

登下校時の交通手段

1) 札幌開成高校

登下校とも、夏期は自転車だけの割合が高く、全体の3/4を占めている。

公共交通利用は、夏期は2割程度であるが冬期は、自転車からの転換により6割に増加している。

公共交通利用者のうちバスを利用している人は、夏期は約4割に対して、冬期は約6割に増加する。

また、徒歩のみ割合は夏期約5%が冬期は30%に変化し、自動車による送迎は夏期はゼロであるが、冬期は登校時に10%を占めている。

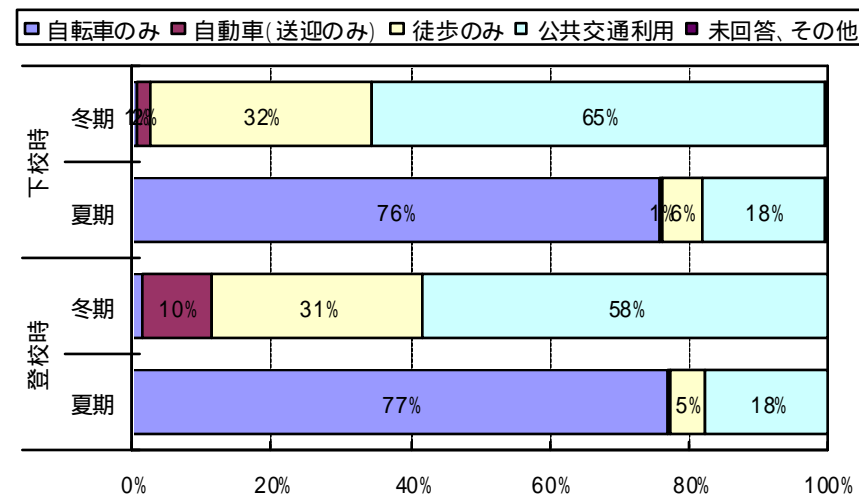


図 1.2-7 登下校時の季節別交通手段

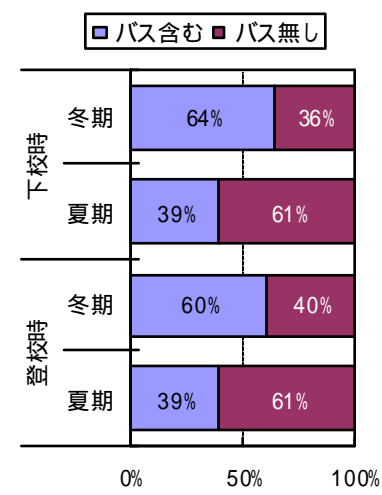


図 1.2-8 公共交通にバスを含むか

2) 札幌新川高校

登下校とも、夏期は自転車だけの割合が高く、約65%を占めている。

公共交通利用は、夏期は全体の1/4程度であるが、冬期は自転車からの転換により約75%に増加している。

また、公共交通利用者のうちバスを利用している人は、夏期は約7割である。冬期はほぼ全員がバスを利用している。

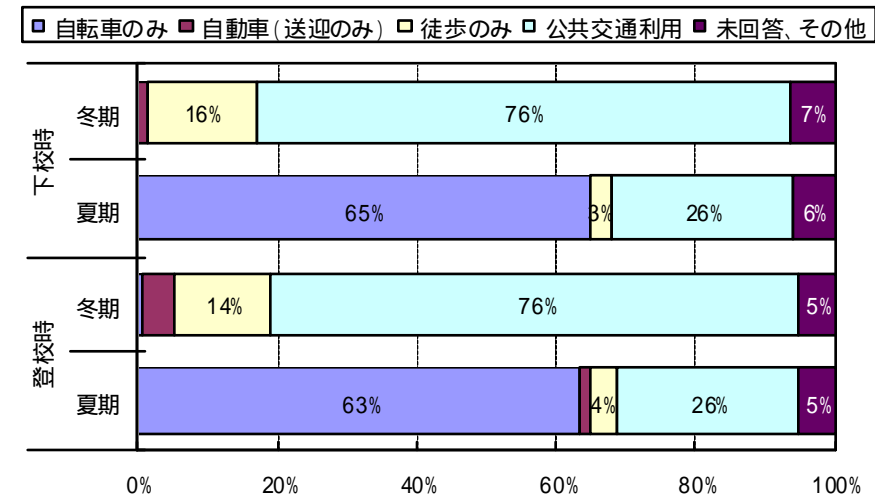


図 1.2-9 登下校時の季節別交通手段

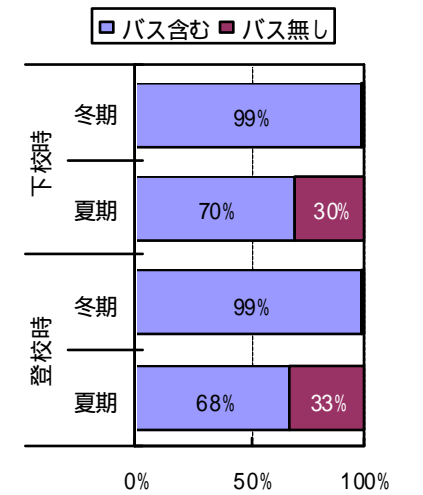


図 1.2-10 公共交通にバスを含むか



図 1.2-11 高校位置図

通学の所要時間・時間帯・費用

1) 札幌開成高校

通学所要時間は冬季に長くなる傾向が見られ、所要時間が一時間を超える割合は、夏期に1割弱であるのに対し、冬季には2割弱になる。ただし、冬季でも半数は30分以内で通学できている。また、手段変更に伴い、冬季には通学費用が高くなる傾向がある。

「主に下校する時間帯」は、15時～16時台と、19時～20時台がほぼ同程度あり、下校時間の遅い生徒の割合が比較的多い。

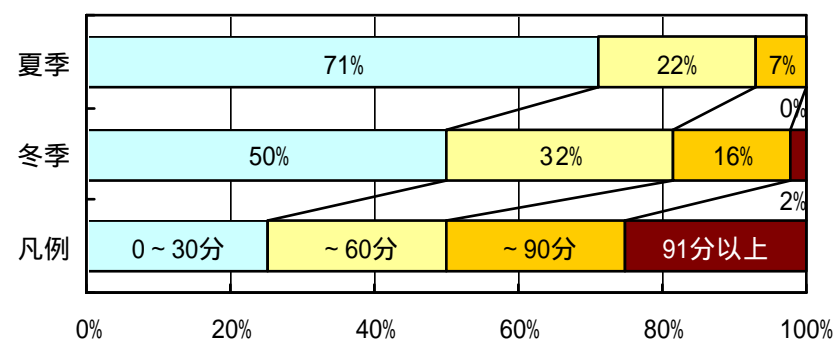


図 1.2-12 通学所要時間（札幌開成高校）

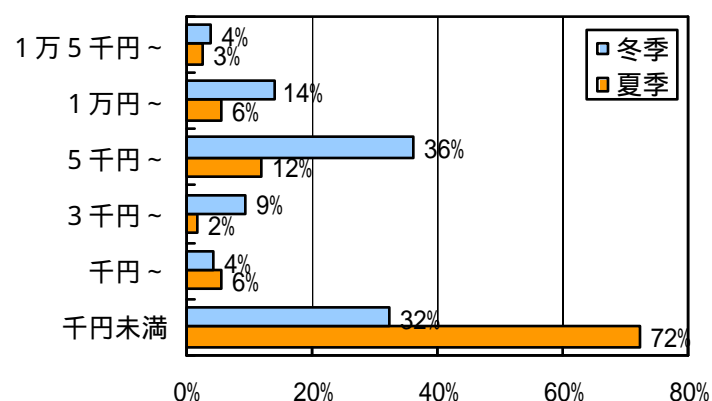


図 1.2-13 季節別通学交通費（札幌開成高校）

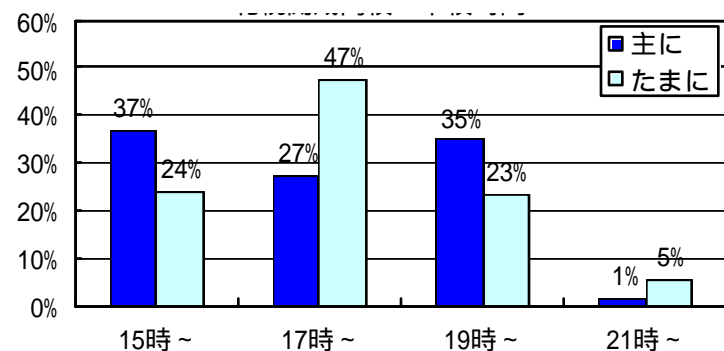


図 1.2-14 主な下校時間とたまにある下校時間（札幌開成高校）

2) 札幌新川高校

札幌開成高校と同じく、冬季の通学所要時間の長時間化傾向が見られ、冬季には30分以内に通学できる割合は3割を切っている。また、冬季には交通費が5千円以上かかる割合が約8割となっている。

「主に下校する時間帯」は、15時～16時台が最も多く、下校時間の早い生徒の割合が比較的多い。

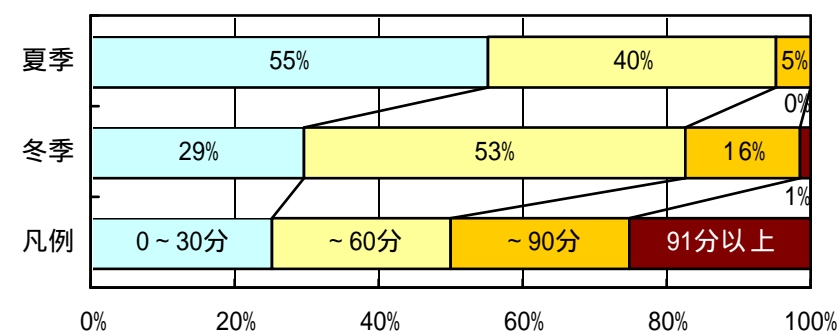


図 1.2-15 通学所要時間（札幌新川高校）

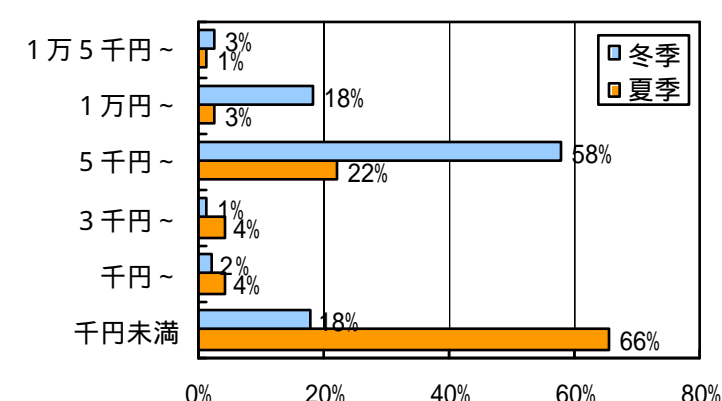


図 1.2-16 季節別通学交通費（札幌開成高校）

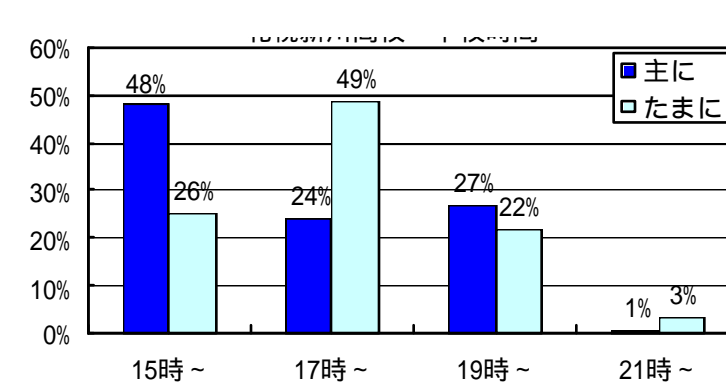


図 1.2-17 主な下校時間とたまにある下校時間（札幌新川高校）

バスを使わない理由

冬期のみ公共交通を利用する人に対し、バスを利用しない理由を聞いたところ、札幌新川、札幌開成ともに「料金」を理由に挙げる人が最も多く、次いで、「時間」となっている。

札幌開成は、この他に、利用したい時間帯に走っていない、路線がない、駅から学校まで歩いている等の回答があった。

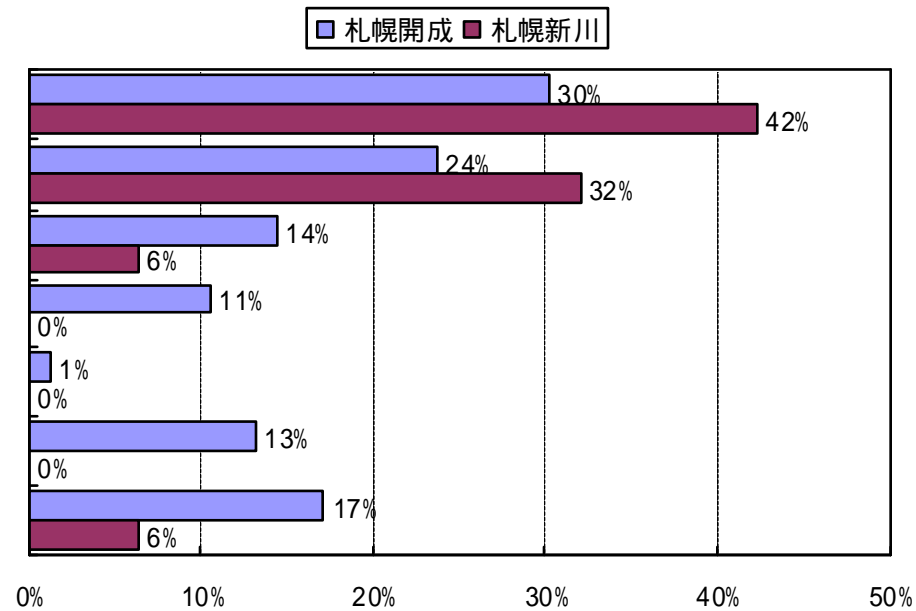


図 1.2-18 バスを使わない理由

(自転車などと比較し、)バスを利用すると料金がより高くなる。
 (自転車などと比較し、)バスを利用するとより時間がかかる。
 利用したい時間帯にバスが走っていない。
 利用できるバス路線が無い。
 自宅から学校まで歩いていくことができるので、バスを利用する必要が無い。
 地下鉄駅、または JR 駅から学校まで歩いていくことができるので、バスを利用する必要が無い。
 その他

<自由回答>

札幌開成高校

- ・家から学校までを通るバスのバス停までに行くのにかなりの時間がかかってしまい、バスを使うと余計に負担がかかる。
- ・運転手の態度が悪い。
- ・自宅から学校まで自転車で行くことができるから。
- ・下りられない。
- ・混むので疲れる。
- ・バスに恐怖心がある。
- ・バス混んでるから、時間通りに来ない。
- ・冬は自転車に乗れないから。
- ・遅刻するとマズイ。
- ・自宅から学校まで自転車で行けるから。
- ・時間通りに来なかったりする。冬季は特に。あと、たまに吐きそうになる。
- ・バスは立っているのが疲れる
- ・料金が多少高くなってもいいから長い道のりを走る路線を作ってほしい バスセンターから丘珠とか"

札幌新川高校

- ・乗れない。人が多すぎる。

1.2.3. 高齢者に対応したバス路線

(1) 病院等の立地状況とバス路線

市内の病院（200床以上を図示）と、区民センター・老人福祉センターの立地状況を見ると、地下鉄・JR駅から離れた場所に立地するものも多く存在する。そのため、これらの施設の利用にはバスに頼らざるを得ない状況である。

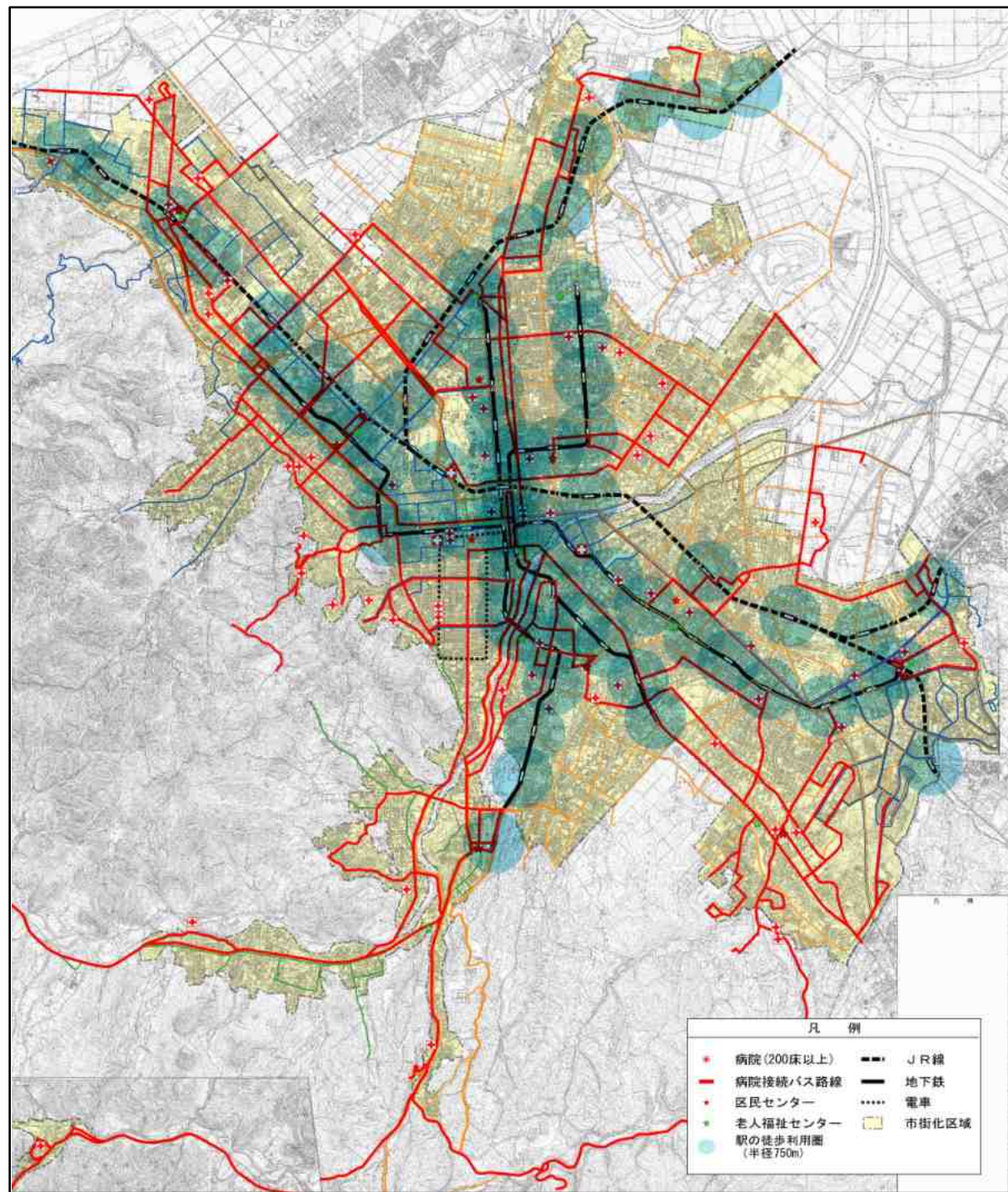


図 1.2-19 病院（200床以上）・区民センター・老人福祉センターの位置と接続バス路線の現状

【事例：勤医協中央病院にアクセスする「東78」の利用状況】

平成12年9月乗客利用実態調査結果より（注：当時市営バス路線）

勤医協中央病院は、市内でも有数の総合病院であり、外来診療科目も充実している。当該病院へのアクセス路線は3系統あるが（病院HPより）もっとも病院に近いバス停を有しているのが東78である。

最寄りバス停である伏古10条3の乗車人数が、他のバス停に比して多いことから、一定の通院需要があると考えられる。

表 1.2-1 東78の利用状況（H12）

停留所名	1日乗車人数		
	起点方向 (計774人)	終点方向 (計752人)	合計
北34条駅前		255人	255人
北栄中学校前	2人	19人	21人
北34東5	18人	22人	40人
北34東8	10人	30人	40人
北34東12	17人	7人	24人
新道東駅前	27人	373人	400人
北34東20	12人	13人	25人
北34東23	10人	5人	15人
北34東26	43人	2人	45人
伏古10条2	201人	12人	213人
伏古10条3	166人	14人	180人
伏古10条5	107人		107人
東苗穂6条3	59人		59人
東苗穂4条3	15人		15人
東苗穂3条2	18人		18人
東営業所前	69人		69人

【勤医協中央病院】
 病床数 417 床、診療科目 22 科
 外来受診者数 800 人 / 日

【東78 札幌新道線】
 北34条駅前 } ~ 東営業所
 新道東駅前 }
 往路 40 便、復路 44 便（平日）
 1日あたり乗車人員 1,526 人（平成12年度調査）



図 1.2-20 路線図



図 1.2-22 病院とバス停の位置関係

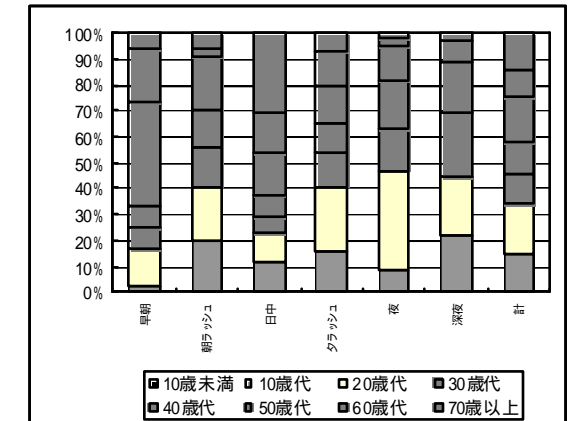


図 1.2-21 年齢別時間帯別乗客構成

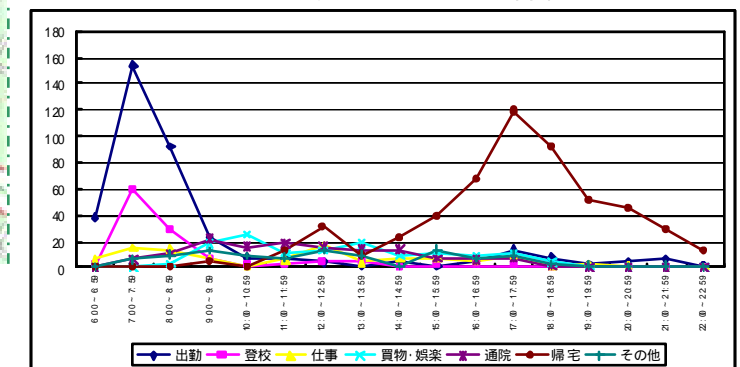


図 1.2-23 年齢別利用目的別乗客構成

1.3. バス路線の重複状況

表 1.3-1 路線の重複パターン（都心部を中心として考えた例）

タイプ	模式図	重複の形式	代替性が確保されているとする要件例	
			方面、行き先	便数
A . 鉄道との重複		鉄道と平行（駅勢圏含む）する	・当該区間では、代替性が確保されているものとする。	・問わない（一般に鉄道の方が便数が多いため）
B . 直行型と短絡型の重複		直行型バスは途中から経由地が異なる （西岡地区、啓明地区など）	・廃止対象が直行型の場合は代替性が確保されているものとする。 ・廃止対象が短絡型の場合は、当該路線（区間）の利用者の目的地を考慮し判断	・著しく便数が減少する場合は、利用者ニーズを踏まえ判断する
		直行型バスが短絡可能な駅を経由する （月寒地区、手稲地区など）	・廃止対象がどちらの路線でも、代替性が確保されているものとする。	・同上
C . 短絡型同士の重複		異なる路線の駅に接続 （新川地区、清田地区など）	・代替性が確保されているものとするが、廃止対象路線（区間）における利用者の目的地、所要時間変化等を考慮する。	・同上
		同じ路線の異なる駅に接続 （山の手地区、平岡地区など）	・代替性が確保されているものとするが、廃止対象路線（区間）における利用者の目的地、所要時間変化等を考慮する。	・同上
		異なる経由地で同じ駅に接続 （篠路地区、東苗穂地区など）	・廃止対象がどちらの路線でも、当該区間では代替性が確保されているものとするが、廃止対象路線（区間）における利用者の目的地、所要時間変化等を考慮する。	・同上
		同じ駅を経由し異なる路線の駅に接続 （栄町地区、手稲地区など）	・廃止対象がどちらの路線でも、当該区間では代替性が確保されているものとするが、廃止対象路線（区間）における利用者の目的地、所要時間変化等を考慮する。	・同上

1) 路線(系統)の重複状況

- ・都心行きと地下鉄・JR駅行きの重複、地下鉄・JR駅行き同士の重複などが見られる。
- ・市街化調整区域等、系統の末端部は単独運行となっている。
- ・市街地内では、他の系統と重複しながら、地域を循環したり、地下鉄駅同士を連絡する路線などが見られる。

