

3 - 2 利用促進策の取り組み事例

1) 公共交通ネットワークの充実

コミュニティバスの実験

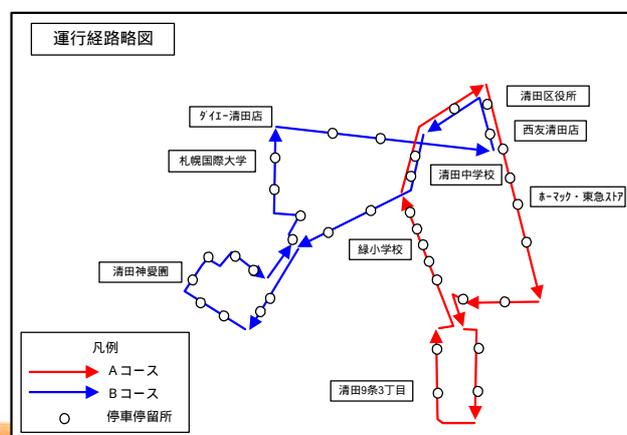
ニーズにあったバスサービスの提供のために、平成 12 年 4 月～6 月に、清田区において中央バスがコミュニティバスの実験運行を行った。

(200 円、小型ノンステップバス)

【コミュニティバスの実験】

目的：区役所や病院などに出かける地域
住民の足の確保

運行：通常より短い停留所間隔
小型バス（ノンステップバス）の導入



路面電車ネットワークの充実検討

札幌市路面電車活用方策調査検討委員会（平成 10 年度）では、以下の案をケーススタディとして設定し、既存の路面電車の充実による、まちづくりへの効果を検証した。

検討内容を、紹介する。

【ケーススタディの設定】

ループ案

- ・西 4 丁目線：駅前通を利用して電車をループ化
（大通とすすきの地区の一体化・空間創出）
- ・西 2、3 丁目線：西 2、3 丁目線の一方通行を利用したループ化
（大通とすすきの地区の一体化・空間創出、地下鉄東豊線とのネットワーク化）
- ・東 2、3 丁目線：東 2、3 丁目線の一方通行を利用したループ化
（公共交通の利便性が低い創成側通の東側地区への対応、地下鉄東豊線とのネットワーク化）

延伸案

- ・札幌駅線：駅前通を利用して JR 札幌駅へ延伸
（大通とすすきの地区の一体化・空間創出、交通結節点との連携、JR との連携）
- ・札幌駅線・苗穂線：駅前通および北 3 条通を利用し苗穂地区へ延伸
（大通とすすきの地区の一体化・空間創出、ファクトリーや苗穂開発との連携、JR との連携）
- ・桑園線：福住桑園通を利用して桑園地区へ延伸
（札幌市立病院との連携、JR との連携）

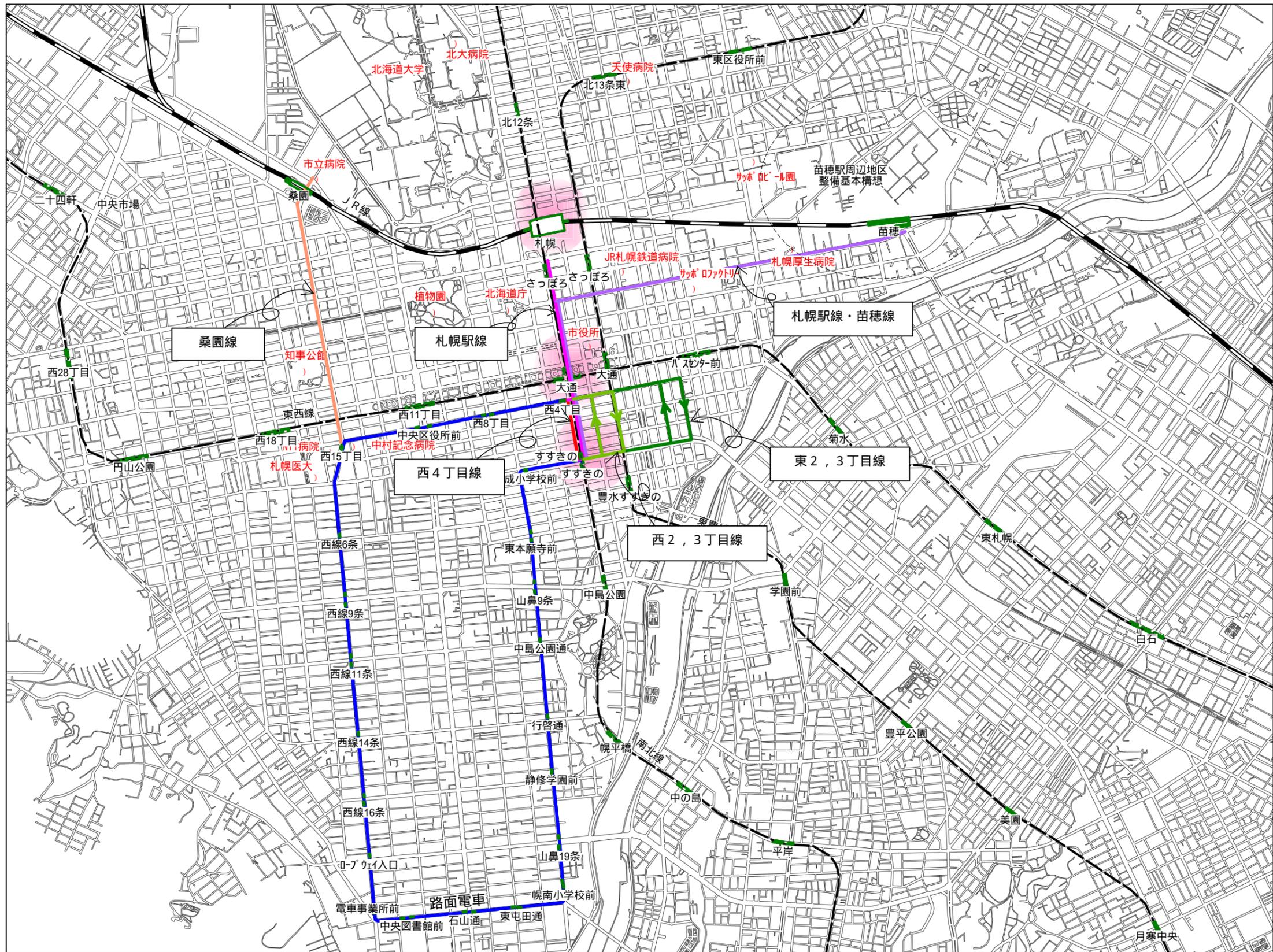


図 検討ルート図

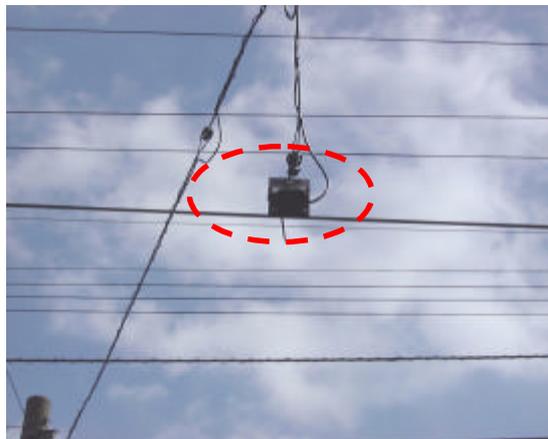
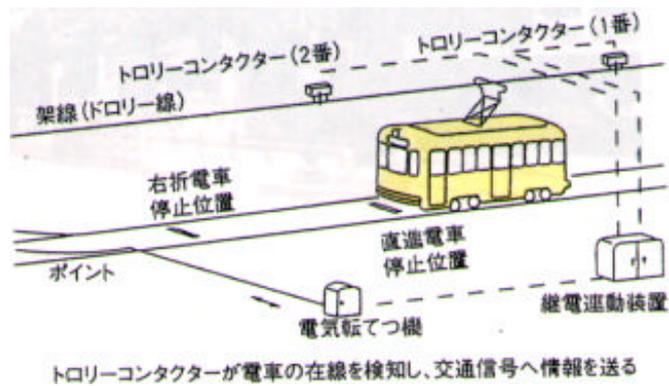
資料：札幌市路面電車活用方策調査検討委員会資料

路面電車優先信号システム

札幌市では既存路線の曲線部において路面電車の右左折を優先させる専用現示（黄色）が既に設置されている。

国内においては、広島市、函館市などで導入事例があり、このシステムは架線に設置されたトロリーコンダクターが、電車の通過を感知すると進行方向にある信号器の青時間を15秒前後延長するものである。

【優先信号システム】



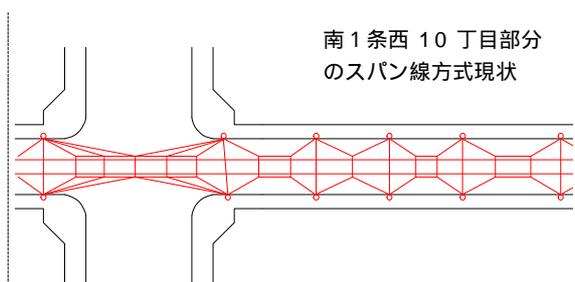
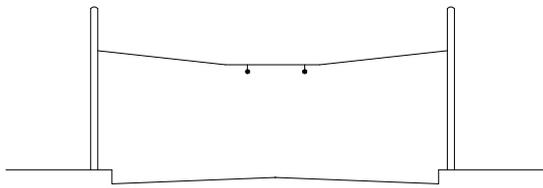
トロリーコンダクター
(電車事業所前)

架線の集約化

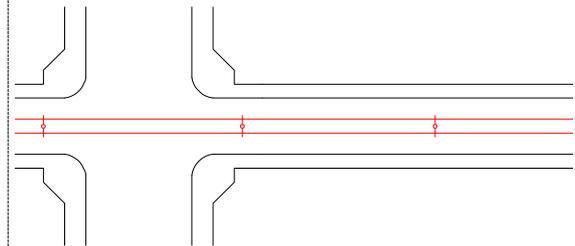
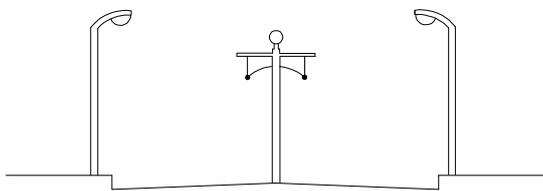
センターポール方式は鹿児島市、熊本市、長崎市、豊橋市、岡山市など多くの都市で導入例があり、札幌市においては平成6年度にすすきの～創成小学校前間でセンターポール化を行った。

側柱方式については、岡山市において導入されており、電線類と一体的に整備されている。

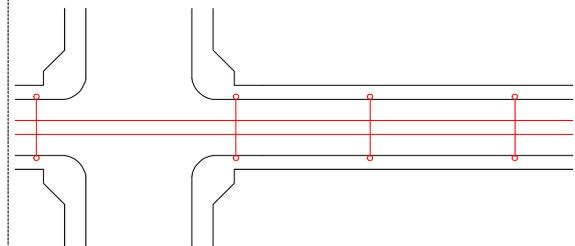
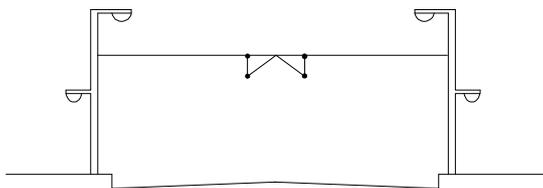
スパン線方式



カテナリー方式 センターポール



カテナリー方式 側柱



2) 移動の連続性や快適性の向上

地下鉄の営業時間の延長

営業時間の拡大による利用客へのサービスと利便性の一層の向上を図るため、平成11年12月から始発・終発時刻を変更し、営業時間を拡大した。

南北線・東西線・東豊線の各線の両端駅を、始発は10分～20分繰り上げて午前6時に、終発は25分～30分延長して深夜0時に発車とした。（東西線南郷7丁目発宮の沢方面行の始発も午前6時とした。）

カード方式の導入

改札時の利便性向上による利用促進とし導入された。

- ・ウィズユーカード（券売機対応）の導入（平成4年11月～）
- ・新カードシステム（直接方式）の導入（平成6年6月～）
- ・市バス、電車：新カードシステム導入（平成6年10月～）
- ・共通乗車カード発売開始（市営交通、JRバス、中央バスの一部）（平成6年10月～）
- ・プレミアム付ウィズユーカードの導入（平成7年4月～）
- ・共通ウィズユーカード（平成9年4月～市営交通、JRバス、じょうてつバス、中央バスで利用可能、最大15%プレミアム付）



中間駅の設置

新駅設置によるJR利用圏の拡大と都市内輸送効率の向上のため、中間駅が設置されてきた。

札幌市内においてS60年頃からJR駅間に新駅を設置。

森林公園駅（S59）、星置駅（S60）、稻積公園駅・発寒駅・発寒中央駅（S61）、稲穂駅（S62）、ほしみ駅（H7）、平和駅（S61）、八軒駅（S63）、新川駅（S61）、太平駅（S61）、百合が原駅（S61）、あいの里教育大駅（S61）

輸送力の増強（快速列車・複線化）

快速列車本数の増加：昭和 62 年の民営化から、列車本数が増え始め、また、新千歳空港への直接乗り入れなどにより快速列車本数が増加した。

複線化による列車本数の増加：JR 札沼線、八軒～あいの里（H12.3）

バス停の改善

待ち時間の快適化による利便性の向上のため、多くのバス路線が集中しバスの運行本数が多い区間で、バス停の上屋設置、ベンチ設置などの整備を重点的かつ総合的に実施。

【バス停の改善】



天狗橋停留所

川沿 11 条 3 停

バス専用・優先レーン

公共交通であるバスの優先性を高め、これにより定時性を確保する。

昭和 48 年 10 月 1 日の中央区の西 2 丁目・西 3 丁目線の専用レーンから始まり、平成 6 年には 13 区間 28.6km を拡大

（バス専用道路） ... 2 路線 2 区間 4,060m

（バス専用レーン）...15 路線 16 区間 51,630m

（バス優先レーン）...11 路線 12 区間 31,430m

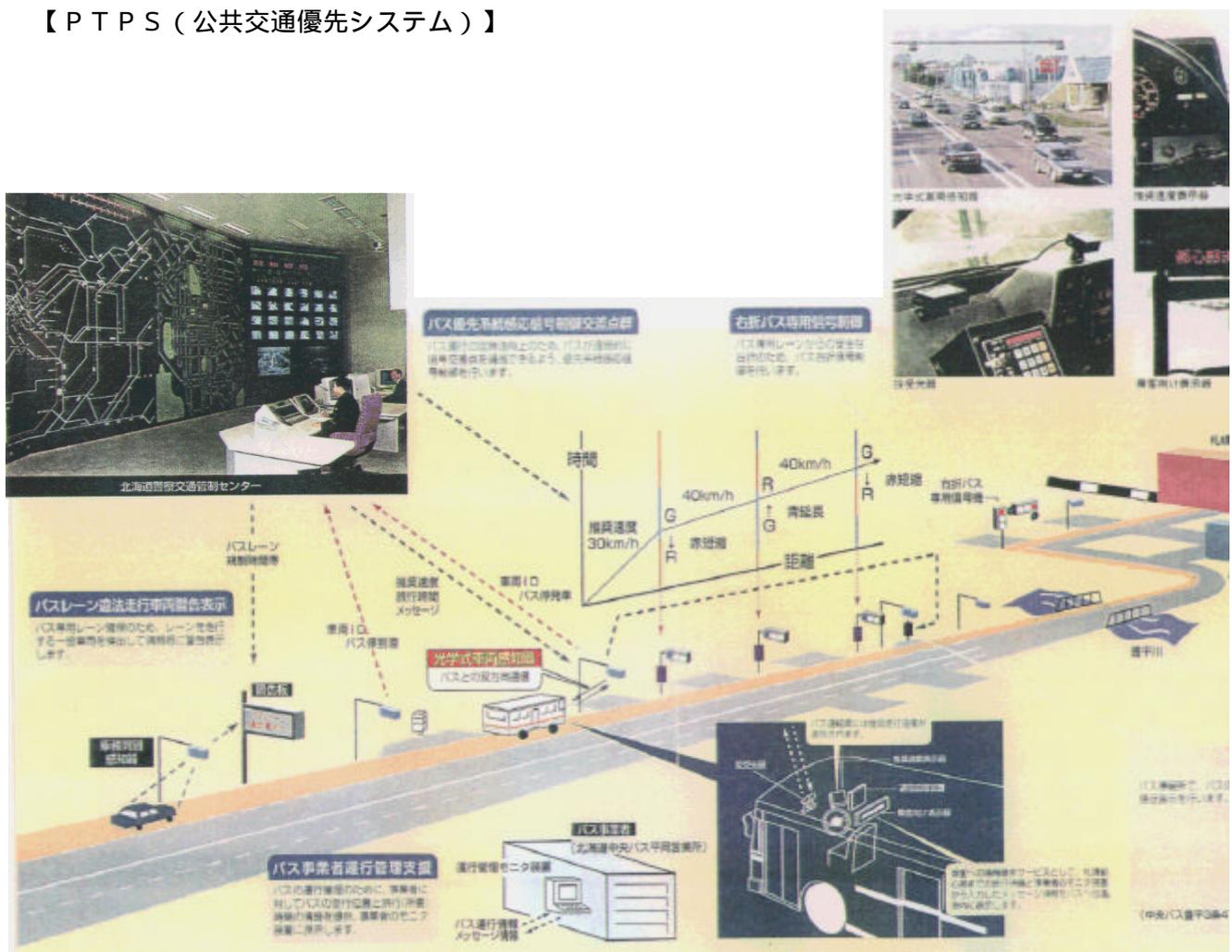
合計 [28 路線 30 区間 87,120m]

P T P S (公共車両優先システム) : Public Transportation Priority Systems

平成 8 年 4 月から国道 36 号[月寒中央通 10 丁目 ~ 札幌都心方向への 5.7 km]で実証実験を行ったのち、平成 9 年 4 月から国道 36 号[南 4 西 3 ~ 清田 2 条 3 丁目の約 10.3 km]で実施されている。

バスの接近あるいは交差点への進入を事前に感知し、信号の青現示のタイミングをバスの円滑な走行を考慮したうえで変更するものであり、また、バス専用レーン確保のため、レーンを走行する一般車両を検出して、情報版に警告を表示することもできる。

【 P T P S (公共交通優先システム) 】



電停の整備（上屋、ヒーティング、接近表示システム）

冬場の快適性向上など、利用客の安心できる環境づくりを図るため、平成 6 年度から冬場の利用者の安全・快適対策として、全停留場に安全柵やロードヒーティング、上屋を設置。10 カ所の停留場には、電車が接近することを知らせる接近表示装置を設置した。

センターポール化

都市景観および路面電車のイメージアップを図るため、平成 6 年度から「すすきの」～「創成小学校」間の 360 メートルに 11 本を設置（1 本の高さは 9m）した。

デザインは開道 50 周年記念音楽堂の記念館をモチーフに、周囲の景観にマッチしたシンプルなデザインとし、各ポールには 2 個ずつの街路灯が取り付けられている。

地下鉄への乗り継ぎ割引の導入

バスと地下鉄の乗り継ぎ料金制度により、公共交通利用の割安感を高め、自動車から公共交通機関への利用転換を図るため、昭和 48 年 10 月（市営バス）から開始。現在、割引は市内全バス事業者（市営、中央、JR、じょうてつ、夕鉄、ばんけい観光バス）との乗継で実施している。

【内 容】地下鉄とバスを乗り継ぐ場合に、地下鉄 60 円バス 20 円の合計 80 円を割り引くもの。

【参 考】・公営バスと地下鉄の乗継割引制度（定期外）採用都市：札幌市、仙台市、名古屋市、京都市、大阪市の 5 都市。

このうち、民営バス事業者との乗継割引制度採用都市：札幌市、仙台市、名古屋市、京都市の 4 都市。（大阪市と神戸市は定期のみで実施）

・直接方式プリペイドカードでの乗継割引制度対象都市：札幌市、名古屋市、大阪市の 3 都市。（京都市は券売機対応カードでの実施）

上記、いずれの都市も適用範囲は市域内に限定されている。

バスターミナル整備

地下鉄とバスの乗り継ぎ利便性向上（交通渋滞の緩和と環境への配慮も視野）のため、昭和 47 年 11 月 11 日（地下鉄真駒内駅）を初めとし、地下鉄とバスを有機的に結ぶ総合的な交通体系の確立を目指した乗り継ぎ施設の整備を実施してきている。

（乗継バスターミナル）東西線 11 箇所、南北線 4 箇所、東豊線 3 箇所（計 18 箇所）

パーク＆ライド駐車場の整備

マイカー利用からマイカー＋地下鉄利用へと公共交通の利用を促進するため、昭和 49 年 9 月 1 日（地下鉄自衛隊前）から整備を開始してきた。

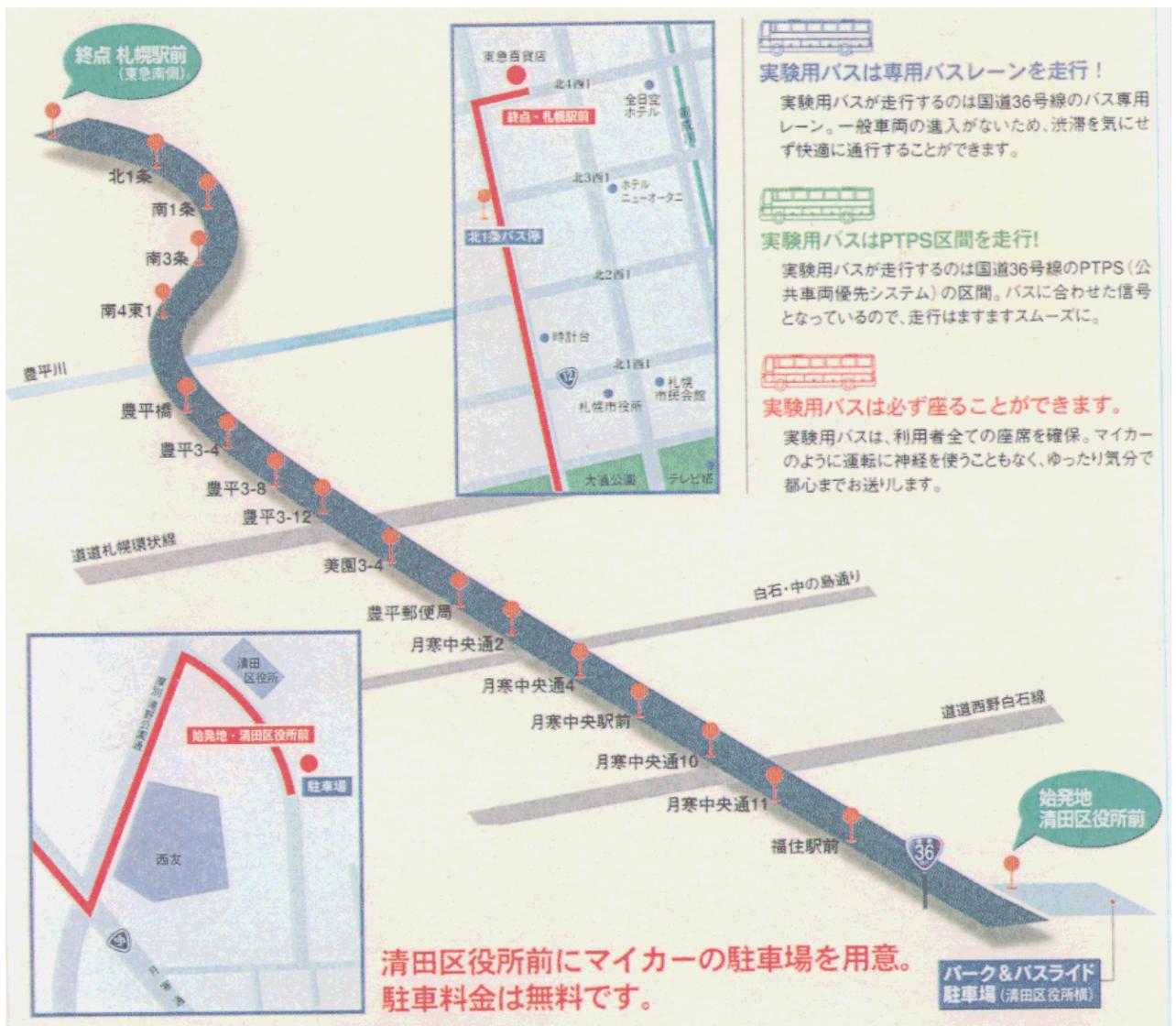
・平成 11 年 12 月末現在、13 駅 26 箇所、約 3,300 台

パーク&バスライドの実験

マイカー利用からマイカー+バス利用へと公共交通の利用を促進することを目的とし、平成11年10月18日～11月19日の平日に実施した。

清田区役所横の空き地を利用した駐車場に自動車止め、そこからバスに乗り換えて目的地に向かうシステムとして実験を行った。

【パーク&バスライドの実験】



タクシー乗り場整備

昭和 51 年 2 月 26 日（地下鉄北 24 条駅：5 台規模）から、地下鉄駅周辺にタクシー乗り場を整備し、公共交通とタクシーの乗り継ぎ利便性の向上を図ってきている。

- ・地下鉄駅：南北線 6 / 16 駅、東西線 13 / 19 駅、東豊線 10 / 14 駅（大通駅は重複して計上）
- ・JR 駅：JR 12 / 26 駅（札幌市内駅のみ）

3) 情報提供の推進

バスロケーションシステムの導入

バス待ちのイライラを無くし、バスの利便性向上と利用促進を図るため、昭和 57 年 2 月 1 日より国道 230 号（地下鉄西 11 丁目駅前～真駒内本町）6.1km の区間で、バスからの信号を受けて、表示器に接近するバスの系統や行き先などを表示するバスロケーションシステムを導入している。

バス総合案内システム

バスの系統や発車時刻などを手軽に情報提供し、バスの利便性の向上を図るために導入。

JR 札幌駅に設置されており、JR 札幌駅周辺のバス乗り場、駅前ターミナル、中央バスターミナル、市営バスターミナルから目的地までのバス路線・バス乗り場・発車時刻・下車停留所・運賃・所要時間などの情報を提供。操作は、画面のガイドに従って項目のボタンを押すだけで利用できる。

公共交通情報システム

情報提供の一元化による利便性の向上と利用促進のために導入し、平成 11 年 3 月 29 日から稼働を開始した。

運賃や運行ダイヤ等の利用状況を各事業者から集約し、一元的に提供するシステムによって、各事業者の案内業務を支援する。

総合交通情報提供システム実証実験

運輸省、通産省、北海道開発庁の 3 省庁と札幌市の連携事業である。

公共交通機関の利用に際して利用者が必要とする情報をインターネット技術や、携帯端末、地理情報システム技術などを活用して幅広く情報提供を行うことで、公共交通の利用促進を図る。

【内 容】

- ・市内の公共交通機関（鉄道、地下鉄、市電、バス）の時刻表、運賃、路線図
- ・公共交通機関の乗換案内（バスと鉄道、バスとバスなど）
- ・バスリアルタイム到着予測時刻表示（一部路線）

【総合交通情報提供システム】

1. システムの概要

これまで個別に提供されていた、経路、ダイヤ、乗り換え等の情報を総合的に提供。

インターネット、携帯端末、電子地図といった技術を活用し、パソコン、携帯電話により、情報を画面表示。

あわせてバスのリアルタイム運行情報も提供。

これらにより、出発地から目的地までの必要な情報をいつでも、どこでも入手可能。

トップ画面（パソコン）



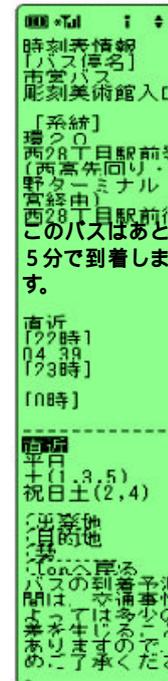
乗換案内画面（パソコン）



ランドマーク情報画面（パソコン）



バス到着予測（携帯電話）



時刻表画面（パソコン）

