

令和3年6月28日（月）開催

令和3年度第1回八雲町地域公共交通会議資料

【資料1】

報告事項1

八雲町地域公共交通網形成計画の進捗状況の評価について・・・P1～8

報告事項2

八雲一熊石間予約バスの実証実験の結果について・・・・・・・・P9～15

協議事項1

熊石・八雲間予約バスの導入について・・・・・・・・P16～30

【参考資料1】

熊石・八雲間予約バス路線図・区域図・・・・・・・・別紙（A3）

【参考資料2】

熊石・八雲間予約バスダイヤ（案）・・・・・・・・別紙（A4）

八雲町地域公共交通網形成計画の進捗状況の評価について (2020年度末時点)

1 指標の状況

参考資料 P 2

指標 1 鉄道・路線バスの1日平均利用者数

(1) JR八雲駅の1日平均乗降客数

(単位：人)

年度 区分	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
目標	-	-	-	456	456	456	456	456
実績	456	446	418					

※1日平均乗車人数に2を乗じ、乗降客数に換算した数値

※2020年度の八雲駅および2018年度～2020年度の八雲駅以外の乗降客数は集計中。

(2) 路線バスの1日平均乗降客数

(単位：人)

年度 区分		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
江差八雲線	目標	-	-	12	12	12	12	12
	実績	12	16	18				
檜山海岸線 (熊石～江差)	目標	-	-	3	3	3	3	3
	実績	3	4	6				
檜山海岸線 (大成～江差)	目標	-	-	12	12	12	12	12
	実績	12	4	7				
函館 長万部線	目標	-	-	38	38	38	38	38
	実績	38	55	55				
快速瀬棚号	目標	-	-	6	6	6	6	6
	実績	6	7	3				
合 計	目標	-	-	71	71	71	71	71
	実績	71	86	89				

※交通系 IC カードを利用して八雲町内で乗降した利用者数

なお、指標 2～指標 5 は、アンケート調査を実施する 2024 年度に評価する予定。

8 目指す公共交通網の目標

本計画の目標及び目標の達成度を評価する指標として、以下のとおり設定する。

なお、目標値は事業の進捗状況や社会経済情勢などを勘案して必要に応じて見直す。

目標1 公共交通を使った外出の増加

指標1. 鉄道・路線バスの1日平均利用者数

地区別の鉄道・路線バスの1日平均利用者を指標とし、目標は以下のとおり。人口減少による自然減を考慮して現状維持とする。

表 8-1 鉄道（在来線）各駅の1日平均乗降客数現況値と目標値

	現況（2017年度）	目標（2024年度）
黒岩駅	6	6
山崎駅	2	2
八雲駅	456	456
山越駅	4	4
野田生駅	44	44
落部駅	58	58
合計	570	570

※乗降客数はJR北海道による1日平均乗車人数を2倍して換算したもの

表 8-2 路線バスの1日平均乗降客数現況値と目標値

	現況（2018年度）	目標（2024年度）
江差八雲線	12	12
桧山海岸線（熊石）	3	3
桧山海岸線（大成）	12	12
函館長万部線	38	38
快速瀬棚号	6	6
合計	71	71

※乗降客数は函館バスによる、交通系ICカードを利用して八雲町内で乗降した利用者数

※2018.6.4～6.10の7日間、2019.2.18～2.24の7日間の合計利用者数の1日平均値

評価指標	収集データ	収集方法	時期	担当
指標① 鉄道・路線バスの1日平均利用者数	○年間総利用者数から算出する 1日平均利用者数	交通事業者の報告	毎年	鉄道事業者 交通事業者

2 事業の状況

参考資料 P5～8

施策1 バス路線の再編

事業1 既存バス路線の分割や統廃合による路線網の再編

区分		年度				
		2020	2021	2022	2023	2024
計画	檜山海岸線	検討	実証運行	本格運行		
	江差八雲線		検討・協議	実証運行	本格運行	

取組実績

2020年度	檜山海岸線は、せたな町と共同で検討・実証運行・住民説明会を行い、2020年10月から檜山海岸線予約バス（大成・熊石間）の本格運行を実施した。 江差八雲線は、北海道が2021年2月に熊石・八雲間予約バスの実証運行を行った。
--------	---

事業2 スクールバス・患者輸送バスなどの運行の効率化

区分		年度				
		2020	2021	2022	2023	2024
計画		検討	実証運行	本格運行		
実績		取組なし				

事業3 町民の生活を支援する新しい交通手段の導入

区分		年度				
		2020	2021	2022	2023	2024
計画			検討			
			実証運行			
				本格運行		
実績		取組なし				

事業4 JR函館本線各駅に接続する交通の確保

区分		年度				
		2020	2021	2022	2023	2024
計画			検討			
				実証運行		
					本格運行	
実績		取組なし				

事業5 北海道新幹線新八雲（仮称）駅と町内を結ぶ交通の確保に向けた準備

区分 \ 年度	2020	2021	2022	2023	2024
計 画	調査・検討・協議				
実 績	取組なし				

事業6 交通手段相互の乗り換えのための交通結節点の確保

区分 \ 年度	2020	2021	2022	2023	2024
計 画	検討			整備	

取組実績

2020年度	檜山海岸線予約バス（大成・熊石間）の導入に伴い、熊石バス停（根崎）に待合所を設置した。
--------	---

事業7 公共交通の存在と利用の仕方のPR

区分 \ 年度	2020	2021	2022	2023	2024
計 画	検討		実施		

取組実績

2020年度	檜山海岸線予約バス（大成・熊石間）の導入に伴い、檜山海岸線予約バス（大成・熊石間）の利用方法等を掲載したチラシを熊石地域の全戸に配布した。
--------	---

事業8 町内交通利用と生活行動を結びつける交通系ICカードなどを活用するシステムや制度の検討

区分 \ 年度	2020	2021	2022	2023	2024
計 画	研究・検討・関係機関協議				
実 績	取組なし				

事業9 利用のきっかけを作る体験会などの実施

区分 \ 年度	2020	2021	2022	2023	2024
計 画	検討・実施				
実 績	取組なし				

9.2 目標実現のための取組施策・事業

施策の柱1：公共交通用の再編

施策1：バス路線の再編

- 既存の交通手段と新たな交通手段を適切に組み合わせ、地域の公共交通が持続的に確保できる体制、支援のあり方を検討する。

事業1	既存バス路線の分割や統廃合による路線網の再編				
概要	熊石地区では、桧山海岸線の大成と熊石の2系統、江差八雲線があるが、桧山海岸線（大成）、江差八雲線は利用者が少なく運行効率が悪化しているため、分割・統廃合により運行効率化を図る。 再編にあたっては、せたな町の路線再編計画と整合を図り、遅滞や空白を生じることがないようにする。				
実施主体	八雲町・バス事業者・ハイヤー事業者				
スケジュール	2020 (R2)	2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)
江差八雲線		検討・協議		実証運行	本格運行
桧山海岸線	検討	実証運行	本格運行		

事業2	スクールバス・患者輸送バスなどの運行の効率化				
概要	スクールバス・患者輸送バスの機能を確保しながら、買い物などの地域住民の生活に必要な交通手段を確保するため、運行の効率化について検討する。				
実施主体	八雲町・町民（地区）・ハイヤー事業者・バス事業者				
スケジュール	2020 (R2)	2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)
	検討	実証運行		本格運行	

事業3	町民の生活を支援する新しい交通手段の導入				
概要	新たな交通サービスの内容（頻度、運賃、ルート、運営の方法など）が適切かつ効率的で持続可能なものとなるよう、ハイヤー事業者を活かしたデマンド交通や循環バスなどの新たな交通手段について地元町民と一体で検討を行う。				
実施主体	八雲町・町民（地区）・ハイヤー事業者				
スケジュール	2020 (R2)	2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)
		検討			
			実証運行		
				本格運行	

施策 2 : 鉄道との連携

- 2030 年度の北海道新幹線延伸、新八雲（仮称）駅開業までの約 10 年間、八雲町と町外を結ぶ鉄道網を確実に利活用するための連絡交通確保に取り組む。
- 北海道新幹線延伸、新八雲（仮称）駅開業により通勤通学範囲の拡大、観光客の増加などが見込まれるため、連絡交通を運行する準備を進める。また、並行在来線と路線バスのあり方などに関する調査・検討・協議を進める。

事業 4	JR 函館本線各駅に接続する交通の確保				
概要	JR 函館本線の利活用促進のため、町内各駅（黒岩、山崎、八雲、山越、野田生、落部）と地区を結ぶ、路線バス・ハイヤーなどを活用した乗合交通を各駅・各地区の状況や町民ニーズを踏まえて検討する。				
実施主体	八雲町・町民（地区）・鉄道事業者・バス事業者・ハイヤー事業者				
スケジュール	2020 (R2)	2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)
	検討				
	実証運行				
	本格運行				

事業 5	北海道新幹線新八雲（仮称）駅と町内を結ぶ交通の確保に向けた準備				
概要	新八雲（仮称）駅と町内を結ぶ交通を町民の生活利用、来訪者の観光利用の視点から開業に合わせて運行開始するよう準備を進めるとともに移手段の十分な周知、広報活動を展開する。				
実施主体	八雲町・鉄道事業者・バス事業者・ハイヤー事業者				
スケジュール	2020 (R2)	2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)
	調査・検討・協議				

施策3：交通結節点の確保

- 既存路線バスの統廃合による再編の核として、異なる交通手段の乗り換えの重要なポイントとして、八雲駅、熊石バス停周辺を町内の交通結節点として確保する。

事業6	交通手段相互の乗り換えのための交通結節点の確保				
概要	八雲駅、熊石バス停付近を交通結節点と位置付け、異なる交通手段間の乗り換えの利便性を高める機能を確保する。 熊石バス停付近については、熊石地区の路線バス再編と合わせ、既存の施設を活用するなどし、必要な機能確保を図る。				
実施主体	八雲町・バス事業者・ハイヤー事業者・施設経営者及び管理者				
スケジュール	2020 (R2)	2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)
	検討		整備		

施策の柱2：公共交通の利用しやすさ、親しみやすさの向上**施策4：情報の伝え方の改善・充実**

- 公共交通を生活に活用してもらうため、利用に必要な情報をわかりやすく、適切なタイミングで正確な内容を町民、利用者に伝える。

事業7	公共交通の存在と利用の仕方のPR				
概要	八雲町にある公共交通の利用の仕方を町民に伝えるため、チラシなどをはじめとするPR方法を検討する。				
実施主体	八雲町・バス事業者・ハイヤー事業者・鉄道事業者				
スケジュール	2020 (R2)	2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)
	検討		実施		

施策5：公共交通の利用促進のための利便性向上

- 町民の外出の促進、公共交通利用促進のため、公共交通を利用しやすい環境づくりに取り組む。

事業8	町内交通利用と生活行動を結びつける交通系 IC カードなどを活用するシステムや制度の検討				
概要	利便性向上と異なる交通で共通に利用可能なキャッシュレス決済機能の導入に向けた検討をする。				
実施主体	八雲町・バス事業者・ハイヤー事業者・鉄道事業者				
スケジュール	2020 (R2)	2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)
	研究・検討・関係機関協議				

施策の柱3：公共交通を守り育てる官民の協働

施策6：公共交通への関心・理解の向上、利活用意識の喚起

- 公共交通に対する町民の認識や意識を変え、利用を促す取組を交通事業者や関係機関と連携して実施する。

事業9	利用のきっかけを作る体験会などの実施				
概要	公共交通の利用の仕方などについて学ぶ機会として体験会の実施を検討し、交通事業者や関係機関と連携して取組む。				
実施主体	八雲町・町民（地区）・バス事業者・鉄道事業者・ハイヤー事業者				
スケジュール	2020 (R2)	2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)
	検討・実施				

地域交通空白エリア対策事業

八雲一熊石間予約バスの実証実験の結果について

実証実験の実施概要

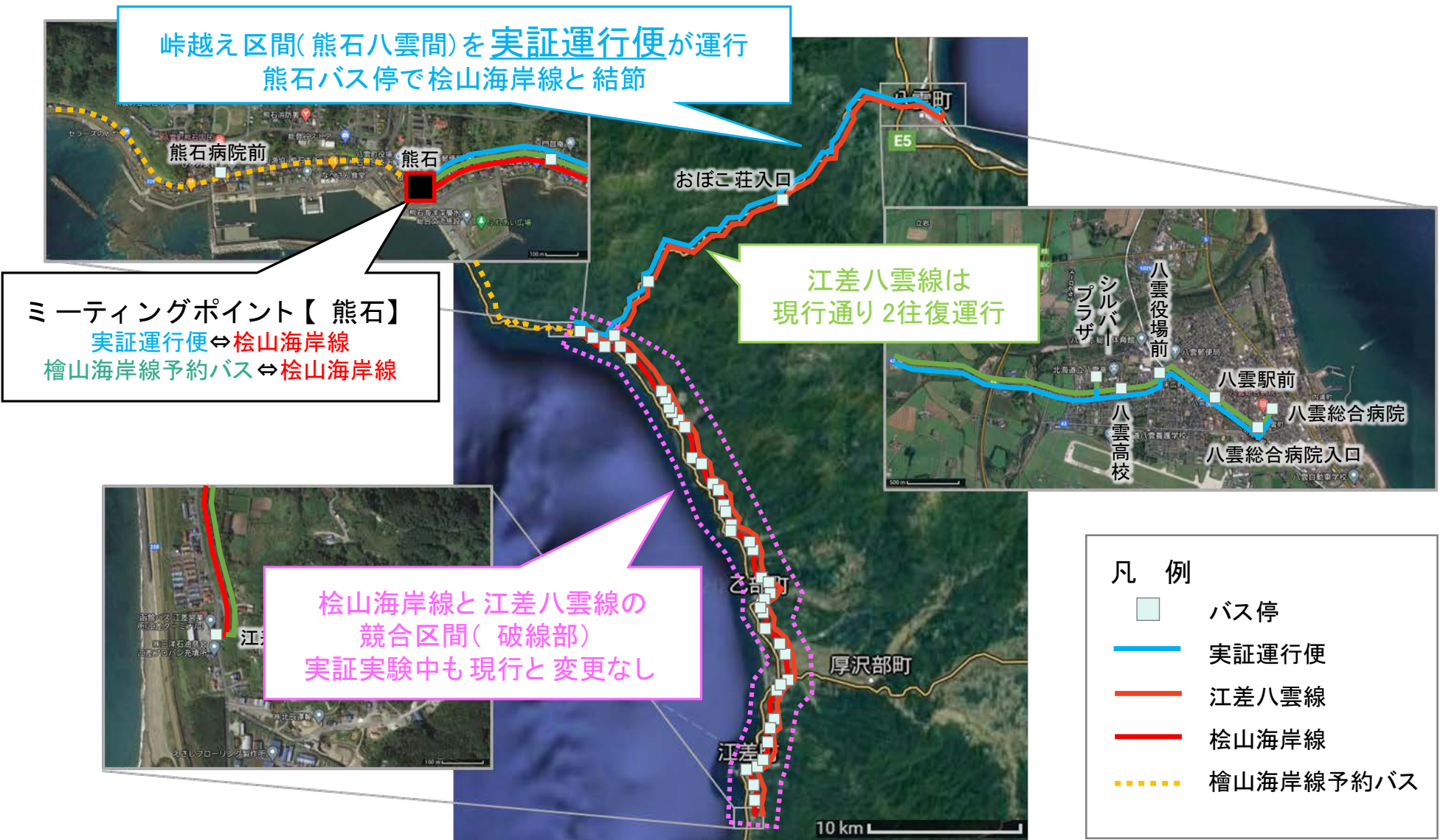
実証実験の背景と目的

- ① 人口減少等により全道で広域バス路線の持続性が危ぶまれている。
 - ② 高齢化の進展により自家用車で移動できない住民が増加。事故も懸念。
- ⇒「サービスレベルの向上」と「運行の効率化」に向けた広域バス路線の改善が必要
⇒「江差八雲線」沿線において広域バス路線の改善に向けた検討と実証実験を行う

実証実験内容

- ① 実施時期：2月1日（月）～2月26日（金）のうち平日（計18日運行）
- ② 運行内容：八雲総合病院～熊石までの雲石峠区間にて予約型定路線バスを運行
- ③ 運行事業：（有）八雲ハイヤー
- ④ 運行便数：2往復（+回送1往復）
- ⑤ 運賃：3段階運賃
⇒運行区間を〔八雲地域〕〔峠地域〕〔熊石地域〕の3区間に分け、同一区間は100円、隣の区間までは500円、峠越えは1,000円に設定
⇒乗継割引は無し
⇒小学生未満は無料、障がい者は半額（檜山海岸線予約バスと同ルールを採用）
⇒江差八雲線の定期券有効
- ⑥ ポイント：檜山海岸線、檜山海岸線予約バス、JR特急便に対して接続するダイヤを構築
：事業者リソースの中で最大効果が見込める時間帯でダイヤを構築
：効率性確保のため予約型とし、予約の無い場合は運行しない方式を採用

実証実験エリアの路線図



実証実験便及び関連路線の運行ダイヤ

●江差↓熊石↓八雲

江差→熊石	江差八雲線 1便	桧山海岸線 1便	桧山海岸線 2便	桧山海岸線 3便	桧山海岸線 4便	江差八雲線 2便	桧山海岸線 5便	桧山海岸線 6便
江差ターミナル	6:10	7:41	9:14	11:19	12:10	13:25	15:39	17:24
松山振興局前	6:17	7:48	9:21	11:26	12:17	13:32	15:46	17:31
姥神町フェリー前	6:22	7:53	9:26	11:31	12:22	13:37	15:51	17:36
江差病院前	6:31	8:03	9:36	11:41	12:32	13:46	16:01	17:46
江差高校前	-	8:05	9:38	11:43	12:34	-	16:03	17:48
江差高校入り口	6:32	8:07	9:40	11:45	12:36	13:47	16:05	17:50
乙部	6:42	8:18	9:51	11:56	12:47	13:57	16:16	18:01
熊石	7:24	8:57	10:30	12:35	13:26	14:39	16:55	18:40
熊石→八雲	乗継なし	増便分				乗継なし		増便分
熊石	7:24	9:02				14:39		18:50
おぼこ荘入口	7:48	9:26				15:03		19:24
八雲高校	8:09	9:47				15:24		19:35
八雲役場前	8:10	9:48				15:25		19:36
八雲駅前	8:17	9:55				15:32		19:43
八雲総合病院入口	8:19	9:57				15:34		19:45
八雲総合病院	8:20	9:58				15:35		19:46

●八雲↓熊石↓江差

八雲→熊石			江差八雲線 1便		増便分	増便分	江差八雲線 2便	
八雲総合病院			9:46		13:32	16:23	17:30	
八雲総合病院入口			9:47		13:33	16:24	17:31	
八雲駅前			9:49		13:35	16:26	17:33	
八雲役場前			9:56		13:42	16:33	17:40	
八雲高校			9:57		13:43	16:34	17:41	
おぼこ荘入口			10:18		14:04	16:55	18:02	
熊石			10:42		14:28	17:19	18:26	
熊石→江差	桧山海岸線 1便	桧山海岸線 2便	乗継なし	桧山海岸線 3便	桧山海岸線 4便	桧山海岸線 5便	乗継なし	桧山海岸線 6便
熊石	7:00	9:12	10:42	11:25	14:32	17:24	18:26	18:52
乙部	7:39	9:51	11:20	12:04	15:11	18:03	19:04	19:31
江差高校入り口	7:51	10:03	-	12:16	15:23	18:15	-	19:43
江差高校前	7:53	10:05	11:30	12:18	15:25	18:17	19:14	19:45
江差病院前	7:54	10:06	11:32	12:19	15:26	18:18	19:16	19:46
姥神町フェリー前	8:04	10:16	11:43	12:29	15:36	18:28	19:27	19:56
松山振興局前	8:09	10:21	11:49	12:34	15:41	18:33	19:33	20:01
江差ターミナル	8:16	10:28	11:56	12:41	15:48	18:40	19:40	20:08

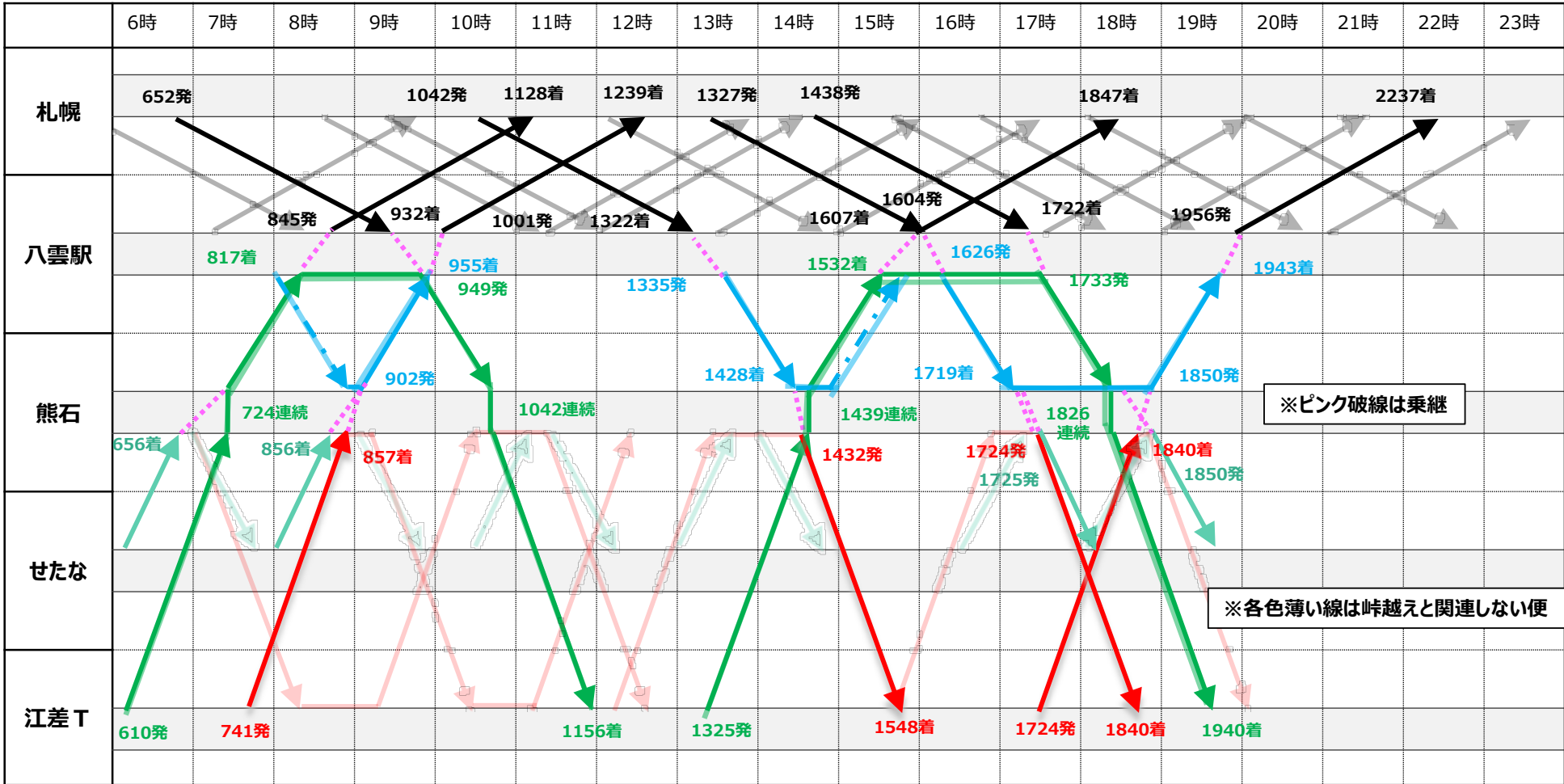
●太田↓熊石↓八雲

太田→熊石	桧山海岸線 予約バス1便	桧山海岸線 予約バス2便	桧山海岸線 予約バス3便	桧山海岸線 予約バス4便	桧山海岸線 予約バス5便	桧山海岸線 予約バス6便
太田	6:10	8:10	10:34	13:00	16:34	18:00
大成学校前	6:25	8:25	10:49	13:15	16:49	18:15
大成総合支所前	6:24	8:26	10:50	13:16	16:50	18:16
あわび山荘前	6:40	8:40	11:04	13:30	17:04	18:30
熊石病院前	6:55	8:55	11:19	13:45	17:19	18:45
熊石	6:56	8:56	11:20	13:46	17:20	18:46
熊石→八雲	江差八雲線 1便	増便分		江差八雲線 2便	増便分	
熊石	7:24	9:02		14:39	18:50	
おぼこ荘入口	7:48	9:26		15:03	19:24	
八雲高校	8:09	9:47		15:24	19:35	
八雲役場前	8:10	9:48		15:25	19:36	
八雲駅前	8:17	9:55		15:32	19:43	
八雲総合病院入口	8:19	9:57		15:34	19:45	
八雲総合病院	8:20	9:58		15:35	19:46	

●八雲↓熊石↓太田

八雲→熊石			江差八雲線 1便		増便分	増便分	江差八雲線 2便
八雲総合病院			9:46		13:32	16:23	17:30
八雲総合病院入口			9:47		13:33	16:24	17:31
八雲駅前			9:49		13:35	16:26	17:33
八雲役場前			9:56		13:42	16:33	17:40
八雲高校			9:57		13:43	16:34	17:41
おぼこ荘入口			10:18		14:04	16:55	18:02
熊石			10:42		14:28	17:19	18:26
熊石→太田	桧山海岸線 予約バス1便	桧山海岸線 予約バス2便	桧山海岸線 予約バス3便	桧山海岸線 予約バス4便	桧山海岸線 予約バス5便	桧山海岸線 予約バス6便	
熊石	7:00	9:00	11:25	14:00	17:25	18:50	
熊石病院前	7:01	9:01	11:26	14:01	17:26	18:51	
あわび山荘前	7:16	9:16	11:41	14:16	17:41	19:06	
大成総合支所前	7:30	9:30	11:55	14:30	17:55	19:20	
大成学校前	7:31	9:31	11:56	14:31	17:56	19:21	
太田	7:46	9:46	12:11	14:46	18:11	19:36	

実証実験便及び関連路線の運行ダイヤ（ダイヤグラム）



実証運行便ダイヤのポイント

- ・いずれもJR八雲駅にて札幌間の特急便と接続可能（札幌への乗継・札幌からの乗継）
- ・いずれも檜山海岸線との乗継が可能（乗継時間は5分～10分の設定→冬期遅延等を考慮して調整可能）

■ 実験結果（概要）

1. 実証実験の利用状況

- ① 実証実験の延べ予約件数は、44件（うち5件がキャンセル、39件で稼働）
- ② 実利用者数は、18人（うち関係者は3人、地域住民の実利用者は15人）
- ③ 利用者の年代は、15～18歳と65歳以上の高齢者の利用が約3割ずつ
- ④ 利用区間は、「[八雲地域]-[熊石地域]」が100%
- ⑤ 利用者の居住地は、約7割が熊石地区、
せたな町も約1割（檜山海岸線（予約制バス）からの乗り継ぎ）、
※札幌市居住者が函館バス桧山海岸線に乗り継ぎを行い、接続に問題無

2. 利用者からの声（（有）八雲ハイヤーへの聞き取り結果）

- ① 江差八雲線の空白時間帯での運行は非常に助かる（15～18歳利用者）
- ② 夕方までバスを待つことなく帰宅できるので、非常に助かった（15～18歳利用者）
- ③ 実証実験期間中に期末試験があり、通常は夕方まで待っていたが、今回は早く帰宅が出来て助かった（15～18歳利用者）
- ④ 本格運行を是非とも早く実現してほしい（年代不明利用者）
- ⑤ 実証実験終了後にも問い合わせがあり、残念がっていた（（有）八雲ハイヤー）

■ 実験結果（概要）

3. 実証実験の利用属性等（回答者19人（回答率：48.7%））

- ① 利用者の9割以上は継続して利用
- ② 本実証実験におけるサービス水準（運賃、ダイヤ、予約締切時間）は、概ね妥当（各項目で7割以上が「ちょうど良い」もしくは「問題無い」と回答）
- ③ 一方で、バス停設置については、「商業施設への停車」や「自宅までの送迎」を望む声がある
- ④ 利用者の約7割は往復での利用（回答者19人中5人が片道利用（うち3人は札幌市内在住））
（熊石地区に居住する住民等が既存江差八雲線と本実証実験デマンドバスを使い分けて利用している状況も見られる）

4. 実証実験利用者への後追い調査結果（回答者6人（回答率：15.4%））

- ① 既存江差八雲線に本実証実験デマンドバスの運行便数が加わったことで、八雲地区-熊石地区間のサービス水準は向上しており、運行便の選択肢が拡大したことで、利用者満足度は向上
- ② 運行時間帯については、商業施設等の開店時間の考慮やJRとの接続性も確保されていることから、問題ないとの回答
- ③ 予約制についても、不便はないとの回答
- ④ 運賃については、現役世代は問題ないが、年金生活を送っている高齢者等に対する運賃助成について意見有
- ⑤ バス待ち環境については、路線バス等の運行情報を把握できるデジタルサイネージの設置や公共施設等における「バス待ちOK₁₅の表示」などの連携策について意見有

熊石・八雲間における予約バスの導入について

◇本格運行について

①運行開始日

・令和3年10月1日(金)

②区間

・熊石バス停(根崎町)―八雲総合病院 ※参考資料1

③ダイヤ

・運行便数は5便 ※参考資料2

④運賃について

ア. 片道運賃

	大人(中学生以上)	小学生	小学生未満
熊石地域内	200円	100円	無料
熊石地域～おぼこ荘入口	500円	250円	
熊石地域～八雲地域	1,000円	500円	
おぼこ荘入口～八雲地域	500円	250円	

※障がい者手帳(身体・知的・精神)をお持ちの方は1割引。

イ. 1ヶ月定期券

	定期券(大人)	小学生	小学生未満
熊石地域内	6,000円	3,000円	無料
熊石地域～おぼこ荘入口	15,000円	7,500円	
熊石地域～八雲地域	30,000円	15,000円	
おぼこ荘入口～八雲地域	15,000円	7,500円	

- ・定期券は、片道運賃×2×15日で計算したもの。※1か月に16往復以上で得する。
- ・函館バスや東ハイヤーから乗り継ぐ場合は割高になるため、通学費助成金で調整する。

⑤実施事業者

・有限会社 八雲ハイヤー

⑥車両について

乗車定員 14名 ※運転手含

⑦住民周知について

・住民説明会開催(3回開催)

令和3年7月27日(火)11:00～11:45 熊石総合支所2階第1・第2会議室

令和3年7月27日(火)14:00～14:45 相沼泊川出張所3階大ホール

令和3年7月28日(水)18:00～18:45 八雲町役場第1・2会議室

(広報やくも7月号、熊石支所だより、防災行政無線(熊石地域)で周知)

・その他

広報やくも9月号(折り込みチラシ)、各施設・待合所(熊石バス停)にてチラシ掲示

令和 3 年 6 月 日

国土交通大臣 殿

氏名又は名称 八雲町地域公共交通会議
住 所 北海道二海郡八雲町住初町 138 番地
代表者氏名 会 長 岩 村 克 詔

地域内フィーダー系統確保維持計画認定申請書

地域内フィーダー系統確保維持計画を別紙のとおり定めたので、関係書類を添えて申請します。

※本申請書に、別添の記載すべき事項を全て記した地域内フィーダー系統確保維持計画を添付すること。

生活交通確保維持改善計画の名称
八雲町地域内フィーダー系統確保維持計画
1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性
<p>八雲町の人口は、平成27年度国勢調査で、17,252人であったが、このうち65歳以上の人口比率は、急激に上昇しており、人口減少や高齢化の進行は今後も加速し続けていくことが想定される。</p> <p>町内全域での高齢化や公共交通機関に頼らざるを得ない町民の増加により、公共交通の維持・確保の必要性が近年増しているなかで、熊石・八雲間は、高校、JR八雲駅、病院、公共施設、商業施設などの主要施設や、近隣町を結ぶ重要な位置づけにある。</p> <p>令和3年10月より、江差・八雲間の北海道の補助金が打ち切られることとなり、沿線自治体負担での路線維持が厳しいことから、熊石・八雲間の路線を確保する必要がある。</p> <p>また、高齢者や免許を取得できない高校生等、交通弱者の移動手段の確保が課題となっているため、路線のデマンド化へ取り組み、効率的かつ持続的な公共交通を地域に密着させ、公共交通における利用者の確保を図ることを目的とする。</p>
2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果
(1) 事業の目標
1日平均乗車人数 18人/日（令和2年度実績 18人/日）
(2) 事業の効果
<ul style="list-style-type: none"> ・ 檜山海岸線、檜山海岸線デマンドバス（熊石・大成間）と接続でき、利用促進が図られる。 ・ 徒歩での移動が困難な交通弱者の移動手段を確保できる。 ・ 熊石・八雲間における移動手段が充実する。 ・ 病院や商業施設（八雲市街地）へアクセスしやすくなり、日常生活に必要な社会基盤が維持される。 ・ 高齢者の交通事故発生が減少が図られる。
3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体
<ul style="list-style-type: none"> ・ 八雲高等学校へ通学する生徒への通学補助制度の充実 ・ 広報での周知 ・ 町や病院のホームページへ掲載 ・ 住民説明会の実施
4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行システムの概要及び運行予定者

<p>地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表 1」を添付。</p>
<p>5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の負担者</p>
<p>八雲町から運行事業者への補助金については、運行収入及び国庫補助金を運行経費から差し引いた差額分を負担する。</p>
<p>6. 補助金の交付を受けようとする補助対象事業者の名称</p>
<p>有限会社 八雲ハイヤー</p>
<p>7. 補助を受けようとする手続きに係る利用状況等の継続的な測定方法 【活性化法定協議会を補助対象事業者とする場合のみ】</p>
<p>※該当なし</p>
<p>8. 別表 1 の補助対象事業の基準二ただし書に基づき、協議会が平日 1 日当たりの運行回数が 3 回以上で足りると認めた系統の概要 【地域間幹線系統のみ】</p>
<p>※該当なし</p>
<p>9. 別表 1 の補助対象事業の基準ハに基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」認めた市町村の一覧 【地域間幹線系統のみ】</p>
<p>※該当なし</p>
<p>10. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項 【地域間幹線系統のみ】</p>
<p>※該当なし</p>
<p>11. 外客来訪促進計画との整合性 【外客来訪促進計画が策定されている場合のみ】</p>
<p>※該当なし</p>
<p>12. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要 【地域内フィーダー系統のみ】</p>
<p>地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表 5」を添付。</p>
<p>13. 車両の取得に係る目的・必要性 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けよう</p>

<u>とする場合のみ】</u>
<p>熊石・八雲間の路線での運行は、新規運行を開始する路線であり、当該路線を運行するための車両を手当てすることができないため、新たに 14 人乗りの車両を 1 台導入する必要がある。</p>
<p>14. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 <u>【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</u></p>
<p>(1) 事業の目標</p>
<p>平均乗車人数 18人/日 (令和2年度実績 18人/日)</p>
<p>(2) 事業の効果</p>
<p>熊石・八雲間の路線を確保することにより、熊石地域の高齢者や八雲高等学校へ通う生徒の移動手段が確保される。また、これまでの公共交通機関では対応できなかった熊石地域エリアの Door to door での運行が可能となり、利便性の向上と利用者増が見込める。</p>
<p>15. 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者、要する費用の負担者 <u>【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</u></p>
<p>地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表 6」を添付。 なお、八雲町から運行事業者への補助金額については、国庫補助金を差し引いた差額分を負担することとする。</p>
<p>16. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策） <u>【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</u></p>
<p>※該当なし</p>
<p>17. 貨客混載の導入に係る目的・必要性 <u>【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</u></p>
<p>※該当なし</p>
<p>18. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果 <u>【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</u></p>
<p>(1) 事業の目標</p>
<p>※該当なし</p>
<p>(2) 事業の効果</p>

※該当なし	
19. 貨客混載の導入に係る計画の概要 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】	
※該当なし	
20. 貨客混載の導入に要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】	
※該当なし	
21. 協議会の開催状況と主な議論	
<ul style="list-style-type: none"> ・平成 31 年 3 月 28 日 八雲町地域公共交通会議 地域公共交通網形成計画策定事業協議 ・令和 元年 7 月 10 日 八雲町地域公共交通会議 地域公共交通網形成計画策定協議、町民アンケート調査方法について ・令和 元年 10 月 24 日 八雲町地域公共交通会議 地域公共交通網形成計画、町民アンケート調査結果確認 ・令和 2 年 1 月 14 日 八雲町地域公共交通会議 地域公共交通網形成計画策定協議（素案） ・令和 2 年 3 月 16 日 八雲町地域公共交通会議 地域公共交通網形成計画協議（最終）及び承認（書面開催） ・令和 2 年 6 月 19 日 八雲町地域公共交通会議（書面開催） 檜山線海岸線デマンドバス実証運行について ・令和 2 年 9 月 4 日 八雲町地域公共交通会議 檜山海岸線予約バス運行調査結果 ・令和 2 年 12 月 25 日 八雲町地域公共交通会議（書面開催） 地域交通空白エリア対策事業の承認（熊石—八雲間予約バス実証実験） ・令和 3 年 6 月 28 日 八雲町地域公共交通会議 熊石—八雲間予約バス本格運行協議 	
22. 利用者等の意見の反映状況	
<ul style="list-style-type: none"> ・令和元年度に町民の公共交通利用実態等を把握するため、各地区の満 16 歳以上の町民比率に基づき、住民基本台帳から無作為に抽出した 4,215 人を対象として、町民アンケートを実施した。 ・また上記調査だけでは把握しにくい、地区別の固有の状況やニーズを把握するため地区別意見交換会を行った。 ・上記の調査や公共交通事業者聞き取りに基づき、現況の課題等を整理し、八雲町地域公共交通網形成計画を策定。 ・令和 3 年 2 月に熊石・八雲間予約バス導入に向けての実証実験運行を行った際、利用者向けのアンケート調査を実施した。 	
23. 協議会メンバーの構成員	
関係都道府県	北海道渡島総合振興局地域創生部地域政策課新幹線推進室室長 北海道渡島総合振興局函館建設管理部八雲出張所所長

関係市区町村	北海道八雲町長
交通事業者・交通施設管理者等	北海道函館方面八雲警察署交通課長、函館バス株式会社バス事業部次長、有限会社八雲ハイヤー代表取締役、有限会社旭ハイヤー代表取締役、エスジーハイヤー株式会社代表取締役、JR 北海道八雲駅長、合同会社キャンタク代表取締役
地方運輸局	北海道運輸局函館運輸支局 運輸・監査担当首席専門官
その他協議会が必要と認める者	八雲町町内会等連絡協議会長、熊石町町内会連絡協議会長、落部連合町内会長、八雲商工会総務委員長、八雲観光物産協会会長、函館地区交通運輸産業労働組合協議会事務局長、地域住民代表、せたな町まちづくり推進課長

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 北海道二海郡八雲町住初町 138 番地

(所 属) 政策推進課企画係

(氏 名) 齋 藤 彩

(電 話) 0137-62-2300

(e-mail) seisaku@town.yakumo.lg.jp

注意： 本様式はあくまで参考であり、補助要綱の要件を満たすものであれば、この様式によらなくても差し支えありません。

また、既存計画部分で生活交通確保維持改善計画の記載項目に合致する部分は、そこからの転記や、該当部分を明確にした上での添付などにより活用いただいて差し支えありません。

実際の計画作成に当たっては補助要綱等を踏まえて作成をお願いいたします。

各記載項目について、地域公共交通計画及び地域公共交通利便増進実施計画を作成している場合には、当該計画から該当部分を転記したり、別添〇〇計画△節のとおり、等として引用したりすることも可能です。(ただし、上記2.・3.については、地域公共交通計画及び地域公共交通利便増進実施計画に定める目標、当該目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項との整合性を図るようして下さい。また、生活交通確保維持改善計画全体として、協議会における協議が整った上で提出される必要があります)。

外客来訪促進計画を作成している場合には、当該計画から該当部分を転記したり、別添〇〇計画△節のとおり、等として引用したりすることも可能です。

※該当のない項目は削除せず、「該当なし」と記載して下さい。

表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者(地域内フィーダー系統)

令和4年度

市区町村	運行予定者名	運行系統名 (申請番号)	運行系統			系統 キロ程	計画 運行 日数	計画 運行 回数	利 便 増 進 特 例 措 置	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7及び別表9)			
			起点	経由地 営業区域	終点					運行態様 の別	基準口で 該当する 要件	接続する補助対象 地域間幹線系統等 との接続確保策	基準二で該当 する要件 (別表7のみ)
八雲町	有限会社八雲ハイヤー	(1) 熊石・八雲線	八雲町熊石	八雲町鉛川	八雲総合病院	往 km	362 日	1,448.0 回		区域運行	②(1)	地域幹線系統「檜山海岸線」と熊石バス停で接続	①
						復 km							
						往 km	日	回					
						復 km	日	回					
						往 km	日	回					

(注)

1. 区域運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域を記することとし、「系統キロ程」について記載を要しない。
2. 「系統キロ程」については、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで記載すること。なお、循環系統の場合には、往又は復のどちらかの欄にキロ程を記載し、もう片方の欄に「循環」と記載すること。
3. 「利便増進特例措置」については、地域公共交通利便増進実施計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用(別表9)を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載する。
4. 「運行態様の別」については、路線定期運行、路線不定期運行、区域運行の別を記載すること。
5. 「接続する補助対象地域間幹線系統等と接続確保策」については、地域内フィーダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークと、どのように接続を確保するかについて記載する。
6. 本表に記載する運行予定系統を示した地図及び運行ダイヤを添付すること。

運行回数・サービス提供時間算定表①

運行系統	熊石・八雲線		計画運行日数 B	362.0	実績運行日数 F		運休回数 (い)-(ろ)=(は)	1,448.0																																			
			計画運行回数 (い) E	1,448.0	実績運行回数 (ろ) J		やむを得ない運休回数 (に) I																																				
				サービス提供時間(り)	0	運行割合 (ろ+に) / (い) = (ほ)																																					
年月	曜日区分	片道・循環回数 A	計画				実績						備考 (調整、増便、運休、補助対象外となった理由等)																														
			運行日数 B	運行回数 A×B=C	調整後の運行回数 調整% D	C×D=E	運行日数 F	運行回数*1 増便 G 運休(-) H 天災*2 I			C+G+H= J	サービス提供時間 実運行時間 K 待機時間 L 回送時間 M 予約時間 N				K+L+M+N= 0																											
3年	10月	往	2	31	155.0	80.0%	124.0																																				
		復	3																																								
		循																																									
			往																																								
			復																																								
			循																																								
			往																																								
			復																																								
			循																																								
小計				31	155.0		124.0																																				

*1 運行回数は、1運行を1回としてカウントする。
(往、復、循環各1回)
*2 天災欄は、運休のうちやむを得ない理由のもの

※「時間単位」で入力する場合は「上段」、「時間+分単位」で入力する場合は「下段」に入力してください。(下段は「分」のみでも入力できます)
※当月の合計値を入力してください。(曜日毎に分ける必要はありません)
※数値のみ入力してください(単位は自動入力されます)

年月	曜日区分	片道・循環回数 A	計画				実績						備考 (調整、増便、運休、補助対象外となった理由等)																															
			運行日数 B	運行回数 A×B=C	調整後の運行回数 調整% D	C×D=E	運行日数 F	運行回数*1 増便 G 運休(-) H 天災*2 I			C+G+H= J	サービス提供時間 実運行時間 K 待機時間 L 回送時間 M 予約時間 N				K+L+M+N= 0																												
3年	11月	往	2	30	150.0	80.0%	120.0																																					
		復	3																																									
		循																																										
			往																																									
			復																																									
			循																																									
			往																																									
			復																																									
			循																																									
小計				30	150.0		120.0																																					

年月	曜日区分	片道・循環回数 A	計画				実績						備考 (調整、増便、運休、補助対象外となった理由等)																															
			運行日数 B	運行回数 A×B=C	調整後の運行回数 調整% D	C×D=E	運行日数 F	運行回数*1 増便 G 運休(-) H 天災*2 I			C+G+H= J	サービス提供時間 実運行時間 K 待機時間 L 回送時間 M 予約時間 N				K+L+M+N= 0																												
3年	12月	往	2	31	155.0	80.0%	124.0																																					
		復	3																																									
		循																																										
			往																																									
			復																																									
			循																																									
			往																																									
			復																																									
			循																																									
小計				31	155.0		124.0																																					

運行回数・サービス提供時間算定表①

運行系統	熊石・八雲線		計画運行日数 B	362.0	実績運行日数 F		運休回数 (い)-(ろ)=(は)	1,448.0								
			計画運行回数 (い) E	1,448.0	実績運行回数 (ろ) J		やむを得ない運休回数 (に) I									
				サービス提供時間(り)	0	運行割合 (ろ+に) / (い) = (ほ)										
年月	曜日区分	片道・循環回数 A	計 画				実 績					備 考 (調整、増便、運休、補助対象外となった理由等)				
			運行日数 B	運行回数 A×B=C	調整後の運行回数 調整% D	C×D=E	運行日数 F	運行回数*1			サービス提供時間					
								C+G+H= J						K+L+M+N= 0		
										時間	実運行時間 K	待機時間 L	回送時間 M	予約時間 N		
										分						
										計						
4年 1月	月～日	往	2	28	140.0	80.0%	112.0									
		復	3													
		循														
			往													
			復													
			循													
		往														
		復														
		循														
小 計				28	140.0		112.0									

*1 運行回数は、1運行を1回としてカウントする。
(往、復、循環各1回)
*2 天災欄は、運休のうちやむを得ない理由のもの

年月	曜日区分	片道・循環回数 A	計 画				実 績					備 考 (調整、増便、運休、補助対象外となった理由等)				
			運行日数 B	運行回数 A×B=C	調整後の運行回数 調整% D	C×D=E	運行日数 F	運行回数*1			サービス提供時間					
								C+G+H= J						K+L+M+N= 0		
										時間	実運行時間 K	待機時間 L	回送時間 M	予約時間 N		
										分						
										計						
4年 2月	月～日	往	2	28	140.0	80.0%	112.0									
		復	3													
		循														
			往													
			復													
			循													
		往														
		復														
		循														
小 計				28	140.0		112.0									

年月	曜日区分	片道・循環回数 A	計 画				実 績					備 考 (調整、増便、運休、補助対象外となった理由等)				
			運行日数 B	運行回数 A×B=C	調整後の運行回数 調整% D	C×D=E	運行日数 F	運行回数*1			サービス提供時間					
								C+G+H= J						K+L+M+N= 0		
										時間	実運行時間 K	待機時間 L	回送時間 M	予約時間 N		
										分						
										計						
4年 3月	月～日	往	2	31	155.0	80.0%	124.0									
		復	3													
		循														
			往													
			復													
			循													
		往														
		復														
		循														
小 計				31	155.0		124.0									

運行回数・サービス提供時間算定表①

運行系統	年月	曜日区分	片道・循環回数 A	計画			実績							備考 (調整、増便、運休、補助対象外となった理由等)																						
				運行日数 B	運行回数 A×B=C	調整後の運行回数 調整% D	調整後の運行回数 C×D=E	運行日数 F	運行回数*1 増便 G			運休(-) H	天災*2 I		C+G+H= J	サービス提供時間																				
				計画運行日数 B	362.0	実績運行日数 F				運休回数(い)-(ろ)=(は) 1,448.0																										
				計画運行回数 (い) E	1,448.0	実績運行回数(ろ) J				やむを得ない運休回数(に) I																										
							サービス提供時間(り) 0				運行割合(ろ+に)/(い)=(ほ)																									
熊石・八雲線	4年 4月	月~日	往	2	30	150.0	80.0%	120.0																												
			復	3																						時間										
			循																																	
	往		時間																																	
	復																																			
	循		分																																	
	往																																			
	復		計																																	
	循																																			
	往		計																																	
	復																																			
	循		計																																	
往																																				
復		計																																		
循																																				
小計				30	150.0		120.0																													

*1 運行回数は、1運行を1回としてカウントする。
(往、復、循環各1回)
*2 天災欄は、運休のうちやむを得ない理由のもの

年月	曜日区分	片道・循環回数 A	計画			実績							備考 (調整、増便、運休、補助対象外となった理由等)																					
			運行日数 B	運行回数 A×B=C	調整後の運行回数 調整% D	調整後の運行回数 C×D=E	運行日数 F	運行回数*1 増便 G			運休(-) H	天災*2 I		C+G+H= J	サービス提供時間																			
4年 5月	月~日	往	2	31	155.0	80.0%	124.0																											
		復	3																						時間									
		循																																
	往		時間																															
	復																																	
	循		分																															
	往																																	
	復		計																															
	循																																	
	往		計																															
	復																																	
	循		計																															
往																																		
復		計																																
循																																		
小計				31	155.0		124.0																											

年月	曜日区分	片道・循環回数 A	計画			実績							備考 (調整、増便、運休、補助対象外となった理由等)																					
			運行日数 B	運行回数 A×B=C	調整後の運行回数 調整% D	調整後の運行回数 C×D=E	運行日数 F	運行回数*1 増便 G			運休(-) H	天災*2 I		C+G+H= J	サービス提供時間																			
4年 6月	月~日	往	2	30	150.0	80.0%	120.0																											
		復	3																						時間									
		循																																
	往		時間																															
	復																																	
	循		分																															
	往																																	
	復		計																															
	循																																	
	往		計																															
	復																																	
	循		計																															
往																																		
復		計																																
循																																		
小計				30	150.0		120.0																											

運行回数・サービス提供時間算定表①

運行系統		計画運行日数 B		362.0		実績運行日数 F		0		運休回数 (い)-(ろ)=(は)		1,448.0					
熊石・八雲線		計画運行回数 (い) E		1,448.0		実績運行回数 (ろ) J		0		やむを得ない運休回数 (に) I		0					
		サービス提供時間(り)		0		運行割合 (ろ+に) / (い) = (ほ)											
年月	曜日区分	片道・循環回数 A	計 画				実 績							備 考 (調整、増便、運休、補助対象外となった理由等)			
			運行日数 B	運行回数 A×B=C	調整後の運行回数 調整% D	C×D=E	運行日数 F	運行回数*1			サービス提供時間						
							増便 G	運休 (-) H	天災*2 I	C+G+H= J	実運行時間 K	待機時間 L	回送時間 M	予約時間 N	K+L+M+N= 0		
4年 7月	月～日	往	2	31	155.0	80.0%	124.0				時間						
		復	3														
		循															
		往										時間					
		復											分				
		循												計			
	往										計						
	復											分					
	循												計				
小 計				31	155.0		124.0										
4年 8月	月～日	往	2	31	155.0	80.0%	124.0				時間						
		復	3														
		循															
		往										時間					
		復											分				
		循												計			
	往										計						
	復											分					
	循												計				
小 計				31	155.0		124.0										
4年 9月	月～日	往	2	30	150.0	80.0%	120.0				時間						
		復	3														
		循															
		往										時間					
		復											分				
		循												計			
	往										計						
	復											分					
	循												計				
小 計				30	150.0		120.0										
合 計				362	1,810.0		1,448.0										

*1 運行回数は、1運行を1回としてカウントする。
(往、復、循環各1回)

*2 天災欄は、運休のうちやむを得ない理由のもの

表5 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

市町村名	八雲町
------	-----

(単位:人)

	人 口
人口集中地区以外	9,752
交通不便地域	17,252

交通不便地域の内訳

人 口	対象地区	根拠法
17,252	全域	過疎地域の持続的発展の支援に関する特別措置法

地域公共交通計画、地域公共交通利便増進実施計画の策定年月日及び算定式適用開始年度

計画名	策定年月日	算定式適用開始年度
八雲町地域公共交通網形成計画	2020/3/24	令和2年度

(※参考)

対象人口	算定式	国庫補助上限額
17,252	$17252人 \times \times + 万円 = 0千円$	0千円

(※) 省略可。

協議会において承認を得る必要があるなど、自治体の必要性に応じて記載可。

なお、記載する場合の適用算定式においては、直近の地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金に係る国庫補助上限額の算定式をご活用ください。

表6 車両の取得計画の概要(車両減価償却費等補助)(地域内フィーダー系統)

市区町村名	バス事業者等名	申請番号	運行の用に供する補助対象系統名(申請番号)	補助対象車両の種別			乗車定員	購入年月	利便増進特例措置	運送継続特例措置	購入等の種別
				イ	ロ	ハ					
八雲町	有限会社八雲ハイヤー	1	() 熊石・八雲線	小型車両			14	R3.9			一括
		2	()								
		3	()								
		4	()								
		5	()								

(注)

1. 「補助対象車両の種別」については、イ欄にノンステップ型、ワンステップ型又は小型車両の別を、ロ欄にスロープ付き又はリフト付きの別を、ハ欄に標準仕様(ノンステップバス認定要領(平成22年6月4日付け国自技第49号又は平成27年7月2日付け国自技第75号)に基づく認定を受けたもの)又は非標準仕様の別を記載すること。
2. 「乗車定員」については、座席数(運転席を含む)に立席数を加えた数を記載すること。なお、立席は座席を除いた面積を1人あたりの専有面積0.14平方メートルで除した数とする(道路運送車両保安基準第24条、第53条)。
3. 「購入年月」については、初年度の場合は購入予定年月を記載すること。
4. 「利便増進特例措置」又は「運送継続特例措置」については、地域公共交通利便増進計画又は地域旅客運送サービス継続実施計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用(別表9又は別表10)を受けた補助対象系統の運行の用に供する場合のみ「○」を記載すること。
5. 「購入等の種別」については、一括、割賦又はリースの別を記載すること。