

平成28年度第3回釧路市地域公共交通活性化協議会

次 第

日時：平成28年11月25日（金）10：00～

場所：釧路市観光国際交流センター 3階研修室

1 開 会

2 議 事

- ・ 釧路市地域公共交通網形成計画（たたき台）について

3 その他

4 閉 会

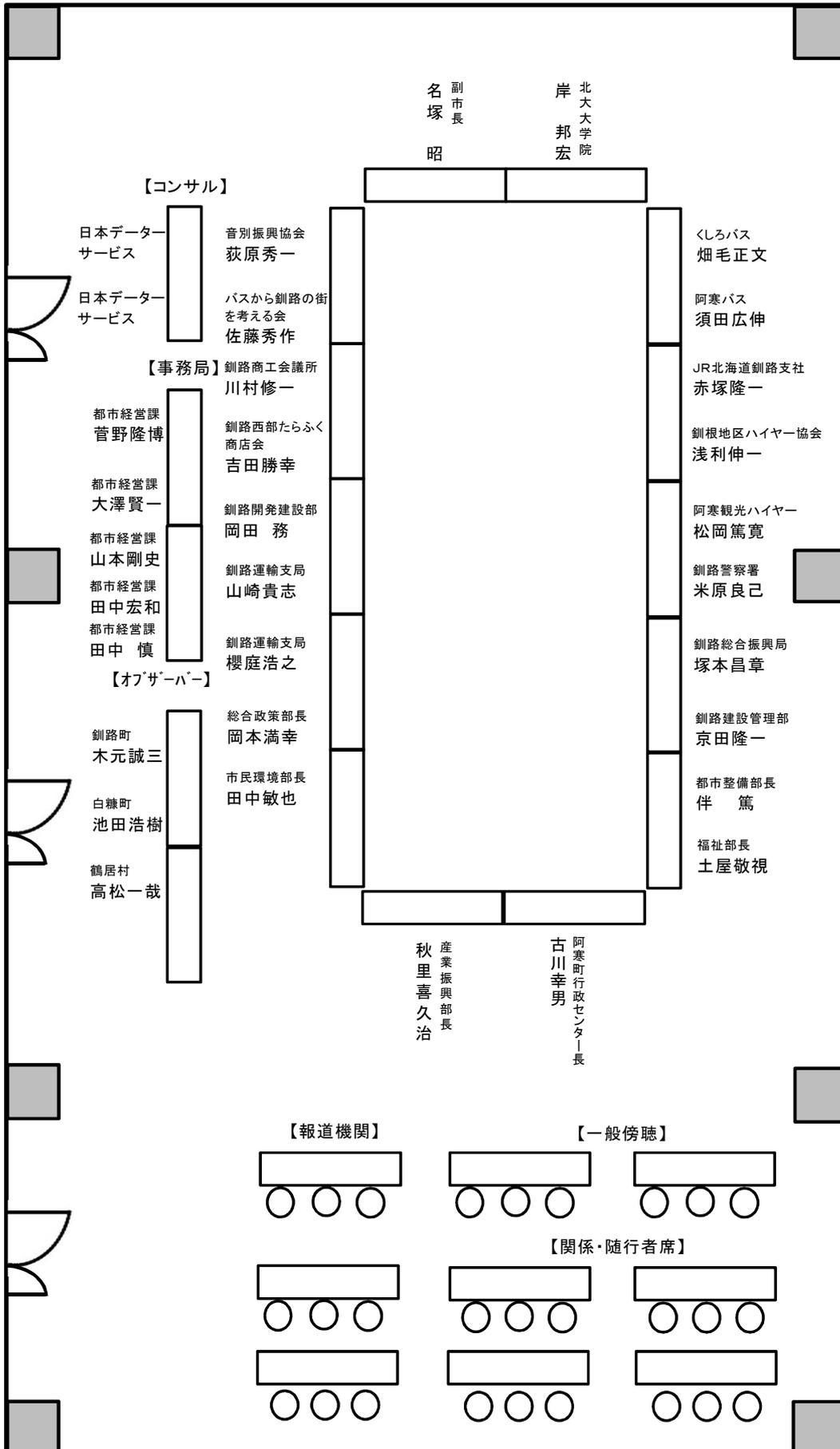
【配付資料一覧】

- ・ 釧路市地域公共交通網形成計画（たたき台）
- ・ 釧路市地域公共交通網形成計画（たたき台）【概要版】

平成28年度第3回釧路市地域公共交通活性化協議会

日時:平成28年11月25日 10:00

場所:観光国際交流センター 3階研修室



釧路市地域公共交通活性化協議会構成員名簿

【平成28年11月25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	
	釧路市音別町行政センター	センター長	諏訪 信哉	委 員	欠席
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 主席 萩原 透
	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	代理出席 課長 手塚 和史
	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	代理出席 係長 長津 昭彦
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	樽館 猛	委 員	欠席
	釧路地域協議会		平間 育子	委 員	欠席
	阿寒地域協議会		曾我部 元親	委 員	欠席
	音別振興協会	会長	萩原 秀一	委 員	
	釧路西部たらふく商店会	事務局長	吉田 勝幸	委 員	
	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	欠席
	釧路公立大学	教授	宮下 弘美	委 員	欠席
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	
鶴居村	保健福祉課	課長	高松 一哉	代理出席 主事 松尾 昭夫

釧路市地域公共交通網形成計画

たたき台

平成28年11月

釧路市

目 次

第1章 はじめに	1
1. 計画策定の目的	1
2. 計画の区域	1
3. 計画の対象期間	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
1. 上位計画	3
2. 関連計画	5
第3章 公共交通をとりまく現状と課題	1 1
1. 地域特性	1 1
2. 公共交通の概況	2 6
3. 各種調査結果の概要	3 4
4. 公共交通の課題整理	4 1
第4章 地域公共交通網形成計画の基本方針及び目標	5 0
1. 基本方針	5 0
2. 基本方針に係る施策	5 1
3. 釧路市のめざす公共交通像	5 2
第5章 計画に位置付ける取組み及び実施主体	5 4
1. 今後の取組み内容	5 4
2. 計画の全体フロー	5 8
第6章 計画の進行管理	6 0
1. 計画の目標	6 0
2. 計画達成状況の評価に関する事項	6 0

第1章 はじめに

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、都市の肥大化に伴い、拡散した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、コンパクトなまちづくりの基本的な考え方と一致する、「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、環境にやさしい、また財政的に負担の少ない都市経営を行うことを目標にした。

そこで、本計画では釧路市の上位・関連計画との整合性を図り、持続可能な公共交通網の形成を目的に、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）に基づき、「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」を策定する。

2. 計画の区域

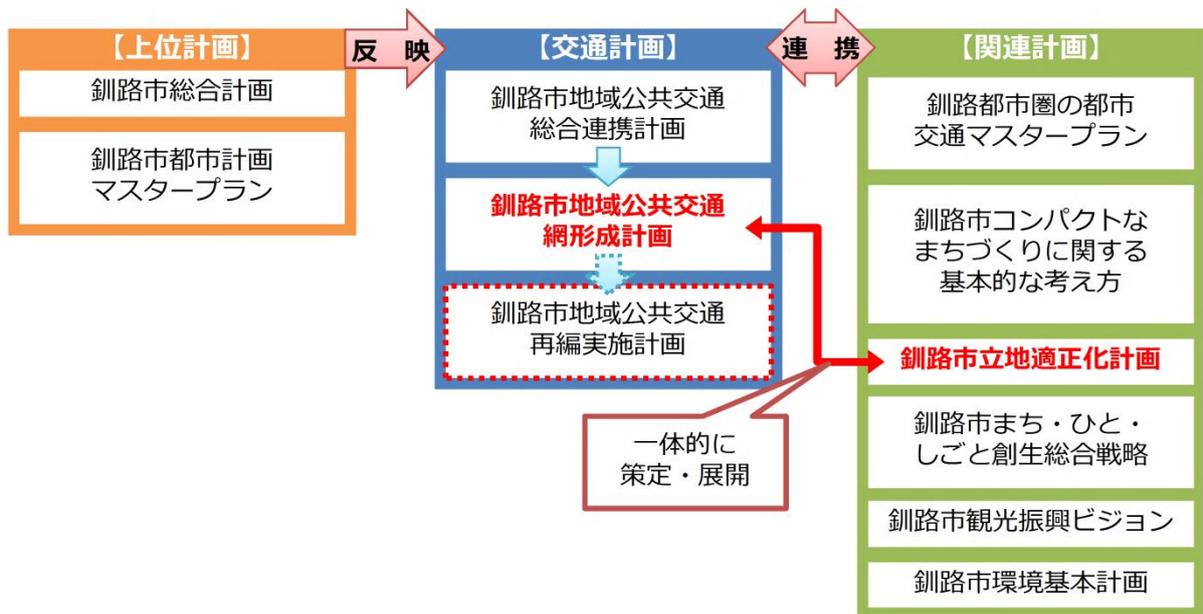
- ・ 釧路市全域

3. 計画の対象期間

- ・ 平成 29 年度～平成 38 年度の 10 年間

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（目標年次：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。
- ・上記、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	釧路市総合計画	平成20～29年度
	釧路市都市計画マスタープラン	平成13～32年度
関連計画	釧路都市圏の都市交通マスタープラン	平成24～42年度
	釧路市コンパクトなまちづくりに関する基本的な考え方	平成24年度策定
	釧路市立地適正化計画	平成28～47年度※策定中
	釧路市まち・ひと・しごと創生総合戦略	平成27～31年度
	釧路市観光振興ビジョン	平成19～28年度
	釧路市環境基本計画	平成23～32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

※上位計画として、「釧路市まちづくり基本構想」を策定中

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。

1. 上位計画

1-1 釧路市総合計画

計画名	釧路市総合計画
計画期間	平成 20 年度～平成 29 年度
将来都市像	自然とまちの魅力が賑わいを創り活きみなぎる 環境・交流都市「釧路」
基本方針	<ul style="list-style-type: none">・活力に満ちた産業を育て、未来を切り拓くまちづくり・共に支え合い、安心して暮せるまちづくり・自然と都市とが調和した、住みよい魅力あるまちづくり・心豊かな人を育み、文化を創造するまちづくり・市民と協働で創る、自立したまちづくり
公共交通に関する施策	<ul style="list-style-type: none">・市民の生活交通の確保 公共交通事業者をはじめとした関係機関との連携、協力を図りながら、市民の需要に応じた生活交通の確保に努める。
公共交通に関する事業	<ul style="list-style-type: none">・地方バス路線の維持 通勤、通学、買い物など、市民の日常生活に必要で身近な交通手段として、バス路線の維持に努める。

1-2 釧路市都市計画マスタープラン

計画名	釧路市都市計画マスタープラン
計画期間	平成 13 年度～平成 32 年度 （平成 20 年度見直し）
まちの将来像	大自然に恵まれ、ひと・モノが行き交う東北海道の中核都市
基本目標	<ul style="list-style-type: none"> ・豊かな生活環境を創造するまちづくり ・環境負荷の小さなコンパクトなまちづくり ・産業を支えるまちづくり ・地域間の暮らしをつなぐまちづくり ・多様な交流が生まれるまちづくり ・豊かな自然を身近に感じるまちづくり
公共交通に関する施策	<p>●交通体系整備方針</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通（バス・鉄道）の充実 <p>①バス</p> <p>バス事業者との協議により、車からバスへの利用転換促進や利用者の利便性向上を図るため、低床式バスの導入や地域コミュニティバスの検討、路線網や運賃体系の検討、公共交通利用キャンペーン等を進めていく。</p> <p>②鉄道</p> <p>道央圏と結ぶ列車の高速化事業は、時間距離の短縮により移動機会の確保と人的交流の拡大が図られ、地域の経済や産業、文化などの一層の振興が期待される取り組みです。このため、今後とも本数増と更なる高速化について関係機関に要請を行っていく。</p> <p>●福祉のまちづくり方針</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通機関施設のバリアフリー化推進 <p>公共交通機関の施設については、釧路市障がい者福祉計画や北海法福祉のまちづくり条例並びにバリアフリー新法の趣旨に即した整備を誘導する。</p> <p>また、高齢者や障がいのある人にとって公共交通機関は重要な移動手段であり、現在運行されている交通サービスの維持・充実を図る必要があることから、移動円滑な施設の整備、車両等の導入等により、移動しやすい公共交通網の実現誘導を進める。</p>

2. 関連計画

2-1 釧路市コンパクトなまちづくりに関する基本的な考え方

計画名	釧路市コンパクトなまちづくりに関する基本的な考え方
計画期間	平成 24 年度策定
重点目標	<ul style="list-style-type: none"> ・ まちなかへの機能集約「便利なまちなか」 ・ 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」 ・ 公共交通の活性化「行き来しやすいまちなか」 ・ まちなか居住の推進「住みたくなるまちなか」
公共交通に関する施策	<ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通の重要性の再認識と啓発 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。 ・ 路線維持のための支援のあり方の見直し 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。 ・ 公共交通の利用促進 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。 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。
公共交通に関する取組み例	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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 ・ 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） ・ 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 ・ 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が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 ・ 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

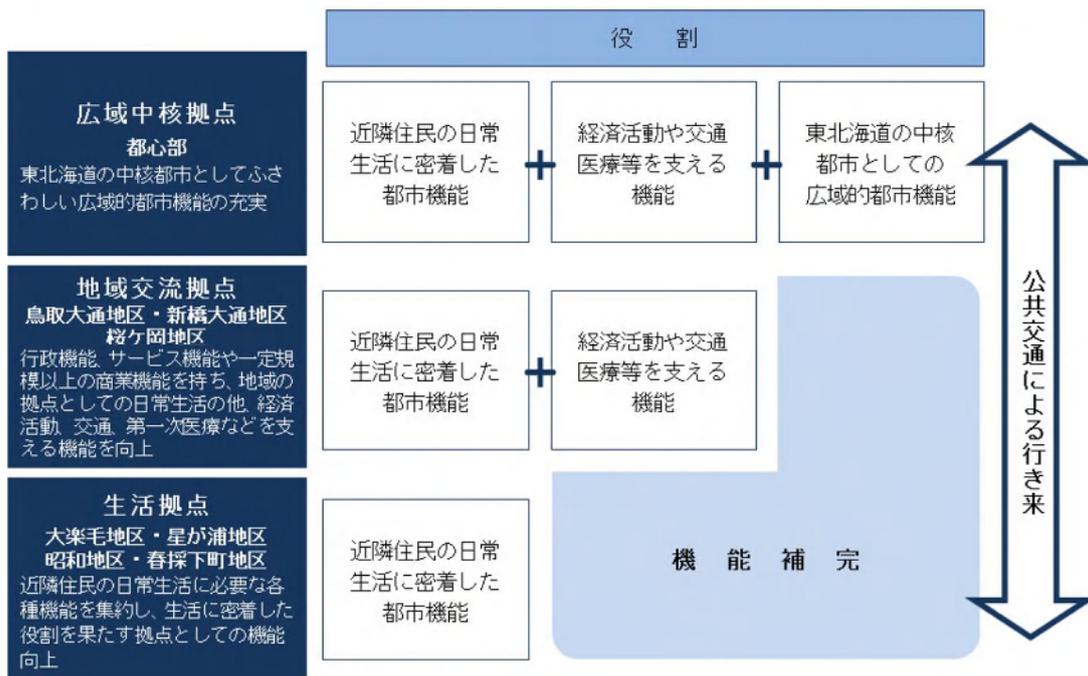


図 2 釧路市のコンパクトなまちづくりにおける拠点及び機能集積軸

2-2 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 （※策定中）
基本方針	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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 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。 ・ 土地利用の方針 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。 ・ 釧路市が目指すコンパクトなまちづくり 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。
公共交通の位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通との連携 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するだけでなく、拠点間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り組みは、「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。

2-3 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	<ul style="list-style-type: none"> 目標 1 みんなが移動しやすい交通環境づくり 目標 2 移動が少なく暮らせる交通環境づくり 目標 3 広域交流がしやすい交通環境づくり 目標 4 まちなかに賑わいと魅力のある交通環境づくり 目標 5 環境にやさしい交通環境づくり 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公共交通システムの検討を図る。

◆骨格公共交通軸

公共交通基幹軸	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
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

◆公共交通基幹軸について



2-4 その他の関連計画

計画の名称等 (計画期間)	公共交通に関する施策・事業等
釧路市まち・ひと・しごと創生総合戦略 (平成 27 年度 ～平成 31 年度)	〈施策〉 ●交通ネットワークの充実 ・公共交通の維持確保と再構築 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。
釧路市観光振興ビジョン (平成 19 年度 ～平成 28 年度) ※次期ビジョンを策定中	〈施策〉 ●交通インフラとサイン類の充実 釧路市に限らず道内では国内の他の観光地に比して観光客の移動距離が長くなるため、移動に関する利便性向上や魅力づくりも大切な取組みとなる。 また、阿寒・音別地域との効果的な連携のためにも、地域間をつなぐ交通網を充実させる必要があることから、住民、観光客ともに使いやすいことに配慮した交通インフラを整備する。 〈事業〉 ・観光利用の視点と住民の利便性を考慮した公共交通ルートの再確認 ・時刻表、地図、乗り場などを集約させた釧路市交通マップの整備 ・公共交通機関同士（空港、バス、電車）の連絡強化による交通接続の改善
釧路市環境基本計画 (平成 23 年度 ～平成 32 年度)	〈施策〉 ●地球環境の保全 オゾン層の破壊、酸性雨、海洋汚染などの地球環境問題は、日常生活や事業活動が原因であることから、原因物質の適正な処理、削減を進める。 〈事業〉 ・市全体として、徒歩や自転車、公共交通機関での移動に努めるとともに、自動車を利用する場合は、アイドリングストップなどのエコドライブを心掛ける。

第3章 公共交通をとりまく現状と課題

1. 地域特性

1-1 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(222km²)と旧阿寒町(739km²)、旧音別町(401km²)が合併し、1,363km²(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、周辺にも国立公園、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。

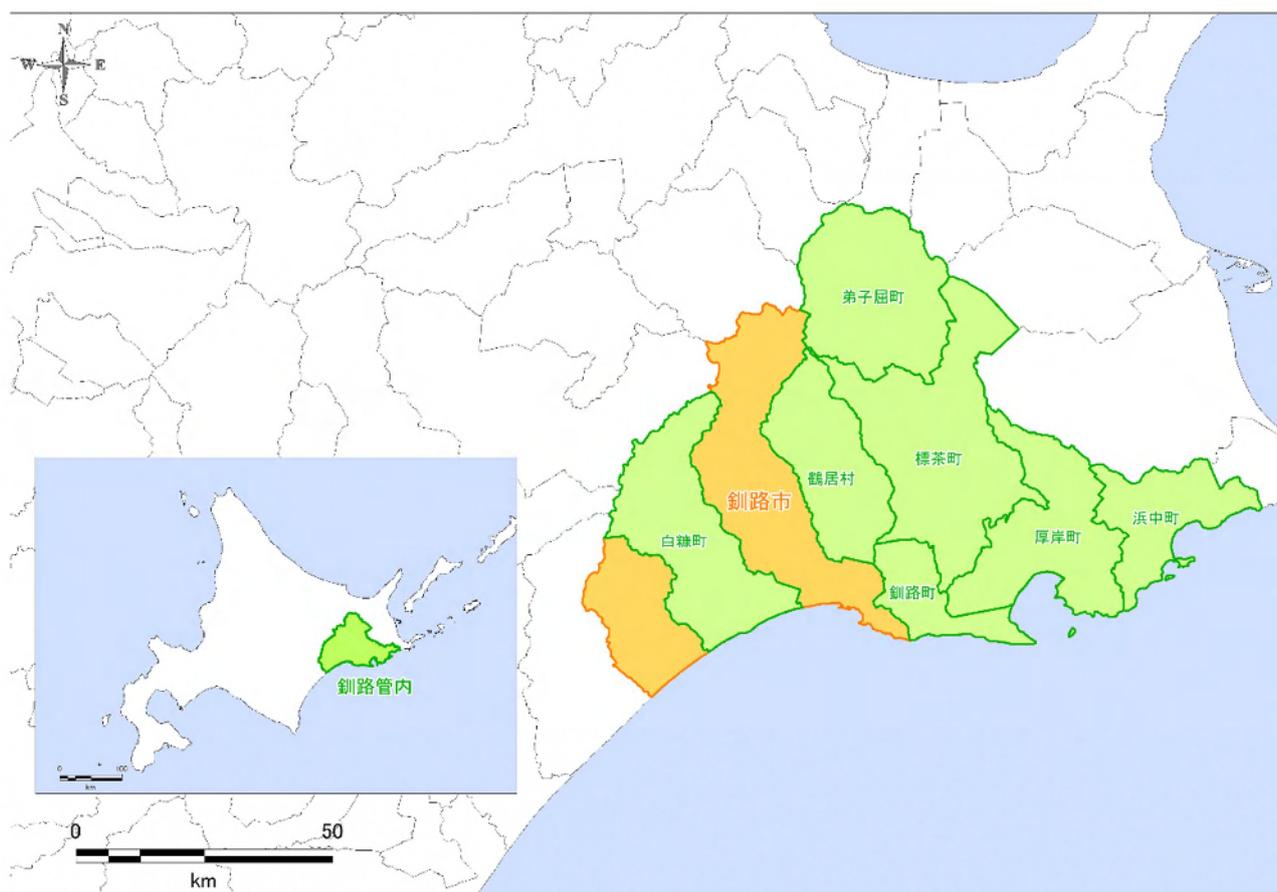


図3 釧路市の位置

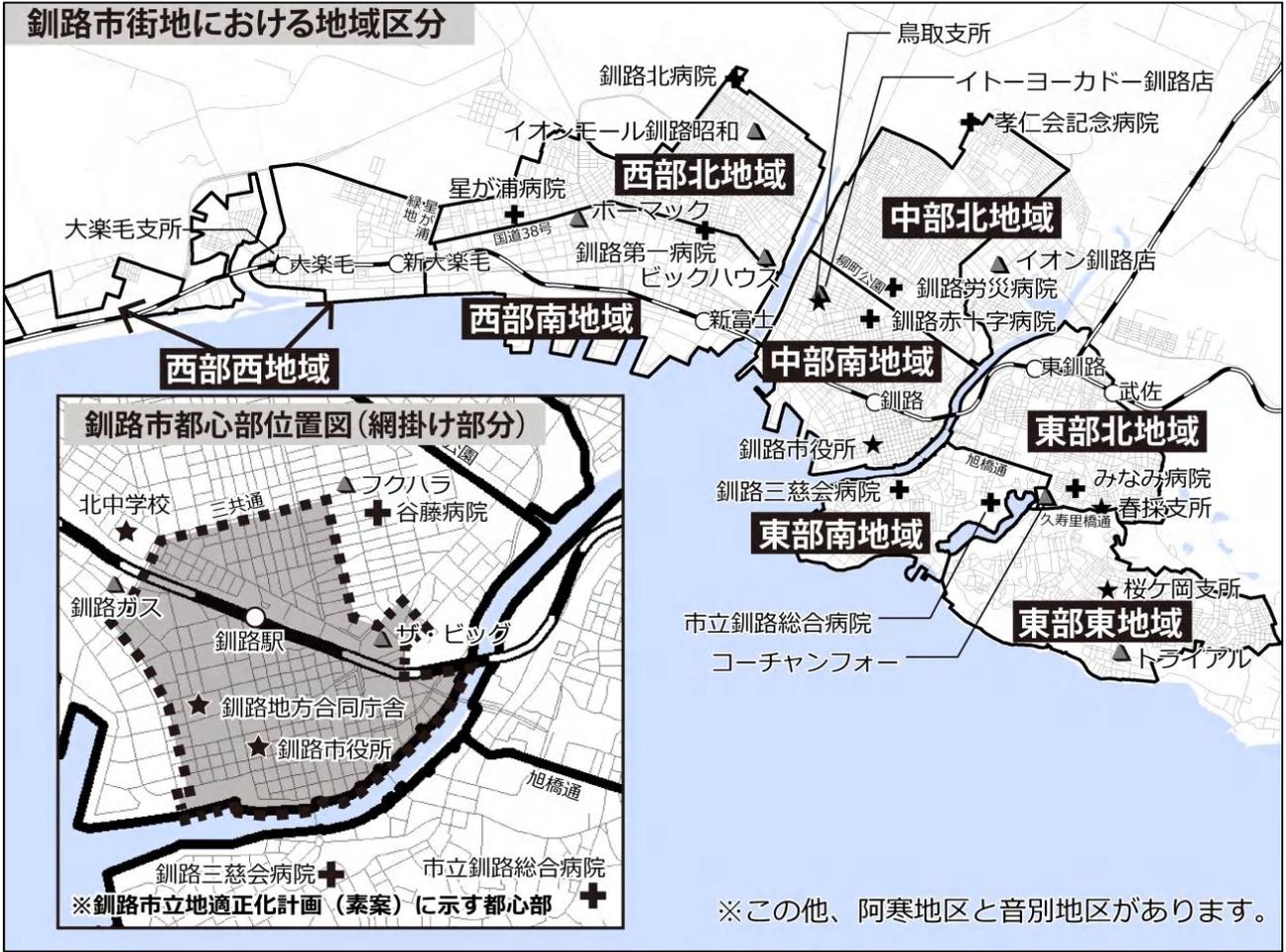
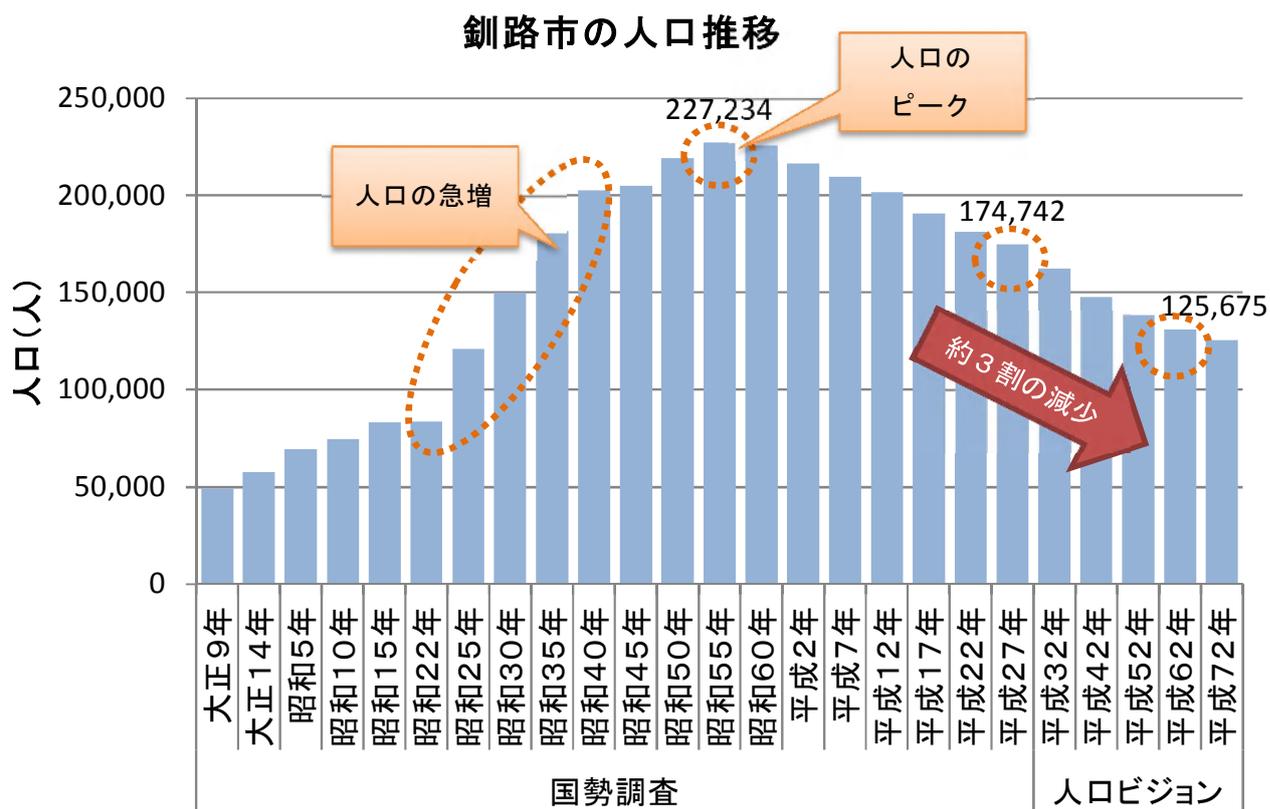


図 4 鉧路市市街地の地域区分

1-2 釧路市の人口推移

釧路市の人口は、昭和 20 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、釧路市人口ビジョンによると、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）となっている。



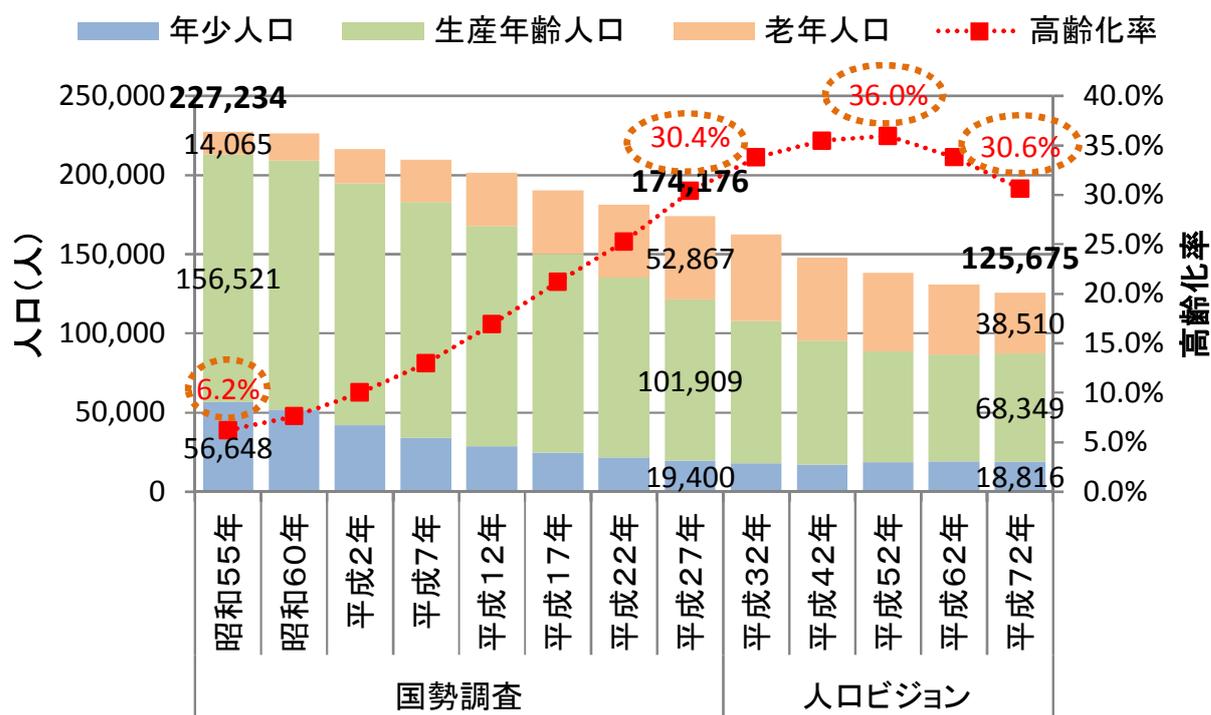
資料：国勢調査（～平成 27 年）、釧路市人口ビジョン（平成 32 年～）

図 5 釧路市の人口推移

1-3 釧路市の高齢化の推移

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。釧路市の人口ビジョンによると、釧路市の高齢化率は平成 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。

釧路市の年齢階層別人口及び高齢化率の推移



※年齢不詳を除く

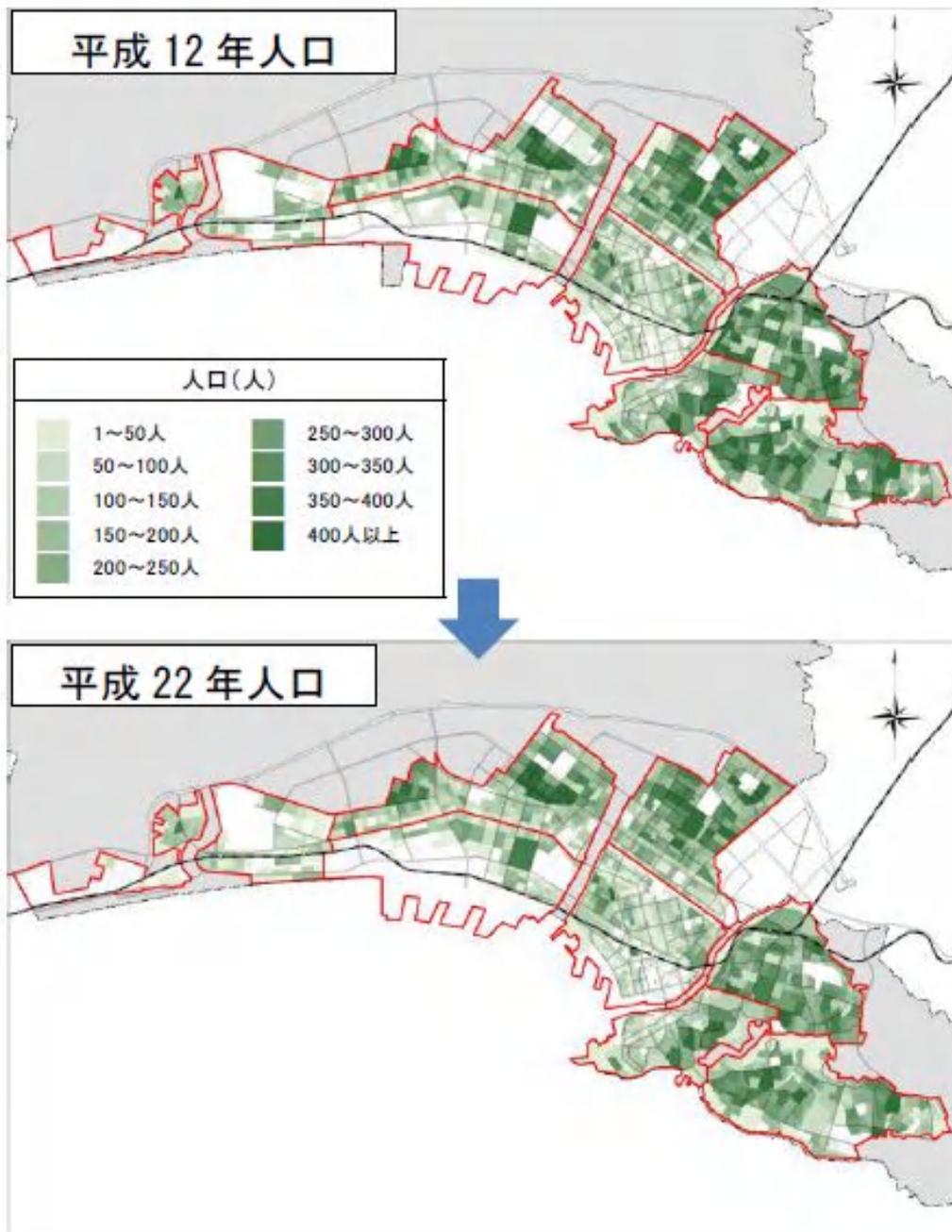
資料：国勢調査（～平成 27 年）、釧路市人口ビジョン（平成 32 年～）

図 6 釧路市の年齢階層別人口及び高齢化の推移

1-4 地域別人口変動

(1) 市街地

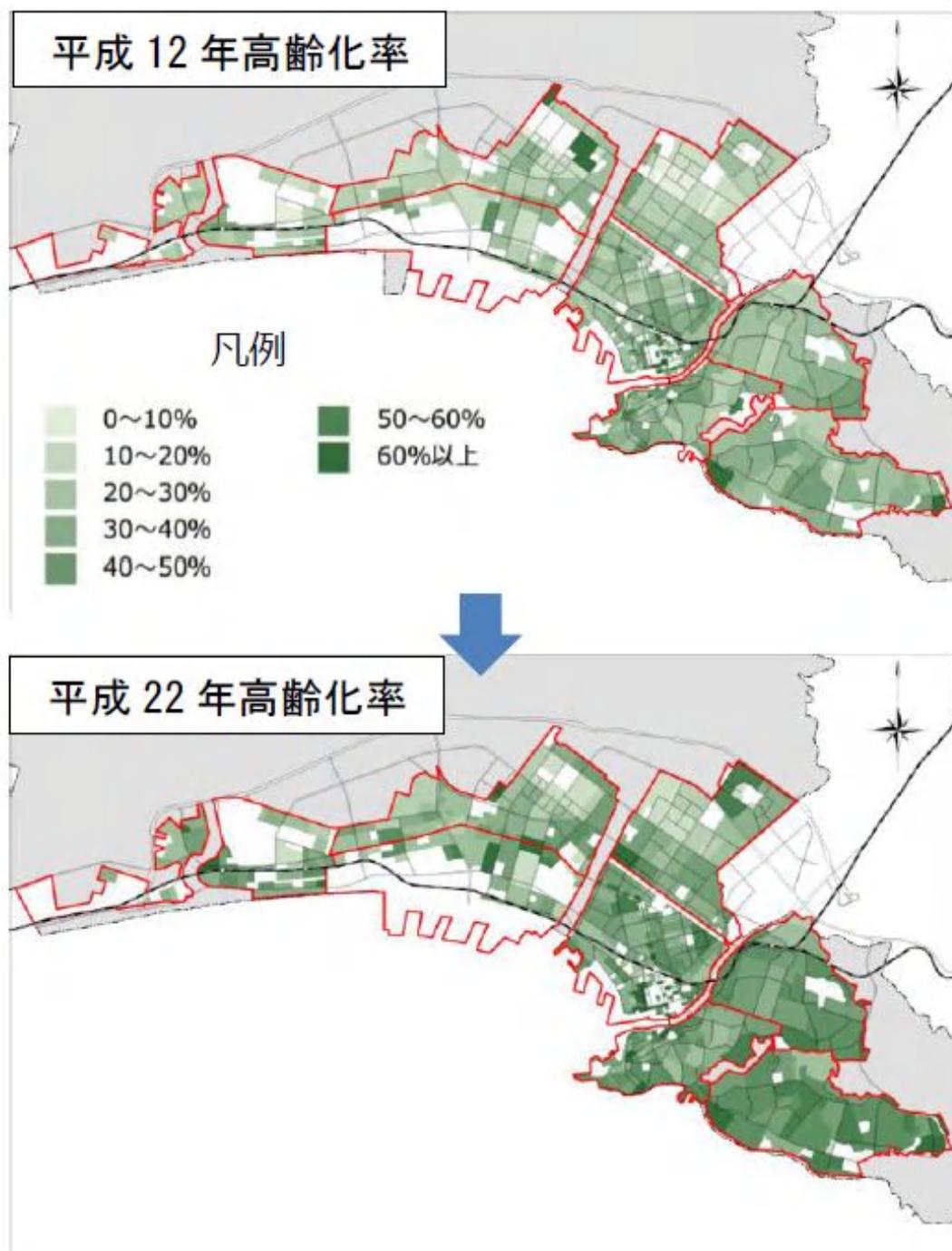
平成 12 年と平成 22 年の人口分布を比較してみると、近年に新たな宅地の開発が進み、住宅の建設が行われている西部北地域と中部北地域については増加傾向にあるが、東部全体や西部西地域は減少が進んでおり、これら地域では、この 10 年間に概ね 15%~20%の割合で減少している状況である。



資料：釧路市立地適正化計画（策定中）

図 7 釧路市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体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。

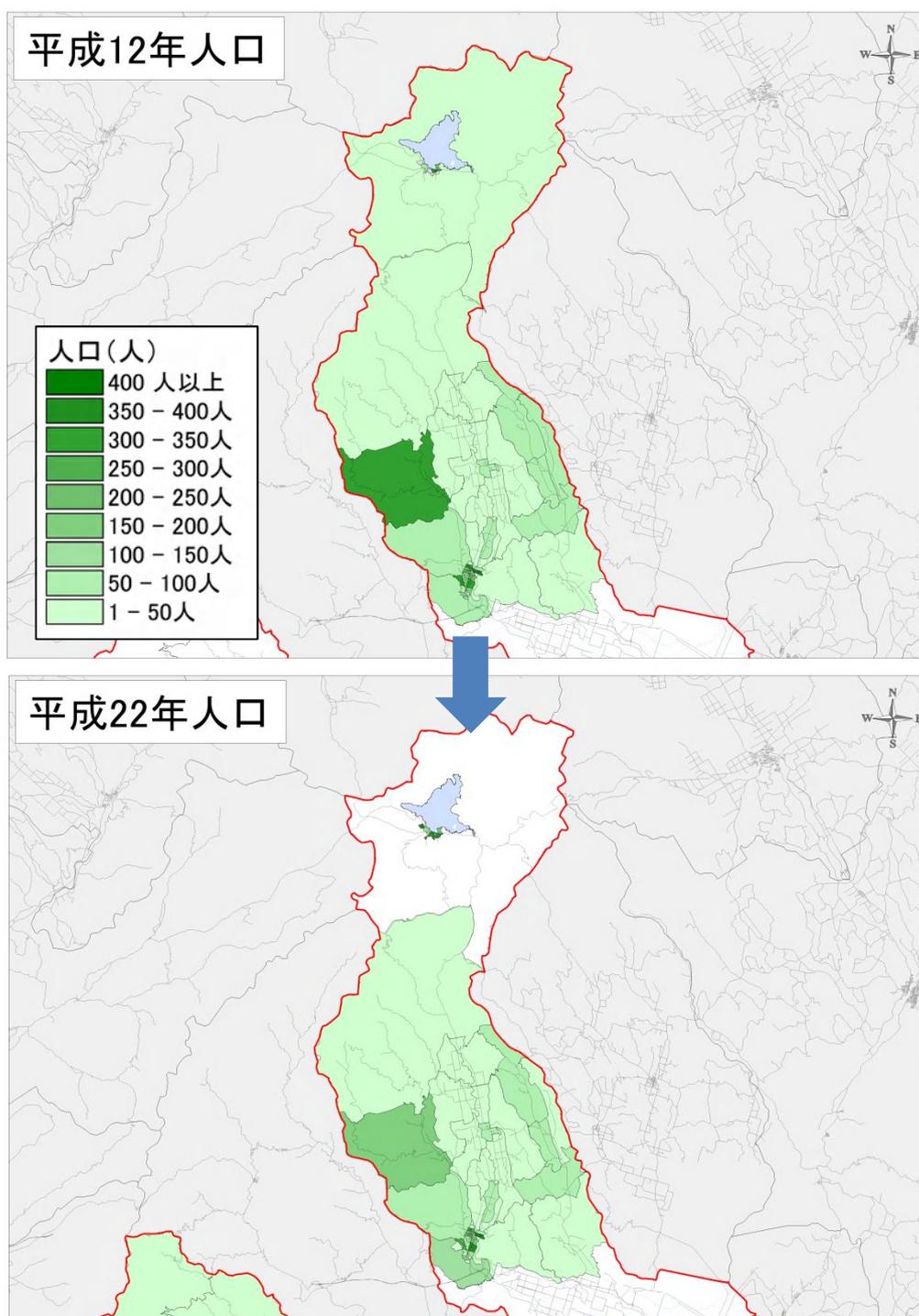


資料：釧路市立地適正化計画（策定中）

図8 釧路市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) 阿寒地区

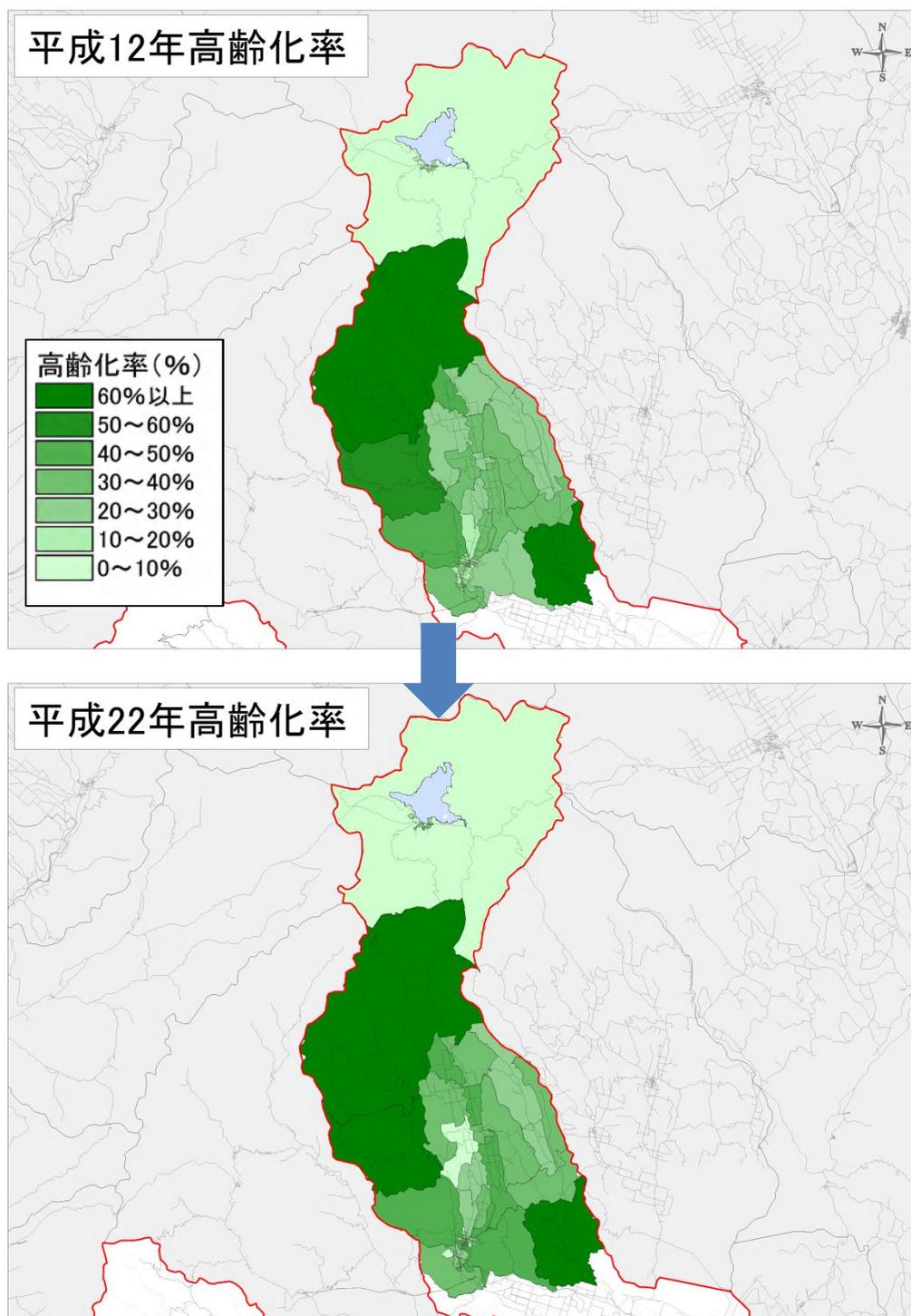
平成 12 年と平成 22 年の人口分布を比較してみると、総じて減少傾向となっており、特に、阿寒湖周辺は温泉街を除き、人口が 0 人となっている。



資料：国勢調査

図 9 阿寒地区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。

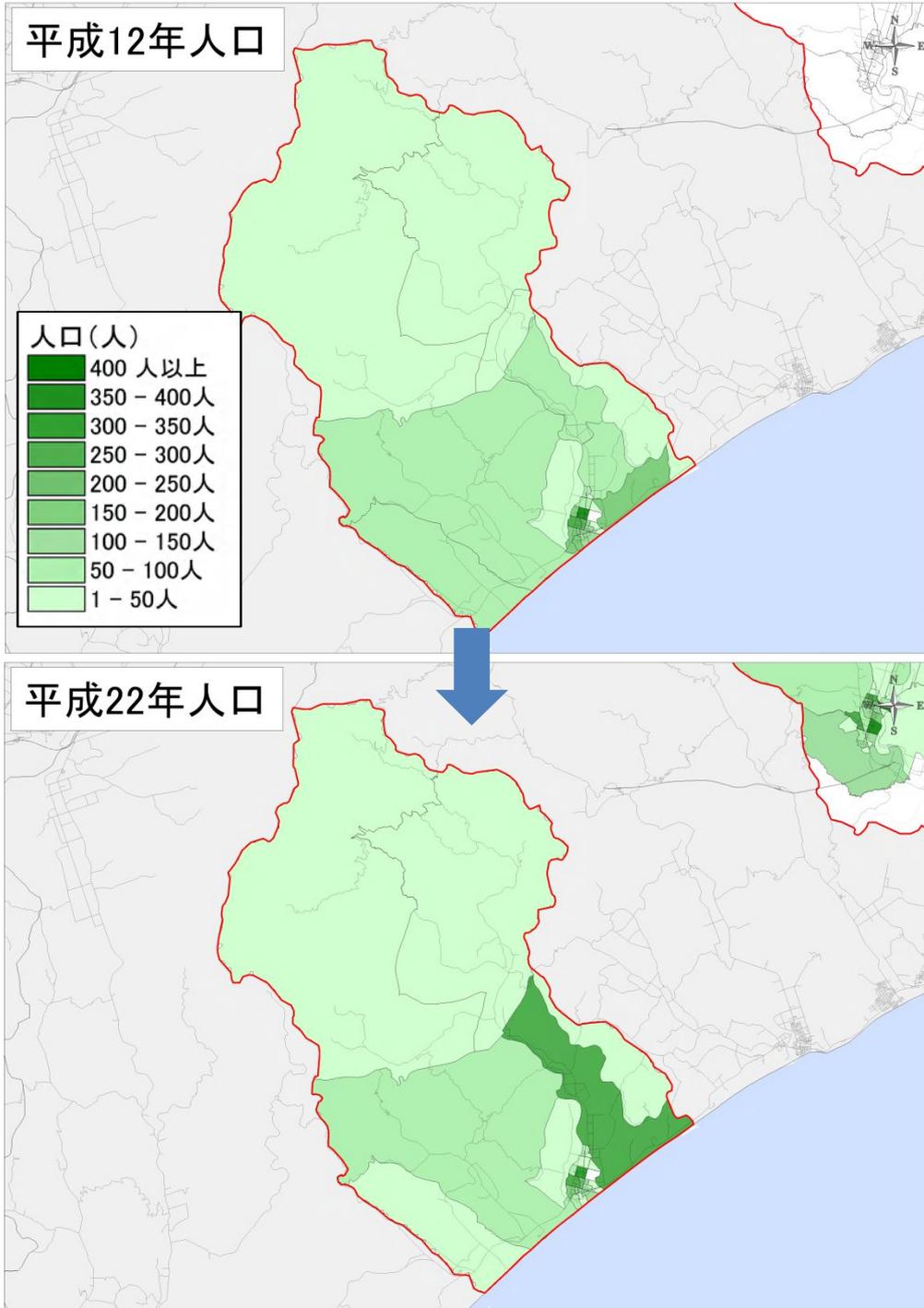


資料：国勢調査

図 10 阿寒地区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) 音別地区

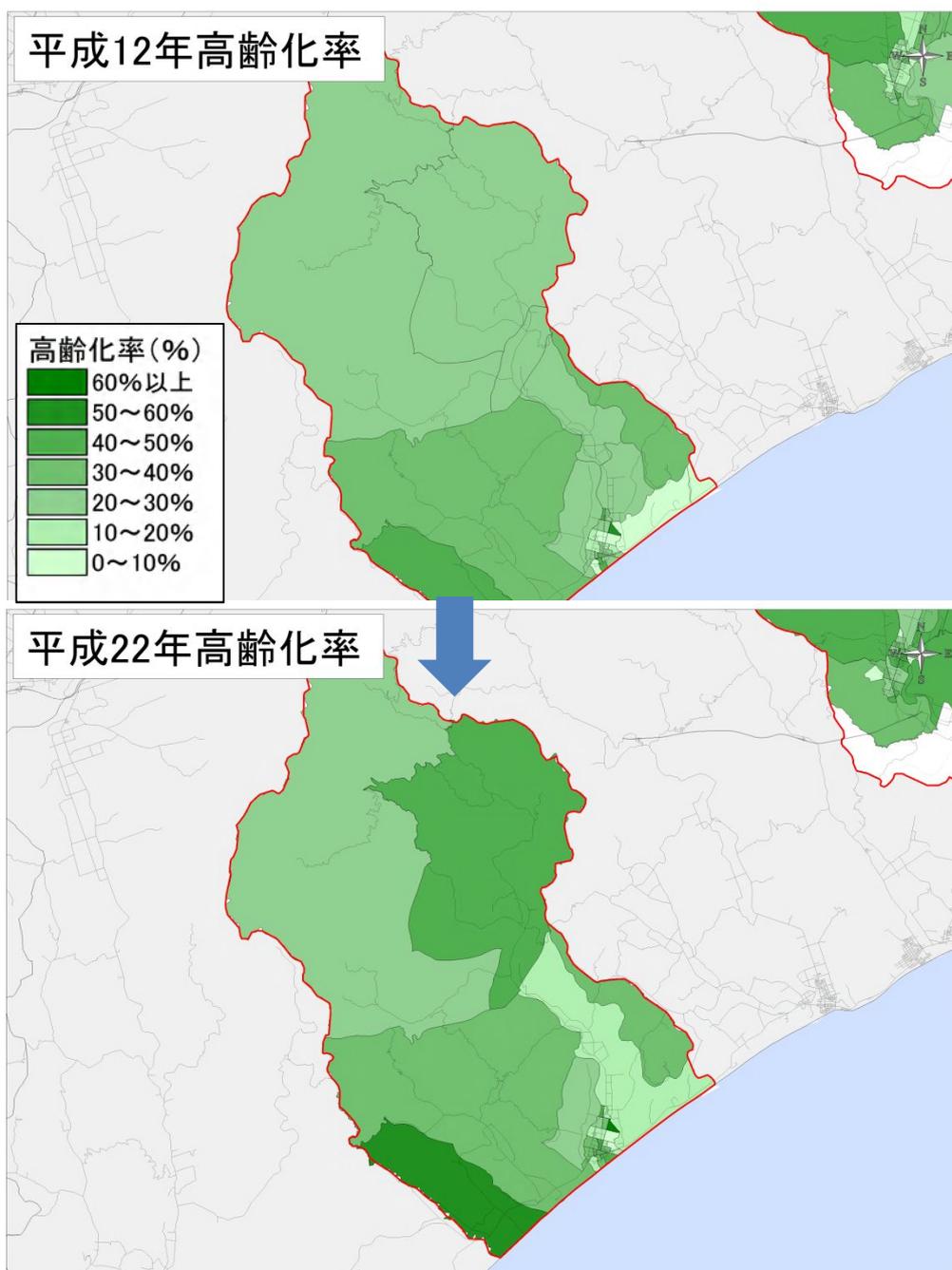
平成 12 年と平成 22 年の人口分布を比較してみると、総じて減少傾向となっており、音別市街地においても人口は減少している。一方で、人口が増加している地域も見受けられる。



資料：国勢調査

図 11 音別地区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。



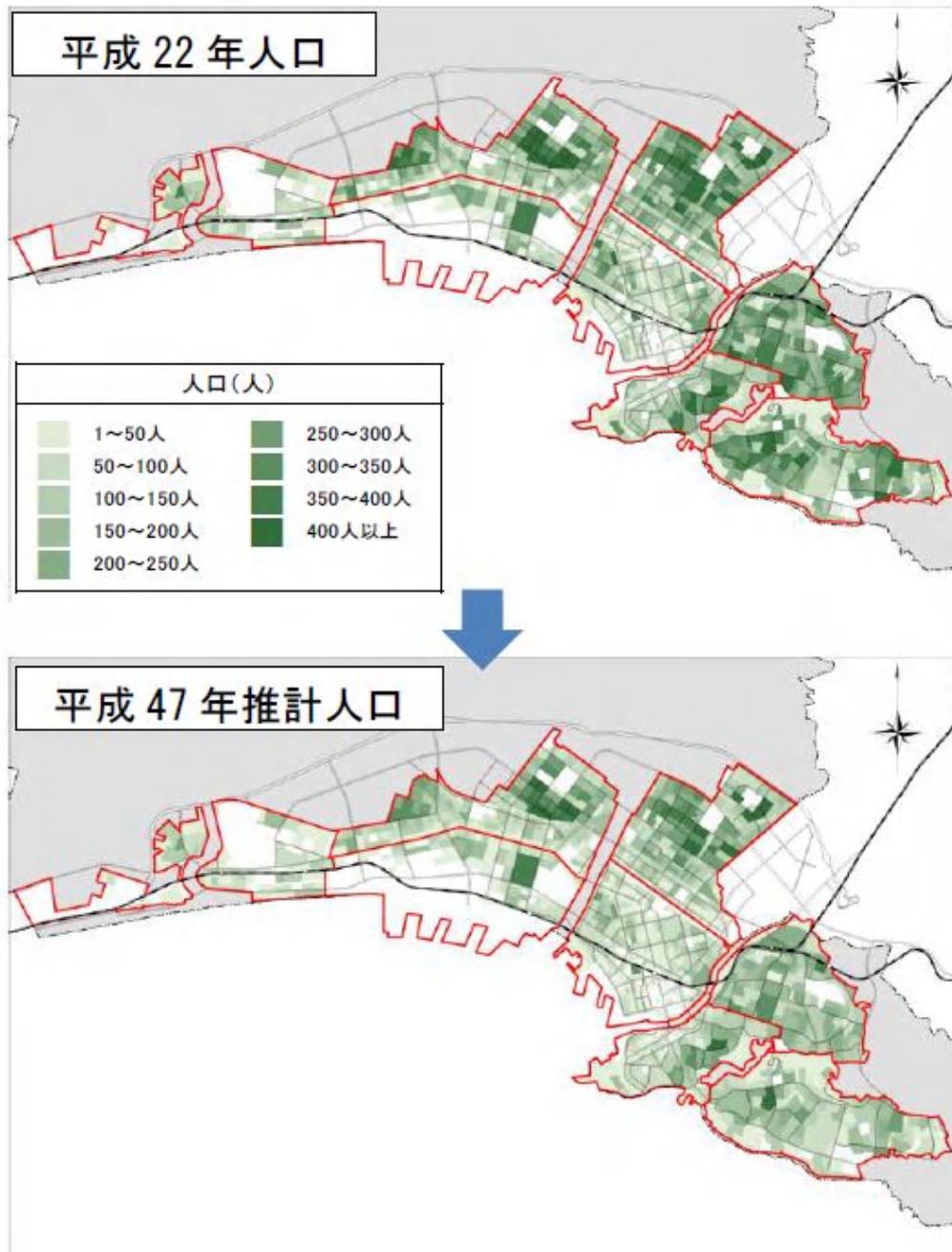
資料：国勢調査

図 12 音別地区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）

1-5 地域別将来人口と高齢化の推移

(1) 市街地

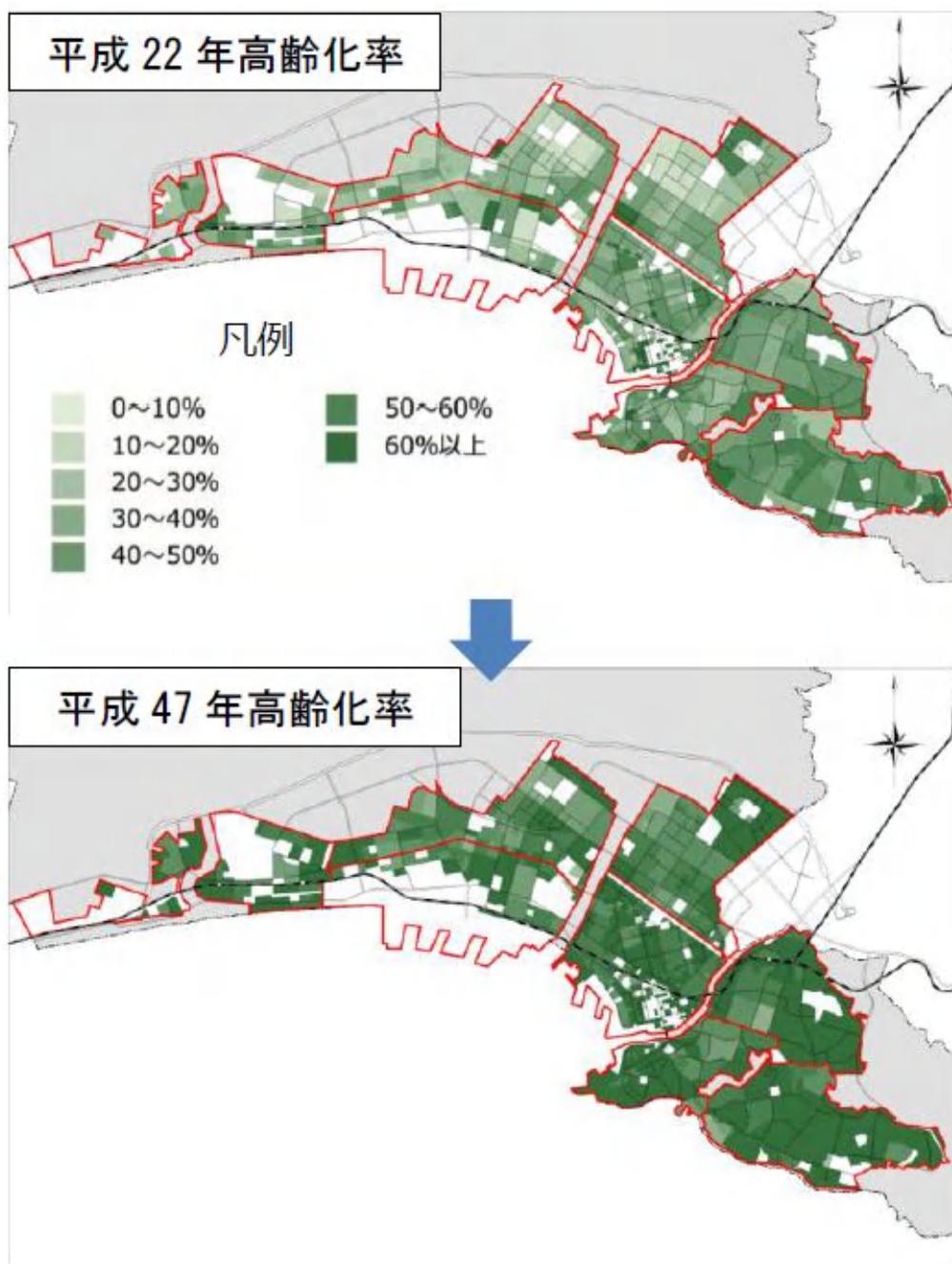
釧路市立地適正化計画（策定中）で独自に算出した平成 47 年の人口分布と平成 22 年の国勢調査を比較すると、市全域において人口減少の傾向であり、特に東部全域において、人口減少の傾向が著しい。



資料：釧路市立地適正化計画（策定中）

図 13 釧路市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）

高齢化の状況は、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 38.1%と推計され、地域別にみても 35%から 45%までの間で増加することが予想されている。



資料：釧路市立地適正化計画（策定中）

図 14 釧路市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）

1-6 高齢化と交通事故の状況

釧路市における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倍であり、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。

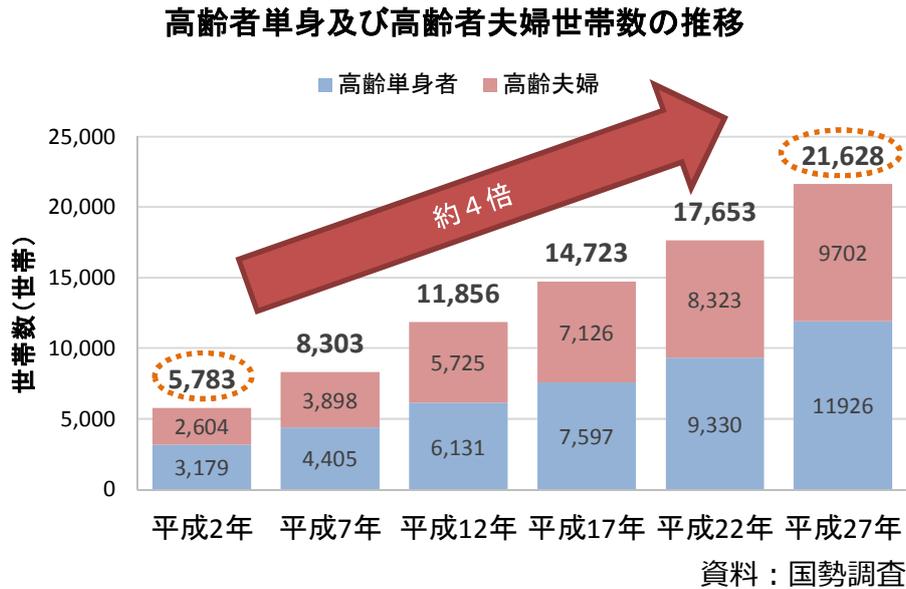


図 15 高齢者単身及び高齢者夫婦世帯数の推移

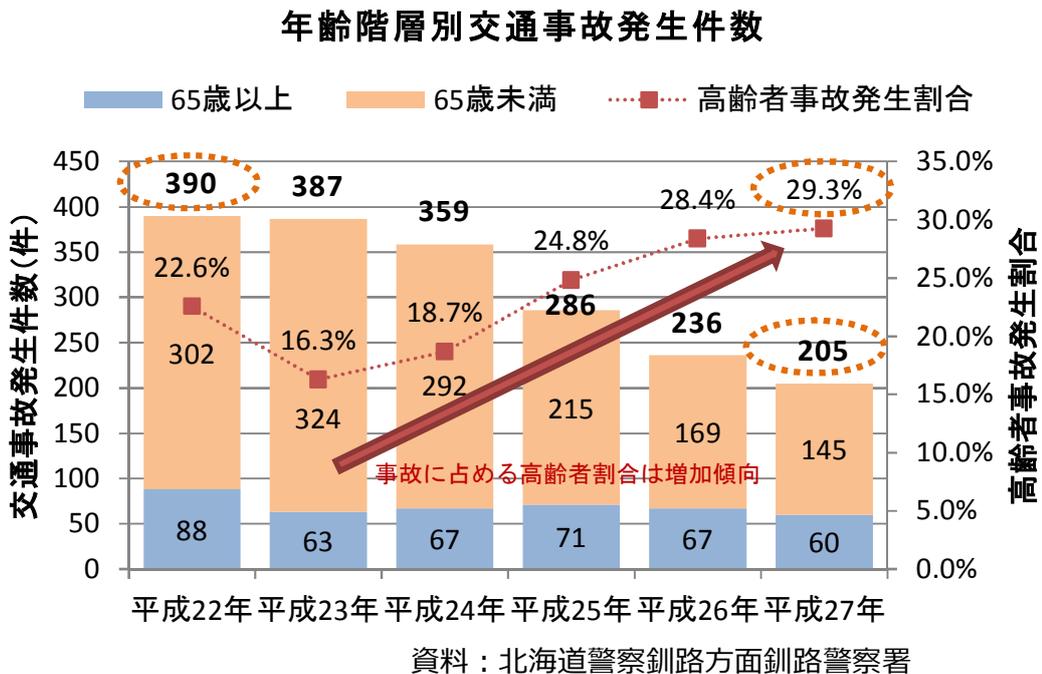
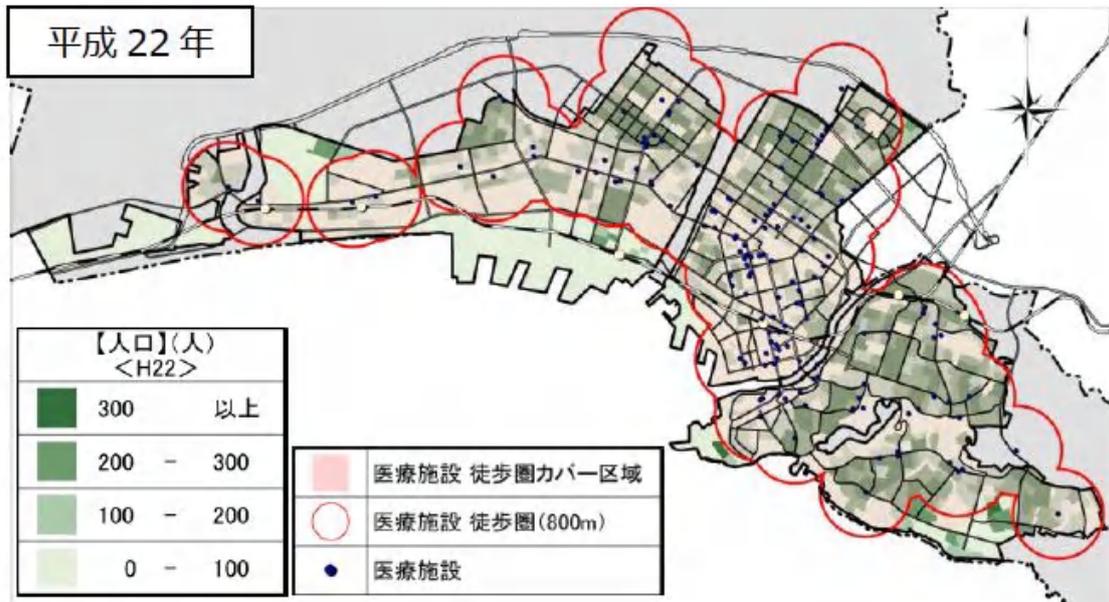


図 16 年齢階層別交通事故発生件数

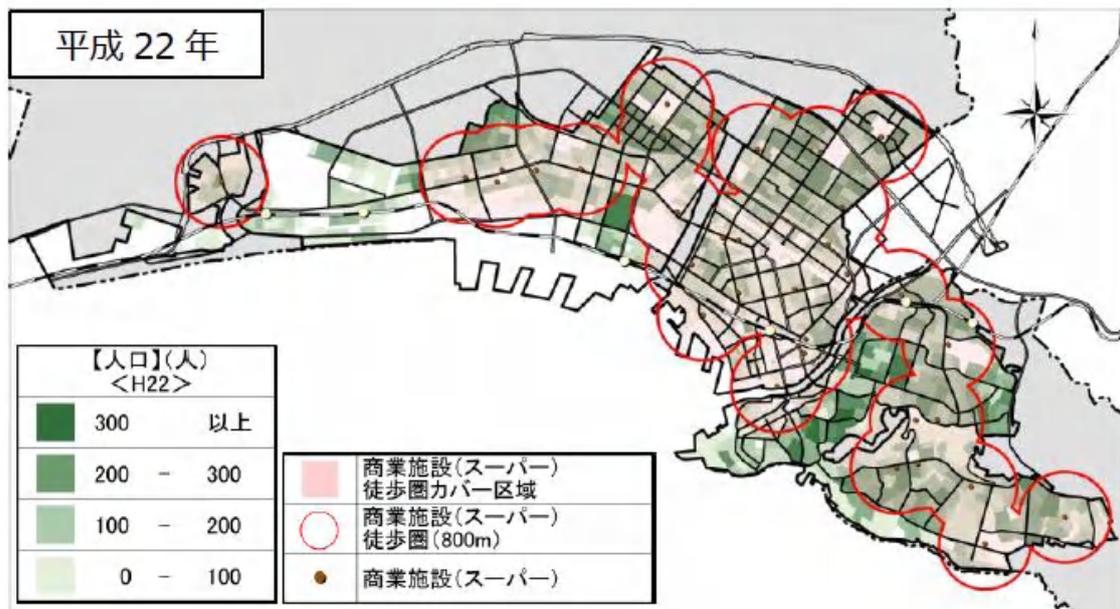
1-7 都市機能の分布状況

医療施設及び商業施設の徒歩圏人口カバー範囲をみると、釧路市の市街地は、ほぼ全域が徒歩圏内に医療施設及び商業施設が立地していることがわかり、各地域で生活行動を行える状況が見受けられる。



資料：釧路市立地適正化計画（策定中）

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（策定中）

図 18 商業施設（スーパー）の徒歩圏（800m）人口カバー範囲

1-8 釧路市の観光動向

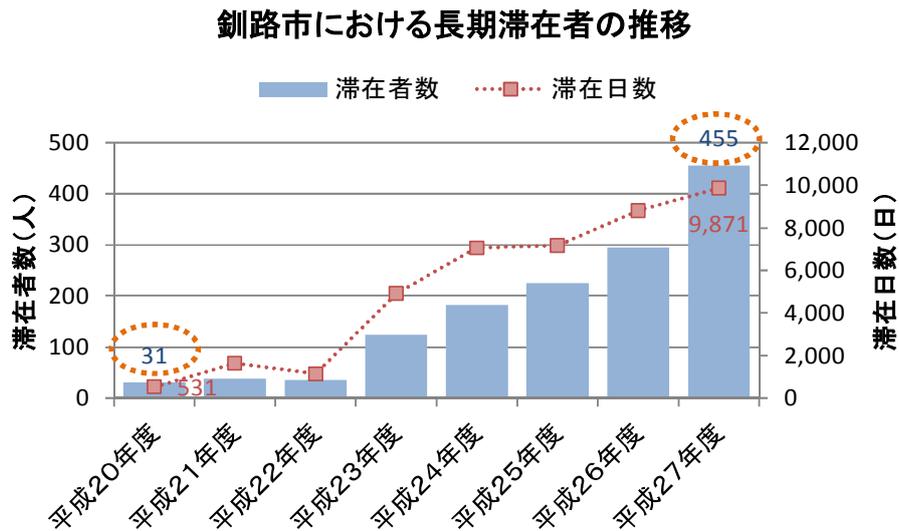
釧路市への観光入込客数をみると、平成 23 年度にかけて、観光入込客数及び宿泊者数は減少傾向となっているが、その後は増加傾向となっており、観光入込客数は約 1.4 倍、宿泊者数では約 1.3 倍の増加となっている。

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

2. 公共交通の概況

2-1 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５１路線のバス及び阿寒地区における乗合タクシー等が運行している。

また、次ページ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

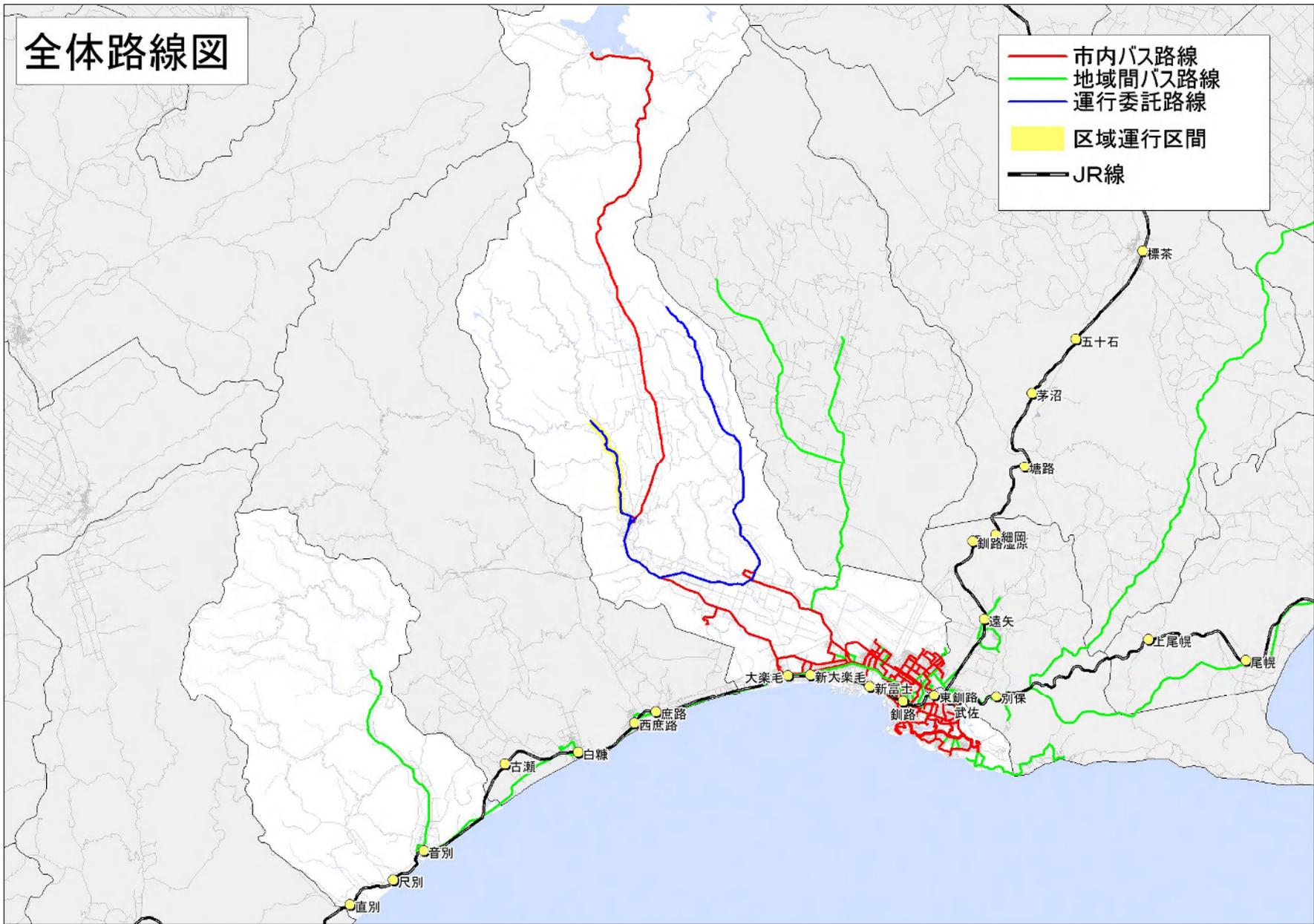
運行地区	ＪＲ路線名	駅名
釧路市街地	根室本線	大楽毛駅
		新大楽毛駅
		新富士駅
		釧路駅
		東釧路駅
		武佐駅
	釧網本線	東釧路駅
音別地区	根室本線	直別駅
		尺別駅
		音別駅

表 2 市内を運行するバス路線等

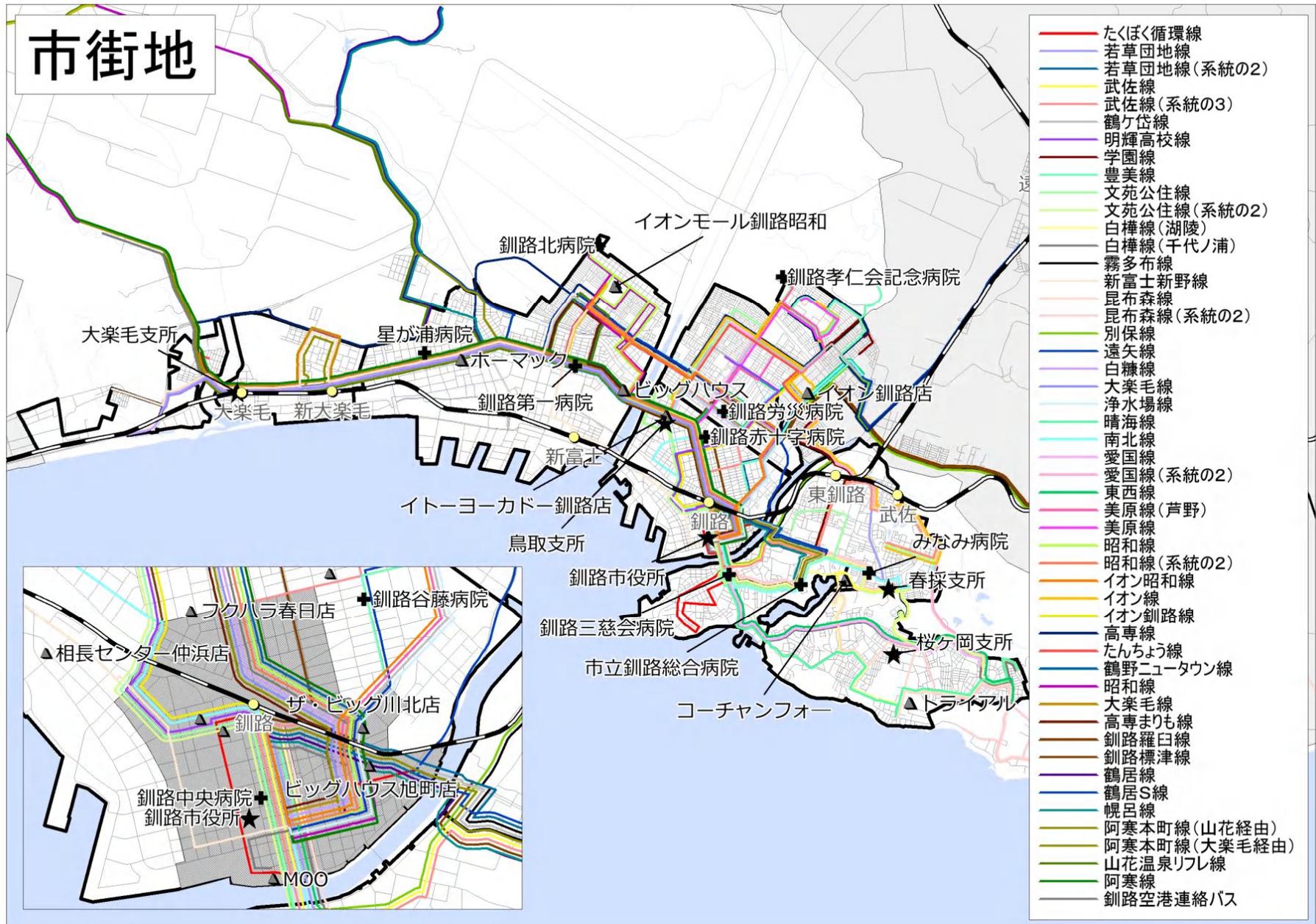
くしろバス(株)		阿寒バス(株)
たくぼく線	白糖線	鶴野ニュータウン線
若草団地線	大楽毛線	昭和線（阿寒バス）
若草団地線（系統の２）	浄水場線	大楽毛線（阿寒バス）
武佐線	晴海線	高専まりも線
武佐線（系統の３）	南北線	釧路羅臼線
鶴ヶ岱線	愛国線	釧路標津線
明輝高校線	愛国線（系統の２）	鶴居線
学園線	東西線	鶴居Ｓ線
豊美線	美原線（芦野）	幌呂線
文苑公住線	美原線	阿寒本町線（山花経由）
文苑公住線（系統の２）	昭和線	阿寒本町線（大楽毛経由）
白樺線（湖陵）	昭和線（系統の２）	山花リフレ線
白樺線（千代の浦）	イオン昭和線	阿寒線
霧多布線	イオン線	空港連絡バス
新富士新野線	イオン釧路線	
昆布森線	高専線	運行委託路線
昆布森線（系統の２）	たんちょう線	乗合タクシー布伏内線
別保線	音別線	仁々志別線
遠矢線		

全体路線図

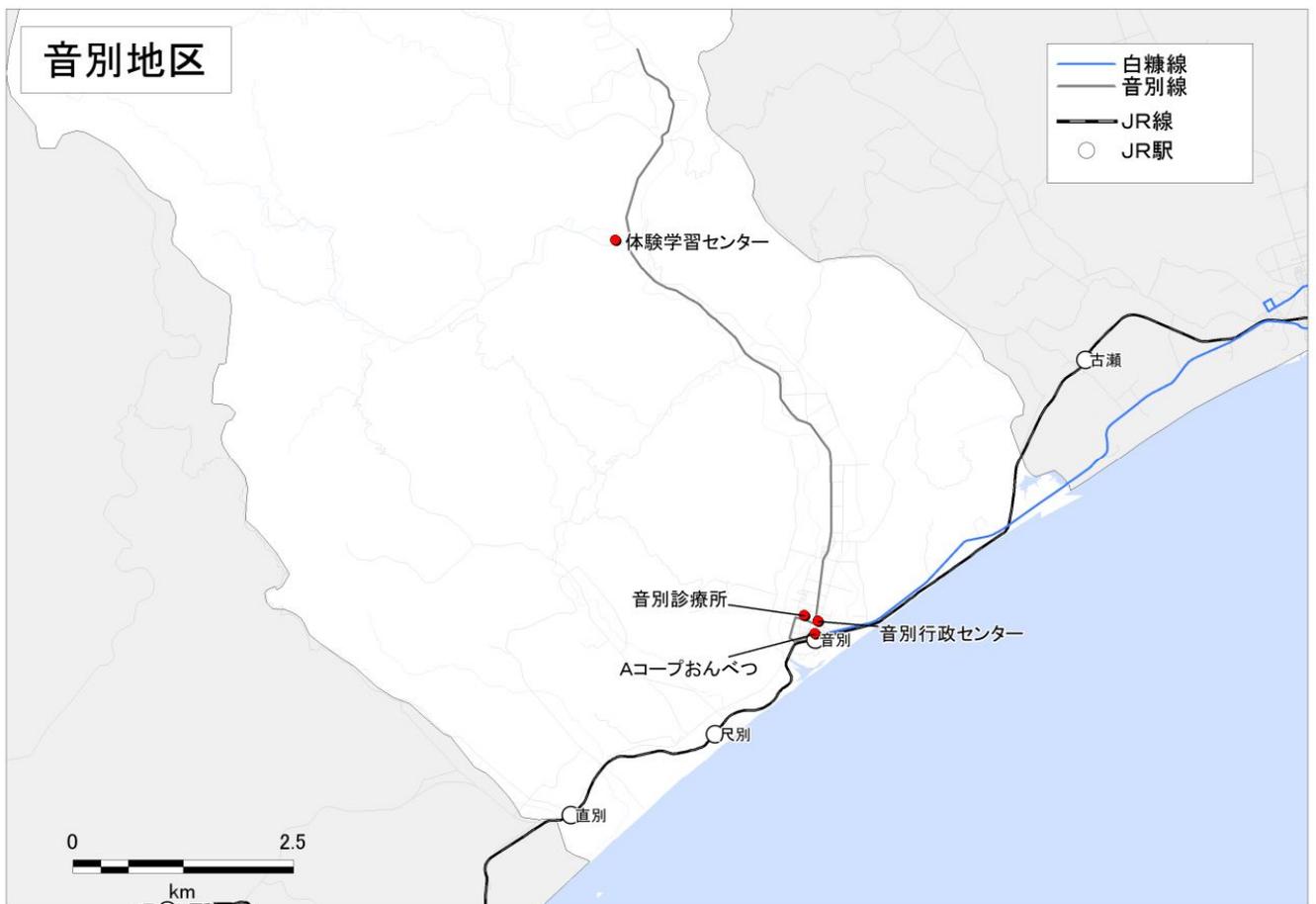
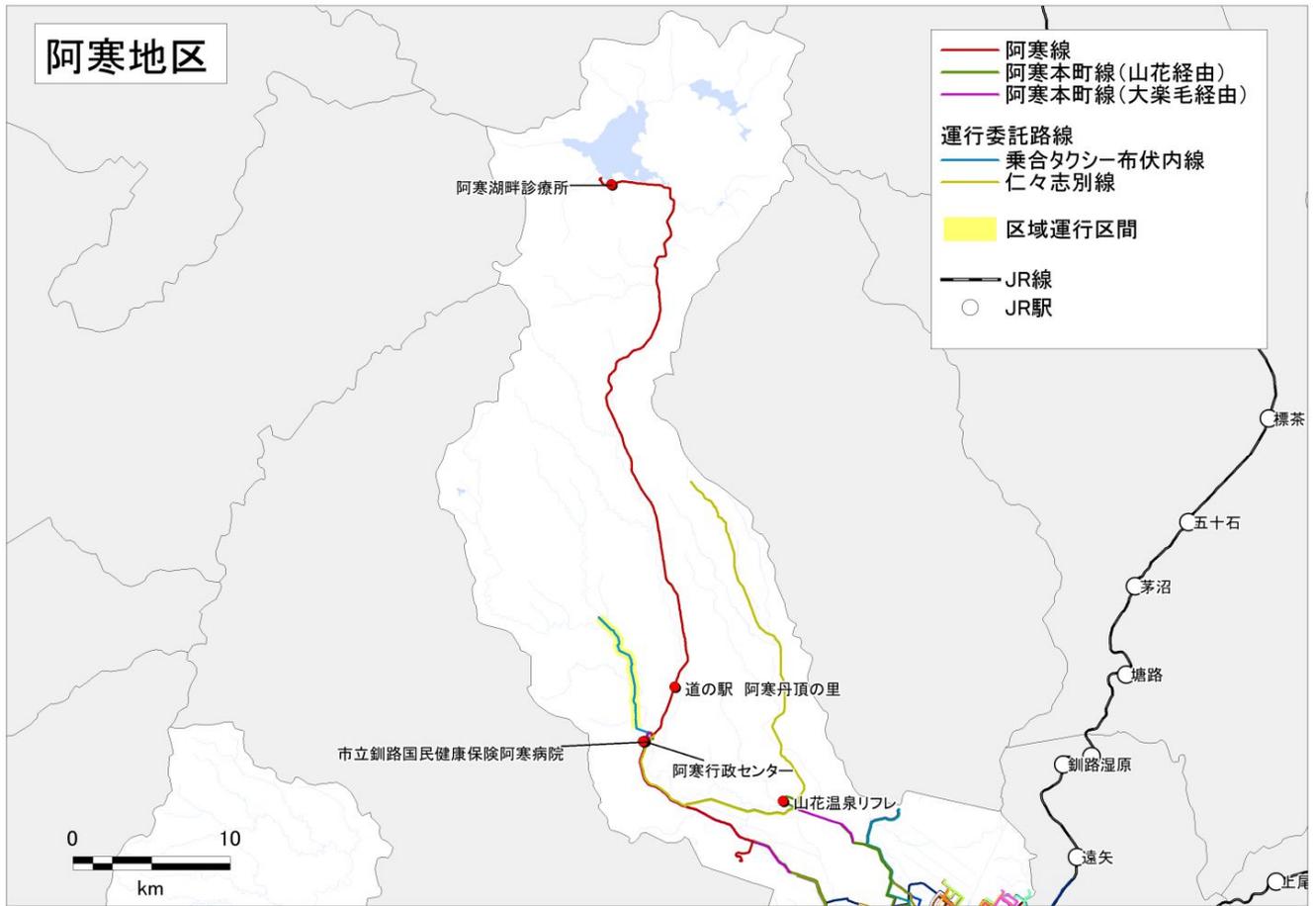
- 市内バス路線
- 地域間バス路線
- 運行委託路線
- 区域運行区間
- JR線



市街地

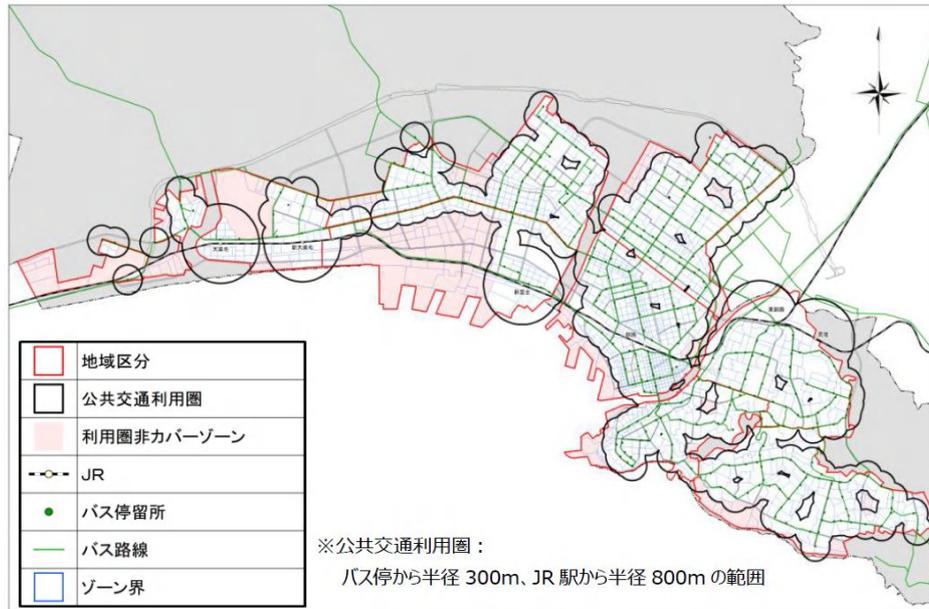


- たくぼく循環線
- 若草団地線
- 若草団地線(系統の2)
- 武佐線
- 武佐線(系統の3)
- 鶴ヶ岱線
- 明輝高校線
- 学園線
- 豊美線
- 文苑公住線
- 文苑公住線(系統の2)
- 白樺線(湖陵)
- 白樺線(千代ノ浦)
- 霧多布線
- 新富士新野線
- 昆布森線
- 昆布森線(系統の2)
- 別保線
- 遠矢線
- 白糠線
- 大楽毛線
- 浄水場線
- 晴海線
- 南北線
- 愛国線
- 愛国線(系統の2)
- 東西線
- 美原線(芦野)
- 美原線
- 昭和線
- 昭和線(系統の2)
- イオン昭和線
- イオン線
- イオン鉶路線
- 高専線
- たんちょう線
- 鶴野ニュータウン線
- 昭和線
- 大楽毛線
- 高専まりも線
- 鉶路羅臼線
- 鉶路標津線
- 鶴居線
- 鶴居S線
- 幌呂線
- 阿寒本町線(山花経由)
- 阿寒本町線(大楽毛経由)
- 山花温泉リフレ線
- 阿寒線
- 鉶路空港連絡バス



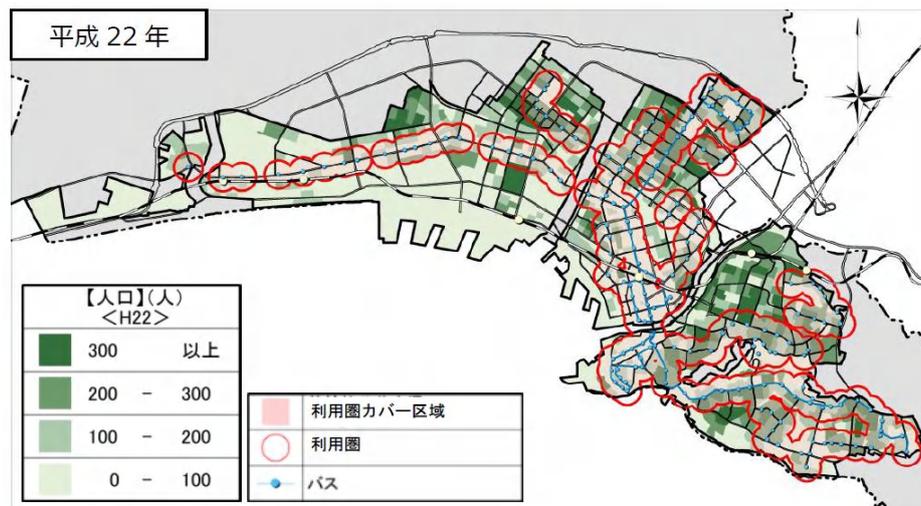
2-2 釧路市の公共交通の状況

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、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（策定中）

図 21 全駅・バス停からの徒歩圏人口カバー範囲



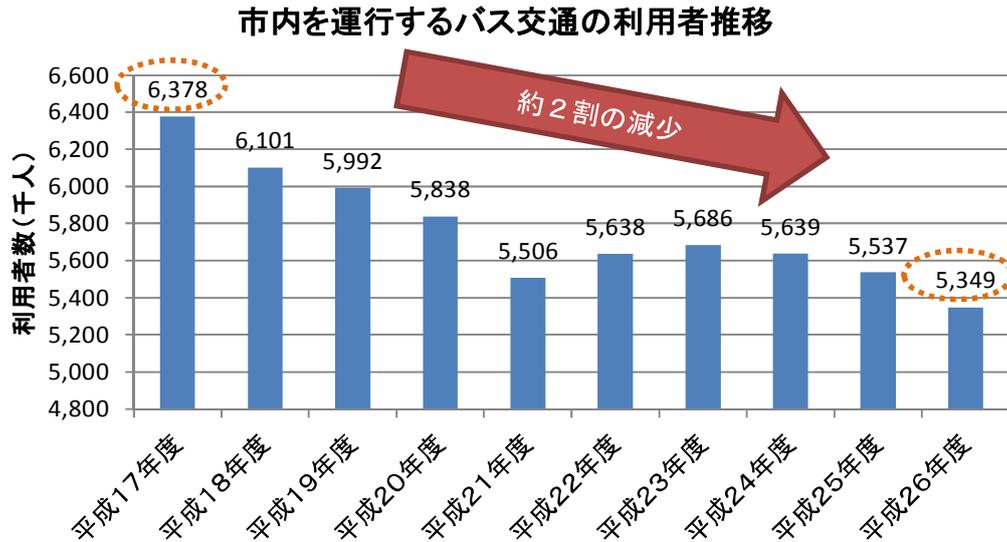
資料：釧路市立地適正化計画（策定中）

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

2-3 路線バス等

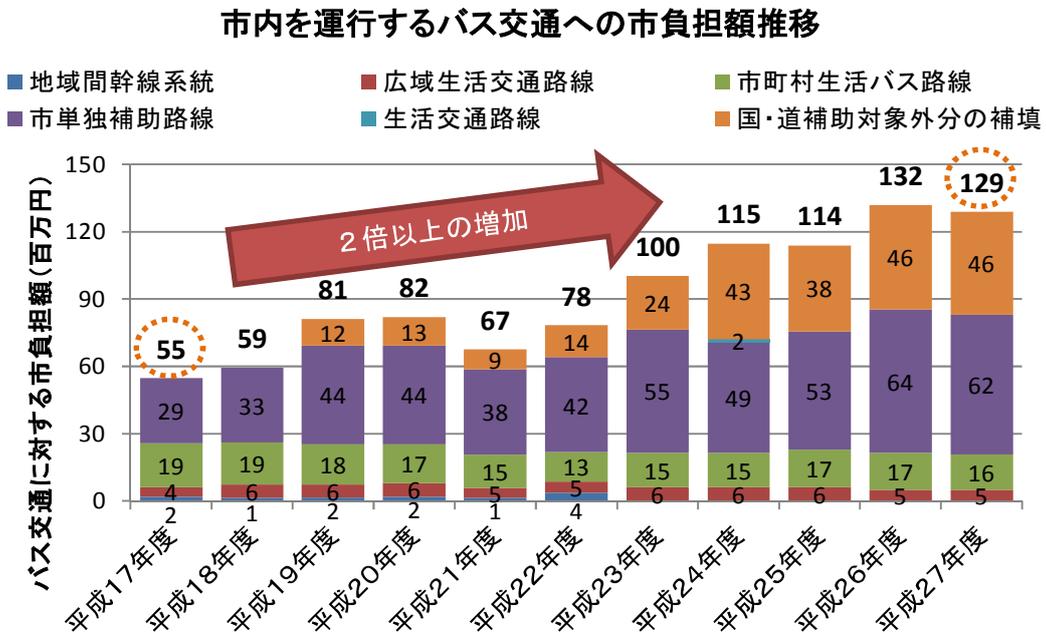
市内を運行するバス交通の利用者は平成 17 年度から平成 26 年度にかけて、約 2 割の減少となっている。

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

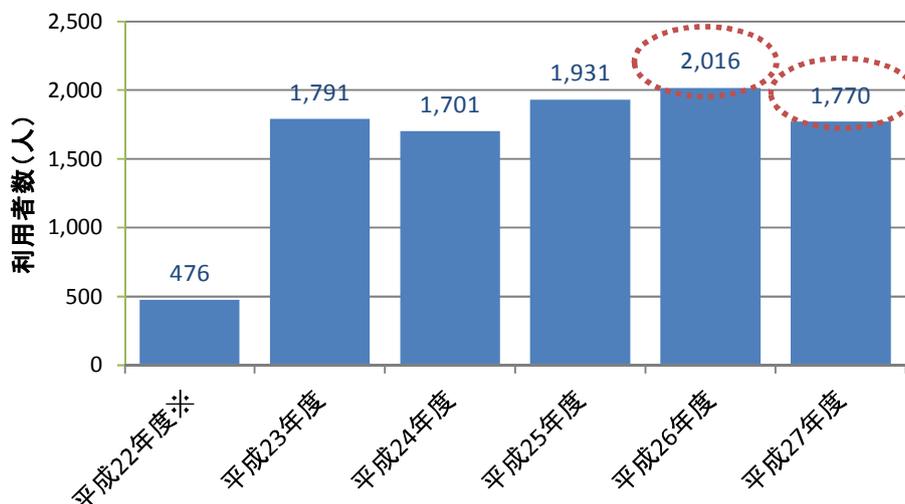


資料：釧路市

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、阿寒地区を運行している乗合タクシー布伏内線は、平成26年度に2,016人と増加傾向にあったが、直近の平成27年度実績では、1,770人と平成26年度比較し、約250人の減少となっている。

乗合タクシー布伏内線 利用者数推移



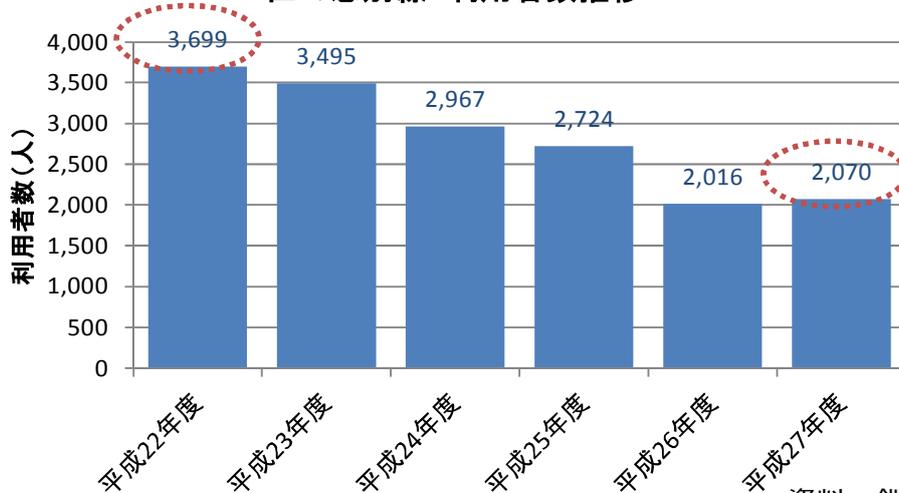
※平成22年度は12月から3月の運行

資料：釧路市

図 25 乗合タクシー布伏内線 輸送人員推移

一方で、同じく運行委託路線であり、阿寒地区を運行している仁々志別線は、仁々志別小学校の閉校問題もあり、年々減少傾向となっており、平成22年度と平成27年度の利用者数を比較すると、約5割減少(約1,600人減少)となっている。

仁々志別線 利用者数推移

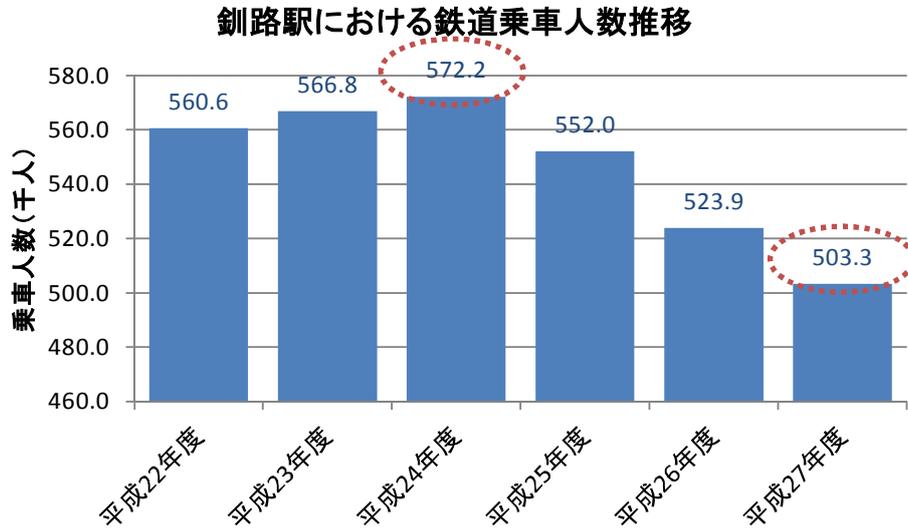


資料：釧路市

図 26 仁々志別線 輸送人員推移

2-4 鉄道

釧路市内を運行している広域公共交通である鉄道利用者数は、平成 22 年度以降、増加傾向に転じたが、その後は約 1 割減少（約 70 千人）となっている。

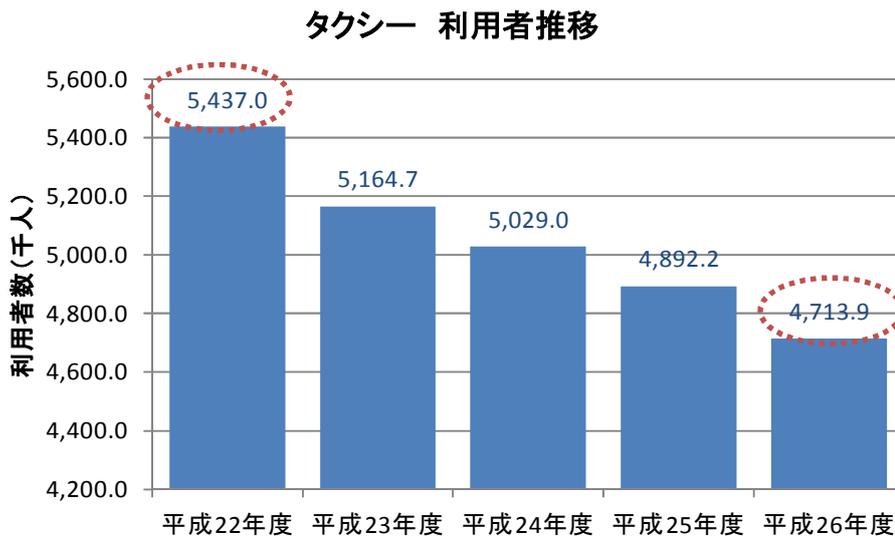


資料：北海道運輸局釧路運輸支局

図 27 釧路駅における鉄道乗車人数推移

2-5 タクシー

釧路市内におけるタクシー利用者の推移は、年々減少傾向にあり、平成 22 年度と平成 26 年度を比較すると、約 1 割の減少（約 723 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. 各種調査結果の概要

3-1 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市民ニーズ把握調査を実施し、買物・通院時の交通行動の実態やバスの利用状況、釧路市地域公共交通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）を対象

(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

● ● ●

3-2 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を対象

(3) 調査実施日

平成 28 年 7 月 12 日 (火) ~14 日 (木) ※始発・終発を含めた全便を対象

(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

●●●

表 3 路線別利用者数（その1）

路線名	運行便数 (便/日)	1便当たり利用者数 (人/便)
たくぼく線	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（糊陵）	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 (便/日)	1便当たり利用者数 (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 (便/日)	1便当たり利用者数 (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

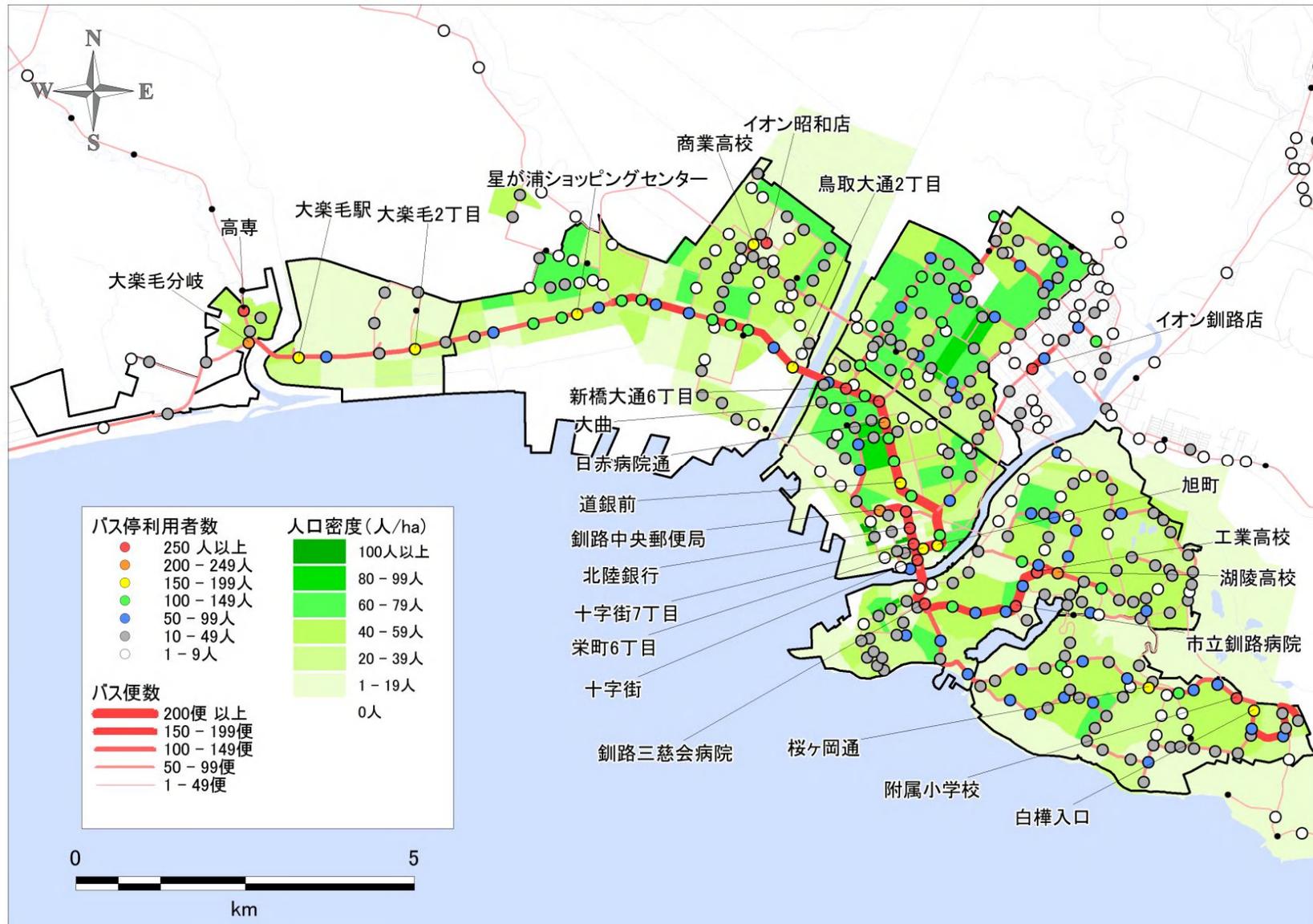


図 29 バス停別利用者数 (1日)

3-3 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）：課題共有編

10月12日（水）：課題解決編

(5) ワークショップ開催結果概要

●●●

4. 公共交通の課題整理

4-1 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

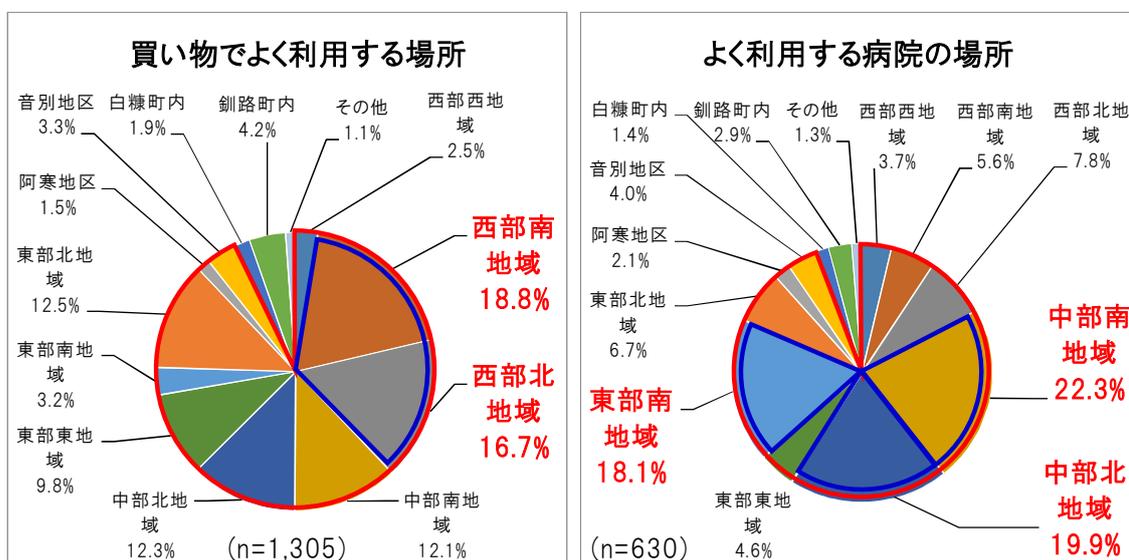
- ・釧路市の人口は減少傾向にあり、釧路市人口ビジョンにおける将来人口も減少の一途をたどっている。
- ・医療施設及び商業施設の徒歩圏人口カバー範囲では、釧路市の市街地は、ほぼ全域が徒歩圏内に医療施設及び商業施設が立地しており、都市機能が拡散している状況が見受けられる。
- ・都心部では、近年、まちなか居住の観点による市営住宅や道営住宅の整備を行っているが、都心部全体の商業機能の低下や人口の減少等による空洞化、低未利用地の増加など、都心部の魅力が喪失している。

4-2 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になっている。



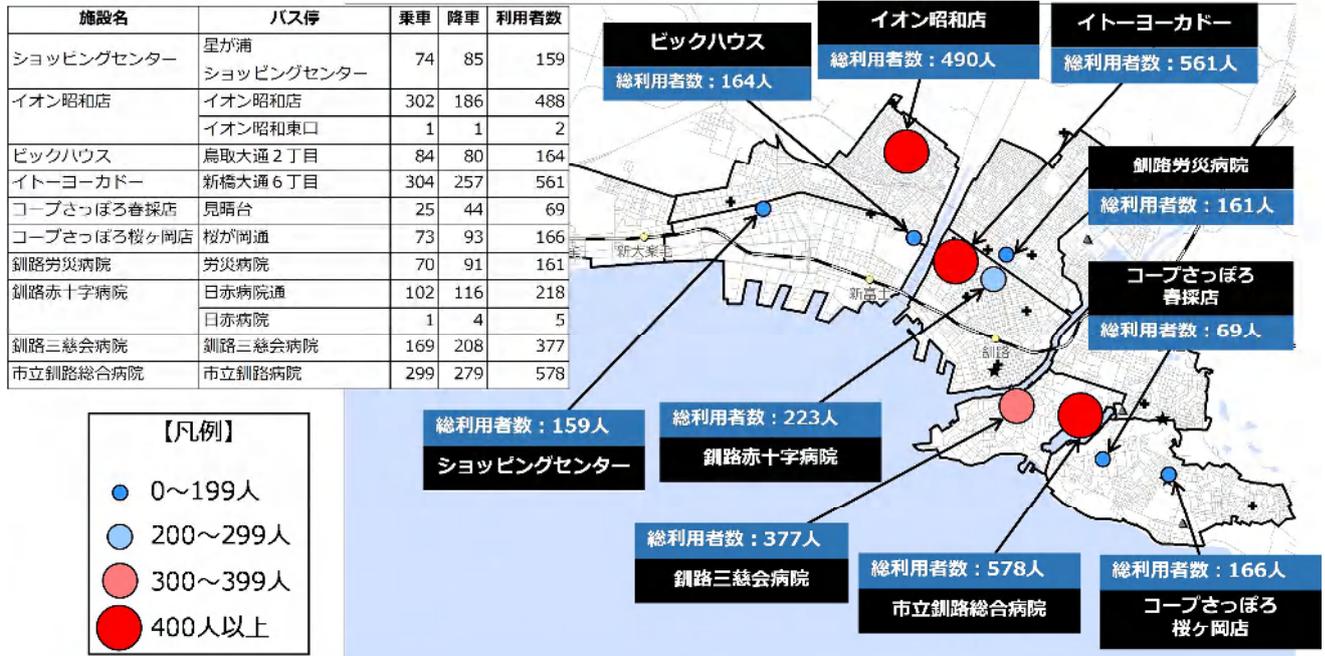
- ・市民が買い物や通院でよく利用する場所は、大型商業施設や総合病院が立地している「西部南地域」及び「西部北地域」、「東部南地域」となっており、都心部へのニーズは少ない。



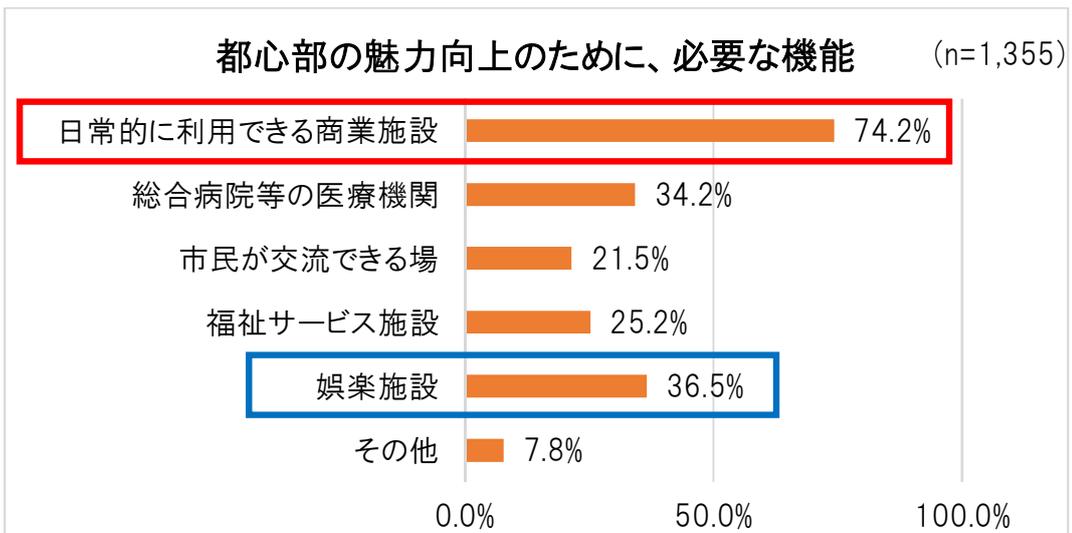
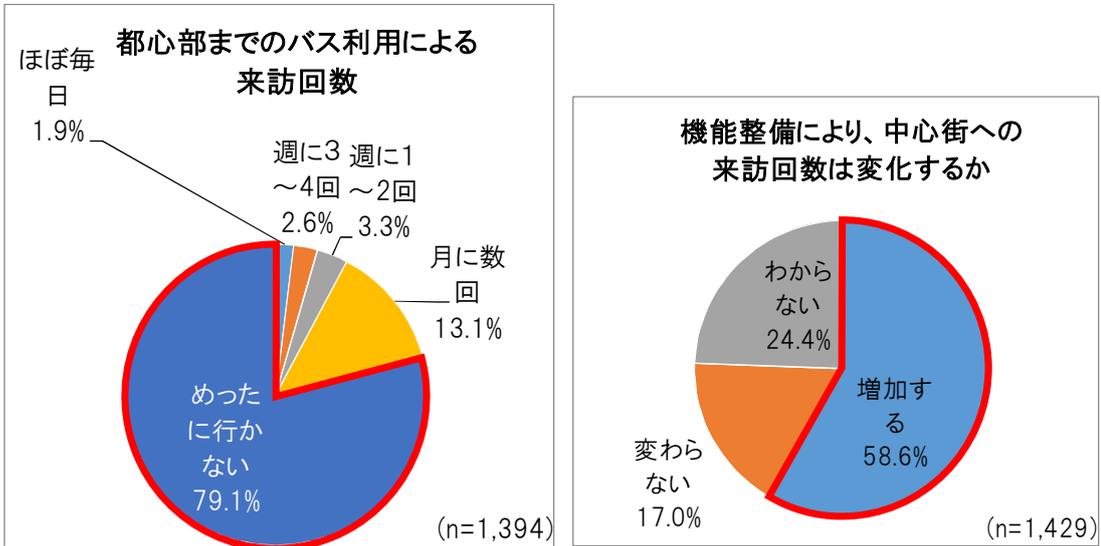
- ・また、既存バス路線 51 系統のうち、37 系統の運行時間が片道 40 分以上の運行となっており、バス路線の長大化に伴い、運行時間が不正確となっている。
- ・さらに、市内バス路線の多くは、住宅街を多く運行していることから、バス路線が煩雑となっており、バス路線がわかりづらいとの意見がある。

4-3 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、イオン昭和店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、既存バスサービスと比較すると乖離がみられる。

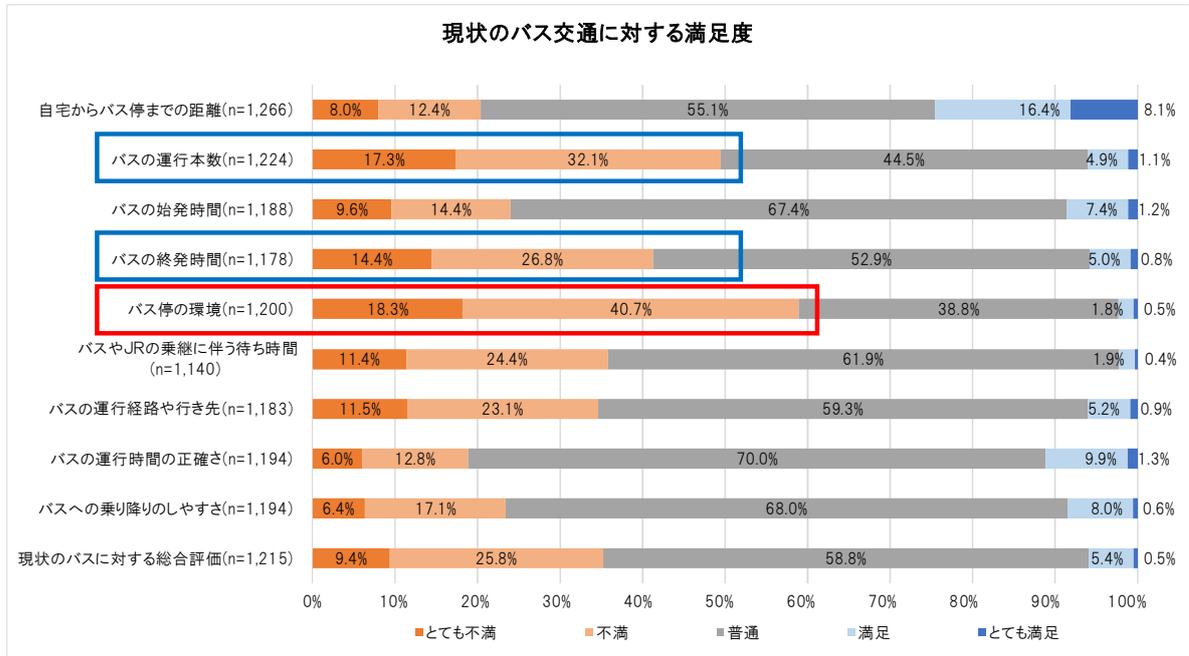


- また、都心部までのバス利用による来訪回数は、「めったに行かない」が約 8 割となっているが、「日常的に利用できる商業施設」などが整備された場合、都心部への来訪回数は増加することが予想される。

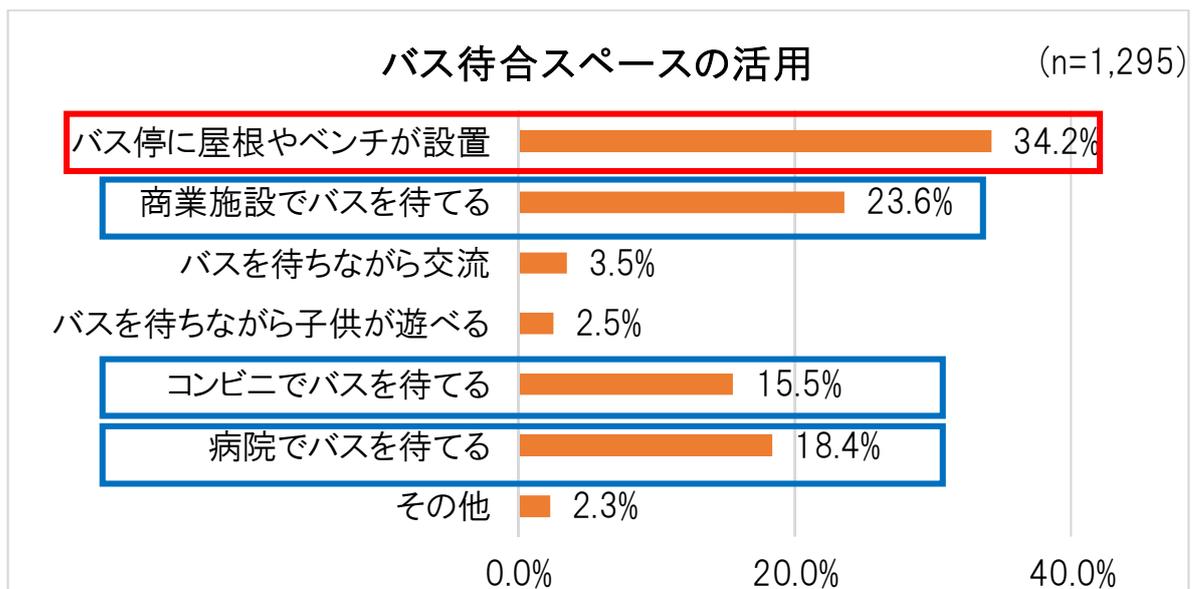


4-4 市民にとって利用しやすいバス待合環境の改善

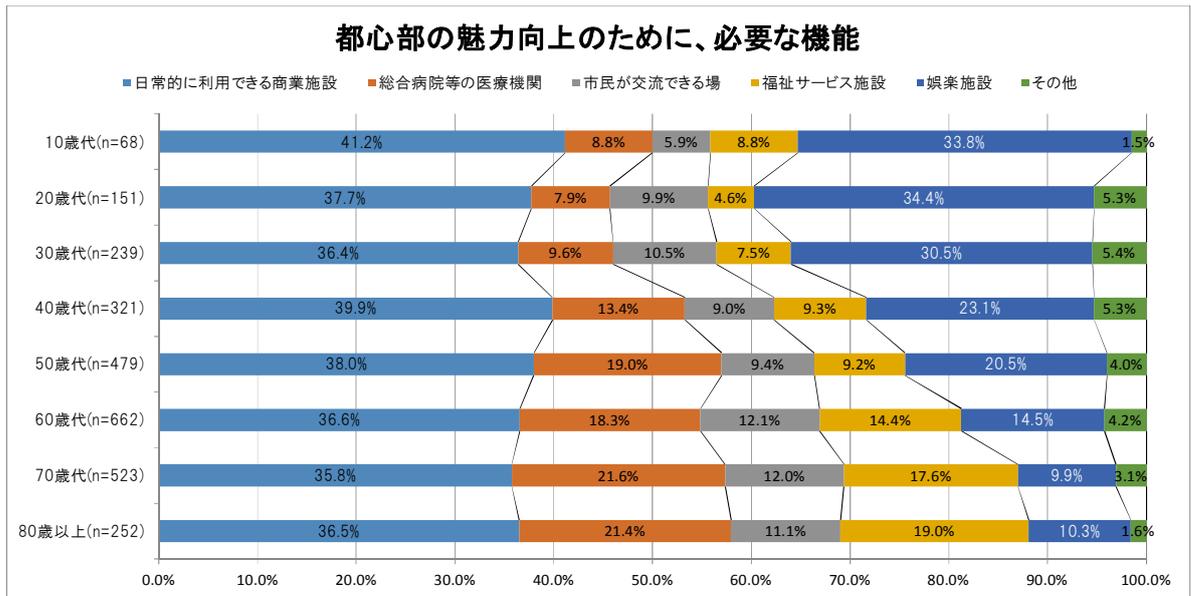
- ・本年実施した市民ニーズ把握調査では、バス停の環境の不満足度が最も高くなっている。



- ・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が設置」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2割となっている。

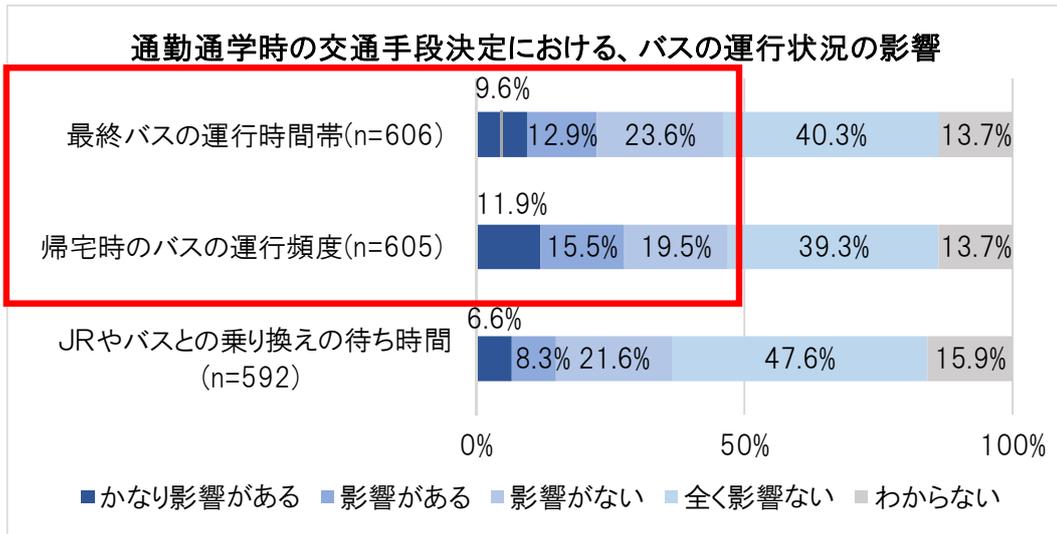


- ・さらに、都心部の魅力向上のために、必要な機能として、どの年齢階層でも「日常的に利用できる商業施設」や「市民が交流できる場」が同程度の割合となっている。
- ・また、交通まちづくりに関する学生ワークショップでも、「交通結節点における学生主催のイベントの実施」など、市民が交流できる場の創出にニーズがある様子がうかがえる。

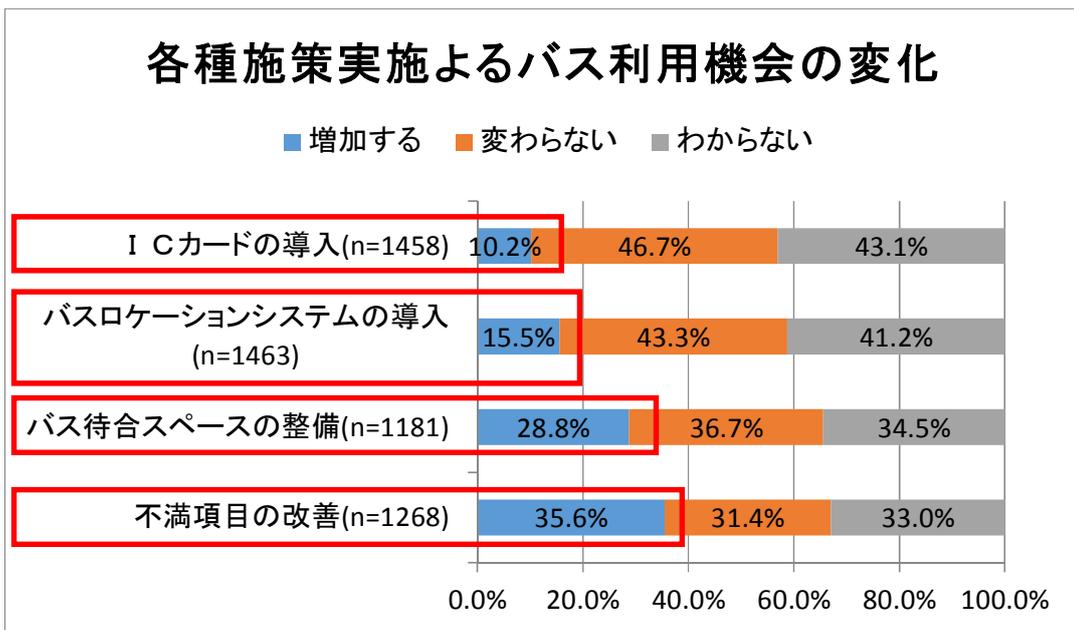


4-5 バス利用機会増加に寄与する現行バスサービス内容の見直しや 情報提供機能の強化

- ・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。

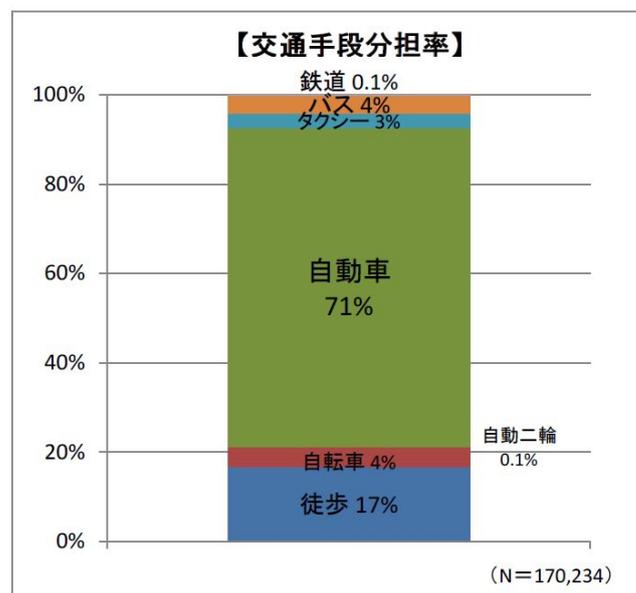


- ・交通まちづくりに関する学生ワークショップでは、市内を運行するバス路線が煩雑であることに加え、運賃体系がわかりづらいなどの意見がある。
- ・さらに、バス待合環境の改善や不満度項目の改善、IC カードの導入、バスロケーションシステム等のバス利用環境向上に向けた各種施策実施時のバス利用機会はそれぞれで 1 割以上が「増加する」と回答している。



4-6 市民の意識変容による公共交通への積極的な関わり増加と 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、釧路都市圏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利用は、4%程度となっており、過度に自動車に依存している様子がうかがえる。
- ・さらに、過度な自動車依存は、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る。
- ・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となっている。また、地域別の推計では、平成 47 年には、35%から 45%の間で推移する見通しである。



- ・また、釧路市内のバス交通の利用者は、平成 17 年度から平成 26 年度にかけて約 2 割（約 103 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 年度と比較し、平成 27 年度は約 2 倍以上（約 7,400 万円）の増加となっている。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。

4-7 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、郊外部における持続可能な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。

4-8 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、釧路圏域の中核として重要な役割を担っている。
- ・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 地域公共交通網形成計画の基本方針及び目標

1. 基本方針

釧路市における上位・関連計画や地域・公共交通の課題を踏まえ、釧路市地域公共交通網形成計画の基本的な方向性を次の通り定める。

基本理念

交通まちづくりにより、ひと・くらし・まちがつながり
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通り定める。

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

釧路市圏域の交流・連携を支える広域公共交通軸の確保

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、運賃支払いの円滑化を図る
- ・乗換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

3. 釧路市のめざす公共交通像

(1) 市街地



第5章 計画に位置付ける取組み及び実施主体

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	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※として実施】
	②乗換拠点の機能充実【再編事業として実施】
	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【再編事業として実施】
実施主体	バス事業者、行政

※再編事業（地域公共交通再編事業）：

今後策定を予定している「地域公共交通再編実施計画」において具体的に位置づける、公共交通網の再編のための事業

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	
施策1	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、運賃支払いの円滑化を図る
今後の取組み	①使いやすくてわかりやすい運賃体系の構築【再編事業として検討】
	②交通系ICカードの導入検討【再編事業として検討】
	③わかりやすいホームページやバスマップへの更新 交通拠点等でのわかりやすい情報案内・誘導の実施
	④バスロケーションシステムの導入検討
施策2	乗換拠点等におけるバス待合環境を整備する
今後の取組み	①バスシェルターの整備
	②コンビニ等と連携したバス待合環境の整備
実施主体	バス事業者、行政、地域住民、企業等

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	
施策1	みんなで公共交通を守り育てる環境を構築する
今後の取組み	①モビリティマネジメント事業の実施
	②地域住民による公共交通のサポート
	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
施策2	高齢者の公共交通利用に対する支援
今後の取組み	
実施主体	バス事業者、行政、地域住民、企業等

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	
施策	需要に応じた柔軟な移動手段を確保する
今後の取組み	①生活交通の導入検討【再編事業として実施】
	②スクールバス、患者輸送バス等の活用検討
実施主体	バス事業者、行政、地域住民等

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
今後の取組み	①観光・交流の促進に向けた交通環境の整備
	②広域的な路線の維持と連携強化
実施主体	バス事業者、行政

2. 計画の全体フロー



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

※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、本計画における乗換拠点を指す

施 策	今後の取組み	目標達成指標
<ul style="list-style-type: none"> ・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 	<ul style="list-style-type: none"> ・わかりやすく、効率よく拠点間を連絡するバス路線網への再編 ・乗換拠点の機能充実 ・市内拠点等を結ぶ地域や利用者ニーズに応じた効果的なバス運行の実施 	
<ul style="list-style-type: none"> ・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、運賃支払いの円滑化を図る ・乗換拠点等におけるバス待合環境を整備する 	<ul style="list-style-type: none"> ・使いやすくわかりやすい運賃体系の構築 ・交通系 IC カードの導入検討 ・わかりやすいホームページやバスマップへの更新 ・交通拠点等でのわかりやすい情報案内・誘導の実施 ・バスロケーションシステムの導入検討 ・バスシェルターの整備 ・コンビニ等と連携したバス待合環境の整備 	
<ul style="list-style-type: none"> ・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 	<ul style="list-style-type: none"> ・モビリティマネジメント事業の実施 ・地域住民による公共交通のサポート ・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 	
<ul style="list-style-type: none"> ・需要に応じた柔軟な移手段を確保する 	<ul style="list-style-type: none"> ・生活交通の導入検討 ・スクールバス、患者輸送バス等の活用検討 	
<ul style="list-style-type: none"> ・釧路市の機能を広域的に活かす公共交通の確保 	<ul style="list-style-type: none"> ・観光・交流の促進に向けた交通環境の整備 ・広域的な路線の維持と連携強化 	

第6章 計画の進行管理

1. 計画の目標

指標	現況値	目標値

2. 計画達成状況の評価に関する事項

○P D C Aサイクルの実行

1. はじめに ～ 目的、区域、対象期間、位置づけ ～

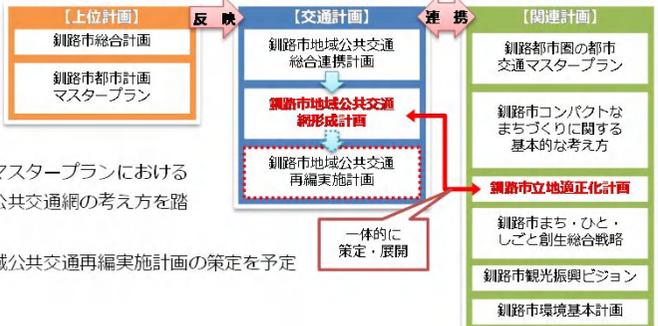
・本計画では、釧路市の上位・関連計画における「コンパクトなまちづくり」の考えに基づき、誰もが利用しやすい公共交通網の構築を目的に、釧路市地域公共交通網形成計画を策定

・本計画は、釧路市全域を対象区域として設定

・計画の対象期間は、釧路市立地適正化計画の策定期を勘案し、平成29年度～平成38年度の10年間

・本計画は、釧路都市圏の都市交通マスタープランにおける釧路都市圏が目指す将来像の骨格公共交通網の考え方を踏まえた内容

・計画の実現に向けては、釧路市地域公共交通再編実施計画の策定を予定



2. 上位・関連計画に示されたまちづくりの方向性

・上位計画である総合計画や、立地適正化計画など各種関連計画で示されたまちづくりとの整合性を持った計画を策定

◆釧路都市圏の都市交通マスタープランにおける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	○まちのにぎわいや活性化を支援
○広域的な生活交通に対応	○効率的できめ細かい公共交通を支援する仕組みづくり

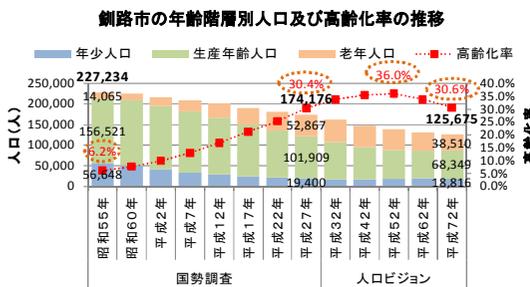
3. 公共交通をとりまく現状と課題

3-1 人口及び高齢化率の推移

・釧路市の人口は、昭和55年のピーク時から平成27年には約5万人減少し、平成72年には約10万人の減少となる見込み

・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

・高齢化率は平成52年に36.0%とピークとなり、その後は減少傾向となる見込み

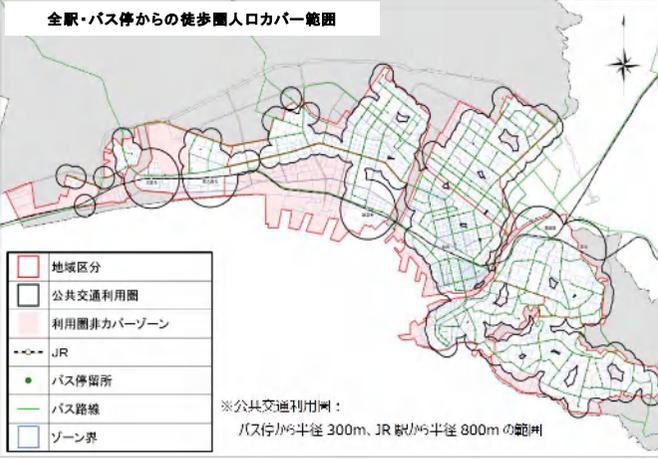


3-2 公共交通の現状

・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J R線その他、バス事業者2社による51路線のバスが運行

・釧路市における公共交通網は、市街化区域内の人口の94%をカバー

・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26年度にかけて、約2割の減少



3. 公共交通をとりまく現状と課題

3-3 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

・人口減少に加え、高齢化率も増加傾向にあり、地域別高齢化率の推計では、平成47年に35%から45%の間で推移する見通し

・市街地の医療施設及び商業施設は、徒歩圏内に立地しており、都市機能が拡散

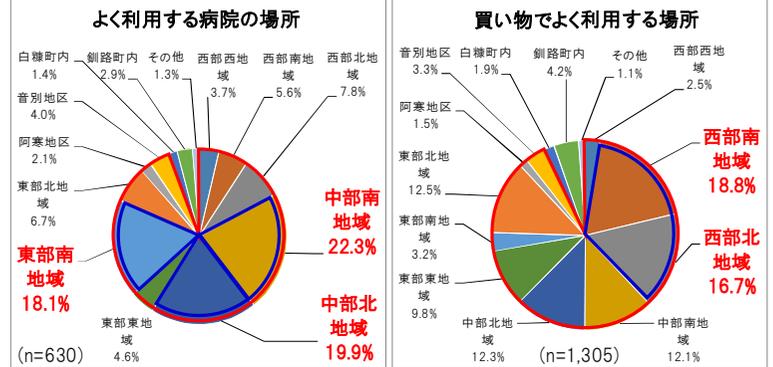
・都心部全体の商業機能の低下や人口の減少等による空洞化、低未利用地の増加など、都心部の魅力喪失

(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、運行便数が充実しているが、郊外部では運行便数が希薄

・市民が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」、「東部南地域」となっており、都心部へのニーズは少ない

・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、バス路線が煩雑であり、バス路線の長大化に伴い、運行時間が不正確



(3) 利用実態に即した公共交通網の構築

・イオン昭和店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で既存バス路線の利用者が多くあり、既存バスサービスと乖離

・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

