

---

令和6年度

第1回 厚岸町地域公共交通活性化協議会  
次 第

日時：令和6年5月15日（水）14時00分より

場所：厚岸町生活改善センター / 大研修室

---

1 開 会

2 会長挨拶

3 議 事

報告第1号 令和5年度事業報告について

報告第2号 令和5年度収支決算報告及び監査報告について

報告第3号 令和5年度デマンドバスの利用状況について 【資料1】

報告第4号 第2期厚岸町地域公共交通計画の評価指標及び数値目標に係る  
令和5年度評価について

議案第1号 監事の選出について

議案第2号 令和6年度事業計画（案）について

議案第3号 令和6年度収支予算（案）について

議案第4号 第2期厚岸町地域公共交通計画一部変更（案）について

議案第5号 令和7年度地域公共交通計画別紙（案）について

4 その他

5 閉 会

報告第1号

令和5年度事業報告について

令和6年5月15日

厚岸町地域公共交通活性化協議会

1 協議会等開催状況

開催日	事業名	内 容
令和5年 5月23日	令和5年度第1回 厚岸町地域公共交通 活性化協議会	○令和4年度事業報告について ○令和4年度収支決算報告及び監査報告について ○令和4年度デマンドバスの利用状況について ○令和5年度地域内フィーダー系統確保維持 計画の変更(案)の承認について ○令和6年度地域内フィーダー系統確保維持 計画(案)の承認について ○令和5年度事業計画(案)について ○令和5年度収支予算(案)について
令和6年 1月17日	地域公共交通確保維 持改善事業に関する 事業評価 ※書面開催	○地域公共交通確保維持改善事業評価(案)の 承認について ・地域内フィーダー系統確保維持事業

報告第2号

令和5年度収支決算報告及び監査報告について

令和6年5月15日

厚岸町地域公共交通活性化協議会

【歳入】

(単位：円)

款	項	目	予算額(A)	決算額(B)	増減(B-A)	備考
1負担金	1負担金	1負担金	273,840	139,536	△134,304	
2繰越金	1繰越金	1繰越金	52	52	0	繰越金(令和4年度) 52
3諸収入	1諸収入	1諸収入	0	9	9	利息 9
合 計			273,892	139,597	△134,295	

【歳出】

(単位：円)

款	項	目	予算額(A)	決算額(B)	増減(B-A)	備考
1運営費	1会議費	1会議費	273,840	139,536	△134,304	委員報酬及び費用弁償(2回分) 139,536
	2事務費	1事務費	0	0	0	
2予備費	1予備費	1予備費	52	0	△52	
合 計			273,892	139,536	△134,356	

【決算額】 歳入) 139,597円 - 歳出) 139,536円 = 差引額) 61円

※差引額) 61円は、令和6年度会計に繰越

【負担金】 厚岸町負担金) 273,840円 - 決算額) 139,536円 = 差引額) 134,304円

※差引額) 134,304円は厚岸町へ返還

## 監査報告書

厚岸町地域公共交通活性化協議会規約第7条第3項の規定により、協議会の会計について、支出証拠書類及び関係諸帳簿を慎重に監査した結果、適正に処理がなされていることを報告いたします。

令和6年 4 月 22 日

厚岸町地域公共交通活性化協議会

監事 田 辺 正 保



報告第3号

令和5年度デマンドバス利用状況について

令和6年5月15日

厚岸町地域公共交通活性化協議会

1 デマンドバス利用状況 [過去3年間]

(1) 路線別年間利用者数

【令和5年度】

①末広・床潭・筑紫恋線	173人
②上尾幌・片無去線	276人
③苫多線	40人
④大別・太田線	74人
⑤トライベツ・若松・糸魚沢線	155人
⑥トライベツ・若松・糸魚沢線（短縮便）※	4人
合 計	722人

【令和4年度】

①末広・床潭・筑紫恋線	375人
②上尾幌・片無去線	311人
③苫多線	47人
④大別・太田線	56人
⑤トライベツ・若松・糸魚沢線	157人
⑥トライベツ・若松・糸魚沢線（短縮便）※	6人
合 計	952人

【令和3年度】

①末広・床潭・筑紫恋線	235人
②上尾幌・片無去線	344人
③苫多線	54人
④大別・太田線	42人
⑤トライベツ・若松・糸魚沢線	129人
合 計	804人

※令和4年度より、⑥トライベツ・若松・糸魚沢線（短縮便）を追加しております。

（区間は、厚岸駅と糸魚沢地区集会所間の便です）

報告第4号

第2期厚岸町地域公共交通計画の評価指標及び数値目標に係る令和5年度評価について

令和6年5月15日

厚岸町地域公共交通活性化協議会

1 第2期厚岸町地域公共交通計画の評価指標及び数値目標に係る令和5年度評価について（計画期間5年間：令和5年度から令和9年度まで）

(1) 令和5年度分

評価指標	現況値	令和5年度		令和9年度	令和5年度評価結果	
		目標値	実績値		目標値	現状維持
① デマンドバスの路線数	5路線	目標値	5路線	5路線	目標値	現状維持
		実績値	5路線	—		
② デマンドバスの利用者数 (人/年度)	804人	目標値	900人	1,000人	目標値	178人減
		実績値	722人	—		
③ 市街地内の運行路線数 (路線バス)	1路線	目標値	2路線	2路線	目標値	現状維持
		実績値	2路線	—		
④ 市街地を運行する路線バスの利用者数 (人/年度)	30,026人	目標値	30,100人	30,100人	目標値	4,753人減
		実績値	25,347人	—		
⑤ 広域交通の便数	24便	目標値	24便	24便	目標値	現状維持
		実績値	24便	—		
⑥ J R 花咲線の利用者数 (人/年度)	41,652人	目標値	41,700人	41,700人	目標値	275人増 ※数値は令和4年度
		実績値	41,975人	—		
⑦ 路線バス厚岸・釧路線の利用者数 (人/年度)	102,351人	目標値	102,400人	102,400人	目標値	35,314人増
		実績値	137,714人	—		
⑧ 公共交通全体の収支率	29.5%	目標値	29.5%	29.5%	目標値	4.3%増
		実績値	33.8%	—		
⑨ 公的資金投入額の推移	約8,900万円	目標値	約8,900万円	約8,900万円	目標値	989万円減
		実績値	7,911万円	—		

(2) 交通計画より評価指標及び数値目標（計画より抜粋）

《交通計画 42ページから45ページまで》

《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)
①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
<b>【算出の考え方及び算出・活用方法】</b> ・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						
②デマンドバスの利用者数（人／年度）	804	900	900	1,000	1,000	1,000
<b>【算出の考え方及び算出・活用方法】</b> ・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)			
未広・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						

《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)
③市街地内の 運行路線数 (路線バス)	1 路線	2 路線				
<b>【算出の考え方及び算出・活用方法】</b> ・ 令和 3 年（2021 年）時点の路線（路線バス国泰寺線）を現況値として採用 ・ 利用者が減少傾向にある中、利用促進や運行形態の見直しによる現状維持を目標						
④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
<b>【算出の考え方及び算出・活用方法】</b> ・ 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						
⑤広域交通の 便数	24 便 J R 14 便 バス 10 便					
<b>【算出の考え方及び算出・活用方法】</b> ・ 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標						

《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)
⑥ 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
<b>【算出の考え方及び算出・活用方法】</b> ・ 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						

《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)
⑦ 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
<b>【算出の考え方及び算出・活用方法】</b> ・ 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						

《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)
⑧公共交通全体の収支率	29.5 %	29.5 %	29.5 %	29.5 %	29.5 %	29.5 %
<p>【算出の考え方及び算出・活用方法】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul>						
⑨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
<p>【算出の考え方】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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。</li> </ul>						

議案第 1 号

監事の選出について

厚岸町地域公共交通活性化協議会規約第 6 条の規定により監事 1 人を互選する。

令和 6 年 5 月 1 5 日

厚岸町地域公共交通活性化協議会

(任期 令和 5 年 3 月 2 3 日から令和 6 年 4 月 2 8 日まで)

監 事 中 村 一 明

(任期 令和 6 年 4 月 2 9 日から令和 7 年 3 月 2 2 日まで)

監 事 \_\_\_\_\_

## 議案第 2 号

令和 6 年度事業計画（案）について

令和 6 年 5 月 1 5 日

厚岸町地域公共交通活性化協議会

### 1 協議会の開催

事業名	内容
①第 1 回厚岸町地域公共交通活性化協議会 (令和 6 年 5 月 15 日)	○令和 5 年度事業報告について ○令和 5 年度収支決算報告及び監査報告について ○令和 5 年度デマンドバス利用状況について ○第 2 期厚岸町地域公共交通計画の評価指標及び数値目標に係る令和 5 年度評価について ○監事の選出について ○令和 6 年度事業計画（案）について ○令和 6 年度収支予算（案）について ○第 2 期厚岸町地域公共交通計画一部変更（案）について ○令和 7 年度地域公共交通計画別紙（案）について
②第 2 回厚岸町地域公共交通活性化協議会 (令和 7 年 1 月 予定)	○地域公共交通確保維持改善事業評価（案）の承認について ・地域内フィーダー系統

議案第3号

令和6年度収支予算（案）について

令和6年5月15日

厚岸町地域公共交通活性化協議会

【歳入】

(単位：円)

款	項	目	本年度 予算額(A)	前年度 予算額(B)	増減(A-B)	備考
1負担金	1負担金	1負担金	274,602	273,840	762	厚岸町負担金 274,602
2繰越金	1繰越金	1繰越金	61	52	9	前年度繰越額 61
3諸収入	1諸収入	1諸収入	0	0	0	
合 計			274,663	273,892	771	

【歳出】

(単位：円)

款	項	目	本年度 予算額(A)	前年度 予算額(B)	増減(A-B)	備考
1運営費	1会議費	1会議費	274,602	273,840	762	【協議会3回分】 委員報酬 及び費用弁償 274,602
	2事務費	1事務費	0	0	0	
2予備費	1予備費	1予備費	61	52	9	
合 計			274,663	273,892	771	

※歳出（会議費）

補足：令和6年度の事業計画（案）において、協議会開催を2回予定しておりますが、今後、デマンドバス路線（末広・床潭・筑紫恋線について）の一部変更を検討しており、関係機関等との協議状況により協議会を開催する場合がありますため、1回分の協議会予算を追加し3回分としております。

## 議案第4号

### 第2期厚岸町地域公共交通計画の一部変更（案）について

第2期厚岸町地域公共交通計画の一部変更（案）を次案のとおりとすることについて、審議の上、承認を求める。

令和6年5月15日

厚岸町地域公共交通活性化協議会

### 記

### 第2期厚岸町地域公共交通計画の一部変更（案）

#### 【変更理由】

地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統補助）の申請時には、これまで事業年度ごとに「地域内フィーダー系統確保維持計画（生活交通確保維持改善計画）」を作成しておりましたが、令和2年11月に根拠法令であります「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正による経過措置が終了したことに伴い、新たに地域公共交通計画の中に補助系統（地域内フィーダー系統路線）の位置づけ等を記載することが補助要件化されました。

上記の補助要件化に伴い、今後、補助事業を活用するためには、補助系統の地域の公共交通における位置づけや補助事業活用の必要性等について、地域公共交通計画への記載が必要であるため、当交通計画においても一部変更を行うものであります。

【変更箇所】

- 第2期厚岸町地域公共交通計画内（※詳細は、次ページに記載しております）

《計画書31ページ》

- ①広域交通（路線バス：厚岸・釧路線）の地域間幹線系統としての必要性を明確化
- ②地域内交通（路線バス、デマンドバス）の地域内フィーダー系統としての必要性を明確化

《計画書34ページ》

- ③路線バスの国泰寺線・買い物循環線の地域内フィーダー系統としての位置づけや実施主体、運行形態の明確化

《計画書35ページ》

- ④デマンドバスの地域内フィーダー系統としての位置づけや実施主体、運行形態の明確化

《計画書42ページから45ページまで》

- ⑤既に位置づけされている地域公共交通の定量的な目標・効果に対して、評価に必要な具体的なデータ取得方法や検証方法を明確化

## 【変更案】

※変更箇所のみ抜粋（朱書き部分が追加されたものです）

### ○第2期厚岸町地域公共交通計画

## 《交通計画 31ページ》

### 第6章 基本方針

#### 6-1 基本方針

[省略]

#### 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・維持が必要である。
- ・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が必要である。

#### ■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を周遊、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っている。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・維持が必要である。

#### ■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。

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	<p>市街地内を運行する路線バスとして、くしろバスが国泰寺線を運行していますが、居住地をカバーしきれていない箇所や商業施設へのアクセスとしては、不便な状況が見受けられます。</p> <p>そのため、より多くの地域住民をカバーし、生活交通として各施設へのアクセス交通に配慮した市街地の買物循環バスについて検討します。</p> <p>また、市街地の（日中便）買物循環線は、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、地域住民の町内外の移動を確保・維持します。</p>
実施概要 イメージ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・人口密度の高い居住地を經由し、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</li> <li>・朝・夕の通勤・通学時間帯は、国泰寺線の運行ダイヤを踏襲</li> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul> <p>※[図省略]</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

<p>目的</p>	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>
<p>実施概要 イメージ</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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</li> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> </ul> <p>※[図省略]</p>
<p>実施エリア</p>	<p>未広・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</p>
<p>実施主体</p>	<p>厚岸町（交通事業者への運行委託）</p>
<p>運行形態</p>	<p>自家用有償運送（区域運行）</p>

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
<b>【算出の考え方及び算出・活用方法】</b> ・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 ・ <b>毎年度の町で把握している実績を基に、協議会で審議</b>						
デマンドバスの 利用者数 (人/年度)	804	900	900	1,000	1,000	1,000
<b>【算出の考え方及び算出・活用方法】</b> ・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)			
未広・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 ・ <b>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</b>						

《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								
<p>【算出の考え方及び算出・活用方法】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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</li> <li>・<b>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</b></li> </ul>														
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								
<p>【算出の考え方及び算出・活用方法】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul> <p>※国泰寺線の利用者数</p> <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <thead> <tr> <th>(人／年度)</th> <th>令和元年度 (2019年度)</th> <th>令和2年度 (2020年度)</th> <th>令和3年度 (2021年度)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>国泰寺線</td> <td>54,582</td> <td>35,436</td> <td>30,026</td> </tr> </tbody> </table> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・<b>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</b></li> </ul>							(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
(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											
広域交通の 便数	24便 JR 14便 バス 10便													
<p>【算出の考え方及び算出・活用方法】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・令和3年（2021年）時点の厚岸駅に停車するJR花咲線、路線バス厚岸・釧路線の便数の合計値を現況値として採用</li> <li>・JR花咲線が減便となった場合、広域交通の確保のため、厚岸・釧路線の便数を増加させる等合計の便数を維持することを目標</li> <li>・<b>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</b></li> </ul>														

《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
<b>【算出の考え方及び算出・活用方法】</b> ・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 ・ <b>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</b>						

《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
<b>【算出の考え方及び算出・活用方法】</b> ・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 ・ <b>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</b>						

《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 %
<p>【算出の考え方及び算出・活用方法】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul>						
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
<p>【算出の考え方】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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。</li> <li>・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</li> </ul>						

## 議案第 5 号

令和 7 年度地域公共交通計画別紙（案）について

令和 7 年度地域公共交通計画別紙（案）を次案のとおりとすることについて、審議の上、承認を求める。

令和 6 年 5 月 1 5 日

厚岸町地域公共交通活性化協議会

記

令和 7 年度地域公共交通計画別紙（案）

### 【説明】

令和 2 年 11 月の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正による経過措置が終了したことに伴い、地域公共交通計画に補助系統を位置づけることが補助要件化されたことで、従前の補助要件として作成しておりました地域内フィーダー系統確保維持計画を改め、新たに地域公共交通計画の別紙として策定するものです。

### 【別紙】

#### 1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

厚岸町の公共交通は鉄道と定期バス路線で構成され、本町と都市部を結ぶ幹線交通となるJR花咲線とくしろバスの厚岸・釧路線のほか、町内路線では国泰寺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といった町独自の移動施策を実施し、生活の足の確保に努めてきました。

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、また、高齢者の運転免許証自主返納が進み、個別の交通手段を持たない町民が増え、町内の各地域において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。

これまで町や交通事業者がそれぞれの目的で生活の足の確保するための運行管理を行ってきたことで、路線バス、スクールバス、患者輸送バスの各路線の一部が重複し、利用者を分散させたことや幹線交通への接続性が確保されていないことで各路線の輸送量低下を招き、町民にとって利用しにくい交通体系となっていました。

このような状況の中で、当町では移動施策の全面的な見直しを行い、各地区の特性を踏まえた持続可能な地域公共交通網を構築するため、平成29年度にデマンドバスの実証運行試験を含む各種調査事業を行い、厚岸町地域公共交通網形成計画を策定し、平成30年度10月1日からデマンドバスの本格運行を実施している。

このデマンドバスの運行については、郊外部と市街地を結ぶ路線で、地域の核であるJR厚岸駅を乗り継ぎ拠点として幹線交通への接続性を確保し、多面的に厚岸町をカバーするための路線となっており、今後の当町における地域公共交通ネットワークの構築とその確保・維持に必要な事業となっている。

また、令和4年11月に公共交通の見直し策として、くしろバスが運行する国泰寺線一部を買物循環線とし、デマンドバスは商業施設まで延伸させる実証運行した結果、令和5年7月より本格運行を実施することになった。

買物循環バスを新たに地域内フィーダーに位置付け、広域的な公共交通ネットワークを構築することにより多くの地域住民をカバーし、市街地の買物等の生活移動を支える交通手段を確保することが必要である。

## 2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果

### (1) 事業の目標

#### ・デマンドバスの利用者数

令和5年度 900人／令和6年度 900人／令和7年度 1,000人／

令和8年度 1,000人／令和9年度 1,000人

「厚岸町地域公共交通計画 P42 参照」

#### ・市街地を運行する路線（買物循環線）の利用者数

令和5年度 15,050人／令和6年度 15,050人／令和7年度 15,050人／

令和8年度 15,050人／令和9年度 15,050人

「厚岸町地域公共交通計画 P43 参照」

### (2) 事業の効果

デマンドバスの運行により、郊外部に居住する町民の生活交通が確保される。また、デマンドバスと鉄道や定時定路線の路線バスとの接続性を確保することで、利用しやすい広域的な公共交通ネットワークを構築し、相互の利用者確保に繋がる。

また、買物循環バスやデマンドバスの商業施設まで延伸することで、交通手段を持たない高齢者等の利便性が向上し、地域住民にとって交通空白地帯の解消にも繋がる。

<p>3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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（実施主体：交通事業者）</li> <li>・郊外の生活の足を支える輸送資源の確保（実施主体：厚岸町、交通事業者）</li> <li>・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（実施主体：厚岸町）</li> <li>・町内交通との一体的な利用促進の実施（厚岸町）</li> <li>・輸送支援に包括的な情報発信（実施主体：厚岸町、民間事業者）</li> <li>・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（実施主体：厚岸町、交通事業者、町民）</li> </ul>
<p>4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び 運送予定者</p>
<p>※別紙 表1のとおり</p>
<p>5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業費から国庫補助金額及び運賃収入を差し引いた差額分を厚岸町で負担する。</li> </ul>
<p>6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者数や収支について、評価指標及び数値目標によるモニタリング・評価を実施する。</li> </ul>
<p>7. 別表1の補助対象事業の基準木ただし書に基づき、協議会が平日1日当たりの運行回数が3回以上で足りると認めた系統の概要</p> <p><b>【地域間幹線系統のみ】</b></p>
<p>※該当なし</p>
<p>8. 別表1の補助対象事業の基準二に基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧</p> <p><b>【地域間幹線系統のみ】</b></p>
<p>※該当なし</p>
<p>9. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項</p> <p><b>【地域間幹線系統のみ】</b></p>
<p>※該当なし</p>
<p>10. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要</p> <p><b>【地域内フィーダー系統のみ】</b></p>
<p>※別表 表5のとおり</p>

11. 車両の取得に係る目的・必要性 <b>【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</b>
※該当なし
12. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 <b>【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</b>
(1) 事業の目標
※該当なし
(2) 事業の効果
※該当なし
13. 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する費用の総額、負担者とその負担額 <b>【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</b>
※該当なし
14. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策） <b>【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</b>
※該当なし
15. 貨客混載の導入に係る目的・必要性 <b>【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</b>
※該当なし
16. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果 <b>【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</b>
(1) 事業の目標
※該当なし
(2) 事業の効果
※該当なし
17. 貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額 <b>【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</b>
※該当なし

## 18. 協議会の開催状況と主な議論

- ①令和4年6月29日：令和4年度第1回厚岸町地域公共交通活性化協議会（議決）により承認済みである。
- ～厚岸町地域公共交通計画（案）の策定に係る事業の実施について
- ・路線バス及びデマンドバスの実証運行等について
- ～地域内フィーダー系統確保維持計画（案）について承認
- ②令和4年10月6日：令和4年度第2回厚岸町地域公共交通活性化協議会（議決）により承認済みである。
- ～厚岸町地域公共交通計画（案）の策定について
- ・各種調査の状況について
  - ・厚岸町地域公共交通実証運行について
- ③令和5年2月3日：令和4年度第3回厚岸町地域公共交通活性化協議会（議決）により承認済みである。
- ～厚岸町地域公共交通計画（案）の策定について
- ・実証運行の調査状況について
  - ・実証運行後の運行案について
- ④令和5年5月23日：令和5年度第1回厚岸町地域公共交通活性化協議会（議決）により承認済みである。
- ～令和5年度地域内フィーダー系統確保維持計画の変更（案）について
- 令和6年度地域内フィーダー系統確保維持計画（案）について
- ⑤令和6年1月17日：地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価（書面議決）
- ～地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価について承認

## 19. 利用者等の意見の反映状況

- ・協議会委員には、地域住民又は利用者の代表者が含まれていることから、意見交換及び協議を行い、デマンドバス運行等業務委託会社からは、利用者の意見について聴き取りを行っている。

表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者（地域内ファイダー系統）

令和7年度

市区町村	運行予定者名	運行系統名 (申請番号)	運行系統			系統 キロ程	計画 運行 日数	計画 運行 回数	利便増進特例措置	地域内ファイダー系統の基準適合 (別表7及び別表9)					
			起点	経由地 営業区域	終点					運行態様 の別	基準口で 該当する 要件	接続する補助対象 地域間幹線系統等 との接続確保策	基準二で該当 する要件 (別表7のみ)		
厚岸町	厚岸町	未広・床潭・筑紫恋線	未広	床潭・筑紫恋	厚岸駅前	往 復	km km	244日	976.0回		区域運行	②(1)	JR花咲線と厚岸駅で接続 くしろバス厚岸・釧路線と 厚岸駅前、町立病院、役 場前、港町4丁目	③	
					上尾幌公 営住宅前	片無去	往 復	km km	244日	488.0回		区域運行	②(1)	JR花咲線と厚岸駅で接続 くしろバス厚岸・釧路線と 厚岸駅前、町立病院、役 場前、港町4丁目	③
						上尾幌入 口	尾幌、苫多、 門静	往 復	km km	95日	190.0回		区域運行	②(1)	JR花咲線と厚岸駅で接続 くしろバス厚岸・釧路線と 厚岸駅前、町立病院、役 場前、港町4丁目
		大別・太田線	大野前	太田	往 復		km km	99日	198.0回		区域運行	②(1)	JR花咲線と厚岸駅で接続 くしろバス厚岸・釧路線と 厚岸駅前、町立病院、役 場前、港町4丁目	③	
				トライベツ、 若松	旧糸魚沢 小学校	往 復	km km	244日	1,220.0回		区域運行	②(1)	JR花咲線と厚岸駅で接続 くしろバス厚岸・釧路線と 厚岸駅前、町立病院、役 場前、港町4丁目	③	
		くしろバス株式会社	買物循環線		光栄	光栄	往 復	km km	187日	1,095.0回		区域運行	②(1)	JR花咲線及びくしろバス 厚岸・釧路線は厚岸駅で 接続	②

(注)

1. 区域運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域を記することとし、「系統キロ程」について記載を要しない。
2. 「系統キロ程」については、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで記載すること。なお、循環系統の場合には、往又は復のどちらかの欄にキロ程を記載し、もう片方の欄に「循環」と記載すること。
3. 「利便増進特例措置」については、地域公共交通利便増進実施計画の認定を受け、地域内ファイダー系統に係る特例措置の適用(別表9)を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載する。
4. 「運行態様の別」については、路線定期運行、路線不定期運行、区域運行の別を記載すること。
5. 「接続する補助対象地域間幹線系統等と接続確保策」については、地域内ファイダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークと、どのように接続を確保するかについて記載する。
6. 本表に記載する運行予定系統を示した地図及び運行ダイヤを添付すること。

表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者（地域内ファイダー系統）

令和8年度

市区町村	運行予定者名	運行系統名 (申請番号)	運行系統			系統 キロ程	計画 運行 日数	計画 運行 回数	利便増進特例措置	地域内ファイダー系統の基準適合 (別表7及び別表9)			
			起点	経由地 営業区域	終点					運行態様 の別	基準口で 該当する 要件	接続する補助対象 地域間幹線系統等 との接続確保策	基準二で該当 する要件 (別表7のみ)
厚岸町	厚岸町	未広・床潭・筑紫恋線	未広	床潭・筑紫恋	厚岸駅前	往 復 km km	240日	960.0回		②(1)	JR花咲線と厚岸駅で接続 くしろバス厚岸・釧路線と 厚岸駅前、町立病院、役 場前、港町4丁目	③	
		上尾幌・片無去線	上尾幌公 営住宅前	片無去	町立病院	往 復 km km	240日	480.0回		②(1)	JR花咲線と厚岸駅で接続 くしろバス厚岸・釧路線と 厚岸駅前、町立病院、役 場前、港町4丁目	③	
		苫多線	上尾幌入 口	尾幌、苫多、 門静	町立病院	往 復 km km	91日	182.0回		②(1)	JR花咲線と厚岸駅で接続 くしろバス厚岸・釧路線と 厚岸駅前、町立病院、役 場前、港町4丁目	③	
		大別・太田線	大野前	太田	町立病院	往 復 km km	100日	200.0回		②(1)	JR花咲線と厚岸駅で接続 くしろバス厚岸・釧路線と 厚岸駅前、町立病院、役 場前、港町4丁目	③	
	くしろバス株式会社	くしろバス株式会社	トライベツ・若松・糸魚沢線	旧糸魚沢 小学校	トライベツ、 若松	厚岸駅前	往 復 km km	239日	1,200.0回		②(1)	JR花咲線と厚岸駅で接続 くしろバス厚岸・釧路線と 厚岸駅前、町立病院、役 場前、港町4丁目	③
			買物循環線	光栄		光栄	往 復 km km	187日	1,095.0回		②(1)	JR花咲線及びくしろバス 厚岸・釧路線は厚岸駅で 接続	②

(注)

1. 区域運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域を記することとし、「系統キロ程」について記載を要しない。
2. 「系統キロ程」については、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで記載すること。なお、循環系統の場合には、往又は復のどちらかの欄にキロ程を記載し、もう片方の欄に「循環」と記載すること。
3. 「利便増進特例措置」については、地域公共交通利便増進実施計画の認定を受け、地域内ファイダー系統に係る特例措置の適用(別表9)を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載する。
4. 「運行態様の別」については、路線定期運行、路線不定期運行、区域運行の別を記載すること。
5. 「接続する補助対象地域間幹線系統等と接続確保策」については、地域内ファイダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークと、どのように接続を確保するかについて記載する。
6. 本表に記載する運行予定系統を示した地図及び運行ダイヤを添付すること。

表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者（地域内ファイダー系統）

令和9年度

市区町村	運行予定者名	運行系統名 (申請番号)	運行系統			系統 キロ程	計画 運行 日数	計画 運行 回数	利便増進特例措置	地域内ファイダー系統の基準適合 (別表7及び別表9)				
			起点	経由地 営業区域	終点					運行態様 の別	基準口で 該当する 要件	接続する補助対象 地域間幹線系統等 との接続確保策	基準二で該当 する要件 (別表7のみ)	
厚岸町	厚岸町	未広・床潭・筑紫恋線	未広	床潭・筑紫恋	厚岸駅前	往 復 km km	241日	964.0回		区域運行	②(1)	JR花咲線と厚岸駅で接続 くしろバス厚岸・釧路線と 厚岸駅前、町立病院、役 場前、港町4丁目	③	
		上尾幌・片無去線	上尾幌公 営住宅前	片無去	町立病院	往 復 km km	241日	964.0回		区域運行	②(1)	JR花咲線と厚岸駅で接続 くしろバス厚岸・釧路線と 厚岸駅前、町立病院、役 場前、港町4丁目	③	
		苫多線	上尾幌入 口	尾幌、苫多、 門静	町立病院	往 復 km km	94日	188.0回		区域運行	②(1)	JR花咲線と厚岸駅で接続 くしろバス厚岸・釧路線と 厚岸駅前、町立病院、役 場前、港町4丁目	③	
		大別・太田線	大野前	太田	町立病院	往 復 km km	97日	194.0回		区域運行	②(1)	JR花咲線と厚岸駅で接続 くしろバス厚岸・釧路線と 厚岸駅前、町立病院、役 場前、港町4丁目	③	
	くしろバス株式会社	買物循環線	トライベツ、若松線	旧糸魚沢 小学校	トライベツ、 若松	厚岸駅前	往 復 km km	241日	1,204.0回		区域運行	②(1)	JR花咲線と厚岸駅で接続 くしろバス厚岸・釧路線と 厚岸駅前、町立病院、役 場前、港町4丁目	③
			買物循環線	光栄		光栄	往 復 km km	187日	1,095.0回		区域運行	②(1)	JR花咲線及びくしろバス 厚岸・釧路線は厚岸駅で 接続	②

(注)

1. 区域運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域を記することとし、「系統キロ程」について記載を要しない。
2. 「系統キロ程」については、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで記載すること。なお、循環系統の場合には、往又は復のどちらかの欄にキロ程を記載し、もう片方の欄に「循環」と記載すること。
3. 「利便増進特例措置」については、地域公共交通利便増進実施計画の認定を受け、地域内ファイダー系統に係る特例措置の適用(別表9)を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載する。
4. 「運行態様の別」については、路線定期運行、路線不定期運行、区域運行の別を記載すること。
5. 「接続する補助対象地域間幹線系統等と接続確保策」については、地域内ファイダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークと、どのように接続を確保するかについて記載する。
6. 本表に記載する運行予定系統を示した地図及び運行ダイヤを添付すること。

表5 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

市町村名	厚岸町
------	-----

(単位:人)

	人 口
人口集中地区以外	8,273
交通不便地域	8,273

交通不便地域の内訳

人 口	対象地区	根拠法
8,273	厚岸町全域	過疎地域の持続的発展の支援に関する特別措置法

地域公共交通計画、地域公共交通利便増進実施計画の策定年月日及び算定式適用開始年度

計画名	策定年月日	算定式適用開始年度
厚岸町地域公共交通網形成計画	平成30年3月30日	平成31年度
厚岸町地域公共交通計画	令和5年3月31日	令和6年度