

○第2期 厚岸町地域公共交通計画 新旧対照表（変更箇所のみ）

現 行	変 更	特記事項
第2期 厚岸町地域公共交通計画	第2期 厚岸町地域公共交通計画	[計画書31ページ]
第6章 基本方針	第6章 基本方針	
<p>6-1 基本方針 [略]</p> <p>6-2 基本方針に基づく将来像 厚岸町の課題に対応し、将来都市像の実現に向けた公共交通ネットワークのあり方を以下に示します。</p> <p>■広域交通 他都市への公共交通ネットワークとして町内の拠点と他都市を広域的に結びます。</p> <p>■地域内交通 地域の日常生活を支えるきめ細かな公共交通ネットワークとして、町内の拠点や広域交通ネットワークと地域を結びます。</p> <p>■拠点 円滑な乗り継ぎや拠点機能を備え、公共交通ネットワークを結節します。</p>	<p>6-1 基本方針 [略]</p> <p>6-2 基本方針に基づく将来像 厚岸町の課題に対応し、将来都市像の実現に向けた公共交通ネットワークのあり方を以下に示します。</p> <p>■広域交通 他都市への公共交通ネットワークとして町内の拠点と他都市を広域的に結びます。</p> <div style="border: 1px solid red; padding: 5px;"> <p>・ <u>路線バス（厚岸・釧路線）</u>：厚岸と釧路を結ぶ重要な路線であり、町単独補助では維持することが困難であり、地域間幹線系統補助として国・道からの支援を受けながら広域交通として確保・維持が必要</p> <p>・ <u>鉄道（JR花咲線）</u>：広域移動を支える重要な輸送手段として維持</p> </div> <p>■地域内交通 地域の日常生活を支えるきめ細かな公共交通ネットワークとして、町内の拠点や広域交通ネットワークと地域を結びます。</p> <div style="border: 1px solid red; padding: 5px;"> <p>・ <u>路線バス（買物循環線）及びデマンドバス</u>：路線バスによる市街地内周遊、デマンドバスによる郊外部と市街地とを結び、更に広域交通と接続し、町内外の移動を円滑にする役割を担う。一方、町単独補助では維持することが困難であり、地域内フィーダー系統として国の支援を受けながら確保・維持が必要</p> </div> <p>■拠点 円滑な乗り継ぎや拠点機能を備え、公共交通ネットワークを結節します。</p>	<p>・ 広域交通（厚岸・釧路線）の地域間幹線系統としての必要性を明確化</p> <p>・ 地域内交通（路線バス・デマンドバス）の地域内フィーダー系統としての必要性を明確化</p>

現 行	変 更	特記事項																		
第7章 基本目標及び施策	第7章 基本目標及び施策																			
<p>7-1 施策を展開していく上での基本目標 [略]</p> <p>7-2 目標に基づく施策内容 基本目標1：既存資源の活用による町内交通の確保・支援 施策① 市街地の通院・買い物等の生活移動を支える交通手段の確保</p> <table border="1" data-bbox="145 564 936 1243"> <tr> <td data-bbox="145 564 273 1007">目的</td> <td data-bbox="273 564 936 1007"> <p>市街地内を運行する路線バスとして、くしろバスが国泰寺線を運行していますが、居住地をカバーしきれていない箇所や商業施設へのアクセスとしては、不便な状況が見受けられます。</p> <p>そのため、より多くの地域住民をカバーし、生活交通として各施設へのアクセス交通に配慮した市街地の買物循環バスについて検討します。</p> <p>また、市街地の <u>（朝・夕便） 国泰寺線及び（日中便） 買物循環バスは、</u> <u>釧路方面への接続としても有効であり、町が維持に必要な支援を行い、地域公共交通確保維持事業（陸上交通：地域内フィーダー系統）の補助事業等を活用した移動の確保についても検討します。</u></p> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="145 1007 273 1110">実施概要イメージ</td> <td data-bbox="273 1007 936 1110">[略]</td> </tr> <tr> <td data-bbox="145 1110 273 1177">実施エリア</td> <td data-bbox="273 1110 936 1177">湖北地区・湖南地区</td> </tr> <tr> <td data-bbox="145 1177 273 1243">実施主体</td> <td data-bbox="273 1177 936 1243">厚岸町、交通事業者</td> </tr> </table>	目的	<p>市街地内を運行する路線バスとして、くしろバスが国泰寺線を運行していますが、居住地をカバーしきれていない箇所や商業施設へのアクセスとしては、不便な状況が見受けられます。</p> <p>そのため、より多くの地域住民をカバーし、生活交通として各施設へのアクセス交通に配慮した市街地の買物循環バスについて検討します。</p> <p>また、市街地の <u>（朝・夕便） 国泰寺線及び（日中便） 買物循環バスは、</u> <u>釧路方面への接続としても有効であり、町が維持に必要な支援を行い、地域公共交通確保維持事業（陸上交通：地域内フィーダー系統）の補助事業等を活用した移動の確保についても検討します。</u></p>	実施概要イメージ	[略]	実施エリア	湖北地区・湖南地区	実施主体	厚岸町、交通事業者	<p>7-1 施策を展開していく上での基本目標 [略]</p> <p>7-2 目標に基づく施策内容 基本目標1：既存資源の活用による町内交通の確保・支援 施策① 市街地の通院・買い物等の生活移動を支える交通手段の確保</p> <table border="1" data-bbox="978 564 1769 1313"> <tr> <td data-bbox="978 564 1106 1007">目的</td> <td data-bbox="1106 564 1769 1007"> <p>市街地内を運行する路線バスとして、くしろバスが国泰寺線を運行していますが、居住地をカバーしきれていない箇所や商業施設へのアクセスとしては、不便な状況が見受けられます。</p> <p>そのため、より多くの地域住民をカバーし、生活交通として各施設へのアクセス交通に配慮した市街地の買物循環バスについて検討します。</p> <p>また、市街地の _____（日中便）買物循環バスは、<u>JR厚岸駅を乗継拠点として幹線交通への接続性を確保し、釧路方面への移動としても有効であり、町が維持に必要な支援を行い、地域公共交通確保維持事業（陸上交通：地域内フィーダー系統）の補助事業等を活用することにより、町民の町内外の移動を確保・維持します。</u></p> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="978 1007 1106 1110">実施概要イメージ</td> <td data-bbox="1106 1007 1769 1110">[略]</td> </tr> <tr> <td data-bbox="978 1110 1106 1177">実施エリア</td> <td data-bbox="1106 1110 1769 1177">湖北地区・湖南地区</td> </tr> <tr> <td data-bbox="978 1177 1106 1243">実施主体</td> <td data-bbox="1106 1177 1769 1243">_____交通事業者</td> </tr> <tr> <td data-bbox="978 1243 1106 1313"><u>運行形態</u></td> <td data-bbox="1106 1243 1769 1313"><u>一般乗合旅客運送事業（路線定期運行）</u></td> </tr> </table>	目的	<p>市街地内を運行する路線バスとして、くしろバスが国泰寺線を運行していますが、居住地をカバーしきれていない箇所や商業施設へのアクセスとしては、不便な状況が見受けられます。</p> <p>そのため、より多くの地域住民をカバーし、生活交通として各施設へのアクセス交通に配慮した市街地の買物循環バスについて検討します。</p> <p>また、市街地の _____（日中便）買物循環バスは、<u>JR厚岸駅を乗継拠点として幹線交通への接続性を確保し、釧路方面への移動としても有効であり、町が維持に必要な支援を行い、地域公共交通確保維持事業（陸上交通：地域内フィーダー系統）の補助事業等を活用することにより、町民の町内外の移動を確保・維持します。</u></p>	実施概要イメージ	[略]	実施エリア	湖北地区・湖南地区	実施主体	_____交通事業者	<u>運行形態</u>	<u>一般乗合旅客運送事業（路線定期運行）</u>	<p>[計画書34ページ]</p> <p>・買物循環バスの地域内フィーダー系統としての位置づけや実施主体、運行形態を明確化</p>
目的	<p>市街地内を運行する路線バスとして、くしろバスが国泰寺線を運行していますが、居住地をカバーしきれていない箇所や商業施設へのアクセスとしては、不便な状況が見受けられます。</p> <p>そのため、より多くの地域住民をカバーし、生活交通として各施設へのアクセス交通に配慮した市街地の買物循環バスについて検討します。</p> <p>また、市街地の <u>（朝・夕便） 国泰寺線及び（日中便） 買物循環バスは、</u> <u>釧路方面への接続としても有効であり、町が維持に必要な支援を行い、地域公共交通確保維持事業（陸上交通：地域内フィーダー系統）の補助事業等を活用した移動の確保についても検討します。</u></p>																			
実施概要イメージ	[略]																			
実施エリア	湖北地区・湖南地区																			
実施主体	厚岸町、交通事業者																			
目的	<p>市街地内を運行する路線バスとして、くしろバスが国泰寺線を運行していますが、居住地をカバーしきれていない箇所や商業施設へのアクセスとしては、不便な状況が見受けられます。</p> <p>そのため、より多くの地域住民をカバーし、生活交通として各施設へのアクセス交通に配慮した市街地の買物循環バスについて検討します。</p> <p>また、市街地の _____（日中便）買物循環バスは、<u>JR厚岸駅を乗継拠点として幹線交通への接続性を確保し、釧路方面への移動としても有効であり、町が維持に必要な支援を行い、地域公共交通確保維持事業（陸上交通：地域内フィーダー系統）の補助事業等を活用することにより、町民の町内外の移動を確保・維持します。</u></p>																			
実施概要イメージ	[略]																			
実施エリア	湖北地区・湖南地区																			
実施主体	_____交通事業者																			
<u>運行形態</u>	<u>一般乗合旅客運送事業（路線定期運行）</u>																			

現 行							変 更							特記事項
《表15 評価指標と数値目標（その2）》							《表15 評価指標と数値目標（その2）》							[計画書43ページ] ・既に位置づけされている地域公共交通の定量的な目標・効果に対して、評価に必要な具体的データの取得方法や検証方法を明確化
評価指標	現況値	目標値					評価指標	現況値	目標値					
		令和5年 (2023)	令和6年 (2024)	令和7年 (2025)	令和8年 (2026)	令和9年 (2027)			令和5年 (2023)	令和6年 (2024)	令和7年 (2025)	令和8年 (2026)	令和9年 (2027)	
市街地内の 運行路線数 (路線バス)	1路線	2路線	2路線	2路線	2路線	2路線	市街地内の 運行路線数 (路線バス)	1路線	2路線	2路線	2路線	2路線	2路線	
【算出の考え方及び算出・活用方法】 ・令和3年(2021年)時点の路線(路線バス国泰寺線)を現況値として採用 ・利用者が減少傾向にある中、利用促進や進行形態の見直しによる現状維持を目標							【算出の考え方及び算出・活用方法】 ・令和3年(2021年)時点の路線(路線バス国泰寺線)を現況値として採用 ・利用者が減少傾向にある中、利用促進や進行形態の見直しによる現状維持を目標 ・ <u>毎年度の町で把握している実績を基に、協議会で審議</u>							
市街地内を 運行する路線 バスの利用者数 (人/年度)	30,026	30,100	30,100	30,100	30,100	30,100	市街地内を 運行する路線 バスの利用者数 (人/年度)	30,026	30,100	30,100	30,100	30,100	30,100	
【算出の考え方及び算出・活用方法】 ・路線バス国泰寺線の令和3年度(2021年度)利用者数を現況値として採用 ※国泰寺線の利用者数							【算出の考え方及び算出・活用方法】 ・路線バス国泰寺線の令和3年度(2021年度)利用者数を現況値として採用 ※国泰寺線の利用者数							
	(人/年度)	令和元年度 (2019年度)	令和2年度 (2020年度)	令和3年度 (2021年度)				(人/年度)	令和元年度 (2019年度)	令和2年度 (2020年度)	令和3年度 (2021年度)			
	国泰寺線	54,582	35,436	30,026				国泰寺線	54,582	35,436	30,026			
・利用者が減少傾向にある中、利用促進や運行形態の見直しによる利用者増加を目標 ・ <u>毎年度の実績データを</u> 把握し、協議会で審議							・利用者が減少傾向にある中、利用促進や運行形態の見直しによる利用者増加を目標 ・ <u>毎年度の実績を交通事業者保有の乗降データより</u> 把握し、協議会で審議							
広域交通の 便数	24便 JR14便 バス10便	24便 JR14便 バス10便	24便 JR14便 バス10便	24便 JR14便 バス10便	24便 JR14便 バス10便	24便 JR14便 バス10便	市街地内を 運行する路線	30,026	30,100	30,100	30,100	30,100	30,100	
【算出の考え方及び算出・活用方法】 ・令和3年(2021年)時点の厚岸駅に停車するJR花咲線、路線バス厚岸・釧路線の便数の合計値を現況値として採用 ・JR花咲線が減便となった場合、広域交通の確保のため、厚岸・釧路線の便数を増加させる等合計の便数を維持することを目標							【算出の考え方及び算出・活用方法】 ・令和3年(2021年)時点の厚岸駅に停車するJR花咲線、路線バス厚岸・釧路線の便数の合計値を現況値として採用 ・JR花咲線が減便となった場合、広域交通の確保のため、厚岸・釧路線の便数を増加させる等合計の便数を維持することを目標 ・ <u>毎年度の交通事業者で把握している実績を基に、協議会で審議</u>							

現 行							変 更							特記事項	
《表16 評価指標と数値目標（その3）》							《表16 評価指標と数値目標（その3）》							[計画書44ページ] ・既に位置づけされている地域公共交通の定量的な目標・効果に対して、評価に必要な具体的データの取得方法や検証方法を明確化	
評価指標	現況値	目標値					評価指標	現況値	目標値						
		令和5年 (2023)	令和6年 (2024)	令和7年 (2025)	令和8年 (2026)	令和9年 (2027)			令和5年 (2023)	令和6年 (2024)	令和7年 (2025)	令和8年 (2026)	令和9年 (2027)		
J R花咲線の利用者数 (人/年度)	41,652	41,700	41,700	41,700	41,700	41,700	J R花咲線の利用者数 (人/年度)	41,652	41,700	41,700	41,700	41,700	41,700		41,700
【算出の考え方及び算出・活用方法】 ・厚岸駅の令和1-3年（2019-2021年度）利用者数の平均値を現況値として採用 ・利用者が減少傾向にある中、利用促進による利用者維持を目標							【算出の考え方及び算出・活用方法】 ・厚岸駅の令和1-3年（2019-2021年度）利用者数の平均値を現況値として採用 ・利用者が減少傾向にある中、利用促進による利用者維持を目標 <u>・毎年度の実績を交通事業者保有の乗降データより把握し、協議会で審議</u>								
《表17 評価指標と数値目標（その4）》							《表17 評価指標と数値目標（その4）》								
評価指標	現況値	目標値					評価指標	現況値	目標値						
		令和5年 (2023)	令和6年 (2024)	令和7年 (2025)	令和8年 (2026)	令和9年 (2027)			令和5年 (2023)	令和6年 (2024)	令和7年 (2025)	令和8年 (2026)	令和9年 (2027)		
路線バス 厚岸・釧路線 の利用者数 (人/年度)	102,351	102,400	102,400	102,400	102,400	102,400	路線バス 厚岸・釧路線の 利用者数 (人/年度)	102,351	102,400	102,400	102,400	102,400	102,400	102,400	
【算出の考え方及び算出・活用方法】 ・令和3年度（2021年度）利用者数を現況値として採用 ・人口減少により利用者数の減少が予測されるが、利用促進やニーズに応じた運行形態の改善により利用者数を維持							【算出の考え方及び算出・活用方法】 ・令和3年度（2021年度）利用者数を現況値として採用 ・人口減少により利用者数の減少が予測されるが、利用促進やニーズに応じた運行形態の改善により利用者数を維持 <u>・毎年度の実績を交通事業者保有の乗降データより把握し、協議会で審議</u>								

現 行							変 更							特記事項
《表18 評価指標と数値目標（その5）》							《表18 評価指標と数値目標（その5）》							[計画書45ページ] ・既に位置づけされている地域公共交通の定量的な目標・効果に対して、評価に必要な具体的データの取得方法や検証方法を明確化
評価指標	現況値	目標値					評価指標	現況値	目標値					
		令和5年 (2023)	令和6年 (2024)	令和7年 (2025)	令和8年 (2026)	令和9年 (2027)			令和5年 (2023)	令和6年 (2024)	令和7年 (2025)	令和8年 (2026)	令和9年 (2027)	
公共交通全体の収支率	29.5%	29.5%	29.5%	29.5%	29.5%	29.5%	公共交通全体の収支率	29.5%	29.5%	29.5%	29.5%	29.5%	29.5%	
【算出の考え方及び算出・活用方法】 ・厚岸町で把握している令和3年度（2021年度）の経常収入と経常費用から収支率を算出し、現況値として採用 ・利用促進や各公共交通の改善により収支率の維持を目標 ・毎年実績データを把握し、協議会で審議							【算出の考え方及び算出・活用方法】 ・厚岸町で把握している令和3年度（2021年度）の経常収入と経常費用から収支率を算出し、現況値として採用 ・利用促進や各公共交通の改善により収支率の維持を目標 ・毎年実績を町及び交通事業者保有の決算報告書等より把握し、協議会で審議							
公的資金投入額の推移	約8,900万円	約8,900万円	約8,900万円	約8,900万円	約8,900万円	約8,900万円	公的資金投入額の推移	約8,900万円	約8,900万円	約8,900万円	約8,900万円	約8,900万円	約8,900万円	
【算出の考え方】 ・令和3年度（2021年度）の厚岸町が支出している路線バス、スクールバス、デマンドバス、福祉バスへの補助額、福祉交通回数券助成事業、高齢者運転免許証自主返納支援事業の事業費を合計した金額を現況値として採用 ・当町では、公共交通を今後の地域の足を支える重要なインフラと捉え、利用者が減少している状況に対し、利用促進や進行形態の改善によって、利用者の減少を阻止することで現状より公的資金の投入額が増加しないよう努める。 ・毎年実績データを把握し、協議会で審議							【算出の考え方】 ・令和3年度（2021年度）の厚岸町が支出している路線バス、スクールバス、デマンドバス、福祉バスへの補助額、福祉交通回数券助成事業、高齢者運転免許証自主返納支援事業の事業費を合計した金額を現況値として採用 ・当町では、公共交通を今後の地域の足を支える重要なインフラと捉え、利用者が減少している状況に対し、利用促進や進行形態の改善によって、利用者の減少を阻止することで現状より公的資金の投入額が増加しないよう努める。 ・毎年、町保有の歳出実績データ等に基づきとりまとめ、協議会で審議							