

# バスの役割と課題について バスサービスの確保について

平成16年(2004年)11月15日  
札幌市企画調整局

## 目 次

1. 第1回審議会の概要と専門部会開催報告	1
1.1. 第1回審議会で提示された検討課題と、専門部会での検討状況	1
2. バスサービスの現状	2
2.1. 市内バス事業の現状	2
2.2. バス利用者の現状	3
(1) 人口と利用者数	3
(2) 利用者の特性	4
2.3. バス路線網の現状	11
(1) 公共交通の利用圏	12
(2) 所要時間	13
(3) 都心への移動費用	15
(4) 利用機会	16
(5) 利用状況	18
(6) 環境負荷	19
(7) ネットワーク	20
2.4. まとめ	23
3. 札幌市の将来像と公共交通、バスの役割	24
3.1. 都市計画マスタープラン ～札幌市の将来像～	24
3.2. 前回審議会答申における公共交通、バスの役割、今後のあり方	25
(1) 公共交通の役割	25
(2) バスの役割	25
(3) バスネットワークの充実にむけて	26
(4) バスの利便性向上のため取り組むべき施策	26
(5) 地域や目的に応じた交通のあり方	27
3.3. 平成13年審議会答申に対応する取り組み	29
4. バスの現状と役割を踏まえたバス交通の課題	35
4.1. バス路線が直面する問題	35
4.2. 路線廃止が及ぼす影響	36
4.3. 検討課題	37
5. バスサービスの確保の考え方	38
5.1. バス路線廃止意向に対する維持方策検討のプロセスについて	38
6. バスサービスの確保方策	40
6.1. バスサービス確保の方策の分類	40
6.2. 各方策の概要	42
(1) 乗合バスの維持	42
(2) 自治体等が運営主体となった路線維持	46
(3) 代替交通手段の確保	52

# 1. 第1回審議会の概要と専門部会開催報告

## 1.1. 第1回審議会で提示された検討課題と、専門部会での検討状況

分類	検討課題	第1回審議会での 発言委員 (敬称略)	専門部会での検討状況
公共交通全体のあり方・バスの役割	将来都市像に対する公共交通・バスのあり方	飯田, 山本	H13総交審答申が示した公共交通・バスの役割が基本となることを確認。
	環境保全に果たす公共交通の役割	山本	バスは、適切な利用があれば、自家用車に比して環境負荷が低減できることを確認。
	現行公共交通体系の評価	会長, 奥山, 富山, 松本	乗継型ネットワークを基本として、検討を進めている。
	各バス路線の分類	秋江	利用の特性に着目した分類を進める予定。
	確保すべきバスネットワークの水準	会長, 高野	バス交通が有する課題から、現在の水準をいかに維持するかが必要として検討中。
運行状況・利用状況	各バス路線の運行便数	秋江, 山崎	市内の各統計区毎に運行便数を把握。
	都心から市内各地域への移動費用と移動時間	松本	統計区単位で市内各地域から都心までの移動時間及び費用と、最寄り駅までの移動時間を把握。
	バス利用人員減少の要因分析	富山	乗用車の普及や人口動態の変化、事業所立地等の変化などをもとに分析中。
	夏期・冬期の運行状況の差異	秋江, 飯田, 後藤	旧市営バスデータから差異を把握。
	市内各地域の人口や年齢構成の将来予測	松野	公表済みのH32将来人口や、現在までの傾向から、高齢化の進展を確認。また、区によって高齢化進展に大きな相違が無く全市的な問題であることを確認。
	バス交通に依存する人口	後藤	依存人口の定義などについて検討が必要。
	各高校等の通学手段	黒宮	立地状況を考慮し、市内の高校やバス事業者に対してアンケートを実施予定。
	地域別の敬老バス利用状況	飯田	過去の調査結果から、敬老バス利用者(70歳以上)の交通特性について討議し、バスの重要性を確認。
の二利 把用 握ズ者	利用者ニーズの調査・把握	高野, 松本, 八郷	アンケート、あるいはパブリックコメント等を実施予定。
	観光等来街者ニーズの把握	斉藤	事例収集を行い、今後の施策を抽出する予定。
利便性向上策と代替交通手段	タクシー活用も含めたバス代替交通手段の検討	飯田, 今井	機能確保のための代替交通手段として検討予定
	車両・施設などハード充実の方向性	松野	利便性向上策のひとつとして検討予定。
	バリアフリー化への展望	山崎	利便性向上策のひとつとして検討予定。
	運行情報・利用情報提供のレベルアップ	松本, 村本, 斉藤	既往の施策のPR強化、改善等を今後の方針として位置づける。

## 2. バスサービスの現状

### 2.1. 市内バス事業の現状

- ・規制緩和により、バス事業に対する新規参入、路線新設、事業廃止、路線休止・廃止が容易になった
- ・市内のバス事業は全て民営となった
- ・営業走行キロは増加しているものの乗車人員は減少しており、経営効率の悪化が推察される。

国が進める規制緩和の一環として、平成 14 年に道路運送法が改正され、バス事業の需給調整規制が廃止された。

これにより、バス事業に対する新規参入や、路線の新設は容易になったが、一方で事業の廃止あるいは路線の休止・廃止も同様に容易となった。

そのような中で札幌市は、経営改善の見込みが薄い市営バス事業を継続するよりも、民営バス事業者に移行することが、市民負担の総体的な軽減と利用者サービスに繋がると判断した。

この結果、当面の運行条件の維持を基本として、路線を段階的に民営バス事業者に移行し、平成 16 年 4 月に市営バス事業は廃止となった。

しかしながら、バス事業の経営状況は、市街地の拡大や、多様な路線の設定により営業走行キロは増加しているものの、バス全体として乗車人員は減少しており、走行キロあたりの乗車人員は各バス事業者とも減少傾向で、経営効率の悪化が推察される。

## 2.2. バス利用者の現状

### (1) 人口と利用者数

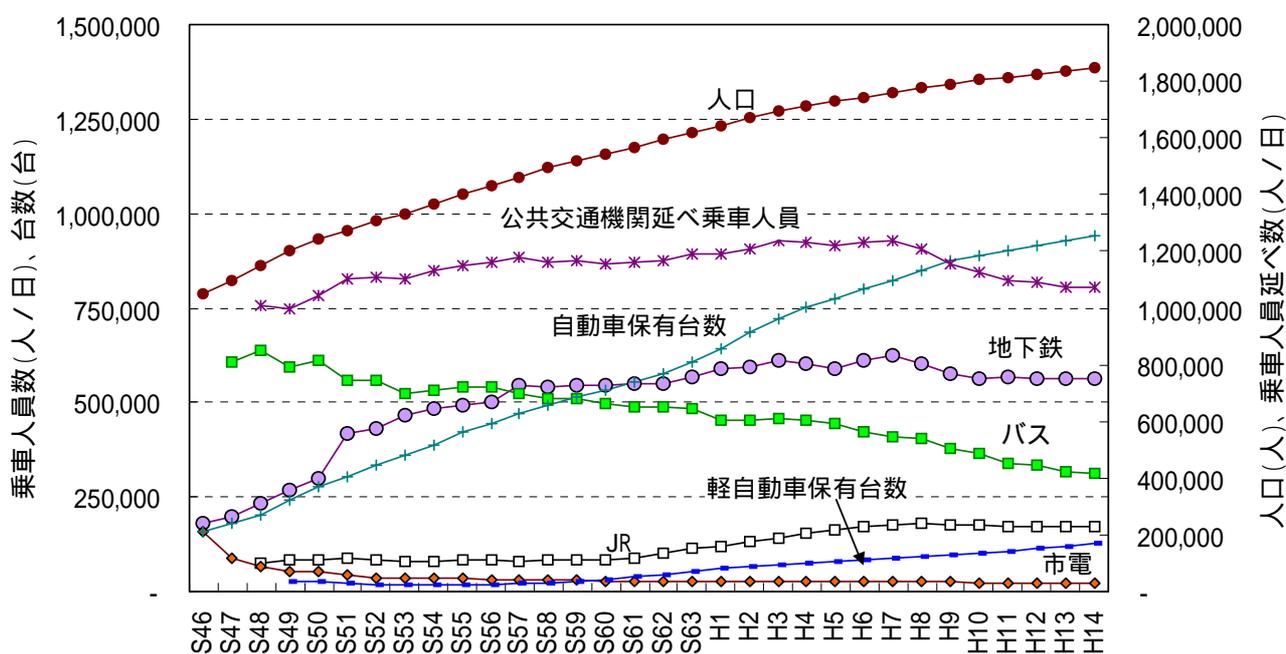
- ・ これまでは、人口が一貫して増加傾向にあるにもかかわらず、公共交通機関の延べ乗車人員は横ばいである。
- ・ バスは、昭和 47 年以降一貫して減少傾向となっている。

第 4 次長期総合計画において、札幌市の人口の将来見通しは、平成 32 年に総人口 2,100 千人と予測されている。

現在まで人口が一貫して増加傾向であったが、公共交通の延べ乗車人員はほぼ横ばいで推移し、近年では減少傾向にある。

特に、バスは一貫して減少傾向となっている。

一方、自動車保有台数は人口以上に伸びている。



資料：札幌の都市交通データブック(2003)

図 2-1 乗車人員の推移

## (2) 利用者の特性

・高齢者や、学生、免許保有者をはじめとした市民にとって、バスを含めた公共交通は重要な役割を担っている。

### バス利用者の特性

図 2-2～5 は平成 12 年に実施した、旧市営バス（新川、琴似、藻岩、東の各営業所）の乗客利用実態調査の結果である。

10～20 歳代は通学、生産年齢は通勤に特化している。年齢が高くなるほど、それ以外の項目で全般的に割合が高くなる傾向があり、70 歳以上では、通院における利用、買い物・娯楽における利用がそれぞれ 1 / 4 を占めている。

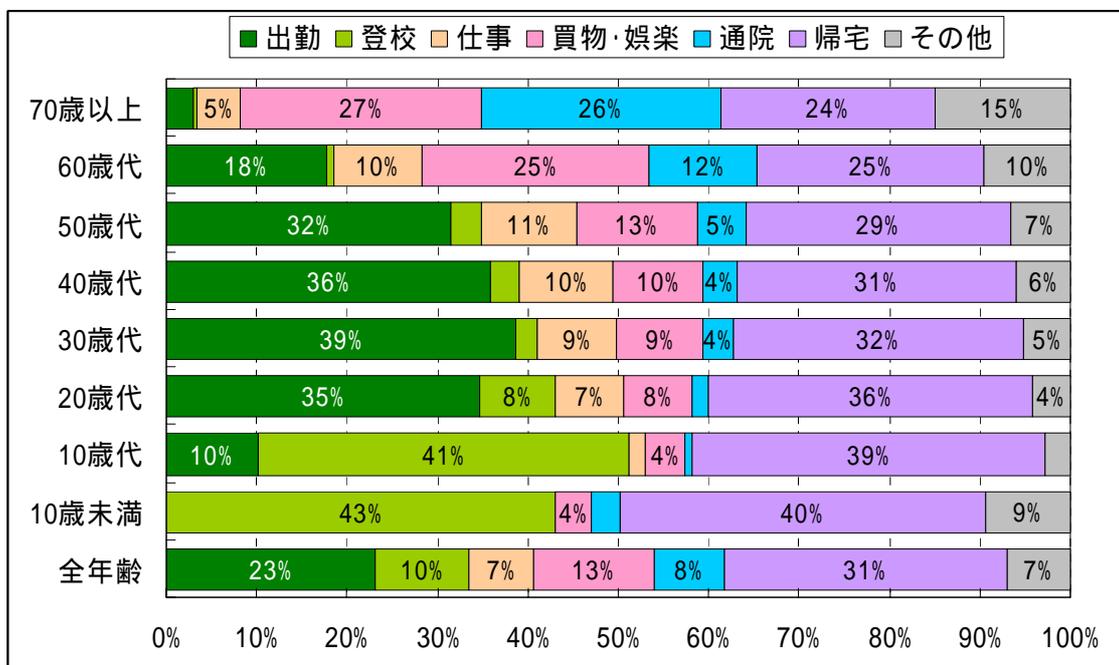


図 2-2 年齢別バス利用目的割合

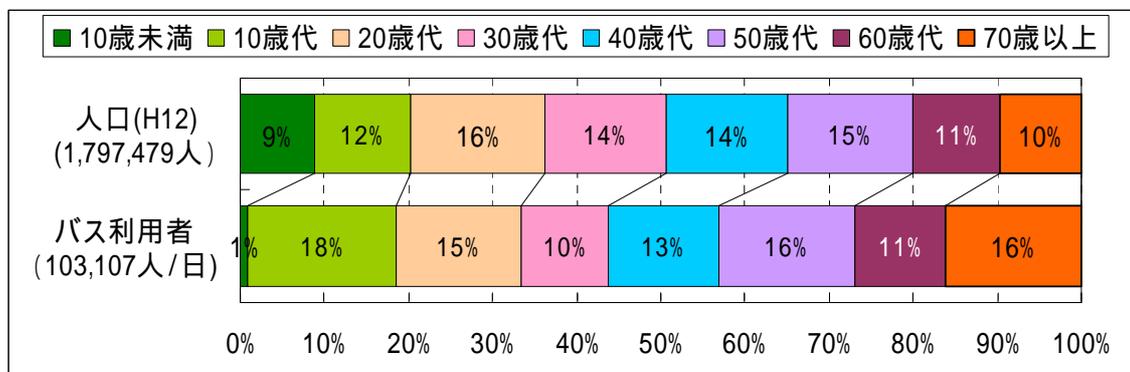


図 2-3 人口の年齢構成比率とバス利用者年齢構成比率の比較

また、時間帯別目的別の乗車人員数を見ると、通勤通学が集中する朝ピークは、昼間の約3倍、夕ピークは同じく約2倍の乗車人員となっている。

乗車人員にあわせて時間帯別の運行便数も増減しており、昼間の運行便数は朝ピーク時の約半分となっている。

よって、バス事業者は朝ピーク時に対応できるよう車両および人員を確保しなければならず、バス事業の不効率性を示している。

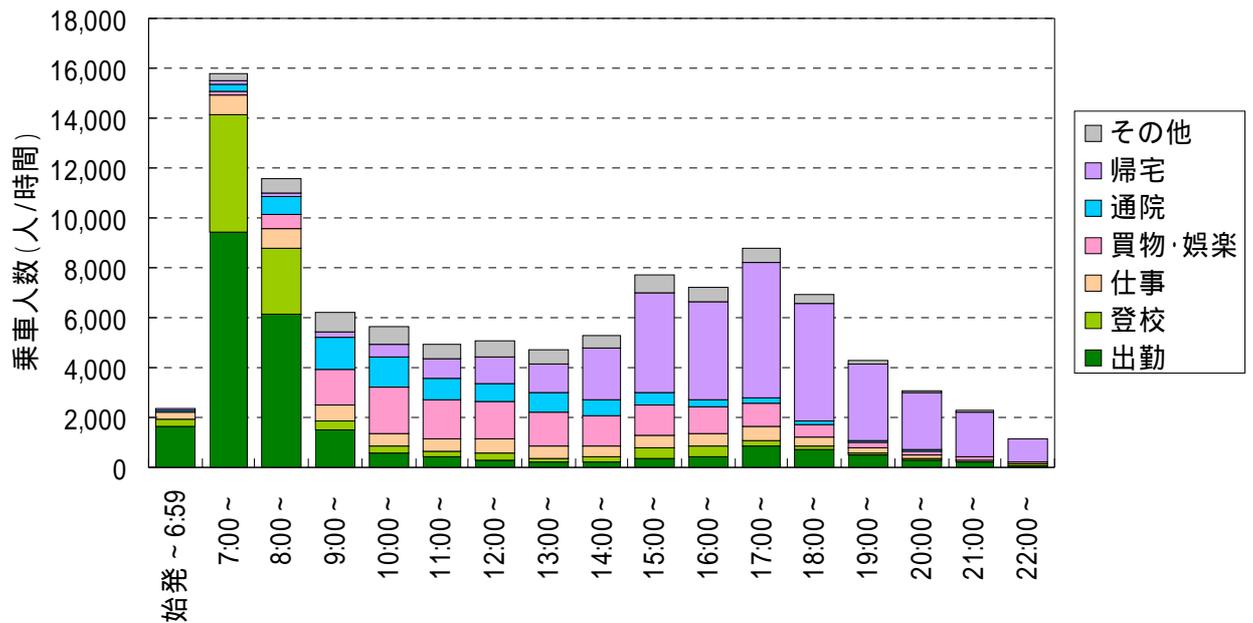


図 2-4 時間帯別目的別乗車人員

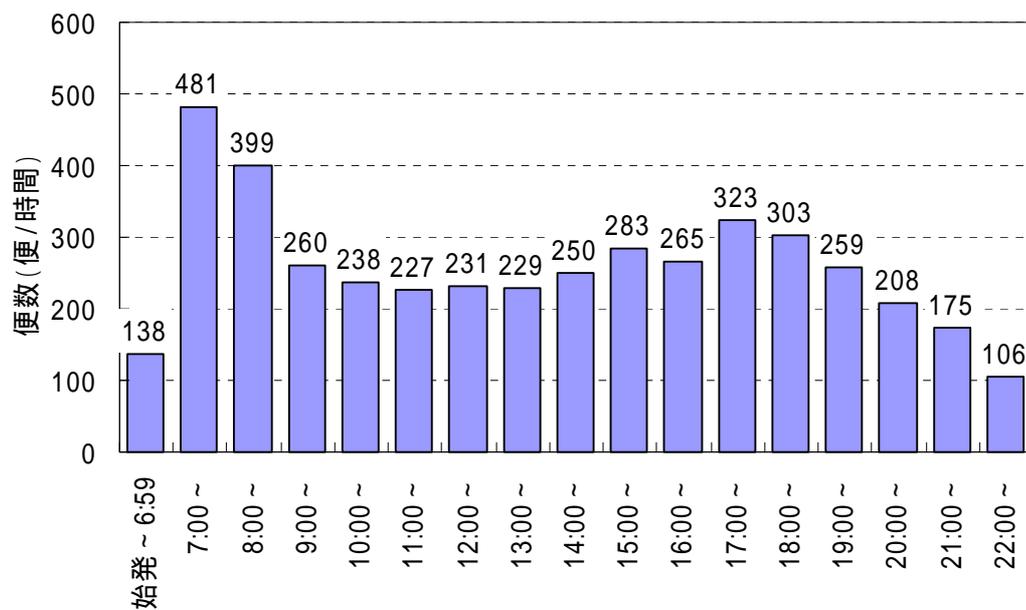
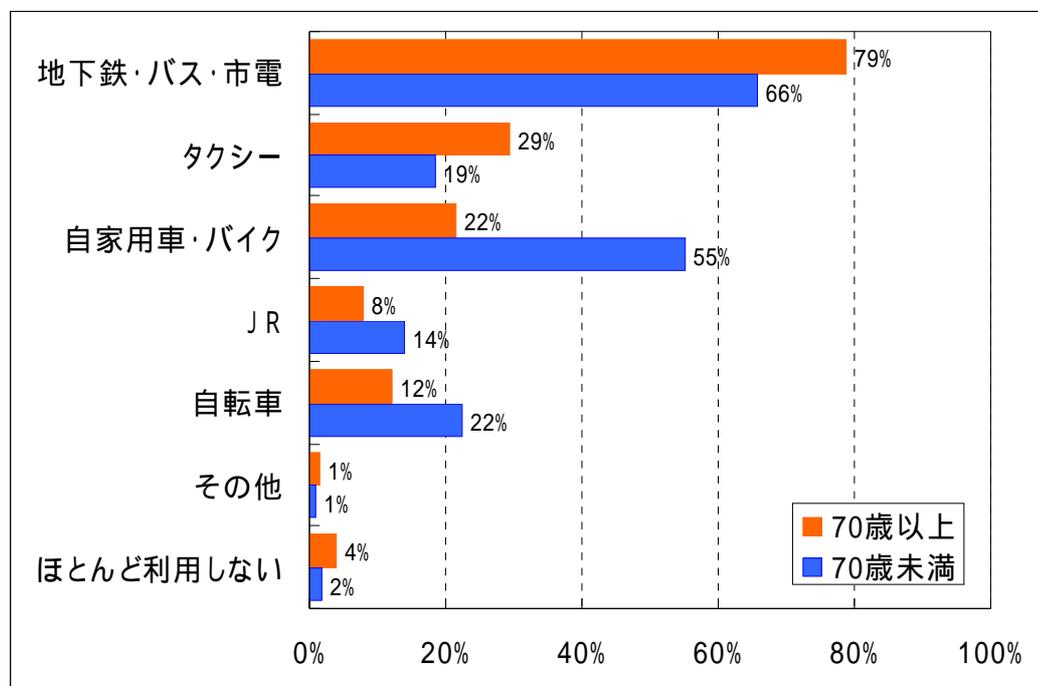


図 2-5 時間帯別運行便数

## 高齢者

図 2-6 は、札幌市が平成 15 年に実施した「敬老パスに関するアンケート調査」の結果である。調査対象は、札幌市に在住の市民のうち、20 歳以上 70 歳未満と、70 歳以上に分け、それぞれ 2,500 人を無作為に抽出したものである。



資料：札幌市保健福祉局高齢福祉課「敬老パスに関するアンケート調査」

図 2-6 普段利用している交通手段（全市、複数回答）

普段利用している交通手段については、70 歳以上・70 歳未満ともに公共交通の割合が高い。

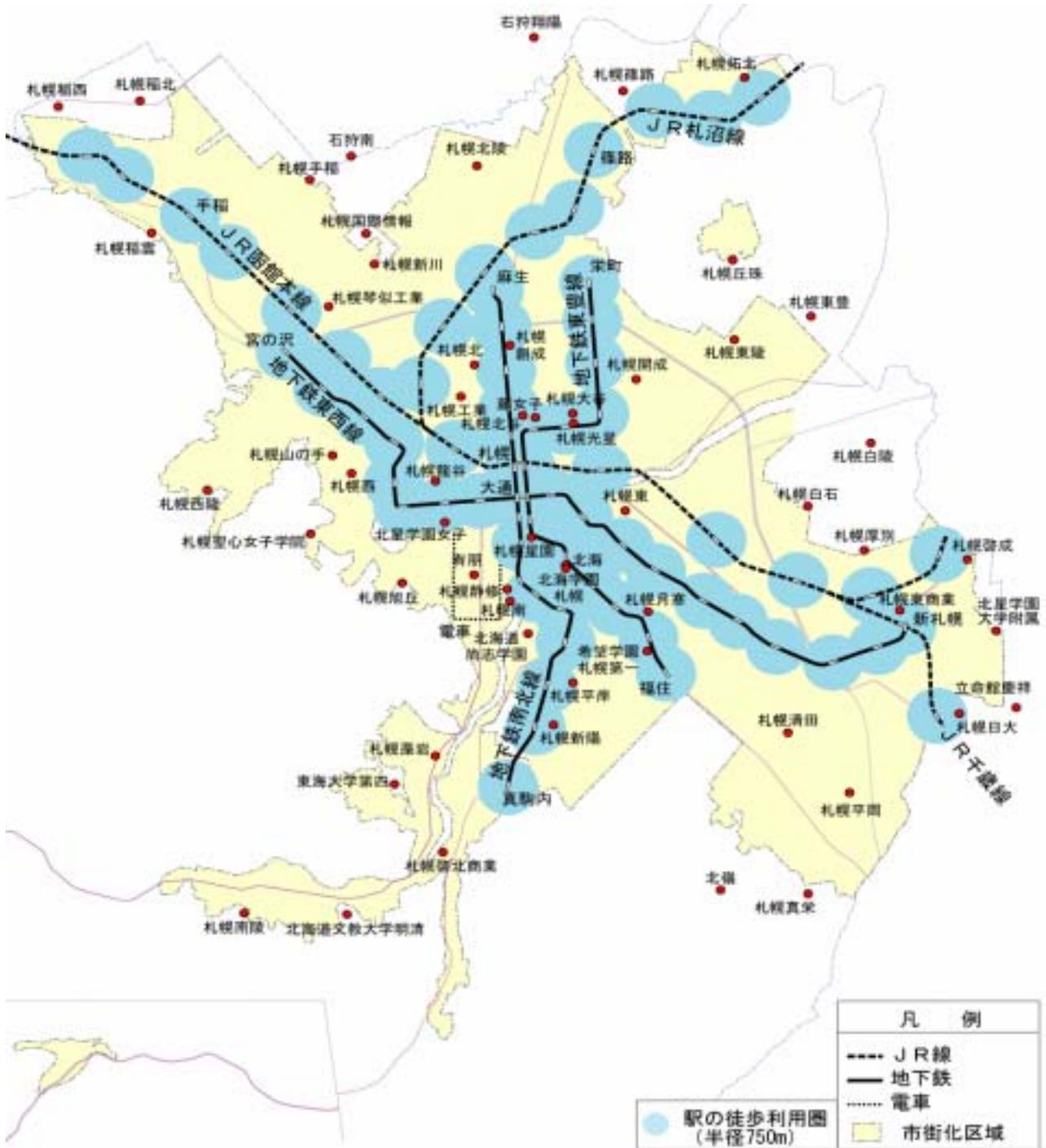
両者を比較すると、70 歳未満では、全ての交通手段を状況に応じて選択していると考えられるが、70 歳以上の市民は選択肢が公共交通やタクシーに比較的限定される傾向がある。

一方で、第 4 次長期総合計画において、札幌市の高齢化率は、平成 32 年で 26% と予測されている。高齢化は全市的な問題であり、今後 15 年間で高齢化率は倍増し、4 人に 1 人が高齢者の社会を向かえる。

これらから、高齢社会に対応するためには、公共交通体系の維持が必要と考えられる。

## 高校生

市内の高校は市街地から離れた場所に立地するものが多く、これらの高校の通学・下校時は、バスに頼らざるを得ない状況である。

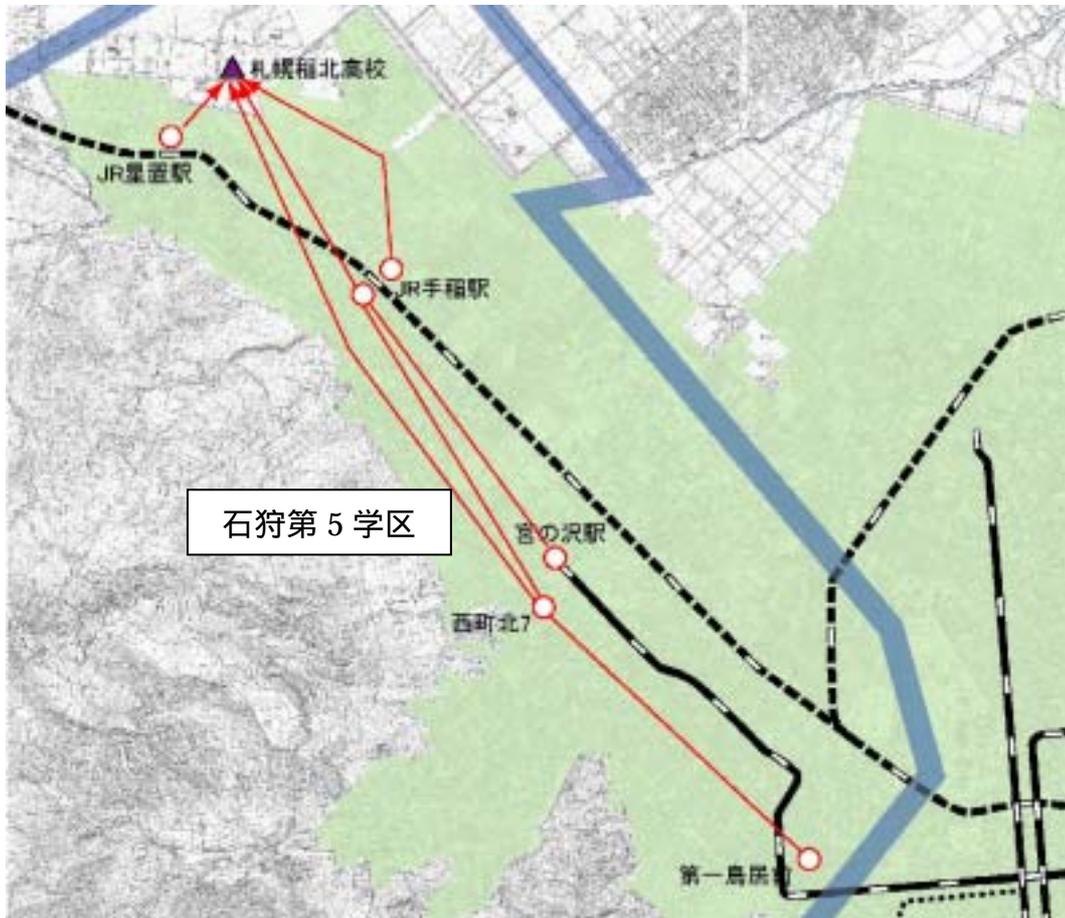


平成 16 年 4 月現在

図 2-7 高等学校の位置図

<参考> 札幌稲北高等学校の例

札幌市手稲区にある札幌稲北高等学校の場合、JR 手稲駅からの一般便 4 便の他、手稲、星置、宮の沢、円山方面に登校時、下校時それぞれ 8 台の通学専用便を運行し、通学に対するサービス機能強化を図っている。



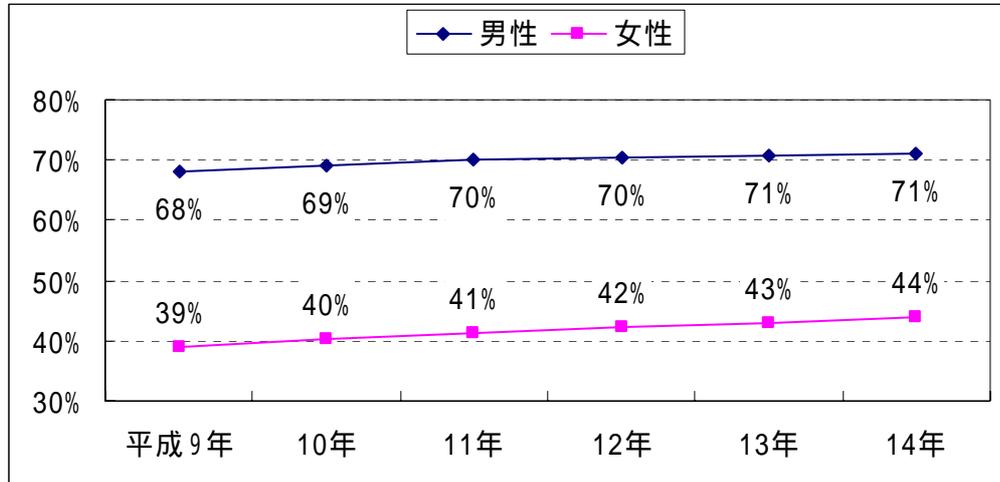
登校	通学専用	通学専用	通学専用	一般	一般	通学専用	通学専用	一般	一般
第一鳥居前			7:30						
西町北7		7:33	7:40						
宮の沢駅					7:40			8:05	
手稲駅	7:45	7:51		7:55	7:59	8:00		8:24	8:25
星置駅							8:05		
稲北高校	7:58	8:06	8:08	8:08	8:10	8:13	8:15	8:35	8:34
						3台	2台		

下校	通学専用	通学専用	通学専用	通学専用	一般	通学専用	一般	一般	一般	一般	通学専用
稲北高校	15:30	15:35	15:40	15:40	15:40	15:45	15:58	16:15	17:18	18:40	18:45
星置駅			15:50								18:55
手稲駅	15:43	15:48		15:53	15:52	15:58	16:12	16:33	17:32	18:52	
宮の沢駅					16:09			16:45		19:10	
西町北7											
第一鳥居前											
	2台	1台	1台	1台		2台					1台

図 2-8 札幌稲北高等学校の登下校時バス運行状況

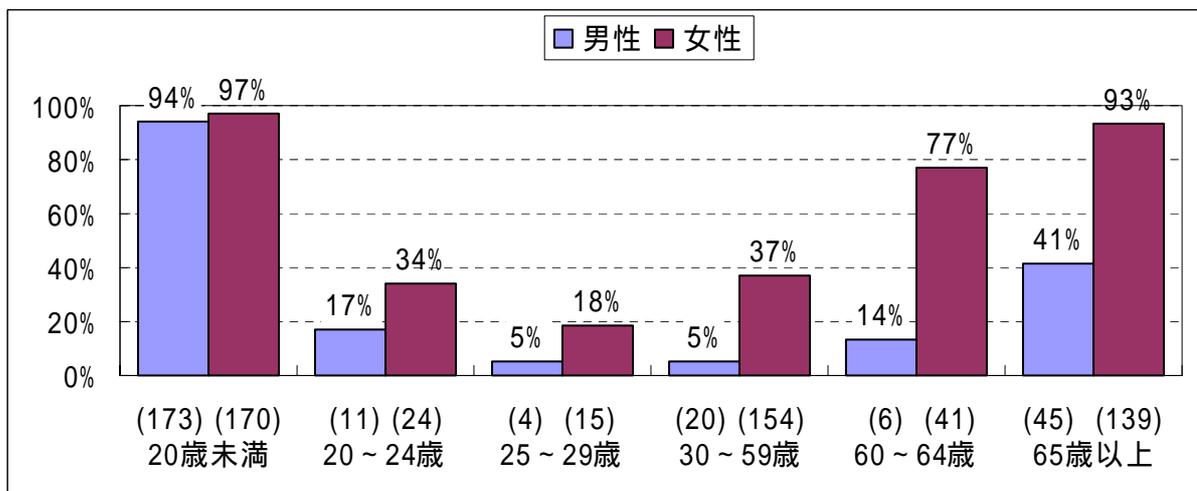
## 運転免許未保有者等の自家用車を利用しがたい人

運転免許未保有者等、自家用車を利用しがたい市民にとっても、公共交通は重要な役割を担っている。



資料：札幌市統計書

図 2-9 性別の免許保有率の推移



資料：札幌市統計書 ( ) 内数値は実数 (単位：千人)

図 2-10 性別年齢層別の免許非保有率 (平成 12 年)

## 通勤目的の対応

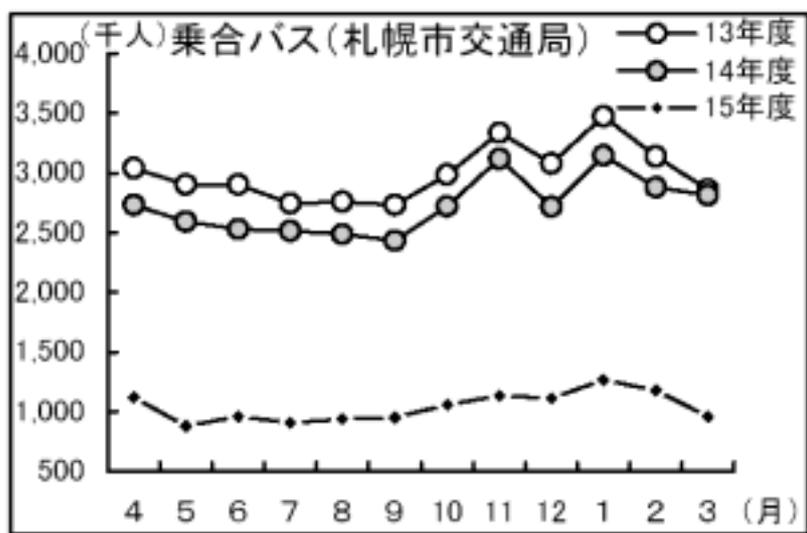
P4 の図 2-2 ~ 4 で、バスの利用目的のうち、幅広い年齢層で通勤目的が比較的高い割合を占めていることがわかる。移動目的の面でも自動車を利用しがたい場面があり、バスはこういった需要に対応している交通手段としての役割も担っている。

## 冬期の利用

積雪・寒冷地域である札幌市においては、冬期は、自転車・自動車から公共交通への転換により、バス利用者数が増加する傾向がある。

旧市営4営業所では、夏期よりも10便多く冬期に運行しており、これに伴い必要車両数も+8台となっていた。

また、路面凍結等により走行速度が低下することから、夏期ダイヤ、冬期ダイヤを設定している。表定速度は、旧市営では-0.5km/hであった。



資料：北海道運輸局「北海道の運輸の動き月報」

図 2-11 旧市営バスの月別輸送人員

表 2-1 旧市営バス4営業所の運行便数、表定速度、必要車両数比較 (H14)

		運行便数 (便)	冬-夏	表定速度 (km/h)	冬-夏	必要車両数 (台)	冬-夏
新川	夏期	655	+5	13.1	-0.5	50	1
	冬期	660		12.6		51	
琴似	夏期	1,610	±0	11.9	-0.4	100	1
	冬期	1,610		11.5		101	
藻岩	夏期	940	±0	13.8	-0.6	73	2
	冬期	940		13.2		75	
東	夏期	1,090	+5	13.4	-0.5	82	4
	冬期	1,095		12.9		86	
計	夏期	4,295	+10	13.0	-0.5	305	8
	冬期	4,305		12.5		313	

資料：札幌市交通局

## 2.3. バス路線網の現状

バス路線網のあり方は、昭和 56 年の札幌市総合交通対策調査審議会答申「公共輸送機関関連施設等の整備について、公共輸送機関効率的運営について」において以下のように示されている。（用語等は当時のもの）

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 分以内を目途に交通網を形成。

(イ) バス路線網は、わかりやすく、利用しやすいものとする。

### 連絡バス路線

以下の地域では、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。

- ・地下鉄駅、及び国鉄駅に連絡することが効率的な地域。
- ・都心から概ね 3km 圏以遠の地域。
- ・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。

### 都心直通バス路線

- ・都心部へ直行することが効率的な運行が地域で設定。
- ・利用者の利便性向上を図るため主要な地下鉄駅を経由することに配慮。

### 地域間バス路線

- ・都心部に指向しない需要に対応する地域相互間を連絡するバス路線を設定。

### 都市間バス路線

- ・周辺市町と都心部を連絡。
- ・主要地下鉄駅や国鉄駅を経由することに配慮。

この答申を踏まえ整備されてきたバス路線網の現状について、空間的な路線配置、都心部までの所要時間、移動費用、利用機会、環境負荷、ネットワークと言った視点からとりまとめた結果を以下に示す。



## (2) 所要時間

都心までの所要時間

都心（大通駅または札幌駅）までの最短所要時間を統計区別に分類すると、地下鉄沿線では概ね 30 分以内で都心部に到達可能である。

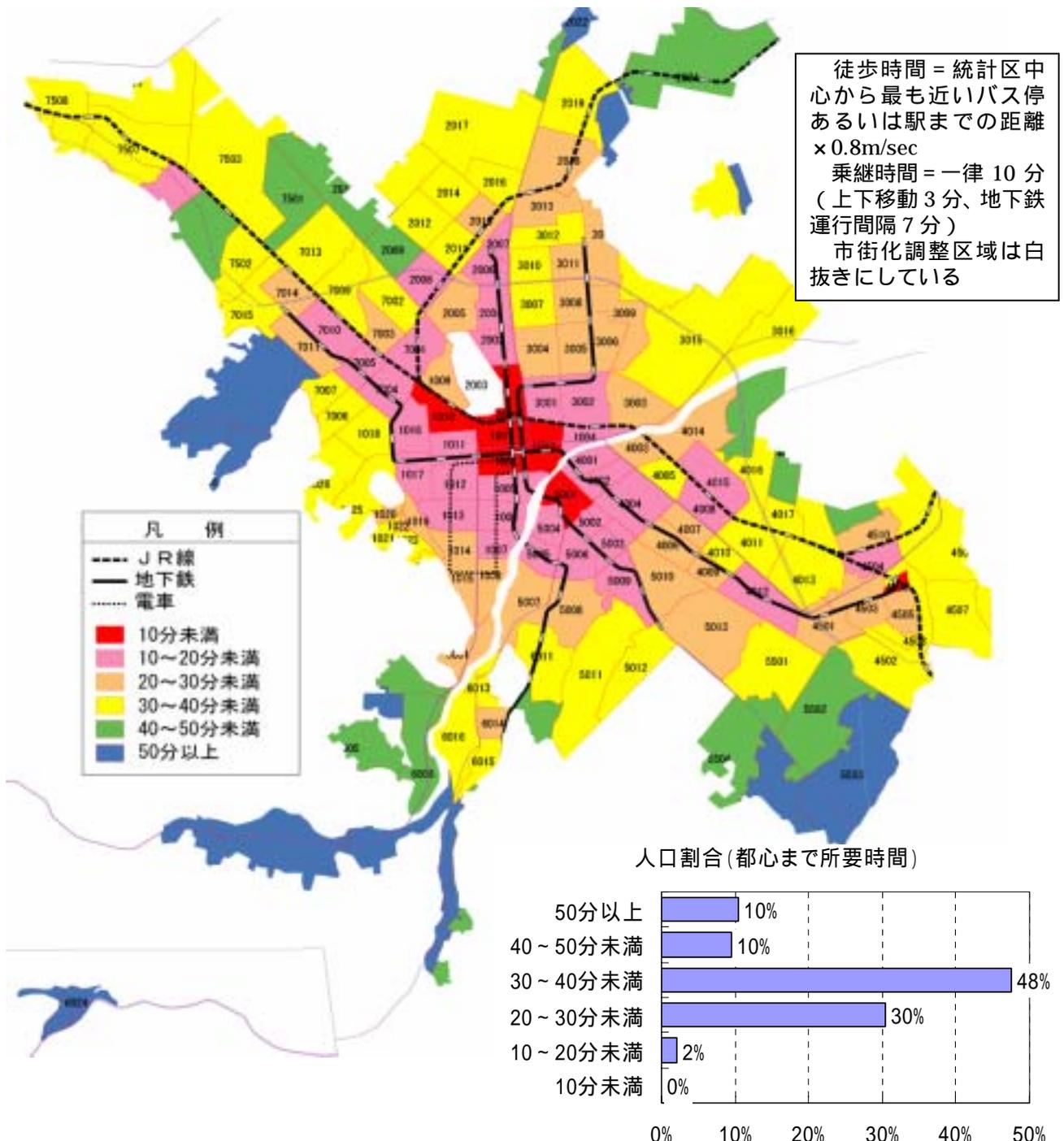


図 2-13 都心までの最短所要時間

- ・ 統計区内に地下鉄・JR 駅が含まれている場合、あるいは駅勢圏（半径 750m）に当該統計区がほとんど含まれる場合は、代表交通手段を地下鉄、あるいは JR とした。
- ・ 駅を含まない統計区は、原則として統計区中心に最も近いバス停を代表バス停とした。ただし複数のバス路線が交錯するバス停が隣接する場合は、このバス停を代表バス停とした。
- ・ 市電の電停を含む場合は、バス停位置と比較して、より中心に近い方を代表とした。

### 最寄り駅までの所要時間

また、地下鉄・JR駅周辺は都市機能の集積が進んでいるが、最寄りの駅までの所要時間（徒歩時間+バスまたは電車）で分類すると、藤野・簾舞地区や里塚地区を除く統計区で30分以内に駅に到達することが可能となっている。

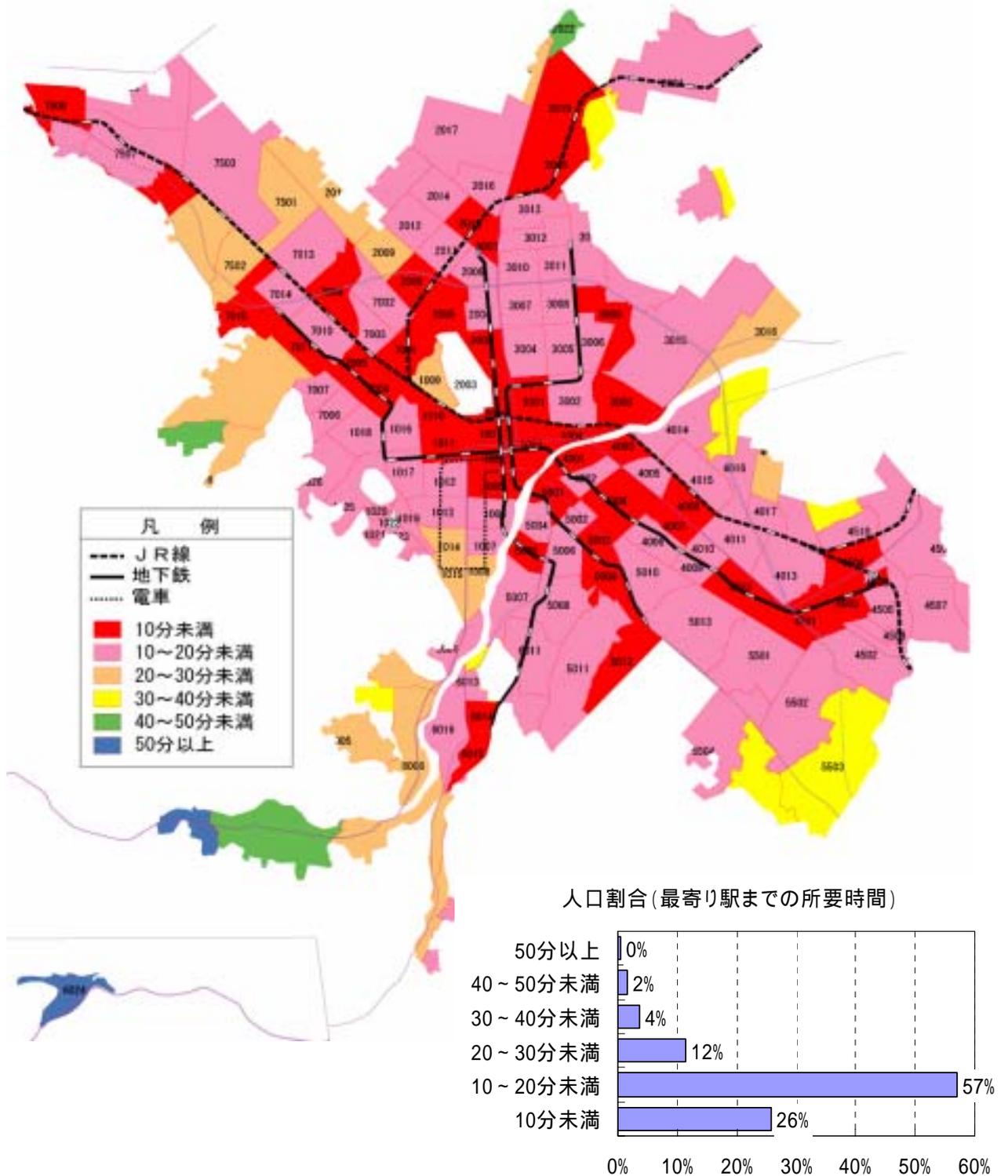


図 2-14 最寄りの駅までの最短所要時間

### (3) 都心への移動費用

都心（大通駅または札幌駅）までの最短所要時間経路における費用を統計区別に分類すると、乗継が必要な統計区では片道300～500円の費用を要する状況である。500円以上を要するエリアは、バスの運賃体系が対キロ区間の路線である。

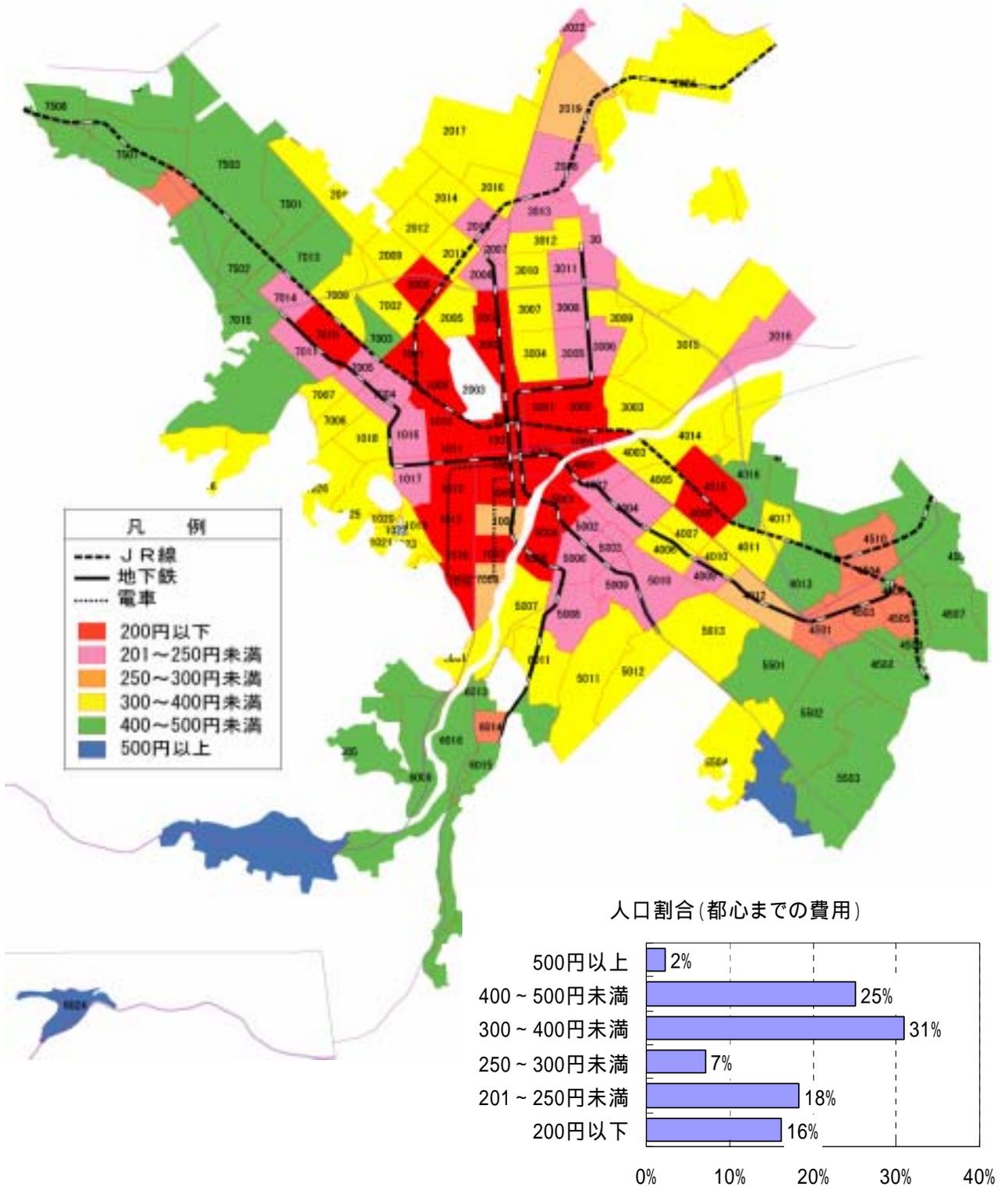


図 2-15 都心までの費用（最短所要時間経路）

#### (4) 利用機会

ほとんどの地域でバスが 60 本/日以上運行されている。30 本/日未満のエリアは、常盤地区・定山溪地区・澄川地区のそれぞれ一部、30～60 本が中央区の円山地区、月寒東地区、新川地区などで見られる。

30 本/日：1 日のバス運行時間を 15 時間：6 時から 21 時と仮定した場合、方向を問わず概ね 1 時間あたり 2 本運行

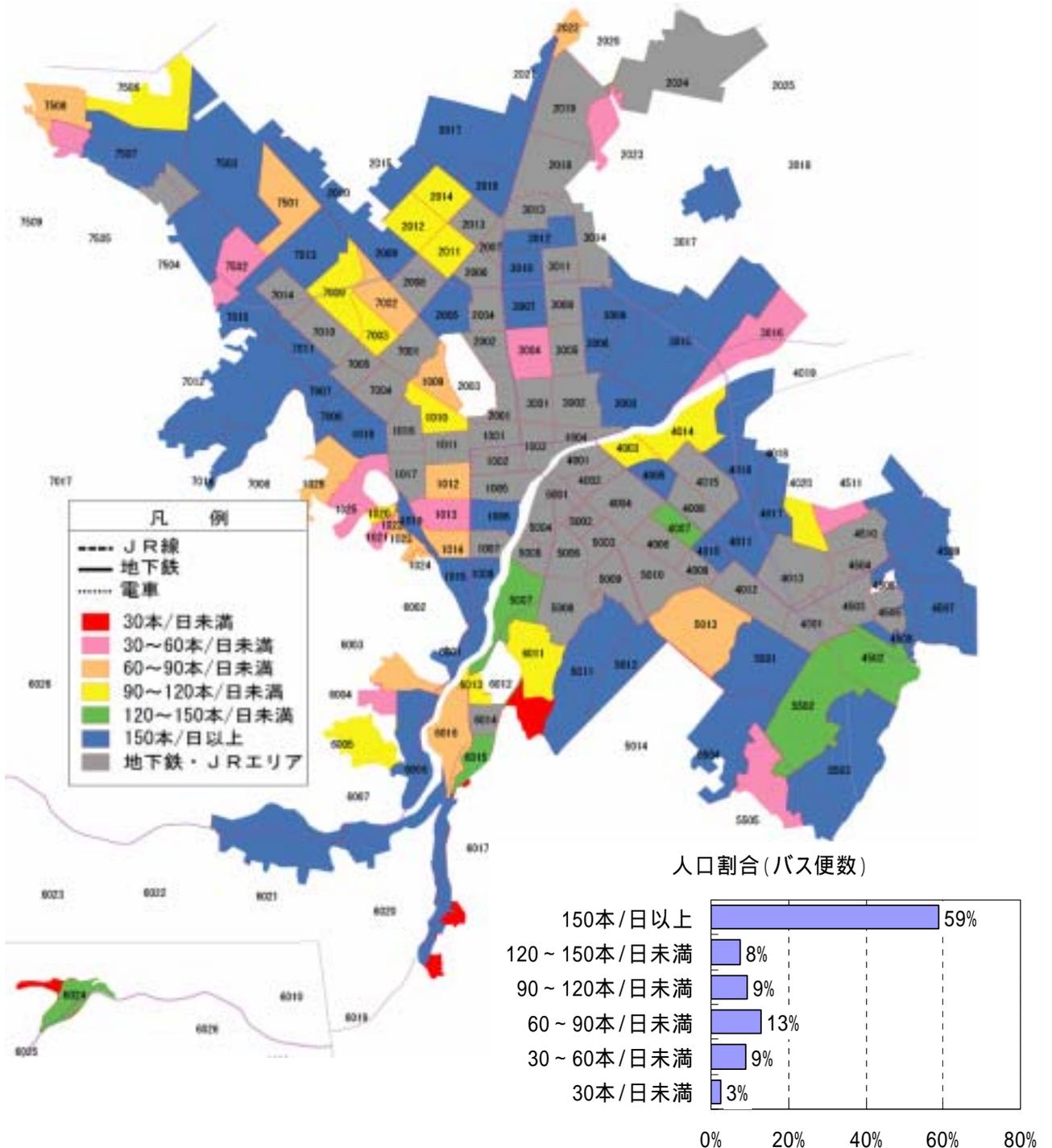


図 2-16 統計区の代表バス停における運行便数

さらに、利用機会をバス停留所に着目して考えてみる。

図 2-17 は、統計区の面積と統計区内バス停数から、利用者がバス停に至るまでにどの程度移動する必要があるかを算出したものである。

市内の市街地では、バス停まで概ね 300m 程度歩けばバスが利用可能な状況である。

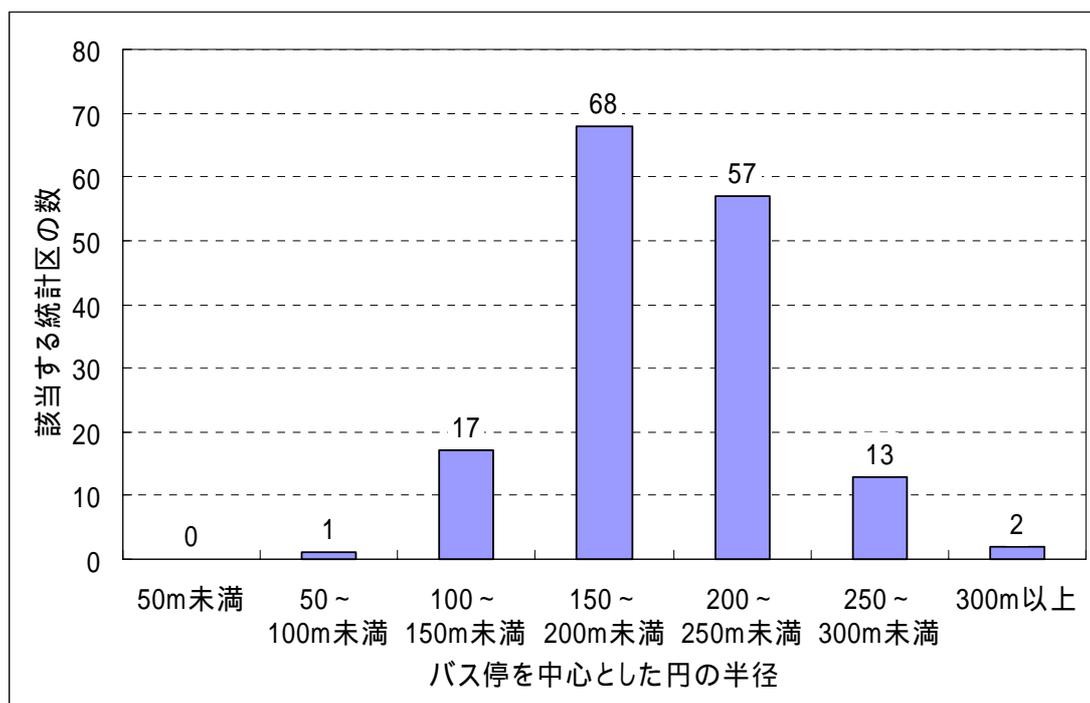


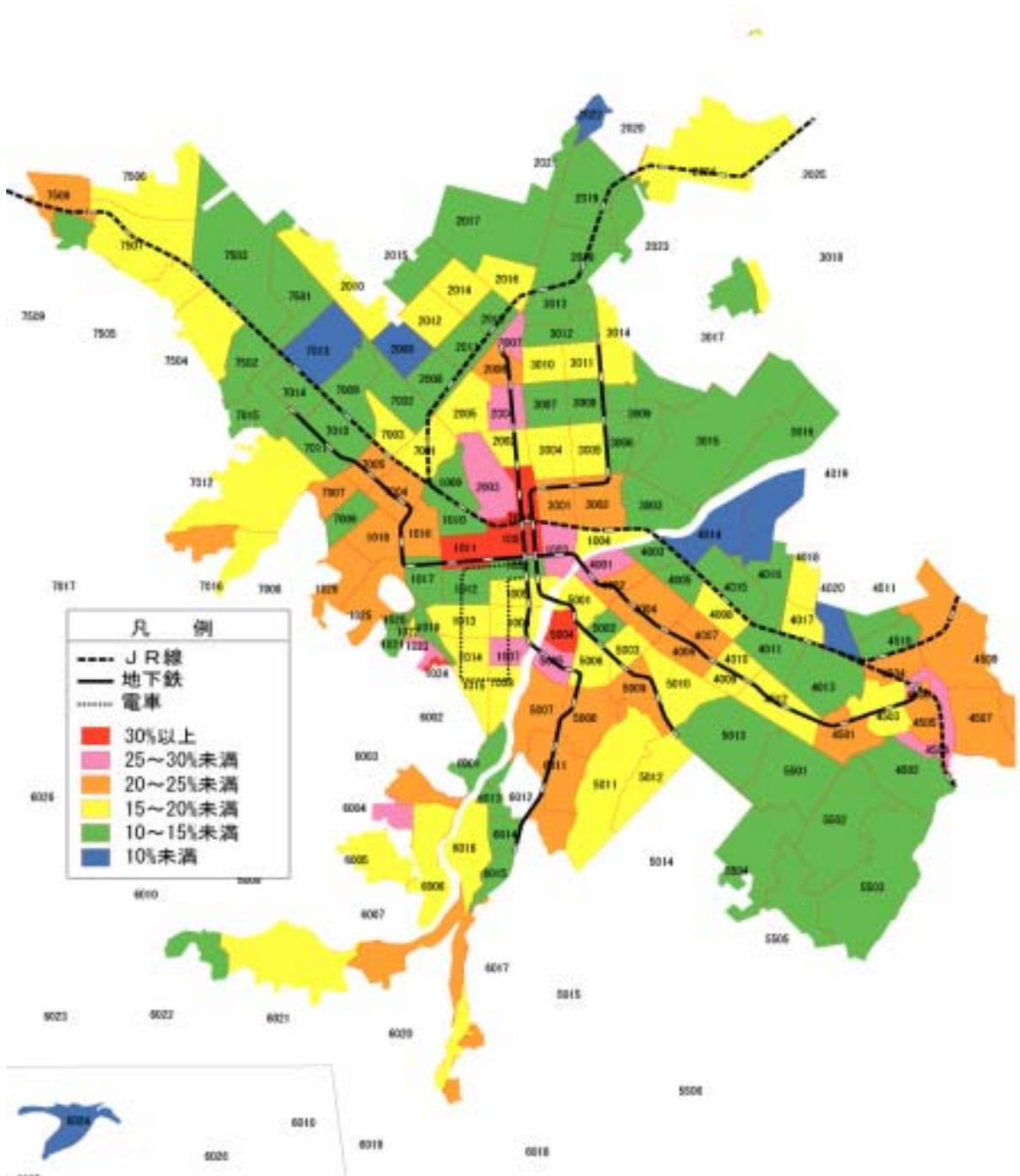
図 2-17 統計区毎のバス停までの平均的な距離

算出方法

- 1) 各統計区市街化区域の面積を区域内バス停留所数で除する。  
= 当該統計区内のバス停 1 箇所が分担する面積 (  $\text{m}^2 / 1$  箇所 )
- 2) 上記面積を円に置き換え、半径を算出する。
- 3) 上記半径を、バス停に至る平均距離とする。

### (5) 利用状況

利用状況として、パーソントリップ調査（H6）における統計区毎の公共交通分担率をみると、地下鉄沿線では分担率 20%以上の地域が多いが、それ以外のバス利用地域では 15%以下となっている地域が多い状況である。



資料：H6 パーソントリップ調査

図 2-18 公共交通分担率

## (6) 環境負荷

輸送効率、エネルギー効率ともに、地下鉄が高い。

エネルギー効率が最も高い軌道系交通機関とバスが連携する交通体系を確保することで、省エネルギー効果が発揮される。

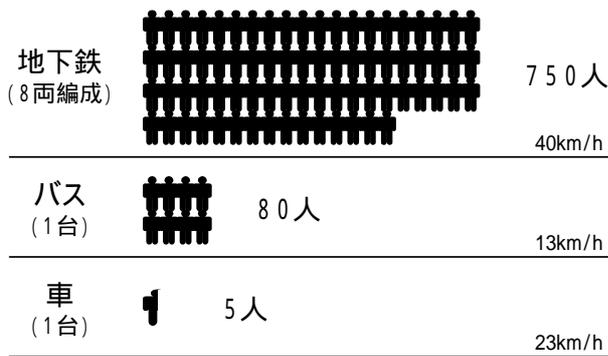


図 2-19 1台で運べる人数と平均速度

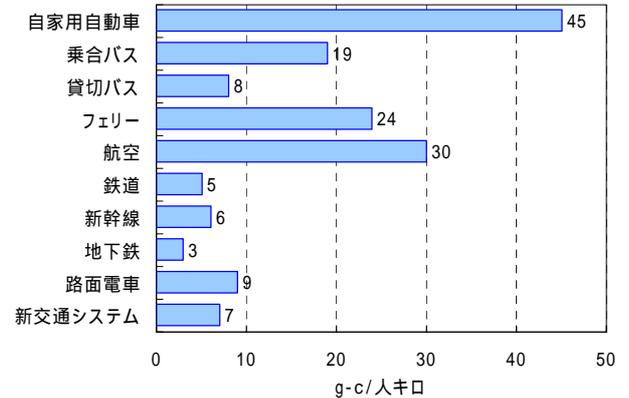


図 2-20 1人1km運ぶのに要する台数

図 2-21 にあるように、全国平均の乗車人員（乗用車の 1.45 人、乗合バス 9 人）において、一人を 1 km 運ぶのに排出される CO<sub>2</sub> 量は、乗用車 176 g-CO<sub>2</sub>/人km、乗合バス 94 g-CO<sub>2</sub>/人kmと、乗用車がバスのほぼ倍の CO<sub>2</sub> 排出量となっている。しかし、車両一台あたりの二酸化炭素排出量は、乗用車 264 g-CO<sub>2</sub>/台km、乗合バス 846 g-CO<sub>2</sub>/台kmと、バスが約 3 倍と大きい。

そのため、バスの平均乗車人員が低下し、約 5 人を下回ると、バスの環境負荷の面での優位性は認められなくなる。よって、環境負荷低減の観点からは、一定の乗車人員（輸送効率）を確保することが重要である。

	乗用車	乗合バス
一台あたり CO <sub>2</sub> 排出量 (g-CO <sub>2</sub> /km・台)	255	846
平均乗車人員	1.45	9
一人あたり CO <sub>2</sub> 排出量 (g-CO <sub>2</sub> /km・人)	176	94

交通政策審議会交通体系分科会環境部会資料（2001 年度値）

一台あたり CO<sub>2</sub> 排出量は、平均乗車人員から割り返して算出。

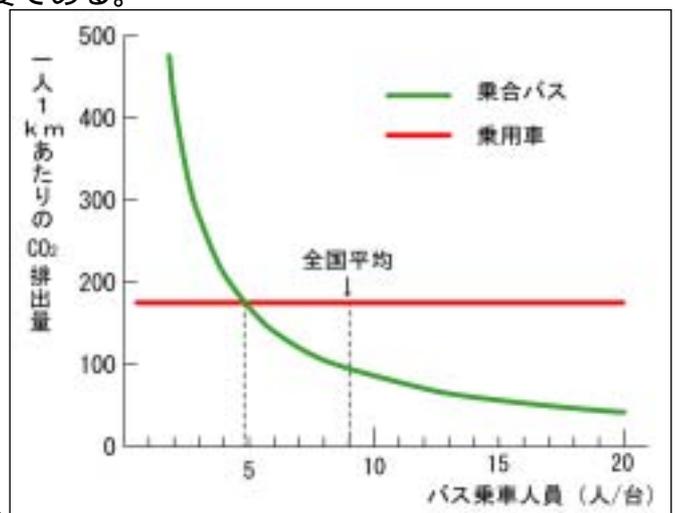


図 2-21 1台あたりのCO<sub>2</sub>排出量

## (7) ネットワーク

### 短絡型バス路線 ～バスネットワークの基本形

後述の平成13年総合交通調査審議会答申で示されているとおり、札幌市内のバスネットワークは、地下鉄・JRへの短絡型を基本としている。

短絡型は、軌道系交通機関の速達性、定時性という利点を活かすことができる。また、事業面では系統延長が短縮されることにより、運転手、車両等の運用においてメリットが大きい。

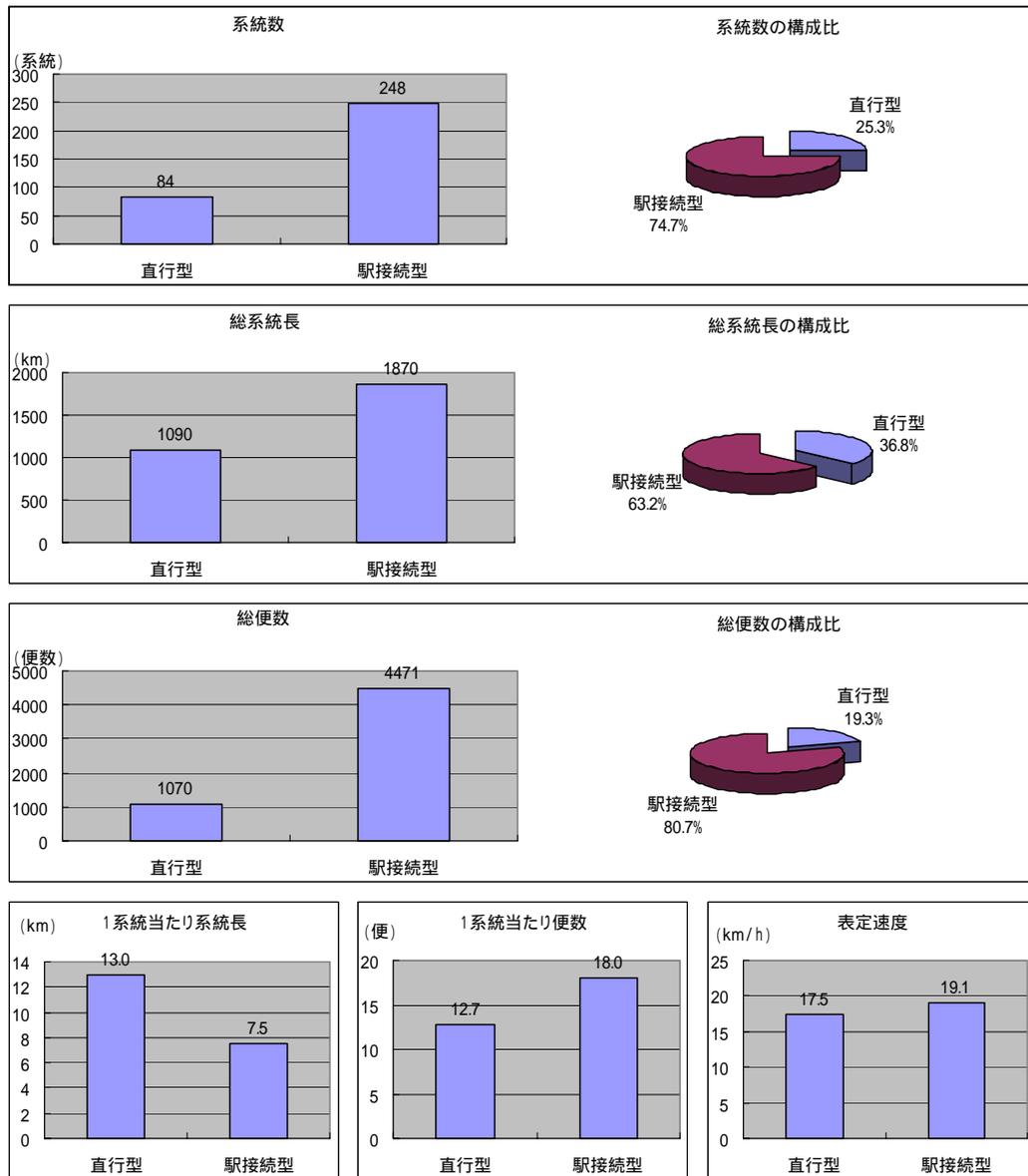


図 2-22 都心直行型と駅短絡型の系統数・系統長・便数・表定速度の比較

### 直行型バス路線

短絡型をバスネットワークの基本としているが、市内の一部地域では短絡型と直行型のバス路線が混在している。

直行型のバス路線には、

- ・乗継によりかえって速達性が損なわれる地域への対応
- ・足腰の弱い高齢者等の乗継に対する抵抗が大きい利用者への対応
- ・移動時間よりも利用料金を重視する需要への対応（私用目的の交通など）

といった利点が考えられる。

札幌市としては、短絡型バス路線をバスネットワークの基本とし、直行型バス路線は地域ニーズ（需要）等に応じて運行するされるものと位置づけている。

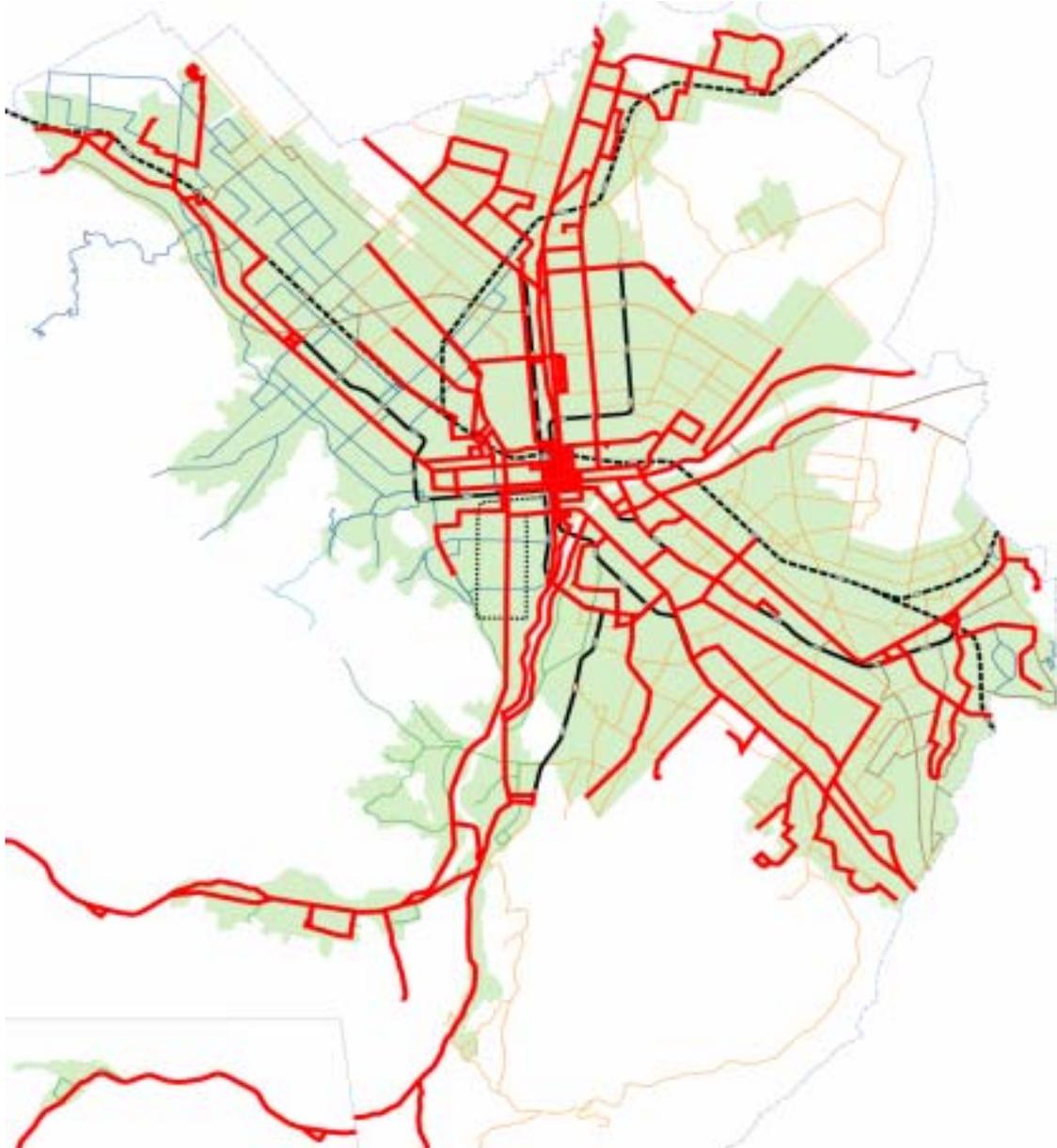


図 2-23 直行型バス路線

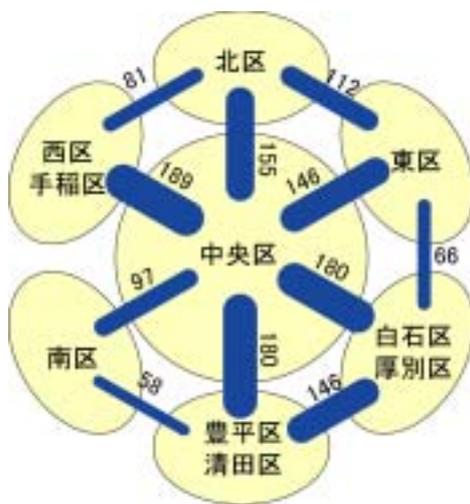
地域間を結ぶ路線

第3回PT調査結果(H6)と第2回PT調査結果(S58)を比較すると、中央区と郊外の区を結ぶ交通需要の伸びは横這い傾向にある。

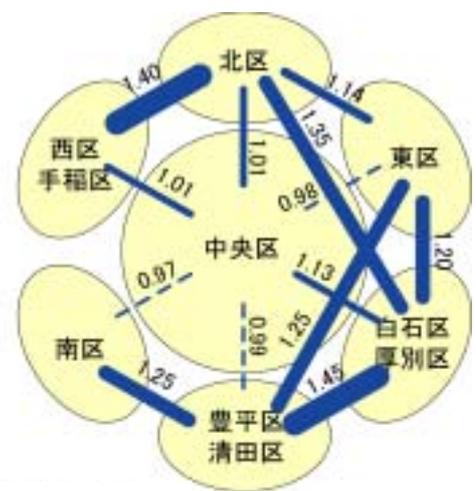
一方で、郊外の区間を結ぶ交通需要は増加している。

しかしながら、交通手段別に伸び率を見ると、環状方向の流動は自動車によるものとなっている。

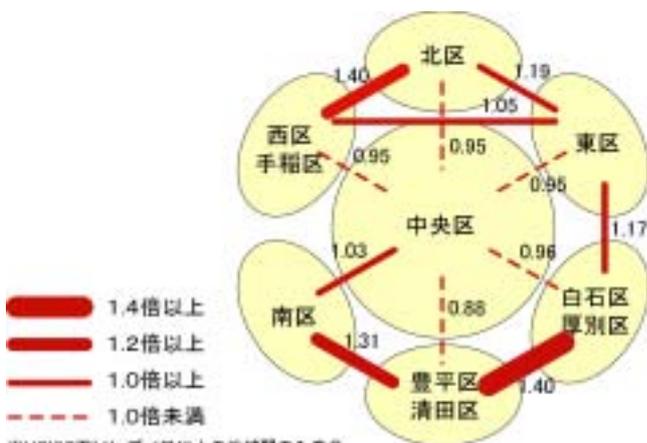
バスについては、対中央区の伸び率の落ち込みよりは、地域間の落ち込みが小さくなっており、地域間を結ぶ公共交通としての一定の役割をバスが担っているものと考えられる。



単位：千人トリップ  
5万人トリップ/日以上  
図 2-24 区間の人動き (H6, 全手段)

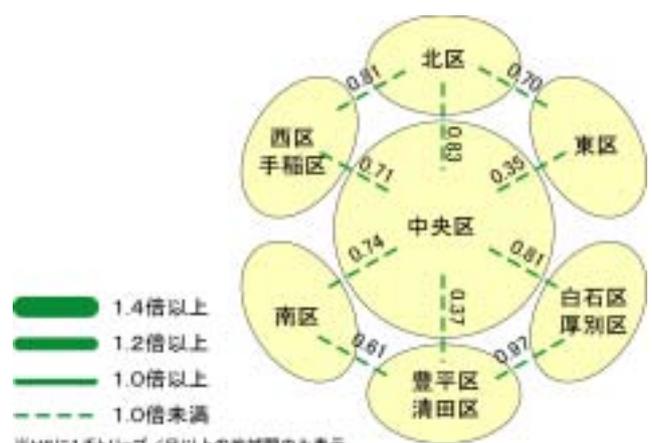


H6に4万人トリップ/日以上  
図 2-25 人の動きの伸び率 (H6, 全手段)



※H6に3万トリップ/日以上

H6に3万トリップ/日以上  
図 2-26 人の動きの伸び率 (H6, 自動車)



※H6に1千トリップ/日以上

H6に1千トリップ/日以上  
図 2-27 人の動きの伸び率 (H6, バス)

## 2.4. まとめ

### バス事業の現状

- ・市内のバス事業は、昭和 56 年総交審答申に基づき、地下鉄・JRとも連携したネットワークを構築し、市街地のほぼ全域にサービスを提供してきた。
- ・しかし、利用人員は減少を続け、市営バス事業は廃止となった。
- ・一方で、道路運送法が改正され、路線の新設や休廃止などが自由化された。

### バス利用者の現状

- ・バスは、高齢者や学生等にとって重要な交通手段であるとともに、通勤などの利用目的に対しての機能も有している。

### バス路線網の現状

- ・市街地は、バスも含めた公共交通ネットワークが概ね網羅している。
- ・公共交通ネットワークは、市内各地域の市民に対して、都心までほぼ 60 分以内、最寄り駅までほぼ 30 分以内に到達できるサービスを確保している。
- ・バスは、ほとんどの地域において 60 本/日以上 の運行便数が確保されている。
- ・バスは、一定の乗車人員のもとでは、自家用車よりも環境負荷が小さい。
- ・バスネットワークは、地下鉄・JR 駅に接続する乗継型を基本として、地域のニーズに対応した都心直行便が組み合わせられて構成されている。

統計区の中心に近接する代表バス停あるいは駅で見た場合

### 3. 札幌市の将来像と公共交通、バスの役割

札幌市の今後のまちづくりの方向性については「都市計画マスタープラン」でまとめられている。

また、公共交通の役割、バスの役割については、平成13年4月の札幌市総合交通対策調査審議会答申「公共交通を軸とした交通体系の確立について」においてまとめられている。

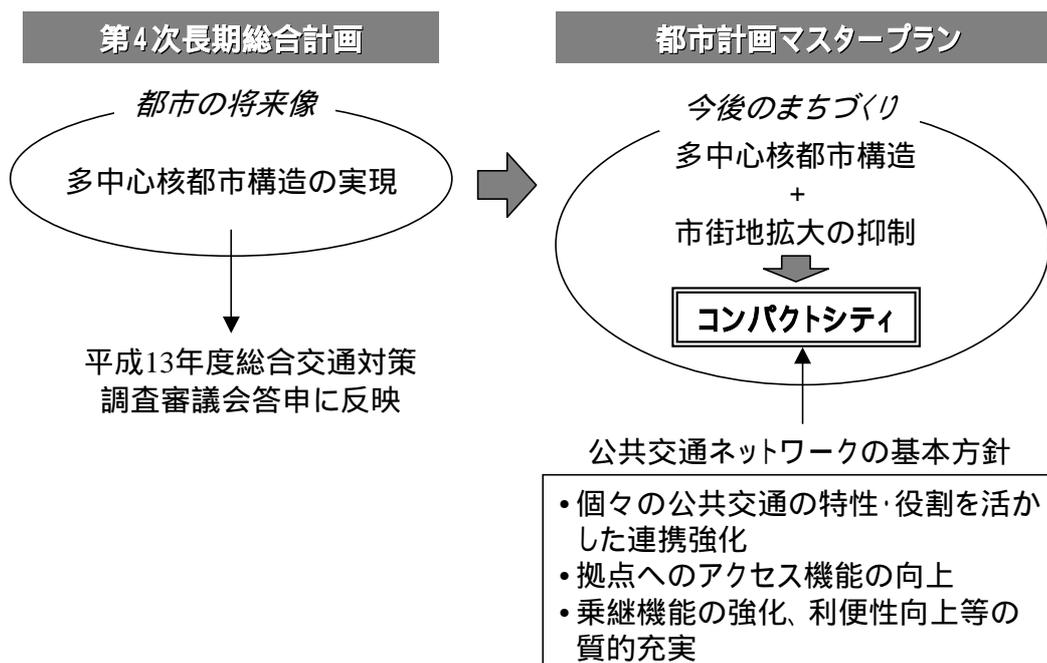
いずれも、第4次長期総合計画に基づき策定されたものであり、本審議会では、これらの計画等と整合をとった答申を検討しなければならない。

以下に、本審議会における札幌市の将来像と、公共交通の役割、バスの役割の案について示す。

#### 3.1. 都市計画マスタープラン ～札幌市の将来像～

- ・第4次長期総合計画 「多中心核都市構造の実現」
- ・都市計画マスタープラン 「コンパクトシティの実現」
- ・都市計画マスタープランにおける、公共交通の基本方針は以下のとおりである。
  - 「個々の公共交通の特性・役割を活かした連携強化」
  - 「拠点へのアクセス機能の向上」
  - 「乗継機能の強化、利便性向上等の質的充実」

前回審議会答申、および都市計画マスタープランとも、上位計画である第4次札幌市長期総合計画を踏まえ検討されたものであり、互いに整合が図られている。



### 3.2. 前回審議会答申における公共交通、バスの役割、今後のあり方

公共交通、バスの役割、あり方については、平成 13 年 4 月の札幌市総合交通対策調査審議会答申において、当時の社会情勢等を踏まえまとめられている。

今年度の審議会では、平成 13 年度答申を踏襲しつつ、新たな社会情勢変化に対する課題解決に向け、検討を深めたいと考えている。

#### (1) 公共交通の役割

- 1) すべての人にとって安心して移動できる安全・快適な都市交通の実現
- 2) 環境負荷の小さい都市交通の実現
- 3) 冬に強い都市交通の実現
- 4) 拠点の育成・整備などまちづくりの支援

#### (2) バスの役割

バスの役割は、以下のように示されている。

##### 基本的考え方

- 地下鉄、JRを基軸に、バスネットワークを有機的に連携
- 都心への大量性・定時性を必要とする広範な交通需要を軌道系交通機関に集中
- 地域間の交通需要や市街地整備の進展などによる交通需要の変化に対応
- まちづくりを支援するきめ細かなサービスを確保

##### まちづくりとしての役割

- 拠点周辺部の住宅地域における利便性の高い生活環境の確保
- 後背圏から拠点へのアクセス性向上や拠点相互の連携により拠点育成、整備

##### ネットワークとしての役割

- 市内各地域とその近傍の拠点とを連絡
- 基軸となる軌道系交通機関と連携
- 地域の面的な輸送を担う
- 多様なニーズやまちづくりを支援

### (3) バスネットワークの充実にむけて

バスネットワークの充実にむけた課題は以下のとおりである。

#### 1) 軌道系交通機関との連携強化

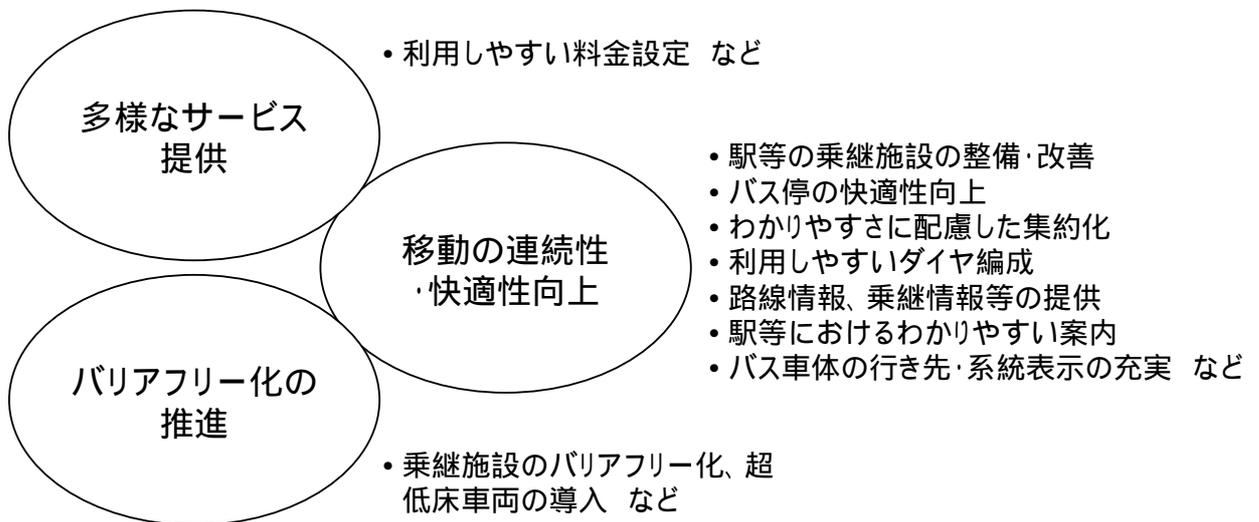
- 公共交通の優先性確保(バスレーン、PTPS等)
- 走行環境の改善(駅周辺路上駐車車の排除、バスレーン進入一般車の排除等)

#### 2) 多様なニーズに対応したバス路線の検討

- 時間制約の少ない私用交通や乗継抵抗の大きな移動制約者に対応する都心直行型路線
- 隣接する地域間で増加している交通流動へ対応する環状型バス
- 地域のまちづくりを支援する生活に密着したコミュニティバス

### (4) バスの利便性向上のため取り組むべき施策

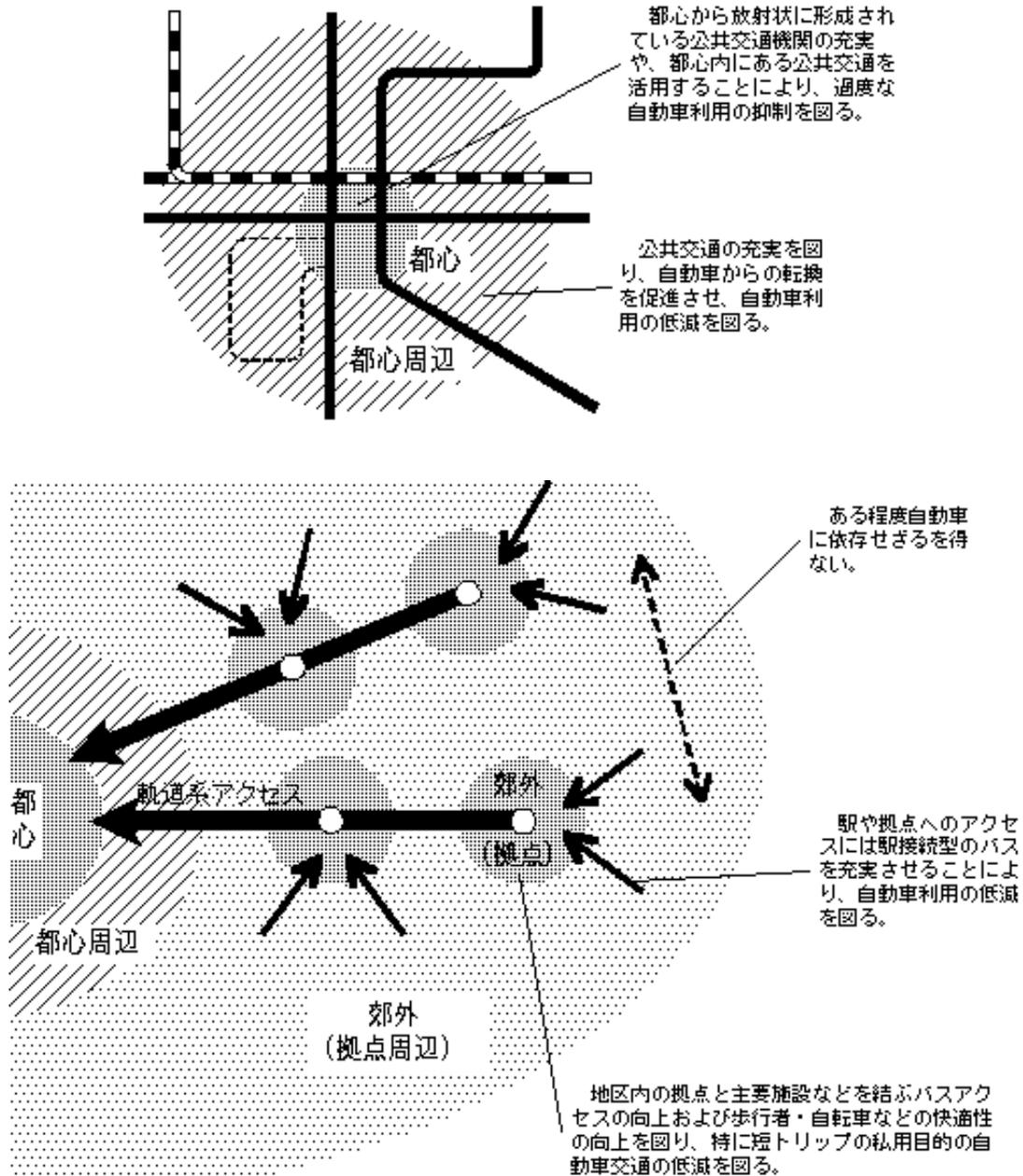
バスの利便性向上のため取り組むべき施策として以下の項目が挙げられている。



## (5) 地域や目的に応じた交通のあり方

都心部、都心周辺部、郊外拠点地区の交通のあり方を以下のように示している。

- 1) 都心部 : 過度な自動車利用の抑制を図る。
- 2) 都心周辺部 : 公共交通の充実・自動車利用の低減
- 3) 郊外部 ( 拠点地区 ) : 地区内の拠点と主要施設などを結ぶバスアクセスの向上



出典：総合交通対策調査審議会答申（平成 13 年度）  
 図 3-1 地域や目的に応じた交通のあり方

表 3-1 前回総交審答申の概要

札幌の将来像	公共交通の役割	公共交通機関を軸とした交通体系の確立	地下鉄、バスの役割	バスネットワークの基本的考え方	バスネットワークの充実
<p>(1)交通を取り巻く状況の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 少子高齢化の進行</li> <li>・ 環境問題の深刻化</li> <li>・ 情報化の進展</li> <li>・ 国際化の進展</li> <li>・ 市民意識の多様化</li> <li>・ 財政問題</li> </ul>	<p>(1)すべての人にとって安心して移動できる安全・快適な都市交通の実現</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 安心・安全な交通機関である身近な乗り物としての公共交通の役割は今後一層大きくなる。</li> <li>・ ノーマライゼーションの推進からも、だれもが利用できる公共交通の役割は大きい。</li> </ul>	<p>(1)公共交通ネットワーク充実</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 都心をはじめとする拠点へ周辺地域から円滑に訪れることができ、冬期間にも安定したサービスを提供する公共交通ネットワークの充実に努めることが必要である。</li> </ul> <p>(2)公共交通の利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 高齢者や身体障害者など移動制約者への対応、多様なニーズへの対応、国際化への対応などから、「わかりやすさ」「使いやすさ」を重視した一層の利便性向上に努めることが必要である。</li> </ul>	<p>1) 地下鉄など軌道系交通機関</p> <p>(ア)まちづくりとしての役割</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 都市構造の骨格軸</li> <li>・ 冬に強いまちづくりへの寄与</li> <li>・ 地域中心核など拠点の育成・整備</li> <li>・ 沿線における居住の促進</li> <li>・ 過度な自動車利用の抑制</li> <li>・ 歩行者や環境を重視した都心の魅力づくりに貢献</li> </ul> <p>(イ)ネットワークとしての役割</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 都心へ向かう広範な交通を集中させて、効率的に輸送する。</li> <li>・ 道路交通機能が低下する冬期間において、安定した交通機能を確保し、札幌の社会経済活動を支える。</li> </ul>	<p>バスネットワークの基本的考え方</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地下鉄、JRを基軸とし、これにバスネットワークを有機的に連携させ、都心へ向かう通勤・通学といった大量性・定時性を必要とする広範な交通需要を軌道系交通機関に集中させることを基本とする。</li> <li>・ 地域間の交通需要や市街地整備の進展などによる交通需要の変化に対応する。</li> <li>・ まちづくりを支援するきめ細かなサービスの確保を図る。</li> </ul>	<p>(1)軌道系交通機関との連携強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 公共交通の優先性確保（バスレーン、PTPS等）</li> <li>・ 走行環境の改善（駅周辺路上駐車等の排除、バスレーン進入一般車の排除等）</li> </ul> <p>(2)多様なニーズに対応したバス路線の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 時間的な制約の少ない私用交通（日常生活での交通）や乗継抵抗の大きな移動制約者に対する都心直行型路線</li> <li>・ 隣接する地域間で増加している交通流動へ対応する環状型バス</li> <li>・ 地域のまちづくりを支援する生活に密着したコミュニティバス</li> </ul>
<p>(2)まちづくりの将来像</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 多中心核都市構造の実現</li> <li>・ 都心及び都心周辺部、地下鉄沿線等への居住の誘導</li> <li>・ 魅力的で活力ある都心の整備</li> </ul>	<p>(2)環境負荷の小さい都市交通の実現</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 輸送効率やエネルギー効率が高い公共交通の利用を高めていくことが一層求められている。</li> </ul>	<p>(3)公共交通を活かしたまちづくり</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 歩行者・自転車と公共交通を重視するとともに、拠点の空間の高度利用と公共・福祉サービスや居住といった多様な都市機能の集積の促進を図り、公共交通を活かしたまちづくりを進めることが重要である。</li> </ul>	<p>2)バス</p> <p>(ア)まちづくりとしての役割</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 拠点周辺部の住宅地域における利便性の高い生活環境の確保</li> <li>・ 後背圏から拠点へのアクセス性の向上や拠点相互の連携により拠点育成・整備に寄与</li> </ul> <p>(イ)ネットワークとしての役割</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 市内各地域とその近傍の拠点とを結び、基軸となる軌道系交通機関との連携を図りながら、地域の面的な輸送を担う。</li> <li>・ 多様なニーズやまちづくりを支援するきめ細かな輸送を担う。</li> </ul>	<p>公共交通の利便性向上のために取り組んでいくべき施策</p> <p>(1)移動の連続性・快適性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駅等の乗継施設の整備・改善</li> <li>・ バス停の快適性向上、わかりやすさに配慮した集約化</li> <li>・ 利用しやすいダイヤ編成</li> <li>・ 路線情報、乗継情報等の提供</li> <li>・ 駅等におけるわかりやすい案内表記、バス車体の行き先・系統表示の充実</li> </ul> <p>(2)多様なサービス提供</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 利用しやすい料金設定</li> <li>・ 多様なタクシーサービス</li> <li>・ タクシー配車システム等</li> <li>・ タクシーのプリペイドカードの導入</li> </ul> <p>(3)バリアフリー化の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 乗継施設</li> <li>・ 車両</li> </ul>	
<p>都市交通の目標</p> <p>今後は、都市の持続的な発展を目指し、さまざまな交通課題に対応することをはじめ、高齢社会への対応、環境への負荷の低減、拠点の育成・整備、魅力ある都心の整備などを主要な観点として、総合的な交通体系の構築を目指す。</p>	<p>(3)冬に強い都市交通の実現</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 積雪寒冷地における札幌の飛躍的な発展を支えるなど、冬季の都市活動におけるライフラインとして重要な役割を果たしている。</li> <li>・ 冬に強い軌道系交通機関を中心に、冬期間にも安定した交通機能を確保していくことが必要である。</li> </ul>	<p>(4)拠点の育成・整備などまちづくりの支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 都心など拠点の育成・整備による多中心核都市構造の実現や、都心や都心周辺部の居住促進などのまちづくりを支援する。</li> </ul>			

### 3.3. 平成 13 年審議会答申に対応する取り組み

バスネットワークの充実及び利便性向上のための方策については、以下のような取り組みが進行中である。

表 3-2 現在取り組んでいる事例

バスネットワークの充実	利便性向上のための方策
地域間を連絡する環状型バスの運行 バスレーンの設置 コミュニティバスの運行 など	優先的な除雪の実施 路線情報、乗継情報を提供する「えきバス・ナビ」「えきバス・テル」 低床型バスの導入 バス車体後部における行き先・系統表示 都心内 100 円バスの運行 駅施設内のエレベーターの設置等のバリアフリー対応 バス停の高度化 など

：行政の取り組み、      ：事業者の取り組み、      ：行政・事業者協働の取り組み

## 地域間を連絡するバスの運行

異なる路線の駅を連絡する、地域間連絡のバス路線が運行されている。

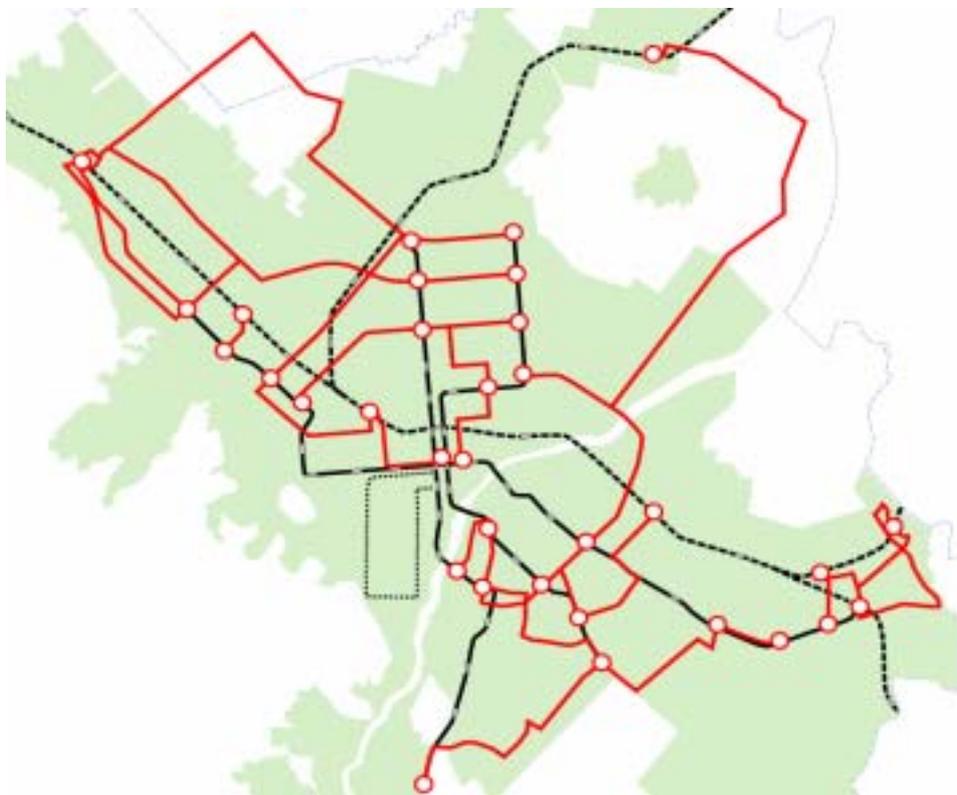


図 3-2 地域間連絡バス路線の状況

## バスレーンの設置

市街部の朝ラッシュ時間等における渋滞等による到着遅れを回避し、バスの定時性を確保するため市内の 140km でバスレーン規制（専用車線・優先車線・専用道路）が実施されている。

（バス専用・優先車線は 26 路線 28 区間 84.1km で、車両通行禁止規制（バス専用道路）が 2 路線 2 区間 3.8km で実施）

## コミュニティバスの運行

### 1) 厚別ふれあい循環バス

北海道中央バスでは、平成 14 年 9 月から JR 厚別駅、地下鉄ひばりヶ丘駅、新さっぽろ駅の間を小型のノンステップバスで循環する「厚別ふれあいバス」を運行している。

運行日、時間帯、運行頻度は、日曜祝日を除く 7:00～19:00 までの時間帯、20 分間隔となっている。運賃は大人 200 円であるが、専用回数券の場合 200 円券 10 枚綴りで 1,000 円とし、気軽に利用できるような工夫がなされている。

### 2) 手稲高台シャトルバス

JR 手稲駅北口および南口を起終点として、手稲高台(富丘)方面を循環する「手稲高台シャトルバス」を平成 12 年 11 月からジェイ・アール北海道バスが運行している。

運行日、時間帯、運行頻度は、土曜日祝日を除く 7:00～18:00 までの時間帯、手稲駅北口または南口から交互に 45 分間隔で運行されている。運賃は大人 160 円で、現金またはバスカード(ジェイ・アールバスカード・共通ウィズユーカード・福祉ウィズユーカード)で支払うことができる。また、「敬老パス」の提示した場合は、現金 100 円で乗車可能である。

## 優先的な除雪の実施

札幌市内のバス路線約 580 km(国道を除く)のうち、狭小なバス路線約 150 km について拡幅作業や運搬排雪を強化し、定時性の確保による公共交通機関の利便性を向上させている。

路線情報、乗継情報を提供する「えきバス・ナビ」「えきバス・テル」

(<http://ekibus.city.sapporo.jp/>)

市と事業者が協働でインターネットを通じた時刻表、路線図等の情報提供(さっぽろえきバスナビ)を実施している。

また、今年度からは、電話による問い合わせに対応する「えきバス・テル」のサービスも開始している。

<機能>

- ・時刻表の検索
- ・出発地から到着地までの乗り継ぎ経路の検索  
(運行頻度・所要時間・料金優先による検索)
- ・乗車料金の検索
- ・駅や停留所周辺の地図・写真の表示
- ・公共交通関連情報の配信



図 3-3 えきバスナビ画面例

## 低床型バスの導入

低床化されたバス車両の割合は 15%（平成 16 年 4 月 1 日現在）である。

表 3-3 低床化バス（ワンステップバス、ノンステップバス）の導入状況

事業者	総車両数 C	低床化バス台数		低床化バス割合	
		ワンステップ A	ノンステップ B	低床化割合 (A+B)/C	ノンステップ 割合B/C
北海道中央バス	756	81	10	12%	1.3%
ジェイアール北海道バス	302	62	10	24%	3.3%
じょうてつバス	187	20	3	12%	1.6%
夕鉄バス	25	0	0	0%	0%
ばんけい観光バス	7	0	0	0%	0%
札幌市内計	1277	163	23	15%	1.8%

資料：各社ヒアリング結果またはホームページ資料  
：都市間バスを除く。高速おたる号（ジェイアール、中央）は含む。

## 駅施設内のエレベータの設置等のバリアフリー対応

南北線の 11 / 16 駅、東西線の 13 / 19 駅、東豊線の 14 / 14 駅でエレベータが設置されており、順次整備が進められている。

## 都心内 100 円バスの運行

社会実験実施により一定の効果が見られたことから、都心内で乗降する場合の運賃を 100 円とする「都心内 100 円バス」が実施されている。



資料： <http://ekibus.city.sapporo.jp/100yen/>

図 3-4 都心部 100 円バスの対象エリア

## 4. バスの現状と役割を踏まえたバス交通の課題

1~3の内容を総括し、今後のバス交通における課題を以下にまとめた。

### 4.1. バス路線が直面する問題

市内のバス路線は、高齢者や学生の移動や、通勤・通院などの利用目的への対応など、重要な機能を有している。

さらに、これらのバス路線によって構成されるネットワークは、公共交通ネットワークの重要な要素として、平成13年審議会答申が示す役割を将来にわたって担っている。

しかし、バス利用者の減少が続き、バス路線によるサービス提供に必要な効率性が確保できない路線が生じ始めている。

現在、市内のバス路線は全て民営事業者が担っているが、これら事業者の努力をもってしても状況は厳しく、今後は、効率性が確保できないバス路線の廃止が予想される。

## 4.2. 路線廃止が及ぼす影響

バス路線の廃止は、その路線が有していた機能を喪失し、市民の生活に直接的な影響を与える。

さらに、これらが積み重なることで、全体のネットワークがその役割を果たしていけなくなる。エラー！

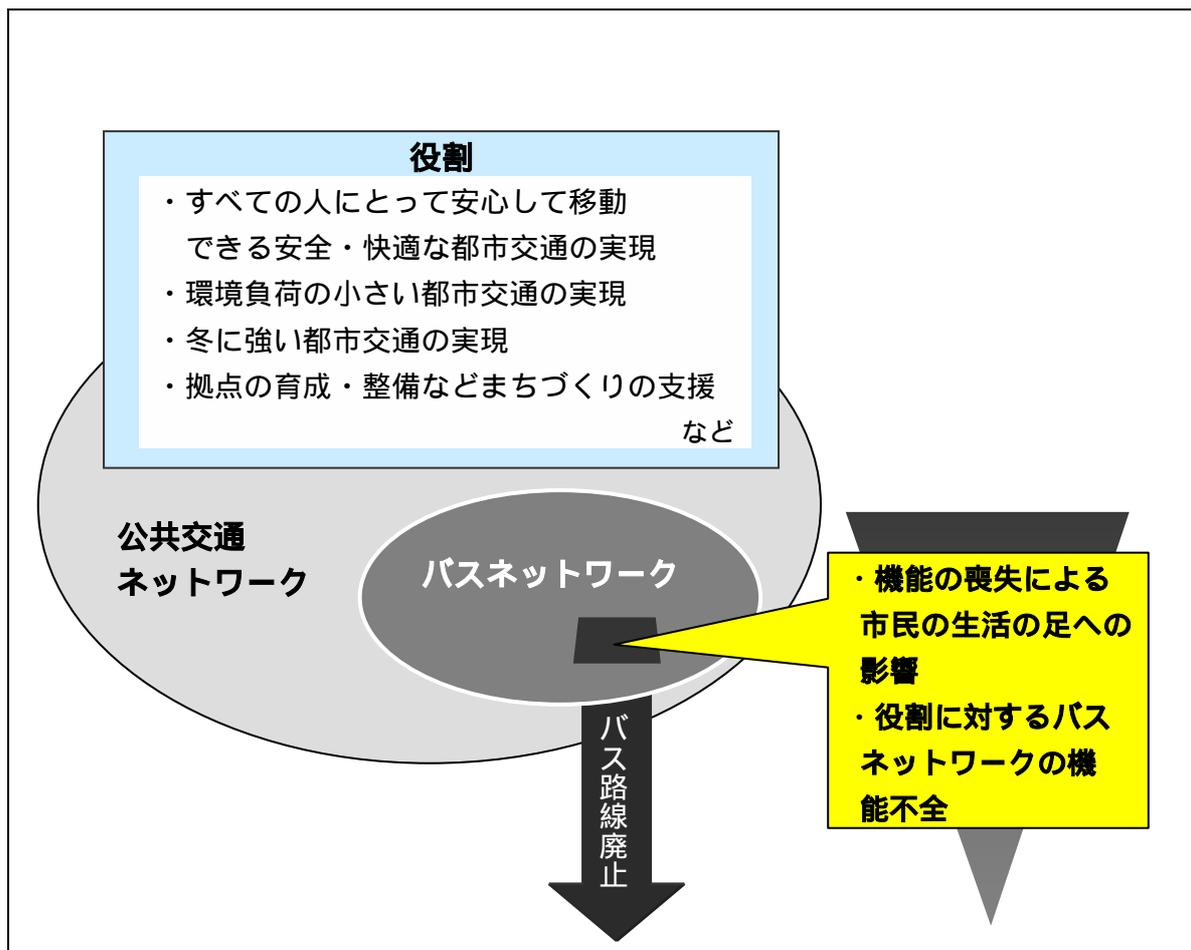


図 4-1 路線廃止が及ぼす影響

### 4.3. 検討課題

これらバスネットワークの維持のため、札幌市が取り組むべき課題は、路線が有する機能の維持方策検討と、利用促進に向けた継続的な取り組みである。

なお、これらの課題については、市民、事業者、行政それぞれが担うべき役割、負担などについて検討することが必要である。

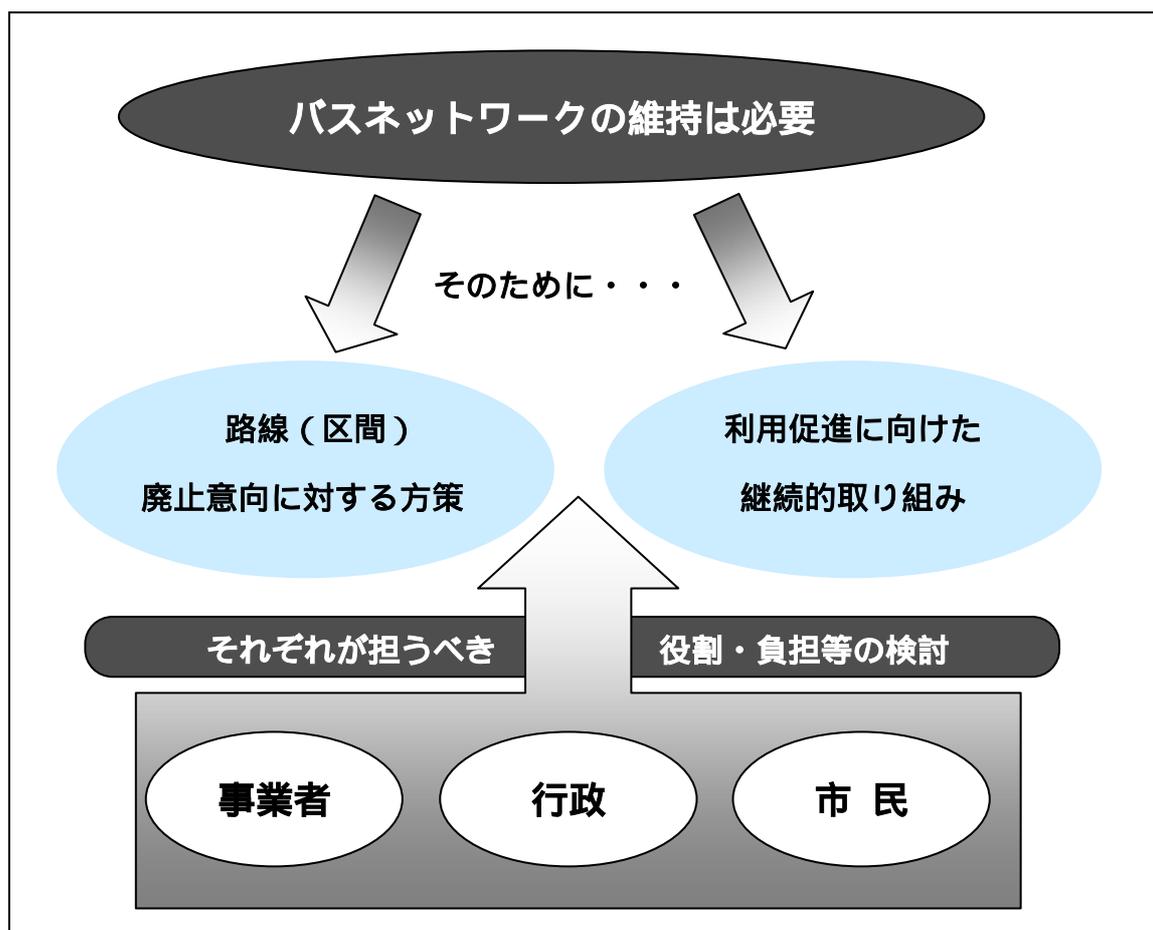


図 4-2 検討課題

## 5. バスサービスの確保の考え方

### 5.1. バス路線廃止意向に対する維持方策検討のプロセスについて

- ・事業者によるバス路線の廃止意向に対しては、当該路線が担っている機能を把握する必要がある。
- ・他の公共交通機関で機能を担うことが出来ない場合は、機能の維持方策を効率性を踏まえて判断する必要がある。

- ・廃止意向路線

- 廃止意向が表明されるバス路線は、特殊なケースを除き、事業としての効率性を確保できない状況にあると考えられる。

- ・路線が担う機能

- 利用目的：通学、通院、通勤 など

- 利用者層：学生や高齢者などの重要な移動手段

- ・他の公共交通機関により機能担保

- 同一区間や近隣に他のバス路線、地下鉄等の公共交通機関が存在するか否かを判断する。

- ・効率性を踏まえた維持方策の判断

- 維持すべき機能と、かかる経費の関係などから地域の状況に応じた方策を選択する。

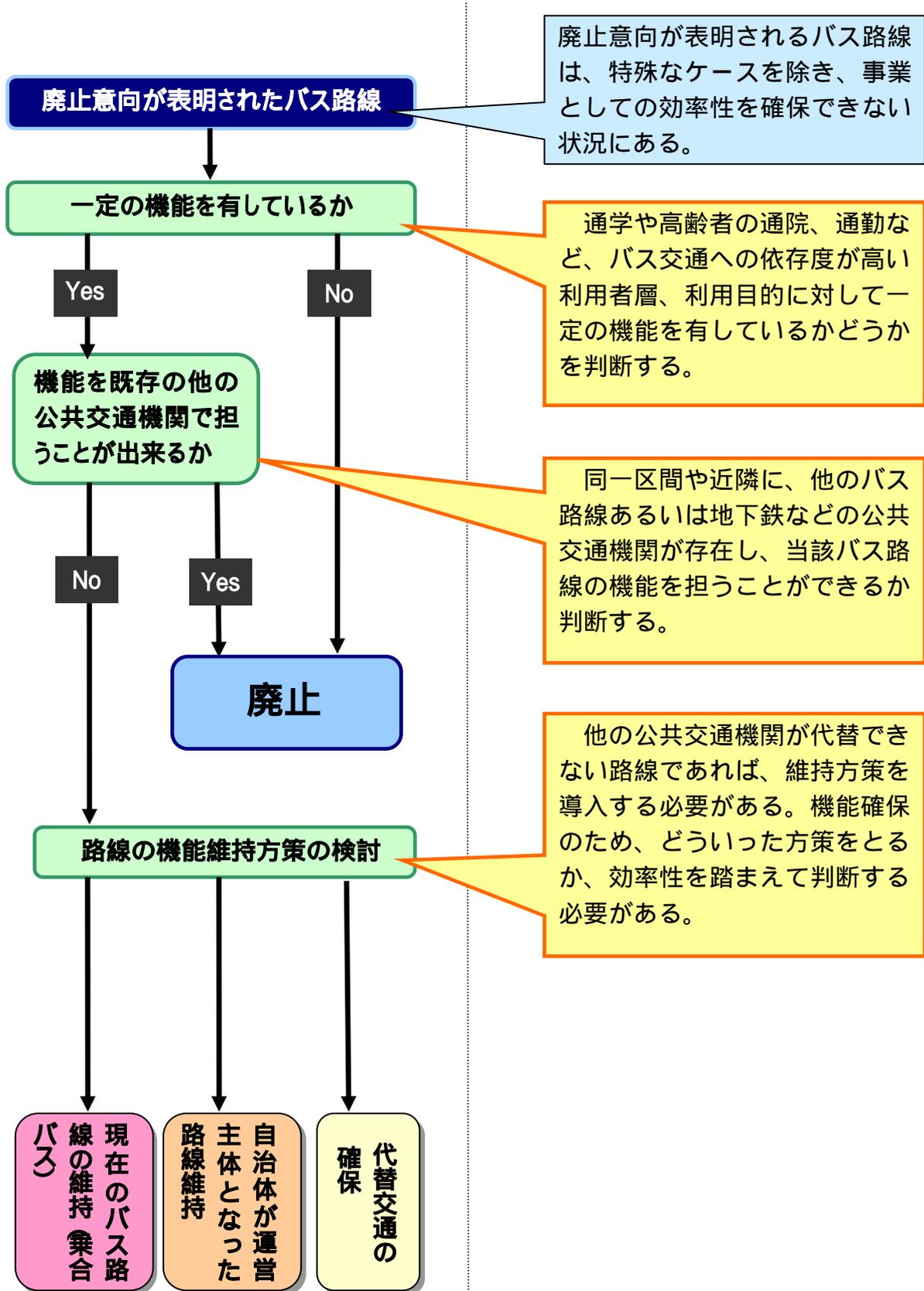


図 5-1 バス路線廃止意向に対する維持方策検討プロセスのイメージ

## 6. バスサービスの確保方策

### 6.1. バスサービス確保の方策の分類

路線の機能維持方策は、大きく次の3つに分類される。

行政の財政支援等により乗合バスを維持

自治体等が運営主体となったいわゆるコミュニティバスの運行

乗合タクシー等、バス以外の交通手段による運行

図 6-1 に、この分類によるサービス確保方策を、運営主体、運行主体、行政・事業者・地域の役割・負担等に関してまとめたものを以下に示す。

このうち、事業者の自助努力(黒字路線の利益で赤字路線の損益を穴埋めする等)、運賃値上げ、分社・子会社化については、バス事業者による経営判断によるものである。

また、運賃値上げや減便は、さらなるバス利用離れを引き起こすことも考えられる。

交通機能の確保については、現状の路線バスが最もよいとは限らず、例えば、小型車両を用い、きめ細やかな路線設定で運行することにより利便性が向上することもありうると考えられる。

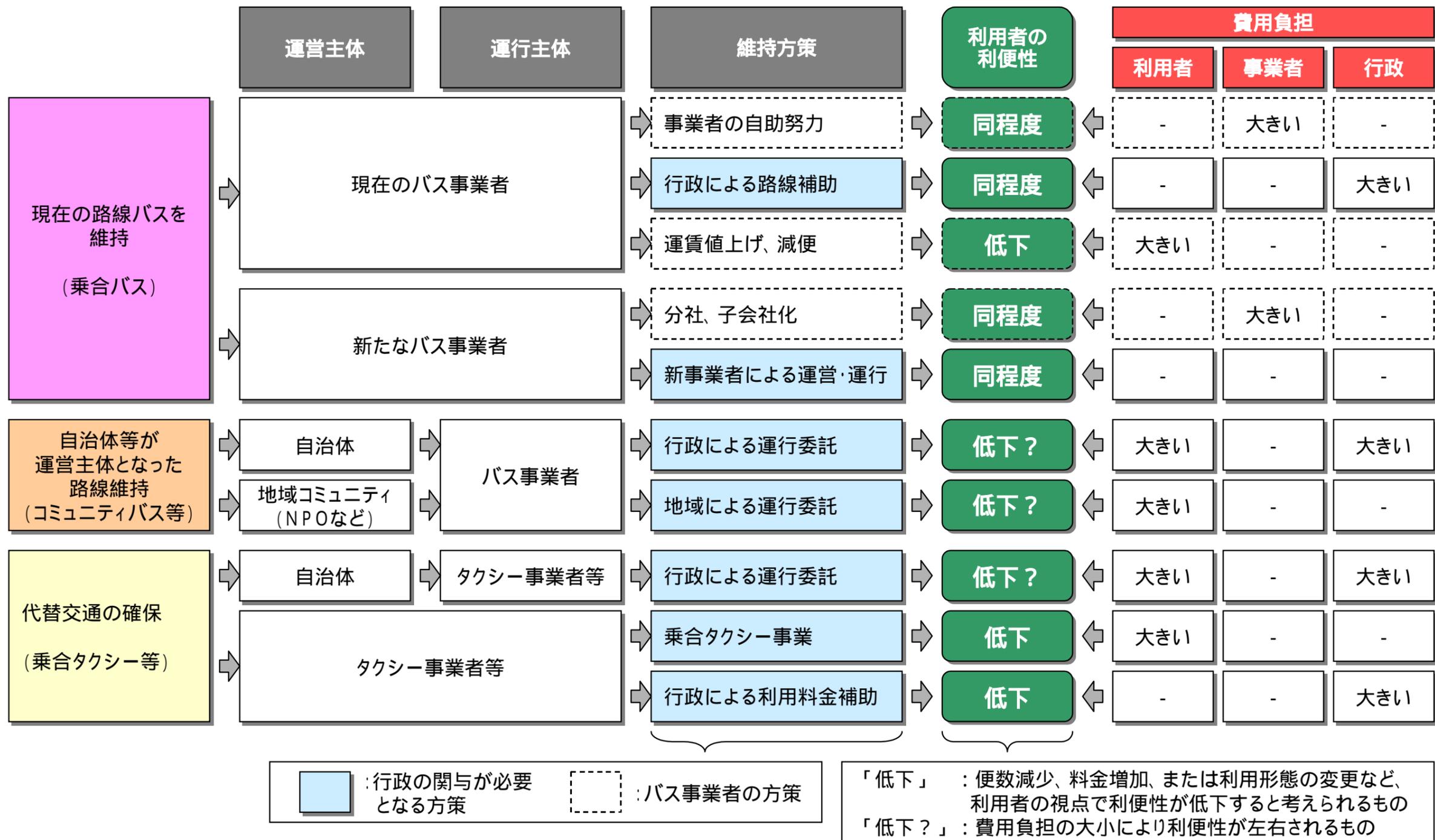


図 6-1 バスサービス確保の方策の分類

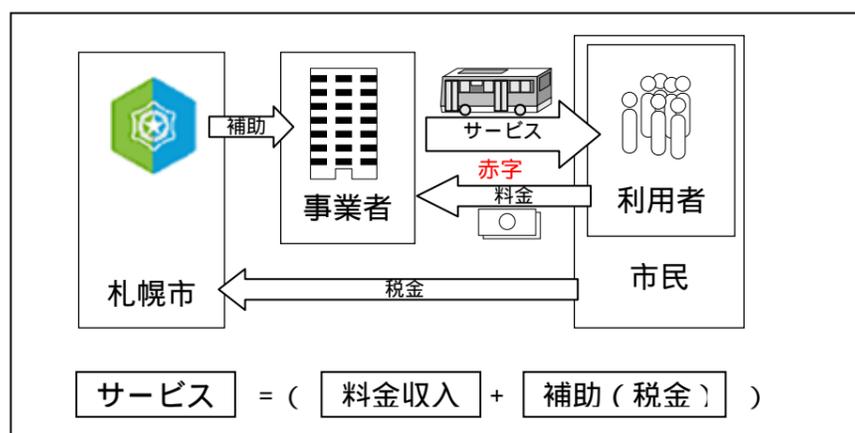
## 6.2. 各方策の概要

### (1) 乗合バスの維持

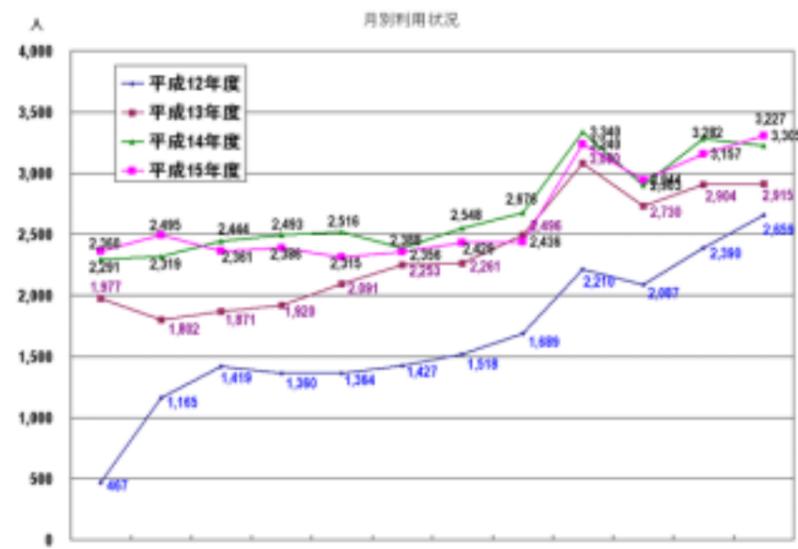
#### 行政による路線補助

<概要>

- ・事業者が路線を運行することで生じる赤字額を、行政が補助金などで補填することにより、維持を図る方法。
- ・ただし赤字算定の根拠となる運行経費については、客観的な基準が必要となる。
- ・また、運行経費節減に向けた取り組み（提供サービスの精査、入札等による新たな事業者による運行等）を優先することが必要である。



< 事例 >

<p>「行政による赤字補助」</p>	<p>事例：音更町 内容：「コミュニティバスの運行と補助」</p>
<p>【内容】市街地に居住する高齢者等移動制約者の公共施設、医療機関等への足の確保が目的。 公共交通体系の整備を図るため、コミュニティバスを運行。 地元バス会社に運行を委託し、町が欠損補助。 市内主要施設を巡る 8 の字路線を双方向それぞれ 2 台のバスで運行。</p>	
<p>【路線概要】小型バス 2 両、各 3 便 / 日 路線内運賃 = 100 円 / 回 輸送実績 = 13 人 / 便</p>	
<p>【自治体負担】自治体補助：900 万円の欠損補助（H13 年度）。</p>	
<div style="display: flex; align-items: center;">  <div style="margin-left: 20px;"> <p>月別利用状況</p> </div> </div>	
<div style="display: flex; align-items: center;">  <div style="margin-left: 20px;"> <p>バス車両</p> </div> </div>	

### 現在の事業者による運営・運行継続（料金値上げ）

#### < 概要 >

- ・事業者が路線を運行することで生じる赤字額を圧縮するため、当該路線に限った料金値上げにより増収を図る方法。
- ・移動費用の地域格差が生じる、さらなる乗客離れが生じる可能性がある等の問題があり、行政の調整のもと、事業者と地域の協議が必要である。

#### < 事例 >

事例としては、以下のようなものが挙げられる。

J Rの幹線と地方交通線の料金格差

例) 新札幌から星置まで 24.6km (千歳線・函館本線) : 440 円

新札幌から拓北まで 24.7km (千歳線・学園都市線): 530 円

バス料金の特殊区間制と対キロ区間制における料金格差

例) 福住から里塚南まで 6km (特殊区間制) : 200 円

真駒内から藤野 3-2 まで 6km (一部対キロ区間制): 250 円

### 事業者内部の経営努力による運営・運行継続（内部補助、分社・子会社委託等）

#### < 概要 >

- ・自助努力（黒字路線の利益を赤字路線運営に補填）や分社・子会社委託など、事業者自らの努力により、効率化を図るものであり、基本的に行政が関与しない。

#### < 事例 >

・北海道中央バスにおける、深川・滝川・岩見沢周辺路線の運行の子会社化（空知中央バス）

・旭川電気軌道における、旭川市内一部路線の子会社化（あさでんバス）

## 事業者間協議による路線移譲

### <概要>

- ・一定の需要がある路線において、現在よりも効率化が可能で採算を確保できる場合など、現在の事業者が、当該路線を新たな事業者に移譲し、運行を継続する。
- ・行政の役割としては、現在の提供サービス(経路、便数等)の変更有無等の確認、助言等を行う。

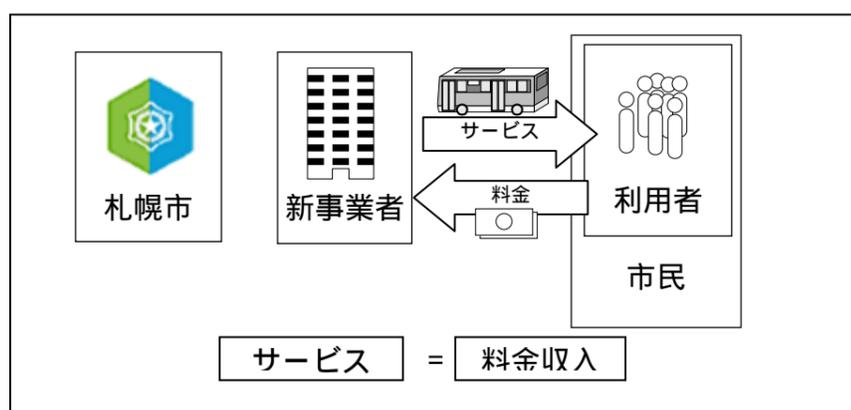


図 6-2 新たな事業者による運営・運行のイメージ

### <事例>

- ・札幌市、函館市など公営バスの民間事業者への移譲

(2) 自治体等が運営主体となった路線維持

自治体、地域コミュニティ等が主体となった路線維持

< 概要 >

- ・自治体や、地域の団体・NPO等が運営、事業者（バスやタクシー）に運行委託し地域の足を確保するもの。
- ・自治体が事業者に委託費を支払い、事業者が運行する。事業者の決定に際しては、入札制度の導入なども考えられる。
- ・あるいは、沿線住民（利用者）が路線維持のための負担金を支払い路線を確保する。負担金の支払いは回数券の購入、または、その路線独自の料金設定（値上げ）を行うなどの方法がある。

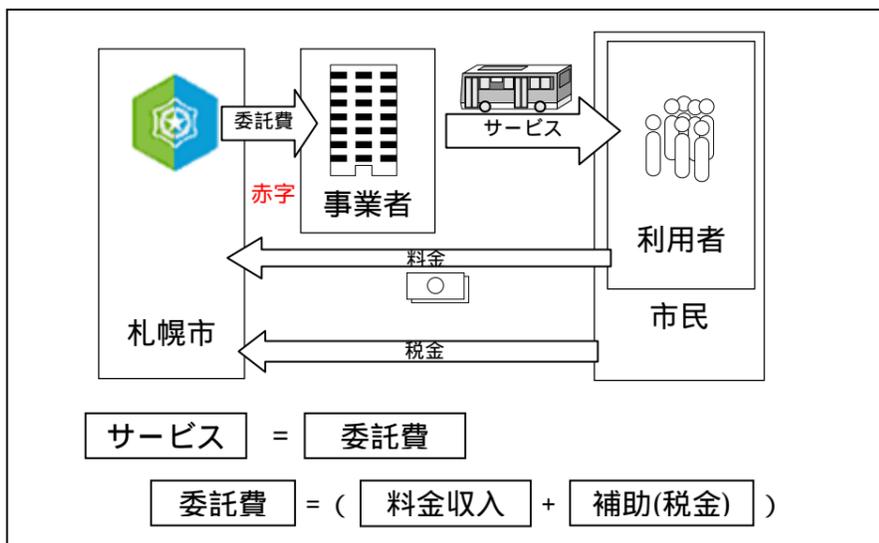


図 6-3 自治体が運営主体となった場合のイメージ

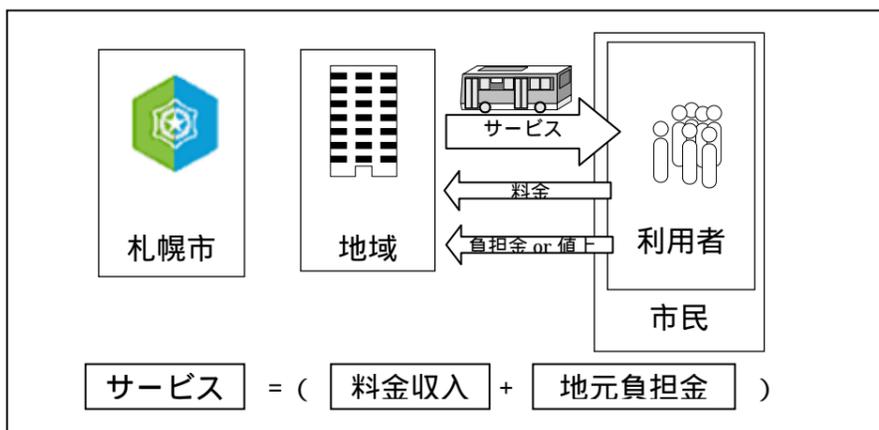


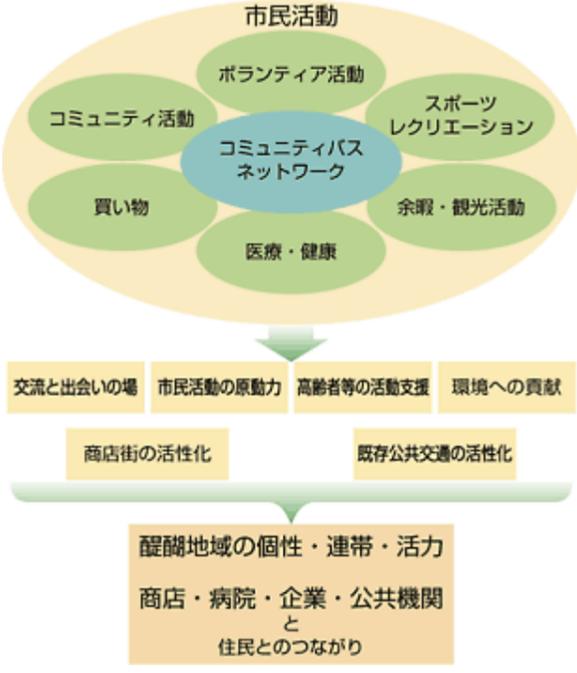
図 6-4 地域コミュニティが運営主体となった場合のイメージ

< 事例 >

「町営バスの運行委託」	事例：栗山町
	内容：「町営バスの運行委託」
<p>【内容】路線バス廃止代替として、町営バスを運営し、運行をタクシー会社に委託。その後特別指定生活路線として引継ぎ路線を延長。スクールバス補助を活用し、一般混乗を導入。</p>	
<p>【路線概要】8 路線 ノンステップバス。2 両、各 3 便 / 日 路線内運賃 = 200 円、スクール利用及び 70 歳以上無料 輸送実績 = 3.9 人 / 便</p>	
<p>【自治体負担】運行委託費：5,700 万円（運送収入 210 万円）</p>	
<div style="display: flex; align-items: center;">  <div style="margin-left: 20px;">バス車両</div> </div>	

「沿線住民による負担」	事例：青森県鯉ヶ沢町
	内容：「回数乗車券の購入」
<p>【内容】地域生活交通の維持に自治体、地域住民も応分の責任を負う。 津軽 28 市町村「路線バス維持協議会」による活動。 各世帯への回数券配布及び集金は経由する地区の代表が毎月行い、その使用は各世帯の自由。</p>	
<p>【路線概要】系統キロ = 約 20 km、2 系統（2.5 回/日と 0.5 回/日） 路線内運賃 = 850 円 住民負担 = 2,000 円/月（一戸あたり 1000 円からアップ） 輸送実績 6.69 人 / 便</p>	
<p>【自治体負担】自治体補助：費用の 1 / 4 を限度。</p>	

<p>「住民団体による運営」</p>	<p>事例：愛知県春日井市 内容：住民団体運営、タクシー会社運行</p>
<p>【内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・バス交通の不便であった愛知県の桃花台団地において、住民団体がコミュニティバスの運行を企画し、地元の貸し切りバス事業者（あおい交通）との契約により運行を開始。</li> <li>・運行を委託された会社が、コミュニティバスのフィーダー輸送や深夜のバス代替輸送のための乗合タクシーの運行を実施するなど、事業者の創意工夫をもたらす相乗効果も生まれた。</li> </ul>	
<p>【路線概要】</p> <p>系統 朝4コース（団地 春日井駅） 平日 19本          昼2コース（団地 春日井駅） 平日 7本          （団地 春日井駅） 平日 8本          夜1コース（団地 春日井駅） 平日 12本</p> <p>路線内運賃 = 160～300円          深夜は、乗合タクシーを運行</p>	
<div style="display: flex; flex-direction: column; align-items: center;"> <div style="display: flex; align-items: center; margin-bottom: 20px;">  <div style="margin-left: 10px;"> <p>コミュニティバス「桃花台バス」</p> </div> </div> <div style="display: flex; align-items: center;">  <div style="margin-left: 10px;"> <p>乗合タクシー「ミゴン」</p> </div> </div> </div>	

「住民団体による運営」	事例：京都府京都市 内容：住民団体運営、バス事業者運行
<b>【内容】</b> ・「醍醐コミュニティバス市民の会」によるコミュニティバスの運行 ・京都市営バス撤退後交通空白地域となった地域におけるコミュニティバスの運行案を自ら作成し、新規バス事業者との契約により4路線のバスを運行。 ・1日当たりの利用者は予想の500人/日を上回る600～700人/日にのぼる。	
<b>【路線概要】</b> ・均一料金制。1回乗車大人1回200円、小人（小学生以下）は1回100円 全線乗り降り自由の1日乗車券は300円 ・系統 4系統 毎時1～2本運行	
 <p>醍醐コミュニティバスの役割と意義</p>	 <p>醍醐コミュニティバス</p>

「NPOによる運営」	事例：三重県四日市市 内容：NPO運営、バス事業者運行
<p>【内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・既存の路線バス（三重交通）が撤退した地域におけるコミュニティバスの運行計画を立案。</li> <li>・地元企業への支援要請なども実施し、地域住民と地元企業の協力体制を構築した上で、三重交通と改めて契約し運行開始。</li> <li>・NPOによるバス運行のさきがけ的事例で、三重交通の事業の活性化にも寄与。</li> <li>・運賃、沿線の協賛事業者からの賛助金、市からの補助金により運営。</li> </ul>	
<p>【路線概要】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・均一料金制。1回乗車大人1回200円、小人（小学生以下）は1回100円 全線乗り降り自由の1日乗車券は300円</li> <li>・運行本数、運行間隔 5.5往復/日、2時間間隔</li> <li>・路線距離 8.4km、停留所数 21箇所（約200～300m間隔）</li> <li>・運賃 1乗車100円。（回数券・定期券＜応援券＞あり）</li> <li>・バス車両 バス29人乗り1台。</li> <li>・利用者数 平均70～80人/日</li> </ul>	
	
沿線企業の出資、協力	使用バス車両

### (3) 代替交通手段の確保

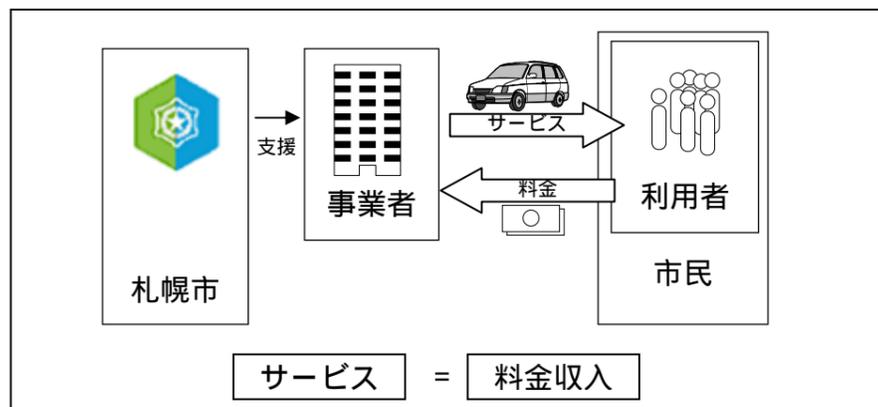
#### 乗合タクシーによるサービス確保

##### <概要>

乗合タクシーによるデマンド交通など、少ない交通需要に対応した新たな交通システムで対応する。

市財政負担は小さくなると思われるが、継続的な支援策は必要と考えられる。

利用者側では、事前予約が必要になる等のサービス低下(利用者の利便性での負担)が生じる。



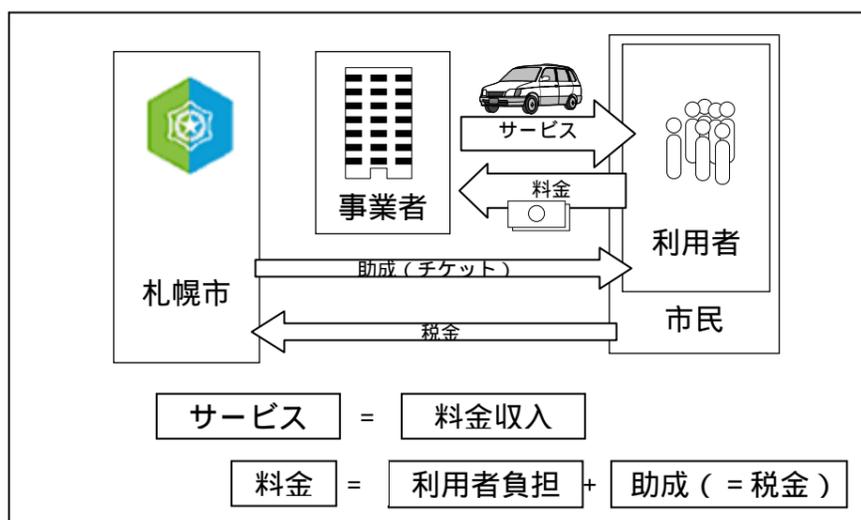
< 事例 >

<p>「デマンド交通などバスに代わる交通システム」</p>	<p>事例：帯広市 内容：「あいのりタクシー」</p>
<p>【内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・帯広市内大正地区を予約制で定時巡回する相乗りタクシー。</li> <li>・事業主体は大正交通（タクシー事業者）。</li> <li>・大正地区では平成 16 年 4 月から路線バスが廃止。</li> </ul>	
<p>【路線概要】 運賃 = 500 円均一（高校生以下 300 円） 便数 = 7 便 / 日 運行 30 分前までの予約が必要。 輸送実績 10 人 / 日前後（採算ベースは 20 人 / 日前後） 日曜・祝祭日運休</p>	
<p>【自治体負担】自治体補助：（資料無し）</p>	
<div style="text-align: center;">  </div> <p style="text-align: right;">使用車両</p>	

## 交通費の助成

### < 概要 >

- ・公共交通不便地域の移動制約者（高齢者・障害者）に対してタクシー利用券などの形で助成を行う。
- ・市財政負担は小さくなると思われるが、継続的な支援策は必要。
- ・利用者側では、事前予約が必要になる等のサービス低下（利用者の利便性での負担）、利用費用の増大が生じることがある。



「交通費助成」	事例：長野県諏訪市
	内容：「高齢者タクシー料金補助」
<p>【内容】・お年寄りが病院などに通う際に、迎車料金を含む中型車の初乗り料金分を市が補助する。</p> <p>・対象者は、八十歳以上で交通機関の利用が困難もしくは山間地や遠隔地に住む方。または、病気などで一時的に交通機関の利用が困難な六十五歳以上の方。</p>	
<p>【概要】補助額 = 820 円を年間最大 24 回分まで補助する。</p> <p>年間利用回数のほか、一人 1 ヶ月の限度を 8 回に設定。</p>	
<p>【自治体負担】自治体予算：394 万円（H15 年度 200 人分の補助額を計上）</p>	