

釧路市地域公共交通再編実施計画

令和元年9月

令和2年9月変更

令和3年9月変更

釧 路 市

目 次

1. 再編実施計画策定の目的	1
1) 背景	1
2) 目的	1
2. 再編実施計画の基本的な考え方	2
1) 地域公共交通網の再編方針	2
2) 段階的な再編計画	7
3. 再編実施事業を実施する区域	8
4. 再編実施計画で取り組む事業の内容	10
1) 事業概要	10
2) 関連事業概要	12
3) 路線再編概要	13
STEP 1	13
STEP 2	14
4) 路線再編 (STEP1)	19
イオン鶴野線 (支線)	19
鶴野ニュータウン線 (直通)	21
イオンリフレ線 (鶴野経由・支線)	23
山花リフレ線 (鶴野経由・直通)	25
イオンリフレ線 (大楽毛経由・支線)	27
イオン高専線	29
白糖線 (系統の2)	31
昭和線 (阿寒バス・直通)	33
5) 路線再編 (STEP2)	35
鳥取北・昭和地区循環バス (くしろバス・支線)	35
昭和線 (くしろバス・直通)	37
昭和線 (阿寒バス・支線)	39
阿寒本町線 (山花経由・支線)	41
阿寒本町線 (山花経由・直通)	43
桂恋三津浦線	45
大楽毛線 (阿寒バス)	47
幌呂線	49
6) 阿寒、音別地域の生活交通	51
①阿寒地域	51
②音別地域	54

7) 乗換拠点の整備	56
8) 乗換割引券	57
9) 70 歳以上の運賃定額化	57
10) バス運賃の「WAON」決済	58
5. 事業の実施予定期間	59
6. 事業実施に必要な資金の額・調達の方法	61
7. 事業による効果.....	61
1) 路線再編による事業の効果	61
2) 乗換拠点の整備による事業の効果.....	62
3) 路線変更による事業の効果	62
4) 利用環境の整備による事業の効果.....	63
5) 生活交通の確保による事業の効果.....	63
6) 事業全体の効果	64
8. 網形成計画に関連して釧路市が実施する支援の内容.....	65
9. 今後継続的に検討を進める事業.....	67
10. 網形成計画における都市機能の増進に必要な立地の適正化に関する施策	68

本再編実施計画は、バス路線再編の計画条件が見通せる再編対象路線を抜粋したものであり、国土交通省には現行の運行を継続する路線や収支等を加え提出した。

1. 再編実施計画策定の目的

1) 背景

国は、公共交通に関し「まちづくりと一体となった公共交通網の維持・発展を通じた地域の活性化」等を意識した「交通政策基本法」を2013年（平成25年）に施行し、これを踏まえ2014年（平成26年）には「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」を改正することにより、持続可能な地域公共交通網の再構築の必要性を明確に打ち出している。一方、まちづくりにおいては、人口減少による集落や市街地の低密度化が、日常生活の利便性低下や地域経済の活力の低下、都市経営コストの増加等に繋がることから、まとまりのある市街地等を維持、形成するため、都市再生特別措置法を改正し、市町村が住宅や商業施設等の都市機能増進施設の誘導に関する「立地適正化計画」を作成できることとなった。この立地適正化計画では、生活サービス機能の計画的配置を図るエリア、まとまった居住の増進を図るエリアの設定と公共交通との一体的な位置付けが求められている。

このような中、釧路市では、限られた資源を社会情勢の変化に即応して柔軟かつ重点的に投資する「都市経営」の視点に基づき、「釧路市都市経営戦略プラン」を策定し様々な取組を行ってきた。公共交通については、モータリゼーションの進展等により周辺環境が厳しさを増すなか、公共交通維持に関する財政支出の増加や、運転手の確保、経営体力の維持といった交通事業者の課題が深刻化しており、市民の生活の足を持続的に確保するための早急かつ確実な取組が求められている。また、まちづくりにおいては、「釧路市コンパクトなまちづくりに関する基本的考え方」を2012年度（平成24年度）に策定し、この考え方を基礎にしながら「釧路市立地適正化計画」を2016年度（平成28年度）に策定したところである。

2) 目的

以上の背景や問題意識を踏まえ、釧路市では2017年（平成29年）6月に、地域の公共交通網を形成するため、まちづくりとの連携、市民や交通事業者等との連携も盛り込んだマスタープランとして「釧路市地域公共交通網形成計画」を策定した。

「釧路市地域公共交通再編実施計画」（以下、「本計画」という）は、このマスタープランの理念や方針に基づいて地域の公共交通の再編を実施することを目的としており、具体的な路線や運行内容などを明らかにするものとして、2018年（平成30年）2月に作成した「釧路市地域公共交通再編実施計画の策定に関する基礎調査業務報告書」等に基づき本計画を定める。

2. 再編実施計画の基本的な考え方

1) 地域公共交通網の再編方針

《バス路線の主な問題》

- ・ バス路線は釧路駅前に向かって重複しており、駅前のバス通りでは便数が充実している一方、郊外部では便数が少ない箇所がある
- ・ バス路線が長いことなどにより運行時間が不正確となっている
- ・ 市内の住宅街を多く運行しているため、バス路線が煩雑でわかりにくい
- ・ バス終発時間やバス待合環境等に不満がある
- ・ バス利用者の減少等に伴い、市の負担は増加傾向にある（1年間で1.28億円の負担）

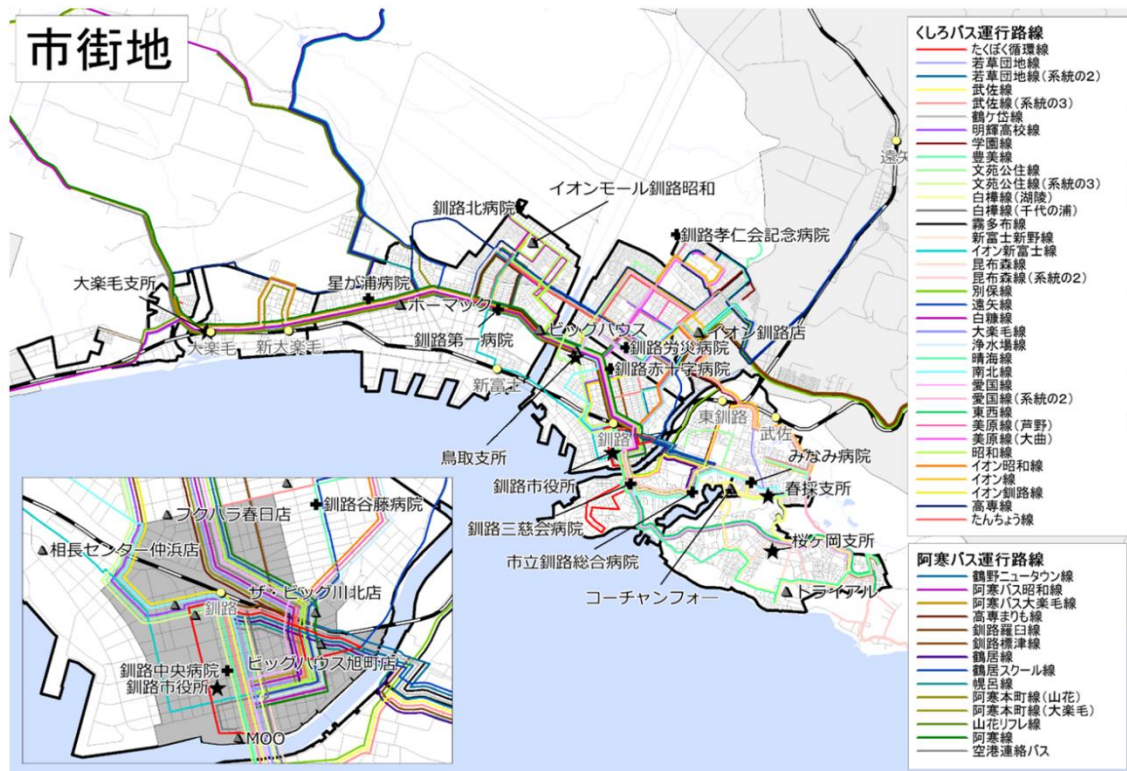


図. 釧路市（市街地）バス路線網

《地域公共交通網再編の目標》

市内の都市拠点をつなぐ公共交通軸の強化と乗換拠点の充実を図り、将来に渡って持続する公共交通網を形成する

市民にとってわかりやすく利用しやすい、また、将来に渡って持続可能なものとするため、都心部はバス路線を集約し（幹線バス）、郊外部のバス路線（支線バス）と乗換拠点で接続するメリハリのあつバス路線網へ再編

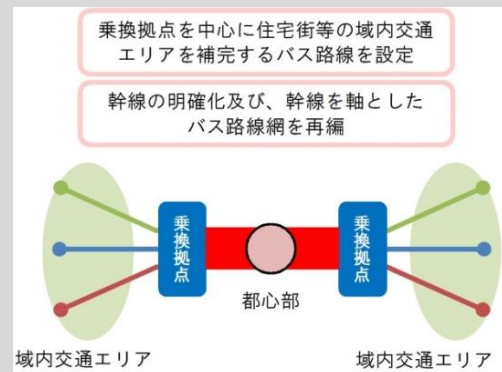


図. 都心部のバス路線の集約パターン

《課題》

①市民ニーズやまちづくりの進捗に合わせた幹線軸の整備・育成

- ・ 立地適正化計画は、持続可能なコンパクトな市街地形成をめざし目標年次を概ね 20 年後に定め、これから長い時間をかけて、緩やかに土地利用の誘導等を図っていく計画である。
- ・ コンパクトな市街地を形成するためには、市民の暮らしに必要な都市機能が各都市拠点に集約され、この間をスムーズに移動できることで実現される。都市拠点への人口集積が進むことで新たな交通需要が生まれ、交通事業者の健全な経営基盤を支えることになり、まちづくりと交通事業者の Win-Win の関係が構築されることになる。
- ・ 現在のバス路線網は、駅とバス停の徒歩圏内に約 94%が居住するきめの細かいネットワーク体系を形成しているものの、多くの路線が釧路駅前を起終点としているためバス路線が重複し、この区間は利用者に対する輸送量がやや余剰となっている。
- ・ 利用促進に向けた要望は、郊外部では増便、全体的にはバス路線の長大化に伴う運行時間の不正確さや住宅地への行先の分かりやすさ等である。
- ・ まちづくりにとっては、都市拠点を便利な公共交通で結ぶ基盤が整備された上で、都市機能を誘導していくことになるが、交通事業者にとっては新たな交通需要の発生が十分に見込めない限り、事業拡大の展開が図りづらいのが現状である。
- ・ このため、本計画では、網形成計画で定めた幹線イメージに沿った整備を見据えつつも、幹線軸の育成をめざし、現在の都市機能や利用ニーズを踏まえ、利用促進が期待できる都市拠点間を結ぶ路線の再編が必要である。

②既存ストックの活用や開発計画に合わせた乗換拠点の確保

- ・ 幹線と域内交通の乗換運行による基本再編実施計画において、起終点としてバスが転回できるスペースや利用者の待合環境の確保など、乗換拠点の実現性が最も重要な検討課題である。
- ・ 乗換拠点は、幹線と域内交通を円滑に結ぶ交通結節機能の確保に加え、都市機能の誘導を支援する役割を担う。
- ・ これまで直接目的地に行けた利用者に不便を感じさせないことが課題であり、冬の降雪対応を含め利用環境に優れた乗換拠点の確保が必要である。
- ・ 在来バスの起終点、交通拠点として既に活用しているバス停や開発計画に合わせた乗換拠点を確保する。

③利用者ニーズや事業の継続性を踏まえたバス路線網再編対象路線の設定

- ・ 在来の路線バスの中には、通勤通学に利用されている路線や主要な生活拠点に連絡する路線等の利用者が多く事業収支が安定している路線もあり、乗り換えが発生すること、利用者の減少を招き兼ねない路線もある。
- ・ このため、網形成計画の目標年次を踏まえ、幹線バスに乗り継ぐ支線バスと、現行の運行を継続するバス路線に区分する。
- ・ なお、将来的には、社会情勢の変化や都市拠点への集約化の動向を踏まえつつ、バス路線網再編対象路線を見直すことも必要である。

④将来に渡って持続可能な地域公共交通を支える行政負担の抑制

- ・ 市内を運行するバス交通の利用者は、平成 17 年度から平成 28 年度にかけて約 2 割減少している。
- ・ その一方で、市のバス交通維持・確保に係る市負担額は、年々増加しており、平成 17 年度と比較し、平成 28 年度は 2 倍以上に増加している。
- ・ 将来に渡って持続可能な地域公共交通を維持、向上させるためには、都市拠点に都市機能を集め新たな需要を生み出すとともに、利用者の待合環境の向上などの利用促進策を進め、限られた予算の中で運行効率化を図ることが必要である。

《再編方針》

《再編方針》

方針 1 : 拠点間を連携し拠点を育成する役割を明確にする

方針 2 : 鉄道駅、大型商業施設、基幹病院、教育施設等への移動需要に対応する

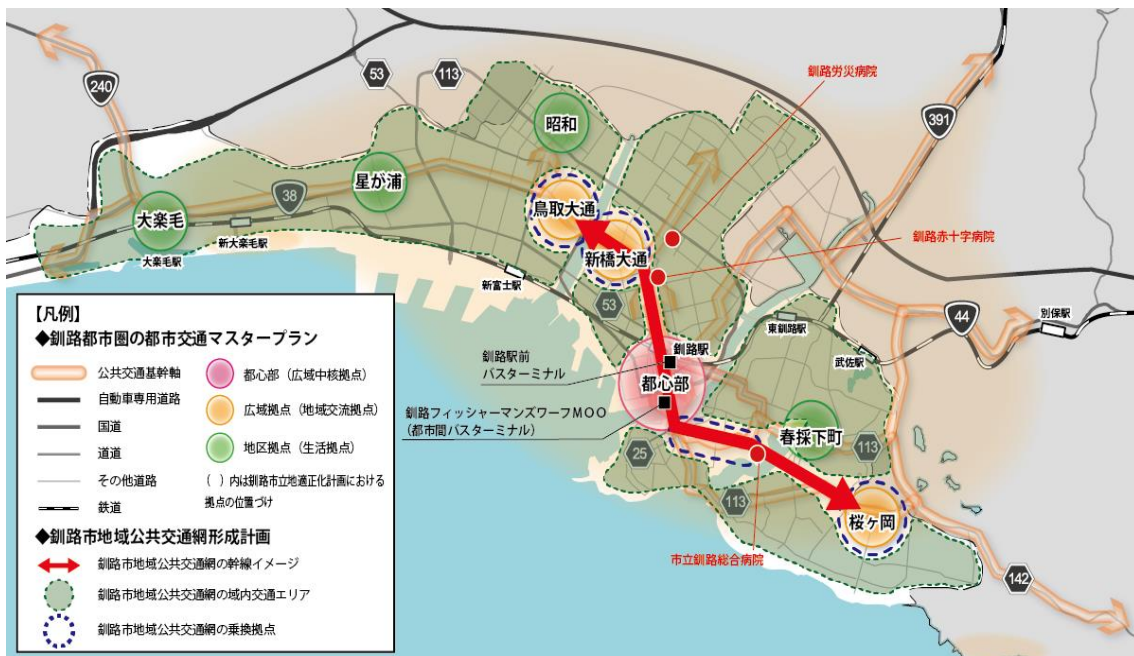
方針 3 : 運行効率を効果的に高める

方針 4 : 路線バス等をわかりやすく、誰もが利用しやすくする

方針 5 : 観光のしやすさを高める

方針1：拠点間を連携し拠点を育成する役割を明確にする

- ・ 市民の移動ニーズや集約型都市構造の支援に向け、都心部（広域中核拠点）、広域拠点（地域交流拠点）、地区拠点（生活拠点）間の移動を支える公共交通体系を構築する。都心部と広域拠点を結ぶ幹線系路線と広域拠点や地区拠点にアクセスする域内交通（支線系路線）に分類し、それぞれの役割を明確にする。
- ・ 幹線系路線は、現在の市民の移動ニーズを踏まえつつ、将来都市構造を支える公共交通の幹線軸の育成に向け新たな利用者を掘り起こす経路とする。
- ・ 支線系路線は、幹線系路線との接続しやすさ、移動しやすさ等を踏まえ、必要に応じてきめの細かい運行サービスを提供する。
- ・ 各拠点は両者を有機的に結びつける乗換拠点の機能を有する。



出典：釧路市地域公共交通網形成計画（平成29年6月 釧路市）

方針2：鉄道駅、大型商業施設、基幹病院、教育施設等への移動需要に対応する

- ・ 上記拠点以外にも大型商業施設、基幹病院、教育施設等の生活拠点は、路線バスの利用が多いことから、移動実態やニーズを踏まえ、必要に応じて幹線系路線と支線系路線の乗換運行以外の直通運行を配置する。

方針3：運行効率を効果的に高める

- ・ 釧路駅周辺の路線系統が重複する区間は、便数が多く輸送量が多いものの、利用者からみるとやや余剰である。その一方で郊外部においては便数が少なく増便の要望がある。
- ・ 定時性や速達性の向上を図るために、利用実態やニーズ等を踏まえつつ、適切な運行距離を設定する。
- ・ 本格的な人口減少・少子高齢社会を迎えるあたり、社会保障費等の増加に伴い財政状況が今後益々厳しくなる中、市民や来訪者の移動を支える地域公共交通を将来に渡って維持・向上させるためには、限られた予算を効率的に使用できるよう釧路駅周辺の重複区間を幹線系路線に集約することで運行経費の軽減を図るとともに、その余剰を郊外のサービス向上に充て、運行効率を効果的に高める。

方針4：路線バス等をわかりやすく、誰もが利用しやすくする

- ・ 鉄道駅やバス停からの徒歩圏内に94%が居住するきめ細かいネットワークが確保されている一方で、系統が煩雑化しやや分かりづらいネットワークとなっている。
- ・ 幹線系路線と支線系路線の配置により、だれもが分かりやすいネットワークを構築するとともに、路線バスで採用しているナンバー制（系統に番号を付ける）を継続し、マップ、時刻表等の情報を提供する。

方針5：観光のしやすさを高める

- ・ 空港や鉄道駅等の広域公共交通拠点と観光拠点を結ぶ2次交通を強化するとともに、市街地内にある観光施設の回遊性を高め、多様な交流を促すために、観光施設を回る路線バスの充実を図る。
- ・ マップや時刻表等の情報提供を図るとともに、回遊・散策ルートとバスネットワークの連携を高める。

2) 段階的な再編計画

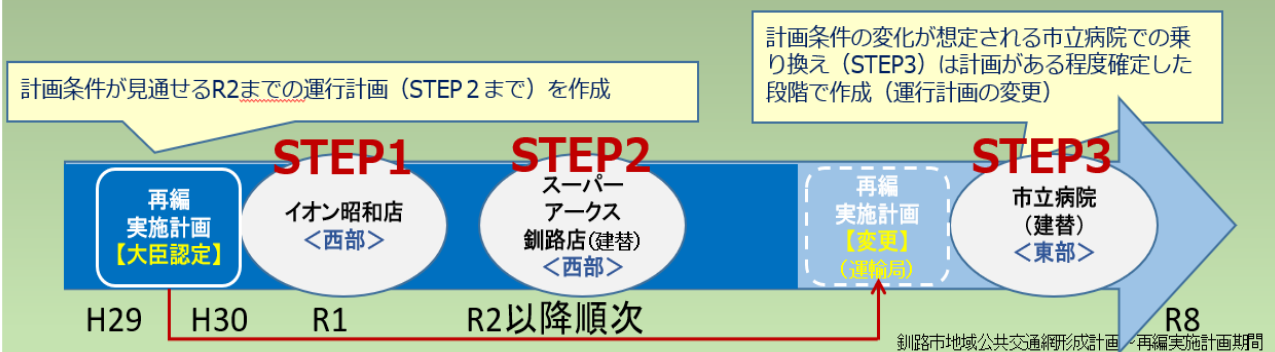
《バス路線網の再編計画の基本的な考え方》

- まちづくりの動向を踏まえ、昭和、鳥取大通、市立病院、桜ヶ岡通に**乗換拠点**（同じく地域公共交通網形成計画に位置付けている新橋大通については、計画条件の変化に応じて検討）を整備し、その間の路線バスを束ね**幹線バス**を運行
- まちづくりの進捗、計画条件の見通しを踏まえ順次運行を試行し、**段階的（3段階）に運行サービスを高める**
- 再編計画は、計画条件が見通せる **STEP2 までの事業を対象とする**
- STEP 2 までは新たな幹線バスを導入せず、**既存の在来線を幹線系**として活用する
- 再編計画の対象路線（以下、再編路線）は、現行の経営基盤を支える路線やスクールバス、観光を支援する路線等を除くものとする
- 再編は通勤通学時間を除く時間帯に行う（一部、直通運行を残す）
- 再編路線の乗換抵抗の緩和に向け、乗換拠点の待合環境の整備、乗換割引、乗り換え待ち時間に配慮したダイヤ設定を行う
- 計画条件の変化が想定される**市立病院での乗り換え（STEP3）は、計画がある程度確定した段階で再編計画を変更する**

《段階的に運行サービスを高めるバス路線網の再編計画の基本的な考え方》



再編実施計画はSTEP2までの運行計画を作成



3. 再編実施事業を実施する区域

本計画の実施区域は、釧路市全域を対象とする。

図 再編事業を実施する地域（全体路線図）

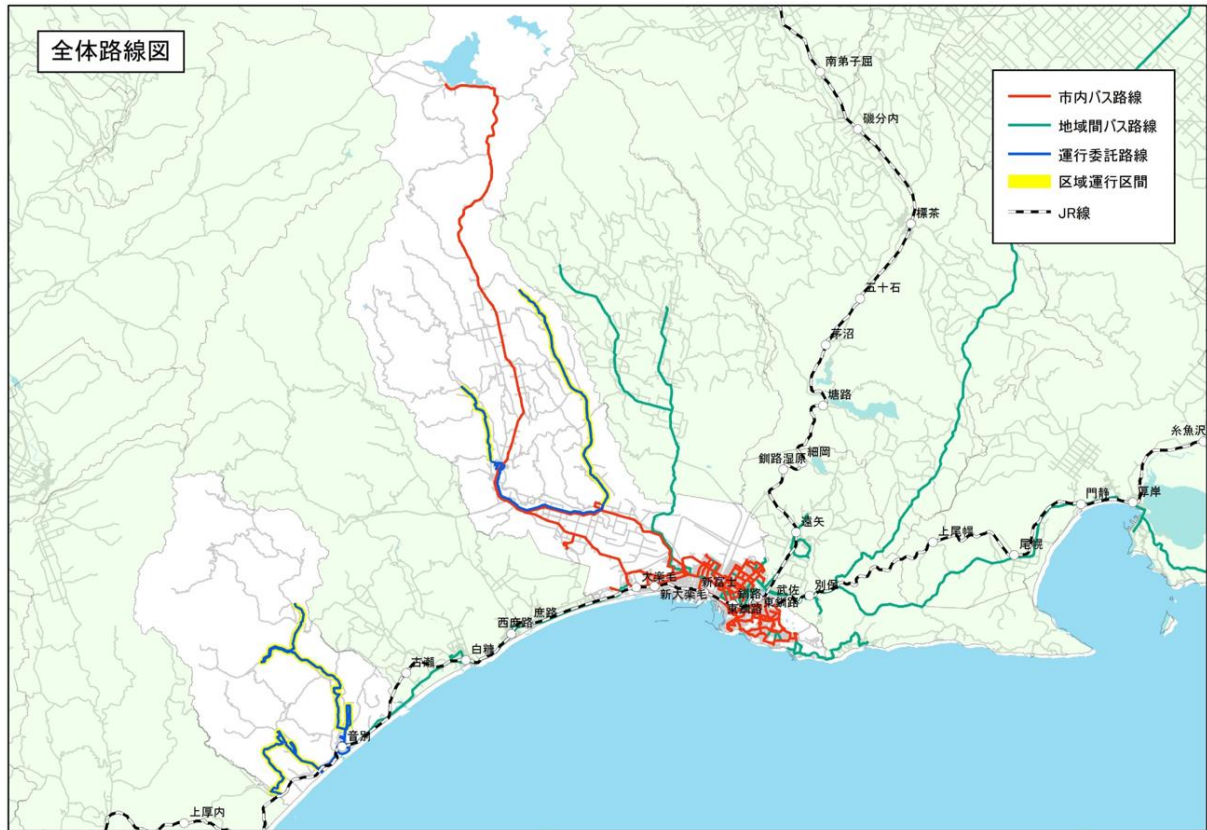


図 再編事業を実施する地域（釧路市街地）

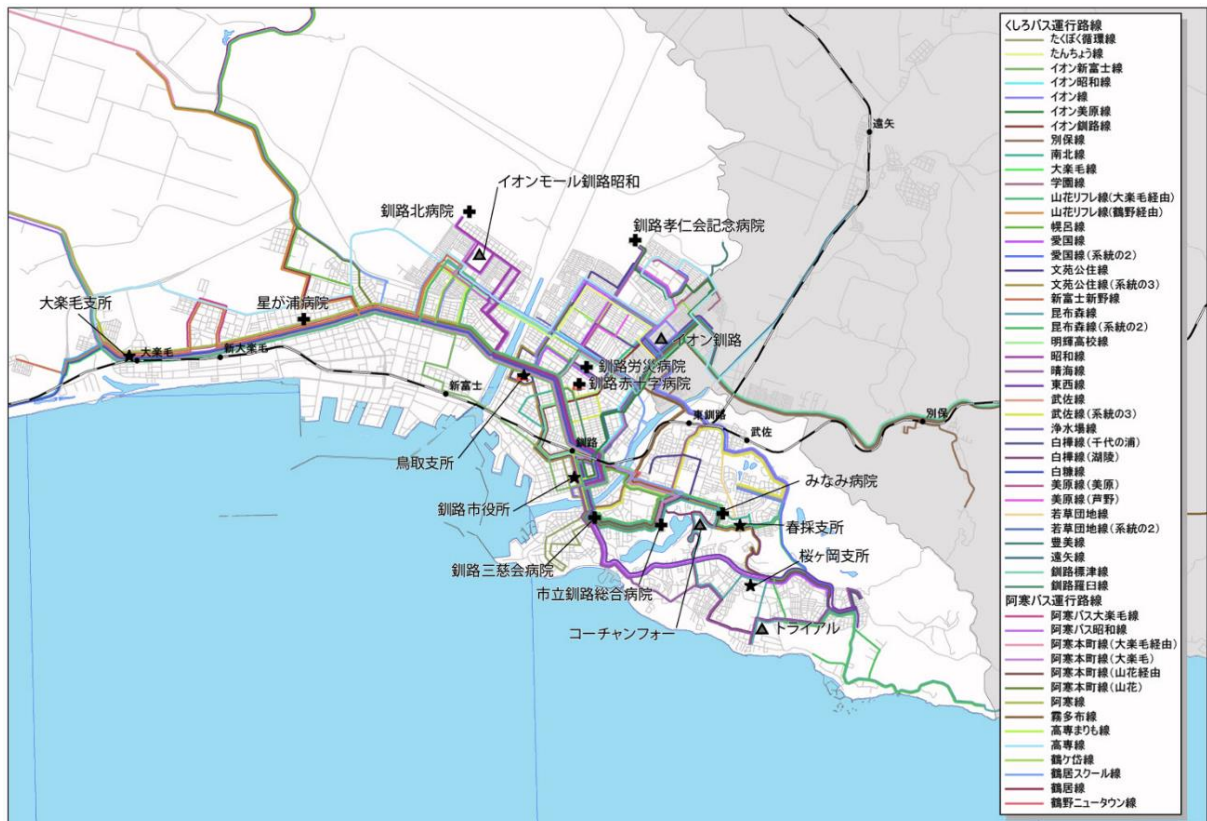


図 再編事業を実施する地域（阿寒地域）

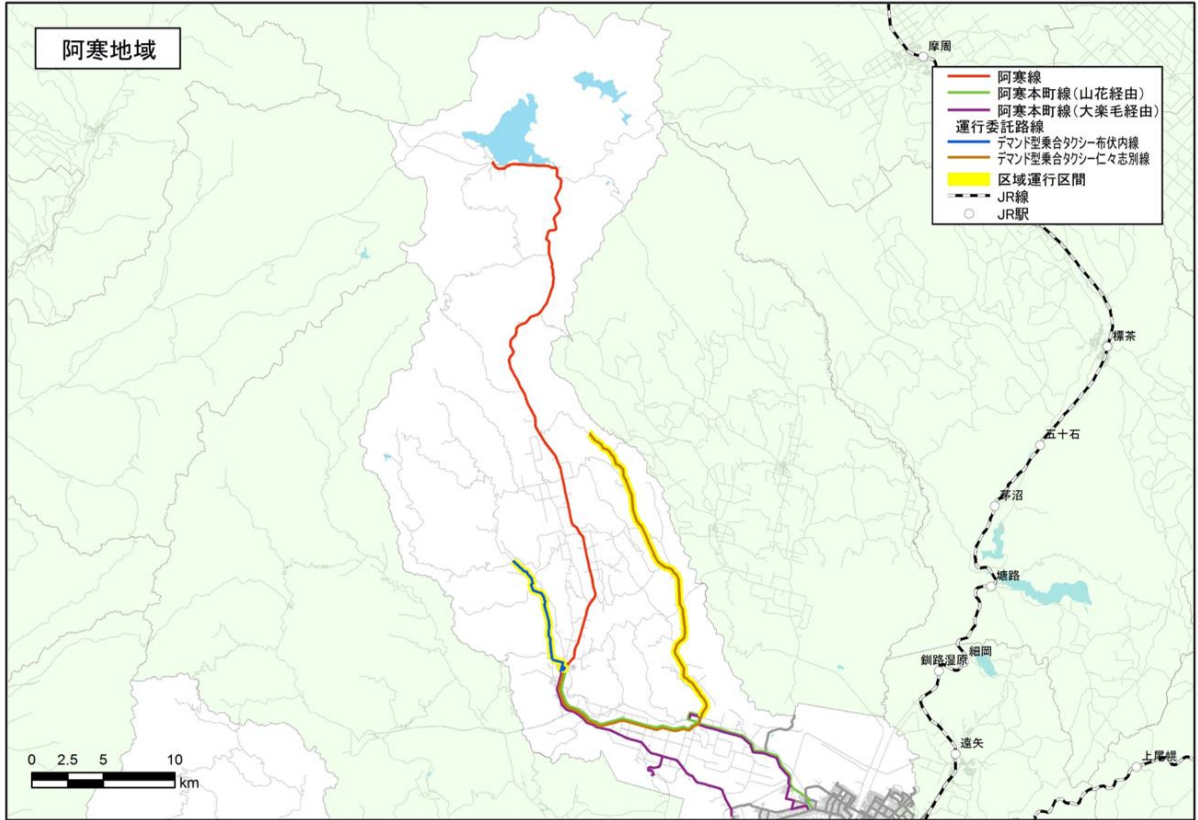
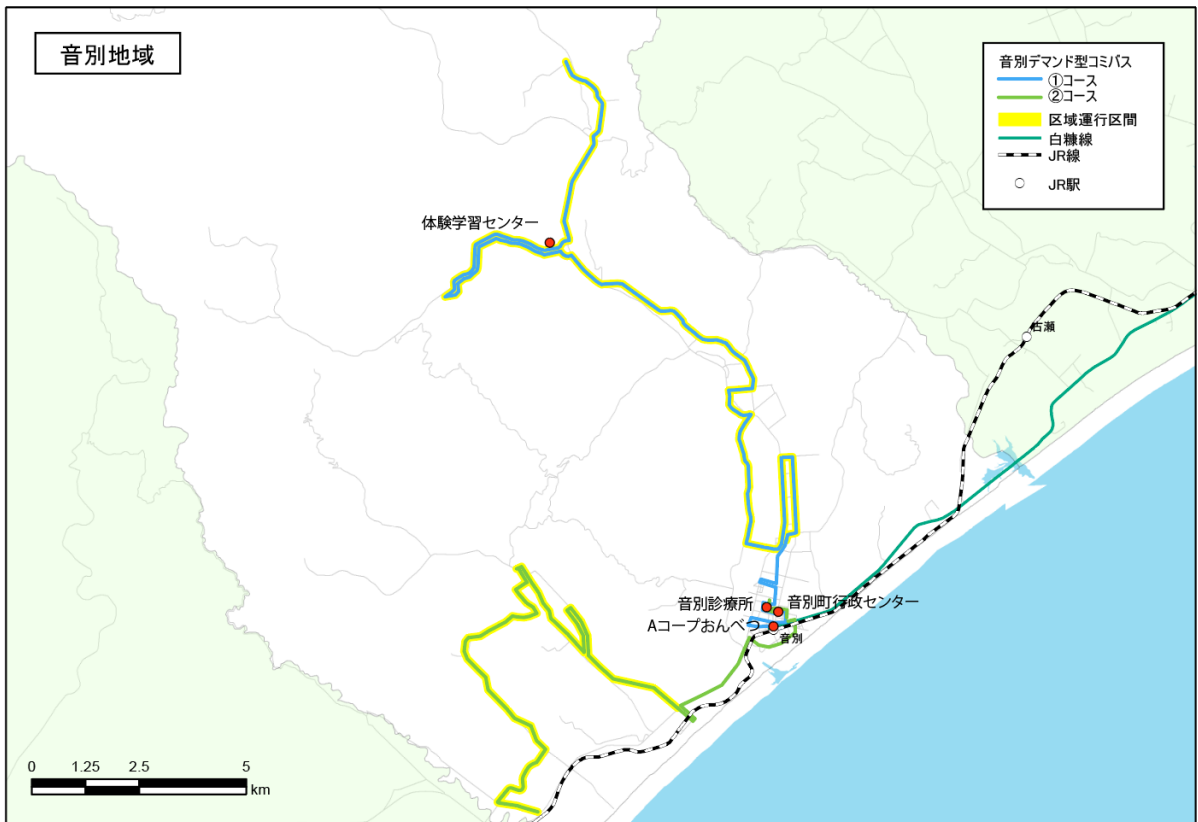


図 再編事業を実施する地域（音別地域）



4. 再編実施計画で取り組む事業の内容

1) 事業概要

地域公共交通網形成計画に位置付けた方針に基づき、本計画で実施する地域公共交通再編事業及び事業実施主体一覧を下表に示す。

表 地域公共交通再編事業及び事業主体

基本方針 1 市内拠点を中心とした公共交通軸の活性化と乗換拠点の機能強化による持続可能な公共交通網の形成

表.方針 1 に対する地域公共交通再編事業及び事業主体 (1/2)

今後の取組	施策項目	事業内容	実施主体	
①わかりやすく、 効率よく拠点間 を連絡するバス 路線網への再編	路線再編	STEP1	イオン鶴野線	阿寒バス(株)
			鶴野ニュータウン線	阿寒バス(株)
			イオンリフレ線(鶴野経由)	阿寒バス(株)
			山花リフレ線(鶴野経由)	阿寒バス(株)
			イオンリフレ線(大楽毛経由)	阿寒バス(株)
			イオン高専線	阿寒バス(株)
			白糖線(系統の2)	くしろバス(株)
			昭和線(直通)	阿寒バス(株)
		STEP2	鳥取北・昭和地区循環バス(支線)	くしろバス(株)
			昭和線(直通)	くしろバス(株)
			昭和線(支線)	阿寒バス(株)
			阿寒本町線(山花経由)(支線)	阿寒バス(株)
			阿寒本町線(山花経由)(直通)	阿寒バス(株)
			桂恋三津浦線	まりも交通(株)
	現状維持	大楽毛線	阿寒バス(株)	
		幌呂線	阿寒バス(株)	
		たくぼく循環線	くしろバス(株)	
		昭和線(系統の2)	くしろバス(株)	
		鶴ヶ岱線	くしろバス(株)	
		明輝高校線	くしろバス(株)	
		学園線	くしろバス(株)	
		若草団地線	くしろバス(株)	
		白樺曙団地線	くしろバス(株)	
白樺春採ショッピングセンター線		くしろバス(株)		
文苑公住線	くしろバス(株)			
新富士新野線	くしろバス(株)			
白糖線	くしろバス(株)			

表.方針1に対する地域公共交通再編事業及び事業主体(2/2)

今後の取組	施策項目	事業内容	実施主体
①わかりやすく、 効率よく拠点間 を連絡するバス 路線網への再編	現状維持	大楽毛線	くしろバス(株)
		愛国線	くしろバス(株)
		東西線	くしろバス(株)
		南北線	くしろバス(株)
		浄水場線	くしろバス(株)
		晴海線	くしろバス(株)
		武佐線	くしろバス(株)
		イオン美原線	くしろバス(株)
		豊美線	くしろバス(株)
		美原線	くしろバス(株)
		イオン昭和線	くしろバス(株)
		イオン新富士線	くしろバス(株)
		イオン線	くしろバス(株)
		イオン釧路線	くしろバス(株)
		高専線	くしろバス(株)
		たんちょう線	くしろバス(株)
		毘沙門線	くしろバス(株)
		別保線	くしろバス(株)
		遠矢線	くしろバス(株)
		厚岸釧路線	くしろバス(株)
		阿寒線	阿寒バス(株)
鶴居線	阿寒バス(株)		
鶴居スクール線	阿寒バス(株)		
釧路羅臼線	阿寒バス(株)		
阿寒本町線(大楽毛経由)	阿寒バス(株)		
釧路標津線	阿寒バス(株)		
②乗換拠点の機 能充実	乗換拠点の整備	イオン昭和店の待合環境の整備	釧路市 民間事業者
		スーパーアークスの建替に合わせたバス乗降場、待合環境の整備	釧路市 民間事業者
③市内拠点等を 結ぶ地域や利用 者ニーズに応じ た効果的なバス 運行の実施	市民の主要な目的 地へのバス路線の 配置(経路変更)	鳥取北・昭和地区循環バス(支線)	くしろバス(株)
		桂恋三津浦線	まりも交通(株)
	住宅地と乗換拠点 をつなぐバス路線 の配置(経路変更)	イオン高専線	阿寒バス(株)

基本方針 2 迷わず乗れる、快適に乗れる公共交通の利用環境整備

表.方針 2 に対する地域公共交通再編事業及び事業主体

今後の取組	施策項目	事業内容	実施主体
①使いやすくわかりやすい運賃体系の構築	複数路線の利用を前提とした運賃体系や運行ダイヤの導入	乗換割引券の導入	釧路市 くしろバス(株) 阿寒バス(株)
		乗り換えに配慮したダイヤ編成	くしろバス(株) 阿寒バス(株) (有)阿寒観光ハイヤー まりも交通(株)
②円滑な運賃支払い方法の推進	市内バス交通の積極的な利用を促す運賃支払い等	70歳以上を対象とした定額運賃の導入	釧路市 くしろバス(株) 阿寒バス(株) (有)阿寒観光ハイヤー まりも交通(株)
		WAON等の電子マネーによる運賃支払いの充実	
④交通拠点等でのわかりやすい情報案内・誘導の実施	交通拠点等におけるわかりやすい乗場案内等の情報提供・誘導の実施	スムーズな乗り換えを促すため、JR釧路駅や乗換拠点等におけるバス乗場案内等の改善	釧路市 民間事業者

基本方針 4 交通不便地域における効率的で利便性の高い生活交通の確保

表.方針 4 に対する地域公共交通再編事業及び事業主体

今後の取組	施策項目	事業内容	実施主体
①生活交通の導入検討	交通不便地域における生活交通の導入、確保	・阿寒仁々志別線のデマンド型乗合タクシーへの転換 ・阿寒布伏内線のデマンド型乗合タクシーの継続	(有)阿寒観光ハイヤー
②スクールバス、患者輸送バス等の活用検討		・音別線(市町村有償旅客運送(デマンド型))の導入	釧路市

2) 関連事業概要

地域公共交通網形成計画に位置付けた方針に基づき、7ページに記載した段階的な本計画の実施に向け、市立病院を乗換拠点とした支線系路線の運行と、拠点間を通過する幹線系路線の導入を見据えた、コンパクト・プラス・ネットワークの強化による路線再編の地域公共交通再編事業を進める。

3) 路線再編概要

STEP 1

STEP 1 における路線再編の対象は以下のとおりであり、イオン昭和店を乗換拠点として、支線系路線と在来の路線バス（幹線系路線）によるゾーンバス化を実施する。

また、幹線系路線である昭和線（阿寒バス）のイオン昭和店への乗り入れ及び増便、白糖線（系統の2）の音別駅構内への乗り入れを行う。

図.STEP1 路線再編パターン図



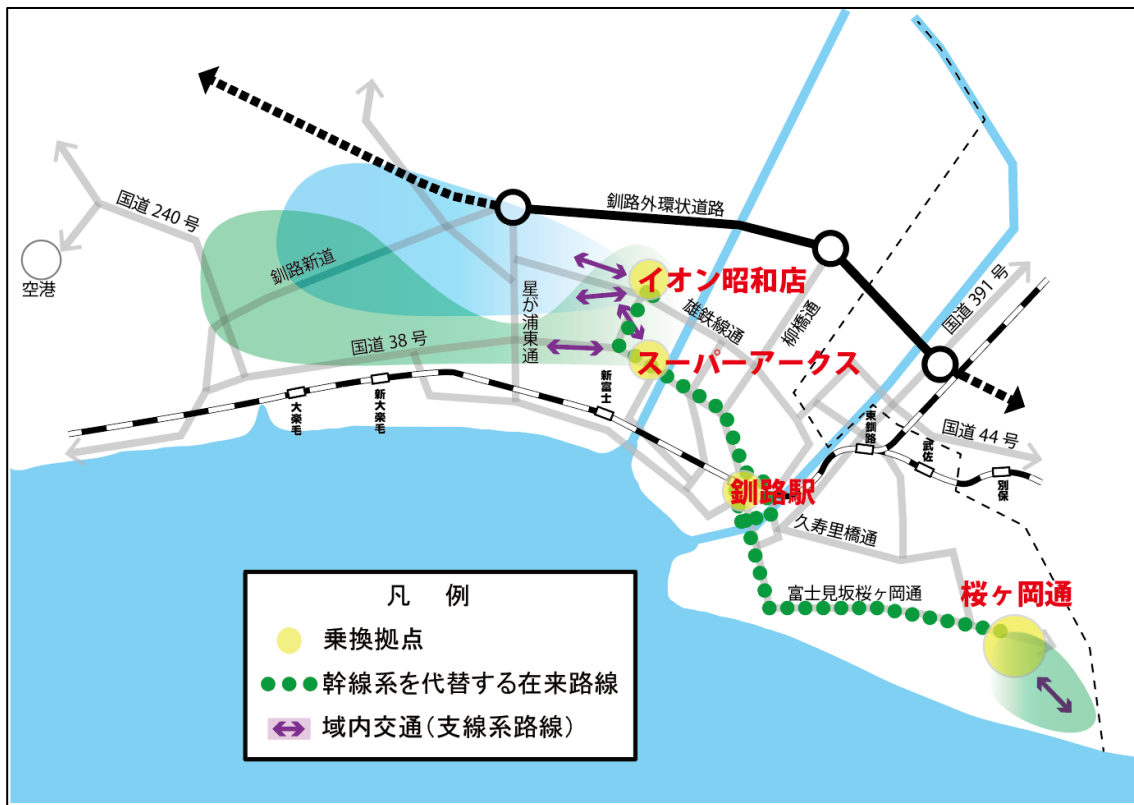
乗換拠点	イオン昭和店
幹線系を代替する在来線	◇昭和線
支線系路線	◇鶴野ニュータウン線 ◇山花リフレ線（鶴野経由） ◇山花リフレ線（大楽毛経由） ◇高専まりも線

◆くしろバス ◇阿寒バス

STEP 2

STEP 2における路線再編の対象は以下のとおりであり、①スーパーアークス（鳥取大通2丁目バス停）、②桜ヶ岡通の各乗換拠点のゾーンバス化に加え、幹線系路線である大楽毛線（阿寒バス）のスーパーアークスへの乗り入れ、また幌呂線の廃止を検討する。

図.STEP 2 路線再編パターン図



乗換拠点等	①スーパーアークス	②桜ヶ岡通	③鶴居線と幌呂線の重複・分岐点
幹線系を代替する在来線	◆白糖線 ◇大楽毛線 ◇鶴居線	◆白樺線 ◆晴海線	◇鶴居線
支線系路線	◆鳥取北・昭和地区循環バス ◇昭和線(阿寒バス) ◇阿寒本町線(山花経由)	○桂恋三津浦線 ⇒現行の昆布森線における、市立病院～三津浦間	◇幌呂線 既存の幌呂線を廃止し、鶴居村において支線を検討

◆くしろバス ◇阿寒バス ○まリモ交通

図.再編後の路線図

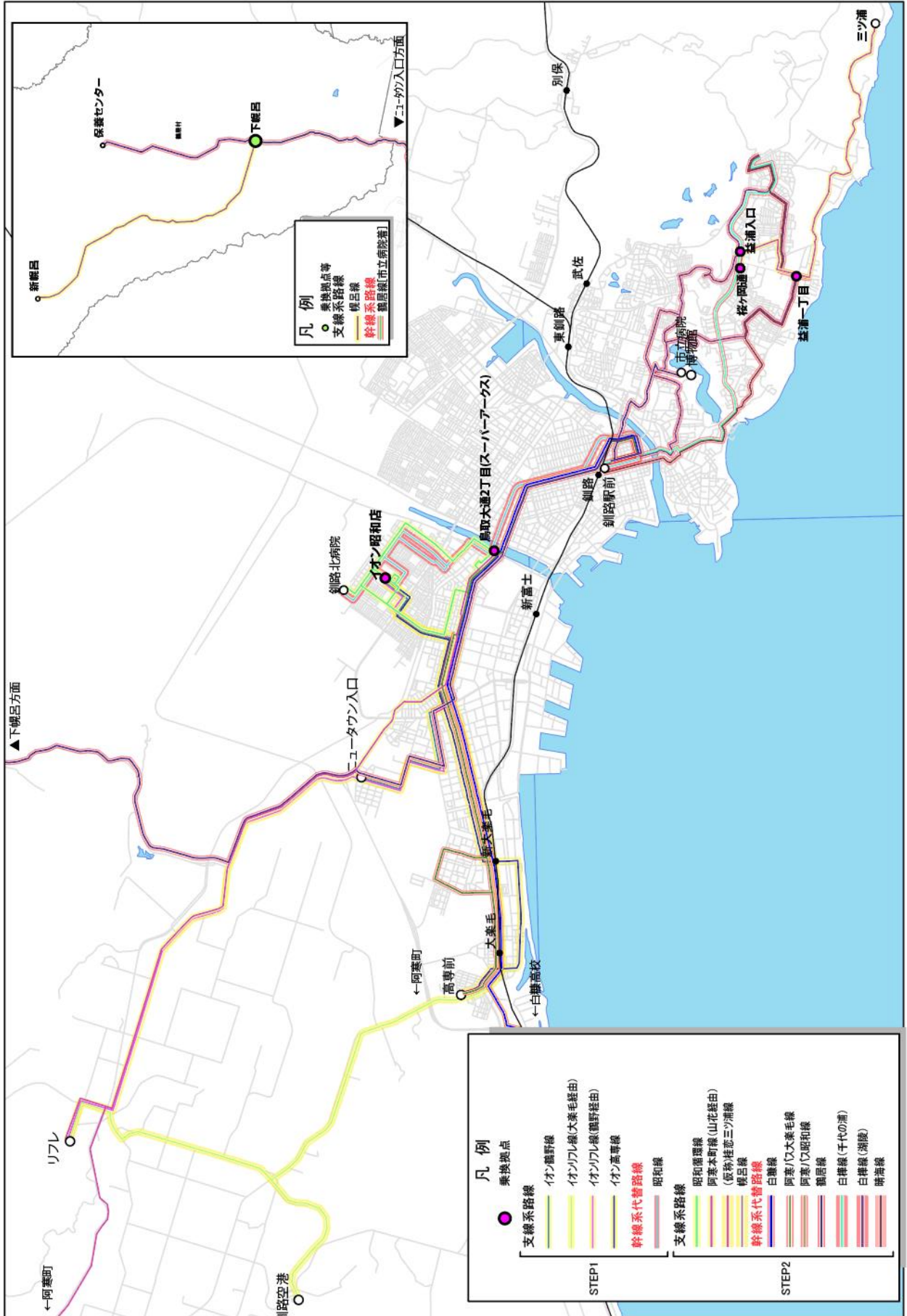
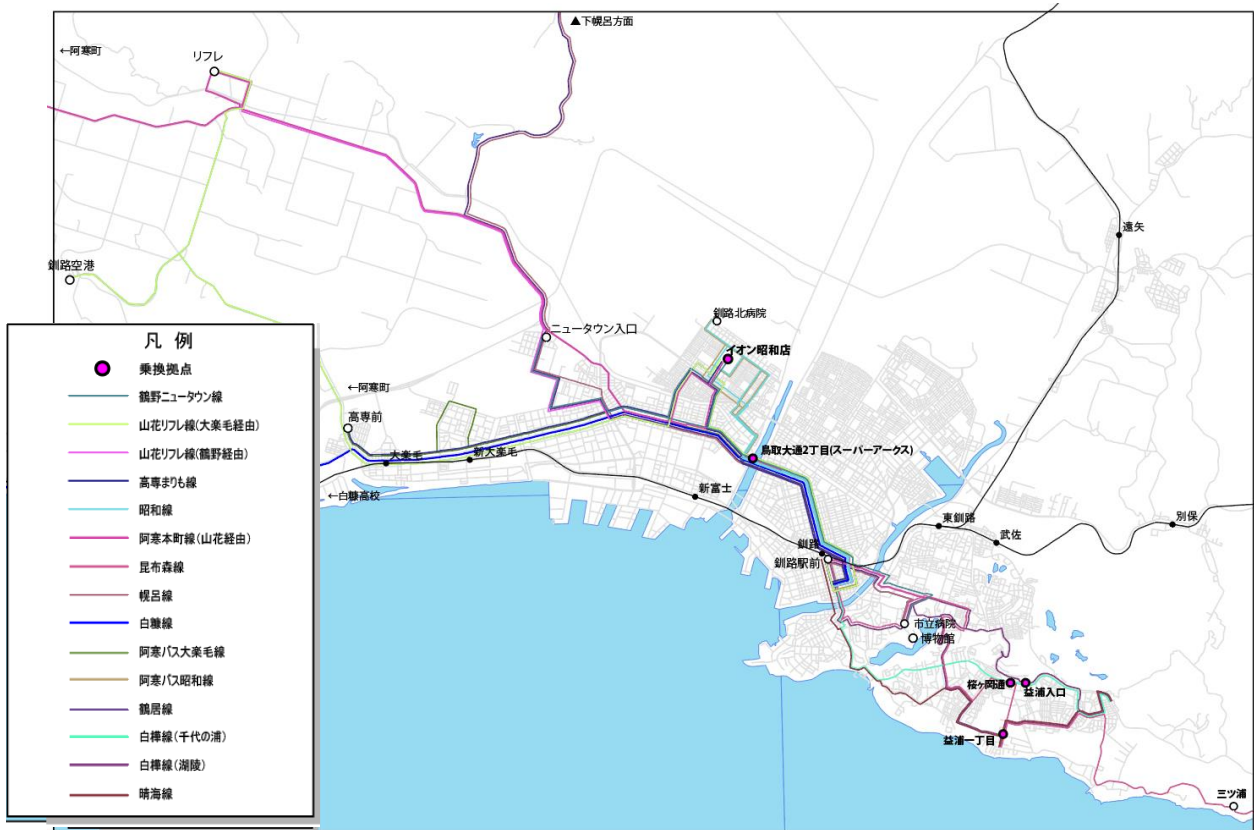


図. 現行・再編後の路線図比較 (釧路市街地)

現行



再編後

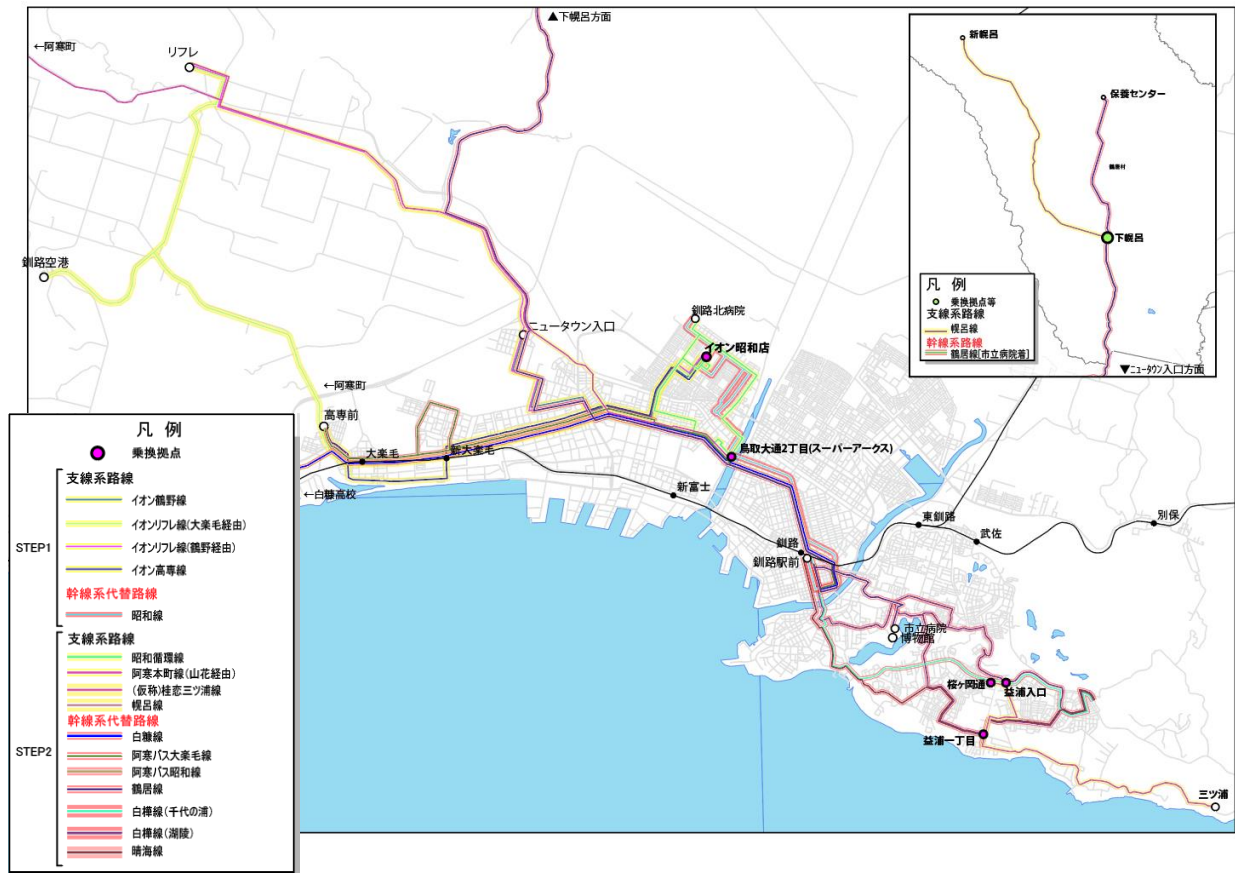
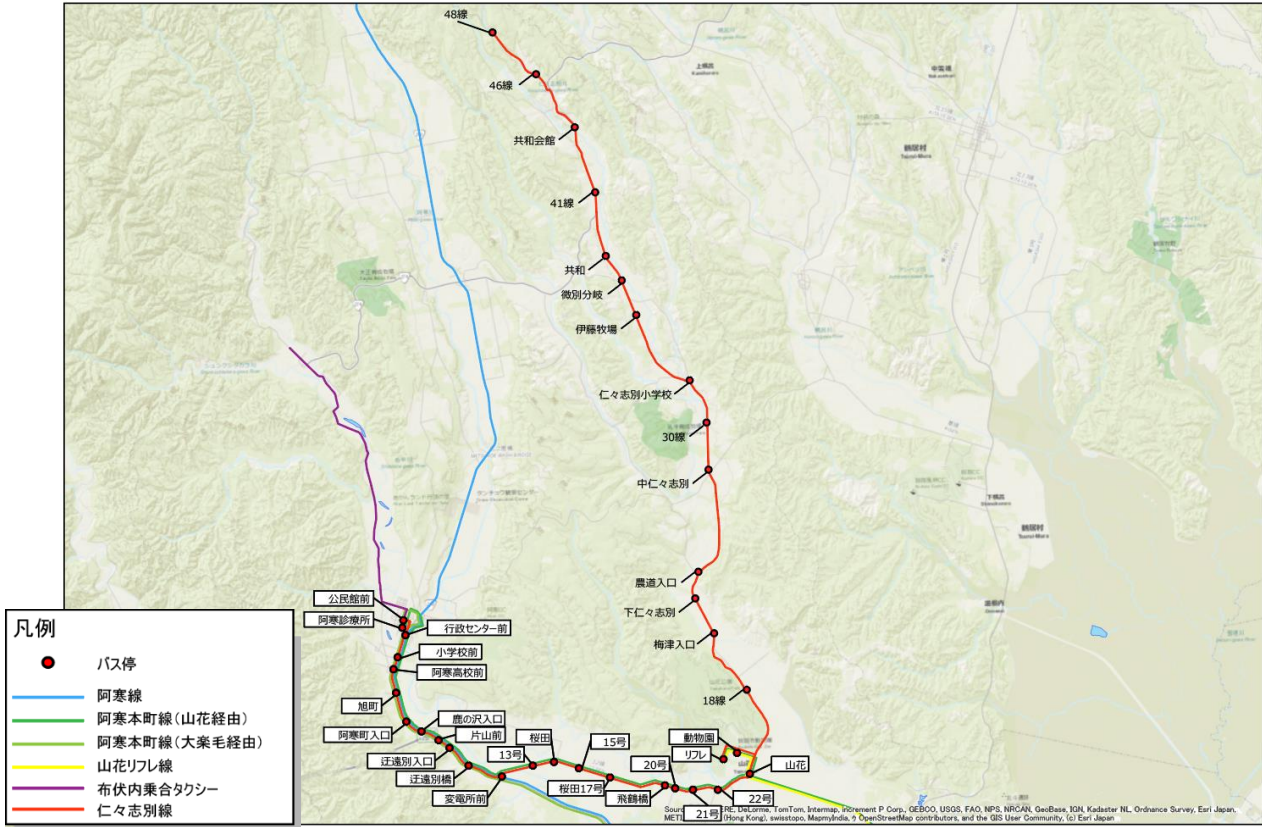


図.現行・再編後の路線図比較 (阿寒地域)

現行



再編後

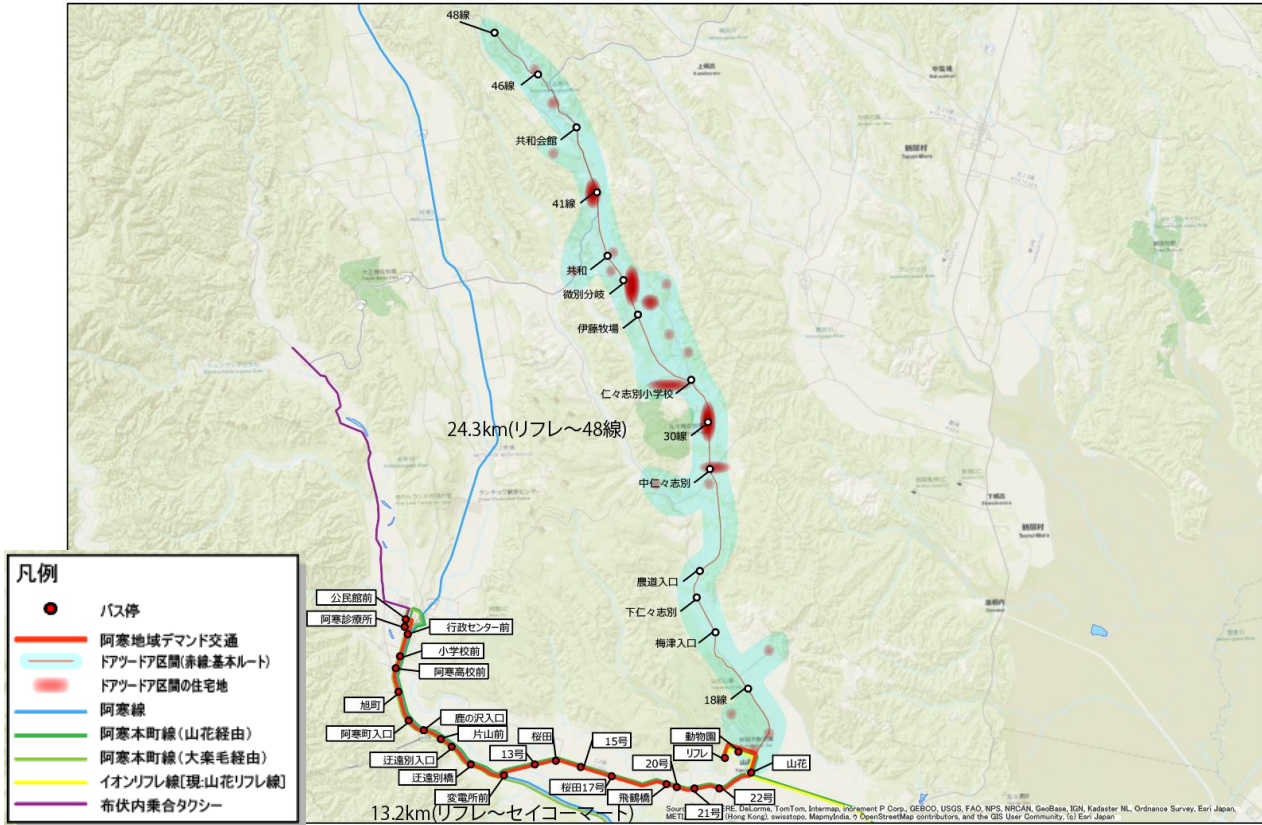
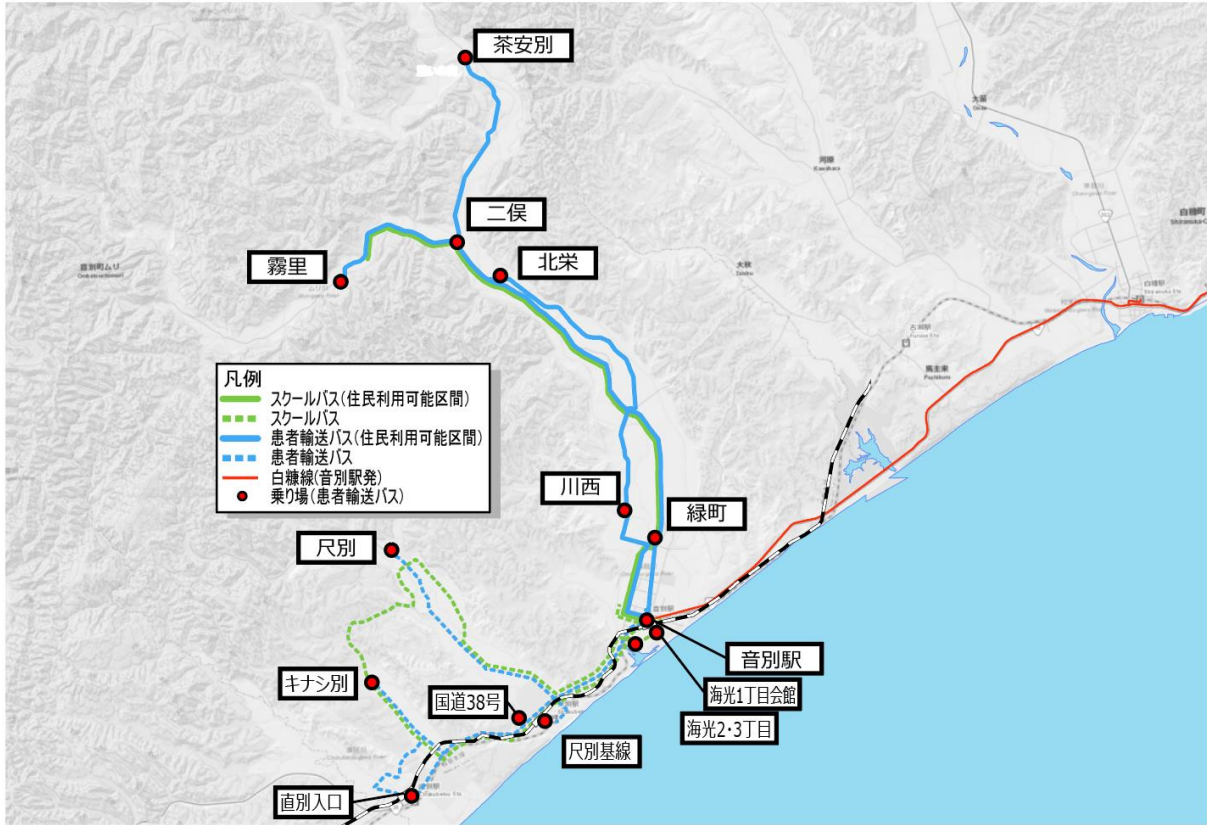
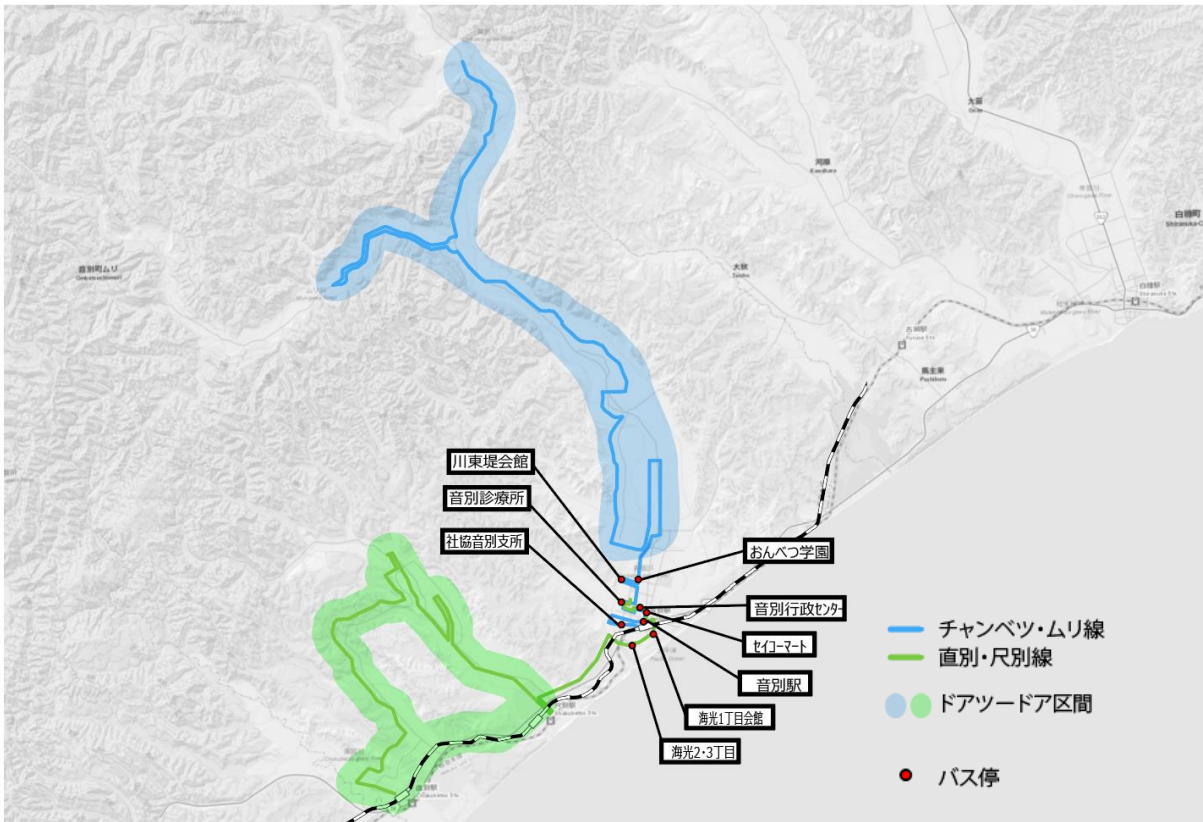


図.現行・再編後の路線図比較（音別地域）

現行



再編後



4) 路線再編 (STEP1)

イオン鶴野線 (支線)

① 運行概要

運行のねらい	<p>【現状・課題】 鶴野ニュータウン線（釧路駅、市立病院発着）は運行距離が長く、特にイオン昭和店以西の区間では利用者も少なく非効率な運行が課題。</p> <p>【再編の方向性】 立地適正化計画の拠点の都市機能の強化を図り利用ニーズに見合った運行とコンパクト・プラス・ネットワークを強化するとともに、将来に渡って維持・活性化を図るため、イオン昭和店を乗換拠点として路線を分割し、イオン昭和店から鶴野ニュータウンまでを支線とした役割分担により運行を効率化し事業収支を改善させる。</p> <p>なお一部の通勤通学時間帯の便は直通運行を継続する。</p>
起点	イオン昭和店
主な経由地	鳥取大通9丁目
終点	ニュータウン入口
運行距離	イオン昭和店→鳥取大通9丁目→ニュータウン入口：6.9 km
運行事業者	阿寒バス株式会社
事業の種類	一般乗合旅客運送
運送の態様	路線定期運行
停留所数	19 箇所
運賃	対距離制タイプ

② 時間帯ごとの運行回数

期間・曜日等		指定時間帯/運行回数					備考
		再編後	再編後	再編後	再編後	再編後	
通年	平日	合計	6~8 時台	9~15 時台	16~19 時台	20 時台~	系統の新設
		往	1~2	-	1~2	-	
	復	1~2	0	1~2	-	-	
	土曜日	合計	6~8 時台	9~15 時台	16~19 時台	20 時台~	
		往	-	-	-	-	
	復	1~2	-	1~2	-	-	
	休日	合計	6~8 時台	9~15 時台	16~19 時台	20 時台~	
		往	-	-	-	-	
	復	1~2	-	1~2	-	-	

③ 運賃

			3 1	往
復	1 3	2 2	1	イオン昭和店
ニュータウン入口	鶴野小学校	鳥取大通9丁目	運輸支局前	160
				160
				180
				210
	160	160	170	220

※小学生は半額

④ 系統運行図

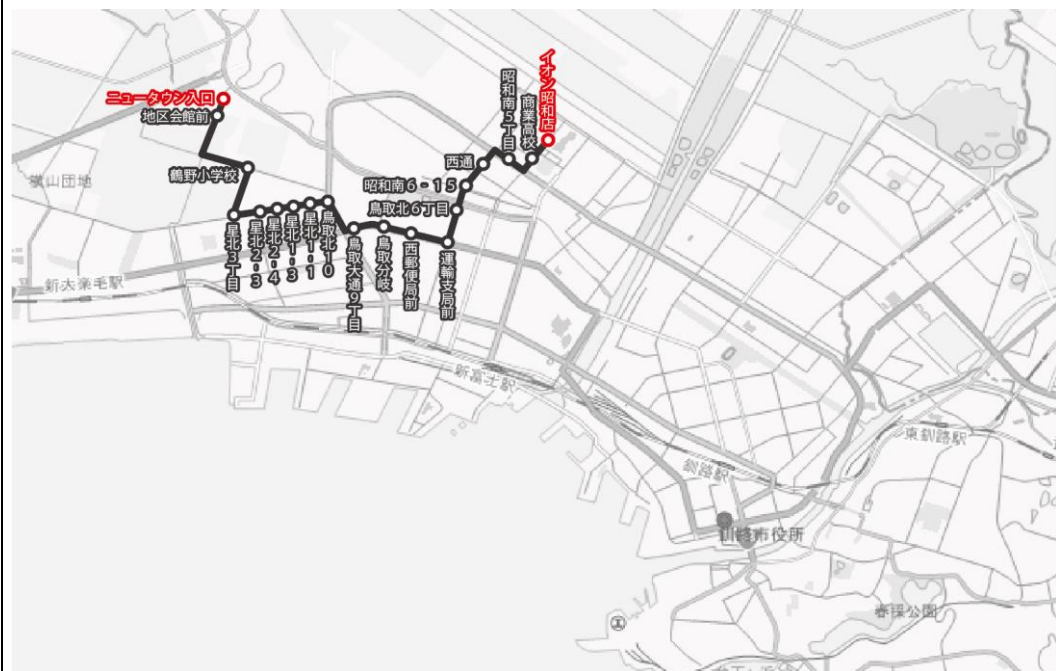
現況

路線延長
14.3 km



再編後

路線延長
6.9 km



鶴野ニュータウン線（直通）

① 運行概要

運行のねらい	鶴野ニュータウン線は、前述のとおり支線化していくが、通勤通学者の利便性を維持するとともに、乗換拠点のイオン昭和店が営業時間外であることから、一部の通勤通学時間帯の便を直通運行として継続する。
起点	市立病院
主な経由地	鶴野小学校、釧路駅
終点	ニュータウン入口
運行距離	市立病院→釧路駅→鶴野小学校→ニュータウン入口：14.3 km
運行事業者	阿寒バス株式会社
事業の種類	一般乗合旅客運送
運送の態様	路線定期運行
停留所数	47 箇所
運賃	対距離制タイプ

② 時間帯ごとの運行回数

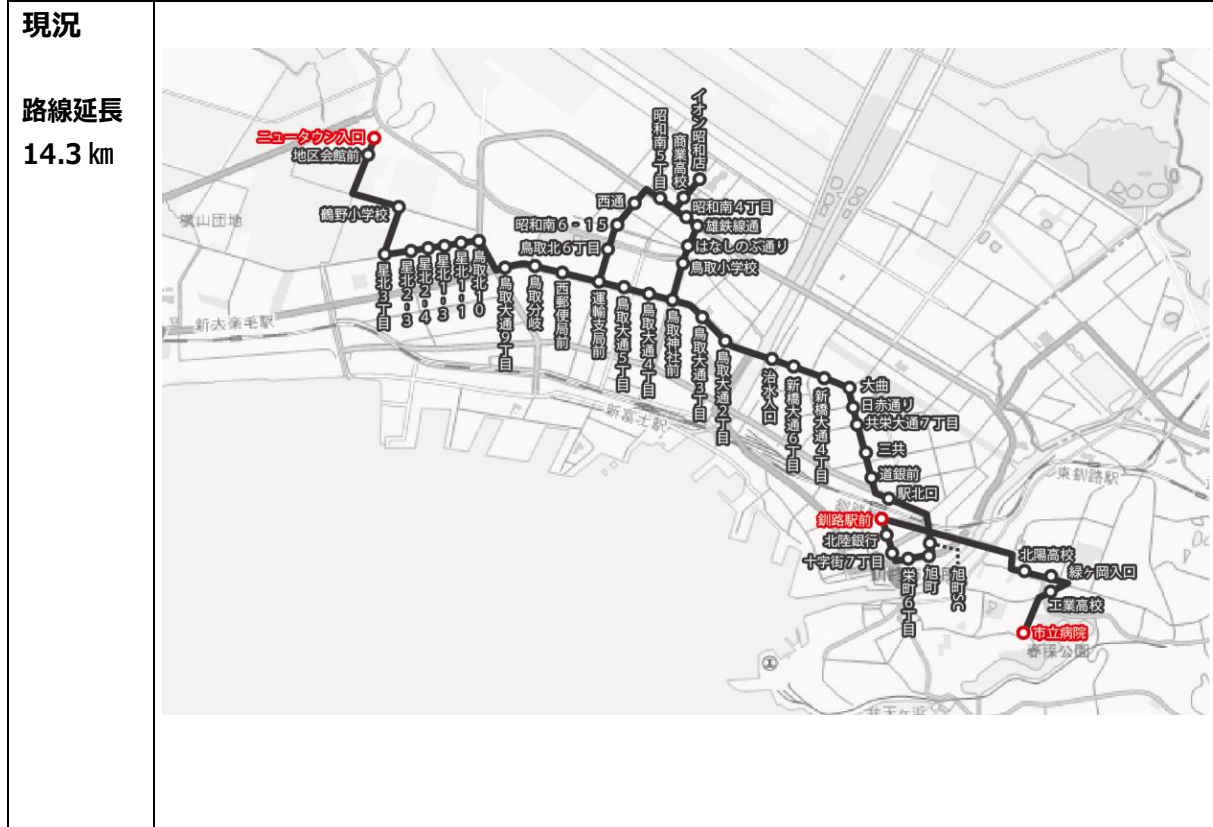
期間・曜日等		指定時間帯/運行回数										備考
		再編後	現行	再編後	現行	再編後	現行	再編後	現行	再編後	現行	
通年	平日	合計	6～8 時台		9～15 時台		16～19 時台		20 時台～			
		往	0	1	-	-	0	1	-	-	-	-
		復	1	2	1	1	0	1	-	-	-	-
	土曜日	合計	6～8 時台		9～15 時台		16～19 時台		20 時台～			
		往	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		復	0	1	-	-	0	1	-	-	-	-
	休日	合計	6～8 時台		9～15 時台		16～19 時台		20 時台～			
		往	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		復	0	1	-	-	0	1	-	-	-	-

③ 運賃

復	ニュータウン入口	鳥取大通9丁目	イオン昭和店	日赤通	往	釧路駅前	220
							280
							380
							370
		160	220	340	440		

※小学生は半額

④ 系統運行図



イオンリフレ線（鶴野経由・支線）

① 運行概要

運行のねらい	<p>【現状・課題】 山花リフレ線（鶴野経由）は運行距離が長く、特にイオン昭和店以西の間では利用者も少なくなるため非効率な運行が課題。</p> <p>【再編の方向性】 立地適正化計画の拠点の都市機能の強化を図り利用ニーズに見合った運行とコンパクト・プラス・ネットワークを強化するとともに、将来に渡って維持・活性化を図るため、イオン昭和店を乗換拠点として路線を分割し、イオン昭和店から山花リフレまでを支線とした役割分担により運行を効率化し事業収支を改善させる。なお一部の直通ニーズの高い便は直通運行を継続する。</p>
起点	イオン昭和店
主な経由地	鶴野小学校
終点	山花温泉リフレ
運行距離	イオン昭和店→鶴野小学校→山花温泉リフレ：16.5 km
運行事業者	阿寒バス株式会社
事業の種類	一般乗合旅客運送
運送の態様	路線定期運行
停留所数	30 箇所
運賃	対距離制タイプ

② 時間帯ごとの運行回数

期間・曜日等		指定時間帯/運行回数					備考
		再編後	再編後	再編後	再編後	再編後	
通年	平日	合計	6～8 時台	9～15 時台	16～19 時台	20 時台～	系統の新設
		往	-	-	-	-	
	復	1～2	-	1～2	-	-	
	土曜日	合計	6～8 時台	9～15 時台	16～19 時台	20 時台～	
		往	-	-	-	-	
	復	1～2	-	1～2	-	0	
	休日	合計	6～8 時台	9～15 時台	16～19 時台	20 時台～	
		往	-	-	-	-	
	復	1～2	-	1～2	-	0	

③ 運賃

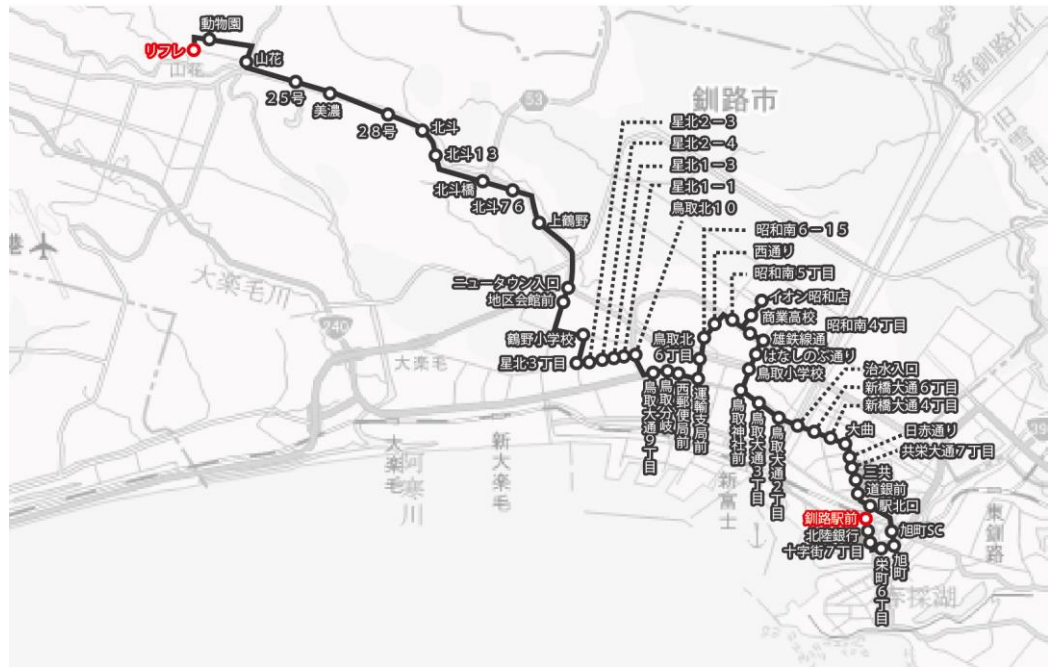
山花温泉リフレ	復	北斗	鶴野小学校	鳥取分岐	往	イオン昭和店
					180	210
					300	480
					330	470
					330	470

※小学生は半額

④ 系統運行図

現況

路線延長
24.1 km



再編後

路線延長
16.5 km



山花リフレ線（鶴野経由・直通）

① 運行概要

運行のねらい	山花リフレ線（鶴野経由）は、前述のとおり支線化していくが、通勤通学者の利便性を維持するとともに、乗換拠点のイオン昭和店が営業時間外であることから、一部の直通二ーズの高い便は直通運行を継続する。
起点	釧路駅前
主な経由地	西通
終点	山花温泉リフレ
運行距離	釧路駅前→山花温泉リフレ：24.1 km
運行事業者	阿寒バス株式会社
事業の種類	一般乗合旅客運送
運送の態様	路線定期運行
停留所数	51 箇所
運賃	対距離制タイプ

② 時間帯ごとの運行回数

期間・曜日等	指定時間帯/運行回数										備考	
	再編後	現行	再編後	現行	再編後	現行	再編後	現行	再編後	現行		
通年	平日	合計		6～8 時台		9～15 時台		16～19 時台		20 時台～		
		往	1	2	-	-	1	2	-	-	-	-
		復	0	1	-	-	0	1	-	-	-	-
	土曜日	合計		6～8 時台		9～15 時台		16～19 時台		20 時台～		
		往	1	2	-	-	1	2	-	-	-	-
		復	0	1	-	-	0	1	-	-	-	-
	休日	合計		6～8 時台		9～15 時台		16～19 時台		20 時台～		
		往	1	2	-	-	1	2	-	-	-	-
		復	0	1	-	-	0	1	-	-	-	-

③ 運賃

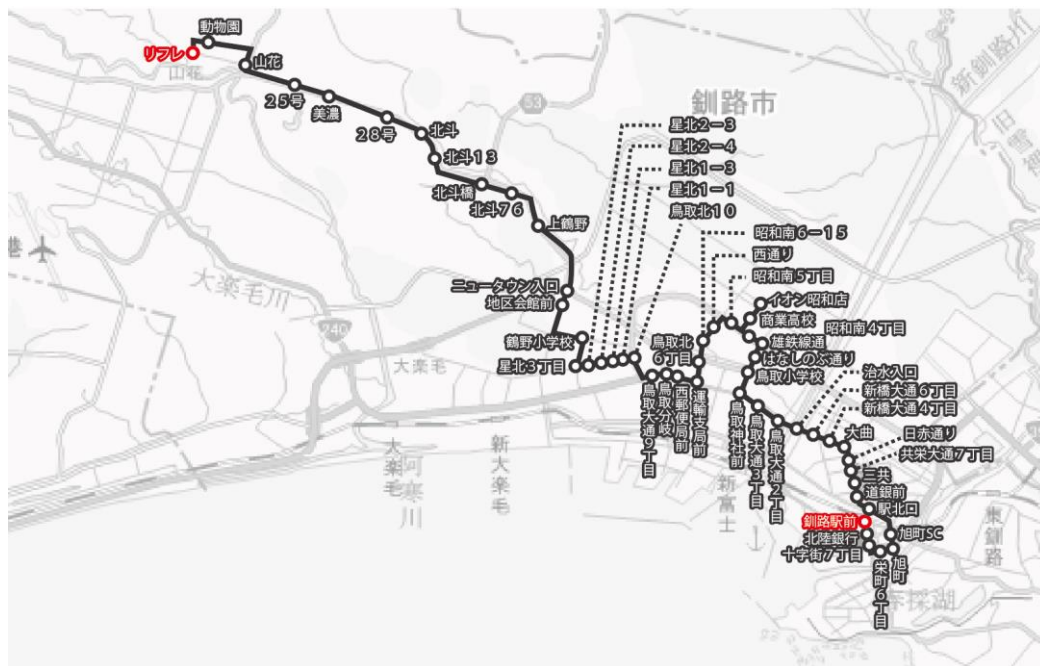
山花温泉リフレ	復	鶴野小学校	西通	治水入口	往	釧路駅前
						230
						220
						240
						430
470	710	720	890			

※小学生は半額

④ 系統運行図

現況

路線延長
24.1 km



イオンリフレ線（大楽毛経由・支線）

① 運行概要

運行のねらい	<p>【現状・課題】 山花リフレ線（大楽毛経由）は運行距離が長く、特にイオン昭和店以西の間では利用者も少なくなるため非効率な運行が課題。</p> <p>【再編の方向性】 立地適正化計画の拠点の都市機能の強化を図り利用ニーズに見合った運行とコンパクト・プラス・ネットワークを強化するとともに、将来に渡って維持・活性化を図るため、イオン昭和店を乗換拠点として路線を分割し、イオン昭和店から山花リフレまでを支線とした役割分担により運行を効率化し事業収支を改善させる。</p> <p>※既存の山花リフレ線（釧路駅発着）は廃止する。</p>
起点	イオン昭和店
主な経由地	星が浦大通4丁目
終点	山花温泉リフレ
運行距離	イオン昭和店→星が浦大通4丁目→山花温泉リフレ：26.2 km
運行事業者	阿寒バス株式会社
事業の種類	一般乗合旅客運送
運送の態様	路線定期運行
停留所数	32 箇所
運賃	対距離制タイプ

② 時間帯ごとの運行回数

期間・曜日等		指定時間帯/運行回数					備考	
		再編後	再編後	再編後	再編後	再編後		
通年	平日	合計	6～8 時台	9～15 時台	16～19 時台	20 時台～	系統の新設	
		往	1～2	-	1～2	-		-
		復	1～3	-	1～3	-		-
	土曜日	合計	6～8 時台	9～15 時台	16～19 時台	20 時台～		
		往	1～2	-	1～2	-		-
		復	1～3	-	1～3	-		-
	休日	合計	6～8 時台	9～15 時台	16～19 時台	20 時台～		
		往	1～2	-	1～2	-		-
		復	1～3	-	1～3	-		-

③ 運賃

			3	往	
	1	2	1		
復	3	2	鳥取分岐	イオン昭和店	
山花温泉リフレ	大楽毛分岐	星が浦大通4丁目			180
					220
					340
					710
	410	470	610		

※小学生は半額

④ 系統運行図

現況

路線延長
33.8 km



再編後

路線延長
26.2 km



イオン高専線

① 運行概要

運行のねらい	<p>【現状・課題】 高専まわりも線は運行距離が長く、特にイオン昭和店以西の区間では利用者も少なくなるため非効率な運行が課題。</p> <p>【再編の方向性】 立地適正化計画の拠点の都市機能の強化を図り利用ニーズに見合った運行とコンパクト・プラス・ネットワークを強化するとともに、将来に渡って維持・活性化を図るため、イオン昭和店を乗換拠点として路線を分割するとともに、一部ルートを変更し JR 根室線の南側地域の公共交通不便地区の改善を図る。イオン昭和店から高専前までを支線とした役割分担により運行を効率化し事業収支を改善させる。既存の高専まわりも線（釧路駅発着）は起点を変更する。</p>
起点	イオン昭和店
主な経由地	星が浦大通 3 丁目
終点	高専前
運行距離	イオン昭和店→星が浦大通 3 丁目→高専前：10.5 km
運行事業者	阿寒バス株式会社
事業の種類	一般乗合旅客運送
運送の態様	路線定期運行
停留所数	27 箇所
運賃	対距離制タイプ

② 時間帯ごとの運行回数

期間・曜日等	指定時間帯/運行回数										備考		
	再編後	現行	再編後	現行	再編後	現行	再編後	現行	再編後	現行			
通年	平日	合計		6~8 時台		9~15 時台		16~19 時台		20 時台~		系統の変更	
		往	1~3	1	-	-	1~3	1	-	-	-		-
		復	1~3	1	-	-	1~3	1	-	-	-		-
	土曜日	合計		6~8 時台		9~15 時台		16~19 時台		20 時台~			
		往	1~3	1	-	-	1~3	1	-	-	-		-
		復	1~3	1	-	-	1~3	1	-	-	-		-
	休日	合計		6~8 時台		9~15 時台		16~19 時台		20 時台~			
		往	1~3	1	-	-	1~3	1	-	-	-		-
		復	1~3	1	-	-	1~3	1	-	-	-		-

③ 運賃

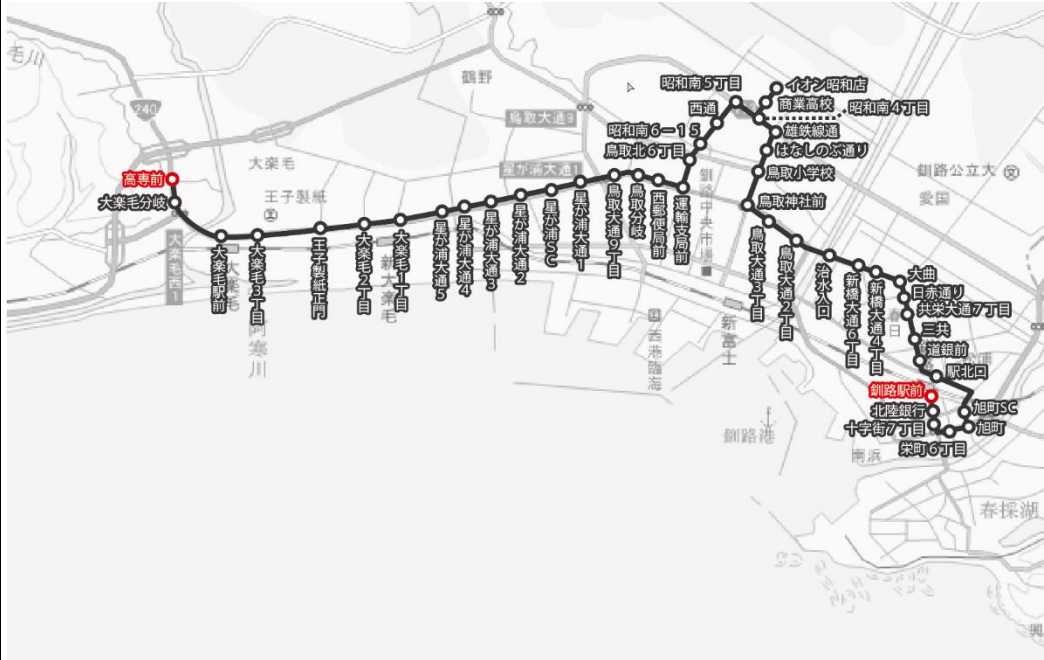
高専前	復	160	大楽毛駅前	160	240	星が浦大通 3 丁目	190	290	340	370	往	イオン昭和店	160		
												運輸支局前	190	200	
													190	290	340
													190	290	340

※小学生は半額

④ 系統運行図

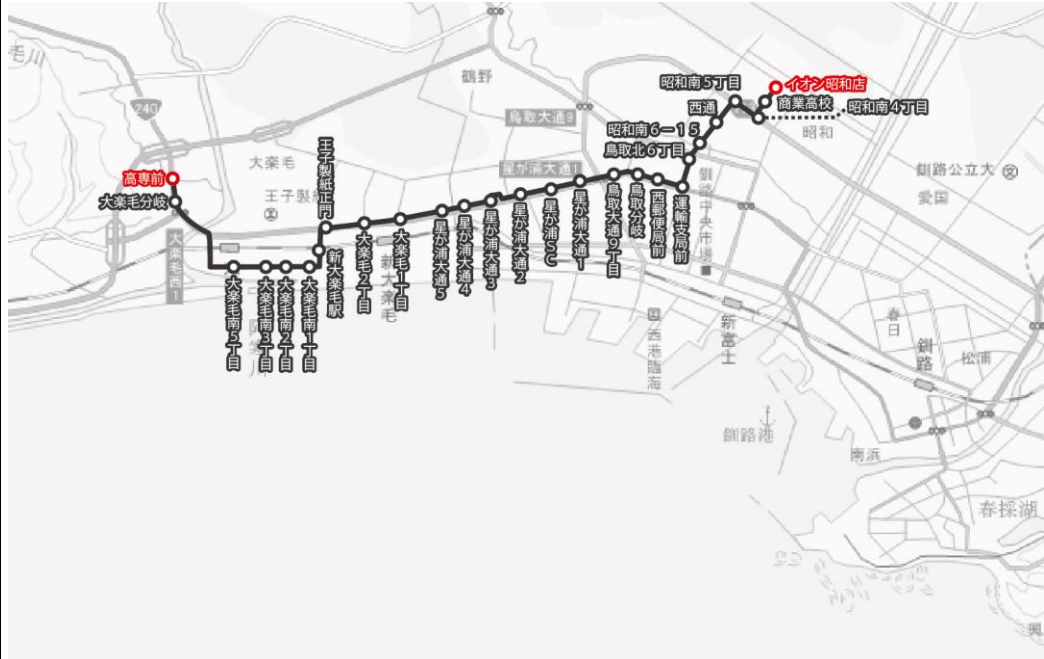
現況

路線延長
17.4 km



再編後

路線延長
10.5 km



白糠線（系統の2）

① 運行概要

運行のねらい	【再編の方向性】 釧路地域と音別地域を結ぶ幹線路線として、音別駅構内へ乗り入れ、鉄道や音別線（市町村有償旅客運送）との乗り換えしやすさを高める。
起点	音別駅
主な経由地	庶路支所前
終点	釧路駅前
運行距離	音別駅→庶路支所前→釧路駅前：46.7 km
運行事業者	くしろバス株式会社
事業の種類	一般乗合旅客運送
運送の態様	路線定期運行
停留所数	67 箇所
運賃	対距離制タイプ

② 時間帯ごとの運行回数

期間・曜日等		指定時間帯/運行回数										備考	
		再編後	現行	再編後	現行	再編後	現行	再編後	現行	再編後	現行		
通年	平日	合計	6～8 時台		9～15 時台		16～19 時台		20 時台～		系統の変更		
		往	2～6	4	-	-	1～3	2	1～3	2		-	-
		復	2～5	3	1～2	1	1～3	2	-	-		-	-
	土曜日	合計	6～8 時台		9～15 時台		16～19 時台		20 時台～				
		往	2～4	2	-	-	1～2	1	1～2	1		-	-
		復	1～2	1	1～2	1	-	-	-	-		-	-
	休日	合計	6～8 時台		9～15 時台		16～19 時台		20 時台～				
		往	2～4	2	-	-	1～2	1	1～2	1		-	-
		復	1～2	1	1～2	1	-	-	-	-		-	-

③ 運賃

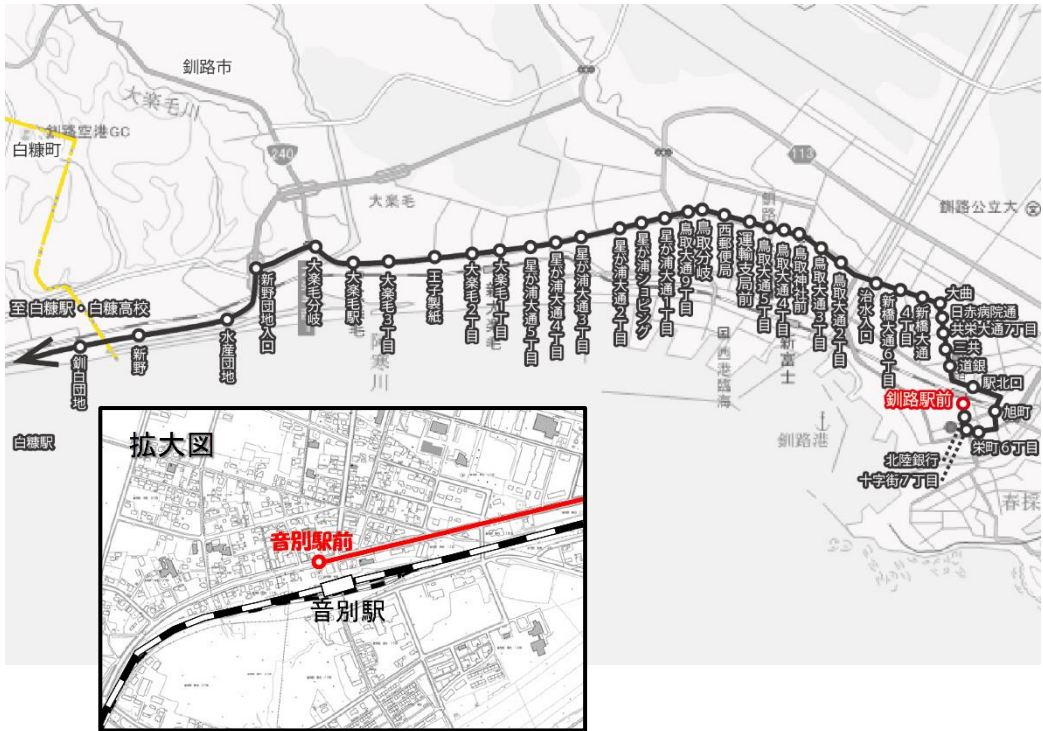
釧路駅前	鳥取分岐	庶路支所前	小学校前	往	音別駅	
				450		
				250		460
				400		500
	370	580	680	770		

※小学生は半額

④ 系統運行図

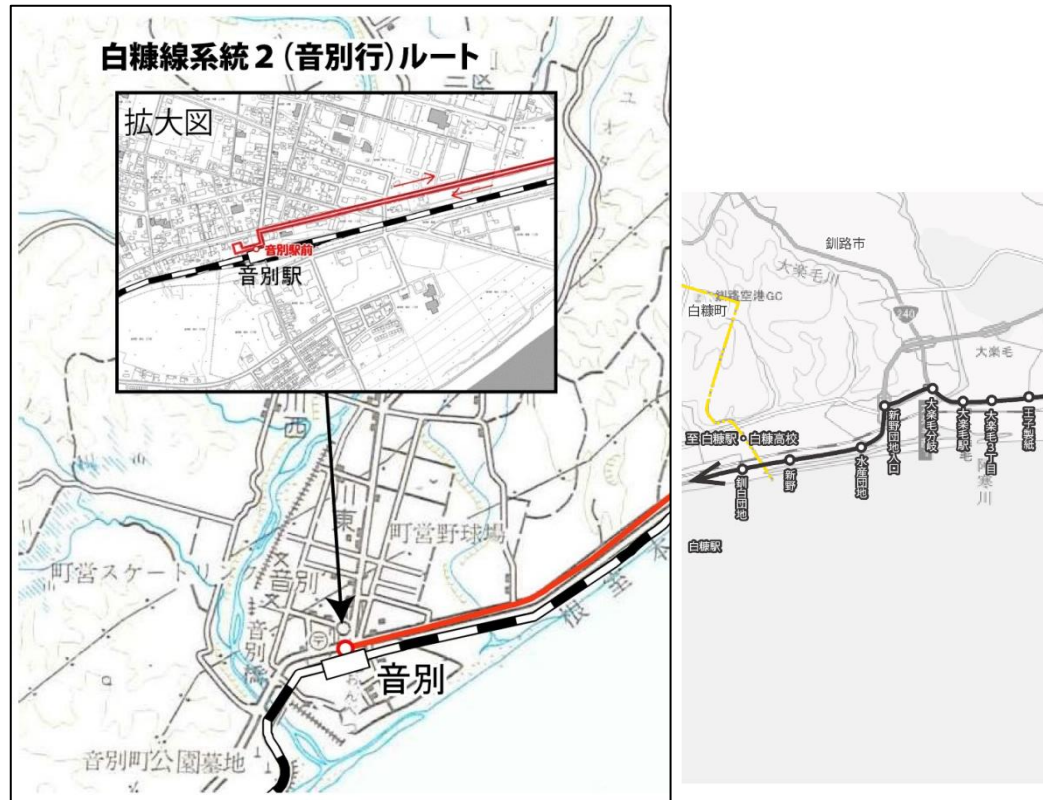
現況

路線延長
46.6 km



再編後

路線延長
46.7 km



昭和線（阿寒バス・直通）

① 運行概要

運行のねらい	<p>【再編の方向性】</p> <p>STEP1 の幹線系路線として、支線系路線との乗り換え利便性を高めるため、10時～15時台の再編時間帯は全ての路線をイオン昭和店経由とし、運行本数を増便する。</p> <p>なお、STEP2 において、支線化する場合でも、通勤通学者の利便性を維持するとともに、乗換拠点のイオン昭和店が営業時間外であることから、一部の通勤通学時間帯の便を直通運行として継続する。</p>
起点	釧路駅
主な経由地	鳥取大通 2 丁目
終点	釧路北病院前
運行距離	釧路駅→鳥取大通 2 丁目→釧路北病院前：9.7 km
運行事業者	阿寒バス株式会社
事業の種類	一般乗合旅客運送
運送の態様	路線定期運行
停留所数	38 箇所
運賃	対距離制タイプ

② 時間帯ごとの運行回数

期間・曜日等		指定時間帯/運行回数										備考
		再編後	現行	再編後	現行	再編後	現行	再編後	現行	再編後	現行	
通年	平日	合計		6～8 時台		9～15 時台		16～19 時台		20 時台～		系統の変更
		往	6～9	6	1	1	4～5	3	1～3	2	-	
	復	6～9	6	1	1	4～5	3	1～3	2	-	-	
	土曜日	合計		6～8 時台		9～15 時台		16～19 時台		20 時台～		
		往	5～8	5	0	0	4～5	3	1～3	2	-	
	復	6～8	5	1	1	4～5	3	1～2	1	-	-	
	休日	合計		6～8 時台		9～15 時台		16～19 時台		20 時台～		
		往	5～8	5	0	0	4～5	3	1～3	2	-	
	復	6～8	5	1	1	4～5	3	1～2	1	-	-	

③ 運賃

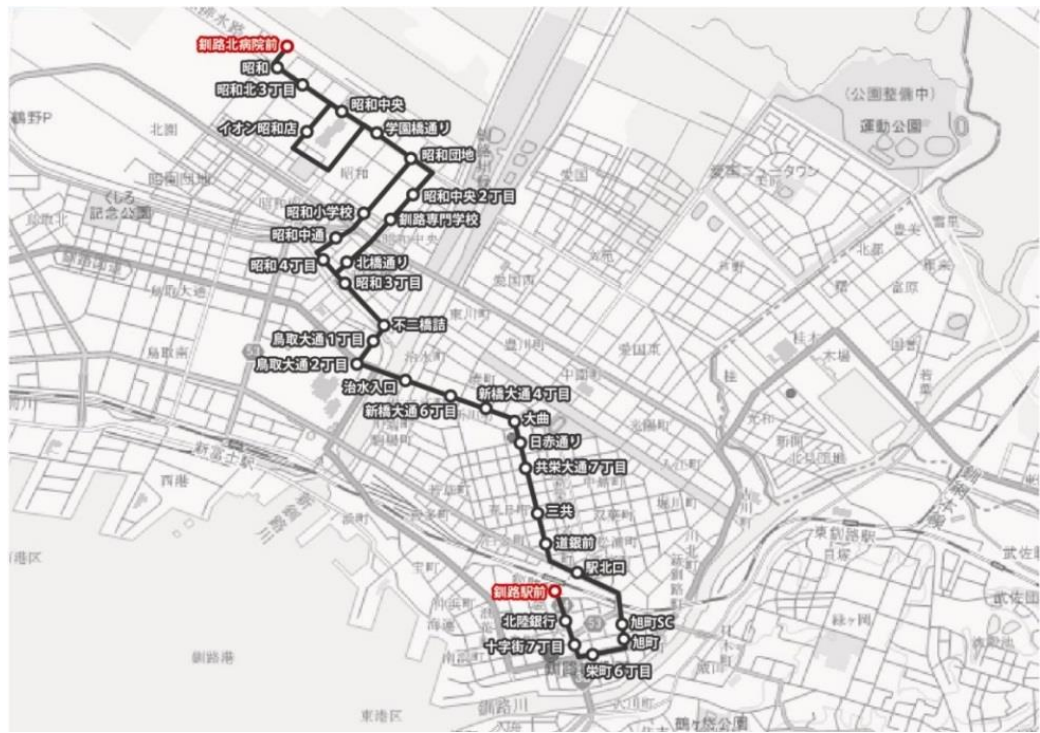
釧路北病院前	復	イオン昭和店	鳥取大通 2 丁目	日赤通	往	釧路駅前	220
							210
							260
							280
							380
160	230	300	410				

※小学生は半額

④ 系統運行図

現況

路線延長
9.7 km



5) 路線再編 (STEP2)

鳥取北・昭和地区循環バス (くしろバス・支線)

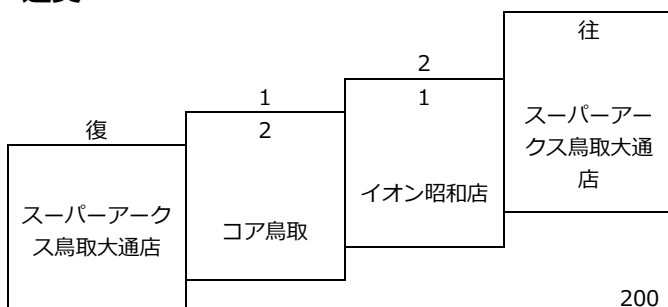
① 運行概要

運行のねらい	<p>【現状・課題】</p> <p>昭和線（釧路駅発着）は運行距離が長く、特に鳥取大通2丁目（スーパーアークス）以西の区間では利用者も少なくなるため非効率な運行が課題。</p> <p>【再編の方向性】</p> <p>立地適正化計画の拠点として都市機能の強化を図り、利用ニーズに見合った運行とコンパクト・プラス・ネットワークを強化するとともに、将来に渡って維持・活性化を図るため、スーパーアークスを乗換拠点として、イオン昭和店、コア鳥取など拠点間を結ぶ循環線を生活交通（支線）と位置付け、利用者の利便性と運行の効率化を図る。</p>
起点	スーパーアークス鳥取大通店
主な経由地	イオン昭和店、コア鳥取
終点	スーパーアークス鳥取大通店
運行距離	スーパーアークス鳥取大通店→イオン昭和店→コア鳥取→スーパーアークス鳥取大通店：10.7 km
運行事業者	くしろバス株式会社
事業の種類	一般乗合旅客運送
運送の態様	路線定期運行
停留所数	32 箇所
運賃	均一運賃タイプ

② 時間帯ごとの運行回数

期間・曜日等		指定時間帯/運行回数					備考	
		再編後	再編後	再編後	再編後	再編後		
通年	平日	合計	6~8 時台	9~15 時台	16~19 時台	20 時台~	系統の新設	
		左回り	2	0	2	0		-
		右回り	2	0	2	0		-
	土曜日	合計	6~8 時台	9~15 時台	16~19 時台	20 時台~		
		左回り	2	-	2	-		-
		右回り	2	-	2	0		-
	休日	合計	6~8 時台	9~15 時台	16~19 時台	20 時台~		
		左回り	2	-	2	-		-
		右回り	2	-	2	0		-

③ 運賃



※小学生は半額

④ 系統運行図

現況

路線延長
11.2 km



再編後

路線延長
10.7 km



昭和線（くしろバス・直通）

① 運行概要

運行のねらい	【再編の方向性】 昭和線は、前述のとおり支線化していくが、通勤通学者の利便性を維持するとともに、乗換拠点のスーパーアークスが営業時間外であることから、一部の通勤通学時間帯の便を直通運行として継続する。
起点	釧路駅
主な経由地	鳥取大通 2 丁目
終点	釧路北病院前
運行距離	釧路駅→鳥取大通 2 丁目→釧路北病院前：11.2 km
運行事業者	くしろバス株式会社
事業の種類	一般乗合旅客運送
運送の態様	路線定期運行
停留所数	34 箇所
運賃	対距離制タイプ

② 時間帯ごとの運行回数

期間・曜日等		指定時間帯/運行回数										備考	
		再編後	現行	再編後	現行	再編後	現行	再編後	現行	再編後	現行		
通年	平日	合計		6～8 時台		9～15 時台		16～19 時台		20 時台～			
		往	3～6	5	1～2	1	1～2	2	1～2	2	-		-
		復	3～6	6	1～2	2	1～2	2	1～2	2	-		-
	土曜日	合計		6～8 時台		9～15 時台		16～19 時台		20 時台～			
		往	1～2	2	-	-	1～2	2	-	-	-		-
		復	1～2	2	-	-	0	1	1～2	1	-		-
	休日	合計		6～8 時台		9～15 時台		16～19 時台		20 時台～			
		往	1～2	2	-	-	1～2	2	-	-	-		-
		復	1～2	2	-	-	0	1	1～2	1	-		-

③ 運賃

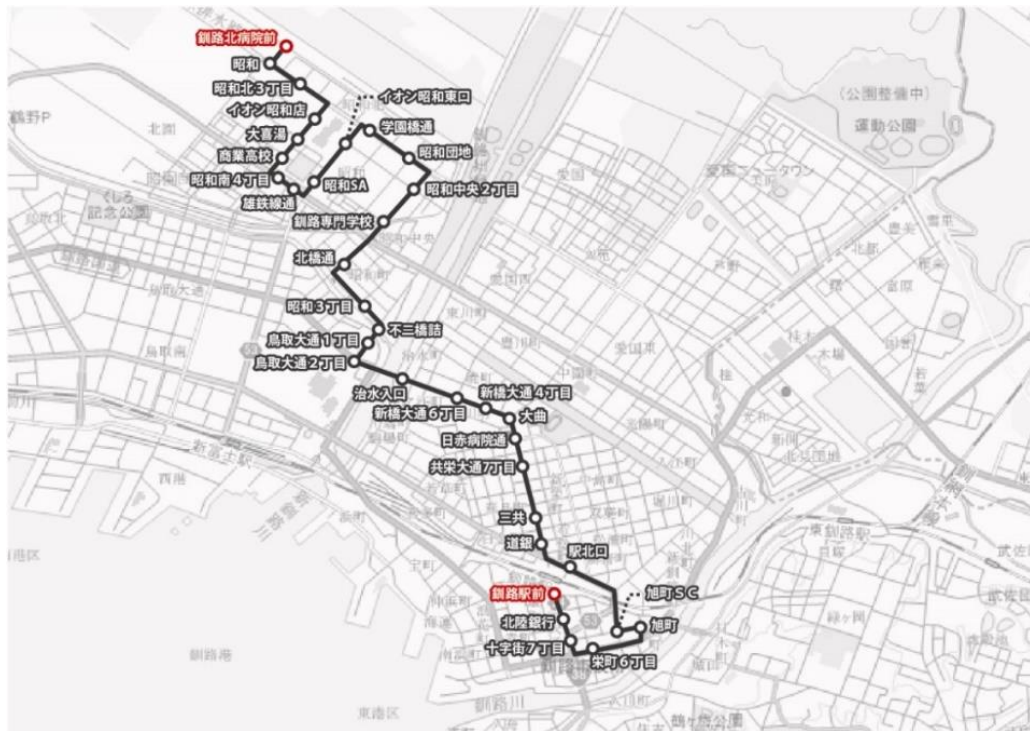
釧路北病院前	復	イオン昭和店	鳥取大通 2 丁目	日赤通	往	釧路駅前	220
							210
							260
							280
							380
160	230	300	410				

※小学生は半額

④ 系統運行図

現況

路線延長
11.2 km



昭和線（阿寒バス・支線）

① 運行概要

運行のねらい	<p>【現状・課題】 昭和線（釧路駅発着）は運行距離が長く、特に鳥取大通2丁目（スーパーアークス）以西の区間では利用者も少なくなるため非効率な運行が課題。</p> <p>【再編の方向性】 立地適正化計画の拠点の都市機能の強化を図り利用ニーズに見合った運行とコンパクト・プラス・ネットワークを強化するとともに、将来に渡って維持・活性化を図るため、スーパーアークスを乗換拠点として路線を分割し、スーパーアークス、イオン昭和店、釧路北病院を結ぶ循環線を支線とした役割分担により運行を効率化し事業収支の改善させる。なお幹線系路線としての直通運行を継続する。</p>
起点	鳥取大通2丁目
主な経由地	イオン昭和店、釧路北病院前
終点	鳥取大通2丁目
運行距離	鳥取大通2→イオン昭和店→釧路北病院前→鳥取大通2：11.4 km
運行事業者	阿寒バス株式会社
事業の種類	一般乗合旅客運送
運送の態様	路線定期運行
停留所数	20 箇所
運賃	対距離制タイプ

② 時間帯ごとの運行回数

期間・曜日等		指定時間帯/運行回数					備考
		再編後	再編後	再編後	再編後	再編後	
通年	平日	合計	6～8 時台	9～15 時台	16～19 時台	20 時台～	系統の新設
		往	1～3	0	1～3	0	
	復	1～3	0	1～3	0	-	
	土曜日	合計	6～8 時台	9～15 時台	16～19 時台	20 時台～	
		往	1～3	-	1～3	0	
	復	1～3	0	1～3	0	-	
	休日	合計	6～8 時台	9～15 時台	16～19 時台	20 時台～	
		往	1～3	-	1～3	0	
	復	1～3	0	1～3	0	-	

③ 運賃

			3	往
	1	2	1	鳥取大通2丁目
復	3	2	昭和中通	160
釧路北病院前	イオン昭和店	昭和団地		180
				210
	160	160	170	230

※小学生は半額

④ 系統運行図

<p>現況</p> <p>路線延長 11.2 km</p>	
<p>再編後</p> <p>路線延長 11.4 km</p>	

⇒鳥取北・昭和中地区循環バス（くしろバス）の運行が決定した中、幹線系路線としての昭和線のあり方を踏まえた上、支線化に向けた方向性を計画期間内に検討する。

阿寒本町線（山花経由・支線）

① 運行概要

運行のねらい	<p>【現状・課題】 阿寒本町線(山花経由)（釧路駅発着）は運行距離が長く、特に鳥取大通2丁目以西の区間では利用者も少なくなるため非効率な運行が課題。</p> <p>【再編の方向性】 立地適正化計画の拠点の都市機能の強化を図り利用ニーズに見合った運行とコンパクト・プラス・ネットワークを強化するとともに、将来に渡って維持・活性化を図るため、スーパーアークスを乗換拠点として路線を分割し、スーパーアークス、イオン昭和店、釧路北病院を結ぶ循環線を支線とした役割分担により運行を効率化し事業収支を改善させる。なお一部の通勤通学時間帯の便は直通運行を継続する。</p>
起点	鳥取大通2丁目
主な経由地	山花温泉リフレ
終点	阿寒診療所
運行距離	鳥取大通2丁目→山花温泉リフレ→阿寒診療所：30.1 km
運行事業者	阿寒バス株式会社
事業の種類	一般乗合旅客運送
運送の態様	路線定期運行
停留所数	44 箇所
運賃	対距離制タイプ

② 時間帯ごとの運行回数

期間・曜日等		指定時間帯/運行回数					備考	
		再編後	再編後	再編後	再編後	再編後		
通年	平日	合計	6～8 時台	9～15 時台	16～19 時台	20 時台～	系統の新設	
		往	1～2	-	1～2	0		-
		復	1～2	0	1～2	-		-
	土曜日	合計	6～8 時台	9～15 時台	16～19 時台	20 時台～		
		往	1～2	-	1～2	-		-
		復	1～2	-	1～2	-		-
	休日	合計	6～8 時台	9～15 時台	16～19 時台	20 時台～		
		往	1～2	-	1～2	-		-
		復	1～2	-	1～2	-		-

③ 運賃

阿寒診療所	復	1	2	3	往	鳥取大通2丁目
						220
	迂遠別変電所	3	2	1	鶴野	500
						710
						450
						730
						1010
						1140

※小学生は半額

④ 系統運行図

現況

路線延長
38.5 km



再編後

路線延長
30.1 km



⇒現行の利用者の影響度や阿寒バス株式会社の運行体制等を精査の上、今後の実施に向けた検討を行う

阿寒本町線（山花経由・直通）

① 運行概要

運行のねらい	【再編の方向性】 阿寒本町線（山花経由）は、前述のとおり支線化していくが、通勤通学者の利便性を維持するとともに、乗換拠点のスーパーアークスが営業時間外であることから、一部の直通二ーズの高い便は直通運行を継続する。
起点	市立病院
主な経由地	鳥取大通2丁目
終点	阿寒診療所
運行距離	市立病院→鳥取大通2丁目→阿寒診療所：38.5 km
運行事業者	阿寒バス株式会社
事業の種類	一般乗合旅客運送
運送の態様	路線定期運行
停留所数	63 箇所
運賃	対距離制タイプ

② 時間帯ごとの運行回数

期間・曜日等		指定時間帯/運行回数										備考
		再編後	現行	再編後	現行	再編後	現行	再編後	現行	再編後	現行	
通年	平日	合計	6~8 時台		9~15 時台		16~19 時台		20 時台~			
		往	1	2	-	-	0	1	1	1	-	-
		復	1~2	3	1~2	2	0	1	-	-	-	-
	土曜日	合計	6~8 時台		9~15 時台		16~19 時台		20 時台~			
		往	0	1	-	-	0	1	-	-	-	-
		復	0	1	-	-	0	1	-	-	-	-
	休日	合計	6~8 時台		9~15 時台		16~19 時台		20 時台~			
		往	0	1	-	-	0	1	-	-	-	-
		復	0	1	-	-	0	1	-	-	-	-

③ 運賃

				3	往
		2		1	
	1	2			
復	3	鳥取大通2丁目		釧路駅前	市立病院
阿寒診療所	山花温泉リフレ				
					220
					380
		710		890	890
	730	1140		1290	1290

※小学生は半額

④ 系統運行図

現況

路線延長
38.5 km



⇒現行の利用者の影響度や阿寒バス株式会社の運行体制等を精査の上、支線化と相まって直通運行の今後のあり方に向けた検討を行う

桂恋三津浦線

① 運行概要

運行のねらい	<p>【現状・課題】</p> <p>昆布森線（釧路駅発着）は運行距離が長く、白樺ターミナルまでは他の路線が並行して運行し、特に白樺ターミナル以東の区間では利用者も少なくなるため非効率な運行が課題。</p> <p>【再編の方向性】</p> <p>立地適正化計画の拠点として都市機能の強化を図り、利用ニーズに見合った運行とコンパクト・プラス・ネットワークを強化するとともに、将来に渡って維持・活性化を図るため、桜ヶ岡通、市立病院を乗換拠点として路線を分割し、既存の白樺線等を幹線、市立病院から桂恋三津浦までを支線とした役割分担により、路線バスから乗合タクシーに転換して運行を効率化し事業収支を改善させる。</p> <p>※既存の昆布森線（釧路駅発着）は廃止する。</p>
起点	市立病院
主な経由地	桂恋
終点	三ツ浦
運行距離	市立病院→桂恋→三津浦：区域運行
運行事業者	まりも交通株式会社
事業の種類	一般乗合旅客運送
運送の態様	基本ダイヤ設定の上、予約に応じて運行する自由経路ドアツードア型運行
停留所数	5箇所
運賃	ゾーン運賃タイプ

② 時間帯ごとの運行回数

期間・曜日等	指定時間帯/運行回数										備考	
	再編後	現行	再編後	現行	再編後	現行	再編後	現行	再編後	現行		
通年	平日	合計		6~8 時台		9~15 時台		16~19 時台		20 時台~		系統の新設
		往	1~3	5	0	1	1~3	3	0	1	-	
	復	1~3	6	0	1	1~3	3	0	2	-	-	
	土曜日	合計		6~8 時台		9~15 時台		16~19 時台		20 時台~		
		往	1~3	3	-	-	1~3	3	0	-	-	
	復	1~3	4	-	-	1~3	3	0	1	-	-	
	休日	合計		6~8 時台		9~15 時台		16~19 時台		20 時台~		
		往	1~3	3	-	-	1~3	3	0	-	-	
	復	1~3	4	-	-	1~3	3	0	1	-	-	

③ 運賃

						往
						市立病院
						-
						-
						-
						700
						700
						600
						600
						500
						500
						400
						400
						200
						200

※小学生は半額

④ 系統運行図

現況

路線延長
24.6 km



再編後

路線延長
区域運行



大楽毛線（阿寒バス）

① 運行概要

運行のねらい	【再編の方向性】 STEP2（乗換拠点：スーパーアークス）の幹線系路線として、スーパーアークスの営業時間帯の便がスーパーアークスの敷地内に乗り入れ、利便性の向上及び支線系路線との接続を強化する。
起点	釧路駅前
主な経由地	鳥取分岐
終点	高専前
運行距離	釧路駅前→鳥取分岐→高専前：16.3 km
運行事業者	阿寒バス株式会社
事業の種類	一般乗合旅客運送
運送の態様	路線定期運行
停留所数	41 箇所
運賃	対距離制タイプ

② 時間帯ごとの運行回数

期間・曜日等		指定時間帯/運行回数										備考
		再編後	現行	再編後	現行	再編後	現行	再編後	現行	再編後	現行	
通年	平日	合計		6～8 時台		9～15 時台		16～19 時台		20 時台～		系統の変更
		往	6～10	8	3～5	4	3～5	4	-	-	-	
	復	7～13	10	2～4	3	4～6	5	1～3	2	-	-	
	土曜日	合計		6～8 時台		9～15 時台		16～19 時台		20 時台～		
		往	1～2	1	-	-	1～2	1	-	-	-	
	復	2～4	4	1～2	1	1～2	1	-	-	-	-	
	休日	合計		6～8 時台		9～15 時台		16～19 時台		20 時台～		
		往	1～2	1	-	-	1～2	1	-	-	-	
	復	2～4	2	1～2	1	1～2	1	-	-	-	-	

③ 運賃

高専前	復	大楽毛 1 丁目	鳥取分岐	治水入口	往	釧路駅前	230
							220
							370
							460
							480
		190	330	400	480		

※小学生は半額

④ 系統運行図

現況

路線延長
16.3 km



再編後

路線延長
16.3 km



幌呂線

① 運行概要

運行のねらい	<p>【現状・課題】 幌呂線（市立病院発着）は運行距離が長く、鶴居村下幌呂までの区間は鶴居線（地域間幹線系統）が並行して運行しており、利用者数が少ない非効率な運行が課題。</p> <p>【再編の方向性】 鶴居線と合わせた利用実態を踏まえ、下幌呂～新幌呂間の公共交通のあり方は鶴居村で検討される中、既存の幌呂線の廃止を検討する。</p>
起点	市立病院
主な経由地	鶴野小学校
終点	新幌呂
運行距離	市立病院→鶴野小学校→新幌呂：50.6 km
運行事業者	阿寒バス株式会社
事業の種類	一般乗合旅客運送
運送の態様	路線定期運行
停留所数	69 箇所
運賃	対距離制タイプ

② 時間帯ごとの運行回数

期間・曜日等		指定時間帯/運行回数										備考
		再編後	現行	再編後	現行	再編後	現行	再編後	現行	再編後	現行	
通年	平日	合計		6～8 時台		9～15 時台		16～19 時台		20 時台～		廃止に向けた検討
		往	0	1	-	-	-	-	0	1	-	
	復	0	1	-	-	0	1	-	-	-	-	
	土曜日	合計		6～8 時台		9～15 時台		16～19 時台		20 時台～		
		往	0	1	-	-	-	-	0	1	-	
	復	0	1	-	-	0	1	-	-	-	-	
	休日	合計		6～8 時台		9～15 時台		16～19 時台		20 時台～		
		往	0	1	-	-	-	-	0	1	-	
	復	0	1	-	-	0	1	-	-	-	-	

③ 運賃

新幌呂	復	1 3	2 2	3 1	往
					市立病院
	鶴野小学校	230			
	治水入口	240			
下幌呂	690	740	940		
780	1,270	1,460	1,630		

※小学生は半額

④ 系統運行図

現況

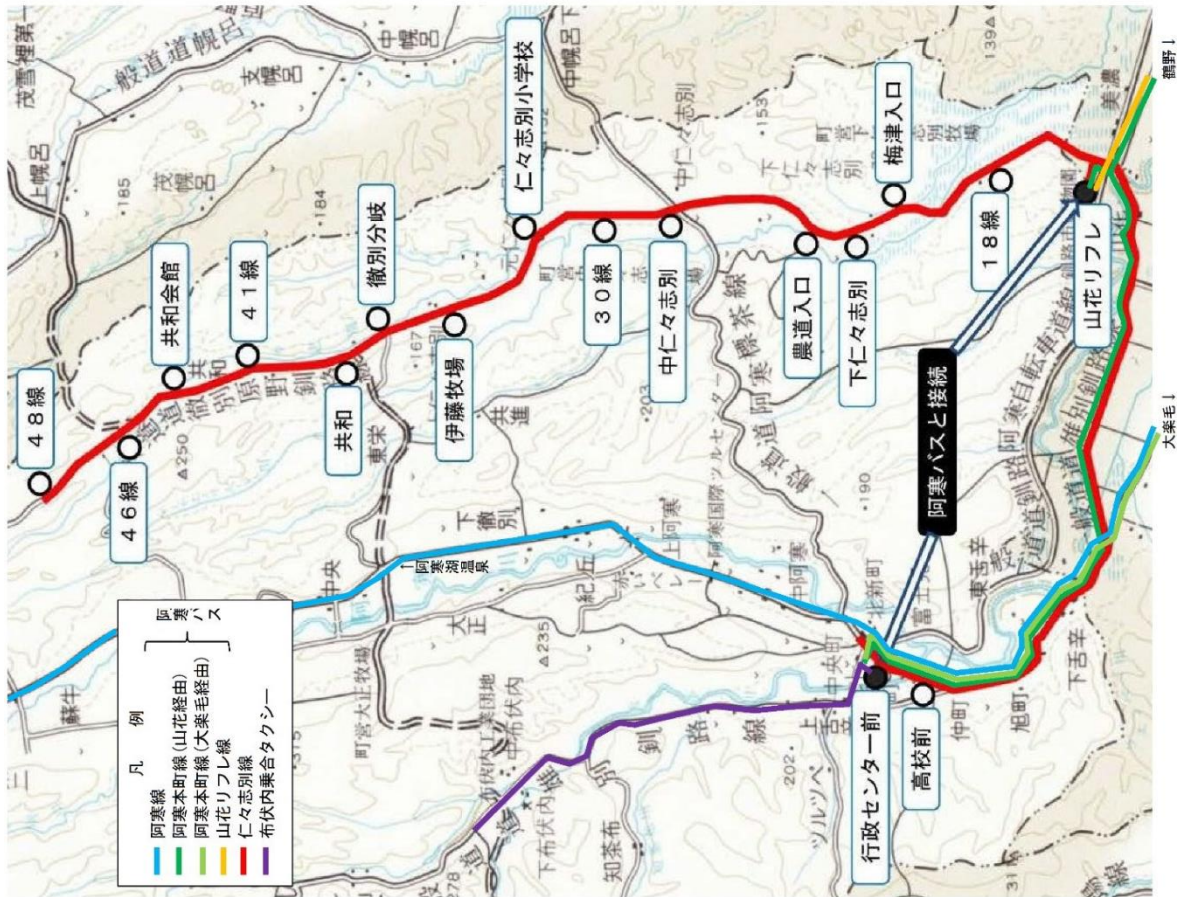
路線延長
50.6 km



⇒鶴居村地域公共交通会議において、幌呂地区のデマンド運行の実施が決定されたことを
受け、本計画に基づき令和3年9月までで運行を終了する。

6) 阿寒、音別地域の生活交通

① 阿寒地域



現状と課題

仁々志別線は、児童の通学や地域住民の足として運行してきたが、小学校の廃校や人口減少に伴い、近年利用者が大幅に減少していることから、利便性が高く、運行効率の良い持続可能な生活交通を導入することが必要

基本的な方向性

布伏内乗合タクシー 現行サービスの継続

患者輸送バス・スクールバス 住民利用の検討

仁々志別線の 運行計画の変更

令和元年10月～実施予定

- 定時定路線運行から、予約があった場合のみ運行する区域運行型のデマンド型乗合タクシー（事前予約制）へ変更
- 一部ドアツードア区間の設置
- 山花リフレ～高校前のバス停の設置
- 阿寒バスに乗り換えられるダイヤ設定
- 土曜日の運行廃止

仁々志別線のデマンド型乗合タクシー運行計画

基本ルート延長：約40km

経路 48線～阿寒行政センター
 運行距離(片道)：約40km
 所要時間：50分
 運行本数：往復2～3本



乗	降	リフレ～阿寒診療所前
	48線～リフレ	700円
	リフレ～阿寒診療所前	700円

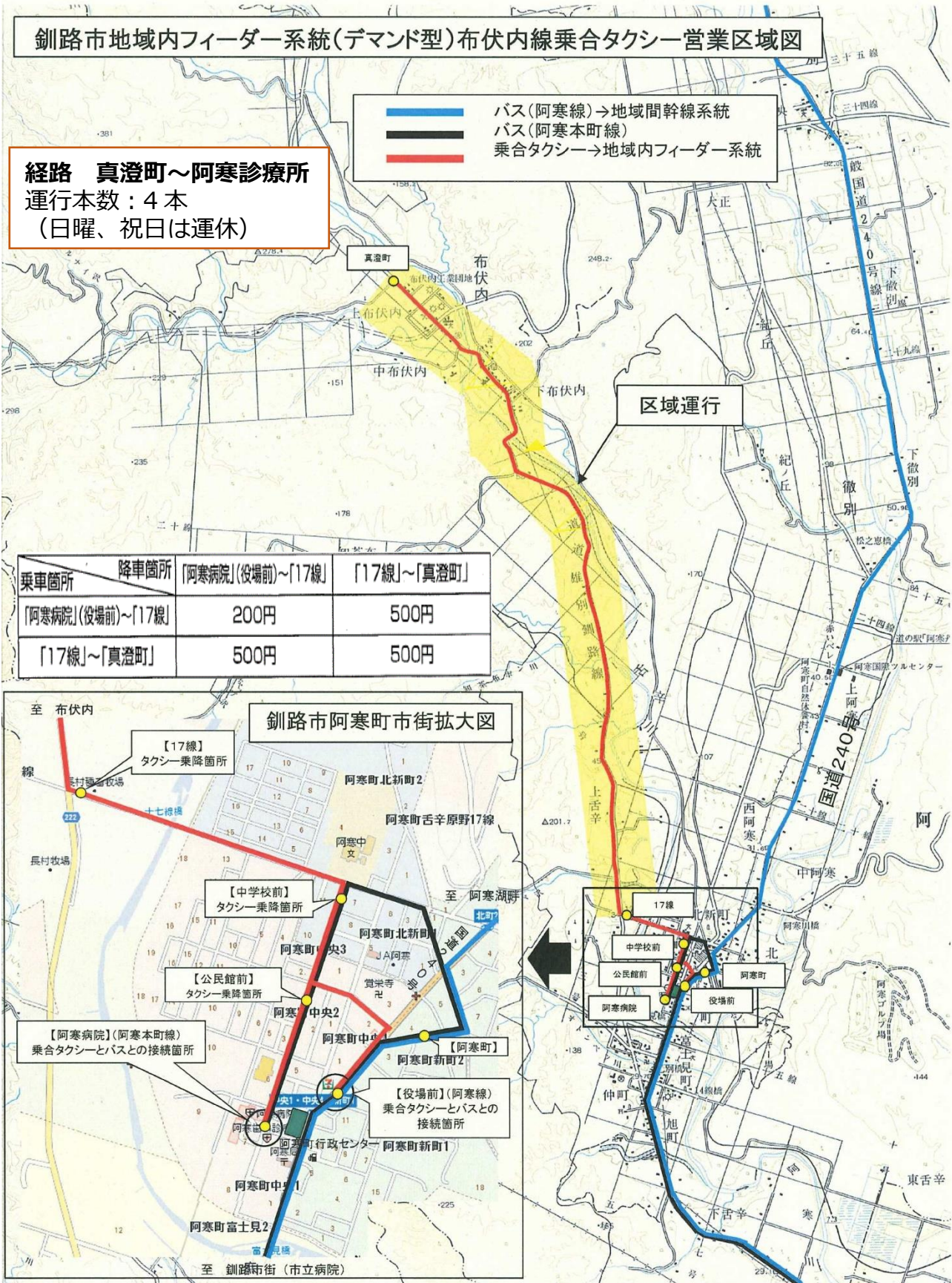
ゾーン運賃
 ※阿寒バスの山花リフレ～阿寒診療所の運賃720円を踏まえ設定

Source: DeLorme, TomTom, Intermap, inc, Swisstopo, GEBCO, CNES, Airbus, GeoEye, AeroGRID, IGN, Esri, Swisstopo, Mapbox, © OpenStreetMap contributors, and the GIS User Community, © Esri, Japan

釧路市地域内フィーダー系統(デマンド型)布伏内線乗合タクシー営業区域図

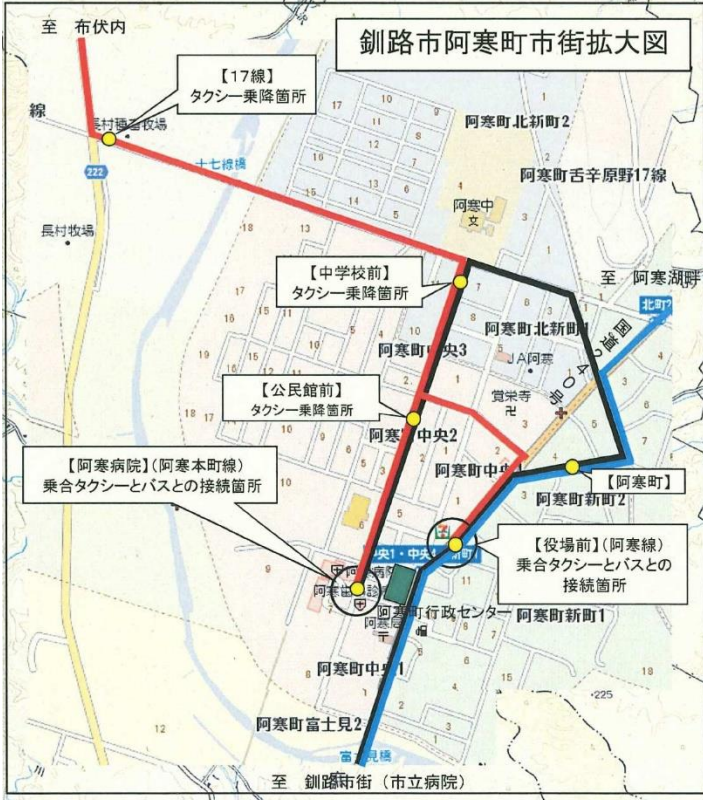
経路 真澄町～阿寒診療所
 運行本数：4本
 (日曜、祝日は運休)

— バス(阿寒線)→地域間幹線系統
— バス(阿寒本町線)
— 乗合タクシー→地域内フィーダー系統



乗車箇所	降車箇所	【阿寒病院】(役場前)～【17線】	【17線】～【真澄町】
【阿寒病院】(役場前)～【17線】		200円	500円
【17線】～【真澄町】		500円	500円

釧路市阿寒町市街拡大図



②音別地域

現状と課題

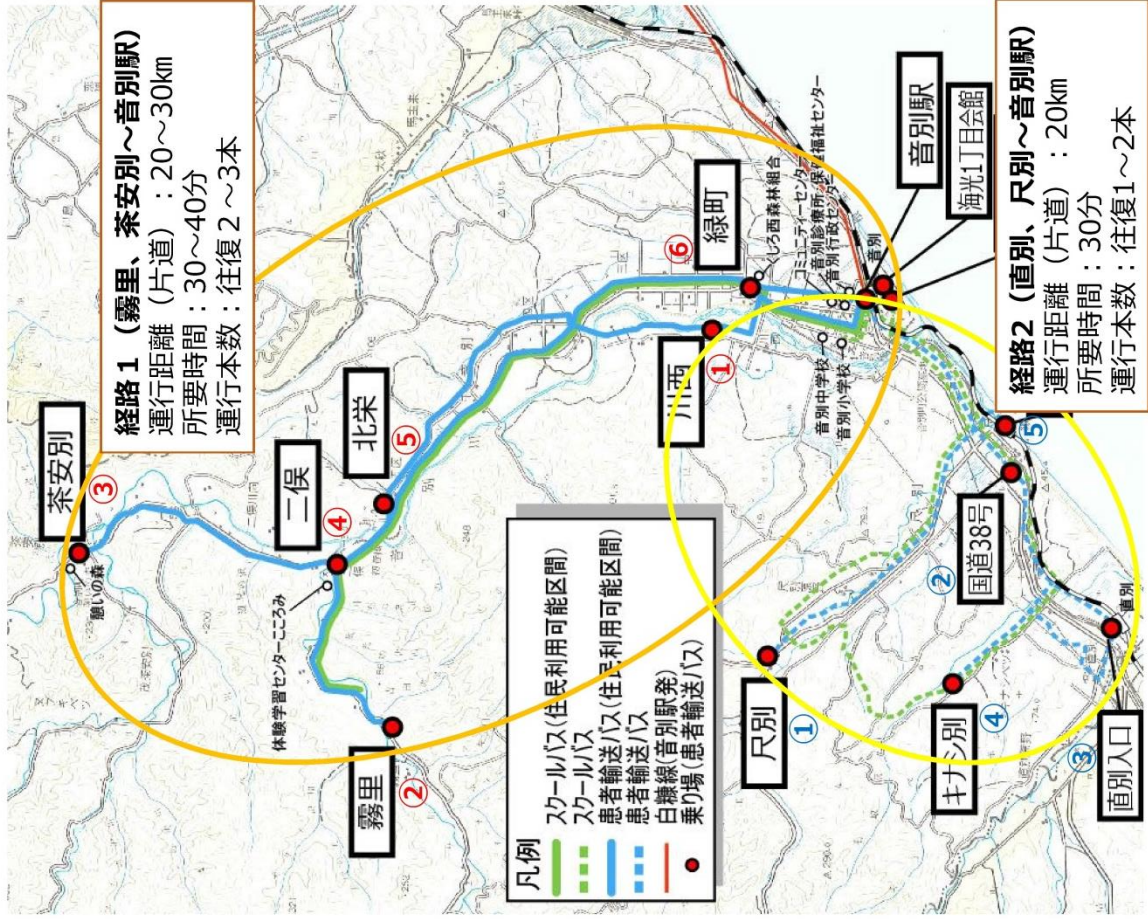
平成30年3月に廃線された路線バス（音別線）の代替措置として、平成30年4月よりスクールバス及び患者輸送バスの住民利用の試行運行を行っているが、高齢化の進行に伴い今後ますます公共交通の利用ニーズが高まることから、利便性が高く誰もが使いやすい、運行効率の良い生活交通の導入が必要

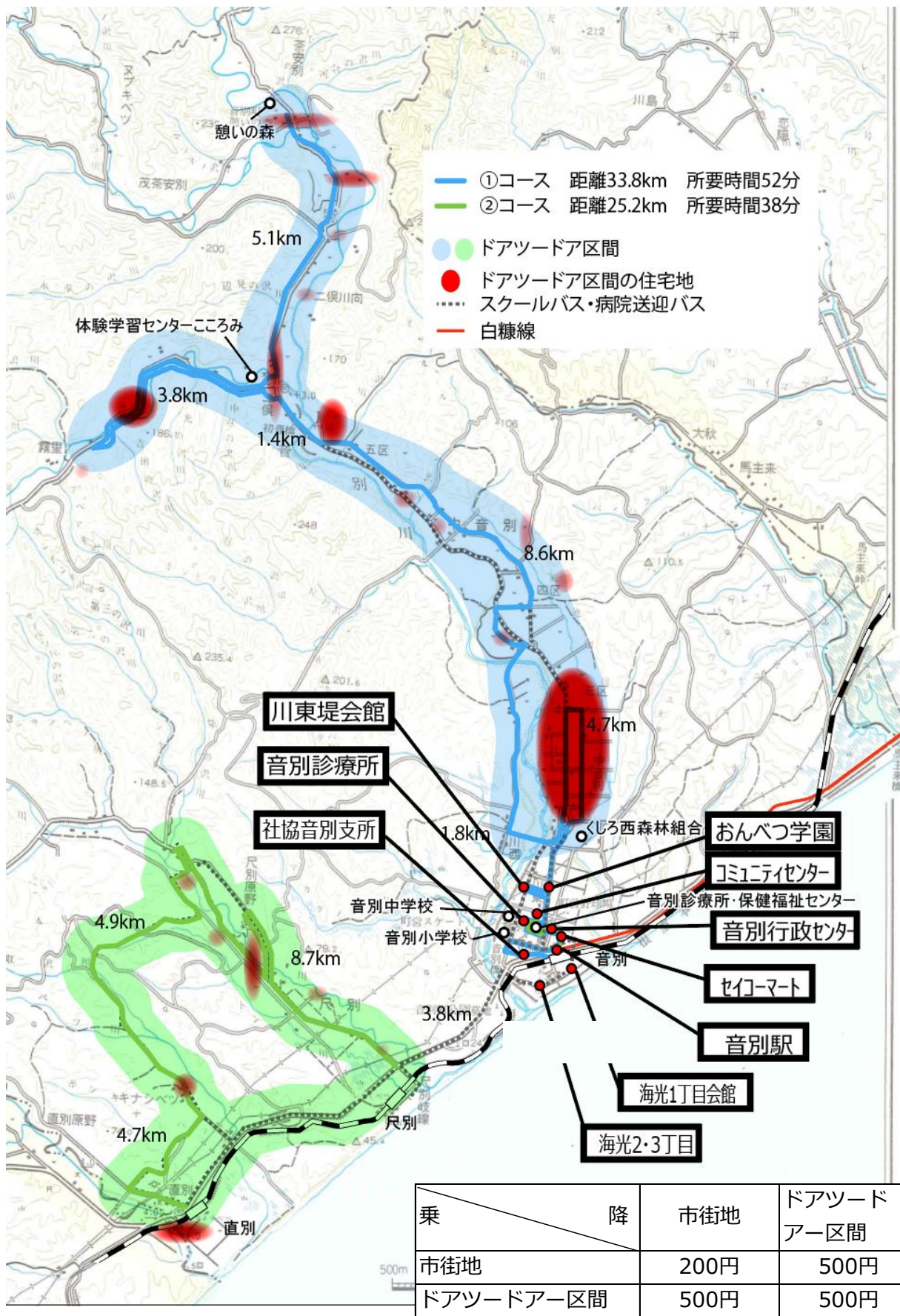
基本的な方向性

患者輸送バスを生活交通に統合 コミュニティバスを導入 (令和元年10月～実施)

- 2系統を運行
- **所定の基本ダイヤがあり、予約があった場合のみ運行するデマンド交通（市町村有償旅客運送）**
- **市街地以外はドアツードア（家の前まで）の運行**
- 患者輸送バスのサービスを継続するため診療所で証明書を発行
- **JR根室線、くしろバス（白糠線）に乗り換えられるダイヤ設定**

スクールバス 住民利用の継続





ゾーン運賃
 ※阿寒地域の布伏内乗合タクシーを参考に設定

7) 乗換拠点の整備

バス路線数、運行便数、利用者が多く、かつ幹線に位置する都心部や立地適正化計画の拠点等を乗換拠点として位置付け、バス待合環境の整備などにより幹線と域内交通エリアをつなぐハブとしての機能充実を図る。



STEP2 スーパーアークス鳥取大通店

- ①バス乗場に近い店舗内にバス待合施設の整備
- ②リアルタイムでの運行情報提供（バスロケ・デジタルサイネージ）



8) 乗換割引券

支線系路線への再編後、これまでの直通時の運賃より高くないよう、幹線系路線と支線系路線の乗り換えに限定して利用できる定額の割引券を発行する。

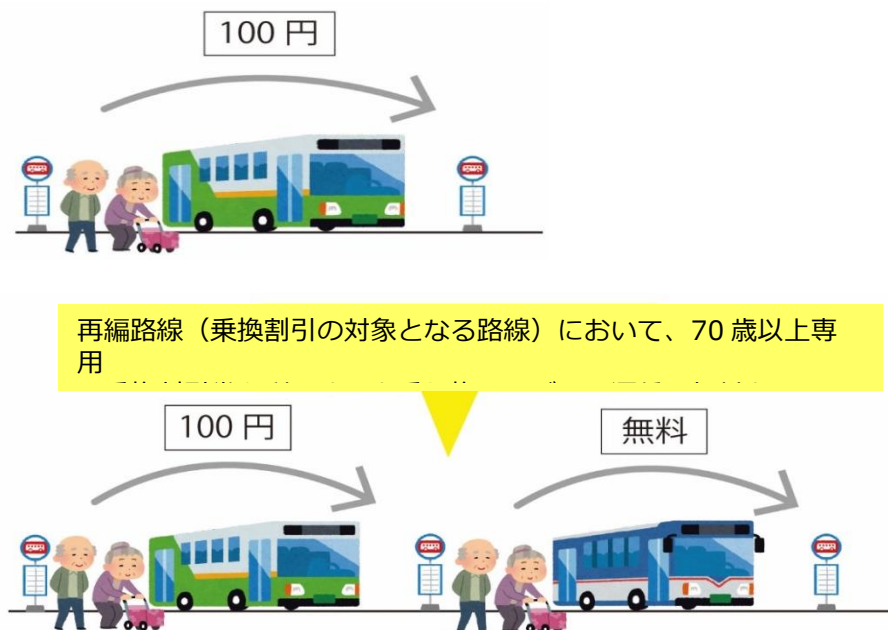
支線系路線を利用して乗換拠点で幹線系路線に乗り換える場合、乗換拠点までの運賃の支払い後、乗り換え申告者に対し割引券をドライバーが手渡すので、乗り換えたバスの運賃は、定額の割引券と必要に応じてその差額を支払うことになる。

9) 70歳以上の運賃定額化 ※2019年（令和元年）時点

釧路市では、満70歳以上の市民を対象として、2019年（令和元年）6月1日より、バス利用に対する助成を実施している。

乗車証（500円で1年間有効）の交付を受け、バス降車時に提示することにより、一部区間を除き、1回あたり100円で乗降可能であり、高齢者向け定期券等の購入に対しては、1か月につき1,000円の助成が受けられる。

再編後は、乗換割引の対象となる路線について、70歳以上専用の乗換割引券を発行し、乗り換えるバスの運賃は無料となるため、再編前と負担は変わらない。



10) バス運賃の「WAON」決済

2018年（平成30年）5月21日より、路線バスの運賃決済として初となる「WAON」決済サービスが、くしろバスの均一運賃路線で導入された。

対象路線：

- たくぼく循環線（くしろバス）

2019年（平成31年）2月4日より、全国初の取組である多区間運賃路線の「WAON」決済サービスが、くしろバス、阿寒バスで導入された。

対象路線：

- イオン線（くしろバス）
- 高専まりも線（阿寒バス）
- 鶴野ニュータウン線（阿寒バス）

網形成計画内で再編事業の取組として位置付けている「円滑な運賃支払方法の推進」の一助として期待される。

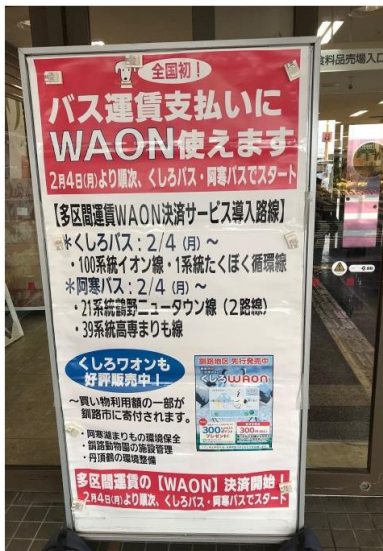


写真.多区間運賃決済の車内設備

【乗車時】



【降車時】



5. 事業の実施予定期間

本計画の実施予定期間は、釧路市地域公共交通網形成計画の終期に合わせて、2019 年度（令和元年度）から 2026 年度（令和 8 年度）までとし、下記のとおり順次段階的な再編事業を行う。



2020年度（令和2年度～）

STEP2 : 2020年度（令和2年度）以降順次

D

在来路線バスを活用したスーパーアークス、桜ヶ岡通の乗換運行3路線追加等

【再編対象路線】（追加）

《乗換拠点：スーパーアークス》

- ・ 鳥取北・昭和地区循環バス（く）
- ・ 阿寒本町線[山花経由]（阿）

《乗換拠点：桜ヶ岡通》

- ・ 昆布森線→桂恋三津浦線（まりも交通）
- 幌呂線（阿）の廃止検討



STEP2

利用実態や利便性、収支率向上等の検証

C

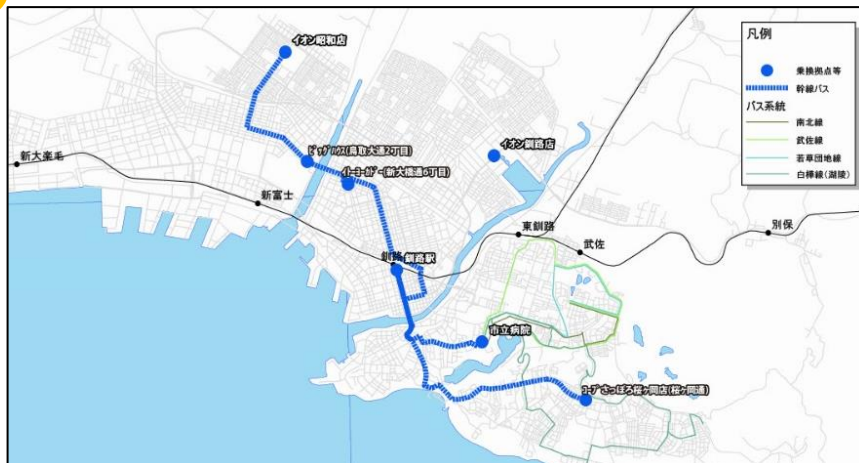
検証結果を踏まえ必要に応じて再編実施計画の見直し検討

A

STEP3

市立病院を新たに乗換拠点に追加し、新規幹線バスを導入

D



出典：「平成29年度釧路市地域公共交通再編実施計画の策定に関する基礎調査業務報告書」抜粋

STEP3

利用実態や利便性、収支率向上等の検証

C

検証結果を踏まえ必要に応じて再編実施計画の見直し検討

A

図.事業実施フロー（2/2）

6. 事業実施に必要な資金の額・調達の方法

本計画に基づき運行する路線の事業費に係る国、道からの補助事業については、地域公共交通確保維持改善事業の地域間幹線系統補助、地域内フィーダー系統補助、北海道生活交通路線維持対策事業費補助を想定している。

7. 事業による効果

本計画の取組により得られる効果と目標値は次のとおりである。

1) 路線再編による事業の効果

事業内容		事業の効果
STEP1	イオン鶴野線の支線化	<ul style="list-style-type: none"> イオン昭和店を乗換拠点として支線化を図ることにより、立地適正化計画の拠点の都市機能の強化を図る。 路線延長が約 14.3 kmから 6.3 kmに短縮され、定時性が確保しやすくなるとともに、事業収支が改善される。
	イオンリフレ線（鶴野経由）の支線化	<ul style="list-style-type: none"> イオン昭和店を乗換拠点として支線化を図ることにより、立地適正化計画の拠点の都市機能の強化を図る。 路線延長が約 24.1 kmから約 16.7 kmに短縮され、定時性が確保しやすくなるとともに、事業収支が改善される。
	イオンリフレ線（大楽毛経由）の支線化	<ul style="list-style-type: none"> イオン昭和店を乗換拠点として支線化を図ることにより、立地適正化計画の拠点の都市機能の強化を図る。 路線延長が約 33.8 kmから約 26.4 kmに短縮され、定時性が確保しやすくなるとともに、事業収支が改善される。
	イオン高専線の支線化	<ul style="list-style-type: none"> イオン昭和店を乗換拠点として支線化を図り立地適正化計画の拠点の都市機能の強化を図る。 一部ルート変更の入り JR 根室線の南側地域の公共交通不便地区の改善を図る。 路線延長が約 17.4 kmから約 10.5 kmに短縮され、定時性が確保しやすくなるとともに、事業収支が改善される。
	白糖線(系統2)の一部経路変更	<ul style="list-style-type: none"> 釧路地域と音別地域を結ぶ幹線路線として、音別駅構内へ乗り入れ、音別線（市町村有償旅客運送）と接続し、地域の利便性を高める。
	昭和線(阿寒バス)の一部経路変更	<ul style="list-style-type: none"> STEP1の幹線系路線として、支線系路線との乗り換え利便性を高めるため、再編時間帯は全ての路線をイオン昭和店経由とし、運行本数を増便する。
STEP2	鳥取北・昭和地区循環バス(くしろバス)の支線化	<ul style="list-style-type: none"> スーパーアークスを乗換拠点として支線化を図り立地適正化計画の拠点の都市機能の強化を図る。 循環系路線とすることで、支線系路線でカバーできる地域が拡大されるとともに、事業収支が改善される。

昭和線(阿寒バス)の支線化	<ul style="list-style-type: none"> ・ スーパーアークスを乗換拠点として支線化を図り立地適正化計画の拠点の都市機能の強化を図る。 ・ 循環系路線とすることで、支線系路線でカバーできる地域が拡大されるとともに、事業収支が改善される。
阿寒本町線(山花経由)の支線化	<ul style="list-style-type: none"> ・ スーパーアークスを乗換拠点として支線化を図ることにより、立地適正化計画の拠点の都市機能の強化を図る。 ・ 路線延長が約 38.5 kmから約 30.1 kmに短縮され、定時性が確保しやすくなるとともに、事業収支が改善される。
桂恋三津浦線の支線化、運行形態の変更	<ul style="list-style-type: none"> ・ 桜ヶ岡通を乗換拠点として支線化を図ることにより、立地適正化計画の拠点の都市機能の強化を図る。 ・ 路線延長が短縮されるとともに、一部ドアツードア区間の設定により利便性が高まるとともに、デマンド交通への切替により事業収支が改善される。
大楽毛線(阿寒バス)の一部経路変更	<ul style="list-style-type: none"> ・ STEP2 の幹線系路線として、スーパーアークスのバス待合室前にバス停を設定し利便性の向上を図るとともに、支線系路線との乗り換えしやすさを高める。
幌呂線の廃止検討	<ul style="list-style-type: none"> ・ 下幌呂～新幌呂間の公共交通のあり方は鶴居村で検討される中、既存の幌呂線を廃止（検討）することにより事業収支が改善される。

2) 乗換拠点の整備による事業の効果

事業内容		事業の効果
STEP1	イオン昭和店の待合環境の整備	<ul style="list-style-type: none"> ・ 既存の敷地内のバス乗場に近い店舗内に待合施設、リアルタイムでの運行情報を提供することで、乗換抵抗を緩和させる。 ・ 待合環境の整備によりバスの利用促進が図られ、商業振興を促し、都市機能を強化する。
STEP2	スーパーアークスの建替に合わせたバス乗降場、待合環境の整備	<ul style="list-style-type: none"> ・ 店舗前に新たにバス停を設定し、店舗内に待合施設、リアルタイムでの運行情報を提供することで、乗換抵抗を緩和させる。 ・ 待合環境の整備によりバスの利用促進が図られ、商業振興を促し、都市機能を強化する。

3) 路線変更による事業の効果

事業内容		事業の効果
STEP1	イオン高専線	<ul style="list-style-type: none"> ・ 住宅地と乗換拠点をつなぐバス路線の配置により、JR根室本線の南側地域の公共交通不便地区の改善を図る。

STEP2	鳥取北・昭和地区循環バス	・ 支線区間の循環路線への変更により、市民の主要な目的地であるスーパーアークスへの利用圏域の拡大を図るとともに、立地適正化計画に位置付けられている拠点の都市機能の誘導を促す。
	桂恋三津浦線	・ 支援区間の一部区域運行や経路変更により、主要な商業施設への利用圏域の拡大を図る。

4) 利用環境の整備による事業の効果

事業内容	事業の効果
乗換割引券の導入	・ サービスの向上により乗り換え抵抗を緩和し、乗り換え利用を促す。
乗り換えに配慮したダイヤ編成	・ 利用ニーズに応じた乗り換え待ち時間の確保により乗り換え抵抗を緩和し、乗り換え利用を促すとともに、待ち時間を利用した商業振興を促す。
70歳以上を対象とした定額運賃の導入	・ 高齢者の運賃を1乗車当たり定額100円とすることで、高齢者の外出支援を図るとともに、自動車免許の自主返納を促す。
WAON等の電子マネーによる運賃支払いの充実	・ 現金での運賃収受の煩わしさを解消し、サービスの向上による利用促進を図るとともに商業観光振興を促す。

5) 生活交通の確保による事業の効果

事業内容	事業の効果
阿寒仁々志別線のデマンド型乗合タクシーへの転換	・ 定時定路線運行から、路線バスとの乗り換え等に配慮した一部ドアツードア区間を含むデマンド交通への切替による収支率の向上と、市街地方面への買い物や通院等の移動しやすさの向上を図り、高齢者等の外出を支援する。
音別線(市町村有償旅客運送(デマンド型))の導入	・ 患者輸送バスを統合した、路線バスや鉄道との乗り換えに配慮した一部ドアツードア区間を含むデマンド交通の導入により、市街地方面への買い物や通院等の移動しやすさの向上を図り、高齢者等の外出を支援する。

6) 事業全体の効果

事業効果	評価指標	現況 2016年度 (平成28年度)	目標値 2026年度 (令和8年度)	網形成計画での目標 における位置付け
運賃収入の増加 と運行経費削減 による持続可能 性の向上	①市民1人当たり のバス利用割合	7.3%	8.0%	方針1 市内拠点を中心とし た公共交通軸の活性 化と乗換拠点の機能 強化による持続可能 な公共交通網の形成
	②現状のバスに対 する総合的な満足 度	5.9%	15.9%	方針2 迷わず乗れる、快適 に乗れる公共交通の 利用環境整備
	③バスの運行経路 や行き先に対する 満足度	6.1%	16.1%	方針4 交通不便地域におけ る効率的で利便性の 高い生活交通の確保

評価指標に定めた目標値の評価方法は次のとおりである。

評価指標	評価方法
①市民1人当たりのバス利用割合	バスの1年間の輸送人員集計や特定日の乗降調査結果から1日の利用者数を定め、夜間人口で除したバスの利用率を算定し評価
②現状のバスに対する総合的な満足度	市民アンケートを実施し「現状のバスに対する総合評価」の満足度を評価
③バスの運行経路や行き先に対する満足度	該当地域の住民を対象に市民アンケートを実施し「バスの運行経路や行き先に対する」満足度を評価

8. 網形成計画に関連して釧路市が実施する支援の内容

網形成計画に関連して釧路市が実施する支援の内容を以下に示す。

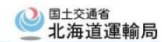
表.網形成計画に関連して釧路市が実施する支援の内容

基本方針等	取組内容	事業名	実施主体
迷わず乗れる、快適に乗れる公共交通の利用環境整備	みんなで公共交通を守り育てる環境を構築する	モビリティマネジメントの実施	釧路市 交通事業者 民間事業者
公共交通と関わる意識の醸成及び機会の創出	地元商店会等と連携したバス待合環境の整備	民間企業のサポートによる屋根付きバス停等の設置	釧路市 バス事業者 民間事業者
交通不便地域における効率的で利便性の高い生活交通の確保	生活交通の導入検討	音別地域における市町村有償旅客運送の導入	釧路市
路線バス事業のサービス改善に対する支援	路線バスを維持するための財政的支援をはじめ、乗換割引や70歳以上の運賃定額化等のサービス確保・改善を支援		釧路市
協議会の事務局	協議会の事務局を担い、交通事業者や市民・団体等のコーディネーターとして調整		釧路市

1) モビリティマネジメントの実施

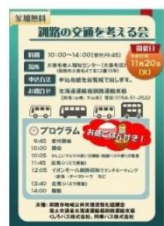
釧路市では、70歳以上の高齢者の皆様を主な対象として、公共交通機関を利用することの多面的なメリットをレクチャーするほか、路線バスの乗り方教室、路線バスの乗車体験、公共交通に関する交通ワークショップを実施するなど、自家用車の過度な利用抑制を図るとともに、公共交通の利用促進の取組を進めている。

高齢者を対象としたモビリティ・マネジメントの実施



- 路線バスの利用促進と高齢運転者の事故防止を目的に、釧路市地域公共交通活性化協議会（事務局：釧路市）、釧路運輸支局、くしろバス(株)、阿寒バス(株)にて高齢者を対象としたモビリティ・マネジメントを実施。
- 「かしこい車の使い方講座」で環境や健康に配慮した交通行動を呼びかけるとともに、路線図・時刻表を使った目的地探索や路線バス体験乗車といったバスの乗り方教室を実施。
- 過度な自家用車利用や運転免許証の自主返納への意識変容といった一定の実施効果を確認。

概要
<p>【実施日】 平成30年11月20日（火）</p> <p>【対象】 大楽毛地区老人クラブ連合会所属の高齢者29名</p> <p>【主催】 釧路市地域公共交通活性化協議会（事務局釧路市） 釧路運輸支局、くしろバス(株)、阿寒バス(株)</p> <p>【協力】 釧路市老人クラブ連合会、大楽毛地区老人クラブ連合会、北海道釧路方面釧路警察署</p>
プログラム
<p>I. かしこいクルマの使い方講座</p> <p>II. 路線バスの乗り方教室</p> <p>III. 路線バス体験乗車</p> <p>IV. 交通に関するワークショップ (ランチミーティング・モビリティ宣言)</p> <p>V. 市内バス交通の情報提供</p>



（一社）北海道開発技術センターによる「過度な自家用車利用による影響」講座



釧路警察署による「高齢ドライバーの交通事故の現状」講座



バスマップと時刻表で目的地へのバスを調べる参加者



実車を使ったバスの乗り方教室の様子



モビリティ宣言書に目標を記載する参加者



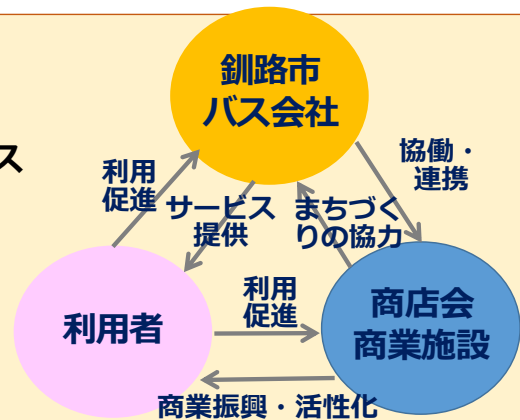
イオンモール釧路昭和での記念撮影

2) 地元商店会等と連携したバス待合環境の整備

交通拠点等における待合環境の整備 / バス待ち環境の整備方針

地域とのパートナーシップを推進し整備促進を図る

- ① 屋内のバス待合所の整備を促進する
- ② 屋外のバス停は風雪への対応を高める
- ③ 乗換拠点以外で複数のバスが乗り入れているバス停は乗換えしやすい運行情報等を提供する
- ④ バスを待つ乗客の多いバス停から整備を進める
- ⑤ 広告付きバス待合所の可能性を検討する



【バス待ち環境の検討課題】

- 冬期は積雪によりバス待ち環境が著しく低下することから、風雪を防げるバス待ち環境を整備することが課題であり、各種アンケート結果においても利用促進に対するニーズが高い
- バス待ち環境の整備促進を図るためには、沿道企業等の協力が不可欠



鳥取分岐バス停

屋内の待合所

沿道企業から広く協力を求めるとともに、利用者が多いバス停や乗換え利用のあるバス停は、市と企業が連携して取り組む

① 沿道企業から広く協力を求めるため、商店やコンビニ等に、バスを気軽に待てる施設やバス停まで行く際に休憩できる施設として協力頂く

- 埼玉県や熊本市で実施している取組で、協力企業の入口にステッカーを貼り、イートインスペースを活用した待合所やトイレの提供、時刻表の掲示や配布を行うサービス

埼玉県バスまちスポットのステッカー



出典：埼玉県ホームページ

《埼玉県の取組み》

- バスを待つ「バスまちスポット」が2019年3月現在、364施設、バス停まで歩くときに休憩できる「まち愛スポット」が38施設登録
- 登録票に記入し、各市町村へ提出、市町村から県に提出
- バスまちスポットはバス停から概ね50m圏内、まち愛スポットが概ね500m圏内であり、認定されると目印となるステッカーを入り口に貼る
- バスの切符の販売、駐輪場や駐車場の貸し出し、観光情報の提供等を行っている施設もある

熊本市「バス待ち処」の案内



出典：熊本市ホームページ

②利用者が多いバス停や乗換え利用のあるバス停は、市と企業が協働で取り組む

- 利用者が多いバス停は、バスを気軽に待てる施設への協力を市が企業に積極的に依頼する
- 乗換え利用の多い病院や大型商業付近のバス停等は、上記と同様に協力を依頼するとともに、市が広告案内等の負担軽減を含めデジタルサイネージ等による乗換え案内の整備促進を図る



上り方向（釧路駅方面）の乗客が多いバス停 ※釧路駅を除く

順位	バス停名	人数
1	十字街7丁目	380
2	北陸銀行	309
3	イオン釧路店	248
4	市立病院	246
5	イオンモール釧路昭和	225
6	工業高校	170
7	釧路三慈会病院	168
8	新橋大通6丁目	162
9	釧路空港	156
10	十字街	147
11	湖陵高校	132
12	大曲	117
13	栄町6丁目	114
14	旭町SC	108
15	高専前	93
16	附属小学校	92
17	白樺入口	85
18	日赤病院通	83
19	大薬毛分岐	80
20	駅北口	78
21	大薬毛駅前	68
22	道銀前	62
23	望洋住宅	62
24	白樺ターミナル	60
25	富士見3丁目	60
26	星が浦大通2丁目	57
27	治水入口	56
28	鳥取大通2丁目	55
29	浦見4丁目	54
30	旭町	53
31	釧路中央郵便局	53
32	星が浦ショッピングセン	52
33	白樺駅前	51
34	労災病院	51
35	愛国電話交換局	50
36	桜ヶ岡通	50
37	鳥取神社前	50

バスの乗換えが多いバス停

順位	バス停名	人数
1	釧路駅前	412
2	十字街7丁目	61
3	北陸銀行	60
4	市立病院	46
5	イオンモール釧路昭和	44
6	新橋大通6丁目	43
7	イオン釧路店	35
8	大曲	30
9	釧路三慈会病院	25
10	駅北口	24
11	栄町6丁目	24
12	旭町SC	17
13	十字街	15
14	鳥取大通2丁目	13
15	道銀前	13
16	白樺台	13
17	日赤病院通	12

資料：平成28年バス停O D 調査・ビンゴ式アンケート調査

9. 今後継続的に検討を進める事業

1. バス路線網再編に向けた方向性

P 3

「幹線系路線と乗換拠点の再編基本パターン」

- ✓ 乗換拠点間『昭和～市立病院』及び、立地適正化計画の進捗に応じて『昭和～桜ヶ岡』を連絡する新規の幹線系2路線の新設を目指す
- ✓ 支線系路線は乗換拠点までの運行とすることで、現況に比べ路線延長が短縮

「乗換拠点候補地の選定」

- 立地適正化計画の拠点
都心部（広域中核拠点）、広域拠点（地域交流拠点）、地区拠点（生活拠点）
- 利用ニーズが高く高規格な運行により需要の掘り起こしが期待できる既存の都市拠点
買い物及び通院目的において市民ニーズが高い場所、在来バス路線の利用が多い施設周辺
- 乗換機能に必要な機能と施設が確保できる場所

幹線系路線と乗換拠点の再編基本パターン（立地適正化計画を踏まえた最終目標）



計画条件の変更（乗換拠点）

- 市立病院建替えの延期（令和8年度までの着工予定）
- 鳥取大通の進捗状況（令和2年度～）

実施方針

できるところから順次運行を実施し、その結果を踏まえ、バス路線網再編計画を段階的に実施

資料：平成30年度第1回 釧路市地域公共交通活性化協議会

10. 網形成計画における都市機能の増進に必要な立地の適正化に関する施策

釧路市では、2016年度（平成28年度）に立地適正化計画を策定し、「歩いて暮らせる便利で持続可能なコンパクトシティ・くしろ」を将来の都市の姿として、コンパクトなまちづくりを進めており、既に一定の都市機能が集積している利便性の高い8つの地区を拠点とし、それぞれの拠点の特性と役割に応じて都市機能誘導区域を設定している。

バス路線の再編に当たっては、この8拠点を踏まえた中で乗換拠点を設定することとしており、広域中核拠点の位置付けを有する都心部から各乗換拠点までの効率的な幹線の形成と、周辺の住宅地等を結ぶ支線の充実を図ることにより、徒歩と公共交通の利用で暮らせるコンパクトなまちづくりを推進する。

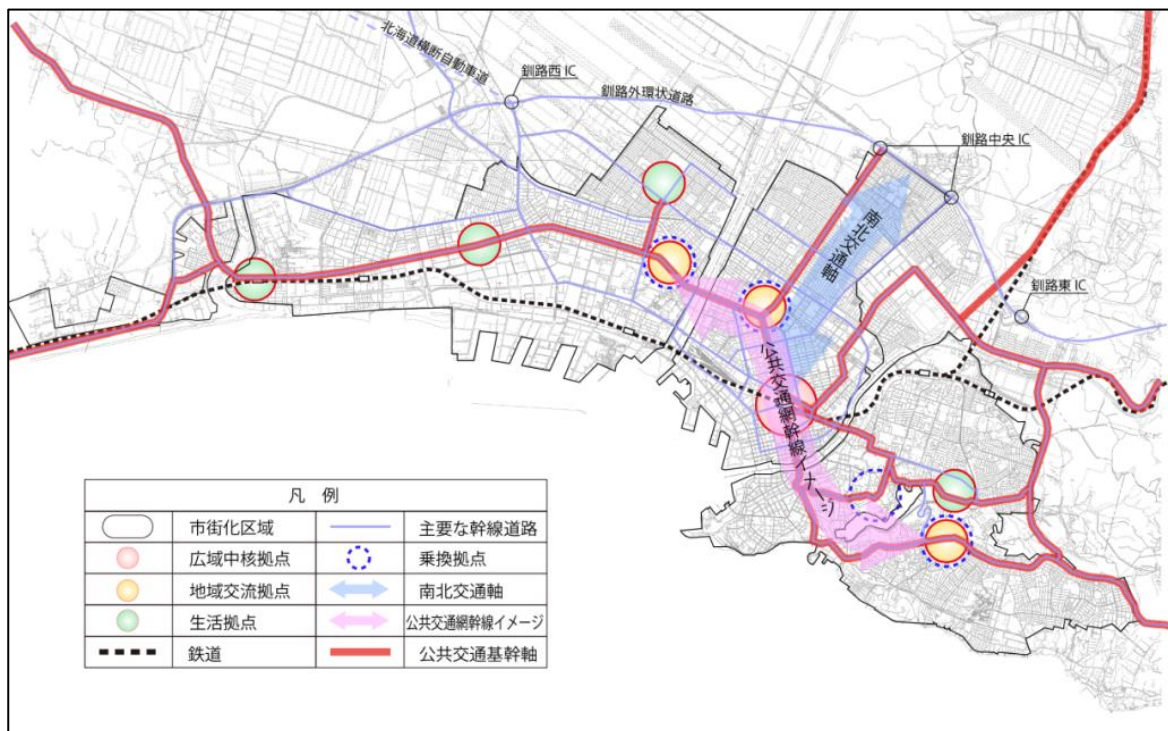


図 釧路市立地適正化計画「釧路市の目指すべき都市の骨格構造」

1) 釧路市が目指す将来都市像

釧路市では、立地適正化計画において以下の4点を重点目標として、これまで整備を進めてきた社会資本の有効活用や今後の公共施設等の適正配置などとともに、効率的な公共交通の再編や都市の再生、居住と都市機能の誘導などを進めることにより、人口減少に対応した持続可能な「コンパクトな都市」を目指している。

○重点目標1「便利なまちなか」

複数の拠点が相互に補完しながら、生活に身近な商業・医療・福祉などといった様々な都市機能や居住が集積した魅力ある都市の構造を目指します。

○重点目標2「持続できるまちなか」

今後も増加が予想される都市基盤施設や公共施設の維持管理に係る都市経

営コストについては、地域の特性に応じた施設の適正配置や計画的な改修・更新、管理運営の見直しなどにより、全体的な効率化とコストの抑制を目指します。

○重点目標3「行き来しやすいまちなか」

持続可能な公共交通網のあり方を検討し、公共交通による移動の利便性を向上することにより、自家用車に過度に頼ることのない、徒歩と公共交通の利用で暮らせる都市構造を目指します。

○重点目標4「住みたくなるまちなか」

まちなかへの居住の推進・誘導を進めるため、住宅政策や空き家対策などを推進しながら、利便性の高い生活を享受することができ、安全・安心に暮らせる居住環境の形成を目指します。

※「まちなか」とは、都市機能を集約すべき拠点及びその周辺を指す。

2) 誘導区域

居住や都市機能の誘導に当たり、立地適正化計画では、以下のとおり誘導区域の設定を行っている。

市街化区域内に、等しく日常生活に必要な行政サービスが享受できる区域として「一般居住区域」を位置付け、その内側に、それぞれ「居住誘導区域」、「都市機能誘導区域」を設けることとしている。

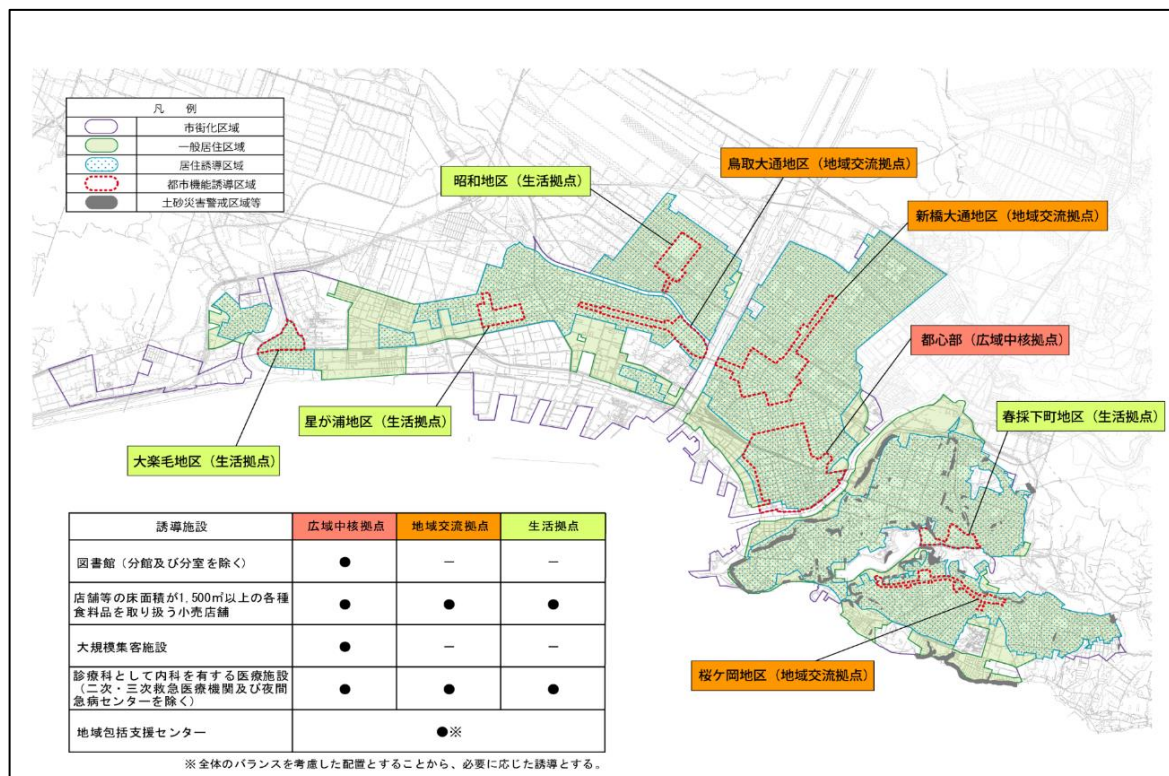


図 釧路市立地適正化計画「誘導区域総括図」

3) 網形成計画における持続可能な都市構造を構築するための施策

立地適正化計画に位置付けた持続可能な都市構造の構築に向けて、網形成計画において位置付けられている施策は以下のとおりである。

網形成計画上の記載箇所	施策	取組内容
＜基本方針 1＞ 市内拠点を中心とした公共交通軸の活性化と乗換拠点の機能強化による持続可能な公共交通網の形成	目指すべき都市構造から適切とされる乗換拠点の機能を強化し、拠点間の連携促進及び運行の効率化を図る	わかりやすく、効率よく拠点間を連絡するバス路線網への再編
		乗換拠点の機能充実
		市内拠点等を結ぶ地域や利用者ニーズに応じた効果的なバス運行の実施