

# 平成29年度第2回釧路市地域公共交通活性化協議会

## 次 第

日時：平成29年11月10日（金）13：30～

場所：観光国際交流センター 3階研修室

### 1 開 会

### 2 新委員紹介

### 3 議 事

（1）地域公共交通再編に関する基礎調査について

（2）高齢者向けに求められる公共交通の調査について（主催：北海道運輸局、連携：協議会）

（3）公共交通の利用促進の取組みについて

（4）地域公共交通網形成計画に位置付けた取組内容の進捗状況について

### 4 その他

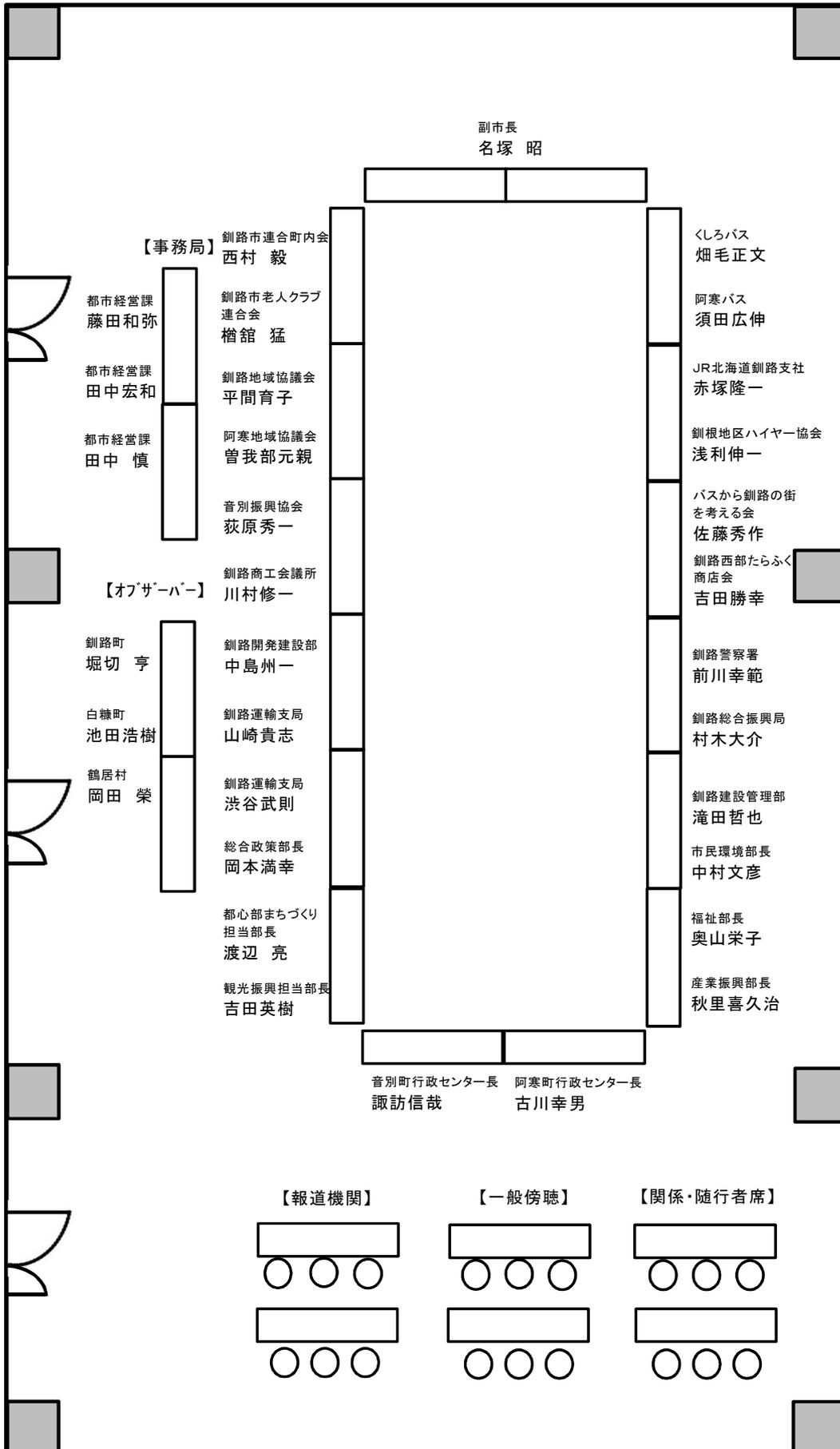
・バス会社からの情報提供

### 5 閉 会

平成29年度第2回釧路市地域公共交通活性化協議会

日時:平成29年11月10日 13:30

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29年11月10日現在】

新委員

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	
	釧路市総合政策部	都心部まちづくり担当部長	渡辺 亮	委 員	
	釧路市市民環境部	部長	中村 文彦	委 員	
	釧路市産業振興部	部長	秋里 喜久治	委 員	
	釧路市産業振興部	観光振興担当部長	吉田 英樹	委 員	
	釧路市福祉部	部長	奥山 栄子	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	
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）	営業本部次長	須田 広伸	委 員	
	北海道旅客鉄道（株）釧路支社	次長（企画）	赤塚 隆一	委 員	代理出席 副課長 小島 英司
	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	欠 席
道路管理者	釧路開発建設部	次長（河川道路担当）	中島 州一	委 員	代理出席 課長 福原 英之
	釧路建設管理部	事業室長	滝田 哲也	委 員	
	釧路市都市整備部	部長	伴 篤	委 員	欠 席
公安委員会	釧路警察署	交通官	前川 幸範	委 員	
地域公共交通の利用者	釧路市連合町内会	会長	西村 毅	委 員	
	釧路市老人クラブ連合会	会長	樽舘 猛	委 員	
	釧路地域協議会		平間 育子	委 員	
	阿寒地域協議会		曾我部 元親	委 員	
	音別振興協会	会長	荻原 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	欠 席
	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）	渋谷 武則	委 員	
	釧路総合振興局	地域政策課長	村木 大介	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	政策推進主幹	藤田 和弥		
	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	堀切 亨	代理出席 主幹 大河原 教行
白糠町	保健福祉部町民サービス課	課長	池田 浩樹	代理出席 係長 馬場 雅昭
鶴居村	住民生活課	課長	岡田 榮	代理出席 課長補佐 川端 崇雄

**平成29年度第2回  
釧路市地域公共交通活性化協議会**

**地域公共交通再編に関する基礎調査について**

**開催日時：平成29年11月10日（金）13:30～  
開催場所：観光国際交流センター**

1. 地域公共交通再編実施計画について . . . No.1
2. 地域公共交通の現状 . . . No.2
3. 平成28年度の生活交通バス路線運行維持対策補助 . . . No.22
4. バス路線網再編の必要性 . . . No.28
5. バス路線網再編の視点 . . . No.29
6. バス路線網再編の進め方と本会議の検討範囲 . . . No.32
7. バス路線網再編の考え方 . . . No.33
8. 乗換拠点と幹線系路線の検討 . . . No.36
9. 幹線＋支線ネットワークの分割に向けた留意点 . . . No.42
10. 域内交通（支線系路線）エリアの考え方 . . . No.43
11. 全体スケジュール . . . No.45
- ※ 専門部会の意見交換結果 . . . No.46

# 1. 地域公共交通再編実施計画について

## 再編実施計画作成の目的

人口減少や少子高齢化が急速に進むなか、安心できる健康で快適な生活環境の実現に向け、医療、商業施設、住宅等の生活を支える都市機能がまとまって立地し、徒歩と公共交通で移動しやすいまちづくりの再編に取り組む「釧路市立地適正化計画」を策定

▼  
まちづくりの再編を支える地域公共交通ネットワークの形成に向け、平成28年3月に釧路市地域公共交通活性化協議会を設置し、平成29年6月に「釧路市地域公共交通網形成計画」を策定

▼  
計画に位置付けた施策の実現化を図るため、バス路線網の再編や環境整備等のアクションプランとなる「釧路市地域公共交通再編実施計画」の作成を検討、国土交通大臣の認定を受けると関係法令の特例や重点的な支援が得られる

作成時期	平成30年度 ※29年度は作成に向けた基礎的検討
記載事項	①実施区域 ②事業内容・実施主体 ③地方公共団体による支援の内容 ④実施予定期間 ⑤事業実施に必要な資金の額・調達方法 ⑥事業の効果 など
国の支援	■サービスの持続的な提供や計画を阻害する行為の防止 ■補助金等の支援 ・幹線・支線化した路線に対する要件緩和 ・フィーダー（支線）系統上限額の増額 ・デマンド運行に用いる小型車両、予約システム導入支援 など

## 再編実施計画の事業内容（地域公共交通網形成計画）

### ①バス路線網の再編

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。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

### ②乗換拠点のバス待合環境整備、施設を利用した乗換え（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を整備

### ③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

### ④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

### ⑤複数路線を前提とした運賃体系や運行ダイヤの導入

バス路線相互の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

### ⑥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

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

### ⑦交通拠点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

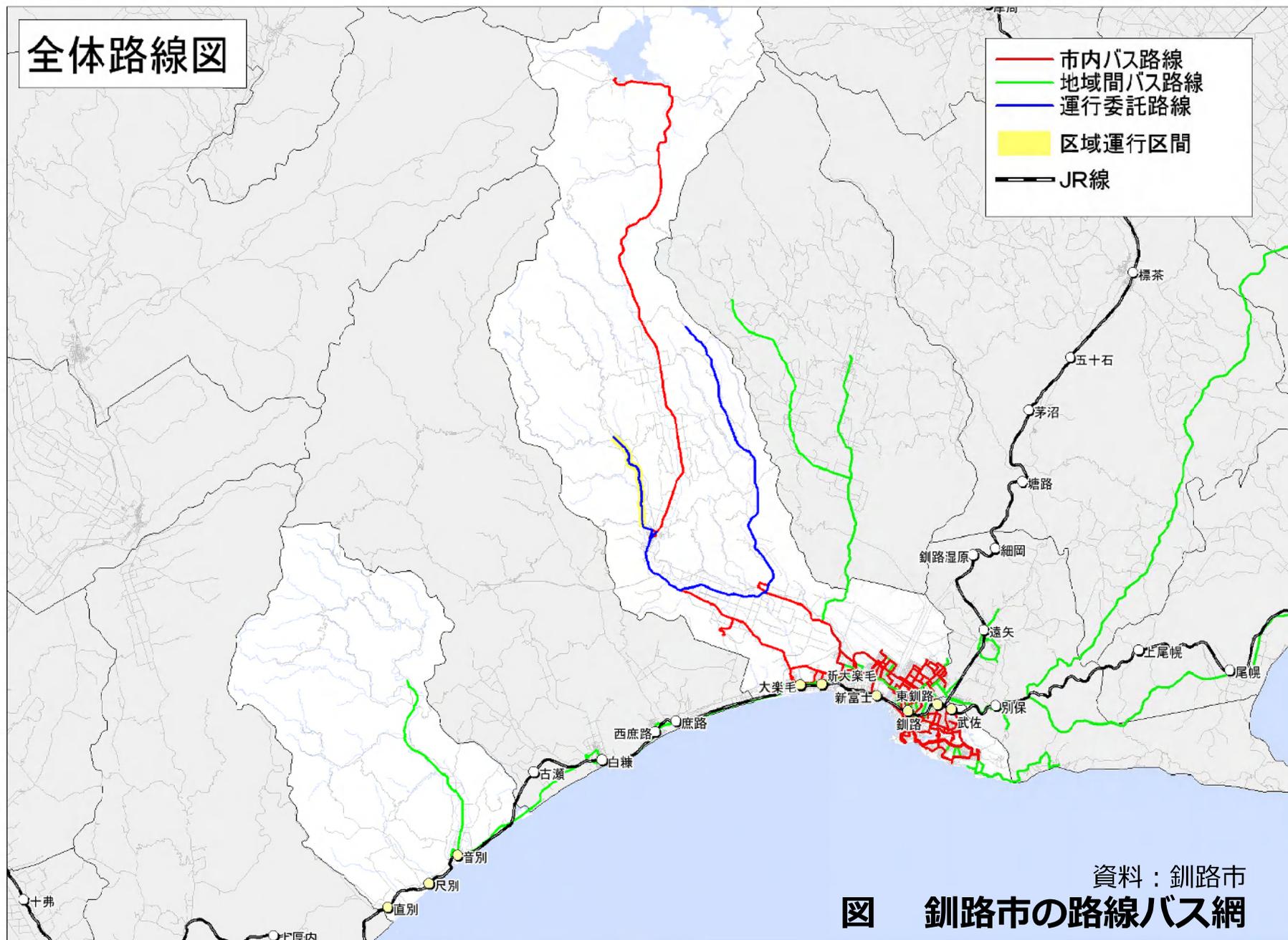
### ⑧交通不便地域における生活交通の導入検討

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交通を導

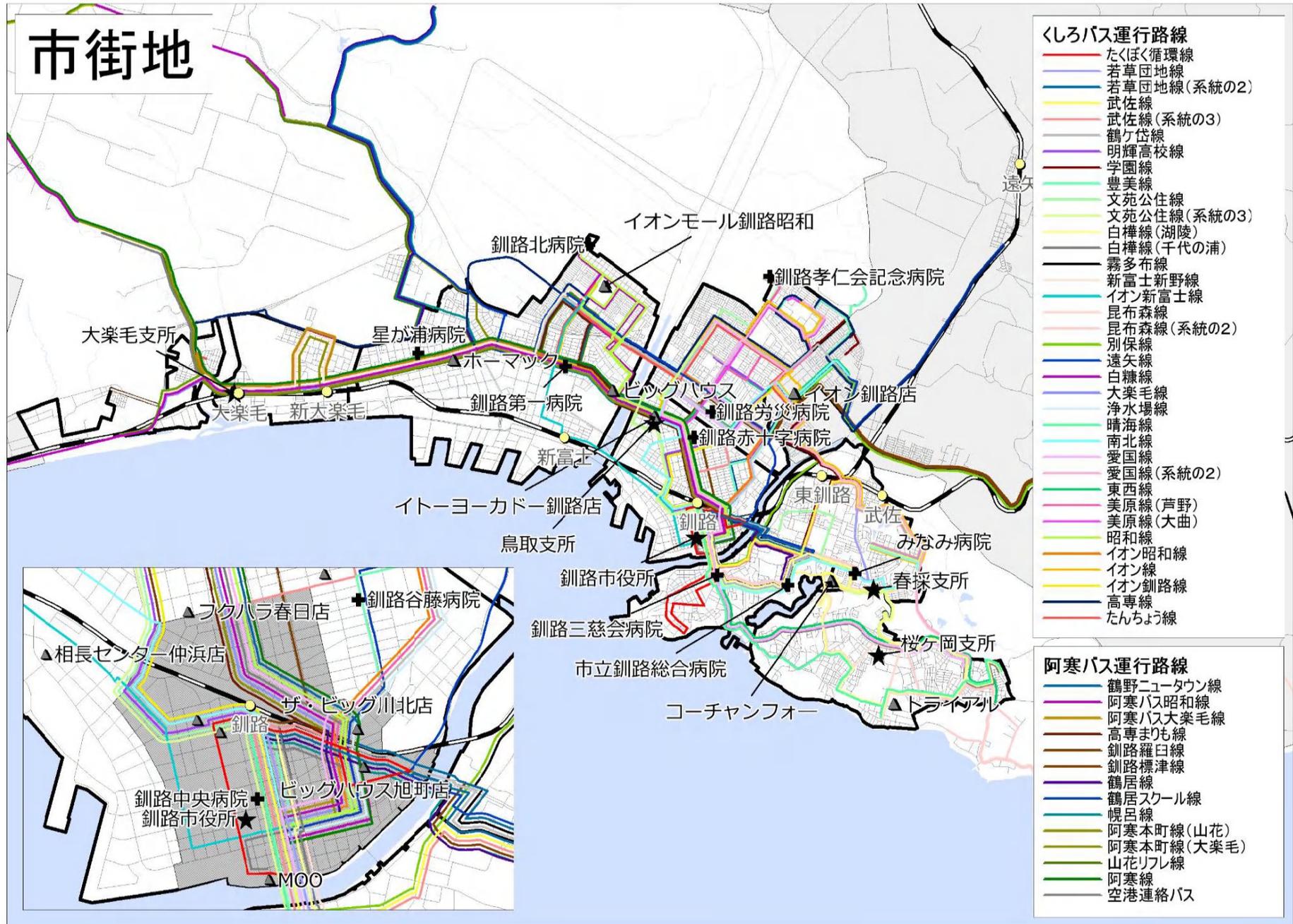
### ⑨スクールバスや患者輸送バス等を活用した生活交通の確保

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

## 2. 地域公共交通の現状



# 市街地



資料：鉦路市  
図 市街地の路線バス網

## 東部東地域を通るバス路線

- 9系統の路線バスが運行
- 富士見坂桜ヶ丘通に複数の路線を配置
- 釧路駅前には複数の路線が乗入れ
- 路線バスは東部地域内や中部地域に連絡する路線が配置、西部地域とは連絡していない



凡例	
バス系統	
<span style="color: green;">—</span>	愛国線
<span style="color: pink;">—</span>	愛国線(系統の2)
<span style="color: yellow;">—</span>	文苑公住線(系統の3)
<span style="color: purple;">—</span>	昆布森線
<span style="color: olive;">—</span>	昆布森線(系統の2)
<span style="color: blue;">—</span>	晴海線
<span style="color: orange;">—</span>	東西線
<span style="color: lightgreen;">—</span>	白樺線(千代の浦)
<span style="color: lightblue;">—</span>	白樺線(湖陵)

資料：釧路市

図 東部東地域の路線バス網

# 東部北地域を通るバス路線



資料：釧路市  
**図 東部北地域の路線バス網**

# 東部南地域を通るバス路線

- 凡例
- バス系統
- たくぼく循環線
  - 別保線
  - 南北線
  - 学園線
  - 幌呂線
  - 愛国線
  - 文苑公住線
  - 文苑公住線(系統の3)
  - 昆布森線
  - 昆布森線(系統の2)
  - 晴海線
  - 東西線
  - 武佐線
  - 武佐線(系統の3)
  - 白樺線(千代の浦)
  - 白樺線(湖陵)
  - 若草団地線
  - 若草団地線(系統の2)
  - 釧路標津線
  - 釧路羅臼線
  - 阿寒本町線(大楽毛)
  - 阿寒本町線(山花)
  - 霧多布線
  - 鶴ヶ岱線
  - 鶴居スクール線
  - 鶴居線
  - 鶴野ニュータウン線



- 27系統の路線バスが運行
- 路線バスは地域に複数系統の路線が乗入れ、全域的に路線が配置
- 市立病院は複数の路線が配置、釧路駅前は複数の路線が乗入れ

資料：釧路市  
**図 東部南地域の路線バス網**

# 中部北地域を通るバス路線



資料：釧路市  
**図 中部北地域の路線バス網**

# 中部南地域を通るバス路線

- 凡例
- バス系統
- たくぼく循環線
  - イオン新富士線
  - イオン昭和線
  - イオン線
  - イオン釧路線
  - 別保線
  - 南北線
  - 大楽毛線
  - 山花リフレ線
  - 幌呂線
  - 雁岡線
  - 文苑公住線
  - 文苑公住線(系統の3)
  - 昆布森線
  - 昆布森線(系統の2)
  - 明輝高校線
  - 昭和線
  - 晴海線
  - 東西線
  - 武佐線
  - 武佐線(系統の3)
  - 浄水場線
  - 白樺線(千代の浦)
  - 白樺線(湖陵)
  - 白樺線
  - 空港連絡バス
  - 美原線(大曲)
  - 美原線(戸野)
  - 若草団地線
  - 若草団地線(系統の2)
  - 豊美線
  - 遠矢線
  - 釧路標津線
  - 釧路程白線
  - 阿寒バス大楽毛線
  - 阿寒バス昭和線
  - 阿寒本町線(大楽毛)
  - 阿寒本町線(山花)
  - 阿寒線
  - 霧多布線
  - 高寺乗りも線
  - 鶴ヶ岳線
  - 鶴居スクール線
  - 鶴居線
  - 鶴野ニュータウン線



- 市街地を運行する50系統のうち、45系統の路線バスが運行
- 路線バスは地域に複数系統の路線が乗入れ、全域的に路線を配置

資料：釧路市  
**図 中部南地域の路線バス網**

# 西部北地域を通るバス路線



凡例

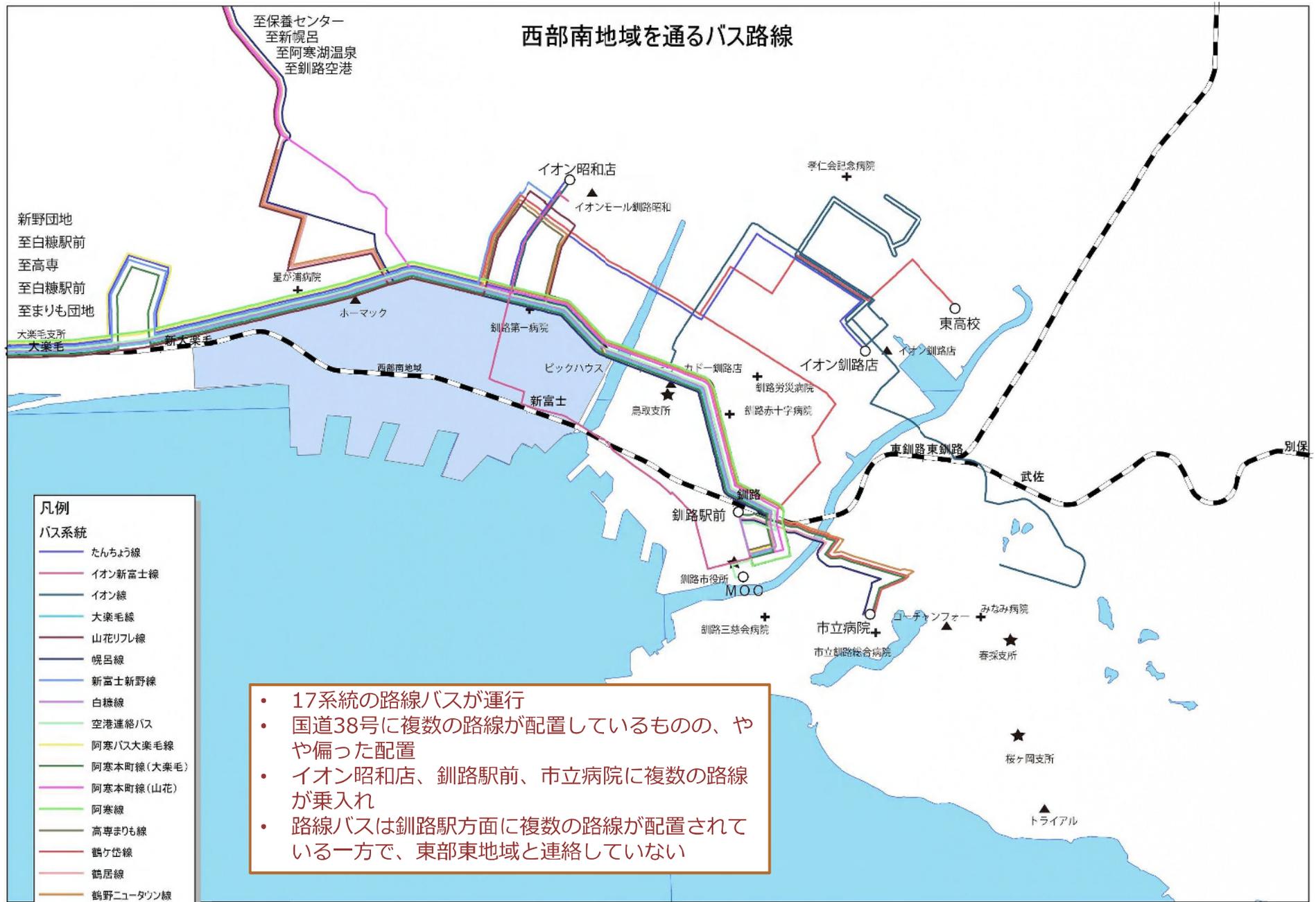
バス系統

- たんちよう線
- イオン新富士線
- イオン昭和線
- イオン線
- 大楽毛線
- 山花リフレ線
- 幌呂線
- 新富士新野線
- 昭和線
- 白糖線
- 空港連絡バス
- 阿寒バス大楽毛線
- 阿寒バス昭和線
- 阿寒本町線(大楽毛)
- 阿寒本町線(山花)
- 阿寒線
- 高専まりも線
- 高専線
- 鶴ヶ岱線
- 鶴居スクール線
- 鶴居線
- 鶴野ニュータウン線

- 22系統の路線バスが運行
- 国道38号に複数の路線が配置した軸を形成
- 道道113号にも複数の路線が配置
- 釧路駅前と市立病院に複数の路線が乗入れ
- 路線バスは釧路駅方面に複数の路線が配置されている一方で、東部東地域と連絡していない

資料：釧路市  
図 西部北地域の路線バス網

## 西部南地域を通るバス路線



- 17系統の路線バスが運行
- 国道38号に複数の路線が配置しているものの、やや偏った配置
- イオン昭和店、釧路駅前、市立病院に複数の路線が乗入れ
- 路線バスは釧路駅方面に複数の路線が配置されている一方で、東部東地域と連絡していない

資料：釧路市

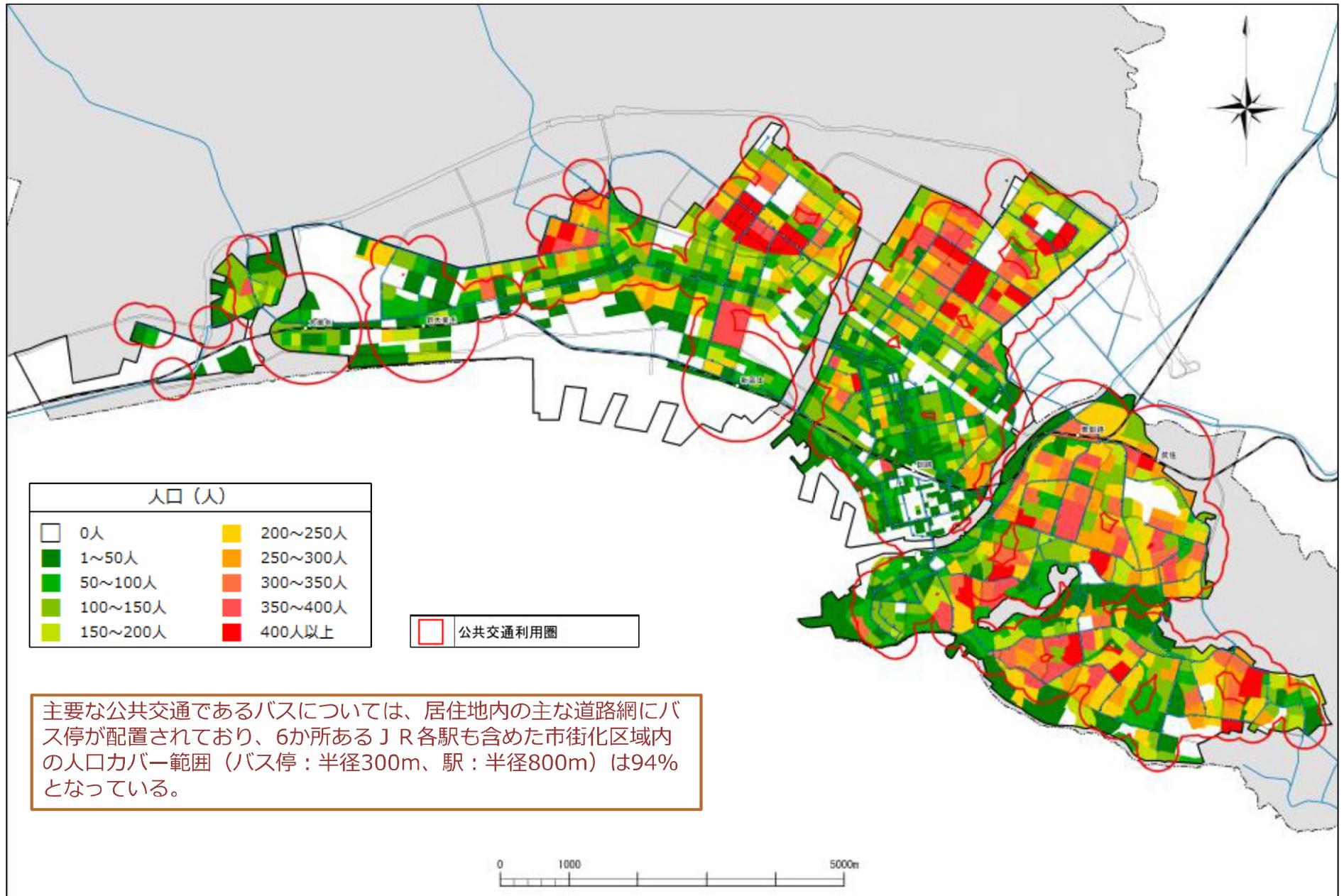
図 西部南地域の路線バス網

西部西地域を通るバス路線



- 13系統の路線バスが運行
- 国道38号線に複数の路線が配置
- 特定の路線により主要な生活拠点に路線が乗入れ
- 路線バスは釧路駅方面に複数の路線が配置されている一方で、東部東地域と連絡していない

資料：釧路市  
図 西部西地域の路線バス網



資料：釧路市立地適正化計画

図 全駅・バス停からの徒歩圏人口カバー範囲

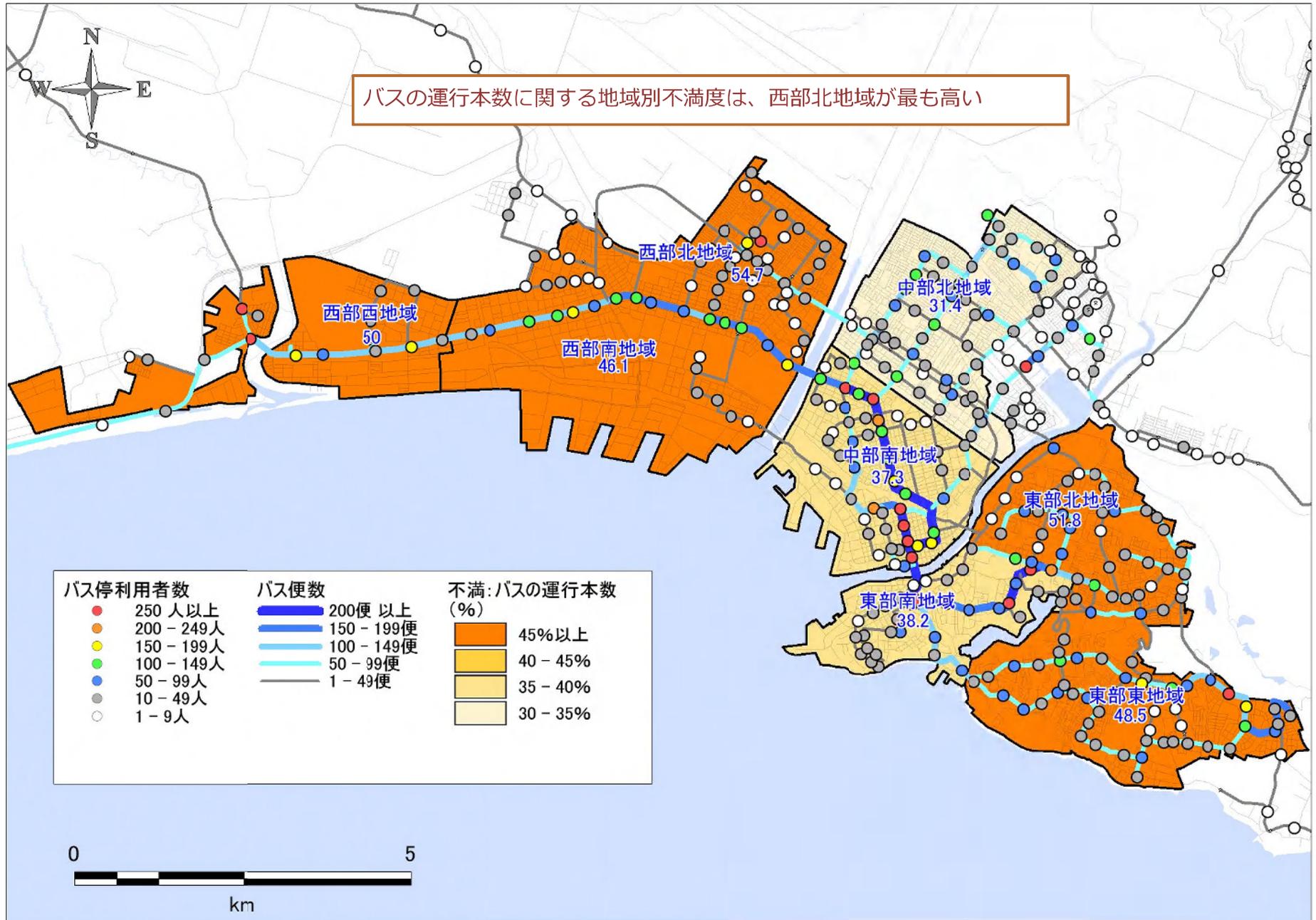
# バス運行本数



凡例	
本数	
Blue line	1 - 49
Green line	50 - 99
Orange line	100 - 299
Red line	300 -

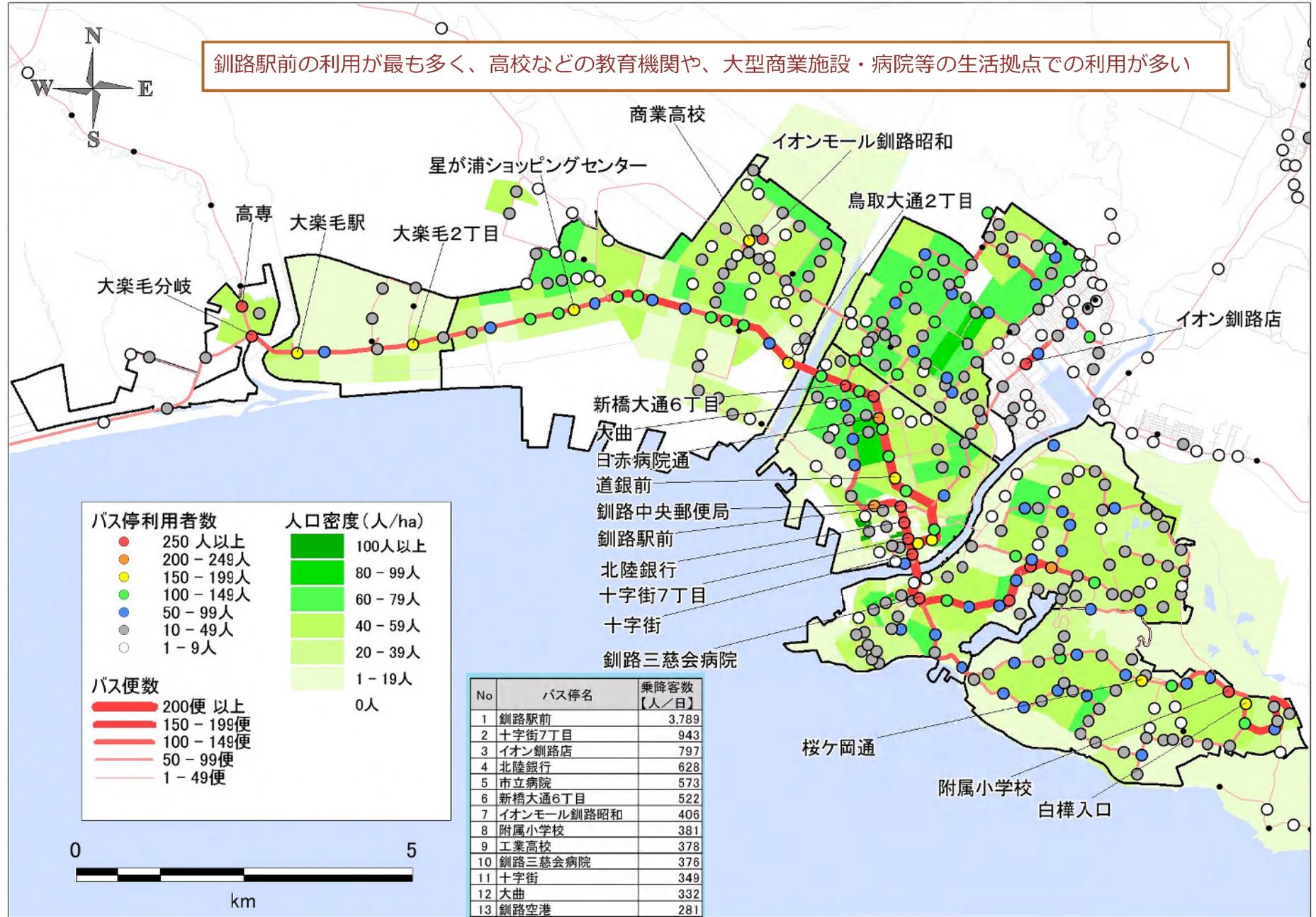
- 釧路駅方面から幣舞橋を渡る区間の運行本数が多くなっている
- 西部地域、中部北部、東部地域の郊外部では便数が少なく、は増便の要望が高い (次頁参照)

資料：釧路市  
**図 路線バスの運行本数**



資料：平成28年度釧路市住民ニーズ把握調査  
 図 地域別不満度（バスの運行本数）

釧路駅前利用が最も多く、高校などの教育機関や、大型商業施設・病院等の生活拠点での利用が多い



資料：平成28年度釧路市バス乗降調査

図 バス停別の利用者（1日）



資料：平成28年度釧路市バス乗降調査  
**図 市街地の主要な路線バス停間の移動**



資料：平成28年度釧路市バス乗降調査  
 図 釧路駅前を除く主要な路線バス停間の移動

# 1日の利用者数



- OD調査結果による系統別 1日の利用者数を道路区間別に集計した結果
- 国道38号線の利用が多い

資料：平成28年度釧路市バス乗降調査  
**図 路線バスの1日の利用者**

# 1便あたりの平均利用者数



資料：平成28年度鈿路市バス乗降調査  
**図 1 便当たりの平均利用者**

バス輸送量  
 (便数 × 着座数 = 輸送量)  
 ※着座数 29人



凡例

輸送量

Blue line	0 - 1499
Green line	1500 - 3499
Yellow line	3500 - 8999
Red line	9000 -

系統が重複する区間において輸送量が多い  
 釧路駅方面から幣舞橋を渡る区間の輸送量が最も多い

資料：釧路市  
 図 バスの輸送量

バス乗車率  
 (道路区間別バス乗車率 ※利用者は系統一律)  
 1日の利用者/バス輸送量



資料：1日の利用者～平成28年鉦路市バス乗降調査

図 バス乗車率

### 3. 平成28年度の生活交通バス路線運行維持対策補助

平成28年度の路線バスの運行補助は全52系統のうち32系統が対象で1.28億円

※根室線を除く

区分	地域間 幹線系統	広域生活 交通路線	市町村生活 バス路線	市単独補助 路線
役割	広域的・幹線的路線は原則国、道等で維持	市内のみの路線だが一定の基準に該当する準広域的な路線は過疎地の場合、市町村と道で維持	路線廃止1年以内に運行を開始するなど一定の基準に該当する準広域的な路線に対し一部を道が支援	左記に該当しない市内のみ路線は市が維持
運行地域・距離	複数市町村にまたがる路線、広域行政圏の中心都市にアクセスする路線	10km以上	—	—
運行回数	3回以上/日	2回以上/日	—	—
輸送量	15～150人/日	10～150人/日	—	—
負担区分	国と道が各1/2負担	道と市が各1/2負担	道1/10 市9/10負担	全額市が負担
対象路線数	12路線	1路線	1路線	18路線

### 3. 平成28年度の生活交通バス路線運行維持対策補助

区分	地域間 幹線系統	広域生活 交通路線	市町村生活 バス路線	市単独補助 路線
路線名	《くしろバス》 昆布森線(系統の1) 別保線 遠矢線 白糖線(系統の1) 白糖線(系統の2) 霧多布線 たんちょう線 南北線(系統の1) 豊美線(系統の2)  《阿寒バス》 阿寒線 鶴居線 釧路羅臼線	《くしろバス》 新富士新野線	《阿寒バス》 阿寒本町線(山花経由)	《くしろバス》 武佐線(系統の1) 武佐線(系統の2) 若草団地線(系統の1) 美原線(芦野経由) 昭和線 昆布森線(系統の2) 白樺線(系統の1) 白樺線(系統の2) 豊美線(系統の1)  《阿寒バス》 幌呂線 阿寒本町線(大楽毛経由) 鶴居線 山花リフレ線(鶴野経由) 山花リフレ線(大楽毛経由) 釧路標津線 大楽毛線 高専まりも線 昭和線

# 運行維持対策補助金路線バス (地域間幹線系統)



- 凡例**
- たんちょう線
  - イオン新富士線
  - 別保線
  - 昆布森線(系統の2)
  - 晴海線
  - 釧路羅臼線
  - 阿寒線
  - 霧多布線
  - 鶴居線

利用の多い幣舞橋を渡る区間等  
においても「市町村生活バス路  
線」の補助を受けている

資料：釧路市  
図 地域間幹線系統

# 運行維持対策補助金路線バス (広域生活交通路線)



凡例  
— 新富士新野線

資料：新潟市  
**図 広域生活交通路線**

# 運行維持対策補助金路線バス (市町村生活バス路線)



資料：釧路市  
図 市町村生活バス路線

# 運行維持対策補助金路線バス (市単独補助路線)



- 凡例**
- 山花リフレ線
  - 幌呂線
  - 昆布森線
  - 東西線
  - 武佐線
  - 白樺線(湖陵)
  - 白糖線
  - 美原線(大曲)
  - 若草回地線
  - 豊美線
  - 遠矢線
  - 釧路標津線
  - 阿寒バス大楽毛線
  - 阿寒バス昭和線
  - 阿寒本町線(大楽毛)
  - 高専まも線

資料：釧路市  
図 市単独補助路線

# 4. バス路線網再編の必要性

## 「釧路市の路線バス網の現状及び問題点」

- 駅とバスの徒歩圏内に約94%居住
- 釧路駅前、大型商業施設、教育施設、医療施設への利用が主体
- 市内を運行するバス路線の多くは、釧路駅前を起終点としているため、釧路駅前に向かってバス路線が重複（右図参照）
- 重複する区間は輸送量に対する利用者数をみると余剰がある
- 郊外部では増便の要望が高い
- バス路線の長大化に伴う運行時間の不正確さ（全52系統中37系統が運行時間40分以上）
- 市内の住宅街を多く運行しているため、バス路線が煩雑でバス路線がわかりづらい
- 1年間で1.28億円の運行補助



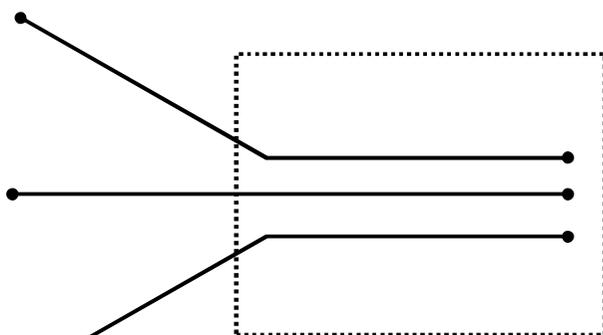
## 「バス路線再編計画の必要性」

将来に渡って持続可能な運行サービスの充実を図るためには現行の優れたネットワークを生かしつつ、幹線と支線に分けた乗換運行による路線バスの再編が必要

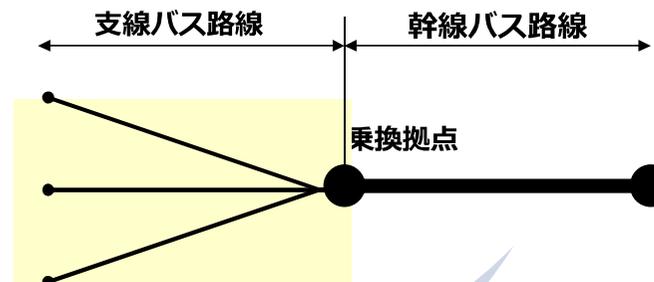
【期待される効果】

- 乗換拠点における交流機会の増加などによる地域活性化
- 重複区間の改善による運行効率性の向上や支線交通の充実（下図）
- 乗換拠点をハブとした利用実態に即した路線設定の可能性
- 路線の単純化による定時性の確保や路線のわかりやすさの向上
- 拠点間の繋がりを強化するなど、コンパクト+ネットワークに資する公共交通網の実現

現状



路線バスの再編



重複する区間を集約することで、郊外の支線バスの充実を確保

# 5. バス路線網再編の視点

## (1) 上位関連計画との整合

### ① 釧路市都市計画マスタープラン (平成13年度～平成32年度)

まちづくりの基本目標として、「環境負荷の小さいコンパクトなまちづくり」や「地域間の暮らしをつなぐまちづくり」等が示されている。

### ② 釧路市立地適正化計画 (平成28年度～平成47年度) 【土地利用の方針】

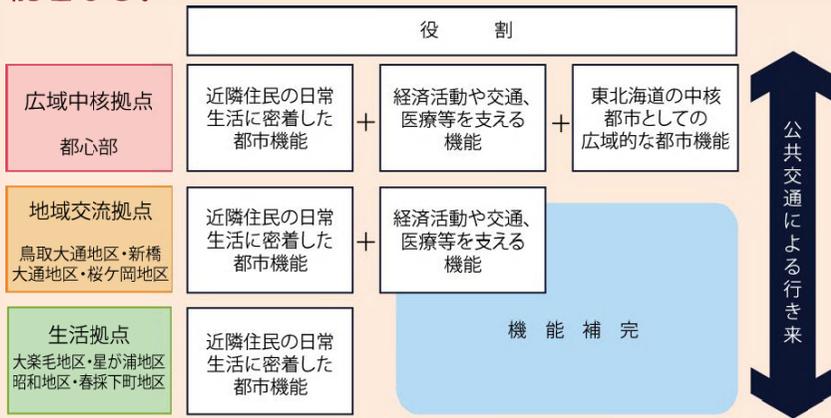
コンパクトなまちづくりへの転換を進め、都市的土地利用の北限を「水際線より6 km程度」とし、基本的に新規の市街化区域拡大は行わない。

#### 【コンパクトなまちづくりの方針】

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】

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。



### ③ 釧路都市圏の都市交通マスタープラン (平成24年度～平成42年度)

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」の実現。

#### 【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

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

都心部等の乗換拠点について、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(広域公共交通軸)は、利用促進やサービス水準の維持・改善を図る。

#### ○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。



## 5. バス路線網再編の視点

### (2) 市民ニーズやまちづくりの進捗に合わせた幹線軸の整備・育成

- 釧路市立地適正化計画は、まちづくりの目標年次が概ね20年後であり、これから長い時間をかけて、緩やかに土地利用の誘導等を行っていくものである。
- これを支えるバス路線網の再編においては、都心部や広域拠点等の都市拠点への行きやすさ等を高め、都市機能の誘導を支援していくが、**再編実施計画の計画期間は概ね10年程度の施策**である。
- このため、幹線軸は地域公共交通網形成計画で定めた幹線イメージに沿った整備を見据えつつ、**幹線軸の育成を図るため、現在の都市機能や利用ニーズを踏まえ、利用促進が期待できる都市拠点間を結ぶ路線**を検討する。

### (3) 既存ストックの活用や開発計画に合わせた乗換拠点の確保

- 乗換拠点は、幹線と支線を円滑に結ぶ交通結節機能の確保に加え、都市機能の誘導を支援する役割を担う。
- これまで直接目的地に行けた利用者に不便を感じさせないことが課題であり、後段で示す要件を満たす乗換拠点を検討する。
- 在来バスの起終点、交通拠点として**既に活用しているバス停や開発計画に合わせた乗換拠点の確保**を検討する。

### (4) 利用者ニーズや事業の継続性を踏まえたバス路線網再編対象路線の設定

- 在来バスでも、利用者ニーズが極めて高く、事業採算を引っ張るべき路線も存在する。
- 市内の路線バス網をみると、スクールバスや幹線バスへの乗換運行を導入すると乗換えが複数回発生することが想定される路線など、**利用者にとって乗換運行による抵抗感が高いと思われる路線**もある。
- このため、幹線バスに乗り継ぐ支線バスと、現行の運行を継続するバス路線に区分して再編計画を検討する。

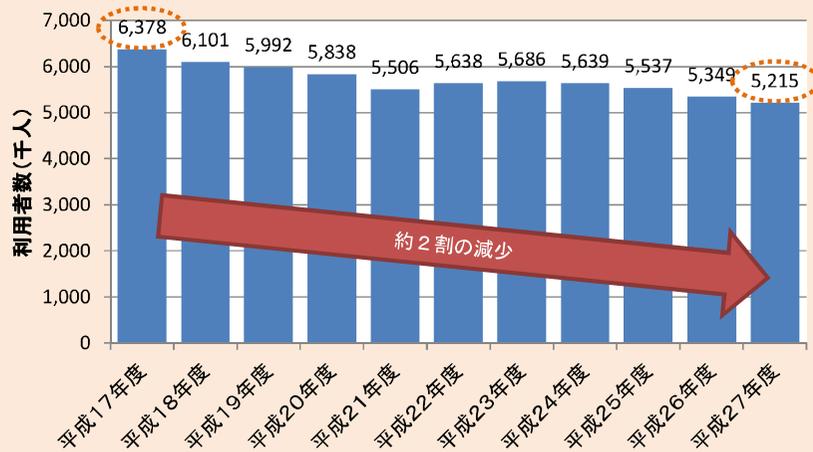
# 5. バス路線網再編の視点

## (5) 域内交通の運行サービスの充実

- 乗換運行による路線バスの再編に際しては、これまでの**直通運行に勝る運行サービスの提供**が必要であり、幹線バスの導入に伴う余剰分を郊外の域内路線の増便や残された公共交通空白地区への対応等に充てる必要がある。
- そこで、乗換拠点までのアクセシビリティの向上や乗換抵抗の緩和（運賃、ダイヤ、乗場等）を検討する。

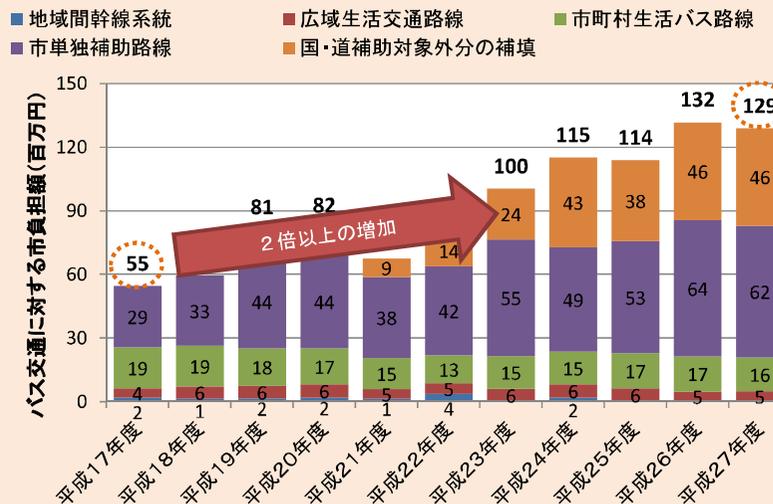
## (6) 将来に渡って持続可能な地域公共交通を支える行政負担の抑制

- 市内を運行するバス交通の利用者は平成17年度から平成27年度にかけて約2割の減少。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。
- 将来に渡って持続可能な地域公共交通を維持、向上させるためには、**限られた予算の中で運行効率化を図る**再編計画を検討することが必要である。



資料：北海道運輸局釧路運輸支局

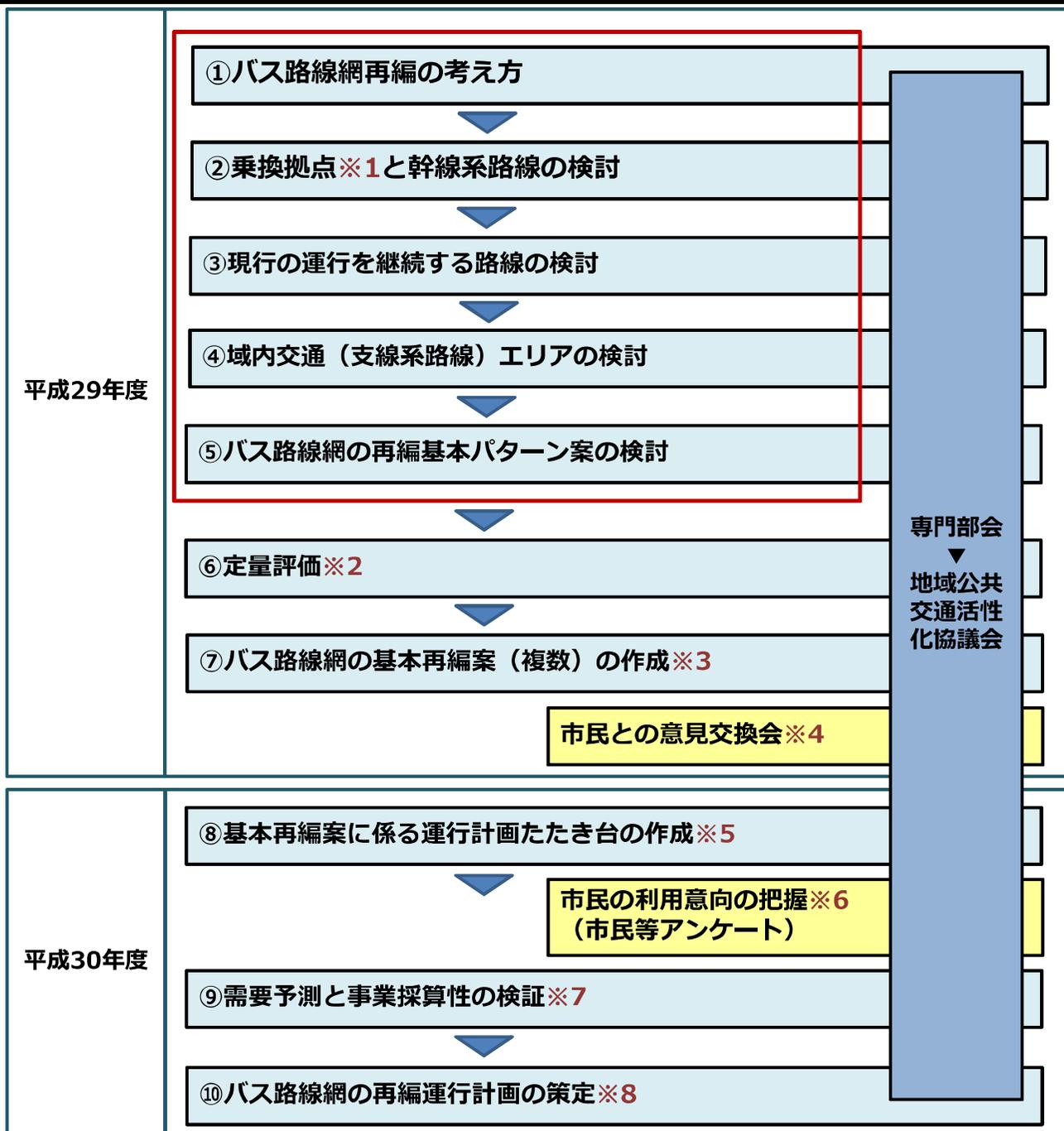
図 市内を運行するバス交通の利用者推移



資料：釧路市

図 市内を運行するバス交通への市負担額推移

# 6. バス路線網再編の進め方と本会議の検討範囲



※1) 実現可能性のある候補地を選定（関係機関とは未調整）

※2) 路線バスの再編により、釧路駅周辺の重複区間が解消し、その余剰分がどの程度郊外の運行サービス（支線）の向上に充てられるのか、乗換拠点に乗り入れる台数を円滑に処理できるのか、周辺道路への影響、市の負担がどの程度軽減できるのか等を定量的に検証

※3) 幹線、支線、乗換拠点（関係機関と大枠調整済）その他継続路線による基本再編案を作成

※4) 基本再編案について、特に支線の運行ルート・サービス等に係る住民からの聞き取り

※5) 路線網、運行本数や運賃体系等を示した運行計画のたたき台を作成

※6) 上記運行計画のたたき台をもとに、沿道住民等に対し利用意向を調査し、再編計画の需要予測等を行う

※7) 利用者アンケート結果を用いた需要予測や運賃収入、現在の運行経費を参考とした事業費を想定するとともに、再編実施計画が認定された場合の運行経費等のシミュレーションを検討する

※8) 再編後の路線、基本ダイヤ、運賃等を決定する

# 7. バス路線網再編の考え方

項目	課題
釧路市都市計画マスタープラン	まちづくりの基本目標は「環境負荷の小さいコンパクトなまちづくり」、「産業をささえるまちづくり」、「多様な交流が生まれるまちづくり」、「地域間の暮らしをつなぐまちづくり」等
釧路市立地適正化計画	<p>【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、基本的に新規の市街化区域拡大は行わない</p> <p>【コンパクトなまちづくりの方針】一定の都市機能が集積している地区を拠点、さらにその周辺への都市機能や居住の集約化</p> <p>【公共交通の位置づけ】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</p>
釧路都市圏の都市交通マスタープラン	<ul style="list-style-type: none"> <li>○コンパクトなまちづくりとの連携</li> <li>○まちのにぎわいや活性化を支援</li> <li>○広域的な生活交通に対応</li> <li>○効率的できめ細かい公共交通を支援する仕組みづくり</li> </ul>
路線バス網	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駅とバス停の徒歩圏内に約94%が居住するきめの細かいネットワーク体系</li> <li>・ 多くの路線が釧路駅前を起終点としているため路線が重複、この区間は利用者に対する輸送量がやや余剰</li> </ul>
路線バス等の移動実態	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 釧路駅、大型商業施設、教育施設、医療施設等の生活拠点を主体にバス利用</li> <li>・ 釧路駅を中心とした放射状に利用が分布</li> </ul>
市民ニーズ	待合環境の充実、運行本数の増便、バスの定時性、バス路線の煩雑さの解消 等
行政負担増加の抑制	限られた予算の中で利用実態を踏まえ運行の効率化を図る

釧路市地域公共交通網形成計画  
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

## バス路線網再編の考え方

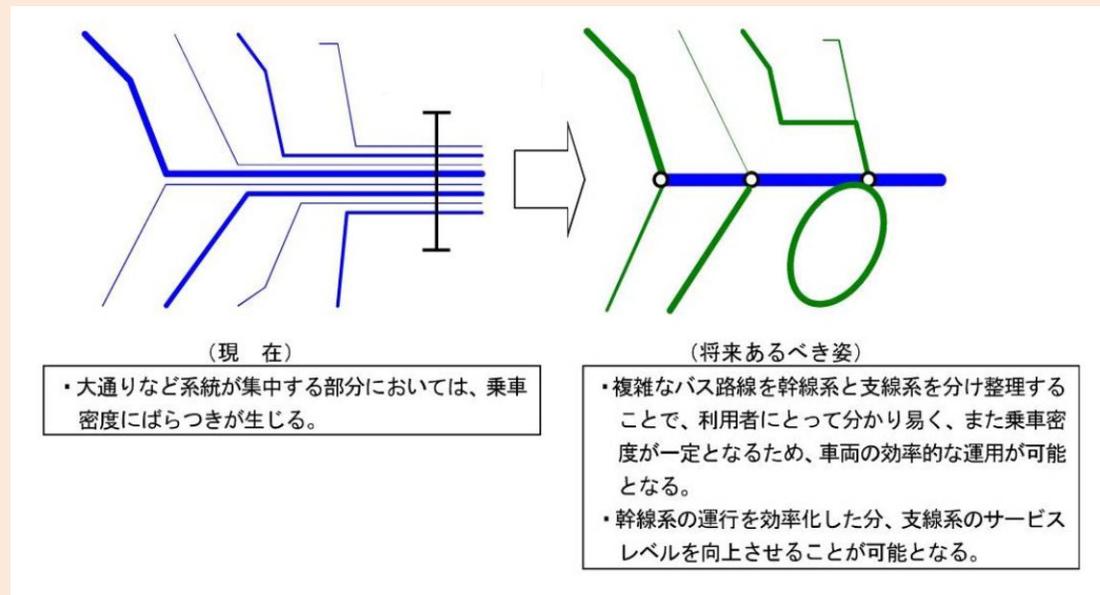
- 1 拠点間を連携し拠点を育成する役割を明確にする**
- 2 鉄道駅、大型商業施設、基幹病院、教育施設等への移動需要に対応する**
- 3 運行効率を効果的に高める**
- 4 路線バス等をわかりやすく、誰もが利用しやすくする**
- 5 観光のしやすさを高める**

# 7. バス路線網再編の考え方

## 1 拠点間を連携し拠点を育成する役割を明確にする

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

幹線系路線と支線系路線による再編イメージ



## 2 鉄道駅、大型商業施設、基幹病院、教育施設等への移動需要に対応する

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

## 7. バス路線網再編の考え方

### 3 運行効率を効果的に高める

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

### 4 路線バス等をわかりやすく、誰もが利用しやすくする

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

### 5 観光のしやすさを高める

- 市街地内にある観光施設の回遊性を高め、多様な交流を促すために、観光施設を回る路線バスの充実を図る。
- マップや時刻表等の情報提供を図るとともに、回遊・散策ルートとバスネットワークの連携を高める。

# 8. 乗換拠点と幹線系路線の検討

## 《乗換拠点》

### 乗換拠点の必要な機能

必要な機能	施設
路線バスの起終点の機能	<ul style="list-style-type: none"> <li>バスが転回できるスペース</li> <li>バスが待機するスペースや運転手の休憩施設</li> </ul>
幹線系路線と支線系路線の円滑な乗換	<ul style="list-style-type: none"> <li>乗換移動距離の短い乗降スペースの確保</li> <li>バリアフリー化</li> <li>乗換抵抗（運賃、ダイヤ等）の緩和</li> <li>道路からの出入のしやすさ</li> </ul>
端末交通手段との結節機能	<ul style="list-style-type: none"> <li>タクシー、一般車、バイク、自転車等の様々な交通機関との乗換施設</li> <li>路線バスとの歩行者動線の確保</li> </ul>
優れたバス待ち環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>季節や天候、夜間でも快適に待てる上屋、ベンチ、照明</li> <li>乗換時刻の分かりやすい交通情報</li> <li>バスの接近情報</li> </ul>
都市機能を備えた拠点性	<ul style="list-style-type: none"> <li>都市拠点やその他生活拠点との併設</li> <li>日常的に人が集い、賑わう空間や施設</li> </ul>

「つなぐ空間」としての要素

「たまる空間」としての要素



ドラッグストアが併設されたバスターミナル (千葉県千葉市)



大型商業施設、パーク&ライド駐車場等が併設されたバスターミナル (千葉県富里市)

### 乗換拠点候補地の選定要件

- **利用ニーズが高く高規格な運行により需要の掘り起こしが期待できる既存の都市拠点**
  - ・ 買い物及び通院目的において市民ニーズが高い場所
  - ・ 在来バス路線の利用が多い施設周辺
- **幹線、支線系バスが相互に乗り入れ、待合スペースを確保できる場所**
  - ・ 起終点機能や、待ち時間を短くするダイヤ編成を可能とするためのバスの折り返しを行う転回場、バスの時間調整スペースが確保できる場所
  - ・ 幹線、支線系路線の複数の系統を円滑に処理するための複数乗降バスを確保できる場所
  - ・ 乗換えにかかる待ち時間の発生による不快感を軽減する、利用者の待合スペースの確保や、運行情報を提供できる場所

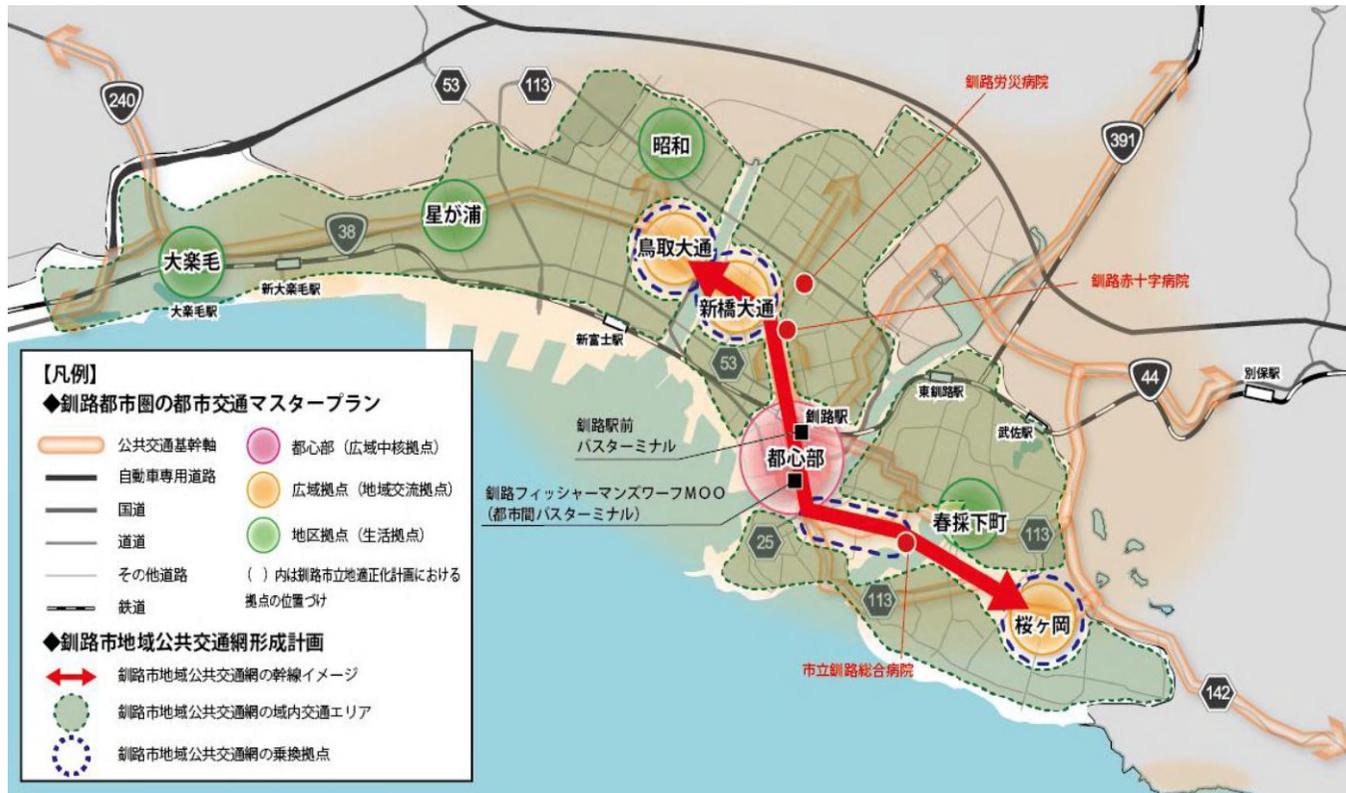
# 乗換拠点の設定にかかる基本方針

⇒ 釧路市地域公共交通網形成計画における公共交通のめざす姿

地域公共交通網  
形成計画に掲げる  
基本方針と施策  
(抜粋)

**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

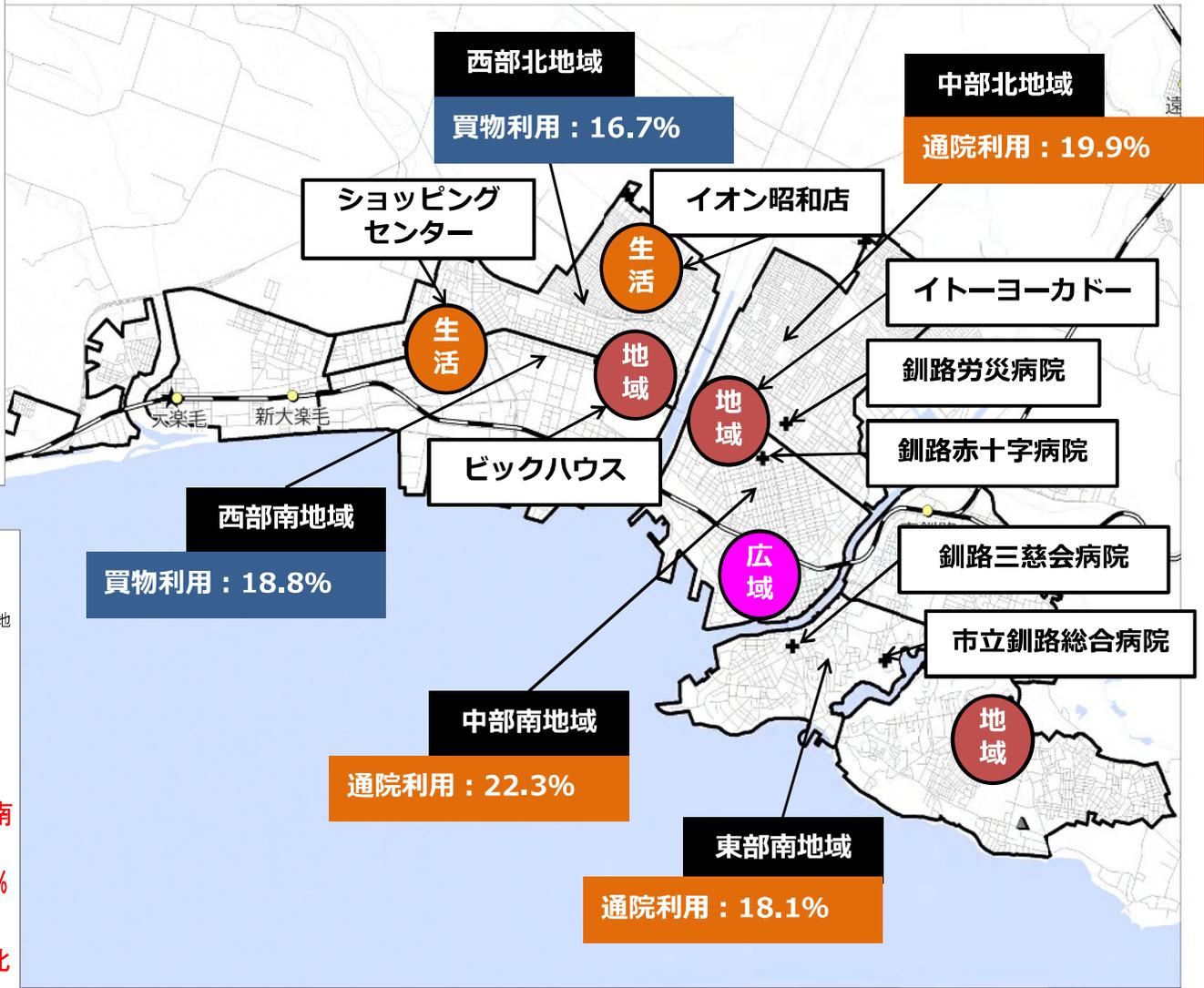
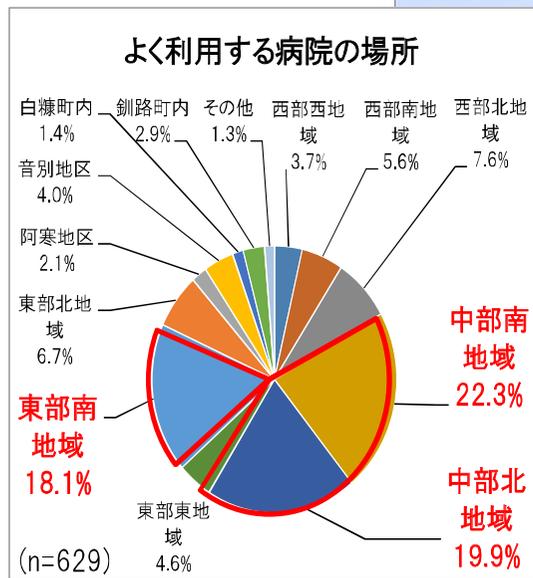
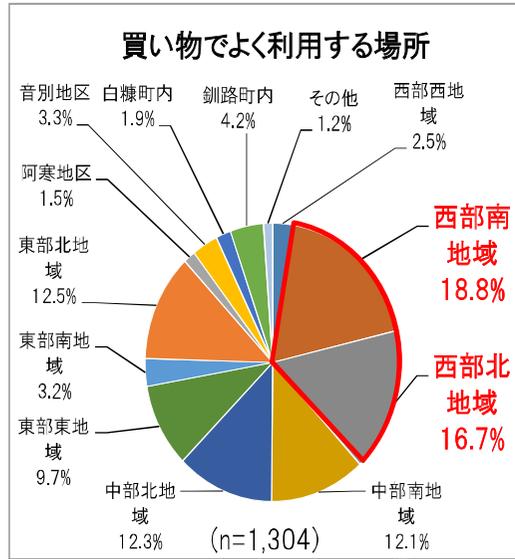


※幹線：都心部や広域拠点及び本計画における乗換拠点をつなぎ、利用者ニーズの高いバス路線を幹線として位置づけ、運行を効率化し、域内交通エリアを補完する路線として強化を図ります。

※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づけ、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・充実を図ります。

※乗換拠点：バス路線数、運行便数、利用者が多く、かつ幹線に位置する都心部や広域拠点等を乗換拠点として位置づけ、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ります。

# 買い物及び通院目的において市民ニーズが高い地域

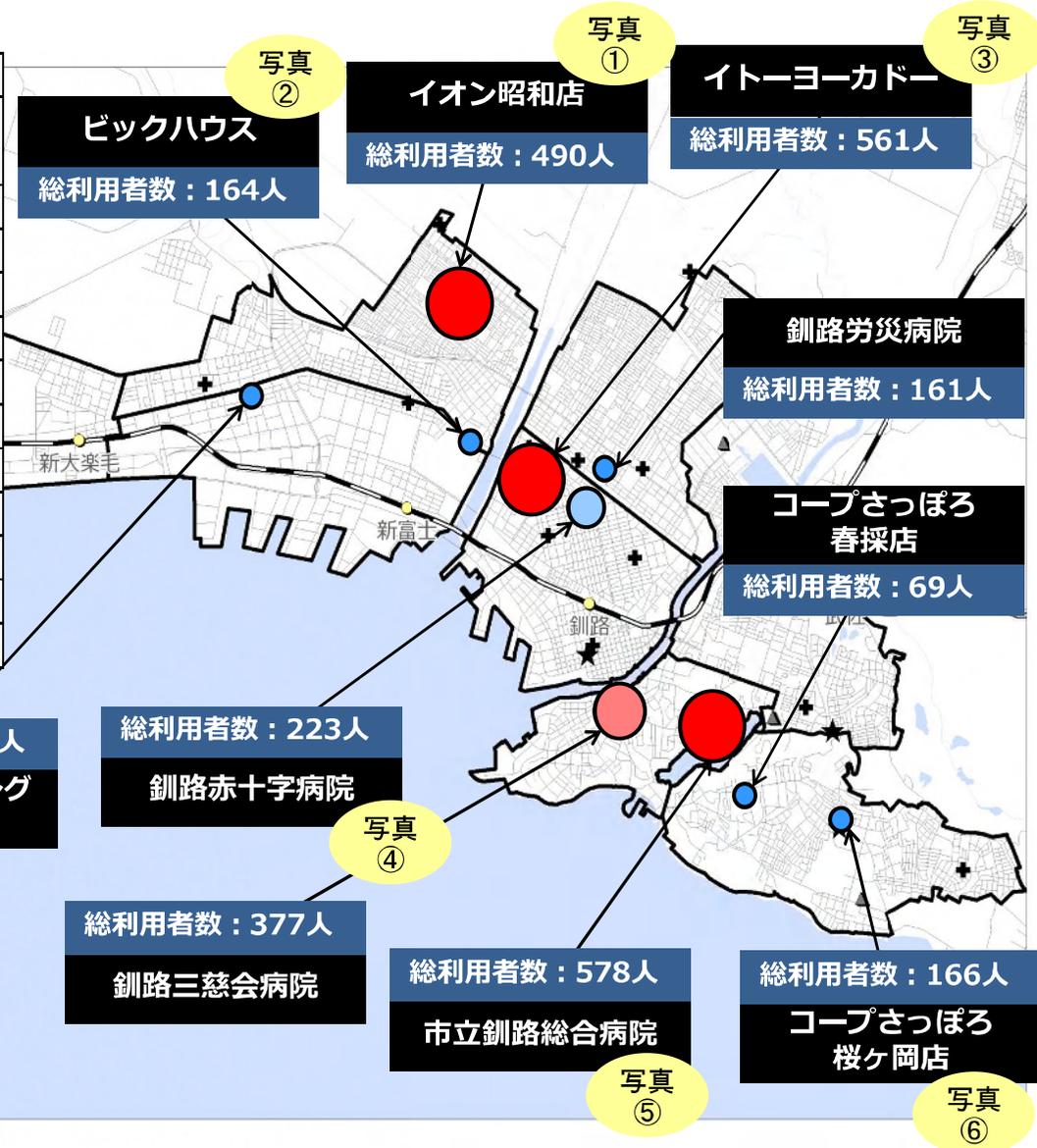


# 在来バス路線の利用者が多い施設周辺

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	74	85	159
	ショッピングセンター			
イオン昭和店	イオン昭和店	302	186	488
	イオン昭和東口	1	1	2
ビックハウス	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

## 【凡例】

- 0～199人
- 200～299人
- 300～399人
- 400人以上



写真① イオン昭和店



写真② ビッグハウス



写真③ イトーヨーカドー



写真④ 日赤病院周辺



写真⑤ 市立病院



写真⑥ コープさっぽろ桜ヶ岡店



先ほど整理した下記要件を満たす場所について、市有施設の調整、商業施設との連携や技術的な可能性について検討

○ 幹線、支線系バスが相互に乗り入れ、待合スペースを確保できる場所

- ・ 起終点機能や、待ち時間を短くするダイヤ編成を可能とするためのバスの折り返しを行う転回場、バスの時間調整スペースが確保できる場所
- ・ 幹線、支線系路線の複数の系統を円滑に処理するための複数乗降バスを確保できる場所
- ・ 乗換えにかかる待ち時間の発生による不快感を軽減する、利用者の待合スペースの確保や、運行情報を提供できる場所

## 8. 乗換拠点と幹線系路線の検討

## 《幹線系路線》

### 幹線系路線に必要な機能と役割

#### ① 高規格な運行サービスの提供

- ・ 高頻度
- ・ 定時性、速達性など

#### ② サービス水準の向上による新たな需要の掘り起し（需要の喚起）

⇒ 利用促進（運賃収入の増加）

#### ③ 幹線系路線の更なるサービス水準の向上や支線系路線のサービス水準の充実

#### ④ 乗換拠点（＝都市拠点）間の連携促進～バスによる行き来の増加

⇒ 都市構造をつくる、多彩な地域構造を支える、まちをしっかりとつくる装置として機能

### 幹線系路線の設定方針

ベース：釧路市のめざす公共交通像（地域公共交通網形成計画）



### 乗換拠点の機能面・ニーズ等の分析

新たな需要を喚起する既存の都市機能に連絡するとともに、乗換拠点に必要な機能確保の可能性のある拠点間を結ぶことが重要

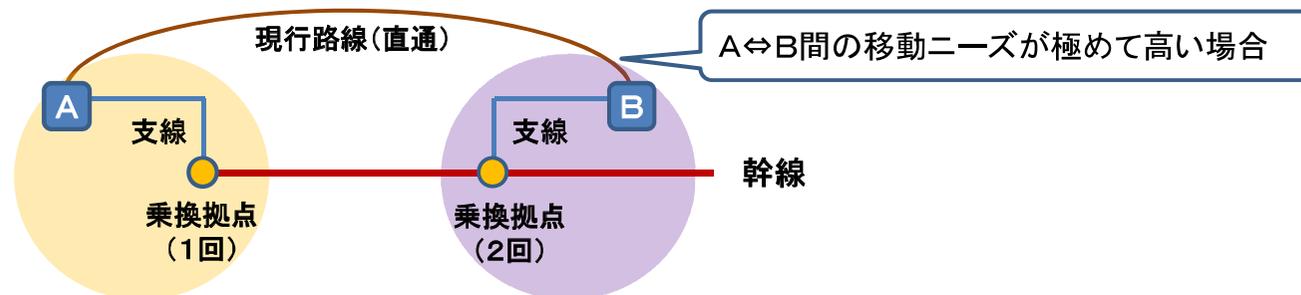
（都心部・市立病院・桜ヶ岡・新橋大通・鳥取大通・昭和）

## 9. 幹線 + 支線ネットワークの分割に向けた留意点

### 幹線 + 支線ネットワークの分割について 慎重に考えるべき路線の考え方

- ① 事業採算性が高い路線
- ② 通学時間に合わせたスクール路線
- ③ 幹線路線のルートに重複しない路線
- ④ 観光的要素が強い路線
- ⑤ 周辺町村と接続する地域間幹線において乗換えによる移動の実現性が極めて低い路線
- ⑥ 乗換えが複数発生する幹線路線を跨ぐ路線

※ O D 調査を踏まえ（再編の結果）乗換えが2回以上発生する移動ニーズが高い場合は直通運行も検討



# 10. 域内交通（支線系路線）エリアの考え方

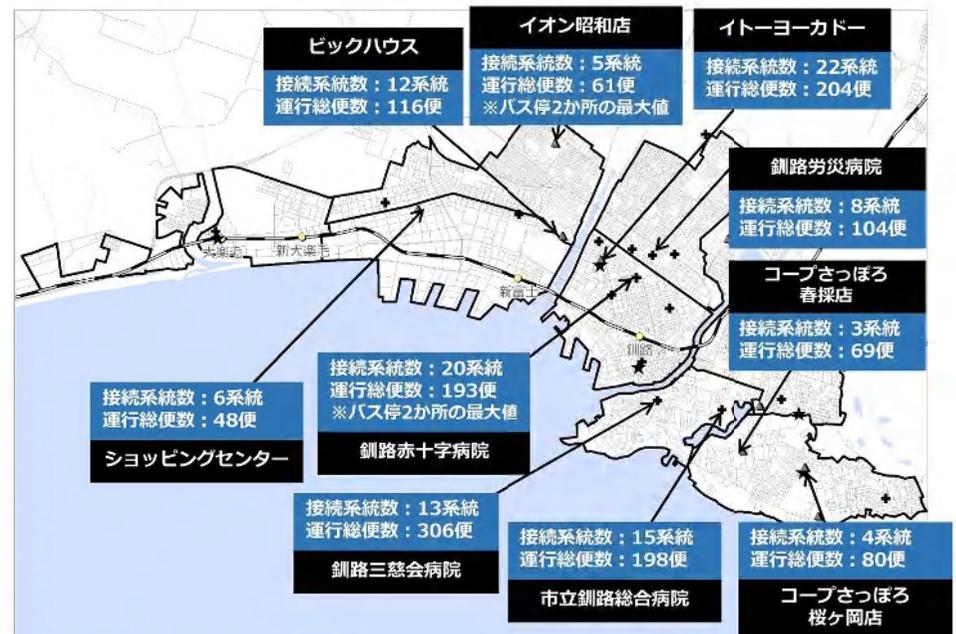
## 域内交通（支線系路線）のエリアの考え方

### ① 都市計画マスタープランによる8つの地区区分によるゾーニング

### ② 路線方面別の乗換拠点との連結性



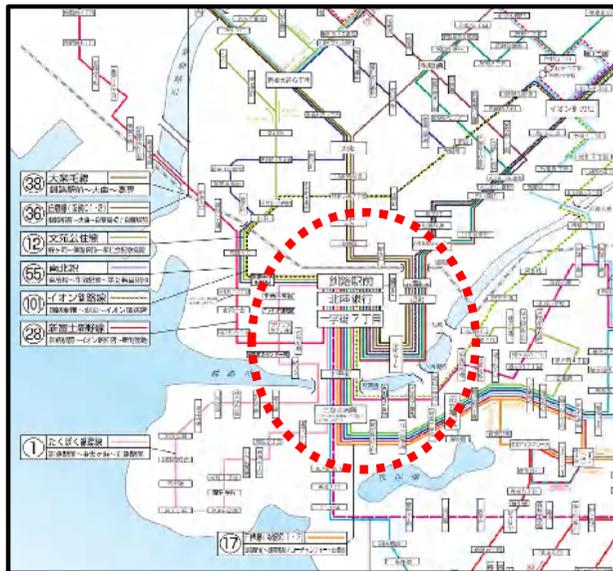
既存バス路線の接続本数及び便数の多い施設周辺



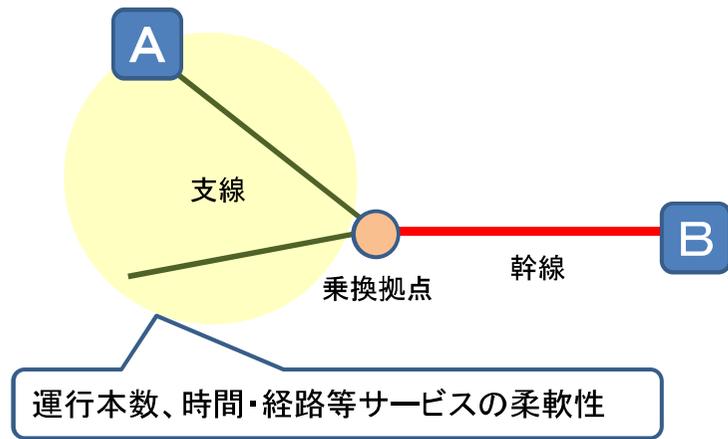
# 10. 域内交通（支線系路線）エリアの考え方

## 域内交通（支線系路線）のエリアの考え方

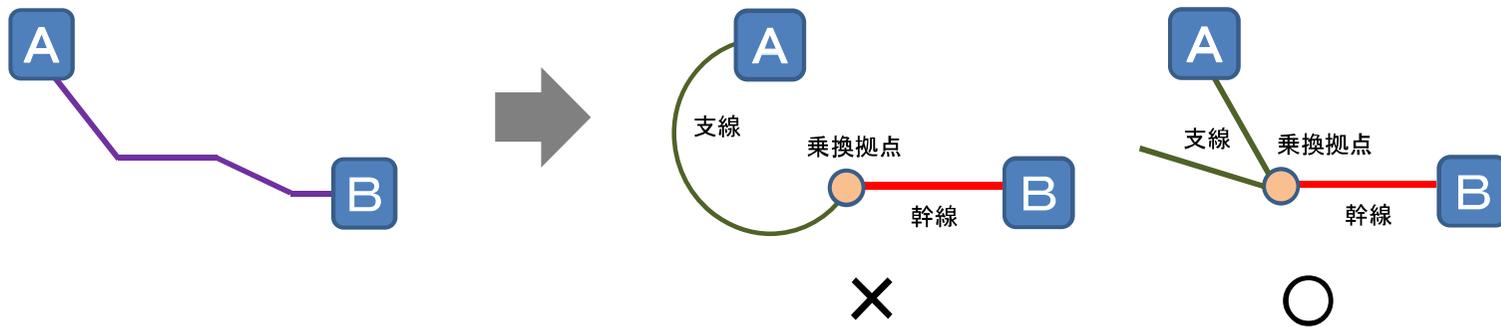
### ③ 幹線の導入による資源を活用した運行本数増加等のサービスの柔軟性



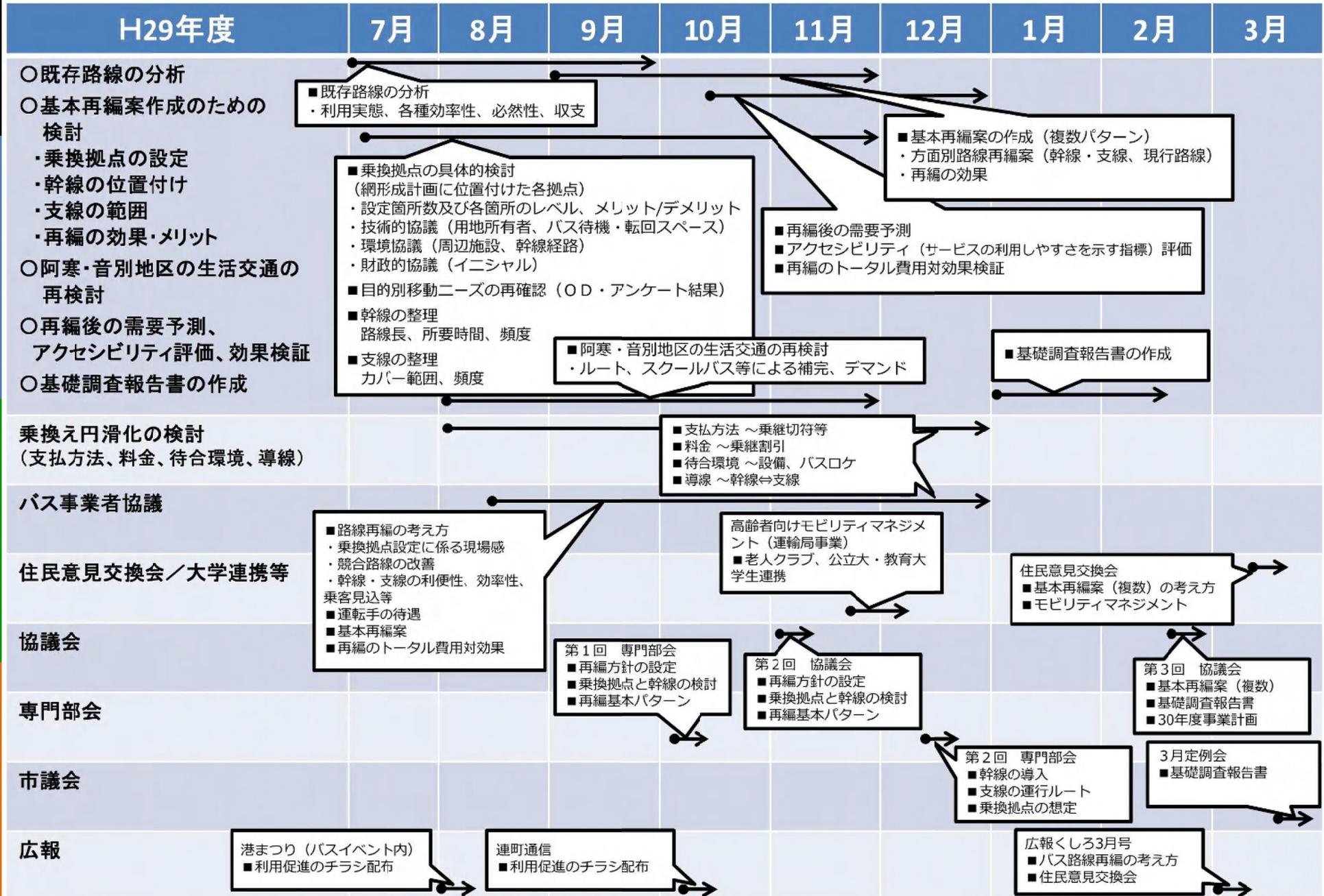
幹線に集約  
↓  
・車両  
・運転手  
～再配分のための資源確保  
↓  
支線サービスの柔軟性



### ④ 現行路線と比べ極端な迂回となる非効率な運行を回避する簡潔性



# 11. 全体スケジュール



# 専門部会の意見交換結果

平成29年度第1回釧路市地域公共交通活性化協議会 専門部会

日時：平成29年10月2日（月）13:30-15:00

場所：釧路市交流プラザさいわい 3階大ホール

議題：地域公共交通再編実施計画の策定に係る基礎調査

## 主な意見

- ・乗継運行によるバス路線再編の効果と課題を明確にする
- ・住民からの意見聴取は偏った利用状況の意見にならない工夫が必要
- ・バス路線再編は市とバス事業者との緊密な調整・協議が不可欠
- ・乗換拠点と幹線・支線系路線の基本パターンをベースに路線再編の検討を進めることで合意

# 専門部会の意見交換結果（発言要旨）

## 【バス路線網再編（幹線・支線～乗継運行）について】

- ・乗継運行への移行は利用者からどの程度受け入れられるかが課題。
- ・具体的な運行計画は市と交通事業者が調整・協議を重ね検討する必要がある。
- ・この計画は、交通事業者のこれまでの運行計画を否定するものではない。市と交通事業者のWin-Winの関係構築が必要、交通事業者の経験値や利用実績等のデータも共有しながら建設的な議論を進める必要がある。
- ・釧路駅前ターミナルのバスの集中を郊外に乗換拠点を設け分散させ効率化する方向であるが、結果的に利用促進が図られなければ持続可能とは言えないため、効果を見極めながら実施する必要がある。
- ・乗継運行は不便になる印象が強い。運行を変えることによる運賃、ダイヤ等のソフトサービスの向上等を含めた効果を示すことが必要。
- ・乗換拠点が大通にあれば良いが、別の場所にあると乗換えのためにわざわざ迂回することになる。
- ・バスの利用は高齢者が多い。目的地まで早く行きたい一方で、多少の迂回をしてもバス停を増やし利用者を多く拾えた方が良いという考え方もある。
- ・郊外の路線は中心部の利用者で稼いでいるので、郊外を走る支線で稼ぐことは難しく、幹線系路線だけが儲かるのではないかと懸念がある。
- ・バス事業者の経営状況が厳しい中、ダイヤ改正や減便等も行ってきているが、バス再編の判断は勇気があるだろう。今後、さらに綿密な協議などが必要である。

## 【利用促進について】

- ・公共交通を利用する市民の意識を変えることが必要、利用促進の働きかけも重要。
- ・運輸局では、釧路市を対象に高齢者の免許返納と関連した公共交通の利用促進について調査を進める予定であり、協議会と連携して進めていただくこととしているので、そうした高齢者のワークショップ等の場において釧路市の路線再編に係る意見を聞くことも重要。
- ・路線再編は市と交通事業者がメインとなるので、地域・団体が取組みやすい利用促進策や環境整備などの議論を他の場で分けて行うことも効果的。

## 【住民意見交換会について】

- ・住民意見の聴取に際しては、どのような立場の人（バスを使っている人、バスを使う可能性のある人、バスを使わない人）の意見かを把握することが重要、やり方、回数をよく考えた方が良い。学生に意見を聞いたり、バス利用者が多くいるバスターミナルや病院等で聞くことも考えられる。
- ・利用者の意見等を知る上で、住民意見交換会に専門部会の委員が参加することも考えられる。

北海道運輸局管内における免許返納制度改正を受けた高齢者向けに求められる公共交通機関の調査等業務

## 高齢者MM事業 概要ご説明ペーパー

平成29年11月10日

《背景》



《目的》

- 路線バスの利用増加を図り、公共交通ネットワークの維持確保を目指す
- 高齢者向けの公共交通サービスの在り方・利用促進アプローチの在り方を探る

《期待される効果》

- 高齢者本人 : 外出機会の創出や健康増進、自家用車の維持費用軽減
- 高齢者家族 : 交通事故の不安軽減、送迎等の負担軽減
- バス事業者 : 収益増加、利用促進ノウハウの獲得、路線の維持確保
- 釧路市 : 公共交通網の維持確保、住民のサービスレベル維持
- 運輸局 : 利用促進ノウハウの獲得、ノウハウの全道展開
- 他自治体等 : 利用促進ノウハウの獲得

## 1. グループミーティング《11月中旬～12月上旬》→日程確定

高齢者を対象としたグループミーティングを開催し、  
高齢者が求める路線バスサービスや利用促進アプローチの在り方を探る



## 2. 動機付け冊子《12月上旬～》

グループミーティングで得られた知見をもとに、  
路線バスの利用促進の動機付け情報を記載した冊子を作成する



## 3. アンケート調査《12月下旬～2月上旬》

高齢者及びその家族向けに、路線バスに関する意識調査を実施する。  
動機付け冊子も同封し、意識変容に関する効果も調査する。



## 4. シンポジウム《3月》

各調査で得られた知見をとりまとめやパネルディスカッションを行う。  
対象は自治体や交通事業者とし、利用促進のノウハウを広く全道に向けて発信する。

◆グループミーティング①

日程：11月22日（水）10：00～14：00  
 場所：高齢者いきがい交流プラザよねまち  
 参加：東栄山の手老人クラブ連合会  
 協力：釧路公立大学

《目的》

- 路線バス利用に対する意識醸成
- 路線バスサービスや免許返納に関するご意見収集
- 利用促進アプローチのノウハウ獲得
- 特に、外出機会創出による効果を把握します

路線バス乗り方教室



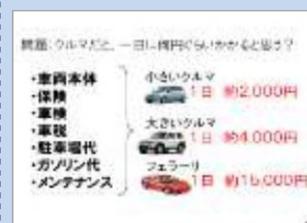
実際の路線バス車両を活用して、乗り方教室を開催。また釧路公立大学へ移動する。

釧路公立大レクリエーション



釧路公立大学内を学生に案内していただきます。参加者の思い出作り・外出機会創出が目的です。

かしこいクルマの使い方講座

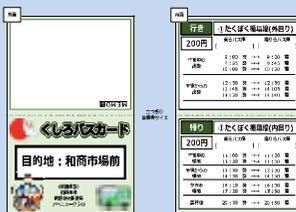


公共交通利用のメリットについて情報提供を行います。

ランチミーティング

釧路公立大学の学食で昼食をとります。この際に交通に関わる話題でおしゃべりすることで潜在的な意見等を聞き取ります。

バス乗り方カード作成



利用者の生活に合わせてバスの乗り方カードを作成します。情報を聞き取り、後日送付とします。

ワークショップ



路線バスや免許返納に関するご意見を伺います。

わたしの交通宣言書記入



本日のグループミーティングに参加したまとめとして、路線バス利用等に関する宣言書の記入をしていただきます

バスサービス情報提供



バス事業者や釧路市が提供する路線バス利用に関するお得情報を提供します。

効果検証

アンケートの実施、および後日送付するバス乗り方カードの利用状況等について効果検証を行います。別日程で実施します。

◆グループミーティング②

日 程：12月8日（木）10：00～13：00

場 所：武佐老人福祉センター平成荘

参 加：武佐老人クラブ連合会

協 力：北海道教育大学釧路校

《目的》

- 路線バス利用に対する意識醸成
- 路線バスサービスや免許返納に関するご意見収集
- 利用促進アプローチのノウハウ獲得
- 特に、「乗継」に関する意見等を把握します

路線バス乗り方教室



実際の路線バス車両を活用して、乗り方教室を開催。車両は駐車場に待機した状態で行います。

ワークショップ



路線バスや免許返納に関するご意見を伺います。

かしこいクルマの使い方講座



公共交通利用のメリットについて情報提供を行います。

ランチミーティング

クラブ内でお弁当を食べます。この際に交通に関わる話題でおしゃべりすることで潜在的な意見等を聞き取ります。

バス乗り方カード作成



利用者の生活に合わせてバスの乗り方カードを作成します。情報を聞き取り、後日送付とします。

バスサービス情報提供



バス事業者や釧路市が提供する路線バス利用に関するお得情報を提供します。

わたしの交通宣言書記入



本日のグループミーティングに参加したまとめとして、路線バス利用等に関する宣言書の記入をさせていただきます

効果検証

アンケートの実施、および後日送付するバス乗り方カードの利用状況等について効果検証を行います。別日程で実施します。

◆動機付け冊子の作成  
グループミーティング実施後に作成



### クルマと事故

クルマは、便利で快適ですね。最近では、高齢者のドライバーによる事故も増えており、平成12年と平成22年の事故件数を比較すると約1.5倍にもなっています。また、高齢者のドライバーに限らず、クルマを運転する人のうち、**2人のうち1人は加害者になり、400人に1人は、死亡事故の被害者**になる可能性があると言われています。天気の悪い日や、体調が悪いときなど、できるだけバス等を使った方がより安心だと言えます。

年	件数
H12年	71,801
H14年	83,347
H16年	94,700
H18年	99,253
H20年	107,048
H22年	106,371

※1 出典：国土交通省「高齢ドライバーによる交通事故の現状と対策」平成21年  
※2 出典：国土交通省「平成21年における交通事故の現状と対策」平成21年  
※3 出典：国土交通省「平成21年における交通事故の現状と対策」平成21年  
※4 出典：国土交通省「平成21年における交通事故の現状と対策」平成21年

### クルマと健康

多くことで医療費を削減することも期待できます。厚生労働省の試算（※2）では、1歩あたりの医療費削減効果は、

**0.0014円**

日本人の歩行平均は、男性で7,099歩、女性で6,249歩とされているので、一般的に健康の目安となる1日あたり1万歩の歩行を目標とすると、

※3,000歩×365日  
×172万人（高齢者の15歳以上人口）×0.0014円＝

**約26億円**

の医療費削減効果が見込まれます！

運動の習慣	健康リスク
運動の習慣がない	1.0
運動の習慣がある	0.69

運動の習慣がある人は、ない人に比べて、認知症発症の危険度が3割程度低いというデータがあります。

目的：路線バスの利用に向けた動機付けを支援する情報を記載した冊子を作成し、利用意向の変容調査を実施する。また、冊子を各所に共有することで利用促進を図る。

項目：グループミーティングで得られた知見をもとに、意識変容に効果的な項目を選定する。

- （例）クルマと事故・・・交通事故のリスクをバスと自家用車で比較
- クルマと健康・・・健康レベルの差異をバスと自家用車で比較
- クルマとお金・・・バス運賃とクルマ維持費用を比較
- バス利用と外出・・・バス利用有無と外出機会の差異を比較

◆アンケート調査の実施  
12月下旬～2月上旬に実施

対 象：①高齢者  
②同居する家族

配布数：釧路市内の高齢者と家族が同居する世帯  
1500世帯  
→①②用の各調査票と動機付け冊子を封入

回収数：回収率30%と想定し、各450部を回収



目 的：高齢者の路線バス利用意向や求めている路線バスサービスの在り方を調査する。  
また同居するご家族の意識等についても調査する。

項 目：《高齢者》

- ・属性
- ・運転状況
- ・路線バス利用有無
- ・路線バス満足度
- ・運転免許返納意向（冊子前後）
- ・路線バス利用意向（冊子前後）

《高齢者同居家族》

- ・属性
- ・送迎状況
- ・高齢家族の運転に対する危機意識
- ・路線バス利用を進めた経験
- ・運転免許返納を進めた経験
- ・運転免許返納を進める意向（冊子前後）

◆シンポジウムの実施  
3月に実施

対 象：自治体交通関係担当者  
交通事業者  
民生委員等

目 的：本調査で得られた知見を関係者向けに広く周知する。

プログラム案：

1. 基調講演  
～モビリティ・マネジメント等に関する研究や事業についてご紹介いただく
2. 調査結果共有  
～本調査の結果について共有
3. パネルディスカッション  
パネリスト案  
-モビリティ・マネジメント専門家  
-地域交通専門家  
-地元有識者  
-北海道警察 等

# 公共交通の利用促進の取組みについて

## スターライト釧路号30周年記念イベントでの啓発活動

平成29年8月5日（土）に釧路市観光国際交流センターにおいて開催された「スターライト釧路号30周年記念イベント」（くしろバス・阿寒バス・北海道中央バス主催）において、来場者に公共交通利用促進リーフレット「バス・鉄道に乗ろうよ！」とポケットティッシュを配布し啓発活動を行いました。

**バス・鉄道に乗ろうよ!**

公共交通を活用して、笑顔あふれる  
「交通まちづくり」

公共交通は  
ひとにやさしい  
まちにやさしい  
環境にやさしい

バス利用者は交通手段の利用割合では全体の4%しかなく、利用者数も約10年前と比べると2割近く減少しています。一方で、バスは自家用車と比べてCO2の排出量を半分に抑えることができる環境にやさしい乗り物です。遠征は貯え残る生活費を見直し、日常生活に欠かせない移動手段である公共交通を確保するため、「交通まちづくり」において一層に考えが深まっています。

交通手段	割合
バス	4%
鉄道	16.7%
徒歩	71.4%
自転車	5.1%

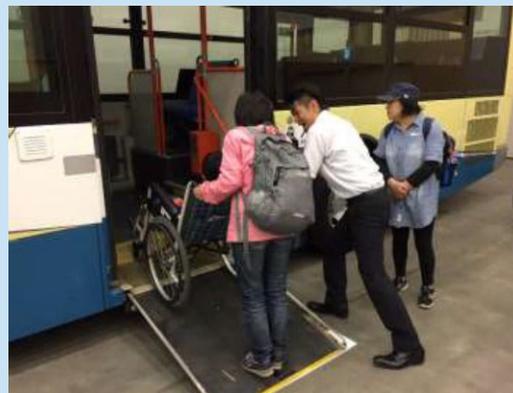
年	利用者数
H17年度	約400人
H27年度	約200人

交通手段	排出量 (gCO2/人km)
バス	約17
鉄道	約12
徒歩	約0
自転車	約0

●お問い合わせ 釧路市地域公共交通活性化協議会  
 (事務局：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  
 ~まち・ひと・くらしがつながり誰もが利用しやすくなる公共交通網を目指して~

- ・リーフレット 700枚配布
- ・ポケットティッシュ 200個配布

【イベントで行われた「バスの乗り方・バリアフリー教室」「バスと綱引き」の様子】



# 公共交通の利用促進の取組みについて

## 連町通信による啓発活動

釧路市連合町内会のご協力を頂き、連町通信 10月号の発行とあわせて、公共交通利用促進リーフレット「バス・鉄道に乗ろうよ！」を各町内会で回覧していただきました。

市内507町内会等で回覧



今後も釧路市連合町内会をはじめとした関係機関と連携を密にして公共交通利用促進の取組みを進めていきます

# 公共交通の利用促進の取組みについて

## クールチョイス（かしこい選択）キャンペーンでの取組み

COOL  
CHOICE

「COOL CHOICE」とは、2030年度の温室効果ガスの排出量を2013年度比で26%削減するという目標達成のために、省エネ・低炭素型の製品・サービス・行動など、温暖化対策に資するあらゆる「かしこい選択」を促す国民運動です。

### 釧路市長賛同宣言

釧路市は、地球温暖化防止対策のための国民運動「COOL CHOICE（＝賢い選択）」に賛同し、温暖化対策を推進します。

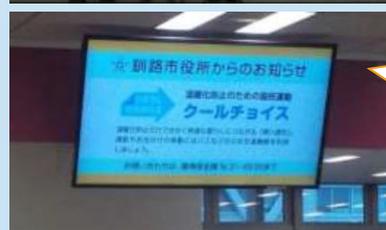
#### 【釧路市の環境を活かした取り組み】

- 夏も涼しい釧路はまち全体が天然のクーラーです。冷房に頼りすぎないエコで快適なライフスタイル。
- 釧路には魚介類など多くの地元食材があります。地元で採れたものを新鮮なうちに食べる。これもCO<sub>2</sub>を減らすエコです。
- 公共交通や自転車は快適で健康にもつながるエコな移動手段です。
- 「クールビズ」、「ウォームビズ」は季節に合わせて服装や過ごし方を工夫するエコライフです。
- 照明をLEDにするだけで、環境に優しいだけでなく経済的にも省エネになります。

釧路市の豊かな自然を次の世代に引き継いでいくために、身近な生活の中でできることから「かしこい選択」をしていきましょう。

通勤や通学はもちろん、旅行やちょっとした外出も。

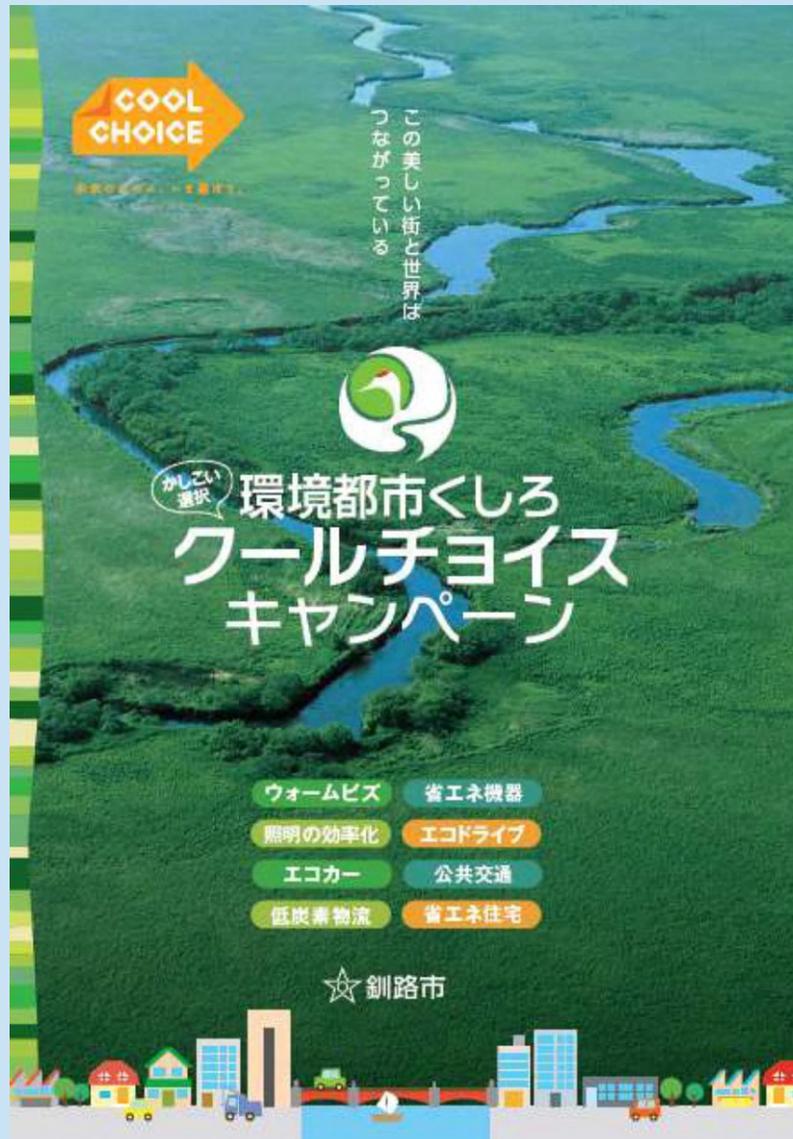
CO<sub>2</sub>の排出量が少ない公共交通を利用することもCOOL CHOICE！



市役所庁舎における  
来庁者への公共交通  
利用の呼びかけ



環境都市くしろ  
クールチョイスキャンペーンサイト 3



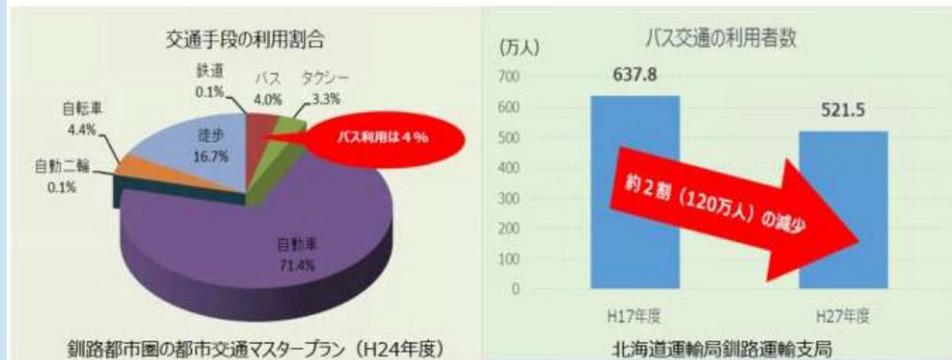
# 公共交通の利用促進の取組みについて

## 市ホームページによる周知

市のホームページにおいて、公共交通の現状と課題、公共交通を利用することのメリットなどをお知らせしています。

### 公共交通の現状

皆さんは、通勤や通学、買い物などの移動手段として、バスや鉄道などの公共交通を利用していますか？  
 バスの利用者は交通手段の利用割合では全体の4%しかなく、利用者数も約10年前と比べると2割近く減少しています。



### 公共交通を利用するメリット

#### 環境負荷の軽減につながる

バスや鉄道は一度にたくさんの人を運ぶことができるので、輸送量当たりの二酸化炭素の排出量を自家用車と比べてみると、バスは約1/2、鉄道は約1/7に抑えることができます。  
 通勤や通学、買い物などの移動に「エコ」を取り入れましょう。



### 健康の維持につながる

自家用車は目的地まで座って移動できるため便利ですが、歩く距離が限られます。一方、バスや鉄道を利用すると、バス停や駅まで歩くため健康の維持につながります。  
 1時間自家用車で移動する代わりにバスや鉄道を使えば、それだけで消費カロリーは約2倍になります。



### 事故リスクの軽減につながる

釧路市内における交通事故発生件数は、減少傾向となっていますが、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年では約3件に1件は高齢者が関係する事故となっています。  
 バスや鉄道を利用することで、交通事故の当事者となるリスクを減らすことができます。



# 釧路市地域公共交通網形成計画に位置付けた取組内容の進捗状況

※赤字：地域公共交通再編事業

地域公共交通網形成計画に位置付けた取組内容	前期 (H29～33年度)					後期 (H34～H38年度)				
	29年度	30	31	32	33	34	35	36	37	38
<b>基本方針1 市内拠点を中心とした公共交通軸の活性化と乗換拠点の機能強化による持続可能な公共交通網の形成</b>										
<b>施策</b> 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	・再編基礎調査									
②乗換拠点の機能充実										
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										
④鉄道との接続を考慮したバス運行の充実	・検討									
<b>基本方針2 迷わず乗れる、快適に乗れる公共交通の利用環境整備</b>										
<b>施策</b> 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	・再編基礎調査									
②円滑な運賃支払い方法の推進										
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									
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									
⑤バスロケーションシステムの導入	・導入調査(バス会社)									
<b>施策</b> 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									
②地元商店会等と連携したバス待合環境の整備	・検討									
<b>基本方針3 公共交通と関わる意識の醸成及び機会の創出</b>										
<b>施策</b> 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	・運輸局事業(連携)									
②地域住民による公共交通のサポート	・検討									
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	・検討									
<b>施策</b> 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	・高齢者保健福祉計画に係る委員会等で検討中									
<b>基本方針4 交通不便地域における効率的で利便性の高い生活交通の確保</b>										
<b>施策</b> 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	・再編基礎調査									
②スクールバス、患者輸送バス等の活用検討										
<b>基本方針5 釧路圏域の交流・連携を支える広域公共交通軸の確保</b>										
<b>施策</b> 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									
②広域的な交通手段の確保と連携強化	・再編基礎調査									