

地域公共交通計画

- ・地域交通法に基づき地方公共団体が作成する地域公共交通のマスタープラン（努力義務）

札幌市公共交通協議会（R5.1設置）

- ・計画策定、および策定以降の地域公共交通に関する協議を行う法定の協議会
- ・公共交通事業者、利用者、学識経験者、関係行政機関等で構成

1 はじめに（地域公共交通計画策定の背景、概要等）

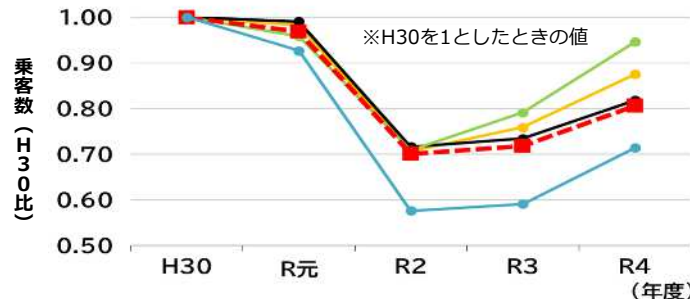
コロナ禍以降の乗客数減、バス運転手不足など厳しい状況に対応する持続可能な公共交通ネットワークを構築すべく、その指針となる計画を策定

- ・札幌市総合交通計画の個別計画として位置づけ、以下を統合
 - ①札幌市バス路線維持基本方針（H21.4策定）
 - ②札幌市路面電車活用計画（H24.4策定）
- ・札幌市全域を対象区域とし、R6秋策定、計画期間はR11年度まで

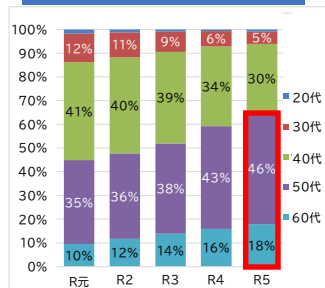
2 札幌市の概況 / 3 札幌市の公共交通の実態

コロナ禍以降の乗客数減少

- 地下鉄
- JR
- 路面電車
- バス
- タクシー

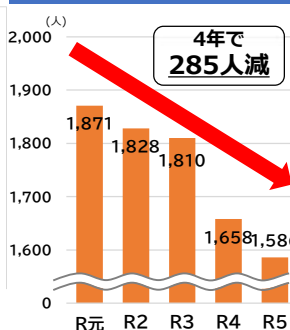


バス運転手の高齢化

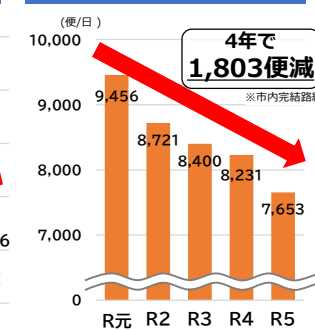


50代以上64%、30代以下6%

バス運転手の減少



バス運行便数の減少

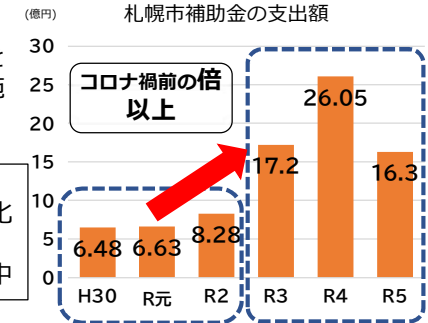


札幌市乗合バス路線維持補助金

- ・「札幌市乗合バス路線維持対策要綱」をもとに、路線維持に対する補助金を実施
- ・前年度運行の収支欠損額への補助

コロナ禍以降、収支悪化による路線廃止を防ぐため、一時的な要件緩和による支援強化

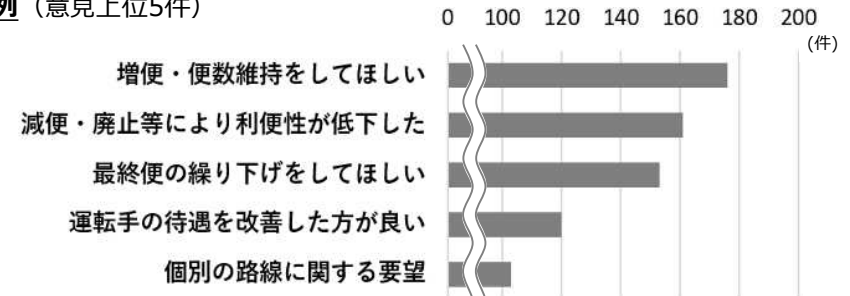
バス事業者の下支えのため、見直しを検討中



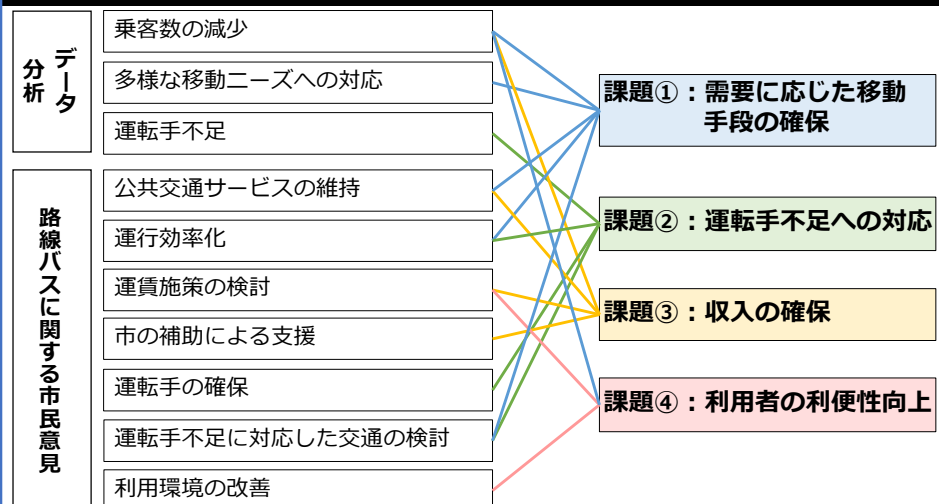
パブリックコメント形式の調査（R5.4～5実施）

バス交通の現状のデータを示すとともに、自由記述形式で1,056件の回答

回答例（意見上位5件）



4 札幌市の公共交通の問題点・課題



5 持続可能な公共交通ネットワーク維持に向けた考え方

- ・原則、現在の面的な公共交通ネットワークを維持する必要がある
- ・一方、公共交通の需要には地域・時間により幅がある
- ・特にバス運転手不足の中では、生活交通確保のため運行効率化が必要
- ・減便や路線の休廃止は、法令に基づきバス事業者が国に届出等を行い実施

→ こうした点を踏まえ、ネットワーク維持に向けた考え方を設定

公共交通ネットワーク維持の考え方

- ・市内の広域をカバーする面的なネットワークの維持
- ・バスネットワークにおける需要と供給を考慮したサービス水準の確保

バスネットワークの役割の維持に向けた考え方

- ・各バス事業者における利用者への影響を最小限に抑えたダイヤ調整等の運行効率化
- ・やむを得ない路線廃止が生じる場合、必要に応じて代替交通を導入

各公共交通機関等の役割

	役 割
JR・地下鉄	・市内拠点間・都心、道内各都市間での速達性に優れる大量輸送機関 ・市の公共交通NWの基軸となる役割を担う
路面電車	・都心や都心周辺部での利便性の高い生活を支える交通機関 ・札幌市全体の活力向上に資する都市基盤として重要な役割を担う
路線バス	・市内各地域と地下鉄・JR駅等の拠点及び都心部等を結び、多様なニーズに応じた市民の身近な移動を支える輸送機関 ・今後は、運行経路や需要の大きさ等に配慮したうえで、 - 必要に応じて適切なフィーダー化や集約等の検討を行いながら、 - 面的なネットワークを維持していくことが求められる
タクシー	・個々のニーズに応じ機動性の高いドア・ツー・ドアの輸送を担う ・今後はデマンド交通等の乗合を行う交通手段としての役割も広がることが想定される
交通結節点・バスターミナル	・主要な交通結節点においては交通機関の乗り継ぎが重要な機能となることから、円滑で快適な乗り継ぎ環境を確保することが求められる

今後導入・拡充が必要と考えられるその他の機関

代替交通	バス路線廃止に対する代替の交通手段を、行政が地域特性に応じて確保
地域交通	代替交通導入の要件に該当しないまでも、地域のニーズを満たすため、地域住民が主体となり、行政が支援し、事業者が協力し運行する仕組み
新たな公共交通システム	北海道新幹線札幌延伸や脱炭素社会の実現などの動向を踏まえた、新技術を活用した持続可能な次世代の公共交通システム

6 札幌市の公共交通の目指すべき将来像と基本方針

公共交通の課題や上位・関連計画の内容等を踏まえ、地域公共交通において

- ・市民・企業、交通事業者、行政のそれぞれが協働を図り
- ・運転手不足や収入確保等の課題に取り組み
- ・公共交通ネットワークを継続的に維持・確保していく

ことが求められる

目指すべき将来像

市民・事業者・行政の協働でつくる、
まちと暮らしを支える持続可能な公共交通ネットワーク

基本方針

① まちと暮らしを支える公共交通ネットワークの構築

課題①②④に対応

多様化する需要や運転手不足に対応し、公共交通サービスを確保していくため、地域の実情を踏まえ、各公共交通機関が連携し、バス路線再編や代替交通の導入等も行いながら、まちと暮らしを支える公共交通ネットワークの構築を進めます。

② 持続可能で安定した運営体制の確立

課題②③に対応

公共交通を将来にわたって持続可能なものとするため、市民・事業者・行政のそれぞれが収入確保や運転手不足への対応に向けて必要な役割を分担し、安定した運営体制の確立を目指します。

③ 利用環境の向上等による利用促進

課題①③④に対応

公共交通の維持や環境への配慮の観点から、車両・施設・サービス等の利便性を向上するとともに、公共交通の利用に関する意識醸成を図ることで、利用を促進します。

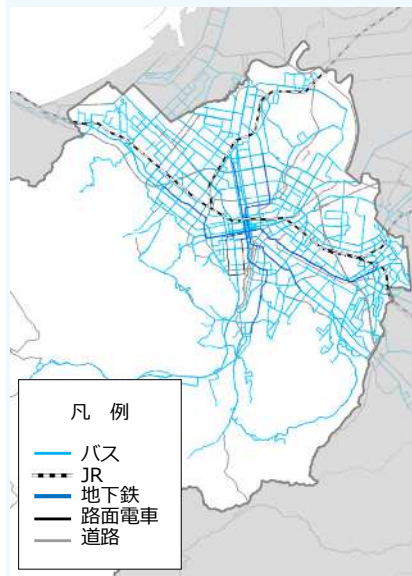
持続可能な公共交通ネットワーク構築に向けた体系の在り方

面的なネットワークの維持

施策1-1 取組1)

- 各交通機関の役割分担を再確認した上で、札幌市における面的な公共交通ネットワークを維持します。
- 特にバス路線に対し、基準に則り、必要に応じた経費補助を行いながら、路線の維持に努めます。

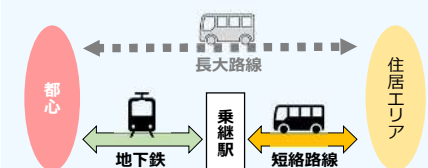
■ 面的な公共交通ネットワーク

バス路線再編による
運行の効率化施策1-1
取組2)

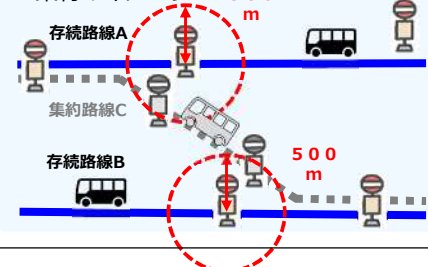
バス運転手不足に対応するため

- 運行経路や需要の大きさに配慮しながら、都心へ向かう便を地下鉄駅止まりにするフィーダー化や、一定の基準による路線集約等を図ります。
- 利便性や、需要と供給を考慮したダイヤ・便数の検討や、わかりやすいダイヤの設定に努めます。

■ フィーダー化のイメージ



■ 集約のイメージ

地域特性に応じた
代替交通の導入施策1-1
取組3)やむを得ない路線廃止により
基準に沿った面的ネットワークが
維持できなくなる場合

札幌市が主体となり、生活の足を確保できるよう地域特性に応じた代替交通の導入を検討します。

■ 導入事例：チョイソコていね実証実験



■ 地域特性に応じた導入イメージ

規模	市街地の形状	「細長く」形成	「面的に」形成
大 (通勤、通学等)		定時定路線運行 (バス)	
中		定時定路線運行 (ジャンボタクシー)	デマンド交通 (ジャンボタクシー)
小		定時定路線運行 (セダン型タクシー)	
僅少		路線不定期運行 (セダン型タクシー)	

地域と取り組む
移動手段の確保施策1-1
取組4)既存の公共交通では対応が困難な地域
内の移動ニーズがある場合

地域住民が中心となり、新たに交通手段を導入する取組（地域交通）に対し、行政や運行事業者がサポートする三者協働の仕組みを構築します。

※ 小型車両を使用して、不特定の方が乗り合って有償で運行するものを基本とする

■ 三者協働による導入イメージ

地域のみなさま（地域組織）

- 地域の課題把握
- 運行計画の作成
- 利用促進活動 など

地域のみなさまと
三者協働でつくる
地域交通

札幌市



- 導入検討をサポート (技術的支援)
- 運行をサポート (財政的支援)

交通事業者



- 運行計画への助言
- 安全な運行

取組主体

交通事業者・行政

行政

市民・交通事業者・行政

7 基本方針に基づく施策・取組

基本方針	施策	取組内容
【基本方針1】 まちと暮らしを支える公共交通ネットワークの構築	1-1 生活交通の確保に向けた公共交通ネットワークの再編	1) 面的なネットワークの維持
		2) バス路線再編による運行効率化
		3) 地域特性に応じた代替交通の導入
		4) 地域と取り組む移動手段の確保
		5) 小型車両・デマンド交通等への転換
		6) 連節バスの導入検討
		7) バスーバス乗継割引の導入検討
	1-2 交通結節点等を介した交通モード間の連携	8) 交通結節点等の機能強化
【基本方針2】 持続可能で安定した運営体制の確立	2-1 持続可能な事業運営に向けた取組	9) 持続可能な運営に向けた収支改善
		10) 運転手確保に向けた取組
		11) 事業者間での協働による取組の検討
	2-2 新技術等の活用の検討	12) 新たな決済手段の活用検討
		13) 新たな公共交通システムの導入検討
		14) 自動運転に関する動向の調査
【基本方針3】 利用環境の向上等による利用促進	3-1 わかりやすい運行情報の提供	15) 運行情報発信体制の充実
	3-2 待合環境・走行環境等の向上	16) 待合環境の向上
		17) バスターミナル機能の維持
		18) 路面電車の活用及び機能向上
	3-3 バリアフリー化や脱炭素化の推進	19) バリアフリー化された車両の導入
		20) 旅客施設のバリアフリー化
		21) 脱炭素につながる次世代自動車の導入検討
	3-4 公共交通の利用促進に向けた取組の推進	22) 小学生への公共交通に関する学習の実施
		23) 企画券等による需要喚起

8 計画の評価・推進（評価指標、関係者の役割）

評価指標	現状値 2023(R4)	目標値 2029(R11)
公共交通の利用者割合	55.5%	55.5%以上
バス路線廃止に伴う公共交通の空白地域の新たな発生	－	発生させない
公共交通に対する満足度	65%	65%以上
公共交通に対する不満足度	15%	15%以下
低床車両の割合（路面電車）	33%	50%
ノンステップバスの導入率	46%	75%
ユニバーサルデザインタクシーの導入率	17%	31%

関係者の役割

行政	・札幌市公共交通協議会の運営（※札幌市が実施） ・公共交通に関する施策の検討・実施 ・公共交通ネットワーク維持に向けた交通事業者と一体となった取組の実施
交通事業者	・公共交通の安全な運行 ・公共交通ネットワーク維持に向けた効率的な運行及び運転手の確保 ・利便性向上等の施策の検討・実施
市民・利用者	・公共交通の積極的な利用 ・地域住民が主体となった交通の導入検討

想定年間スケジュール

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月		
計画推進	施策・事業の実施				D									
					P									
	C				(札幌市予算要求)									
	前年度事業の評価				C							当該年度事業の検証		
												A		見直し
協議会				開催	(必要に応じて適宜開催)							開催		
その他	路線バス 夏ダイヤ改正						路線バス維持 補助金審査会		路線バス 冬ダイヤ改正					