釧路市地域公共交通網形成計画

平成２９年６月

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　地域公共交通網形成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

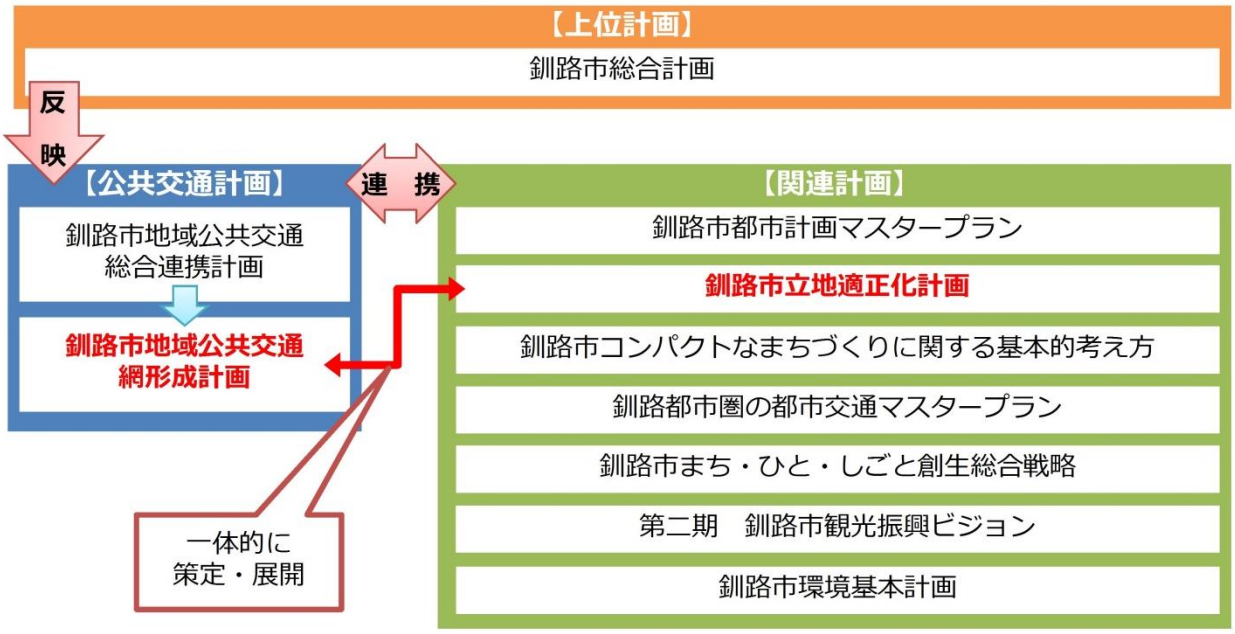
・釧路市全域

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	釧路市総合計画	平成20～29年度
関連計画	釧路市都市計画マスタープラン	平成13～32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
	釧路市まち・ひと・しごと創生総合戦略	平成27～31年度
	第二期　釧路市観光振興ビジョン	平成29～38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。

２-１　上位計画

（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力みなぎる　環境・交流都市「釧路」
基本目標	・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	・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	・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。

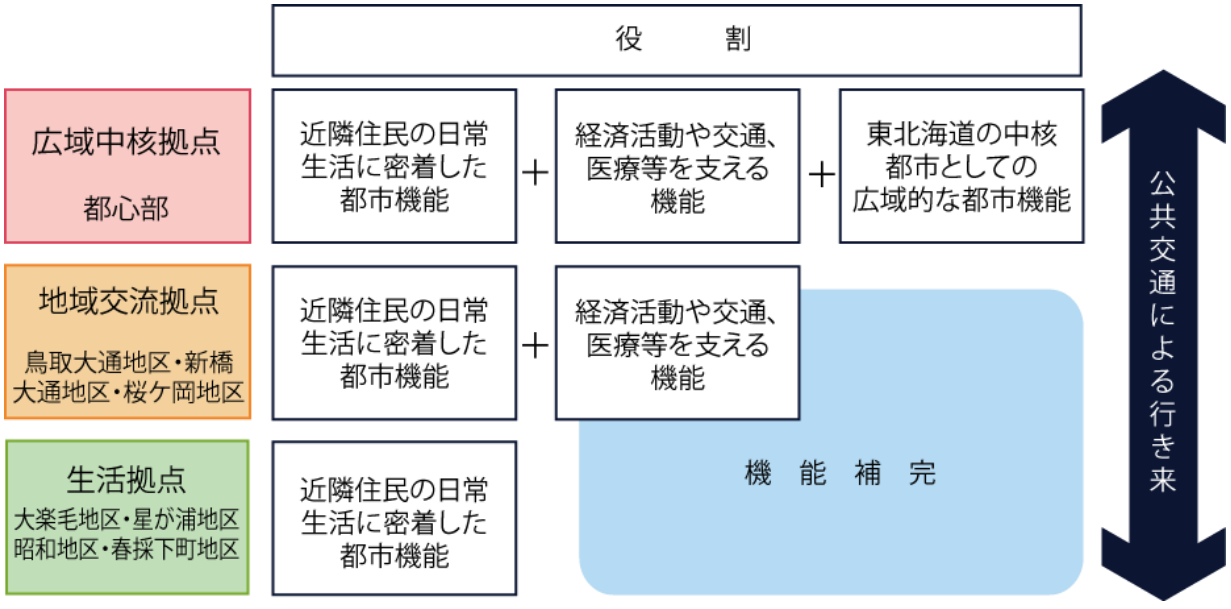
2-2　関連計画

（1）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	大自然に育まれ、ひと・モノが行き交う東北海道の中核都市
基本目標	・豊かな生活環境を創造するまちづくり ・環境負荷の小さい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	●交通体系整備方針 ・公共交通（バス・鉄道）の充実 ①バス 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。 ②鉄道 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組みである。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。 ●福祉のまちづくり方針 ・公共交通機関施設のバリアフリー化推進 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道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。 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、車両等の導入などにより、移動しやすい公共交通網の実現誘導を進める。

（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	・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㎞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	・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が、都市機能や居住を誘導するだけでなく、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。



（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	・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の考え方	・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	・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

（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 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。

○まちのにぎわいや活性化を支援

・都心部等の乗継拠点について、まちのに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※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

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



◆広域公共交通軸について



（５）その他の関連計画

計画の名称等 （計画期間）	公共交通に関係する施策・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。
第二期　釧路市観光 振興ビジョン （平成 29 年度 ～平成 38 年度）	〈施策〉 ●“陸・海・空” 交通インフラ＆ネットワーク整備 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。 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。 〈事業〉 ・交通拠点の充実・強化 ・二次交通の維持・強化
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

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^2）と旧阿寒町（739km^2）、旧音別町（401km^2）が合併し、1,363km^2（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。

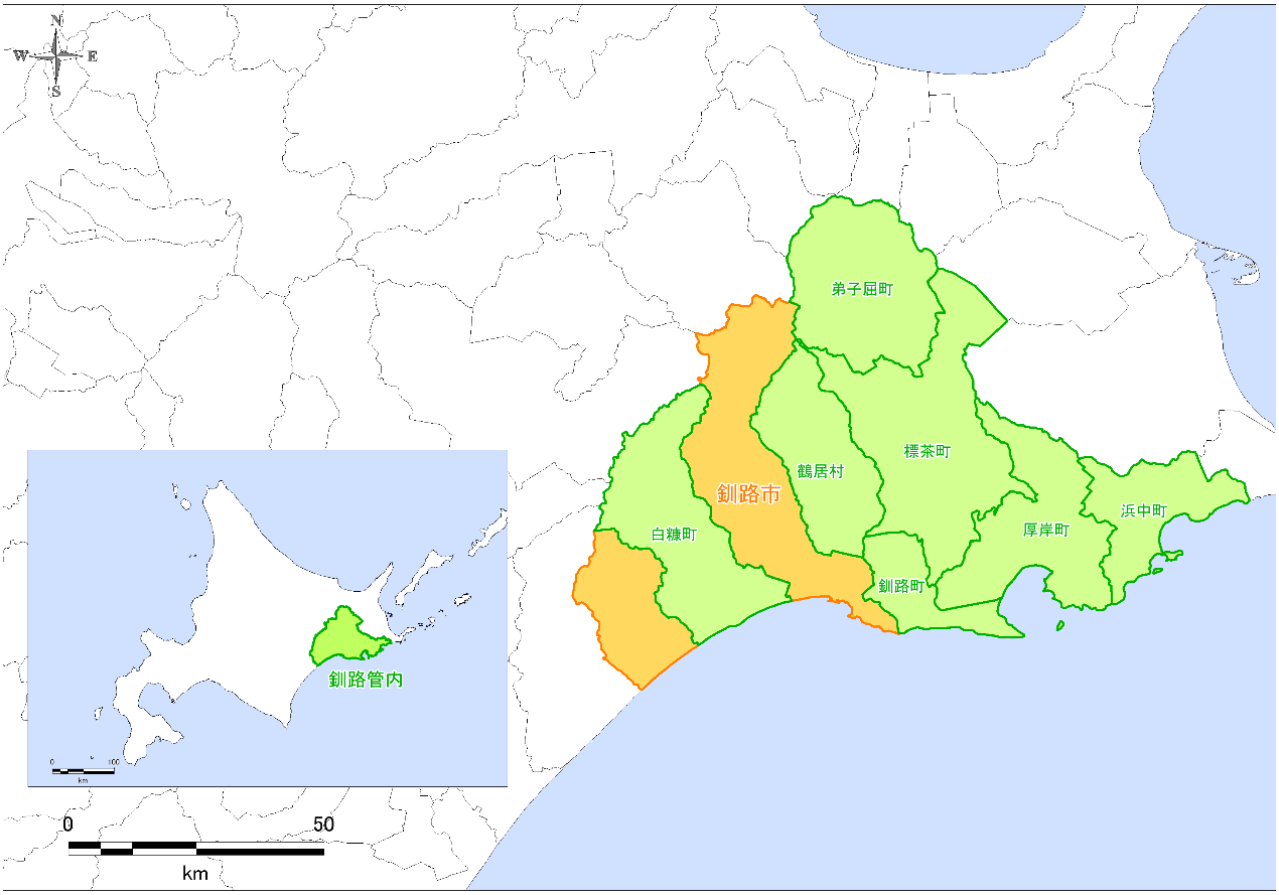


図 ３　釧路市の位置

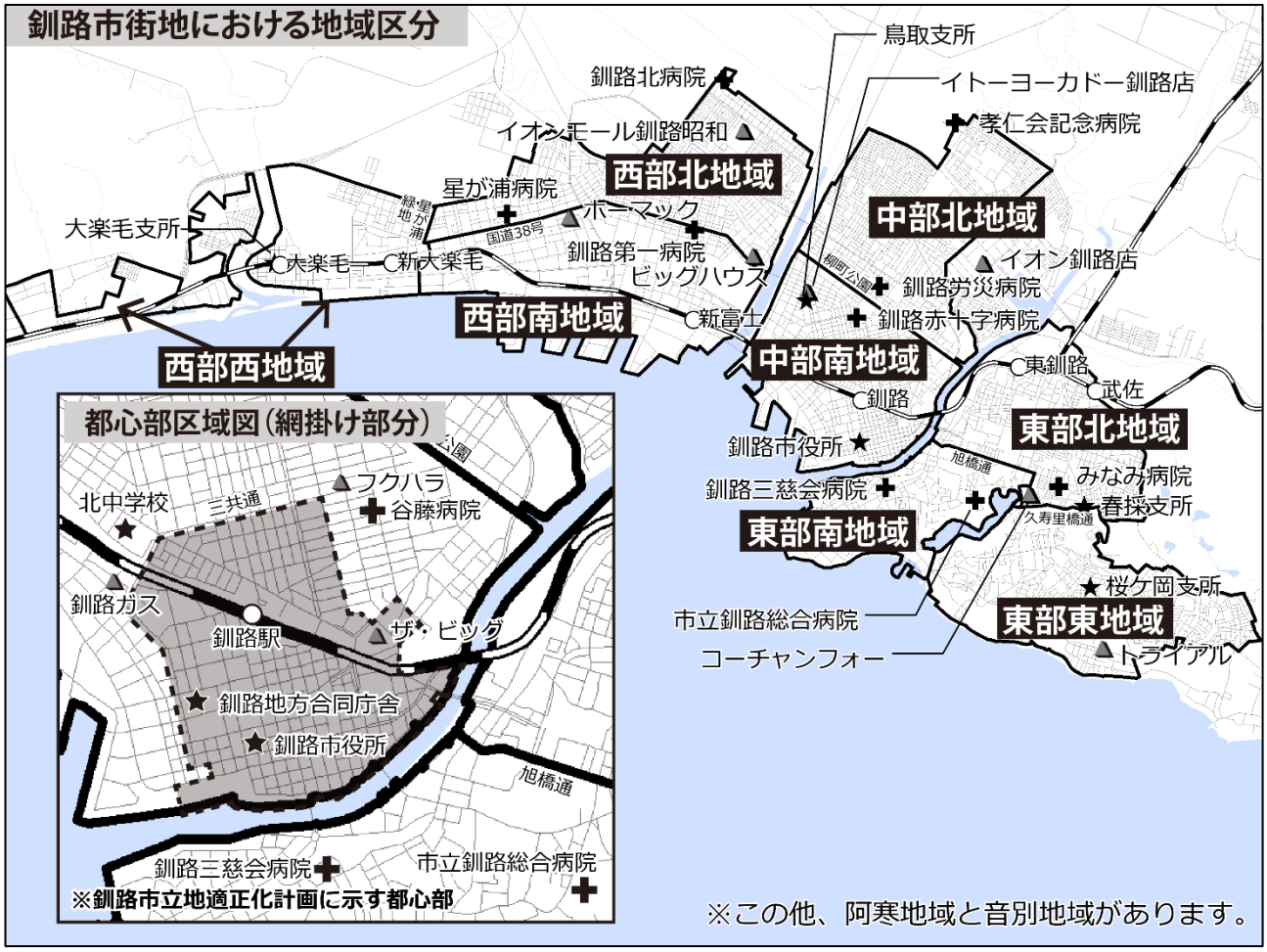
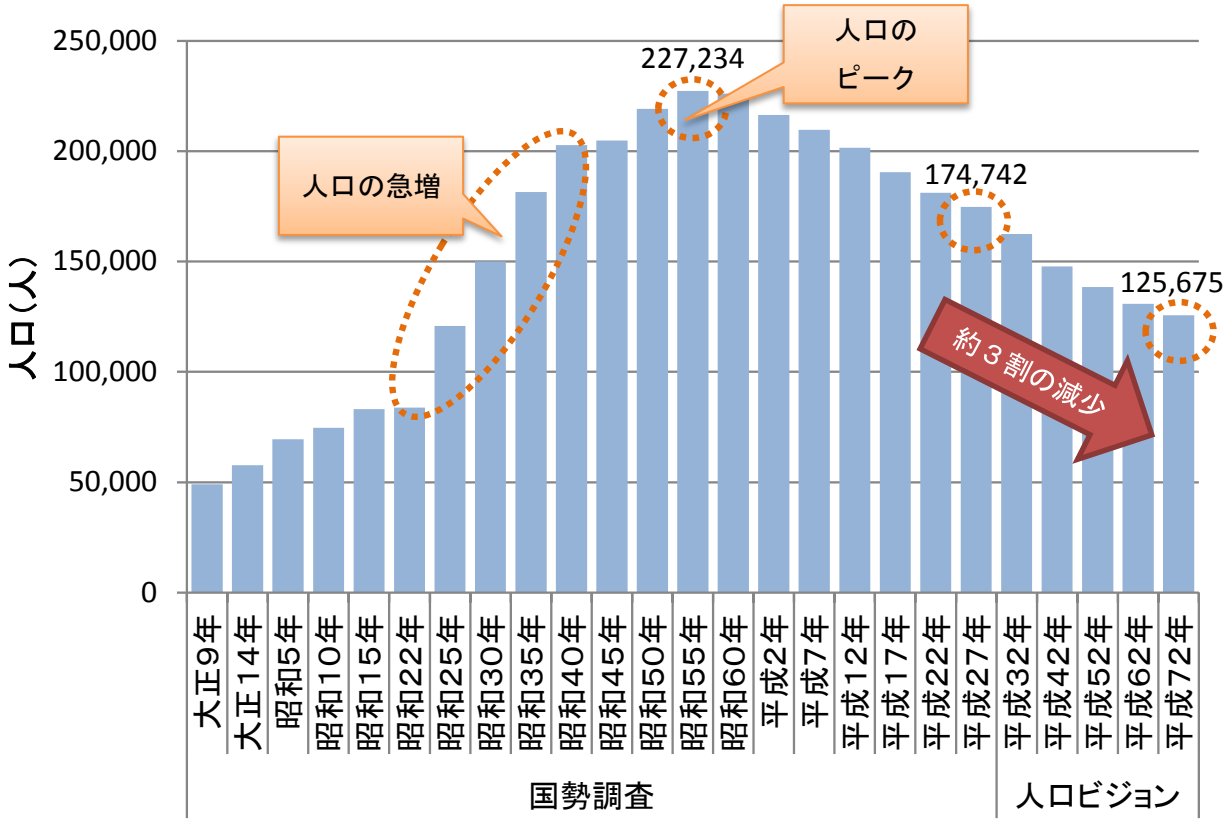


図 4　釧路市街地における地域区分

（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。

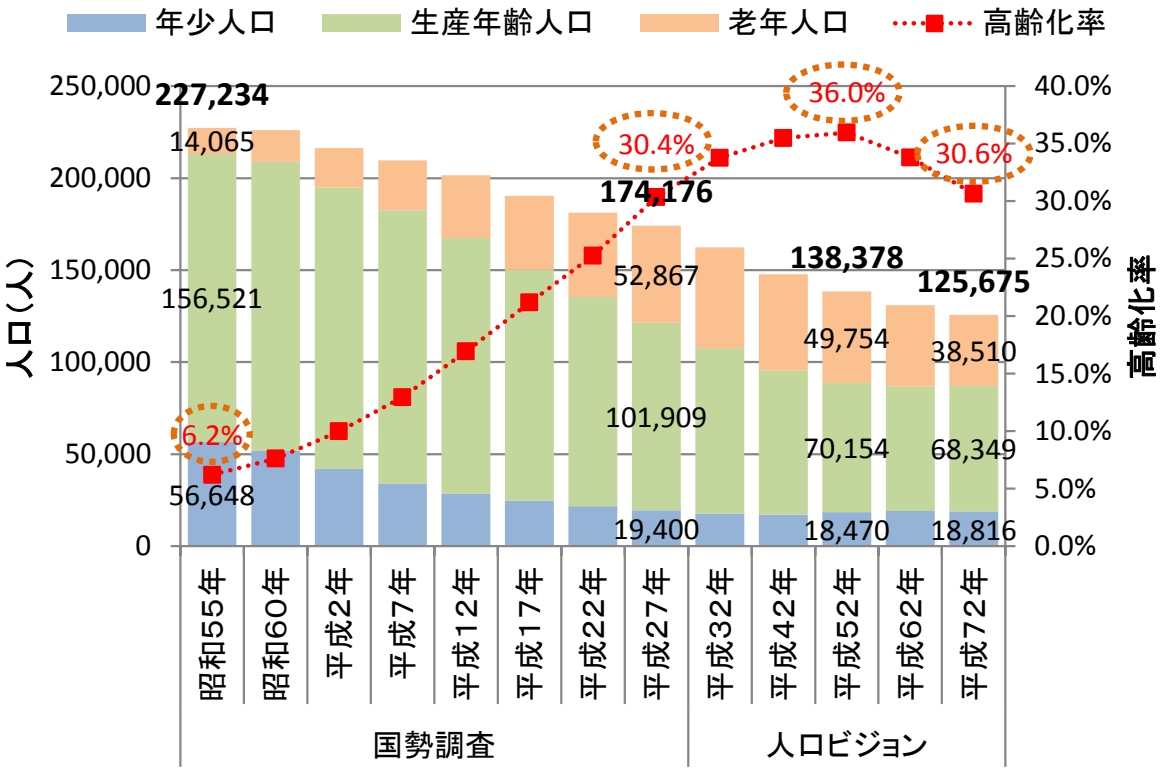


資料：国勢調査（～平成 27 年）、釧路市人口ビジョン（平成 32 年～）

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

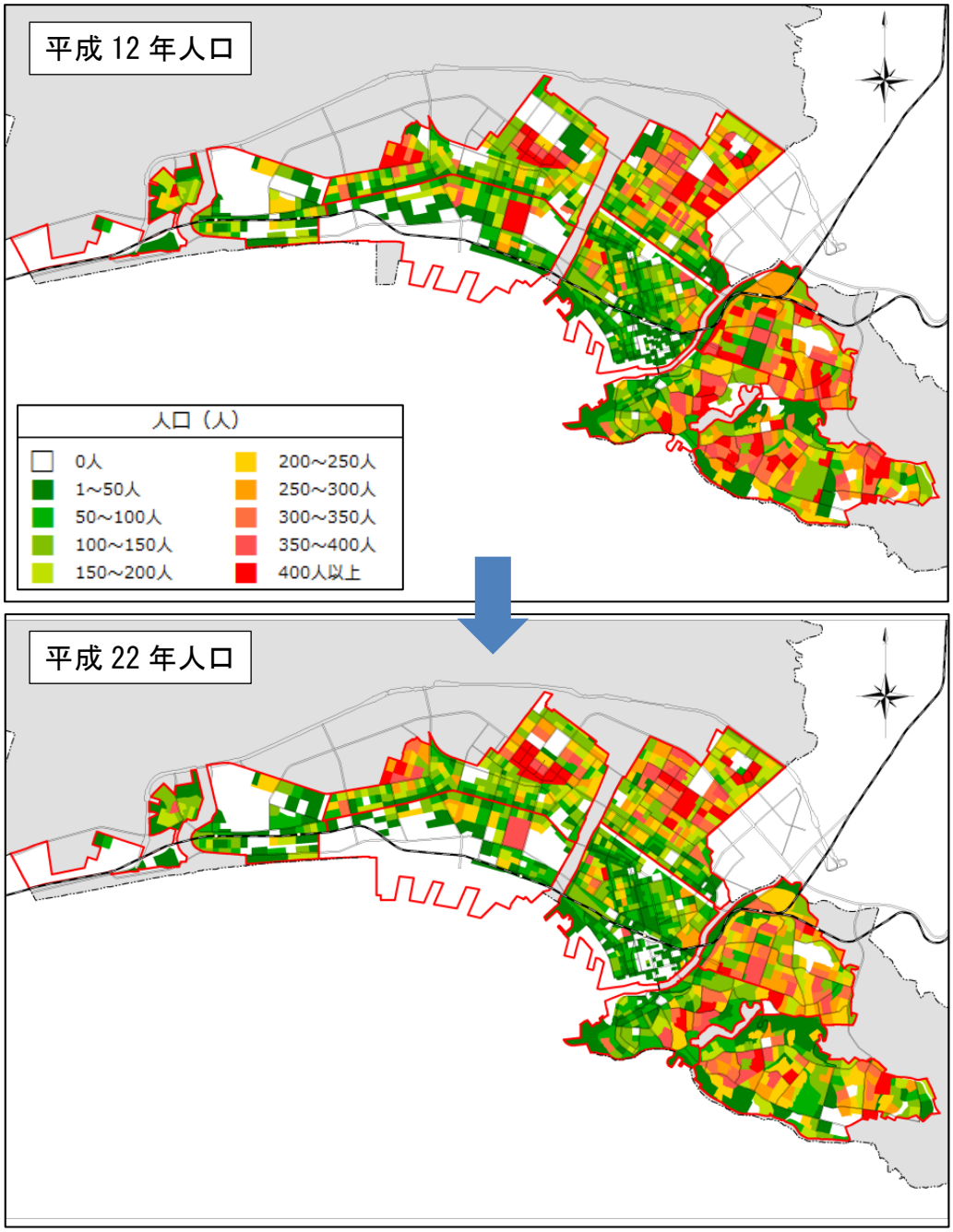
資料：国勢調査（～平成 27 年）、釧路市人口ビジョン（平成 32 年～）

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

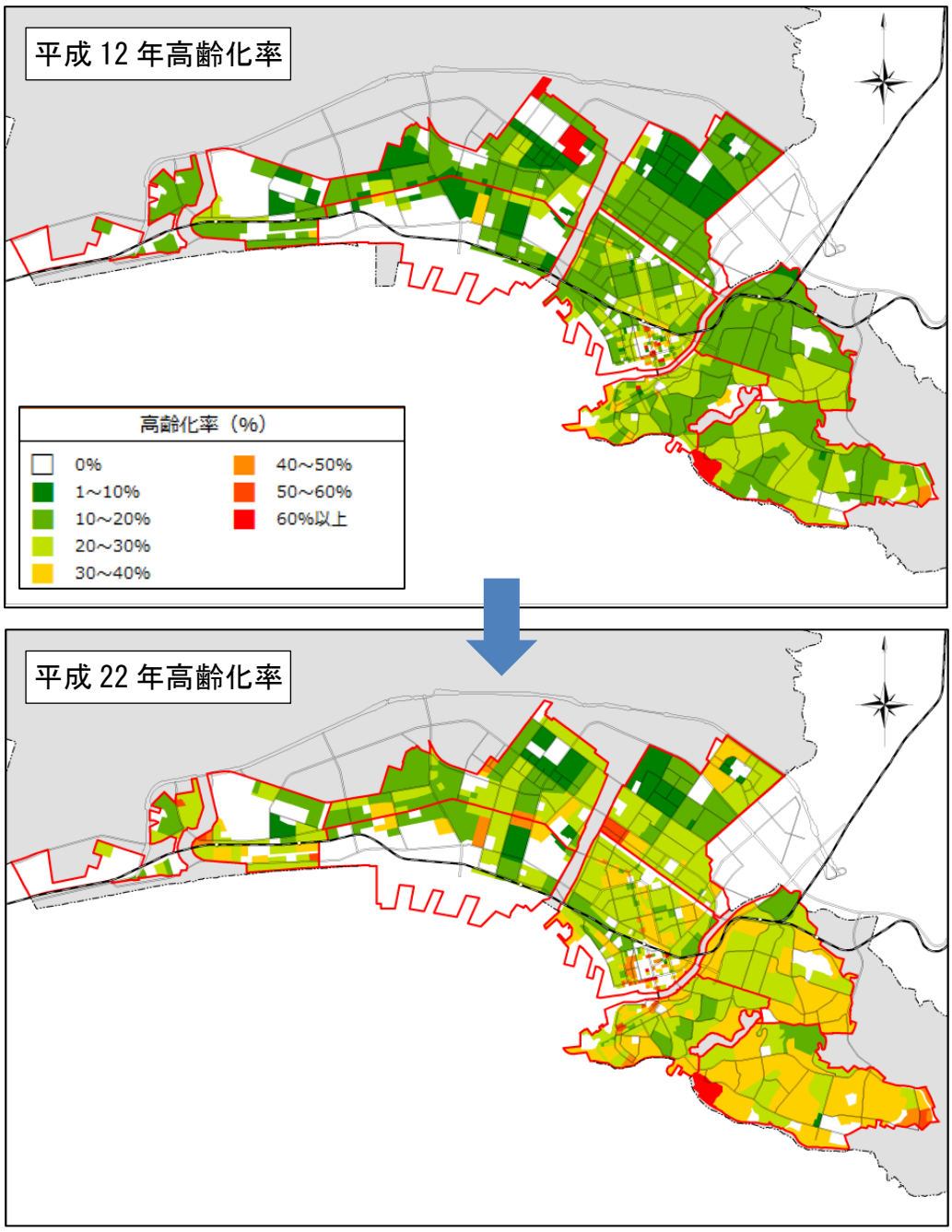
平成 12 年と平成 22 年の人口分布を比較してみると、近年、新たな宅地の開発が進み、住宅の建設が行われている西部北地域と中部北地域については増加傾向にあるが、東部全域や西部西地域は減少が進んでおり、これら地域では、この 10 年間に概ね 15%～20%の割合で減少している状況である。



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。

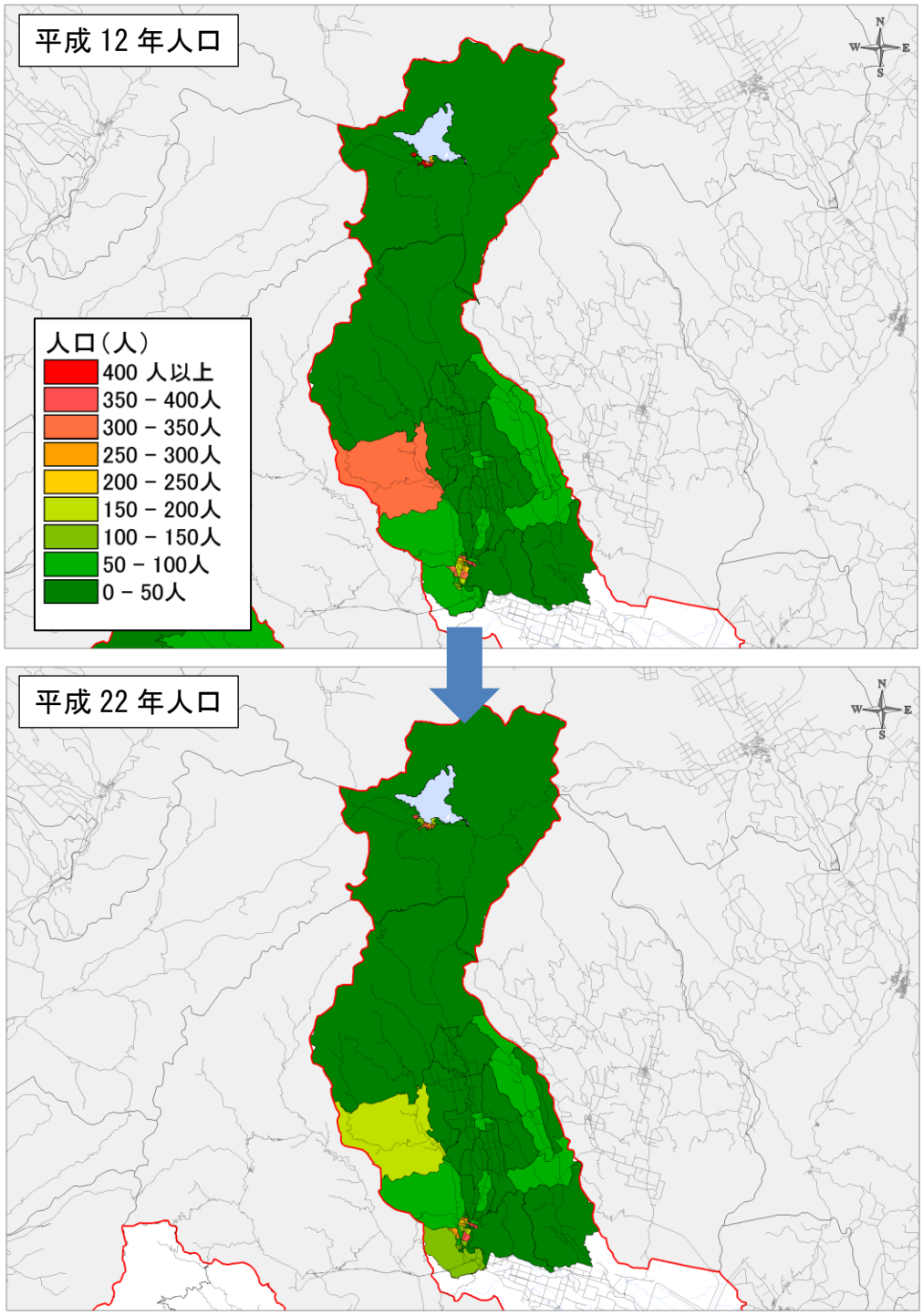


資料：釧路市立地適正化計画

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

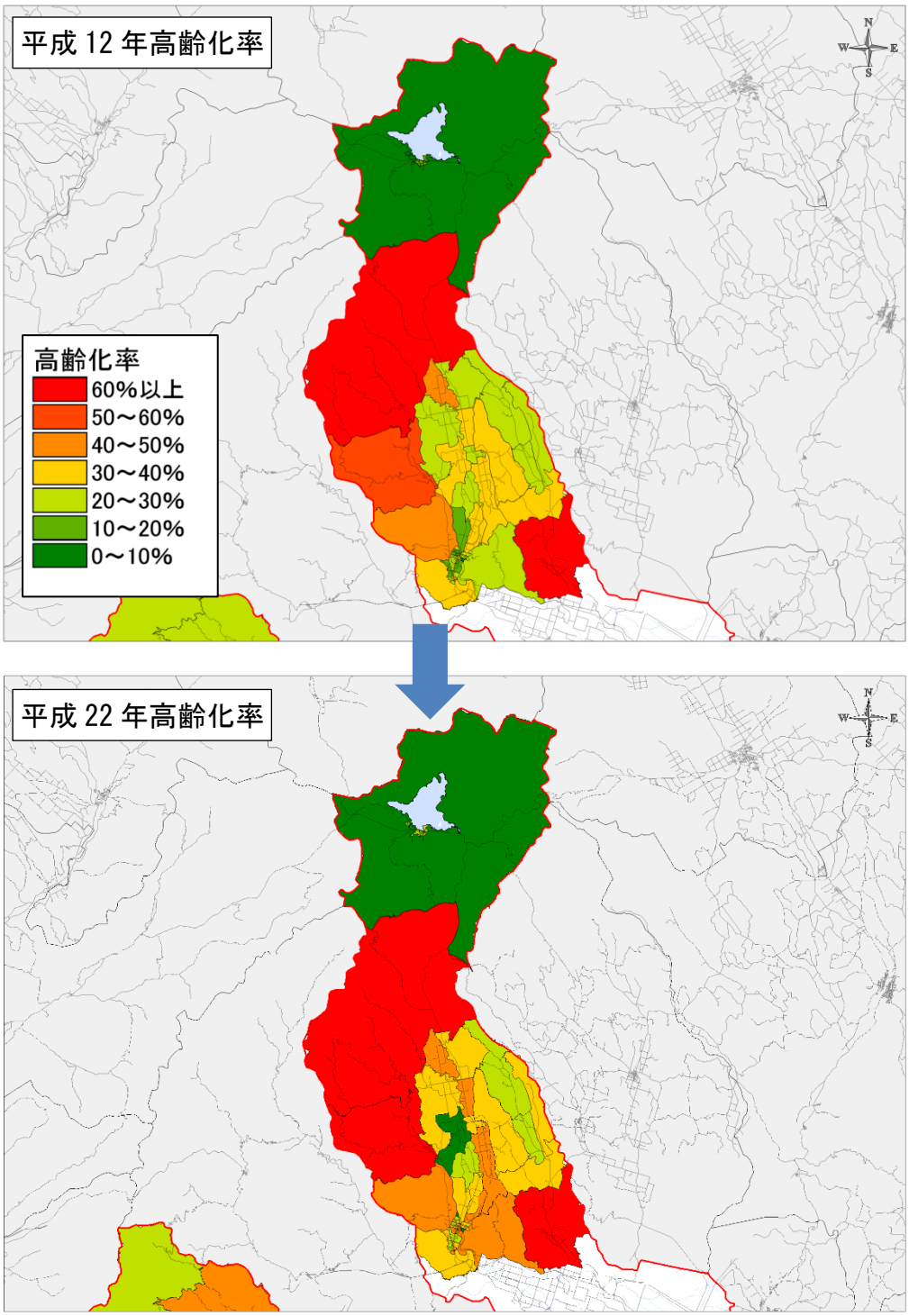
平成 12 年と平成 22 年の人口分布を比較してみると、総じて減少傾向となっている。



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。

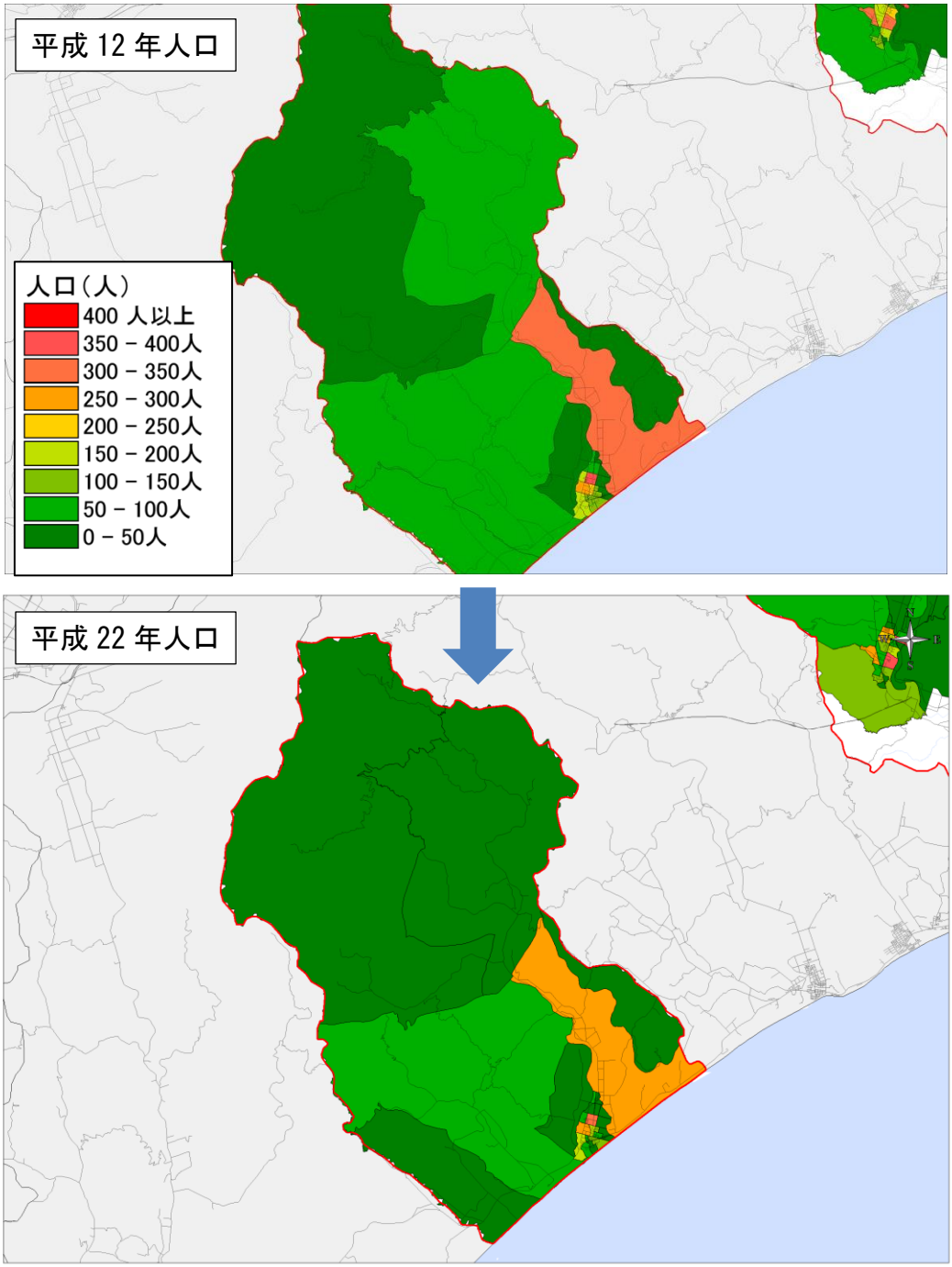


資料：国勢調査

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

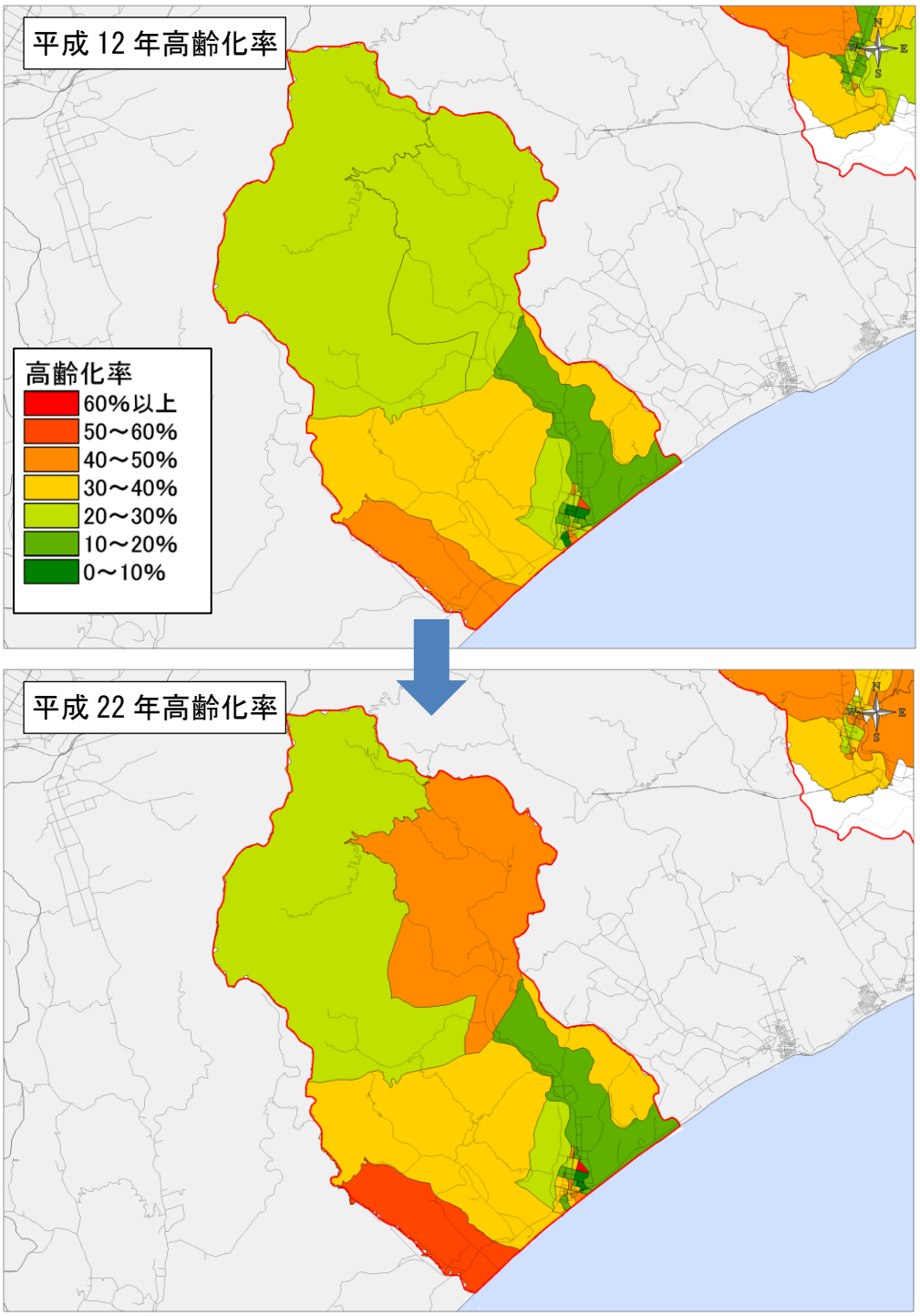
平成 12 年と平成 22 年の人口分布を比較してみると、総じて減少傾向となっており、音別市街地においても人口は減少している。一方で、人口が増加している地域も見受けられる。



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。

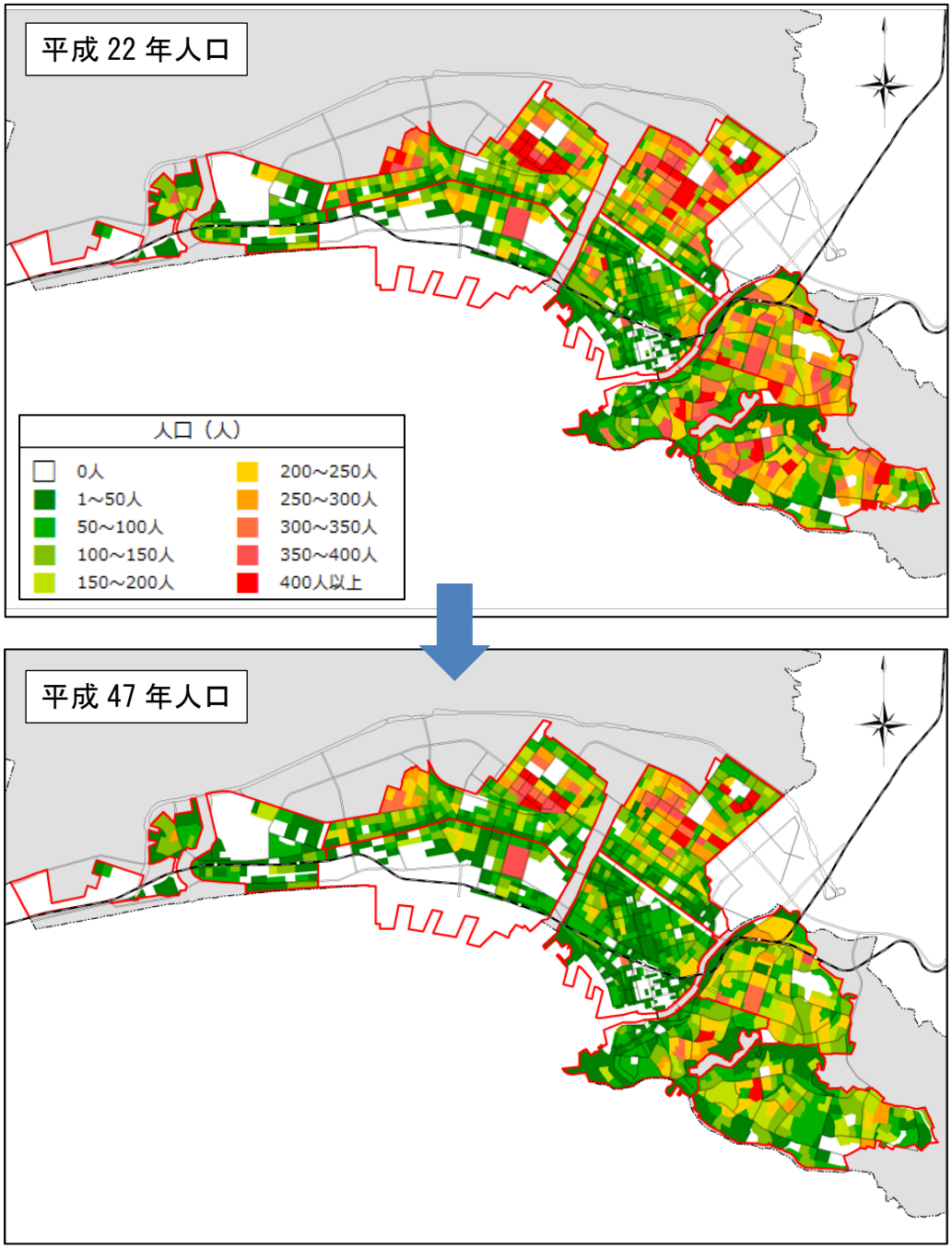


資料：国勢調査

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）

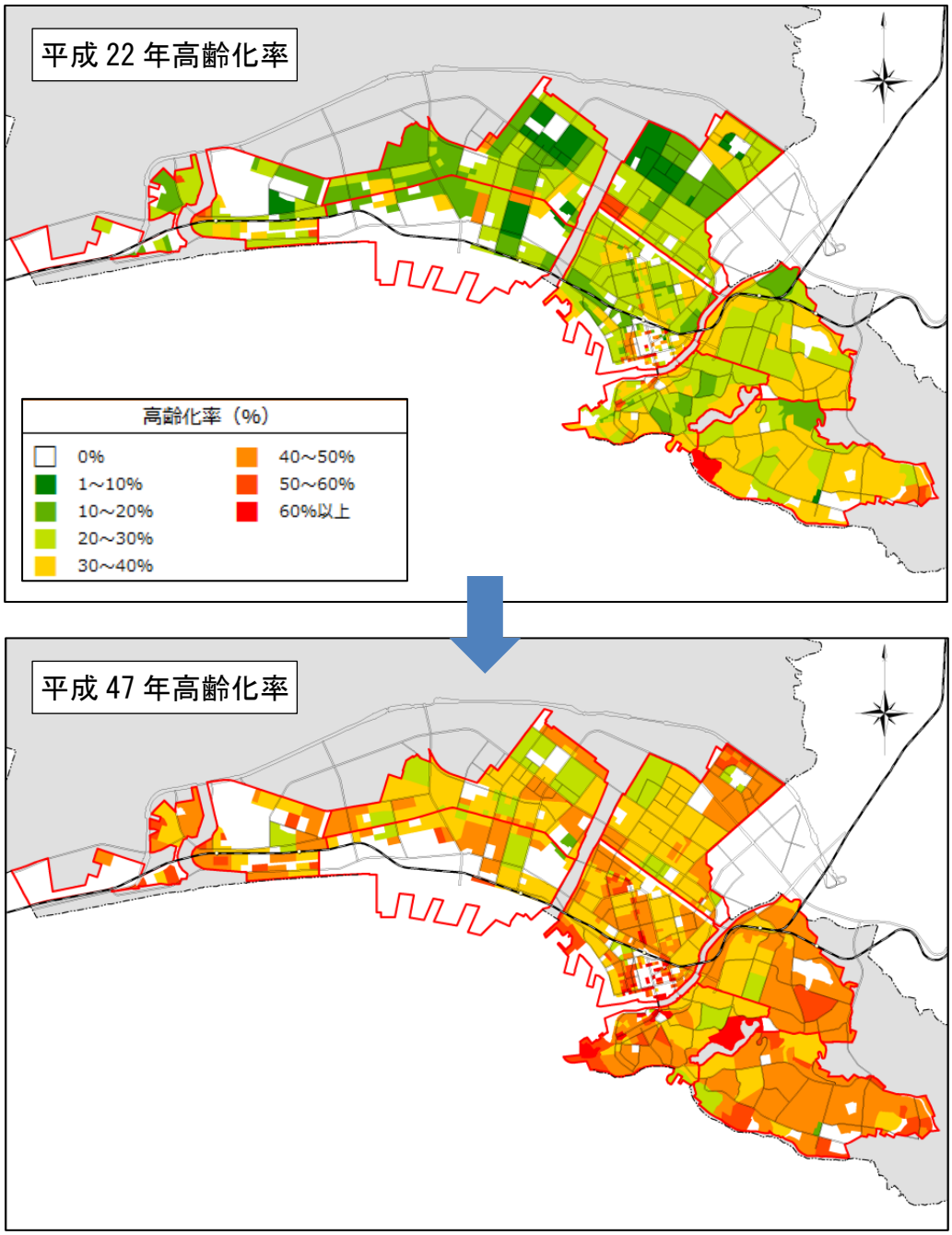
釧路市立地適正化計画で作成した平成 47 年の人口分布と平成 22 年の国勢調査を比較すると、市全域において人口減少の傾向であり、特に東部全域において、人口減少の傾向が著しい。



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。



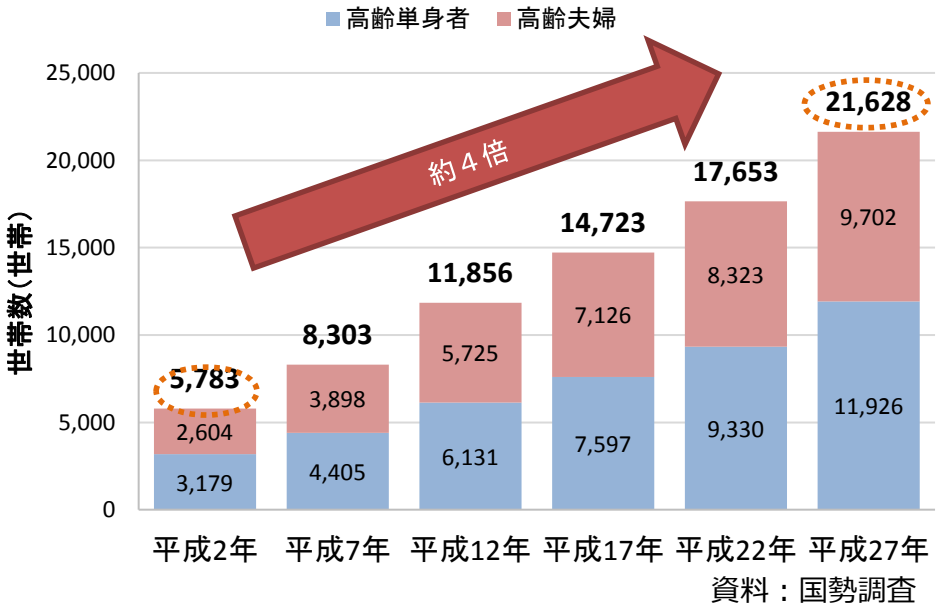
資料：釧路市立地適正化計画

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

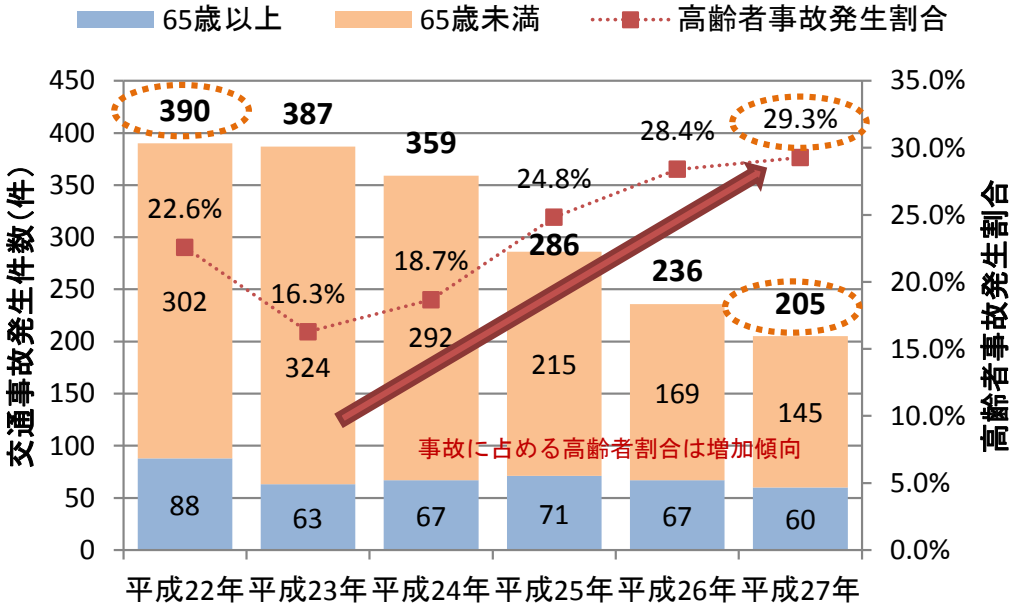
釧路市の高齢者世帯数は年々増加傾向であり、平成２年と平成 27 年を比較すると約４倍となっており、核家族化が進行する中では、今後も増加することが予想される。

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。



資料：国勢調査

図 15　高齢者単身及び高齢者夫婦世帯数の推移



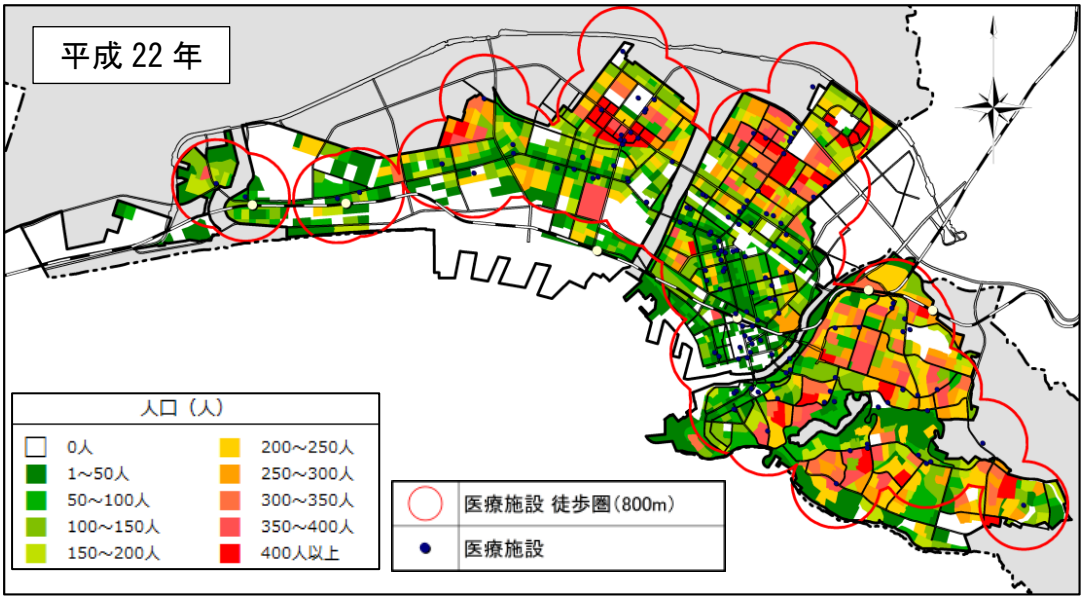
※交通事故発生件数に占める高齢者事故発生割合は第一当事者によるもの

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

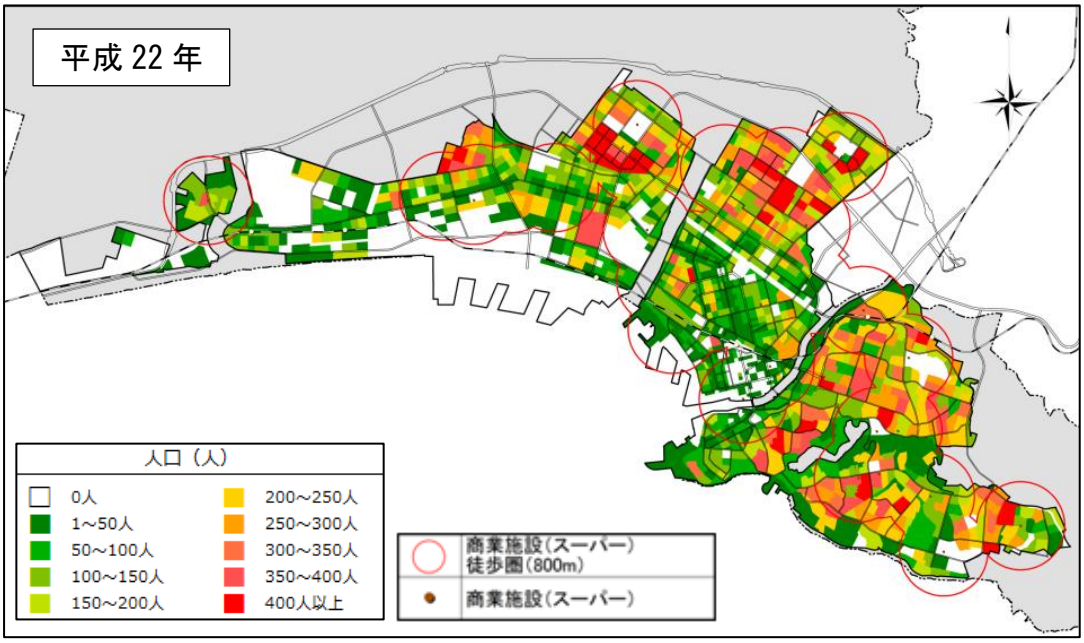
（７）都市機能の分布状況

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



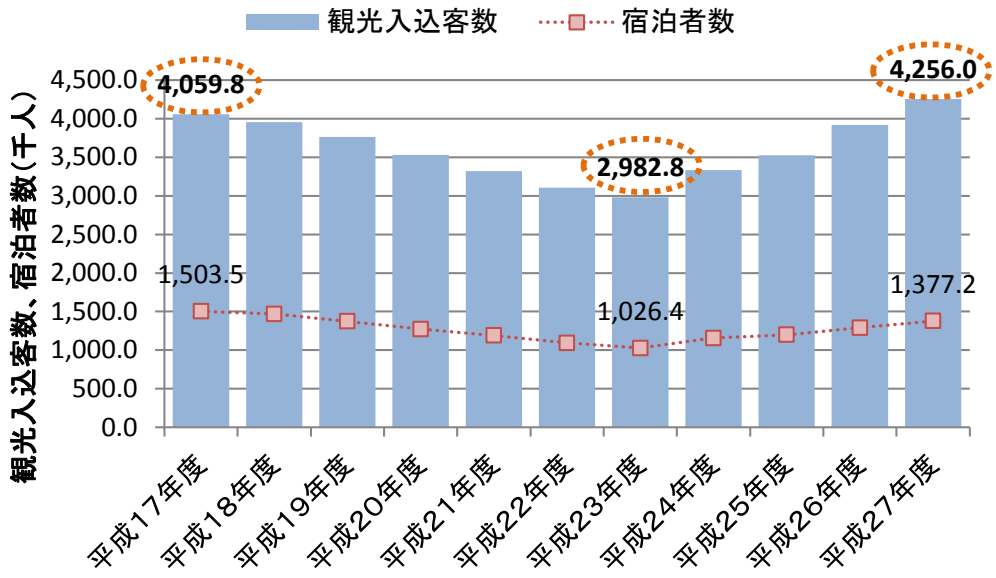
資料：釧路市立地適正化計画

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

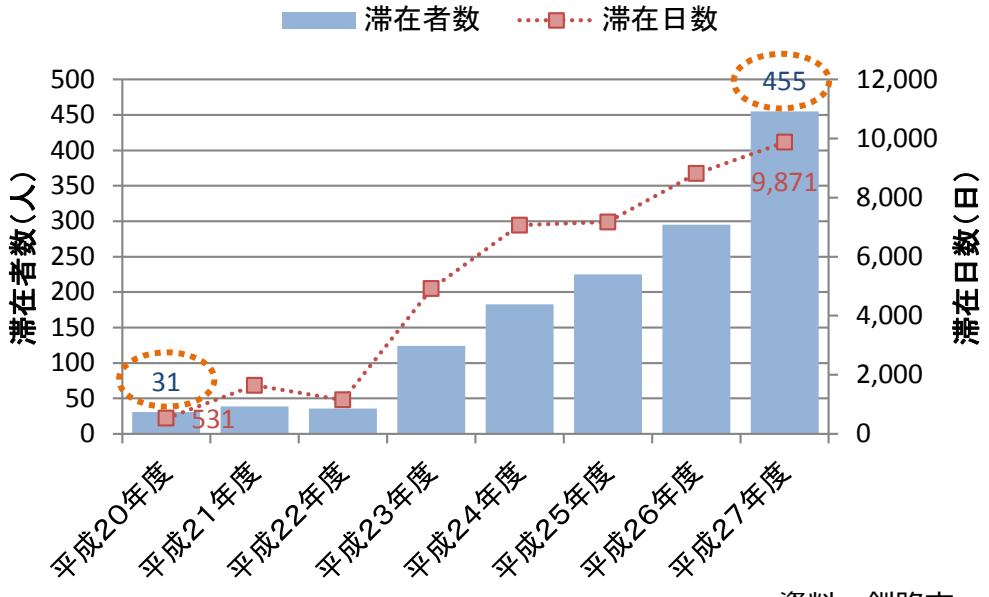
釧路市の観光動向をみると、平成 23 年度にかけて観光入込客数及び宿泊者数は減少傾向となっているが、その後は増加傾向となっており、平成 27 年度には平成 23 年度と比較し、観光入込客数は約 1.4 倍、宿泊者数では約 1.3 倍の増加となっている。

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線の他、バス事業者 2 社による 51 路線 68 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	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㈱路線）

運行事業者	路線名	系統名	バス停数	延長（km）	平均所要時間（分）
くしろバス㈱	たくぼく循環線	内回り	29	9.2	35
		外回り	28	9.2	35
	若草団地線	第 2 若草団地発着	27	9.4	35
	若草団地線（系統の２）	釧路駅～北陽高校～湖陵高校	4	2.5	15
	武佐線	第 2 若草団地発着	27	8.7	35
		春採 SC 発着	30	10.2	35
	武佐線（系統の３）	愛国～第 2 若草団地	44	15.7	60
	鶴ケ岱線	大楽毛分岐～東高校	37	15.3	55
		音別駅～市立病院	74	50.0	100
		大楽毛分岐～市立病院	40	18.1	55
	明輝高校線	-	14	5.7	25
	学園線	-	30	10.3	45
	豊美線	-	31	9.6	35
		湿原の風アリーナ経由	33	11.7	40

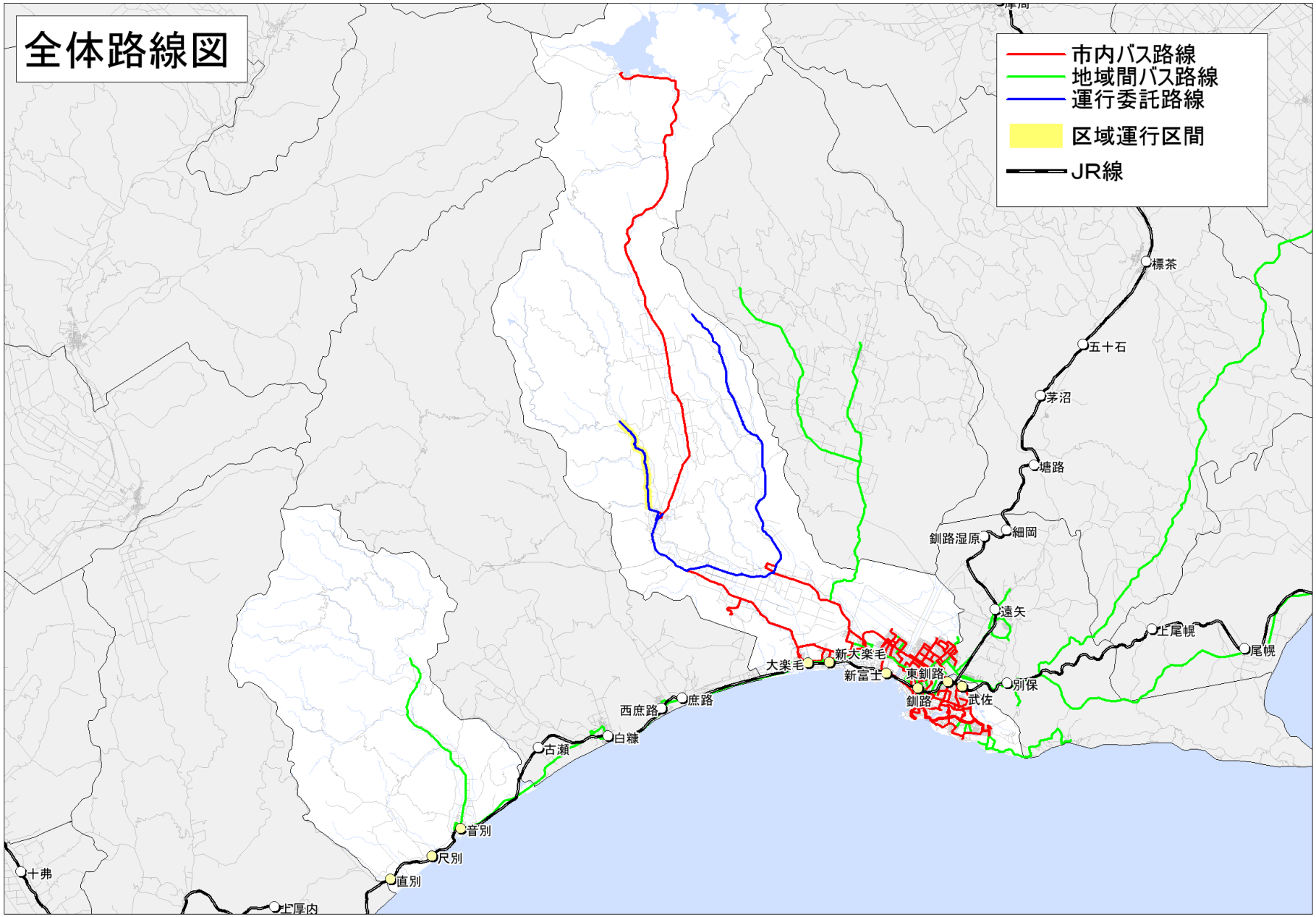
運行事業者	路線名	系統名	バス停数	延長（km）	平均所要時間（分）
くしろバス㈱	文苑公住線	新橋大通６丁目経由	38	13.1	55
		協立病院経由	42	14.1	55
	文苑公住線（系統の３）	くしろバス～白樺入口	39	14.7	60
	白樺線（湖陵）	晴海団地経由	42	13.8	45
		湖陵高校経由	28	10.9	40
		コーチャンフォー経由	27	10.6	40
	白樺線（千代の浦）	-	26	9.5	35
	霧多布線	-	100	105.1	155
	新富士新野線	-	55	22.1	65
	イオン新富士線	-	26	8.2	20
	昆布森線	昆布森～釧路駅前	62	24.6	60
	昆布森線（系統の 2）	岩見浜～釧路駅前	49	20.1	45
	別保線	-	45	18.5	55
	遠矢線	-	46	20.6	55
	白糠線	白糠高校まで	61	35.0	60
		音別駅まで	67	47.0	75
	大楽毛線	-	37	14.1	40
	浄水場線	-	19	6.2	30
	晴海線	-	33	10.9	35
	南北線	-	54	18.1	80
		釧路駅前止まり	25	8.8	30
	愛国線	くしろバス～白樺入口	46	16.0	55
	愛国線（系統の 2）	美原４丁目～白樺入口	29	12.2	55
	東西線	-	47	17.5	55
	美原線（芦野）	-	29	9.6	35
	美原線（大曲）	-	26	8.9	35
	昭和線	-	34	11.2	40
		商業高校止まり	24	7.4	30
	イオン昭和線	-	27	8.8	35
	イオン線	-	52	17.7	55
	イオン釧路線	-	18	6.4	25
	高専線	三映団地発	61	33.9	85
		国誉５丁目発	35	19.9	60
	たんちょう線	-	52	18.3	65
	音別線	-	23	33.0	45

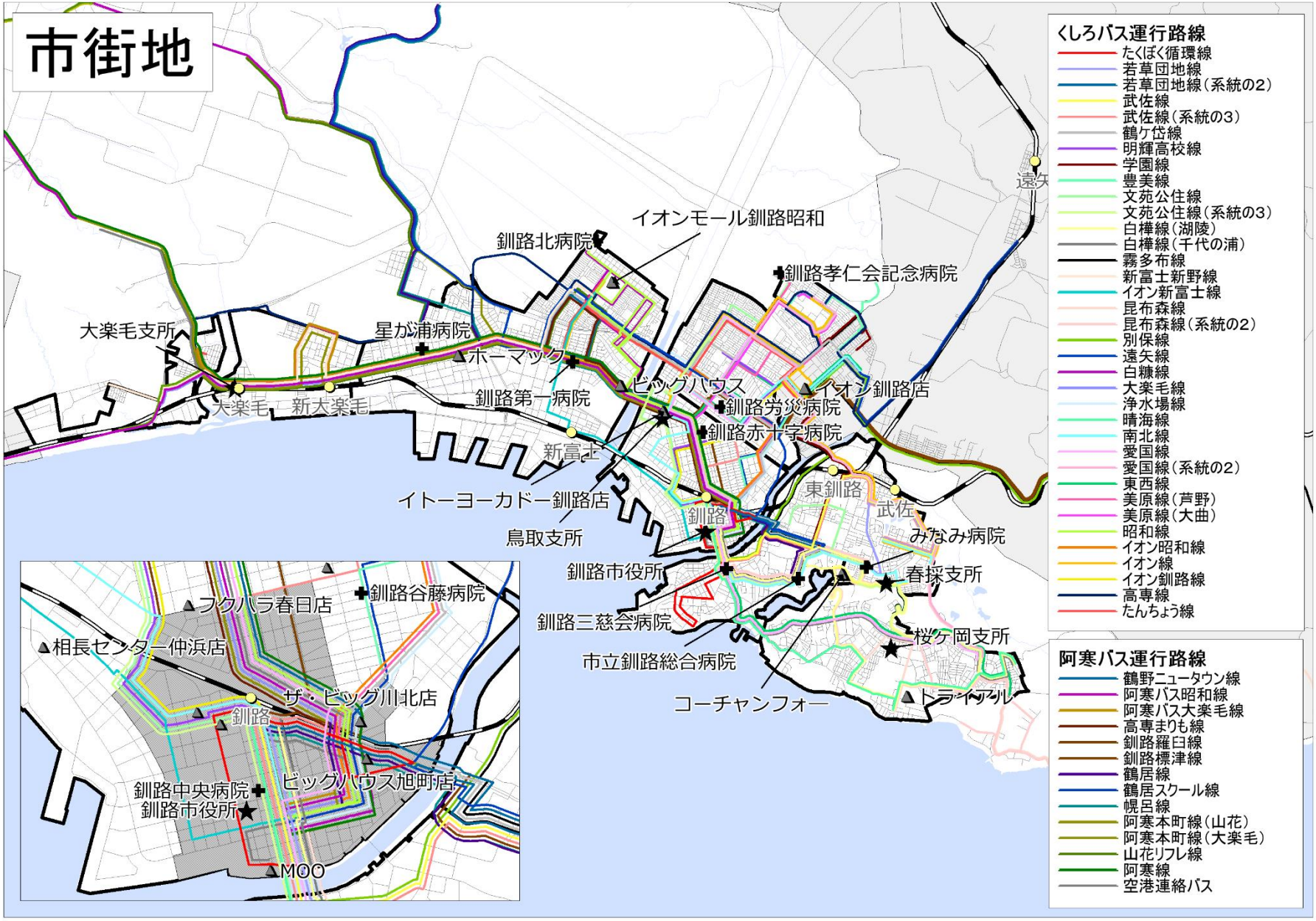
表 3　市内を運行するバス路線等（阿寒バス㈱路線）

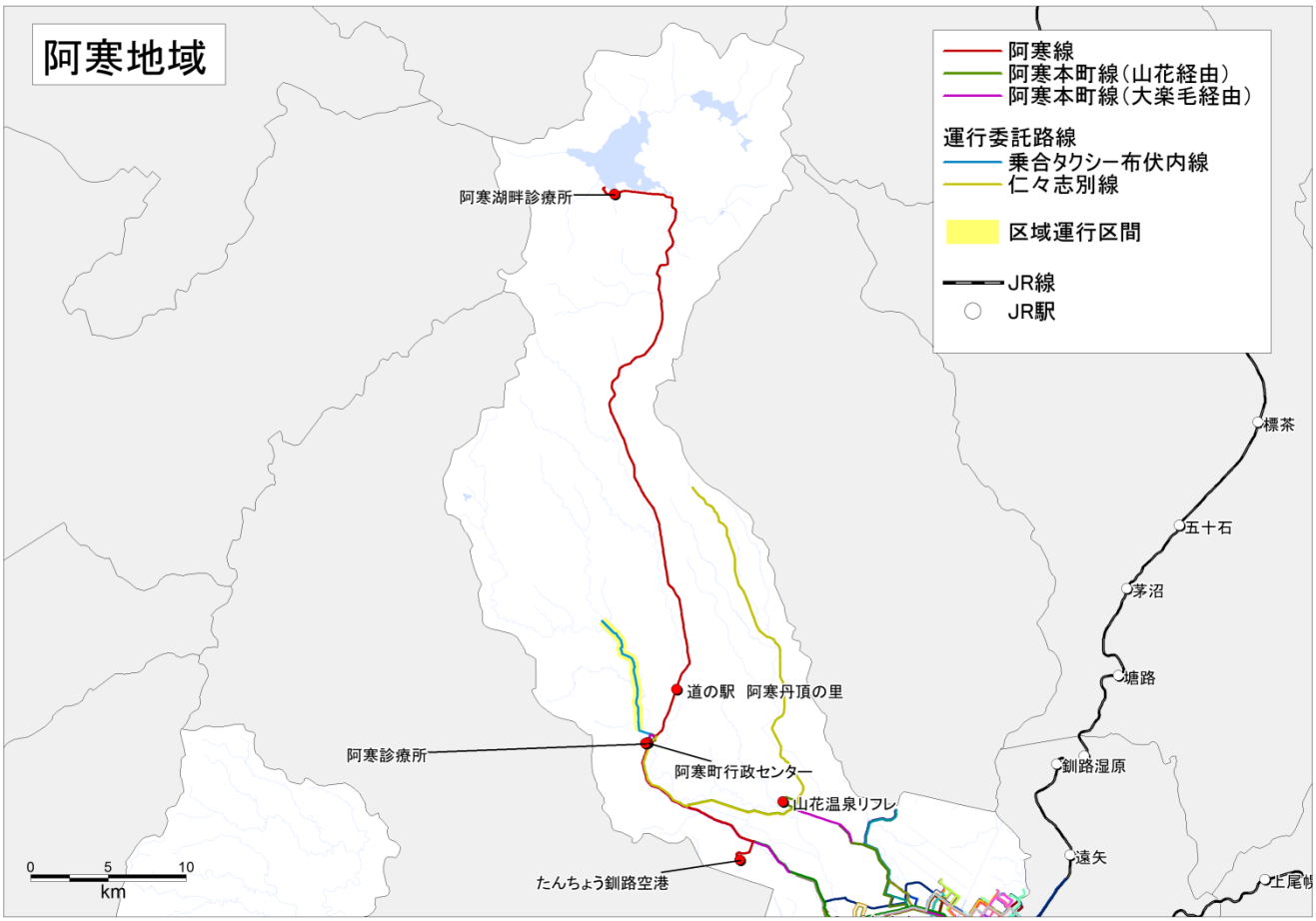
運行事業者	路線名	系統名	バス停数	延長（km）	平均所要時間（分）
阿寒バス㈱	鶴野ニュータウン線	ニュータウン～市立病院	37	14.3	40
		イオン昭和店経由	42	14.5	45
	昭和線	商業高校線	25	8.6	30
		昭和小学校経由	27	8.8	35
		イオン昭和店経由	28	9.7	40
	大楽毛線	星が浦北通経由	40	16.1	50
		国道経由	36	14.2	45
	高専まりも線	-	46	17.4	55
	釧路羅臼線	-	100	165.9	230
	釧路標津線	-	66	116.7	170
	鶴居線	-	32	41.0	80
	鶴居スクール線	-	48	39.7	75
	幌呂線	-	43	50.6	90
	阿寒本町線（山花）	山花経由	63	38.5	80
	阿寒本町線（大楽毛）	大楽毛経由	65	36.4	75
	山花リフレ線	大楽毛経由	54	33.8	70
		鶴野経由	51	24.1	60
	阿寒線	-	78	78.6	110
	空港連絡バス	-	16	22.7	55

表 4　市内を運行するバス路線等（運行委託路線）

運行事業者	路線名	系統名	バス停数	延長（km）	所要時間（分）
イヤー観光㈲阿寒ハ	乗合タクシー布伏内線	-	6	-	30
	仁々志別線	-	17	37.5	45


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
標茶
五十石
茅沼
塘路
釧路湿原
細岡
遠矢
上尾幌
尾幌
別保
武佐
東釧路
釧路
新富士
新大楽毛
大楽毛
庶路
西庶路
白糠
古瀬
音別
尺別
直別
十弗
上厚内

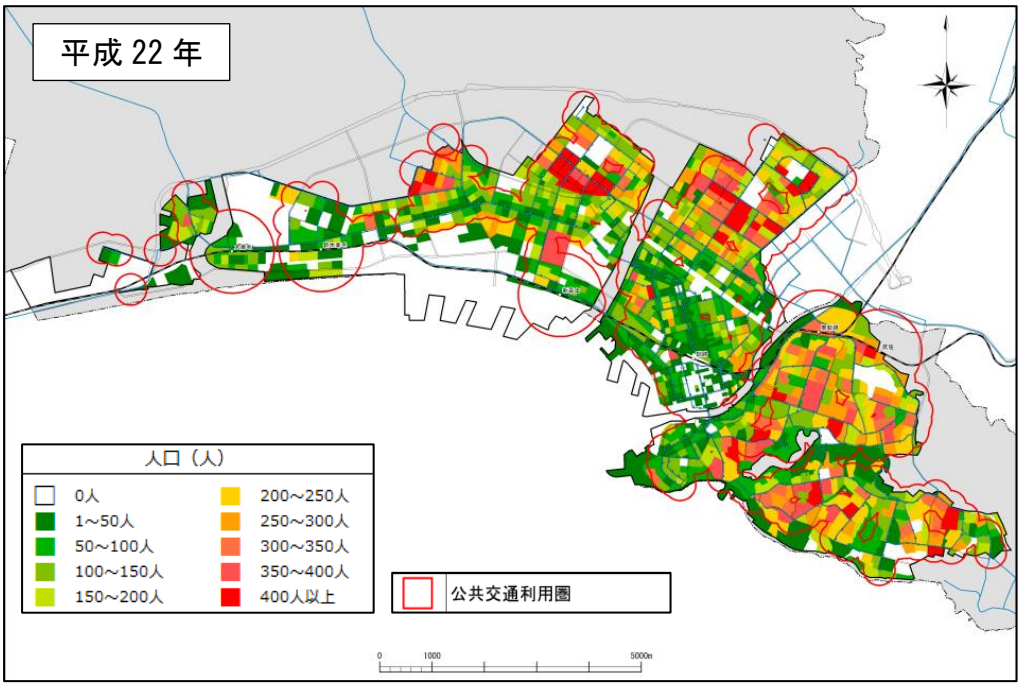

市街地
イオンモール釧路昭和
釧路北病院
釧路孝仁会記念病院
大楽毛支所
星が浦病院
ホーマック
ビッグハウス
イオン釧路店
釧路第一病院
釧路労災病院
釧路赤十字病院
大楽毛
新大楽毛
新富士
東釧路
武佐
イトーヨーカドー釧路店
釧路
鳥取支所
みなみ病院
釧路市役所
春採支所
釧路三慈会病院
桜ケ岡支所
市立釧路総合病院
コーチャンフォー
トライアル
フクハラ春日店
釧路谷藤病院
相長センター仲浜店
ザ・ビッグ川北店
釧路
釧路中央病院
釧路市役所
ビッグハウス旭町店
MOO
くしろバス運行路線
たくぼく循環線
若草団地線
若草団地線（系統の2）
武佐線
武佐線（系統の3）
鶴ケ岱線
明輝高校線
学園線
豊美線
文苑公住線
文苑公住線（系統の3）
白樺線（湖陵）
白樺線（千代の浦）
霧多布線
新富士新野線
イオン新富士線
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（大曲）
昭和線
イオン昭和線
イオン線
イオン釧路線
高専線
たんちょう線
阿寒バス運行路線
鶴野ニュータウン線
阿寒バス昭和線
阿寒バス大楽毛線
高専まりも線
釧路羅臼線
釧路標津線
鶴居線
鶴居スクール線
幌呂線
阿寒本町線（山花）
阿寒本町線（大楽毛）
山花リフレ線
阿寒線
空港連絡バス


阿寒地域
阿寒線
阿寒本町線（山花経由）
阿寒本町線（大楽毛経由）
運行委託路線
乗合タクシー布伏内線
仁々志別線
区域運行区間
JR線
JR駅
阿寒湖畔診療所
標茶
五十石
茅沼
塘路
釧路湿原
遠矢
道の駅　阿寒丹頂の里
阿寒診療所
阿寒町行政センター
山花温泉リフレ
たんちょう釧路空港
0
5
10
km


音別地域
白糠線
音別線
JR線
JR駅
体験学習センター
古瀬
音別診療所
音別
音別町行政センター
Aコープおんべつ
尺別
直別
0
2.5
5
km

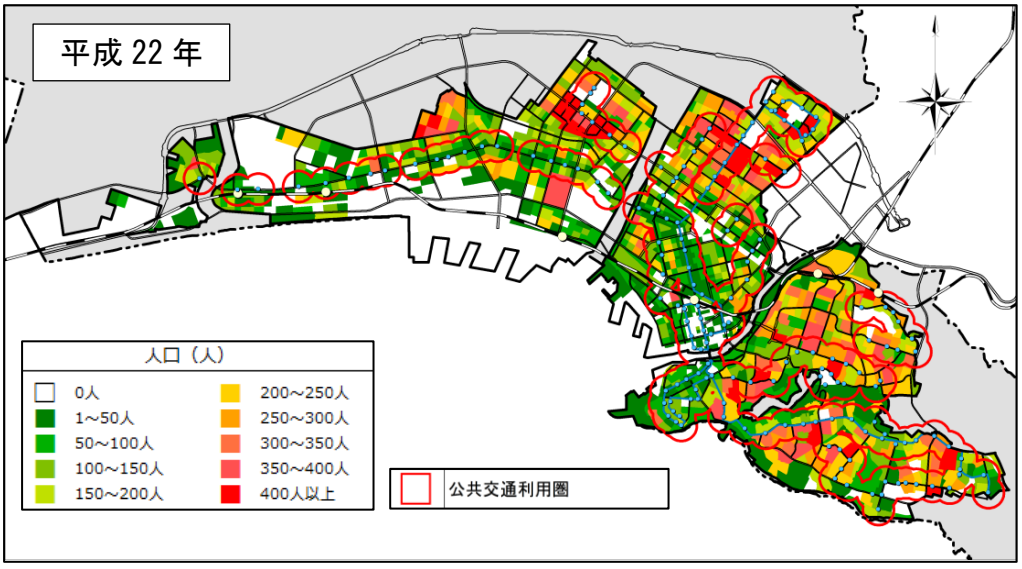
（２）釧路市（市街地）の公共交通の状況

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



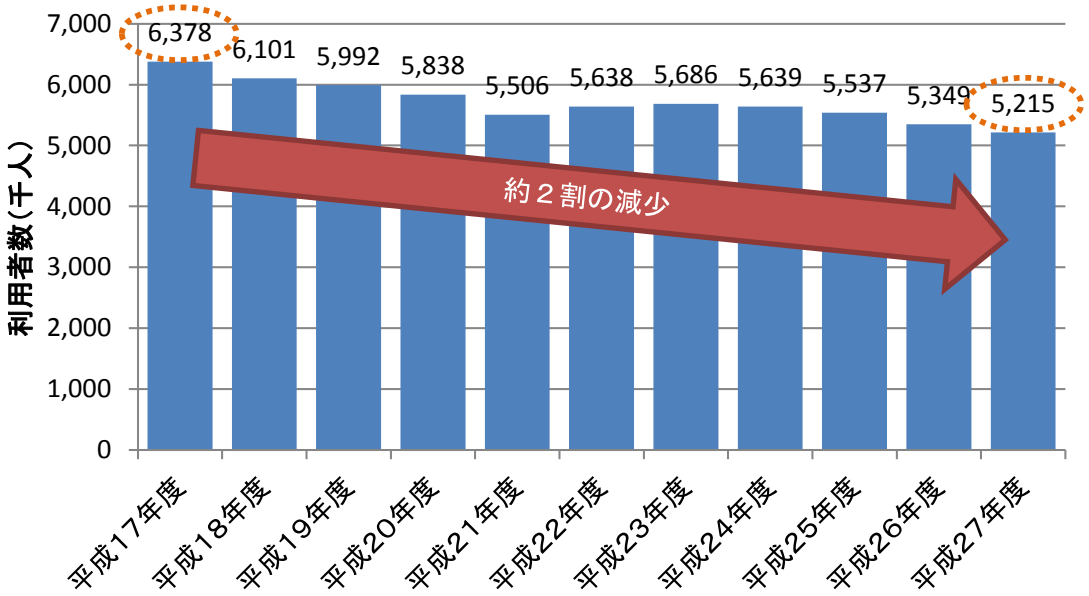
資料：釧路市立地適正化計画

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

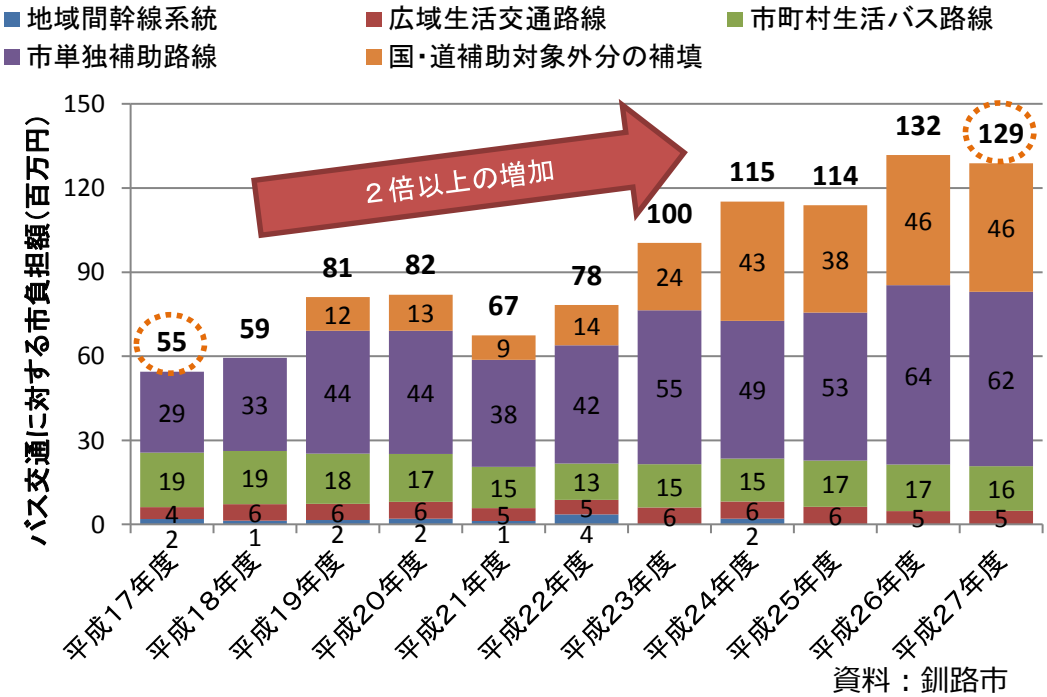
市内を運行するバス交通の利用者は平成 17 年度から平成 27 年度にかけて、約 2 割の減少となっている。

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

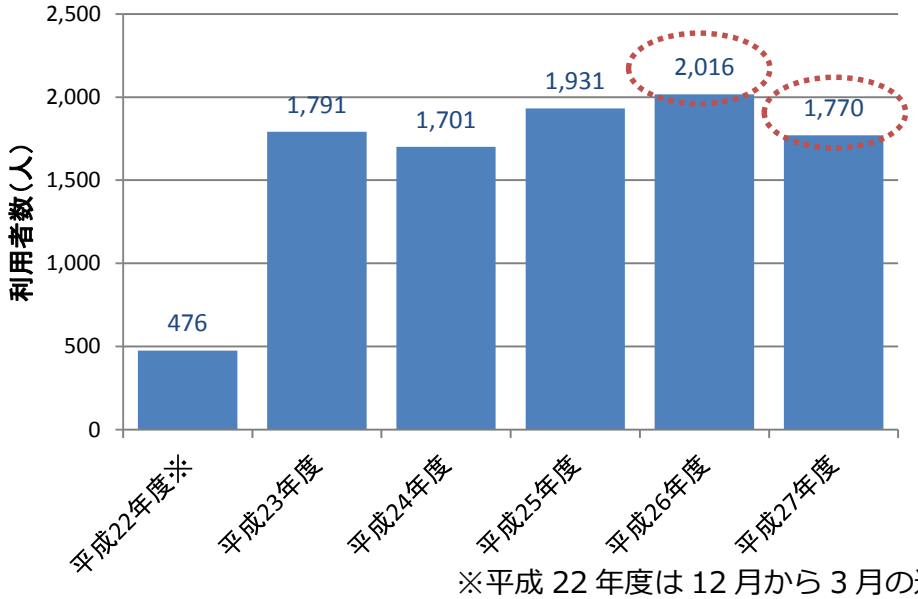
図 23　市内を運行するバス交通の利用者推移



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。

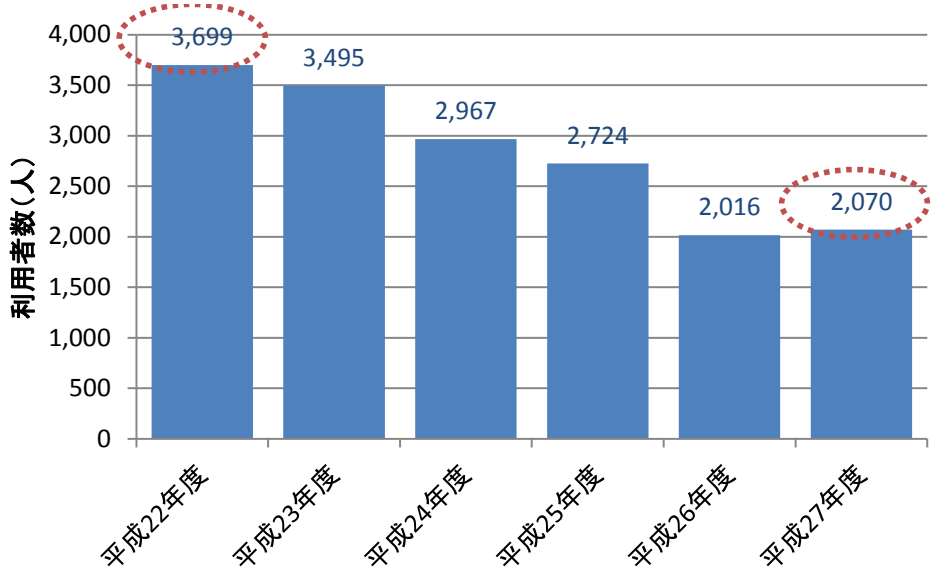


※平成 22 年度は 12 月から 3 月の運行

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。

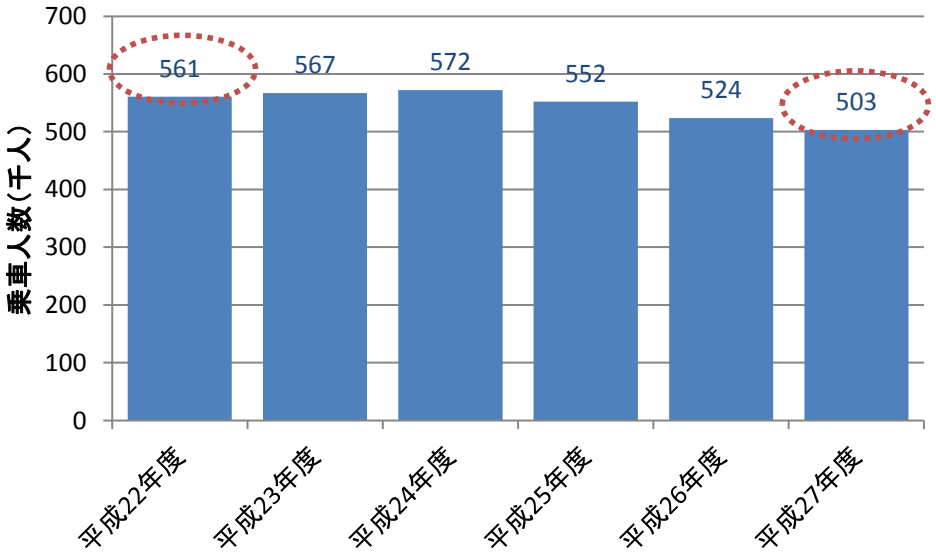


資料：釧路市

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。

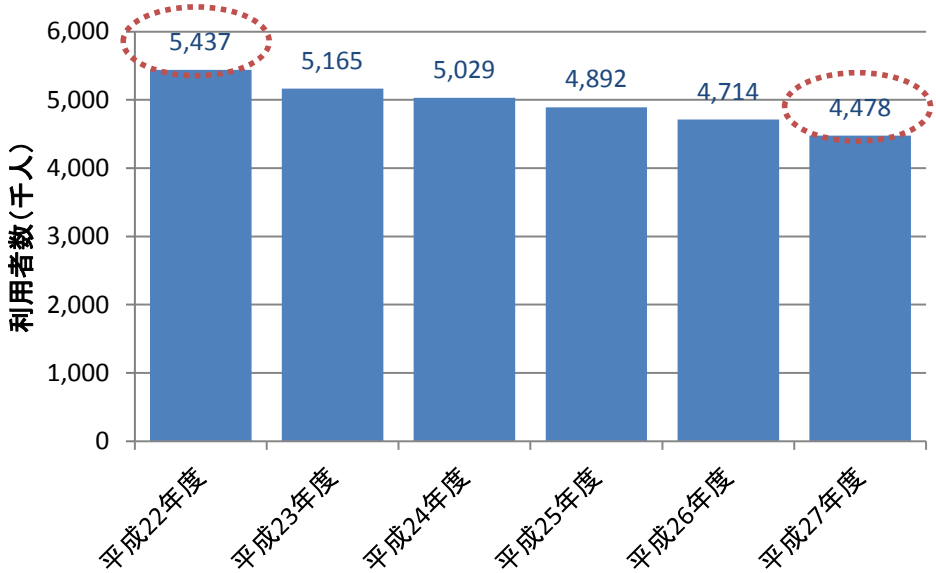


資料：北海道運輸局釧路運輸支局

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㈱及び阿寒バス㈱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。

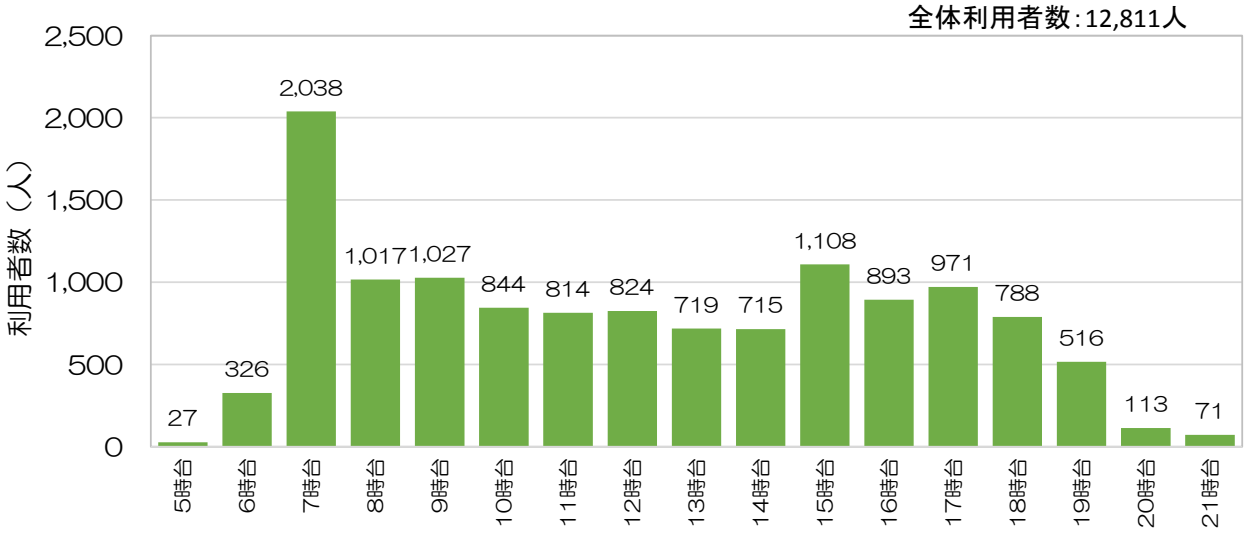


図 29　時間帯別利用者数

利用目的は、「通学」が最も多く、次いで「通勤」となっている。

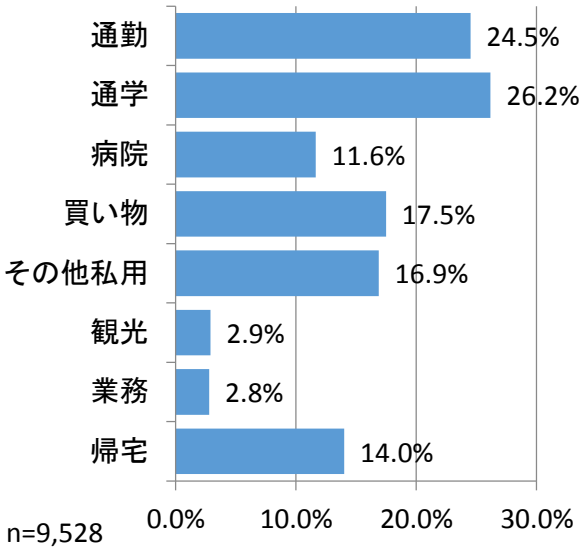


図 30　利用目的

バスの利用頻度は、「ほぼ毎日」が最多となっている。

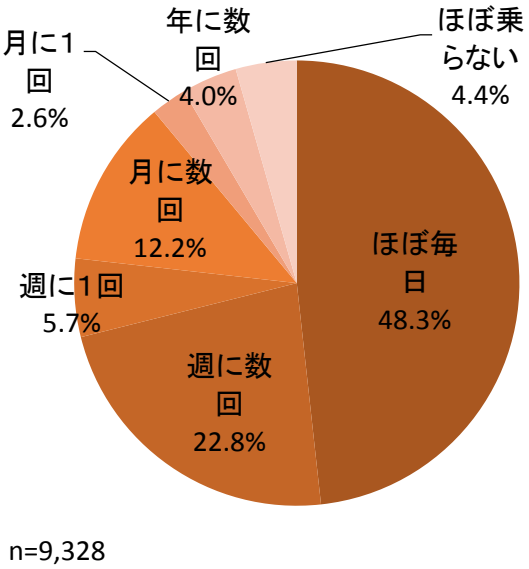


図 31　利用頻度

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。

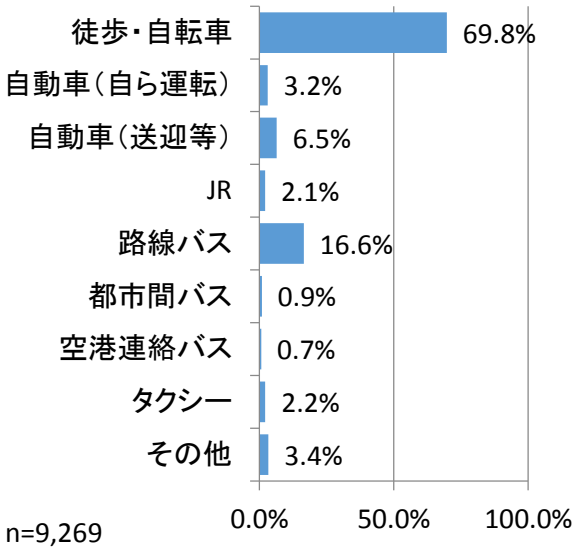


図 32　乗車前移動手段

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。

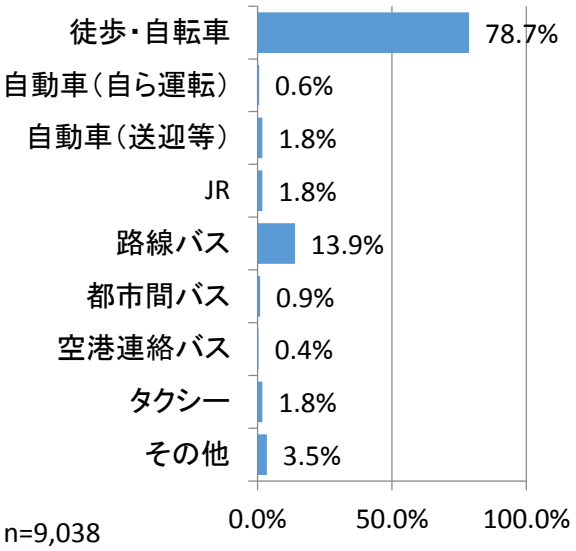


図 33　降車後移動手段

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。

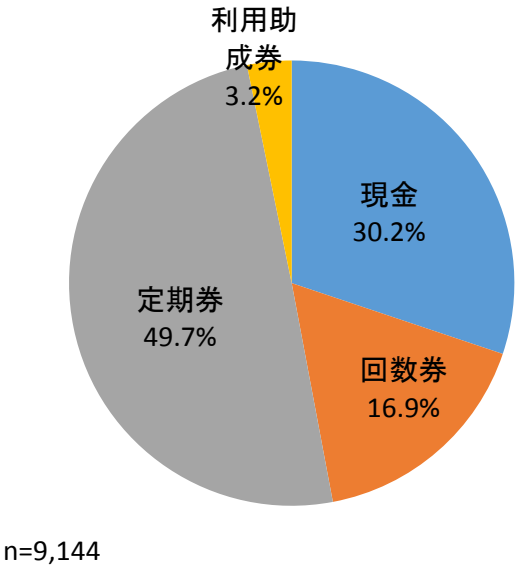
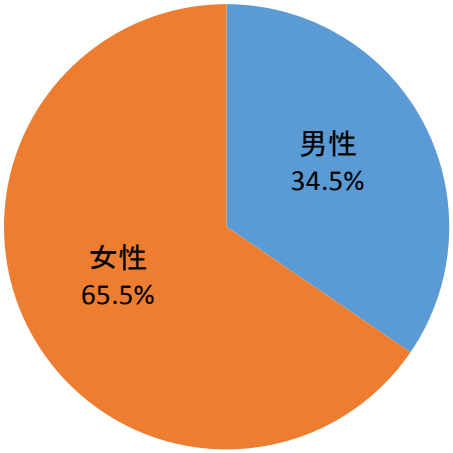


図 34　バス運賃の支払い方法

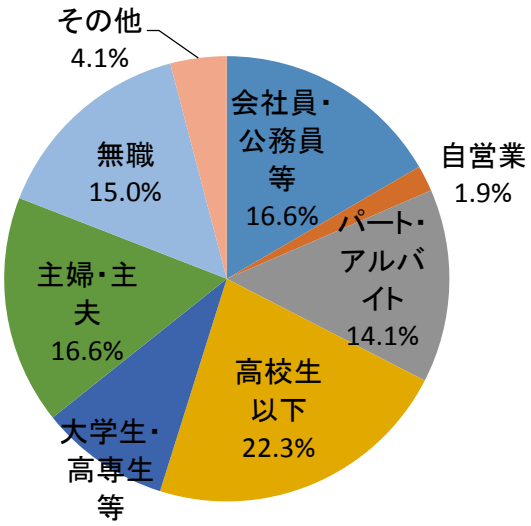
バス利用者の性別は、「女性」が約 7 割となっている。



n=8,474

図 35　性別

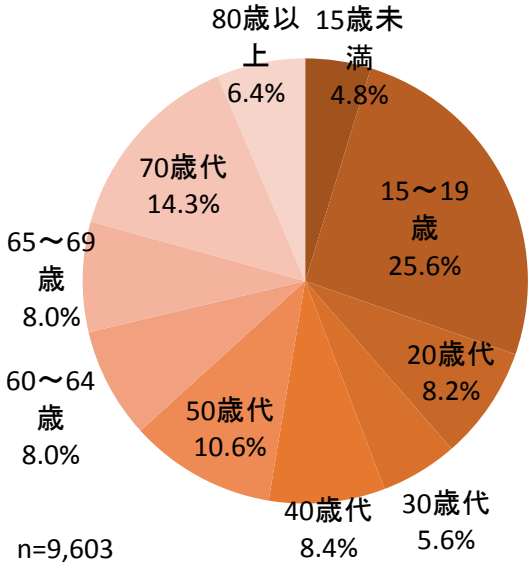
職業については、「高校生以下」が 2 割以上と最も多く、次いで、「会社員・公務員等」や「主婦・主夫」の割合が多くなっている。



n=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（便/日）	1便当たり利用者数（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
鶴ケ岱線	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）

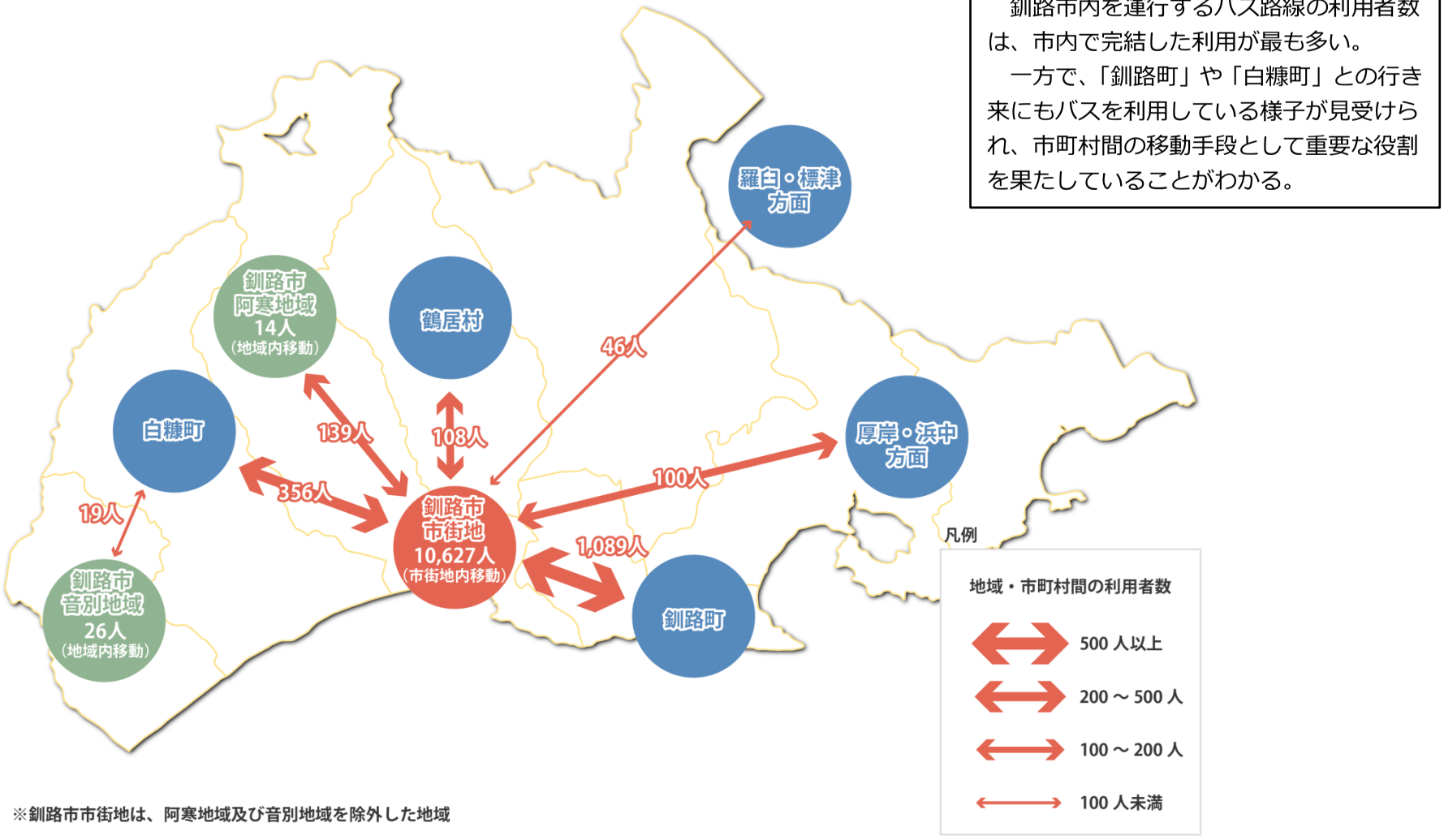
路線名	運行便数（便/日）	1便当たり利用者数（人/便）
白糠線	53	31
大楽毛線（くしろバス）	1	31
浄水場線	2	12
晴海線	58	12
南北線	35	18
愛国線	1	36
愛国線（系統の2）	2	39
東西線	1	28
美原線（芦野）	23	8
美原線	64	12
昭和線	11	12
昭和線（系統の2）	1	26
イオン昭和線	37	13
イオン線	23	27
イオン釧路線	18	12
高専線	3	32
たんちょう線	10	16
音別線	6	2

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

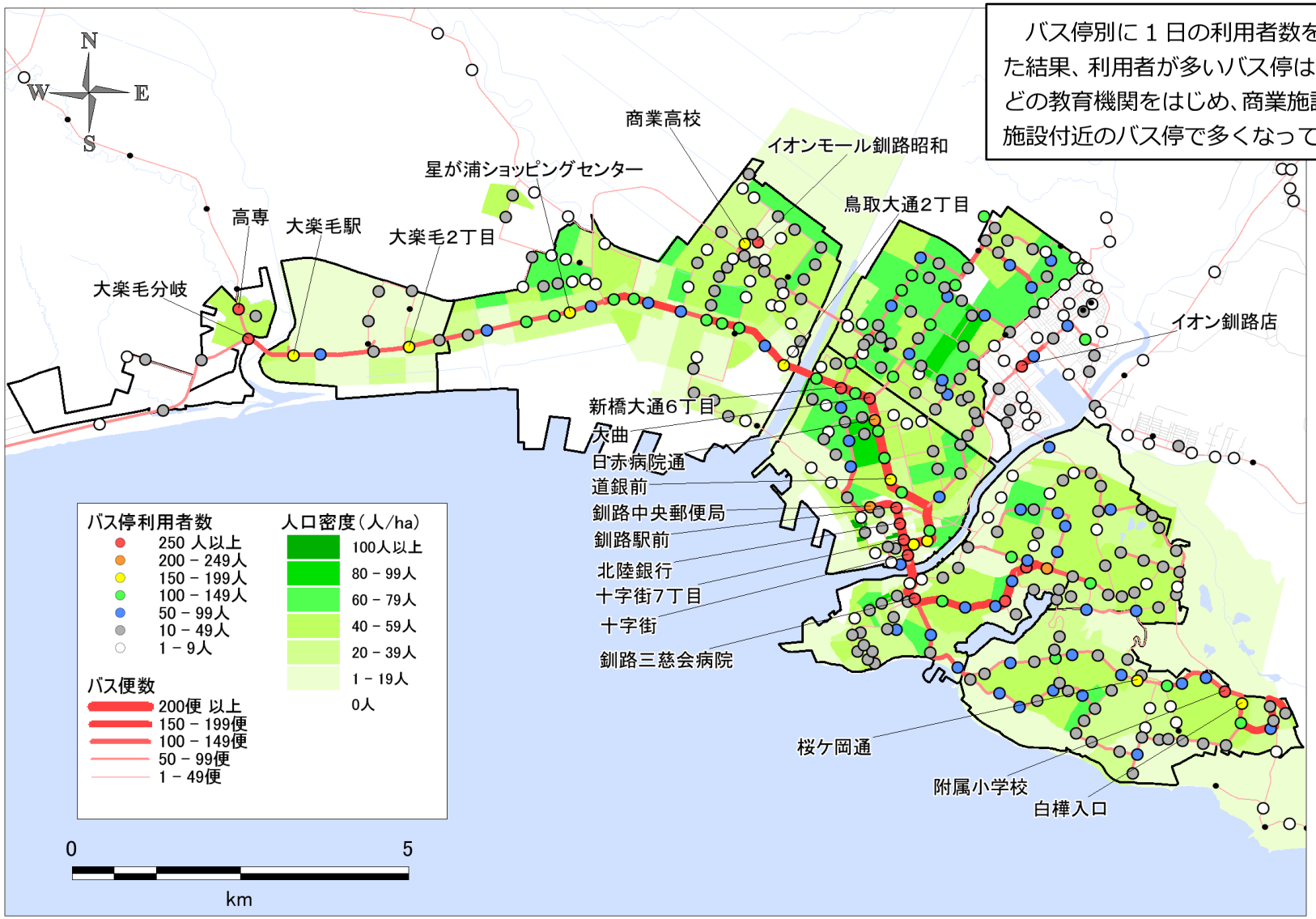
釧路市内を運行するバス路線の利用者数は、市内で完結した利用が最も多い。

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。



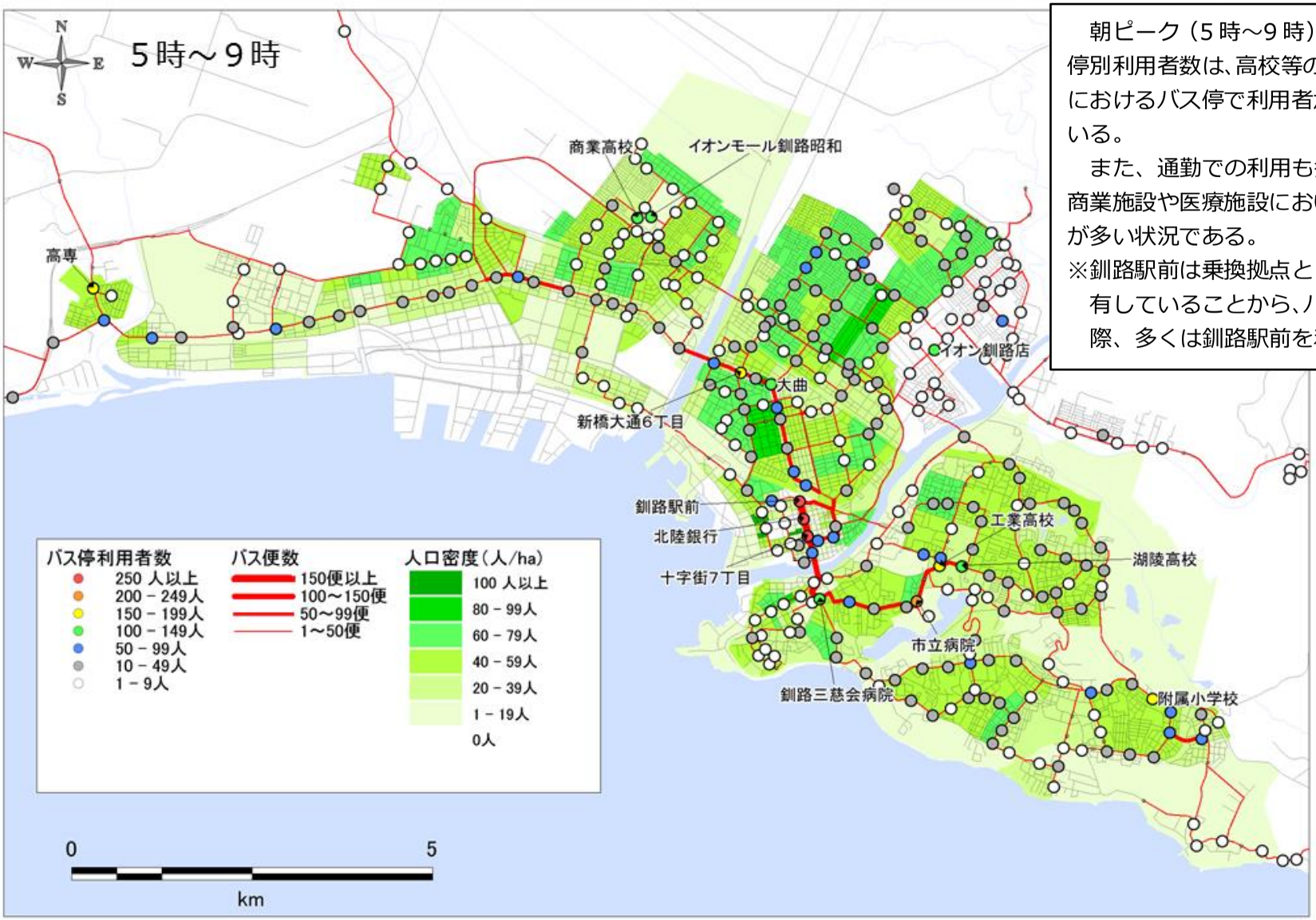
※釧路市市街地は、阿寒地域及び音別地域を除外した地域

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）

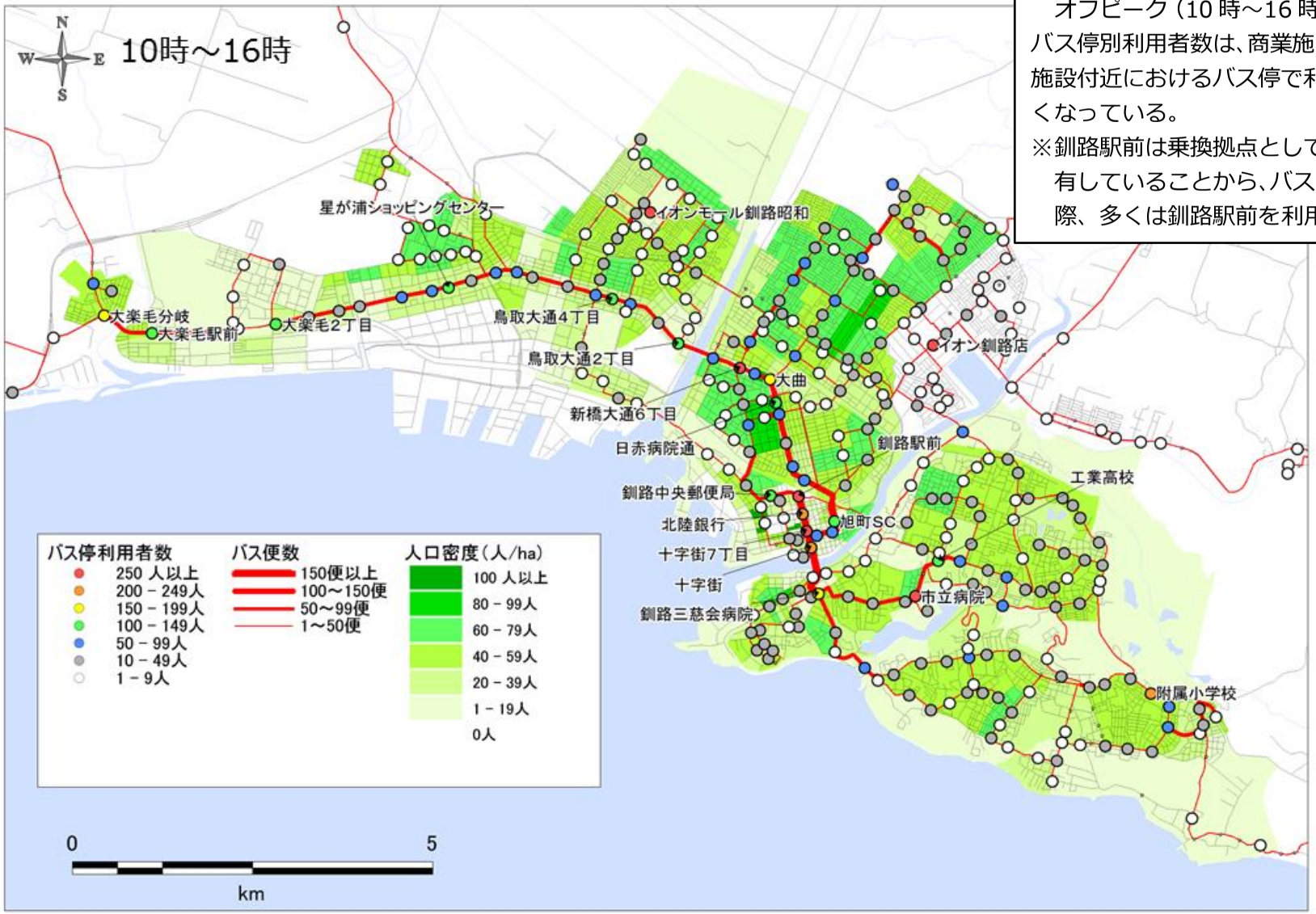


朝ピーク（5 時～9 時）におけるバス停別利用者数は、高校等の教育機関付近におけるバス停で利用者が多くなっている。

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）

タピーク以降（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

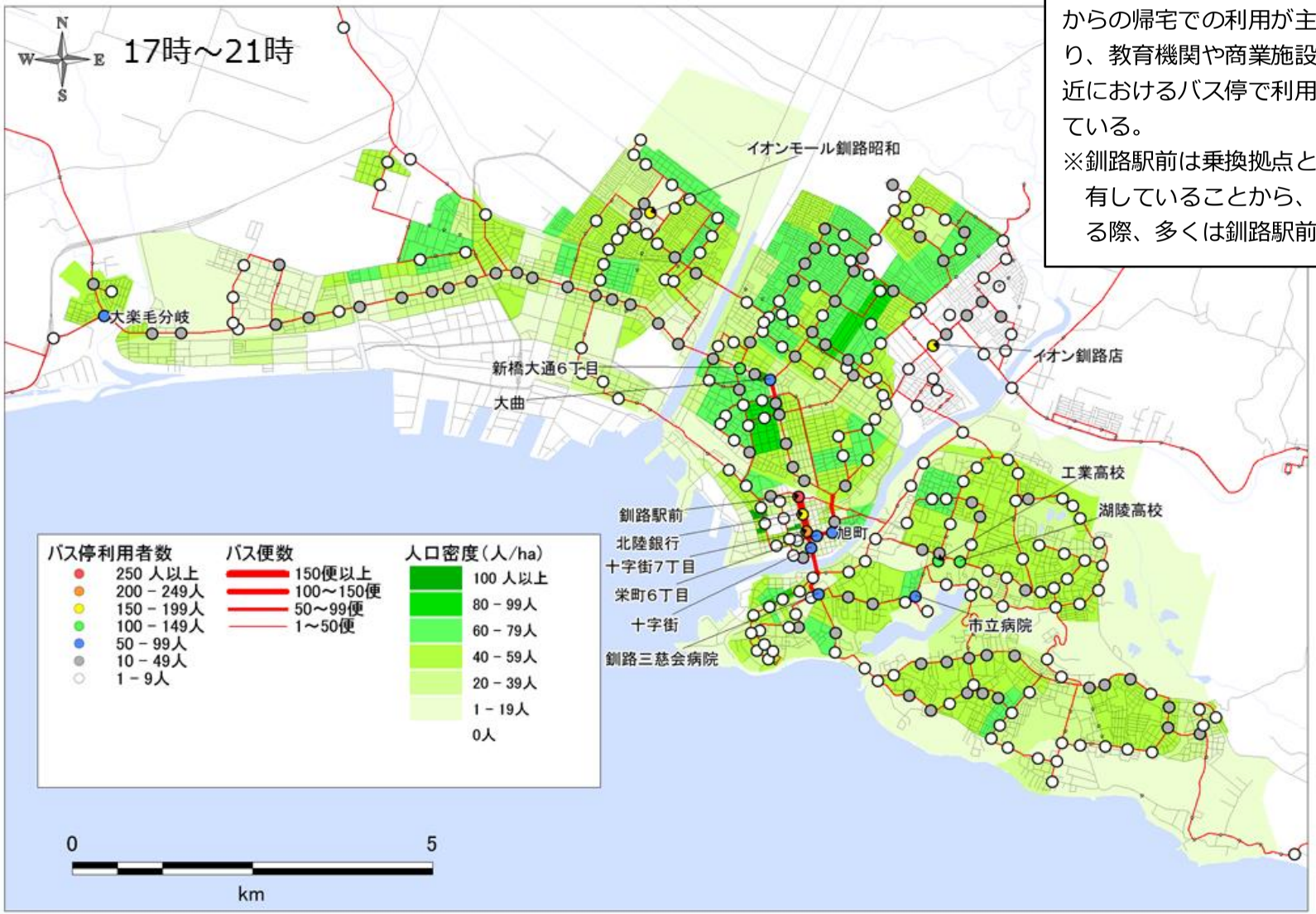
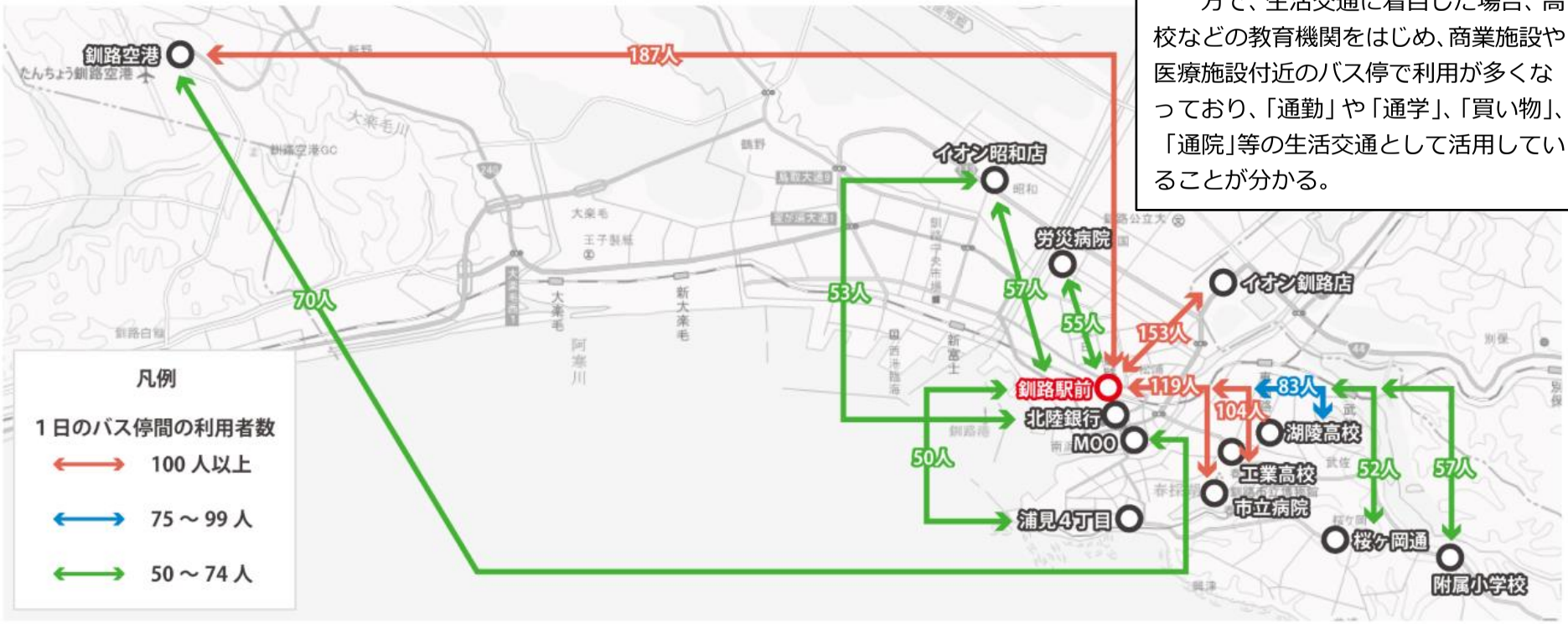


図 42　バス停別利用者数（17 時～21 時）



市内のみ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）

■**地域別移動状況の整理**

1）西部西地域

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。



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）



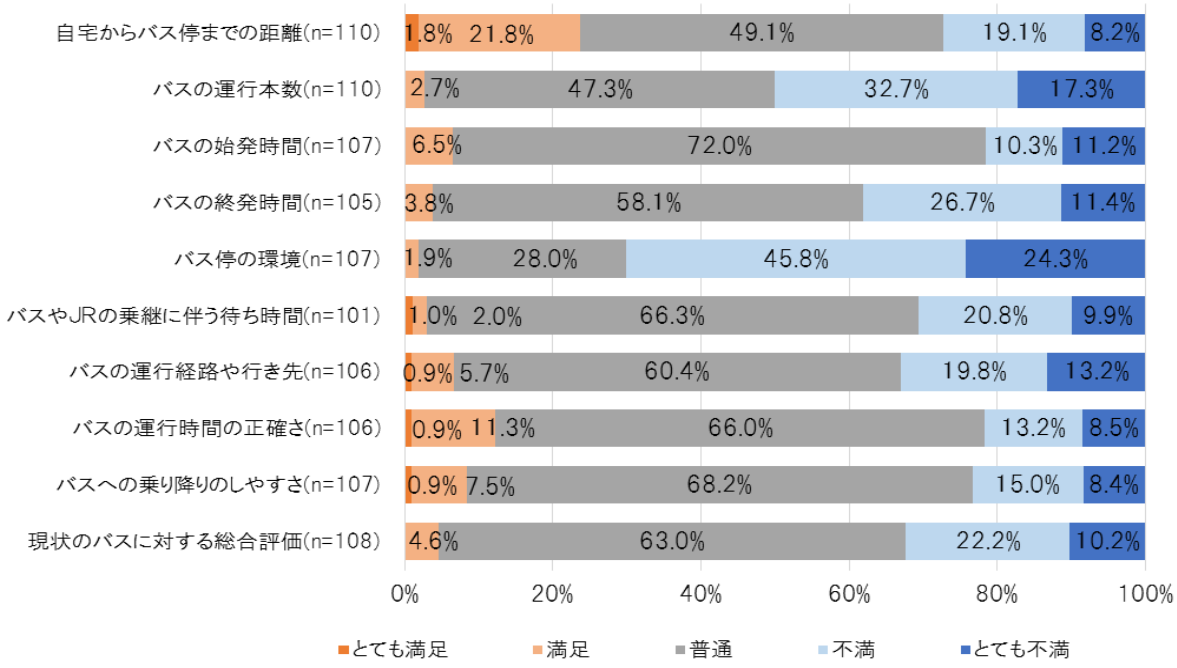
資料：釧路市バス乗降調査

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）



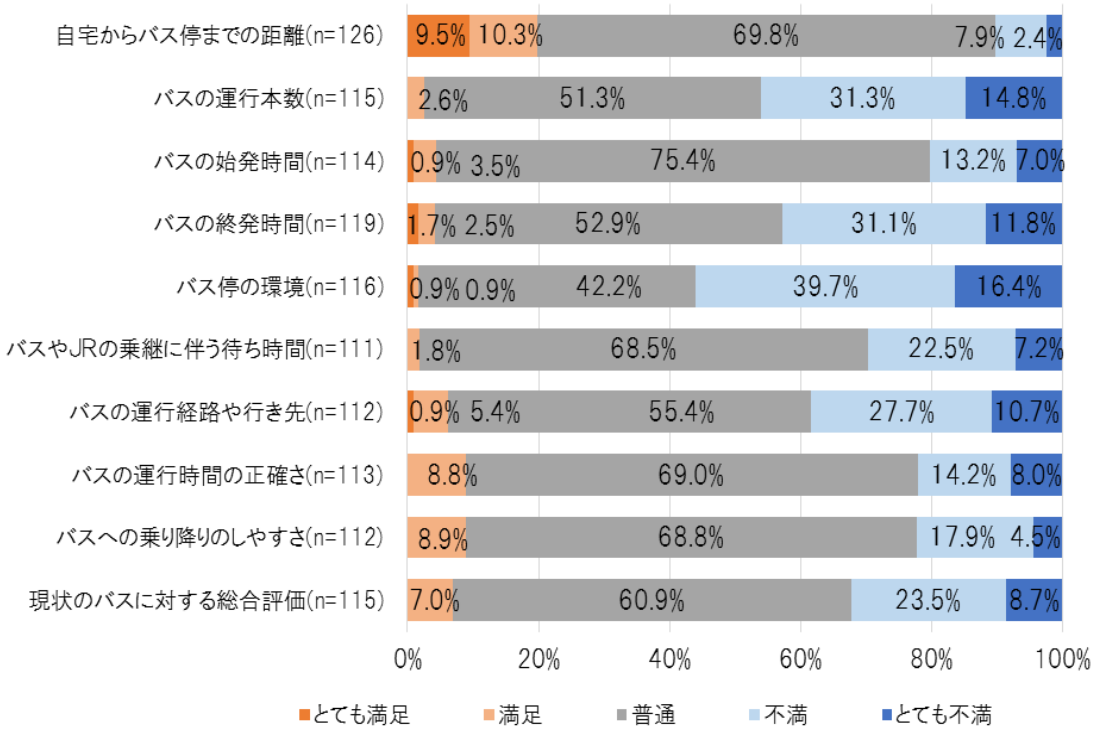
資料：釧路市バス乗降調査

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）



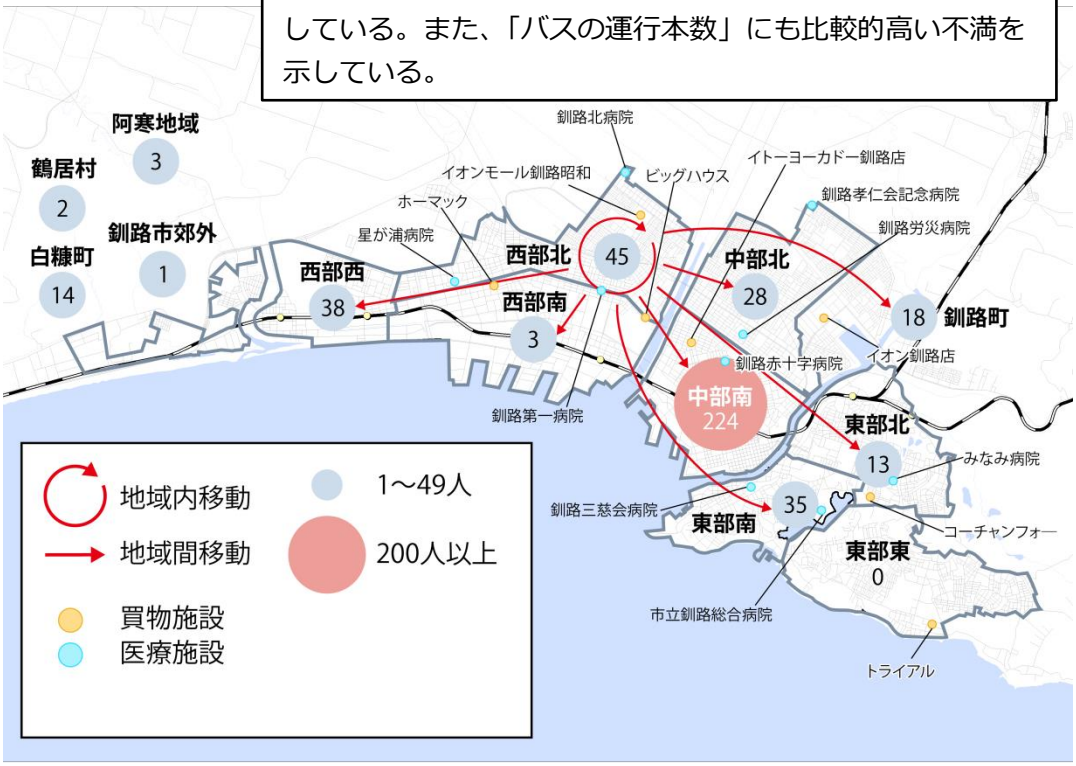
資料：釧路市住民ニーズ把握調査

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）



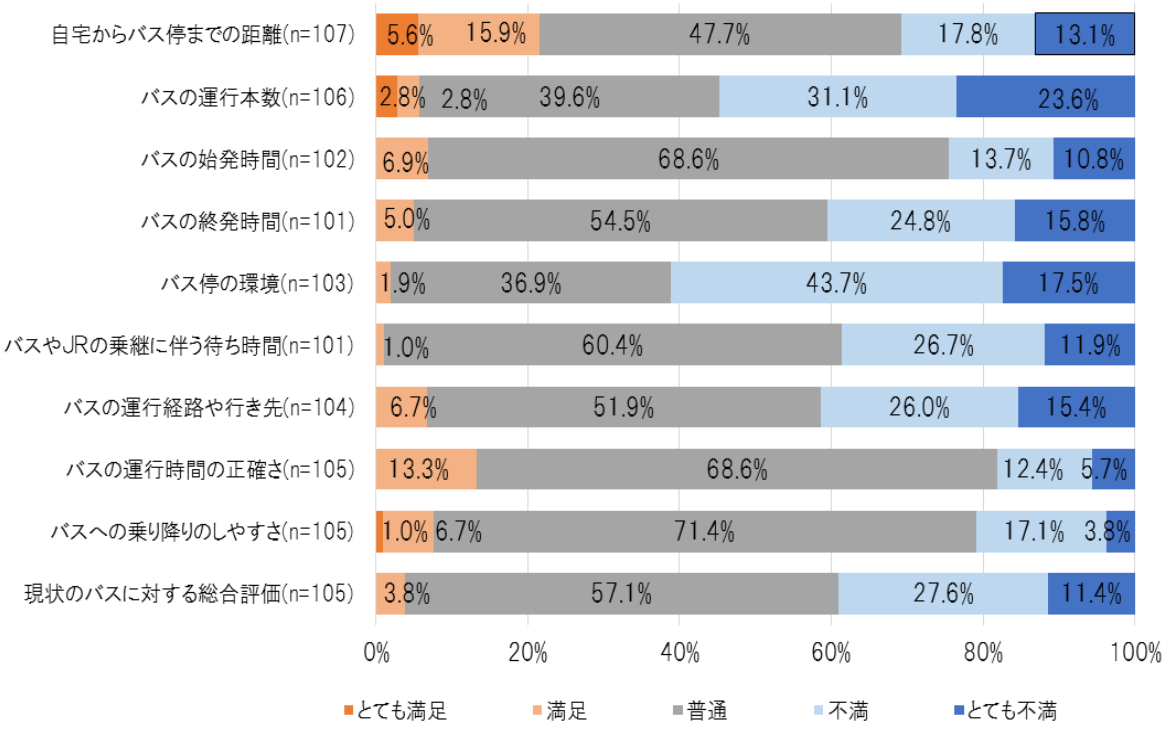
資料：釧路市バス乗降調査

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）



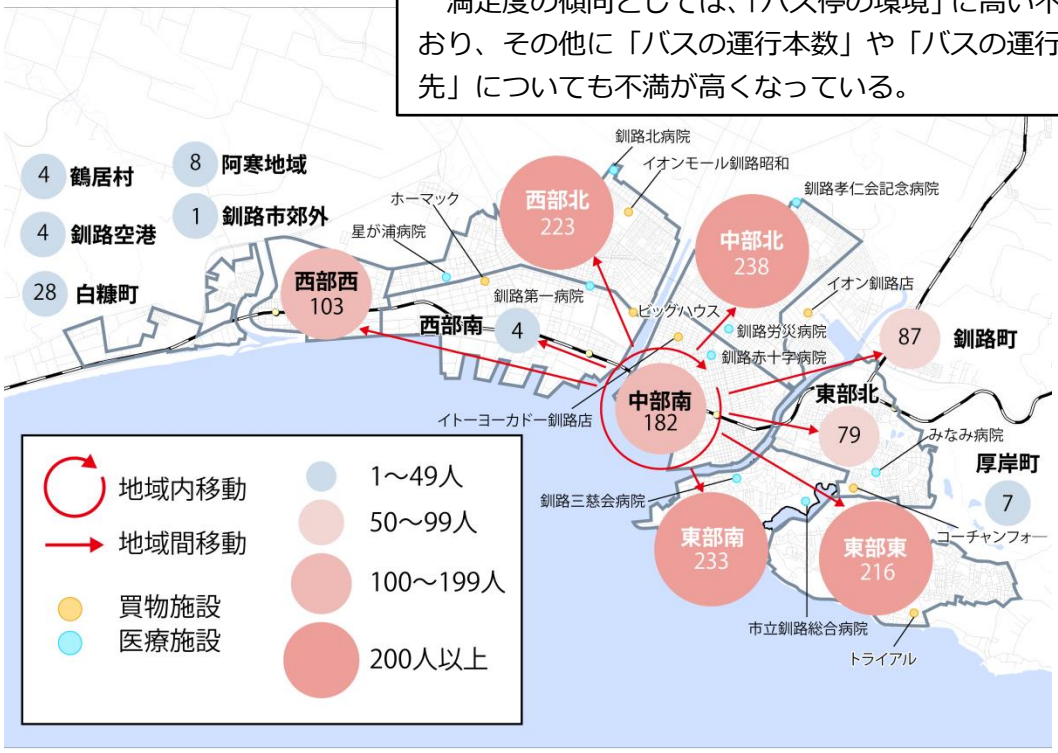
資料：釧路市住民ニーズ把握調査

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）



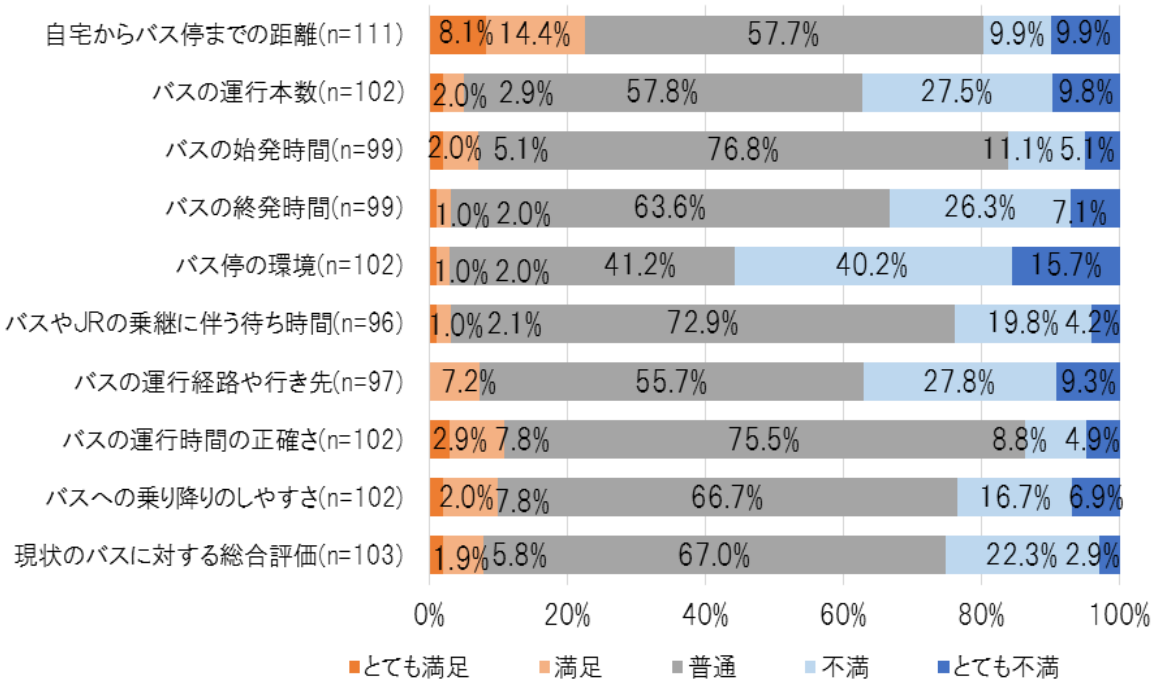
資料：釧路市バス乗降調査

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：釧路市バス乗降調査

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）



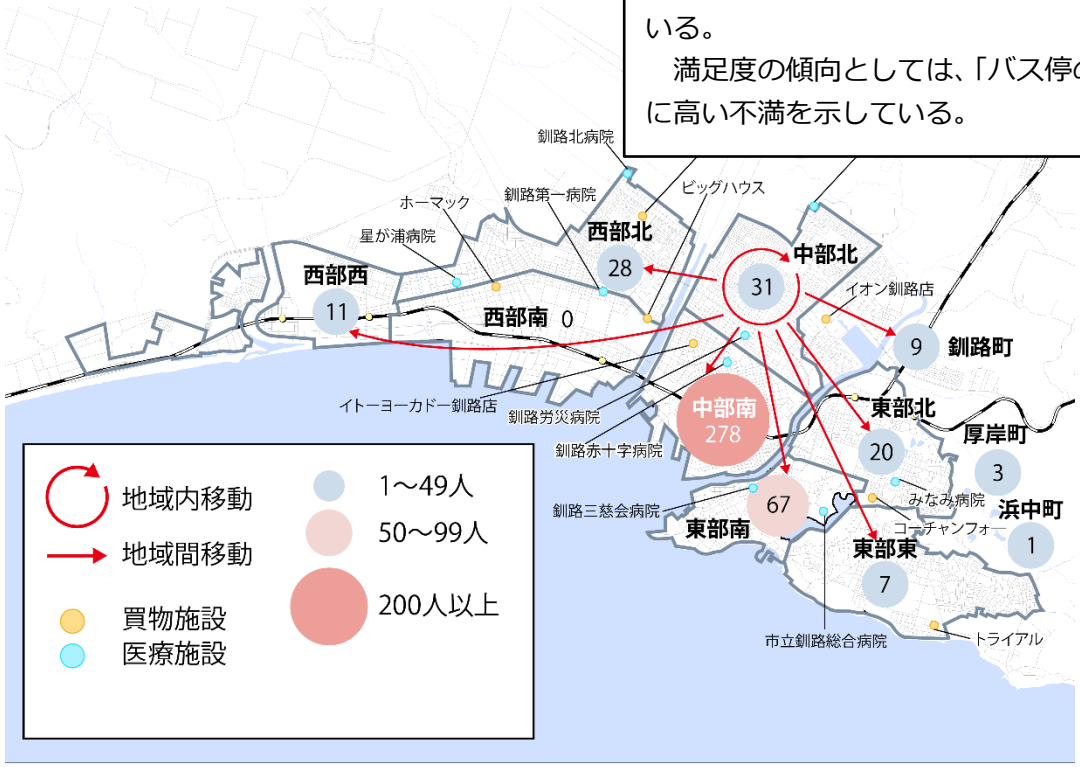
資料：釧路市住民ニーズ把握調査

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）



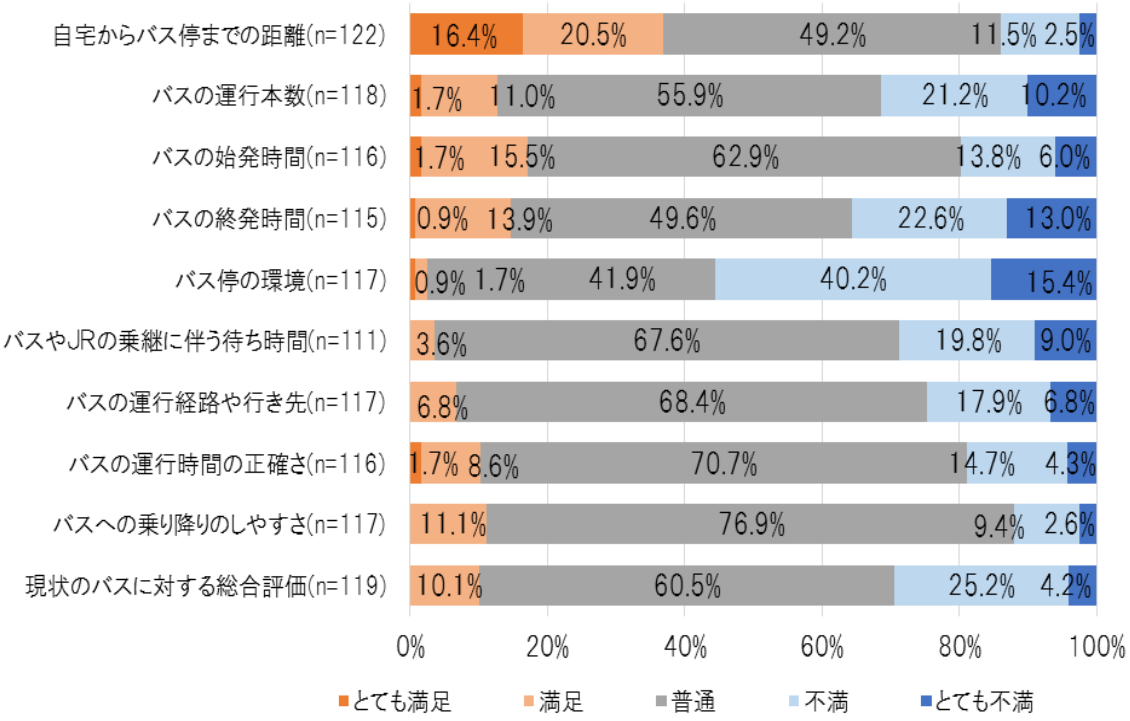
資料：釧路市バス乗降調査

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

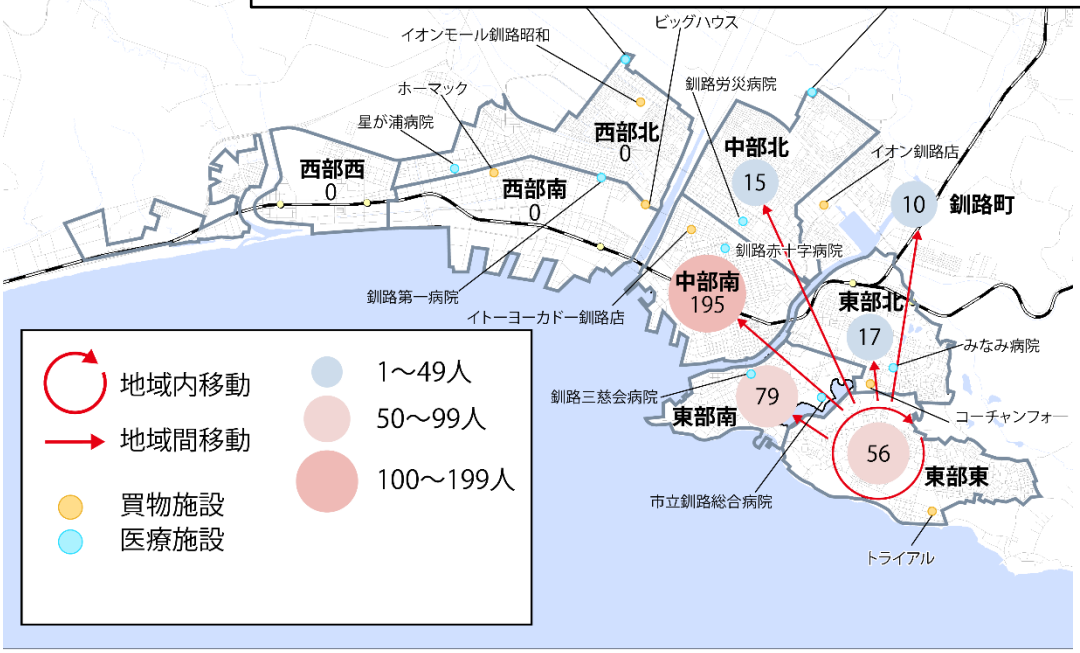
図 63　市内バス路線に対する満足度（中部北地域）

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：釧路市バス乗降調査

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）



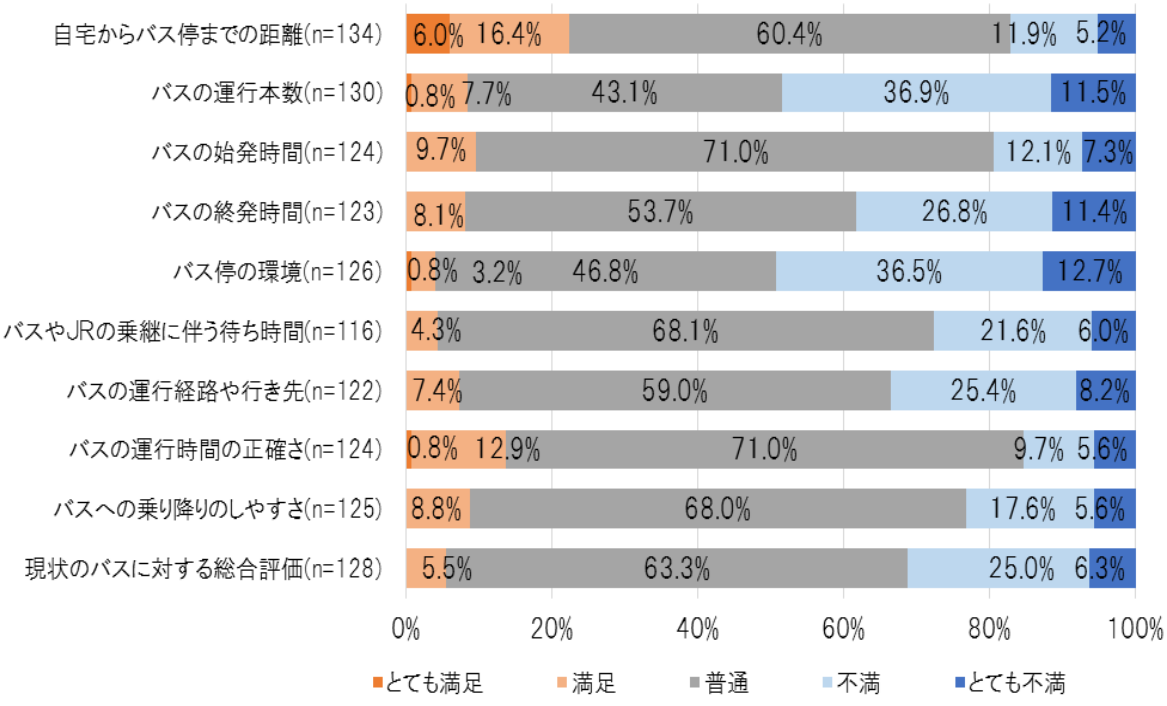
資料：釧路市バス乗降調査

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）



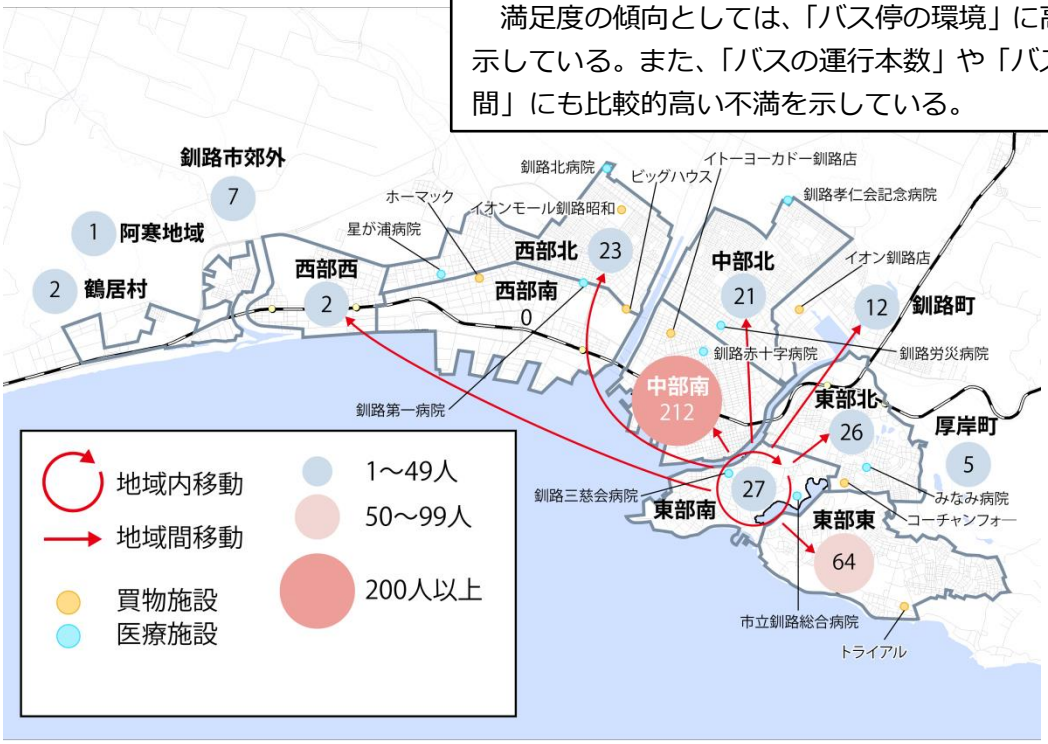
資料：釧路市住民ニーズ把握調査

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：釧路市バス乗降調査

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）



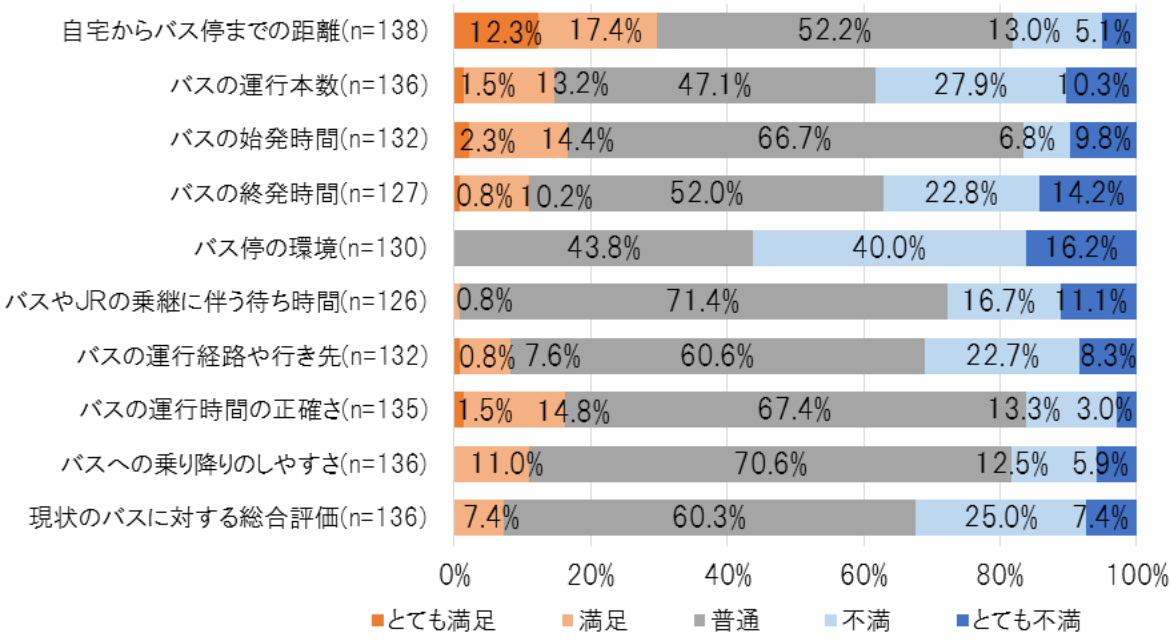
資料：釧路市バス乗降調査

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

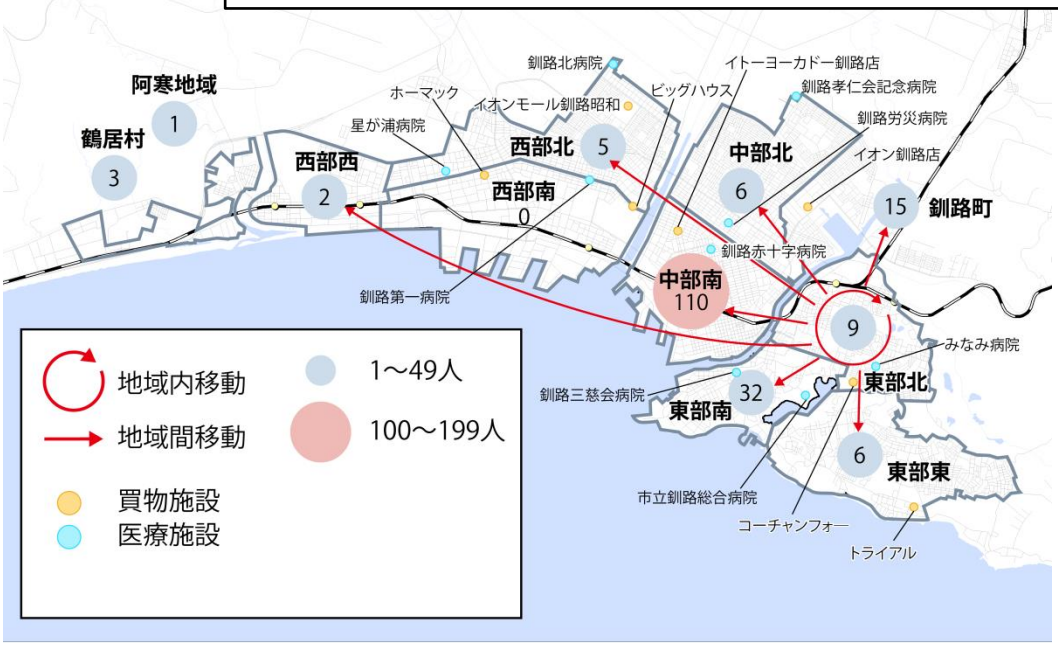
図 71　市内バス路線に対する満足度（東部南地域）

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）



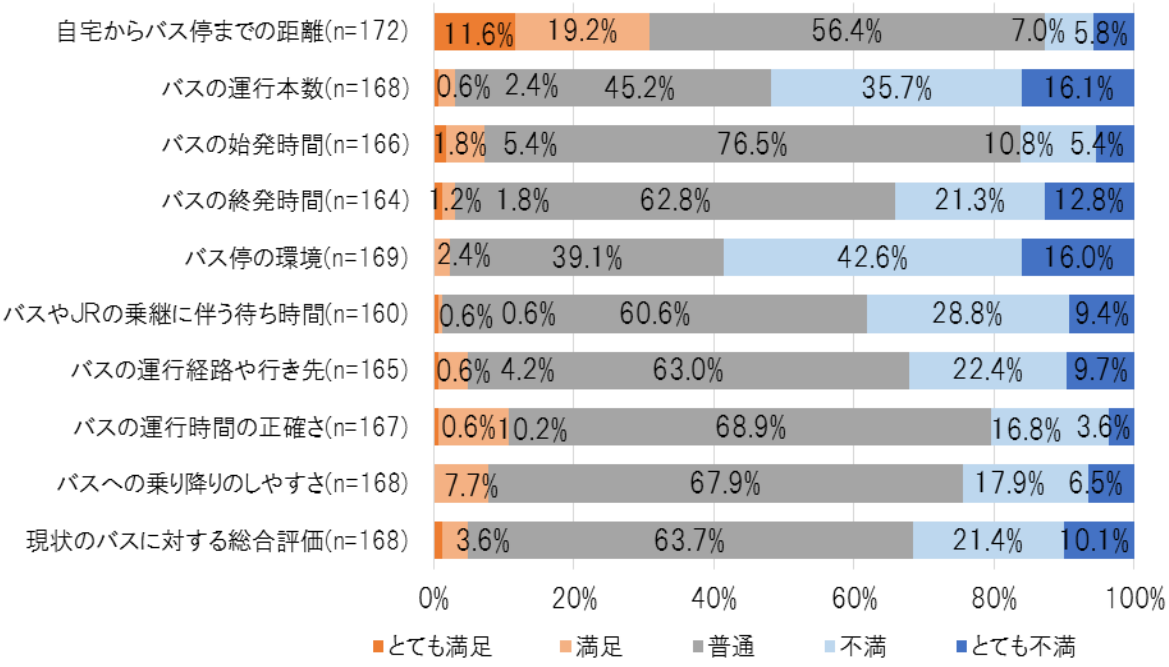
資料：釧路市バス乗降調査

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）

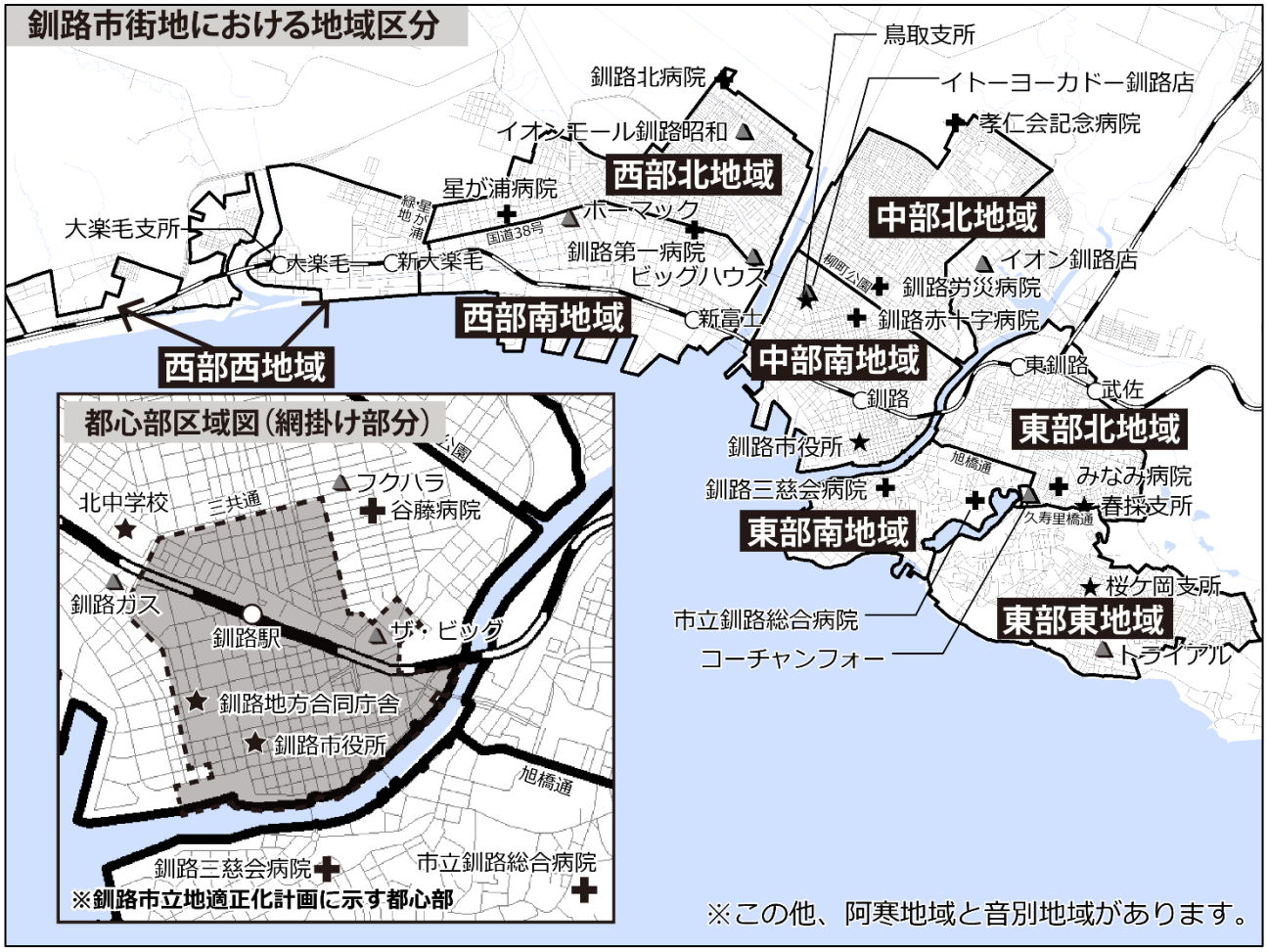


図 76　釧路市住民ニーズ把握調査における地域区分

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。

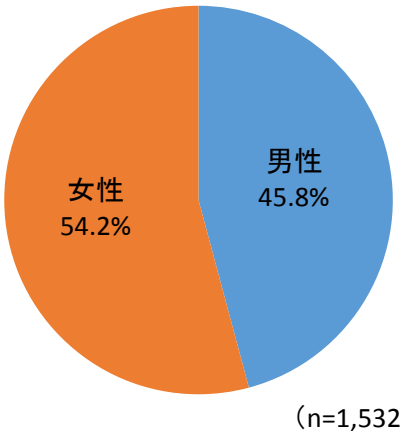


図 77　性別

年齢階層では 60 代以上の高齢者の割合が約 6 割と高い。

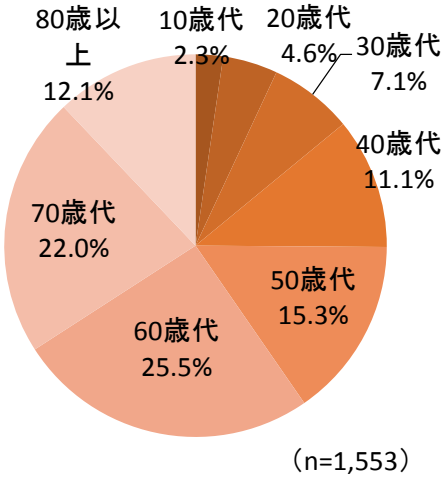


図 78　年齢

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。

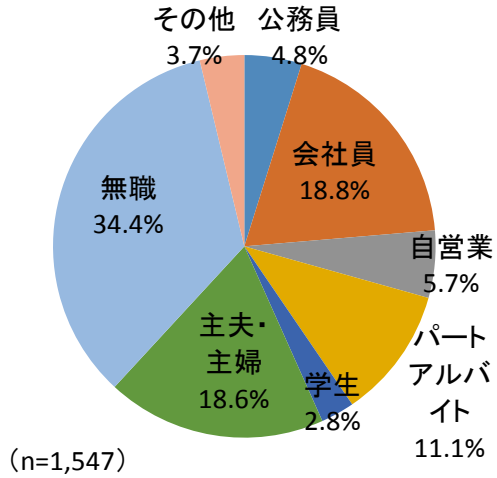


図 79　職業

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。

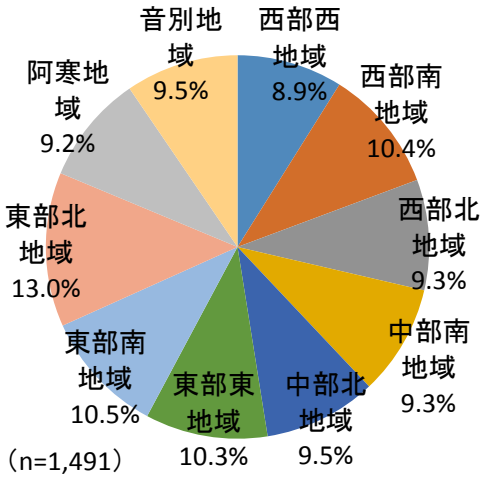


図 80　居住地

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。

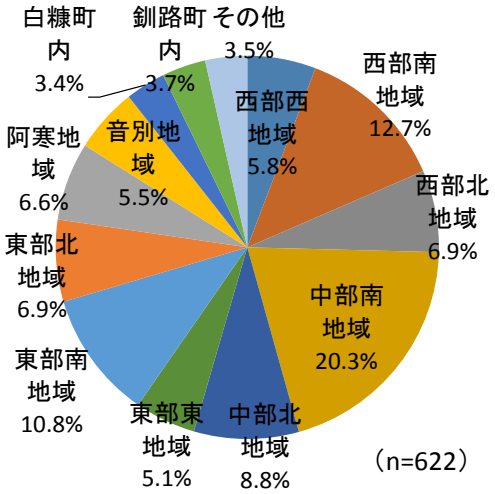


図 81　通勤・通学する場所

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。

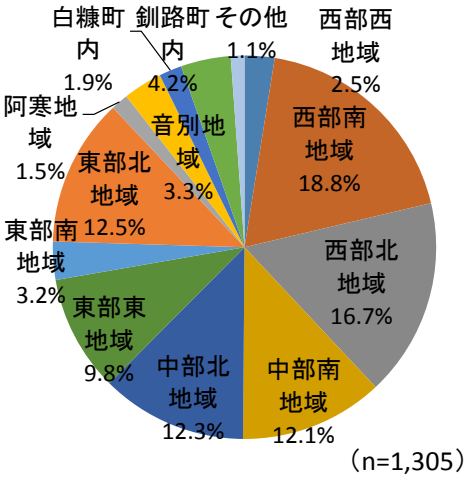


図 82　買い物する場所

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。

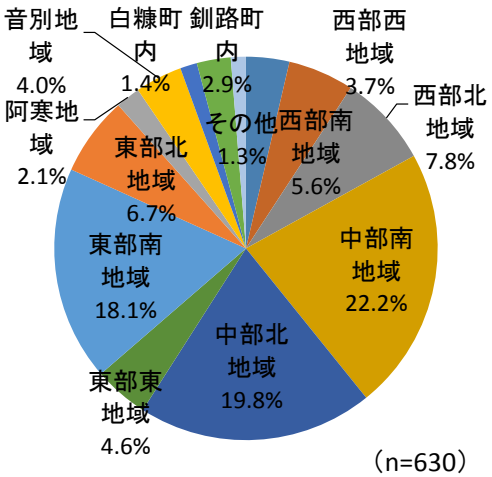


図 83　通院する場所

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。

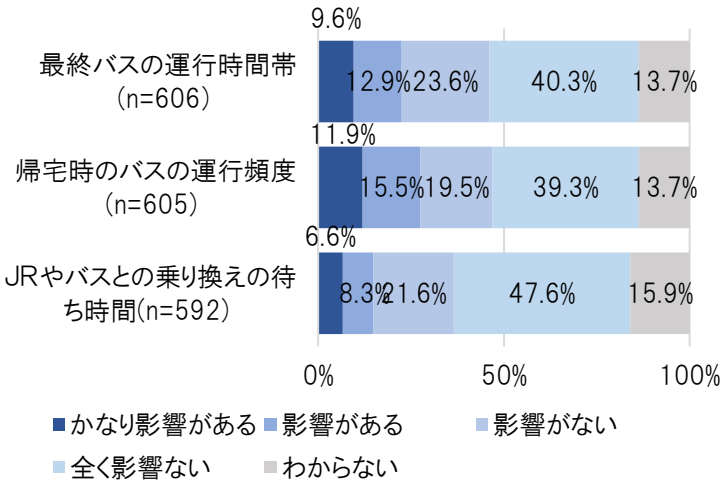


図 84　通勤・通学時における交通手段決定に影響を与えるバスの運行状況

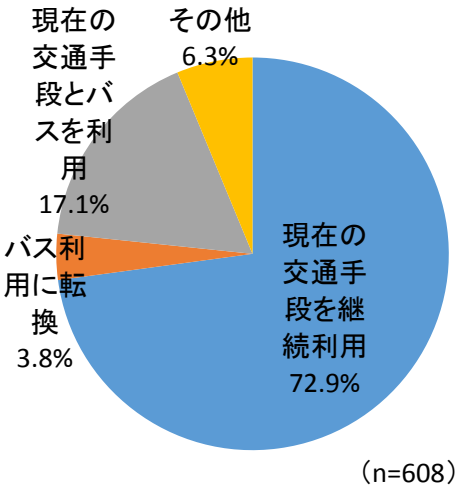


図 85　運行状況が改善した場合の交通手段の変化

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。

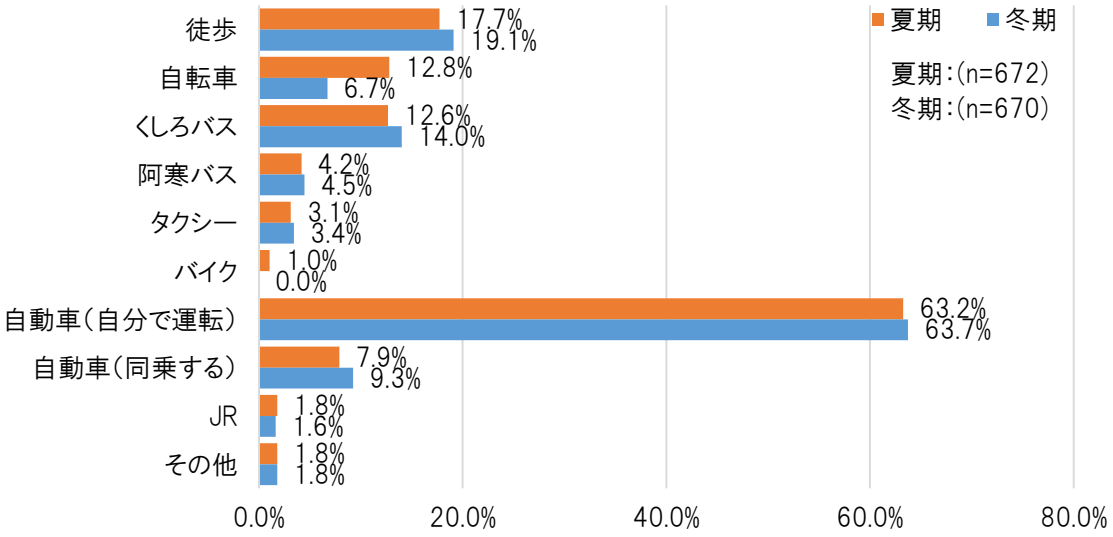


図 86　通勤・通学時における交通手段

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が約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。

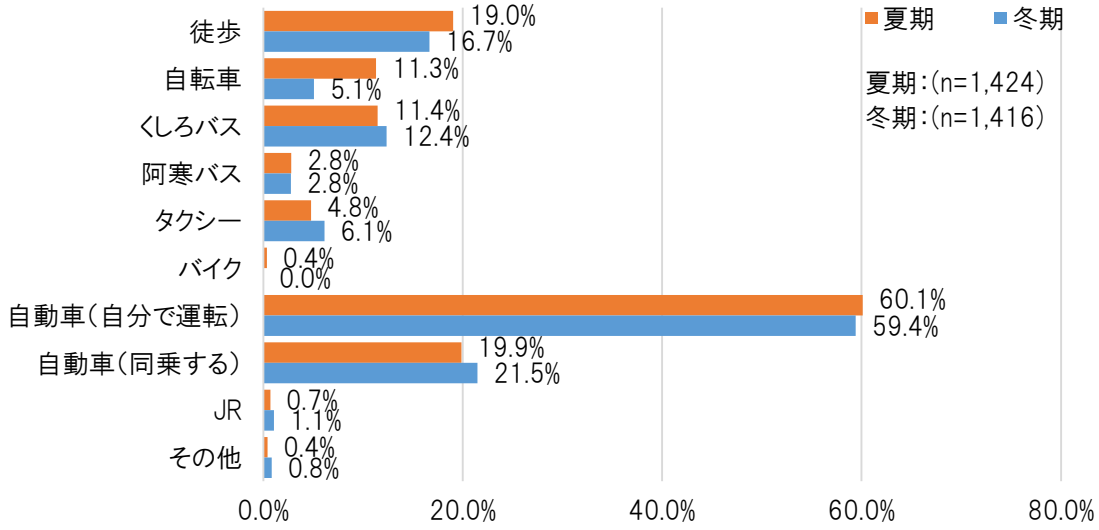


図 87　買い物時における交通手段

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。

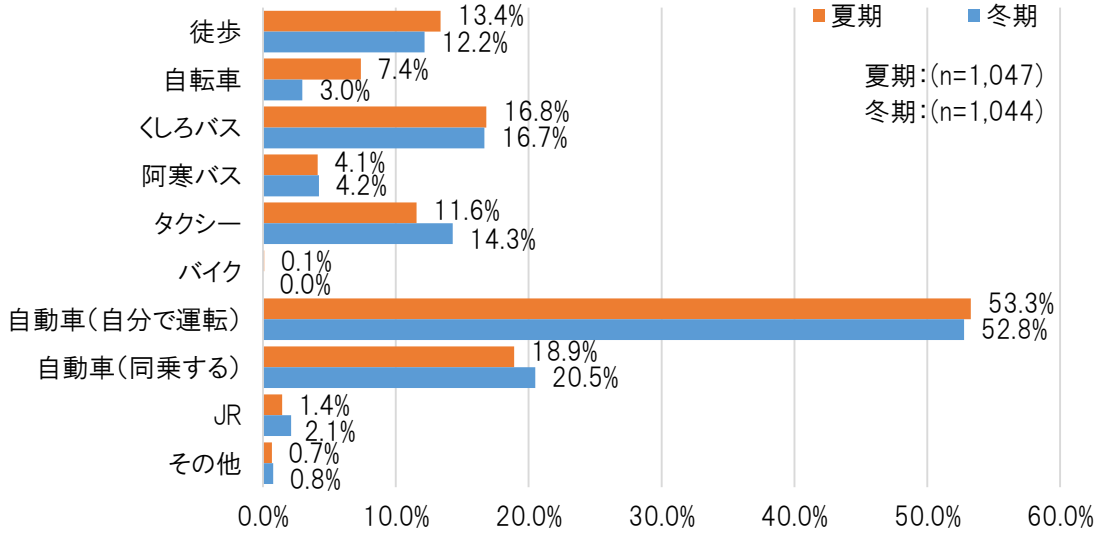


図 88　通院時における交通手段

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。

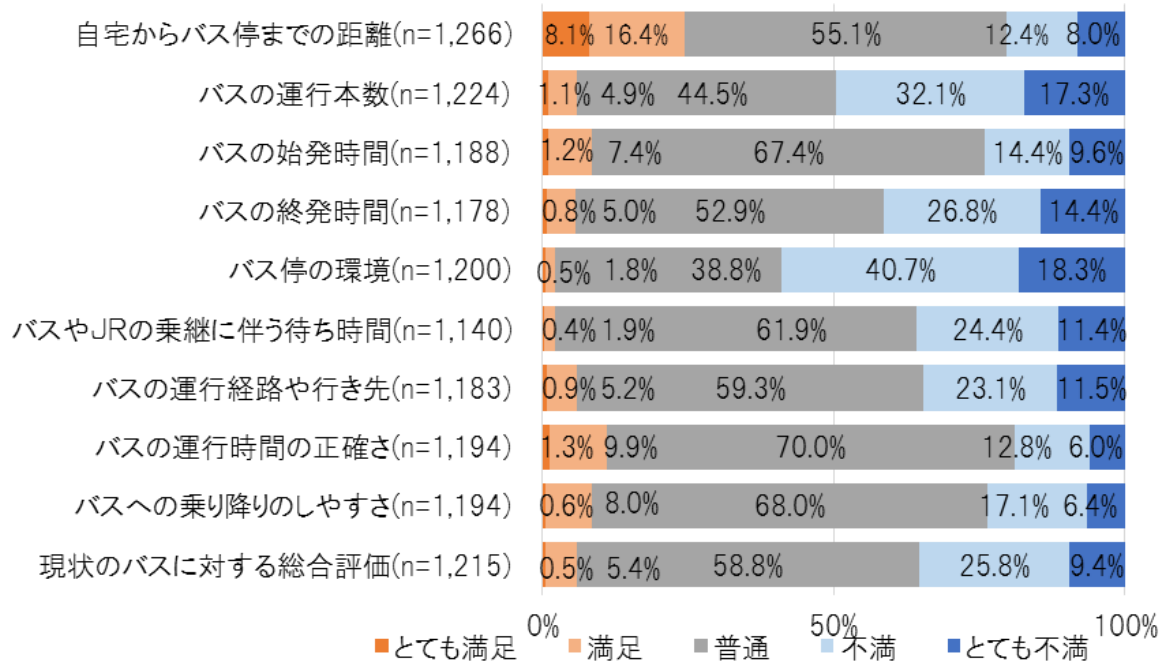
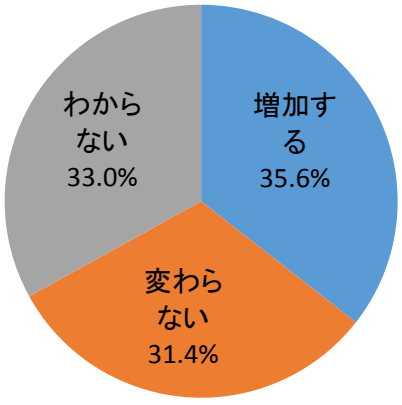


図 89　市内バス路線に対する満足度

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。



（n=1,268）

図 90　不満項目改善時のバス交通の利用機会の変化

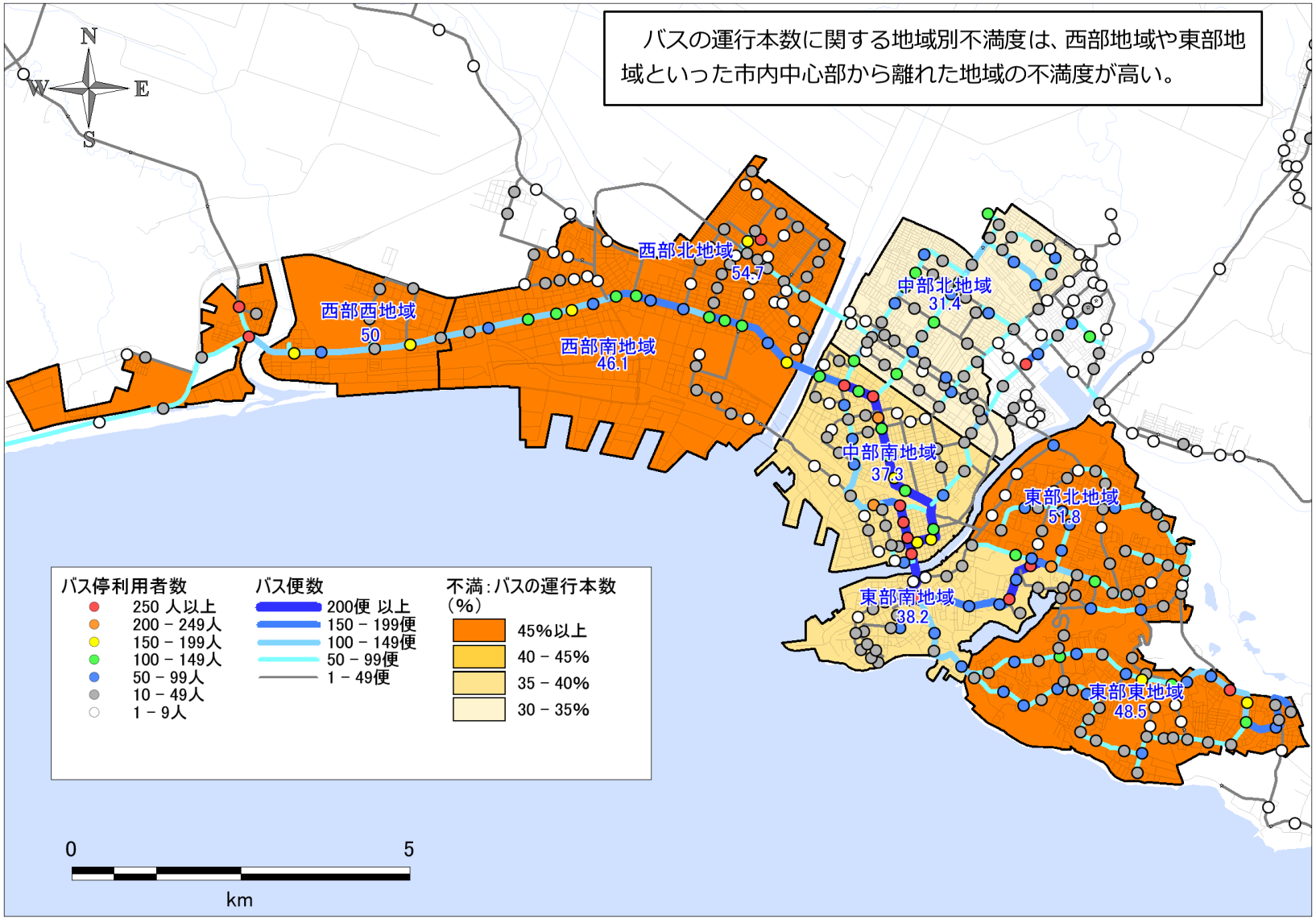


図 91　地域別不満度（バスの運行本数）

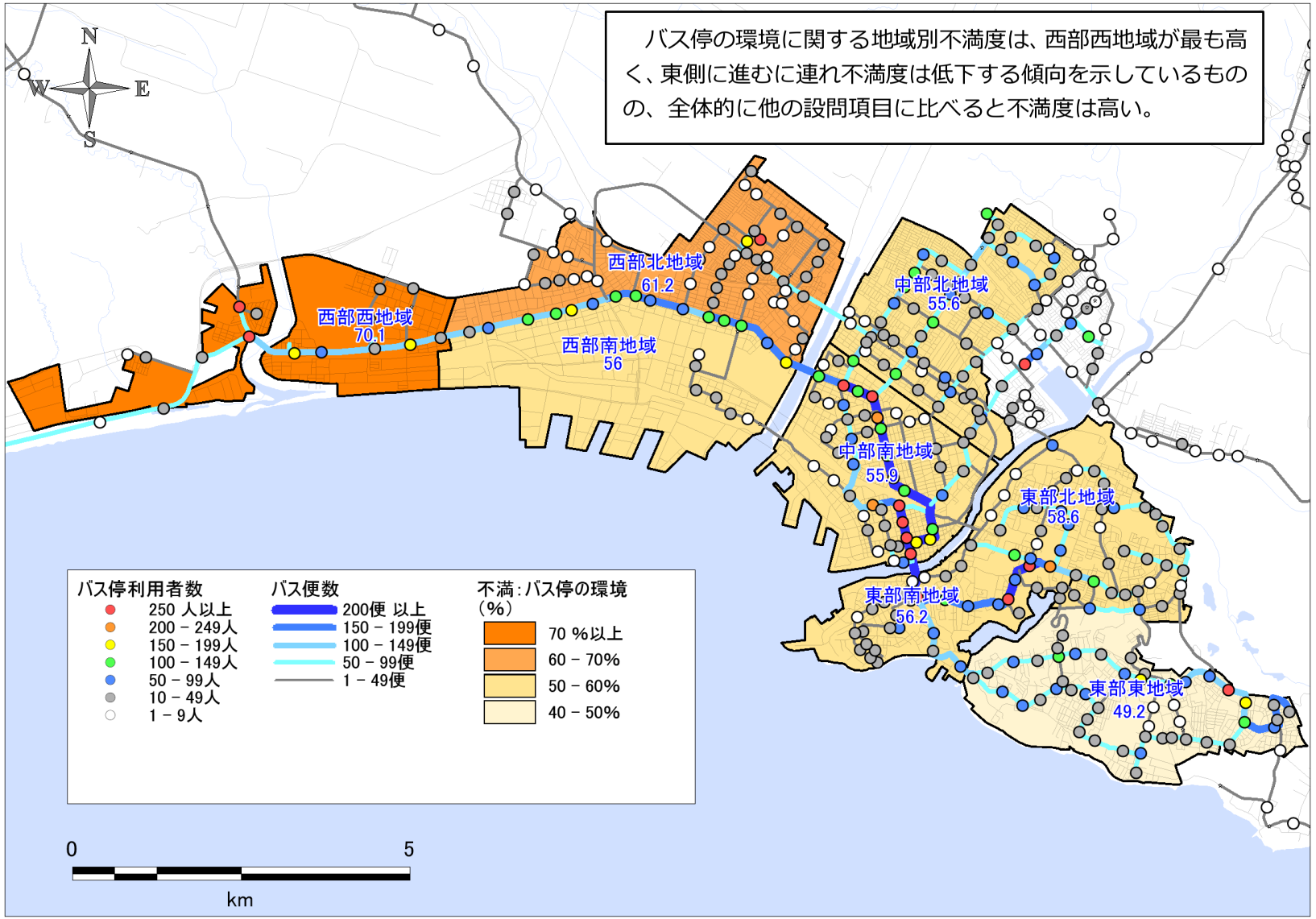


図 92　地域別不満度（バス停の環境）

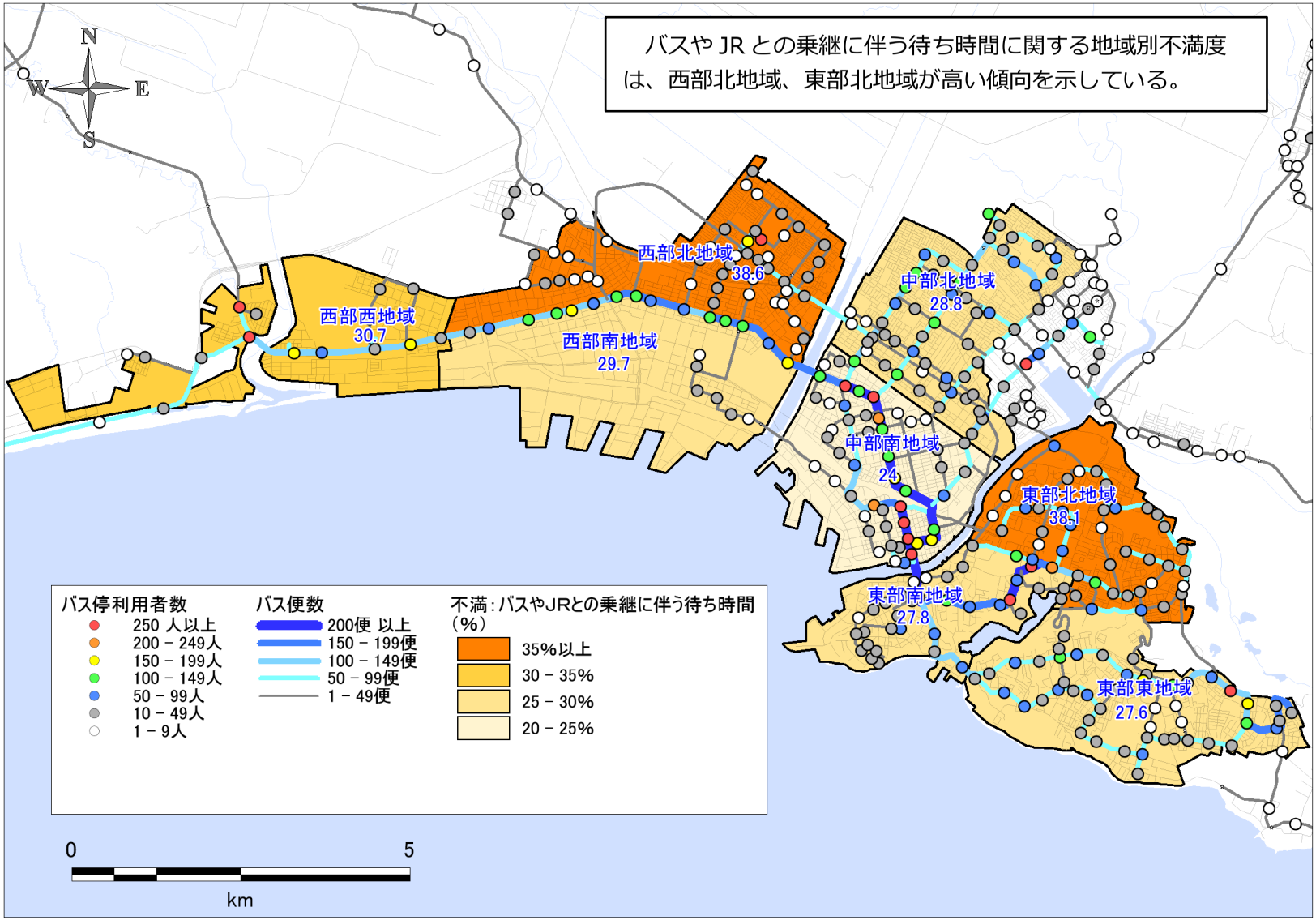


図 93　地域別不満度（バスやＪＲとの乗継に伴う待ち時間）

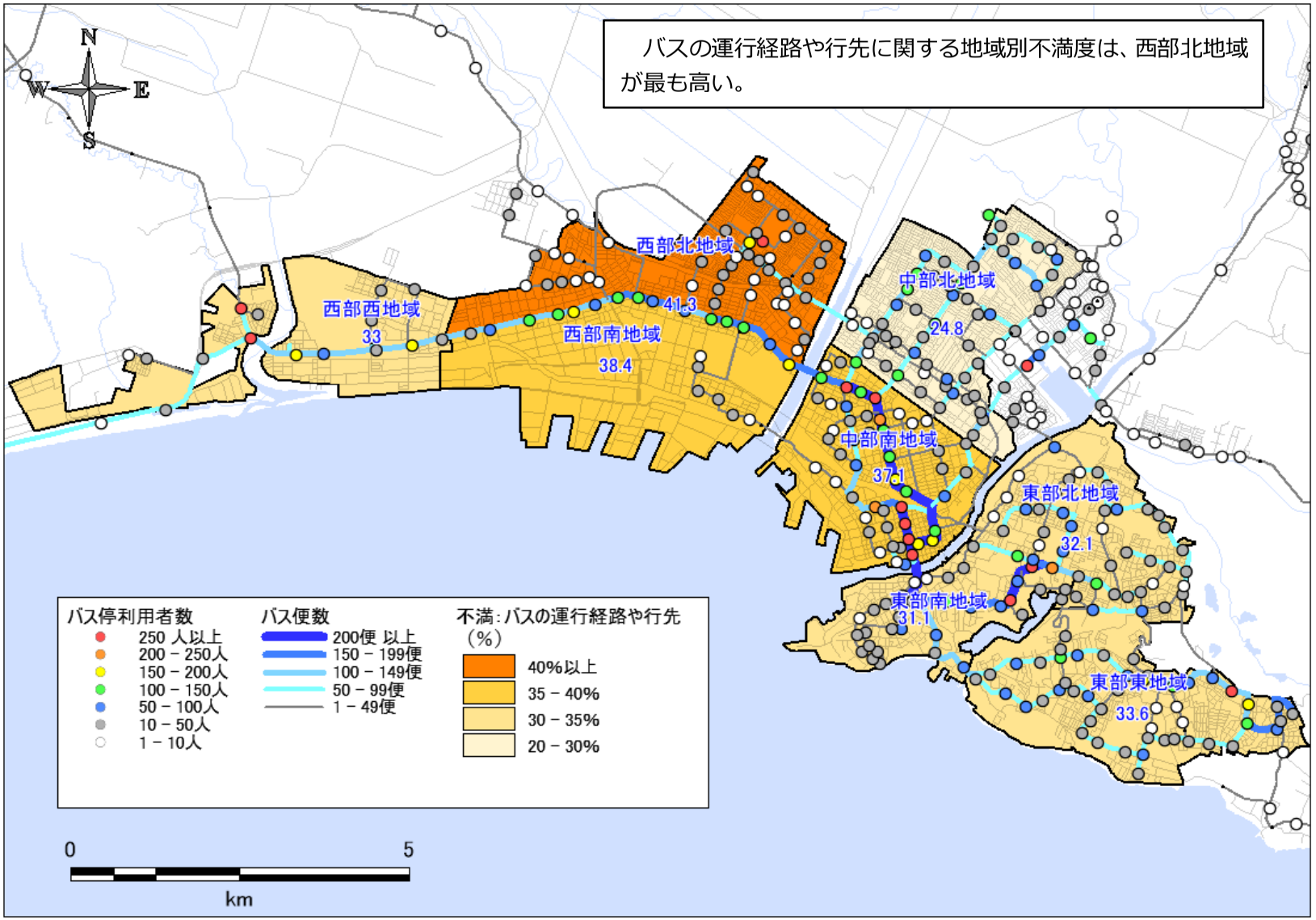


図 94　地域別不満度（バスの運行経路や行先）

（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　　・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　　・料金の統一化（均一料金）
・ＩＣカードの導入　　・バスロケーションシステムの導入
・屋内でバスを待てる環境整備　　・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

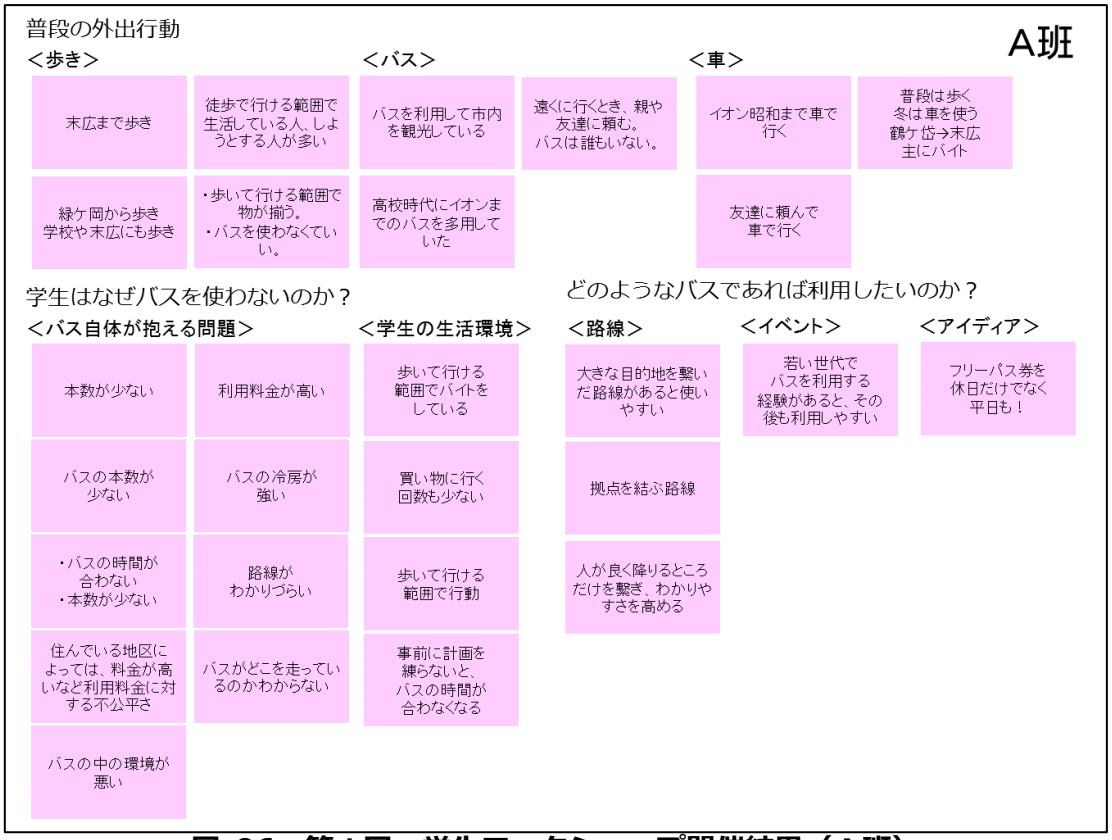


図 96　第１回　学生ワークショップ開催結果（Ａ班）

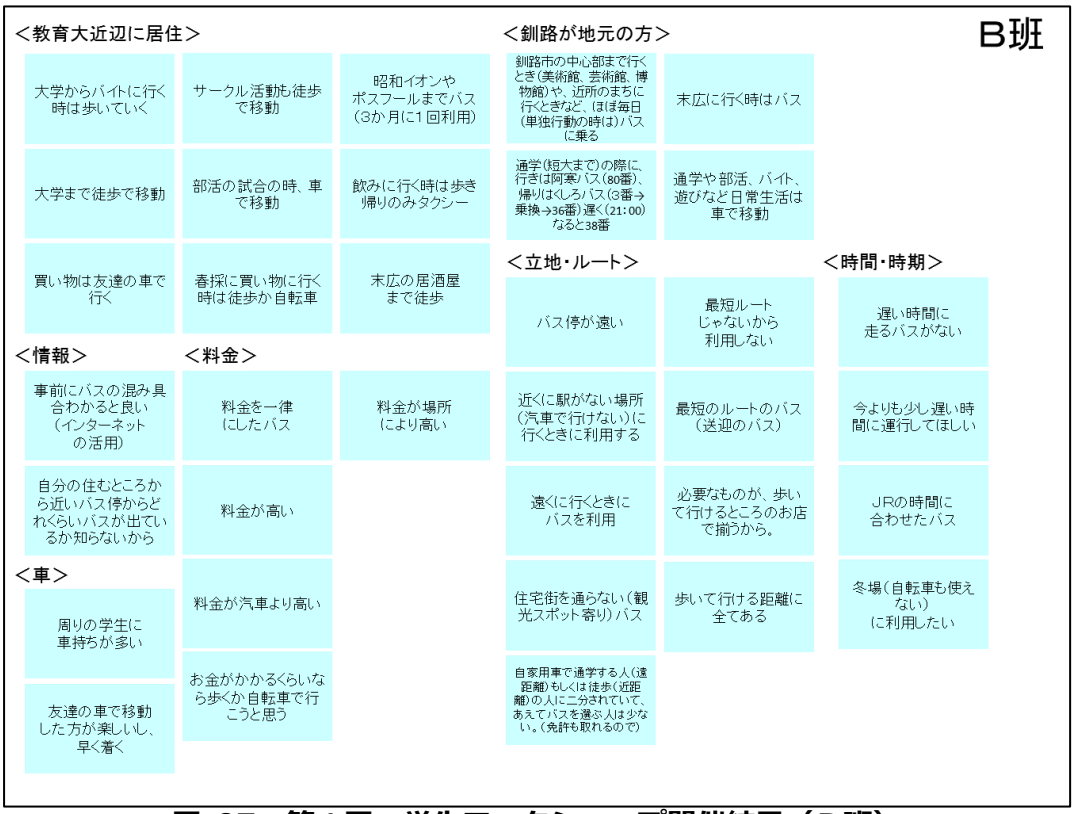


図 97　第１回　学生ワークショップ開催結果（Ｂ班）

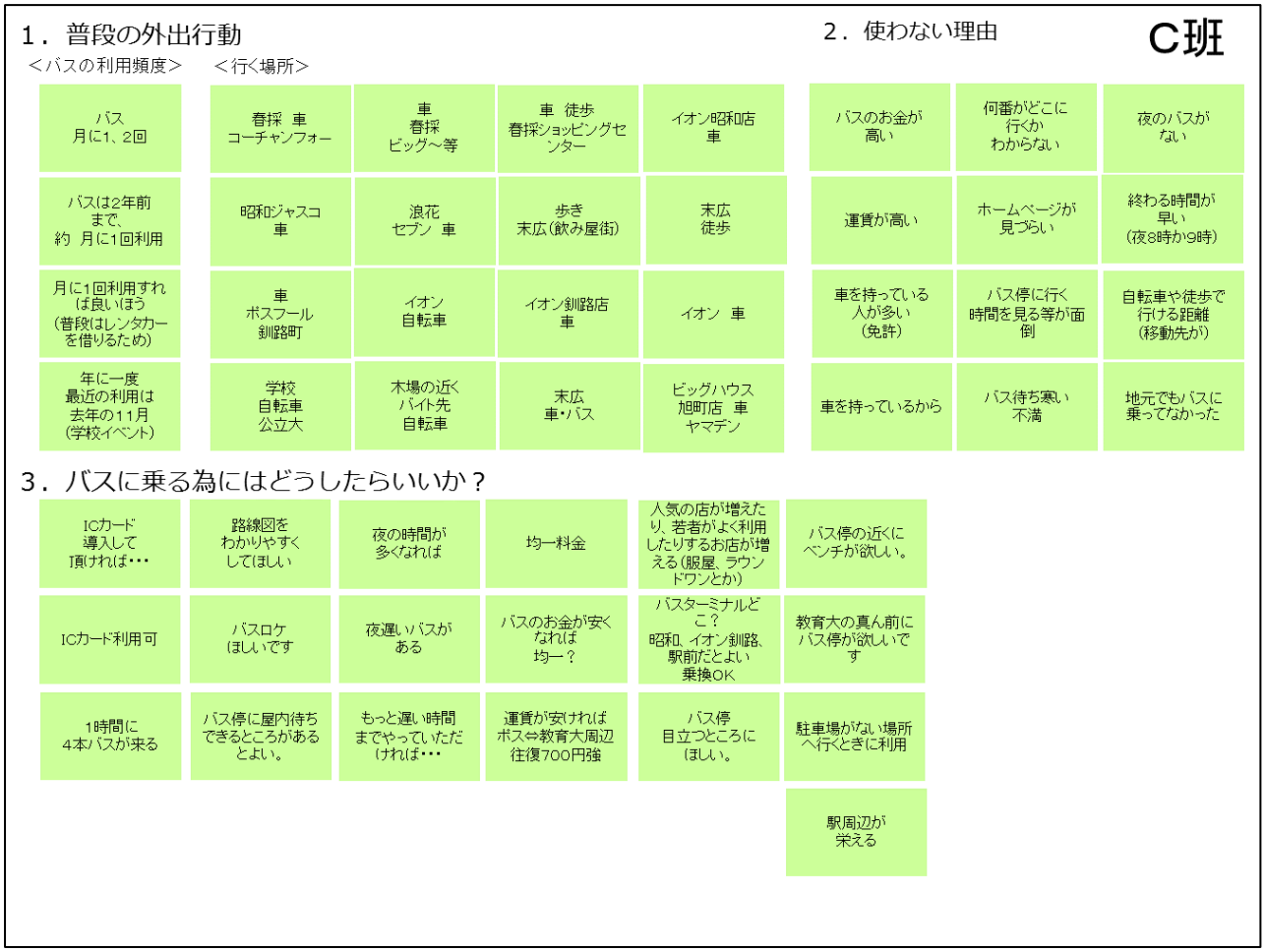


図 98　第１回　学生ワークショップ開催結果（Ｃ班）

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

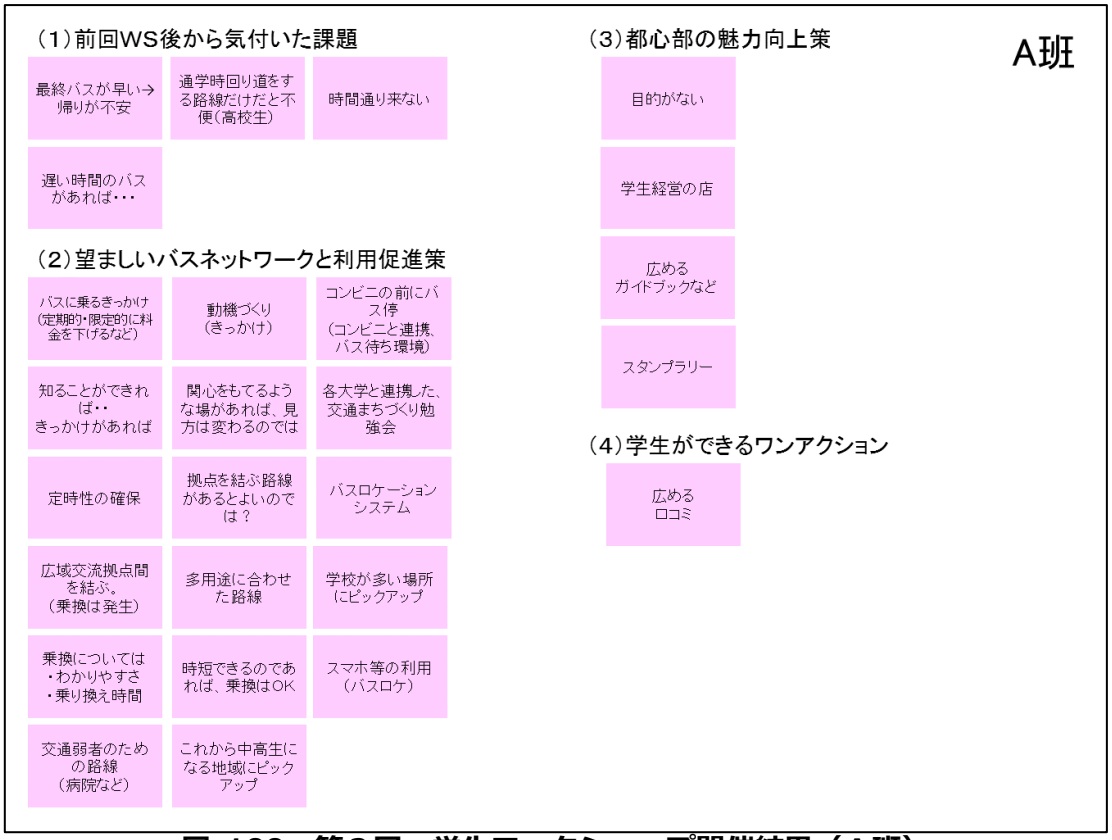


図 100　第２回　学生ワークショップ開催結果（A班）

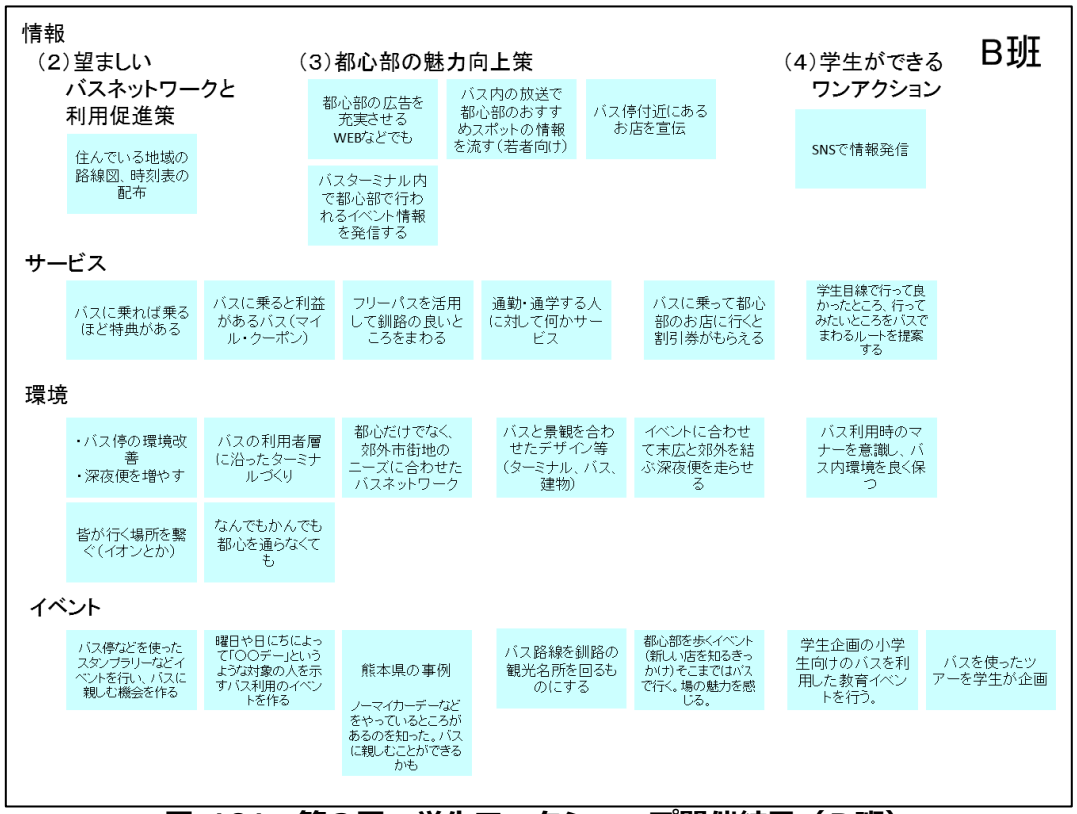


図 101　第２回　学生ワークショップ開催結果（B班）



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。

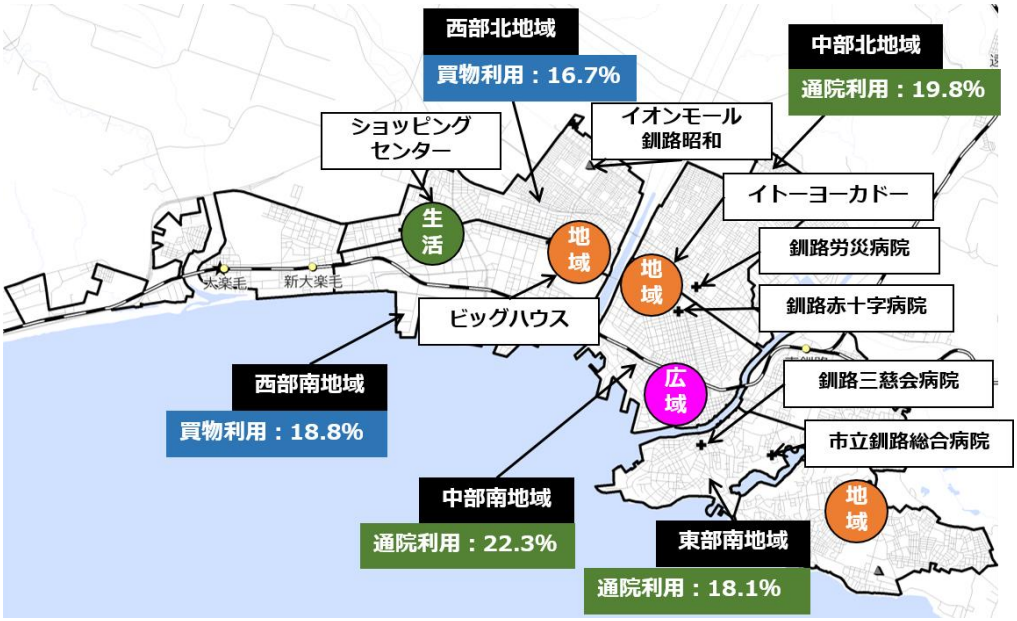
（2）路線バス結節機能の強化

・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。



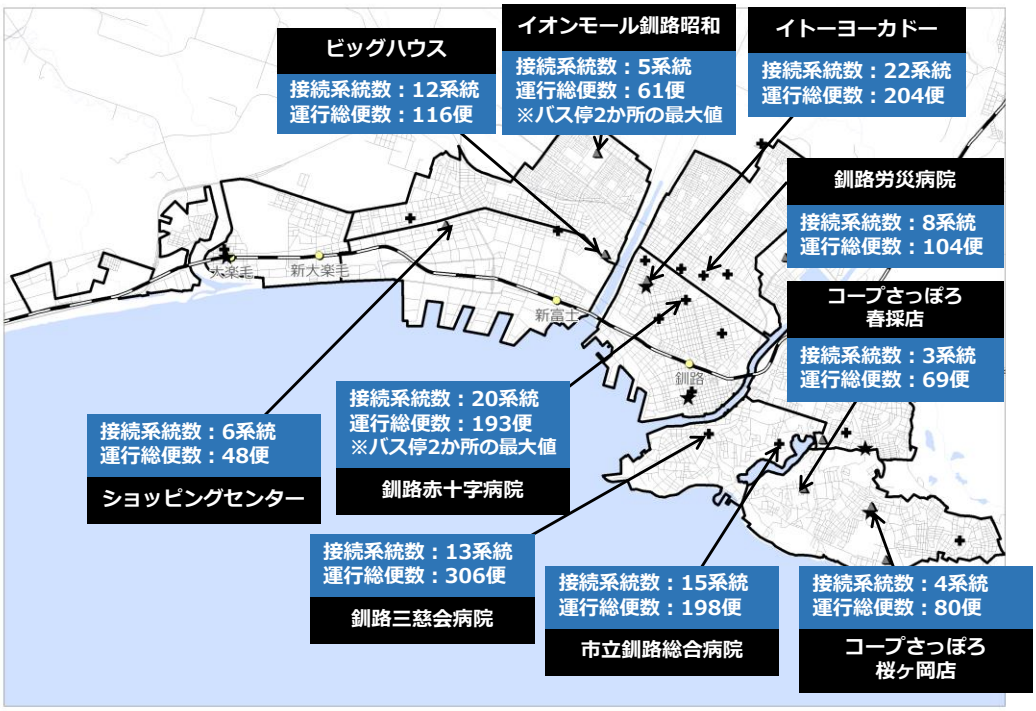
図 103　釧路市バス路線図

・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

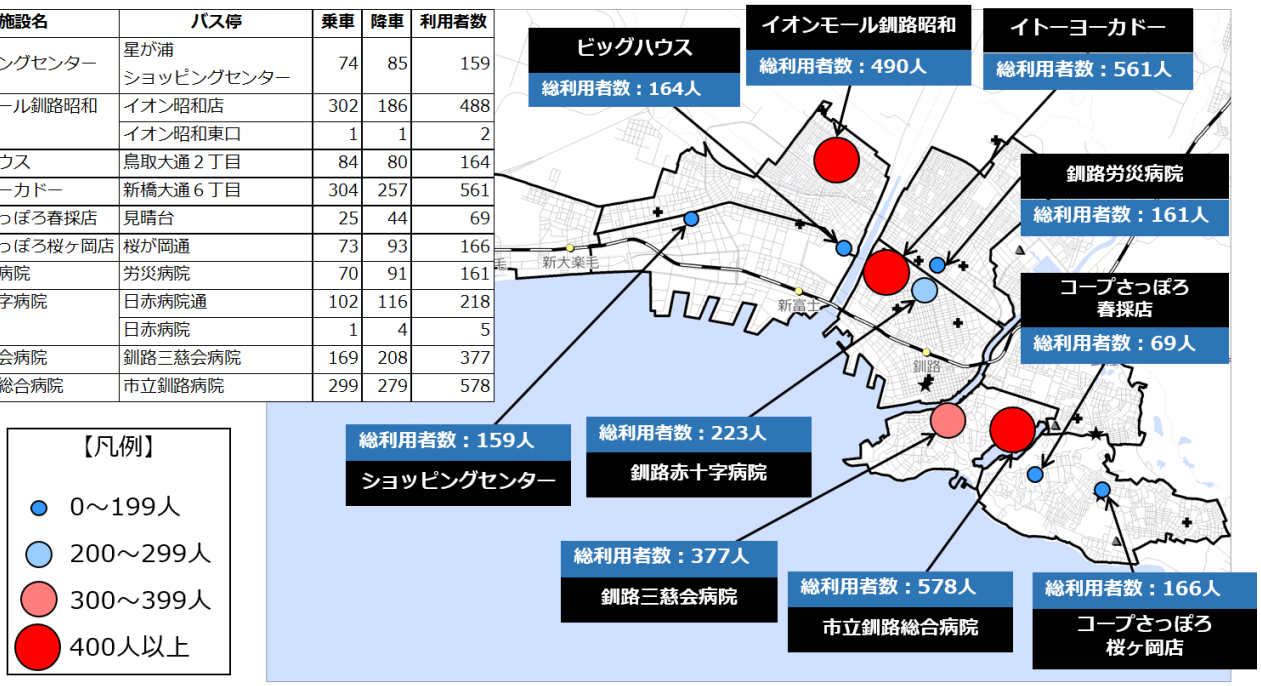
図 105　施設別接続系統数及び運行便数

・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。

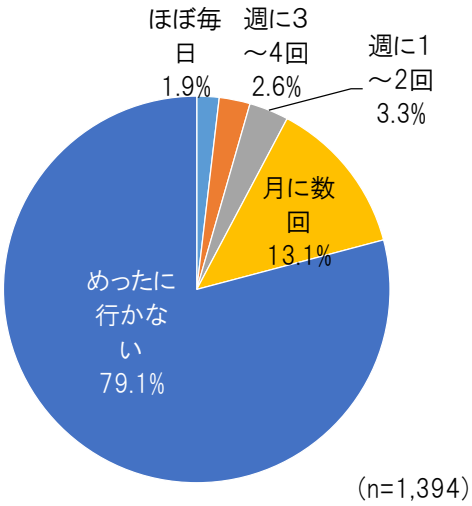
施設名	バス停	乗車	降車	利用者数
ショッピングセンター	星が浦 ショッピングセンター	74	85	159
イオンモール釧路昭和	イオン昭和店	302	186	488
	イオン昭和東口	1	1	2
ビッグハウス	鳥取大通２丁目	84	80	164
イトーヨーカドー	新橋大通６丁目	304	257	561
コープさっぽろ春採店	見晴台	25	44	69
コープさっぽろ桜ヶ岡店	桜が岡通	73	93	166
釧路労災病院	労災病院	70	91	161
釧路赤十字病院	日赤病院通	102	116	218
	日赤病院	1	4	5
釧路三慈会病院	釧路三慈会病院	169	208	377
市立釧路総合病院	市立釧路病院	299	279	578



資料：釧路市バス乗降調査

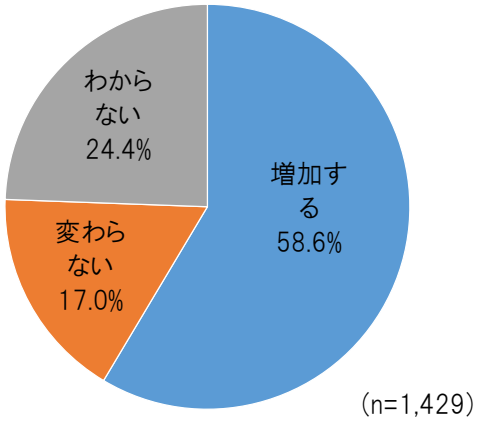
図 106　施設別バス利用者数

・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。



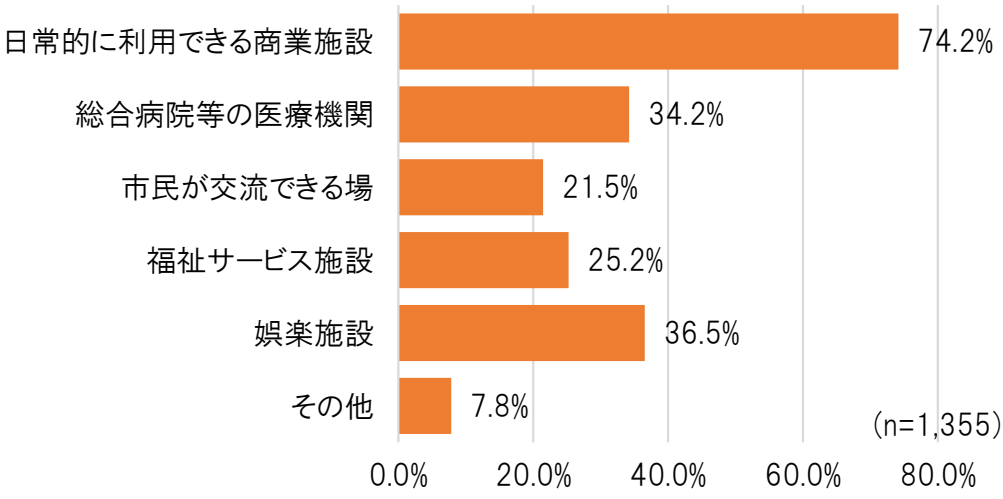
資料：釧路市住民ニーズ把握調査

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



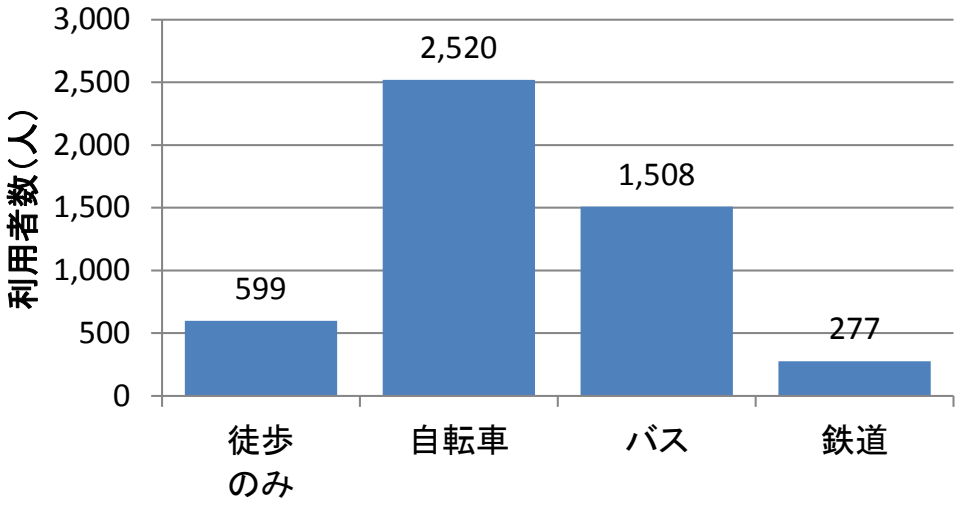
資料：釧路市住民ニーズ把握調査

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

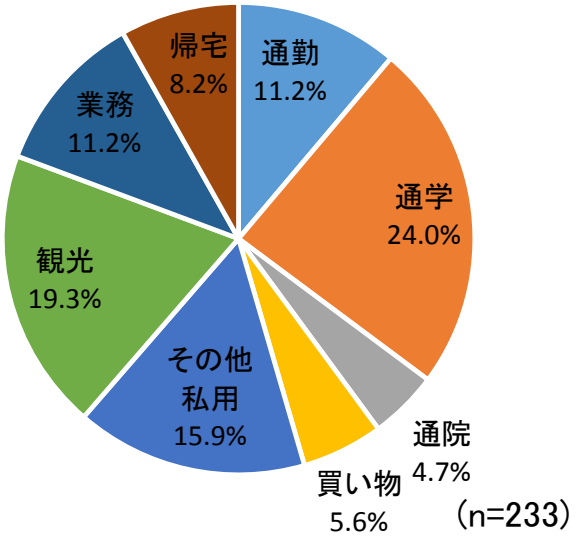
・釧路管内における通学時の交通手段として、一定程度の学生は、鉄道を利用している。

・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

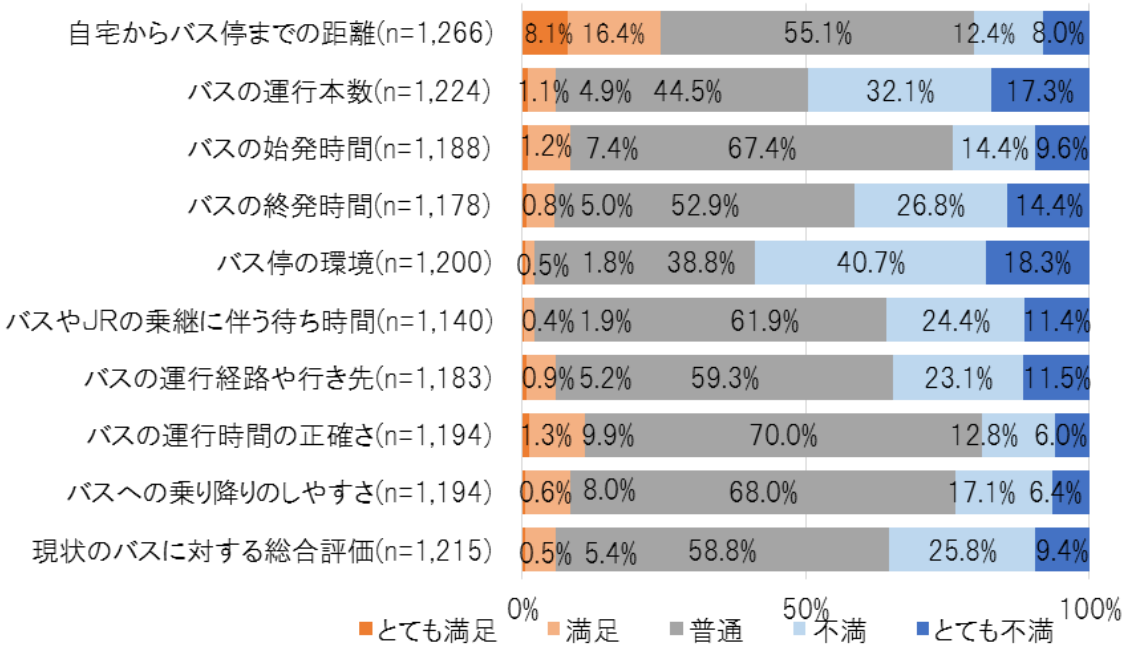


資料：釧路市バス乗降調査

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

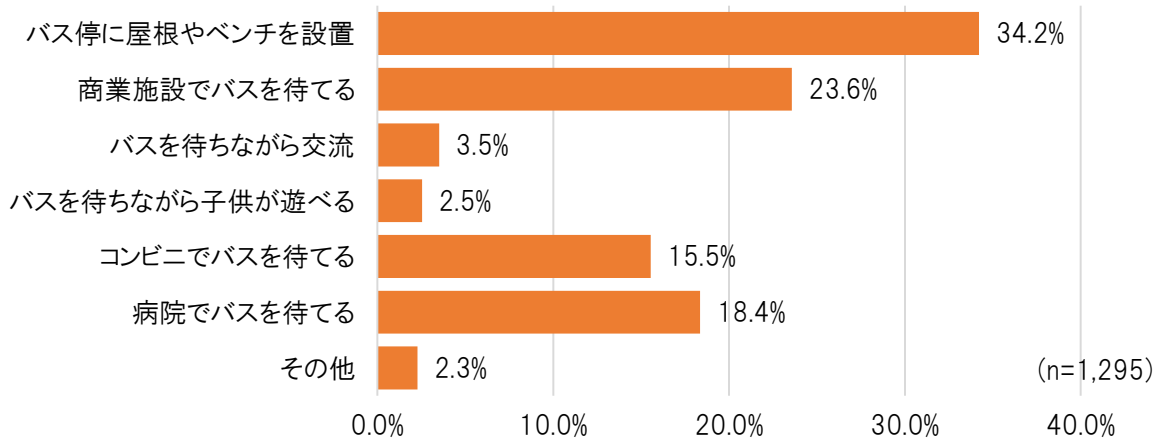
・本年実施した住民ニーズ把握調査では、バス停の環境の不満度が最も高くなっている。



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

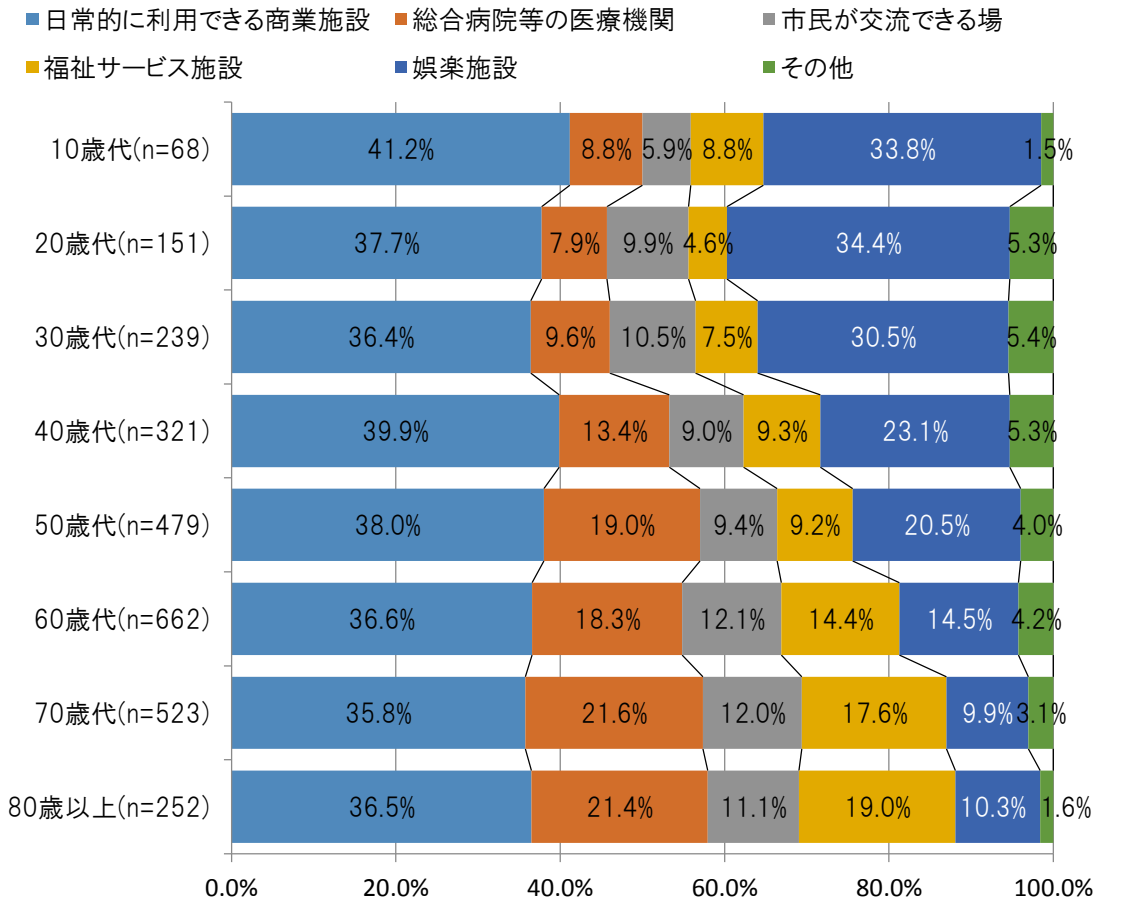
・また、市民が望むバス待合スペースとしては、「バス停に屋根やベンチを設置」が最も高く、次いで、「商業施設、病院、コンビニでバスを待てる」がそれぞれ約２割となっている。



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。



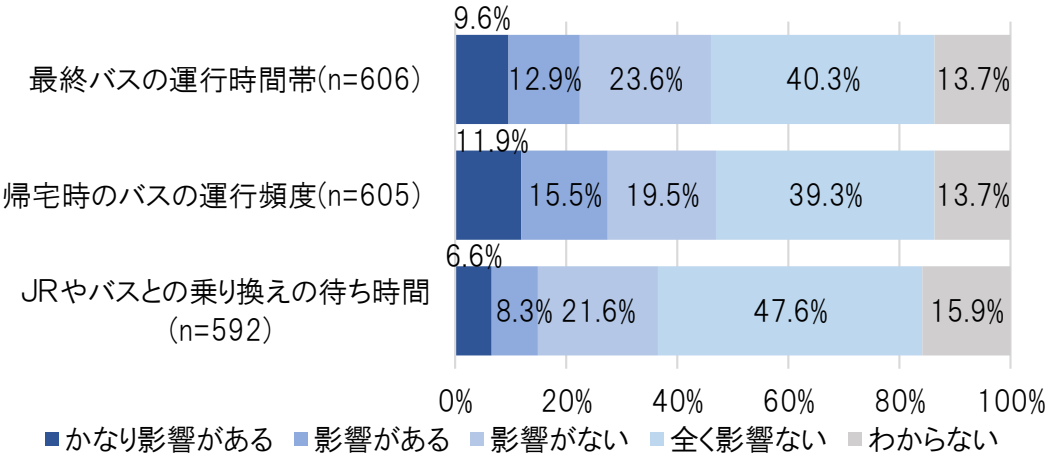
資料：釧路市住民ニーズ把握調査

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うかがえる。

（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。

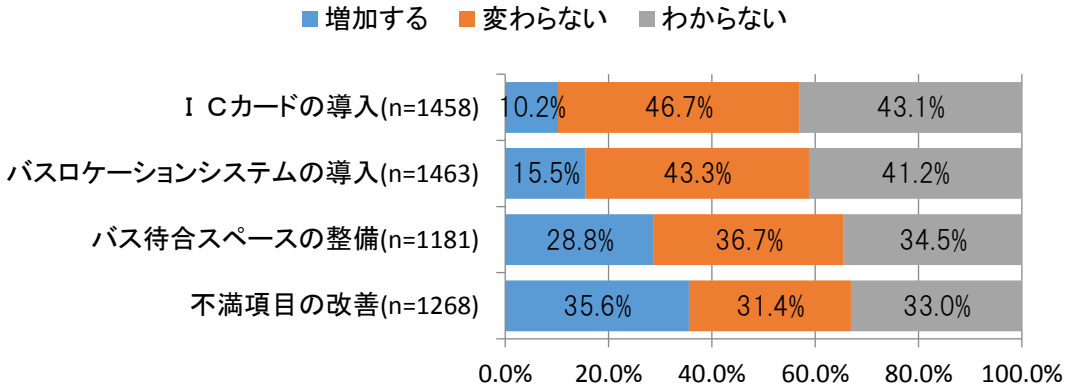


資料：釧路市住民ニーズ把握調査

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。

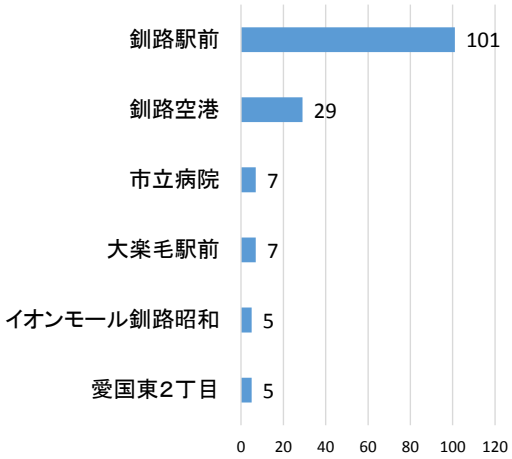
・さらに、バス待合環境の改善や不満足度項目の改善、IC カードの導入、バスロケーションシステムの導入等のバス利用環境向上に向けた各種施策実施時のバス利用機会はそれぞれで１割以上が「増加する」と回答している。



資料：釧路市住民ニーズ把握調査

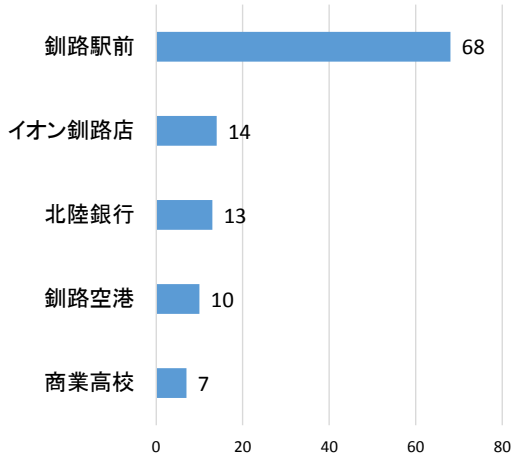
図 116　各種施策実施によるバス利用機会の変化

・ＪＲ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。



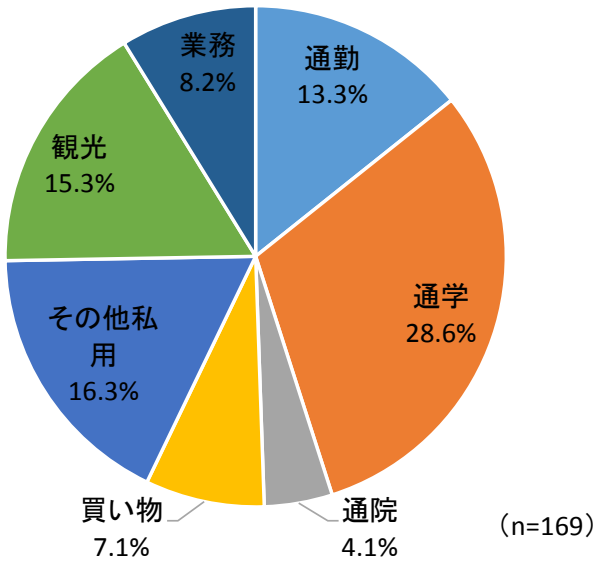
資料：釧路市バス乗降調査

図 117　ＪＲ利用者の乗車バス停



資料：釧路市バス乗降調査

図 118　ＪＲ利用者の降車バス停



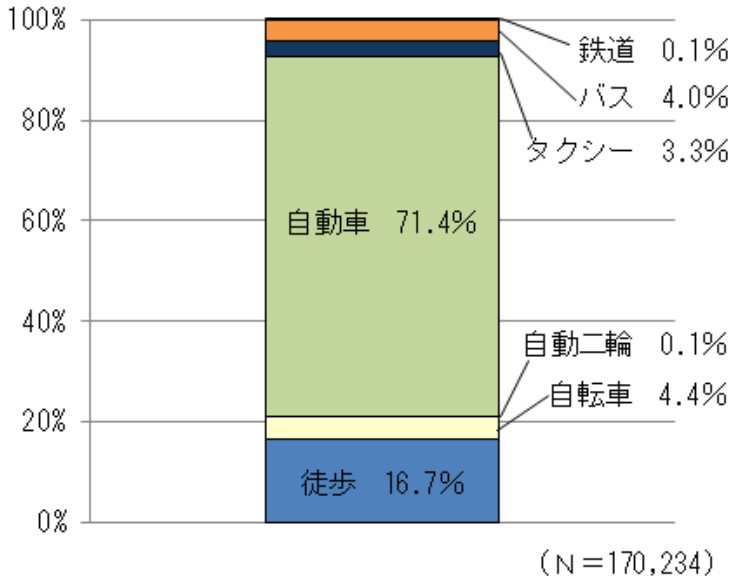
資料：釧路市バス乗降調査

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（Ｐ23 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（Ｐ34 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。

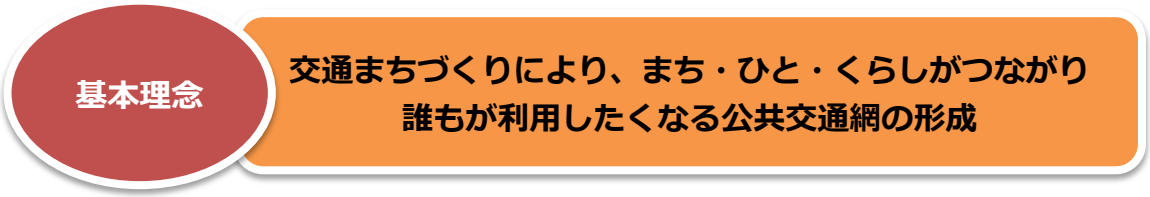
・通勤・通学、通院を中心とした鉄道及びバスによる広域的な移動実態がある。

・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　地域公共交通網形成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網形成計画の基本的な方向性を次のとおり定める。



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　公共交通と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

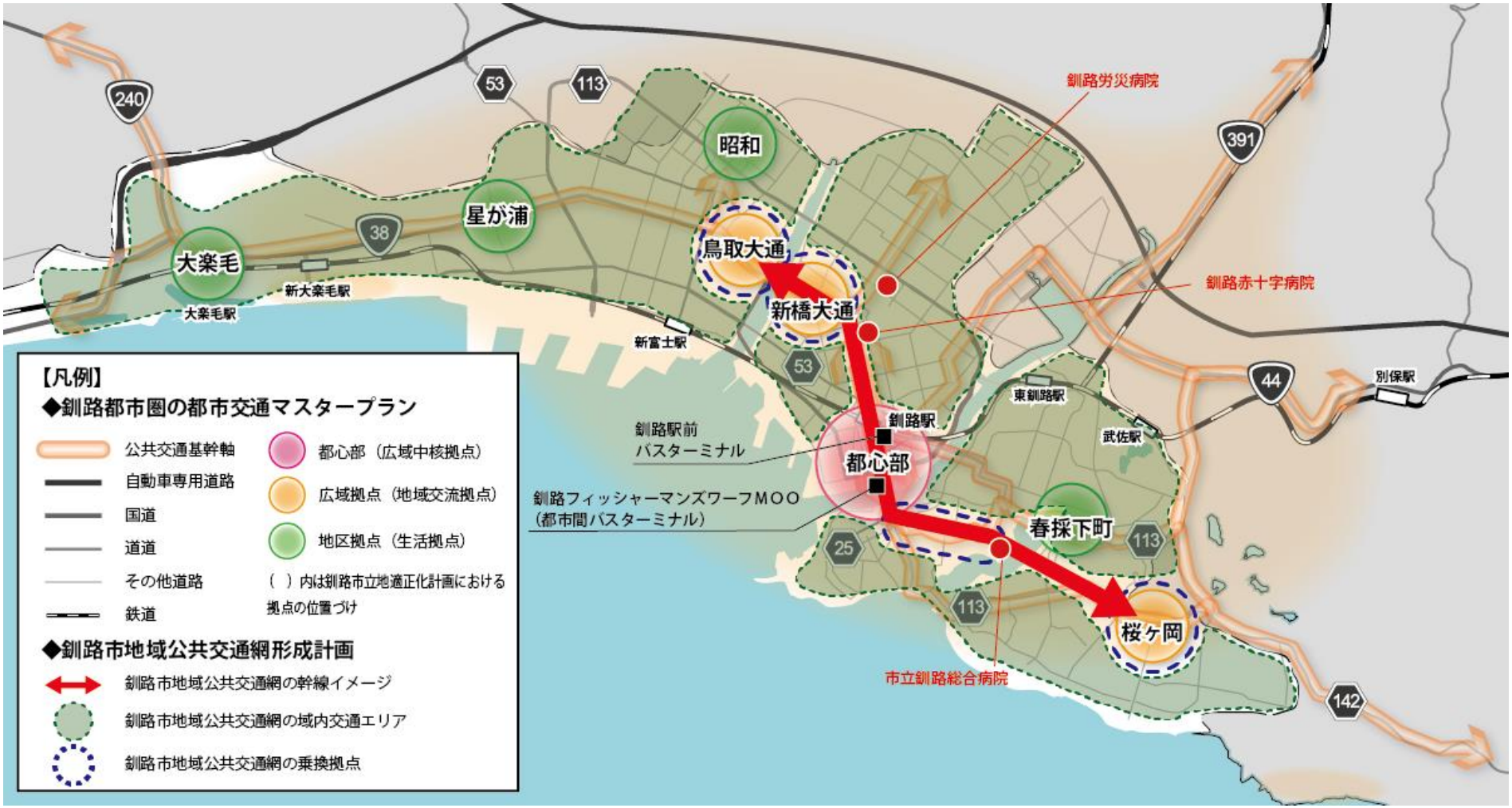
バス及び鉄道により、広域的な公共交通サービスに係る軸として位置付け、市民をはじめ来訪者の移動支援を行う路線として重要な役割を担う。

②生活交通エリア

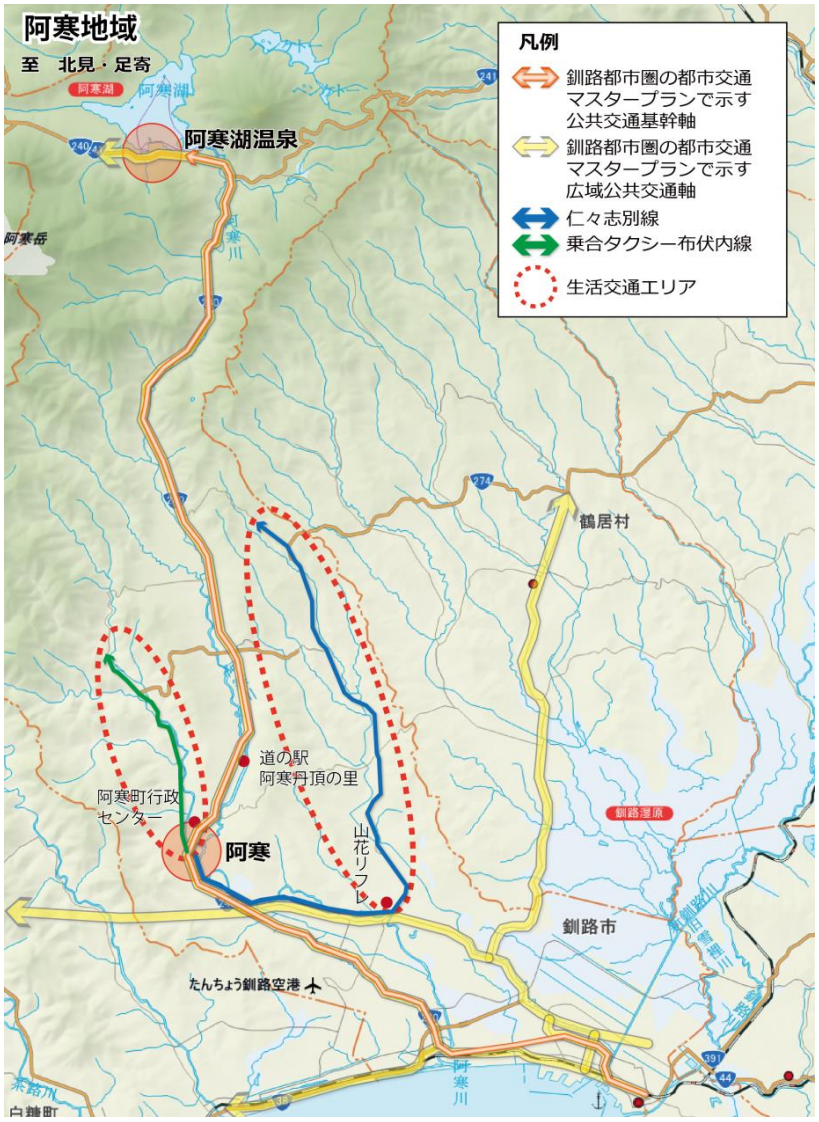
阿寒・音別地域内で運行する既存バス路線沿線等を中心として、両地区で安心して生活できるよう生活交通を維持・確保する。

４-４　釧路市のめざす公共交通像

（１）市街地

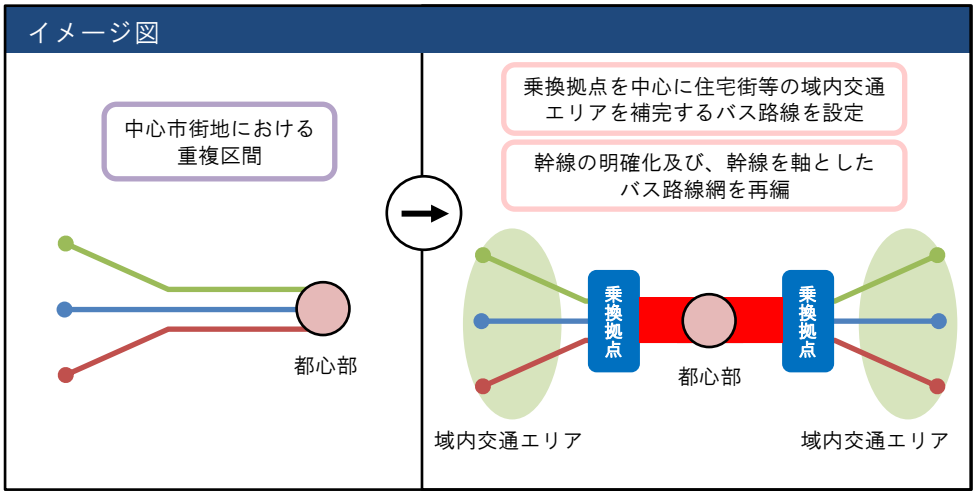


（２）阿寒・音別地域


阿寒地域
至　北見・足寄
阿寒湖
阿寒湖温泉
凡例
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
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
仁々志別線
乗合タクシー布伏内線
生活交通エリア
阿寒岳
阿寒川
鶴居村
道の駅
阿寒丹頂の里
阿寒町行政センター
阿寒
山花リフト
釧路湿原
釧路市
たんちょう釧路空港
阿寒川
至　白糠町


音別地域
凡例
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
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
音別線
生活交通エリア
音別川
体験学習センター
釧路市
音別町行政センター
音別
音別駅
音別川
直別駅
尺別駅
至　帯広・札幌

５-１　今後の取組み内容

<table>
<tr><td colspan="3">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</td></tr>
<tr><td rowspan="4">今後の取組み</td><td>施策</td><td>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</td></tr>
<tr><td colspan="2">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】</td></tr>
<tr><td>取組み内容</td><td>【バス路線網の再編】
◆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。
 

※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。
※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。</td></tr>
<tr><td rowspan="2"></td><td>期待される効果</td><td>◆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。
◆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。</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td>交通事業者、行政</td></tr>
</table>

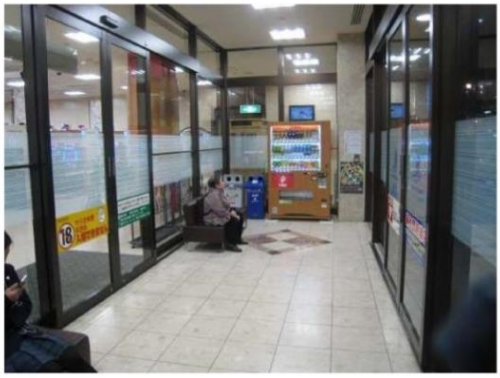
※再編事業：地域公共交通再編実施計画に位置付ける、公共交通ネットワークの再編に係る地域公共交通再編事業

<table>
<tr><td rowspan="4">今後の取組み</td><td colspan="2">②乗換拠点の機能充実【再編事業として実施】</td></tr>
<tr><td>取組み
内容</td><td>
【乗換拠点のバス待合環境整備】
◆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。


イオンモール釧路昭和前の待合所


釧路駅前バスターミナル

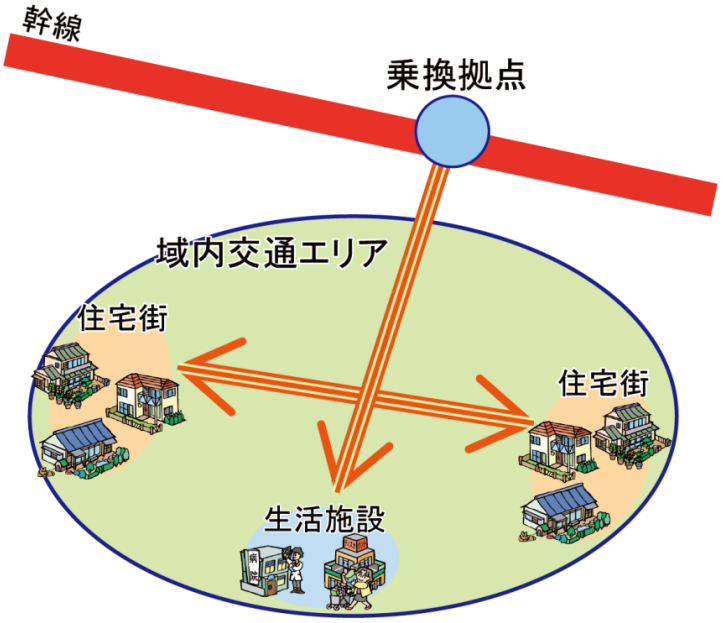
【施設を利用した乗換え（待合）環境整備】


民間施設の風除室を活用した待合所のイメージ（八戸市）


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）

※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。
</td></tr>
<tr><td>期待
される
効果</td><td>◆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。
◆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。</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td>交通事業者、行政</td></tr>
</table>

<table>
<tr><td rowspan="4">今後の取組み</td><td colspan="2">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】</td></tr>
<tr><td>取組み
内容</td><td>【市民の主要な目的地へのバス路線の配置】
◆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。

【住宅街と乗換拠点をつなぐバス路線の配置】
◆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。
 

※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。
※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。</td></tr>
<tr><td>期待
される
効果</td><td>◆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。
◆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。</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td>交通事業者、行政</td></tr>
</table>

※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

今後の取組み	④鉄道との接続を考慮したバス運行の充実	
	取組み内容	**【鉄道との接続性を踏まえたバス運行時刻の考慮】** ◆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。  ※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。
	期待される効果	◆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。
	実施主体	交通事業者、行政

<table>
<tr><td colspan="3">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</td></tr>
<tr><td>施策</td><td colspan="2">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</td></tr>
<tr><td rowspan="7">今後の取組み</td><td colspan="2">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】</td></tr>
<tr><td>取組み内容</td><td>【複数路線を前提とした運賃体系や運行ダイヤの導入】
◆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。</td></tr>
<tr><td>期待される効果</td><td>◆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。
◆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。</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td>交通事業者、行政</td></tr>
<tr><td colspan="2">②円滑な運賃支払い方法の推進【再編事業として検討】</td></tr>
<tr><td>取組み内容</td><td>【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】
◆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。
 

くしろバス・阿寒バス　路線バス１日フリー乗車券</td></tr>
<tr><td>期待される効果</td><td>◆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。
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ことが期待される。</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td>交通事業者、行政</td></tr>
</table>

今後の取組み	③わかりやすいホームページやバスマップへの更新	
	取組み内容	**【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】** ◆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。 **【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】** ◆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。  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 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）
	期待される効果	◆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。
	実施主体	交通事業者、行政

今後の取組み	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】	
	取組み内容	**【交通拠点等におけるわかりやすい乗場案内等の情報提供・誘導の実施】** ◆スムーズな乗換えを促すため、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。  釧路駅前バスターミナル  情報提供看板の事例（ＪＲ千歳駅）  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）
	期待される効果	◆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。
	実施主体	交通事業者、行政

※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

<table>
<tr><td rowspan="4">今後の取組み</td><td colspan="2">⑤バスロケーションシステムの導入</td></tr>
<tr><td>取組み内容</td><td>【バスロケーションシステムの導入】
◆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。

十勝バスで導入しているバスロケシステム
 
</td></tr>
<tr><td>期待される効果</td><td>◆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の他、待ち時間のストレス軽減につながることが期待される。</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td>交通事業者、行政</td></tr>
</table>

<table>
<tr><td>施策</td><td colspan="2">交通拠点等におけるバス待合環境を整備する</td></tr>
<tr><td rowspan="4">今後の取組み</td><td colspan="2">①バスシェルターの整備</td></tr>
<tr><td>取組み内容</td><td>【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】
◆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。
 
山形県庁前
【バス交通の運行情報機能を有したバス待合環境の整備】
 
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）</td></tr>
<tr><td>期待される効果</td><td>◆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。</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td>交通事業者、企業、行政</td></tr>
</table>

<table>
<tr><td rowspan="4">今後の取組み</td><td colspan="2">②地元商店会等と連携したバス待合環境の整備</td></tr>
<tr><td>取組み
内容</td><td>【民間企業のサポートによる屋根付きバス停等の設置】
◆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。
 
地元商店会による整備状況
（星が浦大通１丁目バス停）
 

商業施設の敷地にベンチ、屋根を設置（東京都世田谷区）</td></tr>
<tr><td>期待
される
効果</td><td>◆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が期待される。
◆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が期待される。</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td>交通事業者、地元商店会、企業、行政</td></tr>
</table>

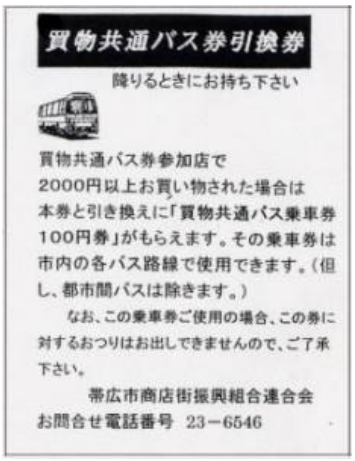
<table>
<tr><td colspan="3">基本方針３　公共交通と関わる意識の醸成及び機会の創出</td></tr>
<tr><td>施策</td><td colspan="2">みんなで公共交通を守り育てる環境を構築する</td></tr>
<tr><td rowspan="3">今後の取組み</td><td colspan="2">①モビリティ・マネジメント※事業の実施</td></tr>
<tr><td>取組み内容</td><td>
【バス乗り方教室開催】
◆市民のバス交通への意識の醸成を図るため、バスの乗り方教室やバス展示等を行うイベントを推進する。

2016 バスふれ愛イベントの実施
（釧路地区バス協会、釧路運輸支局）
【小学校等におけるバス交通に関する出前講座の開催】
◆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。
【転入者や来訪者へのバス交通に関する情報提供】
◆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。
【エコ通勤の普及】
◆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組みについて、行政をはじめ、市内企業等への普及を図る。
【市内大学生におけるバス交通に関するイベントの開催】
◆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。

岩見沢市での大学連携の取組み
</td></tr>
<tr><td>期待される効果</td><td>◆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とともに、バスを利用する際の抵抗の軽減が期待される。</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td>交通事業者、大学、企業、行政</td></tr>
</table>

※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し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

今後の取組み	②地域住民による公共交通のサポート	
	取組み内容	**【地域住民を中心としたバス停環境の改善】** ◆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。 **【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】** ◆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。   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 **【市内大学と連携したバス停環境の整備】** ◆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。
	期待される効果	◆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。
	実施主体	地域住民、大学、交通事業者、行政

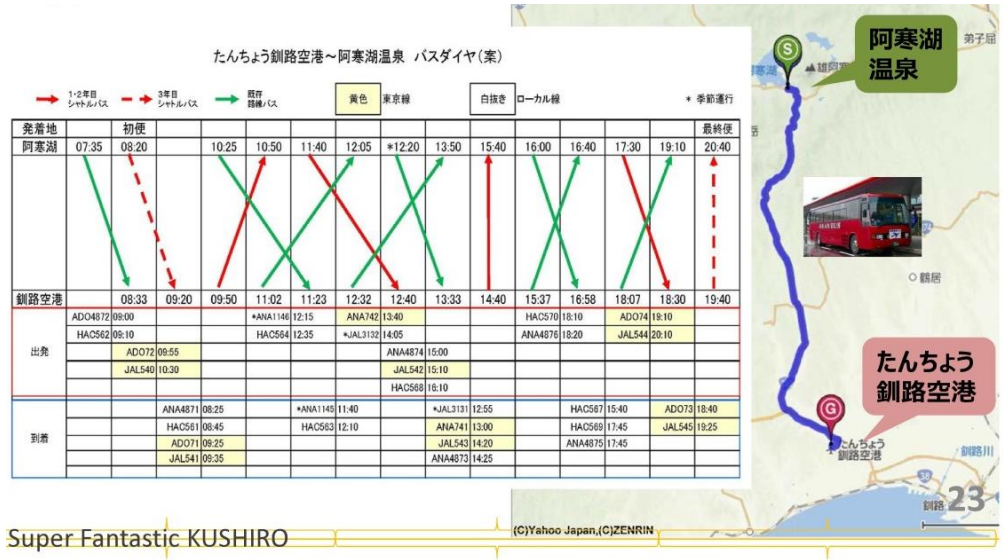
今後の取組み	③主要施設等との連携による公共交通利用のきっかけづくり	
	取組み内容	**【地元商店会等と連携したバス運賃割引制度の導入】** ◆地元商店会等での購買意欲の向上及びバス交通の利用増加を目的として、地元商店会等での買い物客を対象にバス運賃の割引を実施する。 十勝バスの取組み  買物共通バス券引換券 降りるときにお持ち下さい 買物共通バス券参加店で2000円以上お買い物された場合は本券と引き換えに「買物共通バス乗車券100円券」がもらえます。その乗車券は市内の各バス路線で使用できます。（但し、都市間バスは除きます。） なお、この乗車券ご使用の場合、この券に対するおつりはお出しできませんので、ご了承下さい。 帯広市商店街振興組合連合会 お問合せ電話番号 23−6546  買物共通バス券 100円券 十勝バス(株) 拓殖バス(株) たくしょく交通(有) ●上記のバス乗車の際、100円の金券としてご利用下さい。 有効期限 年 月末まで有効 帯広市商店街振興組合連合会 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 入舟町 / 各麺類のみ30円引き レストランヨシヤ 弁天町5-6 TEL.22-1365 入舟町 / 飲食類5%の割引 函館市漁協直営入舟番屋 入舟町16-7 TEL.22-4673 入舟町 / 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 大町1-31 TEL.26-9186 末広町 / 各ドリンク類10%の割引 元町ガラス工房 大町1−33 TEL.27-8836 末広町 / 体験料金1作品毎100円割引 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 末広町 / 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.27-1943 末広町 / 飲食類10%の割引 箱館元町宇須岸の館 元町13-4 TEL.23-3581 末広町 / ソフトクリーム類30円引き 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

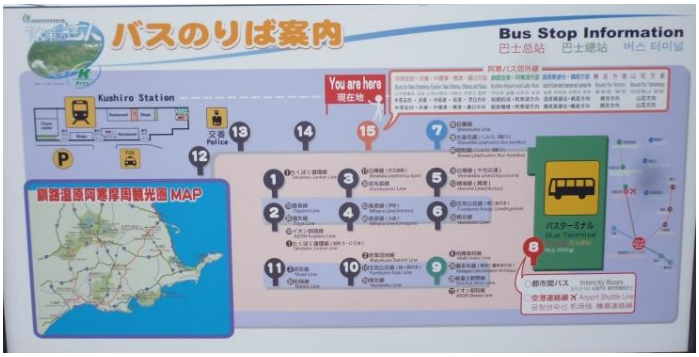
施策	高齢者の公共交通利用に対する支援	
今後の取組み	①高齢者の移動を支援する公共交通の仕組みづくり	
	取組み内容	**【高齢者のバス利用への支援】** ◆高齢者の積極的な社会参加を促進するための外出支援、また高齢による交通事故リスクを減らすための自動車からバス交通への移動転換を促すことを目的に、現行の「釧路市高齢者バス等利用助成事業」の見直しも含め、高齢者のバス利用にかかる支援を推進する。
	期待される効果	◆バス利用による高齢者の社会参加の促進と、自動車運転免許の返納促進による交通事故リスクの低下が期待される。
	実施主体	交通事業者、行政

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】	
	取組み内容	**【交通不便地域における生活交通の導入】** ◆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※やコミュニティバス等の生活交通の導入を行う。  乗合タクシー　布伏内線  阿寒町仁々志別の生活路線
	期待される効果	◆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が期待される。
	実施主体	交通事業者、行政

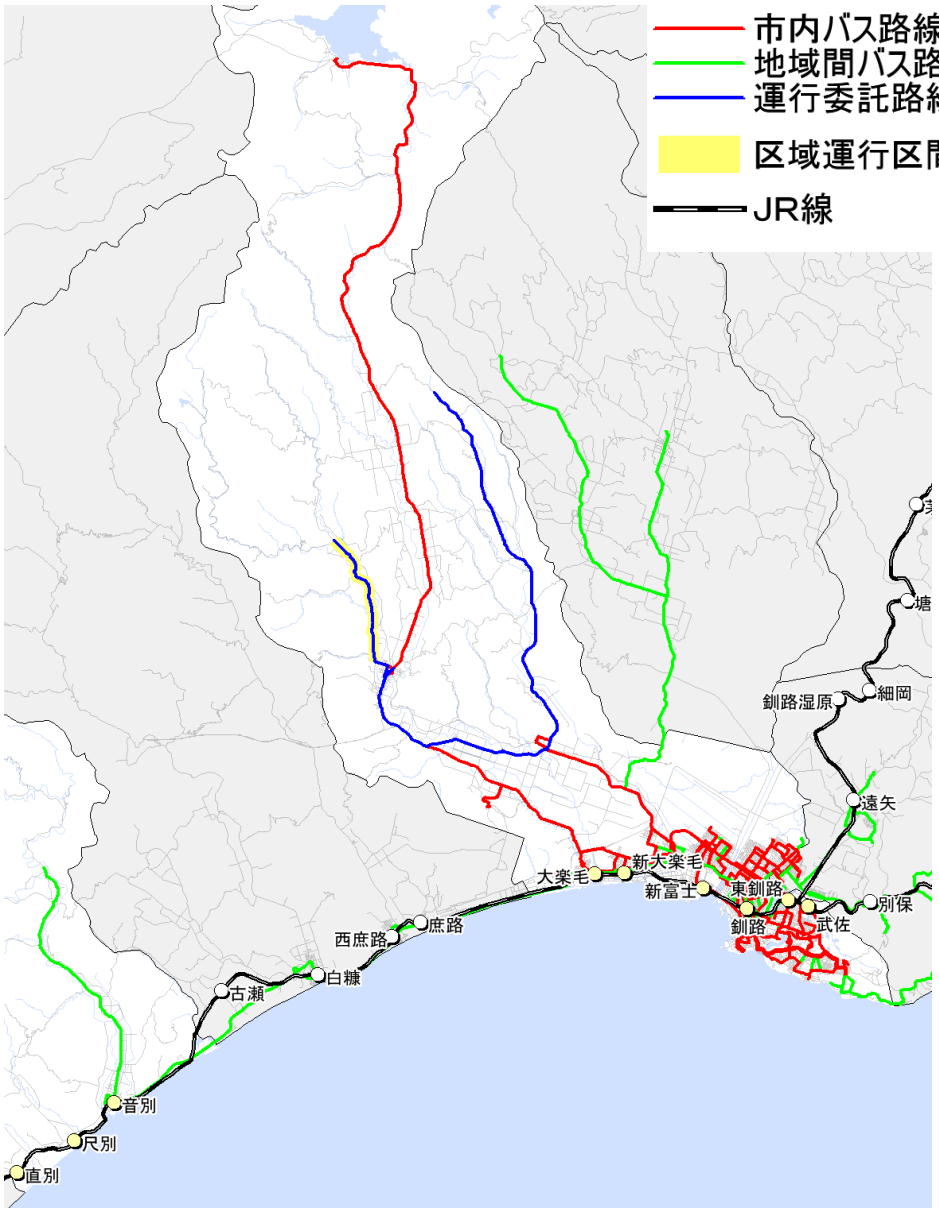
※デマンド型交通：需要応答型の交通により、利用する際の事前予約制とすることで運行の効率化を図る

今後の取組み	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】	
	取組み内容	**【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】** ◆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。  音別診療所への患者輸送バス
	期待される効果	◆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

<table>
<tr><td colspan="3">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</td></tr>
<tr><td>施策</td><td colspan="2">釧路市の機能を広域的に活かす公共交通の確保</td></tr>
<tr><td rowspan="4">今後の取組み</td><td colspan="2">①観光・交流の促進に向けた交通環境の整備</td></tr>
<tr><td>取組み内容</td><td>
【たんちょう釧路空港や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。


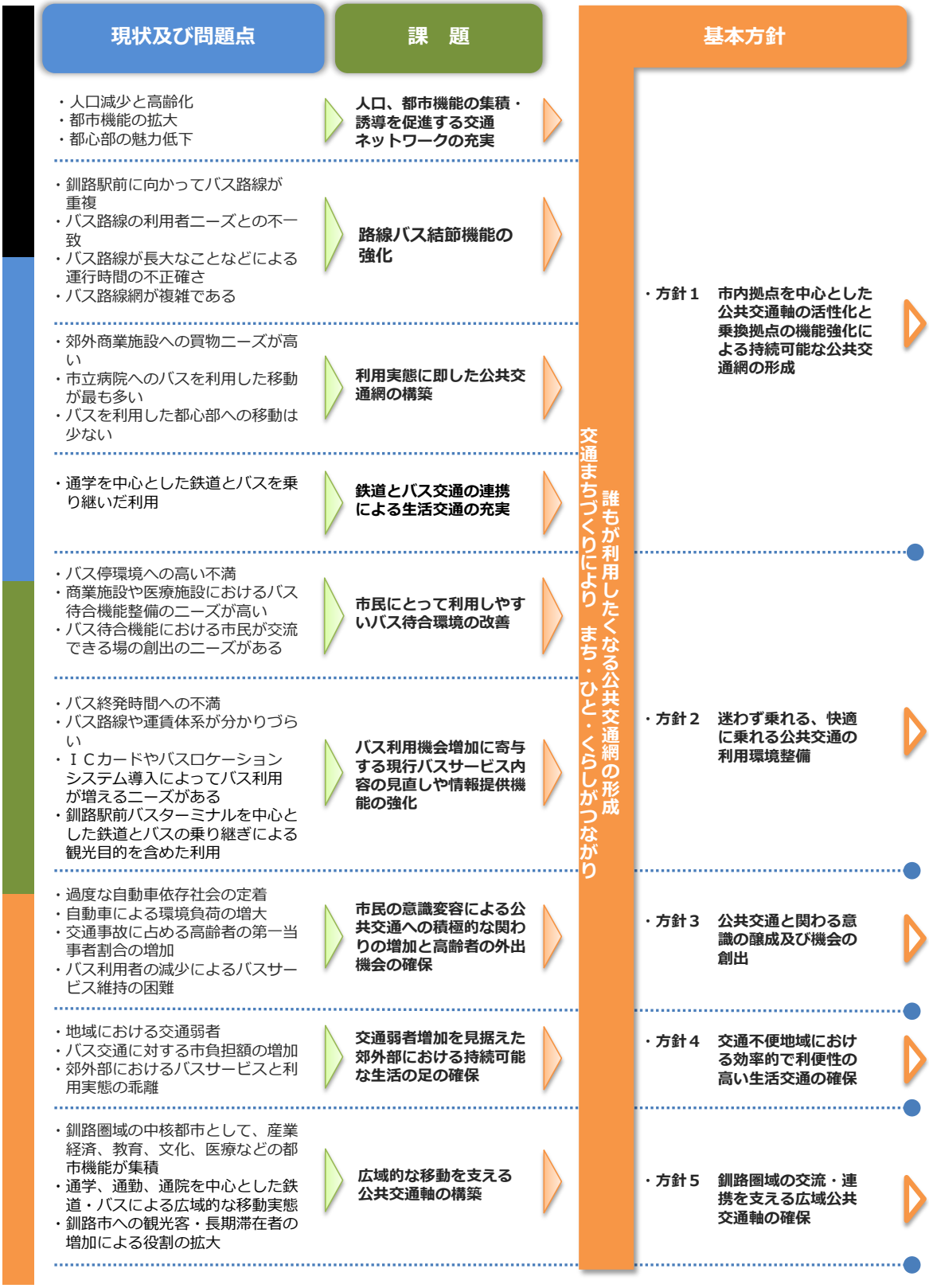
釧路空港と阿寒湖温泉間を運行するシャトルバスの導入
【観光を意識したバス運行情報の掲載】
◆来訪者の積極的なバス交通の利用を促すため、駅前バスターミナルや観光サイト等にバスを活用した観光事例やバスの運行情報を掲載する。


釧路駅前バスターミナルの外国語表記された案内看板
</td></tr>
<tr><td>期待される効果</td><td>◆バス交通及び沿道施設への入込客数増加が期待される。</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td>交通事業者、行政</td></tr>
</table>

<table>
<tr><td rowspan="4">今後の取組み</td><td colspan="2">②広域的な交通手段の確保と連携強化</td></tr>
<tr><td>取組み内容</td><td>【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】
◆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。
 
</td></tr>
<tr><td>期待される効果</td><td>◆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。</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td>交通事業者、行政</td></tr>
</table>

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
・目指すべき都市構造から適切とされる乗換拠点の機能を強化し、拠点間の連携促進及び運行の効率化を図る
・わかりやすく、効率よく拠点間を連絡するバス路線網への再編
・乗換拠点の機能充実
・市内拠点等を結ぶ地域や利用者ニーズに応じた効果的なバス運行の実施
・鉄道との接続を考慮したバス運行の充実
・市民1人当たりのバス利用割合
・現状のバスに対する総合的な満足度
・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
・使いやすくわかりやすい運賃体系の構築
・円滑な運賃支払い方法の推進
・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
・地元商店会等と連携したバス待合環境の整備
・市民１人当たりのバス利用割合
・バスシェルターの設置箇所数
・バス停の環境に対する満足度
・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
・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
・高齢者の移動を支援する公共交通の仕組みづくり
・公共交通に関するイベントの開催回数
・地域住民等と連携したバス停環境の改善件数
・需要に応じた柔軟な移動手段を確保する
・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
・バスの運行経路や行き先に対する満足度
・釧路市の機能を広域的に活かす公共交通の確保
・観光・交流の促進に向けた交通環境の整備
・広域的な交通手段の維持と連携強化
・バス利用者に占める観光目的の割合

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。

表 6　基本方針１に対する評価指標

評価指標	現況値 （H28 年度）	目標値 （H38 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%

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箇所に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 （H28 年度）	目標値 （H38 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り組みは、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 （H28 年度）	目標値 （H38 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 （H28 年度）	目標値 （H38 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 （H28 年度）	目標値 （H38 年度）
・バス利用者に占める観光目的の割合	2.9%	5.8%

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。

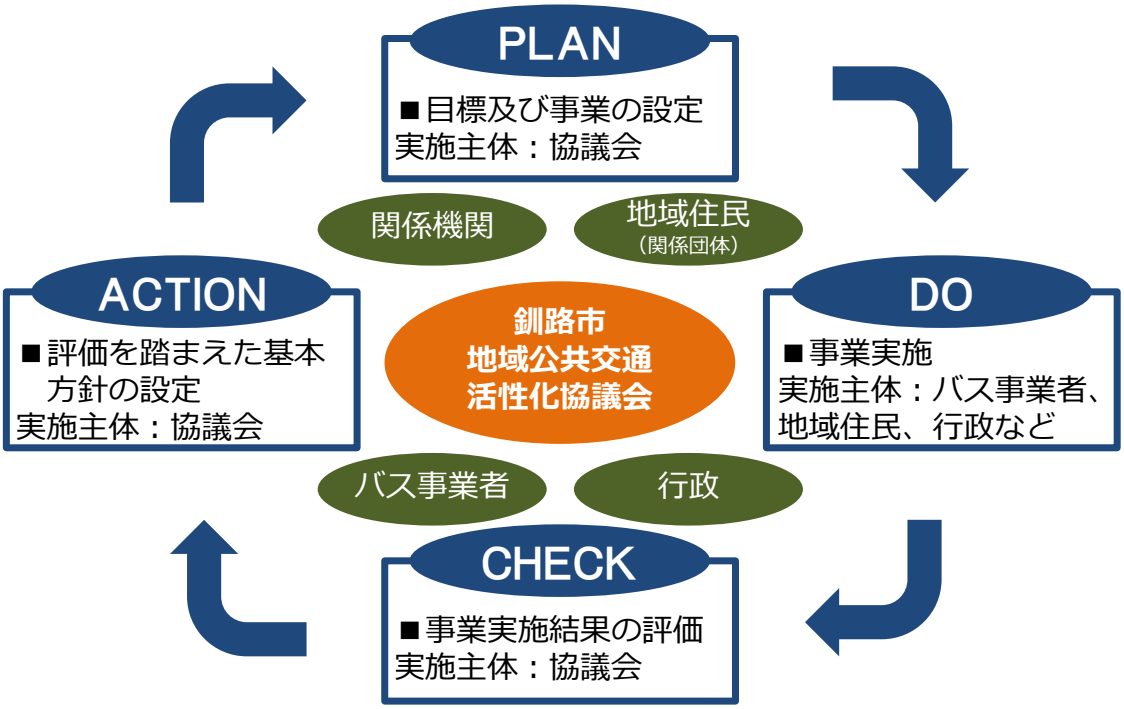


図 121　釧路市地域公共交通活性化協議会における PDCA サイクル

また、計画期間を通じた長期的な PDCA、計画期間の中間で評価・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。

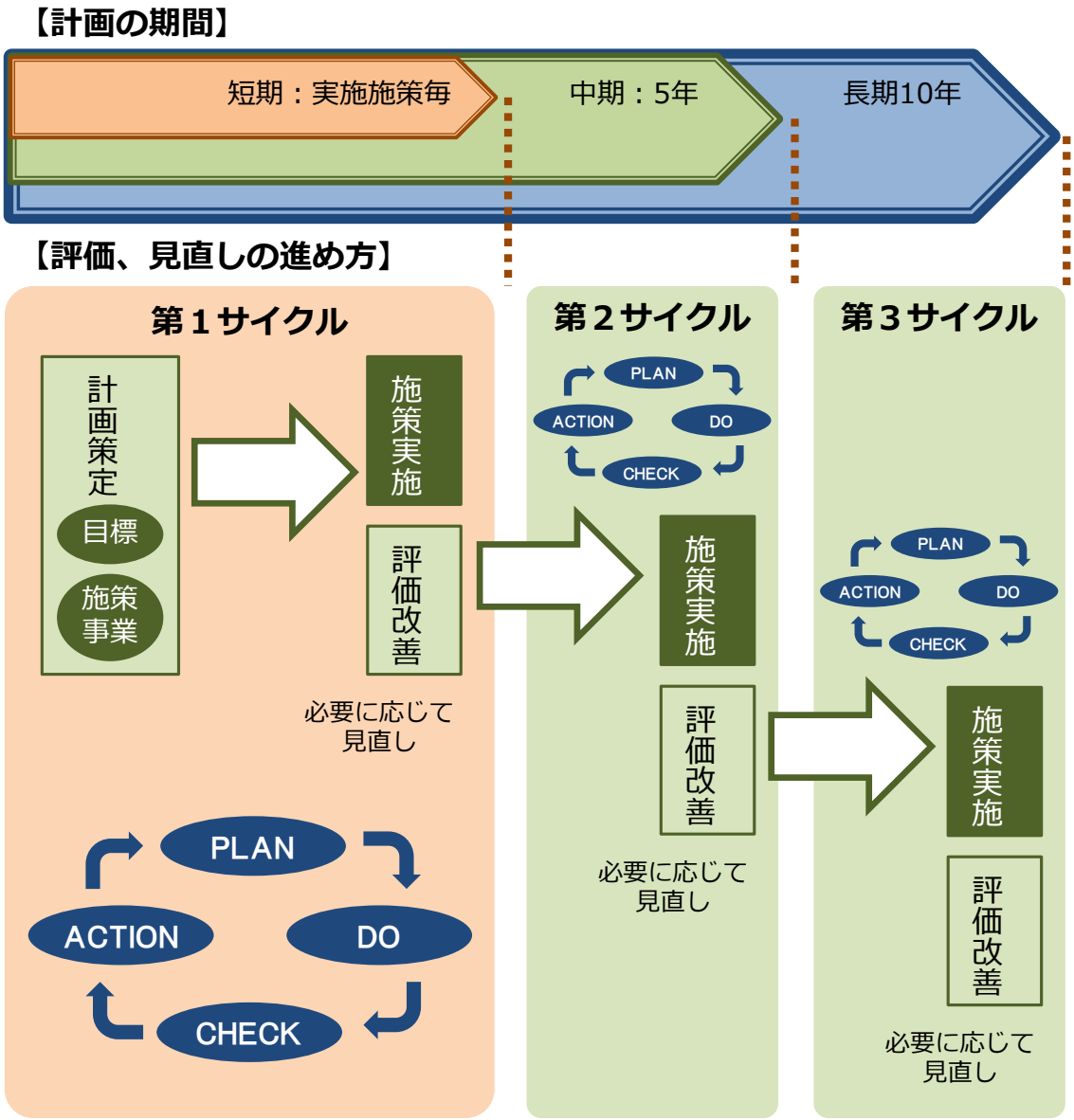


図 122　PDCA サイクルの期間及び進め方

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 11　今後の取組想定スケジュール①

今後の取組み	H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36	H37	H38
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										
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				
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　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使いやすくて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 12　今後の取組想定スケジュール②

今後の取組み	H 29	H 30	H 31	H 32	H 33	H 34	H 35	H 36	H 37	H 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				
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　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				
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										
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					
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										
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網形成計画

平成２９年６月

釧路市 総合政策部 都市経営課 企画担当
〒085-8505　釧路市黒金町７丁目５番地
TEL：0154-31-4502
FAX：0154-22-4473