

厚岸町地域公共交通活性化協議会における地域公共交通確保維持改善事業の概要

事業実施の目的・必要性

厚岸町の公共交通は鉄道と定期バス路線で構成され、地域住民の通勤、通学、通院、買い物などの足として重要な役割を果たしてきました。

しかし、公共交通の利用者数は、人口減少や自家用車の普及により、年々減少し、効率的な運行が難しい状況にあり、今後の鉄道や路線バスの維持が困難となっております。

こうした状況下において、近年の急速な少子化に伴い、スクールバスが運行しない地域が発生しており、また、高齢者の運転免許証の返納が進み、個別の交通手段を持たない町民が増加する中、現在の交通体系では交通空白地域が拡大し、町民生活の公共交通が確保できなくなることが危惧されています。

厚岸町において、デマンドバスの運行による郊外部と市街地を結ぶ路線は、地域の核であるJR厚岸駅を乗継拠点とした幹線交通への接続性を確保し、面的に厚岸町をカバーするための路線となっており、今後の厚岸町の地域公共交通ネットワークの構築とその確保・維持に必要不可欠な事業であります。

生活交通確保維持改善計画の目標

- ・デマンドバス 1ヶ月当たりの利用者数 236人
- ・買物循環バス 年間の利用者数 15,050人

令和5年度事業概要

●郊外部と市街地を結ぶデマンドバスの運行

- (1)末広・床潭・筑紫恋線(末広～床潭～筑紫恋～厚岸駅～港町4丁目)
- (2)上尾幌・片無去線(上尾幌公営住宅前～片無去～町立病院～港町4丁目)
- (3)苦多線(上尾幌入口～尾幌・苦多・門静～町立病院～港町4丁目)
- (4)大別・太田線(大野前～太田～町立病院～港町4丁目)
- (5)トライベツ・若松・糸魚沢線(旧糸魚沢小学校～トライベツ・若松～厚岸駅前～港町4丁目)

トライベツ・若松・糸魚沢線(糸魚沢地区集会所～厚岸駅前)短縮便

- (6)買物循環線(光栄～厚岸駅前～町立病院～港町1号公園～港町4丁目～国泰寺～港町4丁目～港町1号公園～町立病院～厚岸駅前～光栄)

●車両減価償却費国庫補助金を活用し、車両購入((1),(2),(5)の系統で使用)

地域公共交通の現況

- ・JR根室本線(上尾幌駅、尾幌駅、門静駅、厚岸駅)
- ・くしろバス(株)(3路線)
- ・スクールバス(町内8路線)
- ・厚岸町デマンドバス(町内5路線)

※令和5年7月～地域住民の利便性向上を目的に町内路線バスを商業施設へ回る買物循環バスとし、デマンドバスを商業施設まで延伸させる施策を実施

協議会開催状況

令和5年5月23日 令和5年度第1回厚岸町地域公共交通活性化協議会開催

- ・令和5年度事業計画(案)
- ・地域内フィーダー系統確保維持計(案)

令和6年1月17日 書面協議において決定

- ・地域内フィーダー系統確保維持計画に係る事業評価(案)を提出

1) プロセス、創意工夫

【プロセス】

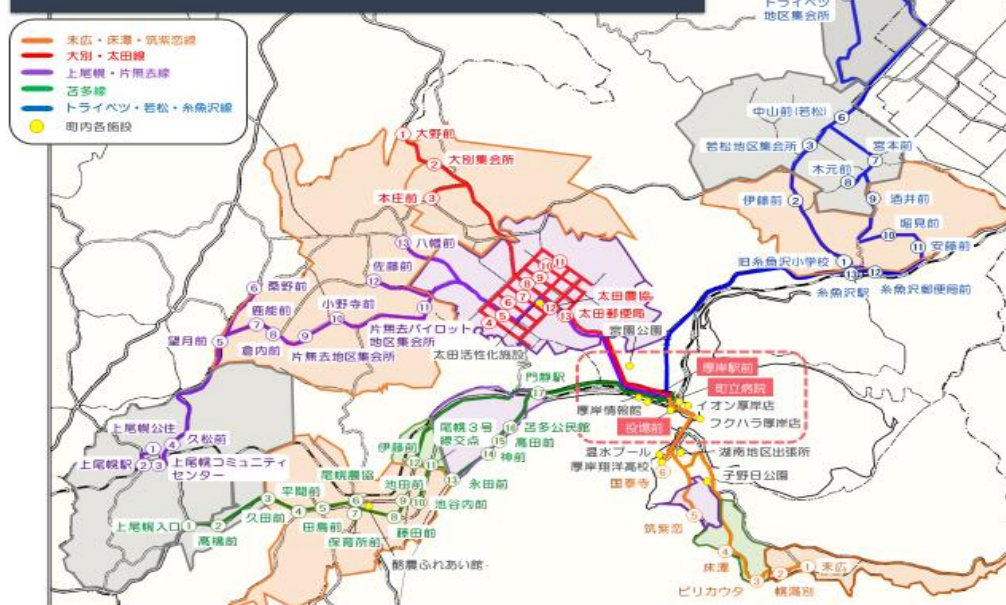
- ・平成28年度に厚岸町地域公共交通活性化協議会を発足、町内公共交通の状況及び住民意識調査、町内地域公共交通の検討
- ・平成29年度に厚岸町における既存地域公共交通事業の見直しと新しい地域公共交通事業の構築検討
- ・平成29年度に厚岸町で導入を予定するデマンドバス事業に関する住民説明会、アンケート調査、バス乗降調査、実証運行試験の実施
- ・厚岸町地域公共交通網形成計画(地域内フィーダー系統確保維持計画)を策定
- ・平成30年10月1日からデマンドバス運行開始
- ・令和5年3月に第2期厚岸町地域公共交通計画を策定
- ・令和5年7月から町内公共交通の一部路線を変更(商業施設を巡回する買物循環バス、商業施設まで停留所を延伸したデマンドバス)

【創意工夫】

- ・フィーダー系統／デマンド型と位置付け、地域間幹線系統との円滑な接続を行うためのダイヤ調整
- ・デマンドバス運行開始に伴い、患者輸送バスの廃止
- ・スクールバスへの一般混乗
- ・路線バスに買物循環バスを追加
- ・デマンドバスを商業施設まで延伸運行

2) 運行系統

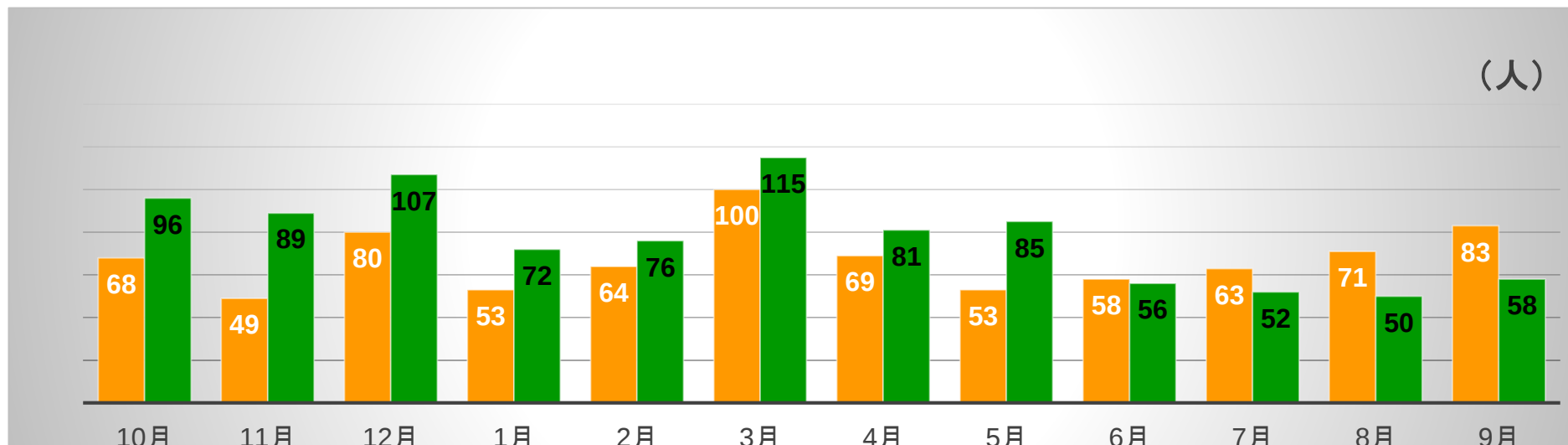
厚岸町デマンドバス運行路線図



3) 利用実績

■ 令和4年度（令和3年10月1日～令和4年9月30日までの利用人数：811人）

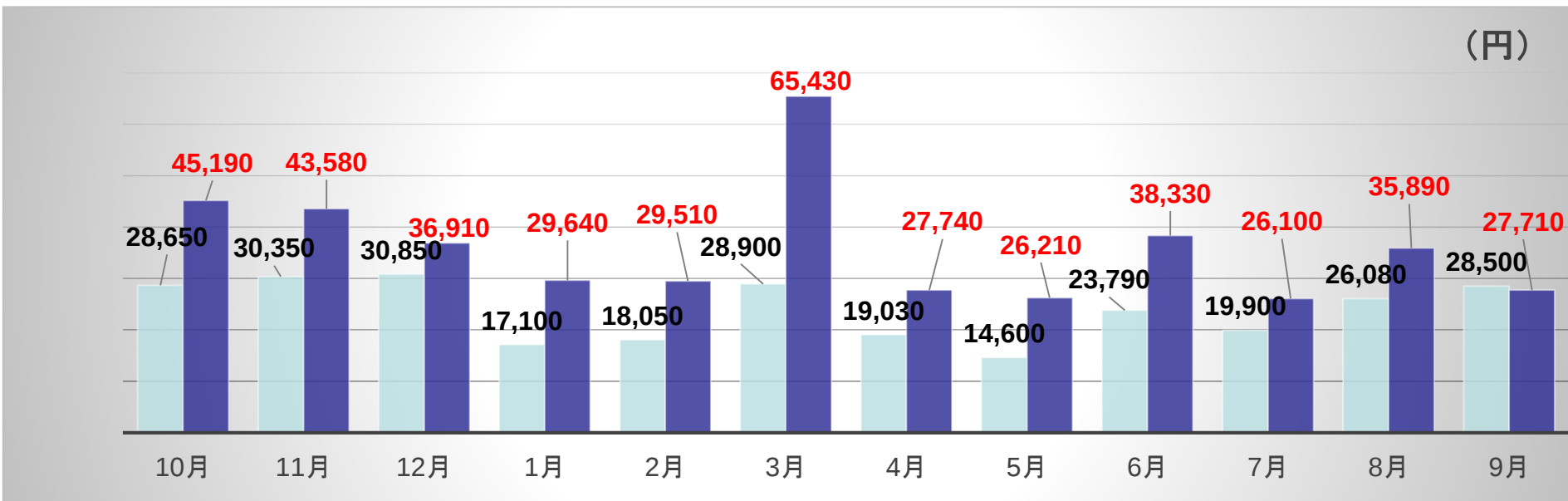
■ 令和5年度（令和4年10月1日～令和5年9月30日までの利用人数：937人）



4) 収入実績

■ 令和4年度（令和3年10月1日～令和4年9月30日までの収入金額：285,800円）

■ 令和5年度（令和4年10月1日～令和5年9月30日までの収入金額：432,240円）



5) 事業実施の適切性

計画通り事業は適切に実施された。

6) 目標・効果達成状況

○デマンドバス

1ヶ月の利用者数の目標は236人としていたが、利用実績として78.2人であり、目標達成とはならなかった。

個別の移動手段を持たない町民にとってはデマンドバスの運行により移動手段が確保され、利便性の向上が図られており効果はあった。

【各路線ごとの達成状況】

(1)利用人数 目標80人/カ月に対して実績30.1人/カ月、37.6%となっている。

理由:利用者の多くは高齢者であり、通院回数の減少及び新型コロナウイルス感染予防のための外出自粛が目標値へ到達しない要因と思われる。

(2)利用人数 目標60人/カ月に対して実績25.7人/カ月、42.8%となっている。

理由:利用者の多くは高齢者であり、通院回数の減少及び新型コロナウイルス感染予防のための外出自粛が目標値へ到達しない要因と思われる。

(3)利用人数 目標11人/カ月に対して実績3.4人/カ月、30.9%となっている。

(4)利用人数 目標24人/カ月に対して実績5.1人/カ月、21.2%となっている。

理由:利用者の多くは高齢者であり、同居家族の送迎(通院及び買い物)や利用地域人口の自然減によることが、目標値へ到達しない要因と思われる。

(5)利用人数 目標61人/カ月に対して実績13.9人/カ月、22.7%となっている。

理由:利用者の多くは高齢者であり、通院・買物等への回数減少及び新型コロナ感染症予防のため、外出自粛が目標値へ到達しない要因と思われる。

○買物循環バス

年間の利用者数の目標は15,050人としていたが、利用実績として2,084人であり、目標達成とはならなかった。

個別の移動手段を持たない町民にとっては買物循環バスの運行により移動手段が確保され、利便性(買物等)が図られており効果はあった。

7) 事業の今後の改善点

人口減少による利用者の減少も懸念されるが、高齢者の運転免許証の返納により個別の交通手段を持たない町民が増え、交通空白地域が解消される見込がないことからデマンドバスの運行は今後も必要である。

他の公共交通との接続性を調整し、地域の自治会長等から地域の状況について聞き取りを行い、利便性を目的とした新たな路線拡充を図る等、今後も改善点を確認しながら必要に応じて見直しを行う。

8) 地方運輸局における二次評価結果(案)

運輸局記載欄