

持続可能なバス交通体系の確立に向けた 基本方針

平成 28 年 3 月

札幌市地域公共交通確保維持改善協議会

目 次

第 1 章	はじめに	1
1.1	策定の趣旨	1
1.2	位置付け	2
第 2 章	現状と課題	3
2.1	路線バスを取り巻く環境	3
2.2	バス路線に対する市民の意識	8
2.3	将来に備えた取組の必要性	10
第 3 章	基本理念・方針	11
3.1	基本理念	11
3.2	基本方針	12
第 4 章	基本方針に基づく施策の方向性	13
4.1	需要に合わせたバス交通ネットワークの構築	14
4.2	バス交通の質的向上	16
4.3	バス交通の利用促進	19
資料編		20
1	協議経緯	20
2	委員名簿	20
3	規約	21

第1章 はじめに

1.1 策定の趣旨

札幌市には、市民の身近な移動手段として、JR、地下鉄、路線バスなどの公共交通を利用できる環境が整備されている。

しかし、公共交通の輸送人員に着目し、利用状況の変化を振り返ってみると、路線バスの利用者数は減少傾向にあり、昭和59年からの30年間で約4割の減少となっている。

今後、人口減少・少子高齢化の進展が想定されるなか、このまま路線バスの利用者が減少し続けた場合、減便や路線廃止による利便性の低下が予想され、この利便性の低下がさらなる利用者の減少を招く可能性があり、将来的には路線バスを維持し続けることが困難な状況に陥ってしまうことが懸念される。

このような状況の中、平成25年11月に交通政策基本法が制定され、交通に関する施策についての基本理念や国・自治体等の果たすべき役割が示された。

この考え方に則し、札幌市においても地域の足である路線バスを確実に維持していくために、地域の実情に応じた持続可能なバス交通体系を確立する必要がある。

こうした状況を踏まえ、将来を見据えつつ、バス事業者と札幌市が連携し、市民の協力を得ながら、バス交通の利便性向上と運行効率向上を実現するための取組を進める上での基本方針として、持続可能なバス交通体系の確立に向けた基本方針を策定するものである。

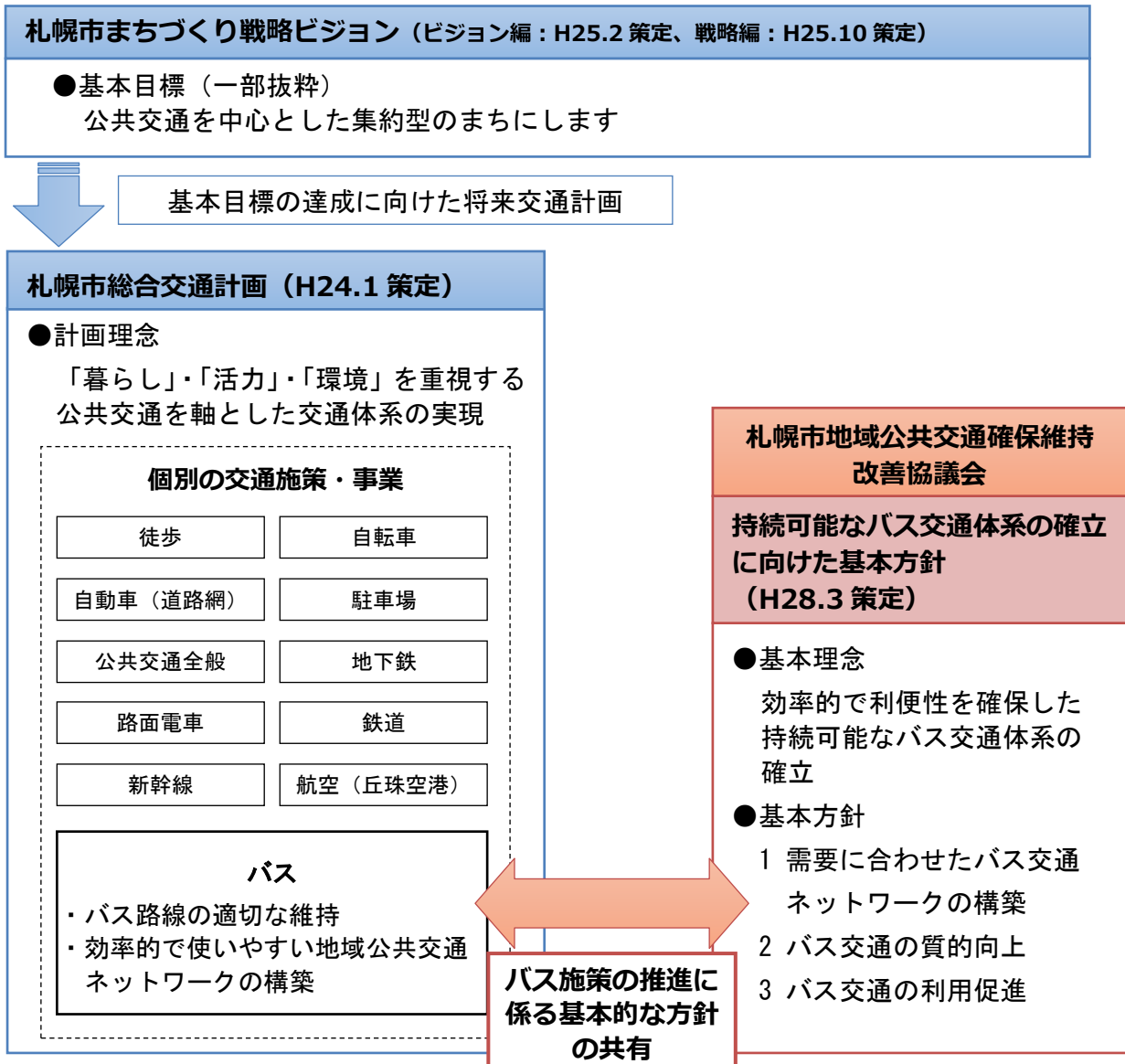
なお、本方針におけるバス交通は、「自宅周辺の地域内における移動」及び「地域から交通拠点への移動」を担う交通モードを対象としており、現状では路線バスのみ該当するが、将来的にはコミュニティバス、乗合タクシー等も含むものとする。

1.2 位置付け

札幌市では、まちづくりの計画体系において総合計画として最上位に位置付けられる「札幌市まちづくり戦略ビジョン（以下「戦略ビジョン」という。）」において、公共交通を中心とした集約型のまちづくりを基本目標のひとつに掲げている。

また、札幌市の将来交通に関する基本的な考え方等を取りまとめた「札幌市総合交通計画（以下「総合交通計画」という。）」では、公共交通を軸とした交通体系の実現を計画理念として掲げ、その実現に向けた基本方針及び交通施策を示しており、札幌市の交通に関する個別計画等を策定・実施する上での指針としている。

本方針は、戦略ビジョンや総合交通計画の趣旨を踏まえつつ、持続可能なバス交通体系の確立に向けた施策の推進に当たり、市内バス路線を運行するバス事業者と札幌市が共有すべきバス施策の推進に係る基本的な方針として、バス事業者・行政・有識者が参画する「札幌市地域公共交通確保維持改善協議会」において策定するものである。



第2章 現状と課題

2.1 路線バスを取り巻く環境

(1) 現状

札幌市では現在、JR、地下鉄、市電及び路線バスにより公共交通ネットワークが形成されており、市街化区域の約89%（平成26年12月現在）がこれらの交通機関でカバーされている。

また、路線バスについては、市内完結系統が468系統（平成26年運行分）運行されており、中心市街地からJRや地下鉄ではカバーできない郊外の住宅地まで広範囲にわたりバス交通ネットワークが形成されている。

このように、市内の市街化区域内については、ほぼ全域において公共交通で移動することが可能となっている。

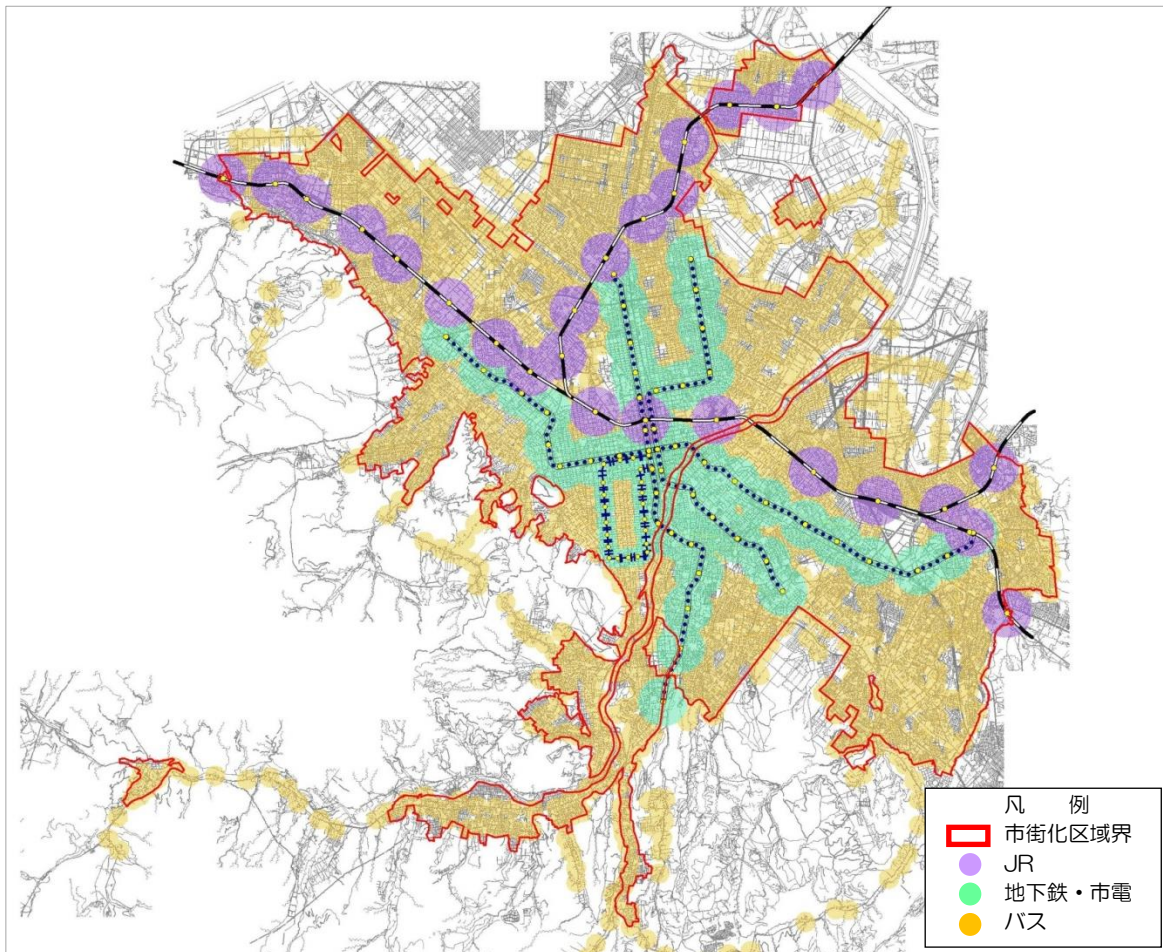


図 2.1 公共交通カバー区域

路線バスの輸送人員については、平成 25 年度 (2013 年度) 実績は約 29 万人であり、JR、地下鉄、市電、ハイヤー・タクシーを含めた公共交通輸送人員の 23% を占めている。

過去 30 年間の輸送人員の推移に着目すると、JR や地下鉄は、短い期間での増減はあるものの、30 年前の昭和 58 年度 (1983 年度) より増加している。一方、路線バスは、地下鉄の延伸・路線開業、JR の新駅開業、自家用車の普及や自動車依存の進展等により、昭和 58 年度 (1983 年度) の約 51 万人から 43% 減少しており、輸送人員の減少が特に顕著である。

また、輸送人員の減少に伴い、路線バスの収支状況は厳しい状況にある。多くの市民が路線バスを利用できる環境を維持するため、増減便や路線の統廃合など、需要に見合った運行内容への見直しを進めてきてはいるものの、走行キロ数は 30 年前と同程度となっており、平成 26 年度の市内完結システムの 45% が赤字となっている。

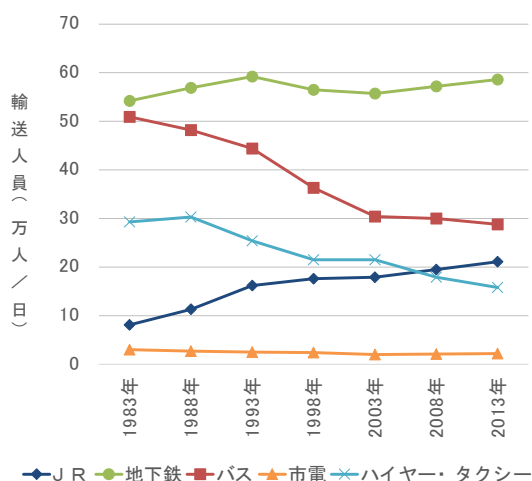


図 2.2 札幌市内輸送機関別の乗車人員¹

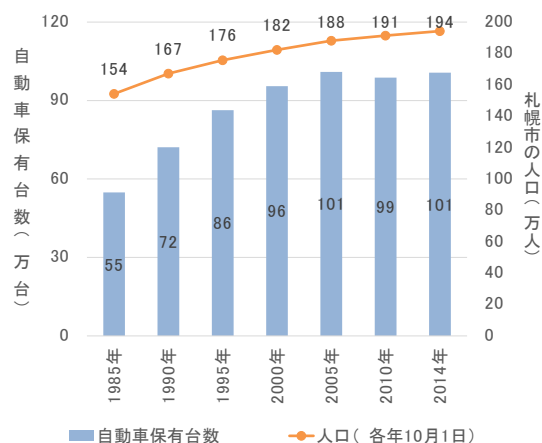


図 2.3 札幌市内の乗用車保有台数と総人口の推移¹

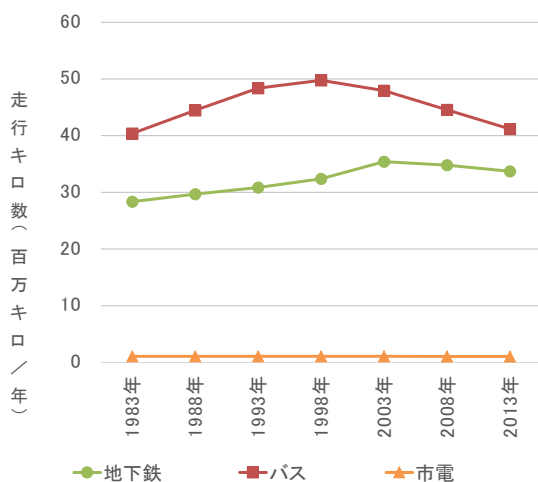


図 2.4 札幌市内輸送機関別の走行キロ数¹

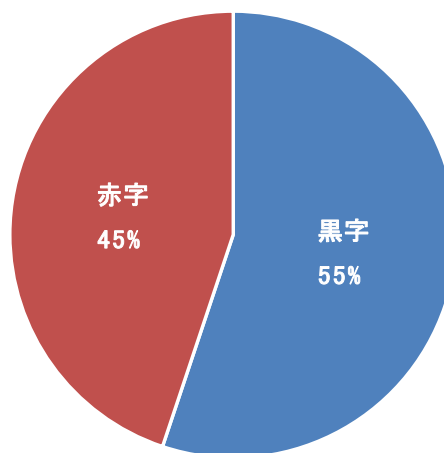


図 2.5 札幌市内完結システムの収支状況²

¹ 札幌市「都市交通データブック 2015」より作成

² 「平成 27 年度 札幌市乗合バス路線維持審査会」資料より作成

(2) 将来の見通し

札幌市の人口はこれまで増加してきたが、平成 27 年（2015 年）をピークに減少傾向に転じることが予測されている。さらに、少子高齢化が急速に進行し、特に高齢化率は平成 27 年（2015 年）の 25%から 15 年後の平成 42 年（2030 年）には 33%へと上昇する見込みとなっており、市民の 3 人に 1 人が 65 歳以上の高齢者になると推計されている。

また、市民の移動に着目すると、路線バス・市電の発生集中交通量は、平成 18 年（2006 年）から平成 42 年（2030 年）にかけて 6%減少する見込みとなっているが、分担率は 3%を維持している。

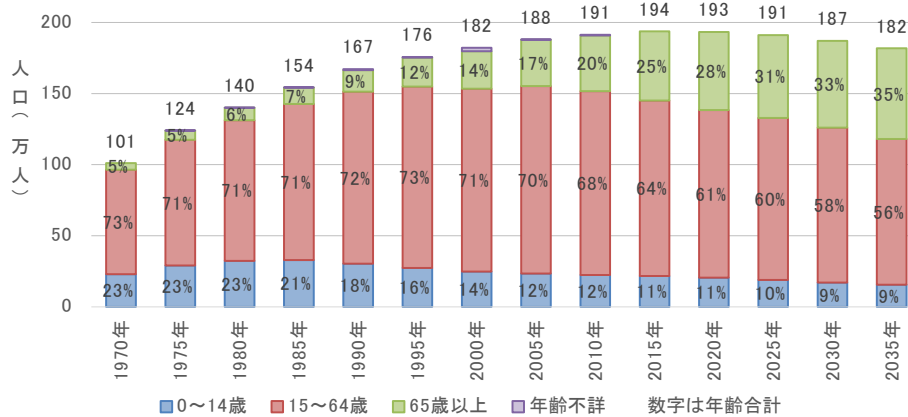


図 2.6 札幌市の人口推移¹

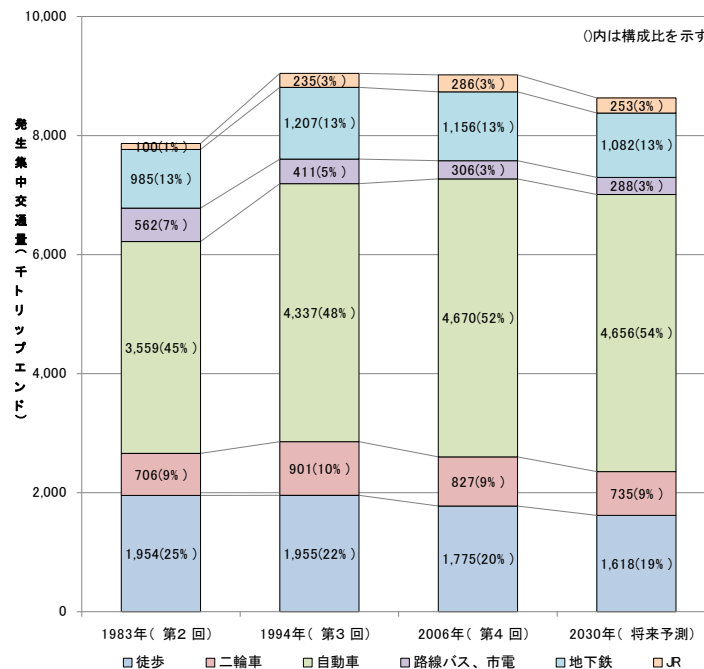


図 2.7 札幌市内の手段別発生集中交通量の推移²

¹ 2010 年までは総務省「国勢調査」、2015 年以降は札幌市の推計値より作成

² 道央都市圏総合都市交通体系調査協議会「道央都市圏パーソントリップ調査」より作成

地区*別のバス発生集中交通量は、平成 18 年 (2006 年) から平成 42 年 (2030 年) にかけて、約 70%の地区 (=59 地区/87 地区) で減少する見込みである。

今後、人口が集中する都心部では大きく増加する一方、郊外においては、大きく増加する地域と大きく減少する地域の両方が見られるなど、地域間の差が顕著である。減少が見込まれる地域において、バスサービスの低下が進行した場合、地域住民のバス離れや自家用車依存に拍車をかけるとともに、高齢者や高校生を中心とした交通弱者の増加が懸念される。

この地域間の差の要因として、人口の増減や高齢化の進展度合い、JR、地下鉄といった他の公共交通の有無が挙げられるが、それぞれの地域の特性により、優先的に求めるバスサービスの内容が異なると考えられる。そのため、路線バスの利便性向上を実現するための取組を実施するに当たっては、地域の特性、ニーズを把握し、それに応じた施策を実施する柔軟な対応が求められる。

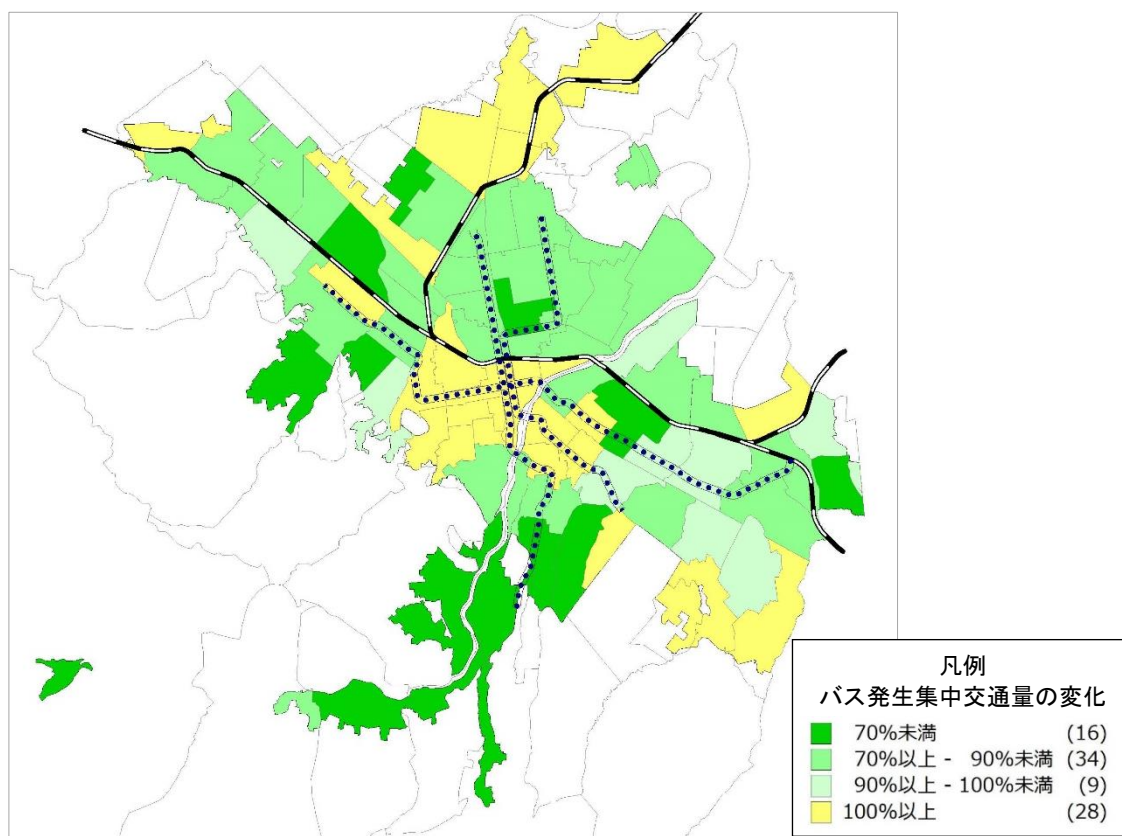


図 2.8 地区別のバス発生集中交通量の変化 (平成 42 年/平成 18 年)¹

* 各まちづくりセンターの所管区域

¹ 道央都市圏総合都市交通体系調査協議会「道央都市圏パーソントリップ調査」より作成

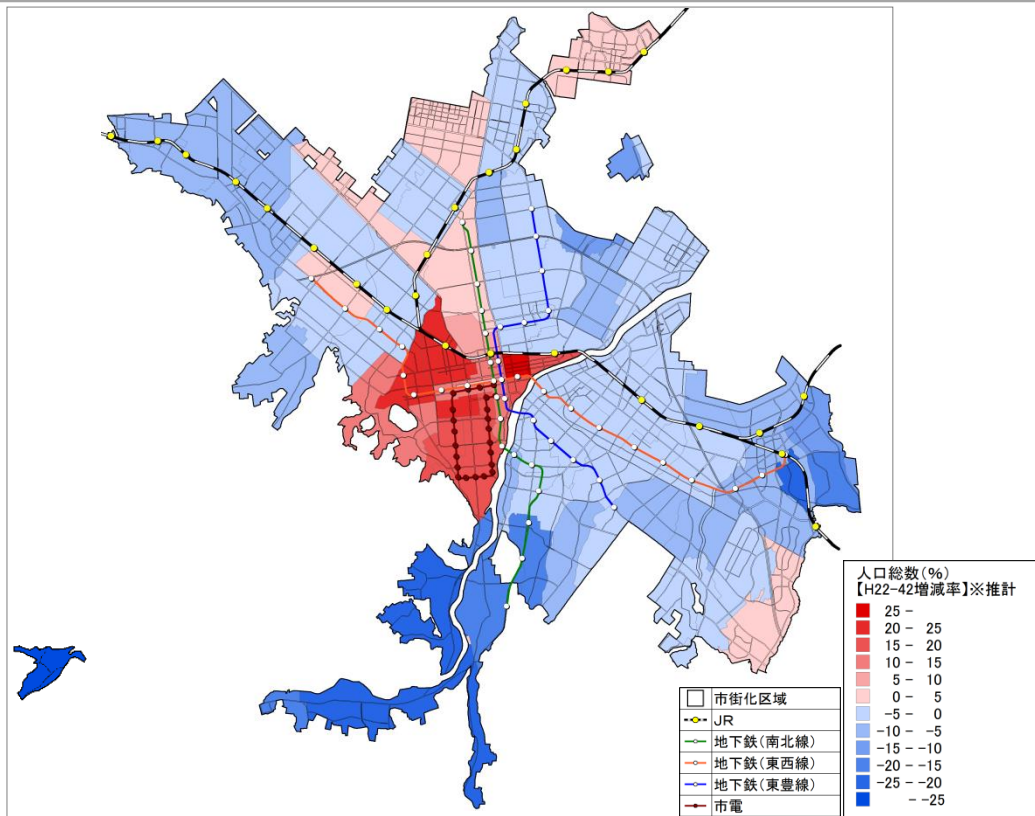


図 2.9 地区別の人口総数増減率（平成 22～42 年）¹

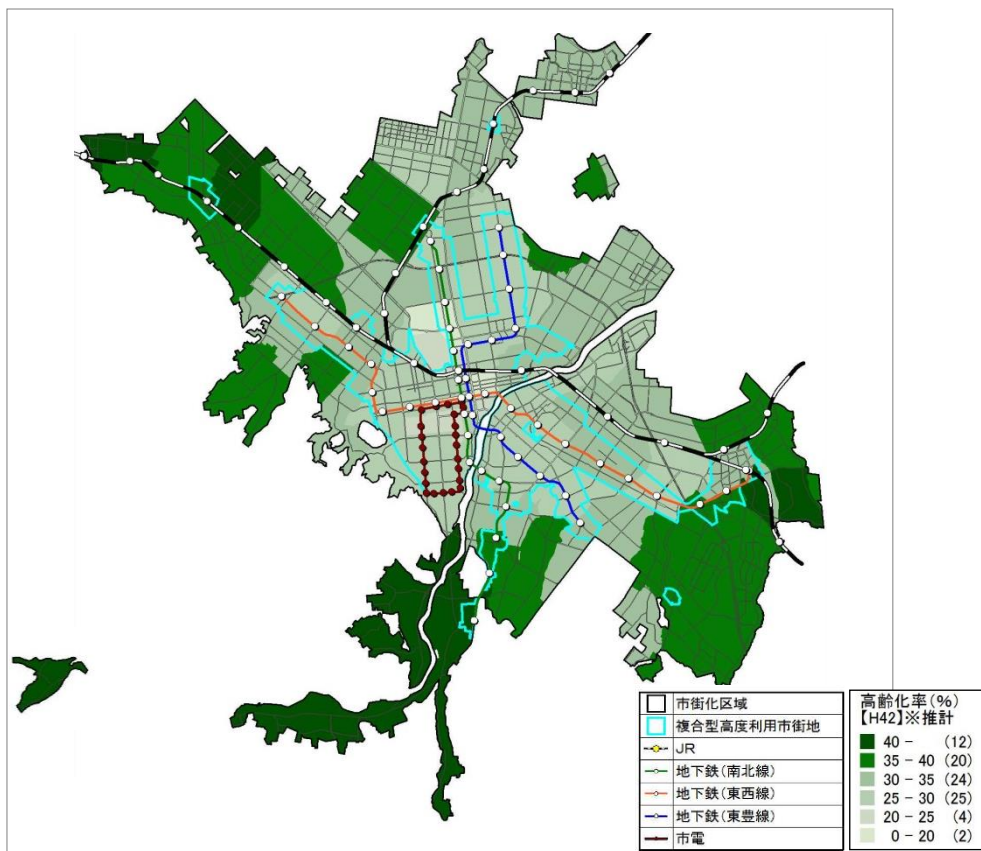


図 2.10 地区別の平成 42 年高齢化率²

¹ 総務省「国勢調査（H22）」及び札幌市の推計値より作成

² 札幌市の推計値より作成

2.2 バス路線に対する市民の意識

札幌市では、市民アンケートで「市内バス路線」をテーマとした意識調査を、平成24年12月と平成27年7月に実施している。（対象：18歳以上の市民。平成24年度調査：1万人（回収率50.3%）。平成27年度調査：5千人（回収率50.9%））

(1) バスの利用実態

「外出時のバスの利用状況」について、市民の約5割が「ほとんど利用しない」と回答している。平成27年度と平成24年度を比較すると、ほとんど利用しない割合が3.7%増加しており、月1回以上利用している割合はどの項目も減少している。

一方で、バス利用者数の推移に着目すると、平成26年度の利用者数（28.9万人/日）は平成24年度（28.5万人/日）と比較して1.4%増加している。このことから、アンケート対象外である18歳未満の利用者数の増加や、利用者1人当たりの利用頻度の増加が推測される。

この結果を踏まえると、特に、バスを利用しない人を対象にバス利用転換を促す取組が求められる。

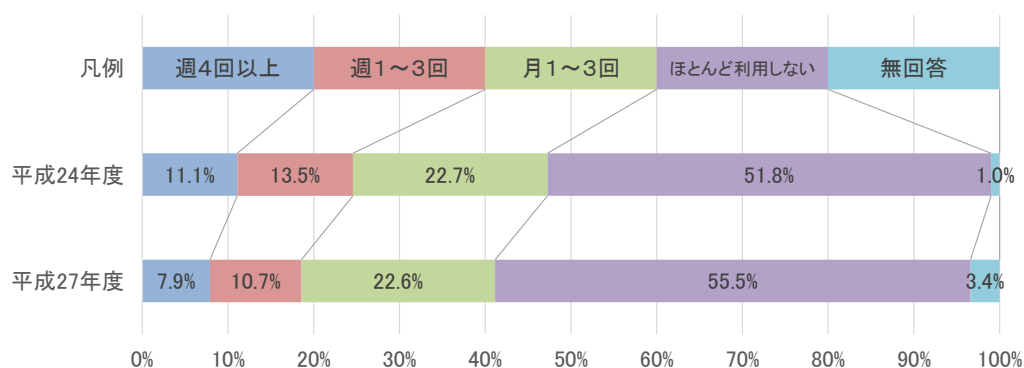


図 2.11 バスの利用状況¹

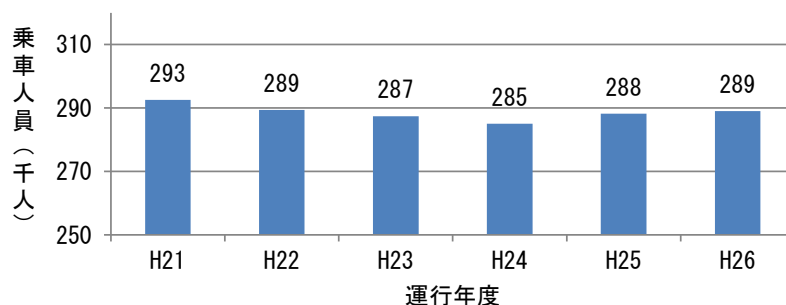


図 2.12 市内バス路線(5社)の1日平均乗車人員の推移²

¹ 「平成24年度、平成27年度札幌市市民アンケート調査」より作成

² 平成25年度までは札幌市「都市交通データブック2015」、平成26年度は実績値より作成

(2) バスサービスで重要と思うこと

平成 24 年度の 3 項目までの選択では、「時刻表どおりに運行すること」、「運行間隔」及び「行き先、または経由地の適切さ」が上位に位置しており、いずれも 3 割を超えている。平成 27 年度の自由記載では、「運行情報の提供」、「運行頻度・ダイヤ」及び「運転手接遇」が上位に位置しており、いずれも 1 割を超えている。

「運行頻度・ダイヤ」については、両アンケートとも、多くの市民が特に重要と感じており、便数・ダイヤの設定に当たっては利用者ニーズに配慮する必要がある。

また、それぞれの最上位に着目すると、「時刻表どおりに運行すること」と「運行情報の提供」が重要となっており、定時性確保による交通機能の向上や、運行情報提供による利用環境の改善に向けた取組も重要と考えられる。

平成 27 年度の自由意見では、平成 24 年度の項目にはない「運転手接遇」や「安全運転」に関する記載が上位に挙がっていることから、運転手の接客サービスや運転技術のさらなる向上も求められている。

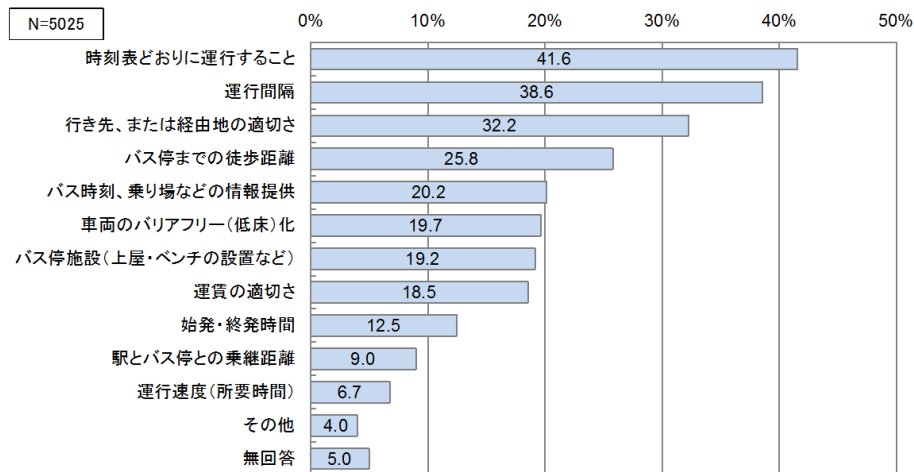


図 2.13 バスサービスで重要と思うこと (平成 24 年度)¹

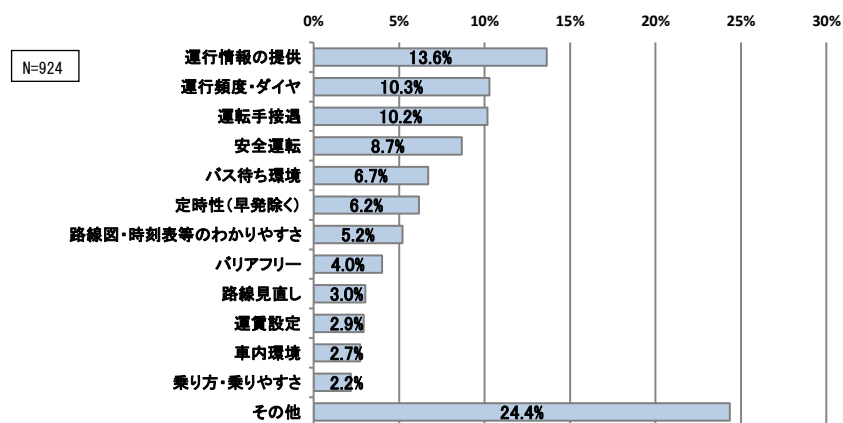


図 2.14 バスサービスで重要と思うこと (平成 27 年度)²

¹ 「平成 24 年度札幌市市民アンケート調査」より

² 「平成 27 年度札幌市市民アンケート調査」より作成

2.3 将来に備えた取組の必要性

現況のバス交通は、カバー面積、走行キロ数など、多くの市民が利用できる環境を維持してきてはいるものの、利用者数の減少によりバス事業の経営環境は厳しい状況にあり、今後想定される人口減少・少子高齢化社会においては、さらなる状況の悪化が懸念される。

バス交通を現状のまま放置した場合、利用者減少を発端とした、バスサービスの低下、バス事業の経営悪化を招き、さらなる利用者減少につながる負のスパイラルに陥り、市民の日常生活に大きな影響を及ぼす可能性がある。

このことから、このような事態を未然に防ぎ、将来にわたり地域の足を確実に確保するために、持続可能なバス交通体系の確立に向けた取組が必要である。

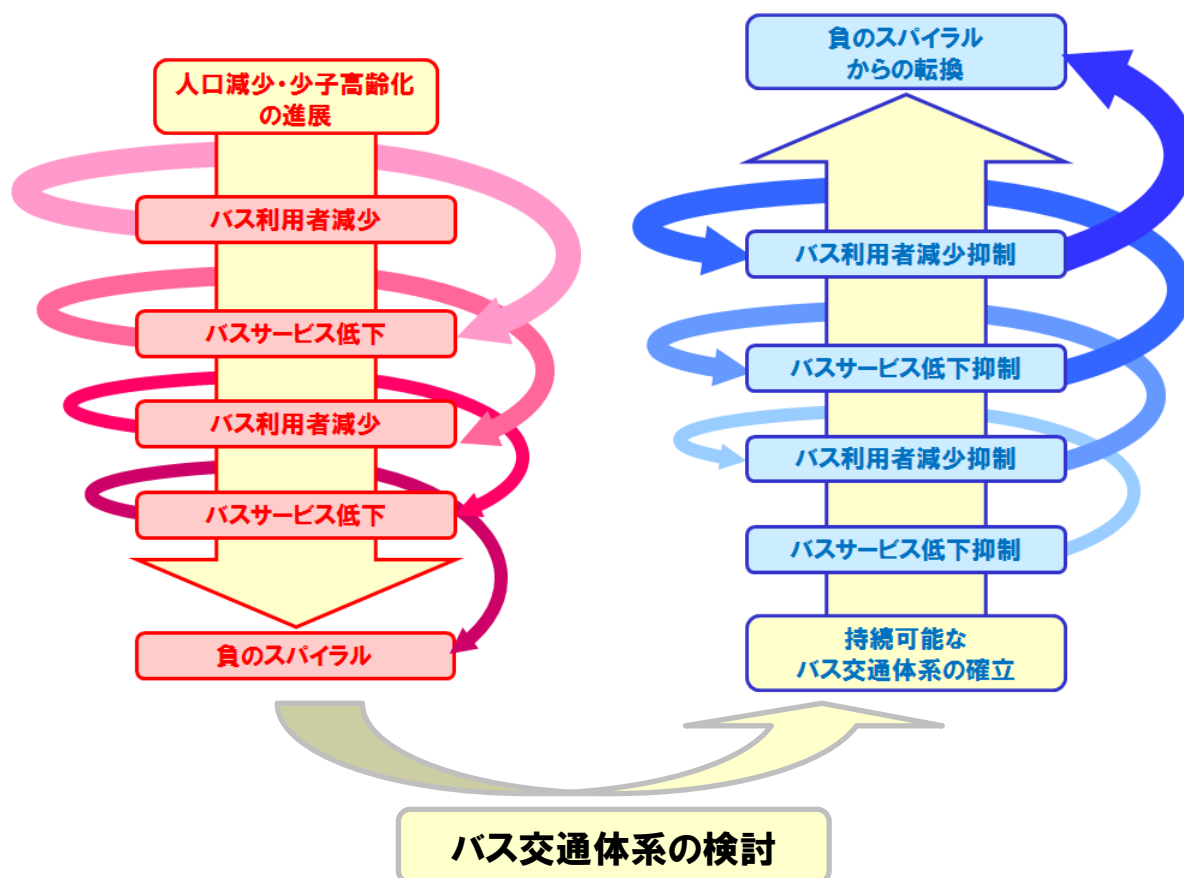


図 2.15 バス交通体系検討の必要性

第3章 基本理念・方針

3.1 基本理念

地域の移動を支えるバス交通を維持・確保していくためには、バス事業者において効率的な事業運営を実施するとともに、行政との役割分担・連携による施策の推進が必要である。

また、利用者にとっての利便性確保が不可欠であることから、地域住民との協働により利用者ニーズと運行内容の最適な組合せを構築することも重要である。

これらを踏まえ、札幌市における持続可能なバス交通体系の確立に向けた基本理念を以下のとおりとする。

“基本理念”

効率的で利便性を確保した持続可能なバス交通体系の確立

○視点1 持続可能であること

誰もが利用できる交通手段というバス交通の持つ役割を担い続けるため、持続的にサービス提供できる環境を目指す。

○視点2 効率的であること

バス交通を取り巻く環境が厳しさを増す将来を見据え、バス事業者や行政の限りある投入資源を有効活用しつつ、これまで以上に効率的なバス交通を目指す。

○視点3 利便性を確保すること

利用者減少傾向からの転換を図るため、多様な社会的要請に応じた利便性の確保を目指す。

○視点4 地域に根ざしていること

地域の移動ニーズを的確に捉えるとともに、地域住民・バス事業者・行政の3者が互いに課題を共有し、地域に根ざしたバス交通体系の確立を目指す。

3.2 基本方針

基本理念の実現に向けて、今後取り組むべき施策を実施・検討するための基本方針を以下のとおりとする。

基本方針1 需要に合わせたバス交通ネットワークの構築

今後のバス交通には、社会情勢の変化に伴うライフスタイルや需要の変化を的確に捉え、さらには潜在的需要も把握した上で、分かりやすく使いやすいバス交通となるように、ルート、ダイヤ及び停留所等の設定に反映していくことが求められる。

また、持続可能なバス交通体系の確立には、都市機能として確保すべき一定のサービス水準を設定した上で、需要に見合った運行水準の適正化を図っていく必要がある。

このため、地域住民・バス事業者・行政の3者が互いに課題を共有し、利用者視点に立った利便性の向上や、バス事業者視点での運行の効率化など、地域の実情に応じたバス交通ネットワークの構築に向けた施策を推進する。

基本方針2 バス交通の質的向上

バス交通には、高齢者や障がい者などの移動円滑化等の社会的要請など、多様なニーズに応える役割が求められている。

また、公共交通として定時性・速達性の改善を図るなど、基本的な交通機能の向上に加え、運行情報提供に関するサービスの拡充、乗務員の接客マナー向上など、ソフト面での強化を図っていくことも必要である。

さらに、安定的なバス事業の経営を実現するため、利用者負担とのバランスを見据えた運賃体系について検討していく必要がある。

このため、バス待ち環境、車内・乗降環境、定時性及び運賃等の視点から、バス交通の質的向上に資する施策を推進する。

基本方針3 バス交通の利用促進

バス事業者や行政の努力だけで持続的にバス交通を守り続けていくことは困難であり、地域住民等の理解を得ながら連携して取り組んでいく必要がある。

また、路線バスを使ったことがない人でも、バスを使ってみようと思えるような情報を提供すること等により利用促進を図るとともに、バス交通を取り巻く状況について理解を得て、厳しい現状について情報共有を図っていくことも必要である。

このため、バスに関する情報発信や公共交通の利用に向けた意識醸成など、バス交通の利用促進に向けた施策を推進する。

第4章 基本方針に基づく施策の方向性

前記の基本理念・基本方針に基づき、バス事業者・行政が連携し、今後推進すべき施策の方向性を以下に示す。

今後は、この施策の方向性に基づいて、札幌市地域公共交通確保維持改善協議会での議論を踏まえながら、施策の内容や実施に向けた検討を進める。

表 4.1 施策の方向性

基本方針	施策の方向性
基本方針 1 需要に合わせた バス交通ネットワークの構築	①多様なニーズに合わせたバス交通ネットワークの形成 ②多様なニーズに合わせた便数・ダイヤの見直し ③行政支援制度の検証・検討
基本方針 2 バス交通の質的向上	④公共交通料金制度の検証・検討 ⑤バス待ち環境の改善 ⑥バリアフリー化の推進 ⑦車内サービスの拡充 ⑧運行遅れの低減 ⑨案内システムの拡充と周知・普及
基本方針 3 バス交通の利用促進	⑩広報活動の推進 ⑪モビリティ・マネジメント（MM）の推進

4.1 需要に合わせたバス交通ネットワークの構築

①多様なニーズに合わせたバス交通ネットワークの形成

今後、都心部や郊外などの地域性や、JR・地下鉄など他の公共交通機関への接続状況の違い等により、地域ごとに求められるサービスの内容が多様化することが想定される。地域ごとのバス交通を維持していくためには、これらの地域特性を踏まえつつ、ライフスタイルや移動目的により異なるニーズを把握し、ニーズに応じたルートや所要時間の設定等、便利で分かりやすいバス交通ネットワークを形成する必要がある。

このため、利用者である地域住民とバス事業者、行政を交えた地域協議の開催等を通じて地域のニーズを把握し、利便性向上と運行の効率化の視点を踏まえつつ、地域の実情に応じたバス交通ネットワークの形成に向けた検討を進める。

藤野循環バス「ふじの～る」運行のお知らせ

平業より、弊社バスをご利用いただきまして誠にありがとうございます。この度、お客様の利便向上の新たな取り組みとして、下記のとおり藤野地区一部区間・曜日限定にて買い物・通院等に乗換えなしで行ける藤野循環バス「ふじの～る」を試験運行いたします。この機会に是非、ご利用くださいますようお願い申し上げます。

運行開始日

平成28年2月1日（月）

※運行の注意点

平日（月・木）曜日のみ
試験運行します。
※積雪により一部ルート運行できない
場合があります。

対象地域

じょうてつバス「ふじの～る」停留所

【施策例 1】地域循環バスの運行（じょうてつ）

朗報

10月1日からスタート！

奈良医大病院玄関口に 路線バスが乗入れ！！

ここがうれしい！

1 新規路線運行

八木駅と医大病院玄関口を結ぶ路線が
新設されます。

ここがうれしい！

2 玄関直結

24号線バス停経由のバス「モーター」
変更して医大病院玄関口へ乗入れます。

ここがうれしい！

3 41便/1日

合計運行本数が1日7便¹⁾から41便
へ大幅に増えます。

雨の日も傘いらず！この機会にぜひバスをご利用下さい！

【施策例 2】病院玄関口への路線バスの乗入れ（奈良交通）¹⁾

¹⁾ 奈良県 HP より

②多様なニーズに合わせた便数・ダイヤの見直し

平成24年度市民アンケートにおける「バスサービスで重要と思うこと」について、回答者の4割弱が「運行間隔」を選択している。

運行便数の増加により運行間隔は短くなるが、単純な運行便数の増加は、バス事業者にとっての運行効率低下につながる事が懸念される。とくに、赤字路線においては、運行水準の適正化が喫緊の課題であり、限られた便数のなかで利用者にとって使いやすいダイヤを設定する必要がある。

このため、地域特性を考慮し、需要に見合った運行水準となるよう利用実態を踏まえた便数の設定を検討するとともに、ダイヤの等間隔化等、利便性の向上に向けたダイヤの見直しを検討する。

また、公共交通を軸とした交通体系の実現に向け、JR・地下鉄と路線バスの相互利用を促進するため、JR・地下鉄の運行時間帯や乗継時間を考慮したダイヤの設定を検討する。

「豊畑」バス停における環状通東駅方面行きバスの時刻表
(平成25年夏)

系統	東69	東79	系統						
行先	環状通東駅 または 東営業所	環状通東駅	行先						
経由	東苗穂8条3丁目	東苗穂8条3丁目	経由						
5時			5時						
6時		50	49	6時					
7時	10 27 35 39	51	17 20 32 43	7時					
8時	15	30	50	20	49	8時			
9時	10	30	55	04	25	9時			
10時		35		02	32	10時			
11時	15			01	37	11時			
12時	10			55	03	59	12時		
13時	19			55			13時		
14時		24		55	02		14時		
15時			30		02		15時		
16時		20	34	55	02		46	16時	
17時			35			24	42	17時	
18時		25		55				53	18時
19時		25						50	19時
20時	05			45					20時
21時		25							21時
22時	00	24		58					22時
23時									23時
24時									24時

(平成26年夏)

系統	東69	東79	系統					
行先	環状通東駅	環状通東駅	行先					
経由	東苗穂8条3丁目	東苗穂8条3丁目	経由					
5時			5時					
6時		45	25	49	6時			
7時	05	27 30 39	50	14	40 49	7時		
8時	10	30	55	14	39	8時		
9時	14	30	55	09	39	9時		
10時	14		45		29	10時		
11時	14		45		00	29	11時	
12時	14		45		00	29	12時	
13時	14		45			29	13時	
14時			55		29		14時	
15時		15		55	29		15時	
16時		15		45	25		16時	
17時			45		25		59	17時
18時		15		45			59	18時
19時		15		45			59	19時
20時		15		45				20時
21時		15						21時
22時		15						22時
23時			10					23時
24時								24時

【施策例3】運行ダイヤの等間隔化（北海道中央バス）

③行政支援制度の検証・検討

現在、札幌市では、市内を運行するバス路線を維持するためには、バス事業者と行政による適切な役割分担が必要であるとの考えのもと、一定条件の赤字路線に対して補助金の交付を行っている。今後も引き続きバス路線の維持を図り持続可能なバス交通ネットワークを確立していくために、現行の補助制度の検証も含め、今後の補助制度のあり方に関する検討を行う。

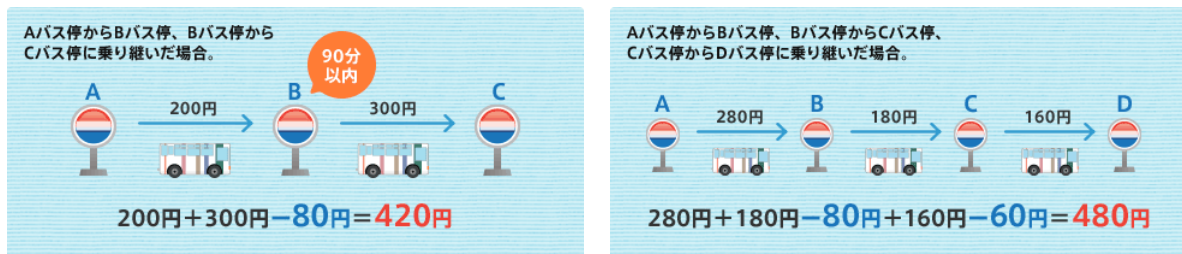
4.2 バス交通の質的向上

④公共交通料金制度の検証・検討

路線バスを維持していくためには、バス事業の経営安定化が必要不可欠であり、運行内容に応じた運賃収入を確保する必要がある。

このため、現行の運賃制度が、利用者負担とバス運行内容・運行経費のバランスを見据えた運賃体系になっているか等について検証する。

また、新たな利用者の取り込みに向けた利便性向上に資する料金施策として、他事業者間での定期券共通乗車区間の拡大や、地下鉄との乗継割引対象駅・バス停の拡大、バス同士またはJRとの乗継割引の導入等、バス料金サービスの多様化に向けた検討を行う。



【施策例4】バス乗り継ぎ割引（西鉄バス）¹

⑤バス待ち環境の改善

バス利用者がバス停に到着した後、すぐに乗りたいバスが到着しない場合や、運行の遅れが発生した場合は、一定時間をバス停で過ごすこととなる。

このため、利用者の多いバス停や地域からの要望の多いバス停を中心とした上屋、待合室及びベンチ等の設置や、近隣施設との連携による施設内への待合スペースの確保等、バス待ち環境の改善に向けた検討を行う。



【施策例5】コンビニのバス待合スペース（京都市交通局）²

¹ 西鉄くらしネット HP より

² 京都市交通局 HP より

⑥バリアフリー化の推進

バスの利便性向上による公共交通の利用促進を図るとともに、高齢者や障がい者といった移動制約者が社会参加しやすいバリアフリーのまちづくりを進めていくため、札幌市では国土交通省と協調して、移動制約者の乗降負担が軽減されるノンステップバスを導入するバス事業者に対して、導入経費の一部を補助する事業を行っている。また、平成 28 年 4 月には「障害を理由とする差別の解消の推進に関する法律」が施行される。

今後もノンステップバスの導入を進めるとともに、利用者ニーズに合わせたバリアフリー対応車両の配車や筆談対応等、障がい者をはじめ、子供から高齢者、妊婦、ベビーカー利用者等、様々な利用者が安全に安心してバスを利用できるよう、バス利用環境のバリアフリー化を進める。



【施策例 6】ノンステップバス車両
(ジェイ・アール北海道バス)

⑦車内サービスの拡充

バス利用者がバス車内で快適に過ごすことができるよう、乗務員による挨拶や利用者視点での親切・丁寧なアナウンス等、乗務員の接客マナーの向上に向けた取組や、バス利用者がマナーを順守する意識の醸成等、快適なバス車内空間の提供に向けた取組を推進する。

また、高齢者の転倒による車内事故の防止に向け、乗務員教育・訓練の実施や車内アナウンスによる注意喚起等の取組を進める。

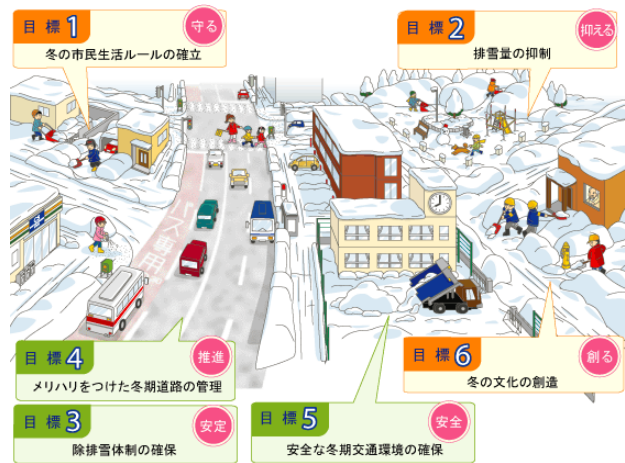


【施策例 7】車内事故防止キャンペーン及び高齢者疑似体験訓練（北海道中央バス）

⑧運行遅れの低減

時刻表どおりの運行は、バス利用者にとって重要度が高く、特に朝夕時間帯や冬期の定時性の確保が重要である。

このため、バスの遅れの低減・解消による公共交通としての信頼性の向上や利用者満足度の向上に向けて、バス路線における右左折レーン設置等による交差点改良や、バスレーン・狭小バス路線の幅員確保に向けた排雪の強化、警察との協働によるバスレーンへの車両進入防止に関する啓発活動等、バス路線における交通の円滑化に向けた取組を進める。



【施策例 8】バス路線における優先的な除排雪の実施¹

⑨案内システムの拡充と周知・普及

札幌市では、札幌市内公共交通案内サイト「さっぽろえきバスナビ」により、公共交通利用者に対して公共交通の運行に関する情報を手軽に入手できる環境を提供し、公共交通の利便性向上を図っている。今後、より一層、公共交通の利用促進を図るとともに近年急増する外国人旅行者にも対応するためには、利用者が知りたい情報を提供し、誰もが使いやすい情報提供ツールとする必要がある。

このため、提供情報の拡充、機能・操作性の向上、スマートフォン対応のアプリケーション化による利便性向上や多言語化によるインバウンド対応を図るとともに、周知・普及に向けた取組を進める。

また、バス停での待ち時間の短縮や、「バスがいつ来るのか分からない」、「バスがすでに行ってしまったのか分からない」といったバス停での不安感の解消に向け、バスのリアルタイムな運行情報の提供が可能なバスロケーションシステムの導入を推進し、バス事業者との連携により「さっぽろえきバスナビ」での情報提供を図る。



【施策例 9】さっぽろえきバスナビ



【施策例 10】バスロケーションシステム²

¹ 札幌市「札幌市冬のみちづくりプラン」より

² (株)メディア・マジック HP より

4.3 バス交通の利用促進

⑩広報活動の推進

バスの利用促進においては、市民に対し、路線バスは身近で使いやすい乗り物であることを伝え、バスを使ってみようという意識を啓発し、親近感を醸成することが重要である。

このため、路線バスを使った主要な目的地へのアクセス方法や、バス路線別の沿線情報、お得な乗車券等、市民がバスを使いたくなる情報をホームページや広報誌をはじめとする多様な媒体を通じて継続的に発信する。

また、公共交通としてのバスの必要性や、路線バスを取り巻く厳しい現状を伝え、路線バスを守ろうという意識啓発も重要であることから、補助金交付系統に関する情報についても継続的に発信する。



【施策例 11】ホームページでのバスセット券の紹介
(北海道中央バス)

⑪モビリティ・マネジメント（MM）の推進

モビリティ・マネジメントとは、個人や様々な組織・地域を対象に、過度に自動車に依存する状態から、公共交通や自動車などを適切に使う方向へと自発的転換を促す、コミュニケーションを中心とした交通施策である。

公共交通の利用促進に向け、児童・生徒を対象とした出前講座・施設見学等の体験授業の実施により路線バスへの親近感の醸成や必要性についての理解を促進し、将来にわたるバス利用意識の啓発を目指す学校MMや、自動車通勤者や企業への情報提供により自動車から公共交通への利用転換を促す職場MM等、対象に合わせた各種MMを実施する。

また、イベントに合わせた1日乗車券・記念乗車券等の発売や地域の店舗等と連携したイベントの開催等、普段バスを利用しない人々に対する利用機会の提供やバス利用の啓発に向けた検討を行う。



【施策例 12】小学校への出前講座（北海道中央バス）

資料編

1 協議経緯

回	開催日	場 所	議事概要
第1回	平成27年 11月2日	札幌市役所本庁舎 地下1階2号会議室	<ul style="list-style-type: none"> ・「持続可能なバス交通体系の確立に向けた基本方針」の策定主旨、位置付け ・現状と課題 ・基本理念、基本方針
第2回	平成28年 3月4日	札幌市役所本庁舎 6階1号会議室	<ul style="list-style-type: none"> ・基本方針に基づく施策の方向性
第3回	平成28年 3月23日	札幌市役所本庁舎 6階1号会議室	<ul style="list-style-type: none"> ・「持続可能なバス交通体系の確立に向けた基本方針」の策定

2 委員名簿

平成28年3月現在

区 分	所属・役職	氏 名	備 考
学識経験者	札幌大学 地域共創学群教授	千葉 博正	会長
行政関係者	札幌市市民まちづくり局総合交通計画部 公共交通担当部長	有塚 広之	副会長
	国土交通省北海道運輸局札幌運輸支局 首席運輸企画専門官	大友 晃司	
交通事業者	北海道中央バス(株) 取締役常務執行役員 運輸部長	二階堂 恭仁	
	ジェイ・アール北海道バス(株) 取締役営業部長	中野 隆幸	
	(株)じょうてつ 取締役自動車事業部長	武田 一樹	

3 規約

札幌市地域公共交通確保維持改善協議会規約

(目的及び設置)

第1条 札幌市地域公共交通確保維持改善協議会（以下「協議会」という。）は、札幌市域における地域公共交通の確保・維持・改善に関する事項及び計画の策定に関する協議、及びこれらに関する施策の実施に係る連絡調整を行うために設置する。

(事務所)

第2条 協議会の事務所は、北海道札幌市中央区北1条西2丁目1番地札幌市役所内に置く。

(協議事項等)

第3条 協議会は、第1条の目的を達成するため、次に掲げる事項を協議し、実施する。

- (1) 地域公共交通の確保・維持・改善に関すること（札幌市域全体に係るものに限る。）。
- (2) 計画等の策定及び変更の協議に関すること。
- (3) 計画等の実施に係る連絡調整に関すること。
- (4) 前各号に掲げる事項の調査に関すること。
- (5) 前各号に掲げるもののほか、協議会が必要と認めること。

(組織)

第4条 協議会は、別表に掲げる委員をもって組織する。

- 2 前項の委員の任期は2年とする。ただし、欠員により新たに委員となった者の任期は、前任者の残任期間とする。

(役員)

第5条 協議会に、次の役員を置く。

- (1) 会長 1人
- (2) 副会長 1人

- 2 会長及び副会長は、委員の互選により選出する。

(役員職務)

第6条 会長は、協議会を代表し会務を総理する。

2 副会長は、会長を補佐し、会長に事故あるときはその職務を代理する。

(会議)

第7条 協議会の会議（以下「会議」という。）は、会長が招集し、会長が会議の議長となる。

2 会議は、委員の過半数の出席がなければ開くことができない。

3 委員は、都合により会議を欠席する場合は、代理人の出席をもって当該委員の出席とみなす。

4 会議の議決方法は、出席委員の過半数で決し、可否同数の場合は会長が決するところによるものとする。

5 会議は、必要に応じて書面による開催とすることができる。

6 会議は、必要があると求められるときは、会議に委員以外の者の出席を求め、その意見等を聴くことができる。

7 前各項に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(分科会)

第8条 協議会は、第3条第1項に掲げる事項について専門的な調査・検討を行うため、必要に応じて分科会を設置することができる。

2 分科会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

3 分科会において協議が整った事項については、協議会の議決事項とする。この場合において、分科会会長は、協議会に当該協議の結果を報告するものとする。

(事務局)

第9条 協議会の事務を処理するため、協議会に事務局を置く。

2 事務局は、札幌市市民まちづくり局総合交通計画部都市交通課に置く。

3 事務局に従事する職員は、会長が定めた者をもって充てる。

4 事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(謝礼)

第10条 委員（第7条第6項の規定により会議に出席した者を含む。以下「委員等」

という。)が会議(第7条第5項による場合を除く。)に出席したときは、謝礼を支給することができる。

2 謝礼の額は、会議1回の出席につき12,500円とする。

3 前各項の規定にかかわらず、行政関係者、交通事業者については、謝礼を支給しない。

4 謝礼を支給する場合は、当分の間、札幌市が予算の範囲内で委員等に直接支給できるものとする。

(規約の変更)

第11条 この規約を変更する場合は、協議会の承認を得なければならない。

(その他)

第12条 この規約に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

附 則

この規約は、平成24年11月6日から施行する。

附 則

この規約は、平成27年3月18日から施行する。

別表(第4条関係)

行政関係者	札幌市市民まちづくり局総合交通計画部公共交通担当部長 国土交通省北海道運輸局札幌運輸支局長の指名する者
交通事業者	北海道中央バス株式会社の職員 ジェイ・アール北海道バス株式会社の職員 株式会社じょうてつの職員
その他	学識経験者または有識者