平成 29 年度

釧路市地域公共交通再編実施計画の策定に関する基礎調査業務

報告書

平成 30 年 2 月

釧　　路　　市

目　次

序．調査概要 1
（１）調査目的 1
（２）再編実施計画の概要 1
（３）調査内容 3

１．釧路市地域公共交通網形成計画で定めた施策の課題整理 4

２．基本再編案の検討 7
（１）基本再編案の必要性 7
（２）再編方針の設定 16
（３）路線バスの基本再編パターンの検討 23
（４）乗換拠点の機能検討 67
（５）阿寒・音別地域の生活交通 72

３．再編事業に係る運行経費等の検討 76
（１）算定条件 76
（２）運行経費の試算 76
（３）再編後の需要予測 78
（４）運賃体系の検討 81

４．再編事業実施プランの検討 89
（１）検討課題の整理 89
（２）再編事業の枠組みの検討 92

序. 調査概要

（１）調査目的

・　釧路市では、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」（以下、立地適正化計画）を平成 28 年度に策定している。

・　立地適正化計画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」（以下、網形成計画）を策定している。

・　本調査は、網形成計画に位置付けた施策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」（以下、再編実施計画）の次年度の策定をめざし、幹線系と支線系路線の乗換を基本とした基本再編案に関するバス網、乗換拠点、料金体系等の基礎検討を学識経験者や交通事業者、市民等の関係者による協議会を開催して検討することを目的とする。

・　なお、本計画の目標年次は概ね５年後を想定しているが、現行の路線バスの利用状況等を踏まえ、適宜、運行計画やダイヤ改正等の路線の見直しを行うことがある。

（２）再編実施計画の概要

・　釧路市が平成 30 年度の策定をめざす再編実施計画に記載する事項と、国からの認定後に受けられる支援は次のとおりである。

«釧路市地域公共交通再編実施計画の記載事項と実施に伴う国の支援»

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 ・運行補助対象路線の要件緩和 ・計画に記載した利用促進策の支援　など

・　なお、再編実施計画での実施を予定している公共交通網計画の内容は次頁に示すとおりである。

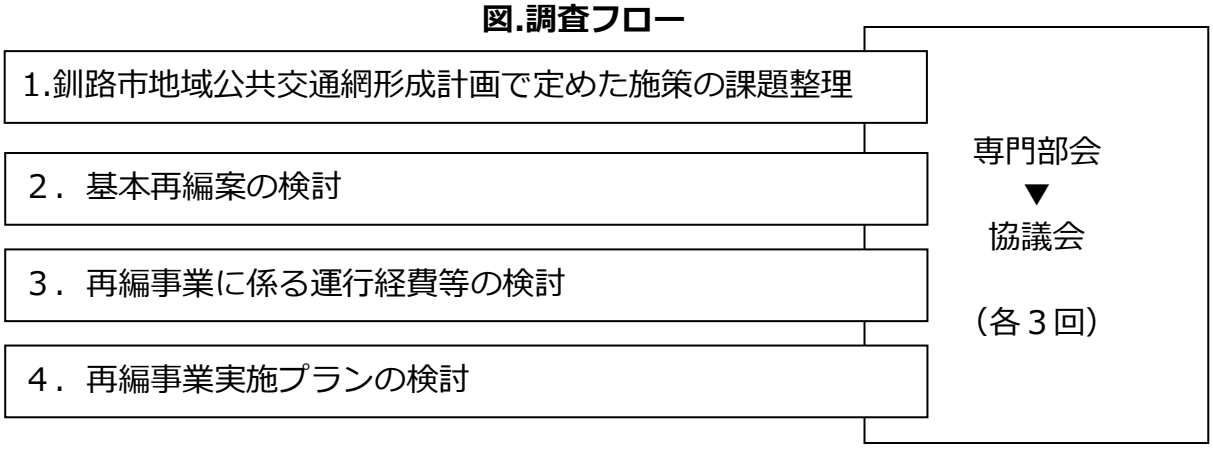
表.網形成計画に位置付けられている取組みと再編実施計画に位置付ける取組み（網掛け箇所）

基本方針	取組	内容
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強化による持続可能な公共交通網の形成	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	**幹線を軸としたバス路線網への再編**
	乗換拠点の機能充実	**乗換拠点のバス待ち環境の整備** **施設を利用した乗換え（待合）環境整備**
	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	**市民の主要な目的地へのバス路線の配置**
		住宅街と乗換拠点をつなぐバス路線（域内交通）の配置
	鉄道との接続を考慮したバス運行の充実	鉄道との接続性を踏まえたバス運行時刻の考慮
2.迷わず乗れる、快適に乗れる公共交通の利用環境整備	使いやすくわかりやすい運賃体系の構築	**複数路線の利用を前提とした運賃体系や運行ダイヤの導入**
	円滑な運賃支払い方法の推進	**市内バス交通の積極的な利用を促す運賃支払い方法の構築**
	わかりやすいホームページやバスマップへの更新	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
		わかりやすいバスマップの作成・配布
	交通拠点等でのわかりやすい情報案内・誘導の実施	**釧路駅前バスターミナルなど乗換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**
	バスロケーションシステムの導入検討	IT 技術を活用したリアルタイムなバス交通の運行情報の提供を実施
	バスシェルターの整備	利用者の多いバス停に対してバスシェルターの設置
	地元商店会等と連携したバス待合環境の整備	バス交通の運行情報機能を有したバス待合環境の整備 地元商店会等と連携したバス待合環境の整備
3.公共交通と関わる意識の醸成及び機会の創出	モビリティマネジメント事業の実施	バス乗り方教室の開催 小学校等におけるバス交通に関する出前講座の開催
		転入者や来訪者へのバス交通に関する情報提供
		エコ通期の普及 市内大学生における交通に関するイベントの開催
	地域住民による公共交通のサポート	地域住民が中心となったバス停環境の改善 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
		市内大学と連携したバス停環境の整備
	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	地元商店会等と連携したバス運賃の割引制度の導入
	高齢者の移動を支援する公共交通の仕組みづくり	高齢者の積極的な社会参加や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
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	生活交通の導入検討	**交通不便地域における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**
	スクールバス、患者輸送バス等の活用検討	**スクールバスや患者輸送バスの空き時間・空席等を有効活用した地域における生活交通の確保**
5.釧路圏域の交流・連携を支える広域公共交通軸の確保	観光・交流の促進に向けた交通環境の整備	釧路空港・ＪＲ釧路駅等の広域公共交通拠点市内観光拠点を結ぶ２次交通の強化
		観光を意識したバス運行情報の掲載
	広域的な交通手段の確保と連携強化	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

（３）調査内容

・　本計画は、再編実施計画の策定に向けバス路線網の再編に係る以下の基礎調査を検討する。

図.調査フロー

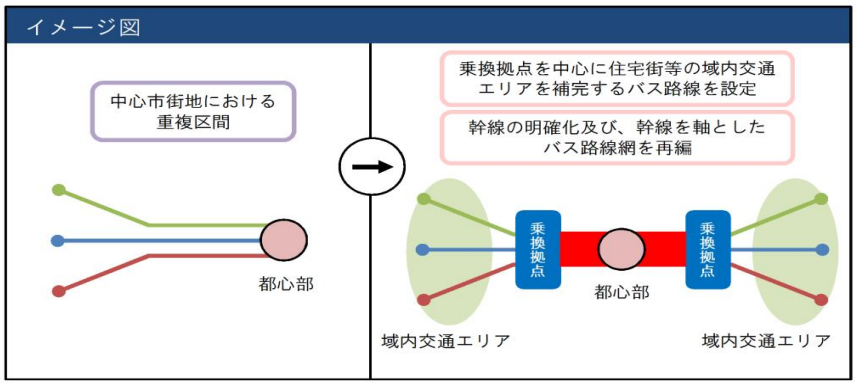


1.釧路市地域公共交通網形成計画で定めた施策の課題整理

・　網形成計画で位置付けた施策、取組みについて、実施に向けた課題などを整理する。

2.基本再編案の検討

・　網形成計画で位置づけたバス路線の基本的な再編案（以下、基本再編案）を検討する。検討内容は、立地適正化計画を受け、広域中核拠点、地域交流拠点等を結ぶ幹線系、域内交通の再編計画、乗換拠点を検討するとともに、郊外部の生活交通等を整理する。



３.再編事業に係る運行経費等の検討

・　過年度実施したバスＯＤ調査結果等を用いて再編後の影響等を把握する。

・　概算事業費を算出するとともに、再編事業を実施した場合の運賃体系を検討する。

４.再編事業実施プランの検討

・　今後の検討課題を整理するとともに、関係者との合意形成、実現可能な事業実施プランを検討する。

1. 釧路市地域公共交通網形成計画で定めた施策の課題整理

網形成計画で位置付けた取組みの実現化に向けた検討課題を整理

・　網形成計画で位置付けた取組みの実施に向けた検討課題は以下のとりである。

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強化による持続可能な公共交通網の形成

取組	内容	検討課題
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	幹線を軸としたバス路線網への再編	・　起終点となるバスの転回が可能な乗換拠点の確保 ・　立地適正化計画を支え持続可能な幹線系と域内交通網で構成されるネットワークの確保 ・　乗換運行に勝るサービスの提供
乗換拠点の機能充実	乗換拠点のバス待ち環境の整備 施設を利用した乗換え（待合）環境整備	・　幹線と域内交通の乗換サービスに応じた乗換機能（起終点機能、交通結節機能、待ち合い機能等）の整理 ・　乗換バス本数による規模算定
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	市民の主要な目的地へのバス路線の配置 住宅街と乗換拠点をつなぐバス路線（域内交通）の配置	・　暮らしを支え移動ニーズに応じた効果的な運行サービスの提供 ・　多様な実施主体との連携方策
鉄道との接続を考慮したバス運行の充実	鉄道との接続性を踏まえたバス運行時刻の考慮	・　鉄道駅の端末交通としての路線バスの役割の整理

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（1/2）

取組	内容	検討課題
使いやすくわかりやすい運賃体系の構築	複数路線の利用を前提とした運賃体系や運行ダイヤの導入	・　実現可能な乗換割引とその収受方法 ・　バス事業者の運賃収入の配分方法 ・　電子化による運賃収受の可能性
円滑な運賃支払い方法の推進	市内バス交通の積極的な利用を促す運賃支払い方法の構築	
わかりやすいホームページやバスマップへの更新	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 わかりやすいバスマップの作成・配布	・　ポータルサイトの企画や費用負担の整理 ・　実施管理体制（行政、交通事業者等）
交通拠点等でのわかりやすい情報案内・誘導の実施	釧路駅前バスターミナルなど乗換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	・　リアルタイムの運行情報の提供 ・　サイン計画

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（2/2）

取組	内容	検討課題
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	IT 技術を活用したリアルタイムなバス交通の運行情報の提供を実施 利用者の多いバス停に対してバスシェルターの設置 バス交通の運行情報機能を有したバス待合環境の整備	・ 携帯電話の端末等を活用したバスロケシステムの企画や費用負担 ・ 実施管理体制（行政、交通事業者等） ・ 民間活力の検討 ・ 降雪対策（バス停までのアクセスを含む） ・ バス停整備の選定基準、優先順位、実施管理体制（行政、地元、交通事業者等） ・ 概算事業費等を踏まえた整備目標
地元商店会等と連携したバス待合環境の整備	地元商店会等と連携したバス待合環境の整備	・ リアルタイムの運行情報の提供 ・ サイン計画

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

取組	内容	検討課題
モビィリティマネジメント事業の実施	バス乗り方教室の開催	・ トラベルフィードバック等の検証方法の検討 ・ イベント等を活用した情報発信、提供内容の検討 ・ 大学等教育機関との連携方策
	小学校等におけるバス交通に関する出前講座の開催 転入者や来訪者へのバス交通に関する情報提供	
	エコ通勤の普及	
	市内大学生における交通に関するイベントの開催	
地域住民による公共交通のサポート	地域住民が中心となったバス停環境の改善	・ 行政の関与の仕方、支援方策
	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	
	市内大学と連携したバス停環境の整備	
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	地元商店会等と連携したバス運賃の割引制度の導入	・ 電子化、買物カードを活用した運賃収受の可能性 ・ 社会実験等の試行計画（商店会と交通事業者の Win-Win の関係） ・ 運賃割引以外で公共交通利用に対する店舗等の特典 ・ 実施管理体制（商店会、交通事業者等との役割分担）
高齢者の移動を支援する公共交通の仕組みづくり	高齢者の積極的な社会参加や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	・ 高齢者福祉施策との役割分担 ・ 釧路市高齢者バス等利用助成事業継続の課題の整理

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

取組	内容	検討課題
生活交通の導入検討	交通不便地域における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	・ 実証運行計画 ・ 多様な実施主体との連携方策
スクールバス、患者輸送バス等の活用検討	スクールバスや患者輸送バスの空き時間・空席等を有効活用した地域における生活交通の確保	・ 地域公共交通体系における役割分担（どのような移動を支えるのか） ・ 高齢者の外出支援に限定するなど、既存交通事業者との合意形成

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

取組	内容	検討課題
観光・交流の促進に向けた交通環境の整備	釧路空港・ＪＲ釧路駅等の広域公共交通拠点市内観光拠点を結ぶ２次交通の強化 観光を意識したバス運行情報の掲載	・ 在来の公共交通機関で対応できていない観光交通の移動ニーズの把握 ・ まちなか観光への誘導方策
広域的な交通手段の確保と連携強化	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	・ 在来の公共交通機関で対応できていない広域的な移動ニーズの把握

2. 基本再編案の検討

再編実施計画の策定に向け、現状のバス路線網の問題点を整理し、幹線と域内交通の乗換運行の基本パターンを検討するとともに、乗換運行の実現化に向けて重要となる乗換拠点の具体化を検討

（1）基本再編案の必要性

・　網形成計画の検討結果を整理し、幹線と域内交通の乗換運行を基本とした再編案の必要性を整理する。

«釧路市のバス路線網の現状及び問題点»

・　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（8 頁頁参照/バス路線網の整理）
・　駅とバスの徒歩圏内に約 94%居住（9 頁）
・　バスの利用は釧路駅前、大型商業施設、教育施設、医療施設への利用が主体であり、特に国道 38 号を走行する路線バスの利用が多い（9,10 頁）
・　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（11 頁）
・　郊外部では増便の要望が高い（12 頁）
・　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（13 頁）

«バス路線再編計画の必要性»

限られた資産を効果的に活用し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**
・　**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**

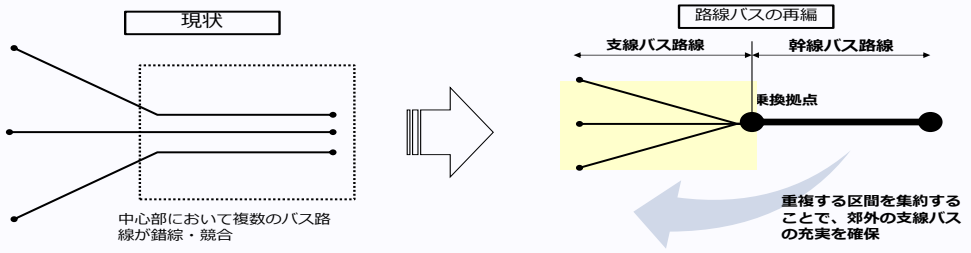


図.釧路市のバス路線網

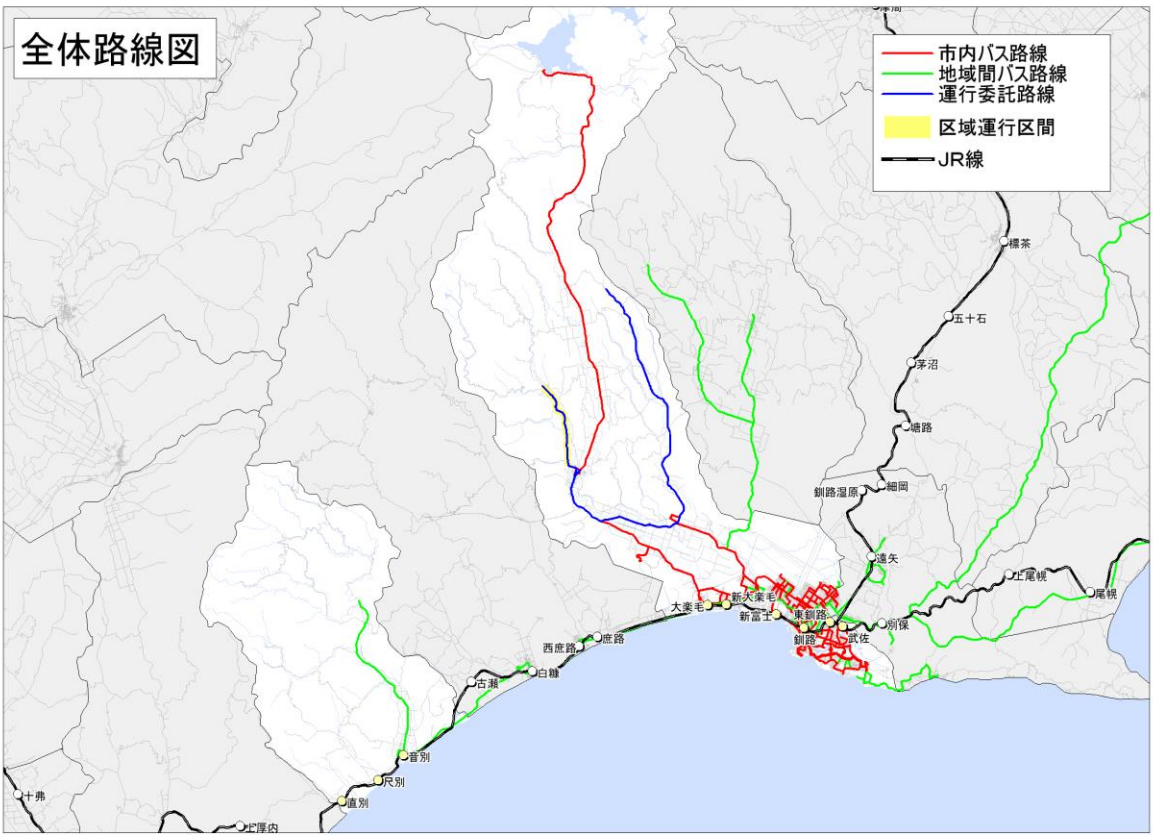
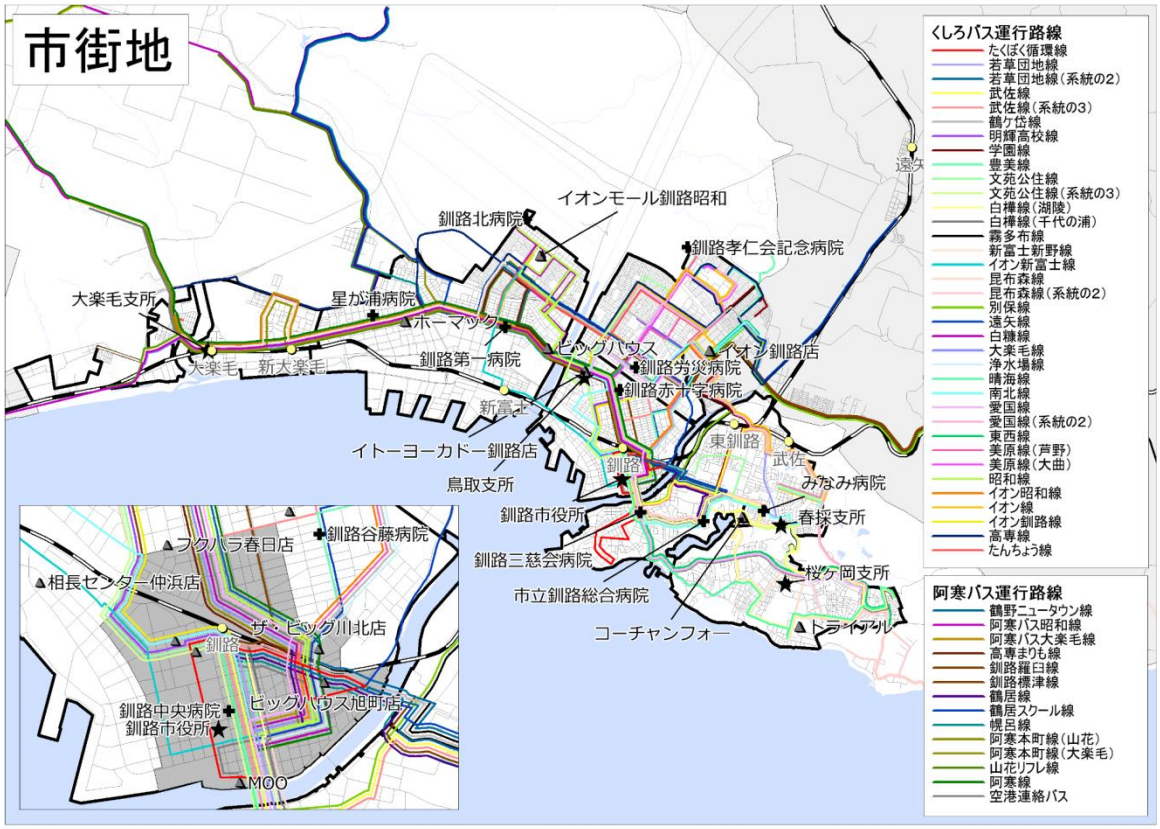
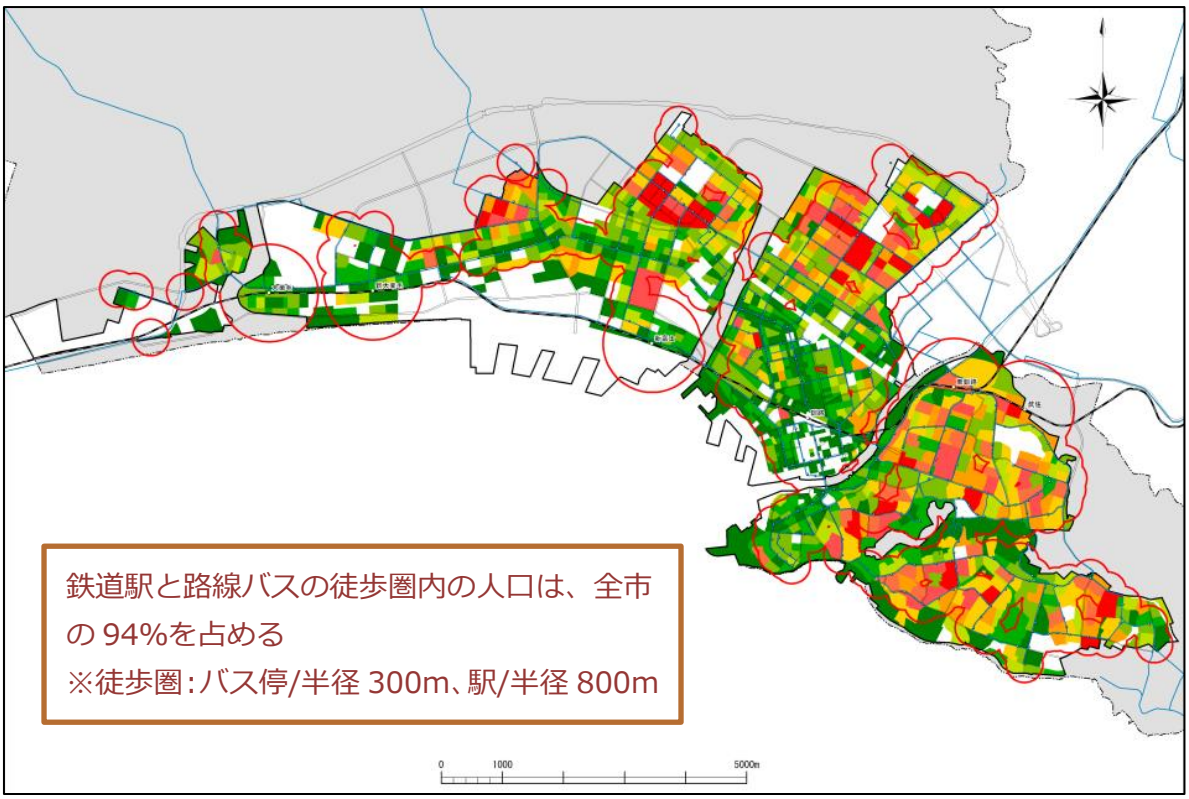


図.市街地のバス路線網



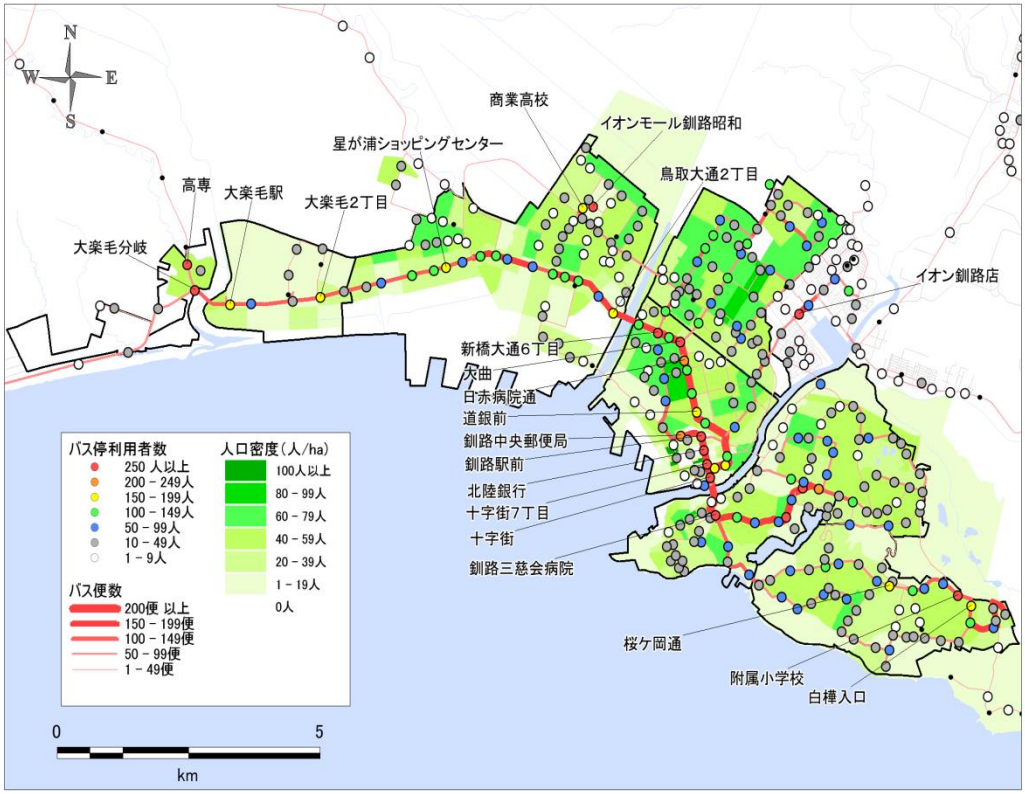
※次頁以降に地域別の路線図を整理する

図　全駅・バス停からの徒歩圏人口カバー範囲



出典：「釧路市立地適正化計画」

図　バス停別の利用者（１日）

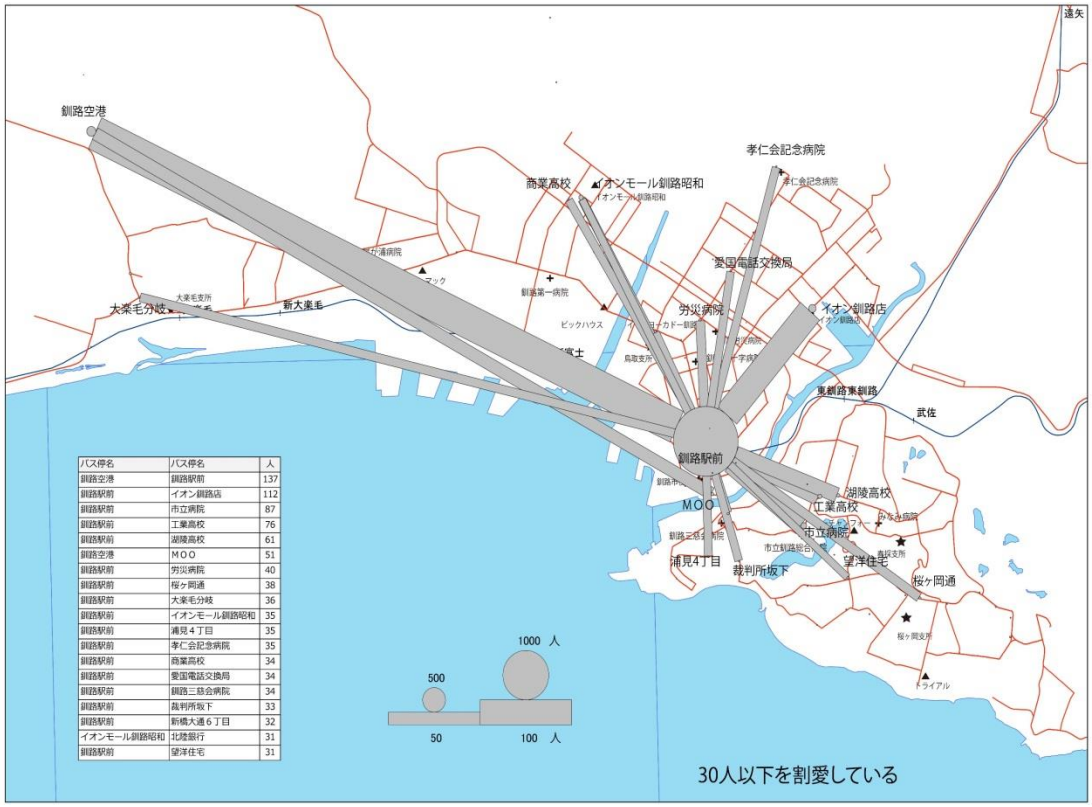


釧路駅前の利用が最も多く、高校などの教育機関や、大型商業施設・病院等の生活拠点での利用が多い

No	バス停名	乗降客数【人／日】
1	釧路駅前	3,789
2	十字街7丁目	943
3	イオン釧路店	797
4	北陸銀行	628
5	市立病院	573
6	新橋大通6丁目	522
7	イオンモール釧路昭和	406
8	附属小学校	381
9	工業高校	378
10	釧路三慈会病院	376
11	十字街	349
12	大曲	332
13	釧路空港	281
14	大楽毛分岐	264
15	高専	258
16	湖陵高校	249
17	日赤病院通	219
18	釧路中央郵便局	204
19	栄町6丁目	187
20	旭町	176

資料：平成 28 年度釧路市バス乗降調査

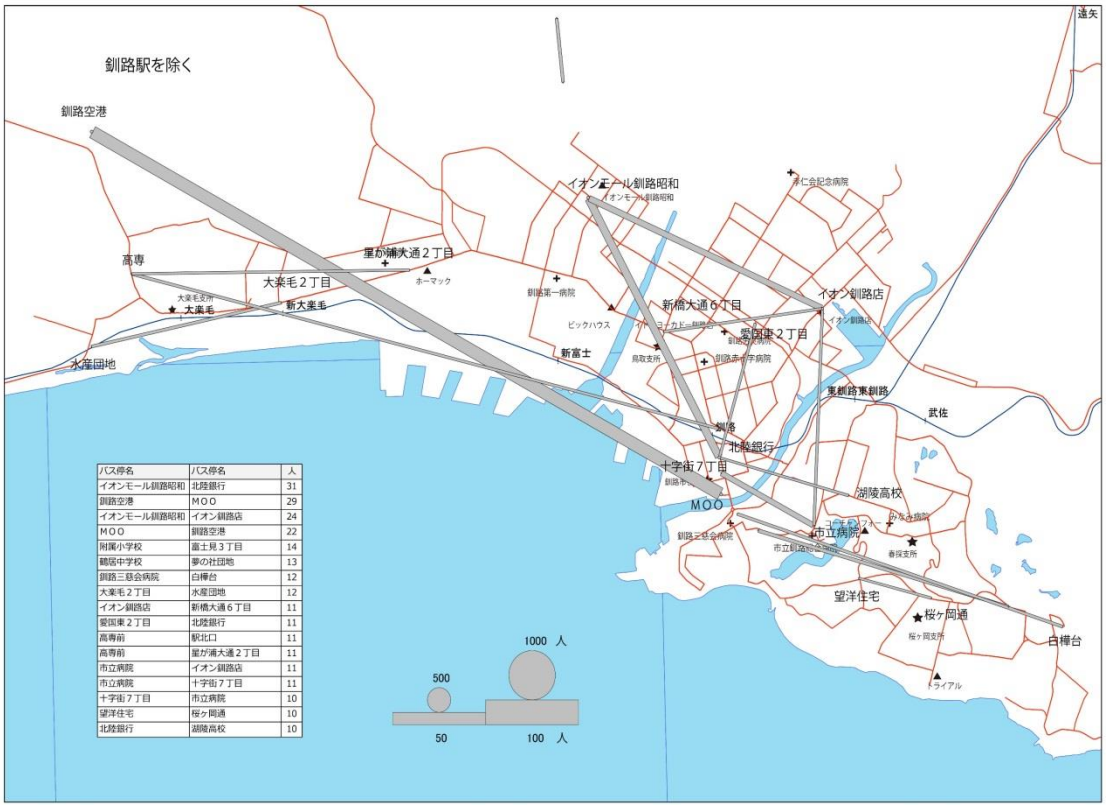
図　市街地の主要な路線バス停間の移動



バス停名	バス停名	人
釧路空港	釧路駅前	137
釧路駅前	イオン釧路店	112
釧路駅前	市立病院	87
釧路駅前	工業高校	76
釧路駅前	湖陵高校	61
釧路空港	MOO	51
釧路駅前	労災病院	40
釧路駅前	桜ケ岡通	38
釧路駅前	大楽毛分岐	36
釧路駅前	イオンモール釧路昭和	35
釧路駅前	浦見４丁目	35
釧路駅前	孝仁会記念病院	35
釧路駅前	商業高校	34
釧路駅前	愛国電話交換局	34
釧路駅前	釧路三慈会病院	34
釧路駅前	裁判所坂下	33
釧路駅前	新橋大通６丁目	32
イオンモール釧路昭和	北陸銀行	31
釧路駅前	望洋住宅	31

1 日 30 人以上の主要なバス停間の移動を表示
釧路駅前～釧路空港間の移動が最も多く、釧路駅前と大型商業施設、教育施設、医療施設等との移動が多い

図.釧路駅前を除く主要な路線バス停間の移動



バス停名	バス停名	人
イオンモール釧路昭和	北陸銀行	31
釧路空港	MOO	29
イオンモール釧路昭和	イオン釧路店	24
MOO	釧路空港	22
附属小学校	富士見３丁目	14
鶴信中学校	夢の社団地	13
釧路三慈会病院	白樺台	12
大楽毛２丁目	水産団地	12
イオン釧路店	新橋大通６丁目	11
愛国東２丁目	北陸銀行	11
高専前	駅北口	11
高専前	星が浦大通２丁目	11
市立病院	イオン釧路店	11
市立病院	十字街７丁目	11
十字街７丁目	市立病院	10
望洋住宅	桜ケ岡通	10
北陸銀行	湖陵高校	10

1 日 10 人以上の主要なバス停間を移動を表示
釧路駅以外でも中心部と郊外部の移動が主体
イオンモール釧路昭和店～北陸銀行、釧路空港～MOO 等の利用が多い

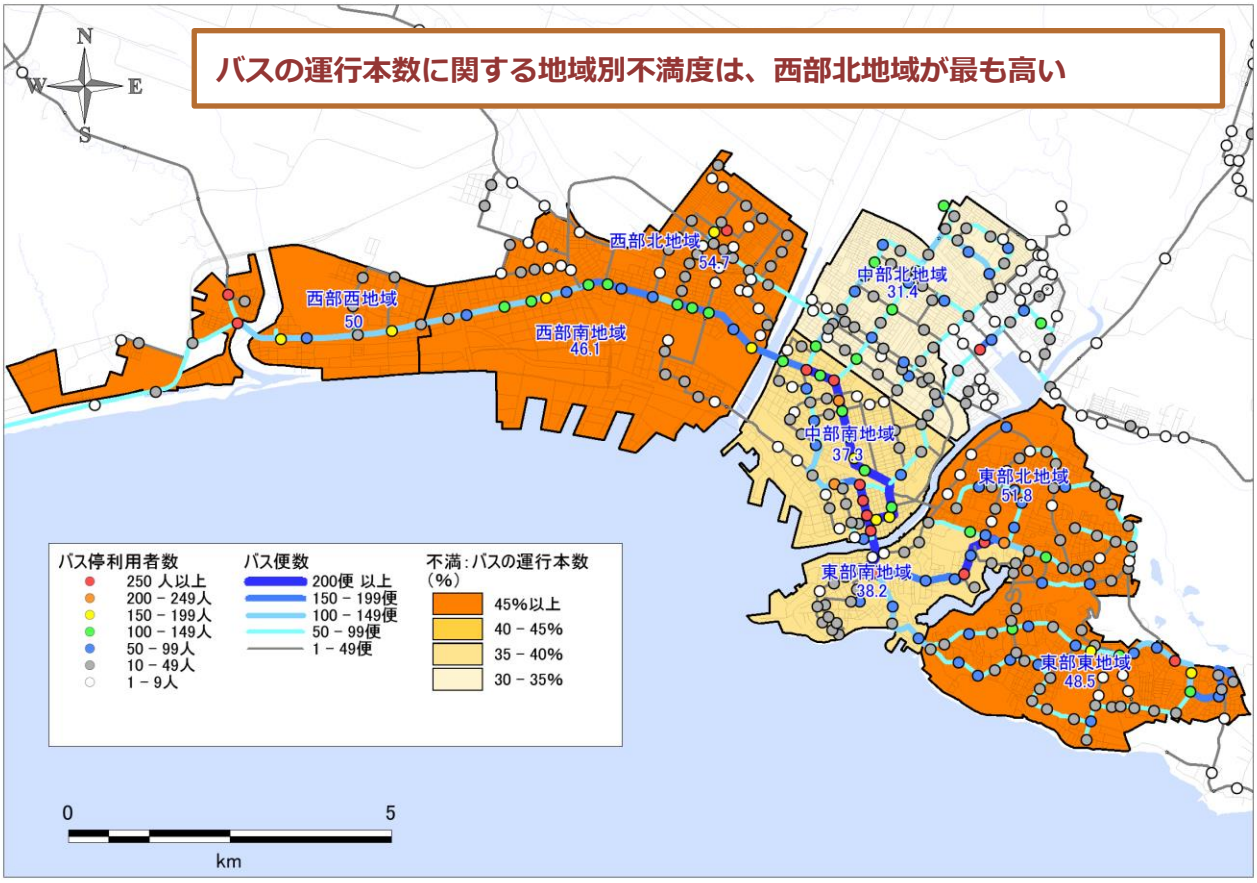
資料：平成 28 年度釧路市バス乗降調査

図.路線バスの１日の利用者数

資料：平成 28 年度釧路市バス乗降調査

図　バス乗車率

図　地域別不満度（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

表．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
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	10 ㎞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
路線名	《くしろバス》 昆布森線(系統の１) 別保線 遠矢線 白糠線（系統の１） 白糠線（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

バス事業者に対し 1 年間で 1.28 億円の運行補助

図.地域間幹線系統

図.広域生活交通路線

図.市町村生活バス路線

図.市単独補助路線

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
※重複区間の競合率により一部減額されている

（２）再編方針の設定

イ）検討の視点

・　基本再編案の検討の視点を、過年度までの成果等を踏まえ以下のように設定する。

«再編計画案の検討の視点»

①上位関連計画との整合

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

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

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

⑤域内交通の運行サービスの充実

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

①上位関連計画との整合

・　本計画では、釧路都市圏の広域的なまちづくりの将来像を示した「釧路都市圏の都市交通マスタープラン」を踏まえつつ、立地適正化計画を支える基本再編案を検討する。

・　以下に、整合を図るべき主たる公共交通網の考え方を整理する。

«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）»

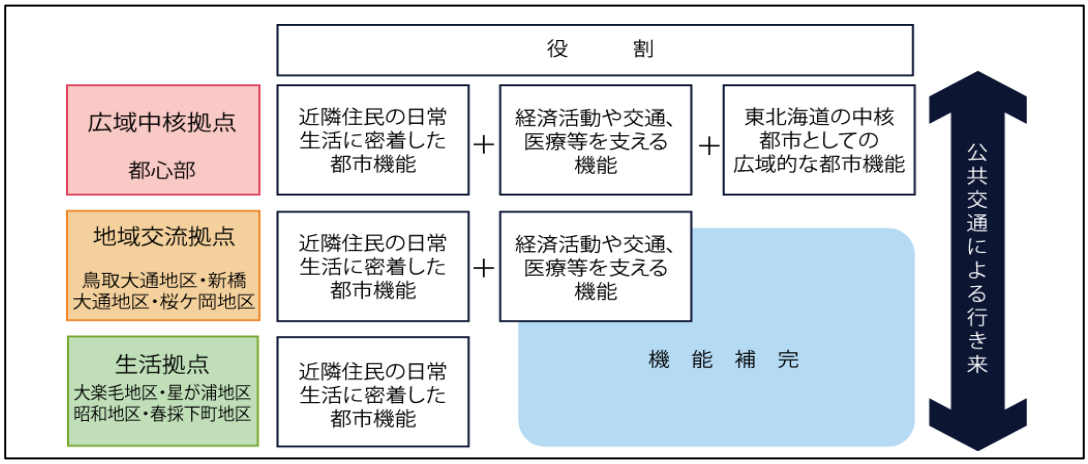
【骨格公共交通網の考え方】

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。
まちのに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（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。

«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㎞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。

図.各拠点における役割のイメージ



出典：釧路市立地適正化計画（平成 29 年 3 月　釧路市）

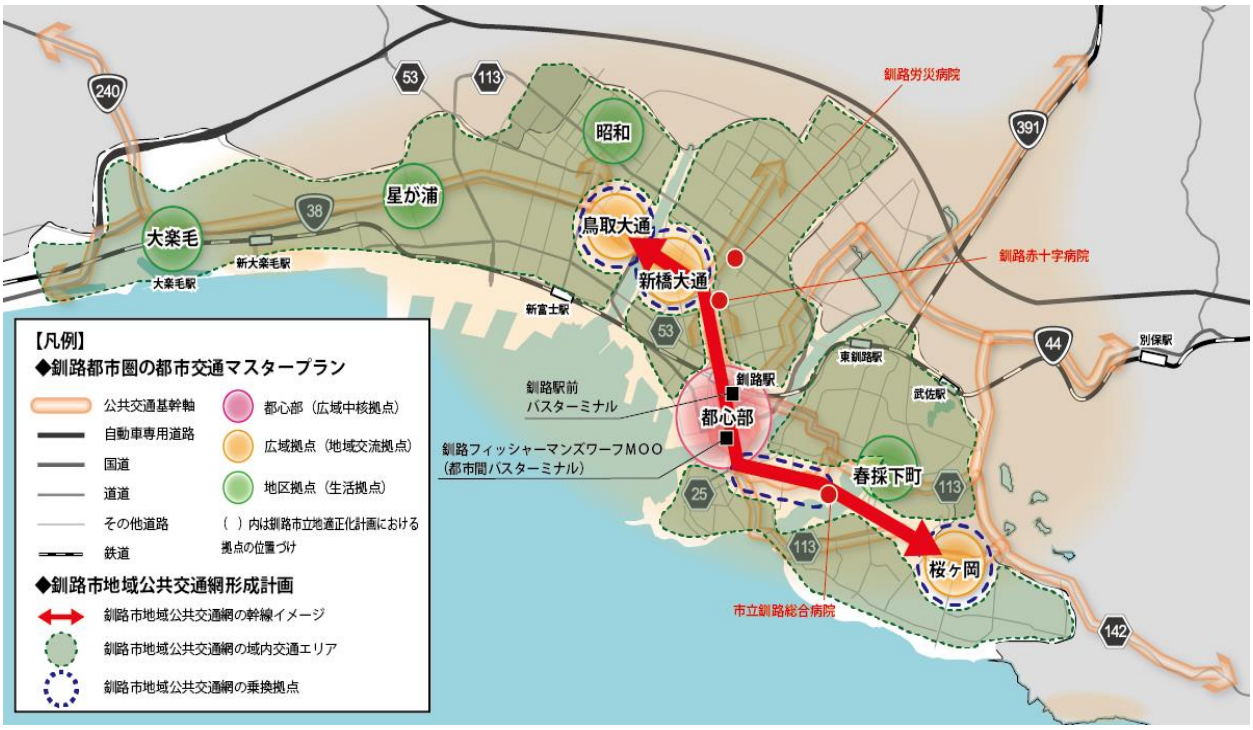
«釧路市地域公共交通網形成計画（平成 29 年 6 月　釧路市）»

図.網形成計画における幹線イメージ

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る

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・充実を図る

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る



出典：釧路市地域公共交通網形成計画（平成 29 年 6 月　釧路市）

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

- 立地適正化計画は、持続可能性なコンパクトな市街地形成をめざし目標年次を概ね20 年後に定め、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図っていく計画である。
- コンパクトな市街地を形成するためには、市民の暮らしに必要な都市機能が各都市拠点に集約され、この間をスムーズに移動できることで実現される。都市拠点への人口集積が進むことで新たな交通需要が生まれ、交通事業者の健全な経営基盤を支えることになり、まちづくりと交通事業者の Win-Win の関係が構築されることになる。
- 現在のバス路線網は､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を形成しているものの、多くの路線が釧路駅前を起終点としているためバス路線が重複し、この区間は利用者に対する輸送量がやや余剰となっている。
- 利用促進に向けた要望は、郊外部では増便、全体的にはバス路線の長大化に伴う運行時間の不正確さや住宅地に行先の分かりやすさ等である。
- 網形成計画は、都市拠点間を高規格に運行し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する計画であるが、その計画期間は概ね 10 年程度である。
- まちづくりにとっては、都市拠点を便利な公共交通で結ぶ基盤が整備された上で、都市機能を誘導していくことになるが、交通事業者にとっては新たな交通需要の発生が十分に見込めない限り、事業拡大の展開が図りづらいのが現状である。
- このため、基本再編案は、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も、幹線軸の育成をめざし、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

- 幹線と域内交通の乗換運行による基本再編案計画において、起終点としてバスが転回できるスペースや利用者の待合環境の確保など、乗換拠点の実現性が最も重要な検討課題である。
- 乗換拠点は、幹線と地域内交通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、冬期の降雪対応を含め一定の条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

- 在来の路線バスの中には、利用者ニーズが極めて高く、事業収支が良好な路線もある。
- 市内のバス路線網をみると、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、網形成計画の目標年次を踏まえ、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。
- なお、将来的には、社会情勢の変化や都市拠点への集約化の動向を踏まえつつ、バス路線網再編対象路線を見直すことも必要である。

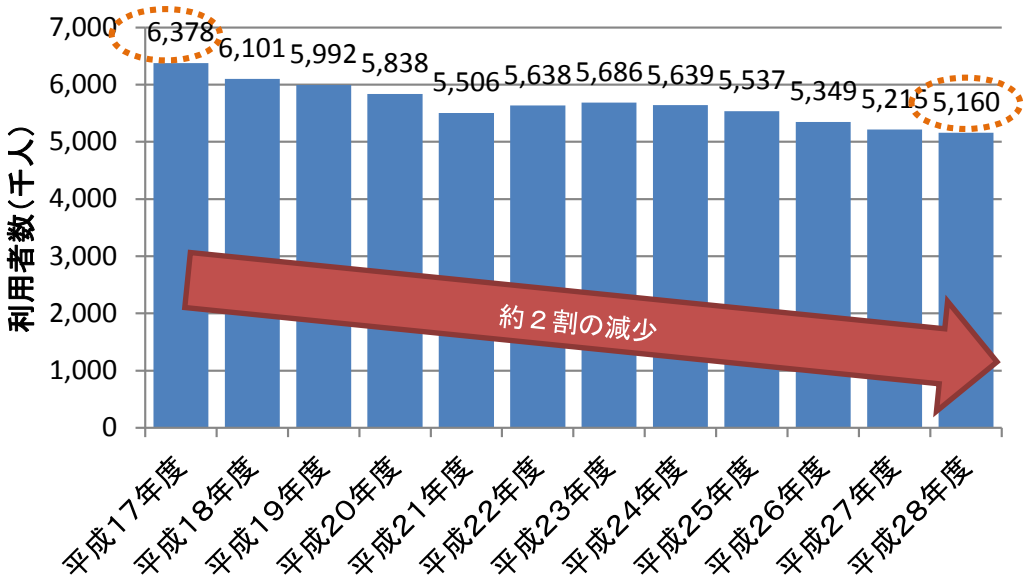
⑤域内交通の運行サービスの充実

- 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、路線バスが重複する区間に幹線バスを導入することで、余剰分が生まれ、それ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柔軟な対応等に充てることも考えられる。
- このため、乗換拠点までのアクセシビィ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

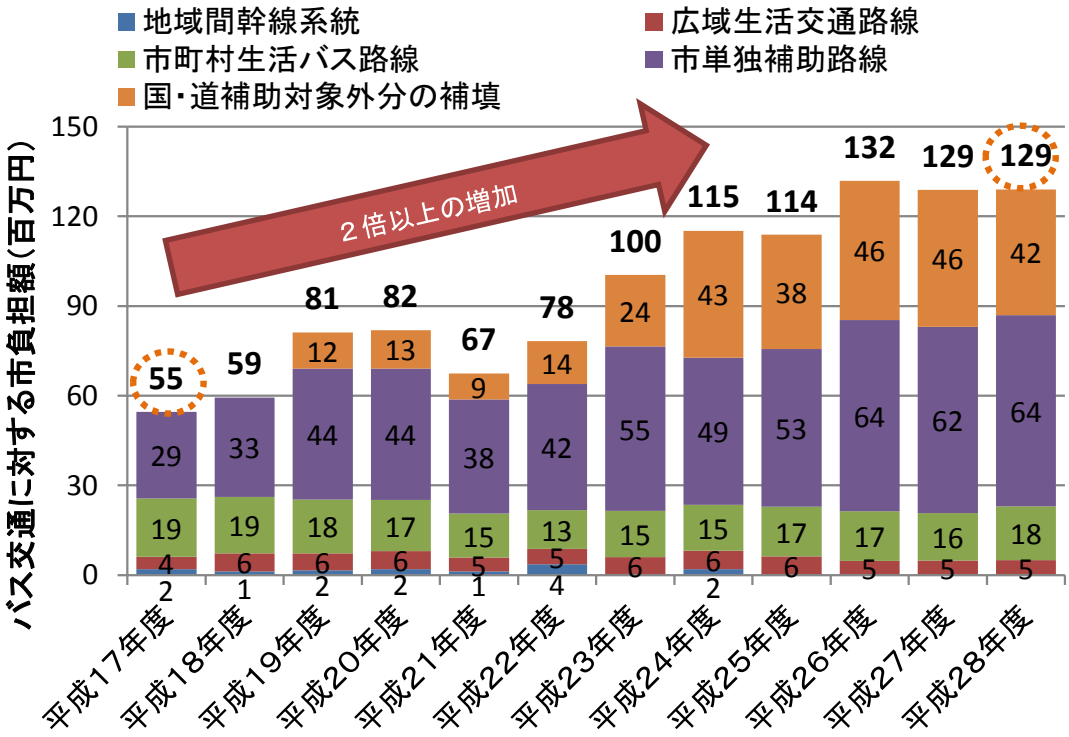
- 次頁に市内を運行する路線バスの利用者数の推移と路線バスの市負担額の推移を示す。
- 市内を運行するバス交通の利用者は、平成 17 年度から平成 28 年度にかけて約 2 割減少している。
- その一方で、市のバス交通維持・確保に係る市負担額は、年々増加しており、平成 17 年度と比較し、平成 28 年度は 2 倍以上に増加している。
- 将来に渡って持続可能な地域公共交通を維持、向上させるためには、都市拠点に都市機能を集め新たな需要を生み出すとともに、利用者の待合環境の向上などの利用促進策を進め、限られた予算の中で運行効率化を図ることが必要である。

図　市内を運行する路線バスの利用者の推移



資料：北海道運輸局釧路運輸支局

図　市内を運行する路線バスへの市負担額の推移



資料：釧路市

ハ）再編方針の設定

・　バス路線再編計画の必要性、検討の視点を踏まえ、再編方針を設定する。

«再編方針»

方針１：拠点間を連携し拠点を育成する役割を明確にする

方針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

方針３：運行効率を効果的に高める

方針４：路線バス等をわかりやすく、誰もが利用しやすくする

方針５：観光のしやすさを高める

方針１：拠点間を連携し拠点を育成する役割を明確にする

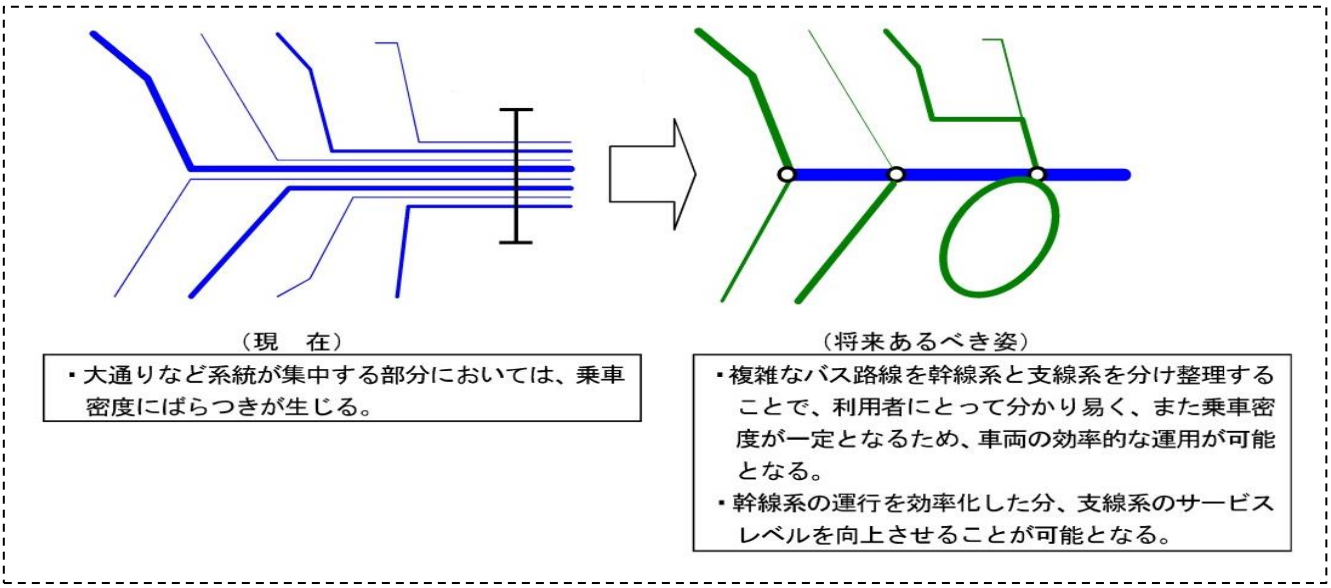
・　市民の移動ニーズや集約型都市構造の支援に向け、都心部（広域中核拠点）、広域拠点（地域交流拠点）、地区拠点（生活拠点）間の移動を支える公共交通体系を構築する。都心部と広域拠点を結ぶ幹線系路線と広域拠点や地区拠点にアクセスする域内交通（支線系路線）に分類し、それぞれの役割を明確にする。

・　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



方針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。

方針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。

方針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、時刻表等の情報を提供する。

方針５：観光のしやすさを高める

- 空港や鉄道駅等の広域公共交通拠点と観光拠点を結ぶ２次交通を強化するとともに、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。

（３）路線バスの基本再編パターンの検討

イ）基本再編案の検討方法

・　現況の利用実態や網形成計画に示されている幹線イメージを基に、想定される乗換拠点の候補地を検討し、幹線と支線との乗換運行による基本再編パターンを検討する（右図参照）。

図.基本再編パターンの検討フロー

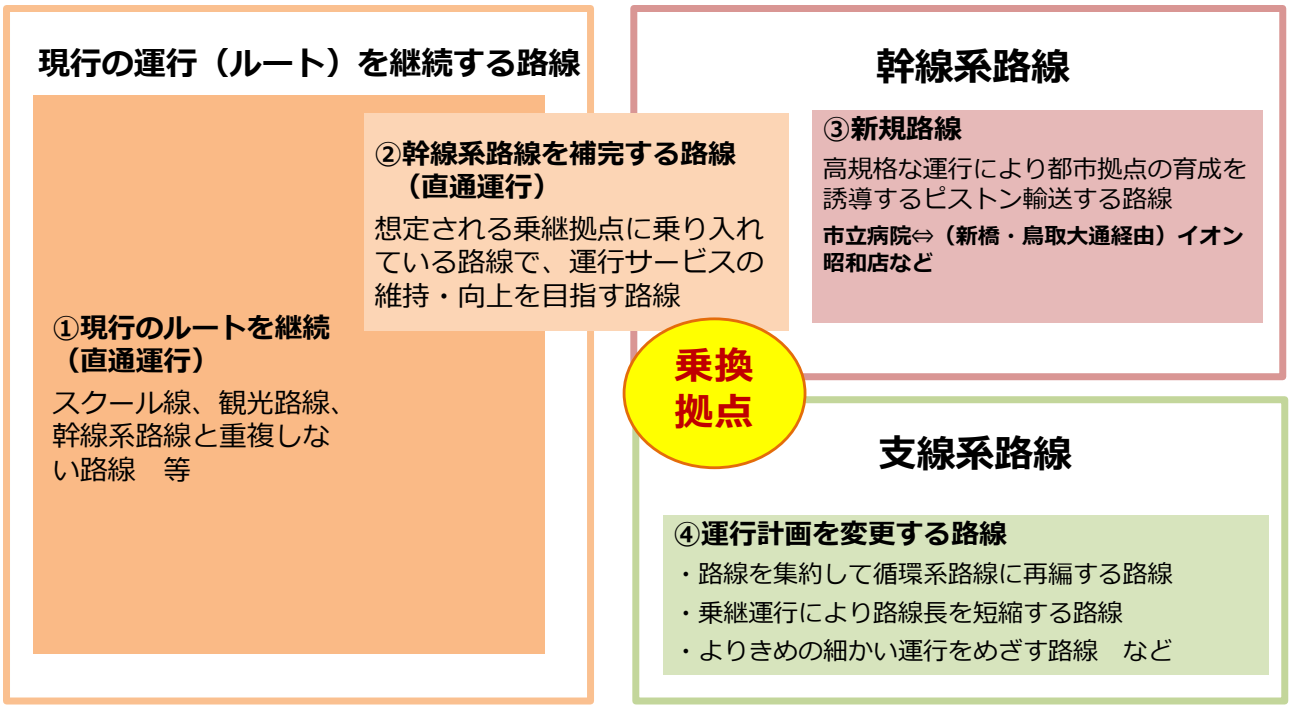
ロ）基本再編案の枠組み

・　市民の移動実態をみると、釧路町にかかる国道 44 号線の商業施設（イオン釧路店）への移動も活発である。基本的には釧路町の計画を本計画に反映させるが、市民の移動実態を踏まえ、イオン釧路店への連絡を含め検討する。

・　基本再編案の検討に際しては、複数の案をパターンとして検討するが、その中には、乗換拠点から在来の路線バスに乗換えることも想定されるため、在来の路線バスの中で、幹線系路線を補完する路線を含め検討する。

・　そこで、詳細は後述するが、基本再編案の枠組みを以下の通りとする。

図.基本再編案の枠組み



ハ）現行の運行を継続する路線

・　交通事業者との意見交換等を踏まえ、現行の経営基盤を支える路線や乗換運行を行うことで利用者の利便性が著しく低下する恐れがある以下の路線については、現行の運行を基本に必要に応じて運行計画を見直す継続路線とする。

・　なお、現行の運行を継続する路線であっても、通勤通学時間帯以外の日中の運行においては乗換拠点に乗り入れる支線系路線になる場合も想定される。

・　現行の運行を継続する路線以外の路線が乗換運行する支線系路線となる。

≪現行の運行を継続する路線≫

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幹線系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系路線を跨ぐ路線

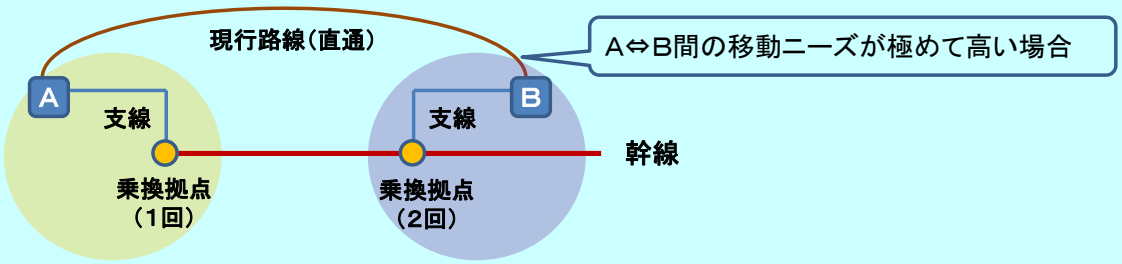
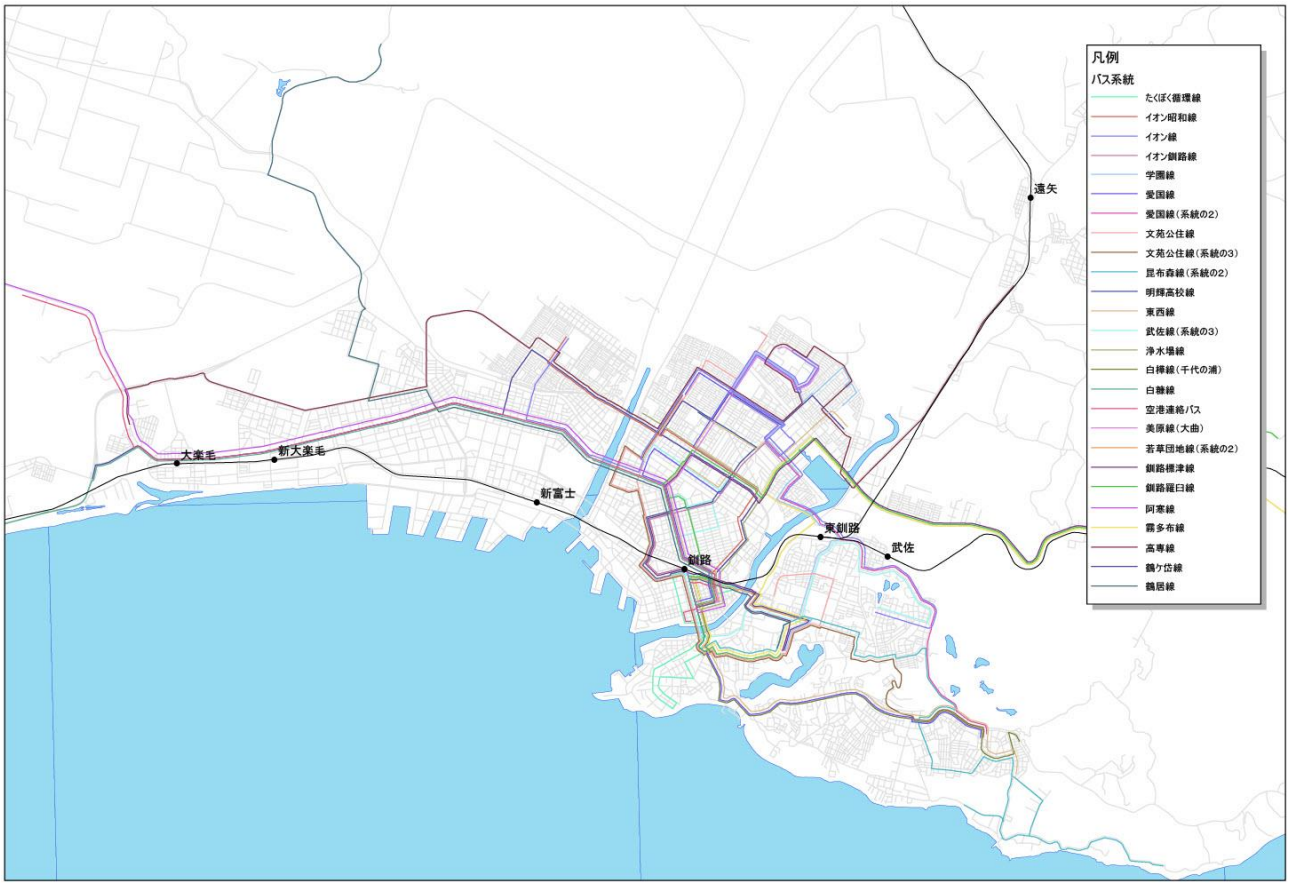


表.現行の運行を継続する路線

路線名（系統番号）	バス会社		路線長（往路）（km）	H28 運行便数（往復本数）（）:H29（便/日）	H29 運行経費（円）	乗車率 日利用者数/バス輸送量	現行の運行を継続する路線の理由					
	くしろバス	阿寒バス					①採算性	②スクール	③重複なし	④観光	⑤地域間	⑥跨ぎ
霧多布線	●		105.1	8	86,103,581	100.0%					●	
白糠線	●		35.0	53	75,540,694	105.5%					●	
白糠線（系統の2）	●		46.6	(7)	29,373,266	-					●	
釧路羅臼線		●	165.9	8	114,872,981	17.7%					●	
阿寒線		●	78.6	8	55,280,185	78.0%					●	
たくぼく循環線	●		9.2	39	34,969,167	39.0%	●			●		
若草団地線（系統の2）	●		2.5	1	163,796	65.5%		●				
武佐線（系統の3）	●		15.7	1	1,022,085	58.6%		●				
鶴ケ岱線	●		35.2	3	5,436,361	75.9%		●				
明輝高校線	●		5.7	1	368,219	106.9%		●				
学園線	●		10.3	2	1,044,771	55.2%		●				
文苑公住線	●		13.1	57	37,231,291	82.8%			●			●
文苑公住線（系統の2）	●		14.1	1	38,368,216	220.7%		●				
昆布森線（系統の2）	●		20.1	1	1,323,070	113.8%		●				
白樺線（千代の浦）	●		9.5	67	59,912,603	53.1%	●					
愛国線	●		16.0	1	1,048,292	124.1%		●				
愛国線（系統の2）	●		12.2	2	1,496,633	132.8%		●				
東西線	●		17.5	1	1,149,876	96.6%		●				
美原線	●		8.9	23	53,016,901	114.8%	●					
昭和線（系統の2）	●		7.4	1	468,976	89.7%		●				
イオン昭和線	●		8.8	37	35,539,298	44.2%	●					
イオン線	●		18.1	23	47,862,483	94.0%	●					
イオン釧路線	●		6.4	18	11,767,107	39.8%	●		●			
高専線	●		33.9	3	2,968,344	111.5%		●				
浄水場線	●		6.2	2	1,144,610	41.4%			●			
釧路標津線		●	116.7	2	8,128,795	8.6%			●		●	
鶴居線		●	41.0	11	3,505,682	56.7%					●	
空港連絡バス		●	22.7	26	59,082,798	36.5%	●			●	●	
たんちょう線	●		19.2	10	26,601,477	54.5%			●			
晴海線	●		10.9	58	60,165,369	42.4%			●			
美原線（芦野）	●		9.6	64	21,255,832	9.8%			●			
大楽毛線	●		14.1	(3)	6,729,979	106.9%		●				
大楽毛線（阿寒バス）		●	16.1	18	10,581,379	73.9%						●
イオン新富士線	●		8.7	(9)	9,077,522	-			●			

表.現行の運行を継続する路線



二）幹線系路線と乗換拠点のパターンの検討

・　幹線系の路線は、集約型都市構造の都市軸を形成し、都市機能の拠点（以下、「都市拠点」という。）間の円滑な連携により市民の暮らしやすさを高める機能を有することが期待されるため、利用促進を図り、運行サービスを高める好循環を生み出すことを目指していく。

・　さらに、釧路駅周辺の重複路線を集約し、効果的、効率的な運行体系の構築を目指していく。

≪幹線系路線の設定方針≫

集約型都市構造を支える都市拠点の育成・強化を見据えつつ、新たな需要を喚起し、乗換拠点に必要な機能確保の可能性がある拠点間を結ぶ

高規格な運行サービスの提供

- **高頻度**
- **定時性、速達性など**

幹線系路線の導入効果

①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）

②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
⇒利用促進によりサービス水準を高める好循環

③乗換拠点、都市拠点間の連携強化
⇒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

・　幹線系路線と乗換拠点のパターンは、次頁に示すとおりである。

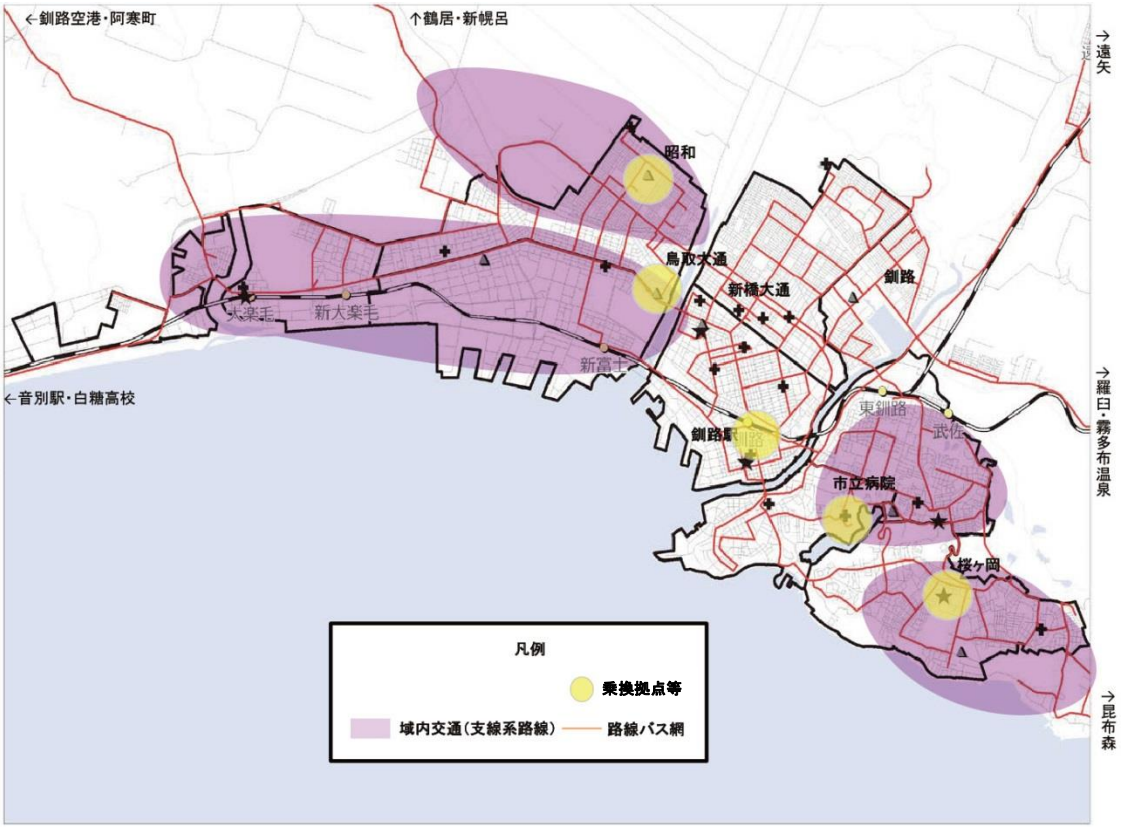
	幹線系路線	支線系路線
ケース１	在来の路線バスの増便等で対応	乗換拠点で在来線に乗換える
ケース２	新規の幹線系１路線を導入 ●昭和～市立病院	乗換拠点で幹線系路線に乗換える
ケース３	新規の幹線系２路線を導入 ●昭和～市立病院 ●昭和～桜ヶ岡	〃

・　なお、釧路町方面を連絡するバスは、釧路町と引き続き調整・協議が必要であるが、イオン釧路町店等で在来の路線バスに乗換える支線系路線を検討する。

図.幹線系路線と乗換拠点の再編基本パターン

【ケース１】

- **乗換拠点間の連絡を、新規の幹線系路線を導入せずに在来の路線バスの増便等により対応**
- **支線系路線は乗換拠点までの運行とすることで、現況に比べ路線延長が短縮**

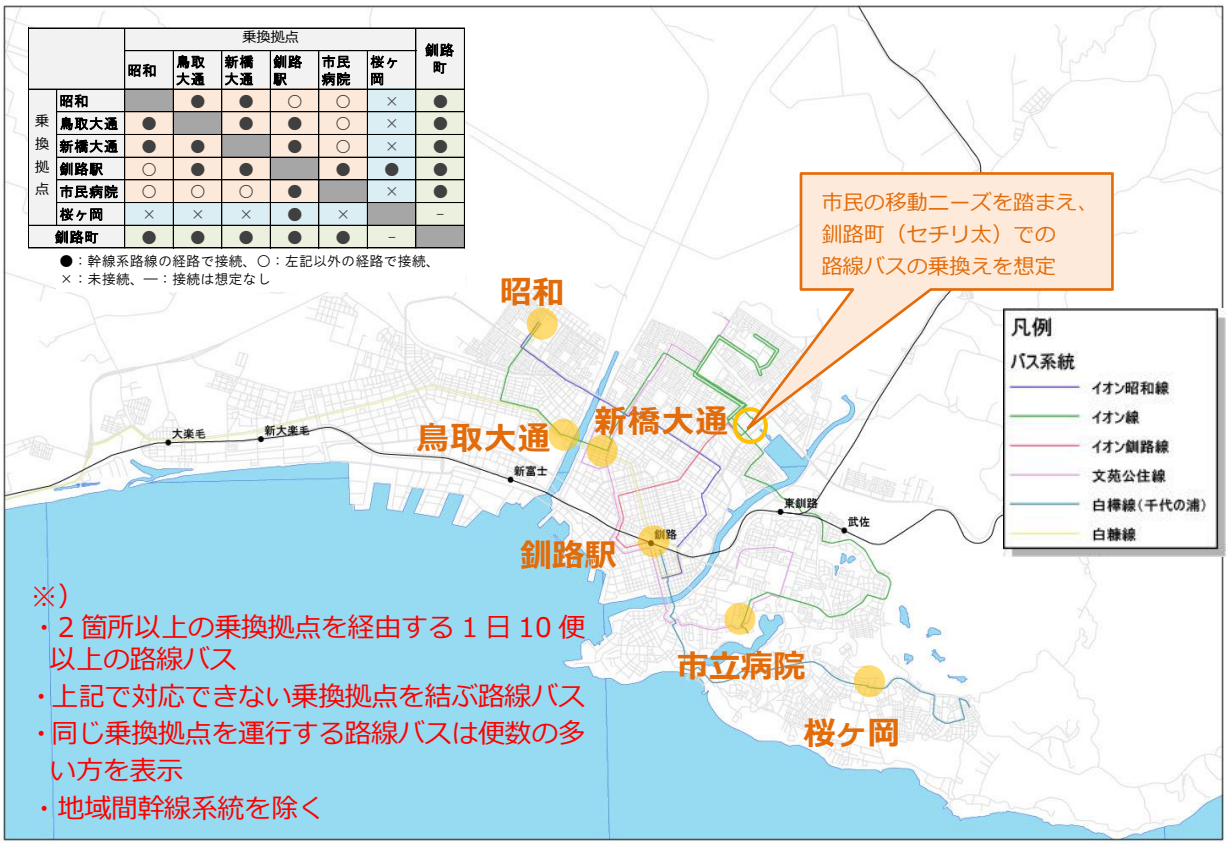


乗換拠点等

図.乗換拠点間を結ぶ主な在来の路線バス※の状況

		乗換拠点						釧路町
		昭和	鳥取大通	新橋大通	釧路駅	市民病院	桜ケ岡	
乗換拠点	昭和		●	●	○	○	×	●
	鳥取大通	●		●	●	○	×	●
	新橋大通	●	●		●	○	×	●
	釧路駅	○	●	●		●	●	●
	市民病院	○	○	○	●		×	●
	桜ケ岡	×	×	×	●	×		－
釧路町		●	●	●	●	●	－	

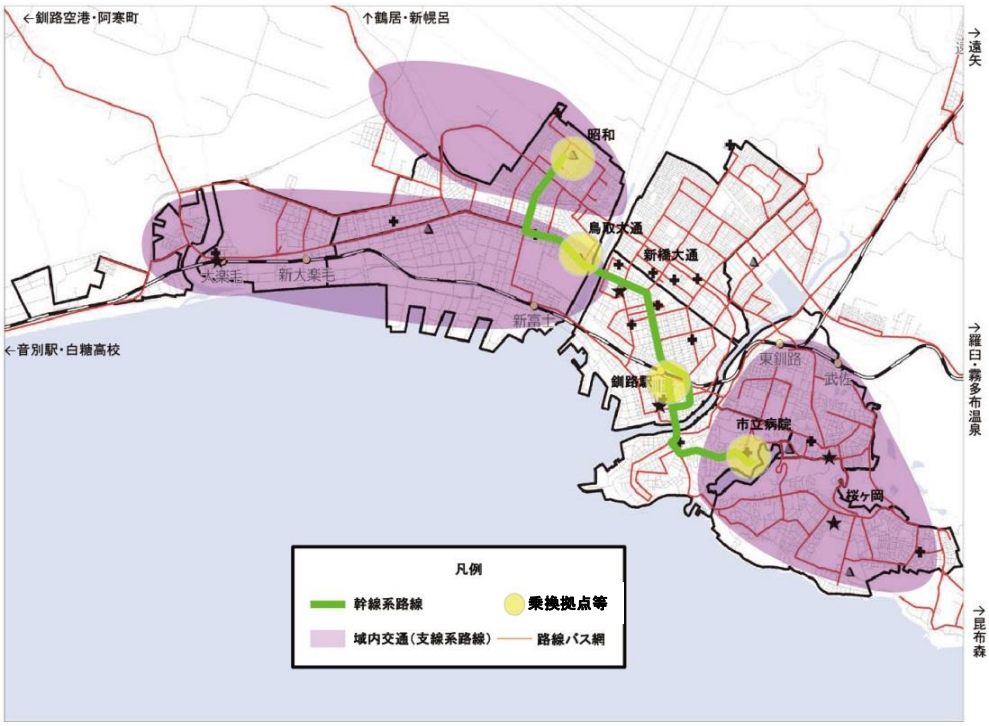
●：幹線系路線の経路で接続、○：左記以外の経路で接続、
×：未接続、―：接続は想定なし



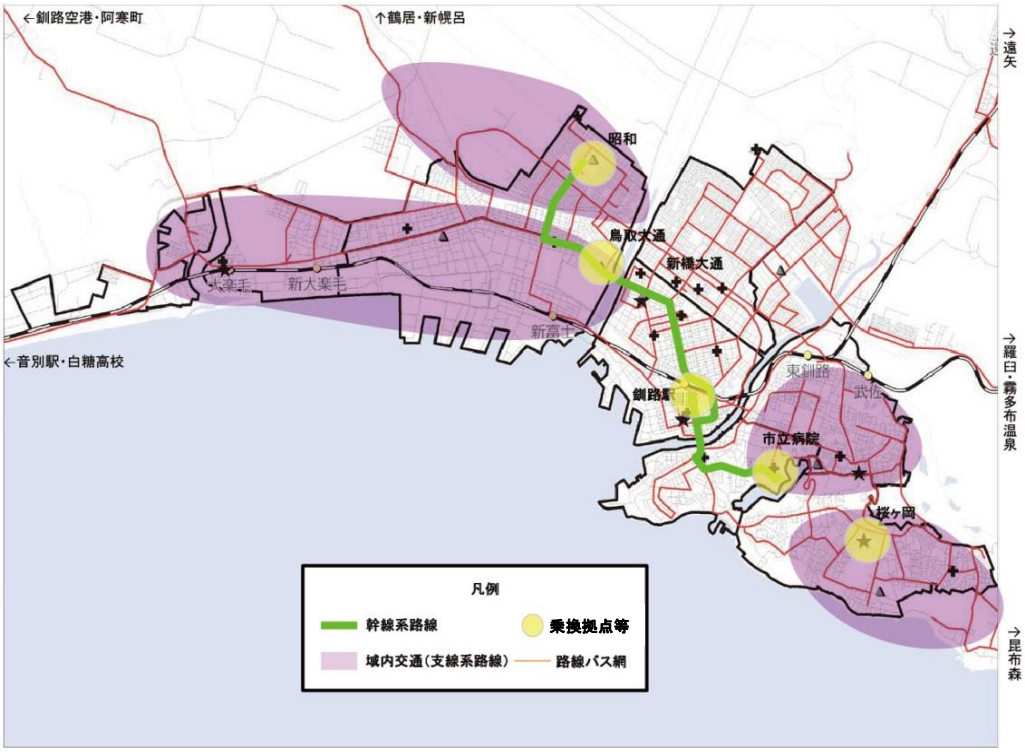
【ケース２】（幹線系路線延長：約 11.7 ㎞）

- **乗換拠点間『昭和～市立病院』を連絡する、新規の幹線系１路線を新設**
- **桜ヶ岡については、以下のような再編基本案が想定される**
  ①市立病院で幹線系路線と支線系路線を乗換える
  ②桜ヶ岡で在来の路線バスを増便した幹線系路線の代替路線と支線系路線を乗換える
  ③桜ヶ岡で在来の路線バスと支線系路線を乗換える
- **支線系路線は乗換拠点までの運行とすることで、現況に比べ路線延長が短縮**

«桜ヶ岡：①市立病院で幹線系路線に乗換える»

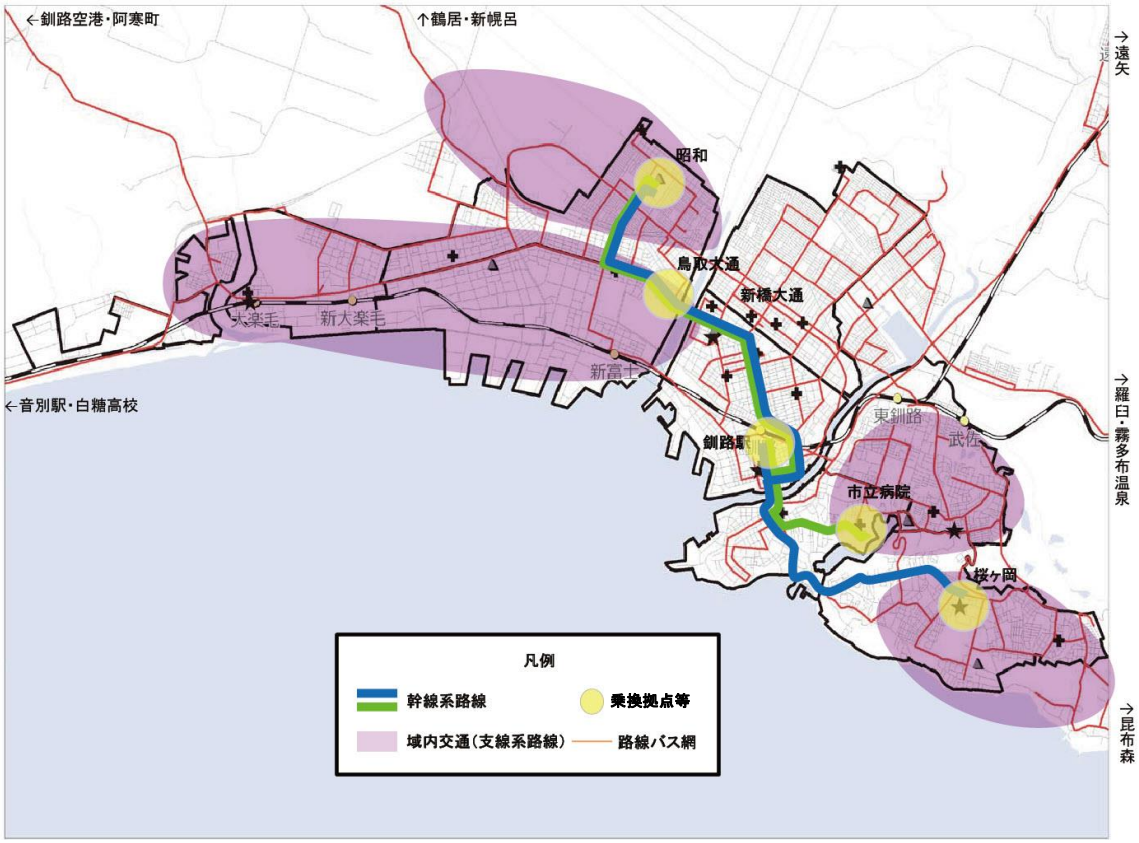


«桜ヶ岡：②、③桜ヶ岡で在来の路線バスに乗換える»



【ケース３】（幹線系路線延長約 11.7 ㎞+約 14.5 ㎞＝約 26.2 ㎞）

- 乗換拠点間『昭和～市立病院』、『昭和～桜ヶ岡』を連絡する新規の幹線系２路線を新設
- 支線系路線は乗換拠点までの運行とすることで、現況に比べ路線延長が短縮



ホ）乗換拠点の候補地の検討

・　乗換拠点は、幹線系と支線系路線の乗換抵抗を緩和させるとともに、タクシー、マイカー、自転車等の他の交通機関との乗換を円滑に行う交通結節機能を有する都市施設であり、都市機能の集約を誘導する役割を担っている。

・　乗換拠点に求める機能、対応施設は次の通りである。

・　なお、乗継拠点のイメージや事例を以下に整理する。

表.乗換機能に必要な機能と施設

視点	必要な機能	施設
「つなぐ空間」としての要素	路線バスの起終点の機能	・　バスが転回できるスペース ・　バスが待機するスペースや運転手の休憩施設
	幹線系路線と支線系路線の円滑な乗換	・　乗換移動距離の短い乗降スペースの確保 ・　バリアフリー化 ・　乗換抵抗（運賃、ダイヤ等）の緩和 ・　道路からの出入のしやすさ
	端末交通手段との結節機能	・　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 ・　路線バスとの歩行者動線の確保
「たまる空間」としての要素	優れたバス待ち環境	・　季節や天候、夜間でも快適に待てる上屋、ベンチ、照明 ・　乗換時刻の分かりやすい交通情報 ・　バスの接近情報
	都市機能を備えた拠点性	・　都市拠点やその他生活拠点との併設 ・　日常的に人が集い、賑わう空間や施設

《乗換拠点のイメージ》

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（千葉県冨里市）

乗換えシステムの事例　（広島県福山市）

導入目的　利用の少ない不採算性路線の廃止や減便による運行の縮小への対応に向け、効率的・有機的に機能する路線バス網を再構築する施策としてゾーンバスシステムを導入

平成18年3月に策定された「福山市生活バス交通利用促進計画」において、導入効果が期待できる場所に乗り継ぎポイントを位置づけ

出典：「福山市生活バス交通利用促進計画」（平成18年3月福山市）

現在、４箇所の乗継拠点が整備

図　乗り継ぎ拠点（福山市）

主な役割	種類
広域的な行動を含めた多様な範囲の移動	鉄道、高速バス
主に日常生活圏における移動を支える	路線バス、中心部循環路線、乗合タクシー、自家用有償運送　他

出典：「福山・笠岡地域公共交通網形成計画」（平成29年3月　福山市・笠岡市）

・　また、立地適正化計画の都市拠点以外にも、市民の暮らしを支え交通ニーズが高い地区がある。こうした地区の中で、将来のまちづくりとの整合が図れ、幹線系交通の育成・強化に効果的な地区については、乗換拠点に加えるものとする。

・　乗換拠点に求められる機能を踏まえ、該当する候補地の選定要件を次のように考える。

≪乗換拠点候補地の選定要件≫

○　立地適正化計画の拠点

・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）

○　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

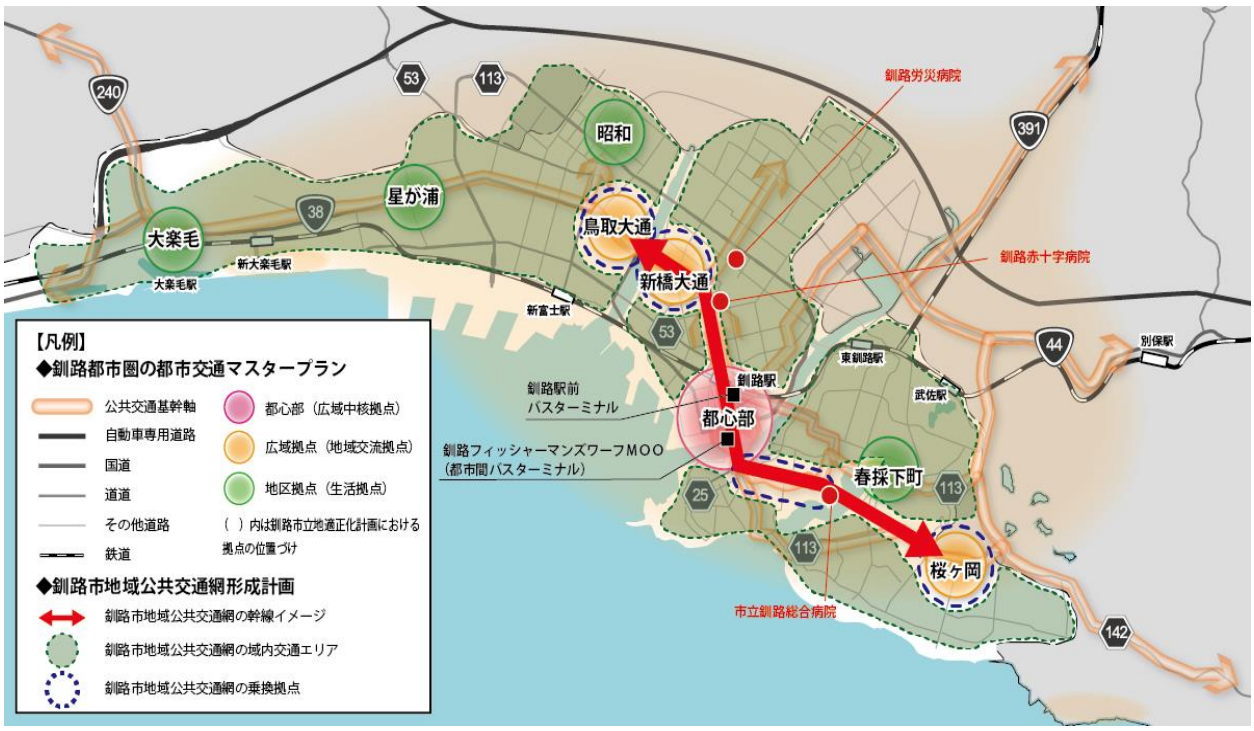
・買い物及び通院目的において市民ニーズが高い場所

・在来バス路線の利用が多い施設周辺

○　乗換機能に必要な機能と施設が確保できる場所

«立地適正化計画の拠点等»

図.網形成計画における幹線イメージ（再掲）



出典：釧路市地域公共交通網形成計画（平成 29 年 6 月　釧路市）

«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»

・　平成 28 年度の釧路市バス乗降調査結果における買い物や通院目的でよく利用する地域をみると、網形成計画の広域拠点以外でもイオン等がある西部南、北地域や市立釧路総合病院のある東部南地域の移動が多く、バスの利用者数が多い。

図.買い物及び通院目的の移動が多い地域

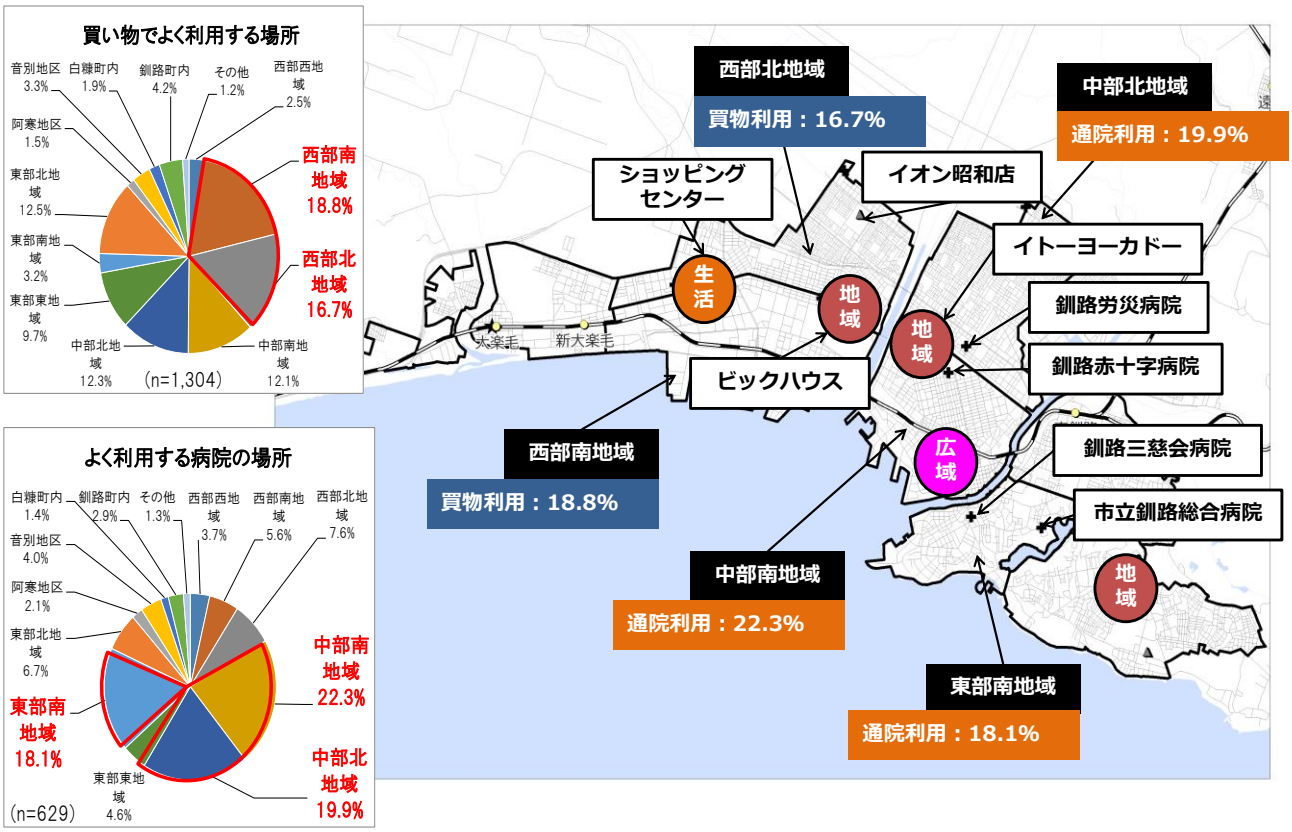
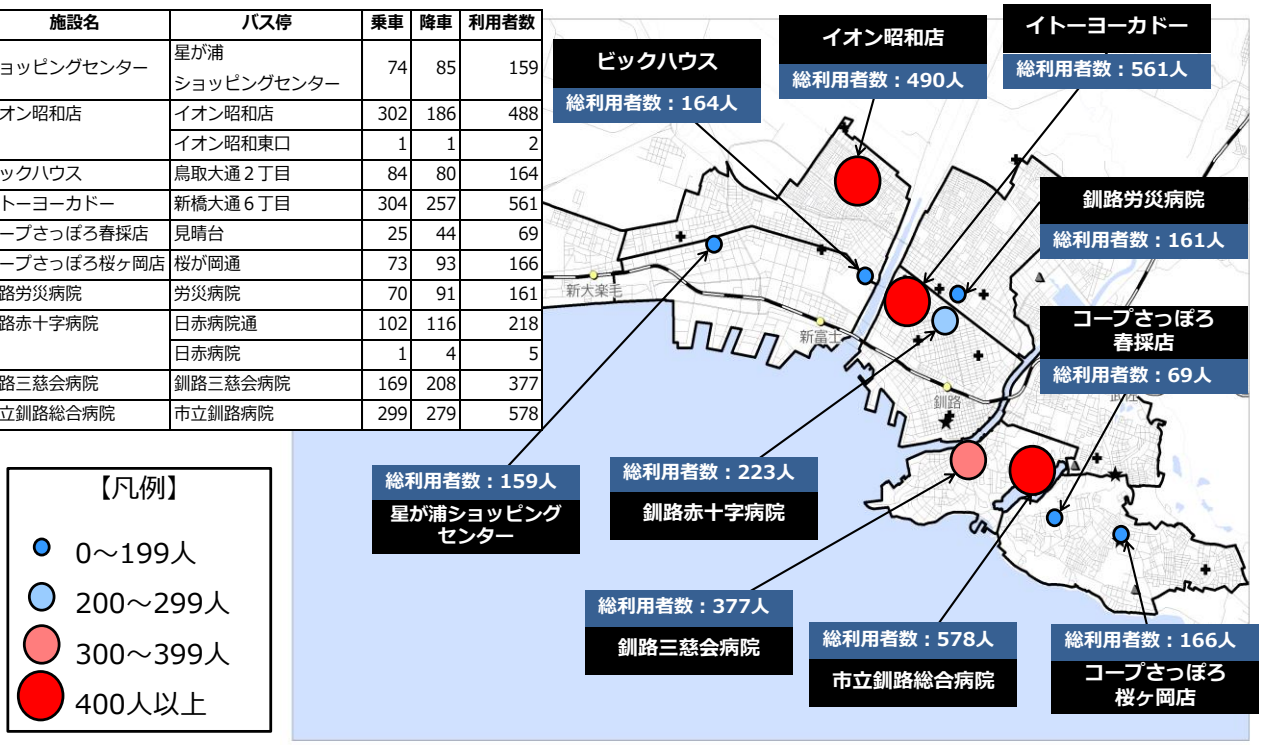


図.買い物及び通院目的の移動が多い地域

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



«乗換機能に必要な機能と施設が確保できる場所»

- 既に乗換拠点として機能している釧路駅は、都心部の広域拠点を支える都市機能として将来的にも継続する。
- それ以外では、幹線道路沿いの大型商業施設の駐車場や市立病院の建替え等が、乗換機能に必要な機能と施設が確保できる場所として想定される。

«乗換拠点の候補地の検討»

- 以上の検討結果を踏まえ、次頁に乗換候補地の概要を整理する。
- 今後、民間事業等との調整、協議が必要であるが、乗換拠点の要件を満たす候補地として、以下の 5 箇所を選定する（釧路駅を除く）。
- なお、国道 38 号～道道 53 号の鳥取大通と新橋大通の乗換拠点は近接しており、接続するバス路線網をみるとどちらか 1 箇所で対応が可能であることから、接続する運行本数等により分散処理が必要な場合のみ 2 箇所の対応を検討する。

表.乗換拠点候補地の概要

対象地域	昭和	鳥取大通	新橋大通	市立病院	桜ヶ岡
候補地	イオン昭和店 幹線系路線の起終点 	ビッグハウス 	イトーヨーカドー 	市立病院(建替え) 幹線系路線の起終点 	コープさっぽろ桜ケ岡店 幹線系路線の起終点
現状等	•店舗正面に２台分の既存のバス乗降施設有	•国道38号にバス停有 •大規模な駐車場有	•国道38号にバス停有 •大規模な駐車場有	•建替えに伴いバス乗降施設を整備（H35年予定）	•富士見坂桜ヶ丘通にバス停有 •大規模な駐車場有
路線バスの起終点の機能 •バスの転回スペース •バスの待機スペース •バス運転手の休憩施設	○ 既に概ね整っており、駐車場の一部を活用できれば全て確保可能	△ 駐車場の一部を活用できれば全て確保可能	△ 駐車場の一部、歩行者専用道路等を活用できれば全て確保可能	○ 将来的に全て可能	△ 駐車場の一部を活用できれば全て確保可能
幹線系路線と支線系路線の円滑な乗換 •乗換移動距離の短い乗降スペースの確保 •バリアフリー化 •乗換抵抗の緩和 •道路からの出入のしやすさ	○ 既に概ね整っている	△ 隣接する交差点間隔が短いことから国道38号に面して出入口を設置するのは困難、既存の交差点を活用した出入口を検討	△ 隣接する交差点間隔が短いことから国道38号に面して出入口を設置するのは困難、既存の交差点を活用した出入口を検討	○ 将来的に全て可	△ 隣接する交差点間隔が短いことから富士見坂桜ヶ岡通に面して出入口を設置するのは困難、既存の交差点を活用した出入口を検討
端末交通手段との結節機能 •様々な交通機関との乗換施設、歩行者動線の確保	△ スペース的には交通結節機能の確保が可能	△ スペース的には交通結節機能の確保が可能	△ スペース的には交通結節機能の確保が可能	△ スペース的には交通結節機能の確保が可能	△ スペース的には交通結節機能の確保が可能
優れたバス待ち環境 •上屋、ベンチ、照明 •交通情報 •バスの接近情報	△ 上屋等はあるが交通情報等の確保や店舗内での待機スペースの確保を検討	△ 上屋等はあるが交通情報等の確保や店舗内での待機スペースの確保を検討	※ 既存のバス停は店舗内で待合が可能 上記機能を担うためには新たな位置に整備が必要	△ 交通情報等の確保や店舗内での待機スペースの確保を検討	△ 上屋等はあるが交通情報等の確保や店舗内での待機スペースの確保を検討
都市機能を備えた拠点性 •都市拠点やその他生活拠点との併設 •日常的に人が集い、賑わう空間や施設	○ 現況で拠点性有、将来的な地区拠点の位置づけ	○ 将来的な広域拠点の位置づけ	○ 現況で拠点性有	○ 現況で拠点性有	○ 将来的な広域拠点の位置づけ

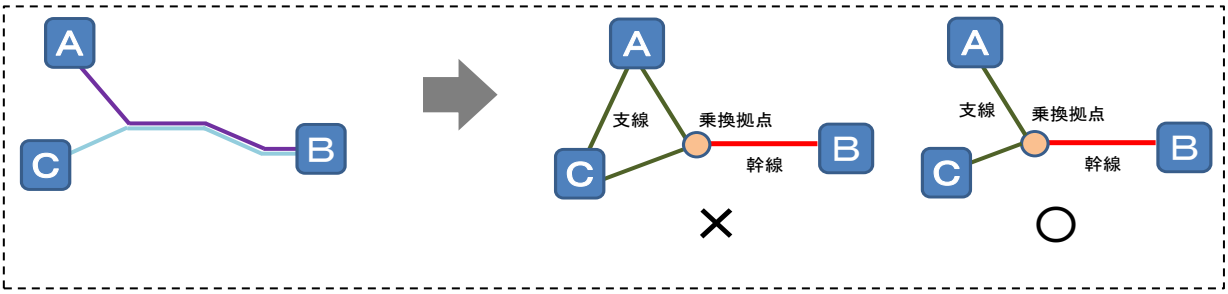
ヘ）再編計画パターン

・　現行の運行を継続する路線以外の路線バスは、乗換拠点で幹線系路線に乗換える支線系路線を検討する。

・　支線系路線は、乗換拠点で幹線系路線等に乗換えることで、在来の路線バスに比べ運行距離が短縮する。

・　また、下図に示すよう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に配慮しながら、在来路線の集約化（統合化）を図り、車両、運転手の再配分のための資源を確保することで、支線系路線の増便やよりきめ細かい運行等の柔軟性や定時性の向上を可能とするものである。

«支線系路線集約の非効率な運行の回避のイメージ»



・　支線系と幹線系路線の乗換えは１回以下を基本とし、支線系路線が円滑に集約されるの乗換拠点を選定する。

・　支線系路線を検討する再編計画パターンは、次頁に示すとおりである。再編後の運行距離の変化は以下に示すとおりである。

・　次頁以降に、乗換拠点別の支線系路線パターンを整理する。

«支線系路線のパターン検討結果»

支線系路線は、幹線系路線との乗換運行により路線の短縮や集約化を図り、現況からの余剰を生み増便やよりきめ細かい運行を可能とする

現況の総実車走行距離は 4,086 千km/年で、支線系路線の距離のみ短縮すると、総距離は 3,773 千km/年になり約 7.6%削減

これを原資に、各ケースの便数を現況から約１割増加させても走行距離は、ケース１（在来線を活用）で 0.6%削減、ケース２（幹線系１路線の導入）で 1.5%削減、ケース３（幹線系１路線の導入）で 1.9%削減

表.再編基本案のケース別の便数と総実車走行距離の関係（詳細は 63～66 頁参照）

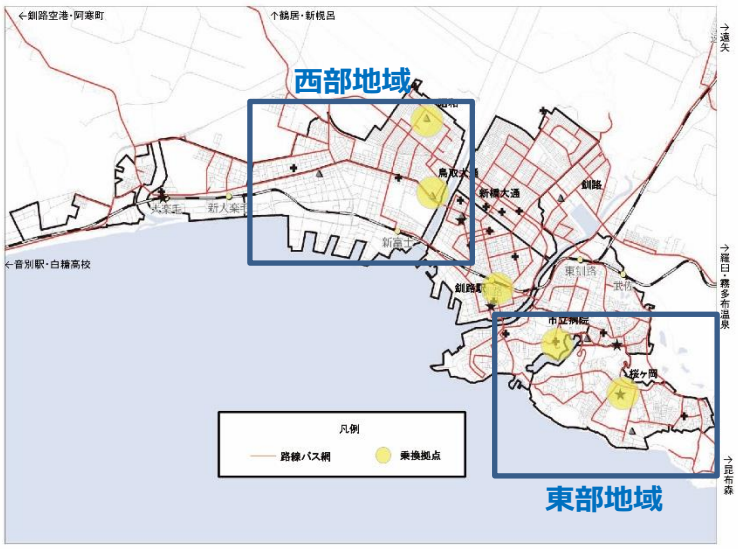
		便数		総実車走行距離	
		便/日	対現況比	千km/年	対現況比
現況		807	―	4,086	―
支線系の距離のみ短縮(参考)		807	―	3,773	7.6%減
再編後	ケース１（在来線活用）	861	6.7%増	4,060	0.6%減
	ケース２（幹線系１路線）	863	6.9%増	4,023	1.5%減
	ケース３（幹線系２路線）	852	5.6%増	4,008	1.9%減

図.支線系路線検討の再編基本パターン

ケース１

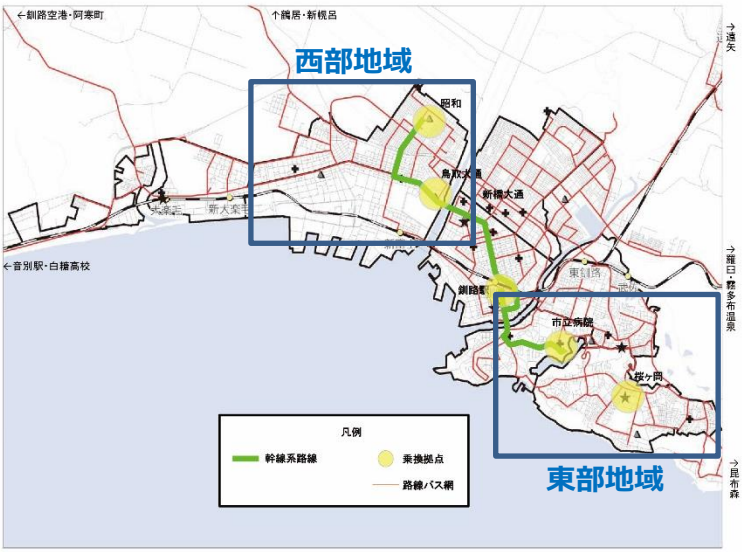
種類	計画条件
現況の運行を継続する路線	現況通り 幹線系路線を代替する路線は 30 便以下の路線は増便
幹線系路線	在来の路線バスが対応、便数は最低 30 便以上を確保
支線系路線	乗換拠点で在来線に乗換え、便数は対現況比 45%増加を確保

再編案



ケース２

種類	計画条件
現況の運行を継続する路線	現況通り
幹線系路線	昭和～市立病院の１路線を確保、便数は 50 便（12 時間で運行で 30 分に１本程度）
支線系路線	乗換拠点で在来線に乗換え、便数は対現況比 20%増加を確保



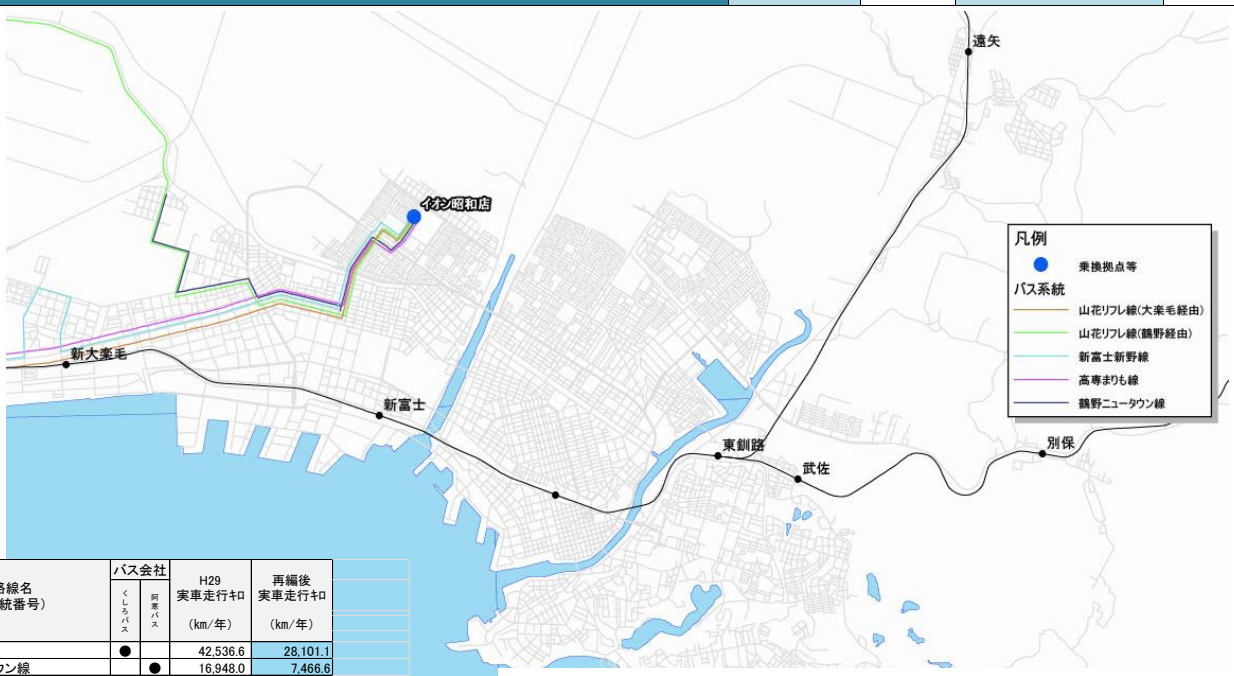
ケース３

種類	計画条件
現況の運行を継続する路線	現況通り
幹線系路線	昭和～市立病院と昭和～桜ヶ岡の２路線を確保、便数は前者が 32 便、後者が 24 便（1 時間に 1 本程度）
支線系路線	乗換拠点で在来線に乗換え、便数は対現況比 10%増加を確保

※次頁以降に西部地域と東部地域別に支線系路線の再編基本案の検討結果を整理

図.«西部地域»支線系路線の配置パターンの検討結果【ケース１】

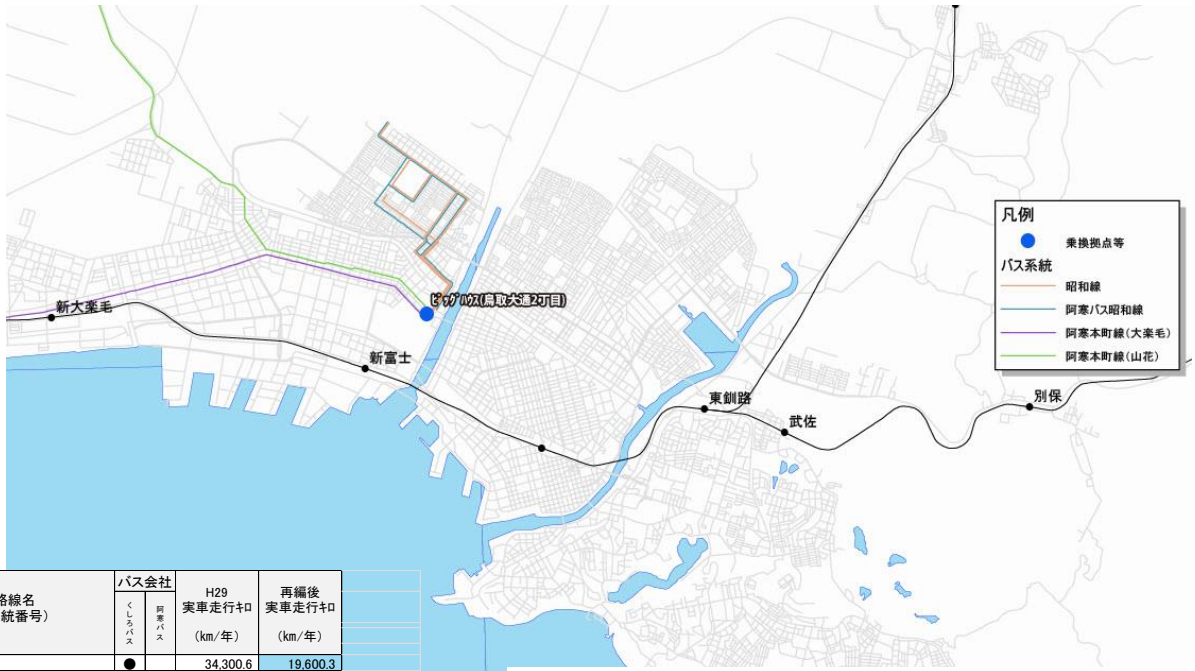
ケース１：在来線の活用【乗換拠点：昭和、鳥取大通の２箇所】（イオン昭和店を想定）	系統数	5 路線	１年間の総短縮延長※	4.5 万 km



路線名（系統番号）	バス会社 くしろバス	阿寒バス	H29 実車走行キロ（km/年）	再編後 実車走行キロ（km/年）	
新富士新野線	●		42,536.6	28,101.1	
鶴野ニュータウン線		●	16,948.0	7,466.6	
山花リフレ線（鶴野経由）		●	26,100.3	18,086.1	
山花リフレ線（大楽毛経由）		●	36,605.4	28,591.2	
高専まりも線		●	12,632.4	7,260.0	差
計			134,822.7	89,505.0	-45,317.7

※増便等をせずに単純に短縮される路線延長の合計

ケース１：在来線の活用【乗換拠点：昭和、鳥取大通の２箇所】（ビッグハウス釧路店を想定）	系統数	4 路線	１年間の総短縮延長※	5.7 万km



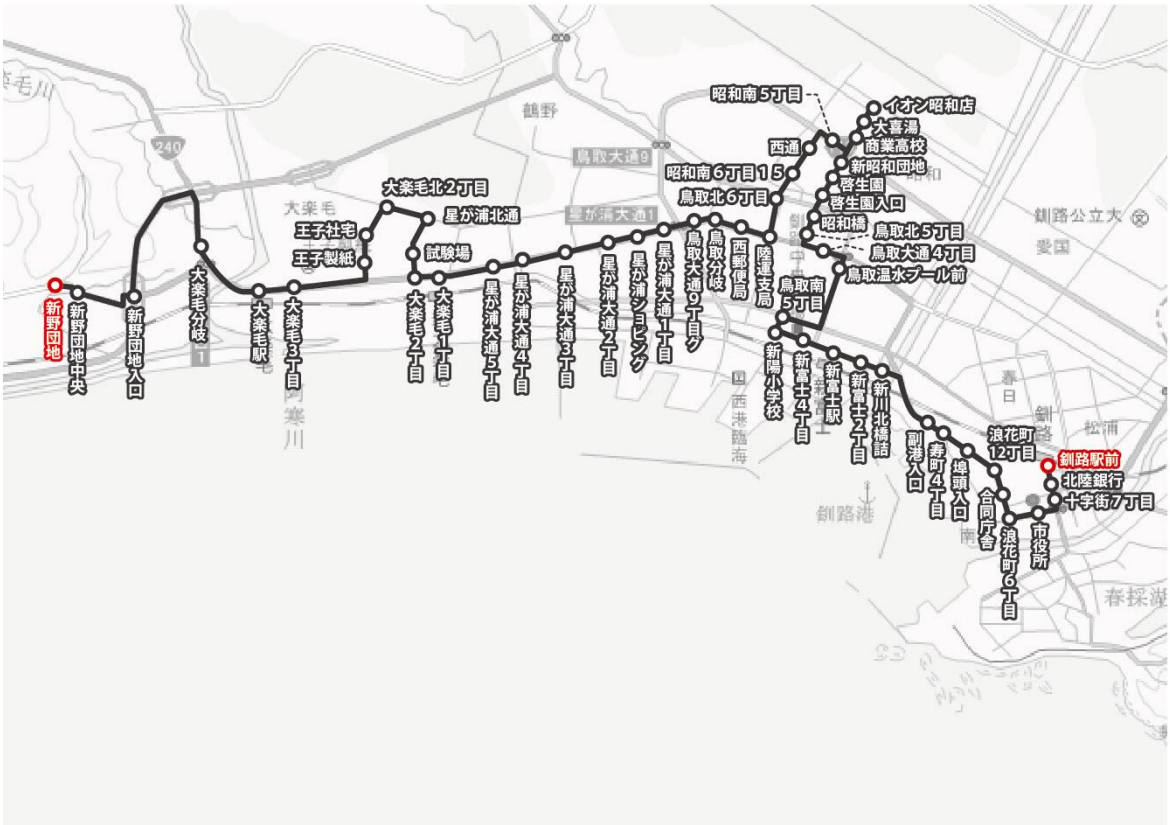
路線名（系統番号）	バス会社 くしろバス	阿寒バス	H29 実車走行キロ（km/年）	再編後 実車走行キロ（km/年）	
昭和線	●		34,300.6	19,600.3	
昭和線（阿寒バス）		●	36,664.3	18,521.1	
阿寒本町線（山花経由）		●	56,210.0	43,946.0	
阿寒本町線（大楽毛経由）		●	53,144.0	40,880.0	差
計			180,318.9	122,947.5	-57,371.4

※増便等をせずに単純に短縮される路線延長の合計

図.支線系路線の配置パターンの検討結果（個別路線図）
イオン昭和店乗換え«新富士新野線»

現　況

路線延長
22.1 ㎞



再編後

路線延長
14.6 ㎞

差
(-7.5 ㎞)

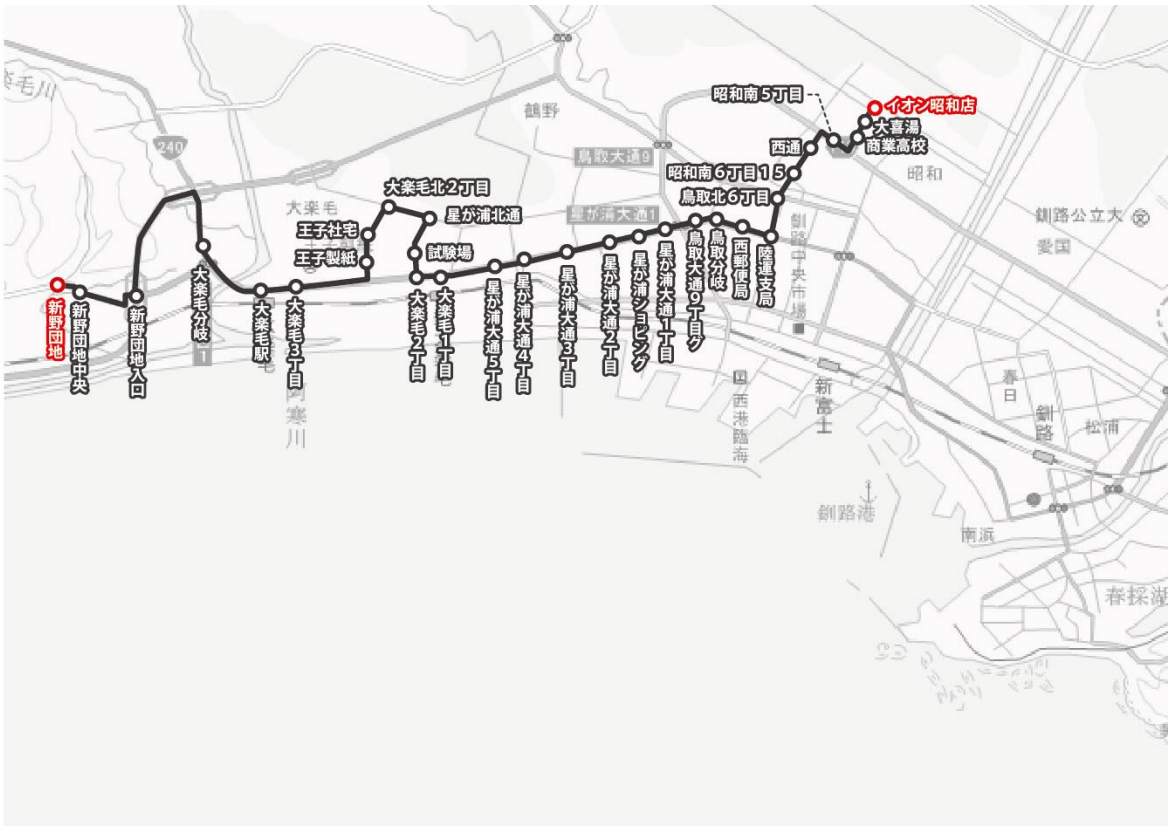
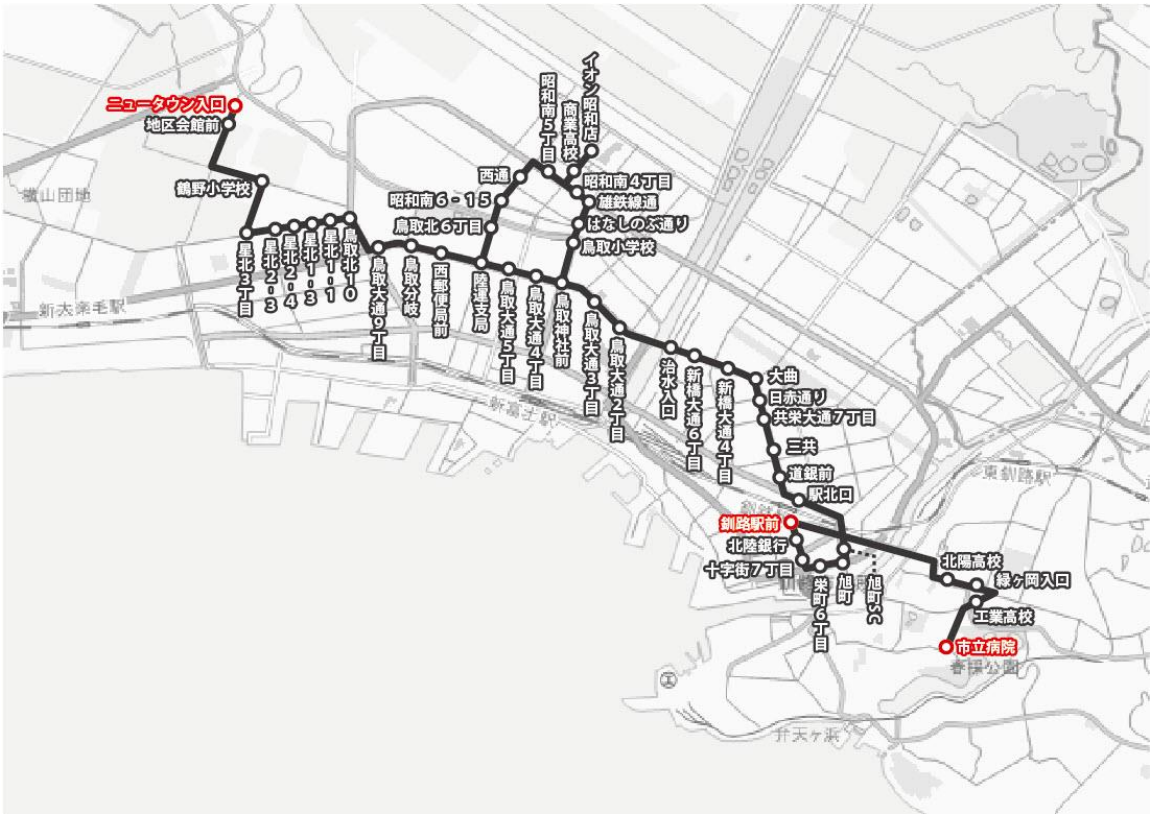


図.支線系路線の配置パターンの検討結果（個別路線図）
イオン昭和店乗換え«鶴野ニュータウン線»

現　況

路線延長
14.3 ㎞



再編後

路線延長
6.3 ㎞

差
(-8.0 ㎞)

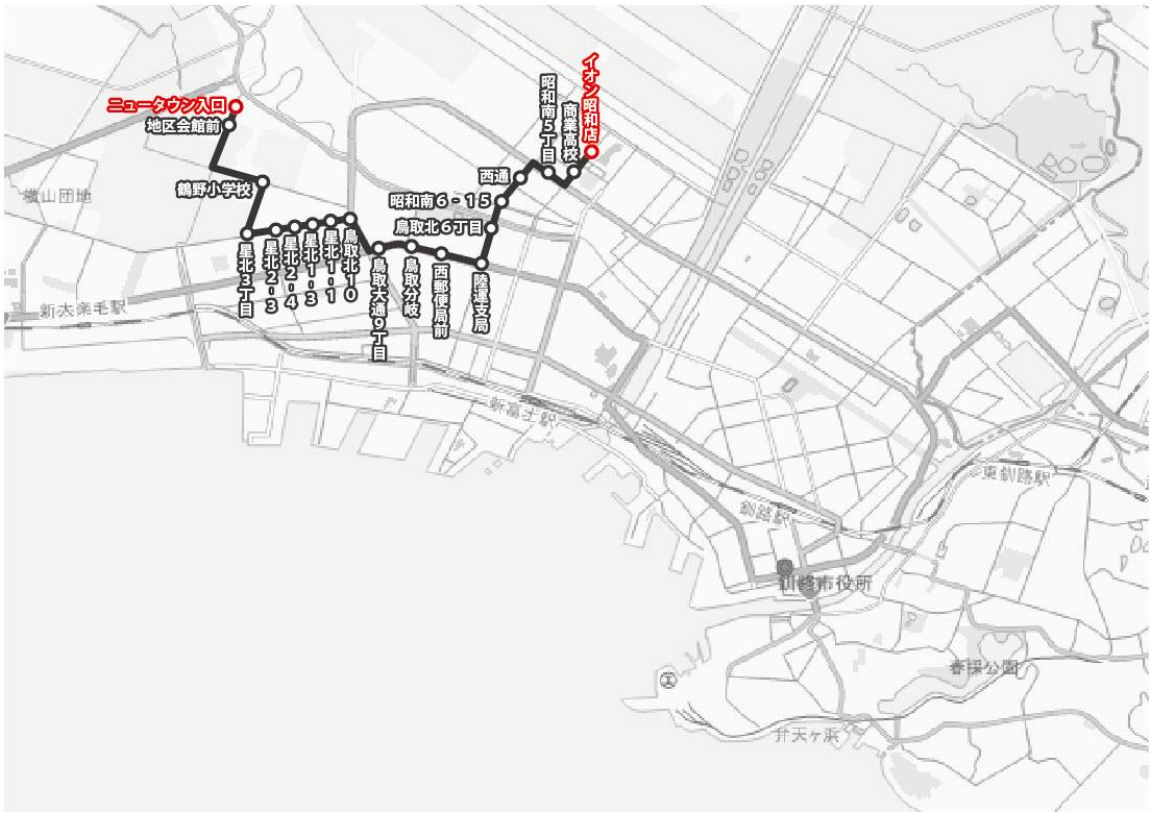


図.支線系路線の配置パターンの検討結果（個別路線図）
イオン昭和店乗換え«山花リフレ線（鶴野経由）»

現　況

路線延長
24.1 ㎞

再編後

路線延長
16.7 ㎞

差
(-7.4 ㎞)

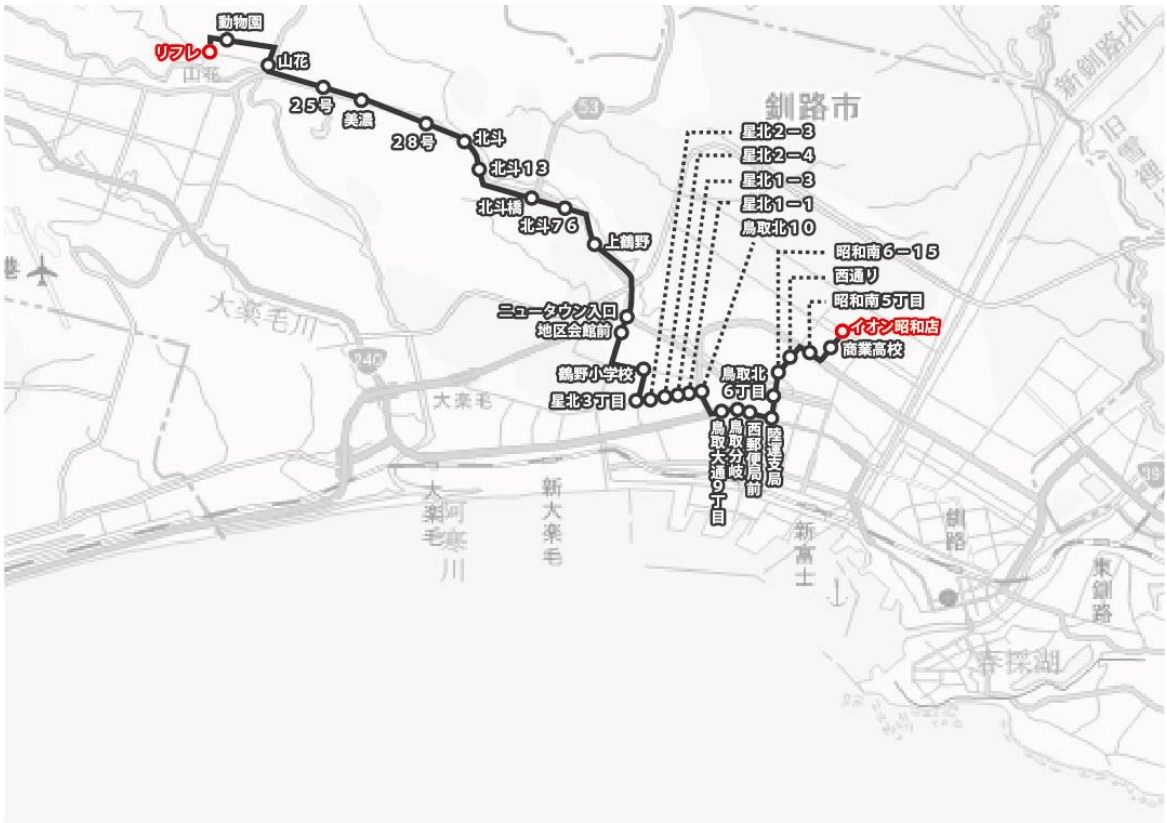
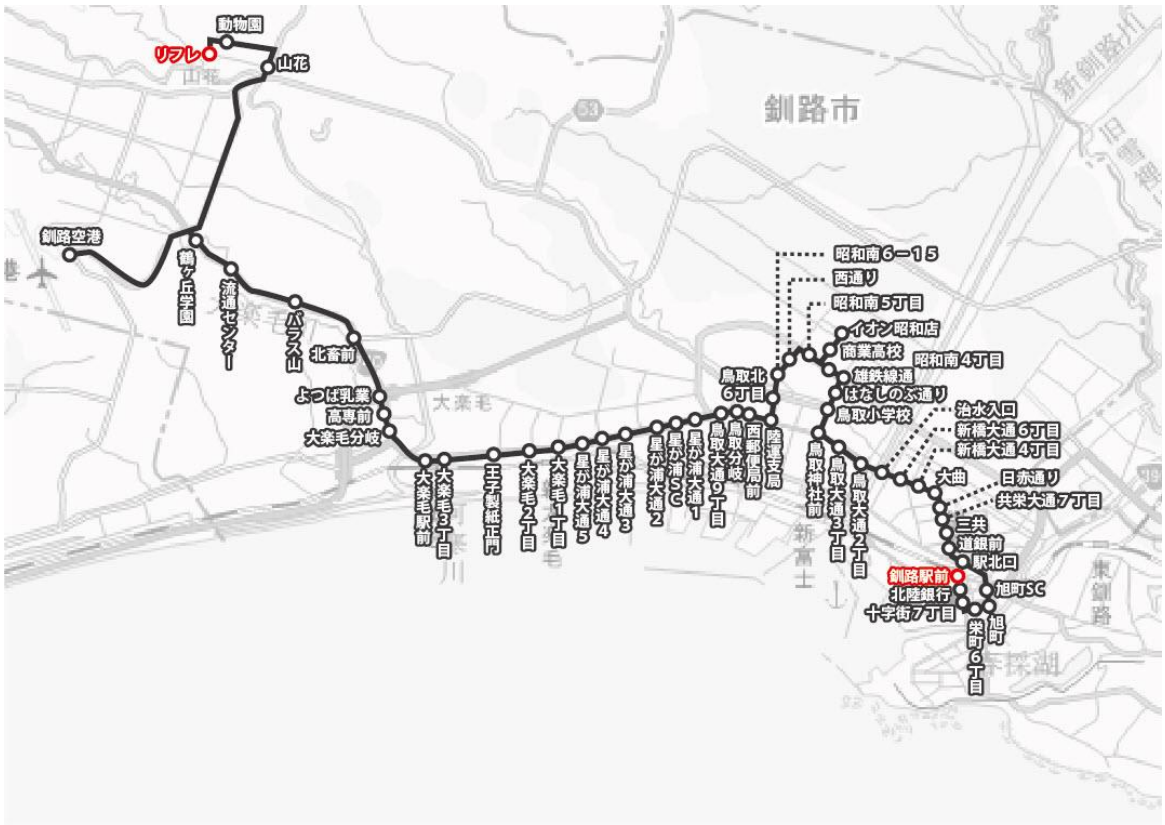


図.支線系路線の配置パターンの検討結果（個別路線図）
イオン昭和店乗換え«山花リフレ線（大楽毛経由）»

現　況

路線延長
33.8 ㎞



再編後

路線延長
26.4 ㎞

差
(-7.4 ㎞)

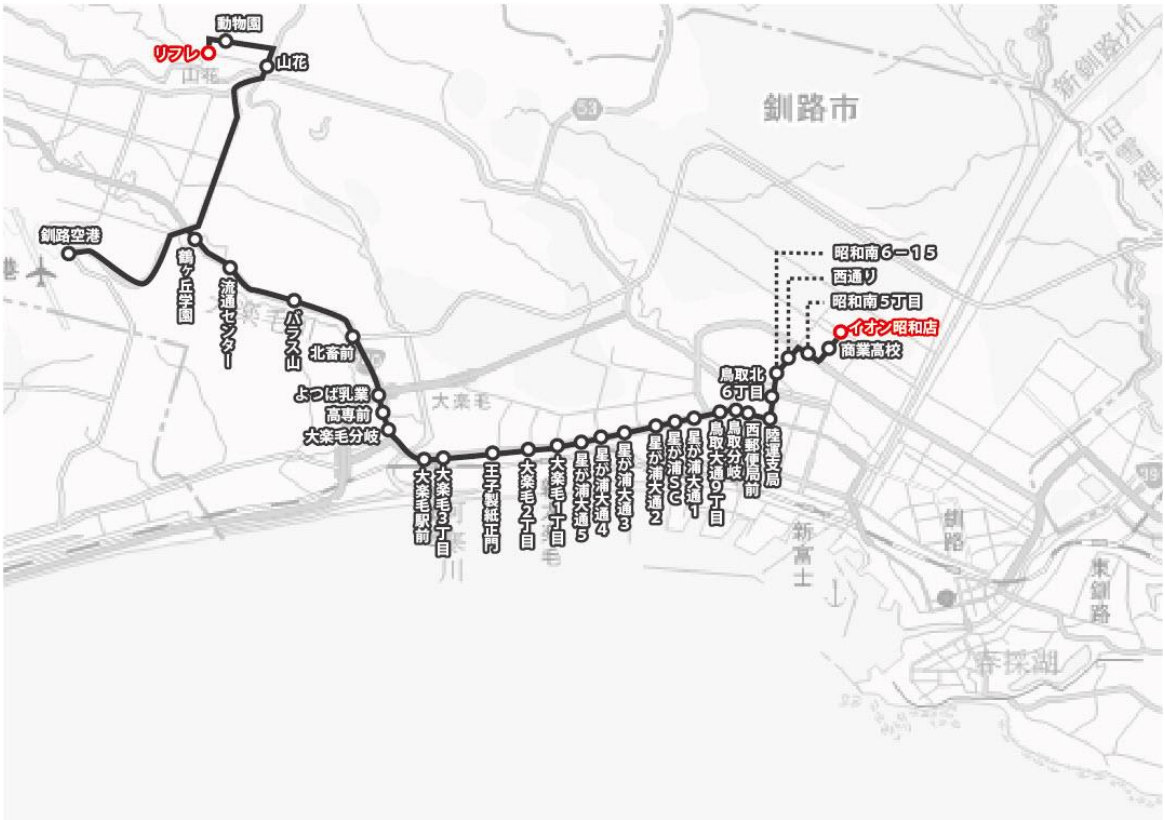
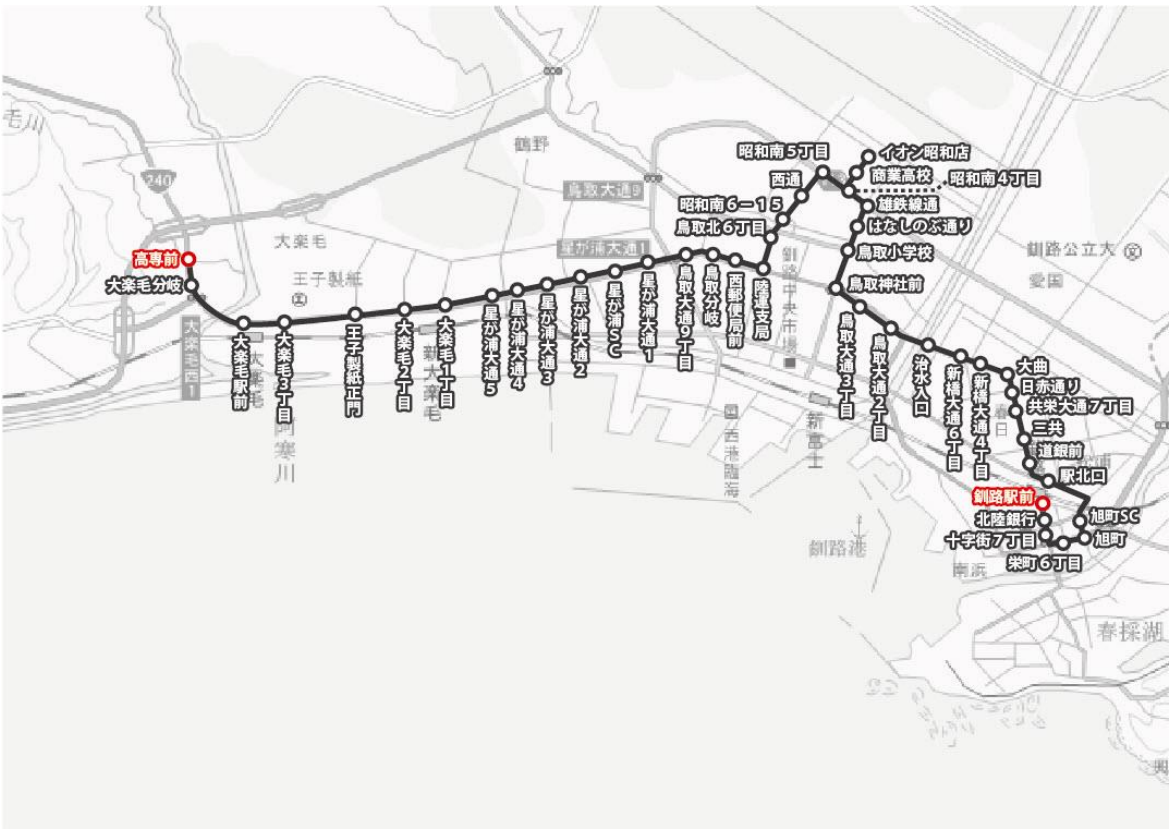


図.支線系路線の配置パターンの検討結果（個別路線図）
イオン昭和店乗換え«高専まりも線»

現　況

路線延長
17.4 ㎞



再編後

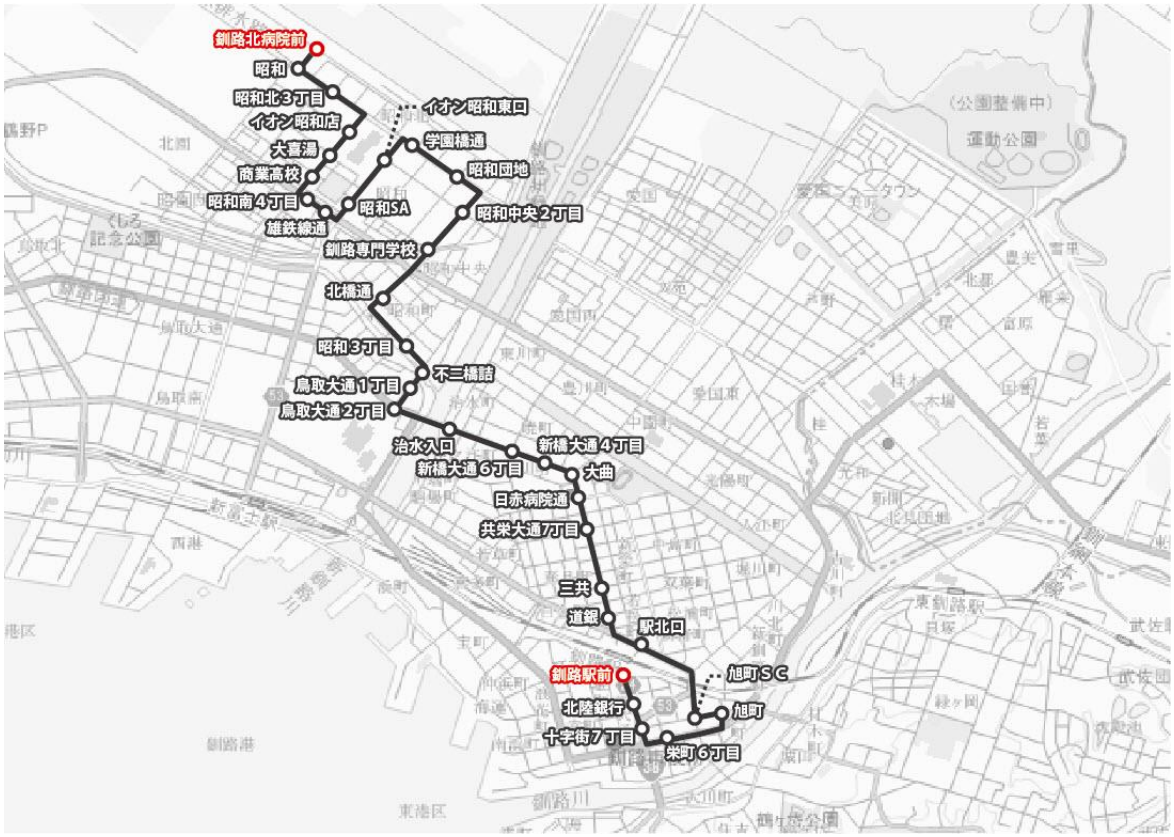
路線延長
10.0 ㎞

差
(-7.4 ㎞)

図.支線系路線の配置パターンの検討結果（個別路線図）
ビッグハウス釧路店乗換え«昭和線»

現　況

路線延長
11.2 ㎞



再編後

路線延長
6.4 ㎞

差
(-4.8 ㎞)

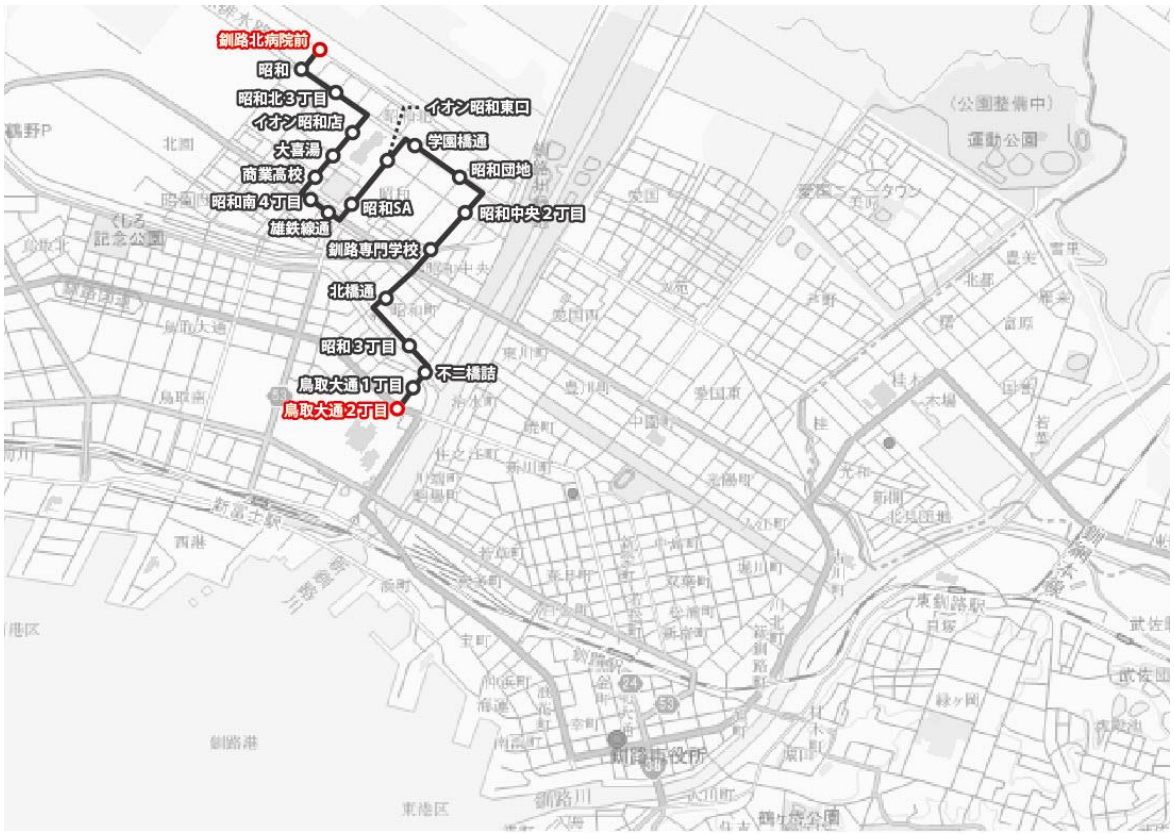
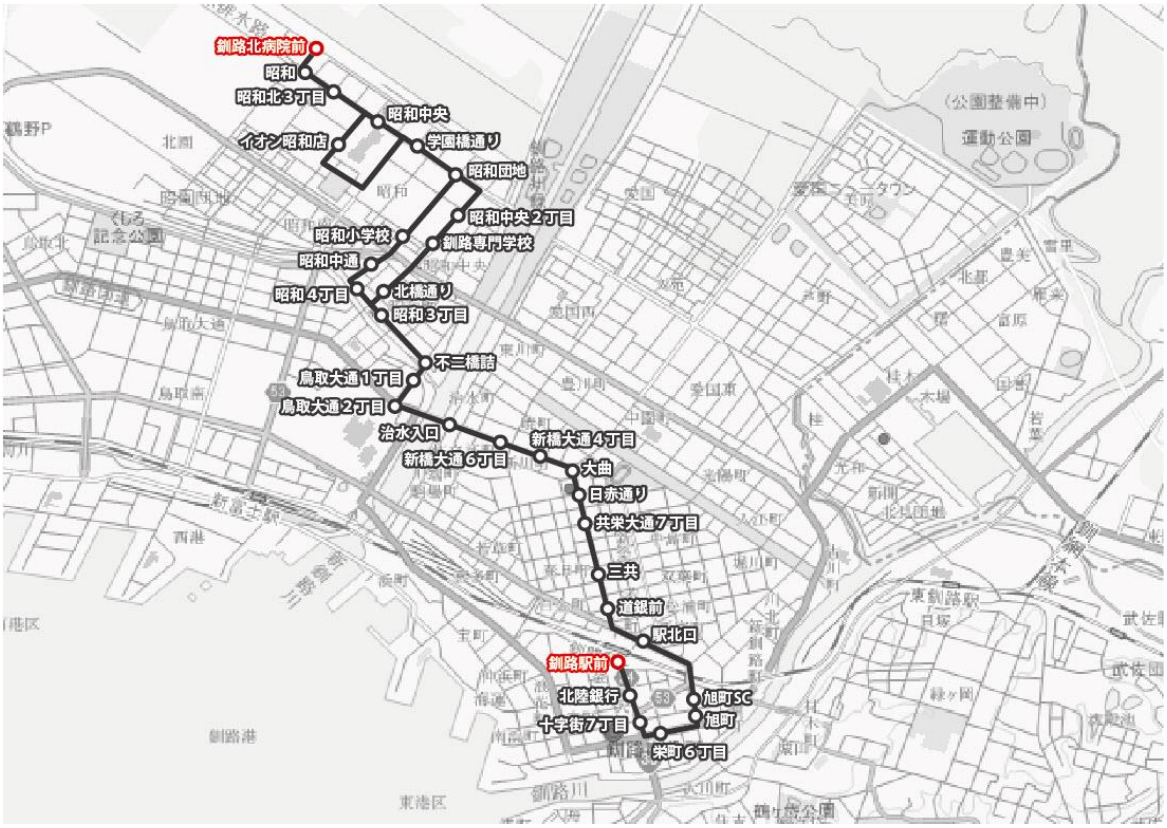


図.支線系路線の配置パターンの検討結果（個別路線図）
ビッグハウス釧路店乗換え«昭和線»

現　況

路線延長
9.7 ㎞



再編後

路線延長
4.9 ㎞

差
(-4.8 ㎞)

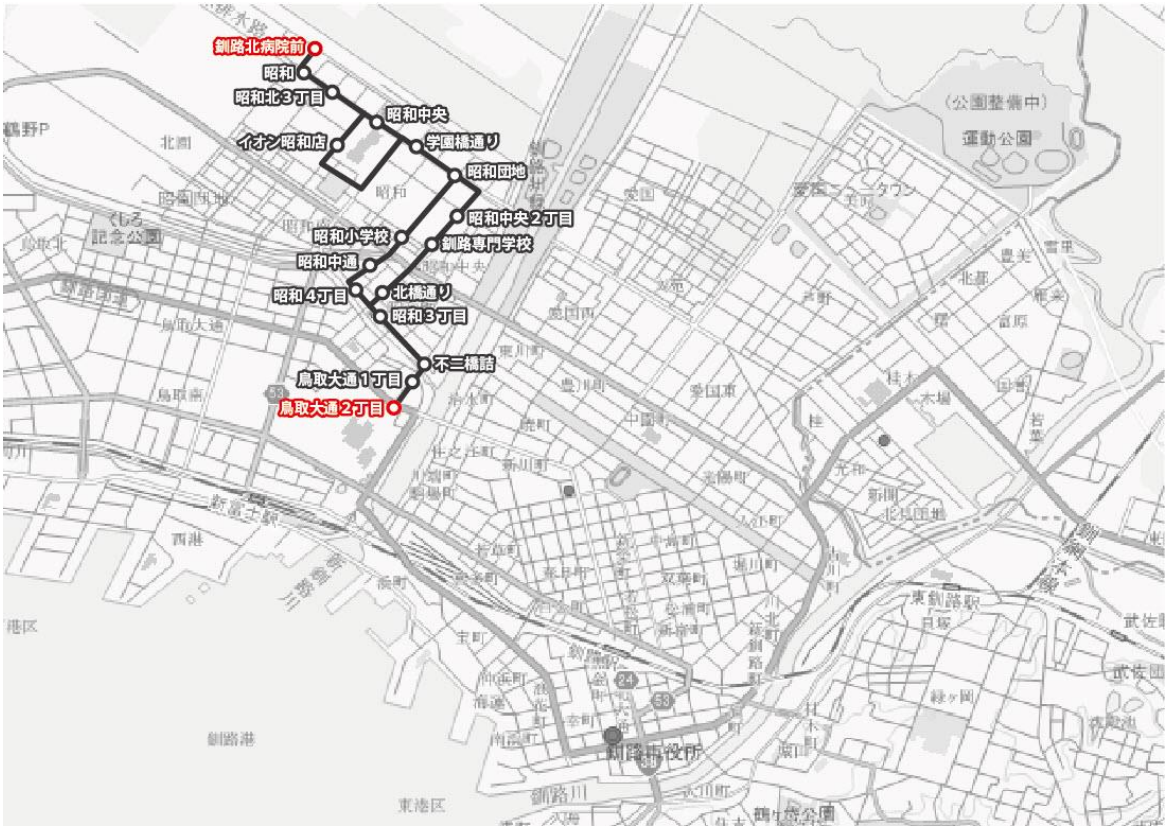


図.支線系路線の配置パターンの検討結果（個別路線図）
ビッグハウス釧路店乗換え«阿寒本町線（山花経由）»

現　況

路線延長
38.5 ㎞

再編後

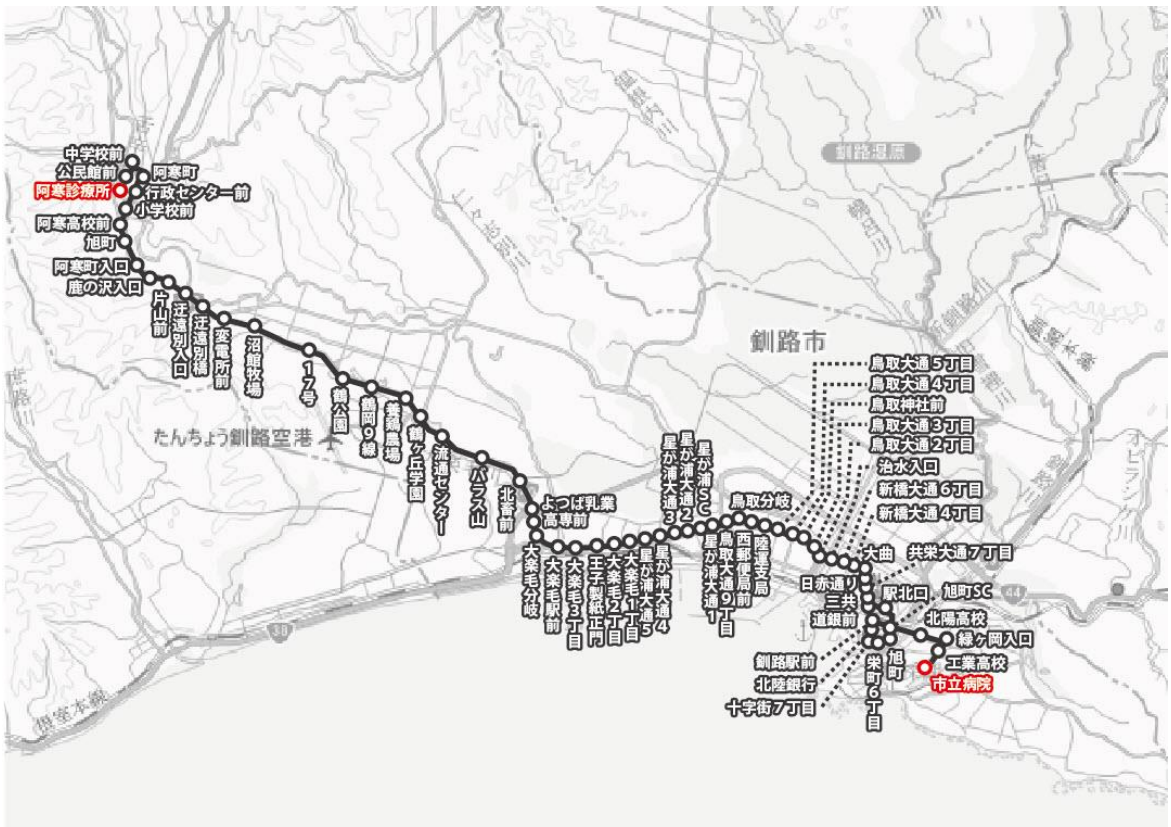
路線延長
30.1 ㎞

差
(-8.4 ㎞)

図.支線系路線の配置パターンの検討結果（個別路線図）
ビッグハウス釧路店乗換え«阿寒本町線（大楽毛経由）»

現　況

路線延長
36.4 ㎞



再編後

路線延長
28.0 ㎞

差
(-8.4 ㎞)

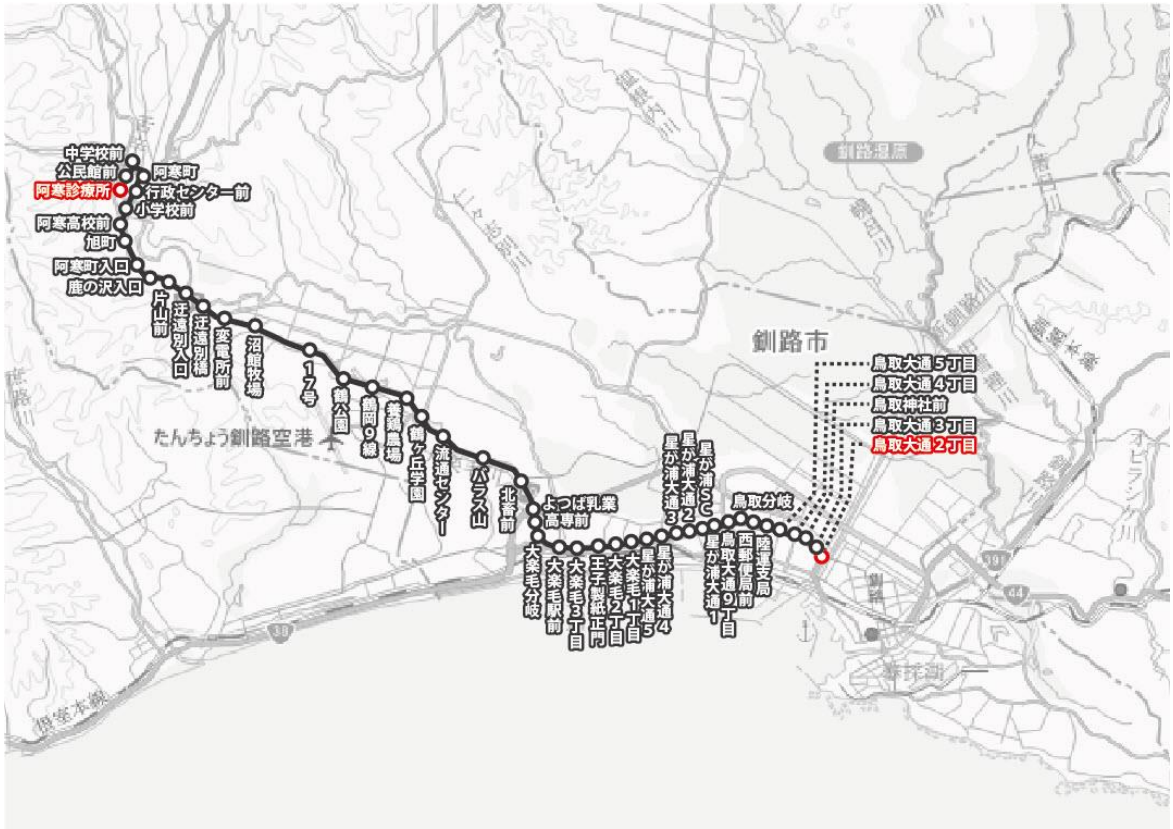


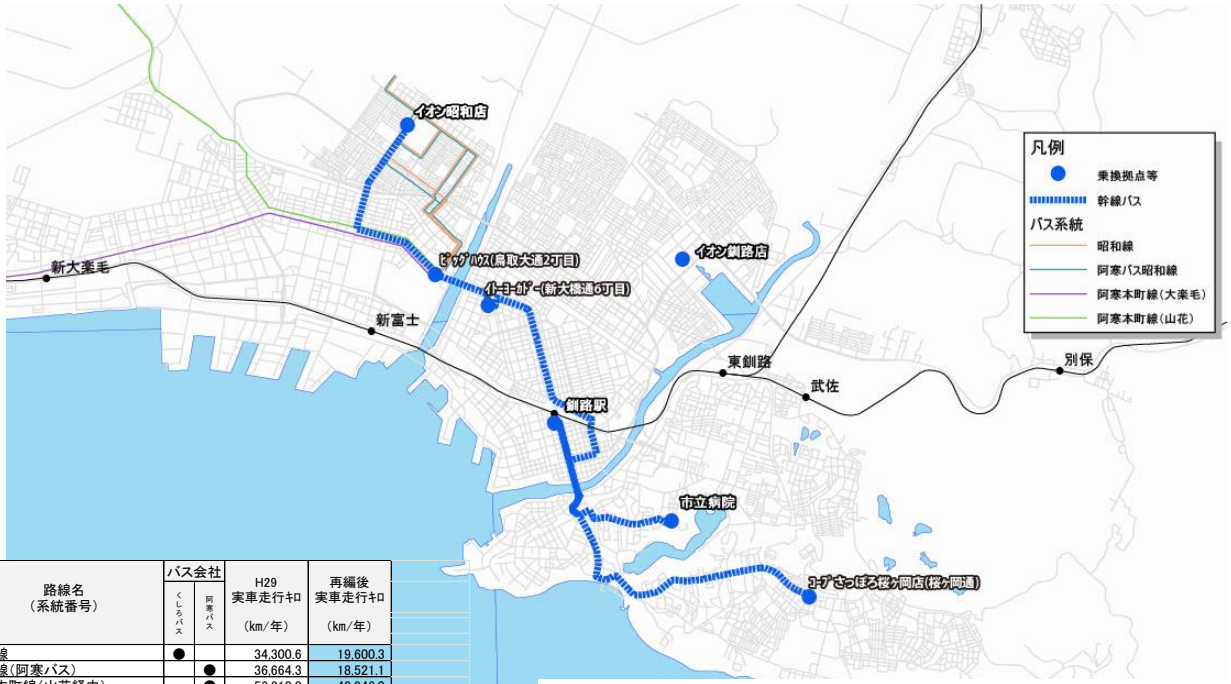
図.«西部地域»支線系路線の配置パターンの検討結果【ケース２、３】

ケース 2,3：幹線系の導入【乗換拠点：昭和、鳥取大通の２箇所】（イオン昭和店を想定）	系統数	5 路線	１年間の総短縮延長※	4.5 万 km

路線名（系統番号）	バス会社 くしろバス	バス会社 阿寒バス	H29 実車走行キロ（km/年）	再編後 実車走行キロ（km/年）	
新富士新野線	●		42,536.6	28,101.1	
鶴野ニュータウン線		●	16,948.0	7,466.6	
山花リフレ線（鶴野経由）		●	26,100.3	18,086.1	
山花リフレ線（大楽毛経由）		●	36,605.4	28,591.2	
高専まりも線		●	12,632.4	7,260.0	差
計			134,822.7	89,505.0	-45,317.7

※増便等をせずに単純に短縮される路線延長の合計

ケース 2,3：幹線系の導入【乗換拠点：昭和、鳥取大通の２箇所】（ビッグハウス釧路店を想定）	系統数	4 路線	１年間の総短縮延長※	5.8 万km



路線名（系統番号）	バス会社 くしろバス	バス会社 阿寒バス	H29 実車走行キロ（km/年）	再編後 実車走行キロ（km/年）	
昭和線	●		34,300.6	19,600.3	
昭和線（阿寒バス）		●	36,664.3	18,521.1	
阿寒本町線（山花経由）		●	56,210.0	43,946.0	
阿寒本町線（大楽毛経由）		●	53,144.0	40,880.0	差
計			180,318.9	122,947.5	-57,371.4

※増便等をせずに単純に短縮される路線延長の合計

※各路線の詳細はケース１と同様

図.«東部地域»支線系路線の配置パターンの検討結果

ケース１～３：【乗換拠点：市立病院、、桜ケ岡の２箇所】（市立病院を想定）　※集約無し	系統数	4 路線	１年間の総短縮延長※	8.5 万km

（集約無し）

路線名（系統番号）	バス会社 くしろバス	バス会社 阿寒バス	H29 実車走行キロ（km/年）	再編後 実車走行キロ（km/年）	
南北線	●		147,106.0	121,911.0	
若草団地線	●		49,857.6	33,415.2	
武佐線	●		72,712.2	57,029.2	
白樺線(湖陵)	●		126,048.9	97,733.6	差
計			395,724.7	310,089.0	−85,635.7

※増便等をせずに単純に短縮される路線延長の合計

ケース２、３：幹線系の導入【乗換拠点：市立病院、桜ケ岡の２箇所】（市立病院を想定）　※集約有り	系統数	4 路線	１年間の総短縮延長※	15.5 万km

（集約有り）

路線名（系統番号）	バス会社 くしろバス	バス会社 阿寒バス	H29 実車走行キロ（km/年）	再編後 実車走行キロ（km/年）	
南北線	●		147,106.0	142501.1	
若草団地線	●		49,857.6		
武佐線	●		72,712.2		
白樺線(湖陵)	●		126,048.9	97,733.6	差
計			395,724.7	240,234.7	−155,490.0

※増便等をせずに単純に短縮される路線延長の合計

図.«東部地域»支線系路線の配置パターンの検討結果【ケース１】

ケース2、3：幹線系の導入【乗換拠点：市立病院、桜ヶ岡の2箇所】（コーポさっぽろ桜ヶ岡店（桜ヶ岡通）を想定）	系統数	1路線	総短縮延長※	3.0万km

路線名（系統番号）	バス会社 くしろバス	阿寒バス	H29 実車走行キロ（km/年）	再編後 実車走行キロ（km/年）	差
昆布森線	●		85,977.0	55,570.5	-30,406.5

※増便等をせずに単純に短縮される路線延長の合計

図.支線系路線の配置パターンの検討結果（個別路線図）
市立病院乗換え«南北線»　※集約無し

現　況

路線延長
18.1 ㎞

再編後

路線延長
15.0 ㎞

差
(-3.1 ㎞)

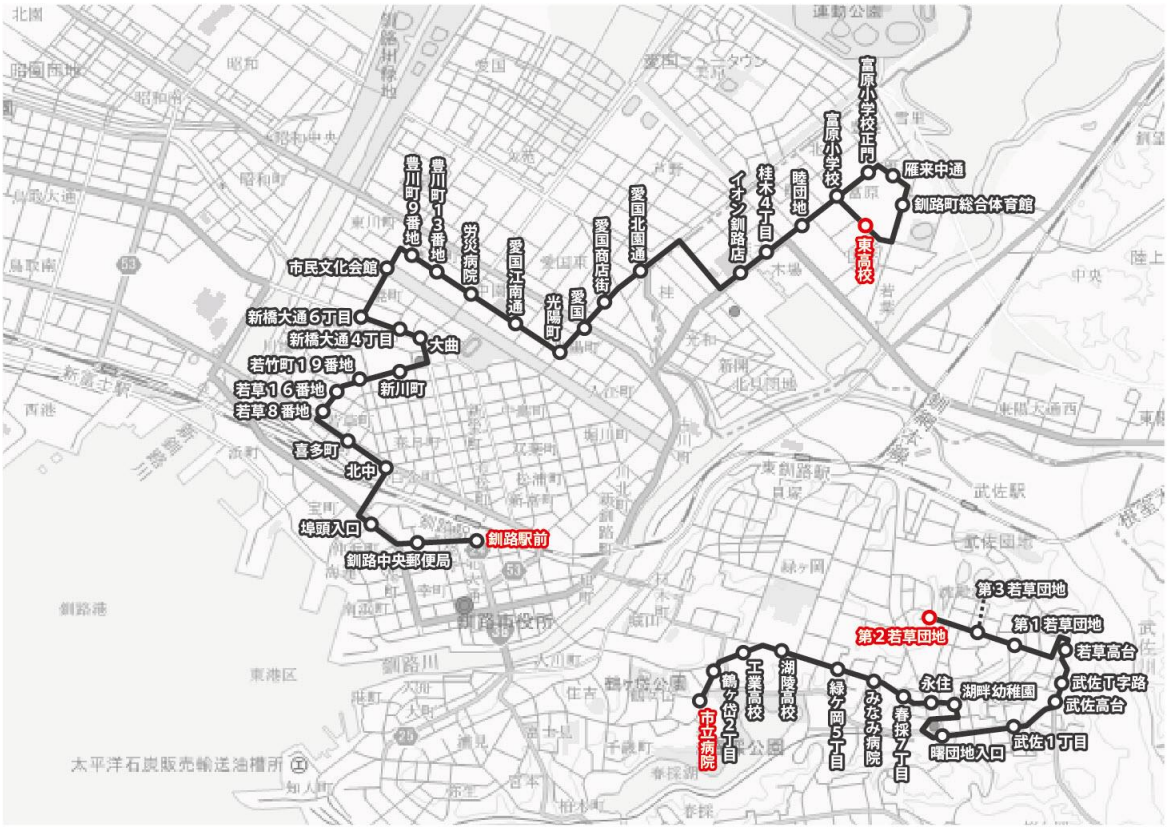
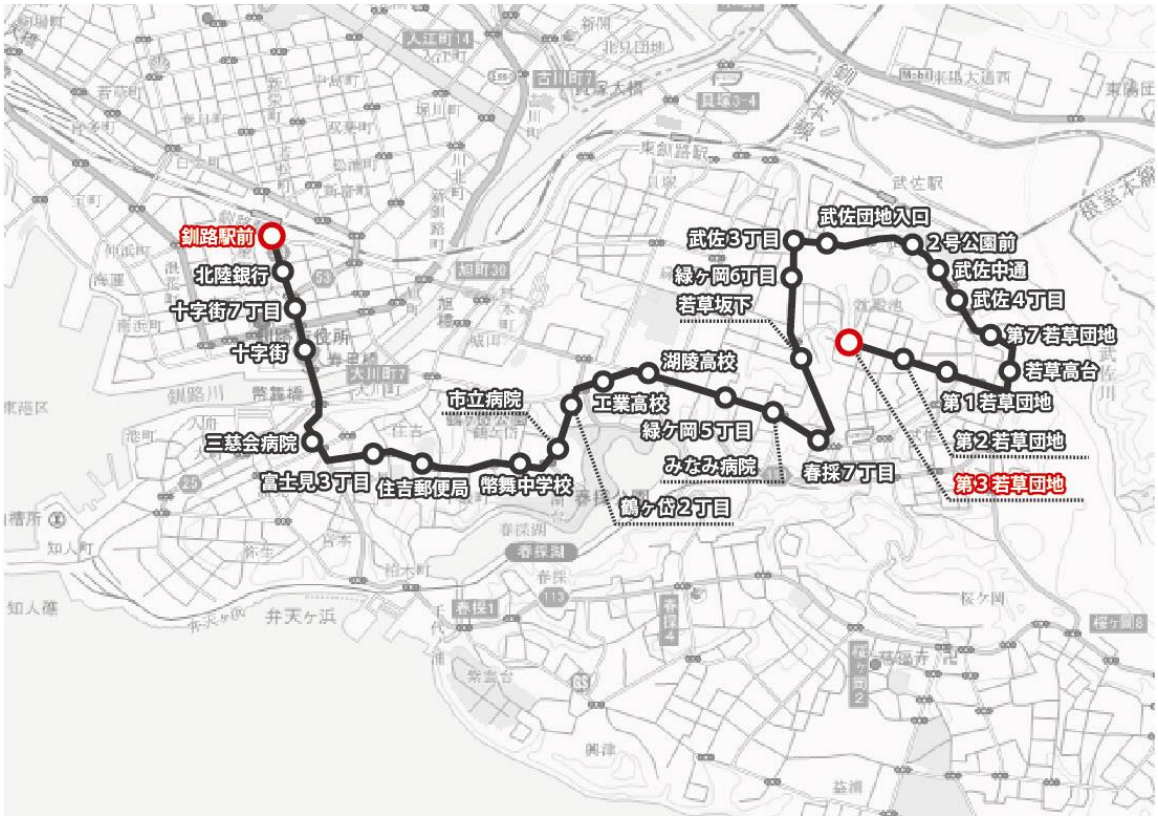


図.支線系路線の配置パターンの検討結果（個別路線図）
市立病院乗換え«若草団地線»　※集約無し

現　況

路線延長
9.4 ㎞



再編後

路線延長
6.3 ㎞

差
(-3.1 ㎞)

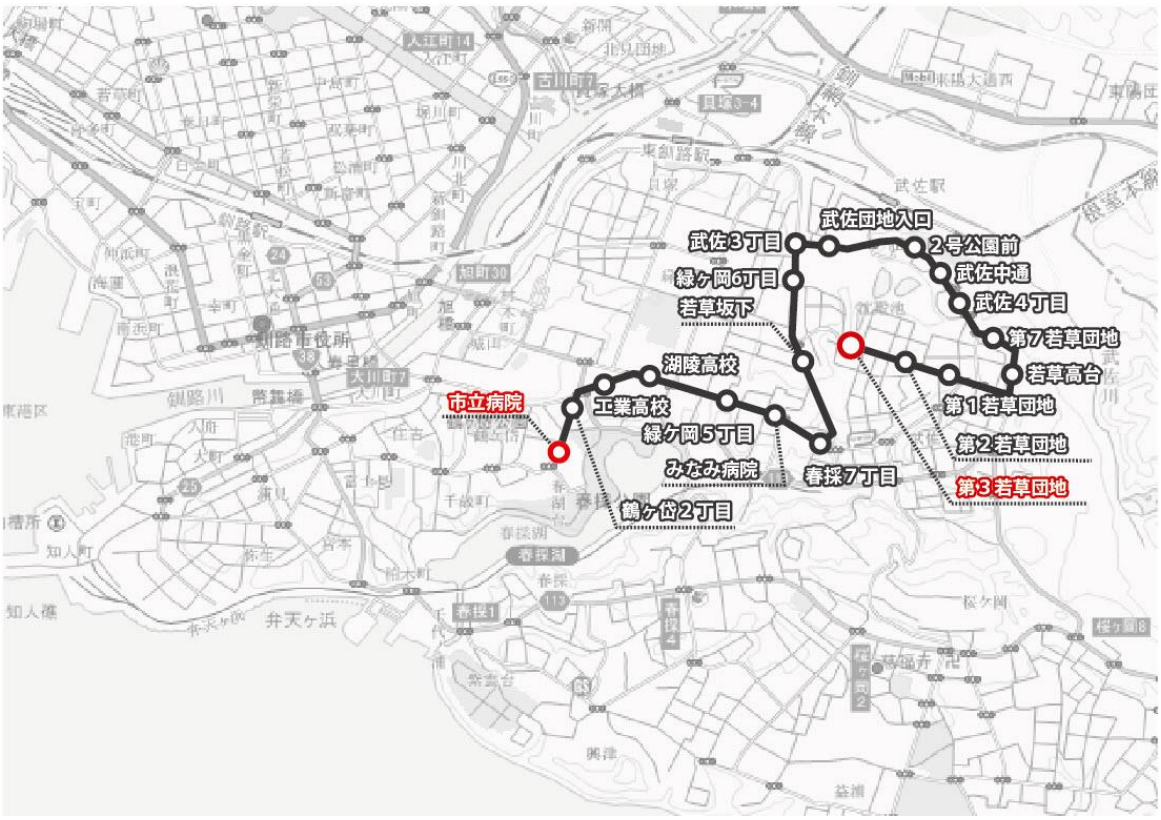
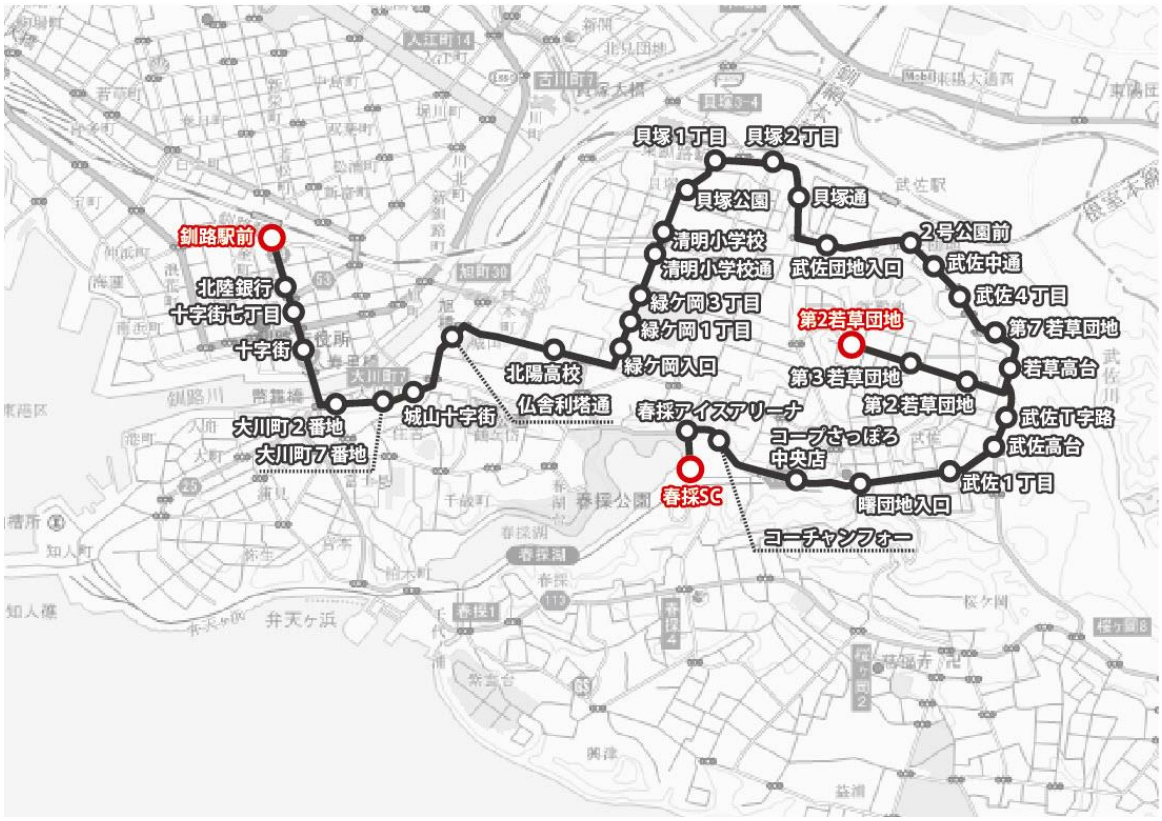


図.支線系路線の配置パターンの検討結果（個別路線図）
市立病院乗換え«武佐線»　※集約無し

現　況

路線延長
10.2 ㎞



再編後

路線延長
8.0 ㎞

差
(-2.2 ㎞)

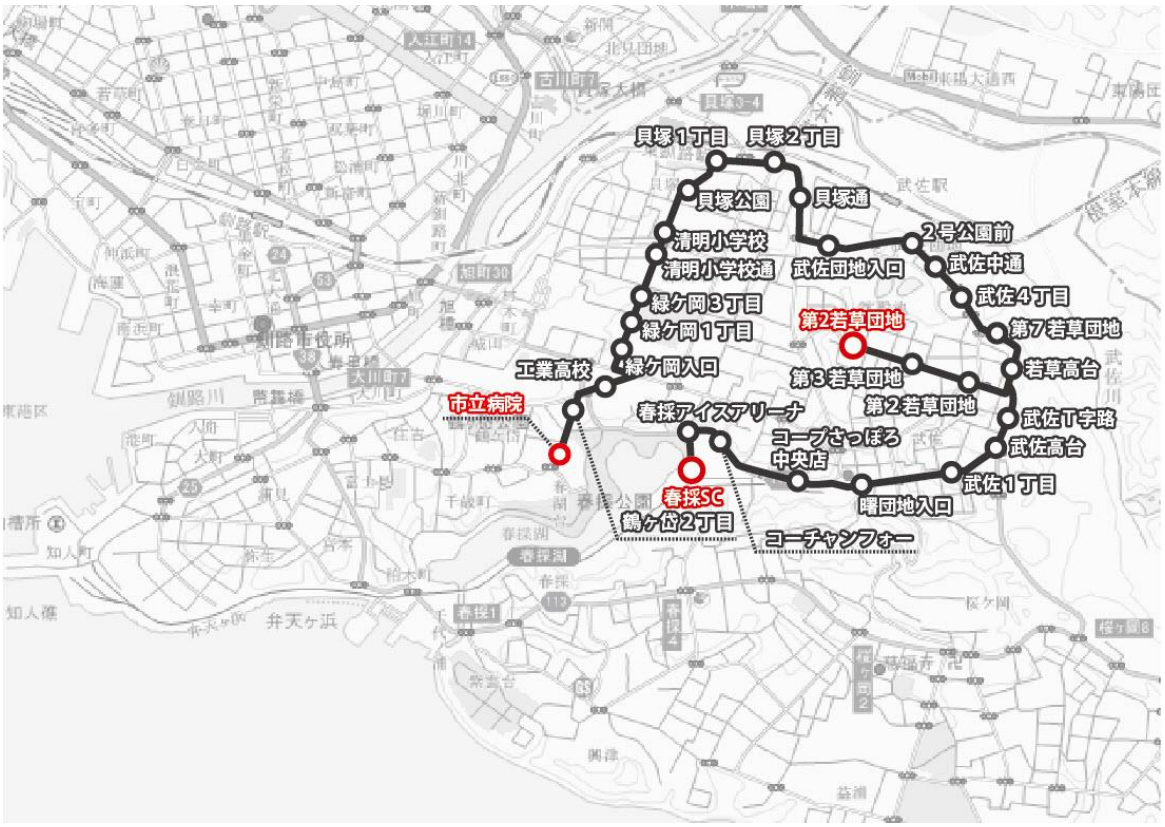
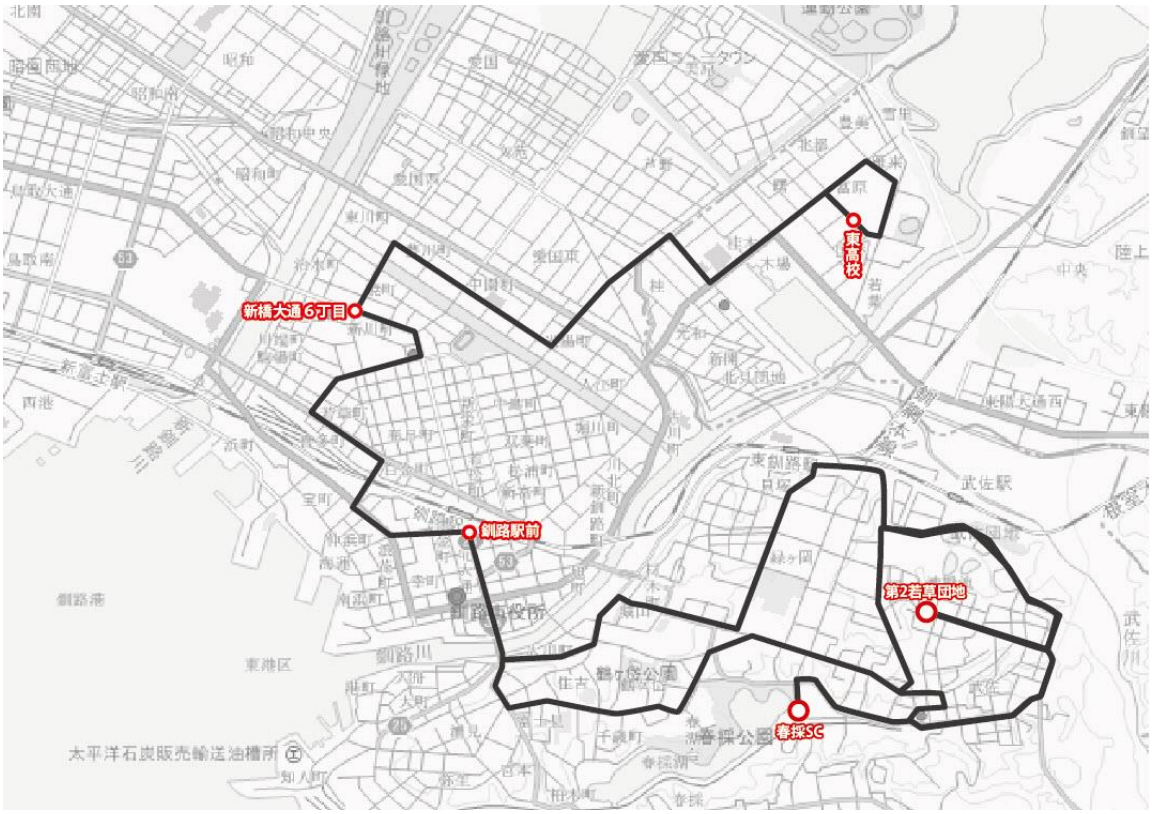


図.【ケース１～３共通】支線系路線の配置パターンの検討結果（個別路線図）
市立病院乗換え«南北線、若草団地線、武佐線を集約化»

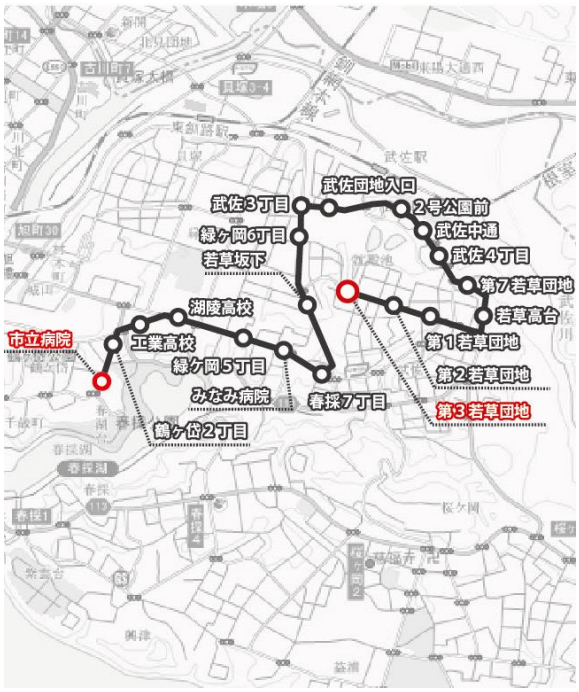
現　況

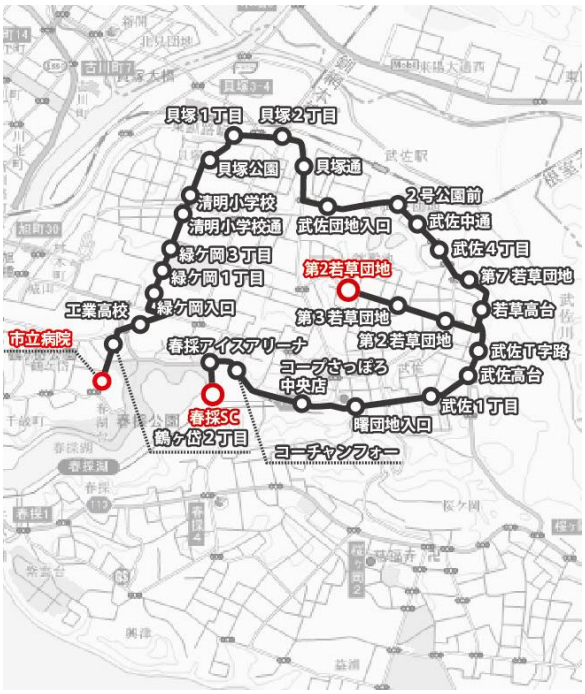


再編後

路線延長
(左ﾙｰﾄ)
6.3 ㎞

(右ﾙｰﾄ)
8.0 ㎞





※２系統に分けて運行

図.【ケース 1～３共通】支線系路線の配置パターンの検討結果（個別路線図）
市立病院乗換え«白樺線（湖陵経由）»

現　況

路線延長
13.8 ㎞

再編後

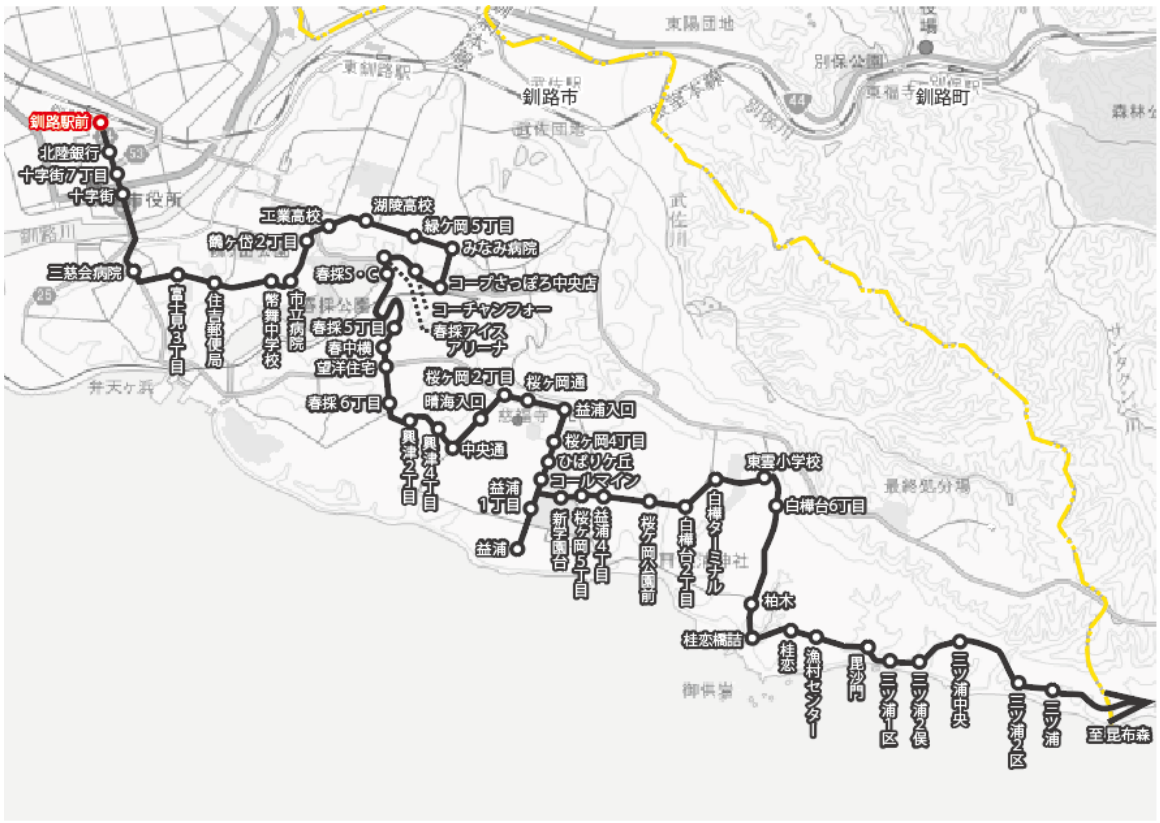
路線延長
10.7 ㎞

差
(-3.1 ㎞)

図.【ケース２、３】支線系路線の配置パターンの検討結果（個別路線図）
コープさっぽろ桜ヶ岡店（桜ヶ岡通）乗換え«昆布森線»

現　況

路線延長
24.6 ㎞



再編後

路線延長
15.9 ㎞

差
(-8.7 ㎞)

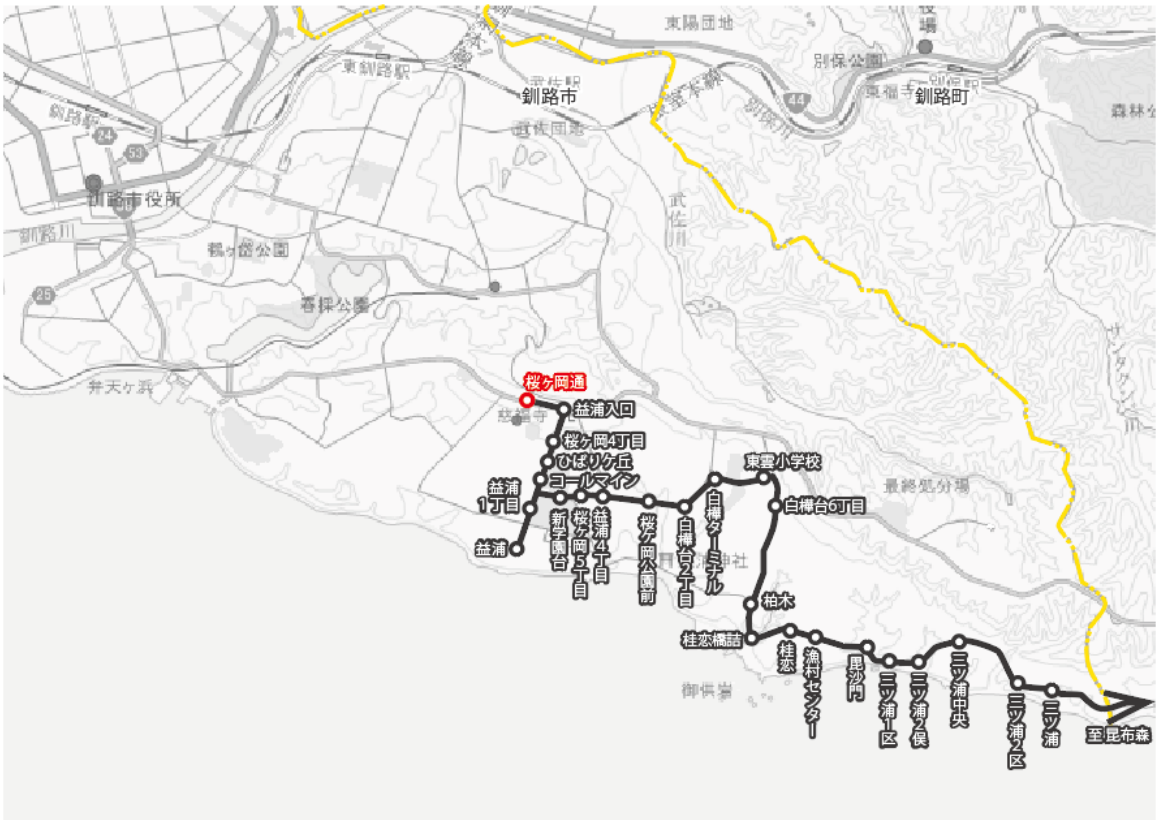


図.支線系路線の配置パターンの検討結果

«鶴居村»

ケース 1,2,3【鶴居線に集約】（下幌呂を想定）	系統数	1 路線	1年間の総短縮延長※	2.0 万km

※増便等をせずに単純に短縮される路線延長の合計

路線名（系統番号）	バス会社 くしろバス	バス会社 阿寒バス	H29 実車走行キロ（km/年）	再編後 実車走行キロ（km/年）	差
幌呂線		●	32,479.0	12,709.2	-19,769.8

«釧路町»

ケース 1,2,3【釧路町の１箇所に集約】（イオン釧路店を想定）	系統数	3 路線	1年間の総短縮延長※	7.4 万km

※増便等をせずに単純に短縮される路線延長の合計

路線名（系統番号）	バス会社 くしろバス	バス会社 阿寒バス	H29 実車走行キロ（km/年）	再編後 実車走行キロ（km/年）	差
別保線	●		58,515.6	38,272.4	
遠矢線	●		112,125.8	87,088.0	
豊美線	●		73,125.6	44,375.4	
計			243,767.0	169,735.7	-74,031.3

図.【ケース１～３】支線系路線の配置パターンの検討結果（個別路線図）
下幌呂で鶴居線に乗換え«幌呂線»

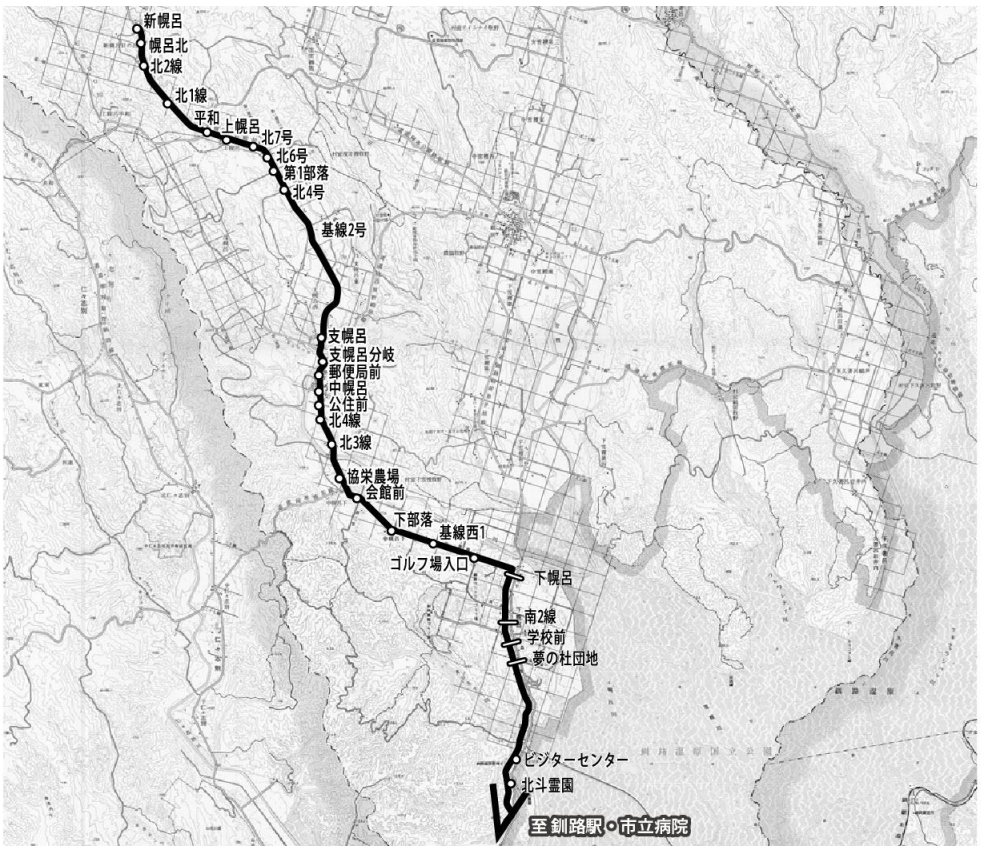
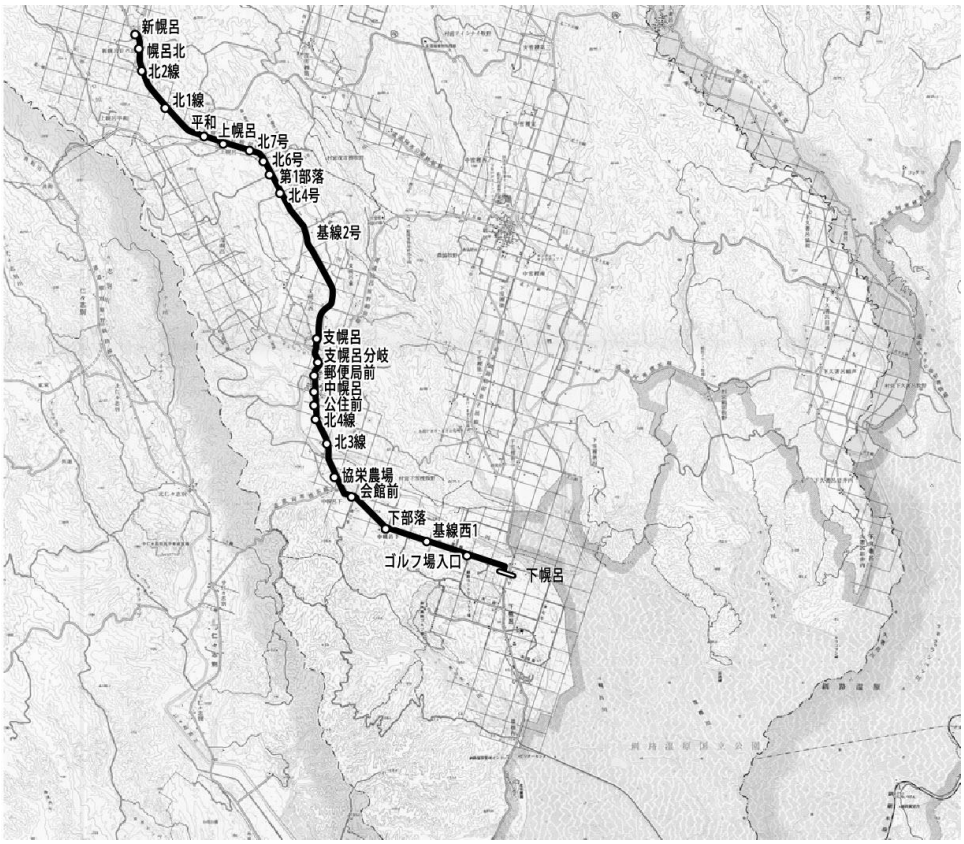
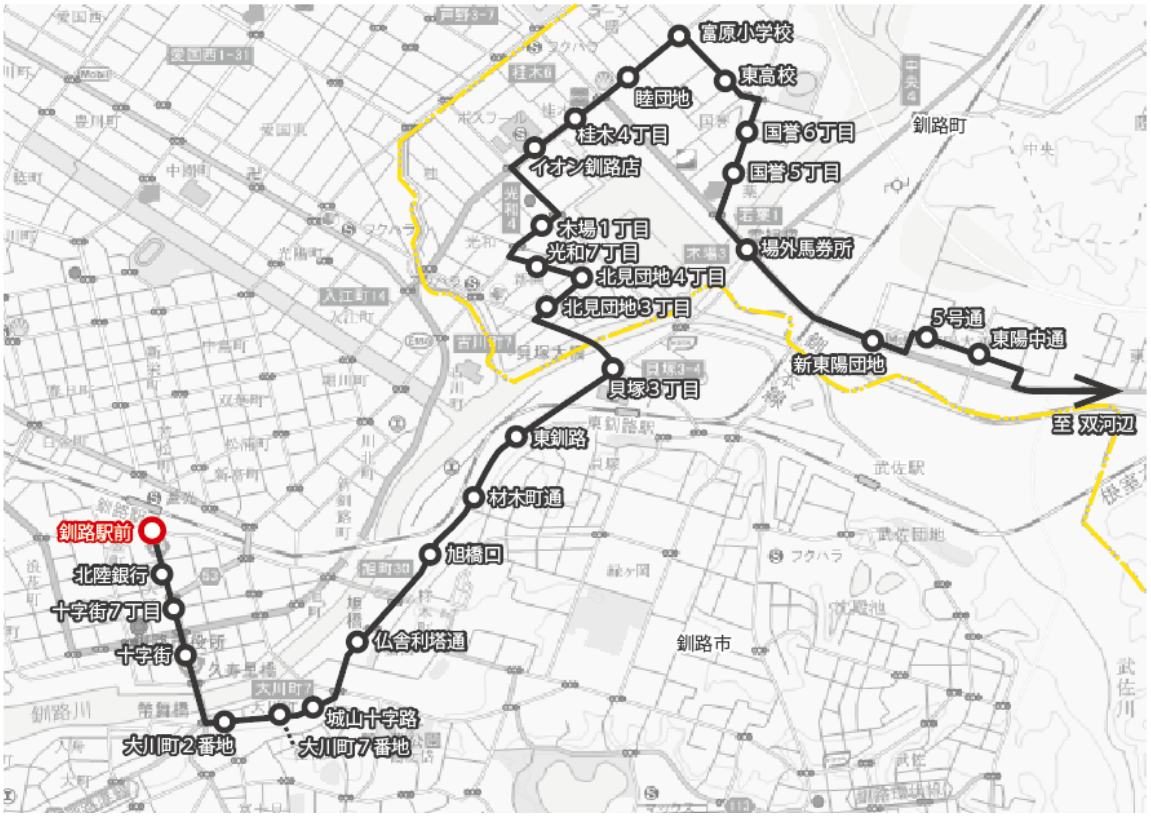
現　況 **路線延長** **50.6 ㎞**	
再編後 **路線延長** **19.8 ㎞** 差 (-30.8 ㎞)	

図.【ケース１～３】支線系路線の配置パターンの検討結果（個別路線図）
イオン釧路店で乗換え«別保線»

現　況

路線延長
18.5 ㎞



再編後

路線延長
12.1 ㎞

差
(-6.4 ㎞)

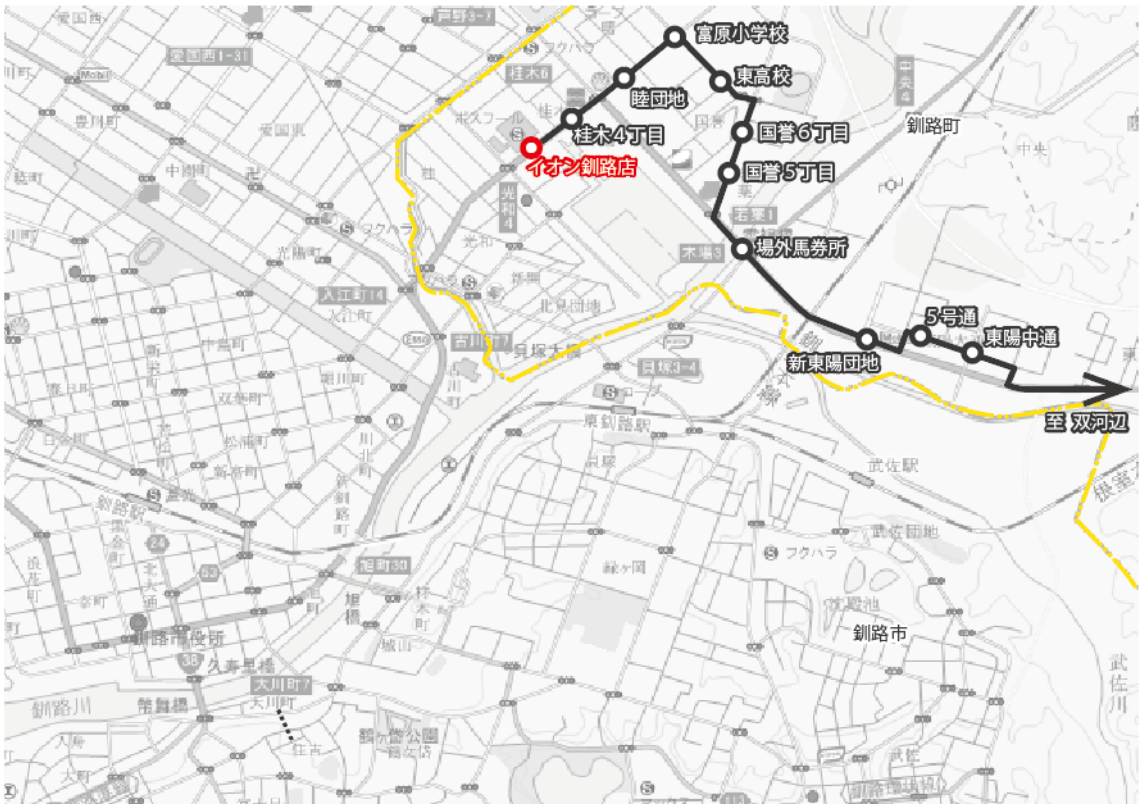
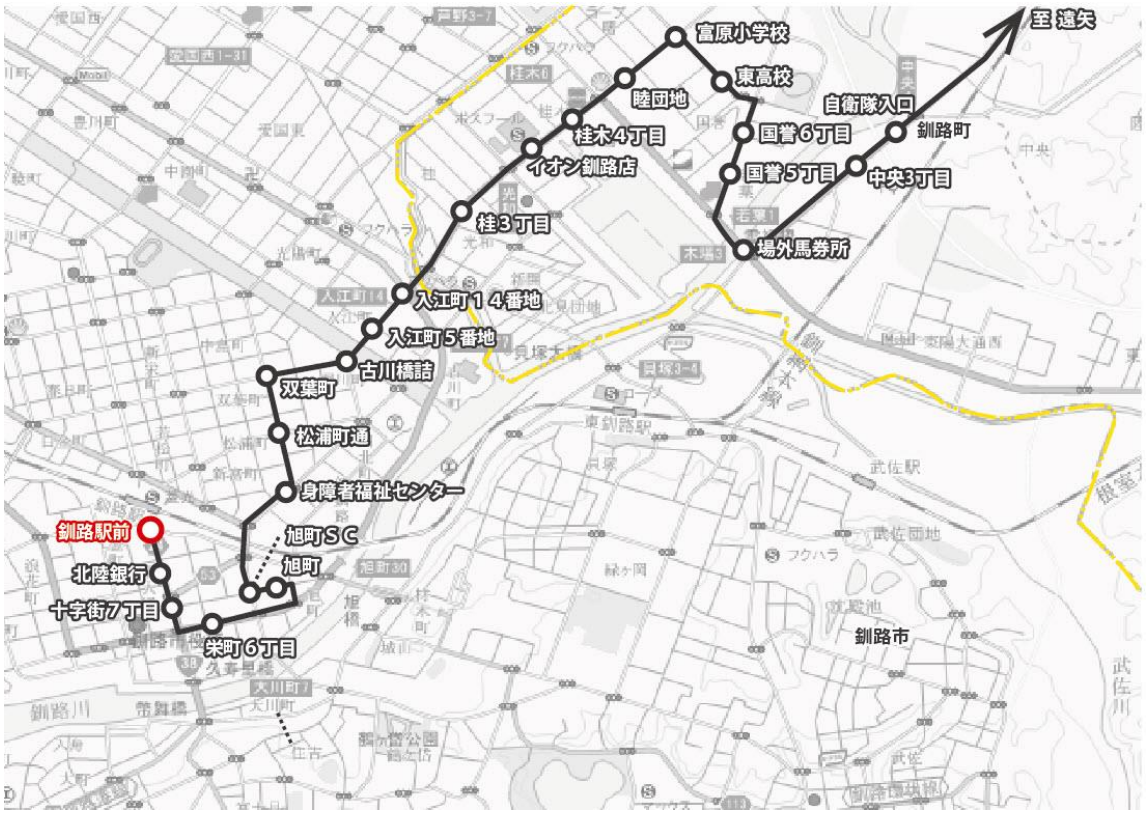


図.【ケース１～３】支線系路線の配置パターンの検討結果（個別路線図）
イオン釧路店で乗換え«遠矢線»

現　況

路線延長
20.6 ㎞



再編後

路線延長
16.0 ㎞

差
(-4.6 ㎞)

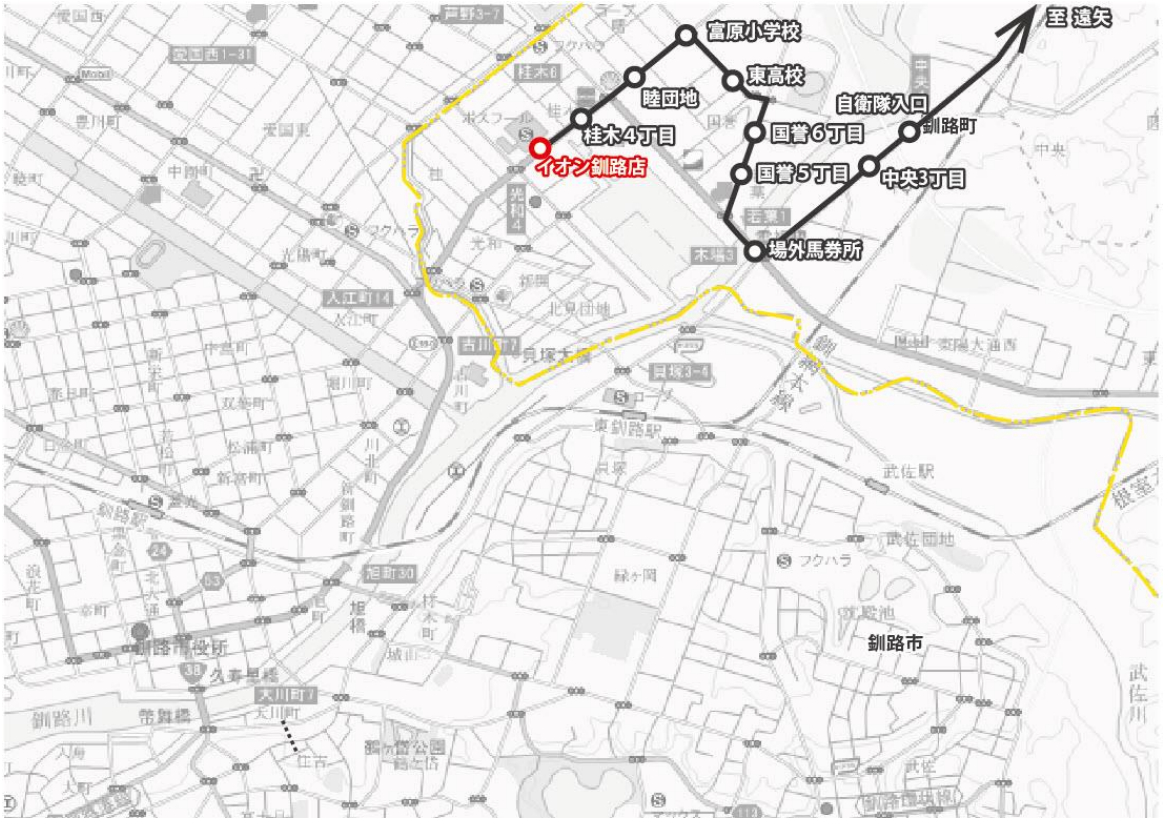
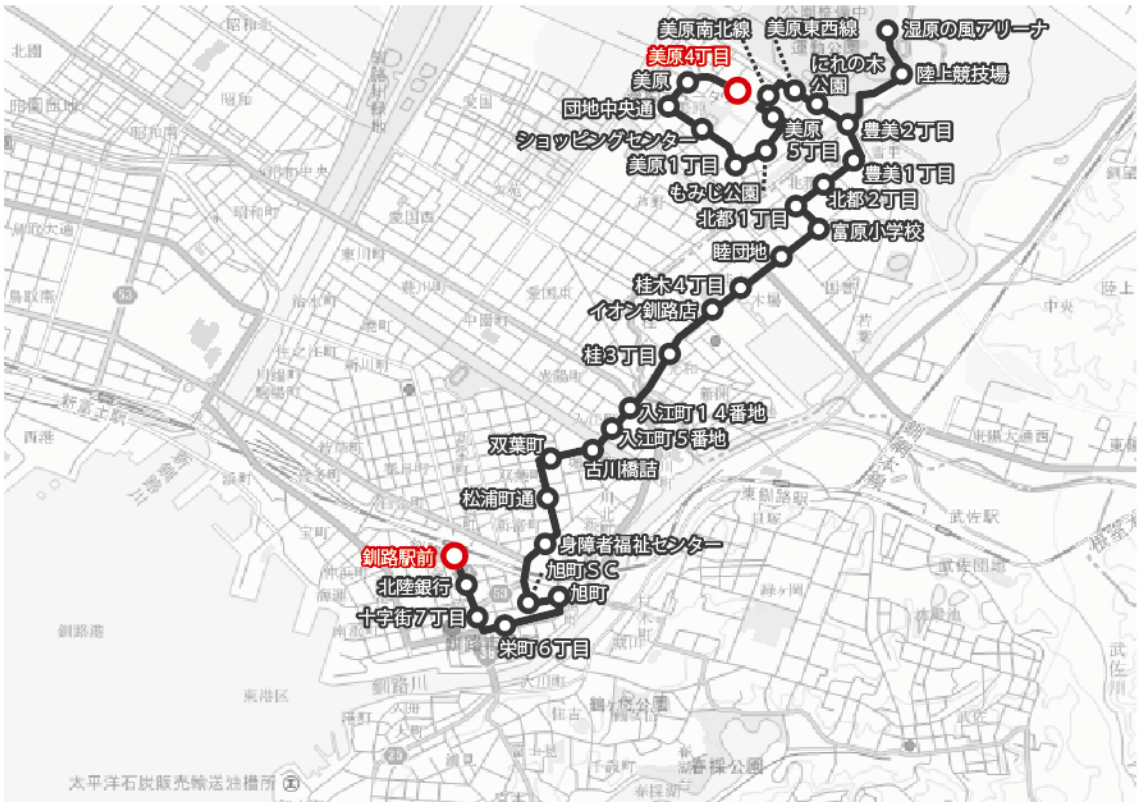


図.【ケース１～３】支線系路線の配置パターンの検討結果（個別路線図）
イオン釧路店で乗換え«豊美線»

現　況

路線延長
11.7 ㎞



再編後

路線延長
7.1 ㎞

差
(-4.6 ㎞)

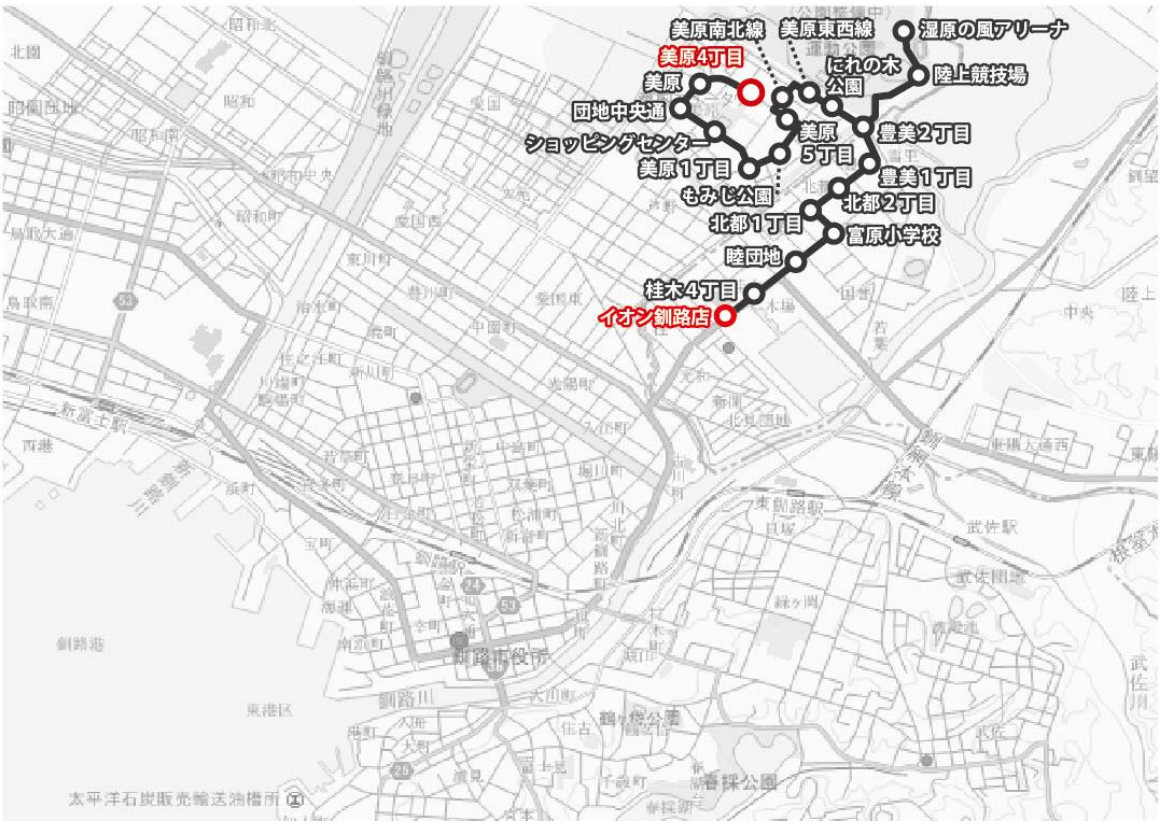


表.再編基本案のベース≪乗換による支線系路線の距離のみ短縮（参考）≫

分類	路線名（系統番号）	バス会社 くしろバス	バス会社 阿寒バス	路線長（往路）（km）a	OD日利用者数（人）	運行便数（往復本数）（便/日）b	H29実車走行距離（km）A	実車走行距離比 運行本数と走行距離による計算値と実車走行距離の比 Z＝A/a*b*365	再編後 再編方針 幹線系路線	乗継拠点等 イオン昭和店	乗継拠点等 市立病院	乗継拠点等 コープさっぽろ桜ヶ岡店	乗継拠点等 ビッグハウス釧路店	乗継拠点等 なし・その他	支線の集約 あり	支線の集約 なし	路線長（km）K	運行便数（便/日）L	運行距離(支線の場合は再編後の距離)（km）A又はM=K*L*365*Z
現行の運行を継続する路線	霧多布線	●		105.1	232	8	281,237.2	0.916						○				8	281,237.2
	白糠線	●		35.0	1,622	53	246,736.0	0.364						○				53	246,736.0
	白糠線（系統の２）	●		46.6		7	95,940.9	0.806						○				7	95,940.9
	釧路羅臼線		●	165.9	41	8	404,624.8	0.835						○				8	404,624.8
	阿寒線		●	78.6	181	8	194,717.1	0.848						○				8	194,717.1
	たくぼく循環線	●		9.2	441	39	114,218.6	0.872						○				39	114,218.6
	若草団地線（系統の２）	●		2.5	19	1	535.0	0.586						○				1	535.0
	武佐線（系統の３）	●		15.7	17	1	3,338.4	0.583						○				1	3,338.4
	鶴ケ岱線	●		35.2	66	3	17,756.6	0.461						○				3	17,756.6
	明輝高校線	●		5.7	31	1	1,202.7	0.578						○				1	1,202.7
	学園線	●		10.3	32	2	3,412.5	0.454						○				2	3,412.5
	文苑公住線	●		13.1	1,369	57	121,607.3	0.446						○				57	121,607.3
	文苑公住線（系統の２）	●		14.1	64	1	125,320.8	0.733						○				1	125,320.8
	昆布森線（系統の２）	●		20.1	33	1	4,321.5	0.589						○				1	4,321.5
	白樺線（千代の浦）	●		9.5	1,031	67	195,690.5	0.842						○				67	195,690.5
	愛国線	●		16.0	36	1	3,424.0	0.586						○				1	3,424.0
	愛国線（系統の２）	●		12.2	77	2	4,888.4	0.549						○				2	4,888.4
	東西線	●		17.5	28	1	3,755.8	0.588						○				1	3,755.8
	美原線	●		8.9	766	23	173,167.3	2.318						○				23	173,167.3
	昭和線（系統の２）	●		7.4	26	1	1,531.8	0.567						○				1	1,531.8
	イオン昭和線	●		8.8	474	37	116,080.8	0.977						○				37	116,080.8
	イオン線	●		18.1	627	23	156,331.6	1.029						○				23	156,331.6
	イオン釧路線	●		6.4	208	18	38,434.5	0.914						○				18	38,434.5
	高専線	●		33.9	97	3	9,695.4	0.261						○				3	9,695.4
	浄水場線	●		6.2	24	2	3,738.6	0.826						○				2	3,738.6
	釧路標津線		●	116.7	5	2	28,632.6	0.336						○				2	28,632.6
	鶴居線		●	41.0	181	11	12,348.3	0.075						○				11	12,348.3
	空港連絡バス		●	22.7	275	26	208,111.3	0.966						○				26	208,111.3
	たんちょう線	●		19.2	158	10	86,887.5	1.240						○				10	86887.5
	晴海線	●		10.9	713	58	196,516.1	0.852						○				58	196516.1
	美原線（芦野）	●		9.6	181	64	69,427.2	0.310						○				64	69427.2
	大楽毛線	●		14.1	31	3	21,981.9	1.424						○				3	21981.9
	大楽毛線（阿寒バス）		●	16.1	386	18	37,271.5	0.352						○				18	37271.5
	イオン新富士線	●		8.7		9	29,649.6	1.037						○				9	29649.6
支線系路線	新富士新野線	●		22.1	267	16	42,536.6	0.330		●						●	14.6	16	28,101.1
	鶴野ニュータウン線		●	14.3	67	3	16,948.0	1.082		●						●	6.3	3	7,466.6
	山花リフレ線（鶴野経由）		●	24.1	55	3	26,100.3	0.989		●						●	16.7	3	18,086.1
	山花リフレ線（大楽毛経由）		●	33.8	41	3	36,605.4	0.989		●						●	26.4	3	28,591.2
	高専まりも線		●	17.4	27	2	12,632.4	0.995		●						●	10.0	2	7,260.0
	南北線	●		18.1	640	35	147,106.0	0.636			●					●	15.0	35	121,911.0
	若草団地線	●		9.4	188	17	49,857.6	0.855			●					●	6.3	17	33,415.2
	武佐線	●		10.2	237	23	72,712.2	0.849			●					●	8.0	23	57,029.2
	白樺線（湖陵）	●		13.8	582	40	126,048.9	0.626			●					●	10.7	40	97,733.6
	昆布森線	●		24.6	167	11	85,977.0	0.870				●				●	15.9	11	55,570.5
	昭和線	●		11.2	134	11	34,300.6	0.763					●			●	6.4	11	19,600.3
	昭和線（阿寒バス）		●	9.7	111	12	36,664.3	0.863					●			●	4.9	12	18,521.1
	阿寒本町線（山花経由）		●	38.5	61	5	56,210.0	0.800					●			●	30.1	5	43,946.0
	阿寒本町線（大楽毛経由）		●	36.4	132	5	53,144.0	0.800					●			●	28.0	5	40,880.0
	別保線	●		18.5	149	13	58,515.6	0.667						釧路町		●	12.1	13	38,272.4
	遠矢線	●		20.6	277	17	112,125.8	0.877						釧路町		●	16.0	17	87,088.0
	豊美線	●		11.7	170	20	73,125.6	0.856						釧路町		●	7.1	20	44,375.4
	幌呂線		●	50.6	23	2	32,479.0	0.879						下幌呂		●	19.8	2	12,709.2
				1346.0	12,800	807	4,085,623	0.733										807	3,773,091

運行距離の差	−312,532	−7.6%
便数の差	0	0.0%

表.再編基本案ケース１（在来線の活用）の検討結果

支線系路線の便数は現況に比べ45%の増加、幹線系の代替を担う路線は最低減30便を確保

赤文字が幹線系路線を代替する在来線、※30便以下は増便路線

分類	路線名（系統番号）	バス会社 くしろバス	バス会社 阿寒バス	路線長（往路）（km）a	OD日利用者数（人）	運行便数（往復本数）（便/日）b	H29実車走行距離（km）A	実車走行距離比 運行本数と走行距離による計算値と実車走行距離の比 Z＝A/a*b*365	再編後 再編方針 幹線系路線	乗継拠点等 イオン昭和店	乗継拠点等 市立病院	乗継拠点等 コープさっぽろ桜ヶ岡店	乗継拠点等 ビックハウス釧路店	乗継拠点等 なし・その他	支線の集約 あり	支線の集約 なし	再編後 路線長（km）K	再編後 運行便数（便/日）L	再編後 運行距離(支線の場合は再編後の距離)（km）A又はM=K*L*365*Z
現行の運行を継続する路線	霧多布線	●		105.1	232	8	281,237.2	0.916						○				8	281,237
	白糠線	●		35.0	1,622	53	246,736.0	0.364	釧路駅～ビックハウス					○				53	246,736
	白糠線（系統の2）	●		46.6		7	95,940.9	0.806						○				7	95,941
	釧路羅臼線		●	165.9	41	8	404,624.8	0.835						○				8	404,625
	阿寒線		●	78.6	181	8	194,717.1	0.848						○				8	194,717
	たくぼく循環線	●		9.2	441	39	114,218.6	0.872						○				39	114,219
	若草団地線（系統の2）	●		2.5	19	1	535.0	0.586						○				1	535
	武佐線（系統の3）	●		15.7	17	1	3,338.4	0.583						○				1	3,338
	鶴ケ岱線	●		35.2	66	3	17,756.6	0.461						○				3	17,757
	明輝高校線	●		5.7	31	1	1,202.7	0.578						○				1	1,203
	学園線	●		10.3	32	2	3,412.5	0.454						○				2	3,413
	文苑公住線	●		13.1	1,369	57	121,607.3	0.446	釧路駅～市立病院					○				57	121,607
	文苑公住線（系統の2）	●		14.1	64	1	125,320.8	0.733						○				1	125,321
	昆布森線（系統の2）	●		20.1	33	1	4,321.5	0.589						○				1	4,322
	白樺線（千代の浦）	●		9.5	1,031	67	195,690.5	0.842	釧路駅～コープさっぽろ桜ヶ岡店					○				67	195,691
	愛国線	●		16.0	36	1	3,424.0	0.586						○				1	3,424
	愛国線（系統の2）	●		12.2	77	2	4,888.4	0.549						○				2	4,888
	東西線	●		17.5	28	1	3,755.8	0.588						○				1	3,756
	美原線	●		8.9	766	23	173,167.3	2.318						○				23	173,167
	昭和線（系統の2）	●		7.4	26	1	1,531.8	0.567						○				1	1,532
	イオン昭和線	●		8.8	474	37	116,080.8	0.977	釧路駅～イオン昭和店					○				37	116,081
	イオン線	●		18.1	627	23	156,331.6	1.029	イオン昭和店、イオン釧路店～市立病院					○				30※	203,911
	イオン釧路線	●		6.4	208	18	38,434.5	0.914						○				18	38,435
	高専線	●		33.9	97	3	9,695.4	0.261						○				3	9,695
	浄水場線	●		6.2	24	2	3,738.6	0.826						○				2	3,739
	釧路標津線		●	116.7	5	2	28,632.6	0.336						○				2	28,633
	鶴居線		●	41.0	181	11	12,348.3	0.075						○				11	12,348
	空港連絡バス		●	22.7	275	26	208,111.3	0.966						○				26	208,111
	たんちょう線	●		19.2	158	10	86,887.5	1.240						○				10	86,888
	晴海線	●		10.9	713	58	196,516.1	0.852						○				58	196,516
	美原線（芦野）	●		9.6	181	64	69,427.2	0.310						○				64	69,427
	大楽毛線	●		14.1	31	3	21,981.9	1.424						○				3	21,982
	大楽毛線（阿寒バス）		●	16.1	386	18	37,271.5	0.352						○				18	37,272
	イオン新富士線	●		8.7		9	29,649.6	1.037						○				9	29,650
支線系路線	新富士新野線	●		22.1	267	16	42,536.6	0.330		●						●	14.6	24	42,152
	鶴野ニュータウン線		●	14.3	67	3	16,948.0	1.082		●						●	6.3	5	12,444
	山花リフレ線（鶴野経由）		●	24.1	55	3	26,100.3	0.989		●						●	16.7	5	30,144
	山花リフレ線（大楽毛経由）		●	33.8	41	3	36,605.4	0.989		●						●	26.4	5	47,652
	高専まりも線		●	17.4	27	2	12,632.4	0.995		●						●	10.0	3	10,890
	南北線	●		18.1	640	35	147,106.0	0.636			●				●		14.3	43	175,073
	若草団地線	●		9.4	188	17	49,857.6	0.855			●				●				
	武佐線	●		10.2	237	23	72,712.2	0.849			●				●				
	白樺線（湖陵）	●		13.8	582	40	126,048.9	0.626			●					●	10.7	58	141,714
	昆布森線	●		24.6	167	11	85,977.0	0.870				●				●	15.9	16	80,830
	昭和線	●		11.2	134	11	34,300.6	0.763					●			●	6.4	16	28,510
	昭和線（阿寒バス）		●	9.7	111	12	36,664.3	0.863					●			●	4.9	18	27,782
	阿寒本町線（山花経由）		●	38.5	61	5	56,210.0	0.800					●			●	30.1	8	70,314
	阿寒本町線（大楽毛経由）		●	36.4	132	5	53,144.0	0.800					●			●	28.0	8	65,408
	別保線	●		18.5	149	13	58,515.6	0.667						釧路町		●	12.1	19	55,937
	遠矢線	●		20.6	277	17	112,125.8	0.877						釧路町		●	16.0	25	128,071
	豊美線	●		11.7	170	20	73,125.6	0.856						釧路町		●	7.1	29	64,344
	幌呂線		●	50.6	23	2	32,479.0	0.879						下幌呂		●	19.8	3	19,064
				1346.0	12,800	807	4,085,623	0.733										861	4,060,439

運行距離の差	-25,184	-0.62%
便数の差	54	6.7%

表.再編基本案ケース２（幹線系１路線の導入）の検討結果

支線系路線の便数は現況に比べ20%の増加、幹線系路線は50便を確保

赤文字が幹線系路線を代替する在来線

分類	路線名（系統番号）	バス会社		路線長（往路）	OD日利用者数	運行便数（往復本数）	H29実車走行距離	実車走行距離比	再編後											
		くしろバス	阿寒バス					運行本数と走行距離による計算値と実車走行距離の比	再編方針								路線長	運行便数	実車走行距離(支線の場合は再編後の距離)
									幹線系路線	乗継拠点等					支線の集約					
										イオン昭和店	市立病院	コープさっぽろ桜ヶ岡店	ビッグハウス釧路店	なし・その他	あり	なし			
				（km）	（人）	（便/日）	（km）	Z＝A/a*b*365									（km）	（便/日）	（km）
				a		b	A										K	L	A又は M=K*L*365*Z
幹線系路線	新規幹線バス（昭和～病院）	●	●						イオン昭和店～釧路駅～市立病院								11.7	50	156,577
現行の運行を継続する路線	霧多布線	●		105.1	232	8	281,237.2	0.916						○				8	281,237.2
	白糠線	●		35.0	1,622	53	246,736.0	0.364	釧路駅～ビックハウス					○				53	246,736.0
	白糠線（系統の2）	●		46.6		7	95,940.9	0.806						○				7	95,940.9
	釧路羅臼線		●	165.9	41	8	404,624.8	0.835						○				8	404,624.8
	阿寒線		●	78.6	181	8	194,717.1	0.848						○				8	194,717.1
	たくぼく循環線	●		9.2	441	39	114,218.6	0.872						○				39	114,218.6
	若草団地線（系統の2）	●		2.5	19	1	535.0	0.586						○				1	535.0
	武佐線（系統の3）	●		15.7	17	1	3,338.4	0.583						○				1	3,338.4
	鶴ケ岱線	●		35.2	66	3	17,756.6	0.461						○				3	17,756.6
	明輝高校線	●		5.7	31	1	1,202.7	0.578						○				1	1,202.7
	学園線	●		10.3	32	2	3,412.5	0.454						○				2	3,412.5
	文苑公住線	●		13.1	1,369	57	121,607.3	0.446	釧路駅～市立病院					○				57	121,607.3
	文苑公住線（系統の2）	●		14.1	64	1	125,320.8	0.733						○				1	125,320.8
	昆布森線（系統の2）	●		20.1	33	1	4,321.5	0.589						○				1	4,321.5
	白樺線（千代の浦）	●		9.5	1,031	67	195,690.5	0.842	釧路駅～コープさっぽろ桜ヶ岡店					○				67	195,690.5
	愛国線	●		16.0	36	1	3,424.0	0.586						○				1	3,424.0
	愛国線（系統の2）	●		12.2	77	2	4,888.4	0.549						○				2	4,888.4
	東西線	●		17.5	28	1	3,755.8	0.588						○				1	3,755.8
	美原線	●		8.9	766	23	173,167.3	2.318						○				23	173,167.3
	昭和線（系統の2）	●		7.4	26	1	1,531.8	0.567						○				1	1,531.8
	イオン昭和線	●		8.8	474	37	116,080.8	0.977	釧路駅～イオン昭和店					○				37	116,080.8
	イオン線	●		18.1	627	23	156,331.6	1.029	イオン昭和店、イオン釧路店～市立病院					○				23	156,331.6
	イオン釧路線	●		6.4	208	18	38,434.5	0.914	釧路駅～イオン釧路店					○				18	38,434.5
	高専線	●		33.9	97	3	9,695.4	0.261						○				3	9,695.4
	浄水場線	●		6.2	24	2	3,738.6	0.826						○				2	3,738.6
	釧路標津線		●	116.7	5	2	28,632.6	0.336						○				2	28,632.6
	鶴居線		●	41.0	181	11	12,348.3	0.075						○				11	12,348.3
	空港連絡バス		●	22.7	275	26	208,111.3	0.966						○				26	208,111.3
	たんちょう線	●		19.2	158	10	86,887.5	1.240						○				10	86887.5
	晴海線	●		10.9	713	58	196,516.1	0.852						○				58	196516.1
	美原線（芦野）	●		9.6	181	64	69,427.2	0.310						○				64	69427.2
	大楽毛線	●		14.1	31	3	21,981.9	1.424						○				3	21981.9
	大楽毛線（阿寒バス）		●	16.1	386	18	37,271.5	0.352						○				18	37271.5
	イオン新富士線	●		8.7		9	29,649.6	1.037						○				9	29649.6
支線系路線	新富士新野線	●		22.1	267	16	42,536.6	0.330		●						●	14.6	20	35126.4
	鶴野ニュータウン線		●	14.3	67	3	16,948.0	1.082		●						●	6.3	4	9955.5
	山花リフレ線（鶴野経由）		●	24.1	55	3	26,100.3	0.989		●						●	16.7	4	24114.8
	山花リフレ線（大楽毛経由）		●	33.8	41	3	36,605.4	0.989		●						●	26.4	4	38121.6
	高専まりも線		●	17.4	27	2	12,632.4	0.995		●						●	10.0	3	10890.0
	南北線	●		18.1	640	35	147,106.0	0.636			●				●		14.3	42	171001.4
	若草団地線	●		9.4	188	17	49,857.6	0.855			●				●				
	武佐線	●		10.2	237	23	72,712.2	0.849			●				●				
	白樺線（湖陵）	●		13.8	582	40	126,048.9	0.626			●					●	10.7	48	117280.3
	昆布森線	●		24.6	167	11	85,977.0	0.870				●				●	15.9	14	70,726
	昭和線	●		11.2	134	11	34,300.6	0.763					●			●	6.4	14	24,946
	昭和線（阿寒バス）		●	9.7	111	12	36,664.3	0.863					●			●	4.9	15	23,151
	阿寒本町線（山花経由）		●	38.5	61	5	56,210.0	0.800					●			●	30.1	6	52,735
	阿寒本町線（大楽毛経由）		●	36.4	132	5	53,144.0	0.800					●			●	28.0	6	49,056
	別保線	●		18.5	149	13	58,515.6	0.667						釧路町		●	12.1	16	47,104
	遠矢線	●		20.6	277	17	112,125.8	0.877						釧路町		●	16.0	21	107,579
	豊美線	●		11.7	170	20	73,125.6	0.856						釧路町		●	7.1	24	53,250
	幌呂線		●	50.6	23	2	32,479.0	0.879						下幌呂		●	19.8	3	19,064
				1346.0	12,800	807	4,085,623	0.733										863	4,023,214

運行距離の差	−62,410	−1.5%
便数の差	56	6.9%

表.再編基本案ケース３（幹線系２路線の導入）の検討結果

支線系路線の便数は現況に比べ10%の増加、幹線系路線は24～32便を確保

分類	路線名（系統番号）	バス会社 くしろバス	バス会社 阿寒バス	路線長（往路）（km）a	OD日利用者数（人）	運行便数（往復本数）（便/日）b	H29実車走行距離（km）A	実車走行距離比 運行本数と走行距離による計算値と実車走行距離の比 Z＝A/a*b*365	再編後 再編方針 幹線系路線	乗継拠点等 イオン昭和店	乗継拠点等 市立病院	乗継拠点等 コープさっぽろ桜ヶ岡店	乗継拠点等 ビッグハウス釧路店	乗継拠点等 なし・その他	支線の集約 あり	支線の集約 なし	路線長（km）K	運行便数（便/日）L	実車走行距離(支線の場合は再編後の距離)（km）A又はM=K*L*365*Z
幹線系路線	新規幹線バス（昭和～病院）	●	●						イオン昭和店～釧路駅～市立病院								11.7	32	100,209
	新規幹線バス（昭和～桜ヶ岡）	●	●						イオン昭和店～釧路駅～桜ヶ岡								14.5	24	93,143
現行の運行を継続する路線	霧多布線	●		105.1	232	8	281,237.2	0.916						○				8	281,237.2
	白糠線	●		35.0	1,622	53	246,736.0	0.364	釧路駅～ビックハウス					○				53	246,736.0
	白糠線（系統の２）	●		46.6		7	95,940.9	0.806						○				7	95,940.9
	釧路羅臼線		●	165.9	41	8	404,624.8	0.835						○				8	404,624.8
	阿寒線		●	78.6	181	8	194,717.1	0.848						○				8	194,717.1
	たくぼく循環線	●		9.2	441	39	114,218.6	0.872						○				39	114,218.6
	若草団地線（系統の２）	●		2.5	19	1	535.0	0.586						○				1	535.0
	武佐線（系統の３）	●		15.7	17	1	3,338.4	0.583						○				1	3,338.4
	鶴ケ岱線	●		35.2	66	3	17,756.6	0.461						○				3	17,756.6
	明輝高校線	●		5.7	31	1	1,202.7	0.578						○				1	1,202.7
	学園線	●		10.3	32	2	3,412.5	0.454						○				2	3,412.5
	文苑公住線	●		13.1	1,369	57	121,607.3	0.446	釧路駅～市立病院					○				57	121,607.3
	文苑公住線（系統の２）	●		14.1	64	1	125,320.8	0.733						○				1	125,320.8
	昆布森線（系統の２）	●		20.1	33	1	4,321.5	0.589						○				1	4,321.5
	白樺線（千代の浦）	●		9.5	1,031	67	195,690.5	0.842	釧路駅～コープさっぽろ桜ヶ岡店					○				67	195,690.5
	愛国線	●		16.0	36	1	3,424.0	0.586						○				1	3,424.0
	愛国線（系統の２）	●		12.2	77	2	4,888.4	0.549						○				2	4,888.4
	東西線	●		17.5	28	1	3,755.8	0.588						○				1	3,755.8
	美原線	●		8.9	766	23	173,167.3	2.318						○				23	173,167.3
	昭和線（系統の２）	●		7.4	26	1	1,531.8	0.567						○				1	1,531.8
	イオン昭和線	●		8.8	474	37	116,080.8	0.977	釧路駅～イオン昭和店					○				37	116,080.8
	イオン線	●		18.1	627	23	156,331.6	1.029	イオン昭和店、イオン釧路店～市立病院					○				23	156,331.6
	イオン釧路線	●		6.4	208	18	38,434.5	0.914	釧路駅～イオン釧路店					○				18	38,434.5
	高専線	●		33.9	97	3	9,695.4	0.261						○				3	9,695.4
	浄水場線	●		6.2	24	2	3,738.6	0.826						○				2	3,738.6
	釧路標津線		●	116.7	5	2	28,632.6	0.336						○				2	28,632.6
	鶴居線		●	41.0	181	11	12,348.3	0.075						○				11	12,348.3
	空港連絡バス		●	22.7	275	26	208,111.3	0.966						○				26	208,111.3
	たんちょう線	●		19.2	158	10	86,887.5	1.240						○				10	86887.5
	晴海線	●		10.9	713	58	196,516.1	0.852						○				58	196516.1
	美原線（芦野）	●		9.6	181	64	69,427.2	0.310						○				64	69427.2
	大楽毛線	●		14.1	31	3	21,981.9	1.424						○				3	21981.9
	大楽毛線（阿寒バス）		●	16.1	386	18	37,271.5	0.352						○				18	37271.5
	イオン新富士線	●		8.7		9	29,649.6	1.037						○				9	29649.6
支線系路線	新富士新野線	●		22.1	267	16	42,536.6	0.330		●						●	14.6	18	31,613.7
	鶴野ニュータウン線		●	14.3	67	3	16,948.0	1.082		●						●	6.3	4	9,955.5
	山花リフレ線（鶴野経由）		●	24.1	55	3	26,100.3	0.989		●						●	16.7	4	24,114.8
	山花リフレ線（大楽毛経由）		●	33.8	41	3	36,605.4	0.989		●						●	26.4	4	38,121.6
	高専まりも線		●	17.4	27	2	12,632.4	0.995		●						●	10.0	3	10,890.0
	南北線	●		18.1	640	35	147,106.0	0.636			●				●		14.3	39	158,787.0
	若草団地線	●		9.4	188	17	49,857.6	0.855			●				●				
	武佐線	●		10.2	237	23	72,712.2	0.849			●				●				
	白樺線（湖陵）	●		13.8	582	40	126,048.9	0.626			●					●	10.7	44	107,506.9
	昆布森線	●		24.6	167	11	85,977.0	0.870				●				●	15.9	13	65,674.2
	昭和線	●		11.2	134	11	34,300.6	0.763					●			●	6.4	13	23,164.0
	昭和線（阿寒バス）		●	9.7	111	12	36,664.3	0.863					●			●	4.9	14	21,608.0
	阿寒本町線（山花経由）		●	38.5	61	5	56,210.0	0.800					●			●	30.1	6	52,735.2
	阿寒本町線（大楽毛経由）		●	36.4	132	5	53,144.0	0.800					●			●	28.0	6	49,056.0
	別保線	●		18.5	149	13	58,515.6	0.667						釧路町		●	12.1	15	44,160.4
	遠矢線	●		20.6	277	17	112,125.8	0.877						釧路町		●	16.0	19	97,333.6
	豊美線	●		11.7	170	20	73,125.6	0.856						釧路町		●	7.1	22	48,812.9
	幌呂線		●	50.6	23	2	32,479.0	0.879						下幌呂		●	19.8	3	19,063.8
				1346.0	12,800	807	4,085,623	0.733										852	4,008,485

運行距離の差	−77,139	−1.9%
便数の差	45	5.6%

（４）乗換拠点の機能検討

- 再編基本パターンのうち、協議会や専門部会の議論を踏まえ、現況の需要の喚起と立地適正化計画との整合性から、各路線が最大となる幹線系路線についてはケース２、３の便数（24～50 便）、支線系路線についてはケース１（対現況比概ね 50%の増便）を計算条件に、乗換拠点への動線計画や乗り入れる路線バス数から必要バース数を検討する。
- 路線バスの必要バース数は、「駅前広場計画指針」（建設省都市局都市交通調査室監修）における 98 年式の規模算定から乗車間隔（サービス時間）の５分を用いて計算すると、ピーク時において１乗場が１時間で処理可能な台数は 12 台となる。
- なお、現況の時間帯別の運行本数について、出発は当該バス停の最新の時刻表、到着は当該バス停の一つ手前のバス停の最新の時刻表を整理する。最新の時刻表は、阿寒バスが平成 29 年 12 月１日、くしろバスが平成 29 年 11 月 25 日のものを用いる。
- 乗場数の計算結果は下表に示すとおりである。

«乗換拠点機能の考え方»

- **バース数は乗車と降車に必要な台数を確保する**
- **起終点となる場合は敷地内での転回スペース又は周辺道路での転回を検討する**
- **幹線系路線の途中バス停の場合は、敷地内に引き込むと利用者以外は迂回を生じることになることから、迂回を生じない動線を検討する**
- **乗場への動線は信号機が有る場合は右左折可能とするが、無い場合は左折のみとする**

表.乗換拠点のバース数の想定

地域	場所（想定）	検討方針	乗場数	
			運行本数【現状】	運行本数【現状×1.5】
昭和	イオン昭和店	幹線系路線と支線系路線ともに起終点になることから敷地内に引き込む案を検討	３バース	３バース
鳥取大通	ビッグハウス釧路店	支線系路線は起終点であるが、幹線系路線は途中バス停であることから、道路上に乗場を設置する案と敷地内に引き込む案を検討	２バース	３バース
市立病院	市立病院（建替）	幹線系路線と支線系路線ともに起終点になることから敷地内に引き込む案を検討	３バース	４バース
桜ヶ岡	コープさっぽろ桜ヶ岡店	〃	２バース	２バース

«イオン昭和店»

図.幹線系路線と支線系路線の乗場への動線

幹線系路線	支線系路線
起終点	起終点

表.便数から想定した必要バース数

	現行の運行を継続する路線						支線系路線				再編計画						
	くしろバス					阿寒バス	くしろバス	阿寒バス			時間帯別の合計			幹線バス		全体時間帯計	バース算定
時間	イオン線	たんちょう線	昭和線	イオン昭和線	イオン新富士線	昭和線	新富士新野線	鶴野ニュータウン線	山花リフレ線	高専まりも線	継続路線	支線系路線	計	昭和～病院	昭和～桜ヶ岡		
5	0	0	0	0	0	0	0			0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0			0	0	0	0	0	0	0	0
7	1	0	1	1	0	0	1			0	3	1	4	2	1	7	1
8	2	0	1	3	0	0	3			0	6	3	9	4	2	15	2
9	4	0	2	4	0	0	2		1	0	10	3	13	4	2	19	2
10	4	4	0	6	0	0	0	2	1	0	14	3	17	4	2	23	2
11	2	2	0	6	4	0	0		1	1	14	2	16	4	2	22	2
12	4	2	4	6	4	0	0	2	2	0	20	4	24	4	2	30	3 ●
13	6	3	0	6	2	0	0			1	17	1	18	4	2	24	2
14	4	3	0	6	2	0	0		1	0	15	1	16	4	2	22	2
15	4	3	1	6	4	1	0			0	19	0	19	4	2	25	3 ●
16	8	3	3	6	2	0	1	1		0	22	2	24	4	2	30	3 ●
17	4	3	1	6	0	1	2			0	15	2	17	4	2	23	2
18	4	3	1	6	0	1	0			0	15	0	15	4	2	21	2
19	2	2	1	6	1	0	1			0	12	1	13	4	1	18	2
20	0	0	0	4	0	0	0			0	4	0	4	0	0	4	1
21	0	0	0	0	0	0	0			0	0	0	0	0	0	0	0
22	0	0	0	0	0	0	0			0	0	0	0	0	0	0	0
計	49	28	15	72	19	3	10	5	6	2	186	23	209	50	24	283	

支線系の増便（現行の1.5倍）

	現行の運行を継続する路線						支線系				再編計画						
	くしろバス					阿寒バス	くしろバス	阿寒バス			時間帯別の合計			幹線バス		全体時間帯計	バース算定
時間	イオン線	たんちょう線	昭和線	イオン昭和線	イオン新富士線	昭和線	新富士新野線	鶴野ニュータウン線	山花リフレ線	高専まりも線	継続路線	支線系路線	計	昭和～病院	昭和～桜ヶ岡		
5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7	1	0	1	1	0	0	2	0	0	0	3	2	5	2	1	8	1
8	2	0	1	3	0	0	5	0	0	0	6	5	11	4	2	17	2
9	4	0	2	4	0	0	3	0	2	0	10	5	15	4	2	21	2
10	4	4	0	6	0	0	0	3	2	0	14	5	19	4	2	25	3 ●
11	2	2	0	6	4	0	0	0	2	2	14	4	18	4	2	24	2
12	4	2	4	6	4	0	0	3	3	0	20	6	26	4	2	32	3 ●
13	6	3	0	6	2	0	0	0	0	2	17	2	19	4	2	25	3 ●
14	4	3	0	6	2	0	0	0	2	0	15	2	17	4	2	23	2
15	4	3	1	6	4	1	0	0	0	0	19	0	19	4	2	25	3 ●
16	8	3	3	6	2	0	2	2	0	0	22	4	26	4	2	32	3 ●
17	4	3	1	6	0	1	3	0	0	0	15	3	18	4	2	24	2
18	4	3	1	6	0	1	0	0	0	0	15	0	15	4	2	21	2
19	2	2	1	6	1	0	2	0	0	0	12	2	14	4	1	19	2
20	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	4	0	4	0	0	4	1
21	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
計	49	28	15	72	19	3	17	8	11	4	186	40	226	50	24	300	

«ビッグハウス釧路店（鳥取大通２丁目）»

図.幹線系路線と支線系路線の乗場への動線

幹線系路線	支線系路線
途中バス停	起終点

表.便数から想定した必要バース数

時間帯	現行の運行を継続する路線						支線系				再編計画						
	くしろバス				阿寒バス		くしろバス		阿寒バス		時間帯別の合計			幹線バス		全体時間帯計	バース算定
	イオン線(100)	白樺線(36)	白樺線(36)	大楽毛線(38)	大楽毛線	昭和線	昭和線(系統の2)(66)	昭和線(66)	阿寒本町線(山花経由)	阿寒本町線(大楽毛経由)	継続路線	支線系路線	計	昭和～病院	昭和～桜ヶ岡		
5	0	0	0	0	0	0	0	0			0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0	0			0	0	0	0	0	0	0
7	1	3	1	0	4	1	0	1	1	2	10	4	14	2	1	17	2 ●
8	2	2	2	0	3	1	1	1			10	2	12	4	2	18	2 ●
9	4	2	1	0	1	0	0	2	1		8	3	11	4	2	17	2 ●
10	4	2	1	0	2	2	0	0			11	0	11	4	2	17	2 ●
11	4	2	3	0	0	0	0	2			9	2	11	4	2	17	2 ●
12	4	1	2	0	2	0	0	2			9	2	11	4	2	17	2 ●
13	4	1	2	1	0	2	0	0			10	0	10	4	2	16	2 ●
14	4	2	1	1	2	1	0	0	1		11	1	12	4	2	18	2 ●
15	6	2	2	0	2	1	0	2			13	2	15	4	2	21	2 ●
16	6	1	3	1	1	1	0	2	1	1	13	4	17	4	2	23	2 ●
17	4	2	2	2	1	1	0	1			12	1	13	4	2	19	2 ●
18	6	0	3	2	0	1	0	1	1	1	12	3	15	4	2	21	2 ●
19	0	1	1	1	0	1	0	1			4	1	5	4	1	10	1
20	0	0	1	1	0	0	0	0		1	2	1	3	0	0	3	1
21	0	0	0	1	0	0	0	0			1	0	1	0	0	1	1
22	0	0	0	0	0	0	0	0			0	0	0	0	0	0	0
計	49	21	25	10	18	12	1	15	5	5	135	26	161	50	24	235	

支線系の増便（現行の1.5倍）

時間帯	現行の運行を継続する路線						支線系				再編計画						
	くしろバス				阿寒バス		くしろバス		阿寒バス		時間帯別の合計			幹線バス		全体時間帯計	バース算定
	イオン線(100)	白樺線(36)	白樺線(36)	大楽毛線(38)	大楽毛線	昭和線	昭和線(系統の2)(66)	昭和線(66)	阿寒本町線(山花経由)	阿寒本町線(大楽毛経由)	継続路線	支線系路線	計	昭和～病院	昭和～桜ヶ岡		
5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7	1	3	1	0	4	1	0	2	2	3	10	7	17	2	1	20	2
8	2	2	2	0	3	1	2	2	0	0	10	4	14	4	2	20	2
9	4	2	1	0	1	0	0	3	2	0	8	5	13	4	2	19	2
10	4	2	1	0	2	2	0	0	0	0	11	0	11	4	2	17	2
11	4	2	3	0	0	0	0	3	0	0	9	3	12	4	2	18	2
12	4	1	2	0	2	0	0	3	0	0	9	3	12	4	2	18	2
13	4	1	2	1	0	2	0	0	0	0	10	0	10	4	2	16	2
14	4	2	1	1	2	1	0	0	2	0	11	2	13	4	2	19	2
15	6	2	2	0	2	1	0	3	0	0	13	3	16	4	2	22	2
16	6	1	3	1	1	1	0	3	2	2	13	7	20	4	2	26	3 ●
17	4	2	2	2	1	1	0	2	0	0	12	2	14	4	2	20	2
18	6	0	3	2	0	1	0	2	2	2	12	6	18	4	2	24	2
19	0	1	1	1	0	1	0	2	0	0	4	2	6	4	1	11	1
20	0	0	1	1	0	0	0	0	0	2	2	2	4	0	0	4	1
21	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	1	1
22	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
計	49	21	25	10	18	12	2	25	10	9	135	46	181	50	24	255	

«市立病院（新棟建設）»

図.幹線系路線と支線系路線の乗場への動線

幹線系路線	支線系路線
起終点	起終点

新棟・外構イメージ（H30 年度着工～）

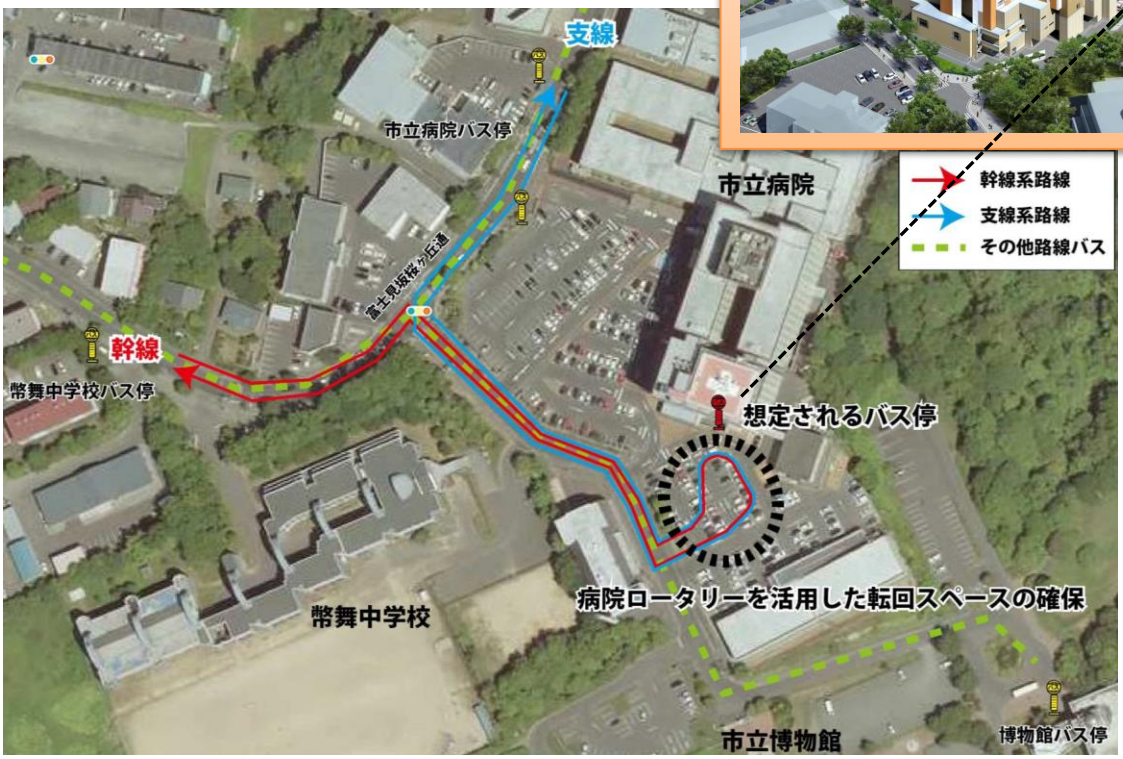


表.便数から想定した必要バース数

時間帯	現行の運行を継続する路線						支線系				再編計画					
	くしろバス										時間帯別の合計			幹線バス	全体時間帯計	バース算定
	イオン線(100)	文苑公住線(12)	文苑公住(系統の2)(12)	霧多布線(26)	鶴ヶ岱線(5)	学園線(7)	若草団地線(2)	武佐線	南北線(55)	白樺線(湖陵)	継続路線	支線系路線	計	昭和～病院		
5	0	0	0	0	0	0	0		0		0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	1	0	0	0		0		1	0	1	0	1	1
7	0	3	1	1	0	0	1	2	5	2	5	10	15	2	17	2
8	3	9	0	0	2	2	4	3	4	4	16	15	31	4	35	3 ●
9	4	6	0	1	0	0	2	4	4	4	11	14	25	4	29	3 ●
10	3	8	0	0	0	0	2		4	5	11	11	22	4	26	3 ●
11	4	6	0	0	0	0	2	2	3	4	10	11	21	4	25	3 ●
12	4	8	0	0	0	0	2	2	2	4	12	10	22	4	26	3 ●
13	4	6	0	0	0	0	2	2	3	5	10	12	22	4	26	3 ●
14	5	8	0	1	0	0	2	1	3	5	14	11	25	4	29	3 ●
15	6	6	0	1	0	0	2	3	3	5	13	13	26	4	30	3 ●
16	4	8	0	0	0	0	2	3	2	4	12	11	23	4	27	3 ●
17	6	6	0	2	0	0	3	3	4	5	14	15	29	4	33	3 ●
18	4	8	0	0	0	0	1	3	2	4	12	10	22	4	26	3 ●
19	2	6	0	1	0	0	2	3	4	2	9	11	20	4	24	2
20	0	6	0	0	0	0	0		2	1	6	3	9	0	9	1
21	0	1	0	0	0	0	0		0	1	1	1	2	0	2	1
22	0	0	0	0	0	0	0		0		0	0	0	0	0	0
系統別計	49	95	1	8	2	2	27		45	55	157	158	315	50	365	

支線系の増便（現行の1.5倍）

時間帯	現行の運行を継続する路線						支線系				再編計画					
	くしろバス										時間帯別の合計			幹線バス	全体時間帯計	バース算定
	イオン線(100)	文苑公住線(12)	文苑公住(系統の2)(12)	霧多布線(26)	鶴ヶ岱線(5)	学園線(7)	若草団地線(2)	武佐線	南北線(55)	白樺線(湖陵)	継続路線	支線系路線	計	昭和～病院		
5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	1	1
7	0	3	1	1	0	0	2	3	8	3	5	16	21	2	23	2
8	3	9	0	0	2	2	6	5	6	6	16	23	39	4	43	4 ●
9	4	6	0	1	0	0	3	6	6	6	11	21	32	4	36	3
10	3	8	0	0	0	0	3	0	6	8	11	17	28	4	32	3
11	4	6	0	0	0	0	3	3	5	6	10	17	27	4	31	3
12	4	8	0	0	0	0	3	3	3	6	12	15	27	4	31	3
13	4	6	0	0	0	0	3	3	5	8	10	19	29	4	33	3
14	5	8	0	1	0	0	3	2	5	8	14	18	32	4	36	3
15	6	6	0	1	0	0	3	5	5	8	13	21	34	4	38	4 ●
16	4	8	0	0	0	0	3	5	3	6	12	17	29	4	33	3
17	6	6	0	2	0	0	5	5	6	8	14	24	38	4	42	4 ●
18	4	8	0	0	0	0	2	5	3	6	12	16	28	4	32	3
19	2	6	0	1	0	0	3	5	6	3	9	17	26	4	30	3
20	0	6	0	0	0	0	0	0	3	2	6	5	11	0	11	1
21	0	1	0	0	0	0	0	0	0	2	1	2	3	0	3	1
22	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
系統別計	49	95	1	8	2	2	42		70	86	157	248	405	50	455	

«コープさっぽろ桜ヶ岡店（桜ヶ岡通）»

図.幹線系路線と支線系路線の乗場への動線

幹線系路線	支線系路線
起終点	起終点

表.便数から想定した必要バース数

時間帯	現行の運行を継続する路線			支線系	再編計画					
	くしろバス				時間帯別の合計			幹線バス	全体時間帯計	バース算定
	白樺線(千代の浦)(18)	愛国線(60)	東西線(61)	昆布森線(30)	継続路線	支線系路線	計	昭和～桜ヶ岡		
5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7	4	1	1	1	6	1	7	1	8	1
8	12	0	0	1	12	1	13	2	15	2 ●
9	7	0	0	2	7	2	9	2	11	1
10	10	0	0	1	10	1	11	2	13	2 ●
11	6	0	0	1	6	1	7	2	9	1
12	7	0	0	2	7	2	9	2	11	1
13	8	0	0	2	8	2	10	2	12	1
14	9	0	0	2	9	2	11	2	13	2 ●
15	7	0	0	0	7	0	7	2	9	1
16	7	0	0	2	7	2	9	2	11	1
17	8	0	0	2	8	2	10	2	12	1
18	8	0	0	1	8	1	9	2	11	1
19	6	0	0	1	6	1	7	1	8	1
20	4	0	0	0	4	0	4	0	4	1
21	1	0	0	0	1	0	1	0	1	1
22	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
計	104	1	1	18	106	18	143	24	148	

支線系の増便（現行の1.5倍）

時間帯	現行の運行を継続する路線			支線系	再編計画					
	くしろバス				時間帯別の合計			幹線バス	全体時間帯計	バース算定
	白樺線(千代の浦)(18)	愛国線(60)	東西線(61)	昆布森線(30)	継続路線	支線系路線	計	昭和～桜ヶ岡		
5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7	4	1	1	2	6	2	8	1	9	1
8	12	0	0	2	12	2	14	2	16	2 ●
9	7	0	0	3	7	3	10	2	12	1
10	10	0	0	2	10	2	12	2	14	2 ●
11	6	0	0	2	6	2	8	2	10	1
12	7	0	0	3	7	3	10	2	12	1
13	8	0	0	3	8	3	11	2	13	2 ●
14	9	0	0	3	9	3	12	2	14	2 ●
15	7	0	0	0	7	0	7	2	9	1
16	7	0	0	3	7	3	10	2	12	1
17	8	0	0	3	8	3	11	2	13	2 ●
18	8	0	0	2	8	2	10	2	12	1
19	6	0	0	2	6	2	8	1	9	1
20	4	0	0	0	4	0	4	0	4	1
21	1	0	0	0	1	0	1	0	1	1
22	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
計	104	1	1	30	106	30	167	24	160	

（５）阿寒・音別地域の生活交通

イ）阿寒地域

«現在までの状況»

・　阿寒地域は、阿寒バスの路線バス「阿寒線」「阿寒本町線（山花経由）（大楽毛経由）」が運行されている。

・　生活交通としては、「仁々志別線」、「布伏内線」の２路線が運行されている。

・　「仁々志別線」は、昭和 46 年から平成 19 年度まで市直営により運行していたが、関係者らによる「地域公共交通会議」を開催し、平成 20 年度から阿寒バスによる運行とし、市が事業者に運行補助を行っていたが、運行内容は市直営と全く同じ内容であり、乗車料金も他の路線と比較して著しく低い設定となっていたため、平成 23 年７月から阿寒観光ハイヤーへの移管を実施したところである。

・　「布伏内線」は、道の市町村生活バス路線の運行補助、市単独補助制度により、阿寒バスが運行していたが、赤字額が年々増加し、市からの補助も増大していることから、乗合タクシーを活用した実証運行を実施した結果、平成 22 年 12 月から本格的に運行されている。

«仁々志別線の見直しの必要性»

・　「仁々志別線」は、仁々志別共和から本町地区を結ぶ唯一の生活交通として運行しており、仁々志別小学校児童の通学及び仁々志別地区の生活の足を確保するため運行してきたが、仁々志別小学校が平成 28 年３月で廃校して以降スクールバスで阿寒小学校へ通学していることから、一般住民の生活用途に限定されるため、利用者が大幅に減少している。

・　また、事業者で使用しているバス車両についても経年劣化による修理が増えてきており、今後の状況を見据えながら運行方法を検討していく必要がある。

«阿寒地域の生活交通見直しの考え方»

・　生活交通の維持に関しては、暮らしに必要な移動ニーズを十分に把握しながら、地域と協力して多様な運行主体との連携による持続可能な見直しの検討を進める。

図.仁々志別線

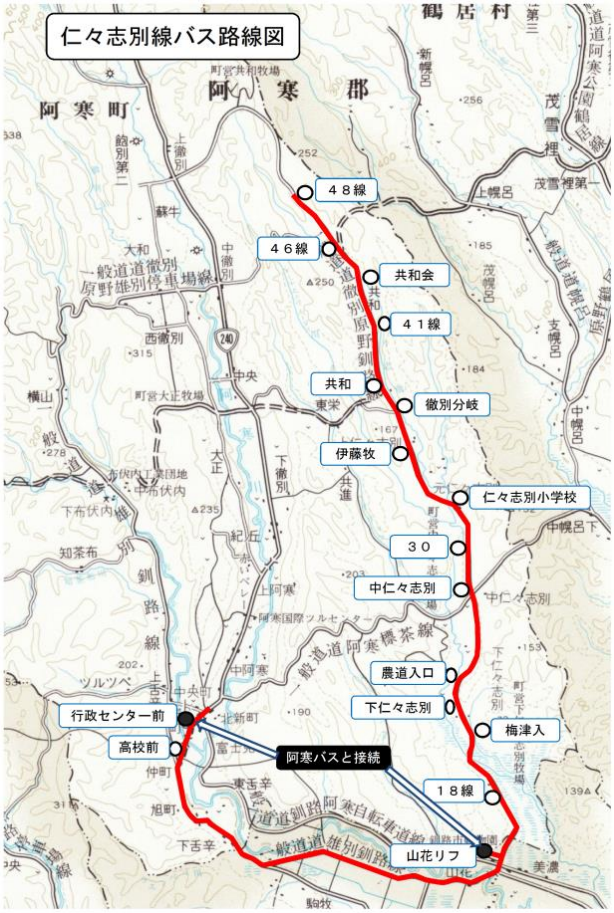


図.乗合タクシー布伏内線

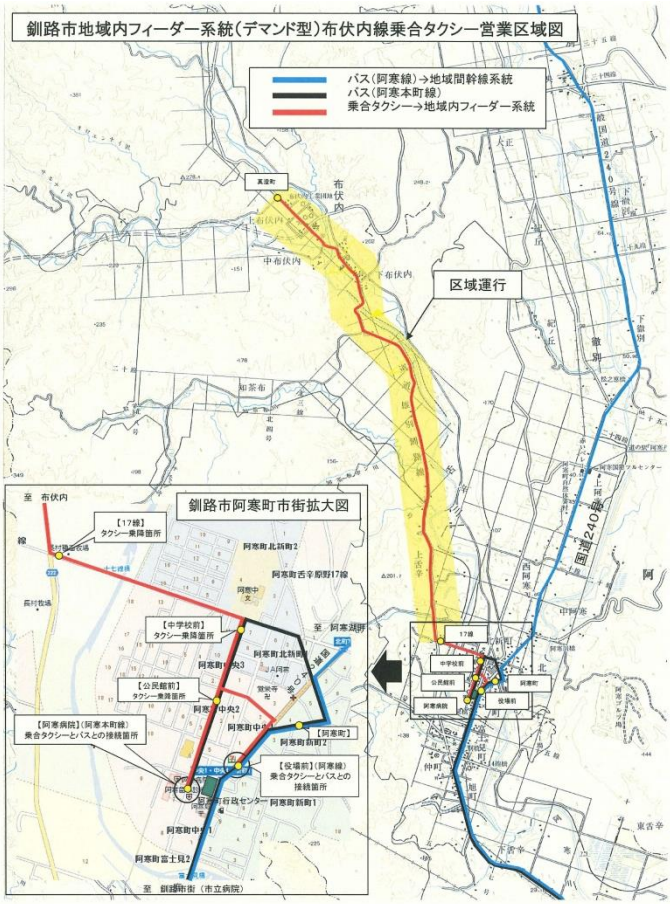


図.スクールバス

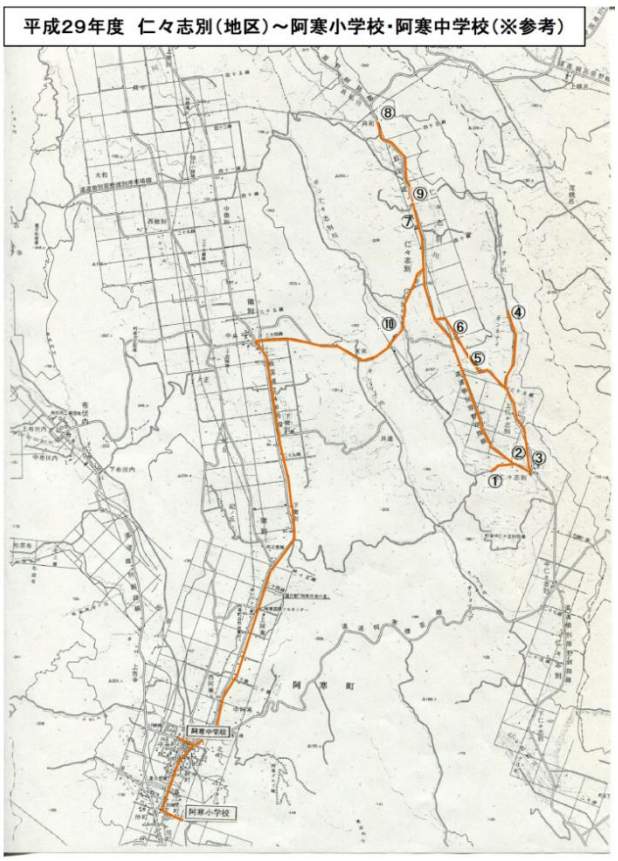
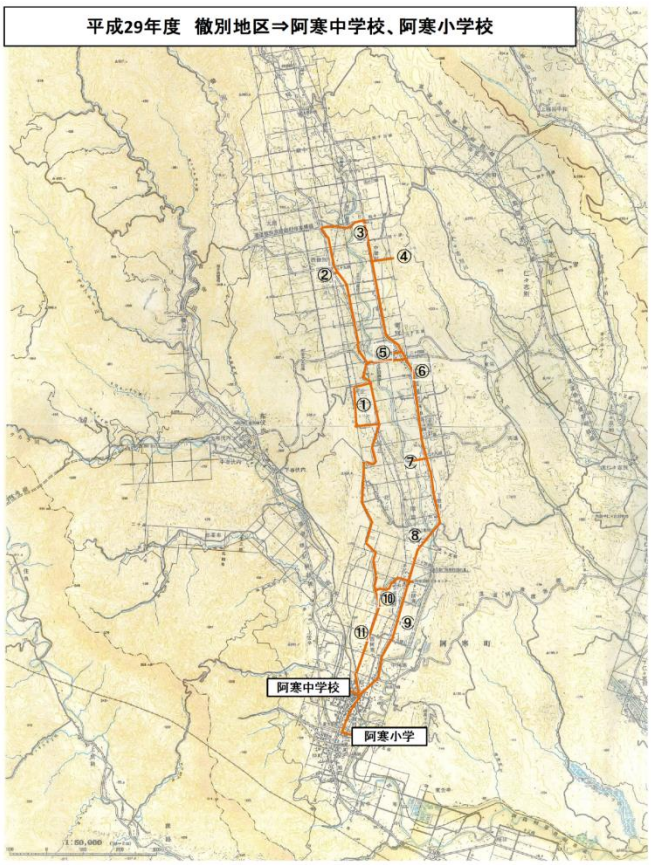


図.スクールバス



ロ）音別地域

«現在までの状況»

・　音別地域の路線バスは、くしろバスの「白糠線（系統の２）」が釧路駅前から音別駅前まで運行され、「音別線」が白糠駅前から音別町茶安別まで運行されている。

・　「音別線」は、利用者の著しい減少のため、平成 30 年 3 月で廃線されることが決まっている。

・　ＪＲ「根室本線」の音別駅、尺別駅、直別駅が所在している。

図.音別線

・　生活交通は、音別診療所利用者のための患者輸送バスと、音別小学校・中学校の通学のためのスクールバスが運行されている。

・　「音別線」廃止に伴う代替交通の導入や、近年利用者が減少している患者輸送バス及びスクールバスの維持、確保も含めた、地域全体の面的な生活交通の検討が不可欠である。

«音別地域の生活交通見直しの考え方»

・　生活交通の維持に関しては、暮らしに必要な移動ニーズを十分に把握しながら、地域と協力して多様な運行主体との連携による持続可能な見直しの検討を進める。

図.スクールバス

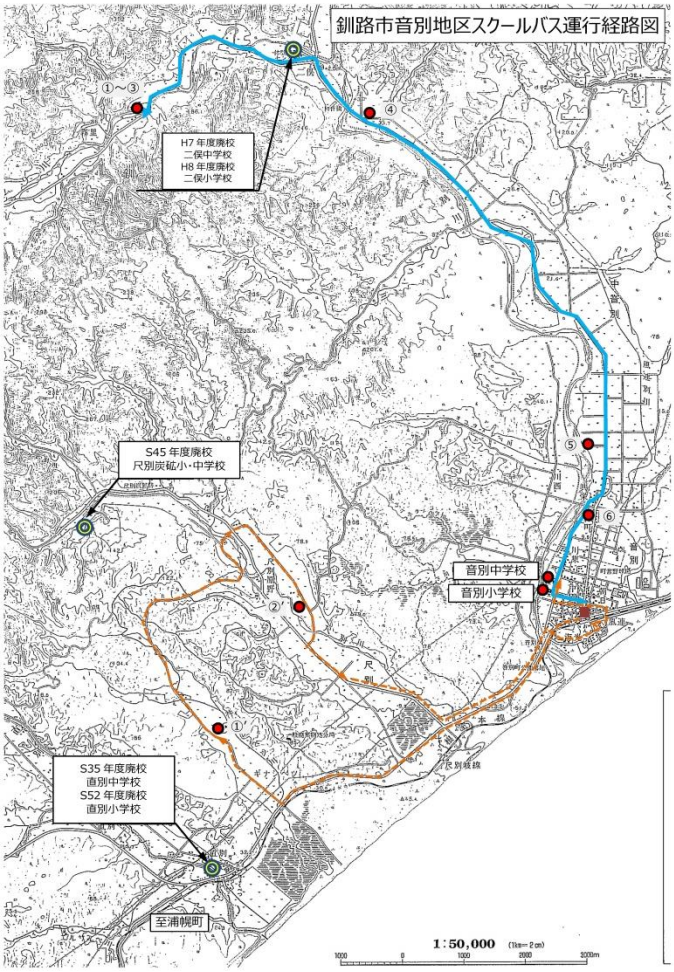
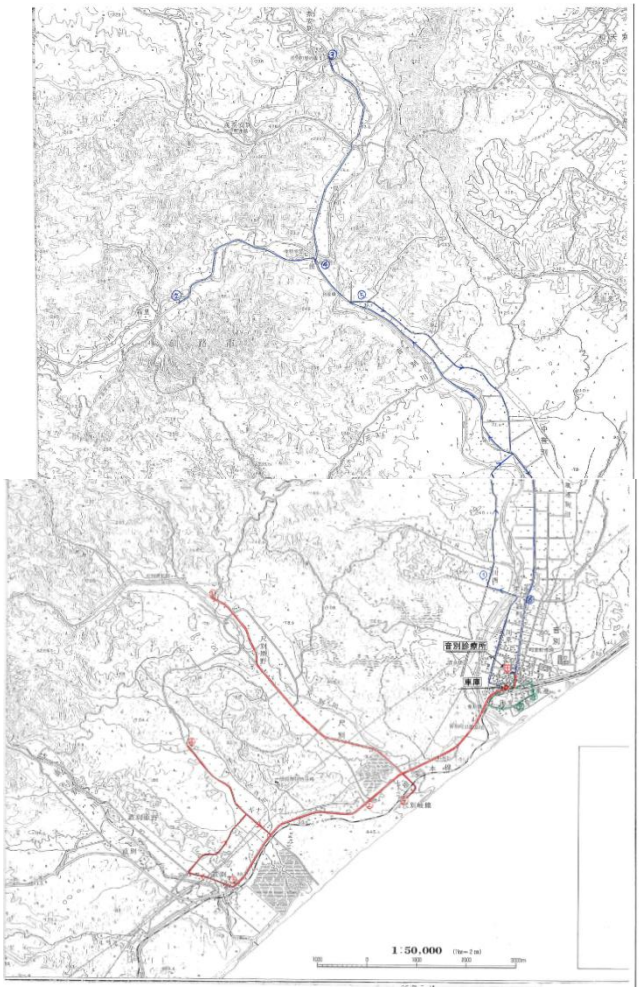


図.患者輸送バス



3. 再編事業に係る運行経費等の検討

再編事業に係る運行経費の見通しをケース２、３を用いて検証する。
算出は、再編後の運行距離を計測し１㎞当りの運行経費の実績を乗じ算定する。
また、乗換え後の需要を想定するとともに、乗換運賃体系のパターンを検討する。

（１）算定条件

再編基本案	ケース２、３を用いて算定 ・幹線系路線：１系統又は２系統 ・支線系路線：乗換拠点等５か所（増便あり） ・現行の運行を継続する路線：現況（増便等は行わない）
運行経費	現況の運行経費単価を用いて算定

（２）運行経費の試算

«運行経費の計算式»
運行距離（往復）×便数×365×実車走行キロ比×運行経費単価（実績）

指標	設定方法、条件
運行距離	幹線系路線、再編後乗換運行となる支線系路線の運行距離は、ＧＩＳデータによる計測を行う
便数	幹線系路線は、昭和～市立病院がケース２：50 便、ケース３：32 便、昭和～桜ヶ岡がケース３：24 便に設定 乗換運行は、直通運行よりも運行サービスが変わらなければ利用に抵抗を感じる可能性が高い。このため、支線系路線の便数は現況に比べ 10～20%増便した場合を想定する 総便数は平成 28 年度（現況）が 807 便に対し、再編後は 852～863 便
実車走行キロ比	実際の運行は平日に比べ休日の便数が少なく、平日の便数に運行距離を乗じて１年間の運行距離を算定すると過剰になることから、平成 29 年度の実車走行キロから比率を設定
運行経費単価	平成 29 年度の１キロ当たりの運行経費の実績を用いて算定 くしろバス 306 円、阿寒バス 284 円 幹線系バスは両事業者の平均から 300 円を設定

再編後の運行経費は 12.0～12.1 億円、平成 29 年度の 12.3 億円に比べ約 2%低下

表.再編後（ケース２、３）の運行経費の試算

路線分類（支線系は乗換拠点別）		路線名（系統番号）	バス会社		現況						再編後(ケース3)				再編後(ケース2)		
			くしろバス	阿寒バス	路線長（往路）（km）A	運行便数（往復本数）（便/日）B	H29 実車走行キロ（km）C	実車走行距離比 運行本数と運行距離による計算値との比 E=(A*B*365)/C	H29 運行経費単価（円/km）F	運行経費 H29（千万円）	路線長（往路）（km）G	運行便数（往復本数）（便/日）H	実車走行距離（km）I:C又はG*H*365*E	運行経費（千万円）I*F	運行便数（往復本数）（便/日）H	実車走行距離（km）I:C又はG*H*365*E	運行経費（千万円）I*F
幹線系路線		新規幹線バス(昭和～病院)	●	●	—	—		—	—	—	11.7	32	100,209.5	3.01	50	156,577.3	4.70
		新規幹線バス(昭和～桜ヶ岡)	●	●	—	—		—	—	—	14.5	24	93,143.4	2.79		0.0	0.00
現行の運行を継続する路線		霧多布線	●		105.1	8	281,237.2	0.92	306	8.61	105.1	8	281,237.2	8.61	8	281,237.2	8.61
		白糠線	●		35.0	53	246,736.0	0.36	306	7.55	35.0	53	246736.0	7.55	53	246,736.0	7.55
		白糠線(系統の2)	●		46.6	7	95,940.9	0.81	306	2.94	46.6	7	95940.9	2.94	7	95,940.9	2.94
		釧路羅臼線		●	165.9	8	404,624.8	0.84	284	11.49	165.9	8	404624.8	11.49	8	404,624.8	11.49
		阿寒線		●	78.6	8	194,717.1	0.85	284	5.53	78.6	8	194717.1	5.53	8	194,717.1	5.53
		たくぼく循環線	●		9.2	39	114,218.6	0.87	306	3.50	9.2	39	114218.6	3.50	39	114,218.6	3.50
		若草団地線(系統の2)	●		2.5	1	535.0	0.59	306	0.02	2.5	1	535.0	0.02	1	535.0	0.02
		武佐線(系統の3)	●		15.7	1	3,338.4	0.58	306	0.10	15.7	1	3338.4	0.10	1	3,338.4	0.10
		鶴ケ岱線	●		35.2	3	17,756.6	0.46	306	0.54	35.2	3	17756.6	0.54	3	17,756.6	0.54
		明輝高校線	●		5.7	1	1,202.7	0.58	306	0.04	5.7	1	1202.7	0.04	1	1,202.7	0.04
		学園線	●		10.3	2	3,412.5	0.45	306	0.10	10.3	2	3412.5	0.10	2	3,412.5	0.10
		文苑公住線	●		13.1	57	121,607.3	0.45	306	3.72	13.1	57	121607.3	3.72	57	121,607.3	3.72
		文苑公住線(系統の2)	●		14.1	1	125,320.8	0.37	306	3.84	14.1	1	125320.8	3.84	1	125,320.8	3.84
		昆布森線(系統の2)	●		20.1	1	4,321.5	0.59	306	0.13	20.1	1	4321.5	0.13	1	4,321.5	0.13
		白樺線(千代の浦)	●		9.5	67	195,690.5	0.84	306	5.99	9.5	67	195690.5	5.99	67	195,690.5	5.99
		愛国線	●		16.0	1	3,424.0	0.59	306	0.10	16.0	1	3424.0	0.10	1	3,424.0	0.10
		愛国線(系統の2)	●		12.2	2	4,888.4	0.55	306	0.15	12.2	2	4888.4	0.15	2	4,888.4	0.15
		東西線	●		17.5	1	3,755.8	0.59	306	0.11	17.5	1	3755.8	0.11	1	3,755.8	0.11
		美原線	●		8.9	23	173,167.3	0.37	306	5.30	8.9	23	173167.3	5.30	23	173,167.3	5.30
		昭和線(系統の2)	●		7.4	1	1,531.8	0.57	306	0.05	7.4	1	1531.8	0.05	1	1,531.8	0.05
		イオン昭和線	●		8.8	37	116,080.8	0.98	306	3.55	8.8	37	116080.8	3.55	37	116,080.8	3.55
		イオン線	●		18.1	23	156,331.6	1.03	306	4.79	18.1	23	156331.6	4.79	23	156,331.6	4.79
		イオン釧路線	●		6.4	18	38,434.5	0.91	306	1.18	6.4	18	38434.5	1.18	18	38,434.5	1.18
		高専線	●		33.9	3	9,695.4	0.26	306	0.30	33.9	3	9695.4	0.30	3	9,695.4	0.30
		浄水場線	●		6.2	2	3,738.6	0.83	306	0.11	6.2	2	3738.6	0.11	2	3,738.6	0.11
		釧路標津線		●	116.7	2	28,632.6	0.34	284	0.81	116.7	2	28632.6	0.81	2	28,632.6	0.81
		鶴居線		●	41.0	11	12,348.3	0.08	284	0.35	41.0	11	12348.3	0.35	11	12,348.3	0.35
		空港連絡バス		●	22.7	26	208,111.3	0.97	284	5.91	22.7	26	208111.3	5.91	26	208,111.3	5.91
		たんちょう線	●		19.2	10	86,887.5	1.24	306	2.66	19.2	10	86887.5	2.66	10	86,887.5	2.66
		晴海線	●		10.9	58	196,516.1	0.85	306	6.02	10.9	58	196516.1	6.02	58	196,516.1	6.02
		美原線(芦野)	●		9.6	64	69,427.2	0.31	306	2.13	9.6	64	69427.2	2.13	64	69,427.2	2.13
		大楽毛線	●		14.1	3	21,981.9	1.42	306	0.67	14.1	3	21981.9	0.67	3	21,981.9	0.67
		大楽毛線(阿寒バス)		●	16.1	18	37,271.5	0.35	284	1.06	16.1	18	37271.5	1.06	18	37,271.5	1.06
		イオン新富士線	●		8.7	9	29,649.6	1.04	306	0.91	8.7	9	29649.6	0.91	9	29,649.6	0.91
支線系路線	昭和	新富士新野線	●		22.1	16	42,536.6	0.33	306	1.30	14.6	18	31,614	0.97	20	35,126	1.08
		鶴野ニュータウン線		●	14.3	3	16,948.0	1.08	284	0.48	6.3	4	9,955	0.28	4	9,955	0.28
		山花リフレ線(鶴野経由)		●	24.1	3	26,100.3	0.99	284	0.74	16.7	4	24,115	0.68	4	24,115	0.68
		山花リフレ線(大楽毛経由)		●	33.8	3	36,605.4	0.99	284	1.04	26.4	4	38,122	1.08	4	38,122	1.08
		高専まりも線		●	17.4	2	12,632.4	0.99	284	0.36	10.0	3	10,890	0.31	3	10,890	0.31
	市立病院	南北線	●		18.1	35	147,106.0	0.64	306	4.50	14.3	39	158,787	4.86	42	171,001	5.24
		若草団地線	●		9.4	17	49,857.6	0.85	306	1.53							
		武佐線	●		10.2	23	72,712.2	0.85	306	2.23							
		白樺線(湖陵)	●		13.8	40	126,048.9	0.63	306	3.86	10.7	44	107,507	3.29	48	117,280	3.59
	桜ヶ岡	昆布森線	●		24.6	11	85,977.0	0.87	306	2.63	15.9	13	65,674	2.01	14	70,726	2.17
	鳥取大通	昭和線	●		11.2	11	34,300.6	0.76	306	1.05	6.4	13	23,164	0.71	14	24,946	0.76
		昭和線(阿寒バス)		●	9.7	12	36,664.3	0.86	284	1.04	4.9	14	21,608	0.61	15	23,151	0.66
		阿寒本町線(山花経由)		●	38.5	5	56,210.0	0.80	284	1.60	30.1	6	52,735	1.50	6	52,735	1.50
		阿寒本町線(大楽毛経由)		●	36.4	5	53,144.0	0.80	284	1.51	28.0	6	49,056	1.39	6	49,056	1.39
	釧路町	別保線	●		18.5	13	58,515.6	0.67	306	1.79	12.1	15	44,160	1.35	16	47,104	1.44
		遠矢線	●		20.6	17	112,125.8	0.88	306	3.43	16.0	19	97,334	2.98	21	107,579	3.29
		豊美線	●		11.7	20	73,125.6	0.86	306	2.24	7.1	22	48,813	1.49	24	53,250	1.63
	下幌呂	幌呂線		●	50.6	2	32,479.0	0.88	284	0.92	19.8	3	19,064	0.54	3	19,064	0.54
合計					1346.0	807	4,085,623	0.73	300	122.51	1,227	852	4,008,485	120.13	863	4,023,214	120.60
													現況比	-1.94		現況比	-1.56

（３）再編後の影響等

・　再編後の需要予測は、運行計画（便数、乗換えの有無、運賃等）を示した上で、次年度に市民等に利用意向を確認しそれを基に行うことが必要である。

«支線系路線»

・　本年度は、再編後の需要の見通し、影響を把握するため、過年度実施したバス OD 調査のバス停間利用状況を用いて、ケース３の再編後の支線系路線の乗換えの影響（幹線系の純増は含めていない）を感度分析する。

・　バスＯＤ調査結果による現況の１日の乗降客数は下図のとおりであり、その割合を運行形態別にみると現行の運行を継続する路線も利用者が全利用の 74.0%を占め、支線系路線は 26.0%である。再編後に乗換運行になる利用者は全利用者の 11.8%である。

・　乗換運行により、利用率が低下した場合（25～75%）の感度分析の結果を下図に示す。各路線別の再編後に乗換えの影響を受ける利用者数は次頁に示すとおりである。乗換えにより 75%の人が利用を止めても、全利用に対する現況の減少率は 9.0%程度に留まり、50%の場合は 6.0%、25%の場合は 3.0%である。

図.再編後の運行形態別の乗客数の割合（乗換えによる減少率なし）

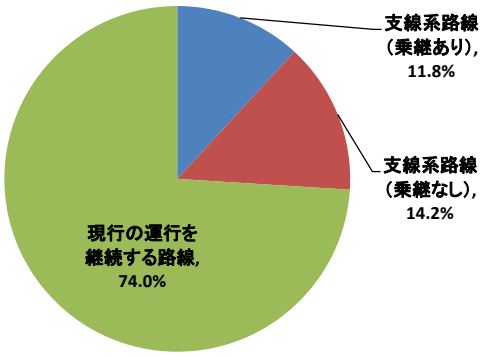
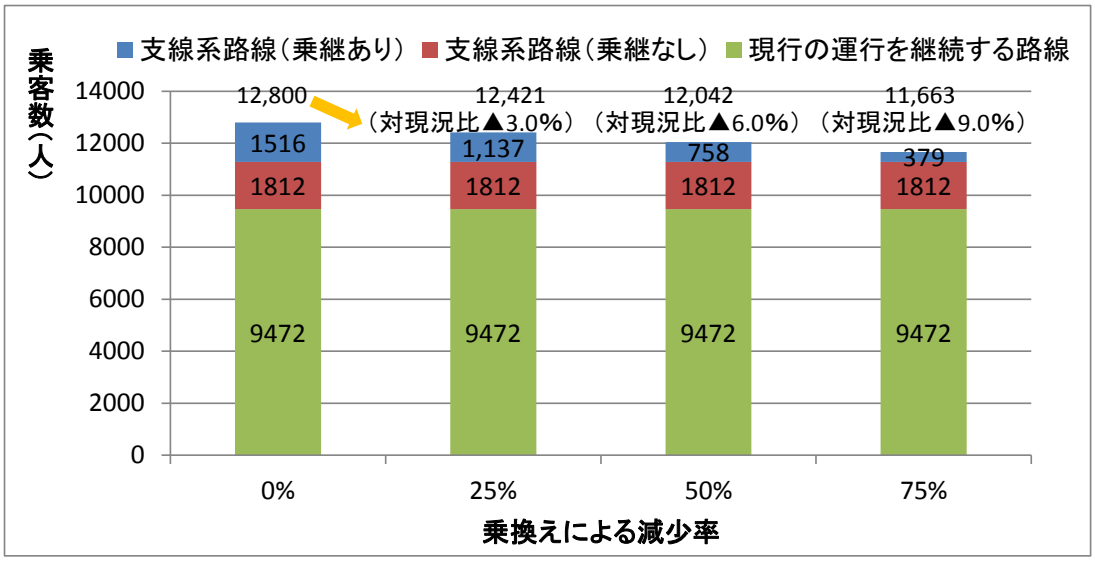


図.乗換えによる減少率を変化させた場合の乗客数の予測



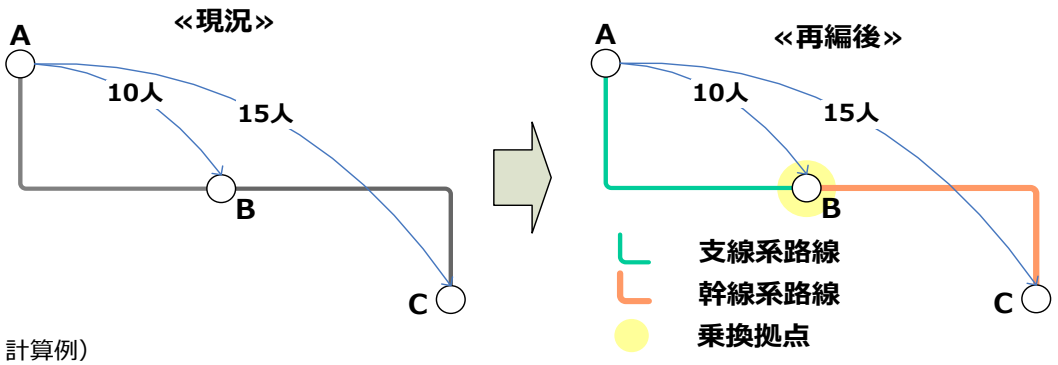
«再編後の需要の見通し»

直通運行から乗換運行に切り替えると、その影響を受ける利用者が出るものの、現行の運行を継続する路線を多く残す今回の再編案では、全利用者に対する減少割合が１割以下に留まることが想定される

表.バスＯＤ調査結果（平成 28 年度）に基づく路線別の乗換え影響者数

路線名（系統番号）	バス会社		再編後							
			再編方針					現況のODによる乗換えの影響		
			乗換拠点等					総数（人）	乗換え影響者数（人）	影響率（%）
	くしろバス	阿寒バス	ｲｵﾝ昭和店	市立病院	ｺｰﾌﾟさっぽろ桜ヶ岡店（桜ヶ岡通）	ﾋﾞｯｸﾞﾊｳｽ釧路店（鳥取大通2丁目）	その他	O	P	Q=P/O
新富士新野線	●		●					267	80	30.0
鶴野ニュータウン線		●	●					67	36	53.7
山花リフレ線（鶴野経由）		●	●					20	10	50.0
山花リフレ線（大楽毛経由）		●	●					76	29	38.2
高専まりも線		●	●					27	7	25.9
南北線	●			●				640	224	35.0
若草団地線	●			●				188	118	62.8
武佐線	●			●				237	137	57.8
白樺線（湖陵）	●			●				582	283	48.6
昆布森線	●				●			167	42	25.1
昭和線	●					●		134	102	76.1
昭和線（阿寒バス）		●				●		111	80	72.1
阿寒本町線（山花経由）		●				●		61	49	80.3
阿寒本町線（大楽毛経由）		●						132	80	60.6
別保線	●						釧路町	149	54	36.2
遠矢線	●						釧路町	277	116	41.9
豊美線	●						釧路町	170	65	38.2
幌呂線		●					下幌呂	23	4	17.4
合計								3,328	1,516	45.6

※）乗換え影響者数、影響率の説明



計算例）

・現況でAバス停からBバス停の利用者が10人、Aバス停からCバス停が15人、合計で25人とする（バス停間OD調査結果）。

・再編後、Bバス停が乗換拠点となると、AバスからCバス停の利用者15人はBバス停で乗換ることになる。

・AバスからCバス停の利用者15人が『**乗換え影響者数**』となり『**影響率**』は15人÷25人＝60%となる

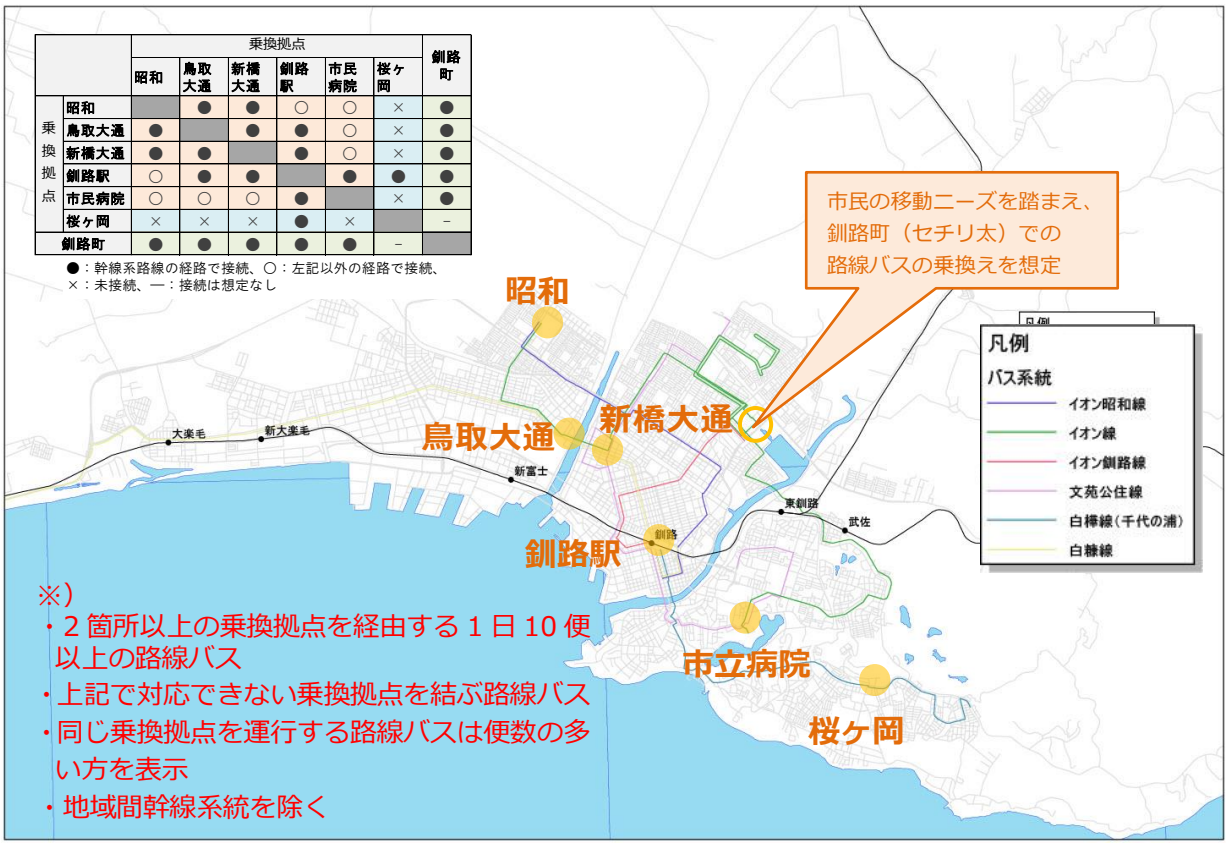
«幹線系路線»

・　都市拠点間を連絡する現行の運行を継続する路線は下図に示すとおりであり、これらの路線で対応できない又は不便な移動が、幹線系路線を導入した場合に期待される新規利用者になると考えられる。現行の運行を継続する路線により、都市拠点間は連絡されているが、ネットワーク的には次のような課題がある。

«幹線系路線を導入した場合に期待される新規利用者»（在来線の課題）

- **現行の接続がやや迂回している昭和方面から市立病院への連絡**
- **桜ヶ岡と昭和方面や市立病院への連絡**
- **１時間に１便程度と運行本数が少ない路線　等**

図．都市拠点間を連絡する現行の運行を継続する路線図（スクール線等を除く）（再掲）



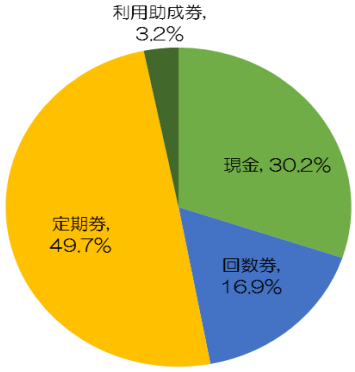
（４）運賃体系の検討

イ）現状の運賃体系

・　くしろバス、阿寒バスの多くの系統では距離対運賃を採用している（一部共通運賃あり）※。

・　運賃の割引制度は、以下に示すとおり、両交通事業者共通の乗り放題定期券「マイパ」等がある。

図.運賃の支払い方法



資料：平成28年バス乗降調査結果

«現状の運賃体系»

運賃の支払い方法をみると、定期券が約５割を占め、その他現金が約３割、回数券が約２割となっている

乗換運行になっても定期券を利用する約５割の利用者は運賃が変わらないことになり、現金、回数券を利用する残りの約５割に対する乗換抵抗の緩和策が必要

«現行の運賃体系»

くしろバス	■距離対運賃（初乗り/郊外：150 円、釧路駅周辺：210 円） ■たくぼく循環線のみ共通運賃（210 円）
阿寒バス	■距離対運賃（初乗り/郊外：150 円、釧路駅周辺：210 円）

«現行の割引サービス»

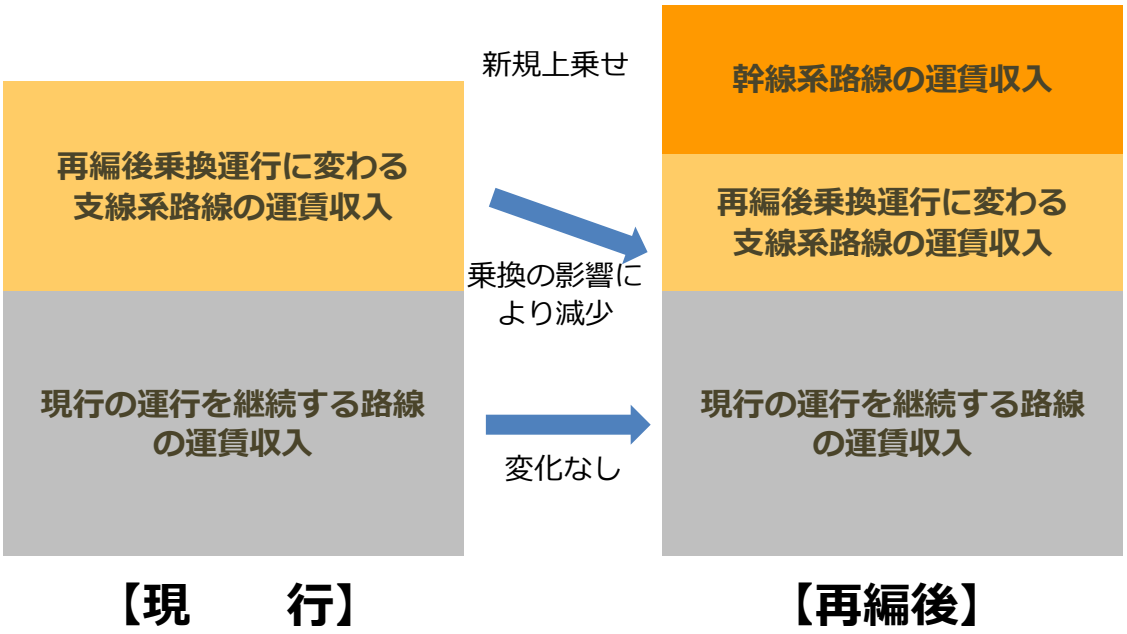
共通	■回数券	一定の期間内に同一区間を利用する乗客に対する割引
	■乗り放題定期券「マイパ」	釧路市（旧音別町及び旧阿寒町行政区域を除く）・釧路町内の路線バスが乗り放題（1 ヵ月・3 ヵ月券）
	■シルバー定期券 65	65 歳以上の乗り放題格安定期券（3 ヵ月・6 ヵ月券）、くしろバスに加え阿寒バス（一部利用不可）の利用が可能
	■グリーン定期Ｓ	満 62 歳以上で自動車運転免許証を自主返納したことが証明できる方限定のくしろバスと阿寒バス（一部利用不可）の乗り放題定期券（3 ヵ月・6 ヵ月券）
	■土日祝日限定の１日フリー乗車券	土日に限定した１日乗降自由な乗車券
くしろバス	■ポスフール定期券	65 歳以上のイオン線、イオン釧路線の乗り放題定期券（１ケ月券）

※）運賃体系のパターン

項目	内容
距離帯運賃	乗車距離に応じて運賃が上がる運賃 一般的な運賃体系であり、運賃後払いに採用
共通運賃	乗車距離に関係なく、運賃が均一運賃 大都市等で鉄道駅等との連絡を主体とするバスや循環するバスで採用される場合が多い、運賃先払いへの対応が容易
ゾーン制運賃	路線網を矩形、または同心円状に分けた地域ごとに運賃が加算される運賃

ロ）運賃収入の考え方

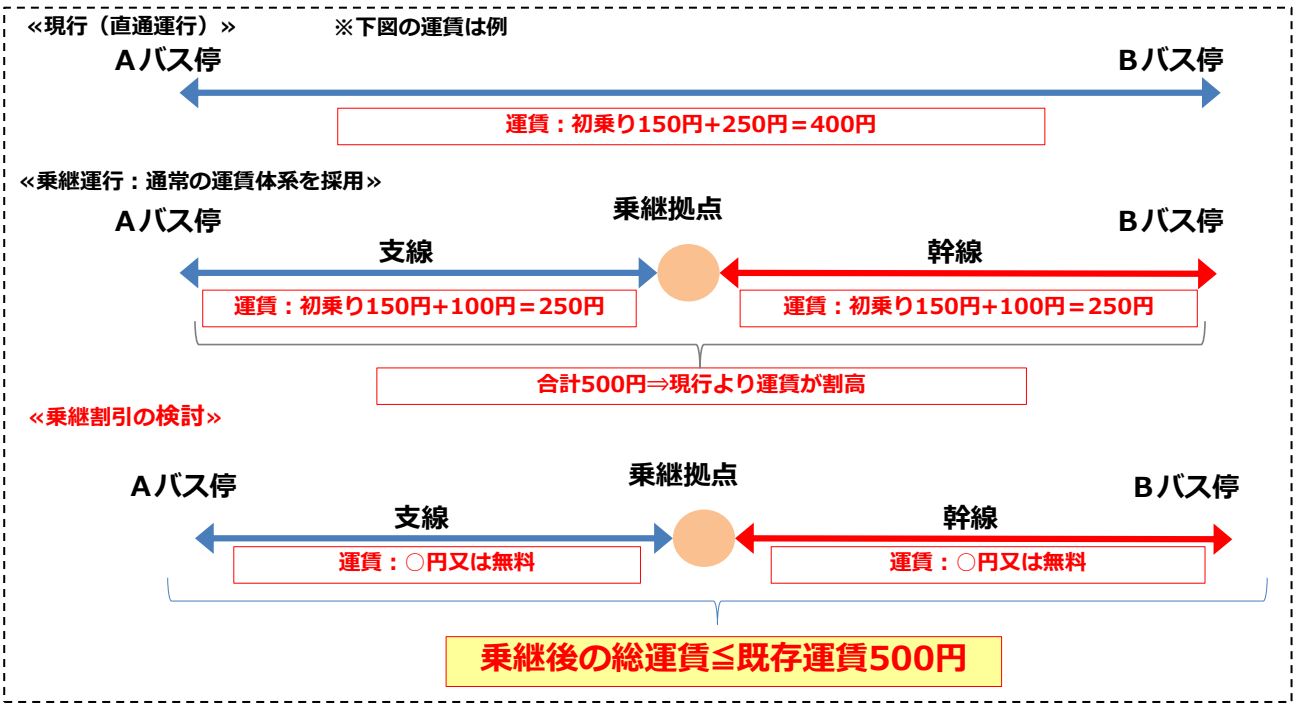
・　再編後の運賃収入の考え方は下図のとおりである。



・　ここで重要なのは、再編後に乗換運行となる支線系路線の利用者のうち現金又は回数券の利用者について、直通での利用時と比べ運賃を再編前と同等にすることである。バスを乗換えると、２回初乗り運賃を支払うことになることから、再編前の直通運行の運賃に合う運賃体系や割引が必要である。

・　次頁に、乗換抵抗の軽減を図った運賃体系、割引の事例を整理するが、こうした事例を参考に、乗換運賃体系、割引を検討する。

《乗換運賃のイメージ》



ハ）乗換抵抗の軽減を図った運賃体系、割引の事例

・　乗換抵抗の軽減を図る運賃体系、割引の実施に際しては、主に乗換運賃の割引、直通運行と同等の運賃収受は交通系ＩＣカード等を導入している都市が多い。

・　なお、次頁に交通系ＩＣカードについて「交通系ＩＣカードの普及・利便性拡大に向けた検討会とりまとめ」（平成27年７月　同名委員会）をもとに概要を整理する。

表．乗換抵抗の軽減を図った運賃体系、割引の事例

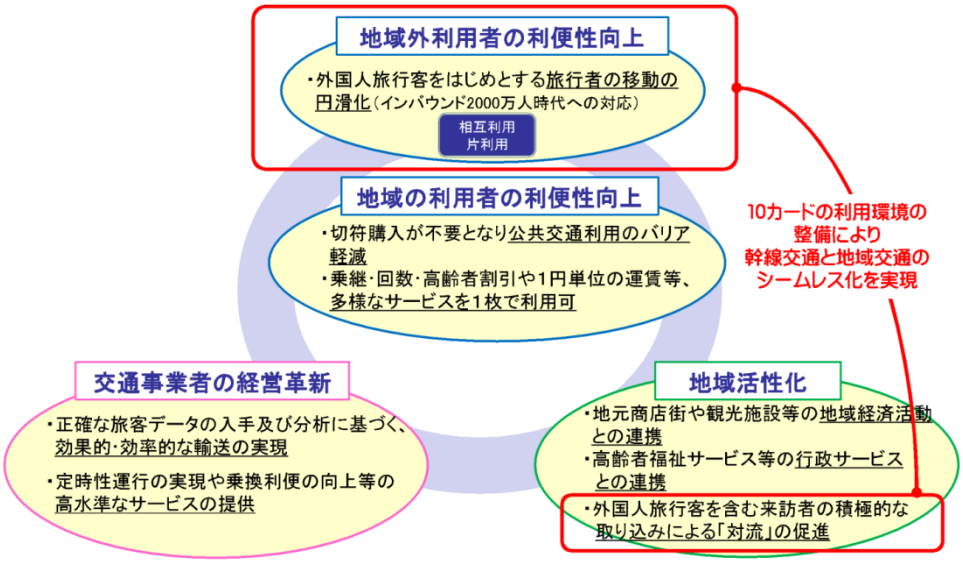
項目	概要	主な実施例
①乗換えが無い場合と同一の運賃	直通運行時の運賃と同一になるため、乗換えに伴う初乗り運賃を２回支払わないようにする	**■新潟市「まち割 60」** 指定された乗換ポイントで６０分以内に乗換えた場合、新潟市中心部までの（からの）運賃を直通計算し、２乗車目運賃から割引 地域独自の交通ＩＣカード又は現金等で支払う場合は市が発行する「のりかえ現金カード」を使用
②乗換運賃の無料化	乗換え利用の場合は乗換後の運賃を徴収しない （多くの場合は直通よりも割安になる可能性があり、利用促進につながる。一方、運賃収入は減少する可能性があるため、運行補助等の対応が課題）	**■大阪市** 指定のバス停で「ゾーンバス乗換乗車券」をもらうと追加料金なしに乗り継げる
③乗換割引	乗換えによる運賃負担の増大を解消するため、乗換後の運賃を割引く （多くの場合は直通よりも割高になる可能性がある）	**■福島交通** 地域独自の交通ＩＣカードを利用して降車後 60 分以内にバス・鉄道に乗り継いだ場合に大人 50 円、小児 30 円を割引
		■千歳市 千歳駅、市民病院のどちらかでバスを乗り継がなければならない場合 100 円分の割引チケットを発行（86 頁参照）
④乗換えによるポイントサービス	乗換えによる割高感を低減するため、乗換利用者にポイントを進呈する等の特典を付与	**■京阪バス等乗り継ぎポイント進呈キャンペーン** 同一日に、京阪マイレージＰｉＴａＰａカードで、京阪電車および京阪バスをそれぞれ１回以上利用の場合、１日につき「おけいはんポイント」５０ポイントを進呈

«交通系ＩＣカードについて»　概要

・　交通系ＩＣカードは、利用者に対する 10 円単位の運賃収受の煩わしさの解消はもとより、乗降や利用時間帯のデータ収集が可能であり、より効率的な運行計画の基礎データの蓄積が可能となる。また、外国人旅行者に対する運賃収受の分かりやすさの向上や電子決済が可能になるなど、地域の活性化にも寄与する。

・　その種類は、共通利用が可能な「10 カード」、特定の地域で利用できる「地域独自カード」、「地域独自カード」のエリアでも「10 カード」が利用できる「10 カードの片利用」の 3 種類がある。

図.交通系ＩＣカード導入の意義と方向性



資料：国土交通省総合政策局作成

出典：「交通系 IC カードの普及・利便性拡大に向けた検討会とりまとめ」（平成 27 年 7 月　同名委員会）

種類	概要	主な実施例	導入費用の例※
10 カード	あらかじめパッケージされたサービスで、他の 10 カードの利用エリアでも利用可能	JR 北海道（Kitaca） 関東エリア（Suica、PASMO） 中部エリア（TOICA、maneca）	システムは既存のものを活用するため、運賃機等の代替・改修にかかわる必要が概ねを占める
地域独自カード	地域のニーズに合ったオーダーメードなサービスで、当該利用エリアでのみ利用可能	旭川電気軌道（Aasca カード） 札幌市交通局他 3 社（SAPICA） 道北バス（Do カード） 北見バス（バスカード）	運賃機等に係る費用に加えカードシステムを独自で開発する費用がかかる
10 カードの片利用	地域独自カード以外の 10 カードが利用可能 外国人観光客等の域外旅客も利用可能	新潟交通（りゅーと）、札幌市交通局等（SAPICA）等の地域独自カードエリアで 10 カードの利用が可能	運賃機等の一部改修や 10 カードへの接続システムの費用がかかる

※）次頁に導入費用の事例を整理

«交通系ＩＣカードについて»　導入費用

- 「10 カードへの参加」【方策Ａ】の場合、システムは既存のものを活用するため、運賃機等の代替・改修にかかる費用が大半を占める。
- 「地域独自カード」の導入の場合、上記の運賃機等に係る費用に加え、カードシステムを独自で開発するための費用がかかる。
- 「地域独自カード＋10 カードの片利用」【方策Ｂ】の場合、更に片利用のための 10 カードへの接続システムに係る費用がかかる。ただし、当該システムがすでに存在している場合には当該費用は不要（ｆ社のケース）。

図表 12　交通系 IC カードの導入費用の例

	導入態様	車両数	導入費用	備考
a社	【方策Ａ】	バス 43 台	85 百万円	運賃機等を代替。
b社	【方策Ａ】	バス 76 台	98 百万円	運賃機等を代替。
c社	【方策Ａ】	バス 354 台	313 百万円	運賃機等を一部改修。
d社	地域独自	バス 169 台	280 百万円	運賃機等を代替。地域独自カードのシステムを含む。
e社	地域独自	バス 129 台	261 百万円	運賃機等を代替。地域独自カードのシステムを含む。
f社	【方策Ｂ】	バス 137 台	138 百万円	運賃機等を一部改修。10 カードへの接続システムは既存のため費用発生せず。
熊本県バス協会等	【方策Ｂ】	バス 約 1,000 台 私鉄 （18 駅、8 編成）	約 800 百万円	運賃機等を一部改修：約 600 百万円 10 カードへの接続システム：約 200 百万円

注：ａ社～ｆ社は、交通系 IC カードのの新規導入又は大規模更新を行った案件のうち主なものを掲げている。平成 23(2011)年～平成 26(2014)年の地域公共交通確保維持改善事業による導入支援実績より。なお、熊本県バス協会等に対しても、地域公共交通確保維持改善事業により、一部導入支援を行っている。
資料：国土交通省総合政策局作成

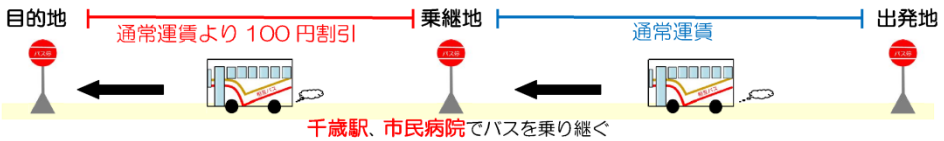
出典：「交通系ＩＣカードの普及・利便性拡大に向けた検討会とりまとめ」（平成 27 年 7 月　同名委員会）

«乗継チケットの事例»　千歳市の乗継チケット

市内バス乗継チケット　ご利用の注意

Q. 乗継チケットとは？

千歳駅・市民病院のどちらかでバスを乗り継がなければ、次の目的地へ行くことが出来ない場合に、乗り継いだバスで使える**１００円分の割引チケット**です。

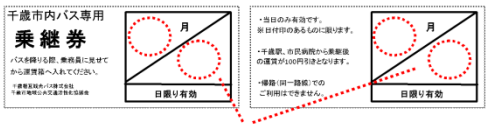


千歳駅、市民病院でバスを乗り継ぐ場合のみ、運転手から交付してもらえます。

ご利用にあたっての注意事項

① 乗継チケットは当日のみ有効です。
（※日付があるものに限ります）
② 帰路（同一路線）ではご使用出来ません。
③ ご使用の際は運転手へ必ずご提示ください。

〈乗継チケット表面〉　〈乗継チケット裏面〉



※日付が入ります。

乗継チケットに関するお問い合わせ先：　千歳市企画部交通政策担当（☎0123-24-0897）

二）乗換運行を踏まえた運賃体系、乗換割引の検討

・　昭和で乗換える支線系５路線を対象として、過年度実施したバス OD 調査のバス停間利用状況で想定される運賃体系や乗換割引による運賃シミュレーションを行う。

・　運賃シュミュレーションは、比較検証のために何も対策を講じなかった場合（ケース 0）、運賃体系を共通運賃にするケース１，２、現在の運賃体系を変えずに乗換割引を導入したケース３、４を実施する。

・　なお、幹線系路線の距離対運賃表は次頁に示すとおりであり、在来の路線バスと重複している区間はその運賃体系を採用する。重複していない区間は、在来の昭和線のバス停間距離と運賃の関係から距離別運賃を設定し、バス停間の距離から運賃を設定する（右表）。

表.昭和線の距離対運賃を参考に設定した幹線系路線の運賃設定

距離	運賃
～3km	210 円
～4km	220 円
～6km	290 円
～7km	330 円
～8km	350 円
～10km	370 円
～12km	400 円

表.運賃体系、乗換割引の運賃シミュレーションパターン

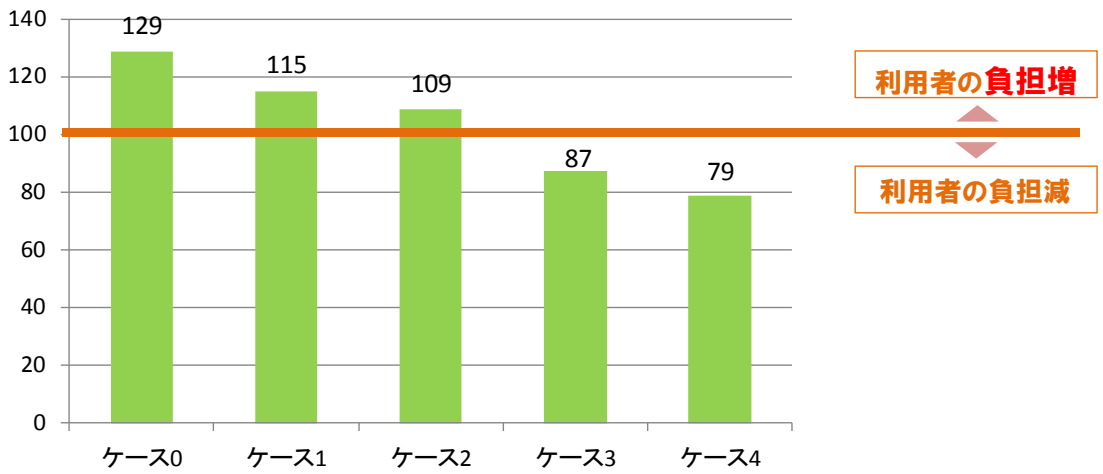
	幹線系路線	支線系路線	乗換割引
ケース０	距離対運賃	距離対運賃	なし
ケース１	共通運賃（210 円）	距離対運賃	なし
ケース２	距離対運賃	共通運賃（210 円）	なし
ケース３	距離対運賃	距離対運賃	150 円
ケース４	距離対運賃	距離対運賃	210 円

・　総利用者の直通運行時の運賃を１とした場合の各ケースの比率は下図に示すとおりである。ケース 0～２までは 100 を越え運賃収入は増えるものの、利用者負担は増える。

«乗換運行を踏まえた運賃体系、乗換割引»

乗換え後の運賃支払いを直通運賃並みにするには 150 円～210 円の乗換割引が必要

図.直通運賃を１00 とした場合の各ケースの比率（次頁参照）



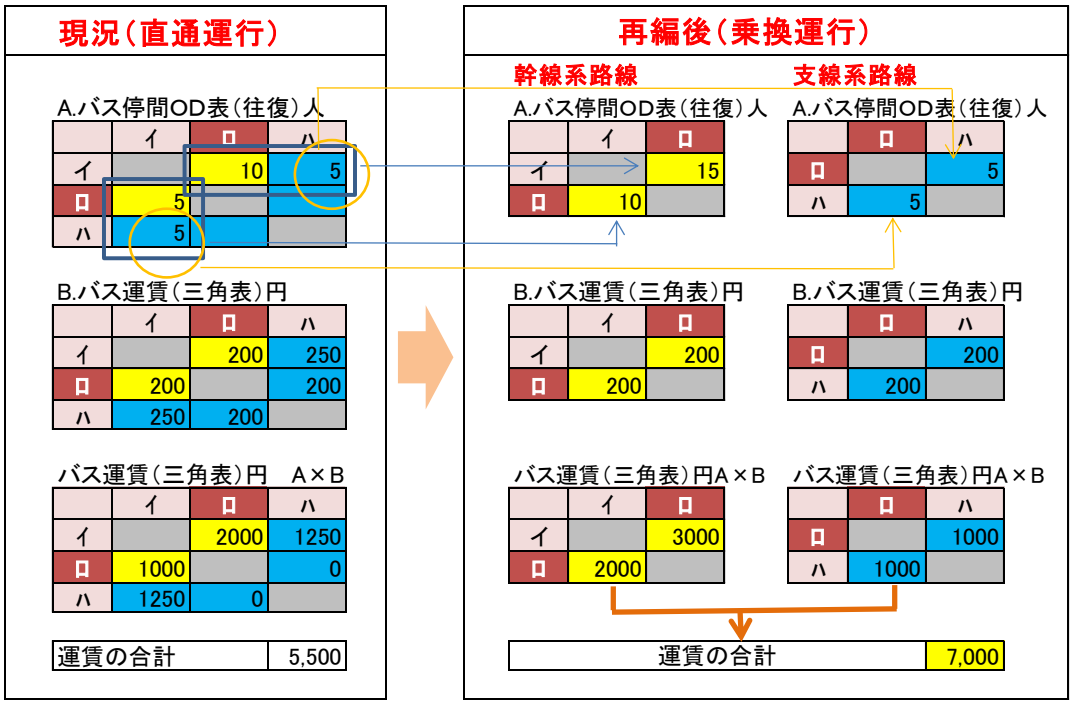
«昭和で乗換える支線系路線の運賃体系、割引ケースによる運賃比較の算定方法»

過年度に調査したバス停間ＯＤと運賃表（三角表）を用いて再編後の運賃を算定。

(計算例の説明)

現況でバス停(ｲ)→（ﾛ）の利用は再編後は幹線系路線の(ｲ)→（ﾛ）（黄色の網掛け）、現況でバス停(ｲ)→（ﾊ）（青の網掛け）は再編後は幹線系と支線系に乗換える必要があるため、再編後の幹線系の(ｲ)→（ﾛ）と支線系の(ﾛ)→（ﾊ）の２回に分けて乗ることになる

現況で(ｲ)→（ﾛ）の利用者が 10 人、(ｲ)→(ﾊ)の利用者が 5 人、再編後は(ｲ)→（ﾛ）の利用者が 15 人、(ｲ)→(ﾊ)の利用者が 5 人となる。これに当てはまる運賃を乗じ運賃収入を算定



バス停：イ、ロ、ハ、ロのバス停が再編後、乗換拠点

表.昭和で乗換える支線系路線の運賃体系、割引ケースによる運賃比

単位：円

路線名	直通	乗換				
	現況	ケース0	ケース1	ケース2	ケース3	ケース4
新富士新野線	78,208	92,802	81,448	84,299	72,246	67,424
鶴野NT線	12,436	18,923	16,930	20,868	14,740	12,289
リフレ線（鶴野経由）	5,603	7,621	6,563	8,052	5,995	5,172
リフレ線（大楽毛・空港経由）	37,303	51,605	48,000	30,348	22,707	19,651
高専まりも線	7,490	10,450	9,600	9,670	7,420	6,520
合計	**141,040**	**181,401**	**162,541**	**153,237**	**123,108**	**111,056**
割合（%）	*100.0*	*128.6*	*115.2*	*108.6*	*87.3*	*78.7*

表.幹線系路線（昭和～市立病院）の距離対運賃表（想定）

距離（km）

	イオン昭和店	大喜湯	商業高校	新昭和団地	啓生園前	啓生園入口	昭和橋	鳥取北5丁目	鳥取大通4丁目	鳥取神社前	鳥取大通3丁目	鳥取大通2丁目	治水入口	新橋大通6丁目	新橋大通4丁目	大曲	日赤病院通	共栄大通7丁目	三共	道銀前	駅北口	旭町	栄町6丁目	十字街7丁目	北陸銀行	釧路駅前	北陸銀行	十字街7丁目	十字街	釧路三慈会病院	富士見3丁目	住吉郵便局	幣舞中学校	市立病院
イオン昭和店	0.0	0.2	0.4	0.6	0.8	1.1	1.4	1.7	2.2	2.5	3.0	3.3	3.9	4.2	4.5	4.8	5.0	5.4	5.7	6.1	6.9	7.3	7.6	7.8	8.1	8.6	8.9	9.1	9.3	10.1	10.6	11.0	11.4	11.9
大喜湯	0.2	0.0	0.2	0.4	0.6	0.9	1.2	1.5	2.0	2.3	2.8	3.1	3.7	4.0	4.3	4.6	4.8	5.2	5.5	5.9	6.7	7.1	7.4	7.6	7.9	8.4	8.7	8.9	9.1	9.9	10.4	10.8	11.2	11.7
商業高校	0.4	0.2	0.0	0.2	0.4	0.7	1.0	1.3	1.8	2.1	2.6	2.9	3.5	3.8	4.1	4.4	4.6	5.0	5.3	5.7	6.5	6.9	7.2	7.4	7.7	8.2	8.5	8.7	8.9	9.7	10.2	10.6	11.0	11.5
新昭和団地	0.6	0.4	0.2	0.0	0.2	0.5	0.8	1.1	1.6	1.9	2.4	2.7	3.3	3.6	3.9	4.2	4.4	4.8	5.1	5.5	6.3	6.7	7.0	7.2	7.5	8.0	8.3	8.5	8.7	9.5	10.0	10.4	10.8	11.3
啓生園前	0.8	0.6	0.4	0.2	0.0	0.3	0.6	0.9	1.4	1.7	2.2	2.5	3.1	3.4	3.7	4.0	4.2	4.6	4.9	5.3	6.1	6.5	6.8	7.0	7.3	7.8	8.1	8.3	8.5	9.3	9.8	10.2	10.6	11.1
啓生園入口	1.1	0.9	0.7	0.5	0.3	0.0	0.3	0.6	1.1	1.4	1.9	2.2	2.8	3.1	3.4	3.7	3.9	4.3	4.6	5.0	5.8	6.2	6.5	6.7	7.0	7.5	7.8	8.0	8.2	9.0	9.5	9.9	10.3	10.8
昭和橋	1.4	1.2	1.0	0.8	0.6	0.3	0.0	0.3	0.8	1.1	1.6	1.9	2.5	2.8	3.1	3.4	3.6	4.0	4.3	4.7	5.5	5.9	6.2	6.4	6.7	7.2	7.5	7.7	7.9	8.7	9.2	9.6	10.0	10.5
鳥取北5丁目	1.7	1.5	1.3	1.1	0.9	0.6	0.3	0.0	0.5	0.8	1.3	1.6	2.2	2.5	2.8	3.1	3.3	3.7	4.0	4.4	5.2	5.6	5.9	6.1	6.4	6.9	7.2	7.4	7.6	8.4	8.9	9.3	9.7	10.2
鳥取大通4丁目	2.2	2.0	1.8	1.6	1.4	1.1	0.8	0.5	0.0	0.3	0.8	1.1	1.7	2.0	2.3	2.6	2.8	3.2	3.5	3.9	4.7	5.1	5.4	5.6	5.9	6.4	6.7	6.9	7.1	7.9	8.4	8.8	9.2	9.7
鳥取神社前	2.5	2.3	2.1	1.9	1.7	1.4	1.1	0.8	0.3	0.0	0.5	0.8	1.4	1.7	2.0	2.3	2.5	2.9	3.2	3.6	4.4	4.8	5.1	5.3	5.6	6.1	6.4	6.6	6.8	7.6	8.1	8.5	8.9	9.4
鳥取大通3丁目	3.0	2.8	2.6	2.4	2.2	1.9	1.6	1.3	0.8	0.5	0.0	0.3	0.9	1.2	1.5	1.8	2.0	2.4	2.7	3.1	3.9	4.3	4.6	4.8	5.1	5.6	5.9	6.1	6.3	7.1	7.6	8.0	8.4	8.9
鳥取大通2丁目	3.3	3.1	2.9	2.7	2.5	2.2	1.9	1.6	1.1	0.8	0.3	0.0	0.6	0.9	1.2	1.5	1.7	2.1	2.4	2.8	3.6	4.0	4.3	4.5	4.8	5.3	5.6	5.8	6.0	6.8	7.3	7.7	8.1	8.6
治水入口	3.9	3.7	3.5	3.3	3.1	2.8	2.5	2.2	1.7	1.4	0.9	0.6	0.0	0.3	0.6	0.9	1.1	1.5	1.8	2.2	3.0	3.4	3.7	3.9	4.2	4.7	5.0	5.2	5.4	6.2	6.7	7.1	7.5	8.0
新橋大通6丁目	4.2	4.0	3.8	3.6	3.4	3.1	2.8	2.5	2.0	1.7	1.2	0.9	0.3	0.0	0.3	0.6	0.8	1.2	1.5	1.9	2.7	3.1	3.4	3.6	3.9	4.4	4.7	4.9	5.1	5.9	6.4	6.8	7.2	7.7
新橋大通4丁目	4.5	4.3	4.1	3.9	3.7	3.4	3.1	2.8	2.3	2.0	1.5	1.2	0.6	0.3	0.0	0.3	0.5	0.9	1.2	1.6	2.4	2.8	3.1	3.3	3.6	4.1	4.4	4.6	4.8	5.6	6.1	6.5	6.9	7.4
大曲	4.8	4.6	4.4	4.2	4.0	3.7	3.4	3.1	2.6	2.3	1.8	1.5	0.9	0.6	0.3	0.0	0.2	0.6	0.9	1.3	2.1	2.5	2.8	3.0	3.3	3.8	4.1	4.3	4.5	5.3	5.8	6.2	6.6	7.1
日赤病院通	5.0	4.8	4.6	4.4	4.2	3.9	3.6	3.3	2.8	2.5	2.0	1.7	1.1	0.8	0.5	0.2	0.0	0.4	0.7	1.1	1.9	2.3	2.6	2.8	3.1	3.6	3.9	4.1	4.3	5.1	5.6	6.0	6.4	6.9
共栄大通7丁目	5.4	5.2	5.0	4.8	4.6	4.3	4.0	3.7	3.2	2.9	2.4	2.1	1.5	1.2	0.9	0.6	0.4	0.0	0.3	0.7	1.5	1.9	2.2	2.4	2.7	3.2	3.5	3.7	3.9	4.7	5.2	5.6	6.0	6.5
三共	5.7	5.5	5.3	5.1	4.9	4.6	4.3	4.0	3.5	3.2	2.7	2.4	1.8	1.5	1.2	0.9	0.7	0.3	0.0	0.4	1.2	1.6	1.9	2.1	2.4	2.9	3.2	3.4	3.6	4.4	4.9	5.3	5.7	6.2
道銀前	6.1	5.9	5.7	5.5	5.3	5.0	4.7	4.4	3.9	3.6	3.1	2.8	2.2	1.9	1.6	1.3	1.1	0.7	0.4	0.0	0.8	1.2	1.5	1.7	2.0	2.5	2.8	3.0	3.2	4.0	4.5	4.9	5.3	5.8
駅北口	6.9	6.7	6.5	6.3	6.1	5.8	5.5	5.2	4.7	4.4	3.9	3.6	3.0	2.7	2.4	2.1	1.9	1.5	1.2	0.8	0.0	0.4	0.7	0.9	1.2	1.7	2.0	2.2	2.4	3.2	3.7	4.1	4.5	5.0
旭町	7.3	7.1	6.9	6.7	6.5	6.2	5.9	5.6	5.1	4.8	4.3	4.0	3.4	3.1	2.8	2.5	2.3	1.9	1.6	1.2	0.4	0.0	0.3	0.5	0.8	1.3	1.6	1.8	2.0	2.8	3.3	3.7	4.1	4.6
栄町6丁目	7.6	7.4	7.2	7.0	6.8	6.5	6.2	5.9	5.4	5.1	4.6	4.3	3.7	3.4	3.1	2.8	2.6	2.2	1.9	1.5	0.7	0.3	0.0	0.2	0.5	1.0	1.3	1.5	1.7	2.5	3.0	3.4	3.8	4.3
十字街7丁目	7.8	7.6	7.4	7.2	7.0	6.7	6.4	6.1	5.6	5.3	4.8	4.5	3.9	3.6	3.3	3.0	2.8	2.4	2.1	1.7	0.9	0.5	0.2	0.0	0.3	0.8	1.1	1.3	1.5	2.3	2.8	3.2	3.6	4.1
北陸銀行	8.1	7.9	7.7	7.5	7.3	7.0	6.7	6.4	5.9	5.6	5.1	4.8	4.2	3.9	3.6	3.3	3.1	2.7	2.4	2.0	1.2	0.8	0.5	0.3	0.0	0.5	0.8	1.0	1.2	2.0	2.5	2.9	3.3	3.8
釧路駅前	8.6	8.4	8.2	8.0	7.8	7.5	7.2	6.9	6.4	6.1	5.6	5.3	4.7	4.4	4.1	3.8	3.6	3.2	2.9	2.5	1.7	1.3	1.0	0.8	0.5	0.0	0.3	0.5	0.7	1.5	2.0	2.4	2.8	3.3
北陸銀行	8.9	8.7	8.5	8.3	8.1	7.8	7.5	7.2	6.7	6.4	5.9	5.6	5.0	4.7	4.4	4.1	3.9	3.5	3.2	2.8	2.0	1.6	1.3	1.1	0.8	0.3	0.0	0.2	0.4	1.2	1.7	2.1	2.5	3.0
十字街7丁目	9.1	8.9	8.7	8.5	8.3	8.0	7.7	7.4	6.9	6.6	6.1	5.8	5.2	4.9	4.6	4.3	4.1	3.7	3.4	3.0	2.2	1.8	1.5	1.3	1.0	0.5	0.2	0.0	0.2	1.0	1.5	1.9	2.3	2.8
十字街	9.3	9.1	8.9	8.7	8.5	8.2	7.9	7.6	7.1	6.8	6.3	6.0	5.4	5.1	4.8	4.5	4.3	3.9	3.6	3.2	2.4	2.0	1.7	1.5	1.2	0.7	0.4	0.2	0.0	0.8	1.3	1.7	2.1	2.6
釧路三慈会病院	10.1	9.9	9.7	9.5	9.3	9.0	8.7	8.4	7.9	7.6	7.1	6.8	6.2	5.9	5.6	5.3	5.1	4.7	4.4	4.0	3.2	2.8	2.5	2.3	2.0	1.5	1.2	1.0	0.8	0.0	0.5	0.9	1.3	1.8
富士見3丁目	10.6	10.4	10.2	10.0	9.8	9.5	9.2	8.9	8.4	8.1	7.6	7.3	6.7	6.4	6.1	5.8	5.6	5.2	4.9	4.5	3.7	3.3	3.0	2.8	2.5	2.0	1.7	1.5	1.3	0.5	0.0	0.4	0.8	1.3
住吉郵便局	11.0	10.8	10.6	10.4	10.2	9.9	9.6	9.3	8.8	8.5	8.0	7.7	7.1	6.8	6.5	6.2	6.0	5.6	5.3	4.9	4.1	3.7	3.4	3.2	2.9	2.4	2.1	1.9	1.7	0.9	0.4	0.0	0.4	0.9
幣舞中学校	11.4	11.2	11.0	10.8	10.6	10.3	10.0	9.7	9.2	8.9	8.4	8.1	7.5	7.2	6.9	6.6	6.4	6.0	5.7	5.3	4.5	4.1	3.8	3.6	3.3	2.8	2.5	2.3	2.1	1.3	0.8	0.4	0.0	0.4
市立病院	11.9	11.7	11.5	11.3	11.1	10.8	10.5	10.2	9.7	9.4	8.9	8.6	8.0	7.7	7.4	7.1	6.9	6.5	6.2	5.8	5.0	4.6	4.3	4.1	3.8	3.3	3.0	2.8	2.6	1.8	1.3	0.9	0.4	0.0

運賃（円）

	イオン昭和店	大喜湯	商業高校	新昭和団地	啓生園前	啓生園入口	昭和橋	鳥取北5丁目	鳥取大通4丁目	鳥取神社前	鳥取大通3丁目	鳥取大通2丁目	治水入口	新橋大通6丁目	新橋大通4丁目	大曲	日赤病院通	共栄大通7丁目	三共	道銀前	駅北口	旭町	栄町6丁目	十字街7丁目	北陸銀行	釧路駅前	北陸銀行	十字街7丁目	十字街	釧路三慈会病院	富士見3丁目	住吉郵便局	幣舞中学校	市立病院
イオン昭和店	0	150	150	150	150	150	150	150	150	150	210	210	230	280	280	280	280	310	310	310	370	370	370	370	370	370	370	370	370	400	400	400	400	400
大喜湯	150	0	150	150	150	150	150	150	150	150	210	210	230	280	280	280	280	310	310	310	370	370	370	370	370	370	370	370	370	370	400	400	400	400
商業高校	150	150	0	150	150	150	150	150	150	150	210	210	230	280	280	280	280	310	310	310	370	370	370	370	370	370	370	370	370	370	400	400	400	400
新昭和団地	150	150	150	0	150	150	150	150	150	150	190	190	210	220	220	290	290	290	290	290	330	330	350	350	350	370	370	370	370	370	400	400	400	400
啓生園前	150	150	150	150	0	150	150	150	150	150	190	190	210	220	220	290	290	290	290	290	330	330	330	350	350	350	370	370	370	370	370	400	400	400
啓生園入口	150	150	150	150	150	0	150	150	150	150	190	190	210	220	220	220	220	290	290	290	290	330	330	330	350	350	350	370	370	370	370	370	400	400
昭和橋	150	150	150	150	150	150	0	150	150	150	190	190	210	220	220	220	220	290	290	290	290	290	330	330	330	350	350	350	350	370	370	370	400	400
鳥取北5丁目	150	150	150	150	150	150	150	0	150	150	190	190	210	220	210	220	220	290	290	290	290	290	330	330	330	350	350	350	370	370	370	370	370	400
鳥取大通4丁目	150	150	150	150	150	150	150	150	0	150	150	150	160	210	210	210	210	220	220	220	290	290	290	290	290	330	330	330	350	350	370	370	370	370
鳥取神社前	150	150	150	150	150	150	150	150	150	0	150	150	160	210	210	210	210	210	220	220	290	290	290	290	290	330	330	330	350	370	370	370	370	370
鳥取大通3丁目	210	210	210	190	190	190	190	190	190	190	0	150	150	210	210	210	210	210	210	220	220	290	290	290	290	290	290	330	330	350	350	370	370	370
鳥取大通2丁目	210	210	210	190	190	190	190	190	190	190	150	0	150	210	210	210	210	210	210	210	220	290	290	290	290	290	290	290	330	330	350	350	370	370
治水入口	230	230	230	210	210	210	210	210	210	210	150	150	0	210	210	210	210	220	220	220	230	230	230	230	230	230	290	290	290	330	330	350	350	370
新橋大通6丁目	280	280	280	220	220	220	220	220	220	220	210	210	210	0	210	210	210	210	210	210	220	220	220	220	220	220	290	290	290	290	330	330	350	350
新橋大通4丁目	280	280	280	220	220	220	220	210	210	210	210	210	210	210	0	210	210	210	210	210	210	210	220	220	220	290	290	290	290	290	330	330	330	350
大曲	280	280	280	290	290	220	220	220	210	210	210	210	210	210	210	0	210	210	210	210	210	210	210	220	220	220	290	290	290	290	290	330	330	350
日赤病院通	280	280	280	290	290	220	220	220	210	210	210	210	210	210	210	210	0	210	210	210	210	210	210	210	220	220	220	290	290	290	290	330	330	330
共栄大通7丁目	310	310	310	290	290	290	290	220	220	210	210	210	220	210	210	210	210	0	210	210	210	210	210	210	210	220	220	220	220	290	290	290	330	330
三共	310	310	310	290	290	290	290	290	220	220	210	210	220	210	210	210	210	210	0	210	210	210	210	210	210	210	220	220	220	290	290	290	290	330
道銀前	310	310	310	290	290	290	290	290	220	220	220	210	220	210	210	210	210	210	210	0	210	210	210	210	210	210	210	220	220	290	290	290	290	290
駅北口	370	370	370	330	330	290	290	290	290	290	220	220	230	220	210	210	210	210	210	210	0	210	210	210	210	210	210	210	210	220	220	290	290	290
旭町	370	370	370	330	330	330	330	290	290	290	290	290	230	220	210	210	210	210	210	210	210	0	210	210	210	210	210	210	210	210	220	220	290	290
栄町6丁目	370	370	370	350	330	330	330	290	290	290	290	290	230	220	220	210	210	210	210	210	210	210	0	210	210	210	210	210	210	210	220	220	220	290
十字街7丁目	370	370	370	350	350	330	330	330	290	290	290	290	230	220	220	220	210	210	210	210	210	210	210	0	210	210	210	210	210	210	220	220	220	290
北陸銀行	370	370	370	350	350	350	330	330	290	290	290	290	230	220	220	220	220	210	210	210	210	210	210	210	0	210	210	210	210	210	210	210	220	220
釧路駅前	370	370	370	370	350	350	350	330	330	330	290	290	230	220	290	220	220	220	210	210	210	210	210	210	210	0	210	210	210	210	210	220	220	220
北陸銀行	370	370	370	370	370	350	350	350	330	330	290	290	290	290	290	290	220	220	220	210	210	210	210	210	210	210	0	210	210	210	210	210	220	220
十字街7丁目	370	370	370	370	370	370	350	350	330	330	330	290	290	290	290	290	220	220	220	210	210	210	210	210	210	210	210	0	210	210	210	210	220	220
十字街	370	370	370	370	370	370	350	350	350	330	330	330	290	290	290	290	220	220	220	210	210	210	210	210	210	210	210	210	0	210	210	210	220	220
釧路三慈会病院	400	370	370	370	370	370	370	370	350	350	350	330	330	290	290	290	290	290	290	290	220	210	210	210	210	210	210	210	210	0	210	210	210	220
富士見3丁目	400	400	400	400	370	370	370	370	370	370	350	350	330	330	330	290	290	290	290	290	220	220	220	210	210	210	210	210	210	210	0	210	210	210
住吉郵便局	400	400	400	400	400	370	370	370	370	370	370	350	350	330	330	330	290	290	290	290	220	220	220	210	210	210	210	210	210	210	210	0	210	210
幣舞中学校	400	400	400	400	400	400	400	370	370	370	370	370	350	350	330	330	330	330	290	290	290	290	220	220	220	210	220	220	220	220	210	210	0	210
市立病院	400	400	400	400	400	400	400	400	370	370	370	370	370	350	350	350	330	330	330	290	290	290	290	290	220	220	220	220	220	220	210	210	210	0

100イオン線

66昭和線

距離から設定

17白樺線

4. 再編事業実施プランの検討

次年度の再編実施計画の策定に向けた検討課題を整理するとともに、実施可能な実施プランを整理する。

（１）検討課題の整理

・　基本再編案を再編実施計画として取りまとめるには、以下の内容について、関係機関との調整、協議が必要である。

≪検討課題の整理≫

①既存資産を効果的に活用したバス路線網の再編計画

②乗換運賃体系と運賃収受の具体的な方法

③再編後の運行体制

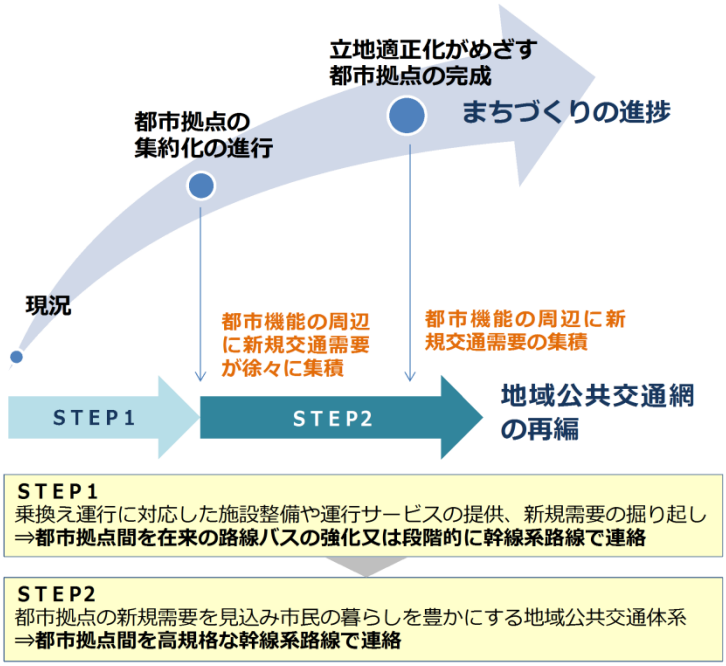
④乗換拠点の整備主体と管理体制

①既存資産を効果的に活用したバス路線網の再編計画

・　都市拠点を育成・強化し市民のくらしを豊かにする幹線系路線は、高水準なサービスが求められ、多額の運行経費がかかることが想定される。支線系路線は、運行本数を増便したとしても、乗換えによる負担が生じることから、利用者の大幅な増加は期待できない。このため、幹線系路線でどれだけの純増を呼び込めるか、乗換運行の利用促進を図る運行サービスを提供し乗換運行を定着させるかが、この再編事業のカギとなる。

・　立地適正化計画が進捗し、都市拠点に都市機能が集約されれば、今以上の利用者の増加が期待されるが、その目標年次は概ね 20 年後である。

・　このため、まちづくりの進捗に応じて段階的に地域公共交通網の再編を検討、実施することが望ましいと考えられる。



②乗換継運賃体系と運賃収受の具体的な方法

・　バスの運賃を、現金又は回数券で支払っている約５割の利用者に対し、乗換えによる割高が生じない又はドライバーに過度な負担を与えない対策を講じる必要がある。交通系ＩＣカードを導入すれば自動的な対応が可能であるとともに、現金による運賃収受の煩わしさが解消される。導入しない場合は、乗継券の発行による乗換割引を導入することが考えられる。

・　また、現在導入の可能性が検討されている買物系ＩＣカードによる運賃支払いは、バス利用の動機付けにも効果があると考えられる。

・　乗換抵抗の緩和を図るためには、こうしたバス利用の動機付け施策を含め、関係機関と調整、協議を進めることが必要である。

③再編後の運行体制

・　幹線系路線は、くしろバスと阿寒バス両支線系路線からの乗換えが発生する。限られた車両やドライバーをより効果的、効率的に活用するためには、幹線系路線を両交通事業者が共同で運行することが望ましい。

・　そのためには、幹線系と支線系路線に分けた場合に、どの程度、活用可能な車両やドライバーがあるのか、回送運行を含めてどの程度余剰が生まれるのかを把握し、「新規の幹線系にどの程度回せるのか」、「支線系路線の柔軟な運行が可能か」を見極め実現性のある運行計画を講じることが必要である。

・　さらに、幹線系路線の運賃収入の配分方法、乗換割引の負担先(行政、交通事業者、商業施設)等の詳細の調整、協議が必要である。

④乗換拠点の整備主体と管理体制

・　今回のように、大型商業施設の駐車場を活用して乗換拠点を整備した事例として、民間事業者にヒアリングを行った（次頁参照）。その結果をもとに、乗換拠点の検討課題を整理する。

・　ヒアリングの結果から民間事業者は、営業的に有効だと判断されれば、施設整備を行う可能性もある。ただし、恒久性は担保されていないと考えられることから、釧路市、交通事業者、事業者間で調整・協議し、都市施設として長期に渡り機能するよう役割分担を明確にすることが必要である。

・　また、乗換拠点は都市機能の集積を誘導する役割を担う重要な都市施設であることから、公共公益施設等の再配置等も含め、将来のまちづくりを見据え適切な位置での整備を慎重に検討する必要がある。

民間事業者へのヒアリング結果

«検討経緯»

- 当該施設は国道の幹線道路に面して立地しているが、都市拠点の「Ａ駅」と沿線で２駅先の住居集積地「Ｂ駅」からほぼ等しく相当な距離があった。
- 上記２拠点からの顧客誘導手段としてのバス輸送の招致を、バス事業者２社にアプローチした。
- その停留所の整備を民間事業が行った。

«ヒアリング»

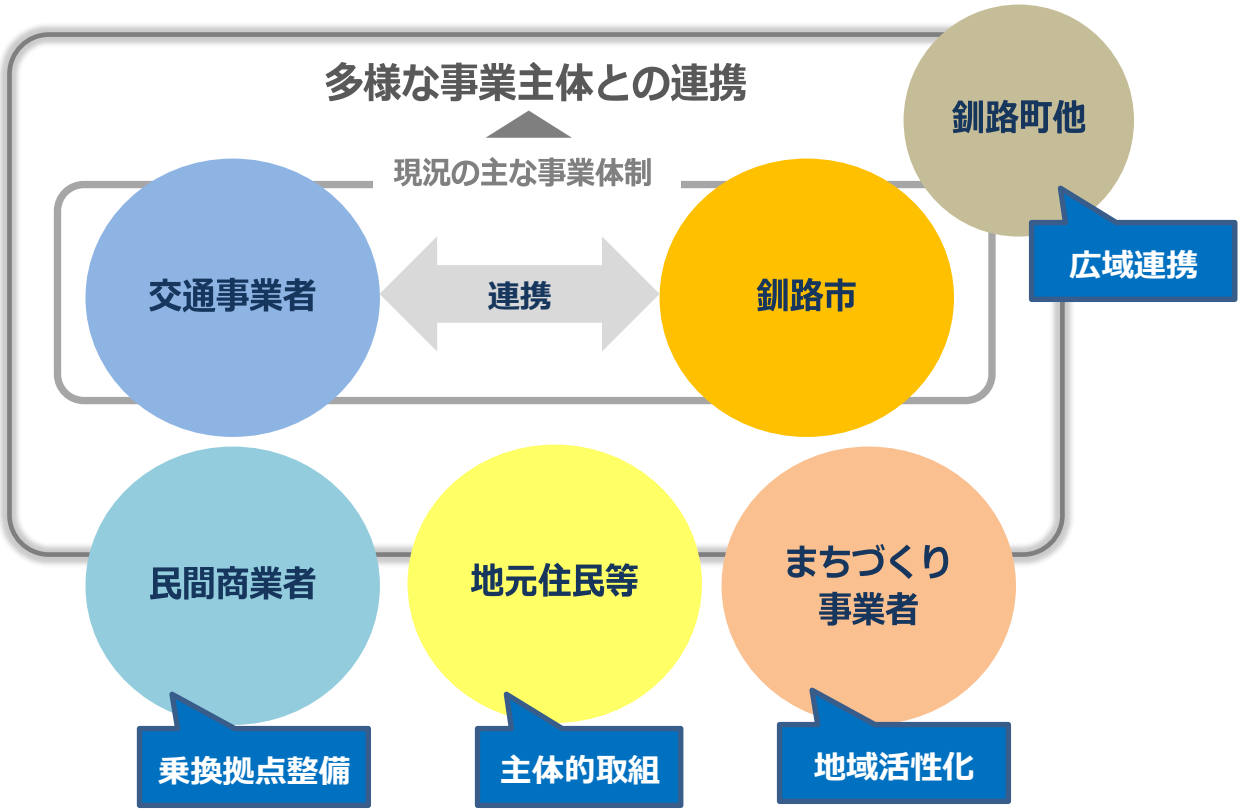
確認内容	回答
バス停用地の権利区分	すべて民地側の敷地で無償提供。
バス停内での事故等の責任	基本的に運行事業者側の責任において処理。 何らかの損害賠償等は一切事業者側では負わない。
整備費用	上記経緯、また、施設のトータルデザインの関係があるので、上屋、ベンチ、バス停標示等は商業者側で整備 他の商業施設（民地）内での設置事例もあるが、設置だけを望まれている場合、バス停標示等は運行事業者側で設置した場合もある。経験上むしろこの方が一般的。
維持管理費用	特段、運行事業者の責めに帰すべき理由がない場合は、設備の破損等は商業者側で補修。 ただ当然時刻表の更新やルートの一部改編、新規バス停の設置（経路表示）があった場合はバス停標示板の該当部分は当方於いて改修。
バス停設置費用に関して公的補助や税制優遇措置等	公的補助、税制優遇も特になし。
運転手の休憩施設の有無、その費用負担	特にそれ用の施設はない。 休憩時間（ハンドル時間）の関係で、例えばトイレ等使う場合は、隣接駐車場内の別枠に駐車。この場所についても借用料など費用は発生していない。 上記に関しては、使用車両が一部ＰＨＶ車両の場合もあるので、その場合は充電設備のあるところに駐車
店舗営業時間外の運用	早朝・深夜帯の運行時でもバス停施設自体（進入路）は閉鎖していない 店舗営業時間帯前後で従業員の通勤利用も一定数あるため。 駐車敷地全体の警備会社による警備員警備のみ実施。

（２）再編事業の枠組みの検討

イ）実施体制

- 持続可能な地域公共交通を将来にわたって維持・向上させていくためには、まちづくりとの一体性や市民の主体性を醸成しながら、多様な事業主体との緊密な連携をより一層図っていくことが重要である。
- 乗換拠点の整備には、商業施設の駐車場の活用の検討も含まれていることから、交通結節機能と集客機能が連携して相応に効果をもたらすことが必要である。
- 将来の都市拠点の育成、強化に向けては、都市機能を集約配置し拠点間をスムーズに移動できることで、より豊かな暮らしを実現する。都市拠点に人が集約されることで、交通事業者にとっては生産効率の良いピストン輸送の需要が増え、経営基盤が強化されることから、こうした需要を作り出すまちづくりとの一体的な検討が必要である。
- 公共交通の維持、向上には、車を使えない人たちの問題として捉えるのではなく、地域全体の問題として考える必要がある。それを解決できるのは地域の個々の人であり（利用すれば運行サービスが高まる）、こうした自主性を醸成していくことが重要である。
- 運行計画は利用者の目線に立って考え、利用者の意見や意向をくみ取り、運行計画に反映することが必要である。また、移動ニーズによっては、周辺町と共同で運行計画を立案していく必要がある。

図.今後のめざす地域公共交通の実施体制



イ）事業計画

・　再編実施計画を策定し、国の補助（フィーダー系路線の赤字２分の１の補助等）の活用をめざす。

・　幹線系と支線系の乗換えによる再編計画案は、乗換えをしてでも利用しやすい運行環境を整備することが必要であり、まちづくりの進捗を踏まえながら、ＰＤＣＡサイクルによる試行錯誤が必要である。社会実験費用は国の補助メニューにないことから、本格実施が前提となり、今回の再編基本案のように現況の路線を多く残す結果にならざるを得ないことから、社会実験のような試行期間に対する国庫補助の妥当性を国等に働きかけていくことも必要である

表.地域公共交通確保改善事業における国の補助内容（平成 28 年度）

項目	従来の支援内容	国の認定を受けた地域公共交通再編実施計画に位置付けられている場合の支援内容（下線部分が充実箇所）
路線バス・デマンド型タクシーの運行	対象系統 **【地域間幹線系統】** ① 複数市町村にまたがるもの ② １日当たりの計画運行回数が３回以上のもの ③ 輸送量が 15 人～150 人／日と見込まれるもの **【地域内フィーダー系統】** ① 政令市、中核市、特別区以外において補助対象地域間幹線バス系統を補完するもの又は交通不便地域における移動手段の確保を目的としたもの ② 新たに運行を開始するなどの新規性があるもの （補助率：１／２） **【共通】** 車両減価償却費等補助又は公有民営補助 （補助率：１／２）	対象系統 **【地域間幹線系統】** イ．路線再編により、従来の補助対象系統を基幹系統と支線系統に分ける場合の再編後の系統 ⇒ ・①及び③の要件の適用除外 ・支線系統における小型車両（乗車定員７～１０人）の補助対象化 ロ．イ．の対象となる系統以外の系統 ⇒ ・③の要件の緩和（最低輸送量：３人／日） ・小型車両（乗車定員７～１０人）の補助対象化 **【地域内フィーダー系統】** ①の要件：政令市、中核市、特別区以外とする地域限定の解除 ②の要件：従前から運行している系統のみなし適合 （補助率：１／２） **【共通】** 車両減価償却費等補助、車両購入時一括補助又は公有民営補助 （補助率：１／２）
路線バスからデマンド型タクシーへの転換	－	デマンド運行に用いる小型車両（乗車定員７～１０人）・セダン型車両（乗車定員６人以下）の補助対象化・購入時一括補助化、予約システムの導入の補助対象化 （補助率：１／２）
離島航路の運営	対象航路：唯一かつ赤字の一般旅客定期航路事業 （補助率：１／２）	対象航路：唯一かつ赤字の一般旅客定期航路事業、左記の補助対象航路から転換する人の運送をする不定期航路事業及び人の運送をする貨物定期航路事業 （補助率：１／２）
ＬＲＴ・ＢＲＴの整備	低床式路面電車、連節バスの導入等 （補助率：１／３）	低床式路面電車、連節バスの導入等 （補助率：２／５（軌道運送高度化事業、道路運送高度化事業を実施する場合や、立地適正化計画及び都市・地域総合交通戦略（注）も策定されている場合は、１／２）） （注）国の認定を受けたものに限る。
地域鉄道の安全対策	安全設備の整備等 （補助率：１／３（鉄道事業再構築事業を実施する場合、財政力指数が厳しい自治体が負担する費用相当分については１／２））	安全設備の整備等 （補助率：１／３（鉄道事業再構築事業を実施する場合、自治体が負担する費用負担相当分については１／２）

出典：地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画作成のための手引き詳細編第３版（平成 28 年３月　国土交通省）