

公共交通の現状と課題について

平成 16 年(2004 年)8 月 27 日
札幌市企画調整局

目 次

1. 札幌の公共交通サービスの現状	1
1.1. 札幌の公共交通の体系	1
(1) 札幌市内の公共交通機関	1
(2) 札幌市の公共交通体系	1
(3) 各交通機関の輸送力	5
1.2. 札幌市内のバス事業	7
(1) 札幌市内のバス事業	7
(2) 市営バスの廃止	8
1.3. 乗継利便性の確保	11
(1) 乗継施設整備	11
(2) 乗継割引制度	14
2. 公共交通利用状況	15
2.1. 市街地・D I D（人口集中地区）の拡大	15
2.2. 人口増加の終焉と本格化する少子高齢社会	18
2.3. 公共交通利用者数の推移	20
(1) 公共交通機関の利用者	20
(2) バス交通の利用者	22
3. 公共交通の課題	27
3.1. 道路運送法改正	27
3.2. バス利用者の減少と路線収支の悪化	29
3.3. 地方バスの補助制度	31
3.4. 今後の見通し	32
4. 今年度審議いただきたい事項	33

1. 札幌の公共交通サービスの現状

1.1. 札幌の公共交通の体系

(1) 札幌市内の公共交通機関

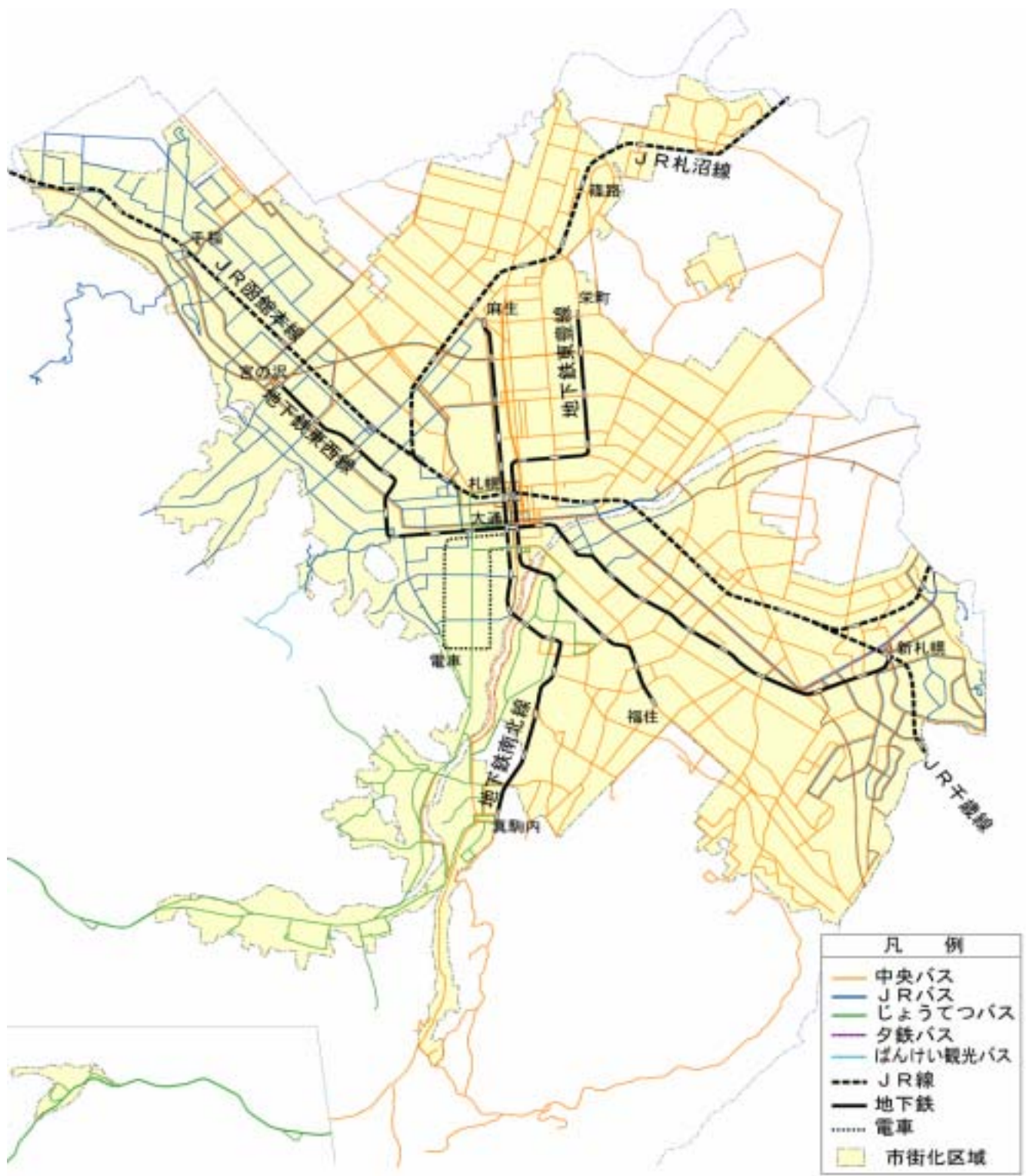
市内に存在する公共交通機関は、JR、地下鉄、バス、電車の4種類であり、表1.1-1のとおり異なる特性を持っている。

表 1.1-1 公共交通機関の特徴

	走行空間	輸送力	定時性	路線設定 自由度	乗降可能箇所 間隔
JR・地下鉄	専用	大	優れている	低い	バスより長い
バス・電車	道路	中	他の交通、気象に 左右される	高い	短い

(2) 札幌市の公共交通体系

本市では、公共交通機関それぞれが有する特性に着目し、定時性と大量輸送を特長とするJR・地下鉄を基軸として、路線設定の柔軟性と利用の容易さに優れたバスをJR・地下鉄の各駅に接続することにより、都心集中への対応と冬季の安定運行を果たす乗継型ネットワークを公共交通ネットワークの基本形として構築してきた。(図 1.1-1)

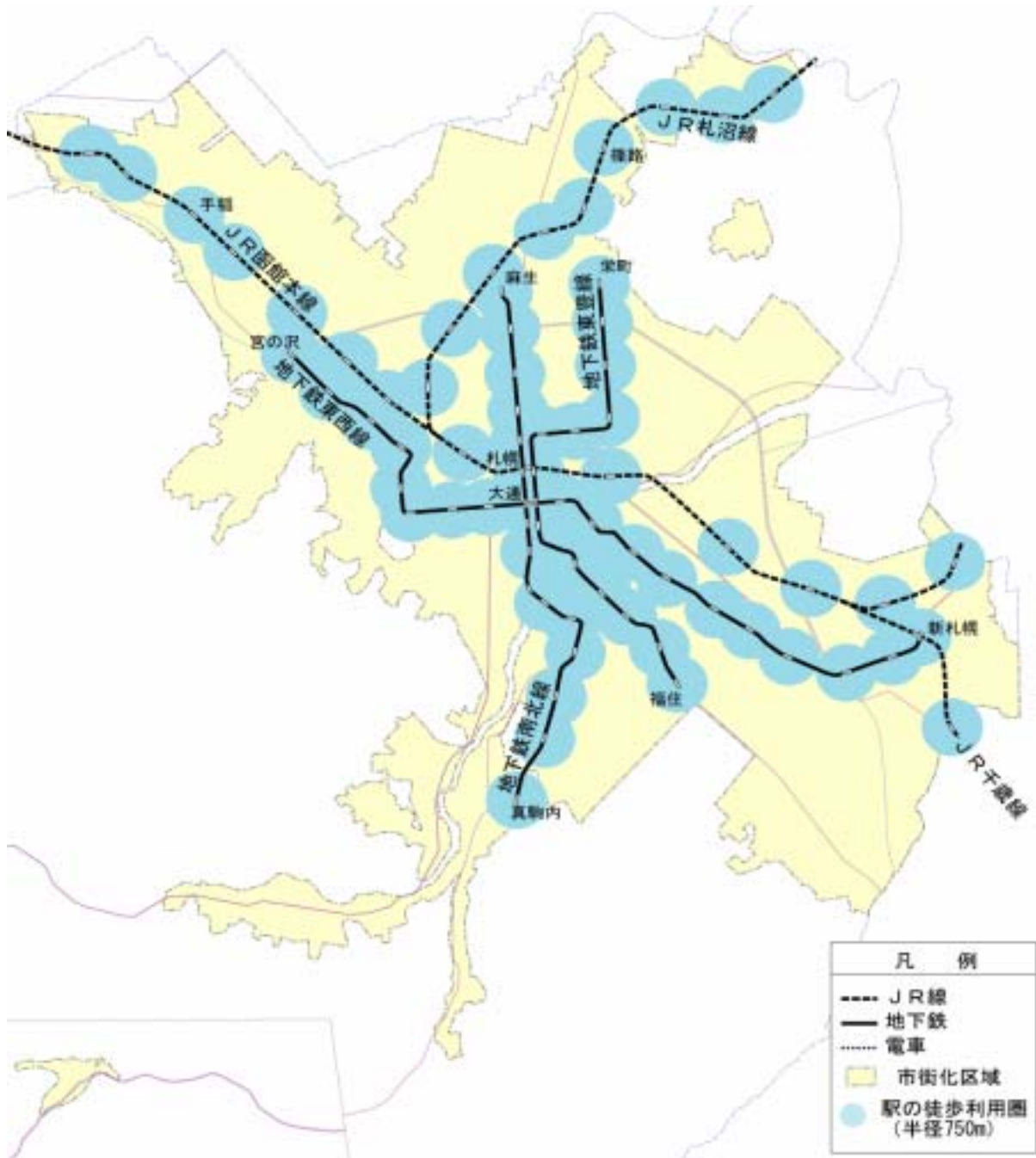


平成 16 年 4 月現在

図 1.1-1 札幌市の公共交通体系

図 1.1-2 は、JR と地下鉄の駅の徒歩利用圏を示している。この利用圏は、JR の新駅設置や地下鉄の延伸を進めた結果、現在では市街化区域の骨格部分を連続してカバーしている。

図 1.1-3 は、図 1.1-2 に加えて、バスの徒歩利用圏を表示している。バスの利用圏は、停留所一つあたりでは JR ・地下鉄に比べて狭いものとなるが、路線数と停留所の多さから、市街化区域をはじめ、市民が居住する地域のほぼ全域をカバーしている。



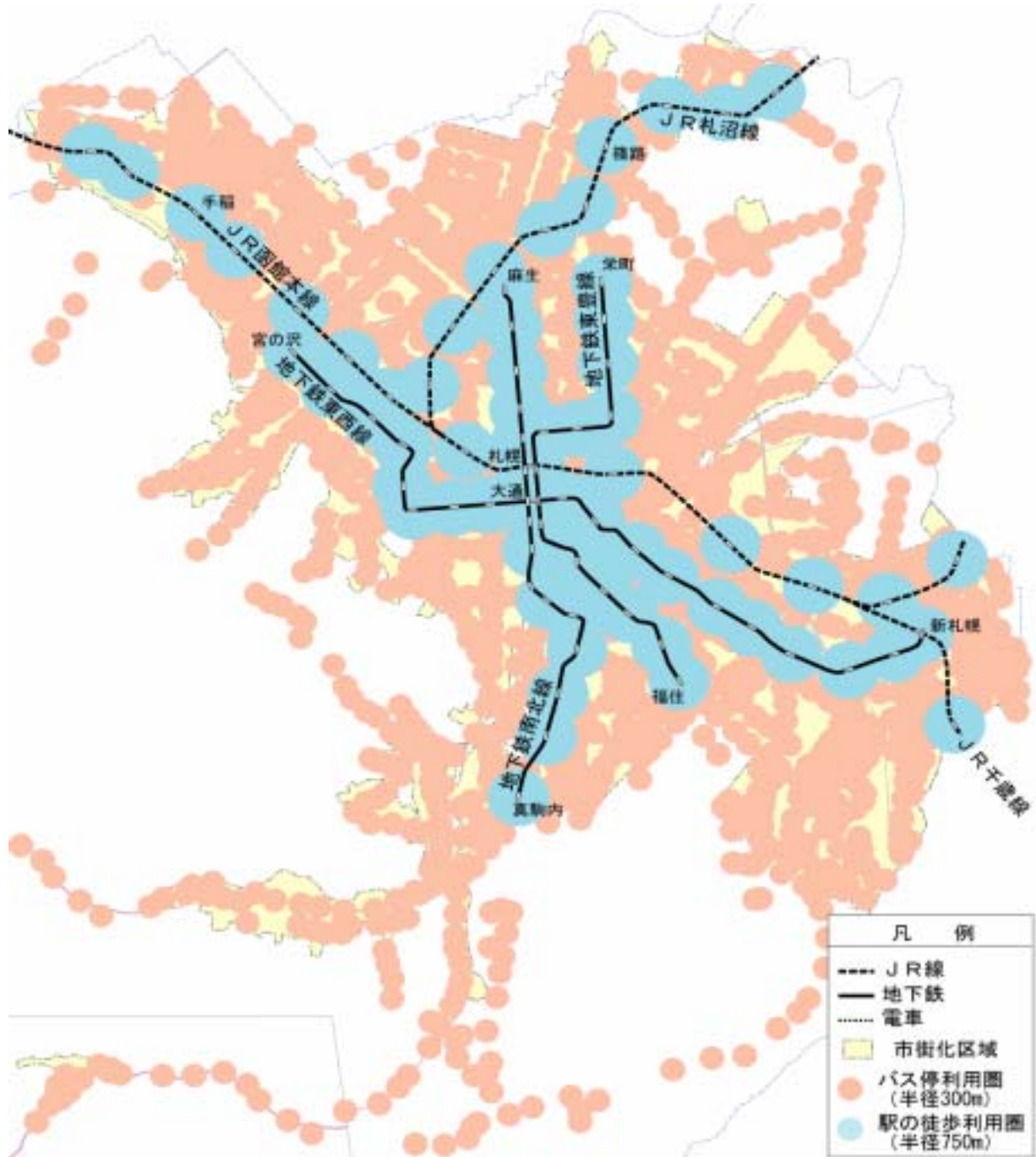
(平成 16 年 4 月現在)

図 1.1-2 鉄軌道の徒歩利用圏 (半径 750m)

：駅の徒歩利用圏 一般的には駅を中心とした概ね徒歩 10 分 (半径 750m) が駅の利用圏とされている

乗継型ネットワークは、これら J R ・地下鉄とバスを接続することにより構築している。

このネットワークは、公共交通サービスを市街地全域に効率的に提供するとともに、郊外市街地では身近さに優れたバスを利用し、移動が集中する都心方向に向かう際には、大量輸送と定時性に優る J R ・地下鉄に乗り継ぐなど、利用者の移動目的に応じた選択を可能としている。



平成 16 年 4 月現在

図 1.1-3 バス交通の利用圏 (半径 300m)

:バスの徒歩利用圏 実際の利用傾向や高齢者の歩行の限度から、一般的には概ね徒歩 4 分 (300m) がバス停の利用圏とされている。

(3) 各交通機関の輸送力

市民の交通需要に対し、各公共交通機関が提供している輸送力は以下のような状況である。1日あたり供給されている輸送力を比較すると、バス交通は、一台あたりの定員が80名であるものの広範囲に高頻度で運行されてこともあり延べ輸送力は大きい。

表 1.1-2 JRの運行状況（平成15年10月1日現在）

	区間	延長 (km)	駅数	1日列車本数 (本/日)			1日あたり 延べ輸送力 (人)
				快速	普通	計	
函館線	札幌～手稲 (ほしみ)	27.5 (ほしみ～森林公園)	14 (ほしみ～森林公園)	88 (88)	181 (104)	269 (192)	96,390
	札幌～森林公園			44	123	167	56,970
千歳線	札幌～上野幌	8.0 (白石～上野幌)	4 (平和～上野幌)	110	116	226	90,720
札沼線	札幌～あいの里教育大 (あいの里公園)	15.1 (桑園～あいの里公園)	9 (八軒～あいの里公園)	0	100 (89)	100 (89)	27,000

列車本数は定期列車のみ、急行・特急は含まない
輸送力は普通列車(3両編成)乗車定員270名、
快速列車(6両編成)乗車定員540人と仮定
出典：都市交通データブック2003

表 1.1-3 地下鉄の運行状況（平成15年4月1日現在、平日）

	延長 (km)	駅数	行先方面	運行本数 (本/日)	計 (本/日)	1日あたり 延べ輸送力(人)
南北線	14.3	16	真駒内	176	352	197,120
			麻生	176		
東西線	20.1	19	新さっぽろ	172	344	258,000
			宮の沢	172		
東豊線	13.6	14	福住	161	322	119,140
			栄町	161		

大通駅発車本数、平日
輸送力は南北線(6両)560人、東西線(8両)750人、東豊線(4両)370人と仮定
出典：都市交通データブック2003

表 1.1-4 バスの運行状況（平成 15 年 4 月 1 日現在 平日）

バス発着場所	市内完結バス	
	運行本数 (本/日)	1日あたり 延べ輸送力 (人)
地下鉄駅発着	8,946	715,680
J R 駅発着	635	50,800
都心発着	2,046	163,680

輸送力は 1 台あたり乗車定員 80 名と仮定
出典：都市交通データブック 2003

表 1.1-5 市電の運行状況（平成 15 年 4 月 1 日現在、平日）

行先方面	延長 (km)	停留場数 (箇所)	運行本数 (本/日)	計 (本/日)	1日あたり 延べ輸送力 (人)
西 4 丁目 すすきの	8.5	23	156	294	23,520
すすきの 西 4 丁目			138		

輸送力は 1 列車あたり乗車定員 80 名と仮定
出典：都市交通データブック 2003、さっぽろえきバスナビ

1.2. 札幌市内のバス事業

(1) 札幌市内のバス事業

バス事業の種類

道路運送法では、バスの運行方式を表 1.2-1 のとおりに定義している。この中で、市内の路線バスは第 4 条に基づき運行されている。

表 1.2-1 バスの運行方式

種類	運行形態	運行主体	特徴、事例
4 条バス (法第 4 条に基づき許可されたバス、以下同じ)	通常の路線バス	事業者	・採算性確保を前提 ・自治体からの欠損補助可能
21 条バス	貸切代替バス	自治体 NPO 等の団体	・自治体等による貸切バス事業者のバス(緑ナンバー)の借り上げによる運行 <実施例> ・新篠津村、当別町など
80 条バス	自家用自動車によるバス	自治体 NPO 等の団体	・自治体所有の自家用自動車(白ナンバー)での運行 <実施例> ・長沼町、恵庭市など

市内のバス事業者

市内のバスネットワークを構成していた主な事業者は、市営バス、北海道中央バス、ジェイ・アール北海道バス、じょうてつつの 4 事業者であった。

表 1.2-2 は、市営バス廃止に向けた路線移行直前の時点での各社の輸送状況である。

表 1.2-2 バス輸送状況(平成 14 年度)

年度	在籍車数 (両)	走行キロ数 (km)	乗車人員 (人)	一日平均		
				運転車両数 (両)	走行キロ数 (km)	乗車人員 (人)
旧市営バス	371	11,501,233	32,686,811	140	31,510	89,553
中央バス	435	16,804,011	45,683,213	374	46,038	125,159
ジェイ・アールバス	309	14,748,665	28,564,505	258	40,407	78,259
じょうてつバス	101	3,653,620	6,796,344	78	10,010	18,620

資料：札幌の都市交通データブック(2003)

市内のバス事業者：この他、ばんけい観光バスが一路線を行っている。なお、夕鉄バスや道南バスなど、他市町村との連絡路線のみを運行している事業者は除外した。

(2) 市営バスの廃止

経緯

バス事業は、支出の中に占める固定的な費用が大きく、公営企業方式による経営効率化には一定の限界があった。

一方、市内の民営バス事業者は、これまでも地下鉄の乗継割引をはじめとした各種制度の共通化を図るなど、市営交通と協働で公共交通ネットワークを構築してきた。

交通事業改革プランでは、市民負担の相対的な軽減と利用者サービスを合わせ考えると、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、経済性の発揮がより一層期待できる民営バス事業者に路線を移行することが適切であるとした。

この結果、平成 15 年 4 月と平成 16 年 4 月に、路線を営業所単位で民営バス事業者に移行し、市営バス事業は廃止となった。

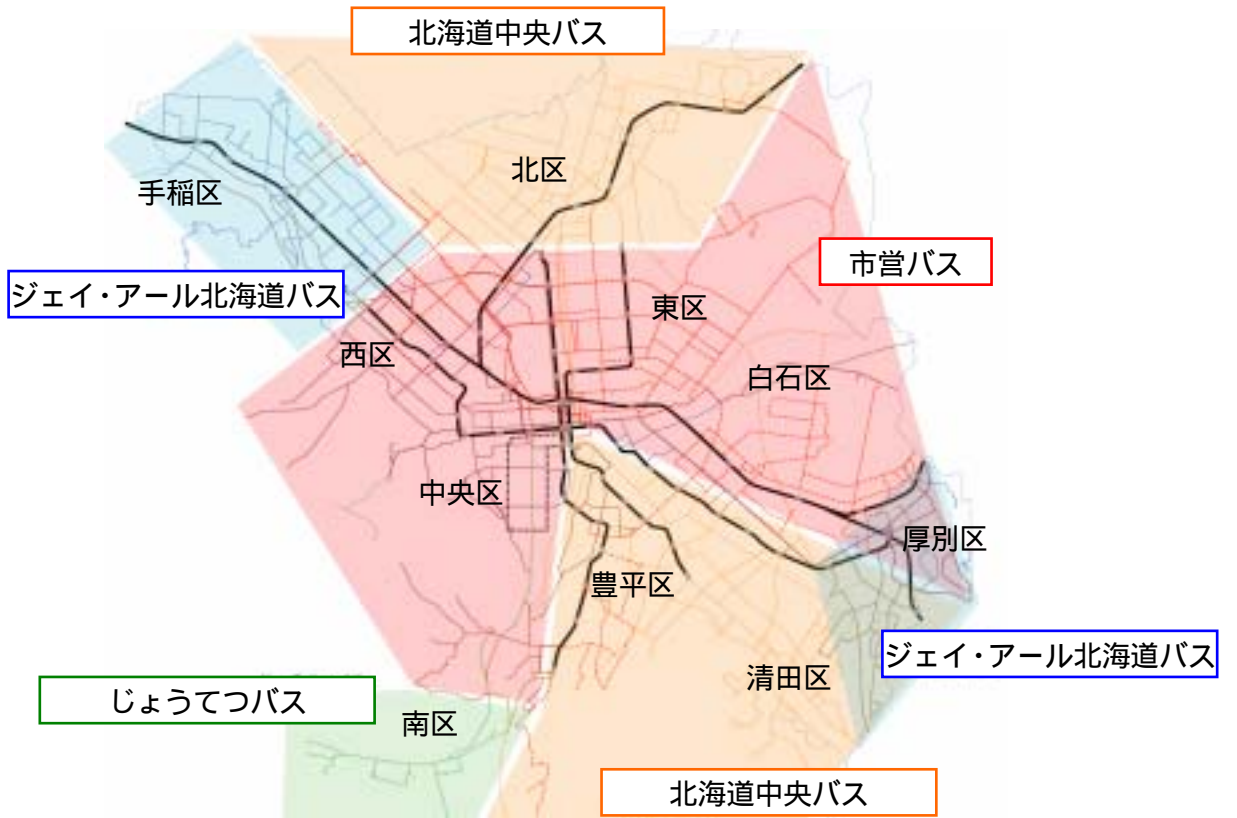
移行路線と事業者

これまでも市営バス路線は、地下鉄延伸など交通体系の大きな変化や、事業規模見直しにより、民間バス事業者に対する路線移行を行ってきた。

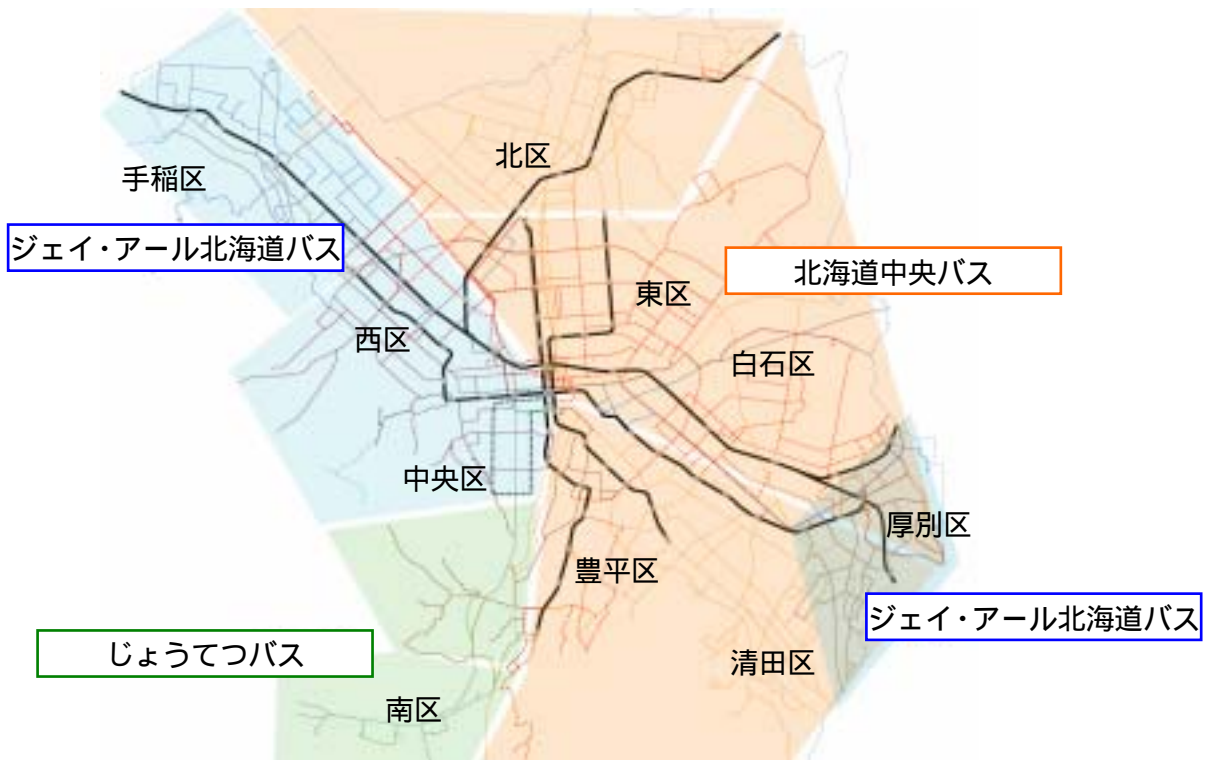
これら路線移行は、いずれも円滑に行われ、民営バス事業者移行後に利用者の混乱やサービスの低下を生じることはなかった。

表 1.2-3 昭和 57 年以降の市営バスの民間移行

	系統数	移行先	移行の理由
昭和 57 年 6 月	2	中央バス	東西線延長による補償移行
平成 6 年 10 月	3	中央バス	東豊線開業による補償移行または共同運行
平成 9 年 10 月	1	中央バス	東豊線延長による補償移行（上記共同運行系統）
平成 11 年 2 月	2	J Rバス	東西線延長による補償移行
	1	中央バス	同上 （上記共同運行系統）
平成 12 年 4 月	3	J Rバス	経営健全化回復策の事業規模見直しに伴う移行
	2	じょうてつバス	同上
	6	中央バス	同上
平成 13 年 4 月	9	中央バス	経営健全化回復策の事業規模見直しに伴う移行 （白石営業所）
平成 15 年 4 月	19	J Rバス	交通事業改革プランの実施に伴う移行 （琴似営業所）
	15	じょうてつバス	交通事業改革プランの実施に伴う移行 （藻岩営業所）
平成 16 年 4 月	20	中央バス	交通事業改革プランの実施に伴う移行 （東営業所、新川営業所）



H13.3月



H16.4月

図 1.2-1 事業者のおおむねのエリア

移譲後の状況

市営バス事業廃止に向けた平成 15 年度・16 年度の移行路線について、表 1.2-4 に運行状況をまとめた。

いずれも系統数は基本的に変わらず、営業所によっては、路線の新設や深夜バスの運行を始めるなど、サービスは同等あるいは向上している。

なお、藻岩営業所管内は系統数が減じているが、旧市営バスと移行先バス事業者の間で重複していた路線を整理したものであり、サービスには影響していない。

表 1.2-4 平成 15 年以降の移譲営業所の前後比較

営業所	移行・移譲先	系統数		備考
		移譲直前	現在	
琴似	J Rバス	19	20	環 37 南新川線の新設 西 41、西 42、西 43 の深夜バス運行
藻岩	じょうてつバス	15	14	南 93 は従来のじょうてつ路線である と統合 環 96 の深夜バス運行
東	中央バス	12	12	
新川	中央バス	8	8	

資料：札幌市交通局資料

1.3. 乗継利便性の確保

(1) 乗継施設整備

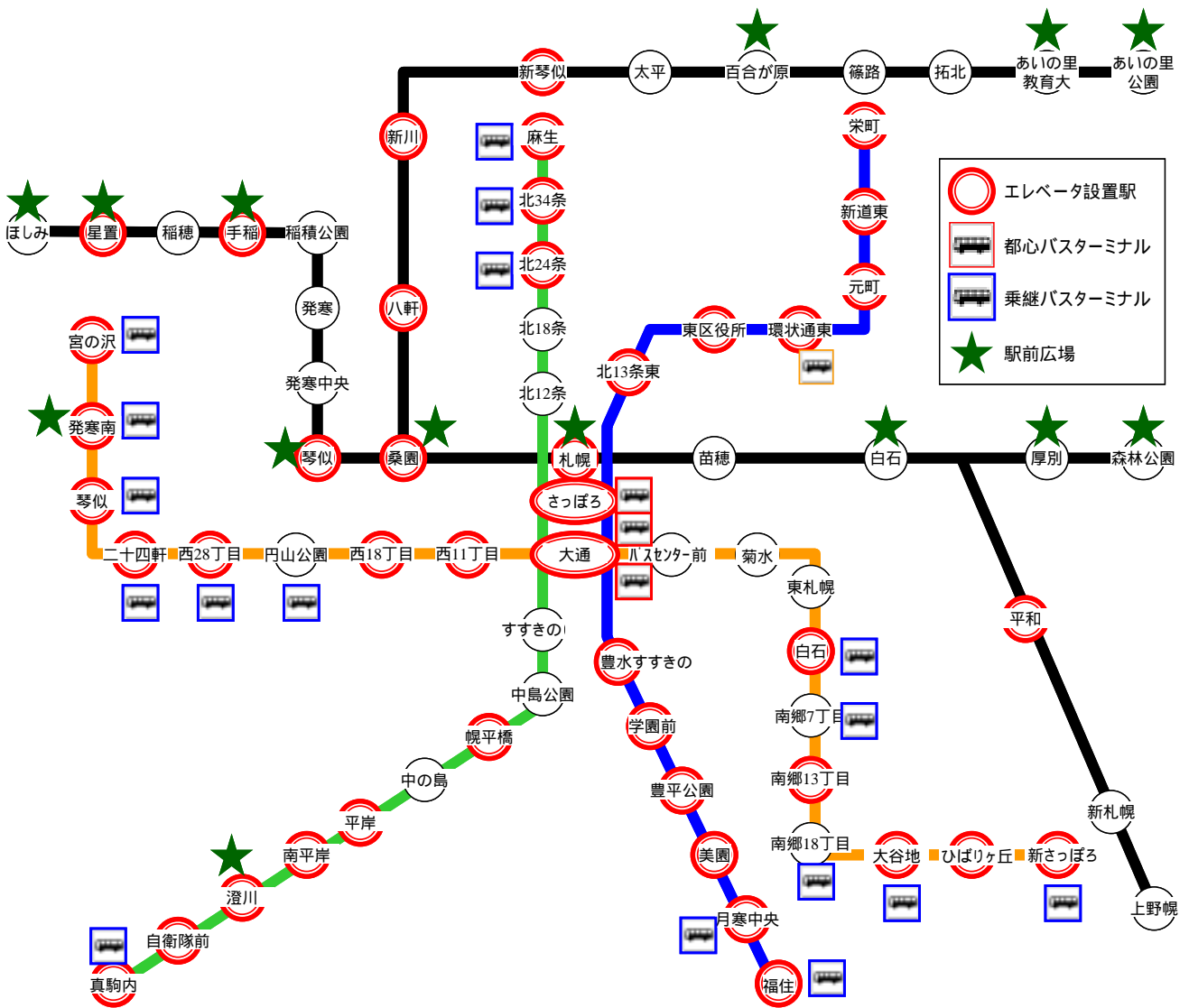
乗継型ネットワークを利用の面からも支えていくためには、乗継施設を充実し、利用者の円滑な乗継と利便性向上を図っていく必要がある。

このため、地下鉄整備に合わせて乗継バスターミナルを整備するとともに、ＪＲ駅を中心に駅前広場の整備を進めてきた。

また、バスとＪＲ・地下鉄の利用にあたっては、駅舎の構造から上下方向の移動を生じることがほとんどであるため、エレベータ整備を進めている。

なお、都心には、中・長距離バスに対応する都心バスターミナルが３箇所開設されている。

バスターミナル： 旅客の乗降のため、バスを同時に２両以上停留させることを目的として設置した施設で、道路外に設置されたもの



平成 16 年 4 月現在

図 1.3-1 駅施設内エレベータ、駅併設のバスターミナルおよび駅前広場の整備状況

表 1.3-1 バスターミナル

乗継バスターミナル

	名称	乗降 バス数	発着 便数	使用 開始	施設概要	設置者	管理者
東西線	宮の沢 バスターミナル (一般)	10	918	H11.2.25	エレベーター、エスカレーター上下各1台、在車信号設備、バス専用出庫信号機、監視室遠隔放送装置(営業所と直轄) 以下…遠隔	札幌市	西新サービス株式会社
	発寒南 バス発着場	4	285	H11.2.25	待合室、バス発車案内装置、出庫警報装置、在車信号設備、遠隔、エスカレーター2台、エレベーター1台	札幌市	札幌市
	琴似 バスターミナル	4	574	S51.6.10	エスカレーター2台、エレベーター1台、バス発車案内設置、バス専用出庫信号機、遠隔	交通局	交通局
	二十四軒 バス発着場	4	37	S51.6.10	待合室、エスカレーター1台	交通局	交通局
	西28丁目 バスターミナル	5	251	S51.5.1	出庫警報装置、遠隔、在車信号機、バス専用出庫信号機	交通局	交通局
	円山 バスターミナル	5	411	S51.6.10	エスカレーター1台、出庫警報装置、遠隔	交通局	交通局
	白石 バスターミナル	3	520	S51.6.10	遠隔、エレベーター1台	交通局	交通局
	南郷7丁目 バスターミナル	3	103	S57.11.10	遠隔、出庫警報装置	交通局	交通局
	南郷18丁目 発着場	1	142	S57.3.21	待合室	交通局	交通局
	大谷地 バスターミナル (一般)	10	617	S57.3.21	出庫警報装置、総合案内所、自動案内放送	札幌市	札幌市
南北線	新札幌 バスターミナル (一般)	15	1805	H2.6.1	バス発車案内装置(ジェイ・アール北海道バス、中央バス、夕鉄バスとの共用)	札幌市	㈱札幌副都心開発公社
	麻生 バスターミナル	8	646	H5.4.29	出庫警報装置、在車信号機、案内所兼乗車券売場(中央バス)	交通局	交通局
	北34条 バス発着場	4	152	S53.3.16	待合室、遠隔	交通局	交通局
	北24条 バスターミナル	4	762	S48.8.1	遠隔、電照式時刻表	交通局	交通局
東豊線	真駒内 バス発着場	14	976	S47.11.11	バス発車案内装置、遠隔	交通局	交通局
	環状通東 バスターミナル	5	393	S63.12.2	在車信号機、出庫警報装置、遠隔	交通局	交通局
	月寒中央 バス発着場	1	221	H6.10.14	待合スペース、出庫警報装置	札幌市農業協同組合	札幌市農業協同組合
	福住 バスターミナル (一般)	9	663	H6.10.14	待合室、エスカレーター上下各1台、総合案内所兼乗車券売場、自動ドア9、自動案内放送、在車信号機、バス専用出庫信号機、出庫警	札幌市	北海道いすず自動車㈱

都心バスターミナル

名称	乗降 バス数	発着 便数	使用 開始	施設概要	設置者	管理者
大通バスターミナル (バスセンター)	8	239	S50.4.1	エスカレーター4台、バス発車案内装置、在庫表示装置、遠隔	交通局	交通局
札幌駅バスターミナル (交通センター)(一般)	19	1452	S53.9.1	在庫表示装置、信号補助装置、案内兼乗車券売場、総合管制室	札幌ターミナルビル㈱	札幌ターミナルビル㈱
中央バス札幌ターミナル	15	699	S41.12.15	待合室、案内所、乗車券売場	中央バス	中央バス

その他のバスターミナル

名称	乗降 バス数	発着 便数	使用 開始	施設概要	設置者	管理者
啓明バスターミナル	6	314	S39.8.10	路線図、待合室	交通局	交通局
もみじ台バスターミナル	4	368	S58.8.21	待合室、路線図	交通局	交通局
新川バスターミナル	5	138	H2.11.10	待合室、出庫警報装置	交通局	交通局

(2) 乗継割引制度

札幌市内の公共交通機関は、表 1.3-2 の基本的な料金体系を有しており、共通あるいは事業者単独の料金サービスが実施されている。

特に乗継割引は、利用者負担を軽減することにより、乗継型公共交通ネットワークを料金面から支える制度であり、全国的にみても先進的な制度である。また、この乗継割引は、共通ウィズユーカード利用時も適用される。

表 1.3-2 市内の公共交通機関の料金体系

交通機関	料金体系	料金	乗継割引 (地下鉄 - バス・電車)
JR	対キロ区間制	160円～	
地下鉄	対キロ区間制	1区 200円 ～ 6区 360円	80円引き (地下鉄60円 +バス・電車20円)
市電	均一制	170円	
バス	特殊区間制	1区 200円 2区 230円	
	対キロ区間制	140円～ じょうてつ・中央	
		160円～ ジェイアール	

平成 16 年 4 月現在

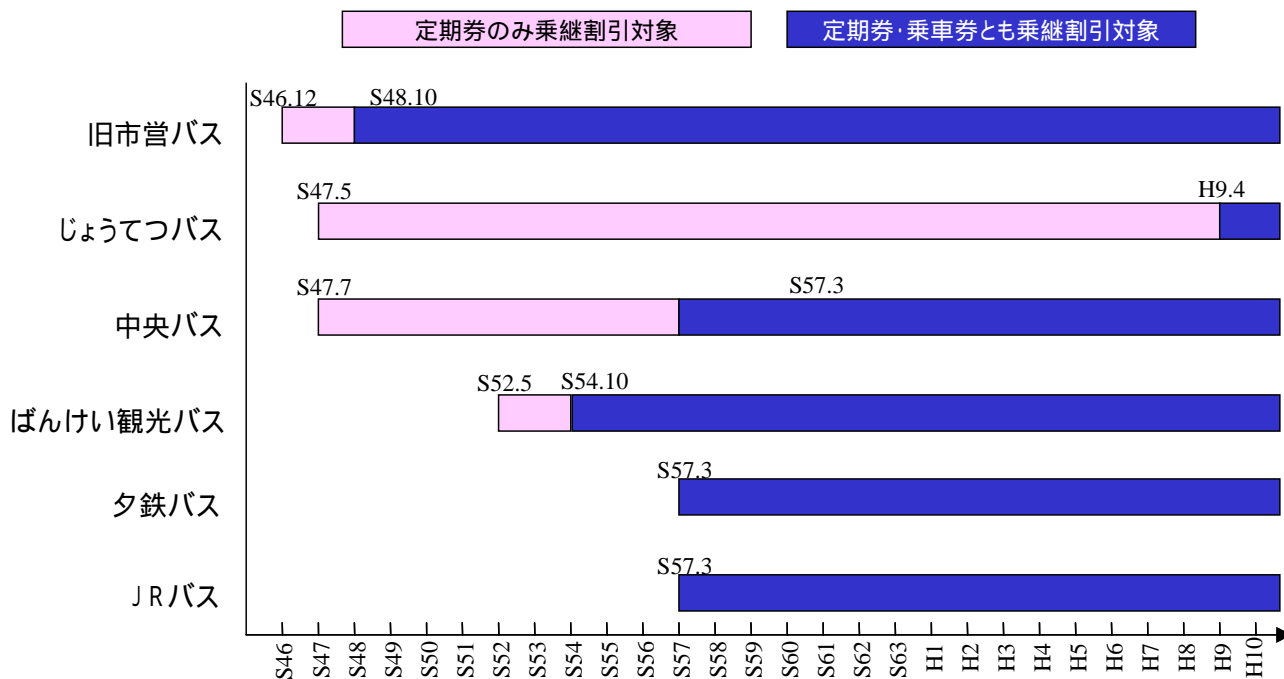


図 1.3-2 乗継料金制度の推移

(資料：札幌の都市交通データブック)

- 対キロ区間制：一定の距離を基準として区間を定め、乗車区間に応じた運賃を算出する制度で、乗車距離に応じて階段状に運賃が変化するもの
- 均一制：乗車距離に関係なく運賃を均一とする制度
- 特殊区間制：営業路線を2つ以上の区間に分割し、この区間を単位とした定額運賃を設定するもの

2. 公共交通利用状況

2.1. 市街地・D I D（人口集中地区）の拡大

本市では、急増する人口に対して、計画的な市街地整備を進めることにより対応してきた。このことにより、本市の市街化区域及びD I D（人口集中地区）は表2.1-1のとおり郊外に拡大した。

これら市街地からは、通勤や日常生活などで生じる市民の移動が、都心方向に向けて集中することとなる。

表 2.1-1 市街地とD I Dの拡大

	人口 (人)	市街化区域 面積 (km ²)	D I D 地区面積 (km ²) カッコ内は市街化 区域に対する割合	市街化区域 面積あたりの 人口密度 (人 / km ²)
昭和 45 年	1,010,123	220	88 (40%)	4,591
平成 16 年	1,866,723	249	226 (91%)	7,497

- 1 人口は、昭和 45 年:国勢調査、平成 16 年:国勢調査ベースの推計人口
- 2 D I D 地区面積は、平成 16 年のデータが無いため、平成 12 国勢調査の数値を記載している。

資料：札幌市統計書

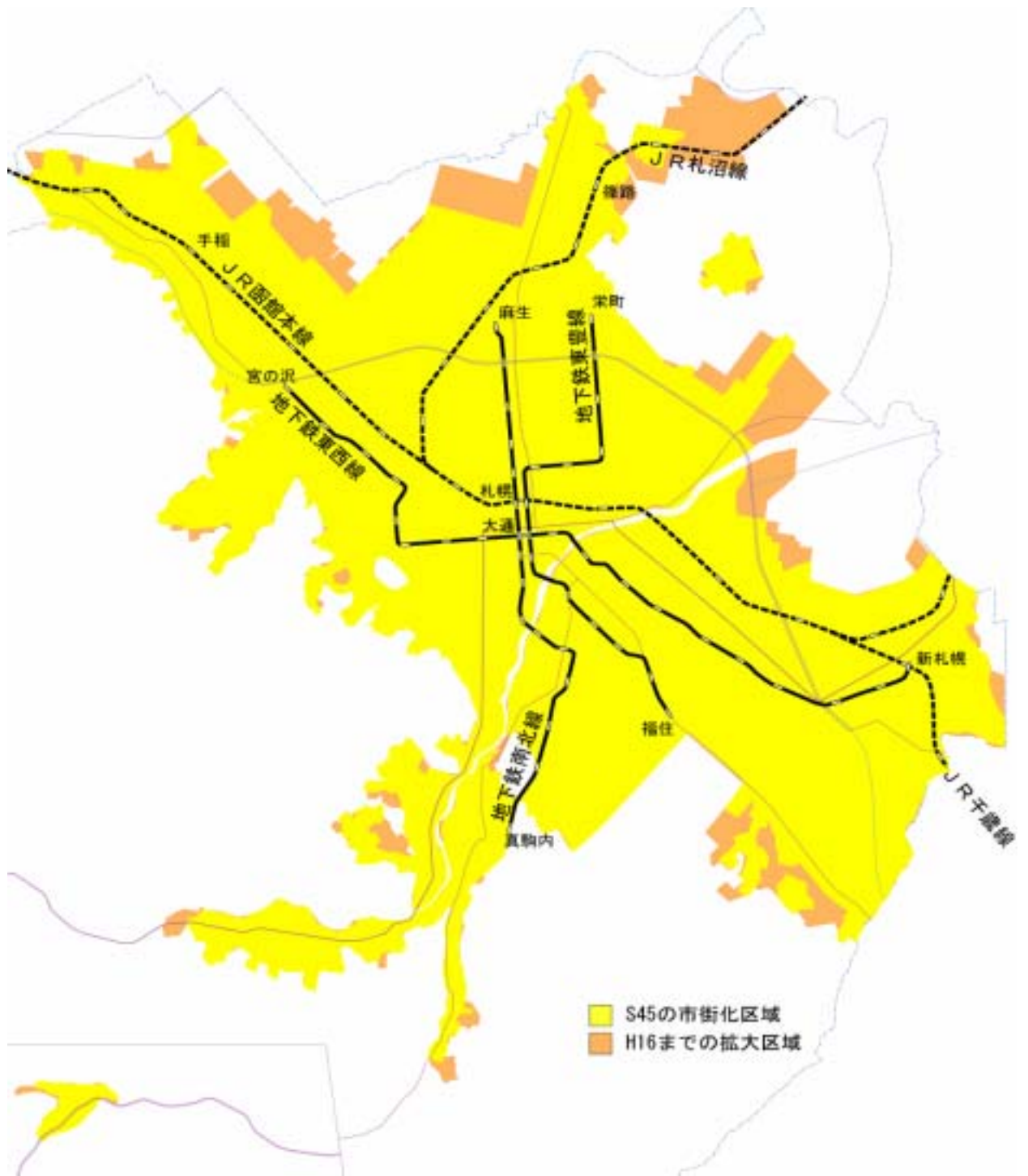
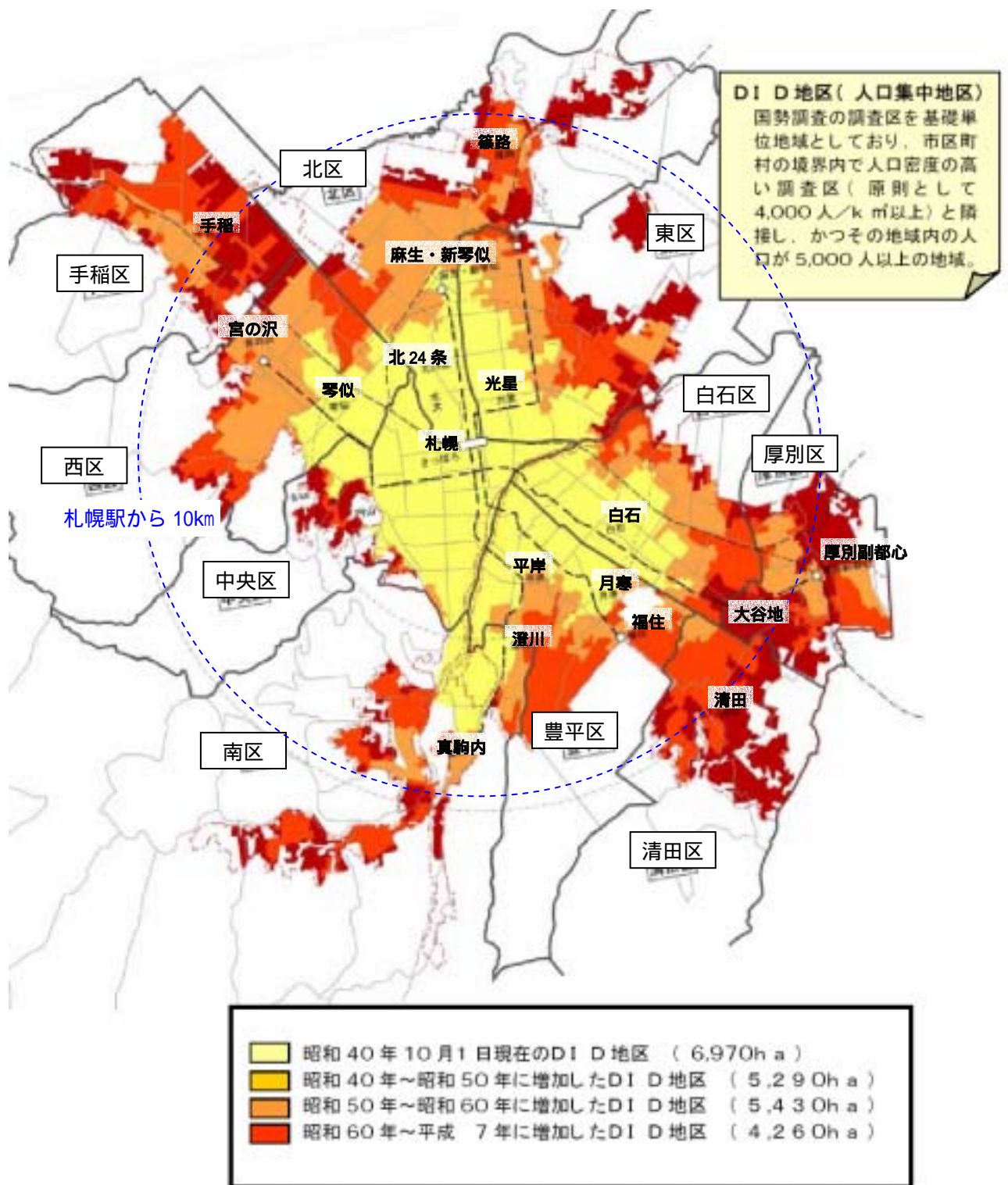


図 2.1-1 市街化区域の拡大（昭和 45 年と平成 16 年の比較）



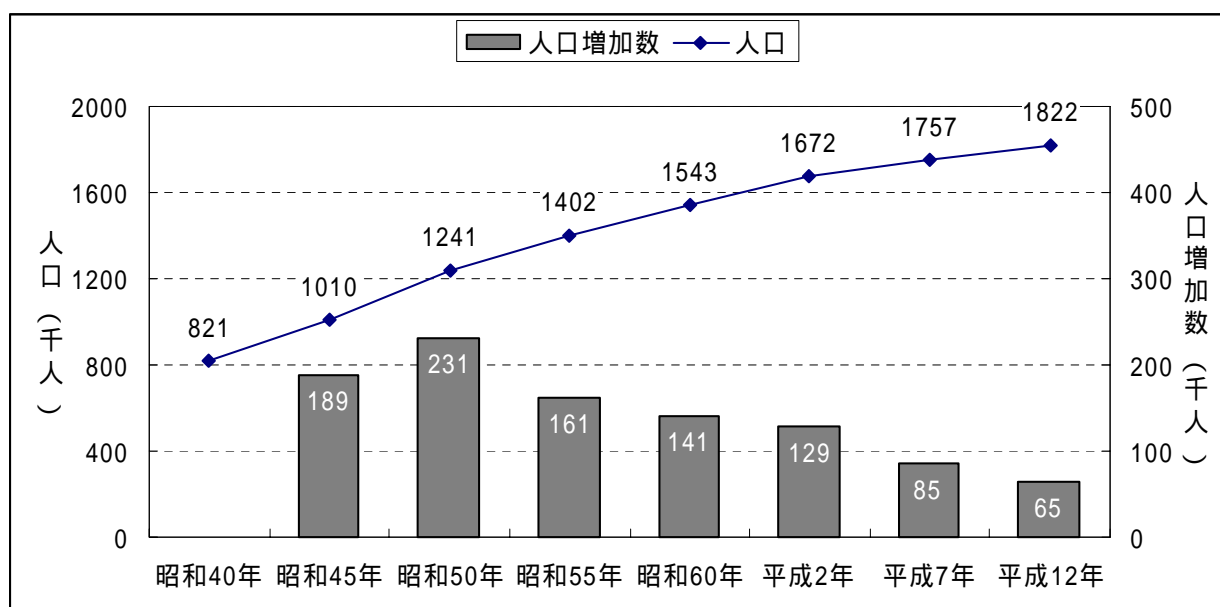
資料：札幌市企画調整局企画調整課資料

図 2.1-2 D I D 地区の変遷

2.2. 人口増加の終焉と本格化する少子高齢社会

昭和55年以降は人口増加の伸びが小さくなる傾向にあり、人口増加を前提とした公共交通利用者の増加は見込めない状況である。

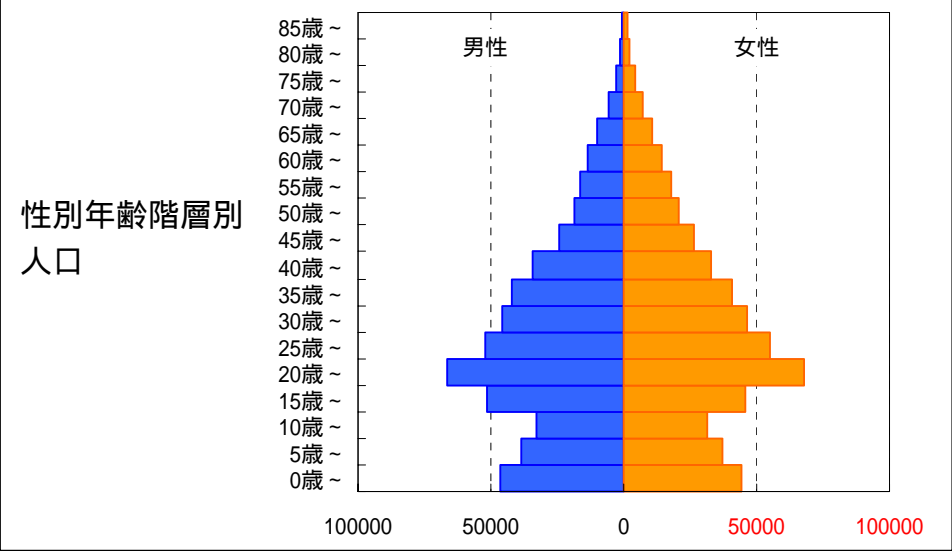
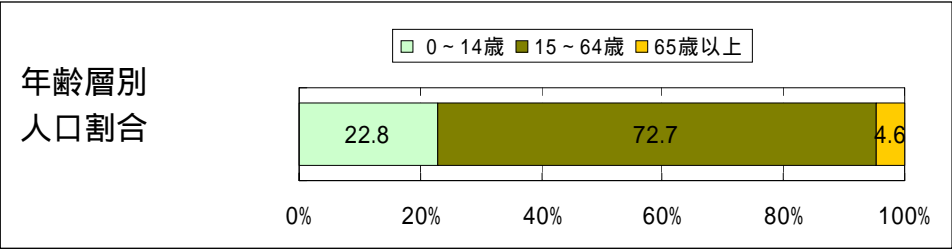
また、昭和45年に約5%であった高齢者割合は、平成12年には約15%になっており、今後も高齢化が進むと見込まれる。増加する高齢者の交通手段確保が課題となる。



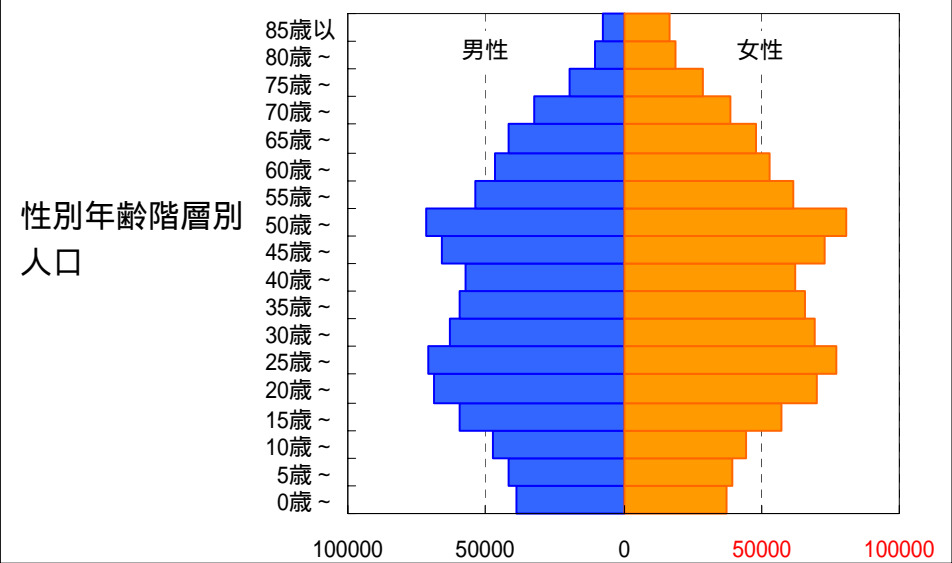
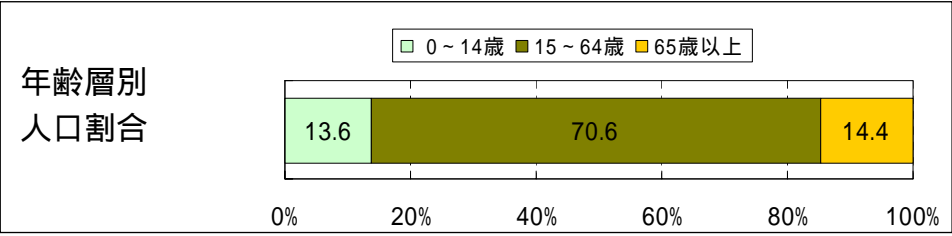
人口増加数：「当該年の人口」と「5年前の人口」の差
資料：国勢調査（各年）

図 2.2-1 人口の推移（札幌市）

昭和 45 年



平成 12 年



資料：国勢調査（各年）

図 2.2-2 年齢構成の変化（札幌市）

2.3. 公共交通利用者数の推移

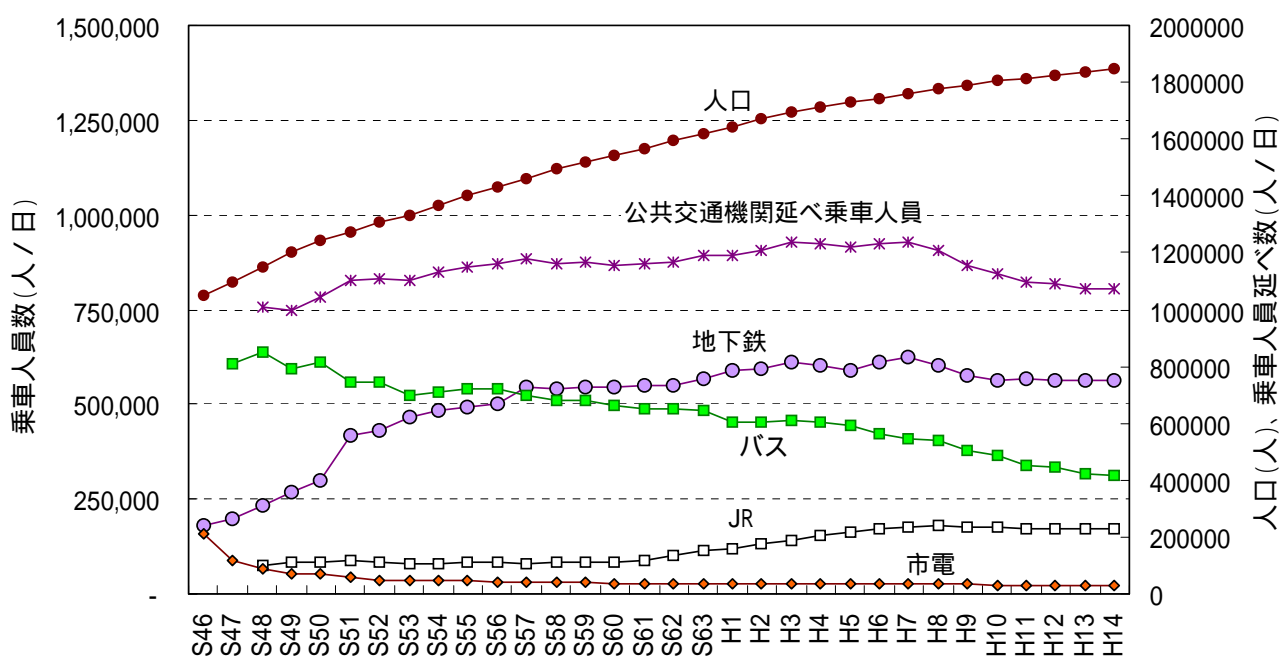
(1) 公共交通機関の利用者

市内の公共交通機関の乗車人員は、近年になって低迷している。

図 2.3-1 は、各公共交通機関の乗車人員推移と、これらの延べ乗車人員(合計値)、市内総人口を一つのグラフにまとめたものである。

人口が一貫して増加傾向にあるにもかかわらず、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。

また、バスは一貫して減少傾向となっている。

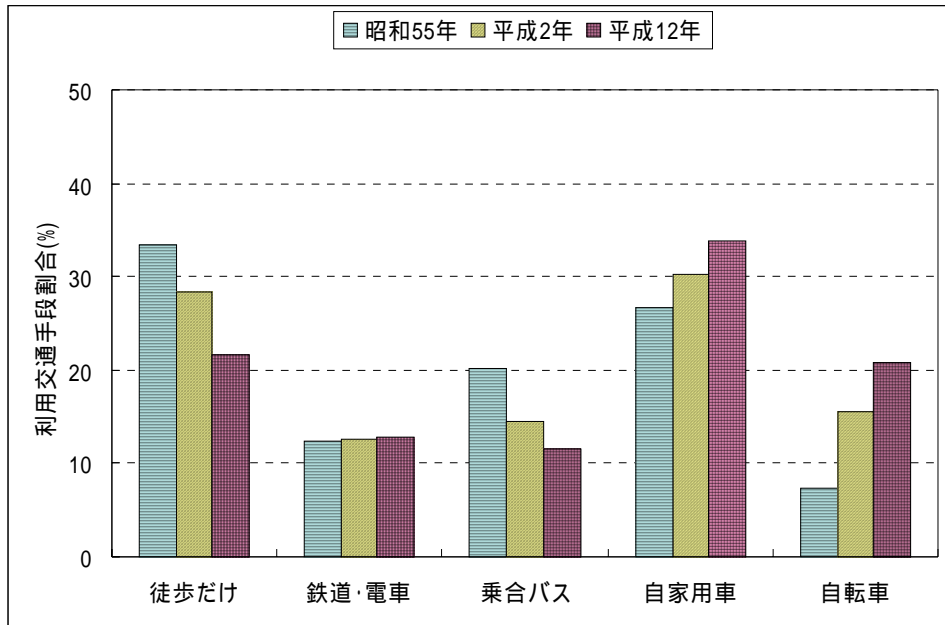


資料：札幌の都市交通データブック(2003)

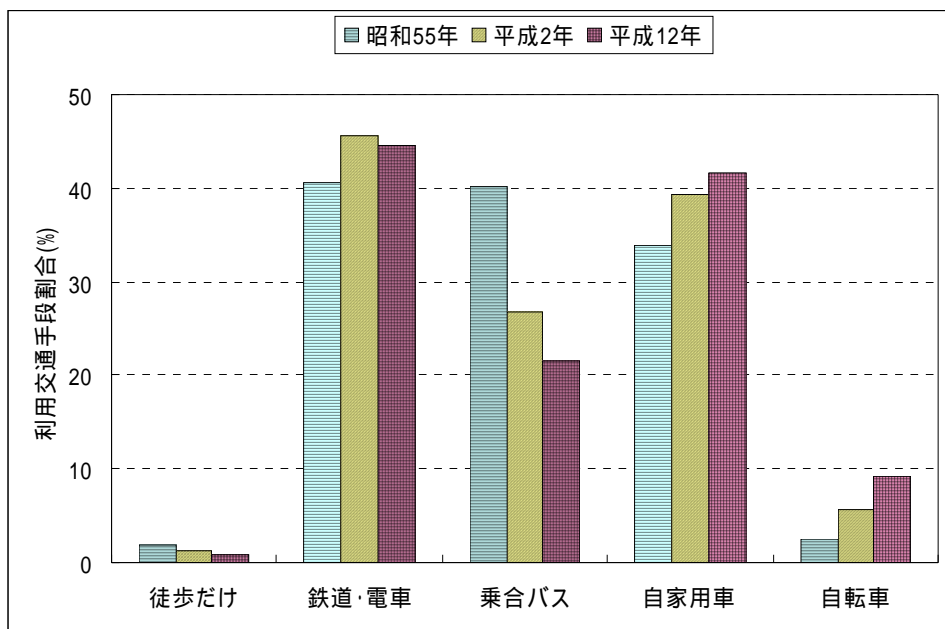
図 2.3-1 乗車人員の推移

図 2.3-2 は、代表的な移動目的である通勤通学時に、どのような交通手段を用いているかを、国勢調査結果から整理したものである。

この中では、自家用車・自転車の増加が顕著であり、また、公共交通の中では、鉄道（JR、地下鉄）と電車（市電）が大きな変化を生じていないのに対して、乗合バスは減少傾向が明らかとなっている。



a. 自区内に従業・通学



b. 他区に従業・通学

2種類以上の交通手段を利用している者については重複して分類している

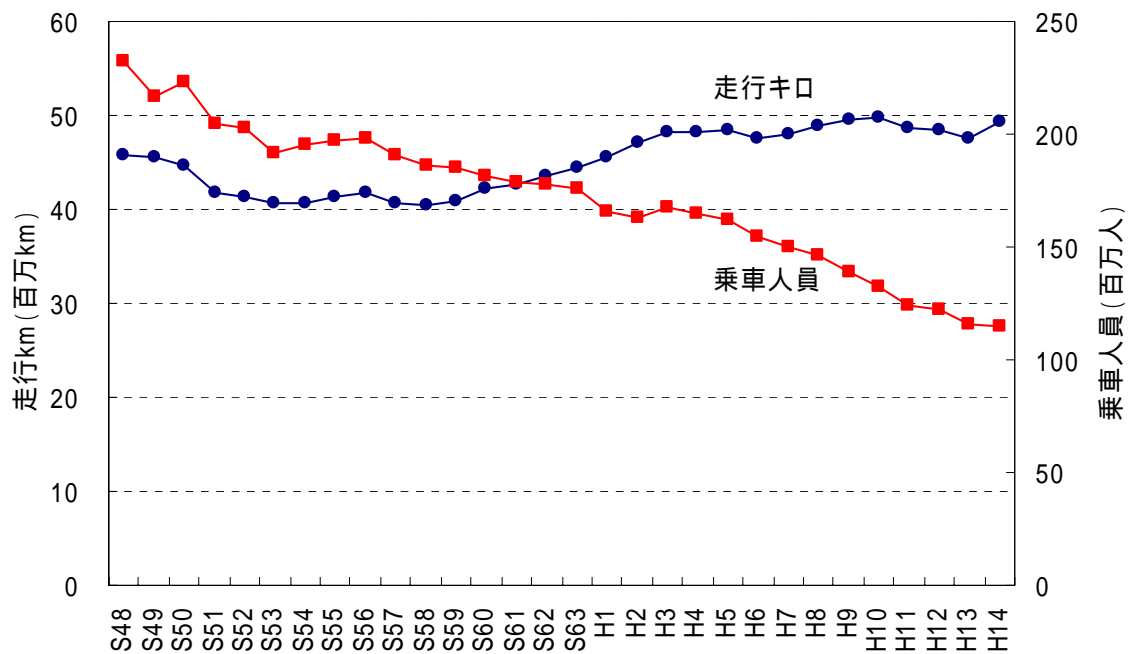
出典：国勢調査結果

図 2.3-2 通勤・通学時の利用交通手段（札幌市）

(2) バス交通の利用者

利用者数の推移

(1) で示したとおり、バス交通は、他の公共交通機関よりも利用者の減少が著しい。一方で、D I D 地区の拡大などを背景に走行キロ数は増加傾向にあり、収入と営業費用の兼ね合いからさらなる経営悪化が見込まれる。



資料：札幌の都市交通データブック(2003)

図 2.3-3 バス（旧市営＋民営）の走行キロと乗車人員の推移

走行キロ数： $\text{走行キロ(km)} = \text{各系統の延長(km)} \times \text{1日あたり運行本数(便/日)} \times 365(\text{日})$

バス利用者の特性

札幌市内において一日に生じる市民の移動は、平成6年度パーソントリップ調査によると426万トリップ/日¹となっている。

目的を問わず、年齢層別に利用代表交通機関²を見ると、全体的に自動車利用の多さが目立つものの、高齢者の路線バス利用の数字が他の年代に比べて高くなっている。

次に、代表交通手段別に、利用者に占める高齢者の割合を見ると、路線バスは全目的でも15%、私用目的（買い物、娯楽など）では30%を占めている。

トリップ：	人がある目的をもってある地点からある地点へ移動することをトリップという。自宅から勤務先へ行くのに、いくつかの交通手段を乗り換えても、「勤務先へ」という1トリップとしてとらえる。ここで挙げた数値は、札幌市内で完結した移動の数。
2 代表交通手段	1つのトリップがいくつかの交通手段で成り立っているとき、このトリップで利用した主な交通手段を「代表交通手段」という。主な交通手段の集計上の優先順位は、鉄道 バス 自動車 二輪車 徒歩の順である。

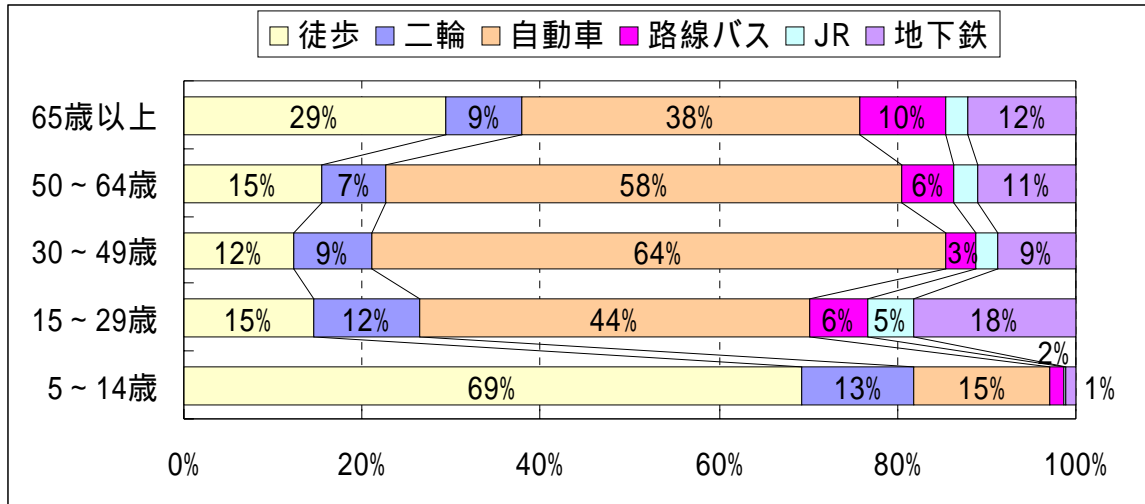


図 2.3-4 年齢層別代表交通機関分担率

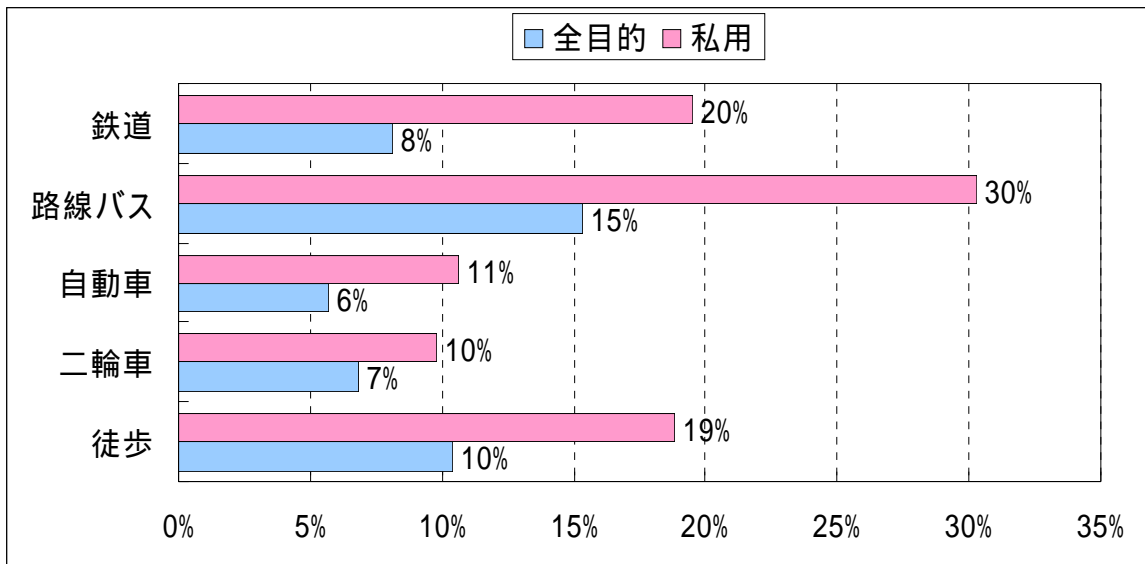
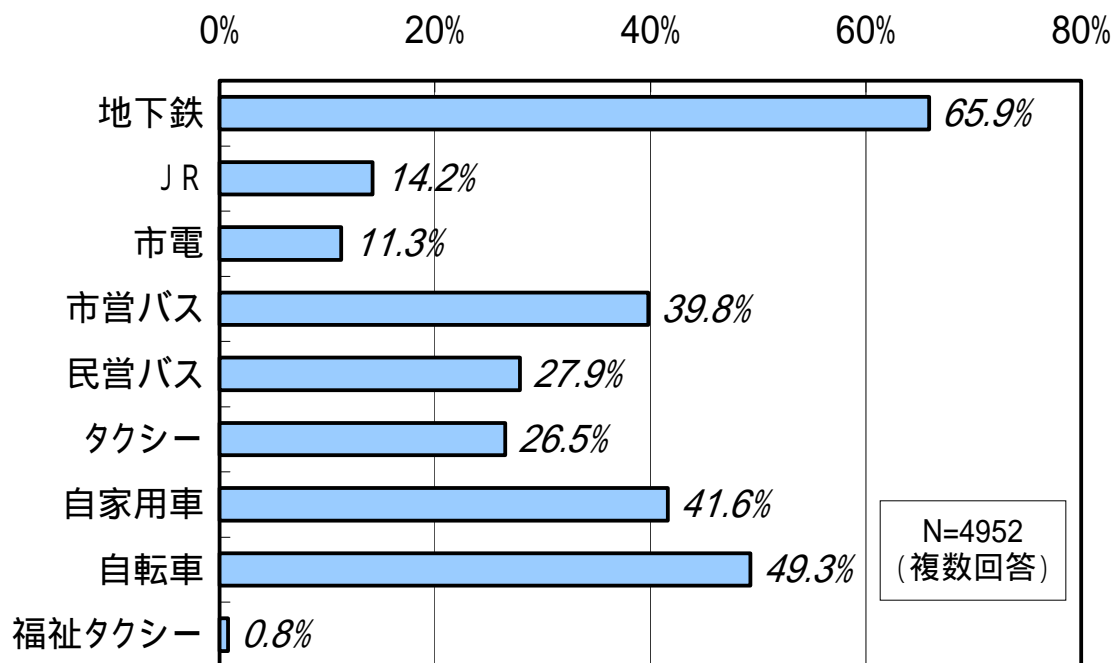


図 2.3-5 代表交通手段別トリップ数（トリップ/日）に占める高齢者の割合（%）

高齢者のバス利用

高齢者が外出時に利用する交通機関について調査した結果によると、地下鉄の割合が最も高く 66%、次いで、自転車 49%、自家用車 42%と続き、市営バス（調査当時）が 40%、民営バスが 28%となっている。

高齢者の移動において路線バスの重要度が非常に高いものといえる。



資料：札幌市・高齢者等意識調査（保健福祉局）

図 2.3-6 高齢者の外出時の利用交通機関（複数回答）

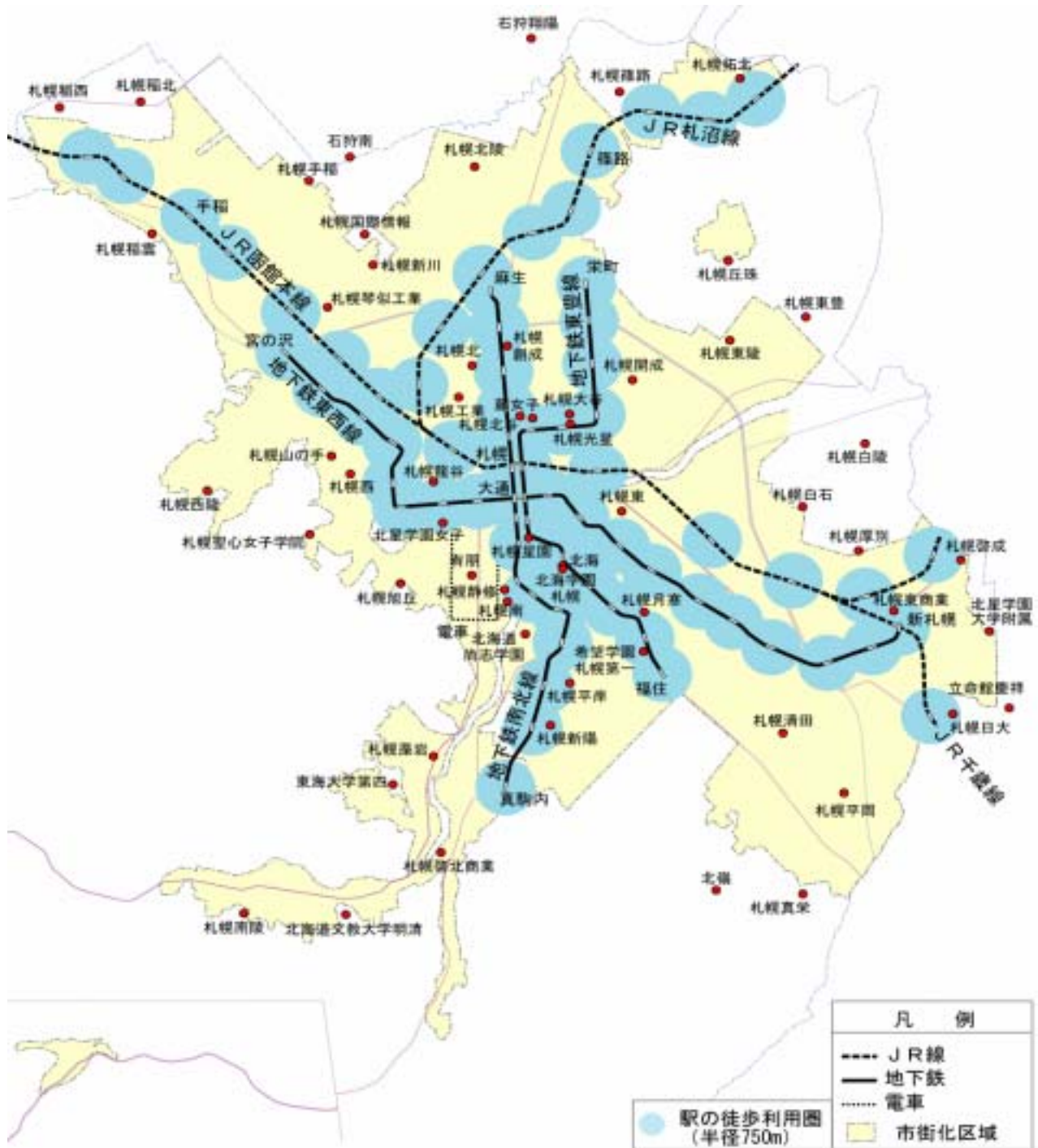
福祉タクシー： 高齢者、障がい者の方々に配慮し、介護士や車いすリフト等が装備されたタクシー

通学利用

平成 15 年度の時点で、市内には約 55、000 人の高校生が存在する。

これら高校生が通学する高等学校の半数以上が、軌道系交通機関(地下鉄、J R)のカバー圏外に位置している。

少子化により生徒数は減少傾向にあるが、今後も高校生の通学においてバスは欠かせない交通機関に位置づけられる。



平成 16 年 4 月現在

図 2.3-7 高等学校の位置図

3. 公共交通の課題

3.1. 道路運送法改正

国が進める規制緩和の一環として、平成 12 年に道路運送法が改正され、バス事業の需給調整規制は廃止された。

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。

次頁の図 3.1-1 では、改正法に基づく路線休廃止の手続きを流れ図で示したが、いずれの流れにおいても、最終的には路線休廃止を一定期間経過後に実施できることとなっている。

表 3.1-1 規制緩和のポイント

	改正前	改正後
参入	免許 (特定範囲において、特定事業者に運行を許可する)	許可 (申請に対して一定基準を満たせばその申請を許可する)
基準	需給調整規制あり	需給調整規制なし
事業計画	免許申請の一部	許可申請の一部
事業計画変更	届出に対して認可	届出に対して認可 路線休廃止を伴う場合は 6 ヶ月前に届出
事業計画変更の特例	規定なし	路線休廃止を伴う場合は 6 ヶ月前に届出し、利便確保に関して関係地方自治体の意見聴取する。利便阻害がない場合は計画変更の繰り上げ実施可能
運行計画	事業計画の一部	事業計画と独立で、事前届出
運賃・料金	届出に対して認可	上限の届出に対しては認可 上限内であれば自由な運賃設定可能(届出は必要)
事業休止	届出に対する許可	届出に対する認可
事業廃止	届出に対する許可	届出に対する認可

- 需給調整規制 : 需要と供給の関係を行政が判断して、供給が多すぎると考えるときには新規の参入等を認めなくてもよいとする規制
- 地域協議会 : 生活交通の確保に関する地域における枠組みや、生活交通全般のあり方を検討する機関。事業者から退出(休廃止)意向、サービス変更の申し出があった場合、関係事業者、利用者の意見聴取を踏まえ、生活交通確保方策を検討する。

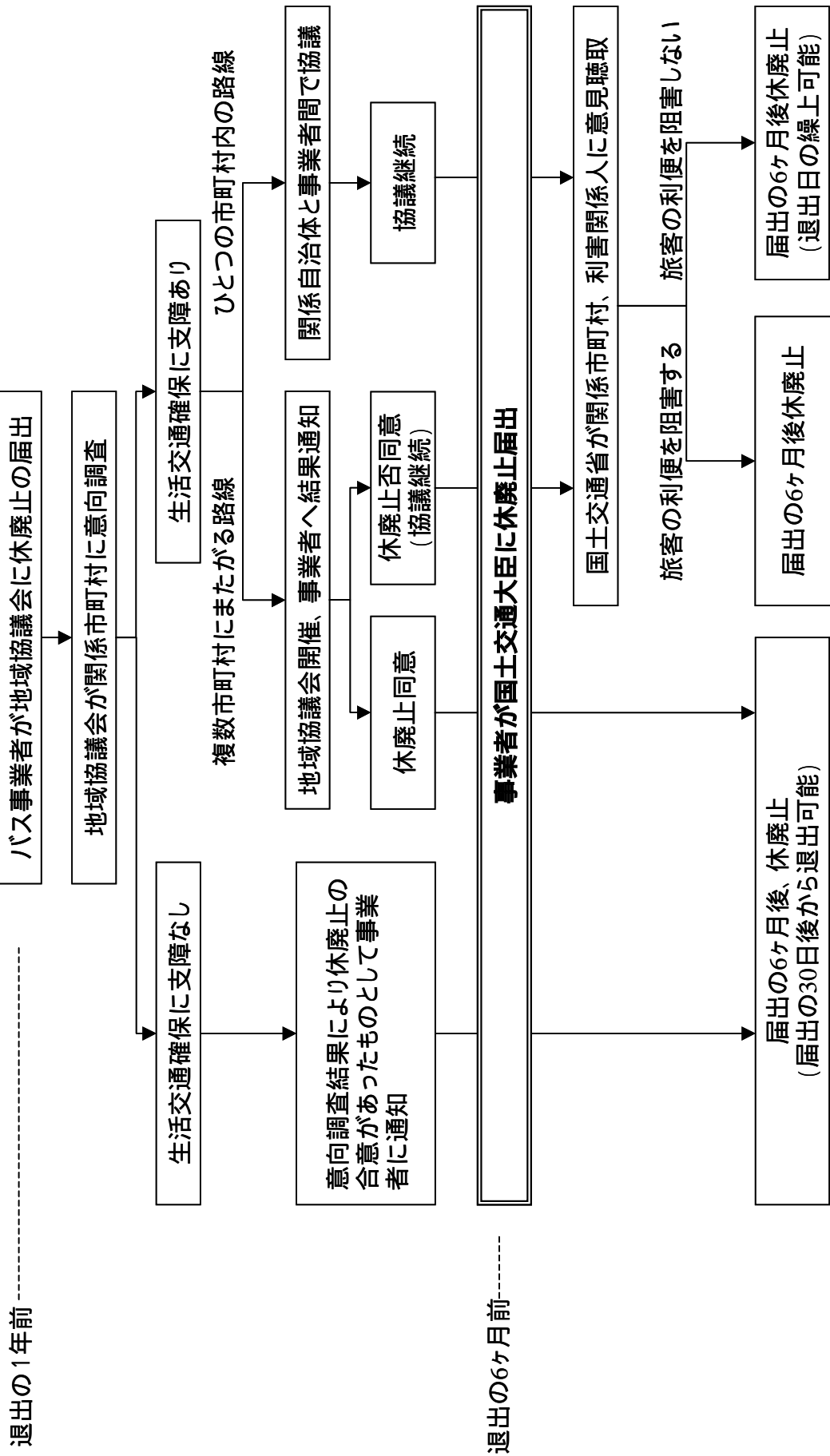


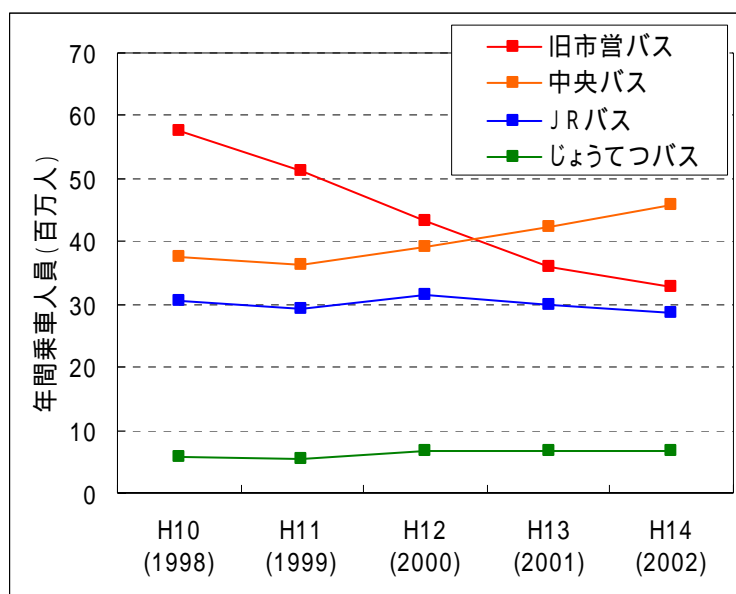
図 3.1-1 路線休廃止のフロー

3.2. バス利用者の減少と路線収支の悪化

図 3.2-1 は、各社の年間乗車人員の推移を示したものである。旧市営バスは路線移行等により大きく減少しているが、民営バスにおいてこの減少に見合った増加は見られず、全体的に見ると減少傾向である。

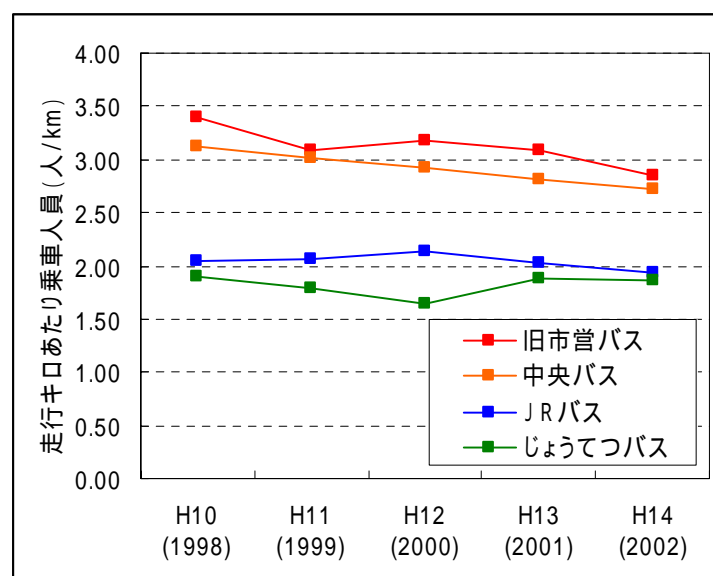
図 3.2-2 は、走行キロあたり乗車人員の推移をバス事業者ごとに示したものであるが、いずれも減少傾向にあり、経営効率の悪化が推察される。

今後は、経営効率改善のための不採算路線廃止が、市内においても現実味を帯びると考えられる。



資料：札幌の都市交通データブック(2003)

図 3.2-1 年間乗車人員



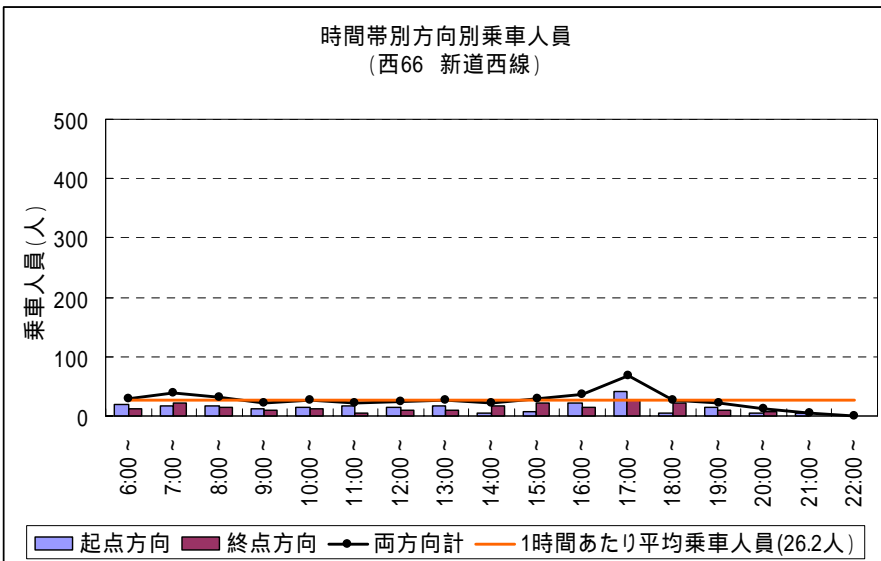
資料：札幌の都市交通データブック(2003)

図 3.2-2 走行キロあたり年間乗車人員

1日を通じて利用者が極めて少ない路線

西 66 新道西線（起点：北 34 条駅前 終点：宮の沢駅前）

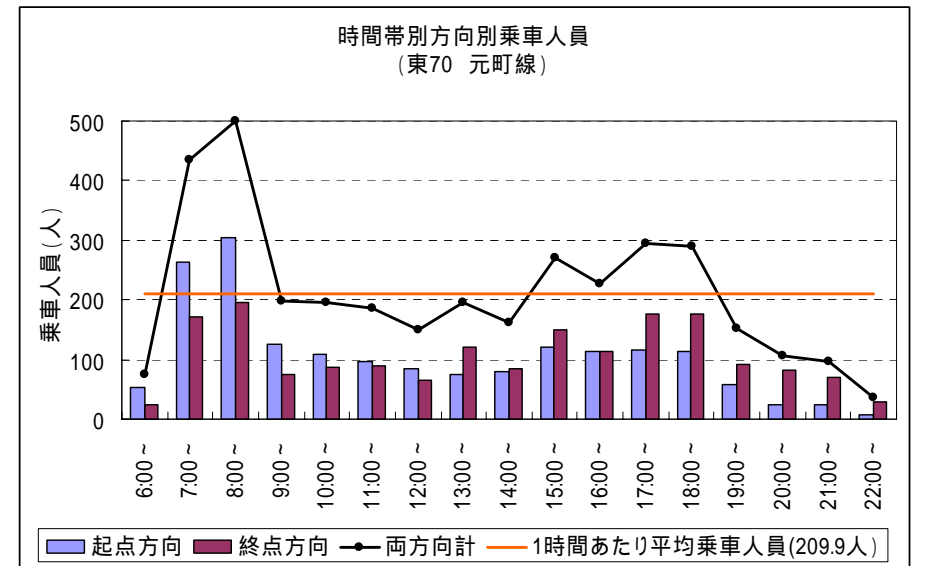
- ・ 1時間あたりの平均乗車人員が 30 人以下と極めて少ない
- ・ 時間帯を問わず利用者は少なく、帰宅ラッシュの時間帯に若干の増加が見られるだけである。



1日を通じて利用者が多く、利用目的が多様な路線

東 70 元町線（起点：北 24 条駅前 終点：東営業所）

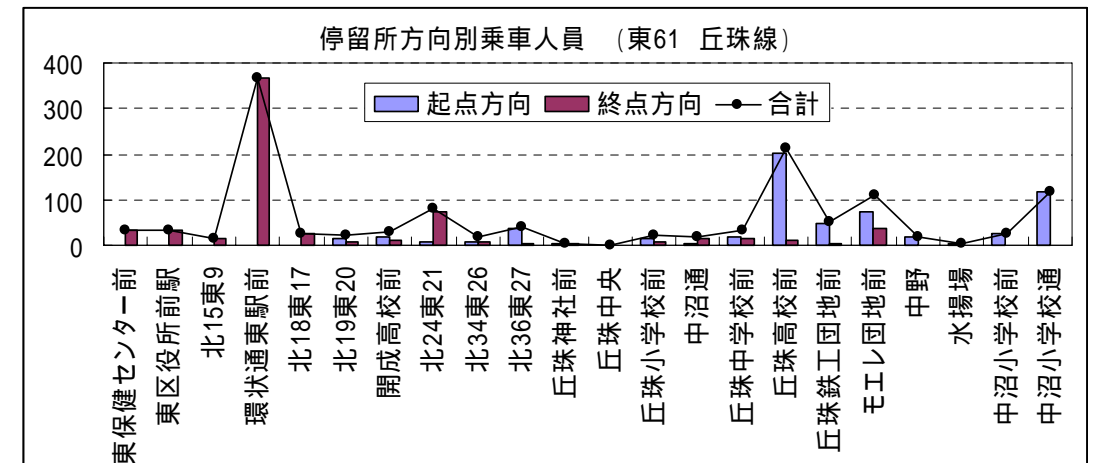
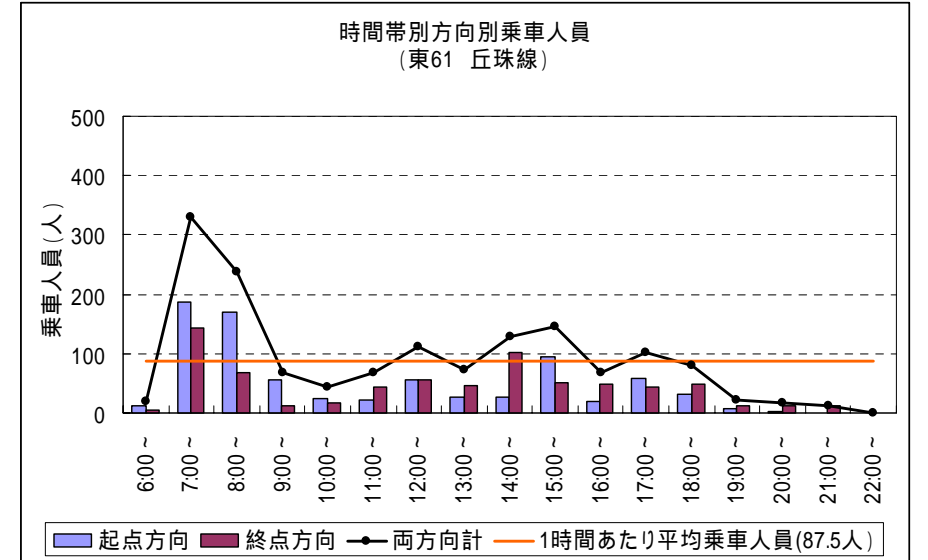
- ・ 1時間あたりの平均乗車人員が 200 人程度と多い
- ・ 朝の通勤・通学時間帯の利用が多く、日中も比較的安定した利用がある。



特徴的な利用目的が見られる路線

東 61 丘珠線（起点：東保健センター 終点：中沼小学校）

- ・ 1時間あたりの平均乗車人員が 100 人程度で、路線延長が長く採算面では厳しい。
- ・ 朝と 14～15 時にピークが見られ、停留所別乗車人員数の状況から、丘珠高校通学生の利用が主であると推察される。
- ・ この他、大型店舗がある北 24 東 21 から終点方向への乗車が比較的多い。



3.3. 地方バスの補助制度

これまで、地方バス事業への補助は、需給調整規制を前提として赤字の事業者毎に行われてきた。道路運送法改正後は、事業者の黒字・赤字を問わずに、地域にとって必要な路線に対する路線毎の補助となった。

しかしながら、これらの補助制度は、複数の市町村にまたがる路線を対象とするものである。

したがって、単一市町村の区域内で完結する路線については、それぞれの市町村が、維持方策の内容や維持の可否を判断することとされている。

表 3.3-1 地方バス路線維持対策補助制度

	補助対象	補助内容	補助率
生活路線	以下の全ての要件を満たすもの ・複数の市町村にまたがり、キロ程が10km以上 ・輸送量15～150人/日 ・1日の運行回数が3回以上 など	路線維持費補助	国1/2、 都道府県1/2
		車両維持費補助	
特別指定生活路線	「特別指定生活路線」とは、都道府県知事が指定する生活交通路線又は鉄道駅等の乗継ぎ施設に接続する路線で、生活交通の確保のための先駆的な取り組みを行う路線 ・路線の再編 ・中小車両の活用 ・スクールバス等との一元化 など	運行費補助	
		車両購入費補助	

3.4. 今後の見通し

利用が低迷する公共交通機関の中でも、バスの利用者減少は深刻な状況となっている。

さらに、規制緩和の流れの中で、事業参入・退出が自由化される一方で、事業者に対する補助金の制度が大きく変更されるなど、今後は、各事業者ともに、一層の経営効率化が求められることとなる。

このような中では、市内においても、不採算路線の廃止が現実になりうるものと予想される。

バス路線の廃止は、沿線住民の移動手段が喪失するのはもちろん、各公共交通機関が役割を分担して一つのネットワークとなっている公共交通体系の崩壊にもつながる恐れが高い。

4. 今年度審議いただきたい事項

「公共交通を軸とした交通体系の確立」は、すべての市民が利用できる移動手段の確保と都市全体の持続的発展のために必要不可欠な施策である。

しかし、公共交通の重要な一翼であるバスネットワークについては、大きな課題を有する状況にあり、札幌市が何らかの役割を果たすべきと考える。

これらから、バスネットワークの維持について、下記の点をご審議いただきたい。

- 1) 札幌の今後のバスネットワークのあり方
- 2) バスネットワーク維持のために札幌市が担うべき役割
- 3) 具体的な取組の方向性