

平成28年度第2回釧路市地域公共交通活性化協議会

次 第

日時：平成28年10月27日（木）14：00～

場所：釧路市交流プラザさいわい 1階多目的ホール

1 開 会

2 議 事

- (1) 地域公共交通活性化協議会専門部会の開催結果について
- (2) 地域公共交通網形成計画の作成に係る各種調査結果の報告
 - ① バス乗降調査結果の報告
 - ② 公共交通に関するアンケート結果の報告
 - ③ 交通まちづくりに関する学生ワークショップ結果の報告
- (3) 地域公共交通網形成計画（素案）の作成プロセス及び記載事項
- (4) 地域公共交通網形成計画（素案）の基本的な方向性について
- (5) 地域公共交通網形成計画（素案）作成スケジュール（変更案）

3 その他

4 閉 会

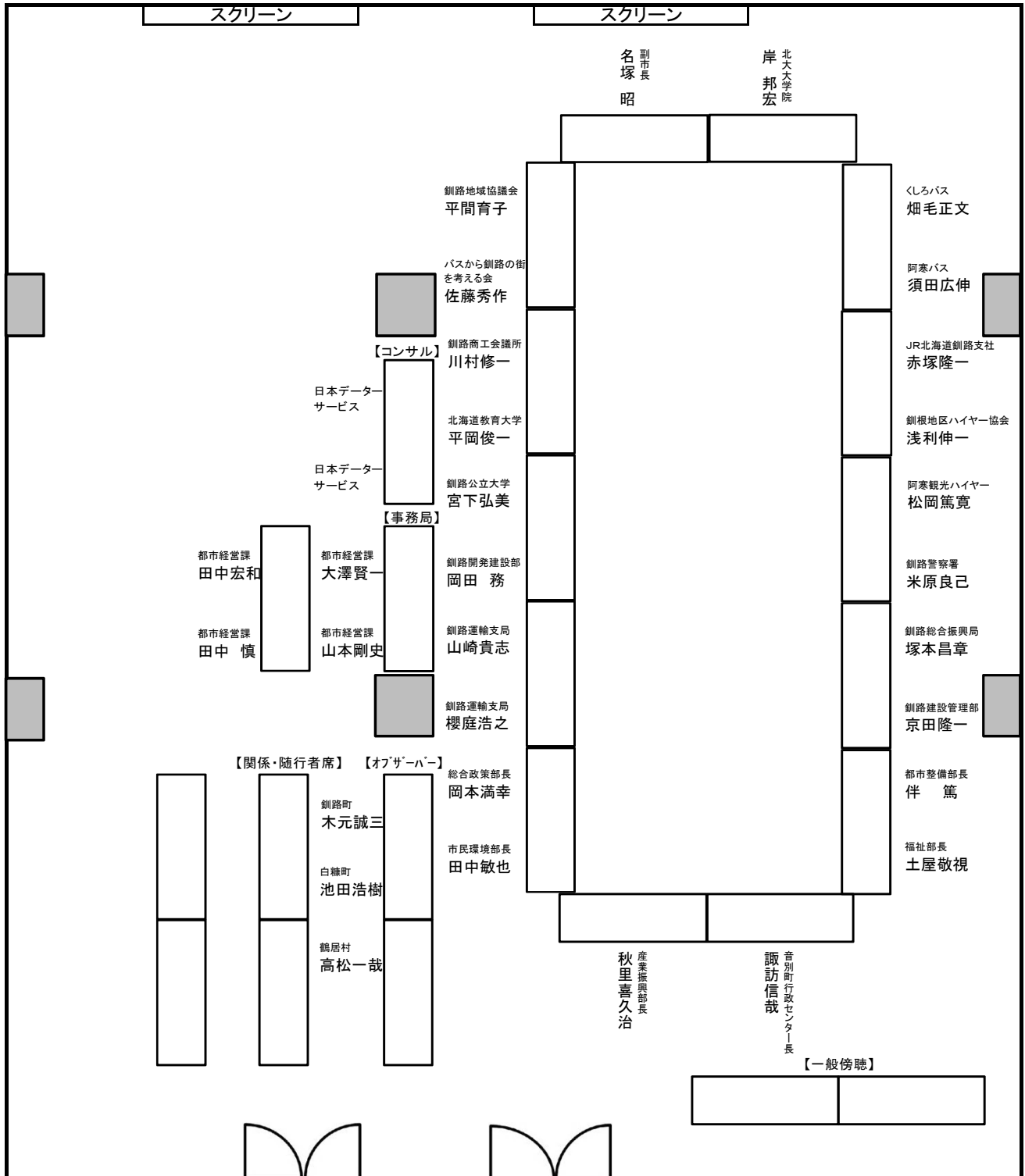
【配付資料一覧】

資料 1	釧路市地域公共交通活性化協議会専門部会について
資料 2－1	地域公共交通網形成計画策定調査～うち釧路市バス乗降調査集計
資料 2－2	バスの利用状況と運行便数の整理
資料 3－1	釧路市住民ニーズ把握調査結果
資料 4－1	交通まちづくりに関する学生ワークショップの開催結果
資料 4－2	交通まちづくりに関する学生ワークショップの開催結果～資料編
資料 5	釧路市地域公共交通網形成計画（素案）の作成プロセス及び記載事項
資料 6	釧路市地域公共交通網形成計画（素案）の基本的な方向性について
資料 7	地域公共交通網形成計画（素案）全体スケジュール（変更案）
その他	釧路市の「交通まちづくり」について（広報くしろ 10月号） 釧路市地域公共交通活性化協議会専門部会規程（確定版）

平成28年度第2回釧路市地域公共交通活性化協議会

日時:平成28年10月27日 14:00

場所:釧路市交流プラザさいわい 1階多目的ホール



釧路市地域公共交通活性化協議会構成員名簿

【平成28年10月27日現在】

区 分	所 属	職 名	氏 名	協議会役職	出 欠
釧路市	釧路市	副市長	名塚 昭	会 長	
	釧路市総合政策部	部長	岡本 満幸	委 員	
	釧路市市民環境部	部長	田中 敏也	委 員	
	釧路市産業振興部	部長	秋里 喜久治	委 員	
	釧路市福祉部	部長	土屋 敬視	委 員	
	釧路市阿寒町行政センター	センター長	古川 幸男	委 員	欠席
	釧路市音別町行政センター	センター長	諏訪 信哉	委 員	
公共交通事業者	くしろバス（株）	企画総括	畑毛 正文	委 員	
	阿寒バス（株）	営業本部課長	須田 広伸	委 員	
	北海道旅客鉄道（株）釧路支社	次長（企画）	赤塚 隆一	委 員	代理出席 副課長 大森 一
	釧根地区ハイヤー協会	専務理事	浅利 伸一	委 員	
	（有）阿寒観光ハイヤー	取締役	松岡 篤寛	委 員	
道路管理者	釧路開発建設部	次長（河川道路担当）	岡田 務	委 員	
	釧路建設管理部	事業室長	京田 隆一	委 員	
	釧路市都市整備部	部長	伴 篤	委 員	
公安委員会	釧路警察署	交通官	米原 良己	委 員	
地域公共交通の利用者	釧路市連合町内会	会長	西村 毅	委 員	欠席
	釧路市老人クラブ連合会	会長	檜舘 猛	委 員	欠席
	釧路地域協議会		平間 育子	委 員	
	阿寒地域協議会		曾我部 元親	委 員	欠席
	音別振興協会	会長	荻原 秀一	委 員	欠席
	釧路西部たらふく商店会	事務局長	吉田 勝幸	委 員	欠席
	バスから釧路の街を考える会	事務局長	佐藤 秀作	委 員	
学識経験者	北海道大学大学院	准教授	岸 邦宏	副会長	
	北海道教育大学釧路校	准教授	平岡 俊一	委 員	
	釧路公立大学	教授	宮下 弘美	委 員	
その他市長が必要と認める者	北海道運輸局釧路運輸支局	主席運輸企画専門官 （総務企画担当）	山崎 貴志	委 員	
	北海道運輸局釧路運輸支局	主席運輸企画専門官 （輸送・監査担当）	櫻庭 浩之	委 員	
	釧路総合振興局	地域政策課長	塚本 昌章	委 員	
	釧路商工会議所	専務理事	川村 修一	委 員	
事務局	釧路市総合政策部都市経営課	課長	菅野 隆博		
	釧路市総合政策部都市経営課	政策推進主幹	大澤 賢一		
	釧路市総合政策部都市経営課	課長補佐	山本 剛史		
	釧路市総合政策部都市経営課企画担当	主査	田中 宏和		
	釧路市総合政策部都市経営課企画担当	主査	田中 慎		

・オブザーバー

	所 属	職 名	氏 名	出 欠
釧路町	企画財政部まちづくり推進課	課長	木元 誠三	
白糠町	保健福祉部町民サービス課	課長	池田 浩樹	代理出席 係長 馬場 雅昭
鶴居村	保健福祉課	課長	高松 一哉	

釧路市地域公共交通活性化協議会専門部会について

1 設置趣旨

- 地域公共交通網形成計画の策定のほか、持続可能な公共交通網の形成のため、地域公共交通活性化協議会における協議より専門的な検討を行う場として設置

2 位置付け

- 法定協議会である地域公共交通活性化協議会の部会として設置
※平成28年6月8日開催、平成28年度第1回釧路市地域公共交通活性化協議会において専門部会設置を承認
- 専門部会における検討状況については、協議会に報告するとともに、協議会でいただいた意見を専門部会の議論に反映させる

3 構成

- 釧路市地域公共交通活性化協議会専門部会規程第3条に基づき、公共交通事業者、公共交通の利用者、商業関係者、観光・長期滞在関係者、学識経験者により構成

専門部会規程第3条に定める区分	所属	氏名
公共交通事業者	くしろバス(株) 企画総括	畑毛 正文
	阿寒バス(株) 営業本部課長	須田 広伸
公共交通の利用者	バスから釧路の街を考える会 事務局長	佐藤 秀作
商業関係者	釧路第一商店街振興組合	長谷川 裕一郎
	釧路西部たらふく商店会 事務局長	吉田 勝幸
観光・長期滞在関係者	くしろ長期滞在ビジネス研究会	岩本 貴映
学識経験者	北海道大学大学院 准教授	岸 邦宏 *
	北海道教育大学釧路校 准教授	平岡 俊一

* 部会長: 岸委員

4 開催状況

- 平成28年6月に設置後、これまで計2回の会議を開催。交通事業者・学識経験者・団体等の各委員により、下記について検討

■ 第1回(平成28年6月29日)

- ・岸委員を部会長に選任
- ・地域公共交通網形成計画策定に係る各種調査事業について検討

■ 第2回(平成28年10月24日)

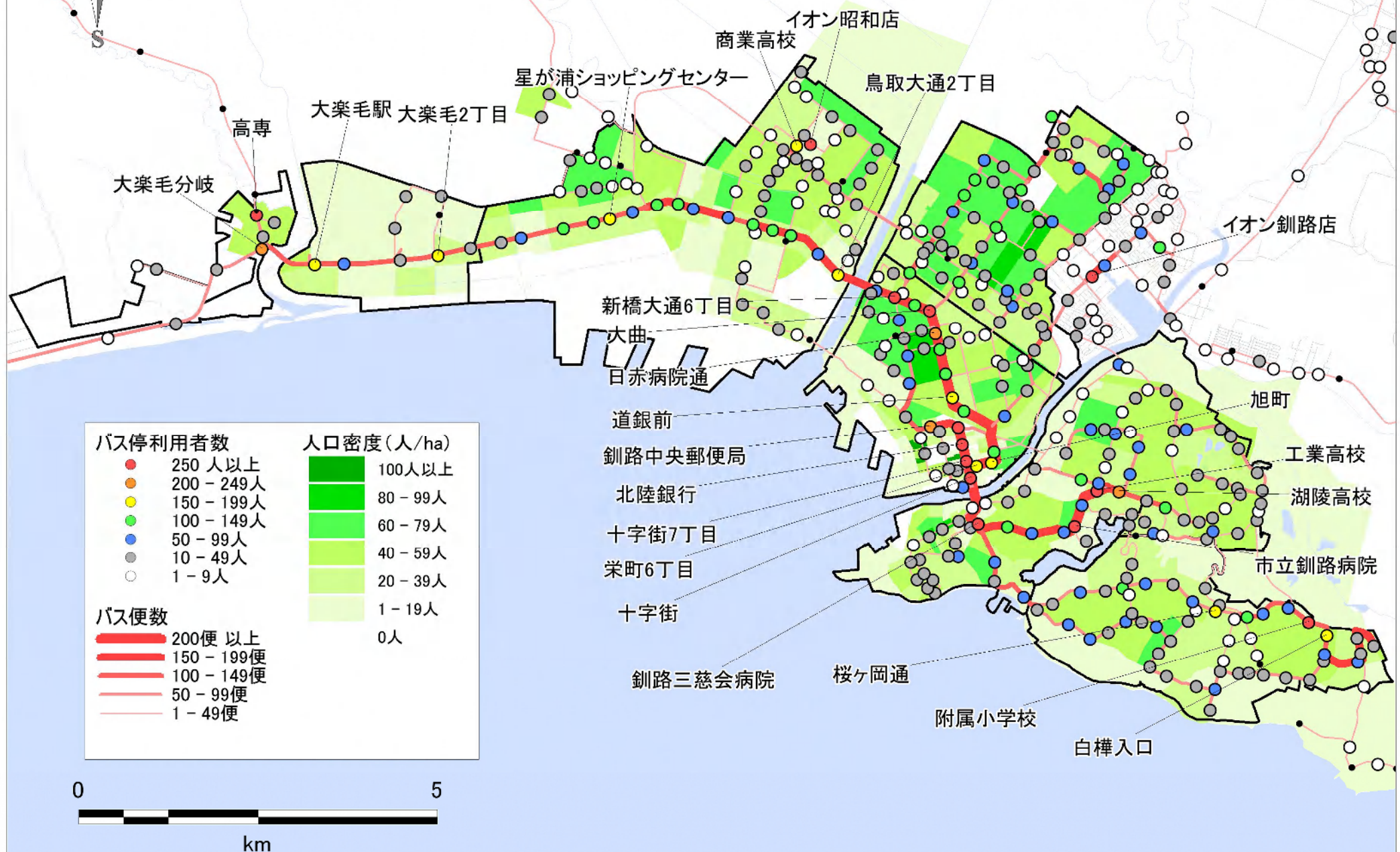
- ・地域公共交通網形成計画(素案)の基本的な方向性及び将来交通イメージ(交通結節点の考え方など)について検討

バスの利用状況と運行便数の整理

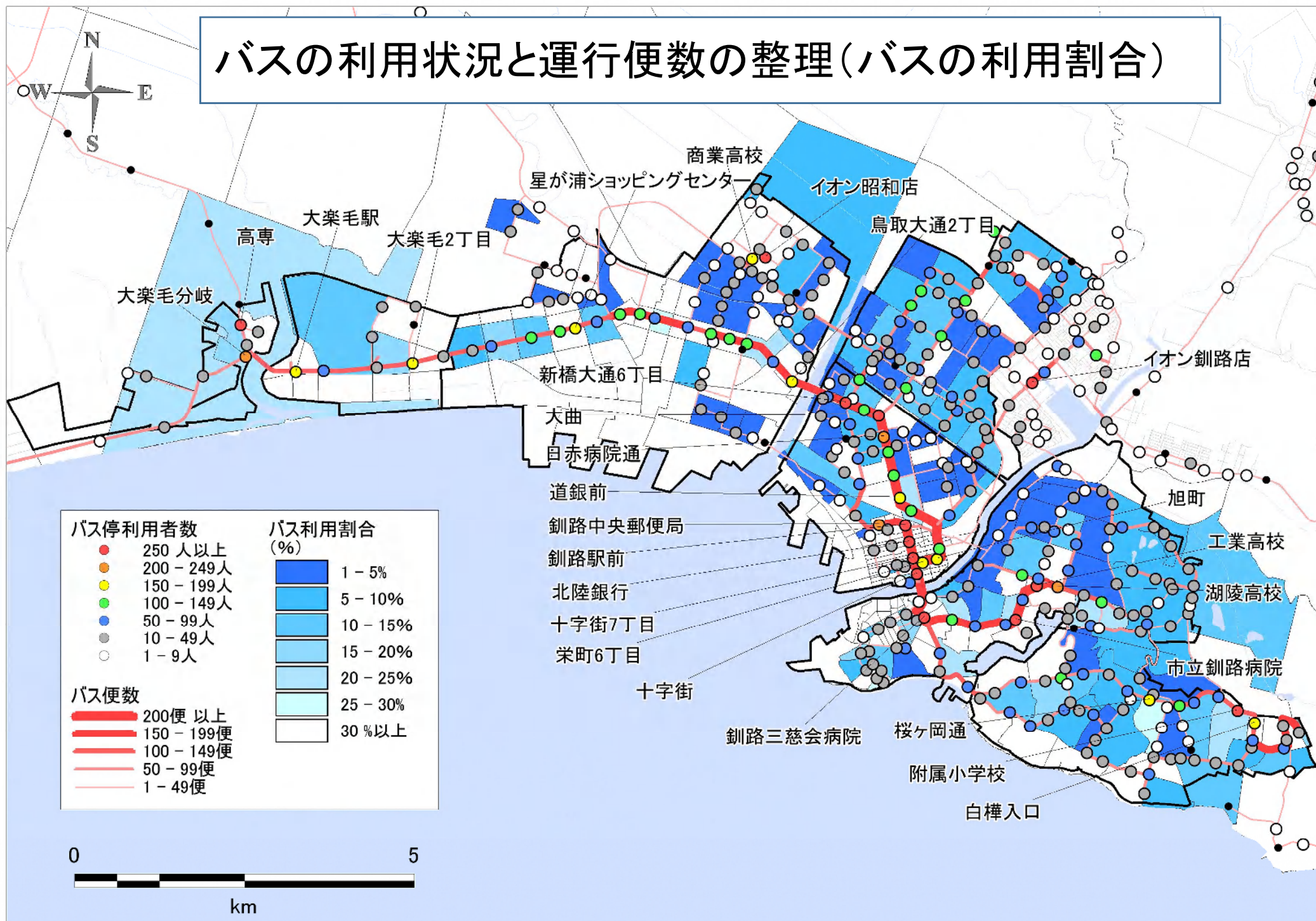
資料 2 - 2



バスの利用状況と運行便数の整理(人口分布とのクロス)



バスの利用状況と運行便数の整理(バスの利用割合)



平成 2 8 年度第 2 回 釧路市地域公共交通活性化協議会

釧路市住民二一ズ把握調査結果

開催日時：平成 2 8 年 1 0 月 2 7 日（木） 1 4 : 0 0 ~
開催場所：釧路市交流プラザさいわい

◆ 調査内容

目的 : 市民の公共交通へのニーズを把握するため、全市民から3,200世帯を抽出し、市民ニーズ把握調査を実施する。また、調査結果を活用し、釧路市地域公共交通の再編に向けた各種施策実施時の需要予測を実施し、各種施策効果の定量的な把握を行う。

調査対象 : 釧路市民の中から無作為に抽出した3,200世帯（小学生以上）

配布日 : 平成28年8月15日（月）

配布数 : 3,200世帯（6,400票） ※2票/世帯

回収数 : 1,040世帯（1,474人） ※10月13日現在
回収率（世帯ベース） : 32.5%

◆調査項目

問1 個人属性について

性別、年齢、職業、居住地、自動車免許及び自動車利用状況 など

問2 日頃の交通手段（通勤・通学、買い物、通院）について

問2-ア) 通勤・通学

自宅、通勤・通学先から出発する時間帯、通勤・通学する場所
通勤・通学時の夏期・冬期の交通手段、バスの運行状況による影響 など

問2-イ) 買い物

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

問2-ウ) 通院

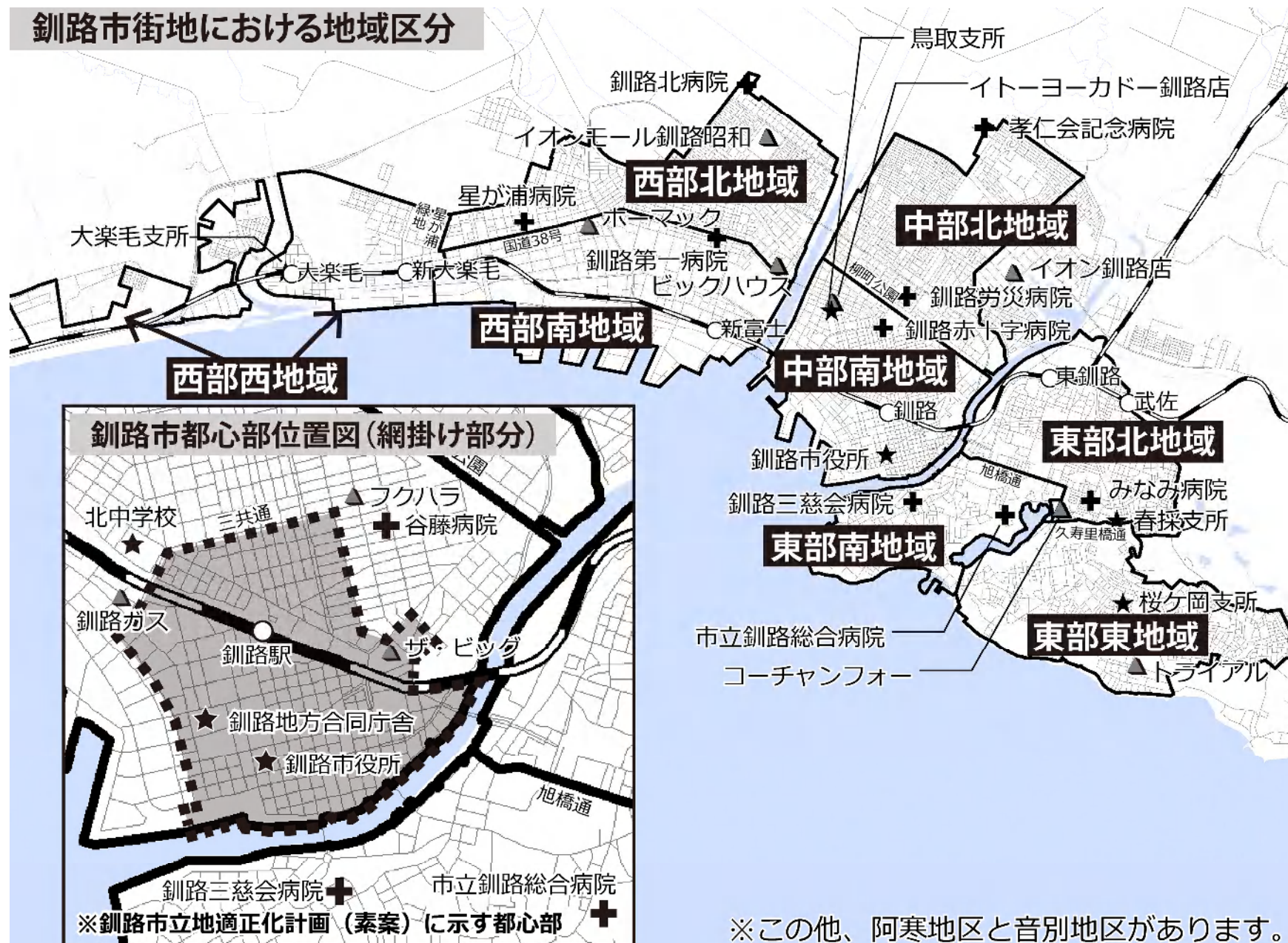
病院に行く回数、病院に行く曜日、病院に到着する時間帯・滞在時間
病院の場所、通院時の夏期・冬期の交通手段

問3 釧路市内のバス交通について

ICカード導入や、バスロケーションシステムによるバスの利用意向 など

問4 バス利用環境の変化に伴う利用意向の変化について

釧路市街地における地域区分



◆「釧路市の公共交通に関するアンケート調査」10地域町名一覧

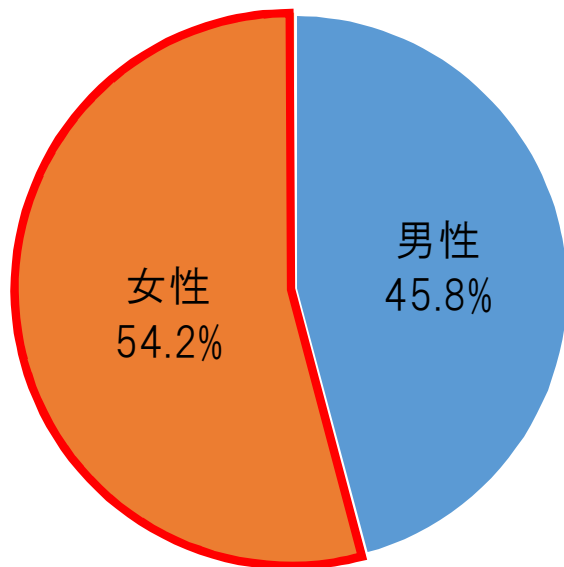
西部西地域	西部北地域	西部南地域	中部北地域	中部南地域		東部北地域	東部南地域	東部東地域
新野	鳥取大通1丁目2～7	鳥取大通1丁目1	古川町	北大通1～14丁目	花園町	材木町	南大通1～8丁目	春採1～8丁目
大楽毛	鳥取大通2丁目2～6	鳥取大通1丁目8～12	入江町	末広町1～14丁目	柳町	貝塚1～4丁目	大町1～8丁目	興津1～5丁目
大楽毛1～5丁目	鳥取大通3丁目6～12	鳥取大通2丁目1、7	光陽町	栄町1～12丁目	暁町	緑ヶ岡1～6丁目	入船3～7丁目	益浦1～4丁目
大楽毛西1～2丁目	鳥取大通3丁目21～22	鳥取大通3丁目1～4	愛国東1～4丁目	川上町2～11丁目	治水町	武佐1～5丁目	港町	桜ヶ岡1～8丁目
大楽毛南1～5丁目	鳥取大通4丁目3～5	鳥取大通3丁目13～20	愛国西1～4丁目	旭町	錦町2～5丁目		知人町	紫雲台
大楽毛北1～2丁目	鳥取大通4丁目12～15	鳥取大通4丁目1～2	美原1～5丁目	川北町	黒金町6～14丁目		米町1～4丁目	白樺台1～7丁目
	鳥取大通5丁目4～7	鳥取大通4丁目6～11	芦野1～5丁目	堀川町	幸町3～14丁目		弥生1～2丁目	
	鳥取大通5丁目16～17	鳥取大通4丁目16～17	文苑1～4丁目	新釧路町	浪花町3～13丁目		浦見1～8丁目	
	鳥取大通6丁目4～7	鳥取大通5丁目1～3	東川町	松浦町	寿1～4丁目		宮本1～2丁目	
	鳥取大通7丁目3～6	鳥取大通5丁目8～15	豊川町	新富町	仲浜町		富士見1～3丁目	
	鳥取大通8丁目3～6	鳥取大通6丁目1～3	中園町	新橋大通1～9丁目	浜町		柏木町	
	鳥取大通9丁目3～8	鳥取大通6丁目8～9		白金町	海運1～3丁目		幣舞町	
	星が浦大通1丁目6～9	鳥取大通7丁目1～2		若竹町			大川町	
	星が浦大通2丁目7～10	鳥取大通7丁目7～9		若草町			住吉1～2丁目	
	星が浦大通3丁目5～9	鳥取大通8丁目1～2		喜多町			城山1～2丁目	
	星が浦大通4丁目4～7	鳥取大通8丁目7～9		春日町			千歳町	
	星が浦大通5丁目4～6	鳥取大通9丁目1～2、9		新川町			弁天ヶ浜	
	鳥取北3～10丁目	星が浦大通1丁目1～5		住之江町			千代ノ浦	
	昭和北1～3丁目	星が浦大通2丁目1～6		駒場町			鶴ヶ岱1～3丁目	
	昭和中央1～6丁目	星が浦大通3丁目1～4		川端町			春湖台	
	昭和南3～6丁目	星が浦大通4丁目1～3		共栄大通1～9丁目				
	昭和町1～4丁目	鳥取南2～8丁目		若松町				
	北園1丁目	新富士町1～6丁目		双葉町				
	鶴野東1～5丁目	西港1～3丁目		新栄町				
	星が浦北1～5丁目	星が浦南1～6丁目		中島町				

2. 分析結果（個人属性）

No.5

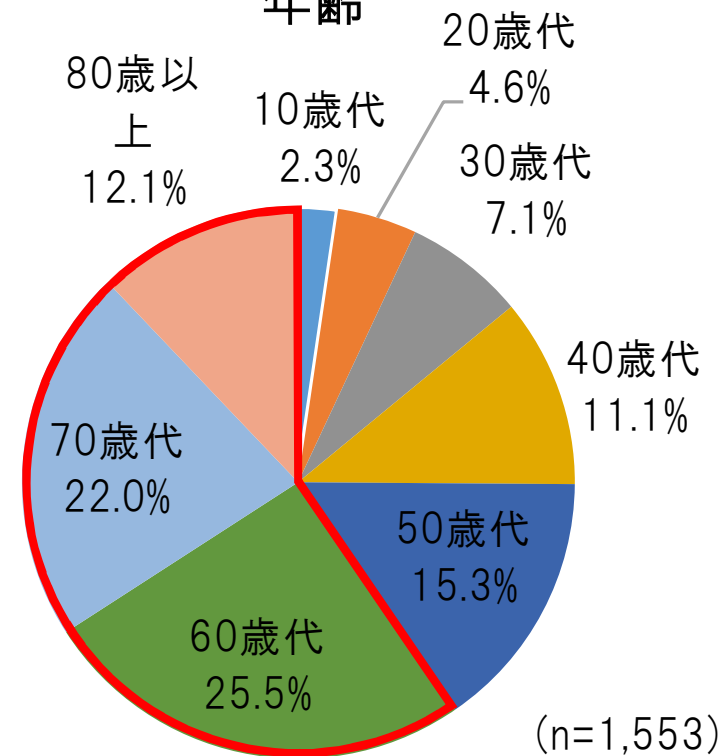
- 性別は、男女約半数ずつとなっている。
- また、60歳以上の高齢者の回答が約6割となっている。

性別



(n=1,532)

年齢

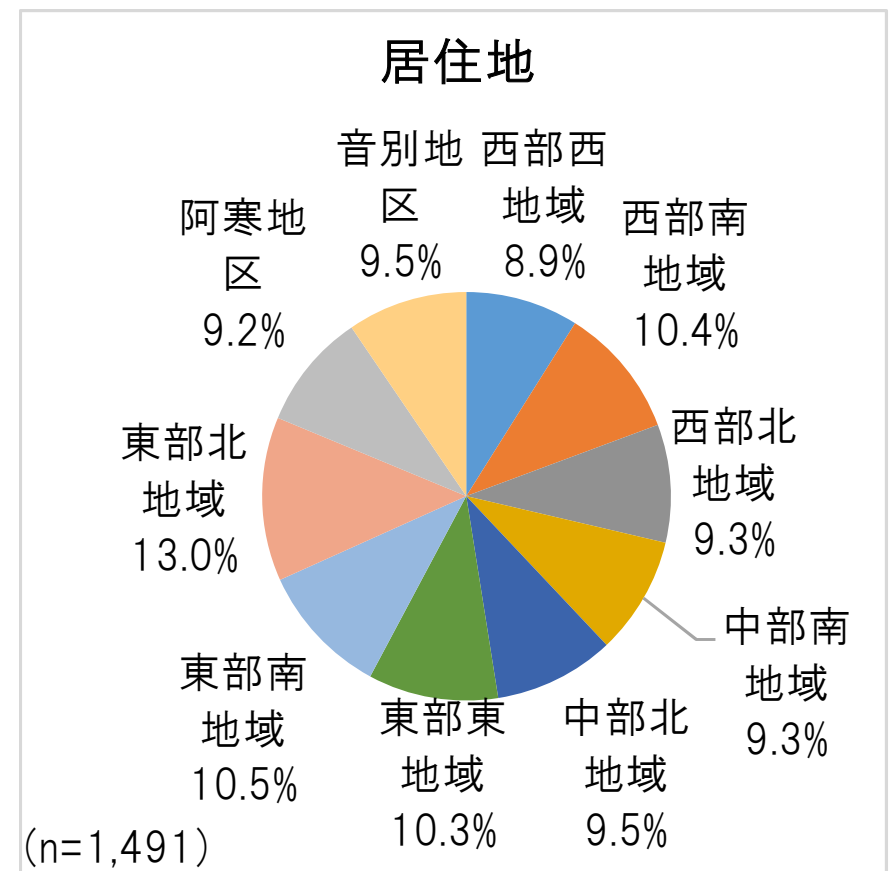
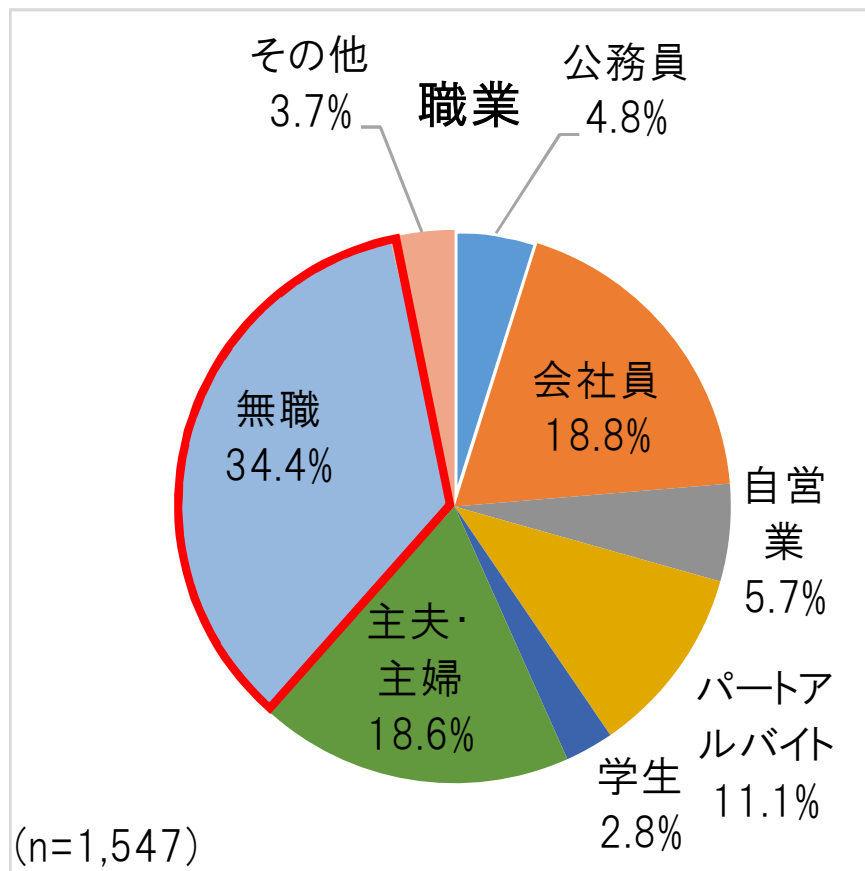


(n=1,553)

2. 分析結果（個人属性）

No.6

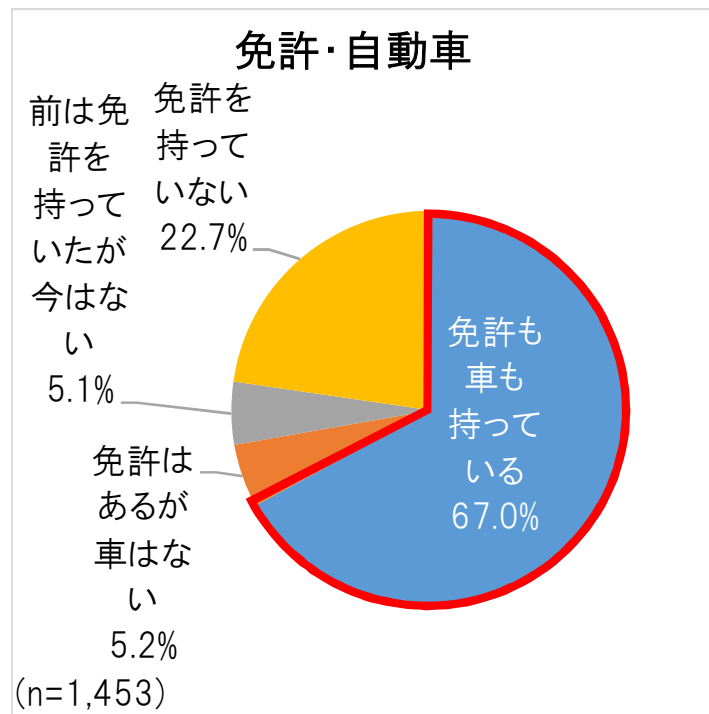
- 職業は、「無職」が約3割、次いで「会社員」、「主婦」と多くなっている。
- 回答者の居住地はそれぞれの地域割合がほぼ同数である。



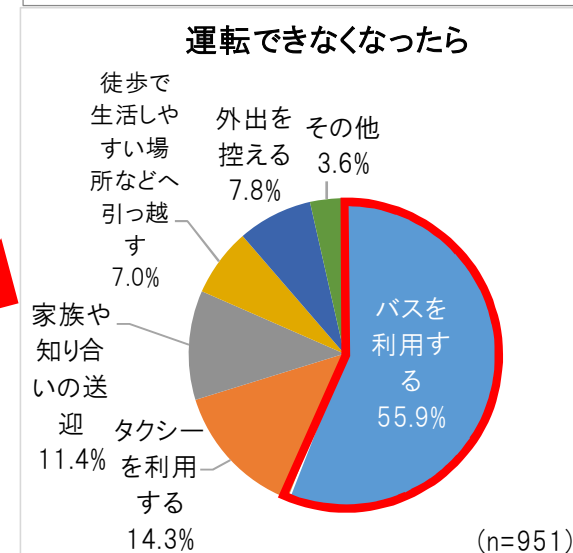
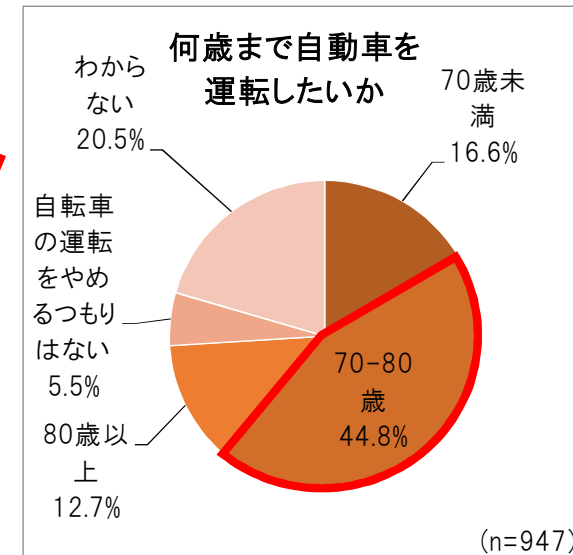
2. 分析結果（個人属性）

No.7

- 運転免許及び自動車の所有状況については、約7割が免許と自動車を保有している。
- そのうち約5割が「70～80歳」まで運転したいと答え、運転できなくなった後は約6割が「バスを利用する」と回答している。



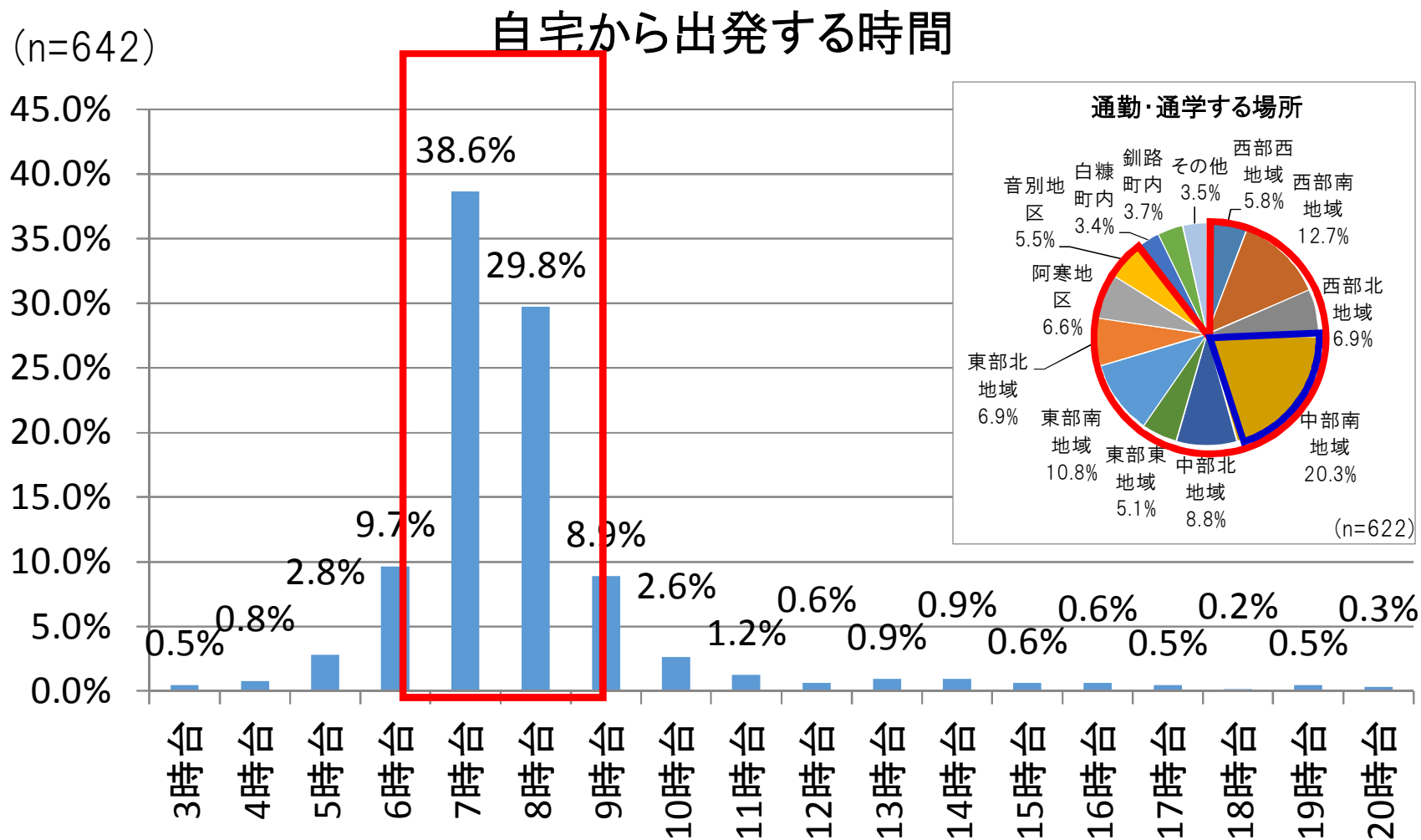
※免許も車も持っていると回答した方を対象



3. 分析結果（日頃の交通手段—通勤・通学）

No.8

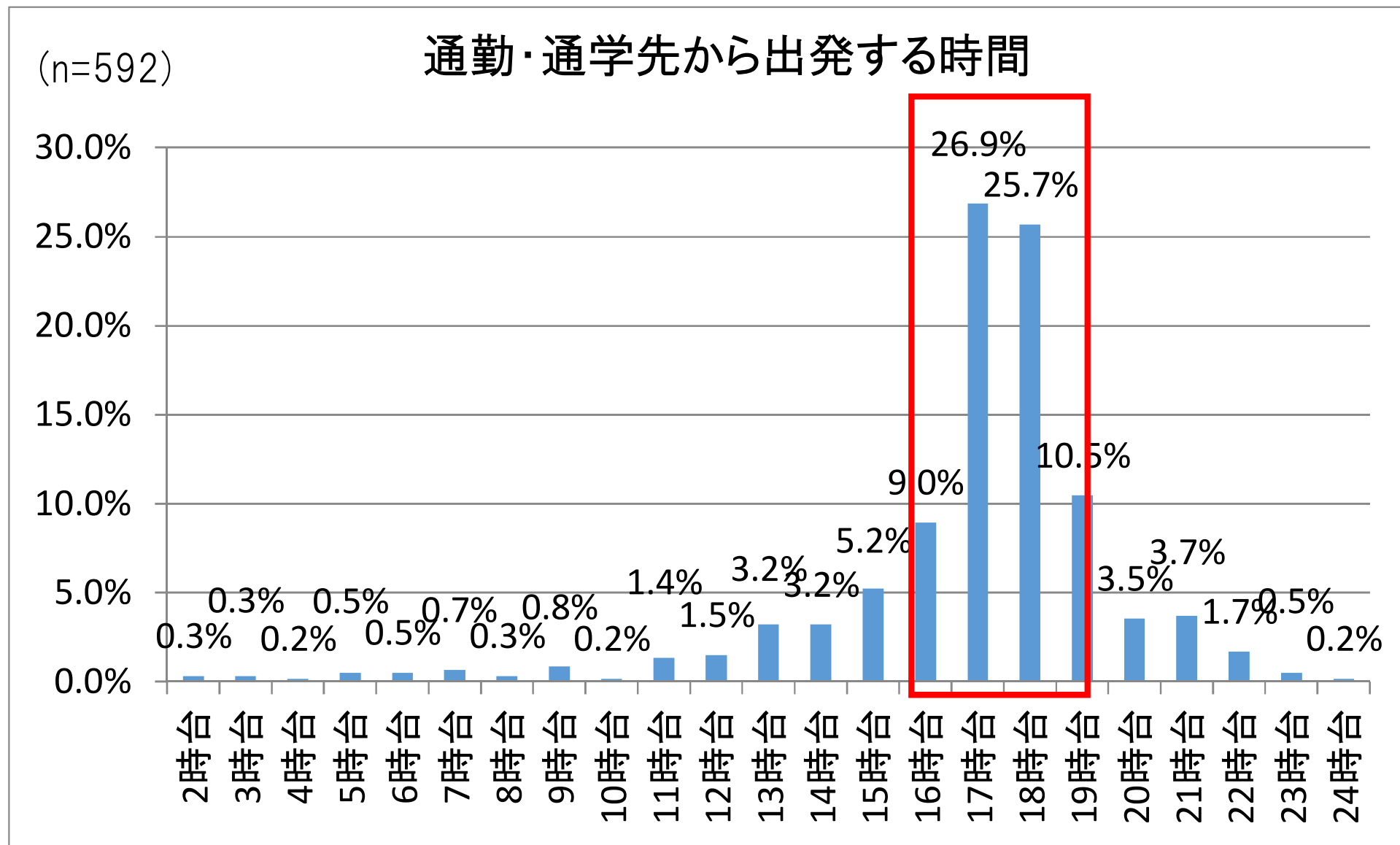
- 自宅から出発する時間は「7時台」が4割、次いで「8時台」が約3割を占めている。
- 通勤・通学する場所は釧路市内が約9割となっている。
- 特に、立地適正化計画で地域交流拠点及び広域中核拠点に位置付けている「中部南地域」への通勤・通学が多くなっている。



3. 分析結果（日頃の交通手段—通勤・通学）

No.9

- 通勤・通学先から出発する時間は「17時台」・「18時台」がそれぞれ約3割となっている。

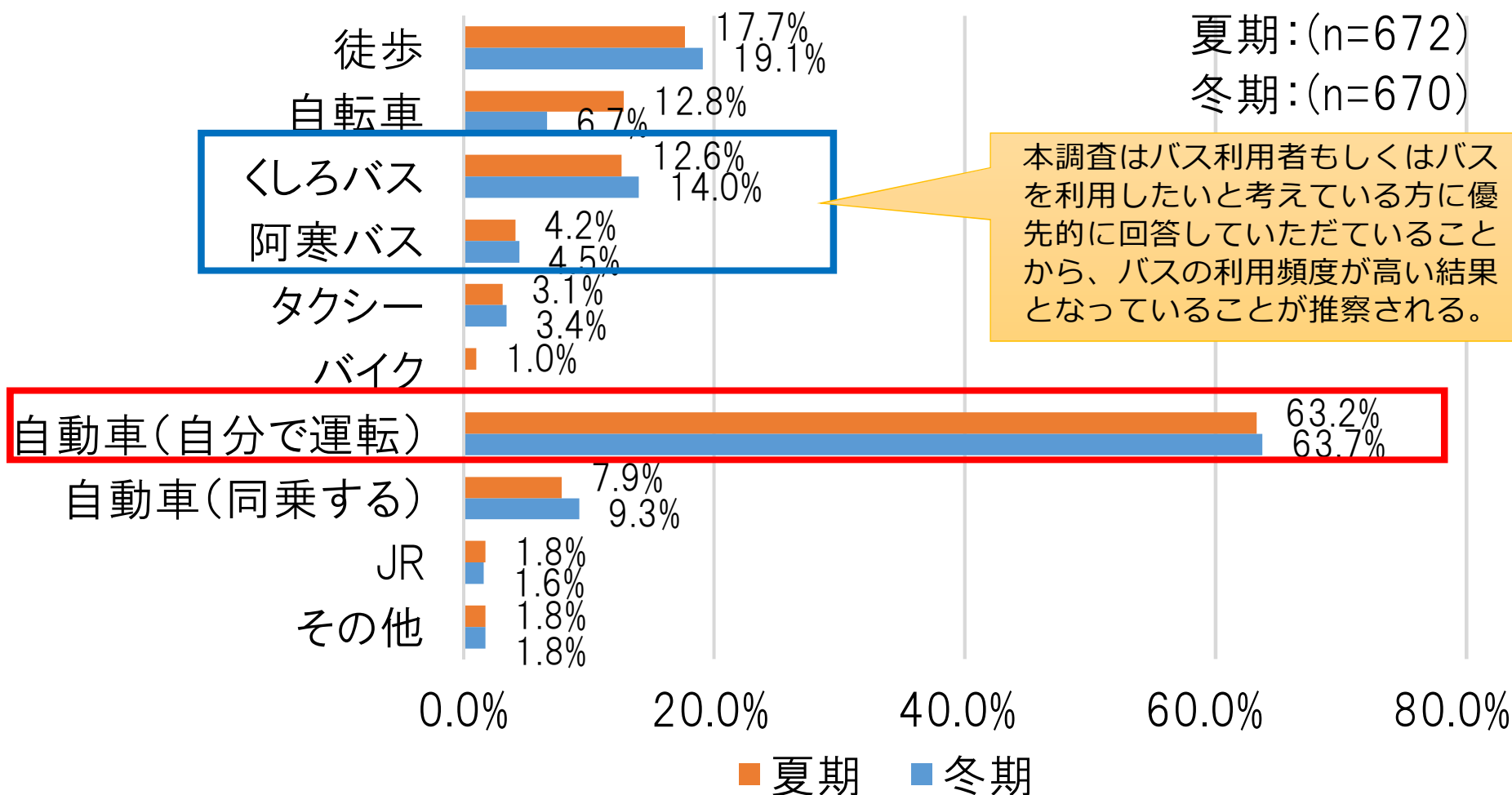


3. 分析結果（日頃の交通手段—通勤・通学）

No.10

- 通勤・通学時の交通手段は、「自動車（運転）」が約6割と高くなっている。
- また、「くしろバス」と「阿寒バス」を合わせたバスの利用割合は約2割となっている。

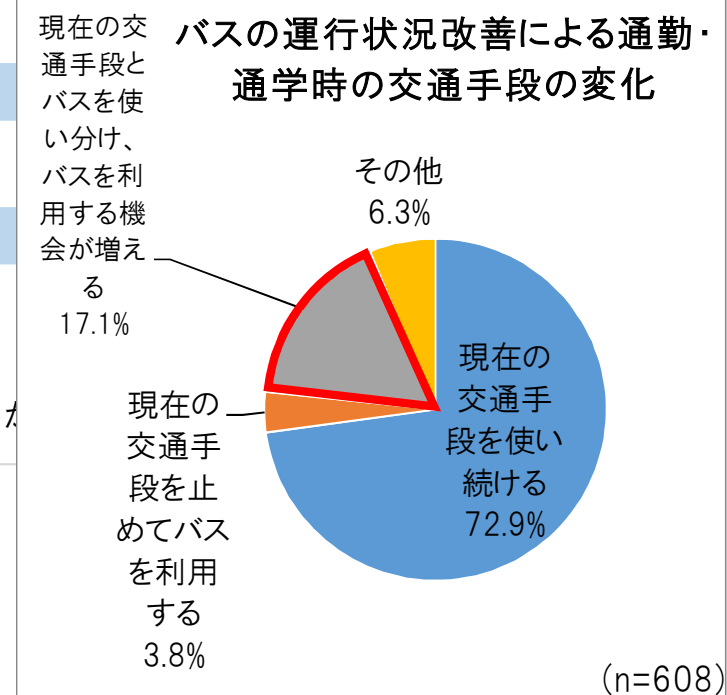
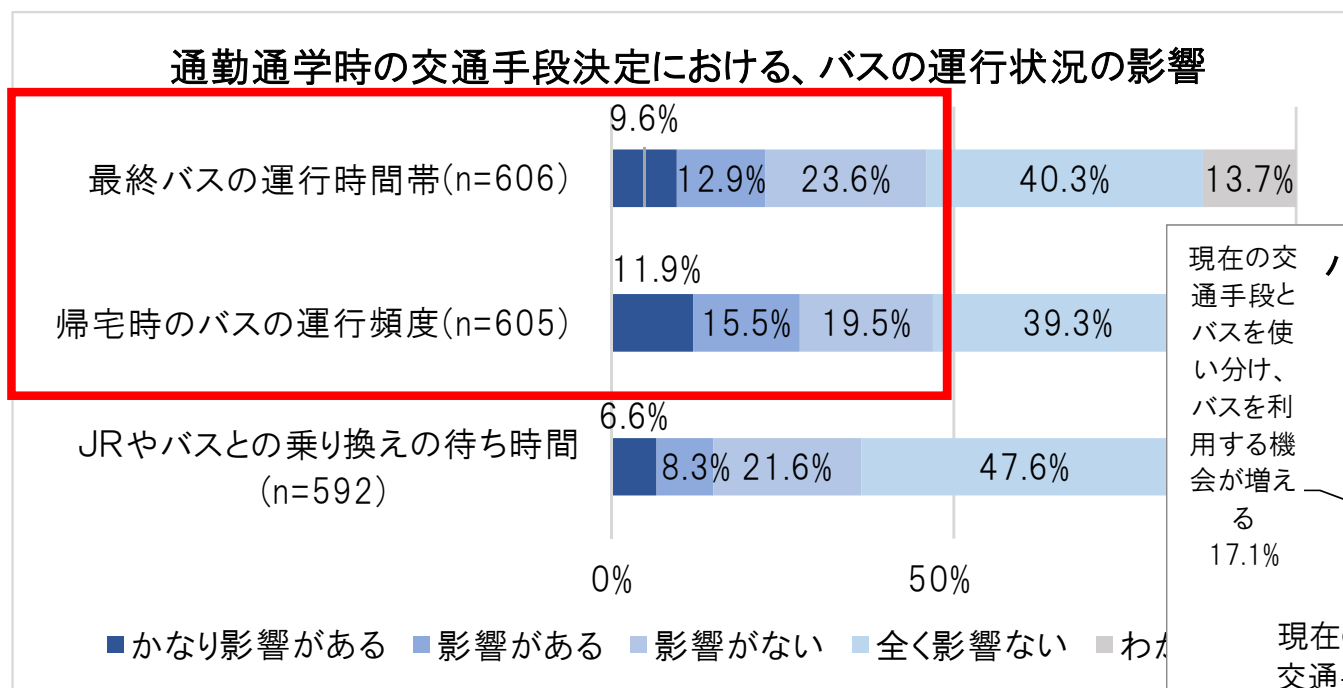
通勤・通学時の主な交通手段【夏期・冬期】



3. 分析結果（日頃の交通手段—通勤・通学）

No.11

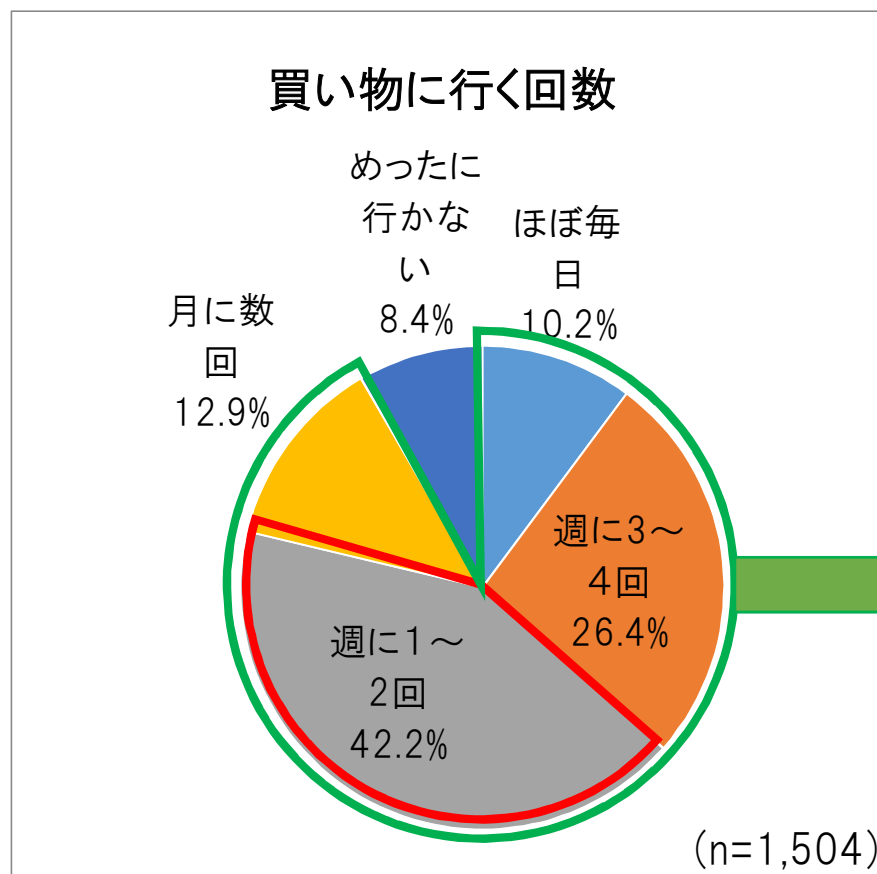
- 通勤通学時の交通手段決定におけるバスの運行状況の影響では、「最終バスの運行時間帯」及び「帰宅時のバスの運行頻度」において、「かなり影響がある」・「影響がある」を合わせた割合は、約2割強となっている。
- バスの運行状況改善による通勤・通学時の交通手段の変化では、「現在の交通手段を止めてバスを利用する」と「現在の交通手段とバスを使い分け、バスを利用する機会が増える」を合わせた回答が約2割となっている。



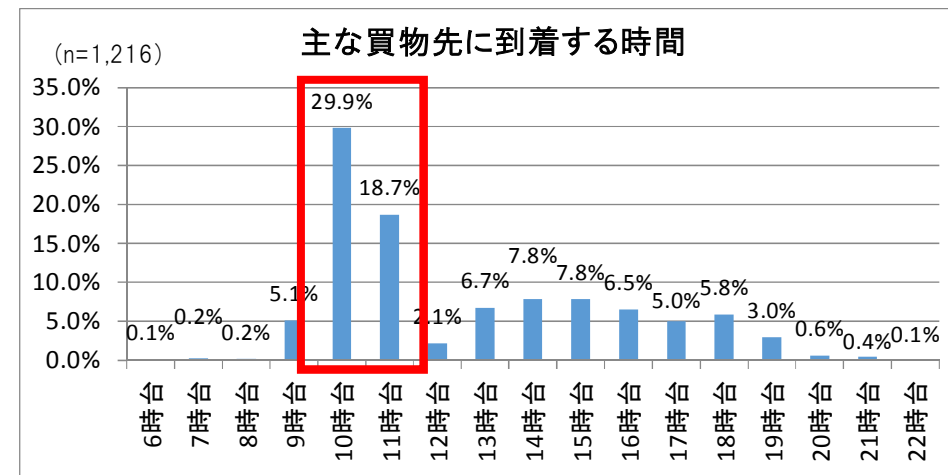
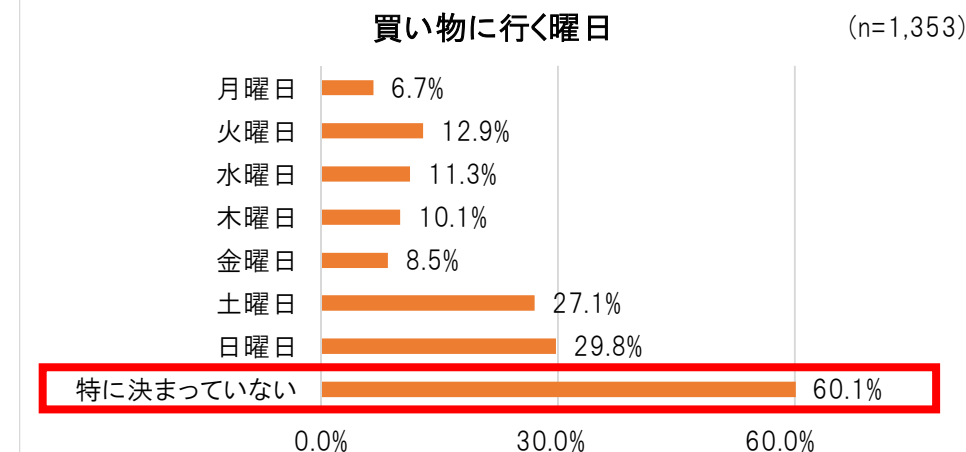
3. 分析結果（日頃の交通手段一買い物）

No.12

- 買い物に行く回数は「週に1～2回」が約4割となっており、「週に3～4回」が約3割となっている。
- 買い物に行く曜日は特に決まっていないが約6割となっている。
- 曜日別で見ると、「土曜日」・「日曜日」でそれぞれ約3割となっている。
- 買い物先に到着する時間帯は「10時台」が約3割と最も多く、次いで「11時台」が約2割となっている。



※めったに行かないと回答した人以外



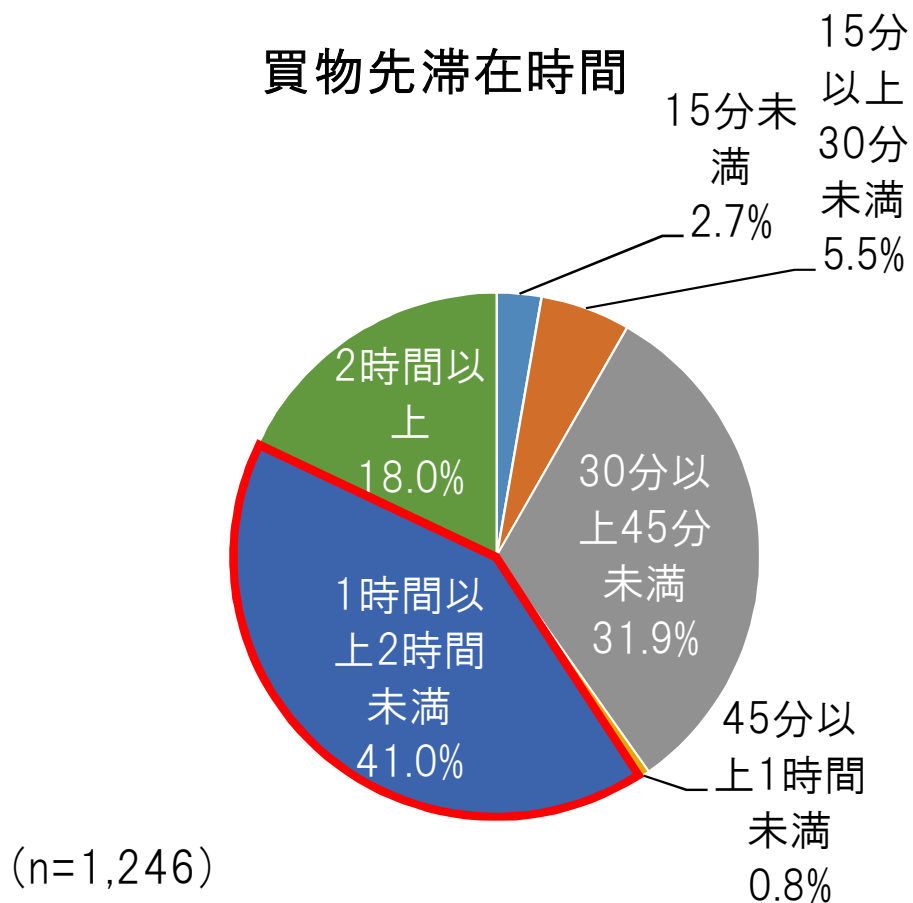
3. 分析結果（日頃の交通手段一買い物）

No.13

- 買い物先の滞在時間では、「1時間以上2時間未満」が4割となっている。
- 買い物でよく利用する場所としては釧路市内が多く約9割となっている。
- 特に、大型商業施設が多く立地している「西部南地域」と「西部北地域」は約2割の回答となっている。

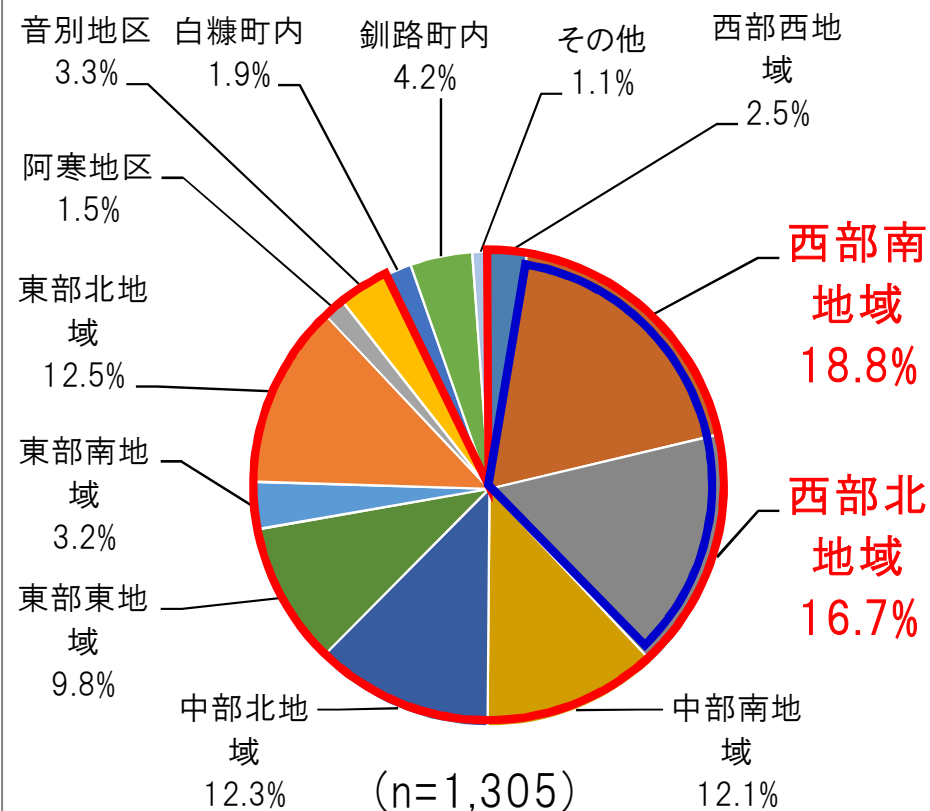
※「めったに行かない」と回答した人以外
かつ「到着時間」を回答した人

買い物先滞在時間



※「めったに行かない」と回答した人以外

買い物でよく利用する場所

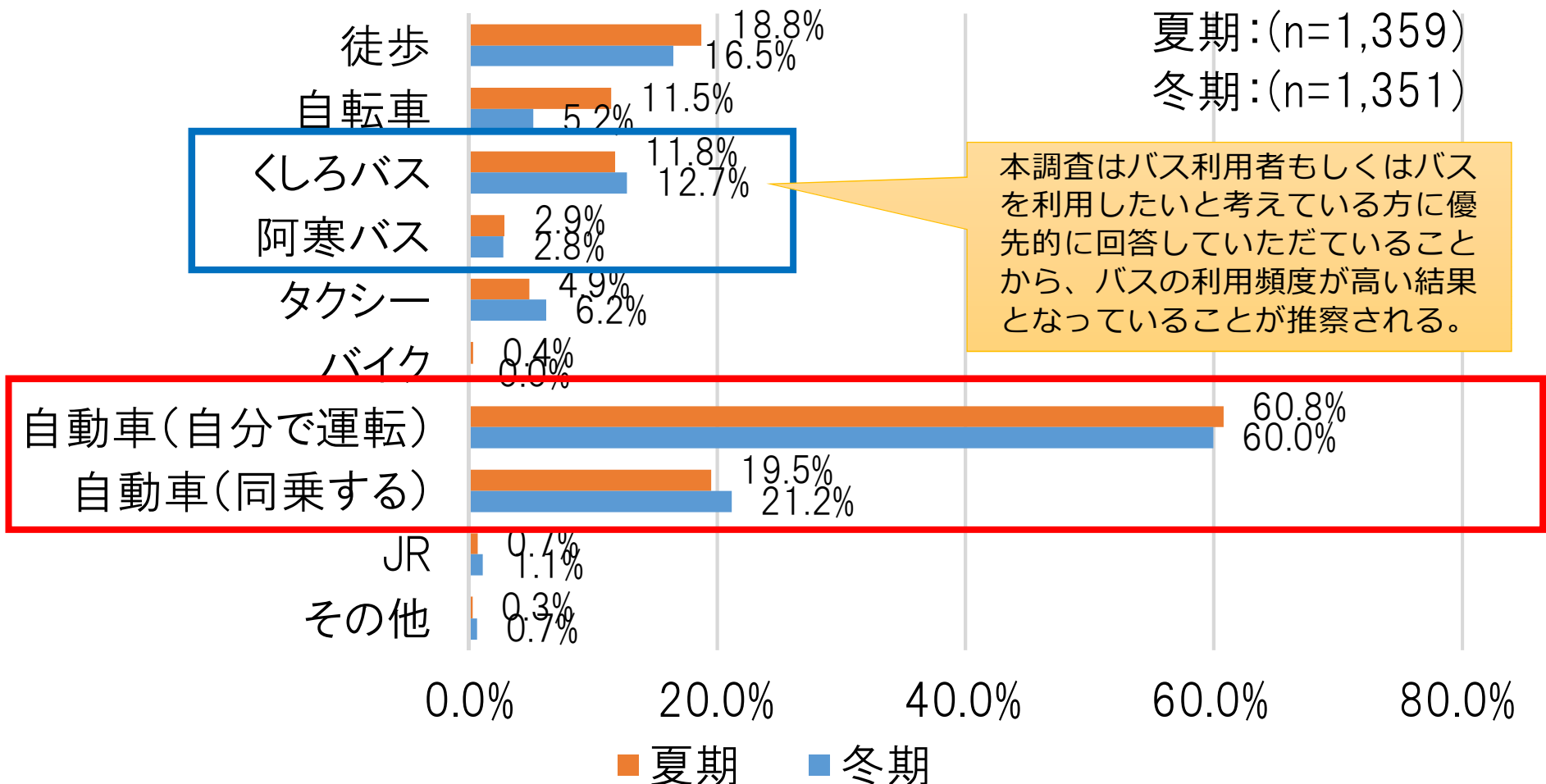


3. 分析結果（日頃の交通手段一買い物）

No.14

- 買い物時の交通手段は通勤・通学時と同様に「自動車（運転）」が約 6 割と最も高い。次いで、「自動車（同乗）」が約 2 割となっている。
- また、「くしろバス」と「阿寒バス」を合わせたバスの利用割合は約 1 割となっている。

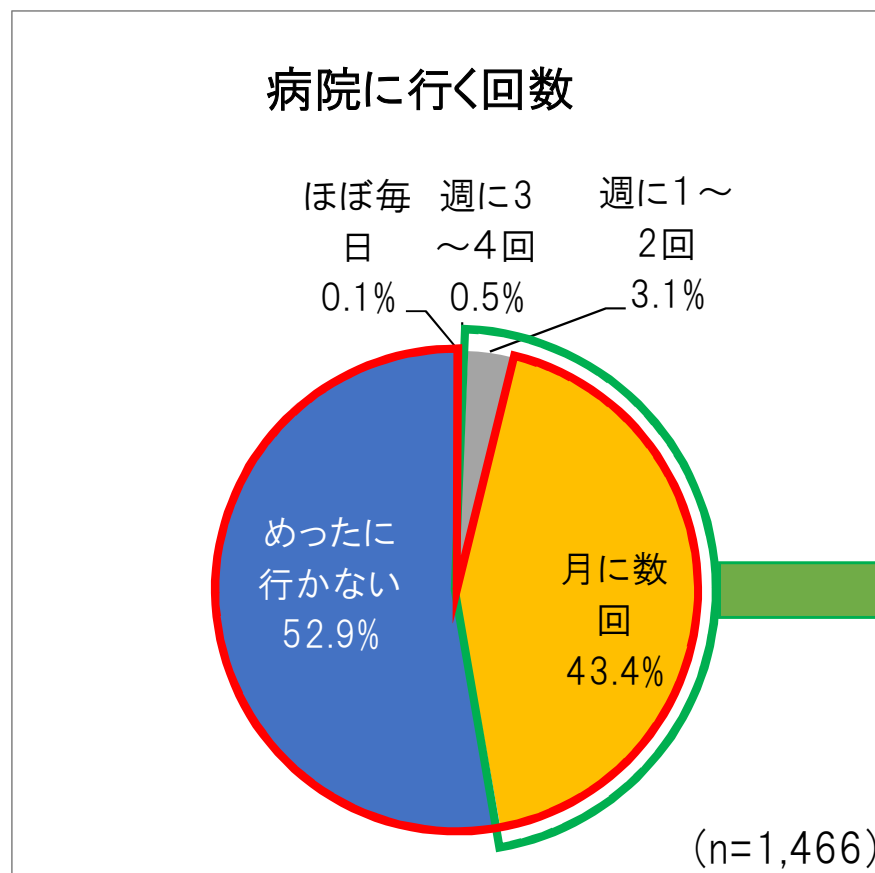
買い物時の主な交通手段【夏期・冬期】



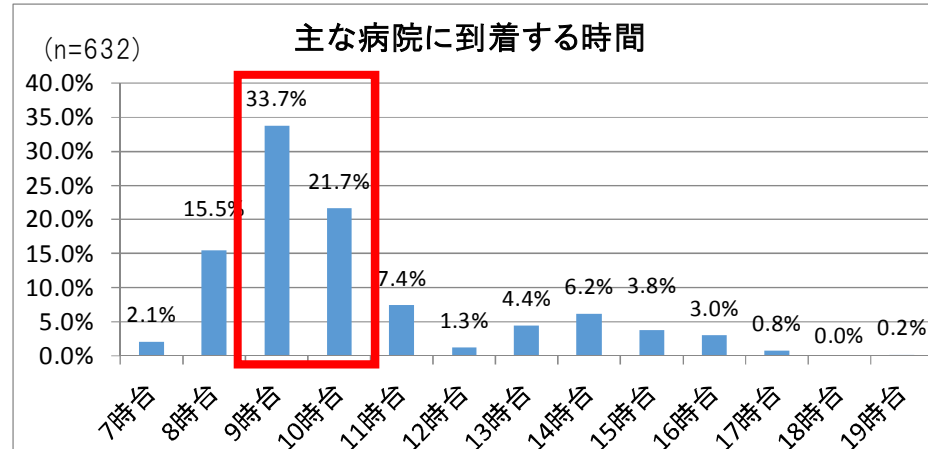
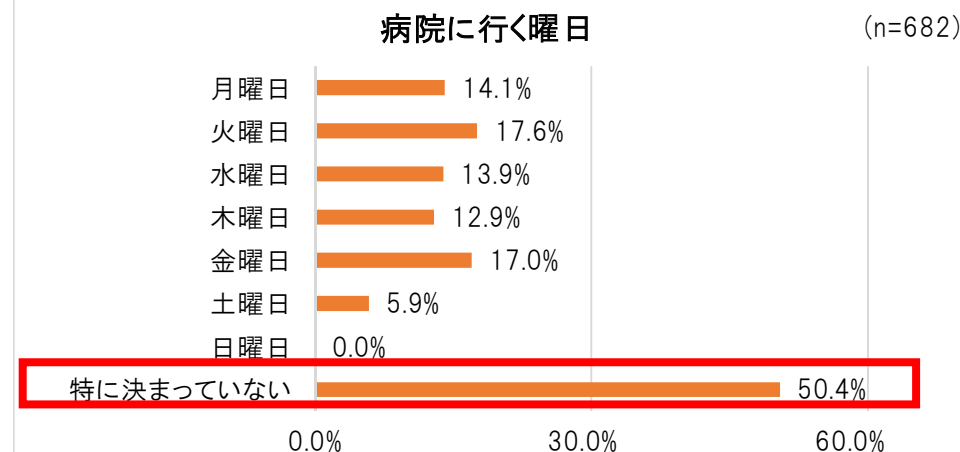
3. 分析結果（日頃の交通手段一通院）

No.15

- 病院に行く回数は、「めったに行かない」「月に数回」の割合が高く、合わせて9割強となっており、買い物と比較すると頻度が低くなっている。
- 病院に行く曜日は「特に決まっていない」が約5割となっている。
- 病院に到着する時間帯は「9時台」が約3割と最も多く、次いで「10時台」が約2割となっている。



※「めったに行かない」と回答した人以外



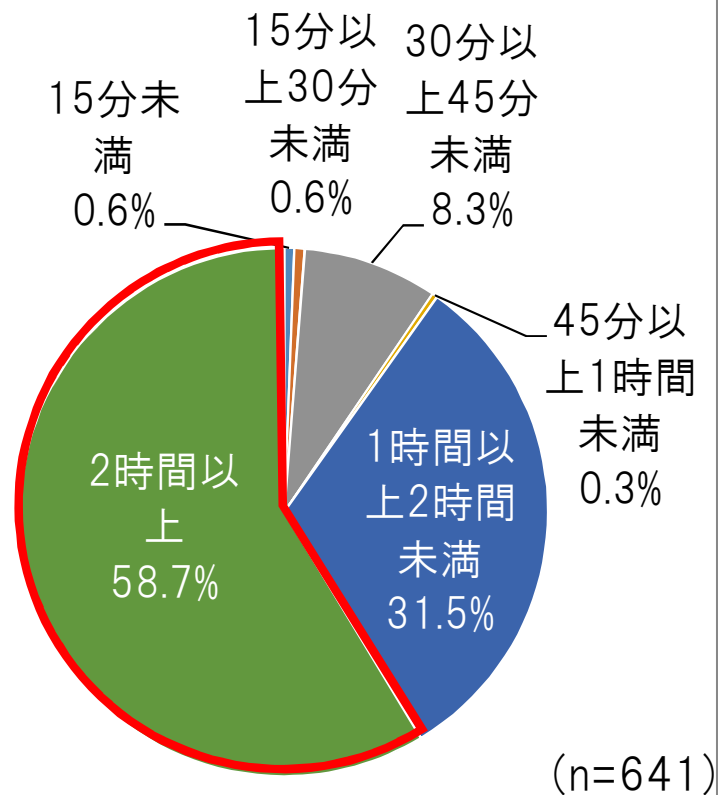
3. 分析結果（日頃の交通手段一通院）

No.16

- 病院での滞在時間では、「2時間以上」が約6割となっている。
- よく利用する病院の場所としては釧路市内が多く約9割となっている。
- 特に、赤十字病院が立地している「中部南地域」、労災病院が立地している「中部北地域」、三慈会病院や市立病院が立地している「東部南地域」がそれぞれ約2割となっている。

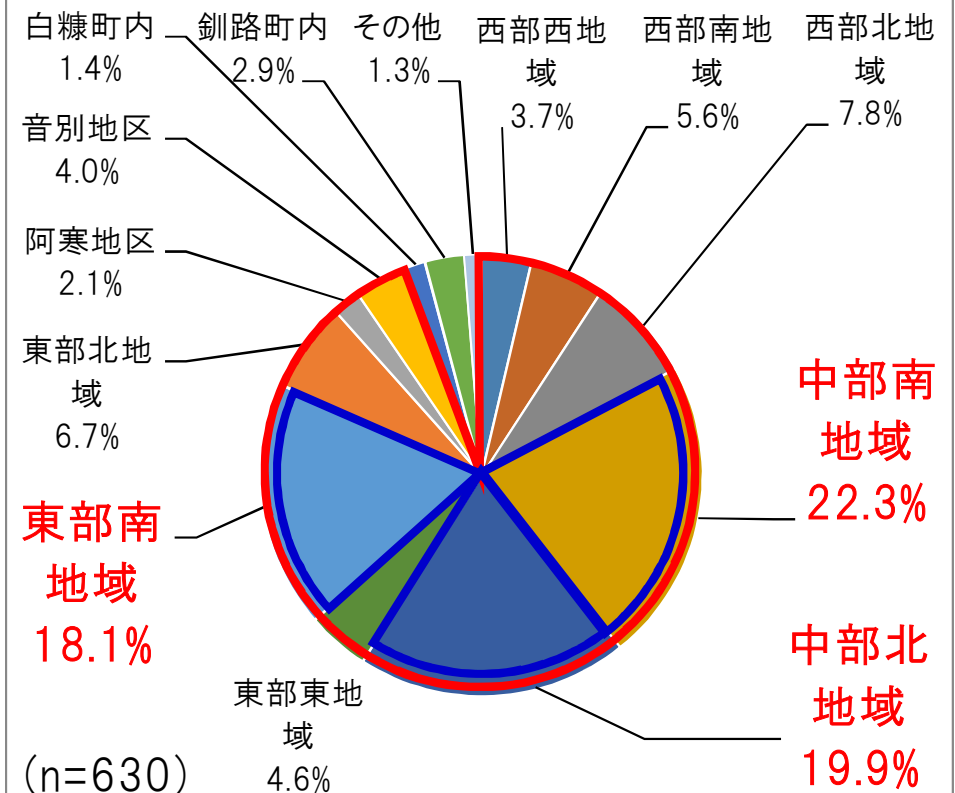
※「めったに行かない」と回答した人以外
かつ「到着時間」を回答した人

病院滞在時間



※「めったに行かない」と回答した人以外

よく利用する病院の場所

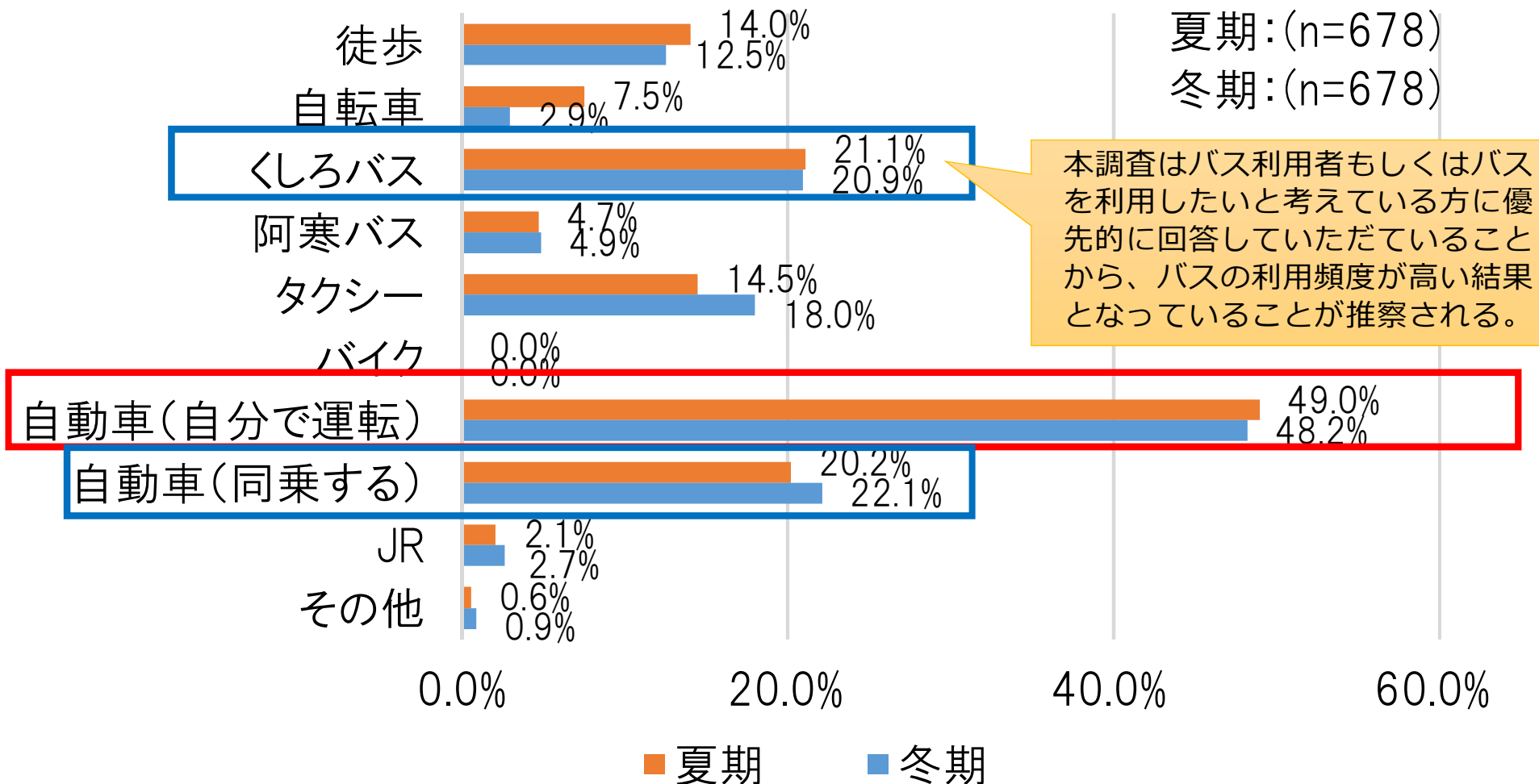


3. 分析結果（日頃の交通手段一通院）

No.17

- 通院時の交通手段は通勤・通学時および買い物時と同様に「自動車（運転）」が約5割と最も高い。次いで、「自動車（同乗）」および「くしろバス」が約2割となっている。

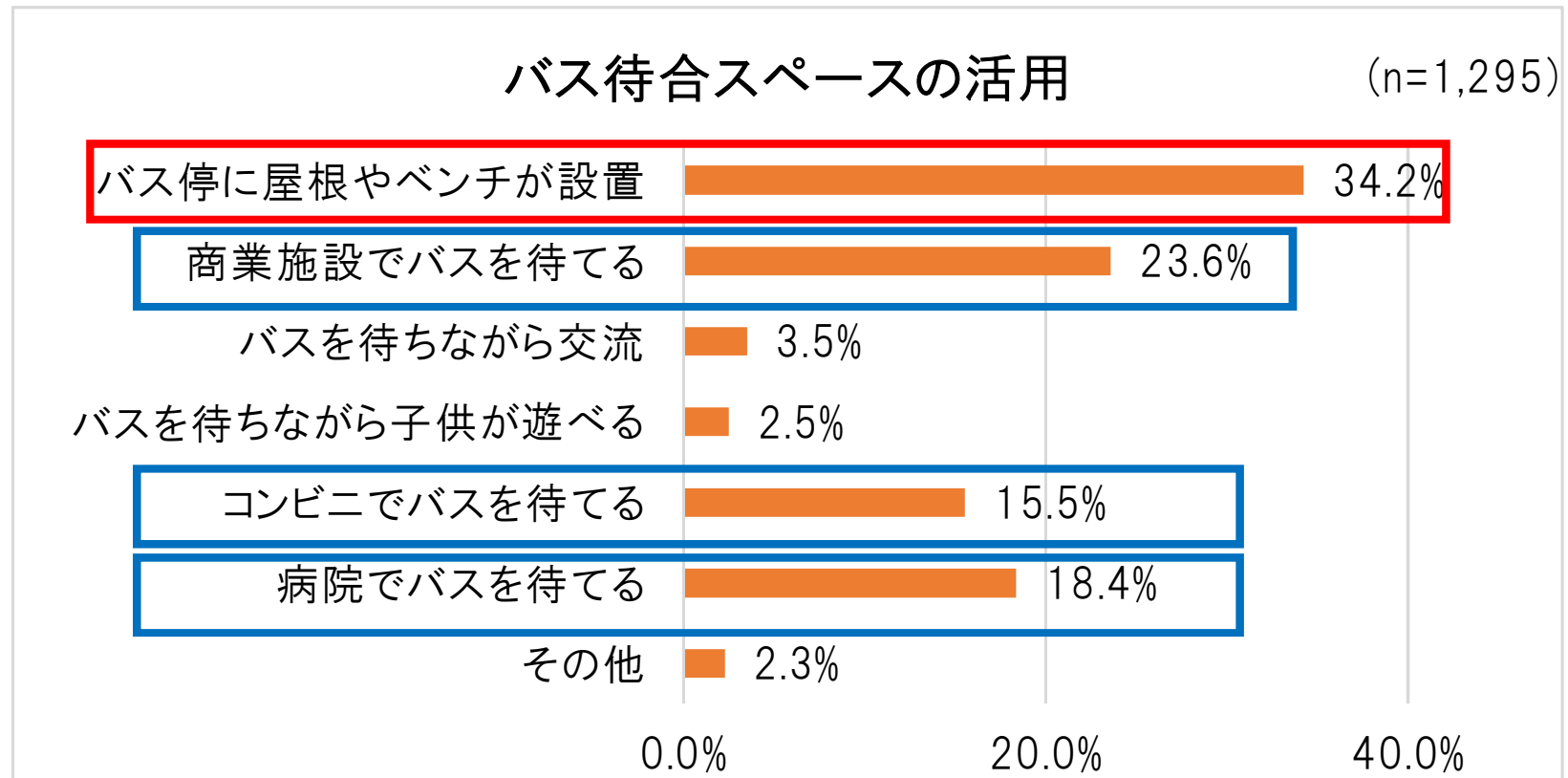
通院時の主な交通手段【夏期・冬期】



4. 分析結果（釧路市内の公共交通）

No.18

- バス待合スペースの活用では、「バス停に屋根やベンチが設置」が最も多く約3割、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。

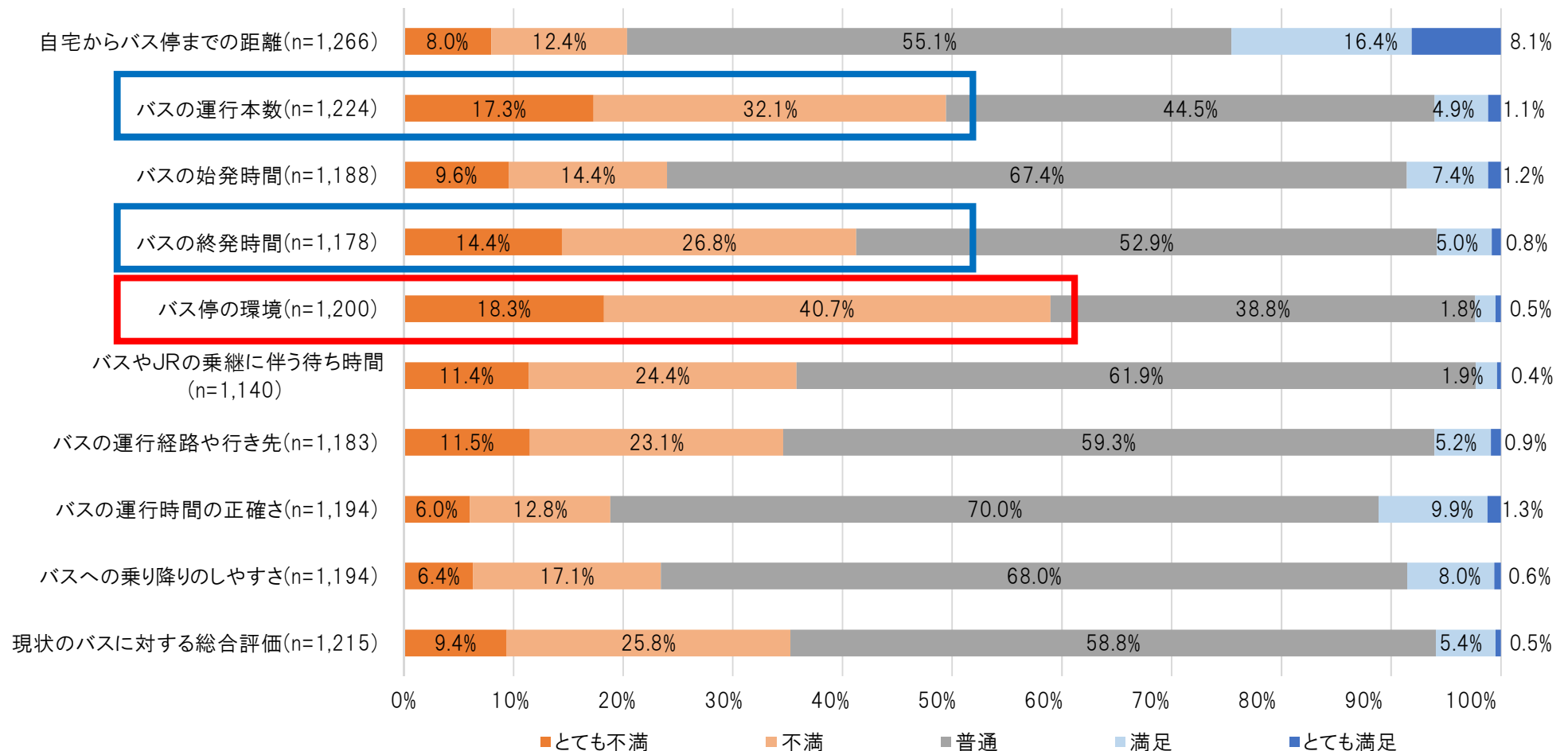


4. 分析結果（釧路市内の公共交通）

No.19

- 現状のバス交通に対する満足度では、「バス停の環境」の不満度が最も高く、とても不満・不満を合わせ約6割となっている。次いで、「バスの運行本数」が約5割となっている。
- また、バスの終発時間についても約4割の回答者が不満に感じている。

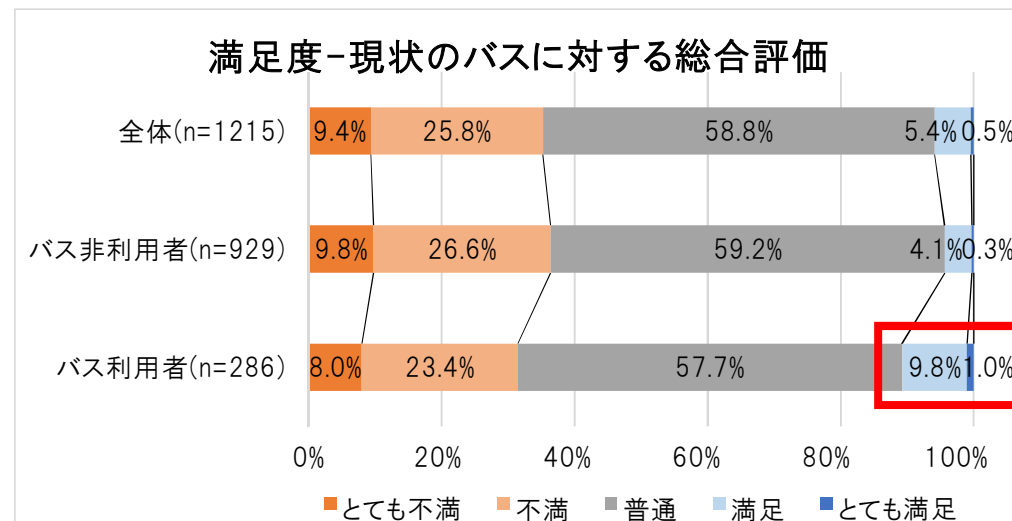
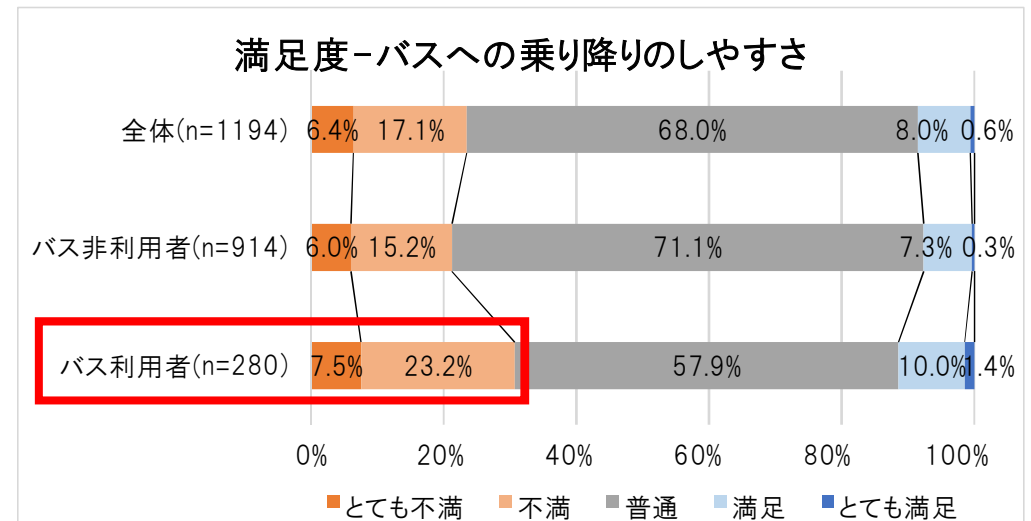
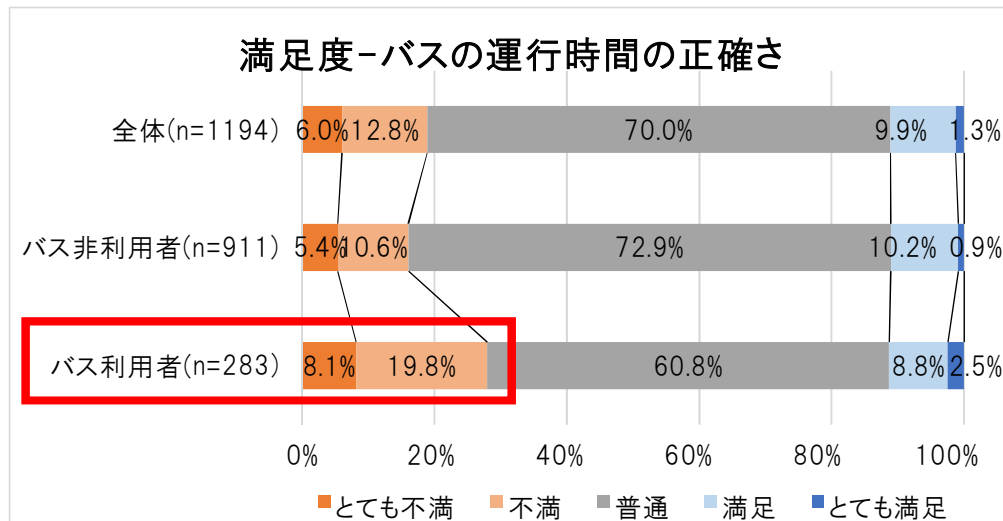
現状のバス交通に対する満足度



4. 分析結果（釧路市内の公共交通）

No.20

- 「バスの運行時間の正確さ」や「バスへの乗り降りのしやすさ」において、バス利用者の不満度（とても不満、不満を合計した割合）がバス非利用者と比較して、高くなっている。
- 「現状のバスに対する総合評価」は、バス利用者の満足度が高い結果となっている。

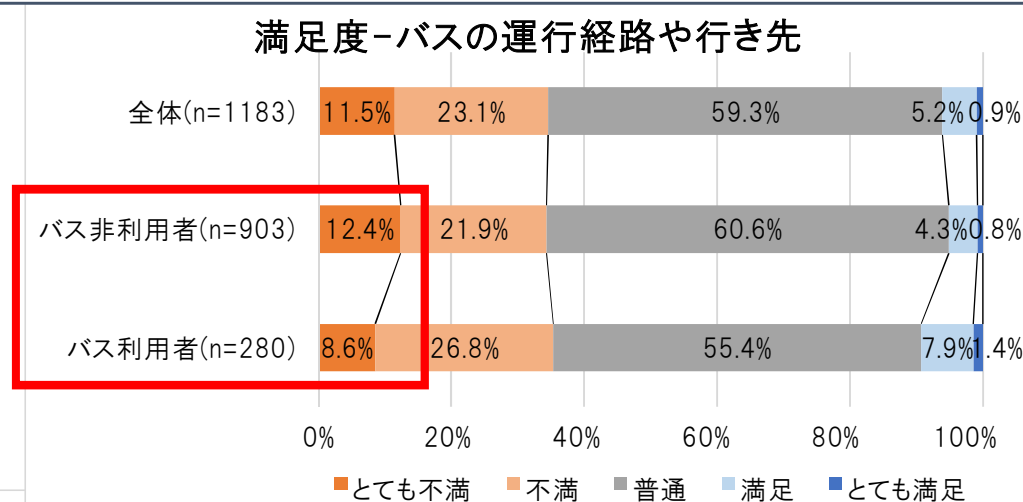


4. 分析結果（釧路市内の公共交通）

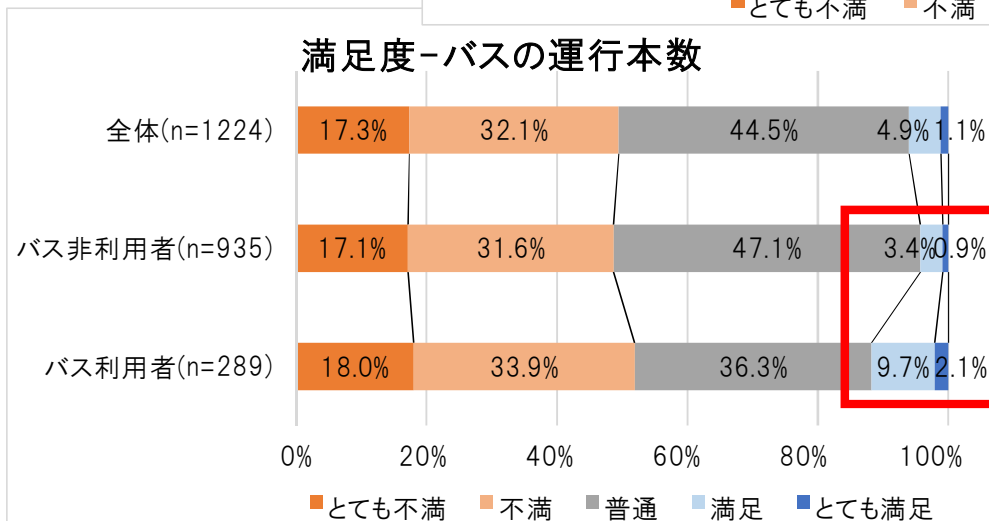
No.21

- バス非利用者は「バスの運行経路や行き先」でとても不満の割合が、バス利用者と比較して高くなっている。
- 「バスの運行本数」や「バスの始発時間」において、バス非利用者の満足度（とても満足、満足を含めた割合）がバス利用者と比較して、低くなっている。
- したがって、バスに関する情報提供不足やバスサービス内容がニーズと一致していないことからバス非利用者がバスを利用しない状況を助長していると推察される。

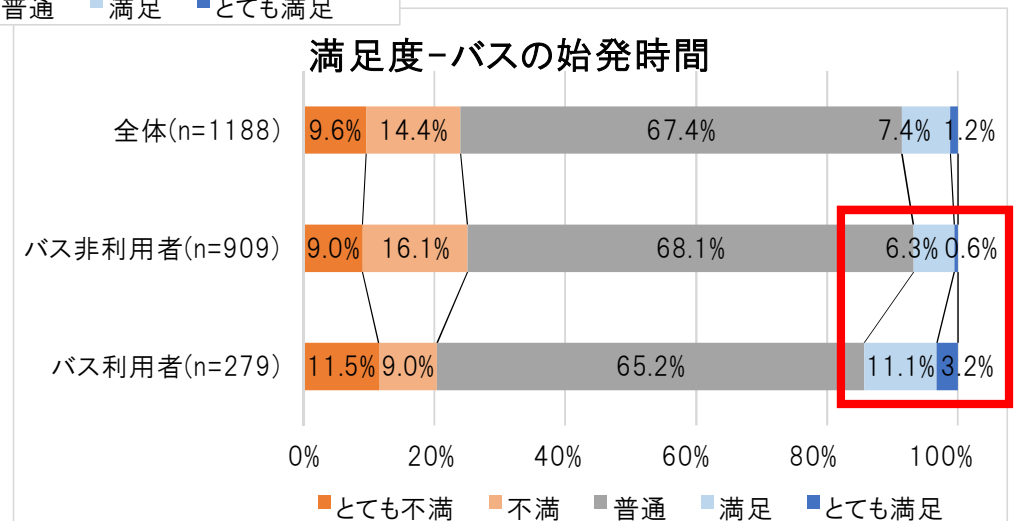
満足度-バスの運行経路や行き先



満足度-バスの運行本数



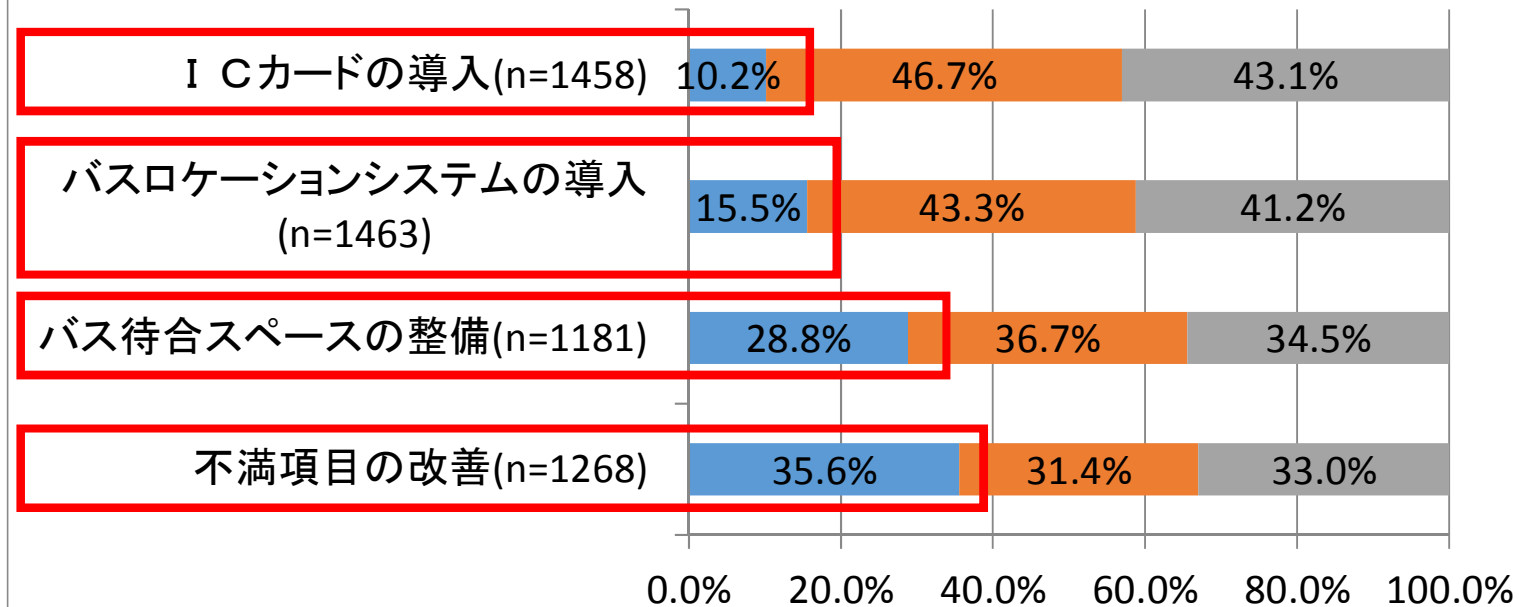
満足度-バスの始発時間



- I Cカードが導入された場合のバス利用頻度では約 1 割が「増加する」と回答している。
- バスロケーションが導入された場合のバス利用頻度では約 2 割が「増加する」と回答している。
- バス待合スペース改善の場合のバス利用頻度の変化では、約 3 割が「増加する」と回答している。
- 不満の改善でバス利用の頻度が変わるかでは、約 4 割が「増加する」と回答している。

各種施策実施によるバス利用機会の変化

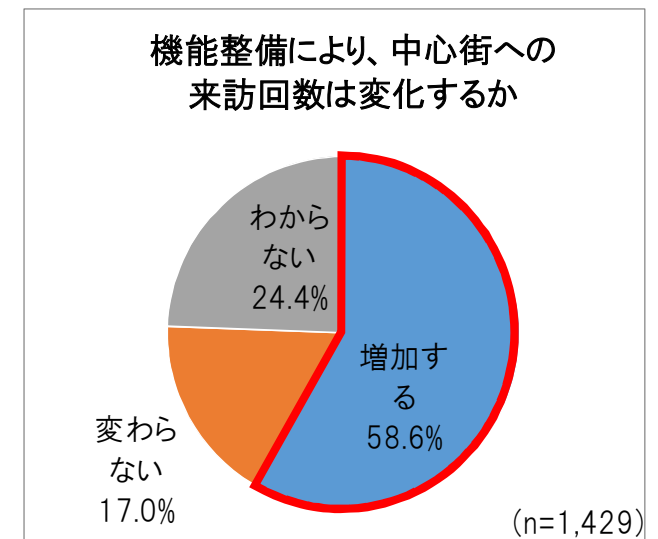
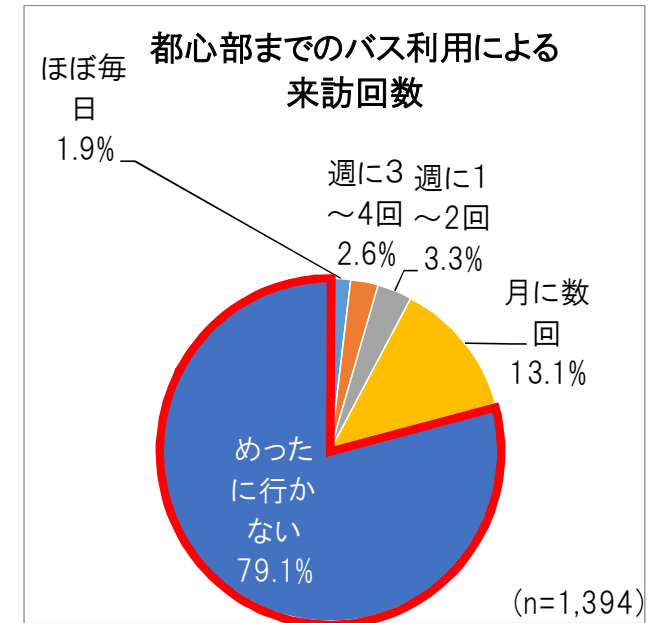
■ 増加する ■ 変わらない ■ わからない



4. 分析結果（釧路市内の公共交通）

No.23

- 都心部までのバス利用による来訪回数では、「めったに行かない」が約8割となっている。
- 都心部の魅力向上のために必要な機能では、「日常的に利用できる商業施設」が最も多く約7割となっている。次いで、「娯楽施設」が約4割となっている。
- これらの機能が整備されたときの中心街への来訪回数の変化では約6割が「増加する」と回答している。



都心部の魅力向上のために、必要な機能 (n=1,355)

日常的に利用できる商業施設 74.2%

総合病院等の医療機関 34.2%

市民が交流できる場 21.5%

福祉サービス施設 25.2%

娯楽施設 36.5%

その他 7.8%

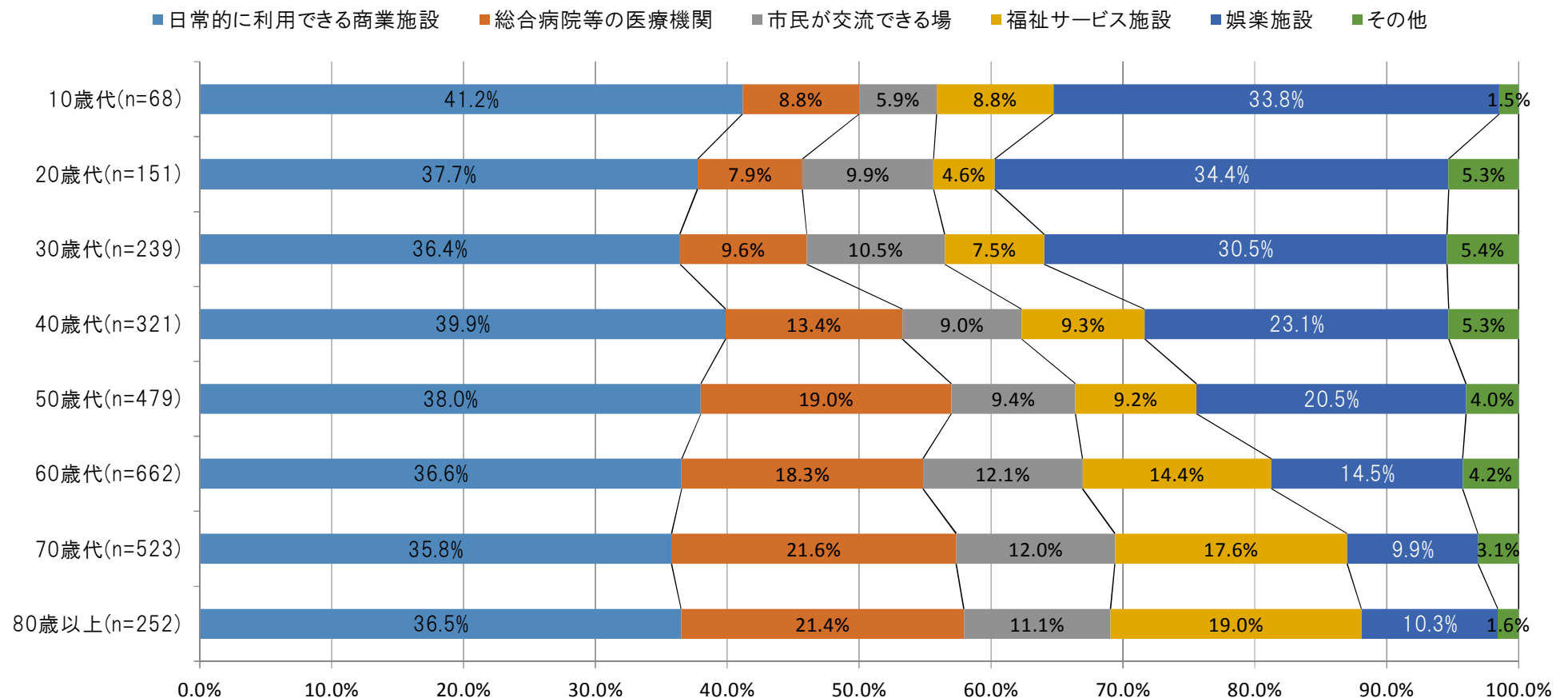
0.0% 50.0% 100.0%

4. 分析結果（釧路市内の公共交通）

No.24

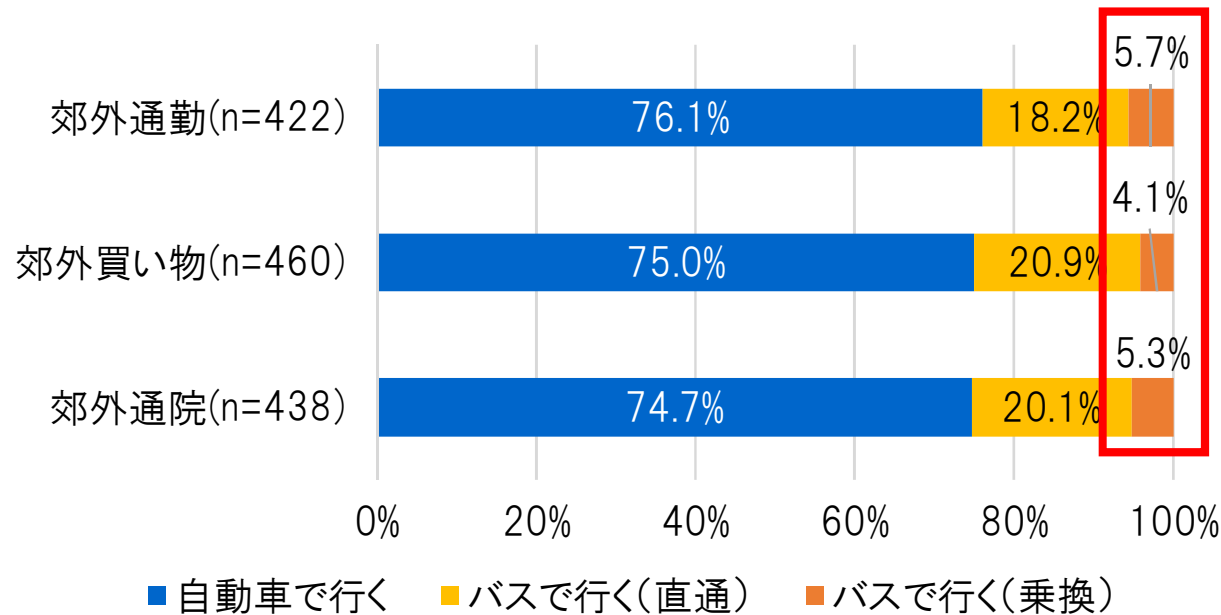
- 年齢階層別に都心部の魅力向上のために、必要な機能を分析した結果、年齢階層が高くなるにつれ、「総合病院等の医療機関」や「福祉サービス施設」を求める傾向にあり、年齢階層が低くなるにつれ、「娯楽施設」を求める傾向にある。
- 一方で、「日常的に利用できる商業施設」や「市民が交流できる場」はどの年齢階層でも同程度の割合となっている。

都心部の魅力向上のために、必要な機能

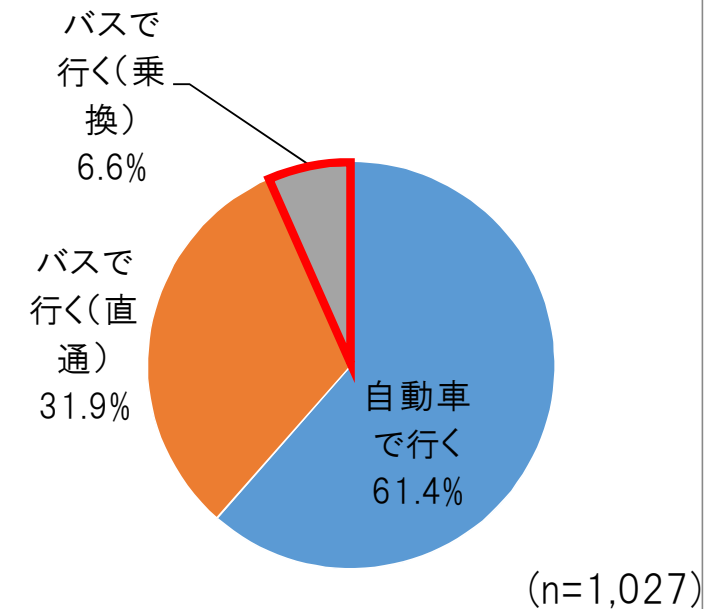


- 郊外部への外出行動の多くは、「自動車で行く」が約8割と多い。
- いずれの目的においても、「バスで行く（乗換）」は5%程度となっている。
- また、都心部への通勤についても同様の傾向であり、「バスでいく（乗換）」は約1割となっている。

郊外部への外出行動

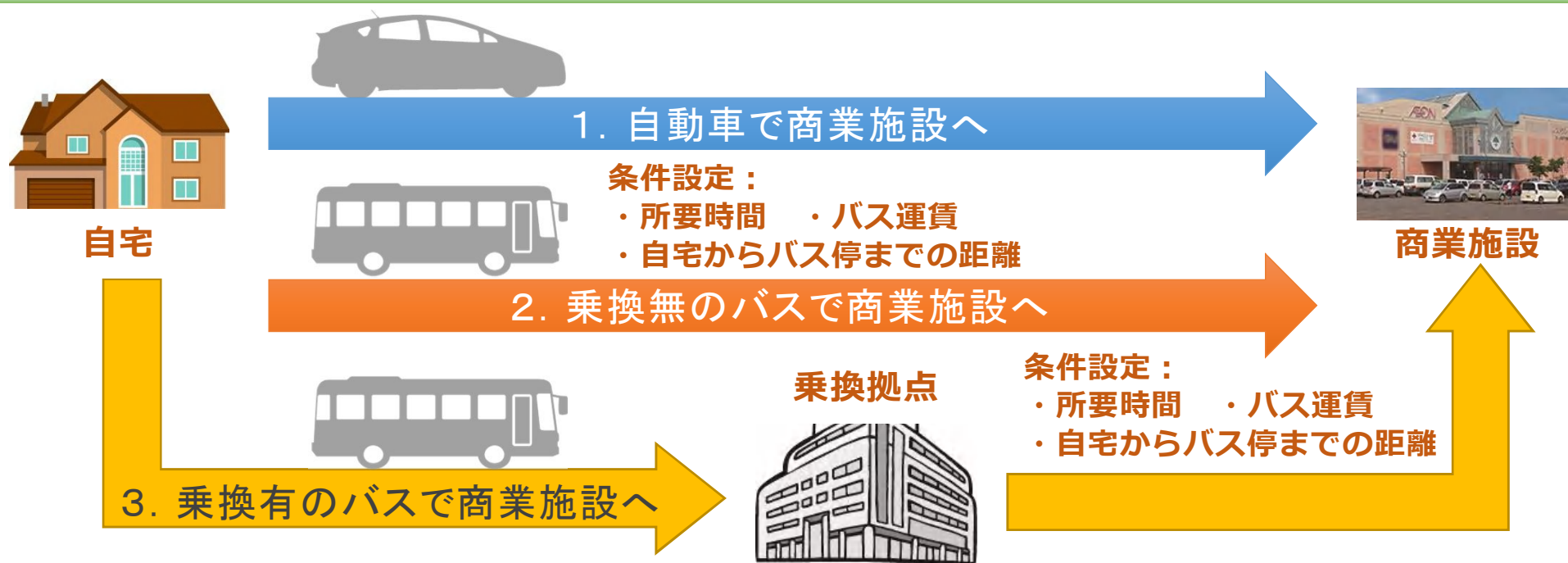


都心部への外出行動(通勤)



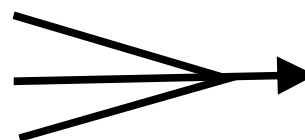
【郊外部への買い物の設問例】 ※この他の目的（郊外部への通院、通勤・通学、都心部への通勤・通学）

郊外部へ買い物に行く時、以下のどの交通手段を利用しますか？



分析結果の活用内容

- 所要時間の短いバス路線である
- 乗換無のバス路線と同運賃である
- 自宅から最寄りのバス停が近い



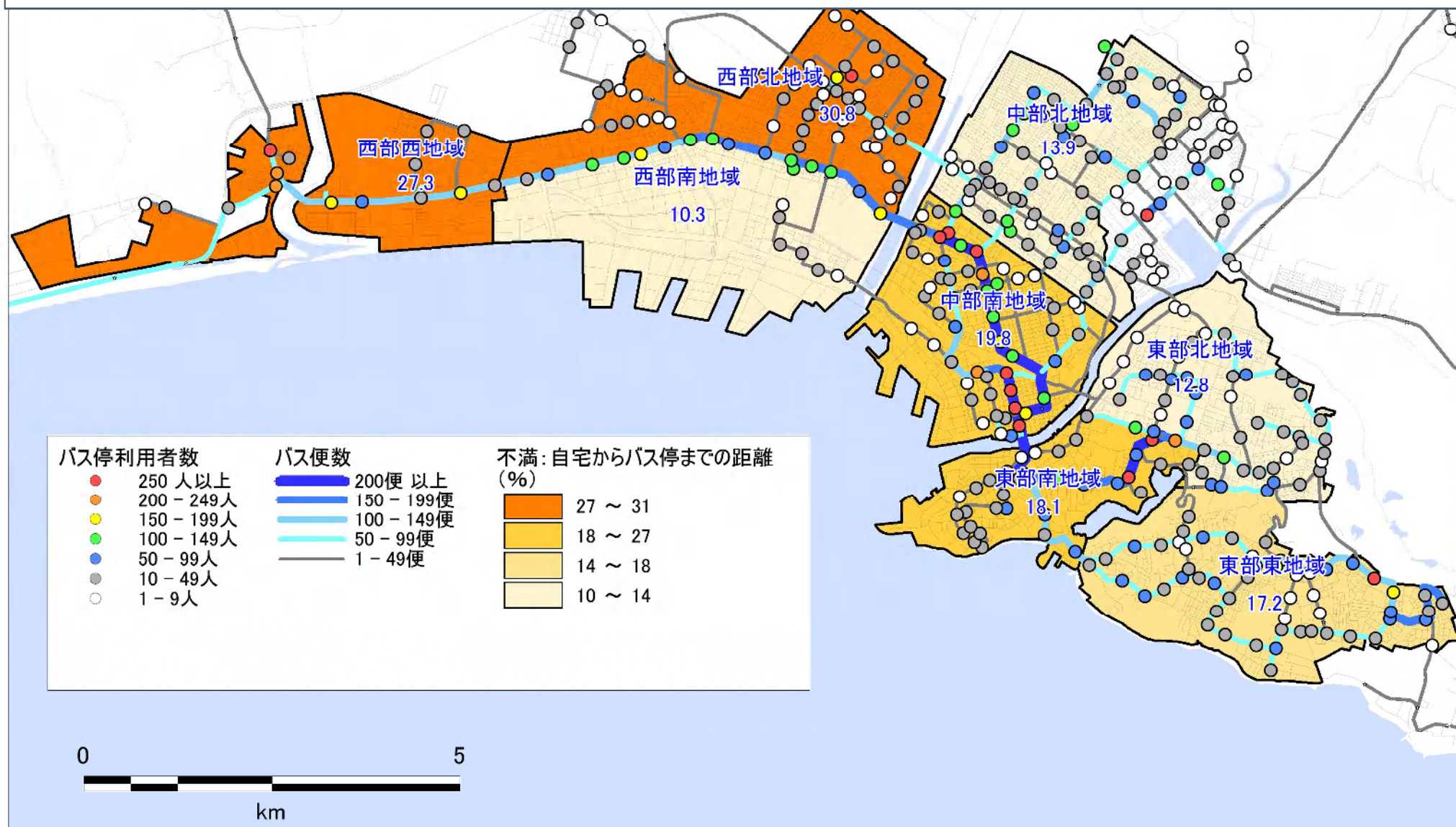
左記条件の複合的な条件でも
分析可能

以上のどのような条件下の時に、
どの程度の方が「乗換有」のバスを利用するのか？

5. 分析結果（自宅からバス停までの距離）

No.27

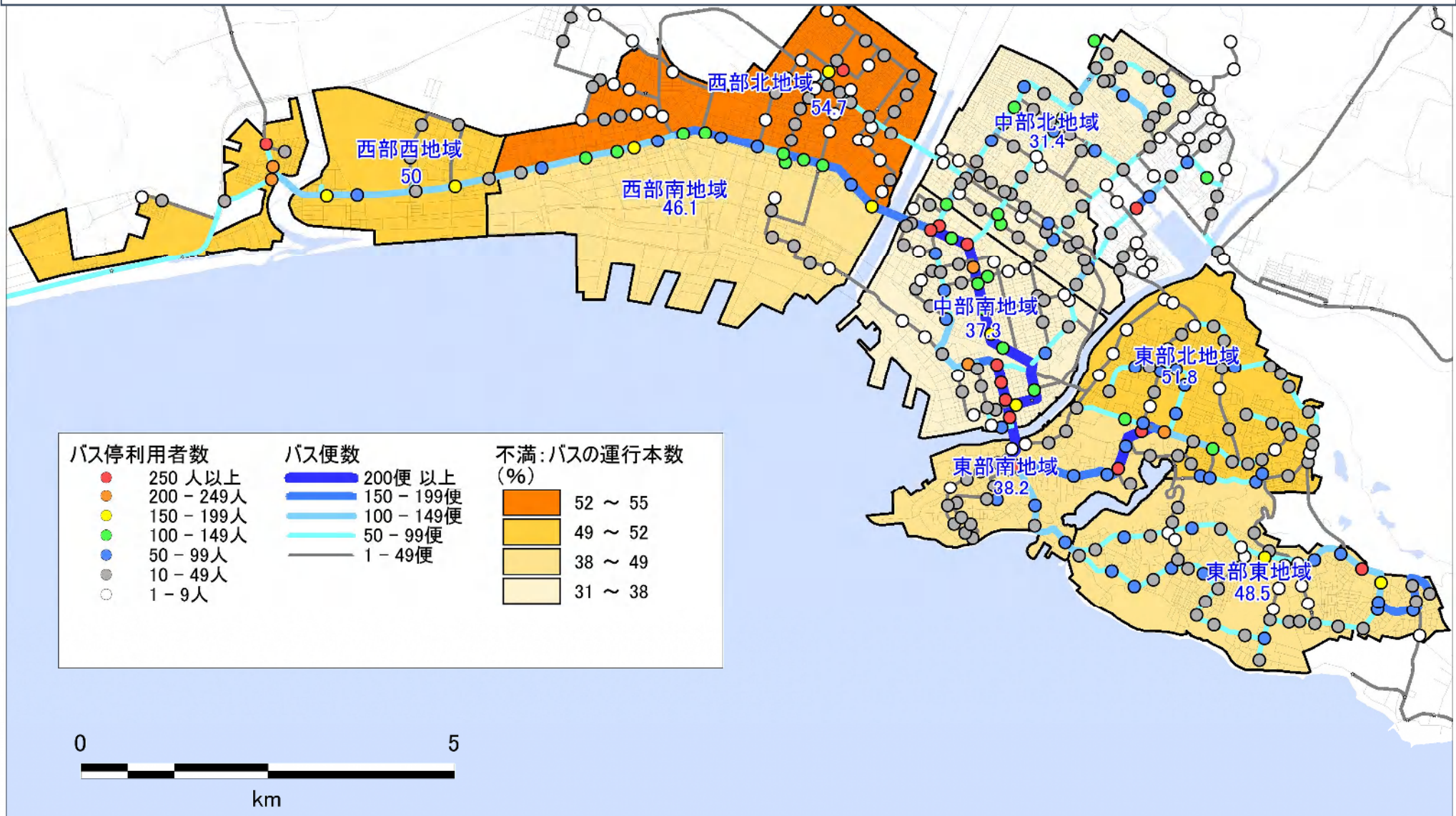
- 自宅からバス停の距離の不満度について、バス停は比較的多いが運行本数が少ない西部北地域の不満が30.8%と高い。
- また、バス停数が少ない西部西地域が27.3%と高い。



5. 分析結果（バスの運行本数）

No.28

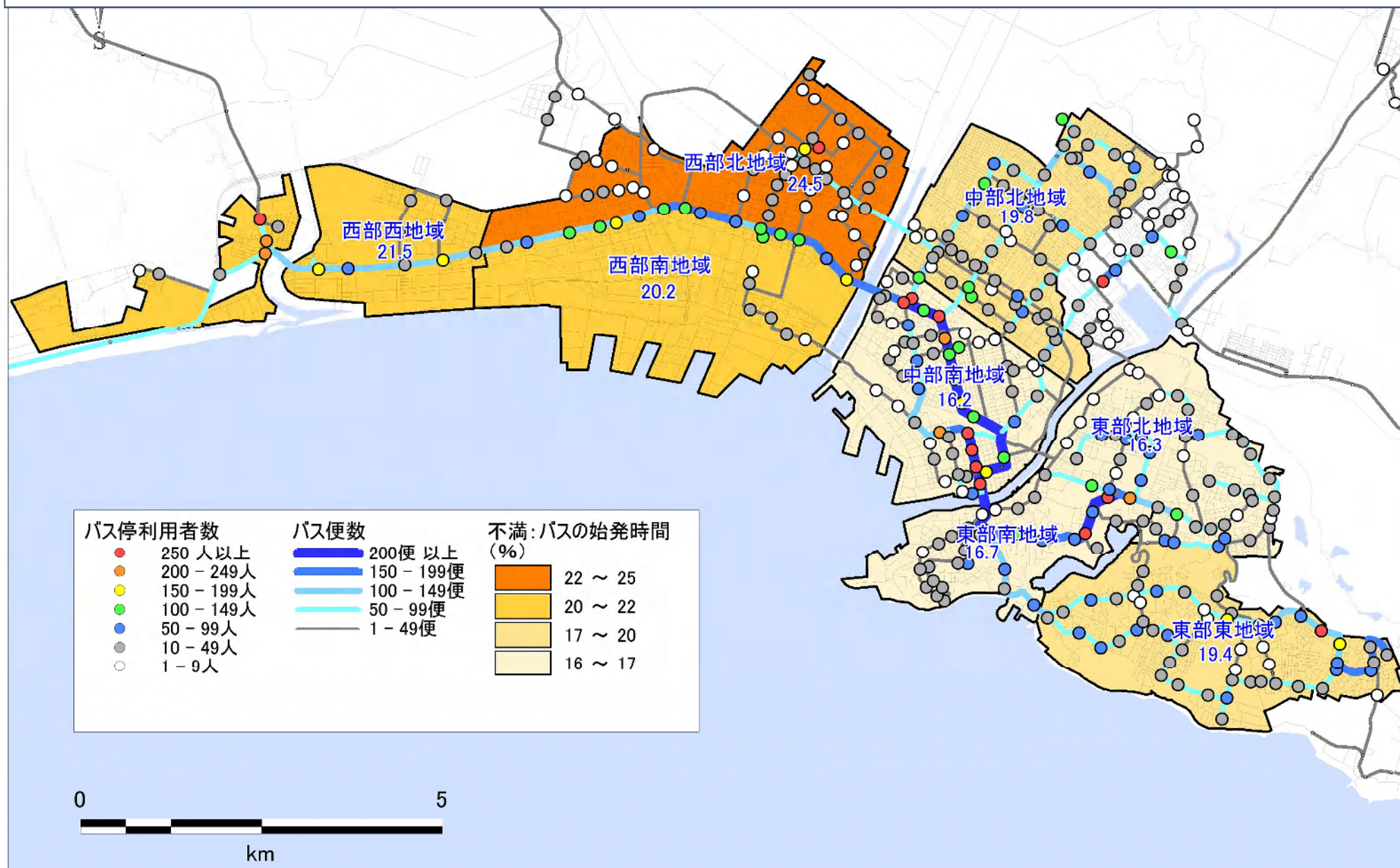
- バスの運行本数の不満度について、バス停の多くが運行本数の少ない路線にある西部北地域が54.7%と最も高い。
- また、東部北地域が51.8%、西部西地域が50%と高くなっている。



5. 分析結果（バスの始発時間）

No.29

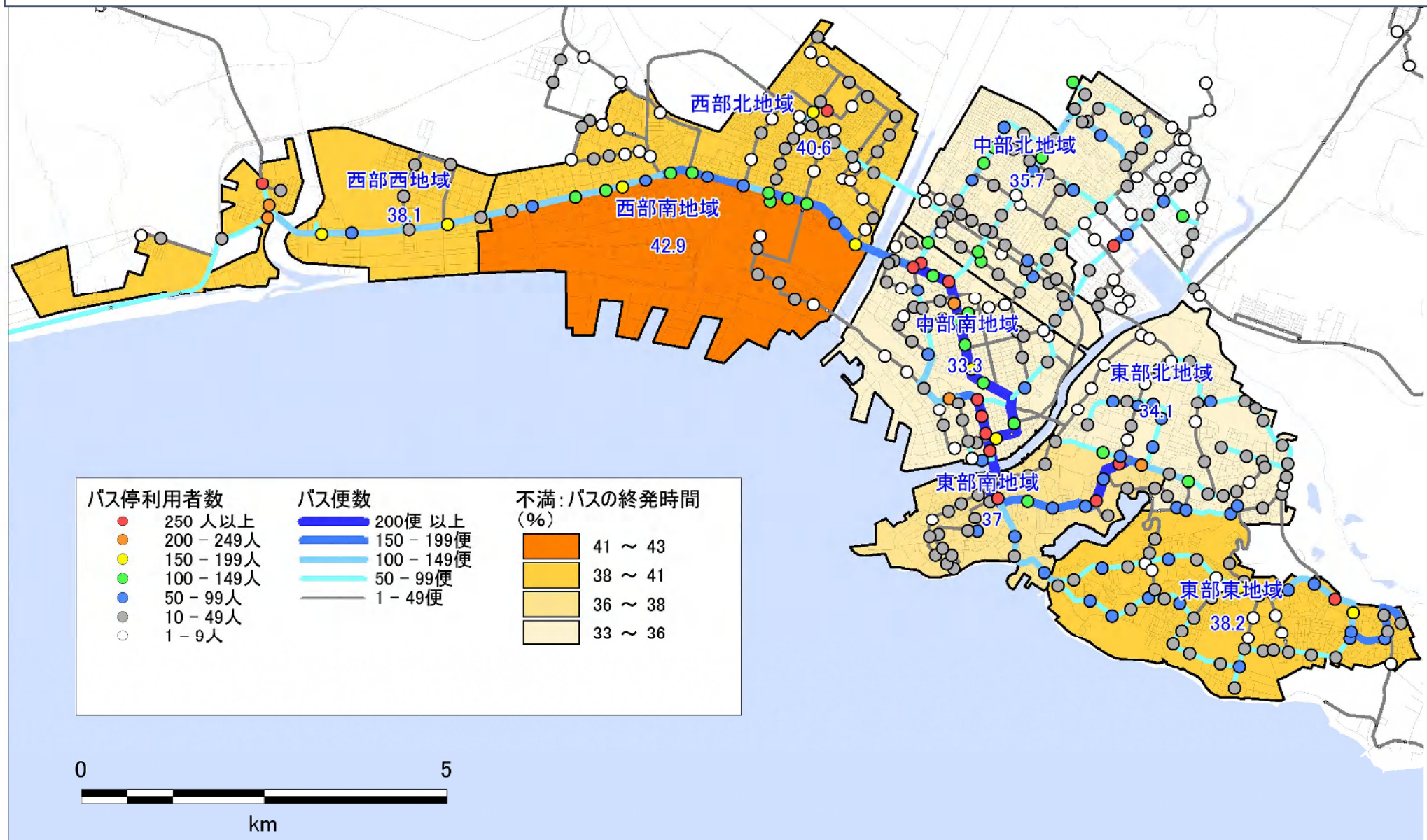
●バスの始発時間についての不満度は、西部北地域が24.5%と最も高い。



5. 分析結果（バスの終発時間）

No.30

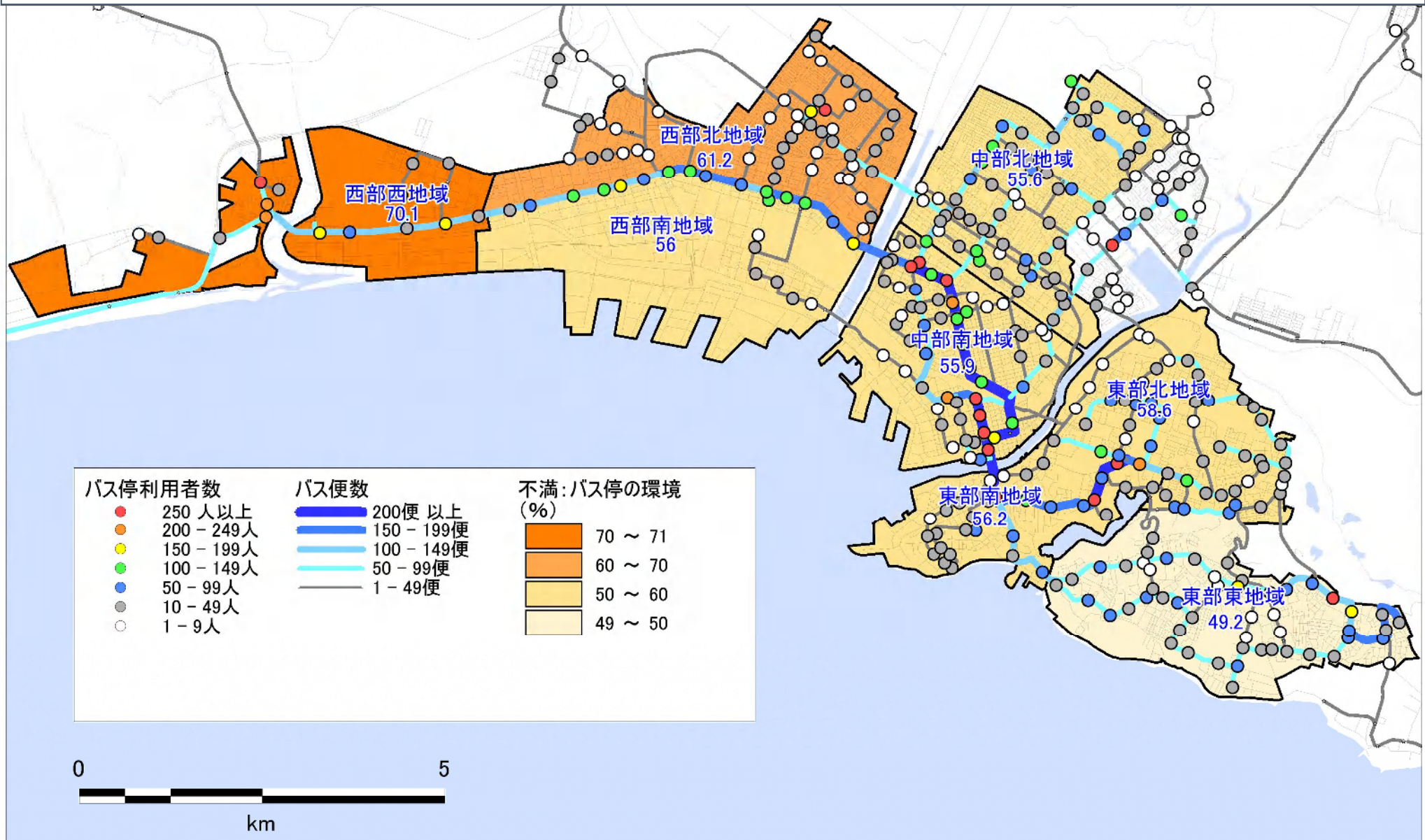
- バスの終発時間についての不満度は、西部南地域が42.9%と最も高い。
- 始発時間より終発時間について不満度が高い。



5. 分析結果（バス停の環境）

No.31

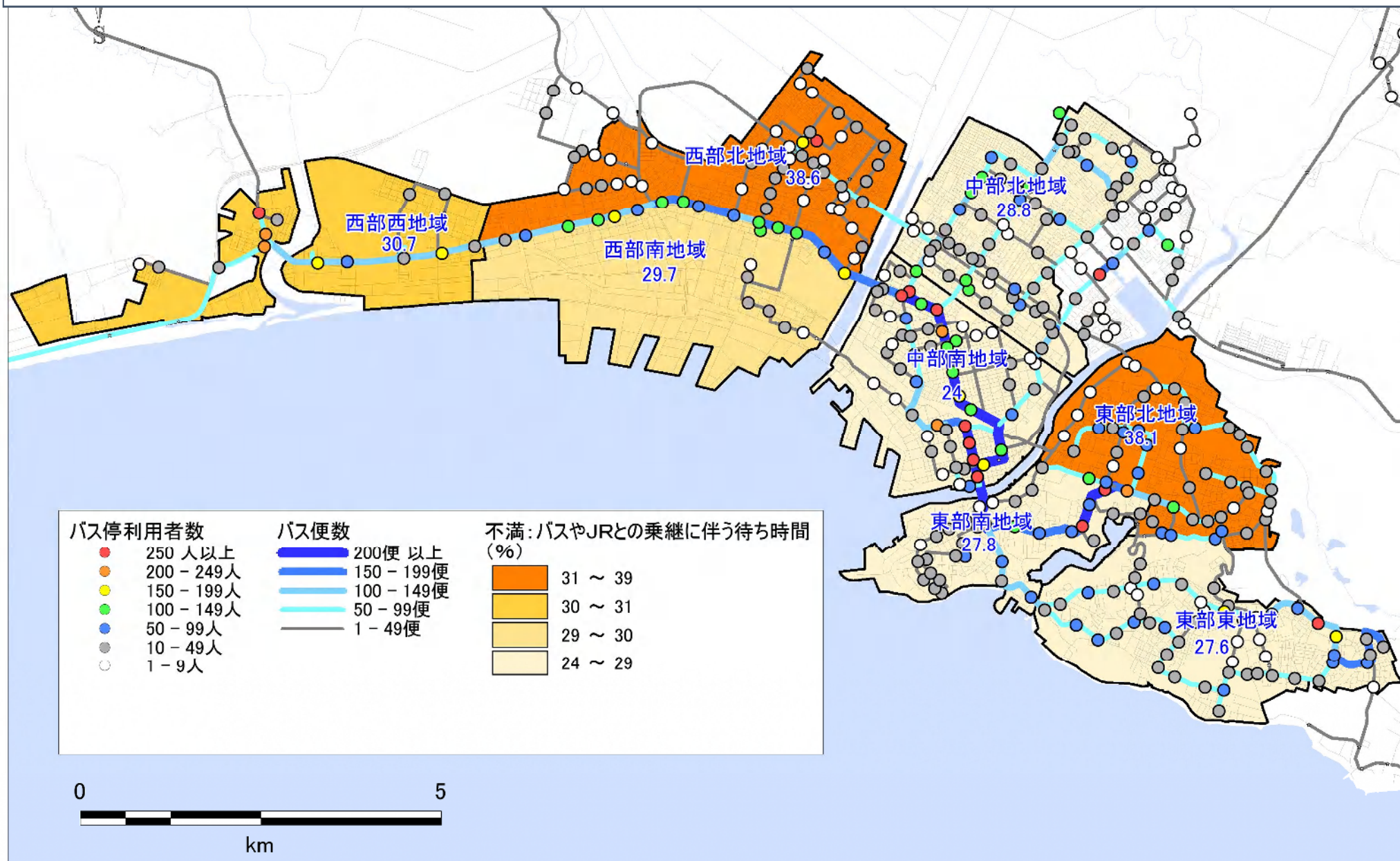
- バス停の環境についての不満度は、西部西地域が70.1%と最も高い。
- 8地区ともバス停の環境についての不満度は高い。



5. 分析結果（バスやJRとの乗継に伴う待ち時間）

No.32

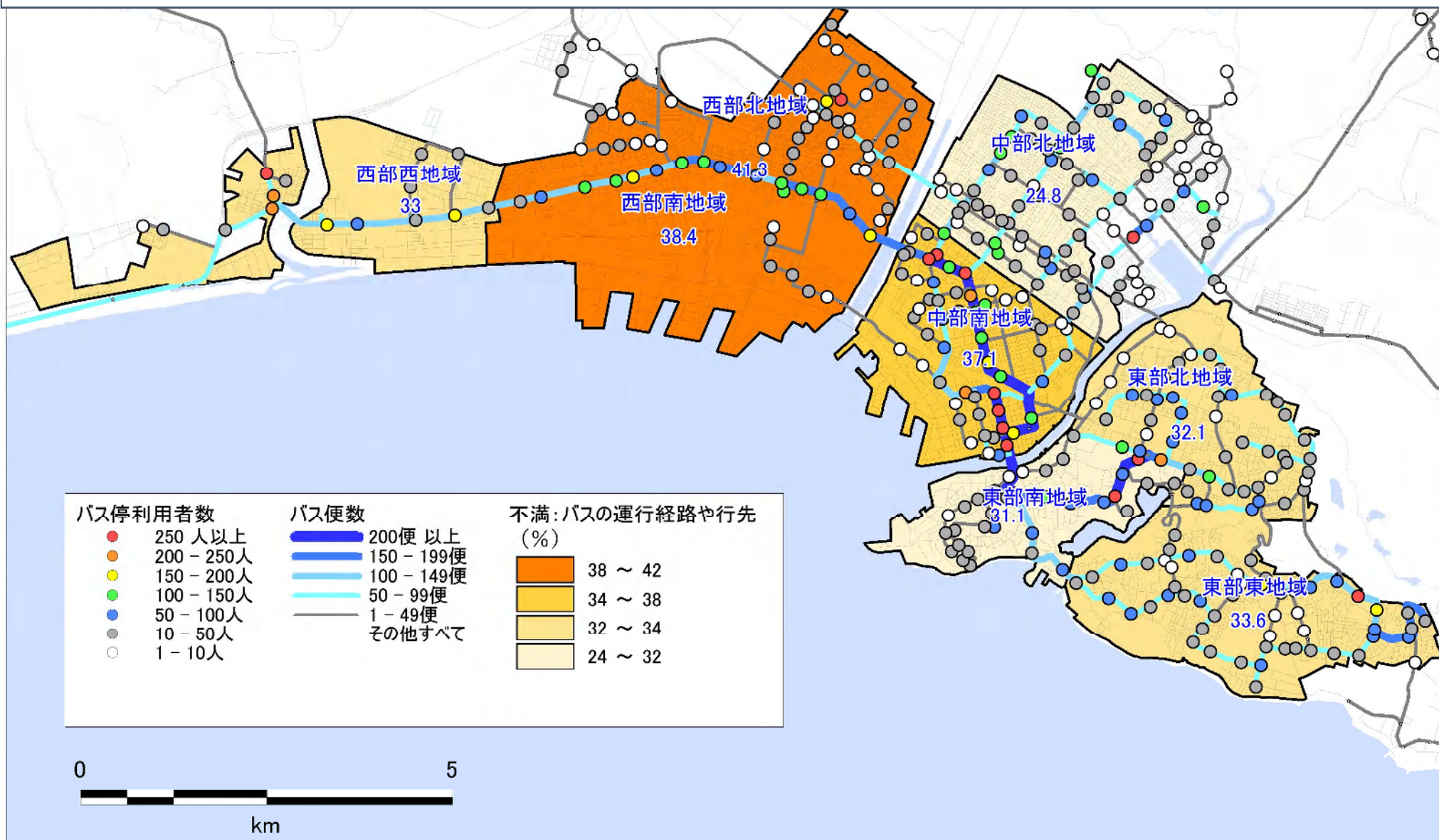
●乗継に伴う待ち時間についての不満度は、西部北地域が38.6%、東部北地域が38.1%と高い。



5. 分析結果（バスの運行経路や行先）

No.33

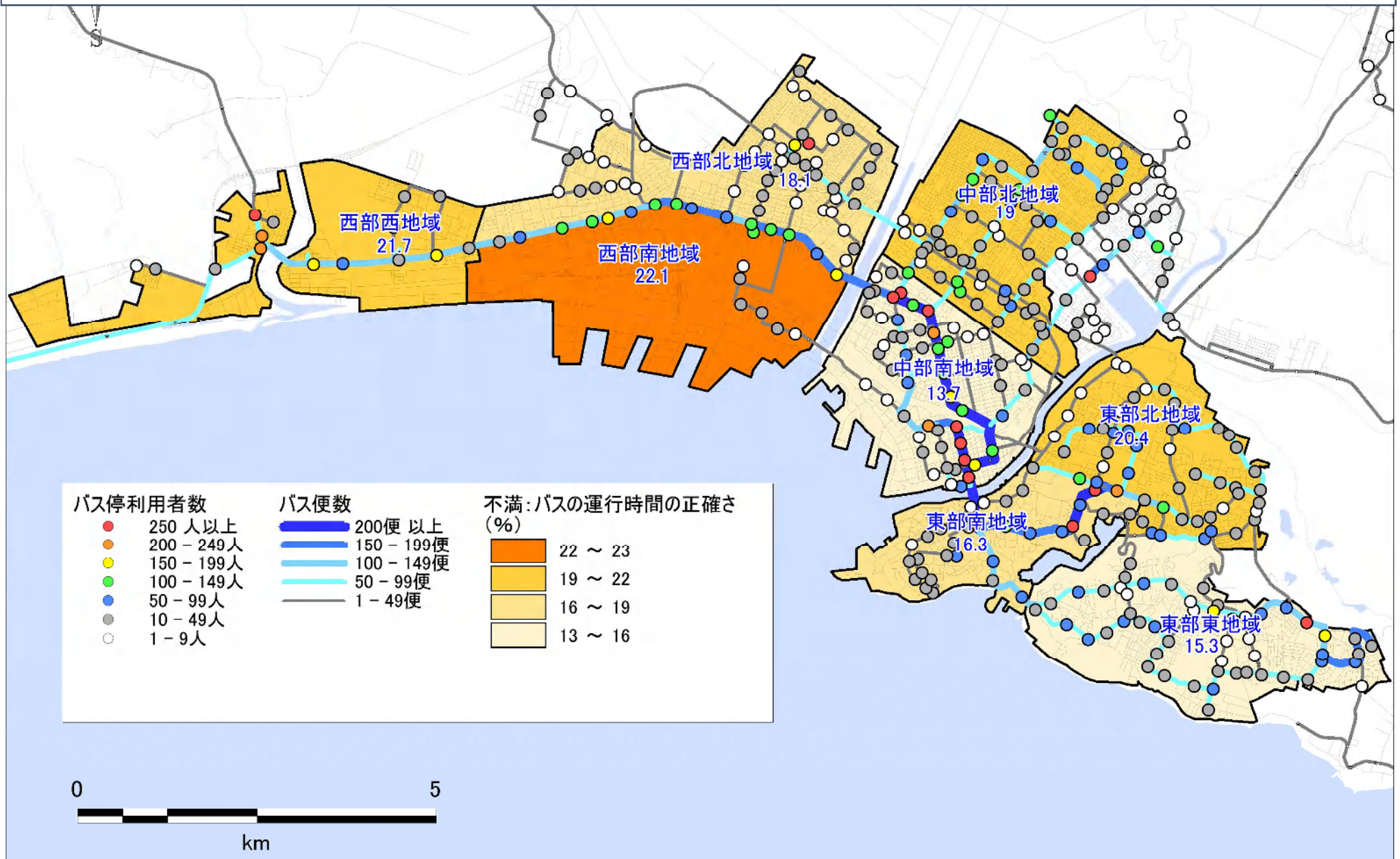
- バスの運行経路や行き先についての不満度は、西部北地域が41.3%、西部南地域が38.4%と高い。



5. 分析結果（バスの運行時間の正確さ）

No.34

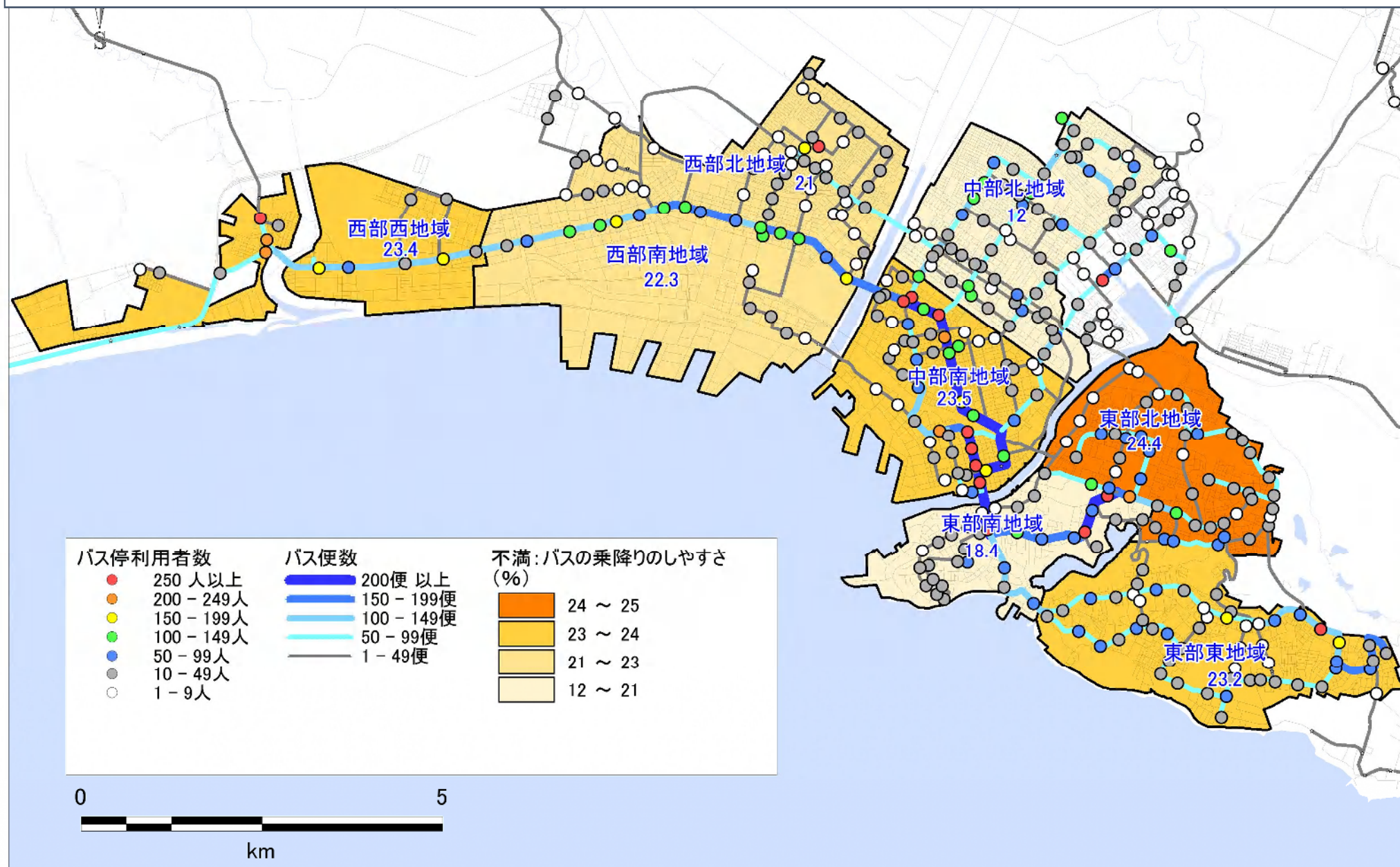
●バスの運行時間の正確さについての不満度は、西部南地域が22.1%と最も高い。



5. 分析結果（バスの乗降のしやすさ）

No.35

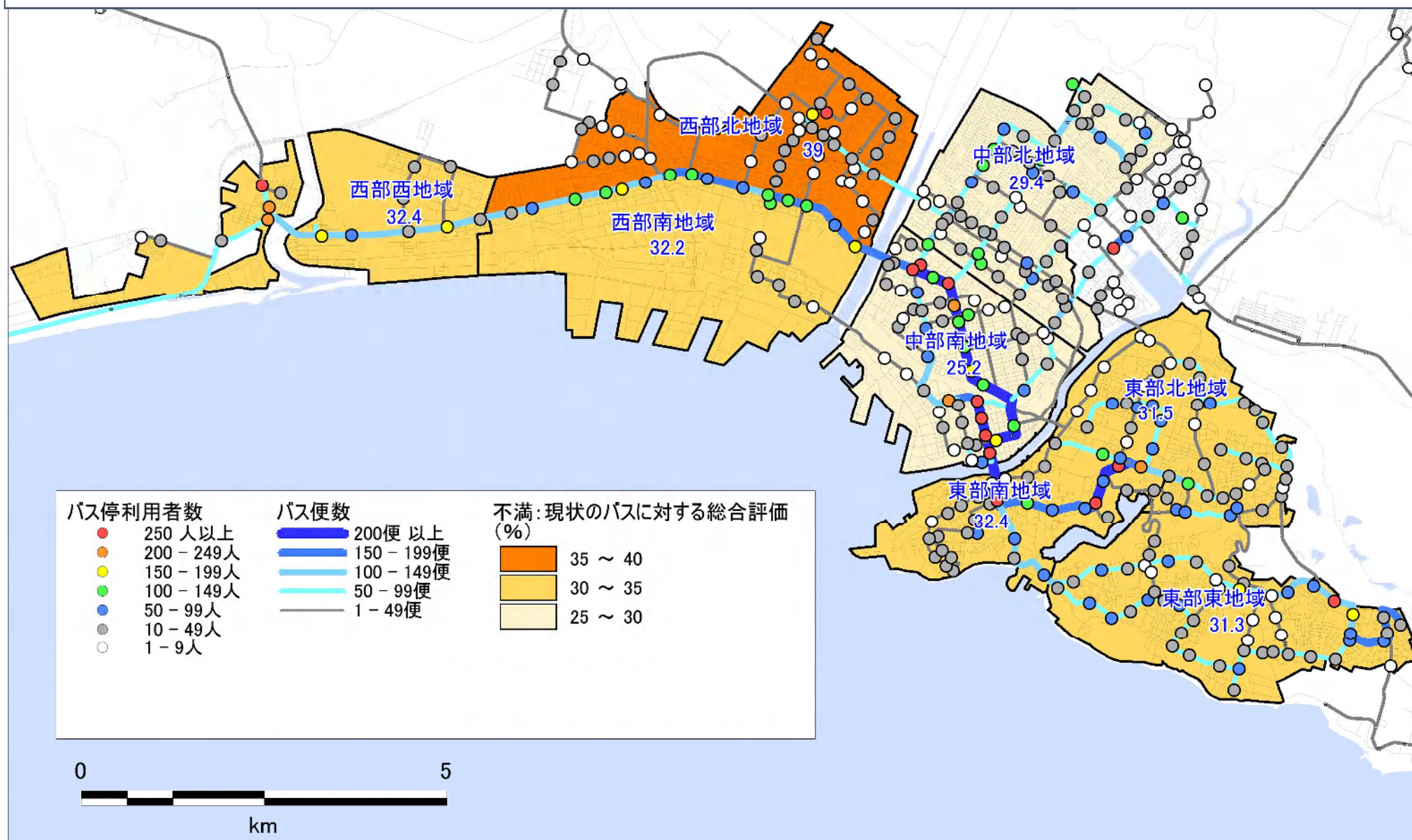
●バスの乗降りのしやすさの不満度は、東部北地域が24.4%と最も高い。



5. 分析結果（現状のバスに対する総合評価）

No.36

- 現状のバスに対する総合評価の不満度は、西部北地域が39%と最も高い。
- 西部北地域は多くの項目で不満度が最も高くなっている。



平成 2 8 年度第 2 回 釧路市地域公共交通活性化協議会

交通まちづくりに関する学生ワークショップの開催結果

開催日時：平成 2 8 年 1 0 月 2 7 日（木） 1 4 : 0 0 ~
開催場所：釧路市交流プラザさいわい

■ 第1回 釧路市学生WSの開催概要

開催日時：平成28年10月7日（金）

18:30～20:30

開催場所：釧路市交流プラザさいわい

参加者：釧路公立大学 4名

釧路短期大学 3名

釧路教育大学 6名

計13名



■ 第1回 釧路市学生WSのテーマ

- （1）みなさまの普段の外出行動は？
- （2）学生は『なぜ』バス等の公共交通を使わないのか？
- （3）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のか？

■ バスを使わない理由は？

- ・ 運行本数が少ない
- ・ 路線がわかりづらい
- ・ 利用料金が高い
- ・ 最終バスが早い
- ・ 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

■ バスに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
- ・ 料金の統一化（均一料金）
- ・ ICカードの導入
- ・ バスロケの導入
- ・ 屋内でバスを待てる環境
- ・ 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
- など

■ 第2回 釧路市学生WSの開催概要

開催日時：平成28年10月12日（水）

18:00～20:00

開催場所：釧路市交流プラザさいわい

参加者：釧路公立大学 5名

釧路教育大学 5名

釧路工業高等学校 1名

計 11名



■ 第2回 釧路市学生WSのテーマ

- （1）前回WS後から気付いた公共交通の課題は？
- （2）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？
- （3）公共交通を活かした都心部の魅力向上策は？
- （4）学生ができるワンアクションは？

■ 前回WS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）
- ・ 居住地域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
- ・ 交通結節点における学生主催のイベントの実施
- ・ バス停の雪かき

第 1 回 交通まちづくりに関する学生WS 開催結果 ～資料編～

普段の外出行動

A班

<歩き>

末広まで歩き

緑ヶ岡から歩き
学校や末広にも歩き

<バス>

バスを利用して市内
を観光している

高校時代にイオンま
でのバスを多用して
いた

<車>

イオン昭和まで車で
行く

友達に頼んで
車で行く

普段は歩く
冬は車を使う
鶴ヶ岱→末広
主にバイト

学生はなぜバスを使わないのか？

<バス自体が抱える問題>

本数が少ない

バスの本数が
少ない

・バスの時間が
合わない
・本数が少ない

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

バスの中の環境が
悪い

利用料金が
高い

バスの冷房が
強い

路線が
わかりづらい

バスがどこを走っ
ているかわからない

<学生の生活環境>

歩いて行ける
範囲でバイトを
している

買い物に行く
回数も少ない

歩いて行ける
範囲で行動

事前に計画を
練らないと、
バスの時間が
合わなくなる

どのようなバスであれば利用したいのか？

<路線>

大きな目的地を繋い
だ路線があると使い
やすい

拠点を結ぶ路線

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

<イベント>

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

<アイデア>

フリーパス券を
休日だけでなく
平日も！

<教育大近辺に居住>

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	昭和イオンやポスフルまでバス(3か月に1回利用)
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
買い物は友達の手で行く	春採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

<情報>

事前にバスの混み具合かわかると良い(インターネットの活用)

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

<車>

周りの学生に車持ちが多い

友達の車で移動した方が楽しいし、早く着く

<料金>

料金を一律にしたバス

料金が高い

料金が自動車より高い

お金がかかるくらいなら歩くか自転車で帰ろうと思う

<釧路が地元の方>

釧路市の中心部まで行くとき(美術館、芸術館、博物館)や、近所のまちに行くときなど、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
通学(短大まで)の際に、行きは阿寒バス(80番)、帰りはくしろバス(3番→乗換→36番)遅く(21:00)なると38番	通学や部活、バイト、遊びなど日常生活は車で移動

<立地・ルート>

バス停が遠い	最短ルートじゃないから利用しない
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)
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。
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
自家用車で通学する人(遠距離)もしくは徒歩(近距離)の人に二分されていて、あえてバスを選ぶ人は少ない。(免許も取れるので)	

<時間・時期>

遅い時間に走るバスがない
今よりも少し遅い時間に運行してほしい
JRの時間に合わせたバス
冬場(自転車も使えない)に利用したい

1. 普段の外出行動

<バスの利用頻度>

<行く場所>

バス 月に1、2回	春採 車 コーチャンフォー	車 春採 ビッグ〜等	車 徒歩 春採ショッピングセ ンター	イオン昭和店 車	バスのお金が高 い	何番がどこに 行くか わからない	夜のバスが ない
バスは2年前 まで、 約 月に1回利用	昭和ジャスコ 車	浪花 セブン 車	歩き 末広(飲み屋街)	末広 徒歩	運賃が高い	ホームページが 見づらい	終わる時間が 早い (夜8時から9時)
月に1回利用すれ ば良いほう (普段はレンタカー を借りるため)	車 ポスフル 釧路町	イオン 自転車	イオン釧路店 車	イオン 車	車を持っている 人が多い (免許)	バス停に行く 時間を見る等が面 倒	自転車や徒歩で 行ける距離 (移動先が)
年に一度 最近の利用は 去年の11月 (学校イベント)	学校 自転車 公立大	木場の近く バイト先 自転車	末広 車・バス	ビッグハウス 旭町店 車 ヤマデン	車を持っているから	バス待ち寒い 不満	地元でもバスに 乗ってなかった

2. 使わない理由

C班

3. バスに乗る為にはどうしたらいいか？

ICカード 導入して 頂ければ...	路線図を わかりやすく してほしい	夜の時間が 多くなれば	均一料金	人気の店が増えたり、 若者がよく利用 したりするお店が増 える(服屋、ラウン ドワンとか)	バス停の近くに ベンチが欲しい。
ICカード利用可	バスロケ ほしいです	夜遅いバスが ある	バスのお金が安く なれば 均一？	バスターミナルど こ？ 昭和、イオン釧路、 駅前だとよい 乗換OK	教育大の真ん前に バス停が欲しいで す
1時間に 4本バスが来る	バス停に屋内待ち できるところがある とよい。 ↓鶴ヶ岱？市立病 院前はそういうもの があります。 (ちなみに)	もっと遅い時間 までやっていただ ければ...	運賃が安ければ バス⇄教育大周辺 往復700円強	バス停 目立つところに ほしい。	駐車場がない場所 へ行くときに利用
					駅周辺が 栄える

第2回 交通まちづくりに関する学生WS
開催結果
～資料編～

(1) 前回WS後から気付いた課題

最終バスが早い→ 帰りが不安	通学時回り道をす る路線だけだと不 便(高校生)	時間通り来ない
遅い時間のバス があれば...		

(2) 望ましいバスネットワークと利用促進策

バスに乗るきっかけ (定期的・限定的に料 金を下げるなど)	動機づくり (きっかけ)	コンビニの前にバ ス停 (コンビニと連携、 バス待ち環境)
知ることができれ ば・・・ きっかけがあれば	関心をもてるよう な場があれば、見 方は変わるのでは	各大学と連携した、 交通まちづくり勉 強会
定時性の確保	拠点を結ぶ路線 があるとよいので は？	バスロケーション システム
広域交流拠点間 を結ぶ。 (乗換は発生)	多用途に合わせ た路線	学校が多い場所 にピックアップ
乗換については ・わかりやすさ ・乗り換え時間	時短できるのであ れば、乗換はOK	スマホ等の利用 (バスロケ)
交通弱者のため の路線 (病院など)	これから中高生に なる地域にピック アップ	

(3) 都心部の魅力向上策

目的がない
学生経営の店
広める ガイドブックなど
スタンプラリー

(4) 学生ができるワンアクション

広める 口コミ

A班

情報

B班

(2) 望ましい バスネットワークと 利用促進策

住んでいる地域の
路線図、時刻表の
配布

(3) 都心部の魅力向上策

都心部の広告を
充実させる
WEBなどでも

バス内の放送で
都心部のおすす
めスポットの情報
を流す(若者向け)

バス停付近にある
お店を宣伝

バスターミナル内
で都心部で行わ
れるイベント情報
を発信する

(4) 学生ができる ワンアクション

SNSで情報発信

サービス

バスに乗れば乗る
ほど特典がある

バスに乗ると利益
があるバス(マイ
ル・クーポン)

フリーパスを活用
して釧路の良いと
ころをまわる

通勤・通学する人
に対して何かサー
ビス

バスに乗って都心
部のお店に行くと
割引券がもらえる

学生目線で行って良
かったところ、行って
みたいところをバスで
まわるルートを提案
する

環境

・バス停の環境改
善
・深夜便を増やす

バスの利用者層
に沿ったターミナ
ルづくり

都心だけでなく、
郊外市街地の
ニーズに合わせた
バスネットワーク

バスと景観を合わ
せたデザイン等
(ターミナル、バス、
建物)

イベントに合わせて
末広と郊外を結
ぶ深夜便を走らせ
る

バス利用時のマ
ナーを意識し、バ
ス内環境を良く保
つ

皆が行く場所を繋
ぐ(イオンとか)

なんでもかんでも
都心を通らなくて
も

イベント

バス停などを使った
スタンプラリーなどイ
ベントを行い、バスに
親しむ機会を作る

曜日や日にちによっ
て「〇〇デー」という
ような対象の人を示
すバス利用のイベン
トを作る

熊本県の事例

ノーマイカーデーなど
をやっているところがあるのを知った。バス
に親しむことができる
かも

バス路線を釧路の
観光名所を回るも
のにする

都心部を歩くイベント
(新しい店を知るきつ
かけ)そこまではバス
で行く。場の魅力を感じ
る。

学生企画の小学
生向けのバスを利用
した教育イベン
トを行う。

バスを使ったツ
アーを学生が企画

1. 前回からの課題

本数が少ない	バスを使う理由がない
--------	------------

2. バスネットワークと利用促進策

【バスネットワーク】

中心市街地を低料分で循環するバス	大型商業施設をつなぐバス路線
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
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	何もない

【利用促進策】

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。
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
荷物が大きくても乗れるバス	

3. 街中魅力向上策

【課題】

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
帰るタクシー代がもったいないけど、タクシーでしか帰れない	若者向けのお店が少ない
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す。
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	ラウンドワン的なものがほしい

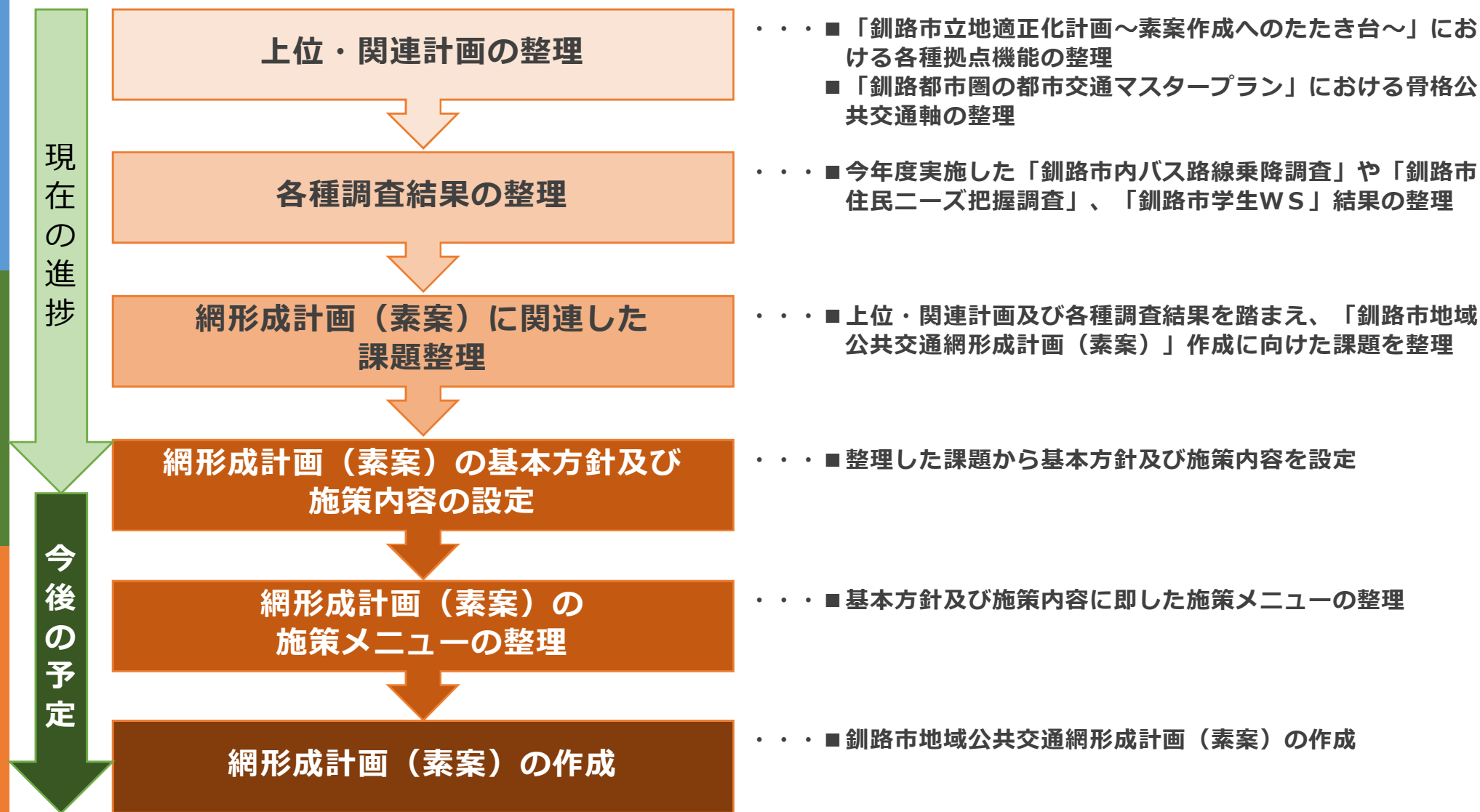
【向上策】

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
イベント時に時間間隔を短くしてほしい。	夕日の時間に運行する
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

4. 学生ができること

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
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
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
駅前でイベントを行う	街中にサークルなどの拠点を作る

釧路市地域公共交通網形成計画（素案）の作成にあたり、「釧路市立地適正化計画～素案策定へのたたき台～」や「釧路都市圏の都市交通マスタープラン」等の上位・関連計画との整合性を図るとともに、各種調査結果を踏まえ、「釧路市地域公共交通網形成計画（素案）」を作成する。



地域公共交通網形成計画の記載事項

- 「地方公共団体は、基本方針に基づき、・・・地域公共交通網形成計画を作成することができる」（法第5条第1項）
- 地域公共交通網形成計画の作成には、**基本方針の記載にも十分に留意**することが必要

記載する事項（法§5②）

地域が目指すべき将来像とともに、
その中で公共交通が果たすべき役割を明確化した上で、
公共交通の活性化及び再生に向けた取組の方向性を定める。

① 持続可能な地域公共交通網の形成に資する
地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する**基本的な方針**

② 計画の**区域**

③ 計画の**目標**

④ ③の目標を達成するために行う**事業・実施主体**

※本事項において、**地域公共交通特定事業**に関する事項も記載可能（法§5④）

⑤ 計画の**達成状況の評価**に関する事項

⑥ 計画**期間**

⑦ **その他**計画の実施に関し地方公共団体が必要と認める事項

記載に努める事項（法§5③）

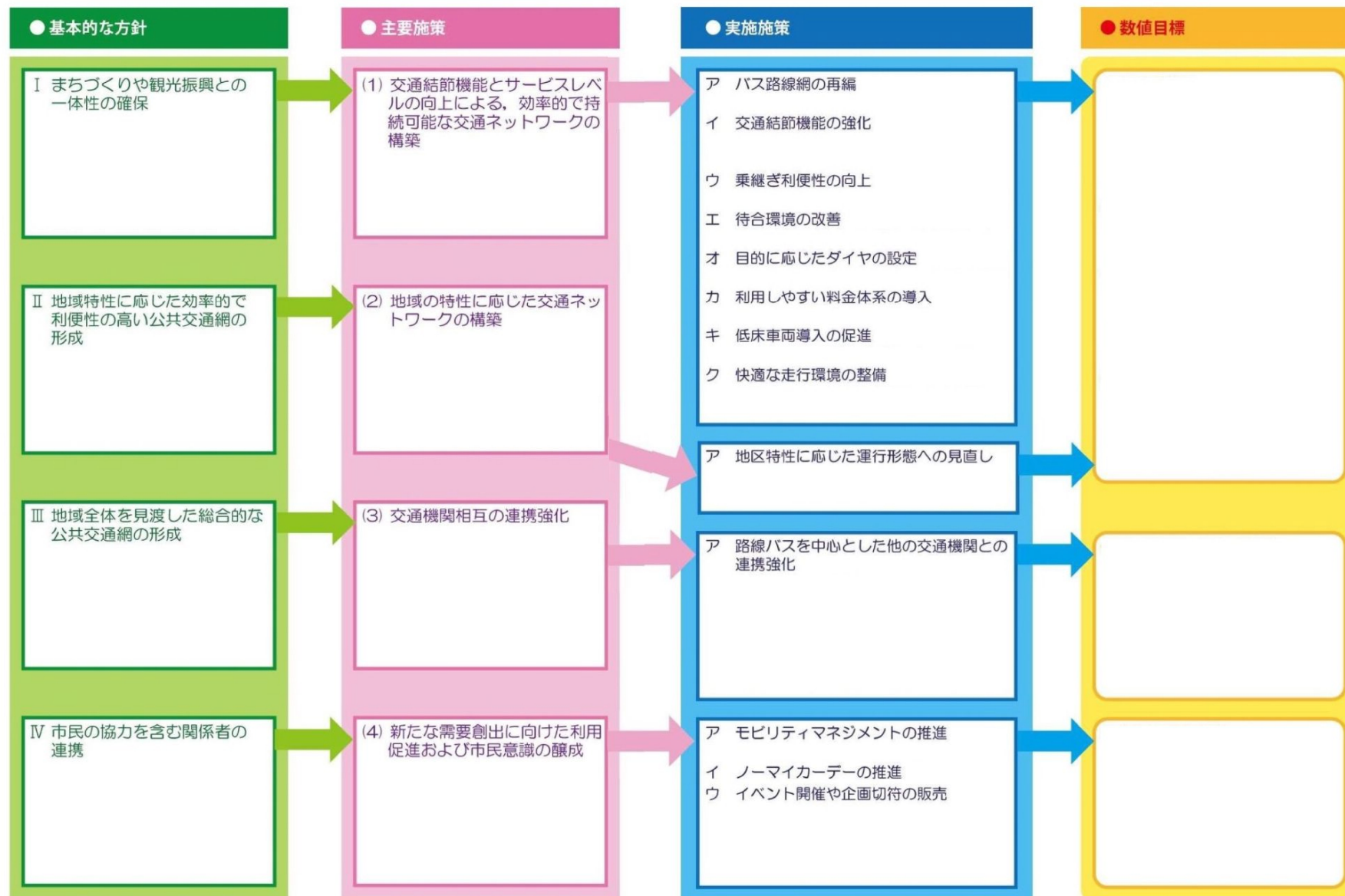
都市機能の増進に必要な施設の立地の適正化に関する施策との連携
その他の持続可能な地域公共交通網の形成に際し配慮すべき事項

基本方針に基づき作成することが必要

地域公共交通網形成計画の記載事項

■ 地域公共交通網形成計画 基本方針に基づく各記載イメージ

【参照：函館市地域公共交通網形成計画】



現状及び問題点	課題	基本的な方向性	
- 人口減少と高齢化 - 都市機能の拡散 - 都心部の魅力喪失	・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	交通まちづくりにより誰もが利用したくなる公共交通網の形成 ひと・もの・まちがつながり	
- 釧路駅前に向かってバス路線が重複 - バス路線の利用者ニーズとの不一致 - バス路線が長大なことなどによる運行時間の不正確さ - バス路線網が複雑である	・交通結節機能の強化		
- 郊外商業施設への買物ニーズが高い - 市立病院へのバスを利用した移動が最も多い - バスを利用した都心部への移動は少ない	・利用実態に即した公共交通網の構築		
- バス停環境への高い不満 - 商業施設や医療施設におけるバス待合機能整備のニーズが高い - バス待合機能における市民が交流できる場の創出のニーズがある	・市民にとって利用しやすいバス待合環境の改善		
- バス終発時間への不満 - バス路線や運賃体系がわかりづらい - I Cカードやバスロケーションシステム導入によってバス利用が増えるニーズがある	・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		
- 過度な自動車依存社会の定着 - 自動車による環境負荷の増大 - バス利用者の減少によるバスサービス維持の困難	・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		
- 高齢化の進行などによる交通弱者の増加 - バス交通に対する市負担額の増加 - 郊外部におけるバスサービスと利用実態の乖離	・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		
- 釧路圏域の中核都市として、産業経済、教育、文化、医療などの都市機能が集積 - 釧路市への観光客・長期滞在者の増加による役割の拡大	・広域的な移動を支える公共交通軸の構築		
		・方向性 1	市内拠点を中心とした公共交通軸の活性化と交通結節点の機能強化による持続可能な公共交通網の形成
		・方向性 2	迷わず乗れる、快適に乗れる公共交通の利用環境整備
		・方向性 3	公共交通と関わる意識の醸成及び機会の創出
		・方向性 4	地域特性に応じた効率的で利便性の高い生活交通の確保
		・方向性 5	釧路圏域の交流・連携を支える広域公共交通軸の確保

実施する調査	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
市内を運行する バス路線の乗降調査		準備	実施	とりまとめ							
市民を対象とした 公共交通に関するアンケート調査		準備	実施	とりまとめ							
交通まちづくりに関する 学生ワークショップ				準備	実施	とりまとめ					
交通事業者協議						適宜実施					
地域公共交通網形成計画（素案）策定							とりまとめ				
釧路市地域公共交通活性化協議会		第 1 回				第 2 回	第 3 回			第 4 回	
専門部会		第 1 回				第 2 回	第 3 回			第 4 回	