

札幌市地域公共交通計画 (案)

令和 6 年 7 月

札 幌 市

目 次

1. はじめに	1
1.1 計画策定の趣旨	1
1.2 計画の対象区域	1
1.3 計画の期間	1
1.4 上位・関連計画と本計画の位置付け	2
2. 札幌市の概況	6
2.1 人口動態	6
2.2 通勤・通学における移動手段	8
2.3 自動車運転免許の保有状況	9
2.4 自動車運転免許の返納状況	10
2.5 移動ニーズの変化	11
2.6 脱炭素の取組	13
3. 札幌市の公共交通の現況	14
3.1 公共交通ネットワークの状況	14
3.2 収支状況	19
3.3 路線バスの運賃制度	22
3.4 路線バスの補助制度	23
3.5 自動車運転手の不足と高齢化	24
3.6 労働環境の変化	26
3.7 路線バス利用に関する市民意見	27
4. 札幌市の公共交通の課題	29
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	31
5.1 公共交通ネットワーク維持の考え方	31
5.2 公共交通機関等の役割分担の考え方	33
6. 札幌市の公共交通の目指すべき将来像と基本方針	39
7. 基本方針に基づく施策・取組	40
8. 計画の評価・推進	64
8.1 計画の評価指標	64
8.2 計画の推進体制	65
資料編	68

1. はじめに

1.1 計画策定の趣旨

札幌市の公共交通は、基軸となる大量輸送機関（地下鉄・ＪＲ）にバスネットワークを接続することで、市民や札幌を訪れる方々の移動需要を支えています。しかし、少子高齢化の進行により人口は減少局面を迎えており、加えて、新型コロナウイルス感染症の拡大を契機に生じた行動変容等により、札幌市内の公共交通事業者の経営環境は厳しい状況にあります。

特に路線バスにおいては、全国的に深刻化する運転手不足も相まって、需要・供給の両面で将来的にネットワークの維持が困難になることが懸念されており、これらの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が求められています。

持続可能な公共交通ネットワークを構築するためには、交通事業者のみならず行政、住民等の地域関係者が一体となり、取り組みを推進することが必要です。このため、地域公共交通を取り巻く環境を踏まえ、目指すべき方向性やその実現に向けた取組等を整理し、持続可能で地域に適した公共交通ネットワーク構築の指針となる「札幌市地域公共交通計画」を策定します。

1.2 計画の対象区域

本計画における対象区域は、札幌市全域とします。

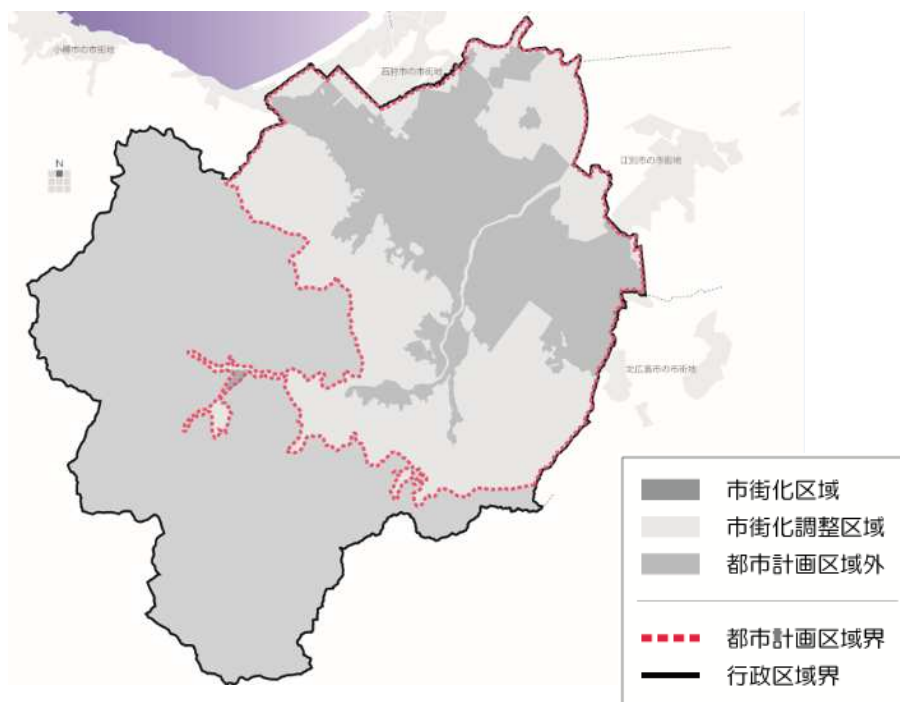


図 1-1 計画の対象区域

1.3 計画の期間

本計画の計画期間は、2024（令和 6）年度から **2029（令和 11）年度**までの概ね **5 年間**とします。

1.4 上位・関連計画と本計画の位置付け

本計画は次に示す上位計画と関連計画との整合性や連携を図った内容とします。なお、本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に定められている地域公共交通計画にあたるものであり、地域公共交通のマスタープランとしての役割を果たすものです。

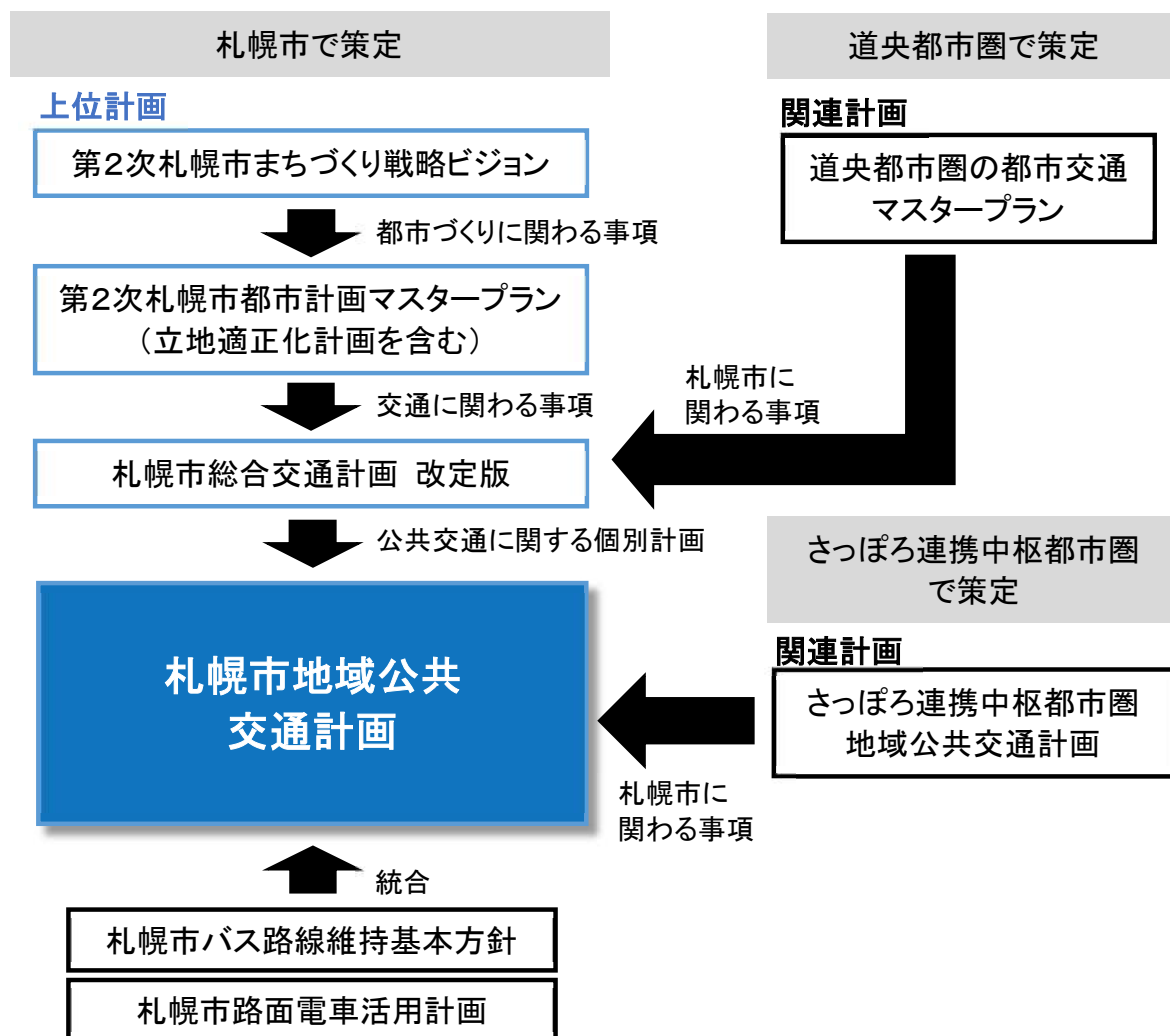


図 1-2 上位・関連計画と本計画の位置付け

(1) 上位計画

本計画の上位計画は、以下に示すとおりです。

本計画は、その考え方や方向性について、上位計画との整合性を図っていきます。

表 1-1 上位計画

第2次札幌市まちづくり 戦略ビジョン(ビジョン編) 【2022(令和4)年10月策定】	- 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 - 公共交通に関して、目指すまちの姿の1つに下記の内容を掲げる 『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。』
第2次札幌市都市計画マスタープラン 札幌市立地適正化計画 【2016(平成28)年3月策定】 ※札幌市立地適正化計画： 第2次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	- 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」となるマスタープラン 「総合的な交通ネットワークの確立」の基本方針として下記を掲げる - 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。 - 公共交通に関する取組として、図1-3の内容を掲げる
札幌市総合交通計画 改定版 【2020(令和2)年3月改定】	- 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 - 公共交通を軸として持続可能な都市交通を目指すこととし、公共交通ネットワークの構成と役割について示している(詳細は「3.1 公共交通ネットワークの状況」にて後述) - 計画理念を、『暮らし・活力・環境』を重視する公共交通を軸とした交通体系の実現～あるべき将来都市像を実現する持続可能な都市交通を目指して～』と設定 - 公共交通ネットワークの今後の方向性として下記を掲げる - 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ICT¹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²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³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

¹ ICT：Information and Communication Technology（情報通信技術）の略。情報や通信に関連する科学技術の総称。

² シームレス：「継ぎ目のない」の意。公共交通分野においては、乗継等における交通機関間の「継ぎ目」を解消し、円滑な移動ができる状態が実現する状態を意味する。

³ バリアフリー：高齢者や障がい者等が社会生活に参加する上で、支障となる障壁が取り除かれた状態

【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。

図 1-3 第2次都市計画マスタープラン「公共交通に関する取組」の記載

(2) 本計画に統合する関連計画等

本計画に統合する関連計画等は、以下に示すとおりです。

札幌市の路線バス・路面電車を取り巻く環境に生じている変化等を踏まえながら、路線バス・路面電車を包含する本計画に統合します。

表 1-2 本計画に統合する関連計画等

札幌市バス路線維持基本方針 【2009(平成 21)年 4 月策定】	・ 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
札幌市路面電車活用計画 【2012(平成 24)年 4 月策定】	・ 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 ・ 路面電車活用の 3 つの視点と、それに基づく 5 つの重点取組とともに、経営健全化に向けた検討の方向性を示した ・ ループ化以降の展開として、3 地域への延伸検討※を行うこととした ※様々な観点から検討を行ったが、レールを敷くことによる影響や採算性などを総合的に評価し、令和 4 年度に延伸困難と結論付けた(P.34 参照)

(3) 都市圏における関連計画

都市圏における関連計画は、以下に示すとおりです。

これらの計画は、都市圏内の市町村間の移動を主に扱うものであり、本計画は札幌市内の移動を主に扱うことで、役割分担を行います。また、基本方針や施策等の事項のうち、札幌市に関わる内容について整合性を図ります。

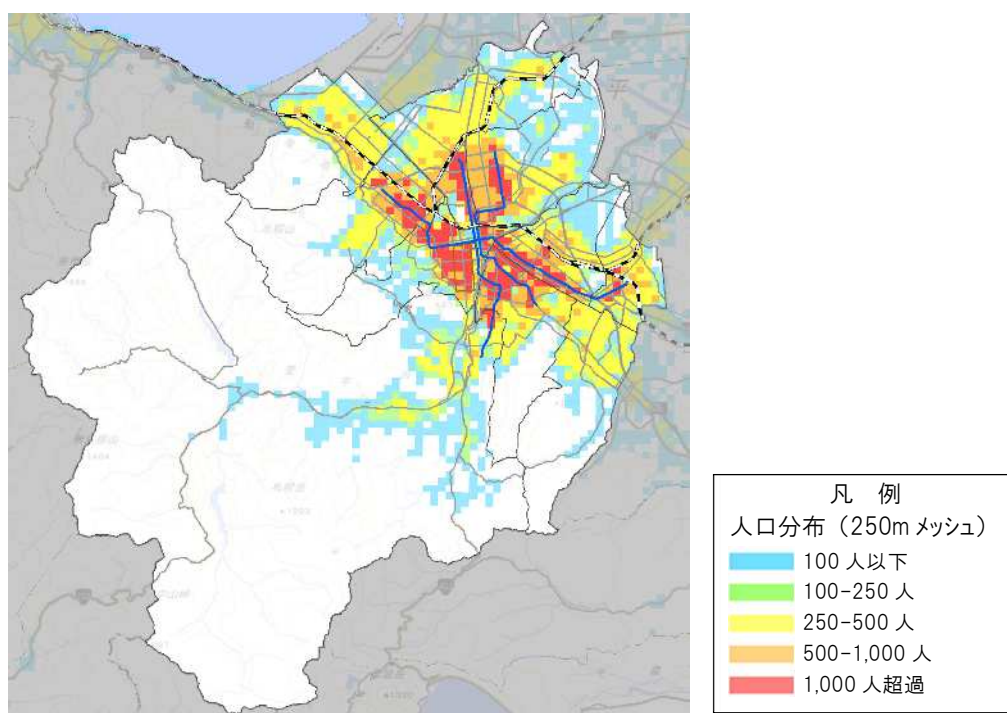
表 1-3 都市圏における関連計画

道央都市圏の都市交通 マスタープラン 【2010(平成 22)年 3 月策定】	・ 道央都市圏(札幌市/小樽市/江別市/千歳市/恵庭市/北広島市/石狩市/当別町/南幌町/長沼町)のあるべき将来都市像と交通に関するマスタープラン ・ 道央都市圏における骨格公共交通網の考えを定めるとともに、公共交通サービスを維持、充実する施策を設定
さっぽろ連携中枢都市圏 地域公共交通計画 【2023(令和 5)年 6 月策定】	・ 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)における、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を目的とした、地域の公共交通政策のマスタープラン ・ 「地域住民等の広域移動を支える持続可能な広域交通ネットワークの維持・確保」、「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」、「公共交通の利用促進による持続性の確保」を基本方針とする

2. 札幌市の概況

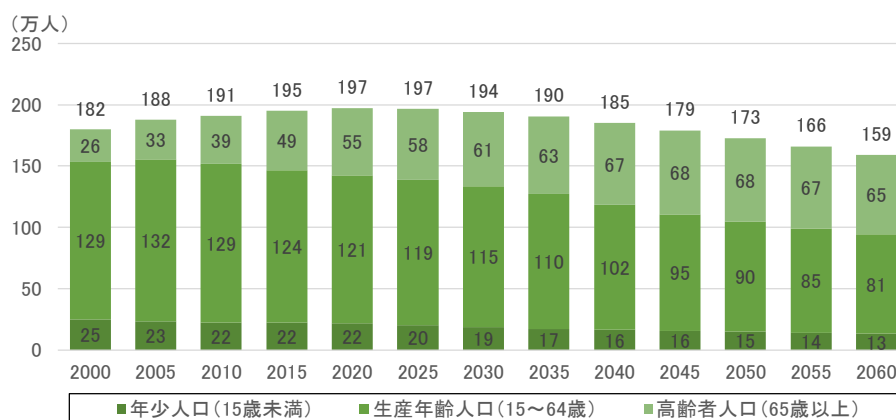
2.1 人口動態

札幌市の人口は、地下鉄と路面電車の沿線を中心に人口密度が高い地域が分布しており、郊外部は人口密度の低い地域が分布しています。総人口は、2020（令和 2）年以降に減少局面を迎えており、年代別では、生産年齢人口（15～64 歳）が減少を続けている一方で、高齢者人口（65 歳以上）は増加を続けており、推計では 2045（令和 27）年頃まで増加が見込まれます。将来的な人口減少による公共交通利用者の自然減や公共交通の担い手となる人材不足が進むことが懸念されるとともに、増加する高齢者の日常的な移動手段としての公共交通の確保が求められます。



資料：令和 2 年国勢調査（総務省統計局）

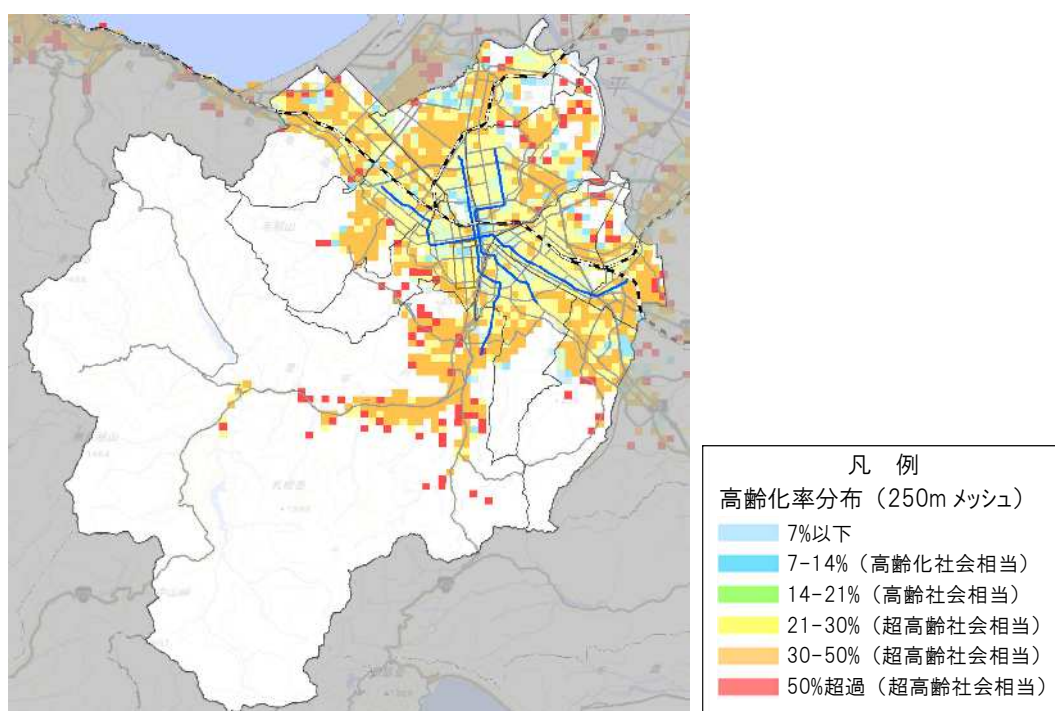
図 2-1 人口分布（250m メッシュ人口）【2020（令和 2）年】



資料：2000（平成 12）～2020（令和 2）年人口：令和 2 年国勢調査（総務省統計局）
2025（令和 7）～2060（令和 42）年人口：札幌市の推計

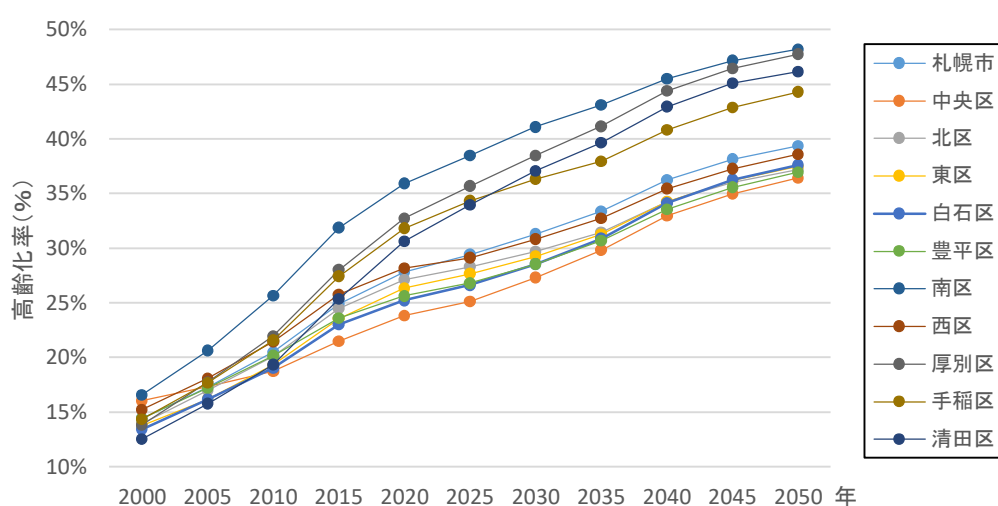
図 2-2 札幌市の人口の推移

札幌市内は、特に郊外部において、高齢化率の高いエリアが多く分布し、区別では、南区、厚別区、手稲区、清田区等の高齢化率が高くなっています。また、今後も高齢化率は市内全域で増加が続くものと推計されています。



資料：令和 2 年国勢調査（総務省統計局）

図 2-3 高齢化率の分布（250m メッシュ）【2020（令和 2）年】

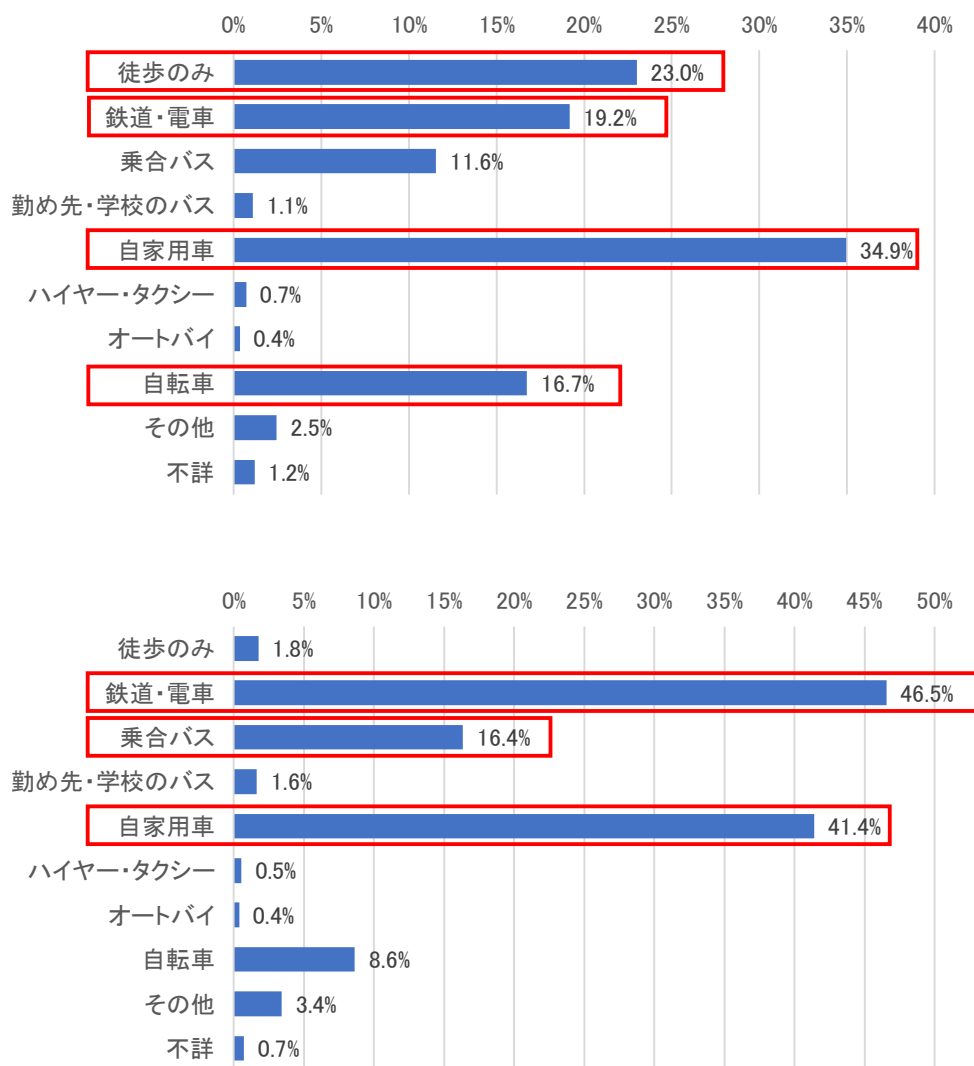


資料：2000（平成 12）～2020（令和 2）年人口：令和 2 年国勢調査
2025（令和 7）～2050（令和 32）年人口：将来の地域別男女 5 歳階級別人口（国立社会保障・人口問題研究所）

図 2-4 区別の高齢化率の推移

2.2 通勤・通学における移動手段

札幌市民の通勤・通学における移動手段について、区内の移動は自家用車が約 3 割と最も多く、徒歩のみ、鉄道・電車、自転車約 2 割、区外の移動は鉄道・電車が約 5 割と最も多く、自家用車が約 4 割、乗合バスが約 2 割です。日常的な移動において、自家用車だけでなく、各種公共交通機関を利用する方も多く、市民の移動手段の確保にあたり、公共交通の維持が重要となります。

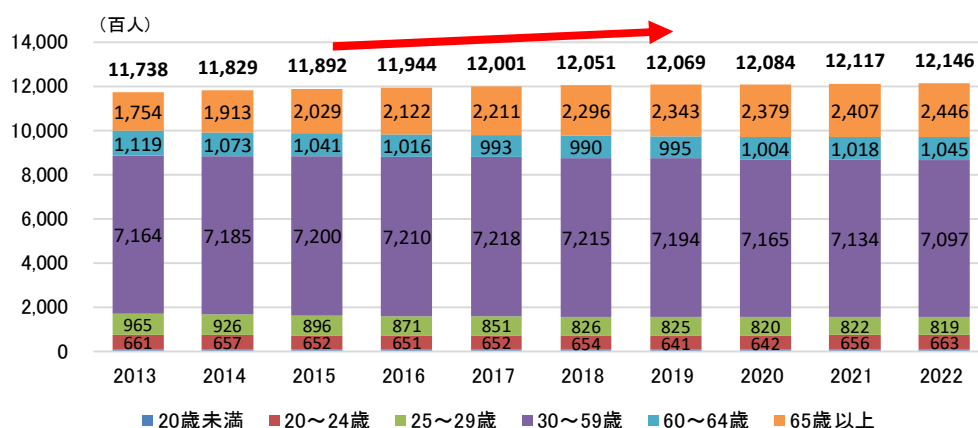


資料：令和 2 年国勢調査（総務省統計局）

図 2-5 通勤・通学における移動手段（上：在住区内の移動、下：在住区外への移動）

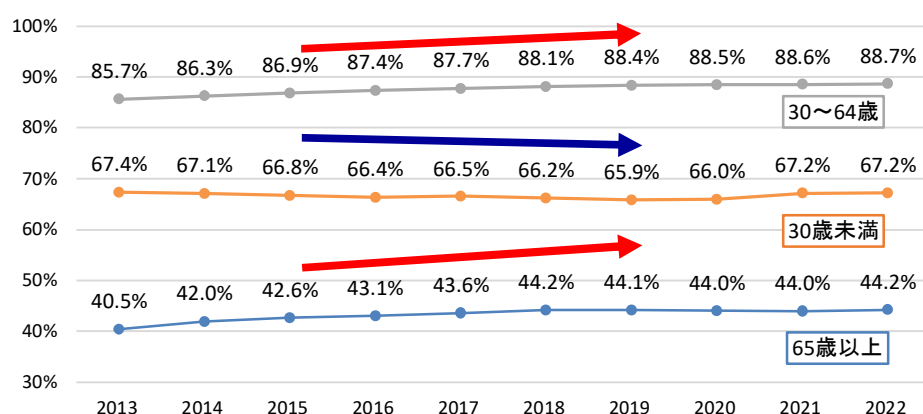
2.3 自動車運転免許の保有状況

札幌市における免許保有者数は増加傾向にあり、世代別では 65 歳以上の保有者数が増加しています。免許保有率は 65 歳以上と 30～64 歳の層は増加傾向ですが、30 歳未満の若年層は減少傾向にあります。また、区別では 65 歳以上の層で区間の差が大きく、清田区や南区、手稲区で免許保有率が高くなっています。



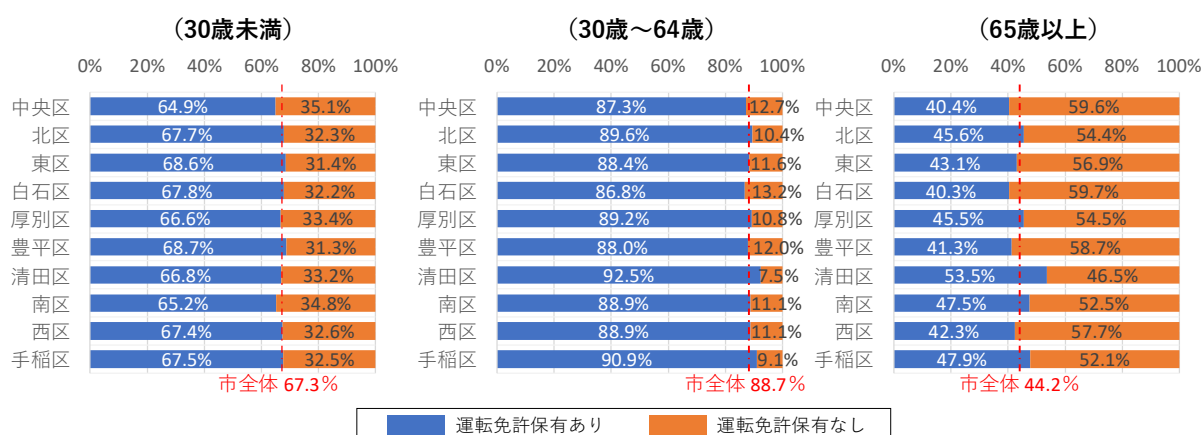
資料：札幌市統計書

図 2-6 札幌市の免許保有者数の推移 (世代別)



資料：【免許保有者数】札幌市統計書、【人口】住民基本台帳（毎年 10 月時点）

図 2-7 年代別の運転免許保有率の推移



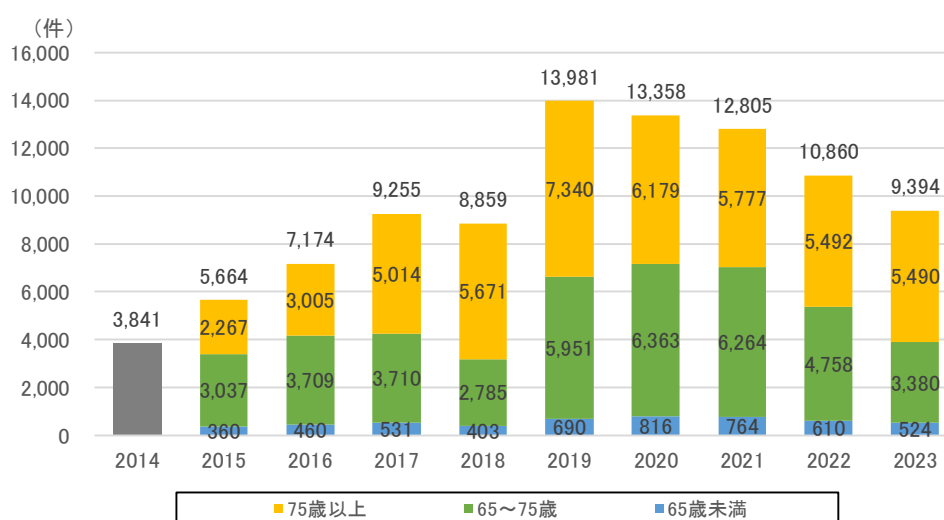
資料：【免許保有者数】北海道警察提供データ（2022（令和 4）年 12 月末時点）
【人口（18 歳以上）】住民基本台帳（2023（令和 5）年 1 月 1 日時点）

図 2-8 区別年代別の運転免許保有率

2.4 自動車運転免許の返納状況

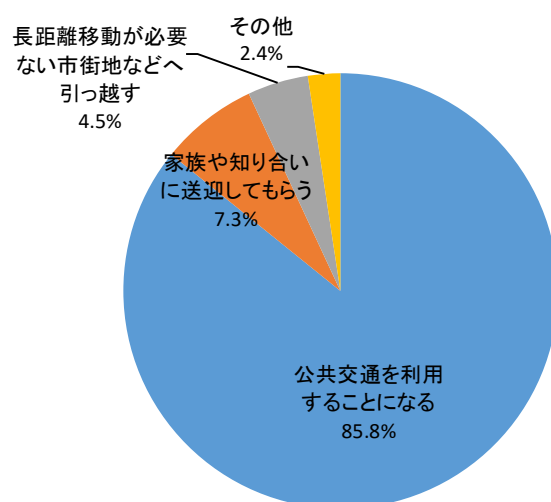
北海道警察本部における運転免許返納の状況は、2019（令和元）年にピークを迎えて、その後は減少しており、65歳以上の世代で多く返納がされています。

また、日常的に運転する人が、運転免許返納等により運転できなくなった場合の移動手段として、約9割が公共交通利用への転換を考えていることから、今後、免許返納が進む場合の市民の移動手段として、公共交通の重要性が増すものと考えられます。



※2014（平成26）年の公表データは全年齢合算のみ 資料：運転免許統計（北海道警察本部）

図 2-9 免許返納件数の推移



資料：さっぽろ連携中枢都市圏住民アンケート調査結果（札幌市在住者の回答のみを抽出）
（2022（令和4）年9～10月）

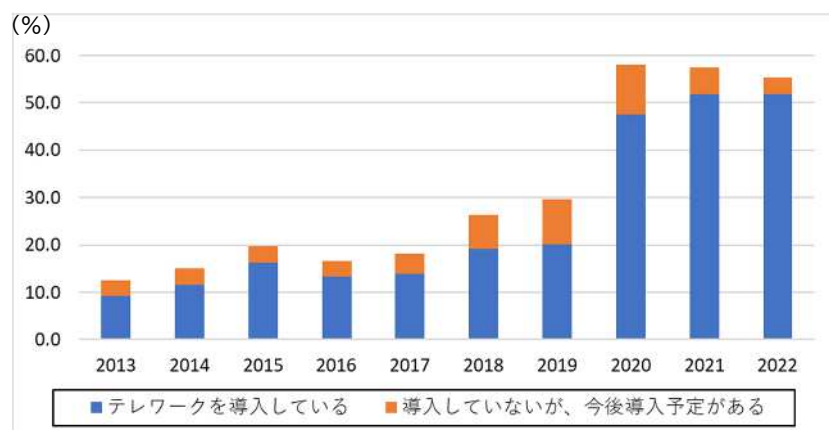
図 2-10 日常的に運転する人が運転できなくなった場合の移動についての考え（N=490）

2.5 移動ニーズの変化

(1) 新型コロナウイルス感染症の影響

テレワークについてはコロナ禍以前から徐々に導入が進んでいましたが、コロナ禍において導入が急速に進み、今後もテレワークの一定の活用が想定されます。また、札幌市による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では、約2割がコロナ禍でバスの利用頻度が減ったとし、頻度低下の理由は「交通手段の変更」「趣味の外出を控えた」が多くなっています。また、コロナの脅威がなくなった際に利用が増えるという回答は約4割にとどまります。

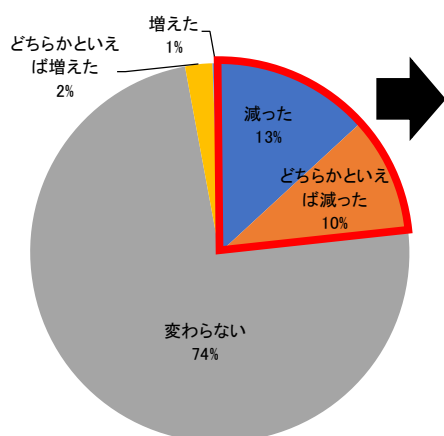
このように、コロナ禍を経て、移動に対するニーズに変化が起きていることが推測されます。



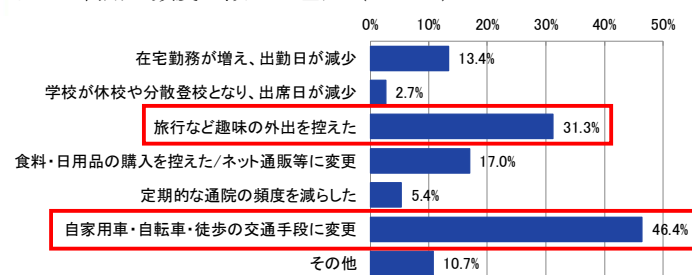
資料：通信利用動向調査（総務省）より加工

図 2-11 民間企業におけるテレワーク⁴導入率の推移

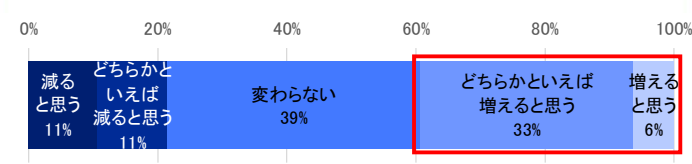
○コロナ感染症拡大によるバスの利用頻度の変化 (N=480)



○バス利用の頻度が減った理由 (N=112)



○今後、コロナの脅威がなくなった際のバスの利用頻度 (N=112)



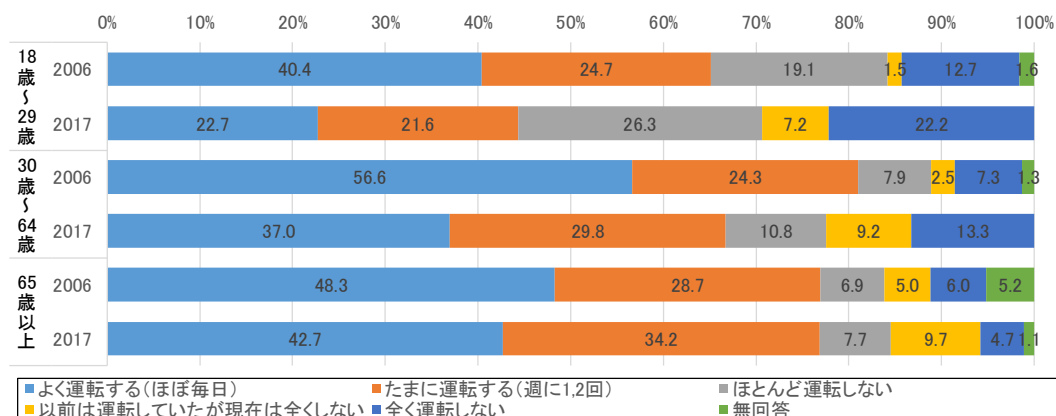
資料：札幌市アンケート調査結果（2023（令和5）年1月）

図 2-12 バス利用における新型コロナウイルス感染症拡大の影響

⁴ テレワーク：事業所・職場以外の場所で仕事を行うこと

(2) 運転頻度

2006（平成 18）年から 2017（平成 29）年の間で、免許保有者のうち、30 歳未満の週 1 回以上運転する人の割合は約 7 割弱から約 4 割に減少、全く運転しない人は約 1 割から約 3 割に増加しており、運転免許の保有状況も踏まえると、他の年齢層に比べて車離れが起きているものと推測されます。

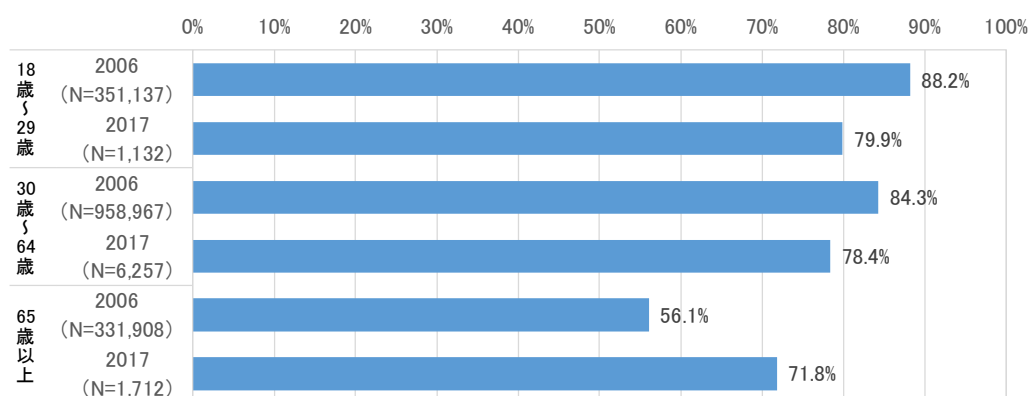


資料：札幌市総合交通計画 改定版（2020（令和 2）年 3 月）

図 2-13 自動車の運転頻度の変化

(3) 外出状況

2006（平成 18）年から 2017（平成 29）年の間で、30 歳未満と 30～64 歳の外出率は約 1 割減少した一方で、65 歳以上の外出率は約 2 割増加しており、高齢者の外出ニーズに対応した移動手段の確保が重要となります。



※2006（平成 18）年はパーソントリップ調査⁵結果、
2017（平成 29）年はアンケート調査結果（WEB+郵送）における火・水・木曜日の平均

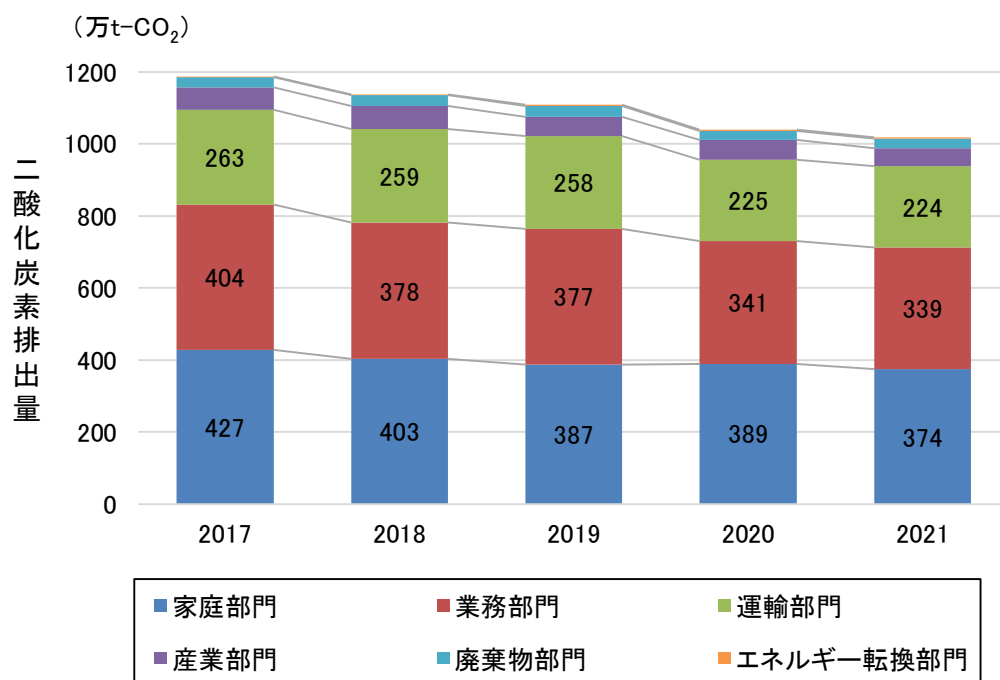
資料：札幌市総合交通計画 改定版（2020（令和 2）年 3 月）

図 2-14 外出率の変化

⁵ パーソントリップ調査：交通の流れのもととなる「人（パーソン）の一日の動き（トリップ）」を把握することを目的として、人がどこからどこへ、どういう交通手段を使って、どの時間帯に移動したか、等を調べる調査
外出率：調査対象の日に外出した人の割合のこと

2.6 脱炭素⁶の取組

地球温暖化の原因となる二酸化炭素については、札幌市内における排出量のうち運輸部門が2割程度を占めています。札幌市が2021（令和3）年3月に策定した札幌市気候変動対策行動計画においては、2030（令和12）年までに温室効果ガス排出量を2016（平成28）年比で55%削減することとしており、そのために市民・事業者に期待される取組として、公共交通機関等による移動への転換や、環境負荷の少ない自動車の導入が挙げられています。



資料：「札幌市気候変動対策行動計画」進行管理報告書

図 2-15 二酸化炭素排出率の部門別内訳

また、札幌市総合交通計画改定版における基本方針として「交通システムの充実により『環境首都・札幌』の実現を支える」を掲げるなど、環境負荷の低減の観点からも公共交通の利用は重要と言えます。

⁶ 脱炭素：世界的な気候変動の原因とされる温室効果ガスの代表格である二酸化炭素の排出量削減や吸収量増加により、実質的な排出量をゼロとすること

3. 札幌市の公共交通の現況

3.1 公共交通ネットワークの状況

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。公共交通ネットワークの構成と役割は、札幌市総合交通計画改定版において以下のとおり位置付けられており、「骨格公共交通ネットワーク（地下鉄・JR・路面電車）」、「バスネットワーク」、「タクシー」、「交通結節点」によって面的な公共交通ネットワークが形成されています。

表 3-1 公共交通ネットワークの構成と役割

種 別	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ぶとともに、都心へ向かう交通を処理
地下鉄	・ 積雪寒冷地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
JR	・ 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
フィーダー路線	・ 地域の日常生活を支える地域内交通として、市内各地域と地下鉄・JR 駅等の拠点を結ぶ ・ 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ぶ ・ 都心部に直接行くことが出来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	➤ 個々の利用者のニーズに応じた機能性の高いドア・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、駐輪場などの交通施設を整備することにより、円滑かつ快適な乗継環境を確保
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

資料：札幌市総合交通計画 改定版（2020（令和 2）年 3 月）

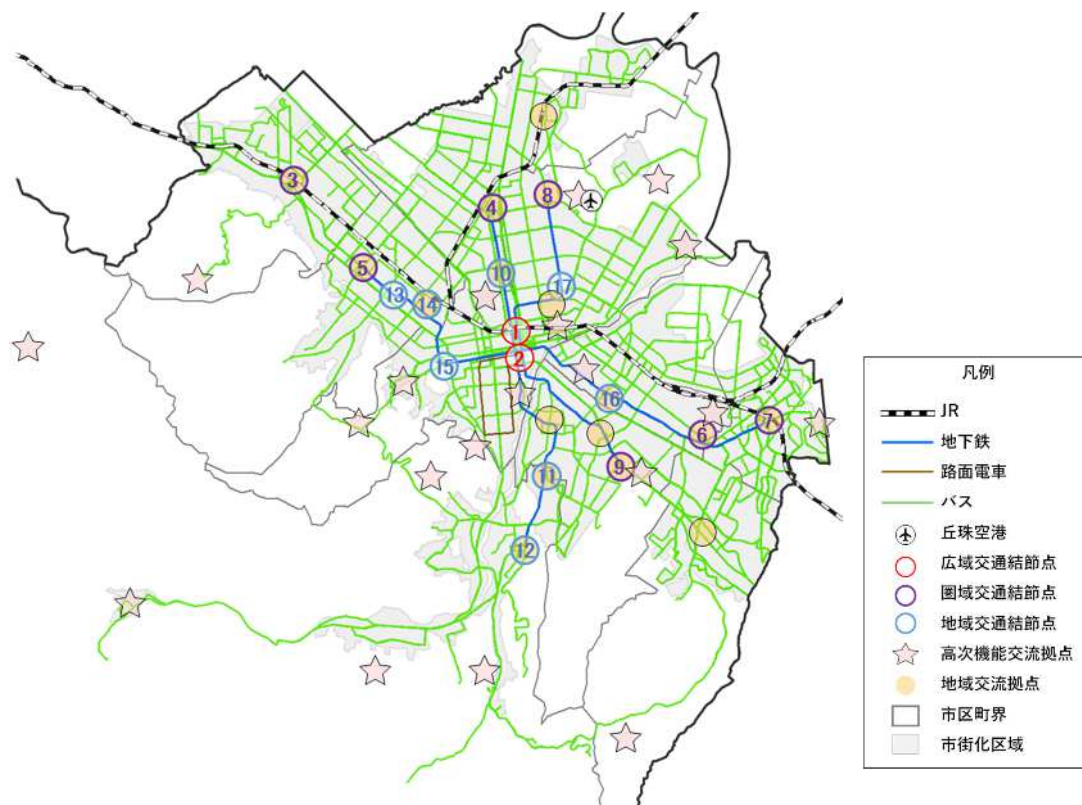


図 3-1 札幌市内の公共交通ネットワーク（2023（令和 5）年 12 月時点）

表 3-2 主要な交通結節点

種別	対象駅		接続公共交通							
			市営地下鉄			JR	路面電車	路線バス※1		
			南北線	東西線	東豊線			市内完結	市外連結	その他※2
広域交通結節点	①	札幌	●		●	●		44 系統	3 系統	60 系統
	②	大通	●	●	●		●	34 系統	9 系統	129 系統
圏域交通結節点	③	手稲				●		27 系統	6 系統	
	④	麻生新琴似	●			●		20 系統	13 系統	13 系統
	⑤	宮の沢		●				24 系統	2 系統	7 系統
	⑥	大谷地		●				6 系統	6 系統	17 系統
	⑦	新さっぽろ		●		●		31 系統	19 系統	
	⑧	栄町			●			5 系統	1 系統	1 系統
	⑨	福住			●			13 系統	7 系統	4 系統
地域交通結節点	⑩	北 24 条	●					5 系統		1 系統
	⑪	澄川	●					5 系統		1 系統
	⑫	真駒内	●					22 系統		8 系統
	⑬	発寒南		●				6 系統		13 系統
	⑭	琴似		●		●		15 系統		
	⑮	円山公園		●				14 系統		2 系統
	⑯	白石		●				6 系統		
	⑰	環状通東			●			10 系統		1 系統

※1 2023（令和 5）年 12 月時点の接続系統数

※2 都市間高速バス、空港連絡バス、予約制バス

現在、地下鉄は南北線、東西線、東豊線で合計 48km、49 駅、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、路面電車は 8.9km、24 停留場を整備し、都心や都心周辺部での利便性の高い生活を支えています。

路線バスについては、地下鉄の延伸に併せて、都心部に直行することが効率的な地域を除き、原則、最寄りの地下鉄駅に連絡させる路線の再編成を順次行ってきました。

こうした経緯を踏まえ、札幌市の公共交通ネットワークは、大量輸送機関である地下鉄・JR を基軸として配置し、後背圏からは民間バス事業者が広大なエリアに多数のバス路線を運行するバスネットワークを各駅に接続することで、都心に向かう広範な交通や郊外部の移動に対応する形となっています。

路線バスの運行便数は 10 年間で 3 割弱ほど減少していますが、コロナ禍前においては、利便性への影響を最小限に抑えるため、減便は利用状況等に配慮しながら行われており、利用者数は横ばいでした。近年は、コロナ禍の影響もあり、利用者数が大きく減少しています。

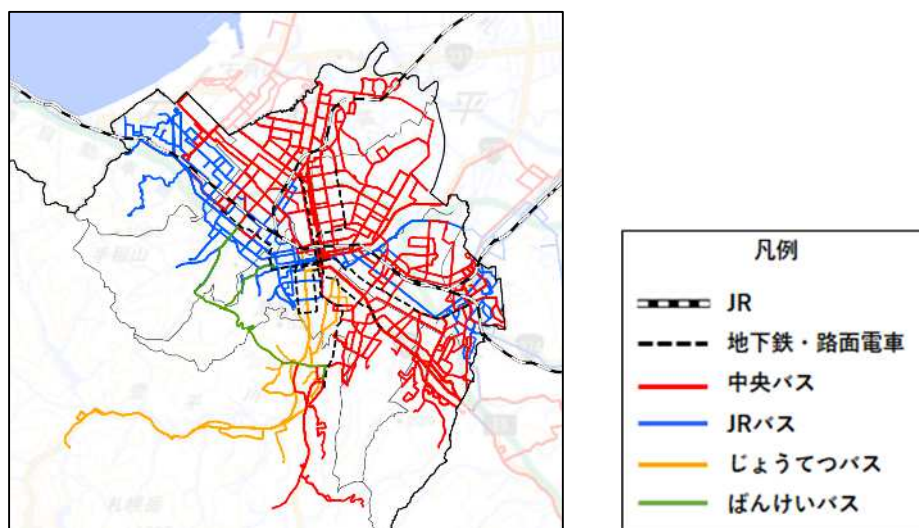
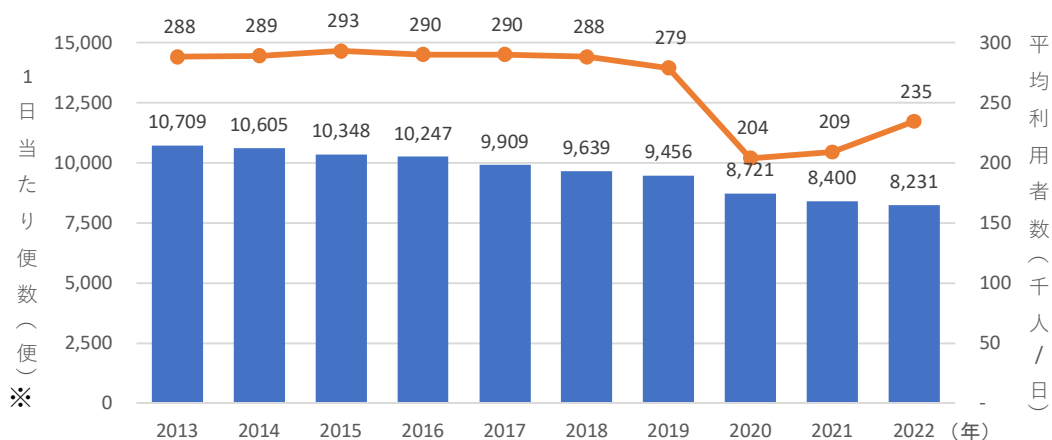


図 3-2 バスネットワーク図（2023（令和 5）年 12 月時点・市内完結路線を持つ事業者 4 社）

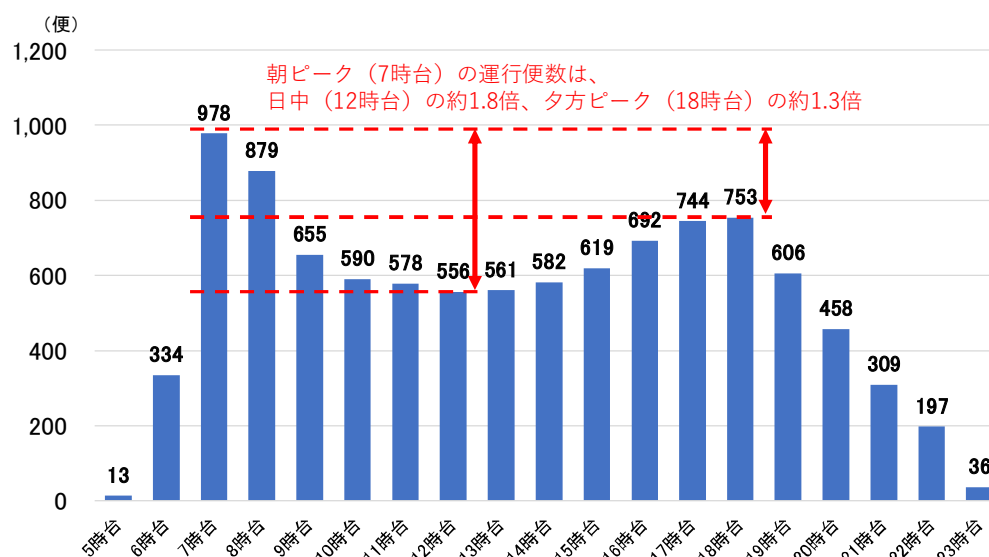


※ 各年 12 月時点の平日 1 日の便数

資料：札幌の都市交通データブック

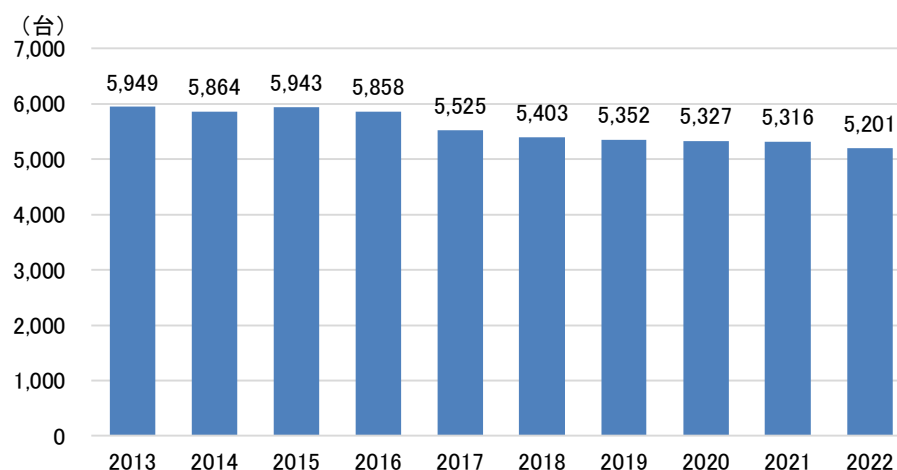
図 3-3 路線バス（市内完結路線）の運行便数（棒グラフ）と利用者数（折れ線グラフ）の推移

路線バスの運行便数は、需要が特に高い朝の通勤通学時間帯に多く、日中（12 時台）の 1.8 倍の便数が運行されている等、時間帯により大きな差があり、特にピーク時の需要に対応できるように運転手を確保する必要があります。



※さっぽろえきバスナビ掲載全便(市外での運行分を含む)、時間をまたぐ便は停車バス停の数で按分
図 3-4 札幌市内発着路線バスの時間帯別運行概況（2022（令和 4）年 12 月）

また、タクシーについては、個々の利用者のニーズに応じた機能性の高いドア・ツー・ドアの面的な輸送を担っていますが、近年、登録台数は緩やかな減少傾向にあります。

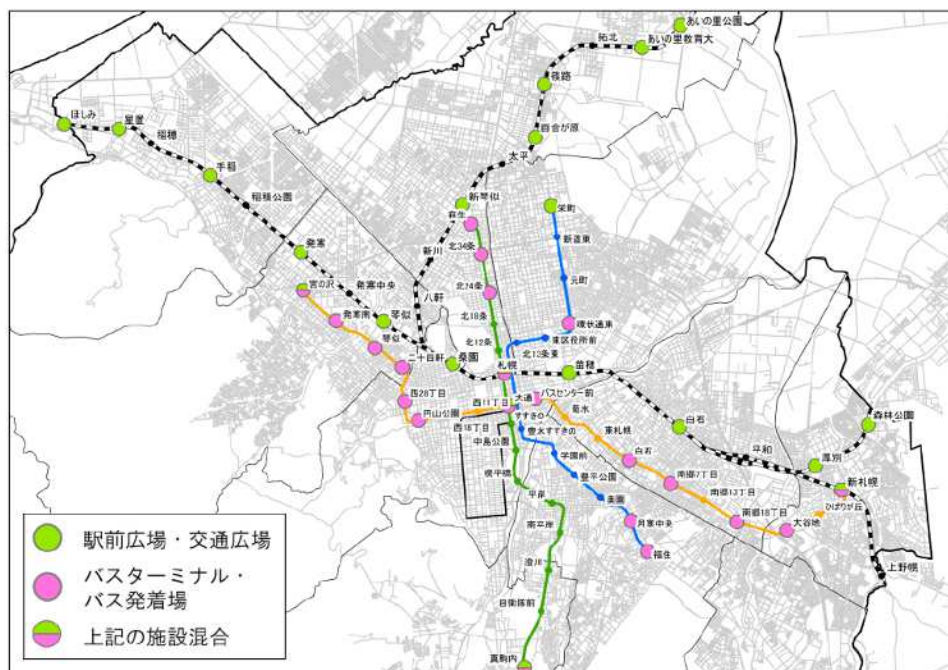


資料：札幌の都市交通データブック 2023

図 3-5 タクシー登録台数※

※（一社）札幌ハイヤー協会加盟分、札幌交通圏（札幌市、江別市、石狩市（旧厚田村、旧浜益村区域を除く）、北広島市）が対象（以降、タクシーに関するデータは明記が無い限り同様）

これらの交通機関に加え、徒歩や自転車など様々な交通が集中する交通結節点においては、乗り継ぎが円滑に行えるよう、駅前広場やバスターミナル等の施設整備が進められてきました。こうした施設整備はほぼ充足している状況であり、近年は利用状況を踏まえた利便性向上の取組が進められている一方で、施設の老朽化が進んでいます。

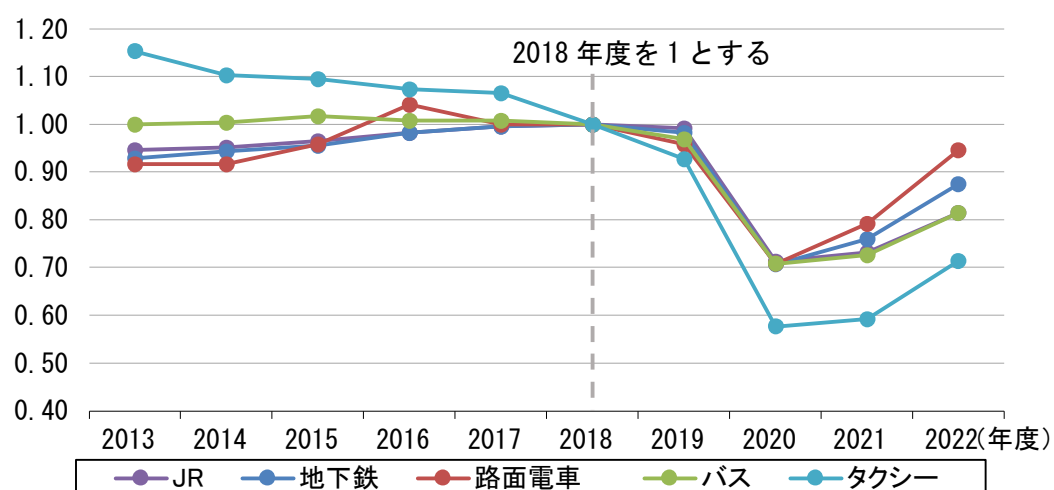


資料：札幌市総合交通計画 改定版（2020（令和2）年3月）

図 3-6 地下鉄・JR 駅における乗継施設の配置状況

3.2 収支状況

各公共交通機関の乗車人員数は、新型コロナウイルスの感染拡大前までは、JR、地下鉄、路面電車が増加傾向、バスはほぼ横ばい、タクシーは減少傾向で推移していました。新型コロナウイルスの感染拡大の影響により、2020（令和 2）年度にいずれの公共交通機関も大きく利用者が減少し、その後、回復傾向にあるものの、コロナ禍前の状況までは回復していません。

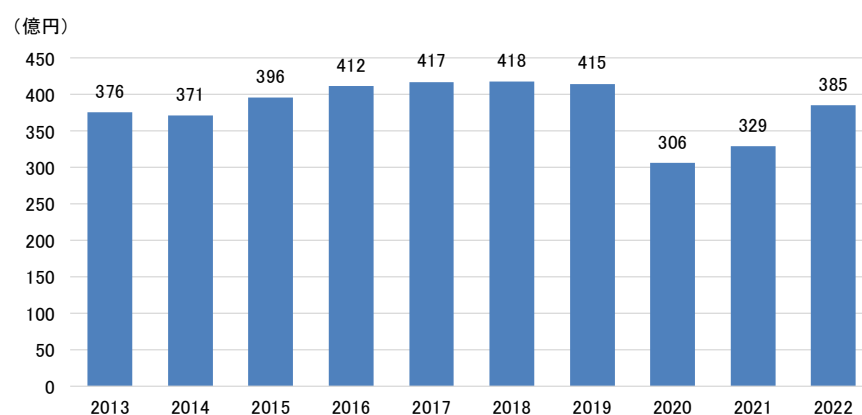


※2022（令和 4）年度は路面電車無料デー実施日の乗車人員数を含む

資料：札幌の都市交通データブック 2023

図 3-7 各公共交通機関における乗車人員数の推移（2018（平成 30）年度を 1 とした比較）

地下鉄においては2018（平成30）年度をピークに2020（令和2）年度には大きく減少しましたが、令和4年（2022年）10月からの、SAPICAポイント付与率の見直しもあり、令和4年度（2022年度）には一定程度回復したものの、コロナ前の状況には戻っていません。

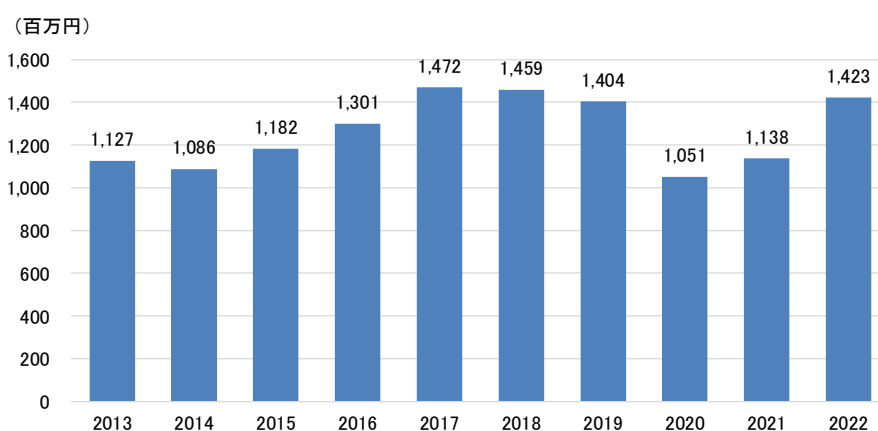


資料：札幌の都市交通データブック 2023

図 3-8 地下鉄の乗車料収入

JR については、線区別の収支が公表されており、このうち2023（令和5）年度の札幌圏においては、新型コロナの5類移行後における利用の回復や新千歳空港方面のインバウンドの利用増加等があるものの、コロナ禍前の水準に回復していません。

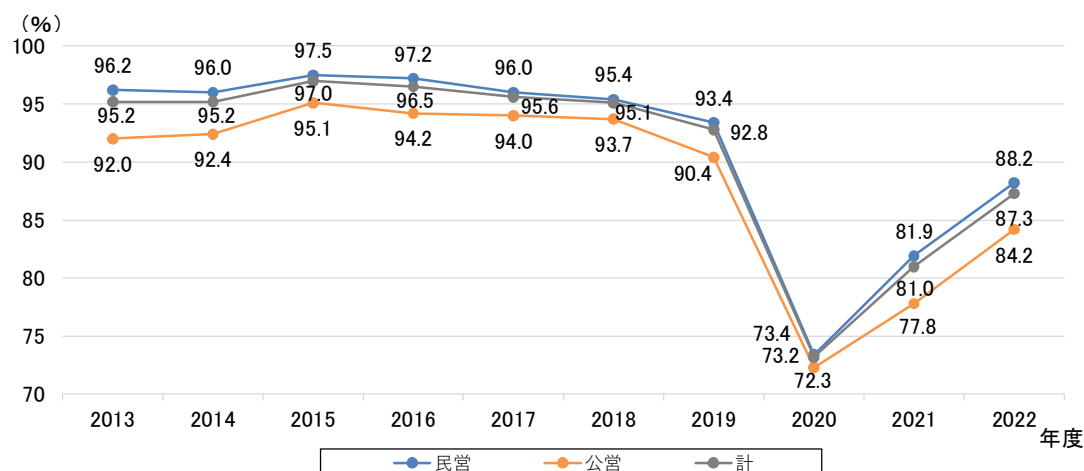
路面電車については、コロナ禍において乗車料収入が大きく減少したものの、2022（令和4）年度に、路面電車無料デー（無料デー利用者の乗車料収入相当額の補助金を収入に含む）の実施やSAPICAポイント付与率見直しにより、コロナ前の水準に戻っていますが、電気料金の値上げや物価上昇による経費増等により、2024（令和6）年12月に運賃改定を予定しています。



資料：札幌の都市交通データブック 2023

図 3-9 路面電車の乗車料収入

路線バスについては、コロナ禍における利用者数減少などの影響により、全国的に収支比率は悪化しており、2020（令和 2）年度は約 7 割まで減少し、2021（令和 3）年度は約 8 割まで回復していますが、コロナ禍前の状況までは回復していません。

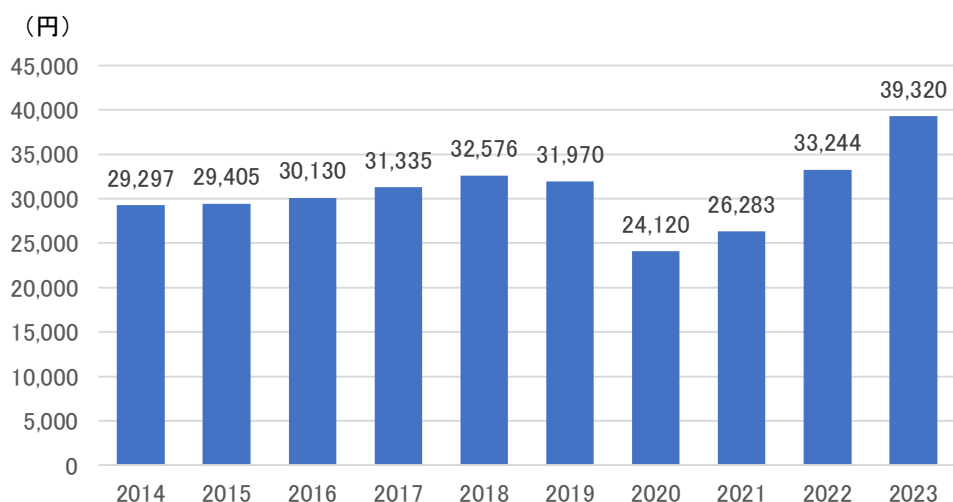


※保有車両 30 両以上の事業者を対象

資料：乗合バス事業の収支状況について（2022（令和 4）年度）（国土交通省）

図 3-10 全国のバス事業者の年度別経常収支率の推移（民営・公営）

札幌交通圏におけるタクシーの運送収入は、近年、増加傾向でしたが、コロナ禍により 2020（令和 2）年度に大幅に減少しました。その後、運転手不足が進行する一方で外出や観光の需要が増加したこと、2023（令和 5）年には運賃改定等を行ったことで、車両 1 台あたりの収入はコロナ禍前の状況を上回っています。



資料：（一社）札幌ハイヤー協会提供

図 3-11 タクシー運送収入（実働 1 日 1 台あたり）

3.3 路線バスの運賃制度

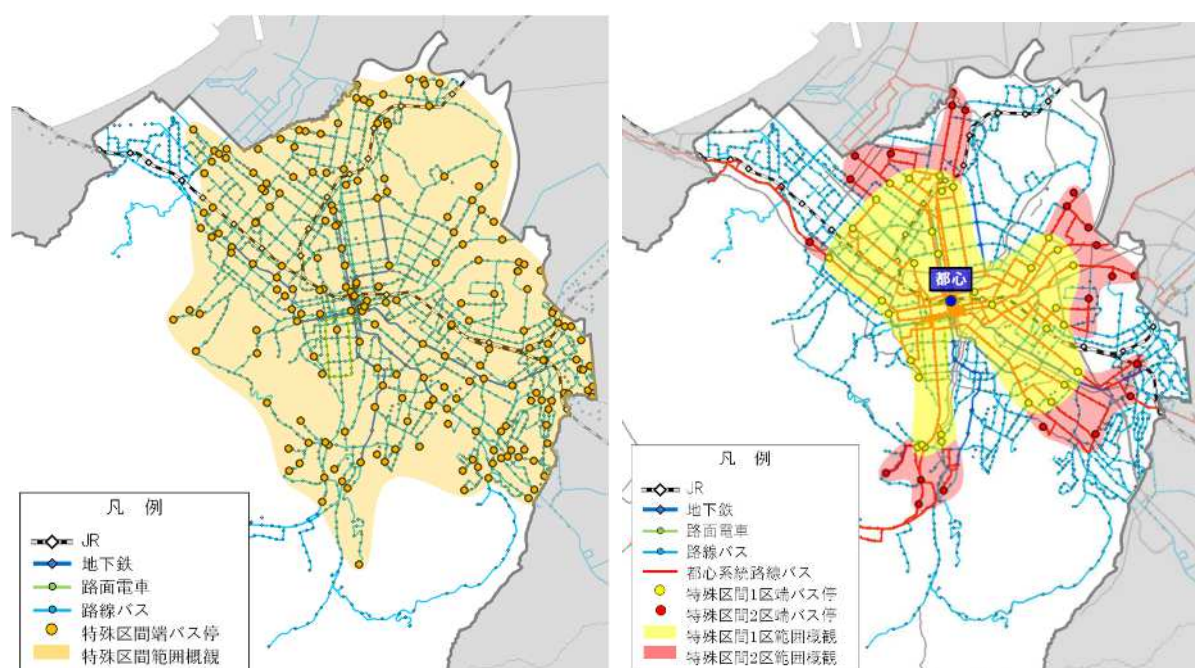
札幌市の路線バスの運賃体系は、特殊区間制と対キロ区間制の2種類となっています。2003（平成15）年度末までに市営バスが民間バス事業者に移行されたことにより、市内の大部分が、一定の範囲内において2区間のみのわかりやすい特殊区間制となっており、利用促進の機能も併せ持つものです。

特殊区間においては1997（平成9）年度までは段階的に運賃改定が行われ、それ以降は消費税率5%から8%への改定時の転嫁を除いて27年間運賃改定が行われていませんでしたが、運転手確保に向けた収支改善につなげるため、協議運賃⁷による改定を2024（令和6）年12月に予定しています。

一方で、対キロ区間は、バス事業者ごとに初乗り運賃など運賃設定が異なっており、各バス事業者の経営判断により運賃改定も行われています。

表 3-3 札幌市内のバス運賃制度

主な種類	概要
特殊区間制	区間を概ね2km以上で等間隔に設定し、利用した区間の数毎に運賃が加算される形態
対キロ区間制	基準賃率に基づき距離に応じた上限額を区間停留所ごとに設定する形態



※2023（令和5）年12月ダイヤ改正後のネットワークを基に整理

図 3-12 現況の特殊区間概観（左：市内の対象範囲、右：都心からの対象範囲）

⁷ 協議運賃：路線バスにおいて一般的である、国に認可を受けた上限の範囲内で事業者が届出により定める運賃（上限運賃、実施運賃）ではなく、地域の関係者との協議が調うことをもって、認可を受けることなく届出により定める運賃

3.4 路線バスの補助制度

バス事業者では、収支赤字が大きい路線を黒字路線の利益で補填する内部補助や運行効率化、運行経費の圧縮により、路線全体を維持することが行われてきました。

札幌市では、2009（平成 21）年に策定した「札幌市バス路線維持基本方針」を踏まえ、同年に「札幌市乗合バス路線維持対策要綱」を策定し、前年度運行の市内完結系統の収支欠損額への補助を行うことで、生活に必要な路線が収支悪化により廃止とならないように支援したところです。補助については、市営バス路線移行の経緯から、移行系統と移行外系統（各バス事業者が独自に運行していた系統）で異なる仕組みとなっています。また、条件を満たさない系統（路線運行回数 3 回未満、系統輸送量 150 人超、路線輸送量 15 人未満）や非生活路線（イベント輸送など）は移行・移行外によらず、補助対象外となります。

収支改善に向けたバス事業者の自助努力が行われる一方で、補助額は 2017（平成 29）年度以降は増加傾向にあり、加えて、コロナ禍における収支悪化の影響で、既存の補助を実施してもなお事業運営に支障をきたす状況となったため、2021（令和 3）年度より、一時的な措置として要件緩和等を行い、補助を拡大しています。

この制度はコロナ禍以前の事業環境に基づいたものであり、現在は状況が変化していることから、現行制度をベースとしつつも、実情に即した補助制度への見直しを進めていきます。

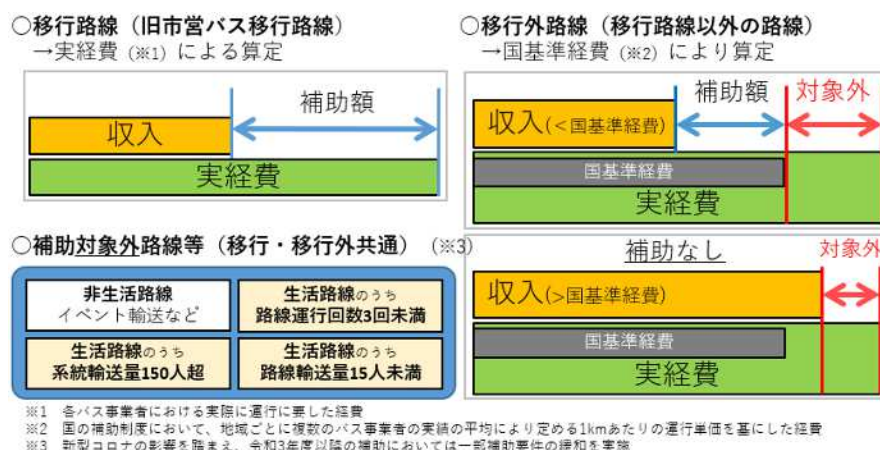


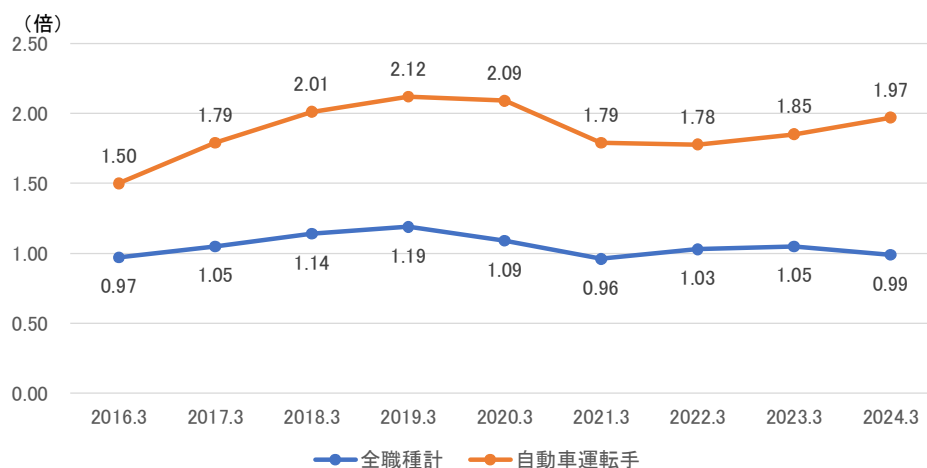
図 3-13 札幌市バス路線維持補助金制度の概要



図 3-14 市内バス路線維持のための補助額の推移（前年度運行分に対する補助）

3.5 自動車運転手の不足と高齢化

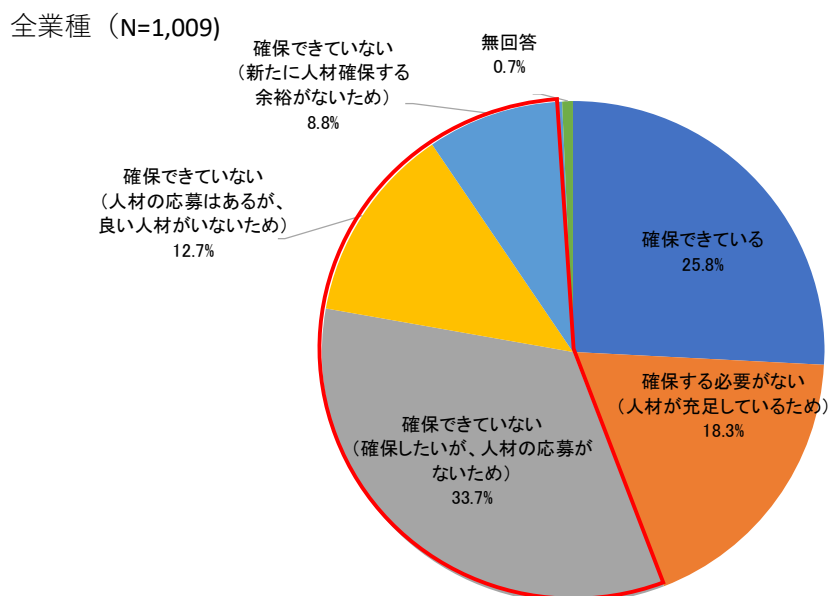
北海道における自動車運転手の有効求人倍率は、全職種の倍率に比べて高い状況が続いています。また、札幌市内の企業における人材確保状況について、「確保できていない」が約5割を占めています。生産年齢人口の減少等により、業種を問わず人材確保が困難な状況の中で、自動車運転手は新規人材の確保が困難な職種となっています。



※自動車運転手はトラック、バス、タクシー運転手

資料：職種別、求人・求職・賃金状況（北海道労働局）

図 3-15 北海道における有効求人倍率の推移



資料：2023（令和5）年度下期札幌市企業経営動向調査

図 3-16 市内企業の人材確保状況

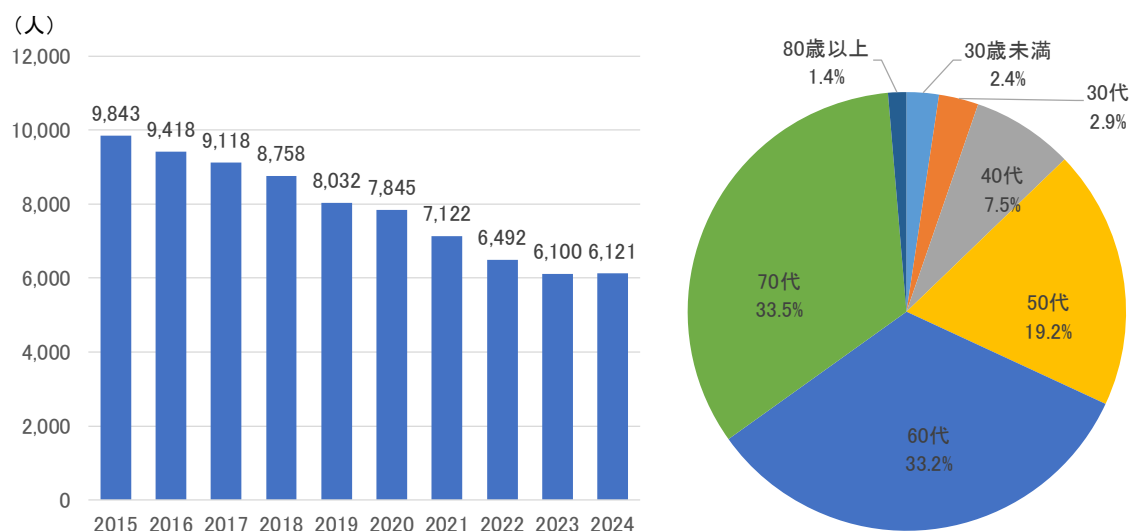
バス運転手は年々減少が進んでおり、便数の維持に必要な運転手数が十分に確保できていない状況であることが、バス便数の減少につながっています。また、30代以下が1割未満である一方、50代以上が6割以上と高年齢化も年々進んでいることから、今後、新規人材の確保が進まない場合は、運転手数の減少がさらに進み、バス路線の維持に影響が出ることが想定されます。



資料：路線バス事業者提供

図 3-17 市内バス事業者運転手の状況（左：在籍数の推移、右、年齢構成の推移）

札幌交通圏におけるタクシー運転手は減少が進んでおり、10年間で約4割減少しています。また、60歳以上が約7割、70歳以上が約3割と高齢化が進んでいます。



資料：（一社）札幌ハイヤー協会提供

図 3-18 タクシー運転手の状況（左：運転手数の推移（各年 4/1 時点）、右：年齢構成）

3.6 労働環境の変化

改善基準告示⁸の改正に伴い、2024（令和6）年4月より、バス及びタクシー運転者の拘束時間の短縮や休息期間（勤務間インターバル⁹）の延長等の変更があり、これにより、運転手の労働環境の改善が図られる一方で、新たな労働力を確保しなくては同じサービスを提供ができないため、ダイヤ編成に影響がみられています。



資料：厚生労働省 HP

図 3-19 改善基準告示の改正

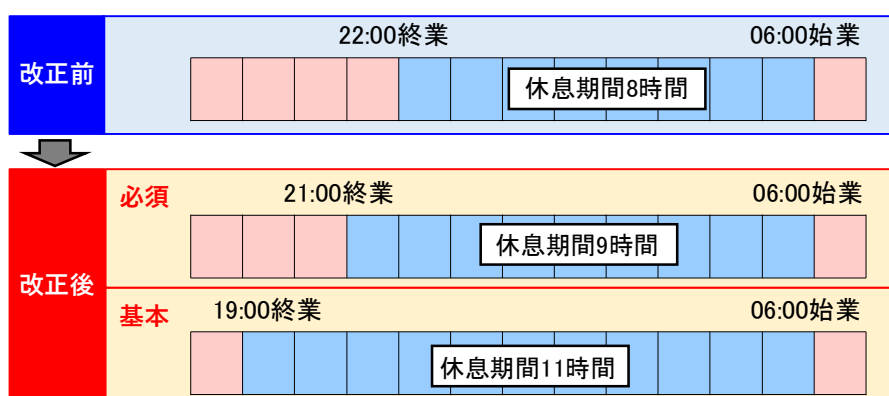


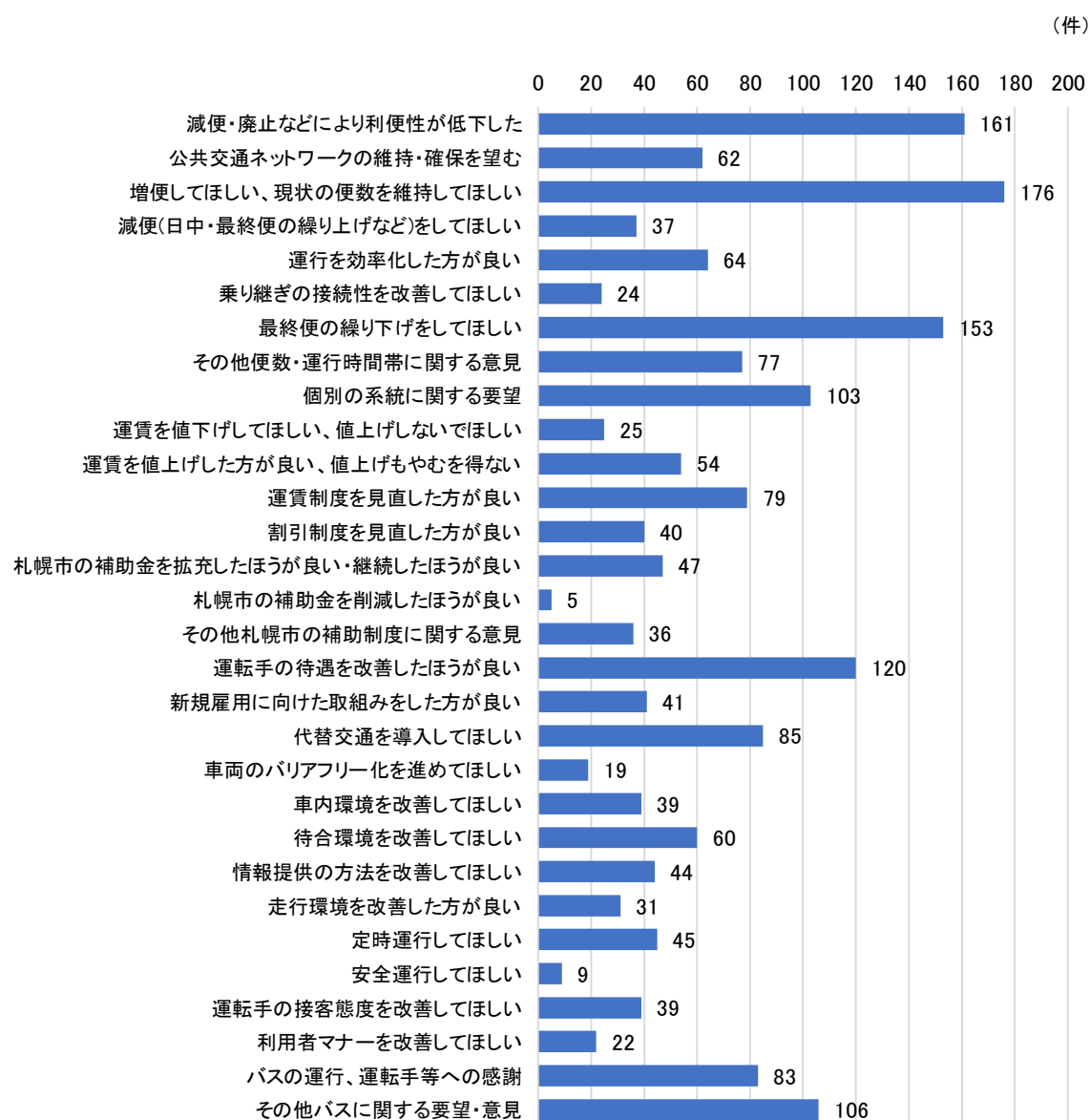
図 3-20 勤務間インターバルによる影響の例

⁸ 改善基準告示：「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（大臣告示）のことを言い、自動車運転者について、労働時間等の労働条件の向上を図るため拘束時間、休息時間等の基準を定めているもの

⁹ 勤務間インターバル：労働者が働くうえで、十分な休息時間を確保するため、1日の勤務終了後、翌日の出社までの間に設ける時間

3.7 路線バス利用に関する市民意見

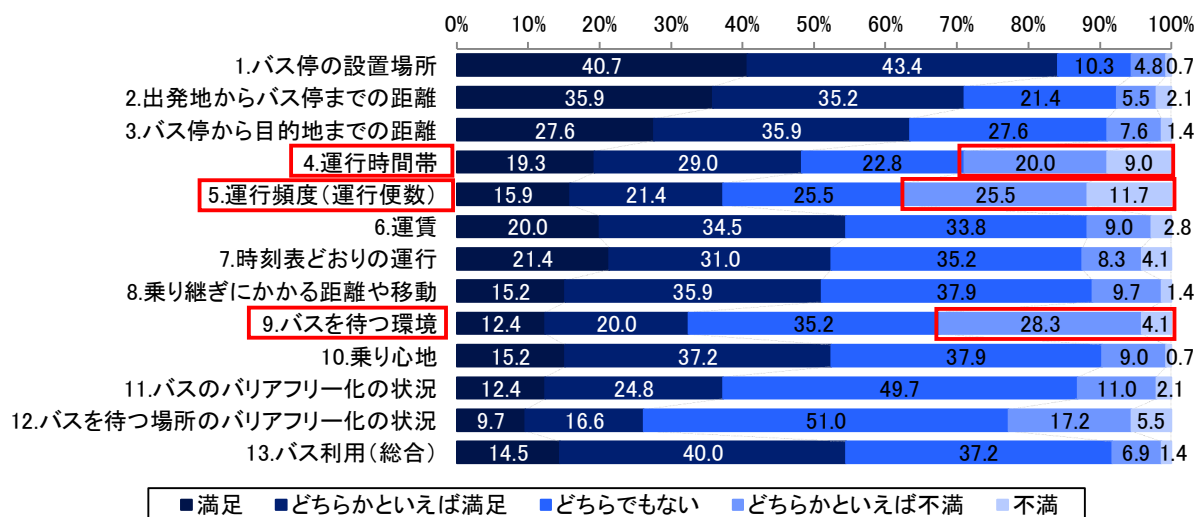
2023（令和5）年4月に札幌市が実施したバス交通に関する市民意見調査の結果、増便や現状の便数の維持についての要望、減便・廃止等により利便性が低下したとの意見、最終便の繰り下げについての要望、運転手の待遇改善に対する意見等が特に多くあがりました。また、運行の効率化についての意見や運賃施策・市の補助等に関する意見、運転手確保に向けた意見や運手手不足に対応した代替交通導入などの意見、利用環境（車内環境・待合環境・走行環境等）の改善に関する意見等、多様な意見があがりました。



資料：札幌市市民意見調査結果（2023（令和5）年4月）

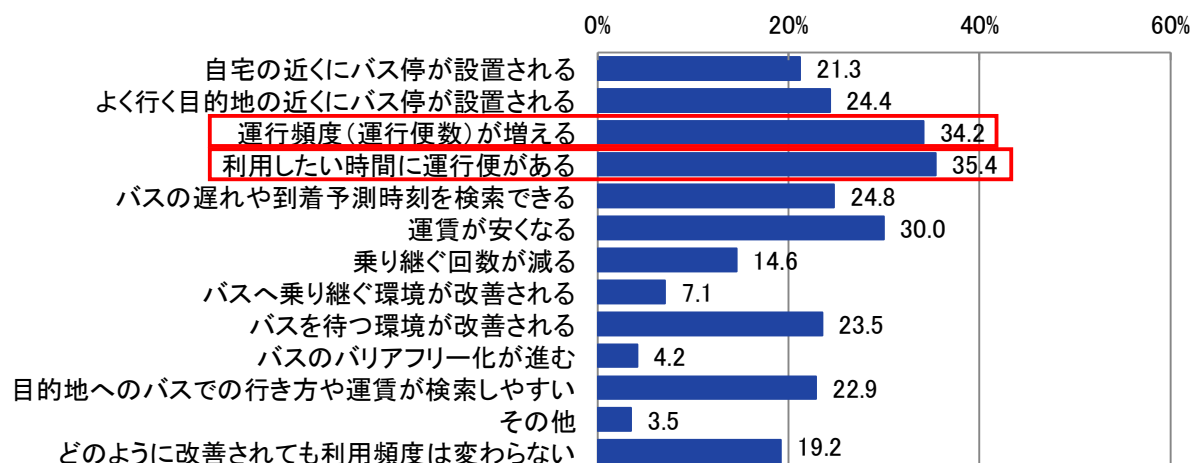
図 3-21 札幌市のバス交通に関する意見の分類結果（N=1,056）

また、2023（令和 5）年 1 月に札幌市が実施した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では、バス利用の満足度について、バス停の設置場所や出発地からバス停までの距離については満足度が高い一方、運行時間帯や運行頻度、待合環境に関して「どちらかといえば不満」もしくは「不満」と回答している割合が約 3～4 割と不満度が高い結果でした。また、運行頻度や運行時間帯の改善は、「バス利用が増える要因」としての回答の割合が高い結果でした。



資料：札幌市インターネットアンケート調査結果（2023（令和 5）年 1 月）

図 3-22 バス利用における満足度



資料：札幌市インターネットアンケート調査結果（2023（令和 5）年 1 月）

図 3-23 バス利用が増える要因

4. 札幌市の公共交通の課題

札幌市の公共交通の現況から浮き彫りとなった「現状の問題点や今後の懸念点」と、調査から得られた「路線バスに関する市民意見」を次のとおり整理しました。

現状の問題点・今後の懸念点	問題点①： 利用者減少により公共交通のサービス水準の維持が困難	○ 人口減少やコロナ禍の行動変化等の影響により、公共交通の利用者が減少し、回復が不透明 ○ 利用者の減少により、公共交通における収益が悪化 ○ 路線バスにおける収益の悪化に伴い、公的資金による負担が増加 ○ 今後も人口減少が進むことで利用者の自然減が懸念
	問題点②： 多様化する移動ニーズへの対応が必要	○ 路線バスの運行便数は減少傾向であり、特に郊外部で地下鉄・JR が運行していない地域において、外出機会が制限される可能性がある ○ 免許返納や車離れにより、移動手段として公共交通の重要性が増す ○ 時間帯やエリアによって需要に濃淡が存在
	問題点③： 運転手不足により公共交通ネットワークの維持が困難	○ バス・タクシーの運転手は年々減少・高齢化が進む ○ 運転手の不足に伴い、バスの路線や便数、タクシーの車両数が減少 ○ 生産年齢人口の減少等により、業種を問わず人材確保は厳しい状況で、自動車運転手も新規人材の確保が困難 ○ 今後も高齢化や労働時間の短縮等による運転手不足が進み、バス路線の利便性へ影響が出るとともに、路線維持が困難となるおそれ
路線バスに関する市民意見	市民意見①： 公共交通サービスの維持	○ 減便の影響による利便性の低下や利用減少についての意見、増便や現状便数の維持、廃止便の復活、最終便の繰り下げの要望 ○ 運行頻度や運行時間帯について、バス利用者の満足度が低い
	市民意見②： 運行効率化	○ 運転手不足や収支率の悪化を踏まえ、利用者の少ない時間帯の減便、路線の短絡化等による効率化の必要性に関する意見や、乗継ぎにおける接続性向上やパターンダイヤ等の利便性向上に関する意見
	市民意見③： 運賃施策の検討	○ 市の補助拡充等による運賃の値下げを要望する意見 ○ 路線維持・利便性改善等に向けて必要であれば受益者負担として運賃の値上げを許容する意見 ○ 特殊区間制・対キロ区間制などの運賃制度や時間帯による変動運賃、割引制度の見直しや導入についても多様な意見
	市民意見④： 市の補助による支援	○ バスネットワークの維持や利便性改善、運転手の待遇改善等を図るため、札幌市の補助増額を望む意見
	市民意見⑤： 運転手の確保	○ 運転手の確保に向けた、労働環境等の待遇改善（賃金増、長時間労働の解消、休日増、柔軟な働き方、苦情対応等）の必要性や新規雇用に向けた PR や育成環境の改善の必要性に関する意見
	市民意見⑥： 運転手不足に対応した交通の検討	○ 運転手不足に対応した小型代替交通や自動運転の導入等を望む意見
	市民意見⑦： 利用環境の改善	○ 車内の設備・環境について、ノンステップバスの導入や車内温度の適正化、観光客の利用が多い路線や、通勤・通学時間帯等における車内混雑の緩和の要望 ○ 待合環境について、屋根・囲い・ベンチ等の施設設置や電光掲示板・2次元コード等の情報提供に関する機材の設置、バス停周辺の除雪や清掃等の要望 ○ 走行環境について、運行経路における道路渋滞への対応や除雪の要望 ○ 待合環境について、利用者の満足度が低い

この整理結果を基に、地域公共交通計画において対応すべき札幌市の公共交通の課題を4つにとりまとめました。

問題点①、問題点②、市民意見①、市民意見②、市民意見⑥に対応

課題①：需要に応じた移動手段の確保

公共交通ネットワークを持続可能なものとするため、現状の利用実態や将来動向を踏まえながら、市民や札幌を訪れる方々の多様な移動需要に対応した交通体系を確保していく必要があります。

問題点③、市民意見②、市民意見④、市民意見⑤、市民意見⑥に対応

課題②：運転手不足への対応

効率的・効果的な公共交通ネットワークの構築や運転手確保の取組を進め、運転手不足に対応していく必要があります。

問題点①、市民意見①、市民意見③、市民意見④に対応

課題③：収入の確保

公共交通サービスを維持していくため、運送収入及び行政からの支援等を通じ、適切な収入を確保していく必要があります。

問題点①、市民意見③、市民意見⑦に対応

課題④：利用者の利便性向上

公共交通をより多くの人が利用できる・しやすくなるよう、利便性向上を図り、利用を促進していく必要があります。

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

5.1 公共交通ネットワーク維持の考え方

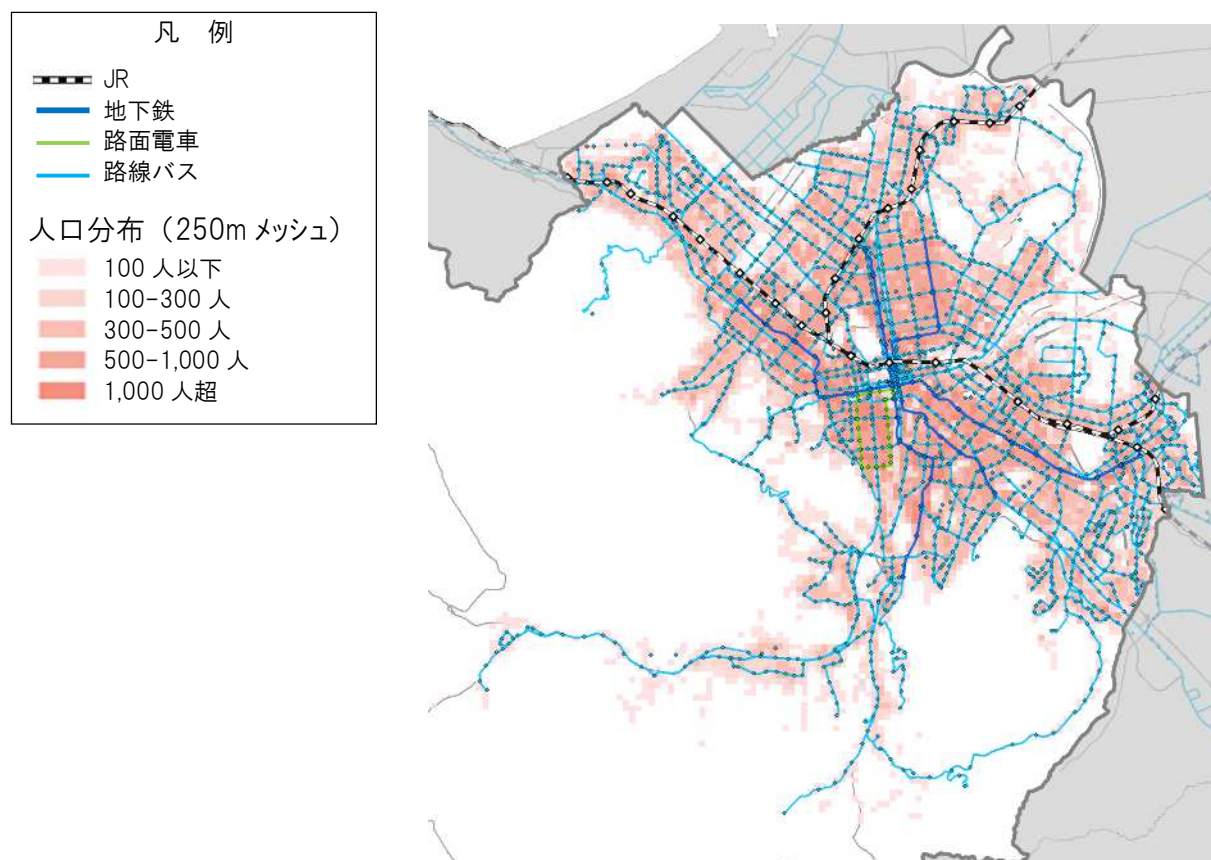
札幌市の公共交通の課題解決に向けては、第2次都市計画マスタープランにおける「公共交通に関する取組【P4 参照】」に基づき、原則、これまで形成されてきた路線網を維持していくことが求められます。

一方で、公共交通の需要には地域・時間帯等によって幅があり、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¹⁰の確保のために運行の効率化を進めていかななくてはなりません。

また、市民・企業、交通事業者、行政のそれぞれが協働を図り、運転手不足や収入確保等の課題に取り組むことで、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必要です。

こうしたことから、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を構築していくため、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



資料：（公共交通網）2022（令和5）年度時点のネットワーク、
（人口）令和2年国勢調査

図 5-1 札幌市の公共交通網と人口分布の状況

¹⁰ 生活交通：通勤、通学、通院、買物その他の日常生活に欠かすことのできない公共交通

「市内の広域をカバーする面的なネットワークの維持」にあたっては、札幌市における多様な公共交通機関等の役割分担が必要であり、それぞれに求められる役割について、次項「5.2 公共交通機関等の役割分担の考え方」において示します。

「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」にあたっては、全国的に路線バスの運転手不足が深刻化する中、需要に応じた便数の調整を行うほか、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、一定の基準に基づいた路線の集約等の多様な取組を実施する必要があります。

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・認可により実施できることとなっていますが、「札幌市乗合バス路線維持対策要綱」で定める路線維持の必要性を判断する要件を考慮しながら実施しています。

同要綱においては、「廃止となる路線において、存続路線のバス停から 500m 超離れたバス停が複数ある」等の場合に、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るため、可能な限り基準に沿った面的ネットワークを路線バスで維持できるよう、各バス事業者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ながら、路線集約による運行効率化を図っています。

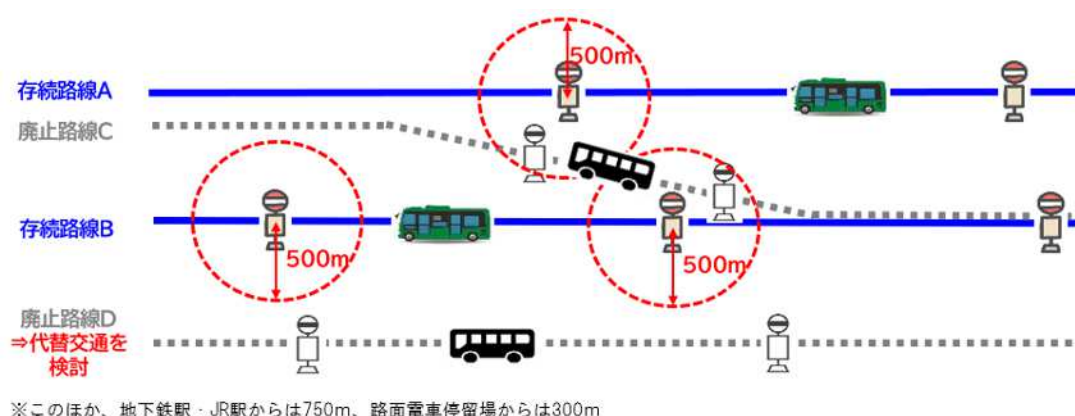


図 5-2 札幌市乗合バス路線維持対策要綱に示す要件の例

こうした取組を踏まえ、バスネットワークの役割の維持に向けた考え方を下記のとおり設定します。

- ・各バス事業者における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
- ・やむを得ない路線廃止が生じる場合、必要に応じて代替交通を導入

併せて、既存の公共交通では対応が困難な、暮らしにおける地域内の移動ニーズに応えるため、地域住民が中心となった新たな交通手段を導入する取組に対し、行政や運行事業者がサポートする三者協働の仕組みを構築します。

5.2 公共交通機関等の役割分担の考え方

各公共交通機関の現状や札幌市総合交通計画改定版における「公共交通ネットワークの構成と役割【P14 参照】」を考慮したうえで、各公共交通機関等の役割分担の考え方を、下記のとおり整理します。

(1) 地下鉄・JR

地下鉄・JR は速達性に優れる大量輸送機関として、市内拠点間拠点間及び都心への輸送、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。

札幌市内の交通体系は主に地下鉄・JR 駅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、主要な交通結節点として位置付けられてい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継環境が求められます。

(2) 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。札幌市では、2012（平成24）年に「札幌市路面電車活用計画」を策定し、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、2022（令和4）年度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、引き続き社会資本として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すとともに、社会情勢の変化にも対応し得る持続可能な運営基盤の確立に向けた検討及び取組も継続します。

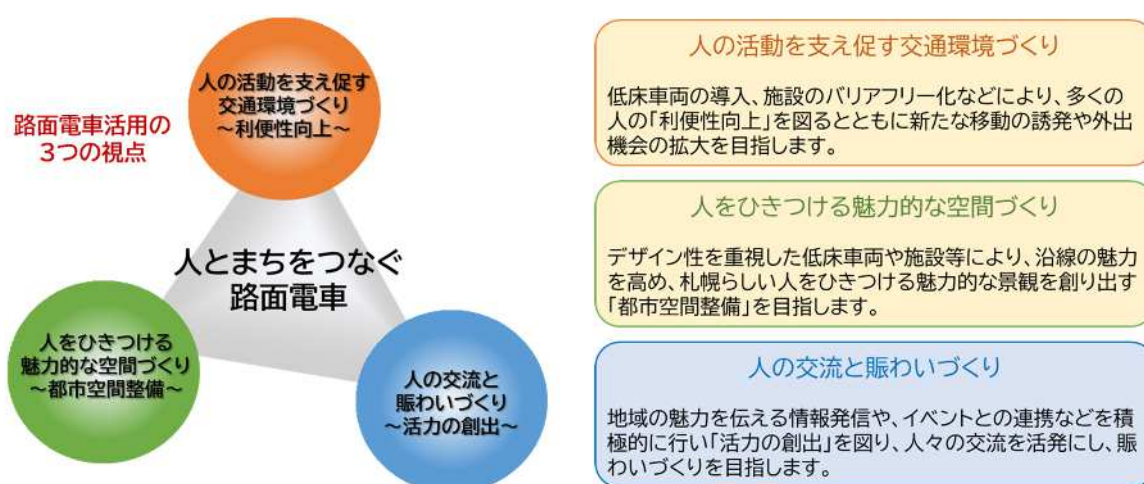


図 5-3 路面電車活用の3つの視点

(3) 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。

フィーダー路線は、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り、都心直行路線は、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、各公共交通機関との役割分担により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等に配慮した上で、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つきながら、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。

(4) タクシー

タクシーは、市民及びビジネス・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¹¹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、2023（令和5）年5月には札幌A地区における運賃改定、同年12月には迎車料金や時間指定配車料金の導入を行うことにより待遇改善につなげるなど、運転手確保に向けた対応が進められています。

また、国ではタクシー不足の解決策のひとつとして、2023（令和5）年12月に、タクシー会社の運行管理の下、一般ドライバーが有償で乗客を送迎する自家用車活用事業（いわゆる「日本版ライドシェア」）について、一部解禁することを決めました。札幌交通圏においては、2024（令和6）年4月に、タクシー配車アプリのデータによる需給状況から、タクシーが不足する曜日・時間帯と不足台数が公表され、運用が開始されるため、今後の動向を注視する必要があります。

¹¹ デマンド交通：予約に応じて運行する方式の交通システムで、従来のバスとは異なり、運行ダイヤや運行ルートを固定せずに、予約があったときのみ、事前に設定した乗降ポイント間を運行する等の地域状況やニーズに応じた柔軟な運行が可能

(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、地下鉄、JR、路面電車、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、ターミナル機能や乗継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継が重要な機能となることから、円滑で快適な乗継環境を確保することが求められます。

また、現在市内にあるバスターミナル等のバス発着施設は、主要な交通結節点及び路線バスの起終点において、利用者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 5-1 札幌市内のバスターミナル

※使用開始順

札幌市設置バスターミナル	所在	使用開始	バス ¹² 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 丁目バス発着場	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	バス数
中央バス札幌ターミナル	中央区大通東 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

資料：札幌の都市交通データブック 2023

¹² バス：バスが乗客の乗降のために駐停車するスペース

(6) 今後導入・拡充が必要なその他の交通機関

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拡大をきっかけとした利用者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、行政が主体となり、生活の足を確保できるよう、乗合タクシーなどの代替となる交通手段を確保することが求められます。

導入にあたっては、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、適切な運行形態を検討することが重要です。

2) 地域交通

既存の公共交通による面的ネットワークにおけるサービス水準に不便を感じ、買い物や通院など日常生活を支える地域内の新たな移動ニーズがある場合、バス運転手不足によりバス路線の拡大・新設が難しい現状においては、地域のことを最も理解している地域住民が主体となって、小型車両を使用した移動手段の検討を行うことも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、行政や運行事業者がサポートする三者協働の仕組みが求められます。

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います。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¹³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。

¹³ 環境配慮型車両：排気ガスの排出量を抑え、環境に配慮した自動車のことで、電気自動車や燃料電池自動車等のガソリン以外のエネルギーで走行可能であることが特徴

このように、各公共交通機関による役割分担を通じて、面的なネットワークを維持しながら、各地域の実情に応じたサービスの提供を行う公共交通体系を構築していく必要があります。

以上の役割分担のコンセプトを、一本の木に例えたイメージとして示します。



※国土交通省「アフターコロナ時代に向けた地域交通の共創に関する研究会」資料を参考に、札幌市作成

図 5-4 目指す公共交通体系の概要図

6. 札幌市の公共交通の目指すべき将来像と基本方針

「持続可能な公共交通ネットワーク維持に向けた考え方」を踏まえ、札幌市の公共交通が目指すべき将来像と、将来像の実現に向けた基本方針を次のとおり定めます。

■ 目指すべき将来像

**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**

課題①、②、④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、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、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も行いながら、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ます。

課題②、③に対応

基本方針②：持続可能で安定した運営体制の確立

公共交通を将来にわたって持続可能なものとするため、市民・事業者・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。

課題①、③、④に対応

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高めるとともに、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。

7. 基本方針に基づく施策・取組

基本方針に基づき、計画期間内（2024（令和 6）～2029（令和 11）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 7-1 施策と取組内容

基本方針	施策	取組内容
【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	1-1 生活交通の確保に向けた公共交通ネットワークの再編	1) 面的なネットワークの維持
		2) バス路線再編による運行効率化
		3) 地域特性に応じた代替交通の導入
		4) 地域と取り組む移動手段の確保
		5) 小型車両・デマンド交通等への転換
		6) 連節バスの導入検討
		7) バスーバス乗継割引の導入検討
	1-2 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
【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
		10) 運転手確保に向けた取組
		11) 事業者間での協働による取組の検討
	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
		13) 新たな公共交通システムの導入検討
		14) 自動運転に関する動向の調査
【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
	3-2 待合環境・走行環境等の向上	16) 待合環境の向上
		17) バスターミナル機能の維持
		18) 路面電車の活用及び機能向上
	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
		20) 旅客施設のバリアフリー化
		21) 脱炭素につながる次世代自動車の導入検討
	3-4 公共交通の利用促進に向けた取組の推進	22) 小学校での公共交通に関する学習の実施
		23) 企画券等による需要喚起

【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: 生活交通の確保に向けた公共交通ネットワークの再編

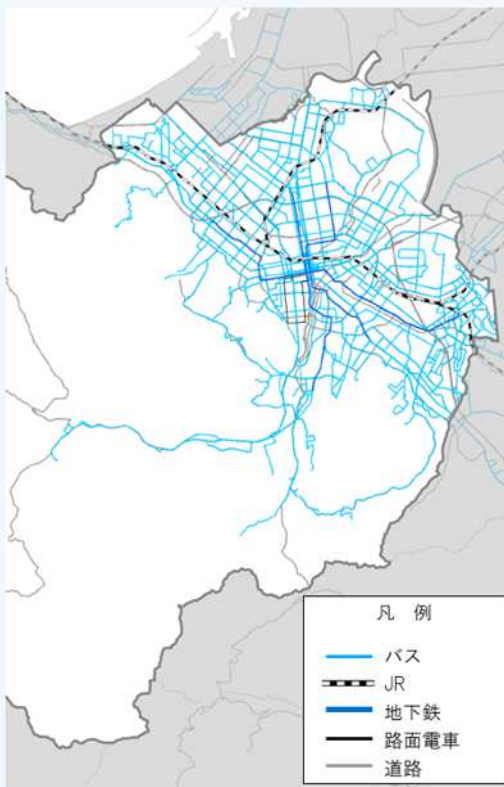
◆ 持続可能な公共交通ネットワーク構築に向けた

面的なネットワークの維持

施策1-1 取組1)

- 各交通機関の役割分担を再確認した上で、札幌市における面的な公共交通ネットワークを維持します。
- 特にバス路線に対し、基準に則り、必要に応じた経費補助を行いながら、路線の維持に努めます。

■ 面的な公共交通ネットワーク



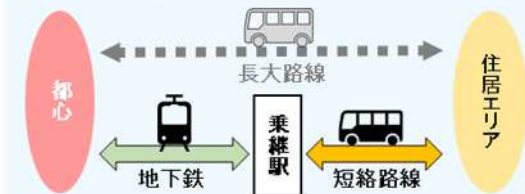
バス路線再編による運行の効率化

施策1-1 取組2)

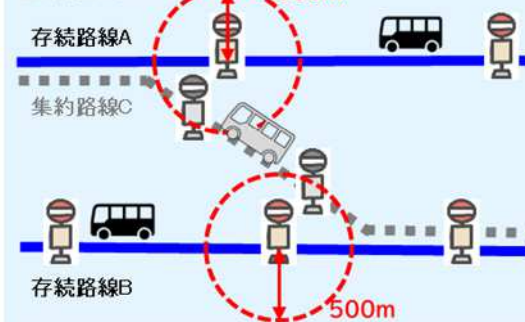
バス運転手不足に対応するため

- 運行経路や需要の大きさに配慮しながら、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、一定の基準による路線集約等を図ります。
- 利便性や需要と供給を考慮したダイヤや便数の検討や、わかりやすいダイヤの設定に努めます。
- また、需要状況等に応じて、「小型車両・デマンド交通等への転換 施策1-1 取組5)」も検討します。

■ フィーダー化のイメージ



■ 集約のイメージ



取組主体

交通事業者・行政

体系の在り方

地域特性に応じた 代替交通の導入

施策1-1
取組3)

やむを得ない路線廃止により
基準に沿った面的ネットワークが
維持できなくなる場合

- 札幌市が主体となり、生活の足を確保できるように地域特性に応じた代替交通の導入を検討します。

■導入事例: チョイノコでいね実証実験



■地域特性に応じた導入イメージ

規模	市街地の形状	「面的に」形成	
		「細長く」形成	「面的に」形成
大 (通勤、通学等)		定時定路線運行 (バス)	
中		定時定路線運行 (ジャンボタクシー)	デマンド交通 (ジャンボタクシー)
小		定時定路線運行 (セダン型タクシー)	
僅少		路線不定期運行 (セダン型タクシー)	

地域と取り組む 移動手段の確保

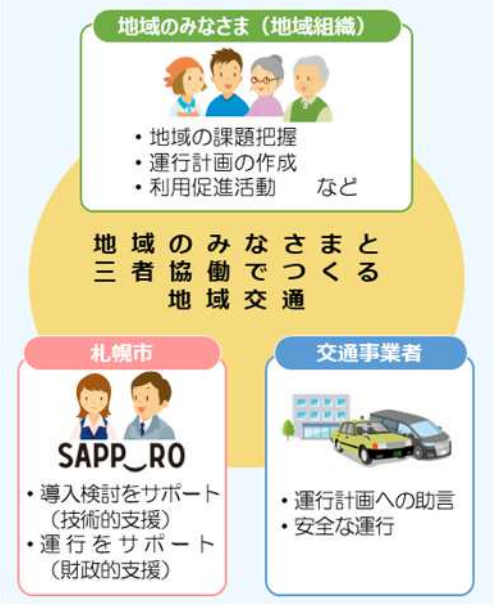
施策1-1
取組4)

既存の公共交通では対応が困難な
地域内の移動ニーズがある場合

- 地域住民が中心となり、新たに交通手段を導入する取組（地域交通）に対し、行政や運行事業者がサポートする三者協働の仕組みを構築します。

※ 小型車両を使用して、不特定の方が乗り合って有償で運行するものを基本とする

■三者協働による導入イメージ



行政

市民・交通事業者・行政

取組 1) 面的なネットワークの維持	
取組内容	各交通機関の役割分担を再確認した上で、札幌市における面的な公共交通ネットワークを維持します。 特に路線バスについては、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ます。 <札幌市乗合バス路線維持対策要綱(抜粋)> ・ 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 の範囲内にないこと。 (イ) 路面電車の停留場を中心とする半径 300m の範囲内にないこと。 (ウ) 路線以外のバス路線の停留所を中心とする半径 500m の範囲内にないこと。 - 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。
取組主体	交通事業者、行政(札幌市)

取組 2) バス路線再編による運行効率化

取組内容

バス運転手不足等を鑑み、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、利便性を可能な限り維持しながら、必要に応じて、路線再編による運行効率化を図ります。

<フィーダー化>

- ・これまで地下鉄の延伸に併せて、都心部に直行することが効率的な地域を除き、原則、最寄りの地下鉄駅に連絡させる路線の再編成を順次行ってきた経緯も踏まえ、路線バスのみが運行されている地域の生活交通を確保することを第一に、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重複便の集約を図ります。
- ・フィーダー化にあたっては、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します。

<路線集約>

- ・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、一定の基準による路線の集約を検討します。

<ダイヤ・便数調整>

- ・ダイヤ改正においては利便性に配慮しながら、需要と供給を考慮したダイヤや便数の検討を行うとともに、わかりやすいダイヤの設定に努めます。

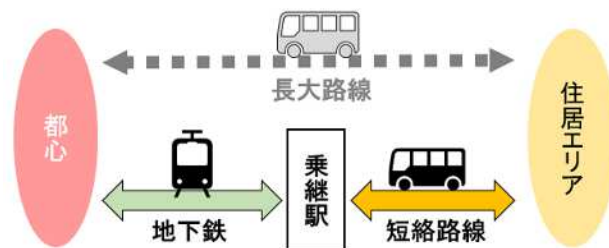


図 7-1 フィーダー化のイメージ

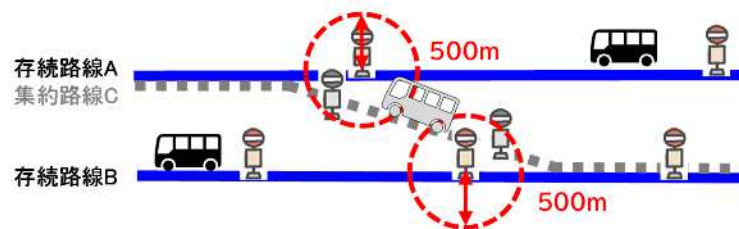


図 7-2 路線集約のイメージ

取組主体

交通事業者、行政（札幌市）

取組 3) 地域特性に応じた代替交通の導入

取組内容 やむを得ないバス路線の廃止により、存続路線のバス停から 500m 超離れたバス停が複数発生する等、「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場合（図 5-2（P32）参照）、札幌市が主体となり、生活の足を確保できるよう地域特性に応じた乗合タクシーなどの代替となる交通手段の導入を検討します。

導入にあたっては、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、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ます。

また、導入後も利用や収支の状況に応じた適切なサービスレベルとなるよう運行内容を適時に見直していきます。

	「細長く」形成	「面的に」形成
大（通勤、通学等）	定時定路線運行（バス）	
中	定時定路線運行（ジャンボタクシー）	デマンド交通 （ジャンボタクシー） 
小	定時定路線運行（セダン型タクシー）	
僅少	路線不定期運行（セダン型タクシー）	—

図 7-3 代替交通導入イメージ

取組主体 行政（札幌市）

取組 4) 地域と取り組む移動手段の確保

取組内容

「札幌市乗合バス路線維持対策要綱」の基準に沿った交通環境内にあっても、サービス水準に不便を感じ、例えば、「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り、日常生活を支える地域内の新たな交通手段を導入する取組（地域交通）に対し、行政や運行事業者がサポートする三者協働の仕組みを構築します。

導入にあたっては、持続可能な運行となるよう小型車両を使用して不特定の方が乗り合って有償で運行するものを基本とし、需要把握や運行ルート、運賃、目標収支率のほか、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、伴走型で技術面や財政面の支援をします。



図 7-4 三者協働のイメージ

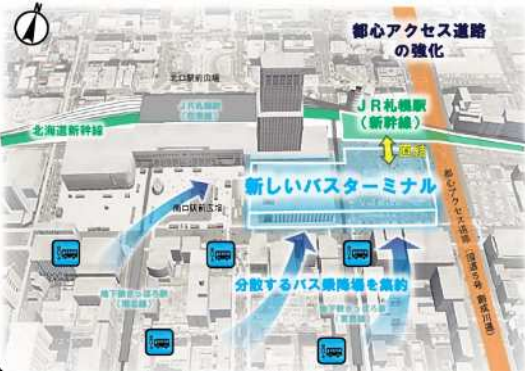
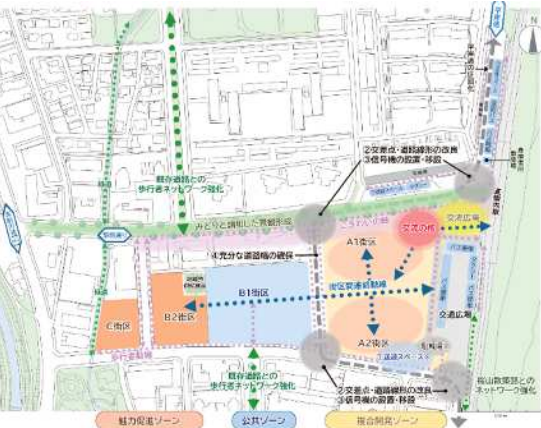
取組主体 市民、交通事業者、行政（札幌市）

取組 5) 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、バス事業者が主体となって、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。  図 7-5 小型車両のイメージ
取組主体	交通事業者、行政(札幌市)

取組 6) 連節バスの導入検討	
取組内容	バス運転手不足を踏まえ、需要の大きな路線における輸送力向上のため、車体が2連以上につながっている連節バスの導入可能性について検討を行います。  資料: 横浜市交通局 HP (https://www.city.yokohama.lg.jp/kotsu/bus/norikata/baysideblue.html) 図 7-6 連節バスの他都市事例(横浜市「BAYSIDE BLUE」)
取組主体	交通事業者、行政(札幌市)

取組 7) 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(札幌市)

施策 1-2: 交通結節点等を介した交通モード間の連携

取組 8) 交通結節点の機能強化		
取組内容	交通結節点において、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ともに、スムーズに乗継ができるようにするなど、利便性・快適性の向上を図ります。 <札幌駅バスターミナルの整備> ・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。 ・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。 <真駒内駅前交通広場について> ・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継が可能で、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。	 図 7-7 新しい札幌駅バスターミナルの整備イメージ  図 7-8 新しい真駒内駅前交通広場の整備イメージ
取組主体	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

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

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。

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。

【路線バス】

2024 年(令和 6 年)12 月に予定されている運賃改定による収支改善を行うとともに、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併せて検討します。

特にバス路線の維持にあたっては、「札幌市乗合バス路線維持補助金」により、運行にかかる経費を補助することを通じて支援を行います。

また、この補助制度は、コロナ禍以前の事業環境に基づいたものであり、また市営バス路線移行の経緯から、移行系統と移行外系統(各バス事業者が独自に運行していた系統)で異なる仕組みとなっています。そのため、制度開始から大きく状況が変化していることを踏まえ、移行・移行外路線の制度差を移行路線に統一する方向で補助制度の見直しを行います。

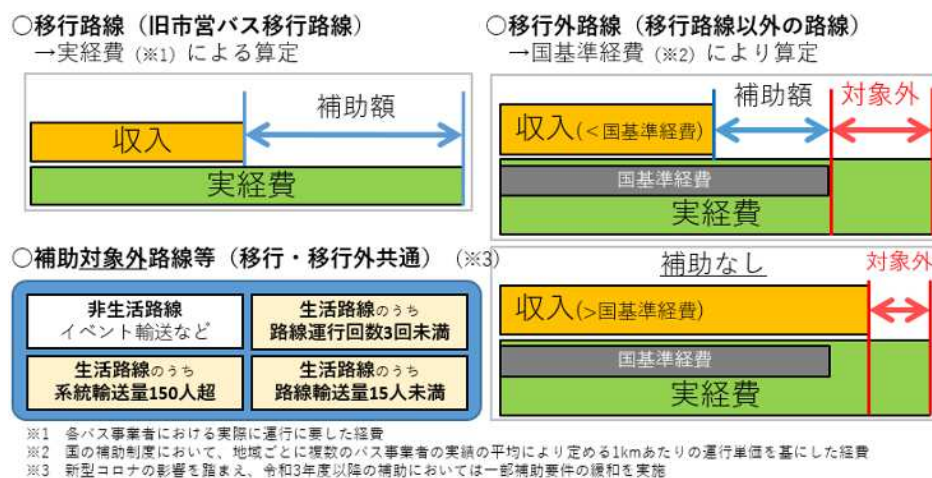


図 7-9 札幌市バス路線維持補助金制度の概要 (再掲)

【路面電車】

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、下記の取組等により、社会情勢の変化にも対応し得る持続可能な運営基盤の確立を目指します。

<運賃外収入の増収>

- ・路面電車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。



図 7-10 低床車両ラッピングの例

<設備投資に対する費用負担>

- ・低床車両¹⁴導入などの多額の初期投資がかかる設備投資は、路面電車事業の収支を圧迫します。そこで、路面電車が市全体の活力向上に資するまちづくりを進める都市基盤であることを踏まえ、国の補助制度を有効に活用しながら、税負担により設備投資を進めていきます。



図 7-11 設備投資に対する費用負担の考え方

<運賃負担のあり方の検討>

運賃改定による収支改善を図るとともに、引き続き、経営効率化や増収策、設備投資に対する税負担に取り組んでいきます。

取組主体	交通事業者、行政(札幌市)
------	---------------

¹⁴ 低床車両：出入口のステップが低く、乗降しやすい車両のこと

取組 10) 運転手確保に向けた取組	
取組内容	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、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る利用者数の減少も踏まえながら、業務改善や運賃改定により収支改善を進め、運転手確保に重要となる運転手の待遇や労働環境の改善を行います。 また、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、また運転手の職業の魅力等について発信するPR活動を事業者と行政が一体となり実施します。 タクシー会社の運行管理の下、一般ドライバーが有償で乗客を送迎する自家用車活用事業(いわゆる「日本版ライドシェア」)については、運行状況を踏まえた課題や今後の活用の可能性など、事業者と行政の情報共有を密に図っていきます。 併せて、運転手としての外国人材の受入に関する動向についても、情報収集を進めていきます。
	■シニア世代タクシードライバー座談会  ■バス運転手合同採用説明会  資料：(左)一般社団法人札幌ハイヤー協会、札幌市 (右)一般社団法人北海道バス協会、北海道
図 7-12 新規採用に向けた情報発信の実施例	
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	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上での検討を行います。 例として、複数の路線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、路線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。
取組主体	交通事業者、行政(札幌市)

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	札幌市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 MaaS¹⁵等の活用の可能性について検討します。  資料: ポストコロナの移動需要を取り込むための公共交通等の高度化の推進(国土交通省) 図 7-13 新たな決済手段の例 (非接触型クレジットカード決済)
取組主体	交通事業者、行政(札幌市)

¹⁵ MaaS : Mobility as a Service の略で、利用者の移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスのこと

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電池車両などの環境配慮型車両等を想定しています。これら技術の活用については、創成東地区を中心に社会実験を進めるとともに、他地域への展開も視野に検討します。

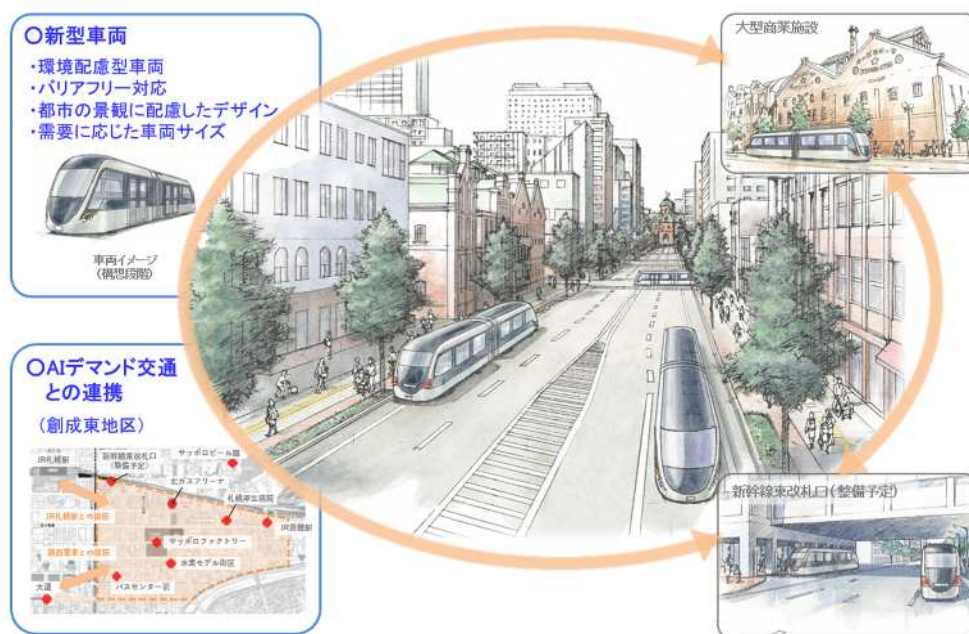


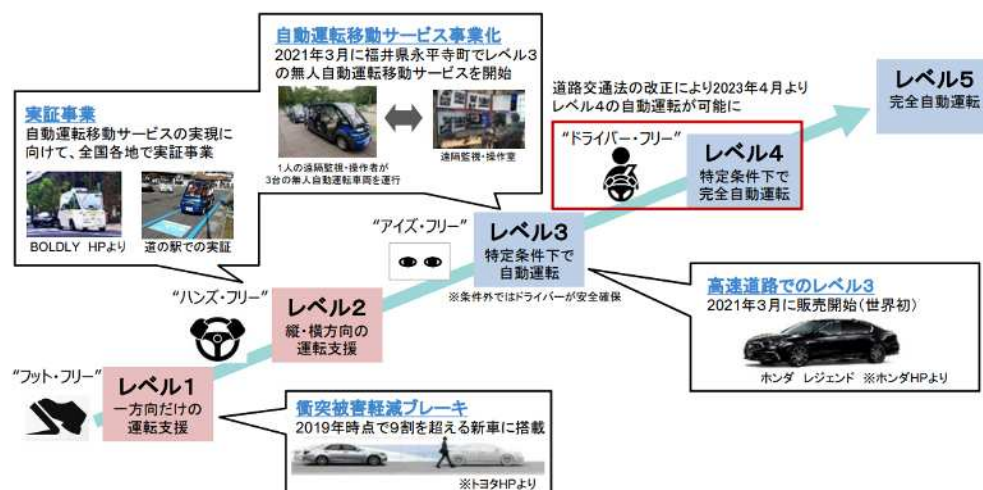
図 7-14 新たな公共交通システムのイメージ

取組主体

行政(札幌市)

取組 14) 自動運転に関する動向の調査

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について、他都市の最新の情報を収集する等、その動向を調査します。



資料:国土交通省

図 7-15 自動運転におけるレベル分け

取組主体 交通事業者、行政(札幌市)

【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

取組 15) 運行情報発信体制の充実	
取組内容	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、市内の公共交通事業者はホームページや SNS¹⁶等により情報発信に努めているほか、路線バス事業者はバスロケーションシステム¹⁷を導入しており、パソコンやスマートフォン等から運行情報が検索できる WEB サイトやアプリを提供しています。 また、札幌市は市内の主な公共交通機関の運行情報をまとめた時刻表、運賃、乗継経路のほか、路線バスの現在位置等を検索できる「さっぽろえきバスナビ」を提供しています。 今後も様々な媒体を活用しながら、わかりやすい運行情報等の発信を行います。 ＜アプリ等による運行情報発信＞ 図 7-16 スマートフォンを活用した情報提供サービスの例 ＜デジタルサイネージ¹⁸の設置＞ 図 7-17 デジタルサイネージの設置例
取組主体	交通事業者、行政(札幌市)

¹⁶ SNS : Social networking service の略で、インターネット上で社会的ネットワークを構築可能にするサービス

¹⁷ バスロケーションシステム : 車載機を積んだバス車両のリアルタイムの位置情報を収集し、インターネットを通じて、デジタルサイネージやスマートフォン、パソコンに情報提供するシステム

¹⁸ デジタルサイネージ : ディスプレイ等の電子的な表示機器を使って情報を発信するメディアの総称

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	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。 図 7-18 バス停上屋およびサイネージの設置例
取組主体	交通事業者、行政(札幌市)

取組 17) バスターミナル機能の維持	
取組内容	札幌市が所有する市内バスターミナルについて、必要な機能を維持していくため、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。 図 7-19 バスターミナルの例 (円山バスターミナル)
取組主体	交通事業者、行政(札幌市)

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を目指し、振動や騒音を抑える制振軌道化を実施します。

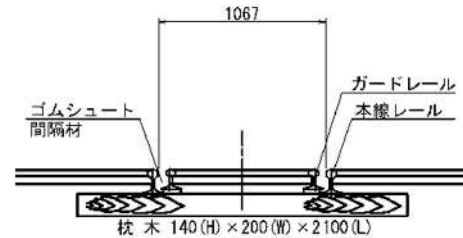


図 7-20 制振軌道化のイメージ

<停留場のバリアフリー化>

- ・路面電車の停留場については、ホーム幅を確保するため、道路拡幅の進捗に合わせて、バリアフリー化(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)を推進します。

※「取組 20) 旅客施設のバリアフリー化の取組」の一環



図 7-21 停留場バリアフリー化のイメージ

<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 7-22 車両基地改良のイメージ

取組内容	＜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惹きつけるなど、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 7-23 トータルデザインのイメージ
取組主体	行政(札幌市)

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	
取組内容	【路線バス、タクシー】 誰もが使いやすい公共交通の実現に向けて、車両の更新時期などに合わせ、ノンステップバス¹⁹、ユニバーサルデザインタクシー²⁰などバリアフリー化された車両の導入を図ります。 図 7-24 バリアフリー化車両（路線バス・タクシー）の例 【路面電車】 路面電車では、2015(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。 GOOD DESIGN AWARD 2013 図 7-25 バリアフリー化車両（路面電車）
取組主体	交通事業者、行政(札幌市)

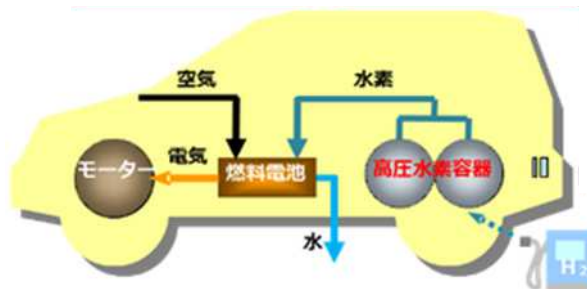
¹⁹ ノンステップバス：出入口の段差を無くして乗降性を高めた低床バスの呼称

²⁰ ユニバーサルデザインタクシー：車内空間が広く、スロープでの乗降が可能等の、足腰の弱い高齢者、車いす使用者、ベビーカー利用の親子連れ、妊娠中の方など、誰もが利用しやすい"みんなにやさしい新しいタクシー車両"

取組 20) 旅客施設のバリアフリー化	
取組内容	「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。 (1) 旅客施設 【札幌市の基本方針】 ＜地下鉄＞ ・バリアフリールートの変更の充実を図ります。 ・一般旅客用トイレの洋式化などを実施します。 ・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。 ・南北線・東西線の車内表示器などを更新します。 ＜JR駅＞ ・国の基本方針^{*1}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。 ＜バスターミナル＞ ・国の基本方針^{*1}に基づき、バスターミナルのバリアフリー化を進めます。 【公共交通特定事業】 ＜地下鉄＞ ・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） ・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） ・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 ・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 ・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 ＜JR駅＞ ・段差解消を検討（降路駅（鉄道高架化に係る都市計画事業）、上野幌駅、発寒中央駅） ＜バスターミナル＞ ・トイレのバリアフリー化^{*2}等を検討（円山、北24条など） ※1：国の基本方針（鉄道駅及びバスターミナルより抜粋） 平均利用者が3,000人/日以上である旅客施設及び平均利用者が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：平均利用者が3,000人/日以上となる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。 【その他の事業】 ＜地下鉄＞ ・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 ＜路面電車停留場＞ ・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 ＜交通結節点＞ ・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） 図 7-26 札幌市バリアフリー基本構想 2022（抜粋）
取組主体	交通事業者、行政（札幌市）

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(CO₂)排出削減等を実現するため、環境配慮型車両(電気自動車や燃料電池自動車等)の導入の可能性について、検討を行います。



資料: 燃料電池車 (FCV) 等の規制 (国土交通省)

図 7-27 燃料電池車両

取組主体 交通事業者、行政(札幌市)

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) 小学校での公共交通に関する学習の実施	
取組内容	札幌市は、将来の公共交通利用者である子どもたちに、公共交通の周知を行うとともに、公共交通の意義や役割について学び、理解してもらうため、市内の全小学校(3・5年生)に公共交通を題材にした学習資料及び指導書を配布し、交通環境学習(モビリティ・マネジメント²¹教育)を実施しています。 今後も、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、授業実施校の拡大を含め、小学生を対象とした交通環境学習の機会を提供します。 図 7-28 モビリティ・マネジメント教育の資料（小学校3年生向け）
取組主体	行政(札幌市)

²¹ モビリティ・マネジメント：多様な交通施策を活用し、個人や組織・地域のモビリティが社会にも個人にも望ましい方向へ自発的に変化することを促す取組

取組 23) 企画券等による需要喚起	
取組内容	札幌市民や札幌を訪れる観光客等に公共交通機関の利用を促すため、乗り放題乗車券や、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。 札幌市電24時間乗車券 2023.6.14 水 発売開始！ NEW 札幌市電 24時間乗車券 札幌市電24時間乗車券 大人 ¥780 / こども ¥390 使用開始から24時間乗り放題、宿泊での観光にオススメです モバイル乗車券 でのみ発売 図 7-29 路面電車利用促進の企画実施例
取組主体	交通事業者

8. 計画の評価・推進

8.1 計画の評価指標

本計画で定める基本方針に基づいた施策・取組の進捗や効果を把握し、達成状況を評価・検証するための評価指標とその目標値を設定します。

表 8-1 達成状況を評価するための指標と目標値

No.	評価指標	現状値 2022(令和4)年度	目標値 2029(令和11)年度	対応する 基本方針	備考
1	公共交通利用者の割合	55.5%	55.5%以上	① ③	地下鉄、JR、路線バス、路面電車、タクシー等の利用者数を人口で除して算出
2	バス路線廃止に伴う公共交通の空白地域 ²² の新たな発生	—	発生させない	① ②	交通事業者からの提供データ、および代替交通導入状況により確認
3	公共交通に対する満足度	65%	65%以上	① ③	札幌市調査により確認
4	公共交通に対する不満足度	15%	15%以下	① ③	札幌市調査により確認
5	低床車両の割合(路面電車のバリアフリー化率)	33%	50%	③	札幌市の所有データにより確認
6	ノンステップバスの導入率	46%	75%	③	路線バス事業者からの提供データにより確認
7	ユニバーサルデザインタクシーの導入率	17%	31%	③	タクシー事業者からの提供データにより確認

²² 公共交通の空白地域：「札幌市乗合バス路線維持対策要綱（P43 参照）」における路線維持の必要性を判断する要件に則り、路線の維持が必要と判断されたにもかかわらず、廃止後に代替交通等が導入されなかった地域

8.2 計画の推進体制

本計画における目標の達成に向けては、行政・交通事業者において関係機関・関係部局との情報共有や連携を図るとともに、地域住民の理解・協力が必要不可欠です。このことから、札幌市における関係する多様な主体がそれぞれの役割に基づき、一体となって主体的に取り組むことで、持続的な公共交通ネットワークの構築に向け、取組を推進していきます。

なお、本計画における目標の達成に向けた施策・取組の継続的な実施にあたっては、評価指標に基づき、定期的なモニタリングを実施しながら、施策・取組の実施効果や変化する社会情勢との適合性等を評価・検証し、適切に計画の見直しを行うことが重要です。

評価・検証は、本計画の策定主体である「札幌市公共交通協議会」において、図 8-1 に示す PDCA サイクルにより実施します。年度の上半期に、前年度事業の評価に係る協議を行う協議会を開催し、下半期に、次年度の事業に係る協議を行う協議会を開催するほか、施策等の状況によっては、適宜、協議会を開催する等、柔軟に対応を行います。

表 8-2 計画の推進に向けた各関係者の役割及びその内容

関係者	主な役割
行政	・札幌市公共交通協議会の運営（※札幌市が実施） ・公共交通に関する施策の検討・実施 ・公共交通ネットワーク維持に向けた交通事業者と一体となった取組の実施
交通事業者	・公共交通の安全な運行 ・公共交通ネットワーク維持に向けた効率的な運行及び運転手の確保 ・利便性向上等の施策の検討・実施
市民・利用者	・公共交通の積極的な利用 ・地域住民が主体となった交通の導入検討



図 8-1 PDCA サイクルによる評価・検証を踏まえた想定年間スケジュール

表 8-3 取組ごとの計画期間中における実施時期

取組内容	実施時期	
	前半(R6～R8)	後半(R9～R11)
【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		
1) 面的なネットワークの維持	各公共交通機関の役割分担により維持	
2) バス路線再編による運行効率化	利用状況等に配慮しながら、ダイヤ改正の機会に実施	
3) 地域特性に応じた代替交通の導入	路線再編の状況に応じて検討・実施	
4) 地域と取り組む移動手段の確保	制度構築	制度運用
5) 小型車両・デマンド交通等への転換	路線再編の状況に応じて検討・実施	
6) 連節バスの導入検討	導入可能性の検討	
7) バスーバス乗継割引の導入検討	導入可能性の検討	
8) 交通結節点等の機能強化	機能強化の検討及び実施中の事業の推進	
【基本方針 2】持続可能で安定した運営体制の確立		
9) 持続可能な運営に向けた収支改善	バス路線維持 補助制度見直し	見直し後の補助制度運用 その他の支援制度の検討・実施 路面電車における各種収支改善施策の実施
10) 運転手確保に向けた取組	路線バス運営改定	収支改善を踏まえた待遇改善や PR 活動の実施
11) 事業者間での協働による取組の検討	路線再編の状況に応じて検討	
12) 新たな決済手段の活用検討	地下鉄で新たな決済の実証実験検討	実験の検証と、結果に応じた展開
13) 新たな公共交通システムの導入検討	社会実験の検討・実施	実験の検証と、結果に応じた展開
14) 自動運転に関する動向の調査	全国における実施状況について情報収集	
【基本方針 3】利用環境の向上等による利用促進		
15) 運行情報発信体制の充実	各事業者および行政において随時検討・実施	
16) 待合環境の向上	利用状況を踏まえながら検討・実施	
17) バスターミナル機能の維持	老朽化状況等を踏まえた 保全計画策定	計画に基づいた維持保全・ 改修の実施
18) 路面電車の活用及び機能向上	車両基地改良の実施	既設線機能向上、低床車両導入
19) バリアフリー化された車両の導入	各年度、各事業者における導入および行政による支援の実施	
20) 旅客施設のバリアフリー化	対象施設の検討とバリアフリー化の実施	
21) 脱炭素につながる次世代自動車の導入検討	導入可能性の検討	
22) 小学校での公共交通に関する学習の実施	各年度において実施	
23) 企画券等による需要喚起	各事業者の営業施策として随時実施	

