

# 令和7年度 第4回 釧路市地域公共交通活性化協議会

## 釧路市公共交通計画策定および 釧路市地域公共交通利便増進実施計画策定について

開催日時：令和8年3月23日（月）10：00～

開催場所：釧路市観光国際交流センター 3階研修室

# — 目 次 —

1.地域公共交通計画作成の目的	2
2.地域公共交通計画・地域公共交通利便増進実施計画策定に向けたスケジュール	3
3.釧路市地域公共交通計画策定について	4
3-1 釧路市の現況整理	5
3-2 公共交通網の現状調査	6
3-3 公共交通の利用実態調査	7
3-4 現計画の評価	11
3-5 公共交通網に関する問題・課題の整理	14
4.釧路市地域公共交通利便増進実施計画策定について	17
4-1 現況把握と課題の抽出	18
4-2 公共交通利用者の需要量の予測	19
4-3 交通事業者の意向把握	21
4-4 基本再編案の検討及び利便増進案の提案	22
5.今後の検討事項	28

# 1.地域公共交通計画作成の背景・目的

## 【背景】

- 釧路市では、平成29年6月に「釧路市地域公共交通網形成計画(現「釧路市地域公共交通計画」。以下「現計画」という。)」を策定するとともに、令和元年9月には、「釧路市地域公共交通再編実施計画」(現「釧路市地域公共交通利便増進実施計画」)を策定し、これに基づき公共交通の維持及び利用促進に向けた施策を推進してきた。
- しかしながら、近年の人口減少、少子高齢化が加速度的に進展している状況に加え、コロナ禍の影響など、公共交通を取り巻く環境が大きく変化していることなどを踏まえ、目指すべき公共交通ネットワークのあり方についての検討が求められている。

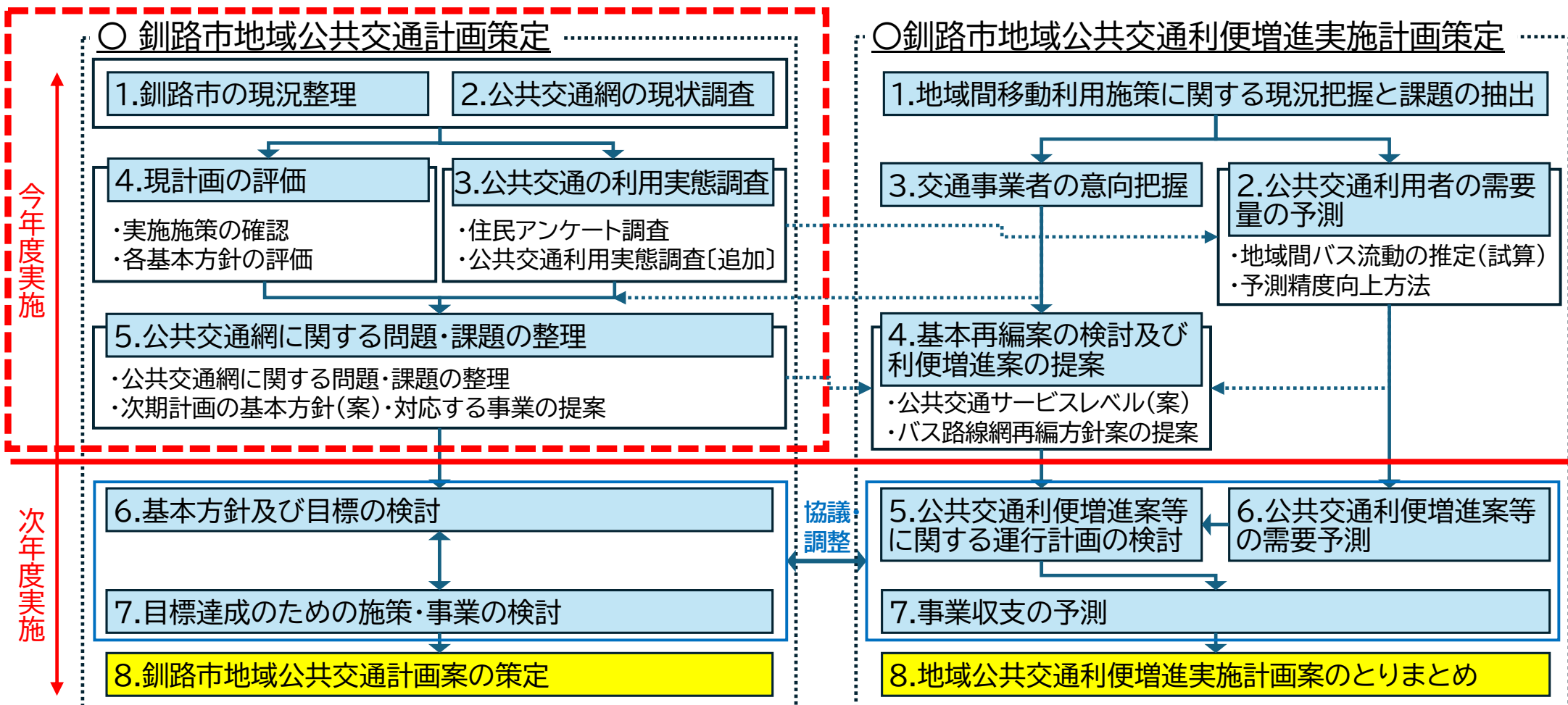


- 交通事業者や行政などの関係者が、市内全域での公共交通の目指すべき将来像と、その実現に向けた施策の方向性を広く共有し、連携・協働して取り組む「**釧路市地域公共交通計画**」を策定
- まちづくり等の地域戦略を支える地域公共交通の確保・維持改善を図り、市民が充実した生活を送るための「**釧路市地域公共交通利便増進実施計画**」を策定



# 3. 釧路市地域公共交通計画策定について

## ○ 釧路市地域公共交通計画策定の流れ

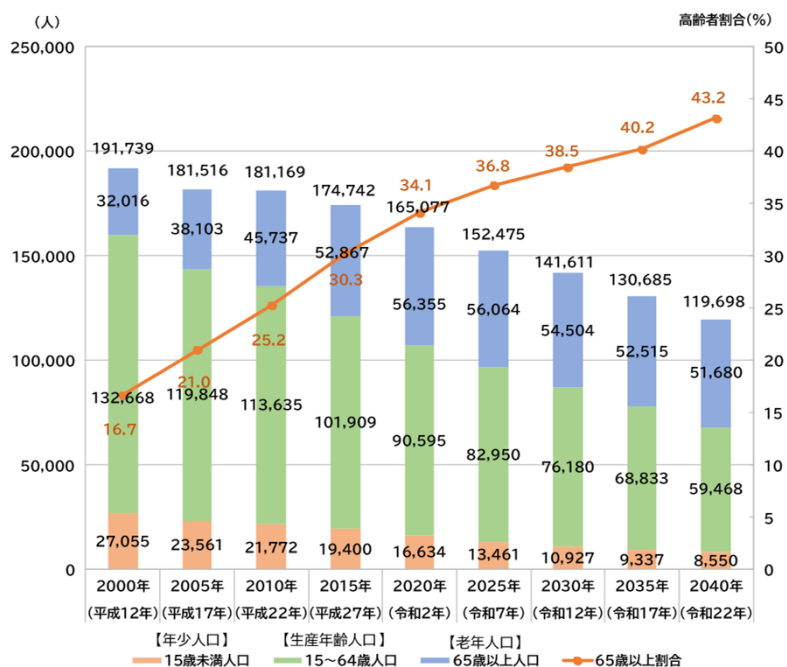


# 3. 釧路市地域公共交通計画策定について

## 3-1 釧路市の現況整理

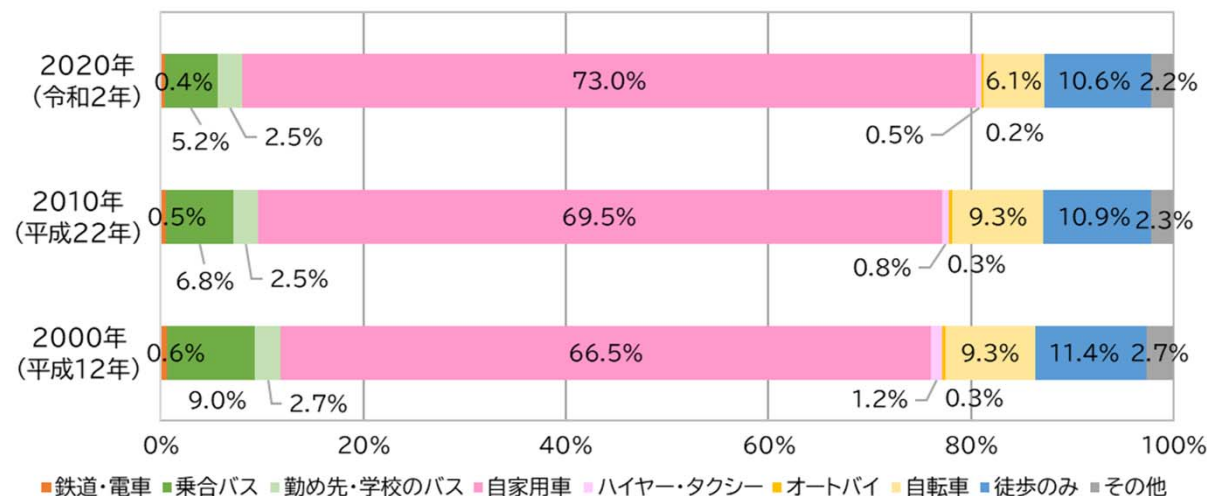
### (1) 人口の推移

- 人口は、生産年齢人口が減少し、高齢者(65歳以上)割合が高まる予測である。
- 生産年齢人口減少により、地域公共交通の利用頻度の低下が懸念。高齢者の地域公共交通の利用促進が必要。



### (2) 交通機関分担率(通勤・通学)

- 通勤・通学時の公共交通(鉄道・電車、乗合バス、その他バス)の分担率は低下基調。
- 釧路市全体の公共交通のサービスレベルの再考が必要。



出典: 国勢調査

出典: 国勢調査、日本の地域別将来推計人口(国立社会保障・人口問題研究所)

# 3. 釧路市地域公共交通計画策定について

## 3-2 公共交通網の現状調査

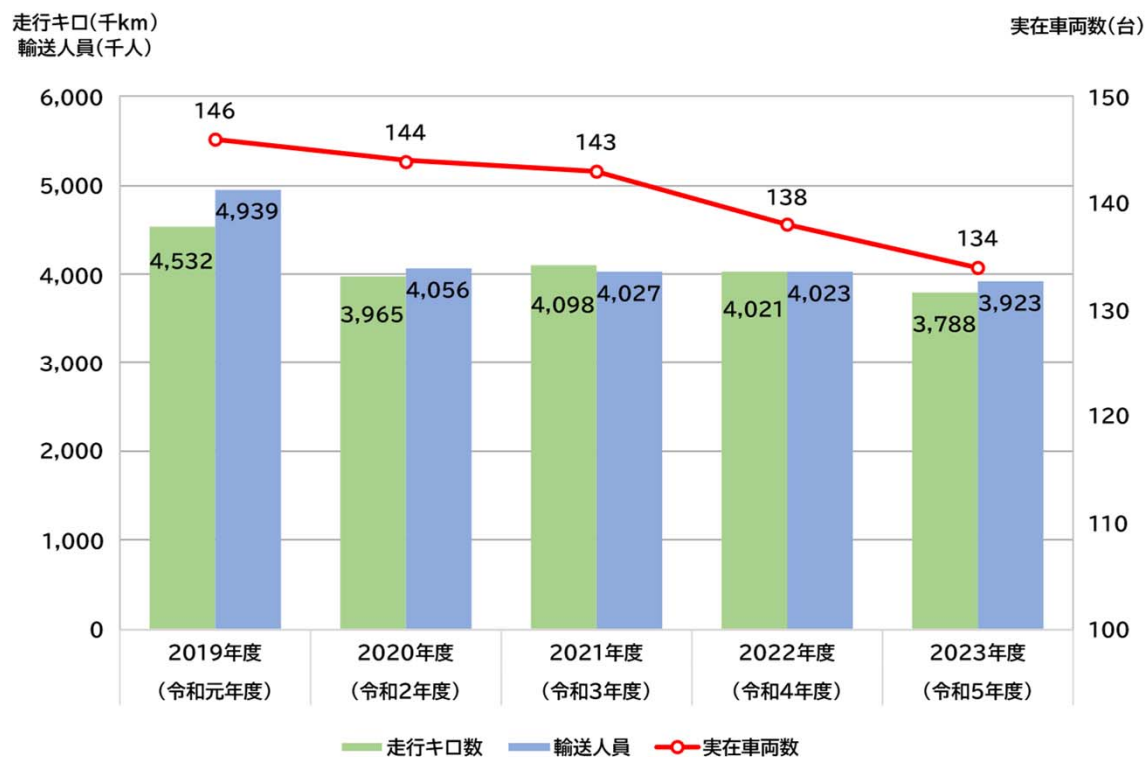
### (1) 鉄道・路線バス網の状況

- バス路線網は、市街地部では密に張り巡らされている。
  - 阿寒地域では、幹線のみ路線バスが運行。その他、あいのりタクシー(仁々志別)、のりあいタクシー(布伏内)が運行。
  - 音別地域では、路線バスは通行していない(2025.9月に白音線が廃止)が、JR根室線音別駅があり鉄道で釧路市街と連絡。廃止になる白音線に替わり、音別地区コミュニティバスが白糠まで延伸。
- ⇒郊外部(阿寒・音別地域)などでは、市街地までの移動需要の内容に応じた適切な公共交通サービスレベルと移動手段の設定が必要。

### (2) 路線バスの輸送実績

- 2021年度以降は、走行キロ数の減少とともに輸送人員が減少し実在車両数も年々減少。
- ⇒今後も人口減が見込まれる中、輸送力(ドライバーや輸送車両)の減少により、更に輸送人員減少が懸念される。

### ● 路線バスの輸送実績



出典: 釧路市統計書

# 3. 釧路市地域公共交通計画策定について

## 3-3 公共交通の利用実態調査

### ① 住民アンケート調査

#### ○ 実施方針

- ・ 市民の公共交通へのニーズを把握するため、市内に居住する1,600世帯を対象。
- ・ 現状の買物・通院等における移動実態、今後の釧路市地域公共交通のあり方、バスサービス水準の検討に資する利用者ニーズ把握。
- ・ 現計画(H29～R8)における実施状況の評価に向けた基礎的データを収集。
- ・ Webでの回答フォームも準備し、くしろ港まつり(8/2・8/3)や北海道教育大学釧路校や釧路公立大学、釧路高専におけるチラシ配布を通じて意見募集を実施。

#### ○ 住民アンケート調査に基づく課題

##### 実態・問題点

- 路線バスの利用者が少ない。
- 遅い時間帯における路線バスの運行要望や通学利用便の利便性向上に係る意見。
- 過半数が乗継利用を許容。一方で高齢者は過半数が直通運行を希望。
- 乗継利用にあたり「待ち時間」、「乗継案内」、「待合施設」などの乗継抵抗が存在。

##### 課題

- ➡ 経営改善に向けた路線バス利用促進策の実施
- ➡ 利用者の乗継抵抗を軽減するための各種施策の実施

# 3. 釧路市地域公共交通計画策定について

## 3-3 公共交通の利用実態調査

### ②公共交通利用実態調査〔追加1:バス乗降実態把握〕

#### ○実施目的

- ・ 釧路市内にて営業運行している路線バスのうち主要2路線において、乗降バス停及びバス利用者の属性、利用目的・頻度、等の利用状況を調査することにより現状のバス利用実態を明らかにする。

#### ○調査結果概要

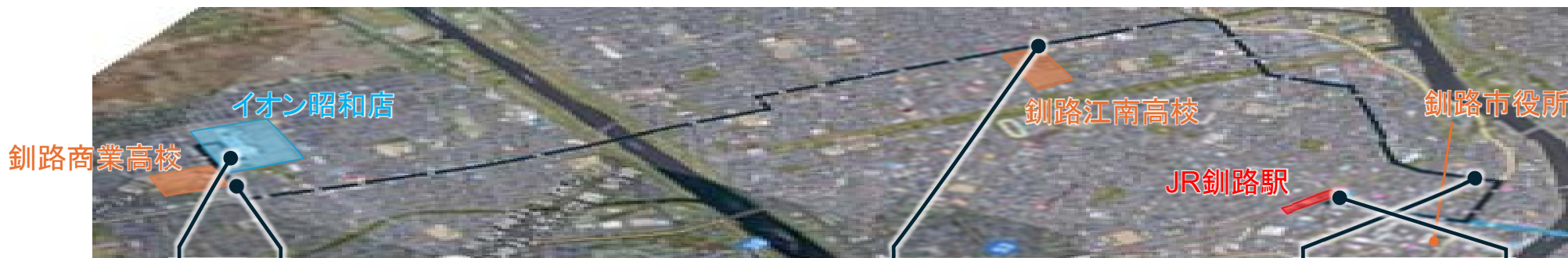
- ・ 白樺線では、平日に661人、休日に379人、イオン昭和線では、平日に357人、休日に204人の乗降者がいた。
- ・ アンケート回答依頼を実施した結果、1,470人(回答率:91.8%)からの回答を得た。
- ・ 路線別・方向別・バス停別に乗降者数を整理した結果、起点・終点での乗降車が多いことを把握した。

【乗降者数、アンケート回答者数・回答率】

		[18]白樺線(千代の浦)			[77]イオン昭和線			計
		上り 〔白樺台→釧路駅前〕	下り 〔釧路駅前→白樺台〕	上下計	上り 〔イオン昭和店→釧路駅前〕	下り 〔釧路駅前→イオン昭和店〕	上下計	
乗降者数	平日	355	306	661	195	162	357	1,018
	休日	204	175	379	91	113	204	583
	小計	559	481	1,040	286	275	561	1,601
アンケート回答者数	平日	332	275	607	171	149	320	927
	休日	190	162	352	89	102	191	543
	小計	522	437	959	260	251	511	1,470
アンケート回答率	平日	93.5%	89.9%	91.8%	87.7%	92.0%	89.6%	91.1%
	休日	93.1%	92.6%	92.9%	97.8%	90.3%	93.6%	93.1%
	小計	93.4%	90.9%	92.2%	90.9%	91.3%	91.1%	91.8%

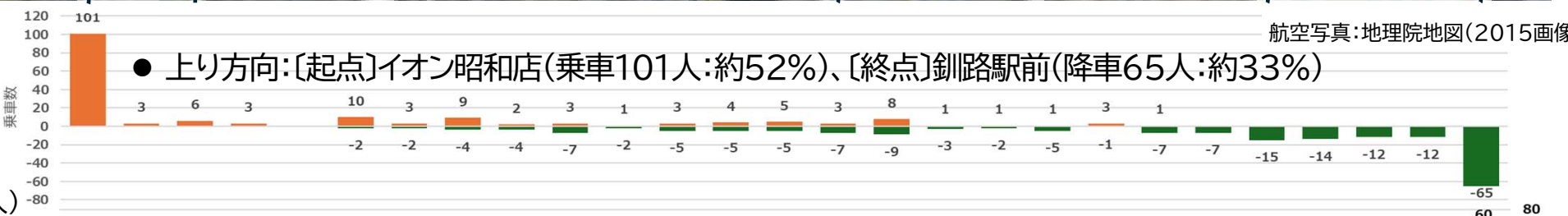
# 3. 釧路市地域公共交通計画策定について

## ◆乗降客数〔77イオン昭和線：平日〕

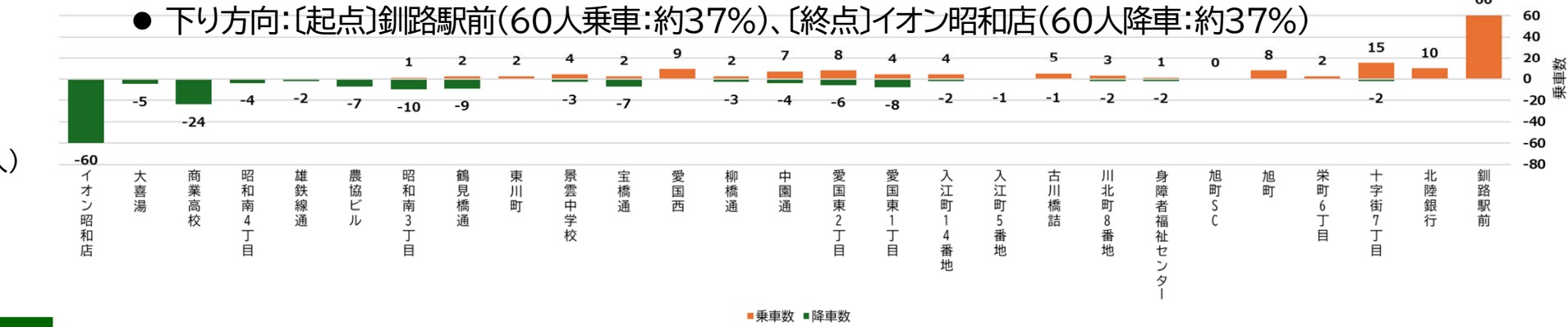


航空写真：地理院地図(2015画像)

→  
上り  
(乗員:195人)



←  
下り  
(乗員:162人)



■乗車数 ■降車数

# 3. 釧路市地域公共交通計画策定について

## 3-3 公共交通の利用実態調査

### ②公共交通利用実態調査〔追加2:特急利用二次交通把握〕

#### ○実施目的

- 特急で釧路駅に到着する旅客の二次交通手段の実態を把握するため、バス未利用旅客数や割合を調査。

#### ○調査結果

- 「徒歩移動」が最も多く、駅南側のホテル群や北大通方面への徒歩移動が最も多い。
- 二次交通として「路線バス」を選択する旅客は、7%と少ない。

【平日:乗降者数、アンケート回答者数・回答率】

方向	人数	割合
タクシー①	48	8.1%
お迎え①	113	19.0%
徒歩①	47	7.9%
徒歩②	90	15.2%
徒歩③	89	15.0%
路線バス	41	6.9%
徒歩④	50	8.4%
徒歩⑤	50	8.4%
徒歩⑥	16	2.7%
タクシー②	1	0.2%
お迎え②	2	0.3%
徒歩⑦	22	3.7%
徒歩⑧	20	3.4%
P&T	5	0.8%
合計	594	



⇒冬期の運転に不安を持つ観光客、レンタカーを運転できないインバウンド旅客等の二次交通手段として、路線バスの利用促進をはかることが想定できる。

# 3. 釧路市地域公共交通計画策定について

## 3-4 現計画の評価

### ① 実施施策の確認

- 各基本方針に応じて、対応施策を実施している。

現計画の基本方針		実施施策
基本方針	施策	
基本方針 1 : 市内拠点を中心とした公共交通軸の活性化と乗換拠点の機能強化による持続可能な公共交通網の形成	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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</li> <li>● 乗換拠点の機能充実</li> <li>● 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</li> <li>● 鉄道との接続を考慮したバス運行の充実</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 乗継拠点で郊外路線と接続するゾーンバス化（阿寒バス4路線のイオン釧路昭和店の起終点化（R元.10.1～）</li> <li>○ スーパーアークス鳥取大通点を乗換拠点とする、循環バス「ぐるっと」の運行を開始（R2.10.1～）</li> <li>○ コープさっぽろ桜ヶ岡店内において、運行状況等分かるモニター等を設置して待合環境を整えている。（R3.11.11～）</li> <li>○ スーパーアークス鳥取大通店内において、運行状況等分かるモニター等を設置して待合環境を整えている。（R3.10.1～）</li> <li>○ イオン昭和店内において、運行状況等分かるモニター等を設置して待合環境を整えている。（R元.10.1～）</li> </ul>
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 使いやすくてわかりやすい運賃体系の構築</li> <li>● 円滑な運賃支払い方法の推進</li> <li>● わかりやすいホームページやバスマップへの更新</li> <li>● 交通拠点等でのわかりやすい情報案内・誘導の実施</li> <li>● バスロケーションシステムの導入</li> <li>● バスシェルターの整備</li> <li>● 地元商店会等と連携したバス待合環境の整備</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ バス路線の再編によりバスの乗換が必要となる際に、新たな初乗り運賃が発生しないよう、1便目で乗車券(200円)を配布して2便目で差額を徴収する運用としている。</li> <li>○ 路線バスにおける電子マネーWAON決済の導入（H30.5～順次対象路線を拡大）</li> <li>○ 公共交通マップの更新（令和4.10.1）</li> <li>○ 交通拠点（コープさっぽろ桜ヶ岡店、スーパーアークス鳥取大通店、イオン昭和店内において、運行状況等分かるモニター等を設置して情報案内を行っている。</li> <li>○ 運行状況をリアルタイムで把握できる「PINA」と、最適なバスルートを検索できる「MOKUIKU」の2つのアプリケーションを提供開始している。</li> </ul>
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>● モビリティ・マネジメント事業の実施</li> <li>● 地域住民による公共交通のサポート</li> <li>● 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</li> <li>● 高齢者の移動を支援する公共交通の仕組みづくり</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ バス停「鳥取分岐」におけるバス待合環境整備（R5～）</li> <li>○ バスおでかけプロジェクトの実施（R7実績）</li> <li>○ バスふれあいイベントの実施（毎年開催）</li> <li>○ 生活交通等での高齢者のおでかけを支援するため、「おでかけパスポート70」制度を創設</li> </ul>
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 生活交通の導入検討【再編事業(実施)】</li> <li>● スクールバス、患者輸送バス等の活用検討【再編事業(実施)】</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 乗合タクシー（桂恋三津浦線）の運行を令和2年9月より実施</li> <li>○ 音別地区コミュニティバスの運行を令和元年より実施</li> <li>○ あいのりタクシー（仁々志別線）の運行を平成23年より実施</li> <li>○ 布伏内（阿寒）のりあいタクシーの運行を平成22年より実施</li> </ul>
基本方針 5 : 釧路圏域の交流・連携を支える広域公共交通軸の確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 観光・交流の促進に向けた交通環境の整備</li> <li>● 広域的な交通手段の確保と連携強化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 釧路空港等から阿寒湖バスセンター間のシャトルバスを運行再開（H29.7～）</li> </ul>

# 3. 釧路市地域公共交通計画策定について

## 3-4 現計画の評価

### ②各基本方針の評価 (1)各指標の評価結果

該当する基本方針	評価指標	調査手法概要等	現況値	目標値(R8)	現結果(R8.1)	達成・未達成	備考
基本方針1	市民1人当たりのバス利用割合	計画終了期間までに市内バス路線の乗降調査を実施し、市民1人当たりのバス利用割合を算出。	7.30%	8.00%	6.89%	未達成	現況値:H28 現結果:R5路線バス総輸送人員をR6.3住基台帳人口で割った割合
	現状のバスに対する総合的な満足度	計画終了期間までに釧路市住民ニーズ把握調査を実施の上、確認。	5.90%	15.90%	8.70%	未達成	現況値:H28 現結果:「とても満足」と「満足」割合を合計
	バスの利用者数	運行事業者からの提供データによる確認。毎年3月頃に前年の輸送人員データを収集。	4,693千人	4,000千人	3604千人	未達成	現況値:H30 現結果:R6年度実績
	公的資金が投入されているバスの収支率	運行事業者からの提供データによる確認。毎年3月頃に前年の収支率を収集。	57.74%	61%	44%	未達成	現況値:H30 現結果:R6年度実績
	バスへの公的資金投入額	各市町村及び道のデータによる確認。毎年3月頃に前年の投入額を収集。	300,177千円	259,000千円	276,702千円	未達成	現況値:H30 現結果:R6年度実績
基本方針2	市民1人当たりのバス利用割合	計画終了期間までに市内バス路線の乗降調査を実施し、市民1人当たりのバス利用割合を算出。	7.30%	8.00%	6.89%	未達成	現況値:H28 現結果:R5路線バス総輸送人員をR6.3住基台帳人口で割った割合
	バスシェルターの設置箇所数	計画終了期間までに運行事業者、国、道、市等からの提供データにより確認。	10箇所	15箇所	14箇所	未達成	現況値:H28 現結果:R8.2月時点実績
	バス停の環境に対する満足度	計画終了期間までに釧路市住民ニーズ把握調査を実施の上、確認。	2.30%	12.30%	9.20%	未達成	現況値:H28 現結果:「とても満足」と「満足」割合を合計
基本方針3	公共交通に関するイベントの開催回数	計画終了期間までに運行事業者等からの提供データにより確認。	1回/年	3回/年	6回/年	達成	現況値:H28 現結果:R7年実績
	地域住民等と連携したバス停環境の改善件数	計画終了期間までに運行事業者等からの提供データにより確認。	-	3件/年	1件/年	未達成	現況値:H28 現結果:R7年度実績
基本方針4	バスの運行経路や行き先に対する満足度	計画終了期間までに釧路市住民ニーズ把握調査を実施の上、確認。	6.10%	16.10%	9.70%	未達成	現況値:H28 現結果:「とても満足」と「満足」割合を合計
基本方針5	バス利用者に占める観光目的の割合	計画終了期間までに釧路市バス乗降調査を実施し、市民1人当たりのバス利用割合を算出。	2.90%	5.80%	6.93%	達成	現況値:H28 現結果:R7実測調査(2路線)とH28全数調査結果の比率から推定

# 3. 釧路市地域公共交通計画策定について

## 3-4 現計画の評価

### ②各基本方針の評価 (2)残存する問題点・課題

現計画の基本方針		残存する又は新たに確認した問題点・課題
基本方針	施策	
基本方針1： 市内拠点を中心とした公共交通軸の活性化と乗換拠点の機能強化による持続可能な公共交通網の形成	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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⇒〔継続〕</li> <li>● 乗換拠点の機能充実⇒〔継続〕</li> <li>● 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⇒〔継続〕</li> <li>● 鉄道との接続を考慮したバス運行の充実⇒〔継続〕</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 「利用者ニーズに応じた効果的なバス運行の実施」について改善余地が残る。</li> <li>■ 現在、釧路市内のゾーンバス化は途上段階であり、ゾーンバスの拡大に向けて乗継抵抗軽減施策の実施も重要。 ⇒継続した対策が必要</li> <li>・ 遅い時間帯の増便要望（飲食店からの帰宅便、部活終わりの帰宅便、特急到着後の帰宅便など）</li> <li>・ 通学利用便の利便性向上（大楽毛線の混雑解消、高校生の通学にダイヤが合わない） ⇒増便対策済みのため、現状の推移を見たとで今後の対応を検討する。</li> </ul>
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 使いやすくわかりやすい運賃体系の構築</li> <li>● 円滑な運賃支払い方法の推進⇒〔要協議〕</li> <li>● わかりやすいホームページやバスマップへの更新</li> <li>● 交通拠点等でのわかりやすい情報案内・誘導の実施⇒〔継続〕</li> <li>● バスロケーションシステムの導入⇒〔要協議〕</li> <li>● バスシェルターの整備⇒〔要協議〕</li> <li>● 地元商店会等と連携したバス待合環境の整備⇒〔要協議〕</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 「円滑な運賃支払い方法の推進」や「わかりやすい情報案内・誘導の実施」について改善余地が残る。</li> <li>■ 現在、釧路市内のゾーンバス化は途上段階であり、ゾーンバスの拡大に向けて乗継抵抗軽減施策の実施も重要。 ⇒継続した対策が必要</li> <li>・ WAONIについては、suicaやkitakaなど交通系ICを使えるようにしてほしい。など</li> <li>・ バスロケーションシステムについては、読み込みに時間がかかりすぎて実用的でない。確認したいバスの情報が無い事がある。など</li> </ul>
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>● モビリティ・マネジメント事業の実施</li> <li>● 地域住民による公共交通のサポート</li> <li>● 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⇒〔継続〕</li> <li>● 高齢者の移動を支援する公共交通の仕組みづくり⇒〔要協議〕</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 「路線バスふれあいイベントの実施」「おでかけパスポート70」制度の導入」など、各種対策を実施し効果も得ているが、今後、釧路市内のゾーンバス化を拡大していく上でも住民理解を深めるための対策は進めていく必要がある。 ⇒継続した対策が必要</li> </ul>
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 生活交通の導入検討【再編事業（実施）】⇒〔継続〕</li> <li>● スクールバス、患者輸送バス等の活用検討【再編事業（実施）】</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 「生活交通の導入検討【再編事業（実施）】」について改善余地が残る。</li> <li>■ 事業者ヒアリング(P38)では、地方部の「生活の足」を担う事業者の事業継続も課題となっており、交通不便地域の移動需要や事業者の状況も加味して継続的な対策が必要な状況。 ⇒継続した対策が必要</li> </ul>
基本方針5： 釧路圏域の交流・連携を支える広域公共交通軸の確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 観光・交流の促進に向けた交通環境の整備</li> <li>● 広域的な交通手段の確保と連携強化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 都市間バスは運行・維持されている。</li> <li>■ 観光移動の視点からは、実態としてレンタカーやタクシー利用により対応できており、路線バスによる対処が不可欠な状況とまでは言えない。</li> <li>■ 路線バス利用促進の一環としての「観光客の取り込み」の観点は考えられるが、計画の基本方針としての優先度は低いと思われる。 ⇒釧路市ではなく振興局単位の広域の公共交通計画でどうやっていくかの位置付けとする。</li> </ul>

# 3. 釧路市地域公共交通計画策定について

## 3-5 公共交通網に関する問題・課題の整理

### ①公共交通網に関する問題・課題の整理

#### ○次期計画立案の基本的な考え方

<p>現状認識</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・現況整理</li><li>・事業者ヒアリング(P21)</li><li>・住民アンケート</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>・人口減少やコロナ禍による生活スタイル変化等により公共交通の利用者が減少。</li><li>・利用者数減少に伴う交通事業者の経営圧迫により、路線バスは補助金により維持。</li><li>・公共交通の担い手不足顕在化。地方部の交通事業者の事業継続も厳しい状況。</li></ul>
<p>現計画の評価</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>・各種施策により、路線バス利用者の満足度向上や利用促進に一定の効果が見られるが数値目標としては未達。</li><li>・釧路市のゾーンバス化は途上段階であり、ゾーンバスの実現に係る各種の取り組みについては継続して実施が必要。</li><li>・今回実施した事業者ヒアリングや利用者アンケートの結果より得られた、新たに対応を検討すべき課題の存在。</li></ul>



<p>次期計画立案の基本的な考え方</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>■ 「ゾーンバス化」の方向性を踏襲</li><li>■ 今回調査で新たに明らかになった課題を踏まえて基本方針を再編</li><li>■ 現計画で実行してきた各種施策を必要に応じて継続</li></ul>
-----------------------	---

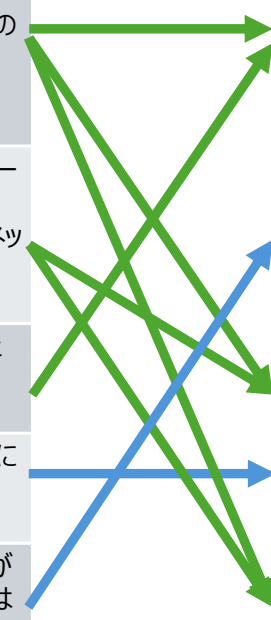
# 3. 釧路市地域公共交通計画策定について

## 3-5 公共交通網に関する問題・課題の整理

### ①公共交通網に関する問題・課題の整理 ○公共交通網に関する問題・課題の整理

- 現況整理を踏まえた事業者ヒアリングや住民アンケートによる公共交通網に関する実態から問題点を整理した。その問題点を展開して、下表の5つの公共交通網に関する課題に集約した。

調査	実態	問題点	公共交通網に関する課題
事業者ヒアリング	《路線バス》 ●補助金を前提とした路線維持 ・補助基準を下回る路線の廃止 ●運転手等の担い手不足の顕在化 ・路線維持に必要なギリギリの体制 ・高齢化、待遇悪化に伴う新規雇用が困難	●バス路線の維持に伴う市財政負担の更なる増大 ●担い手不足に起因する路線バス運行困難の恐れ	①路線バスの運行効率化による適正な公共交通サービスへの再編  ②乗継抵抗を軽減するための各種施策の実施  ③地域公共交通の維持に不可欠な担い手の確保  ④経営改善に向けた路線バス利用促進策の実施  ⑤路線バス運行継続困難な地域における新たな輸送手段の導入検討
	《タクシー（特に郡部）》 ●事業譲渡なく廃業する事業者の増加 ・担い手不足・高齢化、跡継ぎ不在 ●地方部タクシー事業者のタクシー事業単体による経営困難（スクールバス等の業務委託による経営維持）	●地方部の「生活の足」の担い手であるタクシー事業者の事業継続が困難 ※緊急時の夜間輸送など、地域のセーフティネットとしての機能も果たす	
	《鉄道》 ●利用が少ない時間帯の列車運行取止め ●利用が少ない駅の廃止	●減便・廃駅に伴い鉄道が利用できなくなった利用者の足の確保 ※代替バス運行などバス交通に依存	
住民アンケート	●路線バスの利用者が少ない。 ●遅い時間帯における路線バスの運行要望や通学利用便の利便性向上に係る意見。	●路線バス利用者が少ないため、経営改善に向けた路線バスの利用促進が必要	
	●過半数が乗継利用を許容。一方で高齢者は過半数が直通運行を希望。 ●乗継利用にあたり「待ち時間」、「乗継案内」、「待合施設」などの乗継抵抗が存在。	●路線バスのゾーンバス化には、バスの乗継が必須になるため、利用者には乗継抵抗がはたらく。	



# 3. 釧路市地域公共交通計画策定について

## 3-5 公共交通網に関する問題・課題の整理

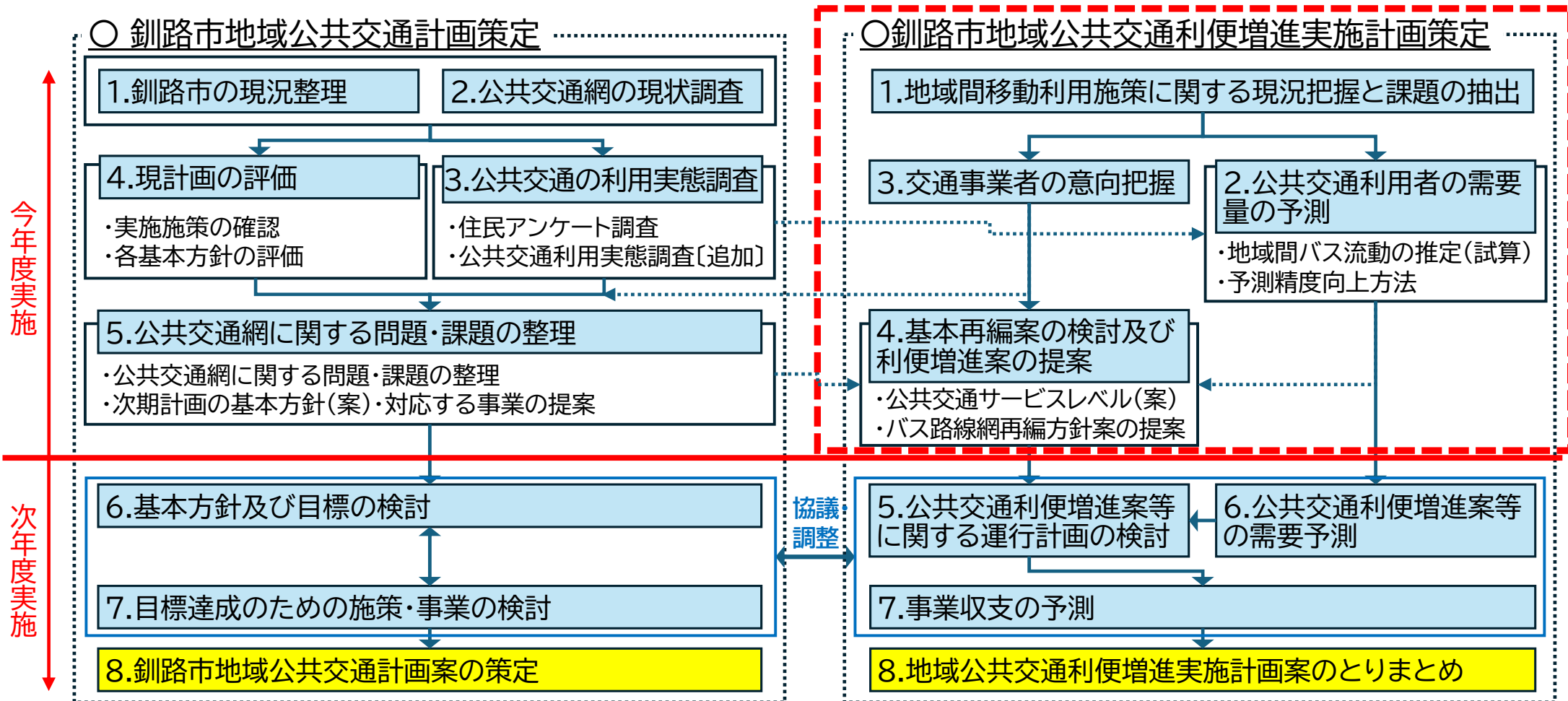
### ②次期計画の基本方針(案)・対応する事業の提案

- 公共交通網に関する課題から、次期計画(R9-R13)の基本方針(案)および対応する施策(案)を検討・提案した。

課題	次期計画の基本方針(案)	対応する事業 (案)	事業に関する今後の検討課題
①路線バスの運行効率化による適正な公共交通サービスへの再編	基本方針 1 : 必要な公共交通サービスレベルを確保し、かつ路線バスの運行効率化による適正な公共交通サービスへの再編	○運行効率化による適正なバス路線網への再編(ゾーンバス化) <b>〔継続〕</b> ○鉄道の減便・廃駅も考慮したバス運行の充実 <b>〔継続〕</b>	◆必要な公共交通サービスレベルの維持・確保のためのバス事業者による取組 ◆最低限必要なバス路線を確保し、かつ運行効率化による適正なバス路線網への再編 ◆駅前拠点を中心とし、先の将来を見据えた街づくりも考慮した路線網の再編 ◆乗換拠点間を結ぶ路線の有効性も考慮したバス路線網の再編
②乗継抵抗を軽減するための各種施策の実施	基本方針 2 : 公共交通の乗継抵抗を軽減する利用環境整備による乗継交通利用者の確保	○乗継拠点(待合施設)の整備 <b>〔継続〕</b> ○乗継接続性の確保 <b>〔継続〕</b> ○乗継案内の充実 <b>〔継続〕</b> ○乗継に対応したキャッシュレス決済導入・更新 <b>〔要協議〕</b> ○バスロケーションシステムの改善 <b>〔要協議〕</b> ○わかりやすいホームページやバスマップへの更新 <b>〔継続〕</b>	◆運転手不足の中での効果的な乗継拠点の最適配置 ◆バスの乗換拠点だけではなくサイクリングターミナルなどのモビリティハブとしての機能も考慮した乗継拠点整備 ◆他のIC導入に関しては、他地域の動向なども見つつ導入を検討 ◆利用者目線での情報発信(緊急時、災害時、悪天候時)の取組検討
③地域公共交通の維持に不可欠な担い手の確保	基本方針 3 : 地域の「足」を守る地方部の公共交通手段の確保	○公共交通の担い手確保に向けた施策支援 <b>〔新規〕</b> ○地方部の交通事業者の事業継続支援 <b>〔新規〕</b>	
④経営改善に向けた路線バス利用促進策の実施	基本方針 4 : 公共交通の利用促進による公共交通利用者の確保	○遅い時間帯のバス運行検討 <b>〔新規〕</b> ○通学便の利便性向上 <b>〔継続〕</b> ○バス待合環境整備 <b>〔要協議〕</b> ○高齢者の移動支援策の実施 <b>〔要協議〕</b> ○公共交通利用イベントの実施 <b>〔要協議〕</b>	◆運転手を増やすことが難しい中、遅い時間帯の公共交通機関として、ライドシェアなどの方法も含めた対処の検討(遅い時間帯での公共交通確保に向けて、末広町での乗合タクシーの実現を検討(仕組みづくり、料金体系、担い手のマッチングなど))。 ◆普段バスを利用していない人への利用促進の取組み検討(路線バスの利用促進イベントの開催他)。
⑤路線バス運行継続困難な地域における新たな輸送手段の導入検討	基本方針 5 : 新たな輸送手段の導入による交通不便地域における生活交通の確保	○デマンド交通の導入検討 <b>〔要協議〕</b> ○公共ライドシェアの導入検討 <b>〔新規〕</b>	

# 4. 釧路市地域公共交通利便増進実施計画策定について

## ○ 釧路市地域公共交通利便増進実施計画策定の流れ



# 4. 釧路市地域公共交通利便増進実施計画策定について

## 4-1 現況把握と課題の抽出

### ① 現況のバス路線の整理

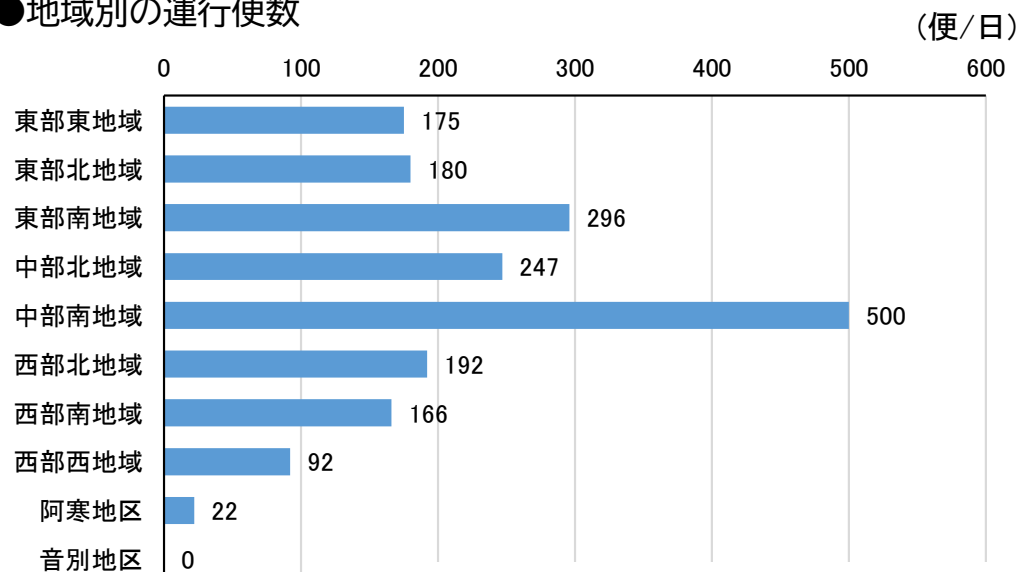
- 中部南地域を起終点として、釧路駅に接続する北大通や国道38号を移動する東西方向のバス路線、東部東地域の高校や短期大学が密集する地域でバス路線の便数が多い。
- 1日あたりの総運行便数を地域別に見ると、中部南地域の運行便数が約500便と突出しており、次いで東部南地域、中部北地域の順で多い一方、市街地部の地域では、西部西地域が他の市街地部と比較して運行便数が少ない傾向にある。

【課題】路線バスが駅前ターミナル（中部南地域）に集中しているが、本当に住民ニーズに合致しているか検証する必要がある。

#### ● 区間別のバス運行便数(市街地部)



#### ● 地域別の運行便数



出典: 路線バスの運行実績をもとに集計(令和8年3月時点)

# 4. 釧路市地域公共交通利便増進実施計画策定について

## 4-2 公共交通利用者の需要量の予測

### ○バス路線別乗降客数の推定手順

■ 下記データを活用して地域・地区およびバス停単位でのバス乗降者数を整理

- ・人流データによる地域別流動把握
- ・目的別時間帯別バス乗降者数、バス分担率(住民アンケートより)
- ・路線別輸送実績、バス乗降実態把握調査結果

### 【現況における各路線のバス停別乗降客数を推定手順】

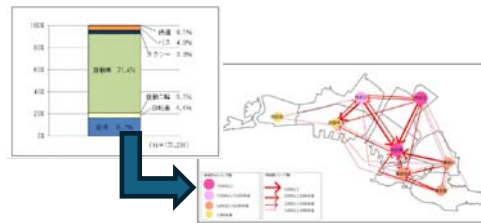
①人流データによる地域間流動の推定

- ◆人流データを活用して**地域間の流動状況**を整理



② 地域間バス流動・バス路線別乗降客数の推定

- ◆人流データをもとに集計した地域間流動に対して、住民アンケートから**移動目的(通勤・買い物等)の構成比**、目的別の**バス分担率**を反映し、地域間バス流動を推定



人流データベースの推定値

③推定結果の検証・乗降客数の補正

- ◆乗降調査を行った**バス乗降実態調査結果** (2路線実施) と、人流データベースの地域間バス流動の推定値を比較検証
- ◆**バス利用実態調査結果をもとに補正係数を算出し、実績値と推定値のギャップ**を補正

実績値による補正

④地域間バス流動〔見直し結果〕の試算

- ◆推定した各地域間のバス乗降客数に、**補正係数を乗じて**、地域間バス流動〔見直し結果〕を算定

【バス路線別降客数の推定】

- ◆地域間バス乗降者数をバス路線別に割り振り、路線別に地域間の乗降客数を合計することで、路線別バス乗降客数を推定する。

# 4. 釧路市地域公共交通利便増進実施計画策定について

## 4-2 公共交通利用者の需要量の予測

### ○地域間バス流動の試算結果(往復計)



#### ■主なバス流動の傾向

- ①西部北～西部南間の需要(970人)
- ②中部南と隣接地域間の需要
- ③その他隣接地域間の需要 等

出典: 推計値: KDDI Location Analyzer及び  
住民アンケート調査結果に基づく推計結果

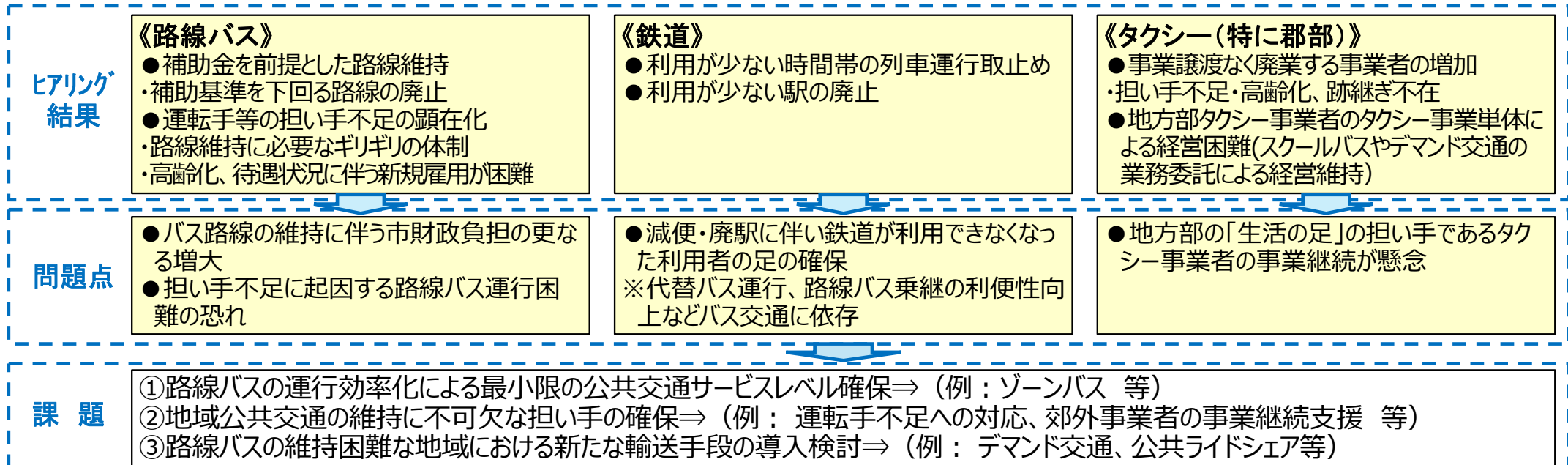
# 4. 釧路市地域公共交通利便増進実施計画策定について

## 4-3 交通事業者の意向把握

### ○実施方法

- ・バス路線網再編案の立案にあたり留意すべき条件・制約事項等を把握するため、バス事業者(2社)、鉄道事業者(1社)、タクシー事業者(協会および3社)を対象にヒアリング調査を実施した。
- ・ヒアリングは、フェイストゥフェイスで行い、聞き取れる範囲で、事業の実情まで把握できるよう留意した。

### ○交通事業者ヒアリングに基づく課題

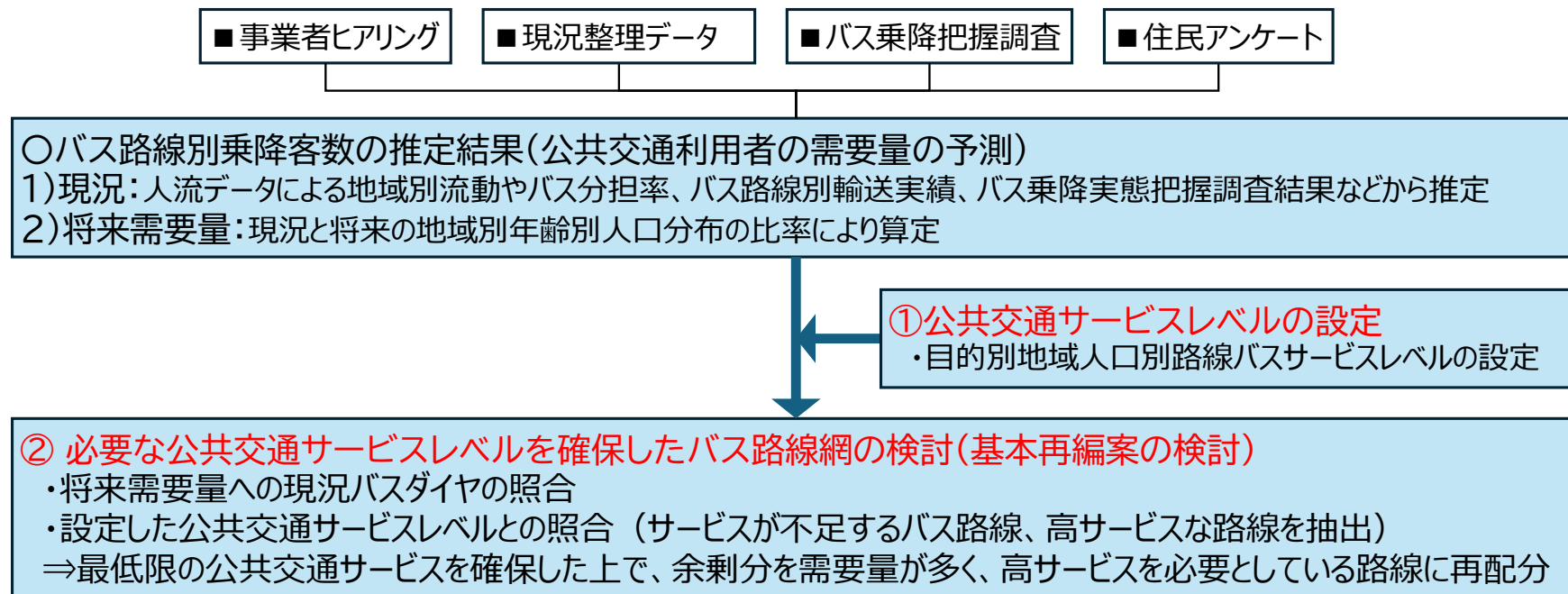


# 4. 釧路市地域公共交通利便増進実施計画策定について

## 4-4 基本再編案の検討及び利便増進案の提案

### ○基本再編案の検討の流れ

- 基本再編案は、公共交通利用者の将来需要量の予測結果を現況バスダイヤに照合し、地域毎に設定する「①公共交通サービスレベル」と照合して、サービスが不足するバス路線や高サービスな路線を抽出し、最低限の公共交通サービスを確保した上で、余剰分を需要が多く、高サービスを必要としている路線に再配分するように、効率が良いバス路線網・ダイヤに再編成することを提案する。



# 4. 釧路市地域公共交通利便増進実施計画策定について

## 4-4 基本再編案の検討及び利便増進案の提案

### ①公共交通サービスレベル(案)の設定

- 縦軸に、地域・地区人口等の公共交通サービスレベルを設定する「キー」となる指標を位置付け
- 横軸に、「通勤・通学」「買い物」「通院」「食事・社交・娯楽」等の目的を位置付け
- 住民アンケート調査結果等を活用し、地域・地区人口等と目的別の移動頻度等を確認して、公共交通サービスレベルを設定

### ○公共交通サービスレベルの設定方針(案)

- ◆ 定住人口が少なくても公共交通手段を確保する(デマンドタクシーなど)。
- ◆ 目的別に適した日時に路線バスを運行する。  
(例) ・通学目的の場合、平日の朝・夕に公共交通を運行する。  
高校へ向かうバスなどは、始業に合わせて時間内に複数便バスを運行することも考慮する。  
・買い物・通院目的のため、午前(病院方面)と午後(各地域)への公共交通を確保する。  
・食事・社交・娯楽等、幹線系における夜間の公共交通機関についても考慮する。
- ◆ 定住人口が多い地域は、時間内に複数台数のバスを確保し、満員により乗車できないことがないように配慮する。

### ●公共交通サービスレベルイメージ

定住人口など Settlement Population	No. of (Return) Trips to a Designated Centre for:			
	通勤・通学 Employment/Training	買い物 Shopping	通院 Healthcare/Hospital	食事・社交・娯楽等 Evening/Leisure
50-149	0	1 per week	1 per week	0
150-449	1 per day Mon-Fri	2 per day on 2 days	1 per day on 2 days	1 evening per week
450-999	1 per day Mon-Sat	2 per day Mon-Sat	1 per day	3 evenings per week + 2 per Sunday
1,000-2,499	2 per day Mon-Sat	3 per day Mon-Sat	2 per day + 2 evenings visiting per week	2 per evening + 3 per Sunday
2,500-10,000	Minimum 2-hourly service 0700 - 1900 Mon-Sat		4 per day + daily visiting including evenings	4 per evening + 4 per Sunday

# 4. 釧路市地域公共交通利便増進実施計画策定について

## 4-4 基本再編案の検討及び利便増進案の提案

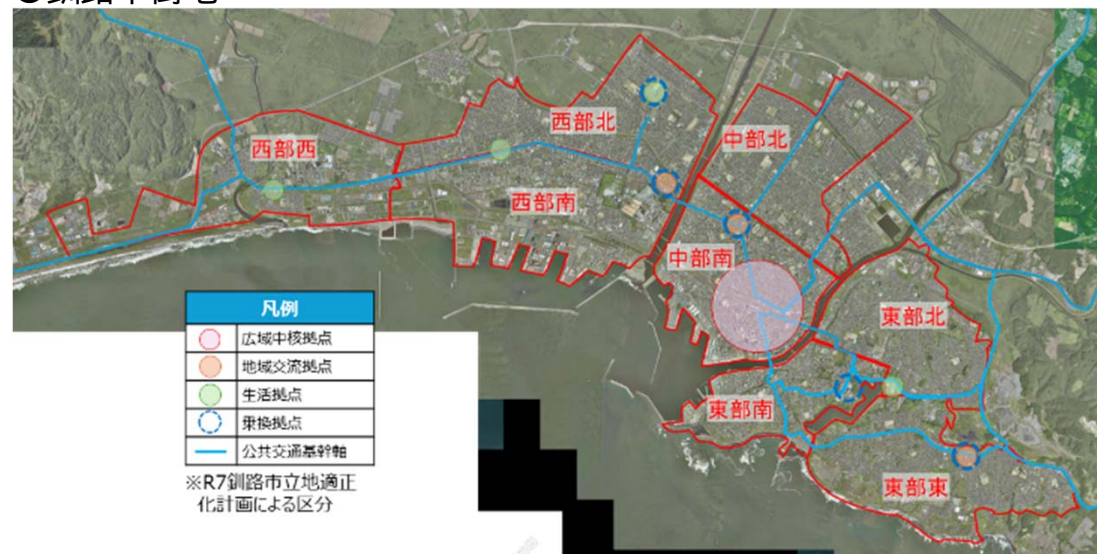
### ① 公共交通サービスレベル(案)の設定

#### ○ 地域・地区人口レベルの区分案

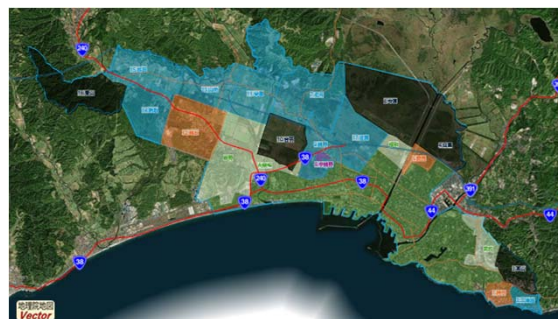
- 釧路市街地を8区分、阿寒地域(7地区)、音別地域(4地区)、その他の地域(17地区)を細分化した36地域・地区の人口等から、7つの地域・地区人口レベルを設定した。

人口区分レベル	地区・地域
0 都心部	中部南(24,255人)
1 10,000人以上	中部北(35,656人)、西部北(32,162人) 東部東(21,823人)、東部北(19,155人) 東部南(11,453人)
2 5,000-10,000人	西部南(6,476人)、西部西(5,880人)
3 1,000-5,000人	阿寒地域[阿寒本町](2,398人)、阿寒地域[阿寒湖温泉](1,257人) 音別地域[音別本町](1,450人)、その他の地区[中鶴野](1,193人)
4 100-1,000人	阿寒地域[仁々志別・共和](182人)、阿寒地域[西阿寒](339人)、 阿寒地域[布伏内](109人)、音別地域[川西・中音別](113人)、 その他の地区[桂恋](209人)、その他の地区[愛国](148人)、 その他の地区[鶴丘](189人)
5 10-100人	阿寒地域[下舌辛](71人)、阿寒地域[飽別・オクルシユベ](34人)、 音別地域[チャンベツ・ムリ](43人)、音別地域[尺別・直別](70)、 その他の地区[三津浦](57人)、その他の地区[北斗](24人)、 その他の地区[鶴野](54人)、その他の地区[美濃](32人)、 その他の地区[山花](90人)、その他の地区[駒牧](50人)、 その他の地区[桜田](69人)、その他の地区[北園](21人)
6 10人未満	その他の地区[高山]、その他の地区[広里]、その他の地区[安原]、 その他の地区[音羽]、その他の地区[青山]

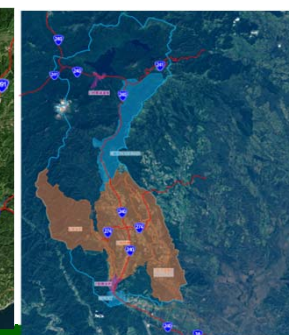
#### ● 釧路市街地



#### ● 釧路市その他の地区



#### ● 阿寒地域



#### ● 音別地域



# 4. 釧路市地域公共交通利便増進実施計画策定について

## 4-4 基本再編案の検討及び利便増進案の提案

### ①公共交通サービスレベル(案)の設定

#### 【公共交通サービスの設定方針】

- 下記方針で目的別・地域・地区人口レベル別に、最低限必要な公共交通サービスを設定する。

⇒ **地域・地区人口レベル別、目的別に、路線バス利用者数を推定**する。

(地域・地区人口)×(目的行動者比率)×(路線バス利用率※)

⇒ 路線バス利用者が調査結果で得られた自宅出発時間帯、通勤通学先出発時間帯と同じ比率で路線バス利用者が発生すると仮定して、**地域・地区人口レベル別・時間帯別に路線バス利用者数を推定**する。

⇒ 最低減必要な公共交通サービスを推定するため、大型バスの乗車定員を60人/台、小型バスの乗車定員を30人/台、マイクロバス(11人乗りハイエースを想定)の乗車定員を10人/台と仮定して、**地域・地区人口レベル別・時間帯別に必要な路線バス台数を算定**する。

※ 路線バス利用率:路線バスの利用割合(ほぼ使わないと回答回答した人を除く人の割合)

#### ●路線バスの定員

- 路線バスにおける乗客の定員数は「座席数」「立って乗車できる定員はバスの床面積」から算出され、その数が定員となる(5人/m<sup>2</sup>)。
- 目安としては、下表ようになる。

	全長(m)	車幅(m)	定員(人)	主な車種
大型路線バス	10~11.5	2.5	70~80	※ 実際には、60人程度で満員になる。 エルガ(いすゞ)、エアロスター(三菱ふそう)など
中型路線バス	8~9	2.3	60~70	エルガミオ(いすゞ)、メルファ(日野)など
小型路線バス	7	2~2.3	25~30	ローザ(三菱ふそう)、ポンチョ、リエッセ(日野)など
マイクロバス	座席数		11~29	コースター、ハイエース(トヨタ)キャラバン(日産)など

# 4. 釧路市地域公共交通利便増進実施計画策定について

## 4-4 基本再編案の検討及び利便増進案の提案

### ② バス路線網再編方針案の提案

【バス路線網の再編の手順】

- 1) 将来バス需要量に対して現況バスダイヤを照合して、赤字・黒字路線とその度合いを明確にする。
- 2) 設定した公共交通サービスと照合して、サービスが不足するバス路線と高サービスな路線を明確にする。  
(目的に応じた時間別・地域・地区間の将来需要量を考慮して、公共交通サービスとの照合を行う。)
- 3) 路線バスの再編や新たなサービス案を検討する。  
(路線別バス便数の見直し、路線バスルートの見直し、交通拠点の更新、小型バス・デマンド・ライドシェア導入など)
- 4) 路線バスの再編や新たなサービス案についてバス事業者への意見照会を行い、実現性が高いバス路線網再編案とする。

● 釧路市内バス路線の収支率



# 4. 釧路市地域公共交通利便増進実施計画策定について

## 4-4 基本再編案の検討及び利便増進案の提案

### ③利便増進案の提案について

- ・ 釧路市地域公共交通計画策定業務では、住民や事業者からの意見を踏まえた公共交通における課題を整理し、次期計画の基本方針(案)を設定した上で、基本方針に対応する事業(利便増進案)を抽出・提案している。
- ・ これらの事業は、今後の公共交通の利便増進に向けて専門部会でも議論を進めており、今後も継続して議論を進めていく予定である。

次期計画の基本方針(案)	対応する事業(案)〔利便増進案〕	事業に関する今後の検討課題
基本方針1：必要な公共交通サービスレベルを確保し、かつ路線バスの運行効率化による適正な公共交通サービスへの再編	<ul style="list-style-type: none"> <li>○運行効率化による適正なバス路線網への再編(ゾーンバス化)〔継続〕</li> <li>○鉄道の減便・廃駅も考慮したバス運行の充実〔継続〕</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆必要な公共交通サービスレベルの維持・確保のためのバス事業者による取組</li> <li>◆最低限必要なバス路線を確保し、かつ運行効率化による適正なバス路線網への再編</li> <li>◆駅前拠点を中心とし、先の将来を見据えた街づくりも考慮した路線網の再編</li> <li>◆乗継拠点間を結ぶ路線の有効性も考慮したバス路線網の再編</li> </ul>
基本方針2：公共交通の乗継抵抗を軽減する利用環境整備による乗継交通利用者の確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>○乗継拠点(待合施設)の整備〔継続〕</li> <li>○乗継接続性の確保〔継続〕</li> <li>○乗継案内の充実〔継続〕</li> <li>○乗継に対応したキャッシュレス決済導入・更新〔要協議〕</li> <li>○バスロケーションシステムの改善〔要協議〕</li> <li>○わかりやすいホームページやバスマップへの更新〔継続〕</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆運転手不足の中での効果的な乗継拠点の最適配置</li> <li>◆バスの乗継拠点だけではなくサイクリングターミナルなどのモビリティハブとしての機能も考慮した乗継拠点整備</li> <li>◆他のIC導入に関しては、他地域の動向なども見つつ導入を検討</li> <li>◆利用者目線での情報発信(緊急時、災害時、悪天候時)の取組検討</li> </ul>
基本方針3：地域の「足」を守る地方部の公共交通手段の確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>○公共交通の担い手確保に向けた施策支援〔新規〕</li> <li>○地方部の交通事業者の事業継続支援〔新規〕</li> </ul>	
基本方針4：公共交通の利用促進による公共交通利用者の確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>○遅い時間帯のバス運行検討〔新規〕</li> <li>○通学便の利便性向上〔継続〕</li> <li>○バス待合環境整備〔要協議〕</li> <li>○高齢者の移動支援策の実施〔要協議〕</li> <li>○公共交通利用イベントの実施〔要協議〕</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆運転手を増やすことが難しい中、遅い時間帯の公共交通機関として、ライドシェアなどの方法も含めた対処の検討(遅い時間帯での公共交通確保に向けて、末広町での乗合タクシーの実現を検討(仕組みづくり、料金体系、担い手のマッチングなど))。</li> <li>◆普段バスを利用していない人への利用促進の取組み検討(路線バスの利用促進イベントの開催他)。</li> </ul>
基本方針5：新たな輸送手段の導入による交通不便地域における生活交通の確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>○デマンド交通の導入検討〔要協議〕</li> <li>○公共ライドシェアの導入検討〔新規〕</li> </ul>	

## 5. 今後の検討事項

### 1. 現計画の評価について

現計画（釧路市地域公共交通計画）では目標年を令和8年度としているが、今年度実施した評価は令和7年度実績を用いた評価となっている。次年度策定する釧路市地域公共交通計画では、評価に活用する数値も令和8年度実績に更新する必要がある。

### 2. 次期計画の基本方針・目標に対応する事業について

次期計画（R9-R13）の基本方針を設定し目標を設定しても、期間内に実施する事業・施策がなければ、目標を達成することは出来ない。そのため、今年度は、早期に次期計画の基本方針（案）を提示し、対応する事業（利便増進案）を提案した。今後は、施策による利便増進効果や実現性等も加味して、関係者間での更なる議論が必要である。

- ◆ 最低限必要なバス路線の抽出
- ◆ 最低限必要なバス路線を確保し、かつ運行効率化による適正なバス路線網への再編
- ◆ 乗継拠点の最適配置
- ◆ 乗継拠点間を結ぶ路線の有効性も考慮したバス路線網の再編
- ◆ 駅前拠点、乗継拠点の多機能化（モビリティハブとしての機能など）
- ◆ 利用者目線での情報発信（緊急時、災害時、悪天候時）の取組検討
- ◆ 遅い時間帯の公共交通機関の検討（ライドシェア、乗合タクシー〔仕組みづくり、料金体系、担い手のマッチングなど〕）
- ◆ 普段バスを利用していない人への利用促進の取組み検討（路線バスの利用促進イベントの開催他）
- ◆ …