（様式－１　表紙）

１　調査名称：釧路都市圏総合都市交通体系調査

２　調査主体：北海道

３　調査圏域：釧路都市圏（釧路市、釧路町、白糠町の１市２町）

４　調査期間：平成２２年度～平成２４年度

５　調 査 費：３６，０００千円（当年度までの合計：１０５，０００千円）
（総合都市交通体系調査）

６　調査概要：

釧路都市圏では、平成 11～13 年度に総合交通体系調査を実施し、都市交通マスタープランを策定しているが、その後 10 年余りが経過し、都市圏人口は減少局面に突入する中、前回マスタープランにおいて設定した人口フレームと乖離しているため、一部道路網における将来需要予測が過大となっている状況も生じている。

前回調査の後、交通を取り巻く社会情勢が大きく変化していることから、これらを踏まえ、釧路都市圏の将来像の見直しをするとともに、都市交通需要の動向を勘案しつつ、新たな社会経済情勢に対応した都市交通マスタープランを策定するものである。

本年度は 3 年目であり、釧路都市圏の都市交通マスタープランの策定を中心に検討を行う。

Ⅰ　調査概要

１　調査名

釧路都市圏総合都市交通体系調査（パーソントリップ調査）

２　報告書目次

１．調査の概要
１．１　調査の目的
１．２　パーソントリップ調査の概要
１．３　都市交通マスタープランの概要
１．４　調査の全体構成
１．５　平成24年度の調査概要

２．パーソントリップ調査結果に見る交通特性と課題
２．１　トリップ特性の変化
２．２　高齢者の交通実態と課題
２．３　釧路市街地の交通流動の変化
２．４　平日と日曜の交通実態の比較
２．５　ゾーン別代表交通手段分担率
２．６　トリップ距離の特性

３．将来交通需要予測
３．１　将来交通需要予測の手順
３．２　将来人口フレームの設定
３．３　生成交通量の予測
３．４　発生・集中交通量の予測
３．５　分布交通量の予測
３．６　交通手段分担交通量の予測
３．７　配分交通量の予測

４．釧路都市圏の交通実態と課題
４．１　進む人口減少と少子高齢化
４．２　都市構造の変化
４．３　過度な自動車依存
４．４　道路交通の実態と課題
４．５　公共交通利用者の減少とバス路線存続の危機
４．６　都心部の活力低下
４．７　くらしを支える交通
４．８　自転車交通の実態と課題
４．９　物流・釧路港関連交通の実態と課題
４．１０　観光・釧路空港関連交通の実態と課題
４．１１　低炭素社会と交通
４．１２　防災・減災と交通

４．１３ 住民意見交換会における意見
４．１４ 課題の整理

５．これからの交通の考え方

６．コンパクトなまちづくりの推進
６．１ コンパクトなまちづくりの推進
６．２ 釧路都市圏のコンパクトなまちづくりによる効果の検証

７．釧路都市圏がめざす将来像
７．１ 上位計画・関連計画の整理
７．２ 計画理念と基本方針
７．３ 将来像の実現に向けた都市交通の目標
７．４ 拠点と交通軸の設定
７．５ 将来都市圏構造

８．将来交通計画
８．１ 都市交通施策等の体系化一覧表
８．２ 骨格道路交通網
８．３ 道路交通施策
８．４ 骨格公共交通網
８．５ 公共交通施策

９．都市交通マスタープランの実現に向けて
９．１ 都市交通マスタープランの実現による効果
９．２ 都市交通マスタープランの進行管理

１０．ＰＩ・ＰＲ活動
１０．１ ＰＩ・ＰＲ活動の概要
１０．２ パブリックコメントの実施

資料編
資料１．委員会資料
資料２．釧路都市圏の都市交通マスタープラン 概要版

３　調査体制

北海道総合都市交通体系調査委員会 （委員長：北海商科大学教授　佐藤　馨一）

計画課題検討ワーキング 顧問：北海道大学大学院公共政策学連携研究部准教授　高野　伸栄 北海道大学大学院工学研究院准教授　岸　　邦宏 北海道大学大学院工学研究院助教　内田　賢悦

事務局 （事務局長：北海道建設部まちづくり局都市計画課長　上谷　誠司）

４　委員会名簿等：

【北海道総合都市交通体系調査委員会】

	所属および役職名	氏　名
委員長	北海商科大学商学部商学科　教授	佐藤　馨一
副委員長	北海道大学大学院工学研究院　教授	田村　亨
委　員	北海道大学大学院公共政策学連携研究部　准教授	高野　伸栄
	北海道大学大学院工学研究院　准教授	岸　　邦宏
	北海道開発局開発監理部開発調整課長	渋谷　元
	北海道開発局事業振興部都市住宅課長	宮島　滋近
	北海道開発局建設部道路計画課長	和泉　晶裕
	北海道運輸局企画観光部交通企画課長	二瓶　朋史
	東日本高速道路株式会社北海道支社総合企画部長	三角　到
	北海道旅客鉄道株式会社総合企画本部経営企画部長	萩原　国彦
	社団法人北海道バス協会専務理事	古屋　武
	釧路市総合政策部次長	播摩谷　明謙
	釧路町まちづくり推進課長	大滝　涉
	白糠町経済部建設課長	見鳥　幸蔵

【委員会 オブザーバー】

	所属および役職名	氏　名
オブザーバー	北海道警察本部交通部交通規制課長	來山　信康
	北海道総合政策部　新幹線・交通企画局地域交通課長	関下　祐二
	北海道建設部土木局道路課長	佐野　修
	北海道建設部まちづくり局都市環境課長	長浜　光弘

【計画課題検討ワーキング】

	所属および役職名	氏　名
顧　問	北海道大学大学院公共政策学連携研究部　准教授	高野　伸栄
	北海道大学大学院工学研究院　准教授	岸　　邦宏
	北海道大学大学院工学研究院　助教	内田　賢悦
委　員	北海道開発局開発監理部開発調整課事業評価係長	髙橋　哲生
	北海道開発局事業振興部都市住宅課計画・景観係長	上村　達也
	北海道開発局建設部道路計画課調査第１係長	萩野　博紹
	釧路市総合政策部都市計画課課長補佐	梶　光貴
	釧路市総合政策部都市計画課専門員	菅原　剛
	釧路町都市建設課施設整備係長	末広　利邦
	釧路町まちづくり推進課都市計画係長	堀切　亨
	白糠町経済部建設課土木都市計画係長	植野　晃

【計画課題検討ワーキング オブザーバー】

	所属および役職名	氏　名
オブザーバー	北海道総合政策部新幹線・交通企画局地域交通課地域交通ｸﾞﾙｰﾌﾟ主査	森谷　昌弘
	北海道建設部土木局道路課道路計画グループ主査	若山　英樹
	北海道建設部まちづくり局都市環境課街路グループ主査	泉　智夫

【北海道総合都市交通体系調査委員会 事務局】

	所属および役職名	氏　名
事務局長	北海道建設部まちづくり局都市計画課長	上谷　誠司
	北海道建設部まちづくり局都市計画課区域・施設グループ主幹	古屋　剛
	北海道建設部まちづくり局都市計画課区域・施設グループ主査	米山　晋司
	北海道建設部まちづくり局都市計画課区域・施設グループ主任	湯浅　浩介
	北海道建設部まちづくり局都市計画課区域・施設グループ主任	野並　克弘
	釧路市総合政策部都市計画課専門員	菅原　剛
	釧路町まちづくり推進課都市計画係長	堀切　亨
	白糠町経済部建設課土木都市計画係長	植野　晃
	白糠町経済部建設課土木都市計画係主査	荒木　信輔

【地区検討委員会】

	所属および役職名	氏　名
顧　問	釧路公立大学准教授	下山　朗
委員長	釧路市　都市計画課次長	播摩谷 明謙
委　員	釧路開発建設部 道路計画課長	河上　聖典
	北海道運輸局 釧路運輸支局首席運輸企画専門官	樋口　康弘
	北海道釧路総合振興局 釧路建設管理部地域調整課長	今　雅史
	北海道釧路総合振興局 釧路建設管理部道路課長	菅原　英二
	北海道釧路総合振興局 地域政策部地域政策課主幹	瀬賀　聡
	釧路商工会議所専務理事	濱屋　重夫
	北海道警察 釧路方面釧路警察署交通課長	平畑　勉
	北海道旅客鉄道（株）釧路支社 次長（企画）	原　政巳
	釧根地区バス協会長	深谷　晋也
	釧根地区ハイヤー協会長	近藤　伸也
	社）釧根地区トラック協会長	北島　正博
	釧路市　道路河川課長	金澤　一寛
	釧路市　市民生活課長	森本　庄吉
	釧路町　まちづくり推進課長	大滝　渉
	釧路町　都市建設課長	南　孝司
	白糠町　経済部建設課主幹	松下　貴紀

【地区検討委員会 事務局】

	所属および役職名	氏　名
事務局長	釧路市 都市計画課課長補佐	梶　光貴
	釧路市 都市計画課専門員	菅原　剛
	釧路市 都市計画課専門員	吉岡　亨
	釧路市 都市計画課技師	石川　悠太
	釧路町 まちづくり推進課 都市計画係長	堀切　亨
	釧路町 まちづくり推進課 都市計画係主事	檜森　純
	白糠町 経済部建設課 土木都市計画係長	植野　晃
	白糠町 経済部建設課 土木都市計画係主査	荒木　信輔

Ⅱ　調査成果

1　調査目的

釧路都市圏（釧路市、釧路町、白糠町）は、北海道の道東に位置し、買物や医療などの生活や物流・観光などの産業、さらには行政・経済面において、道東地域の拠点都市としての重要な役割を担っている。

これまで釧路都市圏においては、昭和 62 年度から平成元年度に第 1 回パーソントリップ調査、平成 11 年度から平成 13 年度に第 2 回パーソントリップ調査が実施され、その都度、都市圏交通実態を把握し、将来都市像を展望した上で、都市交通マスタープランが策定されてきた。

しかし、前回調査から 10 年余りが経過し、人口および交通量については、計画策定時に想定していたよりも減少幅が大きい状況となっている。

さらに、少子高齢化や自動車の普及、情報化社会が進展し、平成 17 年には旧釧路市と阿寒町、音別町が合併しており、これに伴い、都市構造や地域住民のライフスタイルも変化し、都市交通課題は多様化してきていると想定された。

以上の背景を踏まえ、本調査は、釧路都市圏における現状の交通実態および交通を取り巻く社会経済状況の変化を改めて的確に捉えた上で、今後予想される人口減少・少子高齢化への対応、道路網計画の見直し、公共交通の活性化・再生、中心市街地の衰退と拡散する市街地化への対応、地域産業と経済の活性化、地球規模の環境問題への対応、そして災害に備えた交通ネットワークの確保などの諸課題を解決する、新たな釧路都市圏の将来像を目指すものである。

そして、目指すべき将来像の実現に向けて、都市交通需要の動向を勘案しつつ、釧路都市圏における新たな都市交通マスタープランを策定することを目的とするものである。

図 1　釧路市街地の様子

2　調査フロー

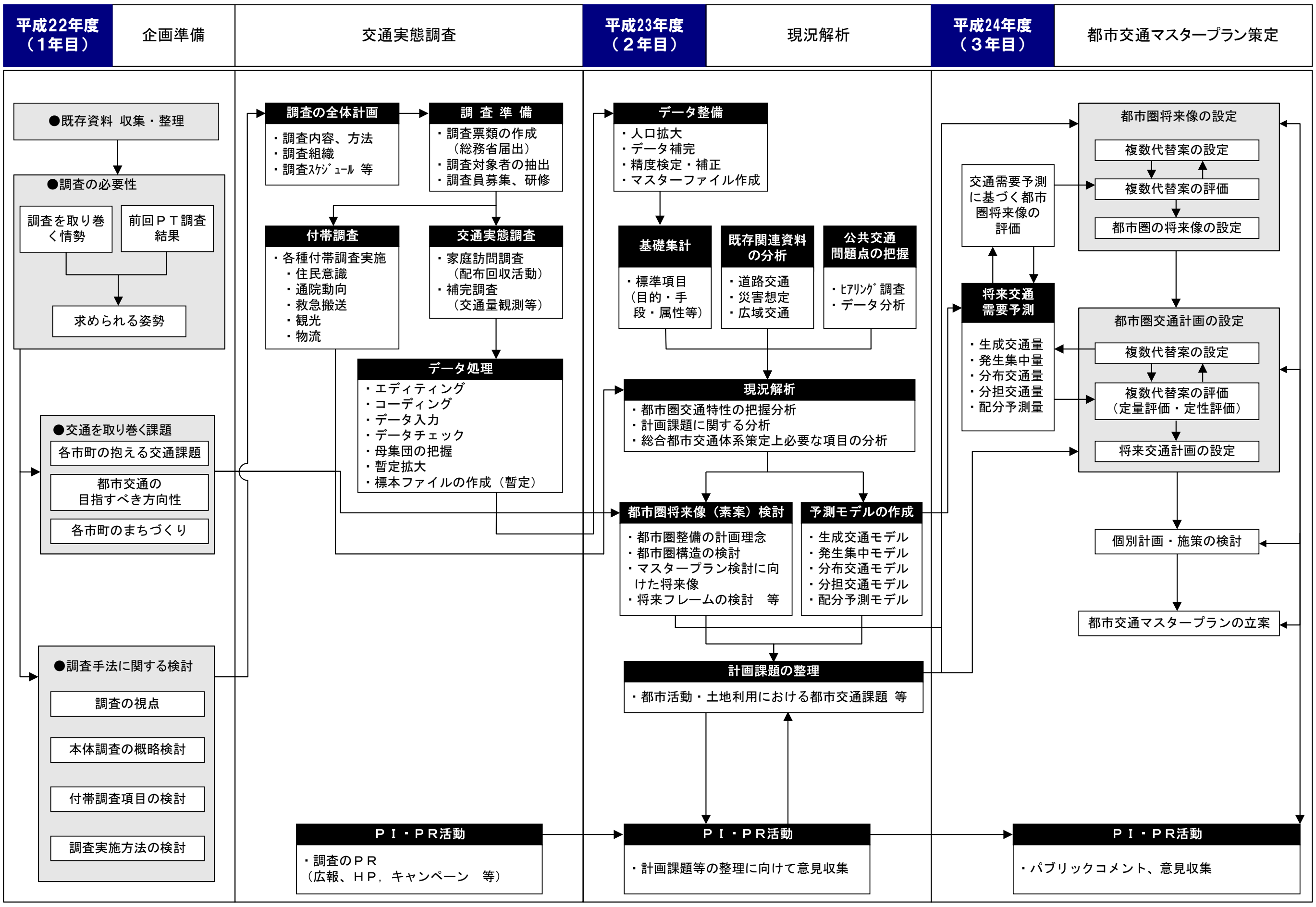


図 2　調査フロー

3　調査圏域図

図 3　調査圏域図（釧路都市圏）

４　調査成果

○釧路都市圏の都市交通マスタープラン

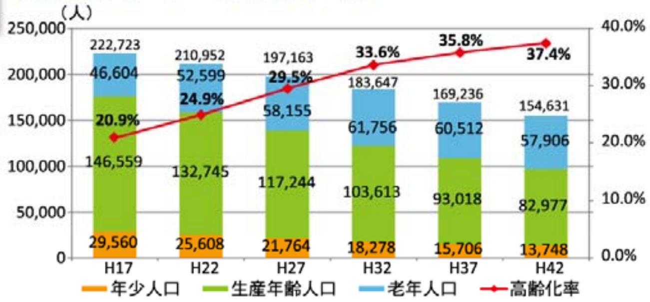
（１）釧路都市圏の都市交通の現況と将来の見通し

ポイント 1 進む人口減少と少子高齢化

都市圏人口は減少し、急速な高齢化が進展。
高齢者交通の増加への対応が必要。

・将来（H42・2030年）は、人口減少と少子高齢化が進行し、H22と比較して人口は26.7%減少、高齢化率は12.5%増加し、37.4%にまで上昇することが予想されています。

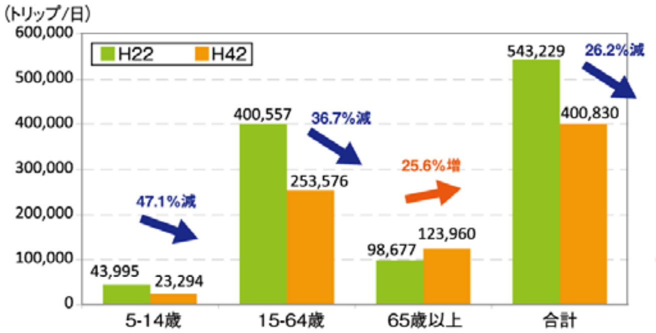
■釧路都市圏の人口と高齢化率の推移



資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所

・将来の交通量は26.2%減少する一方、高齢者の交通量は増加することが予想され、交通特性の変化に対応したまちづくりが重要となります。

■将来の年齢階層別交通量の変化予測



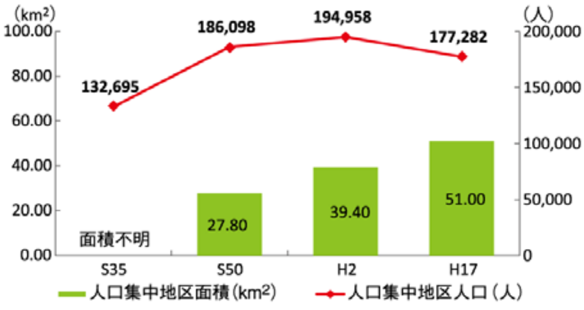
資料：H22 釧路都市圏パーソントリップ調査（将来交通量推計結果）

ポイント 2 都市構造※の変化

※の付いた用語は、巻末に解説があります。

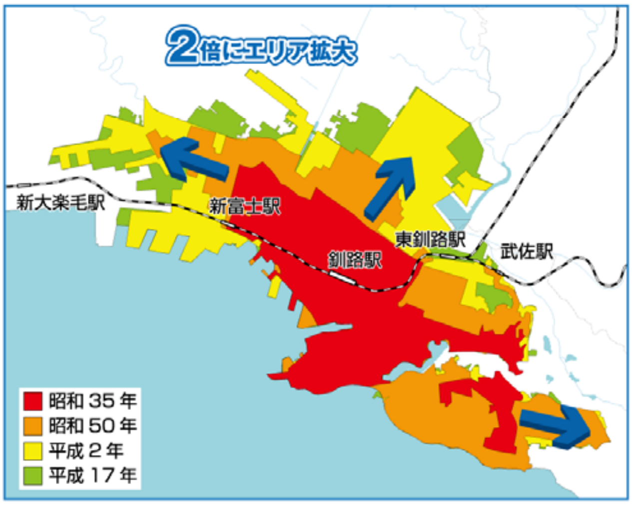
市街地拡大に伴い、自動車依存や公共交通離れが進行。
まちづくりと連携した交通計画が必要。

・人口密度が一定以上の市街地（人口集中地区※）の面積は、昭和50年～平成17年の間に約２倍になる一方で、市街地内の人口は減少しており、人口密度は低下しています。
・まちがうすく広がってきたことは、自動車依存や公共交通離れが進んでいる要因の一つになっています。



資料：釧路市、釧路町

■人口集中地区の変遷



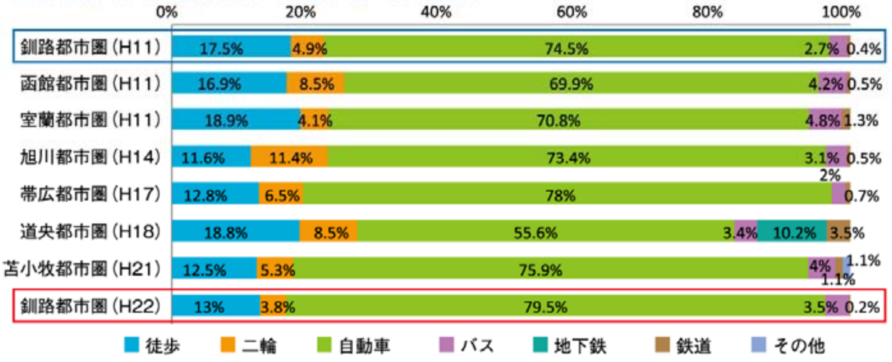
ポイント 3 過度な自動車依存

自動車利用率は５％増加して約８０％、他の道内都市圏と比べて最も高い。
自動車に頼りすぎない環境負荷の少ない都市づくりが必要。

・釧路都市圏の住民の自動車を利用する割合は約 80%（H22）と、北海道内の他の都市圏と比較しても高い状況です。

・過度な自動車への依存が、公共交通利用者の減少や、自動車がないと生活できない地域の増加、さらには二酸化炭素排出量の増大に影響することが懸念されます。

■釧路都市圏と他都市圏の交通手段の利用割合



資料：各都市圏パーソントリップ調査

ポイント 4 公共交通利用者の減少とバス路線存続の危機

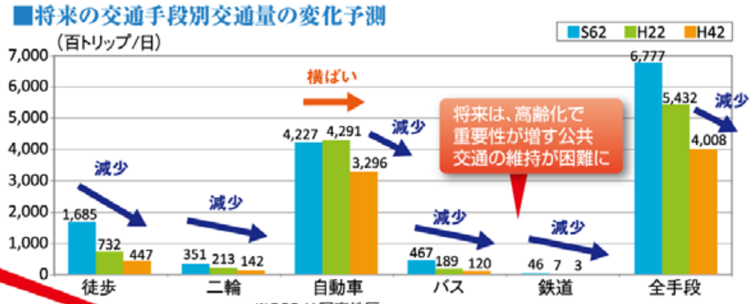
公共交通の活性化対策が必要。

・公共交通の利用者は急速に減少しており、バスでは路線の廃止や統合、減便によって対応しています。

・しっかりとした対策を行わない場合、公共交通の利用者はさらに減少し、維持していくことが困難になると予想されます。

バスの運行本数が少ない地域に住む人は多く、さらに減便となることが想定されるため、地域の交通需要に合った公共交通のあり方を検討していくことが必要です。

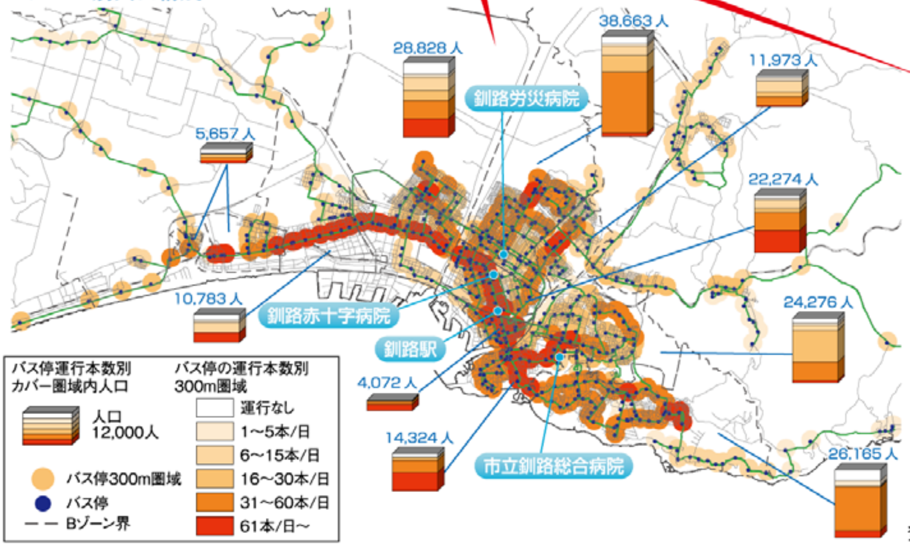
■将来の交通手段別交通量の変化予測



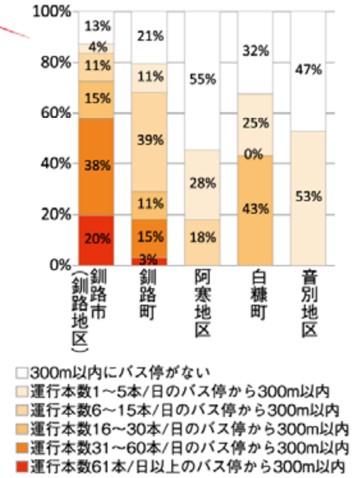
※S62 は阿寒地区・音別地区を含んでいない。

資料：釧路都市圏パーソントリップ調査（将来交通量推計結果）

■バス停の運行本数別 300m 圏域とゾーン別人口構成



■バス停のカバー圏域別人口構成



資料：くしろバス（株）、阿寒バス（株）、H17 国勢調査

ポイント 5 都心部の活力低下

大型店撤退・閉店に伴い、都心部の交通は減少（活力低下）。
都心部活性化に向けたまちづくりと連携した交通計画が必要。

・百貨店等の集客力のある大型店は、最近10年の間に郊外に多く出店した一方で、都心部では撤退・閉店が相次ぎました。

・平成11年と平成22年の交通流動を比較すると、都心部における交通が減少した一方で、郊外では増加しており、都心部の活力低下が問題となっています。

▲北大通にたたずむ閉店した店舗

■平成11年以降の大型店の出店・撤退の状況

資料：釧路市提供資料

■H11 と H22 の釧路市街地における交通流動の比較

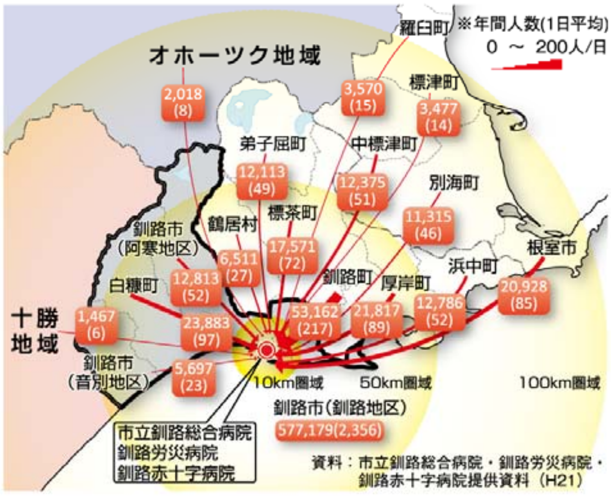
資料：H11・H22 釧路都市圏パーソントリップ調査

ポイント 6 くらしを支える交通

広域交通にも対応したくらしを支える交通環境の整備が必要。

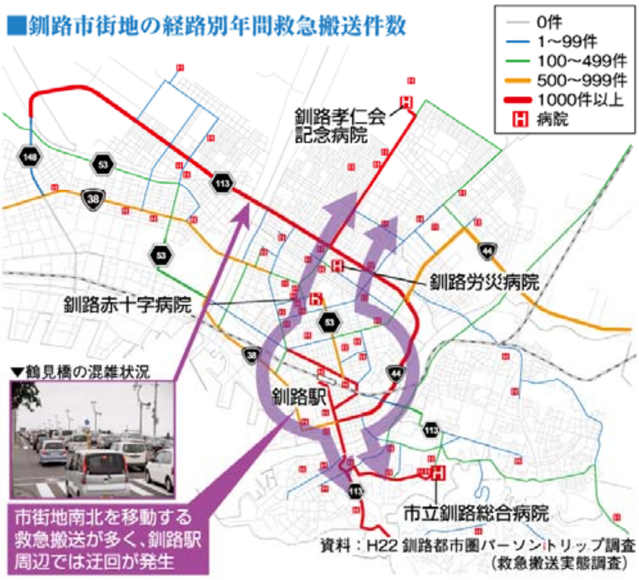
・釧路市は、広域生活の拠点としての役割を果たしており、遠くから通院している高齢者や長距離の救急搬送など、地域の人々のくらしを支える交通環境を整備していくことが必要です。

■釧根地区内各市町村から釧路市（主要3病院）への通院患者数



資料：市立釧路総合病院・釧路労災病院・釧路赤十字病院提供資料（H21）

■釧路市街地の経路別年間救急搬送件数



資料：H22 釧路都市圏パーソントリップ調査（救急搬送実態調査）

ポイント

7 物流を担う交通

国際バルク戦略港湾※釧路港等の物流を担う交通体系強化が必要。

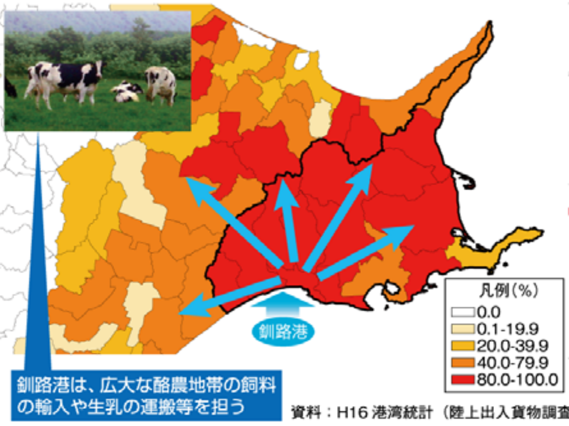
※の付いた用語は、巻末に解説があります。

- 国際バルク戦略港湾釧路港は、道東地域のゲートウェイとして、重要な港湾物流拠点となっており、釧路都市圏内の交通ネットワークは、広域的な背後圏の物流の要衝になっています。
- 産業を担う物流を支援し、地域活力の増進に向けた物流交通体系の強化が必要です。

▲国際バルク戦略港湾釧路港

▲地域産業を担う物流車両

■各市町村の輸移入貨物の釧路港への依存度



資料：H16 港湾統計（陸上出入貨物調査）

■釧路港と広範な背後圏を結ぶ幹線ネットワーク

資料：H22 釧路都市圏パーソントリップ調査（物流事業者ヒアリング調査）

ポイント

8 観光・交流を担う交通

魅力ある観光資源を活かすための観光・交流拠点を連携する交通体系の強化が必要。

- 釧路都市圏は希少な自然・文化を誇る阿寒湖畔や釧路湿原等の観光地を有し、北海道横断自動車道の整備によって広域的な観光流動の活発化が期待され、その受け皿となる観光・交流拠点の交通機能強化や拠点間を結ぶ交通体系の強化が必要です。

▲幣舞橋と夕日

▲釧路湿原

▲SL 冬の湿原号

▲希少な自然・アイヌ文化を誇る阿寒湖畔

※釧路湿原はラムサール条約登録湿地、阿寒のアイヌ古式舞踊は国の重要民俗無形文化財、ユネスコ世界無形文化遺産に登録されています。

■釧路の主な観光地

ポイント 9 防災・減災と交通

釧路都市圏では、大規模地震・津波災害が心配されている。
津波避難計画※を踏まえた道路網の継続的検討や釧路外環状道路等を軸とした緊急時の交通体系の強化が必要。 ※の付いた用語は、巻末に解説があります。

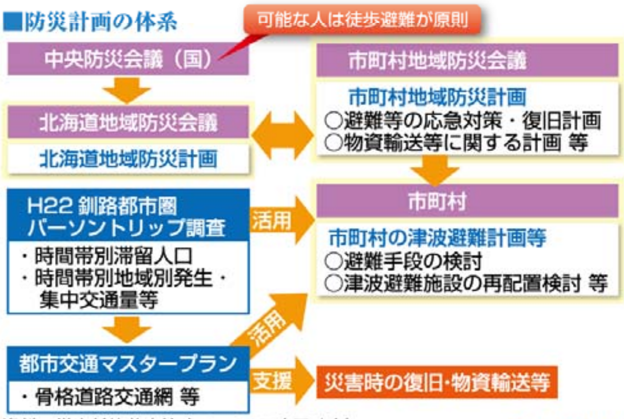
・北海道太平洋沿岸地域は、大規模地震が多い地域で、今後 30 年以内に震度 6 弱以上の地震の可能性があると予想されており、津波被害も心配されています。

・釧路市街地の多くは海岸線に近く、標高の低い地形に形成しており、平成 23 年 3 月の東日本大震災時には、避難する車等による渋滞が発生するなどの課題が生じました。

▼東日本大震災時の釧路市内渋滞状況

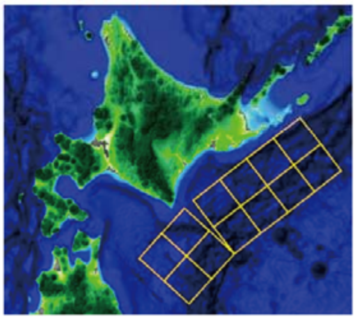
・本計画検討は、地域単位の避難交通等の詳細な検証を実施するものではありませんが、今後、市町が検討している津波避難計画を踏まえ、道路網の検討等を継続していきます。

■防災計画の体系



資料：災害対策基本法（H24.6.27 改正時点）
※図は体系の概要を示すもので、要約して記載しています。

■太平洋沿岸部の想定津波波源域



資料：北海道に津波被害をもたらす想定地震の再検討ワーキンググループ「太平洋沿岸の見直し」（北海道 H24.6）

■釧路都心部の時間帯別滞留人口※

資料：H22 釧路都市圏パーソントリップ調査

パーソントリップ調査による時間帯別交通状況等を津波避難計画検討に活用します。

・また、東北地方の東日本大震災による津波被災地では、複数の経路があったことにより、早期の救援物資輸送等を実現しました。

・釧路都市圏でも、北海道横断自動車道や釧路外環状道路を軸とした複数の経路を確保していくことが重要です。

■災害時に想定される緊急輸送道路※ネットワーク

（２）釧路都市圏がめざす将来像

コンパクトなまちづくりの推進

いまのまちの広がりのまま、人口減少が進み、公共交通の利用も減少していくと、自動車が運転できない人が快適に生活できなくなることや、自動車利用による環境負荷の増大、公共施設などの維持管理費用も大きくなってしまう可能性があります。

そのため、釧路都市圏では、都市機能が集積している地区や幹線軸を拠点や機能集積軸とし、都市機能や居住をその周辺に集約していく骨太でコンパクトなまちづくりを推進します。

▲低密度に分散した市街地　▲コンパクトなまちづくりの推進　▲釧路がめざす市街地像

■釧路がめざす「コンパクトな都市像」

市街地の拡大や新たな商圏の形成を抑制するとともに、都心部や、商業・業務、教育・文化などさまざまな都市機能が集積している地区に、経済活動とその他日常生活に必要なサービス活動とが一体となって営まれる拠点を構築することによって、その周辺に利便性の高い生活圏として、住宅が集積されます。これにより、都市基盤の集中的な整備や公共交通機関の効率的な接続が可能となり、さらにこれまで整備してきた既存ストックを有効に活用することで、都市経営コストを抑制した持続可能な「コンパクトな都市」が形成されます。

■釧路のコンパクトなまちづくり推進の考え方

釧路では、以下のような考え方に基づき、コンパクトなまちづくりを推進します。

①まちなかへの機能集約
- まちなかへの施設の配置・誘導と既存施設の有効活用
- まちなか商業機能の活性化
- 空き家・空きビル問題への対策
- 土地利用制度等の活用によるまちなか誘導　等

②都市基盤施設整備・維持管理コストの抑制
- 道路網の見直し
- 都市基盤施設等の計画的な管理
- 都市基盤施設等の省エネ化
- 市街地の縮小　等

③公共交通の活性化
- 公共交通の重要性の再認識と啓発
- 路線維持のための支援のあり方の見直し
- 公共交通の利用促進　等

④まちなか居住の推進
- 安全・安心に暮らせるまちなか居住環境の整備
- 公営住宅の配置計画の見直し
- まちなかへの住み替えに対する支援　等

資料：釧路市コンパクトなまちづくりに関する基本的考え方（H24.12 策定）

釧路都市圏のコンパクトなまちづくりによる効果

コンパクトなまちづくりを推進した場合の将来の交通状況について、市街地の拡大抑制を図る市街地抑制型と比較検証しました。

●市街地の拡大抑制を図る市街地抑制型のイメージ　**●コンパクトなまちづくり推進型のイメージ**

○面的に人口減少、公共交通の利用減少
○日常生活はクルマが主体、社会基盤の維持管理費用大

○拠点軸上への集約化が一定程度達成
○公共交通サービス確保、環境負荷低減

視点	コンパクトなまちづくりの推進により期待される効果 ※市街地抑制型とコンパクトなまちづくり推進型の比較検証
くらし	公共交通利用者の増加が期待されます。
	徒歩・自転車の移動の増加が期待されます。
	移動距離が短く暮らせるようになることが期待されます。
活力	都心部や拠点に向かう人の割合が増加し、都心部や拠点の活性化が期待されます。
環境	自動車のCO_2 排出量の削減が期待されます。
安全・安心	交通事故の減少が期待されます。

資料：H22 釧路都市圏パーソントリップ調査
（都市構造シナリオ別の将来交通量推計結果より）

釧路都市圏では、コンパクトなまちづくりを推進することで、高齢者でもくらしやすいまちづくりとともに、まちの活力向上や低炭素都市の実現等に貢献していくことが期待されます。

計画理念

釧路都市圏の関連計画（各市町の総合計画や都市計画マスタープラン等）における目指すべき方向性や都市圏の現状、住民の皆様から頂いたご意見を踏まえ、“計画理念”を次のように設定しました。

地域住民が支えあうコンパクトなまちづくりを推進し、
持続可能で安全･安心な人･産業･環境交流都市圏「釧路」を実現する

都市交通の目標

将来像の実現に向けた都市交通の目標を次のように設定しました。

くらし　活力　環境　安全安心

目標	都市構造施策	道路交通施策 徒歩自転車含む	公共交通施策
みんなが移動しやすい交通環境づくり ・高齢者や交通弱者も含めたすべての人が、自動車だけでなく公共交通や、徒歩・自転車でも移動しやすい交通環境をめざします。	●	●	●
移動が少なく暮らせる交通環境づくり ・コンパクトなまちづくりの推進等により、日常生活における移動距離が短い交通環境をめざします。	●		
広域交流がしやすい交通環境づくり ・高速交通や幹線ネットワークの強化、広域的な公共交通体系の確保等により、地域間の移動時間を短縮するなど、広域的な移動がしやすい交通環境をめざします。	●	●	●
まちなかに賑わいと魅力のある交通環境づくり ・都心部活性化に向けた道路交通網の強化やコンパクトなまちづくりの推進等により、都心部やまちの拠点に向かう人が増加し、賑わいと魅力のあるまちなかを支援する交通環境をめざします。	●	●	●
環境にやさしい交通環境づくり ・徒歩・自転車、公共交通で暮らせるまちづくりや交通混雑の低減等により、自動車利用による CO_2 排出量を少なくするなど、環境にやさしい交通環境をめざします。	●	●	●
安全・安心な交通環境づくり ・自動車に依存しないまちづくりや交通事故対策の推進により、交通事故の少ない安全な交通環境をめざします。 ・災害復旧や緊急輸送経路の確保等により、災害に強い、安心して暮らせる交通環境をめざします。	●	●	●

将来都市圏構造

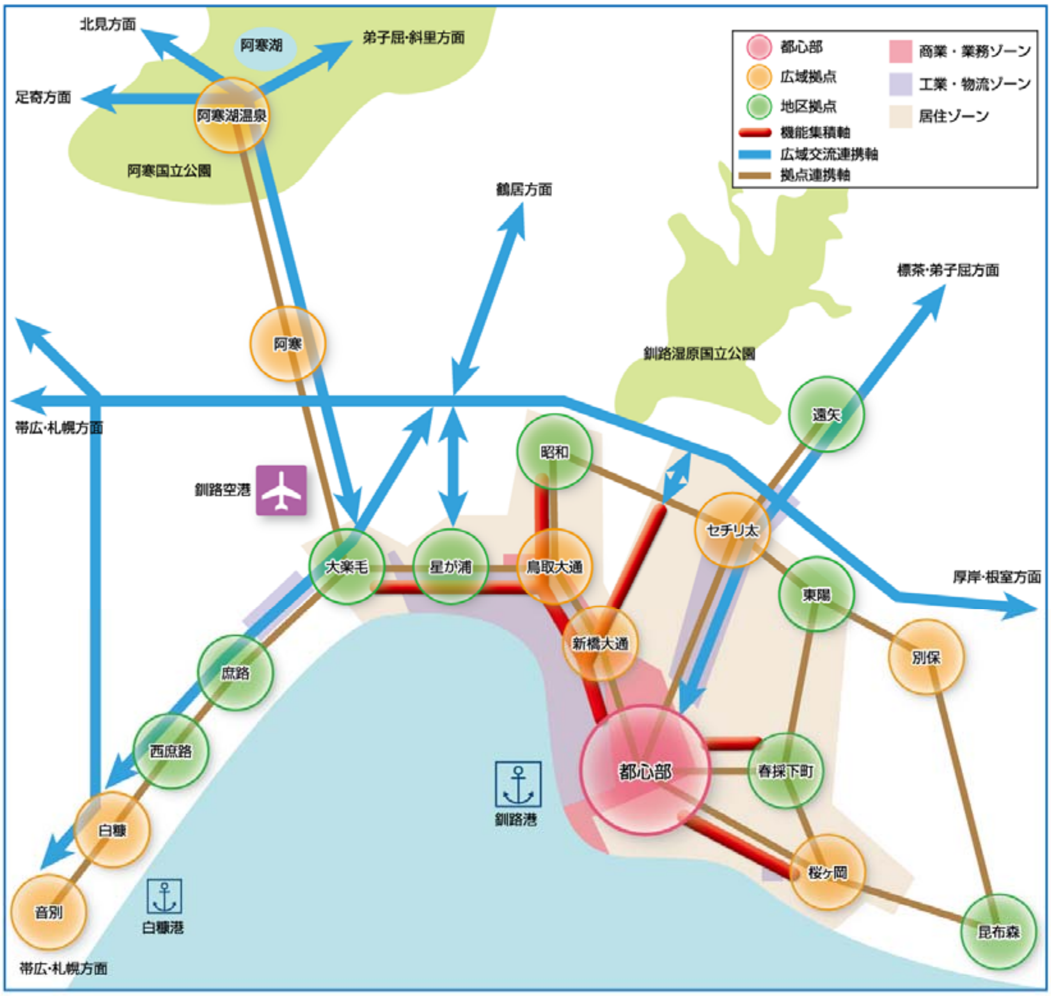
釧路都市圏の目標とする将来のあり方を、将来都市圏構造として設定しました。

▶都心、広域拠点、地区拠点および機能集積軸を設定し、これらの拠点軸を中心に居住や都市機能の集約化を図り、交通体系を重点的に整備していくことにより、骨太でコンパクトなまちづくりを推進

- ▶無秩序な市街地の拡大を抑制し、都市の既存ストックの有効活用と計画的な市街地整備を図り、効率的で持続可能な都市圏を形成
- ▶拠点間の連携を強化する拠点連携軸を生活交通の幹線軸とした効率的で利便性の高い交通ネットワーク体系を構築
- ▶釧路港や工業・物流ゾーン、圏域外拠点を力強く繋ぐ拠点連携軸や広域交流連携軸の交通機能を充実・強化
- ▶広域交流連携軸の強化により、広域交流・連携を促進
- ▶災害に対する都市の脆弱性低減に役立つ安全・安心な交通体系を構築

■拠点軸の設定

都心部	釧路市の北大通を中心とする中心商業業務地を都心部と位置づけ、東北海道の活力を牽引し、圏域内外の人々が交流・連携するための中枢機能の集積と求心力回復を図るとともに、密度の高い居住環境の形成を図ります。
広域拠点	広域拠点は、周辺の単一地域だけでなく、隣接地域も含む多くの人々の都市活動を支える拠点として位置付け、公共サービスや医療・商業等の機能集積を図るとともに、密度の高い居住環境の形成を図ります。
地区拠点	地区拠点は、地域の日常生活を支える拠点として位置づけ、日常生活において必要とされる機能の配置を図るとともに、比較的密度の高い居住環境の形成を図ります。
機能集積軸	各拠点を結び、生活利便施設や医療・商業等の機能が集積している幹線道路の沿道を機能集積軸として位置づけ、各拠点とともに都市機能や居住の集約化を図ります。



（３）将来交通計画

都市交通施策等の体系化一覧表

釧路都市圏が目指す将来像を実現するために、推進していくべき都市交通施策等をまとめました。

促　進	：	既に実施・展開されているなど、実現性が高く、促進を図るべき施策
検　討	：	施策の実施体制・方法・効果等の検討を推進すべき施策
構想検討	：	将来像の実現に向けて検討することが望ましく、構想の具体化に向け継続的に協議・検討すべき施策

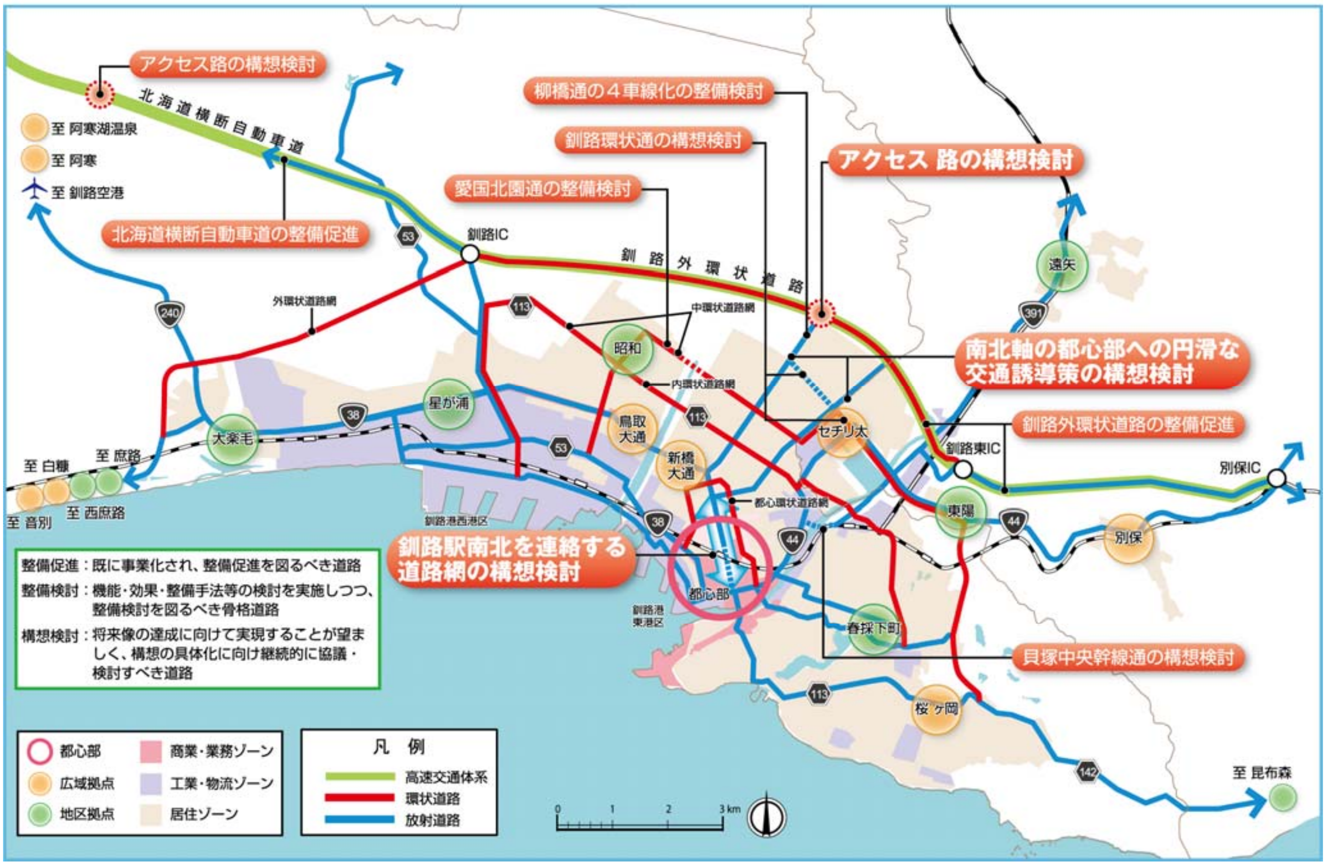
将来像の実現と目標の達成に向けた課題	みんなが移動しやすい交通環境づくり	移動が少なく暮らせる交通環境づくり	広域交流がしやすい交通環境づくり	まちなかに賑わいと魅力ある交通環境づくり	環境にやさしい交通環境づくり	安全・安心な交通環境づくり	都市交通施策等 ◆ハード施策（施設整備等）◇ソフト施策（活用･運用等）
都市構造							
徒歩・自転車・公共交通で暮らせるまちづくりの推進	●	●		●	●		◇まちなかへの機能集約の検討（コンパクトなまちづくり） ・まちなかへの施設の配置・誘導と既存施設の有効活用 ・まちなか商業機能の活性化 ・空き家・空きビル問題への対策 ・土地利用制度等の活用によるまちなか誘導 ◇都市基盤施設整備･維持管理コストの抑制の構想検討（コンパクトなまちづくり） ・都市基盤施設等の計画的な管理 ・市街地の縮小 ◇まちなか居住の構想検討（コンパクトなまちづくり） ・安全・安心にくらせるまちなか居住環境の整備 ・公営住宅の配置計画の見直し ・まちなかへの住み替えに対する支援 ・民間住宅に対する行政の在り方　等 ◇産業・物流の発展に対応できるまちづくりの構想検討 ◇個性ある文化や恵まれた自然環境の活用、観光・交流を促進するまちづくりの検討
地域住民が支えあい、顔の見えるコミュニティの維持・強化と福祉のまちづくりの推進	●	●		●		●	
中心市街地が元気なまちづくり（釧路駅・白糠駅周辺等）、都心求心力の回復の推進				●			
交通結節点箇所の機能強化	●		●	●			
効率的な都市経営を支える都市基盤施設・公共施設の維持管理の効率化		●			●		
環境にやさしい低炭素まちづくりの推進					●		
高齢者・交通弱者でも自由に移動し、生活できるまちづくりの推進	●	●		●		●	
国際バルク戦略港湾釧路港を核とした産業・物流の発展に対応できるまちづくりの推進			●				
湿原、景観、アイヌ文化等、個性ある文化や恵まれた自然環境の活用、観光活性化			●	●	●		
交通事故が少ない、自動車に過度に依存しないまちづくりの推進	●					●	
災害に対する都市の脆弱性を低減させるまちづくりの推進						●	
道路交通							
高速交通ネットワークの早期実現	●		●			●	◆高規格幹線道路の整備促進、高規格幹線道路へのアクセス強化の促進
都心部活性化に向けた南北幹線軸を強化する道路網計画の検討	●		●	●			◆釧路外環状道路と都心部を結ぶ南北交通軸の強化検討（柳橋通、共栄橋通等） ◆釧路駅南北を連絡する道路網の構想検討 ◇中心市街地活性化施策と連携した駐車場施策の構想検討
将来都市構造や交通状況等を踏まえた道路網計画の検討・見直し	●			●			◆長期未整備の都市計画道路の見直し促進 ◇道路の効率的な維持管理の検討（道路アセットマネジメント等）
交通混雑の低減	●		●	●	●		◆骨格道路交通網の強化による渋滞対策の促進 ◆交差点改良等による局所的な渋滞対策の促進
自動車走行空間の再配分（安全で快適な自転車空間・歩行者空間の充実等）	●			●	●	●	◇道路空間の再構築の構想検討（安全で快適な自転車空間・歩行者空間の形成） ◇自転車交通計画の構想検討
交通結節点箇所の機能を強化する道路網計画の検討	●		●	●	●		◆交通結節点周辺における骨格道路網の強化の検討
くらしの拠点形成等、コンパクトなまちづくりを支援する道路交通環境の整備	●			●	●	●	◇くらしの拠点周辺等における道路空間の再構築の構想検討
釧路港と背後圏を結ぶ道路等、広域物流幹線ネットワークの強化			●				◆国際バルク戦略港湾釧路港と背後圏を結ぶ広域物流幹線ネットワークの強化促進
阿寒湖畔等、道東の観光拠点間アクセス強化と沿道景観の活用			●	●			◆釧路空港・阿寒湖畔等の観光拠点間の幹線ネットワークの強化検討（観光・交流軸強化） ◇地域連携による美しい景観や魅力ある観光空間づくりの構想検討
広域的な生活を支援し、交通事故が少ない安全・安心な交通環境の実現	●		●			●	◆正面衝突発生箇所や五差路等の交通事故危険箇所の事故対策の促進 ◇交通安全の意識啓発・交通マナーの向上促進 ◇事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）の促進
確実・迅速な救急搬送を支援する道路交通環境の整備	●					●	◆救急搬送経路の道路交通環境の構想検討 ◆ドクターヘリランデブーポイントへのアクセス搬送経路の強化の構想検討
災害時の復旧等支援、緊急物資輸送・支援経路等の確保						●	◆高規格幹線道路の追加アクセス路の構想検討 ◆緊急物資輸送、支援経路等の幹線ネットワークの強化の構想検討 ◇地域特性に応じた避難方法、避難施設及び避難経路の検証・整備検討 ◆南北方向の交通軸の強化検討（釧路外環状道路や内陸部への道路網の強化） ◆釧路市街地東部の高台地区等へアクセスする東西方向の交通軸強化の構想検討 ◇国道 38 号等を走行する一般車両の避難対策の構想検討 ◆道路ネットワークの多重性確保に向けた構想検討（国道 38 号等）
公共交通							
地域拠点の形成、鉄道駅や拠点を有機的に結ぶ公共交通体系の構築	●		●	●	●		◇コンパクトなまちづくりと連携した持続可能な公共交通体系の構想検討 ◇釧路駅南北を連絡する道路網検討と一体的な釧路駅南北間の運行ルート見直しの構想検討
利用者（潜在的利用者含む）ニーズに対応した公共交通サービスの確保・改善	●		●		●		◇交通需要に適した効率的な公共交通システムの導入促進（デマンド型乗合公共交通の導入等） ◇住民・民間企業・行政の連携や近隣住民の助け合いの仕組みづくりの検討
公共交通の効果的な利用促進（モビリティ・マネジメント等）	●				●		◇公共交通の効果的な利用促進策の検討（モビリティ・マネジメント等）
交通結節点箇所の機能強化	●		●	●			◇交通機関・交通結節点のバリアフリー化の構想検討 ◆まちのにぎわい創出や活性化に役立つバス待合環境の構想検討
観光促進に貢献する公共交通システム検討			●	●			◇観光交流を支援する公共交通体系の強化検討
釧路都市圏域外も含む広域的な釧路市街地への公共交通サービス確保			●			●	◇圏域外も含む広域的な釧路市街地への公共交通サービスの確保促進 ◇広域的な公共交通に関する行政・民間・住民の協働による連携体制の強化促進
安全で安心して利用できる公共交通サービスの確保						●	◇事故のない安全な公共交通運行の確保促進
災害時の避難・復旧対策の強化						●	◇災害時の鉄道等の避難・復旧対応策の検討、連絡体制・支援体制の構想検討

骨格道路交通網

▶人口減少や厳しい財政制約がある中で、既存の道路を活かしながら必要な道路を確保・充実できるように、道路の整備において も、選択と集中を適切に図ります。
▶広域交流連携や拠点連携、機能集積軸の機能強化を図るために、特に重要な道路網を骨格道路交通網として位置づけ、既存道路 を活用することを基本としつつ、必要に応じて新たな整備や部分的な改良を行うことで、実現します。
▶将来交通需要に対応した道路網計画となるように、これまでの計画の見直しを実施します。

釧路都市圏の骨格道路交通網 《１高速・４環状・16 放射道路》

○高速交通体系	釧路都市圏と北海道全体を繋ぎ、くらしや観光、物流、防災など、人や物の流れを円滑にアクセス可能とする道路として 位置づけ、早期の全線開通を目指します。
○環 状 道 路	都市部の交通の分散導入とバイパス機能を有し、都市の骨格として機能強化を図るべき路線として位置づけます。
○放 射 道 路	環状道路と連携して都市の骨格を形成し、都心部と拠点間のアクセス及び広域的な交流・連携を担い、機能強化を図る べき路線として位置づけます。



１高速

①北海道横断自動車道、釧路外環状道路

４環状

①都心環状道路網
宝橋通、駒場通、柳町公園大通、久寿里橋通
②内環状道路網
鳥取東通、雄鉄線通、貝塚光和通、貝塚通、国道44号（釧路環状通）
③中環状道路網
星が浦東通、雄鉄線通、釧路環状通、愛国北園通、共栄橋通、桂恋武佐通
国道44号（釧路環状通）
④外環状道路網
釧路外環状道路、国道38号（釧路新道）

16放射

①国道38号、共栄新橋大通
②国道38号、北大通、富士見坂桜ヶ岡通、根室浜中釧路線
③国道38号、鉄北幹線通、星が浦東通、北海道横断自動車道
④国道44号、釧路外環状道路
⑤国道240号
⑥国道272号
⑦国道392号
⑧貝塚中央幹線通、国道391号
⑨久寿里橋通
⑩共栄橋通
⑪釧路環状通
⑫柳橋通
⑬旭橋通
⑭釧路鶴居弟子屈線
⑮星が浦海岸通、星が浦西通
⑯浜町臨港通、臨港道路

主な道路交通施策

ポイント 1 長期未整備の都市計画道路の見直しの促進

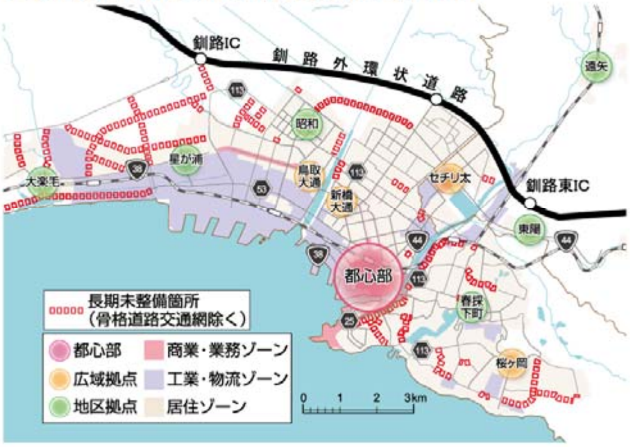
問題点 課題	・自動車交通量減少に対応した効率的な道路網整備
施策 内容	・都市計画道路の存続・変更・廃止について見直し
期待される 効果	・将来交通量に対応した効率的・効果的な道路網の構築 ・必要性・実現性等の高い道路の整備促進

見直しを行った場合でも、骨格道路交通網の実現により市街地平均旅行速度は約7km/h 向上（現況道路網との比較）することが見込まれ、効率的・効果的な道路網の構築が期待されます。

資料：H22 釧路都市圏パーソントリップ調査（将来交通量推計結果）

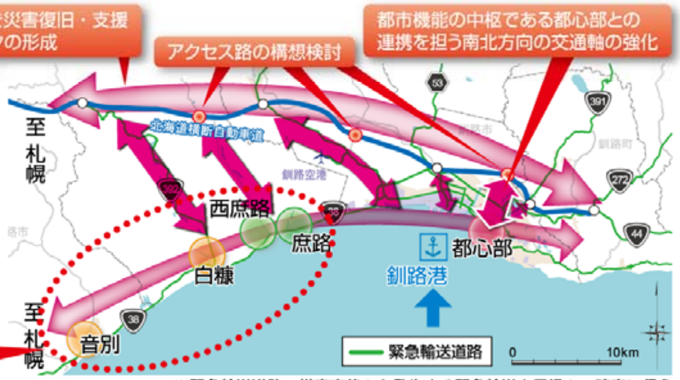
※都市計画道路は、都市計画法に基づき決定された都市の骨格を形成する道路のことです。この内、長期未整備の道路は、都市計画決定後 30 年以上経過しても未整備の状況の道路です。

▼ 長期未整備で見直しが求められる都市計画道路



ポイント 2 災害時の課題に対応した道路網計画の検討

問題点 課題	・災害時の沿岸部の道路の通行止めが懸念 ・道路ネットワークの多重化が必要
施策 内容	・北海道横断道を軸とした確実性の高い道路ネットワーク形成 ・追加アクセス路の構想検討 ・都心部との連携を担う南北交通軸の強化検討
期待される 効果	・津波被害が想定される沿岸部のルートの代替性を確保し、災害に強い道路ネットワークの多重化により都市の脆弱性を低減 ・地震津波被災時の早期復旧・支援（広域連携）を実現



※緊急輸送道路：災害直後から発生する緊急輸送を円滑かつ確実に行うための幹線道路及び防災拠点を相互に連絡する道路

ポイント 3 釧路外環状道路と都心部を結ぶ南北交通軸の強化検討

問題点 課題	・釧路外環状道路からまちなかへの円滑な交通誘導 ・都心部等の活力低下 ・交通流動の変化に伴う交通混雑の発生 ・津波災害に対応した道路網の強化
施策 内容	・美原地区のアクセス路の構想検討 ・柳橋通の２車線区間の４車線化の整備検討 ・都心部への円滑な交通誘導策の検討 ・都心部道路網の構想検討
期待される 効果	・市街地の交通混雑の低減 ・南北の交通流動活発化による都心部等の地域活性化 ・内陸部へ向かう道路網の強化による都市の脆弱性低減 ・都心部～釧路外環状道路間の所要時間⇒半分に短縮（約６分短縮）

資料：H22 釧路都市圏パーソントリップ調査（将来交通量推計結果）

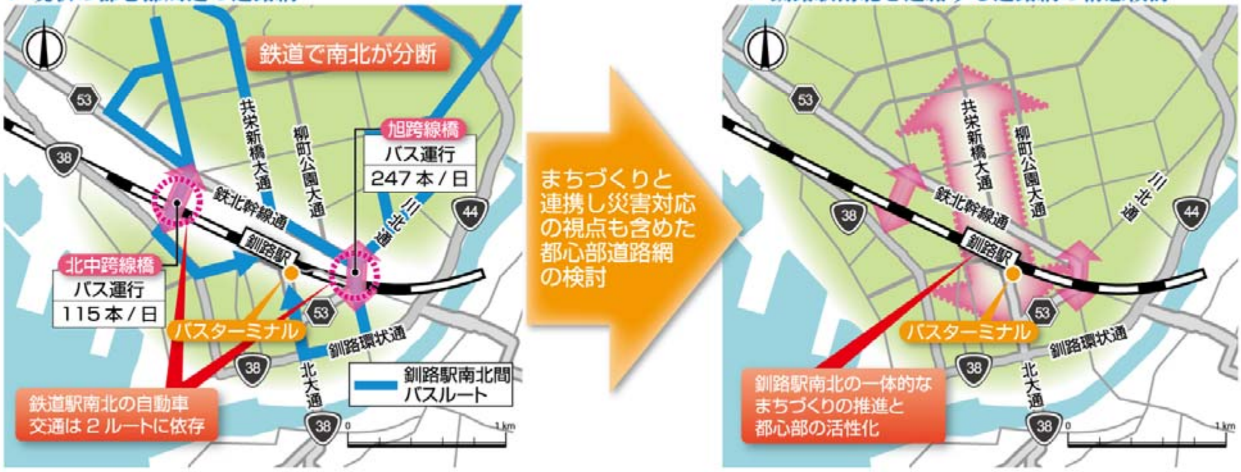
ポイント 4 釧路駅南北を連絡する道路網の構想検討

問題点 課題	・鉄道による市街地南北の分断、都市機能の分断と都心部の活力低下 ・釧路駅南北間を移動する各交通の迂回や利便性低下 ・津波災害時に懸念される都心部の交通集中への対応
施策 内容	・まちづくりと連携した釧路駅南北を連絡する道路網の構想検討

期待される効果	・釧路駅南北の一体的なまちづくりの推進と都心部の活性化 ・釧路駅南北間交通量⇒約 15,000 台 / 日増加 ・釧路駅南北間の所要時間⇒約２分短縮 ・釧路駅南北間のバス利用者数⇒約 1 割増加 ・迂回がなくなる救急搬送件数⇒年間 1,000 件以上

資料：H22 釧路都市圏パーソントリップ調査（将来交通量推計結果）

▼ 現状の都心部周辺の道路網　▼ 釧路駅南北を連絡する道路網の構想検討



※運行本数は H24.10 月現在

ポイント 5 道路空間の再構築と自転車交通計画の検討

問題点 課題	・学校周辺等の自転車交通の安全で快適な利用環境整備 ・自動車交通量の減少を踏まえた既存の道路空間の有効活用 ・コンパクトなまちづくりと連携した徒歩・自転車利用環境の整備
施策 内容	・道路空間の再構築の構想検討 （安全で快適な自転車空間・歩行者空間の形成・停車スペースとして活用等） ・自転車交通計画の構想検討と安全で快適な利用環境整備

期待される効果	・徒歩・自転車の安全性・快適性の向上 ・徒歩・自転車利用による健康増進 ・高齢者の外出増加とまちのにぎわいの創出支援

■道路空間の再構築を優先的に検討すべきゾーン・区間の設定

●自転車利用最重要区間
早期に自転車利用空間の確保を検討することが望ましい区間

●自転車利用重要区間
中長期に渡り自転車利用空間の確保を検討することが望ましい区間

●自転車従利用区間
将来に渡り自転車利用空間の確保を検討することが望ましい区間

骨格公共交通網

骨格公共交通網の考え方

<コンパクトなまちづくりとの連携>

コンパクトなまちづくりと一体的に効率的・効果的な公共交通体系を構築するため、拠点間の連携軸及び機能集積軸を公共交通基幹軸として位置づけ、支線設定等による運行ルートの集約化や見直しを図ります。

<まちのにぎわいや活性化を支援>

都心部等の乗継拠点について、まちのにぎわい創出や活性化に役立つバス待合環境の整備検討を図ります。

骨格公共交通軸

公共交通基幹軸	都心部、広域拠点、地区拠点を繋ぐとともに、コンパクトなまちづくりとも連携して生活交通を支え、公共交通サービスの維持・向上に努める軸として位置づけます。
広域公共交通軸	バス及び鉄道により、広域的な公共交通サービスの維持・向上に努める軸として位置づけます。

＜広域的な生活交通に対応＞

通院等の生活交通の需要があり、広域的な公共交通を維持確保すべき路線を広域公共交通軸として位置づけ、利用促進やサービス水準の維持・改善に向けて、関係機関で継続的に協議検討を図ります。

＜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将来的に路線バスの維持確保が困難となることが予想される需要密度が低い地域は、その需要動向を踏まえて、デマンド型公共交通等の効率的な公共交通システムの導入や、住民団体・商業事業者等が運営主体となる公共的交通システム※の検討を図ります。

※公共的交通システム

通常の公共交通手段を維持することが困難なほど需要密度は低いが、公共交通を必要としている人がいる地域において、地域住民や商業事業者等が公共交通の運営の担い手となることや、近隣住民の助け合いの工夫等により、生活に欠かせない交通手段を確保する仕組みのこと。

主な公共交通施策

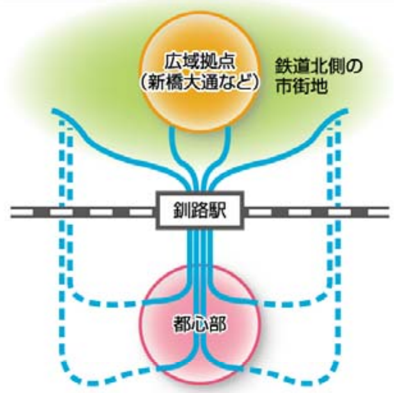
ポイント 1 コンパクトなまちづくりと連携した持続可能な公共交通体系の構想検討

問題点 課題	・人口や公共交通利用者減少への対策 ・自動車に頼りすぎない環境負荷の少ない都市づくり ・地域特性に応じた効率的な公共交通体系の構築
施策 内容	・公共交通基幹軸の公共交通サービスの維持・向上 ・コンパクトなまちづくりと連携した運行ルートの集約化・見直し

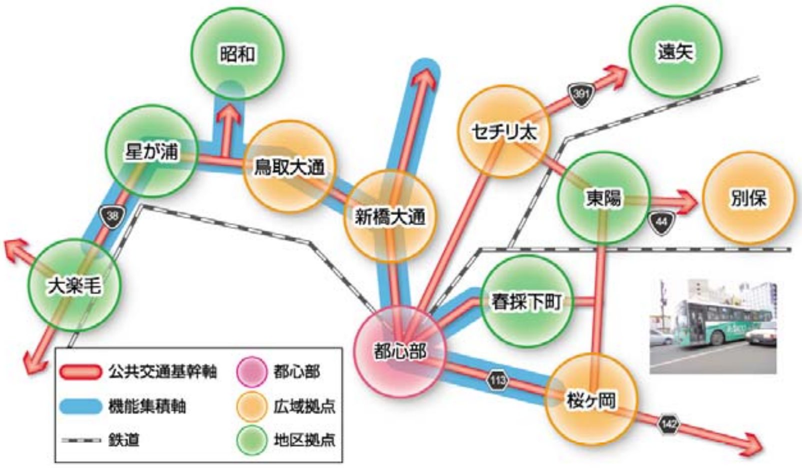
期待される 効果	・運行の効率化と持続可能な公共交通体系の構築 ・公共交通の利便性の維持・改善と利用者減少の抑制

▼釧路駅南北間のバスのルート見直しの効果

道路網（P18）と一体的な釧路駅南北間のバスの運行ルート見直しにより、都心部への交通アクセスが向上し、バス利用者の増加も期待されます。



▼コンパクトなまちづくりと連携した公共交通基幹軸の設定



ポイント 2 まちのにぎわいの創出や活性化に役立つバス待合環境の構想検討

問題点 課題	・高齢者の増加等に対応したまちの交流拠点の創出 ・都心部の活力低下（交流機能の低下） ・交通結節点の機能強化
施策 内容	・交流拠点としてのバス待合環境の整備

期待される 効果	・交流拠点整備による都心部等のにぎわいの創出・活性化 ・交通結節点の快適性向上による公共交通の利用促進

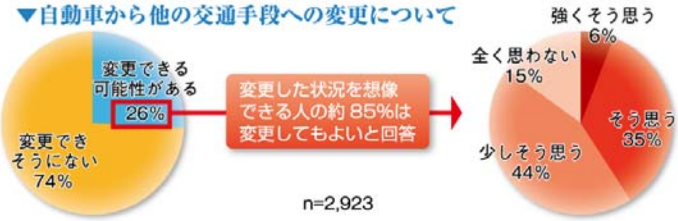
▼交流機能のあるバス待合環境のイメージ

ポイント 3 公共交通の効果的な利用促進策の検討

問題点 課題	・人口や公共交通利用者減少への対策 ・自動車に頼りすぎない環境負荷の少ない都市づくり
施策 内容	・公共交通を利用したくなる多様な取り組みの推進 （お得な定期券、免許返納者への利用券配布等） ・モビリティ・マネジメントの推進

期待される 効果	・新たな公共交通利用者の掘り起こし ・持続可能な公共交通体系の構築

▼自動車から他の交通手段への変更について



資料：H22 釧路都市圏パーソントリップ調査（交通環境意識調査）

ポイント 4 交通需要に適した効率的な公共交通システムの導入促進

問題点 課題	・バス利用減・路線廃止による買物難民等の増加が懸念
施策 内容	・デマンド型公共交通等、効率的な公共交通システムの導入
期待される効果	・路線バスの維持が困難な地域の生活交通手段の確保

【具体的な取り組み事例】

■布伏内線　乗合タクシー（阿寒病院～真澄町）

平成 24 年 4 月～本格運行中

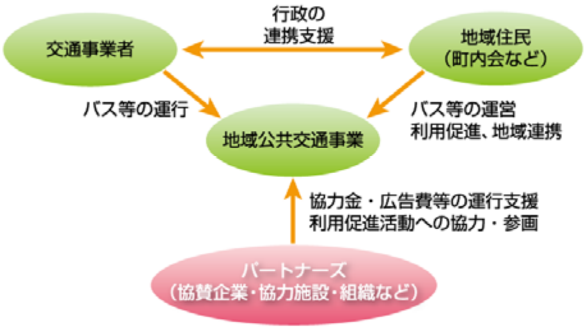
バスよりも小型なため、小回りが利き、効率的なきめ細かい交通サービスを提供しています。

他の地域へも効率的な公共交通の導入を促進します。

ポイント 5 住民･民間企業･行政の連携や近隣住民の助け合いの仕組みづくり

問題点 課題	・バス利用減・路線廃止による買物難民等の増加が懸念 ・効率性・採算性だけに捉われない利用者の視点を踏まえた検討の必要性
施策 内容	・住民・民間企業・行政の連携や助け合いによる、公共交通を確保していくための多様な仕組みづくり（地域コミュニティ・商業事業者等が運営主体となる公共的交通システム等）
期待される効果	・路線バスの維持が困難な地域の生活交通手段の確保

■地域住民主体の公共交通の運行体制（例）



資料：京都市醍醐コミュニティバスの運行体制を参考に作成

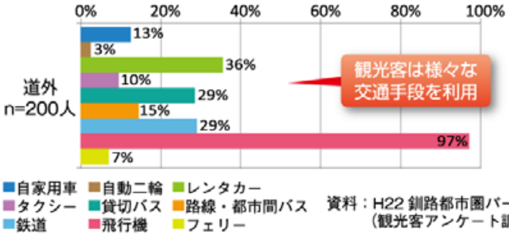
■多様な連携による公共交通の運行事例

名称	地域名	運営主体	運行主体	写真
陣川あさひ町会バス ※試験中	北海道 函館市	地域住民（町会）	函館バス（株）	
まちなか循環バス じゃがりん号	北海道 倶知安町	倶知安町	（有）美空ハイヤー	
醍醐コミュニティバス	京都府 京都市 醍醐	地域住民（市民の会）	（株）ヤサカバス	
長沢地区ミニバス	兵庫県 淡路市	地域住民（町内会）	地域住民（町内会）	

ポイント 6 観光交流を支援する公共交通体系の強化検討

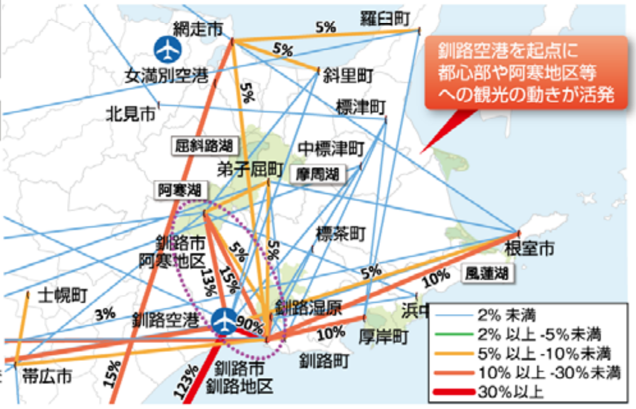
問題点 課題	・観光・交流拠点を連携する交通体系の強化 ・観光客は多様な交通手段を利用しているが、公共交通の満足度が低い
施策 内容	・釧路空港・都心部・阿寒地区等を連携する公共交通サービス向上（交通拠点から観光客の足となる二次交通の整備・充実等）
期待される効果	・観光客の公共交通環境改善による観光・交流の活発化

■道東地域の道外観光客の利用交通手段



資料：H22 釧路都市圏パーソントリップ調査（観光客アンケート調査）

■釧路空港を利用した道外観光客の交通流動



（４）都市交通マスタープランの実現に向けて

都市交通マスタープランの実現による効果

都市交通マスタープランが実現することによって、2030 年の「くらし」、「活力」、「環境」、「安全・安心」がどの程度変化するのかを見るため、目標ごとに評価指標を設定し、その見通しを予測しました。

視点	都市交通の目標	評価指標	都市交通マスタープランの実現により期待される効果 ◆数値は、人口減少の影響によるものではなく、新たな整備を行うことによる効果を示しています。	
くらし	みんなが移動しやすい交通環境づくり	市街地の道路交通の平均速度	平均速度の向上が期待されます。	平均速度が約 7km/h 向上
		市街地の道路の混雑度※	混雑度の低下が期待されます。	混雑度が 1.25 以上の道路区間の延長が総延長の約 6%⇒約 1%に減少
		公共交通や徒歩・自転車で移動している人の割合	公共交通や徒歩・自転車の移動の増加が期待されます。	
	移動が少なく暮らせる交通環境づくり	人口あたりの移動距離	移動距離が短く暮らせるようになることが期待されます。	
活力	広域交流がしやすい交通環境づくり	釧路市と周辺市町間の所要時間 ○釧路市役所と各役場・行政センター間の移動を対象	釧路市と周辺市町間の所要時間の短縮が期待されます。	釧路地区⇔釧路町　約 6 分短縮 釧路地区⇔白糠町　約 32 分短縮 釧路地区⇔阿寒地区　約 20 分短縮 釧路地区⇔音別地区　約 32 分短縮
	まちなかに賑わいと魅力のある交通環境づくり	都心部や拠点に向かう人の割合	都心部や拠点に向かう人の割合が増加し、都心部や拠点の活性化が期待されます。	
環境	環境にやさしい交通環境づくり	市街地の自動車からの CO_2 排出量	自動車からの CO_2 排出量の削減が期待されます。	自動車からの CO_2 排出量が約 5%削減
安全・安心	安全・安心な交通環境づくり	釧路都市圏の交通事故による損失	交通事故の減少が期待されます。	交通事故が約 10%減少
		災害に対応した安全・安心な都市圏の形成	災害に対応した安全・安心な都市圏形成を支援する効果が期待されます。	

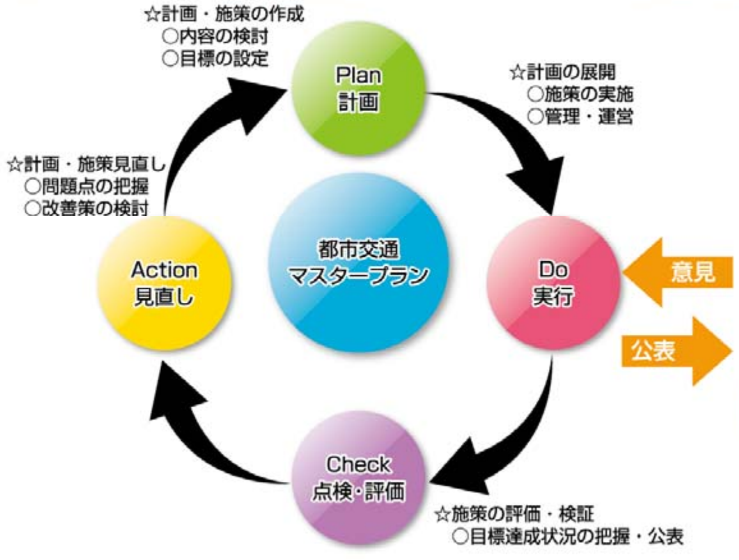
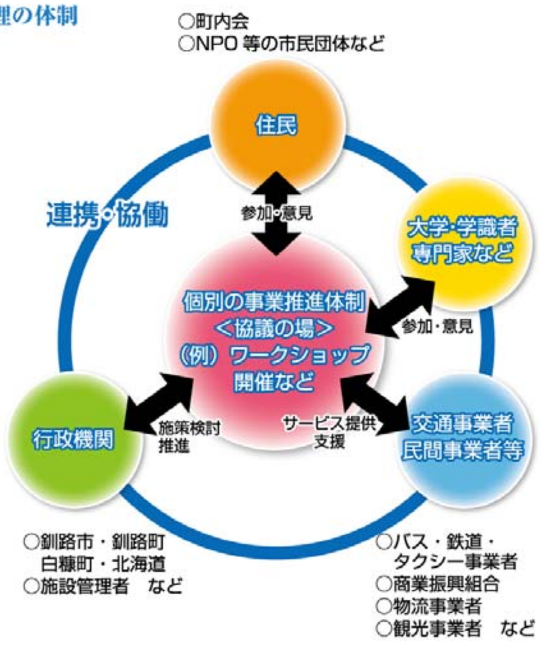
※の付いた用語は、巻末に解説があります。

資料：H22 釧路都市圏パーソントリップ調査（将来交通量推計結果）

都市交通マスタープランの進行管理

各都市交通施策の構想・検討・実施や点検・評価、見直し、計画の PDCA サイクルに基づき、住民・行政・民間事業者が連携してマスタープランの進行管理を行い、釧路都市圏の将来像の実現をめざしていきます。

■PDCA サイクルに基づく進行管理



■進行管理の体制