

公共輸送機関関連施設等の整備について

公共輸送機関の効率的運営について

(答 申)

昭和56年3月26日

札幌市総合交通対策調査審議会

目 次

ま え が き	1
I 都市交通の現状と問題点	3
II 総合交通体系確立にあたっての基本的考え方	7
III 公共輸送機関関連施設等の整備と公共輸送機関の 効率的運営の方策	8
1 総合交通体系におけるバス路線網のあり方	8
2 地下鉄駅及び国鉄駅への乗継施設の整備	10
3 公共輸送機関の優先対策	11
4 地下鉄とバスとの連絡運賃制度	13
5 共通乗車制度	13
IV 計画実現にあたり留意すべき事項	14
V 今後の検討課題	15
あ と が き	16

ま え が き

本審議会は、札幌市長から昭和54年5月28日、札幌市における将来の都市交通施策に関する三項目の諮問を受け、54年12月24日、諮問1の「地下鉄等の大量公共輸送機関の整備計画について」に関し、答申を行ったところであるが、本審議会では、これに引続いて、札幌市が目指している北方圏の理想都市にふさわしい総合交通体系の確立を図るため、地下鉄等の整備計画に対応した諮問2の「公共輸送機関関連施設等の整備について」と諮問3の「公共輸送機関の効率的運営について」のあり方について審議を進めてきた。

この審議にあたって、本審議会では、省資源・省エネルギーを基調とした安定経済成長への移行のもとで、輸送需要の増大と市民意識の高度化及び多様化に対応した安全かつ快適で効率的な交通体系の確立並びに市民生活と調和した交通運営の充実を図る見地から、バス輸送を中心とする下記の五項目について、市民の交通に関するアンケート調査と将来の交通需要予測調査を実施しながら、多方面にわたって慎重に検討を進めてきた結果、ここに結論を得たものである。

記

- 1 総合交通体系におけるバス路線網のあり方について
- 2 地下鉄駅及び国鉄駅への乗継施設の整備について

- 3 公共輸送機関の優先対策について
- 4 地下鉄とバスとの連絡運賃制度について
- 5 共通乗車制度について

I 都市交通の現状と問題点

札幌市は北方圏の拠点都市を目指して著しい発展をつづけており、人口は昭和45年の101万人から55年の140万人へと増加し、公共輸送機関の1日当たりの輸送人員は、45年度の122万人から54年度の144万人へと増加している。

さらに、札幌市における都市交通の現状と問題点についてバス輸送を中心にみると次のとおりである。

1 バス輸送の現状

札幌市内のバスの1日当たりの輸送人員は、昭和48年度の63万2千人から53年度には52万2千人、54年度には53万2千人となっている。

この昭和48年度以後の変化の原因は、次の三点によるものと思われる。

- (ア) 地下鉄網の整備に伴う地下鉄への需要の移行
- (イ) 自動車保有台数の急激な増加による需要の低下
- (ウ) 都心部を中心とした交通混雑などによる表定速度の低下や定時性が失われたことによる信頼度の低下

そこで、昭和46年の地下鉄開業にあわせて、都心部に乗り入れていたバス路線を地下鉄駅に連絡するバス路線へと再編成を進

め、地下鉄との一体的な連絡輸送（フィーダー輸送）を担う新たな役割へと転換を図り、55年には、1日当たりのバス便数約11,200便のうち48パーセントにあたる5,400便が地下鉄駅に連絡している。

2 乗継関連施設等の現状

(1) バス乗継ターミナルは、現在、地下鉄駅を中心として11カ所に整備され、1日当たり約4,400便が発着しているが、施設外の路上において乗降を行っているところもある。

また、昭和55年7月に実施した市民アンケート調査によると、バス停と地下鉄駅までの連絡距離や階段の昇降について、より一層の利便性の向上が強く要望されている。

(2) パークアンドライドを目的とした自動車駐車場は、現在、3カ所（500台収容）あるが、遊休地利用などによるパークアンドライド的な利用をしている駐車場を含めると6カ所、2,500台の収容能力があり、その利用率は非常に高い。

(3) サイクルアンドライドを目的とした自転車駐車場は、昭和54年10月の調査では、地下鉄駅を主体として、21カ所（1,645台収容）に設置されているが、地下鉄駅などにおける自転車の駐車は、5,500台を数え、駐車場に収容しきれず、収容能力の2.3倍にあたる3,800台が歩道や空地に放置され、歩行者

の通行に支障を与えている。

- (4) 地下鉄駅，国鉄駅，デパートなどにおける市内のタクシー乗場は，現在，40カ所に整備されている。

しかし，一部の地下鉄駅では，タクシー乗場の位置が不適當であったため，これを利用せず，バス停付近で客待ちを行い，バスなどの運行を著しく阻害した例もあった。

- (5) 現在，バスに対する優先対策としては，国道などの主要道路を中心としてバス優先・専用レーンの指定（12路線，57.29キロメートル），バス優先信号機の設置（24カ所），一般車両の指定方向外進行禁止などの優先対策がとられており，バス運行速度の向上や定時性の確保に効果を上げている。

3 連絡運賃制度等の現状

- (1) バスと地下鉄の乗継利用における現行の連絡運賃制度では，市営バス及びばんけい観光バスと地下鉄が各々25パーセントの割引を行っており，また地下鉄麻生駅及び白石駅で乗継ぎしている中央バスの定期券利用者に対しては，バス5パーセント，地下鉄25パーセントの割引を実施している。
- (2) バスの共通乗車については，定山溪線（市営バスとしょうてつバス）と荒井山線（市営バスとばんけい観光バス）の2路線で実施している。

以上のような現状と問題点をふまえて、今後地下鉄などの整備とともに関連施設などの整備・充実と公共輸送機関の効率的運営について、適切な措置を講ずる方向で検討を進めた。

Ⅱ 総合交通体系確立にあたっての基本的考え方

- 1 札幌市の土地利用の将来構想は、「新札幌市長期総合計画」を基本とする。
- 2 札幌市の交通体系は、大量公共輸送機関を基幹とし、地下鉄、国鉄、バスなどがその特性に応じた輸送を分担することによって一体的輸送の確立を図る。
- 3 エネルギーの有効活用を図るため、マイカーなどの私的輸送機関から大量公共輸送機関への転換を促す効率的交通体系を確立するとともに、歩行者の優先対策の充実及び交通安全の確保を図る。
- 4 各交通機関が有機的に連けいして、円滑かつ効率的な連絡が行われる乗継システムの確立を図る。
- 5 各交通機関相互の輸送が円滑に行われるよう連絡運賃制度の充実を図る。
- 6 輸送体系の整備にあたっては、積雪寒冷地という特殊条件を十分配慮する。

Ⅲ 公共輸送機関関連施設等の整備と公共輸送機関の効率的運営の方策

1 総合交通体系におけるバス路線網のあり方

(1) 将来のバス輸送

昭和54年12月、70年までに地下鉄50キロメートルの整備について答申を行ったところであるが、この整備を基本とした総合交通体系における望ましいバス路線網のあり方を検討するため、バスの輸送需要の予測を行った。

その結果は次のとおりである。

- ① 札幌市内のバスの輸送人員は、終日で約190万人、朝ラッシュの1時間で約44万人と予測され、そのうち終日の約6割、朝ラッシュ時の約7割が地下鉄及び国鉄に乗り継いでいる。
- ② 乗継利用者は、主に、都心からおおむね3キロメートル圏以遠の地域及び一部周辺市町において発生し、地下鉄末端駅と主要な地下鉄駅及び国鉄郊外駅に集中している。
- ③ バス単独利用者は、主に、都心部へ直行することが効率的な地域に発生しており、また郊外部相互間においてもみられる。
- ④ バスの高密度運行区間（1時間当たり60便以上の運行を必要とする区間）は、郊外部において地下鉄末端駅を中心と

する9カ所、約24キロメートルが発生する。

(2) バス路線網のあり方

前項の予測結果をふまえ、次の事項を十分配慮しながら、地域の需要に応じて次の運行形態別のバス路線を有機的に設定する必要がある。

(ア) 中心市街地への通勤時間は、おおよそ45分以内を目途として交通網を形成する。

(イ) バス路線網は、わかりやすく、利用しやすいものとする。

① 連絡バス路線

地下鉄駅及び国鉄駅に連絡することが効率的な地域におけるバス路線であって、都心からおおむね3キロメートル圏以遠の地域においては、原則として、最寄りの地下鉄駅及び国鉄駅に連絡するバス路線を設定する。

この場合、利便性の向上と効率的な運行が図られる循環路線の設定についても配慮する必要がある。

② 都心直通バス路線

都心部へ直行することが効率的な地域においては、都心部までの直通バス路線を設定する。

その際、利用者の利便を図るため、主要地下鉄駅などを経由することについても配慮する。

③ 地域間バス路線

地域中心核などを相互に連絡するバス路線であって、都心部に指向しない需要に対応するため、地域相互間を連絡するバス路線を設定する。

④ 都市間バス路線

周辺市町と都心部との連絡を図るため、主要国道を中心とした都市間バス路線を設定する。

その際、利用者の利便を図るため、主要地下鉄駅や国鉄駅を経由することについても配慮する。

2 地下鉄駅及び国鉄駅への乗継施設の整備

バスなどが連絡する地下鉄駅、国鉄駅などの交通結節点には、各交通機関相互の円滑な連絡輸送の確保、乗継利用者の利便性の向上及び周辺地域の交通混雑の緩和を図るため、次の事項に留意しながら各乗継施設を整備する必要がある。

(ア) 乗継施設は、土地利用計画と整合性を図りながら、都市施設として整備し、利便性の高いものとする。

(イ) 乗継施設は、円滑な乗継ぎを図るため、情報提供や待ち時間を楽しくするうるおいのあるものとする。

(ウ) 乗継施設は、身体障害者及び老人などが利用しやすいようにする。

(1) バス乗継ターミナルは、連絡バスが集中する地下鉄の末端駅、

地域中心核となる主要地下鉄駅などの拠点に整備する必要がある。

- (2) 都心バスターミナルは、現施設の有効活用を図るとともに将来の都心交通の増大に応じて改善する必要がある。
- (3) パークアンドライド駐車場は、今後、都心部の道路混雑の解消とエネルギーの有効活用を図るため、地下鉄と国鉄の郊外駅などに積極的に整備する必要がある。
- (4) サイクルアンドライド駐車場は、自転車利用者の利便と駅周辺の環境の改善を図るため、地下鉄駅及び国鉄駅に積極的に整備する必要がある。
- (5) タクシー乗場は、地下鉄などとタクシーとの円滑な連絡輸送が図れるよう他の交通機関との調整を図り、安全性に十分配慮しながら、積極的に整備する必要がある。
- (6) 国鉄駅における駅前広場は、バス連絡などの乗継ぎが円滑に行われるよう積極的に整備する必要がある。

3 公共輸送機関の優先対策

公共輸送機関の優先対策については、バス及び路面電車の輸送機能の回復を図り、マイカーから公共輸送機関への転換を促すため、それらの持つ機能が十分発揮され、効果的な輸送が行えるよう積極的に次のような対策を講じる必要がある。

- (1) 都市間の主要なバス路線及び都市内の主要な都心直通バス路線については、効率的な輸送と定時性を確保するため、バス専用レーン、バス優先信号などの優先対策をさらに推進すべきである。
- (2) また郊外部で連絡バスが集中する路線及びバスターミナル周辺の道路についても、今後、バス専用レーン、バス優先信号などの優先対策を行う必要がある。
- (3) バス専用レーンなどの設定にあたっては、マイカーからバスへの転換を促進するため、増便、車両の改善などのサービスの向上を図る必要がある。

また、物流交通及び他の道路交通との調整についても十分配慮する必要がある。
- (4) バス利用者の利便を図るため、バス接近表示装置（バスロケーションシステム）の導入について検討すべきである。
- (5) 路面電車についても運行速度の向上を図るため、優先信号の設置を検討すべきである。
- (6) 交通規制のほか、バス停車帯（バスベイ）の設置など道路構造の改善と安全対策について総合的に検討する必要がある。

4 地下鉄とバスとの連絡運賃制度

地下鉄とバスとの連絡輸送は、効率的な都市交通体系の確立、利用者の利便性の向上及び都心部の道路交通混雑の緩和を図る観点から、促進する必要がある。

その際の連絡運賃は、現行法制度上、併算を原則としているが、バス路線の再編成などによって、従来の利用者に不便が生じる場合には、連絡輸送の利点、すなわち地下鉄はバスの連絡により輸送需要の増加が見込まれること、バスは地下鉄へ連絡させることにより効果的なバス運行が行われ、経費の削減が図られる場合があることなどを考慮して、割引併算を行うことが望ましいと考える。

この連絡運賃制度を拡充するにあたっては、長期的な展望にたって利用者の利便及び企業の採算性を考慮しながら、関係者間で十分協議を行い、適正な連絡運賃を設定していくべきである。

5 共通乗車制度

バス利用の促進と利用者の利便の向上を図るため、経営主体の異なるバス路線が競合する区間においては、積極的に共通乗車を推進していくべきである。

IV 計画実現にあたり留意すべき事項

以上の交通施策の実施にあたっては、次のような事項について、十分留意しながら進める必要がある。

1 連絡輸送の推進

バスと地下鉄との連絡輸送を行うことにより、バス事業においては余剰車両や余剰人員が生じる場合があるので、既設のバス路線の役割と影響に十分配慮しながら、関係者間で調整する必要がある。

2 交通環境の整備

連絡運賃制度を拡充する一助として、道路の整備をはじめ、バスターミナルの建設など交通環境の整備を積極的に推進する必要がある。

3 財政援助措置

バスターミナルなどの乗継施設の整備には、膨大な事業費を必要とするので、国に対し補助率の引上げと長期低利資金の確保について強力に働きかける必要がある。

V 今後の検討課題

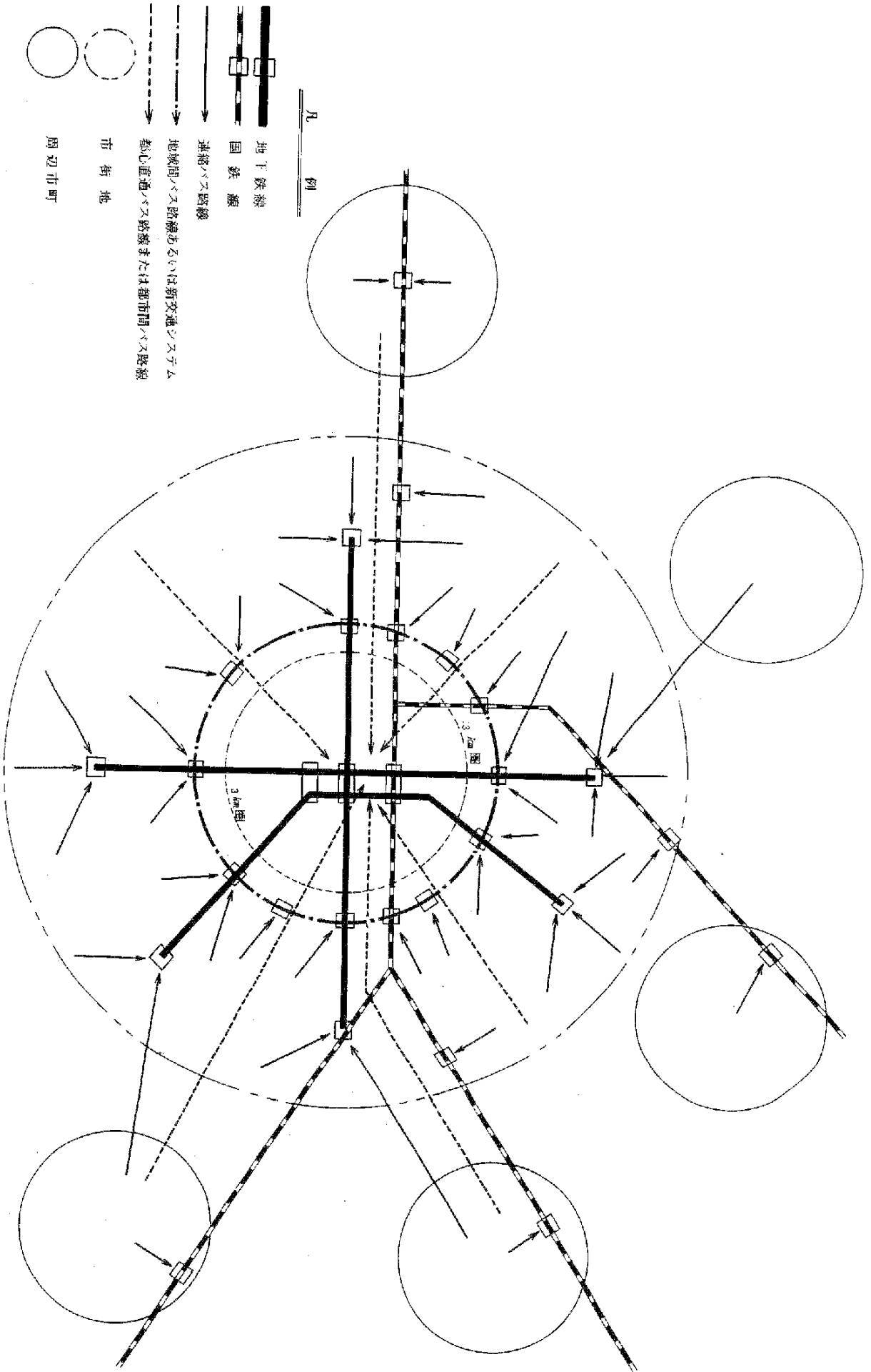
- 1 地域間バス路線については、将来の都市構造や輸送需要の動向を勘案して、環状の新交通システムの導入についても検討する必要がある。
- 2 今回は、旅客輸送を中心に検討を進めてきたが、現在行っている道央圏物資流動調査結果と今後の経済動向をふまえて、将来の札幌生活圏の貨物輸送における施設整備と効率的物流システムについて、総合交通対策の見地から検討する必要がある。

あ と が き

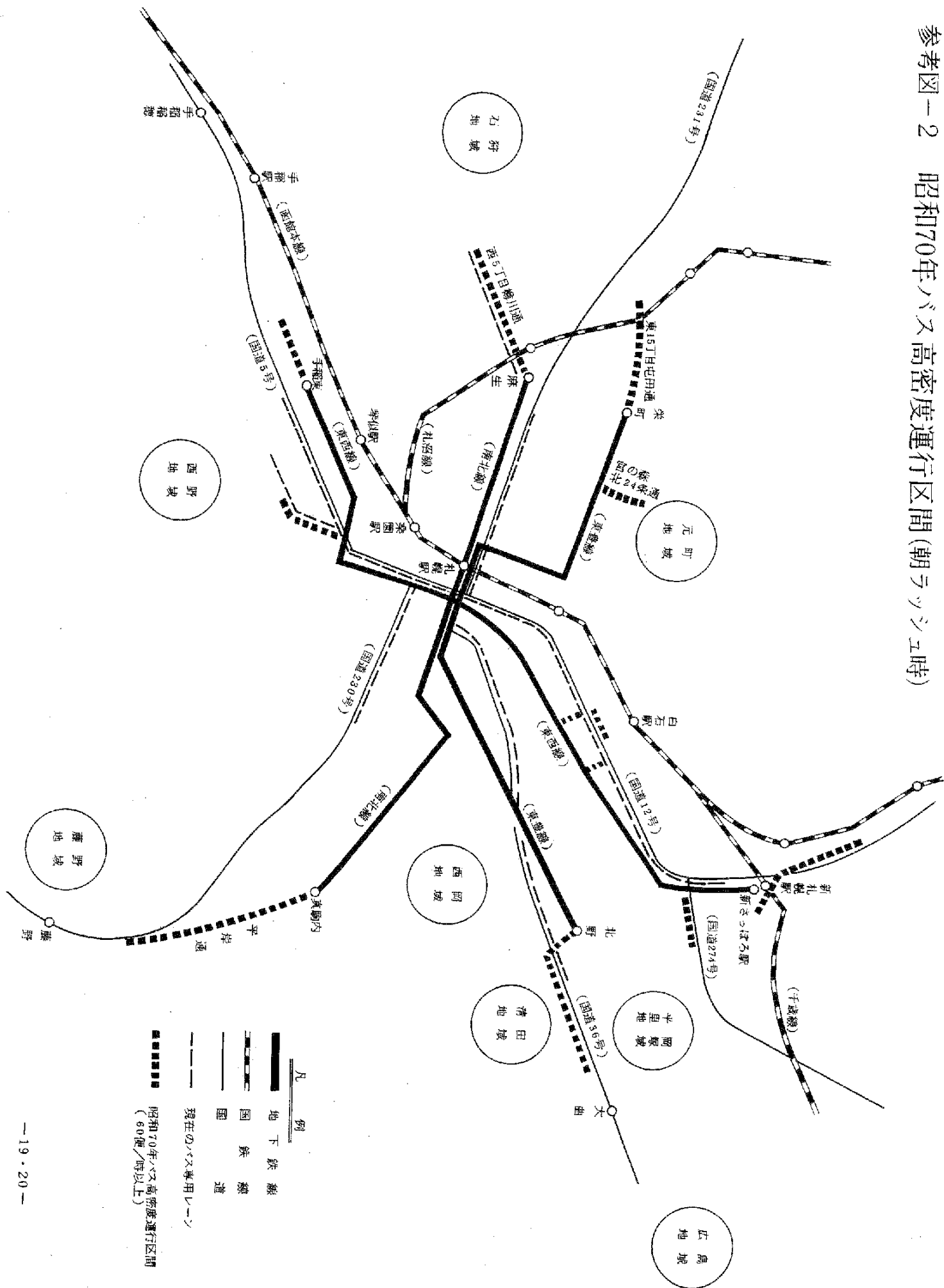
本審議会では、昭和54年から2カ年にわたって諮問のあった地下鉄等の大量公共輸送機関の整備計画をはじめ公共輸送機関関連施設等の整備並びに公共輸送機関の効率的運営について、慎重に検討を進めてきたところであるが、これらの都市交通施策の実現は、将来の輸送需要の増大と新しい時代に対応した快適な市民生活の確保を図るうえから極めて重要なものである。

また、これら交通施策の実現にあたっては、財政問題をはじめ関係機関との調整など多くの困難を伴うことと推測されるが、これは市民生活にとって深いかかわりがあり、多くの市民がその実現を強く要望しているところでもあるので、市当局並びに交通事業者の一層の努力と、国及び道並びに市民の十分な理解と積極的な協力を得ながら、関係者が一体となってこれらの交通施策の実現に努力されるよう強く要望する次第である。

参考図一 1 総合交通体系の模式図



参考図一2 昭和70年バス高密度運行区間(朝ラッシュ時)



参 考 資 料

- 1 諮 問 書
- 2 札幌市総合交通対策調査審議会委員名簿
- 3 札幌市総合交通対策調査審議会参与名簿
- 4 札幌市総合交通対策調査審議会第2専門部会委員名簿

1 諮 問 書

札 計 交 第 1 4 7 号

昭和 5 4 年 5 月 2 8 日

札幌市総合交通対策調査審議会

会長 太 田 實 殿

札幌市長 板 垣 武 四

札幌市総合交通対策調査審議会条例（昭和 5 4 年 条例第 3 号）

に基づき下記の事項を諮問いたします。

記

- 1 地下鉄等の大量公共輸送機関の整備計画について
- 2 公共輸送機関関連施設等の整備について
- 3 公共輸送機関の効率的運営について

(理 由)

近年の著しい人口増加にともなう中枢管理機能の集積と市街地の拡大は、モータリゼーションの進展とあいまって交通量の増加と道路混雑をまねき、特に通勤通学時には、バス等公共輸送機関のサービスの低下が憂慮される事態となっている。

一方、市民意識の高度化、多様化にともなって、交通需要も高速性、快適性などを求める質的な変化があらわれており、また従来の経済成長から、省資源を基調とした安定成長へ移行するなかで、交通体系についても、これからの変化に対応できる長期的な交通施策並びに、市民生活と調和した交通運営の確立が求められている。

従って、今後このような状況に対処し、将来における本市の指針とするため、都市交通施策の具体的方策について、貴審議会のご意見を賜りたく諮問する次第であります。

2 札幌市総合交通対策調査審議会委員名簿

昭和56年3月26日現在

会 長	太 田	實	北海道大学工学部教授
副会長	矢 野	順 三	元札幌市議会議員
	四十物	昭 三	株式会社北海タイムス社論説委員室長
	五十嵐	日出夫	北海道大学工学部教授
	石 原	通 孝	元札幌市議会議員
	伊 藤	義 郎	札幌商工会議所副会頭
(岩 澤	靖	北海道乗用自動車協会会長 (3月25日付辞任)
	北 岡	寛太郎	元日本国有鉄道北海道総局長
	熊 本	信 夫	北海学園大学法学部教授
	小 塩	進 作	元札幌市助役
	小 森	庄 一	株式会社じょうてつ専務取締役
	鈴 木	武 治	株式会社北海道新聞社論説委員
	高 杉	田鶴子	札幌市婦人団体連絡協議会会長
	高 野	博	北都交通株式会社代表取締役専務
	坪	敏 雄	北海道高等学校長協会石狩支部長
	富 樫	津	前北海道経済連合会常務理事
	徳 永	行 弘	前札幌青年会議所理事
所		哲 也	北海道大学経済学部教授
廣	西	小一郎	北海道トラック協会会長
福	士	勝	全日本労働総同盟札幌地区同盟事務局次長
増	田	正 久	北海道中央バス株式会社常務取締役札幌支社長
松	沢	ヨ シ	札幌消費者協会副会長

3 札幌市総合交通対策調査審議会参与名簿

昭和56年3月26日現在

大木 淳 良	北海道財務局理財部長
(梶 田 博 一	前北海道財務局理財部長)
峰 島 日出夫	札幌陸運局鉄道部長
加 藤 甫	札幌陸運局自動車部長
(平 野 忠 邦	前札幌陸運局自動車部長)
小 西 郁 夫	北海道開発局建設部長
(小田代 弘	前北海道開発局建設部長)
伊 藤 康 吉	北海道開発調整部長
浮 田 富 雄	北海道住宅都市部長
小森谷 宏	北海道警察本部交通部長
(山 田 晋 作	前北海道警察本部交通部長)
(檜 島 文 穂	元北海道警察本部交通部長)
深 山 靖	日本国有鉄道札幌鉄道管理局営業部長
吉 田 浩 一	日本国有鉄道札幌工事局次長
(大 川 源 治	前日本国有鉄道札幌工事局次長)
(広 田 良 輔	前日本国有鉄道札幌鉄道管理局施設部長)
諸 岡 稔	日本国有鉄道北海道地方自動車部長
(鈴 木 力	前日本国有鉄道北海道地方自動車部長)

4 札幌市総合交通対策調査審議会第2専門部会委員名簿

昭和56年3月26日現在

部会長	五十嵐 日出夫	北海道大学工学部教授
部会長代理	富 樫 津	前北海道経済連合会常務理事
	四十物 昭 三	株式会社北海タイムス社論説委員室長
	北 岡 寛太郎	元日本国有鉄道北海道総局長
	小 塩 進 作	元札幌市助役
	小 森 庄 一	株式会社じょうてつ専務取締役
	鈴 木 武 治	株式会社北海道新聞社論説委員
	所 哲 也	北海道大学経済学部教授
	福 士 勝	全日本労働総同盟札幌地区同盟事務局次長
	増 田 正 久	北海道中央バス株式会社常務取締役 札幌支社長