

# 札幌市総合交通計画改定検討委員会 第2回 交通部会

## 参考資料①

- ・ 第1回交通部会での議論結果

平成31年2月21日

## ■ 公共交通ネットワーク

| 検討の視点  | 議論のポイント   | 部会での議論内容  |
|--|---|---|
| <b>全市的な視点</b><br>将来の交通需要に対応した公共交通ネットワークが確保されているか<br><br>公共交通の質的充実としてどのようなことを考えていくべきか | <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 今後概ね10年後を見据えた場合の公共交通体系（軌道系にバス接続）の考え方</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 今後人口減少局面を迎え、交通需要も減少に転じる見込みだが、この先10年間は急激な減少はないことが予測される</li> <li>• JR・地下鉄は、現況では混雑率150%を超える区間は発生しておらず、今後も発生しないと推察される</li> <li>• 今後、全市的にバス高密度区間（片方向3,000人/時以上）は発生しない予測であり、需要の面では、大量輸送機関の拡充の必要性はないとの結果</li> <li>• 人口動態と立地適正化の関係が重要。軌道系を基軸としてバスが駅につながる札幌市の公共交通を引き続ききちんとやっていかなければならない</li> <li>• 人口が減ると、ダウンサイジングも考えていく必要あり</li> <li>• タクシーは地震の際に唯一動いた公共交通。超高齢社会を迎える中でも重要な交通手段</li> </ul>                      |
|  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 乗継機能の強化のために、今後重要となる取組</li> <li>▶ 交通情報の充実に向けた考え方</li> <li>▶ バリアフリー化の更なる充実に向けた考え方</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• JRは札幌・新札幌・手稲などの主要な駅、地下鉄は都心部や端末駅のほか円山公園駅や大谷地駅などが比較的用户が多い</li> <li>• 駅前広場のタクシーの位置を含め、乗継利便性、ターミナルに必要な機能などの視点は不可欠</li> <li>• 情報提供に関して、事業者ごとに予約システムがバラバラであり、統一的なフォーマットが必要</li> <li>• AIを使った信号マネジメント、バスロケ、MaaSなど、10年後を見据え、技術の進化を一緒に考えていくことが重要。具体的な書き込みは難しいかもしれないが、警察と道路管理者、事業者間の連携を作っていくことが必要</li> <li>• 高齢者に公共交通機関に乗ってもらうようなサービスや人が集まるような仕掛けが必要</li> <li>• オリンピック・パラリンピックを見据え、冬期のバリアフリーを考えることも重要</li> </ul> |
| <b>拠点を支える視点</b><br>後背圏の地域の生活を支える拠点において、考慮すべきことは何か                                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ アクセシビリティの観点から、考慮すべきポイント</li> <li>▶ 都市マスに示す今後のまちづくりの方向性を踏まえ、考慮すべきポイント</li> </ul>            | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 公共交通機関に求められているのは定時性</li> <li>• 都心へのアクセシビリティ確保は重要な視点</li> <li>• 清田は他の拠点に比べ、中心市街地へのアクセシビリティに課題があり、拠点機能向上に向けて、公共交通機能向上を検討していくことが重要</li> <li>• 先行4拠点以外は、JR・地下鉄があり、既に高い交通利便性が確保されている</li> </ul>   |