

### 3. まちづくり方針及び目指すべき都市構造

#### 3.1 都市構造の課題分析

##### (1) 現状課題

上記より、現状課題は以下のとおり整理される。

##### 現状

<ul style="list-style-type: none"><li>● 少子高齢化・人口減少</li><li>● 都市計画区域は八雲地区のみで、比較的コンパクトなまち</li><li>● 人口集中地区は平成22～27年で、人口・面積ともに減少</li><li>● 平成25年時点で8,770戸の住宅のうち、1,090戸が空家</li></ul>	少子高齢化・ 人口減少
<ul style="list-style-type: none"><li>● 厳しい財政状況</li><li>● 現状規模の公共施設を維持するには、必要な費用の半分程度が不足</li></ul>	厳しい財政
<ul style="list-style-type: none"><li>● JR線路より海側は、津波浸水等の可能性あり</li></ul>	災害の可能性
<ul style="list-style-type: none"><li>● 商業地は、駅前商店街と国道5号沿線に集積</li><li>● 市街地の人口密度は比較的維持されている</li></ul>	まとまりある 市街地
<ul style="list-style-type: none"><li>● JR利用は減少が続く</li><li>● 公共交通は、函館バスが通るが、1日3往復程度の路線</li></ul>	公共交通の 利用が少ない
<ul style="list-style-type: none"><li>● 事業所数・従業者数は減少</li><li>● 地価は低下が続いている</li></ul>	地域経済の 活力低下
<ul style="list-style-type: none"><li>● 自動車交通は利便性が高く、需要も高い</li><li>● 北海道新幹線 新八雲（仮称）駅が2030年に開業予定</li></ul>	広域交通の 新しい動き

##### ① 少子高齢化・人口減少に対応したまちづくりの必要性

八雲町市街地は駅を中心に半径2km程度に収まる、比較的コンパクトなまちと言えるが、八雲町における将来人口の推計では、社人研推計を元に、2030年（平成42年）時点で、2010年（平成22年）の約8割に落ち込むと考えられている。これまでも人口は減り、空地や空家も増えているため、さらに人口が減る今後においては、何の手立てもしない状況では、さらに、歯抜け状態に低利用地が増えていくと考えられる。そのため、人口減少に対応し、よりコンパクトなまちを目指していくことが必要と考えられる。

##### ② 厳しい財政状況の中で、歳出のあり方の見直しの必要性

八雲町の決算状況は、約130億円規模の財政状況となっているが、今後の少子高齢化・人口減少により、税収が減ることが予想される。一方で、義務的経費は減らず、より財政状況が厳しくなってくると考えられ、投資的経費等の公共施設・インフラにかかる費用を削減していく必要がある。

### ③ 災害の危険性に留意した生活環境の整備の必要性

災害リスクが高い区域として、遊楽部川河口周辺が浸水想定区域となっているほか、JR線路より東側は概ね津波浸水が想定される区域となっており、より生命の危険性の高い、浸水深1m以上で見ても、本町大通付近まで含まれる想定である。

これらの影響の及ぶ範囲は、居住を促進するにはあまり望ましくない地域とも考えられるが、八雲町市街地のほぼ半分がその範囲となってしまうことから、防災体制や避難場所等の対策を含めた居住のあり方を検討する必要がある。

### ④ 現状の市街地のまとまりを維持する必要性

八雲町市街地は駅を中心に半径2km程度に収まる、比較的コンパクトなまちであり、商業は、駅前商店街及び国道5号沿いに集積している利便性の高いまちと評価できる。ただし、公共施設は、市街地に広く分布しているほか、今後のJR在来線の動向も不透明であり、駅周辺をどのように位置づけていくか、検討しがたい状況である。

今後もまちの利便性の高さを維持していくためには、現状の市街地のまとまりを維持していくことが重要であり、そのための都市機能のあり方を検討していく必要がある。

### ⑤ 高齢社会における町民の「足」の確保に向けた、利用しやすい公共交通の必要性

JR利用は近年、継続的に乗車人員が減少しており、バス1日3往復程度の路線のみとなっており、自動車社会となっている。ただし、今後、より高齢者が増えていく中では、町民の「足」の確保は重要であり、持続可能な公共交通のあり方を検討していく必要がある。

### ⑥ 地域経済の活力低下に対する対策の必要性

町内の経済活動に関するデータを見ると、産業全体での売上金額は上昇しているが、事業所数・従業者数は減少しているほか、地価も低下が続いている。仕事・雇用の確保は町内の経済を支えるためには重要であるため、少子高齢化・人口減少下においても、八雲町内に安心して暮らせる就業環境を作っていく必要がある。

### ⑦ 新幹線等の広域交通の新しい動きに連動した取組が重要

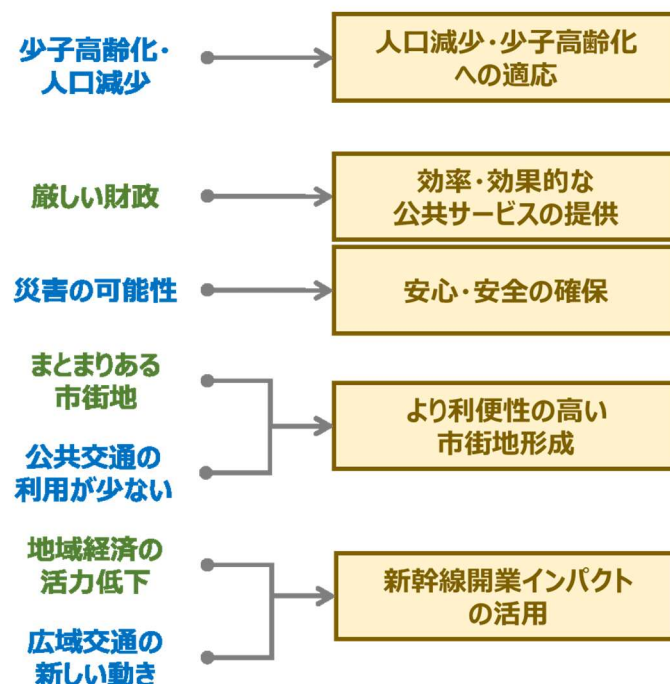
道央自動車道延伸の効果もあり、観光入込客数等の伸びが見られており、今後の新幹線開業においても、同様の効果が期待される。また、平成27(2015)年時点で、47人の札幌～八雲間の通勤・通学もあるが、新幹線開業により札幌への時間距離が短くなることで、移住等の動きも考えられ、広域交通の新しい動きに連動した取組が重要となる。

## (2) 現状課題を踏まえたまちづくりの課題

現状課題より、以下に示す、5 つのまちづくりの課題（人口減少・少子高齢化への適応、効率・効果的な公共サービスの提供、安心・安全の確保、より利便性の高い市街地形成、新幹線開業インパクトの活用）が導出される。

- 今後、より高齢者が増えていく中で、歩いてでも暮らせることが理想的な生活環境と考えられるため、人口減少・少子高齢化に適応し、人口規模に見合った、よりコンパクトなまちを目指していくことが必要である。
- 投資的経費等の公共施設・インフラにかかる費用を削減していく必要があることから、効率的・効果的な公共サービスの提供方法を見直す必要がある。
- 災害リスクの高い範囲も含めた防災体制や避難場所等の対策を含めた、安全・安心な居住のあり方を検討する必要がある。
- 今後、より高齢者が増えていく中では、町民の「足」の確保は重要であり、安心して生活し続けることができるように、現状の市街地のまとまりを維持することと合わせて、持続可能な公共交通のあり方を検討し、今後もまちの利便性の高さを維持・向上していく必要がある。
- 地域経済の活力低下に対し、今後の新幹線開業における、観光客増加や移住増加等の動きも想定されることから、新幹線開業に連動した取組が重要となる。

### まちづくりの課題



### 3.2 まちづくり方針

#### (1) まちづくり方針

現状課題を踏まえたまちづくりの課題に基づき、「効率・効果的な公共サービスの提供」「安心・安全の確保」「より利便性の高い市街地形成」に関する主たる対象を町民全体、「人口減少・少子高齢化への適応」に関する主たる対象を子育て世帯と高齢世帯、「新幹線開業インパクトの活用」に関する主たる対象を、観光客・移住希望者とし、それぞれ、以下のとおり各対象に対するまちづくり方針を整理した。

これらより、町全体のまちづくり方針として、「子育て世代も集まれる多世代交流型拠点づくりにより、誰もが安心して暮らせるまちづくり」を目指すこととする。

	方針
人口減少・少子高齢化への適応	<b>町民</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>人口減少下においても市街地の人口密度を維持できるように、計画的に居住を誘導する。</li> <li>既存施設（公共施設・インフラ）など、今あるものを最大限活用し、公共サービスを維持する。</li> <li>海や川に面する地域は浸水リスクが高いため、比較的风险が低いところに居住を誘導する。</li> </ul> <b>子育て世帯</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>年少人口の減少が続く中、将来の担い手づくりのため、子育てしやすいまちを目指し、切れ目のない支援を行うための機能の維持・充実を図る。</li> </ul> <b>高齢世帯</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>老年人口が増加することを踏まえ、いつまでも現役で活躍でき、高齢者が安心して暮らせるための機能の維持・充実を図る。</li> </ul> <b>観光客・移住希望者</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>観光客や移住希望者が求めるニーズに応じた、魅力ある市街地環境を形成し、新たな交流の創出を図る。</li> </ul>
効率・効果的な公共サービスの提供	
安心・安全の確保	
より利便性の高い市街地形成	
新幹線開業インパクトの活用	

**子育て世代も集まれる多世代交流型拠点づくりにより、誰もが安心して暮らせるまちづくりを目指す**

#### ※北海道新幹線新八雲（仮称）駅周辺整備について

本計画の対象範囲外（都市計画区域外）であるが、春日地区に北海道新幹線新八雲（仮称）駅が2030年度末に開業予定である。

新駅周辺は、「牧場の中の駅」をキーワードに、既存の牧歌的風景を保全し、生かすエリアとして、必要最低限の整備とする方針を示している。

その方針を踏まえ、都市計画区域を拡大（白地地域）するものの、居住や都市機能を誘導するエリアとはせず、景観等周辺環境の保全を目的とした、特定用途制限地域及び景観地区を設定することを予定している。

## (2) 目指すべき都市構造

国の指針（都市計画運用指針第8版）では、居住誘導/都市機能誘導区域を定めることが考えられる区域/望ましい地域像として、以下のように示されている。

この内容を踏まえ、八雲町立地適正化計画で定める居住誘導/都市機能誘導区域を明らかにする。

項目	国の指針
<b>居住誘導区域を定めることが考えられる区域</b>	ア. 都市機能や居住が集積している都市の中心拠点及び生活拠点並びにその周辺の区域 イ. 都市の中心拠点及び生活拠点に公共交通により比較的容易にアクセスすることができ、都市の中心拠点及び生活拠点に立地する都市機能の利用圏として一体的である区域 ウ. 合併前の旧町村の中心部等、都市機能や居住が一定程度集積している区域
<b>居住誘導区域の望ましい地域像</b>	<b>ア) 生活利便性が確保される区域</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 都市機能誘導区域となるべき中心拠点、地域/生活拠点の中心部に徒歩、自転車、端末交通等を介して容易にアクセスすることのできる区域、及び公共交通軸に存する駅、バス停の徒歩、自転車利用圏に存する区域から構成される区域</li> </ul> <b>イ) 生活サービス機能の持続的確保が可能な面積範囲内の区域</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 社会保障・人口問題研究所の将来推計人口等をベースに、区域外から区域内に現実的に誘導可能な人口を勘案しつつ、区域内において、少なくとも現状における人口密度を維持することを基本に、医療、福祉、商業等の日常生活サービス機能の持続的な確保が可能な人口密度水準が確保される面積範囲内の区域  <small>※生活サービス機能の持続性確保に必要な人口密度としては、計画的な市街化を図るべき区域とされる市街化区域の設定水準が一つの参考となる</small></li> </ul> <b>ウ) 災害に対する安全性等が確保される区域</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 土砂災害、津波災害、浸水被害等により甚大な被害を受ける危険性が少ない区域であって、土地利用の実態等に照らし、工業系用途、都市農地、深刻な空き家・空き地化が進行している郊外地域などには該当しない、居住に適した区域</li> </ul>
<b>都市機能誘導区域の設定</b>	<b>原則として、都市機能誘導区域は、居住誘導区域内において設定されるものであり、医療・福祉・商業等の都市機能を都市の中心拠点や生活拠点に誘導し集約することにより、これらの各種サービスの効率的な提供が図られるよう定めるべきである</b> 例えば、 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 都市全体を見渡し、鉄道駅に近い業務、商業などが集積する地域等、都市機能が一定程度充実している区域</li> <li>・ 周辺からの公共交通によるアクセスの利便性が高い区域等、都市の拠点となるべき区域</li> <li>・ また、都市機能誘導区域の規模は、一定程度の都市機能が充実している範囲で、かつ、徒歩や自転車等によりそれらの間が容易に移動できる範囲で定めることが考えられる。</li> </ul>
<b>都市機能誘導区域の望ましい地域像</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 各拠点地区の中心となる駅、バス停や公共施設から徒歩、自転車で容易に回遊することが可能で、かつ、公共交通施設、都市機能施設、公共施設の配置、土地利用の実態等に照らし、地域としての一体性を有している区域</li> </ul>

### ① 居住誘導に関する方針

都市計画マスタープランに示された土地利用の方向性及び将来都市構造を踏まえつつ、まちづくり方針を受け、居住誘導の方針は以下のように設定する。

町民が住み続けられる居住環境を維持するため、既に居住が集積し、今後も居住の集積が見込める区域を居住の中心に据える一方、災害被害が特に大きいと考えられる区域については、今後の人口減少も見据え、居住を促進する区域からは除外する。

また、良好な生活環境を保全するため、工業用地と居住の分離を図るとともに、自然地や農地といった場所も現状を維持し、緑豊かな環境を保持していく。

対象	まちづくりの方針	居住誘導の方針
町民	<ul style="list-style-type: none"> <li>人口減少下においても市街地の人口密度を維持できるように、計画的に居住を誘導する。</li> </ul>	<p><b>【居住誘導方針①】</b> → 既に居住が集積し、今後も居住の集積が見込める区域を、居住を誘導する区域の対象とする。</p> <p><b>【居住誘導方針②】</b> → 居住を誘導する区域から、津波や河川氾濫、土砂災害等の災害被害が特に大きいと考えられる区域を除外する。</p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>既存施設（公共施設・インフラ）など、今あるものを最大限活用し、公共サービスを維持する。</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>海や川に面する地域は浸水リスクが高いため、比較的风险が低いところに居住を誘導する。</li> </ul>	
子育て世帯	<ul style="list-style-type: none"> <li>年少人口の減少が続く中、将来の担い手づくりのため、子育てしやすいまちを目指し、切れ目のない支援を行うための機能の維持・充実を図る。</li> </ul>	<p><b>【居住誘導方針③】</b> → 居住を誘導する区域から、良好な生活環境の形成が困難な区域（工業用地や自然地・農地）を除外する。</p>
高齢世帯	<ul style="list-style-type: none"> <li>老年人口が増加することを踏まえ、いつまでも現役で活躍でき、高齢者が安心して暮らせるための機能の維持・充実を図る。</li> </ul>	
観光客・移住希望者	<ul style="list-style-type: none"> <li>観光客や移住希望者が求めるニーズに応じた、魅力ある市街地環境を形成し、新たな交流の創出を図る。</li> </ul>	

## ② 都市機能に関する方針

都市計画マスタープランに示された拠点・軸の方向性及び将来都市構造を踏まえつつ、まちづくり方針を受け、都市機能誘導の方針は以下のように設定する。

今ある機能を最大限活用していくことは基本としながらも、新幹線開業後にその重要性の高まる出雲通沿いにある、独立行政法人 国立病院機構 八雲病院（及び北海道八雲養護学校）移転後の跡地を有効活用し、老朽化の著しい公共施設を中心とした新たな機能集積・再編を図っていく。新たな機能集積・再編の際には、子育て世帯、高齢世帯が多世代で集える複合的な機能を持った拠点とし、新たな町民間の交流を創出し、町外から観光客や移住希望者にとって、八雲町が魅力あふれる人とまちを形成しているとアピールできる拠点とすることを目指す。

なお、商業施設は現状で、国道5号沿い及び駅前商店街を中心に集積しているが、駅前商店街については、新幹線開通後の在来線のあり方次第で、目標とする商業集積のあり方が変動するものと考えられることから、今回の計画では対象とはしない。

対象	まちづくりの方針	都市機能誘導の方針
町民	<ul style="list-style-type: none"> <li>人口減少下においても市街地の人口密度を維持できるように、計画的に居住を誘導する。</li> <li>既存施設（公共施設・インフラ）など、今あるものを最大限活用し、公共サービスを維持する。</li> <li>海や川に面する地域は浸水リスクが高いため、比較的风险が低いところに居住を誘導する。</li> </ul>	<b>【都市機能誘導方針①】</b> → 比較的新しい都市機能が集積している区域や、今後施設集積が見込まれる区域を、都市機能を誘導する区域の対象とする。
子育て世帯	<ul style="list-style-type: none"> <li>年少人口の減少が続く中、将来の担い手づくりのため、子育てしやすいまちを目指し、切れ目のない支援を行うための機能の維持・充実を図る。</li> </ul>	<b>【都市機能誘導方針②】</b> → 子育て関連施設や高齢者の生きがい創出に係る施設等の、複合的な機能を持った拠点形成に資する都市機能の誘導を行う。
高齢世帯	<ul style="list-style-type: none"> <li>老年人口が増加することを踏まえ、いつまでも現役で活躍でき、高齢者が安心して暮らせるための機能の維持・充実を図る。</li> </ul>	
観光客・移住希望者	<ul style="list-style-type: none"> <li>観光客や移住希望者が求めるニーズに応じた、魅力ある市街地環境を形成し、新たな交流の創出を図る。</li> </ul>	

### ③ 道路・公共交通網の再編

#### a. 道路網

都市計画マスタープランに示された将来都市構造より、市街地を形成する、機能集積を図る軸として、町民のみならず、近隣町民も対象とした連携機能の強化、機能の集積を図る「交流軸」と、主に町民を対象とした連携機能の強化、機能の集積を図る「生活軸」について、以下のとおり位置づけられている。

「交流軸」 = 国道 5 号や国道 277 号による道路網の形成と、国道沿道に配置される生活利便施設（商業施設、官公庁施設）や産業施設等の配置による軸の形成

「生活軸」 = 国道 5 号、国道 277 号、出雲通により形成される「サークルライン」を生活軸として位置づけ、商業施設、産業施設、公共公益施設等の配置による軸の形成

「生活軸」に位置づけられる「サークルライン」は市街地を循環する形となっており、本軸を中心に、今後の道路網においても主要な軸と位置づけるとともに、今後の新幹線開業に向け、特に、「生活軸」のうち、新駅と市街地を結ぶ「主要な生活軸」の強化が必要となる。



都市計画マスタープランに示された将来都市構造のうち、交通軸について

#### b. 公共交通網

道路網と同様に、市街地を循環する「サークルライン」を中心に、今後の公共交通網においても主要な軸と位置づけるとともに、今後の新幹線開業に向け、特に、「主要な生活軸」の強化に向けた新駅と市街地を結ぶ二次交通の確保が必要となる。

ただし、現状では八雲町内におけるバスの運行本数は少なく、国土交通省資料「乗合バス事業の収支状況について」（平成 28(2016)年度）によると、地方部の路線バスはいずれも安定した収支を得ることが難しい状況となっている。

一方、同資料で示される運送原価は、公共交通の維持に必要な経費であり、このうち、人件費・諸経費を除く項目については、バス車両を、マイクロバスやワゴン車、タクシーに転換することで、経費削減が可能と考えられる。



各地方部においても、デマンドバスや乗り合いタクシーといった、公共交通の小型化と Door to Door（出発地玄関から目的地玄関までの送迎）によるサービスの向上を合わせて図る取組や、他目的で個別に運行されている送迎バス等と路線バスの連携、バスロケーションシステムの導入などが進められており、八雲町においても、市街地と新八雲（仮称）駅、その他観光地等と連携を考慮しつつ、新たな公共交通の取組が必要である。

なお、公共交通にかかる検討については、今後予定される「地域公共交通網形成計画」の検討において、具体的な各種施策との連携を検討していくこととなる。

路線バスの収支に関する統計資料 <乗合バス事業の収支状況について（平成 28(2016)年度 国土交通省）>

参考1. ブロック別収支状況

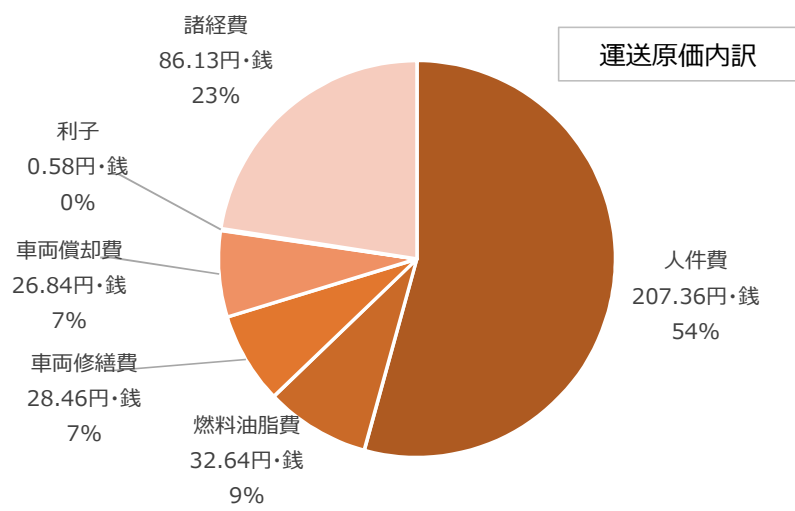
(単位:百万円)

ブロック別	収支別	事業者数			収入	支出	損益	経常収支率(%)
		黒字	赤字	計				
北北海道	民営	0	10	10	6,888	9,081	△ 2,194	75.8
	公営	—	—	—	—	—	—	—
	計	0	10	10	6,888	9,081	△ 2,194	75.8
南北海道	民営	2	3	5	30,984	32,498	△ 1,514	95.3
	公営	—	—	—	—	—	—	—
	計	2	3	5	30,984	32,498	△ 1,514	95.3

参考2. ブロック別実車走行キロ当たりの収入・原価

(単位:円・銭)

科目 ブロック別	民 公 の 営 営 別 別 別	収入			運 送 原 価						
		営業収入	営業外収入	合計	人件費	燃料油脂費	車両修繕費	車両償却費	利子	諸経費	計
北北海道	民営	223.97	4.58	228.55	187.03	29.54	21.01	15.09	2.34	46.33	301.33
	公営	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
平均		223.97	4.58	228.55	187.03	29.54	21.01	15.09	2.34	46.33	301.33
南北海道	民営	363.28	0.93	364.21	207.36	32.64	28.46	26.84	0.58	86.13	382.01
	公営	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
平均		363.28	0.93	364.21	207.36	32.64	28.46	26.84	0.58	86.13	382.01



上記資料を元にした運送原課の内訳

道内の公共交通活性化事例 <国土交通省総合政策局公共交通政策部HP「地域公共交通支援センター」>

市区町村	交通モード	施策名称	導入年次	事業者名
ニセコ町	バス	デマンドバス「にこっとBUS」の運行	平成 24(2012)年 10 月	ニセコバス(株)
事業概要				
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 町内を運行していた循環バスは空席が目立っていたことから、減便など運行形態の見直しや乗車率の向上策に取り組んだが、乗車率の増加には至らず、平成 24(2012)年 9 月末をもって運行を終了することになった。</li> <li>● 一方で町内の効率的な移動手段を検討するためにデマンドバスの実証運行も行っていたところであり、ふれあいシャトルの運行終了後は、デマンドバス「にこっとBUS」を本格運行させた。</li> <li>● 停留所まで歩く必要がないドア to ドアのサービスについては、特に冬季に外出機会が増える農家の高齢者などの移動手段として活用されることも多く、住民相互の交流機会の増加に寄与しており、以前より利用者も増加し、経費削減につながった。</li> </ul>				

市区町村	交通モード	施策名称	導入年次	事業者名
帯広市	タクシー	デマンド型乗合タクシー「あいのりタクシー」の運行	平成 16(2004)年 4 月	大正交通(有)
事業概要				
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 利便性の低い既存路線バスに代わる運行方法として乗合タクシーの実証実験を実施し、その結果を受けて、全域デマンド運行の「あいのりタクシー」という名称で本格運行を開始。</li> <li>● 1 日 7 便の運行で、利用希望者は事前登録が必要。</li> <li>● 大正市街を起終点とし運行ルートの設定は無し。運賃体系はゾーン制。</li> <li>● 平成 29(2017)年 10 月よりインターネット予約が可能となり、利便性向上による利用者増加に取り組んでいる。</li> </ul>				

市区町村	交通モード	施策名称	導入年次	事業者名
当別町	バス	当別ふれあいバスの運行	平成 23(2011)年 4 月	(有)下段モータース
事業概要				
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 当別町では、自治体、大学及び住宅地開発事業会社が同じような時間帯及びルートで路線バスや送迎バスを別々に運行しており、それぞれのバスごとに利用者が限定されていた。</li> <li>● これらのバスを一元化するとともに路線や車両の重複を解消し、住民がだれでも、どの路線でも利用できるようにしたコミュニティバスである。</li> <li>● コミュニティバスの運行、設備の充実、公共交通利用促進策の実施等により、町内交通モードを自動車から公共交通への転換を図り、平成 21(2009)年度に地域公共交通活性化・再生優良団体大臣表彰を受賞した。</li> </ul>				

市区町村	交通モード	施策名称	導入年次	事業者名
芽室町	バス	芽室町コミュニティバス「じゃがバス」の運行	平成 23(2011)年 11 月	(有)こぼとハイヤー
事業概要				
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 市街地内の交通空白地帯の解消と高齢者の外出機会の創出を目的に、市街地循環型のコミュニティバスの運行を開始した。</li> <li>● 市街地を網羅するような 1 周 1 時間半の長距離ルートだが、利用者の多い要所（病院、スーパー、駅など）は、1 周の中で何度も通過するルートとなるよう工夫し、現在では地域の足として定着している。</li> <li>● コミュニティバスの利用者は 60 歳以上が 8 割を占めており、高齢者の足となっていることが認められる。また、タクシー事業者への悪影響が危惧されたが、むしろ利用者は増えている。</li> </ul>				

市区町村	交通モード	施策名称	導入年次	事業者名
東川町	タクシー	東川町乗合タクシーの運行	平成 24(2012)年 4 月	東交ハイヤー(株)
事業概要				
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 東川町は、町営バスを 3 路線運行していたが、高齢者が停留所までの距離を歩かなければならないことなどの問題があったことから、利便性の向上や利用者増を図るため、乗合タクシーを導入した。</li> <li>● 乗合タクシーが本来のタクシー事業と利用者を奪い合いすることになるのではないかと危惧されたが、閑散期又はタクシー利用者の少ない時間帯において、事業者の収入の下支えにつながっている。</li> <li>● 事業者が事前算定した運行経費を基に委託金額を算定するとともに、運行経費の一部を交付金として負担したり、運行管理システムを独自で安価に構築し、予約者及び運行実績管理に活用している。</li> </ul>				

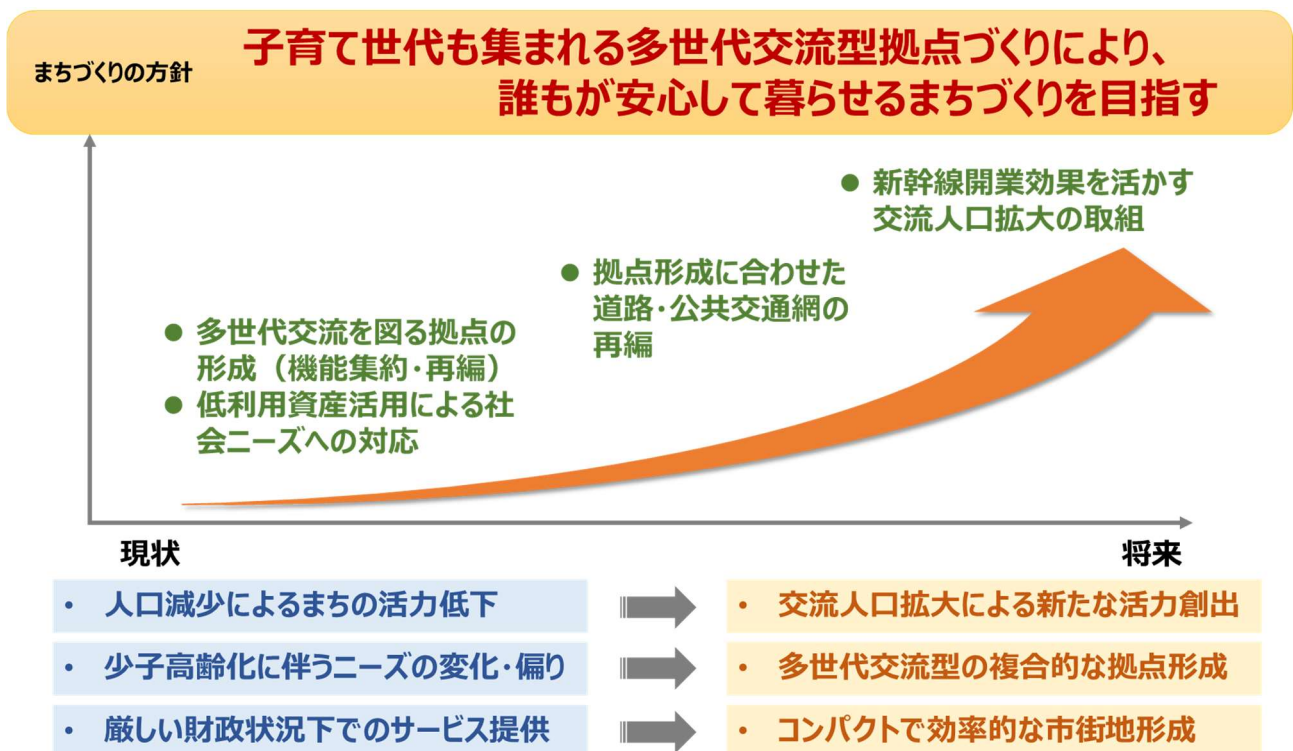
市区町村	交通モード	施策名称	導入年次	事業者名
音更町	バス	音更町コミュニティバスの運行	平成 13(2001)年度	十勝バス(株) 北海道拓殖バス(株)
事業概要				
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 高齢者などの通院、買物及び公共施設を利用する際の住民の足としてコミュニティバスを導入した。</li> <li>● コミュニティバスの利用者の8～9割は、通院及び買物客で、夏場の自転車利用者が冬場の足として機能している。</li> <li>● コミュニティバスの運行に当たって、音更町は事業者から町有車両を無償で貸与するほか、停留所の整備やバスマップの作成に係る費用を負担、事業者は運行業務と車両のメンテナンスを行うなど、自治体・事業者双方がそれぞれの立場において、経費削減や利用促進に係る取組を実施している。</li> </ul>				

市区町村	交通モード	施策名称	導入年次	事業者名
函館市	バス	陣川あさひ町会・函館バス・北海道函館市の取組	平成 27(2015)年度	函館バス(株)
事業概要				
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 町会が貸切バスを契約し、利用者目線と事業者目線双方の観点から検討・運営を行政の補助金を受けずに行う、実証実験「陣川あさひ町会バス( J バス )」を実施。</li> <li>● 住民へのわかりやすいPRや温泉ツアー企画等の取組により、利用促進を図ったほか、車内広告募集や手作りグッズ販売等により運行収入の不足分を確保。</li> <li>● 函館バスは、町会や同社が発掘した車内広告掲載企業からの広告収入を町会収入とするとともに、手作りグッズの販売に協力。</li> <li>● 函館市は、地域交通を維持するモデルケースとして位置付け、取組の成功に向けて、運行に必要なノウハウを提供したほか、実証実験中のチラシやポスター、利用券等の作成・印刷を支援。</li> <li>● 3者の協力体制と町会の熱意により3年間実証実験運行を続け、一定の利用客を維持できたことで採算性の確保に目処がついたことから、函館バスが平成 27(2015)年 4 月より本格運行。</li> <li>● 函館バスと函館市が後方支援に徹したことで、地域のバスという意識が醸成され、従来から運行していた系統の利用者も増加。</li> </ul>				

### (3) 目指すべき姿の実現のために

目指すべき姿の実現のため、まず、第1ステップでは、町民が住みやすい環境として八雲町で生活し続けていけるように、公共施設等の低利用資産を有効活用しつつ、多様な社会ニーズに対応できる多世代交流を図る拠点の形成（機能集約・再編）による、新たな拠点形成を図っていく。

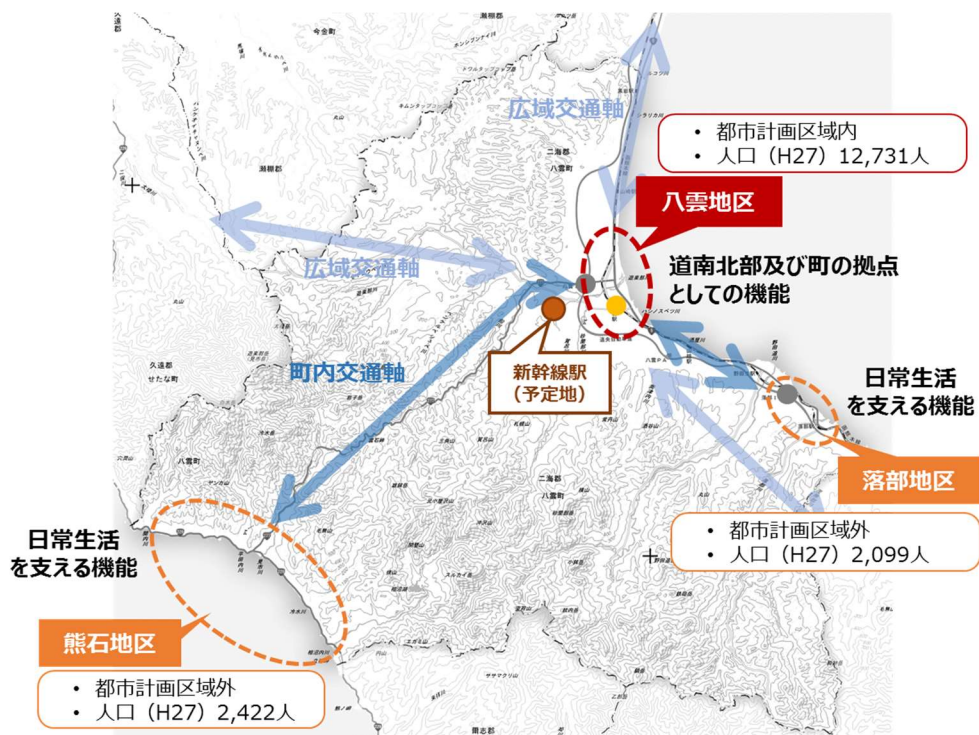
その後、第2ステップとして、新たに再編・創出する拠点をより活用できるような道路・公共交通網の再編、そして、第3ステップとして、新幹線開業の効果をうまく取り入れ、町外の方々も含めて、居住環境として、より魅力を感じてもらえるような市街地形成を図っていく。



### 3.3 その他の地域拠点について

熊石地区・落部地区について、今後も人口減少が著しい地域と見込まれるが、これらの地区で生活する町民は、町民全体の約25%を占めており、その生活も維持していく必要がある。一方で、前述の現状把握においては、現状でも人口密度20人/ha以上の人口の集積がある集落に施設立地が集積している一方、将来的には、ほとんどの地区で人口密度10人/ha未満となることが想定されている。

そのため、将来の機能維持に向け、国で推進している人口減少・高齢化が進む中山間地域等における「小さな拠点」の形成を目指し、既存施設を活用し、基幹集落に複数の生活サービスや地域活動の場を集め、町の拠点である八雲地区と公共交通ネットワーク等で結ぶことを推進する。



小さな拠点（日常生活機能など） <国土交通省>