

厚岸町地域公共交通網形成計画

平成 30 年 3 月

厚岸町

目 次

第1章 計画策定の目的等	1
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
第3章 公共交通を取り巻く現状と課題	5
3-1 地域特性	5
3-2 公共交通の概況	13
3-3 各種調査結果の概要	19
3-4 公共交通の課題の整理	24
第4章 地域公共交通網形成計画の基本理念及び基本方針	26
4-1 基本理念及び基本方針	26
4-2 厚岸町のめざす公共交通像	27
第5章 計画に位置づける取組及び実施主体	28
第6章 計画の進行管理	35
6-1 計画の目標	35
6-2 目標達成のために行う事業及び実施主体	37
6-3 計画達成状況の評価に関する事項	38
資料編	40
資料1 各種関連計画	40
資料2 厚岸町の公共交通に関するアンケート調査結果	43
資料3 厚岸町バス乗降調査結果	92
資料4 厚岸町地域公共交通実証運行試験結果	125



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

厚岸町の公共交通は鉄道と定期バス路線で構成され、本町と都市部を結ぶ地域間幹線系統となるJR 花咲線とくしろバスの霧多布線のほか、町内路線では国泰寺線、床潭線が運行されている。また、鉄道や路線バスではカバーしきれない地区については、スクールバスへの一般混乗や患者輸送バスなどの町独自の移動施策を実施し、生活の足の確保に努めている。

一方で、近年の急速な少子化により、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、町民の生活の足が確保できなくなることが危惧されている。

さらに、これまで交通事業者が運行する定時定路線の路線バス、厚岸町が運行するスクールバスや患者輸送バスなど、それぞれの目的で生活の足の確保を行ってきたが、運行管理が異なっていたため、路線が重複している区間も多く、利用者が分散し、各路線の輸送量も下がってきているほか、各路線間の接続性も確保されていないなど、町民にとって利用しにくい交通体系となっている。

したがって、町内を運行する鉄道・路線バス等の交通資源を有効活用しつつ、現在、厚岸町で実施している移動施策の全面的な見直しを行うなど、各地区の特性を踏まえた持続可能な地域公共交通網の再構築に向け、「厚岸町地域公共交通網形成計画」を策定する。

1-2 計画の区域

- ・厚岸町全域

1-3 計画の対象期間

- ・平成30～34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

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する。

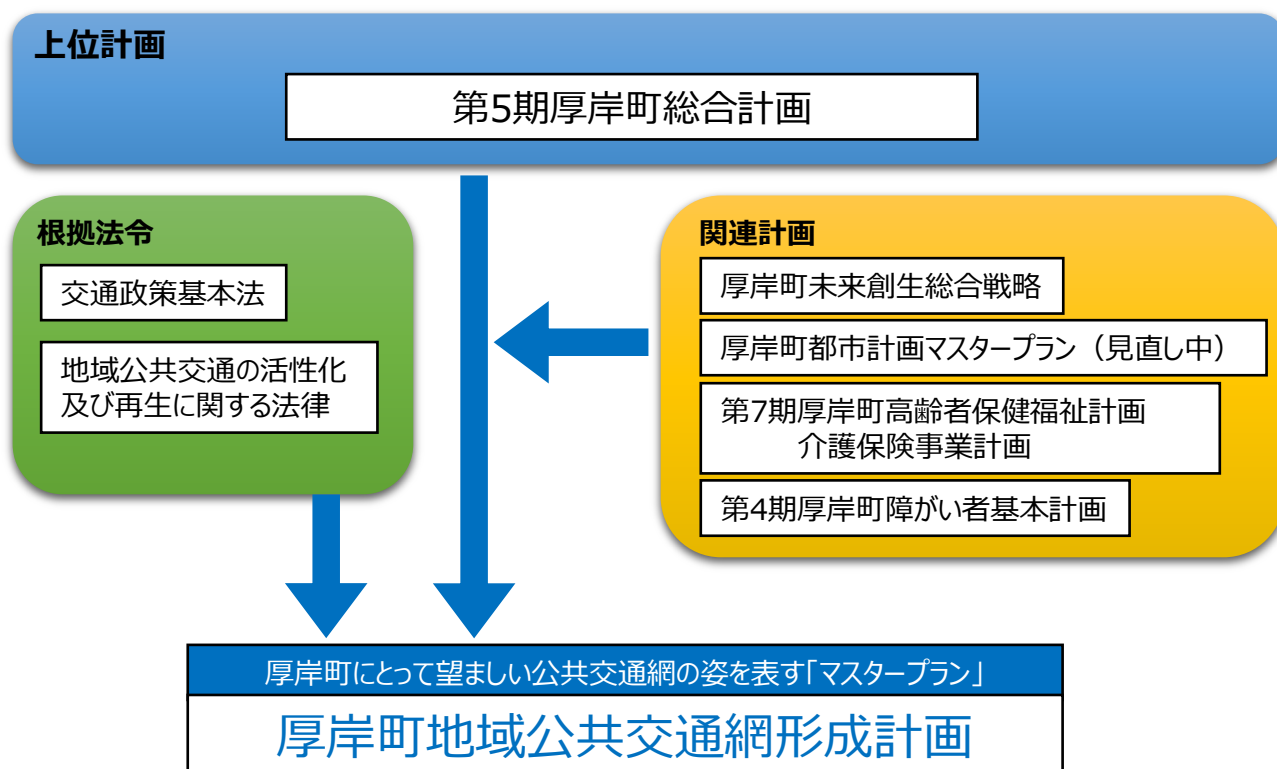


図 1 上位・関連計画の整理

なお、本計画の上位計画として位置づける「第5期 厚岸町総合計画」及び関連計画である「厚岸町未来創生総合戦略」の概要を次ページに示す。

計 画 名	第 5 期 厚岸町総合計画
計 画 期 間	平成 22～31 年度 前期行動計画：平成 22～26 年度 後期行動計画：平成 27～31 年度
まちの将来像	共生・躍動・協働 暮らしに豊かさ実感できるまち
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
基 本 目 標 に お け る 公 共 交 通 の 位 置 づ け	1. 自然との調和を大切にした快適で安全なまちづくり 8 道路・公共交通 歩行スペースの確保や段差の解消など、高齢者や障がい者などに配慮した歩道空間の創出や、美観と安全性に配慮した快適な道路づくりに努めます。 また、町民生活の貴重な交通手段として、鉄道・バス路線の維持や機能の充実などを図るとともに、安全で利便性の高い公共交通機関の確保に努めます。
後期行動計画 に お け る 公 共 交 通 の 位 置 づ け	第 1 章 第 8 節 道路・公共交通 ○まちづくりの指標 ・バス路線の確保（町内を運行するバス路線数）： 現状値 3 路線（平成 25 年） 目標値 3 路線（平成 31 年） ○施策の展開方向 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 花咲線の安全な運行と列車本数の維持・確保に努めます。 （2）バス輸送の充実 ①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。 ②より利便性の高いバス交通サービス樹立のため、公有車両の有効活用を図ります。

計 画 名	厚岸町未来創生総合戦略
計 画 期 間	平成 27～31 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・暮らしたいになる“あっけし”（暮らし）
基 本 目 標 に お け る 公 共 交 通 の 位 置 づ け	2 基本方向 （1）生き生きと安心して暮らせるまちづくりの推進 町民誰もが生き生きと安心して生活できるよう、健康で生きがいの持てる医療体制の確保や福祉サービス、教育の充実、地域コミュニティの強化、良好な生活基盤の確保などを推進します。 3 主な施策・取組と重要業績評価指標 ②高齢者が安心できる生活支援 誰もが住み慣れた地域で安心して暮らし続けられるよう、高齢者への支援の充実を図ります。 《具体的な取組》 ・ 高齢者の移動手段の確保検討 ④快適な生活環境等の確保 町民が暮らし続けたいと思えるよう、快適な生活環境や地域交通の確保に努めます。 《具体的な取組》 ・ 地方バス路線の維持・確保 ・ スクールバス等公有車両の有効活用 ・ デマンド型交通などの地域公共交通の検討 ・ JR 花咲線の利用促進と駅の存続・運行便数の維持の要請 【重要業績評価指標】 ・ 公共交通 3 路線の維持 ： 3 路線 ・ 路線バス 1 日平均乗車数： 3 3 2 人

※他の関連計画については資料編「各種関連計画」（P40～42）を参照

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、南は厚岸湾が深く進入して厚岸湖を抱き太平洋に面しており、東西 35.5 km、南北 45.1 km、総面積 739.26 km²の広さとなっている。

厚岸湖および厚岸湾の海岸線には漁村が点在している。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る。

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き、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。

また、産業別の就業者数としては、基幹産業である漁業などの第1次産業は約3割であり、一方でサービス業などの第3次産業が約5割となっている。

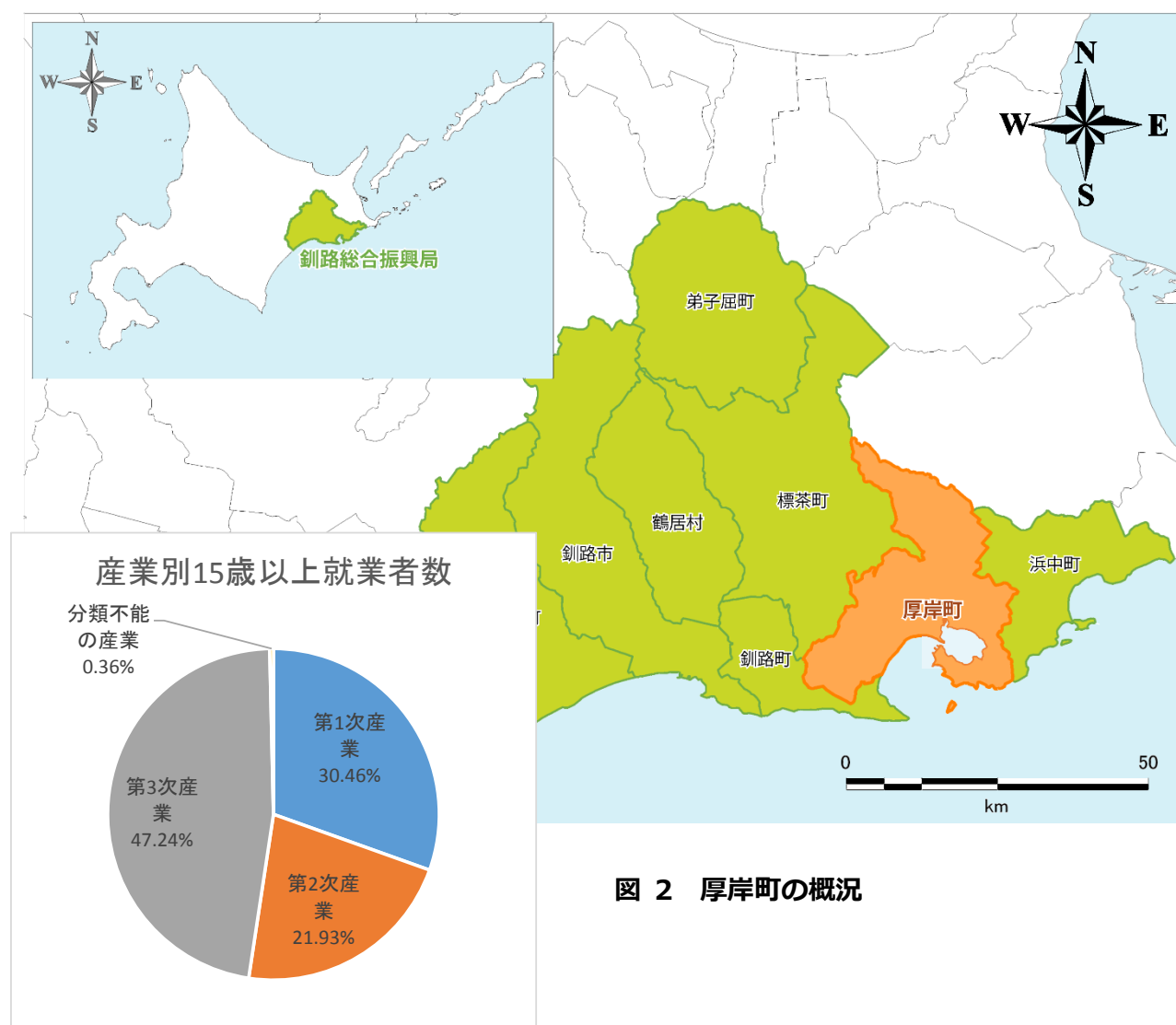
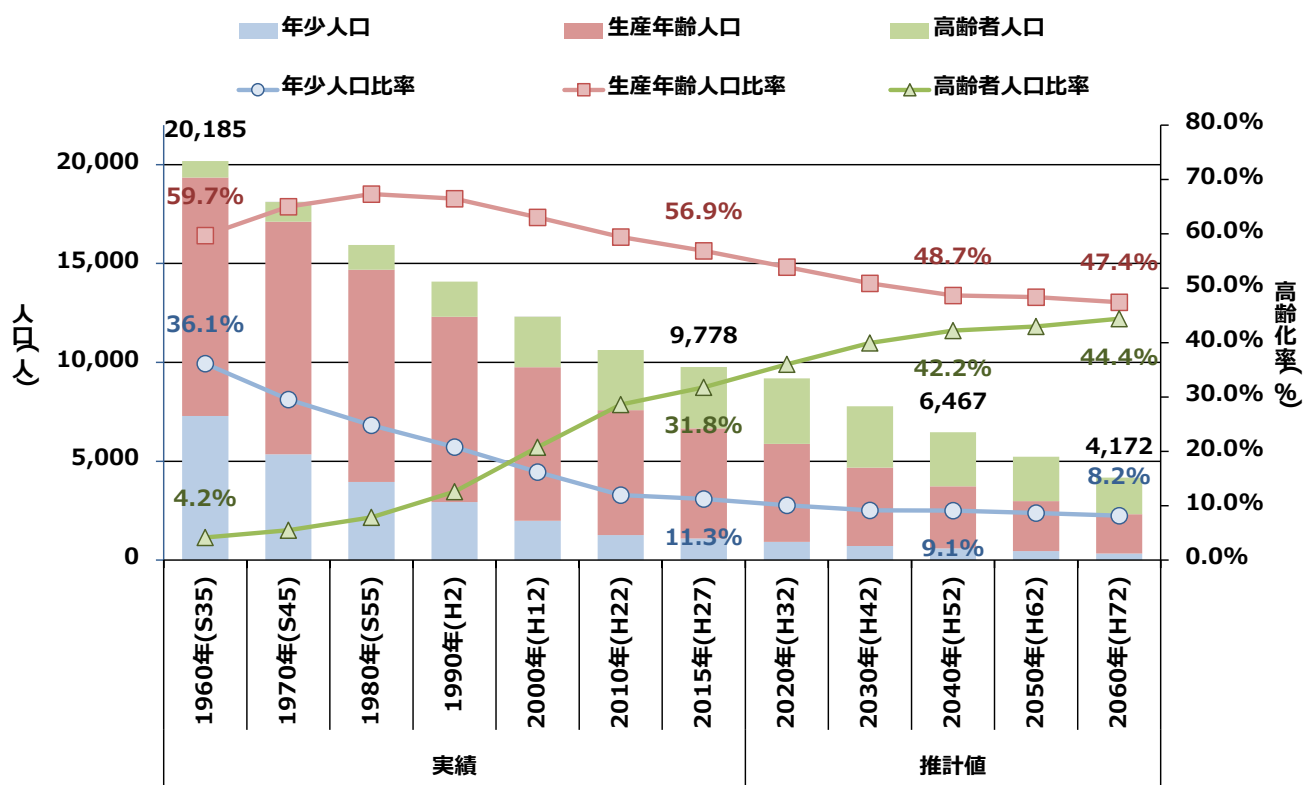


図2 厚岸町の概況

（２）厚岸町の人口推移と少子化・高齢化の進展

厚岸町の人口は、最も人口が多かった 1960 年（昭和 35 年）（20,185 人）と比較し、2015 年（平成 27 年）には 9,778 人と約 5 割の減少となっている。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、2040 年（平成 52 年）には 6,467 人（2015 年（平成 27 年）と比較して約 3 割減少）になるものと推計されている。

一方で、高齢化の状況は、2015 年で 31.8%と北海道の高齢化率（29.0%）を上回る速度で進行しており、2040 年には 42.2%と町民の約 2 人に 1 人は高齢者となることが予想されている。

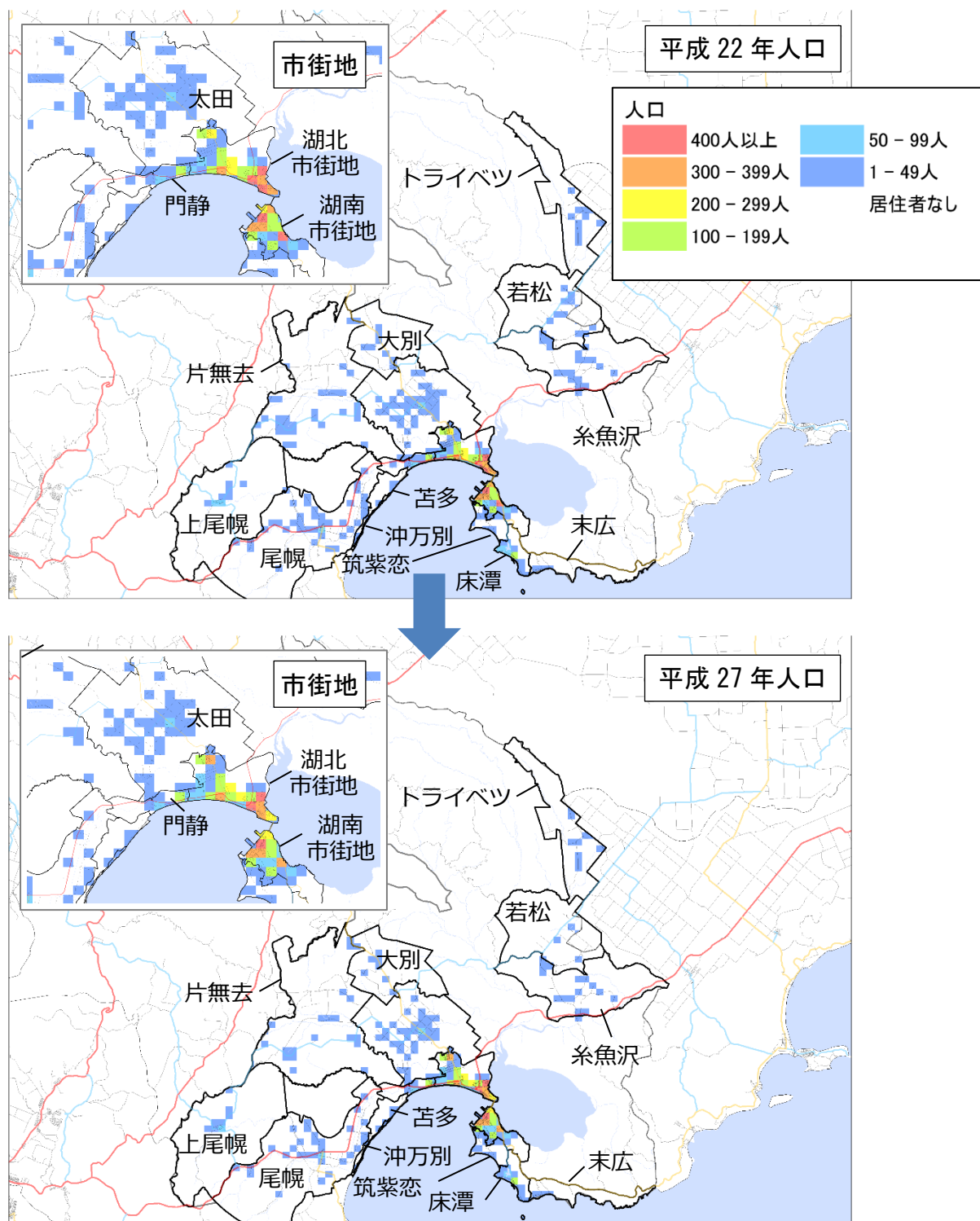


資料：国勢調査、厚岸町人口ビジョン

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

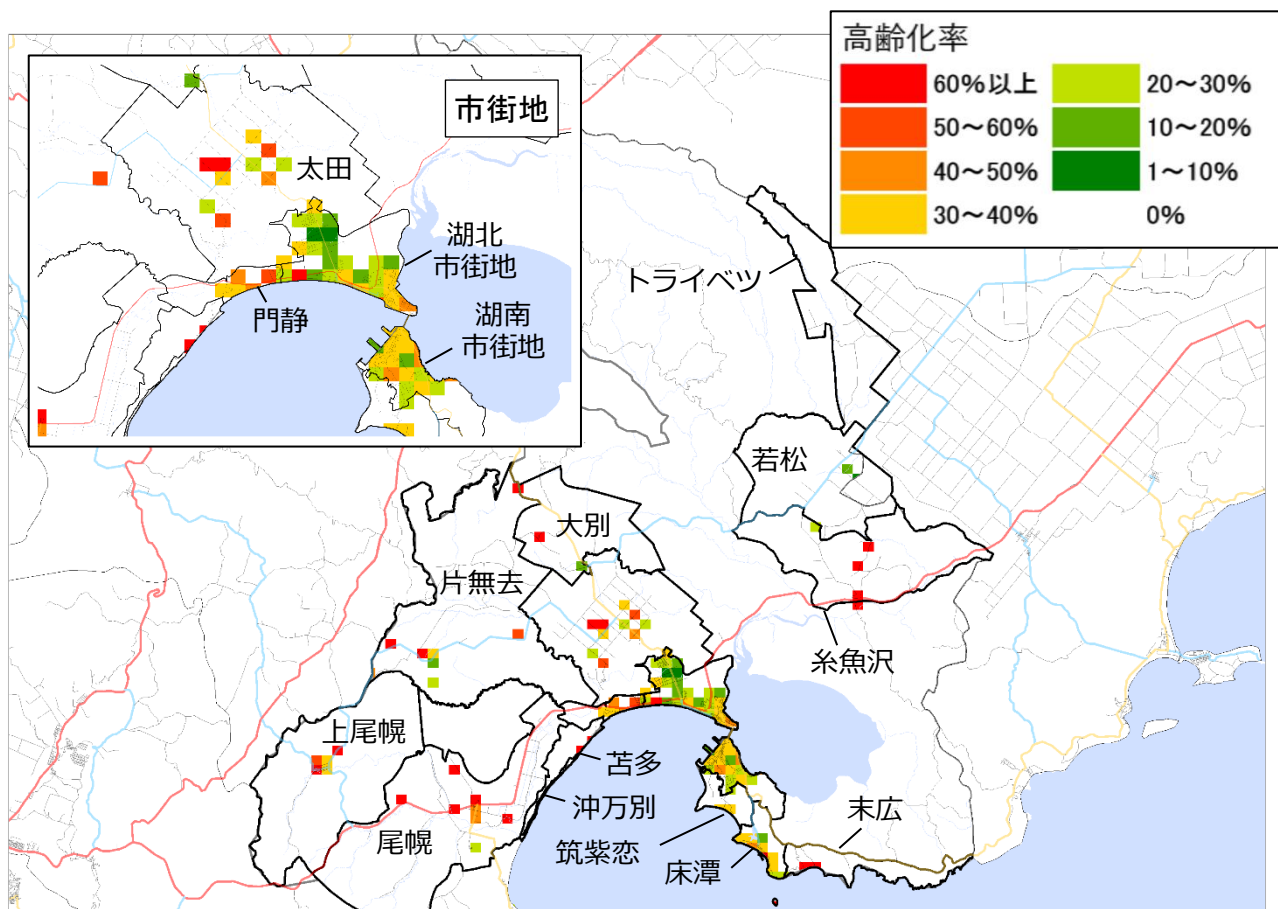
平成 22 年と平成 27 年の人口分布を比較すると、湖南省市街地を含む湖南地区の人口減少の割合が大きくなっている。



資料：国勢調査

図 4 厚岸町における地域別人口分布（平成 22 年及び平成 27 年の比較）

一方で、65 歳以上の高齢者人口の分布状況においても、湖南市街地を含む湖南地区で高齢化が比較的進行している状況である。



資料：国勢調査

図 5 厚岸町における地域別高齢化率分布（平成 27 年）

表 1 地区別居住状況及び高齢化率

		人口			平成27年	
		平成17年	平成22年	平成27年	高齢者数	高齢化率
厚岸町総数		11,525	10,630	9,778	3,105	31.8%
湖 南 地 区	湖南省街地	3,632	3,205	2,911	958	32.9%
	筑紫恋	87	83	72	22	30.6%
	床潭	615	519	454	152	33.5%
	末広	85	68	39	24	61.5%
	小島	13	13	12	9	75.0%
	合計	4,432	3,888	3,488	1,165	33.4%
湖 北 地 区	湖北省街地	4,608	4,958	4,690	1,363	29.1%
	門静	488	452	444	157	35.4%
	太田	848	339	306	90	29.4%
	大別	52	46	49	10	20.4%
	片無去	148	160	146	47	32.2%
	糸魚沢	100	86	68	33	48.5%
	若松	91	72	76	19	25.0%
	トライベツ	47	43	41	12	29.3%
	尾幌	394	328	261	105	40.2%
	上尾幌	244	197	154	84	54.5%
	苫多	67	56	32	11	34.4%
	沖万別	6	5	23	9	39.1%
	合計	7,093	6,742	6,290	1,940	30.8%

※「光栄」地区については、平成 17 年度の国勢調査までは「太田」地区に含まれ、平成 22 年度以降の国勢調査においては字名改正により「湖北省街地」へ含まれる。

資料：国勢調査

(4) 自動車保有台数の状況

町内の車両保有台数は、平成 15 年度以降、年々減少傾向となっており、平成 28 年度には 9,019 台（平成 15 年度と比較し約 1 割減少）となっている。

また、1 世帯当たりの保有台数も減少傾向となっているが、いまだ約 1 台/世帯の状況は継続しており、自動車に依存している状況がうかがえる。

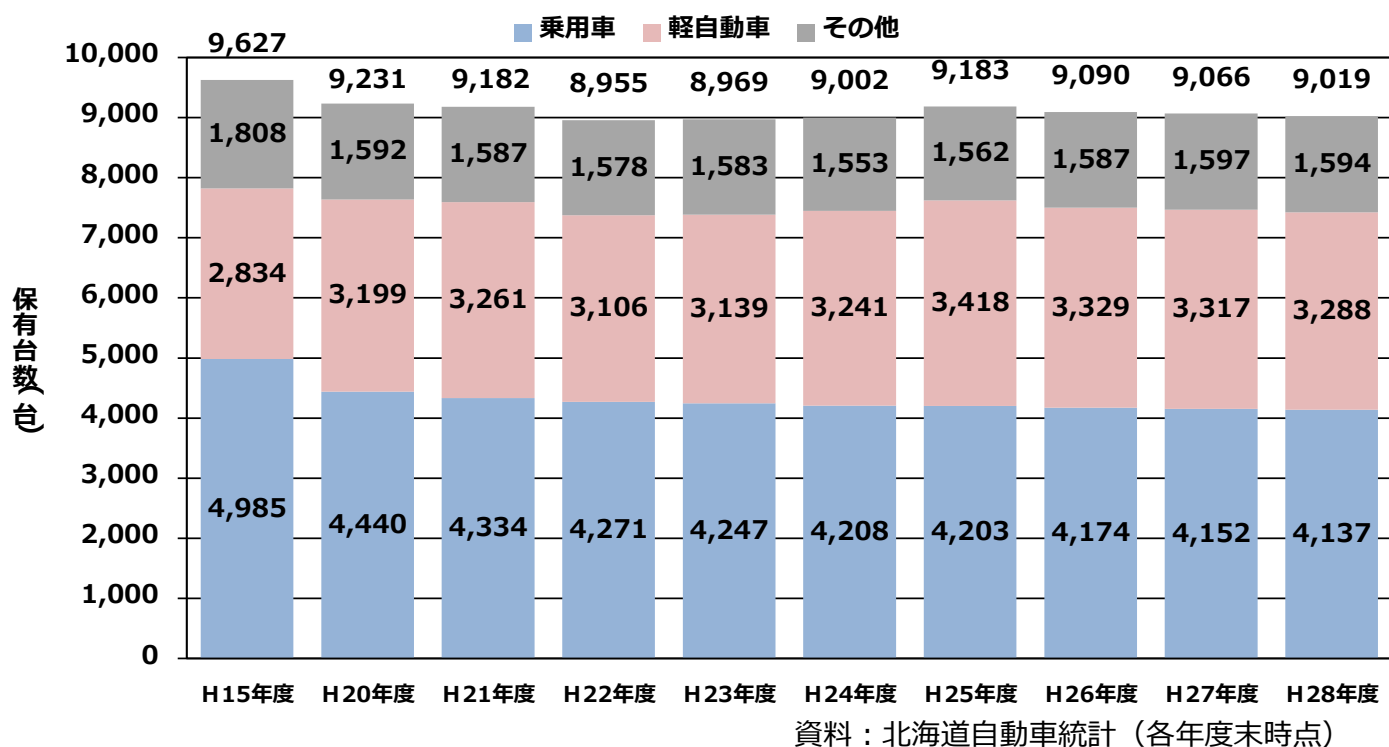


図 6 町内の車両保有台数の推移

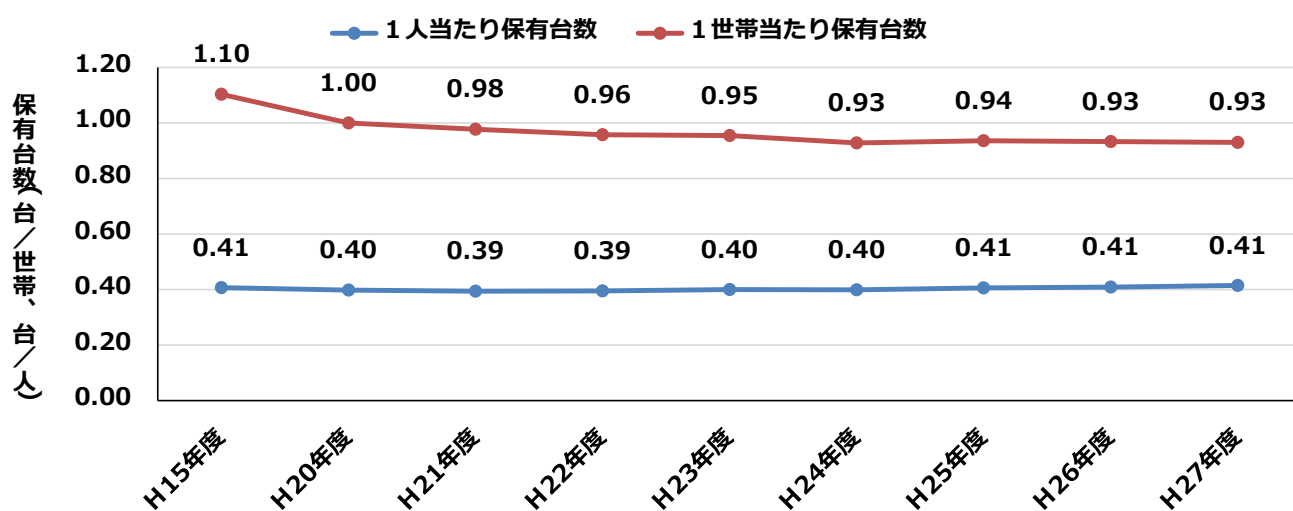
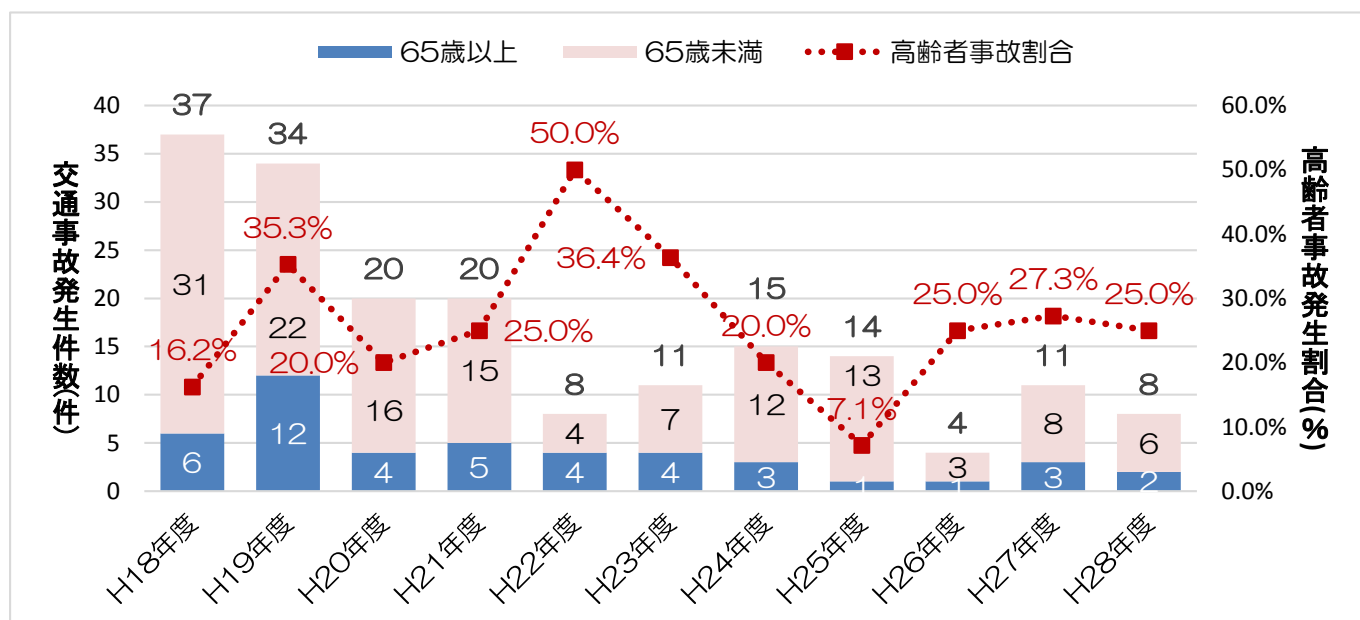


図 7 町内の自動車普及率の推移

（５）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、平成 28 年度は 8 件/年（平成 18 年度と比較し約 8 割減少）である。

また、高齢者が第 1 当事者となる交通事故の件数の割合は、平成 22 年度の 5 割をピークに平成 25 年度には 1 割以下まで減少したが、その後は、約 3 割で横ばいとなっている。

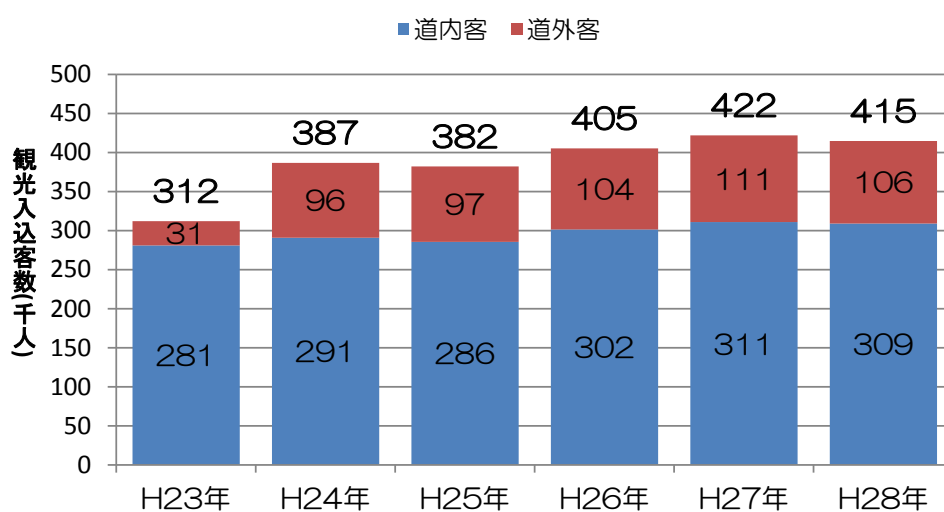


資料：厚岸町警察署

図 8 高齢者が第 1 当事者となる交通事故発生件数

（６）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（直近の平成 28 年度では約 42 万人の来訪者）となっており、これら観光客の移動手段確保も必要な状況である。



※合計人数は、端数処理のため各区分の合計と一致しない場合がある。

資料：厚岸町統計書

図 9 厚岸町における観光入込客数の推移

(7) 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、湖北省街地に集積しており、商業施設では商店のほか、大型商業施設が、医療施設では町立厚岸病院等が立地している状況であり、町内各地区から市街地までのアクセスが必要である。



図 10 厚岸町の主な都市機能の分布状況

3-2 公共交通の概況

(1) 町内を運行する公共交通

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５駅が立地している。また、バス路線は、くしろバスにより、地域間幹線系統１路線２系統を含む３路線４系統（２４便/日）のほか、町独自にスクールバス８路線（一般混乗可能）等の移動支援を実施している。

これら、町民の移動支援施策に係る経費としては、年々減少傾向ではあるものの、直近の平成２８年度で約５,０００万円を負担している状況である。また、釧路市と厚岸町方面をつなぐ地域間幹線系統の維持のため、年間１,６００万円程度を負担している。

移動手段としては、ハイヤーも確保されているが、町内を運行するハイヤー会社の営業時間は２０時までとなっており、２０時以降の移動手段の確保が課題となっている。

表２ 町内を運行する鉄道路線

運行地区	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)
町内	根室本線（花咲線）	上尾幌駅	16 ※	403 ※
		尾幌駅		
		門静駅		
		厚岸駅		
		糸魚沢駅		

※ 厚岸～釧路間

資料：JR 北海道

表３ 町内を運行するバス交通

路線名	運行区間	運行便数 (便/日)	利用者数 (人/日)
国泰寺線	国泰寺～厚岸駅前～光栄	9	69
床潭線	末広～厚岸翔洋高校～厚岸駅前～光栄	4	6
霧多布線（系統１）	霧多布温泉ゆうゆ～厚岸翔洋高校～厚岸駅前～くしろバス本社	8	265
霧多布線（系統２）	霧多布温泉ゆうゆ～厚岸翔洋高校～厚岸駅前	3	20

資料：厚岸町バス乗降調査

表４ 町内を運行する患者輸送バス

路線名	運行区間	運行便数 (便/週)	利用者数 (人/週)
末広・床潭線	末広～床潭～筑紫恋～町立厚岸病院	2	1
太田・片無去線	上尾幌～片無去～大別～太田～町立厚岸病院	4	8
尾幌・苫多線	尾幌～苫多～門静～町立厚岸病院	2	6
糸魚沢・トライベツ線	糸魚沢～若松～トライベツ～町立厚岸病院	4	23

資料：厚岸町バス乗降調査

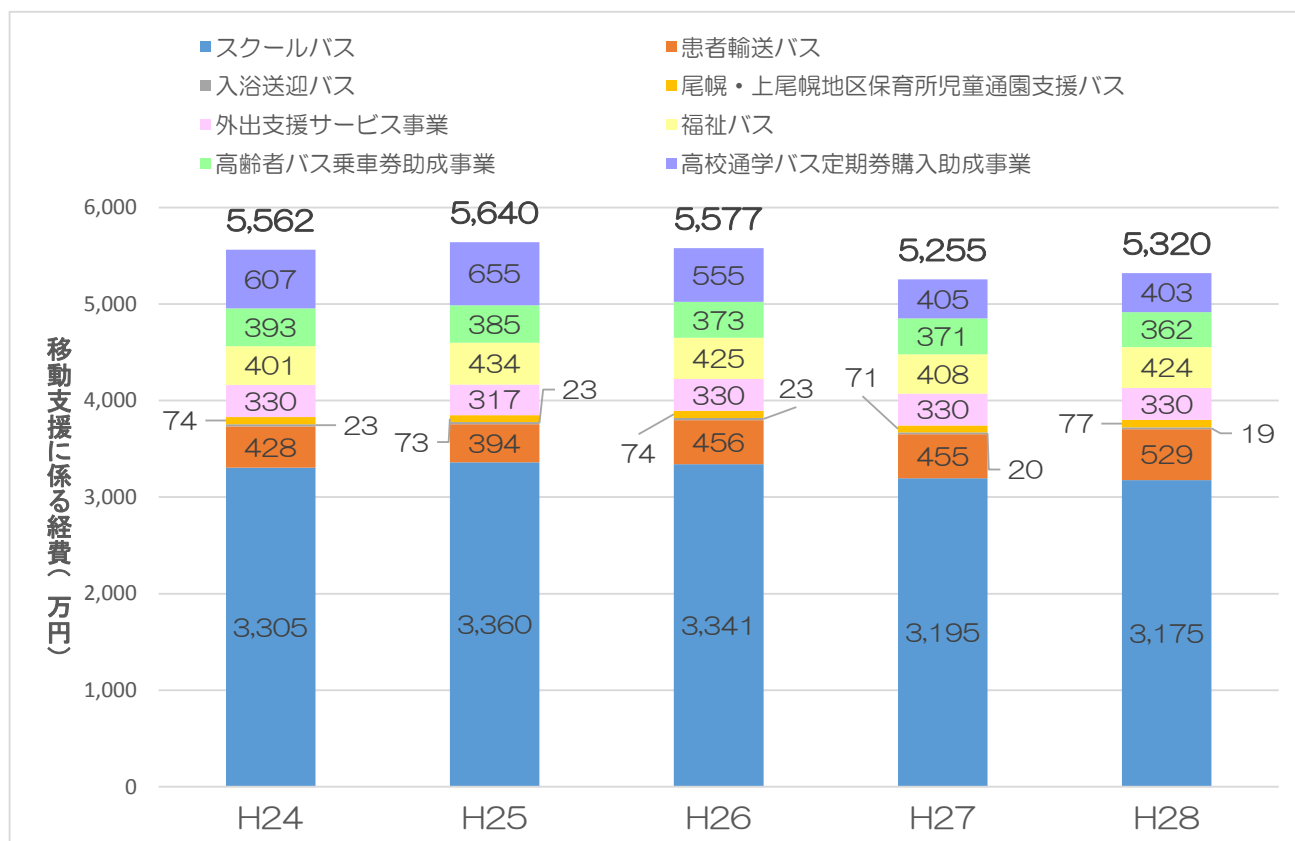
表 5 町内を運行するスクールバス

路線名	運行区間	運行便数 (便/週)	利用者数 (人/週)
床潭線	床潭～町立厚岸病院	10	5
筑紫恋線	筑紫恋～町立厚岸病院	10	0
門静・苫多線	苫多～門静～町立厚岸病院	10	0
尾幌線	尾幌～町立厚岸病院	10	8
上尾幌線	上尾幌～町立厚岸病院	10	6
太田線	太田～町立厚岸病院	10	7
片無去線	片無去～町立厚岸病院	10	0

資料：厚岸町バス乗降調査

表 6 町独自の移動支援策

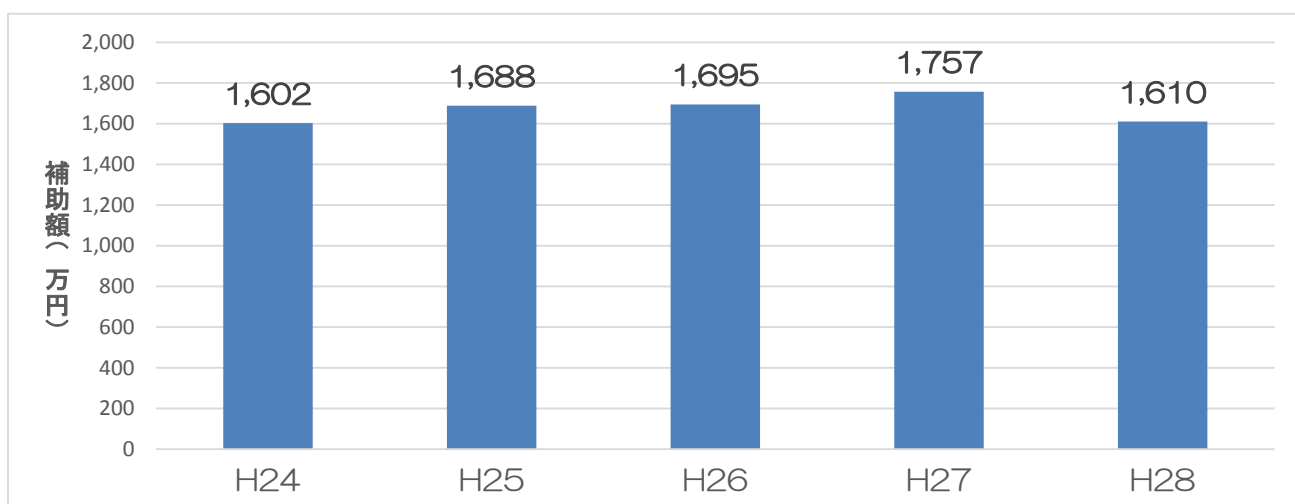
事業名	事業主体	対象者	備考
スクールバス	厚岸町教育委員会	通学児童・生徒、一般利用者	8 路線、委託
患者輸送バス	厚岸町	無医地区に在住する町民	4 路線、委託
入浴送迎バス	厚岸町	湾月、有明、若竹、松葉、梅香及び奔渡に住 所を有する者で住居に入浴設備がなく自己 による車両交通手段を持たない者	1 路線、委託
尾幌・上尾幌地区 保育所児童通園支 援バス	厚岸町	尾幌・上尾幌地区の児童	1 路線、委託
外出支援サービス 事業	厚岸町	一般車両による移動が困難な高齢者、身体 障害者	委託
福祉バス	厚岸町	民生福祉等の事業、社会福祉活動を行って いる団体	委託
高齢者バス乗車券 助成事業	厚岸町	満 70 歳以上の町民	-
高校通学バス定期 券購入助成事業	厚岸町	町内の高校へ通学する者	-



※合計金額は、端数処理のため各区分の合計と一致しない場合がある。

資料：厚岸町

図 11 町民の移動支援策に係る経費



※合計金額は、端数処理のため各区分の合計と一致しない場合がある。

資料：厚岸町

図 12 民間バス路線への補助金

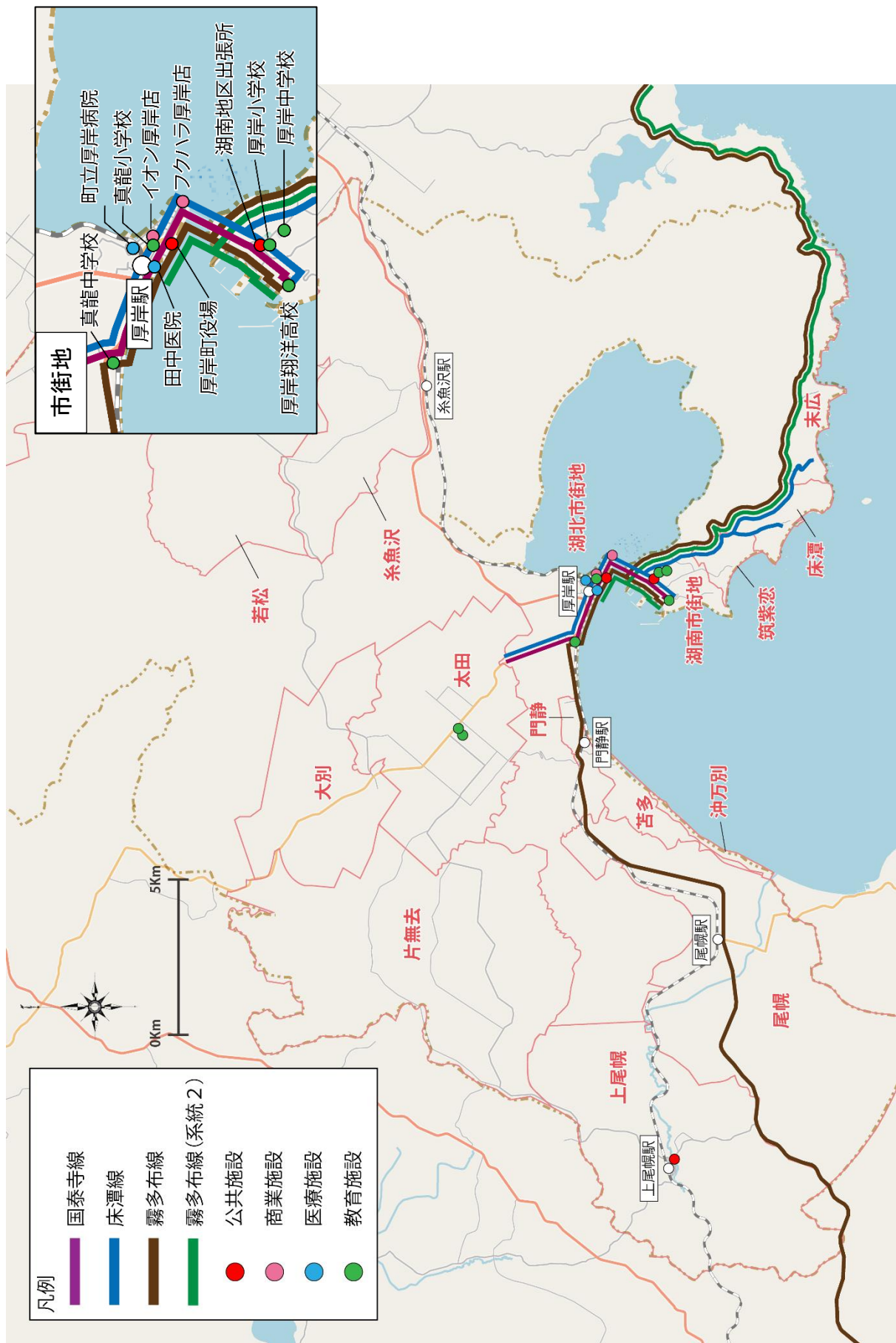
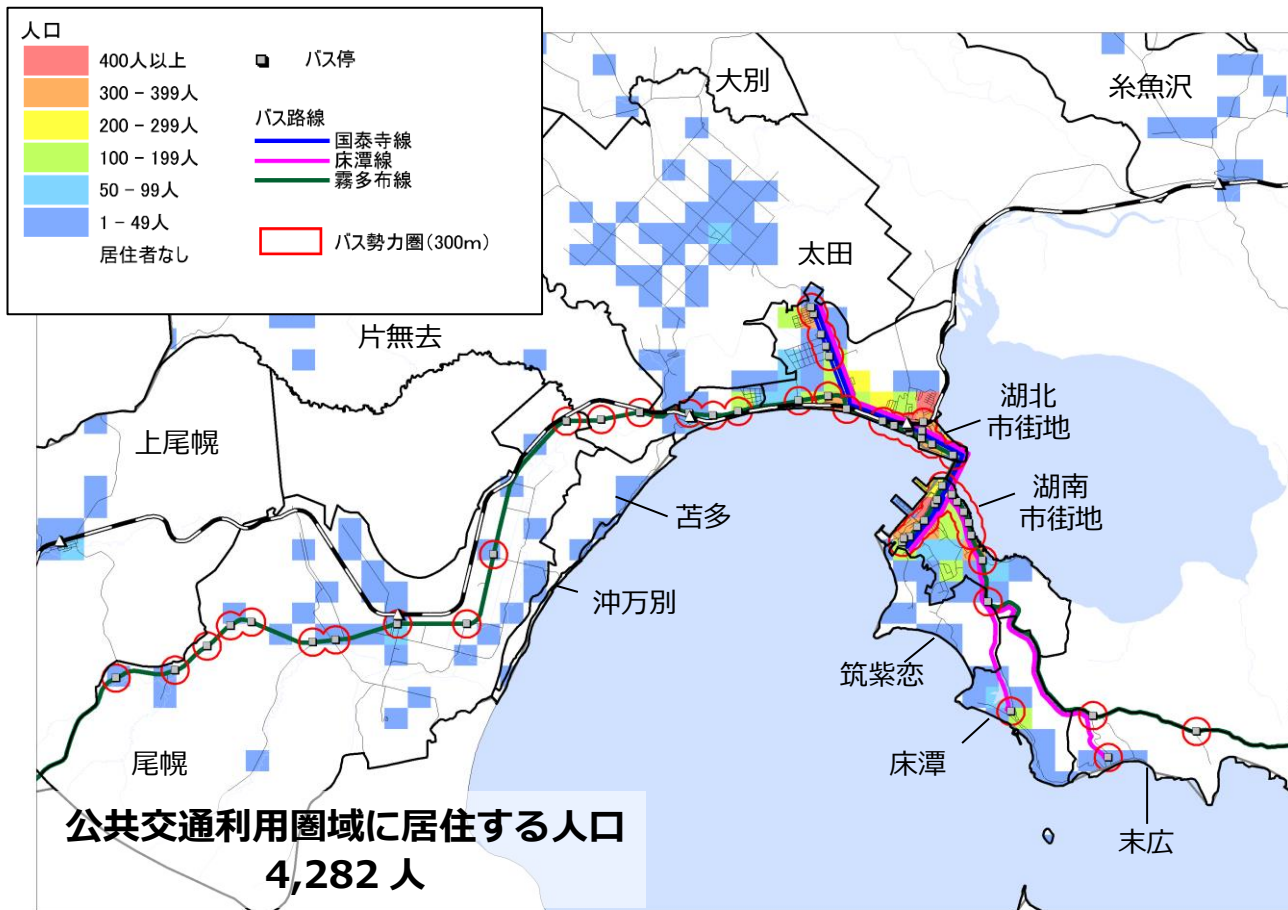


图 13 町内公共交通網

(2) 厚岸町における公共交通空白地域の状況

町内の公共交通利用圏※¹域に居住する住民は、町内全人口のうち約 4 割であり、郊外部には交通空白地域が広く存在している。前段で整理した高齢化の状況を加味すると、町郊外部における高齢者等の交通弱者に対する移動支援を検討する必要がある。



資料：国勢調査

図 14 町内の公共交通空白地域の状況（平成27年）

※1 公共交通利用圏とは・・・

自宅からバス停までの距離を無理なく歩ける範囲（300m^{※2}を設定）

※2 300mについて・・・

一般的な人（歩行速度 80m/分）の 90%が抵抗感を感じない時間を 3.5 分としており、これを距離に換算すると、

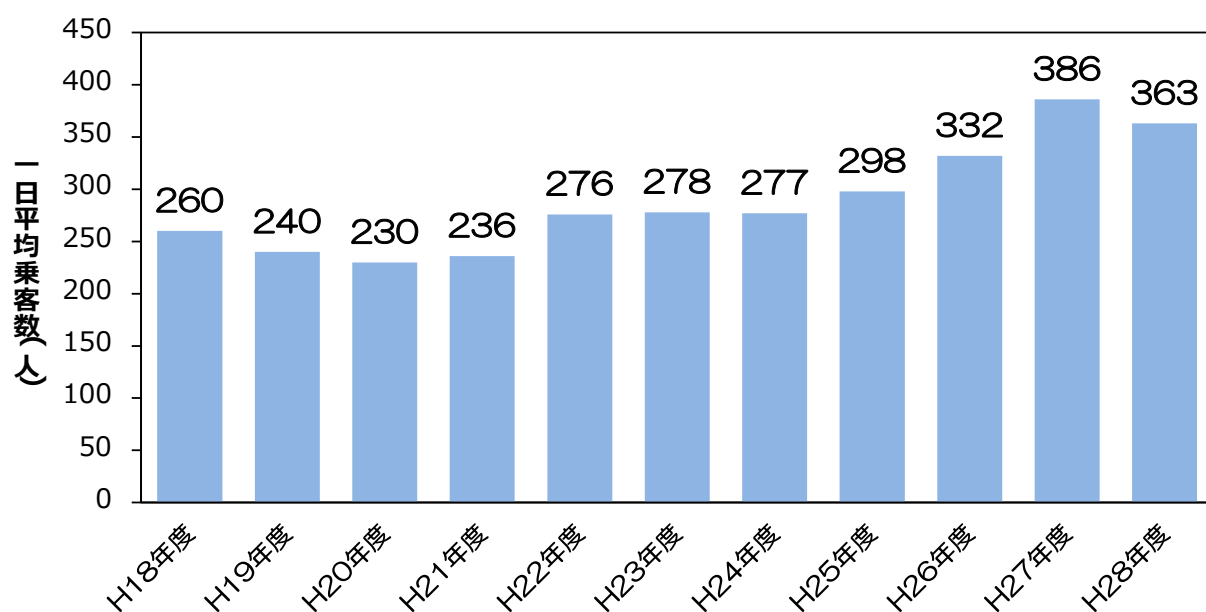
$$\lceil 3.5 \text{ (分)} \times 80 \text{ (m/分)} = 280 \text{ (m)} \div 300 \text{ (m)} \rceil$$

となる

出典：社団法人 土木学会「バスサービスハンドブック」

(3) 路線バス利用者

町内を運行するバス路線の利用者数は増加傾向にあるものの、平成 28 年度では 1 日当たり 363 人と全町民（平成 28 年 1 月：9,886 人（住民基本台帳））の約 4%となっている。

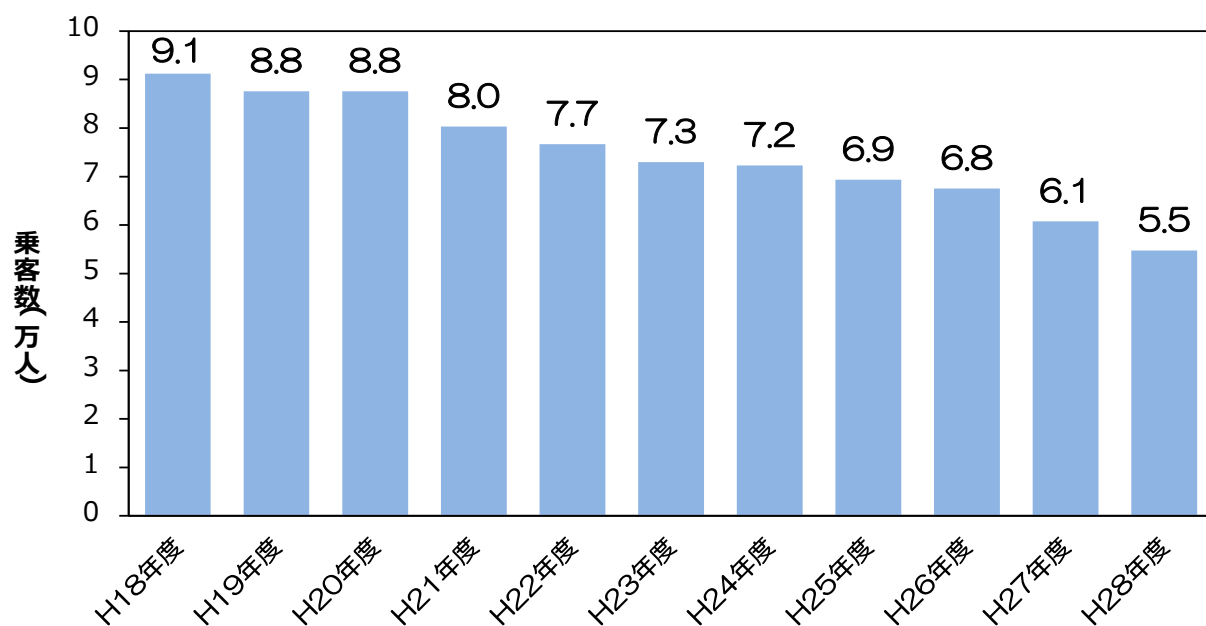


資料：厚岸町統計書

図 15 町内を運行するバス路線の一日平均乗客推移

(4) 鉄道利用者

厚岸町と釧路市を結ぶ広域公共交通として運行している鉄道の利用者数は、減少傾向にあり、平成 18 年度と平成 28 年度を比較すると、約 4 割（約 3.7 万人）の減少となっている。



資料：厚岸町統計書

図 16 厚岸町における鉄道乗客数の推移

3-3 各種調査結果の概要

(1) 厚岸町の公共交通に関するアンケート調査

① 調査の目的

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を作成する。

② 調査対象

厚岸町全町民 8,387 人（高校生以上または同等年齢以上の者）を対象

③ アンケート配布日

平成 29 年 6 月 30 日（金）※広報あつけし 7 月号に同梱

④ 配布数

8,387 票

⑤ 回収数

1,575 票 回収率：18.8%

⑥ 調査結果

《町民の生活行動を支える新たな公共交通が必要》

- ・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うかがえる。
- ・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新たな公共交通が必要である。

《町民の移動実態やニーズに即した

交通空白・不便地域をカバーする予約運行型バスの運行検討》

- ・回答者の予約運行型バスの利用意向は、全体傾向では約 3 割となっている。
- ・特に、郊外部では平均して約 4 割と全体よりも高い状況である。
- ・また、予約運行型バスの利用意向は、高齢者（65 歳以上）のニーズが高くなっており、バス利用者で約 7 割、バス非利用者でも約 4 割が「利用する」と回答している。
- ・現在、町内を運行しているバス交通に対する満足度として、総合評価の不満は約 3 割程度であるが、特に「バスの運行本数」や「バスの終発時間」で高い不満（4 割以上）を

示しており、町民の移動実態やニーズに即した予約運行型バスの運行を検討する必要がある。

《町内移動に加え、釧路市などへの広域移動も考慮した運行計画の検討》

- ・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が多い状況である。
- ・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の乗継に伴う待ち時間」に高い不満を持っている。
- ・このことから、地域間を運行するバス路線やＪＲへの接続を図り、釧路市などへの広域移動も考慮した予約運行型バスの運行計画の検討を行う必要がある。

※詳細は資料編「厚岸町の公共交通に関するアンケート調査結果」（P43～91）を参照

(2) 厚岸町バス乗降調査

① 調査の目的

町内を運行するバス路線の利用状況を把握するため、全バス利用者を対象とした利用実態調査を実施し、既存バス路線網の見直しや利用促進策の検討に資する基礎資料を作成することを目的とする。

② 調査対象

町内を運行するバス路線の利用者を対象

③ 調査実施日

平成 29 年 7 月 6 日（木）※全便を対象に実施

※調査員が対象便に乗車し、利用者に対し、ヒアリング調査を実施

④ 調査結果

《利用実態に即した運行内容の見直しが必要》

- ・利用者の属性は学生が主であり、朝の時間帯（5～7 時台）及び夕方時間帯（15 時台、17 時台）は、比較的用户が多いものの、昼間の時間帯（8～14 時台）は極端に利用者が少ない。
- ・特に、町内を運行するバス路線のうち、床潭線については 1.5 人/便と少ない利用者（調査当日の 13：55 光栄発は利用者数 0 人）であった。
- ・また、霧多布線（系統 1）においては、路線全体では 33.1 人/便と町内を運行する路線全体で最も多い利用者数となっているが、区間で見た場合、厚岸翔洋高校～浜中町区間で利用者数が 10.0 人/便を下回る状況である。
- ・これらを踏まえ、町内を運行するバス路線について、運行区間の見直しや新たな公共交通の導入など、利用実態に即した運行内容の見直しを行う必要がある。

《利用者ニーズを踏まえた運行計画の検討》

- ・町内を運行するバス路線への要望として、高齢者からは、「バス停まで歩くのが大変」といった要望がある。
- ・さらには、釧路市方面への移動ニーズがある一方、バスと J R の接続状況が悪いなど、広域交通の支援も行う必要がある。
- ・改善要望がある一方で、浜中町から厚岸町まで霧多布線（系統 1）を利用している学生からは、継続的な運行を望む声も出ている。
- ・以上から、町内においては町民の高齢化の進行状況も踏まえ、郊外部の自宅と市街地間をつなぐ予約運行型バスの導入を検討するとともに、厚岸町～浜中町間においては、通学支援も目的とした運行内容の見直しなど、利用者ニーズを踏まえた運行計画の検討が必要である。

※詳細は資料編「厚岸町バス乗降調査結果」（P92～124）を参照

(3) 厚岸町地域公共交通実証運行試験

① 調査の目的

町内を運行するバス路線網の利便性向上及び効率化に向け、予約運行型バスによる、町内全域を対象としたバス交通実証運行を実施し、町民の利用実態やニーズの把握を行うことを目的とする。

② 調査対象

町内郊外部と市街地を結ぶ路線で実施した予約運行型バスの全利用者を対象

③ 実証運行期間

平成 29 年 10 月 2 日（月）～11 月 30 日（金）

※調査対象便にビンゴ式のアンケート票を設置し、降車時に回収

④ 調査結果

《本格運行に向けた運行区域見直しの必要性》

- ・実証運行結果では、「末広・床潭・筑紫恋線（104 人）」、「上尾幌・片無去線（78 人）」、「トライベツ・若松・糸魚沢線（84 人）」の利用者が比較的多い。
- ・一方で、「苫多線（10 人）」、「大別・太田線（29 人）」は、他路線と比較すると、利用は少ない状況であった。
- ・特に、「大別・太田線」については、個別の利用状況をみると、「大別地区」からの利用は 0 人であり、全ての利用者は「太田地区」であった。

⇒大別・太田線については、他路線と比較し利用が少ない状況であるが、他路線に組み込んだ場合、運行時間が長時間となり、他路線の利便性が著しく低下するため、単独路線として運行することが望ましい。

⇒今回、利用者が 10 人と実証運行路線中、最も利用者が少なかった「苫多線」については、「門静・尾幌地区」の路線バスがない時間帯において、利用者の利便性を図るため、運行区間の延長を検討し、利用の拡大をめざすべきである。

《利用実態を考慮した運行計画検討の必要性》

【末広・床潭・筑紫恋線】

- ・本実証運行では、路線別に利用実態が異なり、「末広・床潭・筑紫恋線」は通勤・通学利用が約 8 割となっており、厚岸翔洋高校への通学利用（71 人）が多くなっている。このことから、曜日別の利用状況も、月曜日から金曜日で大きな差はない状況である。
- ・一方で、便別利用者数は、1 便が最も多く（77 人）、帰宅で利用が想定される 4 便については利用が少ない（4 人）状況である。

⇒本路線については、通学が主な利用目的となっており、今後も厚岸翔洋高校への継続的な移動支援を行うため、月曜日から金曜日までの週 5 日の運行が望ましい。

【その他路線】

・「上尾幌・片無去線」及び「トライベツ・若松・糸魚沢線」については、利用者が比較的多い状況である。

・一方で、「大別・太田線」及び「苫多線」については、利用が少ない状況であり、利用される曜日も限定的である。

⇒「上尾幌・片無去線」及び「トライベツ・若松・糸魚沢線」については、今後の利用増加を見越し、週5日の運行が望ましい。

⇒一方で、「大別・太田線」及び「苫多線」については、町内市街地への通院等の移動を支援する目的から、実証運行試験の利用状況や現在運行している患者輸送バスの運行曜日を参考にした運行計画の立案が必要である。

表 7 厚岸町地域公共交通実証運行試験結果

路線名	運行 日数 (日)	運行 便数 (便)	延べ 乗車 人数 (人)	総日数 (日)	稼働 日数 の割合	総便数 (便)	稼働 便数 の割合
末広・床潭・筑紫恋線	41	66	104	41	100.0%	164	40.2%
上尾幌・片無去線	24	46	78	41	58.5%	82	56.1%
苫多線	6	10	10	41	14.6%	82	12.2%
大別・太田線	5	9	29	41	12.2%	82	11.0%
トライベツ・若松・糸魚沢線	21	39	84	41	51.2%	82	47.6%
計	97	170	305	205	47.3%	492	34.6%

※詳細は資料編「厚岸町地域公共交通実証運行試験結果」(P125～146)を参照

3-4 公共交通の課題の整理

(1) 社会動向や町民ニーズに即した交通ネットワークの再構築

近年の人口減少や急速な少子高齢化、高齢者の運転免許証の返納の増加により、今後さらに移動手段を持たない町民が増加していくことが予想される。また、本年度に実施したアンケート調査では、現在、「自動車運転免許証及び自動車を保有している」回答者は約 8 割であるが、将来的には自動車を手放すとした回答は約 6 割にものぼり、自動車を運転できなくなった際の移動手段としては、「バスを利用する」が全地区で 3 割以上の回答となっている。

以上から、将来にわたり住み慣れた地域で安心して暮らし続けることができるよう、今後さらに進行していく高齢化社会に対応した交通ネットワークの再構築が必要となっている。

(2) 郊外部における安心して利用できる公共交通体系の導入

現在、厚岸町では民間バス事業者によるバス交通の運行が難しい地区において、スクールバスの一般混乗や患者輸送バス等により、生活交通の確保を行ってきたが、急激な少子化に伴うスクールバス路線の縮小等により、郊外部における生活交通の確保が困難となることが予想される。

また、少子化の状況は今後も継続することが予想され、郊外部においてさらなる交通空白地域の拡大が懸念される。

一方で、町内の生活交通の担い手である交通事業者においては、全国的な動向と同様に運転手の確保が困難な状況となっている。

そこで、現在厚岸町で実施している多様な移動支援施策を見直し、町民にとって利便性が高く効率的な公共交通体系の導入の検討や、持続可能な公共交通網の構築に向けた運行面の支援を検討する必要がある。

(3) 既存公共交通網との接続性の確保

町内の生活交通の維持については、路線バスやスクールバス、患者輸送バスなどを、各々の目的で運行しており、路線の重複区間の発生や、鉄道を含む各移動支援施策間で接続性も確保されていないなど、町内の移動における利便性向上策の検討はされてこなかった。

したがって、町内交通ネットワークの再構築に向けては、利用者分散の原因となる重複区間の整理や既存公共交通網との接続性を確保し、利用者の利便性を向上するとともに、相互の乗継等による利用者増加施策の検討を行う必要がある。

(4) JR 花咲線の利用促進

JR 花咲線においては、平成 28 年 11 月 18 日に JR 北海道(株)から「単独では維持することが困難な線区」として指定されており、JR 花咲線の存続については、バス交通等との連携を図った利用促進策を展開することが重要な課題となっている。

したがって、厚岸町として町内を運行するバス交通と JR 厚岸駅における接続性の向上を図るほか、JR 厚岸駅を活用した交通拠点施設の創出、さらには厚岸町の観光施設と連携するなど、JR 花咲線における利用者向上施策の検討を行うことが必要となっている。

（５）夜間時間帯における公共交通の確保

町内を運行するバス交通は、19 時台が最終時刻となっており、平成 28 年 7 月までは、20 時以降の移動手段としてはハイヤーの運行が行われてきた。しかし、平成 28 年 8 月から運転手不足や利用者低迷により、ハイヤー会社の営業時間が 20 時までとなり、町内における 20 時以降の移動支援の確保は急務な課題である。

一方で、釧路市方面と厚岸町を繋ぐ広域公共交通である鉄道は、23 時まで運行しており、20 時以降の鉄道を活用した帰宅交通は、自家用車等の送迎に依存している状況である。

これらの状況を踏まえると、地域経済の活性化を視野に入れた厚岸町における夜間時間帯の移動手段を確保するため、移動支援施策の検討を行う必要がある。



第4章

地域公共交通網形成計画 の基本理念及び基本方針

第4章 地域公共交通網形成計画の基本理念及び基本方針

4-1 基本理念及び基本方針

厚岸町における上位・関連計画や地域公共交通の課題を踏まえ、厚岸町地域公共交通網形成計画の基本理念を次のとおり定める。

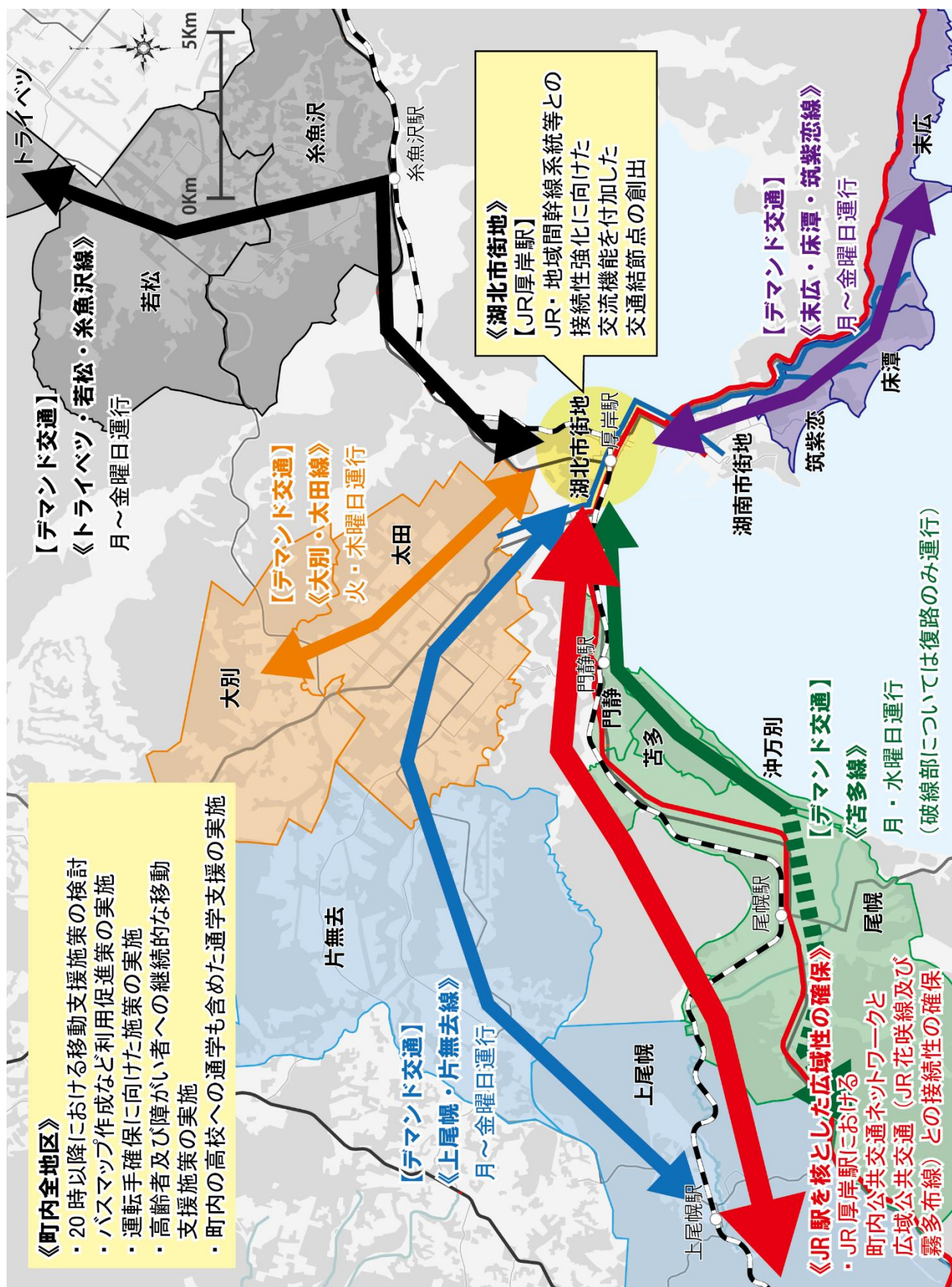
【基本理念】

生き生きと安心して暮らせる地域公共交通ネットワークの構築

上記の基本理念をもとに、厚岸町における公共交通網の基本方針を次のとおり定める。

基本方針 1	町民が安心して暮らし続けられる生活交通の確保
基本方針 2	広域的な移動を支援する基幹交通の維持
基本方針 3	交流拠点（交通結節点）の創出による公共交通ネットワークの構築
基本方針 4	高齢者及び障がい者などに配慮した移動支援施策の充実
基本方針 5	町民をはじめ、観光客などにもわかりやすい利用促進施策の展開

4-2 厚岸町のめざす公共交通像





第5章

計画に位置づける

取組及び実施主体

第5章 計画に位置づける取組及び実施主体

基本方針1 町民が安心して暮らし続けられる生活交通の確保

施策① 町民の日常生活を支える移動手段の確保

目 的	現在、町独自に生活交通を確保している郊外部においては、急激な少子化に伴うスクールバス路線の縮小等により、郊外部に居住する町民の生活交通の確保が困難な状況となることが予想される。 この状況を加味し、郊外部に、安心して継続的に居住できる環境整備に向け、町民の移動ニーズに即した新たな公共交通の導入を行う。
実施概要 イメージ	・本町の郊外部は、人口密度の低い集落が広範囲にわたって分布しており、これら人口居住地を路線型で網羅的に運行するとなれば、所要時間が長大になるなど、利便性は著しく低下することが予想される。また、これまでも自家用車による生活移動が主であり、公共交通の利用は少ないことから、需要に応じて運行を行う「デマンド交通」の導入を行う。 ・なお、運行地区及び曜日、時間帯等については、平成29年度に実施した町内生活移動に係る実証運行結果を参考に運行計画を策定するものとする。 ※運賃については、わかりやすい運賃体系の構築を念頭に、実証運行結果などを基に協議する。 
実施エリア	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

施策② 20 時以降における移動支援施策の推進

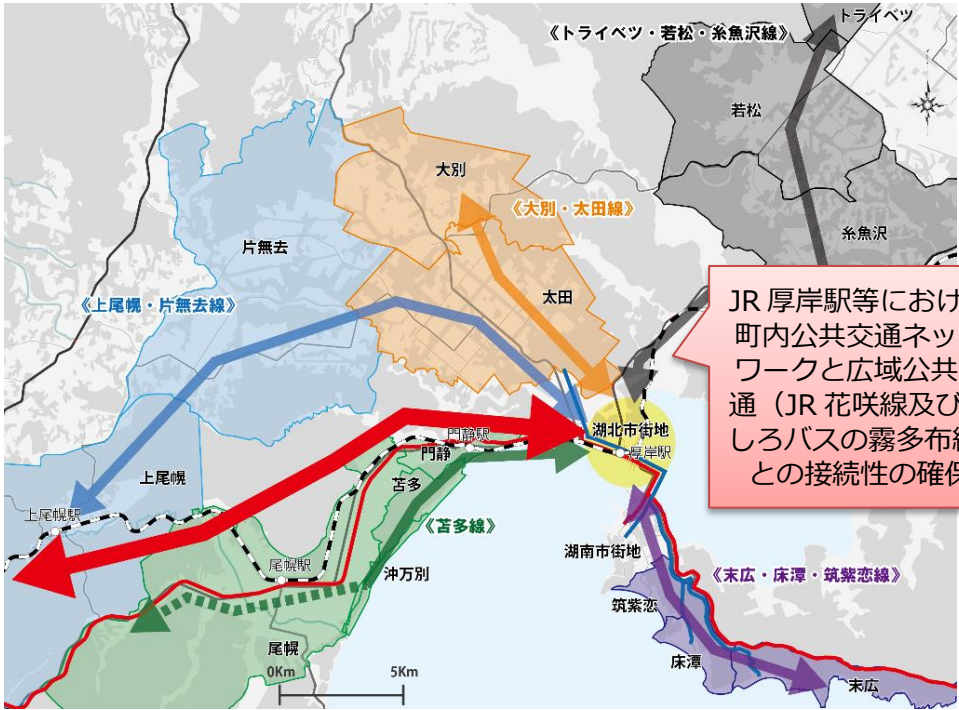
目 的	町内の公共交通は、定期バス路線については 19 時台までの運行、ＪＲ花咲線についてはＪＲ厚岸駅着の最終便が 23 時となっており、平成 28 年 7 月まで、定期バス路線の運行終了後の時間帯は、ハイヤーがその代替えとなり、個別の移動手段を持たない町民の移動手段が確保されてきた。 しかしながら、平成 28 年 8 月から営業時間が短縮され、20 時までの営業となったため、現在は、20 時以降については、個別の移動手段を持たない町民の夜間の移動手段がない状況となっている。 このため、個別の移動手段を持たない町民が安心して暮らしていくことができるよう、夜間の移動手段の確保に努めていく必要がある。
実施概要 イメージ	・現在、著しく低下している町民の生活交通を支援することを目的に、20 時以降の移動手段を持たない町民の足を確保するため、事業者に対する要請活動や支援方策の検討とその推進に努める。
実施エリア	町内全地区
実施主体	厚岸町、交通事業者、関係団体

施策③ 運転手の確保に向けた支援施策の実施

目 的	町内公共交通の担い手である交通事業者は、慢性的な運転手不足に陥っており、必要な公共交通を確保することも難しい状況になっている。 町内における持続可能な公共交通の確保に向けては、運行体系の構築に加え、これら公共交通網を維持するにあたって、必要となる運転手を確保することが重要であり、確保に向けた支援施策を実施していく必要がある。
実施概要 イメージ	・バス等の運転手の就業機会の拡大や人材確保に向け、大型免許等の資格取得費用の一部を助成するなど、運転手の確保に向けた支援施策を実施する。
実施エリア	町内全地区
実施主体	厚岸町、交通事業者、関係団体

基本方針 2 広域的な移動を支援する基幹交通の維持

施策④ 町民の広域的な移動を支援する鉄道及びバス路線の維持

目 的	現在、釧路市や浜中町方面へ移動するための町民の足として、JR 花咲線及びくしろバスの霧多布線が運行しているが、人口減少などにより利用者は年々減少しており、地域の公共交通を取り巻く環境は厳しさを増している。 一方で、これら広域的な公共交通は、近隣都市への通院・通学等に利用され、町民が安心して厚岸町で暮らしていくためのライフラインとして不可欠なものとなっている。 したがって、JR 花咲線やくしろバスの霧多布線（系統 1）については、今後においても町民の生活を支える基幹交通路線として維持・確保を行っていく必要がある。
実施概要 イメージ	・厚岸町と釧路市及び浜中町方面をつなぐバス路線においては、関係する自治体と連携し、路線維持に努めるとともに、町内で新たに運行予定のデマンド交通との接続性を高め、利用しやすい公共交通体系の整備を行う。 ・また、JR 厚岸駅等の JR 各駅においては、町内公共交通と鉄道相互の利用者増加に向け、町内を運行する公共交通との接続性の確保を行う。 【参考】 霧多布線（系統 1）については、地域間幹線系統として維持できる見込みがある区間は、釧路地区～厚岸地区間であり、浜中地区～厚岸地区間は維持が困難な状況にある。このことから、今後関係自治体との協議を進めていく必要がある。 
実施エリア	町内バス運行エリア及び JR 各駅
実施主体	厚岸町、交通事業者、町民

基本方針3 交流拠点（交通結節点）の創出による公共交通ネットワークの構築

施策⑤ 交流機能を付加させた交通結節点の整備

目 的	町内の既存バス路線は現在、路線が重複している区間も多く、利用者の分散などから各路線の輸送量も下がってきている状況にあるとともに、各バス路線間の接続及びＪＲ花咲線との接続も乏しい状況にある。 このことから、重複路線の整理と公有車両の有効活用を目的として導入するデマンド交通の利用者確保を図るとともに、ＪＲ花咲線及び町内既存バス路線の利用者増加に向け、地域の核であるＪＲ厚岸駅を、町民の交流機能を付加させた各種公共交通の拠点となる交通結節点とし、利用しやすい交通体系の整備を行う。
実施概要イメージ	・民間バス事業者が行う定期バス路線、厚岸町が行うスクールバス、デマンド交通において、ＪＲ厚岸駅を乗継拠点とし、ＪＲ厚岸駅を中心とした広域的な公共交通ネットワークを構築する。 ・町民の公共交通を利用した移動を活発化させるため、待合環境及び乗継環境の確保のため、ＪＲ厚岸駅における町民の交流空間の創出を行う。 JR 厚岸駅を乗継拠点とした広域的な公共交通ネットワークの構築及び町民の交流空間の創出 駅内に交流スペースを創出した事例 出典：国土交通省
実施エリア	ＪＲ厚岸駅
実施主体	厚岸町、交通事業者

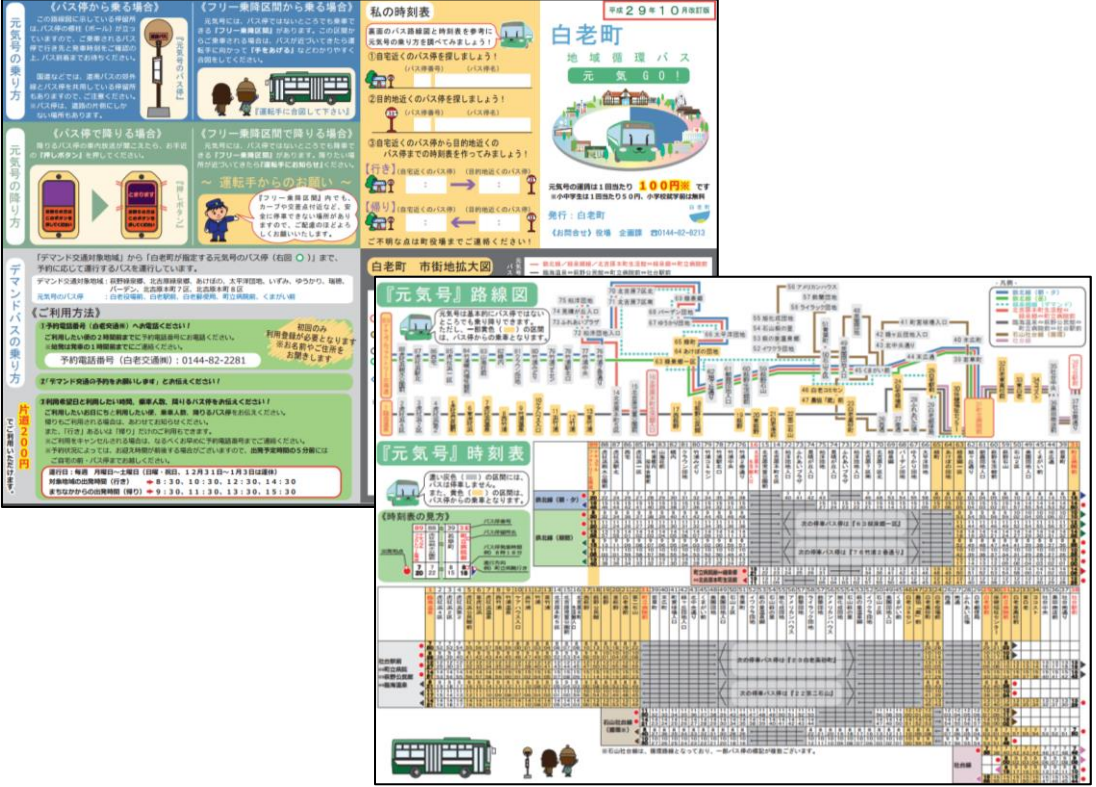
基本方針4 高齢者及び障がい者などに配慮した移動支援施策の充実

施策⑥ 高齢者及び障がい者などの公共交通による生活移動を誘発する利用助成制度の拡充

目 的	高齢者や障がい者などの交通弱者にわかりやすく、利用しやすい環境づくりに向け、本計画で運行予定のデマンド交通における利用助成を行う。
実施概要 イメージ	・高齢者や障がい者などの交通弱者における円滑な生活移動を支援するとともに、新たに運行するデマンド交通の利用者増加を見据え、利用助成の拡充を行う。
実施エリア	町内全地区
実施主体	厚岸町、交通事業者

基本方針5 町民をはじめ、観光客などにもわかりやすい利用促進施策の展開

施策⑦ 町民等の活発な公共交通利用を誘発するわかりやすい公共交通マップの作成

目 的	町民や厚岸町に来訪する人の活発な公共交通利用を誘発するため、町内を運行している公共交通を網羅し、さらに乗り方ガイドを記載した公共交通マップの作成を行う。
実施概要 イメージ	・公共交通への意識を啓発するとともに、利用促進を図るため、日ごろ公共交通を利用しない町民や高齢者にもわかりやすい、公共交通の時刻表・路線図を作成し、提供を行う。  町内を運行するコミュニティバス及び デマンド交通の乗り方ガイドを記載したバスマップ 出典：白老町 HP
実施エリア	町内全地区
実施主体	厚岸町、交通事業者、関係団体

施策⑧ 公共交通に関する説明会及び乗り方講座の開催

目 的	町民の積極的なバス利用を促すため、町内を運行する公共交通に関する情報提供を行うための説明会や乗り方講座を開催する。
実施概要 イメージ	・町民の公共交通に対する意識の醸成や、利用者目線での継続的な見直しを行うため、町内を運行する公共交通に関する説明会及び乗り方講座を開催する。  公共交通に関する説明会 出典：安平町 HP  町内公共交通をテーマにした出前講座 出典：白糠町 HP
実施エリア	町内全地区
実施主体	厚岸町、交通事業者、町民

施策⑨ 町広報誌やホームページを活用した公共交通に関する情報発信

目 的	町民に広く公共交通に関する情報を提供するため、町広報誌やホームページを活用した公共交通に関する情報発信を行う。
実施概要 イメージ	・町民の積極的な公共交通の利用を促すため、町広報誌を活用した公共交通の運行状況や乗り方に関する情報発信を行う。 ・また、ホームページにおける情報提供については、トップページから検索を可能とするなど、町民のみならず、厚岸町への来訪者に対してもわかりやすい情報発信を行う。
実施エリア	町内全地区
実施主体	厚岸町



第6章

計画の進行管理

第6章 計画の進行管理

6-1 計画の目標

基本方針1 町民が安心して暮らし続けられる生活交通の確保

(実施主体：厚岸町、交通事業者、関係団体)

本計画により、町内郊外部の運行を予定しているデマンド交通の利用者数の増加を評価指標として設定する。

評価指標	現況値	目標値 (平成34年度)
町内デマンド交通の利用者数	152.5人/カ月 (平成29年)	236人/カ月

基本方針2 広域的な移動を支援する基幹交通の維持

(実施主体：厚岸町、交通事業者、町民)

現在、町内を運行する鉄道路線及び広域バス路線の運行路線数の維持を評価指標として設定する。

評価指標	現況値	目標値 (平成34年度)
広域的な公共交通の維持	鉄道：1路線 バス：1路線2系統 (平成29年)	鉄道：1路線 バス：1路線2系統

基本方針3 交流拠点（交通結節点）の創出による公共交通ネットワークの構築

(実施主体：厚岸町、交通事業者)

本計画で交流拠点として位置づけるJR厚岸駅における、各種広域的な公共交通の利用者数の維持・確保を、評価指標として設定する。

評価指標	現況値	目標値 (平成34年度)
広域的な公共交通の利用者数	鉄道：332人/日 (平成27年) バス：37人/日 (平成29年)	鉄道：332人/日 バス：51人/日

基本方針 4 高齢者及び障がい者などに配慮した移動支援施策の充実

(実施主体：厚岸町、交通事業者)

本計画で実施予定の各種移動支援施策の実施により、高齢者の公共交通利用率の増加を評価指標として設定する。

評価指標	現況値	目標値 (平成 34 年度)
買い物時における公共交通（JR・路線バス・ハイヤー）の利用率	16.2% (平成 29 年)	30.0%
通院時における公共交通（JR・路線バス・ハイヤー）の利用率	32.5% (平成 29 年)	40.0%

※ 現況値については「厚岸町の公共交通に関するアンケート調査結果」を基に設定しており、目標値の達成状況については同様の調査を行うことにより、確認することを予定している。

基本方針 5 町民をはじめ、観光客などにもわかりやすい利用促進施策の展開

(実施主体：厚岸町、交通事業者、関係団体、町民)

本計画で位置づける各種利用促進施策の展開により、バス交通への満足度の向上を評価指標として設定する。

評価指標	現況値	目標値 (平成 34 年度)
バス交通の満足度	15.4% (平成 29 年)	30.0%

※ 現況値については「厚岸町の公共交通に関するアンケート調査結果」を基に設定しており、目標値の達成状況については同様の調査を行うことにより、確認することを予定している。

6-2 目標達成するために行う事業及び実施主体

基本理念	基本方針	施策名	計画年度					事業実施主体
			H30	H31	H32	H33	H34	
生き生きと安心して暮らせる地域公共交通ネットワークの構築	《基本方針1》 町民が安心して暮らし続けられる生活交通の確保	町民の日常生活を支える移動手段の確保	→ 検討					厚岸町、交通事業者
		20 時以降における移動支援施策の実施	→ 検討					厚岸町、交通事業者、関係団体
		運転手の確保に向けた支援施策の実施						厚岸町
	《基本方針2》 広域的な移動を支援する基幹交通の維持	町民の広域的な移動を支援する鉄道及びバス路線の維持						厚岸町、交通事業者、町民
		交流機能を付加させた交通結節点の整備	→ 検討					厚岸町、交通事業者
		高齢者等の公共交通による生活移動を誘発する利用助成制度の構築						厚岸町、交通事業者
	《基本方針3》 交流拠点（交通結節点）の創出による公共交通ネットワークの構築	町民等の活発な公共交通利用を誘発するわかりやすい公共交通マップの作成	→ 検討					厚岸町、交通事業者、関係団体
		公共交通に関する説明会及び乗り方講座の開催						厚岸町、交通事業者、町民
		町広報誌やホームページを活用した公共交通に関する情報発信						厚岸町
			実施					

6-3 計画達成状況の評価に関する事項

(1) 施策推進のための PDCA サイクル

本計画の目標を実現するにあたっては、厚岸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・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ある。

そのため、本計画の公共交通に係る各事業や取組の施策については、厚岸町・町民・交通事業者等で構成される「厚岸町地域公共交通活性化協議会」を通じて、施策の進捗状況、効果や妥当性の確認を行いつつ、P-D-C-A マネジメントサイクルのもとで実行する。

具体的には、1 年から 2 年の短期で実施状況の確認・評価を行い、必要に応じて事業や取組の内容を見直す。また、本計画で掲げた達成度評価指標の数値目標の評価を 5 年後に実施し、計画全体の妥当性の確認と見直しの必要性について検証する。

また、関係者の役割を以下のとおり明確にし、それぞれが主体的に実施することで、厚岸町における持続可能な公共交通網の再構築を行うこととする。

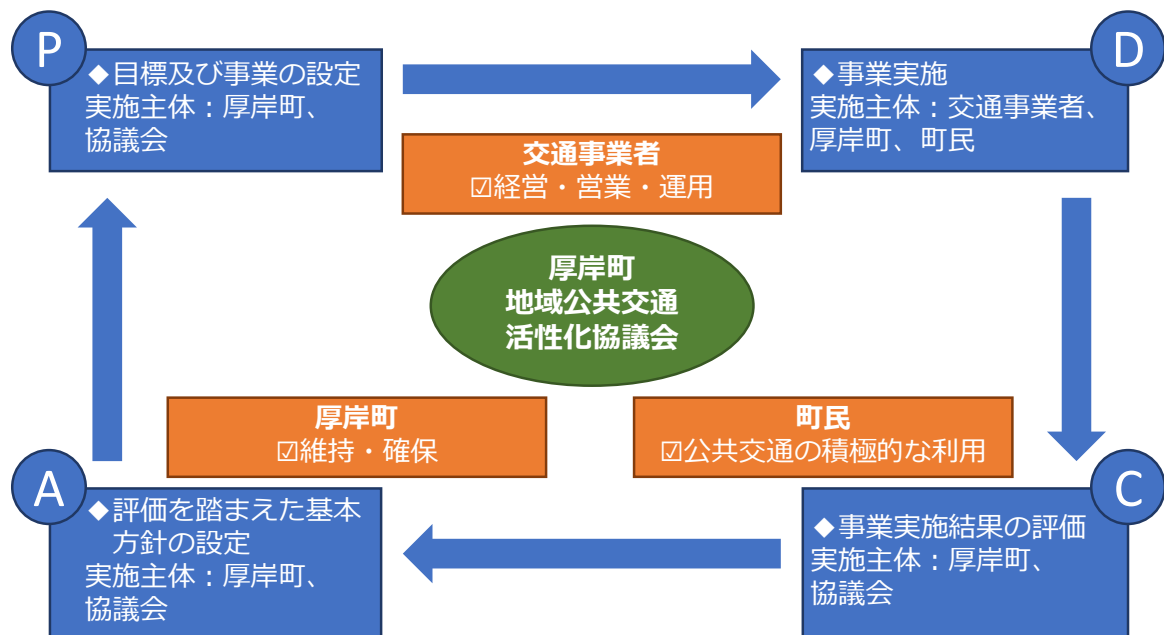


図 17 厚岸町地域公共交通活性化協議会における PDCA サイクル

(2) データ把握手法

評価を行う上で、必要となるデータの把握方法及び評価スケジュールについて、下表に整理する。

表 8 データ把握方法一覧表

データ把握内容	調査手法概要等
町内デマンド交通の利用者数	デマンド交通の運行開始による利用者実数の把握
広域的な公共交通の維持	交通事業者 HP
広域的な公共交通の利用者数	交通事業者から利用者数データを借用 バス乗降調査の実施
買い物時における公共交通の利用率	公共交通に関するアンケート調査の実施
通院時における公共交通の利用率	公共交通に関するアンケート調査の実施
バス交通の満足度	公共交通に関するアンケート調査の実施

表 9 評価スケジュール

評価指標	H30	H31	H32	H33	H34
町内デマンド交通の利用者数 (○)	●	●	●	●	●
広域的な公共交通の維持 (◇)	●	●	●	●	●
広域的な公共交通の利用者数 (○、□)	●	●	●	●	●
買い物時における公共交通の利用率 (△)					●
通院時における公共交通の利用率 (△)					●
バス交通の満足度 (△)					●

○：運行主体からのデータ貸与、◇：交通事業者の HP で確認、

□：H34 年度にバス乗降調査を実施、△：公共交通に関するアンケート調査の実施



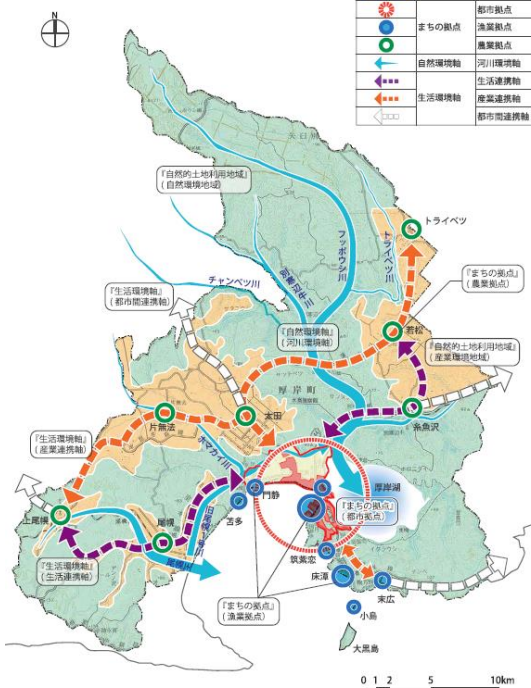
資料編

資料 1 各種関連計画

※本編記載以外の関連計画について整理

計 画 名	厚岸町都市計画マスタープラン（見直し中）
計 画 期 間	平成 16～35 年度
まちの将来像	○健全で豊かな自然のもとで、活気ある『産業』を育むまち ○『環境』と『生活』の調和を大切にした資源循環型のまち ○『やさしさ』と『安心』あふれ、心豊かに暮らせるまち ○町の資源を活かした『交流』のまち ○次の時代に向けて、町民との『協働』でつくるまち
分 野 別 の まちづくり 方 針	1. 土地利用の方針 2. 交通の方針 3. 水と河川の方針 4. 衛生処理施設の方針 5. 生活環境づくりの方針 6. 防災環境づくりの方針 7. 産業環境づくりの方針
分 野 別 方 針 に お け る 公 共 交 通 の 位 置 づ け	2. 交通の方針 2-2 公共交通の方針 《基本的な考え方》 公共交通機関は車社会の進展や沿線人口の減少により、鉄道・バスともに一部の便を除き全体の利用者数は少なく、その経営は厳しい状況にあります。しかし、高齢者や障がい者、通学者などの移動手段としての役割は大きく、町民生活の利便性の向上を図るうえから、事業者や関係機関と連携した安全で安心な公共交通の維持や機能の充実に努めます。 《基本方針》 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。市街地を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。

□ 将来都市構造図(全町)



計 画 名	第7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	平成 30～32 年度
め ざ す 姿	やさしさあふれ健やかに安心して暮らせるまちづくり
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 ○ともに支えあうまちづくり
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. 高齢者の積極的な社会参加の推進
重 点 方 針 に お け る 公 共 交 通 の 位 置 づ け	4. 高齢者の積極的な社会参加の推進 (1) 生きがいづくりの推進 ③福祉交通回数券助成事業 《事業の概要》 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、くしろバスやさくらハイヤー、デマンドバス等を利用する際の乗車券 (5,000 円分) を交付する事業です。 《現状と課題》 くしろバスに限定していた高齢者バス回数券助成事業を、平成 30 年度からさくらハイヤー、デマンドバスでも使用できるよう拡大し、事業名称も「福祉交通回数券助成事業」に変更しました。 《今後の方針》 平成 30 年度から使用範囲や助成額の拡大を実施したため、住民への周知や関係機関との連携を図り、利用しやすい事業として実施していきます。

計 画 名	第 4 期 厚岸町障がい者基本計画
計 画 期 間	平成 27～31 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 及 基 本 施 策	目標 1 地域生活の支援体制の充実 基本施策 1 生活支援サービスの充実 基本施策 2 保健・医療の充実 目標 2 自立と社会参加の促進 基本施策 3 教育・育成の充実 基本施策 4 雇用・就労支援 基本施策 5 社会参加の促進 目標 3 バリアフリー社会の実現 基本施策 6 理解を深めるための啓発・広報の推進 基本施策 7 生活環境の整備充実 基本施策 8 情報・コミュニケーションの支援
基 本 施 策 に お け る 公 共 交 通 の 位 置 づ け	基本施策 7 生活環境の整備充実 2 外出手段の確保 施策：外出支援サービスや患者輸送バスなどの充実 一般車両による移動が困難な高齢者等及び身体障がい者を対象に、福祉車両による「外出支援サービス」を提供するとともに、医療機関から遠隔な地区を対象に巡回する「へき地患者輸送バス」の運行により、医療機関・役場等の利用の利便を図ります。 施策：障害者総合支援法に基づく移動支援の充実 移動に支障のある障がい者が安心して利用できるよう、障害者総合支援法に基づく同行援護、地域生活支援事業に位置づけられる移動支援事業、自動車改造費助成事業を推進します。

資料編

**資料 2 厚岸町の公共交通に
関するアンケート調査結果**

厚岸町の公共交通に関する アンケート調査結果



◆調査内容

目的 : 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た。この調査結果を活用し、厚岸町民の生活行動（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を作成する。

調査対象 : 厚岸町全町民（8,387人）

配布日 : 平成29年6月30日（金）

配布方法 : 広報あつけし7月号に同梱及び町内9施設へ設置

配布数 : 8,387票 ※高校生以上または同等年齢以上の全町民を対象

周知方法 : 広報あつけし7月号、IP告知端末及び防災無線による

回収方法 : 返信用封筒による返送及び町内9施設へ設置したアンケート回収箱に投函

回収数 : 1,575票
回収率 18.8%

◆調査項目

問 1 個人属性について

性別、年齢、職業、居住地、自動車免許及び自動車利用状況 など

問 2 日頃の交通手段（通勤・通学、買い物、私用）について

問 2-1） 通勤・通学

自宅、通勤・通学先から出発する時間帯、通勤・通学する場所
通勤・通学時の夏期・冬期の交通手段

問 2-2） 通院

病院に行く回数、病院に行く曜日、病院に到着する時間帯・滞在時間
病院の場所、通院時の夏期・冬期の交通手段

問 2-3） 買い物

買い物に行く回数、買い物物に行く曜日、買い物先に到着する時間帯・滞在時間
買い物する場所、買い物時の夏期・冬期の交通手段

問 2-4） 私用

私用の外出頻度、私用で行く場所、私用時の夏期・冬期の交通手段

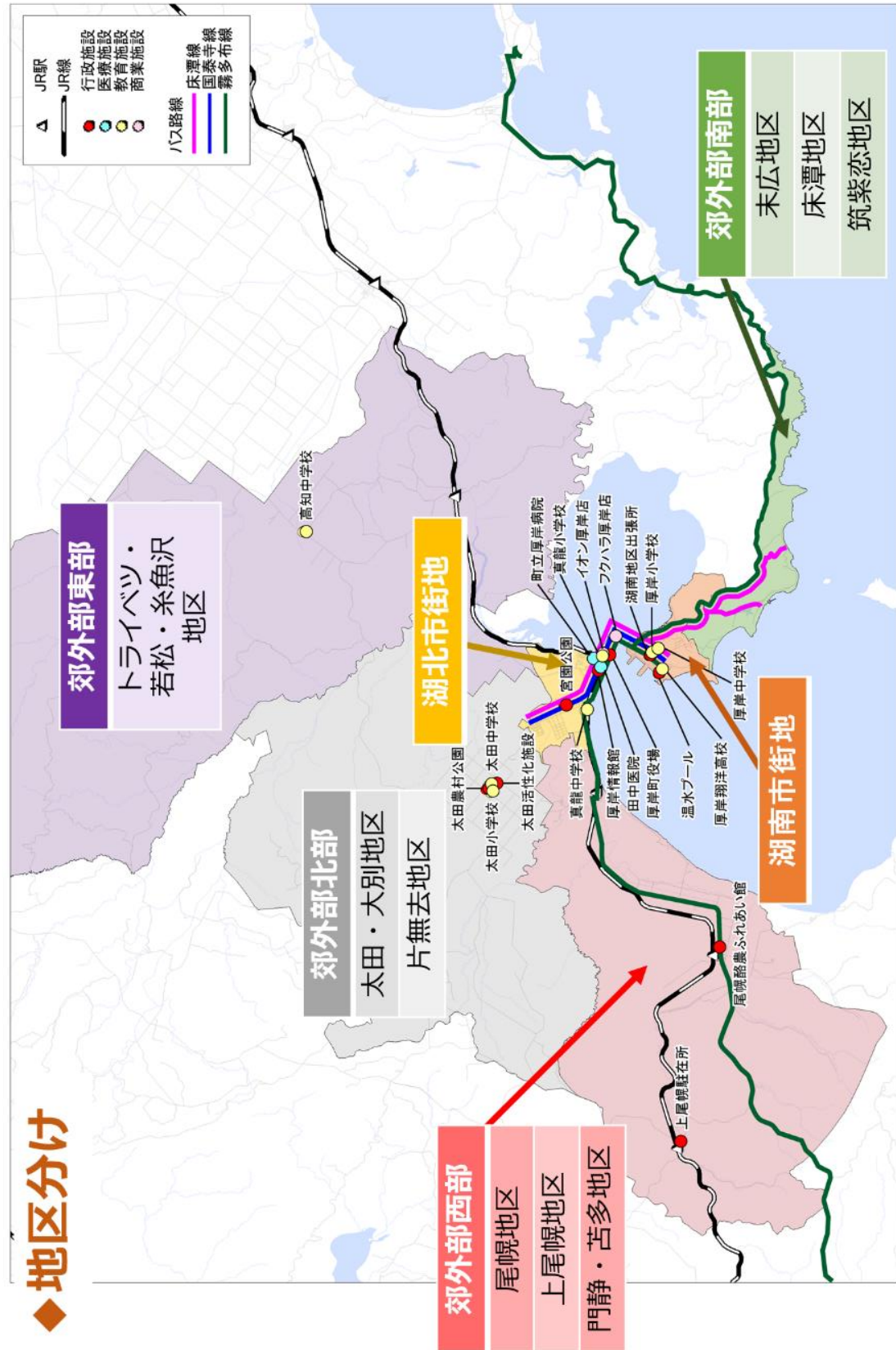
問 3 町内バス交通について

町内を運行するバスの利用頻度及び利用する路線、バス交通に対する満足度

問 4 今後の公共交通について

予約運行型バスの利用意向、利用時の運賃、利用目的、J Rの利用促進策、
ハイヤーの利用状況 など

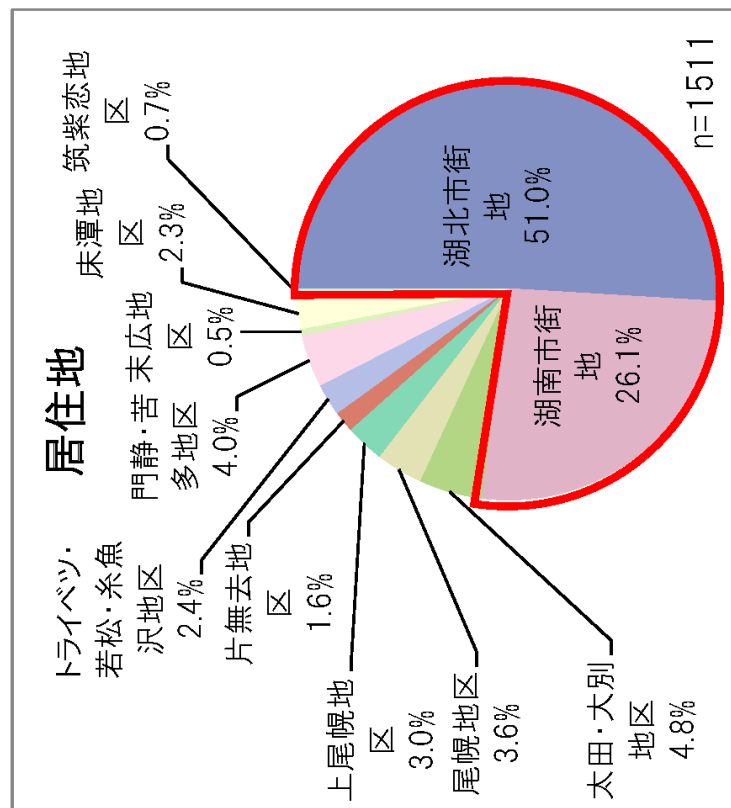
◆地区分け



分析結果（問1 個人属性）

No.4

- 居住地は「湖北市街地」の回答が約半数と最も多く、次いで「湖南市街地」「郊外部」に分けて分析を行ったもの
- ※これ以降の設問については「湖北市街地」「湖南市街地」「郊外部」に分けて分析を行ったもの

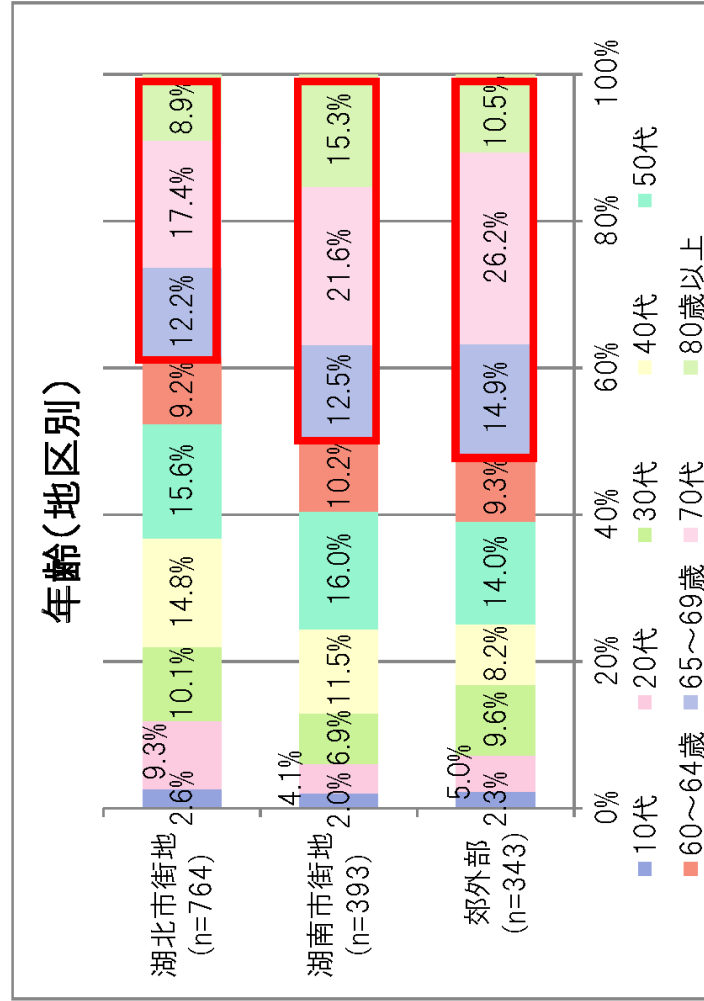
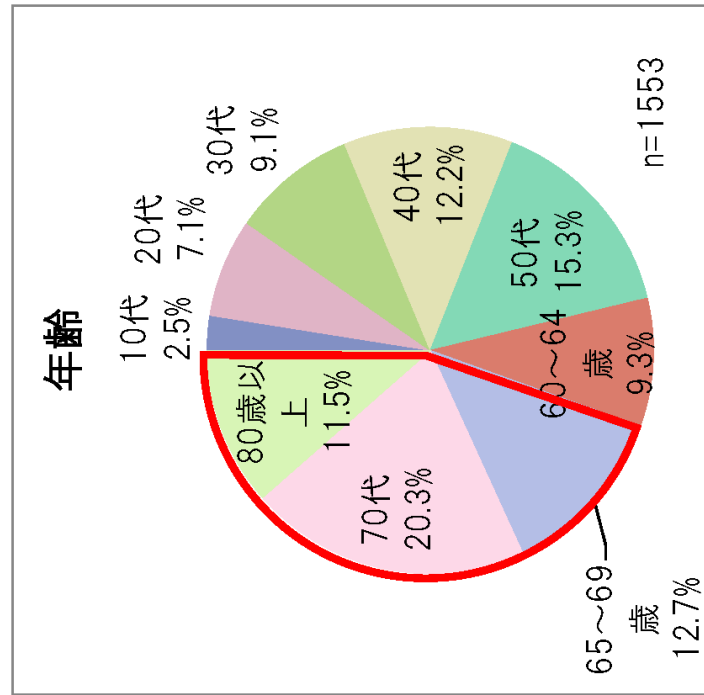


選択肢	回答数	構成比
湖北市街地	770	51.0%
湖南市街地	394	26.1%
太田・大別地区	73	4.8%
上尾幌地区	54	3.6%
門静・若松・糸魚沢地区	45	3.0%
片無去地区	24	1.6%
床潭地区	37	2.4%
筑紫恋地区	61	4.0%
未定地区	7	0.5%
床潭地区	35	2.3%
筑紫恋地区	11	0.7%
合計	1,511	100.0%

分析結果（問1 個人属性）

No.5

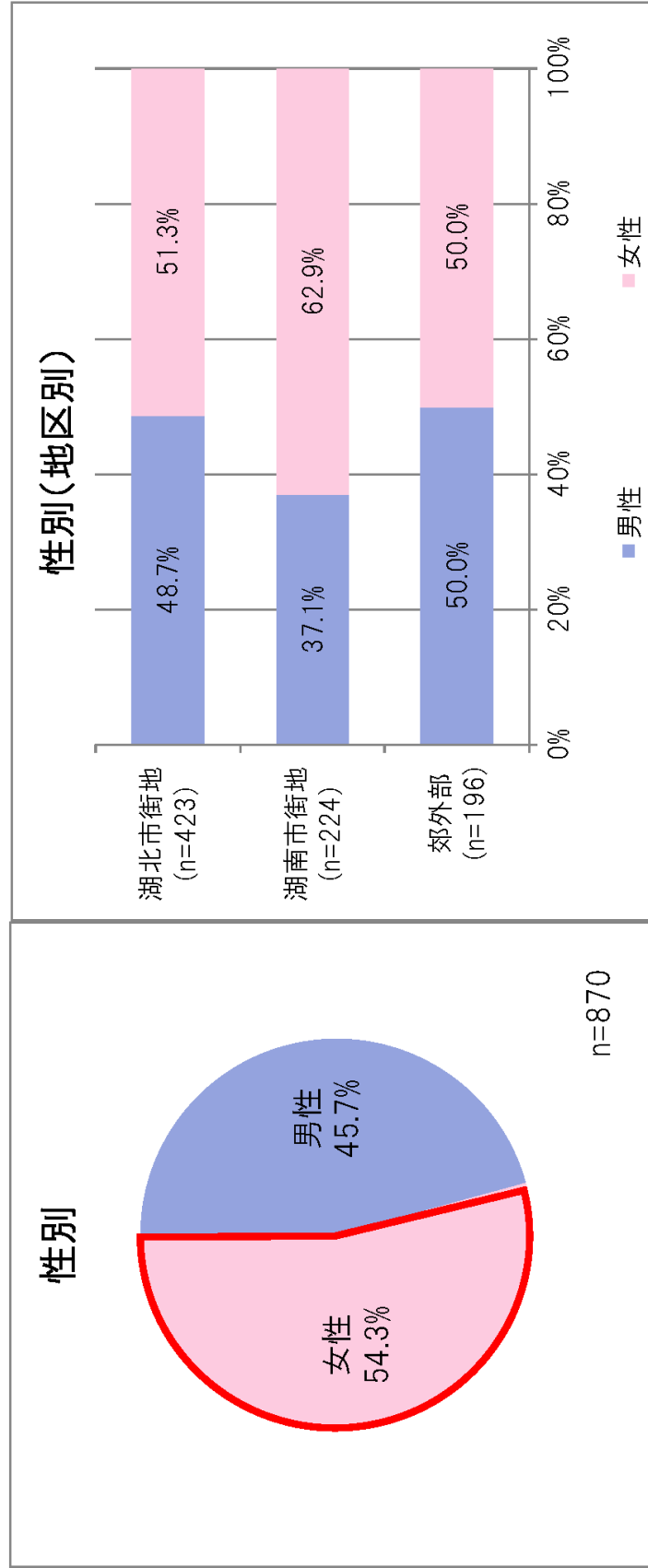
- 年齢は約4割が65歳以上の高齢者となっている。
- 地区別では湖北省街地で約4割、湖南省街地、郊外部で約5割が高齢者となっている。



分析結果（問1 個人属性）

No.6

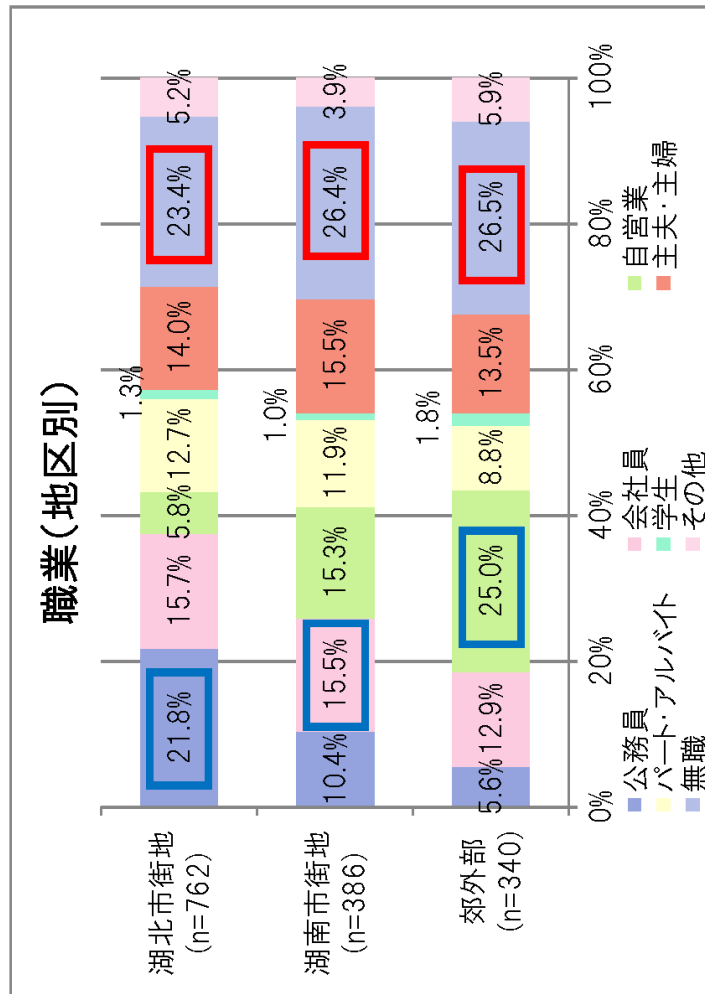
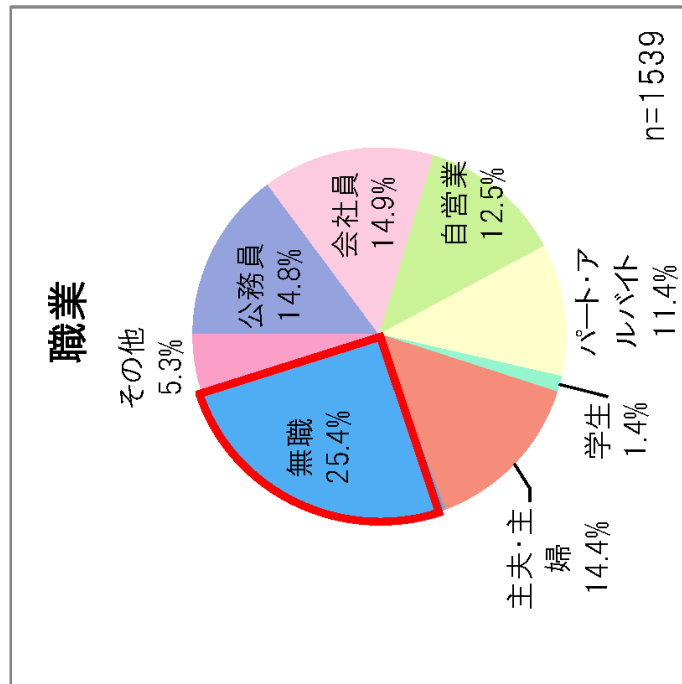
- 性別は、男女約半数ずつとなっている。
- 地区別では湖北省街地、郊外部では約半数ずつとなっているが、湖南省街地では6割が女性回答者となっている。



分析結果（問1 個人属性）

No.7

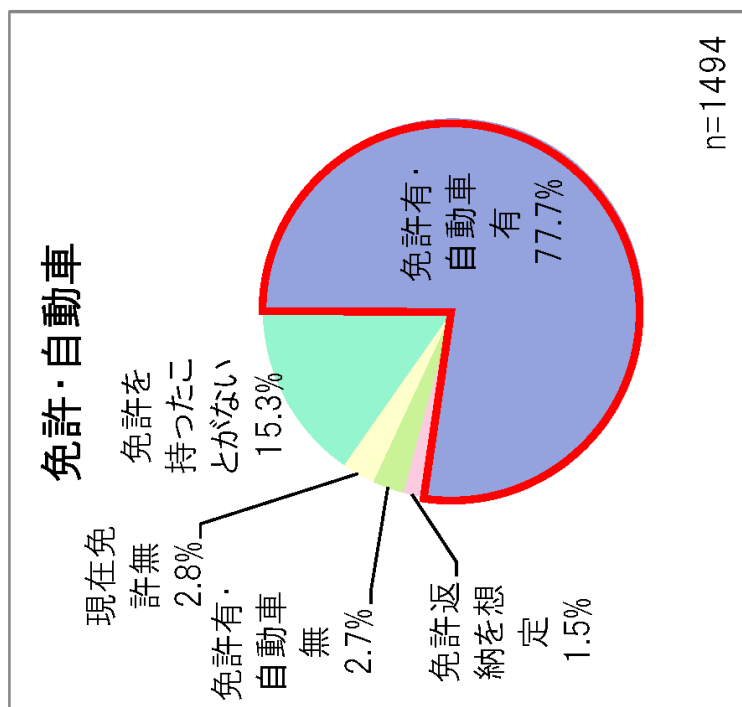
- 職業は、「無職」が約3割、次いで「会社員」、「公務員」と多くなっている。
- 地区別では、全地区共通で「無職」が最も多くなっているが、湖北省街地では「公務員」、湖南省街地では「会社員」、郊外部では「自営業」が次に多くなっている。



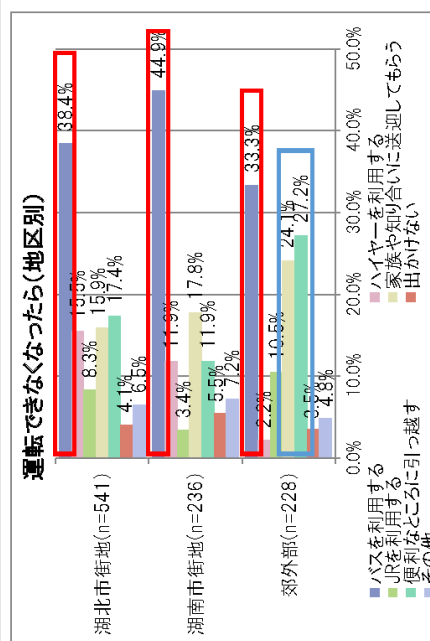
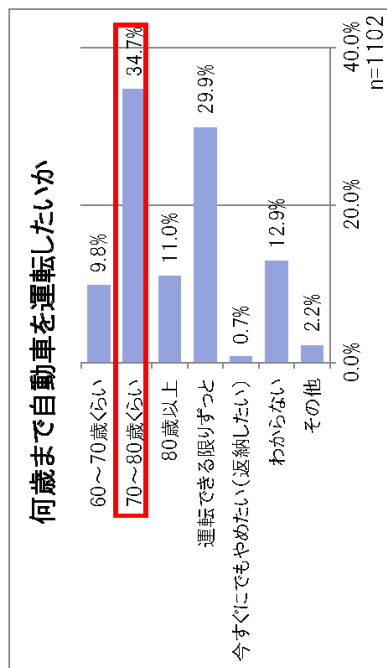
分析結果（問1 個人属性）

No.8

- 運転免許及び自動車の所有状況については、約8割が「免許と自動車」を保有しており、そのうち、「70～80歳まで運転したい」と回答した回答者が約3割となっている。
- 運転できなくなった後は、全ての地区で「バスを利用する」が最も多くなっている。特に郊外部では「家族や知り合いに送迎してもらう」や「便利なお店に引っ越す」が多くなっている。

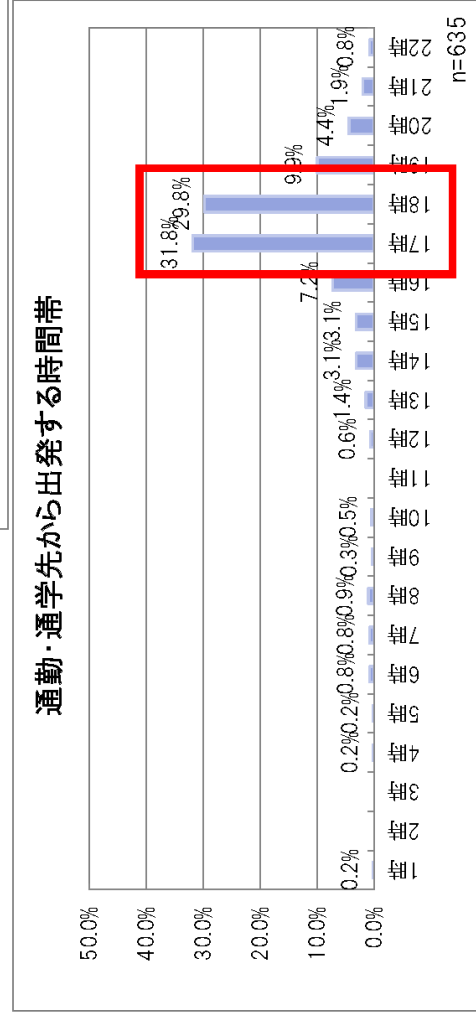
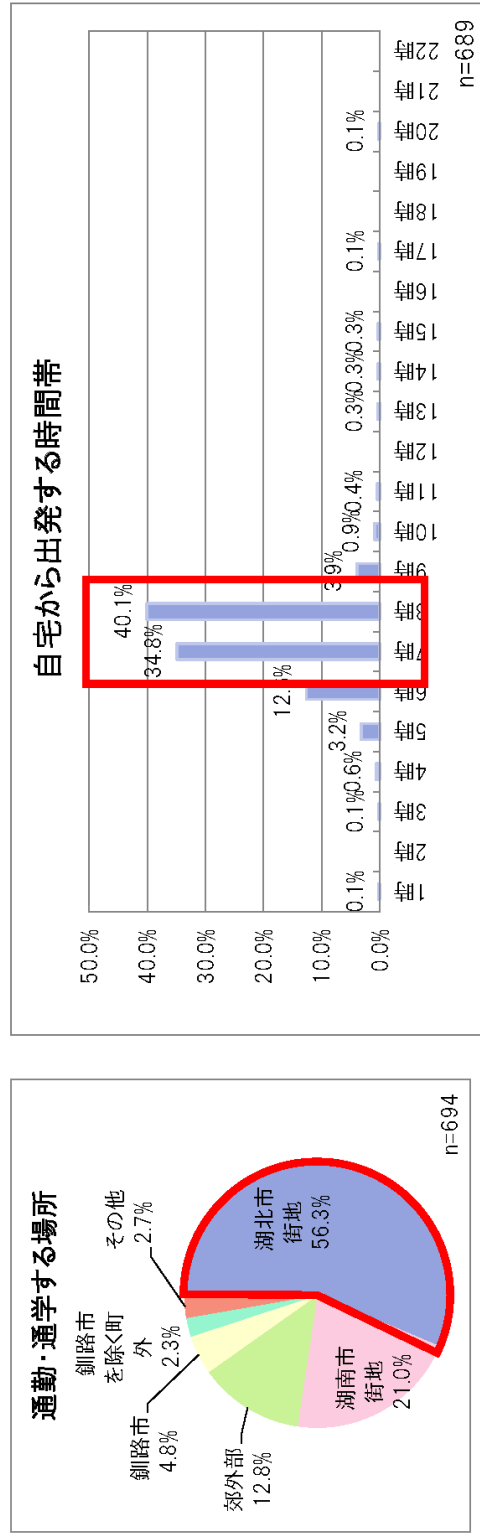


※ 免許も車も持っている
回答した方を対象



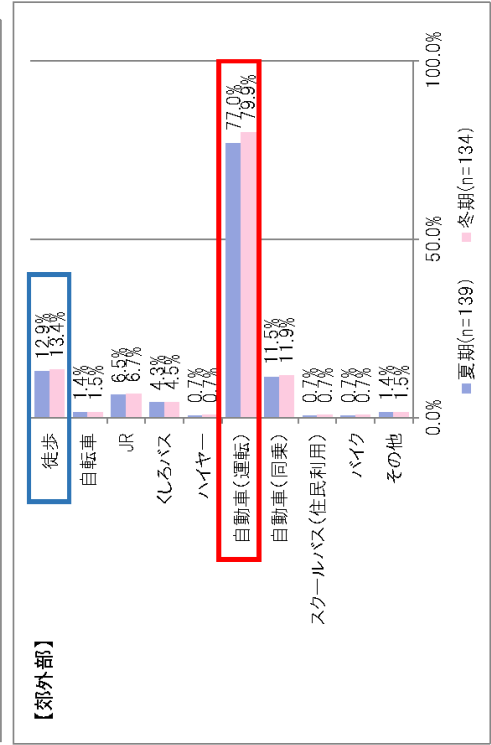
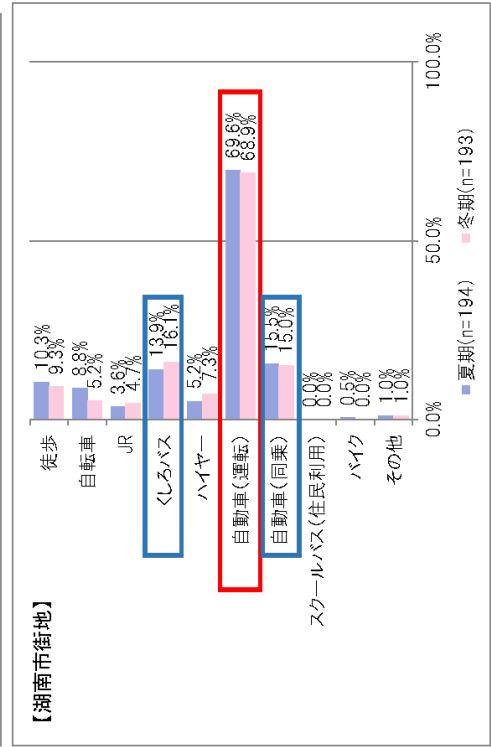
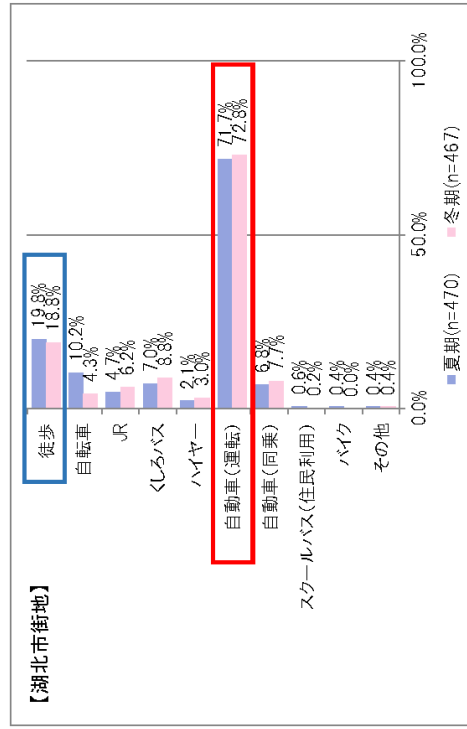
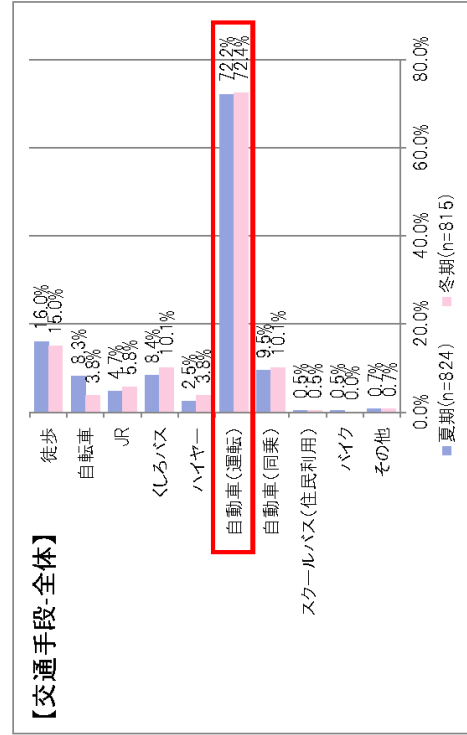
分析結果（問 2 日頃の交通手段について-通勤・通学） No.9

- 通勤・通学する場所では、湖北省街地への通勤・通学が最も多く約 6 割となっている。
- 自宅を出発する時間は 7 時～8 時台が約 7 割を占めている。
- 通勤・通学先を出発する時間帯は、17 時～18 時台が約 6 割を占めている。



分析結果（問2 日頃の交通手段について-通勤・通学） No.10

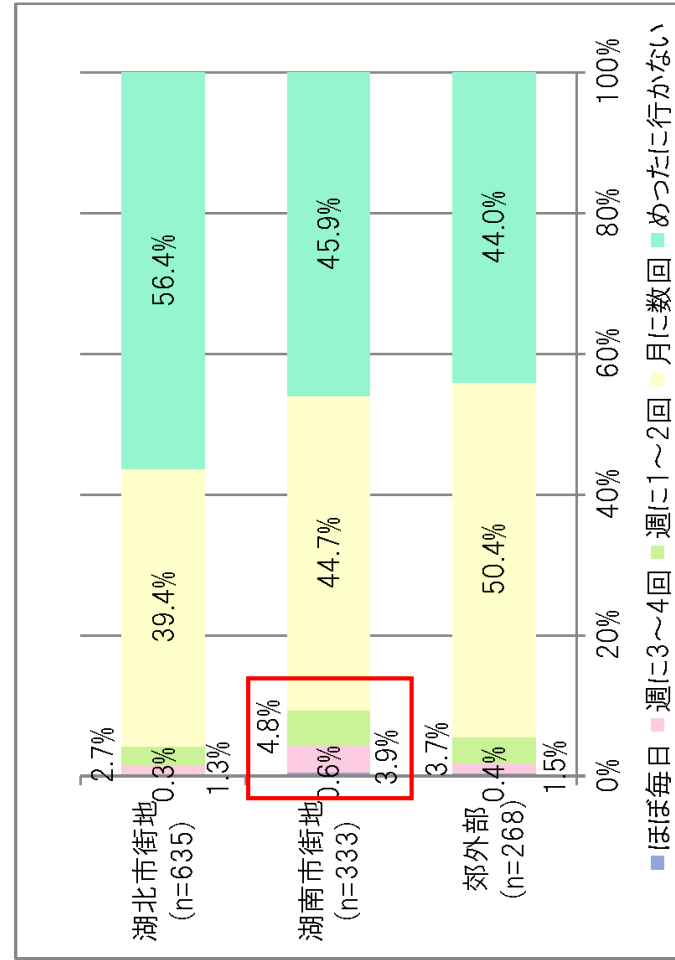
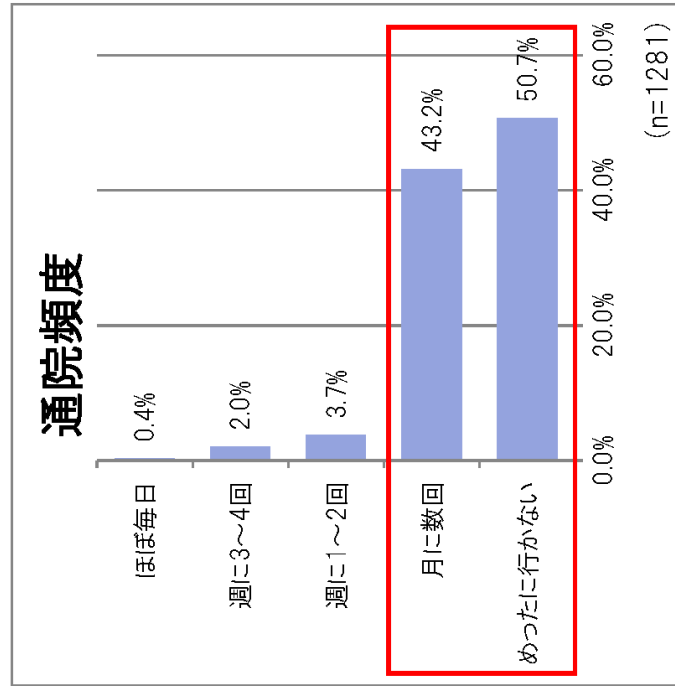
- 通勤・通学の交通手段は、全地区で「自動車（運転）」の割合が最も高くなっている。
- 一方、地区間を比較すると、湖北市街地や郊外部では「徒歩」、湖南市街地では「自動車（同乗）」や「くしろバス」も高くなっている。



分析結果（問2 日頃の交通手段について-通院）

No.11

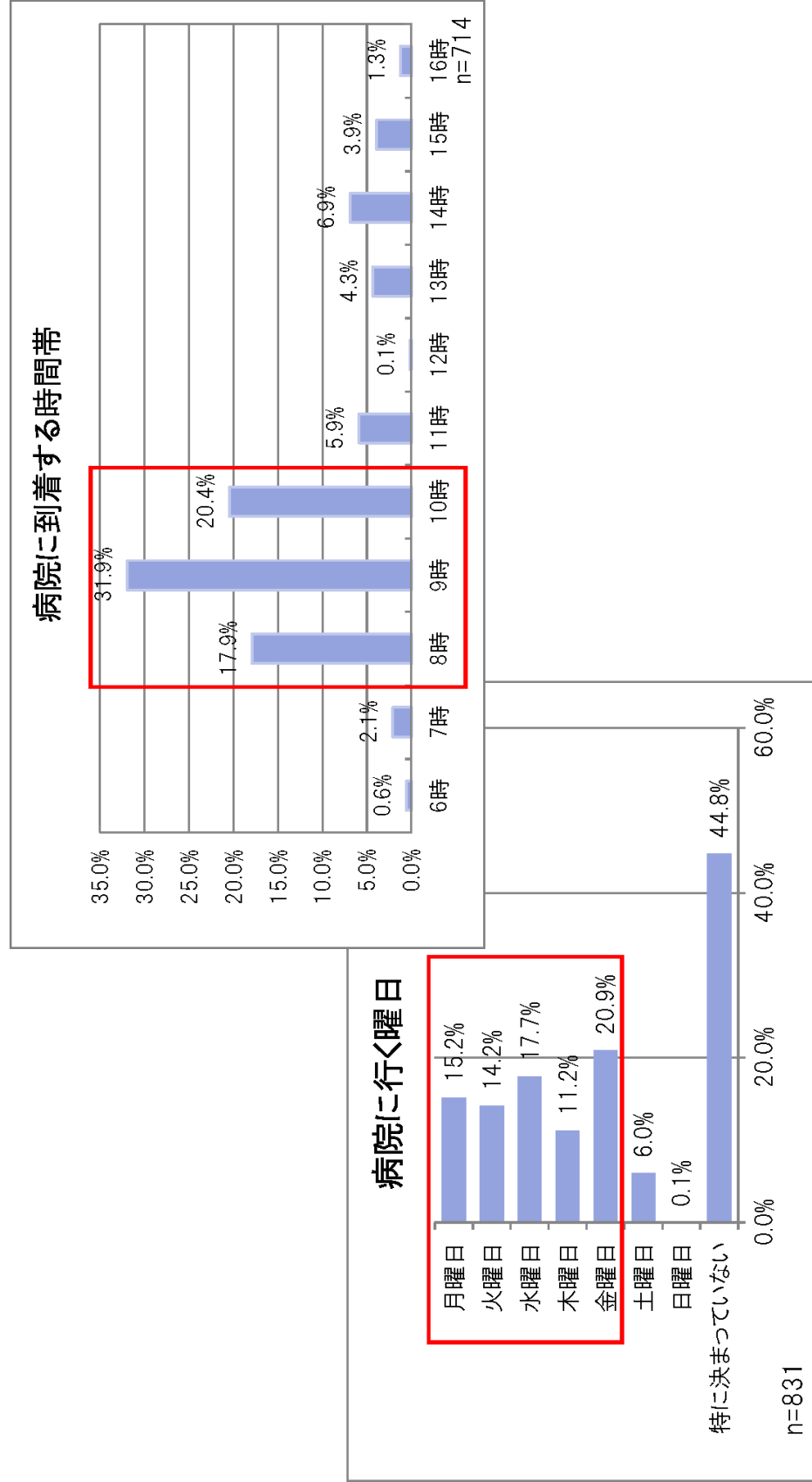
- 病院に行く回数では、「めったに行かない」が約5割と最も多く、次いで「月に数回」が約4割となっている。
- 地区別では他地区と比較し、湖南省街地において、週1回以上通院する割合が高くなっている。



分析結果（問2 日頃の交通手段について-通院）

No.12

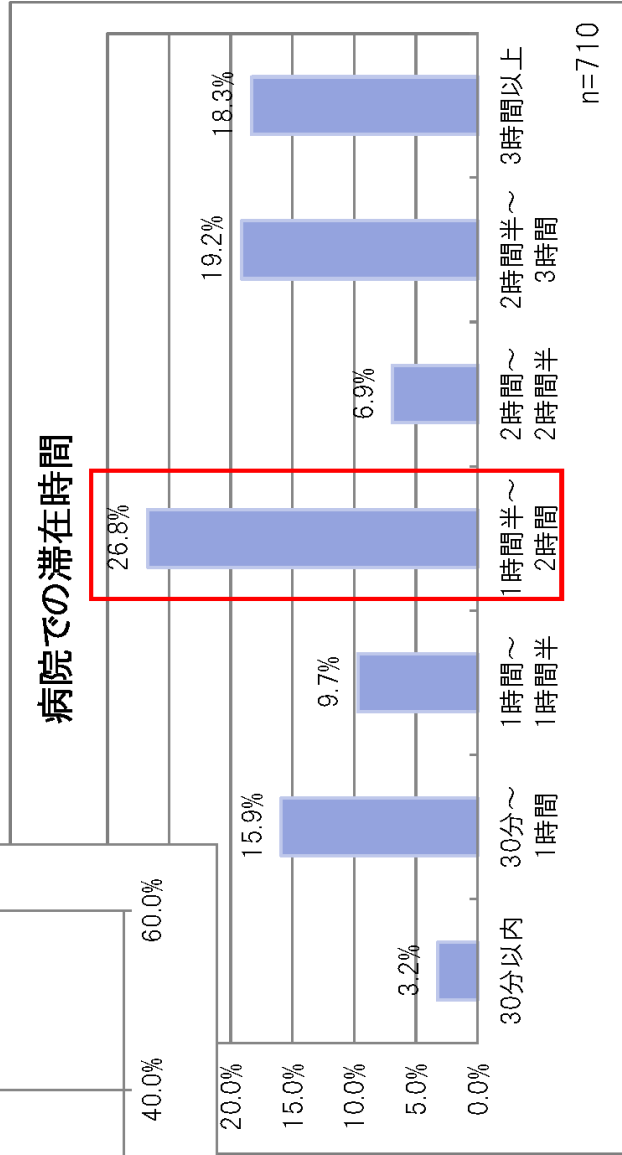
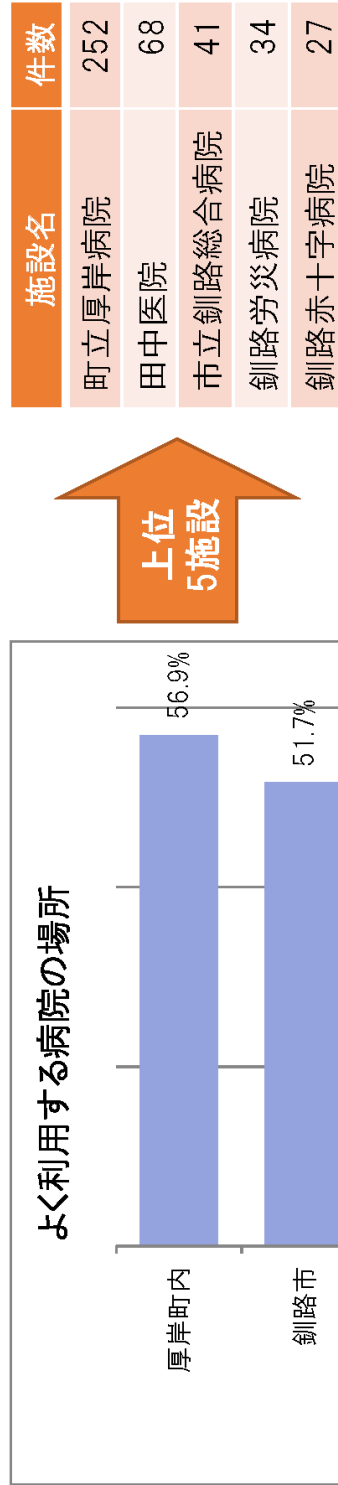
- 病院に到着する時間帯においては、8時～10時に集中しており、約7割を占めている。
- 病院に行く曜日は、「特に決まっていない」が約4割と最も多く、曜日別では月曜日から金曜日の平日に通院している様子が見受けられる。



分析結果（問2 日頃の交通手段について-通院）

No.13

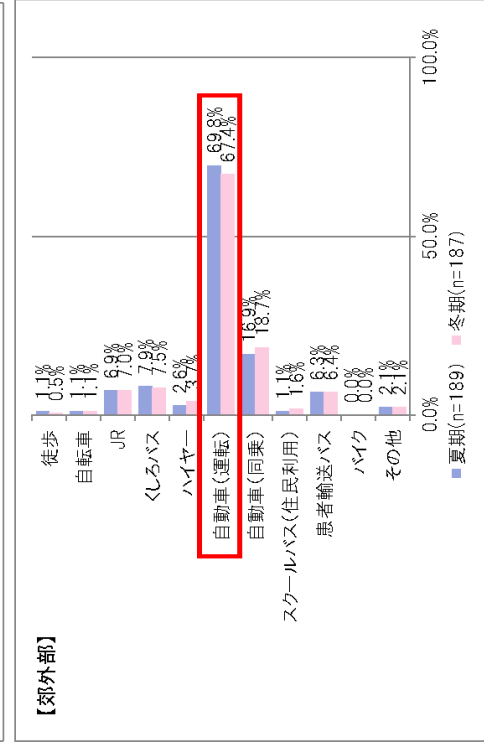
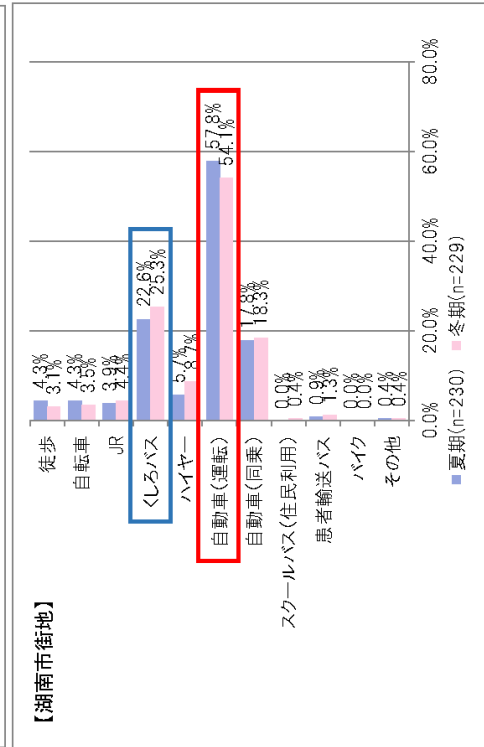
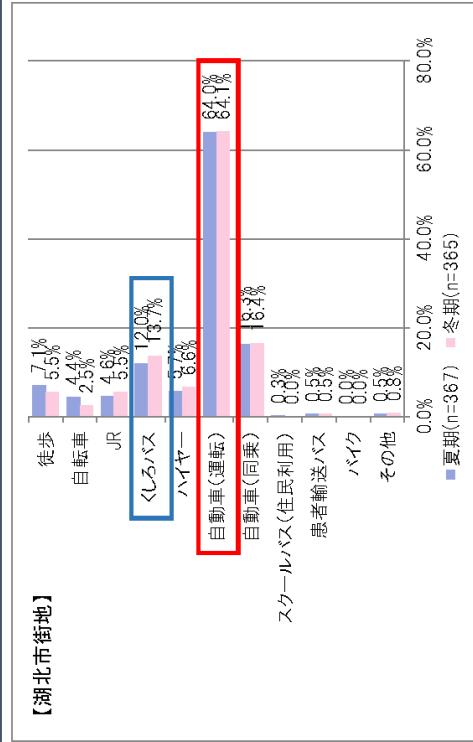
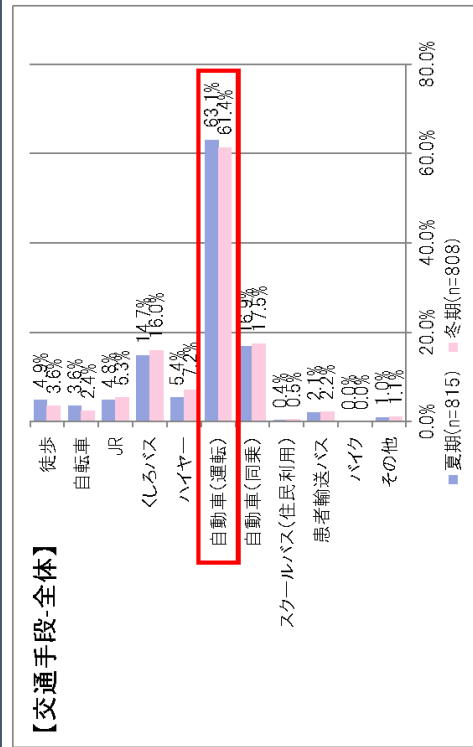
- よく利用する病院の場所は、「厚岸町内」が約6割と最も多く、次いで「釧路市」となっている。
- 病院での滞在時間は、「1時間半～2時間」が最も多く約3割となっている。



分析結果（問2 日頃の交通手段について-通院）

No.14

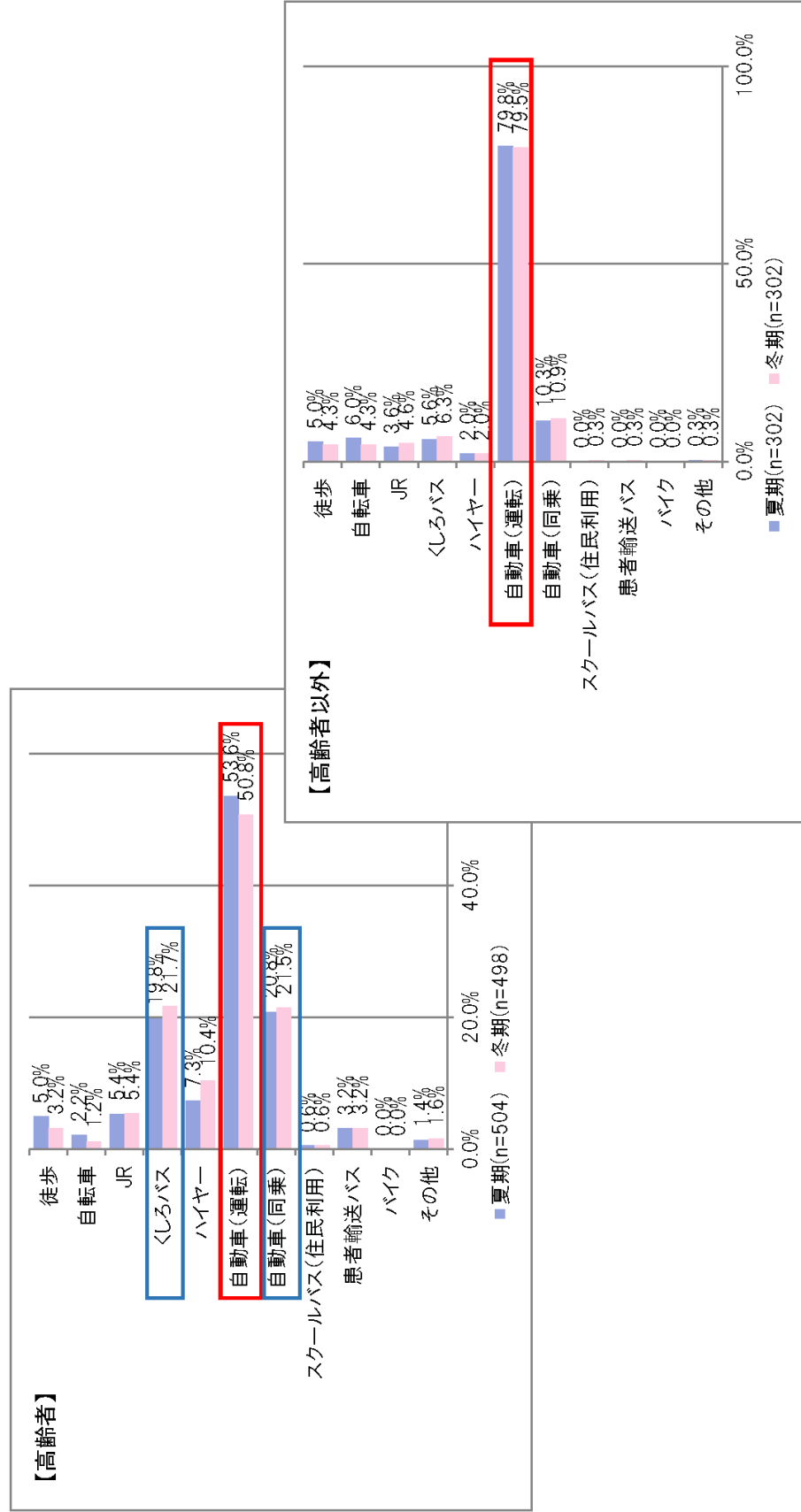
- 通院時の交通手段ではどの地区においても「自動車（運転）」「自動車（同乗）」が高くなっている。
- また湖北・湖南省市街地において、「くしろバス」を利用した通院も1～2割程度見られる。



分析結果（問2 日頃の交通手段について-通院）

No.15

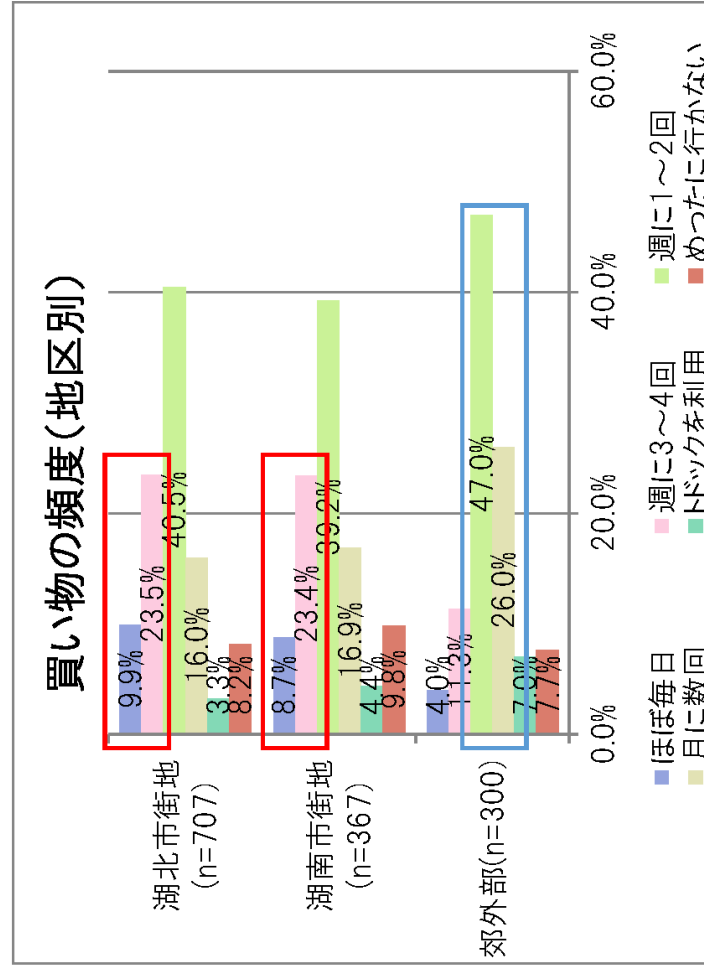
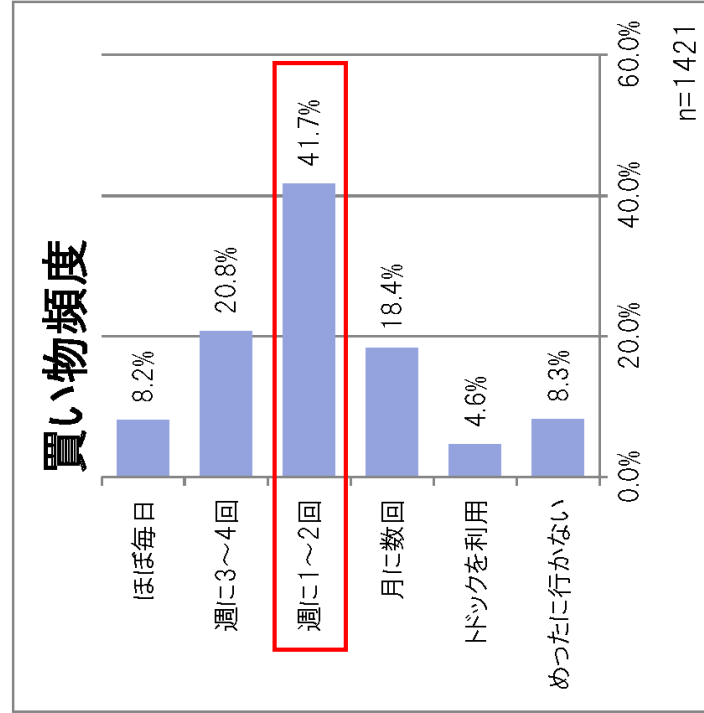
- 年齢別に分析すると、高齢者以外（64歳以下）と比較し、高齢者（65歳以上）は「自動車（運転）」の割合が低い傾向にある。
- 一方で、高齢者は「自動車（同乗）」や「くしろバス」で移動を行うなど、自らは運転しない傾向にある。



分析結果（問2 日頃の交通手段について-買い物）

No.16

- 買い物の頻度は、「週に1～2回」が約4割と最も多く、次いで、「週に3～4回」や「月に数回」となっている。
- 地区別では、湖北・湖南省市街地においては、「ほぼ毎日」や「週に3～4回」といった高頻度の割合が郊外部よりも高く、郊外部は市街地と比較し、「週に1～2回」や「月に数回」の頻度が多くなっている。

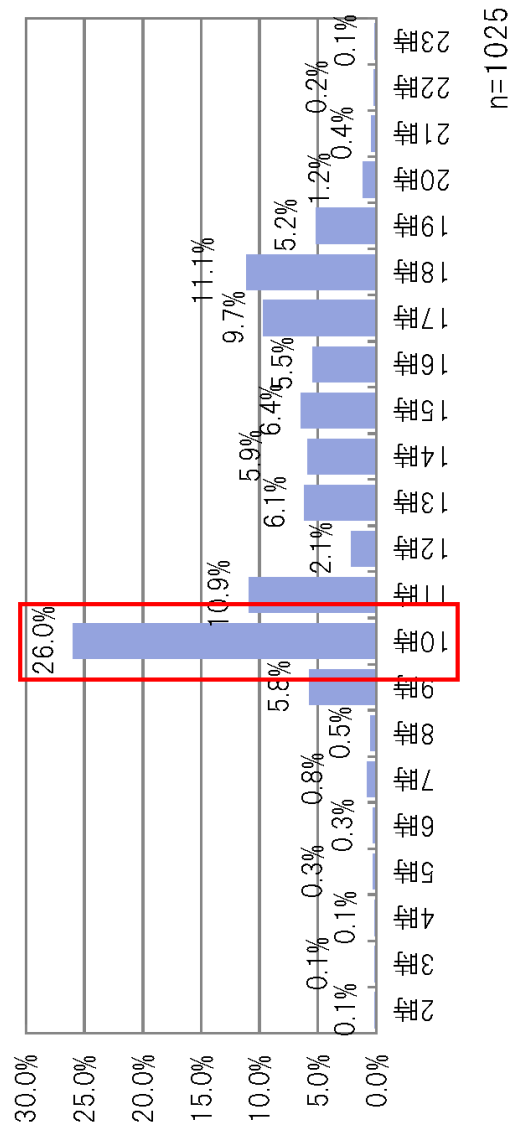


分析結果（問2 日頃の交通手段について-買い物）

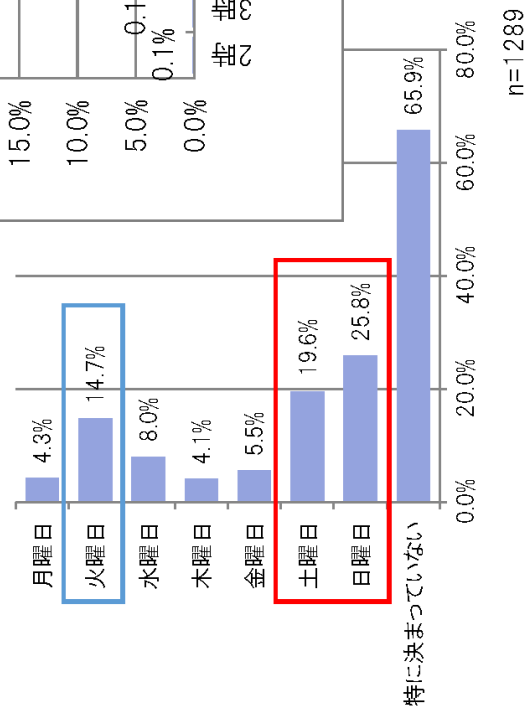
No.17

- 買い物をする時間帯は、商業施設の開店時間付近である「10時」が約3割と最も多い。
 - 買い物の曜日は、「特に決まっていない」が約7割と最も多くなっているが、曜日別には、「土曜日」や「日曜日」などの休日に買い物をしている傾向にある。
- ※その他、商業施設の特売日（例：火曜日はイオン厚岸店における火曜市の開催）に買い物をして
いる様子も見受けられる。

買い物をする時間帯



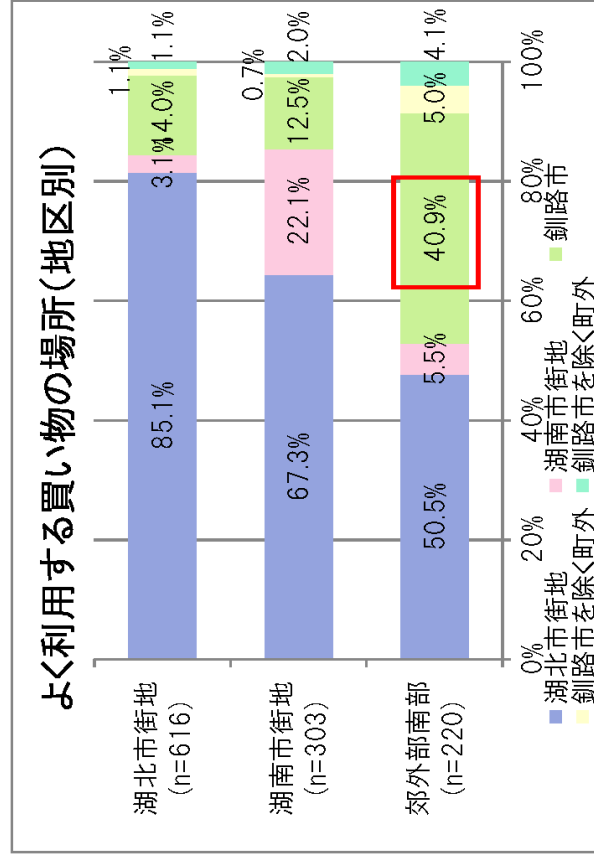
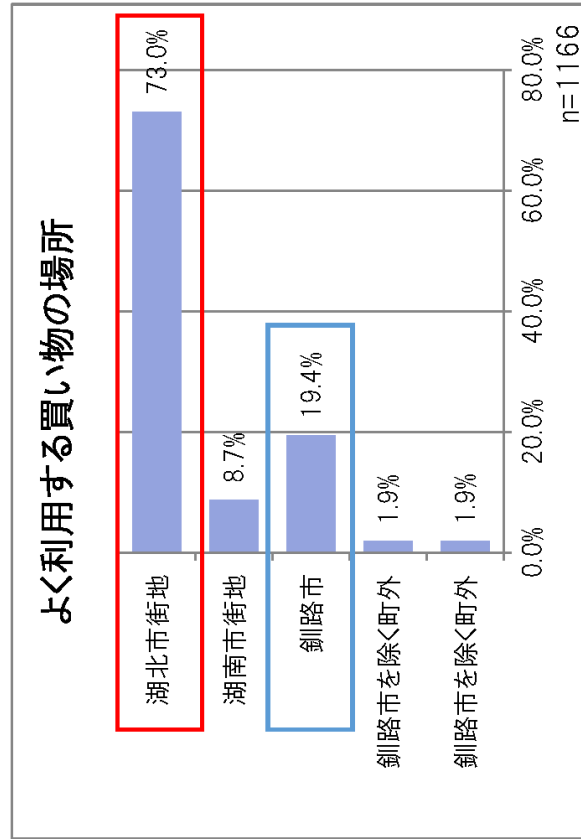
買い物に行く曜日



分析結果（問2 日頃の交通手段について-買い物）

No.18

- よく利用する買い物の場所は、イオン厚岸店やフクハラ厚岸店が立地している「湖北省街地」が約7割と最も多い。一方で、「釧路市」までの移動をしている様子も見受けられる。
- 特に釧路市までの移動は、「郊外部」で多い傾向（湖北省街地：14.0%、湖南省街地：12.5%、郊外部：40.9%）にある。

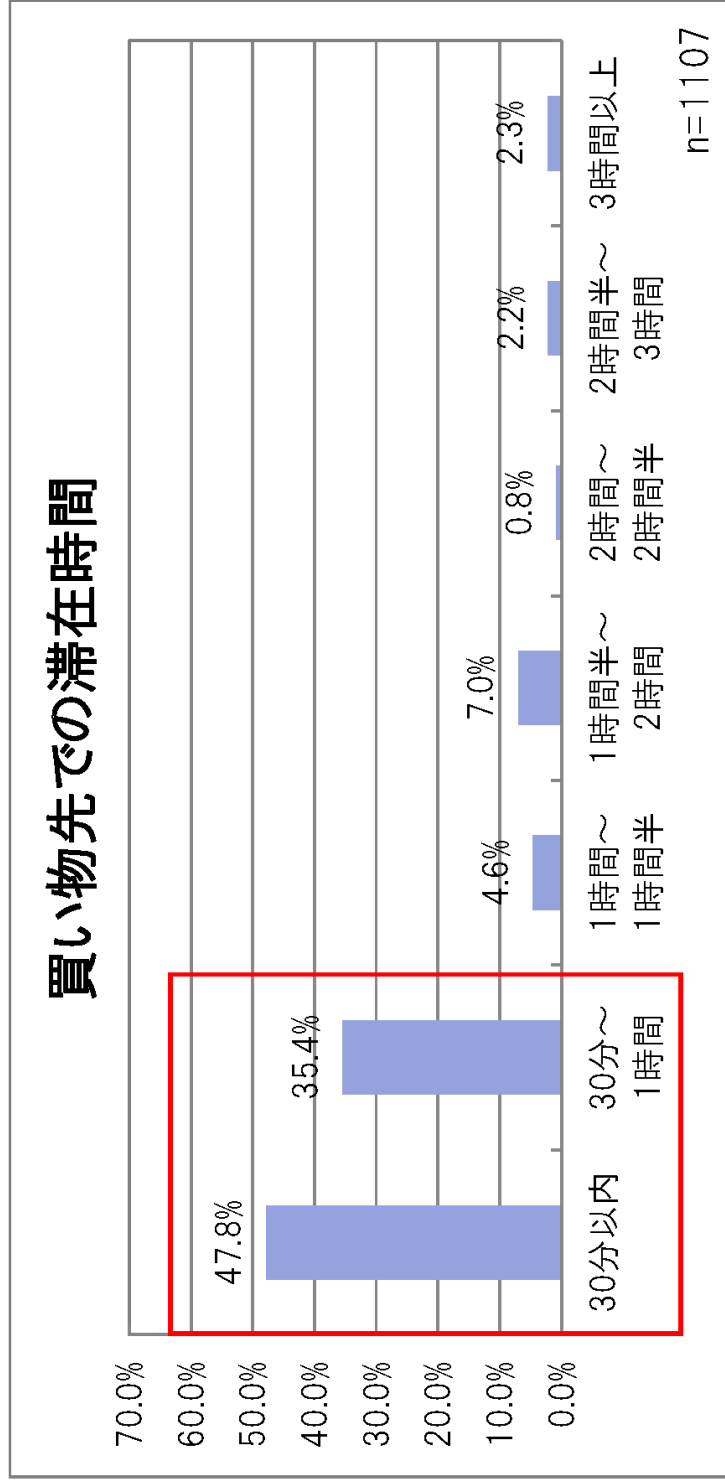


施設名	件数	施設名	件数
イオン厚岸店	450	イオン釧路店	26
フクハラ厚岸店	329	イオン昭和店	17
サッポロドラッグストアー	31		

分析結果（問2 日頃の交通手段について-買い物物）

No.19

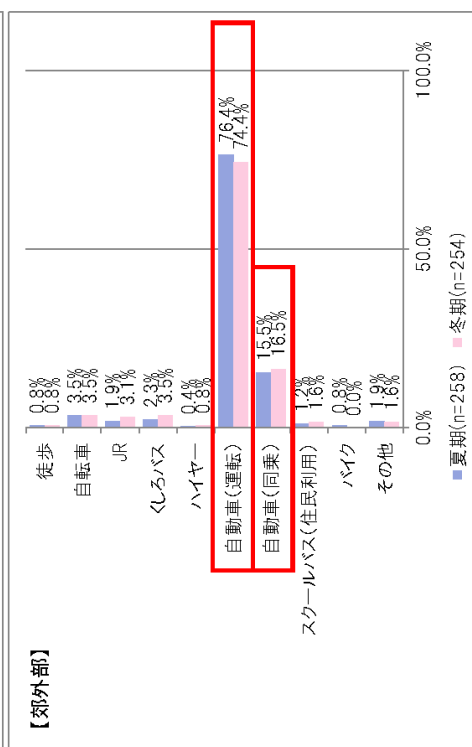
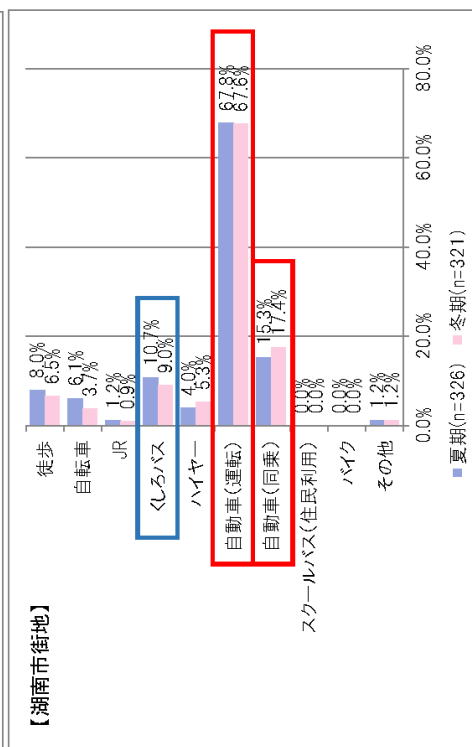
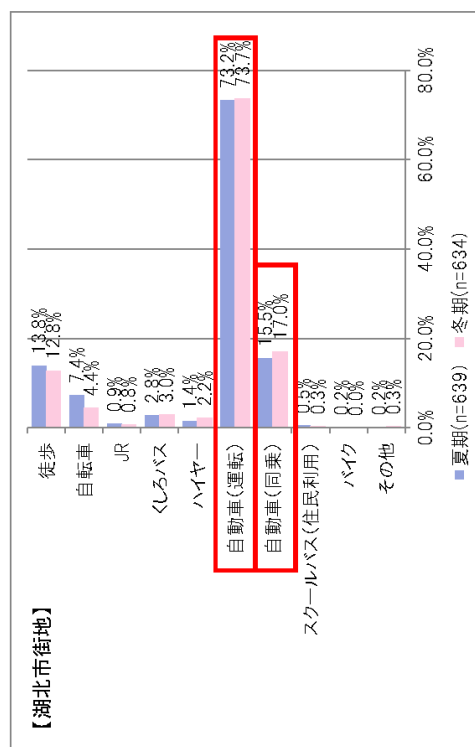
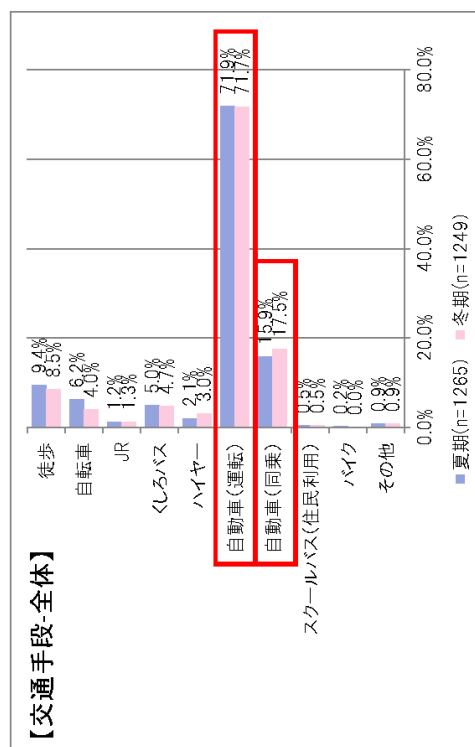
- 買い物先での滞在時間は、30分から1時間以内が最も多い状況である。



分析結果（問2 日頃の交通手段について-買い物）

No.20

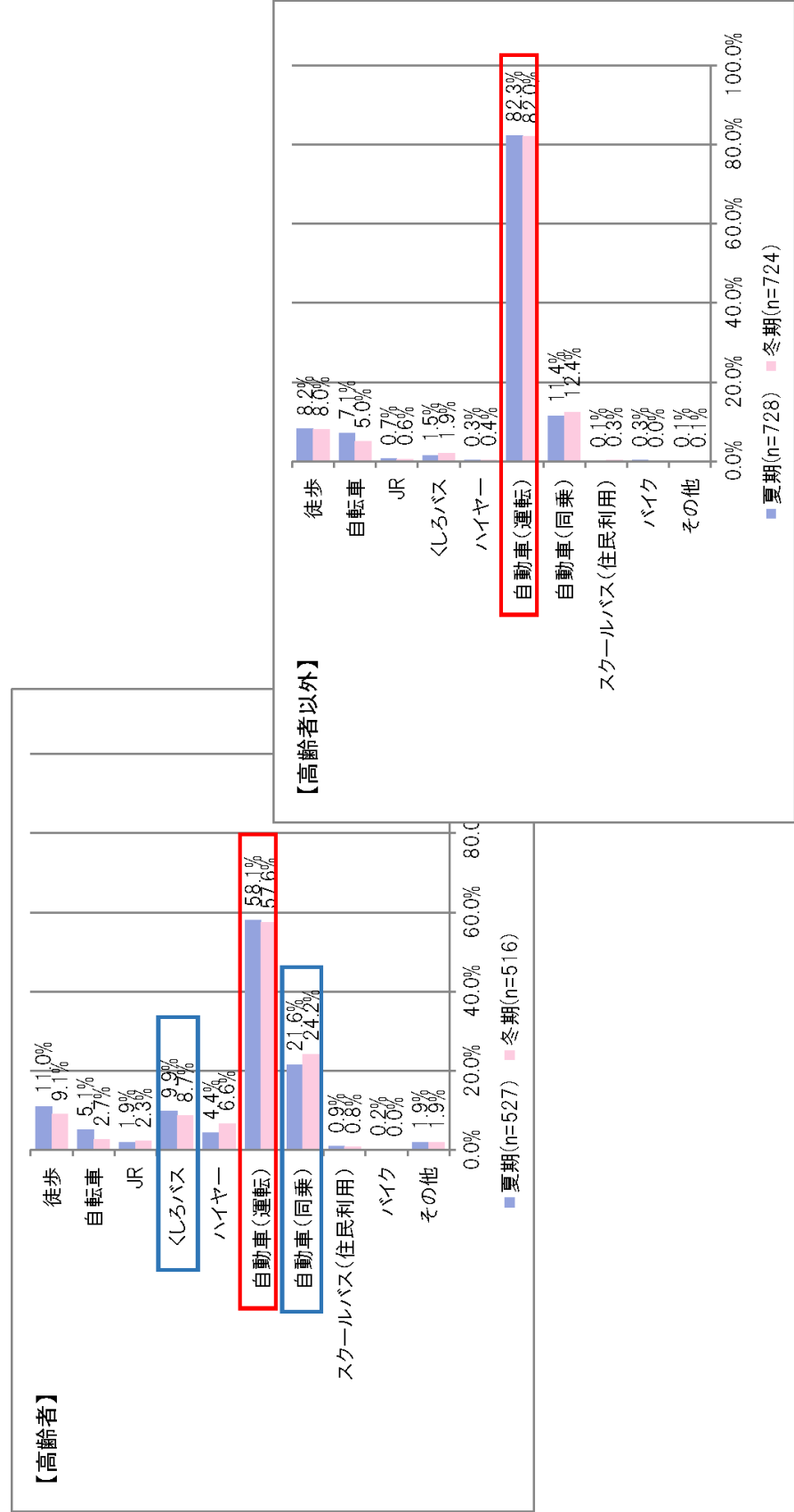
- 買い物時の交通手段は、「自動車（運転）」が最も多く、次いで「自動車（同乗）」が多くなっている。
- 地区別で比較すると、湖南省街地において、「くしろバス」の利用が高い傾向にある。



分析結果（問2 日頃の交通手段について-買い物）

No.21

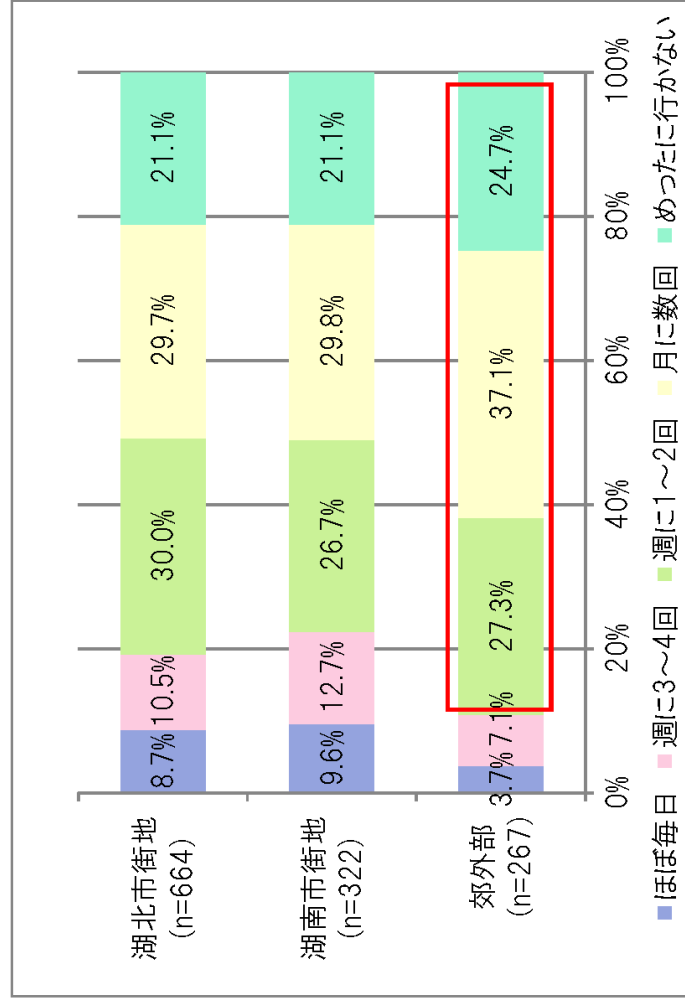
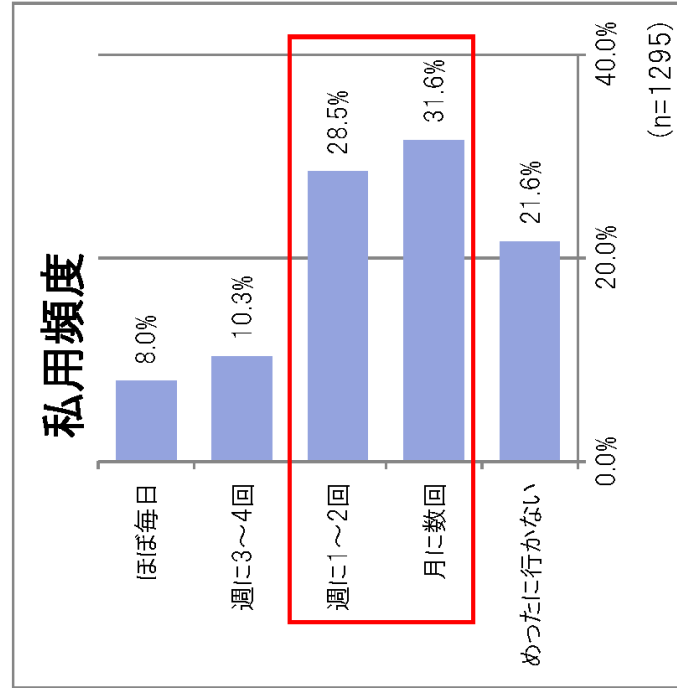
- 通院同様に高齢者以外（64歳以下）と高齢者（65歳以上）を比較すると、高齢者の「自動車（運転）」の割合が低い傾向にある。
- また、高齢者においては「自動車（同乗）」や「くしろバス」の割合が、高齢者以外と比較して高い状況にある。



分析結果（問2 日頃の交通手段について-私用）

No.22

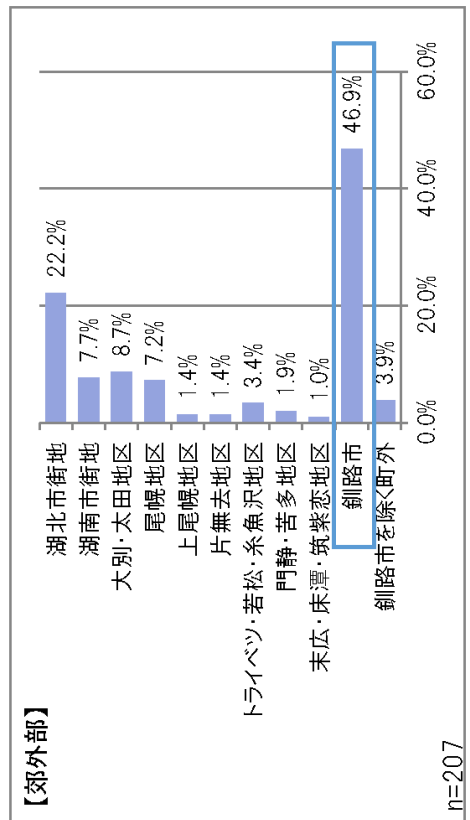
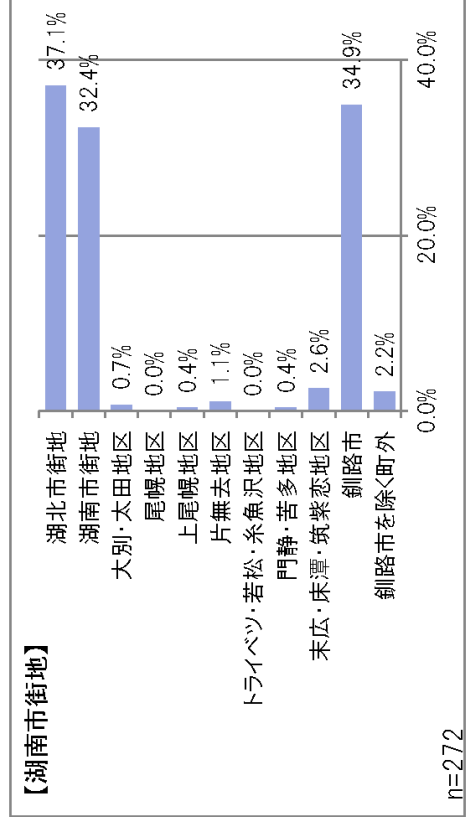
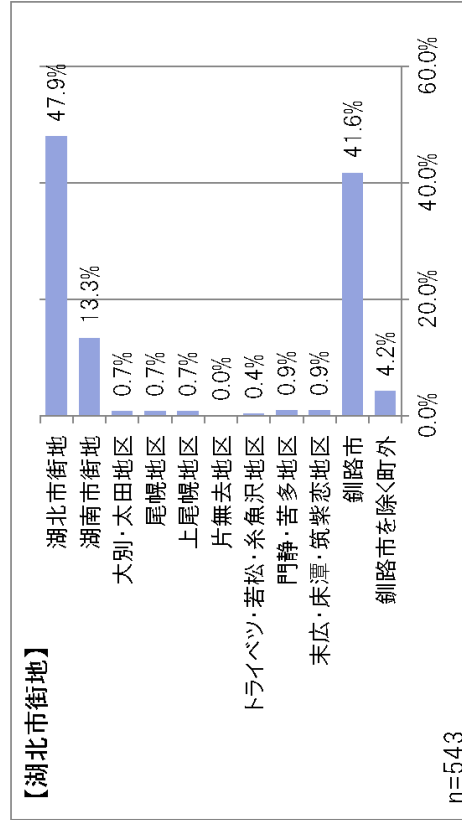
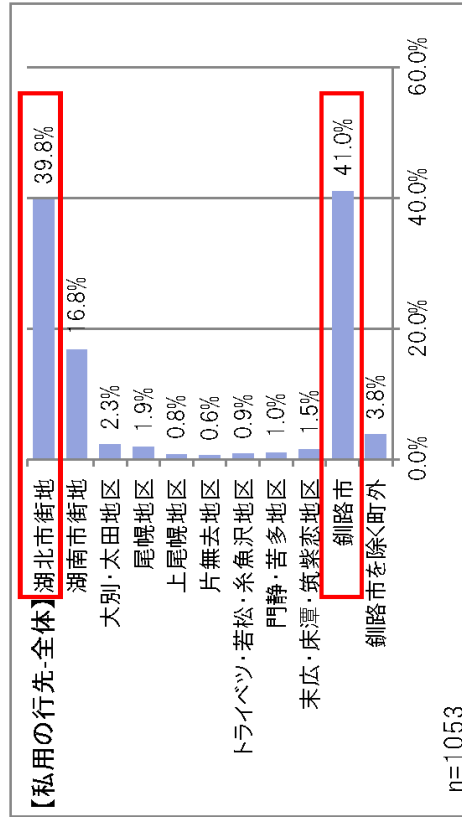
- 私用の外出頻度は、「月に数回」や「週に1～2回」の回答が約3割と多くなっている。
- 地区ごとの私用時における外出頻度を比較すると、郊外部において、「めったに行かない」や「月に数回」、「週に1～2回」の頻度を合計した割合が特に低い傾向にある。
（湖北省街地：80.8%、湖南省街地：77.6%、郊外部：89.1%）



分析結果（問 2 日常の交通手段について-私用）

No.23

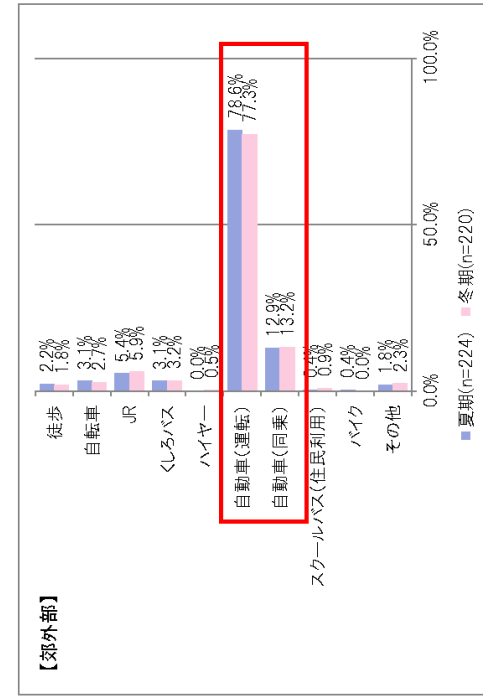
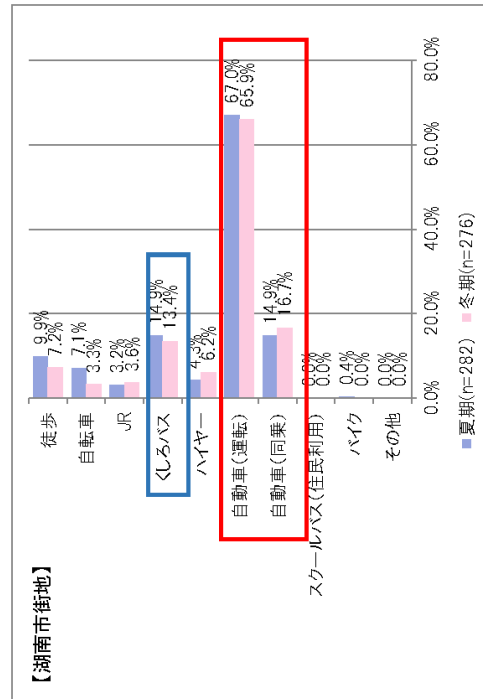
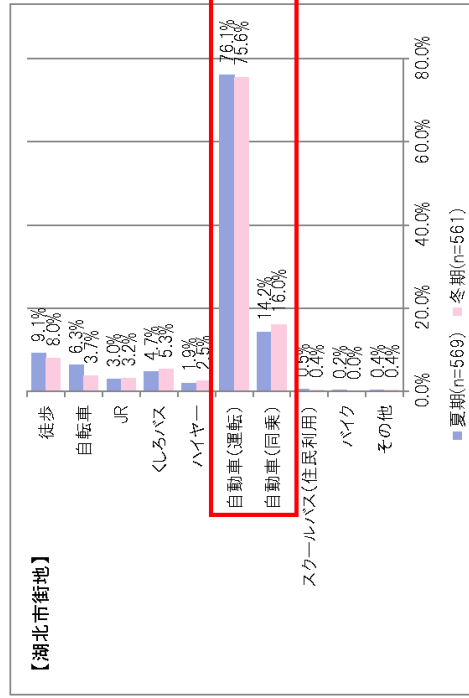
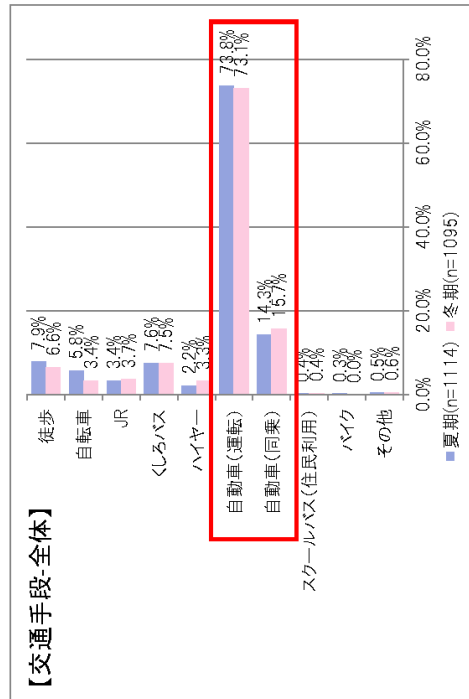
- 私用でよく行く場所は、「釧路市」と「湖北省街地」が多い傾向にある。
- 地区別では、郊外部においては町内の移動と比較し、「釧路市」までの移動が多い状況にある。



分析結果（問2 日常の交通手段について-私用）

No.24

- 私用での交通手段は、他の目的時と同様に「自動車（運転）」や「自動車（同乗）」が多い傾向にある。
- 地区別では、湖南省市街地において「くしろバス」の割合が高い傾向にある。

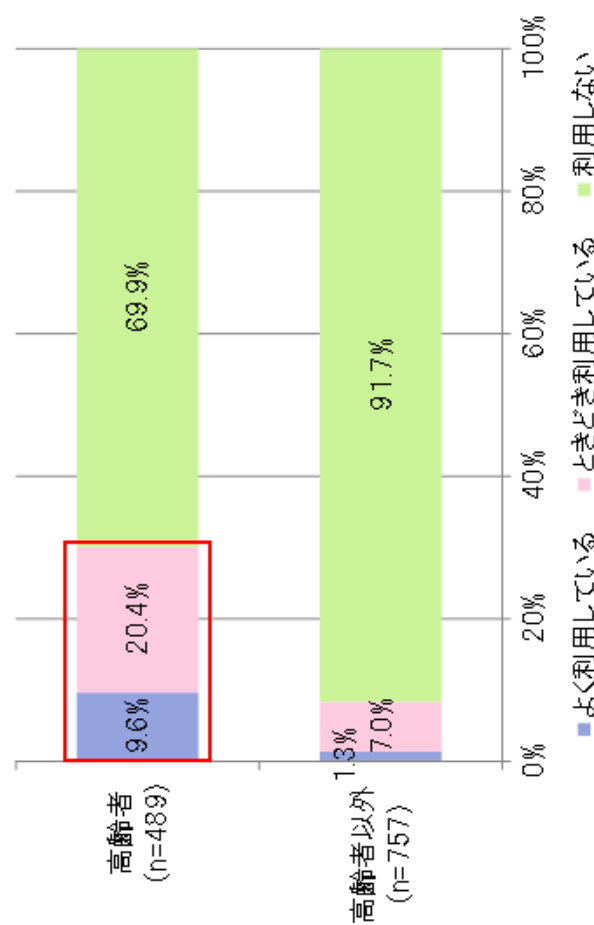
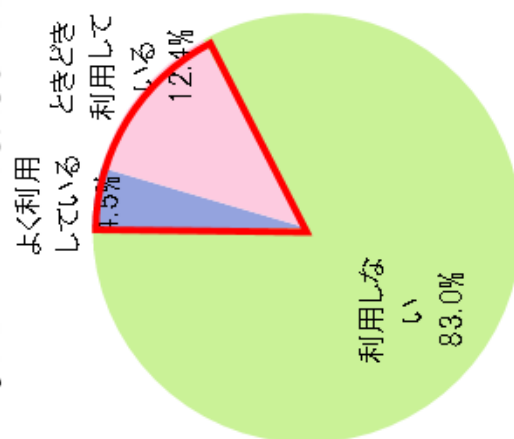


分析結果（問3 町内のバス交通について）

No.25

- 町内バスの利用は、回答者の2割程度が利用している状況にある。（「よく利用している」と「ときどき利用している」を合わせた割合）
- 年齢区分別に利用状況を分析した結果、高齢者以外（64歳以下）と高齢者（65歳以上）を比較すると、高齢者になるとより多くバス交通を利用する傾向（「よく利用している」と「ときどき利用している」の割合を合わせた値）にある。
（高齢者以外：8.3%、高齢者：30.0%）

町内のバス利用状況

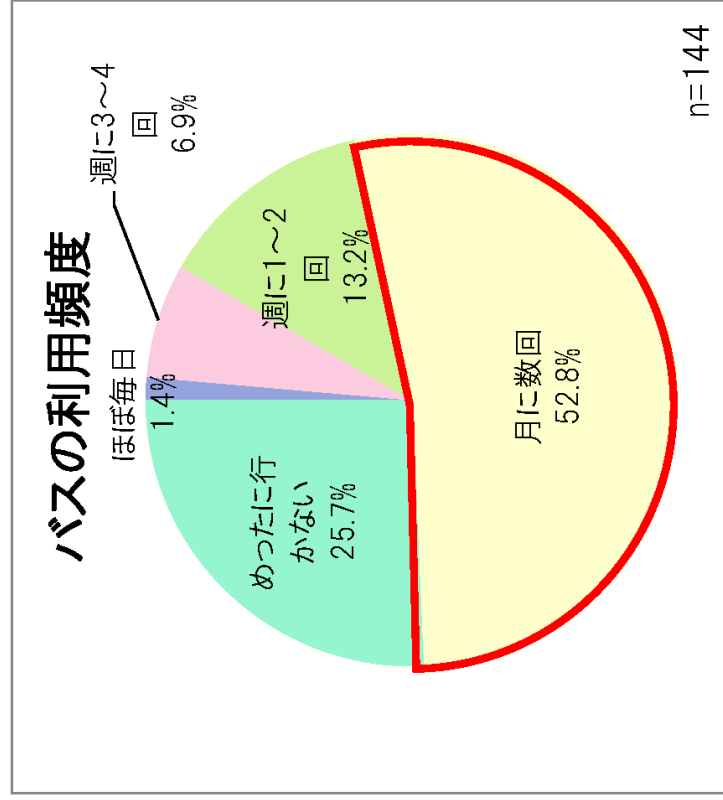
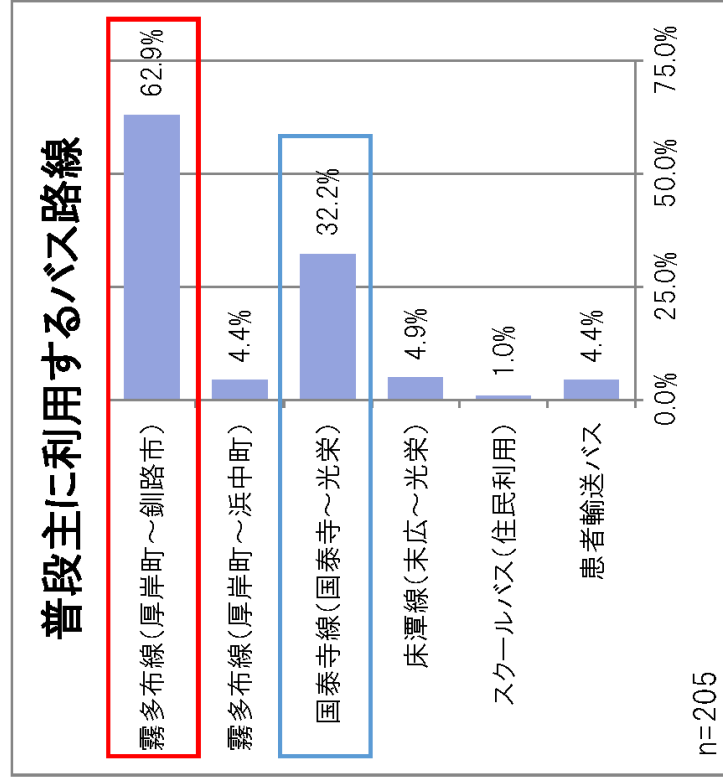


分析結果（問3 町内のバス交通について）

No.26

- 利用していると回答した方の利用バス路線は、「霧多布線（厚岸町～釧路市）」が約6割と最も多く、次いで「国泰寺線（国泰寺～光栄）」が多い状況である。
- また、利用頻度については、「月に数回」が約5割と最も多く、通院や私用の傾向と類似している状況にある。

「よく利用している」及び
「ときどき利用している」の方のみ

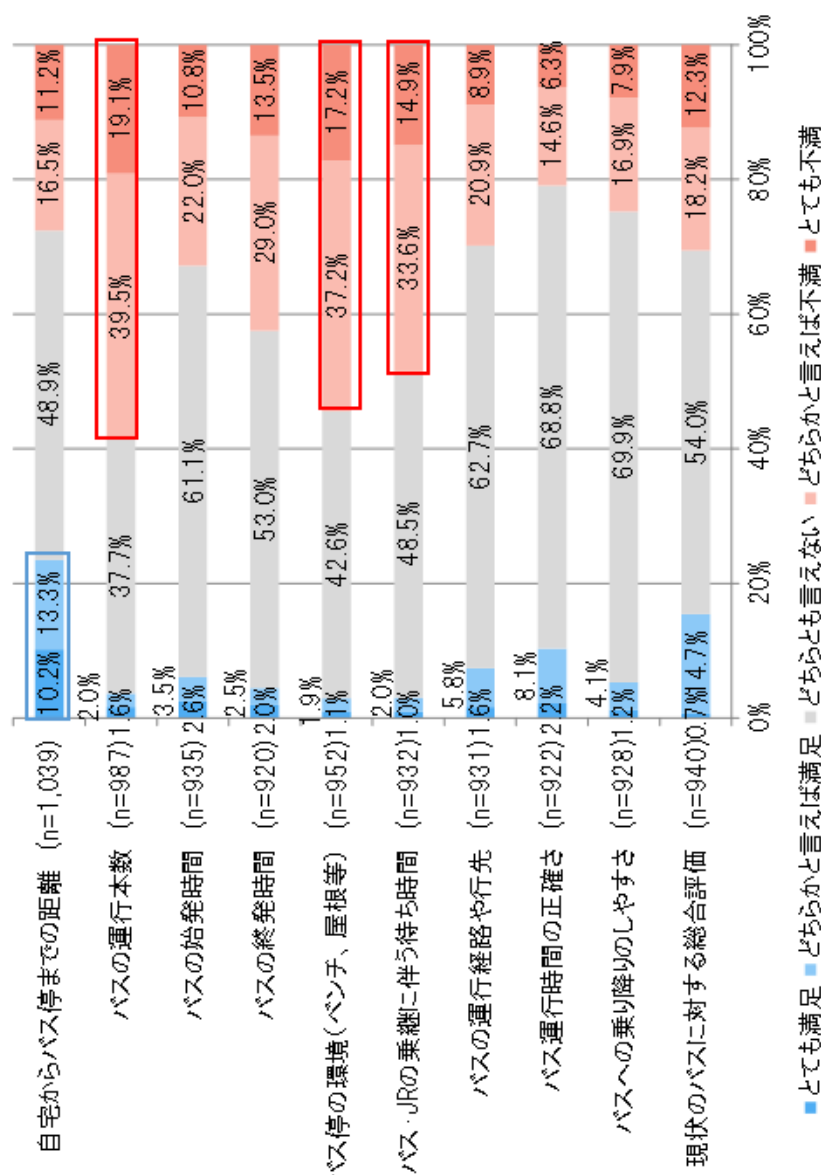


分析結果（問3 町内のバス交通について）

No.27

- 現在の公共交通に対する満足度は、約6割の回答者が「バスの運行本数」に対して不満を抱いており、次いで「バス停の環境（ベンチ、屋根等）」や「バスや」Rの乗り継ぎに伴う待ち時間の不満が高くなっている。
- 一方で、「自宅からバス停までの距離」は、他項目と比較して、満足している傾向にある。

町内バス路線に対する満足度

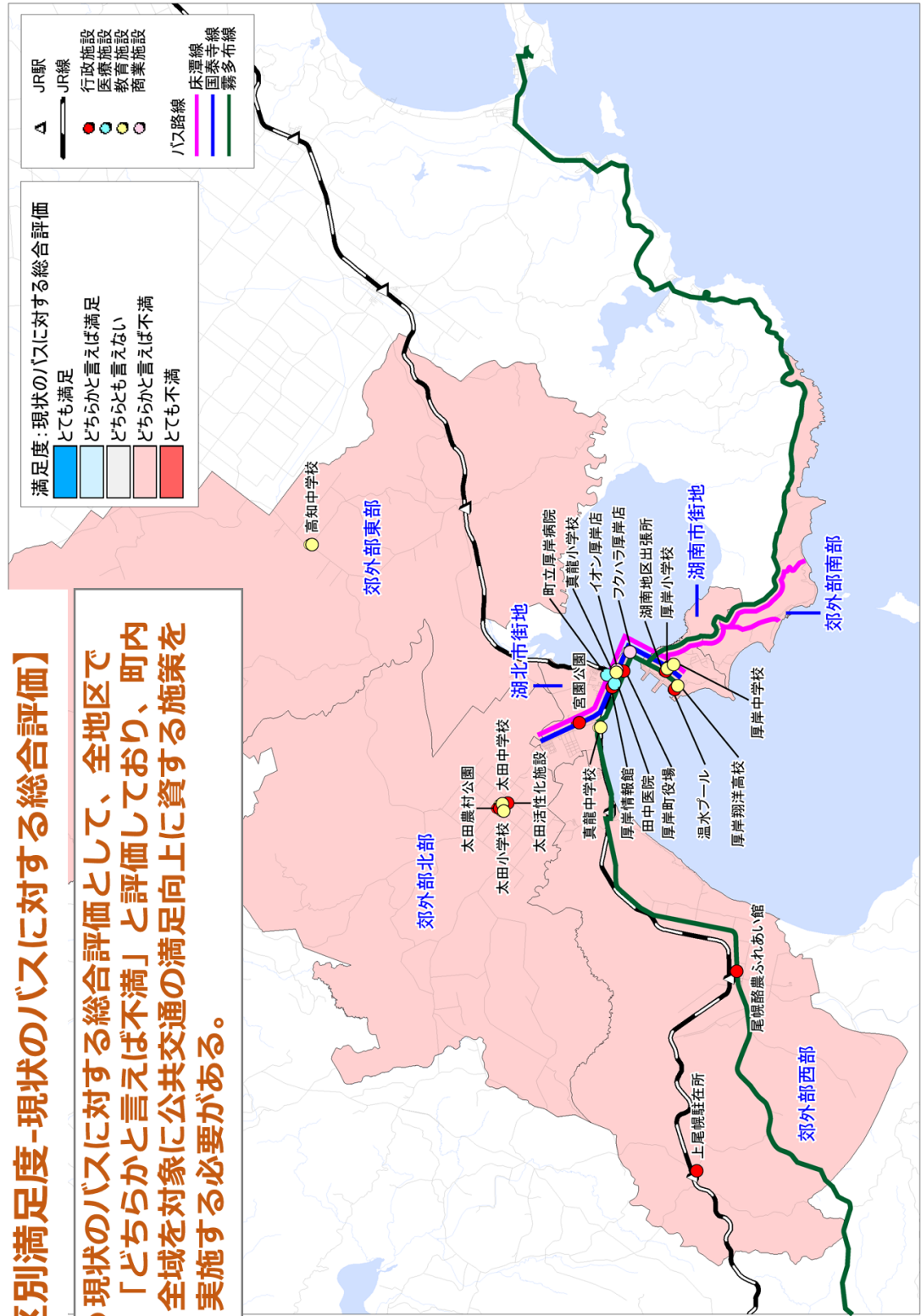


分析結果（問3 町内のバス交通について）

No.28

【地区別満足度-現状のバスに対する総合評価】

- 現状のバスに対する総合評価として、全地区で「どちらかと言えば不満」と評価しており、町内全域を対象に公共交通の満足向上に資する施策を実施する必要がある。

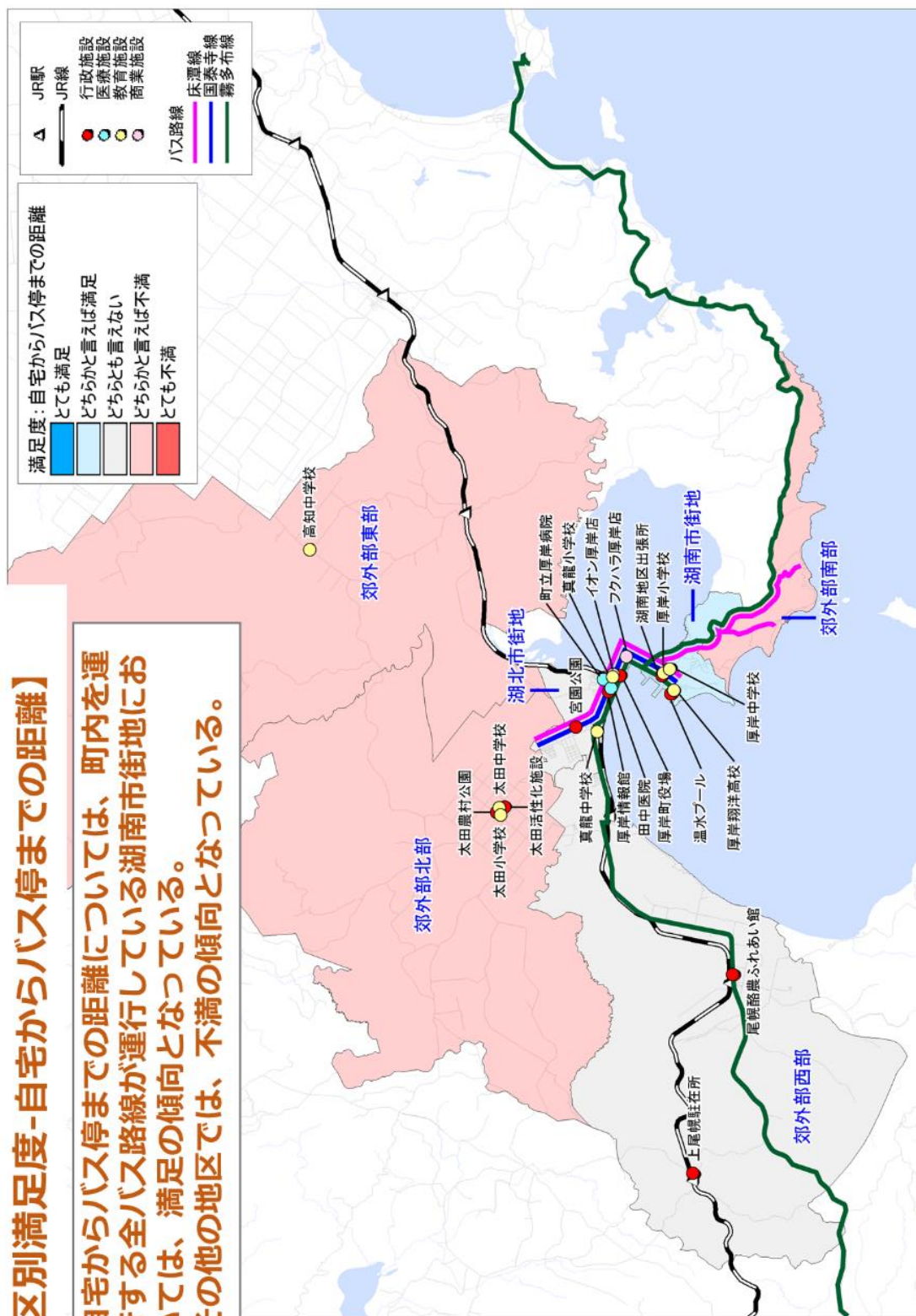


分析結果（問3 町内のバス交通について）

No.29

【地区別満足度-自宅からバス停までの距離】

- 自宅からバス停までの距離については、町内を運行する全バス路線が運行している湖南市街地においては、満足の傾向となっている。
- その他の地区では、不満の傾向となっている。

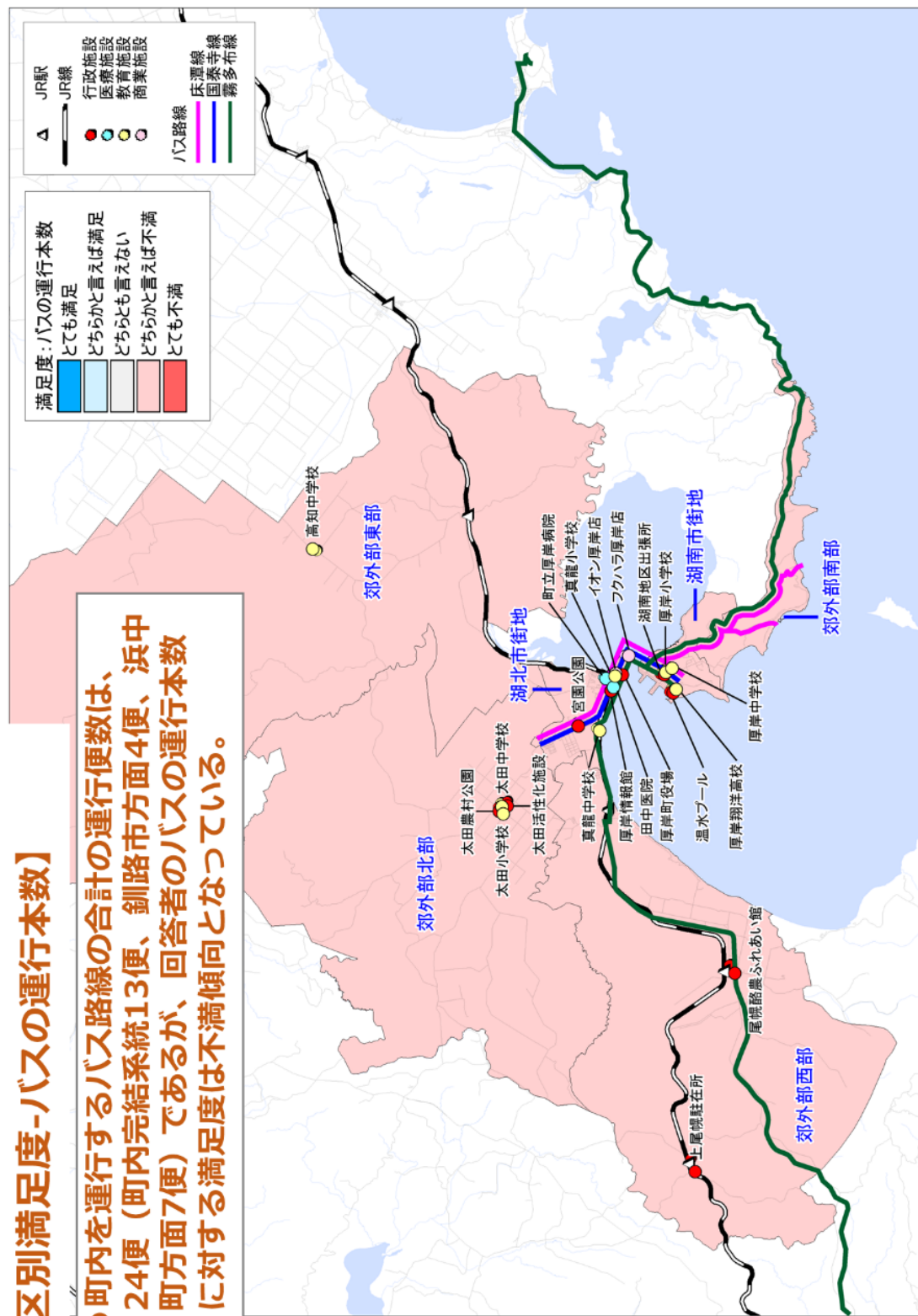


分析結果（問3 町内のバス交通について）

No.30

【地区別満足度-バスの運行本数】

- 町内を運行するバス路線の合計の運行便数は、24便（町内完結系統13便、釧路市方面4便、浜中町方面7便）であるが、回答者のバスの運行本数に対する満足度は不満傾向となっている。

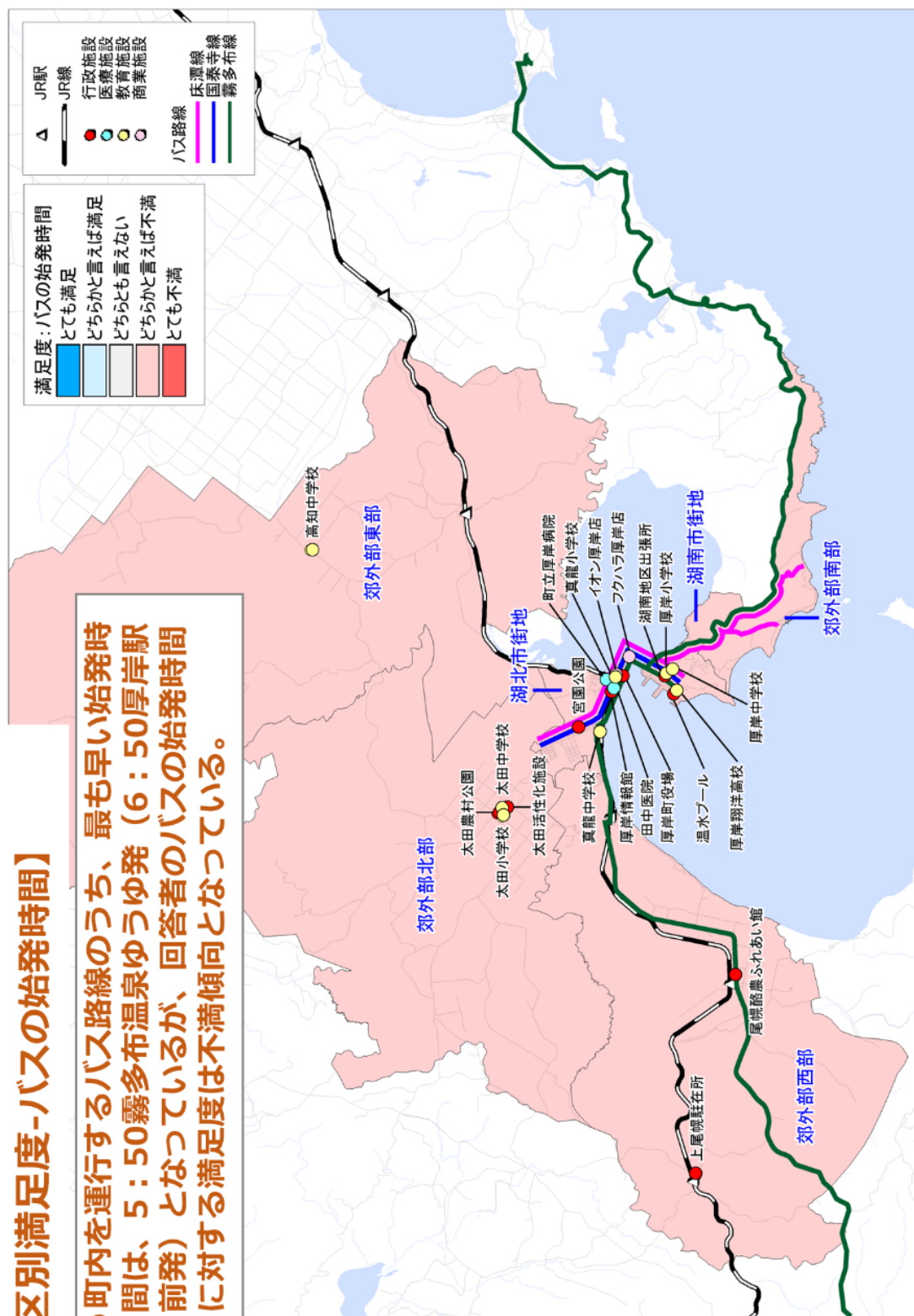


分析結果（問3 町内のバス交通について）

No.31

【地区別満足度-バスの始発時間】

- 町内を運行するバス路線のうち、最も早い始発時間、5：50霧多布温泉ゆゆう発（6：50厚岸駅前発）となっているが、回答者のバスの始発時間に対する満足度は不満傾向となっている。

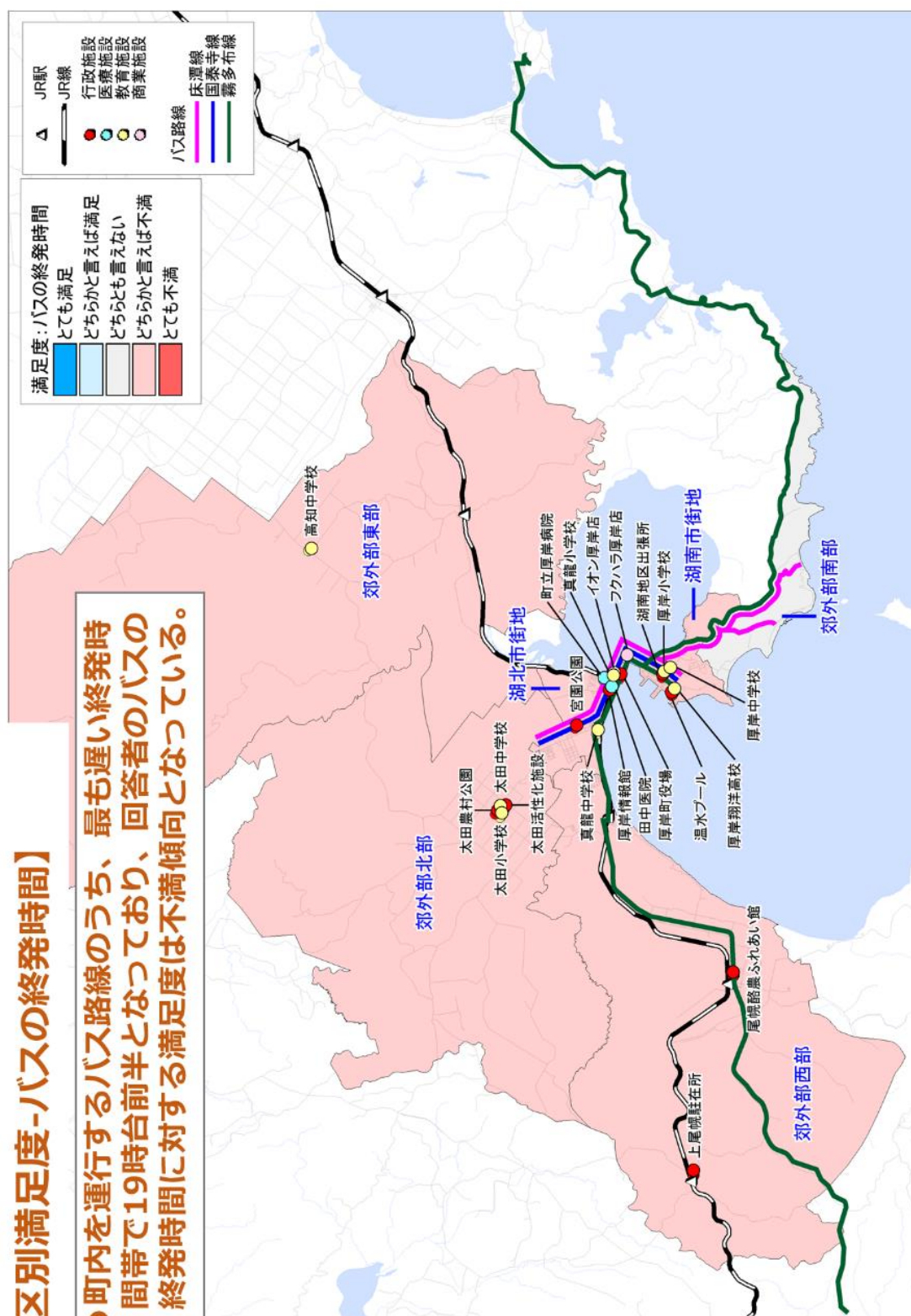


分析結果（問3 町内のバス交通について）

No.32

【地区別満足度-バスの終発時間】

- 町内を運行するバス路線のうち、最も遅い終発時間帯で19時台前半となっており、回答者のバスの終発時間に対する満足度は不満傾向となっている。

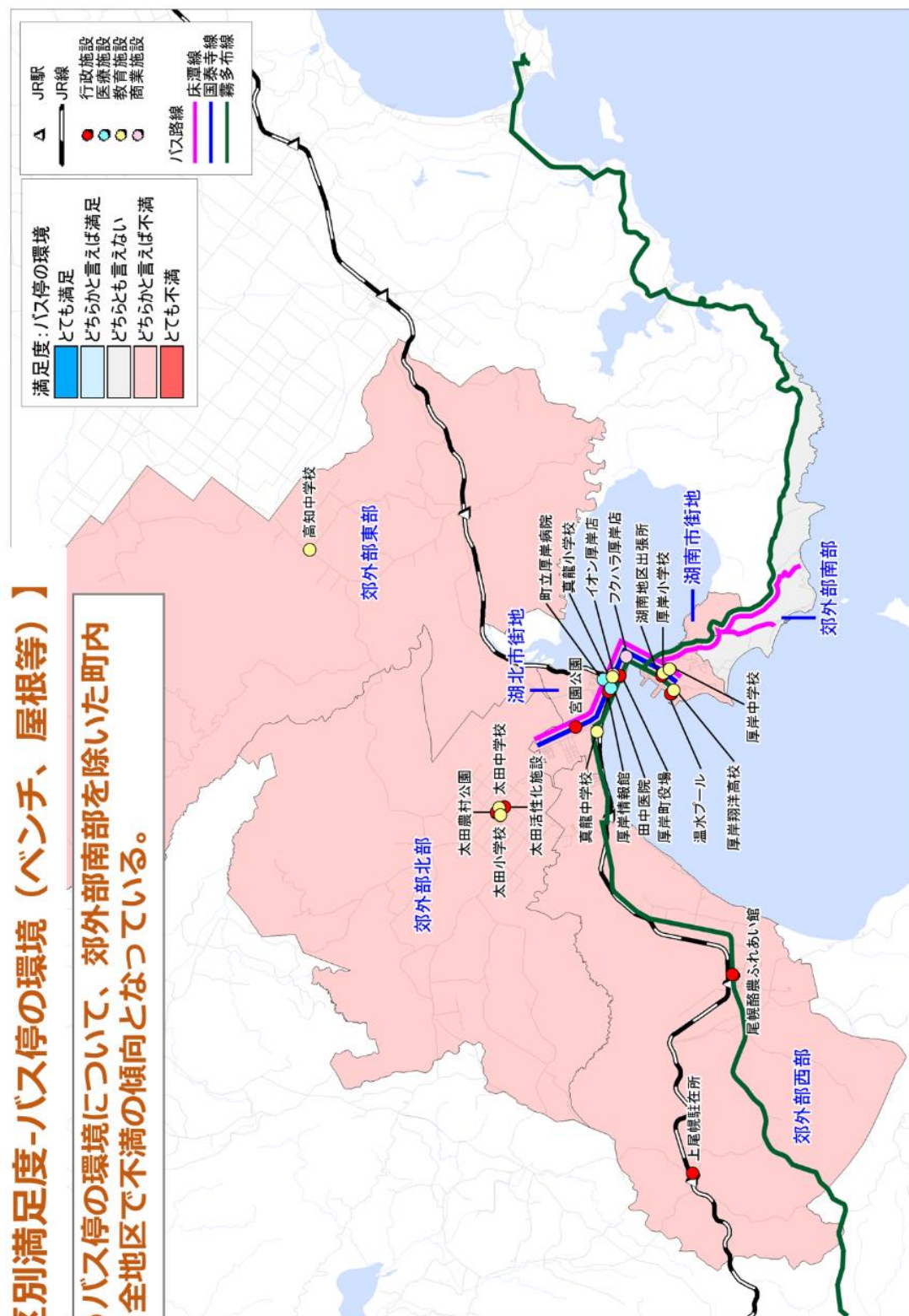


分析結果（問3 町内のバス交通について）

No.33

【地区別満足度-バス停の環境（ベンチ、屋根等）】

- バス停の環境について、郊外部南部を除いた町内全地区で不満の傾向となっている。

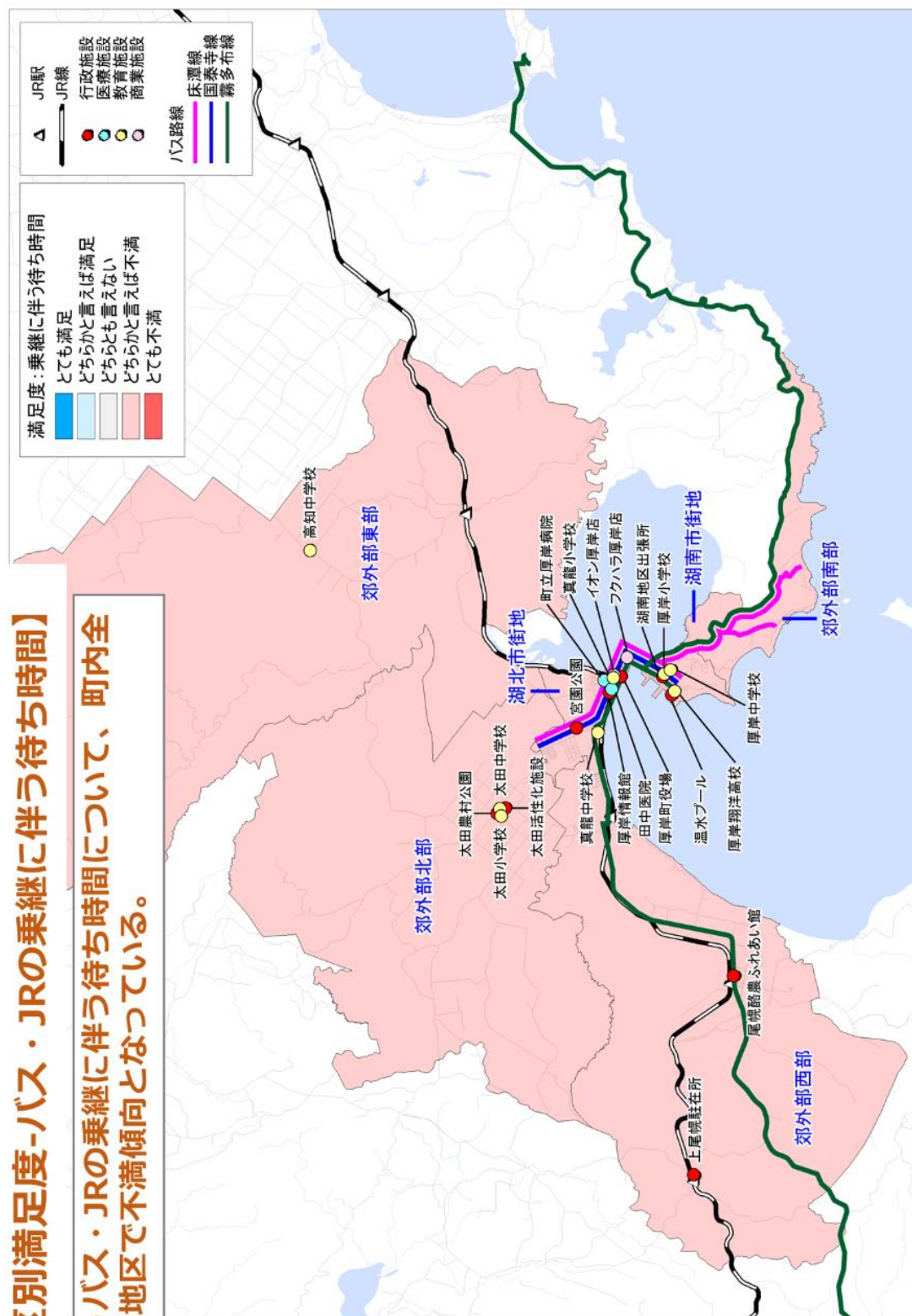


分析結果（問3 町内のバス交通について）

No.34

【地区別満足度-バス・JRの乗継に伴う待ち時間】

- バス・JRの乗継に伴う待ち時間について、町内全地区で不満傾向となっている。



●バスの運行経路や行先について、郊外部南部を除き全地区で不満傾向となっている。

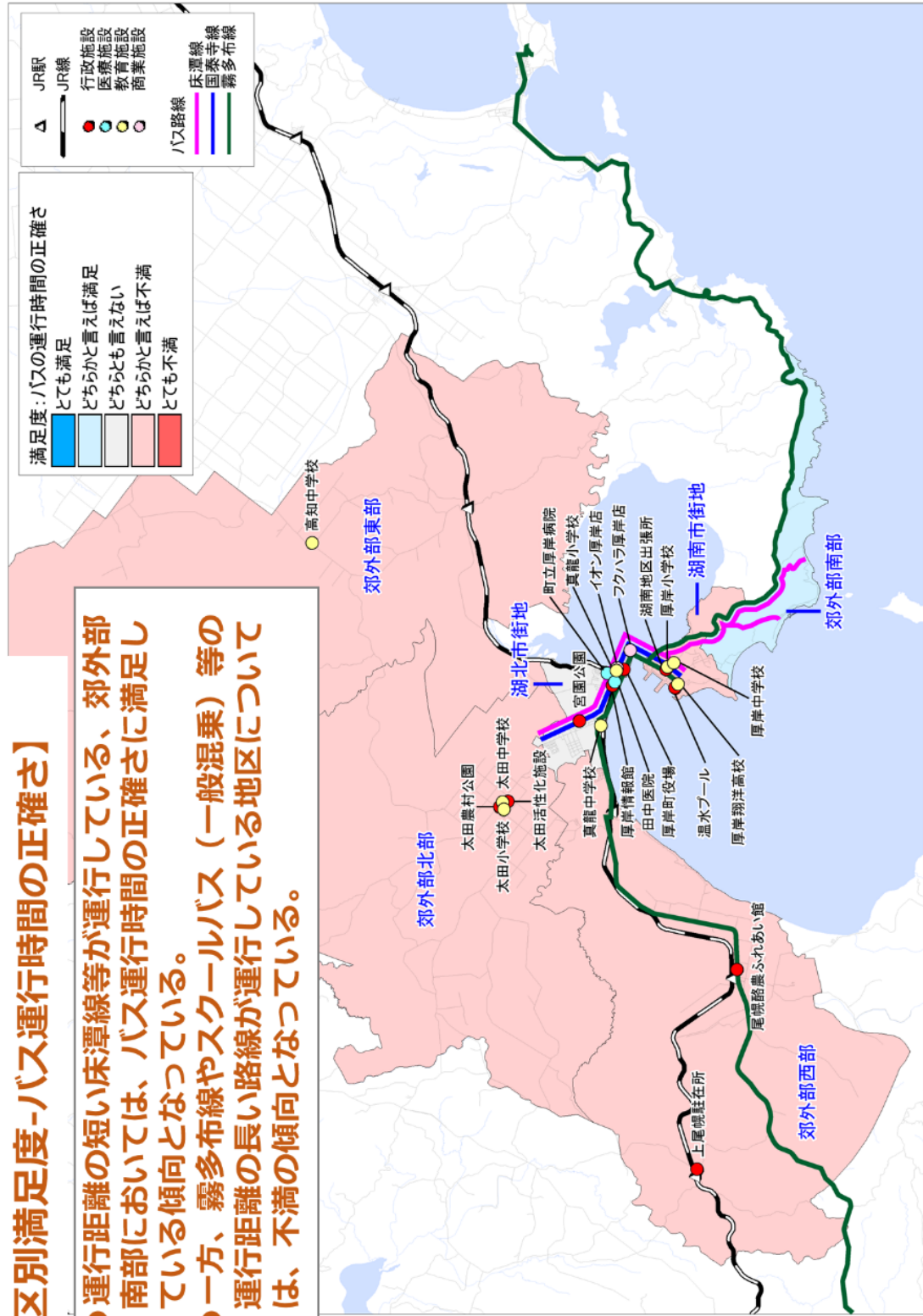


分析結果（問3 町内のバス交通について）

No.36

【地区別満足度-バス運行時間の正確さ】

- 運行距離の短い床潭線等が運行している、郊外部南部においては、バス運行時間の正確さに満足している傾向となっている。
- 一方、霧多布線やスクールバス（一般混乗）等の運行距離の長い路線が運行している地区については、不満の傾向となっている。

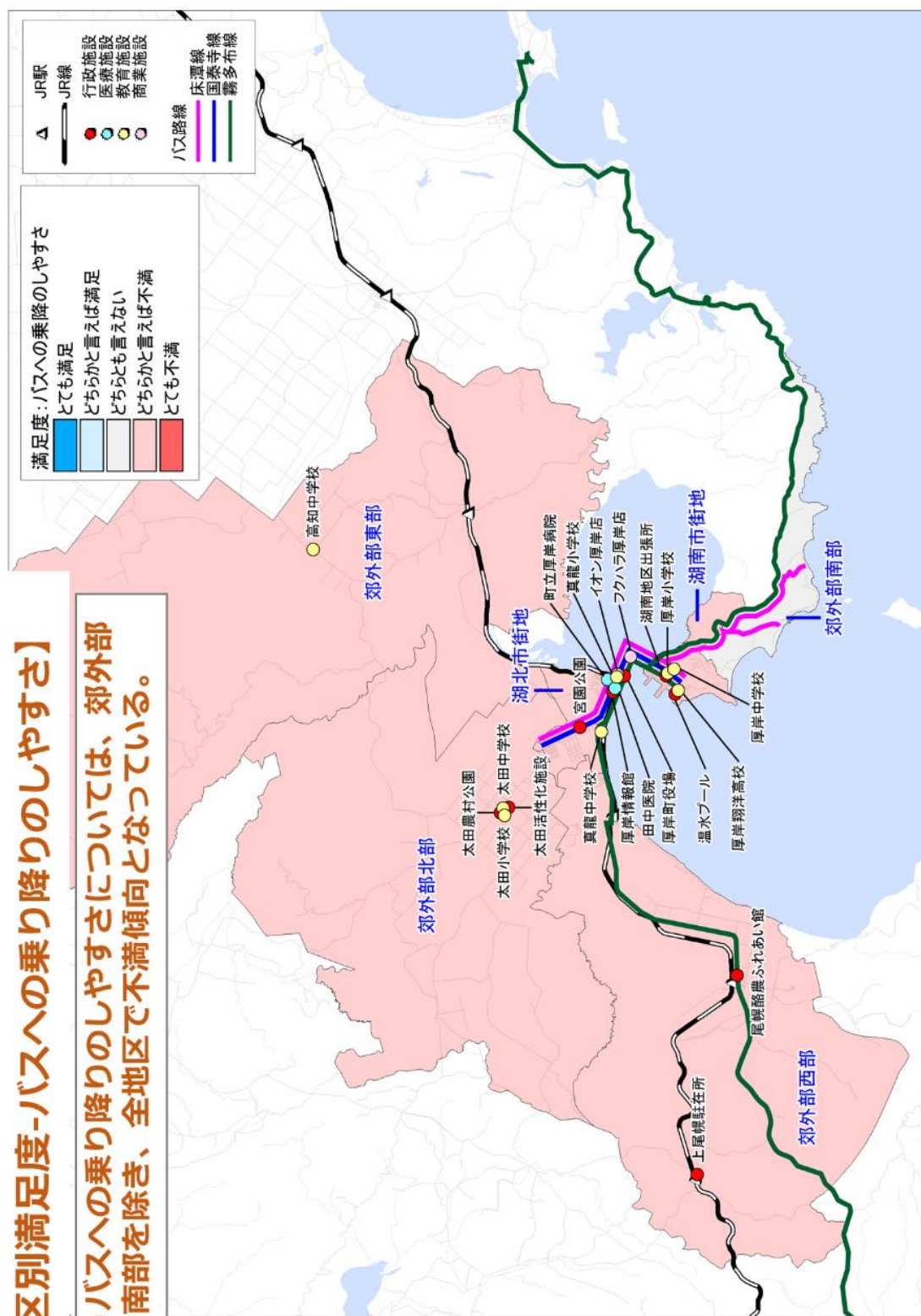


分析結果（問3 町内のバス交通について）

No.37

【地区別満足度-バスへの乗り降りのしやすさ】

- バスへの乗り降りのしやすさについては、郊外部南部を除き、全地区で不満傾向となっている。



■満足度分析（考え方）

●CSポートフォリオ分析

- ・「バスの満足度」につながると考えられる要素について、個別に満足度を把握
- ・これらの個別要素が「バスの総合満足度」に与える影響（どの要素が総合満足度にどの程度影響しているのか＝どの要素が重要なのか）を把握

→「重要な要素」の内、特に「満足度の低いもの」

→バスサービス改善の「重点改善分野」＝優先的に施策を検討する必要がある項目

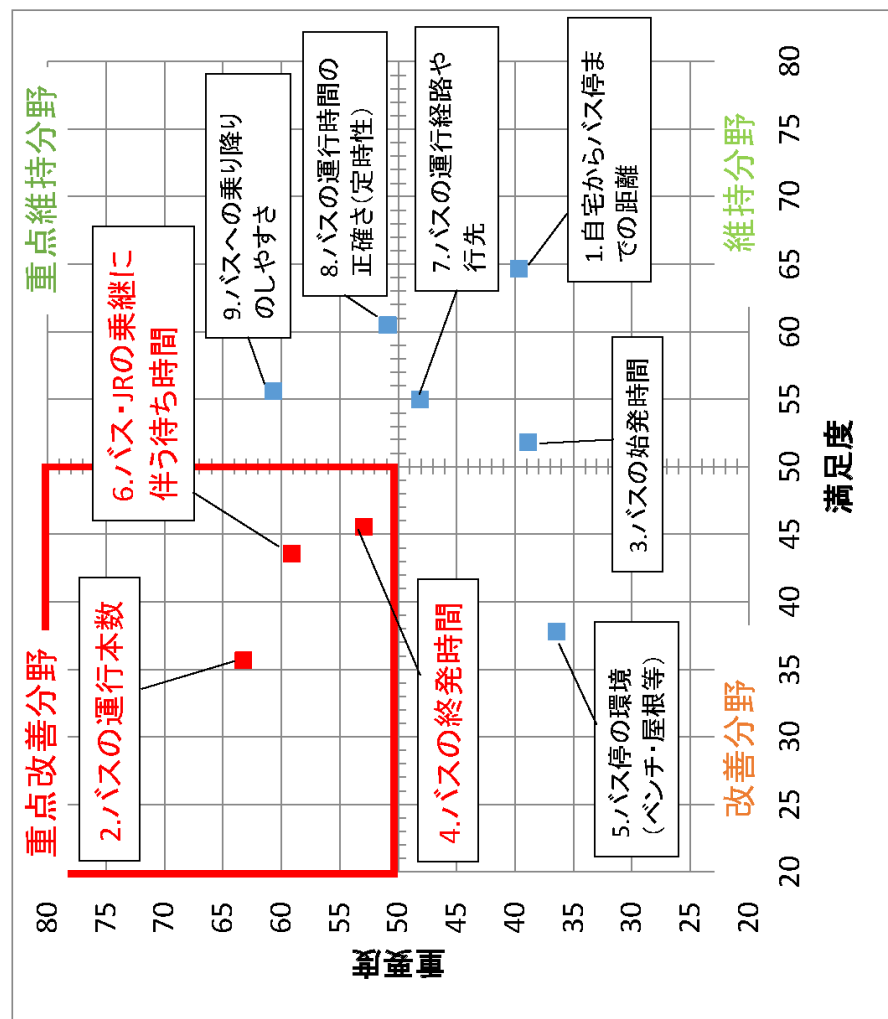


分析結果（問3 町内のバス交通について）

No.39

- 全体でCSポートフォリオ分析を実施した結果、重要改善分野に位置する項目として、「バスの運行本数」や「バス・JRの乗継に伴う待ち時間」、「バスの終発時間」が挙げられ、町民のバス交通に対する満足度を向上させるためには、これらサービス水準の向上に関する施策を実施する必要がある。

【全体傾向】

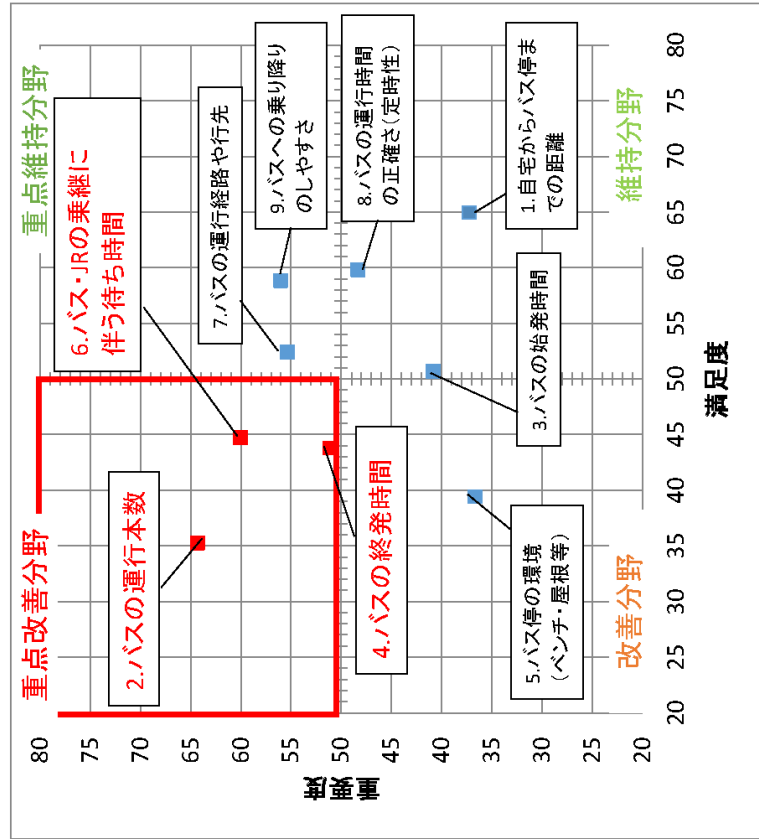


分析結果（問3 町内のバス交通について）

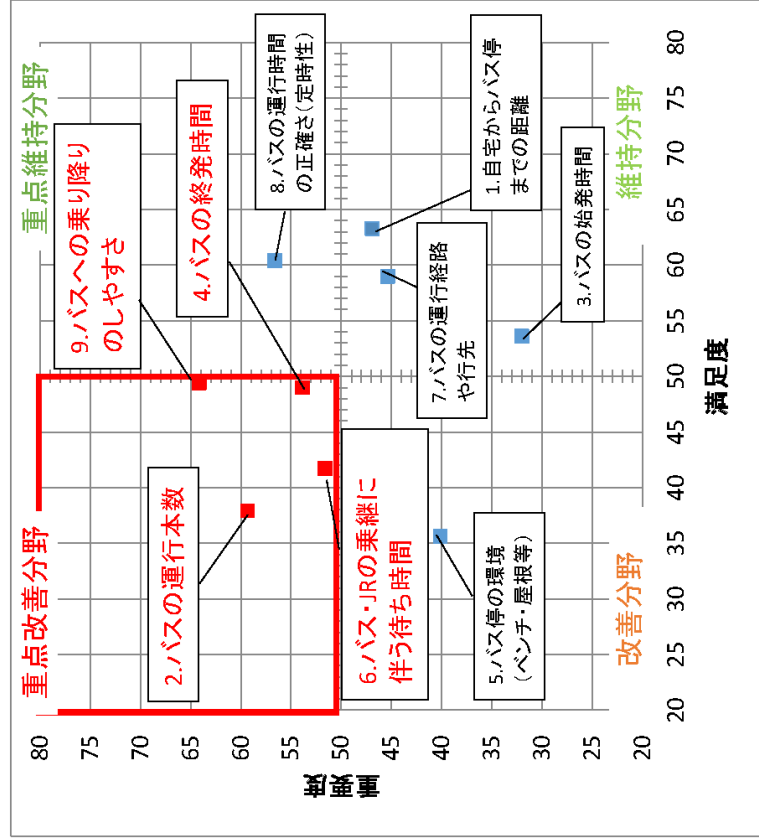
No.40

- 年齢（高齢者以外・高齢者）で分析を実施した結果、「バスの運行本数」、「バスの終発時間」、「バス・JRの乗継に伴う待ち時間」については、共通で重要改善分野に位置する結果となった。
- 一方で高齢者については、上記項目に加え、「バスへの乗り降りのしやすさ」を改善する必要がある、例えばバステップの低い車両の活用などが想定される。

【高齢者以外（64歳以下）】



【高齢者（65歳以上）】

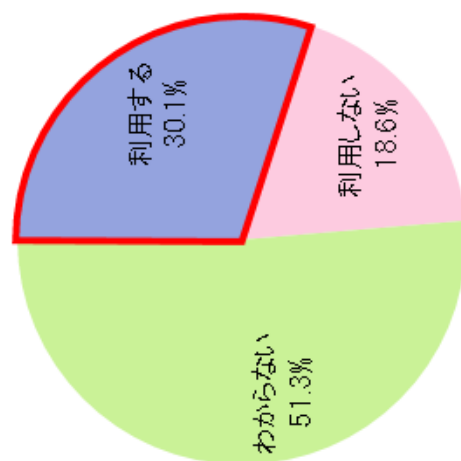


分析結果（問3 町内バス交通について）

No.41

- 町内バス交通に対する不満項目が改善された場合、回答者の約3割が「利用する」と回答している。
- また、属性別に分析を行った結果、バス利用者の他、普段バスを利用していない方（バス非利用者）においても利用意向があり、特に高齢者において、その傾向が強い（約3割が「利用する」と回答）ことがわかる。

不満改善時のバス利用意向



n=1083

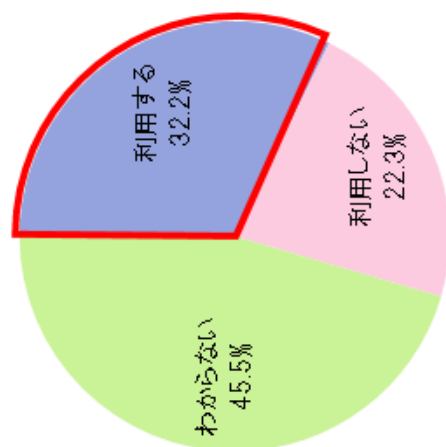


分析結果（問4 今後の公共交通について）

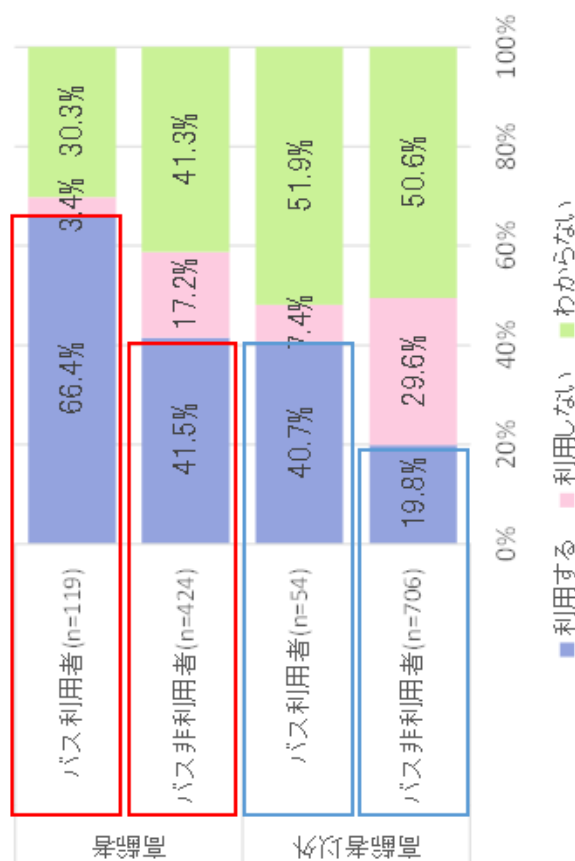
No.42

- 予約型運行バスが運行された場合の利用意向は、全体では約3割の回答者が「利用する」と回答している。
- 属性別の詳細分析では、高齢者以外（64歳以下）と比較し、高齢者（65歳以上）の利用意向が高い傾向にある。
- また、現在バスを利用していない方においても、高齢者で約4割、高齢者以外で約2割の方が「利用する」と回答している。

予約運行型バスの
利用意向



n=1315

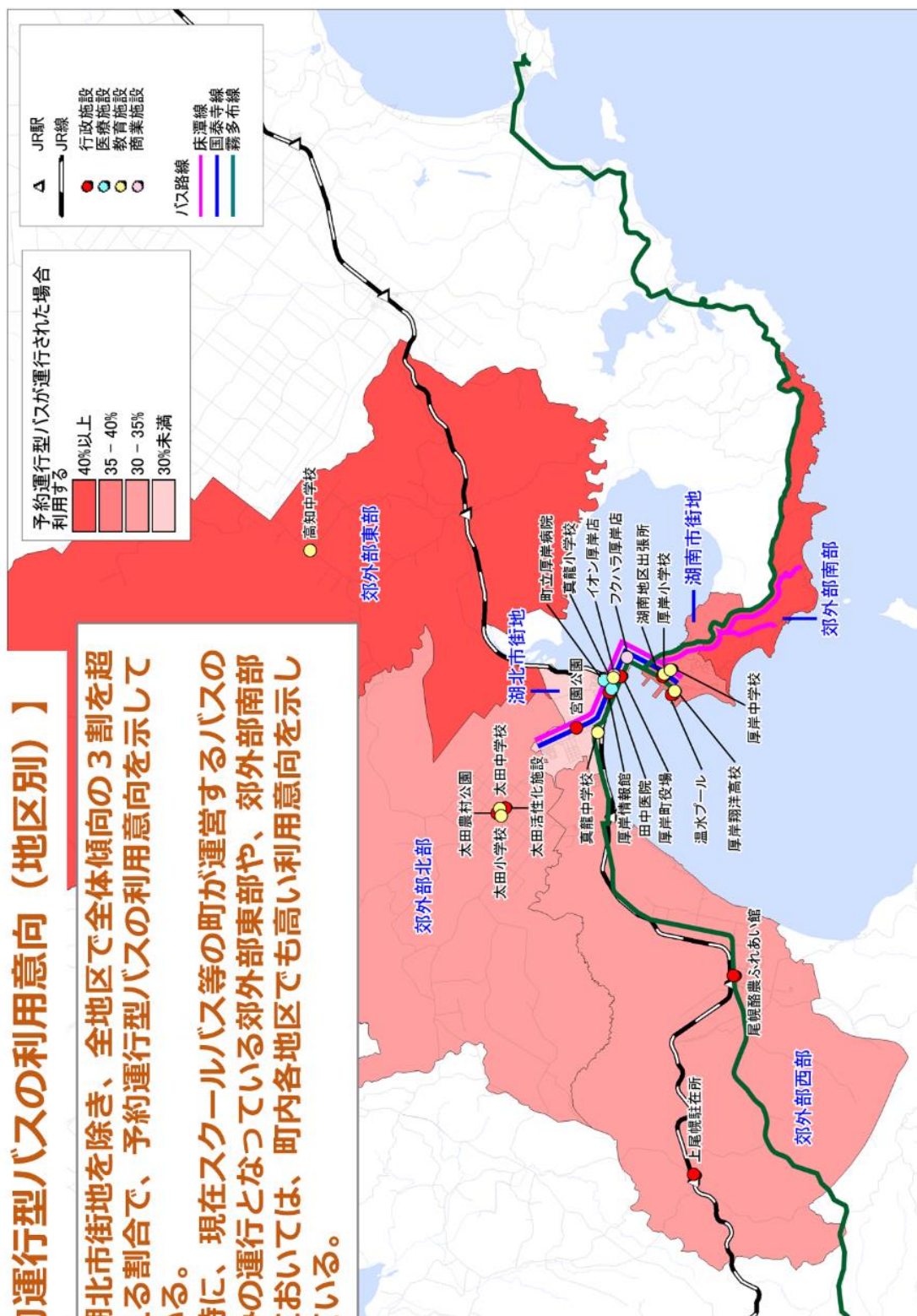


分析結果（問4 今後の公共交通について）

No.43

【予約運行型バスの利用意向（地区別）】

- 湖北市街地を除き、全地区で全体傾向の3割を超える割合で、予約運行型バスの利用意向を示している。
- 特に、現在スクールバス等の町が運営するバスのみの運行となっている郊外部東部や、郊外部南部においては、町内各地区でも高い利用意向を示している。

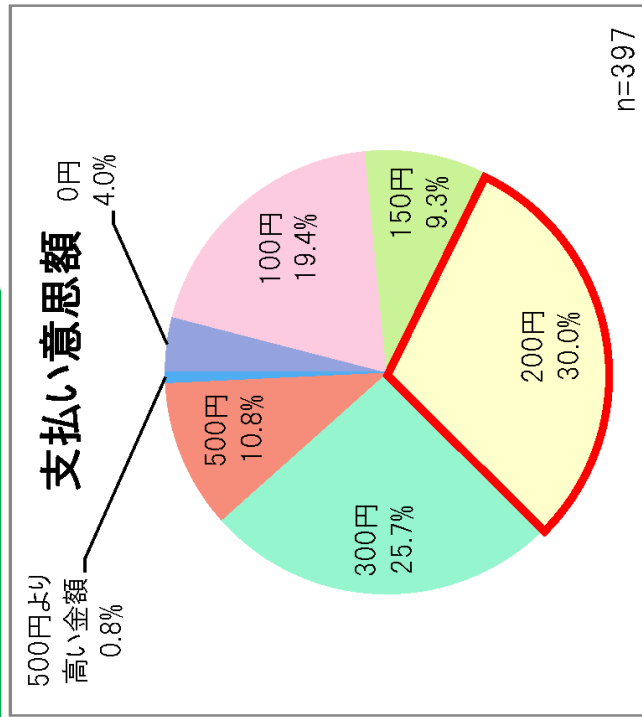


分析結果（問 4 今後の公共交通について）

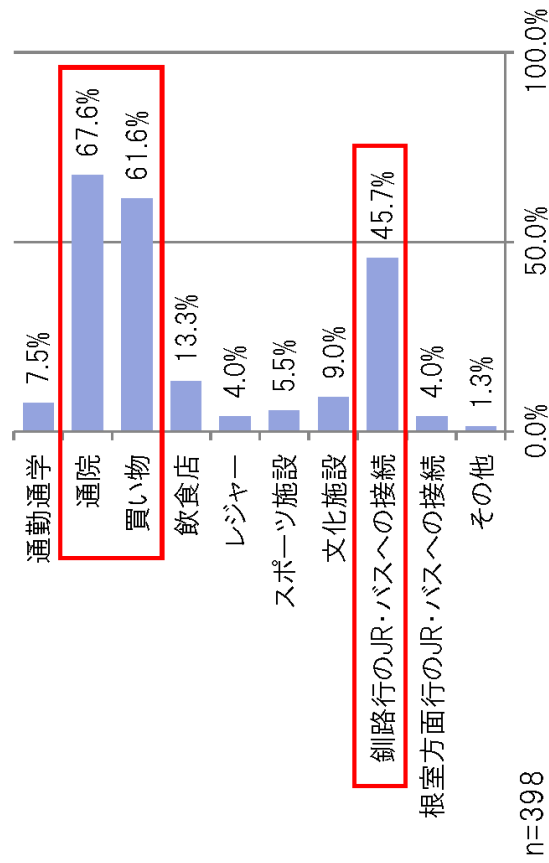
No.44

- 予約型運行バスが運行された場合、妥当だと思う運賃は、「200円」が3割と最も多く、次いで、「300円」が3割未満となっている。
- 利用目的は、「通院（約7割）」や「買い物（約6割）」での利用が主であり、その他、「釧路行のJR・バスへの接続」として利用するとした回答も約5割となっている。

「利用したい」の方のみ



予約運行型バスの利用目的

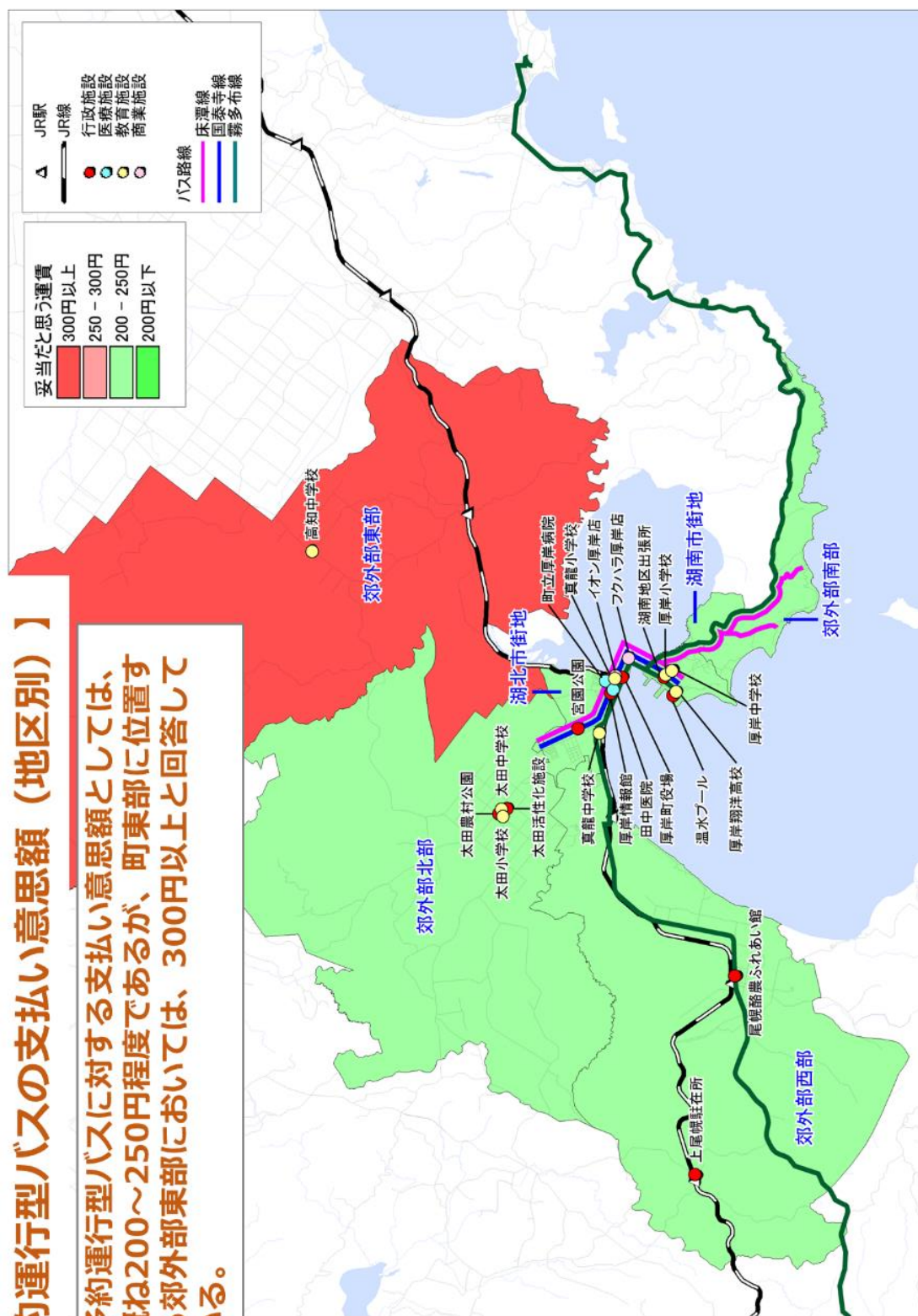


分析結果（問4 今後の公共交通について）

No.45

【予約運行型バスの支払い意思額（地区別）】

- 予約運行型バスに対する支払い意思額としては、概ね200～250円程度であるが、町東部に位置する郊外部東部においては、300円以上と回答している。

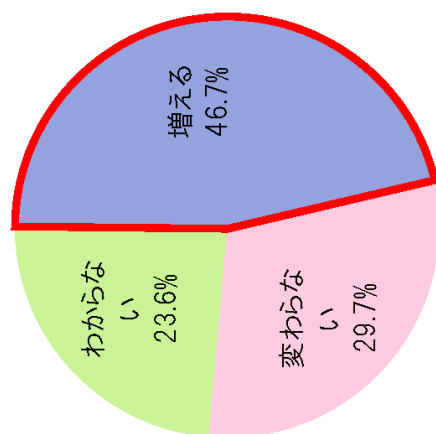


分析結果（問 4 今後の公共交通について）

No.46

- 予約型運行バスが運行された場合の外出頻度は、全体の約半数が「増える」と回答している。
- また、属性別においても、全体で半数程度が「増える」と回答しており、特に、高齢者のバス利用者は、5割以上の回答者が「増える」と回答している。

予約運行型バス導入時の
外出頻度の変化

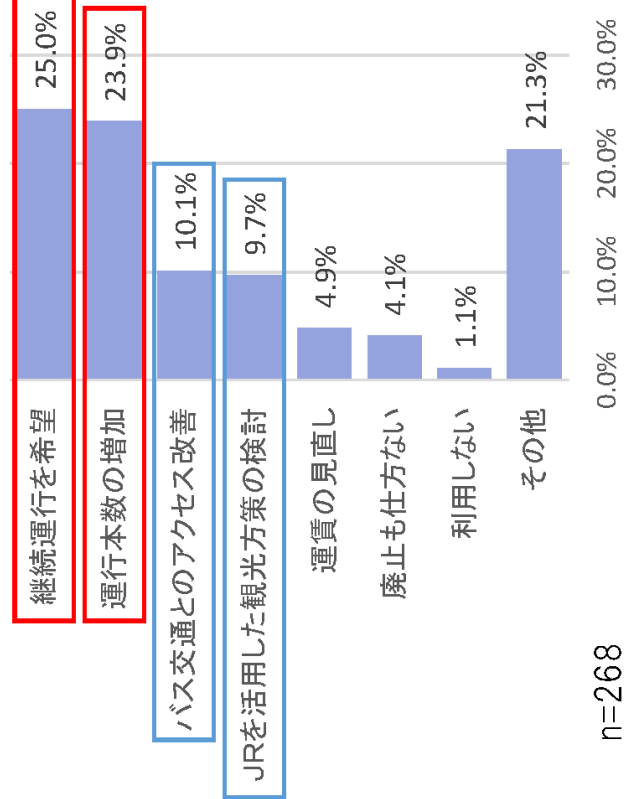


分析結果（問 4 今後の公共交通について）

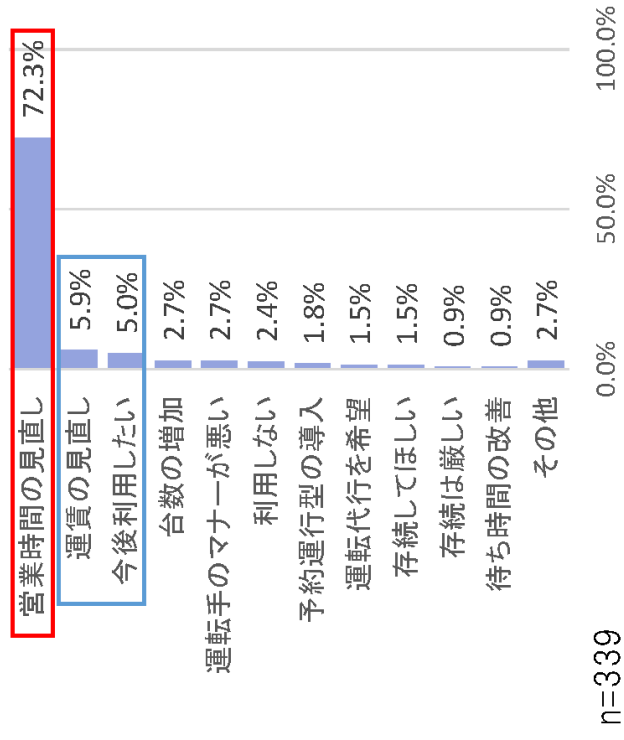
No.47

- JRに関する意見としては、「継続運行を希望」する意見が約3割と最も多く、次いで、「運行本数の増加」が約2割となっている。
- その他、「バス交通とのアクセス改善」や「JRを活用した観光方策の検討」について、約1割ずつの回答があった。
- ハイヤーに関する意見としては、「営業時間の見直し」に関する意見が約7割と最も多く、なお、この他、「運賃の見直し」や「今後利用したい」などの意見があった。

JRに関するご意見



ハイヤーに関するご意見



■ 町民の生活行動を支える新たな公共交通が必要

- 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うかがえる。
- 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新たな公共交通が必要である。

■ 町民の移動実態やニーズに即した交通空白・不便地域をカバーする予約運行型バスの運行検討

- 回答者の予約運行型バスの利用意向は、全体傾向では約3割となっている。
- 特に、郊外部は利用意向が4割を超える地区があり、ニーズは高い状況である。
- また、予約運行型バスの利用意向は、高齢者（65歳以上）のニーズが高くなっており、バス利用者が約7割、バス非利用者でも約4割が「利用する」と回答している。
- 現在、町内を運行しているバス交通に対する満足度として、総合評価の不満は約3割程度であるが、特に「バスの運行本数」や「バスの終発時間」において高い不満（4割以上）を示しており、町民の移動実態やニーズに即した予約運行型バスの運行を検討する必要がある。

■ 町内移動に加え、釧路市などへの広域移動も考慮した運行計画の検討

- 町民の生活行動として、町内での通院や買い物が増えているが、一方で、釧路市への通院や買い物が多い状況である。
- 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の乗継に伴う待ち時間」に高い不満を持っている。
- このことから、地域間を運行するバス路線やJRへの接続を図り、釧路市などへの広域移動も考慮した予約運行型バスの運行計画の検討を行う必要がある。

資料編

資料 3 厚岸町バス乗降調査

結果

厚岸町バス乗降調査結果

厚岸町バス乗降調査結果

2. 全体概要

(1) 便別利用者数

・厚岸町内を運行するバスの利用者は、合計で360人であった。
・霧多布線（系統1）の利用者が最も多く、上りが150人、下りが115人で上下合計265人であった。

路線名	上下	行先	時刻	乗車人数 (人)	小計 (人)	合計 (人)	
霧多布線（系統1）	上り	霧多布温泉ゆうゆ⇒くしろバス本社前	5:50	46	150	265	
			7:15	37			
			15:40	29			
	下り	くしろバス本社前⇒霧多布温泉ゆうゆ	17:40	38	115		
			6:45	48			
			13:55	16			
霧多布線（系統2）	上り	霧多布温泉ゆうゆ⇒厚岸駅前	15:25	25	8	20	
			17:00	26			
	上り	霧多布温泉ゆうゆ⇒厚岸駅前	13:00	3			
	下り	厚岸駅前⇒霧多布温泉ゆうゆ	18:10	5			
床潭線	上り	未広⇒光栄	7:20	12	5	6	
			7:00	2			
			8:55	3			
	下り	光栄⇒未広	13:55	0			
			16:25	1			
			12:00	5			
国豪寺線	上り	国豪寺⇒光栄	13:30	3	31	69	
			15:00	5			
			16:00	11			
			17:30	7			
			7:50	31			
	下り	光栄⇒国豪寺	11:30	5	38		
			13:00	2			
			15:35	0			
			合計				360

厚岸町バス乗降調査結果

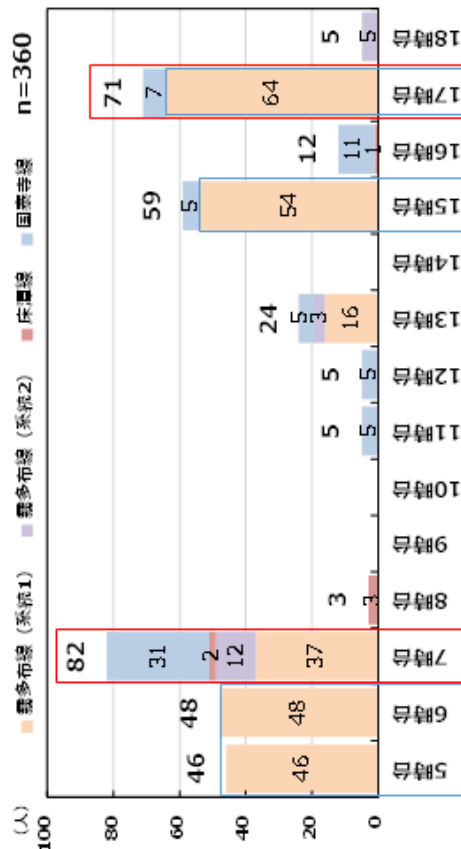
2. 全体概要

(2) 時間帯別利用者数

- ・時間帯別の利用者数は、全体で朝は7時台、夕方は17時台がピークである。
- ・釧路市内まで運行する霧多布線（系統1）は朝の5～6時台、学校からの帰宅時間にあたる15時台、17時台に利用者が多くなっている。

	霧多布線 （系統1）	霧多布線 （系統2）	床潭線	国泰寺線	合計
5時台	46	-	-	-	46
6時台	48	-	-	-	48
7時台	37	12	2	31	82
8時台	-	-	3	-	3
9時台	-	-	-	-	-
10時台	-	-	-	-	-
11時台	-	-	-	5	5
12時台	-	-	-	5	5
13時台	16	3	0	5	24
14時台	-	-	-	-	-
15時台	54	-	-	5	59
16時台	-	-	1	11	12
17時台	64	-	-	7	71
18時台	-	5	-	-	5
総計	265	20	6	69	360

上下合計 単位 (人)

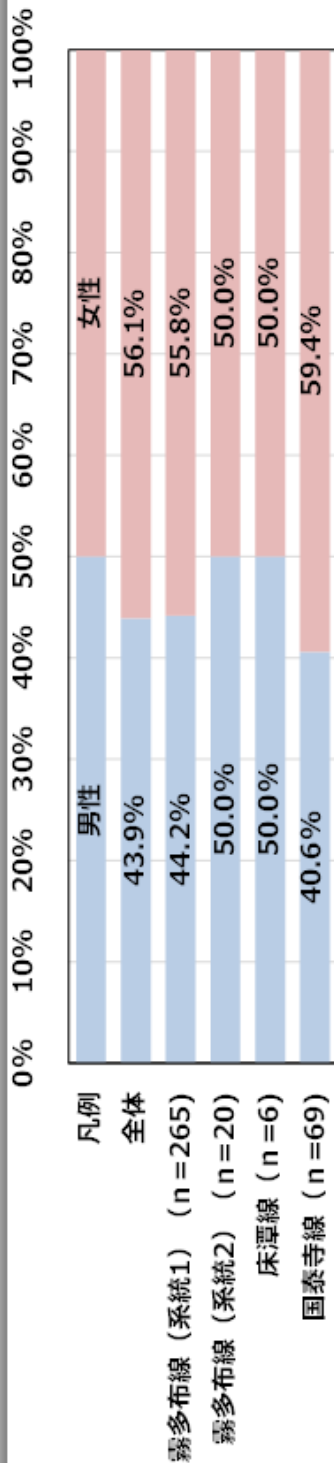


厚岸町バス乗降調査結果

2. 全体概要

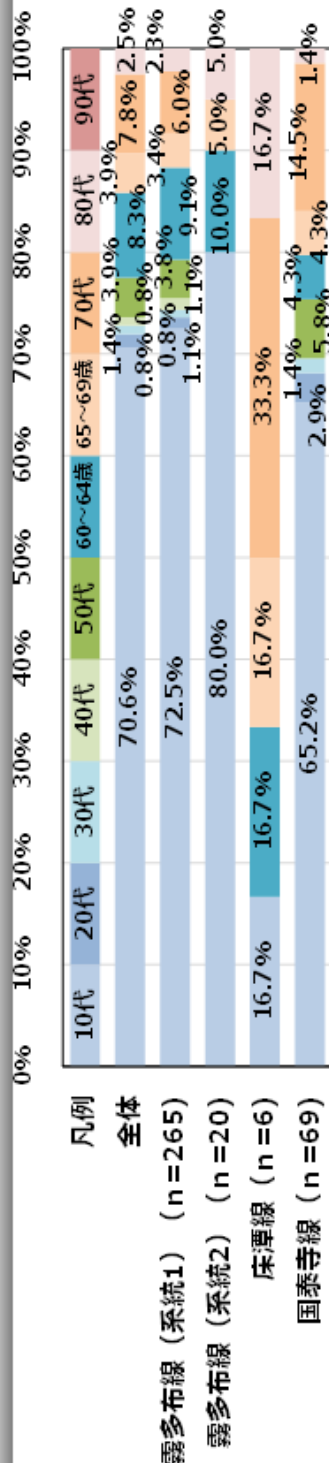
(3) 路線別利用者属性

・性別



全体では『女性』が約6割であったが、霧多布線（系統2）と床潭線は『男性』、『女性』ともに5割であった。

・年代



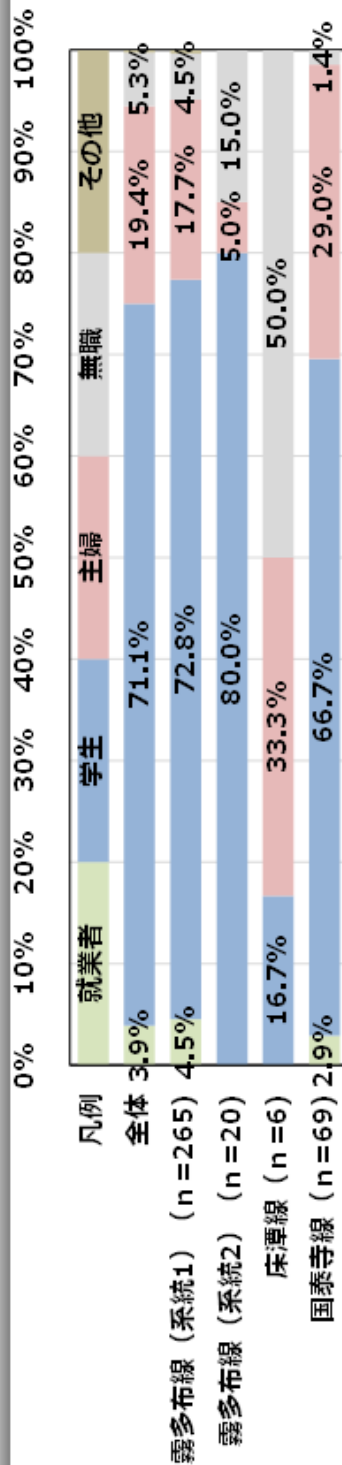
全体では『10代』が約7割と最も多く、床潭線は『70代』が約3割と最も多い。

厚岸町バス乗降調査結果

2. 全体概要

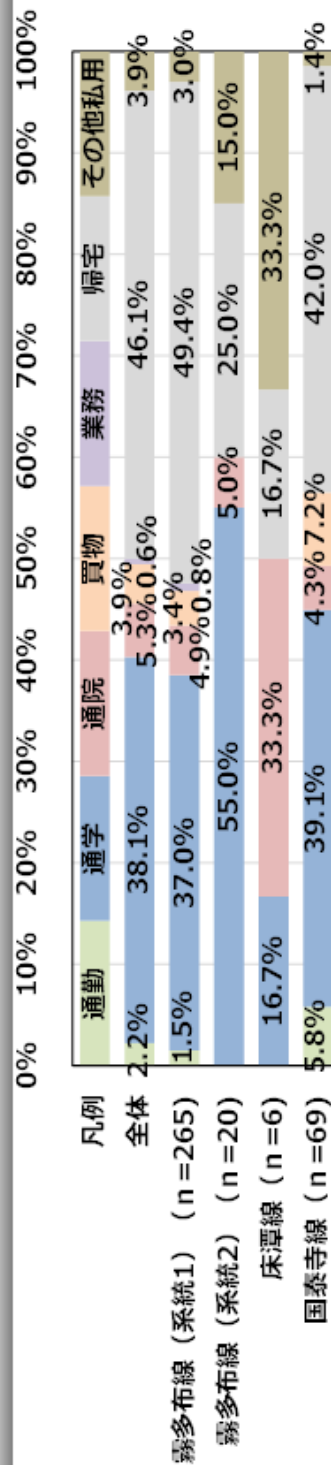
(3) 路線別利用者属性

・職業



全体では『学生』が約7割と最も多く、床潭線は『無職』が5割と最も多い。

・利用目的



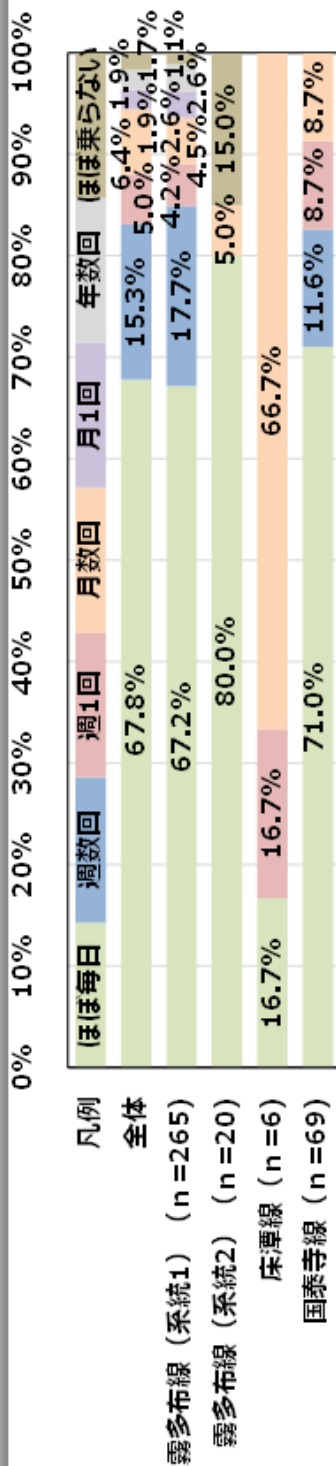
全体では『帰宅』が約5割と最も多く、床潭線は『通院』、『その他私用』がそれぞれ約3割と多い。

厚岸町バス乗降調査結果

2. 全体概要

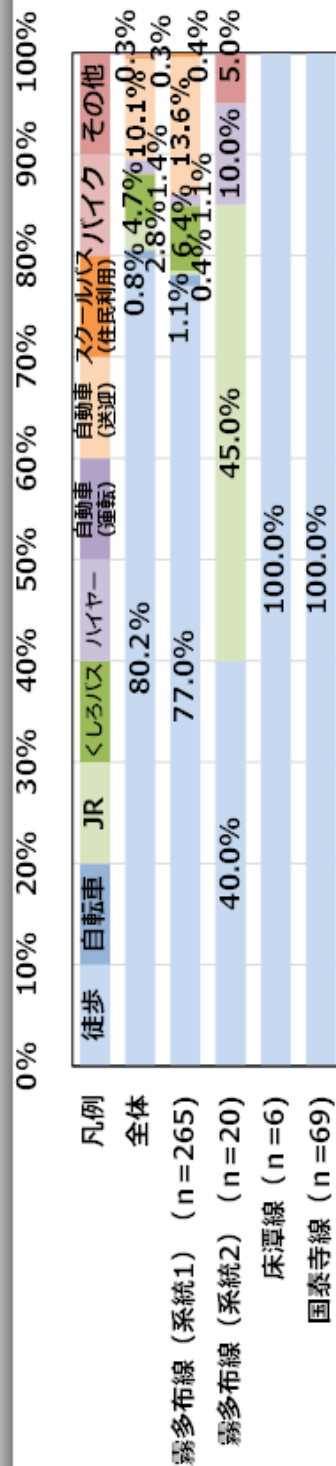
(3) 路線別利用者属性

・利用頻度



全体では『ほぼ毎日』が約7割と最も多く、床潭線は『月数回』が約7割と最も多い。

・乗車前乗継手段



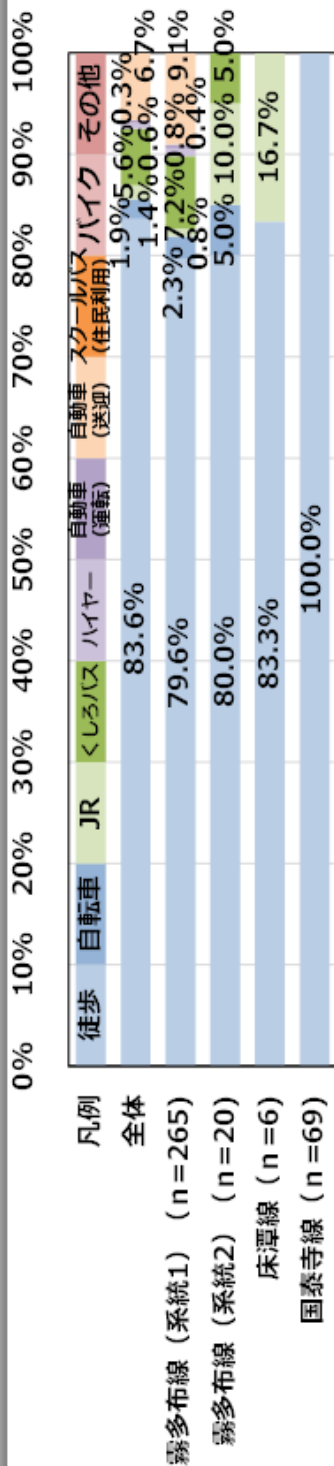
全体では『徒歩』が約8割と最も多く、霧多布線 (系統2) は『JR』が約5割と最も多い。

厚岸町バス乗降調査結果

2. 全体概要

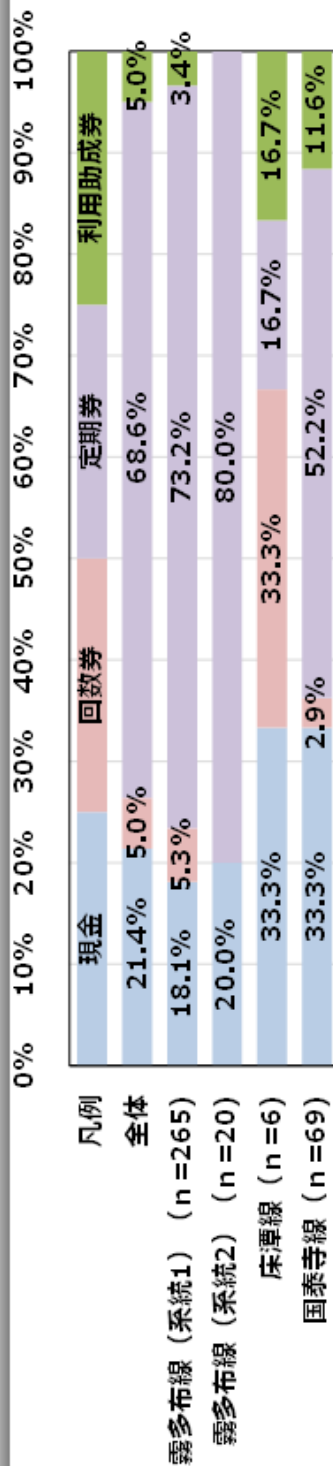
(3) 路線別利用者属性

・降車後乗継手段



全体では『徒歩』が約8割と最も多く、路線ごとの差はほとんど見られない

・支払方法



全体では『定期券』が約7割と最も多く、床潭線は『現金』、『回数券』がそれぞれ約3割と多い。

厚岸町バス乗降調査結果

2. 全体概要

(4) 町内を運行するバス路線への要望（その1）

分類	内容	利用路線	利用区間	属性
新たな交通の導入	利用者が少ないので、バスを小型化し、住宅地を細かく運行しても良いと思う	床潭線	湖南市街地 ～湖北市街地	女性、通院 60～64歳
バス停まで歩くのが大変	年齢の影響もあり、バス停まで歩くのが大変	床潭線	湖南市街地 ～湖北市街地	男性、通院 80歳代
	バス停まで荷物をもって歩くのが大変	国泰寺線	湖北市街地 ～湖北市街地	女性、買い物 70歳代
バスへの乗り降りが大変	足腰が悪くバスに乗るのが大変	国泰寺線	湖北市街地 ～湖南市街地	男性、帰宅 80歳代
バス運行本数の維持	年々運行便数が少なくなっており、これ以上減るのは避けてほしい	国泰寺線	湖北市街地 ～湖北市街地	女性、私用 60～64歳
ＪＲとの乗継改善	釧路市へのＪＲとの接続をよくしてほしい	国泰寺線	湖南市街地 ～湖北市街地	男性、通学 10歳代
	バスが遅れてＪＲとの乗り継ぎが悪い、冬はとくに	霧多布線 (系統１)	釧路市 ～湖北市街地	男性、帰宅 50歳代
	釧路市へ買い物や通院で行く用事があるが、バスが遅れることにより、ＪＲに乗ることができないことがある	霧多布線 (系統２)	浜中町 ～湖北市街地	男性１名、私用 女性１名、私用 60～64歳
運賃の見直し	バス運賃が高い	霧多布線 (系統１)	湖南市街地 ～釧路市	男性、通学 10歳代

厚岸町バス乗降調査結果

2. 全体概要

(4) 町内を運行するバス路線への要望（その2）

分類	内容	利用路線	利用区間	属性
バス路線の見直し	バスに乗っている時間が長いので、疲れ	霧多布線 (系統1)	釧路市 ～浜中町	女性、帰宅 65～69歳
	バス路線が長く、時間通りにバスが来ない	霧多布線 (系統1)	湖南市街地 ～湖北市街地	男性2名、通学 10歳代
	バス停で待つのが大変	霧多布線 (系統1)	湖南市街地 ～郊外部西部	女性、買い物 60～64歳
バス待ち環境の改善	このバスが無くなると、通学できないので、これからも運行してほしい	霧多布線 (系統1)	湖南市街地 ～浜中町	男性3名、帰宅 10歳代
	高校まで直接行けるので、このまま運行してほしい	霧多布線 (系統1)	湖南市街地 ～釧路市	男性1名、帰宅 女性1名、帰宅 10歳代
	温泉に行くのに活用しているので、助かっている	霧多布線 (系統1)	浜中町 ～浜中町	女性、帰宅 80歳代
継続運行	通院などでこのバスを利用しているの で、無くなると困る	霧多布線 (系統1)	浜中町 ～釧路市	女性、通院 80歳代

厚岸町バス乗降調査結果

2. 全体概要

(5) バス乗降調査結果のまとめ

■ 利用実態に即した運行内容の見直しが必要

- 利用者の属性は学生が主であり、朝の時間帯（5～7時台）及び夕方の時間帯（15時台、17時台）は、比較的用户が多いものの、昼間の時間帯（8～14時台）は極端に利用者が少ない。
- 特に、町内を運行するバス路線のうち、床潭線については1.5人/便と少ない利用者（調査当日は13：55光栄発は利用者数0人）であった。
- また、霧多布線（系統1）においては、路線全体では33.1人/便と町内を運行する路線全体で最も多い利用者数となっているが、区間で見た場合、厚岸翔洋高校～浜中町区間で利用者が10.0人/便を下回る状況である。
- これらを踏まえ、町内を運行するバス路線について、運行区間の見直しや新たな公共交通の導入など、利用実態に即した運行内容の見直しを行う必要がある。

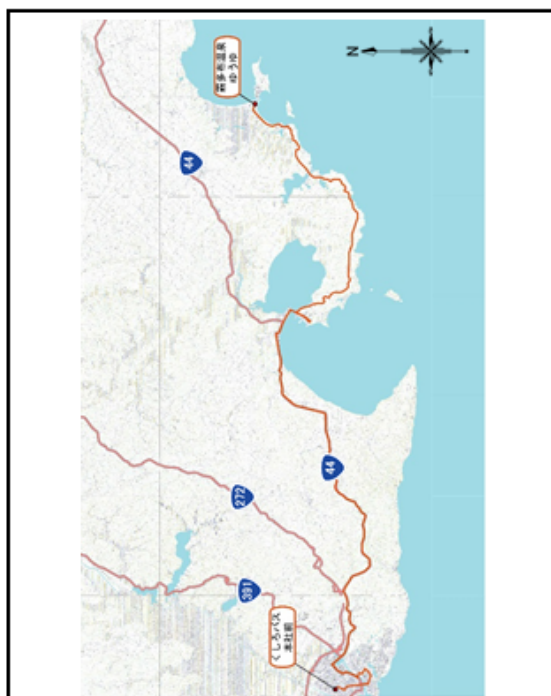
■ 利用者ニーズを踏まえた運行計画の検討

- 町内を運行するバス路線への要望として、高齢者からは、「バス停まで歩くのが大変」といった要望がある。
- さらには、釧路市方面への移動ニーズがある一方、バスの遅れによるJRとの接続状況が悪いなど、広域交通の支援も行う必要がある。
- 改善要望がある一方で、浜中町から厚岸町まで霧多布線（系統1）を利用している学生からは、継続的な運行を望む声も出ている。
- 以上から、町内においては町民の高齢化の進行状況も踏まえ、郊外部の自宅と市街地間をつなぐ予約運行型バスの導入を検討するとともに、厚岸町～浜中町間においては、通学支援も目的とした運行内容の見直しなど、利用者ニーズを踏まえた運行計画の検討が必要である。

厚岸町バス乗降調査結果

3. バス路線カルテ

(1) 霧多布線(系統1)

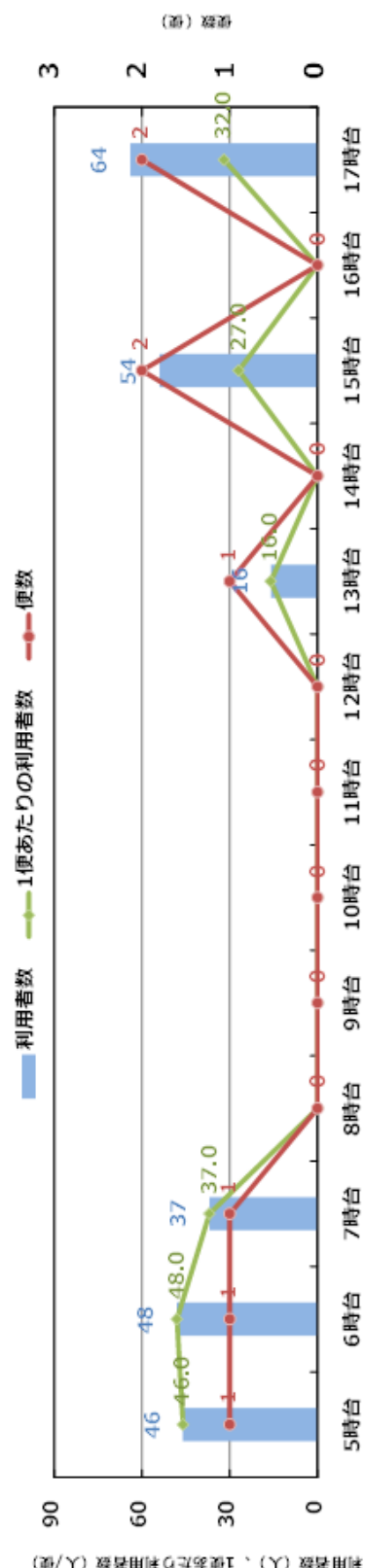


- 霧多布線 (系統1) は釧路市と厚岸町を繋ぐ唯一の路線である。
- 霧多布線 (系統1) の利用者は、朝6時台が48人、夕方は17時台が64人と最も多く、通勤・通学・帰宅の時間帯がピークであった。
- 1便あたりの利用者が33.1人/便と厚岸町内を運行する路線では最も多い。
- 釧路市から霧多布温泉まで運行するため、厚岸町内を運行する路線の中では所要時間が2時間20分と最も長い。

■ 路線概要

便数	: 8便
路線長	: 101km
所要時間	: 2時間20分
始発	: 5:50
終発	: 17:40
運行区間	: くしろバス本社前⇄霧多布温泉ゆゆう
1便あたり利用者数	: 33.1人/便

■ 時間帯別利用者数及び便数



厚岸町バス乗降調査結果

3. バス路線カルテ

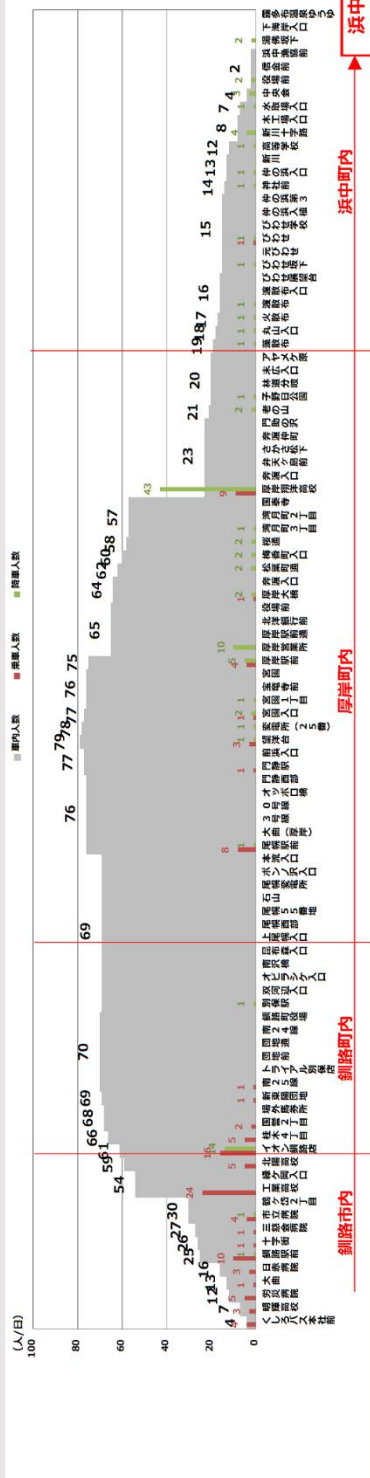
(1) 霧多布線(系統1)

- 厚岸町内のバス停では『厚岸翔洋高校』の利用者が最も多く、釧路市方面から『厚岸翔洋高校』へ向かう上りの乗車が54人、下りの降車が43人であった。
- 霧多布線(系統1)は、厚岸町内では『明輝高校』、釧路市内では『釧路駅前』、『イオン 釧路店』などが多く利用されている。

■乗車人数及び車内人数（上り）



■乗車人数及び車内人数（下り）



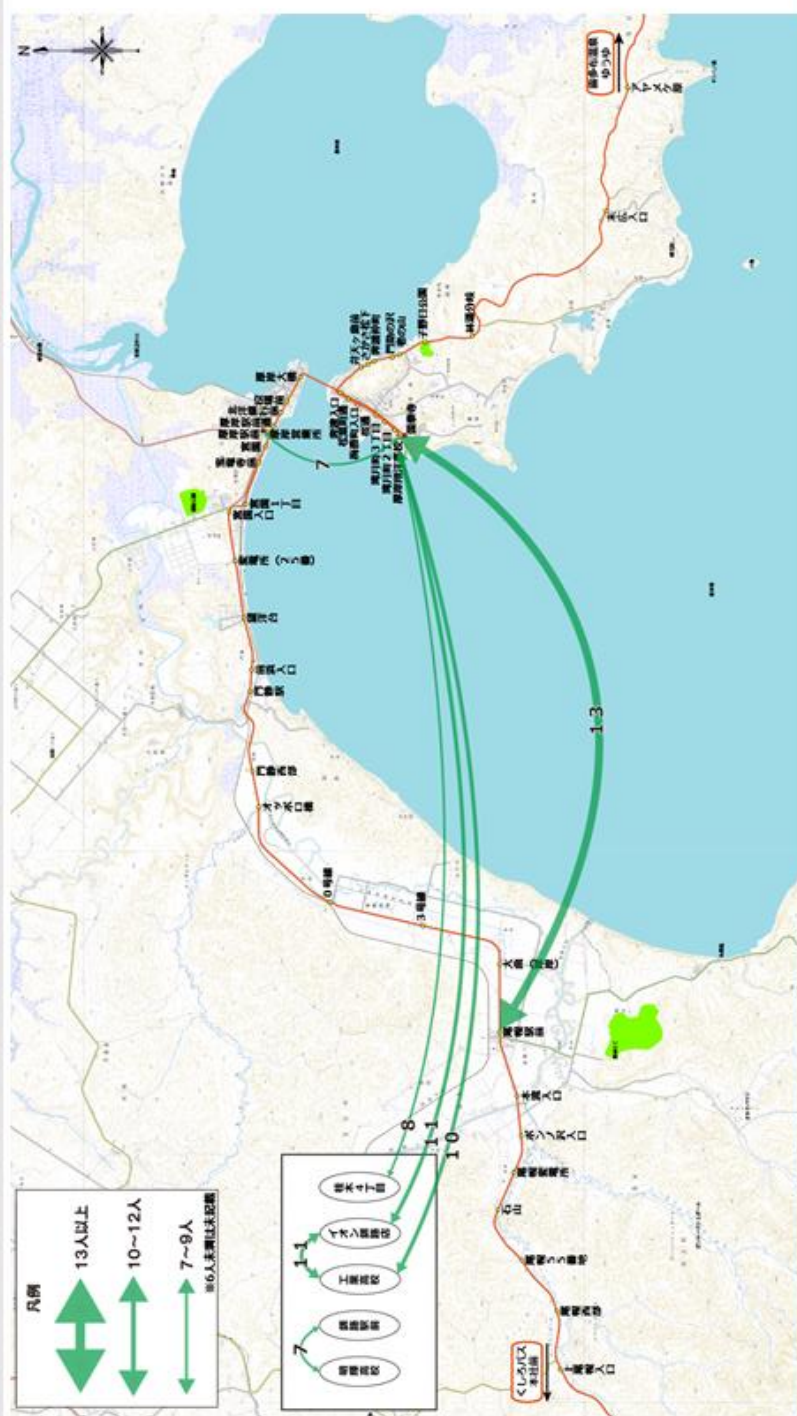
厚岸町バス乗降調査結果

3. バス路線カルテ

(1) 霧多布線(系統1)

- ODは、『尾幌駅前⇄厚岸翔洋高校』の利用者が13人と最も多く、次いで『イオン釧路店⇄厚岸翔洋高校』と『イオン釧路店⇄工業高校』がそれぞれ11人であった。

■OD分析



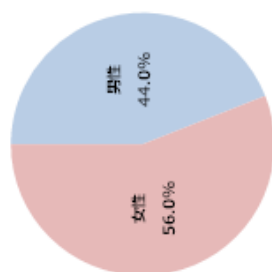
厚岸町バス乗降調査結果

3. バス路線カルテ

(1) 霧多布線(系統1)

▼上り

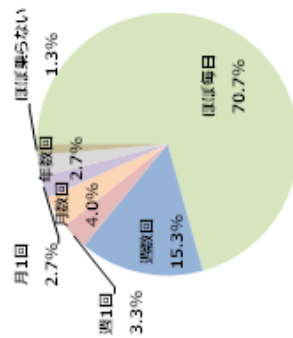
・性別



(n=150)

性別は、『女性』が約6割と『男性』を上回った。

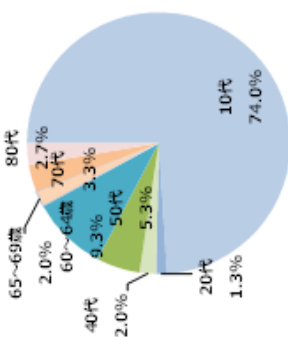
・利用頻度



(n=150)

利用頻度は、『ほぼ毎日』が約7割と最も多い。

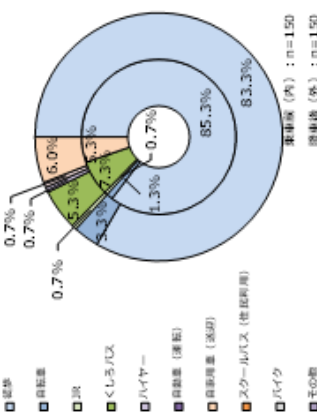
・年代



(n=150)

年代は、『10代』が約7割と最も多い。

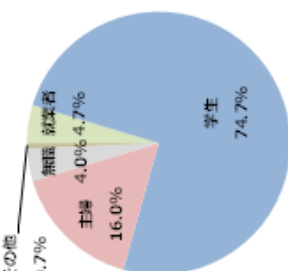
・乗継手段



(n=150)

乗継手段は、乗車前・降車後ともに『徒歩』が最も多く、乗車前が約9割、降車後は約8割であった。

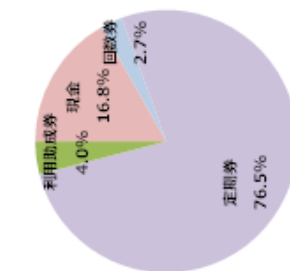
・職業



(n=150)

職業は、『学生』が約7割と最も多い。

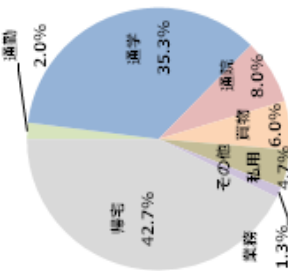
・支払方法



(n=150)

支払方法は、『定期券』が約8割と最も多い。

・利用目的



(n=150)

利用目的は、『帰宅』が4割以上と最も多い。

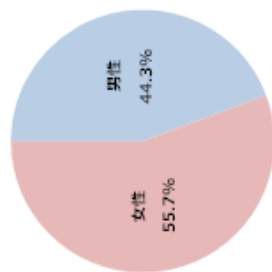
厚岸町バス乗降調査結果

3. バス路線カルテ

(1) 霧多布線(系統1)

▼下り

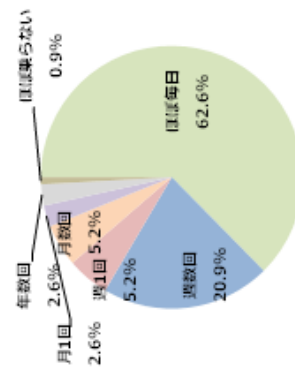
・性別



(n=115)

性別は、『女性』が約6割と『男性』を上回った。

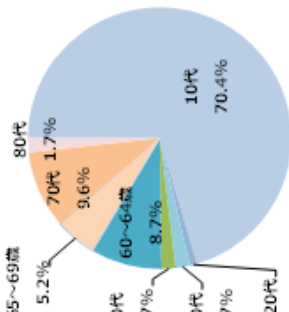
・利用頻度



(n=115)

利用頻度は、『ほぼ毎日』が約6割と最も多い。

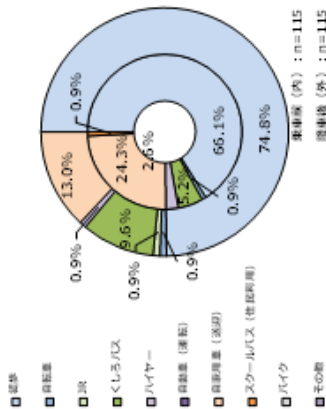
・年代



(n=115)

年代は、『10代』が約7割と最も多い。

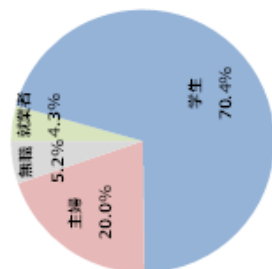
・乗継手段



乗車後(内): n=115
降車後(外): n=115

乗継手段は、乗車前・降車後ともに『徒歩』が約7割と最も多い。

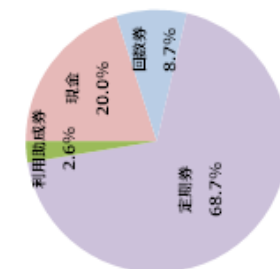
・職業



(n=115)

職業は、『学生』が約7割と最も多い。

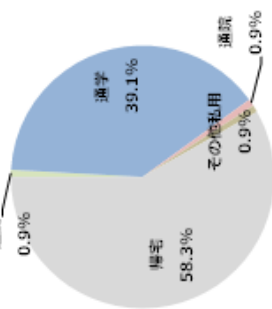
・支払方法



(n=115)

支払方法は、『定期券』が約7割と最も多い。

・利用目的



(n=115)

利用目的は、『帰宅』が約6割と最も多い。

厚岸町バス乗降調査結果

3. バス路線カルテ

(2) 霧多布線(系統2)

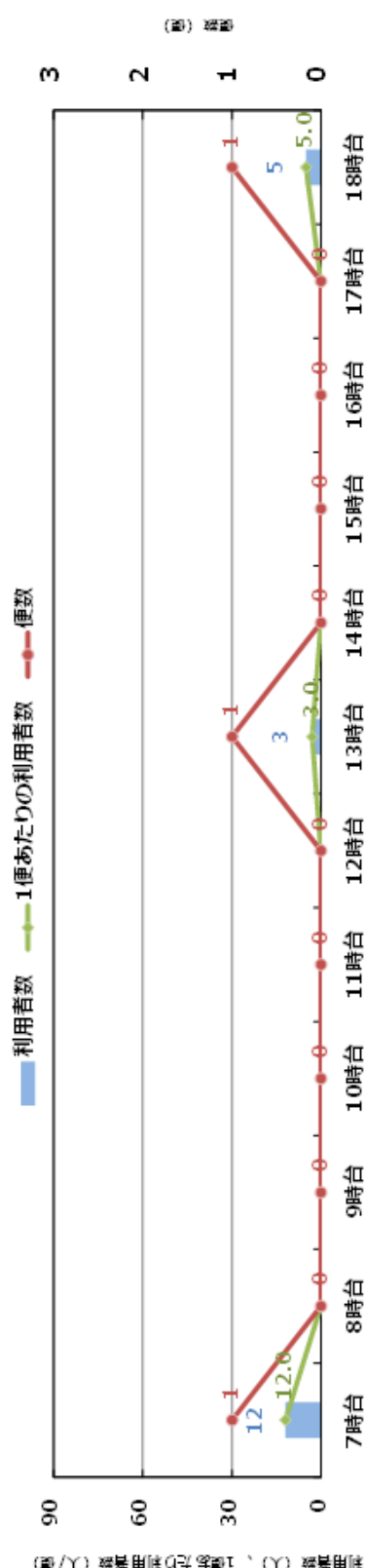


- 霧多布線 (系統2) は厚岸町と浜中町を繋ぐ路線である。
- 霧多布線 (系統2) の利用者は、朝7時台が12人と最も多く、通勤・通学の時間帯がピークであった。
- その他の時間帯では10人以下の利用者であった。

■ 路線概要

便数	: 3便
路線長	: 42km
所要時間	: 1時間
始発	: 7:20
終発	: 18:10
運行区間	: 厚岸駅前⇄霧多布温泉ゆゆう
1便あたり利用者数	: 6.7人/便

■ 時間帯別利用者数及び便数



厚岸町バス乗降調査結果

3. バス路線カルテ

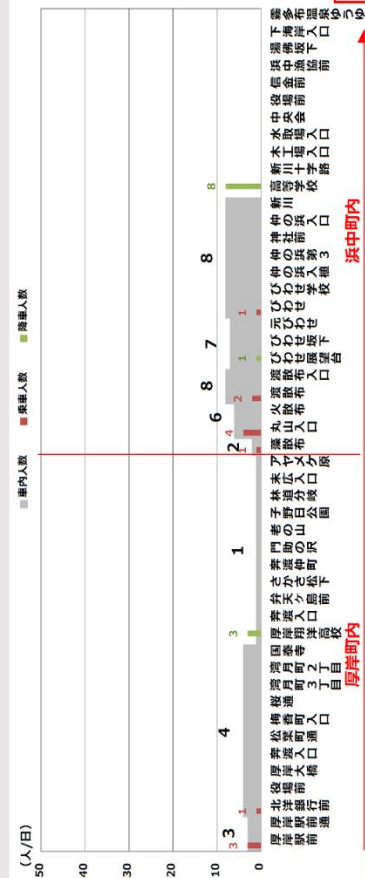
(2) 霧多布線(系統2)

- ・厚岸町内のバス停では『厚岸駅前』の利用者が最も多く、浜中町方面から『厚岸駅前』へ向かう上りの降車が3人、下りの乗車が3人であった。
- ・霧多布線(系統2)は、厚岸町内よりも浜中町内のバス停が多く利用されている。

■乗車人数及び車内人数（上り）



■乗車人数及び車内人数（下り）



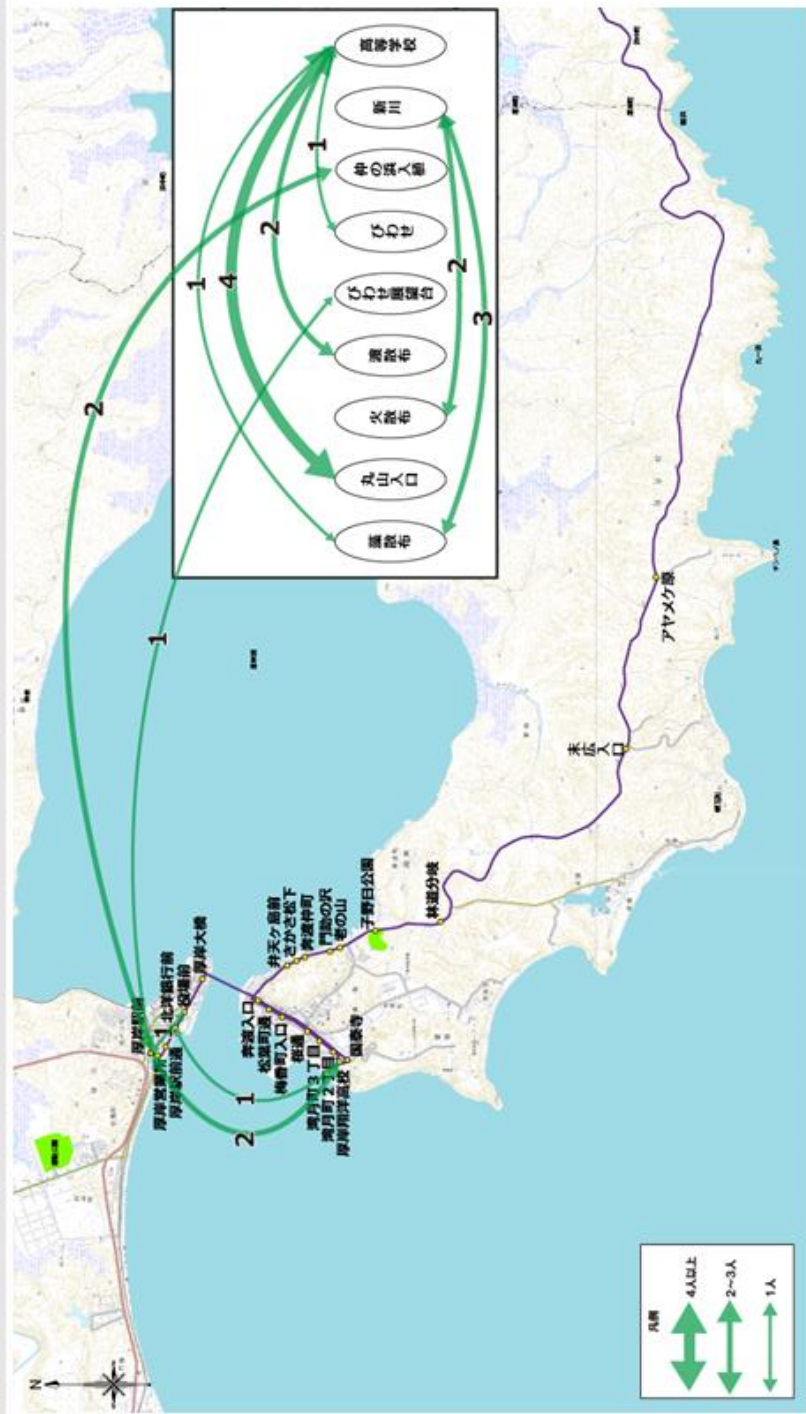
厚岸町バス乗降調査結果

3. バス路線カルテ

(2) 霧多布線(系統2)

- ・ ODは、『高等学校⇄円山入口』の利用者が4人と最も多く、次いで『藻散布⇄新川』が3人となっている。

■ OD分析



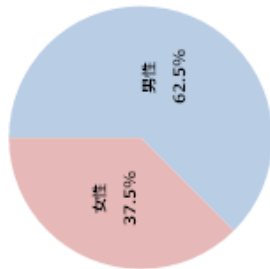
厚岸町バス乗降調査結果

3. バス路線カルテ

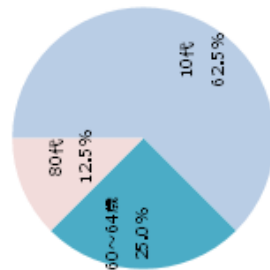
(2) 霧多布線(系統2)

▼上り

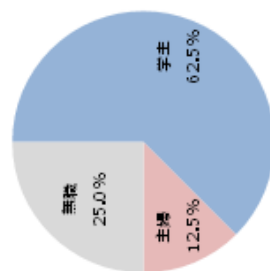
・性別



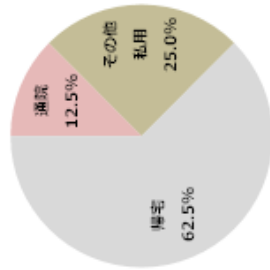
・年代



・職業

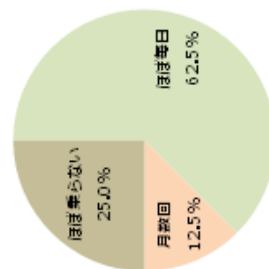


・利用目的



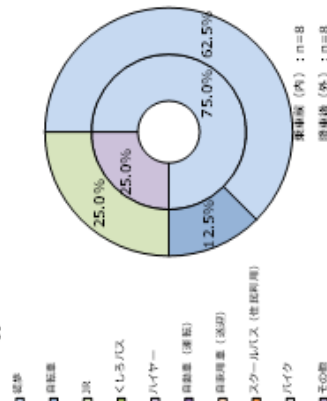
性別は、『男性』が約6割と『女性』を上回った。

・利用頻度



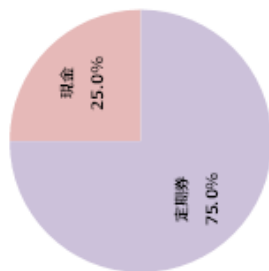
利用頻度は、『ほぼ毎日』が約6割と最も多い。

・乗継手段



乗継手段は、乗車前・降車後ともに『徒歩』が最も多く、乗車前は約8割、降車後は約6割であった。

・支払方法



支払方法は、『定期券』が約8割と最も多い。

職業は、『学生』が約6割と最も多い。

利用目的は、『帰宅』が約6割と最も多い。

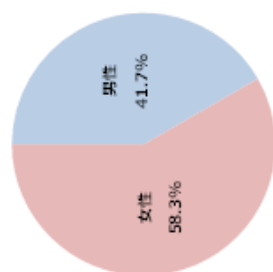
厚岸町バス乗降調査結果

3. バス路線カルテ

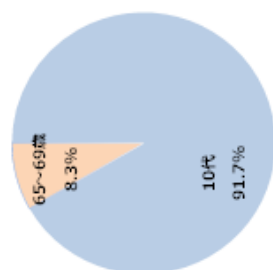
(2) 霧多布線(系統2)

▼下り

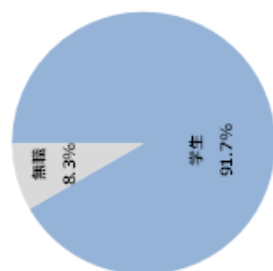
・性別



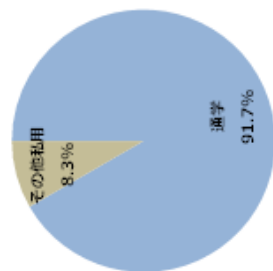
・年代



・職業



・利用目的



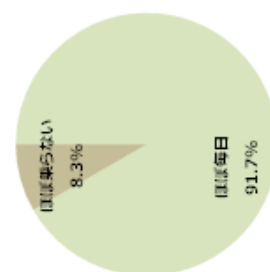
性別は、『女性』が約6割と『男性』を上回った。

年代は、『10代』が約9割と最も多い。

職業は、『学生』が約9割と最も多い。

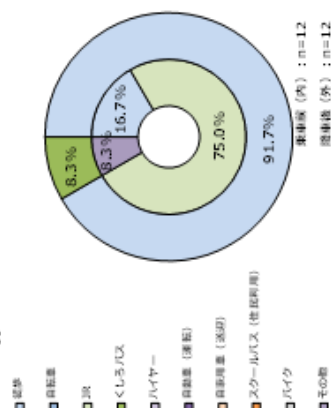
利用目的は、『通学』が約9割と最も多い。

・利用頻度



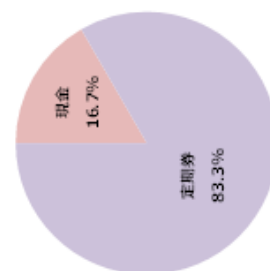
利用頻度は、『ほぼ毎日』が約9割と最も多い。

・乗継手段



乗継手段は、乗車前は『JR』が約8割と最も多く、降車後は『徒歩』が約9割最も多い。

・支払方法

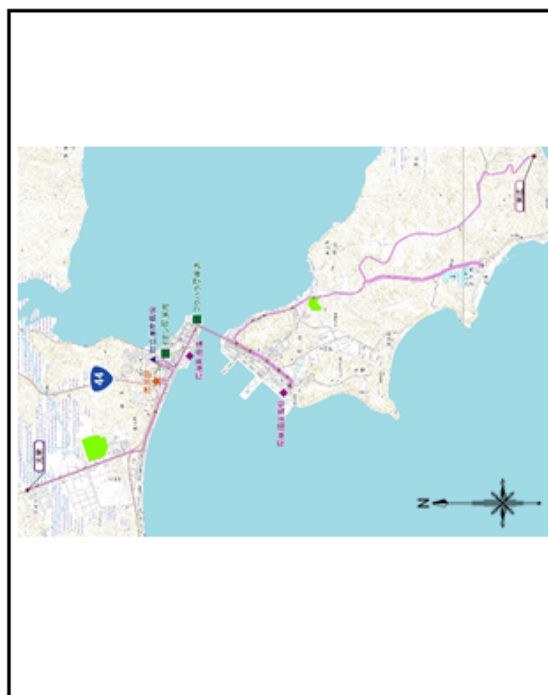


支払方法は、『定期券』が約8割と最も多い。

厚岸町バス乗降調査結果

3. バス路線カルテ

(3) 床潭線

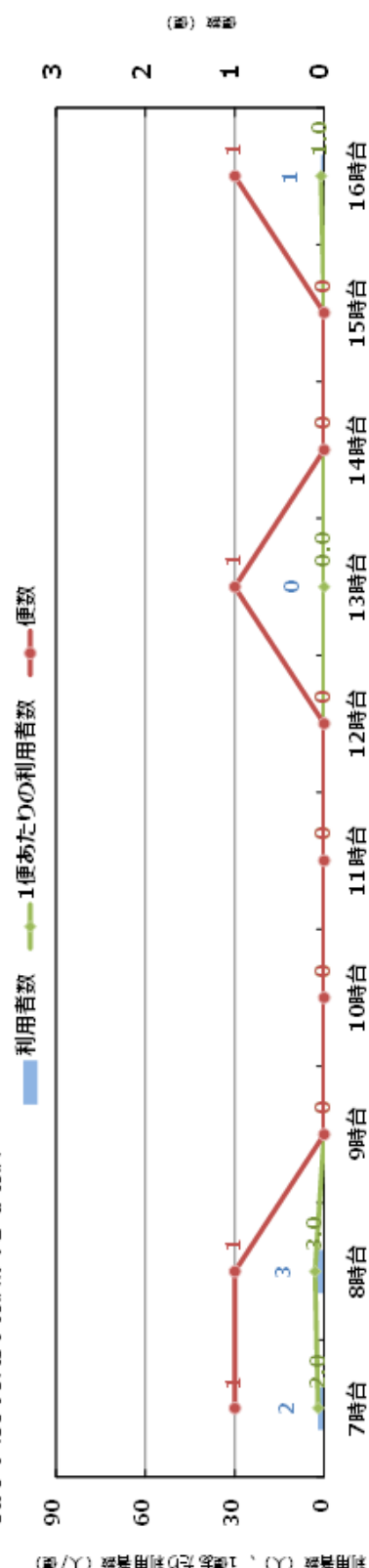


- 床潭線は町内のみを運行する2路線のうち1路線である。
- 床潭線の利用者は、朝8時台の3人が最も多い。
- その他の時間帯では2人以下の利用者であった。
- 1便あたりの利用者が1.5人/便と厚岸町内を運行する路線では最も少ない。
- 利用者は少ないが、床潭地区や末広地区を運行する唯一の便である。

■ 路線概要

便数 : 4便
 路線長 : 23km
 所要時間 : 47分
 始発 : 7:00
 終発 : 16:25
 運行区間 : 光栄⇄末広
 1便あたり利用者数 : 1.5人/便

■ 時間帯別利用者数及び便数



厚岸バス乗降調査結果

3. バス路線カルテ

(3) 床潭線

- ・上りは『床潭』の乗車が2人と最も多く、降車は『町立病院』が2人と最も多い。
- ・下りは『真竜小学校』から『床潭』までの利用者が1人であった。

■乗車人数及び車内人数（上り）



■乗車人数及び車内人数（下り）



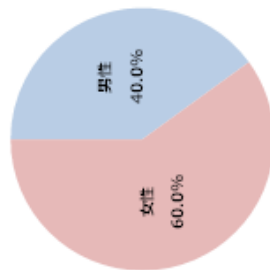
厚岸町バス乗降調査結果

3. バス路線カルテ

(3) 床潭線

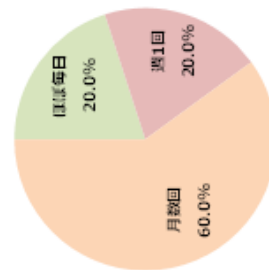
▼上り

・性別



性別は、『女性』が約6割と『男性』を上回った。

・利用頻度



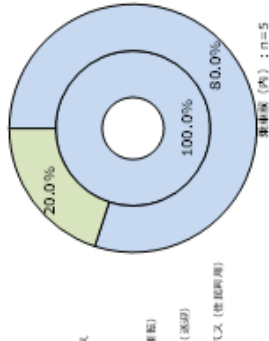
利用頻度は、『月数回』が約6割と最も多い。

・年代



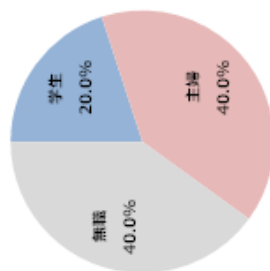
年代は、それぞれ2割と年代による偏りは少ない。

・乗継手段



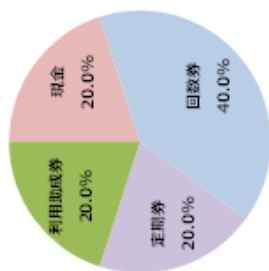
乗継手段は、乗車前・降車後ともに『徒歩』が最も多く、乗車前は全利用者、降車後は約8割であった。

・職業



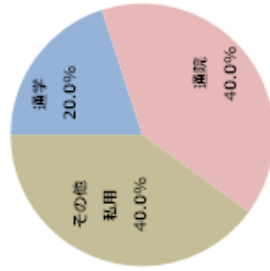
職業は、『主婦』、『無職』がそれぞれ約4割と多い。

・支払方法



支払方法は、『回数券』が約4割と最も多い。

・利用目的



利用目的は、『通勤』、『その他私用』がそれぞれ約4割と多い。

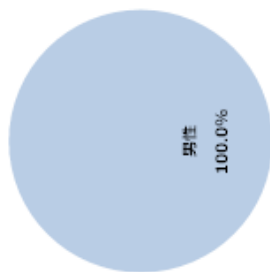
厚岸町バス乗降調査結果

3. バス路線カルテ

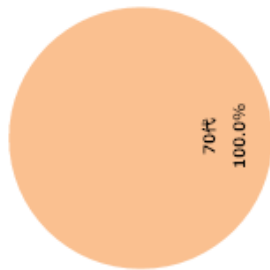
(3) 床潭線

▼下り

・性別



・年代



・職業



・利用目的



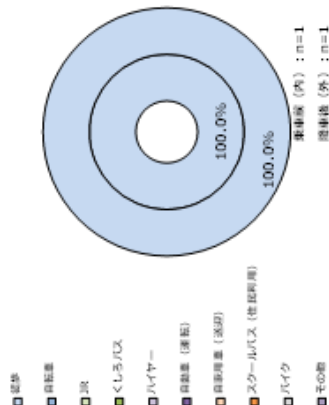
性別は、『男性』の利用者が1人であった。

・利用頻度



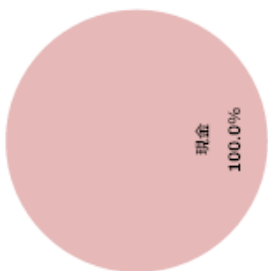
利用頻度は、『月数回』の利用者が1人であった。

・乗継手段



乗継手段は、乗車前・降車後ともに『徒歩』の利用者が1人であった。

・支払方法



支払方法は、『現金』の利用者が1人であった。

職業は、『無職』の利用者が1人であった。

利用目的は、『帰宅』の利用者が1人であった。

厚岸町バス乗降調査結果

3. バス路線カルテ

(4) 国泰寺線

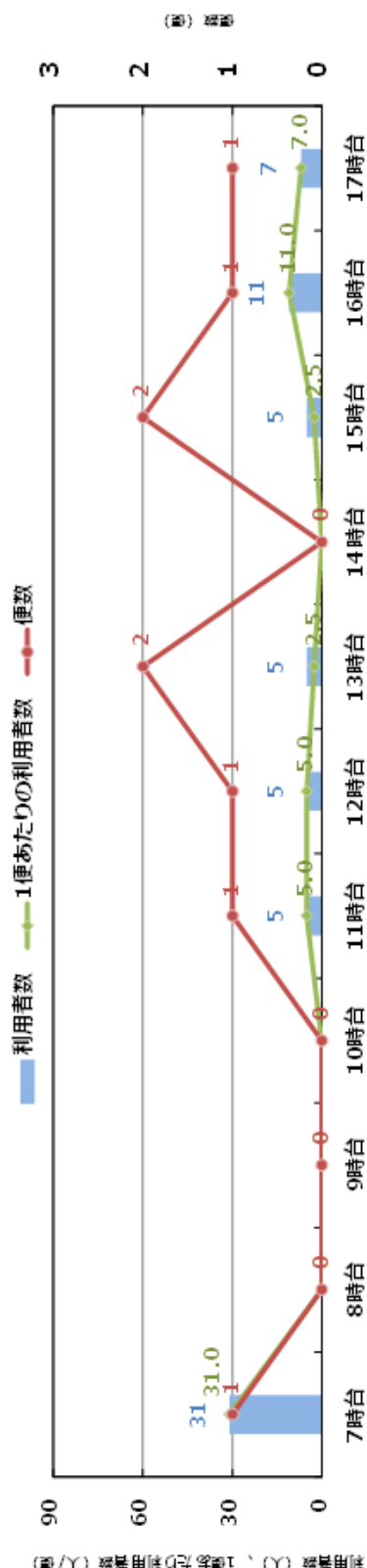


- 国泰寺線は町内のみを運行する2路線のうち1路線で、最も便数が多い。
- 国泰寺線の利用者は、朝7時台が31人、夕方は16時台が11人と最も多く、通勤・通学・帰宅の時間帯にかけてピークであった。
- その他の時間帯では10人以下の利用者であった。
- 光栄地区を運行する唯一の便である。

■ 路線概要

便数 : 9便
 路線長 : 9km
 所要時間 : 22分
 始発 : 7:50
 終発 : 17:30
 運行区間 : 光栄⇄国泰寺
 1便あたり利用者数 : 7.7人/便

■ 時間帯別利用者数及び便数



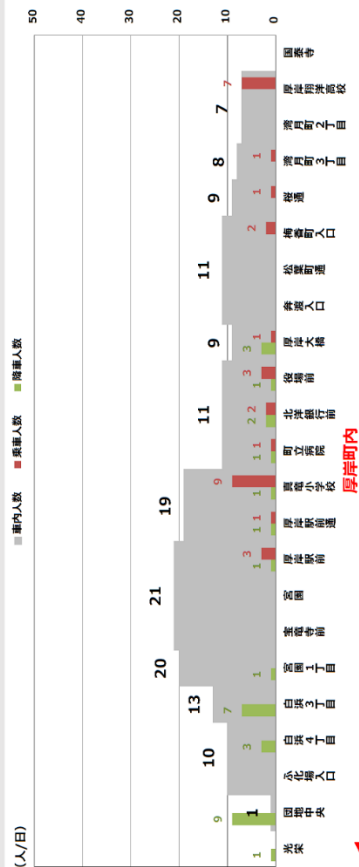
厚岸町バス乗降調査結果

3. バス路線カルテ

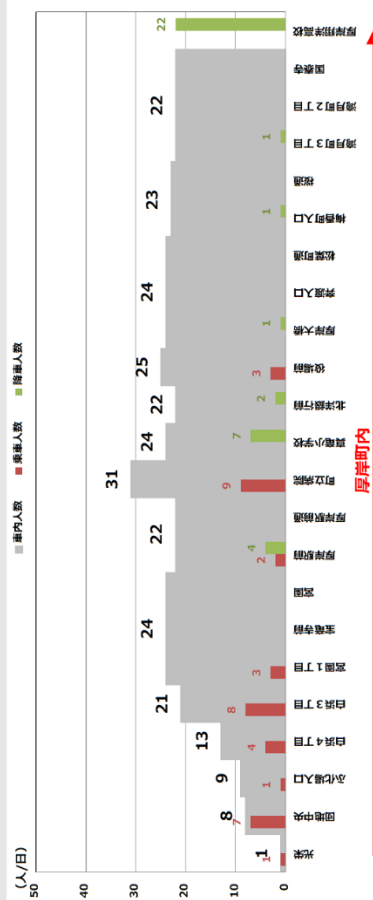
(4) 国泰寺線

- ・上りは『真竜小学校』の乗車が9人と最も多く、降車は『団地中央』が9人と最も多い。
- ・下りは『町立病院』の乗車が9人と最も多く、降車は『厚岸翔洋高校』が22人と最も多い。
- ・国鉄寺線は『厚岸翔洋高校』や『厚岸駅周辺のバス停』、『団地中央』が多く利用されている。

■乗車人数及び車内人数（上り）



■乗車人数及び車内人数（下り）



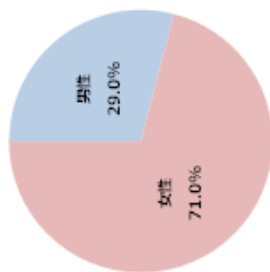
厚岸町バス乗降調査結果

3. バス路線カルテ

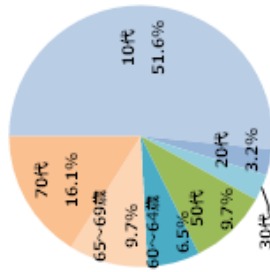
(4) 国泰寺線

▼上り

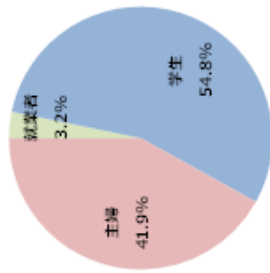
・性別



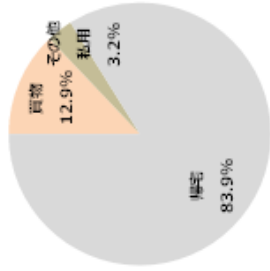
・年代



・職業

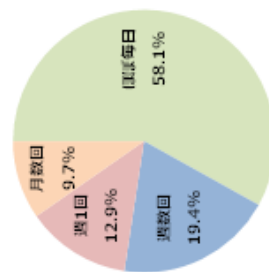


・利用目的



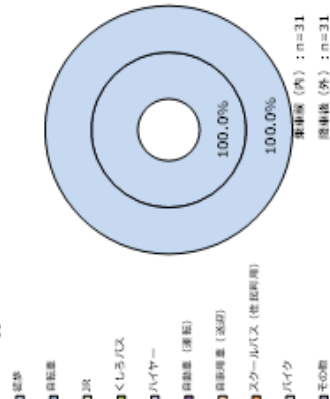
性別は、『女性』が約7割と『男性』を上回った。

・利用頻度



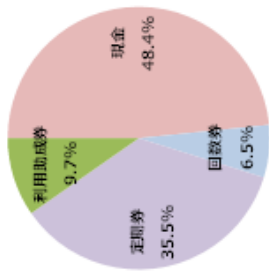
利用頻度は、『ほぼ毎日』が約6割と最も多い。

・乗継手段



乗継手段は、乗車前・降車後ともにすべての利用者が『徒歩』であった。

・支払方法



支払方法は、『現金』が約5割と最も多い。

職業は、『学生』が約5割と最も多い。

利用目的は、『帰宅』が約8割と最も多い。

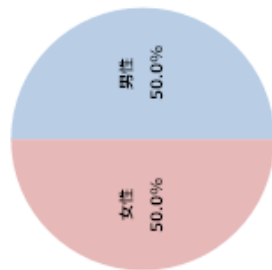
厚岸町バス乗降調査結果

3. バス路線カルテ

(4) 国泰寺線

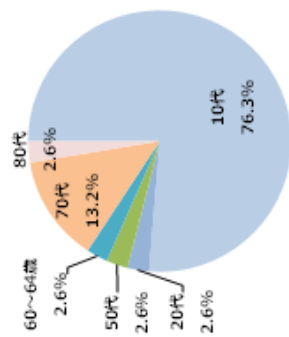
▼下り

・性別



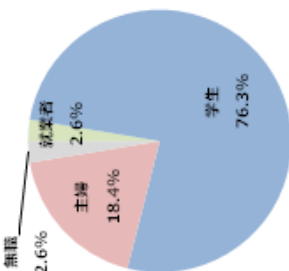
性別は、『男性』、『女性』がそれぞれ半数であった。(n=38)

・年代



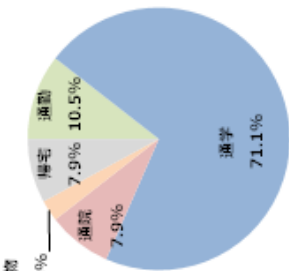
年代は、『10代』が約8割と最も多い。(n=38)

・職業



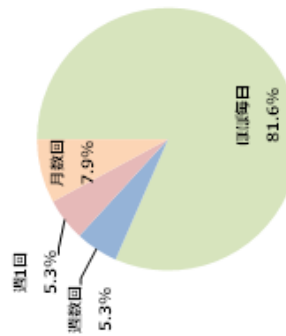
職業は、『学生』が約8割と最も多い。(n=38)

・利用目的



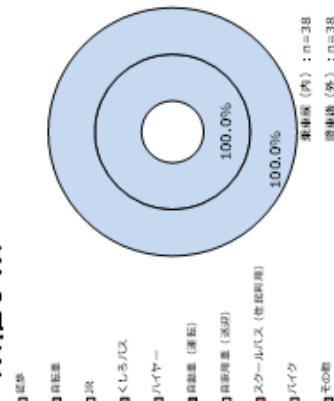
利用目的は、『通学』が約7割と最も多い。(n=38)

・利用頻度



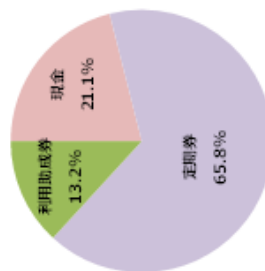
利用頻度は、『ほぼ毎日』が約8割と最も多い。(n=38)

・乗継手段



乗継手段は、乗車前・降車後ともにすべての利用者が『徒歩』であった。(n=38)

・支払方法



支払方法は、『定期券』が約7割と最も多い。(n=38)

患者輸送バス乗降状況(7月18日～7月24日)

月日	路線	往路・復路	乗車場所	乗車人数		降車場所	降車人数	
				乗車場所	計		降車場所	計
7月18日	上尾幌・片無去線	往路	上尾幌地区	1	2	町立厚岸病院	2	2
			太田地区	1				
		復路	町立厚岸病院	2	2	太田地区	1	2
						上尾幌地区	1	
7月19日	糸魚沢・若松・トライベツ線	往路	糸魚沢地区	6	7	町立厚岸病院	3	7
			若松地区	1		厚岸駅	1	
			-	-		役場前	3	
		復路	町立厚岸病院	7	7	糸魚沢地区	6	7
						トライベツ地区	1	
7月20日	上尾幌・片無去線	往路	上尾幌地区	1	2	町立厚岸病院	1	2
			片無去地区	1		役場前	1	
		復路	町立厚岸病院	2	2	片無去地区	1	2
						上尾幌地区	1	
7月21日	尾幌・苫多線	往路	尾幌地区	3	3	町立厚岸病院	3	3
		復路	町立厚岸病院	3	3	尾幌地区	3	3
7月21日	末広・床潭・筑紫恋線	復路	町立厚岸病院	1	1	床潭地区	1	1
7月24日	糸魚沢・若松・トライベツ線	往路	若松地区	1	4	町立厚岸病院	2	4
			糸魚沢地区	3		役場前	2	
		復路	町立厚岸病院	5	5	糸魚沢地区	3	5
						若松地区	1	
						トライベツ地区	1	

スクールバス一般混乗乗降者数(7月18日～7月24日)

路線名	月	日	登校			下校			
			乗車場所	降車場所	人数	乗車場所	便	降車場所	人数
尾幌線	7	18	尾幌地区	真龍小学校	1	厚岸駅	15:40発	尾幌地区	1
		19	尾幌地区	真龍小学校	1				
		20	尾幌地区	真龍小学校	1	厚岸駅	15:50発	尾幌地区	1
		21	尾幌地区	真龍小学校	1				
		24	尾幌地区	真龍小学校	1	厚岸駅	14:40発	尾幌地区	1
上尾幌線	7	18	尾幌地区	厚岸駅	1				
		19	尾幌地区	厚岸駅	1	厚岸駅	14:40発	尾幌地区	1
		20	尾幌地区	厚岸駅	1				
		21	尾幌地区	厚岸駅	1				
		24	尾幌地区	厚岸駅	1				
床潭線	7	19	筑紫恋地区	厚岸駅	1				
			床潭地区	厚岸小学校	2				
		21				厚岸中学校	15:40発	床潭地区	1
		24	筑紫恋地区	厚岸駅	1				
太田線	7	18	太田小学校	町立病院	1				
		19	太田小学校	町立病院	1				
		20	太田小学校	町立病院	1				
			太田中学校	厚岸駅	2				
		24	太田小学校	町立病院	1				
			太田中学校	厚岸駅	1				

資料編

資料 4 厚岸町地域公共交通

実証運行試験結果

厚岸町地域公共交通実証運行試験結果



1. 調査の概要

No.1

◆ 調査内容

目的 : 町内を運行するバス路線網の利便性向上及び効率化を図るため、予約運行型バスによる、町内全域を対象としたバス交通実証運行を実施する。

調査対象 : デマンドバス 末広・床潭・筑紫恋線 ※くしろバス 床潭線 子野日公園～末広間は区間運休
上尾幌・片無去線
苫多線
大別・太田線
トライベツ・若松・糸魚沢線
の全利用者を対象

運行期間 : 平成29年10月2日(月)～11月30日(金)

利用者数 : 末広・床潭・筑紫恋線	104人 (1.58人/便)	稼働率 : 40.2%	乗合率 : 48.5%
上尾幌・片無去線	78人 (1.70人/便)	稼働率 : 56.1%	乗合率 : 41.3%
苫多線	10人 (1.00人/便)	稼働率 : 12.2%	乗合率 : 0%
大別・太田線	29人 (3.22人/便)	稼働率 : 11.0%	乗合率 : 22.2%
トライベツ・若松・糸魚沢線	84人 (2.15人/便)	稼働率 : 47.6%	乗合率 : 61.5%
合計	305人		

1. 調査の概要

No.2

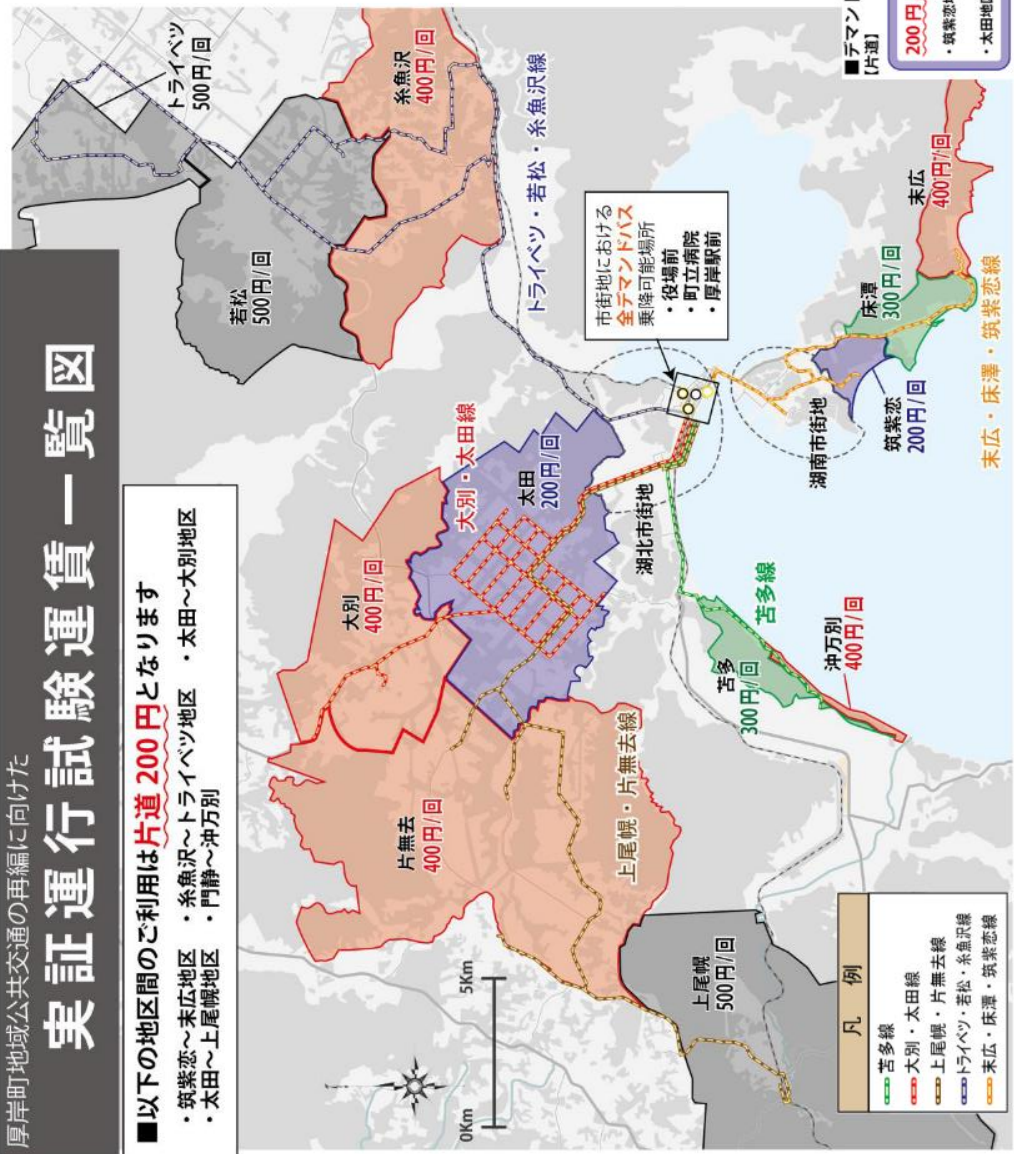
◆運賃一覧図

厚岸町地域公共交通の再編に向けた

実証運行試験運賃一覧図

■以下の地区間のご利用は片道200円となります

- ・筑紫恋～末広地区
- ・糸魚沢～トライベツ地区
- ・太田～大別地区
- ・太田～上尾幌地区
- ・門静～沖万別



■デマンドバス運賃（中学生以上）※小学生は半額、小学生未満は無料【片道】

200円/回
・筑紫恋地区
・太田地区

300円/回
・床澤地区
・若松地区

400円/回
・末広地区
・糸魚沢地区
・大別地区
・沖万別地区

500円/回
・若松地区
・トライベツ地区
・上尾幌地区

凡 例
若松線
大別・太田線
上尾幌・片無去線
トライベツ・若松・糸魚沢線
末広・床澤・筑紫恋線

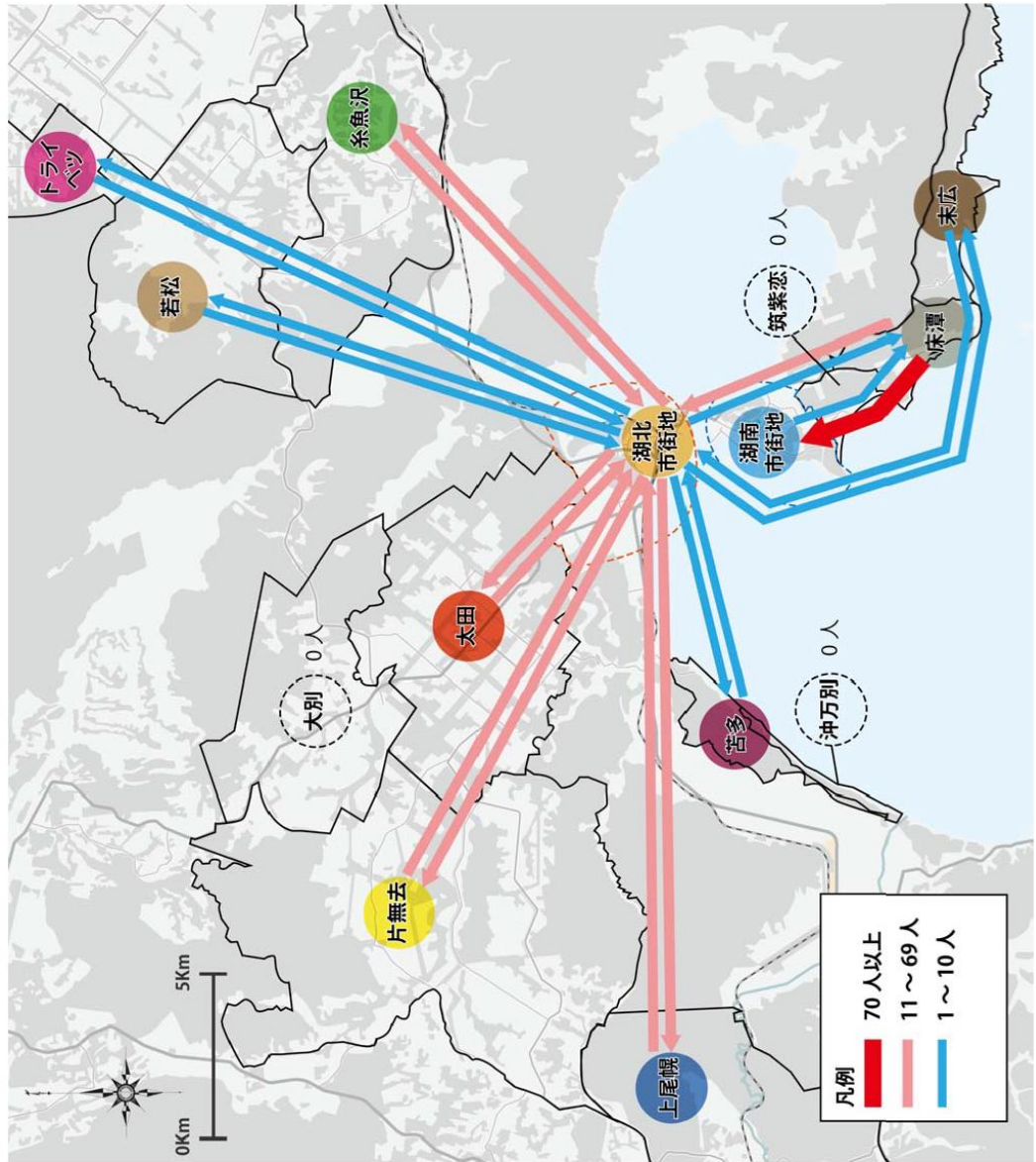
1. 調査の概要

No.3

◆実証運行結果-一覧表

路線名	運行ルート	運行予定便数	所要時間 (分)	運行実績 (便)	利用者数 (人)		1便あたり 利用者数 (人/便)	稼働率 (%)	乗合率 (%)
					総計	地区別 ()内は学生			
末広・床潭・筑紫恋線	末広～床潭 ～筑紫恋 ～湖南市街地 ～湖北市街地	4便/日 市街地行き:2便/日 郊外部行き:2便/日	37	66	104	末広:2(0) 床潭:102(71) 筑紫恋:0(0)	1.58	40.2	48.5
上尾幌・片無去線	上尾幌～片無去 ～湖北市街地	2便/日 市街地行き:1便/日 郊外部行き:1便/日	75	46	78	上尾幌:30(0) 片無去:48(0)	1.70	56.1	41.3
苫多線	沖万別～苫多 ～門静駅 ～湖北市街地	2便/日 市街地行き:1便/日 郊外部行き:1便/日	29	10	10	沖万別:0(0) 苫多:10(0)	1.00	12.2	0.0
大別・太田線	大別～太田 ～湖北市街地	2便/日 市街地行き:1便/日 郊外部行き:1便/日	65	9	29	大別:0(0) 太田:29(0)	3.22	11.0	22.2
トライベツ・若松・糸魚沢線	トライベツ～若松 ～糸魚沢 ～湖北市街地	2便/日 市街地行き:1便/日 郊外部行き:1便/日	75	39	84	トライベツ:13(0) 若松:15(0) 糸魚沢:56(0)	2.15	47.6	61.5

◆地区間の移動状況



No. 5

◆実証運行結果の整理

《本格運行に向けた運行区域見直しの必要性》

- ・実証運行結果では、「末広・床潭・筑紫恋線（104人）」、「上尾幌・片無去線（78人）」、「トライベツ・若松・糸魚沢線（84人）」の利用者が比較的多い。
- ・一方で、「苫多線（10人）」、「大別・太田線（29人）」は、他路線と比較すると、利用は少ない状況であった。
- ・特に、「大別・太田線」については、個別の利用状況を見ると、「大別地区」からの利用は0人であり、全ての利用者は「太田地区」であった。

⇒大別・太田線については、他路線と比較し利用が少ない状況であるが、他路線に組み込んだ場合、運行時間が長時間となり、他路線の利便性が著しく低下するため、単独路線として運行することが望ましい。

⇒今回、利用者が10人と実証運行路線中、最も利用者が少なかった「苫多線」については、「門静・尾幌地区」の路線バスがない時間帯において、利用者の利便性を図るため、運行区間の延長を検討し、利用の拡大をめざすべきである。

《利用実態を考慮した運行計画検討の必要性》

【末広・床潭・筑紫恋線】

- ・本実証運行では、路線別に利用実態が異なり、「末広・床潭・筑紫恋線」は通勤・通学利用が約8割となっており、厚岸翔洋高校への通学（71人）が多くなっている。このことから、曜日別の利用状況についても、月曜日から金曜日で大きな差はない状況である。
- ・一方で、便別利用者数は、1便が最も多く（77人）、帰宅で利用が想定される4便については利用が少ない（4人）状況である。

⇒本路線については、通学が主な利用目的となっており、今後も厚岸翔洋高校への継続的な移動支援を行うため、月曜日から金曜日までの週5日の運行が望ましい。

【その他路線】

- ・「上尾幌・片無去線」及び「トライベツ・若松・糸魚沢線」については、利用者が比較的多い状況である。
- ・一方で、「大別・太田線」及び「苫多線」については、利用が少ない状況であり、利用される曜日も限定的である。

⇒「上尾幌・片無去線」及び「トライベツ・若松・糸魚沢線」については、今後の利用増加を見越し、週5日の運行が望ましい。

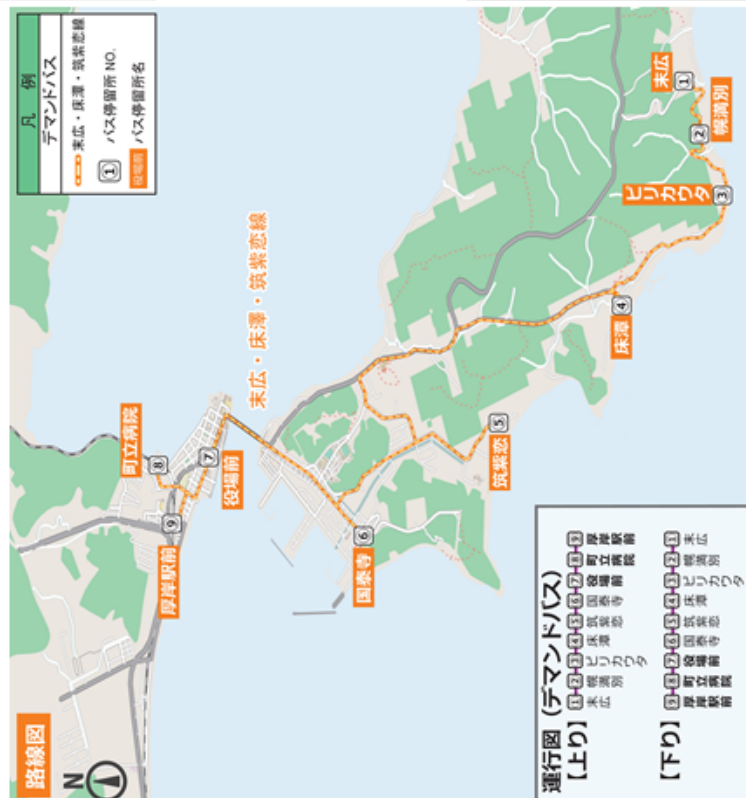
⇒一方で、「大別・太田線」及び「苫多線」については、町内市街地への通院等の移動を支援する目的から、実証運行試験の利用状況や現在運行している患者輸送バスの運行曜日を参考にした運行計画の立案が必要である。

2. 末広・床潭・筑紫恋線 実証運行試験結果

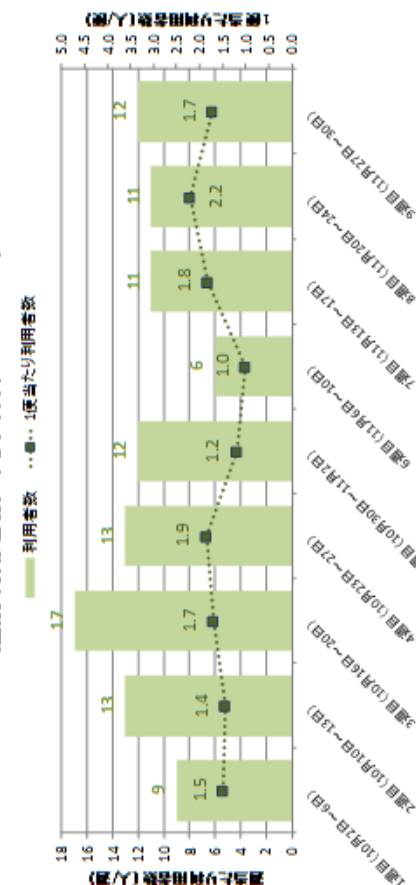
No.7

◆路線概要

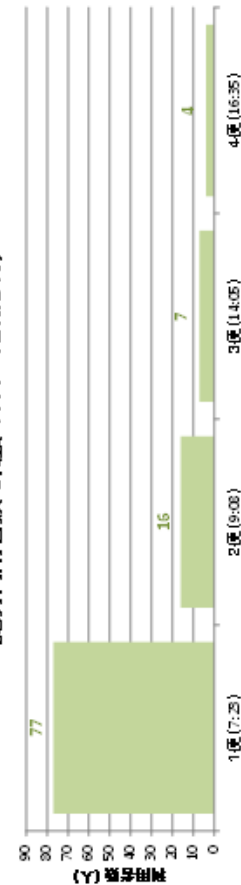
- ・運行便数：平日4便
- ・所要時間：37分
- ・始発：厚岸駅前 7:23 末広行 14:05
- ・終発：厚岸駅前 9:08 末広行 16:35
- ・1便あたり利用者数：1.58人/便
- ・稼働率：40.2%
- ・乗合率：48.5%



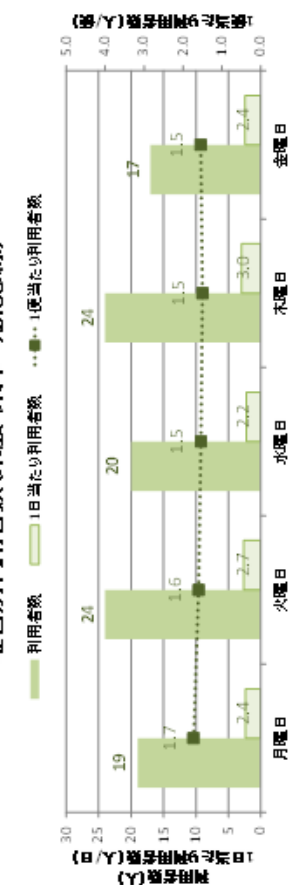
週別利用者数(末広・床潭・筑紫恋線)



便別利用者数(末広・床潭・筑紫恋線)



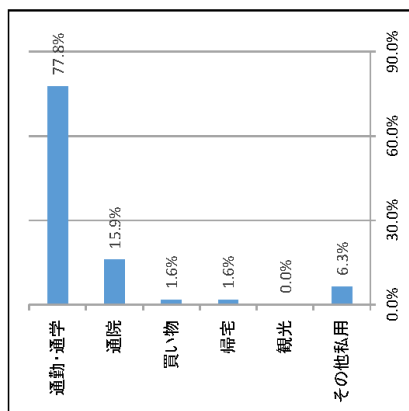
曜日別利用者数(末広・床潭・筑紫恋線)



2. 末広・床潭・筑紫恋線 実証運行試験結果

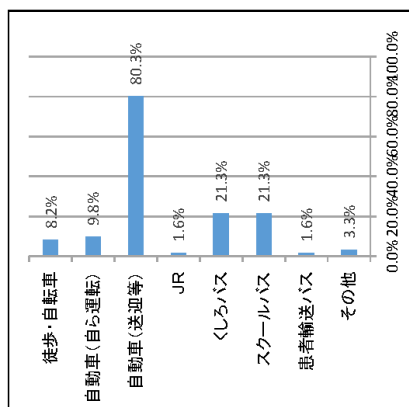
No.8

このバスの利用目的
(複数回答)



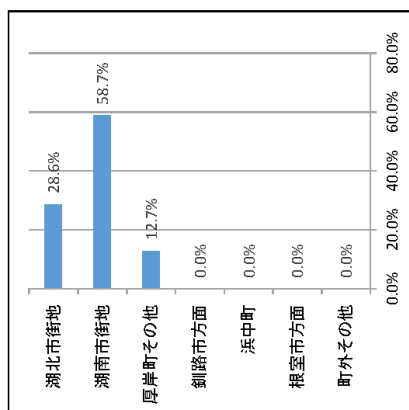
(実回答数：63人)

このバスがない場合の移動手段
(複数回答)



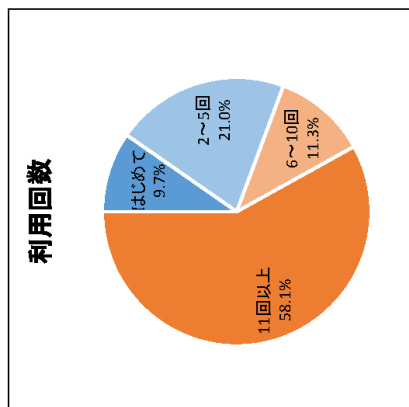
(実回答数：61人)

目的地の地域名
(複数回答)



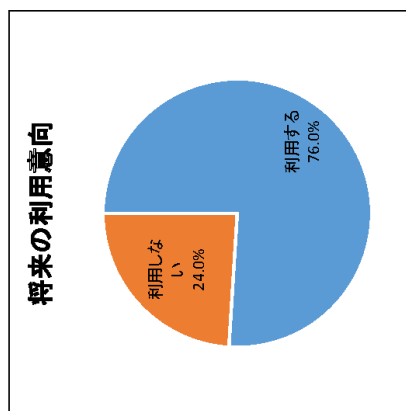
(実回答数：63人)

このバスの利用回数



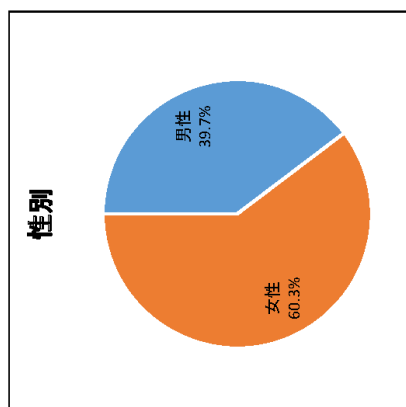
(実回答数：62人)

将来の利用意向



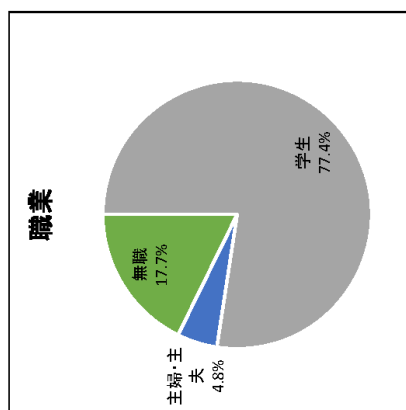
(実回答数：50人)

性別



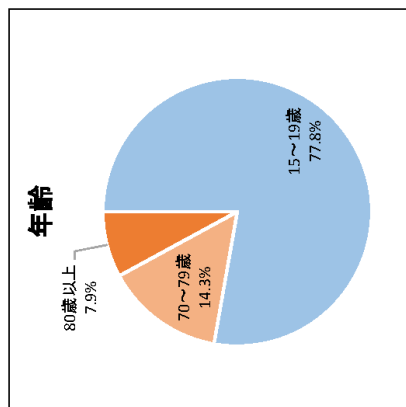
(実回答数：63人)

職業



(実回答数：62人)

年齢

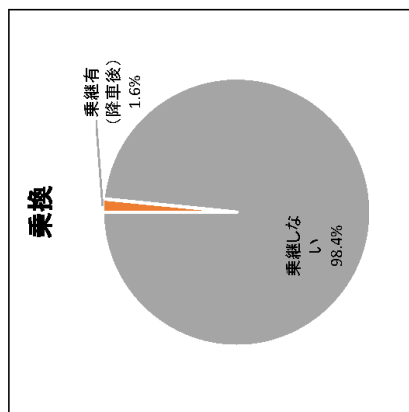


(実回答数：63人)

2. 末広・床潭・筑紫恋線 実証運行試験結果

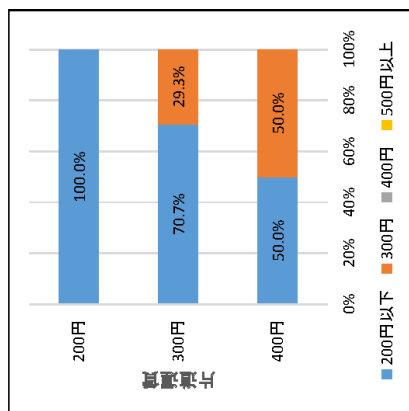
No.9

乗継ぎ利用の有無



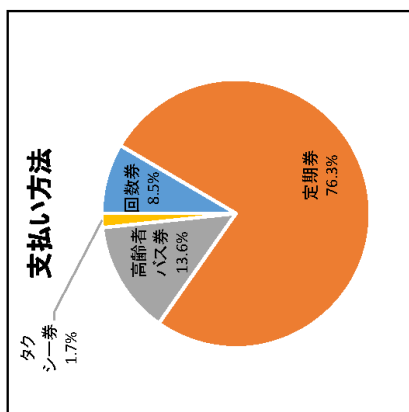
(実回答数：63人)

片道運賃×適切な運賃



(実回答数：61人)

運賃の支払方法



(実回答数：59人)

◆考察

- ・1便（7:23発 厚岸駅前行）の利用が最も多い。
- ・「通勤・通学」での15～19歳の学生の利用が多い。
- ・このバスがない場合の移動手段は、「自動車（送迎）」が多い。
- ・将来の利用意向は、約8割が「利用する」と回答している。

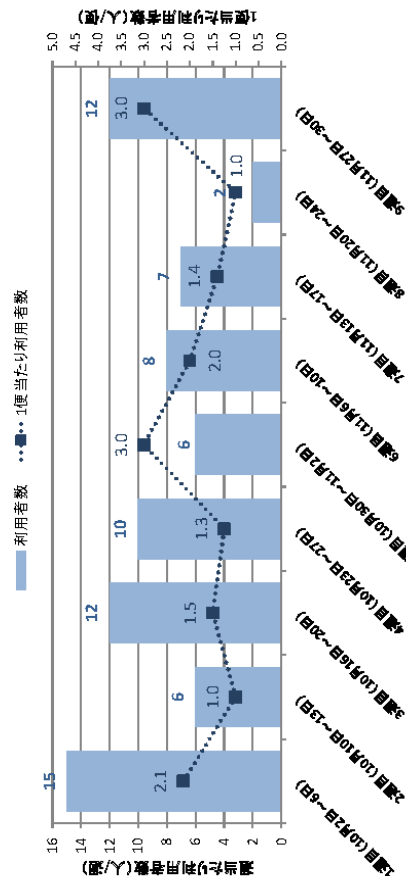
3. 上尾幌・片無去線 実証運行試験結果

No.10

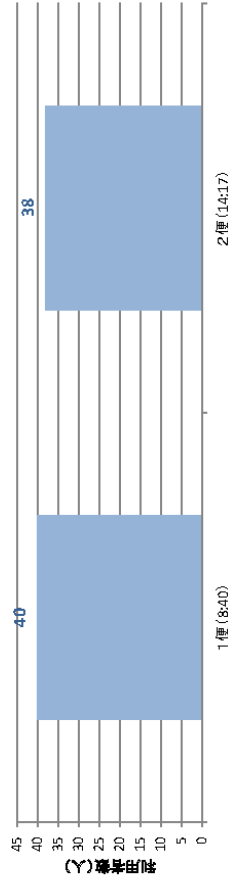
◆路線概要

- ・運行便数：平日2便
- ・所要時間：1時間15分
- ・始発：町立病院行 8:40
- ・終発：上尾幌公住行 14:17
(月1回 14:30に変更)
- ・1便あたり利用者数：1.70人
- ・稼働率：56.1%
- ・乗合率：41.3%

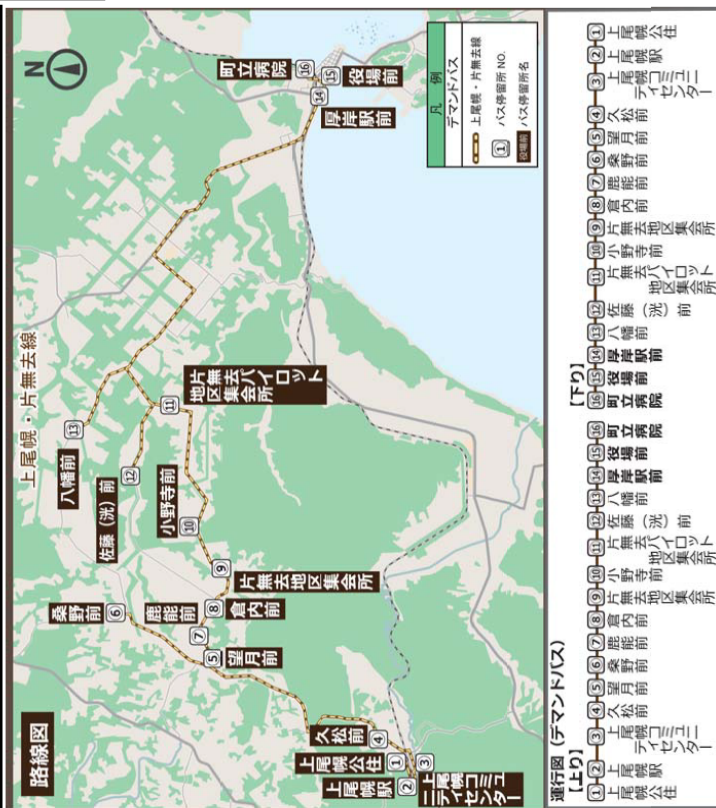
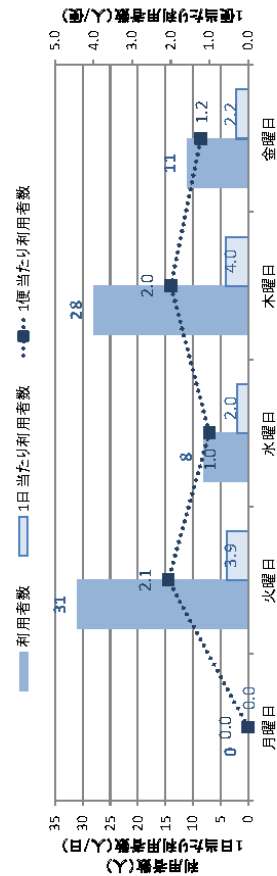
週別利用者数(上尾幌・片無去線)



便別利用者数(上尾幌・片無去線)

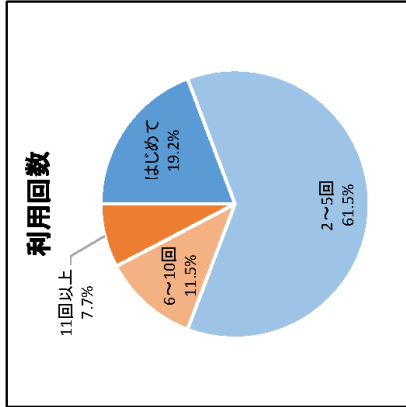


曜日別利用者数(上尾幌・片無去線)



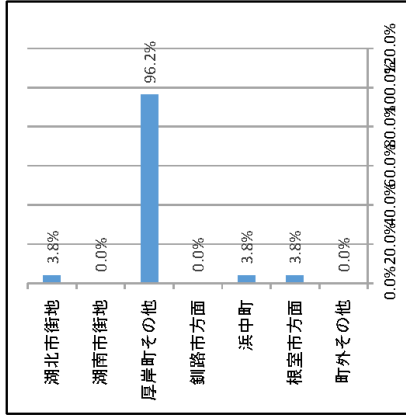
3. 上尾幌・片無去線 実証運行試験結果 No.11

このバスの利用回数



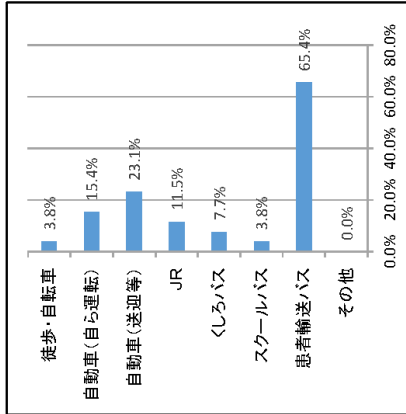
(実回答数：26人)

目的地の地域名
(複数回答)



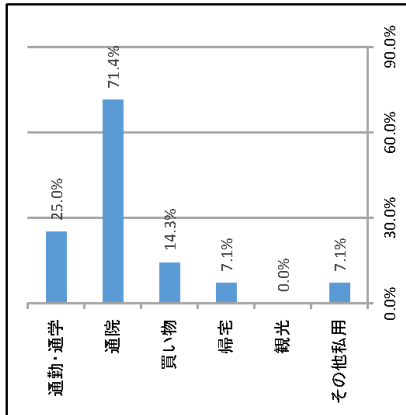
(実回答数：26人)

このバスがない場合の移動手段
(複数回答)



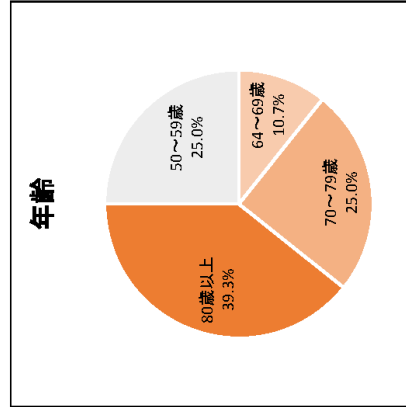
(実回答数：26人)

このバスの利用目的
(複数回答)



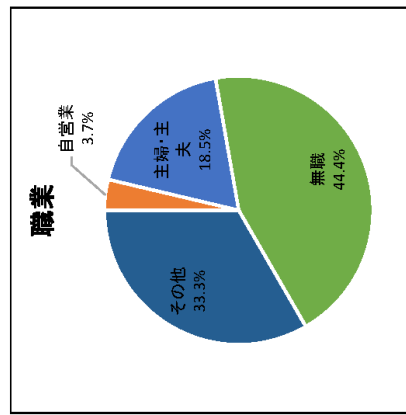
(実回答数：28人)

年齢



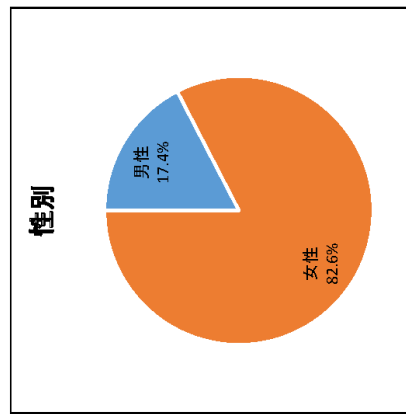
(実回答数：28人)

職業



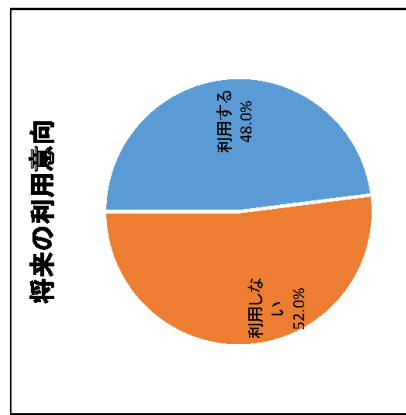
(実回答数：27人)

性別



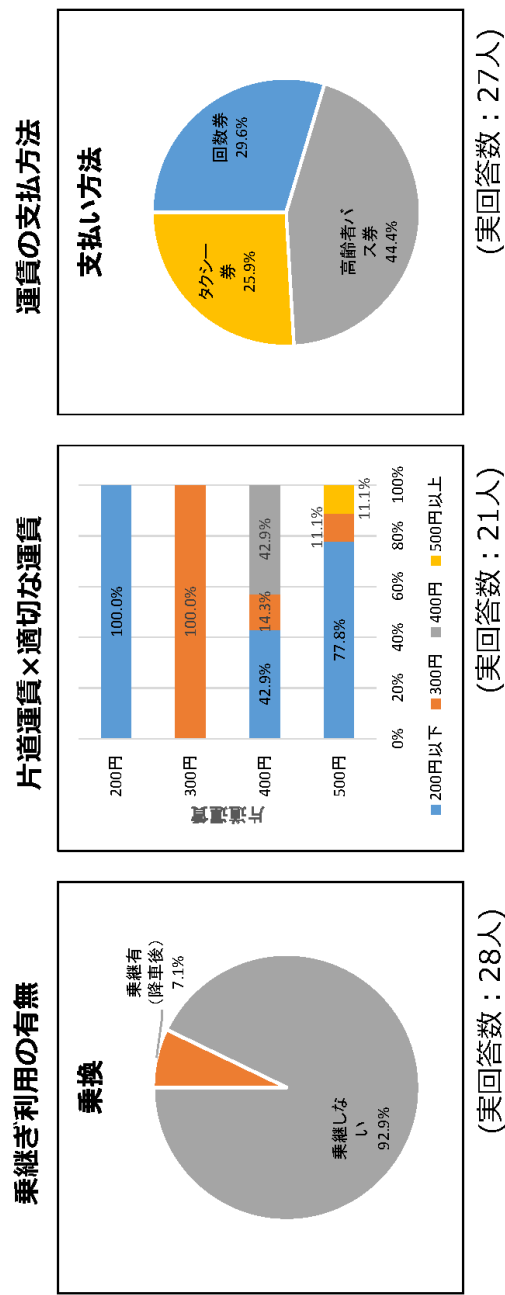
(実回答数：23人)

将来の利用意向



(実回答数：25人)

3. 上尾幌・片無去線 実証運行試験結果 No.12



◆考察

- ・「火曜日」「木曜日」の利用が多い。
- ・「通院」「通勤」での50歳以上の利用が多い。
- ・このバスが無い場合の移動手段は、「患者輸送バス」が多い。
- ・将来の利用意向は、約5割が「利用する」と回答している。

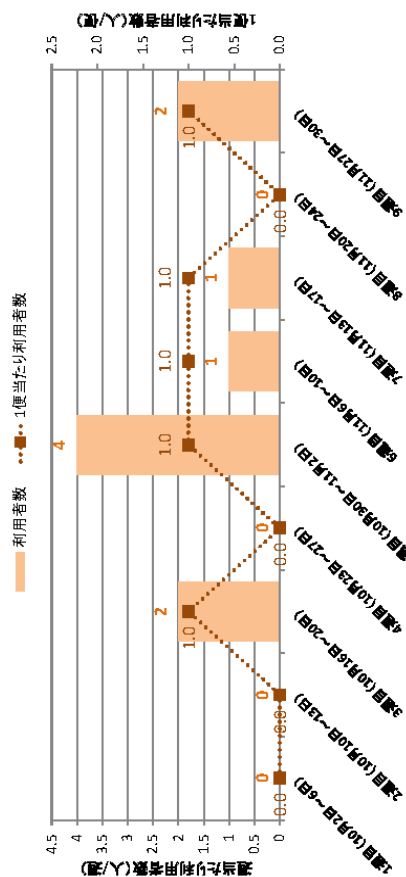
4. 苫多線 実証運行試験結果

No.13

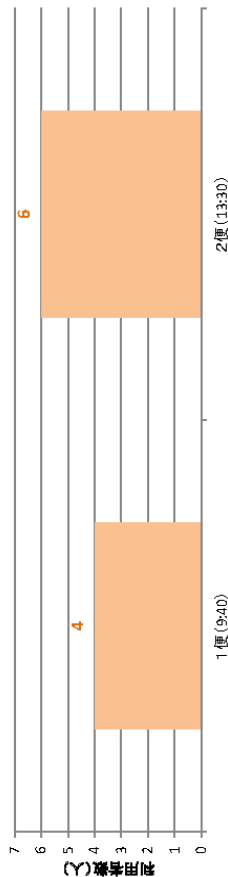
◆路線概要

- ・運行便数：平日2便
- ・所要時間：29分
- ・始発：町立病院行 9:40
- ・終発：永田前行 13:30
(月1～5回 14:00に変更)
- ・1便あたり利用者数：1.00人
- ・稼働率：12.2%
- ・乗合率：0%

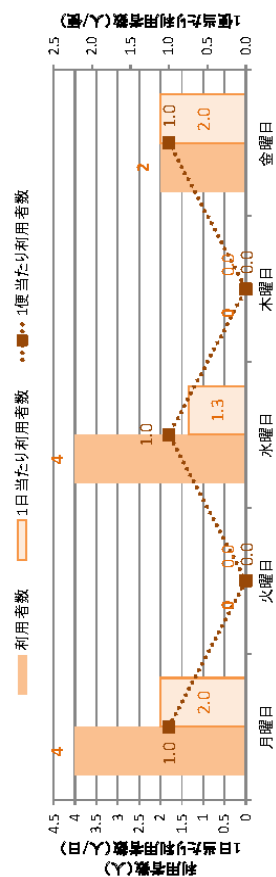
週別利用者数(苫多線)



便別利用者数(苫多線)



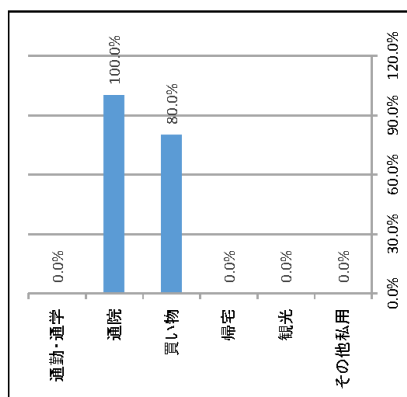
曜日別利用者数(苫多線)



4. 苫多線 実証運行試験結果

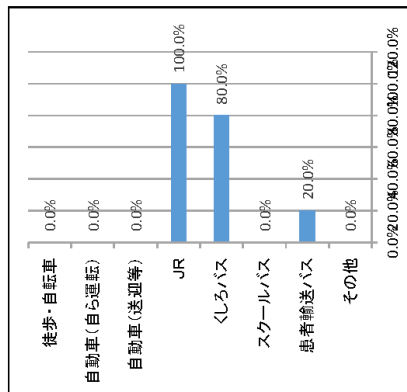
No.14

このバスの利用目的
(複数回答)



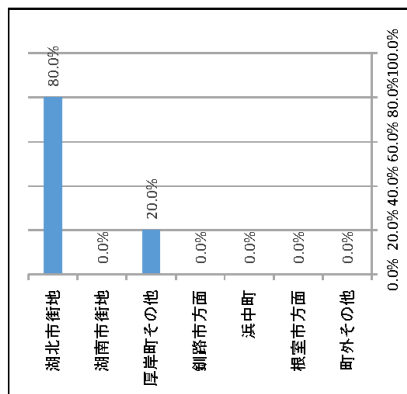
(実回答数：5人)

このバスがない場合の移動手段
(複数回答)



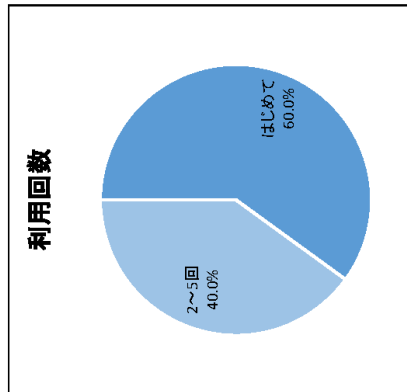
(実回答数：5人)

目的地の地域名
(複数回答)



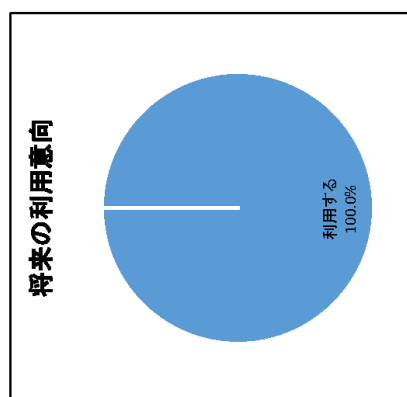
(実回答数：5人)

このバスの利用回数



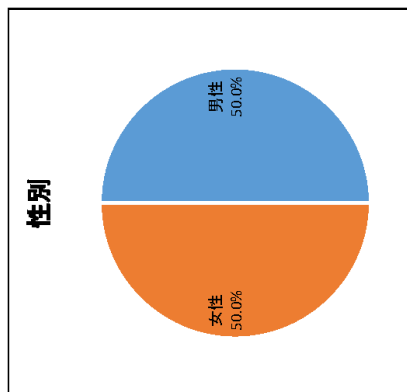
(実回答数：5人)

将来の利用意向



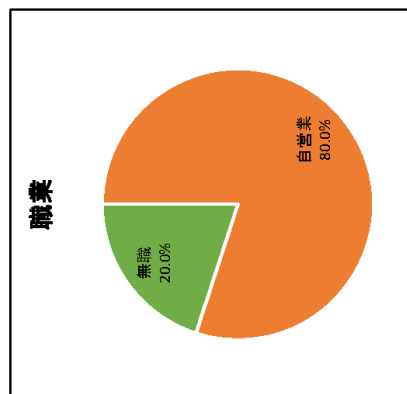
(実回答数：5人)

性別



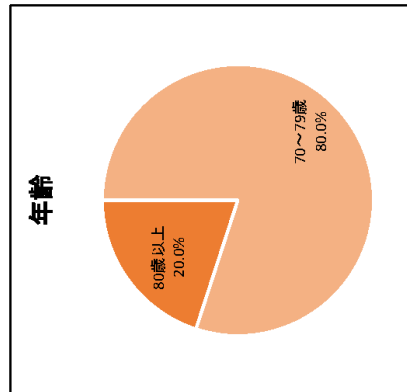
(実回答数：2人)

職業



(実回答数：5人)

年齢

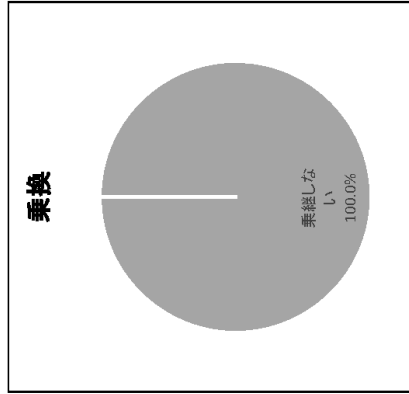


(実回答数：5人)

4. 苫多線 実証運行試験結果

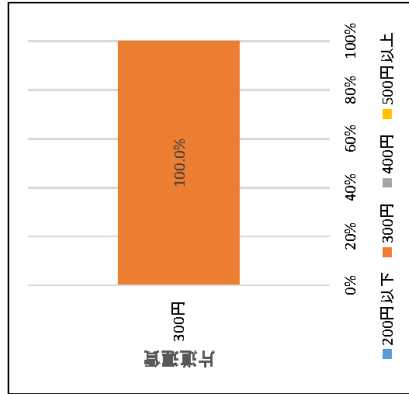
No.15

乗継ぎ利用の有無



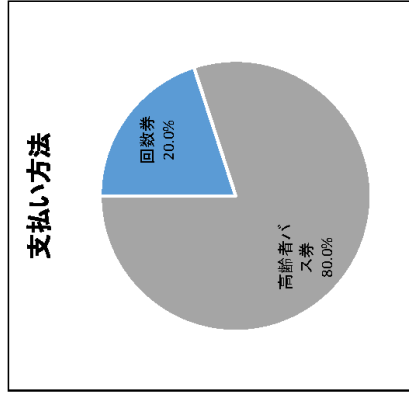
(実回答数：5人)

片道運賃×適切な運賃



(実回答数：3人)

運賃の支払い方法



(実回答数：5人)

◆考察

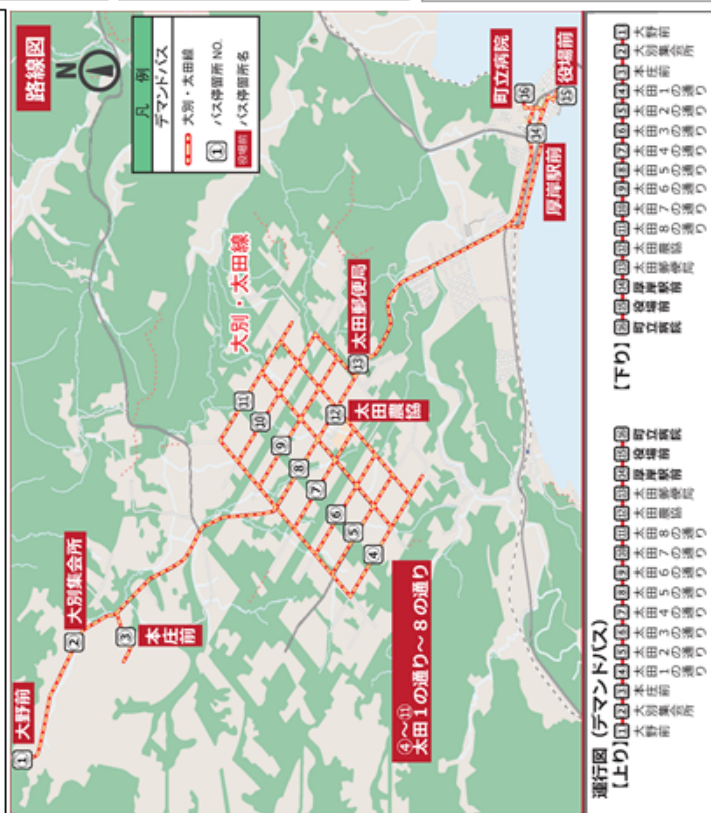
- ・「月曜日」「水曜日」「金曜日」に利用されている。
- ・「通院」「買い物」での高齢者の利用が多い。
- ・このバスがない場合の移動手段は、「JR」「くしろバス」が多い。
- ・将来の利用意向は、全ての回答者が「利用する」と回答している。

5. 大別・太田線 実証運行試験結果

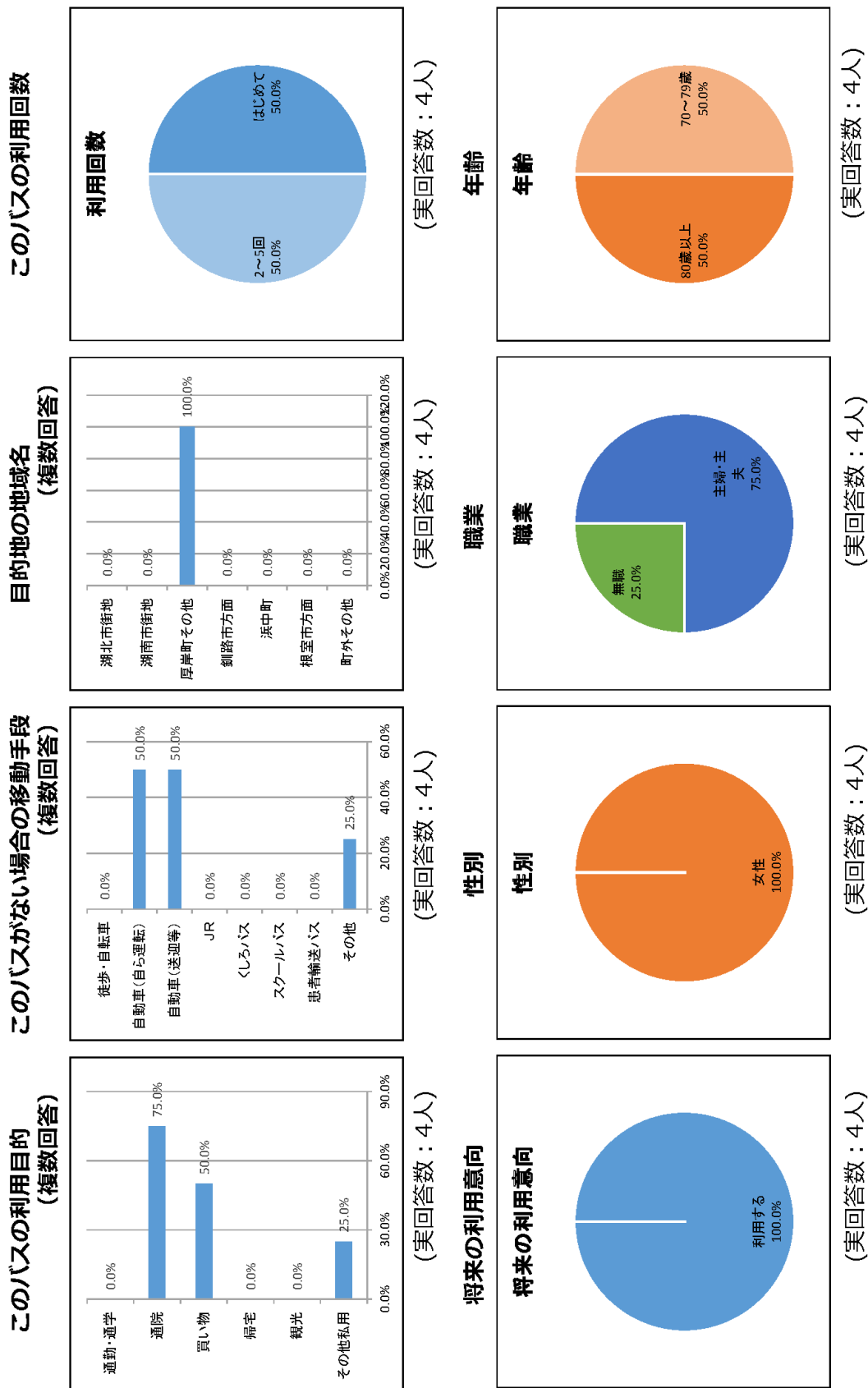
No.16

◆路線概要

- ・運行便数：平日2便
- ・所要時間：1時間5分
- ・始発：町立病院行 8:50
- ・終発：大野前行 13:00
- ・1便あたり利用者数：3.22人
(月1回 14:20に変更)
- ・稼働率：11.0%
- ・乗合率：22.2%



5. 大別・太田線 実証運行試験結果 No.17



将来の利用意向

(実回答数：4人)

性別

(実回答数：4人)

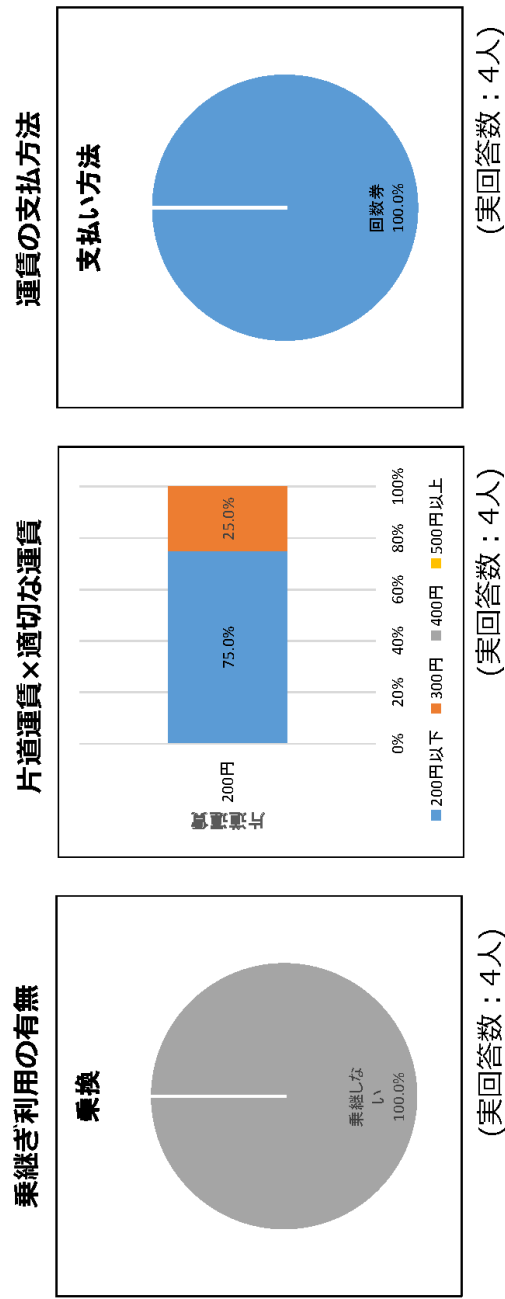
職業

(実回答数：4人)

年齢

(実回答数：4人)

5. 大別・太田線 実証運行試験結果 No.18



◆考察

- ・月曜日は利用されていない。
- ・「通院」「買い物」での「高齢者」の利用が多い。
- ・このバスがない場合の移動手段は、「自動車（自分で運転）」「自転車（送迎等）」が多い。
- ・将来の利用意向は、全ての回答者が「利用する」と回答している。

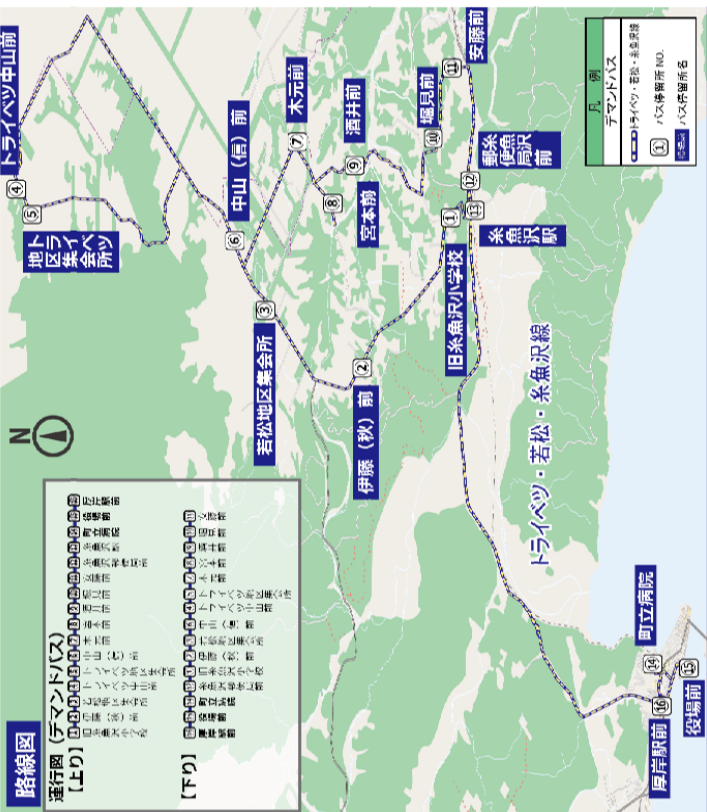
6. トライベツ・若松・糸魚沢線

実証運行試験結果

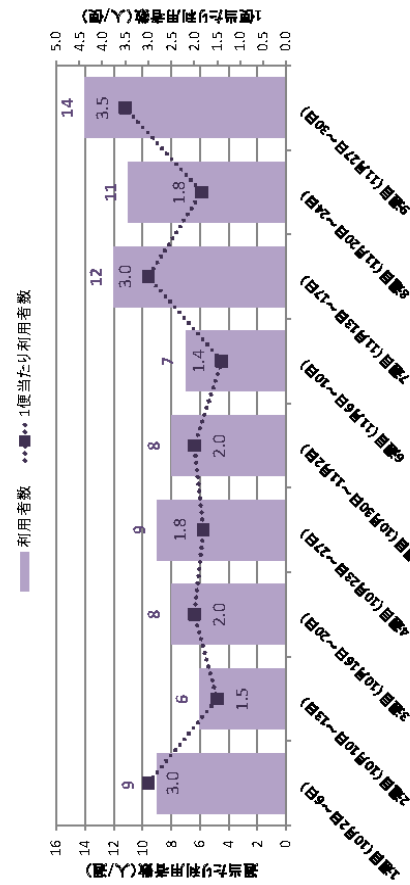
No.19

◆路線概要

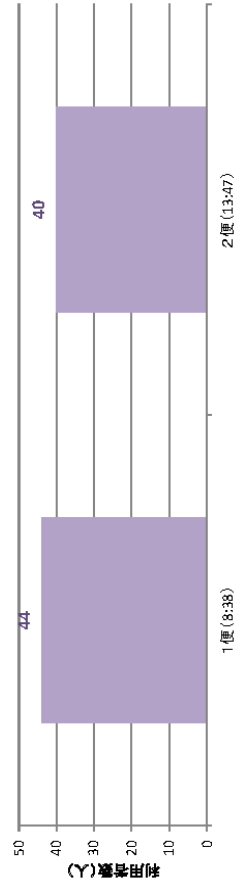
- ・運行便数：平日2便
- ・所要時間：1時間15分
- ・始発：厚岸駅前 8:38
- ・終発：安藤前行
- 糸魚沢スクールバス「15:40」の場合 13:47
- 糸魚沢スクールバス「14:40」の場合 15:38
- (月1回 14:38に変更)
- (月2～5回 15:38に変更)
- ・1便あたり利用者数：2.15人
- ・稼働率：47.6%
- ・乗合率：61.5%



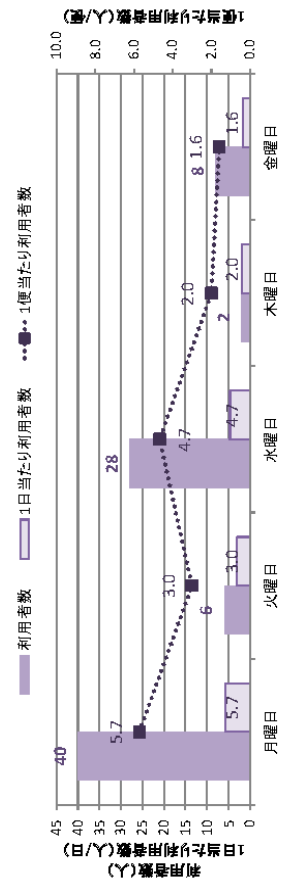
週別利用者数 (トライベツ・若松・糸魚沢線)



便別利用者数 (トライベツ・若松・糸魚沢線)



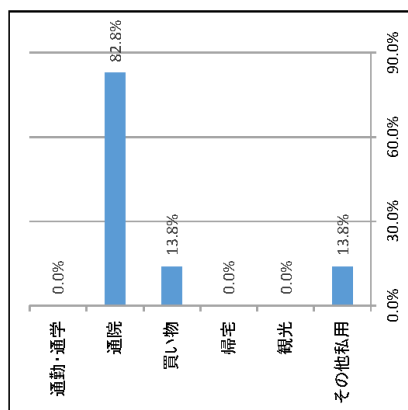
曜日別利用者数 (トライベツ・若松・糸魚沢線)



6. トライベツ・若松・糸魚沢線 実証運行試験結果

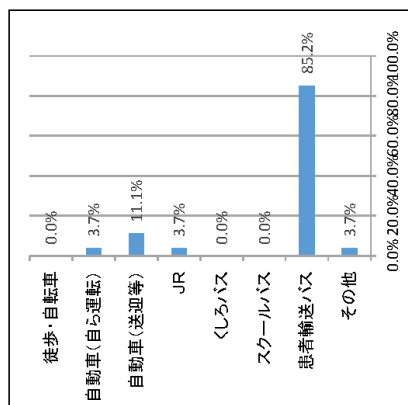
No.20

このバスの利用目的
(複数回答)



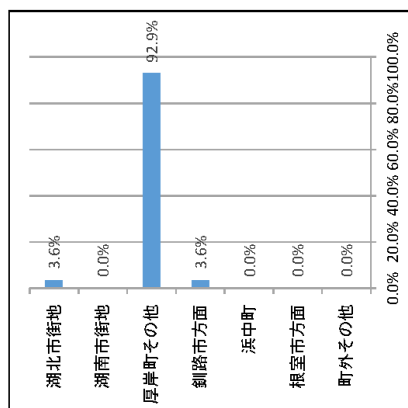
(実回答数：29人)

このバスがない場合の移動手段
(複数回答)



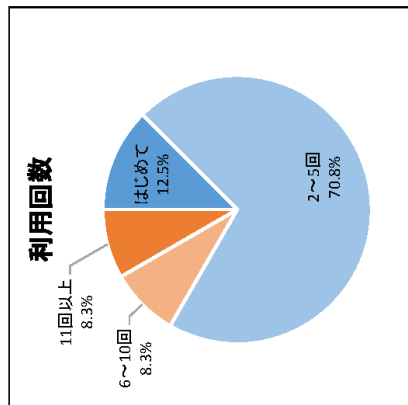
(実回答数：27人)

目的地の地域名
(複数回答)



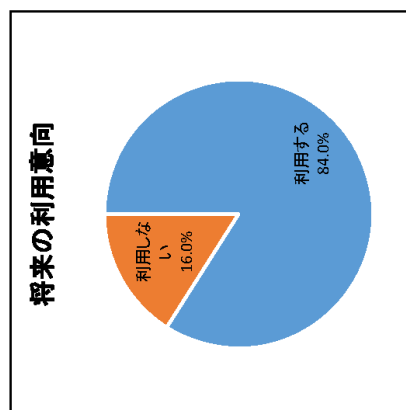
(実回答数：28人)

このバスの利用回数



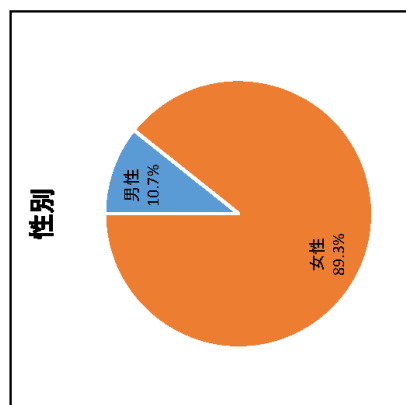
(実回答数：24人)

将来の利用意向



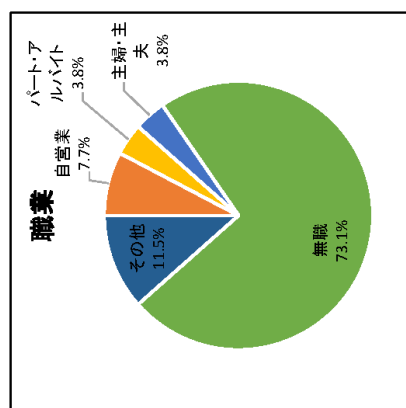
(実回答数：25人)

性別



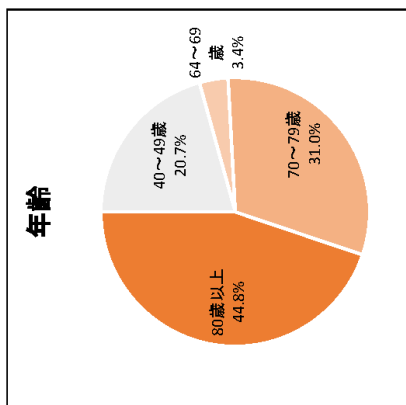
(実回答数：28人)

職業



(実回答数：26人)

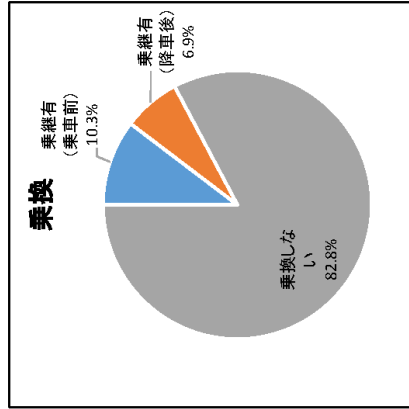
年齢



(実回答数：29人)

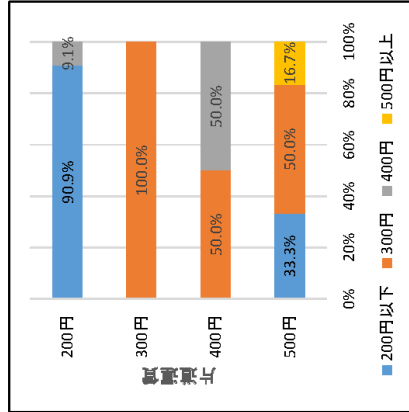
6. トライベツ・若松・糸魚沢線 実証運行試験結果 No.21

乗継ぎ利用の有無



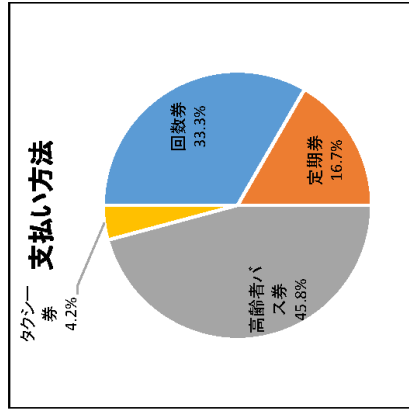
(実回答数：29人)

片道運賃×適切な運賃



(実回答数：20人)

運賃の支払方法



(実回答数：24人)

◆考察

- ・「月曜日」「水曜日」に多く利用されている。
- ・「通院」での「高齢者」の利用が多い。
- ・このバスがない場合の移動手段は、「患者輸送バス」が多い。
- ・将来の利用意向は、約8割が「利用する」と回答している。

厚岸町地域公共交通網形成計画

平成30年3月

厚岸町 町民課

〒088-1192 厚岸郡厚岸町真栄3丁目1番地

TEL : 0153-52-3131

FAX : 0153-52-3138