

これまでの審議内容の整理

一次答申で提起された課題

路線、地域特性、ニーズの詳細把握

都市全体および各地域におけるネットワーク検討

ネットワーク実現・維持の仕組み

解決すべき問題点と必要な取り組みの方向性

利用環境改善方策

利用環境改善の位置づけ 審6

- 利用のしづらさが利用者減少の一要因。
- 利用環境改善で利用促進を図るべき。
- 利用が促進されれば維持方策適用対象路線が減り、市民の負担も減る。
- 維持方策と利用環境改善を並行して実施。

何を？

現状の問題と課題 審5

分かりやすさ...路線番号設定、利用情報提供の周知、乗り場や乗り継ぎ施設、車両での情報提供

使いやすさ.....停留所、ターミナル施設、車両、乗車券や運賃精算、定時性

どうやって？

利用環境改善の進め方 審6

- 市民ニーズ把握の必要性
- 取り組むべき施策（行政の役割・事業者の役割）
- 実施主体や役割分担の検討の必要性
- 実施レベル（各社共通であるべきものと各社が独自に工夫すべきもの）
- 施策のモニタリング（PDCAサイクル）

バス利用減少要因分析

今後のバス交通を考えるためには、利用減少をはじめ、現状の適切な把握が必要。

バス利用の減少要因と都市構造の変化

 審7

- < 地域の変化 >
 - 市街地開発からの経年変化が利用に影響
 - 居住人口については、過去の郊外化から現在は地域によってまちまちな増減。
- < 都市構造の変化 >
 - 郊外への事業所移転に伴い、通勤移動も郊外へ。
 - 大型店の郊外出店で買物移動も郊外化。
 - 週休2日、学区変更など通学の変化
 - 高齢化による移動回数の減少
- < 自家用車との競合 >
 - 免許保有増、乗用車価格の相対低下
 - 軽自動車と女性ドライバーの増加
 - 地域で見ると郊外で自家用車優位の傾向
- < 自転車との競合 >
 - 地域で見ると駅付近で自転車優位の傾向
 - 自転車価格の低下と台数増加
 - 夏自転車冬バスを利用する通学の傾向

将来都市像への対応

今後の都市づくりは、どう進めるのか？

都市計画マスタープラン 審7

- < 市街地 >
 - 市街地の範囲は拡大しない
 - 居住密度を維持または高める
 - 日常生活に関する都市機能は身近な範囲で提供
- < 住宅市街地 >
 - 軌道沿線や都心周辺や中心核等の周辺は「高度利用住宅地」
 - 都心からほぼ6km以内は「一般住宅地」
 - ほぼ6km以遠は「郊外住宅地」
- < 拠点 >
 - 拠点を育成・整備し多中心核都市構造へ

都市マス(都市の将来像)の方向性に沿ったバスネットの検討が必要。

都市計画マスタープラン実現のための公共交通ネットワークのあり方 審7

- < JR・地下鉄 >
 - 札幌全体をつなげるための骨格交通機関。
- < バス >
 - 変化に対応し、暮らしの基礎である住宅地と生活拠点等を直接、あるいは骨格交通機関を介して結ぶ交通機関。
 - さらに、都市の構造変化によっては、骨格交通機関を補完する交通機関。

将来バスネットワークのあり方

バスネットワークのあり方

 審7

- < 今後のあり方を検討するバスネットワークの範囲 >
 - バスネットワークには、行政が今後のあり方を検討すべき領域と、事業者が事業性判断をする領域がある。前者は「都市生活に必要な移動を支える」ネットワーク。
- < 公共交通体系におけるバスネットワークの役割 >
 - バスネットワークの役割は、「生活拠点を中心とした移動への対応」「JR・地下鉄等の骨格交通機関の補完」「都心周辺部と都心との接続」。
- < バスネットワークを形成する路線形態 >
 - 路線形態としては「拠点接続型」「骨格交通補完路線」「都心直結型」となる。
- < 交通結節点の考え方 >
 - 交通結節点については、生活拠点と交通結節点を一致させていく必要があり、適宜整理統合。
 - 一体的なネットワークとするため、乗り継ぎ利便性について「わかりやすさ」「使いやすさ」の視点で利便性向上を図る。

今後の進め方

短期の取り組み

利用環境改善

- 使いやすさの向上（乗継利便性改善など）
- わかりやすさの向上（利用情報提供の改善など）

協働実現に向けた取り組み 審8

- 情報提供の強化
- 市民意識の啓発

交通実態の把握 審7

- パーソントリップ調査
- 各種データの活用
- 交通結節点の評価・検討

維持方策の運用、見直し 審4

中長期の取り組み

協働の枠組みづくり

バスネットワークマスタープランの策定

