

## 第4回 札幌市公共交通協議会

## 札幌市地域公共交通計画における施策・取組内容について

## 内容

1. 基本的な方針 .....	2
1.1 地域公共交通の目指すべき将来像 .....	2
1.2 基本方針 .....	3
2. 基本方針の実現に向けた考え方 .....	4
2.1 まちと暮らしを支える公共交通ネットワークの構築の考え方 .....	4
2.2 ネットワークを構成する公共交通機関等と役割分担 .....	8
2.2.1 公共交通機関等 .....	8
2.2.2 今後導入・拡充が必要と考えられる機能 .....	13
2.3 持続可能な運営体制の確立の考え方 .....	14
3. 基本方針の実現に向けた施策・取組内容 .....	17

## 1. 基本的な方針

### 1.1 地域公共交通の目指すべき将来像

札幌市の公共交通の課題や上位・関連計画の内容等を踏まえて、札幌市の地域公共交通が目指すべき将来像を以下のとおり設定します。

**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**

- 札幌市は、上位関連計画において、都市交通の方向性を以下のとおり定めています。
  - ・ 持続可能な交通ネットワークの確立
  - ・ 地域特性に応じた交通体系の構築
  - ・ 市民・企業、交通事業者、行政の連携
- 地域公共交通においては、市民・企業、交通事業者、行政のそれぞれが協働を図ることで、運転手不足や収入確保等の課題に取り組み、移動ニーズを支える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ていることから、将来像を上記のとおり設定しました。

## 1.2 基本方針

将来像を踏まえ、基本方針を以下のとおり設定します。

指摘事項（基本方針  
の見直し）に対応

### **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**

多様化する需要や運転手不足に対応したうえで、まちと暮らしを支える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ながら、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により、効率的・効果的な公共交通ネットワークの構築を進めます。

### **基本方針②：持続可能で安定した運営体制の確立**

将来にわたって持続可能な公共交通サービスを確保するため、交通事業者・利用者・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。

### **基本方針③：利用環境の向上等による利用促進**

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。

## 2. 基本方針の実現に向けた考え方

### 2.1 まちと暮らしを支える公共交通ネットワークの構築の考え方

#### (1) 公共交通ネットワーク維持の考え方

札幌市立地適正化計画（平成 28 年 3 月策定）において、「公共交通に関する取組」については下記のとおりとしています。

#### 【公共交通に関する取組】

##### ◆公共交通ネットワークの活用

- ・公共交通機関の持つ個々の特性や役割を活かし、連携を強化することによりネットワークの充実に図ります。

##### <地下鉄など軌道系交通機関>

- ・地下鉄については、将来の交通需要への対応、冬期間における安定した交通機能の確保、様々な拠点の育成・整備、他の交通機関との連絡性の向上などの観点から、その機能の維持・向上や活用について検討を進めます。
- ・JR については、駅関連施設の整備・改善を推進するとともに、立体化により市街地の分断解消や自動車交通の円滑化を図るなど、周辺の市街地との一体的な再整備の可能性について検討を進めます。
- ・路面電車については、都心や都心周辺部での利便性の高い生活を支えるとともに、魅力ある都心の創造に寄与する都市の装置として、ループ化の実現により得られる効果を検証し、延伸などの機能向上や活用について景観施策とも連動しながら検討を進めます。

##### <バス>

- ・拠点機能の向上や市街地整備の進展等による交通需要の変化に対応し、地域の移動を支えるバスネットワークの維持・改善に向けた取組を進めます。
- ・公共交通の円滑化を図るため、バスレーンや狭小バス路線などの除排雪の強化を図ります。
- ・需要に応じたサービス水準の確保に努めます。

##### <乗継施設等>

- ・地下鉄、JR の駅では、乗継施設等の機能を適切に維持・改善し、民間開発との連携や更新機会を捉えた整備・改修等により利便性や快適性を向上させます。
- ・民間開発などと連携した駐輪場の整備や放置禁止区域の拡大など、総合的な駐輪対策のあり方について検討を進めます。

札幌市は平坦な地形に連続的に市街地が形成されており、これをカバーする面的な公共交通ネットワークを張り巡らせるまちづくりが行われてきました。

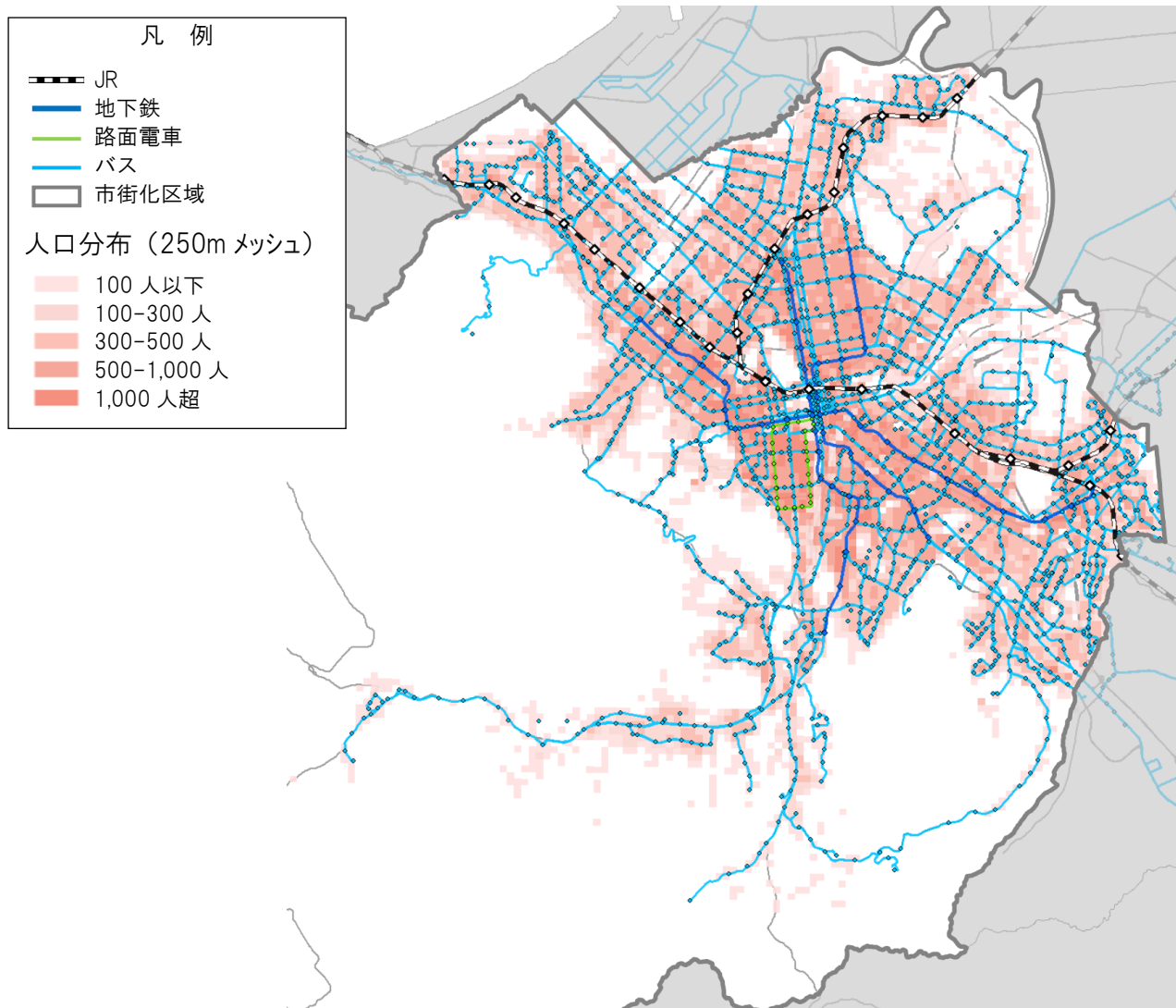


図 2.1 札幌市の公共交通網と人口分布の状況  
(公共交通網：R3 補助年度時点、人口：R2 国勢調査)

公共交通ネットワークの周囲に住宅が分布しており、これまで形成されてきた路線網については基本的に維持していく必要がある一方で、例えば通勤時間帯は乗客数が多い一方、地域・時間等によっては乗客数が少ないなど、公共交通の需要には幅があります。特に路線バスにおいては運転手が不足する中で、生活交通の確保のために運行の効率化を進めていく必要があります。

以上を踏まえ、暮らしを支える公共交通ネットワークを維持していくため、公共交通ネットワーク維持の考え方を下記のとおり設定します。

- ・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

## (2) バスネットワークの役割の維持に向けた考え方

公共交通ネットワークのうち路線バスについては、札幌市におけるバス路線維持の必要性を判断する要件を、「札幌市乗合バス路線維持対策要綱」において、下記のとおり定めています。

＜札幌市乗合バス路線維持対策要綱（抜粋）＞（最近改正：令和3年11月12日）

・第5条 乗合バス事業者から、市長又は石狩協議会等に対し、札幌市域内の路線の休止又は廃止（以下「路線廃止等」という。）の意思が表明されたときは、市長は、次の各号に掲げる要件をすべて満たす路線（以下「対象路線」という。）のうち、路線を維持しなければ市民の日常生活に大きな支障が生じると市長が認めるものについて、当該表明を行った乗合バス事業者（以下「申出者」という。）を除く石狩協議会の構成員である乗合バス事業者に対し、当該路線運行の継承について、意向の確認を行うものとする。

(1) 路線廃止等について、当該路線沿線の住民等の同意が得られていないこと。

(2) 路線の停留所が市街化区域内の住居及び公共的施設の建築が制限されている区域以外にあること。

(3) 次のいずれかに該当する停留所が複数あること。

ア 次の要件をすべて満たす停留所。

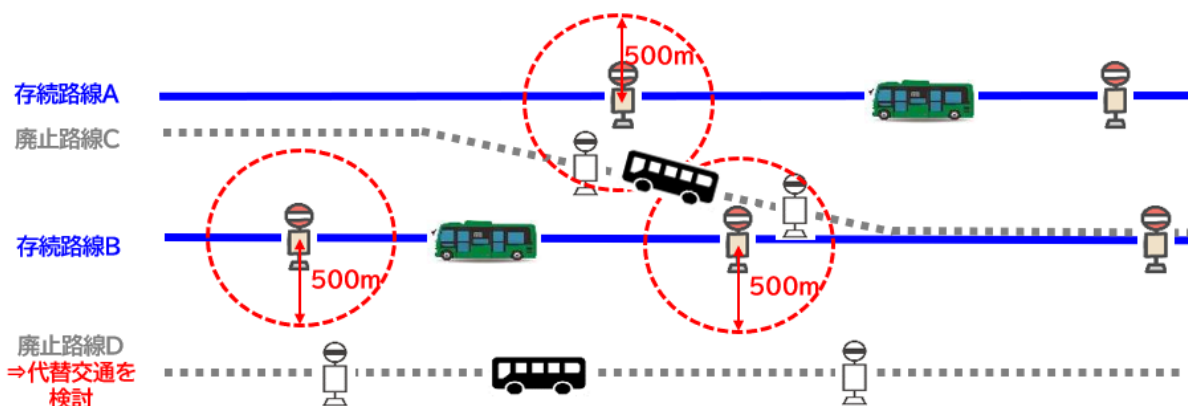
(ア) 軌道系交通機関（JR線及び地下鉄）の駅を中心とする半径750mの範囲内でないこと。

(イ) 路面電車の停留場を中心とする半径300mの範囲内でないこと。

(ウ) 路線以外のバス路線の停留所を中心とする半径500mの範囲内でないこと。

イ ア以外の停留所であって、路線にある停留所から路線を有する系統の起終点間にある停留所へ移動する場合に、路線以外の公共交通を利用することで、路線を利用するときと比較して大幅に上回る料金及び時間を要することとなる停留所。

この要綱等により、「廃止となる路線において、存続路線のバス停と500m超離れたバス停が複数ある」等の場合には、札幌市が主体となり、代替交通の導入を検討することとなっています。現在、運行便数の変更や路線の休止・廃止等については、各バス事業者が国に届出を行うことにより実施できることとなっていますが、各バス事業者は上記要綱に基づき、路線廃止にあたっては、廃止バス停から一定範囲内に別のバス停等があること等に配慮しつつ、また需要に応じて便数の調整を行いながら、面的なネットワークを維持してきました。



※このほか、地下鉄駅・JR駅からは750m、路面電車停留場からは300m

図 2.2 札幌市乗合バス路線維持対策要綱に示す要件の例

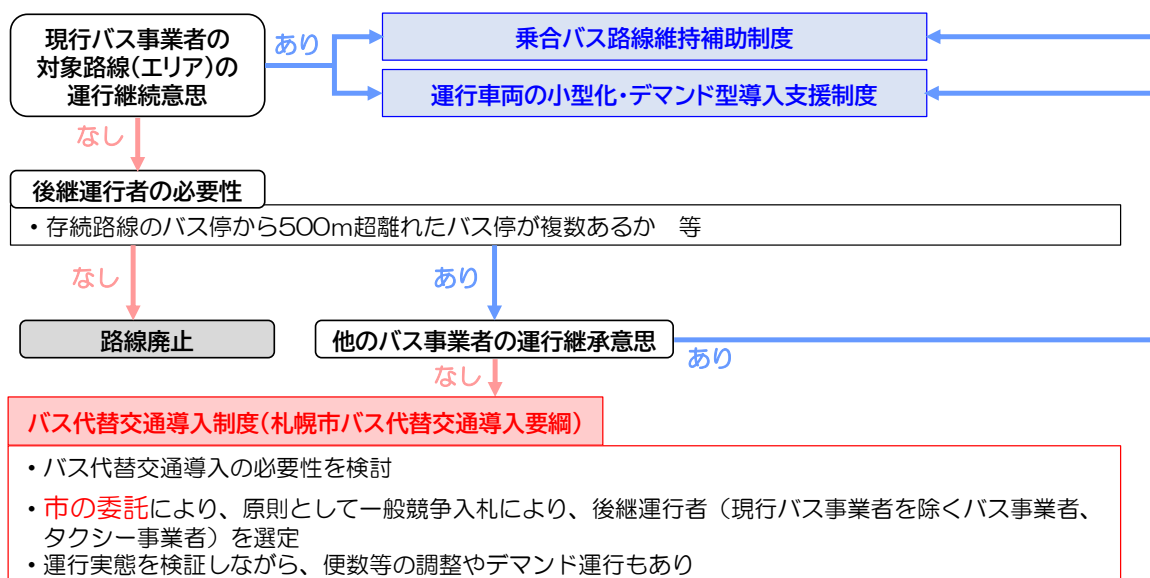


図 2.3 路線廃止時のフロー

現在、全国的に路線バスの運転手不足が深刻化する中、バスネットワークが担う役割の維持に向けては、以下の対応を基本として進めていく必要があります。

- ・各社における利用者への影響を最小限に抑えたダイヤ調整
- ・やむを得ない路線廃止が生じる場合、必要に応じてバス代替交通導入

また、これ以外にも多様な取組が必要であり、詳細は「基本方針の実現に向けた施策・取組内容」において示します。

## 2.2 ネットワークを構成する公共交通機関等と役割分担

### 2.2.1 公共交通機関等

#### (1) 路線バス

市内のバスネットワークは市民の身近な移動を支える輸送機関として、大別してフィーダー路線と都心直行路線の2種類に分けられます。

■ バスネットワーク	
▶ 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 <sup>7</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域の日常生活を支える地域内公共交通として、市内各地域と地下鉄・JR駅等の拠点を結ぶ</li> <li>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</li> </ul>
都心直行路線	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>都心部に直接行くことができ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</li> </ul>

図 2.4 バスネットワークの構成と役割（札幌市総合交通計画改定版）

このうち、フィーダー路線については、地下鉄・JR が運行していない地域と駅を接続するものである一方、都心直行路線については、その一部において、地下鉄・JR と役割が重複している部分があります。運転手が不足する中においては、路線バスの役割として、路線バスのみが運行している地域の生活交通を確保することがより重要となります。そのため、各公共交通機関の役割分担を図ることで運転手不足等に対応することを目的に、フィーダー化の検討を行い、面的なネットワークの維持を目指します。なお、フィーダー化の検討にあたっては、一律で全てのバスをフィーダー化するのではなく、運行経路や需要の大きさ等に配慮したうえで、適切なフィーダー化の検討を行うことが重要です。

また、重複・近接した複数バス路線について、札幌市乗合バス路線維持対策要綱の考え方に基きながら、面的なネットワーク維持に向け、集約化の検討を進めます。

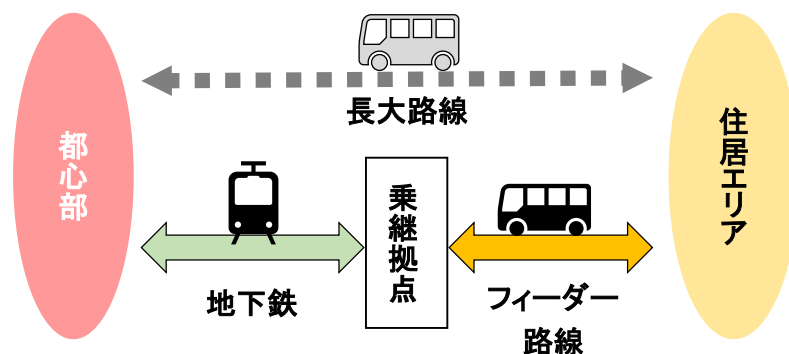


図 2.5 フィーダー化のイメージ



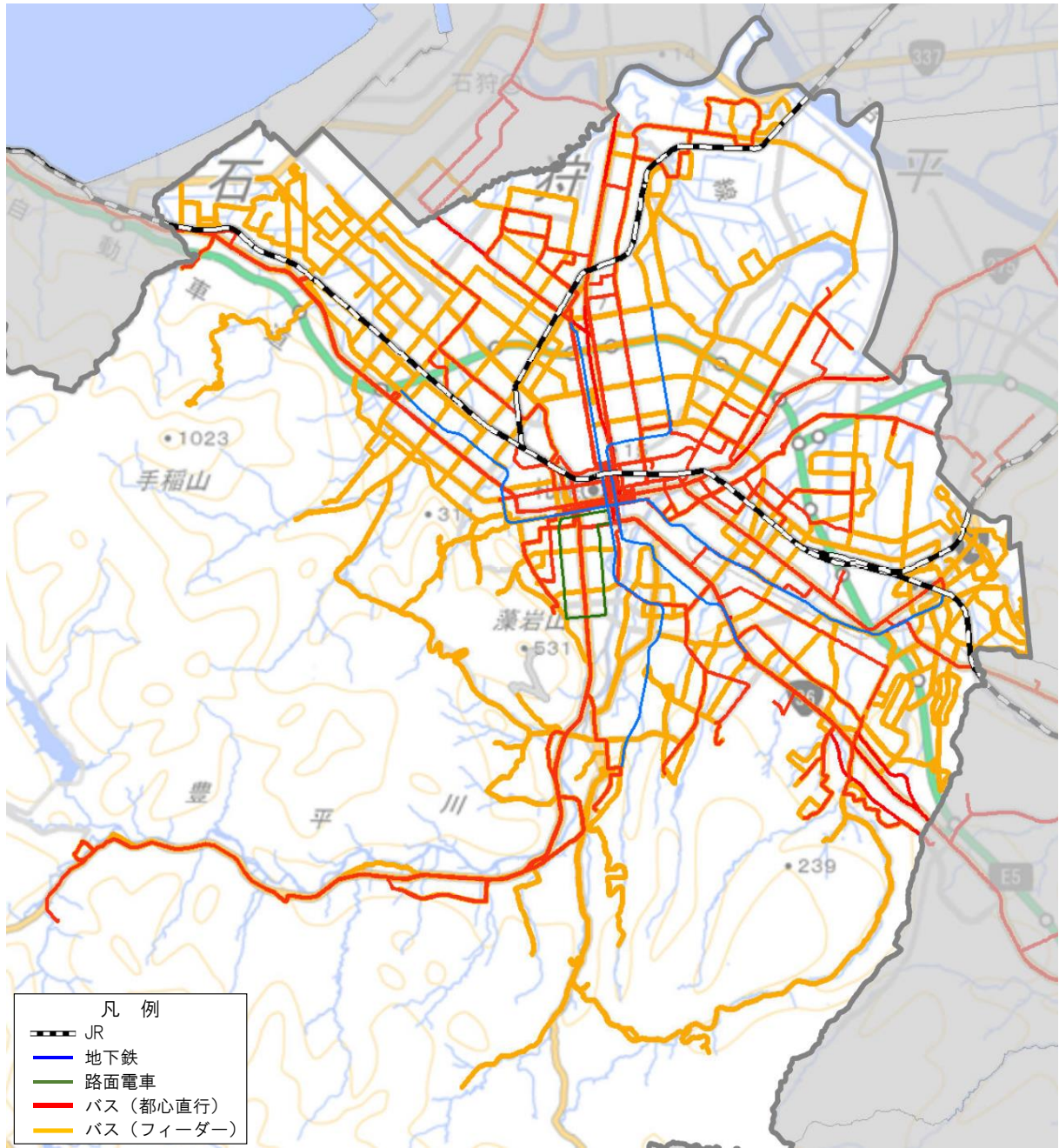


図 2.6 都心直行系統とフィーダー系統の状況 (令和 5 年 4 月ダイヤ改正後)

## (2) JR・地下鉄

地下鉄・JR は速達性に優れる大量輸送機関として、市内拠点間拠点間および都心への輸送、また JR については道内各都市間との輸送を担っています。現在地下鉄は南北線、東西線、東豊線で合計 48km 駅が整備されており、輸送人員は令和 3 年度で一日平均 47.9 万人となっています。また、JR は札幌市内において、JR 函館本線 (27.5km)、JR 千歳線 (8.0km)、JR 札沼線 (15.1km) の 50.6km、26 駅からなり、輸送人員は令和 3 年度で一日あたり平均 16.3 万人となっています。

札幌市内の交通体系はこれらの大量輸送機関にバスネットワークを接続することで都心へ向かう大量の需要に対応しており、これらの公共交通機関においては今後も骨格公共交通ネットワークとして、札幌市の公共交通ネットワークの基軸となる役割が求められます。

また、路線バスのフィーダー化が進む中においては、交通結節点として位置付けられてる一部の駅はもとより、それ以外の駅においても、他の公共交通機関と連携した円滑な乗り継ぎ環境が求められます。

## (3) 路面電車

路面電車は、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であり、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っています。これまで、人や環境にやさしく、魅力や賑わいを創出するといった特性をまちづくりに生かすために、低床車両の導入や路線のループ化等に取り組んできました。

一方、都心の回遊性を向上させ、より多くの賑わいを運ぶために路面電車延伸の検討を行ってききましたが、レールを敷くことによる自動車交通への影響や収支採算性など様々な課題に加え、既存線の経営への影響も懸念されることから、総合的に評価し、令和 4 年 9 月に延伸は極めて困難と整理したところです。

今後は、既存のループ化路線を、社会資本を最大限活用する観点から、引続きまちづくりに活用するため、以下の 3 つの視点を踏まえ、路線沿線に多くの交流を生み出す様々な取組を進めることで、人が主役の魅力あるまちを目指します。

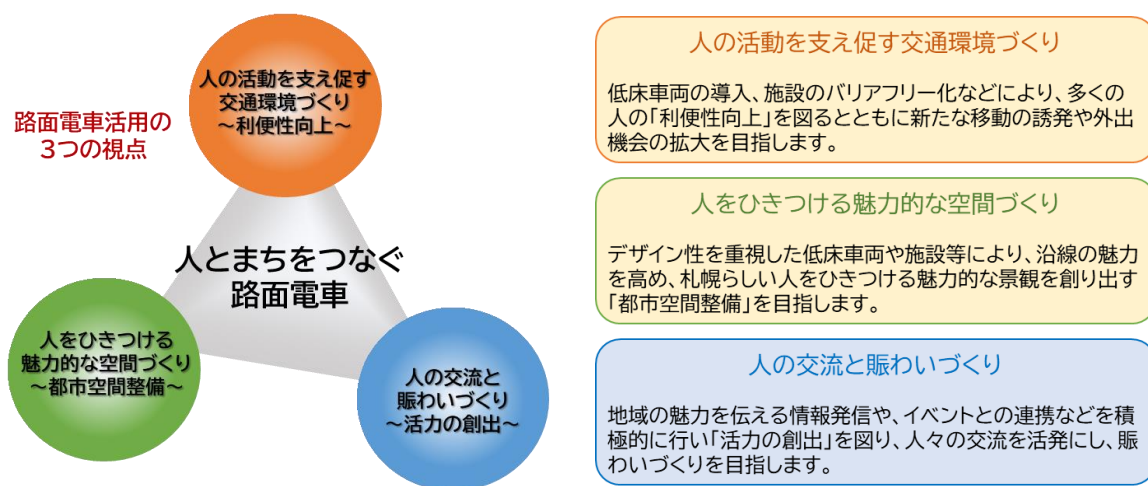


図 2.7 路面電車活用の 3 つの視点

#### (4) タクシー

タクシーは、市民およびビジネス・観光等での来街者における個々のニーズに応じた機動性の高いドア・ツー・ドアの面的な輸送を担っています。近年では、全国的に路線バスの代替交通として小型車両による乗合タクシーが運行する事例が多く出ており、札幌市においても手稲区におけるデマンド交通実証実験においてはタクシー事業者との連携による運行を行うなど、従来の個々のニーズに合わせた運行のみならず、乗合を行う交通手段としての役割も広がりつつあります。

しかしながら、タクシーにおいても担い手の不足が深刻化しており、令和 5 年 5 月には札幌 A 地区における運賃改定を行うなど、運転手確保に向けた対応が進められています。また、国では運転手の確保に向けた法改正による制度変更も実施しており、今後、札幌市で活用可能な制度改正があった場合には活用を視野に入れて取組を進めていくことが重要です。

#### (5) 交通結節点・バスターミナル

駅を中心とする交通結節点は、徒歩、自転車、バス、タクシー、自家用車など、複数の交通手段が接続する場所で、ターミナル機能や拠点機能を有する交通の拠点です。主要な交通結節点においては交通手段の乗り継ぎが重要な機能となることから、その整備を行うことにより、円滑で快適な乗り継ぎ環境を確保することが求められます。

今後、バスネットワークにおけるフィーダー化により、これまで以上に交通結節点において乗り継ぎが行われるようになる可能性があります。現在市内にあるバスターミナルは、乗客の快適な待合環境提供やバスネットワークの形成における重要な役割を担っており、今後も必要な機能を維持していくことが重要です。

表 2.1 札幌市内のバスターミナル

札幌市設置バスターミナル	所在	※使用開始順	
		使用開始	バース数
啓明バスターミナル	中央区南13条西22丁目	S39	5
真駒内バス発着場	南区真駒内17	S47	14
北24条バスターミナル	北区北23条西4丁目	S48	4
大通バスターミナル	中央区南1条東1～2丁目	S50	5
円山バスターミナル	中央区大通西27丁目	S51	5
琴似バスターミナル	西区琴似1条4丁目	S51	4
二十四軒バス発着場	西区二十四軒1条4丁目	S51	1
白石バスターミナル	白石区東札幌2条6丁目	S51	5
北34条バス発着場	北区北33条西4丁目	S53	2
西28丁目バスターミナル	中央区北4条西28丁目	S56	5
南郷18丁目バスターミナル	白石区南郷通19丁目南	S57	1
大谷地バスターミナル	厚別区大谷地東3丁目2番1号	S57	10
南郷7丁目バスターミナル	白石区南郷通7丁目北	S57	3
もみじ台バスターミナル	厚別区もみじ台南6丁目	S58	4
環状通東バスターミナル	東区北15条東16丁目	S63	5
新札幌バスターミナル	厚別区厚別中央2条5丁目6番2号	H2	15
麻生バスターミナル	北区北39条西4丁目	H5	8
福住バスターミナル	豊平区福住2条1丁目	H6	9
宮の沢バスターミナル	西区宮の沢1条1丁目	H11	10
発寒南バス発着場	西区西町北8丁目	H11	4

上記以外のバスターミナル	所在	使用開始	バース数
中央バス札幌ターミナル	中央区南東1丁目3番地	S41	12
月寒中央バス発着場	豊平区月寒中央通7丁目	H6	1

※出典：札幌の都市交通データブック 2022

## 2.2.2 今後導入・拡充が必要と考えられる機能

### (1) 代替交通

市内の路線バスは新型コロナウイルス感染症をきっかけとした乗客数の減少による収支悪化に加え、深刻な運転手不足による減便や路線廃止が相次いでいます。

そうした中でも、「札幌市乗合バス路線維持対策要綱」に基づく面的なネットワークを維持し、市民生活の足を確保するためには、行政によって、乗合タクシーなどの代替となる交通手段を、移動需要などの地域特性に応じて確保することが求められます。

指摘事項  
(地域交通) に対応

### (2) 地域交通

(1) の代替交通の導入要件に該当しないまでも、地域住民が公共交通のサービスレベルに不便を感じ、買い物や通院など日常生活を支える地域交通の導入を希望する場合があります。

地域の様々な移動ニーズを満たし、持続可能な地域交通を作り上げるためには、利用者である地域住民が主体となって検討を行うことが有効と考えられます。

このような地域住民主体の交通については、一定の需要が見込め、かつ、既存の公共交通を補完し、相互の利用が促進され得る運行計画となるよう、行政による支援や運行事業者の協力が求められます。

### (3) 新たな公共交通システム

北海道新幹線札幌延伸を見据えた札幌駅周辺の開発や、脱炭素社会の実現に向けた取組が活発化しております。これらの動向を踏まえ、将来にわたり持続可能な次世代の公共交通が必要であることから、都心部における移動の利便性を高め、まちの賑わいを創出することを目的に、デマンド交通や環境配慮型車両などの新技術を活用した、新たな公共交通システムが求められます。

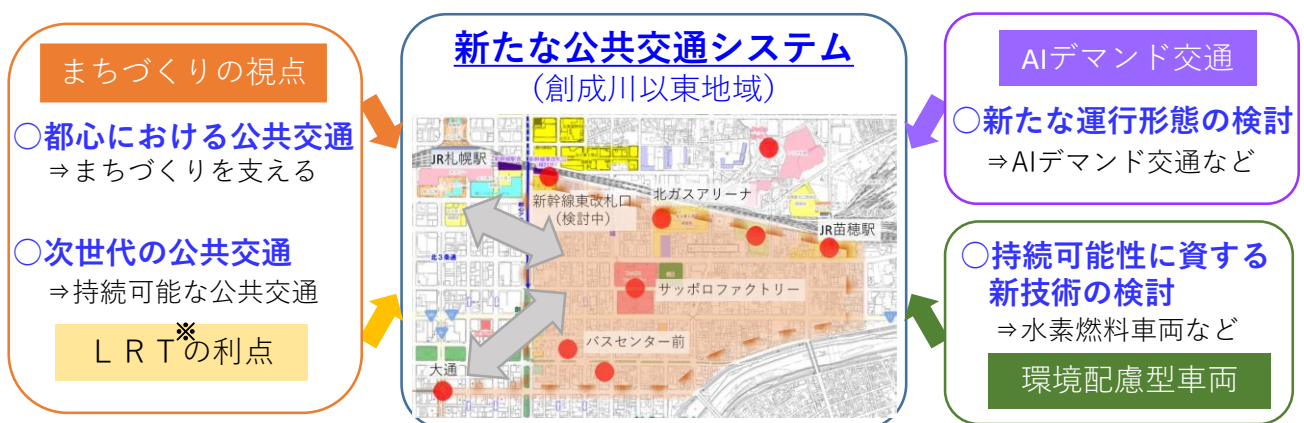


図 2.8 新たな公共交通システム

※LRT : Light Rail Transit(ライトレールトランジット)の略で、低床車両(LRV)の活用や軌道・電停の改良による乗降の容易性、定時性、速達性、快適性などの面で優れた特徴を有する次世代の軌道系交通システムのことです。

## 2.3 持続可能な運営体制の確立の考え方

※バス部会での議論を踏まえ、路線バスに関する内容を記載

### (1) 運転手の確保

公共交通ネットワークを持続可能なものとするためには、その担い手の確保が必要ですが、特に路線バスにおいては運転手の不足が深刻であり、確保に向けては待遇や労働環境の改善が重要です。しかしながら、少子高齢化の進行に加え、新型コロナウイルス感染症の拡大による行動変容等により乗客数が減少しており、今後もコロナ禍前の状況に戻ることは困難と見込まれます。そのような状況においても待遇や労働環境の改善につながる収支改善の実現のため、運賃改定を行う必要があります。

### (2) 路線バスの運賃改定

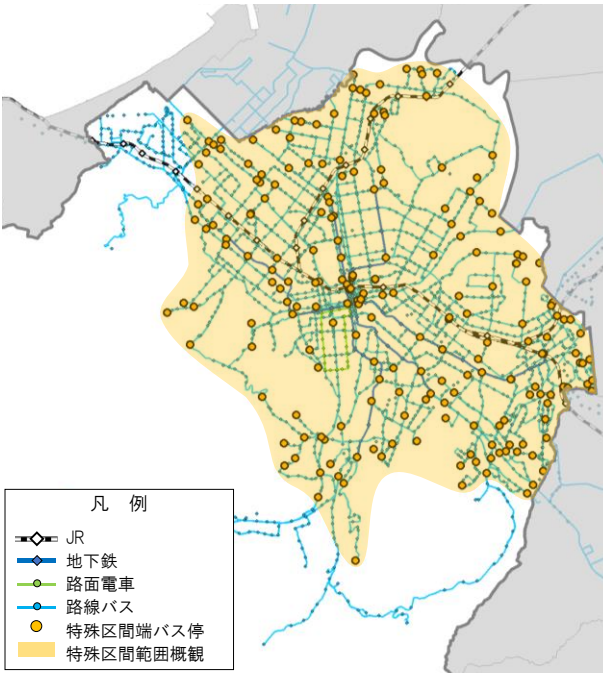
本市の運賃体系は、市営バスの移行が行われたことにより、大部分が特区運賃制度となっています。一定の範囲内において2区間のみのわかりやすい運賃制度であり、本市におけるバス運賃制度の特徴とも言えます。一方で、対キロ区間は、各社の初乗り運賃が異なります。

特区においては1997(平成9)年度までは段階的に運賃改定が行われてきましたが、それ以降は消費税5→8%の転嫁を除いて26年間運賃改定が行われておらず、市営バス廃止後の2004(平成16)年度以降も、各社においてそれまでの運賃体系が維持され、現在に至っています。

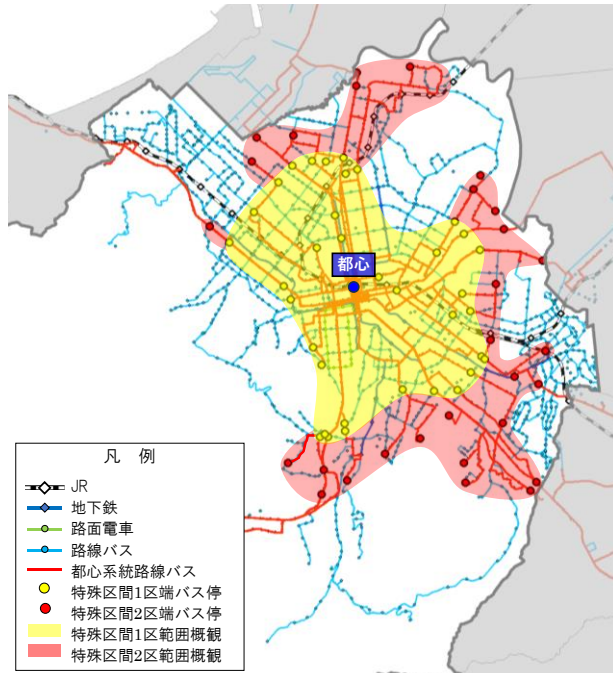
特区運賃については、各社が定める対キロ運賃と異なり、わかりやすい運賃制度とすることによる利用促進の機能も併せ持っています。そのため、その運賃のあり方においては、他の施策等と一体となり、協議会においても議論の対象となり得るものと考えられます。

そこで、特区運賃については、札幌市公共交通協議会の枠組みにおいて他の多様な施策と併せて議論を行うとともに、「協議運賃」という手法により運賃改定を行うことを提案します。

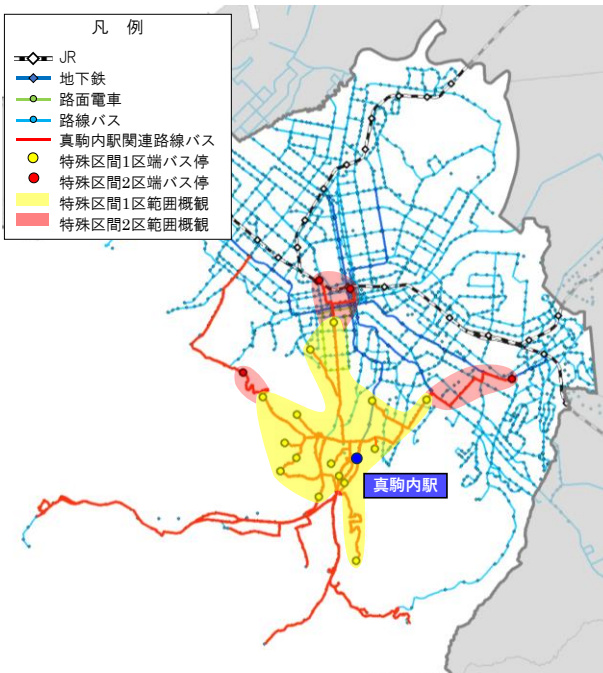
<市内の特区範囲>



<都心からの特区>



<真駒内駅からの特区>



<麻生駅からの特区>

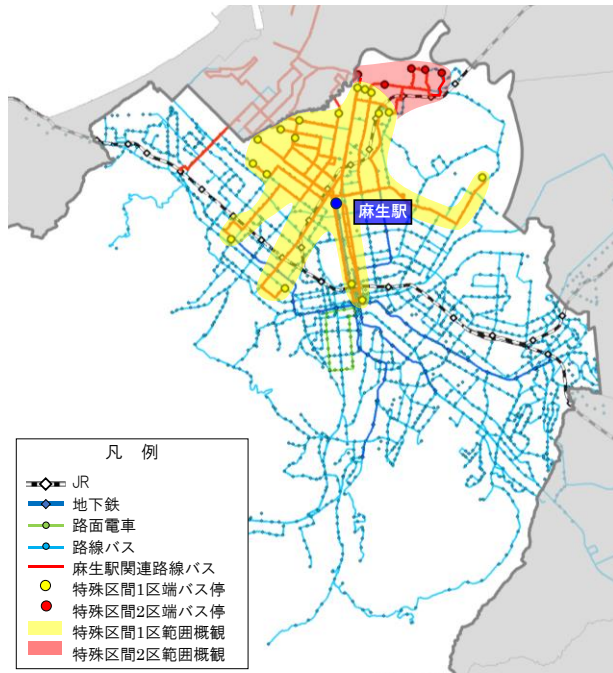


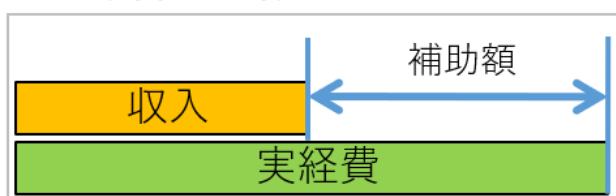
図 2.9 現況の特区概観（令和5年4月ダイヤ改正後）

### (3) 補助制度の見直し

札幌市のバス路線維持に対する補助制度は、生活に必要な路線が収支悪化により廃止となることのないように支援する制度です。現在、市営バス路線移行の経緯から、移行路線と移行外路線（各社が独自に運行していた路線）に対し異なる仕組みでの補助としています。これにより、同距離・同輸送量の系統同士であっても、補助額により収支に大きく差が出る等、需要と収支の関係性に不合理が生じています。このため、現行制度をベースとしつつ、移行・移行外の枠組みを無くすことを含めた補助制度改正を検討します。

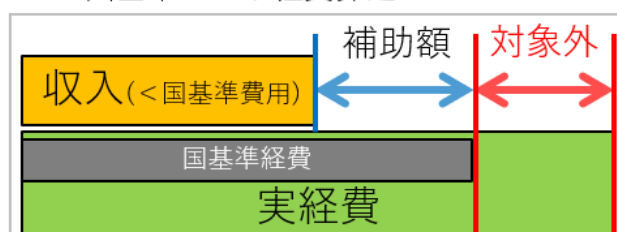
#### ○移行系統（旧市営バス移行系統）

→実経費による算定



#### ○移行外系統（移行系統以外の系統）

→国基準により経費算定



補助対象外路線（移行・移行外共通）	
非生活路線 イベント輸送など	生活路線のうち 路線運行回数3回未満
生活路線のうち 系統輸送量150人超	生活路線のうち 路線輸送量15人未満



※ただし、新型コロナの影響を踏まえ、一部補助対象要件の緩和を実施

図 2.10 札幌市バス路線維持補助金制度の概要



### 3. 基本方針の実現に向けた施策・取組内容

地域公共交通計画における基本方針の実現に向けて、計画期間内（R6～R10年度）に実施する施策及び取組を次のとおり示します。また、具体的な取組内容について次頁以降に示します。

表 3.1 施策と取組内容

基本方針	施策	取組内容	取組主体
【基本方針 1】 2.1 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 バスネットワークの再編	1) 面的なネットワークの維持	交通事業者、行政
		2) 路線再編による運行効率化	交通事業者、行政
		3) バスーバス乗継割引の導入検討	交通事業者、行政
		4) 連節バスの導入検討	交通事業者、行政
	1-2 地域の実情に合った移動手段の確保	5) 新たな生活交通（バス代替交通）の導入	行政
		6) 小型車両・デマンド交通等への転換	交通事業者、行政
		7) 地域主体の移動手段の確保（地域交通支援制度）	交通事業者、行政、市民
	1-3 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	交通事業者、行政、
【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	交通事業者、行政
		10) 運転手確保に向けた取組	交通事業者、行政
		11) 事業者間での協働による取組の検討	交通事業者、行政
	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	交通事業者、行政
		13) 新たな公共交通システムの導入検討	行政
		14) 自動運転に関する動向の研究	交通事業者、行政
【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	交通事業者、行政
	3-2 待合環境・走行環境等の向上	16) 待合環境の向上	交通事業者、行政
		17) バスターミナル機能の維持	交通事業者、行政
		18) 路面電車の活用及び機能向上	行政
	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	交通事業者、行政
		20) 旅客施設のバリアフリー化	交通事業者、行政
		21) 脱炭素につながる次世代自動車の導入検討	交通事業者、行政
	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	行政
		23) 企画券等による需要喚起	交通事業者

【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

施策 1-1：バスネットワークの再編

取組 1) 面的なネットワークの維持	
取組内容	<p>各交通機関の役割分担を最適化した上で、本市における面的な公共交通ネットワークを維持します。</p> <p>特にバスについては、札幌市乗合バス路線維持対策要綱等に基づいた路線維持に努めるとともに、需要に応じたサービス水準の確保を目指し、ダイヤ改正においては利用者の利便性に配慮したダイヤの検討を行います。</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>&lt;札幌市乗合バス路線維持対策要綱（抜粋）&gt;（最近改正：令和 3 年 1 1 月 1 2 日）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第 5 条 乗合バス事業者から、市長又は石狩協議会等に対し、札幌市域内の路線の休止又は廃止（以下「路線廃止等」という。）の意思が表明されたときは、市長は、次の各号に掲げる要件をすべて満たす路線（以下「対象路線」という。）のうち、路線を維持しなければ市民の日常生活に大きな支障が生じると市長が認めるものについて、当該表明を行った乗合バス事業者（以下「申出者」という。）を除く石狩協議会の構成員である乗合バス事業者に対し、当該路線運行の継承について、意向の確認を行うものとする。</li> </ul> <p>(1) 路線廃止等について、当該路線沿線の住民等の同意が得られていないこと。</p> <p>(2) 路線の停留所が市街化区域内の住居及び公共的施設の建築が制限されている区域以外にあること。</p> <p>(3) 次のいずれかに該当する停留所が複数あること。</p> <p style="padding-left: 20px;">ア 次の要件をすべて満たす停留所。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(ア) 軌道系交通機関（JR 線及び地下鉄）の駅を中心とする半径 750m の範囲内にないこと。</li> <li>(イ) 路面電車の停留場を中心とする半径 300m の範囲内にないこと。</li> <li>(ウ) 路線以外のバス路線の停留所を中心とする半径 500m の範囲内にないこと。</li> </ul> <p style="padding-left: 20px;">イ ア以外の停留所であって、路線にある停留所から路線を有する系統の起終点間にある停留所へ移動する場合に、路線以外の公共交通を利用することで、路線を利用するときと比較して大幅に上回る料金及び時間を要することとなる停留所。</p> </div>
取組主体	交通事業者、行政

取組2) 路線再編による運行効率化

取組内容

市内公共交通機関の役割分担及び通勤・通学時間帯の需要等に配慮しつつ、ダイヤ改正の機会を活用した路線の再編を徐々に進め、利便性を可能な限り維持しながら運行効率化に努めます。

- ①バスと地下鉄が並走する区間においては、郊外から都心に直行するバスを需要に応じて地下鉄駅でフィーダー化することにより、地下鉄駅－都心間の重複便の集約を図ります。フィーダー化にあたっては、運行経路や既存のバスターミナル等の配置状況も踏まえて実施することとし、新たな待合機能やバス待機場所等の必要性について検討します。
- ②フィーダー化を伴わないものであっても、重複・近接した複数のバス路線がある場合は、路線の集約による運行効率化を検討します。
- ③複数のバス事業者により重複して運行が行われている区間における等間隔運行や、わかりやすいダイヤの設定など、利便性向上に努めます。

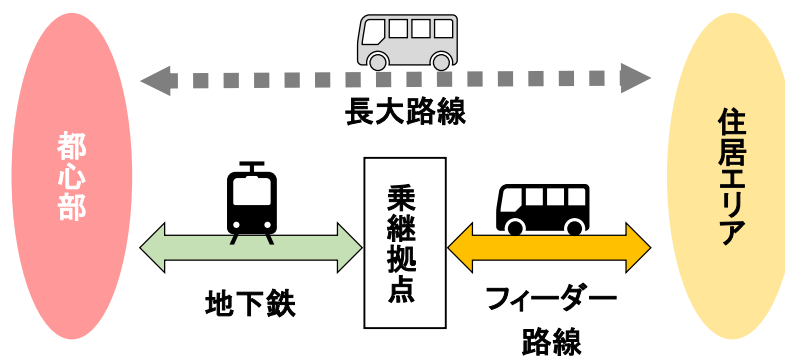


図 3.1 フィーダー化のイメージ

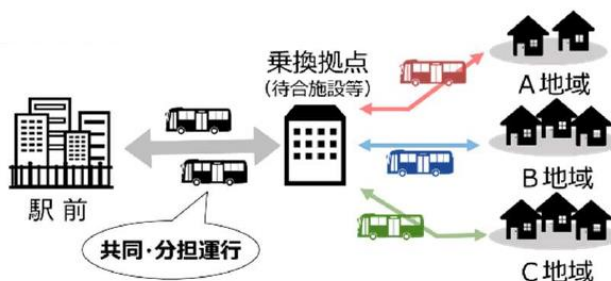


図 3.2 フィーダー化に伴う便の集約のイメージ

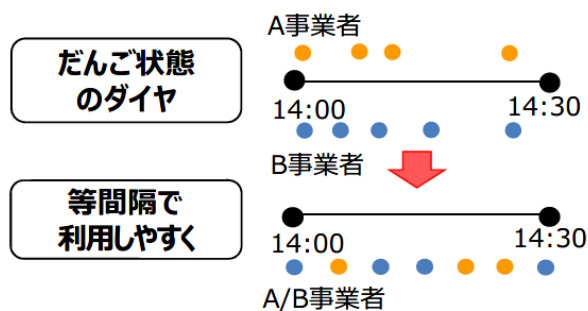


図 3.3 等間隔運行のイメージ

取組主体

交通事業者、行政

取組3) バスーバス乗継割引の導入検討	
取組内容	バス路線の再編において一定の利便性を確保するための手法として、SAPICAを活用したバスーバス乗継割引の導入を検討します。
取組主体	交通事業者、行政

取組4) 連節バスの導入検討	
取組内容	<p>需要の大きな路線における輸送力向上のため、連節バスの導入可能性について検討を行います。</p>  <p>図 3.4 連節バスの他都市事例（横浜市「BAYSIDE BLUE」  <a href="https://www.city.yokohama.lg.jp/kotsu/bus/norikata/baysideblue.html">https://www.city.yokohama.lg.jp/kotsu/bus/norikata/baysideblue.html</a>)</p>
取組主体	交通事業者、行政

施策 1-2：地域の実情に合った移動手段の確保

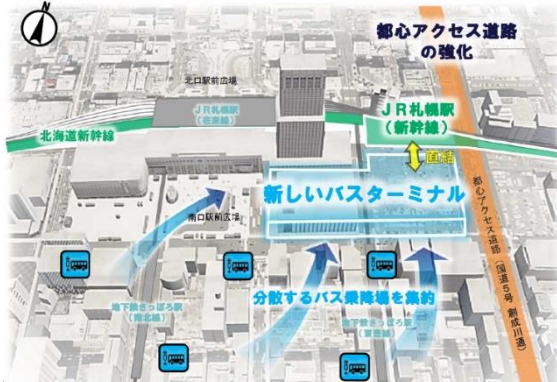
取組 5) 新たな生活交通（バス代替交通）の導入	
取組内容	極端に需要が少なくなるなど、やむを得ずバス路線の廃止が見込まれ、「札幌市乗合バス路線維持対策要綱」に基づく面的なネットワークが維持できなくなる恐れがある場合に、札幌市が主体となり、地域特性に応じた新たな生活交通の導入を検討します。
取組主体	行政

取組 6) 小型車両・デマンド交通等への転換	
取組内容	大型の路線バスによる運行の維持が困難となった地域において、バス事業者が車両の小型化やデマンド交通等、地域特性に応じた形の運行へ転換することにより路線の維持を図る場合に、行政が支援を行います。
取組主体	交通事業者、行政

指摘事項（基本方針の見直し）に対応

取組 7) 地域主体の移動手段の確保（地域交通支援制度）	
取組内容	<p>地域が主体となりながら、既存の公共交通で対応が難しい需要に対して、地域住民・交通事業者・行政の三者協働により新たな地域の移動手段を確保する活動を実現するため、その計画や実証運行、本格運行など、段階に応じて行政が支援を行い、活動を後押しする制度を構築します。</p> <div data-bbox="443 1061 1382 1637" data-label="Diagram"> <p><b>地域のみなさま</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>①課題把握・合意形成             <ul style="list-style-type: none"> <li>・検討組織(5名以上)の立ち上げ</li> <li>・地域で話し合い・意識調査</li> </ul> </li> <li>②運行計画の作成             <ul style="list-style-type: none"> <li>・ルート・停留所位置等の検討</li> <li>・運行事業者の選定・見送り依頼</li> </ul> </li> <li>③運営・利用促進             <ul style="list-style-type: none"> <li>・運営組織の立ち上げ</li> <li>・利用促進の取り組み</li> </ul> </li> </ul> <p><b>運行事業者</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>①地域密着の取り組み             <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域ニーズに合った提案</li> <li>・地域社会への貢献</li> </ul> </li> <li>②安全・安心な運行             <ul style="list-style-type: none"> <li>・安全で信頼される運行</li> <li>・経費削減の努力</li> </ul> </li> </ul> <p><b>仙台市</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>①技術的・財政的な支援             <ul style="list-style-type: none"> <li>・検討会への参加、専門家派遣</li> <li>・運行にかかる経費の一部補助</li> </ul> </li> <li>②関係者との調整             <ul style="list-style-type: none"> <li>・国、道路・交通管理者等との調整</li> <li>・バス・タクシー事業者との調整</li> </ul> </li> </ul> <p>三者協働の相互作用: 運行委託 (運行事業者から地域のみなさまへ), 安全運行 (地域のみなさまから運行事業者へ), 各種支援 (仙台市から地域のみなさまへ), 相談 (地域のみなさまから仙台市へ), 協力 (運行事業者から仙台市へ), 調整 (仙台市から運行事業者へ).</p> </div> <p>図 3.5 他都市事例（仙台市「みんなで育てる地域交通乗り乗り事業」）</p>
取組主体	交通事業者、行政、市民


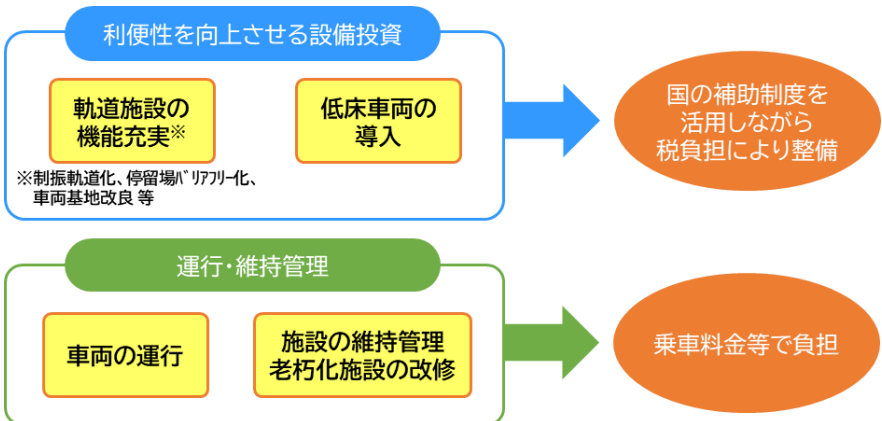
施策 1-3 : 交通結節点等を介した交通モード間の連携


取組 8) 交通結節点等の機能強化	
<p>取組内容</p>	<p>交通結節点を始めとした交通機関の乗継地点において、民間の開発やまちづくりの機会を捉えた施設整備などの機能強化を行うと共に、スムーズに乗継ができるなど、利用者の利便性・快適性の向上を図ります。</p> <p>&lt;札幌駅前バスターミナルの整備&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新幹線駅に直結する新しいバスターミナルを整備するとともに、分散するバス停を集約することで、新たな交通結節空間を創出し、乗合・待合環境の改善、交通の円滑化等を図るため、事業を実施中です。</li> </ul>  <p style="text-align: center;">図 3.6 新しいバスターミナルの整備イメージ (札幌駅交通ターミナル事業計画 (北海道開発局・札幌市))</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・バスターミナル整備までの札幌駅周辺における仮設バス乗降場においては、バス利用者の利便性維持に向け、利用状況の確認等を継続していきます。</li> </ul> <p>&lt;真駒内駅前交通広場について&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・真駒内駅前地区におけるまちづくり検討において、再編コンセプトの 1 つとして、「交通結節機能の再編」が掲げられており、南区の玄関口として、複数の交通手段のスムーズな乗り継ぎが可能で、快適な待合いができる空間を確保し、年間を通じて利便性の高い交通結節機能の実現を目指しています。</li> </ul> <p>※現在『真駒内駅前地区まちづくり計画』の策定作業中</p>
<p>取組主体</p>	<p>交通事業者、行政</p>

【基本方針 2】 持続可能で安定した運営体制の確立

施策 2-1：持続可能な事業運営に向けた取組

取組 9) 持続可能な運営に向けた収支改善	
取組内容	<p>公共交通を将来にわたって持続可能なものとするため、運行に必要な原価に影響する物価の動向や担い手の待遇改善等に対応できるよう、収支改善を進めます。</p> <p>収支改善に向けては、業務や運行の効率化を推進するとともに、適正な運賃のあり方についても継続的に検討を行います。</p> <p>また、行政によるバス路線維持に対する補助等の施策のあり方や、バス車両の調達・支援の考え方についても併せて検討します。</p>
取組主体	交通事業者、行政

取組 9) 持続可能な運営に向けた収支改善 (路面電車)	
取組内容	<p>軌道事業においても、電気料金や資材価格の高騰等に対応するため、安定的な人材確保を前提とした経営効率化に加え、下記の取組みによる経営健全化を目指します。</p> <p>&lt;運賃外収入の増収&gt;</p> <p>軌道事業の経営安定化に向けた運賃外収入の増収策として、低床車両ラッピングをはじめとした、新たな広告媒体の活用を検討します。</p>  <p>図 3.7 低床車両ラッピングの例</p> <p>&lt;利用者負担のあり方の検討&gt;</p> <p>増収策の実施等の経営効率化に取り組んだ上で、今後の収支見通しを踏まえ、利用者負担のあり方 (= 適正な運賃) について検討します。</p> <p>&lt;利便性を向上させる設備投資に対する費用負担&gt;</p> <p>札幌市の路面電車は都心のまちづくりに活用することとしており、路面電車の利便性を向上させる設備投資は、国の補助制度を有効に活用しながら、税負担により整備を進めていきます。</p>  <p>図 3.8 費用負担の分類</p>

取組主体	交通事業者、行政
取組 10) 運転手確保に向けた取組	
取組内容	<p>地域の移動を支える公共交通を将来にわたり維持するために必要なバス・タクシー運転手を確保していくため、運転手の待遇や労働環境の改善に努めるとともに、運転手の新規採用に向けた職業体験会や説明会等のイベントでPR活動を行います。</p>
	
	<p>図 3.9 新規採用に向けた情報発信の実施例 (一般社団法人北海道バス協会、北海道)</p>
取組主体	交通事業者、行政

取組 11) 事業者間での協働による取組の検討	
取組内容	<p>運行効率化・利便性向上における複数事業者間の協働においては、必要に応じて独占禁止法特例法の適用を視野に入れたうえでの検討を行います。</p> <p>例として、複数のバス事業者により重複して運行が行われている区間における共同・分担運行や等間隔運行によるわかりやすいダイヤの設定、バスとタクシーや路面電車など、異なる交通モード間での連携等が考えられます。</p>
取組主体	交通事業者、行政



施策 2-2：新技術等の活用の検討

取組 12) 新たな決済手段の活用検討	
取組内容	札幌圏においては公共交通の決済手段として交通系 IC カードが利用可能ですが、更なる利用者の利便性向上に向けて、クレジットカードによるタッチ決済等の新たな決済手段や MaaS (Mobility as a Service) 等の活用の可能性について検討します。
取組主体	交通事業者、行政

取組 13) 新たな公共交通システムの導入検討	
取組内容	新たな公共交通システムへの導入を検討している技術は、利便性向上や運行の効率化を図る観点から AI を活用したデマンドシステムや、脱炭素に資する観点から水素燃料車両などの環境配慮型車両等を想定しており、これら技術の活用については、創成川以東地域において社会実験を実施するなど、検討を行います。
取組主体	行政

取組 14) 自動運転に関する動向の研究	
取組内容	公共交通を維持・確保していくために活用の可能性が考えられる自動運転の動向について、最新の情報を収集し、本市における導入可能性の検討を行います。
取組主体	交通事業者、行政

指摘事項（新技術の検討必要性）に対応

【基本方針 3】 利用環境の向上等による利用促進

施策 3-1：わかりやすい運行情報の提供

<p>取組 15) 運行情報発信体制の充実</p>	
<p>取組内容</p>	<p>利用者が公共交通を利用するための情報を得やすくなるよう、交通事業者等のホームページや SNS、スマートフォンアプリ、デジタルサイネージ、GTFS データの活用等により、わかりやすい運行情報等の発信に努めます。</p> <p>&lt;アプリケーション等による運行情報の発信&gt;</p> <div data-bbox="580 533 1273 990" data-label="Image"> </div> <p>図 3.10 スマートフォンを活用した情報提供サービスの例</p> <p>&lt;デジタルサイネージの設置&gt;</p> <div data-bbox="408 1137 1375 1473" data-label="Image"> </div> <p>図 3.11 デジタルサイネージの設置例</p>
<p>取組主体</p>	<p>交通事業者、行政</p>

施策 3-2：待合環境・走行環境等の向上

取組 16) 待合環境の向上	
取組内容	<p>バス停における上屋や、待合場所におけるデジタルサイネージ等の設置にと いった、待合環境の向上について、利用状況を踏まえながら検討を行います。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p style="text-align: center;">図 3.12 バス停下屋およびサイネージの設置例</p>
取組主体	交通事業者、行政

取組 17) バスターミナル機能の維持	
取組内容	<p>札幌市が所有する市内バスターミナルについて、施設ごとの運営状況やバス ネットワークの再編状況も踏まえながら、計画的な維持保全、改修等を実施し ていきます。</p>
取組主体	交通事業者、行政

取組 18) 路面電車の活用及び機能向上

取組内容

路面電車の快適性及び利便性向上を進めることで利用促進を図り、まちの賑わいを創出します。併せて、低床車両や停留場・架線柱を共通のコンセプトのもとでデザインし、魅力的な都市空間を創出します。

<既設線の機能向上>

路面電車の快適性向上にむけて、振動や騒音を抑える制振軌道化を実施し、乗り心地の向上を図ります。

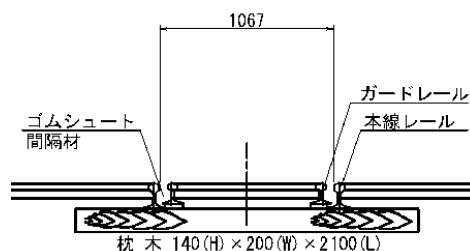


図 3.13 制振軌道化のイメージ

<停留場のバリアフリー化>

取組 20) 旅客施設のバリアフリー化 参照。

<車両基地改良>

老朽化対策や耐震補強の必要性に加え、低床車両導入に対する車庫の規模の不足から、低床車両の追加導入に対応する車両基地改良を行います。

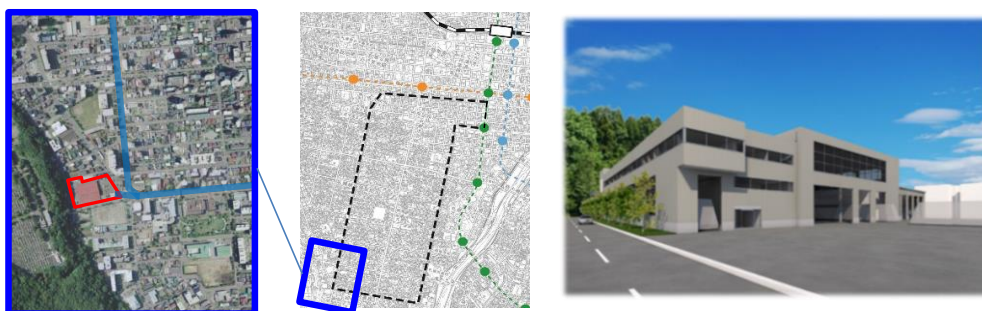


図 3.14 車両基地改良のイメージ

<低床車両の導入>

取組 19) バリアフリー化された車両の導入 参照。

<トータルデザイン>

札幌にしかないデザイン性に優れた車両の走る街並みが、観光客を含む多くの人をひきつけるなど、都心に創られる新しい風景が、札幌の新たな魅力となります。



図 3.15 トータルデザインのイメージ

取組主体

行政

施策 3-3 : バリアフリー化や脱炭素化の推進

取組 19) バリアフリー化された車両の導入 (路線バス、タクシー)	
取組内容	<p>誰もが使いやすい公共交通の実現に向けて、ノンステップバス、ユニバーサルデザインタクシーなどバリアフリー化された車両を、車両の更新時期などに併せた導入を図ります。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">   </div> <p style="text-align: center;">図 3.16 バリアフリー化車両 (バス・タクシー) の例</p>
取組主体	交通事業者、行政

取組 19) バリアフリー化された車両の導入 (路面電車)	
取組内容	<p>路面電車では、平成 27 年 12 月の路線ループ化と同時期に、新型低床車両を導入しており、今後も継続的に導入を進めます。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">   </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center; margin-top: 10px;">    </div> <p style="text-align: center;">図 3.17 バリアフリー化車両 (路面電車)</p>
取組主体	行政

取組 20) 旅客施設のバリアフリー化	
取組内容	<p>「札幌市バリアフリー基本構想 2022」に示す基本方針等に基づき、バスターミナルや路面電車停留場等の旅客施設のバリアフリー化を推進します。</p> <p style="text-align: center;"><b>(1) 旅客施設</b></p> <p>【札幌市の基本方針】</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>&lt;地下鉄&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・バリアフリールートの変更の充実を図ります。</li> <li>・一般旅客用トイレの洋式化などを実施します。</li> <li>・ホーム・コンコースに設置する案内標識やホーム案内放送を改修します。</li> <li>・南北線・東西線の車内表示器などを更新します。</li> </ul> <p>&lt;JR駅&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国の基本方針<sup>*1</sup>に基づき、地域の支援の下、鉄道駅の構造等の制約条件を踏まえ、バリアフリー化を進めます。</li> </ul> <p>&lt;バスターミナル&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国の基本方針<sup>*1</sup>に基づき、バスターミナルのバリアフリー化を進めます。</li> </ul> </div> <p>【公共交通特定事業】</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>&lt;地下鉄&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・駅周辺施設や駅の利用者数の状況を勘案しながら、エレベーター等の設置により、バリアフリールートの変更の充実を図る（大谷地駅、新さっぽろ駅など）</li> <li>・一般旅客用トイレの洋式化やオストメイト用設備等のバリアフリー機能分散などの改良整備などを実施（3駅/年程度）</li> <li>・ホーム・コンコースに設置する案内標識等を多言語化（4か国5言語）し、ピクトグラム（JIS）を統一</li> <li>・ホーム案内放送設備を各線ごとに男女別の音声案内へ改修</li> <li>・南北線・東西線の案内表示器をカラーユニバーサルデザイン（CUD）認証のフルカラーLED表示器へ更新</li> </ul> <p>&lt;JR駅&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・段差解消を検討（篠路駅（鉄道高架化に係る都市計画事業）、上野幌駅、発寒中央駅）</li> </ul> <p>&lt;バスターミナル&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・トイレのバリアフリー化<sup>*2</sup>等を検討（円山、北24条など）</li> </ul> </div> <p style="font-size: small;">※1：国の基本方針（鉄軌道駅及びバスターミナルより抜粋）  平均利用者数が3,000人/日以上である旅客施設及び平均利用者数が2,000人以上3,000人未満/日で重点整備地区内の生活関連施設に位置付けられている旅客施設について、令和7年度までに、原則として全ての旅客施設でバリアフリー化を実施する。  ※2：平均利用者数が3,000人/日以上を主要なバスターミナル13施設のうち、令和2年度時点でオストメイト対応型トイレが利用可能な施設は9施設。</p> <p>【その他の事業】</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>&lt;地下鉄&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ホームと車両の段差及び隙間の縮小に向けた取組を進める</li> </ul> <p>&lt;路面電車停留場&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路拡幅事業に併せた乗降場幅の拡幅や嵩上げ・スロープ設置</li> </ul> <p>&lt;交通結節点&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・駅前広場等における乗継機能強化の検討（新札幌駅前広場の改修など）</li> </ul> </div> <p style="text-align: center;">図 3.18 札幌市バリアフリー基本構想 2022（抜粋）</p>
取組主体	交通事業者、行政

取組 20) 旅客施設のバリアフリー化（路面電車）

取組内容

路面電車の停留場については、ホーム幅を確保するため、道路の拡幅事業と進捗を合わせて、バリアフリー化を推進します。



- ・車両との段差解消
- ・停留場の幅確保
- ・スロープ、手すりの設置



図 3.19 路面電車の停留場のバリアフリー化

取組主体

行政

取組 21) 脱炭素につながる次世代自動車の導入検討

取組内容

省エネルギー、温室効果ガス（CO<sub>2</sub>）排出削減等を実現するための公共交通のグリーン化に向け、環境に優しい次世代自動車（燃料電池自動車、電気自動車等）の導入の可能性について、検討を行います。

取組主体

交通事業者、行政

施策 3-4：公共交通の利用促進に向けた取組の推進

取組 22) 小学生へのモビリティ・マネジメントの実施	
<p>取組内容</p>	<p>子どもたちが公共交通の意義や役割について学び、将来にわたって公共交通を含めた多様な交通手段を上手に利用できるよう、小学生を対象とした交通環境学習の機会を提供します。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">  </div> <p style="text-align: center;">図 3.20 モビリティ・マネジメント教育の資料（小学校 3 年生向け）</p>
<p>取組主体</p>	<p>行政</p>

取組 23) 企画券等による需要喚起	
<p>取組内容</p>	<p>札幌市民や観光客等の来訪者に公共交通機関の利用を促すため、例えば乗り放題チケットや、観光・商業施設等と連携したパック券、割引券等といった需要喚起につながる商品の企画販売を推進します。</p>
<p>取組主体</p>	<p>交通事業者</p>