

# 第1回札幌市公共交通協議会 説明資料

2023年（令和5年）1月24日（火）

# 目 次

1. 本協議会について . . . . . p2
2. 地域公共交通計画の位置づけ . . . . . p3
3. 本市交通計画における公共交通の位置づけ . . . p9
4. 本市公共交通を取り巻く状況 . . . . . p13
5. 地域公共交通計画策定について . . . . . p20

# 1. 本協議会について

## 協議会の所掌事務

札幌市公共交通協議会設置要綱 第2条

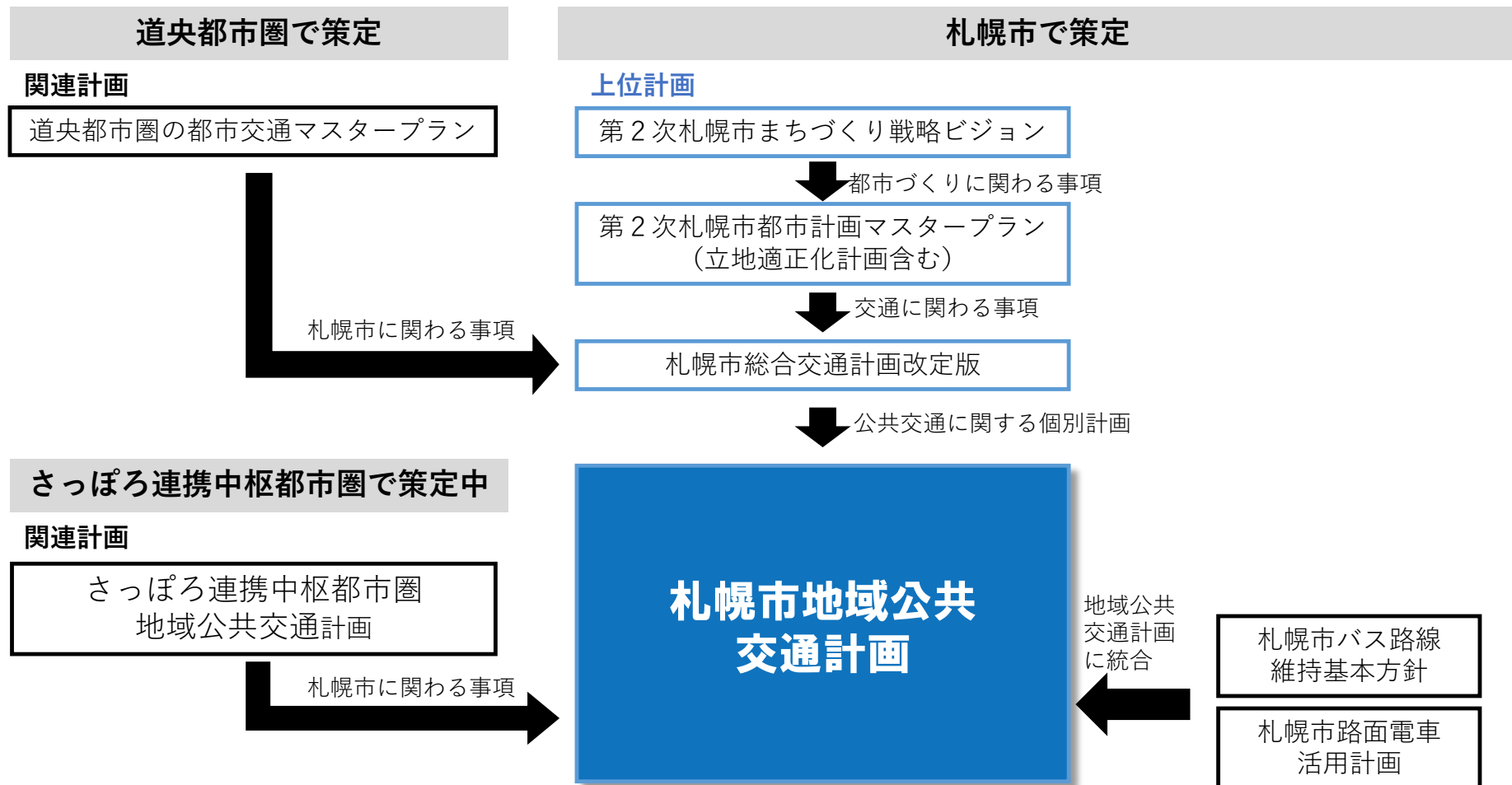
- (1) **活性化再生法第5条第1項に規定する地域公共交通計画**  
**(以下「地域公共交通計画」という。)**の作成及び変更に関すること。
- (2) 地域公共交通計画の実施に関すること。
- (3) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃・料金等に関すること。
- (4) 地域住民の生活に必要な旅客輸送の確保その他の旅客の利便の増進を図るために必要なバス等での輸送に関する協議に関すること。
- (5) 市内バス路線の維持の必要性に関すること。
- (6) 地域公共交通の確保・維持・改善に関する事項及び計画の策定に関する協議及びこれらに関する施策の実施に係る連絡調整に関すること。
- (7) 前各号に掲げるもののほか、地域公共交通の活性化及び再生を推進するために必要な事項。



2024(R6)年度秋頃の地域公共交通計画策定を目指し、議論を進めていく。

## 2. 地域公共交通計画の位置づけ

- ▶ 札幌市地域公共交通計画は、札幌市総合交通計画改定版の公共交通に関する個別計画として、札幌市の各種上位・関連計画、札幌市を含む地域（さっぽろ連携中枢都市圏等）の関連計画等と整合を図りながら策定する。



## 2. 地域公共交通計画の位置づけ

### ■上位計画

#### 第2次札幌市まちづくり戦略ビジョン（ビジョン編） 2022(R4)年10月

- ▶ 札幌市の計画体系で最上位に位置するまちづくりの基本的な指針
- ▶ 公共交通に関して、目指すまちの姿の一つに下記を掲げている。  
「四季を通じて、誰もが快適に利用でき、環境にもやさしい移動環境・手段が整備されることにより、公共交通を軸とした持続可能でシームレスな交通ネットワークが確立されています。」

#### 第2次札幌市都市計画マスタープラン 2016(H28)年3月

- ▶ 都市計画法に定める「市町村の都市計画に関する基本的な方針」
- ▶ 公共交通ネットワーク（NW）の基本方針として、下記を掲げている。
  - ・ 大量交通機関を基軸に、バスNWを各駅に接続し、都心等へ向かう交通に対応
  - ・ 各交通機関の連携による乗継機能の適正な維持改善、利便性向上など質的充実

## 2. 地域公共交通計画の位置づけ

### ■上位計画

#### 札幌市立地適正化計画 2016(H28)年3月

- ▶ 札幌市都市計画マスタープランの一部として、住宅や都市機能増進施設の立地の適正化を図るための計画
- ▶ 施策の方向性として、公共交通NWの活用や公共交通の質的充実、地域特性に応じた交通体系の構築等を掲げている。

#### 札幌市総合交通計画改定版 2020(R2)年3月

- ▶ 札幌市の交通に関する個別計画等を策定・実施する上での指針となる計画
- ▶ 2012(H24)に当初策定。その後社会情勢の変化への対応等のため2020(R2)3月改定  
※公共交通NW関係の記載については後述



地域公共交通計画は、これらの上位計画に即するものとして作成

## 2. 地域公共交通計画の位置づけ

### ■都市圏における関連計画

道央都市圏の都市交通マスタープラン 2010(H22)年3月

- ▶ 道央都市圏のあるべき将来都市像と交通に関する基本方針を定めたもの

※道央都市圏：札幌市/小樽市/江別市/千歳市/恵庭市/北広島市/石狩市/当別町/  
南幌町/長沼町

さっぽろ連携中枢都市圏地域公共交通計画 (策定作業中)

- ▶ 持続可能で地域に最適な公共交通NWの構築を目的とした、地域の公共交通政策のマスタープラン

※さっぽろ連携中枢都市圏：札幌市/小樽市/岩見沢市/江別市/千歳市/恵庭市/  
北広島市/石狩市/当別町/新篠津村/南幌町/長沼町



- ・都市圏における関連計画は、**市内－市外をまたぐ移動**を扱うもの
- ・本市地域公共交通計画は、**市内の移動**を扱うもの  
として役割分担し、整合性を図りながら作成

## 2. 地域公共交通計画の位置づけ

### ■ 地域公共交通計画に統合予定の計画等

札幌市バス路線維持基本方針 2009(H21)年4月

- ▶ 札幌市におけるバス路線維持の枠組み構築に向けた検討結果を取りまとめたもの

札幌市路面電車活用計画 2012(H24)年4月

- ▶ 路面電車を都心のまちづくりに貢献させるために、路線ループ化等の取組や、活用に関する基本的考え方・方向性を明らかにしたもの



取り巻く環境の変化等を踏まえ、  
路線バス・路面電車を包含する地域公共交通計画に統合



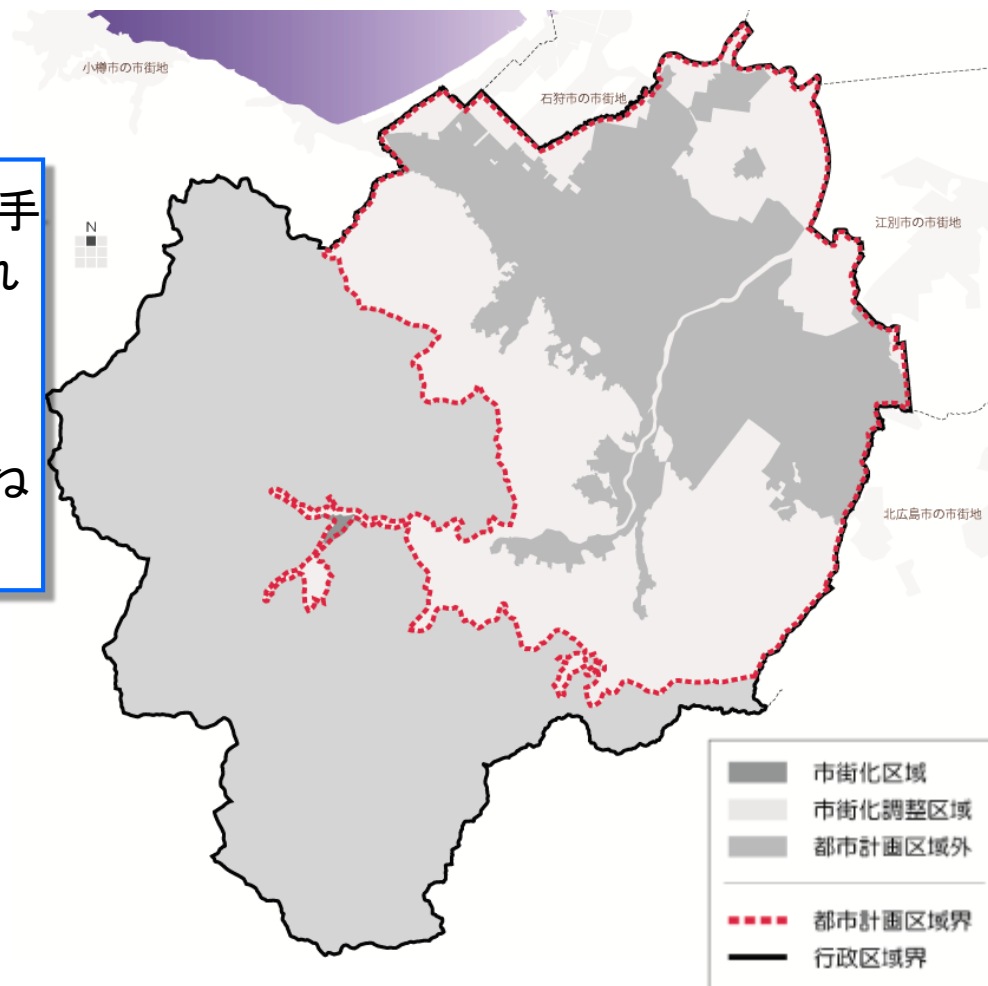
## 2. 地域公共交通計画の位置づけ

### ■ 地域公共交通計画の対象区域

- 市内の移動に関する事項を取り扱うことから札幌市全域とする。

### ■ 計画期間

- 国土交通省による計画作成・運用の手引きにおいて「原則5年程度」とされている。
- これを踏まえ、策定時点（2024(R6)秋頃）から2029(R11)年度までの概ね5年間とする。



# 3. 本市交通計画における公共交通の位置づけ

- ▶ 「札幌市総合交通計画改定版」では、公共交通を軸として持続可能な都市交通を目指すこととし、公共交通NWの構成と役割について明らかにしている。

## ■札幌市総合交通計画改定版の計画理念

「暮らし」・「活力」・「環境」を重視する公共交通を軸とした交通体系の実現  
～あるべき将来都市像を実現する持続可能な都市交通を目指して～

## ■交通体系の基本的な考え方（公共交通NWについて抜粋）

### 現状・課題

- ▶ 需要密度の高い区間に大量輸送機関（地下鉄・JR）を基軸として配置し、後背圏からのバスNWを各駅に接続することにより、都心に向かう広範な交通を大量輸送機関で処理
- ▶ 超高齢社会や今後迎える人口減少に対応した持続可能な公共交通環境の形成が求められる

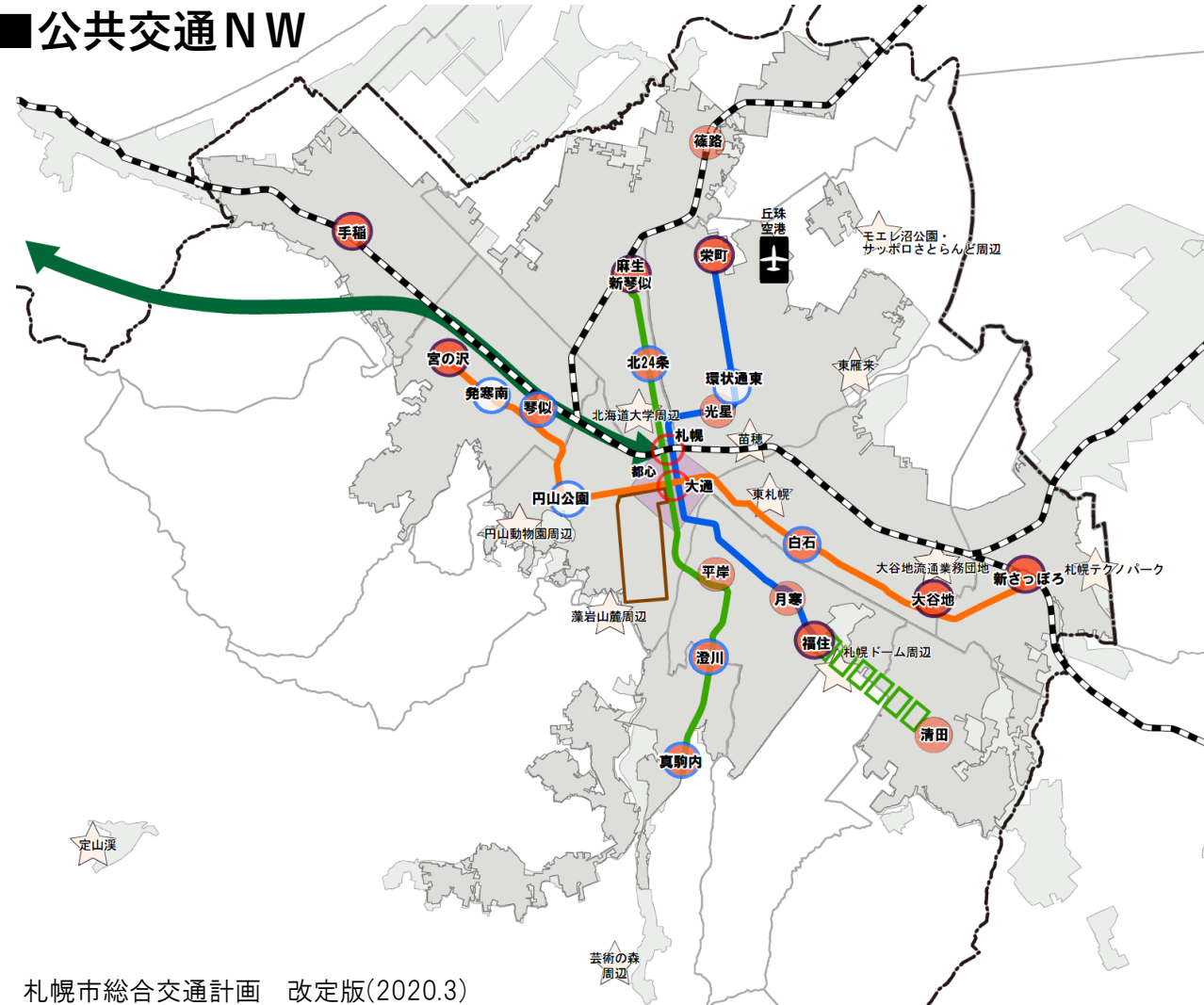
### 今後の方向性

- ▶ 現況の公共交通NWを活用し、市街化区域内の利用環境、都心へのアクセス性を確保
- ▶ 個々の公共交通機関の特性や役割に応じ、関係者間の相互連携を図りながら、乗継機能の強化やICTを活用した先進的な取組など、ハード・ソフト両面からシームレスな交通を確保していく

# 3. 本市交通計画における公共交通の位置づけ

▶ 本市の公共交通NWは「骨格公共交通NW（地下鉄・JR・路面電車）」 「バスNW」 「タクシー」 「交通結節点」により構成

## ■公共交通NW



凡 例	
	J R
	地下鉄南北線
	地下鉄東西線
	地下鉄東豊線
	路面電車
	丘珠空港
	新幹線
	公共交通機能向上方面
	広域交通結節点
	圏域交通結節点
	地域交通結節点
	都心
	高次機能交流拠点
	地域交流拠点
	札幌市域
	市区町界
	市街化区域
	市街化区域D I D 地区

# 3. 本市交通計画における公共交通の位置づけ

- ▶ 本市の公共交通NWは「骨格公共交通NW（地下鉄・JR・路面電車）」「バスNW」「タクシー」「交通結節点」により構成

## ■骨格公共交通NW

- ▶ 札幌市の公共交通NW基軸として、市内及び周辺都市の拠点間を結ぶとともに、都心へ向かう交通を処理

種別	役割
地下鉄	・積雪寒冷地の気象条件に左右されず、速達性やエネルギー効率にも優れる大量輸送機関として、市内拠点間および都心への輸送を担う
J R	・長距離移動の速達性に優れる大量輸送機関として、市内拠点間のほか道内各都市間との輸送を担う
路面電車	・人や環境にやさしく、魅力ある都心の創造に寄与する輸送機関として、都心や周辺部での利便性の高い生活を支える役割を担う

## ■バスNW

- ▶ 市民の身近な移動を支える輸送機関として、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きめ細かな輸送を担う

種別	役割
フィーダー路線	・地域の日常生活を支える地域内交通として、市内各地域と地下鉄・JR等の拠点を結ぶ ・都心等へ向かう広範な交通を大量輸送機関に接続する役割を担う
都心直行路線	・骨格公共交通ネットワークを補完する路線として、市内各地域と都心部を結ぶ ・都心部に直接行くことが出来る乗継抵抗が少ない移動手段として、地域の需要に応じて運行

# 3. 本市交通計画における公共交通の位置づけ

- ▶ 本市の公共交通NWは「骨格公共交通NW（地下鉄・JR・路面電車）」「バスNW」「タクシー」「交通結節点」により構成

## ■タクシー

種別	役割
タクシー	<ul style="list-style-type: none"><li>・個々の利用者のニーズに応じた機能性の高いドア・ツー・ドアの面的な輸送を担う</li><li>・高齢者、体の不自由な方の重要な足であり、災害時の移動手段として欠かすことのできない輸送機関</li></ul>

## ■交通結節点

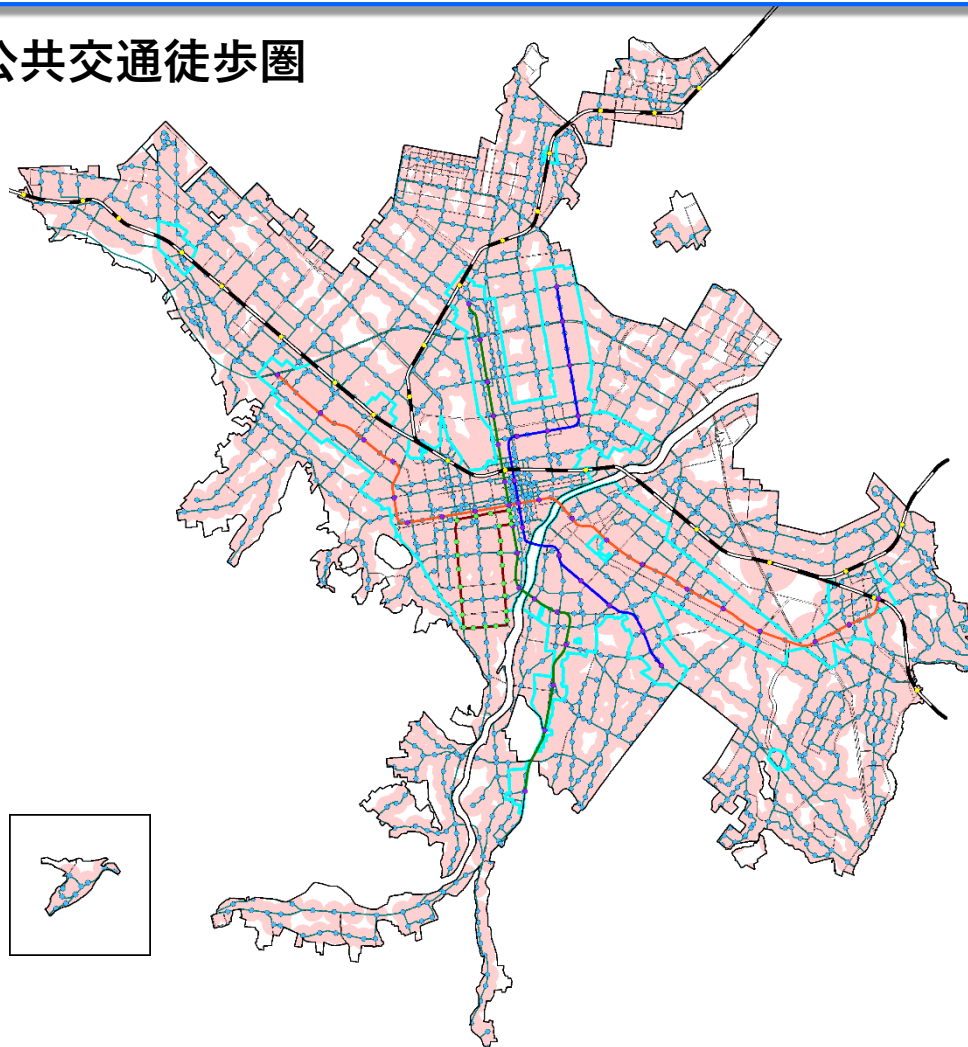
- ▶ 複数の交通機関が接続する場所であり、ターミナル機能や拠点機能を有する交通の拠点
- ▶ 地下鉄・JR駅において、バスターミナルや駅前広場、駐輪場などの交通施設を整備することにより、円滑かつ快適な乗り継ぎ環境を確保

種別	役割
広域交通結節点	<ul style="list-style-type: none"><li>・北海道・札幌の玄関口として、北海道新幹線やJR、都市間バスなど広域交通ネットワークが接続する交通結節点</li></ul>
圏域交通結節点	<ul style="list-style-type: none"><li>・周辺自治体からの玄関口として、JRの主要駅や地下鉄の端末駅等において、市外路線バス等複数の交通機関が接続する交通結節点</li></ul>
地域交通結節点	<ul style="list-style-type: none"><li>・後背圏の地域の日常生活を支える多くのフィーダー路線が接続する交通結節点</li></ul>

# 4. 本市公共交通を取り巻く状況

- ▶ 「骨格公共交通NW（地下鉄・JR・路面電車）」 「バスNW」により市街化区域のほぼ全域で公共交通による移動が可能となっており、市街化区域の公共交通徒歩圏人口カバー率は93.2%（2010(H22)年人口）である。

## ■公共交通徒歩圏



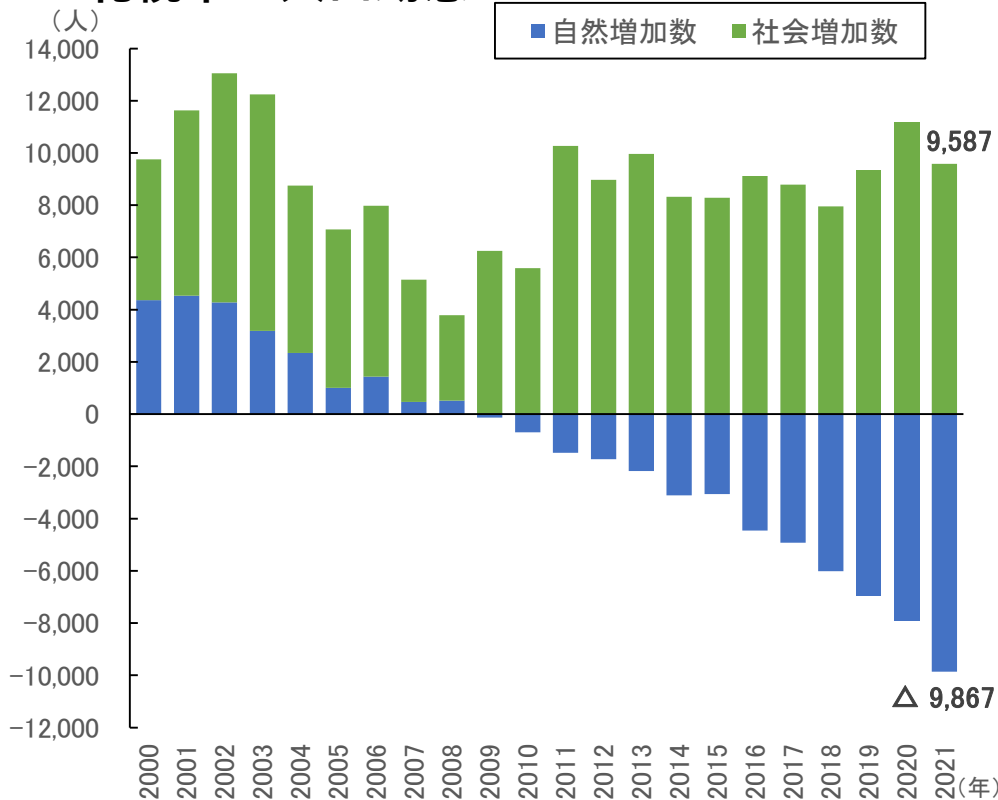
	公共交通沿線地域 800m圏(JR)
	公共交通沿線地域 800m圏(地下鉄)
	公共交通沿線地域 300m圏(バス)
	公共交通沿線地域 300m圏(市電)

	市街化区域
	複合型高度利用市街地
	JR
	地下鉄(南北線)
	地下鉄(東西線)
	地下鉄(東豊線)
	バス
	市電

# 4. 本市公共交通を取り巻く状況

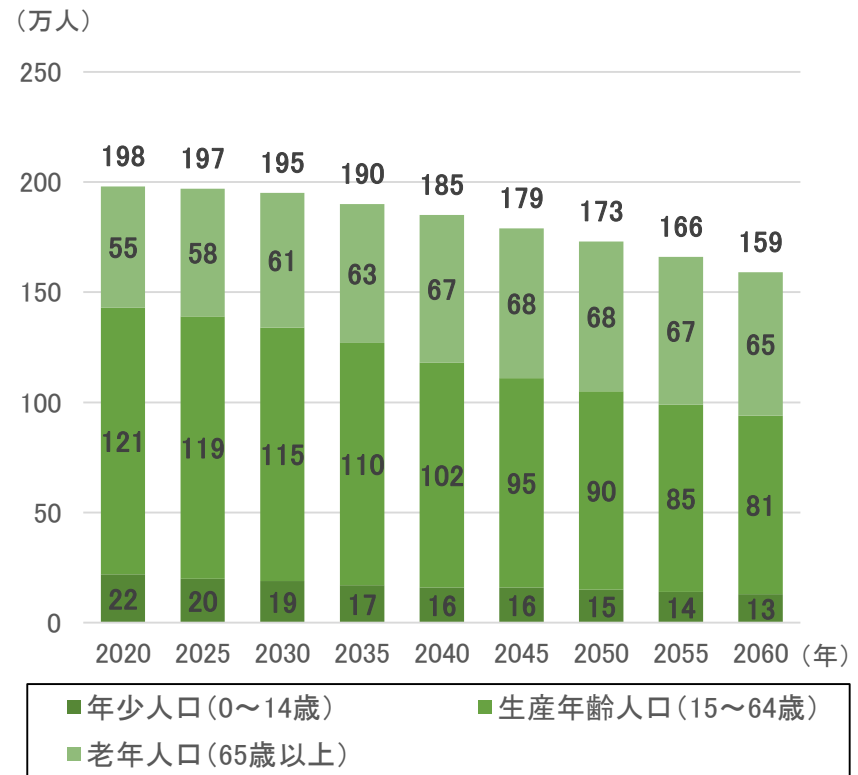
- ▶ 札幌市の人口はこれまで増加を続けてきたが、減少局面を迎えている。
- ▶ また、65歳以上の高齢者人口は今後も増加し続け、2040年代にピークを迎えることを見込む一方、生産年齢人口は減少を続けることが見込まれている。

## ■札幌市の人口動態



第2次まちづくり戦略ビジョン（ビジョン編）（2022.10）

## ■札幌市の人口の将来見通し



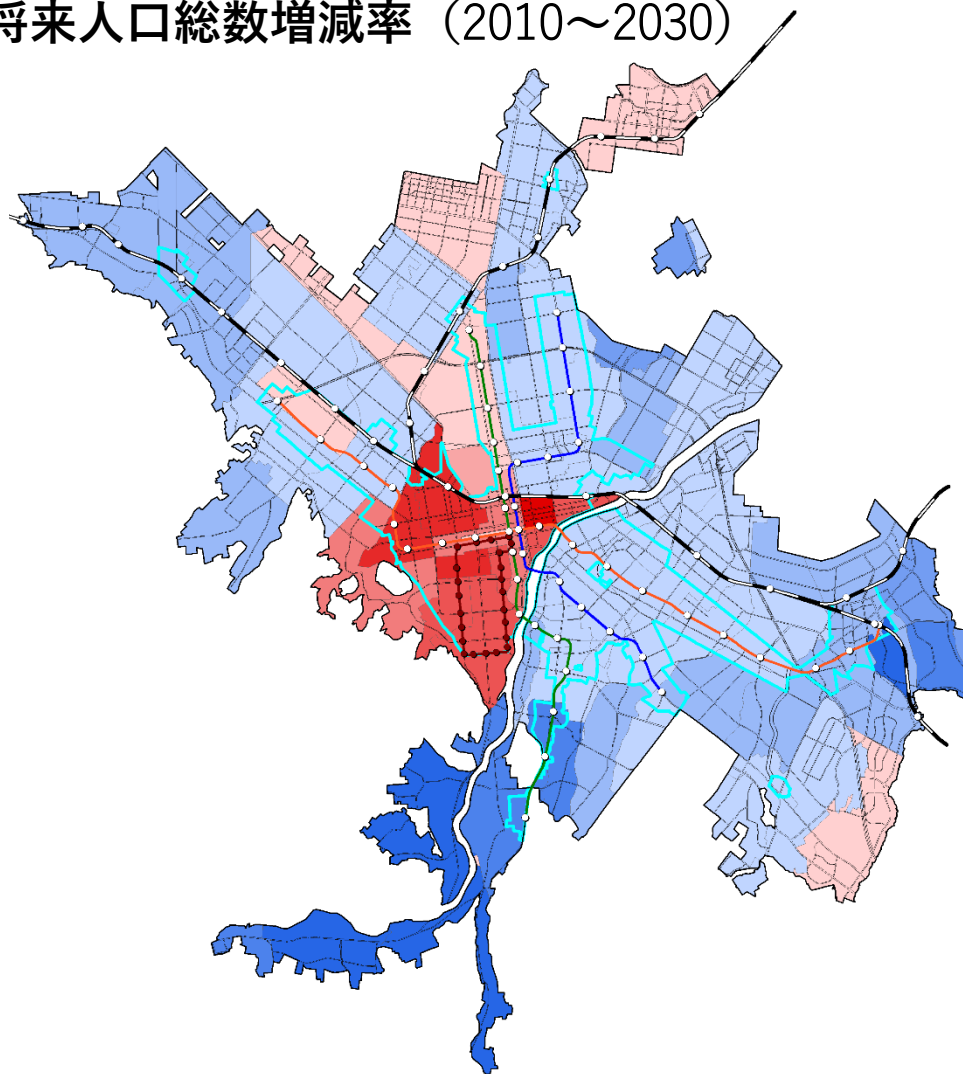
総務省「国勢調査」、札幌市  
※各年10月1日現在。

四捨五入により合計が一致しない場合がある。

# 4. 本市公共交通を取り巻く状況

▶ 2010（H22）年を基準とした2030（R12）年将来人口推計の増減率（札幌市立地適正化計画による）では、中央区周辺への一極集中が顕著である。

## ■ 将来人口総数増減率（2010～2030）



人口総数(%)  
【H22-42増減率】※推計

■	25 -	(1)
■	20 - 25	(3)
■	15 - 20	(6)
■	10 - 15	(4)
■	5 - 10	(1)
■	0 - 5	(8)
■	-5 - 0	(34)
■	-10 - -5	(17)
■	-15 - -10	(2)
■	-20 - -15	(5)
■	-25 - -20	(5)
■	- -25	(1)

※2010（H22）年国勢調査の実測人口を  
基に、2030（H42）までの将来値を推計

□	市街化区域
□	複合型高度利用市街地
●	JR
○	地下鉄(南北線)
○	地下鉄(東西線)
○	地下鉄(東豊線)
○	市電

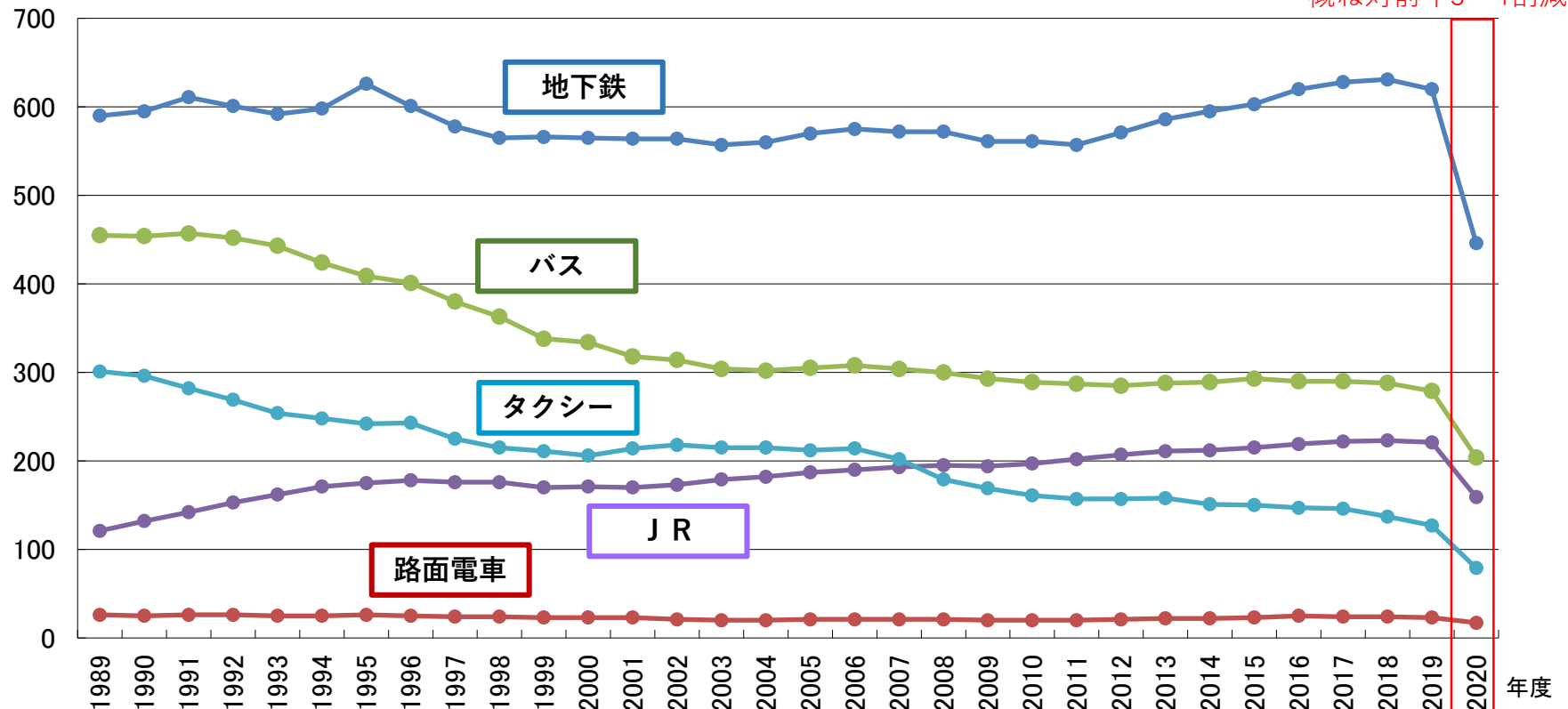


# 4. 本市公共交通を取り巻く状況

- ▶ 各公共交通機関における乗客数の推移（1989～2019年）を見ると、JRは増加、地下鉄・路面電車は横ばい、バス・タクシーは減少傾向。
- ▶ 新型コロナウイルス感染症拡大後は、いずれの公共交通機関も大きく影響を受け、現在もコロナ前の状況まで回復していない。

## ■各公共交通機関における乗客数の推移 1989（H元）～2020（R2）

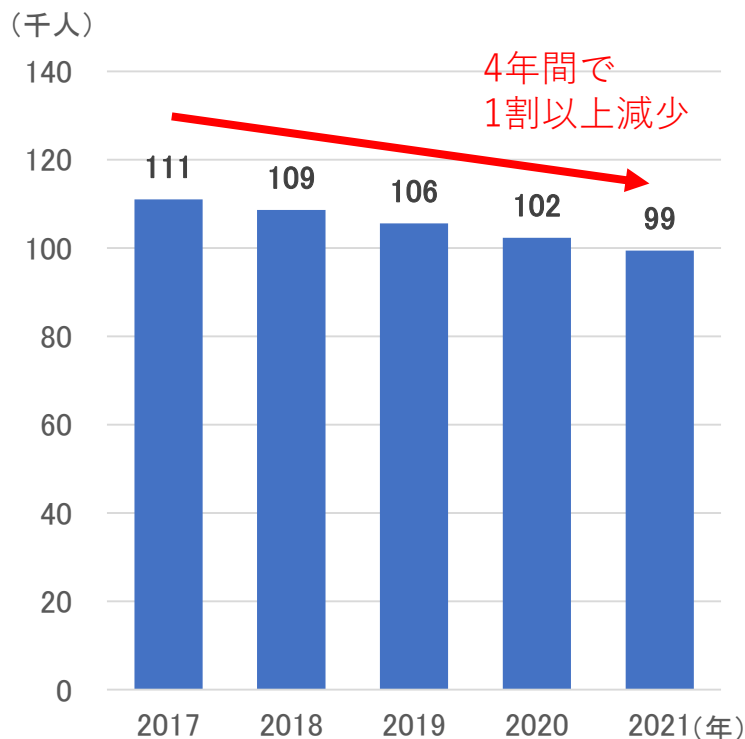
（単位：千人）



# 4. 本市公共交通を取り巻く状況

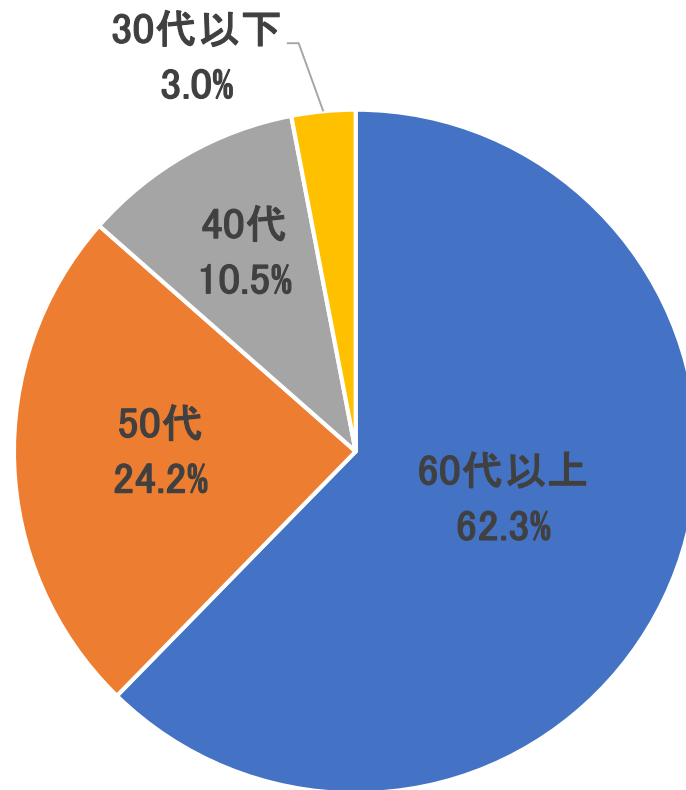
- 道内では、全国的な傾向と同様、路線バス運転手に必要な大型自動車第二種運転免許の保有者が減少・高齢化。路線バスの運転手不足は深刻な状態であり、路線の維持が難しくなる一因になっている。

## ■大型自動車第二種運転免許保有者数（道内）の推移



運転免許統計（2017(H29)～2021(R3)、警察庁）

## ■大型自動車第二種運転免許保有者（道内）の年齢構成

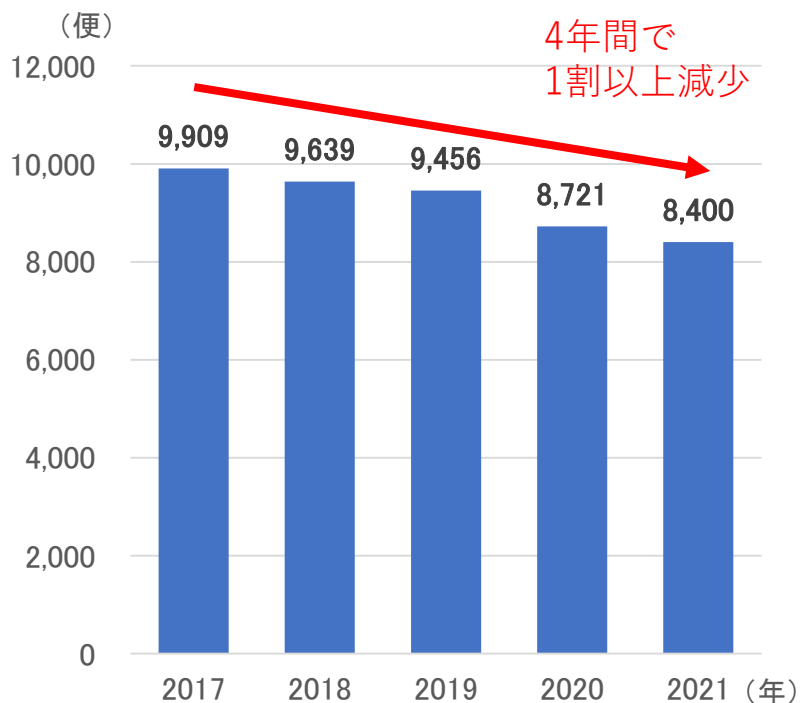


運転免許統計（2021(R3)、警察庁）

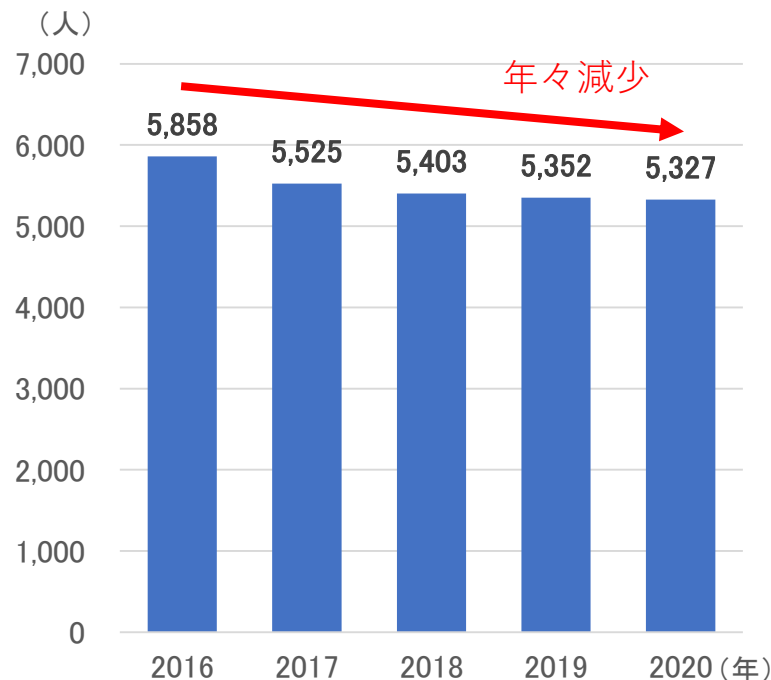
# 4. 本市公共交通を取り巻く状況

- ▶ 本市においてもバスの担い手不足が深刻化しており、路線や便数を維持することが年々難しくなっている。
- ▶ タクシーについても、札幌交通圏における登録台数が年々減少傾向にある。

## ■市内路線バスの1日当たりの便数



## ■札幌交通圏のタクシー登録台数



※一般社団法人札幌ハイヤー協会加盟分  
※札幌交通圏：札幌市、江別市、北広島市、石狩市  
(ただし、平成17年10月1日に編入された旧厚田村及び旧浜益村の区域を除く)

# 4. 本市公共交通を取り巻く状況

- ▶ 路面電車については、都心のまちづくりに活用するため、低床車両の導入や路線のループ化等を実施
- ▶ 路面電車延伸には多くの課題があることから、極めて困難と整理したところ
- ▶ 今後は、既存のループ化路線を引続きまちづくりに活用するとともに、都心周辺の公共交通について幅広い検討を実施



## 路面電車活用計画の見直しを進める



# 5. 地域公共交通計画策定について

## ■本市公共交通の考え方（総合交通計画改定版）

- ▶ 理念：持続可能な都市交通を目指す
- ▶ 公共交通NWの基本的な考え方：地下鉄・JRを基軸として配置し、バスNWを接続

## ■本市公共交通を取り巻く状況（まとめ）

- ▶ 乗客数の減少（新型コロナウイルス影響による減少 / 長期的な減少）
- ▶ 大型二種免許保有者などの担い手の減少、高齢化
- ▶ 路線バス便数減、タクシー台数減
- ▶ 路面電車活用方策の見直しを進める



## ■地域公共交通計画策定における議論の方向性

公共交通の利便性向上・利用促進等をどのように進めていくか

バスNWが担う役割を今後どのように維持していくか  
そのために各公共交通機関、利用者、自治体がどのような役割を担っていくか

# 5. 地域公共交通計画策定について

- ▶ 2024 (R6) 年度秋頃の計画策定を目指し検討を実施する中で、今年度は2回の協議会総会（1月及び3月）を開催し、「2. 現状と課題」の整理を進める。

