

釧路市地域公共交通総合連携計画

平成21年2月

釧路市

この計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）第6条に基づいて設置された釧路市地域公共交通活性化協議会における協議を経て、同法第5条による地域公共交通総合連携計画として釧路市が作成したものである。

計画目次

計画策定の背景

- 1 釧路市の公共交通を取り巻く現状
- 2 今後の見通し
- 3 釧路市の公共交通の課題

公共交通活性化及び再生の基本的な方針

- 1 地域公共交通の活性化及び再生の総合的かつ一体的な推進に関する基本的な方針
- 2 地域公共交通総合連携計画の目標
- 3 地域公共交通総合連携計画の区域
- 4 計画期間

目標を達成するために行なう事業及びその実施主体に関する事項

- 1 計画の施策体系
- 2 計画の取り組み
- 3 今後目指すべき方向性

計画策定の背景

- 1 釧路市の公共交通を取り巻く現状

(1) 釧路市の概況

【郊外部でのバス採算悪化と中心部での効率低下】

釧路市は、平成17年に旧釧路市（222km²）と旧阿寒町（739km²）、旧音別町（401km²）が合併し、1,363km²の広大な面積を有する現市域となった。

釧路市における都市間公共交通は、根室本線（札幌・帯広方面、根室方面）、釧網本線（網走方面）のJR線のほか、札幌・帯広・根室・旭川・北見とを結ぶ都市間バスがあり、また羽田や新千歳との航空路を持つ道東の玄関口釧路空港を擁している。

また、地域内公共交通については、くしるバス・阿寒バスによる路線バスが主体となっており、釧路駅ターミナルを中心に市内各地域と放射状にネットワークしている。

郊外部では低密度の人口が広く分布するため、路線バスの採算性悪化が著しい一方で、路線が集中する釧路駅周辺では路線が重複することによる効率低下などの問題が生じている。

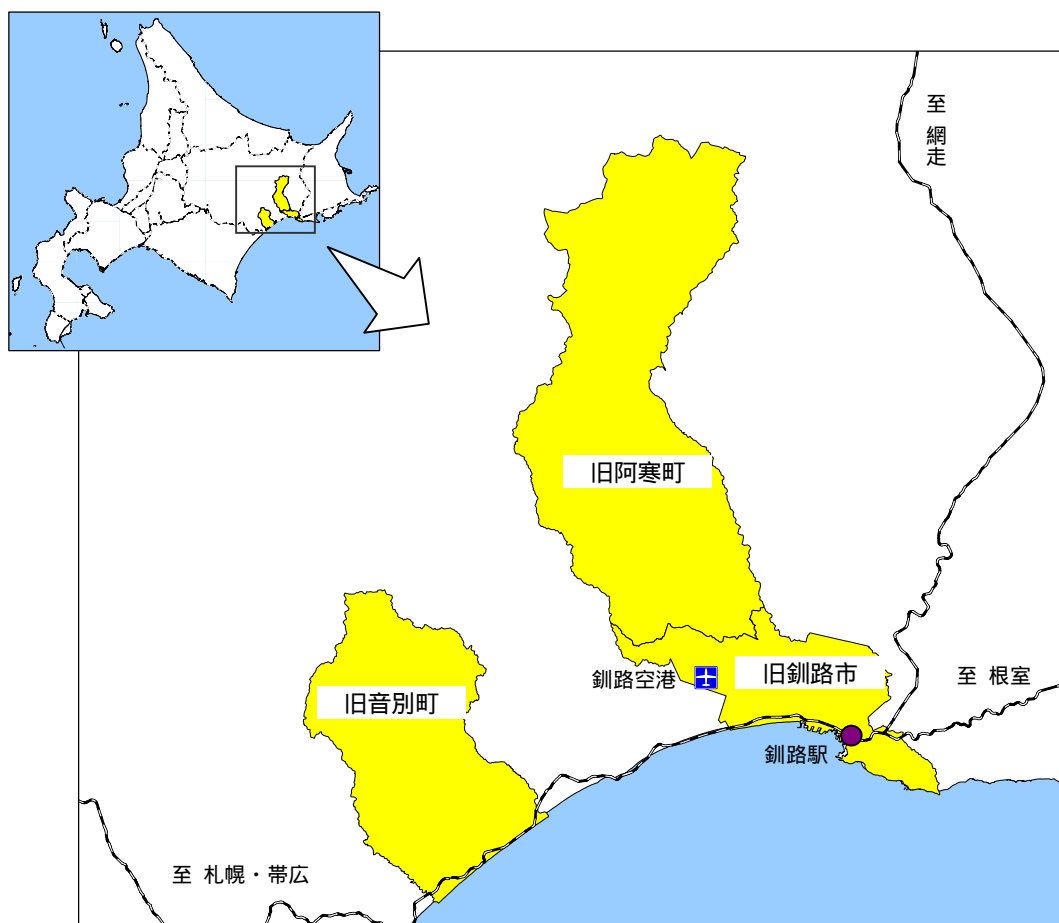


図 1 釧路市の範囲と主要交通施設の配置

【自動車依存とバス利用者の減少】

釧路市は自動車依存の高い都市であり、また近年若くは自動車など乗用車の保有台数が増加してきており、「一家に1台」から「一家に2台、3台」へと増え、どこに行くにも自動車を使うという傾向が強まってきている。

一方、市内バス路線の輸送人員は年々減少しており、平成元年には年間約1600万人であった輸送人員が平成18年には約600万人と、4割にまで落ち込んでいる。バスの走行キロ数はほぼ変化がなく、これまでバス路線・便数を概ね維持してきている状況であるが、このまま輸送人員減少が続けば、大幅な減便や路線廃止を進めねばならなくなると考えられる。

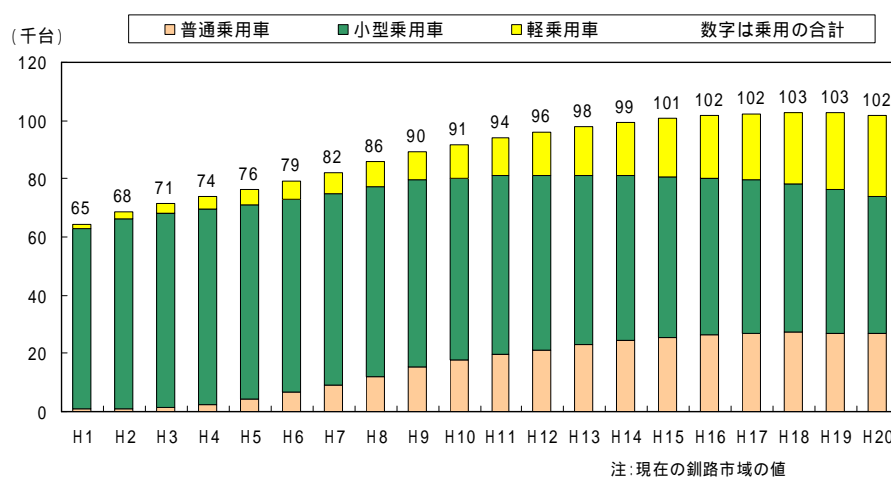


図2 釧路市内での乗用自動車保有台数

資料：自動車統計（各年3月末現在）

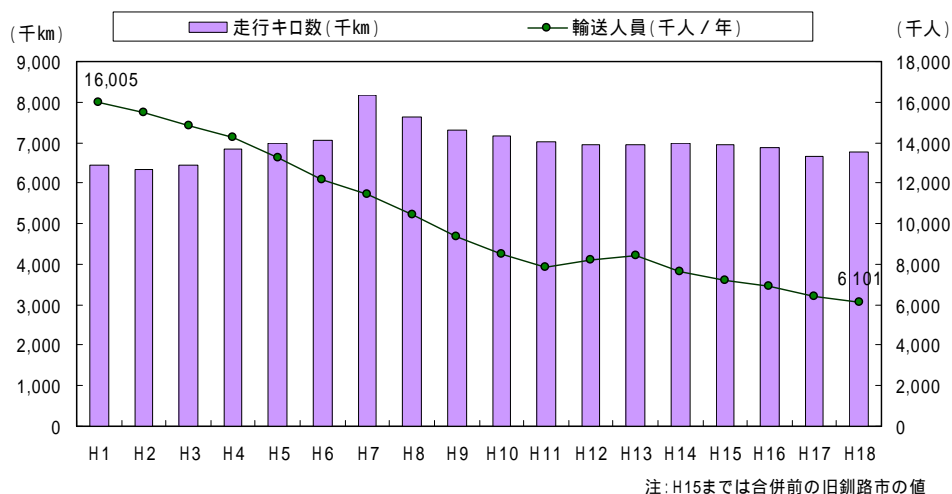


図3 釧路市内のバス走行キロ数と輸送人員の推移

資料：釧路市統計書

【中心市街地の衰退】

釧路市の中心市街地では、バブル崩壊後、ラルズ、丸井今井など大型店が次々と撤退するなど、中心市街地の人口・小売店舗数・事業所数は、いずれも市全体の減少率を大幅に上回るペースで減少しており、空き店舗の増加など空洞化が進んでいる。

これまでも釧路市は中心市街地活性化策に取り組んでいるが、商業活性化策だけで回復を図るのは難しい状況にあり、長期的には中心市街地を商業だけでなく生活拠点として再生する取り組みが必要である。

一方で、中心市街地にはバスを中心とした交通施設が集まっていることから、公共交通の利便性の高さというメリットを活かし、中心市街地の再生に資する交通施策の展開が求められている。

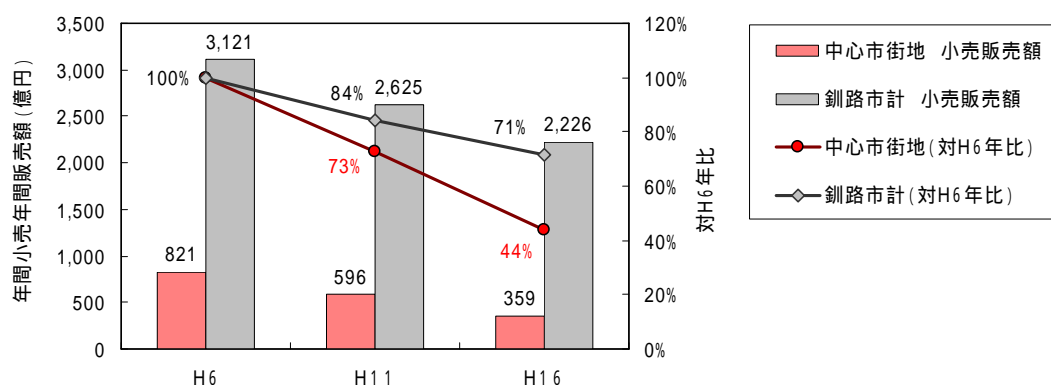


図 4 小売販売額の推移（年間額、対平成6年比）

資料：商業統計調査、釧路市経済部資料

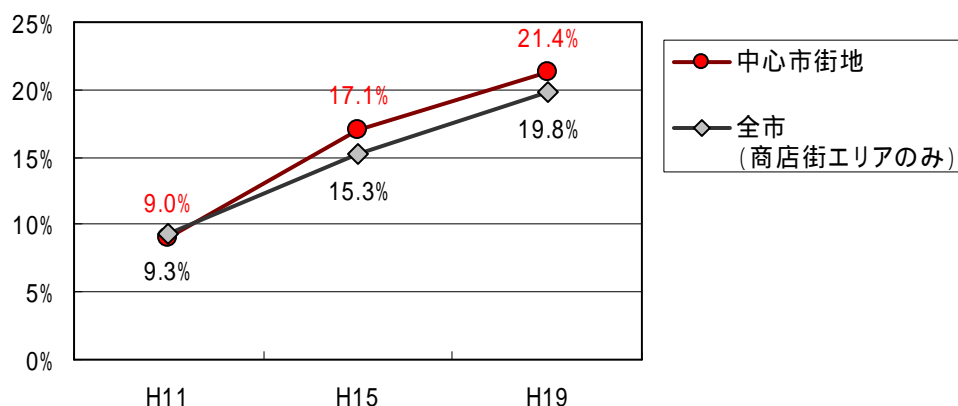


図 5 空き店舗率の推移

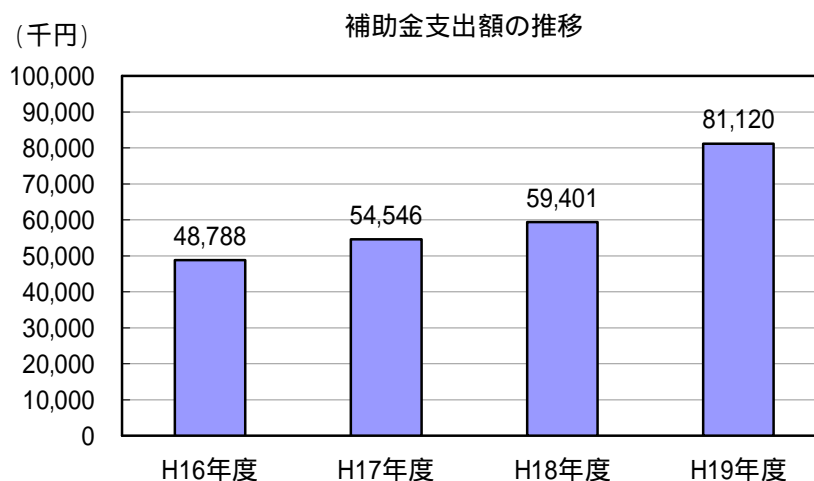
資料：釧路市商店街実態調査

【公共交通維持の負担増】

自動車依存の高い釧路市であるが、移動全てを車に頼らざるを得ない状況は好ましくなく、地域における交通弱者の移動手段を確保し、だれもが安心して暮らすことができるための社会基盤としての役割が公共交通に求められている。

しかし、バス利用者が減少するなか、路線バスの維持に関わる補助金支出額は年々増加している。釧路市のように広範な市域すべてを路線バス網でカバーするのは極めて困難であり、事業赤字を今後も財政負担しつづけることには限界がある。

このため、本計画の策定にあたっては、地域にあわせた公共交通形態の検討や、より効率的なバス運用のあり方、行政コストとサービス水準の検討など、持続可能な公共交通体系の構築を目指すことが重要である。



注：平成16年度は旧釧路市、旧阿寒町、旧音別町の支出額の合計

図 6 路線バスの維持に関わる補助金支出額の推移

資料：釧路市

- 2 今後の見通し

【人口減少と高齢化】

国立社会保障・人口問題研究所による将来人口推計によると、釧路市の人口は、平成37年（2025年）で14万人余り、平成47年（2035年）では12万人弱にまで減少すると予測されている。また、高齢化率においては、平成17年（2005年）の21%から、平成37年（2025年）で36%、平成47年（2035年）で39%と、急速に高齢化が進むとされる。

人口減少により今後のバス輸送人員は益々減少し、路線維持が困難になるなど、公共交通を取り巻く環境は悪化の一途を辿るなか、高齢化で「年長的に車の運転が出来ない」「送迎してくれる若い世代の家族もいない」という交通弱者が増加し、公共交通を必要とされることが予想される。

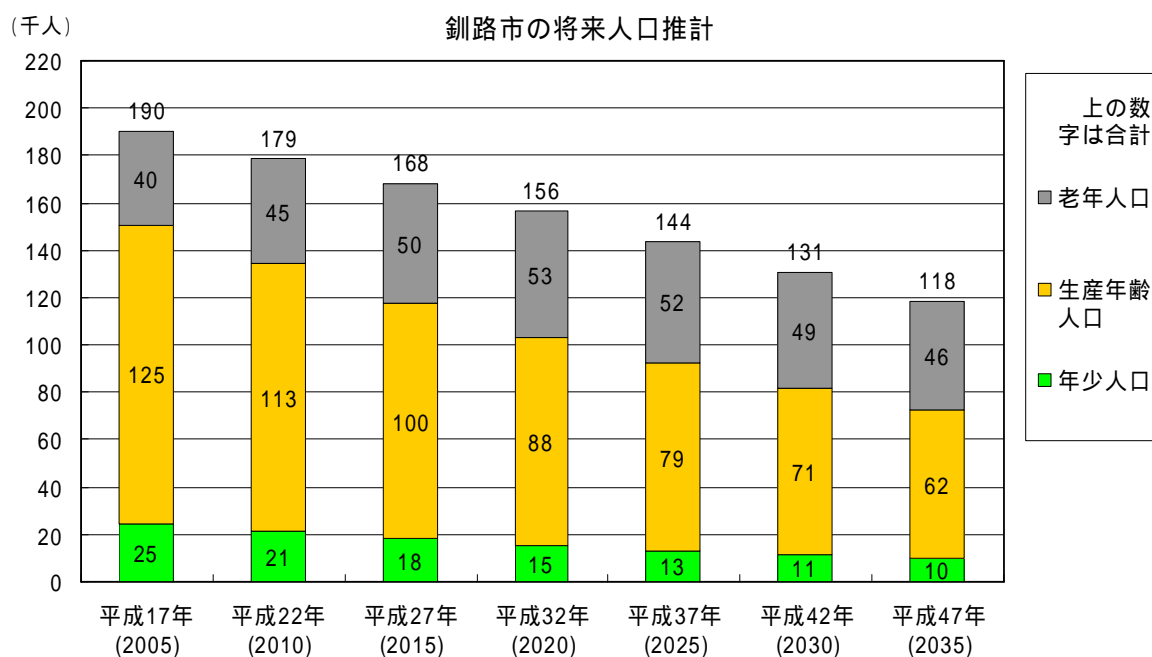


図 7 釧路市の将来人口推計（年齢3階層）

資料：国立社会保障・人口問題研究所、市町村別推計（平成20年）

【今後も続く公共交通利用者の減少】

釧路圏^{注1} 総合都市交通体系調査では、平成11年度（1999年）に交通実態調査が行われ、将来約10年後、20年後の予測を行っている。その推計値を見ると、バstriップ数^{注2}は、2010年（平成22年）2020年（平成32年）には約9千トリップ前後と、1999年の約6割に低下すると予測されている。

注1：「釧路圏」とは、旧釧路市・釧路町・白糠町のこと。

注2：一人が出発地から目的地まで移動する量を1トリップと数える。

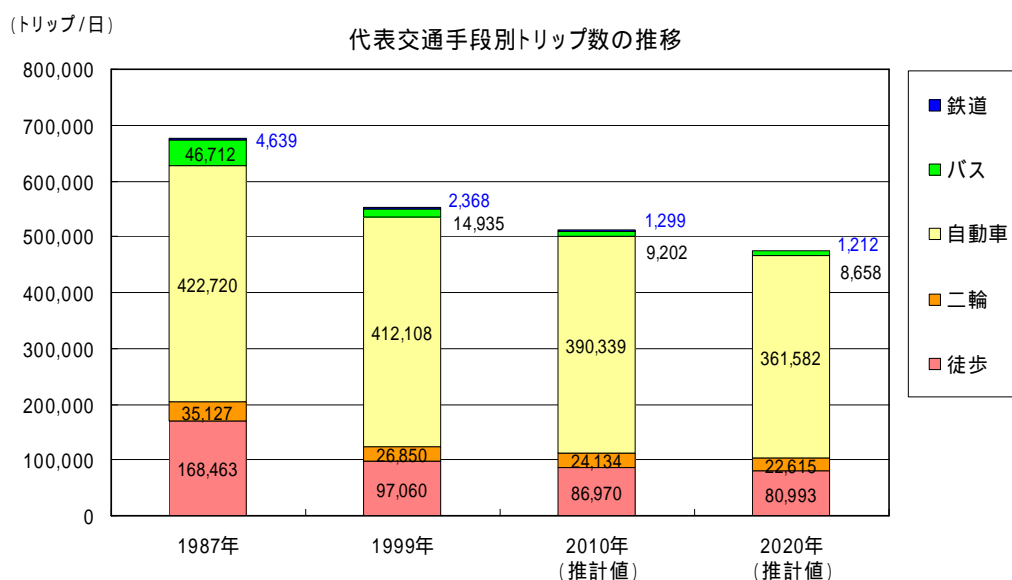


図 8 釧路圏 の代表交通手段別トリップ数の推移と予測

資料：釧路圏パーソントリップ調査（平成11年調査）

【今後のあるべき釧路市像の実現に向けて】

釧路市総合計画等の計画で示されているあるべき釧路市像の実現に向け、市民の生活の足を確保すべく、公共交通の維持と利用促進に取り組むことが、今後いっそう重要となる。

また、賑わいある中心市街地の再生が釧路市の重要課題であり、そのためにはバスの利便性向上や、まちなか観光にも資する公共交通の提供などで、中心市街地の魅力向上に貢献することが求められる。

さらに、近年、地球規模での環境悪化が進んでおり、地球温暖化の防止、資源やエネルギーの有効活用などの取り組みを地域全体で進めていく必要がある。「環境・交流都市『釧路』」として、観光都市のイメージアップを図るためにも、環境にやさしいまちづくりと、公共交通や自転車などの環境負荷の低い交通手段の利用促進に努めるべきである。

そのため、自動車依存率の高い本市の現状を改め、市民一人一人が意識を新たに協力して、環境負荷の低い公共交通の利活用を進めることが重要である。

【釧路市総合計画「環境・交流都市『釧路』」(2008～2017)】(公共交通関係部分の抜粋)

第3章 自然と都市とが調和した、住みよい魅力あるまちづくり

第4節 生活道路の整備と生活交通の確保

「生活交通」

公共交通機関は、学生や高齢者など自ら移動手段を持たない市民の生活に密着した交通機関として、また、交通渋滞の緩和や環境負荷の低減の観点からも大きな役割を担っています。

しかし、少子化の進行や自動車保有台数の増加などにより、利用者が減少していることから、今後とも、関係機関との連携を図りながら、利用者の足の確保や利便性の向上の促進に努めていく必要があります。

<主要事業(市民の生活交通の確保)>

通勤、通学、買い物など、市民の日常生活に必要で身近な交通手段として、バス路線の維持に努めます。

【釧路市都市計画マスタープラン(素案)】(公共交通に關係する部分の抜粋)

第 章 全体構想 第2節 都市計画方針 2 交通体系整備方針

(3) 公共交通(バス・鉄道)の充実

道内の他都市と比較すると自動車依存率の高い本市においては、バスや鉄道の利用率の低下が顕著です。しかしながら、自家用車を中心とする交通は、利便性の陰で事故や渋滞などの増加、地球環境・エネルギー問題など様々な弊害も生じさせています。また、高齢化社会の急速な進展などにより、高齢者や子供たちの移動手段の確保のため公共交通機関の役割が見直されつつあります。

このため、公共交通機関については、地域が支えあうべき社会基盤の一つとして住民一人ひとりが意識を新たにし、環境・エネルギーの課題も考慮しながら、そのあり方や利用方策についての取り組みを進めていくことが必要となります。

バス

バス事業者との協議により、車からバスへの利用転換促進や利用者の利便性向上を図るため、低床式バスの導入や地域コミュニティバスの検討、路線網や運賃体系の検討、公共交通利用キャンペーン等を進めていきます。

【中心市街地活性化基本計画骨子（案、平成20年）】（部分抜粋）

「目指す都市像」「来てよかった」「住んでよかった」が実感できるところ。

「基本的な方針」

まちの歴史と恵まれた食財を生かした、まちなか観光ゾーンの形成

都心機能と自然環境を両立する、まちなか居住ゾーンの形成

多様な顧客ニーズに対応できる、魅力と活力ある商店街の形成

「活性化の目標設定」

）まちなか観光の推進 ）まちなか居住の促進 ）商業の活性化

「取り組む必要がある課題」

）まちなか観光の推進

釧路駅を始めとする各交通拠点の魅力づくりと情報発信機能の強化

住民・観光客双方につかやすい交通環境の整備

【釧路市環境基本計画（平成13年）】（部分抜粋）

第4章 基本目標と施策の方向性 2 人の健康の保護と生活環境の保全

基本目標「大気汚染の防止」

施策の方向性（1）自動車対策の推進

公共交通機関の利用や、自転車、徒歩での移動を呼びかけるとともに、歩道・自転車道の整備等を進め、自動車利用の抑制による排出ガスの低減を図ります。

自動車からの排出ガスの低減を図るため、低公害車の普及を進めるとともに、アイドリングストップなど環境への負荷の少ない運転を促進します。

円滑な交通流を確保するため、体系的な道路網の整備等を推進します。

基本目標「エネルギーの有効利用の促進」

施策の方向性（1）エネルギーの効率的利用の推進

低公害車や省エネルギー型設備の導入など、事業者の省資源・省エネルギーに向けた取組を促進します。

環境家計簿の普及などにより、市民の省エネルギー行動を促進します。

公共交通機関の利便性向上や歩道、自転車道の整備など、省エネルギー型ライフスタイルのための基盤整備を進めます。

公共施設におけるエネルギーの効率的な利用を進めるため、公共施設等の複合化について検討します。

- 3 釧路市の公共交通の課題

(1) 公共交通の維持・過疎地域への対応

人口減少や自家用車の普及などから公共交通の利用者は減少を続け、特に、高齢化・人口減少が著しい過疎地域では、採算性が悪化し路線維持が難しい状況となっている。

しかし、これからの高齢社会に対応していく上で、公共交通の確保は欠くことのできないものである。市民の生活の足を守り、公共交通を維持していくために、交通事業者だけではなく市民や行政も一体となった取り組みを推進していく必要がある。

(2) 脱クルマ社会、公共交通で快適に暮らせる街づくり

地球温暖化対策・二酸化炭素排出削減が求められる今、自動車依存率の高い本市の現状を改め、市民一人一人が意識を新たにして協力して、環境負荷の低い公共交通の利活用を進めることが重要である。

また、釧路市の中心市街地活性化とコンパクトなまちづくりに向けて、公共交通で快適に暮らせるまちづくりを目指す必要がある。

(3) 公共交通の利便性向上、利用促進

公共交通の維持のためには、事業効率化や補助金などの取り組みだけでなく、積極的にバス利用者の増加に向けた利用促進策を講じるべきである。

既存利用者に対しては、サービス改善による満足度向上といった利用促進を、一方、これまで利用していない方々には、利用促進キャンペーンや、観光客など新規客層にも使いやすい利用環境整備など、積極的に取り組む必要がある。

公共交通の活性化及び再生の基本的な方針

- 1 地域公共交通の活性化及び再生の総合的かつ一体的な推進に関する基本的な方針

利用者の減少と採算性の悪化で、バス路線維持が難しい状況となっているが、人口減少と高齢化へ対応し、市民の生活の足を守ることが公共交通の責務であり、また、地球温暖化対策としても公共交通の活性化は重要である。

以上のことから、釧路市の公共交通の活性化及び再生の総合的かつ一体的な推進に向けた基本方針を下記のとおりとする。

人と環境にやさしい社会を目指し、すべての市民が協力して、持続可能な公共交通を実現する

- 2 地域公共交通総合連携計画の目標

上記の基本方針を踏まえ、計画の目標を以下の3点とする。

【目標1】人口減少と高齢化に対応した公共交通体系の最適化

人口減少と高齢化など地域社会の変化に対応し、利用者にとっては利便性が高く、交通事業者にとっても効率性が高い公共交通網体系へと最適化を図る。

【目標2】公共交通で快適に暮らせる街の実現

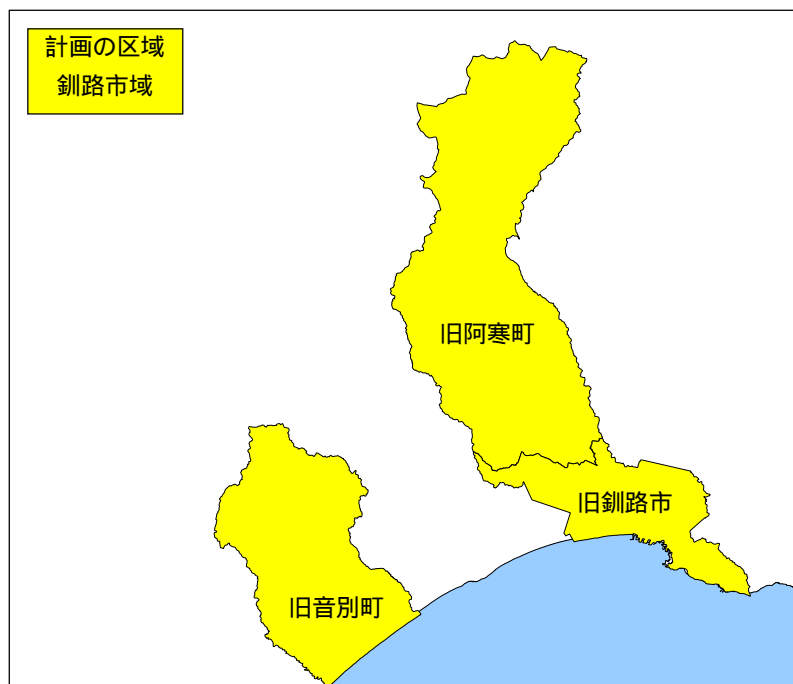
人と環境にやさしい社会を目指し、市民との協力のもと、自動車依存の現状を改め、環境にやさしいまちづくりと、公共交通の利活用を進める。

【目標3】市民、事業者、行政の連携と協力による公共交通活性化

交通事業者によるサービス向上はもちろんのこと、市民や一般事業者、行政が互いに連携を深め、協力することで公共交通の活性化を目指す。

- 3 地域公共交通総合連携計画の区域

この計画は、釧路市をその区域とする。



- 4 計画期間

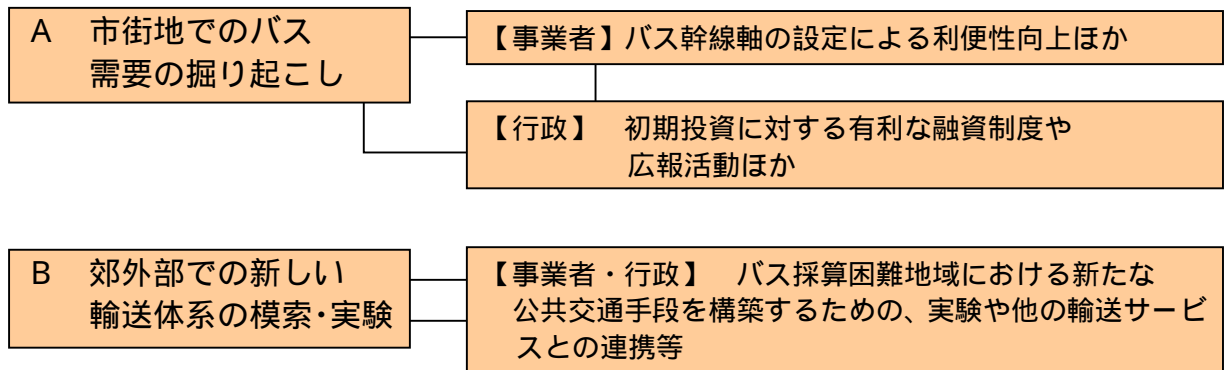
本計画は、平成21年度から10年間を計画期間とする。

目標を達成するために行なう事業及びその実施主体に関する事項

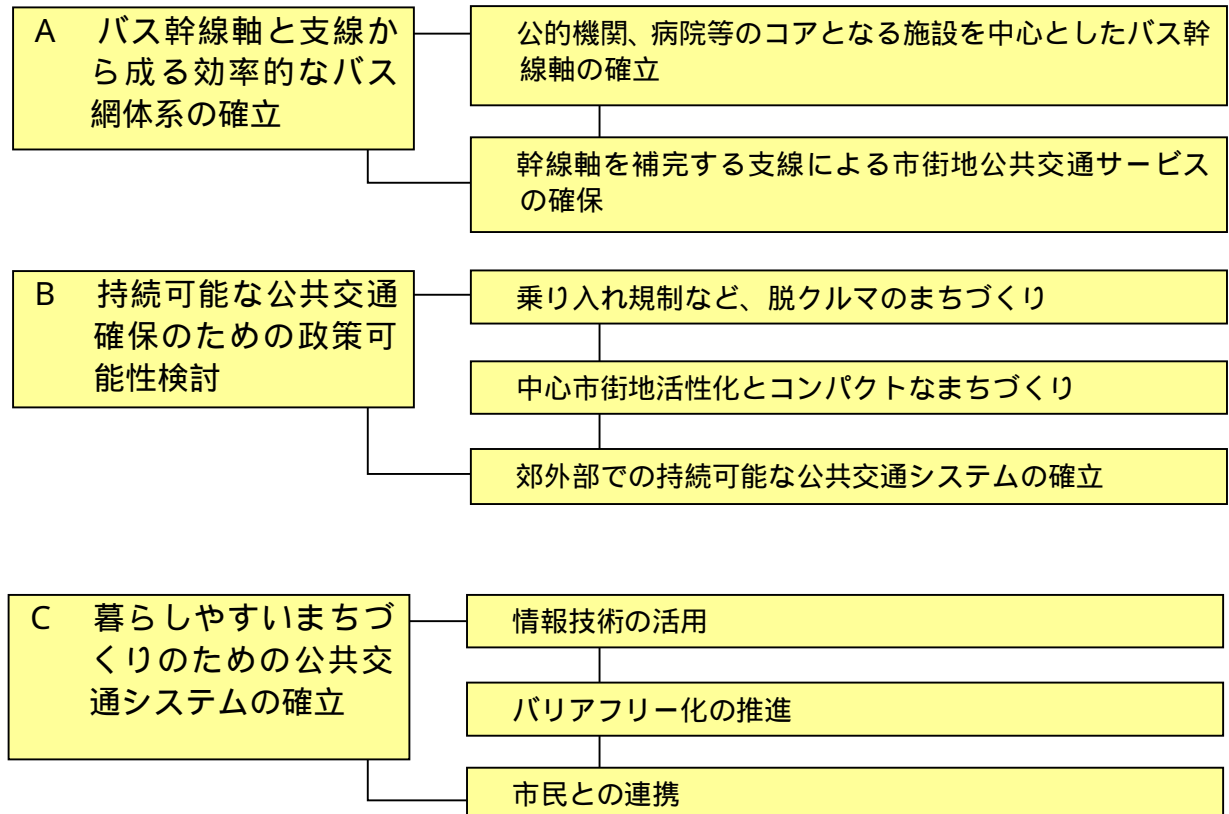
- 1 計画の施策体系

釧路市の地域公共交通の活性化及び再生の総合的かつ一体的な推進に関する基本的な方針をふまえ、当初3ヶ年の取り組み及び今後目指すべき方向性を以下のように定める。

当初3ヶ年の取り組み



今後目指すべき方向性



- 2 計画の取り組み

(A) 市街地でのバス需要の掘り起こし

交通事業者によるバス利便向上策

持続的な公共交通の実現のためには、まずは交通事業者が主体となって利便性の向上に努め、利用者減少に歯止めをかけるとともに、新たな利用者の開拓や、事業の効率化を行うことで、事業採算性の向上を図ることが重要である。

具体的な取り組み内容案を下記に示す。

事業名	幹線路線化設定に伴うダイヤ再編成検討事業
ねらい	複数路線が重複して運行する区間について運行間隔の均一化による利用者の利便性向上、及び車両の運用効率化の実現
予定内容	<p>モデルケースとして釧路駅から市立病院の区間を重複して運行している路線について平成20年度に実施した利用実態調査を踏まえ、重複区間の幹線化とそれ以降の区間の支線化をテーマとして下記の観点から再編案を構築し、採算性を含めたシミュレーションを実施して検討を進める。</p> <p>幹線化を行う区間、並びに乗り換え客のための待合施設の規模・設置場所の検討</p> <p>幹線と支線のスムーズな接続など既存の利用者に対する利便性の確保、及び新たな需要開拓に繋がる利便性の向上を念頭に置いたダイヤの編成</p> <p>検討結果に基づき、必要に応じてダイヤ再編の実証運行や本格実施、それに伴う施設整備、周知広報を行なう。</p>
着手時期	平成21年度
事業主体	くしろバス(株)

事業名	運賃の支払い・精算に関する利便性の向上
ねらい	現状の運賃支払い方法における不便さ・乗り継ぎ利用時の割高感の解消、及び新たな付加価値サービスの提供等によりバス利用の潜在需要を開拓する。
予定内容	<p>下記のようなサービスは現在では不可欠とも言える内容であるが、現在使用されている料金収納設備では実現が不可能となっている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・乗り継ぎ料金の設定 ・事前両替の不要な精算 ・商店街との連携などによる付加価値サービス ・乗降データの自動集計を活用した効果的なダイヤ改正 <p>これらについて、実現に必要な設備の仕様・規模・費用等についても併せて検討し、検討結果に基づき、必要な設備を導入して新たなサービスの提供を開始し、利便性の向上を図る。なお、事業者の区別無く共通のサービスを提供することが重要であり、市内で路線バスを運行する2社において共通の設備を一括導入することが欠かせない。</p> <p>設備の導入には交通事業者において多額の初期投資が必要となることから、低利な融資制度の構築など、行政においても支援策を検討・実施する。</p>
着手時期	平成21年度
事業主体	阿寒バス(株)、くしろバス(株)

事業名	バス待合施設等の整備事業
ねらい	バス利用者の利便性確保のため、待合施設の充実等を図る
予定内容	<p>待合施設等の必要性の高い箇所の検討、地権者等関係者への協力依頼を実施して設置場所の選定、設置スケジュールの作成を行い、待合施設の整備や公共施設・コンビニなど既存施設の待合場所としての活用等を実施する。</p> <p>併せて、既存施設を待合場所として活用する場合のバス乗員側からの乗客確認方法について検討・実証実験を実施する。</p>
着手時期	平成21年度
事業主体	阿寒バス(株)、くしろバス(株)

事業名	イベント対応公共交通利用券の作成・活用促進
ねらい	イベント主催者の協力により、公共交通の利用を市民に促す
予定内容	<p>各種イベント開催時に「公共交通をご利用ください」という呼びかけは行なわれても、実際の利用増加にはなかなか結びついていないという状況を踏まえ、イベント主催者等への販売を目的として、100円券のみ、あるいは200円券のみからなるバス・タクシー共通利用券などの新たな公共交通利用券について検討し、作成・販売するとともに、各種イベント主催者等に向けて、購入及びイベント参加者等への配布を呼びかける周知広報、普及啓発のため試供券の配布等を実施し、イベント参加者の公共交通利用を促進する。</p>
着手時期	平成21年度
事業主体	阿寒バス(株)、くしろバス(株)、釧根地区ハイヤー協会

事業名	地域別路線図・時刻表の作成
ねらい	バス利用者の利便性向上により、バス利用の促進を図る
予定内容	<p>既存のバス路線図・時刻表は広範な地域を網羅したものとなっており、全ての情報が網羅されているという点では優れているが、その反面、多くの情報の中から自分にとって必要な情報を見つけ出すことが難しいという欠点を併せ持っている。</p> <p>通院、買物、通勤などの日常的な利用の際に必要なのは利用者の居住地を中心とした限られた範囲を運行するバス路線の情報となることから、釧路市をいくつかの地域に分割し、掲載内容を各地域の居住者が頻繁に利用する路線に限定し、わかりやすさ・使いやすさを重視した路線図・時刻表を作成し、各地域の世帯へ配布する。</p>
着手時期	平成21年度
事業主体	阿寒バス(株)、くしろバス(株)

行政等による支援策

人口減少や自動車依存傾向など公共交通を取り巻く環境は厳しく、交通事業者の努力だけで、事態の改善を図ることは難しい。釧路市や民間事業所、さらには市民が協力して、公共交通利用促進策や啓発活動などを進めることが重要である。

具体的な取り組み内容案を下記に示す。

事業名	全市一斉ノーマイカーデーの推進
ねらい	事業の構築により公共交通の利用を市民に促す
予定内容	ノーマイカーデーについては、これまで市役所や各事業所において個別に取り組みられてきた事例はあるが、より多くの市民参加と継続的な実施を実現するため、市内の事業所等に協力依頼の周知広報を実施し、全市的に特定の日を定めてノーマイカーデーを実施する。帰宅時間帯の交通手段の確保と公共交通事業者の収益性への影響調査を目的とした夜間のバス臨時便の実証運行を実施し、参加者へ向けて周知広報を行なう。また取り組みの実効性を高めていくためアンケート調査を実施する。
着手時期	平成21年度
事業主体	釧路市、阿寒バス(株)、くしろバス(株)、釧根地区ハイヤー協会

事業名	公共交通機関の利用促進検討
ねらい	公共交通利用の優位性等を検証し、潜在しているバス利用の必要性を具現化させる
予定内容	<p>病院等の事業所における公共交通機関の活用状況を把握するとともに、送迎等独自で負担している経費を公共交通機関に切り替えることができないか検討する。</p> <p>商店(あるいは商店街)や事業所等に対し、公共交通利用者への特典企画の実施等による集客事業の検討を促し、バス利用者を開拓する。</p> <p>各行政機関等に来庁する市民の行動を分析し、収益性を見込める新たなバス路線を開拓する。</p> <p>なお、当面は地域公共交通活性化協議会の場で協議を継続する。</p>
着手時期	平成21年度
事業主体	阿寒バス(株)、くしろバス(株)、釧路市

事業名	中心市街地賑わい創出事業と連携した将来の公共交通利用者の育成
ねらい	普段は公共交通の利用になじみが無い子どもたちにも公共交通の利用に慣れ親しんでもらい、将来的な利用者数の増加につなげていく
予定内容	<p>現在、中心市街地活性化事業として賑わい創出事業が構築されようとしているところであり、これを機会として、中心市街地における小中学生向けのイベント開催等と連携して、無料乗車日を設定し、公共交通機関を利用する機会を設ける。</p> <p>なお、本計画策定時点において、中心市街地活性化基本計画の策定について検討中であるため、その進捗状況を踏まえて当事業の内容を精査する。</p>
着手時期	平成22年度
事業主体	釧路商工会議所、阿寒バス(株)、くしろバス(株)

事業名	観光客等新規公共交通利用者の開拓に向けた課題の検討
ねらい	観光客などこれまで公共交通利用の割合が低かった層に対し、公共交通の利用可能性を検討し、新規利用客を開拓することで、公共交通事業採算性の向上を図る。
予定内容	水陸両用車やDMVなどの導入及び活用について課題を検討する。
着手時期	平成21年度
事業主体	釧路市

(B) 郊外部での新しい公共交通体系の模索・実験

実証実験等による郊外部に適した公共交通体系の検討

人口密度の低い郊外部でのバス事業効率は低く、人口減少も進むなか現状の路線バスを維持し続けることは困難と考えられる。

また、住宅が点在する農村部ではバス停までの距離が長くなり、利便性が低くなることから、路線バスという形態にこだわらず、地域の実態に即した最適な公共交通体系を検討することが好ましい。

路線バスに代わる郊外部での公共交通として、乗合タクシーや予約制のバス（デマンドバス）の取り組みが各地で行われていることから、釧路市においてもモデル地域を対象に実験的に取り組むことで、郊外部での新しい公共交通体系を模索する。

具体的な取り組み内容案を下記に示す。

事業名	乗合タクシーを活用した実証運行事業
ねらい	バス乗車率の低い区間に対する恒常的な運行確保策を実証する
予定内容	利用の減少により路線バスの採算性の確保が困難となっている地域に適した、利便性・採算性の高い運行手段の確立を目指し、阿寒バス（株）の運行する布伏内線沿線地域をモデルケースとして、平成20年度に実施した地域住民へのヒアリング調査の結果を踏まえて、乗合タクシーと接続バスとを組み合わせた実証運行を実施する。併せて利用実態調査等を実施し、利便性だけでなく採算性の面からも事業化を念頭に実施結果の分析・検証を行い、実証運行を行った地域での本格運行、及び他地区への応用について検討する。
着手時期	平成21年度
事業主体	釧路市、交通事業者

- 3 今後目指すべき方向性

持続可能な公共交通を実現していくため、今後目指すべき方向性を以下のように定める。

(A) バス幹線軸と支線から成る効率的なバス網体系の確立

持続的な公共交通網の実現にむけて、利用者にとって利便性が高く、事業者にとっても効率性が高い公共交通網体系づくりが求められる。

バス需要が最も多い中心市街地を中心に、市立病院方面など市民生活上重要な拠点と接続する軸を「バス幹線軸」と位置づける。また、幹線軸を補完する支線バス網を張り巡らせることで、市街地住民の生活の足を確保する。

ただし、今後の人口配置や拠点配置の変化に応じて、柔軟に対応すべくバス網体系は定期的に見直す必要がある。

公共施設や病院等の拠点施設を接続するバス幹線軸の確立

幹線軸を補完する効率的な支線バス網による市街地公共交通サービスの確保

(B) 持続可能な公共交通確保のための政策可能性検討

公共交通を維持するためには、バス対策だけでない周辺環境整備が必要である。

たとえば、渋滞対策や駐車場整備などを重視する、いわば「自動車指向のまちづくり」から「公共交通指向のまちづくり」へと転換を図り、中心市街地への不要不急の自動車流入を抑制する、バス利便の高い中心市街地へ企業を誘致すべく優遇措置をとる、などの可能性を検討する必要がある。

また、路線バスでの事業採算が困難な郊外部においては、バスに代わる新しい公共交通の実現と、それを持続可能とするための地域社会システムづくりまで可能性を検討すべきである。

ただし、実現に向けては、市民や事業者(交通事業者、一般事業者)の合意と協力が必要であり、十分な市民議論が求められる。

乗り入れ規制など、脱クルマのまちづくり

中心市街地活性化とコンパクトなまちづくり

郊外部での持続可能な公共交通システムの確立

(C) 暮らしやすいまちづくりのための公共交通システムの確立

公共交通で暮らしやすいまちづくりに向けて、ひとつには情報技術の活用を図り、バスロケーションシステム(バスの現在位置をバス停や携帯電話等へ伝達するシステム)や乗車ICカードの導入などに取り組むことが考えられる。また、高齢社会に対応し、お年寄りや障害のある方々も公共交通を便利に活用できるようバリアフリー化の積極的な推進が必要である。

取り組みにあたっては、啓発活動などを含め、市民や事業所が協力して進めることが重要である。

情報技術の活用

バリアフリー化の推進

市民との連携