

資料編

1. 札幌市公共交通協議会

計画の策定に当たり、交通事業者、関係団体、関係行政機関、地域公共交通の利用者、学識経験者で構成する「札幌市公共交通協議会」を設置し、検討を行った。

(1) 委員名簿

(計画策定時点・敬称略。所属団体・役職および氏名の()内は前任者を示す)

協議会設置要綱上の区分	所属団体・役職	氏名
札幌市職員	札幌市まちづくり政策局 公共交通担当部長	和田 康広 (柳沼 孝弘)
地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第2条第2号に規定する公共交通事業者等の代表者	札幌市交通局 事業管理部長	白石 一弘 (川本 明)
	一般財団法人札幌市交通事業振興公社 事務局長	蒸野 直樹 (久保田 史)
	札幌ばんけい株式会社 代表取締役社長	井上 浩勝
	ジェイ・アール北海道バス株式会社 常務取締役 バス事業本部副本部長 営業部長	山内 近
	株式会社じょうてつ 自動車部 運輸グループ 部長	八島 弘樹
	北海道中央バス株式会社 取締役執行役員 バス事業部長 (取締役常務執行役員 運輸部長)	田下 義則 (岡田 浩司)
	北海道旅客鉄道株式会社総合企画本部 地域計画部長	野澤 憲士 (長屋 勝俊)
公共交通事業者等が組織する団体の代表者	一般社団法人札幌ハイヤー協会 専務理事	鈴木 康治
	札幌地区バス協会 事務局 (一般社団法人北海道バス協会 常務理事)	瀧田 修 (今 武)
一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体の代表者	北海道地方交通運輸産業労働組合協議会 事務局長	加藤 裕幸
関係行政機関の代表者	国土交通省北海道運輸局札幌運輸支局 首席運輸企画専門官	經亀 真利
	国土交通省北海道運輸局鉄道部 計画課長	呉 憲一郎 (大友 晃司)
	国土交通省北海道開発局札幌開発建設部 都市圏道路計画課長	酒井 聡佑 (石井 智章) (小林 将)
	北海道石狩振興局地域創生部 地域政策課長 (地域政策課 主幹)	杉村 勝彦 (岩佐 英世)
	北海道警察本部交通部 交通規制課長	中村 勉 (平畑 勉)
地域公共交通の利用者	公益社団法人札幌市身体障害者福祉協会 会長	浅香 博文
	札幌市PTA協議会 理事 (副会長)	志摩 俊憲 (壽原 智子)
	公益社団法人札幌消費者協会 理事	三澤 健
学識経験者	石川公認会計士事務所 所長	石川 信行 【副会長】
	国立大学法人福島大学人文社会学群経済経営学類 教授	吉田 樹 【会長】
	国立大学法人北海道大学 名誉教授	黒田 重雄

(2) 札幌市公共交通協議会の開催経緯

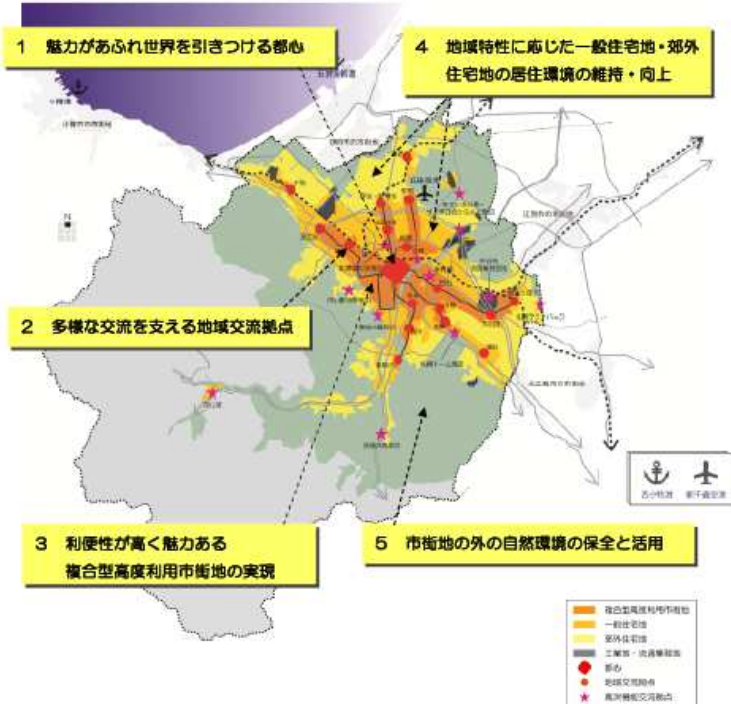
	日時	議題
第1回 協議会	令和5年1月24日 (火) 14:00 ～	①各種規定の制定について ②会長・副会長の選任及び監事の指名について ③部会設置及び委員指名について ④情報提供(地域公共交通活性化再生法について) ⑤札幌市地域公共交通計画の策定について
第2回 協議会	令和5年3月9日 (木) 14:00 ～	①令和5年度予算(案)について ②情報提供(都市内公共交通のデザインー地域公共交通計画の策定と実施方策) ③札幌市地域公共交通計画の策定について
第3回 協議会	令和5年7月20日 (木) 14:00 ～	①令和4年度事業報告および決算について ②令和5年度事業計画(案)について ③路線バス部会の設置について ④札幌市地域公共交通計画の策定について
第1回 バス部会	令和5年8月21日 (月) 13:00 ～	①市内路線バス関連事項について
第2回 バス部会	令和5年10月3日 (火) 15:00 ～	①市内路線バス関連事項について
第4回 協議会	令和5年11月7日 (火) 14:00 ～	①札幌市地域公共交通計画の策定について ②路線バスの協議運賃について
第5回 協議会	令和5年12月12日 (火)～12月19日(火)	①協議運賃部会の設置
第6回 協議会	令和6年1月24日 (水) 15:00 ～	①札幌市地域公共交通計画(中間報告)
第7回 協議会	令和6年7月24日 (水) 14:00 ～	①札幌市地域公共交通計画(案)の協議
第8回 協議会	令和6年10月頃 (予定)	①パブリックコメントの実施結果報告 ②札幌市地域公共交通計画(案)の協議

2. 上位関連計画の概要

(1) 第2次札幌市まちづくり戦略ビジョン（ビジョン編）

策定	2022(令和4)年10月
計画期間	2022(令和4)年度から2031(令和13)年度
位置付け	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
概要	【目指すべき都市像】 「ひと」「ゆき」「みどり」の織りなす輝きが、豊かな暮らしと新たな価値を創る、持続可能な世界都市・さっぽろ 【まちづくりの重要概念】 ユニバーサル(共生) 「誰もが互いにその個性や能力を認め合い、多様性が強みとなる社会」を実現するに当たっては、多様性と包摂性があり、格差なく均等に機会が得られる社会の実現を目指して、移動環境や建物等のバリアフリー化や心のバリアフリーなどを進め、日常生活を始めとして様々な場面における障壁や困難を解消し、誰もが他者とつながり、交流できる環境を整えていくことが必要になります。 そこで、「誰もが多様性を尊重し、互いに手を携え、心豊かにつながる。また、支える人と支えられる人という方向の関係性を超え、双方向に支え合うこと」を「ユニバーサル（共生）」として「まちづくりの重要概念」に定めます。 ウェルネス(健康) 「誰もが生涯健康で、学び、自分らしく活躍できる社会」を実現するに当たっては、人生100年時代の到来を踏まえ、健康寿命の延伸の観点から、働く世代や若年層を対象とした「予防・健康づくり」や、居心地が良く歩きたくなる空間の形成などが必要になるほか、生涯学習や学び直しの場とともに、年齢の枠に捉われず、学習の成果や経験を生かす機会の充実などが求められています。 そこで、「誰もが幸せを感じながら生活し、生涯現役として活躍できること。身体的・精神的・社会的に健康であること」を「ウェルネス（健康）」として「まちづくりの重要概念」に定めます。 スマート(快適・先端) 「誰もが先端技術などにより快適に暮らし、新たな価値の創出に挑戦できる社会」を実現するに当たっては、デジタル技術の急速な進歩を踏まえ、様々な資源を掛け合わせ、新たな価値を生み出していく観点から、スマートシティの推進、スタートアップを創出・育成する環境の整備や知的生産を行う人材の育成のほか、「ゆき」の利活用の取組が必要です。また、気候変動などの地球環境の状況を踏まえ、ゼロカーボンやレジリエンス（自己回復力・強じん性）の向上に資する取組が求められています。 そこで、「誰もが先端技術などの利点を享受でき、生活の快適性やまちの魅力が高まっていること。誰もが新たな価値や可能性の創出に向けて、挑戦できること」を「スマート（快適・先端）」として「まちづくりの重要概念」に定めます。 【「まちづくりの基本目標」における公共交通に係る内容】 「基本目標 18:コンパクトで人にやさしい快適なまち」における目指すべき姿 ・ 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。

(2) 第2次札幌市都市計画マスタープラン

策定	2016(平成28)年3月
計画期間	2015(平成27)年～2035(令和17)年
位置付け	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」
概要	【都市づくりの理念】 S・M・I・L・Es City Sapporo～誰もが笑顔でいきいきとすごせるまちへ～ S: Sustainability、M: Management、I: Innovation、L: Livability Es: Everyone, Economy, Energy, Employment, Ecology, Environment 【都市づくりの基本目標】 《都市づくり全体》 ■ 高次の都市機能や活発な経済活動により、都市の魅力と活力を創出し、道内をはじめ国内外とつながり北海道をリードする世界都市 ■ 超高齢社会を見据え、地下鉄駅の周辺などに、居住機能と生活を支える多様な都市機能を集積することなどにより、円滑な移動や都市サービスを楽しむコンパクトな都市 ■ 自然と調和したゆとりある郊外での暮らしや、利便性の高い都心・地下鉄駅周辺などでの暮らしが選択できるなど、住まいの多様性が確保された札幌らしいライフスタイルが実現できる都市 ■ 公共交通を基軸としたまちづくりの推進や、新たなエネルギーネットワークの構築などによる低炭素都市 ■ 都市基盤が効率的に維持・保全され、都市活動が災害時にも継続できる安全・安心な都市 《身近な地域》 ■ 多様な協議による地域の取組が連鎖する都市 【総合的な取り組みの方向性】  1 魅力があふれ世界を惹きつける都心 2 多様な交流を支える地域交流拠点 3 利便性が高く魅力ある複合型高度利用市街地の実現 4 地域特性に応じた一般住宅地・郊外住宅地の居住環境の維持・向上 5 市街地の外の自然環境の保全と活用 図の凡例 ● 複合型高度利用市街地 ● 一般住宅地 ● 郊外住宅地 ● 工業地・商業地 ● 都心 ● 地域交流拠点 ● 自然環境交流拠点

概要

複合型高度利用市街地

おおむね環状通の内側と地下鉄の沿線、地域交流拠点に位置付けられている JR 駅などの周辺

一般住宅地

複合型高度利用市街地、郊外住宅地、工業地・流通業務地以外の地域

郊外住宅地

札幌市住区整備基本計画などに基づき、低層住宅地を主として計画的に整備してきた地域

工業地・流通業務地

工場などが集積している地区、工業系の土地利用を推進する地区及び流通業務機能が集積している地区

都心

JR 札幌駅北口の一帯、大通東と豊平川が接する付近、中島公園、大通公園の西端付近を頂点として結ぶ区域

地域交流拠点

交通結節点^{※23}である主要な地下鉄・JR 駅の周辺で、都市基盤の整備状況や機能集積の現況・動向などから、地域の生活を支える拠点としての役割を担う地域のほか、区役所を中心に生活利便機能が集積するなどして区の拠点としての役割を担う地域

高次機能交流拠点

産業や観光、文化芸術、スポーツなど、国際的・広域的な広がりをもって利用され、札幌の魅力と活力の向上を先導する高次な都市機能が集積する拠点

【第 5 章 部門別の取組の方向性】における公共交通に係る内容

「5-2 交通」の「(2)総合的な交通ネットワークの確立」の基本方針

- ・ 大量公共交通機関を基軸に、後背圏からのバスネットワークを各駅に接続し、都心等へ向かう広範な交通を大量公共交通機関へ集中させます。
- ・ 各拠点へのアクセス機能の向上など、都市づくりの「基本目標」を支える観点から、地下鉄駅など軌道系交通機関をはじめとした公共交通ネットワークの活用を図ります。
- ・ 各交通機関の相互連携による乗継機能の適正な維持と改善、利便性の向上など、公共交通の質的拡充を図ります。

(3) 札幌市立地適正化計画

策定	2016(平成 28)年 3 月
計画期間	概ね 20 年後の 2035(令和 17)年
位置付け	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
概要	【都市づくりの理念、基本目標等】 第 2 次札幌市都市計画マスタープランと一致 【施策の方向性】における公共交通に係る内容 「7-4 交通に関する取組」 【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を図ります。 ＜地下鉄など軌道計交通機関＞ - 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、都心や都心部周辺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。 ◆公共交通の質的充実 - インターネットやロケーションシステムなどを活用した交通情報の提供による利便性の向上を図ります。 - 主要な駅とその周辺の道路を含めた公共空間や車両のバリアフリー化を一体的に推進します。

(4) 札幌市総合交通計画改定版

策定	2012(平成 24)年に当初策定。 その後、社会情勢の変化への対応等のため 2020(令和 2)年 3 月改定
計画期間	[基本的な考え方] 2011(平成 23)年～2030(令和 12)年 [交通戦略] 2019(平成 31)年～2030(令和 12)年
位置付け	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
概要	【目指すべき都市交通の方向性】 ・ 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 【基本方針】 ・ さっぽろの「安全・安心なまちづくり」を支える ・ 市民の「多様な暮らし」を支える ・ 道都さっぽろの顔となる「都心まちづくり」を支える ・ さっぽろの「観光まちづくり」を支える ・ 道内・国内外との「広域連携」を支える ・ 交通システムの充実による「環境首都・札幌」の実現を支える 【公共交通ネットワークの今後の方向性】 ・ 現況の公共交通ネットワークを活用し、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 ・ 公共空間や車両の更なるバリアフリー化、インターネットやロケーションシステム等を活用した交通情報の提供など、質的拡充を図っていく 【公共交通ネットワークの基本的な考え方】 ・ 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、後背圏からのバスネットワーク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

概要

【公共交通ネットワークの構成と役割】

■ 骨格公共交通ネットワーク

- 札幌市の公共交通ネットワークの基軸として、市内及び周辺都市の拠点間を結びとともに、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、市内拠点間及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、都心や都心周辺部での利便性の高い生活を支える役割を担う

■ 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	・ 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駅等の拠点を結び ・ 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び ・ 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

■ タクシー

種 別	役 割
タクシー	・ 個々の利用者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う ・ 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も欠かすことのできない輸送機関

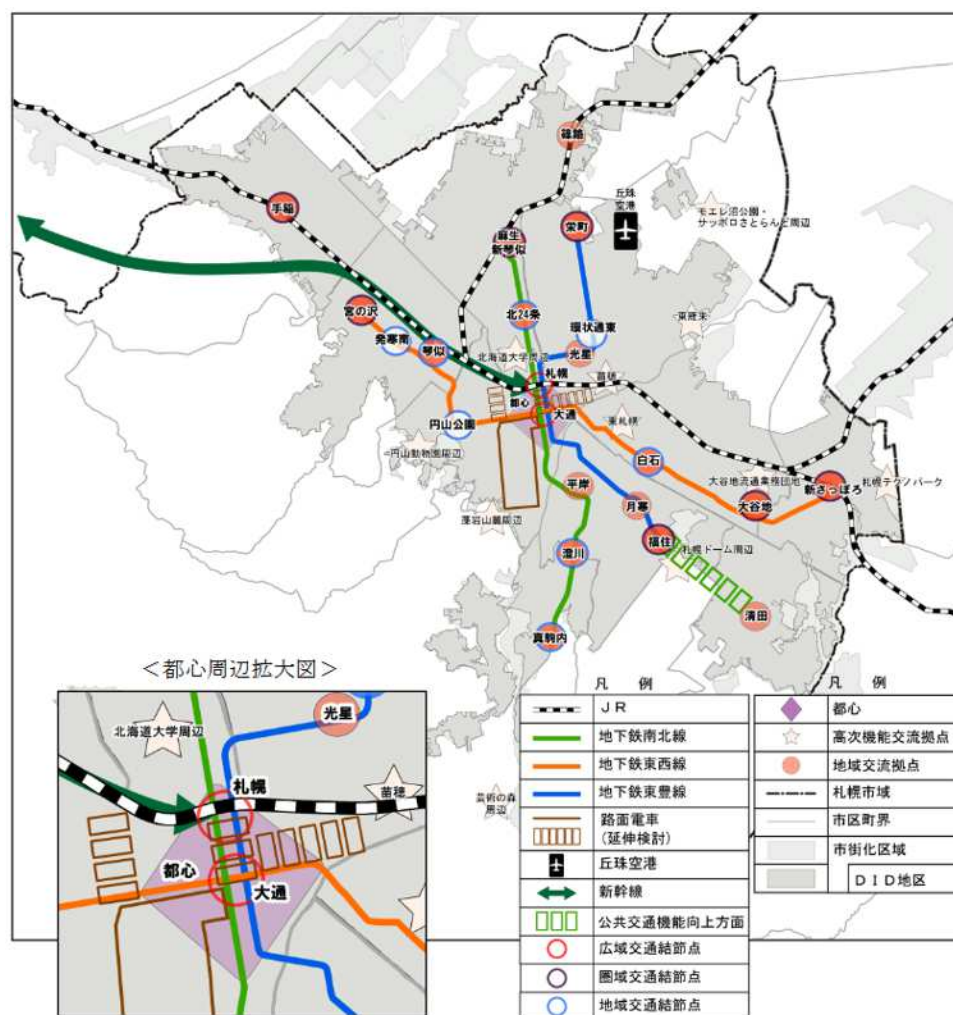
■ 交通結節点

- 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、駐輪場等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	・ 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
圏域交通結節点	・ 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
地域交通結節点	・ 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

概要

◆骨格公共交通ネットワーク図



【交通施策等の体系化(パッケージ化)】における公共交通に係る内容

「2-2 交通施策等の体系化」の

「2-2-2『多様な暮らし』に関する交通施策等の体系化」

- ・ 利便性の高い都心・地下鉄駅周辺などでの暮らしや、自然と調和したゆとりある郊外での暮らしなど、住まいの多様性が確保された札幌らしいライフスタイルを実現するため、地域の状況に応じた持続可能な交通環境の形成を図ります。

(5) 札幌市バス路線維持基本方針

策定	2009(平成 21)年 4 月
位置付け	路線バスを取り巻く経緯と現状を踏まえ、札幌市におけるバス路線維持の枠組み構築に向けた考え方や補助制度等に関する検討結果を取りまとめたもの
概要	【札幌市のバス路線維持の枠組み】 ・ 市営バスの路線移行の実施以後、民間事業者が市内路線バスを維持してきた ・ 路線バス事業を取り巻く厳しい経営環境を踏まえると、路線バスの維持においては札幌市が一定の役割を担っていく必要がある ・ そのため、バス路線のため、一定条件の赤字路線への補助を行うことが必要 【バス路線維持補助制度】 ・ 系統単位で、市営バスからの移行路線とそれ以外(移行外路線)に区分し補助 ・ 対象路線は市内完結系統、補助対象期間において赤字、系統輸送量 150 人以下等の条件を満たしたもの ・ 補助対象経費は、移行路線については実経費、移行外路線については国の補助制度における単価を用いて算定

(6) 札幌市路面電車活用計画

策定	2012(平成 24)年 4 月
位置付け	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
概要	【路面電車の特性・特徴を生かしたまちづくりへの活用】 ・ 高齢者に優しい街づくり ・ 魅力と賑わいのある都心のまちづくり ・ 観光振興など活力あるまちづくり ・ 環境負荷を抑えたまちづくり 【路面電車活用の 3 つの視点と重要取組】 ・ 人の活動を支援促す交通環境づくり ・ 人を引き付ける魅力的な空間づくり ・ 人の交流と新たな賑わいづくり

(7) 道央都市圏の都市交通マスタープラン

策定	2010(平成 22)年 3 月								
位置付け	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/北広島市/石狩市/千歳市/恵庭市/当別町/ 南幌町/長沼町								
概要	【骨格公共交通網の形成】 『2空港・3港湾・1新幹線・鉄道3線・地下鉄3線』 「年間を通じて誰もが安全、安心に暮らせる交通環境」「環境に優しく持続可能な都市を支える交通環境」の実現を図るために、『2空港・2港湾・1新幹線・鉄道3線・地下鉄3線』からなる骨格公共交通網の形成・強化を目指します。 凡 例 <table border="1"> <tr> <td>都市圏コア</td> <td>広域生活拠点</td> </tr> <tr> <td>生活拠点</td> <td>主な産業流通拠点</td> </tr> <tr> <td>主な観光・レジャー拠点</td> <td>広域公共交通軸 (空港・港湾・新幹線・都市間鉄道・バス)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>圏域内公共交通軸 (軌道系・バス)</td> </tr> </table> ＜都市圏コア・広域生活拠点＞ 複数の公共交通の選択が可能であり、バリアフリー化などの乗り換え環境の改善を通じて、歩いて暮らせるまちづくりを目指します。 ＜生活拠点＞ 公共交通の利便性を高め、徒歩や公共交通で基本的な都市機能を利用できるまちづくりを目指します。 なお、鉄道・地下鉄がアクセスしていない生活拠点については、軌道整備やバスアクセスの改善やバス路線維持などを通じて、公共交通利用環境の改善を取り組みます。 ※下図（薄色）は都市圏の交流・連携の構造図（P31参照）	都市圏コア	広域生活拠点	生活拠点	主な産業流通拠点	主な観光・レジャー拠点	広域公共交通軸 (空港・港湾・新幹線・都市間鉄道・バス)		圏域内公共交通軸 (軌道系・バス)
都市圏コア	広域生活拠点								
生活拠点	主な産業流通拠点								
主な観光・レジャー拠点	広域公共交通軸 (空港・港湾・新幹線・都市間鉄道・バス)								
	圏域内公共交通軸 (軌道系・バス)								
概要	【今ある公共交通サービスを維持、充実する施策】 - 公共交通施策1 公共交通機関の維持 - 公共交通施策2 公共交通利用促進に向けた各種取り組み								

	・ 公共交通施策3 交通結節点整備・バリアフリー化 ・ 公共交通施策4 道路空間の再構築(歩行者・自転車空間、緑化、雪処理) ・ 公共交通施策5 駐車場・駐輪場の適正計画 ・ 公共交通施策6 公共交通機関の拡充(基幹的バスの運行等) ・ 公共交通施策7 公共交通機関情報提供 ・ 公共交通施策8 情報技術の活用・ITS ・ 公共交通施策9 車両のバリアフリー化・低公害化
--	---

(8) さっぽろ連携中枢都市圏地域公共交通計画

策定	2023(令和 5)年 6 月
計画期間	2023(令和 5)年度～2027(令和 9)年度
位置付け	持続可能で地域に最適な公共交通ネットワーク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
概要	【圏域の目指すべき将来像】 「住みたくなる」「投資したくなる」、「選ばれる」さっぽろ圏域 【目指すべき将来像】 地域の将来を見据えた持続可能な公共交通ネットワークの構築 【基本方針】 1.地域住民等の広域移動を支える持続可能な広域交通の維持・確保 2.生活圏交通と幹線・広域交通の接続性向上によるシームレスな交通体系の確保 3.公共交通の利用促進による持続性の確保 【施策・事業】 ①広域交通ネットワークの維持・確保に向けた協議・検討 ②バス運転手の確保に向けた活動 ③接続性の強化や乗換に係る利便性の向上 ④公共交通利用の意識醸成に向けた広報活動

3. 意見収集の実施

札幌市民の移動ニーズや公共交通の利用に関する意見等を把握するため、2023（令和5）年1月にバスの利用状況に関するインターネットアンケート調査、2023（令和5）年4月～5月に市民意見調査を実施した。

3.1 バスの利用状況に関するインターネットアンケート調査

市民のバス利用実態（利用頻度、利用目的）やバス利用に関する満足度について調査した。

(1) 調査概要

1) 調査期間

2023（令和5）年1月17日（火）～2023（令和5）年1月21日（土）

2) 調査方法

民間インターネット調査会社が保有するモニターを活用したインターネット調査

(2) 調査結果

1) 回答者数

480 人

2) 年代別内訳

年齢	回答者数	構成比
30 歳代以下	120 人	25.0%
40 歳代	120 人	25.0%
50 歳代	120 人	25.0%
60 歳代以上	120 人	25.0%
合計	480 人	100.0%

3) 居住地区別内訳

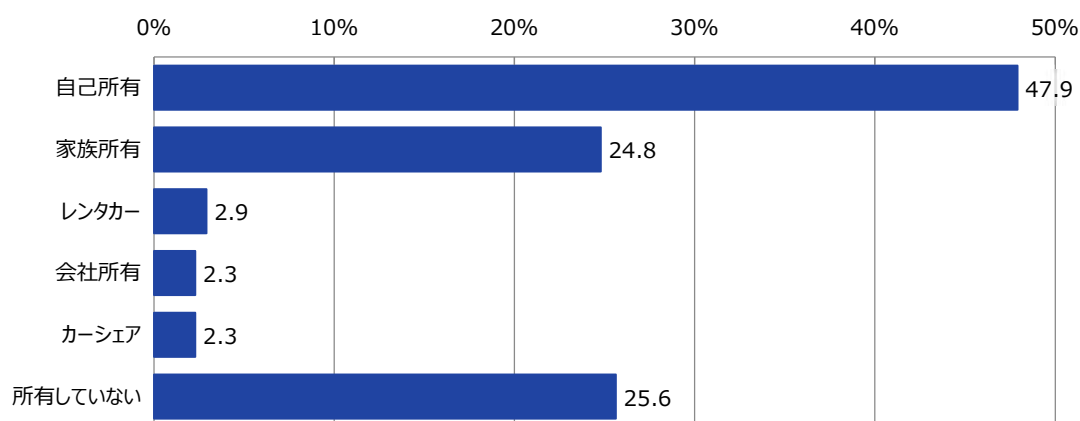
居住地	回答者数	構成比
中央区	87 人	18.1%
北区	58 人	12.1%
東区	58 人	12.1%
白石区	51 人	10.6%
厚別区	36 人	7.5%
豊平区	56 人	11.7%
清田区	23 人	4.8%
南区	28 人	5.8%
西区	46 人	9.6%
手稲区	27 人	7.7%
合計	480 人	100.0%

4) バスの利用状況等に関する回答内訳

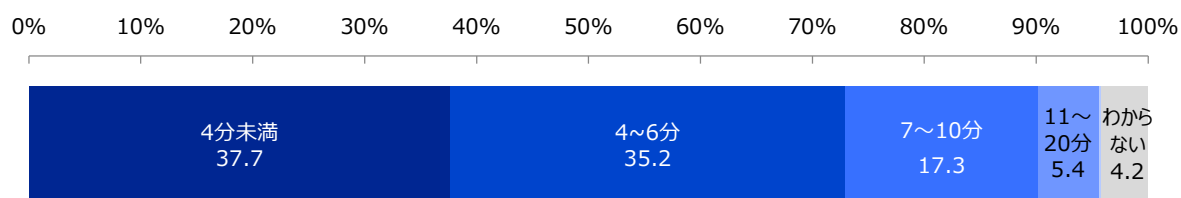
A) 運転免許の保有についてお答えください。



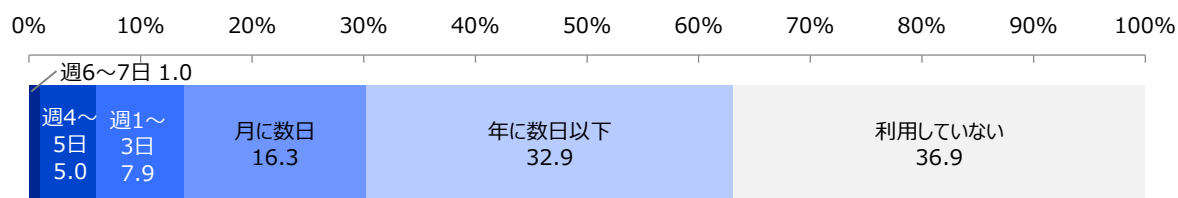
B) 車両（バイク・スクーター含む）の所有についてお答えください。（複数回答）



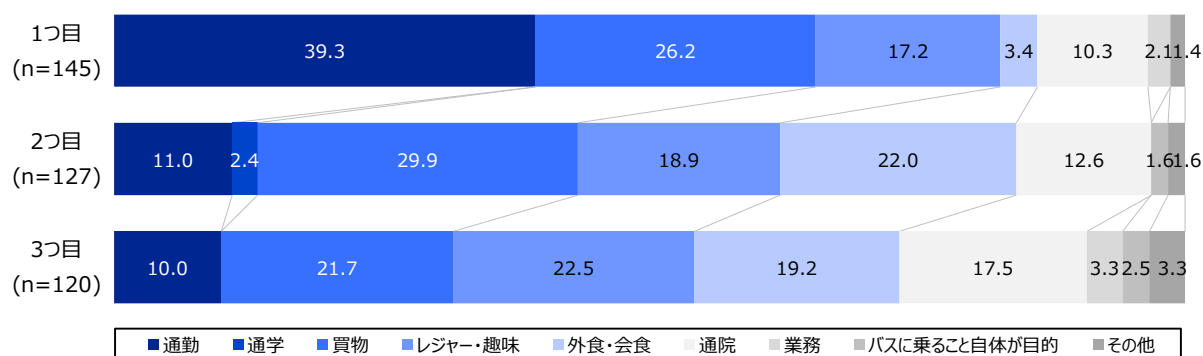
C) 自宅から最寄りのバス停まで、徒歩での所要時間についてお答えください。



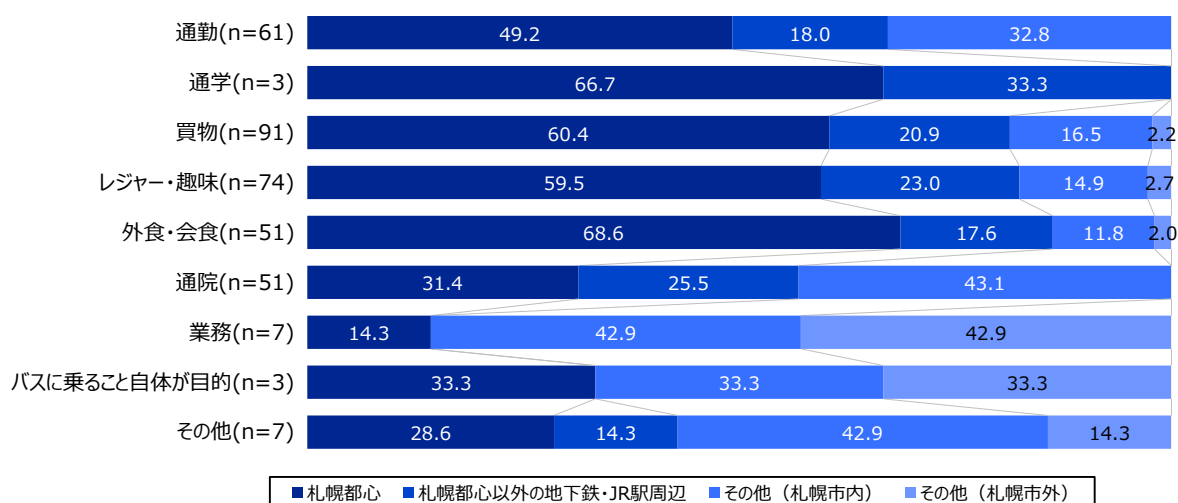
D) バスの利用頻度についてお答えください。



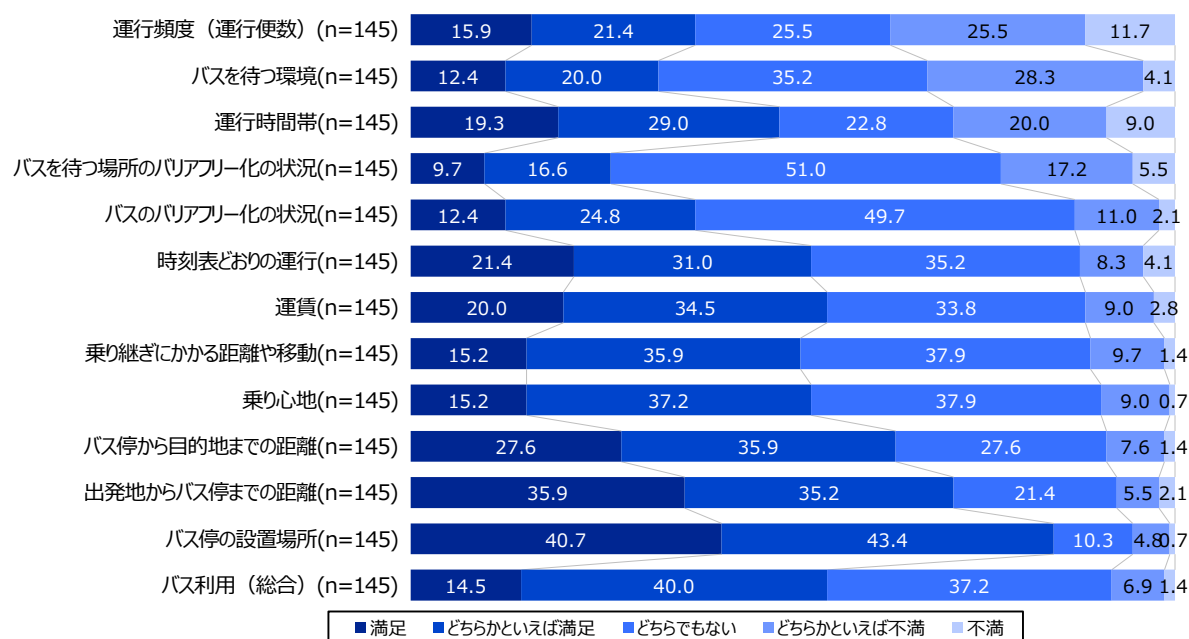
E) バスの利用目的についてお答えください。(3つまで)



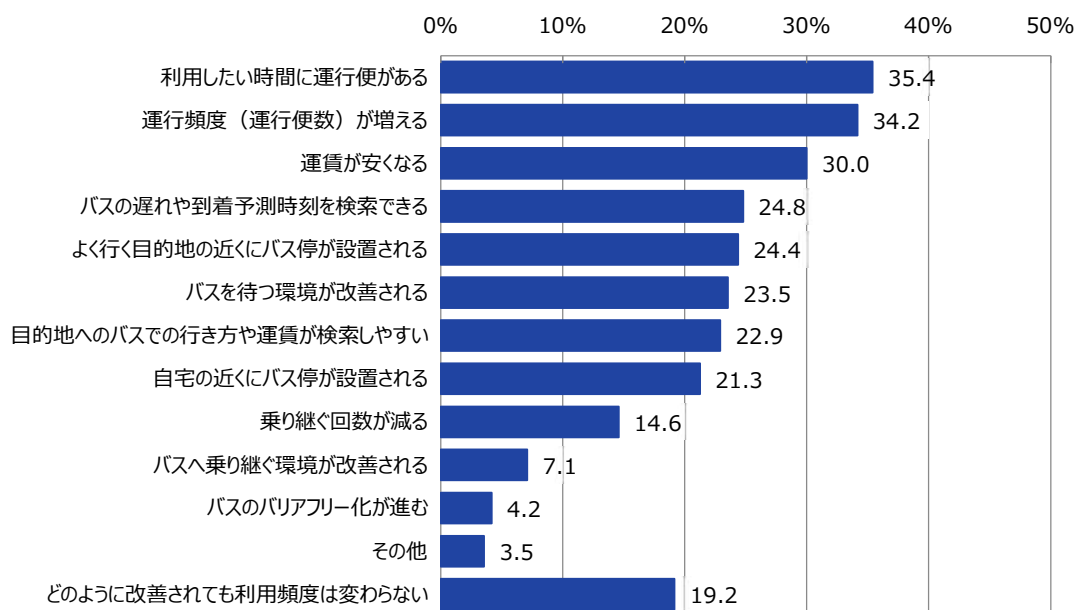
F) 以下の目的でバスを利用する際の主な目的地を教えてください。



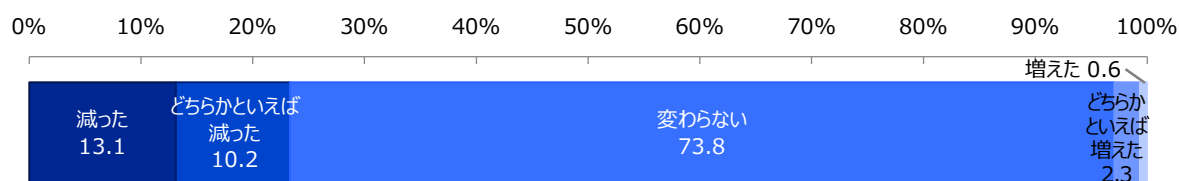
G) バスの利用に関する以下の項目について満足度をお答えください。



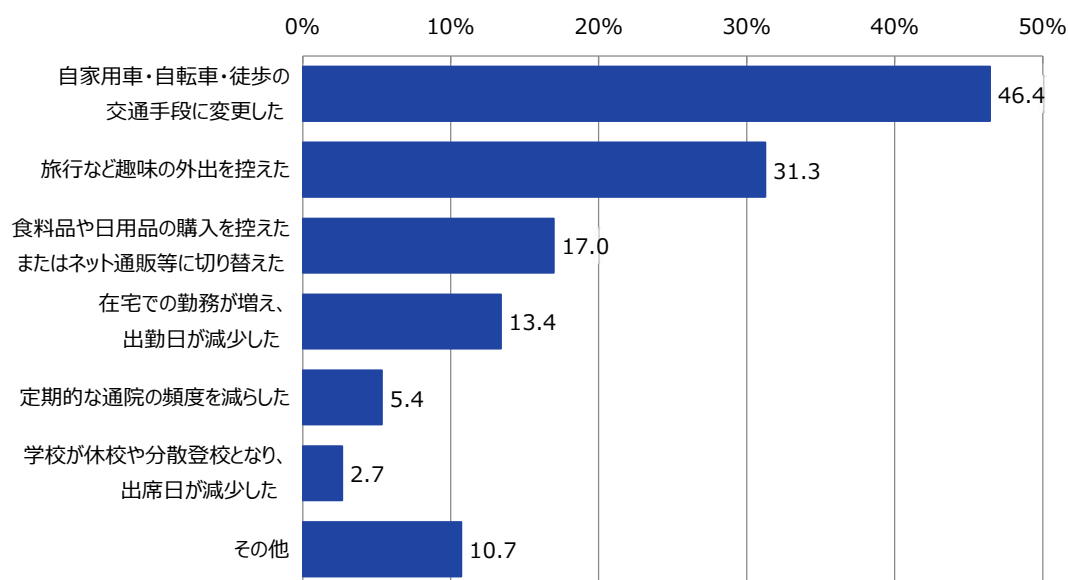
H) あなたはバスをとりまく環境がどのように変われば、今よりバスの利用が増えますか。(複数回答)



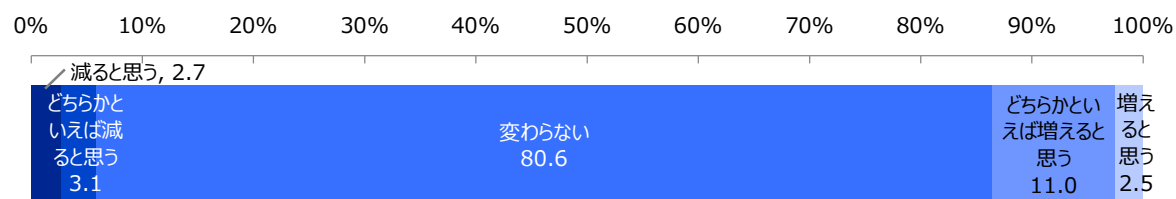
I) 新型コロナウイルス感染症の感染症拡大によるバスの利用頻度の変化についてお答えください。



J) バスの利用頻度が減った理由についてお答えください。(複数回答)



K) 今後、新型コロナウイルス感染症の脅威がなくなった場合のバスの利用頻度の変化についてお答えください。



札幌市のバス交通の現状・課題について情報を提示した上で、バス交通に関する市民意見を調査した。

1) 意見募集期間

2023（令和5）年4月24日（月）～2023（令和5）年5月23日（火）

2) 配布資料

市民意見調査

札幌市のバス交通について、市民意見調査を実施いたします。

いただいたご意見は、札幌市における持続可能な公共交通を形成するための検討となる地域公共交通計画を策定するうえでの参考とさせていただきます。

意見募集期間

令和5年4月24日（月）～令和5年5月23日（火）

アンケート票

※このアンケート票は、札幌市公共交通安全協議会事務局へ送付してください。

札幌市のバス交通について

市民意見調査

札幌市では持続可能な公共交通を形成するための目標となる「地域公共交通計画」を策定するため、令和5年1月に交通安全審議会、利用者、有識者等による札幌市公共交通協議会を設立しました。本協議会で、運転手不足や乗客数減少など公共交通を取り巻く現状が懸念中、「バスが担う役割をどのように維持していくか」をポイントの一つとして議論しており、本市のバス交通が抱える課題の抽出を行うにあたっては、ご利用者の視点からご意見をいただくことが必要と考えております。

つきましては、**本市のバス交通に関するみなさまのご意見を御聞かせください。**

なお、回答にあたっては、以降の【参考情報】もご確認ください。

※地域公共交通計画とは
地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(令和2年11月改正)に基づき、地方公共団体が作成する「地域にわたって望ましい、円滑な運送サービス」の提供を目指すための地域公共交通の基本計画です。

【参考情報】札幌市のバス交通の現状

① 運転手不足により、必要なバス交通が確保できなくなるおそれがあります。

運転手の減少	運転手の高齢化	運行便数の減少
(人) 5年で 152人減	(%) 半数以上が 50・60代 (3割増)	(運行本数) 5年で 1,509便 ダイヤ減

(左図) 市内路線バス(平日朝ラッシュ時)の運転手総数(単位:人)
(右図) 市内路線バス(平日朝ラッシュ時)の運転手年齢構成(単位:人)
(下図) 市内路線バス(平日朝ラッシュ時)の運行本数(単位:本数)

(裏面に続く)

市民意見調査

新型コロナウイルス感染症の影響で、乗客数が減少し、バス事業者の経営は厳しい状況です。

新型コロナウイルス感染症の影響 収支の悪化

収支率が大幅に悪化

路線バスを維持するため 札幌市の補助金も大幅に増額

市の補助額
約26億円

市民意見調査

札幌市 バス交通 市民意見調査 意見用紙

お預けした内容は、個人が特定されないよう編集・集計を行なったうえで、札幌市公共交通協議会および札幌市における関係行政機関において使用・公表させていただきます。

- ホームページの意見募集フォームから送達する機会
<https://www.city.sapporo.jp/sogokotsu/kokyokotsukyugikai/survey.html> からアクセスしてください。
- 郵送の場合：お便りの封筒の右下に〒のマークを切り取り、下記にご意見を記入の上、横折して封筒とし、必ず貼付してください。お返事は不要です。
- ファックスの場合：下記にご意見を記入の上、011-218-6114まで送付してください。
- Eメールの場合：sogokotsu@city.sapporo.jp
- アンケート名称：市民意見。メールアドレスが本人名義かどうか記載してください。下記を必ず書き添えてください。
- 直接お持ち込んだり郵送：下記にご意見を記入の上、まちづくり政策開発局交通計画課内交通課までお持ちください。(中央区北1条西2丁目 本庁舎5階北側)

●<以下年齢>該当する番号に○をつけてください。
 ①19歳以下 ②20代 ③30代 ④40代 ⑤50代 ⑥60代 ⑦70歳以上

●<居住地区>該当する番号に○をつけてください。
 ①中央区 ②北区 ③東区 ④南區 ⑤厚別区 ⑥豊平区 ⑦江別区 ⑧南区 ⑨西区 ⑩石狩区 ⑪札幌市外

●<職業職>該当する番号に○をつけてください。
 ①会社員 ②経営者・役員 ③公務員 ④自由業 ⑤自営業 ⑥パート・アルバイト ⑦学生・生徒 ⑧主婦 ⑨無職 ⑩その他

★ ●<日常利用される市内移動手段>該当する番号を複数記入してください。(複数回答可)
 ①地下鉄 ②路線バス ③バス ④自転車 ⑤タクシー ⑥シェアリング ⑦自動車(マイカー) ⑧バイク ⑨スクーター ⑩自転車 ⑪徒歩 ⑫その他

雪がない時期 _____ 雪がある時期 _____

●札幌市のバス交通に関するご意見

[注] ご意見は、表裏面に記載いただきますようお願いいたします。

③ 今後も札幌市民の移動手段として公共交通の維持が必要となります。

運転免許返納数の増加

免許返納数増

若年層の車離れ

車を運転する
7割→4割

このほか、札幌市公共交通協議会の開催状況は、札幌市公式ホームページに掲載しております。

【アドレス】<https://www.city.sapporo.jp/sogokotsu/kokyokotsukyugikai.html>

※「会議の開催状況」案内にある「第○回」を押下 → 各回の資料をご覧ください。

3) 資料の配布場所

市役所、各区役所、まちづくりセンター、バス・路面電車内、
バスターミナル・営業所、地下鉄駅等

※広報さっぽろで周知

4) 意見提出方法

郵送、FAX、電子メール、札幌市公式ホームページ回答フォーム、持参

(2) 調査結果

1) 回収回答数

1,056 件

2) 年代別内訳

年齢	回答人数	構成比
20 歳未満	19	1.8%
20 歳代	66	6.3%
30 歳代	101	9.6%
40 歳代	236	22.3%
50 歳代	261	24.7%
60 歳代	157	14.9%
70 歳以上	211	20.0%
無回答	5	0.5%
合計	1,056	100.0%

3) 居住地区別内訳

居住地	回答人数	構成比
中央区	123	11.6%
北区	112	10.6%
東区	99	9.4%
白石区	73	6.9%
厚別区	50	4.7%
豊平区	69	6.5%
清田区	69	6.5%
南区	296	28.0%
西区	95	9.0%
手稲区	45	4.3%
札幌市外	22	2.1%
無回答	3	0.3%
合計	1,056	100.0%

4) 意見内訳

No.	意見の分類	回答件数
1	減便・廃止などにより利便性が低下した	161
2	公共交通ネットワークの維持・確保を望む	62
3	増便してほしい、現状の便数を維持してほしい	176
4	減便(日中・最終便の繰り上げなど)をしてほしい	37
5	運行を効率化した方が良い (短絡化、並行区間の廃止、時間分散等)	64
6	乗り継ぎの接続性を改善してほしい	24
7	最終便の繰り下げをしてほしい	153
8	その他便数・運行時間帯に関する意見 (パターンダイヤ、都心直行系統、市内環状バス、循環バス、バス停間隔、回送車両の活用等)	77
9	個別の系統に関する要望	103
10	運賃を値下げしてほしい、値上げしないでほしい	25
11	運賃を値上げした方が良い、値上げもやむを得ない	54
12	運賃制度を見直した方が良い (対キロ区間制、特殊区間制、乗継運賃、深夜割増料金、定期券等)	79
13	割引制度を見直した方が良い (障害者割引、乗り放題きっぷ、敬老優待乗車証、回数券等)	40
14	札幌市の補助金を拡充したほうが良い・継続したほうが良い	47
15	札幌市の補助金を削減したほうが良い	5
16	その他札幌市の補助制度に関する意見 (札幌市補助の対象・内容の拡充、バスの市営化要望)	36
17	運転手の待遇を改善したほうが良い	120
18	新規雇用に向けた取り組みをした方が良い (運転手という職業のPR、育成環境改善)	41
19	代替交通を導入してほしい (デマンド交通、中型・小型化、自動運転等)	85
20	車両のバリアフリー化を進めてほしい (ノンステップバス等)	19
21	車内環境を改善してほしい (車内空調、車内混雑等)	39
22	待合環境を改善してほしい(施設改修、施設における情報提供、冬期除雪等)	60
23	情報提供の方法を改善してほしい (わかりやすい路線図や時刻表の作成、系統番号の見直し、経路検索サービスの利便性向上等)	44
24	走行環境を改善した方が良い	31
25	定時運行してほしい	45
26	安全運行してほしい	9
27	運転手の接客態度を改善してほしい	39
28	利用者マナーを改善してほしい	22
29	バスの運行、運転手等への感謝	83
30	その他バスに関する要望・意見	106
31	その他バス以外に関する意見、意見がないもの	29
32	その他明確な要望・意見が読み取れないもの	127

(区ごとの件数内訳)

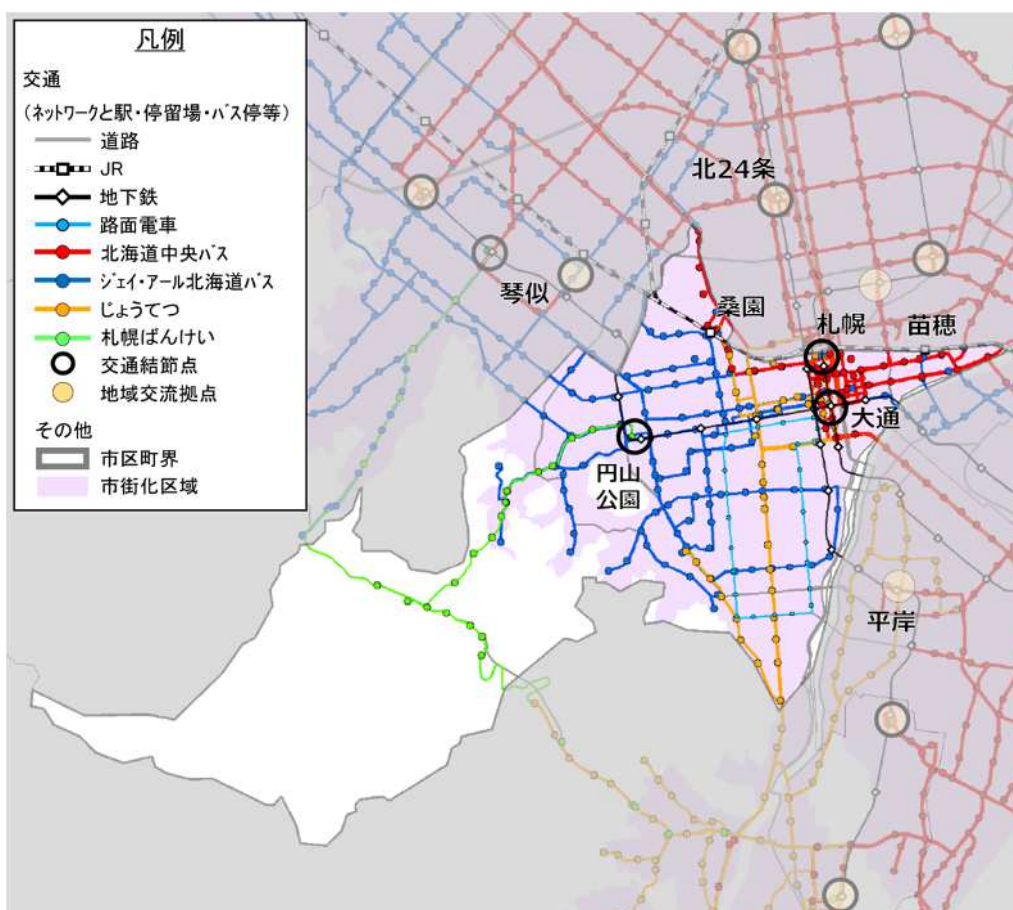
No.	中央区	北区	東区	白石区	厚別区	豊平区	清田区	南区	西区	手稲区	札幌市外	無回答
1	11	26	12	16	4	9	17	43	12	9	2	0
2	5	7	3	4	6	5	2	17	8	3	2	0
3	18	18	24	10	8	8	17	48	12	8	4	1
4	2	7	4	3	2	2	1	12	3	0	1	0
5	10	8	7	2	3	6	3	12	11	2	0	0
6	4	4	2	2	0	1	1	8	1	1	0	0
7	2	5	4	2	4	2	9	115	6	2	1	1
8	14	2	7	11	3	7	4	18	8	1	2	0
9	13	13	11	7	5	7	7	24	9	5	2	0
10	0	1	3	0	1	1	0	18	0	1	0	0
11	7	3	6	2	3	3	7	12	7	3	1	0
12	8	4	9	2	7	4	4	30	4	5	2	0
13	8	4	5	1	3	3	1	7	4	1	2	1
14	6	6	1	4	1	2	4	17	1	4	1	0
15	0	0	1	0	2	1	0	1	0	0	0	0
16	6	2	2	1	4	3	2	11	2	1	2	0
17	19	10	14	3	2	3	13	37	9	7	3	0
18	6	2	4	3	0	2	2	14	4	3	0	1
19	6	6	8	6	4	10	9	21	9	3	3	0
20	4	2	5	0	1	1	3	2	0	1	0	0
21	3	5	6	3	0	2	3	11	3	2	1	0
22	13	10	7	8	6	4	5	4	1	2	0	0
23	4	5	6	5	1	7	4	6	5	0	1	0
24	3	4	3	3	2	2	4	4	5	0	1	0
25	9	6	7	4	2	6	1	4	3	3	0	0
26	1	2	1	0	0	0	0	5	0	0	0	0
27	6	6	4	1	3	2	2	9	6	0	0	0
28	4	1	3	0	2	2	1	7	2	0	0	0
29	13	9	7	1	2	4	0	23	15	7	2	0
30	17	19	6	7	2	8	2	23	14	2	6	0
31	8	2	1	1	2	2	2	6	2	3	0	0
32	21	9	11	9	4	9	5	33	13	8	5	0

4. 区別公共交通の概況

今後、地域の利便性確保に向けた検討を進める上で、交通の状況や生活環境等の区毎の特徴を把握が必要となることから、参考資料として、区別の公共交通の概況を整理した。

※バス路線は 2023（令和 5 年）12 月ダイヤ改正後のもの

(1) 中央区



<地下鉄>

地下鉄 3 路線の 11 駅を擁し、大通駅は 3 路線間の乗り換え、さっぽろ駅は南北線・東豊線と JR 札幌駅の乗り換えが可能である。利用者はさっぽろ駅と大通駅が特に多く、西 11 丁目～円山公園間も多い。

<JR>

2 つの駅（桑園駅、苗穂駅）を擁し、桑園駅は函館本線と札沼線が接続する。※JR 札幌駅は北区に所在

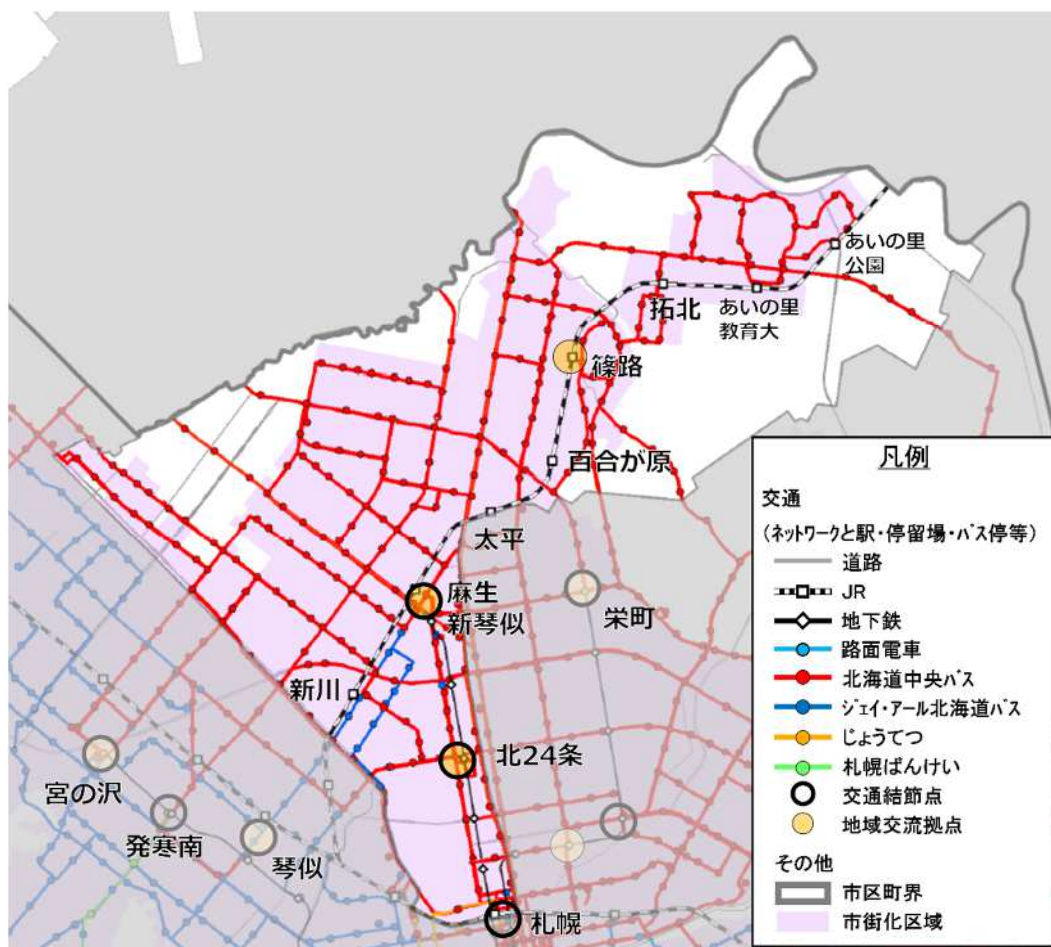
<路面電車>

内回りと外周りの 2 系統が運行しており、24 の停留場がある。運行は中央区内のみで、7 つの停留場で地下鉄との乗り継ぎが可能である。

<路線バス>

主なバス発着場所が 10 箇所あり、中央区を起点・終点とするバスが 3,421 便/日（平日）運行されている。JR・地下鉄に接続する札幌駅や大通駅の周辺を発着する便が多い。北海道中央バス、ジェイ・アール北海道バス、じょうてつ、札幌ばんけいが運行している。

(2) 北区



<地下鉄>

南北線の5駅（麻生駅、北34条駅、北24条駅、北18条駅、北12条駅）を擁す。利用者は麻生駅や北24条駅が多い。

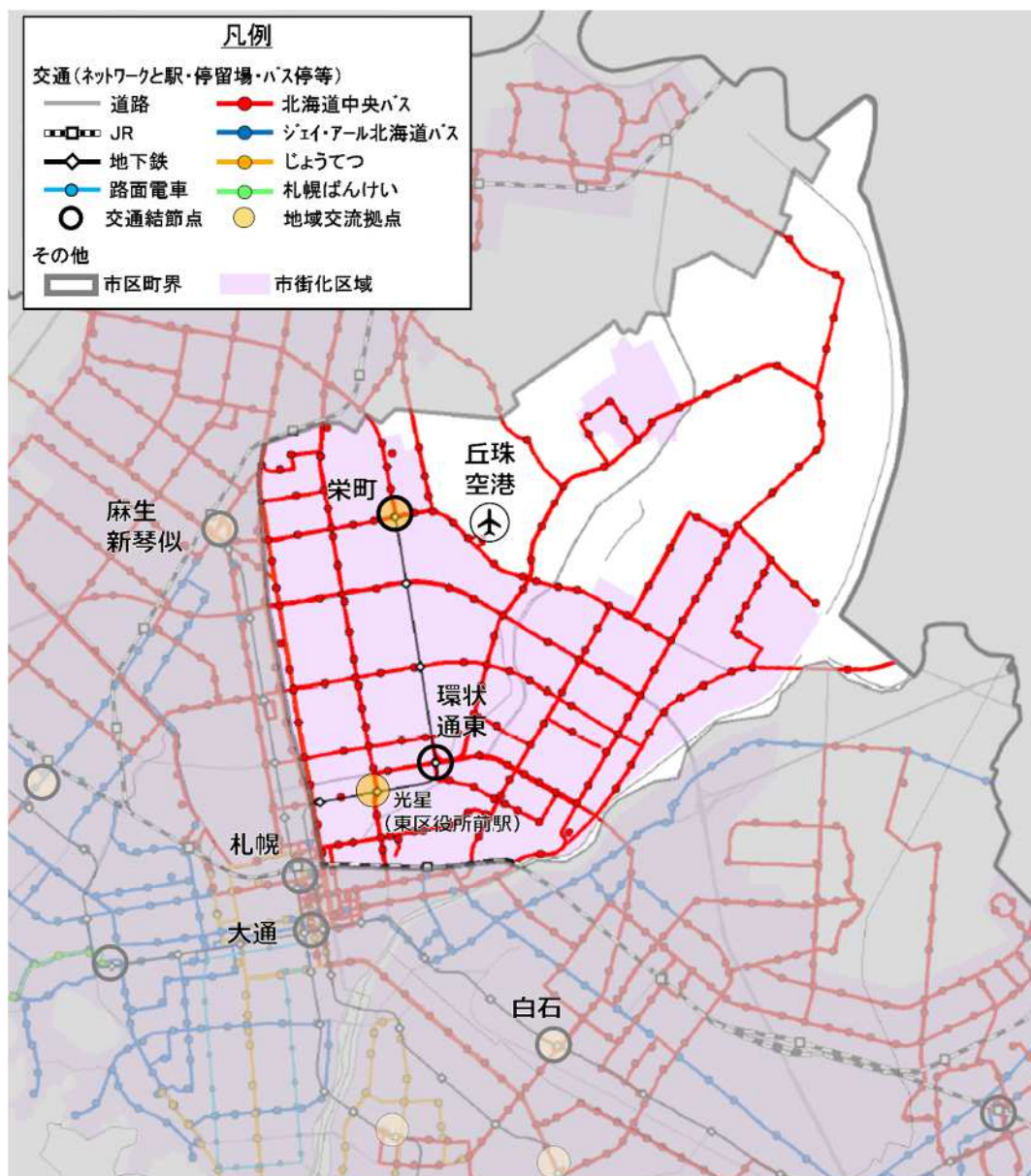
<JR>

9つの駅（札幌駅、新川駅、新琴似駅、太平駅、百合が原駅、篠路駅、拓北駅、あいの里教育大駅、あいの里公園駅）を擁し、札幌駅は地下鉄2路線の乗り換えが可能である。利用者は札幌駅が多い。

<路線バス>

主なバス発着場所が7箇所あり、北区を起点・終点とするバスが2,974便/日（平日）運行されている。地下鉄に接続する麻生駅や北24条駅の周辺を発着する便が多い。また、地下鉄南北線の起終点である麻生駅前には石狩方面に向けた市外連絡路線が多く発着している。北海道中央バスとジェイ・アール北海道バスが運行している。

(3) 東区



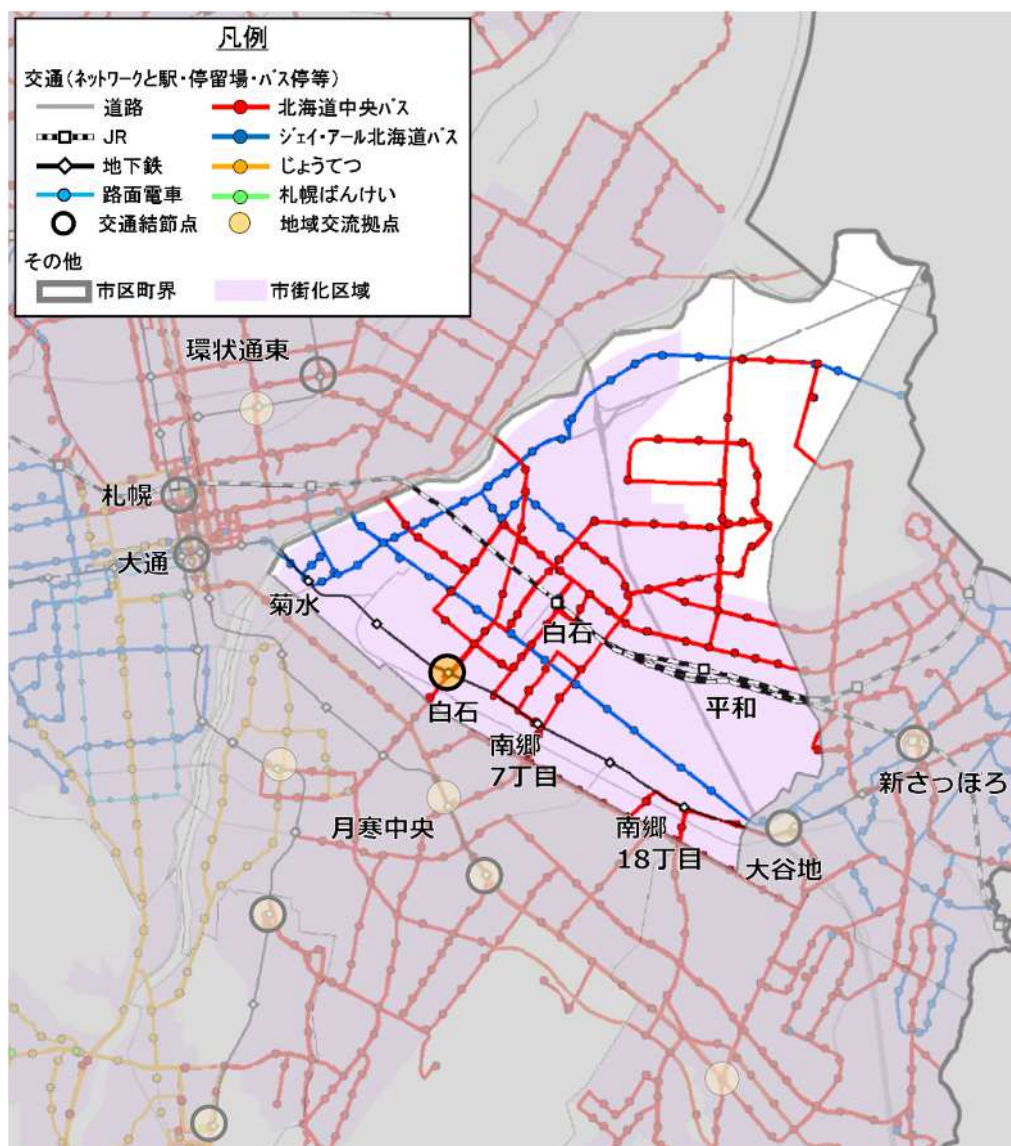
<地下鉄>

東豊線の 6 駅（朝町駅、新道東駅、元町駅、環状通東駅、東区役所前駅、北 13 条東駅）を擁し、朝町駅は丘珠空港へのアクセス駅である。

<路線バス>

主なバス発着場所が 3 箇所あり、東区を起点・終点とするバスが 1,381 便/日（平日）運行されている。地下鉄と接続する環状通東駅周辺を発着する便が多い。また、地下鉄東豊線の起終点である朝町駅からは石狩方面に向けた市外連絡路線が発着している。北海道中央バスが運行している。

(4) 白石区



<地下鉄>

東西線の6駅（菊水駅、東札幌駅、白石駅、南郷7丁目駅、南郷13丁目駅、南郷18丁目駅）を擁す。利用者は白石駅が多い。

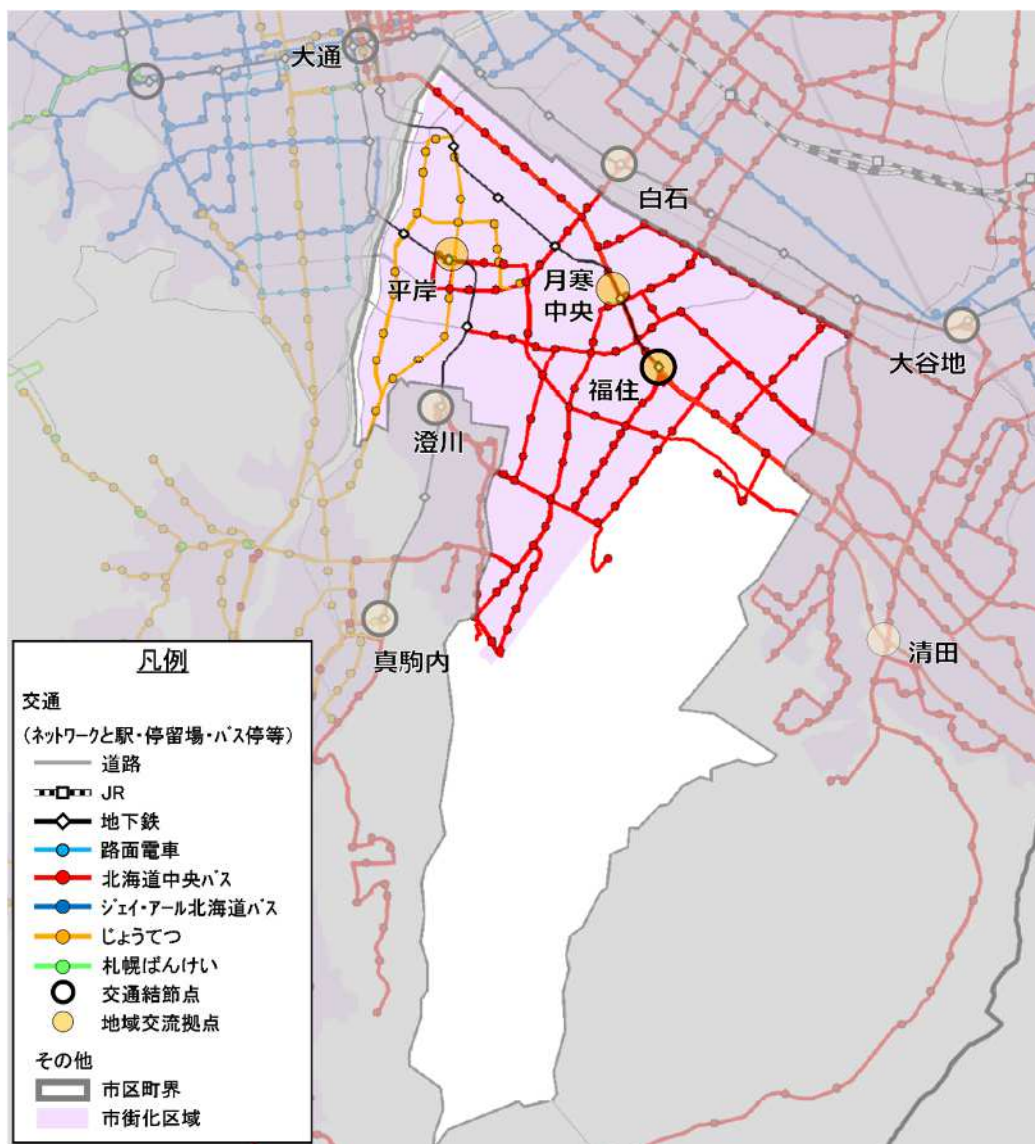
<JR>

2つの駅（白石駅、平和駅）を擁し、白石駅は函館本線と千歳線が接続する。

<路線バス>

主なバス発着場所が5箇所あり、白石区を起点・終点とするバスが810便/日（平日）運行されている。地下鉄に接続する白石駅周辺を発着する便が多い。北海道中央バスとジェイ・アール北海道バスが運行している。

(5) 豊平区



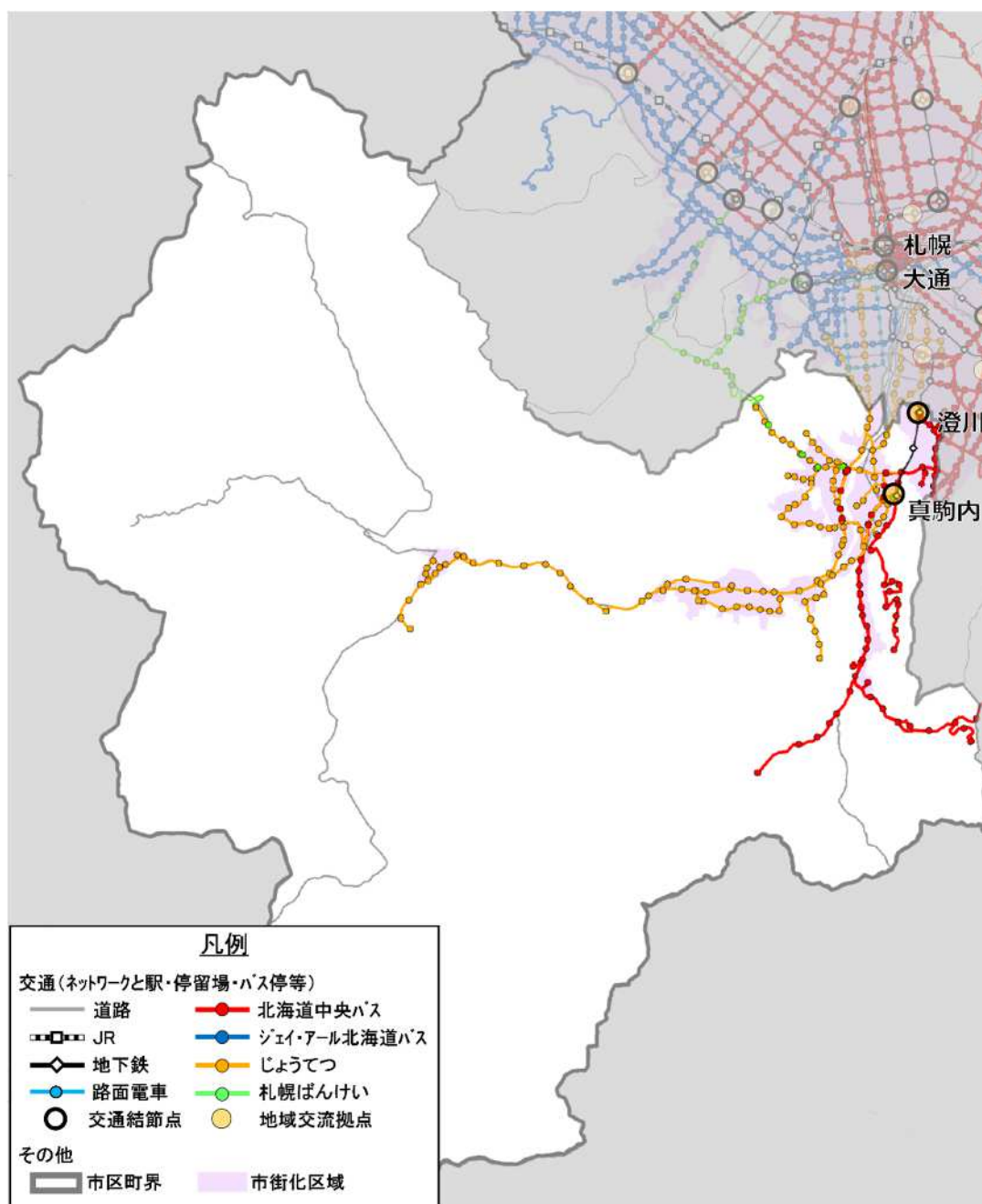
<地下鉄>

南北線の 3 駅（中の島駅、平岸駅、南平岸駅）と東豊線の 5 駅（学園前駅、豊平公園駅、美園駅、月寒中央駅、福住駅）を擁す。利用者は福住駅が多い。

<路線バス>

主なバス発着場所が 5 箇所あり、豊平区を起点・終点とするバスが 1,307 便/日（平日）運行されている。地下鉄東豊線の起終点である福住駅に接続する福住バスターミナルからは北広島方面に向けた市外連絡路線が多く発着している。北海道中央バスとじょうてつが運行している。

(6) 南区



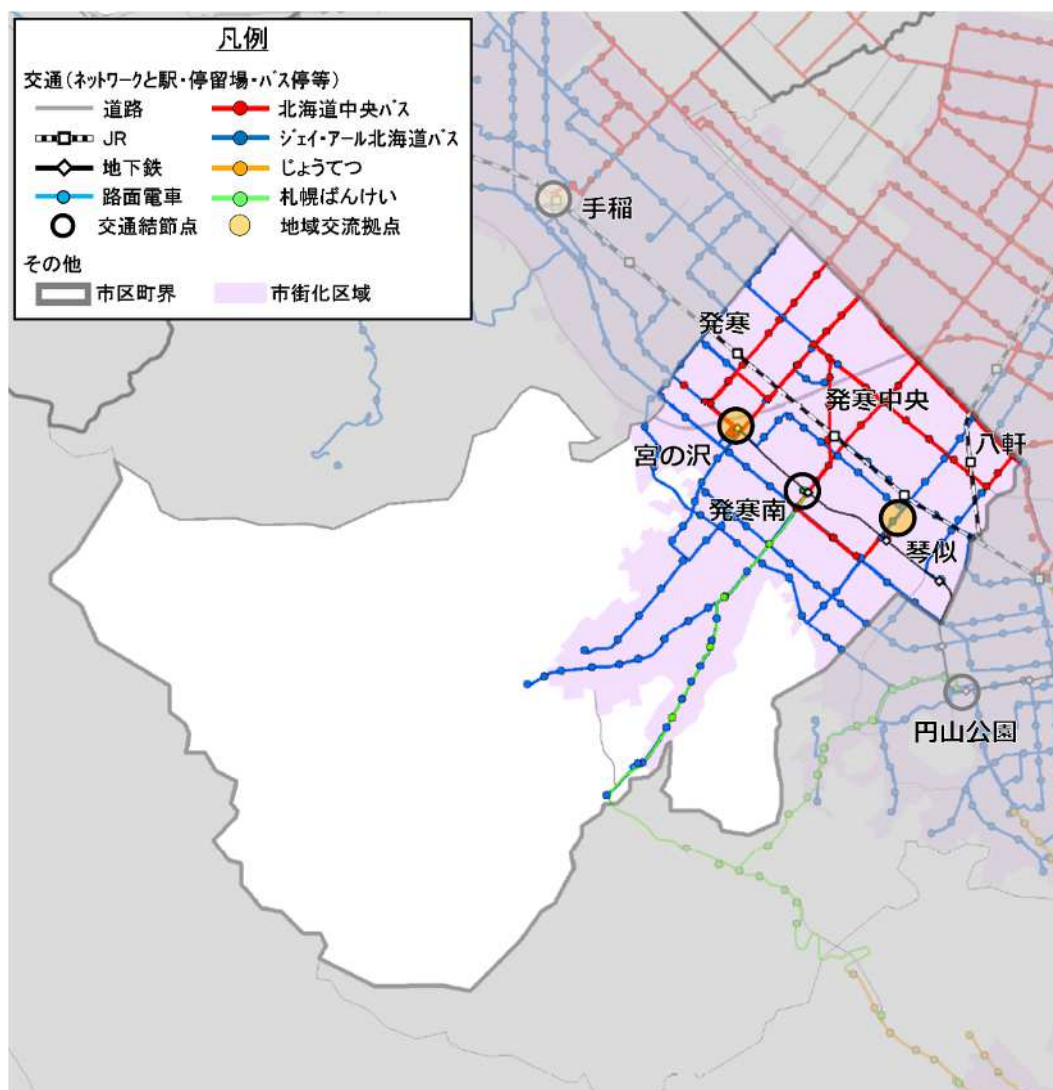
<地下鉄>

南北線の3駅(澄川駅、自衛隊前駅、真駒内駅)を擁す。

<路線バス>

主なバス発着場所が2箇所あり、南区を起点・終点とするバスが2,339便/日(平日)運行されている。地下鉄南北線の起終点である真駒内駅の周辺を発着する便が多い。北海道中央バス、じょうてつ、札幌ばんけいが運行している。

(7) 西区



<地下鉄>

東西線の4駅（宮の沢駅、発寒南駅、琴似駅、二十四軒駅）を擁す。利用者は琴似駅、宮の沢駅が多い。

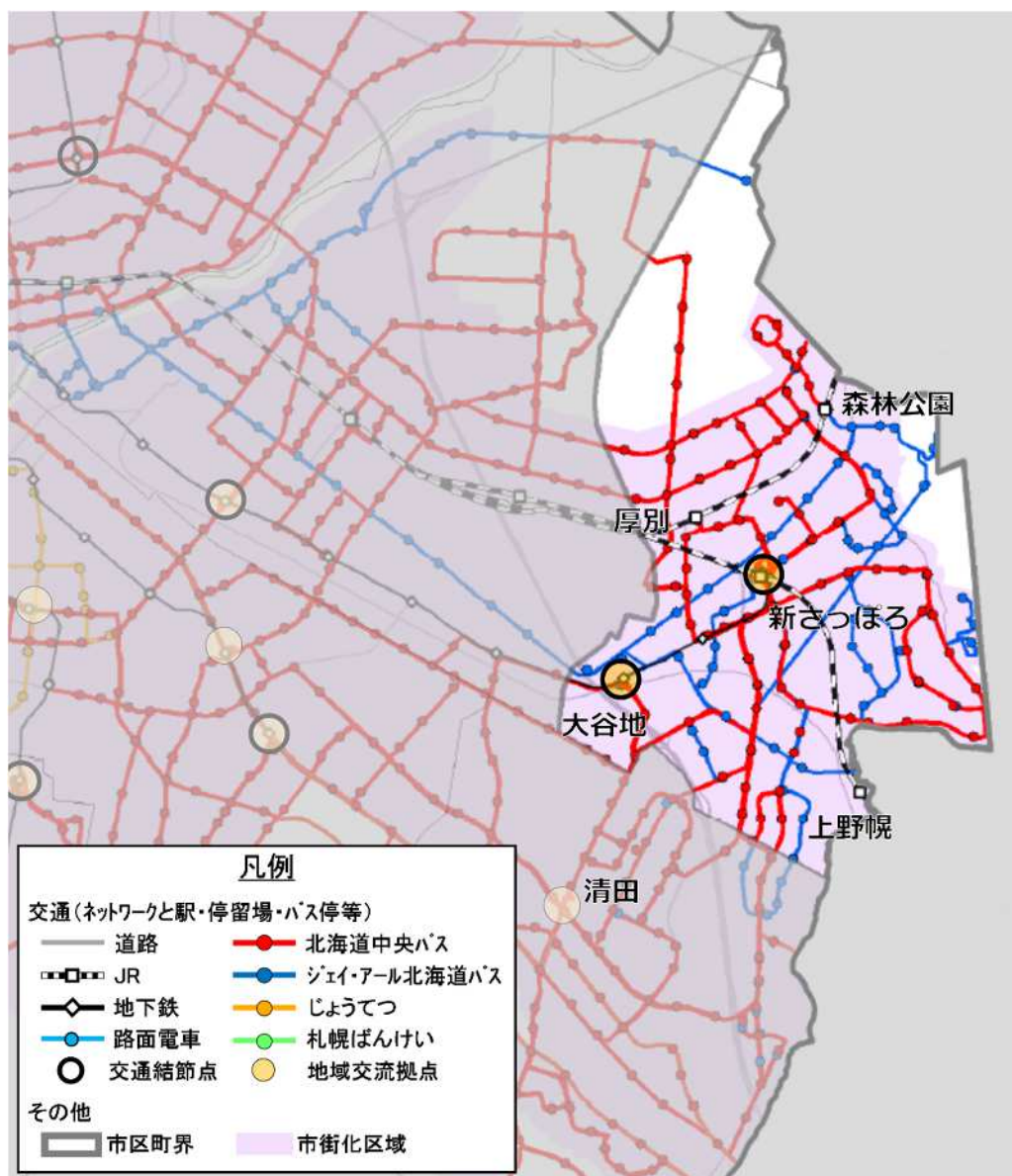
<JR>

4つの駅（発寒駅、発寒中央駅、琴似駅、八軒駅）を擁す。

<路線バス>

主なバス発着場所が5箇所あり、西区を起点・終点とするバスが1,680便/日（平日）運行されている。地下鉄東西線の起終点である宮の沢駅に接続する宮の沢バスターミナルを発着する便が多い。北海道中央バス、ジェイ・アール北海道バス、札幌ばんけいが運行している。

(8) 厚別区



<地下鉄>

東西線の3駅(大谷地駅、ひばりが丘駅、新さっぽろ駅)を擁し、新さっぽろ駅はJR新札幌駅との乗り換えが可能である。利用者は新さっぽろ駅が多い。

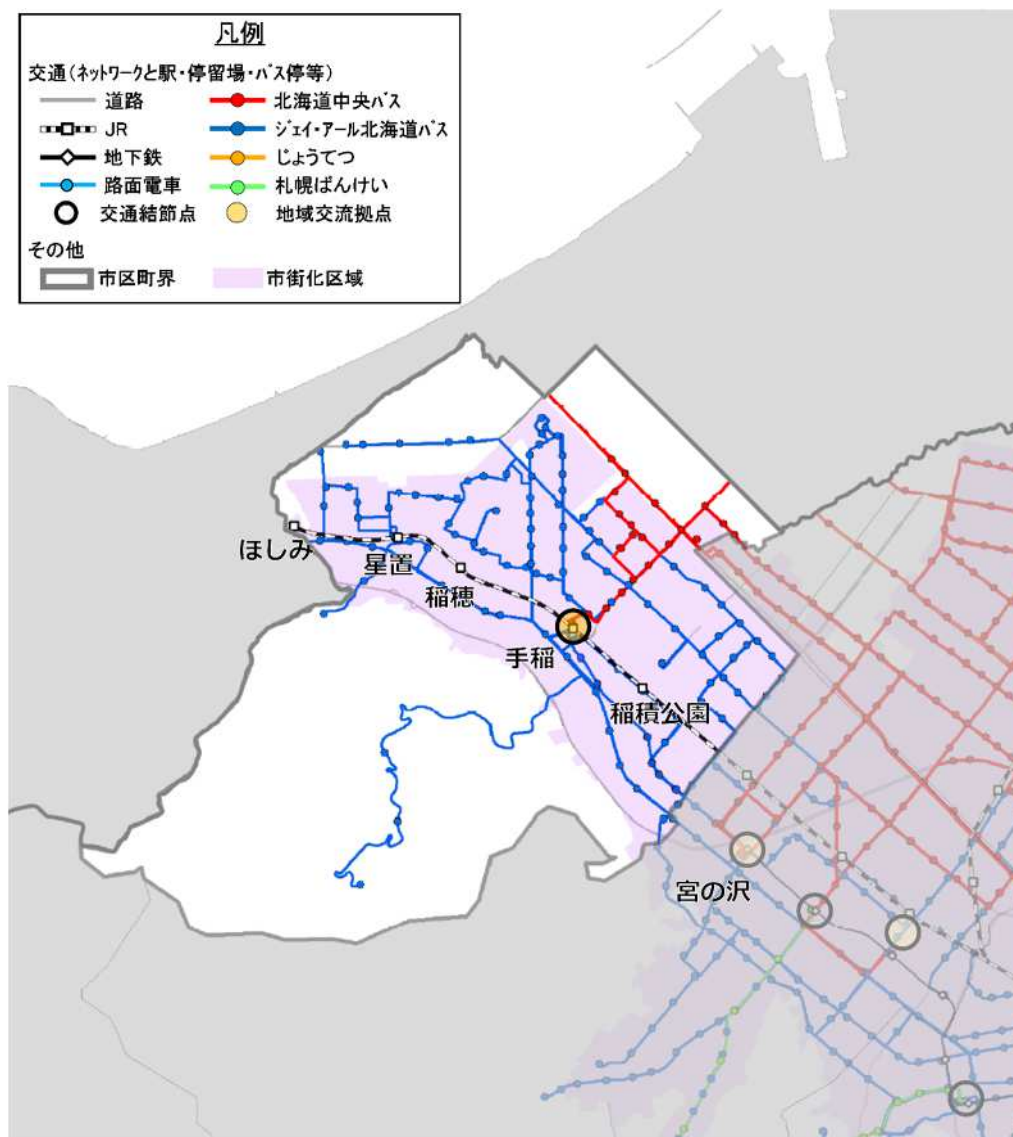
<JR>

4つの駅(厚別駅、森林公園駅、新札幌駅、上野幌駅)を擁し、新札幌駅は地下鉄新さっぽろ駅との乗り換えが可能である。利用者は新札幌駅が多い。

<路線バス>

主なバス発着場所が5箇所あり、厚別区を起点・終点とするバスが2,155便/日(平日)運行されている。JR・地下鉄に接続する新札幌バスターミナルを発着する便が多い。また、大谷地バスターミナルや新札幌バスターミナルは、江別方面等に向けた市外連絡路線が多く発着している。北海道中央バスとジェイ・アール北海道バスが運行している。

(9) 手稲区



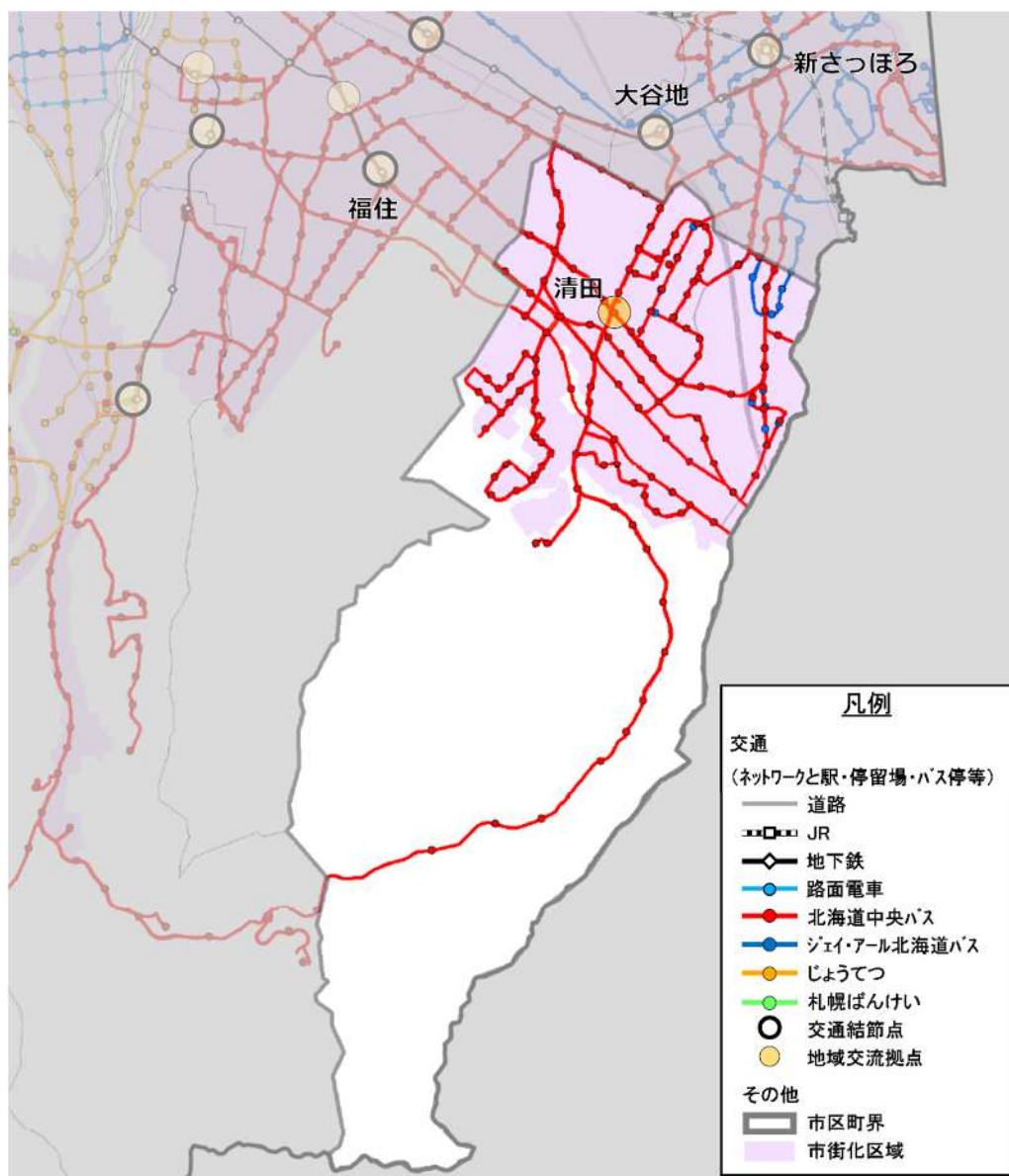
<JR>

5つの駅（ほしみ駅、星置駅、稲穂駅、手稲駅、稲積公園駅）を擁す。利用者は手稲駅が多い。

<路線バス>

主なバス発着場所が3箇所あり、手稲区を起点・終点とするバスが891便/日（平日）運行されている。JRに接続する手稲駅北口を発着する便が多く、石狩方面や小樽方面に向けた市外連絡路線が発着している。北海道中央バスとジェイ・アール北海道バスが運行している。

(10) 清田区



<路線バス>

JR・地下鉄の駅がないが、福住駅・大谷地駅・新札幌駅等とバスが接続しており、また区内各地を起点・終点とするバスが803便/日(平日)運行されている。北海道中央バスとジェイ・アール北海道バスが運行している。