

# 釧路市地域公共交通計画

平成29年6月

令和6年6月変更

令和7年9月変更

釧 路 市



## 目 次

|     |                       |     |
|-----|-----------------------|-----|
| 第1章 | はじめに                  | 1   |
| 1-1 | 計画策定の目的               | 1   |
| 1-2 | 計画の区域                 | 1   |
| 1-3 | 計画の対象期間               | 1   |
| 1-4 | 計画の位置づけ               | 2   |
| 第2章 | 上位・関連計画に示されたまちづくりの方向性 | 3   |
| 2-1 | 上位計画                  | 3   |
| 2-2 | 関連計画                  | 4   |
| 第3章 | 公共交通をとりまく現状と課題        | 12  |
| 3-1 | 地域特性                  | 12  |
| 3-2 | 公共交通の概況               | 27  |
| 3-3 | 各種調査結果の概要             | 37  |
| 3-4 | 公共交通の課題整理             | 85  |
| 第4章 | 地域公共交通計画の基本方針及び目標     | 96  |
| 4-1 | 基本方針                  | 96  |
| 4-2 | 基本方針に係る施策             | 97  |
| 4-3 | 釧路市における公共交通網の考え方      | 98  |
| 4-4 | 釧路市のめざす公共交通像          | 99  |
| 第5章 | 計画に位置付ける取組み及び実施主体     | 101 |
| 5-1 | 今後の取組み内容              | 101 |
| 第6章 | 計画の進行管理               | 118 |
| 6-1 | 計画全体フロー               | 118 |
| 6-2 | 評価指標の設定               | 120 |
| 6-3 | 計画達成状況の評価に関する事項       | 124 |
| 6-4 | 取組みの想定スケジュール          | 126 |



## 第1章 はじめに

---

### 1-1 計画策定の目的

釧路市では、人口減少や過度な自動車依存社会の進展等に伴うバス利用者数の減少に歯止めをかけるべく、平成20年度に「釧路市地域公共交通総合連携計画」を策定した。

釧路市地域公共交通総合連携計画では、人口減少と高齢化へ対応し、市民の生活の足を守ることを目的に、「人と環境にやさしい社会を目指し、すべての市民が協力して、持続可能な公共交通を実現する」を基本方針と定め、バスを中心とした公共交通の活性化に努めてきた。

一方で、釧路市では、市街地をこれ以上拡大しないことを原則として、8つの拠点とそれらを結ぶ幹線道路沿道を機能集積軸として都市の機能を集約し、周辺に居住を誘導し、誰もが暮らしやすく効率的なまちを目指す「釧路市コンパクトなまちづくりに関する基本的考え方」を平成24年度に策定した。

また、平成27年度から、釧路市のコンパクトなまちづくりの考え方と一致する「釧路市立地適正化計画」の策定に着手し、拠点間を結ぶ幹線道路を中心に公共交通を活性化させ、あるいは居住地と拠点を結ぶ路線を維持していくこととし、過度に自動車に頼ることなく、歩いて暮らせるまちの実現を目標にした。

そこで、本計画では釧路市の上位・関連計画との連携を図り、さらに地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律(平成26年法律第41号)が施行されたことを受け、持続可能な公共交通網の形成を目的に、「釧路市にとって望ましい公共交通網の姿」を明らかにするマスタープランとして、市民や交通事業者等との連携による「釧路市地域公共交通網形成計画」を策定。

また、令和2年11月の改正地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の施行に伴い、地域公共交通計画の作成が地域公共交通確保維持事業による補助要件として定められた。これを受け、当該事業による補助が必要な路線については、補助の必要性や有効性、定量的な目標等も含めて地域公共交通計画の中に位置付ける必要があるため、釧路市地域公共交通網形成計画の基本的な考え方を踏襲し、新たに「釧路市地域公共交通計画」を策定する。

### 1-2 計画の区域

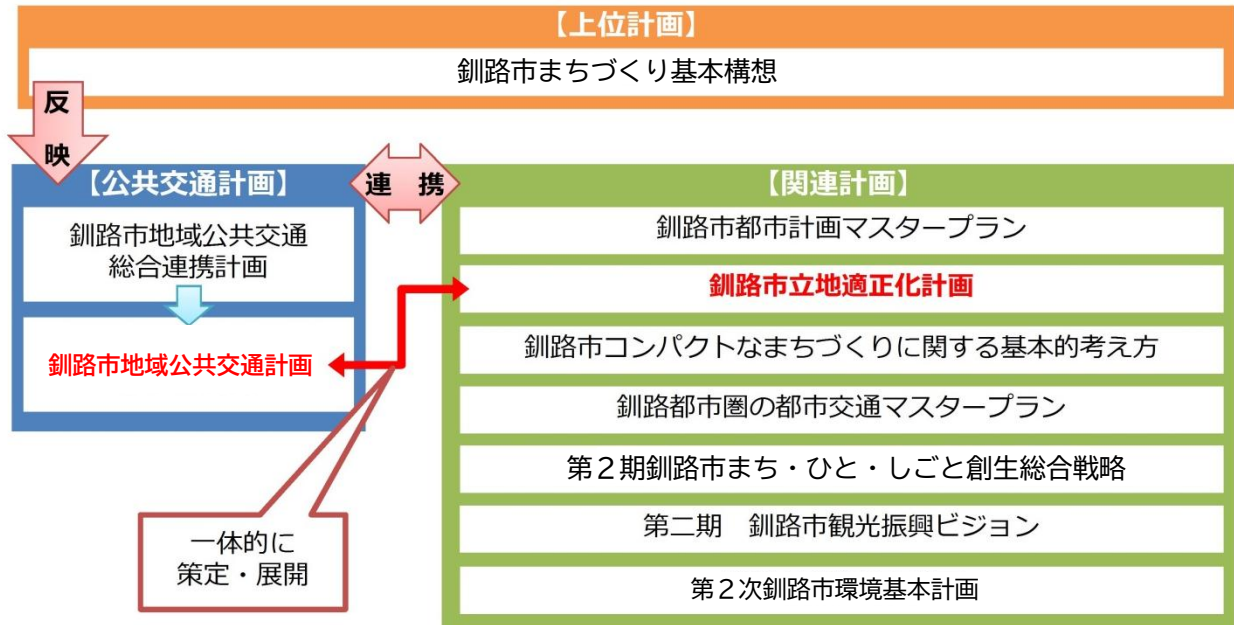
- ・釧路市全域

### 1-3 計画の対象期間

- ・平成29年度～平成38年度の10年間

### 1-4 計画の位置づけ

- ・本計画は、次に示す上位計画と関連計画との連携を図った内容とする。
- ・また、釧路都市圏が目指す将来像を示した「釧路都市圏の都市交通マスタープラン（目標年度：平成42年度）」の骨格公共交通網の考え方を踏まえた内容とする。
- ・上位・関連計画を踏まえ、釧路市における公共交通のマスタープランとして策定する。
- ・計画の実現に向けては、地域公共交通再編実施計画を策定することとする。



|      | 計画名                      | 計画期間       |
|------|--------------------------|------------|
| 上位計画 | 釧路市まちづくり基本構想             | 平成30～令和9年度 |
| 関連計画 | 第二次釧路市都市計画マスタープラン        | 令和2～22年度   |
|      | 釧路市立地適正化計画               | 平成28～47年度  |
|      | 釧路市コンパクトなまちづくりに関する基本的考え方 | 平成24年度策定   |
|      | 釧路都市圏の都市交通マスタープラン        | 平成24～42年度  |
|      | 第2期釧路市まち・ひと・しごと創生総合戦略    | 令和2～6年度    |
|      | 第二期 釧路市観光振興ビジョン          | 平成29～38年度  |
|      | 第2次釧路市環境基本計画             | 令和3～12年度   |
| 交通計画 | 釧路市地域公共交通総合連携計画          | 平成21～30年度  |

図1 上位・関連計画の整理

## 第2章 上位・関連計画に示されたまちづくりの方向性

本計画の上位・関連計画に位置づけられる各計画の概要を次に整理する。

### 2-1 上位計画

#### (1) 釧路市まちづくり基本構想

|            |   |
|------------|---|
| 計画名        | 釧路市まちづくり基本構想  |
| 計画期間       | 平成30年度～令和9年度  |
| 将来都市像      | つながる まち・ひと・みらい ひがし北海道の拠点都市・釧路   |
| 基本方針       | <ul style="list-style-type: none"><li>・未来を担う子どもを育てるまちづくり</li><li>・すべてのひとが活躍できるまちづくり</li><li>・地域の経済と産業が雇用を支えるまちづくり</li><li>・誰もが安全に安心して暮らせるまちづくり</li><li>・自然と都市とが調和した持続可能なまちづくり</li></ul>     |
| 公共交通に関する施策 | <ul style="list-style-type: none"><li>・持続可能な公共交通網の形成</li></ul> 利便性が高く効率的な公共交通網を形成し、併せて利用促進のための情報提供方法の改善や利用環境の整備を図り、誰もが利用しやすく持続可能な公共交通を実現するため、バスや鉄道などの交通事業者や関係機関と連携しながら、市民と協働する交通まちづくりを推進する。 |

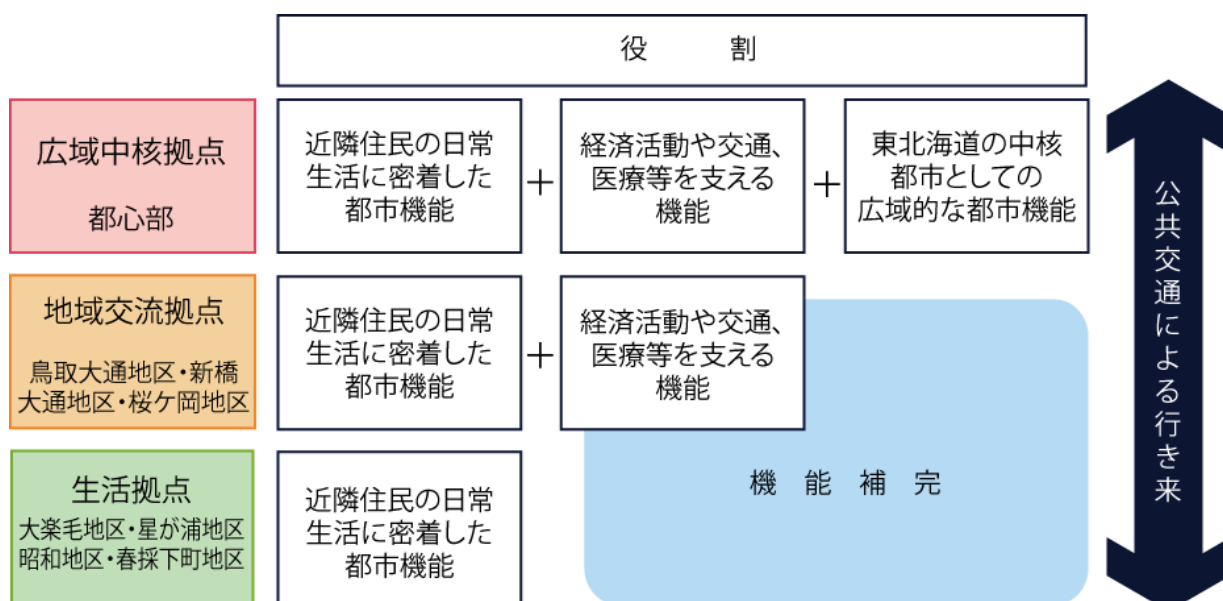
## 2-2 関連計画

### (1) 第2次釧路市都市計画マスタープラン

|            |   |
|------------|---|
| 計画名        | 第2次釧路市都市計画マスタープラン   |
| 計画期間       | 令和2年度～令和22年度  |
| まちの将来像     | ゆったりと時の流れる大地に抱かれながら、安らぎ、喜び、楽しみを感じてずっと暮らせるまち   |
| 基本目標       | <ul style="list-style-type: none"><li>・安全で心地よく暮らせるまちづくり</li><li>・豊かな自然を身近に感じる持続可能なまちづくり</li><li>・産業を支えるまちづくり</li><li>・地域の価値が高まり多様な結びつきが生まれるまちづくり</li></ul>  |
| 公共交通に関する施策 | <p>●交通体系整備方針</p> <p>・公共交通（バス・鉄道）</p> <p>①バス</p> <p>都心部、鳥取大通、桜ヶ岡などの乗換拠点としての機能を強化し、拠点を中心とした公共交通基幹軸の活性化や、居住と拠点を結ぶ生活交通の充実を図る再編の実施などにより、持続可能な公共交通網の形成に努める。</p> <p>②鉄道</p> <p>通学や通院など地域住民の安心安全な生活を守りながら、道東地域における広域周遊観光に重要であるとともに、道内他都市を有機的に結び、地域の経済を支えていることから、関係機関と連携し、鉄道網の維持、活性化のための取組みを進めていく。</p> |

## (2) 釧路市立地適正化計画

|           |   |
|-----------|---|
| 計画名       | 釧路市立地適正化計画  |
| 計画期間      | 平成 28 年度～平成 47 年度   |
| 将来の都市の姿   | 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   |
| 基本方針      | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 釧路市都市計画マスタープランにおけるコンパクトな都市<br/>地域の良さを再確認し、これまで整備を進めてきた社会資本の有効活用や都市機能の適正配置などにより、都市経営コストや環境負荷の少ない「コンパクトな都市」を目指す。</li> <li>・ 土地利用の方針<br/>コンパクトなまちづくりへの転換を進め、都市的土地利用の北限を「水際線より 6 km 程度」とし、基本的に新規の市街化区域拡大は行わない。</li> <li>・ 釧路市が目指すコンパクトなまちづくり<br/>既に一定の都市機能が集積している地区を拠点とし、さらにその周辺への都市機能や居住の集約化を図り、各拠点を公共交通で接続した効率的なまちを目指す。</li> </ul> |
| 公共交通の位置づけ | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 公共交通との連携<br/>立地適正化計画においては、居住誘導区域を設定した内側に、日常生活に必要な機能を集積した 8 つの都市機能誘導区域（拠点）を設定して、歩いて暮らせる集約型の都市構造を目指す。都市機能や居住を誘導だけでなく、拠点間を結ぶ幹線道路を中心に公共交通を活性化させ、あるいは居住地と拠点を結ぶ路線を維持していくことで、より一層の生活利便性が増した都市を実現することが可能となる。このような公共交通との連携に係る具体的な取組みは、「地域公共交通網形成計画」の策定状況を踏まえて整合性を図る。</li> </ul>   |



### (3) 釧路市コンパクトなまちづくりに関する基本的考え方

|                |   |
|----------------|---|
| 計画名            | 釧路市コンパクトなまちづくりに関する基本的考え方  |
| 計画期間           | 平成 24 年度策定  |
| 重点目標           | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ まちなかへの機能集約「便利なまちなか」</li> <li>・ 都市基盤施設整備・維持管理コストの抑制「持続できるまちなか」</li> <li>・ 公共交通の活性化「行き来しやすいまちなか」</li> <li>・ まちなか居住の推進「住みたくなるまちなか」</li> </ul>   |
| 公共交通に関する施策の考え方 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 公共交通の重要性の再認識と啓発<br/>公共交通は、コンパクトなまちづくりにおける拠点間の連絡手段や交通弱者にとっての不可欠な移動手段として、また、低炭素社会の構築に資するものとして重要な役割を果たしていることから、その重要性についての啓発を進める。</li> <li>・ 路線維持のための支援のあり方の見直し<br/>従前より赤字バス路線に対しては、国・道・市の各々の役割の中での補助により路線を維持してきたが、国においては交通基本法の制定に向けた動きなど国民の「移動権」に対する認識が深まっており、その政策の下、支援のあり方の抜本的な見直しを検討する。</li> <li>・ 公共交通の利用促進<br/>利用者の増加と維持経費の抑制により悪循環を解消し公共交通を維持していくため、拠点や機能集積軸を意識した効率化を図る。また、公共交通の効率化によって便益が低下する可能性がある地区については、デマンド交通やコミュニティ交通、通勤・通学時の乗合送迎バスなどによる対応の検討を要する。<br/>公共交通の利用案内に関するパンフレットやウェブサイトの工夫、地域商店街と連携した情報提供、また、高齢者や障がい者のためのバス停のバリアフリー化など、利用しやすいサービスのあり方を研究する。</li> </ul> |
| 公共交通に関する取組み例   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 幹線ルート（拠点間の接続）における運行間隔の短縮による利便性の向上</li> <li>・ 公共交通の効率化に関する研究（路線・運行頻度・運賃・乗り換えの利便性向上等）</li> <li>・ 支線ルート（拠点とその他の地区の接続）におけるコミュニティバスやデマンド交通の導入などによる効率の良い交通体系についての検討</li> <li>・ 高齢者等の交通弱者への交通費助成など公共交通利用者の増加へつなげる施策による公共交通機関への支援のあり方についての研究</li> <li>・ 利用しやすいパンフレットやウェブサイトの工夫、バス停のバリアフリー化</li> </ul>  |



図 2 釧路市のコンパクトなまちづくりにおける拠点及び機能集積軸

#### (4) 釧路都市圏の都市交通マスタープラン

|         |  |
|---------|--|
| 計画名     | 釧路都市圏の都市交通マスタープラン  |
| 計画期間    | 平成 24 年度～平成 42 年度  |
| 計画理念    | 地域住民が支えあうコンパクトなまちづくりを推進し、持続可能で安全・安心な人・産業・環境交流都市圏「釧路」を実現する  |
| 都市交通の目標 | 目標 1 みんなが移動しやすい交通環境づくり<br>目標 2 移動が少なく暮らせる交通環境づくり<br>目標 3 広域交流がしやすい交通環境づくり<br>目標 4 まちなかに賑わいと魅力のある交通環境づくり<br>目標 5 環境にやさしい交通環境づくり<br>目標 6 安全・安心な交通環境づくり |

#### ◆骨格公共交通網の考え方

##### ○コンパクトなまちづくりとの連携

- ・コンパクトなまちづくりと一体的に効率的・効果的な公共交通体系を構築するため、拠点間の連携軸及び機能集積軸を公共交通基幹軸として位置づけ、支線設定等による運行ルートの集約化や見直しを図る。

##### ○まちなぎわいや活性化を支援

- ・都心部等の乗継拠点について、まちなぎわい創出や活性化に役立つバス待合環境の整備検討を図る。

##### ○広域的な生活交通に対応

- ・通院等の生活交通の需要があり、広域的な公共交通を維持確保すべき路線を広域公共交通軸として位置づけ、利用促進やサービス水準の維持・改善に向けて、関係機関で継続的に協議検討を図る。

##### ○効率的できめ細かい公共交通を支援する仕組みづくり

- ・公共交通空白地域や需要密度が低い地域は、デマンド型公共交通等の効率的な公共交通システムの導入や、住民団体等が運営主体となる公共的交通システム<sup>※</sup>の検討を図る。

※公共的交通システム：通常の公共交通手段を維持することが困難なほど需要密度は低いが、公共交通を必要としている人がいる地域において、地域住民や商業事業者等が公共交通の運営の担い手となることや、近隣住民の助け合いの工夫等により、生活に欠かせない交通手段を確保する仕組みのこと

◆骨格公共交通軸

|                |   |
|----------------|---|
| <b>公共交通基幹軸</b> | 都心部、広域拠点、地区拠点を繋ぐとともに、コンパクトなまちづくりとも連携して生活交通を支える軸 |
| <b>広域公共交通軸</b> | バス及び鉄道により、広域的な公共交通サービスに係る軸                      |

◆公共交通基幹軸について





(5) その他の関連計画

| 計画の名称等<br>(計画期間)                           | 公共交通に関する施策・事業等  |
|--|---|
| 第2期釧路市まち・ひと・しごと創生総合戦略<br>(令和2年度<br>～令和6年度) | <p>〈施策〉</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通の維持確保と再構築<br/>バス路線や乗合タクシーなどへの必要な運行支援を行い、「生活の足」を確保するとともに、住民が地域で安心して住み続けていくことができるよう、公共交通ネットワークの維持確保と再構築を図る。</li> </ul>   |
| 第二期 釧路市観光振興ビジョン<br>(平成29年度<br>～平成38年度)     | <p>〈施策〉</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●“陸・海・空”交通インフラ&amp;ネットワーク整備<br/>国内はもとより世界から来訪者を迎える空港や駅といった玄関口の利便性やサービスを充実させるとともに、道の駅やバスターミナルなどの交通拠点となる場所・施設、そしてそれらを結ぶ道路などの整備を進める。また、釧路市と国内外を結ぶ交通アクセス（一次交通）や地域内の交通アクセス（二次交通）、観光案内サイン等も併せて整備を進める。<br/>交通インフラや交通ネットワークは、その整備状況や利用状況、また外部環境によって施設の置かれる環境が変化することから、周辺地域との関係や広域的な位置づけを意識しつつ、多くの人々が利用する場所として多面的・複合的な機能を意識しながら運営、整備を進める。</li> </ul> <p>〈事業〉</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>交通拠点の充実・強化</li> <li>二次交通の維持・強化</li> </ul> |
| 第2次釧路市環境基本計画<br>(令和3年度<br>～令和12年度)         | <p>〈施策の方向性〉</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●温暖化防止のための行動の推進<br/>エコドライブの推進、公共交通機関の利用を促進する。</li> </ul>   |

## 第3章 公共交通をとりまく現状と課題

### 3-1 地域特性

#### (1) 釧路市の位置

釧路市は、北海道の太平洋東部に位置し、空港、港湾を有し、行政、商業、医療・福祉、教育・文化など、東北海道の拠点都市として広域的な発展をリードする役割を担っている。特に釧路港のもつ物流機能は、オホーツク圏や十勝圏までの広がりを持ち、北海道において重要な役割を果たしている。

平成17年には旧釧路市(222km<sup>2</sup>)と旧阿寒町(739km<sup>2</sup>)、旧音別町(401km<sup>2</sup>)が合併し、1,363km<sup>2</sup>(小数点以下四捨五入)の広大な面積を有する現市域となり、釧路湿原国立公園、阿寒国立公園の2つの国立公園のほか、森林、湖沼、太平洋などの雄大な自然に恵まれているとともに、周辺にも国定公園、道立自然公園があるなど、道内においても有数の自然環境に優れた地域となっている。

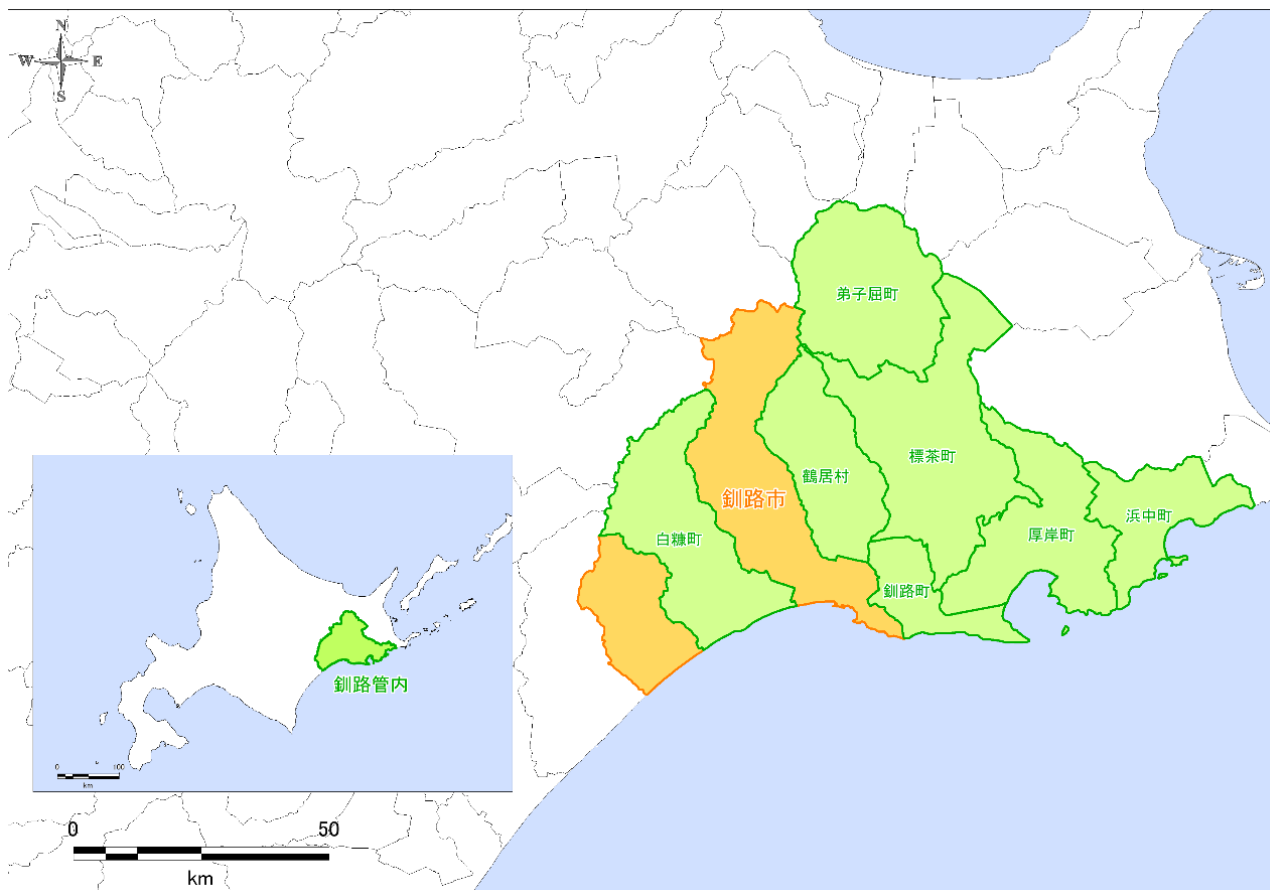


図3 釧路市の位置

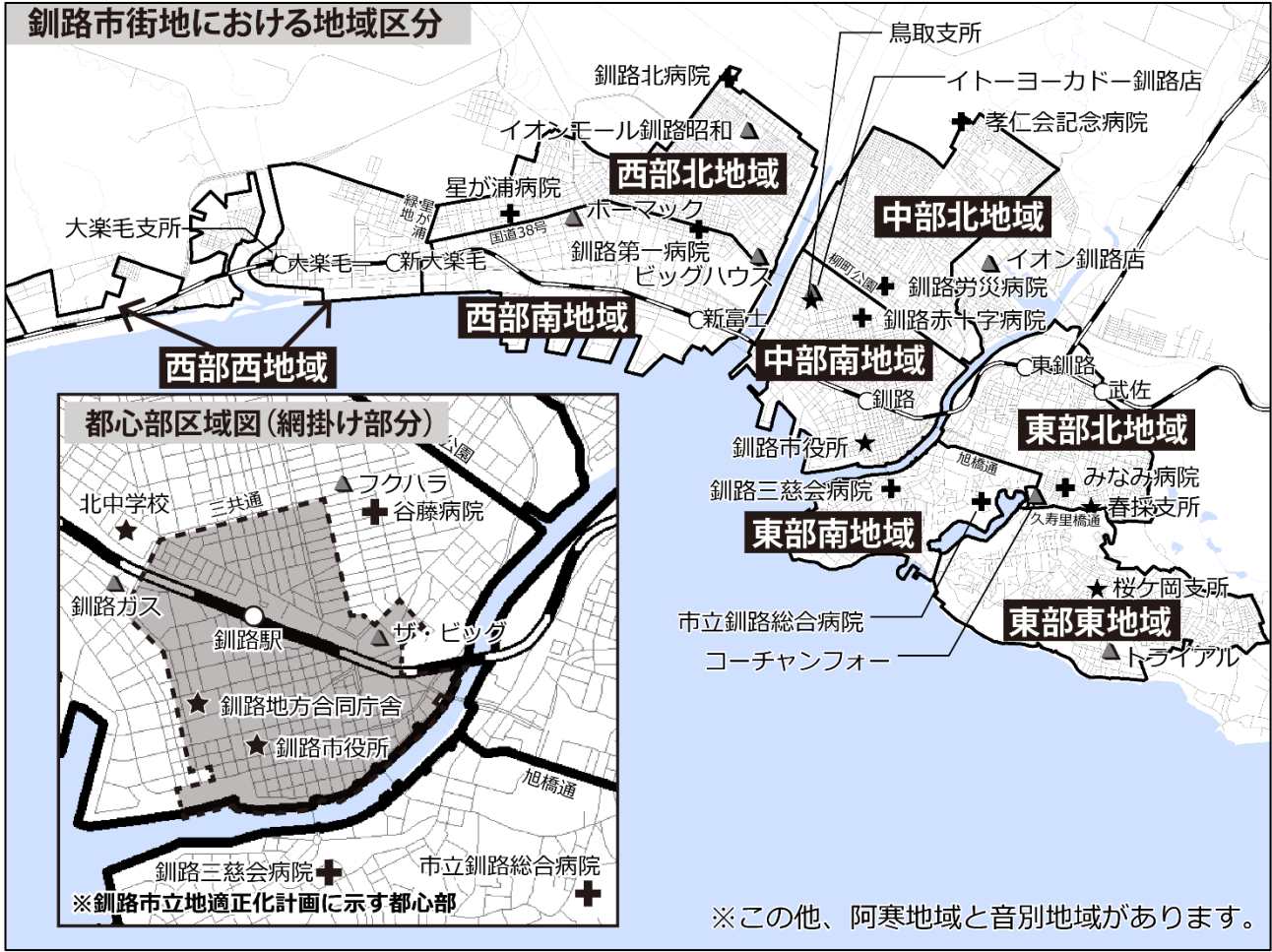
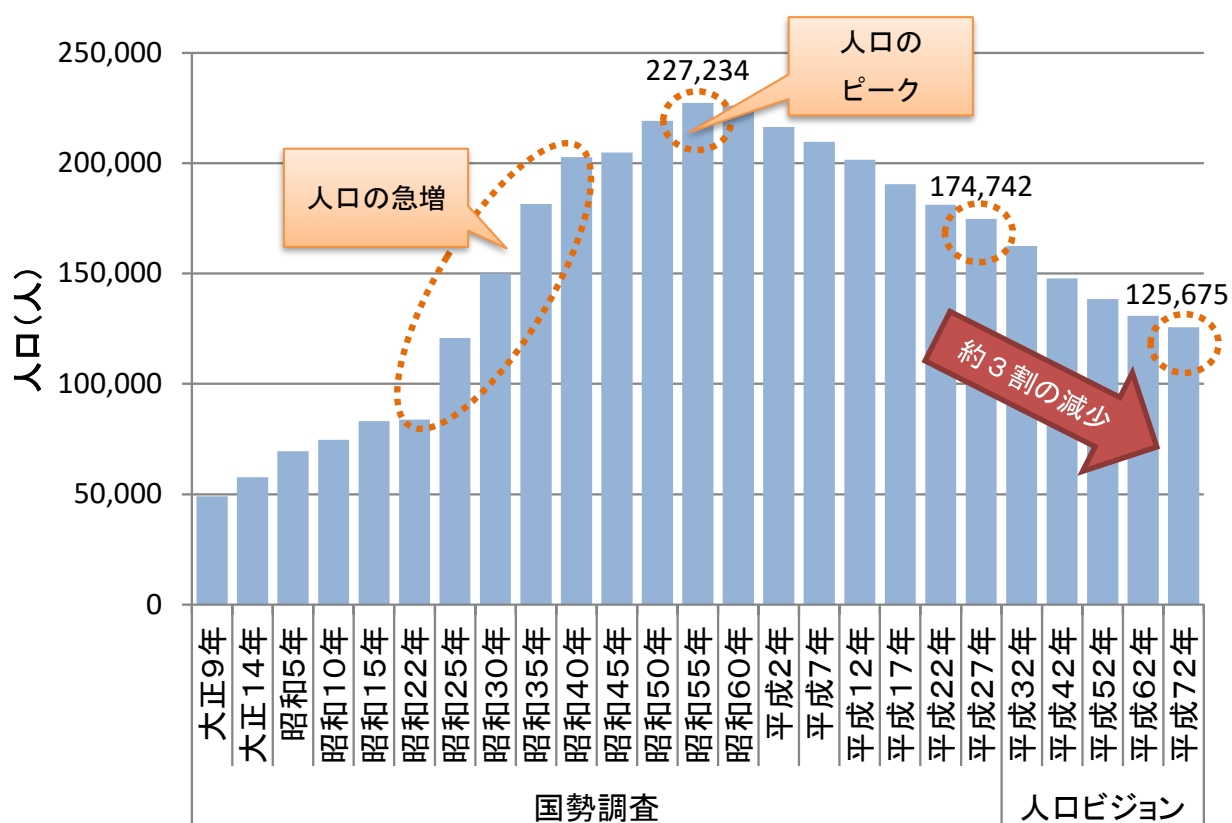


図 4 釧路市街地における地域区分

## (2) 釧路市の人口推移

釧路市の人口は、昭和 22 年から昭和 40 年にかけて急増しており、昭和 55 年に 227,234 人とピークとなった。これ以降、少子高齢化の進行、水産業や石炭産業をはじめとする地域経済の低迷により、減少傾向となり、平成 27 年には 174,742 人となった。また、「釧路市まち・ひと・しごと創生総合戦略」の人口ビジョン（以下「釧路市人口ビジョン」という。）によると、45 年後の平成 72 年には、125,675 人と約 3 割の減少（約 4.9 万人の減少）となることが予想されている。

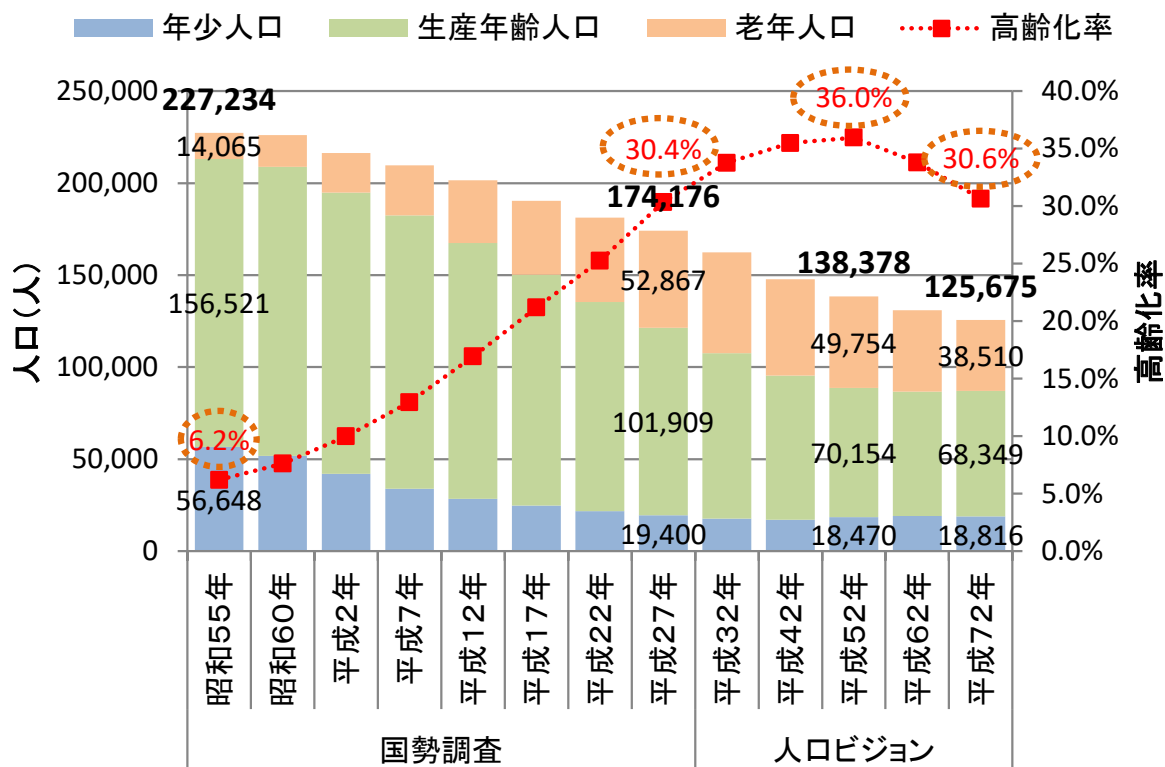


資料：国勢調査（～平成 27 年）、釧路市人口ビジョン（平成 32 年～）

図 5 釧路市の人口推移

### (3) 釧路市の高齢化率の推移

釧路市の高齢化率は、年々増加の一途をたどっており、昭和 55 年に 6.2%であった高齢化率は、平成 27 年で 30.4%と市民の約 3 人に 1 人は高齢者となっている。釧路市人口ビジョンによると、高齢化率は平成 52 年に 36.0%とピークとなり、その後は減少傾向に転じることが予想されている。



※年齢不詳を除く

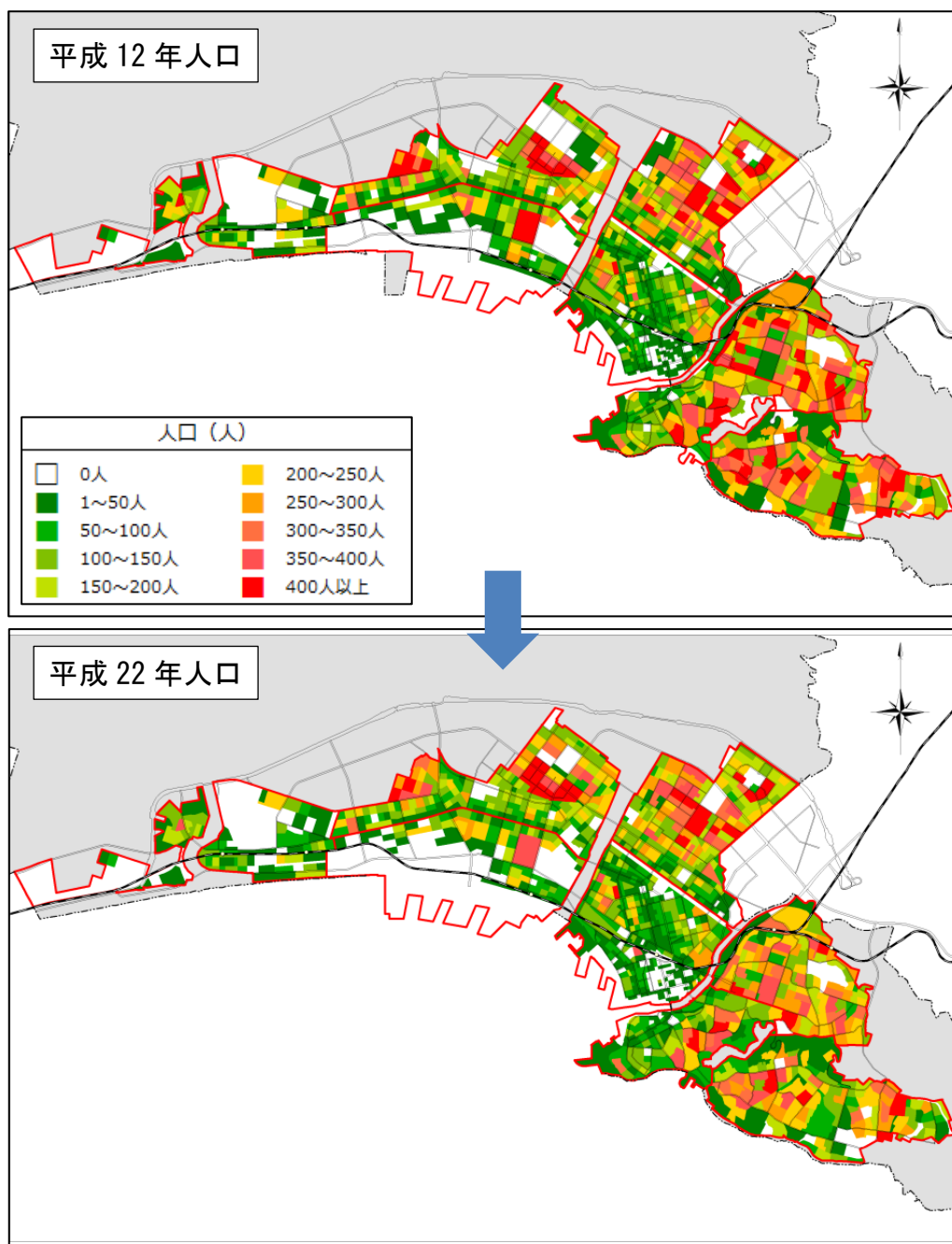
資料：国勢調査（～平成 27 年）、釧路市人口ビジョン（平成 32 年～）

図 6 釧路市の年齢階層別人口及び高齢化の推移

#### (4) 地域別人口変動

##### 1) 市街地

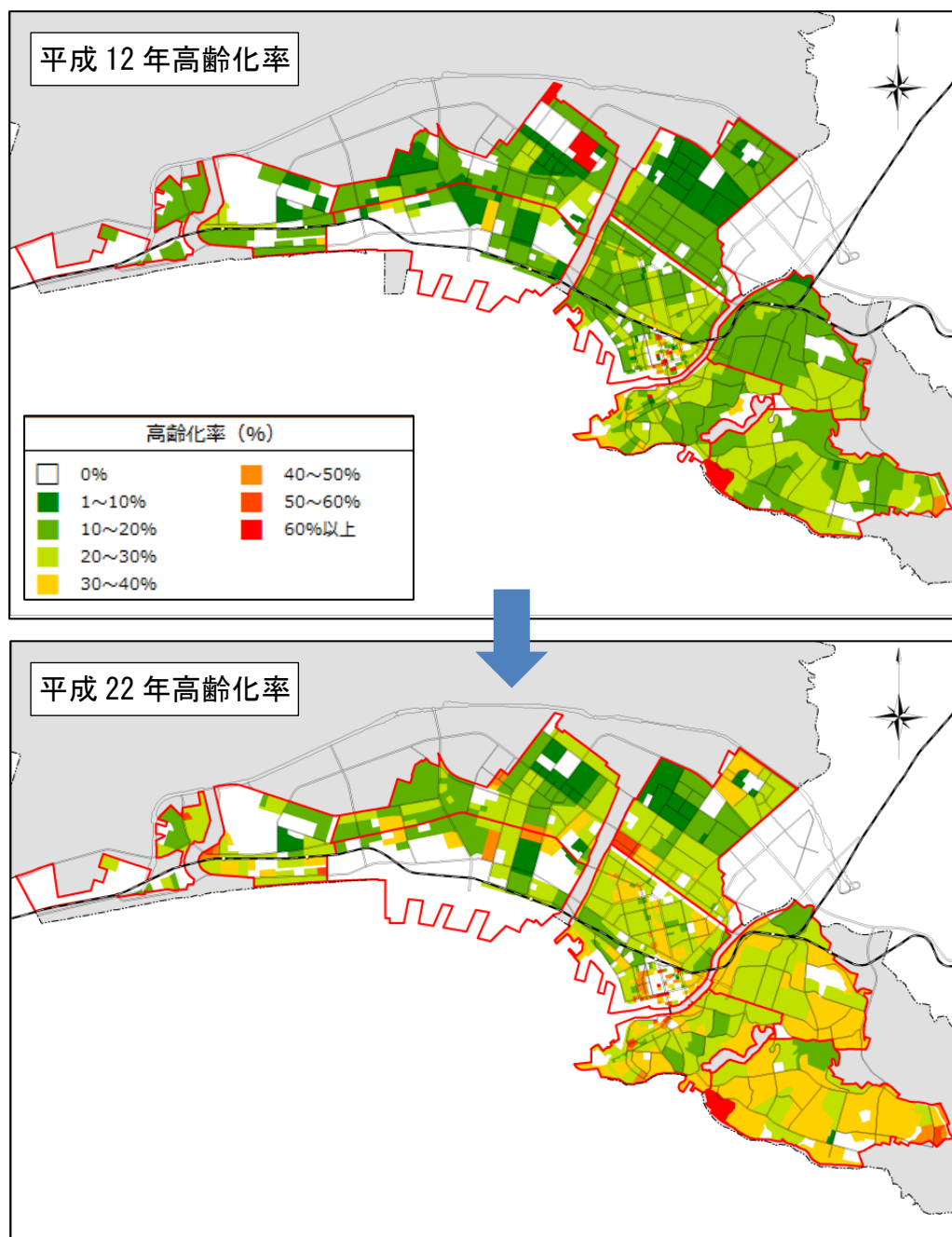
平成 12 年と平成 22 年の人口分布を比較してみると、近年、新たな宅地の開発が進み、住宅の建設が行われている西部北地域と中部北地域については増加傾向にあるが、東部全域や西部西地域は減少が進んでおり、これら地域では、この 10 年間に概ね 15%~20%の割合で減少している状況である。



資料：釧路市立地適正化計画

図 7 市街地における地域別人口分布（平成 12 年及び平成 22 年の比較）

高齢化率は、平成 12 年には市街化区域全体で 20%を下回っていたが、平成 22 年には 25%となっており、高齢化が進んでいる状況にある。地域別では、中部南地域から東部全域にかけて高い割合となっており、西部西地域においても同様の傾向となっている。

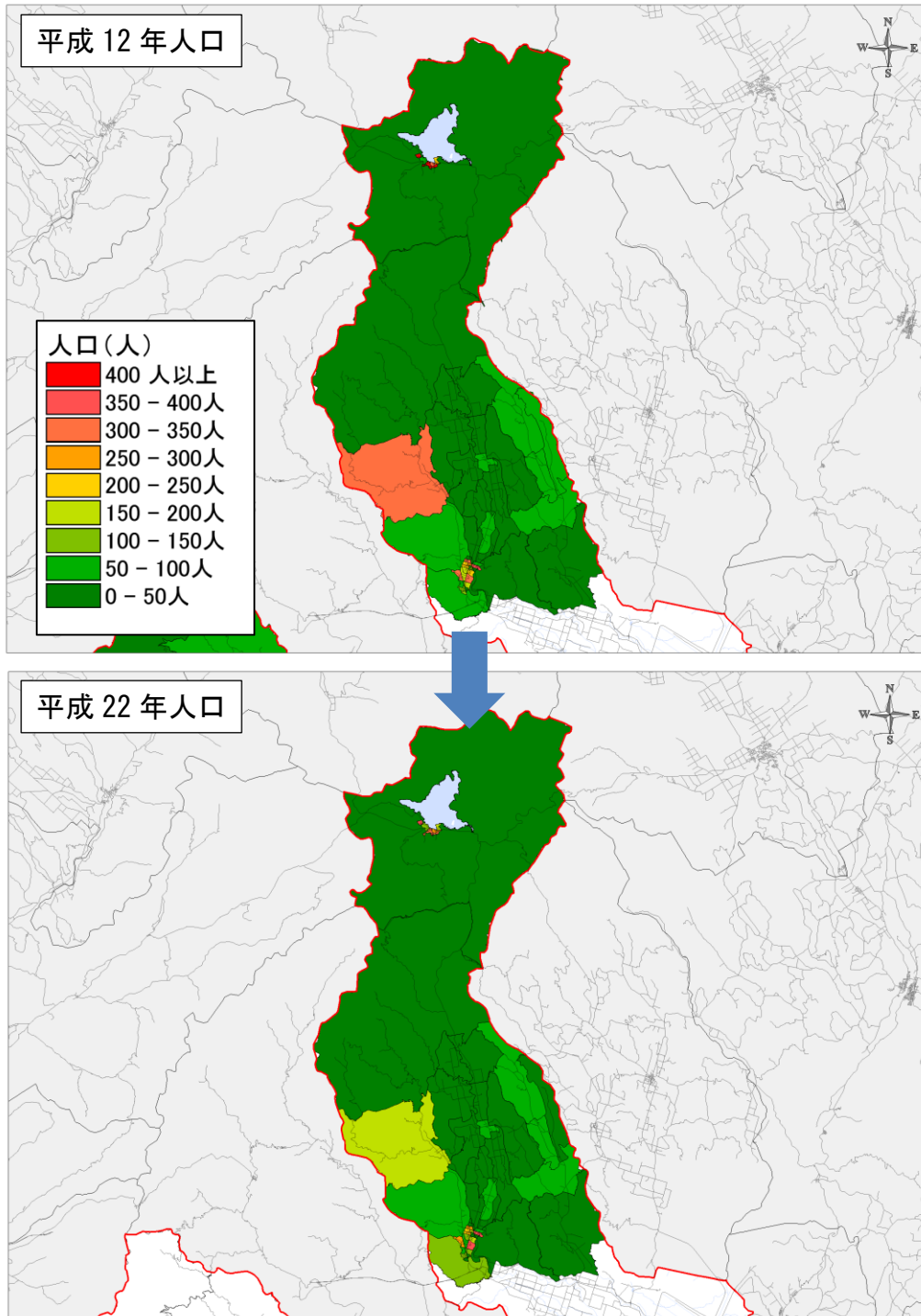


資料：釧路市立地適正化計画

図 8 市街地における地域別高齢化率分布（平成 12 年及び平成 22 年の比較）

## 2) 阿寒地域

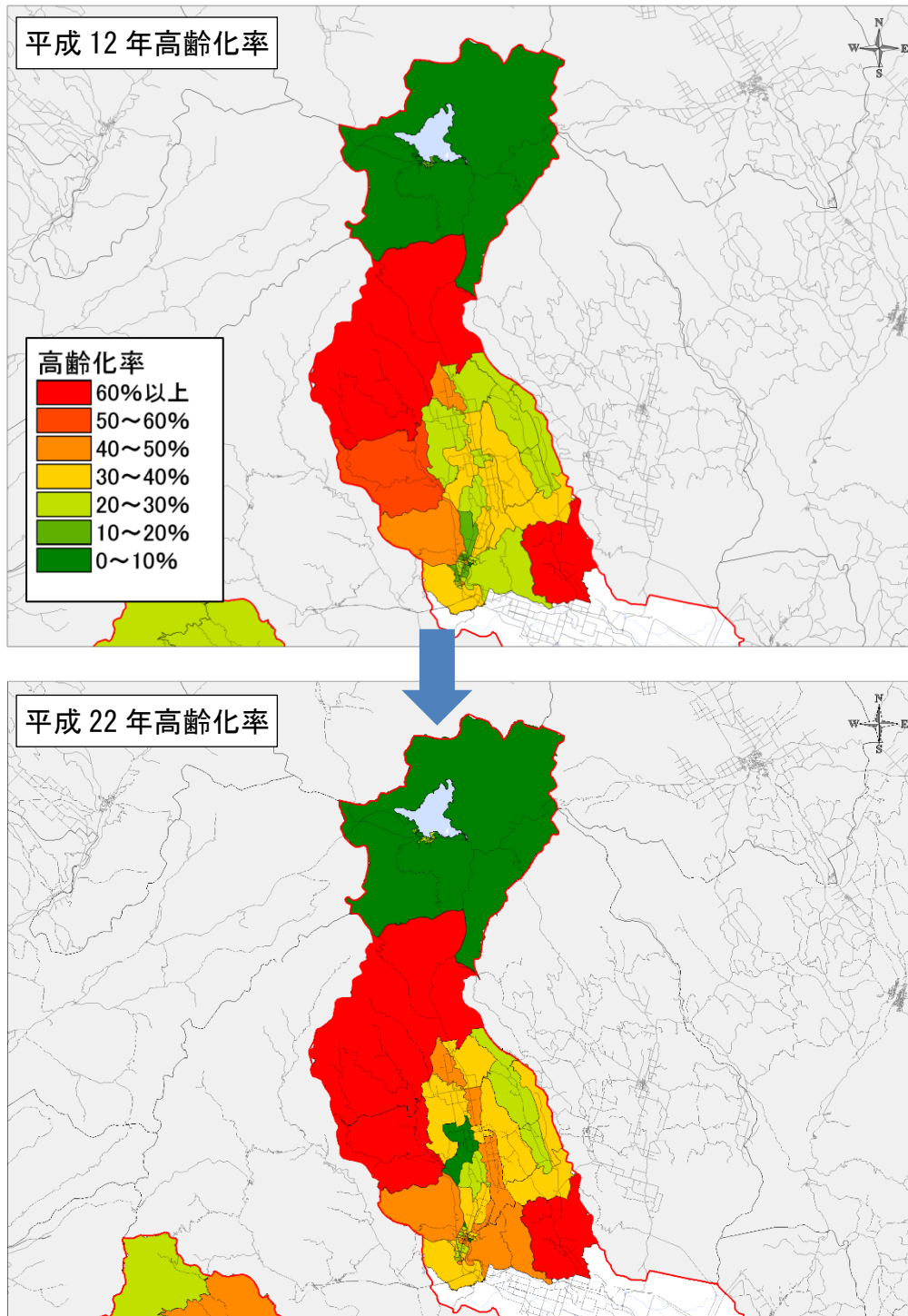
平成 12 年と平成 22 年の人口分布を比較してみると、総じて減少傾向となっている。



資料：国勢調査

図 9 阿寒地域における地域別人口分布（平成 12 年及び平成 22 年の比較）

高齢化率は、平成 12 年から平成 22 年にかけて、増加傾向となっているが、地区別にみると、高齢化率が減少している地域も存在する。

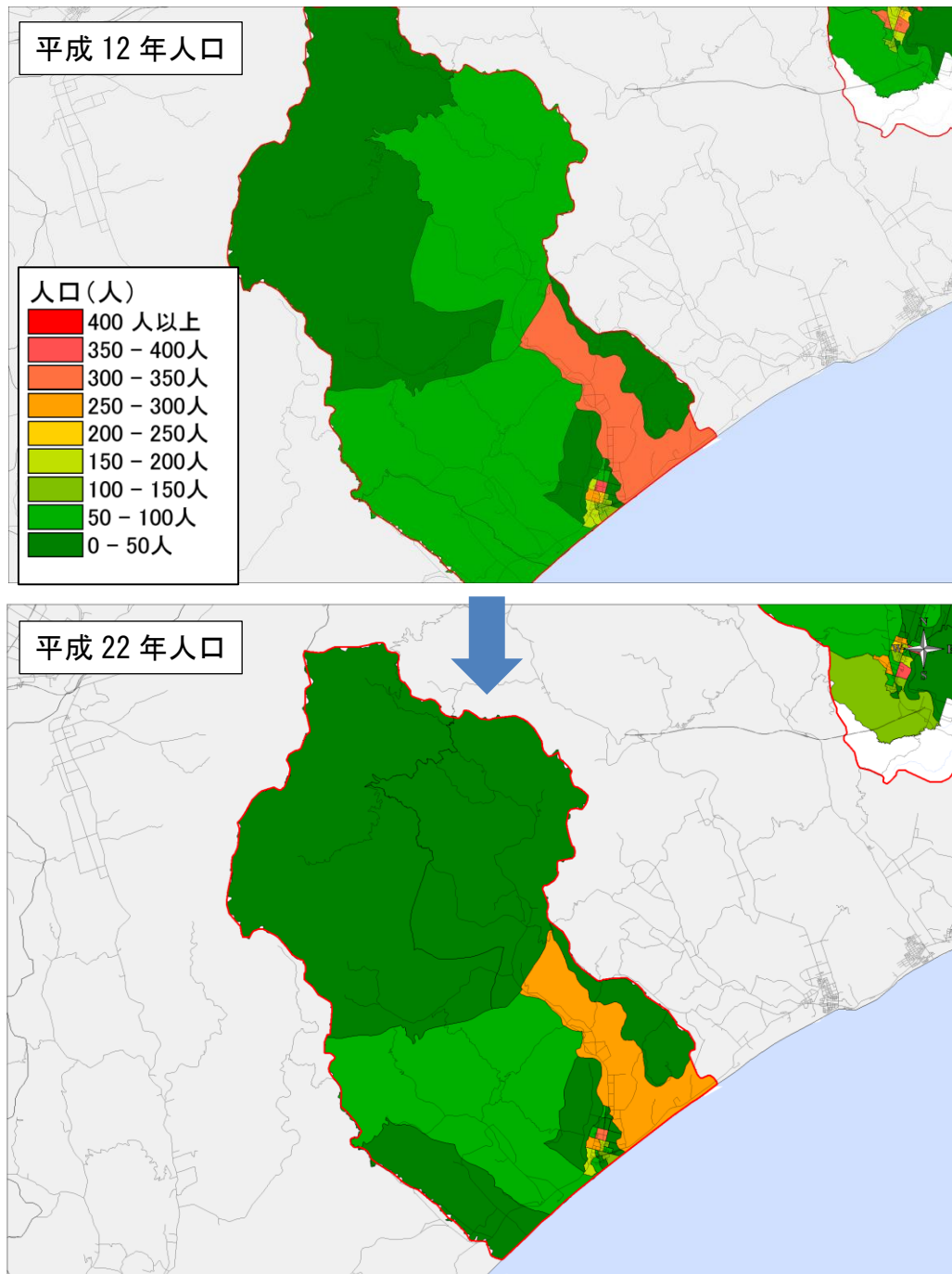


資料：国勢調査

図 10 阿寒地域における地域別高齢化率分布（平成 12 年及び平成 22 年の比較）

### 3) 音別地域

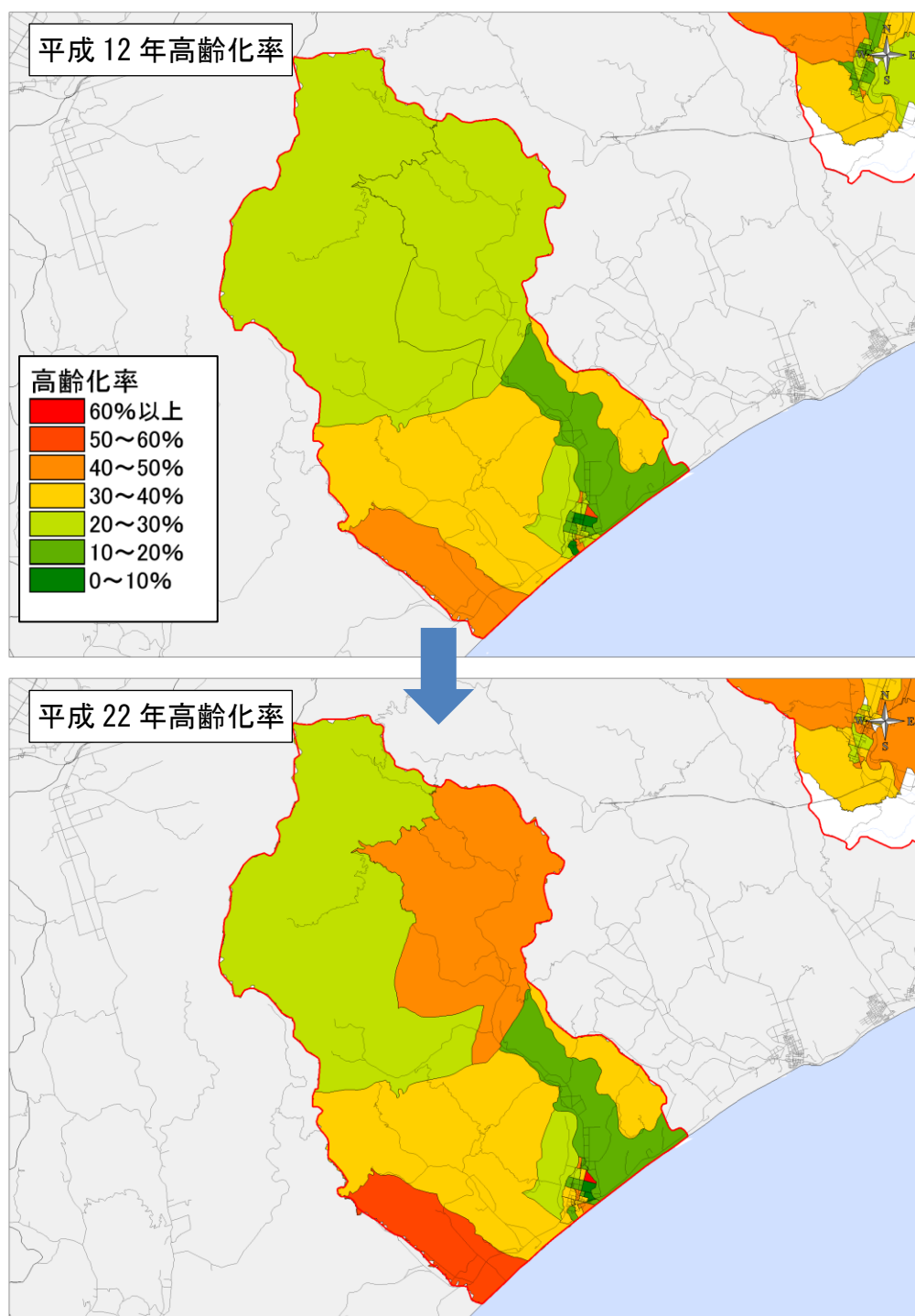
平成 12 年と平成 22 年の人口分布を比較してみると、総じて減少傾向となっており、音別市街地においても人口は減少している。一方で、人口が増加している地域も見受けられる。



資料：国勢調査

図 11 音別地域における地域別人口分布（平成 12 年及び平成 22 年の比較）

65歳以上の老年人口の割合は、平成12年から平成22年にかけて増加傾向となっており、特に、直別や二俣以北で高齢化率が増加していることがわかる。

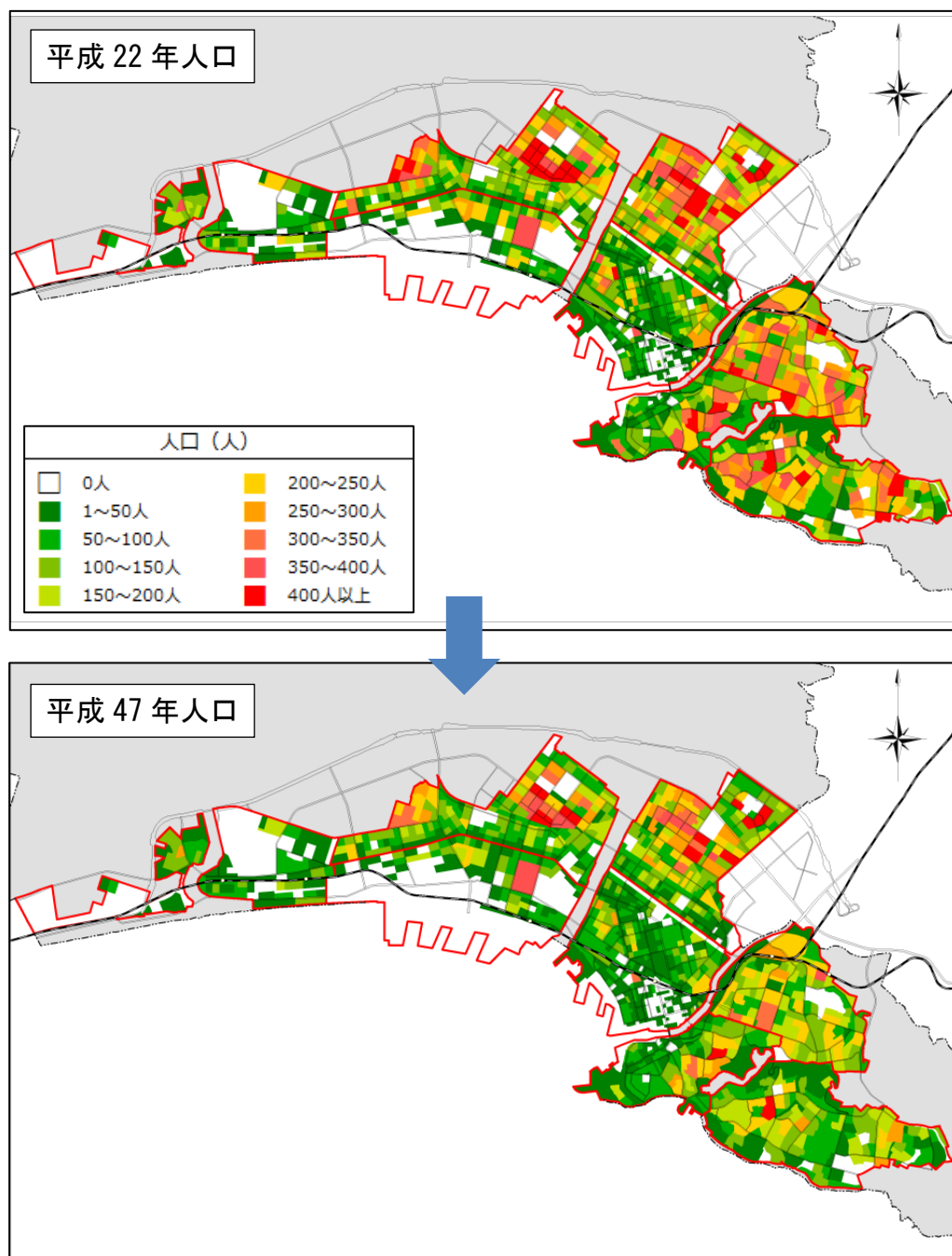


資料：国勢調査

図 12 音別地域における地域別高齢化率分布（平成12年及び平成22年の比較）

### (5) 地域別将来人口と高齢化の推移 (市街地)

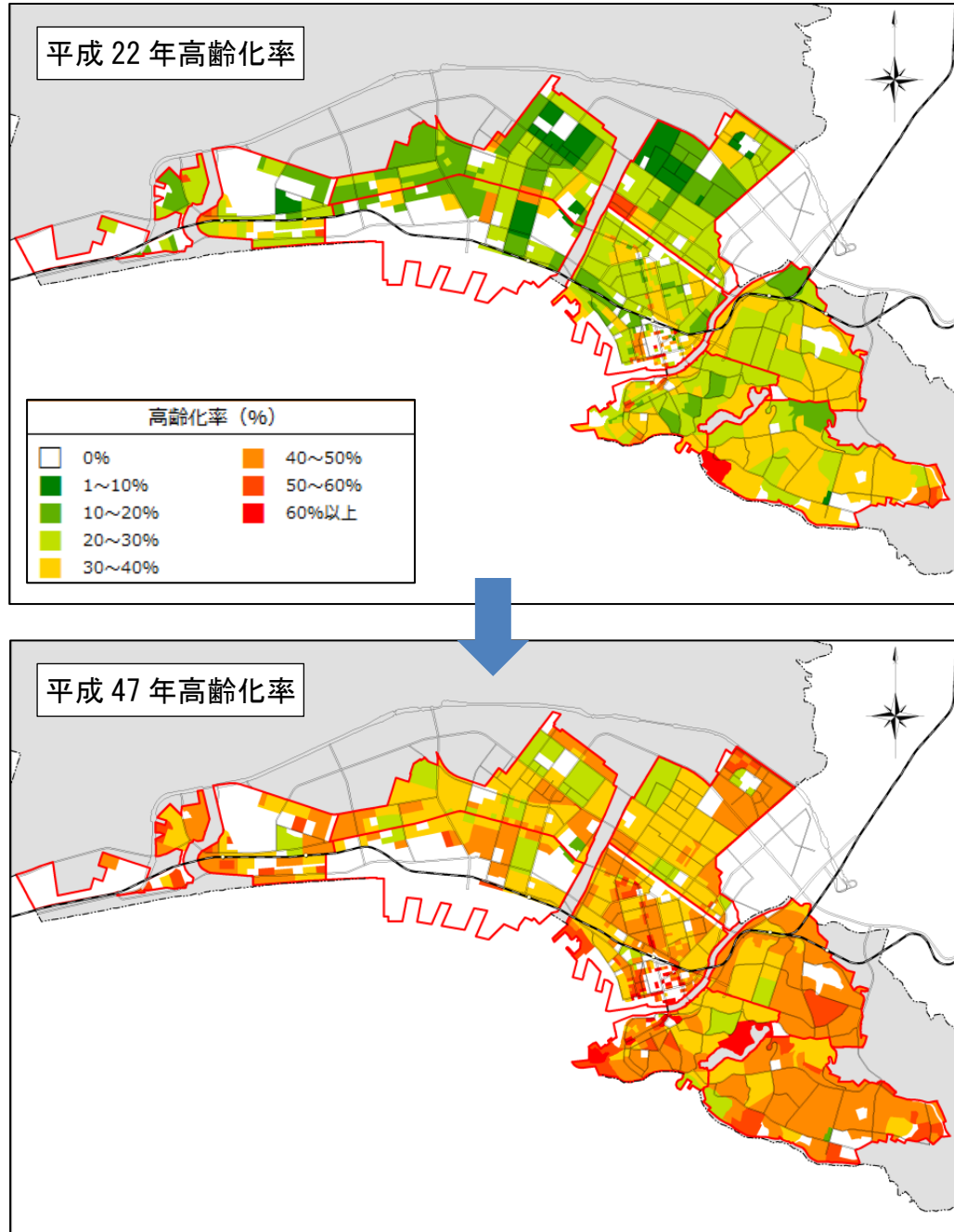
釧路市立地適正化計画で作成した平成 47 年の人口分布と平成 22 年の国勢調査を比較すると、市全域において人口減少の傾向であり、特に東部全域において、人口減少の傾向が著しい。



資料：釧路市立地適正化計画

図 13 市街地における地域別将来人口分布 (平成 22 年及び平成 47 年の比較)

人口が減少する一方で高齢化率は増加の一途をたどり、平成 47 年には 38.4%になると推計されている。



資料：釧路市立地適正化計画

図 14 市街地における地域別高齢化率分布（平成 22 年及び平成 47 年の比較）

## (6) 高齢化と交通事故の状況

釧路市の高齢者世帯数は年々増加傾向であり、平成2年と平成27年を比較すると約4倍となっており、核家族化が進行する中では、今後も増加することが予想される。

また、釧路市内における交通事故発生件数については、減少傾向となっているが、交通事故発生件数に占める高齢者の第一当事者の割合は増加傾向となっており、平成27年では29.3%と約3件に1件は高齢者が関係する事故となっている。

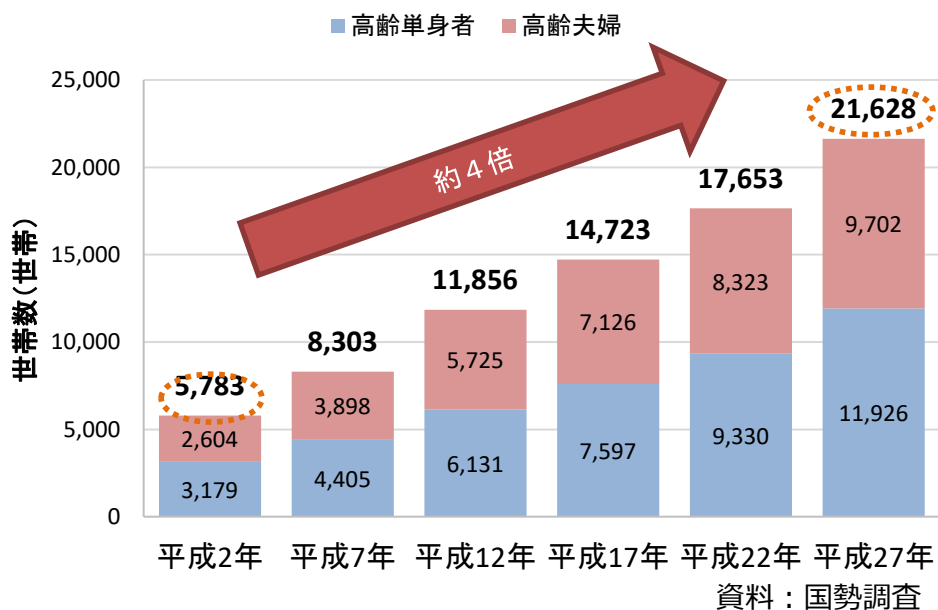
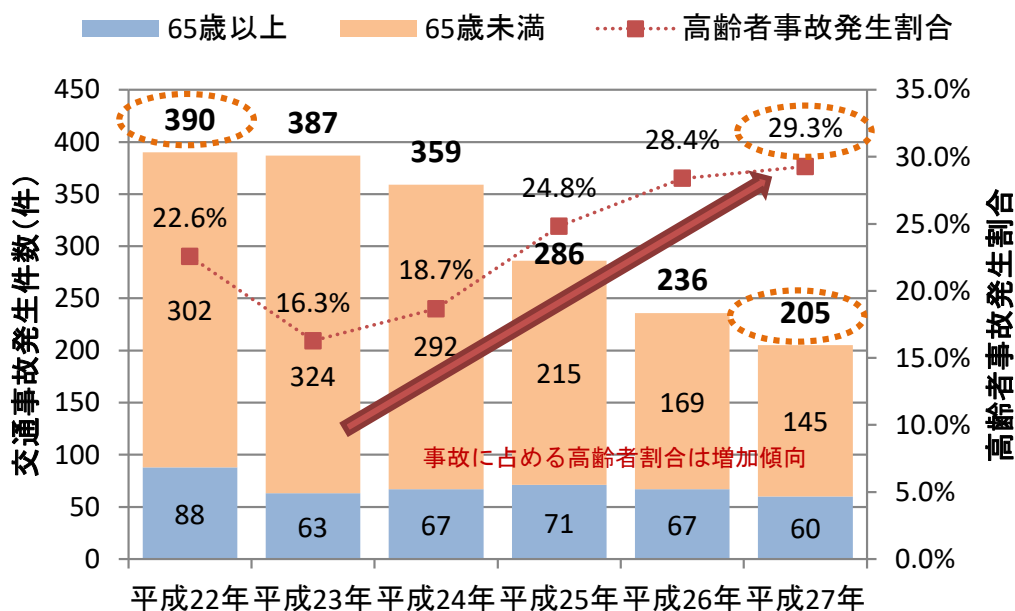


図 15 高齢者単身及び高齢者夫婦世帯数の推移



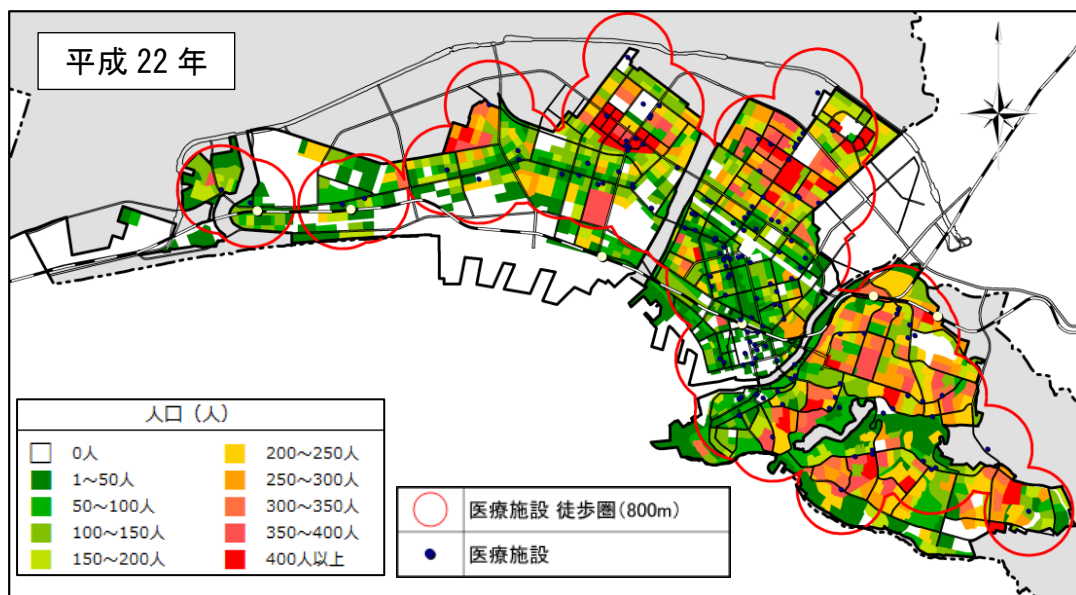
※交通事故発生件数に占める高齢者事故発生割合は第一当事者によるもの

資料：北海道警察釧路方面釧路警察署

図 16 年齢階層別交通事故発生件数

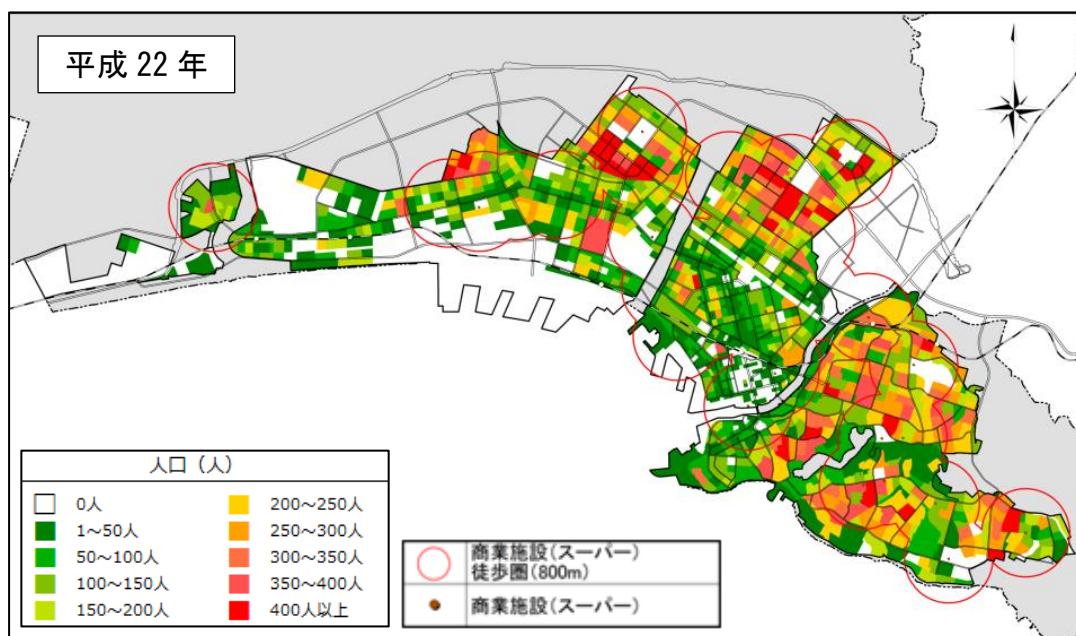
## (7) 都市機能の分布状況

徒歩圏人口カバー範囲をみると、医療施設（内科）については、一定の徒歩圏の範囲に立地されているが、西部についてはカバーされていない地域がある。また、商業施設（スーパー）では、西部や東部で徒歩圏から外れているエリアが見受けられる。



資料：釧路市立地適正化計画

図 17 医療施設（全体）の徒歩圏（800m）人口カバー範囲



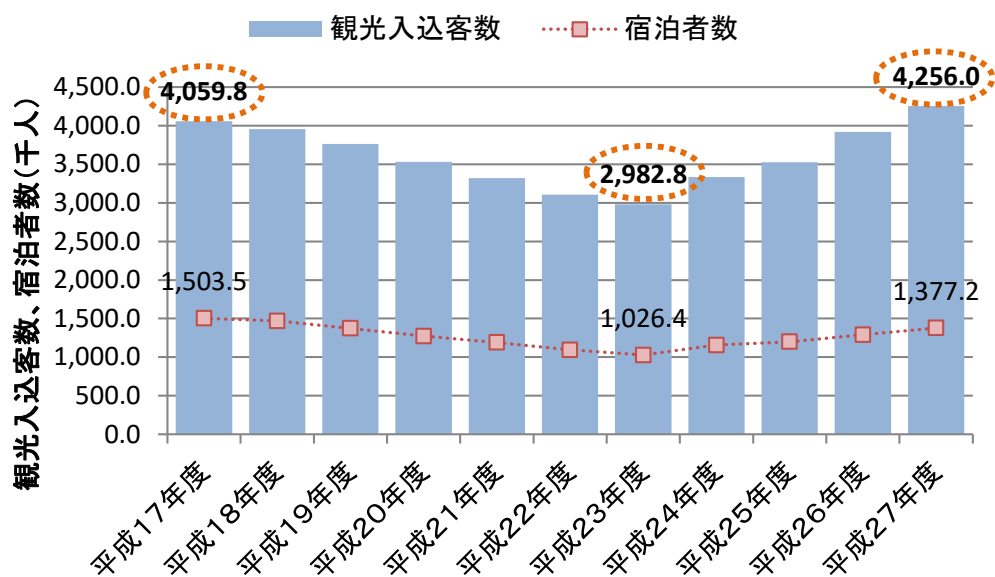
資料：釧路市立地適正化計画

図 18 商業施設（スーパー）の徒歩圏（800m）人口カバー範囲

## (8) 釧路市の観光動向

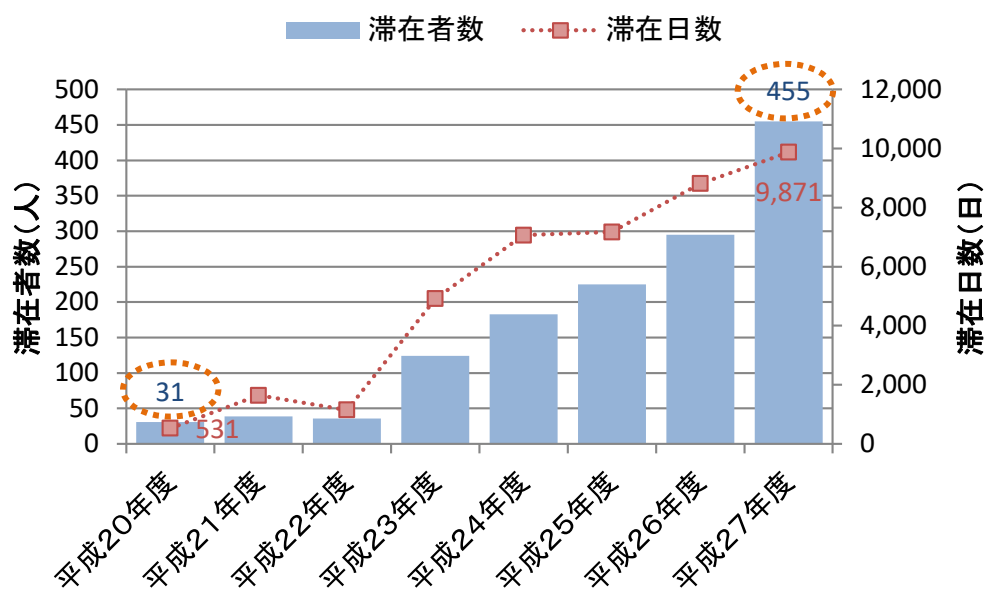
釧路市の観光動向をみると、平成 23 年度にかけて観光入込客数及び宿泊者数は減少傾向となっているが、その後は増加傾向となっており、平成 27 年度には平成 23 年度と比較し、観光入込客数は約 1.4 倍、宿泊者数では約 1.3 倍の増加となっている。

また、釧路市における長期滞在者は、年々増加傾向にあり、平成 27 年度には平成 20 年度と比較し、約 15 倍の 455 人となった。



資料：北海道観光入込客数調査

図 19 釧路市への観光入込客数の推移



資料：釧路市

図 20 釧路市における長期滞在者の推移

### 3-2 公共交通の概況

#### (1) 釧路市内を運行する公共交通

釧路市内を運行する公共交通は、根室本線及び釧網本線のＪＲ線その他、バス事業者２社による４９路線５８系統のバス及び阿寒地域における乗合タクシー等が運行している。

また、P30～32に市内を運行する公共交通網を整理する。

表 1 市内を運行するＪＲ線

| 運行地区  | ＪＲ路線名 | 駅名    |
|-------|-------|-------|
| 釧路市街地 | 根室本線  | 大楽毛駅  |
|       |       | 新大楽毛駅 |
|       |       | 新富士駅  |
|       |       | 釧路駅   |
|       |       | 東釧路駅  |
|       |       | 武佐駅   |
|       | 釧網本線  | 東釧路駅  |
| 音別地域  | 根室本線  | 音別駅   |

表 2 市内を運行するバス路線等（くしろバス(株)路線）

| 系統名             | 起点      | 経由地     | 終点       | 事業許可<br>区分 | 補助事業の<br>活用 | バス<br>停数 | 延長<br>(km) |
|-----------------|---------|---------|----------|------------|-------------|----------|------------|
| たくぼく循環線（旭町Ｓ・Ｃ内） | 釧路駅前    | アザ*よねまち | 釧路駅前     | 4条乗合       | -           | 29       | 9.2        |
| たくぼく循環線（旭町Ｓ・Ｃ外） | 釧路駅前    | アザ*よねまち | 釧路駅前     |            | -           | 28       | 9.2        |
| たくぼく循環線（十字街）    | 釧路駅前    | アザ*よねまち | 釧路駅前     |            | -           | 24       | 6.7        |
| 若草団地線           | 釧路駅前    | 市立病院    | 第2若草団地   |            | 市単独補助       | 27       | 9.4        |
| 武佐線（系統1）        | 釧路駅前    | 清明小学校   | 第2若草団地   |            | 市単独補助       | 27       | 8.7        |
| 武佐線（系統2）        | 釧路駅前    | 清明小学校   | 春採Ｓ・Ｃ    |            | 市単独補助       | 32       | 10.2       |
| 鶴ヶ岱線（系統1）       | 大楽毛分岐   | 星が浦大通   | 東高校      |            | -           | 37       | 15.3       |
| 鶴ヶ岱線（系統2）       | 白糖高校    | 星が浦大通   | 市立病院     |            | -           | 62       | 37.6       |
| 鶴ヶ岱線（系統3）       | 大楽毛分岐   | 星が浦大通   | 市立病院     |            | -           | 37       | 16.8       |
| ジョイフルタウン線       | 釧路駅前    | 喜多町     | ジョイフルタウン |            | -           | 9        | 5.0        |
| 文苑公住線（系統1）      | 孝仁会記念病院 | 釧路駅前    | 緑ヶ岡      |            | 市単独補助       | 38       | 13.1       |
| 文苑公住線（系統2）      | 孝仁会記念病院 | 釧路駅前    | 緑ヶ岡      |            | 市単独補助       | 42       | 14.1       |
| 白樺春採ショッピングセンター線 | 白樺台     | 白樺ターミナル | 釧路駅前     |            | 広域生活        | 43       | 14.1       |
| 白樺線（湖陵高校経由）     | 釧路駅前    | 白樺ターミナル | 白樺台      |            | 市単独補助       | 36       | 12.9       |
| 白樺線（千代の浦経由）     | 釧路駅前    | 桜ヶ岡通    | 白樺台      |            | -           | 26       | 9.5        |

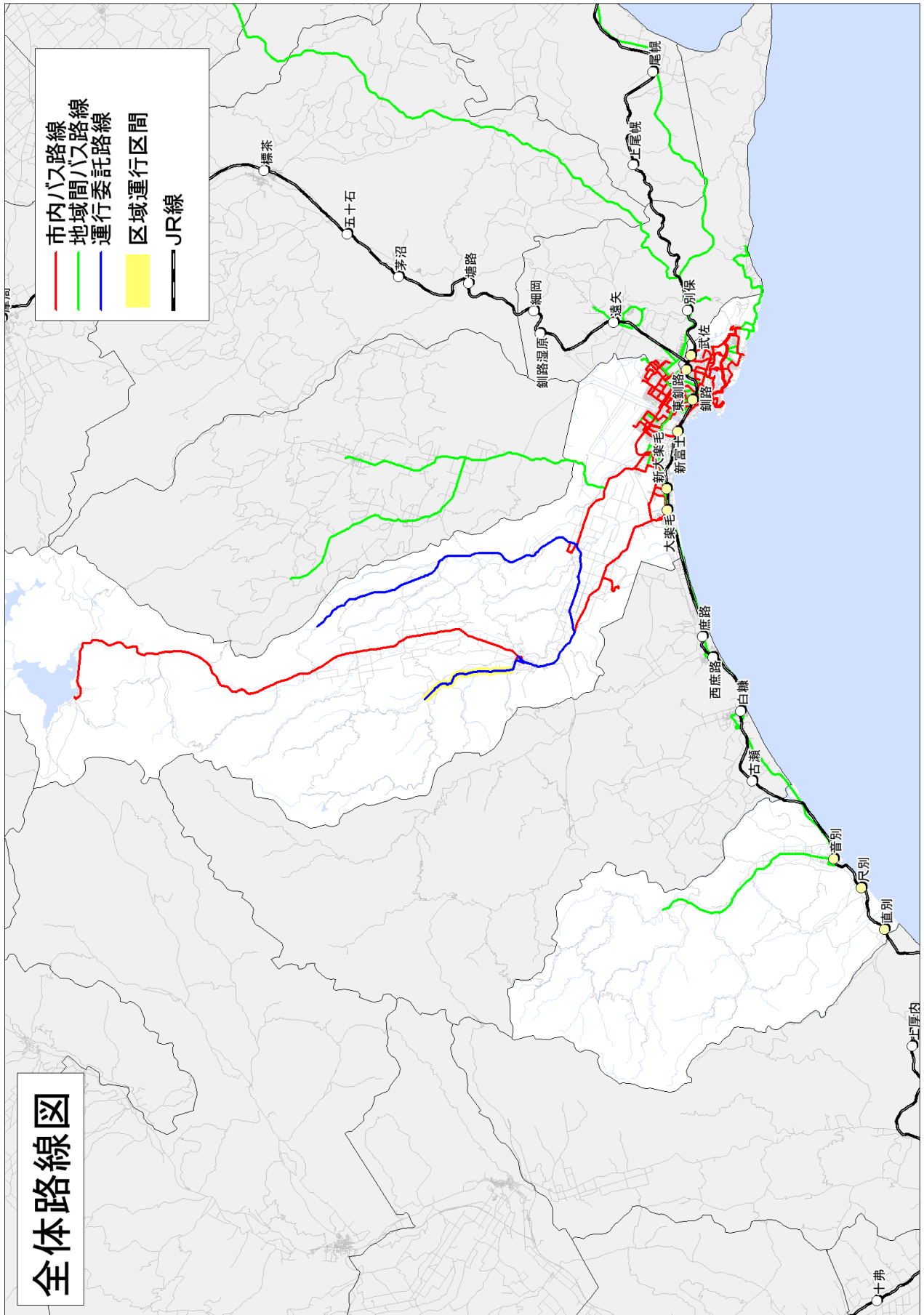
| 系統名       | 起点      | 経由地           | 終点      | 事業許可<br>区分 | 補助事業の<br>活用 | バス<br>停数 | 延長<br>(km) |
|-----------|---------|---------------|---------|------------|-------------|----------|------------|
| 厚岸・釧路線    | くしろバス本社 | 別保駅           | 子野日公園   | 4条乗合       | 地域間幹線       | 76       | 65.6       |
| イオン新富士線   | 釧路駅     | 新富士2丁目        | ｲﾝ昭和田   |            | 市単独補助       | 26       | 8.5        |
| 昆布森線      | 昆布森     | 城山            | 白樺台     |            | -           | 8        | 7.6        |
| 毘沙門線      | 三ツ浦     | 白樺ターミナル       | 釧路駅前    |            | 市単独補助       | 39       | 15.9       |
| 別保線       | 釧路駅前    | 東陽中通          | 双河辺     |            | 広域生活        | 43       | 18.3       |
| 遠矢線       | 釧路駅前    | 自衛隊入口         | 三映団地    |            | 地域間幹線       | 47       | 20.6       |
| 白糖線       | 白糖高校    | 大楽毛駅前         | 釧路駅前    |            | 地域間幹線       | 62       | 35.0       |
| 大楽毛線      | 高専      | 鳥取分岐          | 釧路駅前    |            | 市単独補助       | 36       | 14.1       |
| 晴海線       | 釧路駅前    | 中央通           | 白樺台     |            | 広域生活        | 32       | 10.6       |
| 南北線（系統1）  | 第2若草団地  | 富士見3丁目        | 東高校     |            | 地域間幹線       | 54       | 18.7       |
| 南北線（系統2）  | 第2若草団地  | 市立病院          | 釧路駅前    |            | -           | 25       | 7.8        |
| 附属スクール線   | くしろバス本社 | 木場1丁目         | 白樺入口    |            | -           | 32       | 13.1       |
| 美原線（芦野経由） | 釧路駅前    | 柳橋通           | 孝仁会記念病院 |            | 市単独補助       | 28       | 9.6        |
| 美原線（大曲経由） | 釧路駅前    | 大曲            | 美原      |            | 補助なし        | 25       | 8.9        |
| 昭和線       | 釧路駅     | 鳥取大通2丁目       | 釧路北病院前  |            | 市単独補助       | 34       | 11.2       |
| イオン昭和線    | 釧路駅前    | 中園通           | ｲﾝ昭和田   |            | 市単独補助       | 27       | 8.9        |
| イオン線      | ｲﾝ昭和田   | ｲﾝ釧路店         | 博物館     |            | 地域間幹線       | 53       | 18.2       |
| イオン釧路線    | 釧路駅前    | 共栄大通7丁目       | ｲﾝ釧路店   |            | -           | 19       | 6.4        |
| イオン美原線    | 釧路駅前    | ｲﾝ釧路店         | 孝仁会記念病院 |            | 地域間幹線       | 29       | 8.9        |
| 高専線（系統1）  | 三映団地    | 東高校           | 高専      |            | -           | 61       | 33.9       |
| 高専線（系統2）  | 東高校     | くしろバス本社       | 高専      |            | -           | 33       | 19.0       |
| たんちよう線    | まりも団地   | ｲﾝ昭和田         | ｲﾝ釧路店   |            | 地域間幹線       | 53       | 19.2       |
| 循環バスぐるっと  | ｲﾝ昭和田   | ｽｰﾊﾟｰｱｰｸ鳥取大通店 | ｲﾝ昭和田   |            | フィーダー       | 34       | 11.8       |
| 根室線       | 根室交通営業所 | 厚床駅前          | くしろバス本社 |            | 地域間幹線       | 30       | 142.5      |

表 3 市内を運行するバス路線等（阿寒バス(株)路線）

| 系統名             | 起点            | 経由地          | 終点         | 事業許可区分 | 補助事業の活用 | バス停数 | 延長(km) |
|-----------------|---------------|--------------|------------|--------|---------|------|--------|
| 鶴野市立病院線         | 市立病院          | 鶴野小学校、釧路駅    | ニュータウン入口   | 4 条乗合  | 市単独補助   | 37   | 14.3   |
| 昭和線             | 鳥取大通 2 丁目     | イワ昭和店、釧路北病院前 | 鳥取大通 2 丁目  |        | 市単独補助   | 36   | 11.3   |
| 大楽毛線（星が浦北通経由）   | 釧路駅前          | 鳥取分岐         | 高専前        |        | 市単独補助   | 40   | 16.1   |
| 大楽毛線（国道経由）      | 釧路駅前          | 鳥取分岐         | 高専前        |        | 市単独補助   | 36   | 14.2   |
| 釧路羅臼線           | 市立病院前         | 中標津ターミナル     | 羅臼営業所      |        | 地域間幹線   | 100  | 165.3  |
| 釧路標津線           | 市立病院          | 中標津ターミナル     | 標津営業所      |        | 市単独補助   | 126  | 115.9  |
| 鶴居線             | 市立病院          | 鳥取分岐         | グリーンパークつるい |        | 地域間幹線   | 66   | 41.0   |
| 鶴居スクール線         | グリーンパークつるい    | 鳥取分岐         | 市立病院       |        | -       | 48   | 39.7   |
| 阿寒本町線（山花経由）     | 鳥取大通 2 丁目     | 山花温泉リル       | 阿寒診療所      |        | 市町村生活   | 62   | 38.5   |
| 阿寒本町線（大楽毛経由）    | 市立病院前         | 大楽毛駅前        | 阿寒診療所      |        | 市単独補助   | 64   | 36.4   |
| イオン鶴野線          | イワ昭和店         | 鳥取大通 9 丁目    | ニュータウン入口   |        | フィーダー   | 19   | 6.9    |
| イオン高專線          | イワ昭和店         | 星が浦大通 3 丁目   | 高専前        |        | フィーダー   | 25   | 10.5   |
| イオンリフレ線（鶴野経由）   | イワ昭和店         | 鶴野小学校        | 山花温泉リル     |        | フィーダー   | 30   | 16.5   |
| イオンリフレ線（大楽毛経由）  | イワ昭和店         | 星が浦大通 4 丁目   | 山花温泉リル     |        | フィーダー   | 32   | 26.2   |
| ②イオンリフレ線（大楽毛経由） | 山花温泉リル        | 星が浦大通 4 丁目   | イワ昭和店      |        | フィーダー   | 31   | 20.8   |
| 山花リフレ線（鶴野経由）    | 釧路駅前          | 西通           | 山花温泉リル     |        | 市単独補助   | 52   | 24.1   |
| 阿寒線             | 釧路駅前          | 釧路空港         | 阿寒湖 BC     |        | 地域間幹線   | 78   | 78.6   |
| 空港連絡バス          | フィッシャーマンス MOO | -            | 釧路空港       |        | -       | 16   | 22.5   |

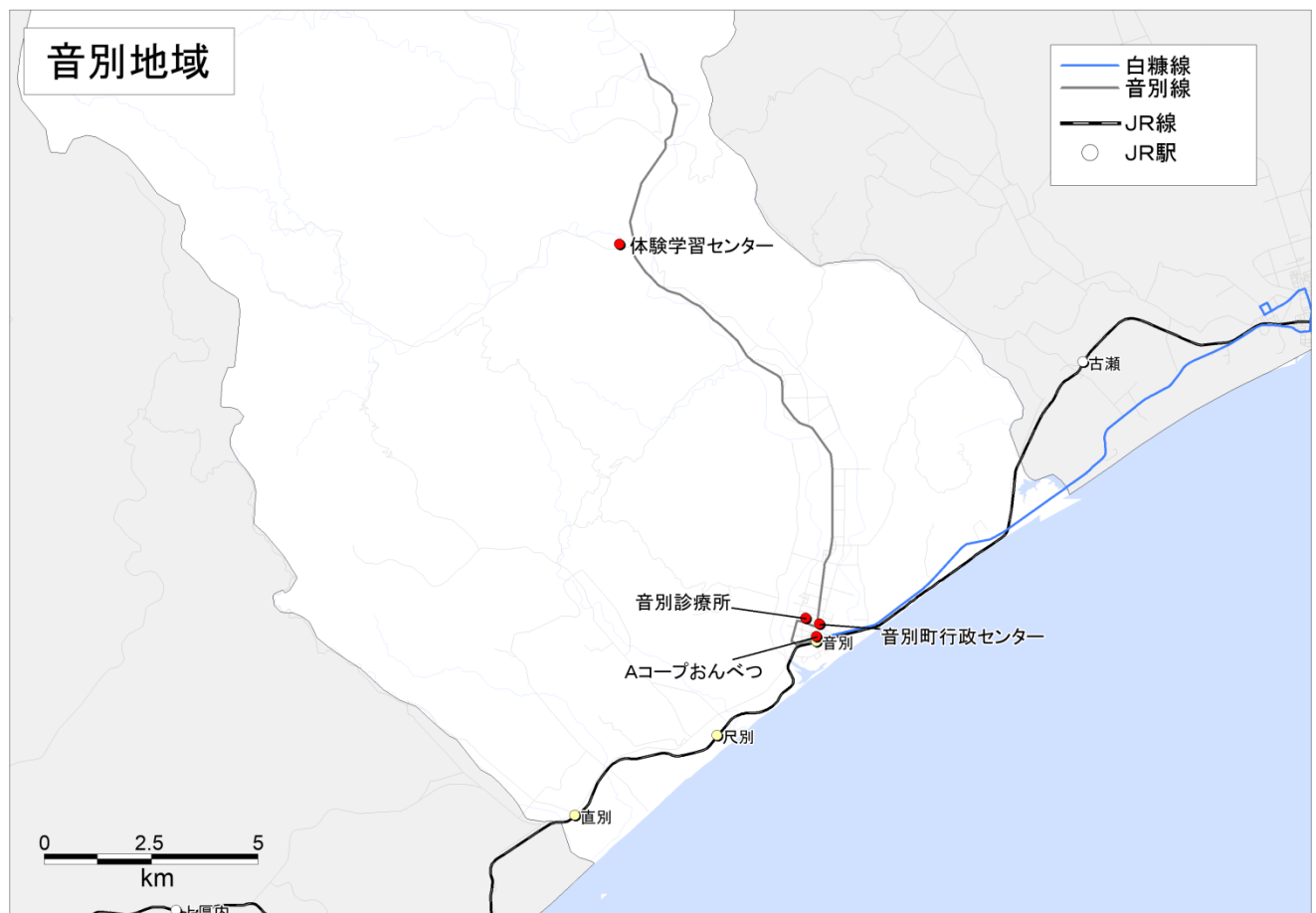
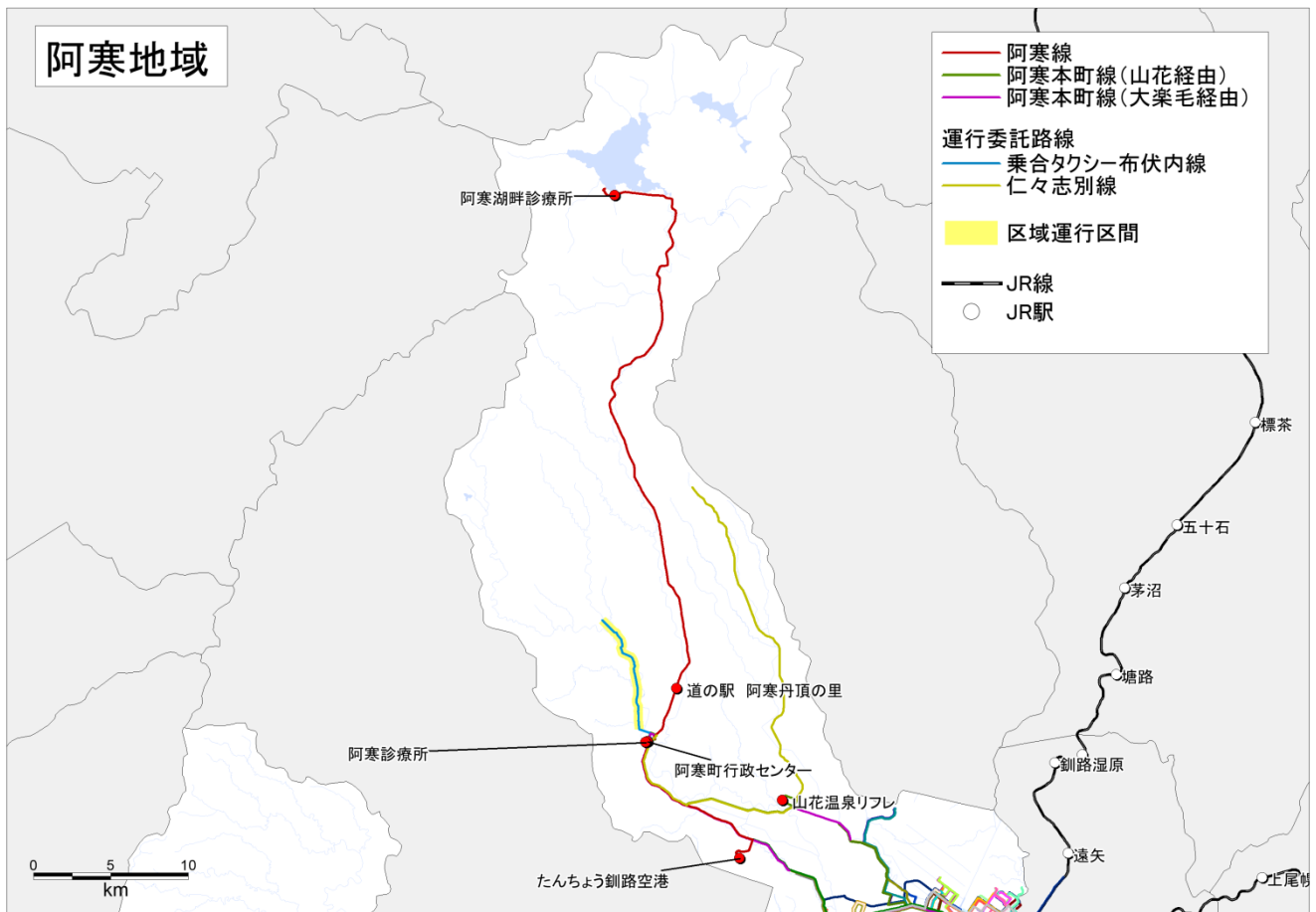
表 4 市内を運行するバス路線等（区域運行路線）

| 運行事業者       | 系統名         | 経由地営業区域                | 事業許可区分 | 補助事業の活用 | バス停数 | 延長(km) |
|-------------|-------------|------------------------|--------|---------|------|--------|
| (有)阿寒観光ハイヤー | 布伏内線        | 布伏内地区                  | 4 条乗合  | フィーダー   | 6    | -      |
|             | 仁々志別線       | 仁々志別,共和地区              |        |         | 26   |        |
| 釧路市         | 音別線（霧里・茶案別） | 中音別,上音別,二俣,霧里,茶安別,川西地区 | 自家用有償  |         | 15   |        |
|             | 音別線（尺別・直別）  | 尺別,海光地区                |        |         | 15   |        |
| まりも交通(株)    | 桂恋三津浦線      | 桂恋,三津浦地区               | 4 条乗合  |         | 5    |        |



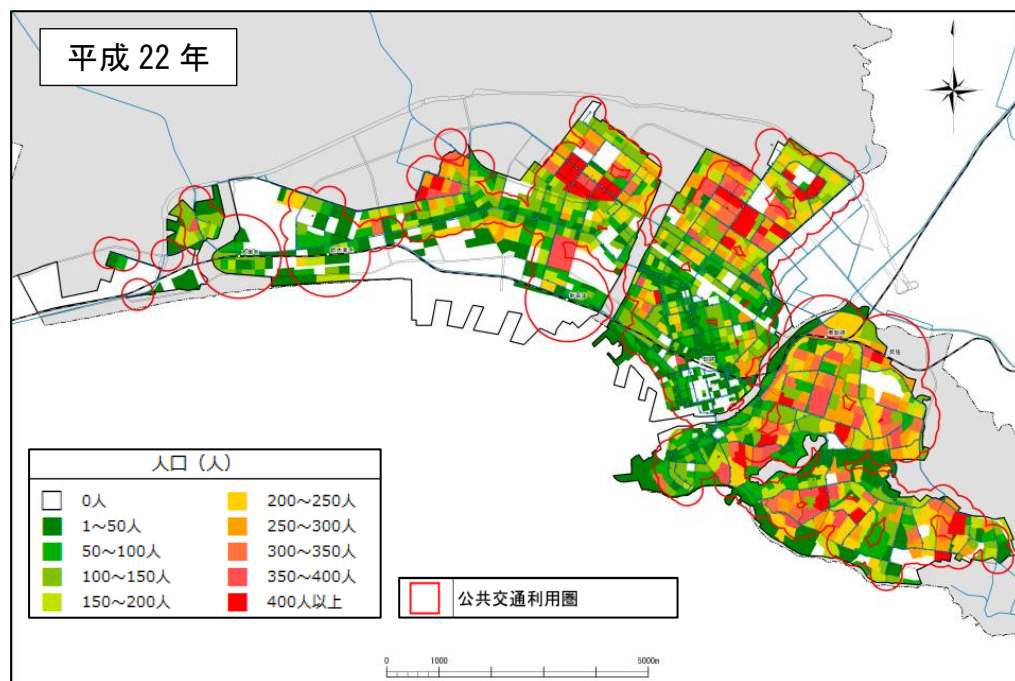
全体路線図





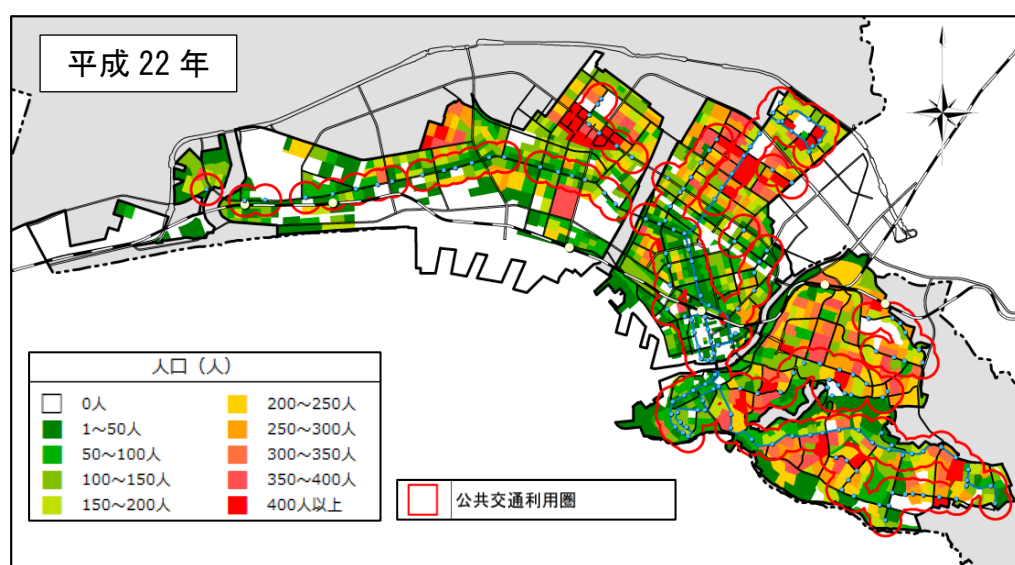
## (2) 釧路市（市街地）の公共交通の状況

主要な公共交通であるバスについては、居住地内の主な道路網にバス停が配置されており、6か所あるJR各駅も含めた市街化区域内の人口カバー範囲（バス停：半径300m、駅：半径800m）は94%となっている。また、平均して1時間当たり片道3本以上のバスが運行するバス停の分布をみると、主に各拠点を結ぶ幹線道路に集中している。



資料：釧路市立地適正化計画

図 21 全駅・バス停からの徒歩圏人口カバー範囲



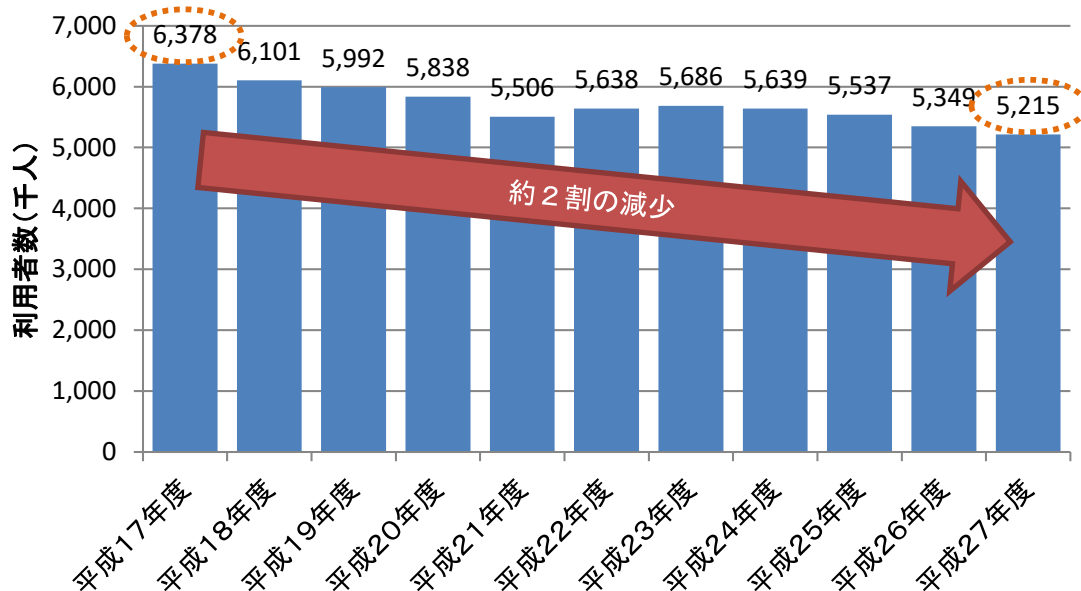
資料：釧路市立地適正化計画

図 22 バス停（平均して1時間当たり片道3本以上）からの徒歩圏人口カバー範囲

### (3) 路線バス等

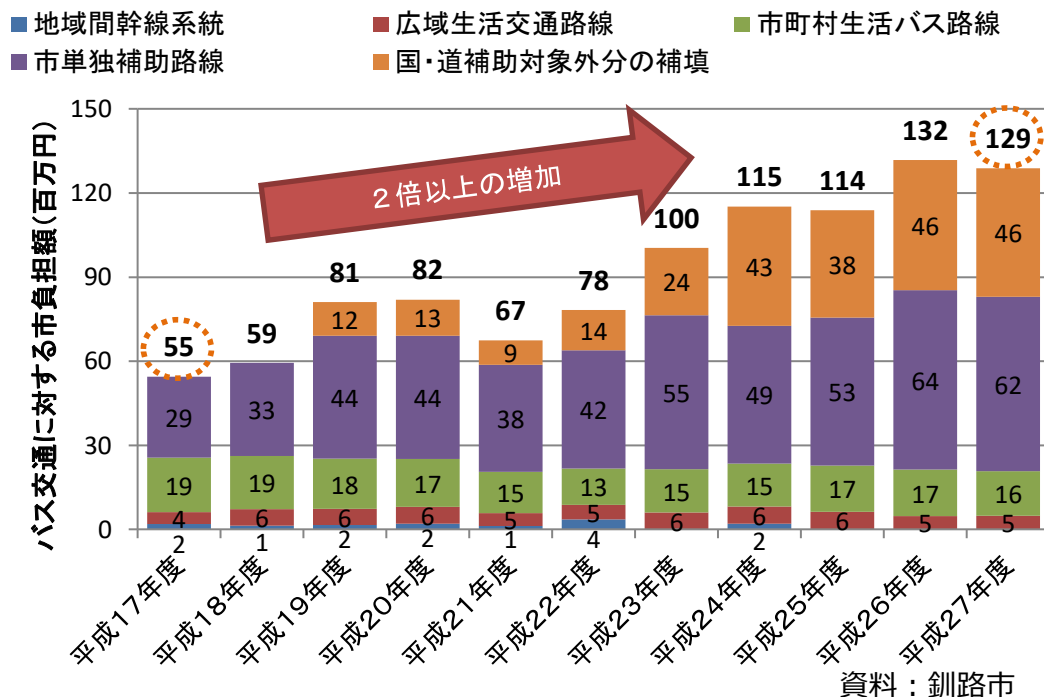
市内を運行するバス交通の利用者は平成 17 年度から平成 27 年度にかけて、約 2 割の減少となっている。

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 27 年度は 2 倍以上に増加している。



資料：北海道運輸局釧路運輸支局

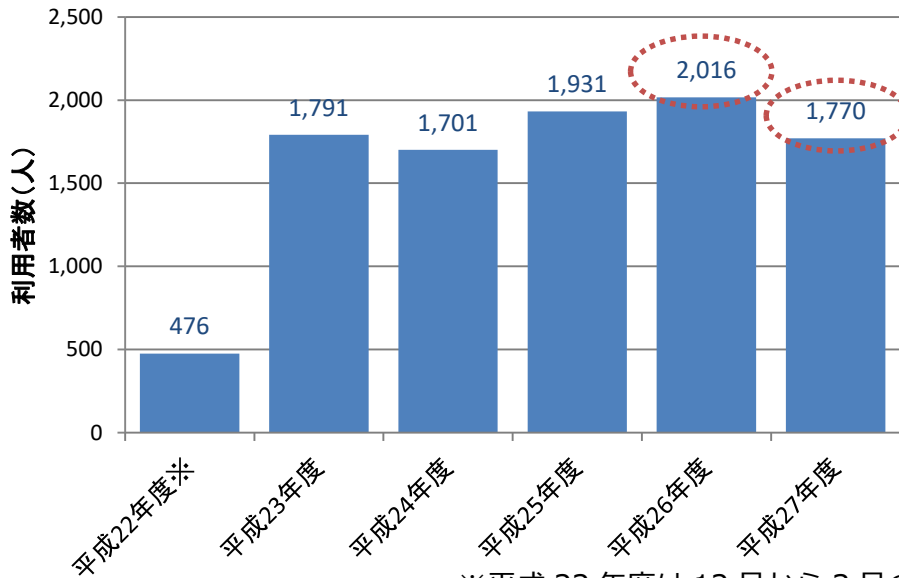
図 23 市内を運行するバス交通の利用者推移



資料：釧路市

図 24 市内を運行するバス交通への市負担額推移

運行委託路線であり、阿寒地域を運行している乗合タクシー布伏内線の利用者数は、平成 26 年度まで 2,016 人と増加傾向にあったが、平成 27 年度では 1,770 人となり、平成 26 年度と比較し約 250 人の減少となっている。

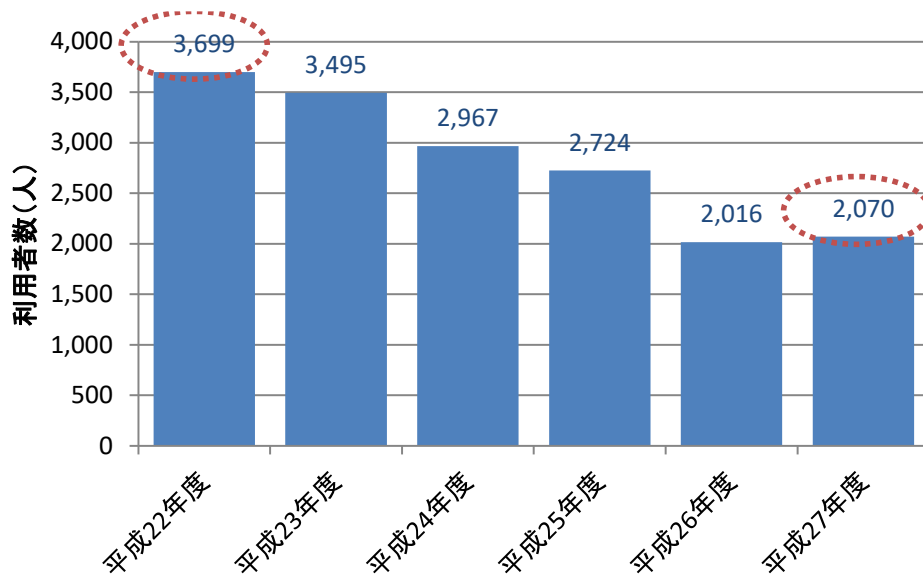


※平成 22 年度は 12 月から 3 月の運行

資料：釧路市

図 25 乗合タクシー布伏内線 輸送人員推移

同じく運行委託路線であり、阿寒地域を運行している仁々志別線の利用者数は年々減少傾向で、平成 22 年度と平成 27 年度を比較すると約 5 割の減少(約 1,600 人減少)となっており、仁々志別小学校の閉校により今後も減少が見込まれている。

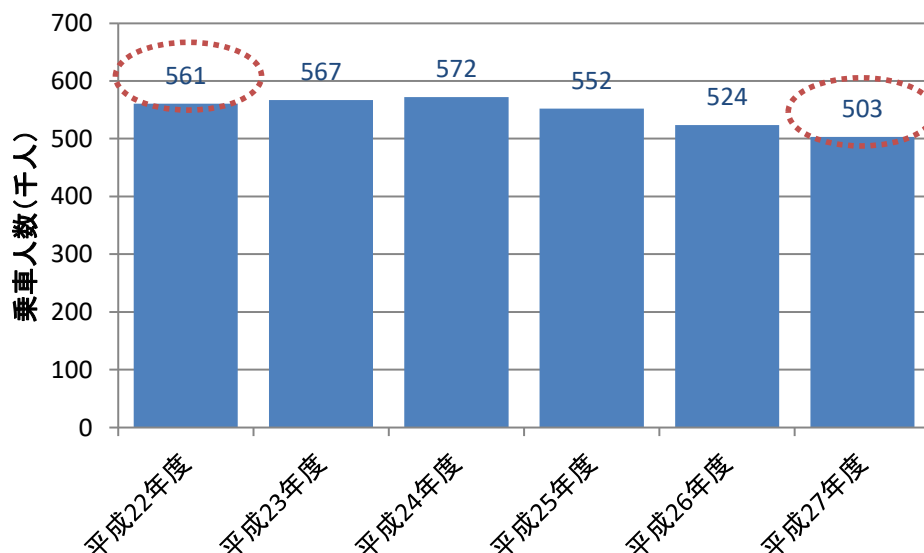


資料：釧路市

図 26 仁々志別線 輸送人員推移

#### (4) 鉄道

釧路市内を運行している鉄道の利用者数は、平成 22 年度以降増加傾向にあったが、平成 22 年度と平成 27 年度を比較すると、約 1 割の減少（約 60 千人減少）となっている。

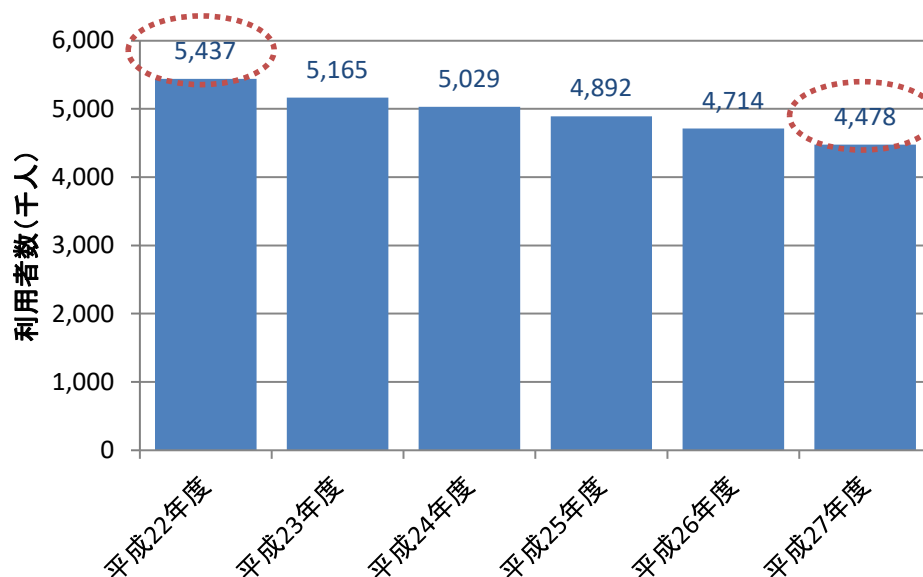


資料：北海道運輸局釧路運輸支局

図 27 釧路駅における鉄道乗車人数推移

#### (5) タクシー

釧路運輸支局管内におけるタクシー利用者数は年々減少傾向にあり、平成 22 年度と平成 27 年度を比較すると、約 2 割の減少（約 959 千人減少）となっている。



資料：北海道運輸局釧路運輸支局

図 28 タクシー利用者推移

### 3-3 各種調査結果の概要

#### (1) 釧路市バス乗降調査

##### 1) 調査の目的

釧路市内を運行するバス路線の利用実態や交通課題等の現状を把握するため、釧路市内を運行する全バス路線全便を対象としたバス乗降調査を実施し、現状の利用状況を把握することを目的とする。

##### 2) 調査対象

くしろバス(株)及び阿寒バス(株)の市内を運行するバス路線の利用者

##### 3) 調査実施日

平成 28 年 7 月 12 日（火）～14 日（木） ※全便対象

##### 4) 調査方法

調査員が対象となるバス車両に乗車し、利用者を対象にビンゴ式アンケート票を配布・回収

##### 5) 調査結果概要

- ・ 3 日間の調査期間で全路線を調査した結果、1 日当たりのバス利用者は、全体で 12,811 人であった。(図 29 参照)
- ・ 集計の結果、利用者が多い時間帯として、通勤や通学時間帯の 7 時台が最も多くなっている。(図 29 参照)
- ・ また、15 時台から 18 時台の下校や通勤に差しかかる時間帯の利用も多いことがわかる。(図 29 参照)
- ・ 利用目的は「通学」が最も多く、次いで「通勤」となっており、バス利用頻度も「ほぼ毎日」が最多であり、バス利用の多い利用時間帯と利用目的がほぼ符合していることがわかる。(図 30、図 31 参照)
- ・ その他の利用目的としては「買い物」や「通院」でのバス利用者も一定数いることが明らかとなっており、釧路市民や周辺町村の住民の移動手段として、バスが多様な役割を果たしていることが明らかとなった。(図 30 参照)
- ・ バスの利用年齢層を見ると、65 歳以上の利用者が全体のほぼ四分の一を占めており、バス路線が高齢者の交通手段として活用されている。(図 37 参照)

利用者が多い時間帯として、通勤や通学時間帯の「7時台」が最も多くなっている。  
また、「15時台」から「18時台」の下校や通勤（帰宅）に差し掛かる時間帯の利用が多いこともわかる。

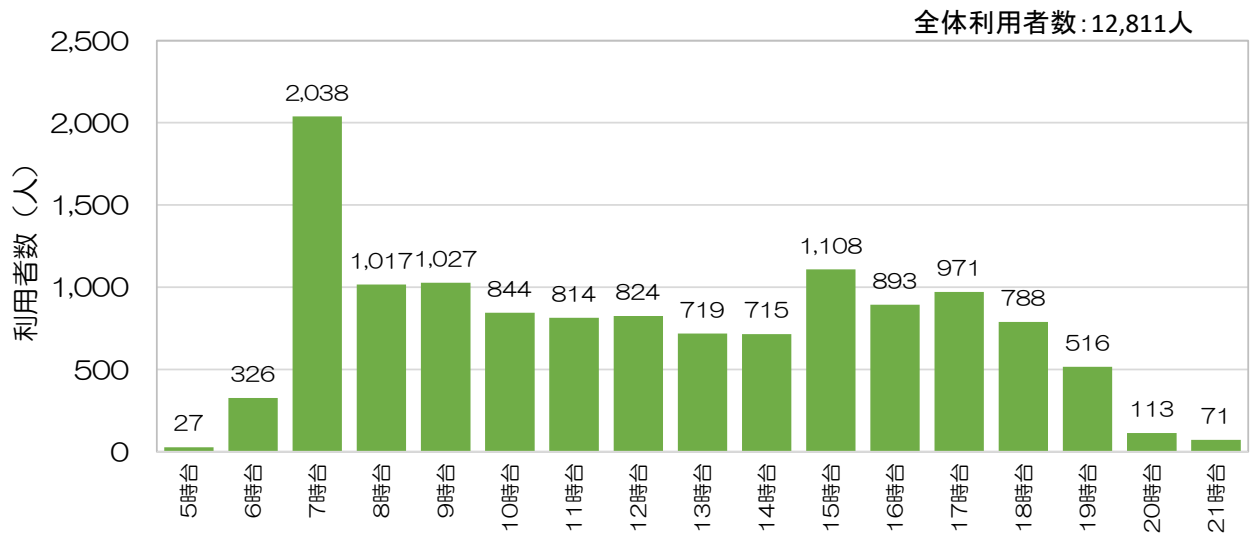


図 29 時間帯別利用者数

利用目的は、「通学」が最も多く、次いで「通勤」となっている。

バスの利用頻度は、「ほぼ毎日」が最多となっている。

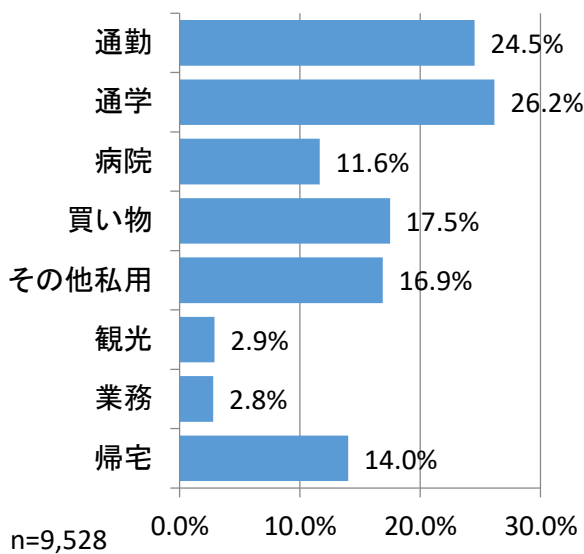


図 30 利用目的

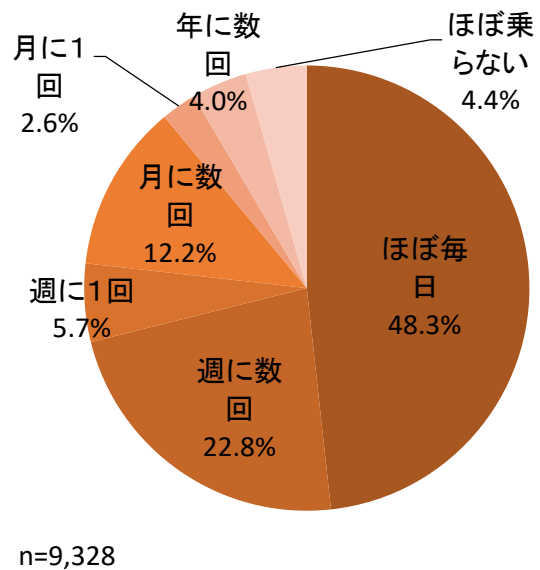


図 31 利用頻度

乗車前の移動手段は、「徒歩・自転車」が最も多く、2割程度が「路線バス」から乗り継いでいる。

降車後の移動手段についても、「徒歩・自転車」が最も多く、1割程度が「路線バス」へと乗り継いでいる。

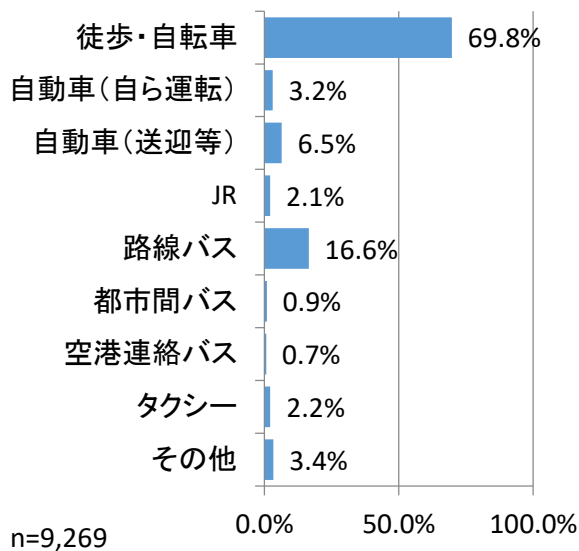


図 32 乗車前移動手段

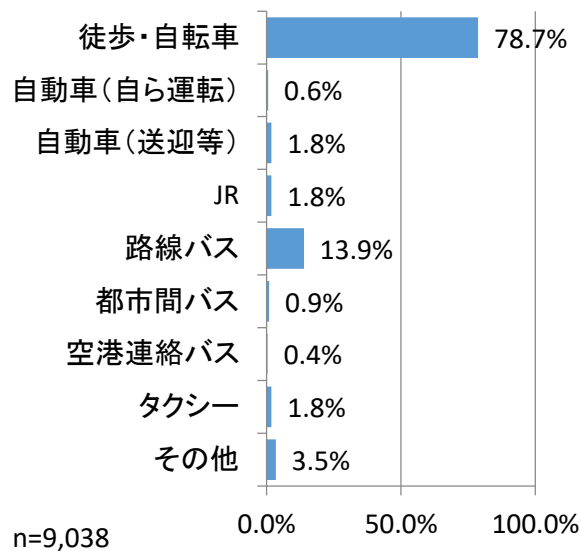


図 33 降車後移動手段

バス運賃の支払い方法は、通勤や通学での利用が多いことから「定期券」の割合が約5割と最も多い。

次いで、「現金」や「回数券」の順となっている。

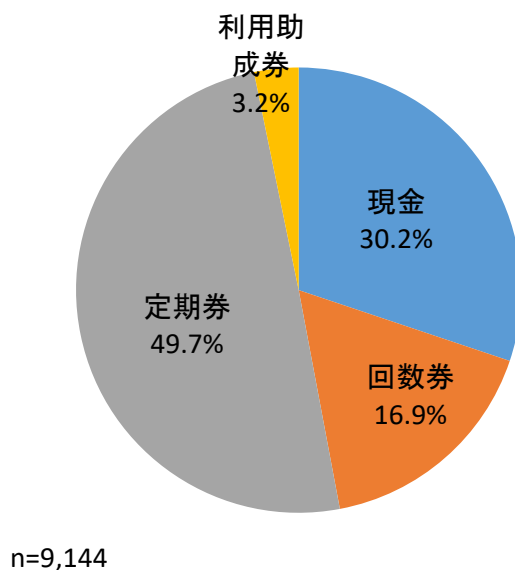
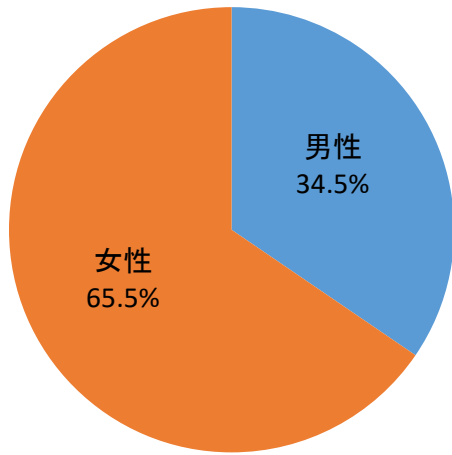


図 34 バス運賃の支払い方法

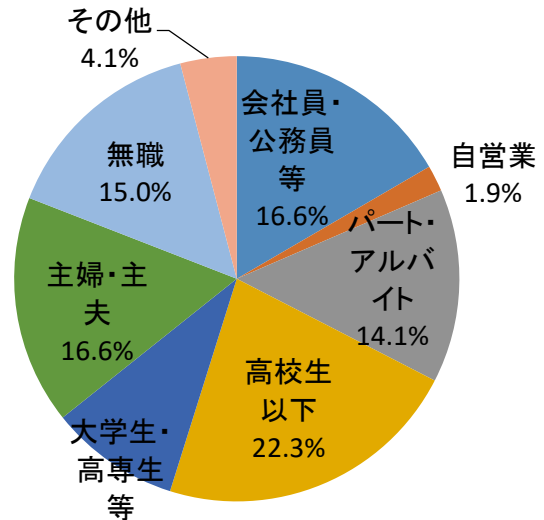
バス利用者の性別は、「女性」が約7割となっている。

職業については、「高校生以下」が2割以上と最も多く、次いで、「会社員・公務員等」や「主婦・主夫」の割合が多くなっている。



n=8,474

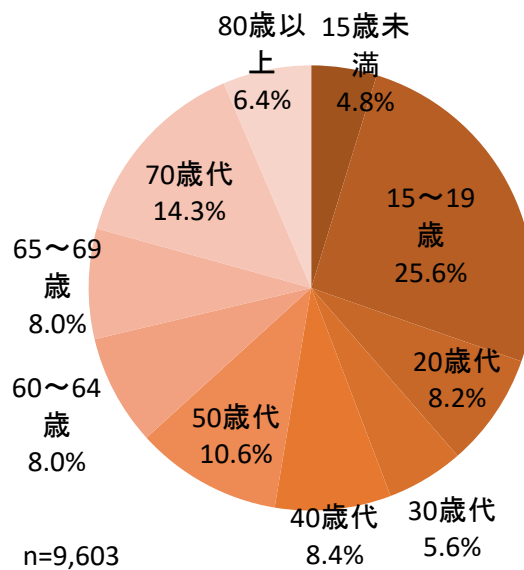
図 35 性別



n=9,291

図 36 職業

バス利用者の年代は、「15～19歳」が約3割と最も多く、主には通学で利用していると考えられる。また、約3割が65歳以上の高齢者となっており、高齢者や学生など交通弱者にとって、重要な移動手段となっていることがうかがえる。



n=9,603

図 37 年齢

表 3 路線別利用者数（その1）

| 路線名         | 運行便数<br>(便/日) | 1便当たり利用者数<br>(人/便) |
|-------------|---------------|--------------------|
| たくぼく循環線     | 39            | 11                 |
| 若草団地線       | 17            | 11                 |
| 若草団地線（系統の2） | 1             | 19                 |
| 武佐線         | 23            | 10                 |
| 武佐線（系統の3）   | 1             | 17                 |
| 鶴ヶ岱線        | 3             | 22                 |
| 明輝高校線       | 1             | 31                 |
| 学園線         | 2             | 16                 |
| 豊美線         | 20            | 9                  |
| 文苑公住線       | 57            | 24                 |
| 文苑公住線（系統の2） | 1             | 64                 |
| 白樺線（湖陵）     | 40            | 15                 |
| 白樺線（千代ノ浦）   | 67            | 15                 |
| 霧多布線        | 8             | 29                 |
| 新富士新野線      | 16            | 17                 |
| 昆布森線        | 11            | 15                 |
| 昆布森線（系統の2）  | 1             | 33                 |
| 別保線         | 13            | 11                 |
| 遠矢線         | 17            | 16                 |

表 4 路線別利用者数（その2）

| 路線名         | 運行便数<br>(便/日) | 1便当たり利用者数<br>(人/便) |
|-------------|---------------|--------------------|
| 白糖線         | 53            | 31                 |
| 大楽毛線（くしろバス） | 1             | 31                 |
| 浄水場線        | 2             | 12                 |
| 晴海線         | 58            | 12                 |
| 南北線         | 35            | 18                 |
| 愛国線         | 1             | 36                 |
| 愛国線（系統の2）   | 2             | 39                 |
| 東西線         | 1             | 28                 |
| 美原線（芦野）     | 23            | 8                  |
| 美原線         | 64            | 12                 |
| 昭和線         | 11            | 12                 |
| 昭和線（系統の2）   | 1             | 26                 |
| イオン昭和線      | 37            | 13                 |
| イオン線        | 23            | 27                 |
| イオン釧路線      | 18            | 12                 |
| 高専線         | 3             | 32                 |
| たんちょう線      | 10            | 16                 |
| 音別線         | 6             | 2                  |

表 5 路線別利用者数（その3）

| 路線名          | 運行便数<br>(便/日) | 1便当たり利用者数<br>(人/便) |
|--------------|---------------|--------------------|
| 鶴野ニュータウン線    | 3             | 22                 |
| 昭和線          | 12            | 9                  |
| 大楽毛線（阿寒バス）   | 18            | 21                 |
| 高専まりも線       | 2             | 14                 |
| 釧路羅臼線        | 8             | 5                  |
| 釧路標津線        | 2             | 3                  |
| 鶴居線          | 11            | 16                 |
| 鶴居S線         | 1             | 23                 |
| 幌呂線          | 2             | 12                 |
| 阿寒本町線（山花経由）  | 5             | 12                 |
| 阿寒本町線（大楽毛経由） | 5             | 26                 |
| 山花リフレ線       | 6             | 16                 |
| 阿寒線          | 8             | 23                 |
| 空港連絡バス       | 26            | 11                 |

釧路市内を運行するバス路線の利用者数は、市内で完結した利用が最も多い。一方で、「釧路町」や「白糠町」との行き来にもバスを利用している様子が見受けられ、市町村間の移動手段として重要な役割を果たしていることがわかる。

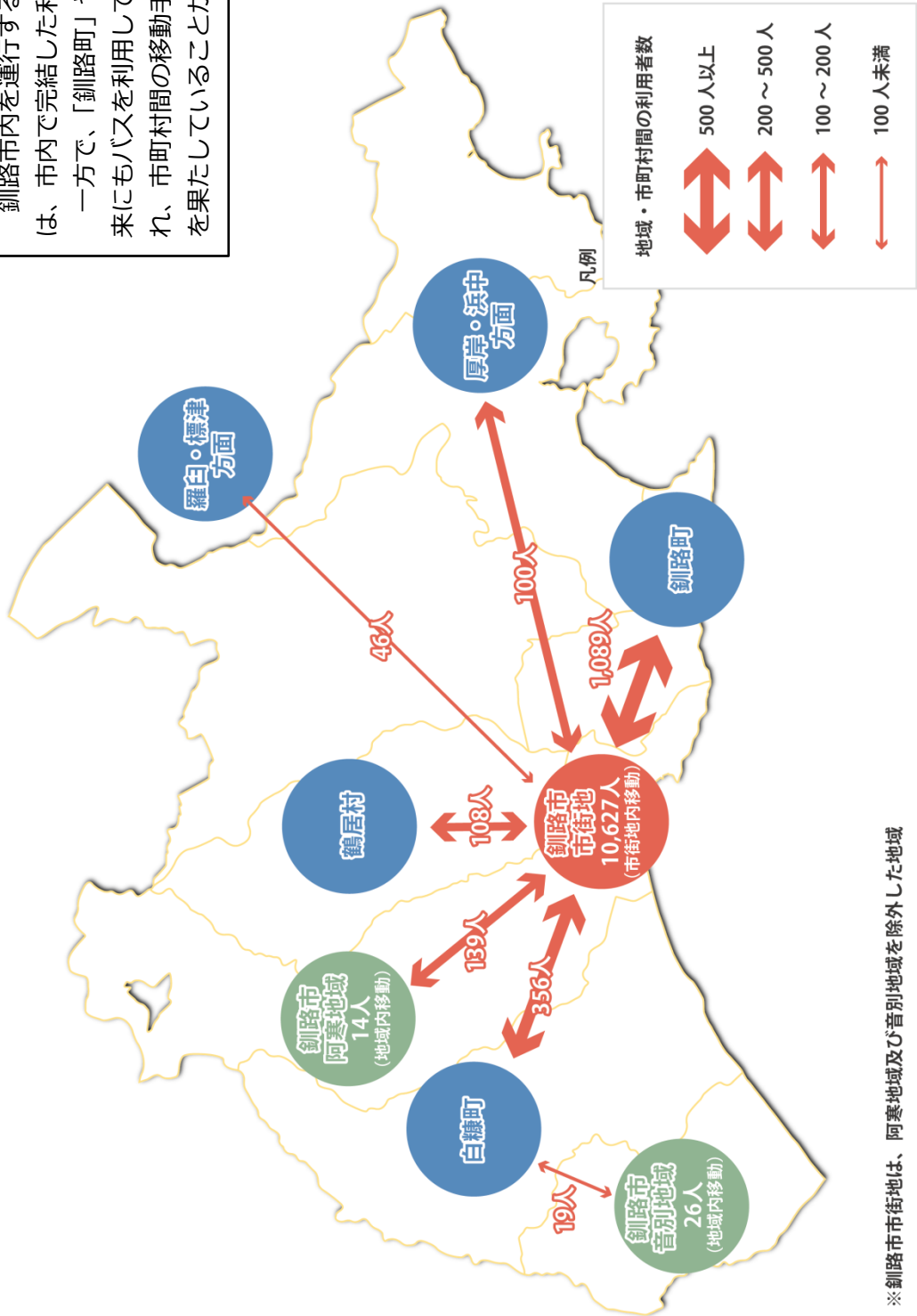


図 38 近隣町村を含むバス利用者の移動状況（1日）

バス停別に1日の利用者数を整理した結果、利用者が多いバス停は、高校などの教育機関をはじめ、商業施設や医療施設付近のバス停で多くなっている。

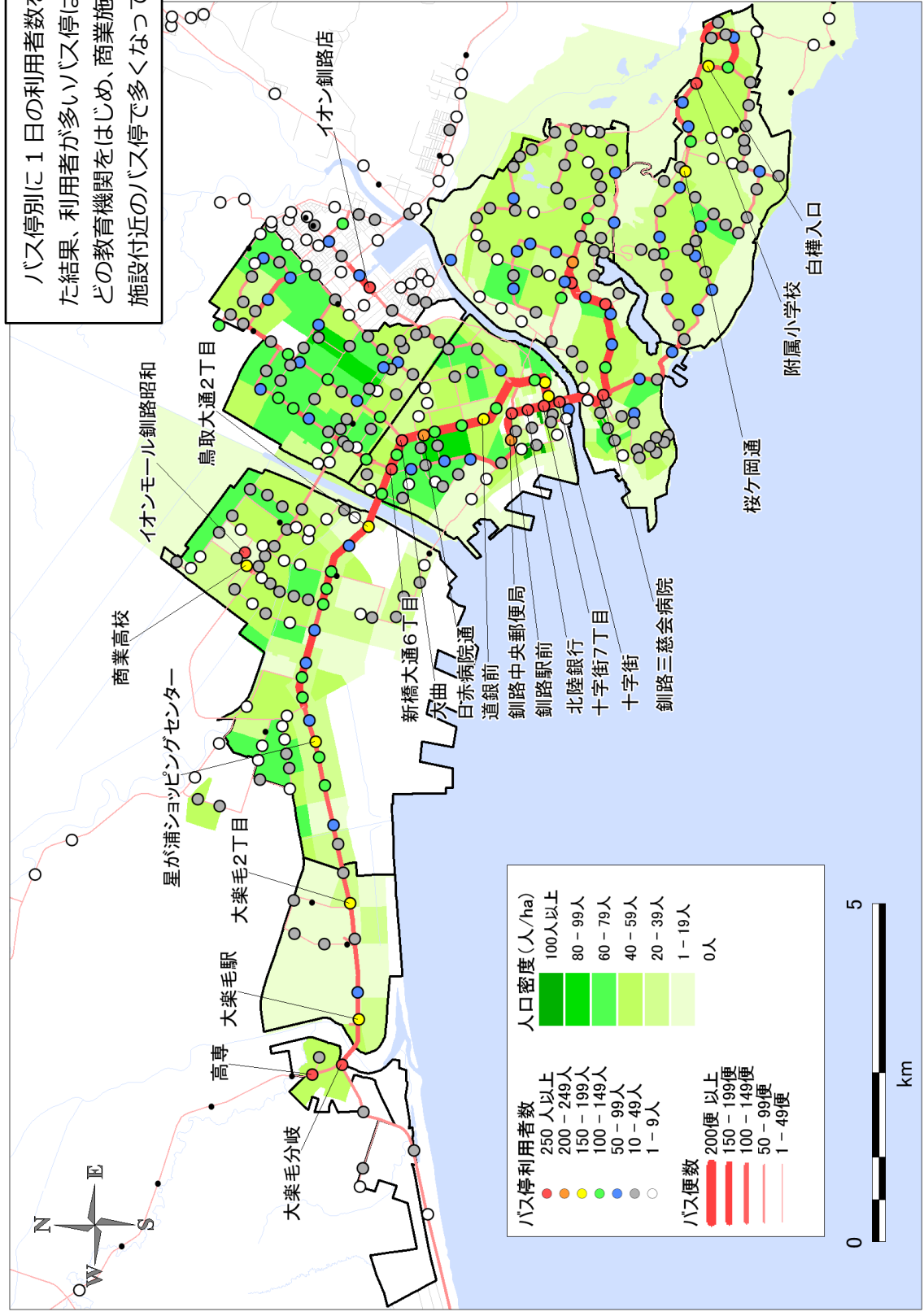


図 39 バス停別利用者数 (1日)

朝ピーク（5時～9時）におけるバス停別利用者数は、高校等の教育機関付近におけるバス停で利用者が多くなくなっている。

また、通勤での利用も多いことから、商業施設や医療施設においても利用者が多い状況である。

※釧路駅前には乗換拠点としての役割を有していることから、バスを乗換える際、多くは釧路駅前を利用

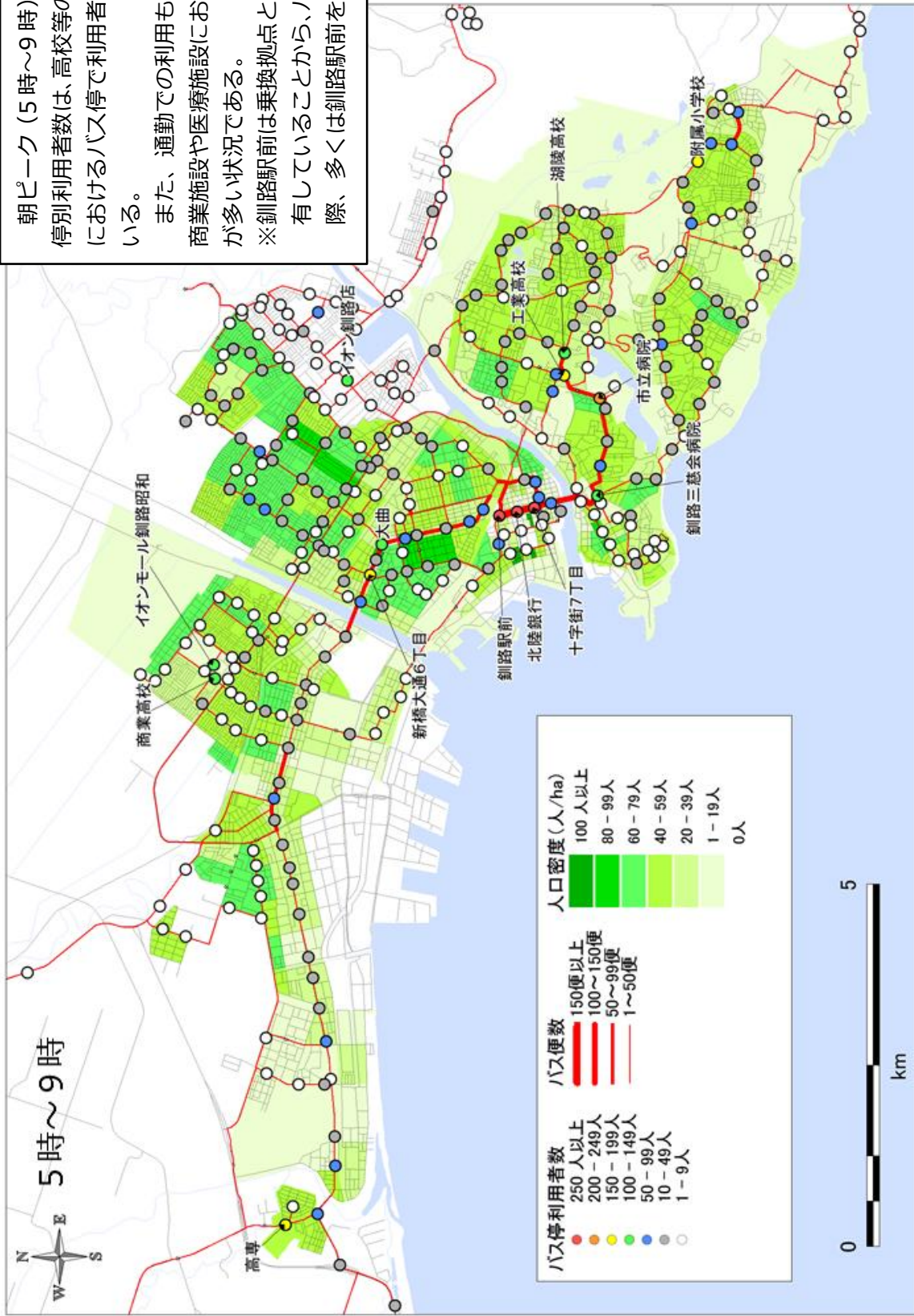


図 40 バス停別利用者数（5時～9時）

オフピーク（10時～16時）におけるバス停別利用者数は、商業施設及び医療施設付近におけるバス停で利用者が多くなっている。  
 ※釧路駅前は乗換拠点としての役割を有していることから、バスを乗換える際、多くは釧路駅前を利用

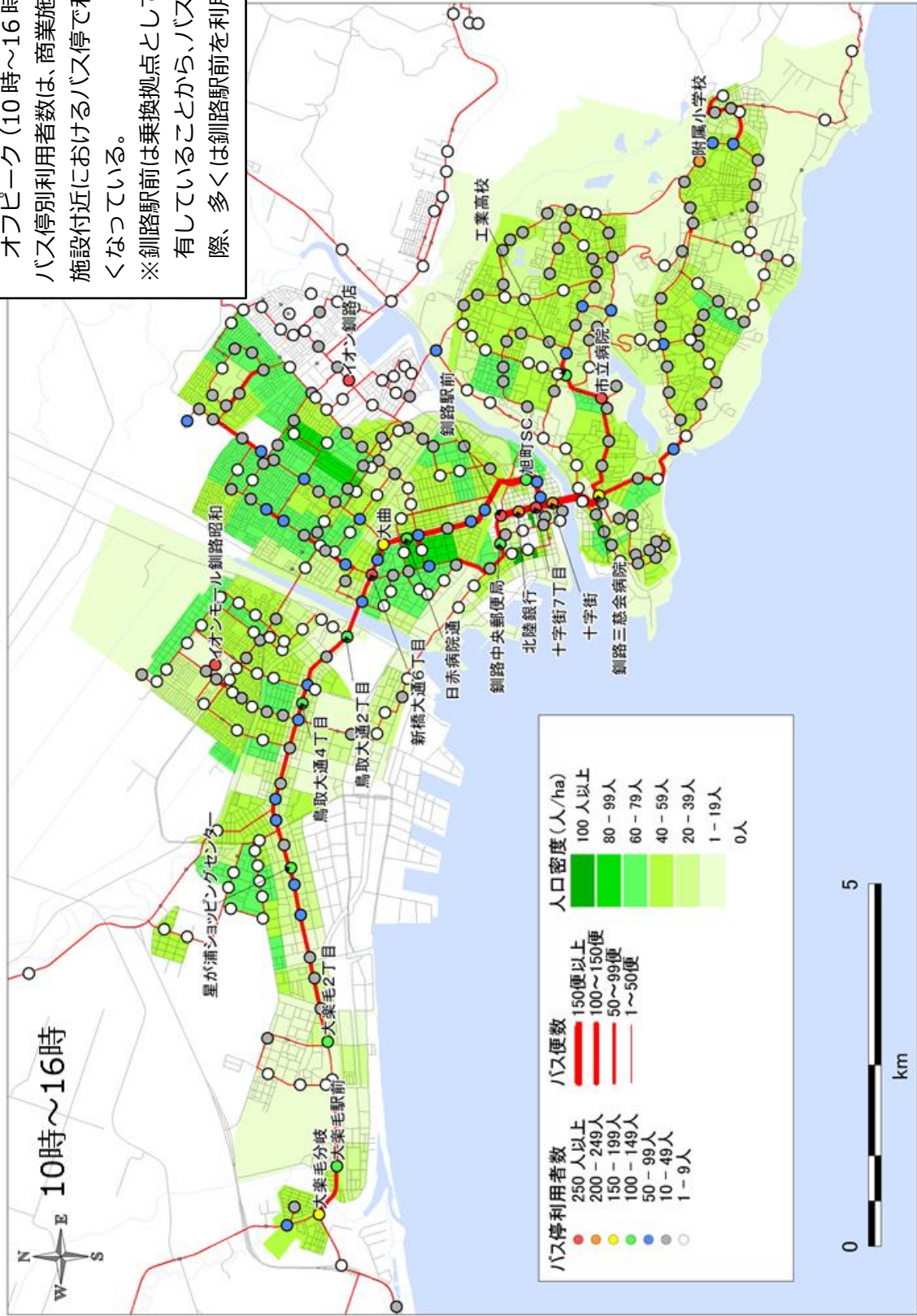


図 41 バス停別利用者数（10時～16時）

夕ピーク以降（17時～21時）におけるバス停別利用者数は、通勤や通学からの帰宅での利用が主になっており、教育機関や商業施設、医療施設付近におけるバス停で利用者が多くなっている。  
 ※釧路駅前には乗換拠点としての役割を有していることから、バスを乗換える際、多くは釧路駅前を利用

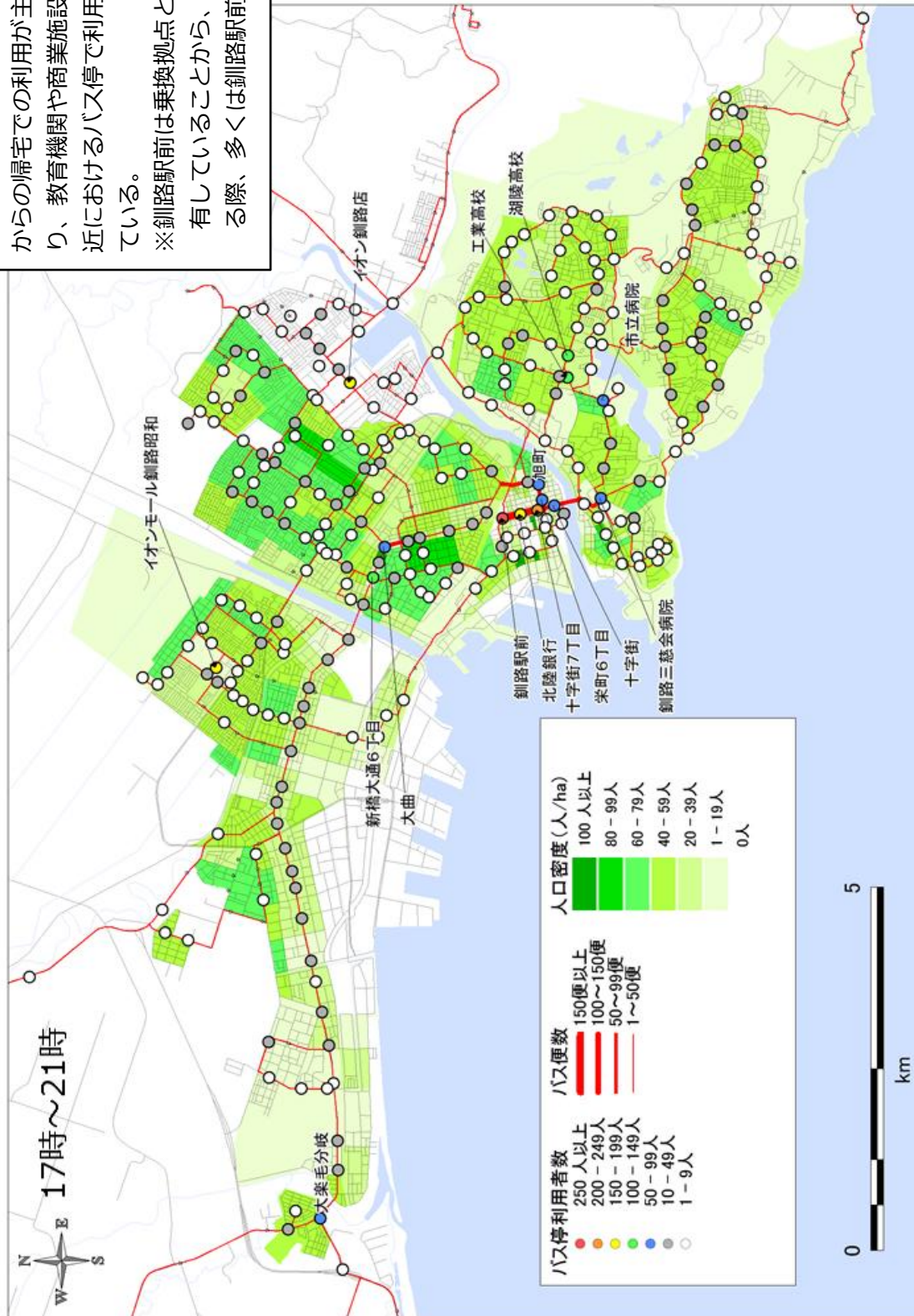


図 42 バス停別利用者数（17時～21時）

市内の動きで整理した場合、釧路駅前バスターミナル及び都市間バスターミナルと釧路空港間の移動が最も多くなっている。

一方で、生活交通に着目した場合、高校などの教育機関をはじめ、商業施設や医療施設付近のバス停で利用が多くなっており、「通勤」や「通学」、「買い物」、「通院」等の生活交通として活用していることが分かる。

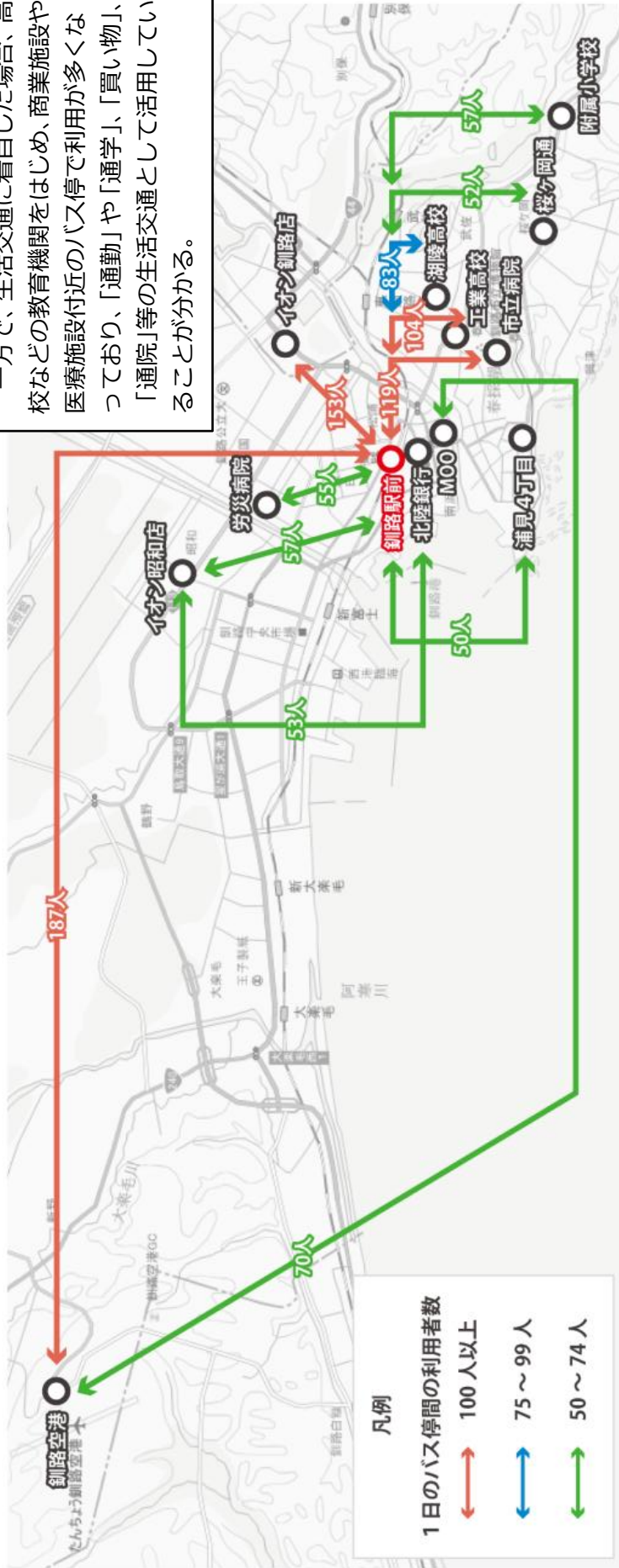


図 43 市内におけるバス利用者の移動状況（1日）

西部西地域からのバスを利用した移動状況は、買い物などの移動でバス交通を利用している傾向にあり、イオンモール釧路昭和が立地している西部北地域へ移動している傾向にある。満足度の傾向としては、「バス停の環境」に高い不満を示している。また、「バスの運行本数」にも比較的高い不満を示している。

■ 地域別移動状況の整理

1) 西部西地域



資料：釧路市バス乗降調査

図 44 通勤・通学時におけるバスを利用した移動状況（西部西地域）



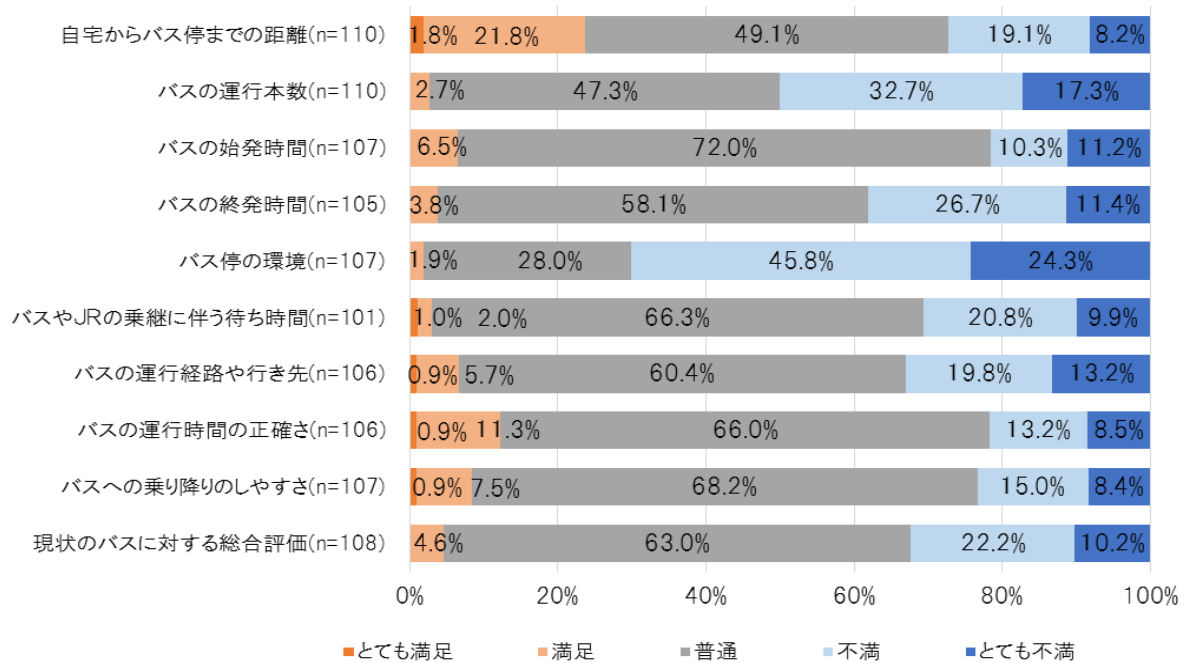
資料：釧路市バス乗降調査

図 45 買い物時におけるバスを利用した移動状況（西部西地域）



資料：釧路市バス乗降調査

図 46 通院時におけるバスを利用した移動状況（西部西地域）



資料：釧路市住民ニーズ把握調査

図 47 市内バス路線に対する満足度（西部西地域）

2) 西部南地域

西部南地域からのバスを利用した移動状況は、他地域と比較すると少ない状況であるが、買い物は西部北地域、通院は労災病院等が立地している中部南地域に移動している傾向にある。

満足度の傾向としては、「バス停の環境」に高い不満を示している。また、「バスの運行本数」や「バスの終発時間」にも比較的高い不満を示している。



資料：釧路市バス乗降調査

図 48 通勤・通学時におけるバスを利用した移動状況（西部南地域）



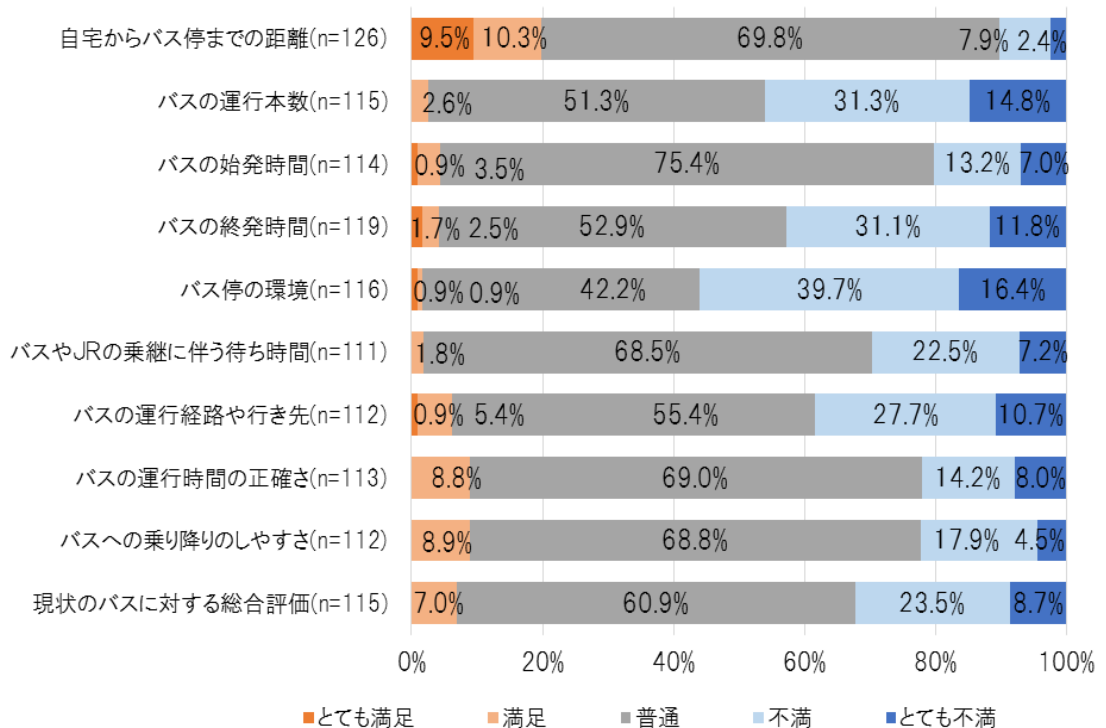
資料：釧路市バス乗降調査

図 49 買い物時におけるバスを利用した移動状況（西部南地域）



資料：釧路市バス乗降調査

図 50 通院時におけるバスを利用した移動状況（西部南地域）



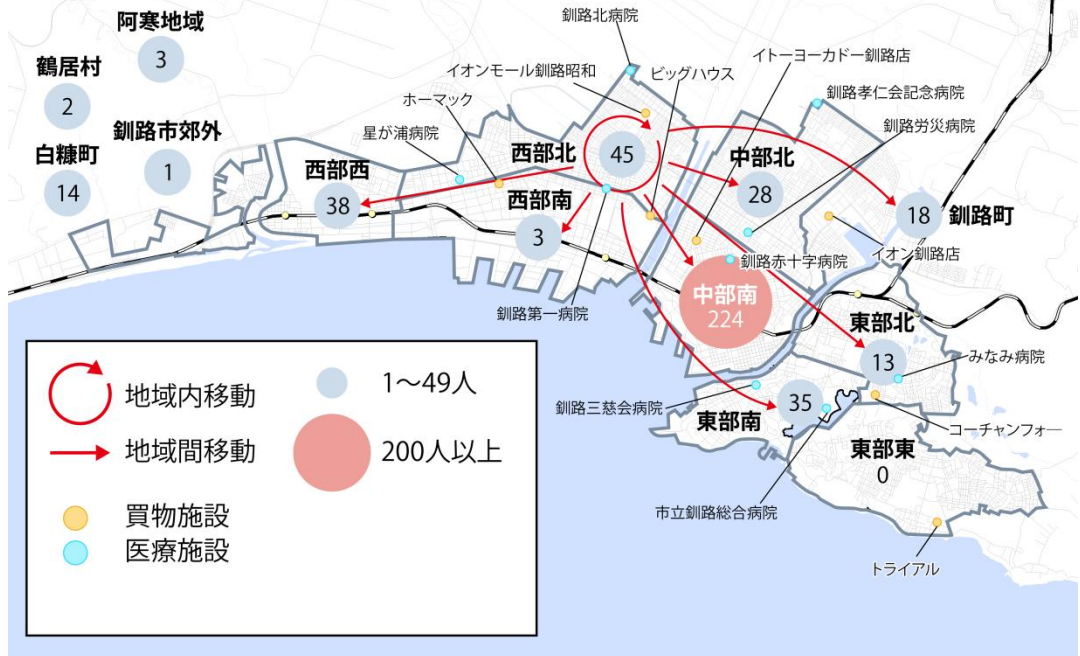
資料：釧路市住民ニーズ把握調査

図 51 市内バス路線に対する満足度（西部南地域）

3) 西部北地域

西部北地域からのバスを利用した移動状況は、中部南地域への移動が多くなっているが、買い物では地域内での移動も比較的多く、通院では労災病院等が立地する中部南地域への移動が多い。

満足度の傾向としては、「バス停の環境」に高い不満を示している。また、「バスの運行本数」にも比較的高い不満を示している。



資料：釧路市バス乗降調査

図 52 通勤・通学時におけるバスを利用した移動状況（西部北地域）



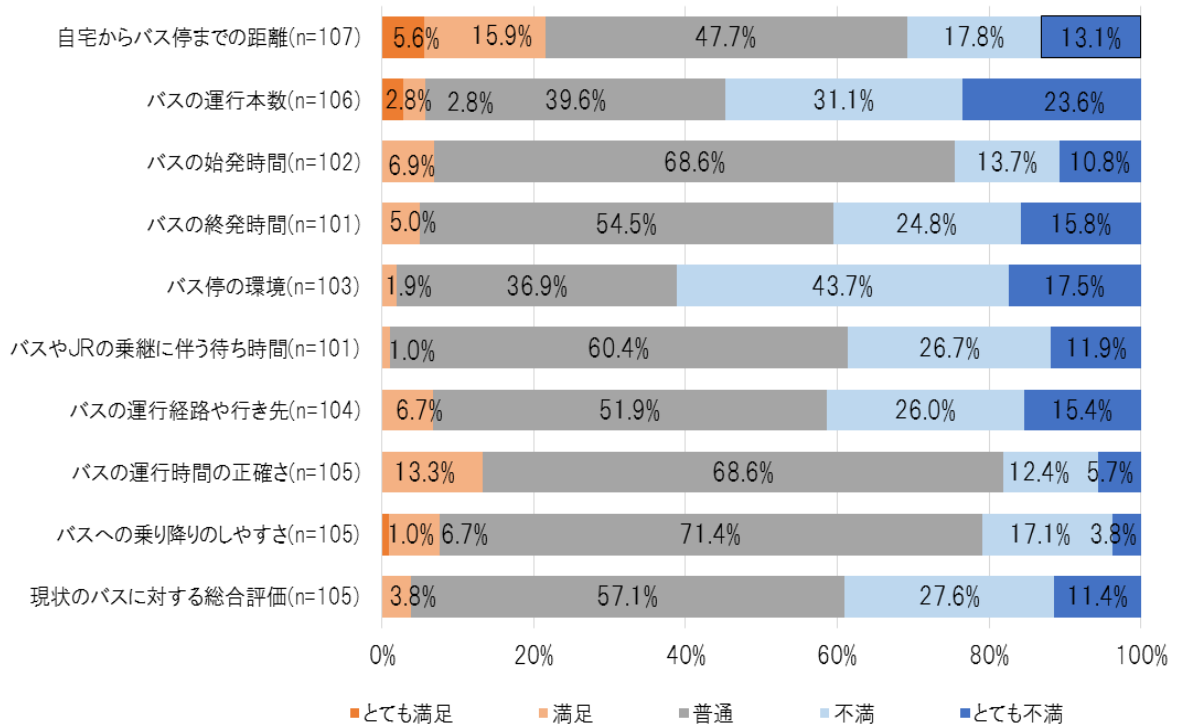
資料：釧路市バス乗降調査

図 53 買い物時におけるバスを利用した移動状況（西部北地域）



資料：釧路市バス乗降調査

図 54 通院時におけるバスを利用した移動状況（西部北地域）



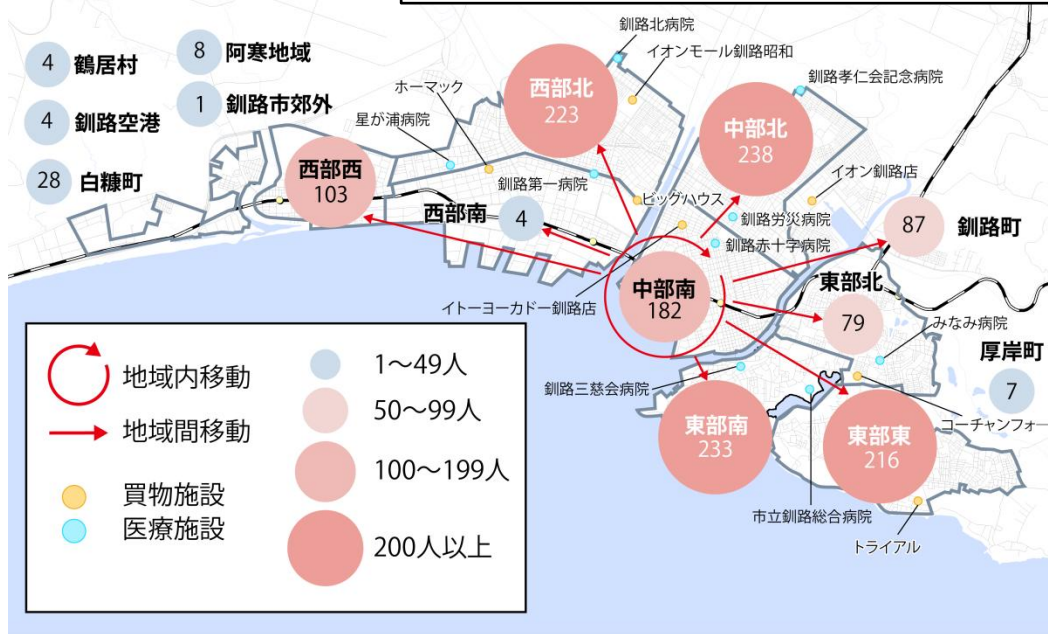
資料：釧路市住民ニーズ把握調査

図 55 市内バス路線に対する満足度（西部北地域）

4) 中部南地域

中部南地域からのバスを利用した移動状況として、教育機関や商業施設、医療施設が立地している地域への移動が多くなっている。

満足度の傾向としては、「バス停の環境」に高い不満を示しており、その他に「バスの運行本数」や「バスの運行経路や行き先」についても不満が高くなっている。



資料：釧路市バス乗降調査

図 56 通勤・通学時におけるバスを利用した移動状況（中部南地域）



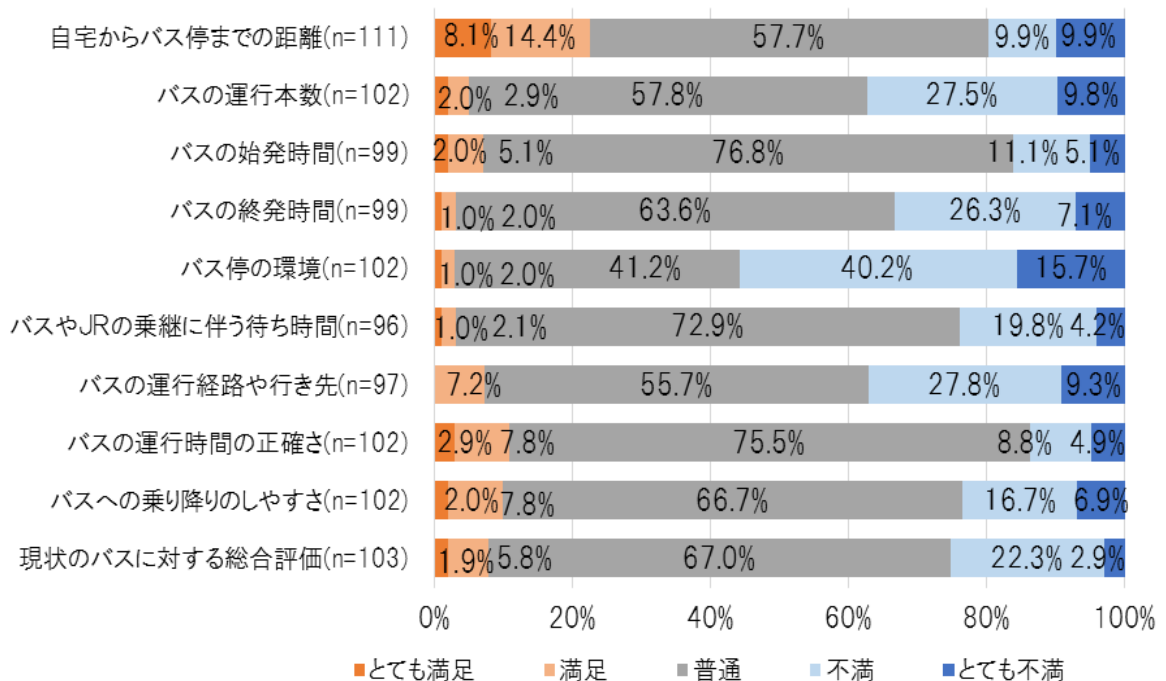
資料：釧路市バス乗降調査

図 57 買い物時におけるバスを利用した移動状況（中部南地域）



資料：鉦路市バス乗降調査

図 58 通院時におけるバスを利用した移動状況（中部南地域）

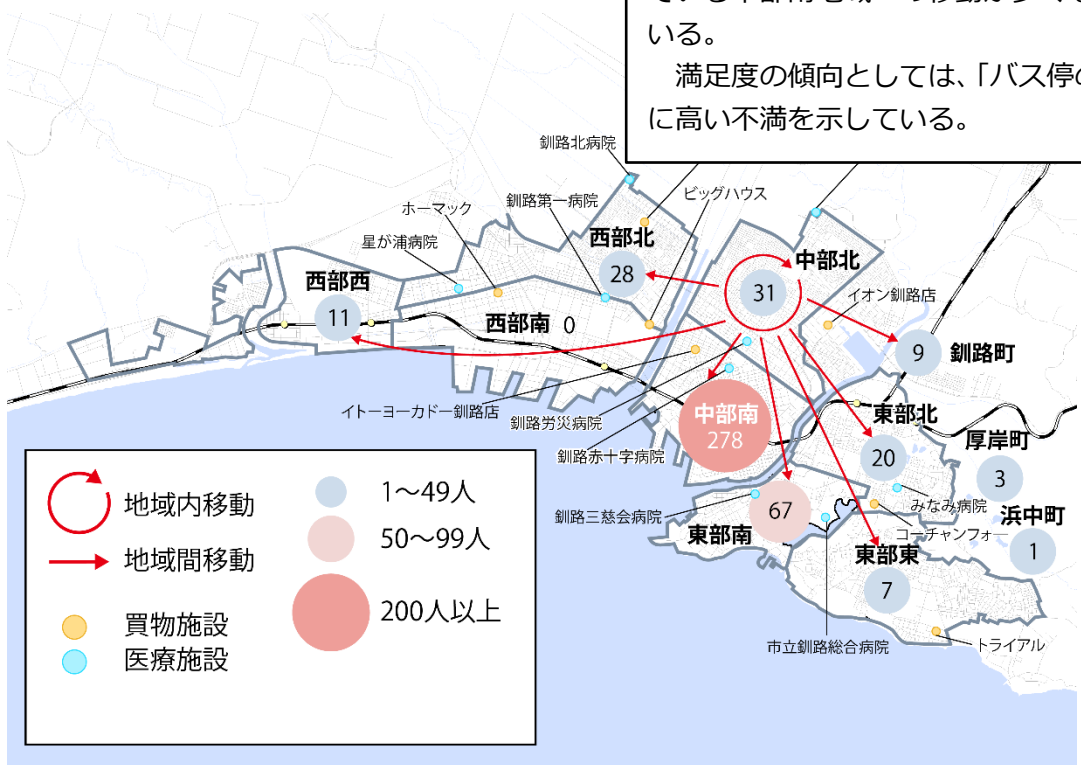


資料：鉦路市住民ニーズ把握調査

図 59 市内バス路線に対する満足度（中部南地域）

5) 中部北地域

中部北地域からのバスを利用した移動状況として、商業施設や医療施設が立地している中部南地域への移動が多くなっている。  
 満足度の傾向としては、「バス停の環境」に高い不満を示している。



資料：釧路市バス乗降調査

図 60 通勤・通学時におけるバスを利用した移動状況（中部北地域）



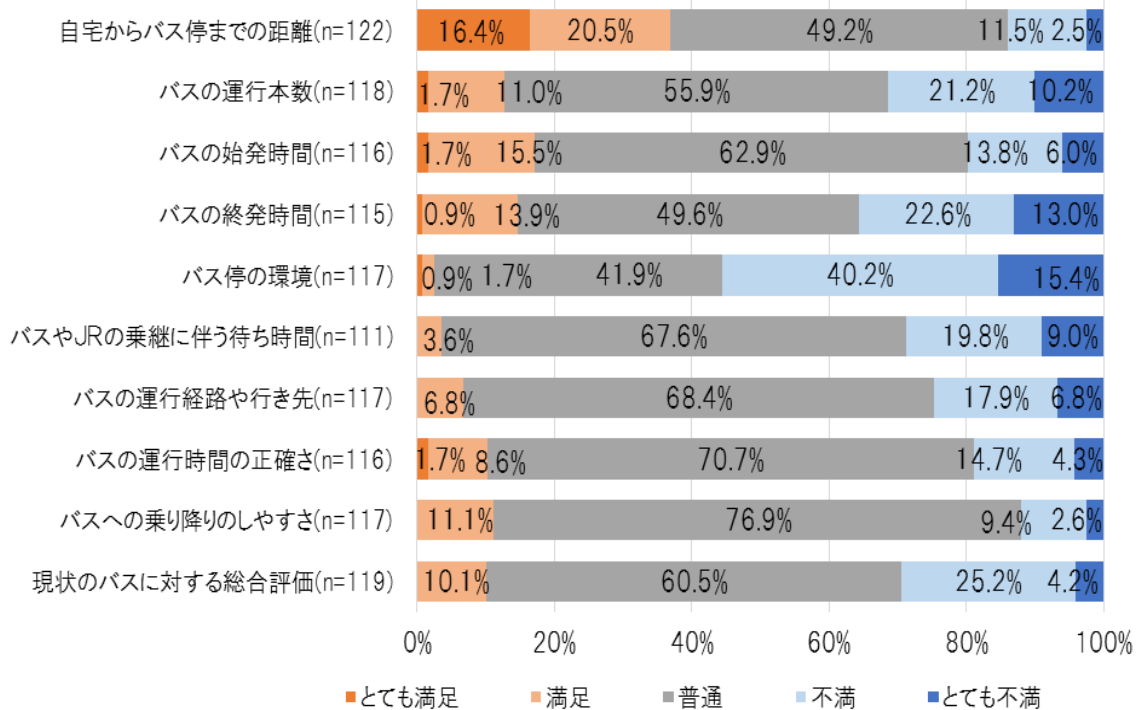
資料：釧路市バス乗降調査

図 61 買い物時におけるバスを利用した移動状況（中部北地域）



資料：釧路市バス乗降調査

図 62 通院時におけるバスを利用した移動状況（中部北地域）



資料：釧路市住民ニーズ把握調査

図 63 市内バス路線に対する満足度（中部北地域）

6) 東部東地域

東部東地域からのバスを利用した移動状況として、商業施設や医療施設が立地している中部南地域への移動が多くなっている。一方で、買い物は地域内、通院は市立病院が立地している東部南地域に移動している傾向にある。満足度の傾向としては、「バス停の環境」と「バスの運行本数」に高い不満を示している。また、「バスの終発時間」にも比較的高い不満を示している。



資料：鉦路市バス乗降調査

図 64 通勤・通学時におけるバスを利用した移動状況（東部東地域）



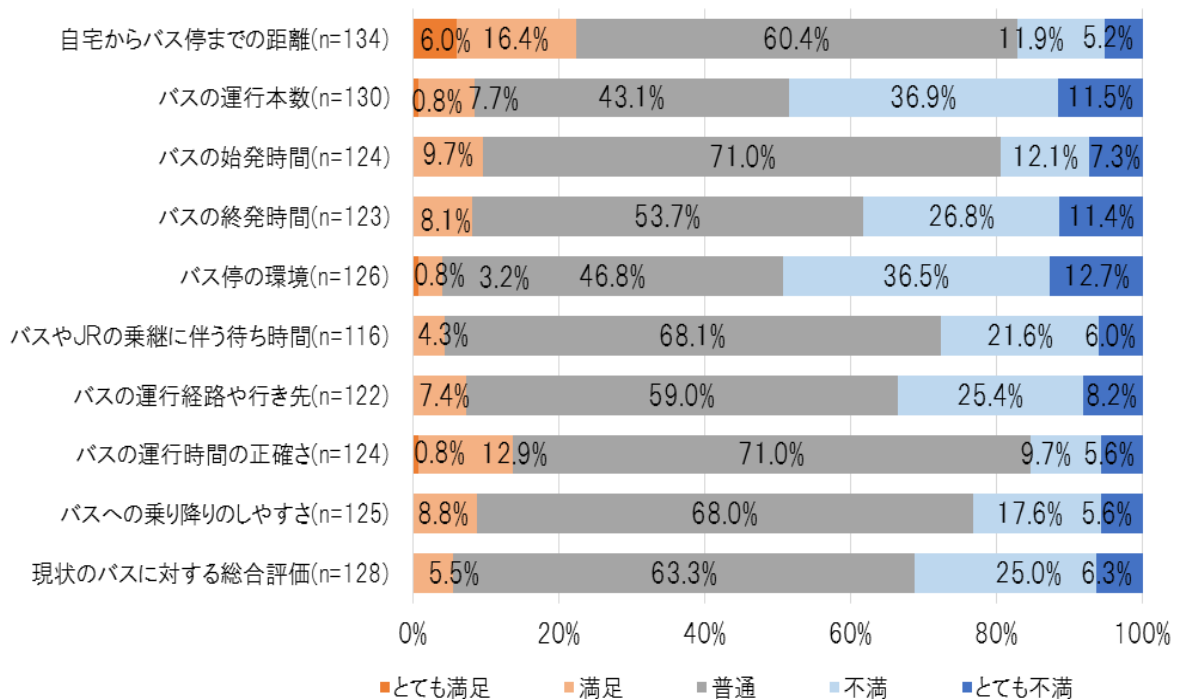
資料：鉦路市バス乗降調査

図 65 買い物時におけるバスを利用した移動状況（東部東地域）



資料：釧路市バス乗降調査

図 66 通院時におけるバスを利用した移動状況（東部東地域）



資料：釧路市住民ニーズ把握調査

図 67 市内バス路線に対する満足度（東部東地域）

7) 東部南地域

東部南地域からのバスを利用した移動状況として、商業施設や医療施設が立地している中部南地域への移動が多くなっている。

満足度の傾向としては、「バス停の環境」に高い不満を示している。また、「バスの運行本数」や「バスの終発時間」にも比較的高い不満を示している。



資料：鉚路市バス乗降調査

図 68 通勤・通学時におけるバスを利用した移動状況（東部南地域）



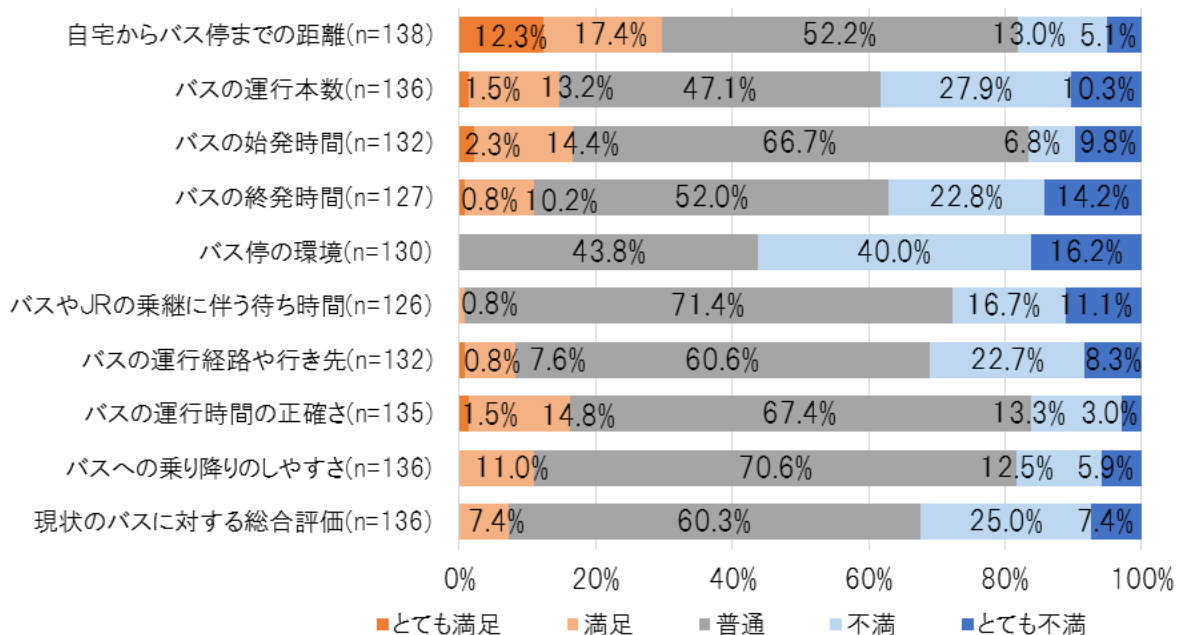
資料：鉚路市バス乗降調査

図 69 買い物時におけるバスを利用した移動状況（東部南地域）



資料：釧路市バス乗降調査

図 70 通院時におけるバスを利用した移動状況（東部南地域）



資料：釧路市住民ニーズ把握調査

図 71 市内バス路線に対する満足度（東部南地域）

8) 東部北地域

東部北地域からのバスを利用した移動状況として、商業施設や医療施設が立地している中部南地域への移動が多くなっている。  
 一方で、買い物は地域内、通院は市立病院が立地している東部南地域に移動している傾向にある。  
 満足度の傾向としては、「バス停の環境」に高い不満を示している。  
 また、「バスの運行本数」にも比較的高い不満を示している。



資料：釧路市バス乗降調査

図 72 通勤・通学時におけるバスを利用した移動状況（東部北地域）



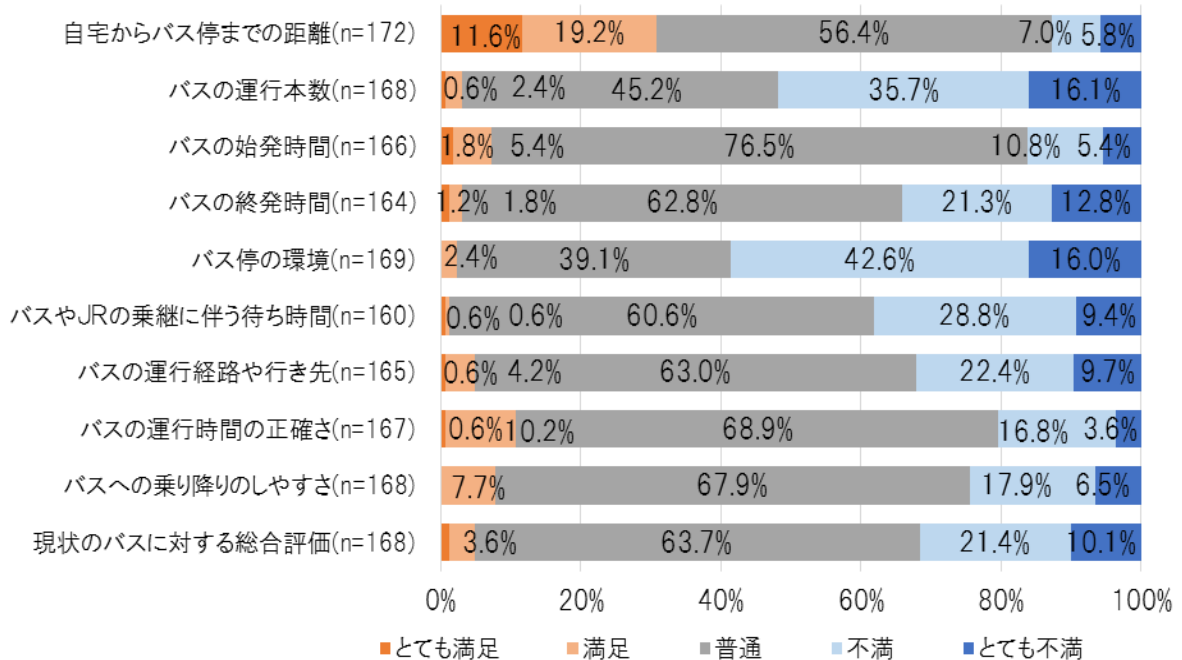
資料：釧路市バス乗降調査

図 73 買い物時におけるバスを利用した移動状況（東部北地域）



資料：釧路市バス乗降調査

図 74 通院時におけるバスを利用した移動状況（東部北地域）



資料：釧路市住民ニーズ把握調査

図 75 市内バス路線に対する満足度（東部北地域）

## (2) 釧路市住民ニーズ把握調査

### 1) 調査の目的

釧路市民を対象に地域公共交通に対する住民ニーズ把握調査を実施し、通勤・通学、買物、通院時の交通行動の実態やバスの利用状況、公共交通の再編に向けた各種施策実施時のバス利用意向等を分析し、効率的で利便性が高い釧路市内公共交通網の検討に向けた基礎資料を収集することを目的とする。

### 2) 調査対象

釧路市民の中から無作為に抽出した 3,200 世帯（高校生以上）

### 3) アンケート配布日

平成 28 年 8 月 15 日（月）

### 4) 配布数

3,200 世帯（6,400 票） ※ 2 票/世帯

### 5) 回収数

1,040 世帯（1,474 票） 回収率（世帯ベース）：32.5%

### 6) 調査結果概要

- ・通勤・通学は、中心市街地を含む「中部南地域」への移動が多くなっているが、買い物や通院する場所では、「西部南地域」や「西部北地区」、「中部北地区」、「東部南地域」などへの移動も多くなっている。（図 81、図 82、図 83 参照）
- ・通勤・通学時の交通手段の選択には「最終バスの運行時間帯」や「帰宅時のバスの運行頻度」が影響を及ぼしており、これら要因が改善された場合、約 2 割がバス利用に転換すると回答している。（図 84、図 85 参照）
- ・現状の市民の交通手段は、「自動車（運転）」や「自動車（同乗）」の割合が高く、自動車依存社会が定着している様子が見受けられる。（図 86、図 87、図 88 参照）
- ・現状の市内バス路線に対して、「バス停の環境」や「バスの運行本数」、「バスの終発時間」への不満が高くなっている。一方で、これら不満項目が改善した場合、約 4 割がバスの利用機会が増加すると回答している。（図 89、図 90 参照）

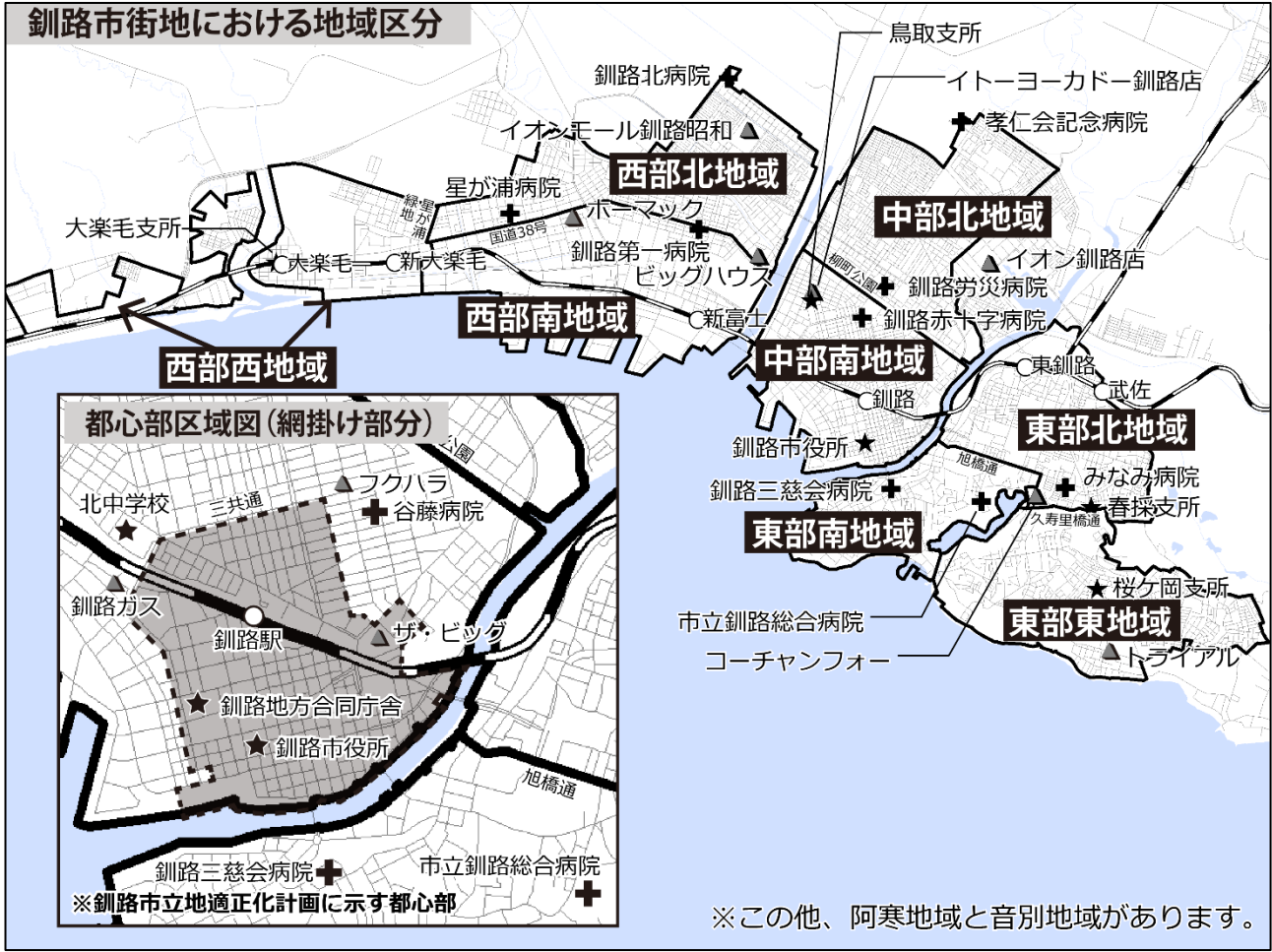
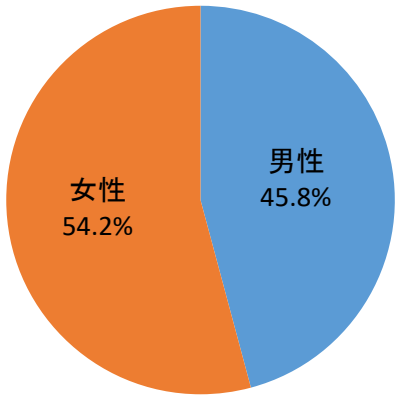


図 76 釧路市住民ニーズ把握調査における地域区分

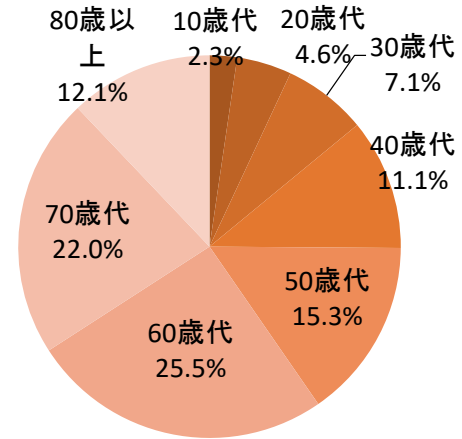
男女比率は男性 45.8%に対し女性 54.2%であり、若干女性の割合が高い。



(n=1,532)

図 77 性別

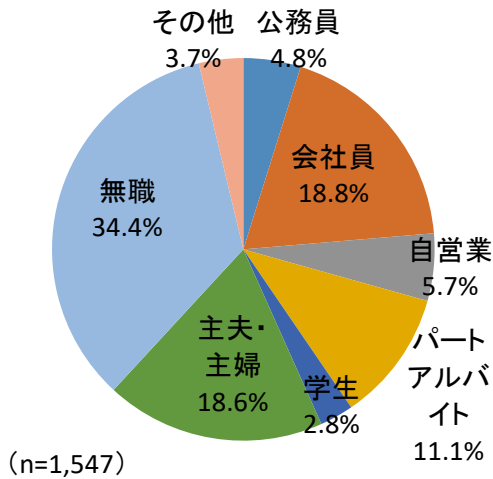
年齢階層では 60 代以上の高齢者の割合が約 6 割と高い。



(n=1,553)

図 78 年齢

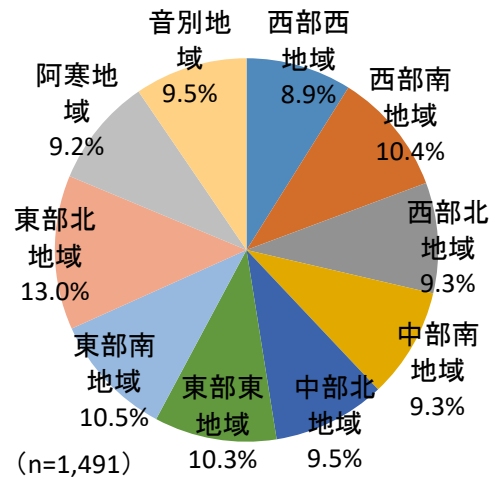
職業は、高齢者の回答が多い影響から、約 3 割が「無職」と最も多くなっている。



(n=1,547)

図 79 職業

居住地別では概ね万遍なく回答が得られているが、その中で回答が最も多い地区は東部北地域(13.0%)であった。



(n=1,491)

図 80 居住地

通勤・通学する場所では、中部南地域が最も多く(20.3%)、次いで西部南地域(12.7%)、東部南地域(10.8%)と続く。

買い物する場所について商業施設が集積している西部南地域(18.8%)が最も高く、次いでイオンモール釧路昭和が立地する西部北地域(16.7%)が多い。

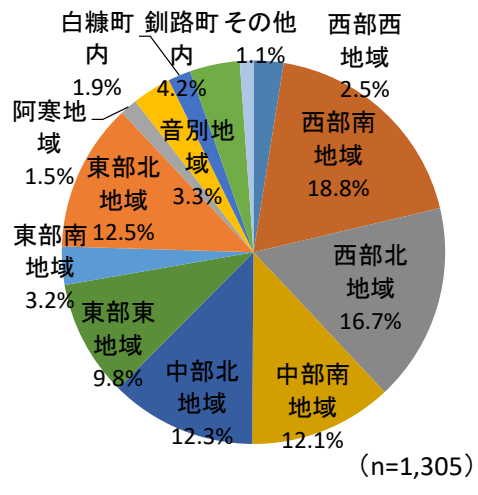
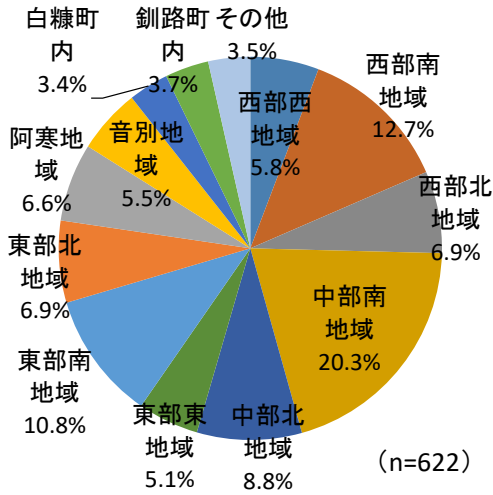


図 81 通勤・通学する場所

図 82 買い物する場所

通院する場所としては、総合病院等が立地している中部南地域(22.2%)、中部北地域(19.8%)、東部南地域(18.1%)の占める割合が高い。

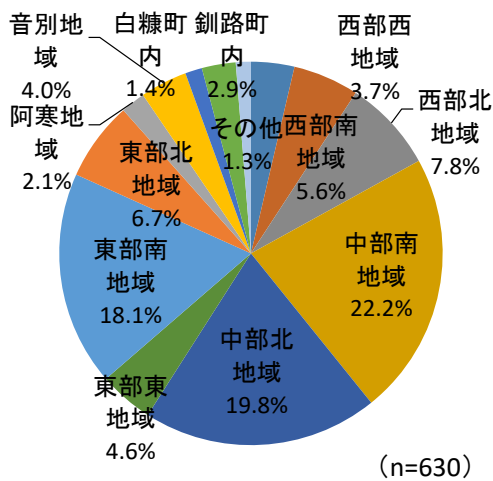


図 83 通院する場所

通勤・通学時における交通手段の決定に対し、「最終バスの運行時間帯」や「帰宅時のバスの運行頻度」が高く影響を与えている。

運行状況が改善した場合について、現在の交通手段を継続利用する割合が約7割と最も高い。

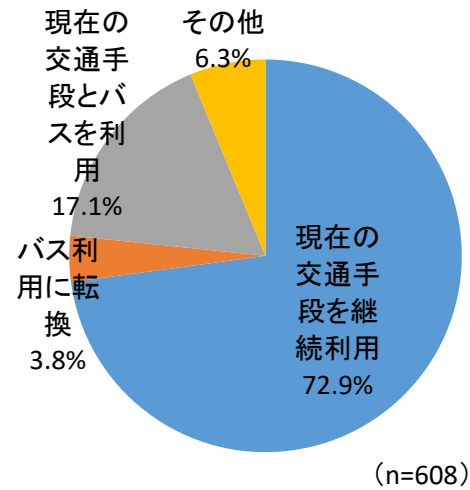
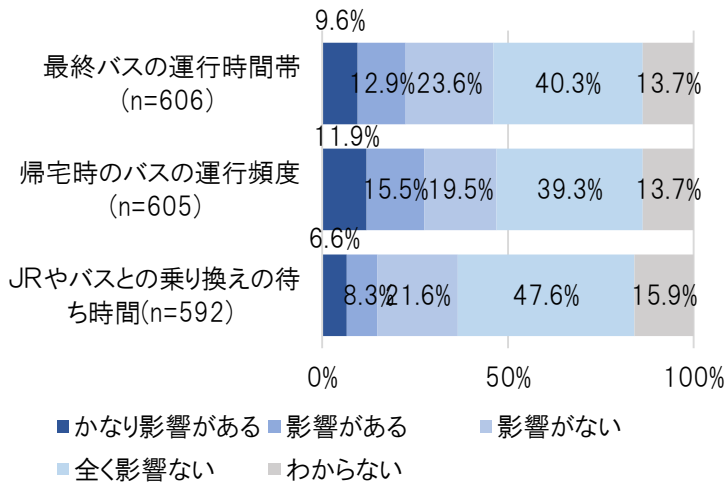


図 84 通勤・通学時における交通手段決定に影響を与えるバスの運行状況

図 85 運行状況が改善した場合の交通手段の変化

通勤・通学時における交通手段では自動車(自分で運転)が夏期・冬期ともに同乗と合わせ7割を超過している状況となっている。

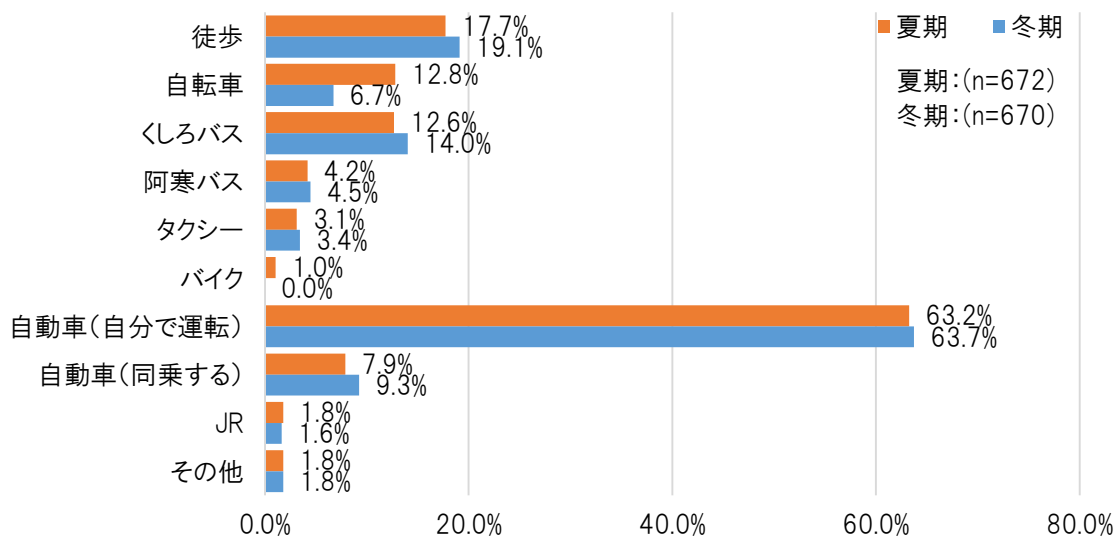


図 86 通勤・通学時における交通手段

買い物時における交通手段においても同乗と合わせ自動車約8割となっている。なお、通勤・通学と比較した場合は同乗の割合が高い傾向がうかがえる。

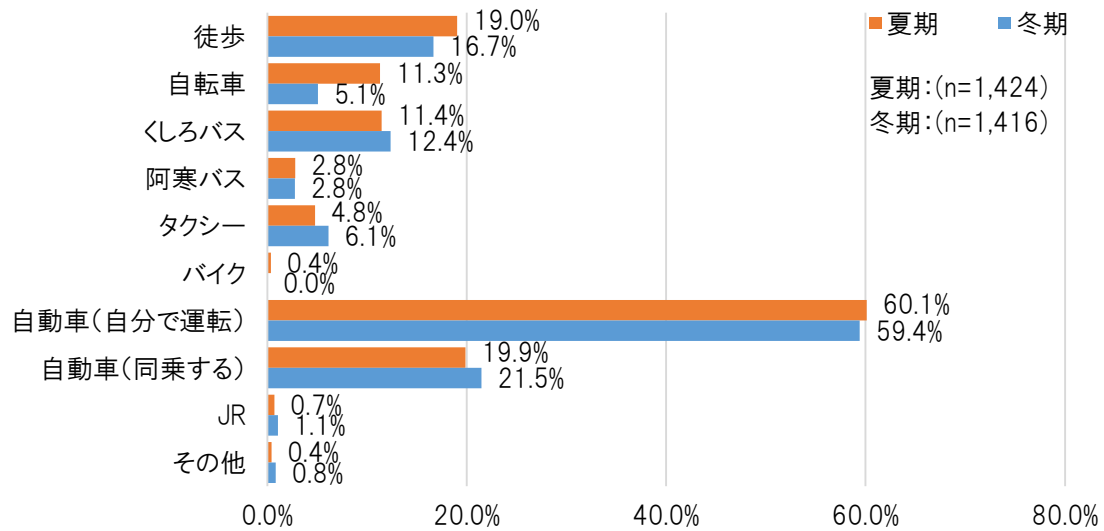


図 87 買い物時における交通手段

通院時においても自動車の利用割合が高い点は変わらないものの、タクシー利用の割合が大幅に増加していることが特徴となっている。

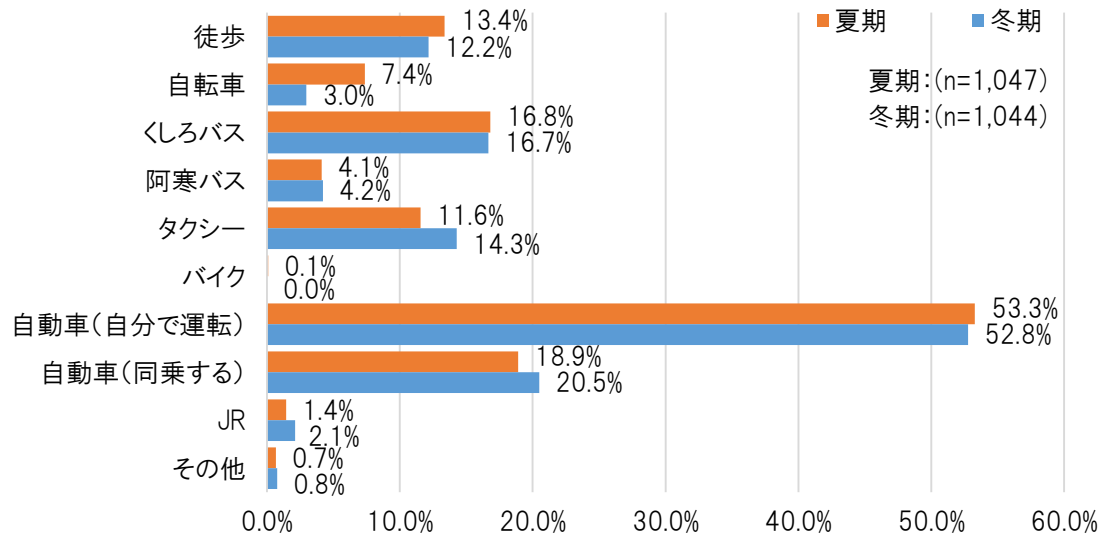


図 88 通院時における交通手段

市内バス路線に対する満足度は、「自宅からバス停までの距離」について満足が不満を上回っているものの、その他の項目については不満が満足を上回っている。

特に、「バス停の環境」については、不満割合（とても不満と不満の合計値）が約6割と高い。

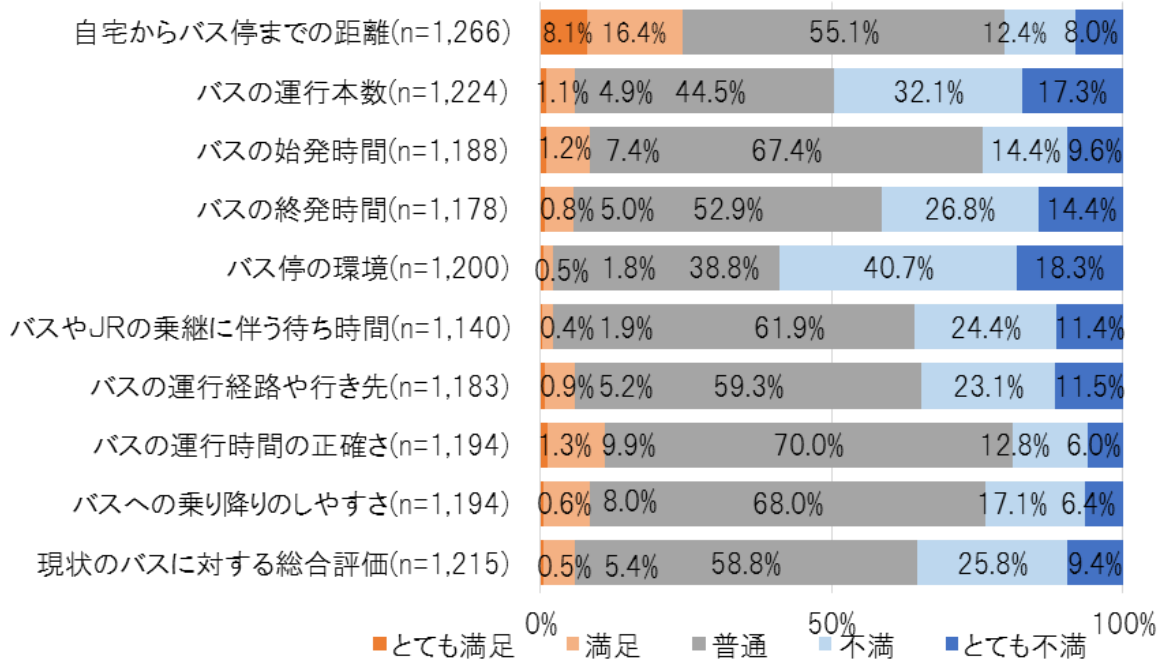


図 89 市内バス路線に対する満足度

不満項目改善時のバス交通の利用機会については、約4割が「増加する」と回答しており、バス交通の改善を期待している住民が多いことがうかがえる。

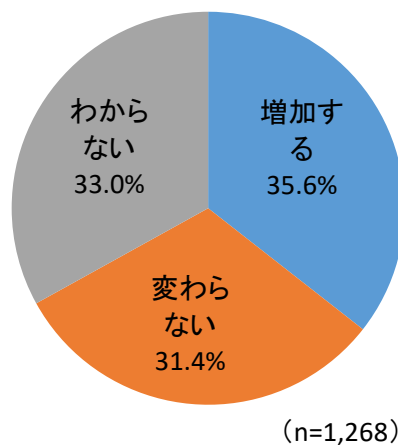


図 90 不満項目改善時のバス交通の利用機会の変化

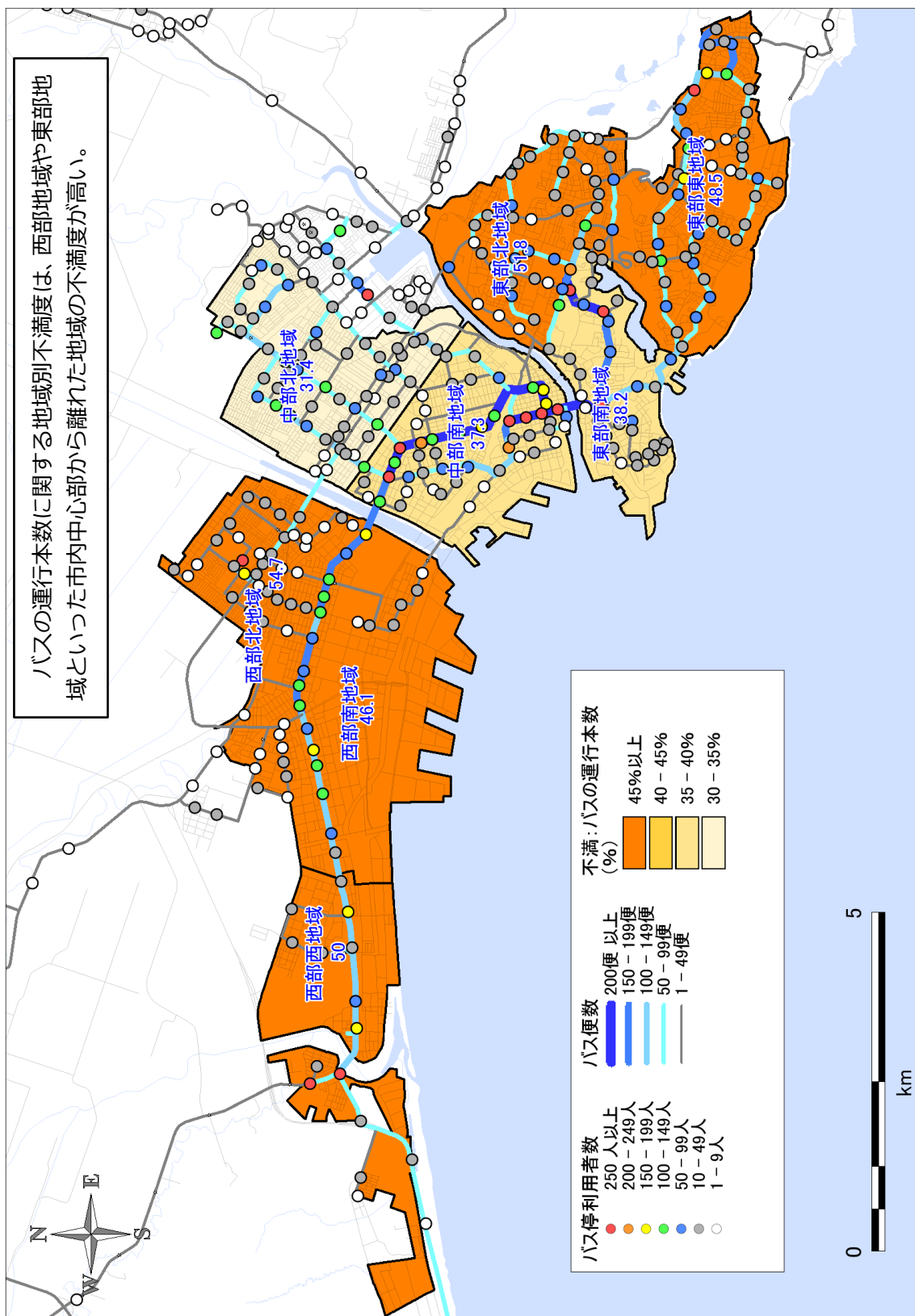


図 91 地域別不満度 (バスの運行本数)

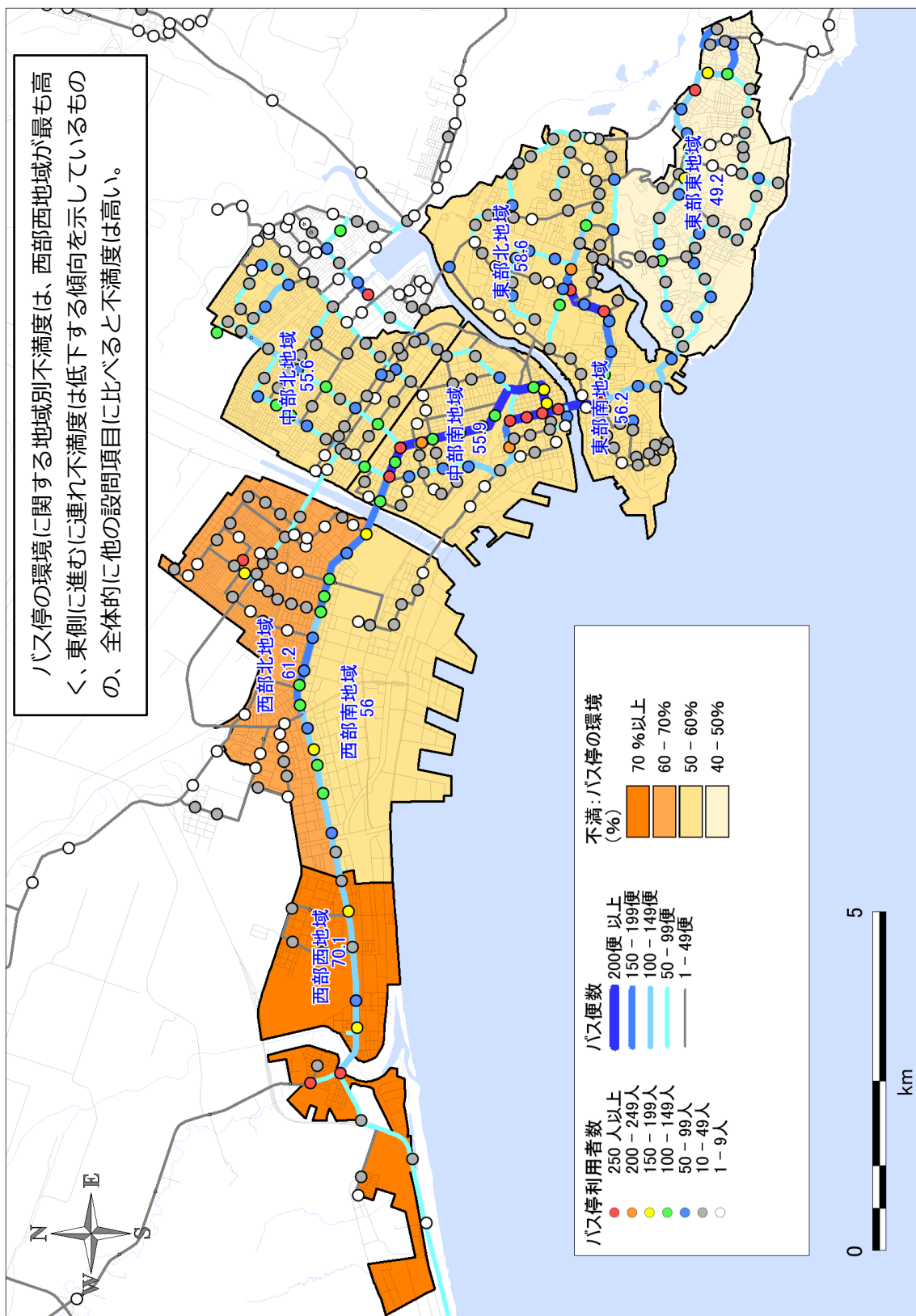


図 92 地域別不満度 (バス停の環境)

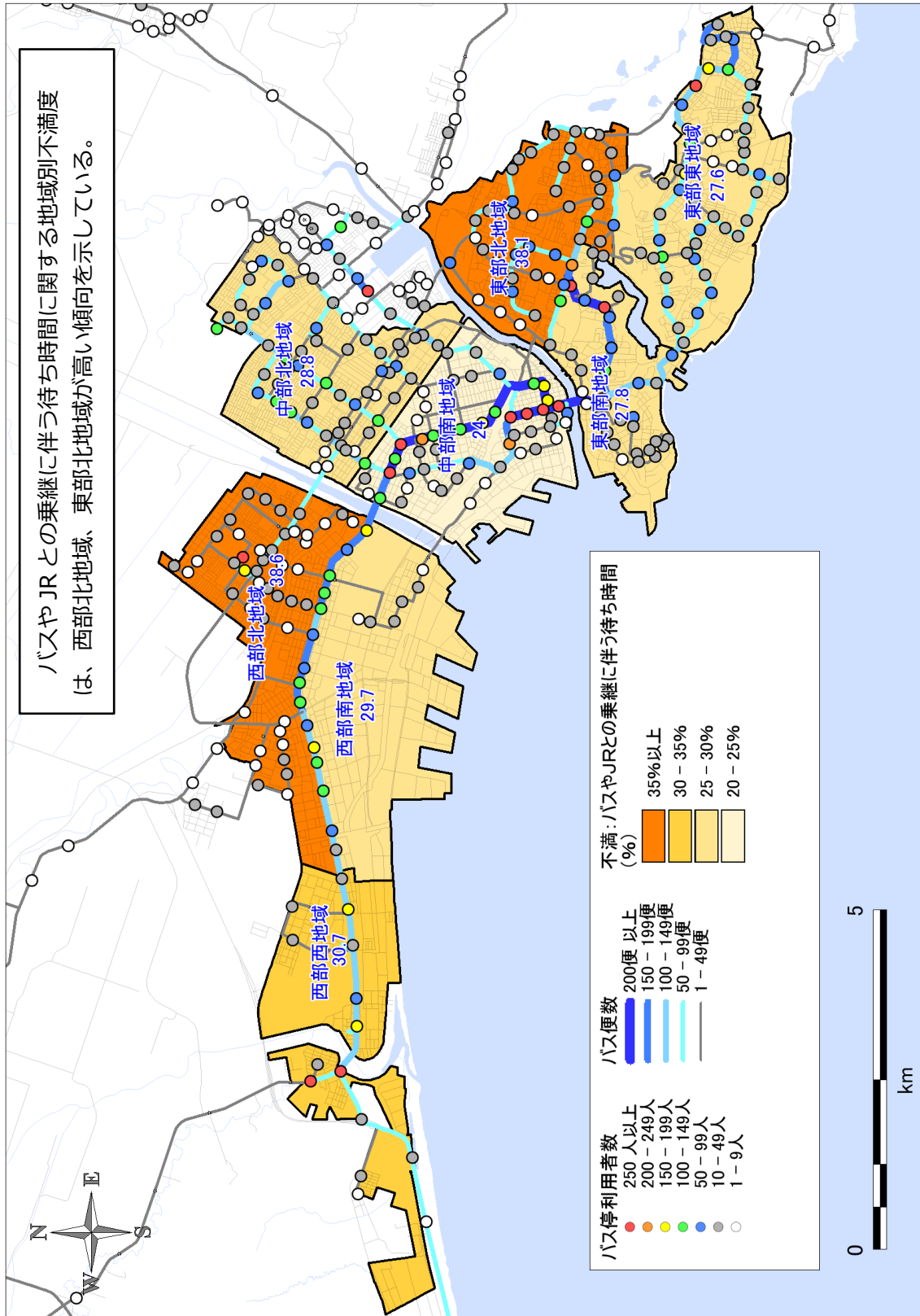


図 93 地域別不満度（バスやJRとの乗継に伴う待ち時間）

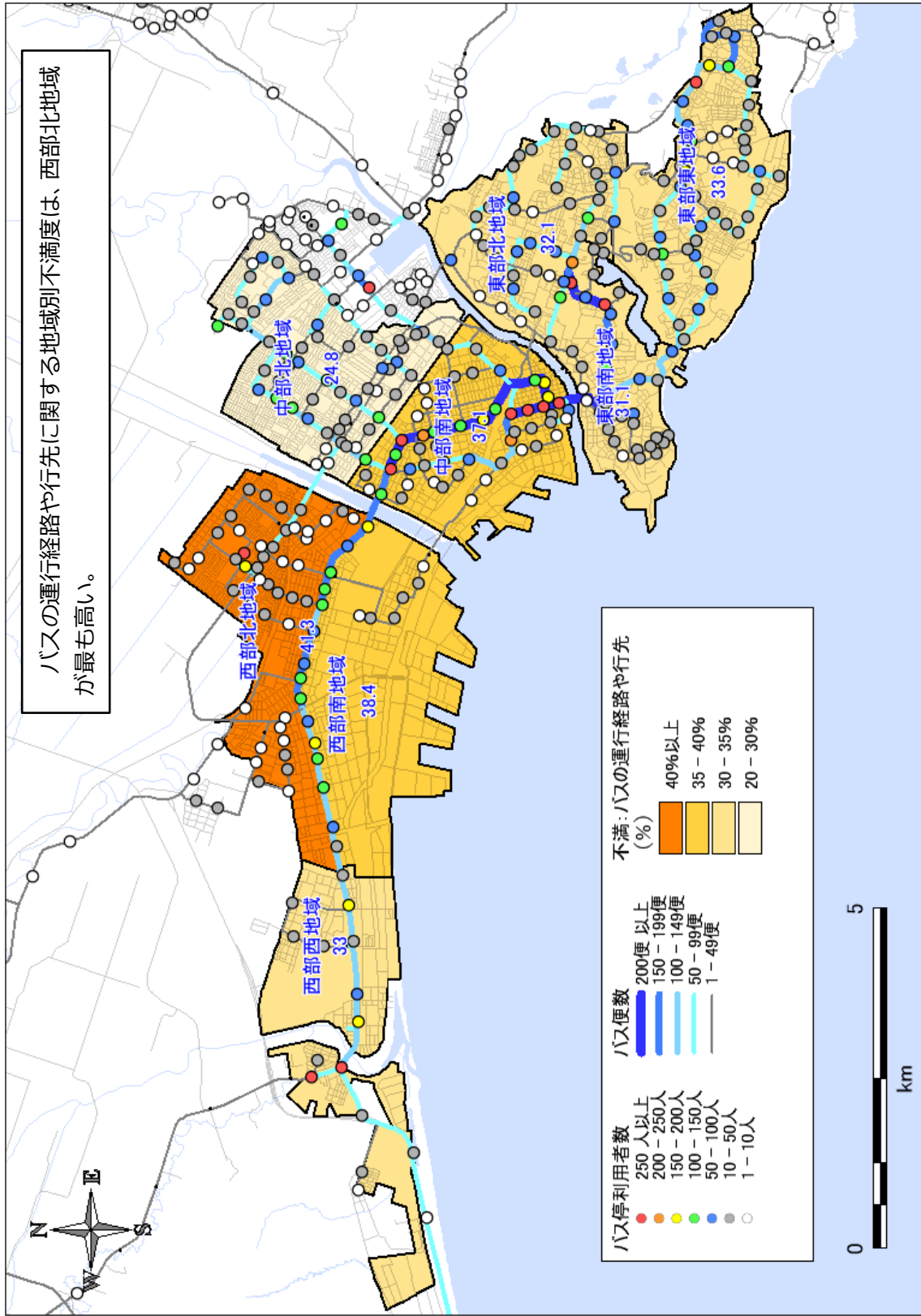


図 94 地域別不満度 (バスの運行経路や行先)

### (3) 交通まちづくりに関する学生ワークショップ

#### 1) ワークショップの目的

釧路市内に立地する大学等の学生を対象に、交通まちづくりに関するワークショップを開催し、市内バス路線網再編に向けた具体的な意見抽出を行うことを目的とする。

#### 2) 開催日

平成 28 年 10 月 7 日 (金)、12 (水) 計 2 日間

#### 3) ワークショップ参加者

|            | 10月7日(金) | 10月12日(水) |
|------------|----------|-----------|
| 釧路公立大学     | 4人       | 5人        |
| 釧路短期大学     | 3人       | 0人        |
| 北海道教育大学釧路校 | 6人       | 5人        |
| 釧路工業高等専門学校 | 0人       | 1人        |
| 合計         | 13人      | 11人       |

#### 4) ワークショップテーマ

10月7日(金)：公共交通に関する課題抽出編

10月12日(水)：公共交通に関する課題解決編

## 5) ワークショップ開催結果概要

### ①第1回 釧路市学生ワークショップの開催結果

#### ◆ワークショップテーマ

- ・みなさまの普段の外出行動は？
- ・学生は『なぜ』バス等の公共交通を使わないのか？
- ・どのような時にバスを利用したいか？
- ・どのようなバス路線があれば利用したいか？

#### ◆ワークショップ結果

- バスを使わない理由は？
  - ・運行本数が少ない
  - ・利用料金が安い
  - ・バス待ち環境が悪い（寒いなど）
  - ・住宅街を多く運行するため、目的地まで遠回り
  - ・路線がわかりづらい
  - ・最終バスが早い
- バスを乗る為にはどうしたら良いか？
  - ・目的地（拠点）となる施設を繋ぐ路線（最短ルート）
  - ・フリーパスを平日にも導入
  - ・I Cカードの導入
  - ・屋内でバスを待てる環境整備
  - ・料金の統一化（均一料金）
  - ・バスロケーションシステムの導入
  - ・深夜便の運行
  - ・バスターミナルを複数設けるなどし、まちなかまでは乗り換えて利用



図 95 第1回 学生ワークショップ開催状況

| 普段の外出行動                          |                                 |                          |                            |                               | A班                             |                     |  |                     |  |
|----------------------------------|---------------------------------|--------------------------|----------------------------|-------------------------------|--------------------------------|---------------------|--|---------------------|--|
| <b>&lt;歩き&gt;</b>                |                                 | <b>&lt;バス&gt;</b>        |                            | <b>&lt;車&gt;</b>              |                                |                     |  |                     |  |
| 末広まで歩き                           | 徒歩で行ける範囲で生活している人、しようとする人が多い     | バスを利用して市内を観光している         | 遠くに行くとき、親や友達に頼む。バスは誰もいない。  | イオン昭和まで車で行く                   | 普段は歩く<br>冬は車を使う<br>鶴ヶ岱→末広主にバイト |                     |  |                     |  |
| 緑ヶ岡から歩き<br>学校や末広にも歩き             | ・歩いて行ける範囲で物が揃う。<br>・バスを使わなくていい。 | 高校時代にイオンまでのバスを多用していた     |                            | 友達に頼んで車で行く                    |                                |                     |  |                     |  |
| 学生はなぜバスを使わないのか？                  |                                 |                          |                            |                               | どのようなバスであれば利用したいのか？            |                     |  |                     |  |
| <b>&lt;バス自体が抱える問題&gt;</b>        |                                 | <b>&lt;学生の生活環境&gt;</b>   |                            | <b>&lt;路線&gt;</b>             |                                | <b>&lt;イベント&gt;</b> |  | <b>&lt;アイデア&gt;</b> |  |
| 本数が少ない                           | 利用料金が高い                         | 歩いて行ける範囲でバイトをしている        | 大きな目的地を繋いだ路線があると使いやすい      | 若い世代でバスを利用する経験があると、その後も利用しやすい | フリーバス券を休日だけでなく平日も！             |                     |  |                     |  |
| バスの本数が少ない                        | バスの冷房が強い                        | 買い物に行く回数も少ない             | 拠点を結ぶ路線                    |                               |                                |                     |  |                     |  |
| ・バスの時間が合わない<br>・本数が少ない           | 路線がわかりづらい                       | 歩いて行ける範囲で行動              | 人が良く降りるところだけを繋ぎ、わかりやすさを高める |                               |                                |                     |  |                     |  |
| 住んでいる地区によっては、料金が高いなど利用料金に対する不公平さ | バスがどこを走っているのかわからない              | 事前に計画を練らないと、バスの時間が合わなくなる |                            |                               |                                |                     |  |                     |  |
| バスの中の環境が悪い                       |                                 |                          |                            |                               |                                |                     |  |                     |  |

図 96 第1回 学生ワークショップ開催結果 (A班)

| 教育大近辺に居住>                            |                          |                          |   |   | 釧路が地元の方>                  |              |  |  |  | B班 |  |
|--------------------------------------|--------------------------|--------------------------|---|---|---------------------------|--------------|--|--|--|----|--|
| 大学からバイトに行く時は歩いていく                    | サークル活動も徒歩で移動             | 昭和イオンやボスフルまでバス(3か月に1回利用) | 釧路市の中心部まで行くとき(美術館、芸術館、博物館)や、近所のまちな行くときなど、(ほぼ毎日(単独行動の時)はバスに乗る) | 末広に行く時はバス   |                           |              |  |  |  |    |  |
| 大学まで徒歩で移動                            | 部活の試合の時、車で移動             | 飲みに行く時は歩き帰りのみタクシー        | 通学(短大までの際)に行きは阿寒バス(80番)、帰りははくしろバス(3番→乗換→36番)運く(21:00)など38番    | 通学や部活、バイト、遊びなど日常生活は車で移動                                     |                           |              |  |  |  |    |  |
| 買い物は友達の手で行く                          | 春探りに買い物に行く時は徒歩か自転車       | 末広の居酒屋まで徒歩               | <b>&lt;立地・ルート&gt;</b>   |   | <b>&lt;時間・時期&gt;</b>      |              |  |  |  |    |  |
| <b>&lt;情報&gt;</b>                    |                          | <b>&lt;料金&gt;</b>        |   | バス停が遠い  | 最短ルートじゃないから利用しない          | 遅い時間に走るバスがない |  |  |  |    |  |
| 事前にバスの混み具合がわかると良い(インターネットの活用)        | 料金を一律にしたバス               | 料金が場所により高い               | 近くに駅がない場所(車でいけない)に行くときに利用する                                   | 最短のルートのバス(送迎のバス)  | 今よりも少し遅い時間に運行してほしい        |              |  |  |  |    |  |
| 自分の住むところから近いバス停からどれくらいバスが出てくるか知らないから | 料金が安い                    |                          |   | 遠くに行くときにバスを利用   | 必要なものが、歩いて行けるところのお店で揃うから。 | JRの時間に合わせたバス |  |  |  |    |  |
| <b>&lt;車&gt;</b>                     |                          | 料金が自動車より高い               | 住宅街を通らない(観光スポット寄り)バス  | 歩いて行ける距離に全てある   | 冬場(自転車も使えない)に利用したい        |              |  |  |  |    |  |
| 周りの学生に車持ちが多い                         | お金がかかるくらいなら歩くか自転車で行こうと思う |                          |   | 自家用車で通学する人(遠距離)もしくは徒歩(近距離)の人に二分されて、あえてバスを選ぶ人は少ない。(免許も取れるので) |                           |              |  |  |  |    |  |
| 友達の手で移動した方が楽しい、早く着く                  |                          |                          |   |   |                           |              |  |  |  |    |  |

図 97 第1回 学生ワークショップ開催結果 (B班)

| 1. 普段の外出行動                                |                              |                               |                                |   | 2. 使わない理由                 |                         |                            | C班 |
|---|------------------------------|-------------------------------|--------------------------------|---|---------------------------|-------------------------|----------------------------|----|
| <バスの利用頻度>                                 |                              | <行く場所>                        |                                |   |                           |                         |                            |    |
| バス<br>月に1、2回                              | 春採 車<br>コーチャンフォー             | 車<br>春採<br>ビッグ〜等              | 車 徒歩<br>春採ショッピングセ<br>ンター       | イオン昭和店<br>車   | バスのお金が<br>高い              | 何番がどこに<br>行くか<br>わからない  | 夜のバスが<br>ない                |    |
| バスは2年前<br>まで、<br>約 月に1回利用                 | 昭和ジャスコ<br>車                  | 浪花<br>セブン 車                   | 歩き<br>末広(飲み屋街)                 | 末広<br>徒歩  | 運賃が高い                     | ホームページが<br>見づらい         | 終わる時間が<br>早い<br>(夜8時か9時)   |    |
| 月に1回利用すれ<br>ば良いほう<br>(普段はレンタカー<br>を借りるため) | 車<br>ポスフル<br>剣路町             | イオン<br>自転車                    | イオン剣路店<br>車                    | イオン 車   | 車を持っている<br>人が多い<br>(免許)   | バス停に行く<br>時間を見る等が面<br>倒 | 自転車や徒歩で<br>行ける距離<br>(移動先が) |    |
| 年に一度<br>最近の利用は<br>去年の11月<br>(学校イベント)      | 学校<br>自転車<br>公立大             | 木場の近く<br>バイク先<br>自転車          | 末広<br>車・バス                     | ビッグハウス<br>旭町店 車<br>ヤマデン                                   | 車を持っているから                 | バス待ち寒い<br>不満            | 地元でもバスに<br>乗ってなかった         |    |
| 3. バスに乗る為にはどうしたらいいか？                      |                              |                               |                                |   |                           |                         |                            |    |
| ICカード<br>導入して<br>頂ければ・・・                  | 路線図を<br>わかりやすく<br>してほしい      | 夜の時間が<br>多くなれば                | 均一料金                           | 人気の店が増えたり、<br>若者がよく利用<br>したりするお店が増<br>える(服屋、ラウン<br>ドワンとか) | バス停の近くに<br>ベンチが欲しい。       |                         |                            |    |
| ICカード利用可                                  | バスロケ<br>ほしいです                | 夜遅いバスが<br>ある                  | バスのお金が安く<br>なれば<br>均一？         | バスターミナルど<br>こ？<br>昭和、イオン剣路、<br>駅前だとよい<br>乗換OK             | 教育大の真ん前に<br>バス停が欲しいで<br>す |                         |                            |    |
| 1時間に<br>4本バスが来る                           | バス停に屋内待ち<br>できる場所がある<br>とよい。 | もっと遅い時間<br>までやっていただ<br>ければ・・・ | 運賃が安ければ<br>バス⇄教育大周辺<br>往復700円強 | バス停<br>目立つところに<br>ほしい。                                    | 駐車場が近い場所<br>へ行くときに利用      |                         |                            |    |
|   |                              |                               |                                |   | 駅周辺が<br>栄える               |                         |                            |    |

図 98 第1回 学生ワークショップ開催結果 (C班)

## ①第2回 釧路市学生ワークショップの開催結果

### ◆ワークショップテーマ

- ・前回ワークショップ後から気付いた公共交通の課題は？
- ・望ましいバスネットワークとは？
- ・また、バス利用促進策ってなにがある？
- ・公共交通を活かした都心部の魅力向上策は？
- ・学生ができるワンアクションは？

### ◆ワークショップ結果

- 前回ワークショップから気付いた課題は？
  - ・時間通りにバスが来ない
  - ・そもそもバスを使う理由がない
- 望ましいバスネットワークは？
  - ・拠点と拠点を結ぶバス路線
  - ・定時性を確保したバス路線
  - ・多様な用途に合わせたバス路線
  - ・都心部を低運賃で循環するバス路線
  - ・大型商業施設を繋ぐバス路線
  - ・人が多く集まる場所にバスターミナルを設け、郊外とバスターミナル、バスターミナルと都心部など運行区間を区切ったバス路線
- バス利用促進策は？
  - ・バスロケーションシステムの導入（スマートフォンの活用など）
  - ・居住地別バスマップの作成・配布
  - ・通勤・通学者向けのサービス
  - ・バス利用時のポイント付与（運賃が安くなる施策）
  - ・深夜便の運行
  - ・市内の観光名所を回る観光バス
  - ・ICカード対応のバスの運行
  - ・多くの荷物を載せられるバス
- 都心部の魅力向上策は？
  - ・空テナントを活用した学生直営店の開設
  - ・都心部のイベントに合わせたバスの運行
  - ・都心部の商業施設等と連携したバス優待券の交付

- 学生ができるワンアクションは？
  - ・ 口コミやSNS等を活用したバスの情報発信
  - ・ 学生が考えるバスルートの立案
  - ・ 学生企画の小学生向け、バスに関する教育イベントの開催
  - ・ 学生が考えるバスを使った観光ツアーの立案
  - ・ バス停やバス車両のデザインを提案
  - ・ バス停に学生が作成したベンチ等を設置
  - ・ 空テナントを活用したまちなかイベントの実施
  - ・ 乗換拠点等における学生主催のイベントの実施
  - ・ バス停の雪かき



図 99 第2回 学生ワークショップ開催状況

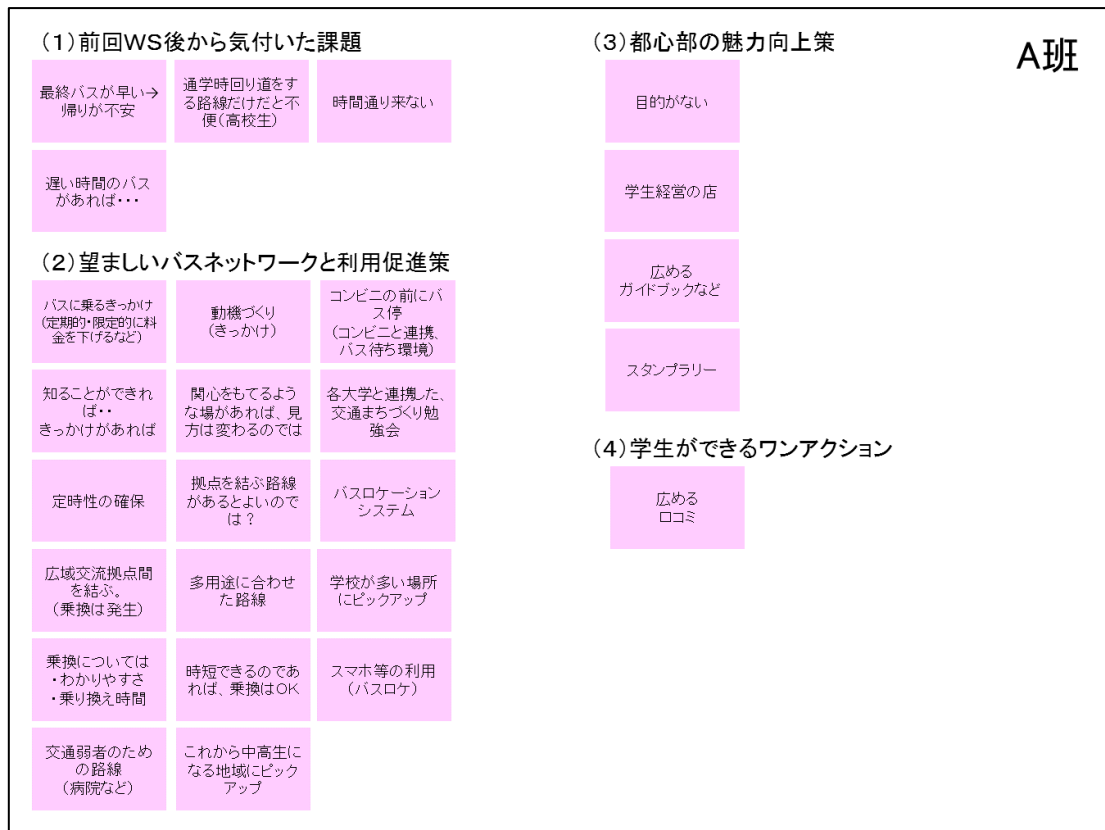


図 100 第2回 学生ワークショップ開催結果 (A班)

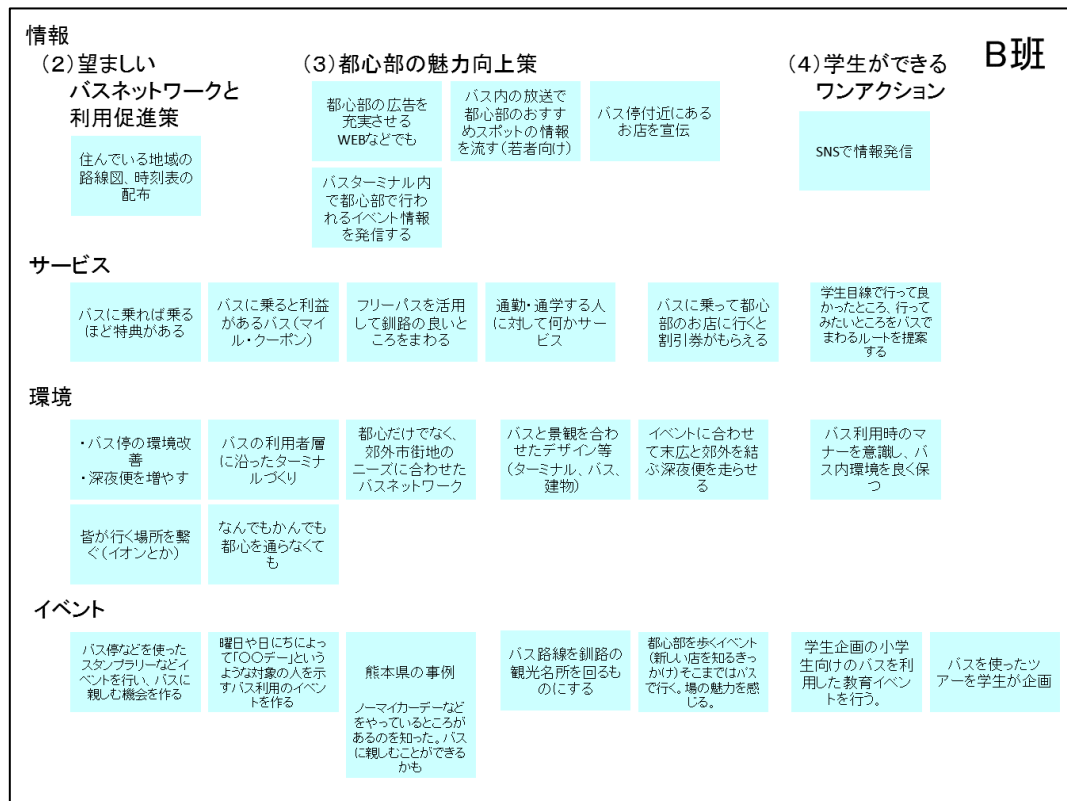


図 101 第2回 学生ワークショップ開催結果 (B班)

|   |  |                                  |                             |                             |                            |   |  |           |
|---|--|----------------------------------|-----------------------------|-----------------------------|----------------------------|---|--|-----------|
| <b>1. 前回からの課題</b><br>本数が少ない      バスを使う理由がない   |  | <b>3. 街中魅力向上策</b><br><b>【課題】</b> |                             |                             |                            | <b>【向上策】</b>  |  | <b>C班</b> |
| <b>2. バスネットワークと利用促進策</b><br><b>【バスネットワーク】</b><br>中心市街地を低料金で循環するバス      大型商業施設をつなぐバス路線<br>イオン釧路、昭和、鳥取までつながるバス      バスターミナルを他の人の集まる地区に作るとよい<br>バスは通院者の利用が多いため、そういう方に向けた配慮 |  | 帰りのタクシー代に勝るメリットがない               | 公立大の近くでまかなえてしまう             | 100円くらいで街中をめぐるバス            | もう少し夜遅くまで運行してほしい           | <b>4. 学生ができること</b><br>バス停の雪かき      サークルや部活で清掃活動を行うことで、活動の情報発信とバスの利用促進<br>バス停のデザインを考える      新しいバスターミナルができれば、広場的なところでイベントを<br>停留所にベンチを設置、作成したもの      駅前の廃墟を使ってゼミなどの発表<br>駅前イベントを行う      街中にサークルなどの拠点を作る |  |           |
| <b>【利用促進策】</b><br>ワンコインバス料金が均一安い      深夜便を出してほしいです。<br>利用者が多いバスにバスロケ等つけるとよい      ICカード対応バス<br>荷物が大きくても乗れるバス   |  | 廃墟をどうにかしてほしい(利用or取り壊し)           | 商業ビルが増えてほしい！駅ビルがあれば町に行きま    | オータムフェスト的なお祭りがあり、その臨時便ができれば | 廃墟はレトロさを売りにしたものに利用するとよいのでは |   |  |           |
|   |  | 末広の治安が悪い。変なおじさんがいる               | 休憩できる場所がない                  |                             |                            |   |  |           |
|   |  | 駅前は何もないイメージ                      | イオンがあるので、都市部に行く用事がない。用事があれば |                             |                            |   |  |           |
|   |  | 大きな本屋さんとか、カフェがほしい                | 服、雑貨屋が欲しい(古着屋さんとか)          |                             |                            |   |  |           |
|   |  | スタバください                          | ラウンドワンのものがほしい               |                             |                            |   |  |           |

図 102 第2回 学生ワークショップ開催結果 (C班)

### 3-4 公共交通の課題整理

#### (1) 人口、都市機能の集積・誘導を促進する交通ネットワークの充実

- ・ 釧路市の人口は減少傾向にあり、釧路市人口ビジョンにおける将来人口も減少の一途をたどっている。
- ・ 医療施設及び商業施設の徒歩圏人口カバー範囲では、釧路市街地の多くは徒歩圏内に医療施設及び商業施設が立地しており、都市機能が拡大している状況が見受けられる。
- ・ 都心部では、近年、まちなか居住の観点による市営住宅や道営住宅の整備を行っているが、都心部全体の商業機能の低下や人口の減少等による空洞化、低未利用地の増加など、都心部の魅力が低下している。

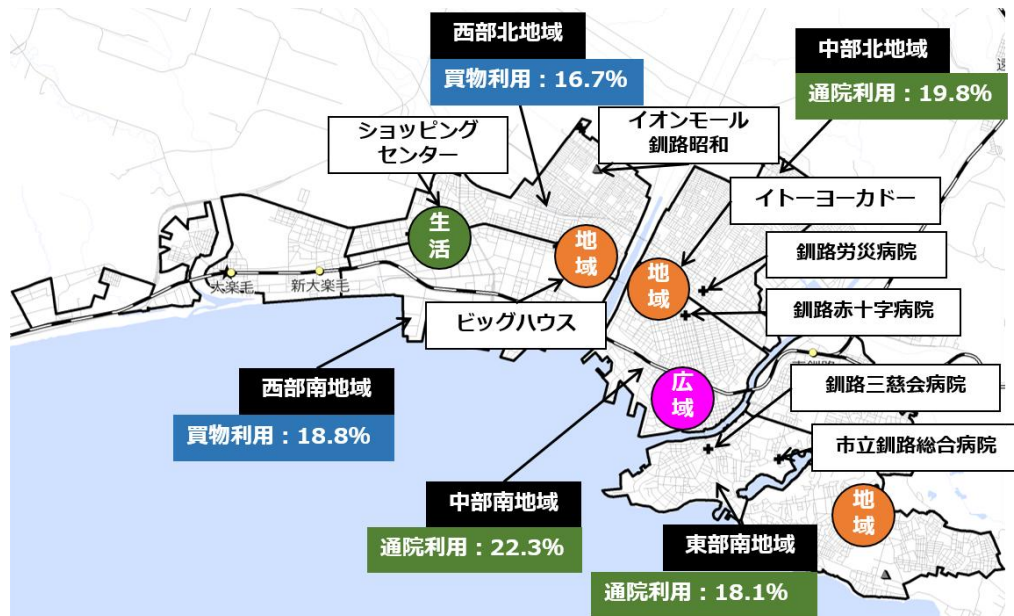
#### (2) 路線バス結節機能の強化

- ・ 釧路市内のバス路線は、釧路駅前に向かって重複しており、駅前通りではバス運行便数が充実しているが、郊外部では運行便数が希薄な所が見受けられる。



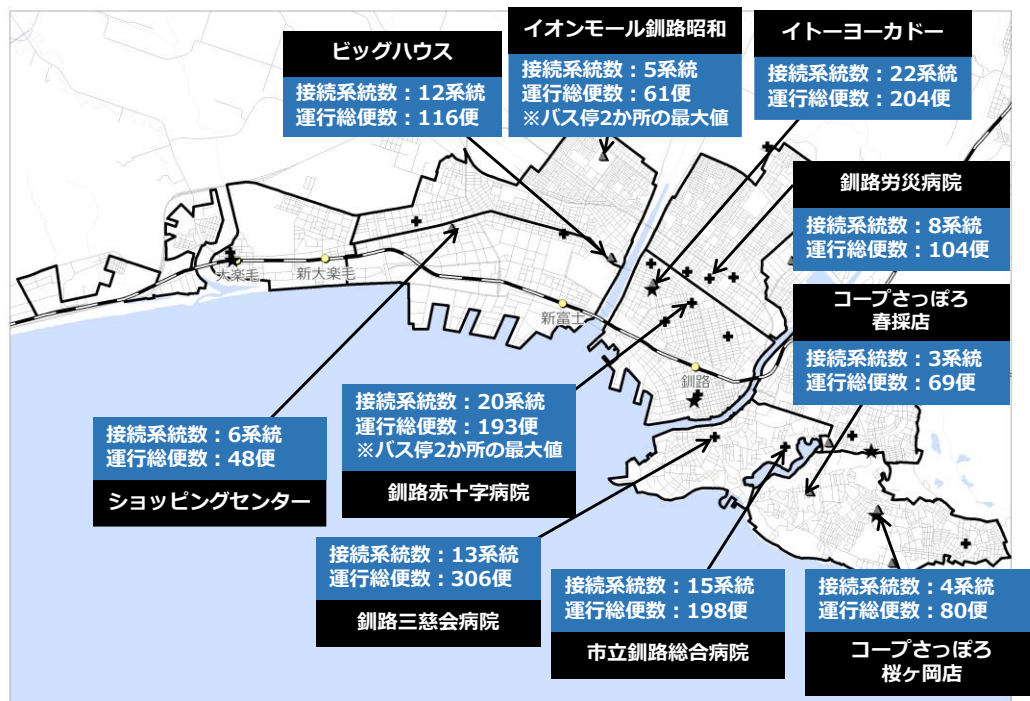
図 103 釧路市バス路線図

- ・市民が買い物や通院でよく利用する場所は、大型商業施設や総合病院が立地している「西部南地域」及び「西部北地域」、「中部南地域」、「中部北地域」、「東部南地域」となっているが、施設別の接続本数を整理すると、特に「西部北地域」や「西部南地域」において、運行本数が比較的少なくなっている。



資料：釧路市住民ニーズ把握調査

図 104 施設別利用割合



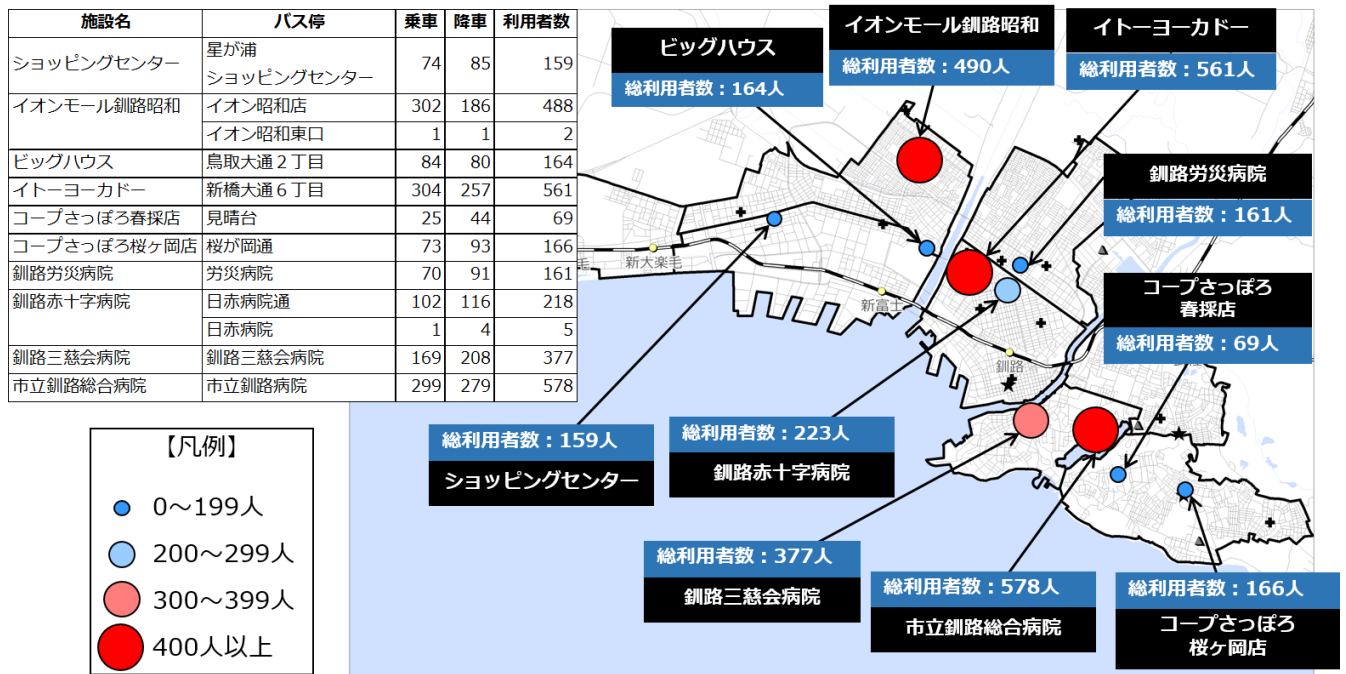
資料：くしろバス、阿寒バスHP

図 105 施設別接続系統数及び運行便数

- ・また、既存バス路線 52 路線のうち、38 路線の運行時間が片道 40 分以上の運行となっており、バス路線の長大化に伴い、運行時間が不正確となっている。
- ・さらに、市内バス路線の多くは、住宅街を多く運行していることから、バス路線が煩雑となっており、バス路線がわかりづらいとの意見がある。

### (3) 利用実態に即した公共交通網の構築

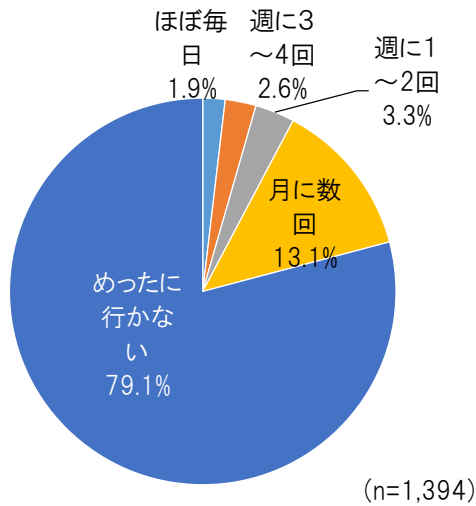
- ・既存バス路線の利用者が多い施設を整理すると、イオンモール釧路昭和やイトーヨーカドー、市立釧路総合病院等の郊外部に位置する施設となっており、運行路線とのニーズの不一致がみられる。



資料：釧路市バス乗降調査

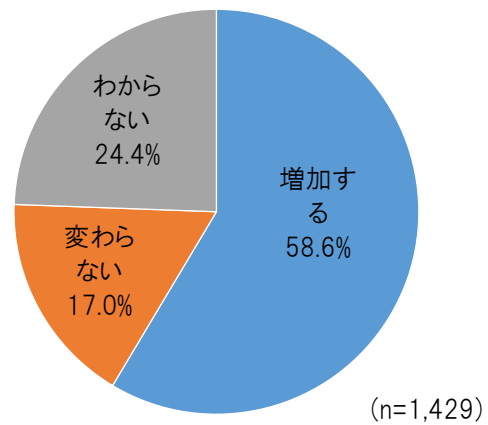
図 106 施設別バス利用者数

- ・また、都心部までのバス利用による来訪回数は、「めったに行かない」が約 8 割となっているが、「日常的に利用できる商業施設」などが整備された場合、都心部への来訪回数は増加することが予想される。



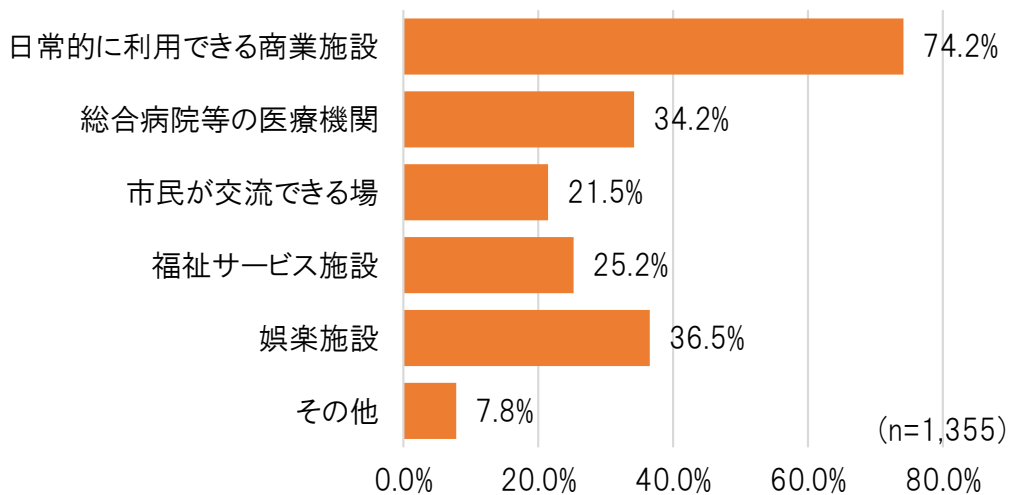
資料：釧路市住民ニーズ把握調査

図 107 都心部への来訪頻度



資料：釧路市住民ニーズ把握調査

図 108 機能整備による来訪頻度の変化

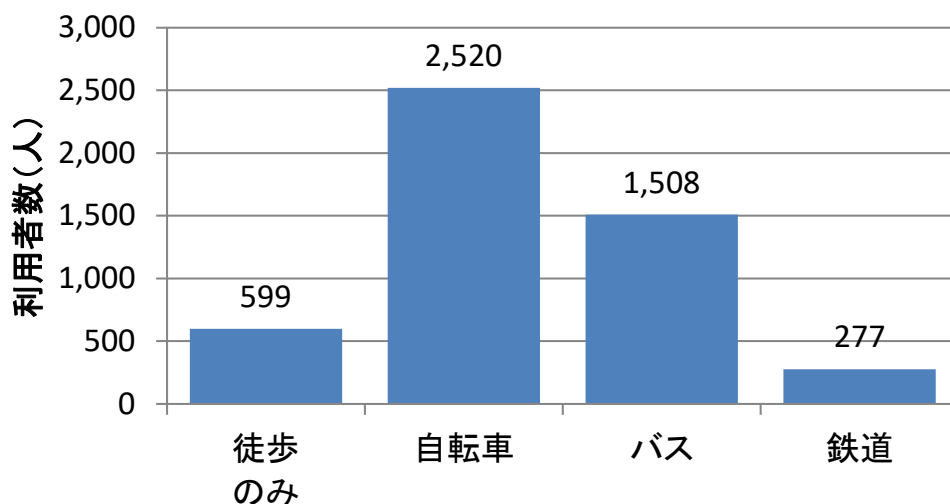


資料：釧路市住民ニーズ把握調査

図 109 都心部の魅力向上に必要な機能

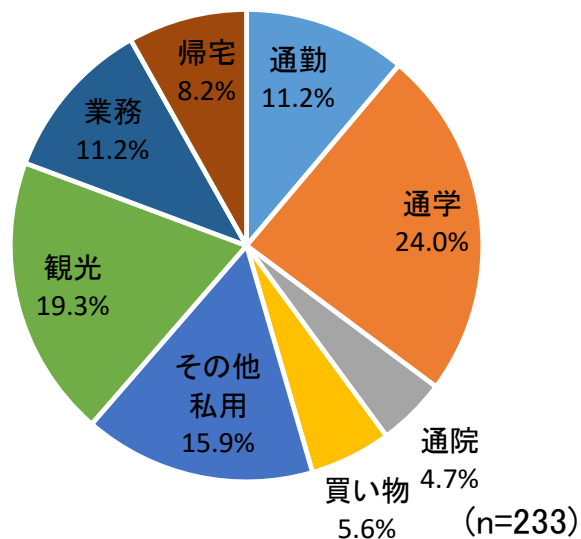
#### (4) 鉄道とバス交通の連携による生活交通の充実

- ・釧路管内における通学時の交通手段として、一定程度の学生は、鉄道を利用している。
- ・JRとバス交通の相互を利用している方の利用目的は、「通学」が最も多く、その他、「通勤」や「通院」、「買い物」など生活交通としての利用もみられる。



資料：釧路教育局

図 110 釧路管内における通学時の交通手段

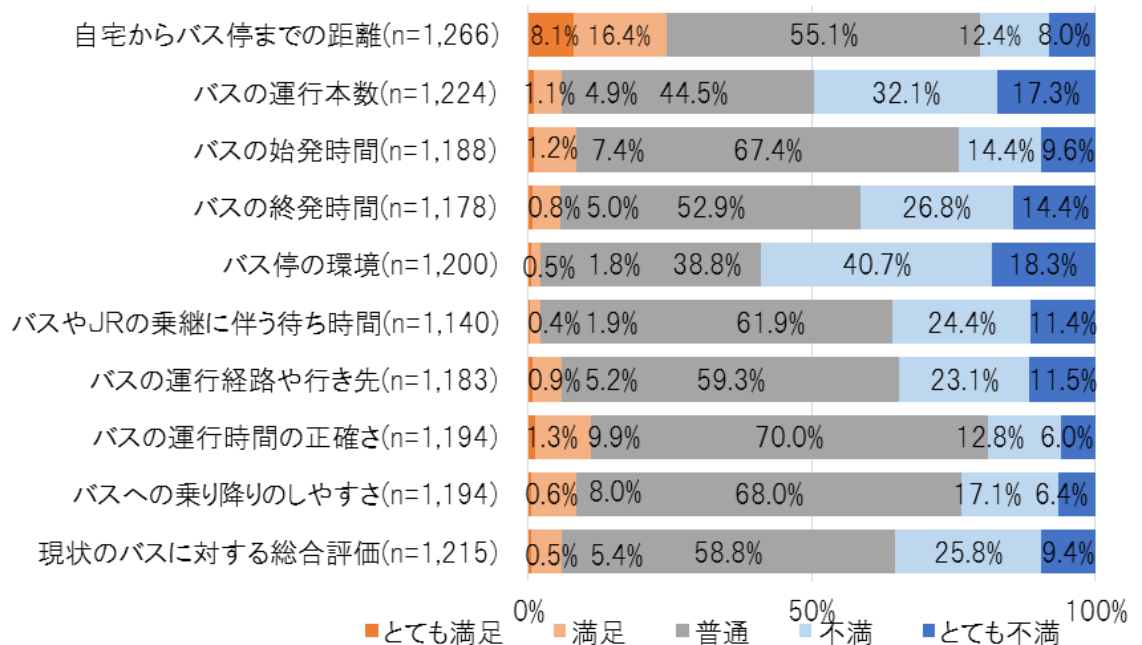


資料：釧路市バス乗降調査

図 111 JR利用者のバス利用目的

### (5) 市民にとって利用しやすいバス待合環境の改善

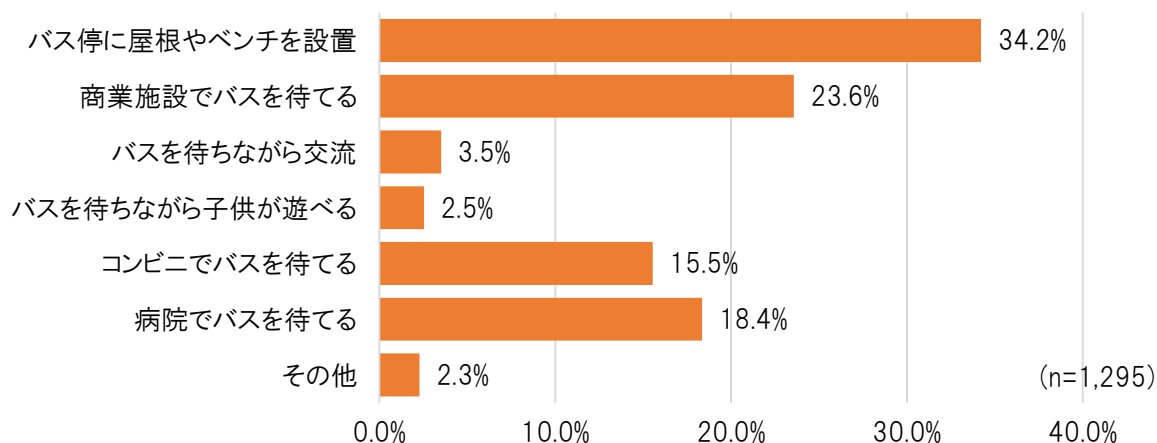
- ・本年実施した住民ニーズ把握調査では、バス停の環境の不満足度が最も高くなっている。



資料：釧路市住民ニーズ把握調査

図 112 現状のバス路線に対する満足度

- ・また、市民が望むバス待合スペースとしては、「バス停に屋根やベンチを設置」が最も高く、次いで、「商業施設、病院、コンビニでバスを待てる」がそれぞれ約 2 割となっている。



資料：釧路市住民ニーズ把握調査

図 113 バス待合スペースの活用

- ・さらに、都心部の魅力向上のために必要な機能として、どの年齢階層でも「日常的に利用できる商業施設」や「市民が交流できる場」が同程度の割合となっている。

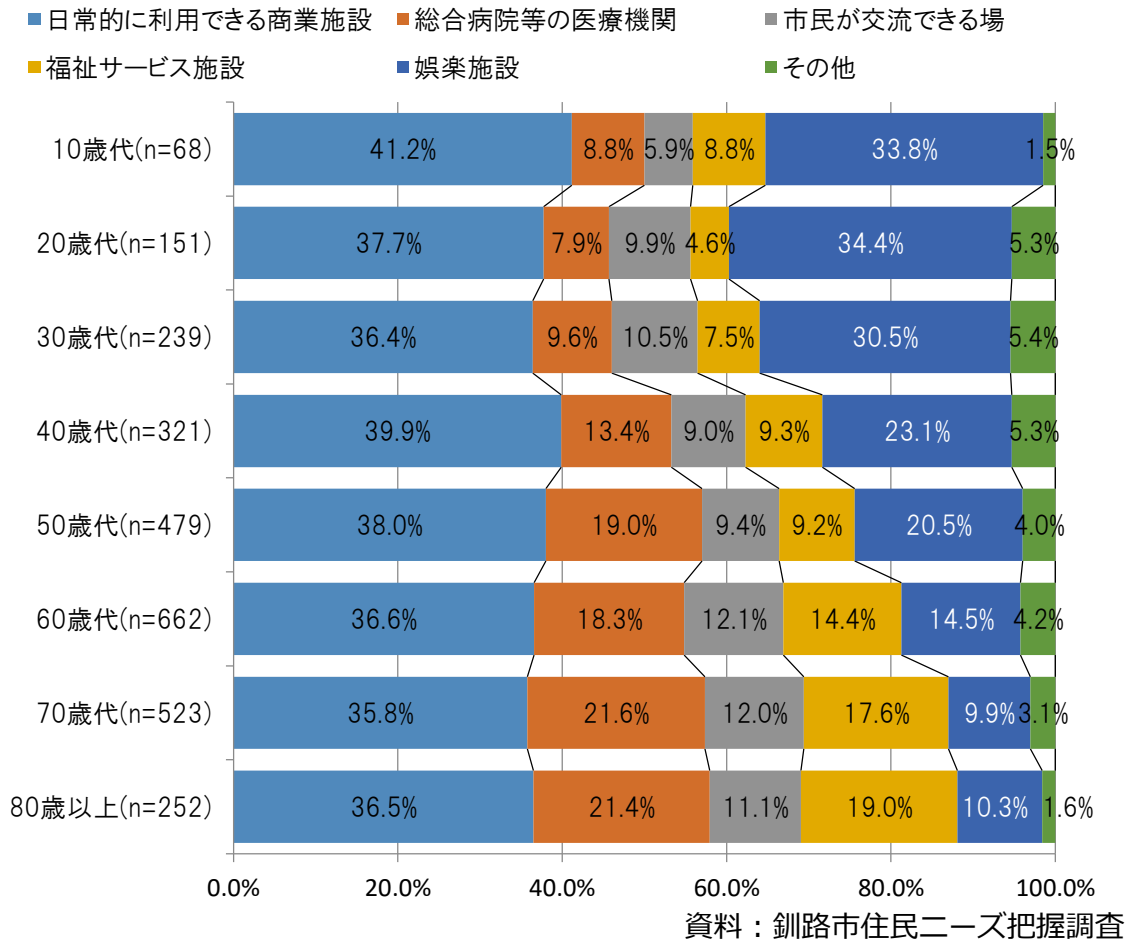


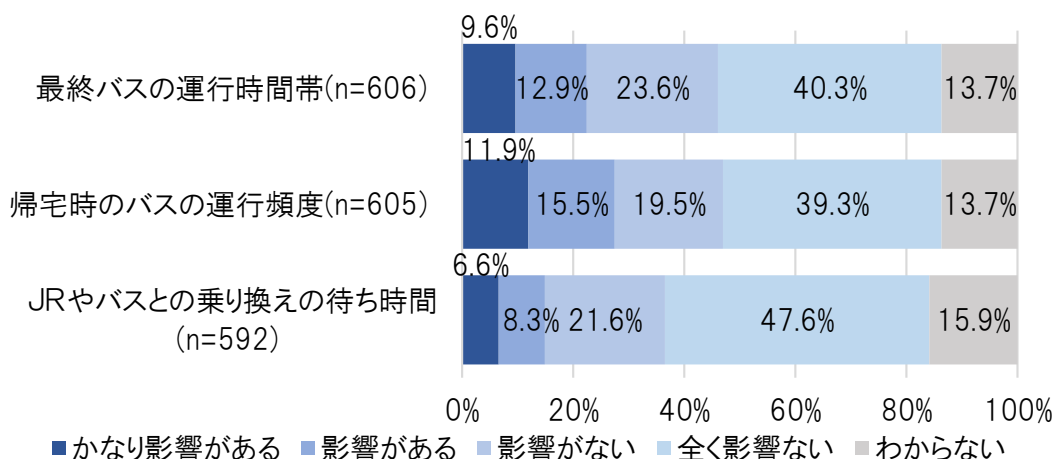
図 114 年代別都心部の魅力向上のために必要な機能

- ・また、交通まちづくりに関する学生ワークショップでも、「乗換拠点における学生主催のイベントの実施」など、市民が交流できる場の創出にニーズがある様子が見られる。

## (6) バス利用機会増加に寄与する現行バスサービス内容の見直しや

### 情報提供機能の強化

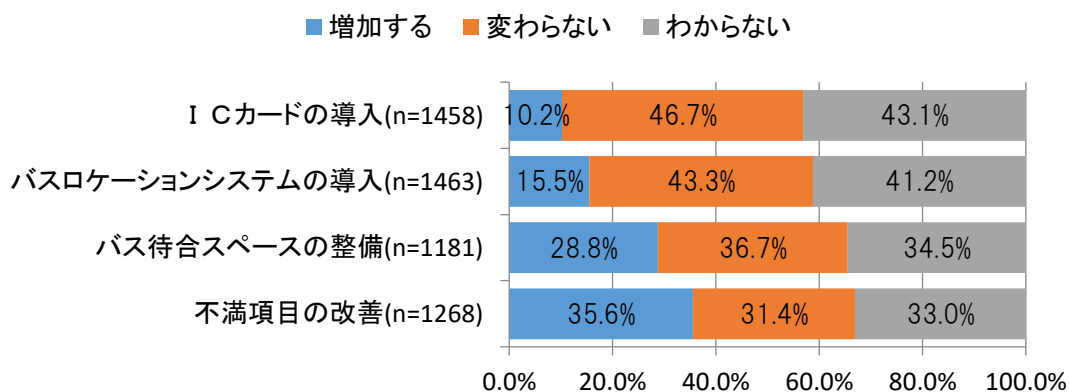
- ・住民ニーズ把握調査では、「バスの終発時間」に対する不満度が約 4 割と高くなっており、通勤・通学時の交通手段決定における、バスの運行状況の影響についても「最終バスの運行時間帯」が影響を及ぼしていることがわかる。



資料：釧路市住民ニーズ把握調査

図 115 通勤・通学時の交通手段決定に影響を与えるバスの運行状況

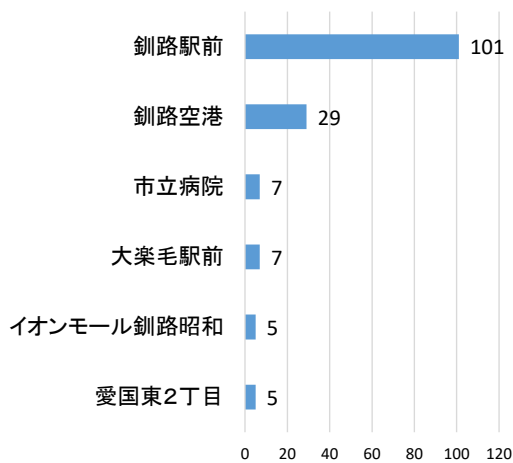
- ・交通まちづくりに関する学生ワークショップでは、市内を運行するバス路線が煩雑であることに加え、運賃体系がわかりづらいなどの意見がある。
- ・さらに、バス待合環境の改善や不満足度項目の改善、IC カードの導入、バスロケーションシステムの導入等のバス利用環境向上に向けた各種施策実施時のバス利用機会はそれぞれで 1 割以上が「増加する」と回答している。



資料：釧路市住民ニーズ把握調査

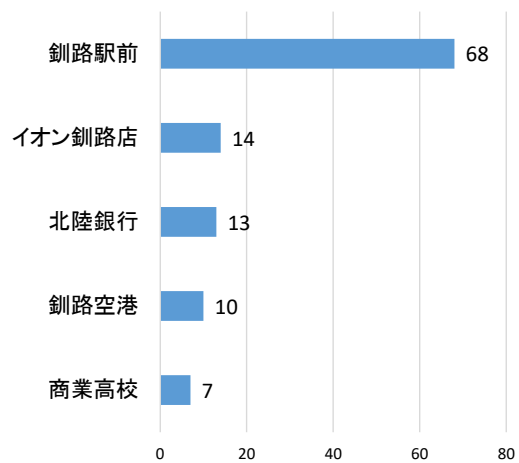
図 116 各種施策実施によるバス利用機会の変化

- ・ J R 及びバス相互の乗継による利用者の半数以上は、釧路駅前バスターミナルでの利用となっている。
- ・ 釧路駅前バスターミナル利用者に着目した利用目的は、「通学」が約 3 割と最も多くなっているが、一方で、約 2 割は「観光」目的となっている。



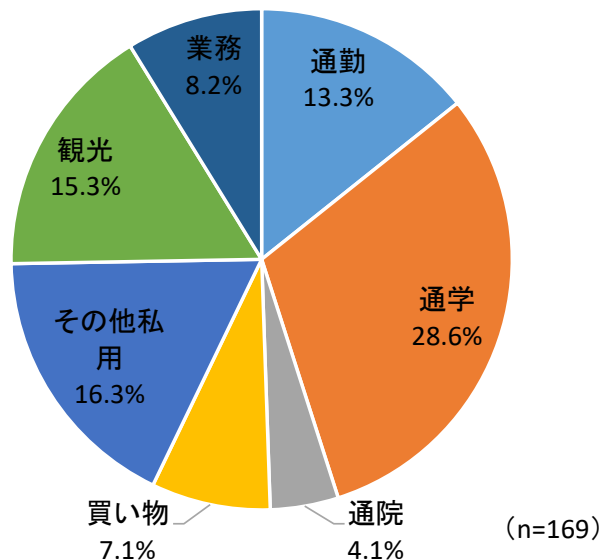
資料：釧路市バス乗降調査

図 117 J R 利用者の乗車バス停



資料：釧路市バス乗降調査

図 118 J R 利用者の降車バス停

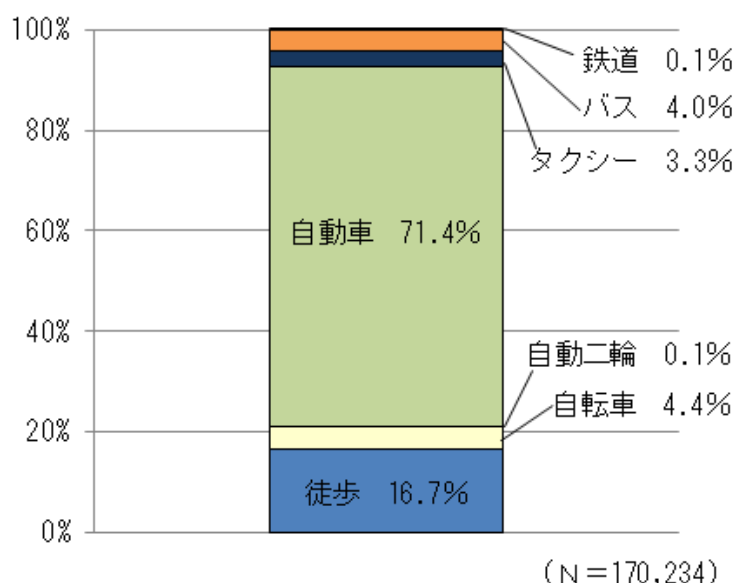


資料：釧路市バス乗降調査

図 119 釧路駅前バスターミナル利用者のバス利用目的

**(7) 市民の意識変容による公共交通への積極的な関わりの増加と  
高齢者の外出機会の確保**

- ・釧路都市圏の都市交通マスタープランによると、釧路市の都市計画区域における自動車の交通手段分担率は約 70%となっており、バスや鉄道等の公共交通の分担率は 4%程度である。
- ・このことから、過度に自動車に依存している様子がうかがえ、自動車から排出される環境汚染物質の増加など、環境へ与える影響も大きくなっていることが懸念される。



資料：釧路都市圏の都市交通マスタープラン（平成 24 年度）

**図 120 釧路市の都市計画区域における交通手段分担率**

- ・また、釧路市の高齢化率は増加傾向にあり、平成 52 年まで増加する見通しで、釧路市街地の推計では、平成 47 年には 38.4%と推計されている（P 23 参照）。高齢者の積極的な社会参加を促進するとともに、健康の維持増進を図り、生きがいのある生活を援助することが重要である。
- ・さらに、釧路市内のバス交通の利用者は、平成 17 年度（約 638 万人）から平成 27 年度（約 522 万人）にかけて約 2 割（約 116 万人）の減少となっており、釧路市がバス交通維持・確保に係る市負担額は平成 17 年度（約 55 百万円）と比較し、平成 27 年度（約 129 百万円）は約 2 倍以上（約 74 百万円）の増加となっている（P 34 参照）。今後もこの状況が継続した場合、市の財政は圧迫され、現状のバスサービスを維持することは困難となることが予想される。

#### **(8) 交通弱者増加を見据えた郊外部における持続可能な生活の足の確保**

- ・前述の通り、釧路市のバス交通維持・確保に係る市負担額は増加の一途をたどっており、この傾向が継続した場合、郊外部において公共交通の確保は困難になることが予想される。
- ・さらに、郊外部におけるバス交通は、利便性の低下が懸念される他、利用者が少ない区間が存在するなど、効率的で持続可能な公共交通の確保に向け、デマンド型交通など需要に応じた柔軟な移動手段の導入を検討することが重要である。

#### **(9) 広域的な移動を支える公共交通軸の構築**

- ・釧路市は、産業経済、教育、文化、医療などの都市機能が集積しており、釧路圏域の中核都市として重要な役割を担っている。
- ・通勤・通学、通院を中心とした鉄道及びバスによる広域的な移動実態がある。
- ・近年では、釧路市への観光客や長期滞在者の増加により、釧路圏域における観光拠点としての役割も拡大している。

## 第4章 地域公共交通計画の基本方針及び目標

### 4-1 基本方針

釧路市における上位・関連計画や公共交通の課題を踏まえ、釧路市地域公共交通計画の基本的な方向性を次のとおり定める。

#### 基本理念

交通まちづくりにより、まち・ひと・くらしがつながり  
誰もが利用したくなる公共交通網の形成

上記の基本理念のもとに、釧路市における公共交通網の基本方針を次のとおり定める。

#### 基本方針 1

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

#### 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

#### 基本方針 3

公共交通と関わる意識の醸成及び機会の創出

#### 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

#### 基本方針 5

釧路圏域の交流・連携を支える広域公共交通軸の確保

## 4-2 基本方針に係る施策

### 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

### 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

- ・ 利用者拡大のため、利便性向上施策や情報提供方法の改善、運賃体系の構築とダイヤの設定を図る
- ・ 交通拠点等におけるバス待合環境を整備する

### 基本方針3 公共交通に関わる意識の醸成及び機会の創出

- ・ みんなで公共交通を守り育てる環境を構築する
- ・ 高齢者の公共交通利用に対する支援

### 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

- ・ 需要に応じた柔軟な移動手段を確保する

### 基本方針5 釧路圏域の交流・連携を支える広域公共交通軸の確保

- ・ 釧路市の機能を広域的に活かす公共交通の確保

## 4-3 釧路市における公共交通網の考え方

### (1) 市街地の公共交通網の考え方

市街地の公共交通網は、釧路駅前バスターミナルを起終点としているバス路線が多く、駅前通り等において複数のバス路線が重複し、また郊外の商業施設等へ運行しているバス路線は、運行途中で住宅街を多く経由するなど、複雑な路線網を形成している。

そこで、市街地における公共交通網の考え方として、各路線や運行区間について、その機能や役割、位置付け等を明確にし、釧路都市圏の都市交通マスタープランで示す公共交通基幹軸の考え方や、釧路市立地適正化計画と連動した、市民にとって使いやすく、持続可能な公共交通網の再編を目指す。

公共交通網の再編に際しては、利便性や効率性の観点及び、市民のバス交通の利用実態を考慮し、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改善を図る。

#### ① 幹線

都心部や広域拠点及び本計画における乗換拠点をつなぎ、利用者ニーズの高いバス路線を幹線として位置付け、運行を効率化し、域内交通エリアを補完する路線として強化を図る。

#### ② 域内交通エリア

住宅街などが多く形成されている地域を域内交通エリアとして位置付け、乗換拠点から住宅街などへ接続されるバス路線等として維持・充実を図る。

#### ③ 乗換拠点

バス路線数、運行便数、利用者数が多く、かつ幹線に位置する都心部や広域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。

### (2) 阿寒・音別地域の公共交通網の考え方

阿寒・音別地域の公共交通網は、釧路都市圏の都市交通マスタープランで示す広域公共交通軸の考え方を踏襲するとともに、既存バス路線等の維持もしくは効率的な交通手段の導入など、阿寒・音別地域で安心して生活できるよう生活交通を確保する。

#### ① 広域公共交通軸

バス及び鉄道により、広域的な公共交通サービスに係る軸として位置付け、市民をはじめ来訪者の移動支援を行う路線として重要な役割を担う。

#### ② 生活交通エリア

阿寒・音別地域内で運行する既存バス路線沿線等を中心として、両地区で安心して生活できるよう生活交通を維持・確保する。

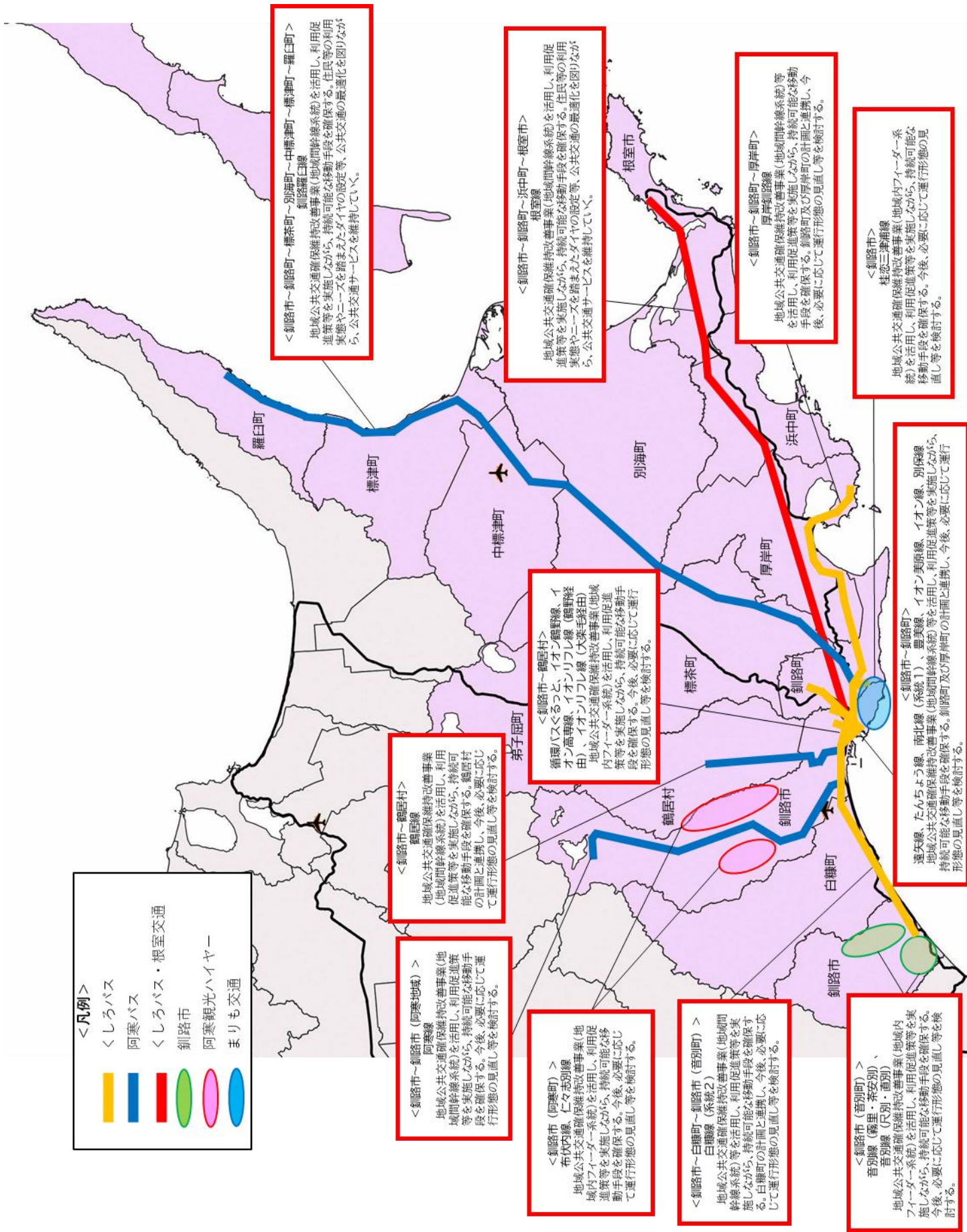
### (3) 補助系統の地域公共交通における位置づけ・役割

地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統（補助系統）の地域の公共交通における位置づけ・役割は以下のとおりとする。

表 5 補助系統の地域公共交通における位置づけ・役割

| 分類                          | 運行区間                         | 系統名                             | 役割   | 維持・確保の方針  |
|-----------------------------|------------------------------|---------------------------------|--|---|
| 釧路市・地域中心都市間を結ぶ広域交通（地域間幹線系統） | 釧路市～釧路町                      | 遠矢線、たんちよう線、南北線（系統1）、イオン美原線、イオン線 | 通勤・通学・買い物・通院など、多様な目的で利用されており、地域住民の生活に欠かせない区間         | 地域公共交通確保維持改善事業（地域間幹線系統）等を活用し、利用促進策等を実施しながら、持続可能な移動手段を確保する。釧路町の計画と連携し、今後、必要に応じて運行形態の見直し等を検討する。                     |
|                             | 釧路市～釧路町～厚岸町                  | 厚岸釧路線                           | 通学を主に、通院・買い物・通勤など多様な目的で利用されており、地域住民の生活に欠かせない区間       | 地域公共交通確保維持改善事業（地域間幹線系統）等を活用し、利用促進策等を実施しながら、持続可能な移動手段を確保する。釧路町及び厚岸町の計画と連携し、今後、必要に応じて運行形態の見直し等を検討する。                |
|                             | 釧路市～釧路市（阿寒地域）                | 阿寒線                             | 通学・通院など多様な目的で利用されており、地域住民の生活に欠かせない区間。観光目的利用も多い区間     | 地域公共交通確保維持改善事業（地域間幹線系統）を活用し、利用促進策等を実施しながら、持続可能な移動手段を確保する。今後、必要に応じて運行形態の見直し等を検討する。                                 |
|                             | 釧路市～鶴居村                      | 鶴居線                             | 通学・通院・買い物など多様な目的で利用されており、地域住民の生活に欠かせない区間。観光目的利用も多い区間 | 地域公共交通確保維持改善事業（地域間幹線系統）を活用し、利用促進策等を実施しながら、持続可能な移動手段を確保する。鶴居村の計画と連携し、今後、必要に応じて運行形態の見直し等を検討する。                      |
|                             | 釧路市～白糠町～釧路市                  | 白糠線                             | 通学・通勤・通院・買い物など、多様な目的で利用されており、地域住民の生活に欠かせない区間         | 地域公共交通確保維持改善事業（地域間幹線系統）等を活用し、利用促進策等を実施しながら、持続可能な移動手段を確保する。白糠町の計画と連携し、今後、必要に応じて運行形態の見直し等を検討する。                     |
|                             | 釧路市～釧路町～標茶町～別海町～中標津町～標津町～羅臼町 | 釧路羅臼線                           | 通院・通勤などの目的で利用されており、地域住民の生活に欠かせない区間。また、観光目的の利用も多い区間   | 地域公共交通確保維持改善事業（地域間幹線系統）を活用し、利用促進策等を実施しながら、持続可能な移動手段を確保する。住民等の利用実態やニーズを踏まえたダイヤの設定等、公共交通の最適化を図りながら、公共交通サービスを維持していく。 |
|                             | 釧路市～釧路町～浜中町～根室市              | 根室線                             | 通院などの目的で利用されており、地域住民の生活に欠かせない区間                      | 地域公共交通確保維持改善事業（地域間幹線系統）を活用し、利用促進策等を実施しながら、持続可能な移動手段を確保する。住民等の利用実態やニーズを踏まえたダイヤの設定等、公共交通の最適化を図りながら、公共交通サービスを維持していく。 |

|                               |          |   |                                     |  |
|-------------------------------|----------|---|-------------------------------------|--|
| 幹線系統や拠点へと接続する生活交通（地域内フィーダー系統） | 釧路市      | 循環バスぐるっと、イオン鶴野線、イオン高専線、イオンリフレ線（鶴野経由）、イオンリフレ線（大楽毛経由）、②イオンリフレ線（大楽毛経由） | 買い物などの目的で利用されており、地域住民の生活に欠かせない区間    | 地域公共交通確保維持改善事業（地域内フィーダー系統）を活用し、利用促進策等を実施しながら、持続可能な移動手段を確保する。今後、必要に応じて運行形態の見直し等を検討する。 |
|                               |          | 桂恋三津浦線  | 通院・買い物などの目的で利用されており、地域住民の生活に欠かせない区間 |  |
|                               | 釧路市（阿寒町） | 布伏内線、仁々志別線  | 通院・通学などの目的で利用されており、地域住民の生活に欠かせない区間  | 地域公共交通確保維持改善事業（地域内フィーダー系統）を活用し、利用促進策等を実施しながら、持続可能な移動手段を確保する。今後、必要に応じて運行形態の見直し等を検討する。 |
|                               | 釧路市（音別町） | 音別線（霧里・茶安別）、音別線（尺別・直別）  | 通院・買い物などの目的で利用されており、地域住民の生活に欠かせない区間 | 地域公共交通確保維持改善事業（地域内フィーダー系統）を活用し、利用促進策等を実施しながら、持続可能な移動手段を確保する。今後、必要に応じて運行形態の見直し等を検討する。 |



- <凡例>
- くしろバス
  - 阿寒バス
  - くしろバス・根室交通
  - 釧路市
  - 阿寒観光ハイヤー
  - まりも交通

<釧路市～別海町～中標津町～標津町～羅臼町>  
釧路羅臼線  
地域公共交通確保維持改善事業(地域間幹線系統)を活用し、利用促進策等を実施しながら、持続可能な移動手段を確保する。住民等の利用実態やニーズを踏まえたダイヤの設定等、公共交通の最適化を図りながら、公共交通サービスを維持していく。

<釧路市～釧路町～浜中町～根室市>  
根室線  
地域公共交通確保維持改善事業(地域間幹線系統)を活用し、利用促進策等を実施しながら、持続可能な移動手段を確保する。住民等の利用実態やニーズを踏まえたダイヤの設定等、公共交通の最適化を図りながら、公共交通サービスを維持していく。

<釧路市～釧路町～厚岸町>  
厚岸釧路線  
地域公共交通確保維持改善事業(地域間幹線系統)等を活用し、利用促進策等を実施しながら、持続可能な移動手段を確保する。釧路町及び厚岸町の計画と連携し、今後、必要に応じて運行形態の見直し等を検討する。

<釧路市>  
柱形三津浦線  
地域公共交通確保維持改善事業(地域内フィーダー系統)を活用し、利用促進策等を実施しながら、持続可能な移動手段を確保する。今後、必要に応じて運行形態の見直し等を検討する。

<釧路市～鶴居村>  
鶴居線  
地域公共交通確保維持改善事業(地域間幹線系統)を活用し、利用促進策等を実施しながら、持続可能な移動手段を確保する。鶴居村の計画と連携し、今後、必要に応じて運行形態の見直し等を検討する。

<釧路市～鶴居村>  
循環バスぐるっと、イオン鶴居線、イオン高専線、イオンフレ線(鶴居線)、イオンフレ線(大塚手線)  
地域公共交通確保維持改善事業(地域内フィーダー系統)を活用し、利用促進策等を実施しながら、持続可能な移動手段を確保する。今後、必要に応じて運行形態の見直し等を検討する。

<釧路市～釧路町>  
遠天線、たんちよう線、南北線(系統1)、豊美線、イオン美原線、イオン線、別保線  
地域公共交通確保維持改善事業(地域間幹線系統)等を活用し、利用促進策等を実施しながら、持続可能な移動手段を確保する。釧路町及び厚岸町の計画と連携し、今後、必要に応じて運行形態の見直し等を検討する。

<釧路市～釧路市(阿寒地域)>  
阿寒線  
地域公共交通確保維持改善事業(地域間幹線系統)を活用し、利用促進策等を実施しながら、持続可能な移動手段を確保する。今後、必要に応じて運行形態の見直し等を検討する。

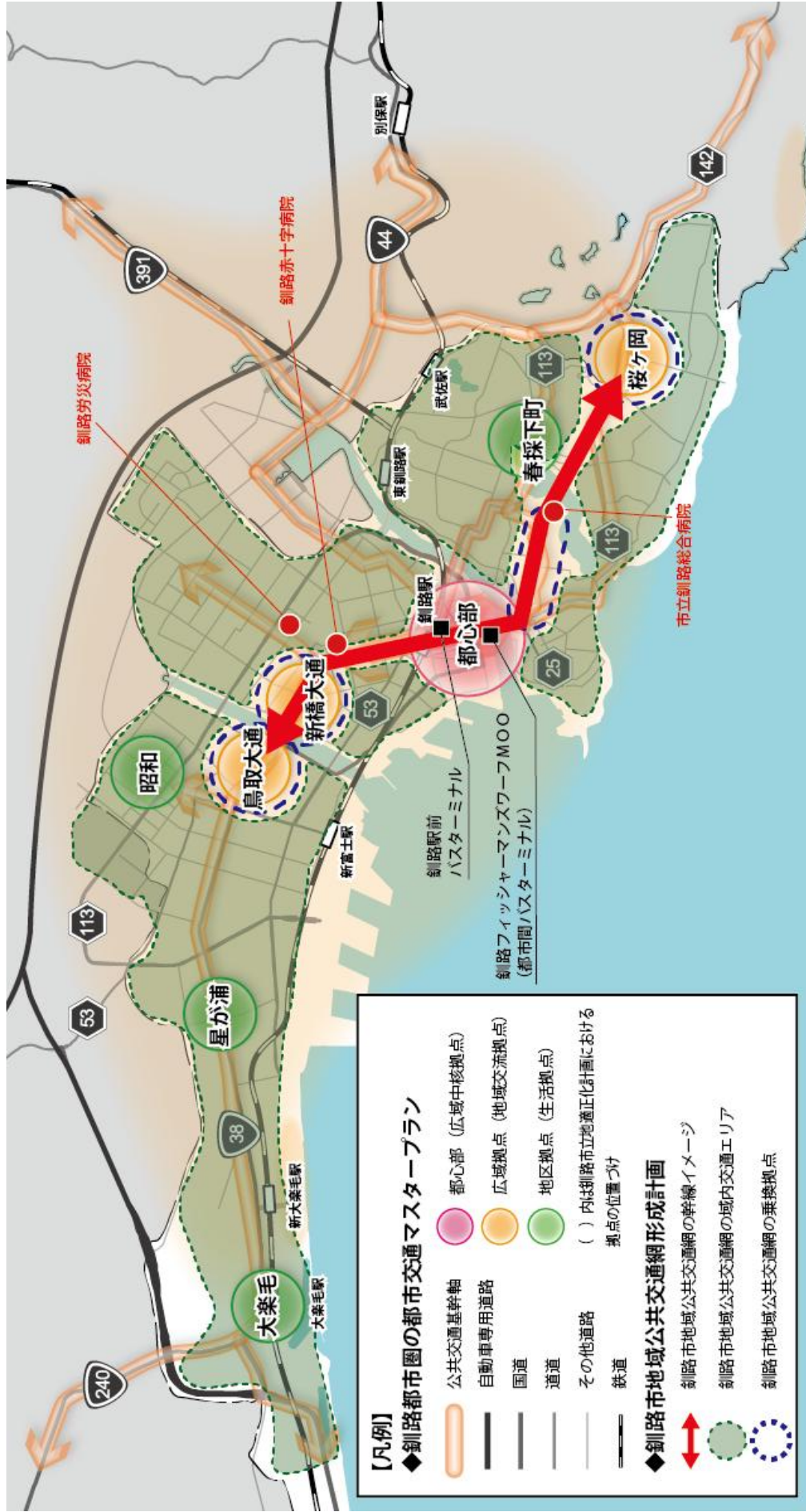
<釧路市(阿寒町)>  
布内線、仁々志別線  
地域公共交通確保維持改善事業(地域内フィーダー系統)を活用し、利用促進策等を実施しながら、持続可能な移動手段を確保する。今後、必要に応じて運行形態の見直し等を検討する。

<釧路市～白糠町～釧路市(音別町)>  
白糠線(系統2)  
地域公共交通確保維持改善事業(地域間幹線系統)等を活用し、利用促進策等を実施しながら、持続可能な移動手段を確保する。白糠町の計画と連携し、今後、必要に応じて運行形態の見直し等を検討する。

<釧路市(音別町)>  
音別線(霧里・茶安別)、音別線(尺別・通別)  
地域公共交通確保維持改善事業(地域内フィーダー系統)を活用し、利用促進策等を実施しながら、持続可能な移動手段を確保する。今後、必要に応じて運行形態の見直し等を検討する。

#### 4-4 釧路市のめざす公共交通画像

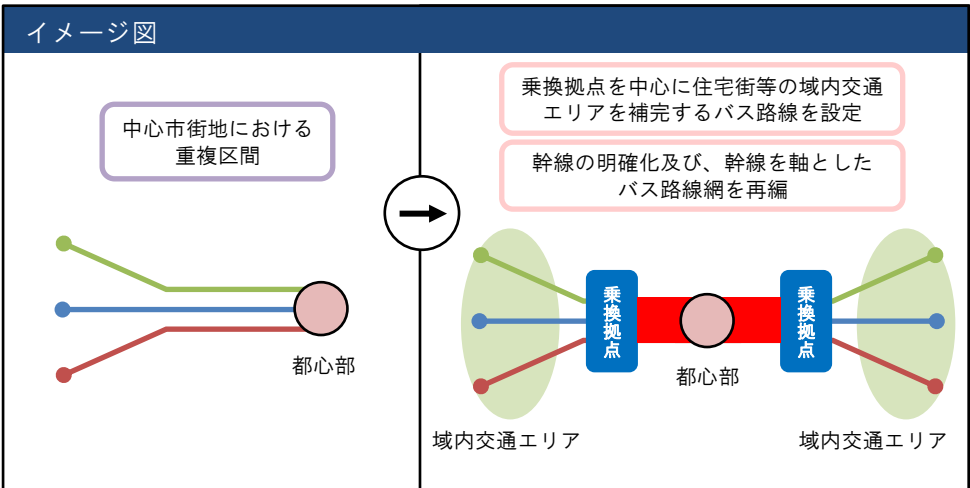
##### (1) 市街地





## 第5章 計画に位置付ける取組み及び実施主体

### 5-1 今後の取組み内容

| 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 |  |
|---|--|
| 施策  | 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   |
| 今後の取組み  | <p>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【再編事業<sup>※</sup>として実施】</p> <p>取組み内容</p> <p><b>【バス路線網の再編】</b></p> <p>◆バス路線網について、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、幹線を軸としたメリハリある路線網へ再編する。その際、幹線を結び通過する乗換拠点を中心に、立地適正化計画の各拠点及び住宅街等の域内交通エリアを補完する路線を設定する。</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px 0;"> <p style="text-align: center;">イメージ図</p>  </div> <p>※再編に当たっては、現行のバス路線における通勤・通学での利用実態を考慮する。</p> <p>※個別路線における運行ルート・ダイヤ・便数及び再編に係る時間帯毎の直行便の運行の検討に当たっては、詳細な需要予測を行う必要があるため、バス交通事業者と協議を行い、再編実施計画でとりまとめる。</p> |
| 期待される効果   | <p>◆バス路線の重複を解消することにより、バス車両や運転手の効率的な活用が期待され、乗換拠点を中心とする住宅街等の域内交通エリアを補完するバス路線の維持・充実が可能となる。</p> <p>◆わかりやすく、効率よく拠点間を連絡するバス路線網の構築により、市民をはじめ、釧路市への来訪者にも「わかりやすさの向上」、「バス路線の定時性の確保」などが期待される。</p>   |
| 実施主体  | 交通事業者、行政   |

※再編事業：地域公共交通再編実施計画に位置付ける、公共交通ネットワークの再編に係る地域公共交通再編事業

|                             |  |
|-----------------------------|--|
| <p>今後の取り組み</p>              | <p>②乗換拠点の機能充実【再編事業として実施】</p>   |
|                             | <p>取組み内容</p> <p><b>【乗換拠点のバス待合環境整備】</b></p> <p>◆わかりやすく、効率よく拠点間を連絡するバス路線網の構築に向け、既存バスターミナルにおける環境改善を行うとともに、市内における利用者が多く、かつ幹線付近に位置する施設を活用した乗換拠点の整備を行う。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="416 568 903 931">  <p>イオンモール釧路昭和前の待合所</p> </div> <div data-bbox="938 568 1425 931">  <p>釧路駅前バスターミナル</p> </div> </div> |
|                             | <p><b>【施設を利用した乗換え（待合）環境整備】</b></p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="416 1160 903 1523">  <p>民間施設の風除室を活用した待合所のイメージ（八戸市）</p> </div> <div data-bbox="938 1160 1425 1523">  <p>イトーヨーカドー釧路店に併設された待合所（新橋大通6丁目）</p> </div> </div> <p>※乗換拠点の選定や整備規模は、道路環境や道路交通への影響分析などを実施し、再編実施計画策定時に検討する。</p>                   |
|                             | <p>期待される効果</p> <p>◆バス交通相互の乗換えがスムーズになることが期待される。<br/>◆乗換拠点に人が集まることにより、地域の活性化が期待される。</p>  |
| <p>実施主体</p> <p>交通事業者、行政</p> |  |

|         |  |
|---------|--|
| 今後      | <p>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<br/>【再編事業として実施】</p>  |
| の取組み    | <p><b>【市民の主要な目的地へのバス路線の配置】</b><br/>◆わかりやすく、効率よく拠点間を連絡するバス路線網の構築に向けては、乗換拠点から立地適正化計画の拠点等に立地する商業施設など利用が多い施設までのバス路線を配置する。</p> <p><b>【住宅街と乗換拠点をつなぐバス路線の配置】</b><br/>◆域内交通エリアにおけるバス路線の配置については、住宅街等の域内交通エリアと乗換拠点をつなぐバス路線の配置を行うとともに、重複区間の効率化による立地適正化計画の拠点をはじめとした域内交通エリアの運行本数の充実などを検討する。</p> |
|         | <div data-bbox="526 828 1244 1444" data-label="Diagram"> </div> <p>※再編に当たっては、現行のバス路線における通勤・通学での利用実態を考慮する。</p> <p>※個別路線における運行ルート・ダイヤ・便数及び再編に係る時間帯毎の直行便の運行等の検討に当たっては、詳細な需要予測を行う必要があるため、バス交通事業者と協議を行い、再編実施計画でとりまとめる。</p>  |
| 期待される効果 | <p>◆目的地まで短い経路で到達できるため、所要時間の短縮など、バス交通の利便性向上が期待される。</p> <p>◆効率的に拠点間をつなぐバス路線網の整備により、重複区間の解消につながることで、全体の運行本数の維持等が可能となる。</p>  |
| 実施主体    | 交通事業者、行政   |

※市内拠点：釧路市立地適正化計画における広域中核拠点及び地域交流拠点及び本計画における乗換拠点を指す

|  |  |
|--|--|
| <p>今<br/>後<br/>の<br/>取<br/>組<br/>み</p> | <p>④鉄道との接続を考慮したバス運行の充実</p>   |
|  | <p>取組み<br/>内容</p>  |
|  | <p><b>【鉄道との接続性を踏まえたバス運行時刻の考慮】</b></p> <p>◆市内バス交通の利便性向上に向けては、バス交通相互の接続性のみではなく、広域的な移動手段である鉄道との接続性も踏まえたバス運行時刻の設定を考慮する。</p>  <p>※バス運行時刻の設定については、鉄道のダイヤ改正に合わせ適宜考慮する。</p> |
| <p>期待<br/>される<br/>効果</p>               | <p>◆鉄道との接続性を図ることで、広域的な移動を行う際、スムーズな乗換えを行うことが可能となり、バス交通の利便性向上による利用の推進が期待される。</p>   |
| <p>実施主体</p>                            | <p>交通事業者、行政</p>  |

**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**

|                       |  |
|-----------------------|--|
| <p><b>施策</b></p>      | <p>利用者拡大のため、利便性向上施策や情報提供方法の改善、運賃体系の構築とダイヤの設定を図る</p>  |
| <p><b>今後の取り組み</b></p> | <p>①使いやすくわかりやすい運賃体系の構築【再編事業として検討】</p> <p>取組み内容</p> <p><b>【複数路線を前提とした運賃体系や運行ダイヤの導入】</b></p> <p>◆バス路線網の再編に当たっては、バス路線相互の連絡が発生するため、連絡によって新たな初乗り運賃の支払いを生じさせない運賃体系の構築、連絡の待ち時間をなるべく短くするダイヤの設定について検討、実施する。</p> |
| <p>期待される効果</p>        | <p>◆運賃負担の軽減により、バス利用の促進・拡大が期待される。</p> <p>◆長距離料金体系が単純化し、市民のみならず来訪者にも分かりやすい料金体系の構築が期待される。</p>   |
| <p>実施主体</p>           | <p>交通事業者、行政</p>  |
| <p><b>今</b></p>       | <p>②円滑な運賃支払い方法の推進【再編事業として検討】</p>   |
| <p><b>今後の取り組み</b></p> | <p>取組み内容</p> <p><b>【市内バス交通の積極的な利用を促す運賃支払い方法の推進】</b></p> <p>◆市内バスにおける積極的な利用を促すため、くしろバス及び阿寒バスで販売している、路線バス1日フリー乗車券の拡充など、円滑な運賃支払い方法を推進する。</p>  |
| <p>期待される効果</p>        | <p>◆運賃の支払いが円滑になり、バス利用にかかるストレスの低減による利用者の増加が期待される。</p> <p>また運賃支払い時の手間及び時間が短縮され、運行の定時性向上につながる事が期待される。</p>   |
| <p>実施主体</p>           | <p>交通事業者、行政</p>  |

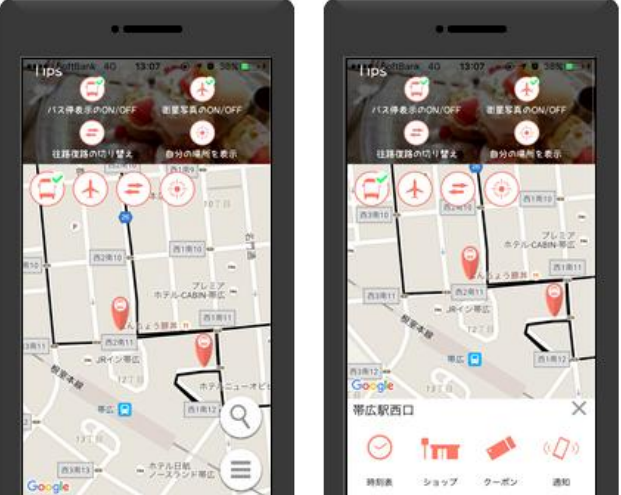


くしろバス・阿寒バス 路線バス1日フリー乗車券

|                                   |   |
|-----------------------------------|---|
| <p>今後<br/>の<br/>取<br/>組<br/>み</p> | <p>③わかりやすいホームページやバスマップへの更新</p>  |
|                                   | <p>取組み内容</p> <p><b>【市内バス交通に関する統一的なポータルサイトの立ち上げ】</b></p> <p>◆バス交通事業者2社が運行するバス交通のルート、運賃、所要時間等の運行に係る情報が把握可能なポータルサイトの立ち上げを行う。</p> <p><b>【市内バス交通におけるわかりやすいバスマップの作成・配布】</b></p> <p>◆市内バス路線の利用を促すため、市内の公共施設や商業施設、医療施設の位置等を盛り込んだバスマップの作成・配布を行う。</p>  <p>市内のバス路線を1枚にまとめた「どこでもバスマップ」を作成<br/>1日の本数や運賃などもビジュアルに示されている（松江市）</p> |
|                                   | <p>期待される効果</p> <p>◆自家用車から公共交通への積極的な利用転換による新たな需要の創出が期待される。</p> <p>実施主体 交通事業者、行政</p>  |

|                             |   |
|-----------------------------|---|
| <b>今後の取り組み</b>              | <b>④交通拠点※等でのわかりやすい情報案内・誘導の実施【再編事業として実施】</b>   |
|                             | <p>取組み内容</p> <p><b>【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】</b></p> <p>◆スムーズな乗換えを促すため、JR釧路駅や乗換拠点等において、バス乗場案内看板等を改善する。</p>  <p style="text-align: center;">釧路駅前バスターミナル</p>  <p style="text-align: center;">情報提供看板の事例（JR千歳駅）</p>  <p style="text-align: center;">(既存)JR松江駅前バスターミナルご案内</p> <p>駅を出たバス乗り場案内に、全体の路線案内と主要施設別乗り場案内を併設した事例（JR松江駅）</p> |
|                             | <p>期待される効果</p> <p>◆自家用車から公共交通への積極的な利用転換による新たな需要の創出が期待される。</p>   |
| <p>実施主体</p> <p>交通事業者、行政</p> |   |



※交通拠点：鉄道及びバス交通の結節点及び本計画における乗換拠点、バス利用の多い施設を指す

|                |  |
|----------------|--|
| <b>今後の取り組み</b> | <b>⑤バスロケーションシステムの導入</b>  |
|                | <p> <b>【バスロケーションシステムの導入】</b><br/> <b>◆市内バス交通の運行情報がリアルタイムで把握可能なバスロケーションシステムを活用した主要なバス停におけるバス交通の運行情報の提供を行う。</b> </p> <div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="flex: 1;"> <p>十勝バスで導入しているバスロケシステム</p> </div> <div style="flex: 2;">  <ul style="list-style-type: none"> <li>● 近くにある路線や乗りたいバスを検索できます！</li> <li>● バスの位置がリアルタイムでわかります！</li> <li>● 経路と停留所も地図上に表示できます！</li> <li>● このアプリを使うとバスを便利に使えるようになります！</li> <li>● 乗りたいバス、行きたい場所、キーワードで検索！</li> </ul> </div> </div> |
|                | <p> <b>◆スマートフォンなどから、バス交通の運行情報がリアルタイムで把握可能となることから、待ち時間の有効活用その他、待ち時間のストレス軽減につながる事が期待される。</b> </p>  |
| <b>実施主体</b>    | 交通事業者、行政   |

|                            |  |   |
|----------------------------|--|---|
| 施<br>策                     | 交通拠点等におけるバス待合環境を整備する                             |   |
| 今<br>後<br>の<br>取<br>組<br>み | ①バスシェルターの整備                                      |   |
|                            | 取組み<br>内容  | <p><b>【利用者が多く、幹線沿線を中心としたバス停におけるバスシェルターの設置】</b></p> <p>◆雨・風を防ぎ、冬期におけるバス待ち環境の改善を目的として、利用者が多く、幹線沿線を中心としたバス停へバスシェルターの設置を行う。</p> <div data-bbox="443 631 975 1010" data-label="Image"> </div> <p>山形県庁前</p> <p><b>【バス交通の運行情報機能を有したバス待合環境の整備】</b></p> <div data-bbox="430 1111 927 1480" data-label="Image"> </div> <p>コンビニの店舗内を待合所にし、バスロケのタブレットを設置した事例（横浜市）</p> |
| 期待<br>される<br>効果            | ◆快適な待合環境の整備によって、バス交通の利便性向上につながり、バス交通の利用促進が期待される。 |   |
| 実施主体                       | 交通事業者、企業、行政                                      |   |

|                            |   |   |
|----------------------------|---|---|
| 今<br>後<br>の<br>取<br>組<br>み | ②地元商店会等と連携したバス待合環境の整備   |   |
|                            | 取組み<br>内容   | <p><b>【民間企業のサポートによる屋根付きバス停等の設置】</b></p> <p>◆地元商店会等と連携し、バス停への必要情報の掲示や屋根付きバス停の整備など、立地適正化計画の拠点等におけるバス待合環境の改善を行う。</p> |
|                            | <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>地元商店会による整備状況<br/>(星が浦大通1丁目バス停)</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>商業施設の敷地にベンチ、屋根を<br/>設置 (東京都世田谷区)</p> </div> </div> |   |
| 期待<br>される<br>効果            | <p>◆バス交通に関する運行情報を提供することで、利用促進につながることを期待される。</p> <p>◆バス利用者への良好な待合環境やバス待ち時間の有効活用などの付加価値の提供が可能となり、バスを待つことのストレスの軽減につながることを期待される。</p>  |   |
| 実施主体                       | 交通事業者、地元商店会、企業、行政   |   |

**基本方針3 公共交通と関わる意識の醸成及び機会の創出**

|                       |  |   |
|-----------------------|--|---|
| <p><b>施策</b></p>      | <p>みんなで公共交通を守り育てる環境を構築する</p>   |   |
| <p><b>今後の取り組み</b></p> | <p>①モビリティ・マネジメント※事業の実施</p>   |   |
| <p><b>取り組み内容</b></p>  | <p><b>【バス乗り方教室開催】</b></p> <p>◆市民のバス交通への意識の醸成を図るため、バスの乗り方教室やバス展示等を行うイベントを推進する。</p> <p>2016 バスふれ愛イベントの実施<br/>(釧路地区バス協会、釧路運輸支局)</p> <p><b>【小学校等におけるバス交通に関する出前講座の開催】</b></p> <p>◆市民のバス交通への意識の醸成を図るため、市内小学校等を対象として、バス交通に関する出前講座を開催する。</p> <p><b>【転入者や来訪者へのバス交通に関する情報提供】</b></p> <p>◆市への転入者や来訪者の積極的なバス利用を促すことを目的として、市内公共施設や空港、駅などで、市内バス路線のルートやダイヤ、運賃等のバス交通に関する情報提供を行う。</p> <p><b>【エコ通勤の普及】</b></p> <p>◆自動車中心の移動の生活を見直す機会として、バス交通や徒歩、自転車等の自動車以外の交通手段で通勤するエコ通勤の取り組みについて、行政をはじめ、市内企業等への普及を図る。</p> <p><b>【市内大学生におけるバス交通に関するイベントの開催】</b></p> <p>◆今後整備することを検討している乗換拠点等において、市内大学と連携し、大学生が中心となったバス交通に関するイベントを開催する。</p> | <br> <p>岩見沢市での大学連携の取り組み</p> |
| <p><b>期待される効果</b></p> | <p>◆バス交通に関する情報発信や利用促進策を展開することにより、市民をはじめ市への来訪者のバス交通の利用意識の向上につながるるとともに、バスを利用する際の抵抗の軽減が期待される。</p>   |   |
| <p><b>実施主体</b></p>    | <p>交通事業者、大学、企業、行政</p>  |   |

※モビリティ・マネジメント：自家用車の利用に頼る状態から公共交通等をかきこく使う方向へと自発的に転換することを促す、コミュニケーションを中心とした交通施策を指す

|  |  |
|--|--|
| <p>今<br/>後<br/>の<br/>取<br/>組<br/>み</p> | <p>②地域住民による公共交通のサポート</p>   |
|  | <p>取組み<br/>内容</p> <p><b>【地域住民を中心としたバス停環境の改善】</b></p> <p>◆地域でバス交通を守る意識の醸成により、地域住民が主体となったバス停周辺や待合施設の清掃など、地域内のバス停環境の改善を行う。</p> <p><b>【地域住民が主体となった公共交通の利用を推進、支援する取組み】</b></p> <p>◆市民の積極的な公共交通の利用を推進するため、地域住民が主体となった公共交通のPR、支援等の取組みを行う。</p> <div data-bbox="422 672 1364 1097"> </div> <p>市民団体「バスから釧路の街を考える会」によるバスの利用推進パンフレットの作成</p> <p><b>【市内大学と連携したバス停環境の整備】</b></p> <p>◆市内大学と連携し、バス停やバス車両のデザインの検討、バス停におけるベンチの設置など、バス停環境の整備を行う。</p> |
|  | <p>期待される効果</p> <p>◆バス停環境の維持・向上につながるとともに、地域でバス交通を守る意識の醸成につながることが期待される。</p>  |
|  | <p>実施主体</p> <p>地域住民、大学、交通事業者、行政</p>  |

今後の取り組み

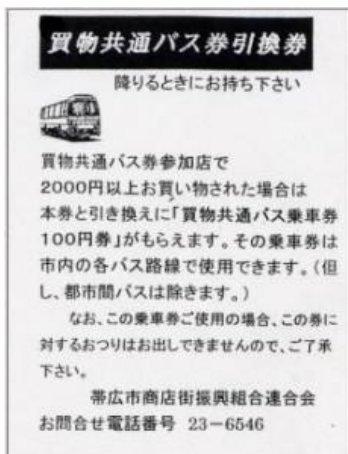
③主要施設等との連携による公共交通利用のきっかけづくり

取組み内容

【地元商店会等と連携したバス運賃割引制度の導入】

◆地元商店会等での購買意欲の向上及びバス交通の利用増加を目的として、地元商店会等での買い物客を対象にバス運賃の割引を実施する。

十勝バスの取組み



函館バスの取組み



函館バス一日乗車券 協力店割引パスポート

施設の割引について

割引対象施設を利用する際、当日有効の本券を受付窓口にて提示された方に限ります。お支払い前に提示してください。他の割引制度との重複利用はできません。※割引サービスについては平成27年4月現在のものです。その後変更になる場合もございますので、詳細は店舗従業員におたずねください。

| 店名・住所・TEL・近くの停留所名               | サービスの内容                             |
|---------------------------------|-------------------------------------|
| おそば海月 入舟町6-3 TEL.22-5687        | 各種類のみ30円引き                          |
| レストランヨシヤ 弁天町5-6 TEL.22-1365     | 飲食類5%の割引                            |
| 函館市漁協飲食入舟番屋 入舟町16-7 TEL.22-4574 | お食事の際ソフトドリンクサービス(アルコール類は除く)         |
| はいから館 末広町1-31 TEL.26-9186       | 各ドリンク類10%の割引                        |
| 元町ガラス工房 末広町1-33 TEL.27-6836     | 体験料金1作品毎100円割引<br>1,000円以上お買物で記念品   |
| 北島三郎記念館 末広町22-11 TEL.26-3600    | 入場料金の100円引き(大人のみ)                   |
| 中華飯店西園 末広町19-14 TEL.27-1945     | 飲食類10%の割引                           |
| 箱館元町字須岸の館 元町15-4 TEL.23-3581    | ソフトクリーム類30円引き<br>おみやげ品10%の割引(除外品あり) |

◆平成 25 年度に釧路桜ヶ岡商店街振興組合で実施した、商店街の賑わいに寄与したバス利用者への商店街スタンプラリーなど、地元商店会と連携したバス交通の利用増加に資する取組みを充実させる。



期待される効果

◆バス交通の利用増加につながるとともに、地域経済の発展に寄与することが期待される。


実施主体

交通事業者、地元商店会、行政

|                        |   |  |
|------------------------|---|--|
| 施策                     | 高齢者の公共交通利用に対する支援  |  |
| 今後<br>の<br>取<br>組<br>み | ①高齢者の移動を支援する公共交通の仕組みづくり   |  |
| 取組み<br>内容              | <b>【高齢者のバス利用への支援】</b><br>◆高齢者の積極的な社会参加を促進するための外出支援、また高齢による交通事故リスクを減らすための自動車からバス交通への移動転換を促すことを目的に、現行の「釧路市高齢者バス等利用助成事業」の見直しも含め、高齢者のバス利用にかかる支援を推進する。 |  |
| 期待<br>される<br>効果        | ◆バス利用による高齢者の社会参加の促進と、自動車運転免許の返納促進による交通事故リスクの低下が期待される。   |  |
| 実施主体                   | 交通事業者、行政  |  |

|  |   |  |
|--|---|--|
| <b>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</b> |   |  |
| 施策                                       | 需要に応じた柔軟な移動手段を確保する  |  |
| 今後<br>の<br>取<br>組<br>み                   | ①生活交通の導入検討【再編事業として実施】   |  |
| 取組み<br>内容                                | <b>【交通不便地域における生活交通の導入】</b><br>◆郊外部における交通不便地域において、市民の生活の足の確保を目的として、他の公共交通とも連携したデマンド型交通 <sup>※</sup> やコミュニティバス等の生活交通の導入を行う。 |  |
|  |  <p>乗合タクシー 布伏内線</p>                    |  <p>阿寒町仁々志別の生活路線</p> |
| 期待<br>される<br>効果                          | ◆交通不便地域の改善につながる他、域内移動の利便性向上につながることを期待される。   |  |
| 実施主体                                     | 交通事業者、行政  |  |

※デマンド型交通：需要応答型の交通により、利用する際の事前予約制とすることで運行の効率化を図る

|                            |                                 |   |
|----------------------------|---------------------------------|---|
| 今<br>後<br>の<br>取<br>組<br>み | ②スクールバス、患者輸送バス等の活用検討【再編事業として実施】 |   |
|                            | 取組み<br>内容                       | <p><b>【スクールバスや患者輸送バス等を活用した生活交通の確保】</b></p> <p>◆郊外部における交通不便地域を改善するため、郊外部を運行するスクールバスや患者輸送バスの空き時間や空席を有効活用するなど、他の公共交通とも連携した生活交通の確保を図る。</p>  <p>音別診療所への患者輸送バス</p> |
|                            | 期待<br>される<br>効果                 | ◆既存車両を活用することで、少ない経費で交通不便地域の改善を図ることができる。   |
| 実施主体                       | 交通事業者、行政                        |   |

**基本方針5 釧路圏域の交流・連携を支える広域公共交通軸の確保**

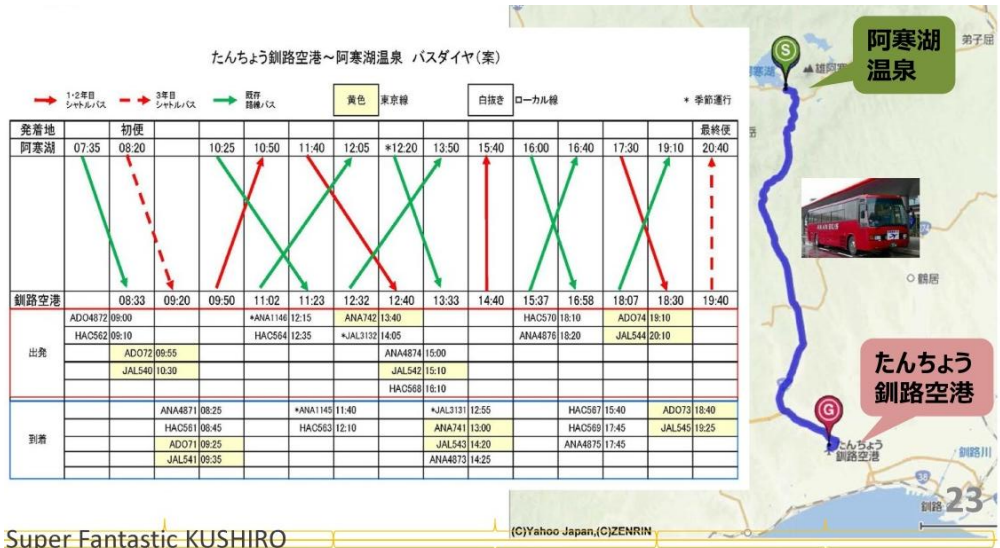
**施策** 釧路市の機能を広域的に活かす公共交通の確保

**今後の取り組み** ①観光・交流の促進に向けた交通環境の整備

**取り組み内容**

**【たんちよう釧路空港やJR釧路駅等の広域公共交通拠点と、阿寒国立公園、阿寒湖温泉、釧路湿原国立公園等の観光拠点を結ぶ2次交通の強化】**

◆釧路空港・JR釧路駅と阿寒湖温泉間等における観光交通を支援するバス交通の整備など、連携機能を強化する。



釧路空港と阿寒湖温泉間を運行するシャトルバスの導入

**【観光を意識したバス運行情報の掲載】**

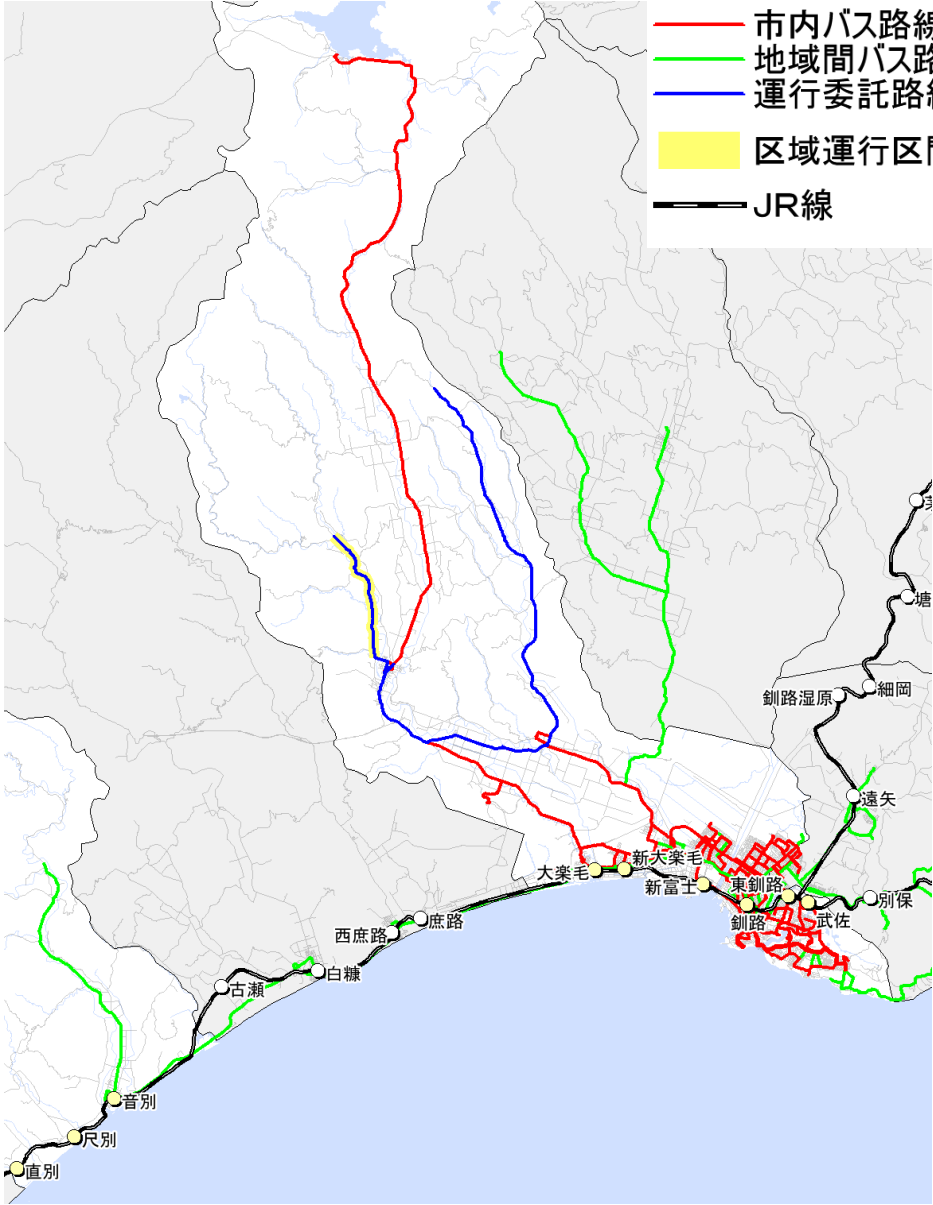
◆来訪者の積極的なバス交通の利用を促すため、駅前バスターミナルや観光サイト等にバスを活用した観光事例やバスの運行情報を掲載する。



釧路駅前バスターミナルの外国語表記された案内看板

**期待される効果** ◆バス交通及び沿道施設への入込客数増加が期待される。

**実施主体** 交通事業者、行政

|                             |   |
|-----------------------------|---|
| <p>今後の取り組み</p>              | <p>②広域的な交通手段の確保と連携強化</p>  |
|                             | <p>取組み内容</p> <p><b>【広域的な交通手段の確保及び釧路圏域における交流・連携の強化】</b></p> <p>◆広域的な移動や周辺町村の住民、来訪者の移動手段の確保を目的として、周辺自治体と釧路市を結ぶバス路線やJR路線を確保する。</p>  |
|                             | <p>期待される効果</p> <p>◆周辺自治体から釧路市への移動を確保するとともに、釧路圏域における観光行動の誘発に寄与することが期待される。</p>  |
| <p>実施主体</p> <p>交通事業者、行政</p> |   |

## 第6章 計画の進行管理

### 6-1 計画全体フロー



| 施 策  | 今後の取組み   | 評価指標  |
|--|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul>                            | <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・乗換拠点の機能充実</li> <li>・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</li> <li>・鉄道との接続を考慮したバス運行の充実</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・市民1人当たりのバス利用割合</li> <li>・現状のバスに対する総合的な満足度</li> </ul>                      |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者拡大のため、利便性向上施策や情報提供方法の改善、運賃体系の構築とダイヤの設定を図る</li> <li>・交通拠点等におけるバス待合環境を整備する</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・使いやすくわかりやすい運賃体系の構築</li> <li>・円滑な運賃支払い方法の推進</li> <li>・わかりやすいホームページやバスマップへの更新</li> <li>・交通拠点等でのわかりやすい情報案内・誘導の実施</li> <li>・バスロケーションシステムの導入検討</li> <li>・バスシェルターの整備</li> <li>・地元商店会等と連携したバス待合環境の整備</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・市民1人当たりのバス利用割合</li> <li>・バスシェルターの設置箇所数</li> <li>・バス停の環境に対する満足度</li> </ul> |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・みんなで公共交通を守り育てる環境を構築する</li> <li>・高齢者の公共交通利用に対する支援</li> </ul>                            | <ul style="list-style-type: none"> <li>・モビリティ・マネジメント事業の実施</li> <li>・地域住民による公共交通のサポート</li> <li>・主要施設等との連携による公共交通利用のきっかけづくり</li> <li>・高齢者の移動を支援する公共交通の仕組みづくり</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通に関するイベントの開催回数</li> <li>・地域住民等と連携したバス停環境の改善件数</li> </ul>               |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・需要に応じた柔軟な移動手段を確保する</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・生活交通の導入検討</li> <li>・スクールバス、患者輸送バス等の活用検討</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・バスの運行経路や行き先に対する満足度</li> </ul>   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・釧路市の機能を広域的に活かす公共交通の確保</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・観光・交流の促進に向けた交通環境の整備</li> <li>・広域的な交通手段の維持と連携強化</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・バス利用者に占める観光目的の割合</li> </ul>   |

## 6-2 評価指標の設定

### 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

既存バス路線における幹線軸の設定及び市内拠点や住宅街を効果的に運行するバス路線など、市民にとってわかりやすく、利用しやすいバス路線網の再構築を検証するため、市民1人当たりのバス利用割合を評価指標として設定する。

⇒平成28年7月に実施した市内バス路線の乗降調査結果を活用し、市民1人当たりのバス利用割合を算出し、そこから0.7ポイント増加することを目標値とする。

これら、総合的なバス路線網の再構築を検証するため、バス交通に対する満足度を評価指標として設定する。

⇒平成28年度に実施した釧路市住民ニーズ把握調査における「現状のバスに対する総合評価」は満足度が5.9%であり、本計画に基づく取組みを実施していくことにより、満足度の回答割合が10.0ポイント向上することを目標値とする。

また、標準的な指標として、公共交通の利用者数、公的資金が投入されている公共交通の収支率、公共交通への公的資金投入額を評価指標として設定する。

⇒現状の路線数は維持しつつ、路線再編後の状況を基に算出した利用者数から5%増加を目指した値を目標値として設定する。

表 6-1 基本方針1に対する評価指標

| 評価指標              | 現況値<br>(H28年度) | 目標値<br>(R8年度) |
|-------------------|----------------|---------------|
| ・市民1人当たりのバス利用割合   | 7.3%           | 8.0%          |
| ・現状のバスに対する総合的な満足度 | 5.9%           | 15.9%         |

表 6-2 基本方針 1 に対する標準的な評価指標

| 評価指標                | 現況値<br>(H30 年度) | 目標値<br>(R8 年度) |
|---------------------|-----------------|----------------|
| ・バスの利用者数            | 4,693 千人        | 4,000 千人       |
| ・公的資金が投入されているバスの収支率 | 57.74%          | 61%            |
| ・バスへの公的資金投入額        | 300,177 千円      | 259,000 千円     |

## 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

市内バス路線網の再構築に当たっては、利用者拡大に向け、市内を運行するバス路線の情報提供方法の改善を行うとともに、使いやすく分かりやすい運賃体系及び運賃支払い方法を設定することから、これら各種施策の検証として、市民 1 人当たりのバス利用割合を評価指標として設定する。

⇒平成 28 年 7 月に実施した市内バス路線の乗降調査結果を活用し、市民 1 人当たりのバス利用割合を算出し、そこから、0.7 ポイント増加することを目標値とする。

また、バス待合環境の整備に当たっては、バスシェルターの設置箇所数を評価指標として設定する。

⇒バスシェルターの設置に当たり、利用者の多いバス停 5 箇所新たに設置することを目標値とする。

これら公共交通に関する快適な利用環境の整備を検証するため、バス停の環境に対する満足度を評価指標として設定する。

⇒平成 28 年度に実施した釧路市住民ニーズ把握調査における「バス停の環境に対する満足度」は 2.3%であり、快適なバス停環境の整備等、本計画に基づく取組みを実施していくことにより、満足度の回答割合が 10.0 ポイント向上することを目標値とする。

**表 7 基本方針 2 に対する評価指標**

| 評価指標               | 現況値<br>(H28 年度) | 目標値<br>(R8 年度) |
|--------------------|-----------------|----------------|
| ・ 市民 1 人当たりのバス利用割合 | 7.3%            | 8.0%           |
| ・ バスシェルターの設置箇所数    | 10 箇所           | 15 箇所          |
| ・ バス停の環境に対する満足度    | 2.3%            | 12.3%          |

**基本方針 3 公共交通と関わる意識の醸成及び機会の創出**

市民における公共交通と関わる意識の醸成に向けては、公共交通に関する各種イベントの実施や、市民や地元商店会などと連携した各種活動を展開する。これら総合的な取組みの検証に向けては、市民や関係団体などが主体となった公共交通に関する各種イベントの開催回数を評価指標として設定する。

⇒現在、市内で開催されている公共交通に関する取組みは、釧路地区バス協会と釧路運輸支局が連携した「バスふれ愛イベント」が実施されているが、これら公共交通に係るイベント開催の拡充を図り、年 3 回イベントが開催されることを目標値とする。

地域住民による公共交通のサポートに向けては、地域住民と連携して行うバス停環境の改善箇所数を評価指標として設定する。

⇒地域住民・学生と連携した取組みとして、バス停に屋根を設置するなど、年 3 件の環境改善を目標値とする。

**表 8 基本方針 3 に対する評価指標**

| 評価指標                   | 現況値<br>(H28 年度) | 目標値<br>(R8 年度) |
|------------------------|-----------------|----------------|
| ・ 公共交通に関するイベントの開催回数    | 1 回/年           | 3 回/年          |
| ・ 地域住民等と連携したバス停環境の改善件数 | —               | 3 件/年          |

#### 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

交通不便地域の解消に向けては、デマンド型交通やコミュニティバス等の新たな公共交通の導入、また既存で運行しているスクールバスや患者輸送バスについて生活交通への活用を検討する。生活交通の確保における検証としては、バスの運行経路や行き先に対する満足度を評価指標として設定する。

⇒平成 28 年度に実施した釧路市住民ニーズ把握調査における「バスの運行経路や行き先に対する満足度」は 6.1%であり、本計画に基づく取組みを実施していくことにより、満足度の回答割合が 10.0 ポイント向上することを目標値とする。

表 9 基本方針 4 に対する評価指標

| 評価指標                | 現況値<br>(H28 年度) | 目標値<br>(R8 年度) |
|---------------------|-----------------|----------------|
| ・バスの運行経路や行き先に対する満足度 | 6.1%            | 16.1%          |

#### 基本方針5 釧路圏域の交流・連携を支える広域公共交通軸の確保

釧路圏域の交流・連携を支える広域公共交通軸の確保に向けては、広域公共交通とバス交通の連携施策の展開など、圏域全体の活性化に資する取組みを行う。これら各種取組みの検証は、市内を運行するバス利用者に占める観光目的の割合を評価指標として設定する。

⇒平成 28 年度に実施した釧路市バス乗降調査における「観光目的の利用割合」は 2.9%であり、本計画における広域公共交通とバス交通の連携を強化することにより、近年の釧路市への観光入込客数の増加割合を考慮し、観光目的の利用割合を 2 倍に増加させることを目標値とする。

表 10 基本方針 5 に対する評価指標

| 評価指標              | 現況値<br>(H28 年度) | 目標値<br>(R8 年度) |
|-------------------|-----------------|----------------|
| ・バス利用者に占める観光目的の割合 | 2.9%            | 5.8%           |

表 11 数値目標の測定方法

| 該当する<br>基本方針 | 評価指標                  | 調査手法概要等                                       |
|--------------|-----------------------|---|
| 基本方針 1       | ・市民 1 人当たりのバス利用割合     | 計画終了期間までに市内バス路線の乗降調査を実施し、市民 1 人当たりのバス利用割合を算出。 |
|              | ・現状のバスに対する総合的な満足度     | 計画終了期間までに釧路市住民二一ズ把握調査を実施の上、確認。                |
|              | ・バスの利用者数              | 運行事業者からの提供データによる確認。毎年 3 月頃に前年の輸送人員データを収集。     |
|              | ・公的資金が投入されているバスの収支率   | 運行事業者からの提供データによる確認。毎年 3 月頃に前年の収支率を収集。         |
|              | ・バスへの公的資金投入額          | 各市町村及び道のデータによる確認。毎年 3 月頃に前年の投入額を収集。           |
| 基本方針 2       | ・市民 1 人当たりのバス利用割合     | 計画終了期間までに市内バス路線の乗降調査を実施し、市民 1 人当たりのバス利用割合を算出。 |
|              | ・バスシェルターの設置箇所数        | 計画終了期間までに運行事業者、国、道、市等からの提供データにより確認。           |
|              | ・バス停の環境に対する満足度        | 計画終了期間までに釧路市住民二一ズ把握調査を実施の上、確認。                |
| 基本方針 3       | ・公共交通に関するイベントの開催回数    | 計画終了期間までに運行事業者等からの提供データにより確認。                 |
|              | ・地域住民等と連携したバス停環境の改善件数 | 計画終了期間までに運行事業者等からの提供データにより確認。                 |
| 基本方針 4       | ・バスの運行経路や行き先に対する満足度   | 計画終了期間までに釧路市住民二一ズ把握調査を実施の上、確認。                |
| 基本方針 5       | バス利用者に占める観光目的の割合      | 計画終了期間までに釧路市バス乗降調査を実施し、市民 1 人当たりのバス利用割合を算出。   |

### 6-3 計画達成状況の評価に関する事項

#### (1) 施策推進のためのPDCAサイクル

本計画で掲げた基本方針や施策を進めていく上で、釧路市地域公共交通活性化協議会において、「計画（PLAN）～実行（DO）～検証（CHECK）～改善（ACTION）」のPDCAサイクルを確実に実施し、施策に係る全ての関係者（バス事業者、地域住民、行政等）が施策効果の検証結果を共有することとする。

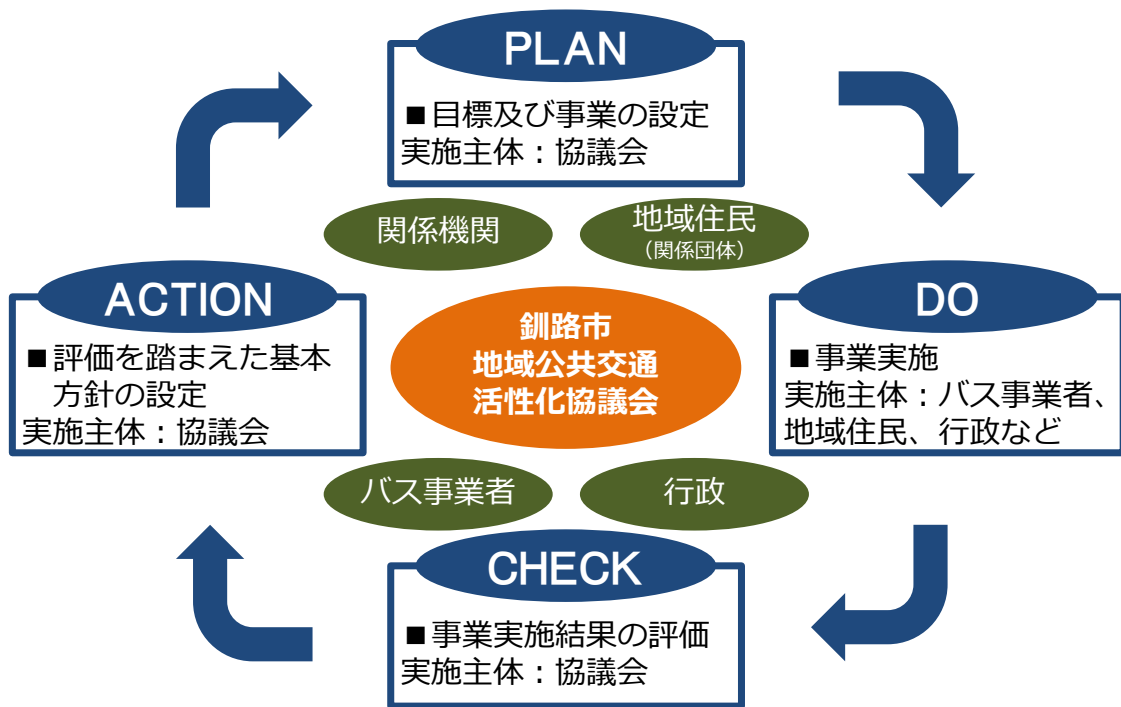


図 121 釧路市地域公共交通活性化協議会におけるPDCAサイクル

また、計画期間を通じた長期的な PDCA、計画期間の途中で評価・見直しを行う中期的な PDCA、実施施策毎の進捗管理等を行う短期的な PDCA を実施する。

長期的な PDCA 及び中期的な PDCA により、実施施策の進捗管理を行うとともに、評価指標に基づく取り組みの評価・検証を行い、計画を見直し、将来の公共交通像の実現に向けて取り組むこととする。

さらに、短期的な PDCA により、1 年から 2 年の短期で実施施策毎の進捗管理や効果及び影響の検証を行い、実施施策の見直しを行う。

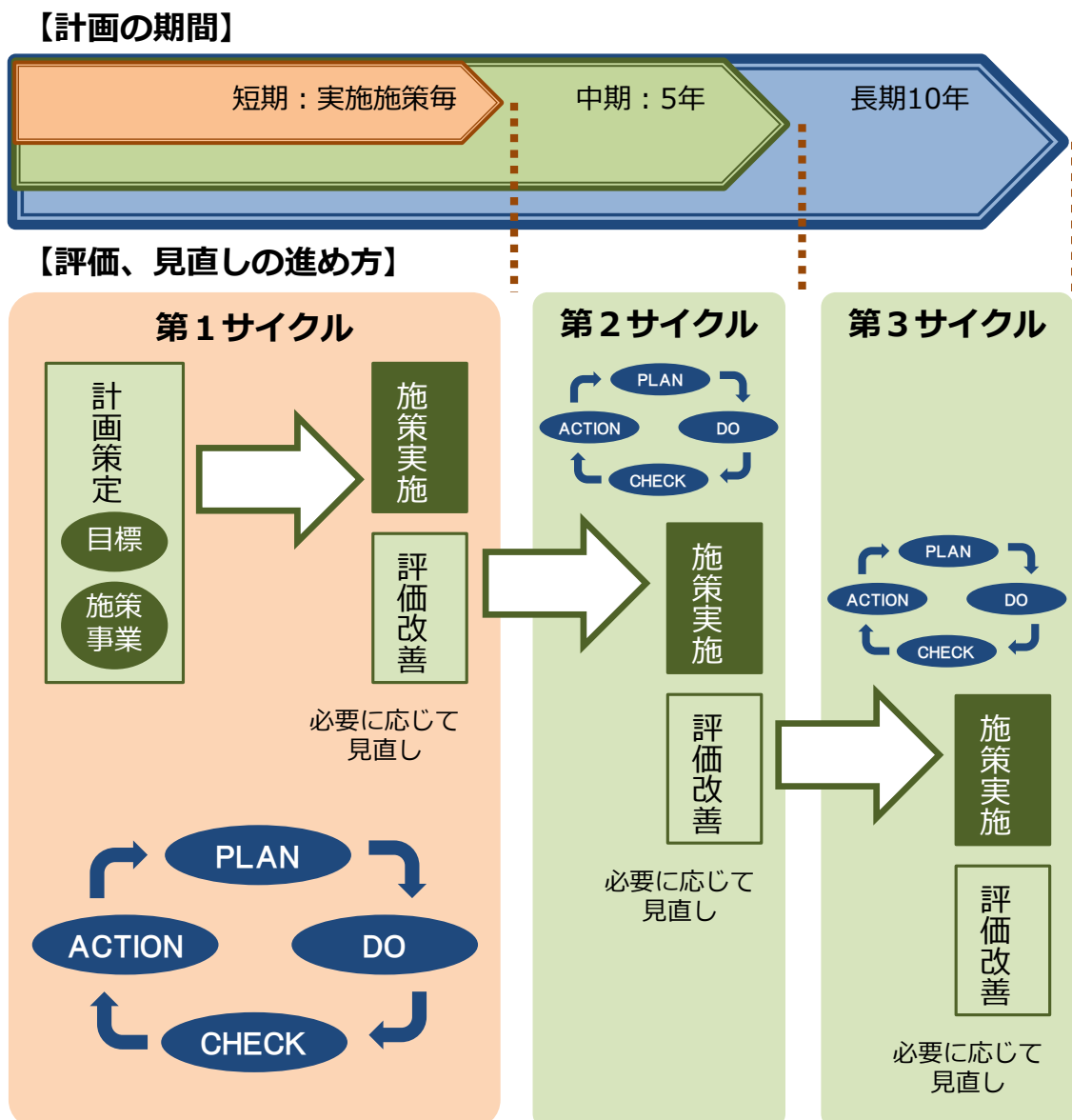


図 122 PDCA サイクルの期間及び進め方

## 6-4 取組みの想定スケジュール

各取組みの実施に当たり想定するスケジュールを次のとおり示す。

表 12 今後の取組想定スケジュール①

| 今後の取組み   | H  | H  | H  | H  | H  | H       | H  | H  | H  | H  |
|--|----|----|----|----|----|---------|----|----|----|----|
|  | 29 | 30 | 31 | 32 | 33 | 34      | 35 | 36 | 37 | 38 |
| <b>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</b> |    |    |    |    |    |         |    |    |    |    |
| 施 策 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       |    |    |    |    |    |         |    |    |    |    |
| 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                              | 検討 | 期間 |    |    |    | 運行準備・適宜 | 運行 |    |    |    |
| ②乗換拠点の機能充実   | 検討 | 期間 |    |    |    | 適宜      | 整備 |    |    |    |
| 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                          | 検討 | 期間 |    |    |    | 運行準備・適宜 | 運行 |    |    |    |
| ④鉄道との接続を考慮したバス運行の充実  | 検討 | 期間 |    |    |    | 適宜      | 実施 |    |    |    |
| <b>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</b>                      |    |    |    |    |    |         |    |    |    |    |
| 施 策 利用者拡大のため、利便性向上施策や情報提供方法の改善、運賃体系の構築とダイヤの設定を図る           |    |    |    |    |    |         |    |    |    |    |
| ①使いやすくわかりやすい運賃体系の構築  | 検討 | 期間 |    |    |    | 適宜      | 実施 |    |    |    |
| ②円滑な運賃支払い方法の推進   | 検討 | 期間 |    |    |    | 適宜      | 実施 |    |    |    |
| ③わかりやすいホームページやバスマップへの更新                                    | 検討 | 期間 |    |    |    | 適宜      | 実施 |    |    |    |
| ④交通拠点等でのわかりやすい情報案内・誘導の実施                                   | 検討 | 期間 |    |    |    | 適宜      | 実施 |    |    |    |
| ⑤バスロケーションシステムの導入   | 検討 | 期間 |    |    |    | 適宜      | 実施 |    |    |    |

表 13 今後の取組想定スケジュール②

| 今後の取組み                                   | H<br>29  | H<br>30 | H<br>31 | H<br>32 | H<br>33 | H<br>34 | H<br>35   | H<br>36 | H<br>37 | H<br>38 |  |
|--|----------|---------|---------|---------|---------|---------|-----------|---------|---------|---------|--|
| 施 策 交通拠点等におけるバス待合環境を整備する                 |          |         |         |         |         |         |           |         |         |         |  |
| ①バスシェルターの整備                              | 検討期間     |         |         |         |         |         | 適宜整備      |         |         |         |  |
| ②地元商店会等と連携したバス待合環境の整備                    | 検討期間     |         |         |         |         |         | 適宜整備      |         |         |         |  |
| <b>基本方針3 公共交通と関わる意識の醸成及び機会の創出</b>        |          |         |         |         |         |         |           |         |         |         |  |
| 施 策 みんなで公共交通を守り育てる環境を構築する                |          |         |         |         |         |         |           |         |         |         |  |
| ①モビリティ・マネジメント事業の実施                       | 検討期間     |         |         |         |         |         | 適宜実施      |         |         |         |  |
| ②地域住民による公共交通のサポート                        | 検討期間     |         |         |         |         |         | 適宜実施      |         |         |         |  |
| ③主要施設等との連携による公共交通利用のきっかけづくり              | 関係機関との調整 |         |         |         |         |         | 適宜実施      |         |         |         |  |
| 施 策 高齢者の公共交通利用に対する支援                     |          |         |         |         |         |         |           |         |         |         |  |
| ①高齢者の移動を支援する公共交通の仕組みづくり                  | 検討期間     |         |         |         |         |         | 適宜実施      |         |         |         |  |
| <b>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</b> |          |         |         |         |         |         |           |         |         |         |  |
| 施 策 需要に応じた柔軟な移動手段を確保する                   |          |         |         |         |         |         |           |         |         |         |  |
| ①生活交通の導入検討                               | 検討期間     |         |         |         |         |         | 運行準備・適宜運行 |         |         |         |  |
| ②スクールバス、患者輸送バス等の活用検討                     | 検討期間     |         |         |         |         |         | 運行準備・適宜運行 |         |         |         |  |
| <b>基本方針5 釧路圏域の交流・連携を支える広域公共交通軸の確保</b>    |          |         |         |         |         |         |           |         |         |         |  |
| 施 策 釧路市の機能を広域的に活かす公共交通の確保                |          |         |         |         |         |         |           |         |         |         |  |
| ①観光・交流の促進に向けた交通環境の整備                     | 検討期間     |         |         |         |         |         | 適宜実施      |         |         |         |  |
| ②広域的な交通手段の確保と連携強化                        |          |         |         |         | 適宜実施    |         |           |         |         |         |  |

釧路市地域公共交通計画

平成29年6月

令和6年6月変更

令和7年9月変更

釧路市 総合政策部 企画課 企画係

〒085-8505 釧路市黒金町7丁目5番地

TEL : 0154-31-4502

FAX : 0154-22-4473