

第2期 厚岸町地域公共交通計画

【令和5年度～令和9年度】

令和5年3月

(令和6年5月改訂)

厚岸町

目次

第 1 章 計画策定の目的等

1-1 計画策定の目的.....	1
1-2 計画の区域.....	1
1-3 計画の対象期間.....	1

第 2 章 上位・関連計画に示されるまちづくりの方向性

2-1 本計画の位置づけ	2
2-2 上位計画	3
2-3 関連計画	4

第 3 章 公共交通を取り巻く現状と課題

3-1 地域特性	8
3-2 公共交通の概況.....	15

第 4 章 各種調査の結果

4-1 自治会長アンケート調査.....	25
4-2 厚岸・釧路線乗降調査.....	27
4-3 住民アンケート調査（前計画時点での調査）	29

第 5 章 課題のまとめ

5-1 課題のまとめ	30
------------------	----

第 6 章 基本方針

6-1 基本方針	31
6-2 基本方針に基づく将来像.....	31

第 7 章 基本目標及び施策

7-1 施策を展開していく上での基本目標.....	33
7-2 目標に基づく施策内容	34

第 8 章 持続的な実施に向けた評価指標及び数値目標

8-1 持続的な実施に向けた評価指標及び数値目標.....	42
-------------------------------	----

第 9 章 計画の推進体制

9-1 計画の進行管理体制.....	46
9-2 計画の進行管理.....	46

第 1 章

計画策定の目的等

第1章 計画策定の目的等

1-1 計画策定の目的

厚岸町では平成 30 年（2018 年）に厚岸町公共交通網形成計画を策定し、町内を運行するデマンドバスの実施やスクールバスの空き時間を活用した一般混乗など、地域公共交通の改善と利用促進を図ってきました。

一方で、急速な少子高齢化が進む中、高齢者の運転免許証の返納も増加しており、個別の交通手段を持たない町民への足の確保や新型コロナウイルス感染症の流行による生活スタイルの変化等の社会状況により、改めて持続可能な公共交通ネットワークの検討が必要となっています。

本計画においては、ＪＲ、路線バス、デマンドバス、ハイヤーなど既存の移動手段が有効に機能し、持続可能な地域社会を支える総合的な交通体系を構築することにより、住みやすく、訪れやすい環境づくりを目指します。

1-2 計画の区域

厚岸町全域

1-3 計画の対象期間

令和 5 年度（2023 年度）～令和 9 年度（2027 年度）の 5 年間

第2章

上位・関連計画に示される まちづくりの方向性

第2章 上位・関連計画に示されるまちづくりの方向性

2-1 本計画の位置づけ

本計画は、次に示す上位計画及び関連計画との整合性や連携を図った内容とし、さらにこれら上位・関連計画を踏まえた厚岸町の公共交通におけるマスタープランとして策定するものとします。

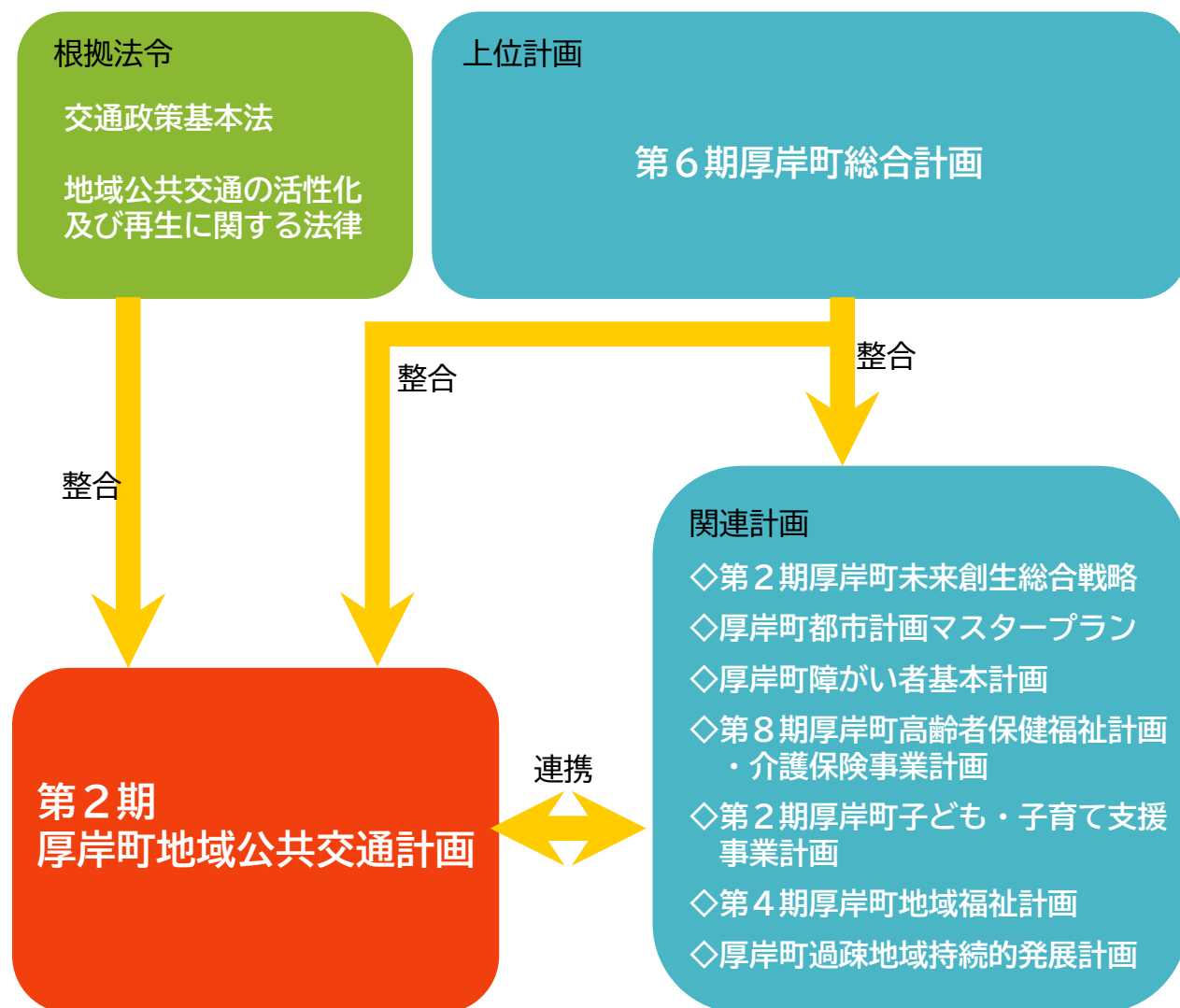


図1 上位・関連計画の整理

2-2 上位計画

計画名	第6期 厚岸町総合計画
計画期間	令和2年度（2020年度）～令和11年度（2029年度）
めざすまちの姿	みんなの“あつけし”新時代の創造に向かって
めざすまちの姿の 実現に向けた 5つの将来像	1 自然と調和し、だれもが安全・安心で快適に暮らせるまち 2 多彩な資源が輝き、活力と魅力にあふれるまち 3 みんな笑顔で健やかに、つながり支え合うまち 4 未来を切り拓く力を育み、豊かな人間性にあふれるまち 5 多様なつながりにより、共に生き、共に創り上げる持続可能なまち
基本構想における 地域公共交通の 位置づけ	第1節 生活環境・都市基盤部門 6 道路・公共交通 ⇒町民の貴重な交通手段である鉄道とバス路線の維持や機能充実に努めるとともに、デマンドバスを含めた、より利便性の高い公共交通のあり方について検討を進めます。
行動計画における 公共交通の位置づけ	施策 1-6 第6節 道路・公共交通 4 公共交通機関の確保 (1) 鉄道輸送の充実 ⇒町民や観光客の利用促進を図り、JR花咲線の維持確保に努めます。 (2) バス輸送の充実 ⇒利用者のニーズと効率的運行の両面から検討したバス運行ダイヤの改善に努めます。 ⇒厚岸町デマンドバスの運行について、より利用しやすい交通機関を目指し、必要に応じてその内容を見直します。 ⇒スクールバスの住民利用を実施します。 ⇒定期バス路線の維持確保に努めます。 (3) 夜間における交通手段の確保 ⇒個別の交通手段を持たない町民の交通手段の確保に努めます。 (4) 地域公共交通の担い手の確保 地域公共交通の担い手確保のための支援を行います。

2-3 関連計画

計画名	第 2 期厚岸町未来創生総合戦略
計画期間	令和 2 年度（2020 年度）～令和 6 年度（2024 年度）
基本目標	目標 1 漁業と農業の活力で地域経済が元気になる“あっけし”（産業・雇用） 目標 2 子どもを安心して産み育てられる“あっけし”（出産・子育て） 目標 3 地域の魅力で人を呼び込む“あっけし”（移住・交流） 目標 4 誰もが安心して暮らせる・暮らしたくなる“あっけし”（暮らし）
地域公共交通に係る施策	目標 4 誰もが安心して暮らせる・暮らしたくなる“あっけし” （1）生き生きと安心して暮らせるまちづくりの推進 ⇒④快適な生活環境等の確保 ・ 地方バス路線の維持・確保 ・ デマンドバスの運行 ・ スクールバス等公有車両の有効活用 ・ J R 花咲線の利用促進と駅の存続・運行便数の維持の要請

計画名	厚岸町都市計画マスタープラン
計画期間	平成 16 年度（2004 年度）～令和 5 年度（2023 年度）
基本目標	①自然との調和を大切にした快適で安全なまちづくり ②にぎわいに満ちた活力と魅力あるまちづくり ③やさしさあふれ健やかに安心して暮らせるまちづくり ④個性と感性がきらめくまちづくり ⑤みんなでつくる協働のまちづくり
地域公共交通に係る施策	広域で地区が分散する厚岸町では、公共交通は高齢者や障がい者、通学者などの移動手段・生活の足として大きな役割を担っています。市街地に集積する公共施設や生活利便施設、福祉・医療・健康づくり施設などの利用環境の向上、各地区の住民が市街地に出る機会の拡大など、町民が安心・便利に生活できる環境づくりの上から、事業者・関係機関と連携して鉄道・バスの公共交通機関の維持や機能の充実に努めます。 また、より利便性の高いバス交通サービス確保のため、公有車両（通学バス等）の有効活用を図ります。

計画名	厚岸町障がい者基本計画
計画期間	令和 2 年度（2020 年度）～令和 6 年度（2024 年度）
障がい者ビジョン	障がいのある人もない人も共に生活する「ノーマライゼーション社会の実現」
基本目標	目標 1 地域生活の支援体制の充実 目標 2 自立と社会参加の促進 目標 3 バリアフリー社会の実現
地域公共交通に係る施策	第 2 編 各論 第 3 章 バリアフリー社会の実現 第 2 節 生活環境の整備充実 1. 住まい・まちづくりの推進 ⇒補助犬を同伴して、公共施設や商業施設、公共交通機関などを円滑に利用するための情報提供、理解の促進 2. 外出手段の確保 ⇒外出支援サービスやデマンドバスなどの継続 ⇒障害者支援法に基づく移動支援の充実 ⇒町有施設の使用料などの減免制度の拡充 ⇒乗車、降車介助の利用

計画名	第 8 期厚岸町高齢者保健福祉計画・介護保険事業計画
計画期間	令和 3 年度（2021 年度）～令和 5 年度（2023 年度）
目指す姿	みんな笑顔で健やかに、つながり支え合うまち
基本的な目標	○人にやさしい福祉のまちづくり ○いつまでも住み慣れた地域で暮らせるしくみづくり ○ともに支え合うまちづくり
重点方針	(1) 自立支援、介護予防・重度化防止の推進 (2) 地域包括ケアの推進 (3) 介護サービスの基盤整備と質的向上 (4) 高齢化の積極的な社会参加の推進
地域公共交通に係る施策	第 2 章 各論 第 1 節 重点方針への取組 4. 高齢者の積極的な社会参加の推進 ③福祉交通回数券助成事業 ⇒高齢者等の積極的な社会参加を促進するとともに、健康と福祉の増進を図るため、満 70 歳以上の人を対象に、公共交通機関を利用する際の乗車券（5,000 円分（※令和 3 年度より 7,000 円分に変更））を交付する事業に取り組みます。

計画名	第 2 期厚岸町子ども・子育て支援事業計画
計画期間	令和 2 年度（2020 年度）～令和 6 年度（2024 年度）
基本理念	～生み育て・支え合い・あんしん～厚岸で元気で育て輝け
基本的視点	視点 1. 子どもの育ちを支える 視点 2. 子育て家庭を地域全体で応援する 視点 3. すべての子育て家庭を支える
基本目標	目標 1 子どもが健やかに育つ環境づくり 目標 2. 様々な状況にある子どもへのきめ細かな取組の推進 目標 3. 安心して産み、育てることを見守る体制づくり 目標 4. 仕事と生活の調和 目標 5. 地域における子育て支援の充実 目標 6. 安全・安心な子育てを支える地域づくり
地域公共交通に係る施策	第 8 章 次世代育成支援公道計画の推進 6 施策の取組状況 （4）子育てを支援する生活環境の整備 ④安心して外出できる環境の整備 ⇒妊産婦、乳幼児連れの親等、あらゆる人たちが安心して外出できるように、道路、公園、公共交通機関、公共的建築物等においてバリアフリー化を推進します。

計画名	第 4 期厚岸町地域福祉計画
計画期間	令和 3 年度（2021 年度）～令和 7 年度(2025 年度)
基本理念	みんな笑顔で健やかに、つながり支えあうまち
基本目標	目標 1 人にやさしい福祉のまちづくり 目標 2. いつまでも住み慣れた地域で暮らせるしくみづくり 目標 3. とともに支え合うまちづくり
地域公共交通に係る施策	第 4 章 目標達成のための取組の展開 基本目標 I 人にやさしい福祉のまちづくり 3 生活環境・都市基盤の整備や有効活用 （2）移動手段の確保 ⇒民間有償福祉輸送サービスの活用 ⇒福祉車両による「外出支援サービス」や「車いす等通院等交通費助成事業」の継続 ⇒タクシーや J R を対象とした「福祉交通回数券助成事業」の推進

計画名	厚岸町過疎地域持続的発展計画
計画期間	令和３年度（2021年度）～令和７年度(2025年度)
基本姿勢	・先見性と積極性を基本に、たゆむことなく努力する ・厚岸町の特性や強みを最大値に活かし、将来世代につなげる ・多様な主体との共創・協働で厚岸町の未来を切り拓く
基本目標	・自然と調和し、だれもが安全・安心で快適に暮らせるまち ・多彩な資源が輝き、活力と魅力にあふれるまち ・みんな笑顔で健やかに、つながり支え合うまち ・未来を切り拓く力を育み、豊かな人間性にあふれるまち ・多様なつながりにより、共に生き、共に創り上げる持続可能なまち
地域公共交通に係る施策	5 交通施設の整備、交通手段の確保 (2) その対策 ア 道路・公共交通 ⑥公共交通機関の確保 ⇒利用促進を図ることによるＪＲ花咲線の維持 ⇒ニーズと効率の両面から検討したバス運行ダイヤの改善 ⇒厚岸町デマンドバスの運行内容の見直し ⇒スクールバスの住民利用 ⇒定期バス路線の維持確保 ⇒個別の交通手段を持たない住民の交通手段の確保 ⇒地域公共交通の担い手確保のための支援 7 子育て環境の確保、高齢者等の保健及び福祉の向上及び増進 (3) 事業計画（令和３年度～令和７年度） ⇒福祉交通回数券助成事業

第3章

公共交通を取り巻く現状と課題

第3章 公共交通を取り巻く現状と課題

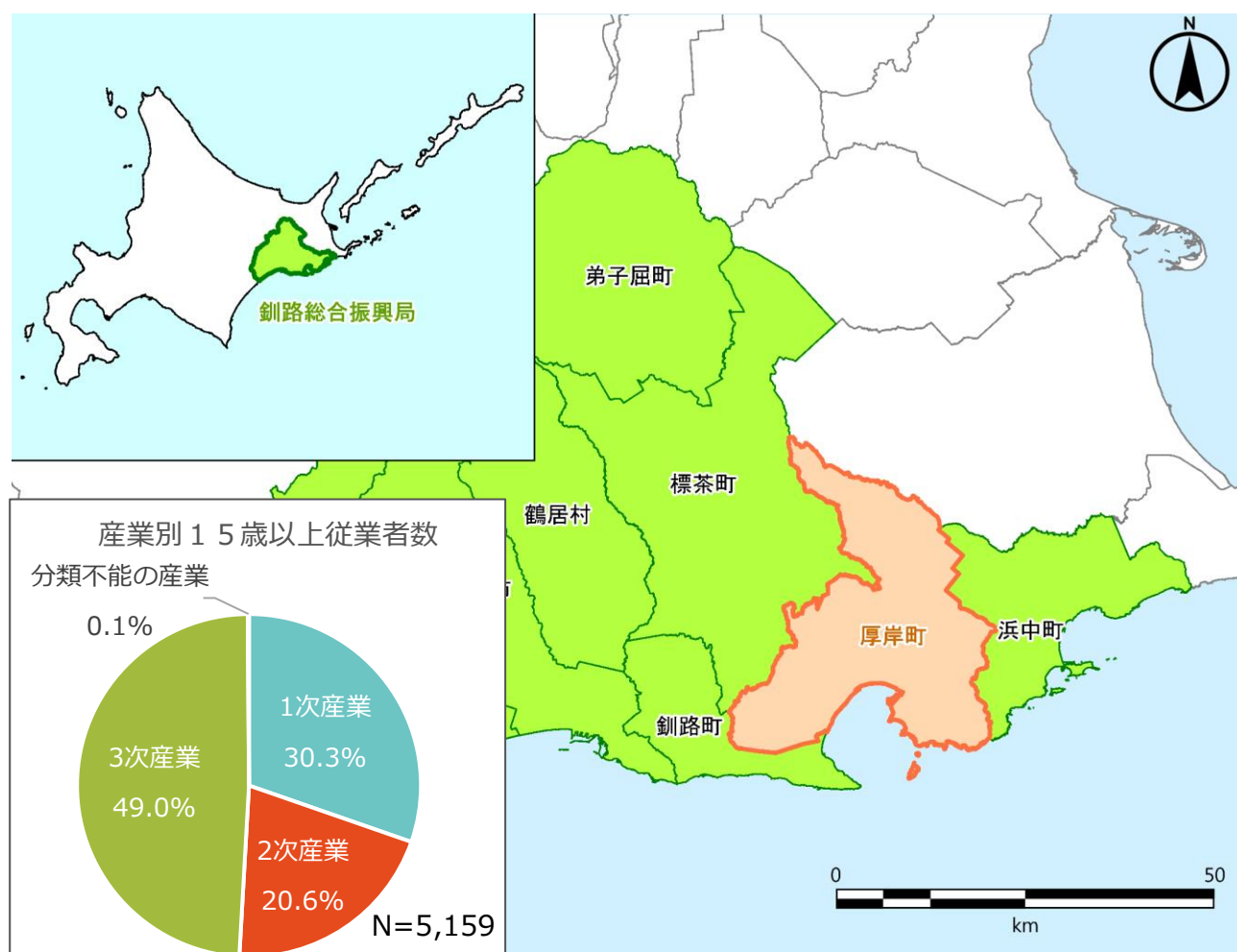
3-1 地域特性

(1) 厚岸町の概況

厚岸町は北海道の南東部に位置し、東部は浜中町、北部は別海町・標茶町、西部は釧路町と接し、南は厚岸湾が深く侵入して厚岸湖を抱き太平洋に面しており、東西 35.5km、南北 45.1km、総面積 739.26 km²の広さとなっています。

厚岸湖および厚岸湾の海岸線には漁村が点在しています。また、北部の波状丘陵地帯には広大な酪農地帯が形成されています。

気候は、年間を通じて冷涼で、特に春から夏にかけては海霧の影響を受けるため日照時間が短く、秋は降水量も少なく晴天が続く、冬は比較的晴れの日が多いものの厳寒期の凍結が著しい気候条件にある地域です。

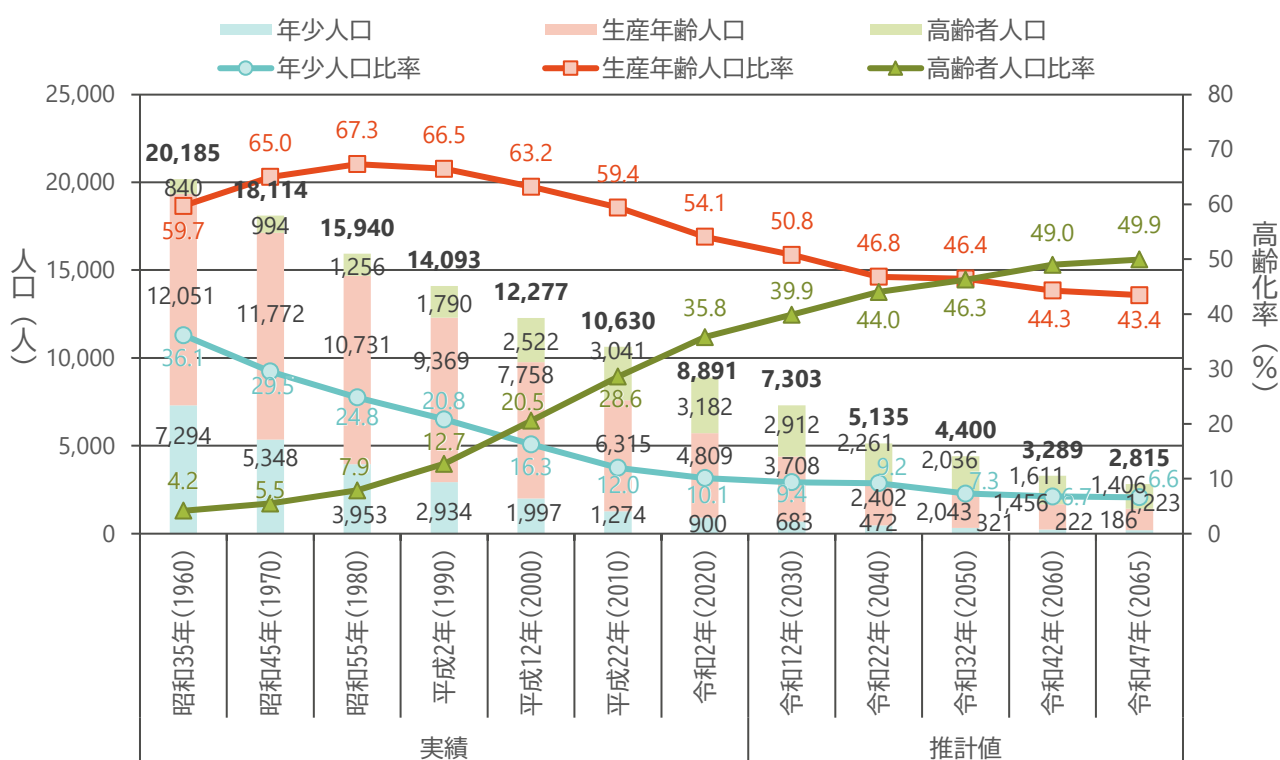


【図 2 厚岸町の概況】

(2) 厚岸町の人口推移と少子・高齢化の進展

厚岸町の人口は、昭和 35 年（1960 年）（20,185 人）と比較し、令和 2 年（2020 年）には 8,891 人と 5 割超の減少となっています。急激な人口減少は今後も継続することが予想されており、厚岸町人口ビジョンによると、令和 47 年（2065 年）には 2,815 人（令和 2 年（2020 年）と比較して約 7 割減少）になるものと推計されています。

一方で、高齢化の状況は令和 2 年（2020 年）で 35.8%と高齢化が進んでおり、令和 47 年（2065 年）には 49.9%となることが予測されていることから、人口減少や高齢化の進行による活力の低下が懸念されます。

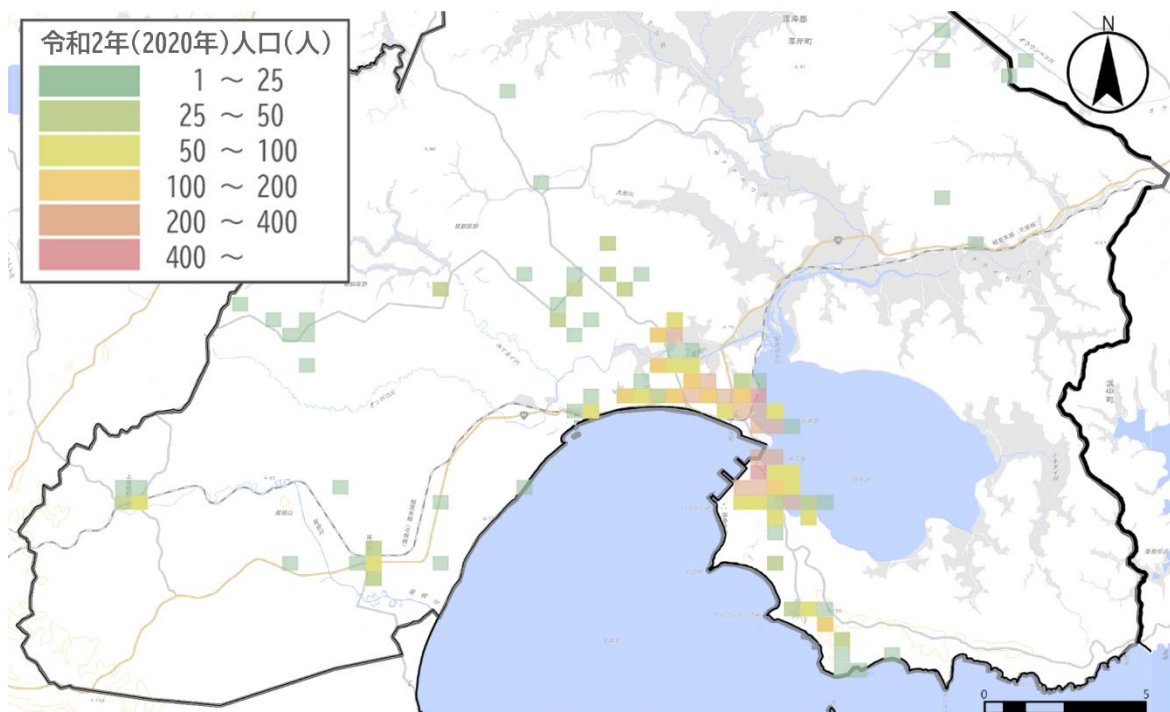


[資料：国勢調査、厚岸町人口ビジョン]

【図 3 厚岸町の総人口と年齢 3 区分人口の推移と将来推計】

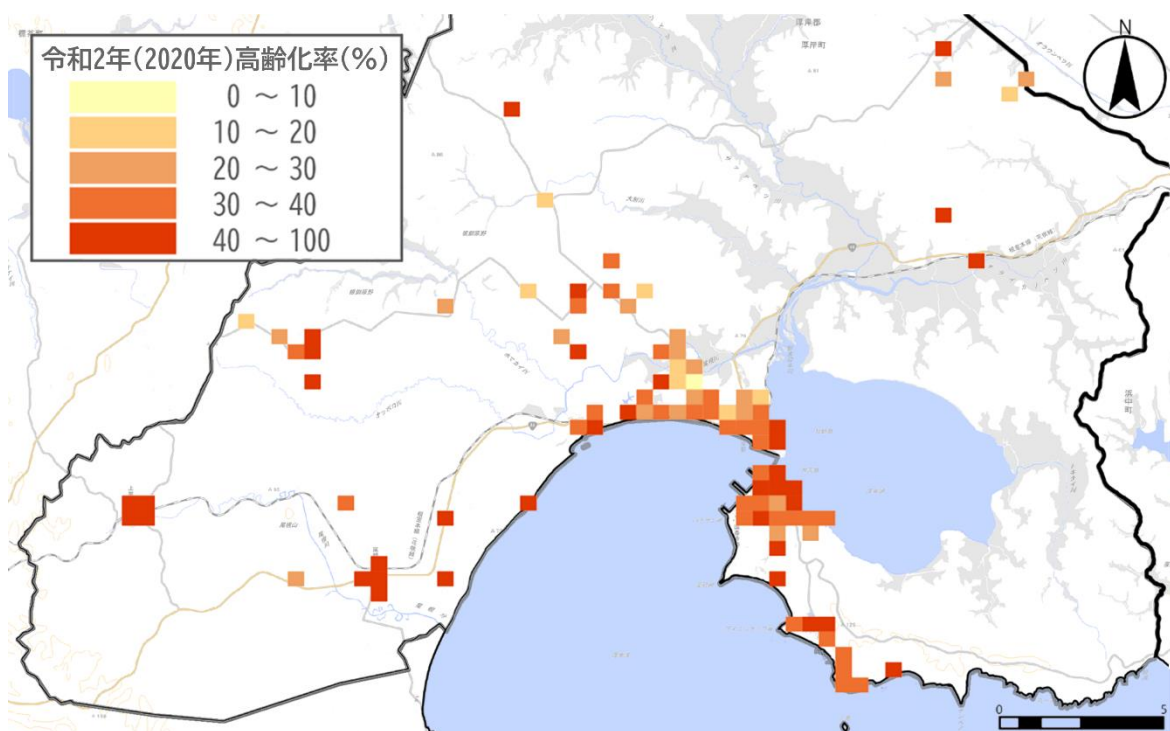
(3) 地域別人口変動

令和2年(2020年)の人口分布を見ると市街地に人口が集中しており、郊外部にはまばらに分布している状況です。また、高齢化率の分布状況においては、市街地を中心に高齢化しており、40%を超える地点も多くみられます。



[資料：国勢調査]

【図4 厚岸町における人口分布状況（令和2年）】

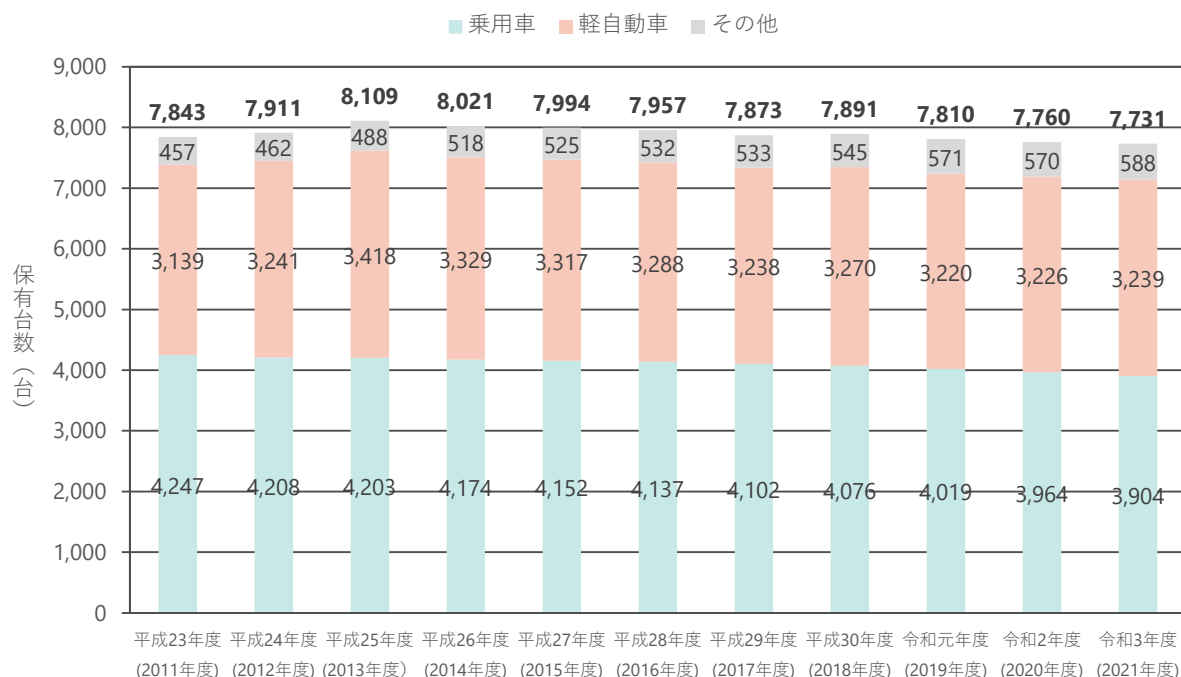


[資料：国勢調査]

【図5 厚岸町における高齢化率の分布状況（令和2年）】

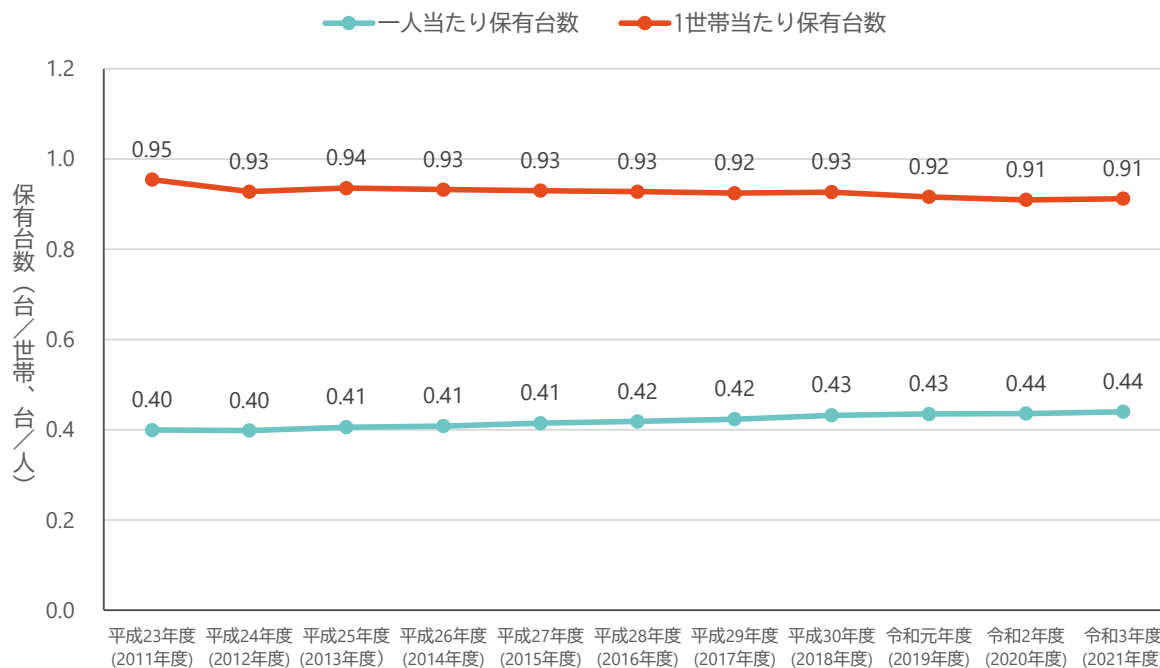
(4) 自動車保有台数の状況

町内の自動車保有台数は微減傾向にあり、令和3年度（2021年度）には7,731台となっています。また、1世帯あたりの保有台数は微減傾向にありますが、約1台/世帯の状況は継続している状況です。



[資料：厚岸町統計書]

【図6 町内の車両保有台数の推移】

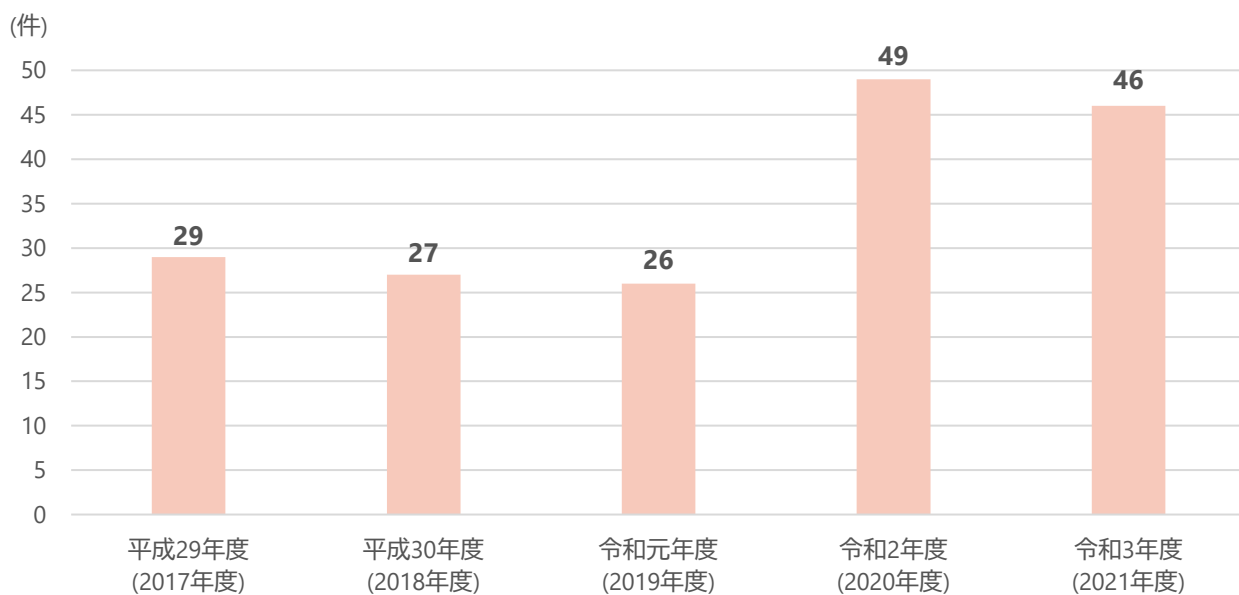


[資料：厚岸町統計書]

【図7 町内の自動車普及率の推移】

(5) 免許返納の状況

免許返納者は令和2年度（2020年度）から増加しており、令和3年度（2021年度）は46件となっています。

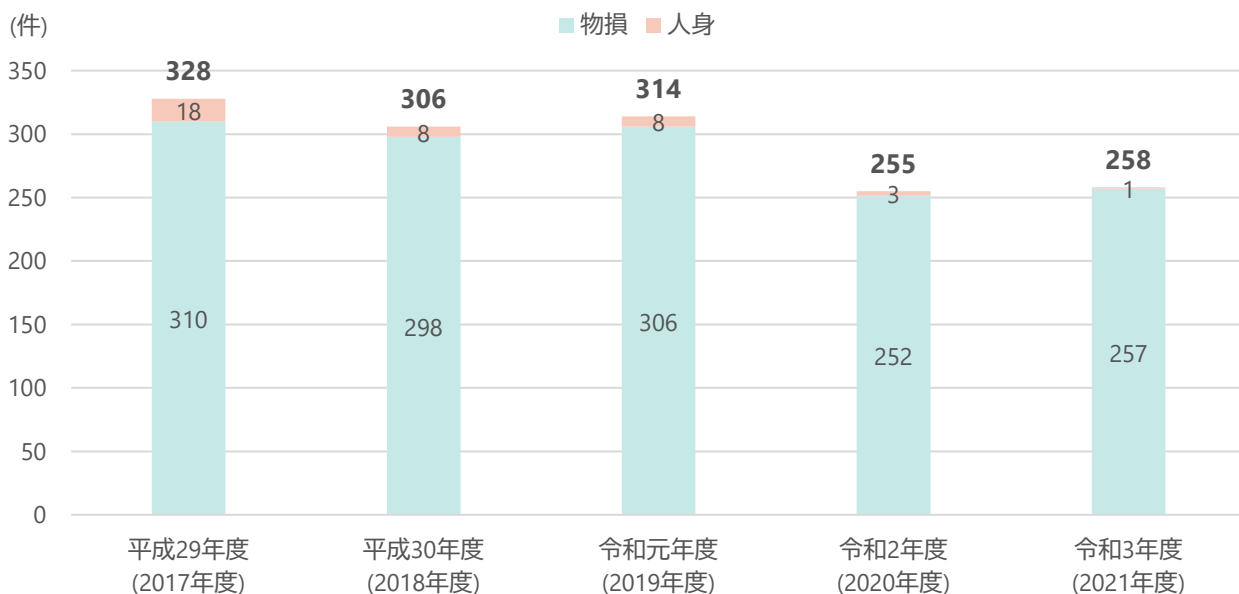


[資料：厚岸町]

【図8 免許返納者数の推移】

(6) 交通事故の発生状況

町内における交通事故発生件数は、減少傾向となっており、令和3年度（2021年度）は258件／年となっています。

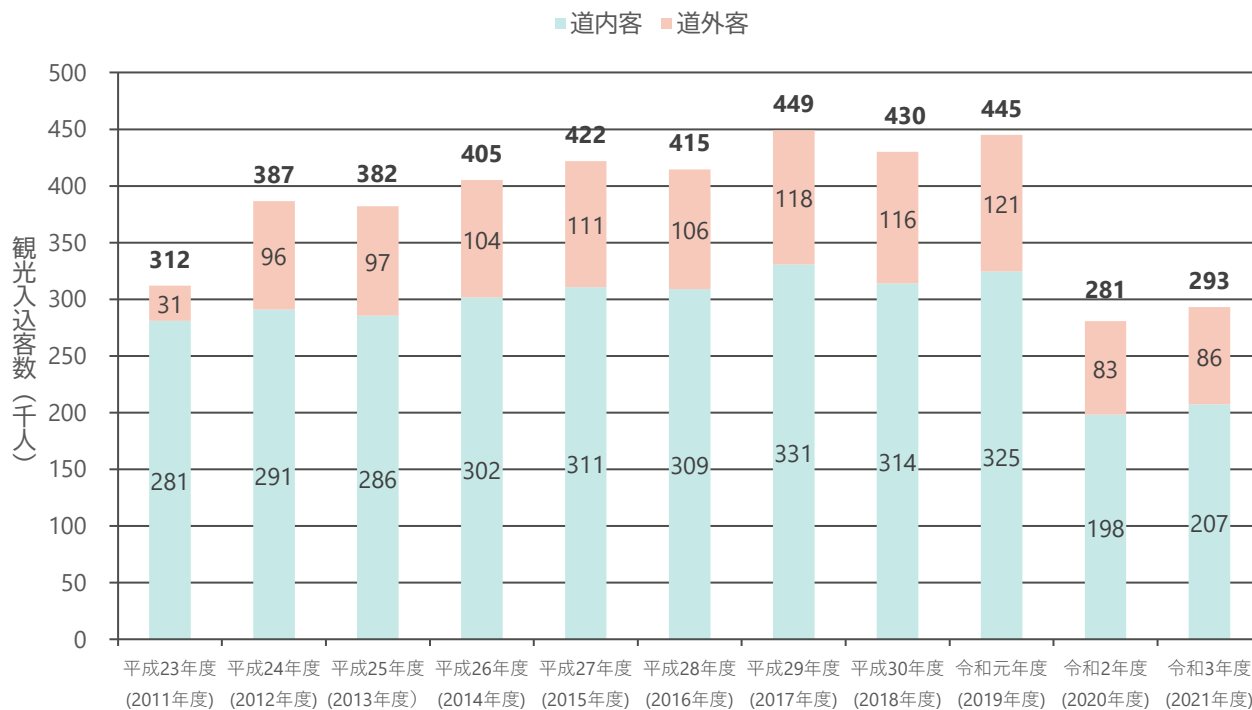


[資料：厚岸警察署]

【図9 町内の交通事故の発生状況】

(7) 観光入込客数の状況

厚岸町の観光入込客数は年々増加傾向にありましたが、令和2年度（2020年度）には新型コロナウイルス感染症の影響で大幅に落ち込み、約28万人となっています。



[資料：厚岸町統計書]

【図 10 厚岸町における観光入込客数の推移】

(8) 都市機能の分布状況

厚岸町における商業、医療、公共施設は市街地に多くが集中しており、町内各地区から市街地までのアクセスが重要となっています。



【図 11 市街地の主な都市機能施設の分布状況】

3-2 公共交通の概況

(1) 町内を運行する公共交通路線網

町内を運行する公共交通は、ＪＲ北海道により、根室本線（花咲線）が運行されており、町内には４駅が立地しています。また、路線バスは、くしろバスにより２路線が運行されているほか、町独自にスクールバス６路線、スクールバスを利用したデマンドバス５路線、福祉バスの運行にて町民の移動手段の確保を行っています。他にもハイヤー事業者による輸送、社会福祉協議会による福祉有償運送も行われています。

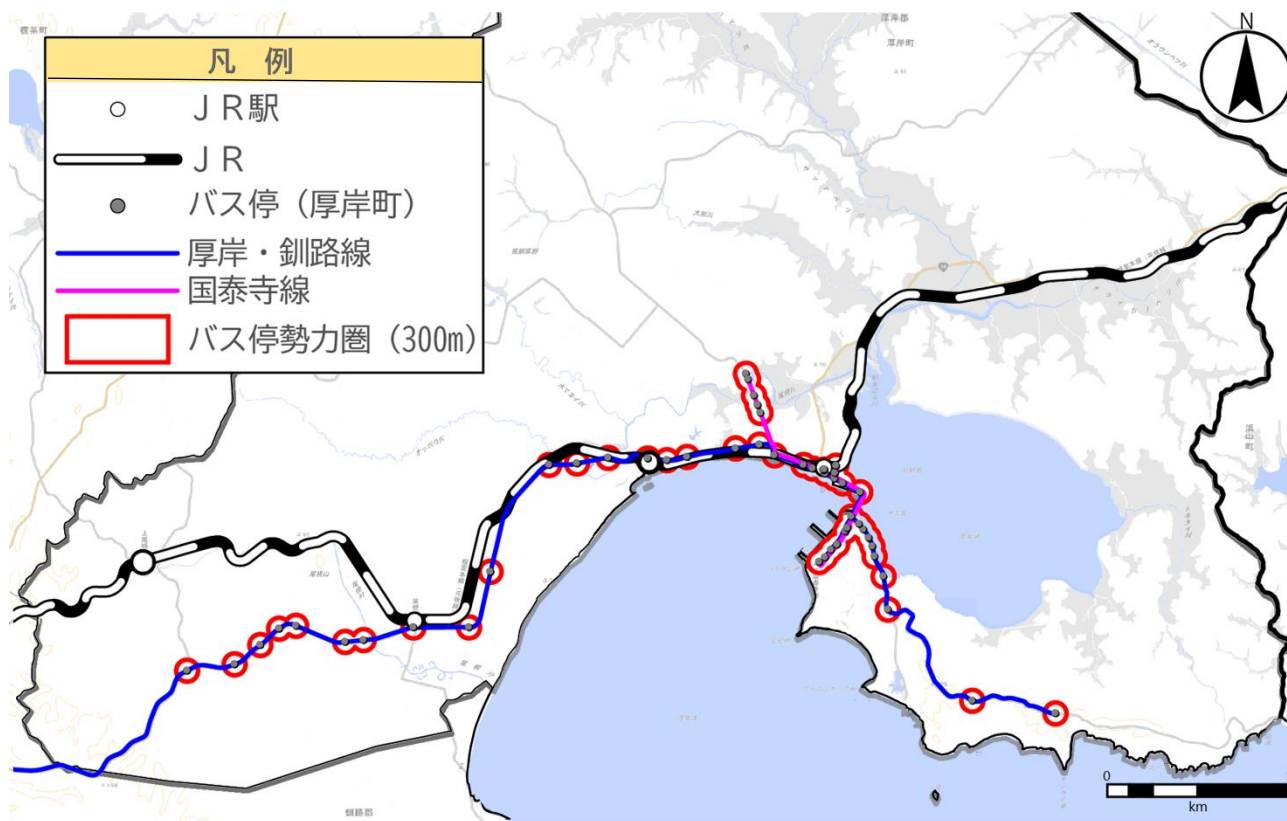
また、浜中町が運行するコミュニティバスが厚岸町内に乗り入れており、町民も利用することができる状況です。



【図 12 町内の公共交通路線網】

(2) 厚岸町における公共交通分布状況

厚岸町内において、人口が集中している市街地を中心に路線バスがカバーしており、郊外部では、路線バスがカバーしきれていない公共交通空白地域が広く存在しています。そのため、デマンドバスを運行することにより、地域の足を確保・維持している状況です。



[資料：国勢調査]

【図 13 町内の公共交通分布状況（令和 2 年（2020 年））】

(3) 鉄道

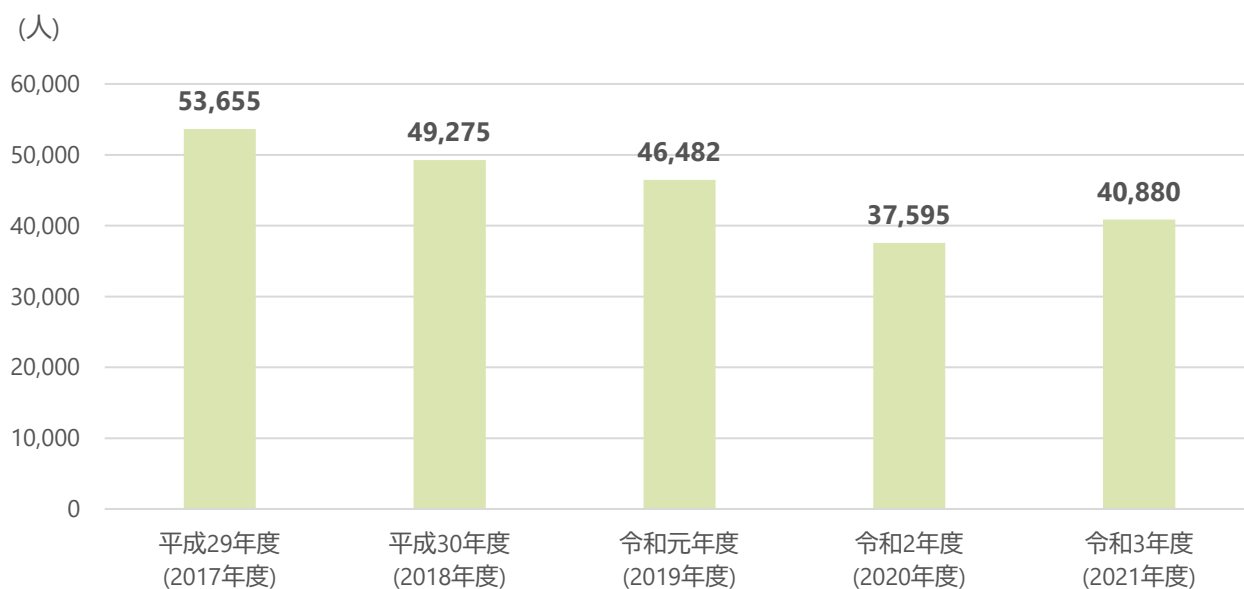
厚岸町と他市町村を結ぶ広域公共交通として根室本線（花咲線）が運行しています。

鉄道の利用者数は減少傾向にあり、厚岸駅の利用者は平成 29 年度（2017 年度）と令和 3 年度（2021 年度）を比較すると約 1.2 万人の減少となっています。

《表 1 町内を運行する鉄道路線》

J R 路線名	町内に立地する駅名	運行便数 (便／日)	利用者数※ (人／日)
根 室 本 線 (花咲線)	上尾幌駅	14	4.2
	尾幌駅	13	4.2
	門静駅	13	10.0
	厚岸駅	14	121.4

※令和 3 年 J R 北海道特定日調査に基づく過去 5 年平均
[資料：J R 北海道]



[資料：J R 北海道]

【図 14 厚岸駅の利用者数の推移】

(4) 路線バス

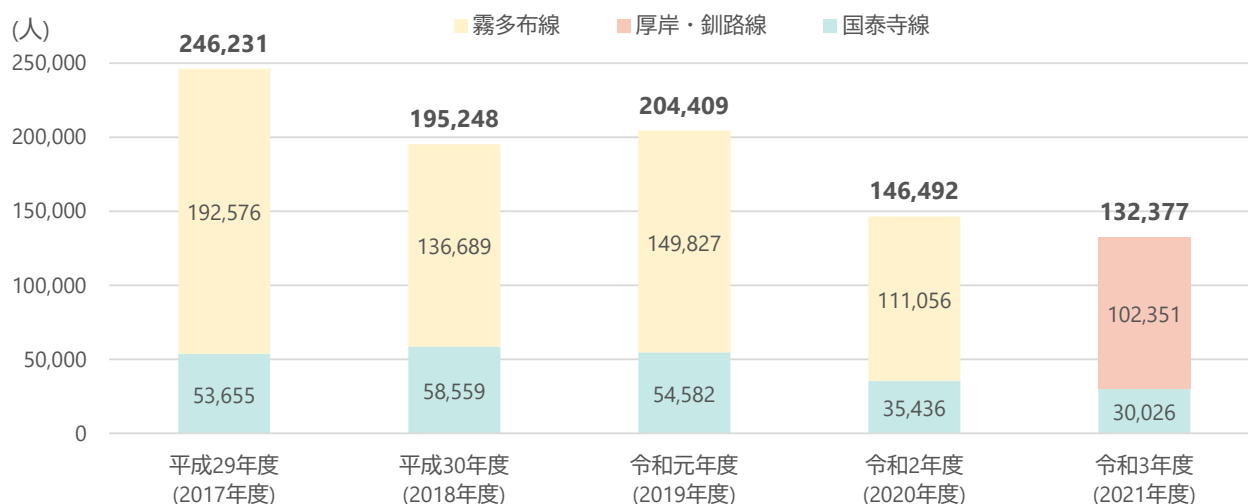
町内を運行する路線バスである国泰寺線の利用者は減少傾向にあり、令和 3 年度（2021 年度）には約 3 万人となっています。

また、令和 3 年度（2021 年度）より運行している厚岸・釧路線の利用者は約 10 万人となっています。

《表 2 町内を運行するバス路線》

路線名	運行区間	運行便数 (便/日)	利用者 数 (人/日)	運行 態様	実施 主体	補助事 業の活 用
厚岸・釧 路線	くしろバス本社 ～釧路駅前～尾 幌駅前～厚岸駅 前～子野日公園	10	280	路線定 期運行	交通事 業者	幹線補 助
国泰寺線	子野日公園～国 泰寺・厚岸翔洋 高校～町立病院 ～光栄	7	82	路線定 期運行	交通事 業者	なし
買物循環 線	光栄～港町 4 丁 目～光栄	3		路線定 期運行	交通事 業者	フィー ダー補 助

[資料：くしろバス]



※令和 2 年度（2020 年度）までは霧多布線が運行していたが廃止となり、令和 3 年度（2021 年度）から厚岸・釧路線が運行。

[資料：くしろバス]

【図 15 町内を運行するバス路線の乗客数の推移】

(5) スクールバス

スクールバスは、6 路線を運転手 8 名、車両数 8 台で運行を行っています。

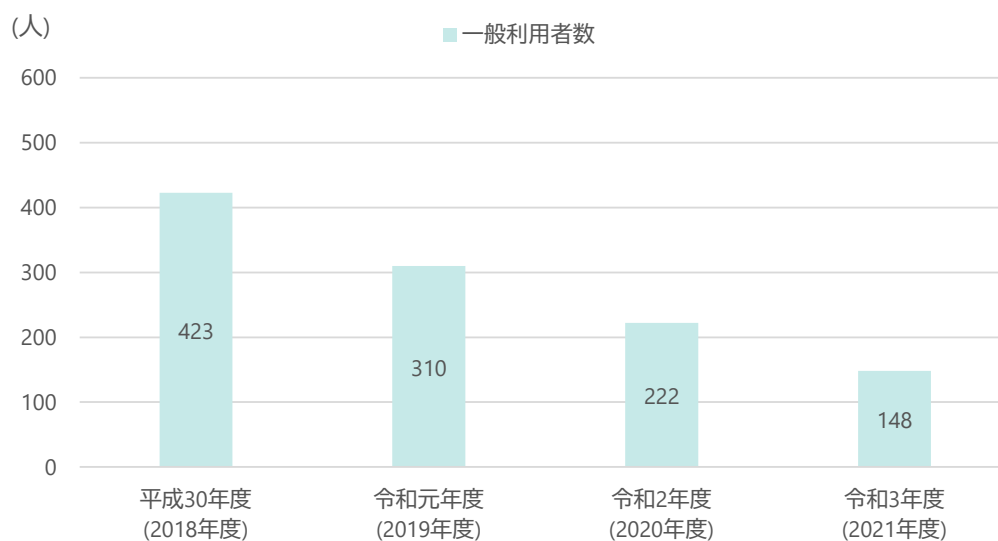
また、一般の町民も平成 30 年度（2018 年度）から、同乗が可能となっています。

利用者は令和 3 年度（2021 年度）には 148 人と、平成 30 年度（2018 年度）と比較し減少しており、一般利用者が毎年経年的に減少しています。

《表 3 町内を運行するスクールバス路線》

路線名	運行区間	運行便数 (便/日)	学生 利用者数 令和 3 年度
床潭・筑紫恋線	床潭～筑紫恋～厚岸小学校 ～厚岸中学校～町立厚岸病院	3	82 人
尾幌・上尾幌線	上尾幌～尾幌～厚岸小学校 ～厚岸中学校～町立厚岸病院	3	
片無去線	片無去～太田小学校～太田中学校 ～町立厚岸病院	3	
門静線	門静～真龍小学校～真龍中学校 ～町立厚岸病院	3	
太田線	太田～太田小学校～太田中学校 ～町立厚岸病院	3	
若松・糸魚沢線	若松～糸魚沢～真龍小学校 ～真龍中学校～町立厚岸病院	3	

[資料：厚岸町教育委員会]



[資料：厚岸町教育委員会]

【図 16 スクールバスの一般利用者数の推移】

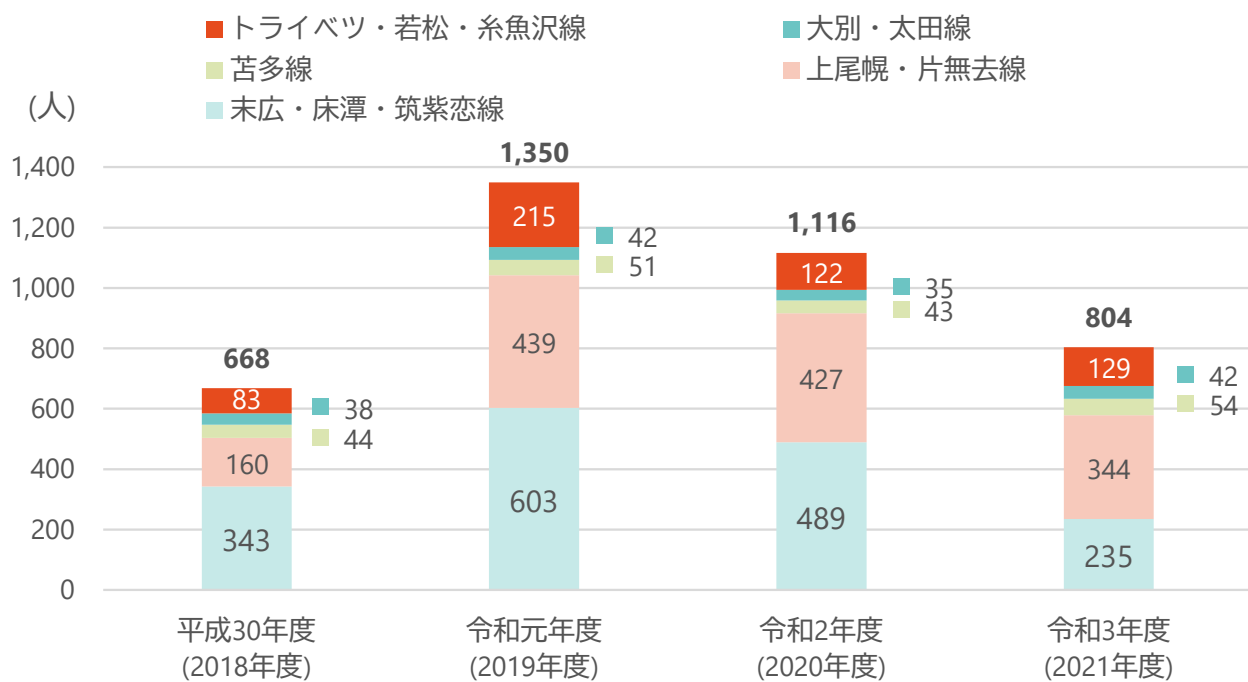
(6) デマンドバス

デマンドバスは5路線を運転手3名、車両数3台で運行を行っています。令和3年度(2021年度)の利用者数は804人と、令和元年度(2019年度)と比較し、減少傾向にあり、特に利用者の多かった末広・床潭・筑紫恋線の減少が大きくなっています。新型コロナウイルス感染症の影響も考えられます。

《表4 町内を運行するデマンドバス》

路線名	保有車両 (台)	運転手 (人)	運行区間	運行便数(便/日)	運行曜日	運行形態	フィーダー系統の実施主体
末広・床潭・筑紫恋線	3	3	末広～床潭～筑紫恋～厚岸駅前	4	月～金	自家用有償旅客運送(路線)	厚岸町、交通事業者
上尾幌・片無去線			上尾幌～片無去～町立厚岸病院	2			
門静・苫多線			沖万別～町立病院～上尾幌	2	月、水		
大別・太田線			大別～太田～町立厚岸病院	2	火、木		
トライベツ・若松・糸魚沢線			糸魚沢～トライベツ～若松～厚岸駅前	5	月～金		

[資料：厚岸町町民課]



[資料：厚岸町町民課]

【図 17 デマンドバスの利用者数の推移】

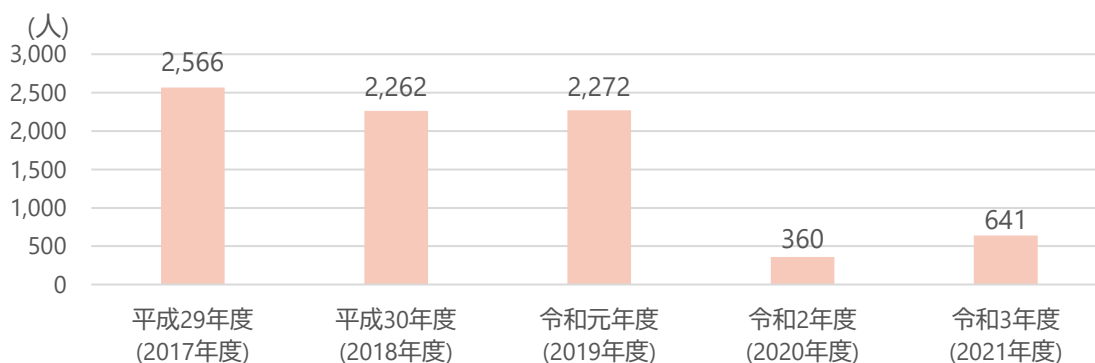
(7) 福祉バス

町内では、社会福祉団体などが社会福祉活動に関する事業に利用可能な福祉バスを運行しています。

《表 5 福祉バスの概要》

運行者	保有車両 (台)	運転手 (人)	利用方法
厚岸町社会福祉協議会	1	1	事前に社会福祉協議会に連絡のうえ、所定の申請書により申請

[資料：厚岸町社会福祉協議会]



[資料：厚岸町社会福祉協議会]

【図 18 福祉バスの利用者数の推移】

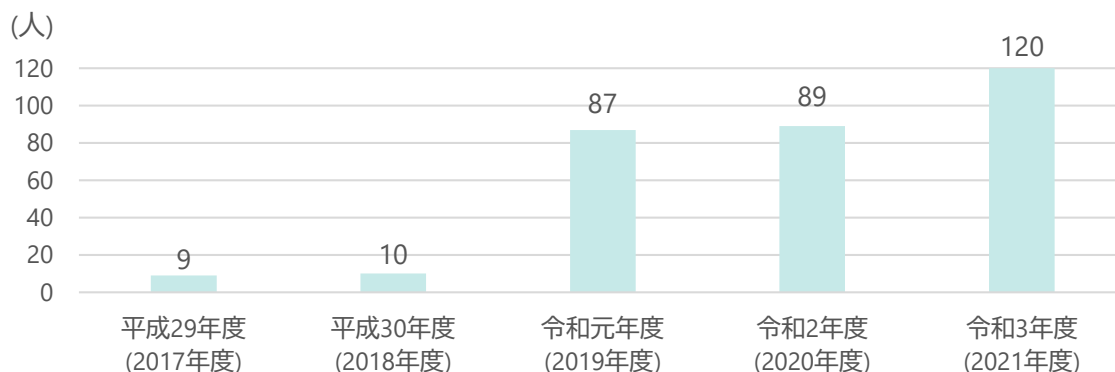
(8) 福祉有償運送

町内では福祉有償運送を行っており、利用者数は年々増加しており、令和 3 年度 (2021 年度) には 100 人を超えています。

《表 6 福祉有償運送の概要》

運行者	保有車両 (台)	運転手 (人)
厚岸町社会福祉協議会	9	8

[資料：厚岸町社会福祉協議会]



[資料：厚岸町社会福祉協議会]

【図 19 福祉有償運送の利用者数の推移】

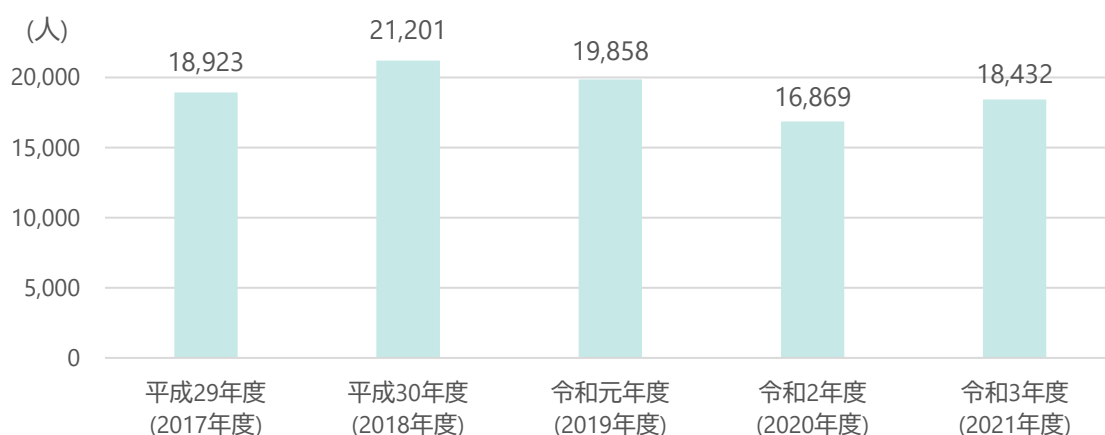
(9) ハイヤー

町内では、桜ハイヤー株式会社が運行しています。年間の利用者数は 1.6～2.1 万人程度で概ね横ばいに推移しています。

《表 7 町内を運行するハイヤー事業者の概要》

運行事業者	保有車両 (台)	運転手 (人)
桜ハイヤー株式会社	4	6

[資料：桜ハイヤー株式会社]



[資料：桜ハイヤー株式会社]

【図 20 ハイヤー利用者数の推移】

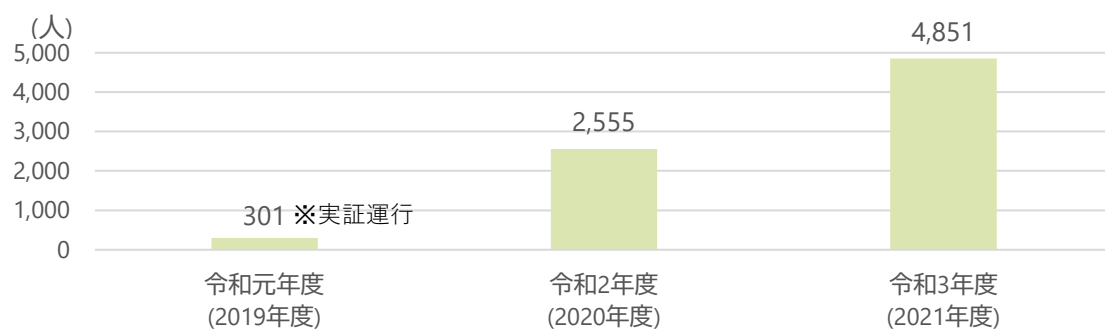
(10) 浜中町コミュニティバス

町内では、浜中町が運行しているコミュニティバス（霧多布厚岸線）が 1 日 7 便乗り入れており、厚岸町民も利用できるようになっています。

《表 8 浜中町コミュニティバスの概要》

運行事業者	保有車両 (台)	運転手 (人)
浜中町	1	4

[資料：浜中町企画財政課]



[資料：浜中町企画財政課]

【図 21 浜中町コミュニティバスの利用者数の推移】

(11) 町独自の移動支援策

厚岸町では、町独自の移動支援策として、福祉交通回数券助成事業と、高齢者運転免許証自主返納支援事業に取り組んでいます。

《表 9 町独自の移動支援策》

事業名	対象者	助成内容
福祉交通回数券助成事業	以下のいずれかに当てはまる町民 ①満 70 歳以上の者 ②身体障害者手帳 1 級、2 級の交付を受けている者 ③療育手帳の交付を受けている者 ④精神障害者手帳の交付を受けている者	①～④の いずれかに当てはまる場合 100 円分の助成券 70 枚 ①かつ②～④の いずれかに当てはまる場合 100 円分の助成券 140 枚
高齢者運転免許証自主返納支援事業	以下の全てに当てはまる町民 ①平成 31 年 4 月以降に運転免許証を自主返納した者で、満 70 歳以上の者 ②暴力団員でない者	福祉交通回数券、商工会発行の商品券併せて 2 万円分

[資料：厚岸町保健福祉課、厚岸町町民課]

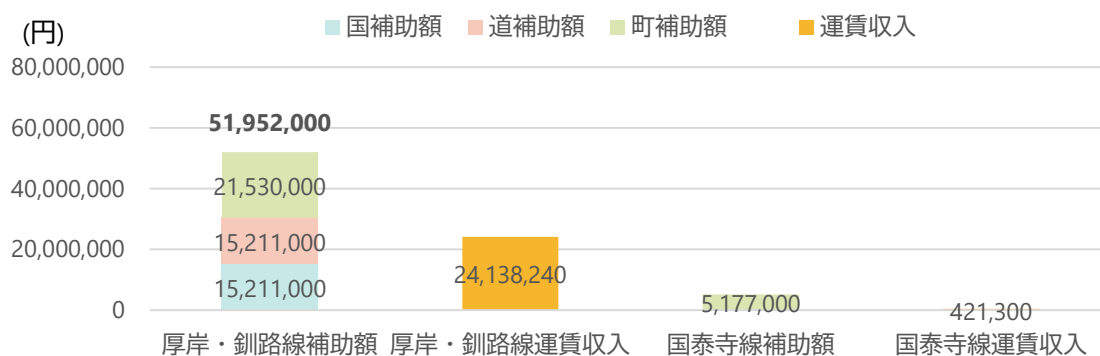
(12) 移動支援に係る公的資金投入額

厚岸町では、公共交通の中でも路線バスである厚岸・釧路線、国泰寺線に公的資金を投入しています。

また、国泰寺線については国・道の補助がなく、町単独で補助を行っている状況です。

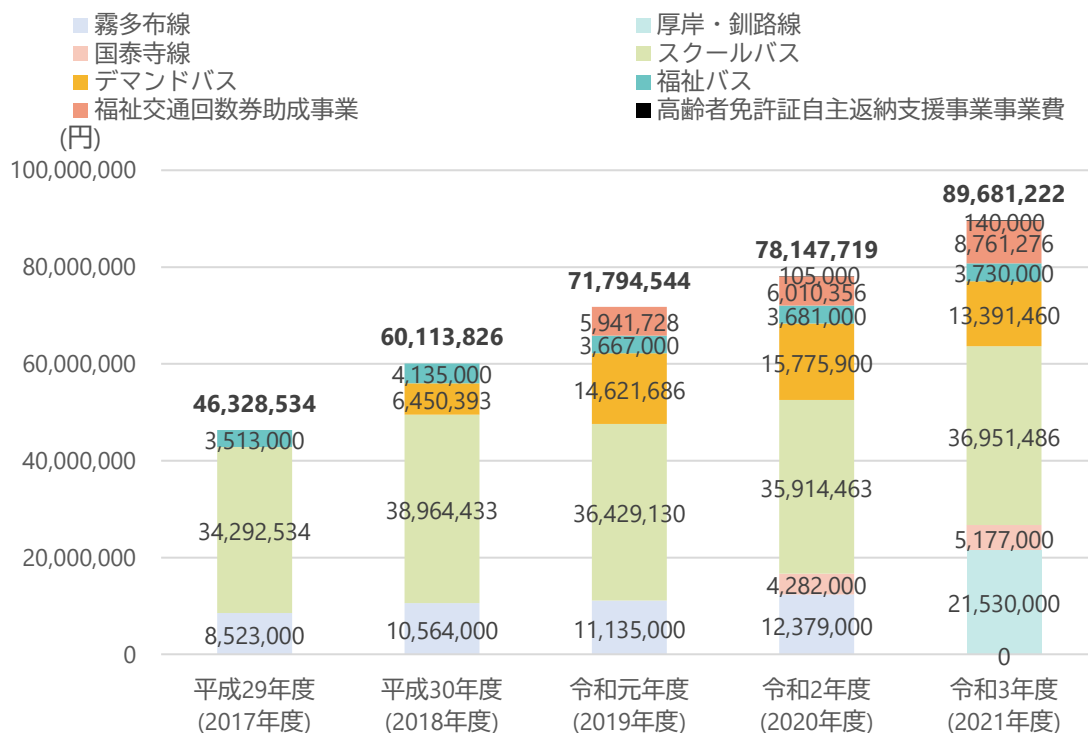
この他、スクールバス、デマンドバス、福祉バスに公的資金を投入しており、令和3年度（2021年度）には、路線バスの補助額と併せて約8,078万円を投入しています。

福祉交通回数券助成事業には約876万円、高齢者運転免許証自主返納支援事業（交通回数券配布分）には約14万円支出しており、移動支援に係る全体の費用としては約9,000万円の公的資金が投入されており、年々増加していることから、財政への負担となっている状況です。



【資料：厚岸町、くしろバス】

【図22 令和3年度（2021年度）の路線バスの補助金額】



※令和2年度（2020年度）までは霧多布線が運行していたが廃止となり、令和3年度（2021年度）から厚岸・釧路線が運行。

【資料：厚岸町、くしろバス】

【図23 移動支援における町の負担】

第4章

各種調査の結果

第4章 各種調査の結果

4-1 自治会長アンケート調査

(1) 調査の目的

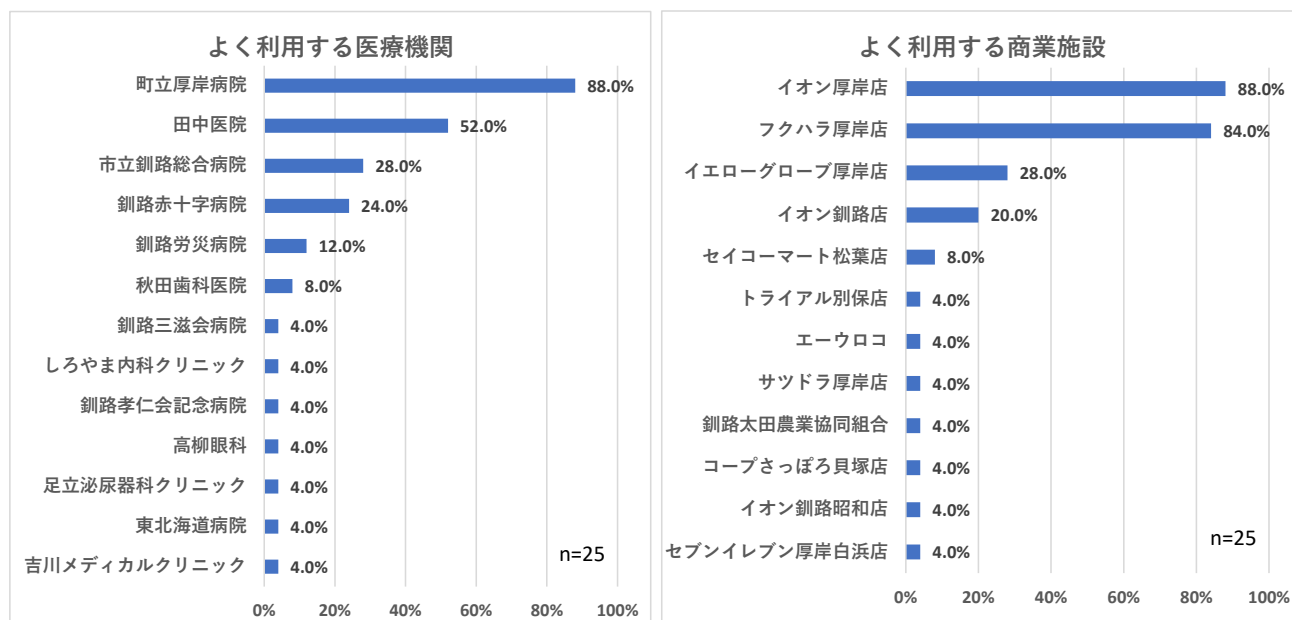
厚岸町の地域公共交通のあり方について、見直しを行い、効率的で持続可能な公共交通ネットワークの構築のため、高齢者や車を持たない人等、移動に制約のある方の移動実態や公共交通に関する課題把握のため、地域事情に精通している自治会長を対象に下記のとおりアンケート調査を実施しました。

《表 10 調査の概要》

調査方法	アンケート票の郵送配布・郵送回収
調査対象	各地区の自治会長
調査項目	・よく利用する医療機関、商業施設 ・把握している移動実態 ・公共交通や移動に関して把握している要望、意見

(2) よく利用する医療機関・商業施設

- ・医療機関では、町立厚岸病院が回答団体の約 9 割が回答、田中医院も過半数を占めている一方、釧路方面への通院も見受けられます。
- ・商業施設では、イオン厚岸店、フクハラ厚岸店がいずれも 8 割強となっており、次いでイエローグローブ厚岸店と続いており、買い物は概ね町内移動に収束しています。



【図 24 よく利用する医療機関・商業施設】

(3) 把握している移動実態

- ・自分で運転しているが、遠くに行く場合や冬は家族や知人に送迎してもらっている
- ・知人等の車に同乗させてもらうが、思い通りに移動が出来ずに困っている
- ・送迎してくれる人がいない場合、バスを使うこともあるが、移動したい時間に移動できないため、市立釧路総合病院に行く場合、朝早く出て戻りは夕方になることもある
- ・町内移動であれば自分で運転しているが、年齢と共に運転が心配となり、免許返納となると家族の送迎に頼ることを考えると大変である
- ・家族の都合が悪い場合に、デマンドバスを利用することがある
- ・バスを利用したいが時間帯が合わなかったり、バス停が遠いため、タクシーを利用している
- ・雪道を車で釧路の病院に行くのは難しく、お金が掛かっても病院前まで送ってほしい

(4) 把握している公共交通や移動に関する要望・意見

- ・上尾幌→大別→太田を経由して市街地へ行く路線について、光栄・宮園・白浜地区は乗車が出来ず、宮園・白浜団地の高齢者が非常に不便を感じている
- ・路線バスやデマンドバスを利用しているが、帰りのバスの乗り継ぎに苦労している
- ・町立厚岸病院が終わってから、バスの待ち時間が長いことがある
- ・週に1、2回だけでも町内の商業施設で乗降できるようなバスを希望する
- ・市街地と住宅地を循環するバスや生鮮食品の販売を軽トラックに積んで循環して欲しい
- ・日常的にハイヤーを利用しているが、ハイヤーが不足なために不便を感じている
- ・買い物帰りは荷物が多いため、ハイヤーを利用するが多い
- ・高齢者が多いため、時刻表をわかりやすくしてほしい

4-2 厚岸・釧路線乗降調査

(1) 調査の目的

既存の公共交通網の 1 つである厚岸・釧路線の利用実態や利用者意識を調査・分析することにより、厚岸町地域公共交通計画の策定に係る基礎データとして収集・整理し、今後の地域公共交通の必要性や整備課題を抽出することを目的とします。

(2) 調査の概要

調査の概要は以下の通りです。

《表 11 乗降調査の概要》

調査日	令和 4 年 9 月 13 日 (火)
調査の方法	乗降バス停のカウント調査 アンケート調査
対象路線	厚岸・釧路線全便
対象者数	163 人

(3) カウント調査の結果

利用者数は上り便が 81 人、下り便が 82 人でどちらも 1 便当たりの利用者数が 16 人程度となっています。

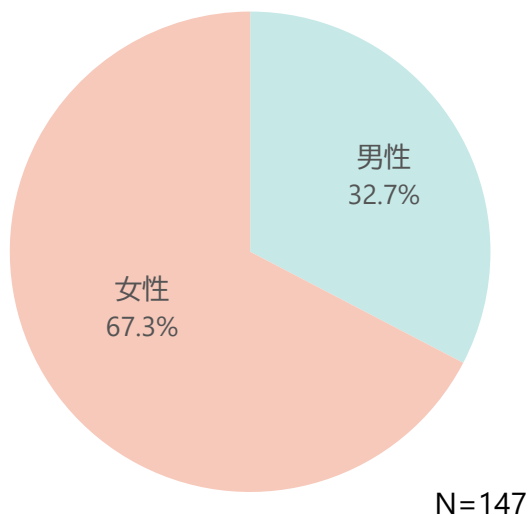
《表 12 厚岸・釧路線の利用者数》

発地	着地	発時刻	乗車人数 (人)	小計 (人)	合計 (人)
アヤメヶ原	くしろバス本社	6:05	27	81	163
子野日公園		7:50	14		
		10:30	12		
		15:40	15		
		18:20	13		
くしろバス本社	子野日公園	6:35	18	82	
		9:40	15		
		13:40	10		
		15:40	30		
		18:20	9		

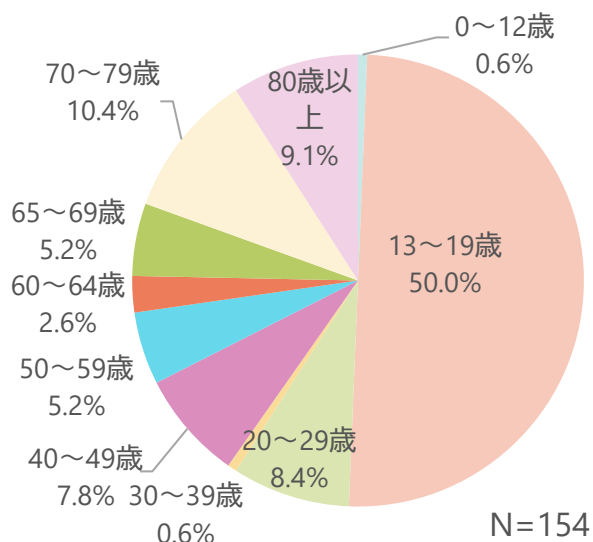
(4) アンケート調査の結果

① 基本属性

利用者の約7割が女性となっており、年齢別には13～19歳が5割となっています。



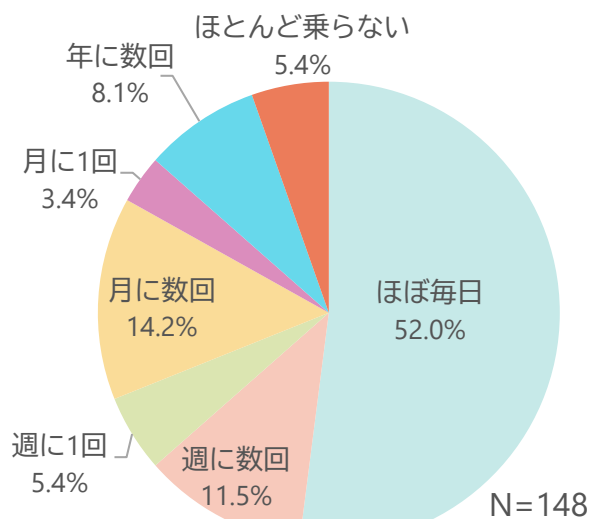
【図 25 性別】



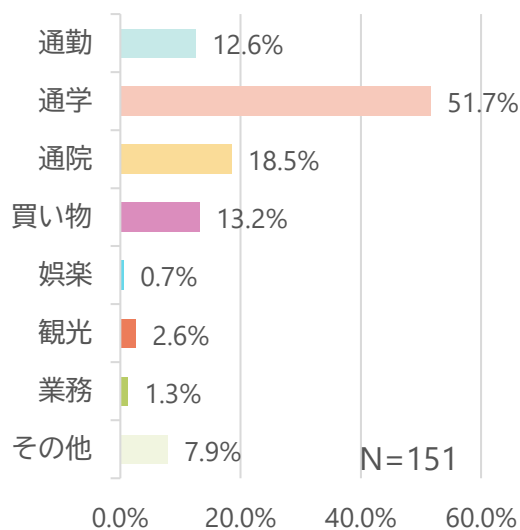
【図 26 年齢】

② 利用特性

厚岸・釧路線の利用頻度は毎日と答えた割合が約5割、利用目的は通学と答えている割合が約5割となっています。



【図 27 利用頻度】



【図 28 利用目的】

4-3 住民アンケート調査（前計画時点での調査）

（１） 調査の目的

平成 29 年に町民の公共交通に対するニーズを把握するため、厚岸町全世帯を対象に町民ニーズ把握調査を実施しました。この調査結果を活用し、町民の生活行動（通勤・通学、通院、買い物、私用目的）を把握するとともに、町民にとって利便性が高く、かつ持続可能な公共交通のあり方を検討する基礎資料とします。

（２） 調査の概要

調査の概要は以下の通りです。

《表 13 調査の概要》

調査対象	高校生以上の町民 8,387 人
アンケート配布日	平成 29 年 6 月 30 日
配布・回収方法	広報あつけし 7 月号に同梱配布・郵送回収
回収数・回収率	回収数 1,575 票 回収率 18.8%

（３） 調査結果の概要

- ・町民の通院や買い物等の生活行動について、6 割以上の回答者が「自動車（運転）」で移動している状況であり、自動車に依存していることが伺える。
- ・一方、約 3 割の回答者が自動車を運転できなくなった場合、「バスを利用する」と回答しており、現状、高齢者（65 歳以上）の約 2 割程度が「くしろバス」を利用している。
- ・また、郊外部に居住する人の約 3 割は、自動車を運転できなくなった場合、「便利なところへ引っ越す」と回答しており、町民の誰もが安心して継続的に厚岸町に住み続けられるよう、町民の生活行動を支える公共交通が必要である。
- ・町民の生活行動として、町内での通院や買い物が最も多くなっているが、一方で、釧路市への通院や買い物も多い状況である。
- ・また、現在町内を運行しているバス交通に対する満足度調査では、「バス・ＪＲの乗り継ぎに伴う待ち時間」に不満を持っている。

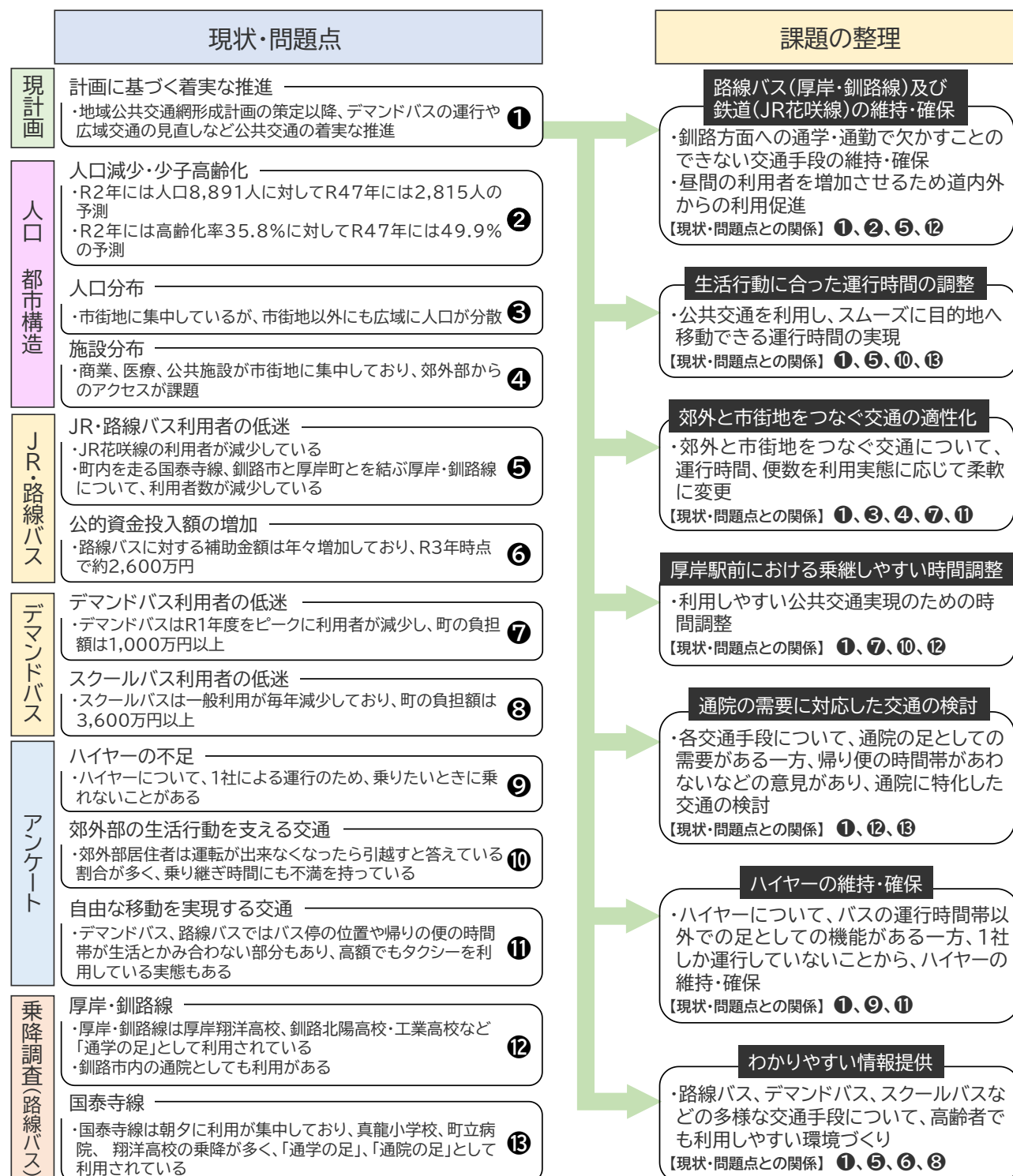
第 5 章

課題のまとめ

第5章 課題のまとめ

5-1 課題のまとめ

現計画である厚岸町地域公共交通網形成計画のプロセスを検証し、人口との社会情勢の変化や地域特性、公共交通の現状を踏まえながら、合わせて各種調査結果に基づき整理した課題は以下の通りです。これらの課題を解決するための取組を着実に実施します。



第 6 章

基本方針

第6章 基本方針

6-1 基本方針

基本方針

既存資源の活用により共に創り上げる

持続可能な公共交通体系の構築

厚岸町では、地域公共交通網形成計画策定以降、デマンドバスの運行や地域間幹線系統の見直し、バスマップの作成など、様々な利用促進策を取り組み実施してきており、交通の改善と利用促進を図ってきました。

一方で、人口減少・少子高齢化に伴う利用者属性の変化、事業者の運転手不足や利用者減少による経営難がますます顕著となっており、今後の地域の足を支える公共交通の確保・維持について更なる検討が必要となっています。

そこで、課題を解決するため、既存の輸送資源（事業者・人材・車両等）を最大限活用しながら、町民協働のもとで効率的・効果的な公共交通体系の構築を図ります。

これにより、利用者にとって利便性が高く、事業者・行政等の負担の少ない持続可能な公共交通ネットワークの確保・維持を実現します。

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。

■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。

- ・路線バス（厚岸・釧路線）：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
- ・鉄道（ＪＲ花咲線）：広域移動を支える重要な輸送手段として維持

■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。

- ・路線バス（買物循環線）及びデマンドバス：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

■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。

第 7 章

基本目標及び施策

第7章 基本目標及び施策

7-1 施策を展開していく上での基本目標

基本目標1：既存資源の活用による町内交通の確保・支援

- 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
- ②郊外の生活の足を支える輸送資源の確保
- ③夜間移動を支援する交通手段の確保
- ④担い手不足に対応した取り組みの支援

基本目標2：広域的な移動を支援する持続可能な基幹交通の維持

- ⑤町内交通との連携による交通拠点における乗り継ぎ利便性の確保
- ⑥町内交通との一体的な利用促進の実施
- ⑦広域路線バスによるニーズに応じた運行の維持・改善
- ⑧J R 花咲線の利用促進

基本目標3：町民をはじめ誰にとってもわかりやすく・利便性の高い公共交通の実現

- ⑨高齢者等が移動しやすい環境づくり
- ⑩輸送支援に包括的な情報発信
- ⑪継続的な住民との対話型の説明会等による情報提供と課題の抽出
- ⑫MaaS等のICT技術を活用した取り組みの検討

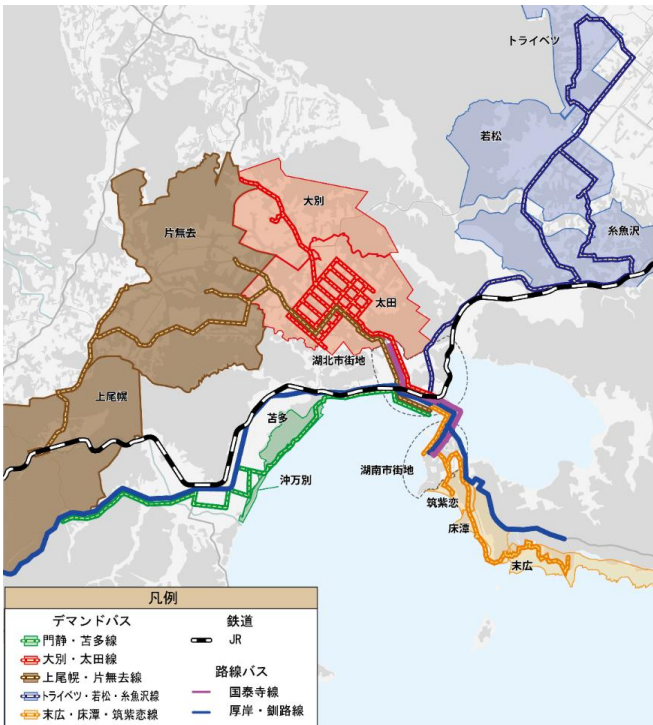
7-2 目標に基づく施策内容

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

目的	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。 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。 また、市街地の（日中便）買物循環バスは、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。
実施概要 イメージ	<div data-kind="parent" data-rs="2"> </div> <p>・人口密度の高い居住地を経由し、湖北地区の商業施設・医療施設にアクセスしやすい運行経路として路線を再編</p> <p>・朝・夕の通勤・通学時間帯は、国泰寺線の運行ダイヤを踏襲</p> <p>・日中の時間帯は、買い物・通院のニーズに即した運行ダイヤを設定</p> <p>・運行経路、ダイヤ、運賃等については、実証運行の結果を踏まえて本格運行に向けた運行計画を策定</p> <p>実証運行時の運行経路 (令和４年度（2022年度）)</p>
実施エリア	湖北地区・湖南地区
実施主体	交通事業者
運行形態	一般乗合旅客運送事業（路線定期運行）

施策② 郊外の生活の足を支える輸送資源の確保

目的	郊外部の生活の足を支える公共交通として、デマンドバスが運行されていますが、利用者数が少なく、より効果的で利用される公共交通への改善が必要となっています。 現状では、商業施設が目的地と指定されていないため、買物を目的とする移動の支援が行われていない状況です。継続的に郊外部の生活交通を維持するため、住民が利用しやすいデマンドバスを再構築します。 また、デマンドバスは、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し、町内外の移動を確保・維持します。												
実施概要 イメージ	・ 運行内容の時間帯を一部変更しますが、これまでのデマンドバスの運行曜日・エリアを踏襲した運行にすることで、地域住民に親しまれる公共交通として継続実施 ・ 商業施設を市街地内の乗降可能な場所として新たに指定することにより、通院と買い物で利用しやすい移動手段として利便性向上を図る。 ・ スクールバスの一般混乗は、継続的に実施しながら、移動サービスの維持に努める。  凡例 <table border="1"> <thead> <tr> <th>デマンドバス</th> <th>鉄道</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>門静・苫多線</td> <td>JR</td> </tr> <tr> <td>大別・太田線</td> <td>路線バス</td> </tr> <tr> <td>上尾幌・片無去線</td> <td>国鉄寺線</td> </tr> <tr> <td>トライベツ・若松・糸魚沢線</td> <td>厚岸・釧路線</td> </tr> <tr> <td>末広・床潭・筑紫恋線</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> 現状のデマンドバス運行エリア	デマンドバス	鉄道	門静・苫多線	JR	大別・太田線	路線バス	上尾幌・片無去線	国鉄寺線	トライベツ・若松・糸魚沢線	厚岸・釧路線	末広・床潭・筑紫恋線	
デマンドバス	鉄道												
門静・苫多線	JR												
大別・太田線	路線バス												
上尾幌・片無去線	国鉄寺線												
トライベツ・若松・糸魚沢線	厚岸・釧路線												
末広・床潭・筑紫恋線													
実施工エリア	末広・床潭・筑紫恋地区、上尾幌・片無去地区、大別・太田地区、門静・苫多・尾幌地区、トライベツ・若松・糸魚沢地区												
実施主体	厚岸町（交通事業者への運行委託）												
運行形態	自家用有償運送（区域運行）												

施策③ 夜間移動を支援する交通手段の確保

目的	広域交通として、ＪＲ花咲線が釧路方面から厚岸駅に到着する最終便が 23 時台、路線バスでは、厚岸・釧路線が 19 時台に厚岸駅前に到着する最終便が運行しています。 また、厚岸駅から町内の移動手段としては、路線バスの国泰寺線が 16 時台で最終便となっており、それ以降の時間帯は、ハイヤーによる輸送が公共交通として唯一の輸送手段となっています。 一方、ハイヤーは営業時間が 20 時までとなっており、それ以降の個別の移動手段を持たない町民は、移動手段がない状況であり、夜間移動を支援する公共交通の確保が求められています。
実施概要イメージ	・ 交通事業者と継続的な協議（20 時以降の移動手段・担い手に対する支援方策の検討）
実施エリア	町内全域
実施主体	厚岸町、交通事業者、関係団体

施策④ 担い手不足に対応した取組の支援

目的	公共交通に係る全道的な課題として、運転手不足があり、当町においても同様の傾向となっています。 市街地内を運行する路線バスや郊外部のデマンドバスを維持するためには、利用される公共交通網の検討に加え、輸送の担い手を確保する必要があります。 少子高齢化社会において、担い手の確保は困難な状況ですが、確保に向けた積極的な活動ができるよう、支援が必要です。
実施概要イメージ	・ 行政と事業者が一体となった取り組みの推進 ・ 事業説明会等の就業機会の増加による担い手の確保 ・ 大型二種免許取得の費用負担の一部助成の継続 など
実施エリア	町内全域
実施主体	厚岸町、交通事業者

基本目標２：広域的な移動を支援する持続可能な基幹交通の維持

施策⑤ 町内交通との連携による交通拠点における乗り継ぎ利便性の確保

目的	広域交通はＪＲ花咲線、路線バス（厚岸・釧路線）が運行していますが、利用者が経年的に減少しています。 地域内交通は、路線バス（国泰寺線）とデマンドバス等が運行しており、広域交通と地域内交通の接続時間に配慮することにより、利便性を高めます。 また、主要な乗り継ぎ拠点である厚岸駅においては、ＪＲ利用以外の公共交通でも待ちやすい環境づくりなど、拠点形成に努めます。
実施概要 イメージ	・ 広域交通に接続する地域内交通を乗り継ぎしやすい時間に配慮した運行を検討 ・ ＪＲ厚岸駅において、デジタルサイネージ（電子掲示板）の設置により、バスの運行情報や運休等の情報発信の検討やＪＲ利用以外の公共交通利用者に対しても待ちやすい空間づくり（ＪＲ駅で『バス待ちOK』の掲示ポスターを掲示するなど）を検討し、拠点機能を強化   運行状況を表示したデジタルサイネージ バス待ち OK ステッカー
実施エリア	ＪＲ厚岸駅
実施主体	厚岸町

施策⑥ 町内交通との一体的な利用促進の実施

目的	広域交通だけでは、居住地をカバーしきれていないため、人口密度が低下している現状において、利用者数を確保することが難しく、地域内交通との一体的な情報提供が必要になります。 多様な公共交通の時刻を包括した総合時刻表や乗り方などを掲載した広報誌を作成し、情報提供を行います。
実施概要 イメージ	・ J R 花咲線、路線バス厚岸・釧路線、デマンドバス、市街地路線バス等の時刻表及び交通手段毎の乗り方・運賃などの初めて利用する人にもわかりやすい総合的な情報発信ツールの作成 ・ 乗り継ぎを検討しやすい「自分の時刻表」の掲載など、公共交通を利用するきっかけとなる付加情報の検討 あなたの『自分の時刻表』を作ってみましょう！ 作り方 あなたの家から目的地に合わせ、利用する交通手段の時刻を確認し、『自分の時刻表』にします。 ● 買物循環バス（路線バス） （例）自宅のある老の山（出発地）から、厚岸町役場（目的地）までいきたい。 出発地 最寄りのバス停 老の山 → 目的地のバス停 役場前 【行き】 発車時刻 10:22 → 到着時刻 10:32 【帰り】 発車時刻 12:29 → 到着時刻 12:38 出発地 最寄りのバス停 → 目的地 目的のバス停 【行き】 発車時刻 : → 到着時刻 : / 乗継時刻 : → 到着時刻 : 【帰り】 発車時刻 : → 到着時刻 : / 乗継時刻 : → 到着時刻 : 実証運行時に作成した「自分の時刻表」
実施エリア	町内全域
実施主体	厚岸町

施策⑦ 広域路線バスによるニーズに応じた運行の維持・改善

目的	地域間幹線系統である路線バス厚岸・釧路線は、地域の重要な都市間を結ぶ路線として位置づけがあり、国・道からの支援を受けて維持しています。 一方で、ピーク時間帯は利用者が多い状況ですが、日中の時間帯（オフピーク）はピーク時の半数程度になっています。 そのため、維持に向けた利用される交通として、利便性向上策を検討する必要があります。
実施概要イメージ	・ オフピーク時間帯における釧路市への買い物・通院・帰宅の移動ニーズに即した運行時間帯の検討（特に帰りの時間帯について、施設の利用時間・滞在時間を加味した運行ダイヤの見直しを検討）
実施エリア	厚岸・釧路間
実施主体	厚岸町、交通事業者、町民

施策⑧ J R 花咲線の利用促進

目的	J R 花咲線は、当町から釧路や根室方面へ移動する足として、地域住民（特に通勤・通学）や観光客にとって重要な役割を担っています。 一方で、人口減少や新型コロナウイルス感染症の影響による観光客の減少が起因して、J R 花咲線の利用者数が減少しており、現状のまま推移すると維持することが困難となる事も予想されます。 そのため、地域住民や観光客に対するこれまで以上の積極的な利用促進策を検討し、利用者数の確保に努めます。
実施概要イメージ	・ J R 花咲線を利用して来訪した観光客に対する旅行支援やキャンペーン、商品開発等による利用促進施策の検討・実施 ・ 地域住民に対する利用促進を町広報誌や SNS 等を通じてこれまで以上に実施（施策⑥との連携） ・ 業務活動における積極的な鉄道利用の促進及び運賃助成制度の導入検討
実施エリア	町内の J R 花咲線の各駅
実施主体	厚岸町、交通事業者

基本目標３：町民をはじめ誰にとってもわかりやすく・利便性の高い公共交通の実現

施策⑨ 高齢者等が移動しやすい環境づくり

目的	当町は高齢化率令和２年（2020年）では約34%と超高齢社会であり、高齢者をはじめとする交通弱者が移動しやすい環境を構築する必要があります。 これまで実施してきた取り組みの継続的な実施と移動円滑化に配慮した整備促進・情報提供によって安全で安心な地域社会を構築します。
実施概要イメージ	・既存の福祉交通回数券助成事業や高齢者運転免許証自主返納支援事業の継続による、高齢者等が公共交通を利用しやすく、自動車から転換しやすい仕組みを構築 ・公共交通の車両や乗継環境等の移動円滑化に配慮したバリアフリー化への対応などによる安全で安心な移動支援環境を構築 ・高齢化に伴ってシニアカーや電動アシスト自転車が普及しており、安全・安心な利用のための注意事項や安全管理に係る情報提供を実施
実施エリア	町内全域
実施主体	厚岸町、交通事業者

施策⑩ 輸送支援に包括的な情報発信

目的	広域交通と地域内交通に係る総合的な情報発信ツール（施策⑥との連携）を用いて、町広報紙等への折り込みやSNS等を活用した情報発信など、わかりやすく入手しやすい情報提供のあり方を検討します。 これにより、地域住民や観光客など誰もが利用できる環境の構築に努めます。
実施概要イメージ	・町広報誌を活用した定期的な情報発信の実施 ・町ホームページやSNS等、インターネットを通じた情報発信の検討、実施による観光客にも入手しやすい情報提供
実施エリア	町内全域
実施主体	厚岸町、民間事業者

施策⑪ 継続的な住民との対話型の説明会等による情報提供と課題の抽出

目的	公共交通は、運行内容の理解と利用者ニーズに即した運行が重要であり、継続的な情報提供とニーズの把握を行う必要があります。これにより、利便性が高く利用される公共交通として改善を図ります。
実施概要 イメージ	・ 町民の公共交通に対する意識醸成や理解向上のための説明会や乗り方講座の開催 ・ ニーズの把握と解決方策を把握するため、継続的な住民との対話型の出前講座等の実施
実施エリア	町内全域
実施主体	厚岸町、交通事業者、町民

施策⑫ MaaS 等の ICT 技術を活用した取組の検討

目的	キャッシュレス決済など、ICT 技術を活用した取組内容の検討により、地域住民・観光客など誰もが利用しやすい仕組み作りを検討し、利便性の向上を図ります。 さらに、近年全国的に進められている MaaS※の検討によって、出発地から目的地までの移動手段の情報提供や支払いの効率化、目的地での円滑な利用など、総合的な移動支援が実現しますが、適用に当たっては解決すべき課題も多い状況であり、継続的な検討を行います。
実施概要 イメージ	・ ICT 技術の活用により、利便性の高い環境の構築 ・ MaaS の導入に係る調査・検討や実現できる取り組みからの実施
実施エリア	町内全域
実施主体	厚岸町、交通事業者

※MaaS（マース）とは：「Mobility as a Service（モビリティ・アズ・ア・サービス）」の略で、スマートフォンアプリ等により、地域住民や旅行者一人一人の移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせで検索・予約・決済等を一括で行うサービスのこと。

新たな移動手段（シェアサイクル等）や関連サービス（観光チケットの購入等）も組み合わせられる。

第 8 章

持続的な実施に向けた 評価指標及び数値目標

第8章 持続的な実施に向けた評価指標及び数値目標

8-1 持続的な実施に向けた評価指標及び数値目標

本計画及び施策の推進状況を確認するため、以下の目標値を設定し、計画及び施策の進捗確認を行います。

《表 14 評価指標と数値目標（その1）》

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)
デマンドバスの 路線数	5 路線	5 路線	5 路線	5 路線	5 路線	5 路線
【算出の考え方及び算出・活用方法】 ・ 令和 3 年（2021 年）時点の路線数を現況値として採用 ・ 利用者が減少傾向にある中、利用促進や運行形態の見直しによる現状維持を目標 ・ 毎年度の町で把握している実績を基に、協議会で審議						
デマンドバスの 利用者数 (人／年度)	804	900	900	1,000	1,000	1,000
【算出の考え方及び算出・活用方法】 ・ デマンドバスの令和 3 年度（2021 年度）利用者数を現況値として採用 ※評価対象路線の利用者数						
(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)			
末広・床潭・ 筑紫恋線	603	489	235			
上尾幌・片無去線	439	427	344			
苫多線	51	43	54			
大別・太田線	42	35	42			
トライベツ・若松・ 糸魚沢線	215	122	129			
計	1,350	1,116	804			
・ 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 ・ 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						

《表 15 評価指標と数値目標（その2）》

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)
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 ※令和5年7月より路線バス買物循環線運行（市街地内は2路線体制） ・ 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現状維持を目標 ・ 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						
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						
(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			
・ 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維持を目標 ・ 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						
広域交通の 便数	24 便 J R 14 便 バス 10 便	24 便 J R 14 便 バス 10 便	24 便 J R 14 便 バス 10 便	24 便 J R 14 便 バス 10 便	24 便 J R 14 便 バス 10 便	24 便 J R 14 便 バス 10 便
【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 J R 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 ・ J R 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指す ・ 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						

《表 16 評価指標と数値目標（その3）》

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)
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
【算出の考え方及び算出・活用方法】 ・ 厚岸駅の令和 1-3 年度（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 ・ 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						

《表 17 評価指標と数値目標（その4）》

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)
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
【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想されるが、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 ・ 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						

《表 18 評価指標と数値目標（その 5）》

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)
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
【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、利用促進や運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						

第9章

計画の推進体制

第9章 計画の推進体制

9-1 計画の進行管理体制

施策を継続的に展開するためには、評価指標及び数値目標に基づき、定期的なモニタリングを通じて、施策の実施効果や変化する社会情勢との適合性等を検証・評価し、適宜・適切に計画の見直しを行うことが重要です。

これらの目標の評価については、本計画の策定で協議を行ってきた「厚岸町地域公共交通活性化協議会」で行うこととし、PDCA サイクルにより評価・検証を行います。

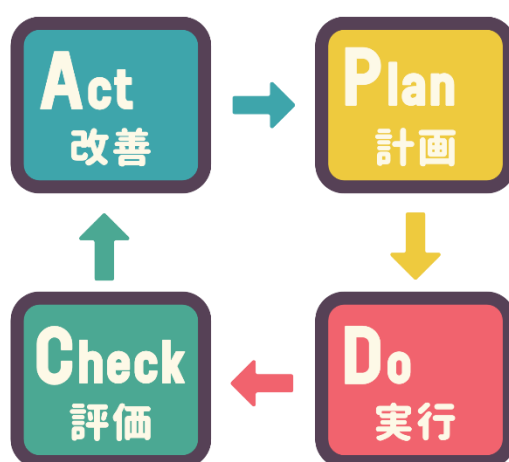
加えて、本計画の目標を実現するにあたっては、当町や交通事業者のみならず、各種団体などを含めた地域住民の理解と参加、協力が不可欠であり、地域の一人ひとりが主体的に考えて取り組むことが重要です。そのため、各関係者の役割を明確化し、それぞれが主体的に実施することで、当町における持続可能な公共交通網の構築を行います。

9-2 計画の進行管理

計画の推進にあたっては、計画期間（5 年間）における施策実施状況や目標達成状況の評価・検証を行う「大きな PDCA サイクル」と、毎年のモニタリングを中心とした「小さな PDCA サイクル」を組み合わせることで、計画の達成に向けた継続的な改善を推進します。

「小さな PDCA サイクル」では、目標値を基に自作の実施内容の改善・見直しを毎年行い、「大きな PDCA サイクル」では、毎年の評価・検証を基に、基本的には計画最終年度の令和 9 年度に見直しを行うことを想定しています。

一方で、本計画の特質上、社会情勢等の変化などを柔軟に捉え、反映していく必要があることから、計画期間でも必要に応じて計画内容の見直しを行います。



【図 30 PDCA サイクル】

第2期 厚岸町地域公共交通計画
令和5年3月（令和6年5月改訂）
厚岸町地域公共交通活性化協議会
（厚岸町町民課自治振興係内）

〒088-1192 北海道厚岸郡厚岸町真栄3丁目1番地
TEL 0153-52-3131（代表）
FAX 0153-52-3138（代表）