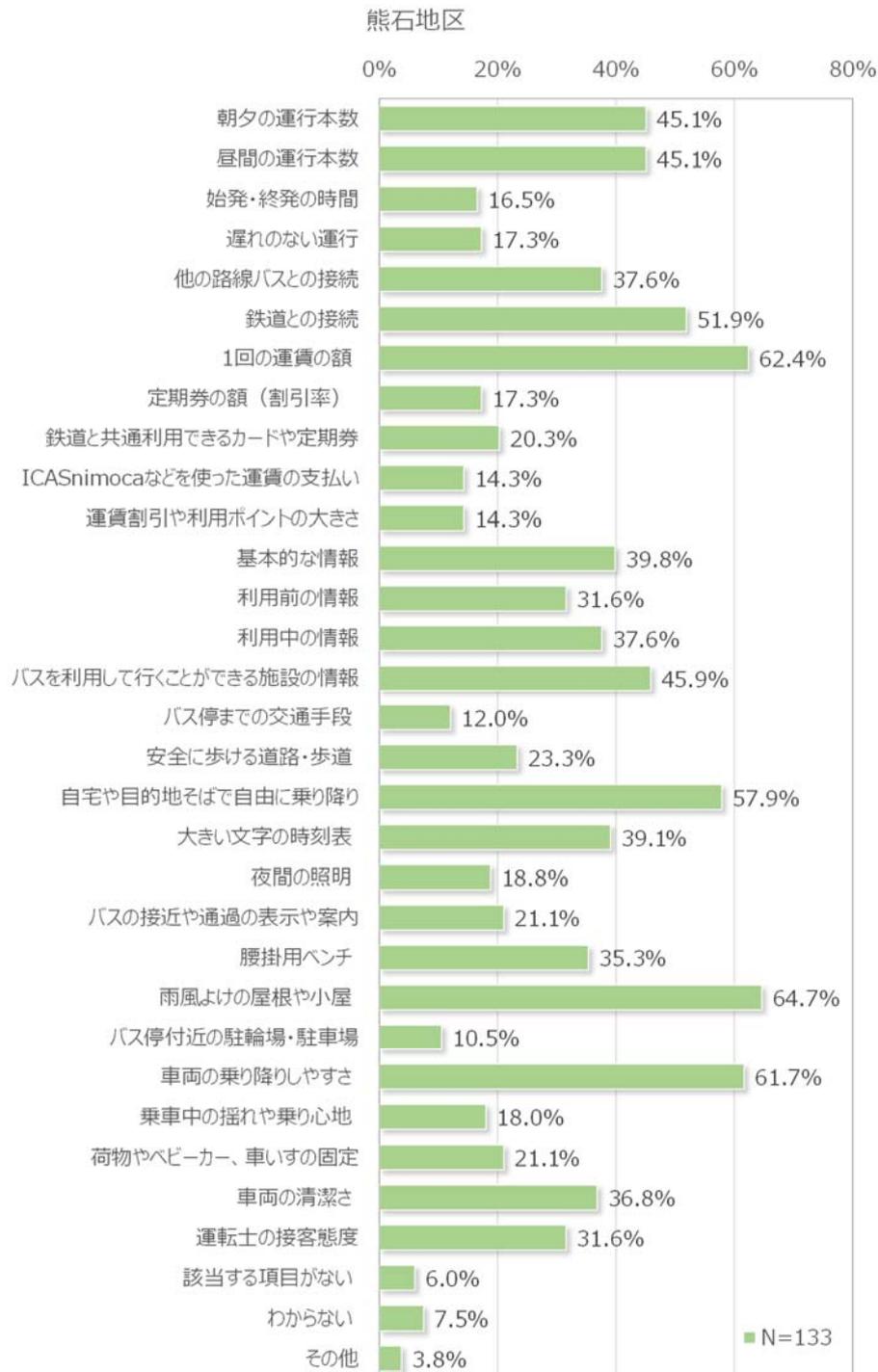
- ・ 八雲地区は、「雨風よけの屋根や小屋」63.7%が最も多く、次いで「車両の乗り降りしやすさ」54.2%、「自宅や目的地そばで自由に乗り降り」48.1%、「1回の運賃の額」47.5%が多い。



- ・ 落部地区は、「車両の乗り降りしやすさ」52.5%が最も多く、「朝夕の運行本数」50.3%、「昼間の運行本数」44.8%、「雨風よけの屋根や小屋」44.8%が多い。



- ・ 熊石地区は、「雨風よけの屋根や小屋」64.7%が最も多く、「1回の運賃の額」62.4%、「車両の乗り降りしやすさ」61.7%、「自宅や目的地そばで自由に乗り降り」57.9%が多い。
- ・ 他地区に比べ、「鉄道との接続」51.9%、「他の路線バスへの接続」37.6%、「利用中の情報」37.6%の選択が多い。

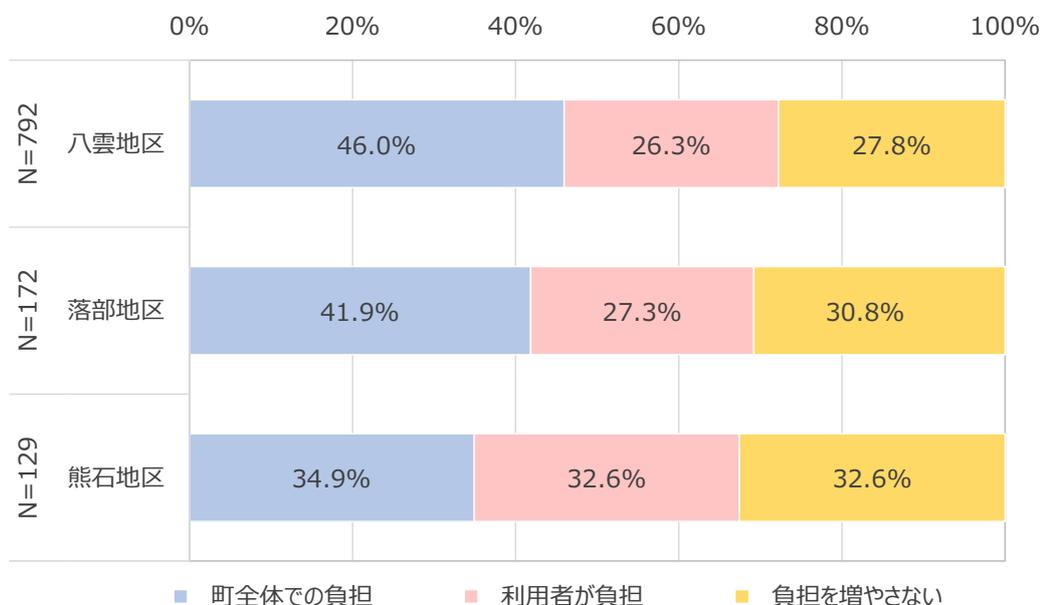


問6 公共交通の継続的な確保に関して

1) 必要となる費用などの負担のあり方について

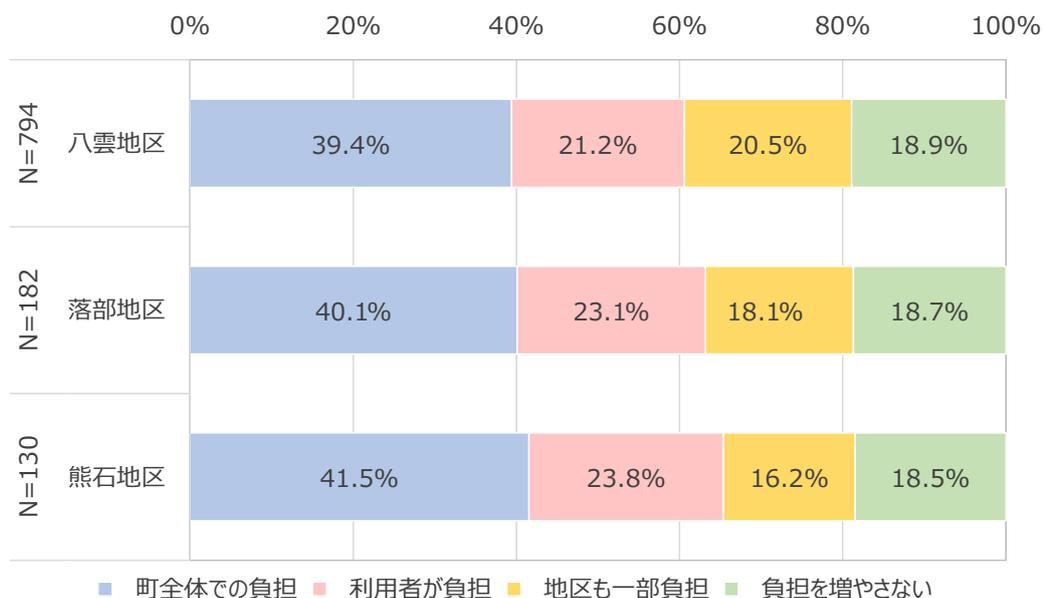
<鉄道（在来線）>

- ・ 各地区とも「町全体での負担」する考え方が最も多く選択されている。
- ・ 熊石地区は「負担を増やさない」32.6%が他地区よりも多い。



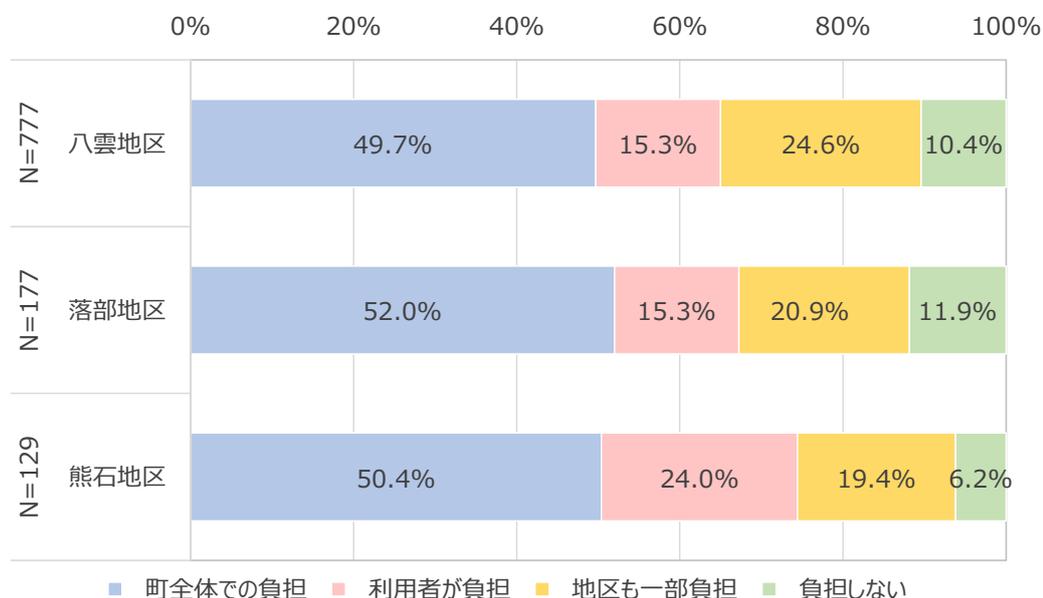
<路線バス（函館バス）>

- ・ 各地区とも「町全体での負担」する考え方が最も多く選択されている。
- ・ 「地区も一部負担」する考え方は、八雲地区で20.5%と比較的高く、熊石地区で16.2%と比較的低い。



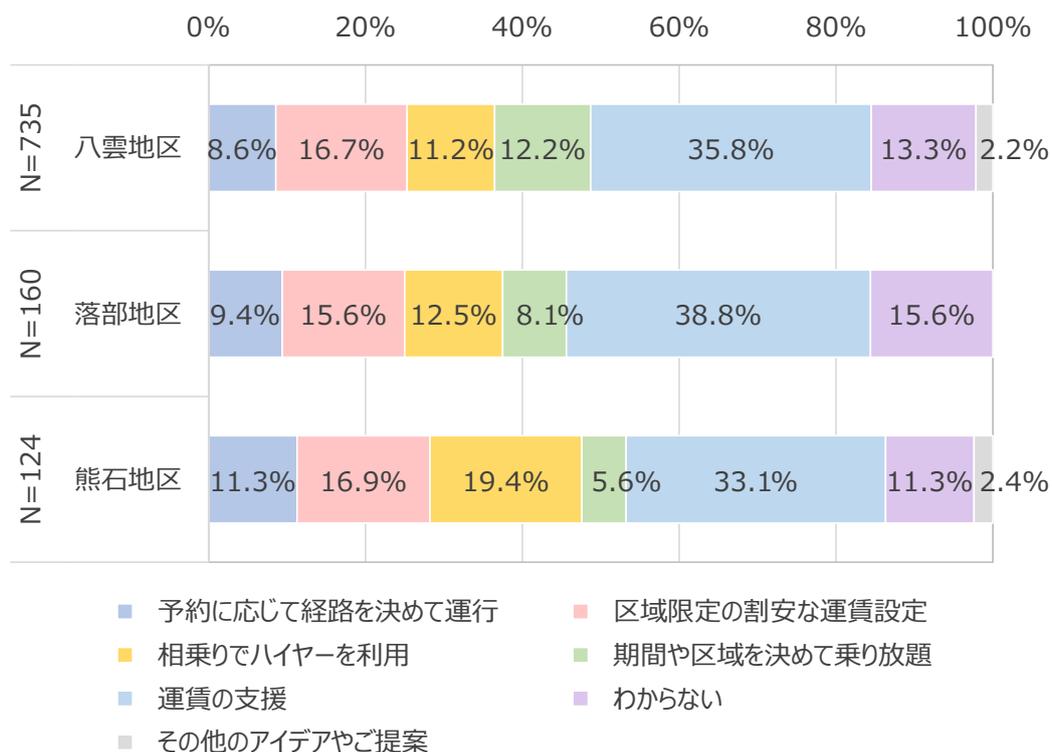
<新しい交通手段や運行の仕組み>

- ・ 各地区とも「町全体での負担」する考え方が最も多く選択されている。
- ・ 「地区も一部負担」する考え方は、八雲地区で24.6%と比較的高い。
- ・ 「利用者が負担」する考え方は、熊石地区で24.0%と比較的高い。
- ・ 「負担しない」考え方は、熊石地区で6.2%と低い。



2) 既存のハイヤーを公共交通として活用するアイデアについて

- ・ 各地区とも「運賃の支援」が最も多く支持されている。
- ・ 八雲地区は「区域限定の割安な運賃設定」16.7%、落部地区は「区域限定の割安な運賃設定」15.6%、熊石地区は「相乗りでハイヤー利用」19.4%の支持が比較的高い。
- ・ 熊石地区は「期間や区域を決めて乗り放題」の支持が5.6%と低い。

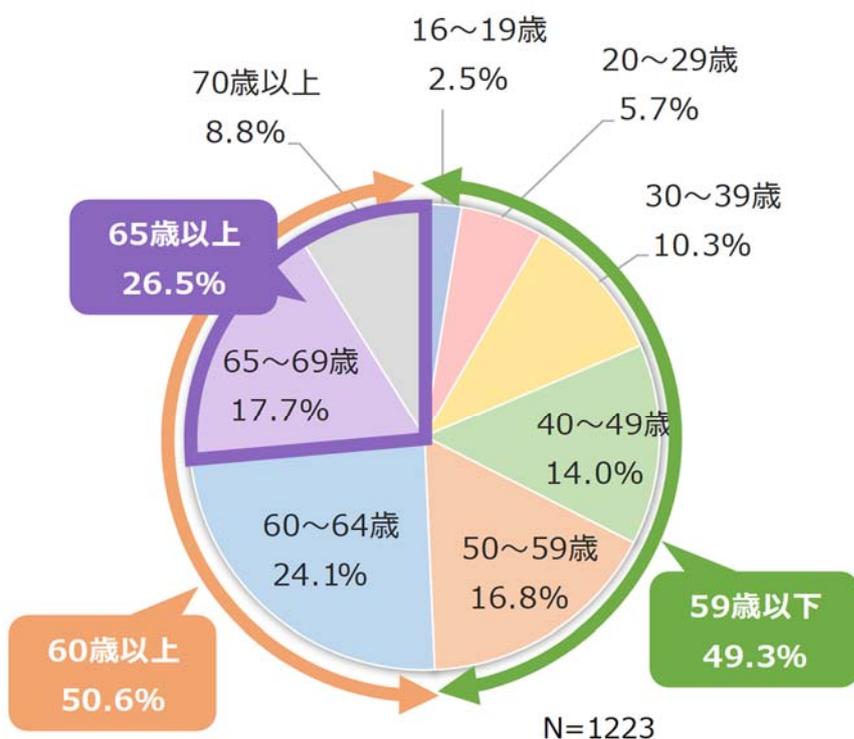


2.2.2 年齢層別の集計

ここでは59歳以下の年齢層と高齢者（60歳以上、または65歳以上）の比較により、高齢者の移動実態や公共交通の利用頻度、必要性や負担の考え方を把握する。

年齢別の回答者数は以下のとおりである。59歳以下は49.3%、60歳以上は50.6%と、約半数ずつの回答である。65歳以上は、全体の26.5%を占める。

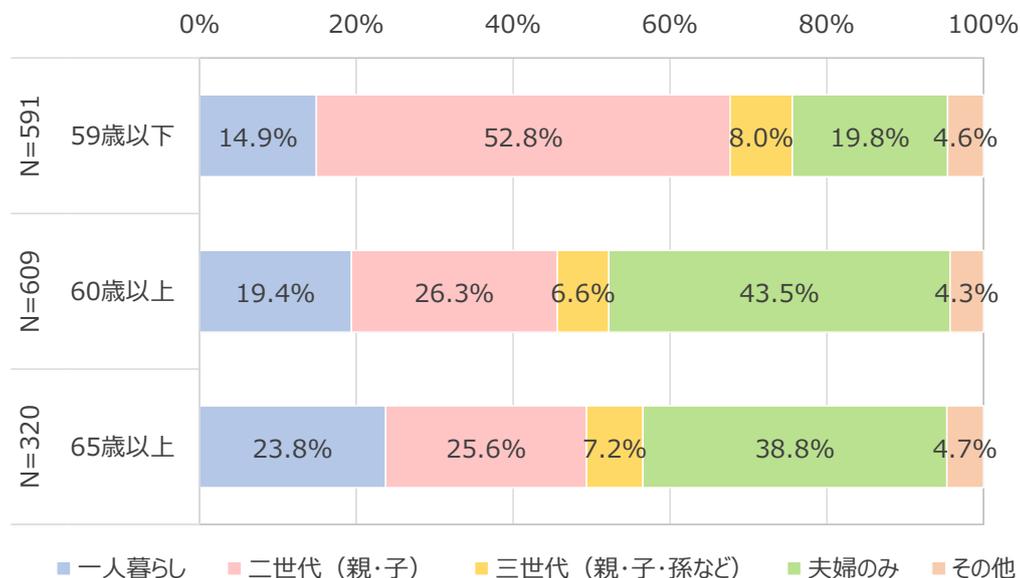
	年齢	票数	割合
1	16～19歳	31	2.5%
2	20～29歳	70	5.7%
3	30～39歳	126	10.3%
4	40～49歳	171	14.0%
5	50～59歳	205	16.8%
6	60～64歳	295	24.1%
7	65～69歳	217	17.7%
8	70歳以上	108	8.8%
	総計	1223	100%



問 1 個人属性

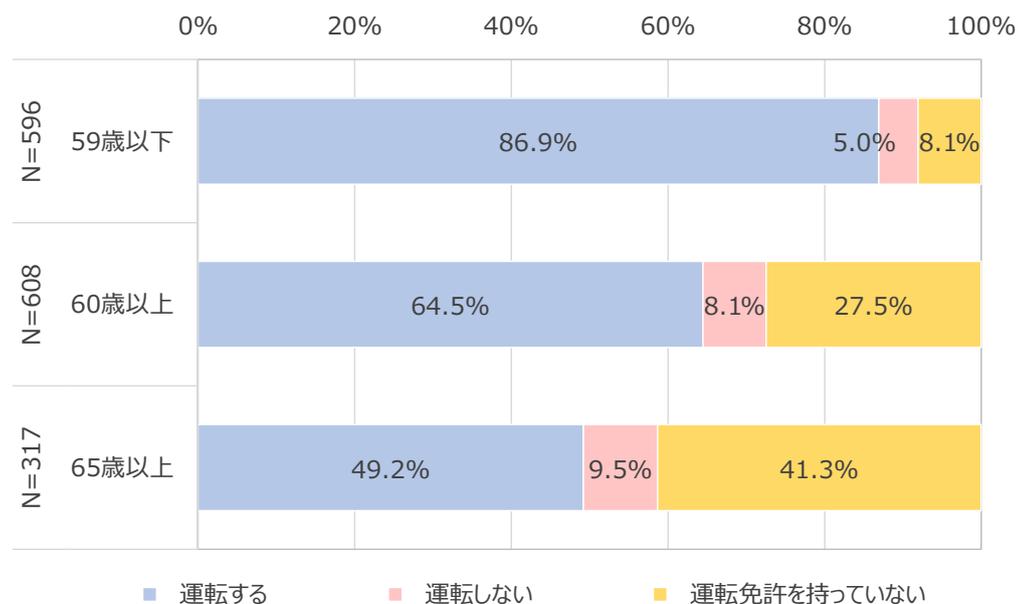
<家族構成>

- ・ 59歳以下は「二世代（親・子）」の世帯が52.8%と最も多い。
- ・ 60歳以上、65歳以上は、「夫婦のみ」の世帯が多く、65歳以上は38.8%である。



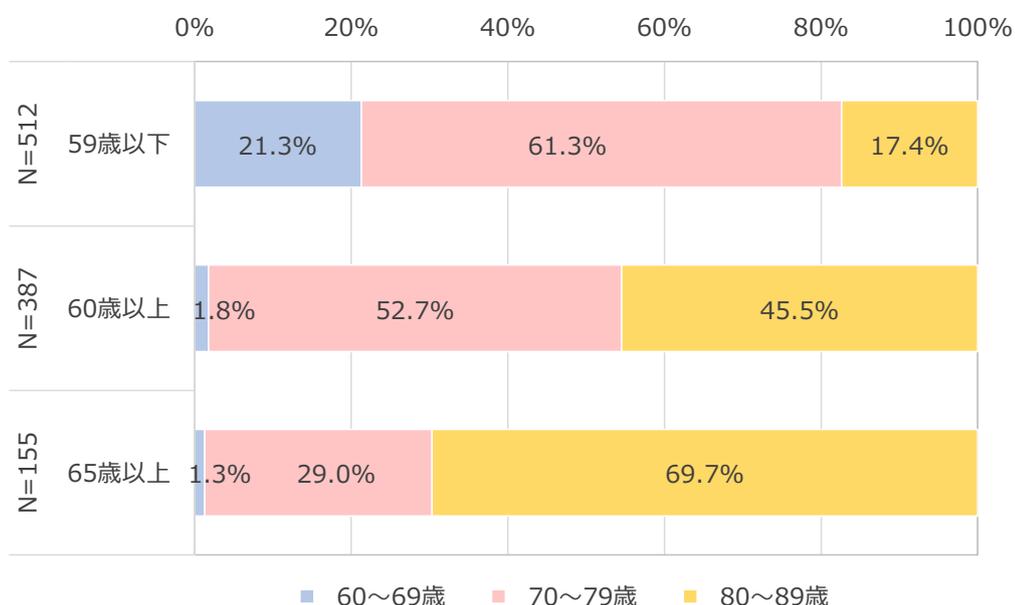
<日常的な車の運転>

- ・ 59歳以下は「運転する」人が86.9%と多く、60歳以上も64.5%と多くなっている。
- ・ 65歳以上は「運転しない」9.5%、「運転免許を持っていない」41.3%と、運転しない人が50.8%となっている。



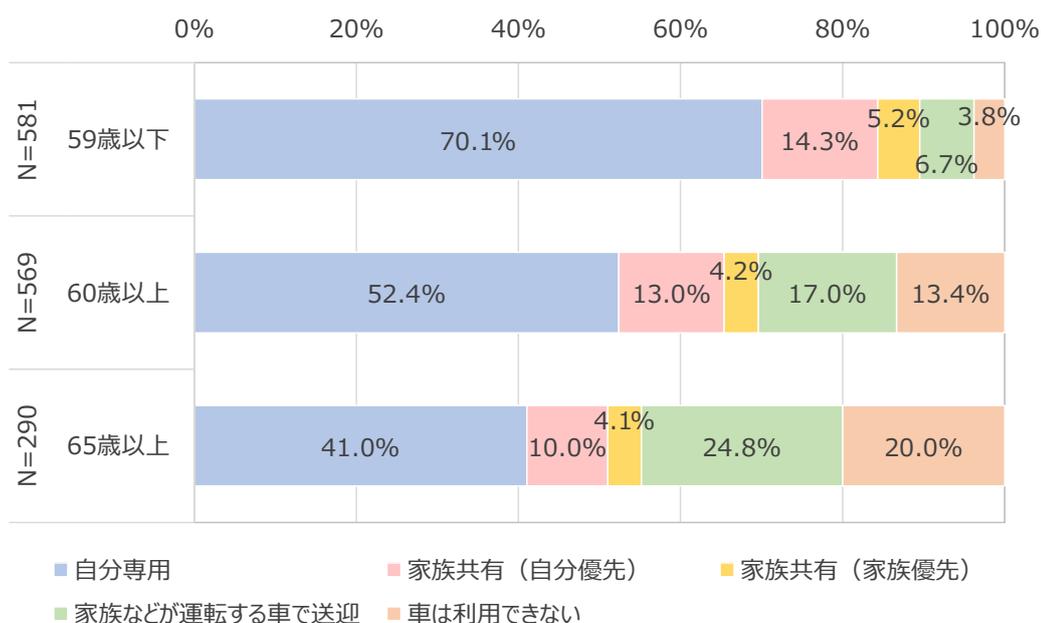
<今後の運転する年齢>

- ・ 80歳以上まで運転を続けたい方は、59歳以下は17.4%、60歳以上は45.5%、65歳以上は69.7%となっており、高齢になるほど長く運転を続けたいと考える方が多くなっている。
- ・ 59歳以下の21.3%は69歳までに運転をやめようと考えている。



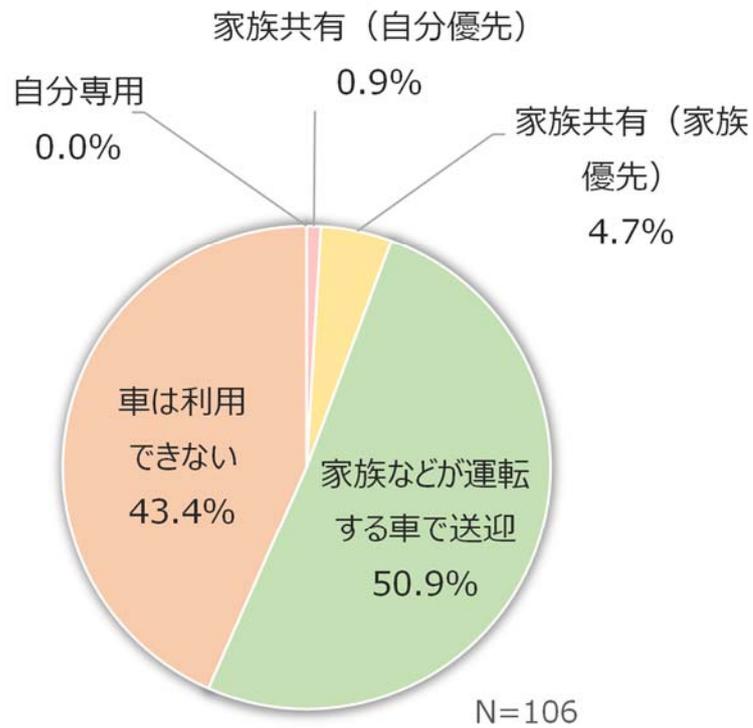
<車を使う環境>

- ・ 59歳以下の70.1%、60歳以上の52.4%、65歳以上の41.0%が「自分専用」の車を利用できる環境にある。
- ・ 65歳以上の24.8%は「家族などが運転する車で送迎」、20.0%は「車は利用できない」環境にある。



<車を使う環境（65歳以上で運転免許を持っていない方）>

- ・ 65歳以上で運転免許を持っていない人では、50%以上が「家族などが運転する車で送迎」で車を利用できる環境にあるが、43.4%が「車は利用できない」環境にある。

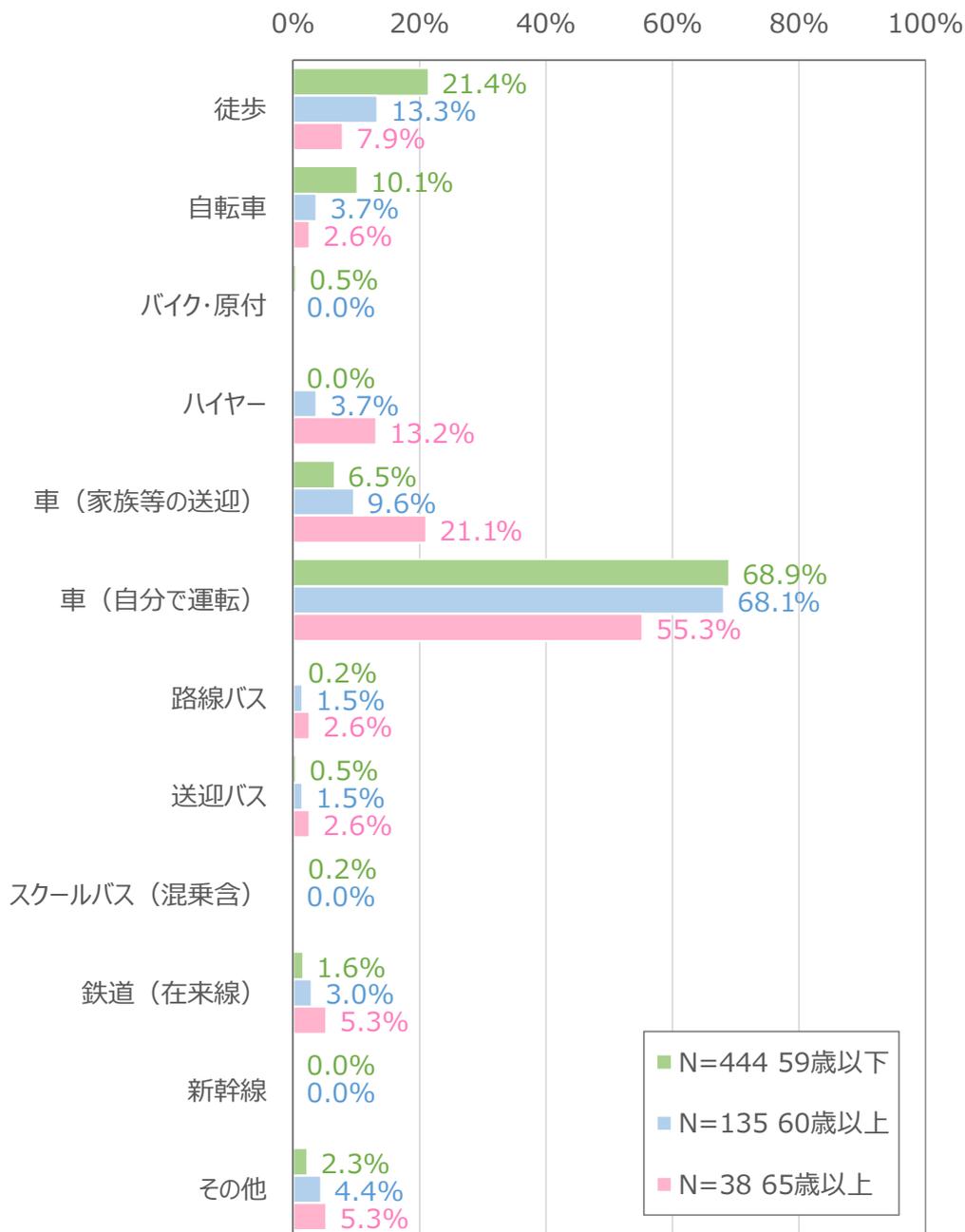


問2 通勤・通学、日常の買い物、定期的な通院について

1) 通勤・通学

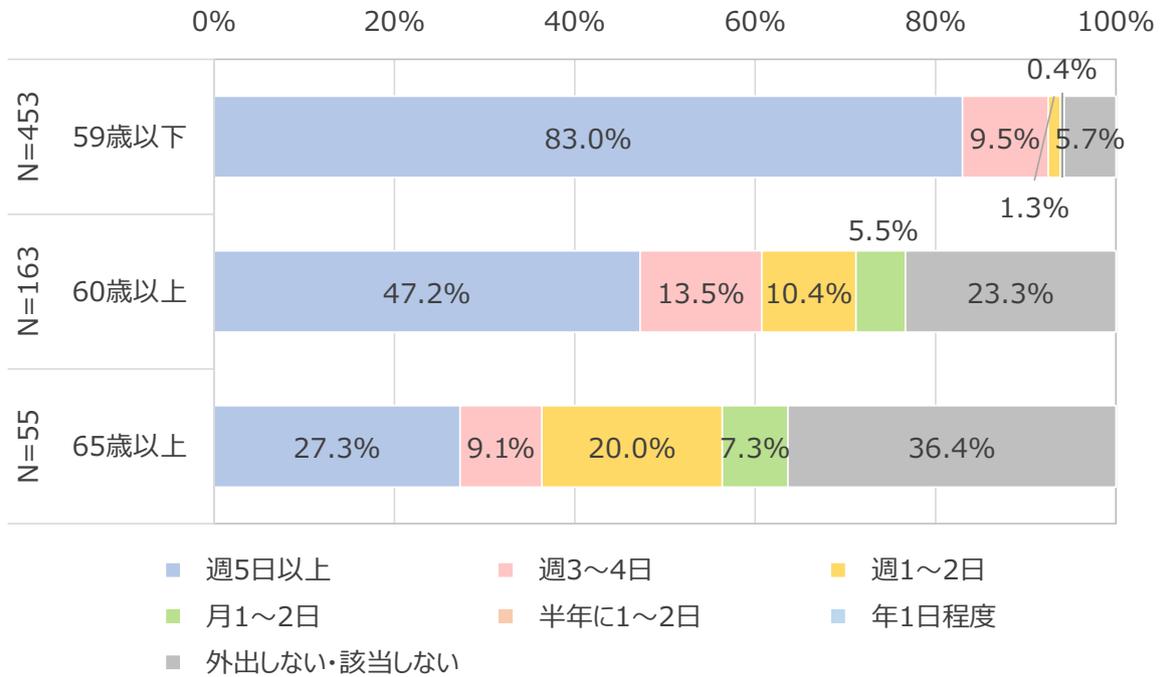
<交通手段>

- ・ 各年代とも「車（自分で運転）」が主な交通手段であり、65歳以上では55.3%である。
- ・ 65歳以上は他の年代と比べ、「車（家族等の送迎）」が21.1%、「ハイヤー」が13.2%と高い割合になっている。



<頻度>

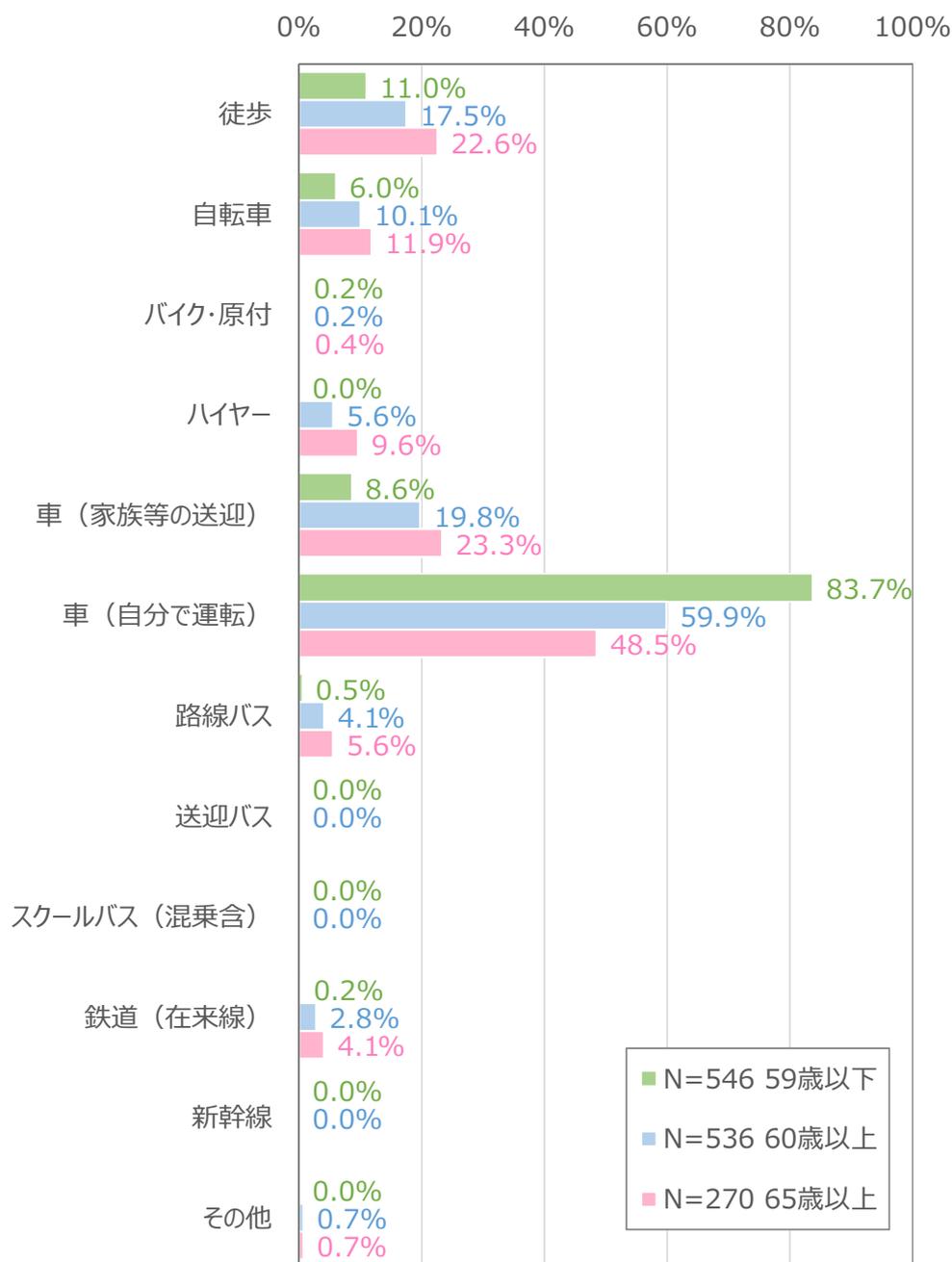
- ・ 59歳以下では83.0%が「週5日以上」であるが、60歳以上では「週5日以上」は47.2%、65歳以上では「週5日以上」は27.3%である。
- ・ 65歳以上では通勤・通学では「外出しない・該当しない」人が36.4%である。



2) 買い物

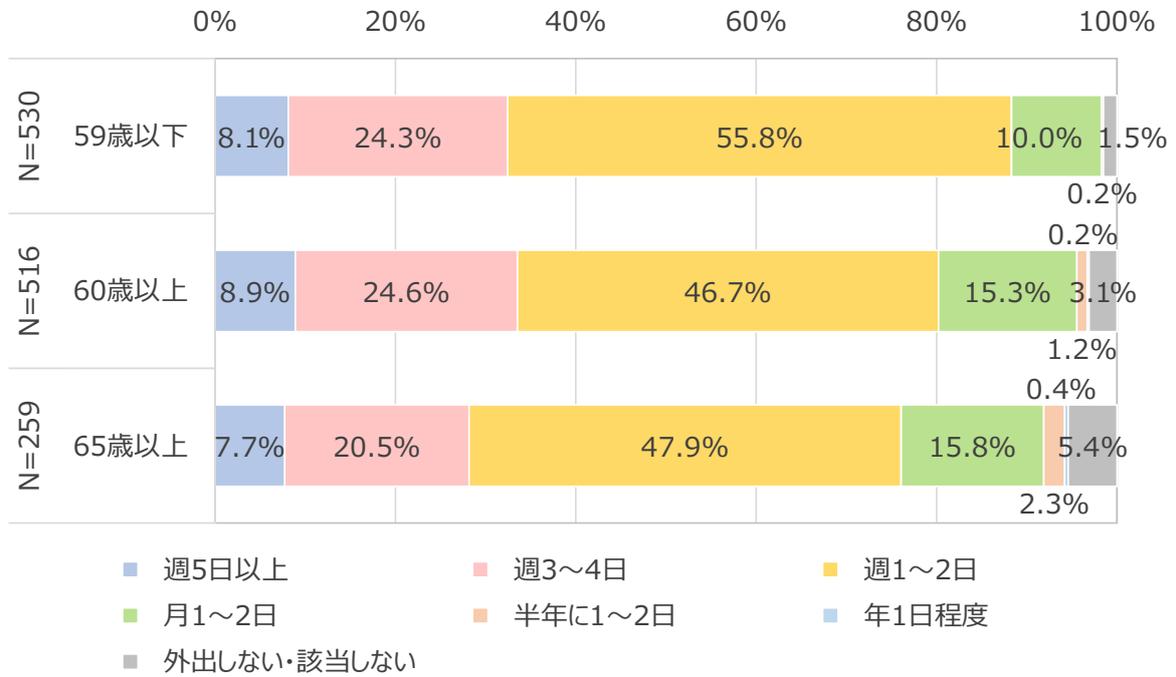
<交通手段>

- ・ 各年代とも「車（自分で運転）」が主な交通手段であり、65歳以上では48.5%である。
- ・ 65歳以上は他の年代と比べ、「車（家族等の送迎）」が23.3%、「徒歩」が22.6%と高い割合になっており、「ハイヤー」も9.6%選択されている。



<頻度>

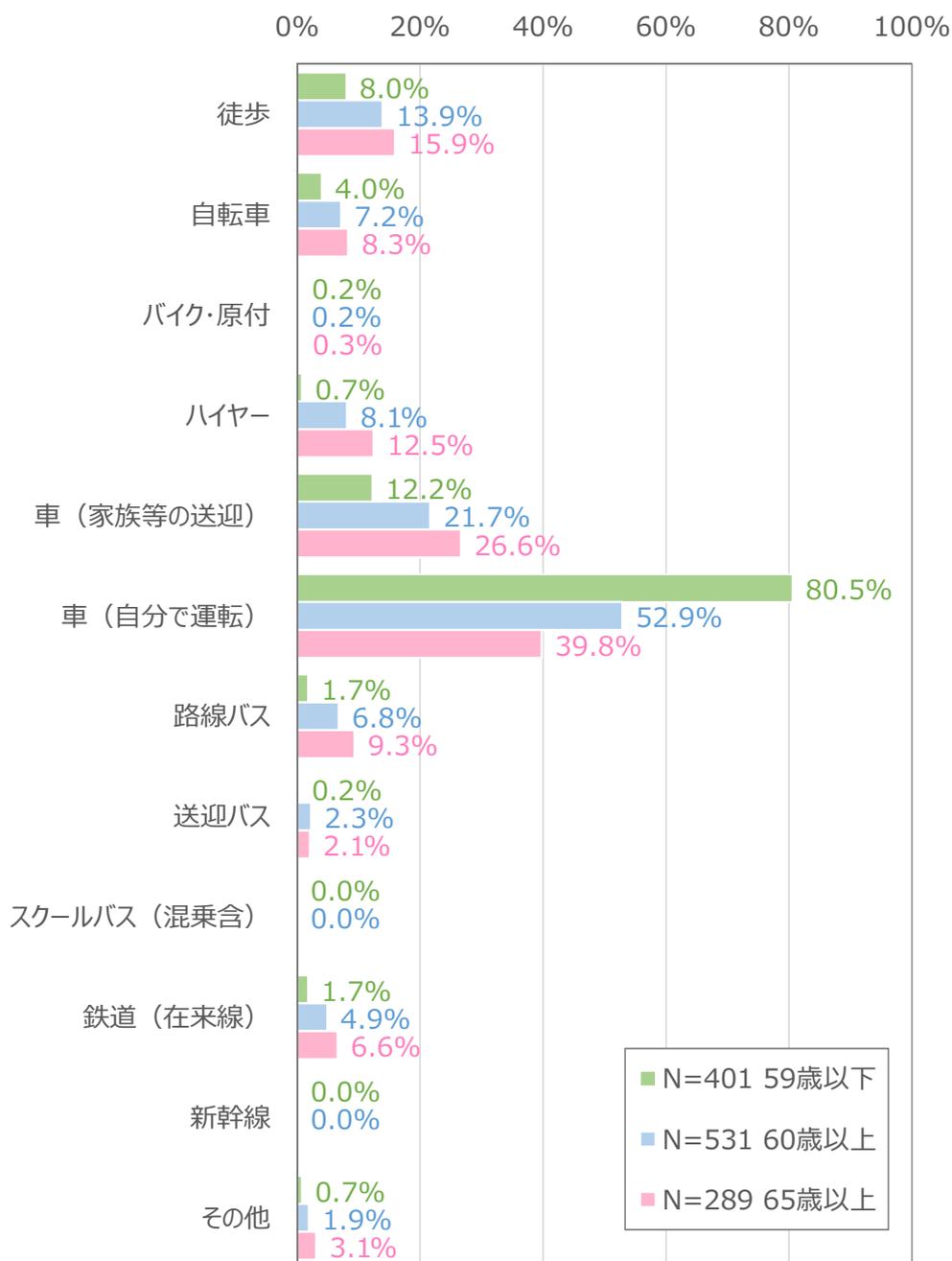
- ・ 各年代とも「週 1～2 日」の頻度が多い。
- ・ 65 歳以上では外出頻度が少なくなる傾向にあり、買い物で「外出しない・該当しない」人が 5.4%いる。



3) 通院

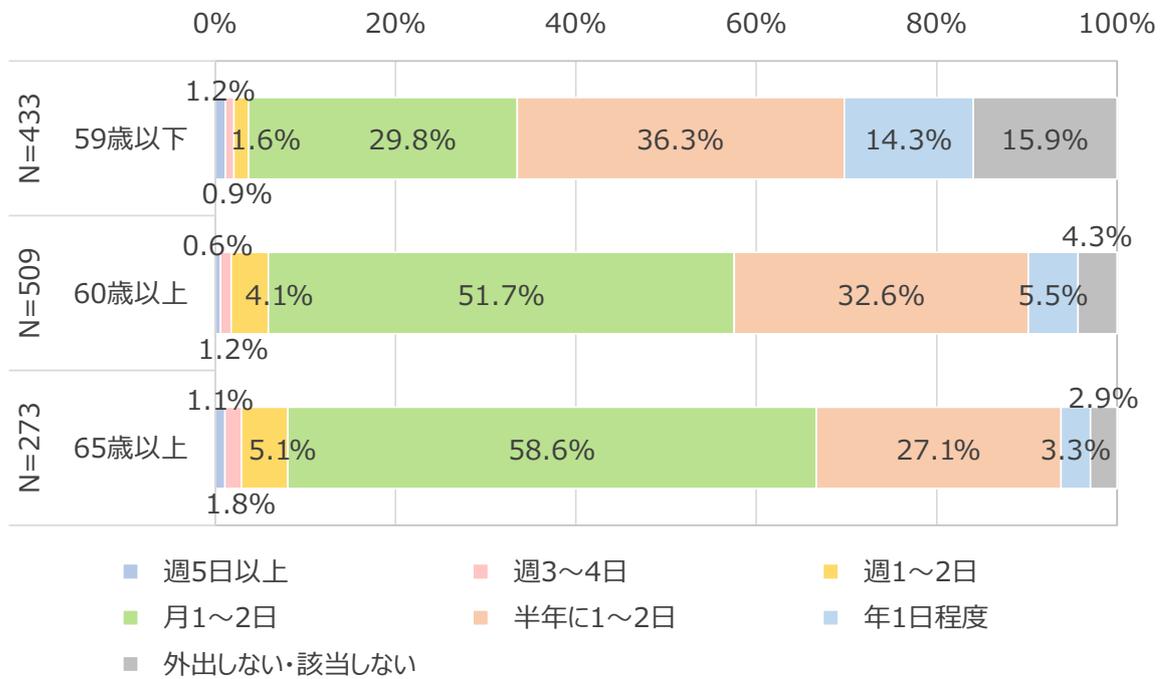
<交通手段>

- ・ 各年代とも「車（自分で運転）」が主な交通手段であり、65歳以上では39.8%である。
- ・ 65歳以上は他の年代と比べ、「車（家族等の送迎）」が26.6%、「徒歩」が15.9%、「ハイヤー」が12.5%と比較的利用されている。



<頻度>

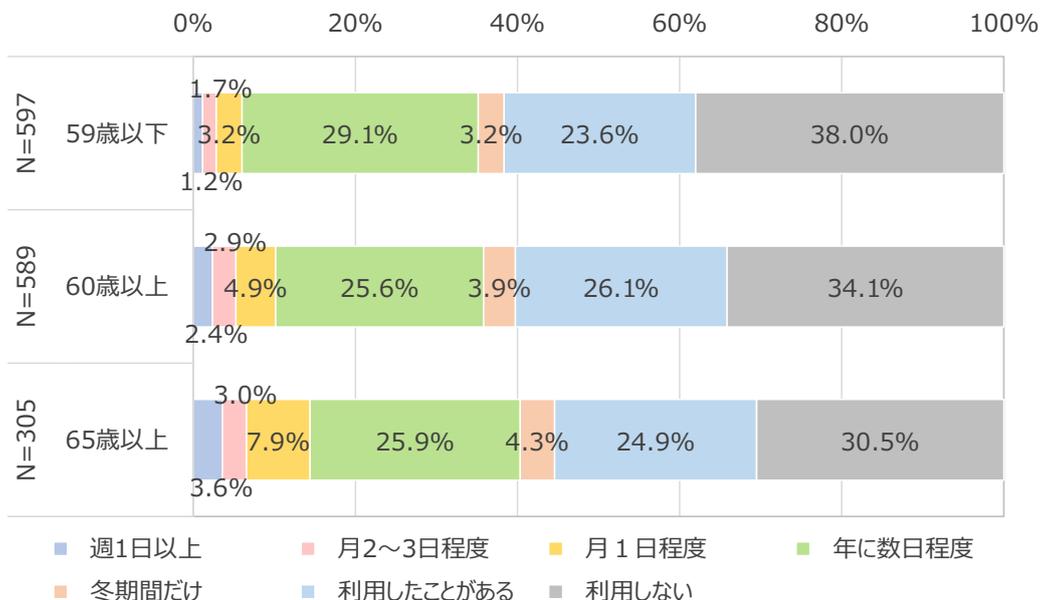
- ・ 59歳以下は「半年に1~2回」36.3%が最も多い。
- ・ 60歳以上、65歳以上は「月1~2日」と頻度が増加する傾向で、65歳以上では58.6%になっている。
- ・ 65歳以上では、毎週定期的に通院している人が8.0%いる。



問3 公共交通の利用頻度

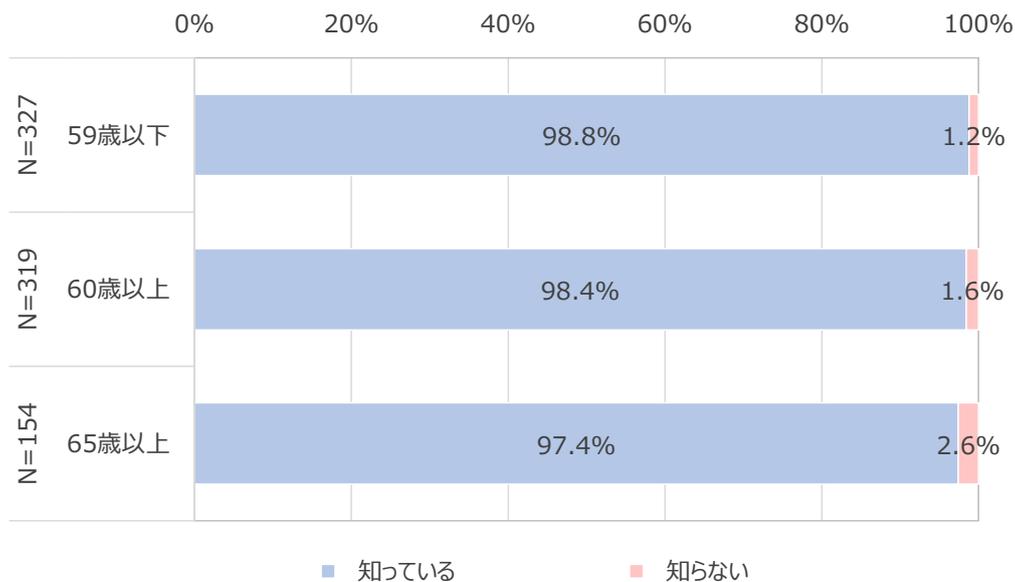
<鉄道（在来線）の利用頻度>

- 各年代とも、鉄道（在来線）を「利用しない」と回答した人が最も多いが、高齢になるほど利用頻度は高くなる傾向にある。
- 65歳以上では14.5%が月に1回以上鉄道（在来線）を利用している。



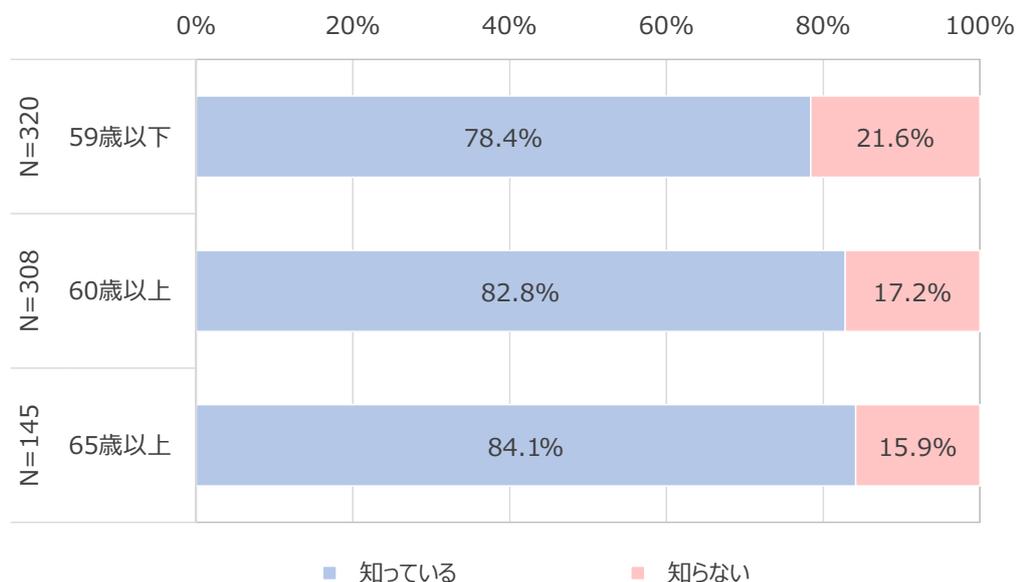
<駅の場所の認知>

- 駅の場所を「知らない」人が、59歳以下1.2%、60歳以上1.6%あり、65歳以上では59歳以下の2倍の2.6%が「知らない」。



<時刻表や行先の認知>

- 時刻表や行先を「知らない」人は、59歳以下 21.6%、60歳以上 17.2%、65歳以上 15.9%となっており、59歳以下の認知度が低い。



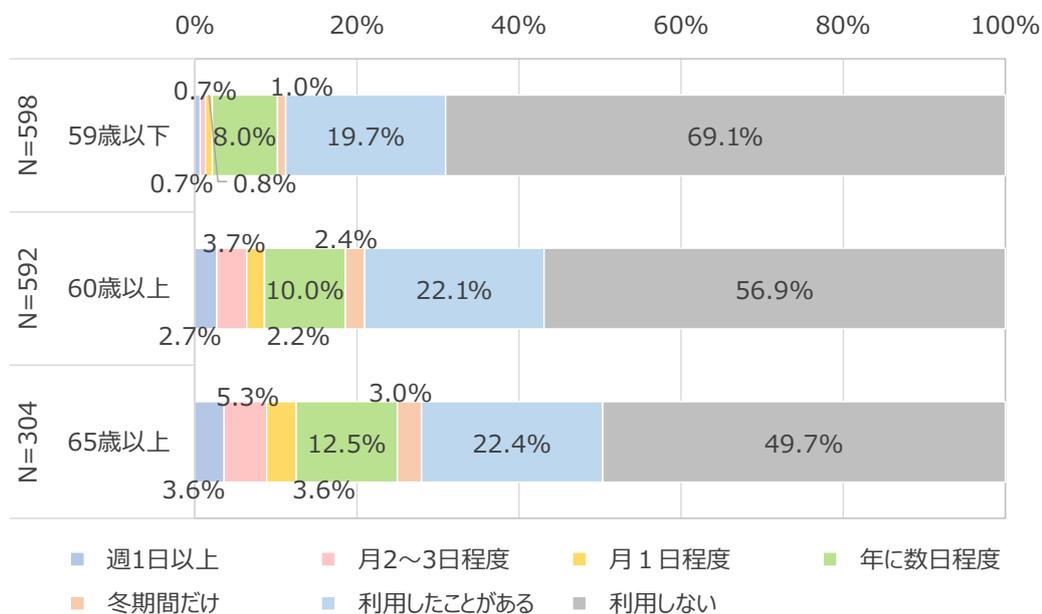
<切符の買い方の認知>

- 切符の買い方を「知らない」人は、59歳以下 7.2%、60歳以上 10.5%、65歳以上 12.1%となっており、高齢者の認知度が低い。



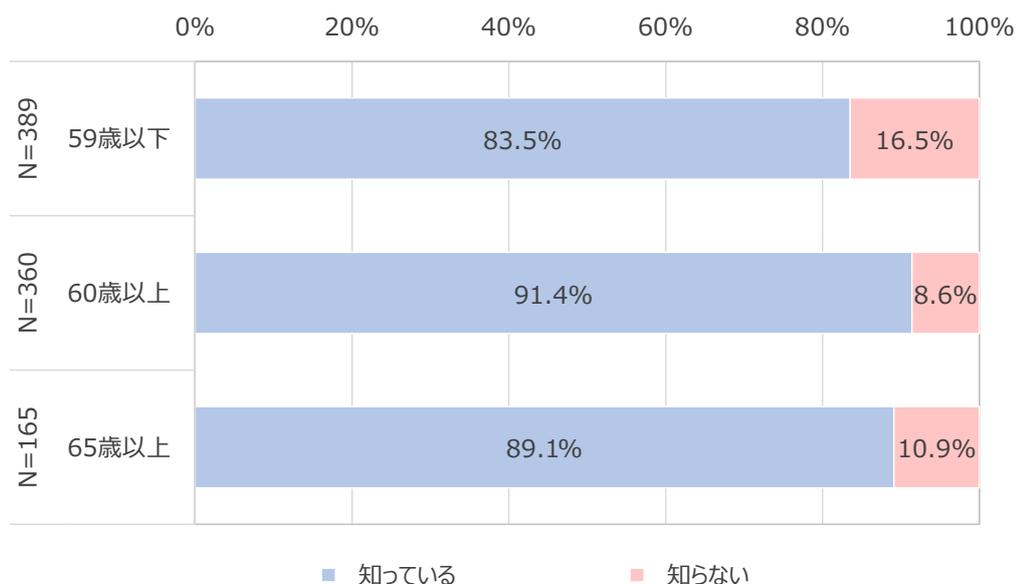
<路線バス（函館バス）の利用頻度>

- 各年代とも、路線バス（函館バス）を「利用しない」と回答した人が最も多く、59歳以下では69.1%の人が「利用しない」、65歳以上では49.7%の人が「利用しない」が、高齢になるほど利用頻度は高くなる傾向にある。
- 65歳以上では、「週に1日以上」利用する人が3.6%で、「月に1日以上」利用する人が12.5%いる。



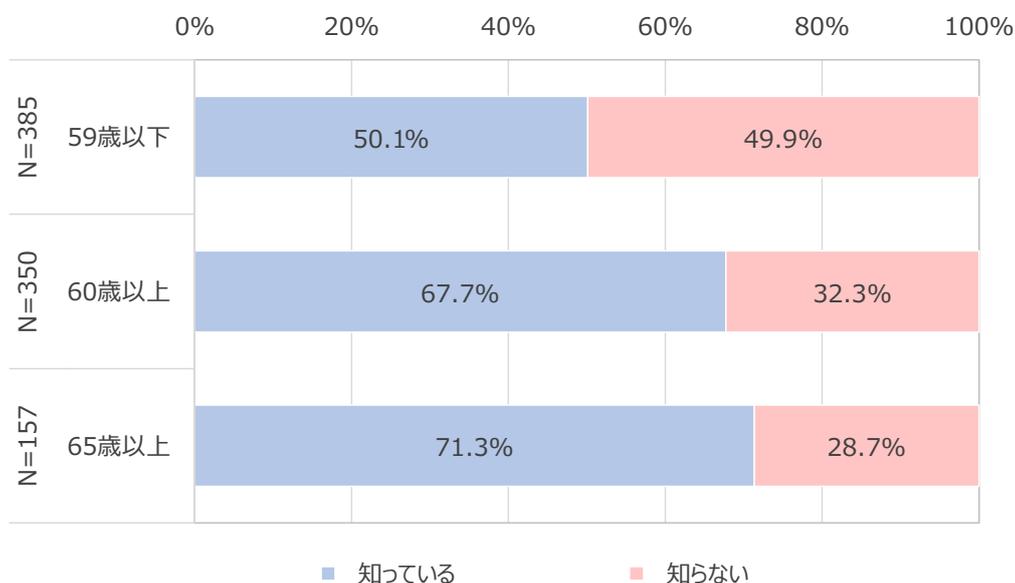
<バス停の場所の認知>

- バス停の場所を「知らない」人は、59歳以下16.5%、60歳以上8.6%、65歳以上10.9%となっており、59歳以下の認知度が低い。



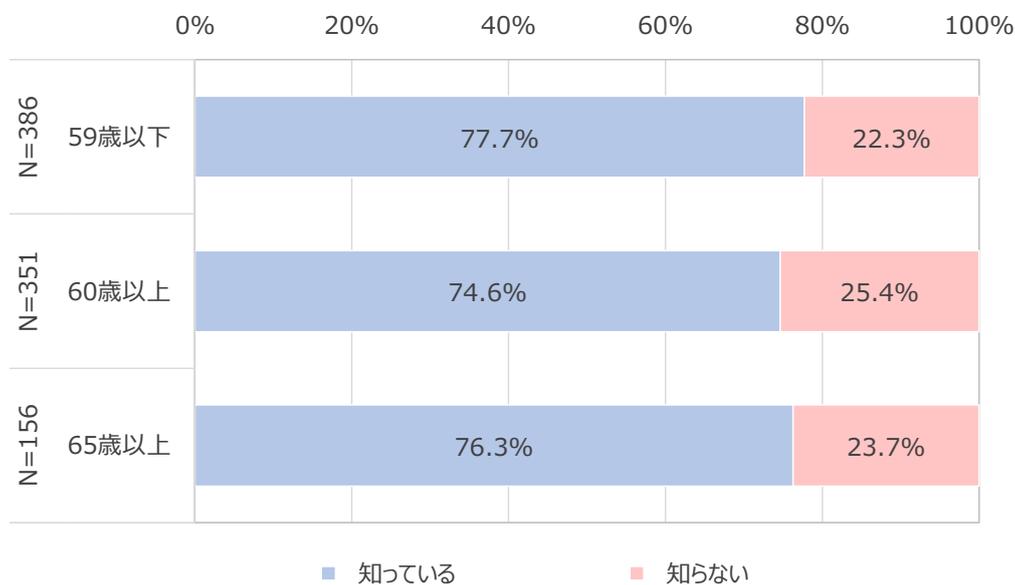
<時刻表や行先の認知>

- 時刻表や行先を「知らない」人は、59歳以下 49.9%、60歳以上 32.3%、65歳以上 28.7%となっており、59歳以下の認知度は65歳以上に比べ認知度が約20%低い。



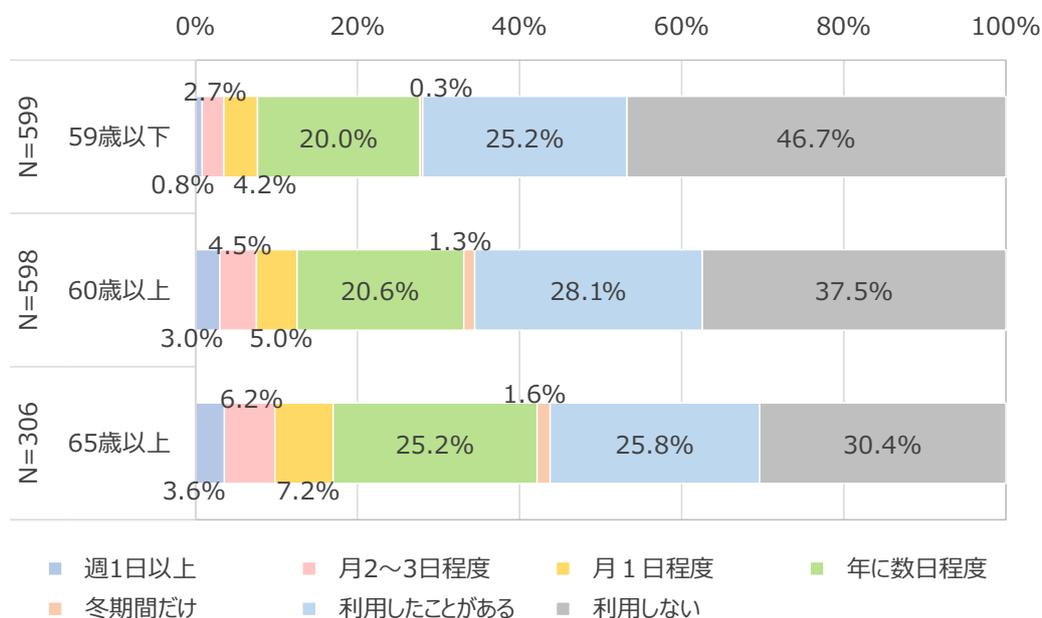
<運賃の支払い方の認知>

- 運賃の支払い方を「知らない」人は、59歳以下 22.3%、60歳以上 25.4%、65歳以上 23.7%となっており、世代間の差はあまり見られない。



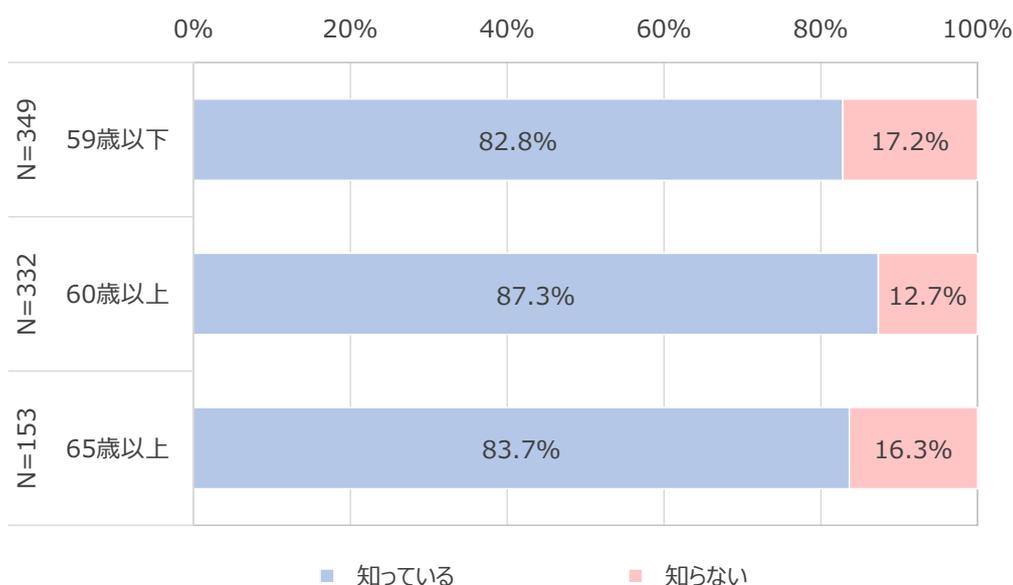
<ハイヤーの利用頻度>

- 各年代とも、ハイヤーを「利用しない」と回答した人が最も多く、59歳以下では46.7%の人が「利用しない」、65歳以上では30.4%の人が「利用しない」が、高齢になるほど利用頻度は高くなる傾向にある。
- 65歳以上では、「週に1日以上」利用する人が3.6%で、「月に1日以上」利用する人が17.0%となり、59歳以下の2倍程度の利用になっている。



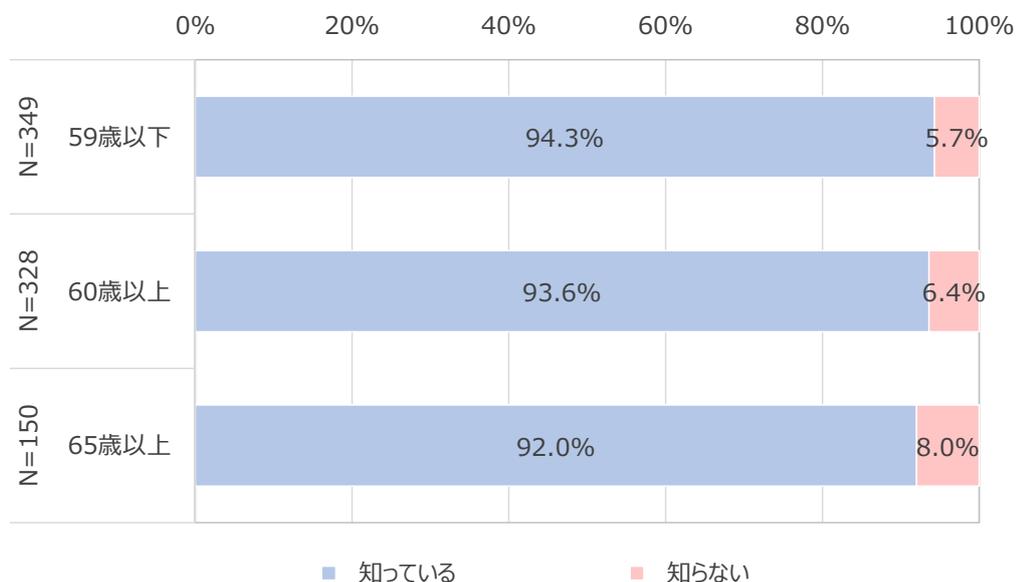
<予約の仕方の認知>

- ハイヤーの予約の仕方を「知らない」人は、59歳以下17.2%、60歳以上12.7%、65歳以上16.3%となっており、世代間の差はあまりない。



<運賃の支払い方の認知>

- ・ ハイヤーの運賃の支払い方を「知らない」人は、59歳以下 5.7%、60歳以上 6.4%、65歳以上 8.0%となっており、世代間の差はあまりない。

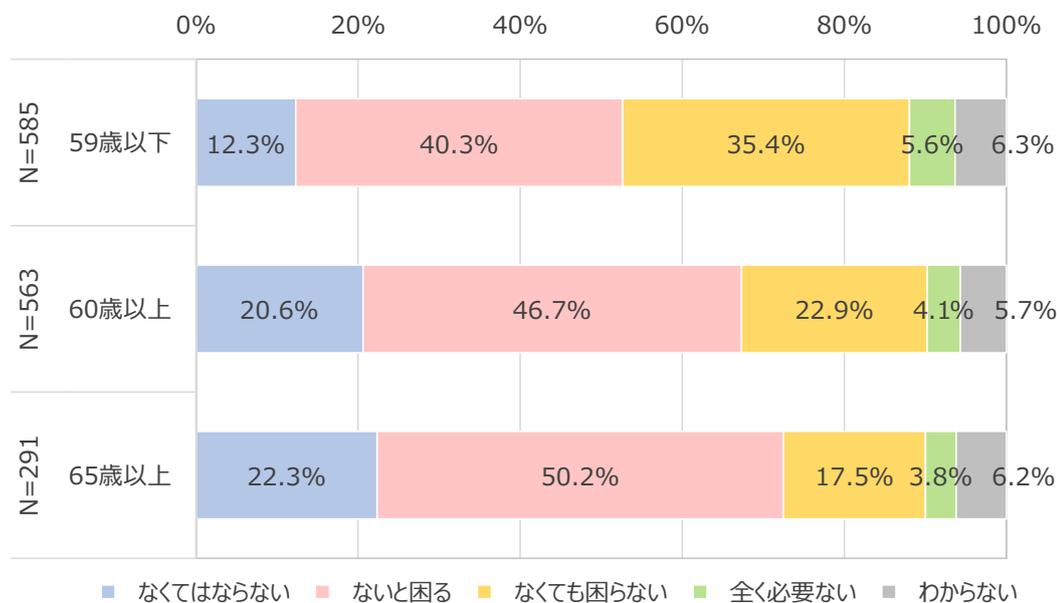


問4 鉄道（在来線）に関する考えについて

1) 生活する上での現在の鉄道（在来線）の必要度

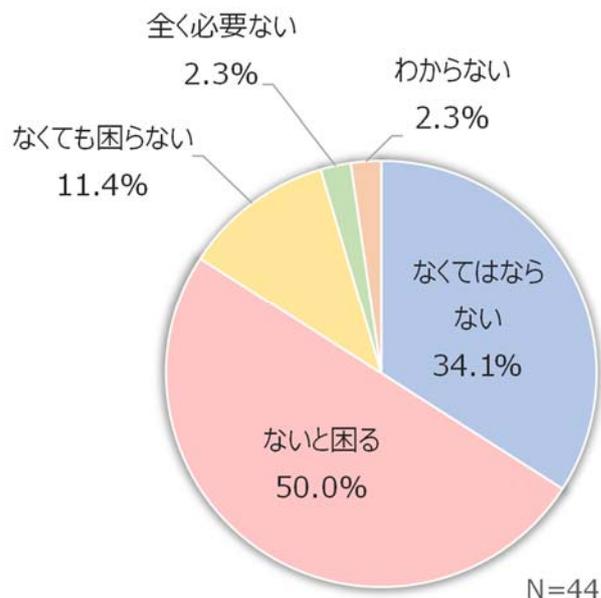
<必要度>

- ・ 59歳以下の52.6%、60歳以上の67.3%、65歳以上の72.5%が「なくてはならない」又は「ないと困る」と回答しており、高齢になるほど必要性を強く感じている。



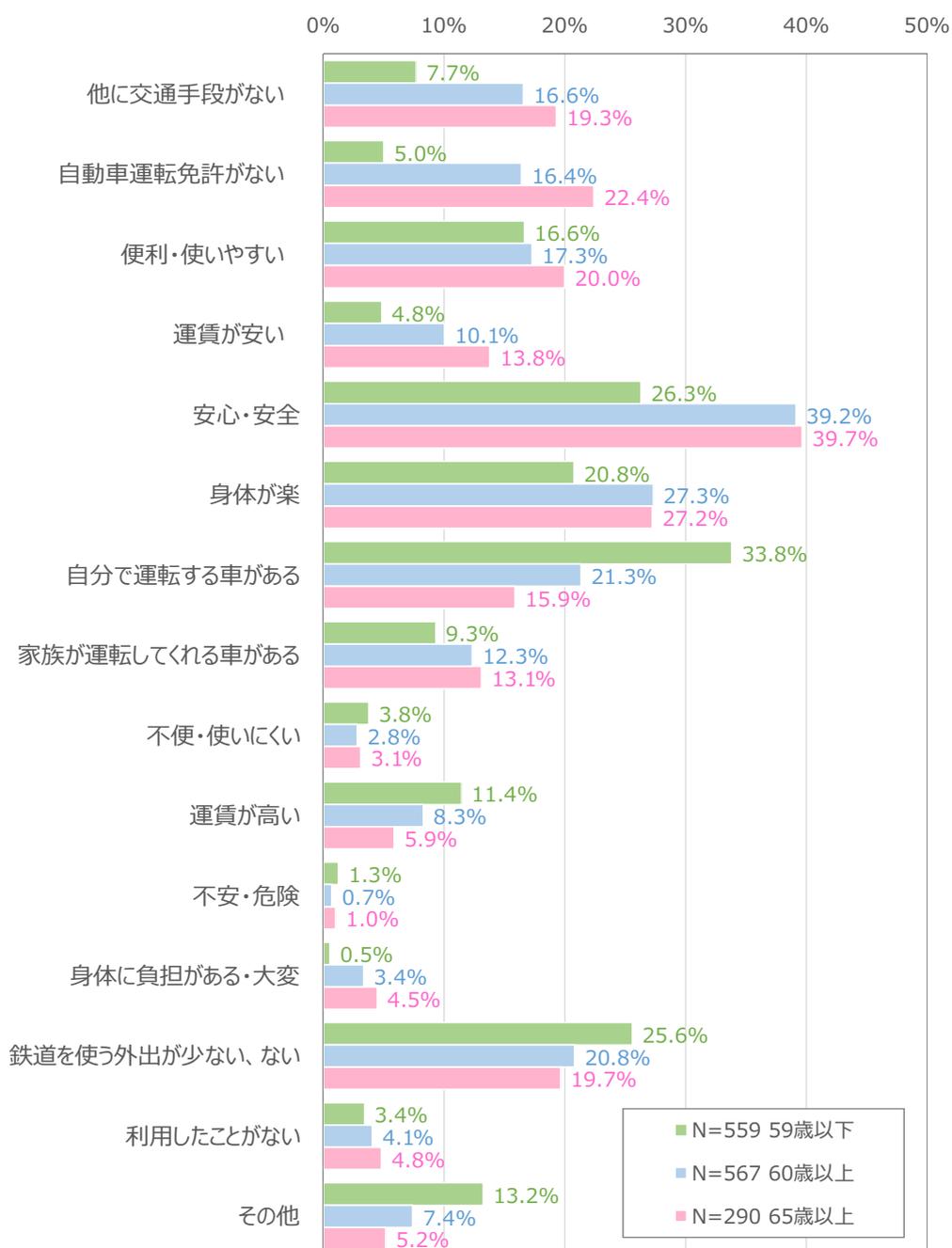
<必要度（65歳以上で運転免許を持っておらず車を利用できない方）>

- ・ 65歳以上で運転免許を持っておらず車を利用できない方の84.1%が鉄道（在来線）は「なくてはならない」又は「ないと困る」と回答している。



<理由>

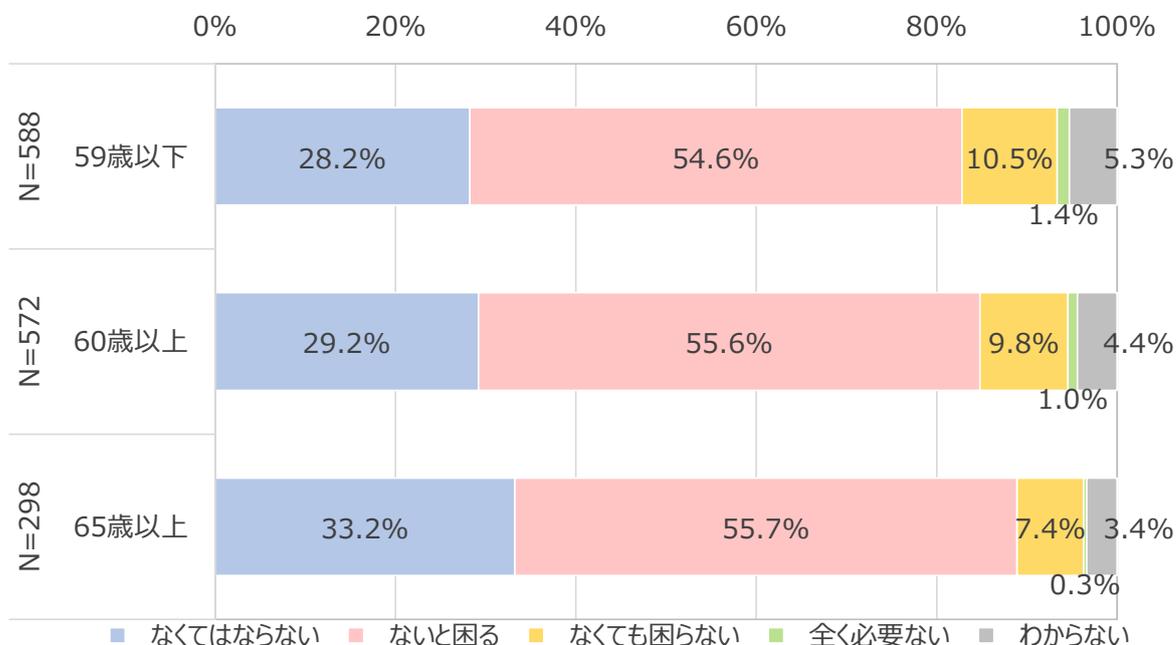
- ・ 60歳以上の39.2%、65歳以上の39.7%が、ポジティブな判断理由「安心・安全」を最も多く選択している。
- ・ 65歳以上の判断理由の上位では、「身体が楽」27.2%、「自動車運転免許がない」22.4%、「便利・使いやすい」20.0%、「他に交通手段がない」19.3%となっている。
- ・ 59歳以下の判断理由では、ネガティブな判断理由「自分で運転する車がある」が33.8%と最も多く選択されている。



2) 町や地域、将来の世代にとっての鉄道（在来線）の必要度

<必要度>

59歳以下の82.8%、60歳以上の84.8%、65歳以上の88.9%が鉄道（在来線）は「なくてはならない」又は「ないと困る」と考えている。

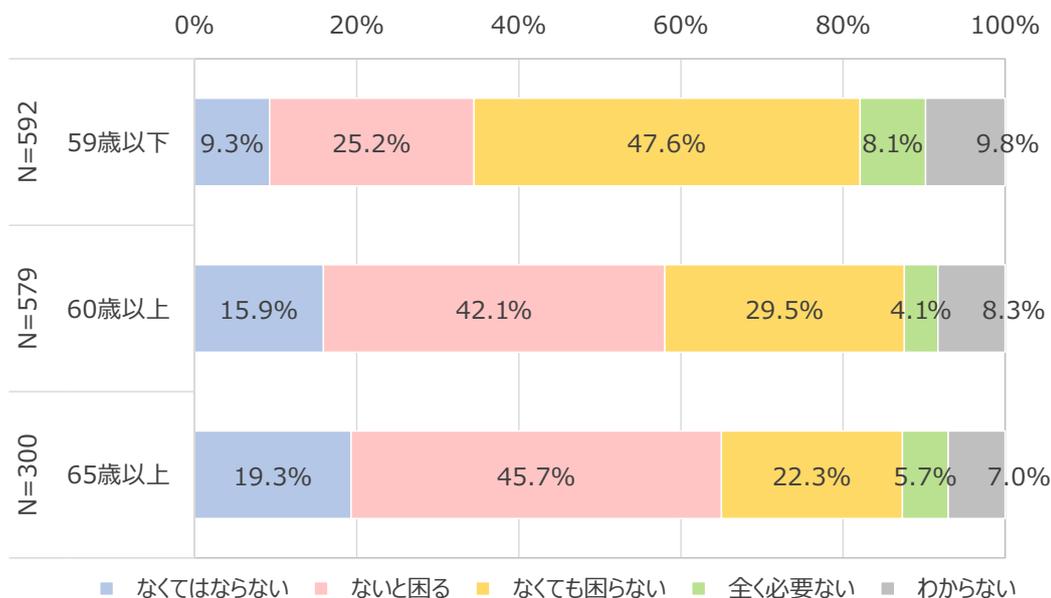


問5 路線バスに関する考えについて

1) 生活する上での現在の路線バスの必要度

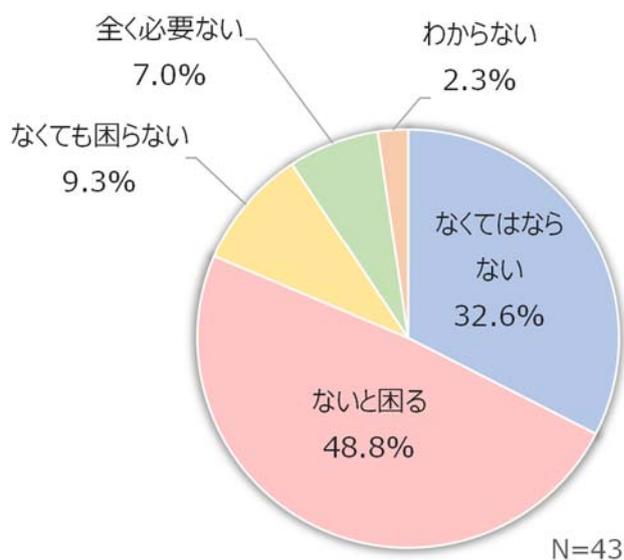
<必要度>

- ・ 59歳以下の34.5%、60歳以上の58.0%、65歳以上の65.0%が路線バスは「なくてはならない」又は「ないと困る」と回答しており、高齢になるほど必要性を強く感じている。



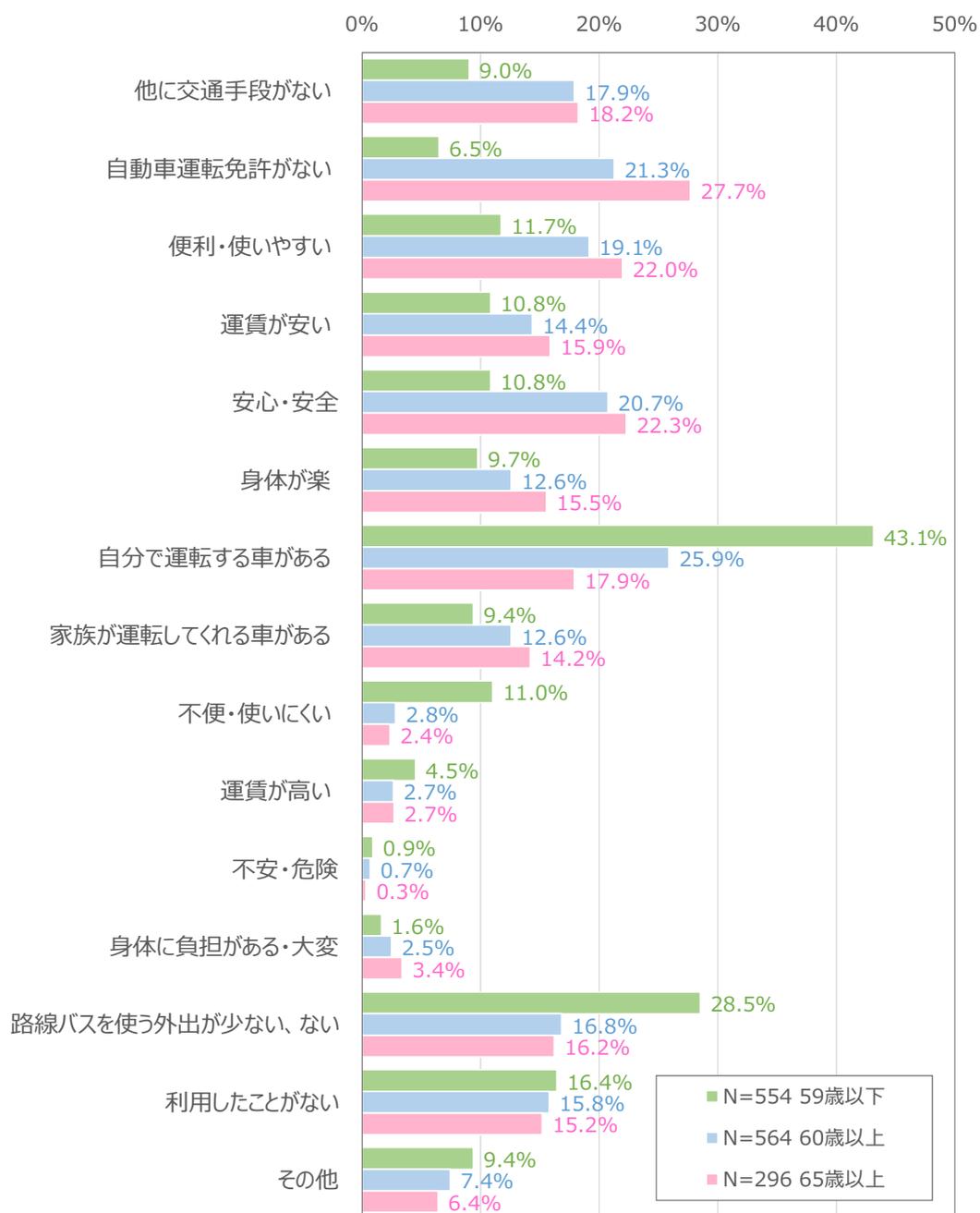
<必要度（65歳以上で運転免許を持っておらず車を利用できない方）>

- ・ 65歳以上で運転免許を持っておらず車を利用できない方の81.4%が路線バスは「なくてはならない」又は「ないと困る」と回答しており、より強く必要性を感じている。



<理由>

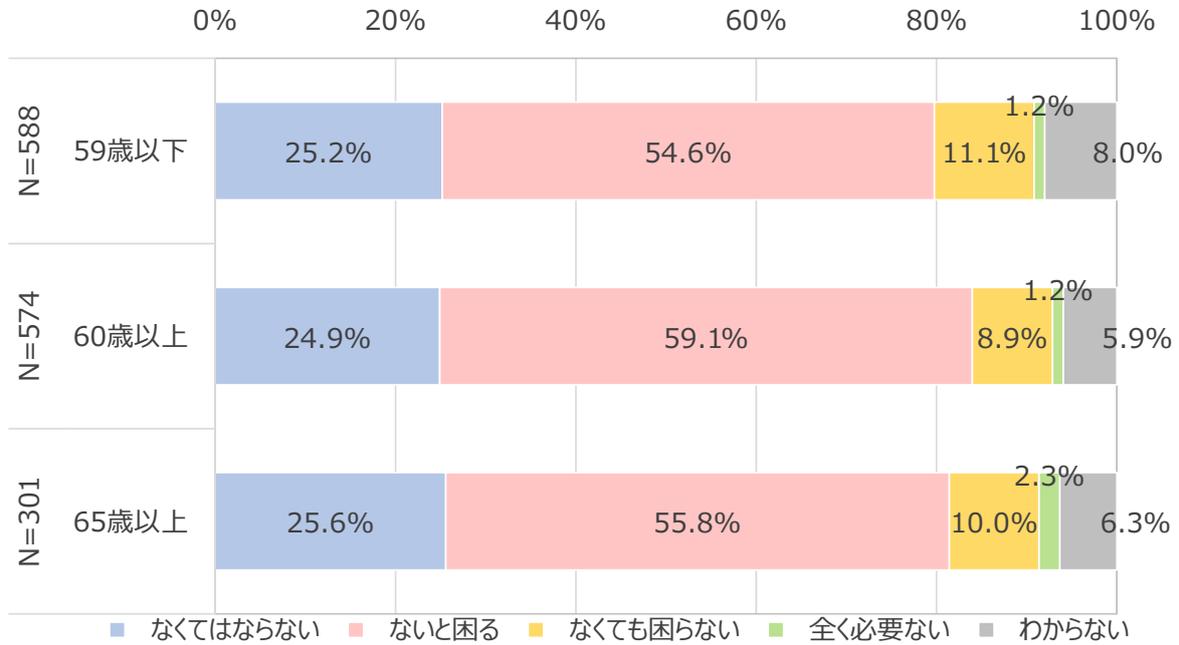
- ・ 65歳以上の判断理由は、「自動車運転免許がない」27.7%が最も多く、「安心・安全」22.3%、「便利・使いやすい」22.0%も多く選択されている。
- ・ 59歳以下の判断理由は、「自分で運転する車がある」43.1%が最も多く、65歳以上の2.4倍選択されている。「不便・使いにくい」11.0%の理由も65歳以上の選択率2.4%に比べ、4.6倍になっている。



2) 町や地域、将来の世代にとっての路線バスの必要度

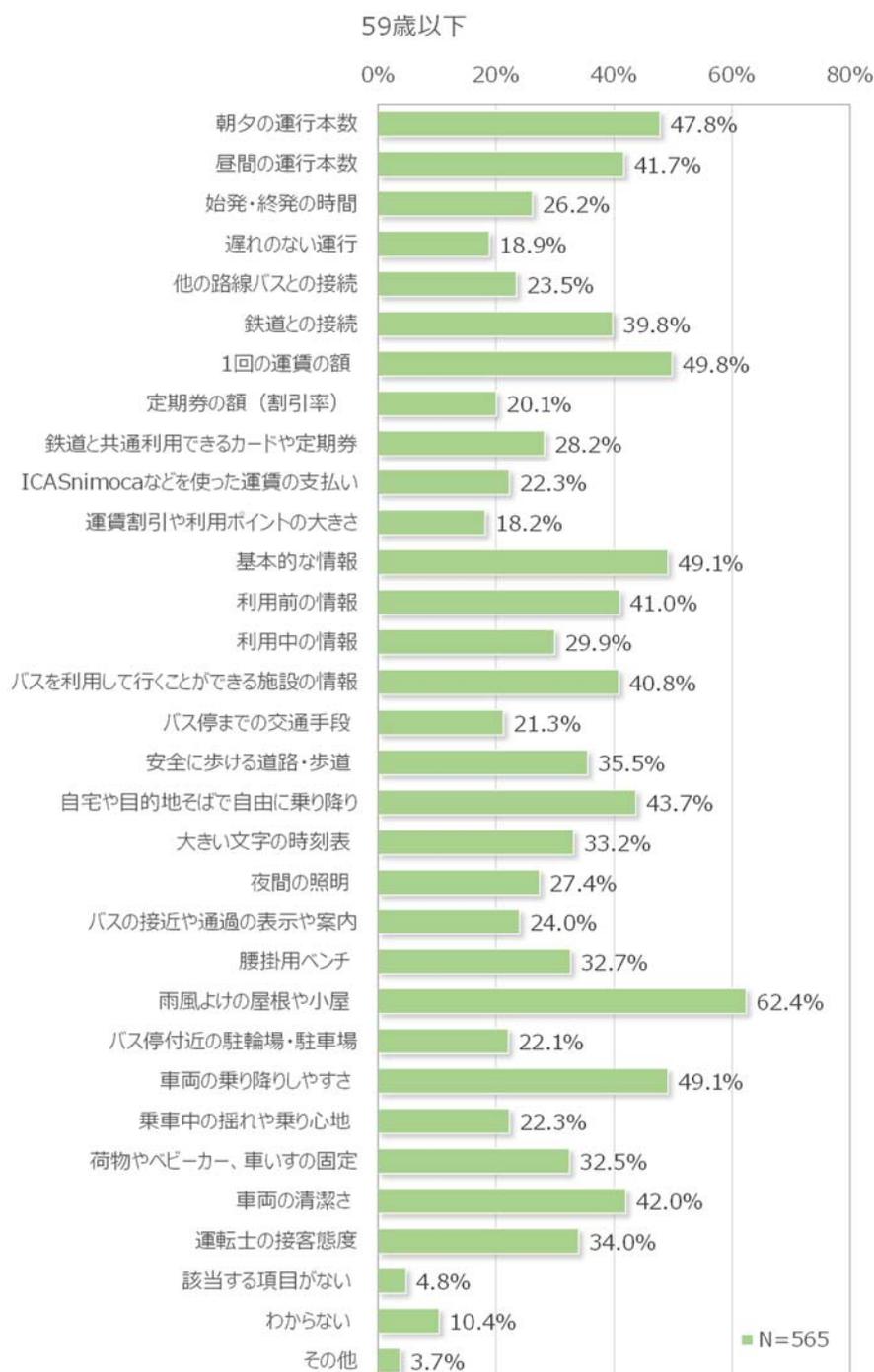
<必要度>

- ・ 59歳以下の79.8%、60歳以上の84.0%、65歳以上の81.4%が「なくてはならない」又は「ないと困る」と回答しており、各年代とも将来の必要性は高く感じている。

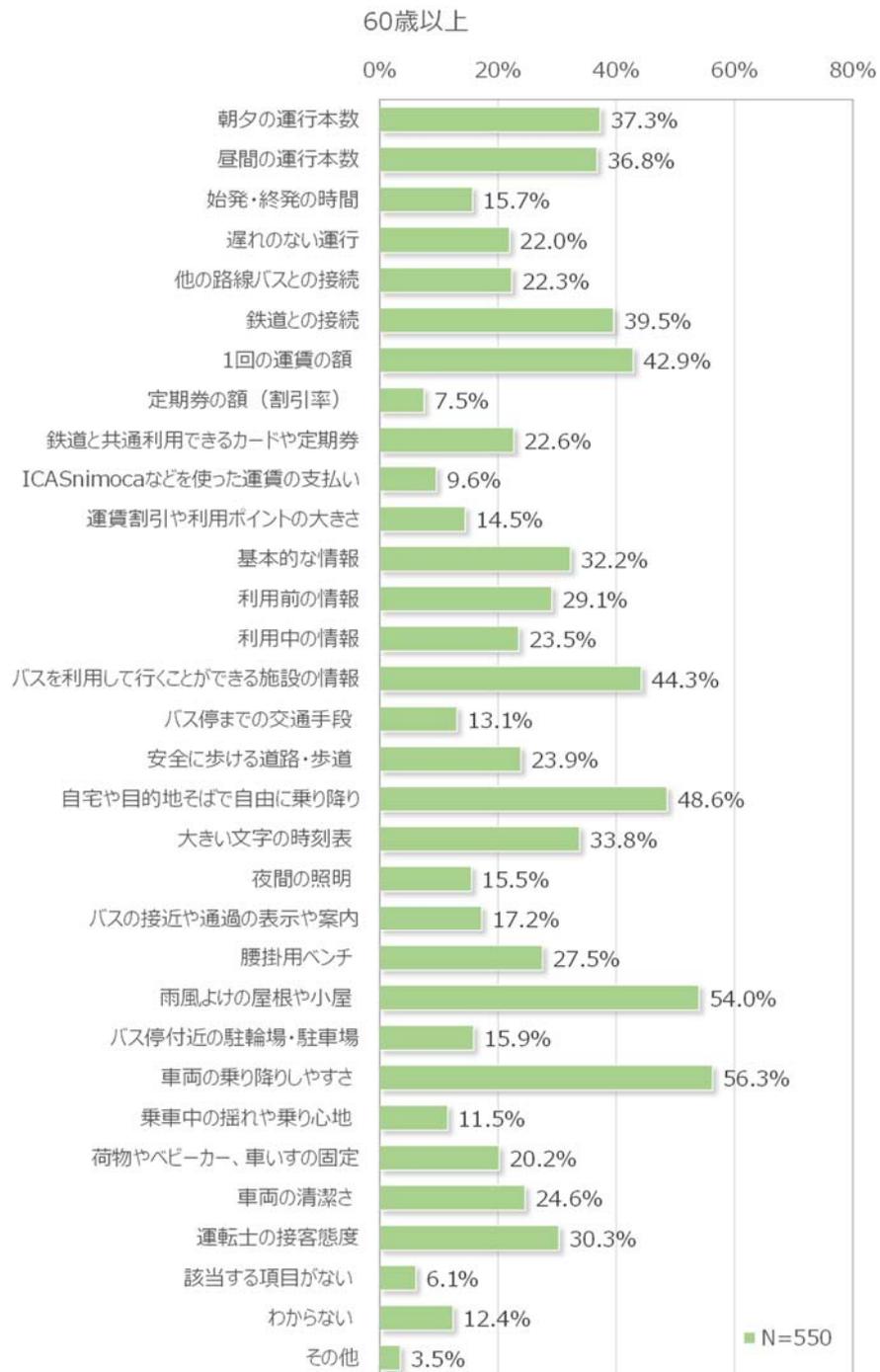


＜路線バスを利用する上で重要だと思うサービス＞

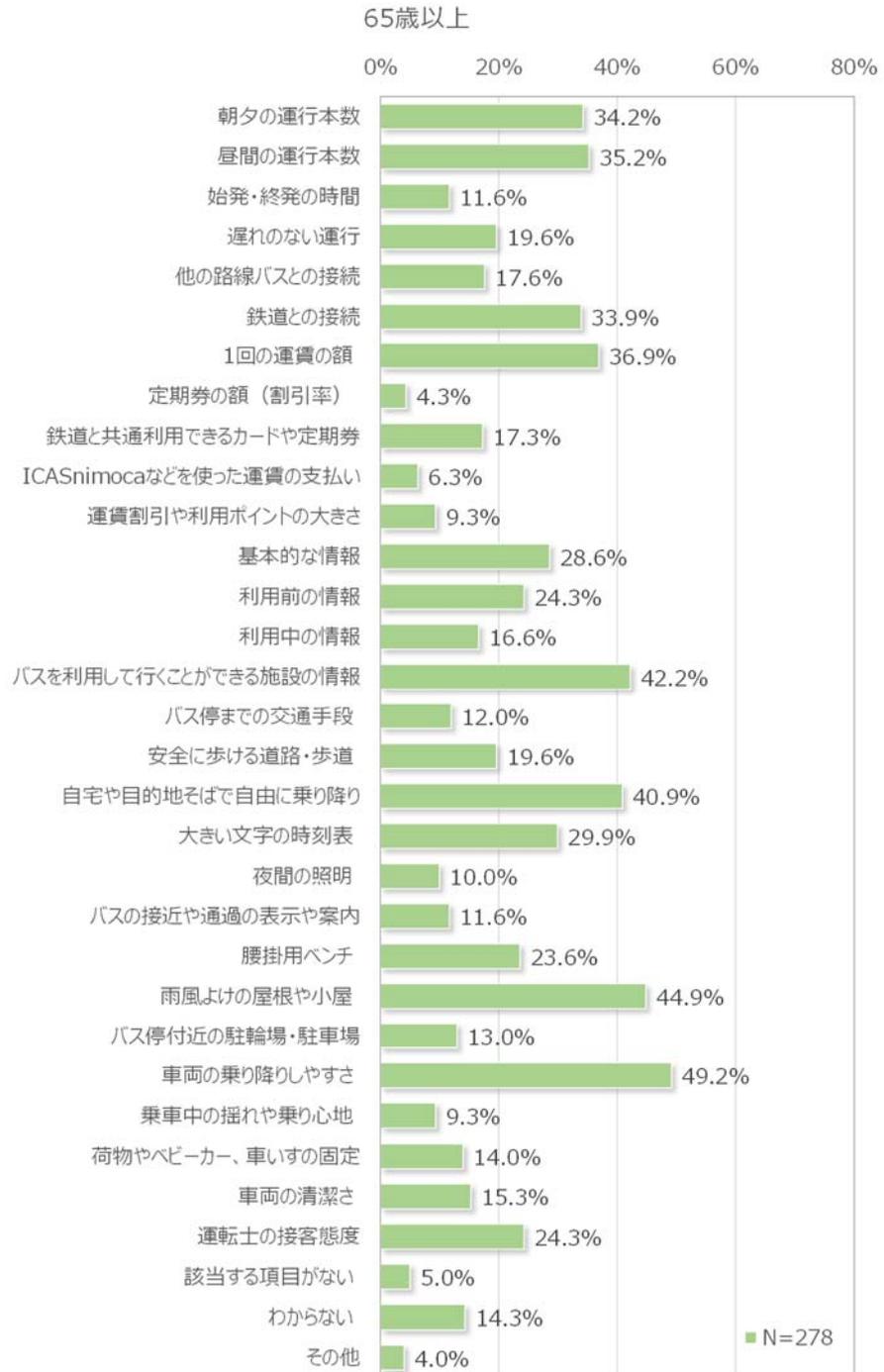
- ・ 59歳以下の重要視するサービスの上位は、「雨風よけの屋根や小屋」62.4%が最も多く、「1回の運賃の額」49.8%、「車両の乗り降りしやすさ」49.1%、「基本的な情報」49.1%、「朝夕の運行本数」47.8%になっている。
- ・ 高齢者と比べ、「基本的な情報」や「利用前の情報」、「車両の清潔さ」へのニーズが大きい。



- 60歳以上の重要視するサービスの上位は、「車両の乗り降りしやすさ」56.3%が最も多く、「雨風よけの屋根や小屋」54.0%、「自宅や目的地そばで自由に乗り降り」48.6%、「バスを利用して行くことができる施設の情報」44.3%、「1回の運賃の額」42.9%になっている。



- 65歳以上の重要視するサービスの上位は、「車両の乗り降りしやすさ」49.2%が最も多く、「雨風よけの屋根や小屋」44.9%、「バスを利用して行くことができる施設の情報」42.2%、「自宅や目的地そばで自由に乗り降り」40.9%、「1回の運賃の額」36.9%になっている。

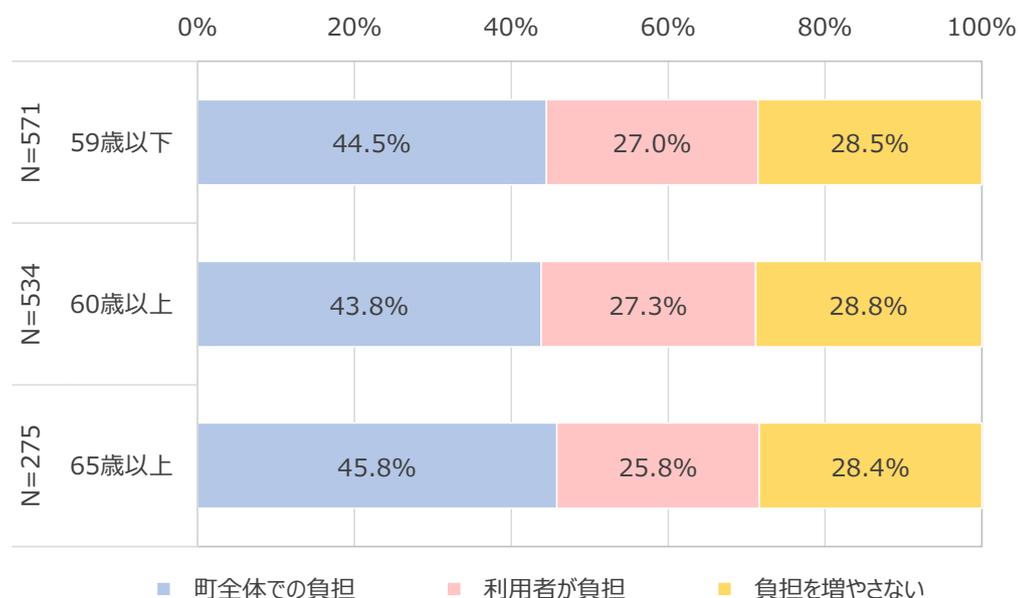


問6 公共交通の継続的な確保に関して

1) 必要となる費用などの負担のあり方について

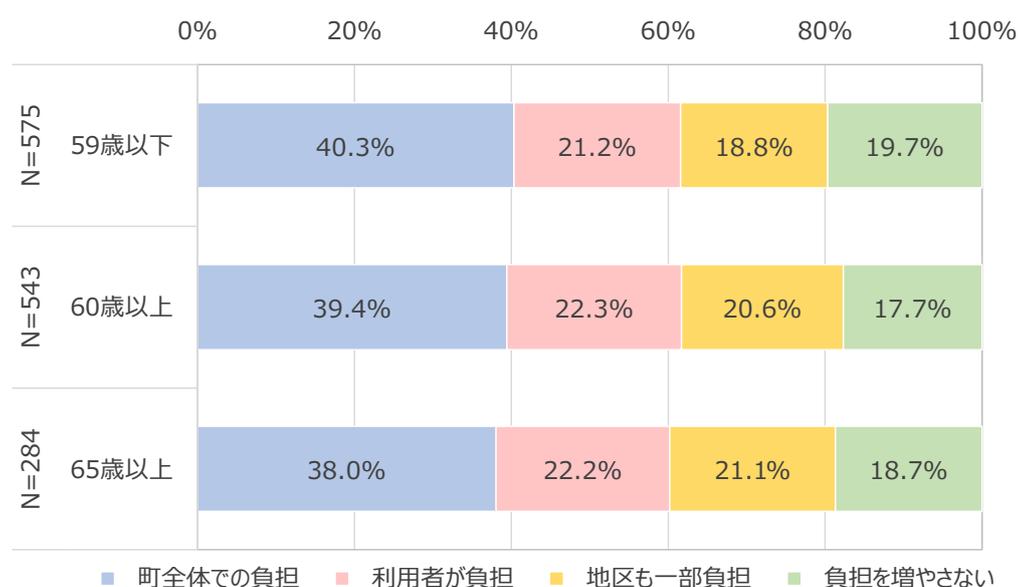
<鉄道（在来線）>

- 各年代とも「町全体での負担」を望む人の割合が高く、59歳以下 44.5%、60歳以上 43.8%、65歳以上 45.8%である。



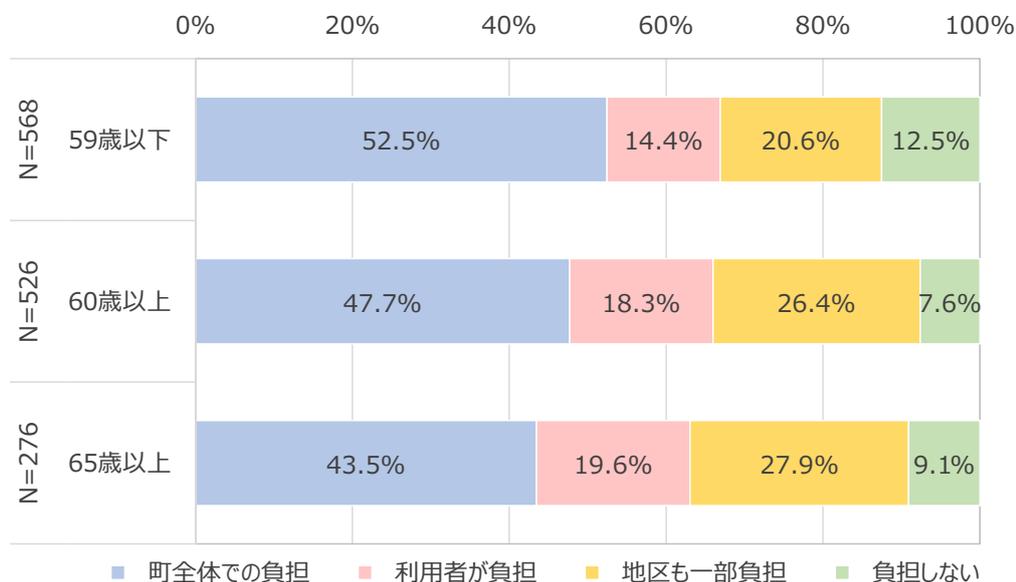
<路線バス（函館バス）>

- 各年代とも「町全体での負担」を望む人の割合が高く、59歳以下 40.3%、60歳以上 39.4%、65歳以上 38.0%である。



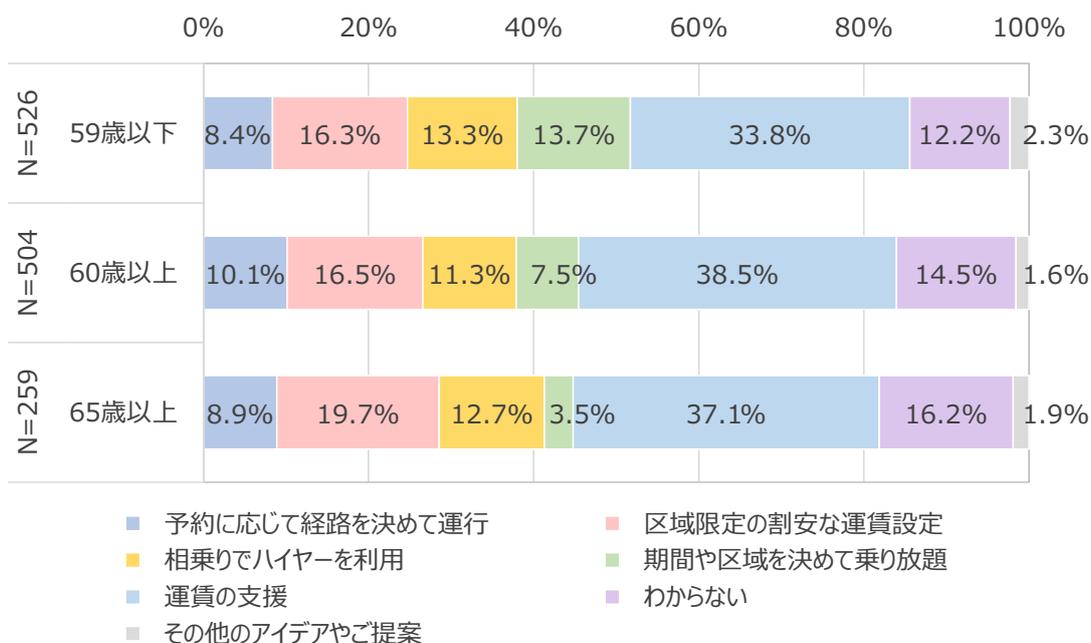
<新しい交通手段や運行の仕組み>

- 各世代とも「町全体での負担」を望む人の割合が高く、59歳以下 52.5%、60歳以上 47.7%、65歳以上 43.5%を占める。
- 65歳以上では59歳以下に比べ、「利用者が負担」19.6%、「地区も一部負担」27.9%を望む割合が高くなっている。



2) 既存のハイヤーを公共交通として活用するアイデアについて

- 各世代とも「運賃の支援」を支持する割合が高く、59歳以下 33.8%、60歳以上 38.5%、65歳以上 37.1%が支持している。
- 65歳以上では59歳以下に比べ、「区域限定の割安な運賃設定」19.7%の支持が高く、「期間や区域を決めて乗り放題」3.5%の支持が低い。

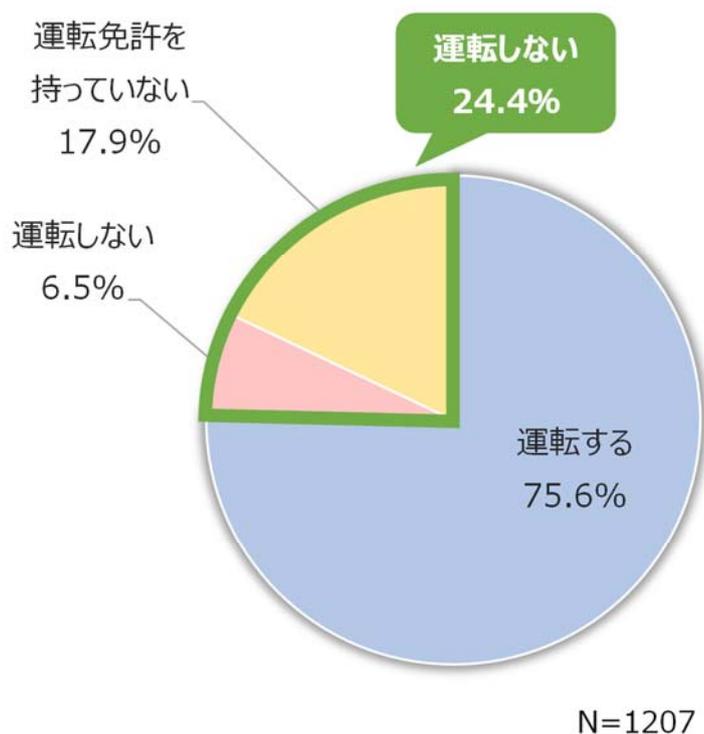


2.2.3 車の運転状況別の集計

ここでは日常的な車の運転の状況によりクロス集計を行い、運転しない人の外出頻度や公共交通の利用実態を把握する。

運転状況別の回答者数は以下のとおりである。「運転する」は75.6%、「運転しない」は6.5%、「運転免許を持っていない」は17.9%を占める。日常的に運転しない人（「運転しない」と「運転免許を持っていない」の回答者の合計）は、全体の24.4%を占める。

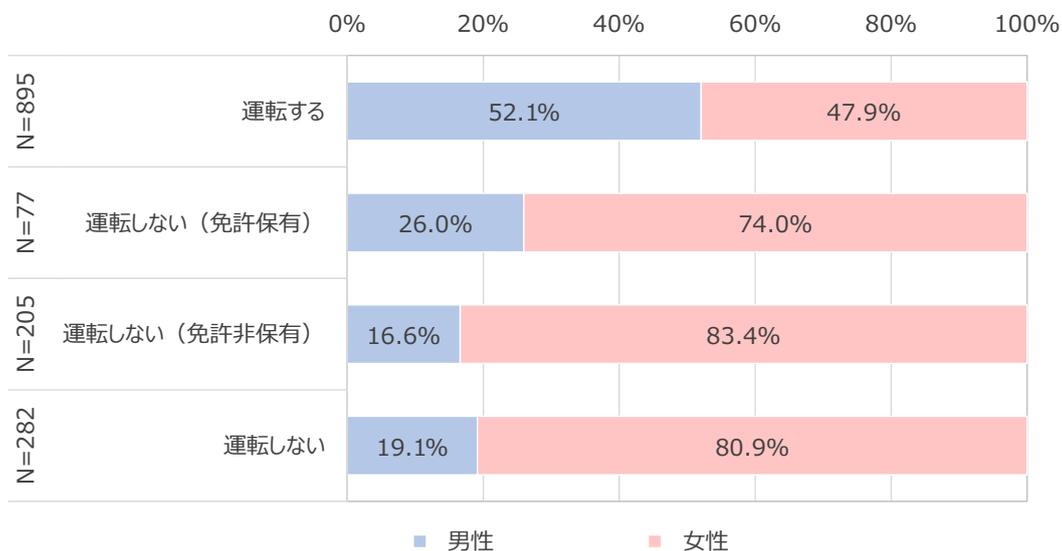
運転の状況		票数	割合
1	運転する	912	75.6%
2	運転しない	79	6.5%
3	運転免許を持っていない	216	17.9%
総計		1207	100%



問 1 個人属性

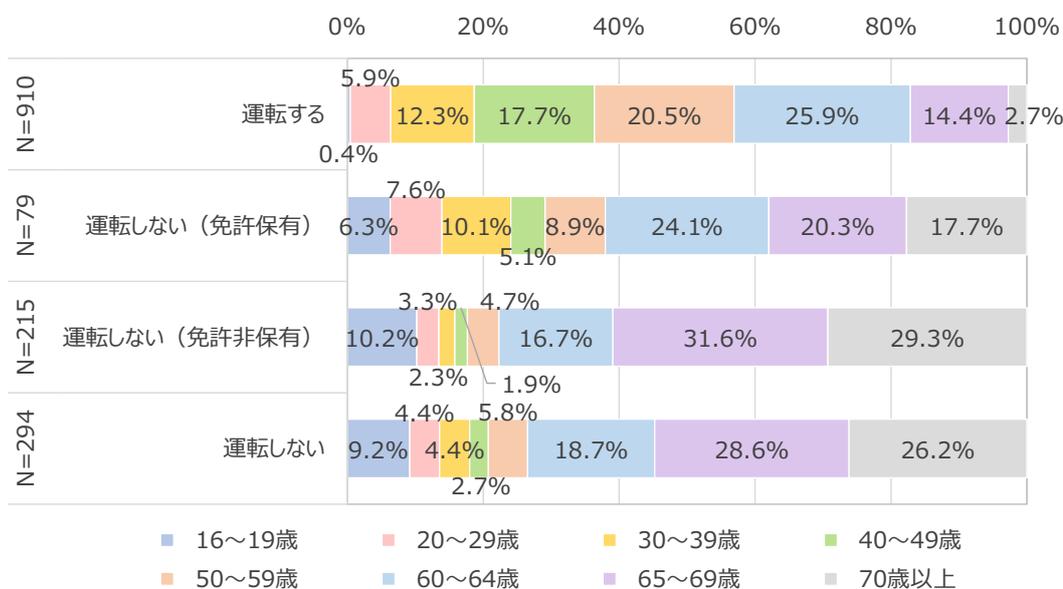
<性別>

- ・ 自動車を普段「運転する」人の 52.1%が「男性」、運転免許はあるが「運転しない」人の 74.0%が「女性」、運転免許を持たず「運転しない」人の 83.4%が「女性」である。



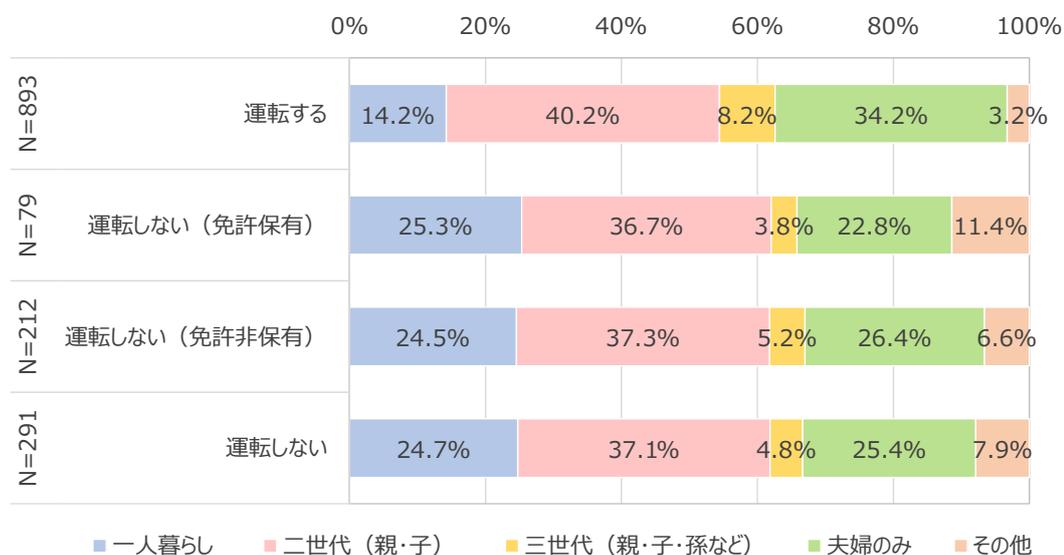
<年齢>

- ・ 運転免許はあるが「運転しない」、運転免許を持たず「運転しない」人は、「運転する」人と比較して年齢の高い人の割合が多く、73.5%が 60 歳以上、54.8%が 65 歳以上の高齢者である。



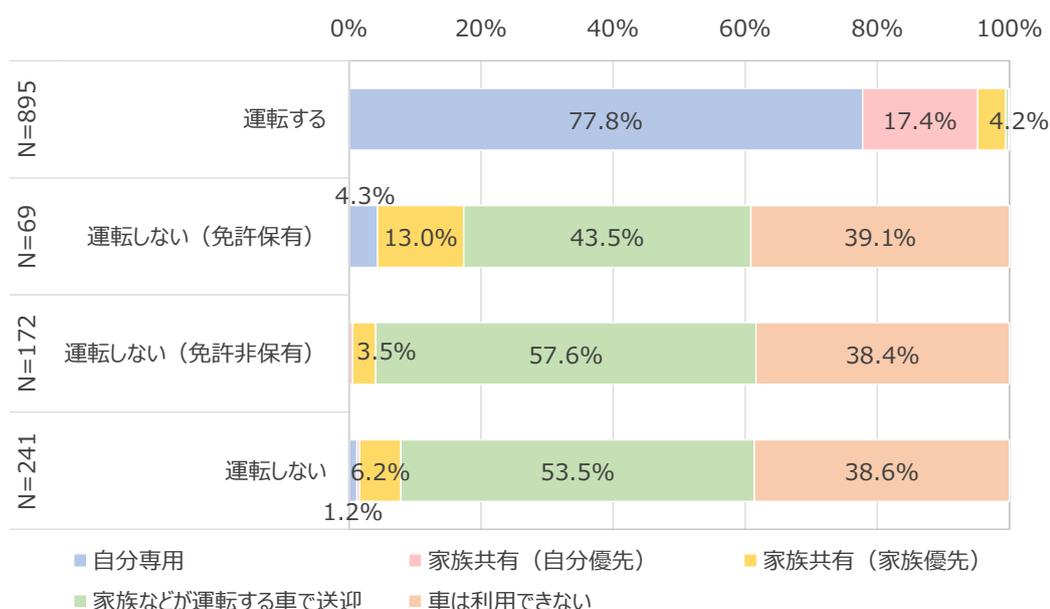
<家族構成>

- ・ 運転免許はあるが「運転しない」、運転免許を持たず「運転しない」人は、「運転する」人と比較して「一人暮らし」世帯が24.7%と多い。



<車を使う環境>

- ・ 運転する人の77.8%は「自分専用」で車を利用することができる環境にある。
- ・ 運転免許はあるが「運転しない」、運転免許を持たず「運転しない」人は、53.5%が「家族などが運転する車で送迎」で車を利用できる環境にあるが、38.6%が「車は利用できない」環境にある。

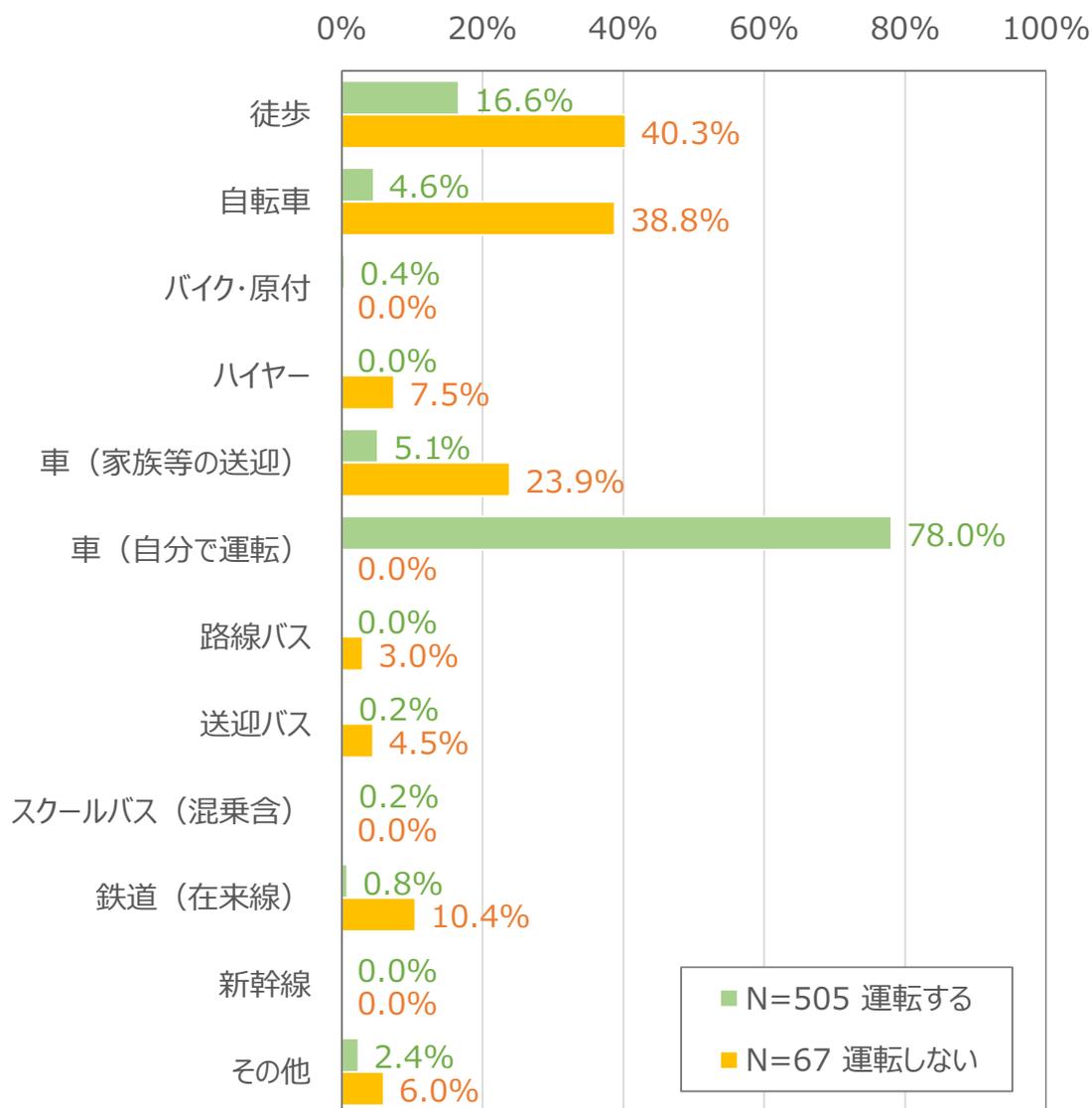


問2 通勤・通学、日常の買い物、定期的な通院について

1) 通勤・通学

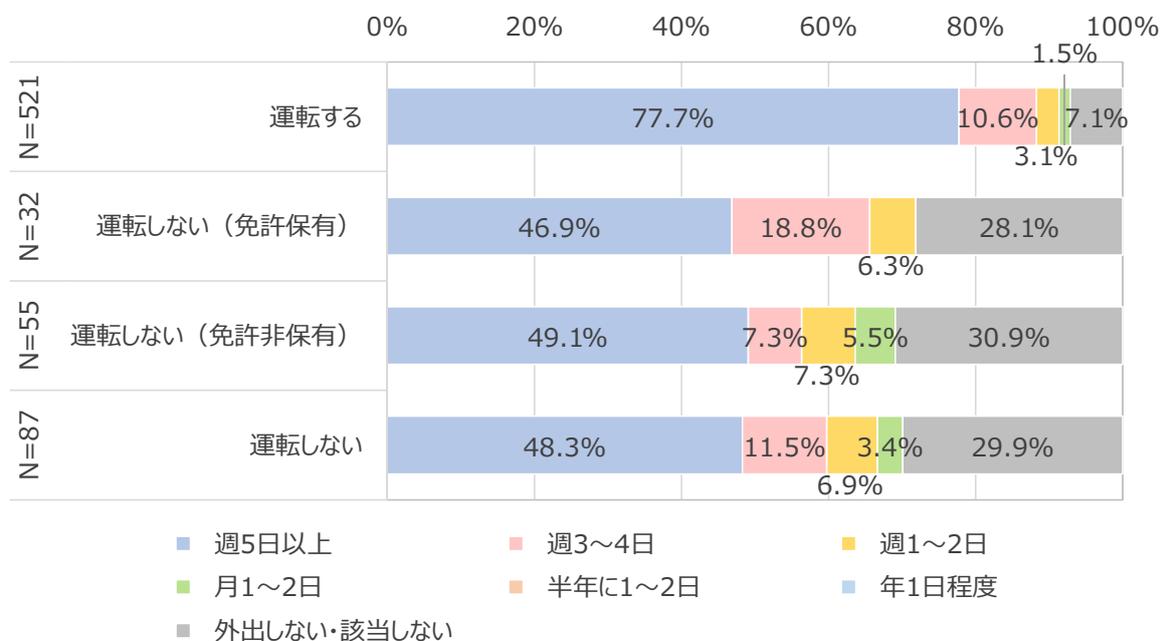
<交通手段>

- ・ 運転する人の主な利用交通手段は、「車（自分で運転）」が78.0%と最も多い。
- ・ 運転免許はあるが「運転しない」、運転免許を持たず「運転しない」人の主な利用交通手段は、「徒歩」40.3%、「自転車」38.8%であり、「車（家族等の送迎）」は23.9%である。



<頻度>

- ・ 運転する人の通勤・通学の頻度は「週 5 日以上」77.7%と運転しない人に比べ外出頻度が高い。
- ・ 運転しない人は、通勤・通学で「外出しない・該当しない」割合が 29.9%と運転する人の 4 倍程度になっている。
- ・ 週あたりの平均外出頻度は、運転する人が 4.2 日であるのに対し、運転免許はあるが「運転しない」、運転免許を持たず「運転しない」人は 2.8 日と外出頻度が低い。



	運転する	運転しない (免許保有)	運転しない (免許非保有)	運転しない
週あたりの平均外出頻度 (日)	4.2	3.0	2.8	2.8

【平均外出頻度の算出方法】

週あたりの平均外出頻度を x 日とし、以下の式を設定した。

$$x = \frac{a \times 5 + b \times 3 + c \times 2 + d/4 + e/24 + f/48}{N}$$

a : 週 5 日以上の回答者数

b : 週 3~4 日の回答者数

c : 週 1~2 日の回答者数

d : 月 1~2 日の回答者数

e : 半年に 1~2 日の回答者数

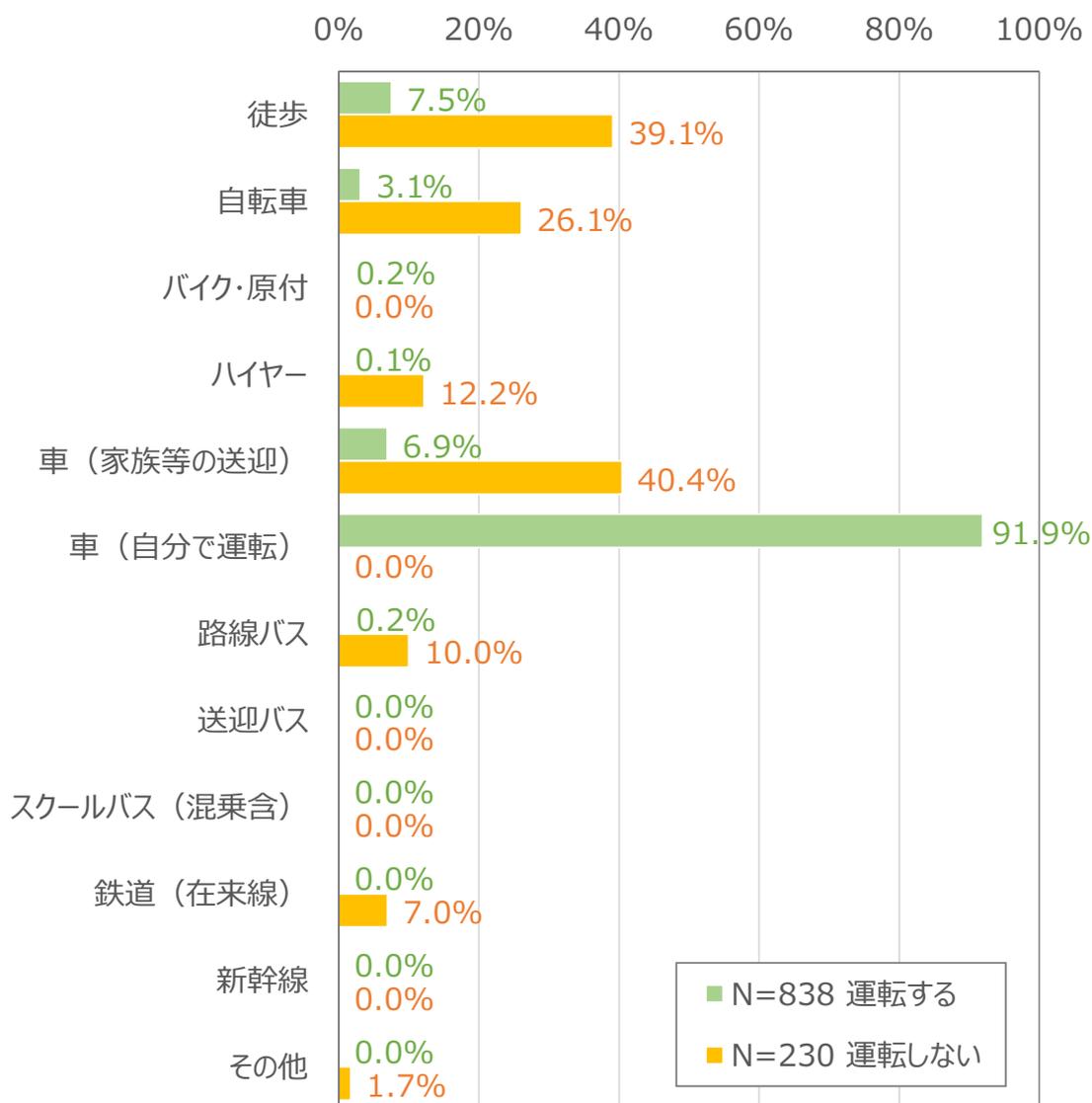
f : 年 1 日程度の回答者数

N : 回答者数

2) 買い物

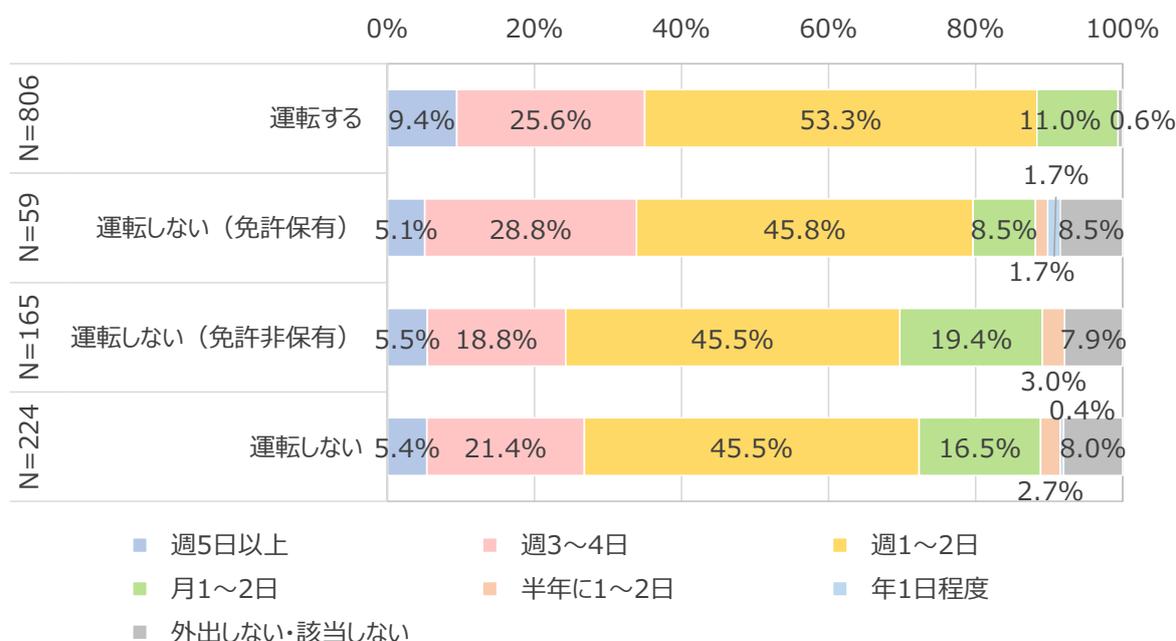
<交通手段>

- ・ 運転する人の主な利用交通手段は、「車（自分で運転）」が圧倒的に多く 91.9%である。
- ・ 運転免許はあるが「運転しない」、運転免許を持たず「運転しない」人の主な利用交通手段は、「車（家族等の送迎）」40.4%、「徒歩」39.1%、「自転車」26.1%の他、「ハイヤー」も12.2%利用されている。



<頻度>

- ・ 運転の有無に関わらず、「週 1～2 日」の外出頻度の割合が高い。
- ・ 運転する人は買い物について、「外出しない・該当しない」人が 0.6%であるが、運転免許はあるが「運転しない」、運転免許を持たず「運転しない」人は 8.0%が「外出しない・該当しない」。
- ・ 週あたりの平均外出頻度は、運転する人が 1.8 日であるのに対し、運転免許はあるが「運転しない」、運転免許を持たず「運転しない」人は 1.4 日と比較的外出頻度が低い。



	運転する	運転しない (免許保有)	運転しない (免許非保有)	運転しない
週あたりの平均外出頻度 (日)	1.8	1.6	1.3	1.4

【平均外出頻度の算出方法】

週あたりの平均外出頻度を x 日とし、以下の式を設定した。

$$x = \frac{a \times 5 + b \times 3 + c \times 2 + d/4 + e/24 + f/48}{N}$$

a : 週 5 日以上の回答者数

b : 週 3～4 日の回答者数

c : 週 1～2 日の回答者数

d : 月 1～2 日の回答者数

e : 半年に 1～2 日の回答者数

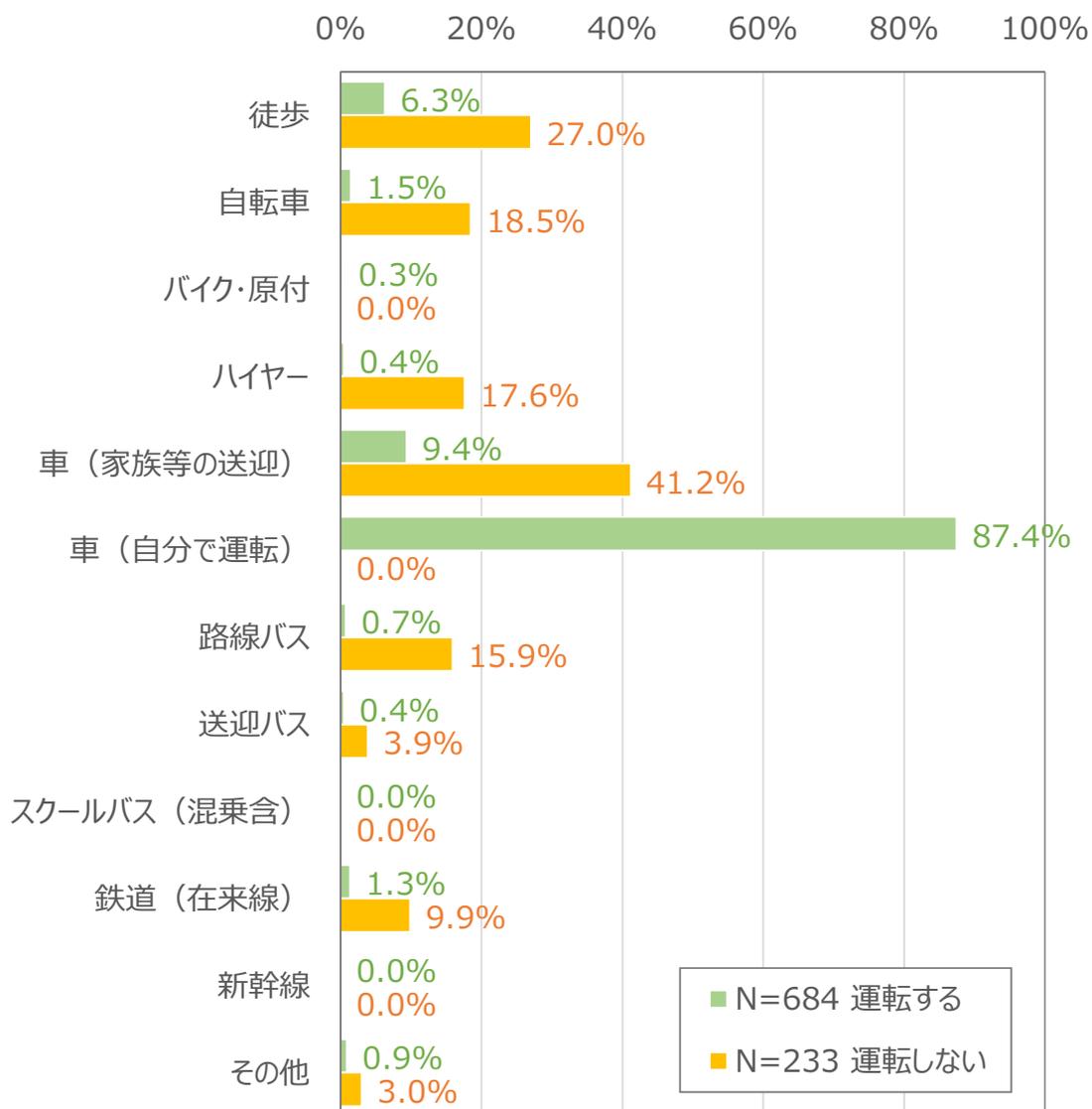
f : 年 1 日程度の回答者数

N : 回答者数

3) 通院

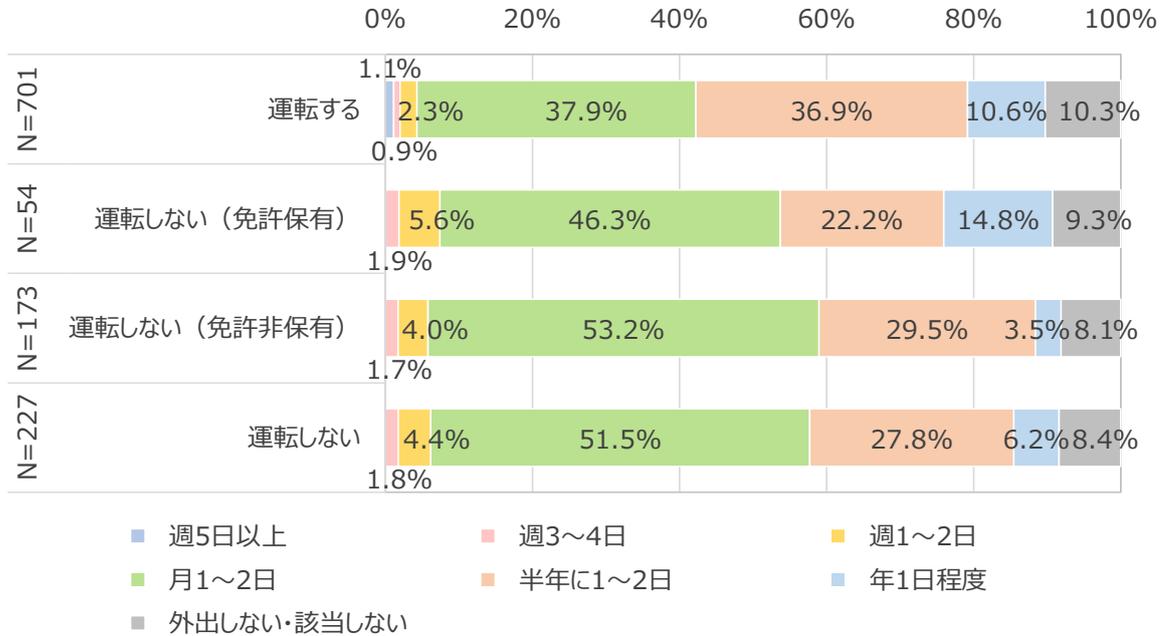
<交通手段>

- ・ 運転する人の主な利用交通手段は、「車（自分で運転）」87.4%が最も多い。
- ・ 運転免許はあるが「運転しない」、運転免許を持たず「運転しない」人の主な利用交通手段は、「車（家族等の送迎）」41.2%、「徒歩」27.0%、「自転車」18.5%の他、「ハイヤー」17.6%や「路線バス」15.9%の利用も多い。



<頻度>

- ・ 運転の有無に関わらず、「月 1～2 日」の外出頻度の割合が高くなっているが、運転する人が 37.9%であるのに対し、運転免許はあるが「運転しない」、運転免許を持たず「運転しない」人は 51.5%と高い。
- ・ 1ヶ月あたりの平均外出頻度は、運転する人が 0.9 日、運転免許はあるが「運転しない」、運転免許を持たず「運転しない」人は 1.0 日である。



	運転する	運転しない (免許保有)	運転しない (免許非保有)	運転しない
月あたりの平均外出頻度 (日)	0.9	1.0	1.0	1.0

【平均外出頻度の算出方法】

1ヶ月あたりの平均外出頻度を x 日とし、以下の式を設定した。

$$x = \frac{a \times 5 \times 4 + b \times 3 \times 4 + c \times 2 \times 4 + d + e/6 + f/12}{N}$$

a : 週 5 日以上の回答者数

b : 週 3～4 日の回答者数

c : 週 1～2 日の回答者数

d : 月 1～2 日の回答者数

e : 半年に 1～2 日の回答者数

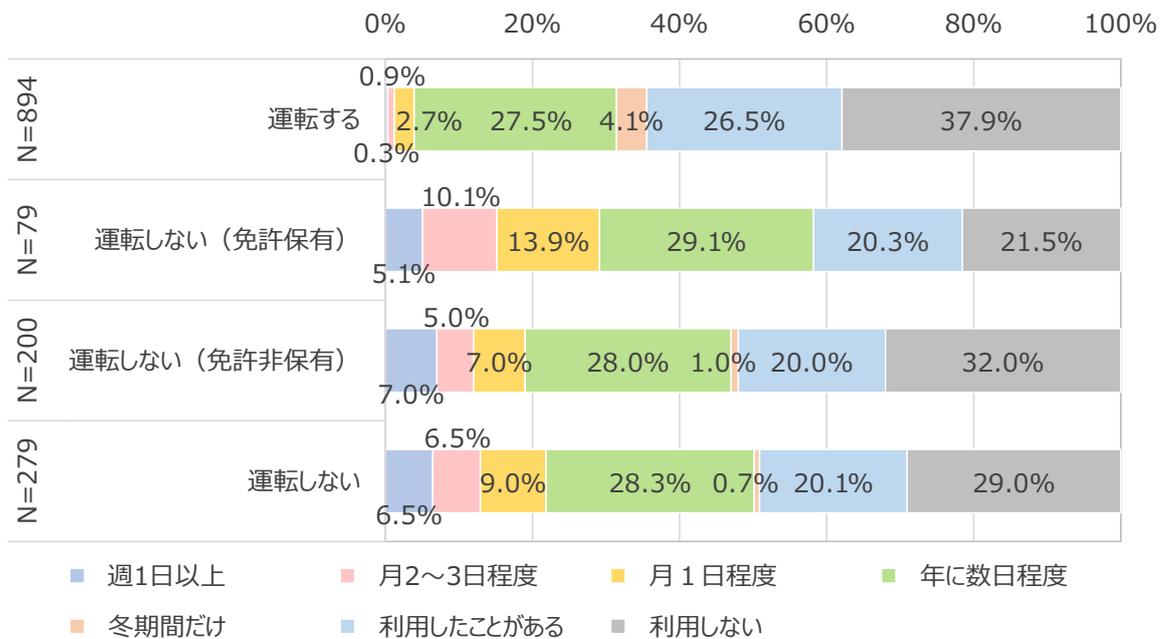
f : 年 1 日程度の回答者数

N : 回答者数

問3 公共交通の利用頻度

<鉄道（在来線）の利用頻度>

- ・ 運転の有無に関わらず、鉄道（在来線）の利用頻度は少なく、「年に数日程度」、「利用したことがある」、「利用しない」の割合が高い。
- ・ 運転免許はあるが「運転しない」、運転免許を持たず「運転しない」人は、運転する人と比べて鉄道（在来線）の利用頻度は高く、月に1日以上利用する人は22.0%である。



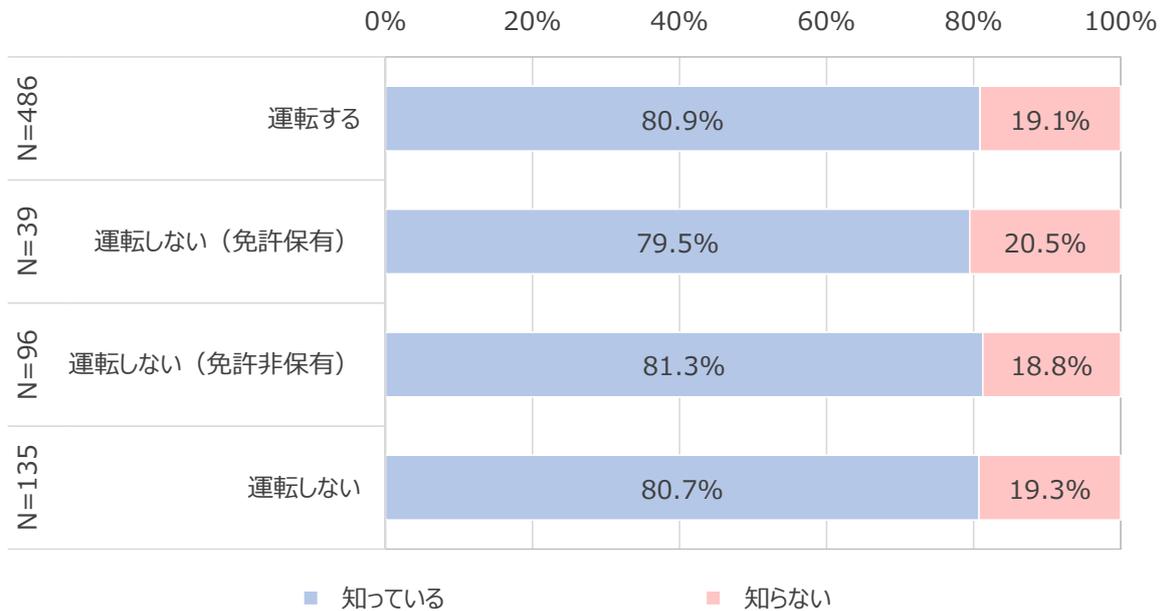
<駅の場所の認知>

- ・ 駅の場所を「知らない」人は、運転する人1.2%、運転しない人2.2%で、運転しない人の認知度の方が低い。



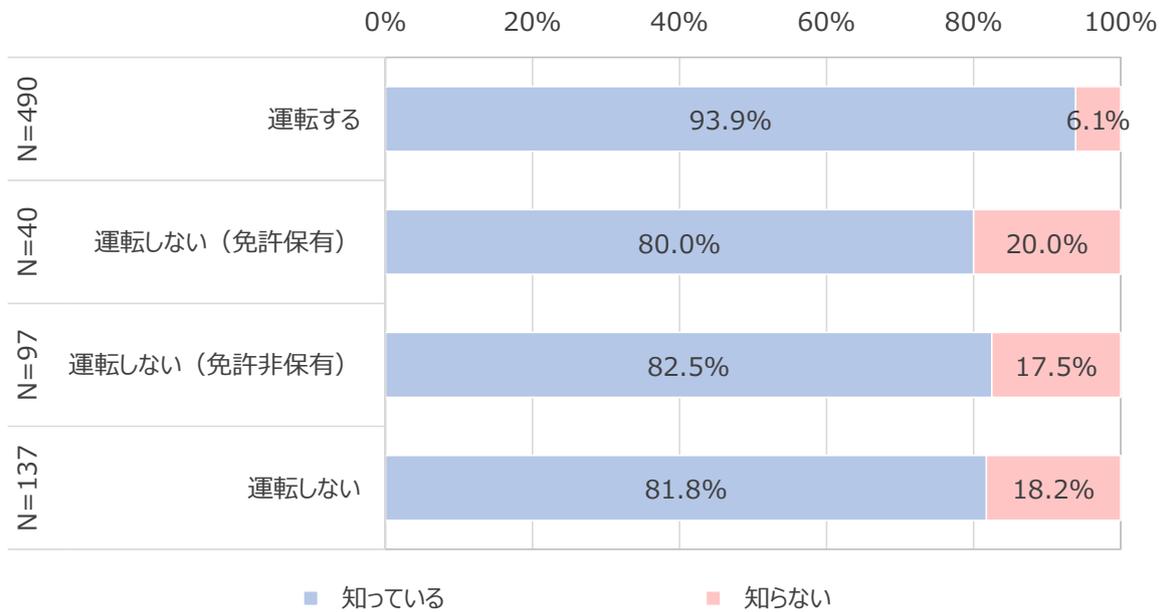
<時刻表や行先の認知>

- 時刻表や行先を「知らない」人は、運転する人の19.1%、運転しない人の19.3%であり、運転の有無による差はない。



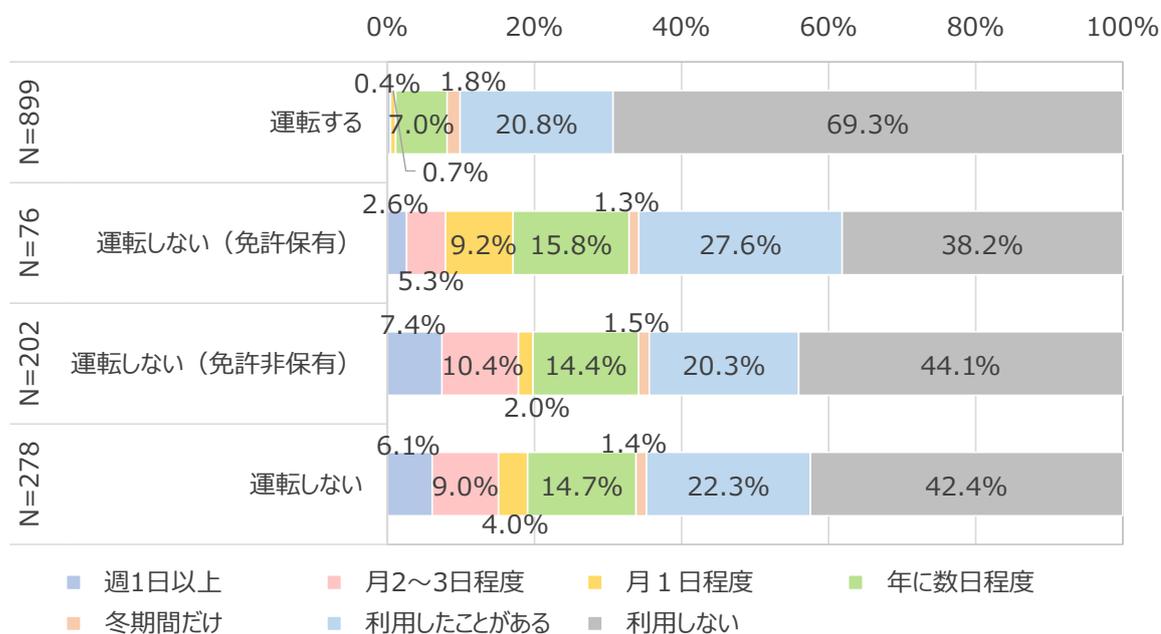
<切符の買い方の認知>

- 切符の買い方を「知らない」人は、運転する人の6.1%、運転しない人の18.2%であり、運転しない人の認知度の方が低い。



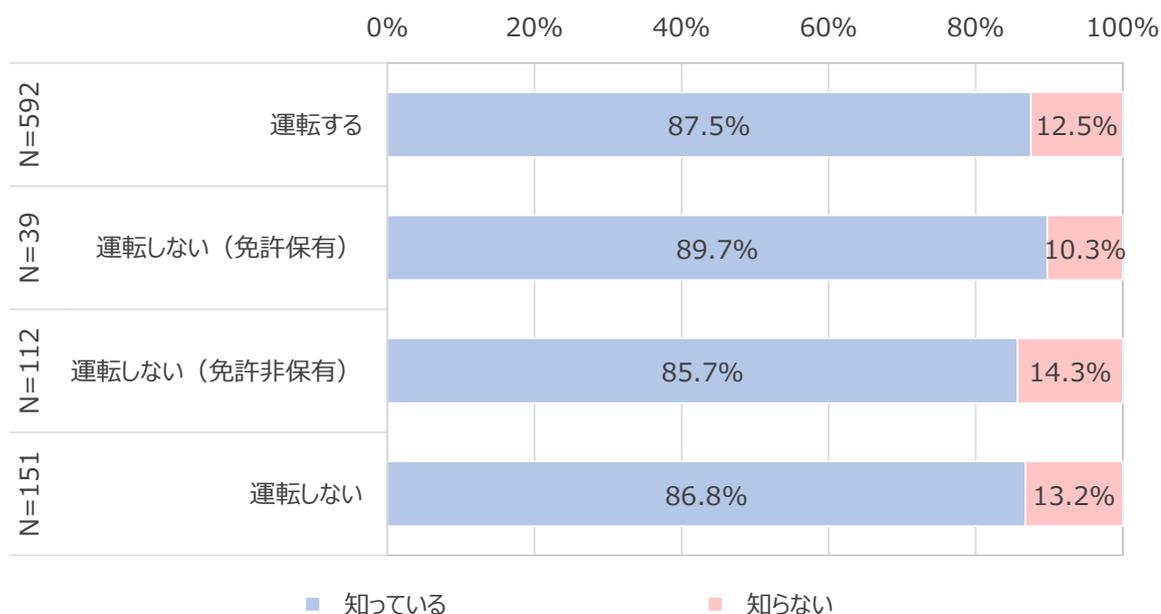
<路線バス（函館バス）の利用頻度>

- ・ 路線バス（函館バス）の利用頻度は少なく、運転の有無に関わらず、「利用したことがある」、「利用しない」の割合が高い。
- ・ 運転免許はあるが「運転しない」、運転免許を持たず「運転しない」人は、運転する人と比べて路線バス（函館バス）の利用頻度が高く、月に1日以上利用する人は19.1%である。



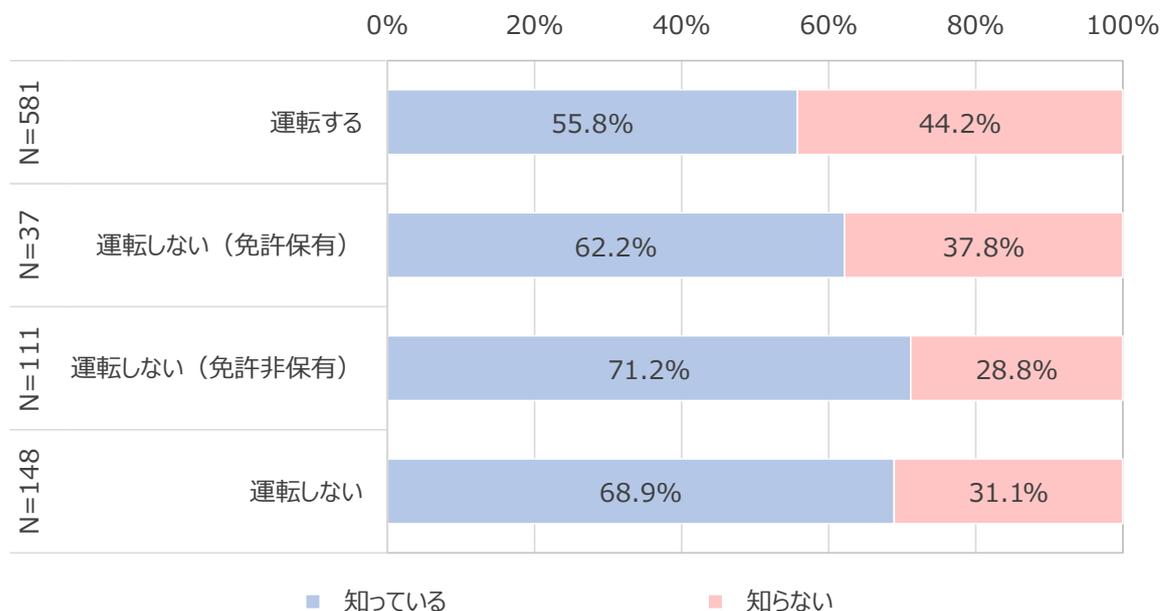
<バス停の場所の認知>

- ・ バス停の場所を「知らない」人は、運転する人の12.5%、運転しない人の13.2%あり、運転の有無による差はみられない。



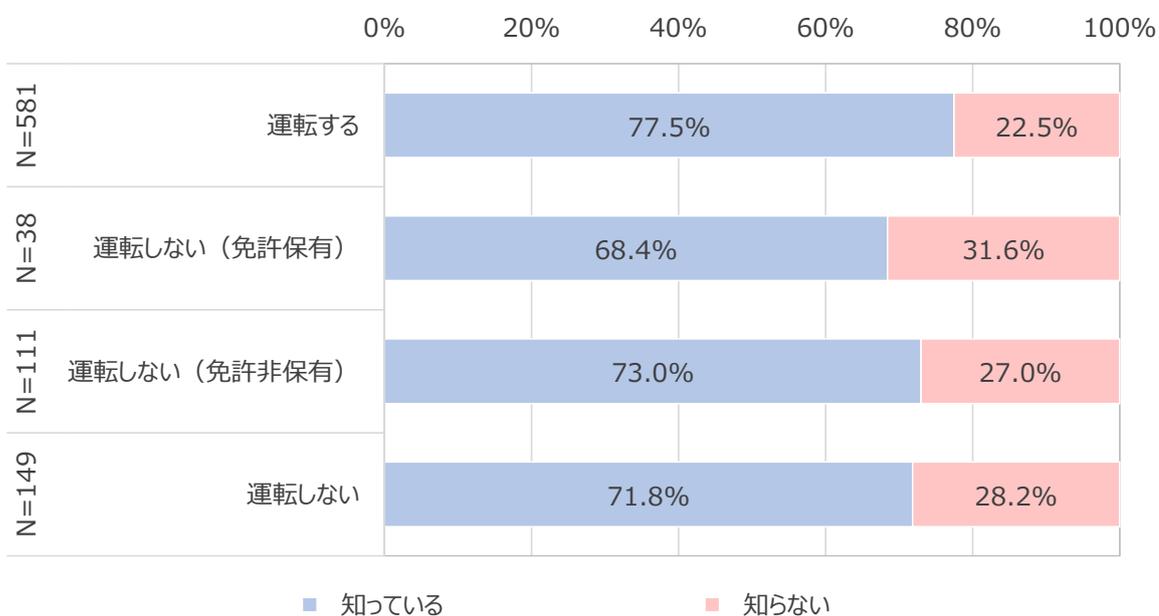
<時刻表や行先の認知>

- 時刻表や行先を「知らない」人は、運転する人の 44.2%、運転しない人の 31.1%あり、運転する人の認知度の方が低い。



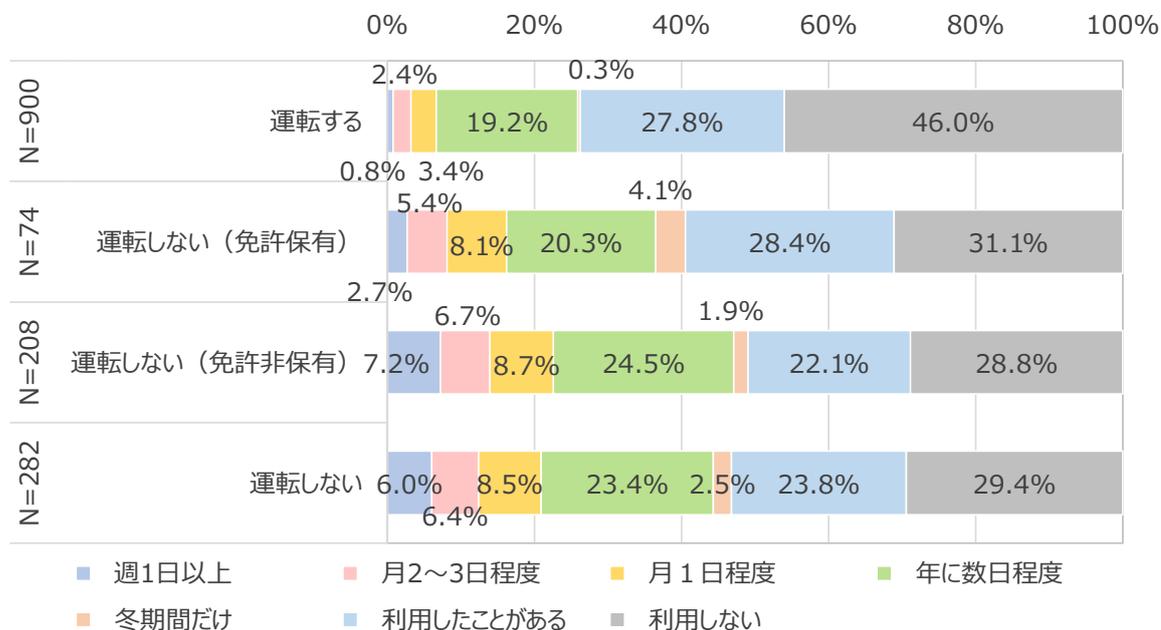
<運賃の支払い方の認知>

- 運賃の支払い方を「知らない人」は、運転する人の 22.5%、運転しない人の 28.2%あり、運転しない人の認知度の方が低い。



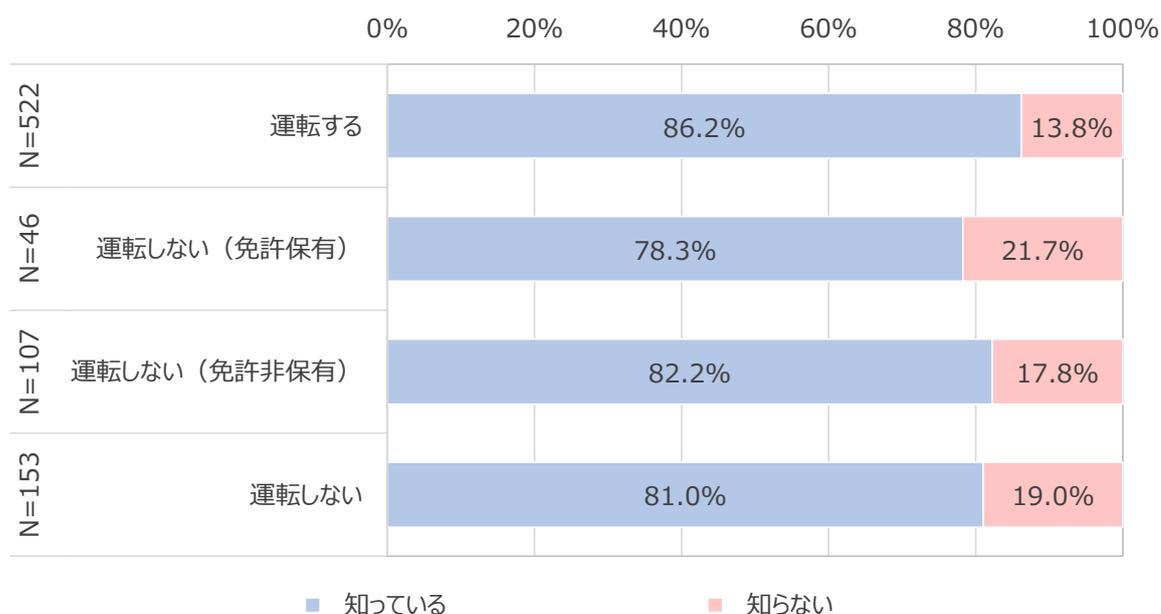
<ハイヤーの利用頻度>

- ・ 運転の有無に関わらず、ハイヤーの利用頻度は低く、「年に数日程度」、「利用したことがある」、「利用しない」割合が高く、運転する人の「利用しない」割合は46.0%である。
- ・ 運転免許はあるが「運転しない」、運転免許を持たず「運転しない」人は、運転する人と比べてハイヤーの利用頻度が高く、月に1日以上利用する人は20.9%である。



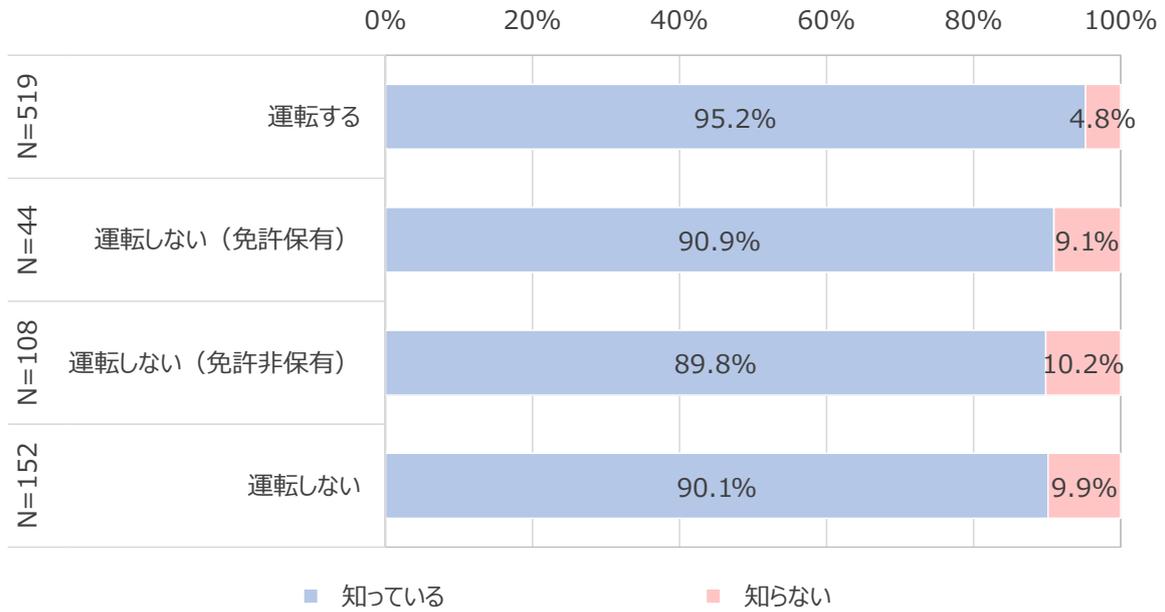
<予約の仕方の認知>

- ・ ハイヤーの予約の仕方を「知らない」人は、運転する人の13.8%、運転しない人の19.0%あり、運転しない人の認知度の方が低い。



< 運賃の支払い方の認知 >

- ・ ハイヤーの運賃の支払い方を「知らない」人は、運転する人の 4.8%、運転しない人の 9.9% あり、運転しない人の認知度の方が低い。

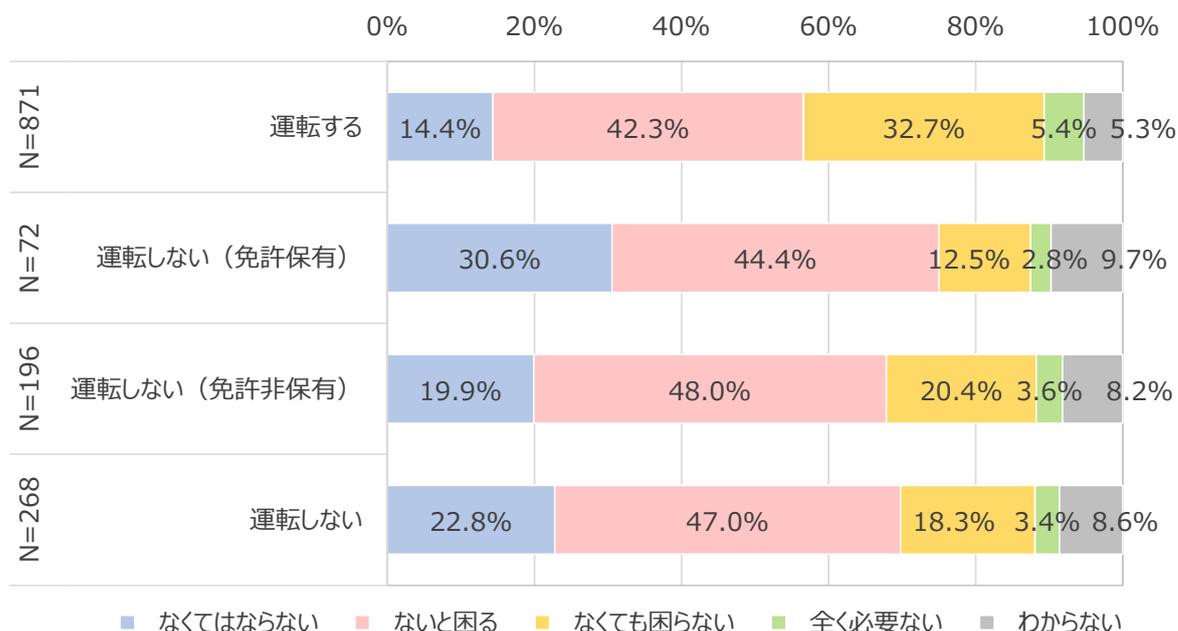


問4 鉄道（在来線）に関する考えについて

1) 生活する上での現在の鉄道（在来線）の必要度

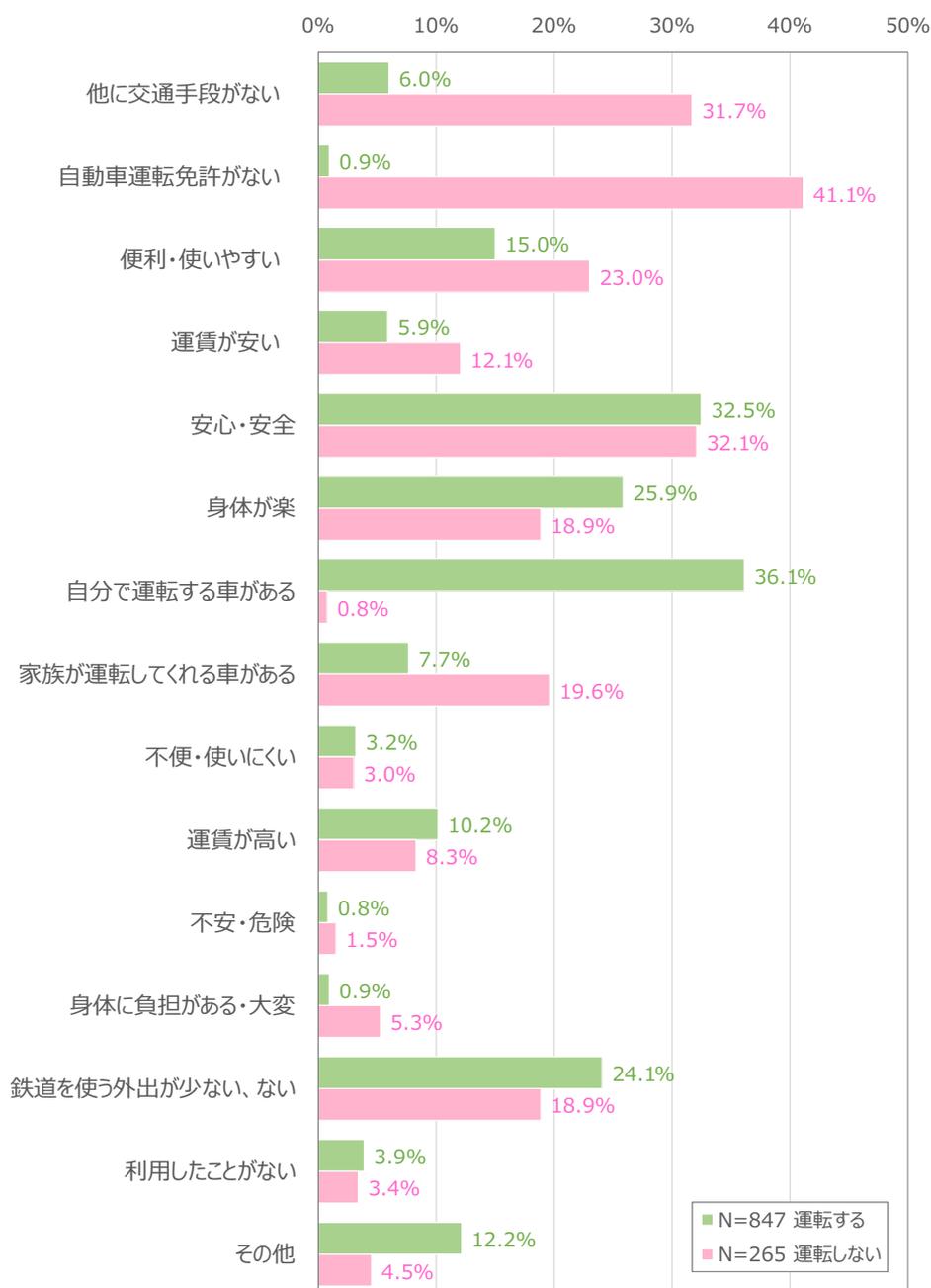
<必要度>

- ・ 運転する人の 56.7%、運転しない人の 69.8%が「なくてはならない」又は「ないと困る」と回答している。
- ・ 運転する人に比べ、運転免許はあるが「運転しない」、運転免許を持たず「運転しない」人は必要性を強く感じている人が多い。



<理由>

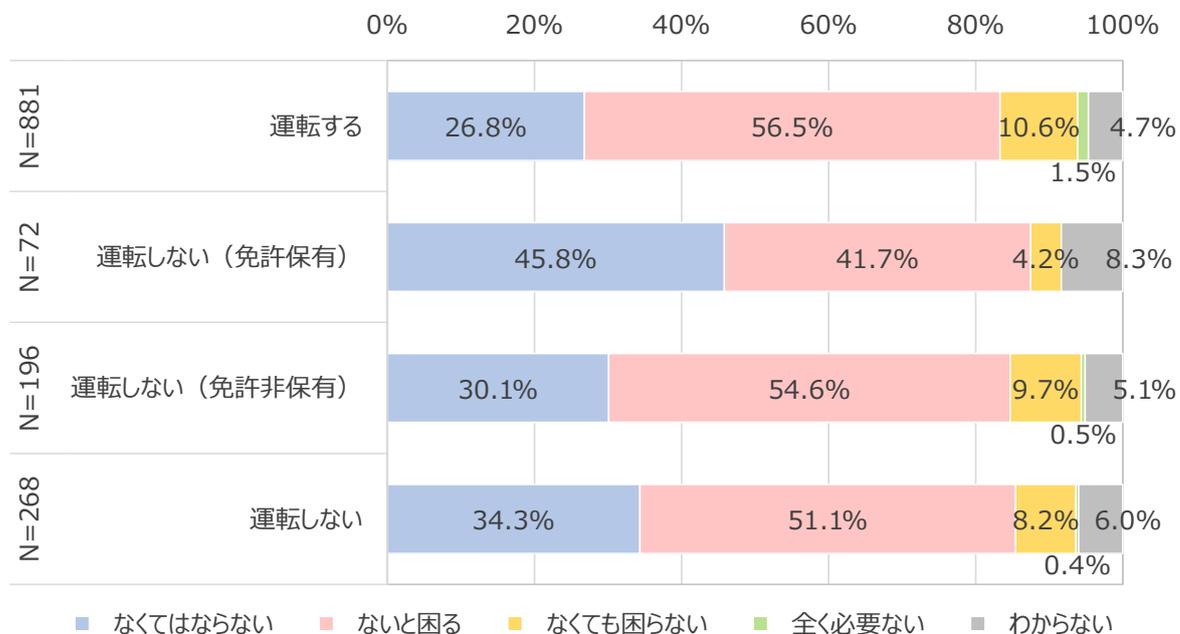
- ・ 運転する人の判断理由では、ネガティブな理由として「自分で運転する車がある」36.1%、「鉄道を使う外出が少ない、ない」24.1%、ポジティブな理由として「安心・安全」32.5%、「身体が楽」25.9%が多く選択されている。
- ・ 運転免許はあるが「運転しない」、運転免許を持たず「運転しない」人の判断理由では、「自動車運転免許がない」41.1%、「安心・安全」32.1%、「他に交通手段がない」31.7%、「便利・使いやすい」23.0%などポジティブな理由が多く選択されている。



2) 町や地域、将来の世代にとっての鉄道（在来線）の必要度

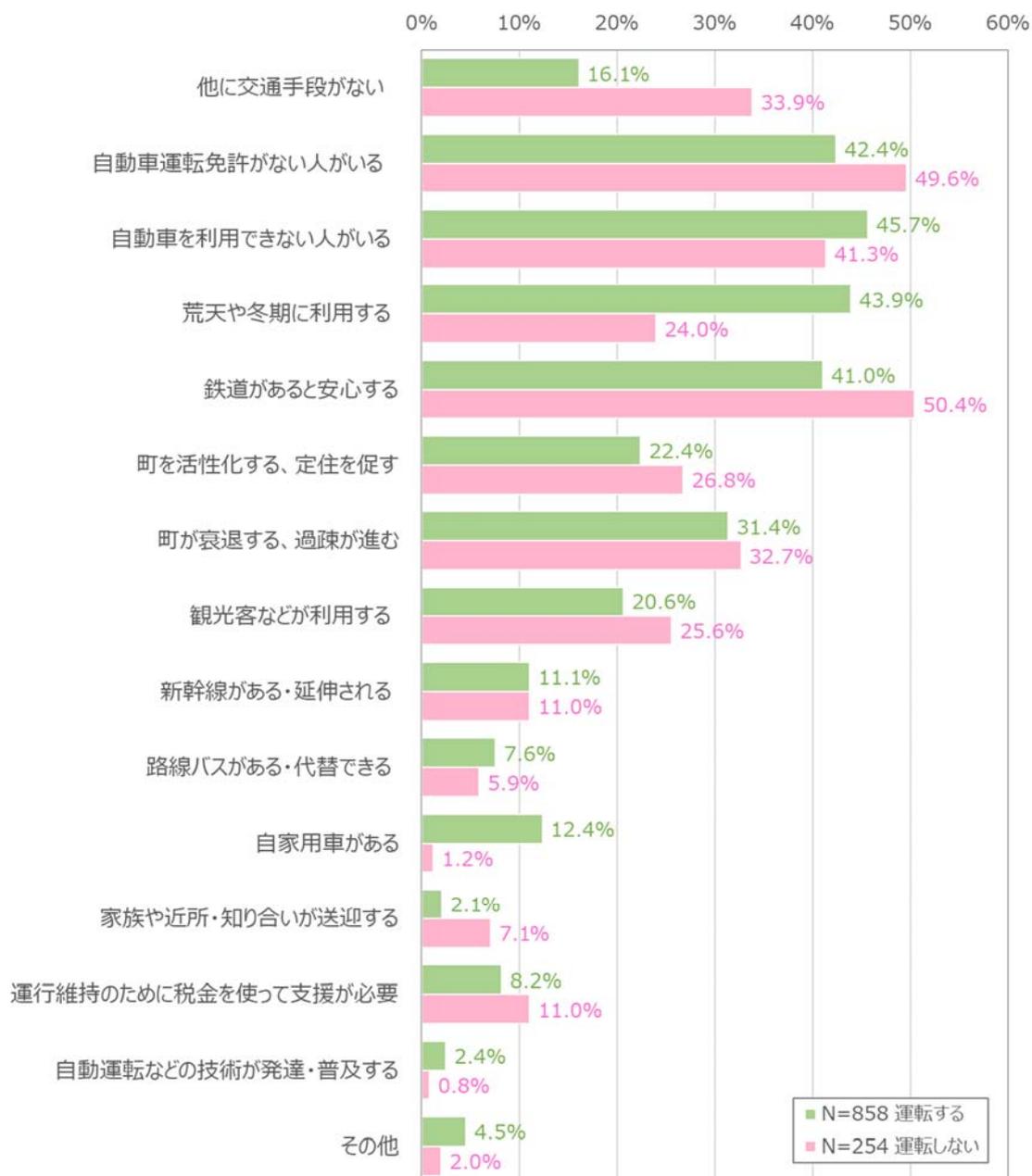
<必要度>

- ・ 運転する人の 83.3%、運転しない人の 85.4%が「なくてはならない」又は「ないと困る」と回答しており、大半が町や地域、将来の世代にとって鉄道（在来線）を必要だと回答している。



<理由>

- ・ 運転する人の判断理由では、「自動車を利用できない人がいる」45.7%が最も多く、「荒天や冬期に利用する」43.9%、「自動車運転免許がない人がいる」42.4%、「鉄道があると安心する」41.0%が多く選択されている。
- ・ 運転免許はあるが「運転しない」、運転免許を持たず「運転しない」人の判断理由では、「鉄道があると安心する」50.4%が最も多く、「自動車運転免許がない人がいる」49.6%、「自動車を利用できない人がいる」41.3%が多く選択されているほか、「他に交通手段がない」33.9%は運転する人の2倍選択されている。

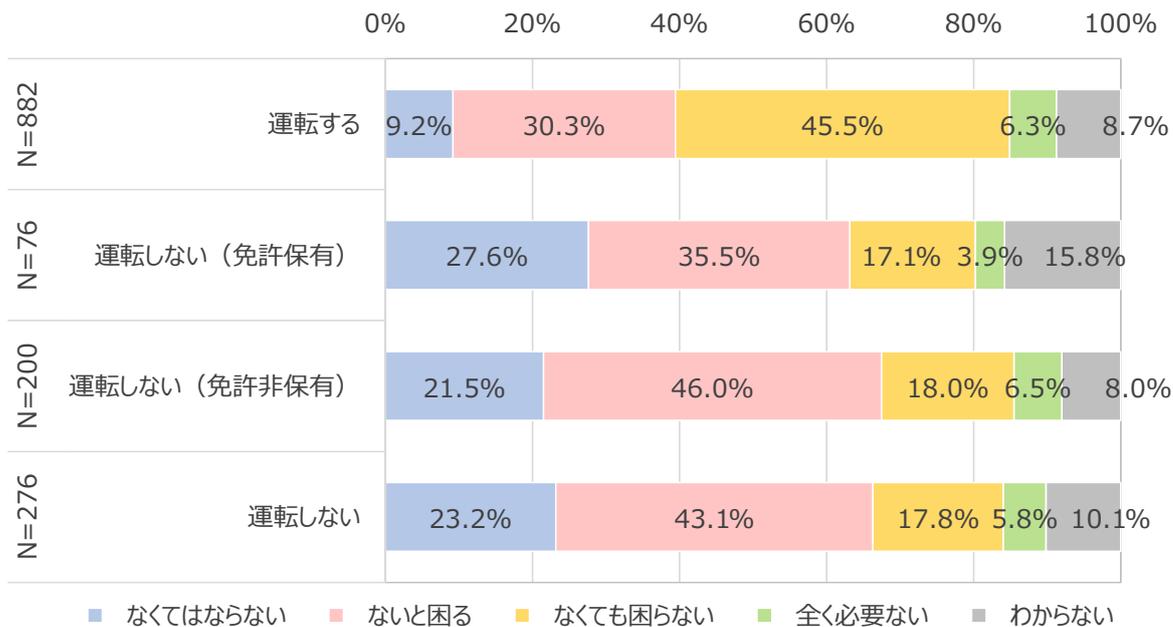


問5 路線バスに関する考えについて

1) 生活する上での現在の路線バスの必要度

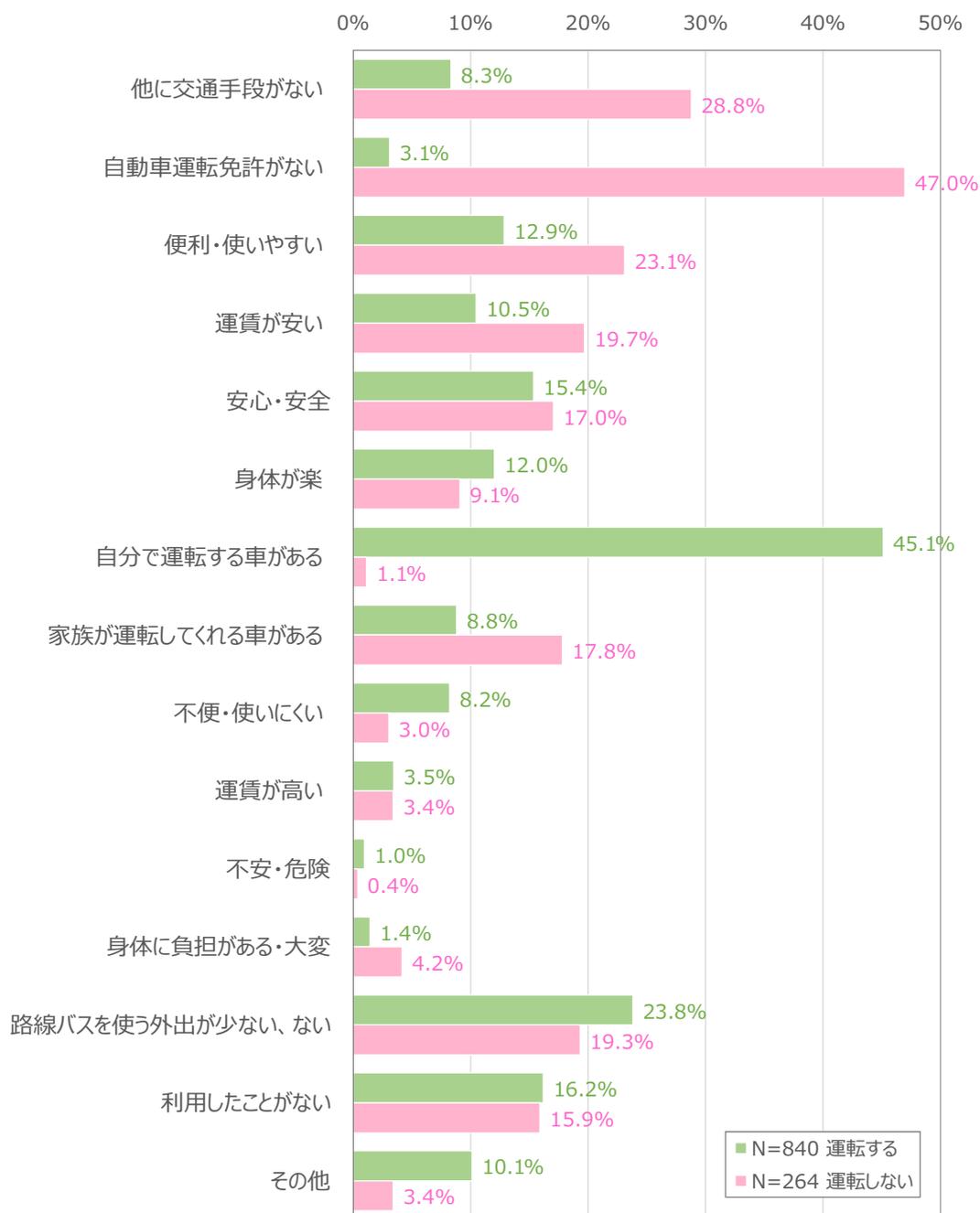
<必要度>

- ・ 路線バスの必要度は、運転しない人の66.3%が「なくてはならない」又は「ないと困る」と判断し、運転する人の39.5%を大きく上回っている。
- ・ 運転する人の45.5%は「なくても困らない」、6.3%は「全く必要ない」と判断している。



<理由>

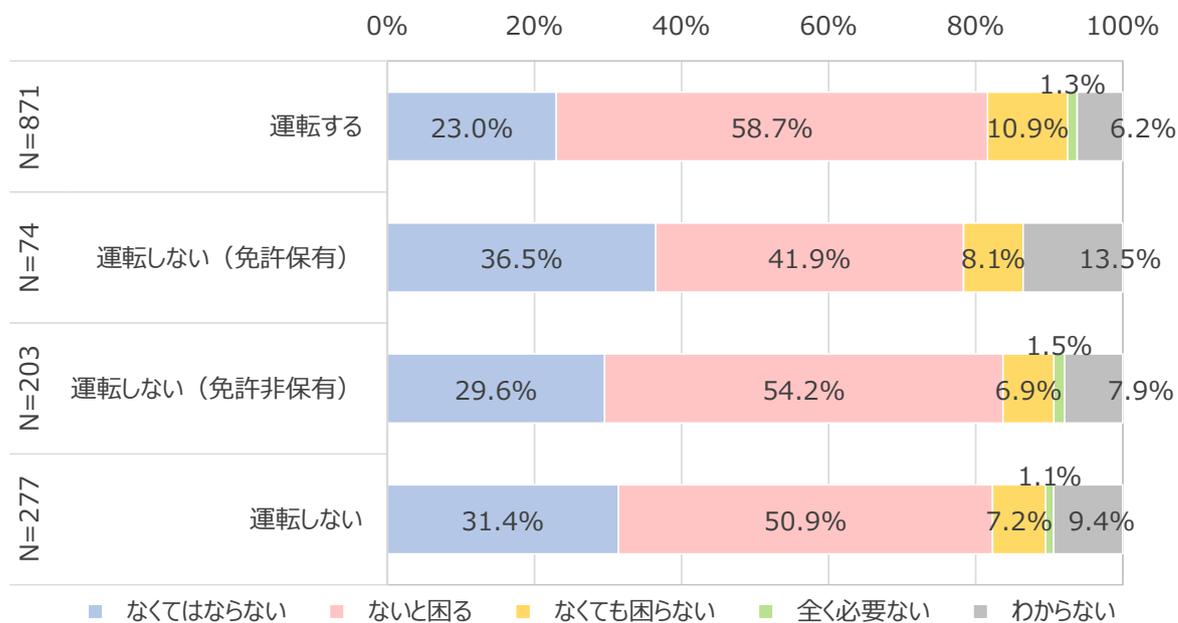
- ・ 運転する人の判断理由では、「自分で運転する車がある」45.1%、「路線バスを使う外出が少ない、ない」23.8%が多く選択されている。
- ・ 運転免許はあるが「運転しない」、運転免許を持たず「運転しない」人の判断理由では、「自動車運転免許がない」47.0%が最も多く、「他に交通手段がない」28.8%、「便利・使いやすい」23.1%が多く選択されている。



2) 町や地域、将来の世代にとっての路線バスの必要度

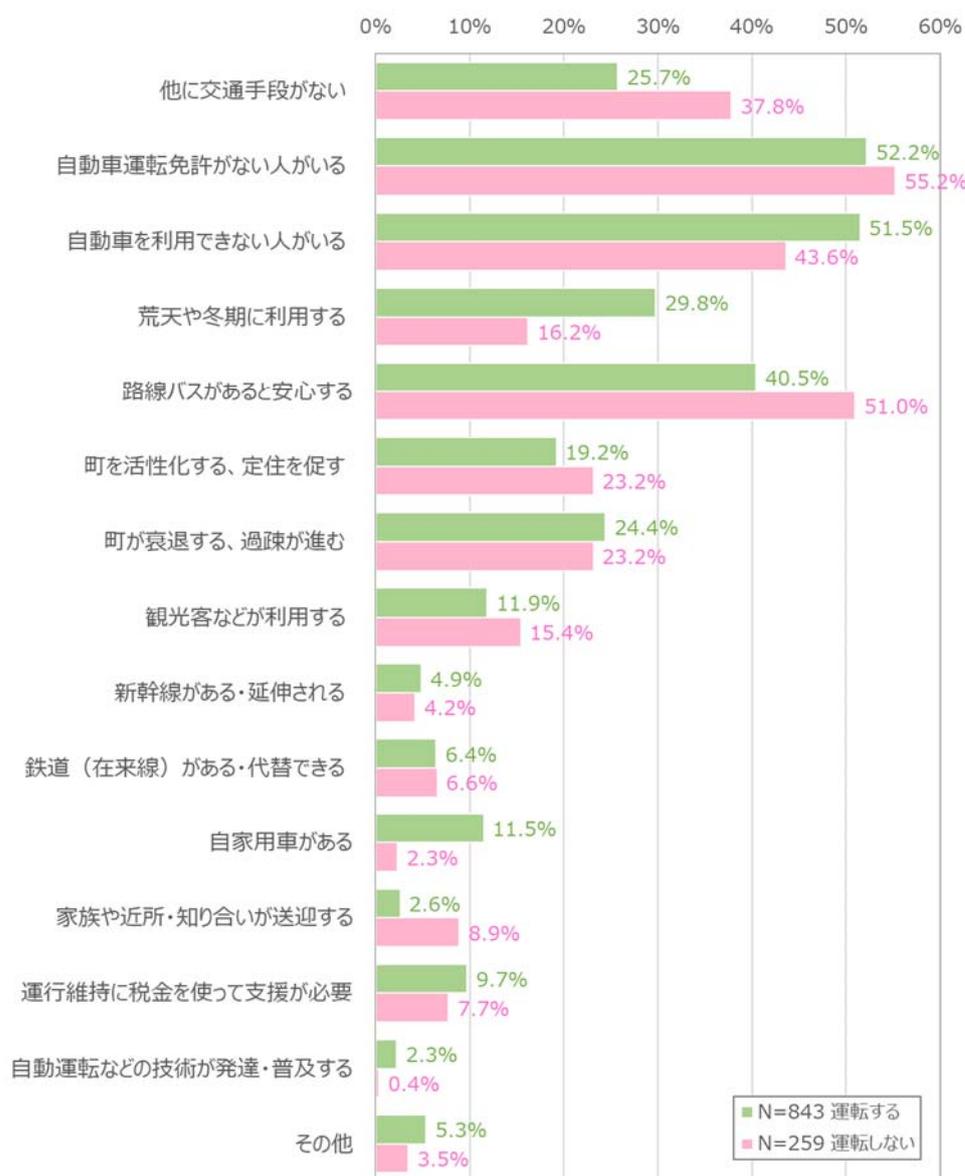
<必要度>

- ・ 路線バスの必要度は、運転する人の81.7%、運転しない人の82.3%が「なくてはならない」又は「ないと困る」と回答しており、大半が町や地域、将来の世代にとって路線バスが必要だと考えている。



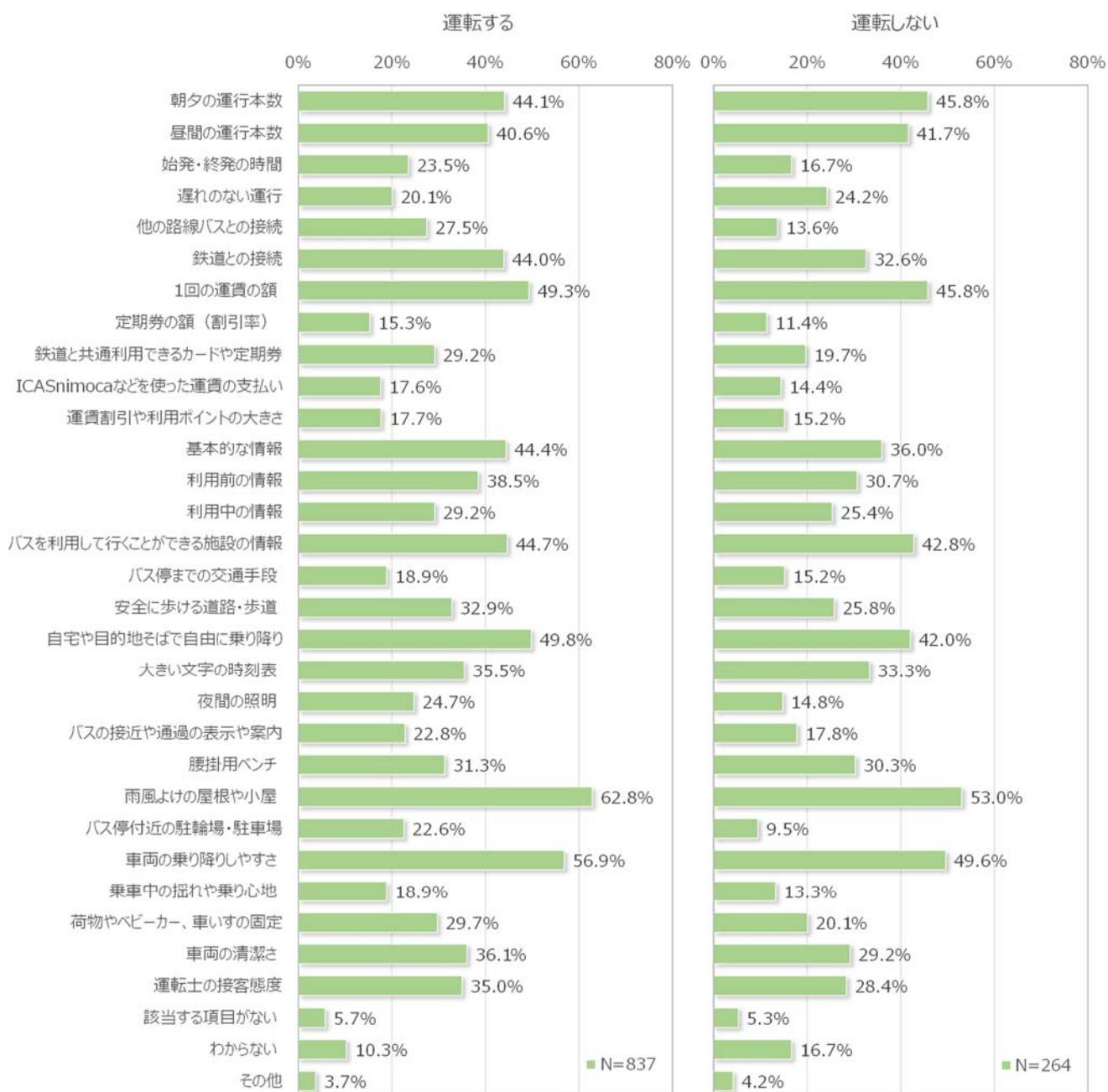
<理由>

- ・ 運転する人の判断理由では、「自動車運転免許がない人がいる」52.2%が最も多く、「自動車を利用できない人がいる」51.5%、「路線バスがあると安心する」40.5%が多く選択されている。
- ・ 運転免許はあるが「運転しない」、運転免許を持たず「運転しない」人の判断理由では、「自動車運転免許がない人がいる」55.2%が最も多く、「路線バスがあると安心する」51.0%、「自動車を利用できない人がいる」43.6%、「他に交通手段がない」37.8%が多く選択されている。



<路線バスを利用する上で重要だと思うサービス>

- ・ 運転の有無に関わらず、「雨風よけの屋根や小屋」が最も多く、運転する人の62.8%、運転しない人の53.0%が重要視している。
- ・ 運転する人が重要視するサービスは、「車両の乗り降りしやすさ」56.9%、「自宅や目的地そばで自由に乗り降り」49.8%、「1回の運賃の額」49.3%が多く選択されている。また、「他の路線バスとの接続」27.5%や「バス停付近の駐輪場・駐車場」22.6%、「鉄道と共通利用できるカードや定期券」29.2%などが運転しない人に比較して多く選択されている。
- ・ 運転免許はあるが「運転しない」、運転免許を持たず「運転しない」人が重要視するサービスは、「車両の乗り降りしやすさ」49.6%、「朝夕の運行本数」45.8%、「1回の運賃の額」45.8%が多く選択されている。

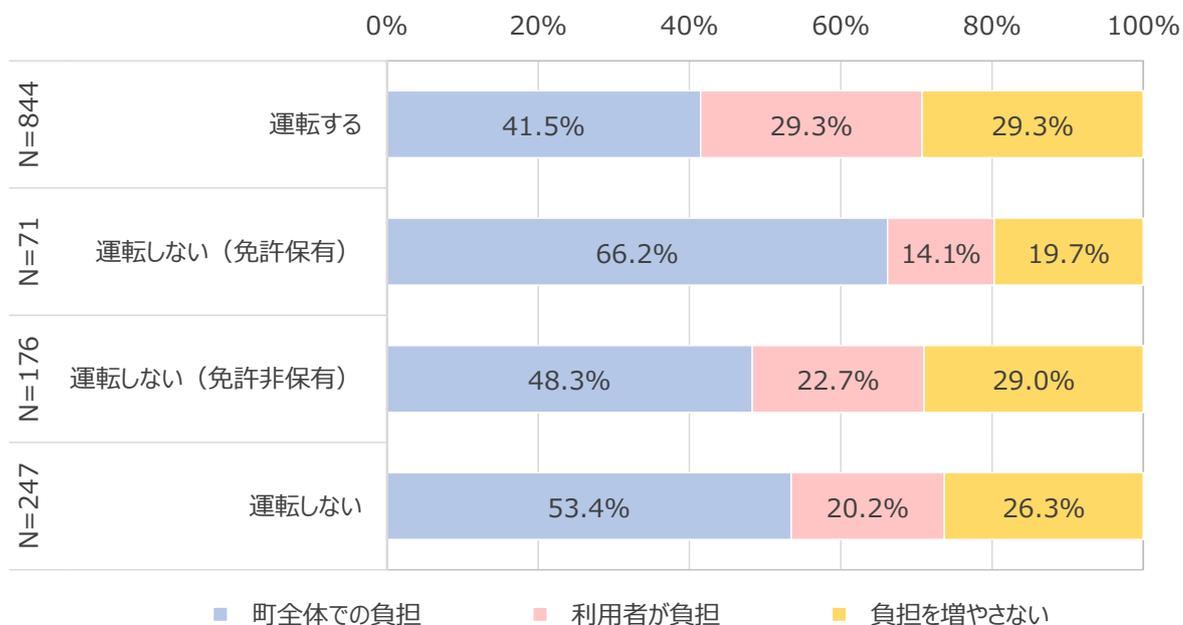


問6 公共交通の継続的な確保に関して

1) 必要となる費用などの負担のあり方について

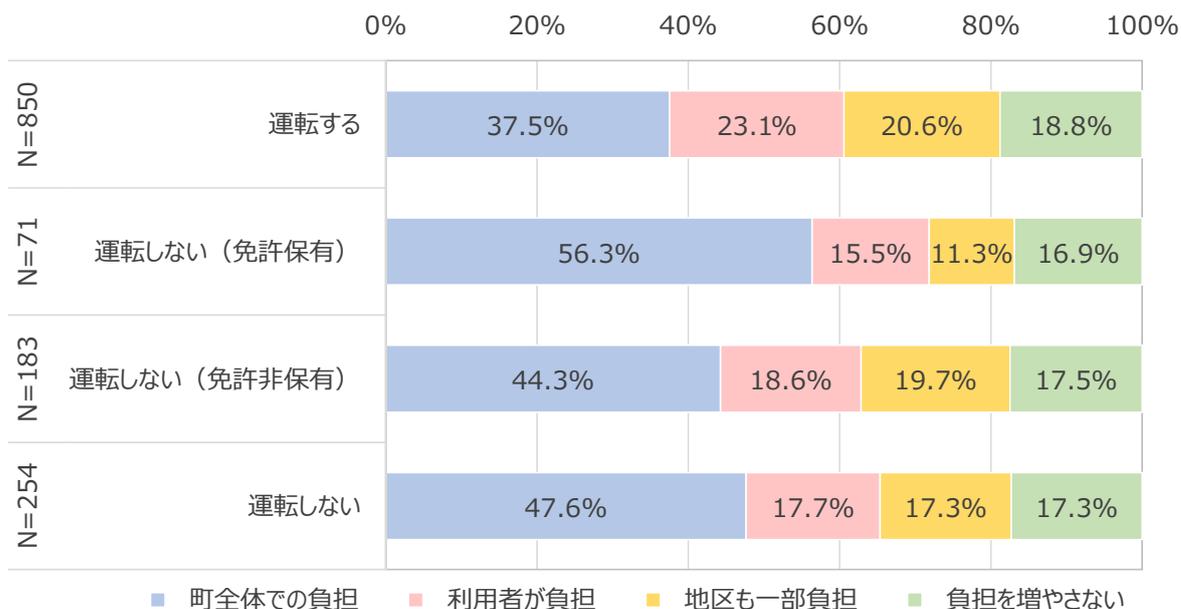
<鉄道（在来線）>

- ・ 運転する人は運転しない人に比較し、「町全体での負担」する考えの割合が低く、「利用者が負担」する考えの割合が高い。



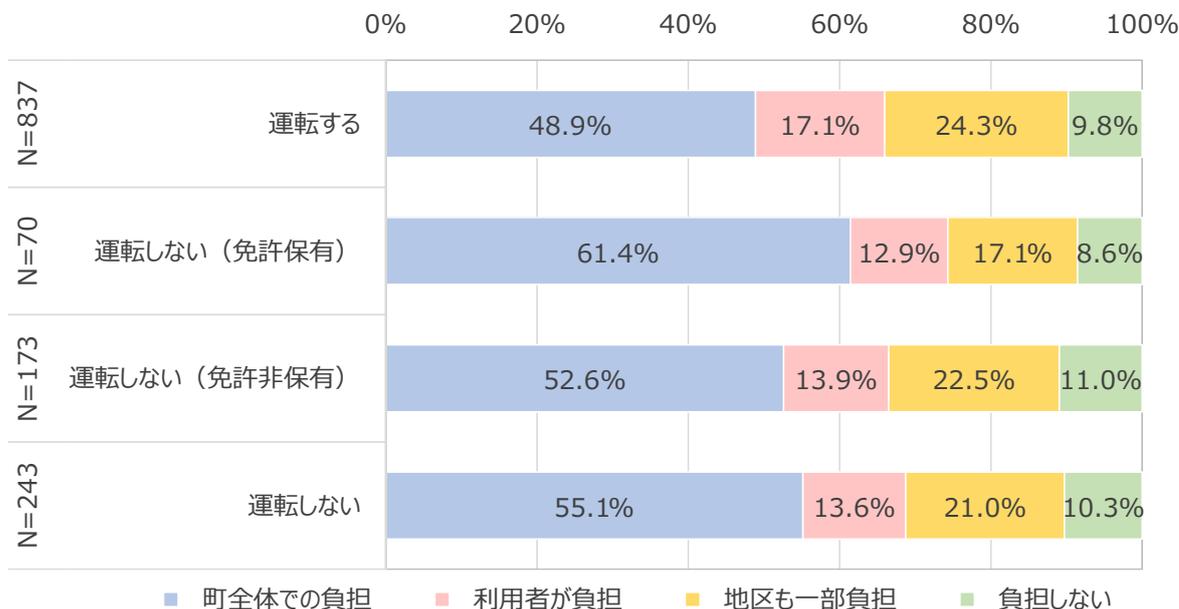
<路線バス（函館バス）>

- ・ 運転する人は運転しない人に比較し、「町全体での負担」する考えの割合が低く、「利用者が負担」、「地区も一部負担」する考えの割合が高い。



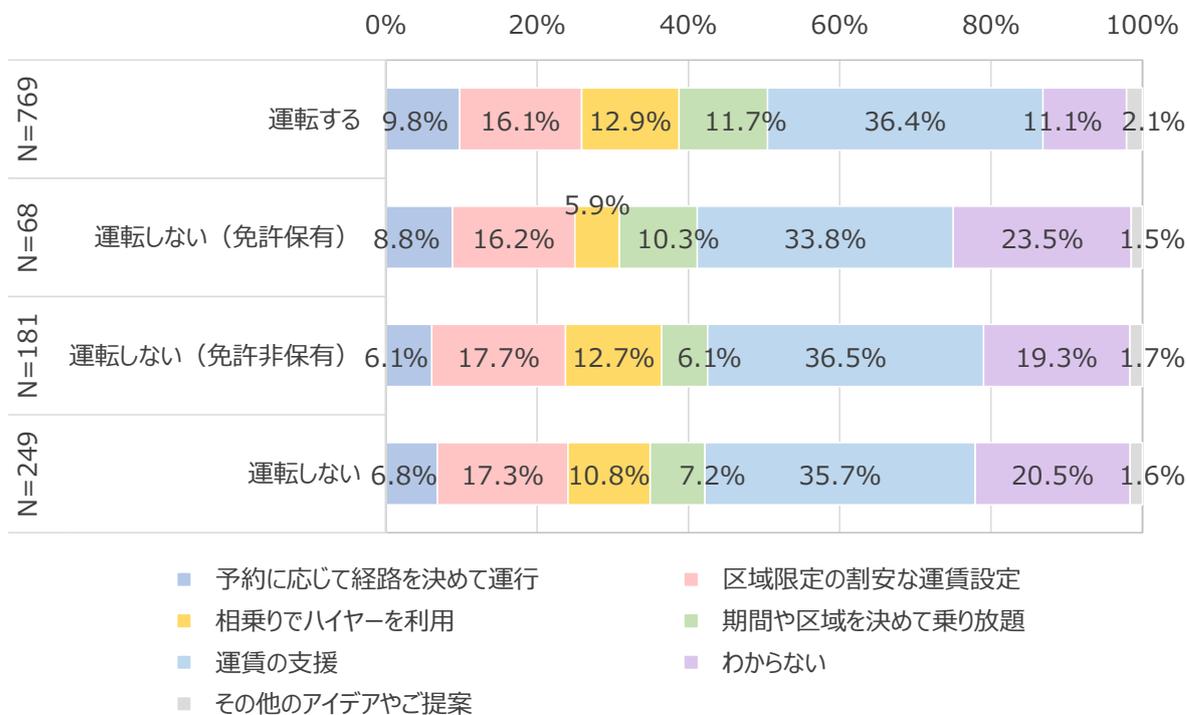
<新しい交通手段や運行の仕組み>

- ・ 運転する人は運転しない人に比較し、「町全体での負担」する考えの割合が低く、「利用者が負担」、「地区も一部負担」する考えの割合が高い。



2) 既存のハイヤーを公共交通として活用するアイデアについて

- ・ 運転の有無に関わらず、「運賃の支援」を支持する割合が最も高い。



2.2.4 公共交通の一定程度の利用がある方の考え方

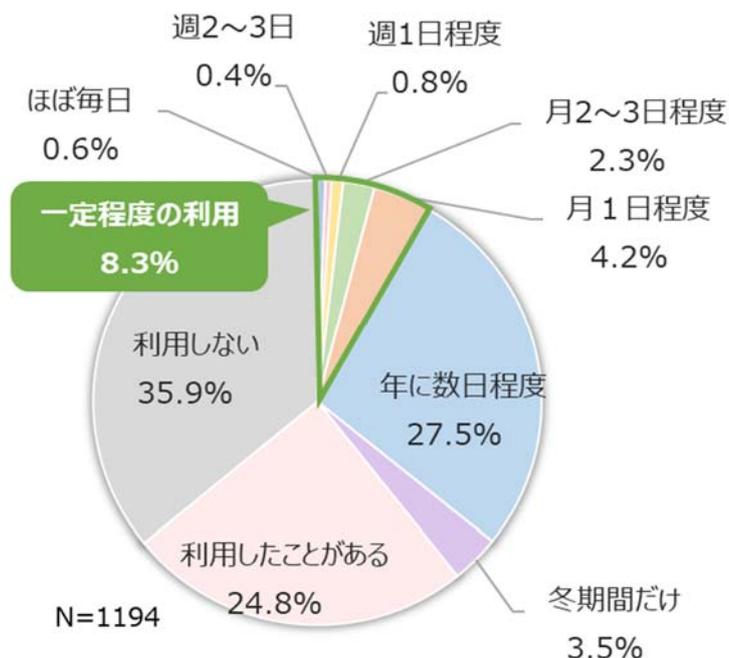
ここでは公共交通の一定程度の利用がある方を対象に、個人属性や必要性、維持に対する考え方を把握する。

なお、鉄道（在来線）、路線バス、ハイヤーそれぞれについて、月1日以上の利用者を「一定程度の利用がある」と定義する。

(1) 鉄道（在来線）の一定程度の利用がある方

鉄道（在来線）の利用頻度別の回答者数は以下のとおりである。全体の8.3%が月に1日以上鉄道（在来線）を利用している。

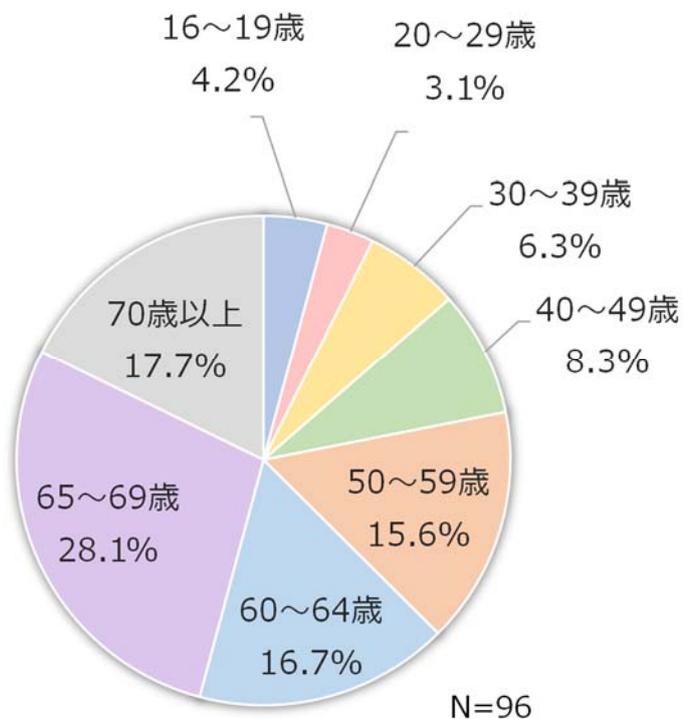
	利用頻度	票数	割合
1	ほぼ毎日	7	0.6%
2	週2～3日	5	0.4%
3	週1日程度	10	0.8%
4	月2～3日程度	27	2.3%
5	月1日程度	50	4.2%
6	年に数日程度	328	27.5%
7	冬期間だけ	42	3.5%
8	利用したことがある	296	24.8%
9	利用しない	429	35.9%
	総計	1194	100%



問 1 個人属性

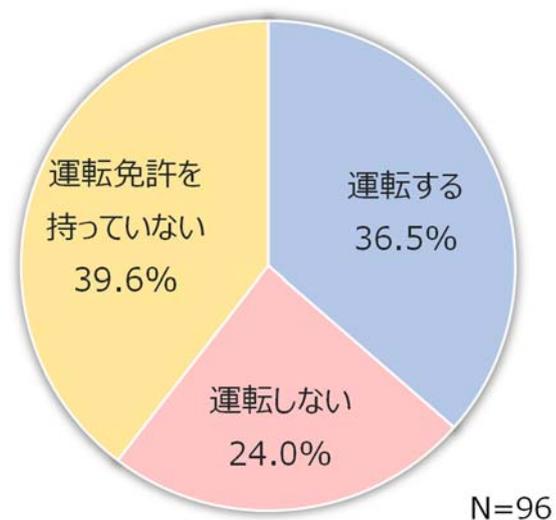
<年齢>

- ・ 一定程度鉄道の利用がある人は、「65～69歳」が28.1%と最も多く、次いで「70歳以上」17.7%、「60～64歳」16.7%、「50～59歳」15.6%である。



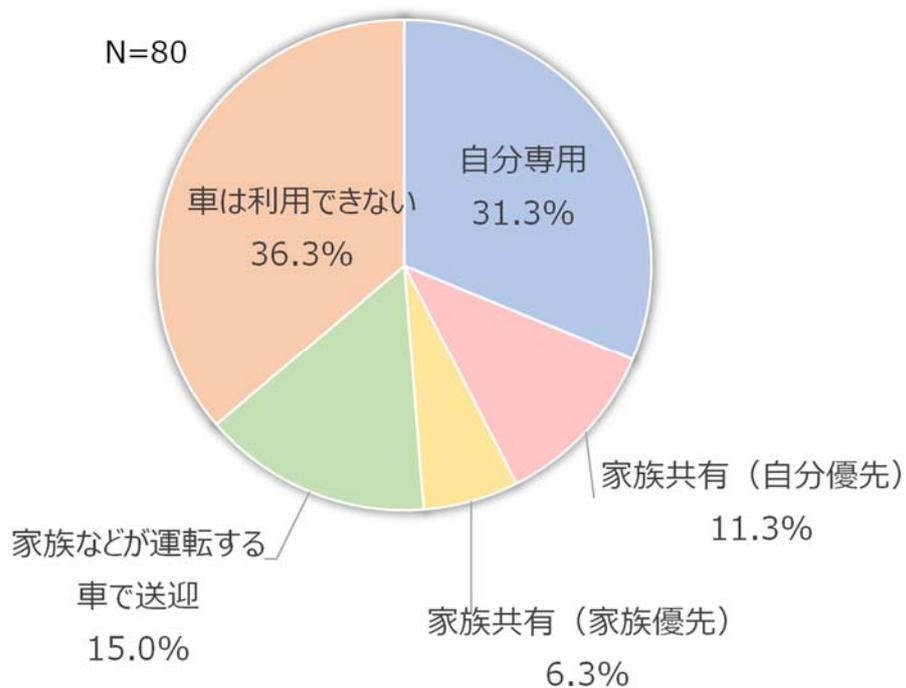
<日常的な車の運転>

- ・ 一定程度鉄道の利用がある人は、「運転免許を持っていない」が39.6%と最も多く、免許を持っていても「運転しない」人24.0%との合計は63.6%である。



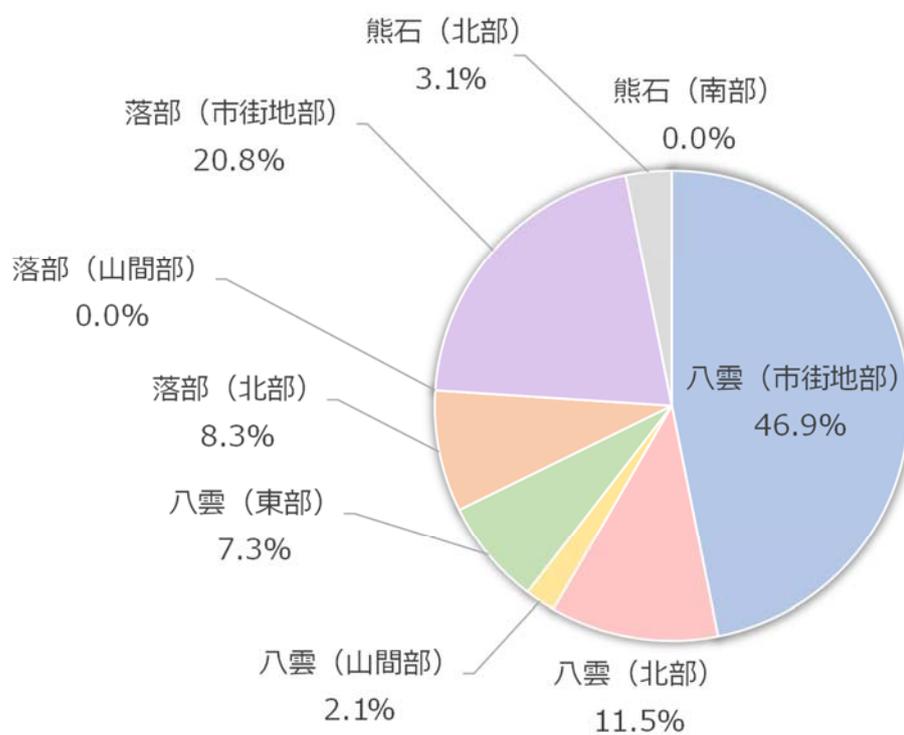
<車を使う環境>

- ・ 一定程度鉄道の利用がある人の 36.3%は「車は利用できない」環境にある。
- ・ 「家族などが運転する車で送迎」15.0%の人を合わせた 51.3%は自由に車を利用できない環境にある。



<居住地>

- ・ 一定程度鉄道の利用がある人の居住地は、「八雲 (市街地部)」46.9%、「落部 (市街地部)」20.8%が多い。



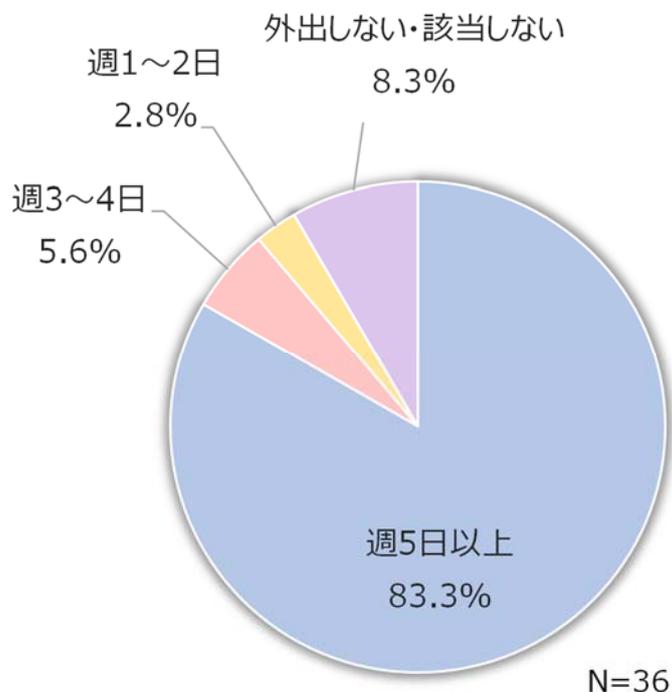
N=96

問2 通勤・通学、日常の買い物、定期的な通院について

1) 通勤・通学

<頻度>

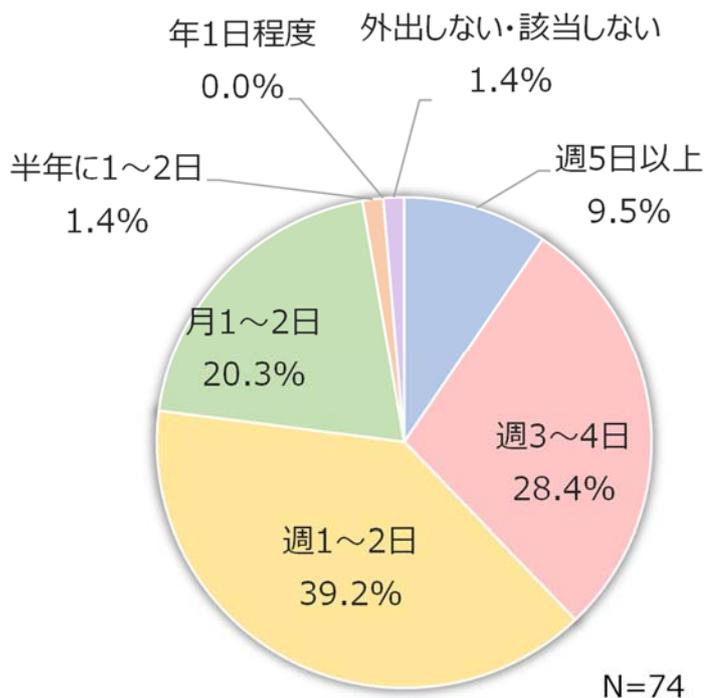
- ・ 一定程度鉄道の利用がある人の通勤・通学の頻度は「週5日以上」が83.3%である。



2) 買い物

<頻度>

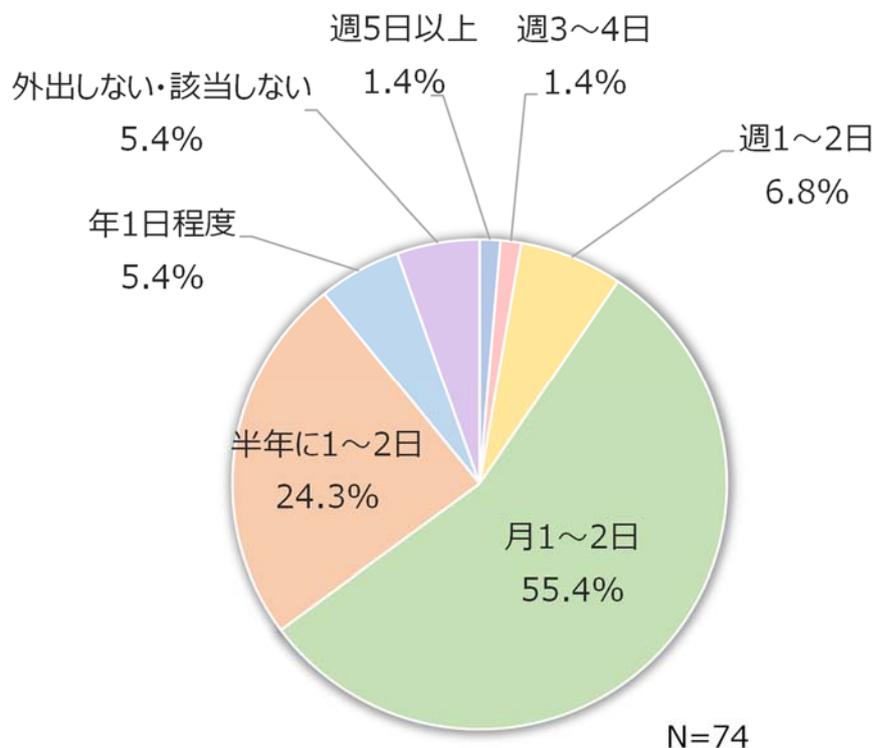
- ・ 一定程度鉄道の利用がある人の買い物の頻度は、「週1~2日」が39.2%と最も多い。



3) 通院

<頻度>

- ・ 一定程度鉄道の利用がある人の通院の頻度は「月 1～2 日」55.4%が最も多い。

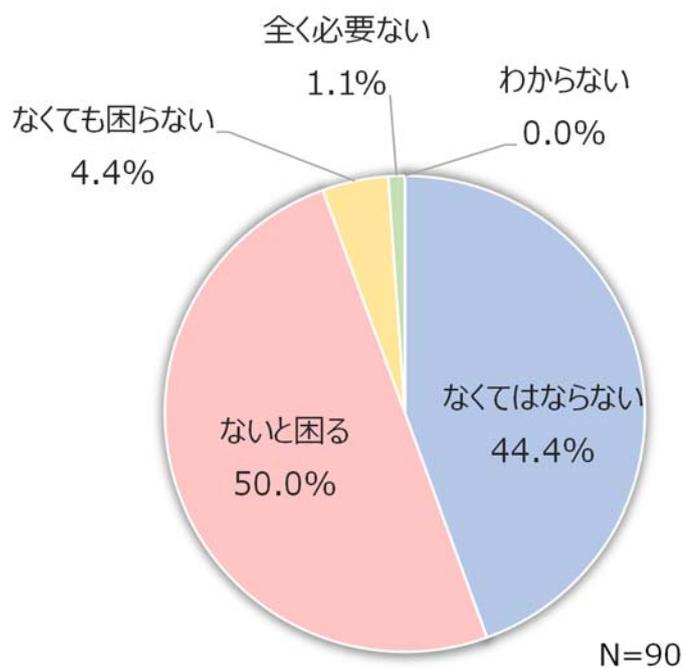


問4 鉄道（在来線）に関する考えについて

1) 生活する上での現在の鉄道（在来線）の必要度

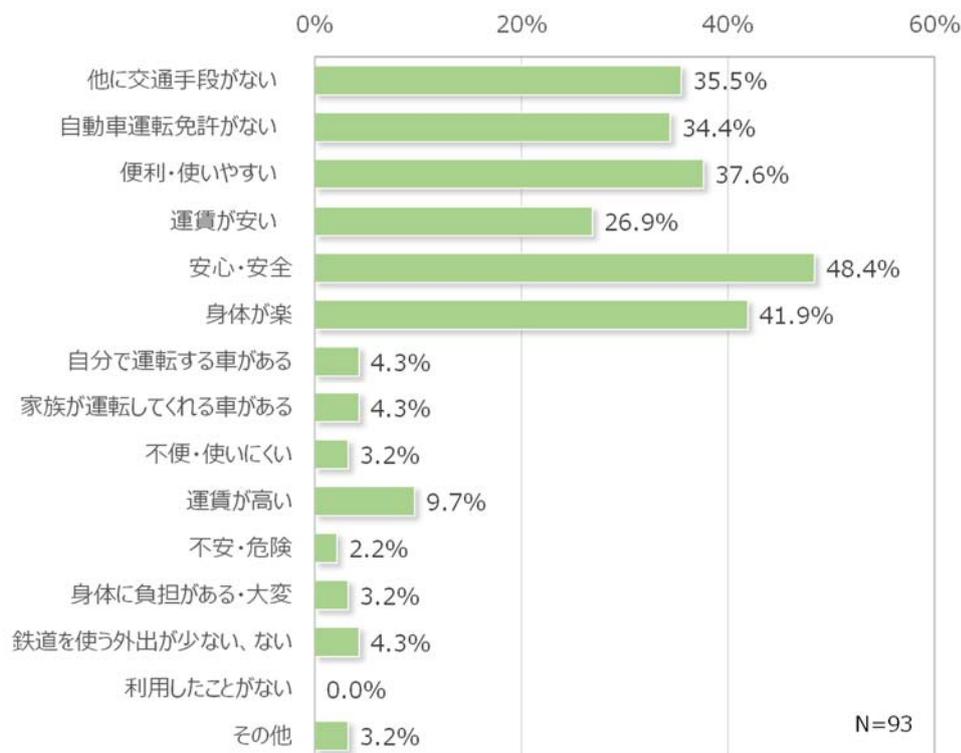
<必要度>

- ・ 一定程度鉄道の利用がある人は、鉄道（在来線）に対し、「ないと困る」が50.0%、「なくてはならない」が44.4%と、94.4%の人が現状で鉄道（在来線）を必要だと考えている。



<理由>

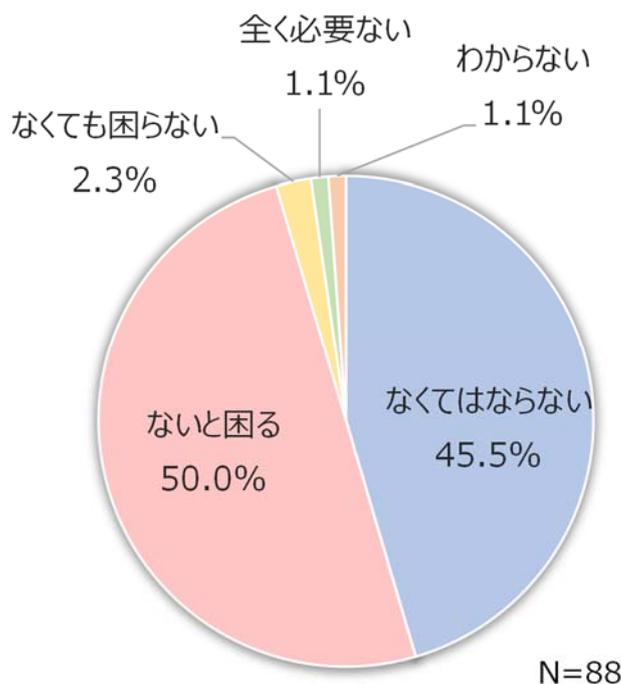
- ・ 必要度を判断した理由は、「安心・安全」が48.4%と最も多く、「身体が楽」41.9%、「便利・使いやすい」37.6%、「他に交通手段がない」35.5%、「自動車運転免許がない」34.4%が多く選択されている。



2) 町や地域、将来の世代にとっての鉄道（在来線）の必要度

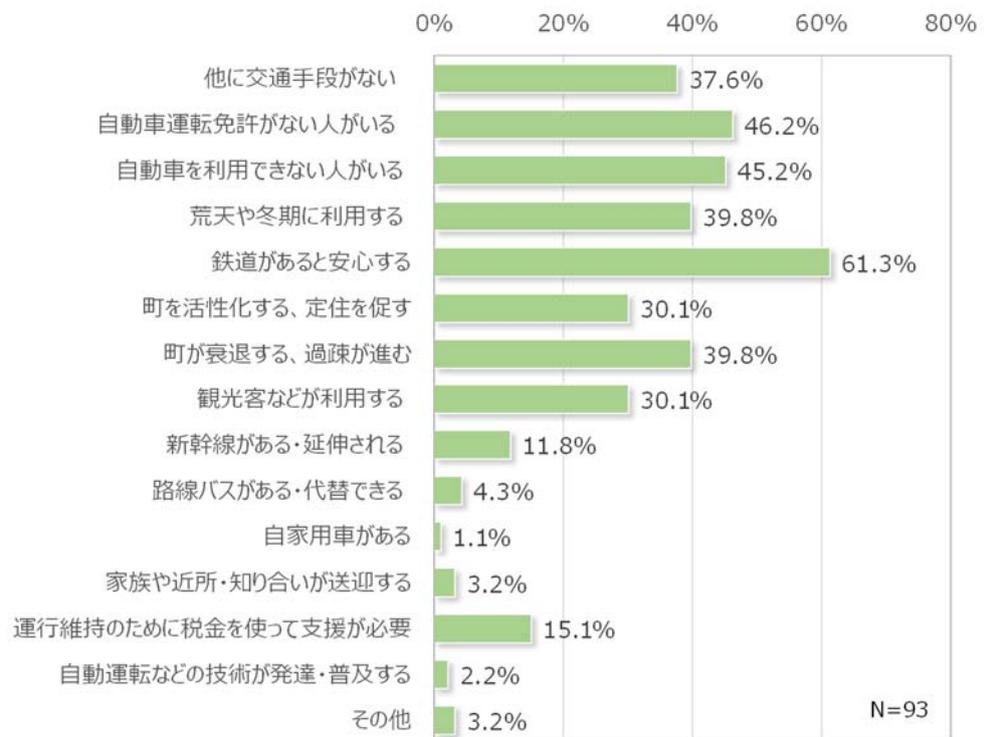
<必要度>

- ・ 一定程度鉄道の利用がある人は「ないと困る」50.0%、「なくてはならない」45.5%と95.5%の人が町や地域、将来の世代にとって鉄道（在来線）を必要だと考えている。



<理由>

- ・ 必要度を判断した理由は、「鉄道があると安心する」61.3%が最も多く、「自動車運転免許がない人がある」46.2%、「自動車を利用できない人がある」45.2%、「荒天や冬季に利用する」39.8%のほか、「町が衰退する、過疎が進む」39.8%等が多く選択されている。

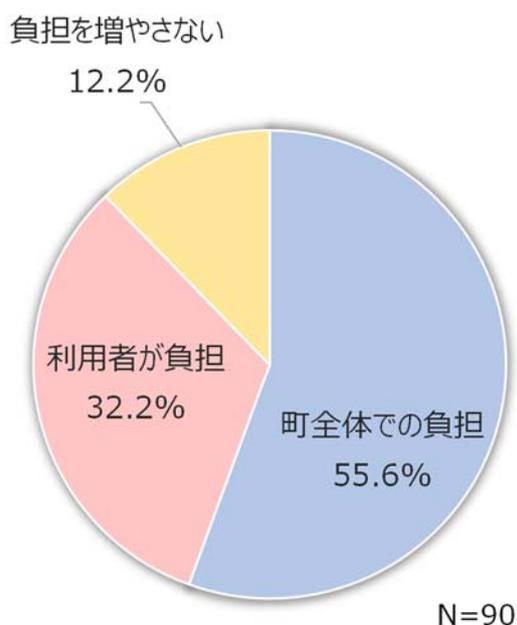


問6 公共交通の継続的な確保に関して

1) 必要となる費用などの負担のあり方について

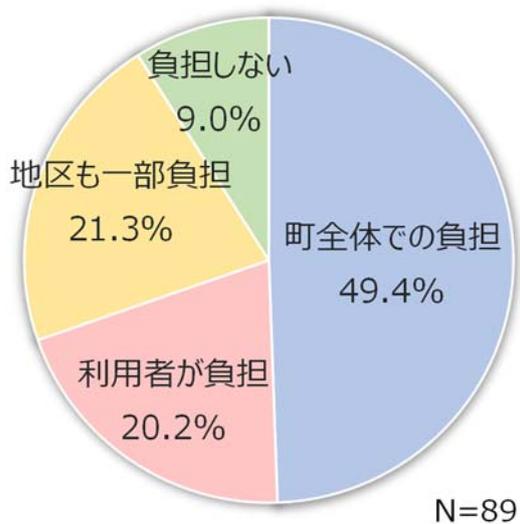
<鉄道（在来線）>

- ・ 一定程度鉄道の利用がある人は、「町全体での負担」を望む人が 55.6%と最も多く、「負担を増やさない」と考える人は 12.2%である。



<新しい交通手段や運行の仕組み>

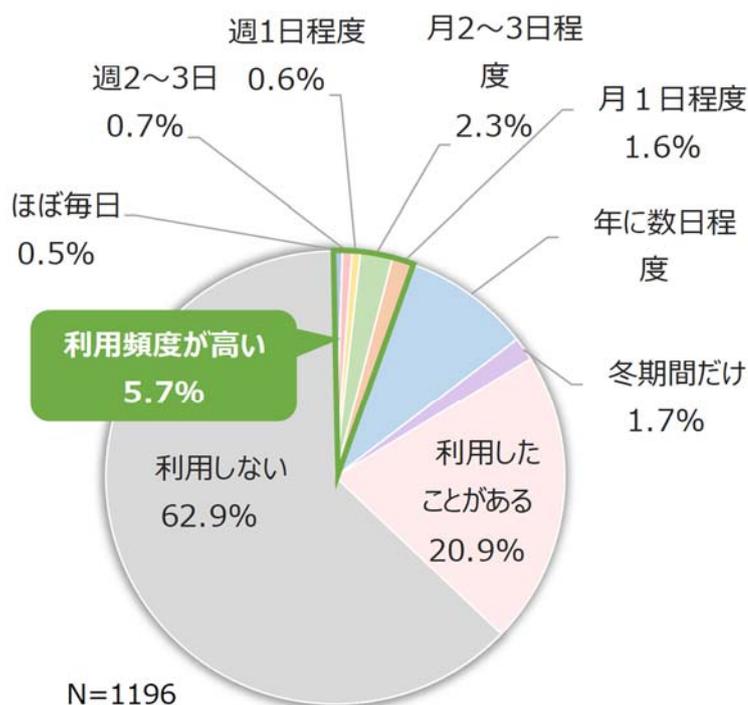
- ・ 一定程度鉄道の利用がある人は、「町全体での負担」を望む人が 49.4%と最も多く、「負担しない」と考える人は 9.0%である。



(2) 路線バスの一定程度の利用がある方

路線バスの利用頻度別の回答者数は以下のとおりである。全体の 5.7%が月に 1 日以上路線バスを利用している。

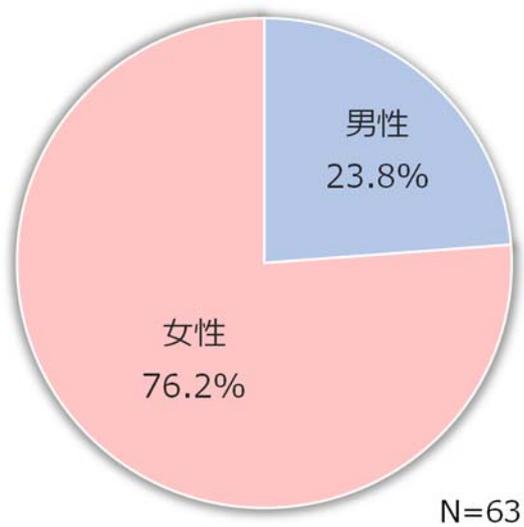
	利用頻度	票数	割合
1	ほぼ毎日	6	0.5%
2	週2～3日	8	0.7%
3	週1日程度	7	0.6%
4	月2～3日程度	27	2.3%
5	月1日程度	19	1.6%
6	年に数日程度	107	8.9%
7	冬期間だけ	20	1.7%
8	利用したことがある	250	20.9%
9	利用しない	752	62.9%
総計		1196	100%



問 1 個人属性

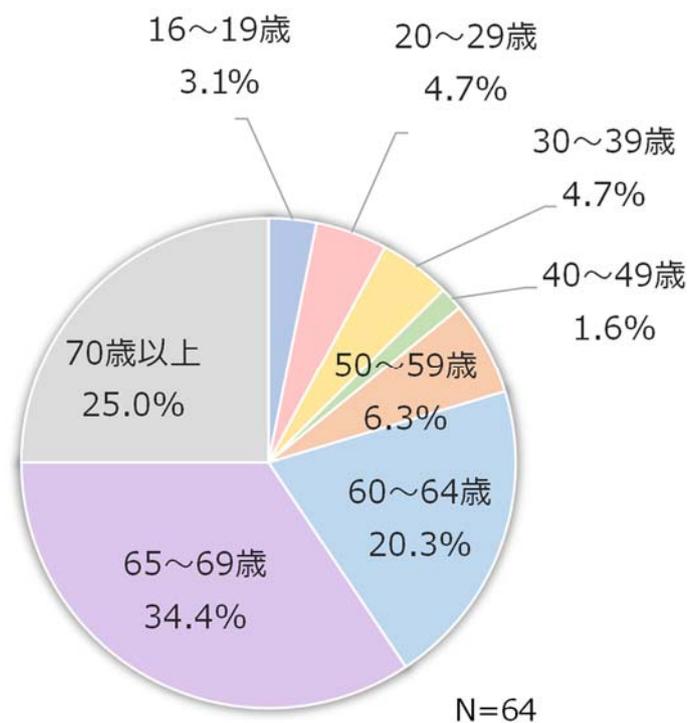
<性別>

- ・ 一定程度路線バスを利用する人は、女性が 76.2%である。



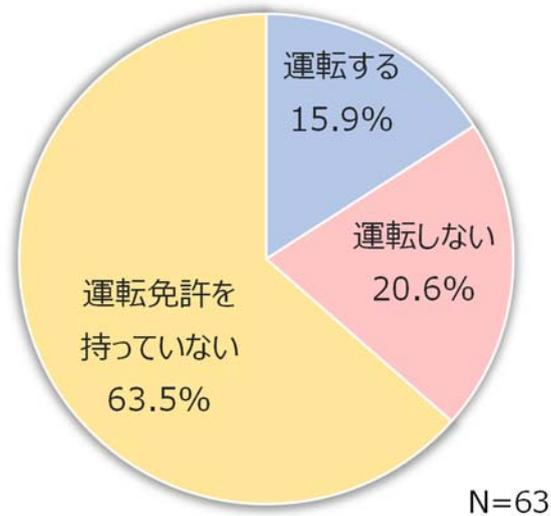
<年齢>

- ・ 一定程度路線バスを利用する人は、「65～69歳」34.4%が最も多く、65歳以上の人が 59.4%である。



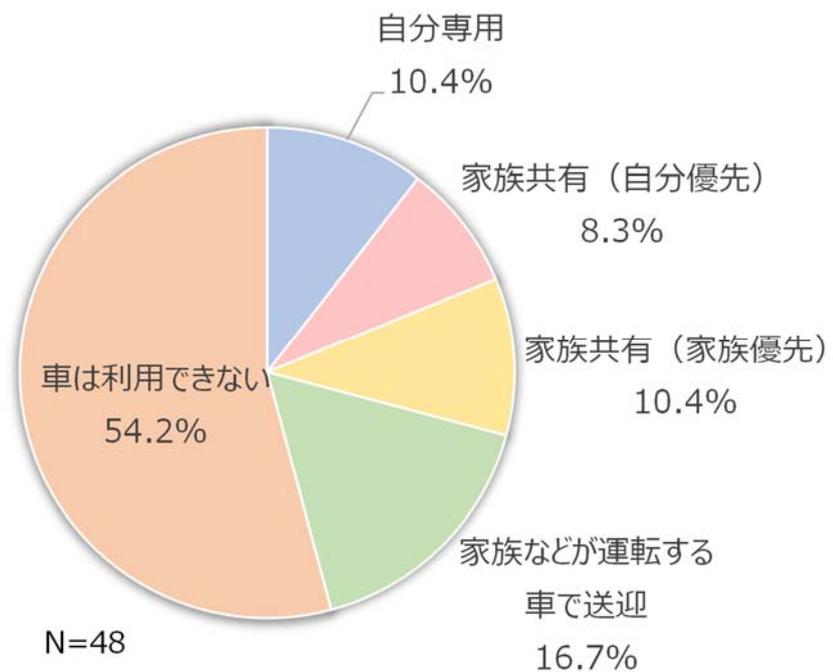
<日常的な車の運転>

- ・ 一定程度路線バスを利用する人は、「運転免許を持っていない」人が 63.5%、運転免許を持っているが「運転しない」 20.6%との合計は 84.1%である。



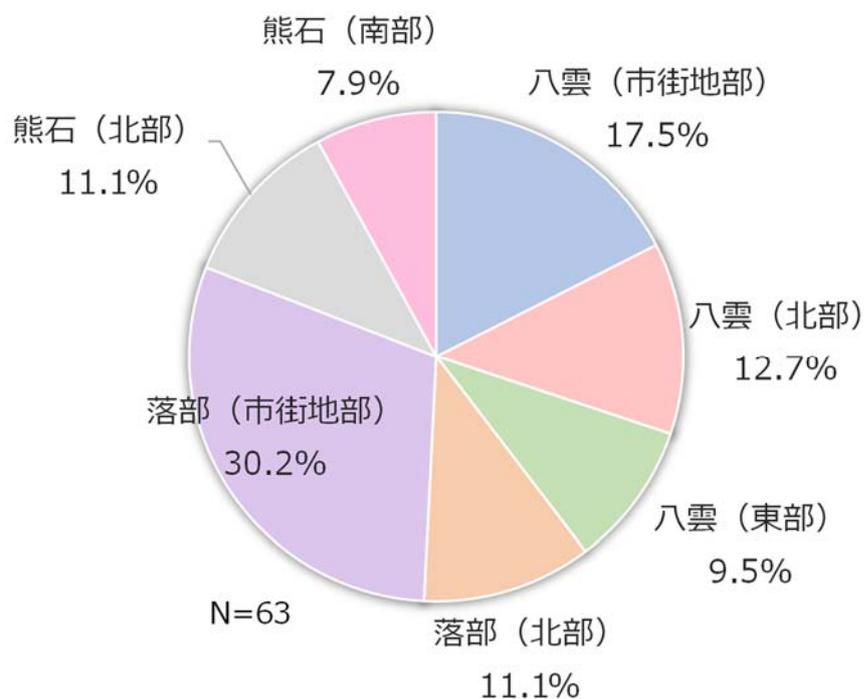
<車を使う環境>

- ・ 一定程度路線バスを利用する人は、「車は利用できない」環境の人が 54.2%で、「家族などが運転する車で送迎」 16.7%と合わせると、70.9%が自由に車を利用できない環境にある。



<居住地>

- ・ 一定程度路線バスを利用する人の居住地は、「落部（市街地部）」が30.2%と最も多い。

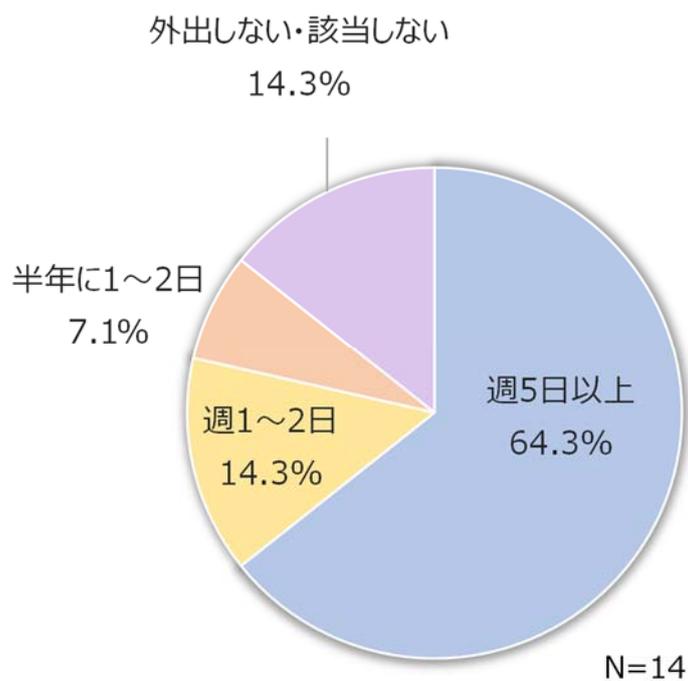


問2 通勤・通学、日常の買い物、定期的な通院について

1) 通勤・通学

<頻度>

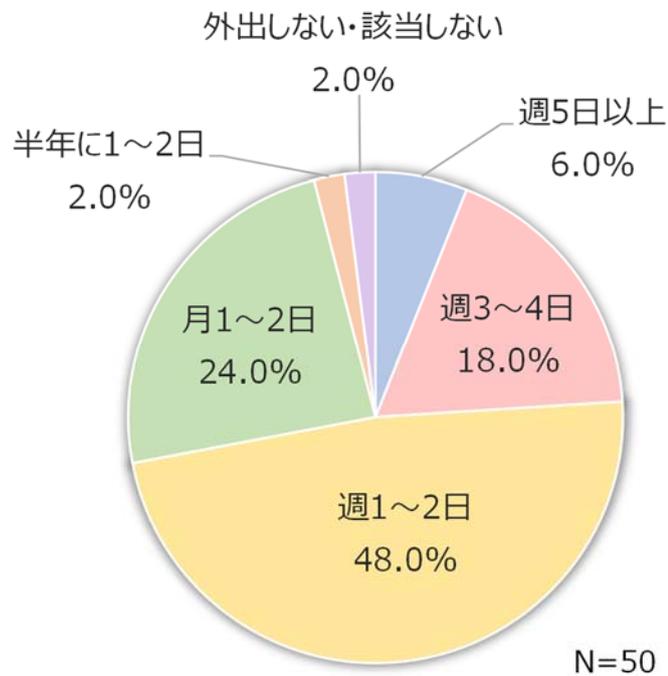
- ・ 一定程度路線バスを利用する人の通勤・通学の頻度は「週5日以上」が64.3%と最も多い。



2) 買い物

<頻度>

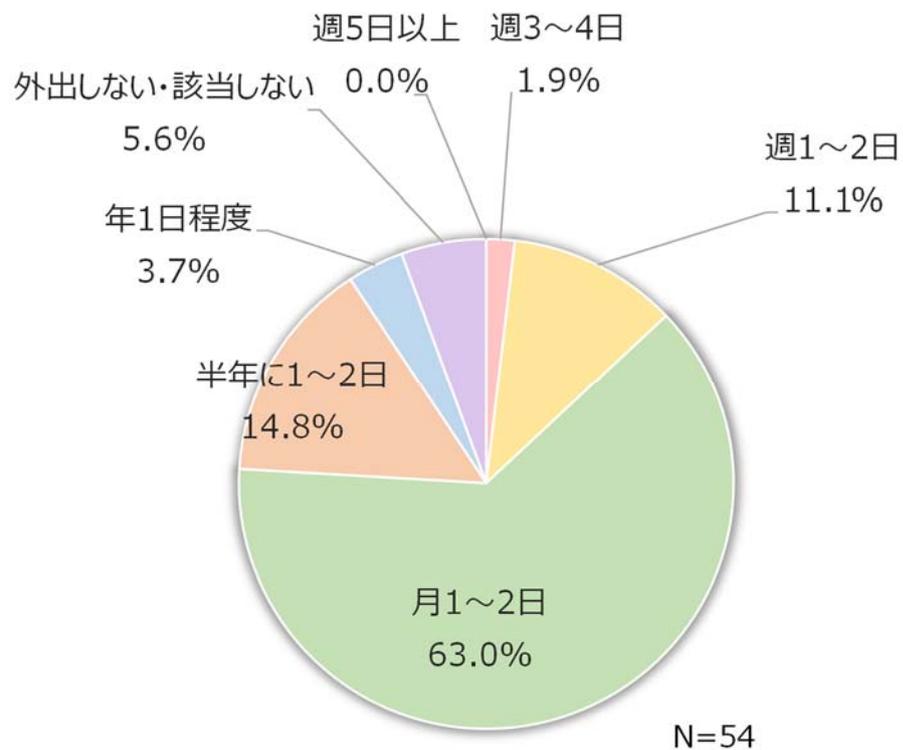
- ・ 一定程度路線バスを利用する人の買い物の頻度は、「週1~2日」48.0%が最も多い。



3) 通院

<頻度>

- ・ 一定程度路線バスを利用する人の通院の頻度は、「月1~2日」が63.0%と最も多い。

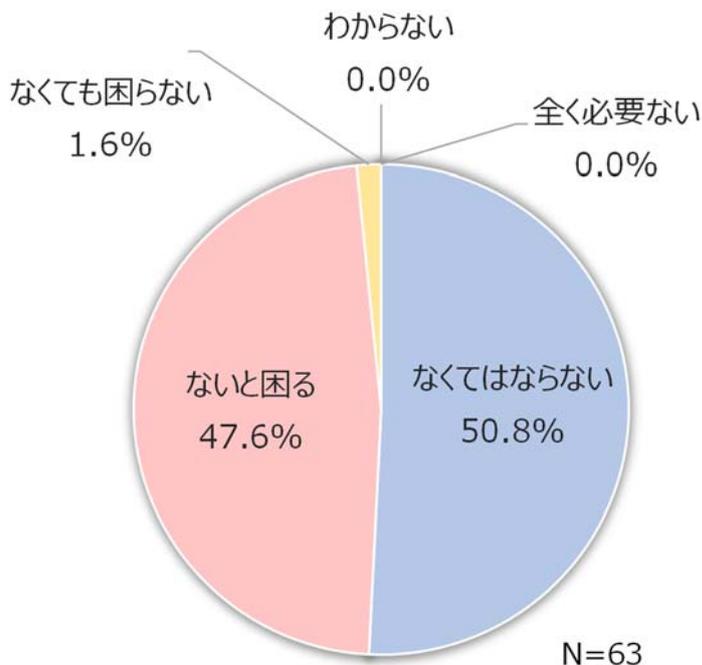


問5 路線バスに関する考えについて

1) 生活する上での現在の路線バスの必要度

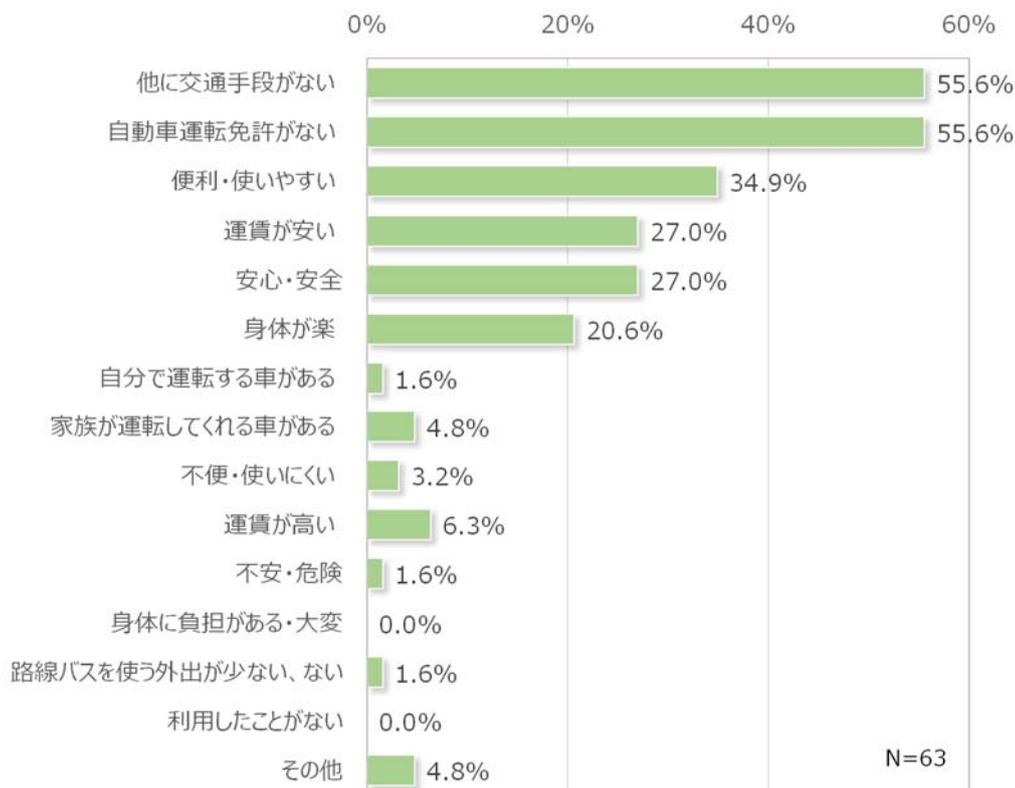
<必要度>

- ・ 一定程度路線バスを利用する人の路線バスの必要度は、「なくてはならない」50.8%、「ないと困る」47.6%と、98.4%の人が現状で路線バスを必要だと考えている。



<理由>

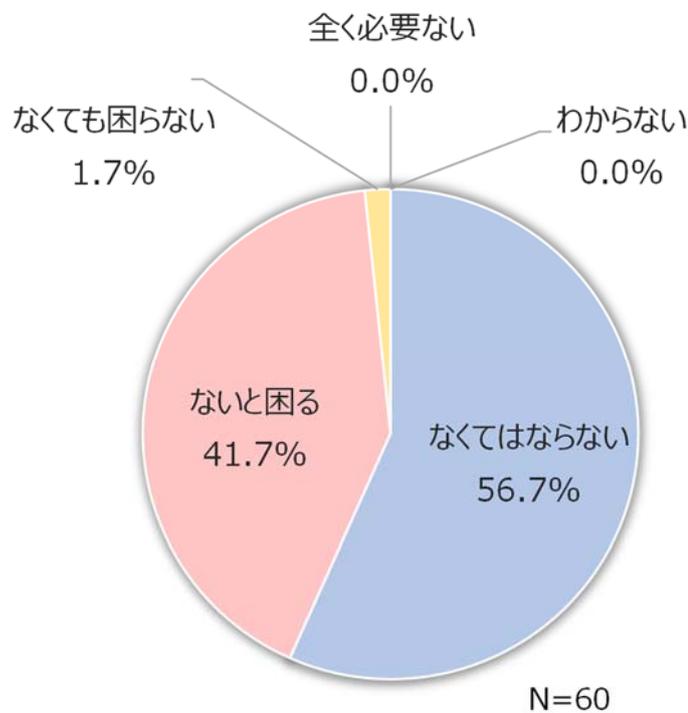
- ・ 必要度を判断した理由は、「他に交通手段がない」、「自動車運転免許がない」が55.6%と、最も多く選択している。



2) 町や地域、将来の世代にとっての路線バスの必要度

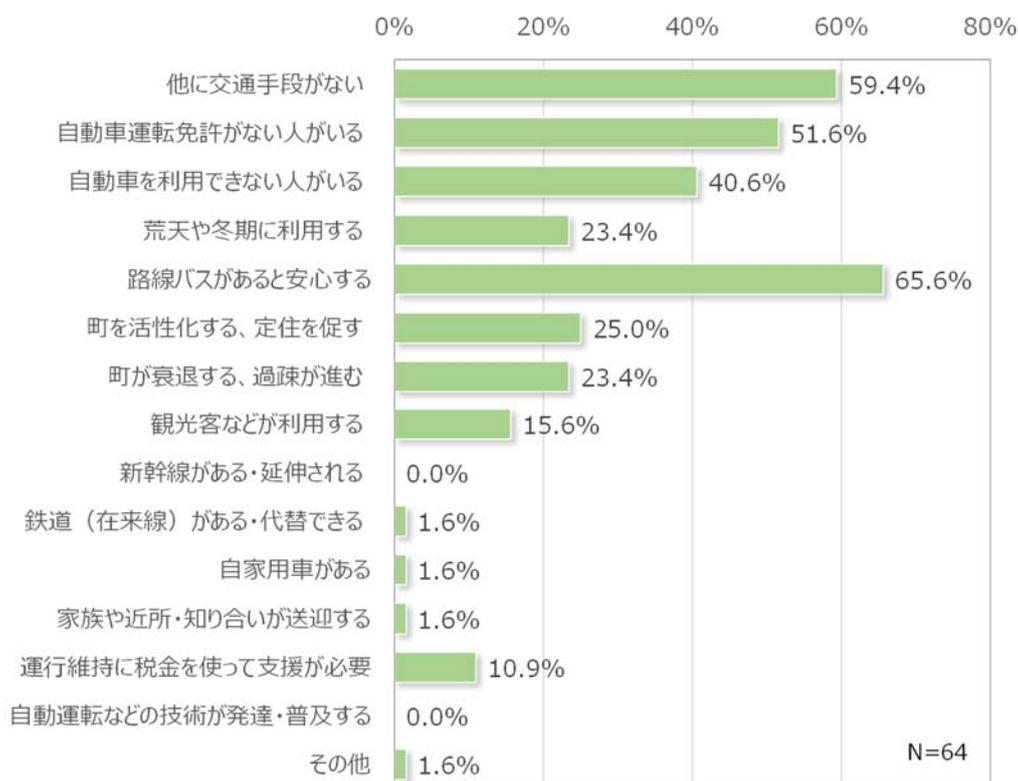
<必要度>

- ・ 一定程度路線バスを利用する人は、「なくてはならない」56.7%、「ないと困る」41.7%と98.4%の人が、町や地域、将来の世代にとって路線バスを必要だと考えている。



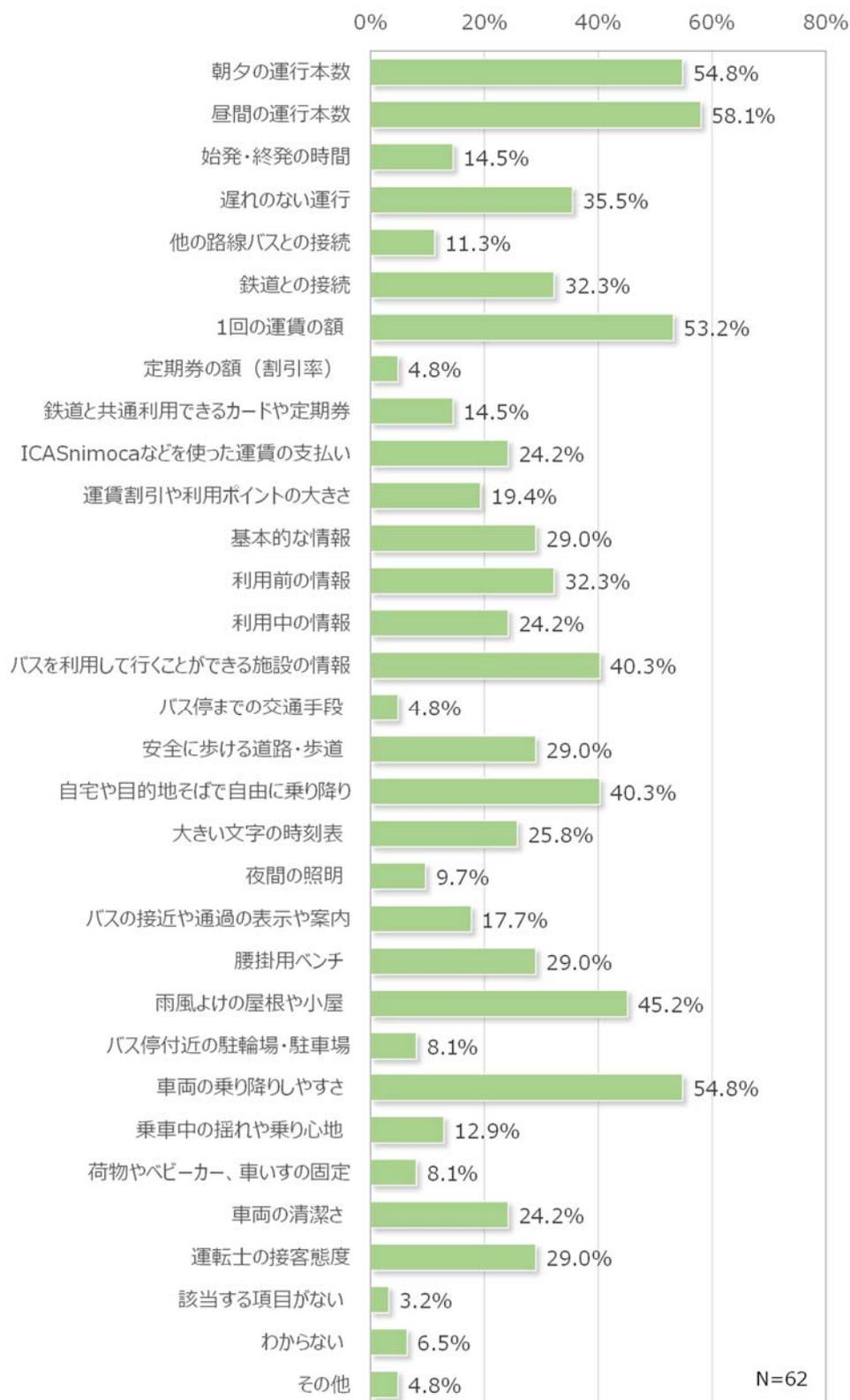
<理由>

- ・ 必要度を判断した理由は、「路線バスがあると安心する」65.6%が最も多く、「他に交通手段がない」59.4%、「自動車運転免許がない人がいる」51.6%が多く選択されている。



＜路線バスを利用する上で重要だと思うサービス＞

- ・ 一定程度路線バスを利用する人が重要視するサービスは、「昼間の運行本数」58.1%が最も多く、「朝夕の運行本数」54.8%、「車両の乗り降りしやすさ」54.8%、「1回の運賃の額」53.2%が重視されている。

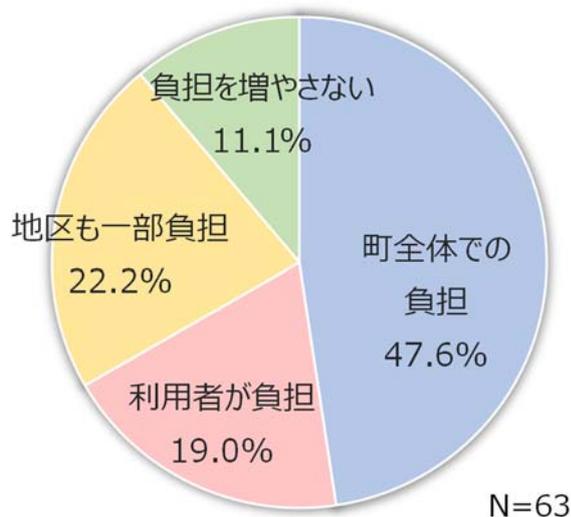


問6 公共交通の継続的な確保に関して

1) 必要となる費用などの負担のあり方について

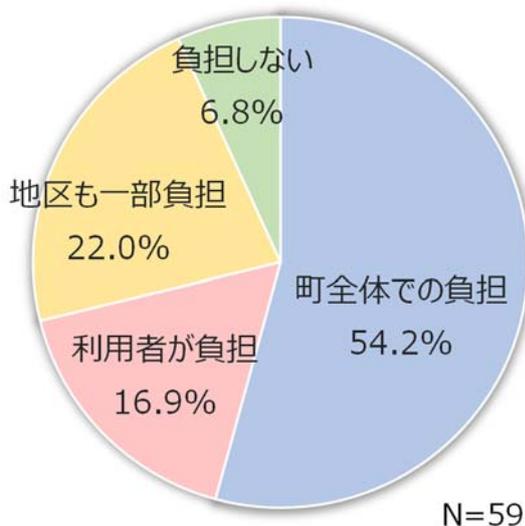
<路線バス（函館バス）>

- ・ 一定程度路線バスを利用する人は、「町全体での負担」を望む人が 47.6%と最も多く、「負担を増やさない」と考える人は 11.1%である。



<新しい交通手段や運行の仕組み>

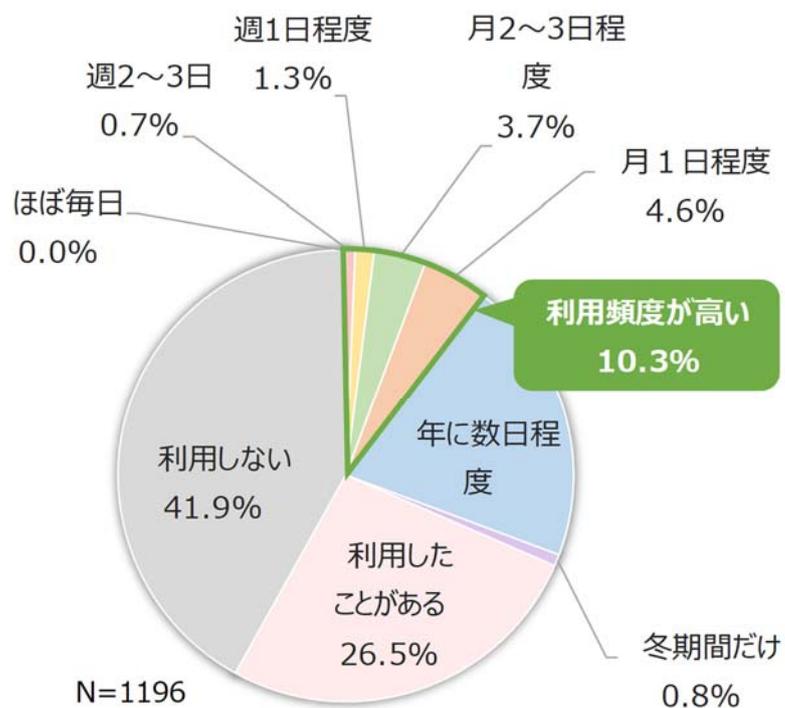
- ・ 一定程度路線バスを利用する人は、「町全体での負担」を望む人が 54.2%と最も多く、「負担を増やさない」と考える人は 6.8%である。



(3) ハイヤーの一定程度の利用がある方

ハイヤーの利用頻度別の回答者数は以下のとおりである。全体の 10.3%が月に 1 日以上ハイヤーを利用している。

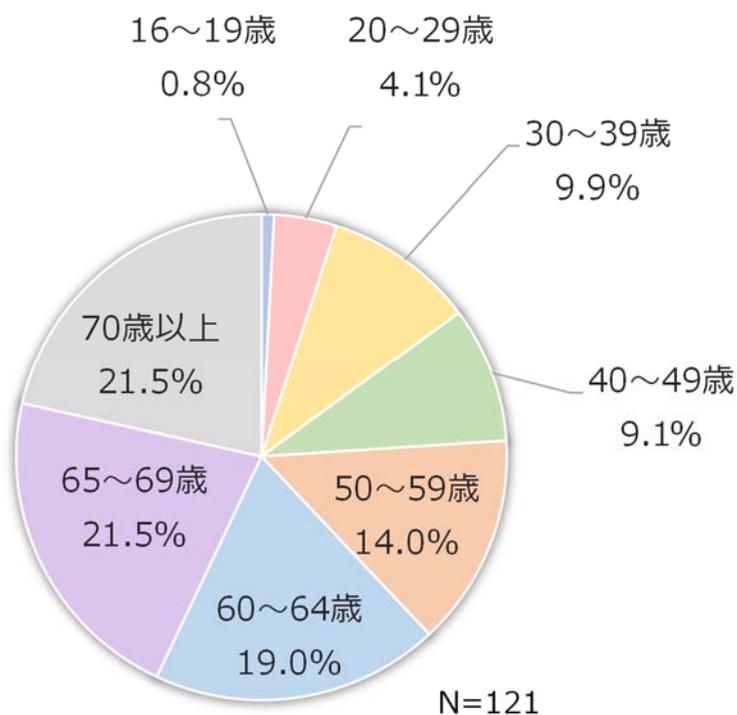
	利用頻度	票数	割合
1	ほぼ毎日	0	0.0%
2	週2～3日	8	0.7%
3	週1日程度	16	1.3%
4	月2～3日程度	44	3.7%
5	月1日程度	55	4.6%
6	年に数日程度	247	20.5%
7	冬期間だけ	10	0.8%
8	利用したことがある	319	26.5%
9	利用しない	505	41.9%
	総計	1204	100%



問 1 個人属性

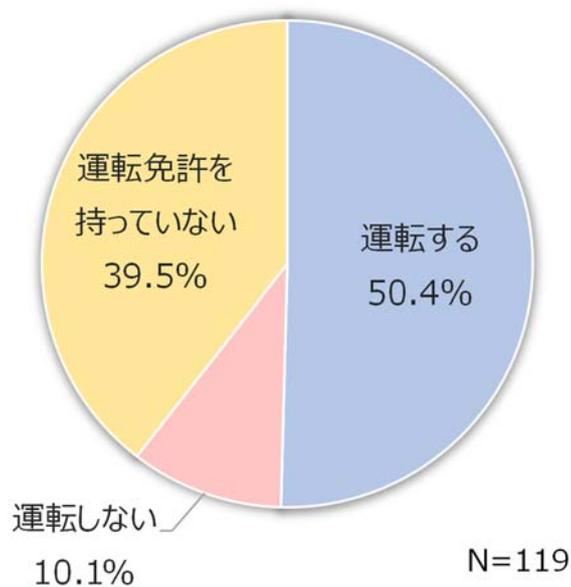
<年齢>

- ・ ハイヤーの利用が一定程度ある人は、「65～69歳」、「70歳以上」がそれぞれ21.5%あり、65歳以上の人43.0%となっている。



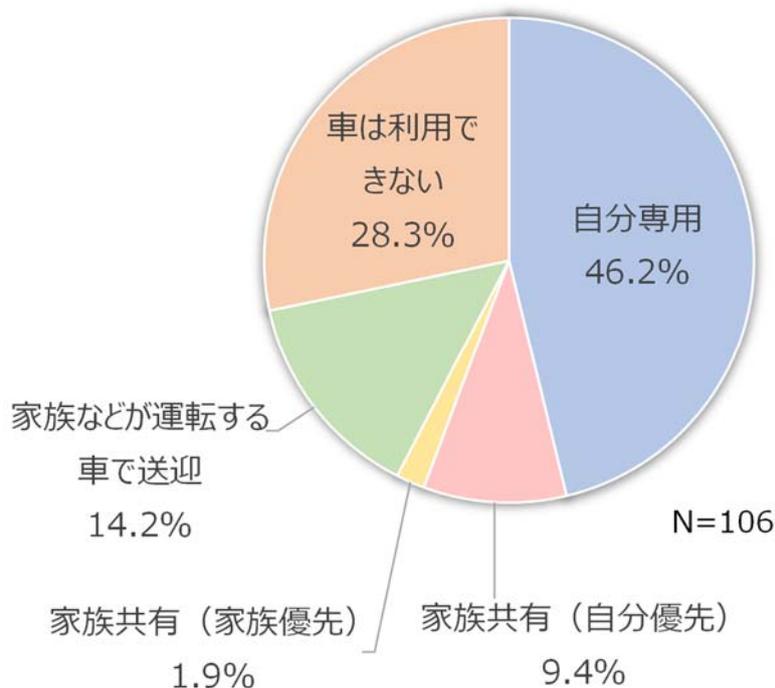
<日常的な車の運転>

- ・ ハイヤーの利用が一定程度ある人は、「運転する」人が50.4%で、「運転免許を持っていない」39.5%、運転免許を持っているが「運転しない」10.1%を合わせた車を「運転しない」49.6%との割合がほぼ同じである。



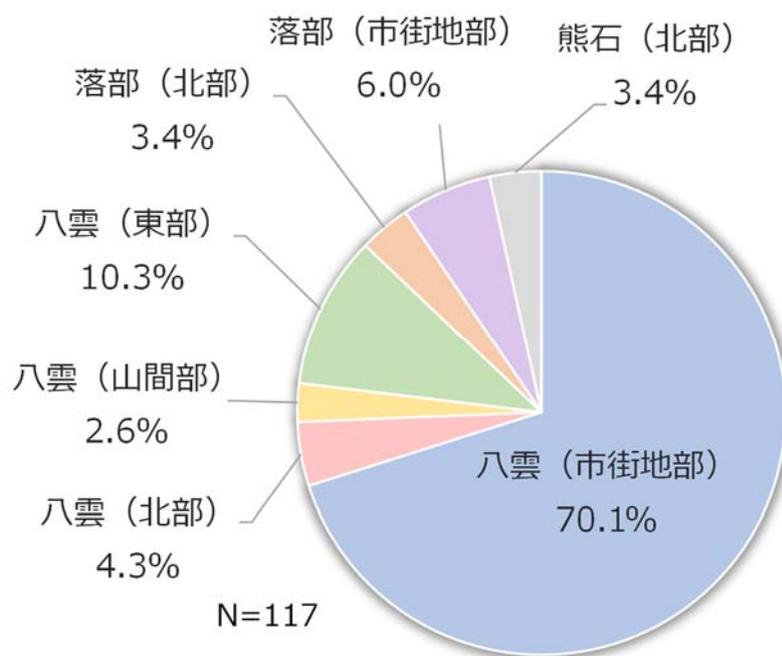
<車を使う環境>

- ・ ハイヤーの利用が一定程度ある人は、「自分専用」の車を利用できる環境にある人が 46.2% と最も多い。
- ・ 「車は利用できない」環境の人は 28.3%で、「家族などが運転する車で送迎」14.2%と合わせた自由に車を利用できない環境の人は 42.5%いる。



<居住地>

- ・ ハイヤーの利用が一定程度ある人の居住地は、「八雲 (市街地部)」70.1%が最も多い。

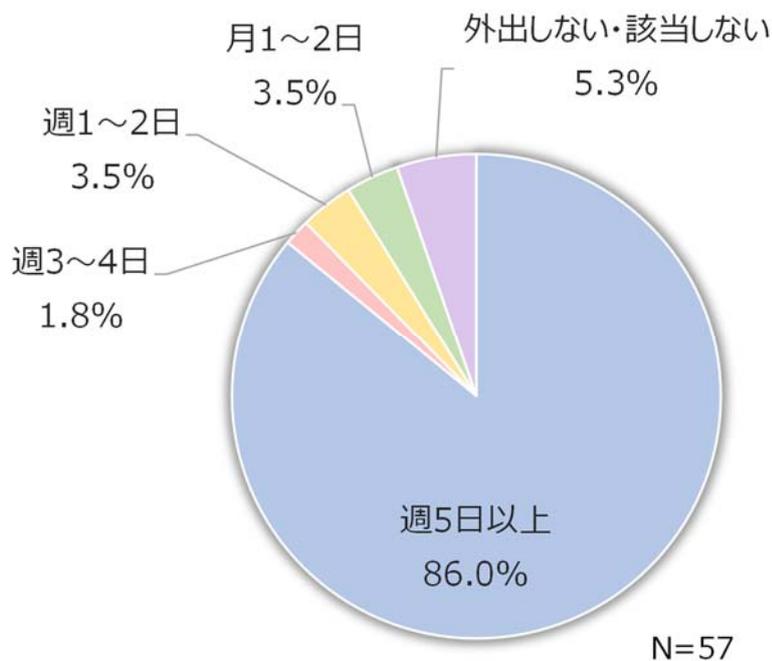


問2 通勤・通学、日常の買い物、定期的な通院について

1) 通勤・通学

<頻度>

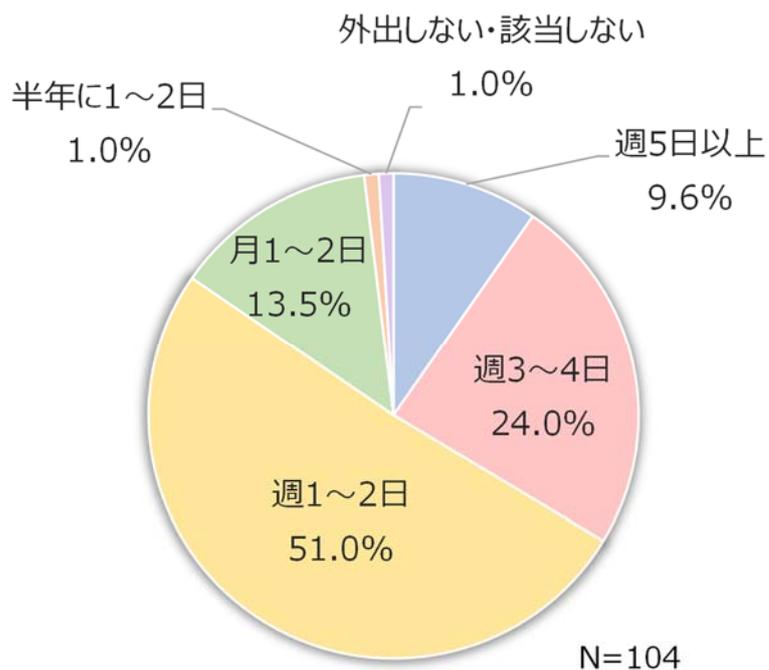
- ・ ハイヤーの利用が一定程度ある人の通勤・通学の頻度は、「週5日以上」86.0%が最も多い。



2) 買い物

<頻度>

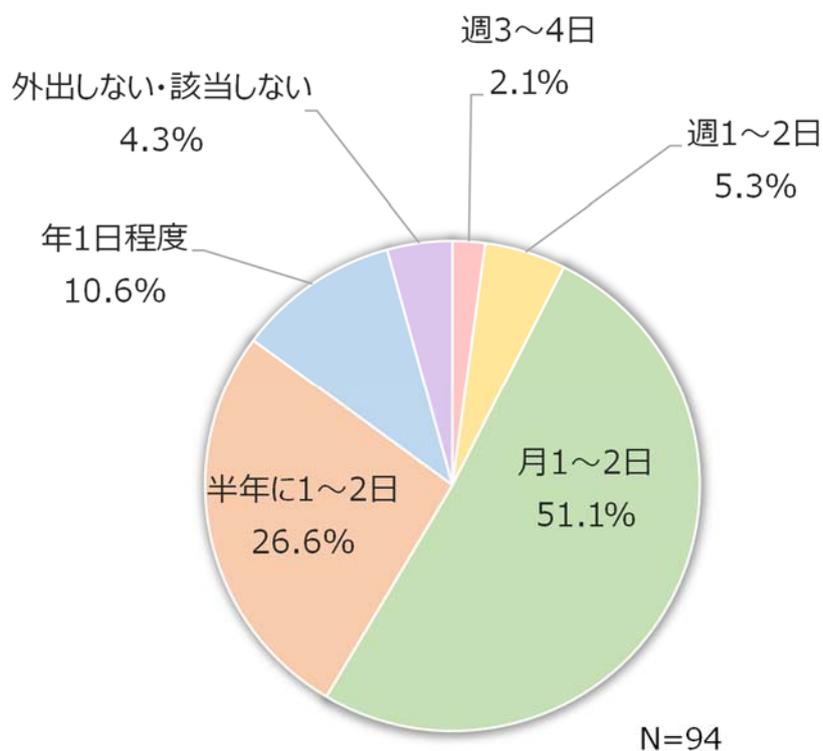
- ・ ハイヤーの利用が一定程度ある人の買い物の頻度は、「週1~2日」が51.0%と最も多い。



3) 通院

<頻度>

- ・ ハイヤーの利用が一定程度ある人の通院の頻度は、「月1～2日」51.1%が最も多い。

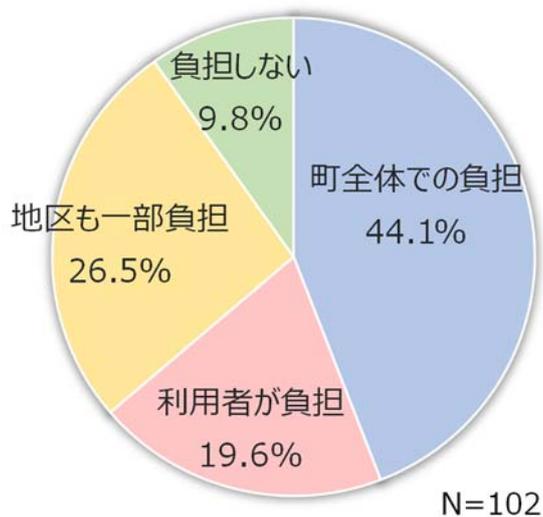


問6 公共交通の継続的な確保に関して

1) 必要となる費用などの負担のあり方について

<新しい交通手段や運行の仕組み>

- ・ ハイヤーの利用が一定程度ある人は、「町全体での負担」を望む人が44.1%と最も多く、「負担しない」と考える人は9.8%である。

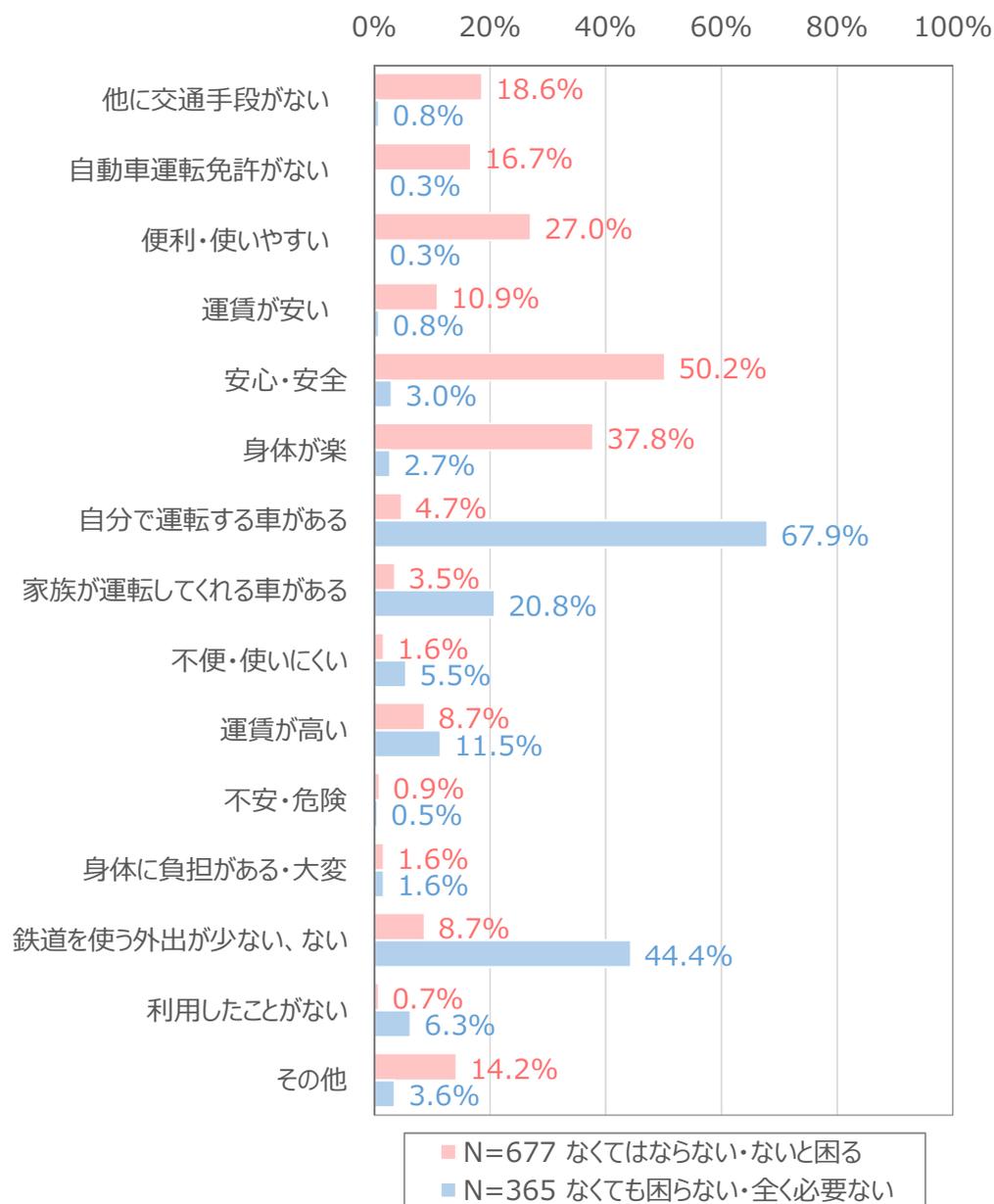


2.2.5 公共交通の必要度別の判断理由

ここでは鉄道（在来線）、路線バスの必要度とその理由について、必要性を感じている人の理由と、必要性を感じていない人の理由を分類する。

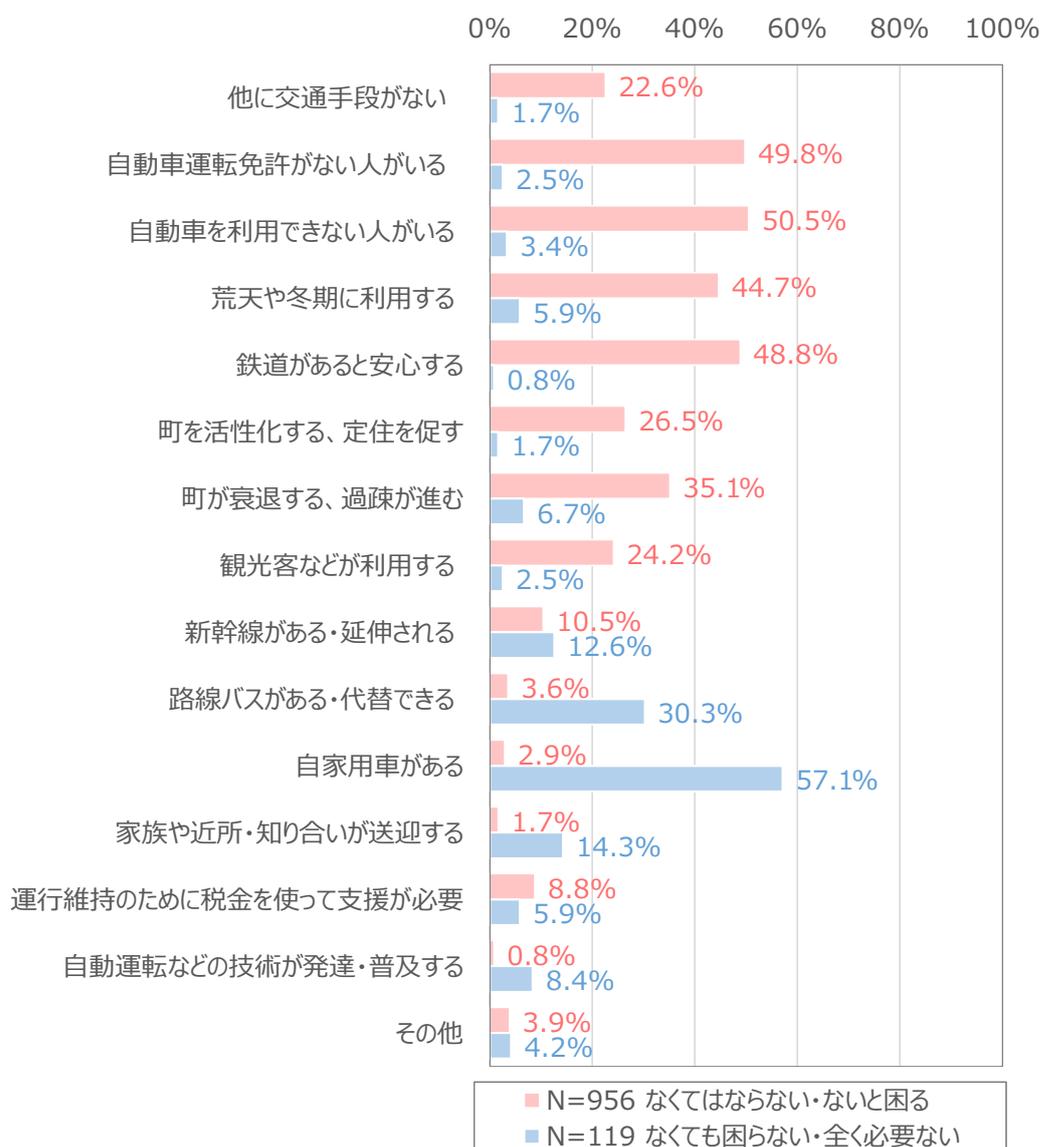
1) 生活する上での現在の鉄道（在来線）の必要度

- ・ 現在の鉄道（在来線）の必要性を感じている人の判断理由の上位は、「安全・安全」50.2%が最も多く、「身体が楽」37.8%、「便利・使いやすい」27.0%である。
- ・ 現在の鉄道（在来線）の必要性を感じていない人の判断理由の上位は、「自分で運転する車がある」67.9%が最も多く、「鉄道を使う外出が少ない」44.4%、「家族が運転してくれる車がある」20.8%である。



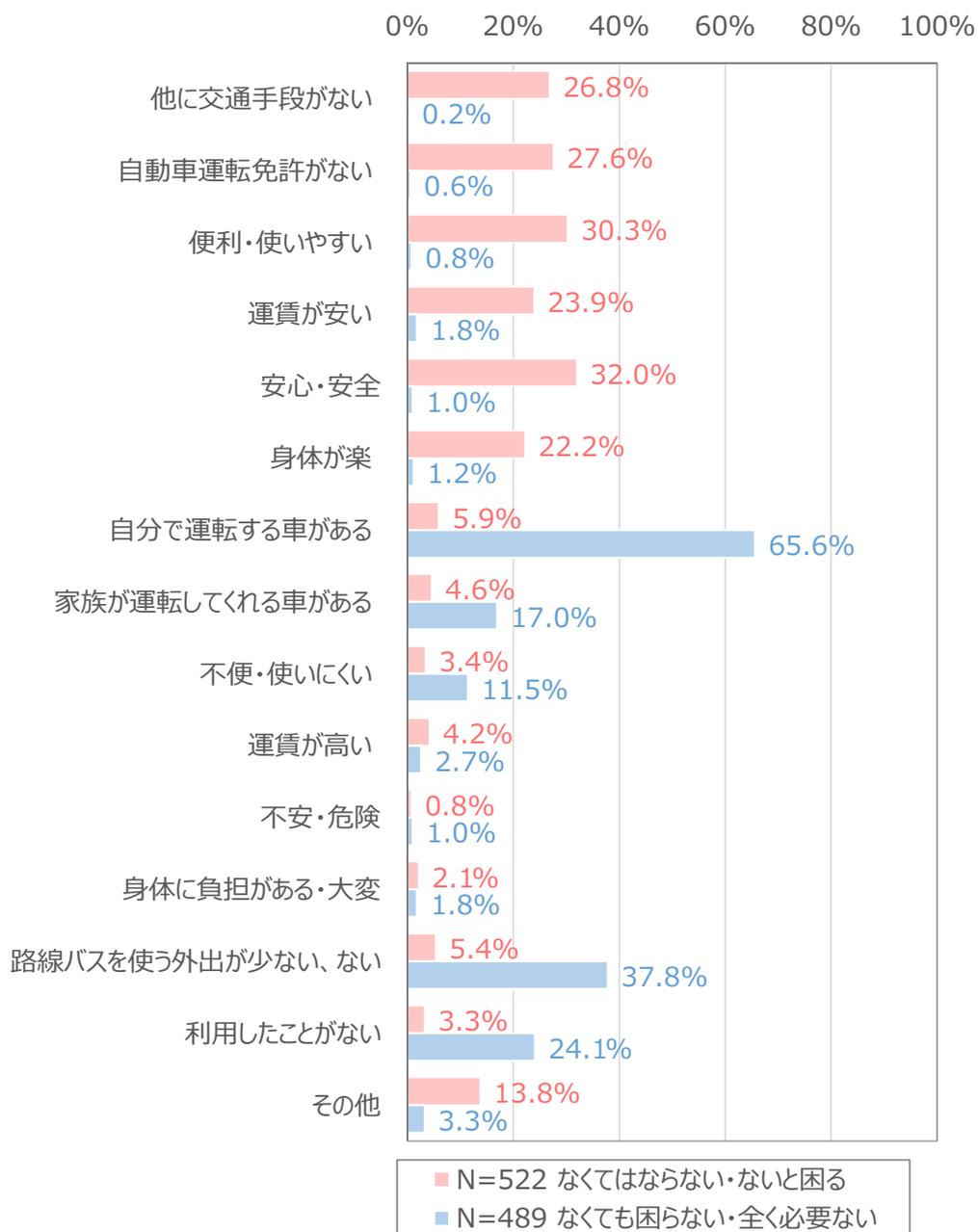
2) 町や地域、将来の世代にとっての鉄道（在来線）の必要度

- 町や地域、将来の世代にとっての鉄道（在来線）の必要性を感じている人の判断理由の上位は、「自動車を利用できない人がいる」50.5%が最も多く、「自動車運転免許がない人がいる」49.8%、「鉄道があると安心する」48.8%である。
- 町や地域、将来の世代にとっての鉄道（在来線）の必要性を感じていない人の判断理由の上位は、「自家用車がある」57.1%が最も多く、「路線バスがある・代替できる」30.3%、「家族や近所・知り合いが送迎する」14.3%である。



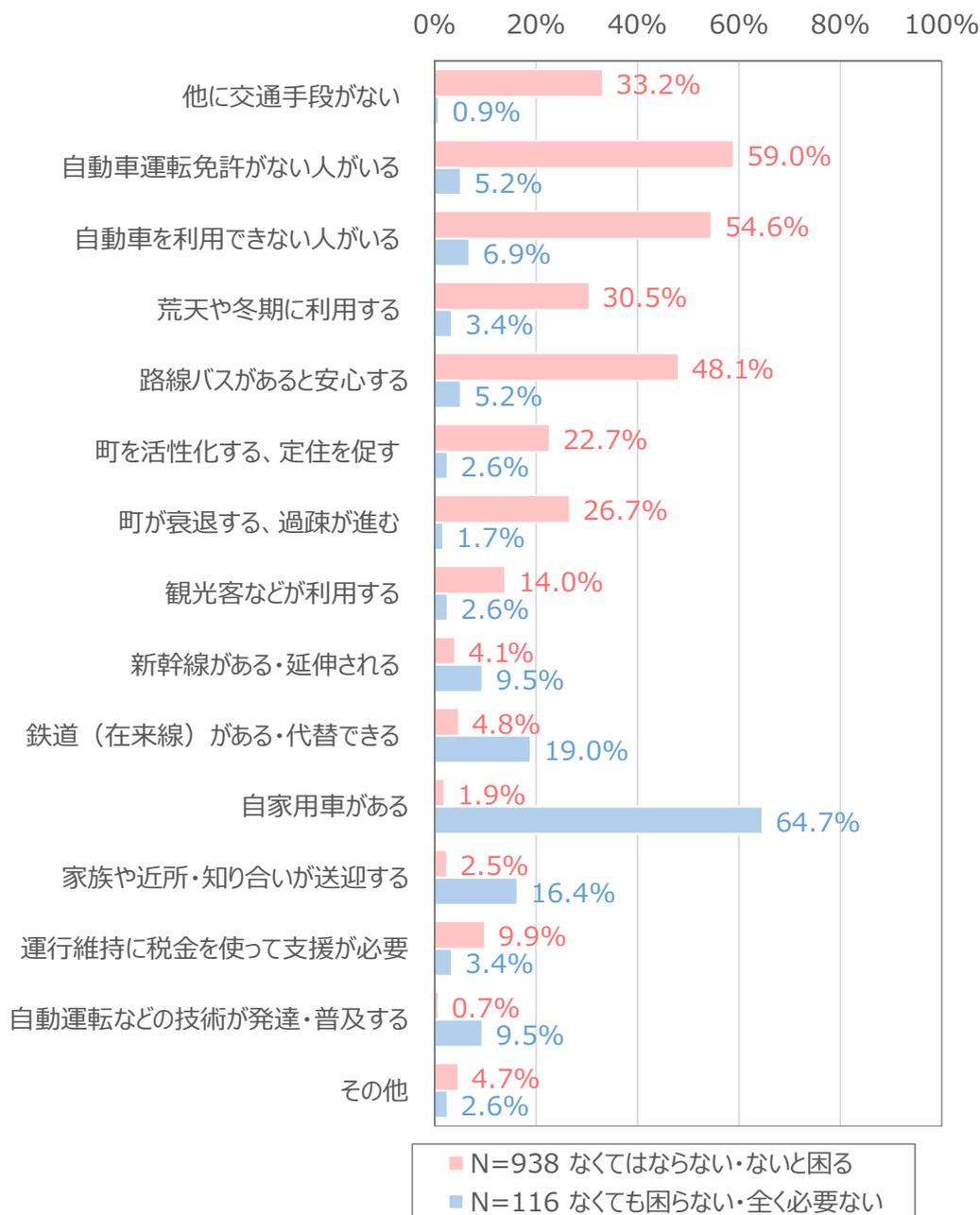
3) 生活する上での現在の路線バスの必要度

- ・ 現在の路線バスの必要性を感じている人の判断理由の上位は、「安心・安全」32.0%が最も多く、「便利・使いやすい」30.3%、「自動車運転免許がない人がいる」27.6%である。
- ・ 現在の路線バスの必要性を感じていない人の判断理由は、「自分で運転する車がある」65.6%が最も多く、「路線バスを使う外出が少ない・ない」37.8%、「利用したことがない」24.1%である。



4) 町や地域、将来の世代にとっての路線バスの必要度

- 町や地域、将来の世代にとって路線バスの必要性を感じている人の判断理由の上位は、「自動車運転免許がない人がいる」59.0%が最も多く、「自動車を利用できない人がいる」54.6%、「路線バスがあると安心する」48.1%である。
- 町や地域、将来の世代にとって鉄道（在来線）の必要性を感じていない人の判断理由の上位は、「自家用車がある」64.7%が最も多く、「鉄道（在来線）がある・代替できる」19.0%、「家族や近所・知り合いが送迎する」16.4%である。

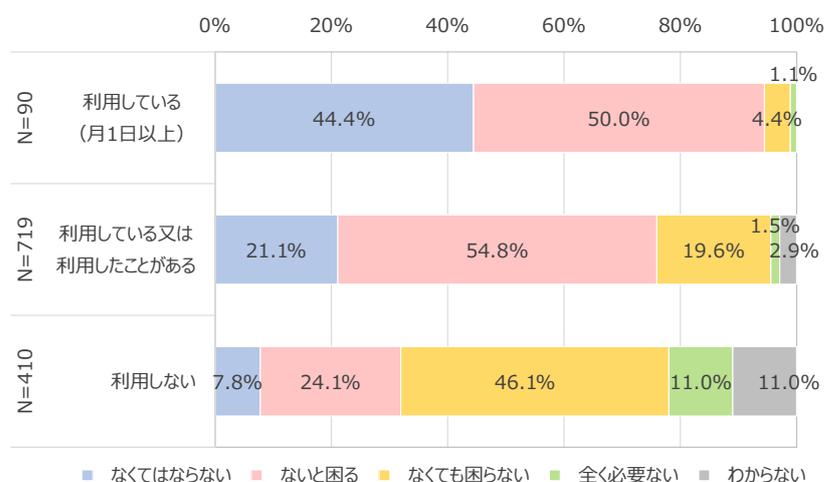


2.2.6 公共交通の利用頻度別の必要度

ここでは鉄道（在来線）、路線バスを利用している人（月1日以上利用）、利用したことがある人（年に数日程度利用・冬期間だけ利用・利用したことがある）、利用しない人の別による必要性の考え方を確認する。

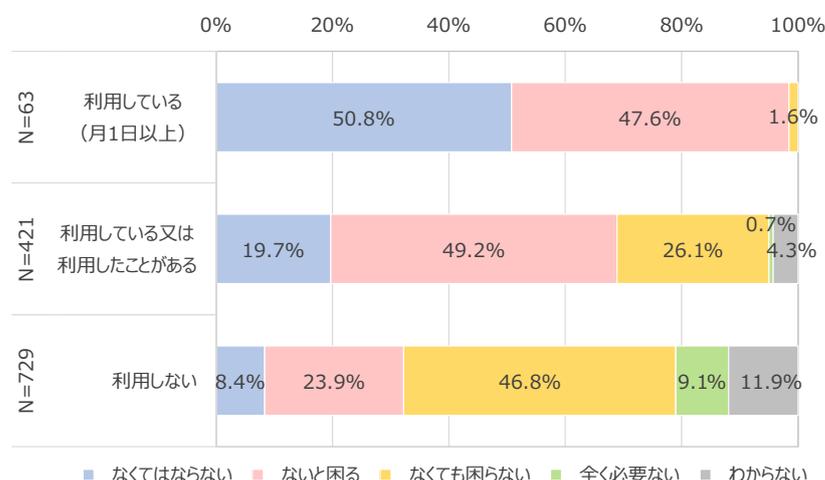
1) 鉄道（在来線）の利用頻度別の現在の鉄道（在来線）の必要度

- ・ 利用している人は、94.4%が「なくてはならない」又は「ないと困る」と考えている。
- ・ 利用している又は利用したことがある人では、75.9%が「なくてはならない」又は「ないと困る」と考えている。
- ・ 利用しない人は、「なくても困らない」と考える人が46.1%と最も多く、「なくてはならない」又は「ないと困る」と考える人は31.9%である。



2) 生活する上での現在の路線バスの必要度

- ・ 路線バスを利用している人は、98.4%が「なくてはならない」又は「ないと困る」と考えている。
- ・ 路線バスを利用している又は利用したことがある人は、68.9%が「なくてはならない」又は「ないと困る」と考えている。
- ・ 路線バスを利用しない人は、「なくても困らない」と考える人が46.8%と最も多く、「なくてはならない」又は「ないと困る」と考える人は32.3%である。



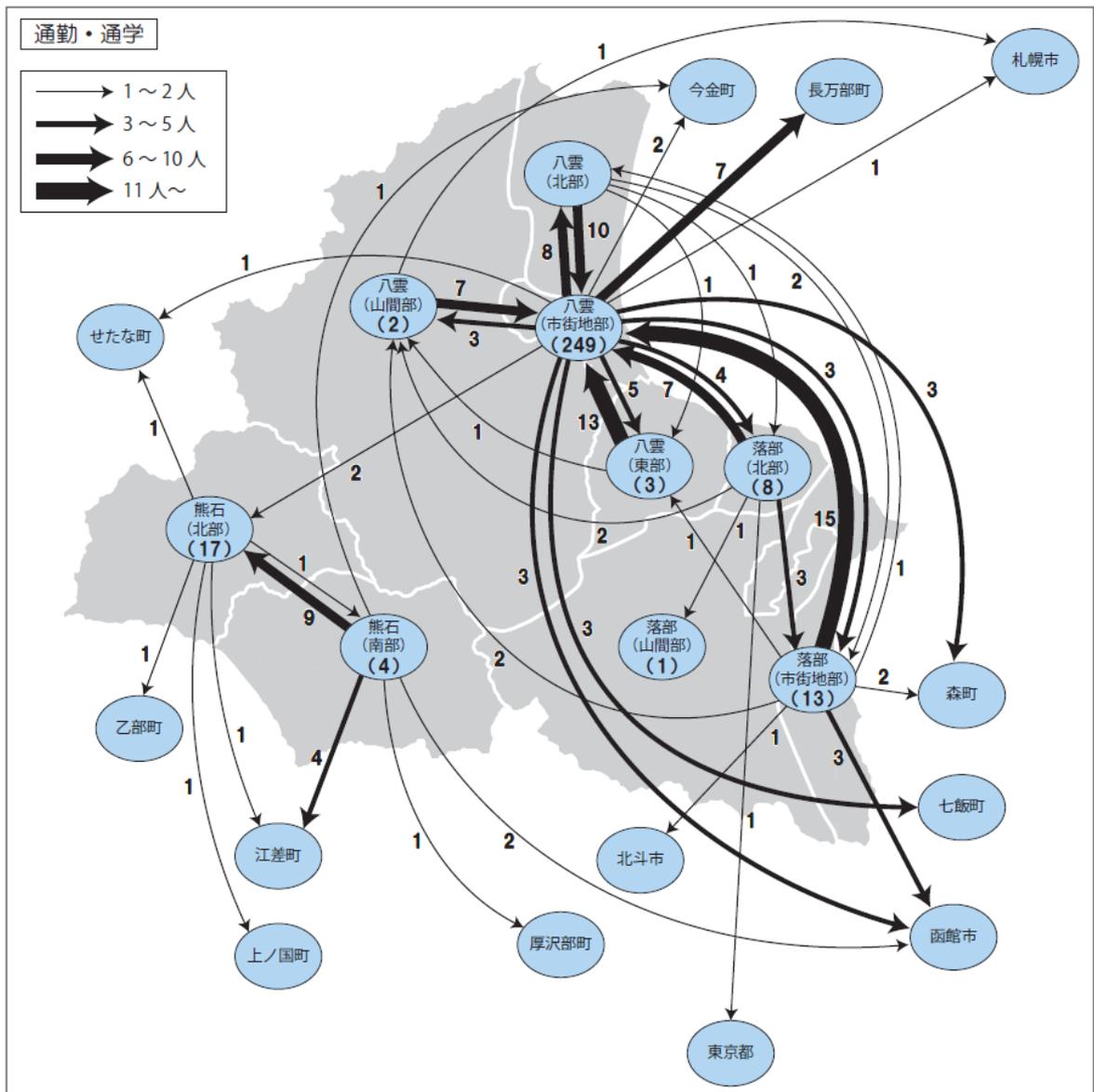
2.3 日常生活における移動の流動

外出目的別の地域間流動量を流動図に示す。多く見られる流動は利用交通手段を確認する。

1) 通勤・通学

<流動図>

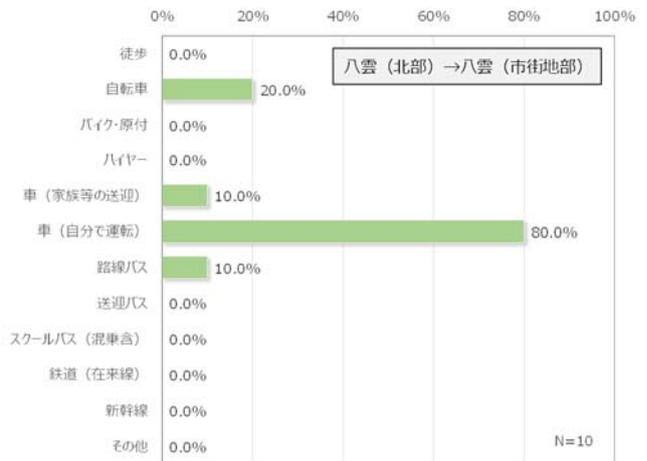
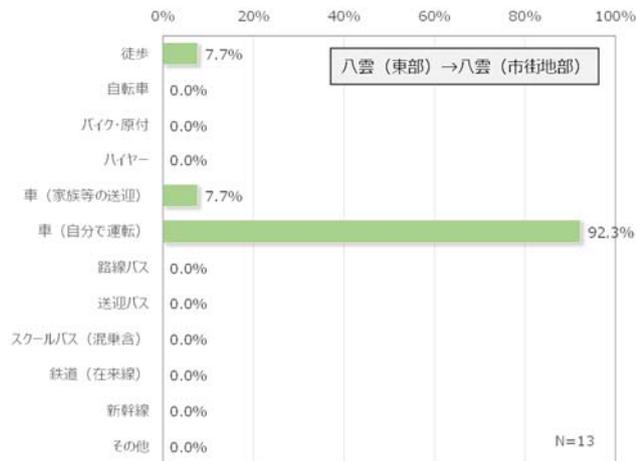
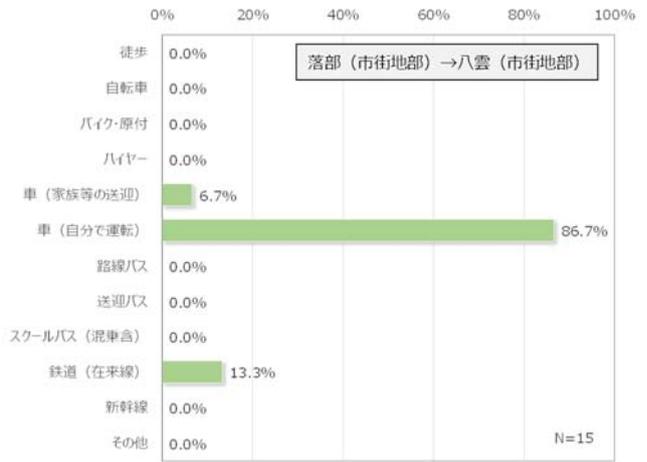
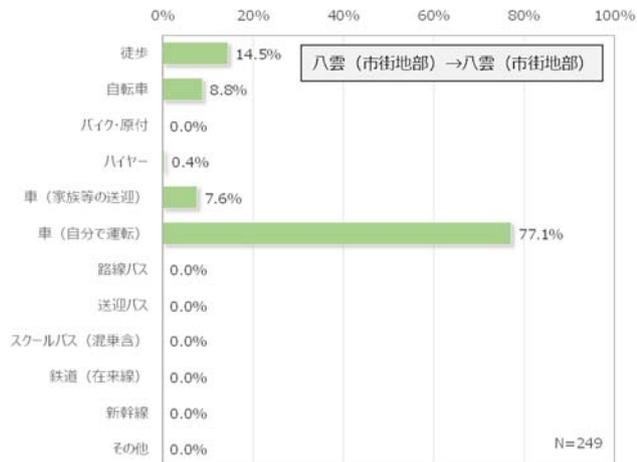
- ・ 通勤・通学は、八雲（市街地部）内での流動が 249 人と最も多い。
- ・ 落部（市街地部）や八雲（東部）、八雲（北部）から八雲（市街地部）への流動も比較的多い。
- ・ 落部（市街地部）や熊石（北部）でも、内々の流動が比較的多くなっている。



(単位：人) カッコ内は内々の流動を示す

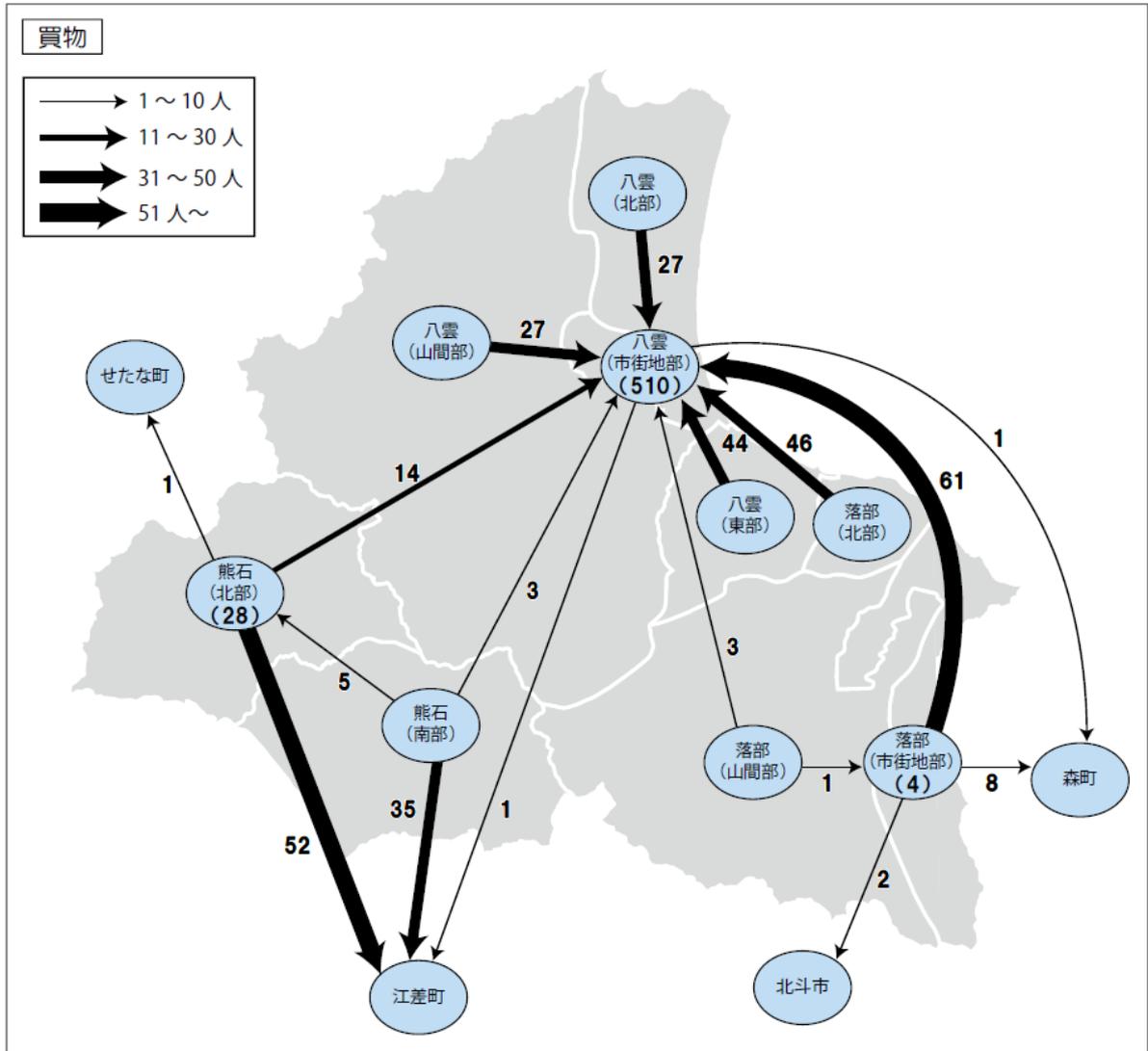
<交通手段>

- ・ 「車（自分で運転）」の利用が最も多い。
- ・ 八雲（市街地部）内の流動では、「徒歩」14.5%利用が比較的多い。
- ・ 公共交通は、落部（市街地部）から八雲（市街地部）への流動で13.3%が「鉄道（在来線）」、八雲（北部）から八雲（市街地部）への流動で10.0%が「路線バス」を利用している。



2) 買い物

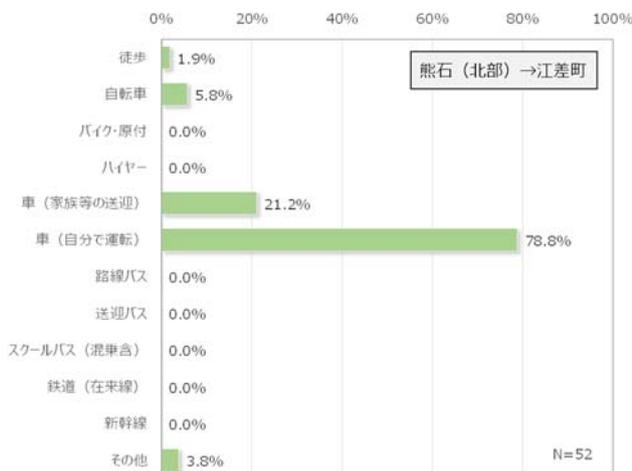
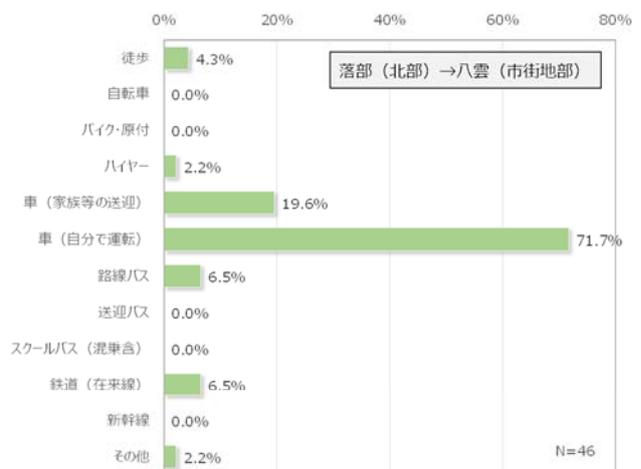
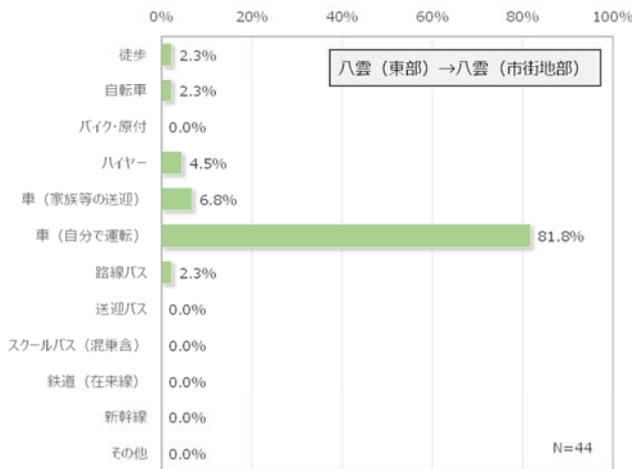
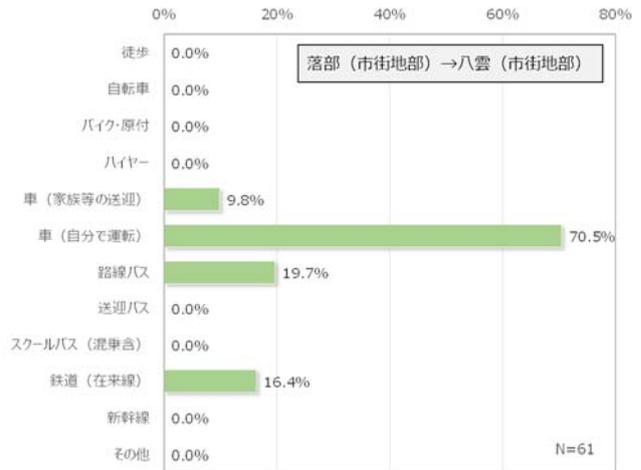
- ・ 買い物は、八雲（市街地部）内での流動が 510 人と最も多い。
- ・ 落部（市街地部）や落部（北部）、八雲（東部）から八雲（市街地部）への流動も比較的多い。
- ・ 熊石（北部）では、江差町への流動が多くなっている。



(単位：人) カッコ内は内々の流動を示す

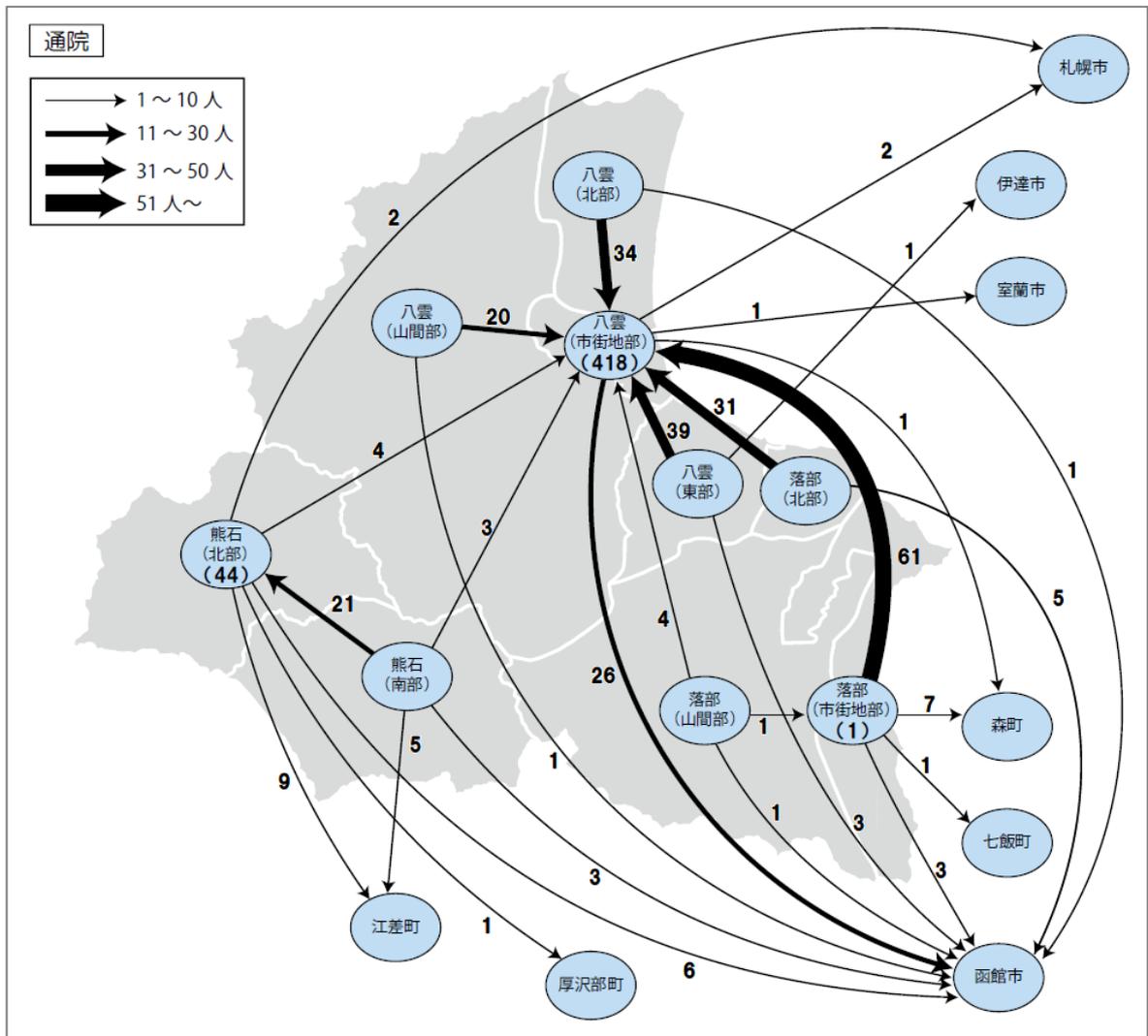
<交通手段>

- ・ 「車（自分で運転）」の利用が最も多い。
- ・ 八雲（市街地部）内の流動では、「徒歩」20.0%、「車（家族等の送迎）」13.9%、「自転車」12.9%が利用されている。
- ・ 公共交通は、落部（市街地部）から八雲（市街地部）への流動で19.7%が「路線バス」、16.4%が「鉄道（在来線）」を利用している。



3) 通院

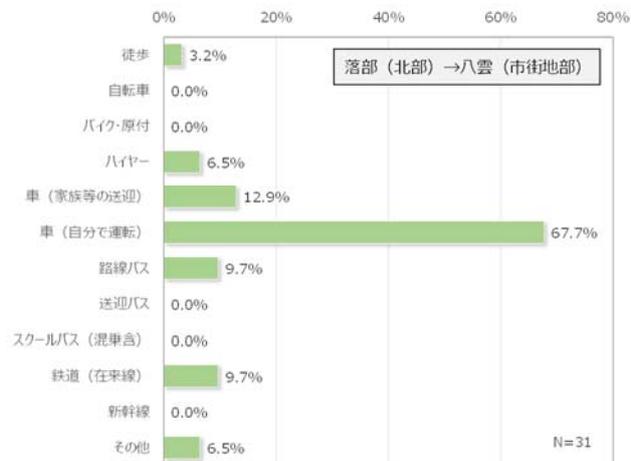
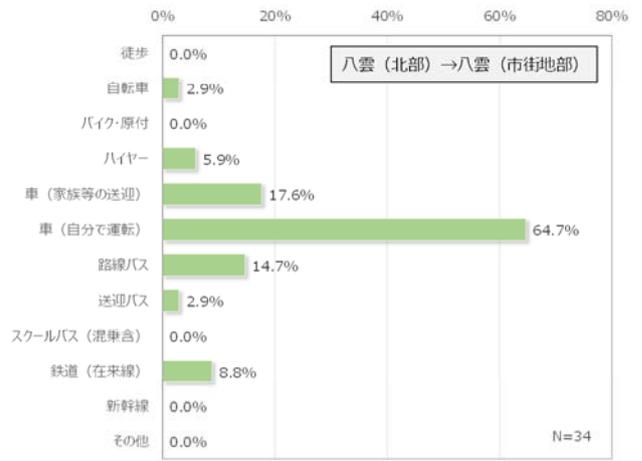
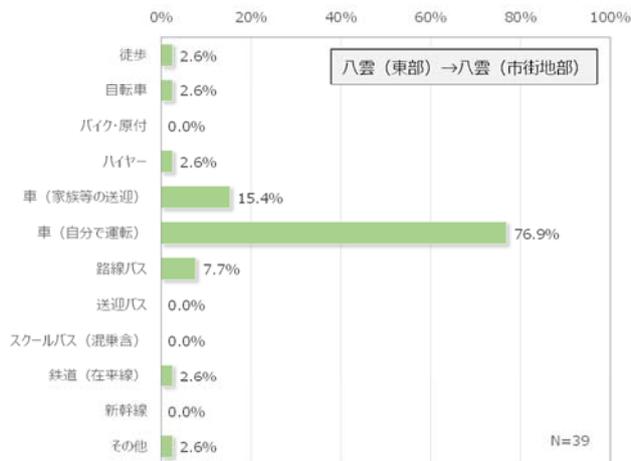
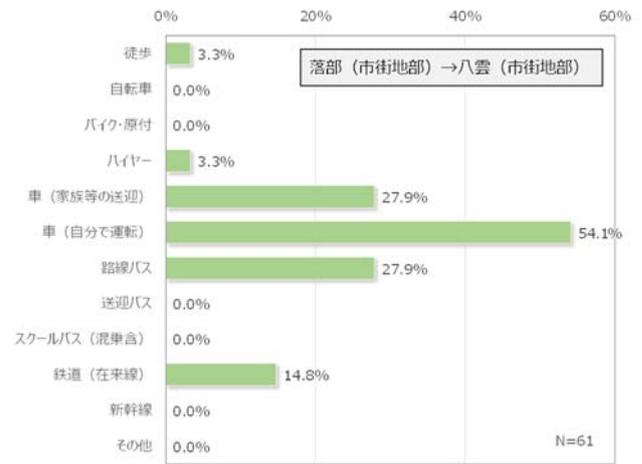
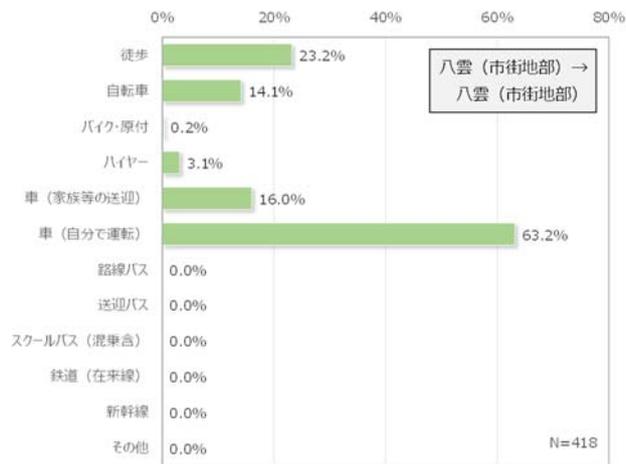
- ・ 通院は、八雲（市街地部）内での流動が 418 人と最も多い。
- ・ 落部（市街地部）や八雲（東部）、八雲（北部）、落部（北部）から八雲（市街地部）への流動も比較的多い。
- ・ 八雲（市街地部）では、函館市への流動も比較的多い。



(単位：人) カッコ内は内々の流動を示す

<交通手段>

- ・ 「車（自分で運転）」の利用が最も多い。
- ・ 八雲（市街地部）内の流動では、「徒歩」23.2%、「車（家族等の送迎）」16.0%、「自転車」14.1%が利用されている。
- ・ 公共交通は、落部（市街地部）から八雲（市街地部）への流動で27.9%が「路線バス」、14.8%が「鉄道（在来線）」を利用している。
- ・ 八雲（北部）から八雲（市街地部）への流動で14.7%が「路線バス」を利用している。



2.4 八雲町の公共交通に対する意見・要望（自由意見）

2.4.1 意見・要望の趣旨による分類整理

- 問7 八雲町の公共交通に対する意見・要望の自由記述欄は、243 票に記載があり、これを主な趣旨別に分類すると、町内公共交通の運行方法、在来線・路線バスの維持、既存公共交通サービスの改善、公共交通が利用しにくい町民や高齢者等の移動支援、補助についての意見が多くみられた。

意見の趣旨による分類	件数
町内公共交通（循環バス、送迎バス、コミュニティバス、小型バスなど）の運行方法について	45
在来線、路線バスの維持について	34
既存公共交通サービス改善（運行ダイヤ、バス停、駅舎、情報提供など）について	32
公共交通が利用しにくい町民や高齢者等の移動支援、補助などについて	30
公共交通の運賃について	22
相乗り（自家用有償運送、ライドシェア、混乗、共同利用）の方法や仕組み、負担について	17
ハイヤーの利便性向上や利活用について	12
新幹線開業時の公共交通の確保、新幹線を活かすまちづくりについて	10
公共交通維持費用確保のアイデア、自動運転等の新しい技術の活用などについて	9
予約して利用する公共交通の運行について	4
公共交通政策全般について	36
その他の意見、記述	20

2.4.2 意見・要望の内容（全文、原文のまま）

- 問7 八雲町の公共交通に対する意見・要望の自由記述欄の記載内容（原文のまま）を、公共交通に関する意見の趣旨別に整理した。一人の記述に複数意見がある場合はそれぞれ記載している。また、「わからない、利用しない、特になし」などの記載は省略した。

■ 町内公共交通（循環バス、送迎バス、コミュニティバス、小型バスなど）の運行方法について（45件）

高齢者が増える世の中で、もっと町内循環バスなどの交通機関を考えて欲しい。子供のスポーツ少年団などで安心して送迎バスなどで送りだせるような仕組みを考えてほしい。
町で地域運行の巡回バスを検討してもらいたい。議会議員数の減員等改革を進め、高齢化に対応した政策を（町独自のもの、ものまねはダメ）行政が地域に入り、色々な住民の声を聞く事が大事。（それはできないではない）
町内を巡回する定額バスを運行する。
マイクロバスでも良いから、運賃を低くして（¥100～150位）町内を巡回してくれたら良いと思います。町内の主な公共場所に乗り降りできるバスがあれば便利です。（たとえば病院とか役所とか）
落部、栄浜、黒岩、山崎など、駅やバス停から離れている場所に住んでいる免許のない方は、市街地に出てくるのにも人に頼んだりする必要があり、どうにもならない時はタクシー数千円かけている状況。既存のバスだけでは不便だと思います。お年寄りが増えつつある中で、受診や買物に行きやすいような家の近くから乗れるようなバス・タクシーなど巡回型の交通網が必要ではないでしょうか。
町内を頻りに循環するコミュニティバスがあると良い。高齢者や障害のある人も乗りやすく、通院や買物に行きやすく、バス停も多くし、なるべく自宅付近から乗れるように。料金も安く設定。総合病院へ通院用の送迎バスをだしては。
町内を走るバスがないので、今は良いけど高齢になるとどこにも出られなくなる。公民館等の移転があると、ますます不便に感じる人は多いと思います。利用しやすいよう巡回バス等があると便利だと思います。
移動販売車が入っていかない地域で買い物難民がいるようです。高齢で歩行も危ない方もいらっしゃるし、バス停を増やしワゴン車等でかまわないので、決められた時刻に町内の店舗を循環するようなシャトルバス的な交通手段があれば便利かと思えます。熊石地区には時計屋がなく、電池交換ができない。眼鏡も合わず、お店にも行けない。バスに乗って行っても帰りのバスまで時間を余してしまうという高齢者の声が聞かれます。運転に自信のある時間にも余裕のある方が有償運行してくれれば。ガソリン代や昼食代等、余計なお金を出費せず気軽に利用できるのではと思います。
役場移動の際、遠方の住民の交通手段はどうなるのか、バス又はシャトルバス等もありと思います。町中心部からの移動方法等、高齢社会に対応を考えているのでしょうか。総合病院、温泉施設等交通手段が不足です。
町内専用で移動できるバスがあればお年寄りが自宅からスーパーへ買い物に出かけたり出来るのでは。例えば、住初からイオンまでとか。高校生が駅から学校までとか。
100円循環バスがあると良い（町内）。ハイヤーが他地域より高い。
高齢者なので、テレビを見ていて、循環バスが有るところをみるとあのように乗って買い物にいけないなど思っています。
八雲町内をまわるバスがあると車のない人は便利だと思う。タダではなくても安い料金で誰でも自由に乗れるバス（病院、スーパーなどに停まるバス）
高齢者や病院や商店に行く事ができるよう、循環のマイクロ（5～6人程度）の定期的運行 リクルートの「あいあい自動車」のような移動できないお年寄りをドア to ドアで送迎するボランティアの仕組みづくり
町の運営で町内循環バス（豆バス）の運行を検討してください
温泉バスのように日にち（曜日）を決めて町のバスで送迎する。例）銀行（信金、ゆうちょ）とか、水曜日Aコープ等
将来新幹線の駅、在来線の駅を中心に役場、病院等を巡回するバスが必要
病院や買物等のために町内巡回バス（シャトルバス（10人以下の乗用タイプの車））での運行をしてはどうか。バス停が遠い人や車がない人のためにも必要。1時間に1回程度。朝7時から夜19時までの間。
1時間に1回くらいで循環バス。駅にエレベーターがほしい。
町内を巡回するシャトルバスを運行し、高齢者の（特に地方に住む）町内への買物、病院などの利用をサポートしてほしいです。
現状は不便すぎる。町内を回るバスを走らせるべき。
町内循環バスが必要となってくる。買物難民、通院難民が出ないようにするべき。
買い物バスの利用、コンビニエンスストアが共同出資し、利用者も出資する
八雲巡回バス組合の設立（従業員の2種免許取得金の補助で雇用増、白タクを排除）。地域を細く区切り巡回車営業所を置く（身近に営業所があると利用が気軽になるかも）。函館バスのバス停まで遠い方もいるので各町内会にバス停があるとより利用しやすくなる。7時～19時間で2時間に1便あると助かる（買い物や通院意外に通勤が便利になると仕事の選択も広がる）（病院のお見舞いは午後から20時なので家族の入院時助かるわ～）
利用することが少ないので…。駅の横に昔駐車場があって、そこから車で駅まで通り抜けできたと思いますが…。今はとても不便だと思います。どうして？駅前には少なすぎると思う。お年寄りが多くなっているので、病院へ行く日を週2回くらい上の方（山）海側の人達、道路を回ってほしい（予約を入れて）。
高齢になり、車の運転をやめた後の乗り合いバスなどの交通を考えて欲しいです。
高齢となり、車の運転も雑になる人が増えると思います。地域送迎の安い運賃で乗り合いワゴン車2週間に1回とかあれば良いのか…。学童バスと乗り合い。

自動運転車の試験運用や、乗り合いバス等を検討しては。
バスか JR かどちらか片方でも存続してほしい。又、町内の主要地点を巡回するような交通手段があると良いと思います。役場、現在の駅（八雲、山越、野田生 etc.）、入浴施設、介護施設などと公共施設（図書館、公民館など）。あと、可能であれば商業施設。
八雲と落部のハイヤーの運賃を利用しやすい運賃にしてほしい。町営スクールバスの導入。
昔週一回病院、買物にバスを運行していました。それも良いと思います。
公共交通がなければ困る人がいる以上、なんらかの交通手段は絶対必要。まず、現在の交通手段は運賃が多少上がっても利便性を高める工夫（例えば駅前前後を考え、自転車そのまま乗れる等）が必要と考える。最終的に在来線や路線バスの維持のための負担が膨大であれば廃止してもやむを得ず。新しい地域にあった交通手段を考えるべき。
問6は極論すぎて答えられません。私が今町にしてほしい事は、落部から八雲市内に行ける定期的なバスを走らせてほしい。学校帰りにスポーツクラブやプールに行けるバス。朝、昼2往復くらいの年寄りが使えるバス。（夏休みなどプールにいけるし）落部など市内から離れた町は、親が送り迎えしてあげられなきゃ子供はどこにも行けません。今回プール（夏休みの）へのバスもプール教室と2日もかぶっていて利用できませんでした。もう少し便を増やしてほしい。鉄道は便数が少なすぎる。八雲高校に通う場合、通学費かからないとかが理想。じゃないと、函館、札幌の高校に流れてしまうと思う。
運転が出来なくなった時が不安です。区域ごとに小型バスが出来てほしい。週1回とか、それに合わせて病院の予約ができる。
小型バスの導入、便の拡大。
バスが町を走っているイメージがない、お年よりも増えてきているのでマイクロバスくらいの大ききで町中を走るようにしてはどうかと思う
熊石地区の生活用品の揃うお店が少ないので、そこまで定期的に車のない方も行けるような仕組みが必要だと思います。
私自身も高校時鉄道が廃止になり、定期の金額がバスだと2倍も高くなった。浜松地区は駅がないから、将来運転しなくなった時の不安があります。公共交通機関を利用するのは主に高齢者なので、函バスと違って本数や、買い物するのに駐車場まで荷物もつめるワゴン車などを利用して、コンパクトで使い勝手の良いものにしていただくと嬉しい。（町内循環型）E X. 落部⇄野田生⇄浜松⇄町内循環 E X. 町内の人だったら役場スタート⇄J A⇄北津⇄病院⇄ホームックなど。函バスの営業妨害にならないようにという町の姿勢があるとすれば、便利が良くなるのでは？遊楽亭さんの温泉バスが町内から出て助かるという話を聞いたので、個人でやっている方とのタイアップ。駐車場増やす、情報流すとか協力しながらやっていく。NHKのニュースでも、どこか（埼玉？）の町の例も紹介されて、便利そうだったので、他の町の実施例を紹介していただいたり、職員さんが学習して、どんな方法がこの町にとって良いか、将来のまちづくりに直結する問題なので町民目線で取組んでほしい。
町が独自で函館方面に月1回位の日時を決めて運行して頂ければありがたい。（バス）もちろん運賃は負担し出費するが、多少補助があるとありがたい。年配や未就学児の買物・病院等は便利なので。
立岩会館にバス停ができて、週に2回くらいマイクロバスが運行されるといいと思う。立岩も一人暮らしの女性がたくさんいます。それには地域の負担も必要となるけれど、自分の車を使えない生活は本当に不便。タクシーは駅まで片道自宅から1100円。年金生活者は何度も利用できない。今は自転車を利用しているが、乗れなくなったら考えるとガックリだよ。あまり長生きしたくない。マイクロバスは切実な願いです。
歩いて国道まで出るには時間が多少かかります。東野地区であれば時間（バス）を決めて会館前とかに停まってもらえればお年寄りの体の負担も減ると思います。（よく大変そうに歩いている人を見ます。）
年をとって、運転免許を返納しても、年間のハイヤー券だけでは全然足りなく、電車もバスもない町に住むにはどうしたら良いのでしょうか。週に何日かスクールバスみたいなもので送ってくれると良いと思います。
現在は自分で車を運転するし、JRも利用するので不便は感じていない。将来、免許返納をした時、町内での通院、買物に利用できるコミュニティバスがあれば良いと思う。市街地から離れた場所では、家族の送迎を頼むことになるが、都合が悪い時もあるので、相乗りタクシーなどを利用できるようにしてほしい。
コミュニティバスの運行。
新幹線新駅とのシャトルバスは、八雲駅間だけでなく、市街地の数箇所を経由して行くかたちにした方が良いのではないかと思います。参考になるかわかりませんが、当別町のコミュニティバスの道新記事を同封いたします。

■ 在来線、路線バスの維持について（34件）

生活する上でも町の活性化、定住を促すためには、鉄道は絶対なくてはならないものだと思います。公共交通として、ハイヤーの活用はあまり賛成できません。鉄道やバスを大切にすることが、町にとっては大事なことだと思います。これ以上人口の流出をおさえるためにも、鉄道・バスは守る必要があると思います。自然が多い町と不便な町は違うと思います。移住促進のためにも、自然が多く便利な町を目指してください。
ハイヤーの相乗りは良いと思う。ただ、急いでハイヤーを利用する方もいるので、単独利用と相乗りOK利用を分かりやすく表示してうまくやりくりできないか。また、鉄道や路線バスは、高齢に伴い、車を使えない方も増えるかもしれないことを考え、残すべきでは？個人、区域に加え町も負担してサービスの充実を維持すべきだ。特に八

雲町はふるさと納税等で潤沢な資金があるのでは？資金を無駄にせずに公共交通の充実に利用してはどうかと思います。
現状維持できるのであれば、お年寄りの方や公共交通を利用する方の為に残してほしいと思います。
運行本数を減らしてでも鉄道・バスを維持してもらいたい。
実家が札幌なので、よくバスを使用していますが、お盆やGWなどの時期と重なると予約が取れなくなるので、JRを利用する事があります。なので、どちらもなくなってしまうと困ります。来年には国立病院機構八雲病院が機能移転し、函館と札幌に患者様も移動します。若い看護師などの医療スタッフの函館、札幌に引っ越すので、公共交通を利用する人は減ると考えています。面会に来るために公共交通を利用している方も、病院移転によって利用しなくなる事が考えられるので、町の活性化には病院跡地の利用方法も考える必要があるのかなと思います。
新幹線のために今まであった公共交通を犠牲にしないでほしい。みんな自分の所より遠くに行くわけではない。どの交通機関も毎日の生活の為にあり、そんなに観光のためだけに使わないし出来ないと思います。
熊石～八雲間の高校生の通学は将来にわたっても維持が必要。新幹線開業時には八雲駅接続に合わせたバス運行を望みます。
高齢になったら、通院又は買物とかをする時に鉄道と路線バスが廃止されたら、交通の手段がまったくなくなってしまいます。そうなった時、どうしたら良いのでしょうか。子供もいないし、近所の方々も高齢になります。年金生活になって、ハイヤーもなかなか使えないと思います。なので廃止しないでください。残してほしいです。
私は熊石地区に住んでおります。八雲本町へ行く手段、路線バスは絶対に必要だと思います。町の負担も大きいかと思いますが、今後将来的なことも含め、割安な運賃の継続を願います。
バスか JR かどちらか片方でも存続してほしい。又、町内の主要地点を巡回するような交通手段があると良いと思います。役場、現在の駅（八雲、山越、野田生 etc.）、入浴施設、介護施設などと公共施設（図書館、公民館など）。あと、可能であれば商業施設。
免許証は持っていないので、よくバスやたまにハイヤーを使っています。乗る区間によって違いますが、バスとハイヤーの金額の違いに驚くことがありました。都会では例えばバスの1便2便減ってもたいしたことではないかもしれませんが、1時間に1便や数時間待ちするところでバスがなくなると、とても困ります。
新幹線は料金が高いので在来線は必要です。在来鉄道があればバスはなくても良いとは思いますが。高齢者と免許返納者にタクシー割引など年単位での支援がほしい
バスは無くさないでほしいです。今後高齢者ばかりの町になります。町民のための町づくり、交通手段を考えてほしいものです。
バスや鉄道はなくしてもらいたくないです。
通学に使える時間帯の JR、バスがあると冬季の心配がなくなり、八雲町に住みながら他市町に通勤通学が安心して出来るようになると思います。JRがなくなったら私は長万部町に引っ越すと思います、頑張ってください。
JR や路線バスをなくさないでください。
新幹線中心にならない交通体系が地方には必要。時間短縮より短区間を割安で利用できるよう要請。函館本線は基本的に維持できることが望ましい。利用者の協力・理解のもと、きめ細かいサポート体制も考えてほしい。
今現在は運転できるので、まだ不安はありませんが、数年先を考えると不安しか有りません。良い考えも浮かびません。
今は利用していないけど、何かあった時にないと困ると思います。
私自身の現状では利用する頻度は少ないですが、これから年を重ね運転できなくなることを考えると、なくなっては困ります。町内にあるような病院、スーパーなどの施設まで歩いて行ける地域の人達とは違い、何も無いところに住んでいるので、これから老いていく私のような人、また今現在利用されている方がいることも事実です。公共交通を残すか、なくても困らず生活できるよう発展した地域にするか、中心のことでなく、外れに住んでいる人のことも考えてくれたら幸いです。
自分は現時点で直接考えていないが、今後運転免許返納したとき、安全な車両は考えてほしい
現在は自家用車で移動していますが、あと何年運転できるのか心配。安価で利用できる公共交通があれば便利と思いますが、具体的には思い至らない現状です。
料金を安くしてでも利用者を増やすことと、子供、お年寄りが利用しやすい。（妊婦さんも）他の町にはない、まねされるような何かしてほしい。10回利用で1回無料。バス利用の買物は2割引など。
今は自分で運転するが、高齢者になったら公共交通が必要になると思います。
現在は車を運転しているが、将来的に運転できなくなることを考えると、公共交通機関を必要とすると思います。私たちの地域でもバス停で待つご夫婦を見かけますので、今後大切な問題となるでしょう。高齢者の事故が多く取り上げられていますが、運転しなくても不自由なく生活できるよう、行政の様々な工夫、展開を期待します。
現在は車があるので良いが、将来、免許返納時に買い物や病院が困る。交通手段を考えた時、函館や札幌等への移住も。
病院とは生命のあずける私には通院の足は大切なものです。今以上で以下は困る。熊石町もがんばってください。
新幹線開業後は、在来線は廃線してもかまわないが、あの遠い新八雲駅と既存の在来線八雲駅を結ぶバスのみは運行させる必要があると思う。また、現在在来線で通学している子供たちの生活に影響が出ないよう、区間を限定したバス運行は必要になると思う。新幹線開業後に在来線に税金を投入し、第3セクターでの運行は望んでいません。無駄な税金使用を控えてほしい。

公共交通がなければ困る人がいる以上、なんらかの交通手段は絶対必要。先ず、現在の交通手段は運賃が多少上がっても利便性を高める工夫（例えば駅前の前後を考え、自転車のまま乗れる等）が必要と考える。最終的に在来線や路線バスの維持のための負担が膨大であれば廃止してもやむを得ず。新しい地域にあった交通手段を考えるべき。
足腰の元気な町民でしたら、自動車や徒歩でも市街地に行けますが、そうでない人はやはり、バス、電車等公共交通がないと生活が出来ない。近所の人に乘せてもらうという手もあるが、気を使ったり、言いづらい人も思う。八雲町は他の市町村に比べると、土地が広いのでへき地からの移動手段にはどうしてもバス、電車の公共交通は不可欠であると思います。
新幹線が札幌まで運行することは良いことではあるが、駅までの交通手段の問題がある。今は自分で運転できるが、これから10年後は運転もできなくなる。駅が遠い（歩くこともできない）。在来線がどうなるか、存続はできないのか？
鉄道は年に数回の利用ですが、路線バスは毎週利用しています。（買い物、遊び等）乗車人数が少ない時間帯もあるかと考えますが、自家用車、もしくは免許のない人にはバスは必要。以前から見ると、本数は減っています。これからも今のようにしてほしいのですが、廃止されると大変困ります。コスト問題ならばやむを得ず、本数を減らす方が仕方ないことかと。
鉄道在来線は維持できるなら維持してほしいが、費用負担が大きすぎるならバスに転換し、その分増便する。新幹線よりも安価な高速バスによる札幌・函館への運行。（在来線特急廃止後）
鉄道在来線の維持は今の状態ではどう考えても将来を見通しできません。経費は関りなくかかります。一方、バス、車の方は町民全体が力を合わせると何とか改善できそうです。これの充実に望みます。

■ 既存公共交通サービス改善（運行ダイヤ、バス停、駅舎、情報提供など）について（32件）

町内の市内バスが朝時間と午後3時頃のタイムで病院行きがあれば（タクシーは高いと思います）
熊石～八雲間のバスの便数が少ないことがとても残念、現状の便数よりもう一便、二便を設けると、八雲町に帰省（年末年始、お盆）観光シーズンでやってくる方にとって、また、総合病院や函館市内への通院、買い物、観光への接続バスにつながり、八雲町の発展、道南の発展につながると考えます。
路線バス運行回数を多くしてほしい。
主に通学に適した時間帯、利用料を改善することが望ましい。人口減少が進み、需要は減っていくなかで、サービスを増やしていくのは難しい。
今はまだ車を運転することが出来ますし、歩く元気ももちろんありますので、そこまで交通に不便はありませんが、いつ自分も運転出来なくなるかわかりませんし、現段階では公共機関を今よりも減らされると困ってしまう方々も知っていますので、現状維持もしくはもう少し本数を増やしていただくとより利用しやすいのではと思います。
便数を増やしてほしい
学校の通学時間（行き又は帰り時間）、病院の朝の受付始まり時間に合わせた鉄道の本数を増やしてほしい。（例）野田生方面→八雲へ、鉄道を使用するとしたら、朝7時位の電車か10:30位の電車しかない。以前8:30位の電車がちょうど良かったのに。なくなってしまった事に親は困難をきたしている。
熊石地区からの遠距離の移動においては、鉄道駅（在来線、将来の新幹線）をつなぐバス（ハイヤー）の利便性向上が必要。利用客は現状で少ないが、熊石-JR八雲間の路線バスが1日2便では少なすぎると感じる。
路線バスの本数が少ないため、移動手段がとても限られてしまう。本数を増やすと同時に、通過する地点も増えればとても便利。特に学生などの車を持つことが出来ない世代には重要だと思う。
八雲高校は今茂里町からの通学している子が多いので、朝のバス、JRの時間が不便。
汽車の始発が早すぎる。汽車の時間を増やしてほしい（20:00台）
バスや鉄道の日の本数を増やしてほしい。例えば、学生が朝の電車を逃すと車がない人は送って行けないため遅刻する。八雲町以外の町民がタクシーなど使用すると金額が大きい。
高速バスが八雲札幌間深夜も停まってほしい。JRの本数が増えてほしいです。
札幌への高速バスのバス停を八雲駅にしてほしい。現状なら駐輪場があれば助かります。又、毎回八雲に停車してほしい。
道道67号にも公共交通機関がほしい。
バスの利用できない所にいるので、その場所に出るまでが大変です。
高速バスの便数を増やして欲しい、高速バスの停留所が街中（駅前などに）あっても良いのでは タクシーは初乗り運賃も高く使用しづらい
路線バス一西浜・関内方面は上り3本、下り3本しかなく不便だ。ハイヤーは、午前8時から午後8時まで、土日祝日も休みの時があって不便だ。
問6は極論すぎて答えられません。私が今町にしてほしい事は、落部から八雲市内に行ける定期的なバスを走らせてほしい。学校帰りにスポーツクラブやプールに行けるバス。朝、昼2往復くらいの年寄りが使えるバス。（夏休みなどプールにいけるし）落部など市内から離れた町は、親が送り迎えしてあげられなきや子供はどこにも行けません。今回プール（夏休みの）へのバスもプール教室と2日もかぶっていて利用できませんでした。もう少し便を増やしてほしい。鉄道は便数が少なすぎる。八雲高校に通う場合、通学費かからないとかが理想。じゃないと、函館、札幌の高校に流れてしまうと思う。

郡部にいる人たちは店がないため、どうしても自家用車に頼ります。JRやバスも便数が少ないために利用する人が少ないと思います。公共の交通機関は駅やバス停から目的地に歩かなければならず、荷物が多い場合どうしても移動が大変だと思います。買い物に関しては、宅配サービスなどがあれば良いと思います。その他の用事については、スクールバスなどを利用してはどうでしょうか？週2回とか曜日を決めてとか。停留所も病院、役場、学校など公共の場所に設けるなど。役場、学校等は駅や停留所から遠いので、JRやバスは利用し辛いです。
1時間に1回くらいで循環バス。駅にエレベーターがほしい。
まずはJR八雲駅を新しくする。新幹線の開通に伴い、八雲町に住んでよかったと思える。交通面の不便を感じると利用がうまく使えない。駅のホームの階段をなくし、またはエレベーターを付けると良い。キャリーバックを持ちながらの階段はとても辛い。
八雲駅の階段をどうにかしてほしい
函バスでの両替が以前のようにできるようにしてほしい。(できないと不便です)
カード(乗った距離を記録)で月末に払う。一回一回払うのは面倒。
町内使用バス一般の人も自由に乗り降りできる様
在来線(鉄道)やバス、タクシーなどおおよそ要所(時間帯や地点)はそろっているなあと感じますが、各機関の情報提供の方法がいまだにアナログで、検索や情報収集がとても不便なので、もっとIT化を進めてほしいです。
昨年転勤で八雲町に来ました。普段は自家用車があるので車で移動しています。たまに町内のバスに乗ってみたいと思うのですが、路線や乗り場がよく分からず、あきらめてします。スマホで調べられる路線図、運賃など分かりやすいものがあると便利と思います。
公共交通他各地区町内に伝達が不十分ではないか。
鉄道について、遅延しても案内がない時があります。遅れると分かった時点ですみやかに案内してほしいです。
各バス停にベンチを設けるなど対策を検討していただきたい。ハイヤー等アプリなどを使って何分に来るとか正確な時間を知りたい。
江差⇄八雲路線にも乗車率の上昇のため、この度函館バスが運行した大沼への自転車も利用できるバスの運行も働きかけてはどうか。

■ 公共交通が利用しにくい町民や高齢者等の移動支援、補助などについて (30件)

どんな公共交通を利用するにも、やっぱり最後は「お金」との相談になります。高齢化が進み、高齢者が増え続けて年金暮らしの人が大多数を占めるようになります。入ってくるお金は決まっているので、どこかで節約しなければならなくなる。それが交通費とかであってはならないと思います。体の悪い人は、冬場はそれこそ移動するだけで危険なことになります。町全体が色々な企業と連携していかなくてはならないと考えます。
新幹線は料金が高いので在来線は必要です。在来鉄道があればバスはなくても良いとは思いますが。高齢者と免許返納者にタクシー割引など年単位での支援がほしい
免許を返納した高齢者に対しての公共交通機関の特別配慮を明確化と情報発信を！ここからは全く別の案件です。良い機会なので言いたいことがあります。役場にはかなりの頻度で行くのですが、駐車場を利用するときに時間帯や時期によって全く駐車場に空きがないことがあります。それは、小学生の保護者達が役場を利用するわけでもなく、迎えや行事で駐車するからです。役場利用者なのに停められないのは困ります！対処願います。小学校へのクレーム等をするとか、無断駐車として警察へ通報するとか、してください！しばらくしてからの現状と変わらないのであればこちらも直接役場等小学校へがつつりクレームをだします。役場利用者からしたら迷惑車両です！役場利用者なのに小学生の保護者の車で止められない経験をしている人は多々居ると思います。
お年寄りに寄り添って考えるべきだと思う。冬場のサービスは特に充実させるべきだ。
福祉タクシーの拡大・・・介護保険を利用しての社協の車活用は予約制で午前中だけで活用の幅が狭いと思う。町内移動のみならず、他市町村への移動も活用できるような拡大は必要ではないか。ex. 総合病院ではフォロー不可なために他院へ受診している方もいるはず。
八雲は充実していると思いますが、将来的には高齢化と人口減少が更に進むと思われれますので、弱者に寄り添う施策を検討して行ってほしいと思います。よろしく願います。
虚弱老人に日々接している保健福祉課の職員の意見も広く取り上げて包括的に判断してもらいたい。
病院近くに住んでいない年寄りには、家族が仕事を休んで連れて行かなくてはならないので、負担が大きいです。かといってハイヤーだとご近所さんの視線が厳しかったりするし。
私の住んでいる所は、交通の便もよく助かっていますが、交通の便の悪い所の高齢者は大変だと思います。
足の悪い高齢者にはバスやJRは無理だと思う。
市街地の方は今支給されているハイヤー券で回数多く利用できますが、遠い部落などに住んでいる人は距離にもよりますが、1回に往復4000円以上かかり、すぐ無くなり不公平です。なんとか遠くに住んでいる人にも平等にお願いします。
既存のハイヤーの運行時間が24時間から限定されているので、その時間帯に急病になった時、救急車を呼ぶほどではないが家族や自分で運転できない人がいる。また、早朝や深夜勤務就業などで自家用車を持っていない人などへの対応をしてほしい。利用回数がどれほどあるのかはわからないが。鉄道は元々国営だったので、北海道などは都市部に比べて利益が少ないのは明らかなので、民営化したのは国だから国に支援を要請するべきだ。

<p>高齢化に伴い、これからの高齢者にとってなんらかの「足」の確保はとっても重要になってくるものと予想されます。最近ではどうしても高齢になっても他の交通機関に頼らず自主的に運転を続け、高齢者の運転免許証を返納することなく事故が増え続けています。こうした高齢者が免許証を返納しやすくするなんらかの交通支援が必要と考えます。</p>
<p>車を持たない時、学生の時は利用していましたが、本数が少なく、自由な移動とはいかなかった思い出です。今は車があるので使いませんが、今後車がなくなってしまうたら、電車やバスを使わないと生活できないはずで。しかし、バス停や駅などに行くまでの道を歩く体力もなくなってしまうたらと思うと将来が不安です。沖縄みたいに手をあげたらとまってくれるとかあれば少しはいいのかなと思います。</p>
<p>高齢者の事故が多いので、お金を使わせないか、安い運賃での利用。高齢者の車の運転には今後はマニュアル車で試験などしてほしい。</p>
<p>自家用車を運転できるうちは、それなりに自力で頑張ることができるが、私のように高齢者の範囲に入ってきますと、市街地と離れた場所に住んでいる者にとって、昨今問題になっている事故や運転免許証の返還を考えます時、交通問題は経済的にも生活の第一位の問題となります。（特に身内に障がい者を抱えています）</p>
<p>鉄道・バス等の本数が今後少なくなると思われる高齢化の中、運転が出来ない人が多くなると思われる。コミュニティバス等（10人程度）、ハイヤー等委託しても良いし、なんらかの高齢者が生活出来るよう代替バス等を今後設置していかなければならないと思う。</p>
<p>熊石地区は特に高齢化が今以上に進むのは当然の事です。自分で歩ける人はまだいいが、困難な人の事も考慮して行って下さい。</p>
<p>高齢者が集いの場に出かけるために町内でもなかなか出かけられてないというお話を聞きます。ハイヤーの運賃が高かったり、介護タクシーを頼みづらく、外出を制限してしまうようです。上記のように定期券や運賃の支援があると、無理に車に乗らずに公共交通機関を利用する方が増えると思いますので、ぜひご検討ください。</p>
<p>車の運転ができなくなった時に利用できる手段をもっと考えてほしいです。役場に行くのにハイヤーでいかななくてはならない場所は考えてほしいです。</p>
<p>駅、バス停まで遠い人の行く足を考えてください</p>
<p>町内専用で移動できるバスがあればお年寄りが自宅からスーパーへ買い物に出かけたり出来るのでは。例えば、住初からイオンまでとか。高校生が駅から学校までとか。</p>
<p>高齢者や病院や商店に行く事ができるよう、循環のマイクロ（5～6人程度）の定期的運行 リクルートの「あいあい自動車」のような移動できないお年寄りをドア to ドアで送迎するボランティアの仕組みづくり</p>
<p>完全予約制としてハイヤー又はマイクロバスを使用時間を制限してドアツードアで低料金又は無料にして使用する。（老人対象になってしまうかも？）</p>
<p>東の地区では二世帯、三世帯で住む高齢者が多くいる中で、独り暮らしの方も増えてきている。自分で車も運転できず、買物難民化している方も多。近所の方や知人にガソリン代を支払い出かける人もいる。年金生活の中、厳しい状況ではないかと考える。腰や足が悪いと国道まで歩くのも困難。しかも買物をして重い荷物を持つての徒歩は厳しい。自宅まで送迎してくれる支援があるといいと思う。</p>
<p>バスや自動車までの距離があって、あまり利用されません。やっぱり家のほんとうに近くに来てほしいです。</p>
<p>熊石までの交通手段が少ない。新幹線は必要ない。乗らない。在来線のままが良い。</p>
<p>実際に利用している方にもアンケートをして、意見や要望があると思う。将来使いやすい方法を求めます。上八雲は車がないと移動できない（買い物、受診等）</p>
<p>市街地に居住している人は特に問題はないと思いますが、熊石方面や郊外居住の人達は公共交通機関がないと困ると思います。</p>
<p>高齢者の事故が多いので、お金を使わせないか、安い運賃での利用。高齢者の車の運転には今後はマニュアル車で試験などしてほしい。</p>

■ 公共交通の運賃について（22件）

<p>町内を頻りに循環するコミュニティバスがあると良い。高齢者や障害のある人も乗りやすく、通院や買物に行きやすく、バス停も多くし、なるべく自宅付近から乗れるように。料金も安く設定。総合病院へ通院用の送迎バスをだしては。</p>
<p>100円循環バスがあると良い（町内）。ハイヤーが他地域より高い。</p>
<p>私は熊石地区に住んでおります。八雲本町へ行く手段、路線バスは絶対に必要だと思います。町の負担も大きいかと思いますが、今後将来的なことも含め、割安な運賃の継続を願います。</p>
<p>新幹線中心にならない交通体系が地方には必要。時間短縮より短区間を割安で利用できるよう要請。函館本線は基本的に維持できることが望ましい。利用者の協力・理解のもと、きめ細かいサポート体制も考えてほしい。</p>
<p>今は自分で車の運転が日常生活に困っていることはないのですが、将来的に何が必要かわかりません。現状では鉄道やバス、身近なハイヤーがあるので、便利な町だと思いますが、利用回数が頻繁になると金額が心配になると思います。</p>
<p>黒松町内の町の路線バスが、確か1回100円で目的地まで行けるようで、安く便利だなと思いました。</p>

バスや鉄道の日の本数を増やしてほしい。例えば、学生が朝の電車を逃すと車がない人は送って行けないため遅刻する。八雲町以外の町民がタクシーなど使用すると金額が大きい。
函館の桔梗タクシー（乗り合いタクシー）のように部落のハイヤーの運賃がすごく高い（黒岩 4800 円くらい）ので、割安の定額が良い。
ほとんどの方が自家用車を使用しているため、ハイヤーなどを利用する方はほとんど高齢者が多いと思う。今、高齢のドライバー問題が増えているため、年金で生活している高齢者のためにハイヤー（タクシー）の利用を高めるべき。（介護タクシーなど）費用も年齢を決めて安くするなど。いらぬところにお金をかけるのではなく、そういう負担をなくすのに使ったらいいと思う。
私は色々病気があるため、総合病院で専門の先生がいないため、その都度函館の病院、鉄道とハイヤーを使っており、買い物やシルバー役場と用事がある場合、全部ハイヤーです。重いものはもちろん10分歩くのも辛い毎日で年金からハイヤー代2か月分で2万5千円から3万も払う。それしか交通がないため、どうしてもハイヤーです。何とかしてほしいです。
八雲と部落のハイヤーの運賃を利用しやすい運賃にしてほしい。町営スクールバスの導入。
問6の3択は答えづらかったです。函館の陣川町形式も良いと思うのです。あと懸案の少年段位行く時だけでよいから安価な交通手段を頼みたいという保護者の声（落部）が叶いますように良いアイデア、施策を望みます。
町内使用バス一般の人も自由に乗り降りできる様
高速バスの便数を増やして欲しい、高速バスの停留所が街中（駅前などに）あっても良いのでは タクシーは初乗り運賃も高く使用しづらい
問6は極論すぎて答えられません。私が今町にしてほしい事は、落部から八雲市内に行ける定期的なバスを走らせてほしい。学校帰りにスポーツクラブやプールに行けるバス。朝、昼2往復くらいの年寄りが使えるバス。（夏休みなどプールにいけるし）落部など市内から離れた町は、親が送り迎えしてあげられなきや子供はどこにも行きません。今回プール（夏休みの）へのバスもプール教室と2日もかぶっていて利用できませんでした。もう少し便を増やしてほしい。鉄道は便数が少なすぎる。八雲高校に通う場合、通学費かからないとかが理想。じゃないと、函館、札幌の高校に流れてしまうと思う。
完全予約制としてハイヤー又はマイクロバスを使用時間を制限してドアツードアで低料金又は無料にして使用する。（老人対象になってしまうかも？）
八雲町本町は人口も多く、働く場所も多くあるので、バスも鉄道もよいが、熊石は人口も2000人、働く場所もなく困る。病院の無料のバスは大変よく、これからもよろしく。買物には自家用車が必要なので考えてください。
八雲町内をまわるバスがあると車のない人は便利だと思う。タダではなくても安い料金で誰でも自由に乗れるバス（病院、スーパーなどに停まるバス）
スキー場や育成牧場、カキ祭り、文化祭等、循環バスが使われてきましたが、本数が極めて少なく、時間的にも利用者にとってはとても不便です。結果的に車のある人に同乗することが多くなります。車所有者が相乗りの登録をして、町からの（コールセンター？）連絡で同じ目的地（病院やスーパー等、遠くは函館等含む）まで近くの町民を乗せてあげる制度ができれば、高齢者にとってもありがたいです。（有料）※道内で実施している自治体あり！
高齢者でも所得に応じ運賃は対応すべきです。
1. 八雲は公共交通機関に関して北海道の中ではまだ恵まれた方だと思う。（八雲町の市街地） 2. 新幹線が延伸された時、今と比べ運行本数（利便性）がどうなるのか知りたいところ。 3. 町内の移動であればハイヤーの利用をもっと促すような仕組みを作ったほうが良いのではないかと。 4. 交通機関の種類に係らず、費用は利用者負担が原則。その上でセーフティネット（低所得者への補助など）を考えるべき。但し無料（タダ）で使えるような仕組みはダメ。必ず一部負担は残すこと。 5. 交通事業者の経営をチェックできるような仕組みはできないか。事業の継続にコストダウンの努力の評価など。以前のJR北海道のような無責任な経営を許してはダメ。

■ 相乗り（自家用有償運送、ライドシェア、混乗、共同利用）の方法や仕組み、負担について（17件）

移動販売車が入っていない地域で買い物難民がいるようです。高齢で歩行も危ない方もいらっしゃる、バス停を増やしワゴン車等がかまわないので、決められた時刻に町内の店舗を循環するようなシャトルバスのような交通手段があれば便利かと思えます。熊石地区には時計屋がなく、電池交換ができない。眼鏡も合わず、お店にも行けない。バスに乗って行っても帰りのバスまで時間を余してしまうという高齢者の声が聞かれます。運転に自信のある時間にも余裕のある方が有償運行してくれれば、ガソリン代や昼食代等、余計なお金を出費せず気軽に利用できるのではと思います。
高齢者や病院や商店に行く事ができるよう、循環のマイクロ（5～6人程度）の定期的運行 リクルートの「あいあい自動車」のような移動できないお年寄りをドア to ドアで送迎するボランティアの仕組みづくり
買い物バスの利用、コンビニエンスストアが共同出資し、利用者も出資する
ハイエースなど大型RV又はSUV車を町で保有し、二種免許を持った町職員が「相乗りライドシェア」を導入する。
高齢となり、車の運転も雑になる人が増えると思えます。地域送迎の安い運賃で乗り合いワゴン車2週間に1回とかあれば良いのか…。学童バスと乗り合い。
スキー場や育成牧場、カキ祭り、文化祭等、循環バスが使われてきましたが、本数が極めて少なく、時間的にも利用者にとってはとても不便です。結果的に車のある人に同乗することが多くなります。車所有者が相乗りの登録を

して、町からの（コールセンター？）連絡で同じ目的地（病院やスーパー等、遠くは函館等含む）まで近くの町民を乗せてあげる制度ができれば、高齢者にとってもありがたいです。（有料）※道内で実施している自治体あり！
住民が主に必要とする病院、新駅？日常生活に必要な買物等に相乗りとかいいかなと思いますが、今後どのような状況になるのか交通手段は考えたこともなかったの…。これからはボランティア精神でお手伝いしていきたいと思っています。住みやすい町にしたいですね。
学校、保育園、企業保有の送迎バスの利用。
人口減少の中、民間での運用は困難。地域コミュニティでの議会を経て公が支援する仕組みづくり
運賃は高齢者などのために高くするべきではないが、負担が可能な人、つまり交通機関への協力・支援ができる人はすべきだ。募金などはどうか。今ならクラウドファンディングもいいと思う。
自身の高齢化に伴い、身近な公共交通の必要性を考えるようになりました。多少の負担は当然と考えます。良い方法を考えてください。ご苦労様です。
私自身も高校時鉄道が廃止になり、定期の金額がバスだと2倍も高くなった。浜松地区は駅がないから、将来運転しなくなった時の不安があります。公共交通機関を利用するのは主に高齢者なので、函バスと違って本数や、買い物するのに駐車場まで荷物もつめるワゴン車などを利用して、コンパクトで使い勝手の良いものにしていただくと嬉しい。（町内循環型）E X. 落部⇄野田生⇄浜松⇄町内循環 E X. 町内の人だったら役場スタート⇄J A⇄北津⇄病院⇄ホームックなど。函バスの営業妨害にならないようにという町の姿勢があるとすれば、便利が良くなるのではないのでは？遊楽亭さんの温泉バスが町内から出て助かるという話を聞いたので、個人でやっている方とのタイアップ。駐車場増やす、情報流すとか協力しながらやっていく。NHKのニュースでも、どこか（埼玉？）の町の例も紹介されて、便利そうだったので、他の町の実施例を紹介していただいたり、職員さんが学習して、どんな方法がこの町にとって良いか、将来のまちづくりに直結する問題なので町民目線で取組んでほしい。
町が独自で函館方面に月1回位の日時を決めて運行して頂ければありがたい。（バス）もちろん運賃は負担し出費するが、多少補助があるとありがたい。年配や未就学児の買物・病院等は便利なので。
立岩会館にバス停ができて、週に2回くらいマイクロバスが運行されるといいと思う。立岩も一人暮らしの女性がたくさんいます。それには地域の負担も必要となるけれど、自分の車を使えない生活は本当に不便。タクシーは駅まで片道自宅から1100円。年金生活者は何度も利用できない。今は自転車を利用しているが、乗れなくなったら考えるとガックリだよ。あまり長生きしたくない。マイクロバスは切実な願いです。
郡部にいる人たちは店がないため、どうしても自家用車に頼ります。JRやバスも便数が少ないために利用する人が少ないと思います。公共の交通機関は駅やバス停から目的地に歩かなければならず、荷物が重い場合どうしても移動が大変だと思います。買い物に関しては、宅配サービスなどがあれば良いと思います。その他の用事については、スクールバスなどを利用してはどうでしょうか？週2回とか曜日を決めてとか。停留所も病院、役場、学校など公共の場所に設けるなど。役場、学校等は駅や停留所から遠いので、JRやバスは利用し辛いです。
町所有のバスがあるのなら有効利用する。
コミュニティバスでいいinchやう。スクールバスの空き時間をコミュニティバスに使うとしたら。
鉄道か路線バスどちらか1つで充分かと。ゆくゆくはコミュニティバス一定料金で乗り放題。（町内）

■ ハイヤーの利便性向上や利活用について（12件）

ハイヤーの相乗りは良いと思う。ただ、急いでハイヤーを利用する方もいるので、単独利用と相乗りOK利用を分かりやすく表示してうまくやりくりできないか。また、鉄道や路線バスは、高齢に伴い、車を使えない方も増えるかもしれないことを考え、残すべきでは？個人、区域に加え町も負担してサービスの充実を維持すべきだ。特に八雲町はふるさと納税等で潤沢な資金があるのでは？資金を無駄にせず公共交通の充実にも利用してはどうかと思います。
1. 八雲は公共交通機関に関して北海道の中ではまだ恵まれた方だと思う。（八雲町の市街地） 2. 新幹線が延伸された時、今と比べ運行本数（利便性）がどうなるのか知りたいところ。 3. 町内の移動であればハイヤーの利用をもっと促すような仕組みを作ったほうが良いのではないかな。 4. 交通機関の種類に係らず、費用は利用者負担が原則。その上でセーフティネット（低所得者への補助など）を考えるべき。但し無料（タダ）で使えるような仕組みはダメ。必ず一部負担は残すこと。 5. 交通事業者の経営をチェックできるような仕組みはできないか。事業の継続にコストダウンの努力の評価など。以前のJR北海道のような無責任な経営を許してはダメ。
深夜のタクシーの利用ができなくなって不便。
ハイヤー会社の社員を増員して利用しやすくしてほしい。
ハイヤーの人材が不足しているので、強化して人員を増やす。町のハイヤーで連携を取って、お客さんの待ち時間を減らす。（役場職員で福祉用ハイヤーを作る）
深夜にハイヤーを利用したい場合に、2:00以降も利用できるようにしてほしい。
ハイヤー等を上手に使うって、お年寄りがいつでも買物とか温泉に行ったりできたら安心です。
ハイヤーを夜中、早朝に運行してほしい。急病の時困る。車がないので。
路線バス一西浜・関内方面は上り3本、下り3本しかなく不便だ。ハイヤーは、午前8時から午後8時まで、土日祝日も休みの時があって不便だ。
公共交通の利用者は高齢者が多く利用するので、ハイヤー等の活用は良い考えだと思います。在来鉄道や路線バスの利用者が少なく赤字であれば、廃止しても仕方がないと思う。近隣の市町と連携した交通機関が必要だと思う。

今はまだ自分で出ていますが、いつかタクシーや病院の送迎などお世話になると思います。いつも感じる事ですが、Aコープの入口でタクシーで買い物をしている方々を見て、良いサービスがあるなと思います。料金はどのくらいなのかな。出来るだけ安く利用してたくさん買物してほしいですね。

JR八雲駅で下車し、(函館発の特急最終列車)タクシー乗場へ行くと1台もなく、そのまましばらく待つようやく1台が来て乗車できましたが・・・このような時、タクシーを駅前まで呼べる連絡方法を記載した表示板等が近くにあると助かるな～と思いました。特に地方の利用者が少ない時間帯(夜)で下車しても不安にならないようにしてほしいです。

■ 新幹線開業時の公共交通の確保、新幹線を活かすまちづくりについて (10件)

熊石～八雲間の高校生の通学は将来にわたっても維持が必要。新幹線開業時には八雲駅接続に合わせたバス運行を望みます。

分かりやすい道を作り、八雲町の狭くてごちゃごちゃしているより、新幹線の方に町として、活用、運営面を移す方が、バス、タクシーの町からの余計な負担は軽減される。熊石の人は江差に行くし、八雲の人は函館に行くので、町内で考えるなら新幹線を中心に物事を考えれば分かるはず。

新幹線新八雲駅、春日だそうです、「何もない所だな八雲は」とのイメージが強そう。このままだとマズイのでは

今は特段考えていないが、新幹線の駅の設置は再考してほしいと思う。

新幹線開業後は、在来線は廃線してもかまわないが、あの遠い新八雲駅と既存の在来線八雲駅を結ぶバスのみは運行させる必要があると思う。また、現在在来線で通学している子供たちの生活に影響が出ないよう、区間を限定したバス運行は必要になると思う。新幹線開業後に在来線に税金を投入し、第3セクターでの運行は望んでいません。無駄な税金使用を控えてほしい。

新幹線が札幌まで運行することは良いことではあるが、駅までの交通手段の問題がある。今は自分で運転できるが、これから10年後は運転もできなくなる。駅が遠い(歩くこともできない)。在来線がどうなるか、存続はできないのか?

新幹線新八雲駅が開業したら、シャトルバス(?)のような路線バスを各町内に駐車場を設け運行することを希望する。

新幹線駅と現在の駅との連結をスムーズにしてほしい

将来新幹線の駅、在来線の駅を中心に役場、病院等を巡回するバスが必要

新幹線のために今まであった公共交通を犠牲にしないでほしい。みんな自分の所より遠くに行くわけではない。どの交通機関も毎日の生活の為にあり、そんなに観光のためだけに使わないし出来ないと思います。

■ 公共交通維持費用確保のアイデア、自動運転等の新しい技術の活用などについて (9件)

ハイヤーの相乗りは良いと思う。ただ、急いでハイヤーを利用する方もいるので、単独利用と相乗りOK利用を分かりやすく表示してうまくやりくりできないか。また、鉄道や路線バスは、高齢に伴い、車を使えない方も増えるかもしれないことを考え、残すべきでは?個人、区域に加え町も負担してサービスの充実を維持すべきだ。特に八雲町はふるさと納税等で潤沢な資金があるのでは?資金を無駄にせずに公共交通の充実にも利用してはどうかと思います。

どんな公共交通を利用するにも、やっぱり最後は「お金」との相談になります。高齢化が進み、高齢者が増え続けて年金暮らしの人が大多数を占めるようになります。入ってくるお金は決まっているので、どこかで節約しなければならなくなる。それが交通費とかであってはならないと思います。体の悪い人は、冬場はそれこそ移動するだけで危険なことになります。町全体が色々な企業と連携していかなくてはならないと考えます。

過疎地域における新しい地域交通手法の検討が全国各地で行われている。AIの活用や、新しいビジネスとしての注目もあるのではないかと。経済的な問題は、国や道にも協力してもらわなければならないと思う。ひとつの自治体だけでなく、協力し合える地域でも検討が必要ではないかと。

運賃は高齢者などのために高くするべきではないが、負担が可能な人、つまり交通機関への協力・支援ができる人はすべきだ。募金などはどうか。今ならクラウドファンディングもいいと思う。

既存のハイヤーの運行時間が24時間から限定されているので、その時間帯に急病になった時、救急車を呼ぶほどではないが家族や自分で運転できない人がいる。また、早朝や深夜勤務就業などで自家用車を持っていない人などへの対応をしてほしい。利用回数がどれほどあるのかはわからないが、鉄道は元々国営だったので、北海道などは都市部に比べて利益が少ないのは明らかなので、民営化したのは国だから国に支援を要請すべきだ。

函バスをもっと小型にしても良いと思う。八雲～熊石、江差～熊石行きの乗客を見ると毎回2～3人程度より見えないようです。

自動運転車の試験運用や、乗り合いバス等を検討してみては。

自分は現時点で直接考えていないが、今後運転免許返納したとき、安全な車両は考えてほしい

今回、公共交通に関してのことでしたが、対象の母は認知症で中身の理解はほとんど出来ないのので、代替として丁度対象の年代の息子が書きました。もう少しで70歳になります。このアンケートを無駄にしたくないと。試行運転する時は当然の事ながら利用者の多そうな地区だと思いますが、自動運転が適用できれば又変わるのでは?

■ 予約して利用する公共交通の運行について（4件）

利用することが少ないので…。駅の横に昔駐車場があって、そこから車で駅まで通り抜けできたと思いますが…。今はとても不便だと思います。どうして？駅前には少なすぎると思う。お年寄りが多くなっているのに、病院へ行く日を週2回くらい上の方（山）海側の人達、道路を回ってほしい（予約を入れて）。
高齢者や不便な地域に住んでいる住民に対し、タブレットなどを貸し出し、行き先や時間を入力すると自動調整され、画面に出てきた予定で住民が乗合バスやタクシーを利用できるようなシステムを作ると良いと思う（簡単な操作で）。やむを得ず運転している高齢者がたくさんいるので足となる便利な方法を早めに考えてほしい。
八雲から黒岩方面と栄浜方面の二方向に交通弱者の方の買物や病院の予定を伺って運行する。（函館バス？町バス？）
完全予約制としてハイヤー又はマイクロバスを使用時間を制限してドアツードアで低料金又は無料にして使用する。（老人対象になってしまうかも？）

■ 公共交通政策全般について（36件）

昨今、役場移設が話題になりますが、いくつかの説明会で、国立八雲病院跡地に移設した場合、バス運行も考えているとの話でしたが、高齢者が多くなっている今、バスは家のそばまで来てくれますか？足腰が悪く、歩行困難な人が家でがんばって生活しています。今より庁舎が遠くなったらハイヤー代も多くなるとは思いますし、健康の方でも徒歩なら駅を中心に見た場合大変ですね。若い人もいずれ高齢になります。創意工夫をこらし、町民が「良かったね」と安心できる施策を望みます。「かゆい所に手が届くような」施策でしたら反対はないでしょう。
集住を検討するべき。公共交通の整備は次の課題。順番が違うと思う。
人口の割に整っていると思う。
もう手遅れだと思います。もっと早くに行動していたら過疎化が進まなかった。
冬、考えてください。
公共インフラとして、手段を考えてはいけない。広域で協議すると合意形成時にムダが発生するから。民間が協力しろ！
新幹線が札幌まで開通したら、在来線はJRが手放す。なぜなら運行路線は赤字だからである。廃止したくともJR貨物が運行しているところは廃止できない。最初から赤字が見えている。町民に事前に説明をしないで新幹線の札幌開通を町民が費用負担を考えずに賛成する。新幹線札幌開通時点で関係自治体が在来線運行の費用を負担しなければならない。新幹線開通と引き換えに在来線運行の赤字負担を町民は快く喜ぶだろうか。
帯広も参考になるのではないのでしょうか。
八雲はスーパーなどお店が充実している街だと思う。だが、買物をする人の大半は自家用車と運転免許を持っていて、高齢になっても車と免許を手放せないのが現状。年をとる前に車がなくなった生活を体感できるくらい公共交通が充実して、生活になじめば高齢者ドライバーの事故も飲酒運転も減るかもしれない…。車を持ち、運転して生活することが自分のプライドのひとつになっている人もいると思う。個人の感情の問題もある。
新幹線もいいのは分かるが、もう昭和的発想で社会インフラを作るのから転換すべきだと思います。持続的なシステムを作ることで他の自治体を出し抜くつもりでやってほしい。人口ボーナスはもう期待できないので。
このアンケートからは国や道の立ち位置が見えません
この先、八雲町も人口減少が止まらないと思います。若い世代に無理な負担とならないよう考えていただきたい。
少子化で高齢化の時代。安心、安全に利用できる、接続もいき届いている、利用者第一の考え方で、安値で行けたら良いのですが。
近い将来の問題ではなく、現実問題として積極的な定義を！
問6の3択は答えづらかったです。函館の陣川町形式も良いと思うのです。あと懸案の少年段位行く時だけでよいから安価な交通手段を頼みたいという保護者の声（落部）が叶いますように良いアイデア、施策を望みます。
1. 八雲は公共交通機関に関して北海道の中ではまだ恵まれた方だと思う。（八雲町の市街地） 2. 新幹線が延伸された時、今と比べ運行本数（利便性）がどうなるのか知りたいところ。 3. 町内の移動であればハイヤーの利用をもっと促すような仕組みを作ったほうが良いのではないかと。 4. 交通機関の種類に係らず、費用は利用者負担が原則。その上でセーフティネット（低所得者への補助など）を考えるべき。但し無料（タダ）で使えるような仕組みはダメ。必ず一部負担は残すこと。 5. 交通事業者の経営をチェックできるような仕組みはできないか。事業の継続にコストダウンの努力の評価など。以前のJR北海道のような無責任な経営を許してはダメ。
運行本数を減らして経費削減しても利用しにくくなります公共交通の利用者数が減り、収入も減ってしまうと思うので、中途半端に減らすならスッと止めて、代替のサービスを提供してもいいのかなと思います。
公共交通の利用者は高齢者が多く利用するので、ハイヤー等の活用は良い考えだと思います。在来鉄道や路線バスの利用者が少なく赤字であれば、廃止しても仕方がないと思う。近隣の市町と連携した交通機関が必要だと思う。
公共交通がなければ困る人がいる以上、なんらかの交通手段は絶対必要。まず、現在の交通手段は運賃が多少上がっても利便性を高める工夫（例えば駅前の前後を考え、自転車そのまま乗れる等）が必要と考える。最終的に在来線や路線バスの維持のための負担が膨大であれば廃止してもやむを得ず。新しい地域にあった交通手段を考えるべき。

<p>少子高齢化が進み、高齢者の方は免許証の返納をすると、行動範囲が狭くなります。過疎地ほど公共交通機関の充実はもちろんのこと、代替手段の必要性も感じます。難しい問題ではありますが、これから先のことを考えると有効性と実効性の伴う政策が必要と考えます。</p>
<p>高齢者の免許証返納が問題になっているが、返納後の交通手段が解決されないと困る人もいるのではないかと思う。</p>
<p>高齢者が自動車を運転しなくてもよい、不便を感じないような八雲町にしてほしいと考えます。</p>
<p>これからも高齢者が増加していくと思うので、除雪も含め対策を考えた方がよいと思います。</p>
<p>車がないと生活できない町だと思います。歩道も整備されていない所も多く、歩くのにも不安です。老後を安心して暮らせるような公共交通は可能なのでしょうか。</p>
<p>将来的な移動手段に必ずなりうるものなので（車のない世帯にとって）、今のうちから整備等を始めるべき。</p>
<p>数年後は自分も含めて自分で運転できる確率が少なくなると思うので、例えば、70歳以上の人に、公共の交通を利用する頻度と行き先をアンケートとして、利用したい声が多ければ考えてほしいです。</p>
<p>少子高齢化が進む中で移動手段は今後の地域の維持を含め重要な課題であると感じます。様々なアイデアを出し合い本町にあった解決策があればと思います。多様な社会資源を活用し、町民全体で協力する必要があると思います。</p>
<p>現在車（自家用車）で移動しているが、高齢になると車を手放し、徒歩が中心となると思われます。公共交通のあり方の検討も必要と思うが、町の中心部に住んでいる人はほとんど徒歩での移動ですむ。公共交通を利用しない住民を考え、町道の安全性、拡張、利便性の検討を望みます。このまま高齢になると移動手段はほぼハイヤーになると思われます。</p>
<p>八雲町内で様々なイベントが行われているが、落部等地域から出かけるには車がないとなかなか出られません。又、もしも鉄道やバスの本数が減ったりなくなったりしたら、ますます出かけられなくなってしまいます。八雲町独自の交通システムを作る必要があると思います。</p>
<p>坂道が少ない街だと思いますが、車がないと不便な所もあると思うので、車がなくても生活しやすい町になればもっと良いと思います。</p>
<p>八雲町は無駄に広い。限界町村化に近い。交通手段は死活問題である。予算もあるだろうが、最低限でも維持可能な公共交通サービスを考えていただきたいです。</p>
<p>利用率に応じた増減（通院・通学に支障ない範囲で）は公共交通の維持のために必要不可欠だと思います。</p>
<p>鉄道運賃が割高なのに時間的メリットがない。また安全面でも不安。民間事業者に対し、公的負担をするのは反対。町負担となれば鉄道を利用する人、しない人で不平等感が出る。</p>
<p>費用の負担ばかりでなく、効率的な運用を考えてほしい。それが負担の軽減につながるのでは？</p>
<p>町が負担するのが理想ではあるが、それによって町民の負担が多くなるのでは意味がないし、町としてもっと削れる予算があるのではと思う。</p>
<p>問6について、公共交通維持にかかる経費について、どのくらいかかるかで何を存続して何を維持して誰が負担するか変わってくると思う。公共の交通なので、利用者だけの負担になるのは大変だと思うが、利用者が少数の時、莫大な経費をかけることも疑問に思う。</p>

■ その他の意見、記述（20件）

<p>アンケートについて、在来線と特急の関係、タクシーとハイヤーの関係がちょっとわかりづらいので、回答する人によってイメージにズレがあると思います。</p>
<p>町の中心部に住んでいる者にとっては、あまりざっくりしすぎの質問のような気がする。</p>
<p>このアンケートはとても分かりづらいです。もう少し熟考した上で町民の意見を聞いた方が良かったのでは？町は必要の優先順位が私利私欲に走っているように思います。今一度、本当に困っている人や、高齢者の方々への支援などに行き渡るように考えていただきたいです。</p>
<p>あまりにも公務員的で分かりにくい設問で苦労しました。目的を明示し、これからの課題を説明した上でアンケートを実施してほしい。このアンケートでは、予定された答え、期待する方向へ導こうとしている事が伺えて応えに困りました。</p>
<p>（南北線）地下鉄の真駒内駅の次に地下鉄駅をつくってください。</p>
<p>八雲町の公共交通を考える良いきっかけとなりました。</p>
<p>公共交通についてはありませんが、丘の駅について。10時～6時の運用になっていますが、10時前についた人達はうろうろするばかり。中途半端なことをしては評判が下がるだけではないかと思います。</p>
<p>デコボコのない道路に</p>
<p>今はほとんど利用する事がない公共交通なので、もしも？として回答しました。今現在利用している人のアンケートのほうが切実な思いだと思いますので、そちらのアンケートを元に皆が幸せに暮らしていける町になってもらいたいです。</p>
<p>住む人々が住みやすいようにしてほしい</p>
<p>新しい陸橋いらない</p>
<p>高齢者が住みやすい町造り。町民が楽しめるイベントをもっと増やしてほしい。子供が外で遊ばなくなっている。外で遊んでもらうように公園など、興味を引くような物を作る。</p>

八雲に新幹線は要らない！長万部駅で当たってほしい。マナーの悪い中国人、他、八雲町に住ませるな！八雲町が汚れる！利益のために何でもかんでも住ませるな。どうせ破かれるのは必至ですが。
自転車に乗っている人のマナーが悪すぎる。自動車が夜になってもヘッドライトを点灯していない。
がんばってください。
線路を渡る歩道橋の雪かきをしないので、個人的に雪かきしています。しないと渡れないので困ります。踏み切り、線路脇の草がボーボー。
一般企業よりボーナスが高いのだから、少々減らしてそちらにまわしたらどうですか？※役場職員や役職に着かれている方で暇な人がいましたら、駅舎やバス停の除雪をしてくださいよ。
ハイヤー代行の営業時間が短い。
町民の税金を無駄にしないように活用してほしい。不正に生活保護を受給しているひとなどキチンとしてほしい。私たちより、良い生活をしている。本当に困っている人に税金を使うならいいのに。
牧場を作る前にやることもあるはず。高齢者や障害者のことをもっと考えて税金を使ってほしい。