

厚真町地域公共交通計画

令和4年3月

厚真町
厚真町地域公共交通活性化協議会

目次

第1章	はじめに	1
1-1	厚真町地域公共交通計画策定の背景と目的	1
1-2	計画の区域	1
1-3	計画の期間	1
第2章	上位・関連計画の整理	2
2-1	上位計画の整理	2
2-2	関連計画の整理	6
2-3	地域公共交通計画の位置付け	17
第3章	地域及び公共交通の現状と課題	18
3-1	地域の現状	18
3-2	公共交通の状況	27
3-3	公共交通に係る各種調査結果の整理	46
3-4	現状・問題点及び課題の整理	57
第4章	厚真町地域公共交通計画の基本方針	59
4-1	基本方針	59
4-2	施策を展開する上での目標と施策	60
4-3	厚真町地域公共交通網の将来像	62
第5章	目標の達成に向けた施策内容の整理	64
5-1	施策内容の整理	64
第6章	施策の持続的な実施に向けた目標値設定	73
6-1	評価指標及び数値目標について	73
第7章	推進体制	76
7-1	計画推進状況の評価推進体制、評価、検証	76
7-2	評価・検証に向けたPDCAサイクルの構築	78

第1章 はじめに

1-1 厚真町地域公共交通計画策定の背景と目的

厚真町では、今後の地域公共交通のあり方について検討するために平成21（2009）年2月に学識経験者、交通事業者、町民、行政からなる「厚真町地域公共交通活性化協議会」を立ち上げ、平成22（2010）年3月に「厚真町地域公共交通総合連携計画」を策定し、計画策定の過程で、乗合タクシーの導入に向けた実証実験、及びデマンド方式による循環福祉バスの実証実験を実施し、平成24（2012）年4月から全国でも先駆けて予約制デマンド方式による循環福祉バスの本格運行を始めました。

以後、厚真町地域公共交通活性化協議会を中心としながら、循環福祉バスの利用対象者や運行曜日の拡大など、循環福祉バスの維持・継続を図ってきましたが、人口減少や高齢化、居住場所の移り変わりにより、利用実態やニーズが変化してきており、今後の町内公共交通網の維持に向けて、包括的な見直しが必要となってきました。

そのような中で、平成30（2018）年9月に発生した北海道胆振東部地震によって、郊外部に居住していた方が市街地部の公営住宅への移設を余儀なくされ、公営住宅から町内各施設への移動の足も必要となってきました。

また、令和2（2020）年からは厚真町立地適正化計画の策定も始まっており、厚真町のまちづくりが変化していくことから、地域公共交通計画においても、立地適正化計画との連動を図っていく必要があります。

今後も、市街地だけでなく、郊外部においても、自動車を持たなくても歩いて暮らせるまちづくりや本町に住み続けられる環境の構築などを目的に、まちづくりにおける公共交通分野の施策推進の指標・目標を含めて整理した「厚真町地域公共交通計画」を策定します。

1-2 計画の区域

本計画の対象区域は、計画策定自治体である厚真町全域を対象区域とします。

1-3 計画の期間

本計画の計画期間は、令和4（2022）年度から令和8（2026）年度の5ヶ年とします。

第2章 上位・関連計画の整理

本章では、厚真町地域公共交通計画の上位・関連計画として、国・北海道の公共交通に係る法律や指針の他、厚真町で策定されている上位計画及び関連計画を整理します。

2-1 上位計画の整理

(1) 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（令和2年11月27日 一部改正施行）




法の目的	地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資するよう地域公共交通の活性化及び再生のための地域における主体的な取組及び創意工夫を推進し、個性豊かな活力に満ちた地域社会の実現に寄与することが目的
法の概要 ※詳細は本町に係る記述のみ掲載	<p>(1)地域が自らデザインする地域の交通</p> <p>○地方公共団体による「地域公共交通計画」（マスタープラン）の作成</p> <ul style="list-style-type: none">・「地域公共交通計画」（マスタープラン）の作成を努力義務化・従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源（自家用有償旅客運送、福祉有償運送、スクールバス等）も計画に位置付け・定量的な目標（利用者数、収支等）の設定、毎年度の評価等 <p>○地域における協議の促進</p> <p>(2)地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実</p> <p>○輸送資源の総動員による移手段の確保</p> <ul style="list-style-type: none">・維持が困難となったバス路線等について、多様な選択肢を検討・協議し、地域に最適な旅客運送サービスを継続・過疎地等で市町村等が行う自家用有償旅客運送の実施の円滑化 <p>○既存の公共交通サービスの改善の徹底</p> <ul style="list-style-type: none">・利用者目線による路線・ダイヤの改善、運賃の設定等を促進

(2) 北海道交通政策総合指針

計 画 期 間	平成30年度（2018年度）から令和12年度（2030年度）
交通ネットワーク形成の基本的な考え方	<p>○世界をひきつけ、地域の未来を創る交通ネットワークの実現</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 4つの基本方向：①交流人口の拡大、②ストレスのない移動、③安全・安心な地域社会、④防災機能の強化 ・ 令和3（2021）年度から令和7（2025）年度までに推進する重点戦略を設定 <ol style="list-style-type: none"> 1. シームレス交通戦略 2. 地域を支える人・モノ輸送戦略 3. インバウンド加速化戦略 4. 国際物流拡大戦略 5. 災害に強い交通戦略 6. ウィズコロナ戦略
ポストコロナを見据えた重点戦略 ※2025年度までの推進施策	<ol style="list-style-type: none"> 1. シームレス交通戦略 <ul style="list-style-type: none"> ■交通インフラとデジタルサービスが連動した利便性の向上 <ul style="list-style-type: none"> ・ 利便性の向上に向け、交通モード間の接続性を高めるダイヤの見直しや案内・誘導表示板の改善、道路ネットワークなどの交通インフラ整備と、自動運転や多様な地域サービスを取り入れたMaaS等が連動することで、より一層効果が高められるよう、一体的に取組を進める。 ■公共交通の利用定着に向けた地域全体の意識改革 <ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通の需要拡大と利用定着に向け、通勤時等におけるノーカードの推進、マイレール意識の醸成のほか、教育や啓発によるモビリティ・マネジメントの普及、高齢者が免許返納しやすい環境づくりなどの取組を進める。 2. 地域を支える人・モノ輸送戦略 <ul style="list-style-type: none"> ■地域における最適な交通モードの検討 <ul style="list-style-type: none"> ・ 過疎地域等において輸送資源が限られる中、従来の公共交通サービスに加え、自家用有償旅客運送や福祉輸送、スクールバスなど、地域における輸送資源を総動員した上で最適な交通モードの検討を進め、空白エリアにおけるデマンド交通等により、買い物や通院等の日常生活における移動を支援するなど、地域の実情を踏まえた持続可能な旅客運送サービスの確保に向けて取り組む。 3. インバウンド加速化戦略 <ul style="list-style-type: none"> ■感染症の状況を踏まえた段階的な誘客 <ul style="list-style-type: none"> ・ 感染症の状況を踏まえ、道民による道内旅行の再発見、国内旅行の需要喚起、海外市場ターゲットの適時見直しを行うなど旅行者比率のリバランスを図りながら、段階的な誘客を図る。 ■道内航空路線と空港間移動手段の充実 <ul style="list-style-type: none"> ・ 道内空港を一つの空港のように見立てた「大北海道空港（マルチゲートウェイエアポート）」を推進し、13空港の活性化に向けたプロモーションの実施や複数空港の利用促進、空港運営事業者や交通事業者、観光事業者等との連携による二次交通情報の発信など、道内周遊の促進に向けた取組を進める。

<p>ポストコロナ を見据えた 重点戦略 ※2025年度 までの推進 施策</p>	<p>6. ウィズコロナ戦略</p> <ul style="list-style-type: none"> ■コロナ禍で失われた交通需要の回復 <ul style="list-style-type: none"> ・交通需要の回復及び交通事業者における感染拡大防止策の徹底を図るため、「新北海道スタイル」に取り組む交通事業者が実施する乗り放題乗車券等の販売を支援するとともに、交通事業者による感染拡大防止の取組等について、積極的な広報活動を展開する。 ■非接触型サービスの拡大による移動の質の向上 <ul style="list-style-type: none"> ・オンラインによる予約や事前決済、電子チケット機能、QRコードを活用したキャッシュレス化など、Ma a S等による非接触型サービスの拡大により、感染リスクの低減を図りながら、移動の質の向上に向けて取組を進める。 ■社会背景・住民ニーズを踏まえたサービス持続性の確保 <ul style="list-style-type: none"> ・新型コロナウイルス感染症拡大の影響による社会背景・住民ニーズを踏まえ、社会的距離を保つ上で生まれる空間の有効活用策や新技術を活用した収益構造の改善、量×質の追求など、サービス持続性の確保に向けて取組を進める。
---------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

(3) 第4次厚真町総合計画 改訂版

計 画 期 間	平成28(2016)年度から令和7(2025)年度の10年間
基 本 目 標	<ol style="list-style-type: none"> 1. 人が輝くあつま 2. 健やかで安心なあつま 3. みのり豊かなあつま 4. 快適に暮らせるあつま 5. みんなで支えるあつま
現 状 と 課 題	<p>○高齢化が進行し、免許返納者が年々増加することが見込まれる一方、地方バス路線における運転手不足の深刻化や地方負担の増加など地域公共交通を取り巻く環境は厳しくなっています。このような状況のなか、立地適正化計画によるまちづくりと連動した交通ネットワークの形成、地域の輸送資源の総動員による移動手段の確保、利用者目線による路線の改善、最新の技術を活用したより使いやすい移動サービスの提供など、民間事業者と連携して移動ニーズに対応する取り組みを推進し、誰もがいつまでも安心して暮らすために必要な、持続可能な移動サービスを確保することが重要な課題となっています。</p>
施 策 項 目	<p>基本施策14 都市基盤の充実</p> <p>【基本方針】</p> <p>○通勤・通学・買い物・通院等に欠かせない公共交通の維持確保に努めます。</p> <p>14-4 地域公共交通の充実</p> <p>地域の関係者と協議しながら地域交通に関するマスタープランを策定し、民間事業者と連携しながら循環福祉バスをはじめとする地域公共交通の改善や移動手段の確保・充実に向けて取り組みます。また、多様な担い手による新たな移動サービスの導入について検討します。</p> <p>【主な取組・事業】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通対策事業
ま ち づ くり 指 標	<p>・循環福祉バスの利用者数 現状値：4,098人(R1)</p> <p>→めざそう値：6,000人(R7)</p>
S D G s に 関 連 す る ゴ ー ル	<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  <p>9 産業と技術革新の基盤をつくろう</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>11 住み続けられるまちづくりを</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>17 パートナシップで目標を達成しよう</p> </div> </div>

2-2 関連計画の整理

(1) 第2期 厚真町まち・ひと・しごと創生 長期ビジョン・総合戦略

計 画 期 間	令和3（2021）年度から令和7（2025）年度
計 画 の コ ン セ プ ト	<p>「ローカルで挑む」</p> <p>私たちは、ローカルで挑む人を応援するとともに、ローカルから社会課題を乗り越えていくことをめざし、ともに挑むパートナーやイノベーションを歓迎します。そして私たちは、これらのチャレンジを重ねることで、ローカルで幸せに暮らし続けられることを実証します。</p>
戦 略 体 系 (3つの目標 と2つの横断 的な視点)	<p>基本目標1 しごと「ここで暮らせる」と自信が持てる、持続可能な仕事づくり」</p> <p>基本目標2 まち「住みたい・訪れたい空間づくり」</p> <p>基本目標3 ひと「自己実現と成長を支えあい、いきいきと暮らす関係づくり」</p> <p>(横断的視点1) 町内外の多様な人々の活躍</p> <p>(横断的視点2) 新しい時代の流れを力にする</p>
主 な 具 体 的 施 策 と 重 要 業 績 評 価 指 標 (K P I)	<p>基本目標2 まち「住みたい・訪れたい空間づくり」</p> <p>基本的方向③ 多様な人々が住み続けられる環境整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・誰もが安心して住み続けられるまちにできるよう、循環福祉バスの運行体制の見直しなど地域交通体系の再編を行うことで、持続可能な移動サービスの確保に取り組めます。 <p>【主な取り組み・事業】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域交通体系の再編 <p>【重要業績評価指標（KPI）】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・循環福祉バスの利用者数 現状値：4,098人（R1） →目標値：6,000人（R7）

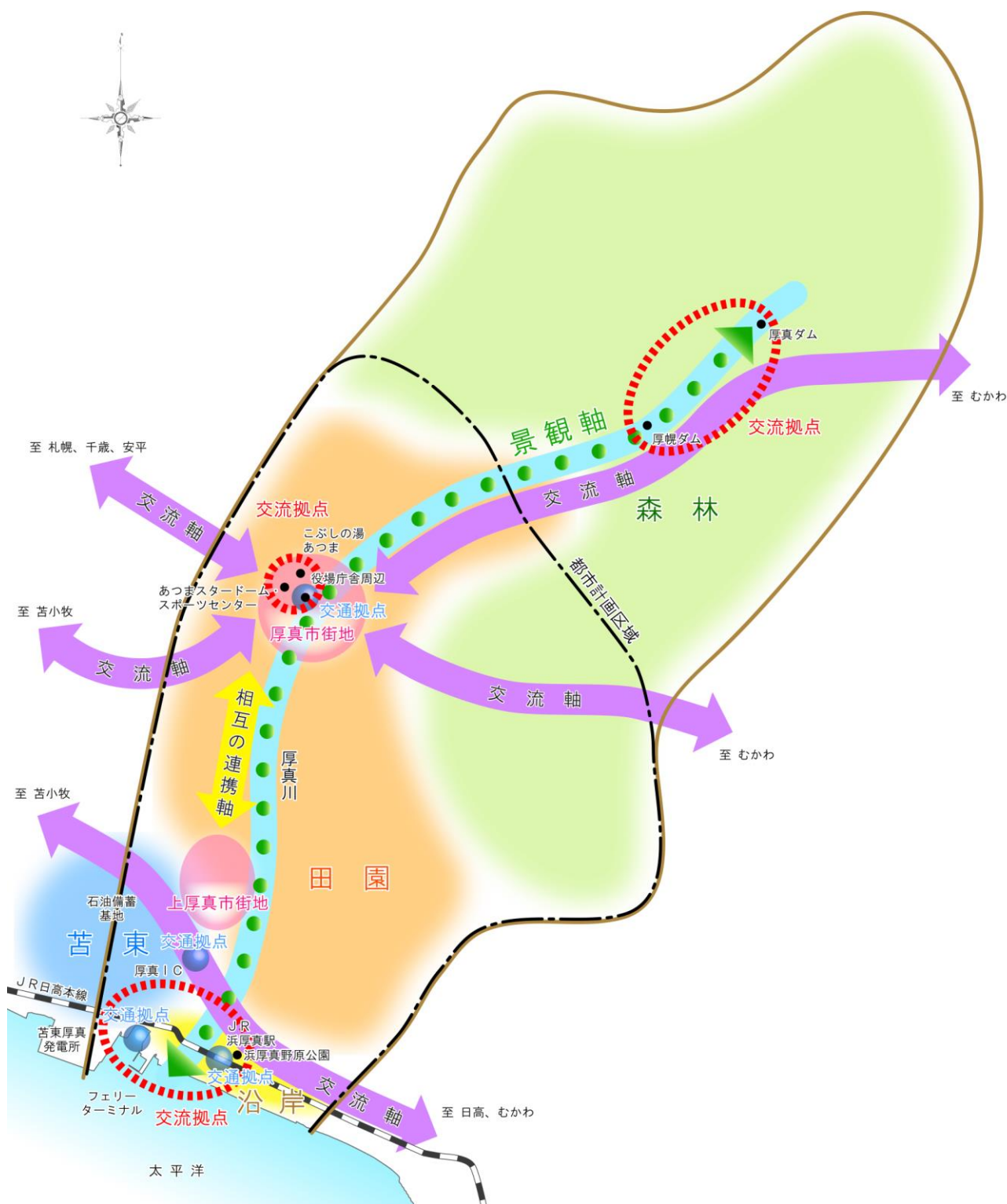
(2) 厚真町強靱化計画

計 画 期 間	令和3（2021）年度から令和7（2025）年度
目 標	<p>(1) 大規模自然災害から町民の生命・財産と 厚真町 の社会経済システムを守る</p> <p>(2) 厚真町の強みを活かし、国・北海道全体の強靱化に寄与する</p> <p>(3) 厚真町の持続的成長を促進する</p>
リ ス ク シ ナ リ オ カ テ ゴ リ ー	<p>1. 人命の保護</p> <p>2. 救助・救急活動等の迅速な実施</p> <p>3. 行政機能の確保</p> <p>4. ライフラインの確保</p> <p>5. 経済活動の機能維持</p> <p>6. 二次災害の抑制</p> <p>7. 迅速な復旧・復興等</p>
脆 弱 性 評 価 結 果	<p>・交通ネットワークの整備は、町の強靱化はもとより、道強靱化の根幹を支えるものであり、広域分散型の北海道において災害時の地域の孤立を防ぎ、救助・救援活動等を円滑に行うための代替性の高い地域間交通ネットワークの強化とともに、分散型の国土形成の基軸となる高規格幹線道路など高速交通ネットワークの維持を図る必要があります。</p> <p>【指標】</p> <p>・循環福祉バスの利用者数 現状値：4,098人（R1） →目標値：6,000人（R7）</p>
施 策 プ ロ グ ラ ム	<p>4. ライフラインの確保</p> <p>4-4 基幹交通および地域交通ネットワークの機能停止</p> <p>4-4-1 交通ネットワークの整備（重点）</p> <p>4-4-1-2 バス路線の再編・デマンド交通等</p> <p>4-4-3 広域的な公共交通の維持</p> <p>4-4-3-1 公共交通の利用の促進と輸送体制の維持</p>

(3) 厚真町都市計画マスタープラン

計 画 期 間	平成16（2004）年度から令和7（2025）年度
まちづくりの テ ー マ	先進的な田園都市の実現をめざしたまちづくり
まちづくりの 目 標	<ul style="list-style-type: none"> ・ 魅力ある住環境の整備や雇用の場の創出によって、若年人口や家族形成期人口の定着化を図ります。 ・ 豊かな緑に囲まれた農村空間の中で活力と潤いのある生活文化を創出します。 ・ 変化に富んだ豊かな自然や田園風景の保全や活用によって、都市との交流を深めます。
基本方針 (全体構想)	<p>3-2 都市施設の整備 3-2-1 交通体系の整備</p> <p>【現状と課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 厚真町の交通は、広域幹線として主要都市を結ぶ高規格道路（日高自動車道）と国道235号、他市町とを結ぶ道道9路線によって骨格道路網が形成され、これに鉄道やバス、フェリーなどの公共交通機関が加わり交通体系を構成しています。 ・ 町民の約3割が市街化調整区域に居住していることから、住民の生活を支えるアクセス道路の機能向上が課題となっています。 ・ 厚真町の沿岸部一帯は、国道235号、フェリー（12便/週）、これに高規格道路（日高自動車道）、JRが広域交通の要衝となっており、さまざまな人や物が行き交う空間となっています。 <p>※町民アンケートから～当初計画時におけるアンケートとの比較</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ “町外行のバスの増便・新設”では、「とても重要」「重要」が高い傾向を示しています。 <p>【基本方針】暮らしを支える公共交通機能の充実</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 循環福祉バス運行の維持・改善やタクシー運行補助の実施など、利用者要望を勘案した運行を行います。また、重要度が増している町外への民間バスによる便数の増加など、公共交通機関における利便性の向上を図ります。 ・ 厚真IC、フェリーターミナル、国道235号、JR浜厚真駅といった浜厚真地区における交通の要衝については、施設相互のアクセス道路の整備によって利便性の充実に努めます。

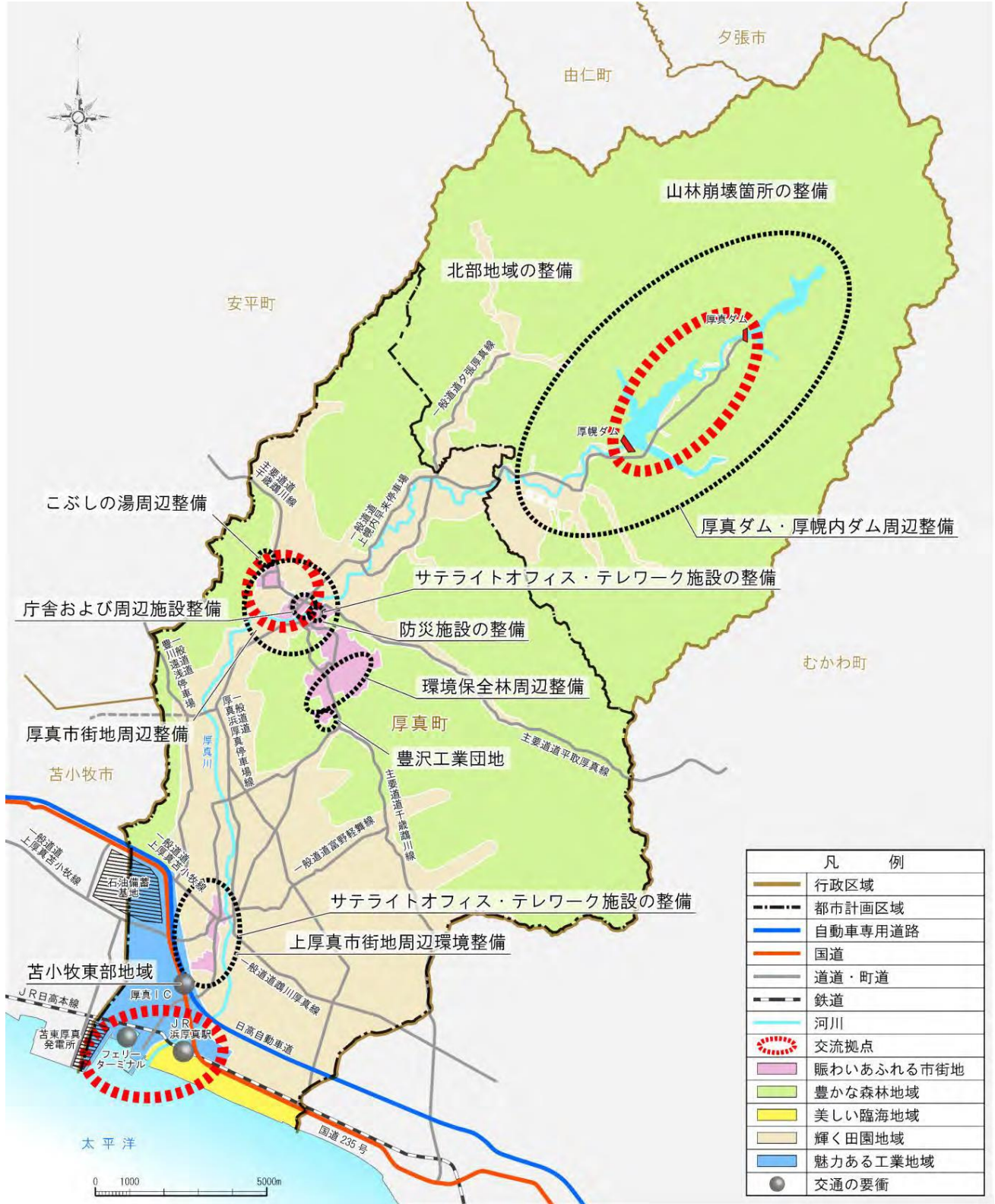
<参考> 厚真町都市計画マスタープランにおける将来の都市構造



出典：厚真町都市計画マスタープラン

図 2-1 将来の都市構造図

<参考> 厚真町都市計画マスタープランにおける土地利用の基本方針



出典：厚真町都市計画マスタープラン

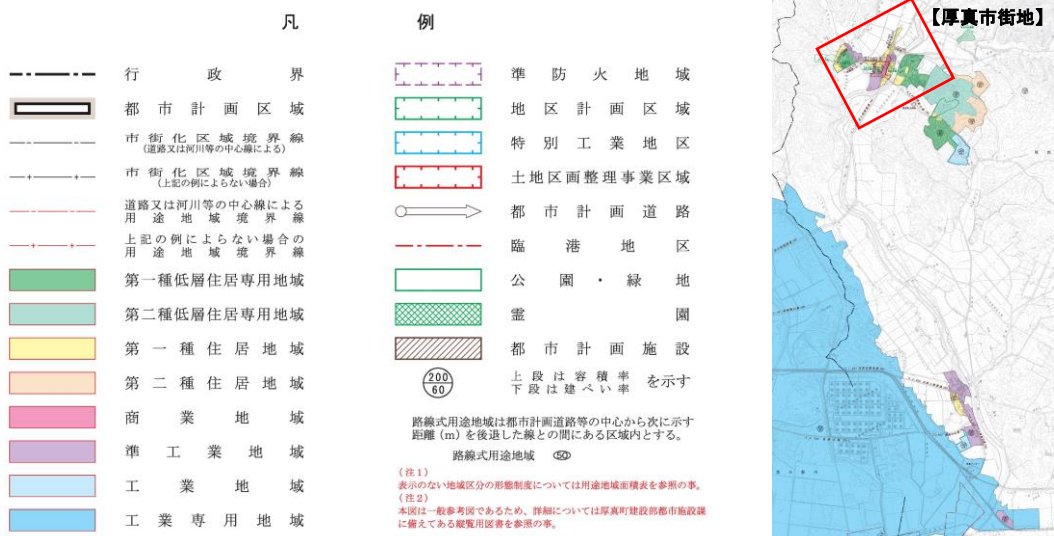
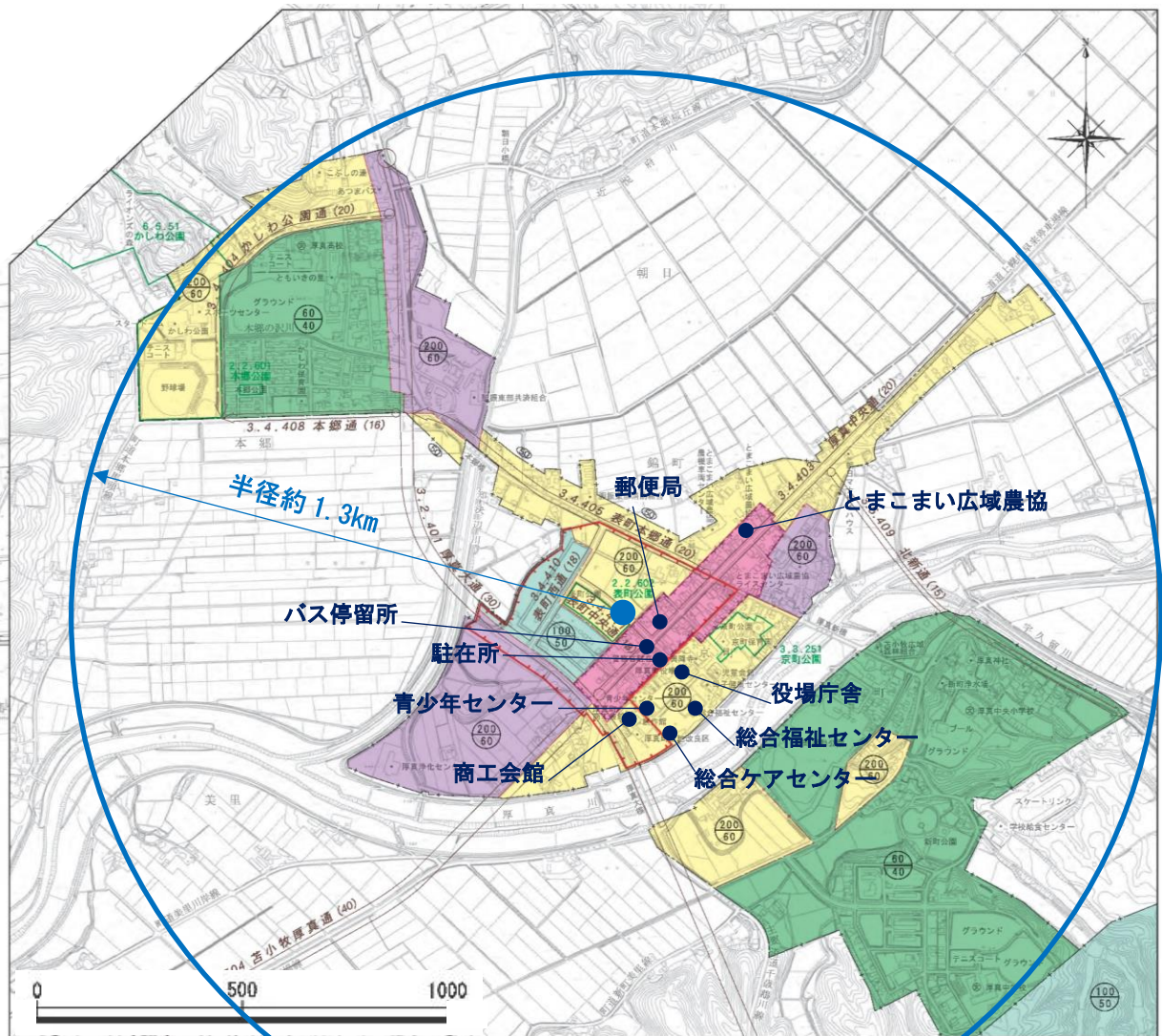
図 2-2 土地利用の基本方針図

(4) 厚真町立地適正化計画(中間報告)※令和3年3月24日時点、策定後内容の更新

計 画 期 間	※計画期間が決まり次第、反映
まちづくりの テ ー マ	先進的な田園都市の実現をめざしたまちづくり
まちづくりの 目 標	<ul style="list-style-type: none"> ・ 魅力ある住環境の整備や雇用の場の創出によって、若年人口や家族形成期人口の定着化を図ります。 ・ 豊かな緑に囲まれた農村空間の中で活力と潤いのある生活文化を創出します。 ・ 変化に富んだ豊かな自然や田園風景の保全や活用によって、都市との交流を深めます。
現 状 と 課 題	<p>1-4 公共交通</p> <p>(1) 運行状況</p> <p>町内は JR 線・バス路線が通行しており、バス路線は都市間バスを中心に運行しています。公共交通の利用圏内に居住する人口のカバー率は用途地域内で 65.7%、都市計画区域全体で 47.1%となっています。</p> <p>(2) 公共交通空白地</p> <p>町内全域でデマンドバス(循環福祉バス)が運行しており、路線バス利用圏外の公共交通空白地域を解消しており、町内全域を公共交通がカバーしている状況となっています。</p>
課 題 の 取 り ま と め	<p>3-4 公共交通</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 循環福祉バスの利用者減少 →循環福祉バスの利用者数が減少傾向にある一方で自動車保有率は増加傾向にあります。将来的な高齢者の免許返納を見据えた際、循環福祉バスの利便性向上を図る必要があります。 ・ 高い自家用車の利用率 →アンケート調査によって、移動手段は目的を問わず自動車が大部分を占めていることが明らかになりました。地域公共交通の充実により郊外など徒歩圏を超えた区域に居住する住民へのサービスの向上を図る必要があります。
誘 導 方 針 の 検 討	<p>(1) まちなか居住の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ○移住促進に向けた、交通事業者運行のバス路線の維持など中心拠点と上厚真市街地、苫小牧市間を結ぶ公共交通機能の確保 ○厚真市街地内における、交通弱者の移動円滑化等の公共交通の充実化 <p>(2) 魅力ある中心拠点の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ○施設利用率や郊外からの集客力の向上に向けた、循環福祉バス運行の維持・改善やデマンド交通などの公共交通の充実化

<p>都市機能誘導 区域設定の 考え方</p>	<ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> 都市機能が一定程度充実している区域で、周辺からの公共交通によるアクセスの利便性が高い都市の拠点となるべき区域 【公共交通】都市間バス、町内バスの停留所 <input checked="" type="checkbox"/> 周辺の居住地域から容易に徒歩や自転車等により移動できる区域 【徒歩圏】厚真市街地において概ね1.3km圏内に居住地 <input checked="" type="checkbox"/> 原則として主要な幹線道路の中心並びに用途地域界で囲まれる区域
<p>居住誘導区域 設定の考え方</p>	<ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> 都市機能誘導区域及びその周辺の市街地の内、既存住宅等により連続して形成されている区域 <input checked="" type="checkbox"/> 公共交通によりアクセスしやすい区域 【厚真市街地】都市間バス、町内バスの停留所まで概ね1.3km（徒歩圏内） 交通弱者等の移動円滑のための公共交通網構築 【上厚真市街地】あつまバス(株)、道南バス(株)が運行 <input checked="" type="checkbox"/> 土砂災害警戒区域等の災害に対し配慮すべき地区を除く区域 <input checked="" type="checkbox"/> 住居系用途地域、商業系用途地域（原則として、準工業地域及び工業地域を含まない。）

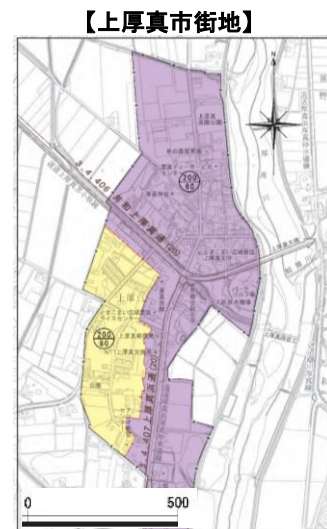
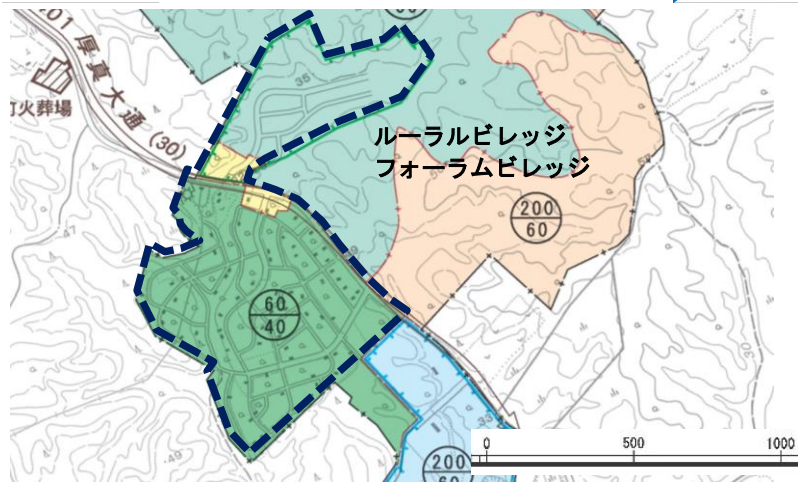
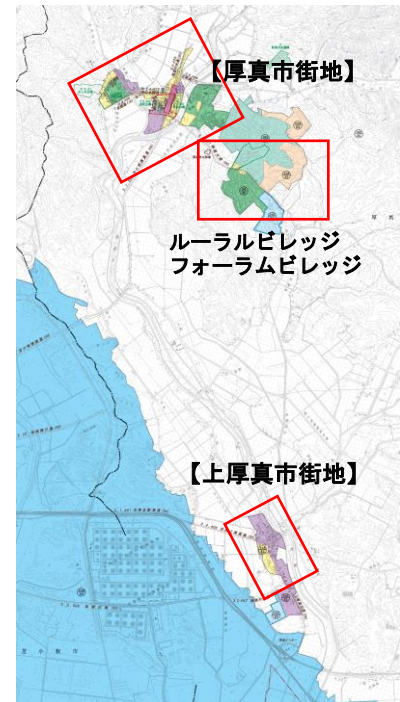
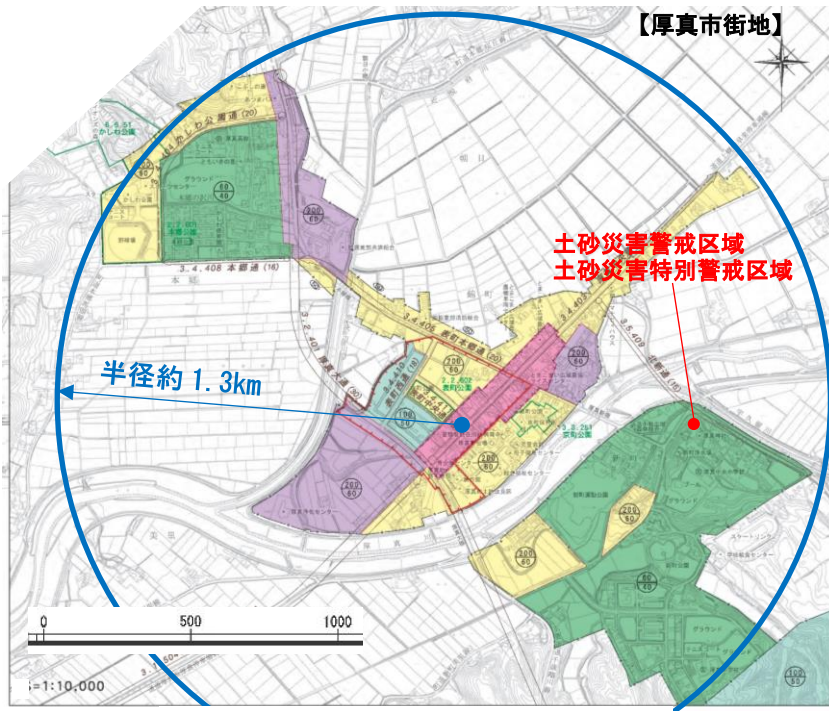
<参考> 厚真町立地適正化計画素案における都市機能誘導区域の設定



出典：厚真町立地適正化計画（中間報告）

図 2-3 都市機能誘導区域

<参考> 厚真町立地適正化計画素案における居住誘導区域の設定



凡	例
行政界	準防火地域
都市計画区域	地区計画区域
市街化区域境界線 (国画又は河川等の中心線による)	特別工業地区
市街化区域境界線 (上記の場合)	土地区画整理事業区域
道路又は河川等の中心線による 用途地域境界線	都市計画道路
上記の場合 用途地域境界線	臨港地区
第一種低層住居専用地域	公園・緑地
第二種低層住居専用地域	霊園
第一種住居地域	都市計画施設
第二種住居地域	上段は容積率を示す 下段は建ぺい率を示す
商業地域	
準工業地域	
工業地域	
工業専用地域	

路線式用途地域は都市計画道路等の中心から次に示す距離(m)を基準とした範囲との間にある区域とする。
路線式用途地域

〔注1〕
表示のない地域区分の形態制度については用途地域面積表を参照の事。
〔注2〕
本図は一般参考図であるため、詳細については厚真町建設部都市施設課に
当たっての閲覧用図書を参照の事。

出典：厚真町立地適正化計画（中間報告）

図 2-4 居住誘導区域図

(5) 東胆振定住自立圏共生ビジョン

計 画 期 間	令和2（2020）年度から令和6（2024）年度
目 指 す 将 来 像	魅力あるポテンシャルをいかし、安心して暮らし続けられる圏域
3 つ の 柱	<ul style="list-style-type: none"> ・医療・防災体制等の充実による「安全・安心」な生活環境の向上 ・地域公共交通ネットワークの強化による住民の足の確保と利便性の向上 ・東胆振ブランド力の強化と交流人口の拡大
具 体 的 な 事 業 と 内 容	<p>Ⅱ 結びつきやネットワークの強化に係る政策分野</p> <p>ア 地域公共交通</p> <p>①地域公共交通の維持確保と利用促進</p> <p>【取組の内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・圏域内住民の移動手段を確保するため、圏域における公共交通の課題について調査・検証するとともに、各種輸送機関との相互連携により、地域公共交通の確保に取り組む。 <p>【甲の役割・苫小牧市】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・乙と連携し、圏域内の公共交通手段の維持・利用促進を図るとともに、効率的で利便性の高い公共交通システムの構築に向けて、中心的な役割を担う。 <p>【乙の役割・白老町・厚真町・安平町・むかわ町】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・甲と連携し、圏域内公共交通手段の維持・確保等に取り組む。 <p>◎生活バス路線の維持・確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・乗合バス事業者等への支援を通じ、圏域住民の生活に必要なバス路線の維持・確保を図るとともに、多様な交通手段の検討を行う。 <p>【重要業績評価指標（KPI）】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域間幹線系統（自治体間運行バス）数 現状値：5系統（R1） →目標値：5系統（R6）

(6) 厚真町高齢者保健福祉計画・厚真町介護保険事業計画

計 画 期 間	令和3（2021）年度から令和5（2023）年度
基 本 理 念	「地域包括ケアシステム」の構築による“健康長寿のまち”の実現
基 本 目 標	<p>1 地域包括ケアシステムの構築</p> <p>2 健康と介護予防の推進</p> <p>3 高齢者の尊厳の確保</p> <p>4 安全安心なまちづくりと高齢者の生きがいくりの推進</p>
基本的考え方 と施策の展開	<p>4 安全安心なまちづくりと高齢者の生きがいくりの推進</p> <p>(2) 高齢者の生きがいくりと社会参加の推進</p> <p>アクティブシニアが地域社会の一員として充実した生活を送ることができるよう、趣味や教養、生涯学習、生涯スポーツ、ボランティア活動などへの参加・参画の機会や情報提供などを充実し、自主的・主体的な取組を支援・促進していきます。</p> <p>○高齢者バス利用助成事業</p> <p>65歳以上の高齢者を対象に、あつまバスを利用した町内移動の利用者負担が、100円になるパスを発行しています。さらに、70歳以上の方で、バスで町外への移動の際、介護保険料段階が1～3段階の方は月3往復分を利用無料、4段階以上の方は料金半額を助成しています。</p>
事業の円滑な 実施に向けて	<p>1. 高齢者福祉を円滑に進めるための事業等について</p> <p>(4) その他の取組</p> <p>②外出支援</p> <p>高齢者の外出や社会参加等が円滑となるよう、利用しやすい循環福祉バス（めぐるくん）の運行をはじめ、機能訓練用移送車輛や町内の公共交通機関を利用して町外へいく70歳以上の高齢者に対してバス料金の助成などのほか、「こぶしの湯 あつま」の無料入浴券発行を行います。</p>

2-3 地域公共交通計画の位置付け

2-1 上位計画及び2-2 関連計画で整理した内容を踏まえ、厚真町地域公共交通計画の位置付けを整理します。

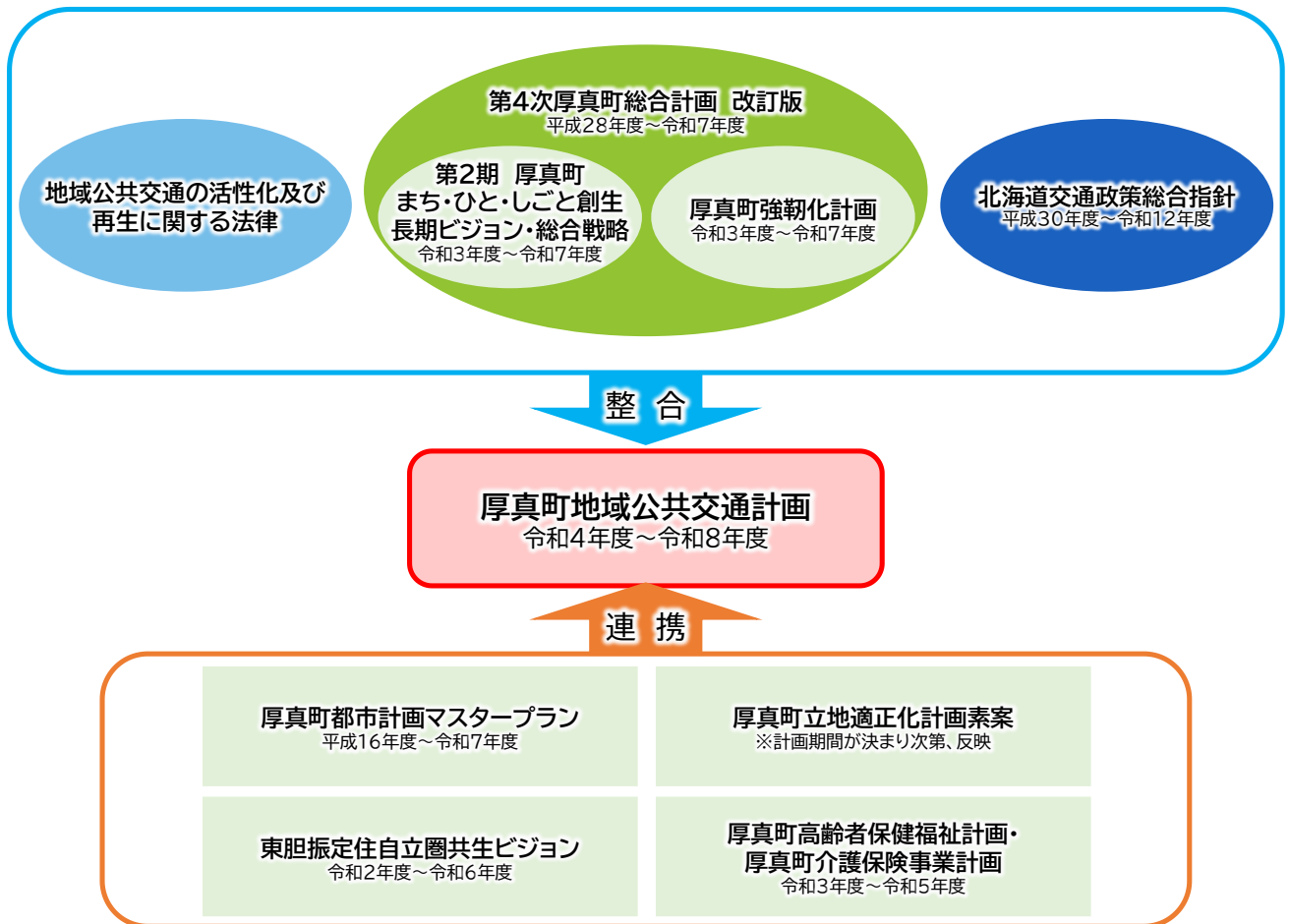


図 2-5 厚真町地域公共交通計画の位置付け

第3章 地域及び公共交通の現状と課題

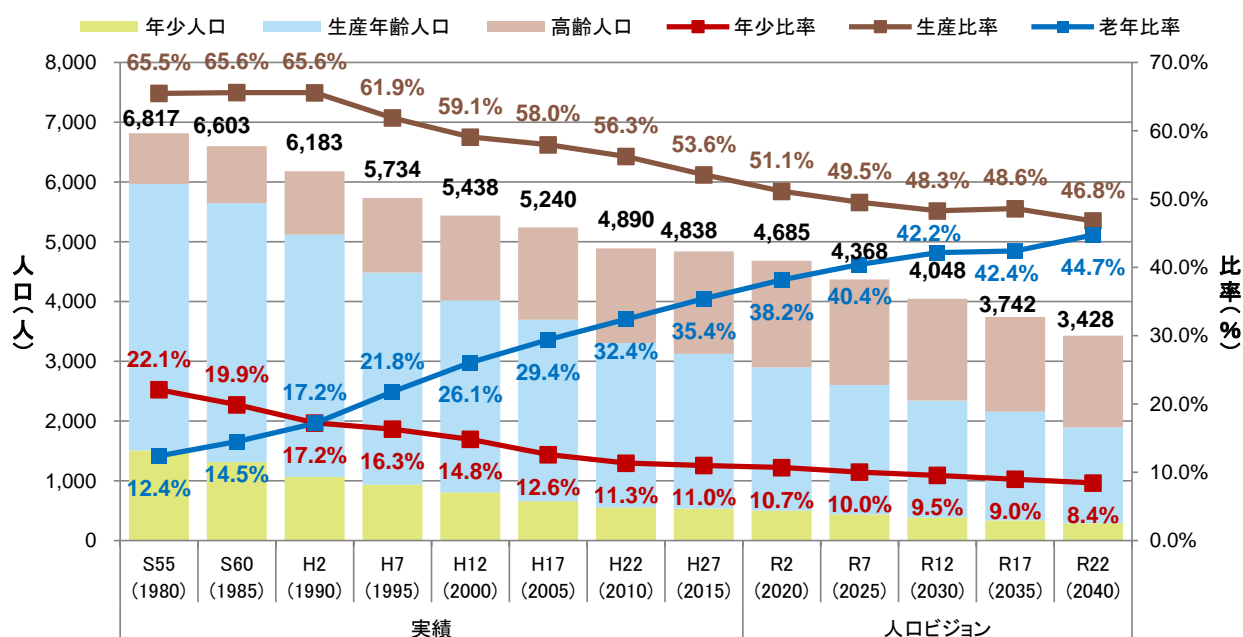
3-1 地域の現状

(1) 厚真町の人口推移

本町の人口は昭和33（1985）年の10,597人をピークに減少を続け、平成27（2015）年には、4,838人となっており、総人口が54.3%減少しています。

国立社会保障・人口問題研究所（以下、「社人研」という）が公表した将来推計人口では、今後、年1.5%程度の減少が続き、令和22（2040）年には3,428人と推計され、平成27（2015）年の国勢調査の4,685人と比較して約27%の減少が見込まれます。

年齢3区分別人口の比率をみると、年少人口及び生産年齢人口は減少傾向にあり、とりわけ、高齢人口は増加傾向にあり、平成27年国勢調査時点で、高齢化率が35.4%となっており、全道平均の29.1%を上回っている状況です。今後はさらに増加し、令和22（2040）年には44.7%まで上昇すると推計されています。

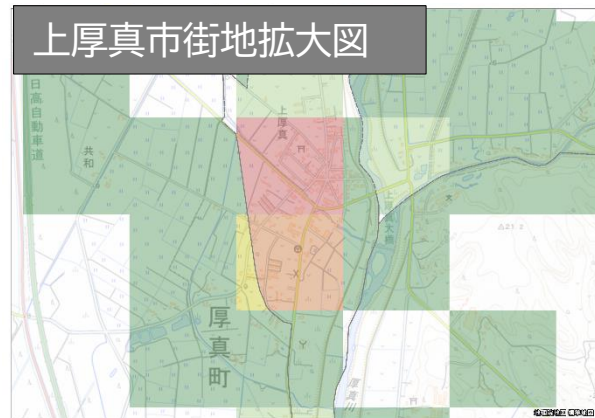
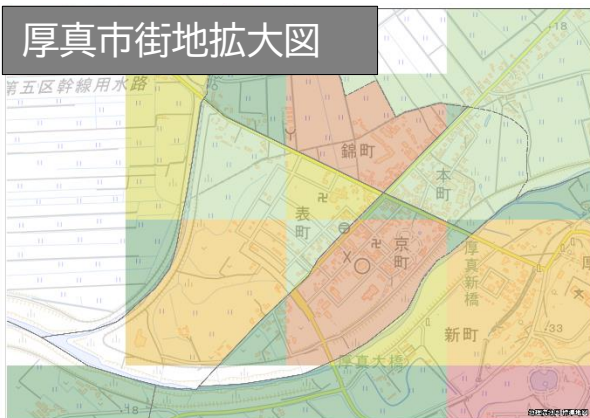
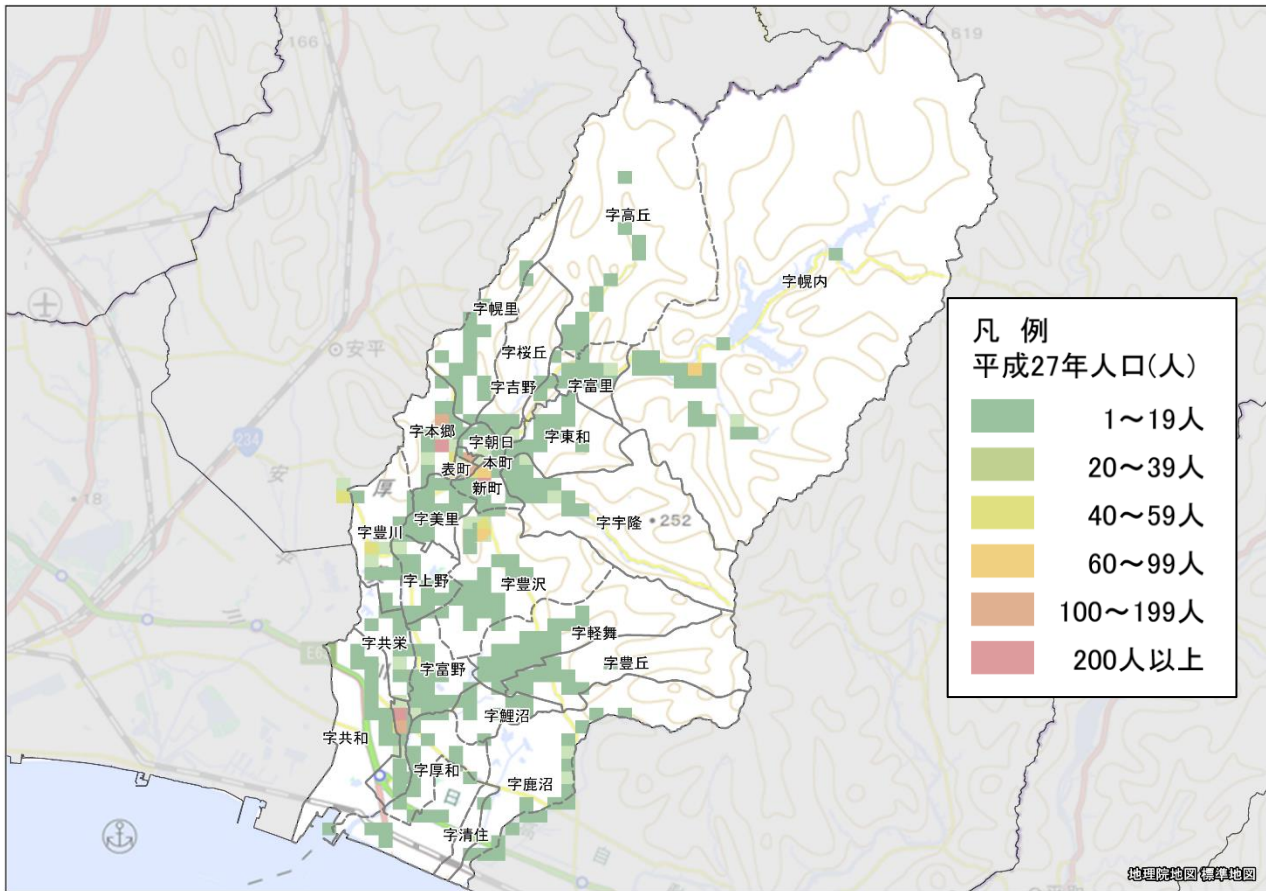


出典：「国勢調査」、社人研「日本の地域別将来推計人口（平成30（2018）年推計）」

図 3-1 厚真町における人口推移

(2) 人口の分布状況

町内の人口分布は厚真市街地及び上厚真市街地に人口が集中しています。
市街地以外の各地区においては、人口が広く点在しています。



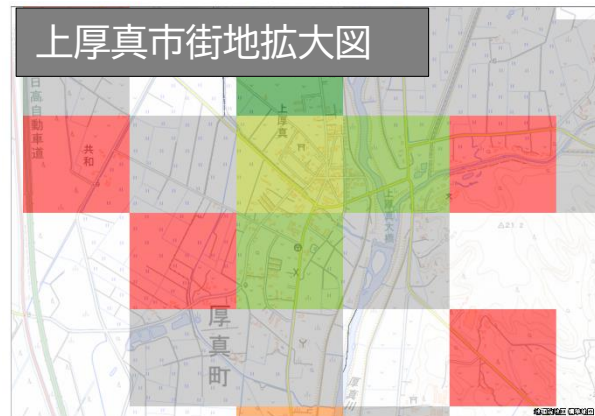
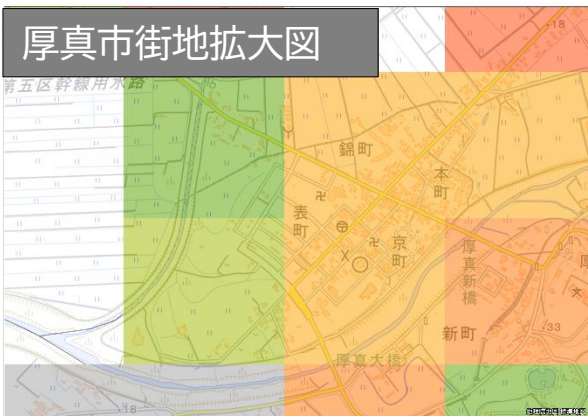
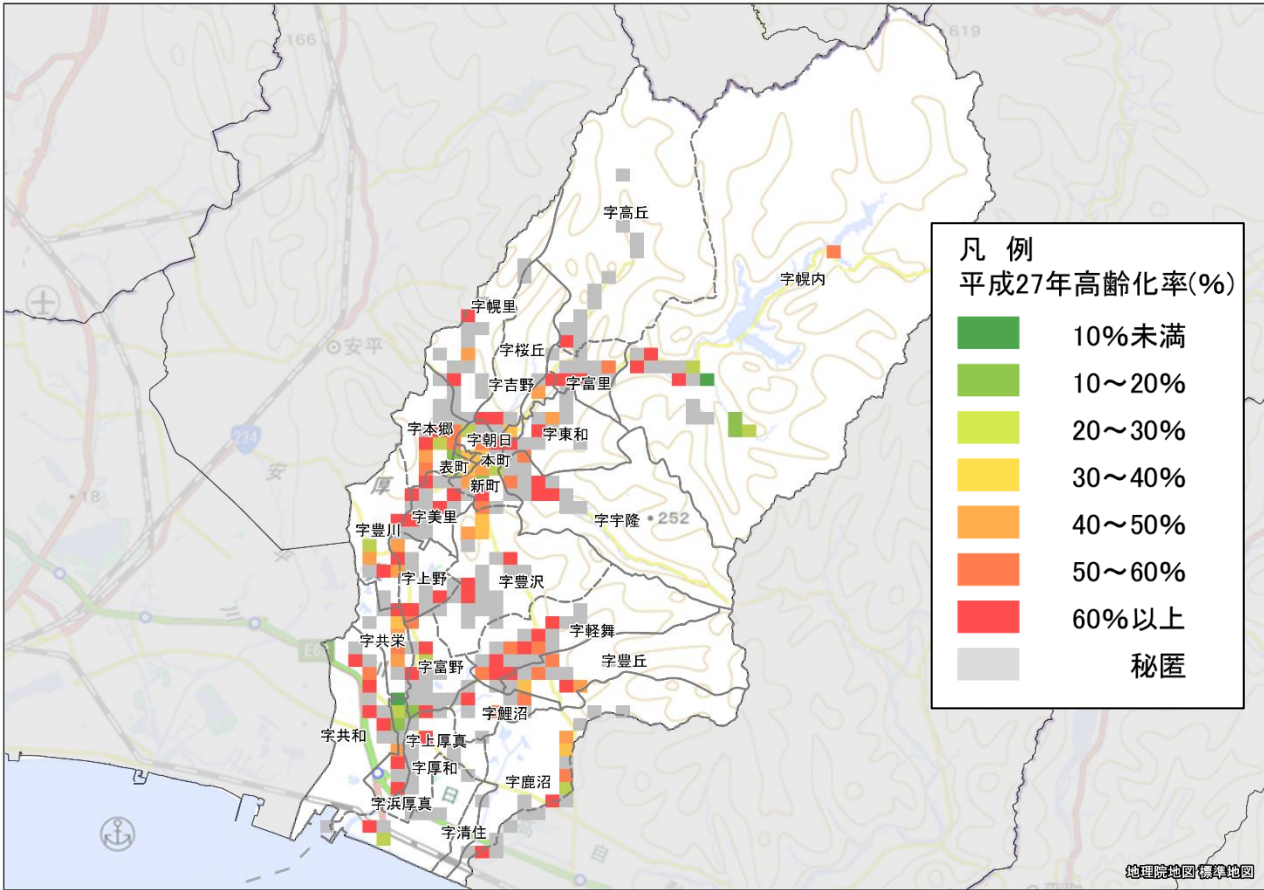
出典：H27 国勢調査

図 3-2 人口分布状況

(3) 高齢者の分布状況

厚真市街地においては、町内他地区と比較して、高齢化率が低い状況です。

一方で、郊外地区の高齢化率は42.3%となっており、全道平均の29.2%を大きく上回っています。とりわけ、美里地区、上野地区及び軽舞地区は50%を超えており、町内でも高齢化が進んでいる状況です。



出典：H27 国勢調査

図 3-3 高齢者分布状況

<参考> 町内字別の人口、高齢者数、高齢化率

厚真市街地に居住する町民は全人口の約23%であり、上厚真市街地に居住する町民は全人口の約13%、それ以外の字地区に居住する町民は約64%となっています。

表 3-1 字別の人口及び世帯数、高齢者数、高齢化率

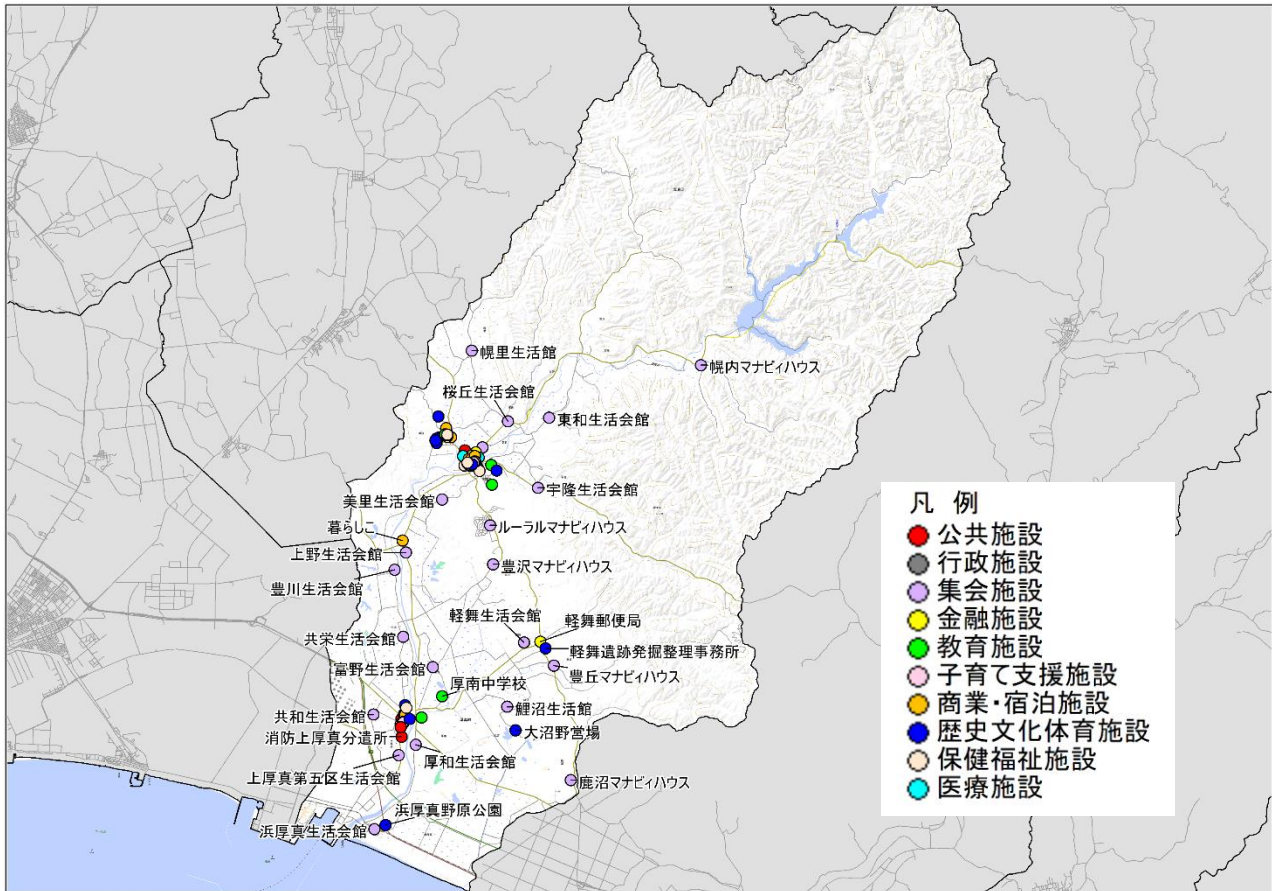
字名	人口(人)	世帯数(世帯)	高齢者数(人)	高齢化率(%)
幌内	241	182	69	28.6
富里	77	27	33	42.9
高丘	48	16	20	41.7
吉野	32	13	15	46.9
東和	81	35	36	44.4
桜丘	41	19	18	43.9
朝日	135	60	60	44.4
本郷	680	258	275	40.4
幌里	63	33	25	39.7
厚真市街地	1,112	516	313	28.1
宇隆	123	43	59	48.0
美里	106	44	66	62.3
豊沢	337	133	121	35.9
上野	65	28	35	53.8
豊川	179	107	43	24.0
共栄	90	34	44	48.9
富野	96	41	41	42.7
上厚真	631	263	121	19.2
共和	158	61	71	44.9
厚和	46	21	22	47.8
鯉沼	57	21	21	36.8
浜厚真	58	29	22	37.9
軽舞	155	61	83	53.5
豊丘	93	31	41	44.1
鹿沼	134	50	60	44.8
合計	4,838	2,126	1,714	35.4

出典：H27 国勢調査

※厚真市街地は錦町、表町、本町、京町、新町の合算

(4) 生活関連施設の分布状況

生活関連施設は厚真市街地及び上厚真市街地に集積している状況です。



出典：厚真町（令和3年4月1日現在）

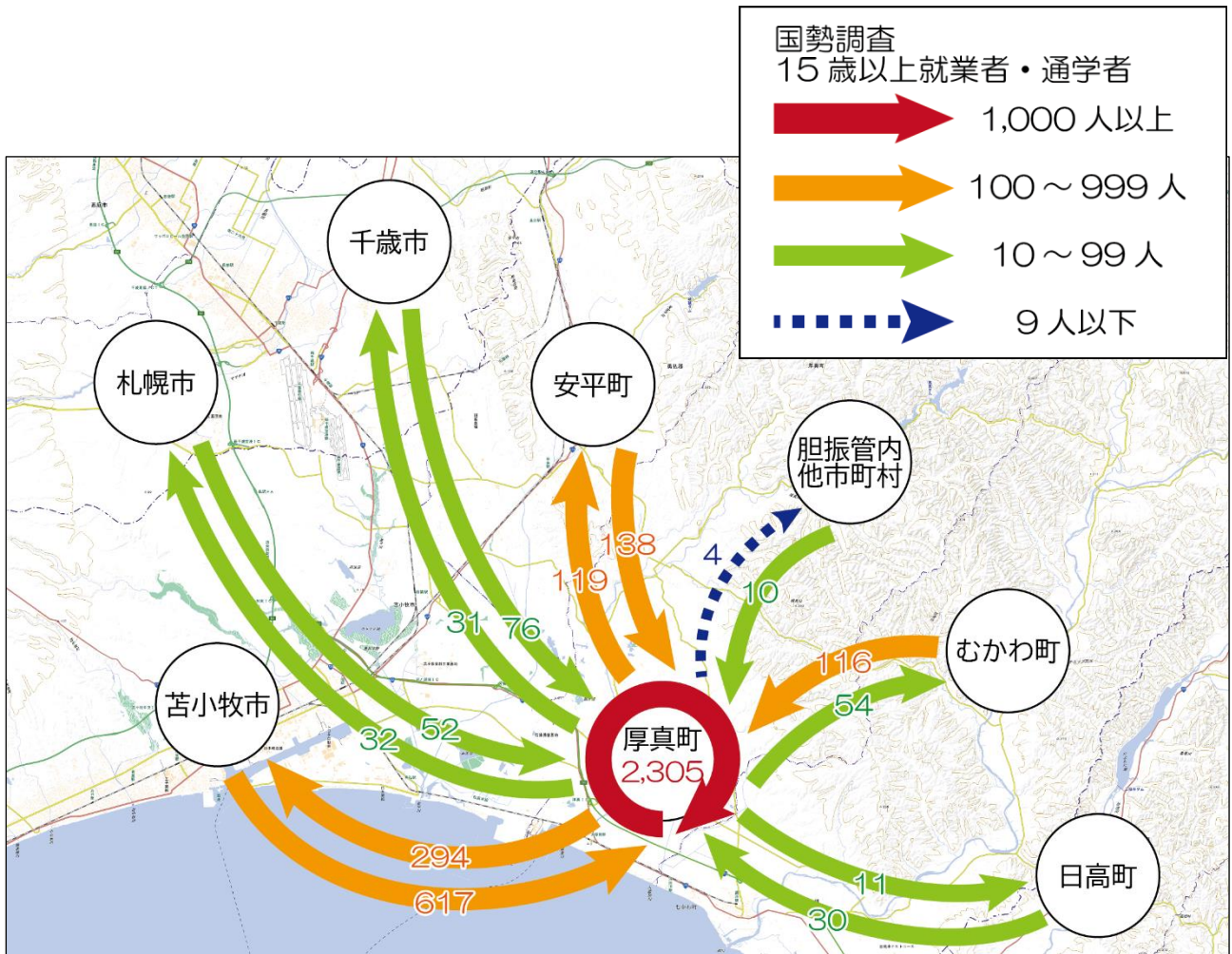
図 3-4 施設分布状況

(5) 通勤・通学の状況

① 厚真町及び周辺自治体との往来状況

町民の通勤・通学においては、町内での就業・通学が最も多く2,305人となっており、次いで苫小牧市294人、安平町119人となっています。

また、本町を就業・通学先としている市町村については、苫小牧市が最も多く617人となっており、次いで安平町138人。むかわ町116人となっています。



出典：H27 国勢調査

図 3-5 厚真町を中心とした通勤・通学における人口流動図

本町から他市町村へ就業・通学する町民が604人（流出人口）に対し、他市町村から本町へ就業・通学している方が1,132人（流入人口）となっており、流入人口が上回り、町内の昼間人口は夜間人口より多い状況です。

表 3-2 厚真町常駐者の通勤・通学先市町村

	総数(人) (15歳以上)	就業者数(人) (15歳以上)	通学者(人) (15歳以上)
厚真町に常駐する就業者・通学者	2,923	2,787	136
うち町内で就業・通学	2,305	2,265	40
うち他市町村で就業・通学	604	508	96
苫小牧市	294	236	58
千歳市	31	29	2
札幌市	32	17	15
安平町	119	119	0
むかわ町	54	52	2
日高町	11	11	0
胆振管内ほか市町村	4	0	4

出典：H27 国勢調査

表 3-3 厚真町を通勤・通学先とする市町村

	総数(人) (15歳以上)	就業者数(人) (15歳以上)	通学者(人) (15歳以上)
厚真町で就業者・通学する者	3,465	3,380	85
うち町内に常駐	2,305	2,265	40
うち他市町村に常駐	1,132	1,088	44
苫小牧市	617	589	28
千歳市	76	76	0
札幌市	52	52	0
安平町	138	122	16
むかわ町	116	116	0
日高町	30	30	0
胆振管内ほか市町村	10	10	0

出典：H27 国勢調査

② 町内の通学状況

ア 小・中学生通学スクールバス

町内には町立の小中学校が、厚真地区及び上厚真地区に、それぞれ2校あります。遠方の児童・生徒の通学スクールバスが運行し、町内全域の登下校をカバーしています。

表 3-4 小・中学生通学スクールバス運行路線

路線	地区
美里・豊川・豊沢線	豊沢・上野・美里
富里・宇隆・朝日線	富里・宇隆・東和
フォーラム線	フォーラムビレッジ（豊沢内）
本郷線	本郷・幌里
共栄・共和線	共栄・共和・富野
鹿沼・軽舞線	鯉沼・豊丘・軽舞
浜厚真・厚和線	浜厚真・厚和・鹿沼

（令和3年4月時点）

イ 高校への通学状況

町内には道立厚真高校があり、本郷地区に位置しています。厚真高校への通学に利用できるバス路線として、あつまバス（株）が3路線を運行しており、それぞれ、苫小牧・安平方面から沼ノ端線、上厚真方面から浜厚真線、むかわ方面から鷗川線が運行しています。沼ノ端線については、平成29（2017）年に運行を開始して、沼ノ端駅から早来駅を経由して厚真高校前バス停に停車し、通学利便性が向上しています。

厚真高校に通学する生徒数は、令和3（2021）年5月時点で70名おり、そのうち町内から通学する生徒数は8名、町外から通学する生徒数は62名で、その大半は苫小牧市からの路線バス通学です。町内から通学する生徒の多数は通学距離が5km圏内で、徒歩・自転車が通学手段となっています。

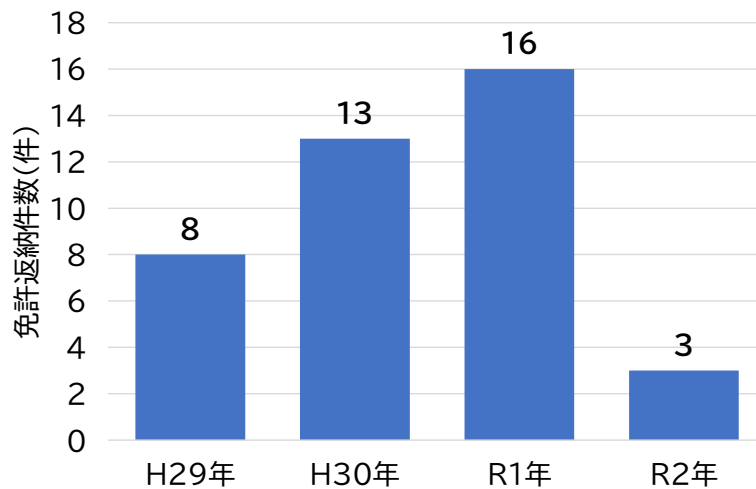
表 3-5 町内高校通学状況

町外からの町内高校通学状況			町内からの町内高校通学状況		
地区	人数（人）	通学手段	通学距離	人数（人）	通学手段
安平町	4	あつまバス 沼ノ端線	0～2 km	4	徒歩・ 自転車
苫小牧市	57		2～5km	3	
むかわ町	1	あつまバス 鷗川線	5～8 km	1	

※令和3年5月時点（厚真高校への聞き取り調査）

(6) 自動車免許の自主返納状況

町民の免許返納状況は、令和元（2019）年までは増加傾向にありましたが、令和2（2021）年では返納数が減少しています。



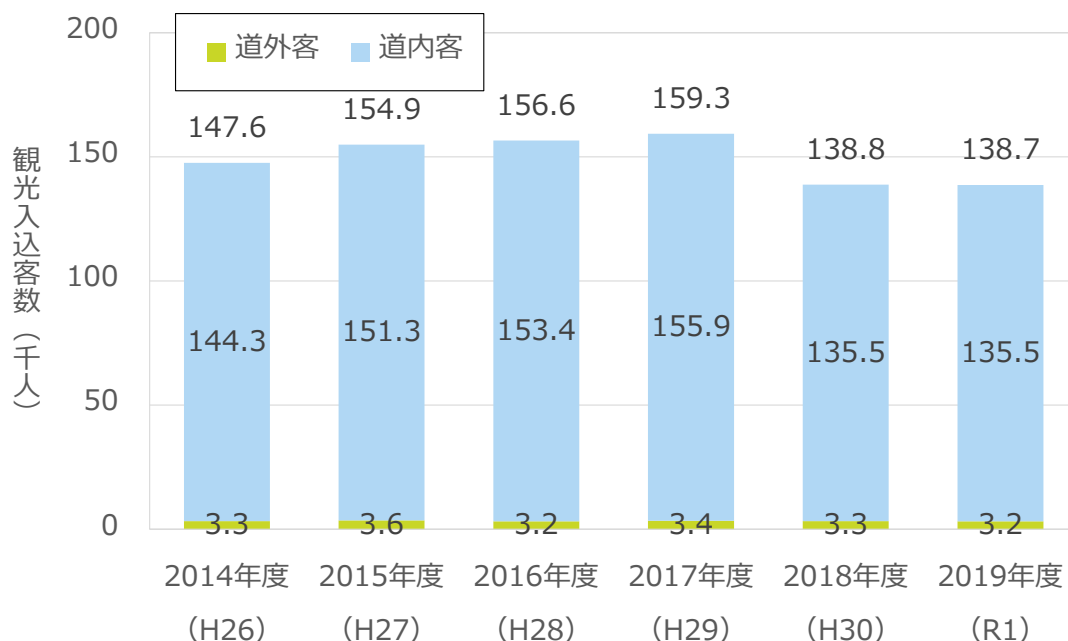
出典：苫小牧警察署

図 3-6 厚真町民の免許返納状況

(7) 観光入込客数の状況

町内の観光入込客数の状況は、平成29（2017）年度までは増加傾向となっていたものの、平成30（2018）年9月6日に発生した北海道胆振東部地震の影響により、平成30（2018）年度以降は、微減となっています。

また、新型コロナウイルスの影響により、一時的に観光入込客数が落ち込むことが予想されますが、新型コロナウイルス感染症の終息後は、ハスカップ狩り観光農園や大沼野営場などの屋外の体験型観光施設などにおいて、集客の回復が期待されます。



出典：北海道観光入込客数調査報告書

図 3-7 観光入込客数の推移

3-2 公共交通の状況

(1) 町内公共交通の概況

町内公共交通は、鉄道では、北海道旅客鉄道株式会社の日高線（苫小牧駅～鶴川駅）の浜厚真駅があり、路線バスでは、あつまバス(株)、道南バス(株)が運行しています。

また、町独自の取組として、予約に応じて町内を運行するデマンド交通「めぐるくん」や鹿沼地区における「むかわ町営バス」の乗り入れにより町内の生活路線を維持しています。

その他の旅客輸送としては、タクシーでは、あつまハイヤーが営業しています。船舶では、浜厚真地区に苫小牧東港フェリーターミナルがあり、敦賀や新潟、秋田へのフェリーが就航している苫小牧東港フェリーターミナルを有しています。

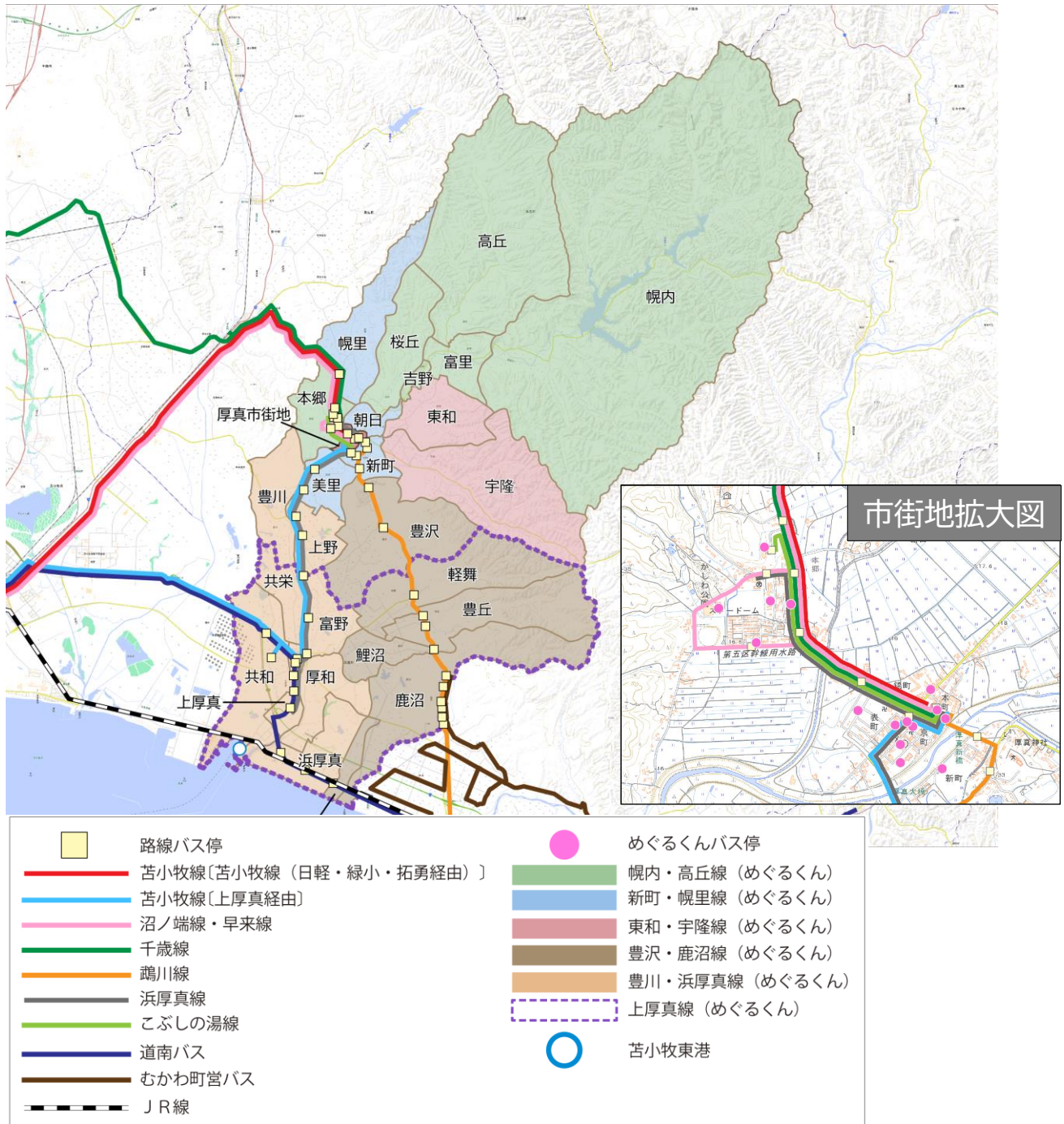


図 3-8 公共交通の運行状況

出典：H27 国勢調査、各運行事業者

<参考> 地区別・行先別の都市間移動手段の状況（平日）

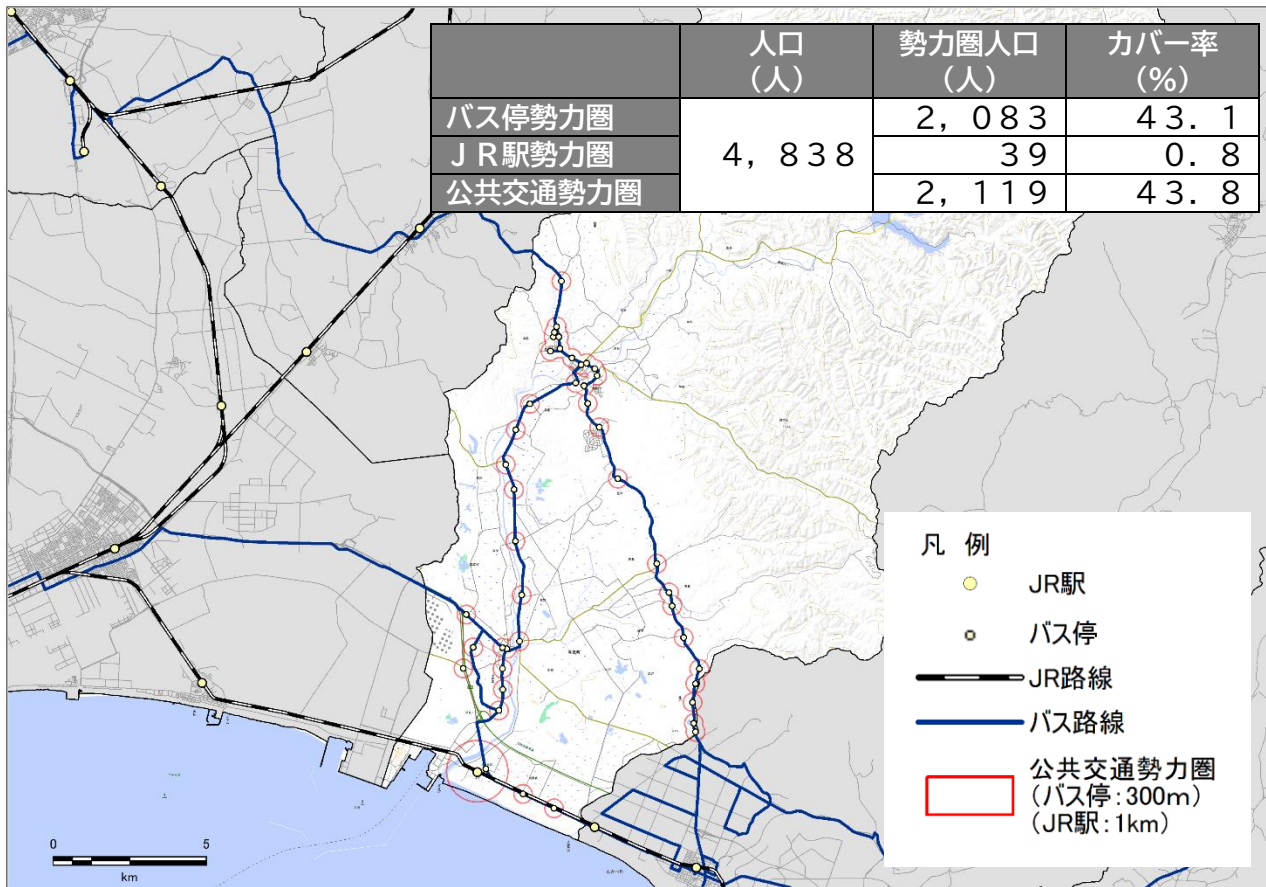
行先	苫小牧市 (苫小牧駅)			苫小牧市 (沼ノ端駅)	千歳市 (千歳駅)	安平町 (早来駅)	むかわ町 (鵠川駅)	
	JR (浜厚真駅)	道南 バス	あつま バス	あつま バス	あつま バス	あつま バス	JR	あつま バス
厚真地区			20便 ※上厚真 経由を含む	24便 ※上厚真 経由を含む	6便	31便		2便
上厚真地区	16便	13便	6便	6便			16便	
参考				JR千歳線 (札幌方面行き) 28便 (特急を含む)		JR室蘭本線 16便		

※令和3年12月時点

<参考> 鉄道・路線バスを利用できる町民

バス停から300m、JR駅から1kmを公共交通が利用できる勢力圏として圏内人口を算出すると、全人口の43.8%は、鉄道や路線バスを利用できる環境下にあります。

一方で、厚真町では町内全域をカバーするデマンド交通「めぐるくん」が運行されているため、公共交通を全く利用できない町民はいない状況です。



出典：H27 国勢調査

図 3-9 公共交通勢力圏

(2) 鉄道の運行・利用状況

① 日高線の運行状況（令和3年12月時点）

日高線浜厚真駅で停車する便は、苫小牧駅発の運行便が8便、鷗川駅発の運行便が9便となっています。

■ 苫小牧駅発

駅名	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧
苫小牧 発	5:45	7:52	10:19	12:25	14:33	17:02	19:16	21:33
勇払 発	5:56	8:03	10:30	12:36	14:44	17:13	19:27	21:44
浜厚真 発	6:06	8:13	10:40	12:46	14:54	17:23	19:37	21:54
浜田浦 発	↓	↓	10:45	12:51	14:59	17:28	19:42	21:59
鷗川 着	6:13	8:20	10:49	12:55	15:03	17:32	19:46	22:03

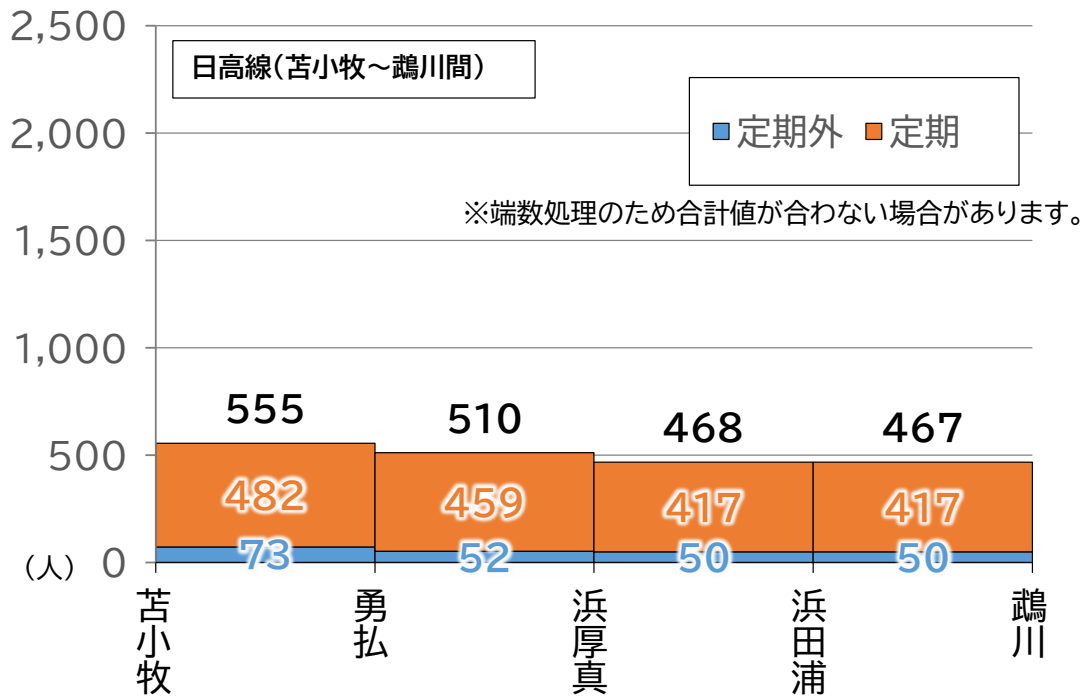
■ 鷗川駅発

駅名	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨
鷗川 発	6:24	7:11	8:37	10:57	13:04	15:12	17:49	19:58	20:57
浜田浦 発	6:28	7:15	↓	11:02	13:08	15:16	17:53	↓	↓
浜厚真 発	6:33	7:21	8:44	11:07	13:13	15:21	17:58	20:05	↓
勇払 発	6:43	7:31	8:54	11:16	13:23	15:31	18:08	20:15	21:12
苫小牧 着	6:54	7:42	9:05	11:28	13:34	15:42	18:19	20:26	21:24

出典：JR北海道

② 日高線の鉄道駅間輸送人員

日高線全体では、苫小牧～鷗川間で400人以上の利用があり、8割以上が定期利用者となっています。

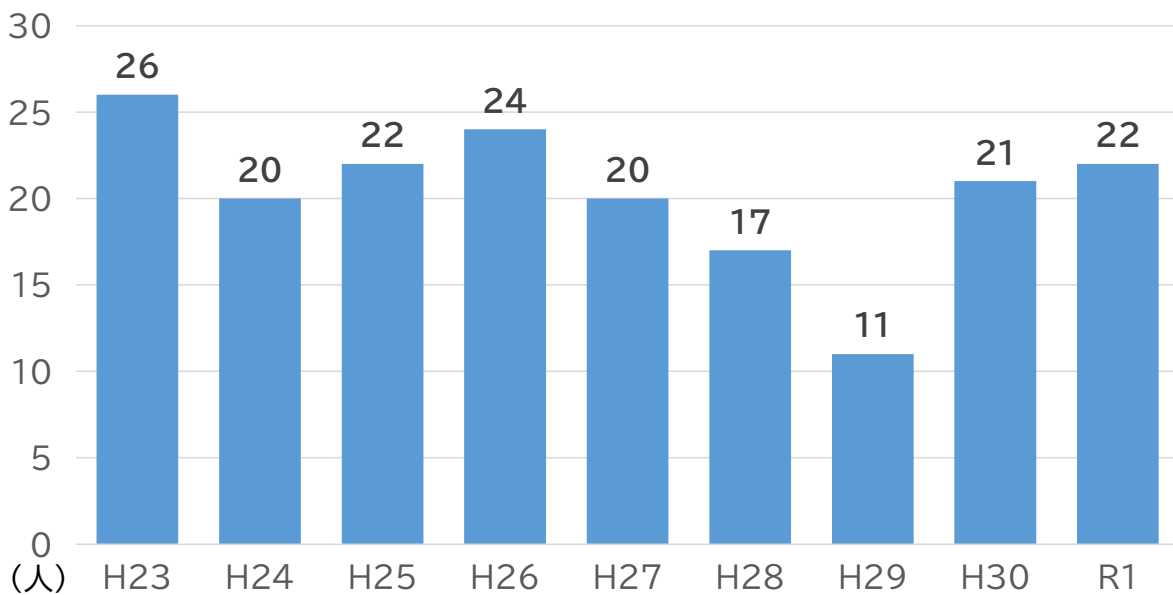


出典：JR北海道日高線第2期事業計画

図 3-10 JR日高線の鉄道駅間輸送人員 (令和元年度における1日あたり平均)

③ 浜厚真駅乗車人員の推移

浜厚真駅での乗車人員は各年の11月に実施される平日の特定日調査によると、1日20人前後の乗車人員数で推移しています。



出典：JR北海道、各年11月特定日調査

図 3-11 浜厚真駅の乗車人員

<参考> 室蘭本線の運行・利用状況（令和3年12月時点）

室蘭本線で早来駅に停車する便は、上下線合わせて16本運行しています。

同線は主に、本町厚真地区の高校生が苫小牧市や千歳市にある高校への通学などに利用されています。

早来駅への接続については、あつまバスが運行する路線バスがありますが、町内の高校生で、早来駅までの路線バスの通学定期を購入して、苫小牧市や千歳市など町外の高校に通学している生徒はならず、多くは保護者による送迎で早来駅を利用している状況です。

■ 岩見沢駅発（苫小牧方面行）

駅名	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧
岩見沢 発	5:57		9:03	12:45	15:06	16:37	19:38	21:32
早来 発	7:00	8:35	10:08	13:46	16:09	17:40	20:42	22:36
沼ノ端 発	7:16	8:49	10:22	14:01	16:25	17:56	20:56	22:51
苫小牧 着	7:25	8:57	10:31	14:09	16:34	18:05	21:05	22:59
糸井 着	7:35							

出典：JR北海道

■ 乗継の状況（岩見沢駅発苫小牧方面行）

あつまバス（苫小牧行き・千歳行き） 早来駅前到着時間		JR室蘭本線 早来駅発車時間	乗継までの時間
千歳線	6:54	①7:00	6分
沼ノ端線	7:04	—	—
苫小牧線（日軽金経由）	8:28	②8:35	7分
苫小牧線（緑小学校経由）	9:23	③10:08	45分
苫小牧線（日軽金経由）	10:28	—	—
千歳線	12:13	—	—
苫小牧線（緑小学校経由）	12:58	④13:46	48分
苫小牧線（緑小学校経由）	14:28	—	—
沼ノ端線	15:57	⑤16:09	12分
苫小牧線（日軽金経由）	17:18	⑥17:40	22分
千歳線	18:28	⑦19:38	70分
—	—	⑧22:36	—

■ 苫小牧（糸井）駅発（岩見沢方面行）

駅名	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧
糸井 発					15:37			
苫小牧 発	6:09	7:31	8:37	13:26	15:57	17:13	19:55	21:29
沼ノ端 発	6:17	7:40	8:45	13:35	16:06	17:22	20:04	21:37
早来 発	6:31	7:54	9:00	13:49	16:20	17:36	20:18	21:52
岩見沢 着	7:41		10:01	14:50		18:50	21:20	22:51

出典：J R北海道（令和3年12月時点）

■ 乗継の状況（苫小牧発岩見沢方面行）

J R室蘭本線 早来駅到着時間	あつまバス（厚真行き） 早来駅前発車時間	乗継までの時間
①6:31	—	—
②7:54	沼ノ端線	8:05 11分
	千歳線	8:47 —
③9:00	苫小牧線（日軽金経由）	10:04 64分
	苫小牧線（緑小学校経由）	11:08 —
	苫小牧線（日軽金経由）	12:09 —
④13:49	千歳線	13:02 13分
	苫小牧線（緑小学校経由）	14:48 —
	苫小牧線（緑小学校経由）	16:18 —
⑤16:20	沼ノ端線	16:51 31分
⑥17:36	早来線	17:45 9分
	苫小牧線（日軽金経由）	18:54 —
⑦20:18	千歳線	20:22 4分
	苫小牧線（拓勇経由）平日のみ	20:55 37分
⑧21:52	—	—

(3) 路線バスの運行・利用状況

① 道南バスの運行状況（令和3年12月時点）

町内において、道南バスは「静内苦小牧線」と「平取苦小牧線」の2路線が運行しており、それぞれ上厚真市街地を経由する運行経路となっています。

ア 運行概要

路線名	運行区間		便数 (便/日)		系統分類	町補助 対象
			平日	休日		
静内苦小牧線	自	静内駅前	11	9	地域間幹線系統	-
	至	苦小牧駅前				
平取苦小牧線	自	平取	2	2		-
	至	苦小牧駅前				

イ 利用者数

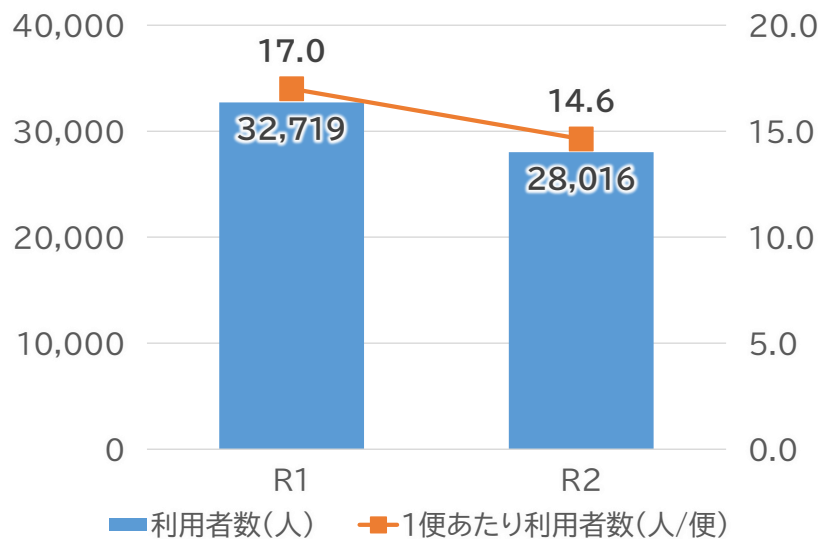


図 3-12 静内苦小牧線の利用者数推移

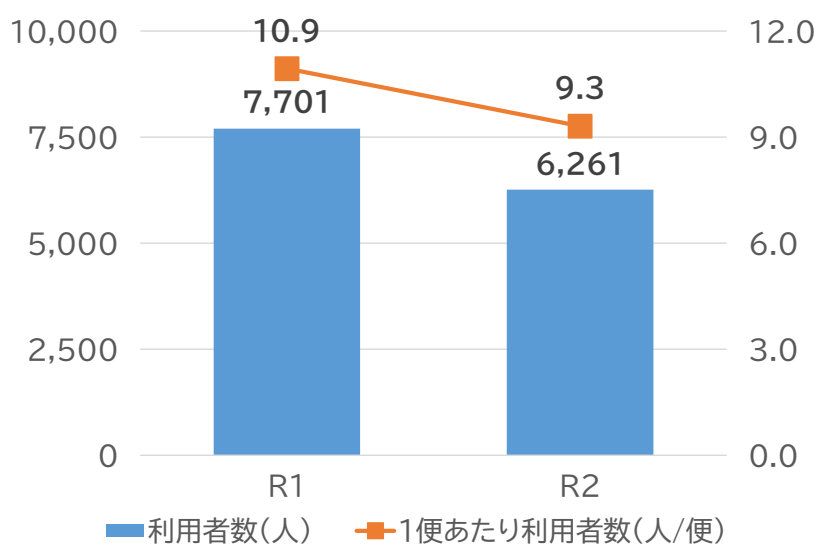


図 3-13 平取苦小牧線の利用者数推移

② あつまバスの運行・利用状況（令和3年12月時点）

あつまバスでは、町外の自治体を結ぶ路線が5路線、町内で完結している路線が2路線の計7路線運行しています。

ア. 運行概要

路線名（経由地）	運行区間		便数（便／日）		系統分類	町補助対象（R3）
			平日	休日		
千歳線	自	厚真	6	6	地域間幹線系統	-
	至	千歳駅前				
苫小牧線（上厚真経由）	自	厚真	6	6	地域間幹線系統	○
	至	苫小牧駅前				
苫小牧線（日軽・緑小経由）	自	厚真	12	12	地域間幹線系統	-
	至	苫小牧駅前				
苫小牧線（拓勇経由） ※快速便	自	厚真	2	-		○
	至	苫小牧駅前				
鵜川線	自	厚真	4	-		○
	至	鵜川駅前				
沼ノ端線	自	厚真	4	-		○
	至	沼ノ端駅前（西）				
早来線	自	早来駅前	1	-		-
	至	厚真				
浜厚真線	自	浜厚真	2	-	町内完結路線	○
	至	厚真高校				
こぶしの湯線	自	厚真	4		町内完結路線	-
	至	こぶしの湯				

イ. 利用者数

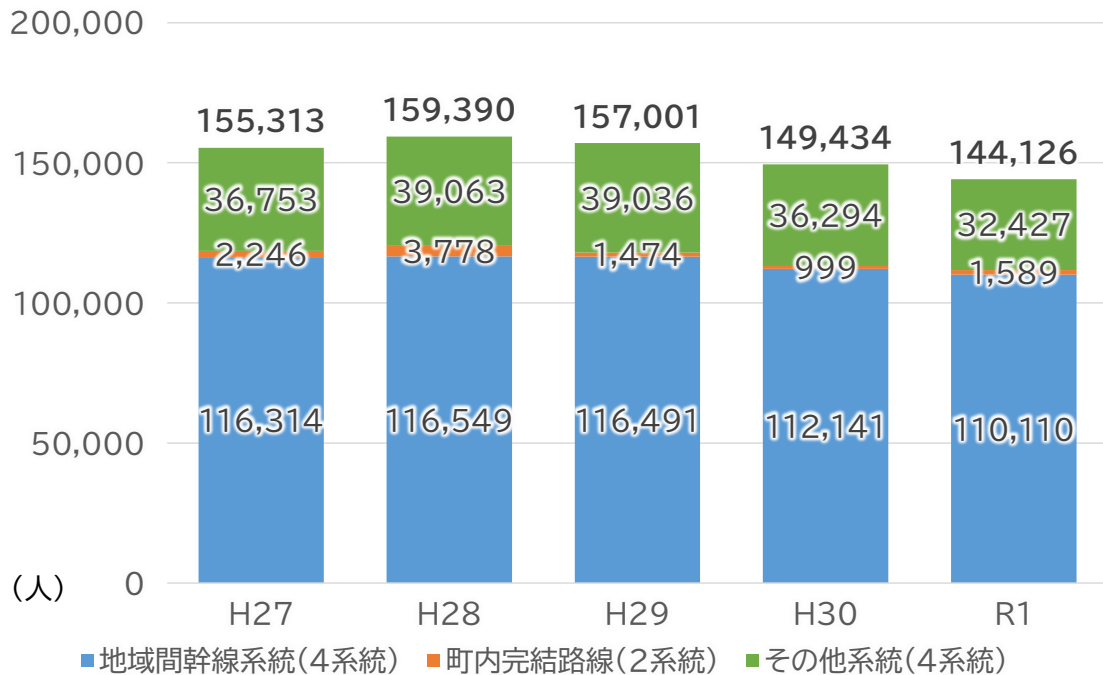


図 3-14 あつまバス運行バス路線の利用者数推移

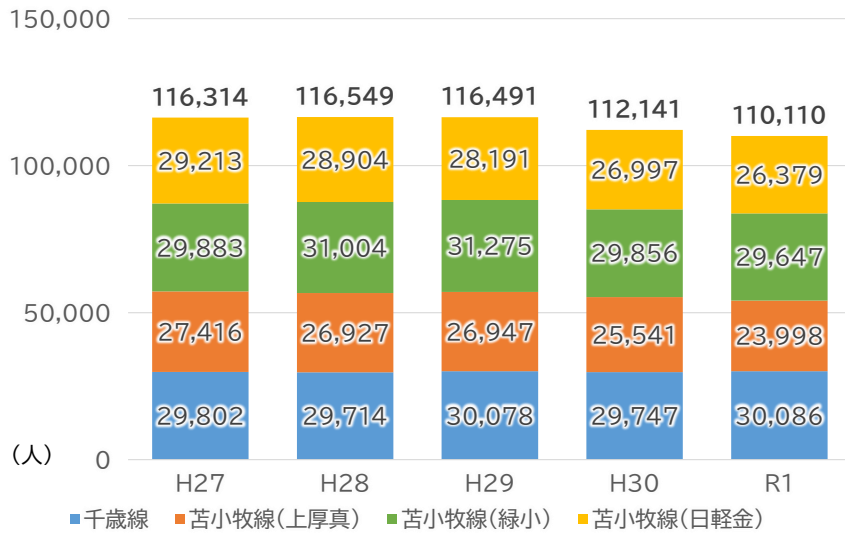


図 3-15 地域間幹線系統（4系統）の利用者数推移

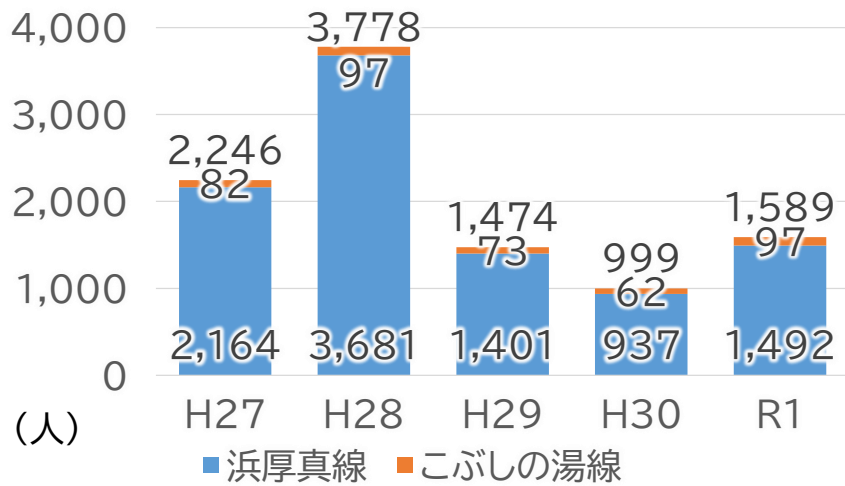


図 3-16 町内完結路線（2系統）の利用者数推移

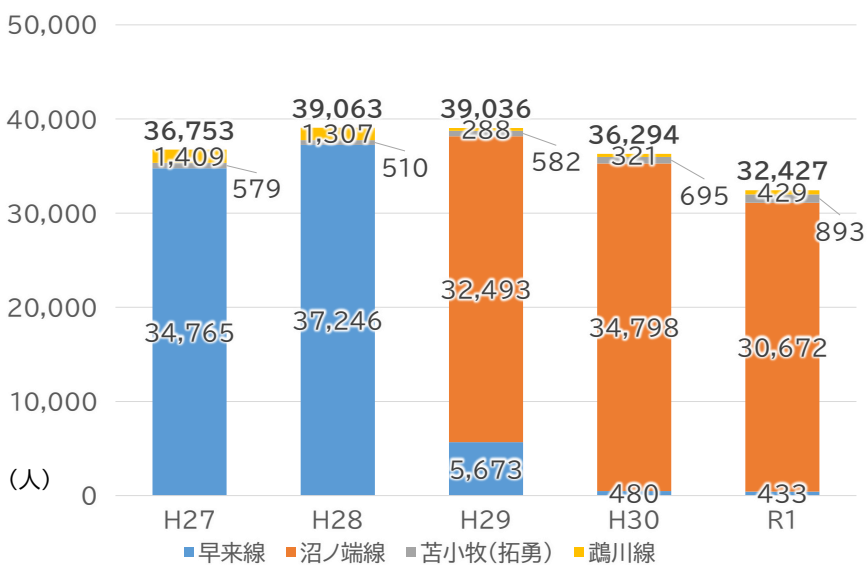


図 3-17 その他系統（4系統）の利用者数推移

※沼ノ端線はH29（2017）年度より運行開始

(4) 循環福祉バス「めぐるくん」について（※記述は令和3年3月末日時点の内容）

① 概要

ア 法的な位置づけ

道路運送法第79条第2号及び同法施行規則第49条第2号に基づく自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送）

イ 沿革

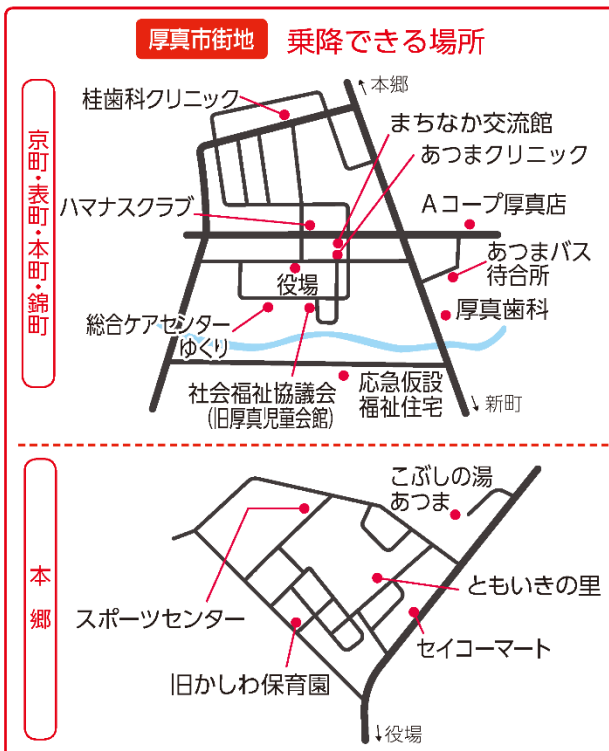
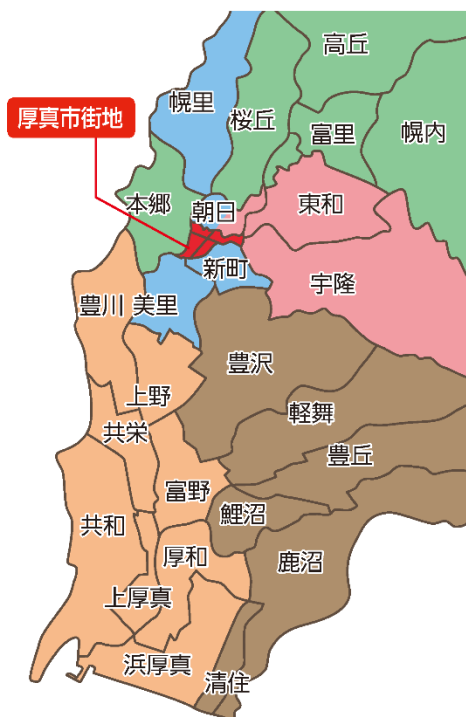
平成15年 4月1日 (2003)	・循環福祉バスとして運行開始
平成22年10月1日 (2010)	・予約制デマンド方式による実証運行開始
平成24年 4月1日 (2012)	・予約制デマンド方式による運行の本格実施
平成27年 4月1日 (2015)	・利用対象者を拡大 【概要】65歳未満の住民も対象とする（市街地住民は除く）
平成28年10月1日 (2016)	・全路線毎日運行の実施 【概要】隔日運行から毎日運行への変更
平成30年10月1日 (2018)	・利用対象者を拡大 【概要】郊外にも住居を有する市街地住民も利用対象者とする

ウ 運行形態

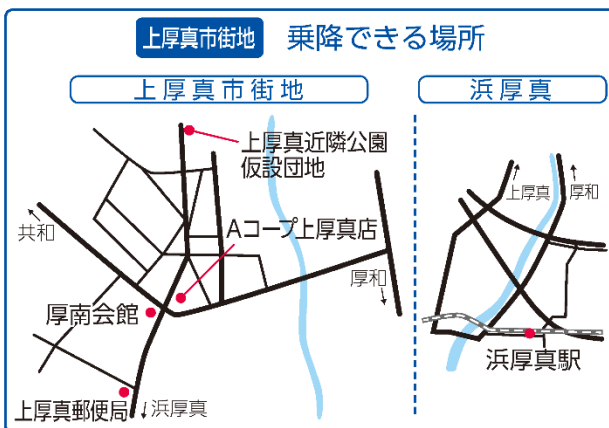
運行日	日曜日・年末年始（12月31日～1月2日）を除く毎日										
利用対象者	①町内（市街地以外）に居住している方 ②町内（市街地）に居住していて、町内（市街地以外）に本人や家族が所有する家がある方 ③居住はしていないが、町内（市街地以外）に家がある方										
料金	<table border="1"> <thead> <tr> <th>利用対象者</th> <th>利用料金 (1回の乗車につき)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>①65歳以上の高齢者</td> <td rowspan="2">100円</td> </tr> <tr> <td>②身体障害者手帳、精神障害者保健福祉手帳、療育手帳の交付を受けている方</td> </tr> <tr> <td>③上記①、②以外の町民</td> <td>200円</td> </tr> <tr> <td>④中学生以下</td> <td>②または③の半額</td> </tr> </tbody> </table>		利用対象者	利用料金 (1回の乗車につき)	①65歳以上の高齢者	100円	②身体障害者手帳、精神障害者保健福祉手帳、療育手帳の交付を受けている方	③上記①、②以外の町民	200円	④中学生以下	②または③の半額
	利用対象者	利用料金 (1回の乗車につき)									
	①65歳以上の高齢者	100円									
	②身体障害者手帳、精神障害者保健福祉手帳、療育手帳の交付を受けている方										
	③上記①、②以外の町民	200円									
④中学生以下	②または③の半額										
利用方法	<ul style="list-style-type: none"> ・事前の利用登録が必要。 ・登録された方には、利用者証を交付し、乗車の際に提示。 ・予約制のため、事前に予約受付センター（あつまバス）に電話予約をした上で利用。 										

工 路線図

- ① 幌内・高丘線 厚真市街地 ↔ 幌内・高丘・富里・吉野・桜丘・本郷
- ② 新町・幌里線 厚真市街地 ↔ 新町・幌里・朝日(山手)・美里
- ③ 東和・宇隆線 厚真市街地 ↔ 東和・宇隆・朝日(川手)
- ④ 豊沢・鹿沼線 厚真市街地 ↔ 豊沢・軽舞・豊丘・鯉沼・鹿沼・清住
- ⑤ 豊川・浜厚真線 厚真市街地 ↔ 豊川・上野・共栄・共和・上厚真・富野・厚和・浜厚真



- ⑥ 上厚真線 上厚真市街地 ↔ 軽舞・豊丘・鯉沼・鹿沼・厚和・浜厚真・共和・共栄・富野



出典：令和2年度厚真町公共交通ガイドブック

図 3-18 路線図

オ 時刻表

① 幌内・高丘線

幌内 高丘 富里 吉野
桜丘 本郷

	朝の便	昼の便	夕方の便
こぶしの湯あつま		11:00 発	16:35 発
スポーツセンター	7:45 発	▽	▽
厚真市街地	7:45~7:55	11:00~11:10	16:35~16:45
桜丘・吉野	7:55~8:00	11:10~11:15	16:45~16:50
高丘	8:05~8:15	11:20~11:30	16:55~17:05
富里	8:15~8:20	11:30~11:35	17:05~17:10
幌内	8:20~8:35	11:35~11:50	17:10~17:25
富里	8:30~8:40	11:45~11:55	17:20~17:30
桜丘	8:35~8:45	11:50~12:00	17:25~17:35
厚真市街地	8:40~8:50	11:55~12:10	17:30~17:45

② 新町・幌里線

新町 幌里 朝日(山手) 美里

	朝の便	昼の便	夕方の便
こぶしの湯あつま		12:15 発	15:00 発
厚真市街地		12:15~12:25	15:00~15:10
新町(町民広場)	8:55 発	12:20~12:30	15:05~15:15
美里	9:00~9:05	12:30~12:35	15:15~15:20
厚真市街地	9:05~9:20	12:35~12:45	15:20~15:40
幌里	9:20~9:30	▽	▽
朝日(山手)	9:30~9:35	12:45~12:55	15:40~15:50
幌里	▽	13:00~13:05	15:55~16:00
厚真市街地	9:35~9:40	13:05~13:10	16:00~16:05

③ 東和・宇隆線

東和 宇隆 朝日(川手)

	朝の便	昼の便	夕方の便
ゆくり	9:40 発	13:10 発	16:05 発
(※)厚真市街地	9:40~9:45	13:10~13:15	16:05~16:10
朝日(川手)	9:45~9:50	13:15~13:20	16:10~16:15
東和	9:50~10:00	13:20~13:30	16:15~16:25
宇区	9:55~10:05	13:25~13:35	16:20~16:30
厚真市街地	10:00~10:15	13:30~13:45	16:25~16:35

(※)乗降は以下の場所に限りませ
役場/総合ケアセンターゆくり/あつまバス待合所/まちなか交流館
ハマナスクラブ/Aコープ厚真店/あつまクリニック/厚真歯科

④ 豊沢・鹿沼線

豊沢 軽舞 豊丘 鯉沼
鹿沼 清住

	朝の便	昼の便	夕方の便
こぶしの湯あつま		11:00 発	16:50 発
厚真市街地		11:00~11:10	16:50~17:00
ルールフォーラム		11:10~11:15	17:00~17:05
豊沢		11:15~11:25	17:05~17:15
軽舞		11:30~11:40	17:20~17:30
豊丘・鯉沼		11:40~11:50	17:30~17:40
鹿沼	7:25 発	11:55~12:05	17:45~18:00
豊丘・鯉沼	7:40~7:50	12:10~12:20	
軽舞	7:50~8:05	12:20~12:30	
豊沢	8:10~8:20	12:35~12:45	
ルールフォーラム	8:25~8:30	12:40~12:50	
厚真市街地	8:35~8:45	12:50~13:00	

⑤ 豊川・浜厚真線

豊川 上野 共栄 共和
上厚真 富野 厚和 浜厚真

	朝の便	昼の便	夕方の便
こぶしの湯あつま		13:00 発	15:25 発
厚真市街地		13:00~13:10	15:25~15:35
豊川	8:55 発	13:15~13:20	15:40~15:45
共和	9:00~9:05	13:20~13:35	15:45~16:00
上厚真・厚和・浜厚真	9:10~9:15	13:35~13:45	16:00~16:10
共栄	9:15~9:20	13:40~13:50	16:10~16:15
富野	9:20~9:30	13:45~13:55	16:15~16:25
豊川・上野	9:35~9:45	13:50~14:00	16:25~16:35
厚真市街地	9:50~10:00	14:05~14:20	16:40~16:50

⑥ 上厚真線

軽舞 豊丘 鯉沼 鹿沼
厚和 浜厚真 共和 共栄 富野

	朝の便	昼の便	夕方の便
上厚真市街地			13:55 発
鹿沼・鯉沼	9:30 発	10:50 発	14:10~14:20
豊丘・軽舞	9:40~9:45	11:00~11:05	14:20~14:25
上厚真市街地	9:45~9:50	11:05~11:10	14:25~14:30
浜厚真・厚和	9:50~10:00	11:10~11:20	14:30~14:40
上厚真市街地	10:00~10:05	11:20~11:25	14:40~14:45
富野・共栄	10:05~10:15	11:25~11:35	14:45~14:55
共和	10:15~10:20	11:35~11:40	14:55~15:00
上厚真市街地	10:20~10:25	11:40~11:45	15:00~15:05

出典：令和2年度厚真町公共交通ガイドブック

図 3-19 時刻表

② 利用状況

平成29（2017）年度まで、段階的に運行内容の充実化を図り、利用者数は増加傾向にありましたが、平成30（2018）年度以降は減少傾向にあります。

要因としては、平成30（2018）年9月の北海道胆振東部地震による被災者の市街地への住み替えや、新型コロナウイルス感染症拡大の影響が考えられます。

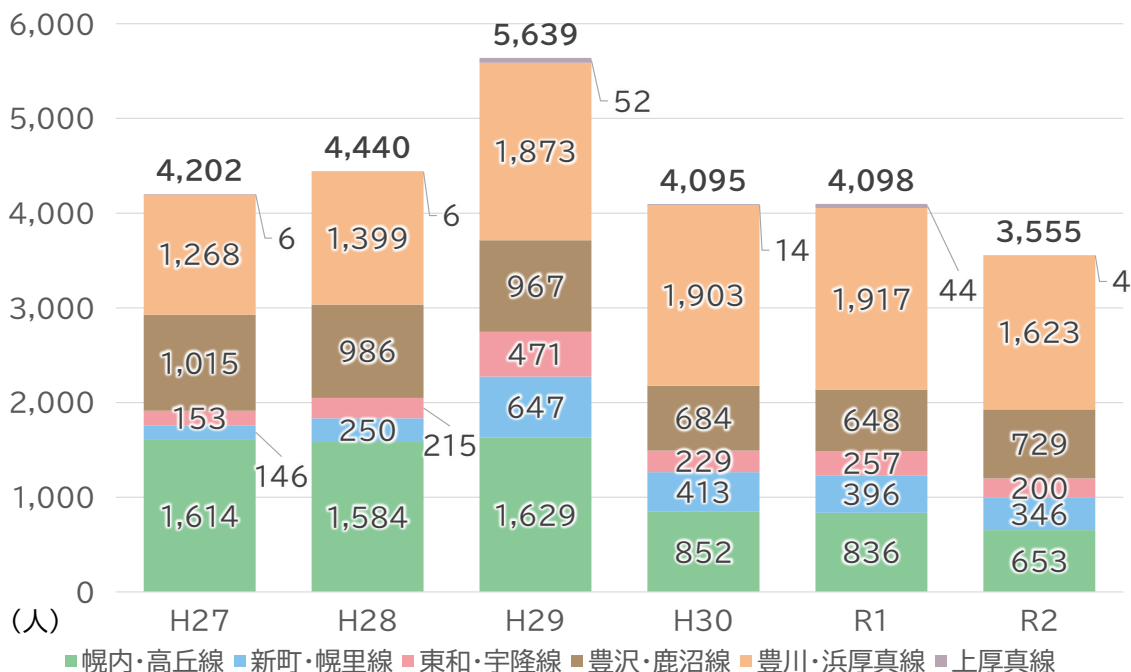


図 3-20 年度別利用状況

③ 収支状況

支出額のうち運行委託料は、運行内容の拡充により増額傾向にありましたが、平成29（2017）年度以降は、ほぼ横ばいとなっています。

一方で、利用者数は減少傾向にあり、それに伴い運賃収入も減少傾向にあります。

国庫補助金については、令和2（2020）年度では3,736千円となっており、1人あたりの1回の移動に対し、町が4,763円を負担している状況になっています。

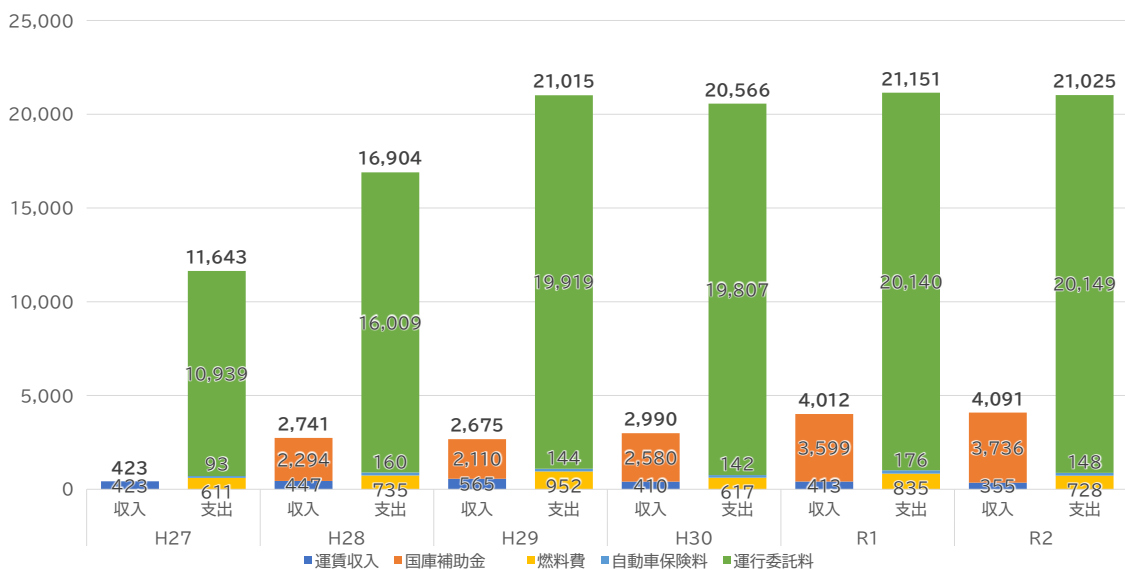


図 3-21 めぐるくんの委託料等と運賃収入の推移

④ 路線別の稼働状況

めぐるくんは、予約がない場合には運行しない形態となっており、運行回数でみた路線別の稼働状況では、豊川・浜厚真線の稼働率は平均すると約70%と高い一方で、他路線は50%以下の稼働率となっています。

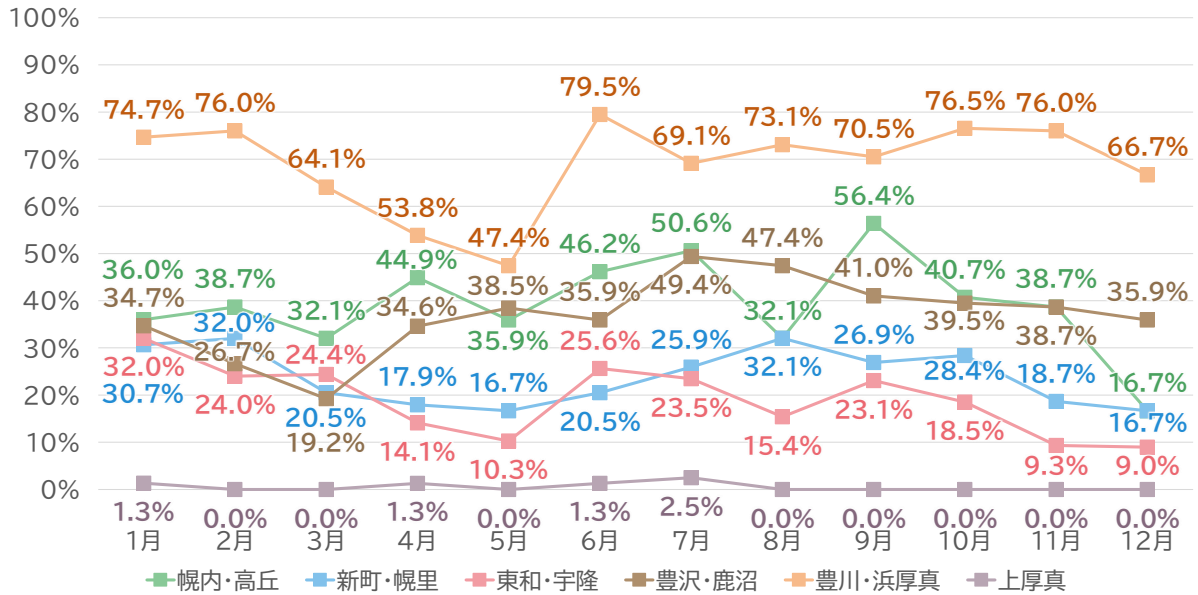


図 3-22 令和2 (2020) 年の路線別稼働状況

(5) タクシーの運行・利用状況

① 運行状況

運行事業者	あつまバス(株)		
営業時間	<ul style="list-style-type: none"> ・ 平日、土曜日 8:00~24:00 (受付時間 23:50 まで) ・ 日曜日、祝日 8:30~20:30 (受付時間 20:20 まで) 		
使用車両	セダンタイプ 2台		
料金	<ul style="list-style-type: none"> ・ 初乗り : 550 円 (1.273km) ・ 加算運賃 : 272mごとに 80 円 <li style="padding-left: 20px;">※時速 10km 以下の運行時間は、1 分 40 秒ごとに 80 円 ・ 待機料金 : 1 分 40 秒ごとに 80 円 		
	【割増料金】		
		深夜割増	冬期割増
	対 象	22:00~24:00	12月25日~3月26日
	割増率	2割増	2割増
	【割引料金】		
		身体障がい者・知的障がい者割引	遠距離割引
対 象	乗車した区間の運賃	7,000 円以上超える部分	
割増率	1割引	1割引	

(6) 町で実施している移動支援

本町では、各種公共交通の維持や移動困難者（通学世代、高齢者など）を対象とした移動支援を実施しています。

表 3-6 町で実施している移動支援の概要（令和2年度事業）

事業名	小項目	事業概要	令和2年度決算額 (千円)
地域公共交通対策事業	循環福祉バス運行	<ul style="list-style-type: none"> ・厚真町が実施主体として、町内の交通空白地域において住民の輸送を行うことを目的に予約制でフィーダー系統路線を運行 ・町内6系統を運行 ・朝、昼、夕時間帯の1日3便を運行 	21,025
	生活交通路線維持補助金	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バスの運行に対する補助 ・コロナ対策として、厚真高校への通学便である沼ノ端線が密にならないように、学休日と3学期を除き1台増車対応を実施 	27,884
	むかわ町営バス乗り入れ負担金	<ul style="list-style-type: none"> ・鹿沼地区に乗り入れするむかわ町営バスの運行に対する負担金 	37
	地域公共交通空白解消タクシー運行事業	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通が空白となる土曜日（18:00～24:00）及び日曜日・祝日（8:30～20:30）にタクシーを運行する事業者に対する補助金 	3,316
	公共交通ガイドブック発行事業	<ul style="list-style-type: none"> ・町内交通を網羅した冊子を町内全戸に配布 	357
高齢者バス利用助成事業	高齢者バス利用助成事業	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者に路線バスの助成券を交付 ・町内バス路線は65歳以上で一律100円、町外バス路線は70歳以上を対象に、あつまバス(株)と道南バス(株)が運行する路線バスを利用する際の運賃が半額もしくは無料 	2,504
子育て支援給付事業	子育て支援高校生通学費還元給付金	<ul style="list-style-type: none"> ・町外の高校に通学、または下宿している生徒の保護者に、町内で利用できる月額5,000円分のポイントを還元 	4,105
小学校・中学校スクールバス運行事業	小学校・中学校スクールバス運行管理費	<ul style="list-style-type: none"> ・小中学校のスクールバス運行 	41,136
合計			100,364

① 移動支援における補助金及び負担金等の状況

ア 地域公共交通対策事業（生活交通路線維持補助金）について

生活交通路線維持補助金は増額傾向にあり、令和2（2020）年度は、新型コロナウイルス感染症拡大防止対策として、沼ノ端線で通学時間帯の混雑を緩和するための増車対応を行ったことにより、2,500万円を超えています。

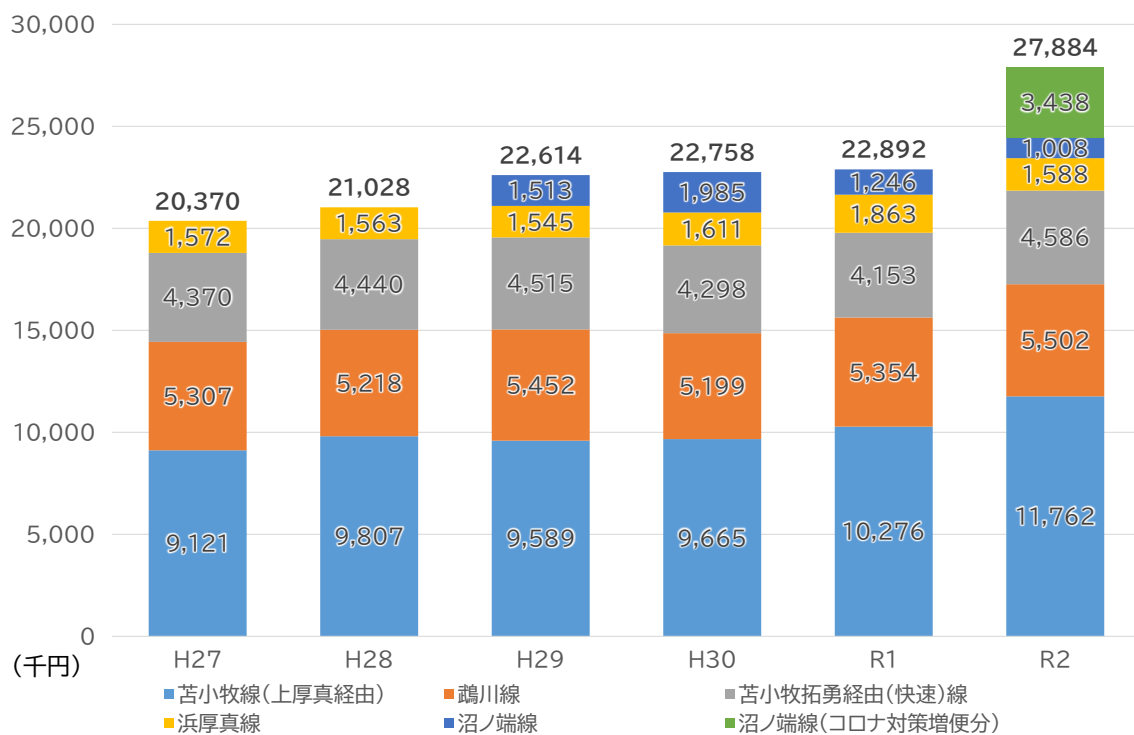


図 3-23 地域公共交通対策事業の歳出推移

※沼ノ端線はH28に新設、H29から補助

イ 地域公共交通空白解消タクシー運行事業について

平成27(2015)年から実施している地域公共交通空白解消タクシー運行事業は、地域公共交通の空白解消を図るため、土・日曜日及び祝日のタクシー運行を確保する事業です。

年間運行回数では平成30(2018)年度から令和元(2019)年度にかけて増加しましたが、令和2(2020)年度は新型コロナウイルス感染症の影響もあり、大きく減少しています。

歳出は、増額傾向にあり、令和2年度では、300万円以上を要しています。

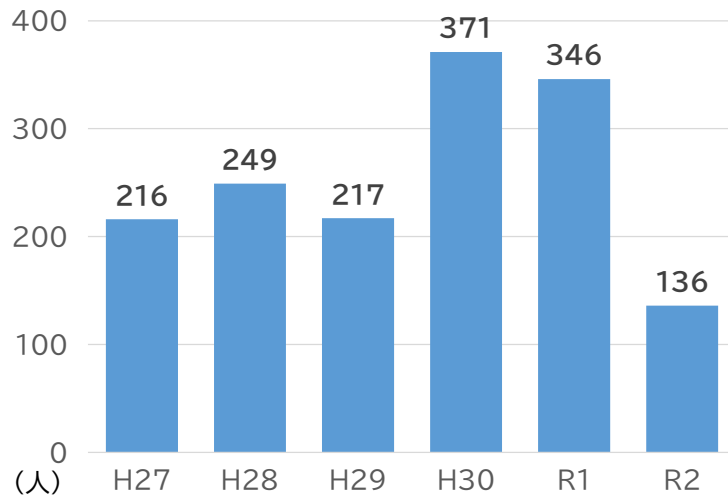


図 3-24 地域公共交通空白解消タクシー運行事業の運行回数推移

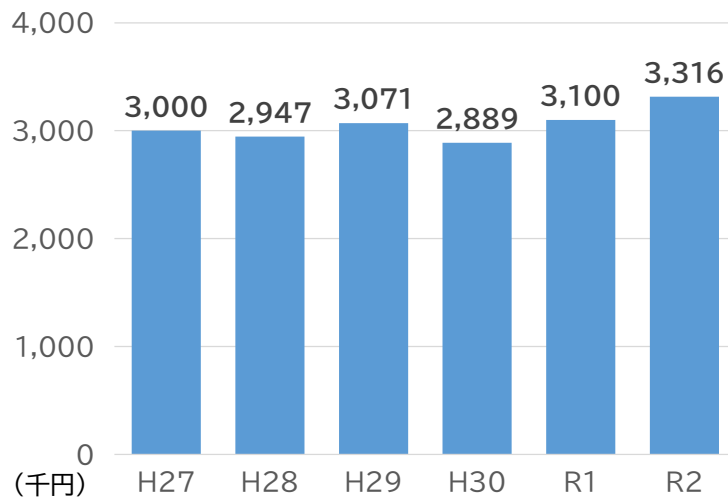


図 3-25 地域公共交通空白解消タクシー運行事業の歳出推移

ウ 高齢者バス利用助成事業について

高齢者バス利用助成事業は、実利用者数及び利用枚数は減少傾向にあり、新型コロナウイルス感染症の影響もあり大きく減少しています。

バス助成券を利用した移動先は、約6割が苫小牧市内への移動、約3割は町内の移動に利用されています。

歳出は、利用数の減少と合わせて減額し、令和2（2020）年度では、300万円を下回っています。

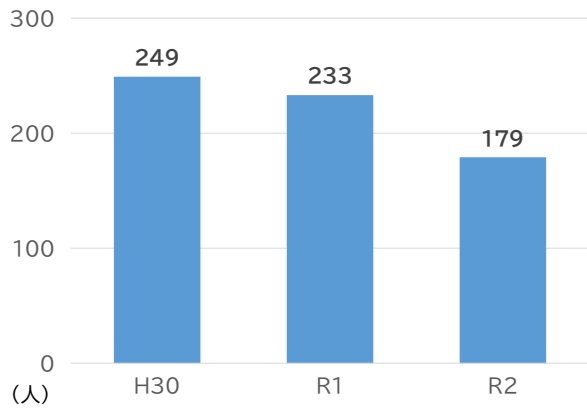


図 3-26 実利用者数推移

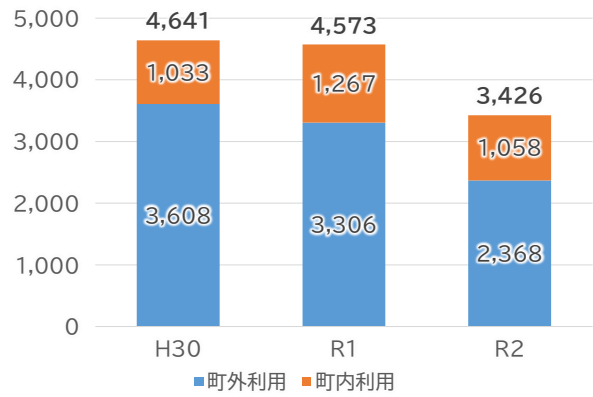


図 3-27 助成券利用枚数

	H30	R1	R2
苫小牧	66.6%	60.7%	59.8%
沼ノ端	8.7%	8.8%	7.4%
千歳	2.3%	2.6%	1.8%
鷗川	0.1%	0.2%	0.1%
町内	22.3%	27.7%	30.9%

図 3-28 行き先

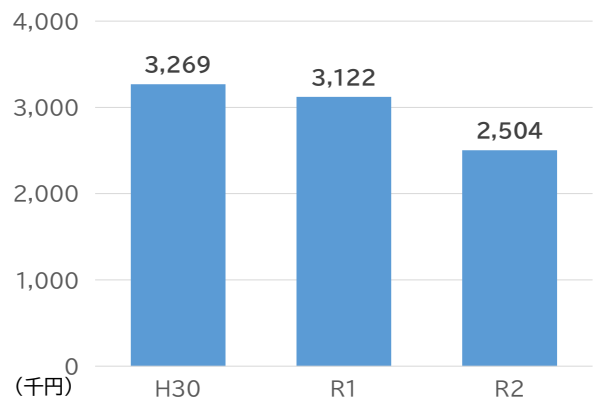


図 3-29 歳出推移

3-3 公共交通に係る各種調査結果の整理

(1) 公共交通に関するアンケート調査

① 調査の目的

真に公共交通を必要としている町民の利用実態やニーズの詳細把握に向け、主な公共交通の利用者と考えられる65歳以上の町民を対象として、厚真町における公共交通網のあり方を検討するための基礎資料及びデマンド交通「めぐるくん」の新たな運行計画案の検討資料とすることを目的に、調査を実施しました。

② 調査期間

令和2年9月25日（金）～10月16日（金）

③ 調査対象

65歳以上の町民、かつ、町が令和2年度に実施した復旧・復興計画及び立地適正化計画にかかるアンケートの配布対象となっていない町民から抽出

④ 調査方法

・郵送による配布及び回収

⑤ アンケート調査の配布及び回収状況

配布数 674票

回収数 401票（回収率59.5%）

⑥ 調査結果概要

【自動車に頼らず移動できる公共交通の維持】

- ・ 65歳以上では、約7割が免許も自動車も保有している状況となっているものの、年齢が高くなるにしたがって、免許返納や免許を持ったことがない人の割合が高くなっており、高齢者に対する生活の足の確保による、安心で安全な暮らしの実現が重要となっています。
- ・ 将来運転が困難になった場合の移動手段としては、「バスの利用」や「外出支援サービスの利用」、「家族や知り合いによる送迎」となっており、バスの整備と併せて、福祉バスや送迎バスの充実が必要となっています。
- ・ 一方で、送迎に頼ることの「気兼ね感」を示している回答も多く、家族以外による新たな送迎の仕組みの検討（住民協力型公共交通サービス）やめぐるくんの活用など、気兼ねなく利用できる交通サービスが求められています。

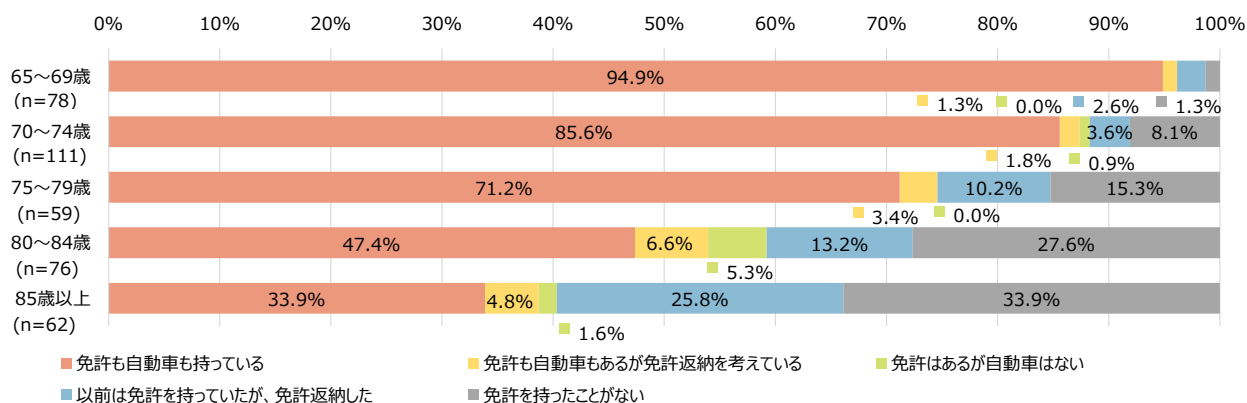


図 3-30 年齢別の免許・車両保有状況

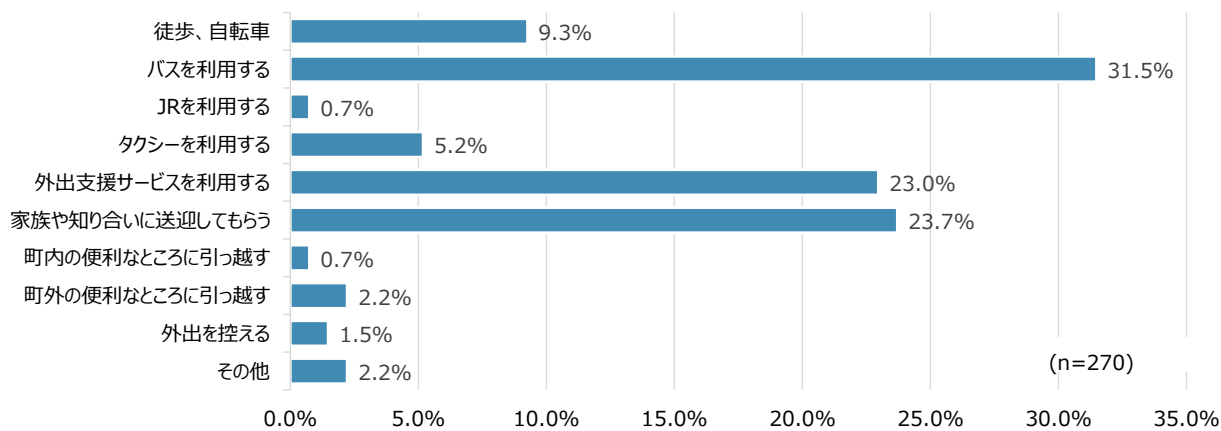


図 3-31 将来、運転が困難になった場合の移動手段

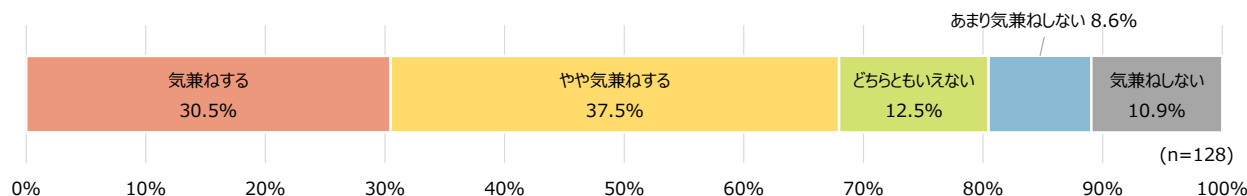


図 3-32 送迎してもらうことに気兼ねするか

【将来的な利用を見据えた利便性の高いめぐるくんのシステム構築】

- ・「めぐるくん」を「現在利用している」とした回答は年齢の階層が高齢になるにつれて高い割合となっており、「将来は利用したい」と回答した割合は、年齢の階層が若いほど高くなっており、潜在的な利用者が多いことがわかります。
- ・日曜日の運行については、「必要だと思う」という回答が約3割となっています。
- ・また、運賃の支払方法は2割強が、「乗り放題」を希望しており、企画乗車券の検討も安定収入の観点から有効と考えられます。

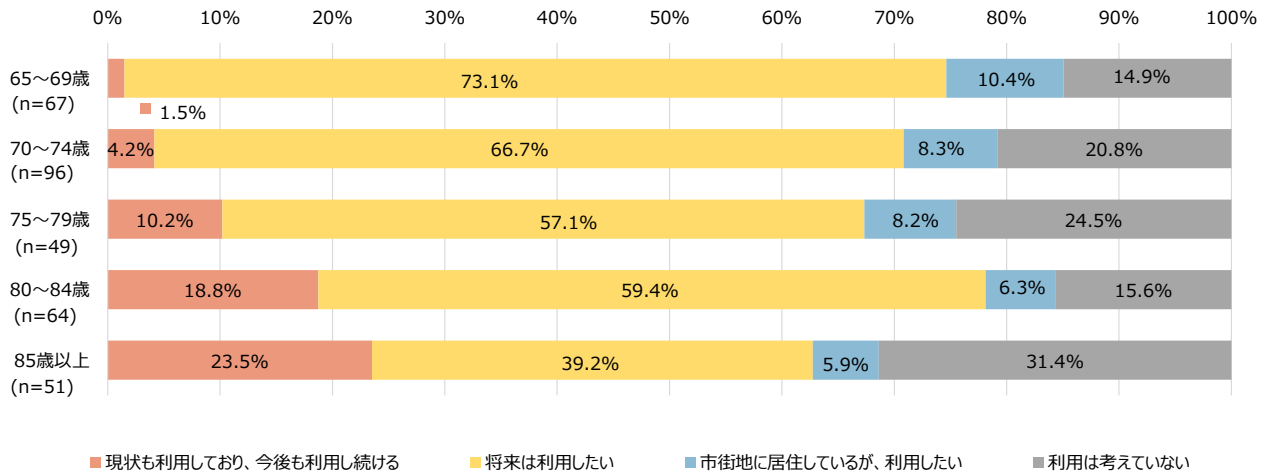


図 3-33 年齢別めぐるくんの利用状況

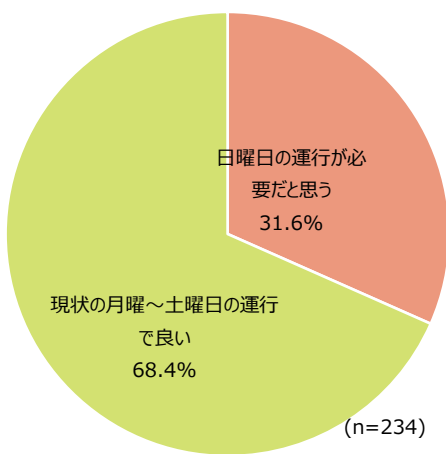


図 3-34 日曜日の運行について

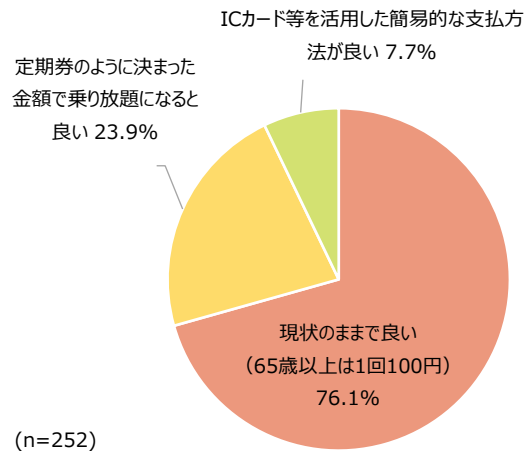


図 3-35 運賃の支払い方について

【高齢者の広域移動を支える公共交通の維持】

・町外（苫小牧市）への移動頻度は、60～70代前半における「週に1回以上」の回答割合が高い一方で、年齢が高くなるに従い、公共交通の利用割合が高くなっており、高齢者の安心・安全な広域移動の支援が必要です。

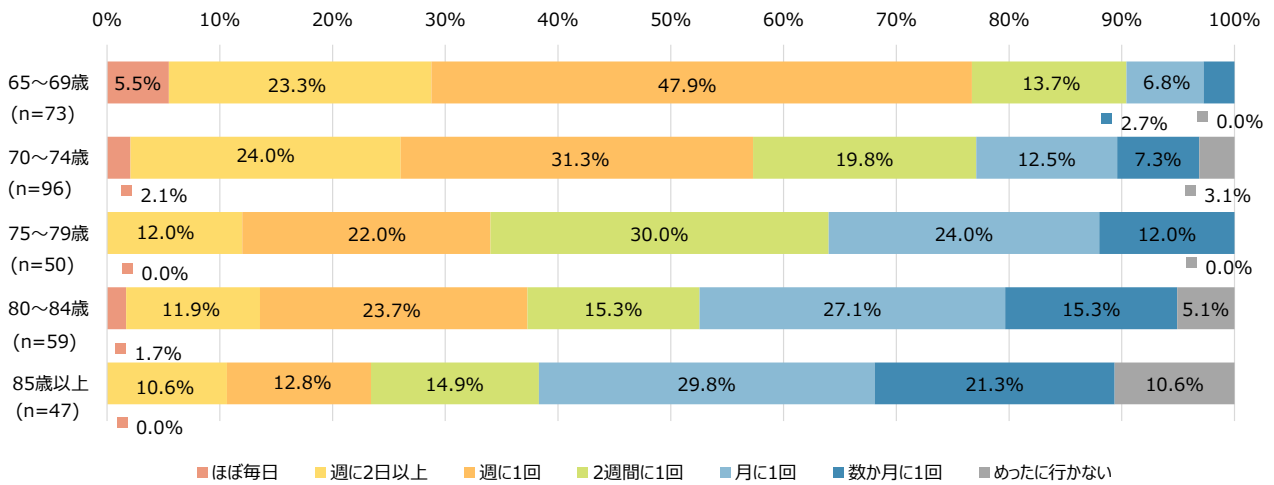


図 3-36 年齢別町外へ出かける頻度

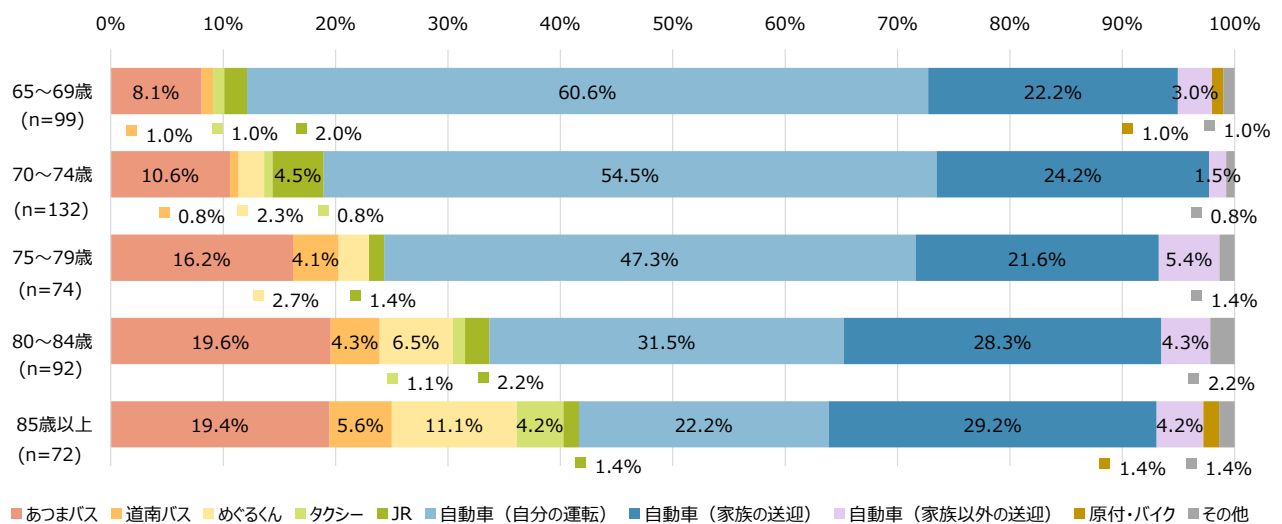


図 3-37 年齢別自宅から町外に出かけるときの交通手段

【新しい公共交通の導入】

- ・乗合タクシーの利用は、3割強が「利用したい」と回答しており、年齢が高くなるに従い「利用したい」の回答割合が高い傾向となっています。
- ・住民協力型公共交通サービスの利用意向は「めぐるくん」を若干上回る25.9%となっていますが、利用時間帯や事故の責任、予約のわずらわしさ、利用までの待ち時間など様々な不安が明らかとなっており、実現に向けては課題の解決を図り、住民の理解を深めていく必要があります。

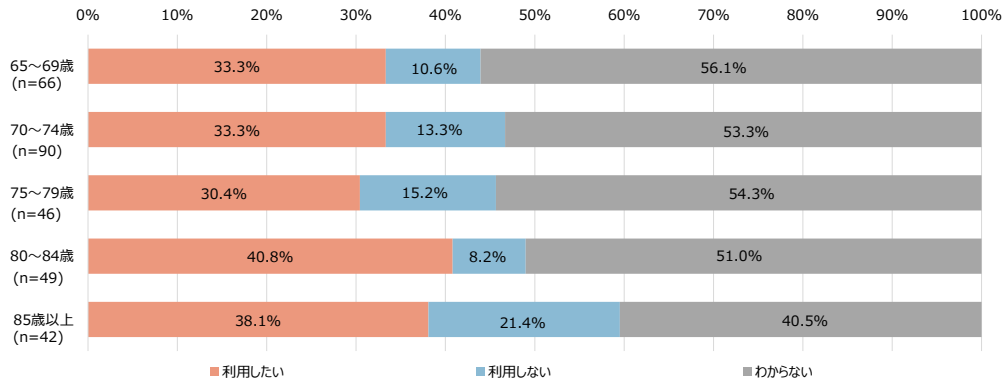


図 3-38 年齢別乗合タクシーの利用意向

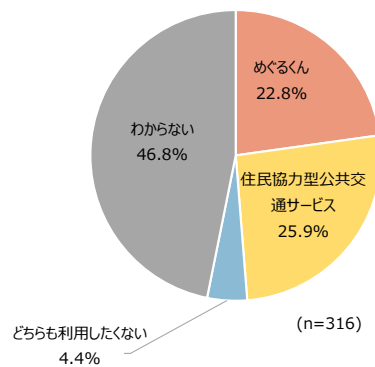


図 3-39 年齢別めぐるくんと住民協力型サービスの利用意向

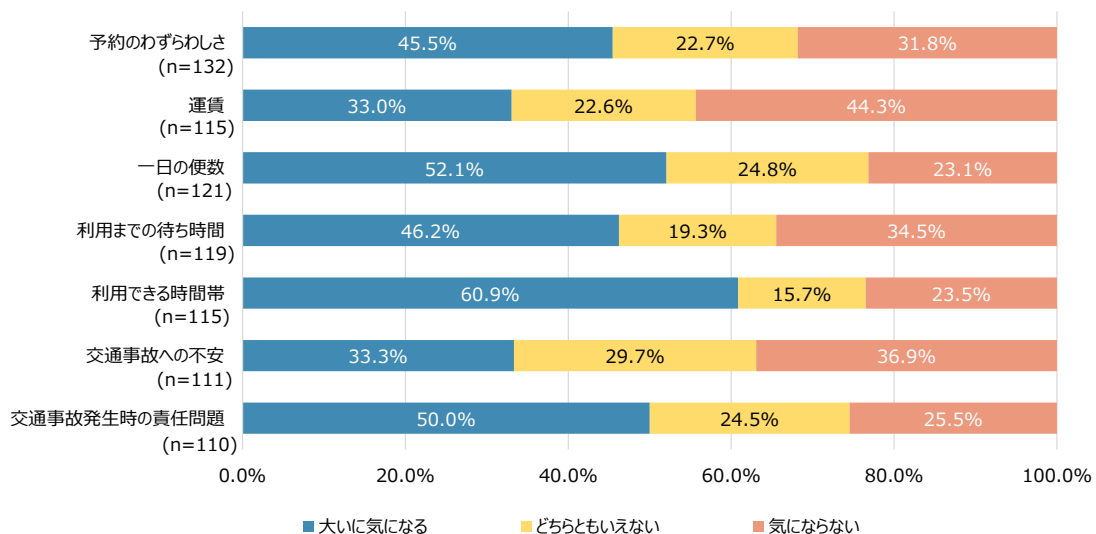


図 3-40 めぐるくんと住民協力型サービスで懸念する事項

(2) 町民意見交換会（説明会を同時開催）

① 開催目的

- ・厚真町内を運行する公共交通に関する課題や公共交通の利用増加に向けた望ましい交通体系の検討に向け、住民アンケート調査では把握しきれない詳細な意見・要望を把握することを目的としています。
- ・また、令和3年度実証運行に向けた運行計画案の検討に資する基礎資料としての整理を目的とした住民説明会についても、同時開催しました。

② 対象地区・開催日

開催日	会場	参加者数
令和2年 8月3日（月）	ルーラルマナビィハウス	21名
〃 8月4日（火）	アツマビークカフェ	2名
令和3年 5月18日（火）	総合福祉センター	22名
〃 5月19日（水）	幌内マナビィハウス	10名
〃 5月20日（木）	厚南会館大集会室	9名
〃 5月21日（金）	豊丘マナビィハウス	6名
〃 5月26日（水）	ルーラルマナビィハウス	20名

③ 意見交換会で出された主な住民意見等

【めぐるくんについて】

- ・帰りの時間が合わず、友人や知人の自動車に乗せてもらい帰宅することもある
- ・帰りの時間が合わないため、タクシーを利用して帰ってくる人もいる
- ・上厚真方面から14時台に帰ってくる便がないため、ゲートボールに行くことを諦めた
- ・めぐるくんから苫小牧行きの路線バスの接続が良くない
- ・利用の仕方が分からない
- ・自由に歩けないので、めぐるくに頼っており、今後も利用したい
- ・いつも、めぐるくんを利用しており、用事が終わったあと、帰りのバスまでの時間が長く困ることがあるが、仕方がないことと思っている
- ・市街地だけでなく、他地区へも行けるようにしてほしい
- ・日中時間帯の運行を増やす等、1日2往復程度できるようにしてほしい
- ・日曜日にも運行してほしい
- ・空港に接続する千歳線等、苫小牧市や千歳市方面行きの路線バスとの接続を良くしてほしい
- ・めぐるくんが免許返納後の生活の足となるため、利便性を上げてほしい

【町外への移動について】

- ・苫小牧市まで直行する交通が500円程度なら使いたい
- ・空港まで約30分の立地なのは便利

【新しい交通について】

- ・1回300円程度の乗合タクシーが良い
- ・町内であれば、往復500円で利用できる予約型の交通がほしい
- ・めぐるくんの運行空白時間帯を補完するような交通がほしい
- ・住民同士の助け合いで送迎するには、事故時の責任や保険の不安がある

(3) バス利用実態調査

① 調査目的

町内を運行するあつまバス6路線及び道南バス2路線の利用者の乗降場所や利用者属性、乗継状況等の利用実態を把握し、厚真町における公共交通網のあり方の検討に向けた基礎資料としました。

② 調査日

平日：令和3年7月1日（木）

休日：令和3年7月3日（土）

③ 調査結果

事業者	系統	路線名	運行便数	調査区間	調査日	調査日乗降者数 ※()内は町内バス停 の乗降者数	
						平日	休日
あつまバス(株)	複数市町村系統	苫小牧線 (日軽金経由)	6便/日	厚真～ 苫小牧駅前	平日・休日	25(5)	29(9)
		苫小牧線 (緑小学校経由)	6便/日	厚真～ 苫小牧駅前	平日・休日	18(1)	36(9)
		苫小牧線 (拓勇経由)	2便/日	厚真～ 苫小牧駅前	平日	4(3)	運休
		苫小牧線 (上厚真経由)	6便/日	厚真～ 苫小牧駅前	平日・休日	12(9)	9(5)
		沼ノ端線	4便/日	厚真～ 沼ノ端駅	平日	62(61)	運休
		千歳線	6便/日	厚真～ 千歳駅	平日・休日	21(4)	24(10)
	町内完結系統	こぶしの湯線	4便/日	厚真～ こぶしの湯	平日	(0)	運休
		浜厚真線	2便/日	浜厚真～ 厚真高校	平日	(0)	運休
		鵜川線	4便/日	厚真～ 鵜川駅前	平日	(0)	運休
道南バス(株)	複数市町村系統	平取～苫小牧	2便/日	鵜川市街～ 苫小牧駅前	平日・休日	35(3)	7(1)
		静内～苫小牧	11便/日	鵜川市街～ 苫小牧駅前	平日・休日	75(4)	75(3)

- ・沼ノ端線は、ほとんどの利用者が苫小牧市もしくは安平町から、厚真高校への通学者となっています。
- ・路線によっては、苫小牧市内の移動に利用されている実態も見られます。
- ・調査日は、新型コロナウイルス感染症拡大防止対策である「北海道におけるまん延防止等重点措置」の期間中ではあったものの、利用が無かった路線があります。

(4) 関係者ヒアリング

① 調査目的

将来の町内公共交通への関わり方や現状及び移動支援の継続に係る課題等を整理することを目的に、町内の公共交通だけでなく、移動支援に関わる団体等も含めた関係者ヒアリングを実施しました。

② 調査対象・調査日

・下記の関係者を調査対象としました。

団体名	調査日	町内公共交通への関わり方
厚真町社会福祉協議会	令和3年5月27日(木)	・各種社会福祉事業の実施 ・高齢者サロンの開催

③ 調査結果概要

【高齢者の生活や移動の実態について】

- ・社会福祉協議会で開催する高齢者サロン等の催し物の開催場所まで自力で向かうことが難しい方がいる。
- ・鹿沼方面に居住する方は買い物など、むかわ町に行くことが多く、むかわ町営バスを利用しており、厚真町内だけの移動を充実させるだけでは取り残されてしまう。

【循環福祉バスについて】

- ・訪問する高齢者の方から循環福祉バスの利用について相談を受けることがある。
- ・町内どこでも乗り降りができると、高齢者サロンの行き来に利用されると思う。
- ・乗り降りすることが困難な方は利用ができず、介助の必要な方の移動について、どうしていくのか検討が必要だと思う。
- ・高齢者の方が、朝の健診などが終わった後、ひとりポツンと帰りの便を待つ姿を見かける。気兼ねなく待ち合いができるような工夫が必要ではないか。
- ・病院の終わる時間が予定よりも遅くなってしまったとき、予約時間の変更ができないことがあり、不安に思われている。携帯電話を持たない方も多く、出先から電話をすることもできず、困る方も多く、何か対策を考えてほしい。

【公共交通によらない新しい移動手段について】

- ・互助の観点から住民同士の支え合いによる交通手段を検討しているが、地域内で話を進めることが難しく、実現にはハードルがある。事故時の保険や車両などをカバーしても、地域に先導する方がいないと進まないと感じている。

(5) 中学生保護者アンケート調査

① 調査の目的

通学における公共交通の在り方を検討する基礎資料とする

② 調査期間

令和3年9月30日(木)～10月12日(火)

③ 調査対象

町内中学校に通学する生徒の保護者

④ 調査方法

・GoogleフォームによるWebアンケート

⑤ アンケート調査の配布及び回収状況

配布数 101票

回収数 62票(回収61.3%)

⑥ 調査結果概要

【通学時の交通手段について】

- ・想定している進学先として「苫小牧市」が88.1%と最も多く、「厚真町」が33.9%となっています。
- ・また、通学時に想定している交通手段としては、「自動車による送迎」が86.4%、公共交通では「JR」が76.3%、「路線バス」が55.9%となっています。
- ・一方で、「毎日の送迎は負担が大きい」と回答している保護者が73.3%と、他の選択肢と比較しても高い割合となっています。

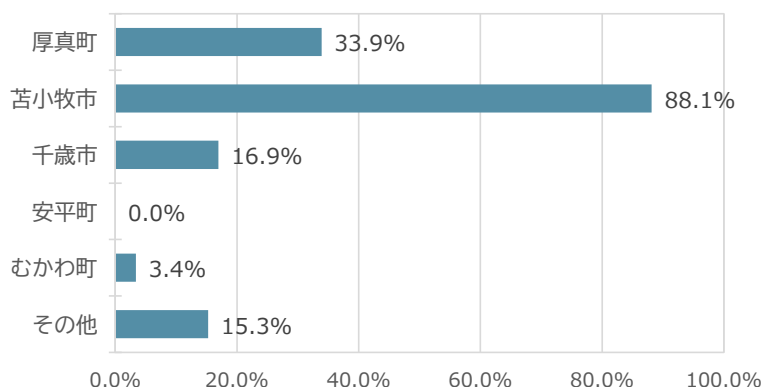


図 3-41 進学先として想定される高校の所在地

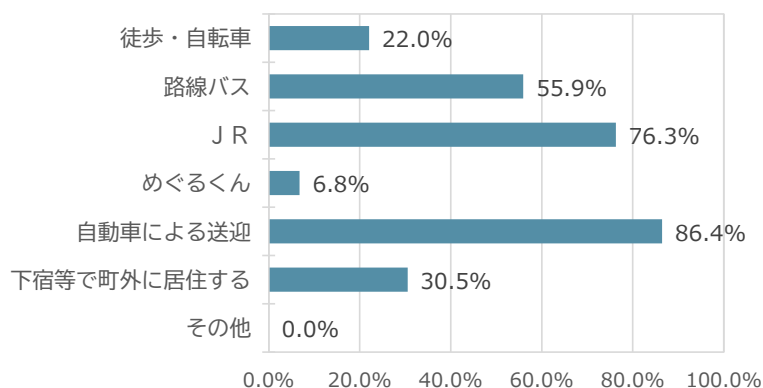


図 3-42 自宅から通学時に利用を考えている交通手段

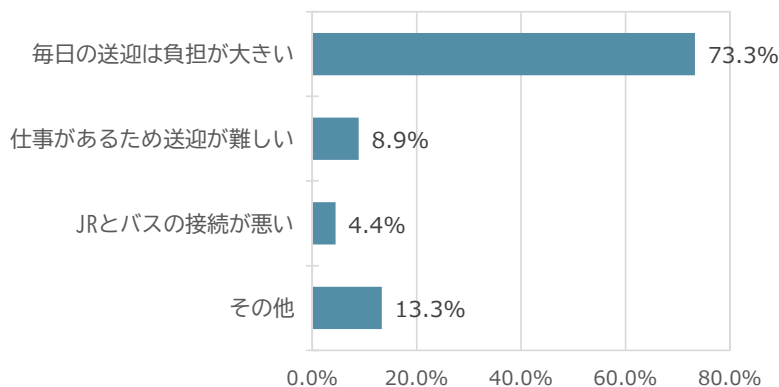


図 3-43 通学時の交通手段で気になる点

【公共交通（路線バスやめぐるくん）を利用した通学について】

- ・めぐるくんを利用した通学については、「利用したいと思う」が83.1%と通学時にも活用したい意向があります。
- ・一方で、公共交通を利用した通学時に不安に思うことでは、「運賃が高い」が78.0%、「下校時間と運行時間が合わない」が76.3%、「登校時間に間に合うか」が62.7%となっており、毎日の通学による金銭的負担や通学の実態に合った運行に対して、不安を感じている状況です。

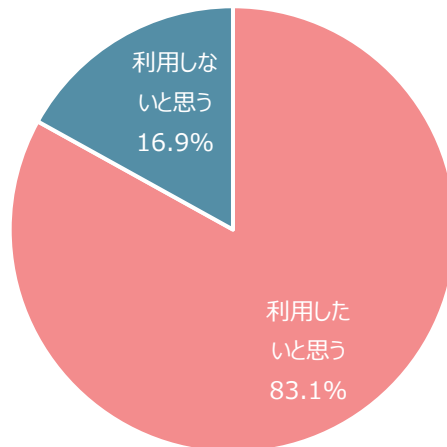


図 3-44 めぐるくんが通学にも利用できる時間帯に運行した場合

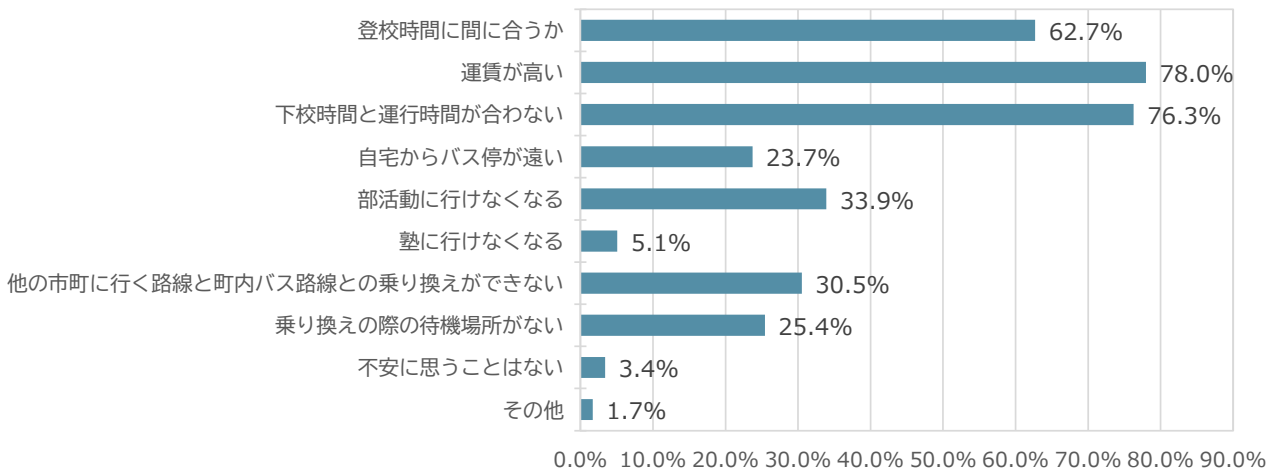


図 3-45 公共交通で通学することを想定したとき不安に思うこと

3-4 現状・問題点及び課題の整理

現況調査及び各種調査結果から得られた現状・問題点及び課題を以下に整理します。

(1) 地域及び公共交通の現状と課題

	現 状	問 題 点	課 題
公共交通を取り巻く現状と課題	人口減少・少子高齢化 <ul style="list-style-type: none"> ■本町の人口は昭和55（1980）年の6,817人から平成27（2015）年には4,838人となり、総人口が約3割減少 ■高齢化率は増加傾向にあり平成27年国勢調査時で35.4%となっており、北海道平均の29.1%と比較して高い状況 ■65歳以上を対象としたアンケート調査では約7割が免許・自動車を保有しており、その内の約8割が運転を継続したい意向 	<ul style="list-style-type: none"> ■人口減少等に伴う公共交通利用者数も減少 ■高齢者の公共交通利用の意識の低さ ■高齢化により、バス停までの移動が困難な交通弱者の増加 	<ul style="list-style-type: none"> ■人口減少や低密度化に対応した持続可能な公共交通の確保 ■わかりやすく利用しやすい公共交通サービスの提供と利用促進策の展開
	都市機能 <ul style="list-style-type: none"> ■町内の都市機能施設は、厚真市街地に集積 ■大型商業施設や総合病院等は町外に依存している 	<ul style="list-style-type: none"> ■居住地と都市機能施設が集積する厚真市街地中心拠点を結ぶ公共交通が不十分 ■地域で安心して暮らすためには定住自立圏中心市等の都市機能の活用が必要 	<ul style="list-style-type: none"> ■都市機能が集積する厚真市街地の中心拠点と各居住エリアを結ぶ公共交通サービスの充実 ■厚真町と周辺市町を結ぶ生活交通の確保
	地域 <ul style="list-style-type: none"> ■市街化区域内の新町・本郷・ルーラルビレッジ・フォーラムビレッジ地区は、厚真市街地中心拠点まで最大で約4キロ離れている ■新町・本郷・上厚真地区に災害公営住宅が建設され、被災した郊外地区住民が転居 	<ul style="list-style-type: none"> ■居住誘導区域である厚真・上厚真地区市街地における公共交通の利便性が不十分 	<ul style="list-style-type: none"> ■（再掲）都市機能が集積する厚真市街地中心拠点と各居住エリアを結ぶ公共交通サービスの充実
	広域交通 <ul style="list-style-type: none"> ■JRのほか、あつまバスや道南バスの路線が鶴川、苫小牧、千歳の各方面に運行 ■広域交通における公共交通は市街地でのみ発着 ■新千歳空港まで約30分 ■新千歳空港直通便は1日6便 	<ul style="list-style-type: none"> ■JR、路線バス共に利用者数が減少し、維持に係る財政負担も増加傾向 ■厚真・上厚真市街地以外の地域からの広域交通へのアクセスが困難 ■本州からの来訪者にとって公共交通が脆弱 	<ul style="list-style-type: none"> ■（再掲）厚真町と周辺市町を結ぶ生活交通の確保 ■町内の地域内フィーダー系統路線の強化 ■乗継拠点施設の充実 ■来訪者にとっても利用しやすい公共交通の実現と情報発信の強化
	町内交通 <ul style="list-style-type: none"> ■あつまバスにより、定時定路線が幹線を中心に2路線運行 ■循環福祉バス「めぐるくん」（デマンド型運行）が町内各地区を網羅する形で全6路線運行 ■あつまハイヤーでも移動が可能 	<ul style="list-style-type: none"> ■町内路線バスはフィーダー系統路線として利便性が低く、一部路線には財政負担が生じている ■「めぐるくん」の運行は地区によって利用できる時間帯や行先が限定 ■ハイヤーは台数も少なく運転手の確保も難しい 	<ul style="list-style-type: none"> ■利用実態等を踏まえた低需要補助路線の見直し ■町内輸送資源の総動員による移動の確保 ■公共交通としてのタクシー運行との連携 ■デマンド交通における利用者のニーズに応じた運行体系の見直し ■デマンド交通の需要増大にも応じられる運行の効率化
	先進的取組等 <ul style="list-style-type: none"> ■新しい移動サービスの実証実験が実施され、住民ドライバーが参画 ■脱炭素社会に向けて全国の自治体で2050年ゼロカーボンを目指す取組が展開 	<ul style="list-style-type: none"> ■住民の認知度が低い ■デマンド交通に利用している公用車は走行距離も長く、環境への負荷が大きい 	<ul style="list-style-type: none"> ■既存の地域公共交通の枠組みにとらわれない新しい移動サービスの導入・普及に向けた情報発信 ■電動車両導入の推進

(2) 各種調査結果から見える公共交通の現状・ニーズと課題

町民の意見及び利用実態

課題

地域公共交通に 対する地域の考え方	町民意見交換会	<ul style="list-style-type: none"> ■1日3便の運行形態のため、帰りの時間が合わず、家族等の送迎やタクシーを利用して帰宅することがある ■他市町へ行くための公共交通との接続が良くない ■利用したい時間帯に運行していない ■利用の仕方がわからない ■市街地だけでなく、他地区にも行けるようにしてほしい ■日曜日にも運行してほしい ■「めぐるくん」の運行空白時間帯を補完する交通があると良い 	<ul style="list-style-type: none"> ■「めぐるくん」に対するニーズの変化への対応 ■利用促進に向けた周知活動の強化 ■目的や移動先に応じて、使い分けができる公共交通体系の構築
	公共交通に関するアンケート調査	<ul style="list-style-type: none"> ■65歳以上では7割が免許も自動車も保有している状況である一方で、年齢が高くなるにつれて、免許返納や免許を持ったことがない人の割合が高くなっている ■将来運転が困難になった場合の移動手段としては、「バスの利用」「外出支援サービスの利用」「家族や知り合いによる送迎」の回答が多い ■送迎に気兼ねする人も一定数いる ■「将来は利用したい」と回答した割合は年齢の階層が若いほど高くなり、潜在的な利用者が多い ■日曜日の運行の実施や運賃の支払方法について乗り放題とするニーズも一部でみられる ■町外（苫小牧）への移動頻度は週に1回以上が多いほか、年齢が高くなるに従い公共交通の利用割合が高くなっている ■乗合タクシーや住民協力型移動サービスといった新しい公共交通の導入時の利用意向に一定数のニーズがある 	<ul style="list-style-type: none"> ■高齢者に対する生活の足の確保による安心で安全な暮らしの実現 ■バスの整備と合わせて福祉バスや送迎バスの充実 ■気兼ねなく利用できる交通サービス ■企画乗車券など、支払い方法・金額も含めた運賃改定定の検討 ■高齢者の安心・安全な広域移動の支援が必要 ■新しい公共交通の本格導入も含めた運行システムなどの検討が必要
	バス利用実態調査	<ul style="list-style-type: none"> ■沼ノ端線の利用者は、そのほとんどが苫小牧市もしくは安平町から、厚真高校への通学者である ■路線によっては、苫小牧市内移動に活用されている ■新型コロナウイルス感染拡大防止対策として「北海道におけるまん延防止等重点措置」の期間中であり、利用者が無かった路線が存在 	<ul style="list-style-type: none"> ■複数の市町村にまたがる路線について、関係市町村と路線維持のあり方の協議が必要 ■低需要路線について、路線の利用実態や移動ニーズを踏まえた見直しが必要
	中学生保護者アンケート調査	<ul style="list-style-type: none"> ■想定している進学先として、苫小牧市が多い ■JRや路線バスでの通学のほか、保護者の自動車による送迎も通学手段として想定されている一方で、毎日の送迎が負担となることに不安を抱いている状況 ■めぐるくんを活用した通学について、利用したい意見がみられる ■公共交通での通学にあたっては、通学生に配慮した時間設定及び運賃設定が求められている 	<ul style="list-style-type: none"> ■既存の町内交通資源を活用し、JRや路線バスなどの地域間を結ぶ公共交通までの移動手段の充実 ■通学生に配慮しためぐるくんの運賃も含めた運行内容の見直し

第4章 厚真町地域公共交通計画の基本方針

4-1 基本方針

みんなでつくる自家用車に頼らなくても暮らせるまち ～わかりやすく、利用しやすい、地域を支える公共交通の実現～

【基本方針の考え方】

本計画の策定にあたっては、立地適正化計画をはじめとする、まちづくり関連計画との整合・連動を図りながら、市街地部だけでなく、郊外部においても、過度に自家用車に依存しなくても安心して生活し続けられるまちを目指します。

本計画で位置づける厚真町の公共交通は、完成形ではなく、時代の変化や住民のニーズ変化に対応し、改善を繰り返すことが必要です。

また、公共交通は行政や事業者だけが主導して推進するのではなく、すでに利用されている方はもちろん、これから利用されるかもしれない方を含むすべての住民の皆さんで創り上げ、そして利用することで、守り、つないでいくことが必要なため、わかりやすく、利用しやすい公共交通の実現を目指します。

これらの考え方から、本町における地域公共交通の基本方針を「みんなでつくる自家用車に頼らなくても暮らせるまち ～わかりやすく、利用しやすい、地域を支える公共交通の実現～」とし、各種施策の展開を図っていくこととします。

4-2 施策を展開する上での目標と施策

第3章で整理した本町における地域及び公共交通の課題解決に向けた施策を展開していくための目標を以下の内容で設定します。

目標1	町内での日常の暮らしを支える、まちづくりと連動した利便性の高い公共交通網の形成
施策	施策①：立地適正化計画やまちづくり計画等と連動しデマンド交通（地域内フィーダー系統）の再編 施策②：町内完結バス路線の見直し 施策③：中心拠点及び都市機能誘導区域における交通結節点機能の充実

町民が快適に本町で生活し続けていくためには、都市基盤の一つである公共交通網を充実させていくことが重要です。

将来の人口減少を見据えた適切な土地利用を推進するため、立地適正化計画と連動し、まちなか居住と魅力ある中心拠点の形成に向け、厚真・上厚真市街地における公共交通の充実を図ります。

あわせて、市街地の都市機能が十分に発揮され、全町民が享受できるよう、郊外集落と市街地を結ぶ交通ネットワークを確保します。

目標2	定住自立圏の中心市や周辺市町の都市機能の活用を図るための、交通ネットワークの強化
施策	施策④：町内の輸送資源を総動員した広域交通との接続の確保 施策⑤：厚真町と周辺市町を結ぶ生活交通の維持・確保

本町は、定住自立圏の中心市である苫小牧市や千歳市が、通勤・通学や買い物、通院等の地域生活圏となっています。

本町での暮らしを安心かつ豊かなものにするためには、苫小牧市や千歳市をはじめとする近隣市町の都市機能を有効的に活用することも必要です。従って、近隣自治体を含めた生活圏自治体への広域交通の利便性向上も重要であり、町内交通と広域交通の接続性の強化等、交通ネットワークの強化が必要と考えられるため、交通事業者や関係市町と連携し取り組みます。

目標3	わかりやすく利用しやすい持続可能な地域公共交通の実現
施策	施策⑥：地域公共交通に関するわかりやすい情報提供 施策⑦：ICT技術を活用したデマンド交通の高度化 施策⑧：公共交通利用促進にかかる各種支援 施策⑨：持続可能なデマンド運行の構築 施策⑩：来訪者が利用しやすい交通の提供

公共交通網を維持・確保するためには、公共交通サービスを提供する事業者の努力や行政による支援だけでは限界があり、住民の皆さんに積極的に公共交通を利用してもらうことが不可欠です。

住民が利用しやすい公共交通の実現に向けて、利用状況やニーズを継続的に把握するとともに、社会情勢等を踏まえた見直しを行います。

目標 4	既存の公共交通の枠組みにとらわれない新たな移動サービスの実現
施 策	施策⑪：先進的な取組の導入に向けた積極的な検討 施策⑫：地域における新たな移動サービスの実現と普及に向けた情報提供

近年、利用者の減少や運転手不足など既存の公共交通の維持確保に向けた課題が増大する中、I C Tを活用した自動運転やA I、M a a Sのような新しい技術や移動サービスが出現しています。

今後、町では、持続可能な公共交通の実現に向け、こうした新しい技術の導入を視野に入れながら、デマンド交通をはじめ、地域公共交通の利便性と効率性の向上を図ります。

また、地域住民や民間事業者が主体となって取り組む住民互助やソーシャルビジネスによる新たな移動サービスの実現に向けた検討や関係者との協議、住民への情報提供等を行います。

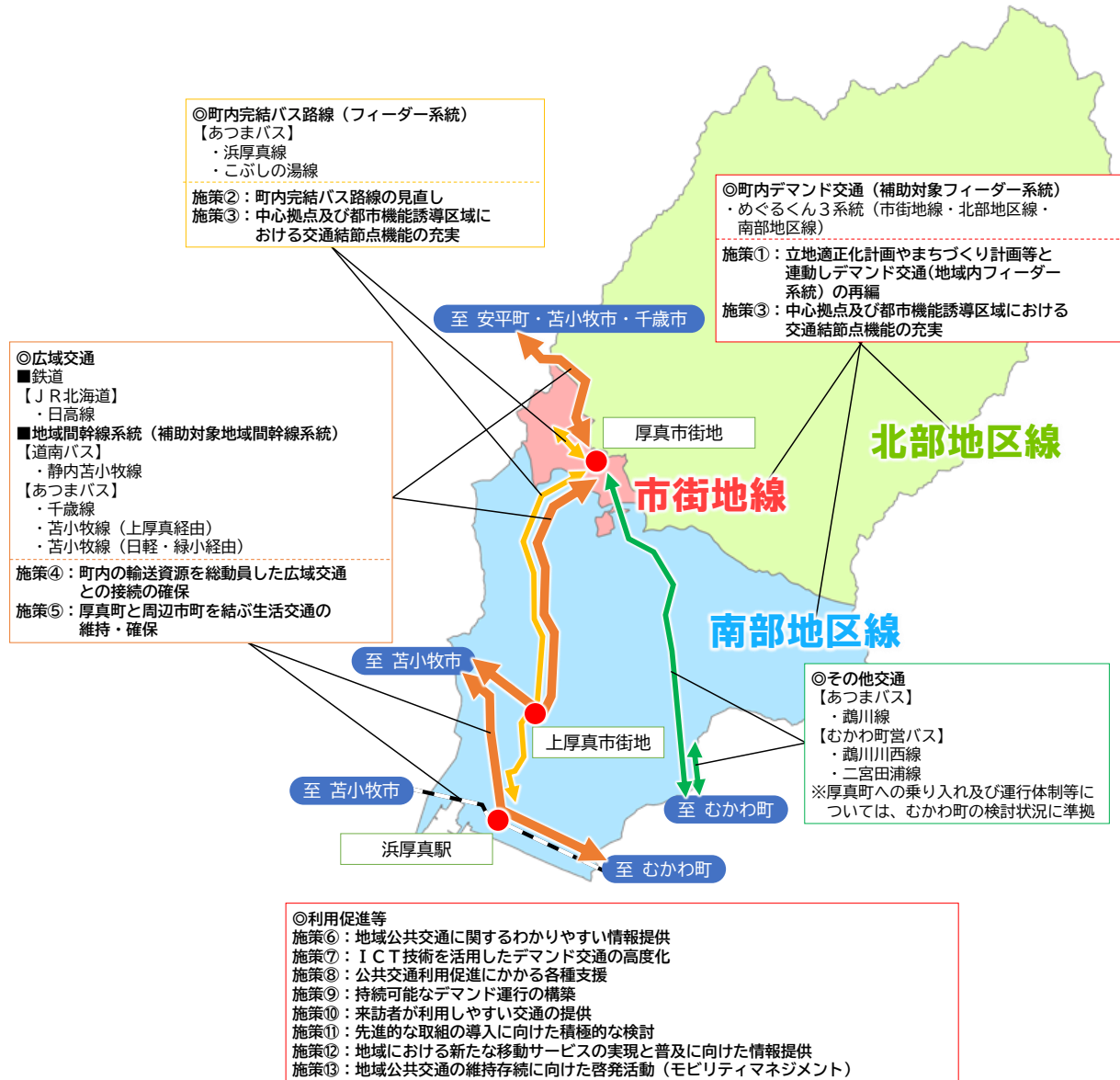
目標 5	みんなで考え、つくり、つなぐ公共交通の実現
施 策	施策⑬：地域公共交通の維持存続に向けた啓発活動 (モビリティ・マネジメント)

地域公共交通の維持存続に向けては、行政や事業者による運営だけでなく、住民の方に利用していただくことが重要です。

今後、関係団体と連携して利用を促進するとともに、ニーズ調査による地域公共交通における課題を抽出し、広報などの媒体を活用して、町民と交通課題を共有し、地域公共交通の維持存続への意識の醸成に向けた各種啓発活動を実施します。

4-3 厚真町地域公共交通網の将来像

厚真町地域公共交通網における将来像を、地域幹線系統や地域内フィーダー交通等の観点から路線ごとの役割を明確化した将来像を以下に整理します。



位置付け		系統	役割	確保・維持策
広域交通	鉄道	JR 日高線	浜厚真駅から町外への広域交通を担います。	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保する。
	地域間幹線系統	静内苫小牧線	上厚真及び浜厚真を発着地として、町外への広域交通を担います。	地域公共交通確保維持事業（幹線補助）を活用し、持続可能な運行を目指す。
	地域間幹線系統	千歳線	千歳駅・新千歳空港を発着地とし、安平町や千歳方面への広域交通を担います。	地域公共交通確保維持事業（幹線補助）を活用し、持続可能な運行を目指す。
	地域間幹線系統	苫小牧線 上厚真経由	苫小牧駅を発着地とし、厚真市街地及び上厚真市街地からの広域交通を担います。	地域公共交通確保維持事業（幹線補助）を活用し、持続可能な運行を目指す。
	地域間幹線系統	苫小牧線 日軽金経由 緑小経由	苫小牧駅を発着地とし、安平町や苫小牧市への広域交通を担います。	地域公共交通確保維持事業（幹線補助）を活用し、持続可能な運行を目指す。
町内完結 バス路線	路線バス	浜厚真線	上厚真市街地・浜厚真を発着地とし、厚真市街地への町内移動を担います。	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保する。
	路線バス	こぶしの湯線	厚真市街地内を運行し、町内移動を担います。	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保する。
町内デマ ンド交通	デマ ンド交通 「めぐくん」	市街地線	公共交通空白地域の生活移動を支え、中心拠点及び交通結節点に接続します。 (市街地線) 厚真市街地内の移動手段 (北部地区線) 北部地区と厚真市街地内の移動手段 (南部地区線) 南部地区と厚真市街地内の移動手段	地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し持続可能な運行を目指す。
		北部地区線		
		南部地区線		
その他交通	路線バス	鵠川線	鵠川駅を発着し、むかわ町への交通を担う。	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保する。
	むかわ町営バス	鵠川川西線	町内鹿沼地区を発着地とし、むかわ町への交通を担う。	むかわ町の検討状況に準拠する。
		二宮田浦線		

地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）の必要性
<ul style="list-style-type: none"> 市街地線は、厚真市街地を中心とした居住誘導区域内を運行し、住民の買い物や通院等の日常生活の移動を担うとともに、地域間幹線系統と接続して公共交通ネットワークを構築する役割を担う重要や路線である。一方で、運行の効率化を図っているものの行政の負担は大きくなっており、地域公共交通維持確保改善事業により運行を確保・維持する必要がある。 北部地区線は、町内北部地区と厚真市街地内を運行して、特に北部地区に居住する住民の買い物や通院等の日常生活の移動を担うとともに、地域間幹線系統と接続して公共交通ネットワークを構築する役割を担う重要や路線である。一方で、運行の効率化を図っているものの行政の負担は大きくなっており、地域公共交通維持確保改善事業により運行を確保・維持する必要がある。 南部地区線は、町内南部地区と厚真市街地内を運行して、特に南部地区に居住する住民の買い物や通院等の日常生活の移動を担うとともに、地域間幹線系統やJR浜厚真駅と接続して公共交通ネットワークを構築する役割を担う重要や路線である。一方で、運行の効率化を図っているものの行政の負担は大きくなっており、地域公共交通維持確保改善事業により運行を確保・維持する必要がある。

第5章 目標の達成に向けた施策内容の整理

本章では、厚真町地域公共交通計画の目標達成に向けて実施する施策の具体的な内容等を整理します。

5-1 施策内容の整理

(1) 町内での日常の暮らしを支える、まちづくりと連動した利便性の高い公共交通網の形成

施策①：立地適正化計画やまちづくり計画等と連動しデマンド交通（地域内フィーダー系統）の再編

事業概要

・各種調査や令和3（2021）年に行った再編に向けた実証運行の結果を踏まえ、市街地線の新設や市街地～集落間を結ぶフィーダー系統路線としての機能の強化（便数の増加）、A I 配車システムによる柔軟な乗降車を実現し、定時区域運行型デマンドバスから、より自由度の高い乗合タクシー化を目指します。

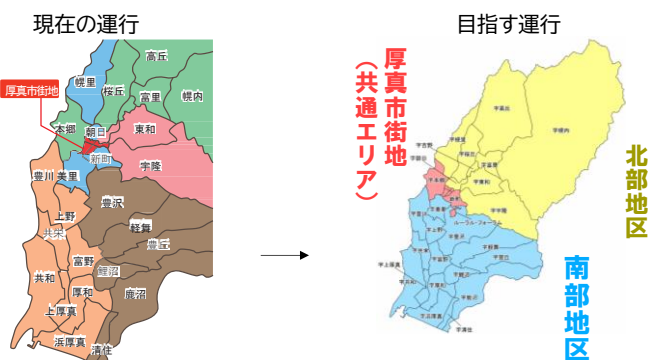


図 5-1 現在と再編後の運行エリアの比較

・市街地線

<運行地域> 表町・京町・錦町・本町・新町・本郷・ルーラル・フォーラム

<運行時刻>	予約締切	当日15:30
	運行時刻	9:00 ～ 16:00

・北部地区線

<運行地域> 幌内・富里・高丘・吉野・東和・桜丘・朝日・幌里・宇隆・市街地線運行区域

<運行時刻>	1便	2便	3便	4便
予約締切	前日19:00	当日10:00	当日12:30	当日14:30
運行時刻	8:30 ～ 10:30	11:00 ～ 12:30	13:30 ～ 15:00	15:30 ～ 16:30

・南部地区線（10月1日から運行開始）

<運行地域> 美里・豊沢・軽舞・豊丘・鯉沼・鹿沼・清住・豊川・上野・共栄・共和・上厚真・富野・厚和・浜厚真・市街地線運行区域

<運行時刻>	1便	2便	3便	4便
予約締切	前日19:00	当日9:30	当日11:30	当日14:00
運行時刻	8:30 ～ 10:00	10:30 ～ 12:00	12:30 ～ 14:00	15:00 ～ 16:30

図 5-2 再編で検討している運行時間帯

実施エリア ・厚真町内全域

実施主体 ・厚真町

実施スケジュール (目標年次)	令和4年 (2022年)	令和5年 (2023年)	令和6年 (2024年)	令和7年 (2025年)	令和8年 (2026年)
	●	●	●	●	●

○：調査・検討、●：実施

施策②：町内完結バス路線の見直し					
事業概要	・町内完結バス路線である、低需要路線の浜厚真線について、住民ニーズや利用状況に応じて、見直しを実施します。				
実施エリア	・厚真町内				
実施主体	・厚真町、あつまバス				
実施スケジュール (目標年次)	令和4年 (2022年)	令和5年 (2023年)	令和6年 (2024年)	令和7年 (2025年)	令和8年 (2026年)
	○	●	●	●	●

○：調査・検討、●：実施

施策③：厚真市街地の都市機能誘導区域における交通結節点機能の充実

事業概要

- ・都市機能が集積され、各種サービスが効率的に提供される厚真市街地中心部の交流拠点性を高めるため、庁舎等周辺施設整備に合わせて、公共施設集積エリア内に交通結節点機能を有する施設の整備を検討します。
- ・まちなか交流館「しゃべーる」やコミュニティスペース「ichikara」の交通結節点としての有効活用を推奨し、待合機能の向上を図ります。



図 5-3 現在のまちなか交流館「しゃべーる」の待合環境

図 5-4 コミュニティスペース「ichikara」の概要

実施エリア	・厚真市街地				
実施主体	・厚真町、まちなか交流館指定管理者、コミュニティスペース ichikara				
実施スケジュール (目標年次)	令和4年 (2022年)	令和5年 (2023年)	令和6年 (2024年)	令和7年 (2025年)	令和8年 (2026年)
	○	●	●	●	●

○：調査・検討、●：実施

(2) 定住自立圏の中心市や周辺市町の都市機能の活用を図るための、交通ネットワークの強化

施策④：町内の輸送資源を総動員した広域交通との接続の確保

事業概要

- ・デマンド交通「めぐるくん」の再編（便数増による市街地～集落間を結ぶフィーダー系統路線としての機能の強化、AI配車システムによる柔軟な乗降車の実現）により、路線バス及びJR日高線との接続を確保します。
- ・地域公共交通空白解消タクシー運行事業を継続し、土曜日・日曜日のタクシー運行の空白時間帯を解消するとともに、令和3（2021）年度から開始した、通常営業時間前の早朝のタクシー運行についても、引き続き予約制で運行し、路線バスの始発便についても接続を確保します。

営業時間

平日・土曜日 8:00～24:00 (受付時間23:50まで)

日曜日・祝日 8:30～20:30 (受付時間20:20まで)

上記の営業時間に加え、あつまバスが運行する路線バスの始発に接続するハイヤーの運行を開始しました。
 ・利用には前日 17:00 までに予約が必要です。
 ・自宅からあつまバス待合所までの利用に限ります。

図 5-5 交通空白時間帯を解消するタクシー運行の概要

実施エリア

・厚真町

実施主体

・厚真町、あつまバス

実施スケジュール
(目標年次)

令和4年 (2022年)	令和5年 (2023年)	令和6年 (2024年)	令和7年 (2025年)	令和8年 (2026年)
●	●	●	●	●

○：調査・検討、●：実施

施策⑤：厚真町と周辺市町を結ぶ生活交通の維持・確保

事業概要

- ・生活交通路線維持補助事業により、地域間幹線系統を含む路線バスを維持・確保します。
- ・また、路線沿線自治体が一体となった路線維持に向け、利用実態などを踏まえた補助のあり方も含めて、協議・検討を行います。
- ・JR日高線及び室蘭線の維持存続においては、東胆振1市4町による協議及び情報共有の場を継続的に持ち、また、JR北海道と共に取り組むアクションプランを推進します。
- ・定住自立圏共生ビジョンでの取組についても推進します。
- ・「むかわ町営バス」の鹿沼地区への乗り入れについては、むかわ町の検討状況に準拠します。



図 5-6 厚真町内を運行する地域間幹線系統

実施エリア

・厚真町

実施主体

・厚真町、交通事業者、関係自治体

**実施スケジュール
(目標年次)**

令和4年 (2022年)	令和5年 (2023年)	令和6年 (2024年)	令和7年 (2025年)	令和8年 (2026年)
●	●	●	●	●

○：調査・検討、●：実施

(3) わかりやすく利用しやすい持続可能な地域公共交通の実現

施策⑥：地域公共交通に関するわかりやすい情報提供

事業概要

- ・厚真町公共交通ガイドブックを発行し、インターネットの利用が難しい町民に対して、公共交通に関する情報や乗り方、取組をわかりやすく伝えます。
- ・目的地に応じた各種公共交通の利用の仕方や乗り継ぎの方法などを気軽に相談でき、わかりやすく伝える総合相談窓口（デマンド交通予約受付センターの機能も兼ねる）の設置を検討します。



図 5-7 厚真町公共交通ガイドブック

実施エリア

・厚真町全域

実施主体

・厚真町、交通事業者

実施スケジュール
(目標年次)

令和4年 (2022年)	令和5年 (2023年)	令和6年 (2024年)	令和7年 (2025年)	令和8年 (2026年)
●	●	●	●	●

○：調査・検討、●：実施

施策⑦：ICT技術を活用したデマンド交通の高度化

事業概要

- ・ AI配車システムを導入し、デマンド交通「めぐるくん」の最大効率化を図ります。
- ・ AI配車システムの機能を活用したスマートフォン予約について、実証を行いながら本格実装を目指します。
- ・ デマンド交通の運賃の支払いについて、電子マネー機能付きのICカード等による非接触型決済システムの導入を検討します。



1. デマンドに応じて車両が走行 2. 異なるデマンドが発生 3. リアルタイムにルート最適化

出典：株式会社未来シェア

図 5-8 AI配車システムのイメージ

実施エリア

・ 厚真町全域

実施主体

・ 厚真町

**実施スケジュール
(目標年次)**

令和4年 (2022年)	令和5年 (2023年)	令和6年 (2024年)	令和7年 (2025年)	令和8年 (2026年)
○	●	●	●	●

○：調査・検討、●：実施

施策⑧：公共交通利用促進にかかる各種支援

事業概要

・高齢者バス利用助成や高校生通学支援について継続し、公共交通の利用促進を図ります。

高校生通学費等助成

町外の高校へ通う高校生の通学費等を助成します

- ・対象
町外の高校（高等専門学校は1～3年生）へ通学または下宿等をしている生徒の保護者の方（町内在住に限る）
- ・申請受付
9～10月と3～4月に半年分の申請を受け付けます。
詳細は広報あつままでお知らせします。

- ・助成内容
月額5,000円分を厚真町子育て支援医療費等還元事業ポイントで還元します。（長期休暇分を除く）

出典：厚真町公共交通ガイドブック（令和3年6月発行）
図 5-9 高校生通学費等助成の概要

高齢者バス利用助成

高齢者に町内バス路線の助成券、町外バス路線の無料券または半額助成券を交付します。

①町内バス路線助成券

- ・概要 町内バス路線内の乗降であれば運賃が一律で100円になる助成券
- ・対象 町内に住所があり居住している満65歳以上の方
- ・交付枚数 上限なし

②町外バス路線無料券・半額助成券

- ・概要 あつまバスと道南バスの町外バス路線の運賃が無料または半額になる助成券
- ・対象 町内に住所があり居住している満70歳以上の方
- ・交付券種 介護保険料段階が「第1段階」から「第3段階」の方は無料券
介護保険料段階が「第4段階」から「第9段階」の方は半額助成券
- ・交付枚数 1人につき月に3往復分

※満70歳以上の方は①、②ともに受け取ることができます。

・利用方法

助成券と「厚真町高齢者バス利用助成事業利用者証」が必要です。
※町内バス路線助成券を利用する場合は利用運賃として100円お支払いください。
※町外バス路線半額助成券を利用する場合は利用運賃の半額をお支払いください。

・交付受付

毎年3月下旬から翌年度分の交付を随時受け付けます。
詳細は広報あつままでお知らせします。

出典：厚真町公共交通ガイドブック（令和3年6月発行）
図 5-10 高齢者バス利用助成の概要

実施エリア

・厚真町全域

実施主体

・厚真町

**実施スケジュール
（目標年次）**

令和4年 (2022年)	令和5年 (2023年)	令和6年 (2024年)	令和7年 (2025年)	令和8年 (2026年)
●	●	●	●	●

○：調査・検討、●：実施

施策⑨：持続可能なデマンド運行の構築

事業概要

- ・デマンド運行の維持・継続に向け、利用促進や運行効率の向上等、収支改善に努めます。
- ・デマンド交通の利用促進に向け、広報紙や高齢者の集会・サロン等での説明を実施し、啓発活動に努めます。
- ・利用登録者の増加に向け、より簡単な登録方法への変更を検討します。(予約受付センター及びオンライン申請による登録)
- ・持続可能なデマンド交通の確立に向けた収支改善を図る上で、他の移動サービスを維持する観点から、利用者及び町内交通事業者の双方にとって望ましい料金体系を検討します。
- ・デマンド交通において、町が実施しているエネルギー地産地消事業をはじめとするカーボンニュートラルの取組と連動し、車両更新のタイミングで電気自動車の導入を検討します。



10月1日から「めぐるくん」は新たなデマンド交通(予約制の乗り合いバス)として運行の見直しを行っています。あらためて利用方法などを紹介します。
まちづくり推進課 企画調整グループ ☎27-3179

大きく見直されたこと

これまでは自宅と指定乗降場所(公共施設など)でしか乗降できませんでしたが、現在は時間内であれば町内の希望の場所で乗降できます。
6つに分かれていた路線が「市街地線」「北部地区線」「南部地区線」の3つに統合されました。

めぐるくんの利用方法



出典：広報あつま(令和3年11月号)

図 5-11 広報紙でのめぐるくん利用方法の周知

実施エリア	・厚真町全域				
実施主体	・厚真町				
実施スケジュール(目標年次)	令和4年(2022年)	令和5年(2023年)	令和6年(2024年)	令和7年(2025年)	令和8年(2026年)
	○	○	●	●	●

○：調査・検討、●：実施

施策⑩：来訪者が利用しやすい交通の提供					
事業概要	<ul style="list-style-type: none"> ・町外から訪問する際に、インターネットでの検索性を高めるため、町内路線バスに係るGTF Sデータ整備を推進します。 ・町外からの訪問者が利用する路線バスやハイヤー、その他事業者が行う新たな移動サービス等の各種移動手段について、積極的な情報提供に努めます。 				
実施エリア	・厚真町全域				
実施主体	・厚真町、交通事業者				
実施スケジュール (目標年次)	令和4年 (2022年)	令和5年 (2023年)	令和6年 (2024年)	令和7年 (2025年)	令和8年 (2026年)
	●	●	●	●	●

○：調査・検討、●：実施

(4) 既存の公共交通の枠組みにとらわれない新たな移動サービスの実現

施策⑪：先進的な取組の導入に向けた積極的な検討					
事業概要	<ul style="list-style-type: none"> ・先進的な取組を実施している地域の状況把握に向け、Ma a S等に関するセミナーへの参加や調査研究、情報収集を行い、厚真町における必要性や実装の可能性を見極めつつ、導入に向けて積極的な検討を行います。 				
実施エリア	・厚真町全域				
実施主体	・厚真町、交通事業者				
実施スケジュール (目標年次)	令和4年 (2022年)	令和5年 (2023年)	令和6年 (2024年)	令和7年 (2025年)	令和8年 (2026年)
	○	○	○	○	○

○：調査・検討、●：実施

施策⑫：地域における移動サービスの実現と普及に向けた情報提供					
事業概要	<ul style="list-style-type: none"> ・町内事業者が取り組む新たな移動サービスを町内における旅客輸送資源のひとつとして、住民への周知に努めます。 				
実施エリア	・厚真町全域				
実施主体	・厚真町				
実施スケジュール (目標年次)	令和4年 (2022年)	令和5年 (2023年)	令和6年 (2024年)	令和7年 (2025年)	令和8年 (2026年)
	○	●	●	●	●

○：調査・検討、●：実施

(5) みんなで考え、つくり、つなぐみんなで支える公共交通の実現

施策⑬：地域公共交通の維持存続に向けた啓発活動（モビリティ・マネジメント）					
事業概要	<ul style="list-style-type: none"> ・あらゆる機会や媒体を通じて公共交通の利用促進やニーズ調査を実施します。 ・高齢者大学や老人クラブ、サロン等での、めぐくんをはじめとする公共交通の利用促進について、社会福祉協議会や民生委員と連携した取組を展開します。 ・地域公共交通を確保・維持するための課題を町民と共有し、積極的な利用意識を醸成するため、広報紙を通じた啓発活動を実施します。 ・定期的にアンケートを実施し、公共交通に対するニーズを調査します。 				
実施エリア	・厚真町全域				
実施主体	・厚真町、交通事業者、関係団体				
実施スケジュール (目標年次)	令和4年 (2022年)	令和5年 (2023年)	令和6年 (2024年)	令和7年 (2025年)	令和8年 (2026年)
	○	●	●	●	●

○：調査・検討、●：実施

第6章 施策の持続的な実施に向けた目標値設定

本章では、施策の持続的な実施に向けた評価指標及び目標値を整理するとともに、目標値の測定方法や評価のスケジュールを整理します。

6-1 評価指標及び数値目標について

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。

(1) 地域間幹線系統バスの利用者数

現況値 (人/年)	目標値 (人/年)				
令和2 (2020)	令和4 (2022)	令和5 (2023)	令和6 (2024)	令和7 (2025)	令和8 (2026)
136,713 (前年度比：-4%)	125,000 (-4%)	125,000 (±0%)	125,000 (±0%)	125,000 (±0%)	125,000 (±0%)
評価実施スケジュール	○	○	○	○	○
目標値設定の考え方・ 調査手法等	<ul style="list-style-type: none"> 令和3年度現在の地域間幹線系統である道南バス静内苫小牧線、あつまバス千歳線・苫小牧線（上厚真・緑小・日軽金）の5系統を調査対象 今後、路線沿線自治体の人口減少等により、利用者数自体の減少が想定される 厚真町として、高齢者バス利用助成事業の継続的な実施や町内交通側からの接続を継続的な見直しを行い、一人あたりの利用回数の増加及び自動車からの転換などを図り、買い物、通院など定期的に苫小牧市などの町外へ移動する際の厚真町民の利用を維持・増加させ、目標値の維持を図る（施策⑧・⑬の実施時期と連動） 各事業者に情報提供をいただき、協議会での報告を実施 				

(2) デマンド交通の利用者数

現況値 (人/年度)	目標値 (人/年度)				
令和2 (2020)	令和4 (2022)	令和5 (2023)	令和6 (2024)	令和7 (2025)	令和8 (2026)
3,555	6,000	6,000	6,000	6,000	6,000
評価実施スケジュール	○	○	○	○	○
目標値設定の考え方・ 調査手法等	<ul style="list-style-type: none"> 実証運行を開始してから、延べ利用者数が月平均約500人 実証運行時の月平均利用者数500人を毎月の目標として捉え、年度あたり6,000人の達成を目標値として設定 今後、人口減少等により利用者数の減少が見込まれるものの、今まで主な利用者であった高齢者に加え、学校通学者など新たな利用者の掘り起こしに向け、利便性の向上の検討を継続的に行うとともに、町民全体に利用意識を浸透させ、年度あたり6,000人の維持を図る（施策⑦・⑨・⑬の実施時期と連動） 月別、年別など一定期間ごとの利用者数集計を定期的に行い、協議会での報告を実施 				

(3) デマンド交通の収支率

現況値 (%/年度)	目標値 (%/年度)				
令和2 (2020)	令和4 (2022)	令和5 (2023)	令和6 (2024)	令和7 (2025)	令和8 (2026)
1.7%	3.0%	3.0%	3.0%	3.0%	3.0%
評価実施スケジュール	○	○	○	○	○
目標値設定の考え方・ 調査手法等	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者数の増加に伴い、運賃収入の増額（利用者数換算で約1.7倍）が見込まれる ・令和4年度以降も継続して料金体系の見直しに係る協議を協議会で行い、見直しの状況（施策⑨の実施時期と連動）に応じて、目標収支率の見直しも併せて実施 ・AI配車システムを活用した運行業務効率化等（施策⑦・⑨の実施時期と連動）により、運行費用の縮減に向けた検討も併せて実施 				

(4) 地域公共交通にかかる公的資金投入額（地域公共交通対策事業費）

現況値 (千円/年度)	目標値 (千円/年度)				
令和2 (2020)	令和4 (2022)	令和5 (2023)	令和6 (2024)	令和7 (2025)	令和8 (2026)
52,619 (前年度比：+12%)	61,039	前年目標値 を維持	前年目標値 を維持	前年目標値 を維持	前年目標値 を維持
評価実施スケジュール	○	○	○	○	○
目標値設定の考え方・ 調査手法等	<ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通対策事業費は、生活交通路線維持補助金などのバス路線の維持に係る費用が増額することが見込まれる ・今後、利便性の維持・向上を図りながら、町内公共交通の効率化を目指し、事業費用の維持に向け、地域間幹線系統の補助のあり方を沿線自治体と協議などを行い、令和4年度実績値の維持を図る ・支援事業内容の共有も含め、協議会で報告 				

(5) 意識醸成の場や機会の創出回数

現況値 (回/年度)	目標値 (回/年度)				
令和2 (2020)	令和4 (2022)	令和5 (2023)	令和6 (2024)	令和7 (2025)	令和8 (2026)
1	4	4	4	4	4
評価実施スケジュール	○	○	○	○	○
目標値設定の考え方・ 調査手法等	<ul style="list-style-type: none"> ・町民の公共交通に対する意識醸成の場や機会を毎年度4回以上創出 ・高齢者大学・老人クラブ・サロン等の既存の集まりの活用を想定 ・めぐるくん及び地域間幹線系統も含めた路線バスの利用促進に向け、モビリティ・マネジメントを実施（施策⑬の実施時期と連動）し、公共交通利用者数の維持・増加を図る ・実施状況を協議会で報告 				

(6) 広報での周知回数

現況値 (回/年度)	目標値 (回/年度)				
令和2 (2020)	令和4 (2022)	令和5 (2023)	令和6 (2024)	令和7 (2025)	令和8 (2026)
2	4	4	4	4	4
評価実施スケジュール	○	○	○	○	○
目標値設定の考え方・ 調査手法等	<ul style="list-style-type: none"> ・毎年度定期的に公共交通に係る情報の周知を実施 ・「(5)意識醸成の場や機会の創出回数」と同様に、利用意識醸成に向けた啓発活動を実施（施策⑬の実施時期と連動）し、公共交通利用者数の維持・増加を図る ・実施状況を協議会で報告 				

(7) ニーズ把握の状況

現況値	目標値				
令和2 (2020)	令和4 (2022)	令和5 (2023)	令和6 (2024)	令和7 (2025)	令和8 (2026)
住民ニーズ 調査を実施	町内交通の ニーズ把握	町内交通の ニーズ把握	町内交通の ニーズ把握	町内交通の ニーズ把握	町内交通の ニーズ把握
評価実施スケジュール	○	○	○	○	○
目標値設定の考え方・ 調査手法等	<ul style="list-style-type: none"> ・毎年度、意見交換会や既存の集まり等を活用し、継続したニーズ把握を実施（アンケートや聞き取り調査等） ・町民のニーズ把握を定期的に実施（施策⑬の実施時期と連動）し、公共交通の利便性の見直しを行い、公共交通利用者数の維持・増加を図る ・実施状況を協議会で報告 				

第7章 推進体制

本章では、本計画を運用していくにあたっての計画進捗状況の評価体制やP D C Aサイクルによる評価・検証方法を整理します。

7-1 計画推進状況の評価推進体制、評価、検証

施策を継続的に展開していくにあたっては、6-1で示した評価指標及び数値目標に基づき、定期的なモニタリングを通じて、施策の実施効果や変化する社会情勢との適合性等を検証・評価し、適宜・適切に計画の見直しを行うことが重要です。

これら、目標の評価にあたっては、本計画の策定で協議を行ってきた、「厚真町地域公共交通活性化協議会」で行うこととし、7-2に示すP D C Aサイクルにより評価・検証を行います。

加えて、本計画の目標を実現するにあたっては、本町や交通事業者のみならず、各種団体などを含めた地域住民の理解と参加、協力が不可欠であり、地域の一人一人が主体的に考えて取り組むことが重要です。そのため、各関係者の役割を明確化にし、それぞれが主体的に実施することで、本町における持続可能な公共交通網の構築を行います。

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

「小さなP D C Aサイクル」では、施策の目標値に対する実績の評価・検証を基に、事業の実施内容の改善・見直しを毎年行い、「大きなP D C Aサイクル」では、施策にかかる評価・検証を基に、必要に応じて計画全体の見直しを行います。

適切な事業実施及び計画推進に向けた継続的なP D C Aサイクルを行うため、「厚真町地域公共交通活性化協議会」を開催します。

なお、毎年の事業の評価・検証結果により、事業の改善や見直しが必要になった場合は、協議会を開催し協議を行うなど、柔軟な対応を行います。

表 7-1 計画推進状況の評価体制（厚真町地域公共交通活性化協議会委員名簿）

委員	位置付け	所属
1号委員	厚真町副町長	厚真町副町長
2号委員	国土交通省北海道運輸局室蘭運輸支局長が指名する者	北海道運輸局室蘭運輸支局
3号委員	北海道胆振総合振興局長が指名する者	北海道胆振総合振興局地域創生部 地域政策課
4号委員	一般旅客自動車運送事業者その他の一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体の代表又はその指名する者	あつまバス株式会社 道南バス株式会社
5号委員	公共交通計画に定めようとする事業を実施すると見込まれる者	一般法人厚真町社会福祉協議会 ミーツ株式会社
6号委員	地域住民又は利用者の代表	まちづくり委員会委員長 厚真町PTA連合会会長 老人クラブ連合会会長
7号委員	一般旅客自動運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体の代表	北海道地方交通運輸産業労働組合室蘭地区
8号委員	学識経験を有する者	北海道大学公共政策大学院 教授
9号委員	苫小牧警察署長が指名する者	苫小牧警察署
10号委員	道路管理者又はその指名する者	北海道胆振総合振興局室蘭建設管理部 苫小牧出張所
	事務局	厚真町役場 まちづくり推進課

表 7-2 計画の推進に向けた各関係者の役割及びその内容

関係者	役割	内容
地域住民	積極的な利用等	公共交通の積極的な利用、利用促進策の積極的な実施、公共交通に対する改善策等の積極的な要望等
交通事業関係者	安全な運行等	バス路線の安全な運行、運行実績等のモニタリングへの協力等
計画に係る関係者	町内公共交通との連携	運行状況の共有や情報提供等
厚真町	事業の検討・実施等	地域のニーズ把握、各種交通施策の実施、資金の調達等

7-2 評価・検証に向けたPDCAサイクルの構築

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

「小さなPDCAサイクル」では、施策の目標値に対する実績の評価・検証を基に、事業の実施内容の改善・見直しを毎年行い、「大きなPDCAサイクル」では、施策に係る評価・検証を基に、必要に応じて計画全体の見直しを行います。

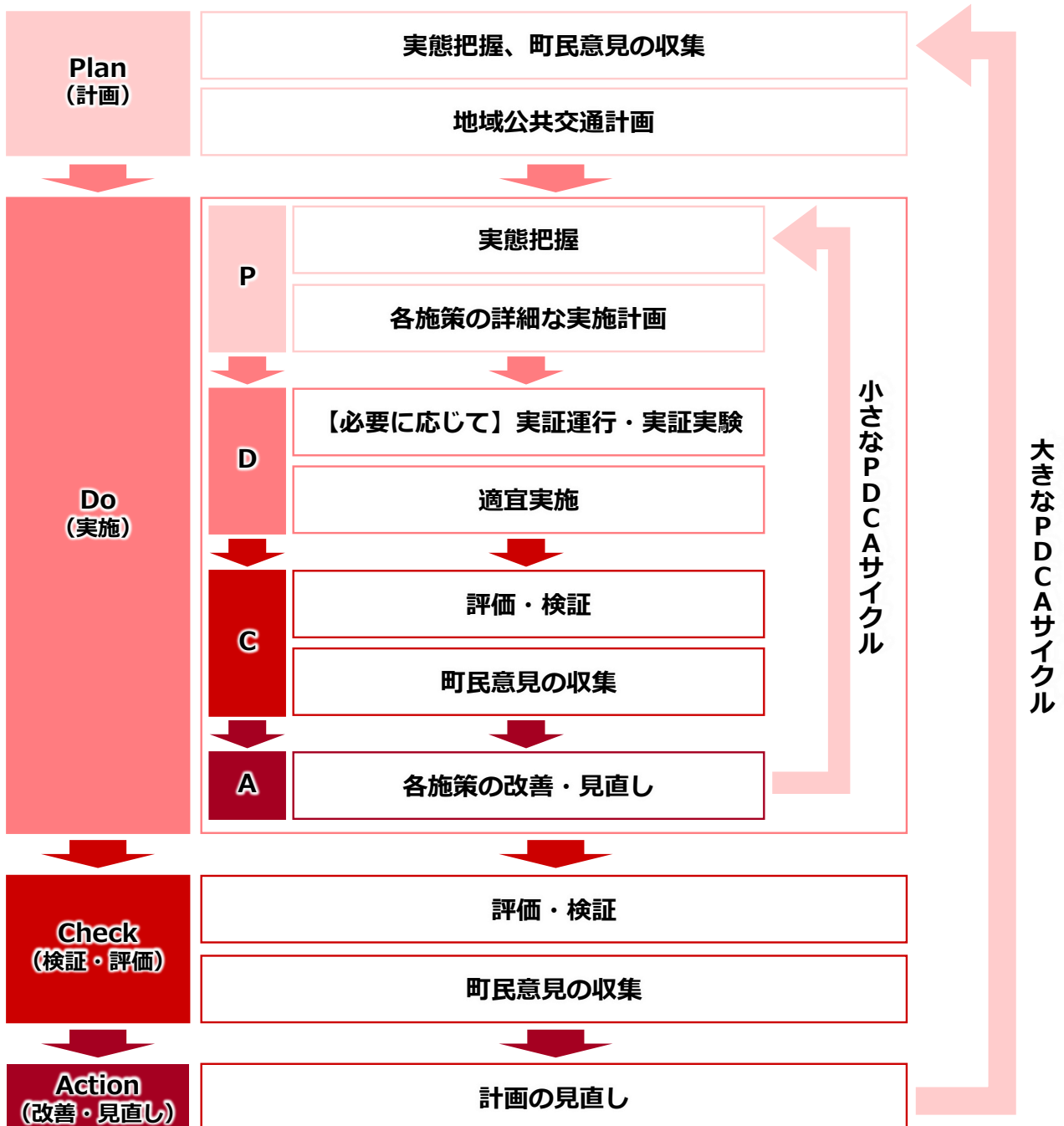


図 7-1 PDCAサイクルによる評価・検証