

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（予定）

5 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に突入するなか、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。

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 調査の全体構成
- 1.3 平成 23 年度の調査概要

2. データ整備

- 2.1 マスターファイル作成の概要
- 2.2 人口拡大係数の検討
- 2.3 トリップ補正係数の検討
- 2.4 マスターファイルの作成

3. マスターファイルの基礎集計

- 3.1 基礎集計項目
- 3.2 マスターファイルの基礎集計結果【平日】
- 3.3 マスターファイルの基礎集計結果【日曜】

4. 付帯調査結果

- 4.1 付帯調査の概要
- 4.2 交通環境に関する意識調査の結果
- 4.3 観光客の交通環境に関する調査の結果
- 4.4 通院時の交通環境に関する調査の結果

5. 関係機関ヒアリング調査

- 5.1 調査の概要
- 5.2 調査結果

6. 住民意見交換会

- 6.1 住民意見交換会の概要
- 6.2 住民意見交換会の結果

7. 現況解析

- 7.1 現況解析の概要
- 7.2 社会経済と交通の概況
- 7.3 都市構造の変遷
- 7.4 トリップ特性から見た交通実態と課題
- 7.5 道路交通の実態と課題
- 7.6 生活交通の実態と課題
- 7.7 公共交通の実態と課題
- 7.8 自動車依存の実態と課題
- 7.9 意識調査結果から見た交通実態と課題
 - 7.10 釧路市中心市街地の交通実態と課題
 - 7.11 物流・釧路港関連交通の実態と課題
 - 7.12 観光・釧路空港関連交通の実態と課題
 - 7.13 東日本大震災を踏まえた防災・減災に向けた交通課題

8. 将来交通需要予測モデルの作成

- 8.1 将来交通需要予測モデル作成の概要
- 8.2 生成交通量予測モデルの作成
- 8.3 発生・集中交通量予測モデルの作成
- 8.4 分布交通量予測モデルの作成
- 8.5 交通手段分担予測モデルの作成
- 8.6 配分交通量予測モデルの作成
- 8.7 現況交通量配分の実施

9. 都市圏将来像（素案）の検討

- 9.1 都市圏将来像検討の流れ
- 9.2 将来人口フレームの設定
- 9.3 上位計画・関連計画の整理
- 9.4 計画理念（素案）の設定
- 9.5 都市圏形成の方向性（イメージ）

1 0 . 計画課題の整理

1 1 . 将来都市構造検討方針の設定

資料編

資料 1 . 委員会資料

資料 2 . 住民意見交換会資料

資料 3 . マスターファイルのデータ構成

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 (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	室蘭工業大学くらし環境系領域教授	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	傳法谷 眞光
	北海道開発局建設部道路計画課長	後藤 貞二
	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取締役総合企画本部経営企画部長	小山 俊幸
	社団法人北海道バス協会専務理事	岩崎 友雄
	苫小牧市総合政策部長	佐々木 昭彦
	苫小牧市総合政策部まちづくり推進室長	松本 誠
	白老町都市整備部建設課長	安達 義孝
	安平町施設課長	太田 光也
	厚真町まちづくり推進課長	小松 豊直
	むかわ町総務企画課主幹	阿部 博之
	むかわ町経済建設課主幹	為田 雅弘
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	木村 勝茂	
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
	北海道警察本部交通部交通規制課長	吉田 和彦
	北海道総合政策部新幹線・交通企画局地域交通課長	松橋 明生
	北海道建設部土木局道路課長	清水 文彦
	北海道建設部まちづくり局都市環境課長	須田 敏則

・ 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	高橋 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	千葉 隆広
	苫小牧市総合政策部まちづくり推進室まちづくり推進課主査	中野 亨
	苫小牧市総合政策部まちづくり推進室まちづくり推進課主査	稲葉 祐治
	苫小牧市総合政策部まちづくり推進室まちづくり推進課主査	瀬法司 孝次
	白老町都市整備部建設課都市施設グループ主任	八木橋 直紀
	安平町施設課施設グループ主査	畠山 津与志
	厚真町まちづくり推進課企画調整グループ技師	江川 允典
	むかわ町総務企画課政策推進グループ主査	田口 博
	むかわ町経済建設課技術グループ主査	山本 徹
	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
	釧路町都市建設課課長補佐	南 孝司
釧路町まちづくり推進課都市計画係長	中川 欣哉	
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
	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グループ主査	近藤 俊浩
	北海道建設部土木局道路課道路計画グループ主査	佐藤 匡之
	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

II 調査成果

1 調査目的

釧路都市圏は、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る。

また、釧路都市圏は、過去に幾度も津波災害に見舞われ、大きな被害がもたらされてきた地域であるが、平成 23 年 3 月 11 に発生した東北地方太平洋沖地震による甚大な被災状況も踏まえ、都市の将来像や都市交通を検討していく必要がある。

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克服する新たな釧路都市圏の将来像を構築するものである。

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。

2 調査フロー

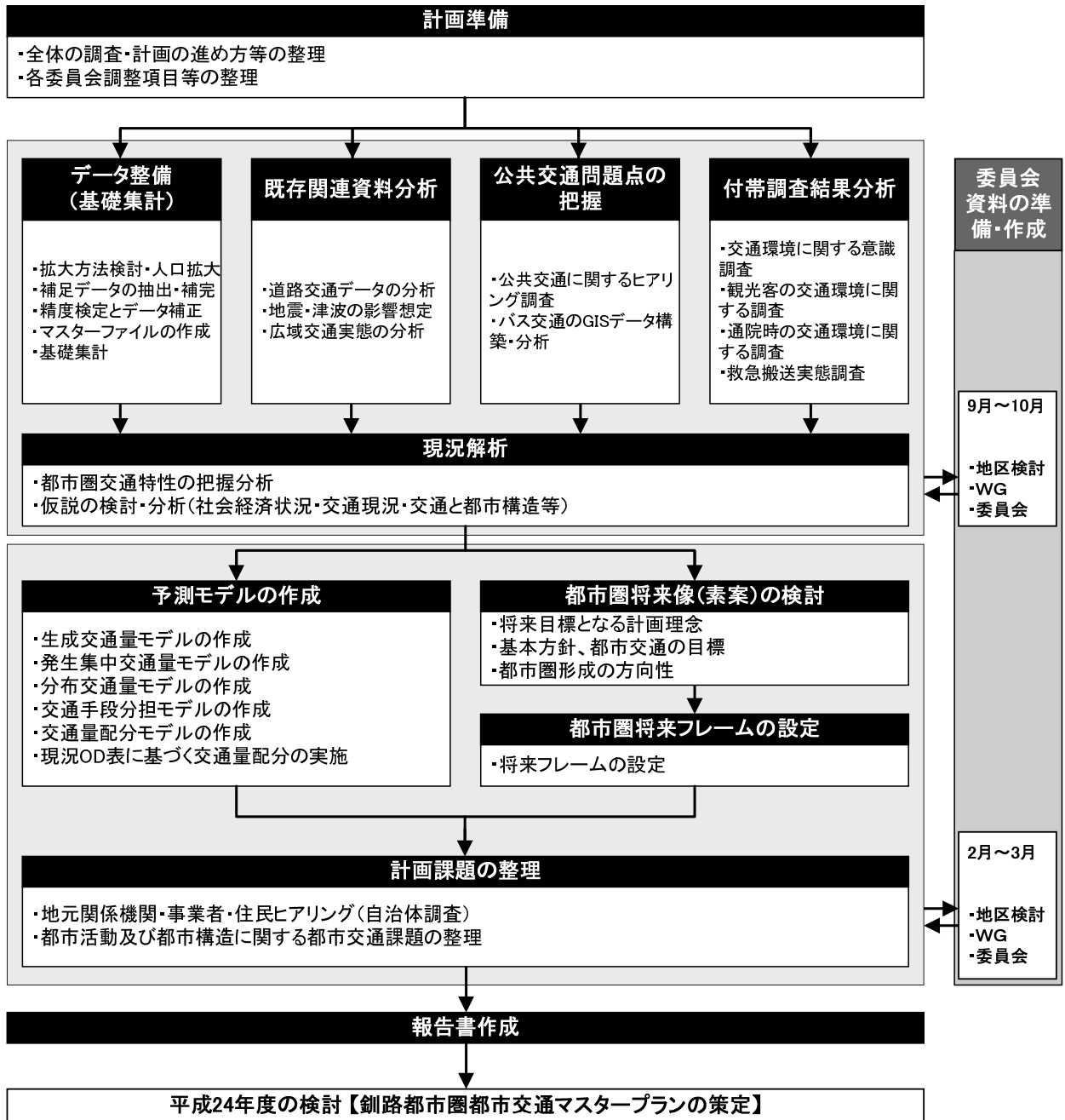


図 1 平成 23 年度の調査フロー

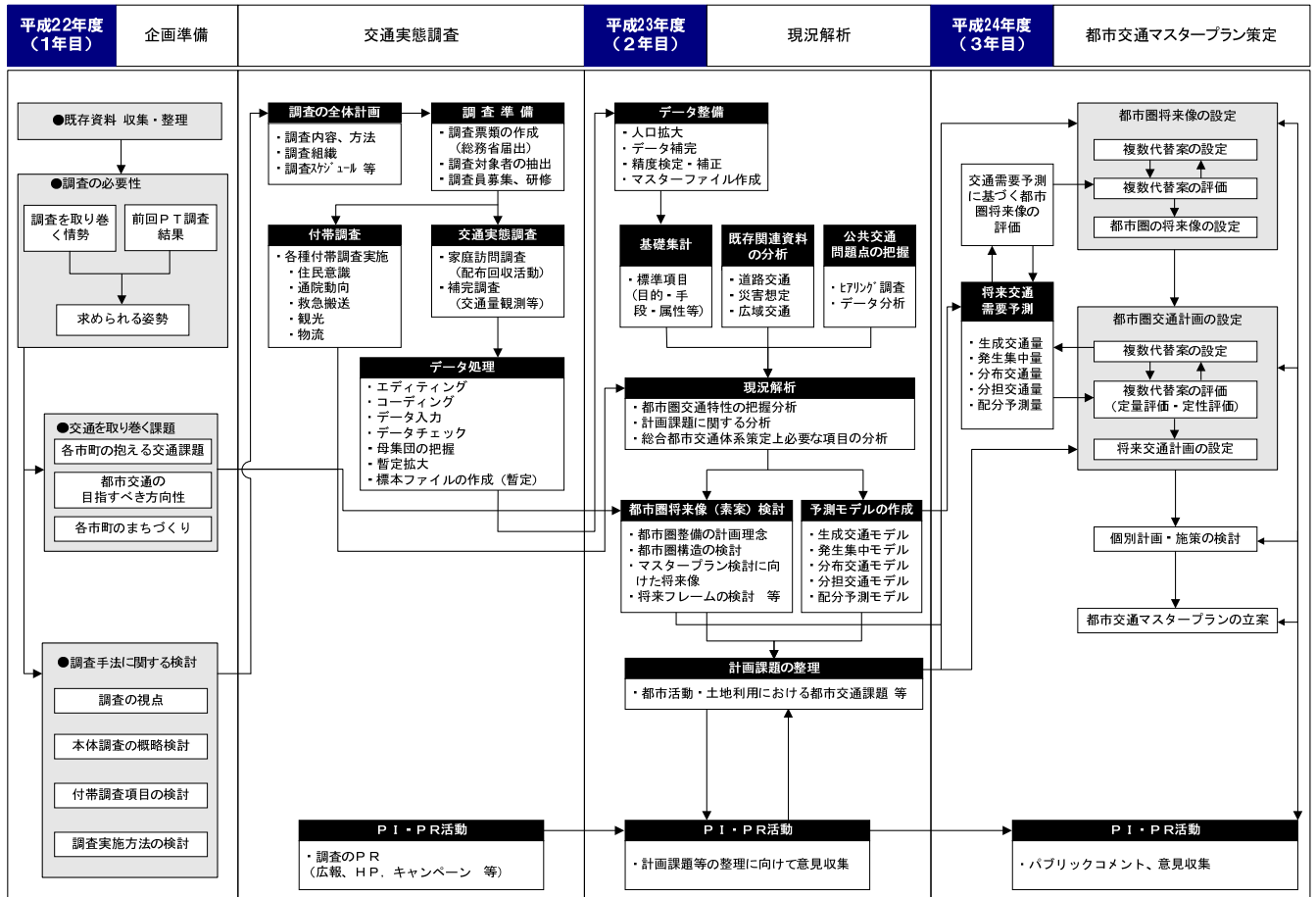


図 2 年次別調査全体フロー

3 調査圏域図

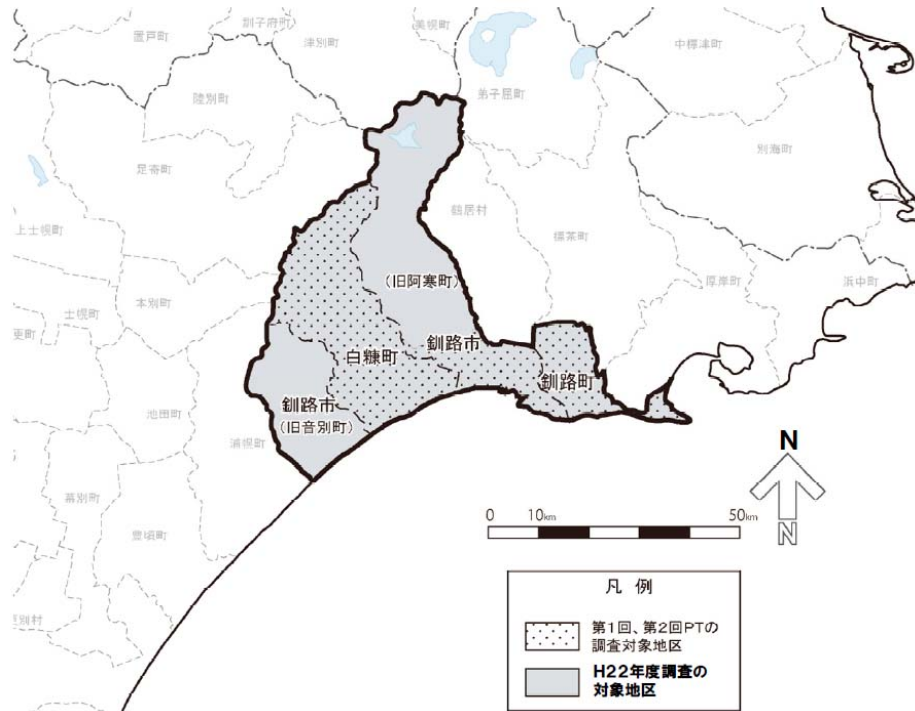


図 3 本調査の調査対象圏域

4 調査成果

(1) 釧路都市圏における現況解析

平成24年度の都市交通マスタープラン策定に向けて、地域の実情に根ざした具体的な施策検討に繋げるため、詳細な都市圏の現況及び課題を把握するための分析を実施することに留意し、多角的な分析・検証を行った。

1) トリップ特性から見た交通実態と課題

①交通手段分担率と平均トリップ数

- ・自動車トリップが増加してきている。
- ・高齢者トリップの増加と30歳未満のトリップの減少が著しく、高齢者交通への対応が重要となる。

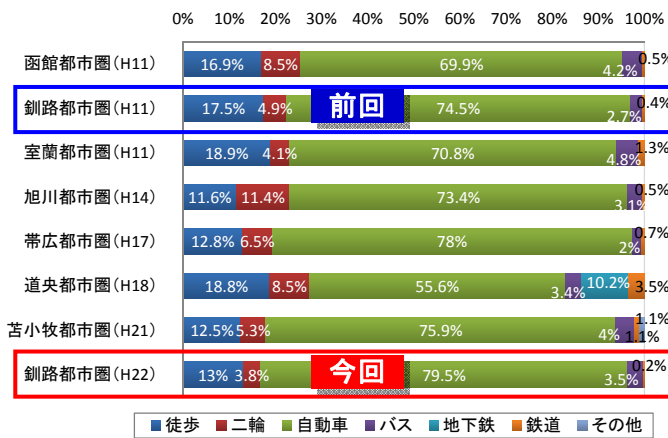


図4 交通手段構成比

※高齢者トリップの増加の要因は、“高齢者人口の増加”と“高齢者1人当たりのトリップ数の増加”の両方に因る。

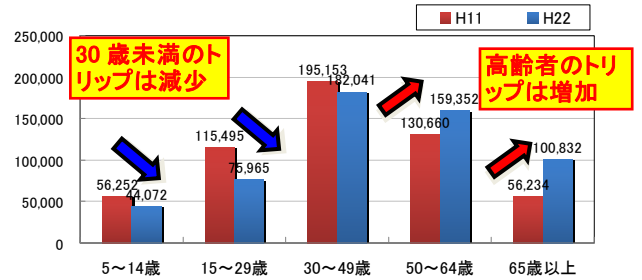


図5 年齢階層別トリップ数の推移

②高齢者の交通実態と課題

- ・交通弱者は、家族状況や公共交通など、本人以外の交通環境に強く依存している。
- ・車がなくても安心して生活できるまちづくりが求められる。

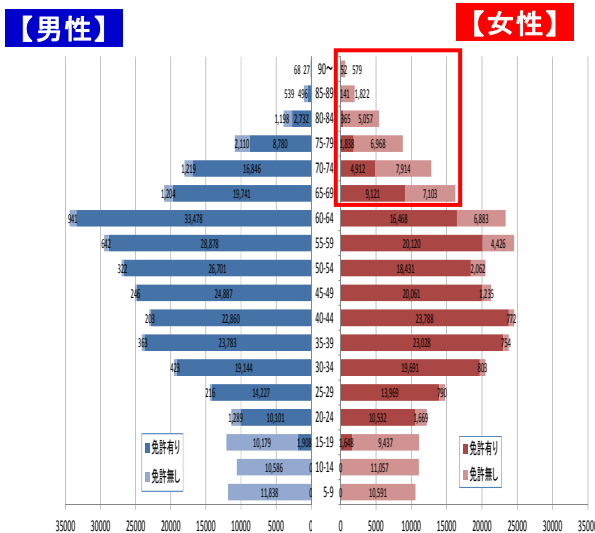


図6 男女別年齢階層別自動車免許有無別トリップ数

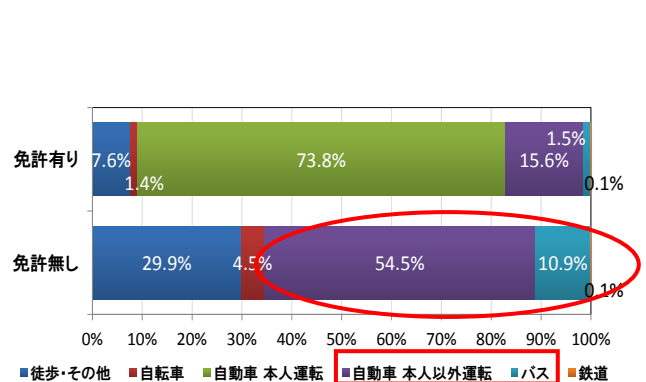


図7 女性高齢者の免許有無別交通手段構成比

③ 釧路市街地の交通流動の変化

- ・ 都心部の求心力の低下が著しく、郊外化が進んできたことが、住民の交通実態にも大きく影響しており、特に自動車トリップ、私用目的トリップで、大型店や住宅地開発が進んできた外側の市街地における交通流動が増加している。
- ・ まちの個性の喪失や自動車依存型社会の進展が危惧される。

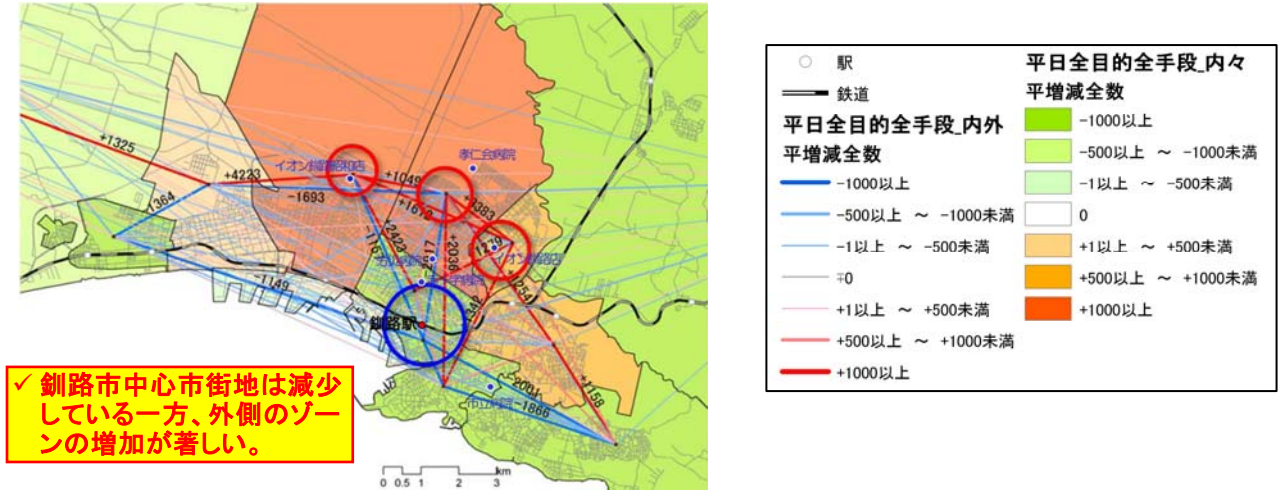


図 8 H11 と H22 の釧路市街地における交通流動の比較

④ トリップ距離の特性

- ・ 人口密度が高いゾーンでは平均トリップ距離が短い。
- ・ 高齢者は短距離トリップの割合が高く、「人口密度が高く、短い移動で用事が済ませる都市形成」が、高齢者の移動にマッチしており、「歩いて暮らせるまちづくり」の実現が重要である。

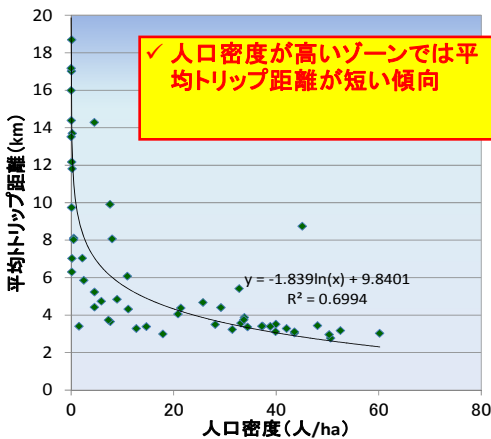


図 9 平均トリップ距離と人口密度

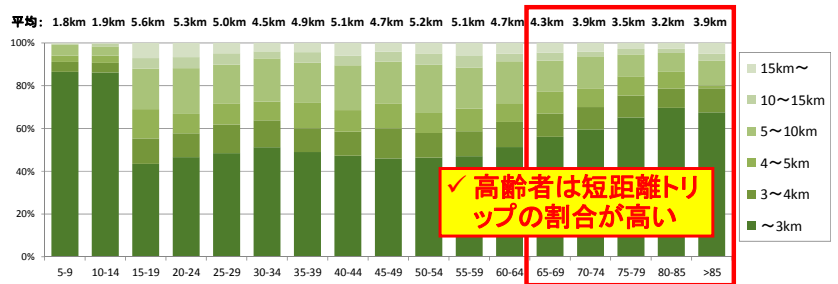


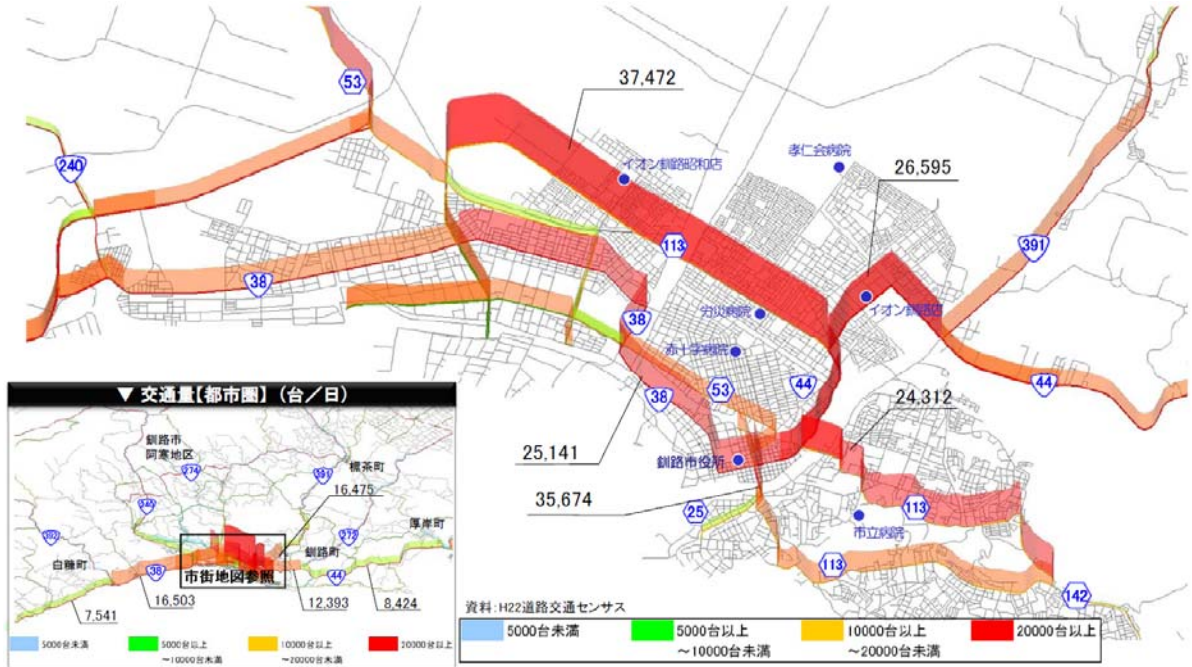
図 10 年齢階層別平均トリップ距離別のトリップ構成比

⑤ 自転車の交通実態と課題

- ・ 住民意見交換会では、自転車の交通ルールの変化に伴い安全性を問題視する声も挙げられており、地域特性に応じた安全・快適な通行環境の実現が求められる。
- ・ 自転車交通対策を重点的に検討していくべき地域として、高校等の周辺地区が挙げられる。

2) 道路交通の実態と課題

- ・ H22 年道路交通センサスの交通量は、道道 113 号、国道 38 号、国道 44 号が多い。
- ・ 将来交通量を的確に踏まえ、望ましい道路網計画を検討していく必要がある。



※数値記載区間は各図中の交通量が多い上位 5 区間

図 11 交通量 (台/日)

資料：道路交通センサス (H22)

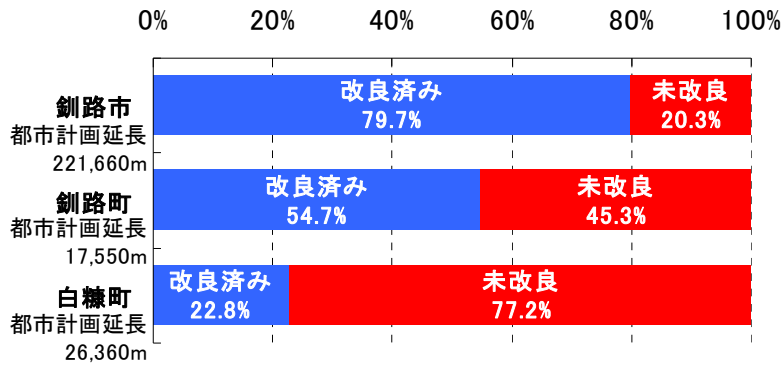


図 12 都市計画道路の整備状況

資料：釧路市 (H23. 3 時点)、釧路町 (H22. 7 時点)、白糠町 (H23. 8 時点)

3) 生活交通の実態と課題

①通勤・通学交通

- ・通勤・通学状況について見ると、釧路町居住の就業者の約41%は釧路市に通勤しており、釧路川スクリーン断面の橋梁部では、朝夕時間帯における交通混雑が発生している。広域的に釧路市（釧路地区）への通学多く、音別や厚岸町・浜中町方面から釧路市街への通学割合が増加している
- ・災害時の自宅避難行動の際に釧路川スクリーン断面に架かる橋梁部に交通需要が集中し、交通渋滞を引き起こす課題なども想定される。

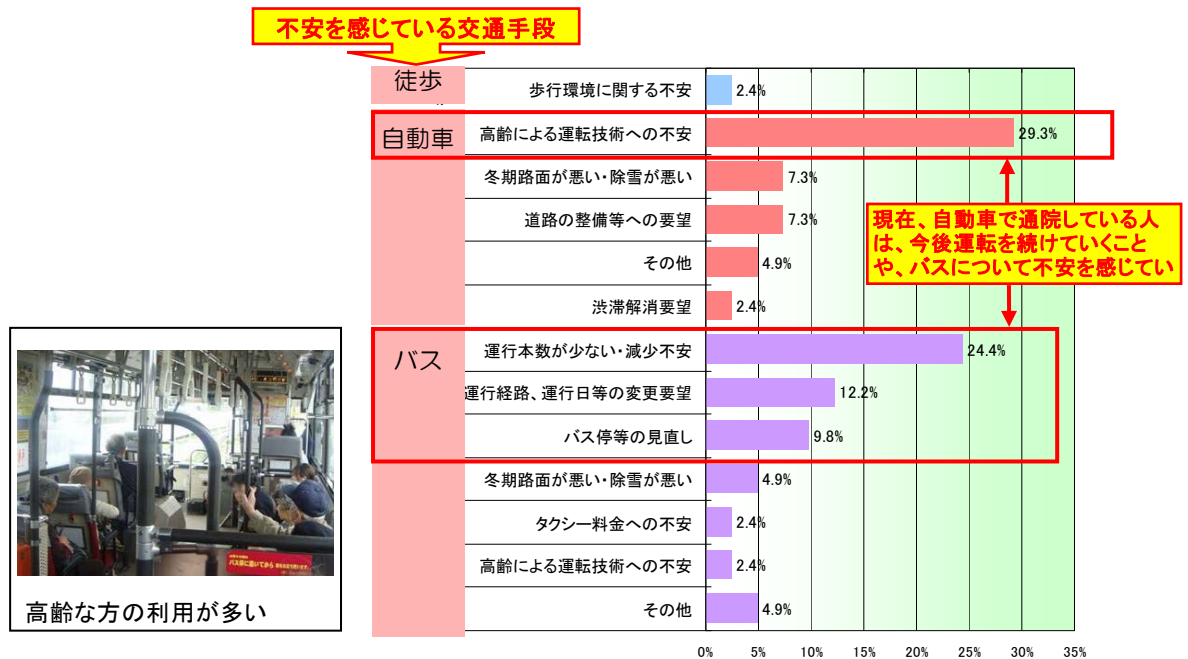
②買物交通

- ・高齢ドライバーの増加も懸念され、広域的な交通ニーズにも対応した安全・安心して走行できる道路環境の確保や公共交通手段の確保が求められる。

③通院交通

- ・高齢ドライバーの広域的な通院も多く、安全・安心な道路ネットワーク形成が重要である。
- ・圏域外も含めた広域な視点と周辺地域の視点の双方について、病院への交通需要と公共交通の運行実態を検証し、利便性を確保する公共交通体系を検討していくことが重要である。今後、高齢化率の増加が予想されるため、運転できなくなる人の受け皿としての公共交通が一層重要である。
- ・病院⇄買物施設間の交通需要とバスの運行状況を踏まえ、病院後の買物を支援する公共交通体系を検討する必要がある。

資料：通院患者アンケート



※今後、不安を感じることがある人の内容別回答率

図 13 自動車での通院している方が、今後の通院時の交通環境で不安なこと

資料：通院患者アンケート

- ・今後の高齢化社会に対応し、安全・安心な社会を目指していくためには、救急搬送の交通環境に配慮した交通計画が求められる。
- ・急送経路別の救急搬送件数について見ると、釧路市街から放射状に延びる幹線道路は広域的な救急搬送を担う重要な路線となっており、維持・強化していくべき路線として挙げられ、広域的な救急搬送に対応した交通計画が求められる。
- ・救急搬送が多い道路の円滑性向上施策や除排雪を優先的に実施する等、命に係わる交通環境の整備が求められる。

※図は、市街地におけるリンク別に年間搬送件数を示している。

図 14 搬送経路別の年間救急搬送件数【市街地】(H21)

資料：H22 付帯調査の救急搬送実態調査結果より GIS データベースを作成（釧路市消防本部、釧路東部消防組合、釧路北部消防事務組合提供資料及びアンケート調査回答）



⑤道東ドクターヘリによる救急搬送

- ・ドクターヘリによる救急搬送への対応においても道路交通に関して、ランデブーポイントまでの救急車によるアクセス性向上などが求められ、対応していく必要がある。
- ・また、ドクターヘリが運航できない時間帯や冬期等悪天候時の救急搬送は道路交通が担うことから、道路利用による救急搬送に対応した交通環境の整備も、引き続き重要な課題として挙げられる。

4) 公共交通の実態と課題

- ・カバー率（バス停から 300m）が 80%以上の地域が多い一方、バスの利用者は少ない（分担率 3%）。サービス水準は高いが分担率が低いゾーンでは、利用促進のためのソフト施策やさらなる詳細な課題分析・対策検討が必要である。サービス水準は低いが高分担率が高いゾーンでは、公共交通の維持・確保等に向けた効率的な公共交通システムの検討が必要である。
- ・鉄道の利用のしやすさについては、鉄道駅へのアクセス交通手段の確保・向上や都市構造（居住地）とともに検討していく必要がある。
- ・地域の交通需要に合った公共交通システムの在り方を検討していくとともに、公共交通と都市構造の両面から、利用減少や買物難民等の課題に対応していく必要がある。

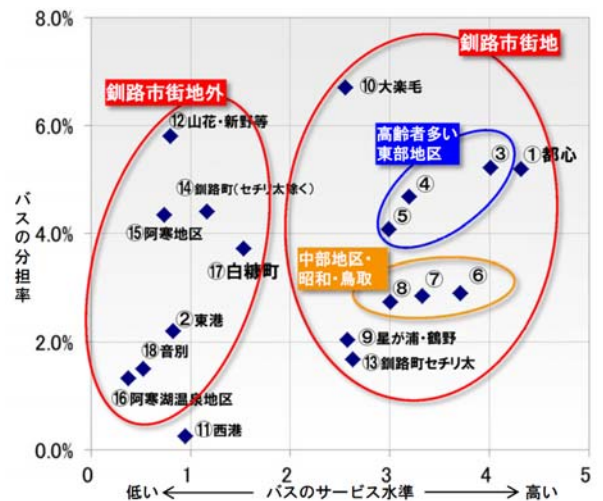


図 15 ゾーン別バスサービス水準と分担率の関係

※ゾーン別バスサービス水準について（運行頻度とバス停カバー率の得点化）

バス停圏域外に住む人を 0 点、1～5 本/日のバス停留む人を 1 点、6～15 本/日は 2 点、16～30 本/日は 3 点、31～40 本/日は 4 点、41 本/日以上は 5 点として 1 人化し、ゾーン別の平均値（居住者得点合計/居住者バスサービス水準の指標とした）

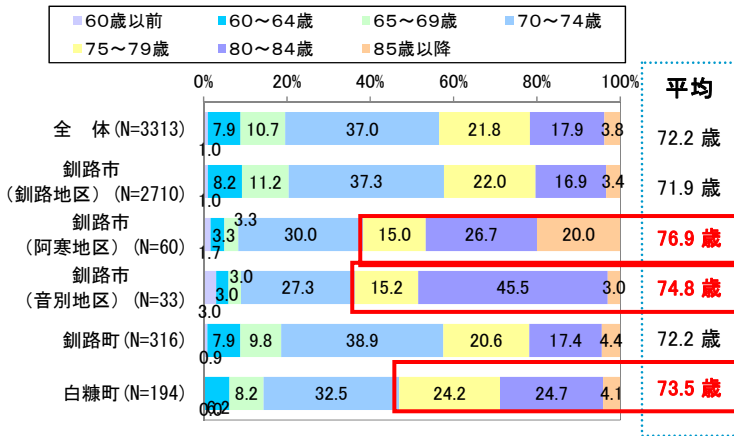
5) 自動車依存の実態と課題

① 公共交通と自動車交通

- ・ 代わりの交通手段がないため運転をやめられない人が多い状況となっている。
- ・ 交通行動の需要構造と公共交通の運行実態を踏まえ、交通拠点や公共交通を軸とする持続可能なコンパクトなまちづくりを目指しながら、公共交通計画を検討していくことが必要である。

公共交通の利便性が低いと想定される地域で、運転をやめられない傾向強い

代わりの交通手段がないため運転をやめられない人が多い



不安を感じるが運転をやめるほどではないと思っているから
運転をやめるとかわりの交通手段がない、または不便だから
その他

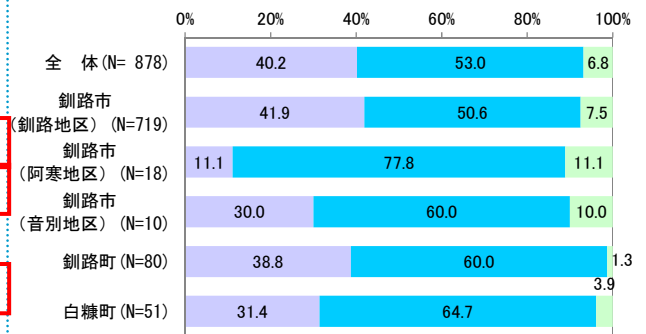


図 16 何歳まで運転を続けたいか

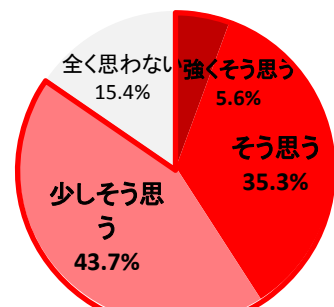
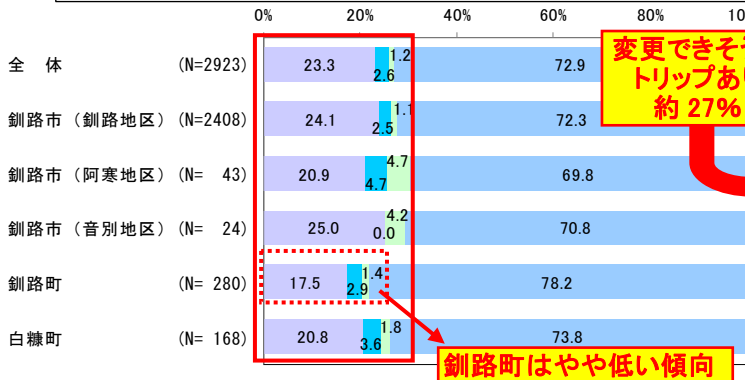
図 17 負担や不安を感じても運転を続けたい理由

資料：H22 付帯調査の交通環境に関する意識調査結果

② 自動車からの交通手段転換可能性（意識調査結果）

- ・ 「自動車移動」から「自動車以外の移動」に変更できそうなトリップがある人は約 27% おり、交通手段転換を促進することにより、一定の効果が期待できる状況にある。

変更できそうなトリップがある
目的地を変えれば変更できそうなトリップがある
他の用事と一緒にしたり、他の人に乗せてもらったりすれば変更できそうなトリップがある
変更できそうなトリップは全くない



変更した状況を想像できる人の約 85%は変更してもよいと回答

図 18 自動車からの転換可能なトリップの有無

図 19 交通手段の転換の可能性

資料：H22 付帯調査の交通環境に関する意識調査結果

6) 意識調査結果から見た交通実態と課題（ポートフォリオ分析結果）

- ・施設への交通環境は、多くの地域で「医療・福祉施設」や「余暇・レジャー施設」への行きやすさが重点改善項目である。
- ・夏期交通環境は、多くの地域で「交通事故に対する安全性」が重点改善項目である。
- ・冬期交通環境は、多くの地域で「冬期の自宅周辺の歩きやすさ」が重点改善項目である。

表 1 ポートフォリオ分析結果一覧

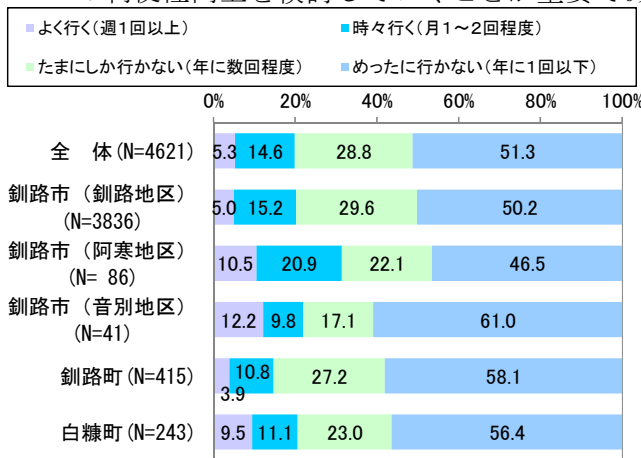
「医療・福祉施設への行きやすさ」が重点改善項目なのは病院がない、もしくは少ない地域

大項目	中項目	釧路市 (釧路地区)												釧路市 (阿寒地区)		釧路市 (音別)		釧路町		白糠町
		中心市街		釧路川東部			中部			新釧路川西部				阿寒市街	阿寒湖畔	セリ太	別保通矢等	白糠町		
		1	3	4	5	6	7	8	9	10	12	1	2	1	1	2	1			
施設への交通環境	通勤・通学先への行きやすさ	3	3	3	4	4	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	
	買物先への行きやすさ	4	4	3	3	2	3	3	3	2	4	1	4	4	3	4	2	2		
	郵便局・銀行・役所・役場などへの行きやすさ	3	3	3	3	3	4	3	3	3	2	3	3	3	3	3	3	3		
	医療・福祉施設への行きやすさ	4	2	1	2	2	3	1	1	1	1	3	1	1	1	1	1	1		
夏期交通環境	余暇・レジャー施設への行きやすさ	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	3	4	1	1	1	4	1		
	自動車の使いやすさ(走行環境や駐車場環境)	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	3		
	鉄道の便利さ	3	3	4	4	4	4	4	4	4	4	1	4	4	4	4	4	1		
	バスの便利さ	4	4	4	4	1	4	4	4	4	4	-	-	-	1	4	4	4		
	自宅周辺の自転車の乗りやすさ	-	1	4	1	2	3	2	3	1	-	-	2	3	3	2	3	3		
	自宅周辺の歩きやすさ	2	3	3	3	3	3	2	2	3	-	3	-	-	2	3	2	2		
	自宅周辺の交通事故に対する安全性	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	3	1	2	1		
冬期交通環境	冬期の自宅周辺の道路の除雪状況	4	1	4	1	4	4	4	4	4	3	3	-	4	2	1	4	4		
	冬期の鉄道の便利さ	-	3	3	3	3	3	-	3	3	1	-	4	1	3	3	3			
	冬期のバスの便利さ	-	3	3	2	-	3	3	3	3	-	1	4	-	3	1	-	-		
	冬期の自動車の使いやすさ	2	3	2	3	3	2	3	3	2	3	3	3	3	2	3	2	2		
	冬期の自宅周辺の自転車の乗りやすさ	4	1	4	4	4	4	4	-	1	-	-	-	4	1	4	4	4		
	冬期の自宅周辺の歩きやすさ	4	1	1	1	1	1	1	1	4	-	4	1	3	4	1	1	1		
冬期の自宅周辺の交通事故に対する安全性	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	-	2	2	3	2	2			

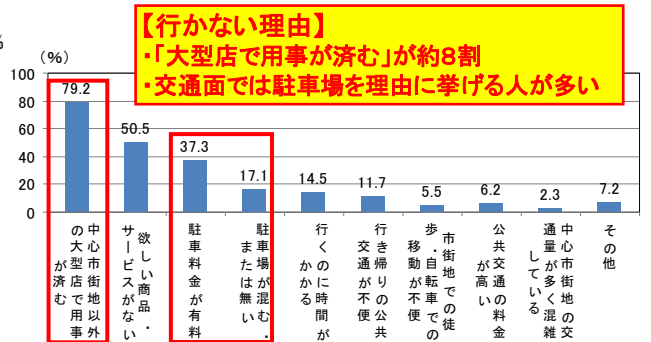
釧路川東部では、起伏が大きい地形が、自転車の乗りやすさに影響していると考えられる。

7) 釧路市中心市街地の交通実態と課題

- ・中心市街地の活性化及び機能回復を図るために、まちづくりと一体的な釧路駅周辺整備、道路網の再編など、魅力を高める都心交通計画が必要である。
- ・中心市街地以外の大型店を公共交通拠点としたまちづくりの方向性も考えられるが、大型店が撤退した場合の衰退のリスクも懸念される。
- ・再開発等と合わせて利便性の高い駐車場の整備や、徒歩・自転車バス等で来街する人の利便性向上を検討していくことが重要である。



中心市街地へ月1回以上行く人は約2割、釧路町はさらに少ない



【行かない理由】
 ・「大型店で用事が済む」が約8割
 ・交通面では駐車場を理由に挙げる人が多い

資料：H22 付帯調査の交通環境に関する意識調査結果

図 20 中心市街地（釧路駅～幣舞橋）への訪問頻度

図 21 中心市街地に行かない理由

8) 物流・釧路港関連交通の実態と課題

- ・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いる。国際バルク戦略港湾にも選定されており、物流面では産業経済の発展を支援する背後圏を結ぶ幹線ネットワークの強化が求められる。
- ・また、釧路都市圏内における交通ネットワークは苫小牧港の物流の広域的な背後圏を支えている。



資料：ヒアリング調査結果

図 22 釧路港と広範な背後圏を結ぶ幹線ネットワーク

9) 観光・釧路空港関連交通の実態と課題

① 観光客の交通手段から見た課題

- ・道外観光客の観光面では、鉄道等の公共交通機関の利便性を向上していくことが求められる。
- ・釧路市中心市街地の訪問割合は高く、自動車以外の交通手段にも配慮した交通計画が求められる

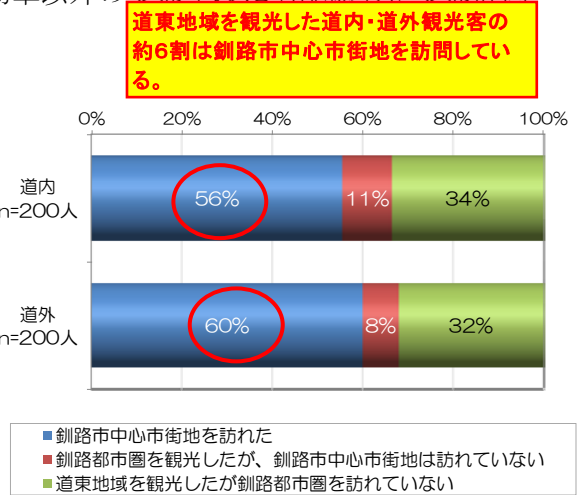
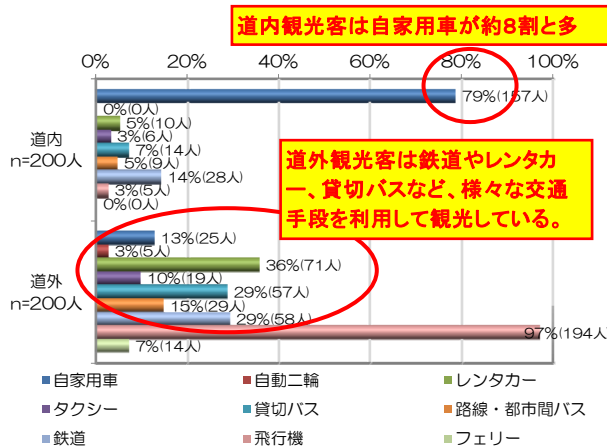


図 23 道東地域の観光客の交通手段

図 24 釧路市中心市街地の訪問の有無

資料：H22 付帯調査の観光客の交通環境に関する意識調査（Web アンケート調査）結果

1 0) 東日本大震災を踏まえた防災・減災に向けた交通課題

① 「避難時」の問題点・課題（市街地）

- ・時間帯別滞留人口について、橋北地区は毎日1万人以上が他地域から来ており、災害対応策の検討などにおいては、時間別の潜在的避難者数となる滞留人口も、考慮していくことが重要である。
- ・将来道路網検討において、円滑な『避難を支援する交通環境』を目指すことが求められる。

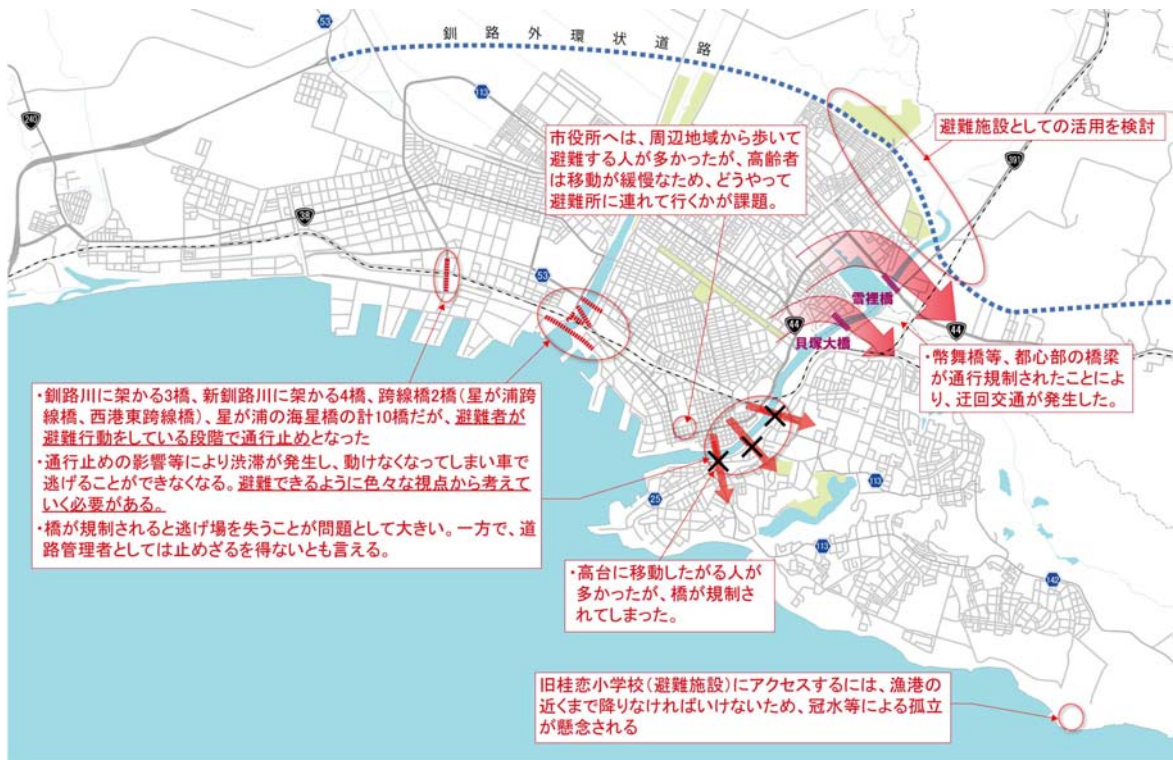


図 25 防災・減災に向けた交通課題【市街地】

資料：関係機関ヒアリング調査結果

② 広域道路ネットワークの問題点・課題

- ・白糠町や音別地区では、国道38号が通行できなくなることによる迂回発生や孤立化が問題視されており、ネットワークの多重化による防災対策や危機管理施策の充実が必要である。

③ 大規模災害時の緊急物資輸送・支援部隊拠点の交通課題

- ・津波等の被災後、早期の救急活動や食料等の確保、復旧等を行っていくために災害時に想定される物流拠点や医療・支援部隊の拠点へのアクセス性に配慮し、緊急輸送道路ネットワークの強化等を図っていくことが必要である。

(2) 都市圏将来像（素案）の検討

1) 計画理念（素案）の設定

- 計画課題や上位計画・関連計画、住民意見交換会等の内容を踏まえ、釧路都市圏の計画理念（素案）を『豊かな自然環境と共生し、地域住民が支えあう顔の見えるコンパクトなまちづくりをめざし、東北北海道の魅力と活力を発信し続ける安全・安心なひと・産業・環境交流都市圏「釧路」を実現する』と設定する。

2) 基本方針（素案）の設定

計画理念を達成するために釧路都市圏都市交通マスタープランの施策の方向性を示す基本方針（素案）を、「くらし」、「活力」、「環境」、「安全・安心」の観点から以下のとおり整理した。

【くらし】

- 人口減少や少子高齢化社会に対応した、地域住民が支えあう顔の見えるまちが有機的につながることで形成されるコンパクトなまちづくりを目指します。これにより、都市基盤の効率的なマネジメントや福祉のまちづくりなどを支援します。
- みんなが希望と誇りを持って生活できる持続可能なまちづくりを目指し、都市機能が集積する地域拠点形成し、拠点を結ぶ交通体系の構築を図るとともに、地域の実情に応じた効率的・効果的な交通環境の整備を目指します。
- 救急医療や通院・買物など、圏域内外の暮らしをつなぎ、ひと・産業の交流を支援する交通体系の構築を目指します。

【活力】

- 都心部や都市機能が集積している地区への多様な都市活動が営まれる拠点の構築とその周辺部における利便性の高い生活圏形成を支援し、都市経営コストの抑制や賑わいの創出、都心部の求心力回復を担う交通体系の構築を目指します。
- 東北北海道の持続可能な発展を支援し、活力みなぎる産業のまちづくりを推進するため、物流拠点である国際バルク戦略港湾釧路港の集積機能と背後圏との連携強化に資する交通体系の構築を目指します。
- アイヌ文化等の個性ある文化や恵まれた自然環境を育み、東北北海道の魅力と活力を広く発信し続けるため、釧路空港と観光拠点間のアクセス強化や景観の活用など、観光やひとの国内外との交流・連携を支える交通体系の構築を目指します。

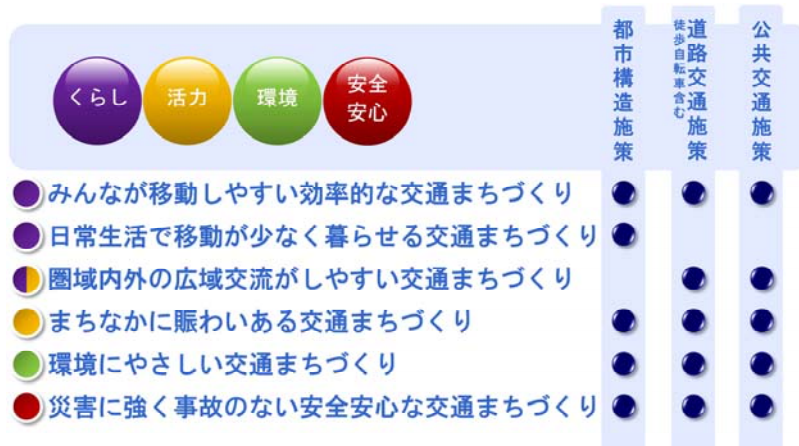
【環境】

- 希望と誇りを持って暮らすことができるまちづくりを目指して、地球環境時代に対応した環境にやさしい低炭素都市構造への転換を図り、目指すべき都市構造と交通計画を一体的に捉え、徒歩・自転車交通環境の充実や地域公共交通の再生など、自動車に頼りすぎない交通社会の実現を目指します。
- 阿寒国立公園や釧路湿原国立公園など、豊かな自然環境と共生し、自然と都市が調和した、住みよい魅力あるまちづくりを目指します。

【安全・安心】

- 交通ネットワークの多重化など、安心して暮らせる災害に強い交通体系の構築を目指します。
- 釧路都市圏は低地が多く津波災害のリスクがあるため、東日本大震災の教訓を活かし、防災・減災の視点から、すばやく安全に避難できる交通体系の構築を目指します。
- 交通事故のない安全な交通社会の実現を目指します。

3) 都市交通の目標（素案）の設定



4) 都市交通施策（イメージ）の検討

都市交通の目標	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効率的な交通まちづくり	<ul style="list-style-type: none"> コンパクトなまちづくりの推進 既存ストックの有効活用 公共施設配置の見直し 道路網の見直し 公共交通の重要性の再認識と啓発 まちなか居住の推進(住み替えの支援) モデル地区設定と具体的取組の検討等 	<ul style="list-style-type: none"> 将来交通需要に対応した都市計画道路の見直し 道路交通ネットワーク強化による渋滞対策の推進 拠点周辺の徒歩・自転車交通環境の重点的な対策検討 交差点改良による渋滞対策の推進 生活拠点間連携軸の検討・強化 道路空間の再配分の検討(自転車レーン整備等) 高校等周辺地区の重点的な自転車交通安全対策の検討 	<ul style="list-style-type: none"> 拠点を有機的に結ぶ公共交通体系の構築(都市構造との連携) 需要規模に適した効率的な地域別公共交通システム検討(デマンド型乗り合いタクシーの導入検討等) 公共交通の効果的な利用促進策の検討・展開 近隣住民の支えあいや住民主体の公共交通運営等を支援する交通施策の検討 鉄道駅・バス等のバリアフリー化の推進 行政・民間・住民の協働による連携体制の構築・強化
日常生活で移動が少なく暮らせる交通まちづくり	-	-	-
圏域内外の広域交流がしやすい交通まちづくり	-	<ul style="list-style-type: none"> 高速道路ネットワークの延伸整備・強化 圏域内外連携軸の強化 救急搬送経路の道路交通環境の改善 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 圏域内外の生活・交流を支援する道路交通体系 国際ハルク戦略港湾釧路港と背後圏を結ぶ放射状道路等、広域物流幹線ネットワークの形成/物流・産業連携軸の検討・強化 釧路空港・阿寒湖畔等の圏域内観光拠点間、道東地域の圏域外観光拠点を結ぶ観光・交流連携軸の検討・強化 地域に相応しい道路景観形成の推進 	<ul style="list-style-type: none"> 圏域外も含む広域的な公共交通サービスの確保 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構築・強化 釧路空港や観光・交流・文化の拠点へのアクセスの利便性向上策の検討・推進 駅等の交通結節点箇所や交流拠点における案内表示の改善・多言語化の検討
まちなかに賑わいのある交通まちづくり	<ul style="list-style-type: none"> コンパクトなまちづくりの推進 既存ストックの有効活用 公共施設配置の見直し 道路網の見直し 公共交通の重要性の再認識と啓発 まちなか居住の推進(住み替えの支援) モデル地区設定と具体的取組の検討等 	<ul style="list-style-type: none"> 南北幹線軸を強化する道路網計画の検討 鉄道駅等交通結節点周辺の道路網計画の見直し検討 中心市街地活性化施策と連携した駐車場施策の検討 まちなかの通過交通排除に資する道路網の強化 拠点周辺等における交通静穏化の推進 	<ul style="list-style-type: none"> 交通結節点における公共交通待合環境の改善 拠点へのアクセス向上につながる効率的な公共交通ネットワークの検討
環境にやさしい交通まちづくり	-	<ul style="list-style-type: none"> 道路交通ネットワーク強化による渋滞対策の推進 交差点改良による渋滞対策の推進 	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通の効果的な利用促進策の検討・展開 モビリティ・マネジメントの推進
災害に強く事故のない安全安心な交通まちづくり	-	<ul style="list-style-type: none"> 正面衝突等の交通事故危険箇所の検討・改善 散在する五差路の交差点改良等交通安全対策推進 地域防災計画等に対応した道路網の強化 釧路川・新釧路川河川断面等の避難経路の強化 緊急時の高台・外環状道路等への避難経路の検討 緊急物資輸送、支援経路等の確保(防災連携軸の検討・強化) 国道38号(大楽毛～音別)のネットワーク多重性確保 	<ul style="list-style-type: none"> 事故のない安全な公共交通の運行の推進 災害時における公共交通の対応・支援体制の検討

5) 都市圏形成の方向性（イメージ）

都市計画マスタープラン等の土地利用方針を踏まえ、釧路都市圏形成の方向性を検討した。長期的な釧路都市圏形成の方向性及びイメージ図を以下に示す。

なお、下図はイメージ図であり、詳細は地元自治体と協議し、検討を行っていくこととする。

- 広域拠点、地区拠点における都市機能の集積を図り、交通ネットワークが拠点を有機的に繋ぐ多芯連携型都市構造を形成
- 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
- 各拠点間や産業・物流エリア、圏域外拠点を力強く繋ぐ圏域内連携軸・圏域内外連携軸の交通機能を充実・強化
- 高速連携・アクセス軸の形成により、広域交流・連携を促進
- 防災・減災に向けたまちづくりや施策と連携した安全・安心な交通体系を構築



図 27 釧路都市圏形成の方向性イメージ

(3) 釧路都市圏における計画課題の整理

現況解析・住民意見交換会等から導かれた都市圏の現状とともに、釧路都市圏の将来像（素案）及び将来動向を踏まえ、理想と現状との乖離をなくし、計画理念を実現していくために必要な課題を計画課題として、都市圏、道路交通、公共交通のそれぞれについて整理した。

1) 都市圏の計画課題

① くらし・都市構造／【くらし・活力・環境】

- 徒歩・自転車・公共交通で暮らせるまちづくりの推進
- 地域住民が支えあい、顔の見えるコンパクトなまち／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
- 都市の効率的マネジメントを支え、環境にやさしいコンパクトなまちづくりの推進
- 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

② 観光・物流／【活力】

- 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

③ 防災・減災・交通安全／【安全・安心】

- 災害に強いまちづくりの推進
- 交通安全が確保されたまちづくりの推進

2) 道路交通の計画課題

① 将来都市構造・都市マネジメントに資する道路交通体系／【くらし・環境】

- 将来都市構造や交通状況等を踏まえた道路網計画の見直し(都市計画道路の見直し)
- 交通混雑の低減
- 道路空間の再配分（安全で快適な自転車レーン整備等）

② 地域の活力・産業活性化に資する道路交通体系／【活力】

- 交通結節点箇所の機能を強化する道路網計画の検討
- 中心市街地活性化に向けた、南北幹線軸を強化する道路網計画の検討
- 釧路港と背後圏を結ぶ放射状道路等、広域物流幹線ネットワークの強化
- 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

③ 防災・減災、安全・安心に資する道路交通体系／【くらし・安全・安心】

- 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
- 確実・迅速な救急搬送を支援する道路交通環境の整備
- 確実な避難経路の確保

- ・ 釧路川等の河川スクリーンの避難経路の強化、災害時の道路ネットワークの評価等
- 緊急物資輸送、人的支援経路等の確保
- ネットワークの多重性を確保
 - ・ 国道 38 号（大楽毛～音別）の代替路線整備、災害時の道路ネットワークの評価等
- 各種防災計画等関連計画に対応した道路交通体系

3) 公共交通の計画課題

- ① 将来都市構造・都市のマネジメントに資する公共交通体系／【くらし・環境】
 - 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（都市構造との連携）
 - 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
 - 公共交通の効果的な利用促進（モビリティ・マネジメントなど）
- ② 地域の活力・産業活性化に資する公共交通体系（観光客等）／【活力】
 - 交通結節点箇所の機能強化
 - 観光促進に貢献する公共交通システム検討
- ③ 安心してくらすせる交通環境の形成に資する公共交通体系／【くらし・安全・安心】
 - 需要規模に適した効率的な地域公共交通システム検討
 - ・ 布伏内地区乗り合いタクシー等の他地域への展開
 - 近隣住民の助け合いを支援する交通システムの検討
 - ・ 路線バス撤退地域、公共交通空白地域 等
 - 圏域外も含む広域的な公共交通サービスの確保