

札幌市地域公共交通計画（案）に対するご意見の
概要とそれに対する札幌市の考え方について

令和6年11月

札幌市

1. 概要

札幌市地域公共交通計画（案）について、パブリックコメント手続きにより、市民の皆様からご意見を募集したところ、合計 292 件の貴重なご意見をいただきました。お寄せいただいたご意見と、そのご意見に対する札幌市の考え方を公表いたします。なお、ご意見は趣旨を損なわない程度に取りまとめ、要約して示しておりますことをご了承下さい。

1.1 意見募集期間

2024（令和6）年8月19日（月）～2024（令和6）年9月17日（火）

1.2 意見募集方法

郵送、持参、ファクス、電子メール、ホームページ上の意見募集フォーム

1.3 資料の配布・閲覧場所

- ・札幌市役所本庁舎2階 市政刊行物コーナー
- ・札幌市役所本庁舎5階 まちづくり政策局総合交通計画部都市交通課
- ・各区役所（総務企画課広聴係）
- ・各まちづくりセンター
- ・地下鉄各駅
- ・札幌市公式ホームページ

2. パブリックコメントの内訳

2.1 意見提出者数、意見数

意見提出者数：99人

意見数：292件

2.2 提出方法内訳

提出方法	郵送	持参	ファクス	電子メール	意見フォーム	合計
提出者数	18人	4人	11人	10人	56人	99人

2.3 年代別内訳

年齢	19歳以下	20代	30代	40代	50代	60代	70歳以上	不明	合計
提出者数	2人	3人	6人	12人	16人	17人	40人	3人	99人

2.4 意見内訳

意見内容	件数
札幌市地域公共交通計画（案）全体に関するご意見	18 件
「1 はじめに」に関するご意見	7 件
「2 札幌市の概況」に関するご意見	3 件
「3 札幌市の公共交通の現況」に関するご意見	6 件
「4 札幌市の公共交通の課題」に関するご意見	1 件
「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」 「6 札幌市の公共交通の目指すべき将来像と基本方針」 「7 基本方針に基づく施策・取組」に関するご意見	217 件
①公共交通の役割関係	6 件
②将来像・基本方針関係	2 件
③バス関係（運賃に関すること）	14 件
④バス関係（運転手確保策に関すること）	21 件
⑤バス関係（減便・路線廃止の復活に関すること）	39 件
⑥バス関係（面的なネットワークの維持 （フィーダー化・集約化・ダイヤ調整等）に関すること）	22 件
⑦バス関係（路線維持補助・収支改善に関すること）	6 件
⑧バス関係（その他・上記③～⑦以外に関すること）	15 件
⑨地下鉄関係	10 件
⑩路面電車関係	16 件
⑪タクシー関係	1 件
⑫交通結節点・バスターミナル関係	11 件
⑬代替交通・地域交通関係	10 件
⑭新たな公共交通システム関係	7 件
⑮その他（上記①～⑭以外の施策・取組に関すること）	37 件
「8 計画の評価・推進」に関するご意見	1 件
その他のご意見	39 件
①委員関係	7 件
②市民意見の収集方法関係	3 件
③福祉施策関係	7 件
④その他（上記①～③以外に関すること）	22 件

3. 意見に基づく変更点

市民の皆様からいただいたご意見をもとに、以下の4項目を修正いたしました。

意見の概要	変更点
<p>「需要・供給の両面での将来的なネットワークの維持が困難になる」と記載されているが、需要に関わってネットワークの維持が困難になるとはどのような意味か。</p>	<p>利用者が減少することに伴う収支悪化の観点を想定しており、ご指摘を踏まえ、前段落における記載を修正しました。</p> <p>1 ページ 修正前：「～契機に生じた行動変容等により、札幌市内の～」</p> <p>修正後：「～契機に生じた行動変容等による利用者の減少で、札幌市内の～」</p>
<p>J R線路と路線バスが並走する区間に関してJ R駅でフィーダー化しないのか。 【類似意見1件】</p>	<p>J Rに関する記載が抜けていた部分について、関係する記載を以下のとおり修正しました。</p> <p>32 ページ 修正前：「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、」</p> <p>修正後：「都心へ向かう便を地下鉄・J R駅止まりにするフィーダー化や、」</p> <p>44 ページ 修正前：「路線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路線を、需要に配慮しながら地下鉄駅でフィーダー化することにより、地下鉄駅ー都心間の～」</p> <p>修正後：「路線バスと地下鉄・J R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路線を、需要に配慮しながら地下鉄・J R駅でフィーダー化することにより、駅ー都心間の～」</p>
<p>23 ページの図3-14について、補助額の推移の金額が読み取りづらい。</p>	<p>ご指摘を踏まえて、グラフの表現を修正しました。</p>
<p>資料編の路線図等に北海道中央バス、ジェイ・アール北海道バス、じょうてつ、札幌ばんけい以外のバス事業者の記載がない。</p>	<p>計画案の路線図においては札幌市内で完結する生活路線を運行しているバス事業者の路線のみを記載しているため、関係する記載を修正しました。</p> <p>91 ページ 修正前：「※バス路線は2023（令和5）年12月ダイヤ改正後のもの」</p> <p>修正後：「※バス路線及び路線バスに関する記載は、経路が全て札幌市内にある生活路線を運行する4社に関する、2023（令和5）年12月ダイヤ改正後のもの」</p>

4. 意見の概要とそれに対する札幌市の考え方

札幌市地域公共交通計画（案）全体に関するご意見

意見の概要	札幌市の考え方	
二百万都市の形成のために、土地利用の手法や公共交通について道央都市圏として、一体的に考える必要があると考える。このため、本計画は近隣市町村を計画範囲に含めた形で策定すべきではないか。	<p>道央都市圏については、将来都市像と交通に関する都市交通マスタープランや、さっぽろ連携中枢都市圏の公共交通政策のマスタープランとして、さっぽろ連携中枢都市圏地域公共交通計画が策定されています。</p> <p>計画案は札幌市内の移動を主に扱うこととし、関連計画と役割分担を行っています。</p> <p>清田区や厚別区においては、駅の新設の予定はありませんが、地域交流拠点を位置づけ、拠点の特性に応じた都市機能集積等に取り組んでいます。</p>	
計画における、近隣や道内都市との関連性について、より明確に記載すべき。		
札幌市の計画ではあるが、JRやバスについては、札幌市外と札幌市を結ぶ路線もある。このため、計画範囲は札幌市のみではなく、道央都市圏等、全体のためのものなのではないか。		
道央圏は、半導体産業や再生エネルギー関連産業の誘致、首都圏の企業の本社移転、GX 関連での投資、インバウンドの回復・増加などを考慮すると、今後の交流人口の増加が期待される状況となっている。このため、札幌市内だけでなく、石狩市から千歳市・苫小牧市までの圏域一体での公共交通計画の拡充に取り組む必要があるとともに、清田区や厚別区については、駅の新設や駅周辺の高度利用を進めて人の往来を増やす施策を実施することで、人口増につなげることは可能なのではないか。		
公共交通計画であるにも関わらず、事実上バスの計画となっていることの理由を説明すべき。		<p>本計画の策定を開始するにあたり、既にバス運転手の不足が深刻化していた状況を踏まえ、札幌市公共交通協議会において「バスネットワークが担う役割を今後どのように維持していくか」を議論の方向性のひとつとしていたことから、路線バスに関連する記載が他の公共交通機関に比べ多くなっているものです。</p>
持続可能な公共交通と掲げているが、路線バス以外の鉄軌道等の必要な記述が大きくかけているのではないか。		
現状を把握し、「路線バスに関する市民意見」を整理し、課題を4点に取りまとめ計画を策定したようだが、市民の意見を真剣に反映した計画にはなっていないのではないか。		<p>市民意見調査においては多数のご意見を頂いており、札幌市公共交通協議会においても報告を行った上で計画策定の協議を進めてきました。</p> <p>計画策定にあたっては、札幌市公共交通協議会において公共交通の現状の問題点・懸念点や市民意見の整理結果等をもとに課題を取りまとめ、目指すべき将来像や基本方針等を設定したところです。</p>
計画への利用者意見の具体化が限定的で納得できない。		
計画案は札幌市の将来や数年にわたる基本計画であり、利用者意見等に表れている現在の深刻な課題や問題にも耐えられる力強い処方箋が盛り込まれて		

<p>いなければならない。</p>	
<p>類似の計画策定例の多くは「接続可能な」という形容詞を用いて利用者の利便性を優先させているが、この計画の「持続可能な」という形容詞には、収支の均衡を求める意図が強く感じられ、利用者ファーストの計画策定とは思えない。</p>	<p>計画案は、目指すべき将来像において「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」としており、公共交通を取り巻く厳しい現状を踏まえた上で、路線再編などにおける利用者への影響を最小限に抑えながら、今後も利用者の皆様の暮らしを支える持続可能な公共交通ネットワークの構築を目指すものとし策定を進めてきたものです。</p>
<p>計画案は悪化する現状を追認しているものであり、「持続可能」という言葉には市民が末永く暮らしていけるという意味が含まれていないのではないか。</p>	
<p>バスの減便等が進んでいる状況に対し、計画案は、増便を考えるのではなく、現状を追認し、基本方針に基づきバス路線再編を実施するなど、更なる減便を進めようとしている。このような無策を基本方針とする計画案は地域公共交通計画とは言えないため、撤回を求める。</p>	
<p>資料編の路線図等に北海道中央バス、ジェイ・アール北海道バス、じょうてつ、札幌ばんけい以外のバス事業者の記載がない。</p>	<p>計画案の路線図においては札幌市内で完結する生活路線を運行しているバス事業者の路線のみを記載しているため、関係する記載を修正しました。</p> <p>91 ページ 修正前：「※<u>バス路線</u>は 2023（令和 5）年 12 月ダイヤ改正後のもの」</p> <p>修正後：「※<u>バス路線及び路線バスに関する記載は、経路が全て札幌市内にある生活路線を運行する 4 社に関する、2023（令和 5）年 12 月ダイヤ改正後のもの</u>」</p>
<p>札幌市がもっと主体となって将来の交通体系を検討するリーダーシップを掲げるべきであり、計画にも明記すべき。</p>	<p>本計画は札幌市の計画であり、また「8. 2 計画の推進体制」においてもその役割を掲げているところであり、札幌市も主体となって計画に基づく取組を実施していきます。</p>
<p>札幌市が実施すべき、バス運転手の増加を図るための数値目標やバス事業支援の予算計画も明らかにせず、バス事業者や市民・利用者への負担を強いる計画案は、到底容認できない。</p>	<p>バス運転手の人数については、現状では各事業者において一人でも多く確保する必要がある状況と考えており、各事業者の従業員の人数であるという観点も踏まえ、指標としては設定しておりません。</p> <p>また、札幌市の予算は、原則単年度ごとに編成し、議会の議決を経て決定されるものであることから、計画案へはバス事業支援の予算計画を掲載しておりません。</p>
<p>国土交通省において、クロスセクター効果の地域公共交通計画への設定を推奨していることから札幌市の計画にも盛り込むべきではないか。</p>	<p>計画案には、クロスセクター効果について盛り込む予定はありませんが、公共交通がもたらす効果や及ぼす影響などについては、関係部署等と情報共有を図りながら、計画に基づく取組を</p>

	進めていきます。
地域公共交通のマスタープランとしての役割が与えられることから、長期的視点で検討に値する取組があるならば、本計画に位置付けることが重要と考える。	計画案では、例として、「7. 基本方針に基づく施策・取組」で記載している自動運転など、長期的視点で検討が必要な取組も取り上げているところです。
計画案は大筋で賛成だが、公共交通機関を取り巻く環境が急速に変化していることから、必要に応じて計画の見直し時期も早め、公共交通の利便性をできるだけ確保してほしい。	計画案は、2024（令和6）～2029（令和11）年度の計画としていますが、年度毎に各取組の進捗状況の確認等を実施することとしており、必要に応じて計画の見直しに関する協議も行うことを想定しております。

「1 はじめに」に関するご意見

意見の概要	札幌市の考え方
「需要・供給の両面での将来的なネットワークの維持が困難になる」と記載されているが、需要に関わってネットワークの維持が困難になるとはどういう意味か。	利用者が減少することに伴う収支悪化の観点を想定しており、ご指摘を踏まえ、前段落における記載を修正しました。 1 ページ 修正前：「～契機に生じた行動変容等により、札幌市内の～」 修正後：「～契機に生じた行動変容等による利用者の減少で、札幌市内の～」
計画策定の趣旨の記載について、基軸としての地下鉄、JR、バスに限定されていて、路面電車、自転車に関する言及がない。	上位計画である「札幌市総合交通計画【改定版】」において、公共交通ネットワークの基本的な考え方として「大量輸送機関である地下鉄・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」としていることから、同様の記載としています。
既存の関連計画と整合を図ることは重要だが、バス路線を取り巻く急激な状況変化も踏まえる必要があるため、既存の計画に縛られてしまうことは望ましくないと考える。	計画案は、上位計画と整合性や連携を図りながらも、公共交通を取り巻く現状を踏まえた上での計画となるよう策定を進めてきたものです。また、年度毎に事業の進捗状況の確認等を実施することとしており、必要に応じて計画の見直しに関する協議も行うことを想定しています。
都市計画マスタープランは、都市計画法というより、それを受けた都市計画運用指針上の位置付けと書くべきである。また、新札幌が、新千歳空港アクセスでの札幌市への玄関口であることへの記述がない。	都市計画マスタープランは、都市計画法第18条の2に定められているものと認識していません。また、記載内容は項目の一部抜粋のため、記述内容は一部のみとなっています。
図1-3において「地下鉄など」と記載されているが、「地下鉄やJRなど」と記載すべき。	当該図については上位計画の抜粋のため修正はいたしません。

<p>地下鉄とＪＲ駅との接続・連携強化や乗継の改善について記載されていない。ＪＲ札幌駅北口改札の新設を打ち出すべき。</p>	<p>札幌市では、公共交通ネットワークが機能するためには、各交通機関が相互に連携し、スムーズに乗り継げることが重要であると認識しています。このため、計画案の４ページに掲載した「第２次札幌市都市計画マスタープラン」では、地下鉄やＪＲの駅で乗継施設等の機能を適切に維持・改善することについて記載しているところです。また、「札幌市総合交通計画【改定版】」では、都心や地域交流拠点において公共交通機関の乗継動線の改善、駅施設のバリアフリー化等による乗継・移動環境の向上を図ることとしています。</p> <p>なお、ＪＲ札幌駅北口への改札の新設については、現時点で計画はありません。</p>
<p>自動車交通の円滑化を過剰に重視すべきではない。</p>	<p>上位計画の「札幌市総合交通計画【改定版】」では、目指す都市交通の方向性として、公共交通の利便性向上や骨格道路網の強化等により、地域生活、拠点間交流、広域連携を支える公共交通を軸とした持続可能な交通ネットワークを確立することを挙げて、各種取り組みを進めています。</p>

「２ 札幌市の概況」に関するご意見

意見の概要	札幌市の考え方
<p>30歳未満の自動車運転免許保有率が低いのは、非正規雇用が多いからではないのか。また、免許保有率が高い区は、交通利便性の悪さが影響しているのではないのか。</p>	<p>ご指摘いただいた内容について、因果関係については把握しておりませんが、様々な要素が影響しているものと推察いたします。</p>
<p>「２．２ 通勤・通学における移動手段」の統計資料では、市営交通とＪＲが区分されていないが、他の記載では分けて記載されているのはおかしいのではないのか。</p>	<p>市営交通とＪＲは異なる公共交通機関ではありますが、図２－５の引用元である国勢調査では「鉄道・電車」と分類がなされていることから、この図ではそのような記載となっています。</p>
<p>無理な脱炭素はマテリアル資源やエネルギー資源の浪費につながる懸念がある。</p>	<p>公共交通の利用促進については、移動において公共交通を活用できる場合は公共交通を利用する、という観点も含まれており、無理のない形での脱炭素の取組であるものと考えています。</p>

「3 札幌市の公共交通の現況」に関するご意見

意見の概要	札幌市の考え方
地域交通結節点と地域交流拠点の違いが計画で明らかにされていない。また、手稲・篠路以外のJR駅が選定されていない理由が説明されていない。	第2次札幌市まちづくり戦略ビジョンにおいて地域交流拠点は、主要な交通結節点周辺や区役所周辺などで、商業・サービス機能や行政機能など多様な都市機能が集積し、人々の交流が生まれ生活圏域の拠点となるエリアに設定しています。
図3-6について、駅前広場のバスターミナル・バスベイについて、札幌市内JR駅はあまり取り上げられておらず、地下鉄駅に比べて著しく不公平であり、「地域交流拠点」の整備・選定上の不備となっているのではないか。	また、交通結節点については、「札幌市総合交通計画【改定版】」において、交通施設の配置状況、バスネットワークやバス便数等を考慮したうえで、広域交通結節点、圏域交通結節点、地域交通結節点を位置付けています。計画案においては、これらについて新たに位置付けを行うものではありません。
図3-10と図3-11について、バス利用者がコロナ禍前の水準に戻らず、タクシーは上回っているのは、現在も不特定多数の人混みを避けているというわけではないか。	図3-11についてはタクシーの利用者数ではなく、タクシー1台あたりの運送収入を示しているものです。利用者数については19ページ図3-7に記載しており、タクシーにおいてもコロナ禍前の水準に戻っていません。
地域交通結節点について、対象駅のバスバス数や乗入便数が計画に掲載されていないのは疑問がある。	計画案においては全ての情報を網羅した記載はしていませんが、「札幌の都市交通データブック」にも一部掲載している情報があるため、ご参照ください。
23ページの図3-14について、補助額の推移の金額が読み取りづらい。	ご指摘を踏まえて、グラフの表現を修正しました。
自動車運転手不足と高齢化に関して、計画案の25ページによると30代以下が1割未満で50代以上が6割以上との記載があるが、30代以下は景気後退の時期が重なるのと50代以下は第2次ベビーブームが絡んでいるということではないか。	ご指摘いただいた内容に関して、札幌市において因果関係は把握しておりませんが、様々な要素が関係しているものと推測します。

「4 札幌市の公共交通の課題」に関するご意見

意見の概要	札幌市の考え方
「課題③：収入の確保」には「行政からの支援」とあるが、「行政の予算措置による投資」に改めるべき。	行政による関わりは様々な形が考えられることから、「行政からの支援」としています。

「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」

「6 札幌市の公共交通の目指すべき将来像と基本方針」

「7 基本方針に基づく施策・取組」 に関するご意見

【①公共交通の役割関係】

意見の概要	札幌市の考え方
路線バスの運転手不足に対応するために、地下鉄やJRを延伸して、路線バスだけが運行している地域を縮小する施策が必要ではないか。 【類似意見1件】	各公共交通機関の特性や役割を踏まえ、地域の状況に応じた持続可能な交通環境を形成することは重要と考えています。 地下鉄はJRや路面電車とともに骨格公共交通ネットワークに位置付けており、積雪寒冷な気象条件に左右されず、エネルギー効率にも優れた大量輸送機関として非常に重要なものです。 一方で、地下鉄の延伸には多額の建設費や運営経費等を料金収入で賄うとする事業採算性の確保が必要となり、慎重な判断が必要と考えています。
地下鉄延長について、これまでは採算性が見込めないという理由で現実的な議論にはなっていないと認識しているが、将来に維持可能なバス路線や各公共交通の役割を改めて検討し、地下鉄延伸の必要性も再評価すべきではないか。	計画案では、持続可能な公共交通ネットワークの構築に向け、各公共交通機関等の役割分担を再確認した上で、必要に応じて、都心へ向かうバス路線を地下鉄駅・JR駅までに短縮するファイダー化を行うこととしています。
バス運転手不足に対して、運転手の年齢構成等から運転手の将来予測が必要であり、いずれ半減することが見込まれるのであれば、面的なネットワークを将来に渡って維持していくために、路線バスのみでの運行地域を大幅に縮小し、運行距離を半分以下に減らす取組が必要となるため、地下鉄・JRとの役割分担の抜本的な見直しが必要になってくると考える。	札幌市教育委員会では、公共交通機関による通学が困難と認める地域において、スクールバス等、その他の手段も検討することとしています。頂いたご意見や社会情勢等を踏まえて引き続き検討・対応していきます。
路線バス事業者にスクール便の運行を任せず、教育行政の一環として、貸切バスでの運行（貸切バス事業者への委託）を検討及び推進してもらいたい。	計画に基づき、各交通機関の役割分担を再確認した上で、持続可能な公共交通ネットワークを構築していきます。また、新たな公共交通システムの導入にあたっては、現在、都心及び創成川以東地域を中心に検討を進めています。頂いたご意見については、今後の参考にさせていただきます。
新たな公共交通システムの検討よりも、持続可能な公共交通を確保するために既存の公共交通の見直しが最優先だと思う。	

【②将来像・基本方針関係】

意見の概要	札幌市の考え方
計画案では自治体・事業者・地域との協働、としているが、バス運転手不足による、バス路線廃止の影響を直接受けるのは市民であり、その場合の代替交通の確保を担う義務は札幌市にあるのは明白であるが、このままでは事業者任せによる、バス路線維持から脱却	札幌市では、従来から乗合バス路線維持補助金の交付や一定の基準に該当するバス路線廃止に対応した代替交通導入制度等により、バス路線維持を担っています。今後も、計画に示す施策等を通じて、バス事業者と連携を図りながら、持続可能な公共交通ネットワークの構築に取り組んでいきます。

することはないのでないか。	
39 ページに掲載されている、目指すべき将来像の基本方針①では「まちと暮らしを支える公共交通ネットワークの構築」としながら、基本方針②では「持続可能で安定した運営体制の確立」となっており、主体はいったい誰なのかわからない。利用者に丸投げしているように感じる。	「7. 基本方針に基づく施策・取組」において、基本方針に基づき実施する施策及び取組内容を示しており、各取組の実施主体も掲載しています。

【③バス関係（運賃に関すること）】

意見の概要	札幌市の考え方
バスの本数を維持するための値上げはやむを得ないと思う。	バス運転手の確保に向けた待遇改善や労働環境向上の実現には、バス事業者の収支改善が必要であり、運賃改定は運転手確保につながる重要な取組の一つと考えています。
バス運賃を上げるべき。	札幌市内路線バス運賃については、特殊区間、またそれ以外の一部の区間において2024（令和6）年12月1日に値上げを予定していますが、このうち、札幌市内特殊区間の運賃については、札幌市公共交通協議会の部会において協議を調べて実施する協議運賃により実施することとしました。
今年12月の運賃改定額が30円なのは少なすぎるのではないか。	部会においては、利用者等から広く寄せられた運賃改定に関するアンケート結果や、他都市の運賃改定額の状況、札幌市の乗合バス路線維持補助金の状況に加え、利用者の負担などの観点も含め、様々な観点をもとに、協議を実施したところです。
運賃改定は運転手の確保につながる取組と思われるので賛成である。	運賃改定については、公共交通を将来にわたって持続可能なものとするにあたって、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するための収支改善に必要なものと考えています。
運賃値上げをしてさらに減便をするのはやめてほしい。	計画においては、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、収支改善を進めることとしており、今後、札幌市公共交通協議会において、適切に事業の評価・推進を行っていきます。
路線バスの運賃改定による増収が何に使われるか周知すべき。	札幌市内の特殊区間については、2区間のみのわかりやすい制度となっており、利用促進の機能も併せ持つものと考えていますが、頂いたご意見は今後の参考とさせていただきます。
特殊区間制運賃をもう少し細かく設定すべき。	
特殊区間制運賃は利用促進の機能を持つものではなく、距離が変わっても運賃が変わらず、特定の地域のみで行われている不公平なものである。全てを乗車距離に応じた料金制度とすべき。	
バス事業者の収支改善を図るため、運賃は対キロ制を基本とする形に変更すべき。 【類似意見1件】	

バス事業者ごとに初乗り運賃の差があり、安い方に乗る人が偏るので、差を縮めるべき。	札幌市内路線バスの初乗り運賃は、対キロ区間において各社異なります。この運賃は、原則として、その運行主体である民間バス事業者が、国の認可を受けた上限の範囲内で、路線バスの運行に必要な金額を定めているため、札幌市として、直接的に運賃を変更することはできませんが、頂いたご意見は参考とさせていただきます。
地下鉄との乗継割引は、運用が複雑でコストも高いと聞くため、シンプルな運賃制度を検討すべき。	運賃制度については、利用者への影響や運用のしやすさなど様々な要素が関係するものと考えており、頂いたご意見は、今後の参考とさせていただきます。
インターネットアンケートでは、バス利用が増える要因として「運賃が安くなる」という意見が30%を占めているが、それを踏まえた施策が設定されていない。	「取組23) 企画券等による需要喚起」において掲げているパック券や割引券等の施策は、運賃が安くなることに類するものと考えており、こうした取組を進めていくこととしています。
運賃改定や代替交通切替時の運賃増額など、受益者負担が増える方向で話が進んでいるが、受益者負担が増えないよう札幌市の支出を増やすべき。	札幌市では、収支悪化による路線廃止等が発生しないよう、乗合バス路線維持補助金等を交付してきており、その額はコロナ禍前と比べ大幅に増額しているところです。なお、代替交通の導入にあたっては、市街地の形状、移動需要の規模などの各地域の特性や持続可能性を考慮し、適切な運行形態や車両サイズ、運賃設定、利用方法となるよう地域と協議を行いながら進めていきます。

【④バス関係（運転手確保策に関すること）】

意見の概要	札幌市の考え方
運賃値上げするのであれば、バス運転手の確保のため、運転手の待遇を改善してほしい。	バス運転手の確保に向けた待遇改善や労働環境向上の実現には、バス事業者の収支改善が必要であり、運賃改定は運転手確保につながる重要な取組の一つと考えています。このため、計画では「取組9) 持続可能な運営に向けた収支改善」及び「取組10) 運転手確保に向けた取組」を掲げて取組を進めていきます。 なお、バス運転手の具体的な待遇改善については、運転手不足の状況を踏まえ、各バス事業者において既に取り組み始めているところです。
運賃が値上げされるにも関わらず、バス運転手の減少を食い止める策の記載がない。札幌市が責任を持ってバス運転手の待遇改善を図り、運転手不足を解消すべき。	
バス運転手確保に向けて賃金の改善を図るべき。	
若手の育成、バス運転手を目指す若者を育てるという意味でも、待遇・労働環境の改善・福利厚生の実施、給与面の向上が必須ではないか。	
今年12月の運賃改定の増収額が、バス運転手の待遇改善に使われるのか。そうであれば、バス運転手が確保され、増便できるのではないか。	
	運賃改定による増収は、バス事業者の経営改善を通じた運転手の待遇改善につながる考えられ、既に取り組みは始めているところです。 一方で、全国的な生産年齢人口の減少やバス運転手の高齢化の状況を踏まえると、直ちに増便が可能となる十分な運転手数が確保できると

	は必ずしも言えないものと考えています。
バス運転手確保に向けて賃金などの改善を図るべきだが、取組においてその記載がない。	「7. 基本方針に基づく施策・取組」の「取組9) 持続可能な運営に向けた収支改善」及び「取組10) 運転手確保に向けた取組」において、待遇改善に関し記載しています。
計画案には、最終便の繰り下げを求める意見に対する施策は何も書かれておらず、またバス運賃改定によって実施されるはずのバス運転手の待遇改善について何も記載がない。また、今日のバス問題の根幹をなしているバス運転手不足に対する解決策の記載が何もないため、計画案は作り直しが必要ではないか。	最終便の運行時間に関するご意見については、他の減便や路線廃止と同様に、運転手不足が影響しているものと認識しており、待遇改善や運転手確保に向けた取組については、「7. 基本方針に基づく施策・取組」の「取組9) 持続可能な運営に向けた収支改善」及び「取組10) 運転手確保に向けた取組」に記載しています。また、バス事業者においては、既に待遇改善に取り組み始めているところであり、札幌市としても2024(令和6)年度、運転手確保に関する補助制度や運転手の職業としての魅力を発信する広報事業を実施するなど、バス事業者と連携しながら運転手確保に取り組んでいるところです。
バス運転手確保に向けてバス事業者や運転手への補助を増やすべき。	札幌市は、収支悪化による路線廃止が発生しないよう、バス事業者に対して乗合バス路線維持補助金を交付してきたところです。
バス運転手確保に向けて事業者と連携し、バス事業者や運転手への補助を増やして既存のバス路線維持を進めるべき。	しかし、現行の補助制度は、市営バスから移行した路線と、バス事業者が独自に運行していた移行外路線との間で、補助金額の算定方法が異なるなど、コロナ禍以前の事業環境に基づいたものであることから、現状を踏まえた制度への見直しを検討しているところです。
補助額の増額や市営バスを復活など、バス路線維持に向けてもっと札幌市が介入すべきではないか。また、いずれの方法をとる場合でも、路線バスの維持に向けて、市税の増税を検討すべきではないか。	また、札幌市では、2024(令和6)年度においては、運転手確保に関する補助制度や運転手の職業としての魅力を発信する広報事業を実施するなど、バス事業者と連携しながら運転手確保に取り組んでいるところです。
札幌市の責任でバス運転手を確保すべき。 【類似意見1件】	なお、市税の増税に関するご意見は、今後の参考とさせていただきます。
補助金や運賃を増やすことによってバス運転手不足が解消できるのか。	札幌市の乗合バス路線維持補助金については、コロナ禍以前の事業環境に基づくものであることから、見直しを進めているところです。また、バス運転手の確保に向けた待遇改善や労働環境向上の実現には、バス事業者の収益性の向上が不可欠であり、運賃改定は、補助制度の見直しも併せ、バス事業者の収支改善を通じて運転手の確保に資するものと考えています。
運賃改定には反対である。路線維持・利便性改善のためには、運賃値上げでなく運転手確保が必要であり、運賃改定よりも運転手確保を先行させるべき。	なお、札幌市としては、2024(令和6)年度においては、運転手確保に関する補助制度やバス運転手の職業としての魅力発信を行うなど、バス事業者と連携しながら運転手確保にも取り組んでいるところです。
計画案は最大の問題であるバス運転手の不足に対する抜本的対策を検討して	計画案は、公共交通をとりまく厳しい現状を踏まえた上で、路線再編などにおける利用者への

<p>いない。</p>	<p>影響を最小限に抑えながらも、今後の持続可能な公共交通ネットワークの構築を目指すものとし策定を進めてきたものです。</p> <p>また、「取組 10) 運転手確保に向けた取組」で運転手確保に向けた取組を掲げており、札幌市では、2024（令和6）年度においては、運転手確保に関する補助制度や運転手の職業としての魅力を発信する広報事業を実施するなど、バス事業者と連携しながら運転手確保に取り組んでいるところです。</p>
<p>今後劇的にバス運転手の採用が進むとは思えず、年齢構成グラフを見た限りでは、10年後には3割近くが65歳以上となり退職となることが確認できるため、残りのバス運転手で、今後バス路線をどのように考えていくか、という将来計画・視点が抜けているのではないか。</p>	<p>持続可能な公共交通ネットワークの構築にあたっては、ご指摘の点を踏まえた上で、バス運転手不足に対応するための路線バスのフィーダー化や路線集約といった運行効率化を図るとともに、やむを得ない路線の廃止により、基準に沿った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は、札幌市が主体となり代替交通の導入を検討します。併せて運転手確保に向けた取組等を実施することとしています。</p>
<p>バス運転手の確保策として、市職員がバス運転手を担うのがよいのではないか。</p>	<p>札幌市内の路線バスはすべて民間事業者が運行しており、市職員がバス運転手を担う予定はありませんが、頂いたご意見は今後の参考にさせていただきます。</p>
<p>退職自衛官をバス運転手として雇用すべき。</p>	<p>頂いたご意見は今後の参考とさせていただきます。</p>
<p>バスに車掌を乗務させて利用者への対応をすることで、運転手の負担を下げるのがよいのでは。</p>	<p>様々な産業において人材が不足する中で、補助員を乗車させることは難しいものと考えられますが、頂いたご意見は今後の参考とさせていただきます。</p>
<p>29 ページに掲載されている、路線バスについての市民意見③④⑤⑥に具体的な対応策が提案されていないのではないか。</p>	<p>頂いたご意見は4つの課題にとりまとめ、これらに対応した基本方針に基づく取組を「7. 基本方針に基づく施策・取組」に掲載しています。</p>
<p>計画策定には、現状の把握、特に利用者・住民の声を反映しなければならないと考えているが、パブリックコメント形式の調査と標榜して実施した調査における上位4件の意見について、計画案には何も反映されていない。</p>	

【⑤バス関係（減便・路線廃止の復活に関すること）】

意見の概要	札幌市の考え方
<p>廃止された路線を復活させてほしい。バスを減便や最終便の繰下げをしないでほしい。バスを増便してほしい。 【類似意見 25 件】</p>	<p>札幌市内の路線バスについては、赤字路線に対して乗合バス路線維持補助金を交付するなど、市民生活に大きな支障が生じないように努めてきたところですが、バス運転手不足の深刻化により、やむを得ずバス減便等が実施されている状況と認識しています。このような状況に対応すべく、地域公共交通計画に掲げた基本方針に基づく取組を実施し、持続可能な公共交通ネットワークを構築していきます。</p>
<p>公共交通であるならば、バス会社の決定により路線廃止や減便を実施せず、札幌市が責任をもって対応すべき。</p>	<p>札幌市では、収支悪化による路線廃止が発生しないよう、乗合バス路線維持補助金を交付してきており、現状のバスの減便や路線廃止は、主にバス運転手不足に起因するものと認識しています。</p>
<p>会社の営業が赤字になるからといって減便や路線廃止により、住民に不便をかけてよいのか。バス事業者としてどのような取組を実施していくつもりなのか聞きたい。</p>	<p>運転手の確保に関してはバス事業者において様々な取組を実施するとともに、札幌市としては、2024（令和6）年度においては、運転手確保に関する補助制度やバス運転手の職業としての魅力発信を行うなど、バス事業者と連携しながら運転手確保にも取り組んでいるところで</p>
<p>計画案は、持続可能な公共交通ネットワークの構築する指針として作成したとされているが、路線再編や代替交通は市民の要望と相容れないため、バス運転手を確保し、廃止した路線や減便を復活させることが必要ではないか。</p>	<p>札幌市においては、収支悪化による路線廃止が発生しないよう、バス事業者に対して乗合バス路線維持補助金を交付してきたところですが、バス運転手不足が深刻な状況となっており、利用状況や周辺の他の公共交通の状況等を総合的に判断した上で、やむを得ず路線廃止が実施されているものと認識しています。このような状況に対応する持続可能な公共交通ネットワークの構築に向け、計画案の策定を進めてきたところ</p>
<p>減便が実施されることにより、利用者が減ったり、路線廃止が実施され、沿線住民が不便になっている。</p>	<p>なお、路線廃止にあたり、一定の基準に該当する場合は、札幌市において代替交通導入を検討する等、面的なネットワークの維持に努めています。</p>
<p>乗車人員は回復傾向にあるにも関わらず、ここ数年のコロナ禍の影響により、路線廃止や減便を実施するのは納得できない。</p>	<p>市民意見調査の結果については、札幌市公共交通協議会においても報告を行った上で計画策定の協議を進めてきました。</p>
<p>市民意見調査に寄せられた市民の声が札幌市公共交通協議会に伝わっていないのではないか。 市民意見調査結果では、「減便・廃止などにより利便性が低下した」、「増便してほしい、現状の便数を維持してほしい」、「最終便の繰り下げをしてほしい」、「運転手の待遇を改善した方がよい」という意見が多数寄せられているにも関わらず、計画案にはそれらに対する対応策が何一つ取り入れられていないため、計画の策定に反対である。</p>	<p>また市民意見の整理結果等をもとに取りまとめた課題に対応する基本方針を定めた上で、これに基づく取組を記載しているところです。</p>

バスの路線廃止や減便は、高齢者の運転免許証の返納に影響があると思う。	札幌市では、高齢ドライバーの交通事故の防止に向けて、運転免許証の自主返納を促進しており、「さっぽろ圏高齢者運転免許証自主返納支援制度」を設けて運転に不安のある高齢の方が運転免許証の自主返納をするきっかけづくりを行っています。
行政では、高齢者の運転免許返納を促しているが、一方で路線バスの減便・廃止が実施されていることは、矛盾するのではないか。	一方、路線バスの減便・廃止に関しては、バス運転手不足に対応しながら面的なネットワーク維持を図っていくこととしており、公共交通の利便性への影響に配慮しつつ、フィーダー化や集約化を図っていくこととしております。また、廃止の状況によっては代替交通導入を検討することとしています。
空白時間帯の対策が何も考えられていない。	現在バス運転手不足が深刻化しており、それに伴う減便等により時間的な空白が発生していることは認識しており、札幌市としてはバス事業者と連携し運転手確保に関する事業に取り組んでいるところです。 また、札幌市としては、「取組4）地域と取り組む移動手段の確保」に記載のとおり、「地域内の行きたい場所へ向かうバスがない」「日中にバスが運行していない」等の移動ニーズがある場合、地域住民が中心となった地域交通導入の取組に関して、伴走型で支援を実施していきます。
もっと便数が増えるなど公共交通が充実していれば、自家用車を使わなくて済む市民は少なくないのではないか。	より公共交通が充実すれば、より公共交通を利用する市民が多くなる可能性はあるものと考えられます。
同じエリアに複数のバス事業者が参入できるようにすれば、増便が可能ではないか。	路線バス事業者の参入については、どのエリアに参入するかについて制約があるものではなく、現在も札幌市内の一部地域においては複数のバス事業者が運行しています。

【⑥バス関係（面的なネットワークの維持（フィーダー化・集約化・ダイヤ調整等）に関すること）】

意見の概要	札幌市の考え方
路線廃止等による札幌市の代替交通導入の基準について、バス停間の距離を短くするよう見直すべき。 【類似意見1件】	バス運転手の不足が顕著となっている中、面的な公共交通ネットワークを維持していくためには、一定の距離基準によりやむを得ずバス路線の効率化を図っている状況であり、バス停間距離に関する基準の見直しを行う予定は今のところありません。
路線維持の必要性の判断基準については、バス停による距離で整理しているが、地域の利用実態も具体的に把握すべき。	また、札幌市では、やむを得ない路線の廃止により、基準に沿った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しており、導入の検討にあたっては、利用実態や代替となりうる他の路線の状況等について把握を行います。
存続路線からの距離が遠いバス路線も廃止になっており、安易に廃止を認めてはならない。	

<p>過剰なフィーダー化はすべきではない。</p>	<p>持続可能な公共交通ネットワークの構築に向けては、各公共交通機関の役割分担を再確認した上で、路線バスについては、路線バスのみが運行している地域の交通手段を確保することが重要であると考えています。</p>
<p>フィーダー化は、乗り換えの手間と運賃の両方の負担が増えるため、実施すべきではない。</p>	<p>このため、計画案においては、地下鉄駅・JR駅や他のバス路線などと重複している区間について都心へ向かうバス路線を地下鉄駅・JR駅までに短縮するフィーダー化や、一定の基準に則り、路線の集約化などを行い、運行効率化を図ることとしています。</p>
<p>都心直行路線を駅まででフィーダー化する場合、残る都心直行路線との乗継拠点バス停を整備し、乗継運賃を設定する等、利便性低下を抑える必要がある。</p>	<p>なお、都心直行路線をフィーダー化する場合の残る都心直行路線との連携については、各公共交通機関の役割分担を踏まえた上で、残る都心直行路線の状況も踏まえる必要があり、頂いたご意見は今後の参考とさせていただきます。</p>
<p>複数の路線、複数の交通事業者が混在している地域で、地下鉄が整備されている地域は、地球温暖化の抑制や交通量の減少などの観点から、最寄りの地下鉄駅に直結する事を最優先で取り組むべき。</p>	<p>計画案では、持続可能な公共交通ネットワークの構築に向け、各公共交通機関等の役割分担を再確認した上で、必要に応じて、都心へ向かうバス路線を地下鉄駅・JR駅までに短縮するフィーダー化を行うこととしています。</p>
<p>既存バス停の待合環境を整備し、バス乗継割引を創設すれば、新たなフィーダー化の拠点とできるのではないか。</p>	<p>なお、フィーダー化にあたっては、「取組2）バス路線再編による運行効率化」のとおり、一律に路線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、既存のバスターミナルの配置状況等も踏まえて実施することとし、状況に応じて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することとしています。</p>
<p>バスターミナルがない、または機能の弱い地下鉄・JR駅においても、機能強化を図り、フィーダー化を推し進める取組が有効ではないか。</p>	<p>バス路線再編による運行の効率化等が行われる際には、需要に配慮しつつ、利便性を可能な限り維持することが重要であり、「取組2）バス路線再編による運行効率化」においてその旨を記載しています。</p>
<p>今後市民や利用者に不便を強いるつもりなら、それを最大限回避するようどのような施策を合わせて実施するのかについて、具体的に記載すべき。</p>	<p>また、バス路線の廃止により、交通空白地が発生する場合は、札幌市において代替交通導入検討を行うこととしており、さらに地域が主体となって導入を行う地域交通の支援も実施することとしています。</p>
<p>路線効率化を実施することは理解できるが、その反面で減少あるのみの計画が行き過ぎてしまうと、交通利便性の悪い地域の過疎化が進んでしまうのではないか。</p>	<p>「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」という項目名であるにも関わらず、本文中では「各バス事業者は運行便数の変更や路線の休止・廃止等を、法令に基づく国への届出・認可により実施」と記載されており、法令解釈としては正しいかもし</p>
<p>公共交通機関の利用不便な状況が進むと、札幌市で生活したいと考える住民が減少すると考えられる。また、郊外部の地域の過疎化に拍車がかかると危惧している。</p>	<p>やむを得ない減便や路線廃止等が行われる場合においても、利用者への影響は最小限とすべきという考え方の下、計画案においては、バスネットワークの役割に維持に向けた考え方を「利用者への影響を最小限に抑えた路線再編による運行効率化」と設定し、バス事業者を含めた札幌市公共交通協議会において策定に向けた協議</p>

<p>れないが、項目名と相反しており、札幌市公共交通協議会として減便や廃止には関与しないということか。</p>	<p>を進めてきたところです。</p>
<p>公共交通が利用者に不便になることは市の衰退に直結するものであり、縮小してよいとする案には賛成できず、再考してほしい。</p>	<p>計画案は、公共交通をとりまく厳しい現状を踏まえた上で、路線再編などにおける利用者への影響を最小限に抑えながらも、今後の持続可能な公共交通ネットワークの構築を目指すものとし策定を進めてきたものです。</p>
<p>運行距離が長すぎて遅延が発生しやすく、分かりにくい系統の整理等がうまくいかずに、効率が悪い状態で運行しているのではないか。</p>	<p>面的なネットワークの維持を前提としながらも、状況に応じてフィーダー化や路線集約を行うことは、運行効率化につながるものと考えています。</p>
<p>フィーダー化について、方面によっては関係する他路線が廃止になって不便になった一方、都心に近い駅まで運行されている方面もあるなど、不公平が目立っており、他路線を残すといった配慮が必要なのではないか。</p>	<p>フィーダー化や路線集約といった取組においては、現在の公共交通ネットワークの状況により、必ずしもすべての地域で同じような利便性の変化を前提としたものにはならないことについて、ご理解頂けますようお願いいたします。</p>
<p>フィーダー化などのバス路線再編において、現在想定している対応を実施した上で、運転手がどの程度減った場合まで対応できるかを示す必要があるのではないか。</p>	<p>計画案では、フィーダー化や路線集約について、具体的な路線・経路・便数等の案を示しておらず、また「必要な運転手数」に関する要因はこれ以外にも様々であることから、運転手の人数に関する試算は困難なものと考えています。</p>
<p>路線廃止等による札幌市の代替交通導入の基準について、路面電車停留所からは300mという基準となっているが、バスの基準に統一する予定はあるか。</p>	<p>路面電車の基準について、現在、バスや鉄道の基準に統一する予定はありません。</p>
<p>地下鉄駅でのフィーダー化にあたっては、エレベーターの増設など、昇降の負担や乗り換え時間などによる乗継の負担を軽減する対策が必要ではないか。</p>	<p>札幌市では、地下鉄駅やバスターミナル、JR駅などにおいて、乗継利便性向上、バリアフリー化などの交通結節機能強化を図っているところであり、引き続き、駅周辺施設や利用者数の状況を勘案しながら、エレベーター増設などの必要な取組を進めていきます。</p>
<p>JR線路と路線バスが並走する区間に関してJR駅でフィーダー化しないのか。</p>	<p>JRに関する記載が抜けていた部分について、関係する記載を以下のとおり修正しました。</p> <p>32 ページ 修正前：「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、」</p> <p>修正後：「都心へ向かう便を地下鉄・JR駅止まりにするフィーダー化や、」</p> <p>44 ページ 修正前：「路線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路線を、需要に配慮しながら地下鉄駅でフィーダー化することにより、地下鉄駅ー都心間の～」</p>

	修正後：「路線バスと地下鉄・JR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路線を、需要に配慮しながら地下鉄・JR駅でフィーダー化することにより、駅-都心間の～」
計画案では、バス運転手の確保策を講じずに現状を肯定し、バス運転手不足を理由にして「バス路線再編や代替交通の導入」を進めようとしているように思える。	計画案では「取組10) 運転手確保に向けた取組」を掲げており、札幌市では、2024（令和6）年度においては運転手確保に関する補助制度や、運転手の職業としての魅力を発信する広報事業を実施するなど、バス事業者と連携しながら運転手確保に取り組んでいるところです。

【⑦バス関係（路線維持補助・収支改善に関すること）】

意見の概要	札幌市の考え方
補助制度の見直しにあたっては、運賃改定分を運転手の賃金アップに使うなどして人件費コストを増加させ、その赤字分を札幌市がしっかりと補助する現行の制度を維持することを求める。	札幌市は、収支悪化による路線廃止が発生しないよう、バス事業者に対して乗合バス路線維持補助金を交付してきたところです。しかし、現行の補助制度は、市営バスから移行した路線と、バス事業者が独自に運行していた移行外路線との間で、補助金額の算定方法が異なるなど、コロナ禍以前の事業環境に基づいたものであることから、現状を踏まえた制度への見直しを検討しているところであり、頂いたご意見については参考とさせていただきます。
「効率化」「合理化」は大切だが、一方で、住民のための交通は、民間路線バスでもあっても、公営交通でも「公共交通」であり、民間バスの経営・運営に札幌市が主体的に関わらない姿勢では問題がある。	やむを得ない減便や路線廃止等が行われる場合においても、利用者への影響は最小限とすべきという考え方のもと、計画案では、バスネットワークの役割の維持に向けた考え方を「利用者への影響を最小限に抑えた路線再編による運行効率化」と設定し、バス事業者を含めた札幌市公共交通協議会において策定に向けた協議を進めてきたところです。また、乗合バス路線維持補助金についても、コロナ禍以前の事業環境に基づくものであることから、見直しを進めているところです。
札幌市は、公共交通を取り巻く現状を真摯に受け止め、バス路線の廃止や減便は認めずに、そのために必要となる費用は交通事業者に補助すべき。	札幌市は、主に収支悪化によるバス路線廃止が発生しないよう、バス事業者に対して、乗合バス路線維持補助金を交付してきたところですが、コロナ禍を経た事業環境の変化を踏まえ、制度の見直しを検討しているところです。また、補助金の原資は税金であることから、自家用車利用者の方を含めた皆様が原資を負担して頂いていると考えられます。なお、その他の交通事業者に対しても必要に応じて支援を実施しているところです。
バス事業者に限らず、交通事業者に対する補助金を拡充すべき。自家用車利用者からも原資となる協力金をとった方がよい。	札幌市は、主に収支悪化によるバス路線廃止が発生しないよう、バス事業者に対して、乗合バス路線維持補助金を交付してきたところですが、コロナ禍を経た事業環境の変化を踏まえ、制度の見直しを検討しているところです。また、補助金の原資は税金であることから、自家用車利用者の方を含めた皆様が原資を負担して頂いていると考えられます。なお、その他の交通事業者に対しても必要に応じて支援を実施しているところです。
「取組9) 持続可能な運営に向けた収支改善」の本文中、「収支改善」の部分は「行政の予算措置による収支改	収支改善については、行政の予算措置によるものだけではなく、事業者による経営改善や利用者の負担など様々な要素が関係するものである

善」に改め、取組主体を「行政」に改めるべき。	ことから、このような記載としています。
計画案を審議する札幌市公共交通協議会では運賃値上げは論じ、協議運賃を決定したが、補助制度の見直しについて、バス事業者が求めている抜本的な改正に関する記載がなく、運転手の確保を含む施策に説得力は見られない。	バス事業者に関する支援については、本計画策定以降も、路線維持に関する補助制度を含め、バス事業者とも協議を行いながら、適切に検討し、進めていきます。

【⑧バス関係（その他・上記③～⑦以外に関すること）】

意見の概要	札幌市の考え方
乗合タクシーを路線バスのように運行してほしい。	やむを得ないバス路線の廃止により、代替交通導入の検討が必要となった際には、市街地の形状や移動需要の規模など各地域の特性に応じて、定時定路線運行や路線不定期運行、デマンド交通など、小型車両による乗合タクシーの運行を含め、適切な運行形態となるよう地域と協議を行いながら進めていきます。
コミュニティバスを走らせてほしい。	
利用者の多い路線で連節バスの導入を検討すべき。	現時点で具体的な連節バスの導入予定はありませんが、導入可能性の検討にあたって参考にさせていただきます。
運転手が足りないので、1人の運転手で大人数が運べるよう、連節バスの導入や路面電車の長編成化が急務と考える。	
連節バスの運行にあたっては、快速運転や鉄道のようなわかりやすいルートの設定が必要と考える。	
住宅地へ連節バスを導入する場合には、運行ルート、発着場所の検討、除排雪の強化に加え、バス運転手に必要な資格取得に対する補助などの検討が必要。	バスレーンの時間指定については、公安委員会（北海道警察）が実施するものですが、一般交通への状況等を勘案しつつ、必要に応じて関係機関との調整などを検討していきます。
バスレーンの時間帯について、深夜を除く終日に拡大すべき。	
バス専用道路を整備して、自動運転の連節バスの運行などを考えてほしい。	
ある地区での路線バスの運行間隔を揃えるため、その手前の地域で複数のバスが団子のようなになるなど、特定の地域の利便性が悪い不公平なダイヤ編成を是正すべきで、札幌市がこのような編成を是正させるべく、バス事業者と協議すべき。	一般的にバス路線のダイヤの設定については、各バス事業者が利用状況等を勘案の上、適切なダイヤを設定しているものと認識していますが、「取組2）バス路線再編による運行効率化」において、ダイヤの改正における利便性に配慮やわかりやすいダイヤ設定に努めることを記載しています。
札幌市外からの来訪者にわかりやすいよう札幌市内すべての路線バス系統番	各バス事業者の運行するバスの系統番号は、各社毎に一定のルールを定め、付番されていま

号の付番方法を統一化して欲しい。	す。わかりやすい利用方法とすることは利用者にとって望ましいものであり、頂いたご意見は、今後の参考とさせていただきます。
手稲や新札幌方面のジェイ・アール北海道バスと北海道中央バスとが重複して運行しているエリアについて、時刻表や運賃収受などが、バス会社毎のことがあって、利用者は困惑し不便を感じている。	時刻表や運賃収受については、各バス事業者の事業内容によるものではありませんが、両社ともICカードによる運賃収受が行えるなど、共通して利便性向上につながるような取組を実施しているところです。
従来大型バスから小型バスに転換することにより、大型免許が不要となるため、バス運転手確保ができるのではないかと。	需要や運行形態によって、乗車定員10名以内の車両で対応可能な状況であれば、普通自動車第二種免許での運転が可能であるため、運転手確保に対する効果もあると考えられます。このため、バス事業者が車両の転換を図る場合には札幌市としても支援を行っていきます。
車内混雑緩和のため、ノンステップバスだけでなく、ワンステップバスも積極的に導入してほしい。	路線バスに使用する車両については、「公共交通移動等円滑化基準」に適合する車両の中から、各バス事業者が導入する車両を決定しています。なお、札幌市としては、誰もが利用しやすい環境を整備する観点から、ノンステップバスの導入補助金を交付して導入を促進しているところです。
札幌～石狩間に、BRT（バス高速輸送システム）を整備してほしい。	現在、札幌～石狩間にBRT（バス高速輸送システム）を整備する予定はありませんが、そうしたご意見があったことについて関係機関に情報提供させていただきます。
「取組6）連節バスの導入検討」に関して、連節型の車両は、新たな公共交通システムにおいて検討されていると新聞報道にあったが、ここにはそれが含まれているかが読み取れない。	新たな公共交通システムの連節車両は、デマンド交通と組み合わせることで多様な移動ニーズに対応しつつ、札幌市の顔となる都心部の魅力を高めるデザイン性、脱炭素社会を見据えた環境配慮型車両を想定しており、既存バス路線への対応とは異なる取組と考えています。

【⑨地下鉄関係】

意見の概要	札幌市の考え方
地下鉄の路線を増やしてほしい。地下鉄を延伸してほしい。 【類似意見4件】	地下鉄はJRや路面電車とともに骨格公共交通ネットワークに位置付けられており、積雪寒冷な気象条件に左右されず、エネルギー効率にも優れた大量輸送機関として非常に重要な位置付けです。 一方で、地下鉄の延伸には多額の建設費や運営経費等を料金収入で賄うとする事業採算性の確保が必要となり、慎重な判断が必要と考えています。
需要の大きな地域での輸送力向上としては地下鉄延伸が最も効果的と考えるが、それが困難な場合の地下鉄以外の対応策の検討についても記述する必要	上位計画の「札幌市総合交通計画【改定版】」の策定の際に公共交通の需要推計を行っており、軌道系交通機関の導入が必要となるほどのバスでの輸送が困難な区間は、札幌市内全域におい

があるのではないかと。	て発生しないということを確認しています。
地下鉄は、南北線や東豊線といったものではなく、外国人にわかりやすい路線名に変更したほうがよい。	地下鉄の路線名は開業以来使用しているものであり、既に一般的に認知されているものであることから、変更する考えはありません。また、地下鉄駅等における案内表示は、年齢や国籍、障がいの有無を問わず、地下鉄を利用される皆様にわかりやすい案内となるよう、多言語化やピクトグラムを活用したサイン表示の整備を進めています。引き続き、あらゆる方々が利用しやすい環境となるための取組を進めていきます。
地下鉄の紙きっぷについて、現在の磁気方式の紙きっぷに代わって、将来において、二次元コード方式の紙きっぷに変更してはどうか。	地下鉄の磁気式きっぷにつきましては、一部事業者において既に二次元コードによるきっぷなどが導入されているものの、全国的な導入事例が少ないことから、他事業者の動向や費用対効果を踏まえた上で検討していきたいと考えています。
地下鉄駅のエスカレーターを増設すべき。	札幌市では、駅周辺施設や利用者数の状況を勘案しながら、エレベーターの増設を進めることにより、地下鉄駅のバリアフリールートの充実化を図っているところです。引き続き、本取組を進めていくとともに、民間開発などの機会を捉えて、地上と地下を結ぶエレベーターやエスカレーターの設置について誘導していきます。
地下鉄のSAPICAポイント付与を廃止して乗車料収入を上げるべきではないか。	地下鉄におけるSAPICAポイントにつきましては、新型コロナウイルス感染症拡大の影響による乗車料収入減少に対し、SAPICA利用者の負担の増加を可能な限り抑えることを考慮し、2022（令和4）年10月から付与率を3%に変更したところです。頂いたご意見に関しましては地下鉄の乗車料収入や経営状況などを踏まえて、今後の参考にさせていただきます。

【⑩路面電車関係】

意見の概要	札幌市の考え方
新たな公共交通システムを導入するのではなく、路面電車を延伸してほしい。 【類似意見2件】	路面電車の延伸については、レールを敷くことによる自動車交通や沿道施設への影響などといった様々な課題を総合的に評価し、2022（令和4）年9月の議会において、「延伸を行うことは極めて困難」と報告したところです。一方、既存の路面電車については、引き続き、人や環境に優しい特性を踏まえて、まちの魅力や賑わいを創出するなど、今後も都心のまちづくりに活用していく考えであり、計画案においても、その旨記載しています。なお、新たな公共交通システムは、路面電車の人や環境にやさしい特性を生かしながら、利便性が高い公共交通となるよう検討していきます。
計画案には、路面電車の延伸計画の記載が欠落している。新たな公共交通システムを導入するのではなく、路面電車を延伸してほしい。	
路面電車の延伸を再考すべき。 【類似意見1件】	
路面電車の延伸について、都心地域を優先的に再考すべき。	
計画策定にあたって、あらためて関係団体との話し合いをもつとともに、	

「市電（L R T）3路線延長」を含む、「市電を生かした新たな街づくりの推進」を、計画に盛り込むべき。	
路面電車を郊外まで延伸してほしい。	
路面電車が将来的に新たな公共交通システムに置き換えられる可能性はないのか。可能性があるのであれば、そのことを明記すると共に、路面電車への設備投資を抑制すべきではないか。	
路面電車の低床車両導入を進めるべき。	路面電車の低床車両導入については、計画的に進めており、今後も順次導入を進めていきます。 また、導入する低床車両の仕様は、社会情勢や乗客数の動向等を慎重に検討の上、判断しています。
路面電車の低床車両については、1100形（シリウス）よりも乗車定員の多いA1200形（ポラリス）等の車両の導入を進めるべき。また、これに伴い計画に掲載されている1100形（シリウス）の写真は削除すべき。	頂いたご意見につきましては今後の参考とさせていただきます。 なお、掲載されている1100形（シリウス）の写真は、現在導入されている車両を示しているものであるため、引き続き掲載いたします。
路面電車の運転手不足対策として、専用軌道や自動運転などを念頭に、新型車両の開発等に取り組んでほしい。	路面電車の専用軌道化や自動運転化は、現在検討していませんが、頂いたご意見は今後の参考にさせていただきます。
低床車両は、正面と側面の窓部分が黒色で視認性が悪く、曇りの日の夕暮れ時に接触事故も発生していると聞く。安全性の観点から路面電車のラッピングを行う場合は、目立たない色は断るべきと考える。	低床車両ラッピングについては、車両本来のデザイン性を損なわないよう有識者を含めた関係者による委員会でガイドラインを定め、掲出可能なデザインを決めています。頂いたご意見につきましては今後の参考とさせていただきます。
路面電車でイベントを実施し、参加費による運賃外収入の増収を検討すべき。	頂いたご意見は今後の参考とさせていただきます。なお、路面電車を運行する札幌市交通事業振興公社では、市電フェスティバルやホリデーテーリングなど、沿線地域の集客につながるイベントの開催や子どもの利用促進を図る取組を実施しています。
ヨーロッパの路面電車は独立採算で黒字でなければならないといったことはないため、札幌でもそのような考え方をすべきではないか。	札幌市の路面電車事業は、2020（令和2）年に上下分離を実施し、現在運行事業は一般財団法人札幌市交通事業振興公社が担っていますが、施設や車両の保有等は引き続き札幌市が担っており、それぞれの役割分担のもと運行を実施しています。 また、運行経費に関する支援等も札幌市として実施しており、引き続き、路面電車の人や環境に優しい特性を踏まえて、まちの魅力や賑わいを創出するなど、今後も都心のまちづくりに活用していきます。

【⑪タクシー関係】

意見の概要	札幌市の考え方
タクシーについて、障がい者の移動手段としても重要である。	タクシーは、障がいをお持ちの方を含め、多くの方にとって重要な交通手段であると考えています。

【⑫交通結節点・バスターミナル関係】

意見の概要	札幌市の考え方
老朽化したバスターミナルについて大規模な改修等が必要ではないか。また、外で並ぶバスターミナルの待合環境改善も必要ではないか。	老朽化したバスターミナルについては、待合環境改善の観点も含め必要な機能を検討し、計画的な維持保全や改修を実施していきます。
札幌駅バスターミナルや真駒内駅前交通広場の整備にあたっては、連節バスの乗り入れが可能な施設とすべきではないか。	札幌駅バスターミナルにおいては、再開発ビル内の限られた空間内に整備する必要があることから、一般的なバス車両の使用が想定されています。 真駒内駅前交通広場については、現時点で連節バスが乗り入れる予定はありませんが、引き続き、整備に向けてバス事業者等と調整しながら、必要な広場形状を検討していきます。
札幌駅周辺の仮設バス乗降場について、長期にわたって現在の状況が続くのであれば、駅ビル建設予定地に仮設プレハブバスターミナルを設置すべき。	北5西1・西2地区市街地再開発事業により当該街区にて工事が予定されていること、また、札幌駅南口周辺にまとまった空き地がないことから、道路上に仮設バス乗降場を設置し運用しているところです。 ご不便をおかけしますが、今後も仮設バス乗降場の利用状況確認等を行い、バス利用者の利便性維持に努めていきます。
札幌駅バスターミナル整備に伴う仮設バス乗降場に案内人を配置してほしい。	バス乗降場の案内として、仮設バス乗降場やチカホ等に案内マップを掲示しています。また、バスのりばをご案内したリーフレットを地下鉄さっぽろ駅コンコースやチカホに配架しているほか、札幌市HPにも掲載しています。 ご不便をおかけしている状況ですが、引き続き札幌駅周辺バスのりばの周知に努めていきます。
新幹線の札幌延伸が遅れるのであれば、2030（令和12）年度までは「新幹線駅」という表現を用いるべきではない。	新幹線の札幌延伸の時期については「新幹線駅」の表現を使用すべきかどうかに関して影響を与えるものではなく、現時点で「新幹線駅」の表現を使用することは問題無いと考えています。
各バスターミナルにおいて、使っていないバスベイがあったり、一方で外にバス停がある、使い方や案内が非常にわかりにくい、バスターミナルを出たあとの経路が非効率など、見直すべき様々な運用上の課題がある。	計画案においては個別の施設における問題・対応まで記載することは考えていませんが、個別のバスターミナルに関するご意見については今後の参考とさせていただきます。
計画に掲載されているバスターミナルについて、自動車ターミナル法の一般・専用の区別も追加すべき。	バスターミナル法に基づく区分は専門的な事項であることから、掲載していません。詳細な情報については、「札幌の都市交通データブック」でご確認いただけます。

<p>J R 駅等の駅前広場のバスベイに関してもバスターミナルと同様に計画に掲載すべき。</p>	<p>計画案では、乗継が行われる箇所の網羅を目的としているのではなく、バス発着施設に関する参考情報としてバスターミナルに関する情報を「札幌の都市交通データブック」の掲載内容をもとに記載したものです。駅前広場についての情報は「札幌の都市交通データブック」にも一部掲載していますのでご参照ください。</p>
<p>計画には札幌市が設置したバスターミナルのみ掲載されているが、J R が設置したバスターミナルを掲載した上で、フィーダー化にあたっては交通結節点となっていない J R 駅も活用すべきではないか。</p>	<p>現在、札幌市内には北海道旅客鉄道株式会社が設置した自動車バスターミナル法に基づくバスターミナルはないため、ご指摘のように追加で掲載すべきものはないと考えております。なお、J R に関する記載が抜けていた部分について、関係する記載を以下のとおり修正しました。</p> <p>32 ページ 修正前：「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、」 修正後：「都心へ向かう便を地下鉄・J R 駅止まりにするフィーダー化や、」</p> <p>44 ページ 修正前：「路線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路線を、需要に配慮しながら地下鉄駅でフィーダー化することにより、地下鉄駅ー都心間の～」 修正後：「路線バスと地下鉄・J R 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路線を、需要に配慮しながら地下鉄・J R 駅でフィーダー化することにより、駅ー都心間の～」</p>
<p>フィーダー化により、都心部へのバス乗り入れを減らす方向性があるながら、札幌駅の機能強化をここで掲げることに違和感がある。</p>	<p>札幌駅は、多様な交通が結節する拠点であり、一部路線バスのフィーダー化が行われた場合でも、その機能強化の必要性に変化は無いものと考えます。</p>
<p>到着時すぐに「発車する」と利用者を急かすような麻生バスターミナル放送はやめるべき。</p>	<p>頂いたご意見は、麻生バスターミナルのバス到着時に放送される「○番のりばからバスが発車いたします。ご乗車の方は、路線、行先お確かめの上ご乗車ください。」という自動音声のことと思われ、この自動音声は、バス利用者にバス到着をわかりやすく案内するために放送しているものです。頂いたご意見は今後のよりわかりやすい案内を検討する際の参考にさせていただきます。</p>

【⑬代替交通・地域交通関係】

意見の概要	札幌市の考え方
代替交通を導入する場合は、従来の路線バスの運賃と同額とし、乗継割引も適用されるべき。	<p>代替交通の導入にあたっては、市街地の形状、移動需要の規模などの各地域の特性や持続可能性を考慮し、適切な運行形態や車両サイズ、運賃設定、利用方法となるよう地域と協議を行いながら進めていきますが、頂いたご意見は検討の参考にさせていただきます。</p> <p>また、地域交通は、地域、交通事業者、札幌市の三者協働で導入を進めていくことになるため、頂いたご意見は検討の参考にさせていただきます。</p> <p>なお、代替交通や地域交通の担い手となりうるタクシーの運転手確保も重要であることから、札幌市としても業界団体と連携しながら取り組んでいきます。</p>
代替交通車両は感染症の大流行等に備えて大型の車両にすべきではないか。	
代替交通や地域交通は、誰もが利用しやすいシステムとすべき。	
計画案では、代替交通はタクシー事業者が担うイメージを示しているが、タクシー事業者も運転手不足であり、継続的に代替交通の担い手になるか疑問がある。	
代替交通を導入する場合は、従来の路線バスの運賃と同額とし、乗継割引も適用されるべき。そうでなければ、代替交通と言えないのではないか。	
ICカードの利用データを活用し、効率的な運行体系及びバス運行に資さない路線の代替交通への切り替えについて、率先して推進していくべき。	
計画案では、地域交通は、スマートフォンを持っていない人が不便になるかもしれないが、民間事業者が運行するデマンド交通とせざるを得ないという認識か。	<p>地域交通は、面的ネットワークが確保されている地域において、既存の公共交通では対応が困難な移動ニーズを満たすために導入するものであり、地域の移動に関する困りごとやニーズを良く知る地域住民が中心となり、交通事業者、札幌市を加えた三者協働で導入を進めていく仕組みです。</p> <p>導入にあたっては、デマンド交通に限定したものではなく、市街地の形状、移動需要の規模などの各地域の特性や持続可能性を考慮し、適切な運行形態や車両サイズ、運賃設定、利用方法となるよう地域と協議を行いながら進めていくこととしています。</p>
地域交通は最も利用者にとって重要な部分だが、「地域住民が主体となって」とあり、札幌市が取り組む気がなく、まず民間デマンド交通ありきで、住民が否応なく同意せざるを得ないような丸投げに見える。	<p>札幌市において既に代替交通の運行を行っているほか、他都市においても事例が多数あり、多くの方々への移動に利用されています。</p>
計画案では、代替交通や地域交通の考え方が示されているが、理論先行で、実現可能性や生活感が薄いと考えられるため、計画案の修正や再考が必要と考える。	<p>南区におけるデマンド交通実証実験は、民間バス事業者が運行しているものであり、札幌市はこの運行に対する支援を行っています。運行区域の拡大については、運行事業者が地域の移動ニーズを把握しながら、区域拡大による運行への影響などを総合的に検証していくこととなります。札幌市としても、より良い運行内容となるよう運行事業者を支援していきます。</p>
南区のデマンド交通運行エリアを拡充してほしい。	

【⑭新たな公共交通システム関係】

意見の概要	札幌市の考え方
77 ページの骨格公共交通ネットワーク図の中で、福住～清田間が「公共交通機能向上方面」と示されており、地下鉄の延伸または代替案の検討が進められていると思われるが、新交通システムをこのエリアに展開することは検討しているのか。	新たな公共交通システムの導入にあたっては、現在、都心及び創成川以東地域を中心に検討を進めており、新技術の動向や社会実験の結果を踏まえながら、誰もが使いやすい公共交通となるよう検討していきます。頂いたご意見については、今後の検討や具体的な取組を実施する場合の参考にさせていただきます。
新たな公共交通システムは、バス運転手不足への対応や地下鉄延長の代替手段としての役割を求められると考える。	
新たな公共交通システムを安易に導入すべきではない。	
新交通システムの導入は中止すべき。	
新交通システムは都心部の渋滞の原因となるので、導入しないでほしい。	
新たな公共交通システムの導入検討にあたっては、わかりやすい乗車方法、低廉な運賃を要望する。	
新たな公共交通システム導入に向けての最大の課題は、積雪期の運行（定時制の確保、除雪方法の検討、除雪体制の確立）と考える。このため、積雪期の運行形態についても記述やイラストで示すことで、市民とイメージ共有を図る方が望ましいのではないかと。	

【⑮その他（上記①～⑭以外の施策・取組に関する事）】

意見の概要	札幌市の考え方
24 時間乗車券を発行してほしい。 【類似意見 1 件】	24 時間乗車券や共通一日乗車券は、「取組 23) 企画券等による需要喚起」の内容に含まれるものとして、頂いたご意見については各事業者へ情報提供させていただきます。
共通一日乗車券を発行すべき。 【類似意見 3 件】	
決済方法に nanaco や WAON などを追加してほしい。	決済方法については、需要や利点、運用方法やコスト等を総合的に踏まえて判断されるものと認識しており、頂いたご意見は参考とさせていただきます。
公共交通の新たな決済手段として、クレジットカードによるタッチ決済を検討するようだが、二次元コードなどクレジットカード以外の決済手段も検討すべきではないか。	
DX、IT 技術を利用することばかりを重視するのではなく、もっと人間を介したサービスが必要と考える。	現在、スマートフォンをお持ちでない方などに対しては、コールセンター等による公共交通の案内サービスを実施しており、その上で「取組 15) 運行情報発信体制の充実」に示すような取組を行うことは、さらなる情報発信体制の充実につながるものと考えています。また、「さっぽろえきバスナビ」の使用方法
「さっぽろえきバスナビ」は使用方法がわかりにくく、使いづらい。また、スマートフォンを持っていない方への配慮も必要ではないか。	

<p>なんでもデジタル化することは情報格差を生むことになり、住民を蔑ろにする計画案に見える。</p>	<p>は、「さっぽろえきバスナビ」内で案内をしているところですが、今後も必要に応じてシステムの構成を見直すなど、より利用しやすいサービスとなるよう努めていきます。</p>
<p>地下鉄改札口付近に、路線バス発車時刻案内のデジタルサイネージを設置してほしい。</p>	<p>快適なバス待ち環境等が増えることは望ましいことであり、頂いたご意見は今後の参考にさせていただきます。</p>
<p>沿道の店舗・コンビニ等にバス待ち機能の空間提供を依頼し、バスロケーションシステムを表示するデジタルサイネージなども必要に応じて設置するなどして、「交通モビリティ拠点化」を検討すべき。</p>	<p>なお、路線バスの運行状況については「さっぽろえきバスナビ」でスマートフォン等により場所を問わず確認することが可能となっています。</p>
<p>自家用車へ次世代自動車の導入を推進するのは疑問がある。</p>	<p>国は2050（令和32）年までのカーボンニュートラルを目指す中で電気自動車や燃料電池自動車の普及を進めており、札幌市においても、走行時のCO2排出が無く環境負荷の無い電気自動車等を普及させることで、札幌市内温室効果ガスの約2割を占める運輸部門の脱炭素化に資するものと考えています。</p> <p>また、電気自動車や燃料電池自動車に関するご意見に対する札幌市の認識は以下のとおりです。</p>
<p>環境負荷が少ないとされる電気自動車や燃料電池車は、むしろ環境破壊の現況であり、導入の推進には反対。また、水素スタンドで爆発事故がおこるなど、水素燃料は危険なため自動車の燃料とすべきではない。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・公共共通は一度に多くの乗客を運べるため低炭素な移動手段とされています。一方で、公共交通を利用できない場合は、自動車による移動となるため、CO2排出量が無い電気自動車や燃料電池自動車の利用が望ましいと考えています。 ・電気自動車は電力会社で発電された電気を使用して走行しますが、電力会社各社は環境配慮の観点からクリーンエネルギーの導入を検討しており、今後もクリーンエネルギー化は進んでいくものと考えています。また、水素の取扱いは厳しい安全対策が講じられているため、ガソリンスタンド等と比較し安全性に問題があるものとは考えていません。
<p>事故発生リスクが大きく、ランニングコストが割高となる次世代自動車を安易に導入すべきではない。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・電気自動車、燃料電池自動車は厳しい安全基準を満たしていることから、安全性に問題は無いものと認識しています。また、車両価格や維持管理費については、普及が進むにつれ、技術革新や価格競争等により低減していくものと考えています。
<p>外国人が運転手の場合には、乗車することを拒否できるようにすべき。</p>	<p>運転手としての外国人材の受入れに関しては、今後、法令等に基づき実施されるものと認識しており、札幌市としては情報収集を進めている段階です。</p>
<p>日本版ライドシェアに外国人材を受け入れないでほしい。</p>	<p>計画案では、今後の取組として自動運転に関する他都市の最新情報を収集する等、その動向を調査することとしています。</p>
<p>自動運転について、道内の他地域での先行事例に関して、札幌市としての評価を計画に掲載すべき。</p>	<p>なお、札幌市においては、現在自動運転車両の</p>
<p>自動運転の車両を導入すべきではない。</p>	<p>計画案では、今後の取組として自動運転に関する他都市の最新情報を収集する等、その動向を調査することとしています。</p>

専用の道路を無人で運行できる車両を運行してはどうか。	導入予定はありませんが、頂いたご意見は、今後の参考とさせていただきます。
路線バスのバス停について、上屋付きバス停の整備を検討してほしい。	待合環境については「7. 基本方針に基づく施策・取組」における「取組 16) 待合環境の向上」において、利用状況等を踏まえながら検討を行うこととしています。
真駒内駅前交通広場の屋外バス停は、可能な限り上屋付きバス停として整備してほしい。	また、新たに整備する真駒内駅前交通広場のバス待合空間については、風雨や雪の影響が小さくなるような環境の確保に努めていきます。
市営交通とJRとの乗継券がないのは不便である。	乗継割引の適用範囲については、事業者間の協議により定めているものであることから、ご意見については参考として関係する事業者に情報提供いたします。
地下鉄駅によっては、乗継割引の対象とならない一つ手前の停留所の方が出入口から近い場合があるため、地下鉄駅周辺の混雑解消の観点から、乗継割引の対象となる停留所を一つ手前のバス停まで拡大すべきではないか。	
利用者に分かりづらい定期券制度は即刻見直しするべき。もっと他都市の実例を学びながら、金額定期券への切り替えやスマホ定期券など、シンプルかつ使いやすい乗車券とするべきでは。	わかりやすい制度であることは利用者にとって望ましいものと考えられますが、定期券制度については各事業者の施策によるものであり、頂いたご意見は今後の参考にさせていただきます。
SAPICA は互換性に乏しく、全国で使用できず、ポイント付与率も縮小され所持する意味が薄れている。大都市の交通系 IC カードとして不適切ではないか。	SAPICA は乗継定期券など、複雑な札幌市の運賃体系に対応しており、今後も市民にとって欠かせない、地域特性に合った IC カードとしての役割を担っていきつつ、新たな決済手段の全国的な動向を把握していきます。
公共交通機関の決済手段について、キャッシュレス決済へ全面移行をすべきではない。	新たな決済手段の検討につきましては、キャッシュレス決済への全面移行を意図したのではなく、利用者の利便性向上を図ることを目的としています。
「7. 基本方針に基づく施策・取組」について、デジタル化、自動運転、スマート・スーパーシティ化に向けた施策を進めようとしていると感じ、また民間デマンド交通ありきであり、札幌市は住民・利用者「軽視」の公共交通施策を進めようとしていると言わざるを得ない。	計画案では、基本方針の1つとして「まちと暮らしを支える公共交通ネットワークの構築」を定めており、各交通機関の役割分担を再確認した上で、面的なネットワークを維持していきます。
MaaS を活用すれば料金が下げられ、また自動運転は必ず必要になるので、これらの検討を中心に進めてほしい。	「7. 基本方針に基づく施策・取組」において取り上げているところであり、頂いたご意見は今後の参考とさせていただきます。
ノンステップバスの導入を進めるため道路勾配を緩やかにする工事を検討すべきではないか。	道路整備の際には、道路構造の基準等に基づき、車両走行が可能な勾配で整備しています。バス路線の再整備の際には、ノンステップバスの導入も踏まえ、ご意見を参考にさせていただきます。
運賃引き上げは仕方がないが、公共交通にはファンがいるので、キャラクター展開やグッズ販売など、公共交通の	各交通事業者における施策として、今後の参考とさせていただきます。

ファンから運賃以外の収益を得ることも考えたらどうか。	
計画に示されている課題に対し、施策や数値目標は課題を解決するものとなっていないのではないかと。	課題に対応した基本方針を定め、これに基づき実施する施策及び取組を「7. 基本方針に基づく施策・取組」に掲載するとともに、指標を設定しています。
子どもだけでなく、大人もモビリティ・マネジメントを学習した方がよい。	モビリティ・マネジメントとは、「過度に自動車を利用する状態」から、「公共交通の重要性を認識し、かしこく使う状態」へ少しずつ変えていく取組のことで、利用環境を整備することにより、多くの方に公共交通を利用して頂くよう取り組んでいきます。
小学校の公共交通の学習を行っているが、大人もバスの利用マナーの学習が必要である。また、バスの利用方法を観光パンフレット等に掲載してはどうか。	札幌市では、公式ホームページにおいて、バスの乗車・降車方法、バス・地下鉄の乗り継ぎ方法、バス車内でのマナーなどについてお知らせしているところです。なお、バスの利用方法の観光パンフレット等への掲載のご意見は今後の参考にさせていただきます。
他都市や鉄軌道も交えた都市圏での運輸連合を検討すべき。	計画案においては、札幌市内の公共交通機関の連携により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ることとしていますが、都市圏での取り組みについては今後の参考とさせていただきます。
ライドシェアへの安易で過剰な期待を持たせる記載をすべきではない。	いわゆる日本版ライドシェアについては、タクシー事業者等が主体となり実施されるものですが、札幌市内における移動手段として活用がなされるものであることから、札幌市としてはその実施状況についての情報を把握していく必要があると考えています。

「8 計画の評価・推進」に関するご意見

意見の概要	札幌市の考え方
公共交通利用者の割合を増やすための取組が最重要であり、現状の55.5%「以上」ではなく、60%などの具体的な数値目標を掲げる必要があると考える。また、バスのフィーダー化が進んだ場合に、軌道交通の利用者が増えることが考えられるため、そのことを把握できる指標があっても良いと考える。	公共交通利用者の割合を増やしていくことは重要であり、現状の55.5%より割合を大きくする観点で55.5%以上という目標としたところです。フィーダー化による地下鉄等の利用状況については、指標としては設定していませんが、状況について関係機関と情報共有を図っていきます。

その他のご意見

【①委員関係】

意見の概要	札幌市の考え方
札幌市公共交通協議会委員のうち、「地域公共交通の利用者」の委員を増員すべき。	札幌市公共交通協議会の委員は、札幌市公共交通協議会設置要綱に基づき、2022（令和4）年12月に札幌市長が委嘱しています。 公共交通という特性上、個人の居住地域や交通環境、生活スタイル等によって大きく意見が左右されることが懸念されます。一方で、福祉や教育などといった観点も取り入れる必要があることから、現在のとおり各団体より委員を選定しているところです。 なお、2023（令和5）年度に実施した市民意見調査等を通じて、委員以外の方々の意見も伺っています。
行政に都合の良い委員中心で協議するのではなく、計画に批判的な意見も取り入れるため、実際に利用している地域住民・個人も参加させるべきではないか。	
委員に事業者や団体の代表しかおらず、公共交通の利用者・個人がいないため、地域住民を加えてやり直すべき。	
利用者委員として、切実さを反映した議論をする利用者が委員に追加すべきであった。また参考人招致という方法あったのではないか。	
日常的に地域公共交通を利用している利用者が参加していないため、利用者を含めた札幌市公共交通協議会で案の作成をやり直すべき。	
札幌市公共交通協議会委員のうち、「地域公共交通の利用者」の委員について、選定期間・方法、3名のみとしている理由を示してほしい。	
学識者の委員が札幌市外から選定されていることについて、選定理由を説明すべき。	

【②市民意見の収集方法関係】

意見の概要	札幌市の考え方
計画策定にあたって、札幌市と市民の対話が一度も行われていない。札幌市はパブリックコメントの実施をもって市民の意見を聞いたとするかもしれないが、市民との対話とは言えないと考えている。	計画策定にあたっては、パブリックコメントに限らず、計画策定開始当初に市民意見調査を実施し、また札幌市公共交通協議会資料や議事の公表等も行いながら進めてきたところです。
インターネットアンケートについてどのような調査をやったか不明で、納得できない。	インターネットアンケートについては、民間インターネット調査会社が保有するモニターに対して、計画に記載している設問のとおりアンケートを実施したものとします。また、これとは別に市民意見調査を広く実施しています。
2023（令和5）年4月～5月に実施し	パブリックコメントに準じた期間・意見募集方

た市民意見調査は、期間が短く、意見の書き方やフォーマットがないため、書きようがなかった。このような市民や利用者は多く存在するのではないか。	法を用いて実施しています。また、1,000件を超える多数の意見を頂いており、ご指摘のような懸念は少ないものと認識しています。
---	--

【③福祉施策関係】

意見の概要	札幌市の考え方
<p>敬老パスの修正案に基づく公共交通への影響を踏まえた「札幌市地域公共交通計画」(案)に修正すべき。</p> <p>敬老パスの上限が4万円になるとのことだが、敬老パスも福祉乗車証のように無料にしてほしい。</p> <p>また、上限額をなぜ減らすのか説明して欲しい。住民投票をして意見を聞いてほしい。</p> <p>現行の敬老パス制度を存続してほしい。</p> <p>【類似意見1件】</p>	<p>昨年、健康寿命の延伸を目指し敬老パスから敬老健康パスへ移行させる素案を提案したところ、市民の皆様からは、敬老パス制度を見直してでも存続を望む声や限りある財源は子どもや若い世代に向けてほしいといった意見が寄せられました。</p> <p>頂いた様々なご意見を踏まえ、敬老パスは制度の見直しにより市民負担を軽減し、当面存続させることとしたところであり、今後も丁寧に説明を行っていきます。</p> <p>また、敬老パスの見直しに関して、他都市事例では助成制度の廃止による公共交通機関への直接の影響は見られないものの、見直し案では利用者に対し4段階の激変緩和措置を設けることに併せて、(仮称)健康アプリを導入し、65歳からのポイント利用を可能とするなど、地域公共交通への影響に配慮しているところです。今後も、地域公共交通に与える影響を注視していきます。</p>
<p>福祉乗車証の交付対象者を精神障がい者手帳3級所持者まで拡大してほしい。</p>	<p>札幌市の障がい者交通費助成制度は、一定以上の障がいのある方に対し、助成を行っています。</p> <p>現在、重度障がい(身体1、2級・療育A・精神1、2級)のある方については、福祉乗車証、タクシー券(最大39,000円/年)、ガソリン券(最大30,000円/年)の中から一つを選択、中度(身体3、4級、療育B、精神3級)の方については、記名SAPICAへの助成チャージ(最大52,000円/年)、タクシー券(最大13,000円/年)、ガソリン券(10,000円/年)の中から一つを選択出来る内容となっていますが、札幌市の財政状況から助成内容の拡大は難しい状況ですのでご理解ください。</p> <p>なお、札幌市では、障がい者等通所交通費助成制度を設け、通所施設に通っている方の交通費の一部を助成しています。申請は通所している施設を通して行っていますので、助成希望の方は通所している施設にお申し込みください。</p>
<p>福祉乗車証の適用範囲をJRまで拡大し、交付対象者も精神障がい者手帳3級所持者まで拡大してほしい。</p>	<p>札幌市の障がい者交通費助成制度における福祉乗車証については、2017(平成29)年度からSAPICAをベースとした独自のICカードの使用を開始し、JRとの相互利用につきましては、</p>

	<p>現状において SAPICA が J R との相互利用に対応していない状況となっています。</p> <p>また、札幌市の財政状況から福祉乗車証の適用範囲を精神障がい者手帳 3 級をお持ちの方まで拡大することは難しい状況ですのでご理解ください。</p>
<p>路線バスでも精神障がい者割引が実施されるよう、札幌市から各交通事業者に働きかけて欲しい。</p>	<p>札幌市としても、精神障がいのある方に対する路線バスでの運賃割引が実施されることが望ましいと考えており、これまで国をはじめ各バス事業者に対して運賃割引の実施について要望を行ってきました。</p> <p>今後も、引き続き各指定都市や北海道、近隣市と連携を図りながら、さまざまな機会をとらえて、国をはじめ各バス事業者に対して要望を行っていきます。</p>

【④その他（上記①～③以外に関すること）】

意見の概要	札幌市の考え方
<p>バス運転手不足などに対応するために都市型ロープウェイの整備を行うべきではないか。</p>	<p>札幌市においてはロープウェイに関する具体的な検討の予定はないため、計画へも記載していません。</p>
<p>栄町での丘珠空港アクセスとして、石狩ロープウェイを活用し延伸させることも考慮して、本格検討すべき。</p>	
<p>石狩市で構想されている「ロープウェイ」について、札幌市内に結節点を置くことになるので、札幌市としてどのように考えるのかを計画に示すべき。 【類似意見 1 件】</p>	
<p>バス停の選択肢を増やすために、バス停近傍のスーパーなどに自転車の駐輪を可能にするよう行政から働きかけて欲しい。</p>	<p>計画案は公共交通を対象としており、自転車に関する記載はしていませんが、札幌市では、自転車の活用促進のために、駐輪容量が不足するエリアの駐輪場の確保に努めるとともに、公共交通を補完するシェアサイクルの更なる利便性向上に向けた取組を進め、自転車利用環境の向上を目指していきます。</p> <p>また、商業施設の駐輪場については、施設利用者のための駐輪場であるため、それ以外の方が利用できるよう働きかけることは難しいものと考えますが、公共駐輪場の整備については、今後も地区ごとの駐輪需要に応じて様々な手法により整備を行っていきます。</p>
<p>自転車の活用や、他の交通機関と自転車との連携を計画に盛り込むべき。</p>	
<p>市電やバスなどの公共交通機関について、自転車持ち込みのための専用車両導入を検討してほしい。</p>	<p>市電やバスなど公共交通において、現時点で自転車持ち込みのための専用車両を導入する予定はありません。</p> <p>札幌市としては、自転車を含めた各交通機関の乗継利便性向上を目指し、引き続き、駅を中心とする交通結節点の機能強化を図っていきます。</p>
<p>計画案について地下鉄駅で実際に配布されていたか疑義がある。</p>	<p>地下鉄各駅においては、業務用ラックに配架することを通じて配布していました。</p>

地下鉄駅のラックに計画案のパブコメ資料が複数置かれていた点は、評価できる。	今後とも計画策定等に当たっては、わかりやすい情報発信に努めていきます。
パブリックコメントの実施について広報さっぽろで周知を実施したのか。	2024（令和6）年8月の広報さっぽろにおいて、パブリックコメントの実施を行うことを掲載しています。
札幌市のお金の使い方に疑問があるため、予算の使い方などを公共交通に限らず市民に公開すべき。	札幌市では、これまでに「広報さっぽろ」「予算の概要」「決算の概要」「なまらわかる！財政のあらまし」「さっぽろのおサイフ」をホームページに公表するとともに冊子で配布するなどし、市民へ毎年の予算・決算の内容や財政状況に関する情報を発信してきました。引き続き、財政情報をわかりやすく発信できるよう、内容の充実に努めます。
財政難を理由に市営バスの廃止は失敗だったのではないか。	札幌市では、市営バスを民間バス事業者に移行したのち、民間バス事業者の創意工夫による効果的な運行が行われるとともに、必要に応じて札幌市も支援を行うことにより、面的なネットワークを維持してきました。現在は、全国的なバス運転手不足により、札幌市内バス路線においてやむを得ない減便や路線廃止が実施されていますが、また地域によっては札幌市が主体となった代替交通が運行されており、今後も公共交通機関の役割分担を踏まえながら面的な公共交通ネットワークの維持に努めていきます。
現状はなし崩し的に利用者へ不便を強いており、それを新型コロナウイルス感染症の影響やバス運転手の労働時間に関する法令改正などの外的要因を理由にしているが、特にバス運転手不足に関しては、労働時間に関する法令改正までに猶予期間があり、また北海道の低賃金も以前から指摘されていたものであり、準備不足や情勢認識のずれによるものである。	コロナ禍以前においても、路線バス事業者においては事業改善に向けた経営努力を行う一方、札幌市としても乗合バス路線維持補助金を交付するなど、路線維持に努めてきました。今後も、計画に記載する取組等を通じて、持続可能な公共交通ネットワークの構築に努めていきます。
道路や橋の整備に収支を求めているのと同様に、海外のように交通インフラの整備に収支を求めてはならず、基本となる交通インフラ部分を社会が公的に支える仕組みが必要であり、サービスを提供する民間事業者が受益者負担としての利用料金を得て力を発揮するという、インフラの上下分離を実現させなければならないと考える。	札幌市は、収支悪化による路線廃止が発生しないよう、バス事業者に対して乗合バス路線維持補助金を交付しているところです。上下分離に関して頂いたご意見は今後の参考とさせていただきます。
長距離バスの運行について、一定区間ごとに運転手を交代しながら複数の会社で運行してはどうか。	どのような取組が可能か、また効果的かという点も含め、事業者間での協働の取組を検討していくことは重要と考えています。
バス路線廃止による対応策として、交通の便の良い地域への転居費用を支援してはどうか。	バス路線の廃止に関する対応としては、必要に応じて札幌市が代替交通の導入を検討することとしています。
地域公共交通を維持していくためには	札幌市では札幌市立地適正化計画を策定し、地

<p>利用率の向上が不可欠であり、そのための取組をセットで行っていくことが重要と考えます。利用率を上げる方法として、徒歩圏内の居住人口を増やすこと、公共交通を利用して訪れる施設を沿線に誘致することが必要と考えます。</p> <p>地下鉄のような公共交通は50年以上使用していくことを考慮すると、50年以上先の利用形態や沿線の状況を想定することも必要と思われるので、街づくりもセットで進めることが合理的と考えます。</p>	<p>下鉄沿線などへの居住の誘導や、多くの市民が利用する公共サービス機能等の地域交流拠点などへの誘導を進めています。</p> <p>今後もまちづくりに関する計画と連携・整合を取りながら取り組んでいきます。</p>
<p>温泉を利用したロードヒーティングを設置し、冬期間のバスや路面電車の運行経路を確保してはどうか。</p>	<p>札幌市では現在のところ、比較的簡易に温泉の水量が確保できる定山溪温泉街において、温泉熱を利用したロードヒーティングを整備しています。</p> <p>今後は、費用対効果などを勘案しながら、ロードヒーティングの熱源に、温泉熱を含め下水熱などの未利用エネルギーを活用できないか検討していきます。</p>
<p>安全性や環境負荷などの課題別に専門家の専門知識を取り入れつつ、現場作業を行っている方等とも相談しながら改善を図っていけば、理想的な環境を作れるのではないか。</p>	<p>頂いたご意見は今後の参考とさせていただきます。</p>
<p>対面で話さないと利用したい公共交通が何なのか理解できない人も多いはず。ベルギーのブリュッセルのように利用の指南役が必要。</p>	<p>頂いたご意見は今後の参考にさせていただきます。なお、公共交通の利用方法等でご不明な点がある場合は、各公共交通事業者にお問合せください。</p>
<p>障がいをお持ちの方で、公共交通が好きな方を雇用するのがよいのでは。</p>	<p>札幌市では、民間事業者等における障がいをお持ちの方の雇用を推進しているところであり、頂いたご意見は今後の参考とさせていただきます。</p>
<p>福住駅から札幌ドームまでの交通混雑解消のため、地下歩道を整備すべき。</p>	<p>札幌市では、特に人の往来が多い都心や拠点において、民間開発やまちづくりの機会を捉え、地下歩行空間や空中歩廊と沿道建物の接続を促進するなど、重層的な回遊ネットワークの形成を図っているところです。</p> <p>現在、ご要望の箇所に、新たに地下歩行空間をつくるなどの具体的な計画はありませんが、頂いたご意見は今後の参考といたします。</p>