

1. 計画策定の趣旨

■ 地域の状況

近い将来、人口減少局面に入ることが見込まれており、少子高齢化の進行、モータリゼーションの進展など社会情勢の変化に伴う利用者の減少や慢性的な人手不足による運転手の高齢化、さらには、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う利用者の大幅な減少など、地域公共交通を取り巻く環境は、極めて厳しい状況

■ 法制度の状況

地域公共交通に関する法制度が改正され、全ての地方公共団体において地域交通に関する基本計画となる地域公共交通計画の策定が努力義務化

一部の市町村では、「地域公共交通計画」や改正前の法に基づく「地域公共交通網形成計画」が既に策定され、取組が進められているが、幹線・広域の公共交通ネットワークの構築については、関係者が連携した検討・取組を進めていくことが必要

以上の背景を踏まえ、関係者が一体となり、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となる「さっぽろ連携中枢都市圏地域公共交通計画」を策定する。

2. 計画の区域

さっぽろ連携中枢都市圏の12市町村

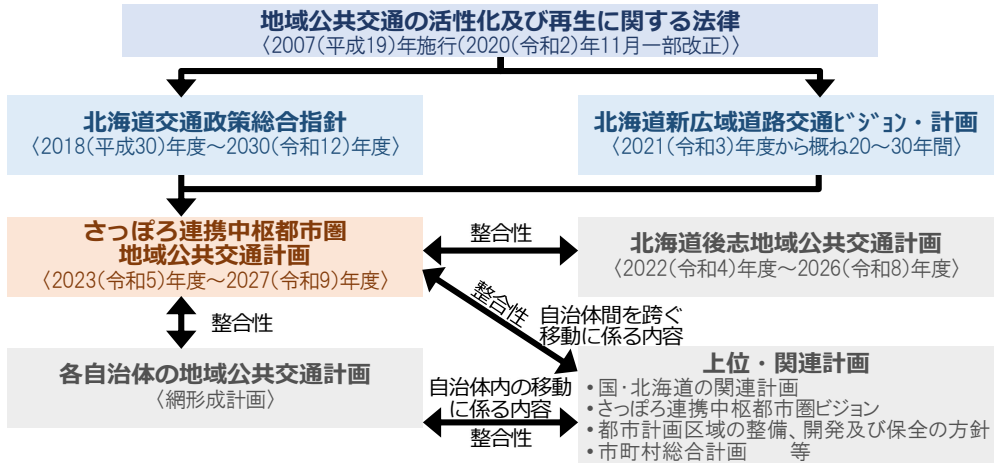


3. 計画の期間

2023（令和5）年度～2027年（令和9）年度の5年間

4. 上位・関連計画と本計画の位置づけ

本計画は、国の法制度・関連計画や北海道の上位・関連計画を踏まえ、当圏域の各市町村の策定済みの地域公共交通計画や関連計画等と整合を図りながら、地域の公共交通政策のマスタープランとして策定



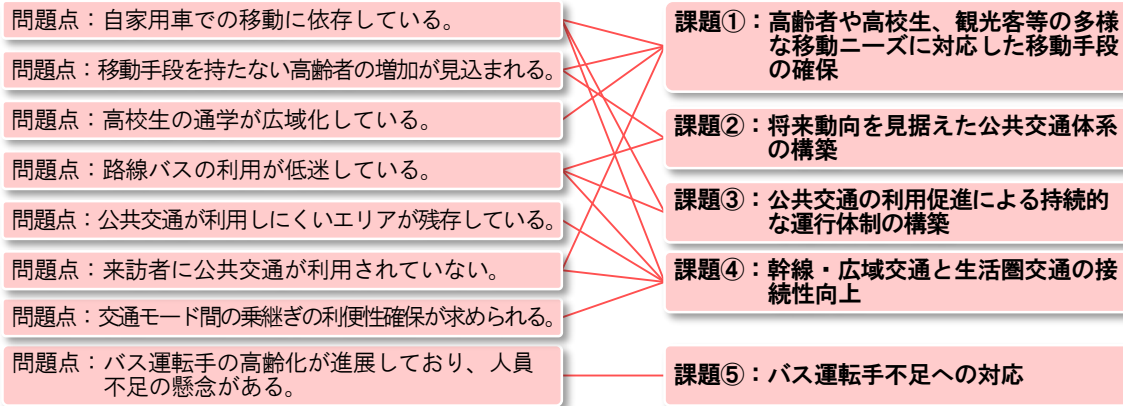
5. 公共交通の位置づけ

本計画における公共交通の位置づけは、以下に示すとおりを設定

幹線交通	<p>中核都市間等を結ぶ本道の骨格となるネットワーク</p> <p>▶ 当地域の中核都市（群）の各市と他地域の中核都市（群）の市間を結ぶ交通 ※広域交通の役割を併せて担う交通もあり</p> <p>【該当モード】JR函館本線、JR千歳線、JR室蘭本線、JR石勝線、都市間バス（当地域と他地域を結ぶ路線）、航空機</p>
広域交通	<p>さっぽろ連携中枢都市圏の中核都市（群）間を結ぶ広域ネットワーク</p> <p>▶ 中核都市である札幌市と中核都市群の各市及び都市機能の結びつきが強い中核都市群の市間を結ぶ交通で、通勤、通学、通院、買い物、観光等の多様な目的における市を跨ぐ移動で利用 ※生活圏交通の役割を併せて担う交通もあり</p> <p>【該当モード】都市間バス（当地域の中核都市（群）間を結ぶ路線）</p>
	<p>さっぽろ連携中枢都市圏の中核都市（群）と周辺市町村を結ぶ広域ネットワーク</p> <p>▶ 中核都市及び中核都市群の8市とそれ以外の町村及び圏域外の周辺市町村のうち都市機能の結びつきが強い市町村間を結ぶ交通で、通勤、通学、通院、買い物等の目的における市町村を跨ぐ移動で利用 ※生活圏交通の役割を併せて担う</p> <p>【該当モード】JR札沼線、路線バス（当地域の中核都市（群）と周辺市町村を結ぶ路線）</p>
生活圏交通	<p>単一市町村・周辺エリアでの日常生活に密接した交通ネットワーク</p> <p>▶ 各市町村内の地区間を結ぶ交通で、市町村内の生活目的の移動で利用</p> <p>【該当モード】札幌市営地下鉄・市電、路線バス（市町村内完結路線）、タクシー、市町村営バス（デマンド等）</p>

6. 地域の公共交通の課題

各種調査結果等を踏まえ、地域の問題点と本計画で対応すべき公共交通課題を整理



7. 基本的な方針・目標

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ネットワークの維持・確保【課題①②⑤に対応】

高齢者や高校生等の主な利用者を含む地域住民の生活移動や、さっぽろ連携中枢都市圏外からの来訪者の移動など、多様なニーズを踏まえ、バス運転手不足に対応しながら持続可能な形で利便性を確保するため、移動実態やニーズを踏まえたサービスの最適化を図りながら、地域住民や来訪者の広域移動を支える広域交通の維持・確保を目指す。

目標①多様な目的に対応した、持続可能な広域交通の確保

目標②公共交通の担い手確保による路線の維持・確保

■ 基本方針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【課題①③④に対応】

単独市町村内で運行される路線バスや市町村営のコミュニティバス、デマンド交通等による生活圏交通と幹線・広域交通のモード間の接続性向上を図ることで、シームレスな公共交通ネットワークの形成を目指す。

目標③幹線・広域交通・生活圏交通の接続の円滑化

■ 基本方針3：公共交通の利用促進による持続性の確保【課題③に対応】

路線バスの利用低迷による行政負担の増大など、路線バスの運行維持が難しくなっている中で、地域住民や来訪者の公共交通利用の促進を図り、将来において持続可能な運行体制の構築を目指す。

目標④公共交通の利便性向上と意識醸成による利用促進

8. 目標達成状況の評価指標と数値目標

評価指標	現状値 2021(令和3)年度	目標値 2027(令和9)年度	対応する 目標
指標① 公的資金が投入されている広域交通※1の利用者数	1,461,769人	1,546,944人以上	目標①②③④
指標② 公的資金が投入されている広域交通※1の収支率	43.9%	45.5%以上	目標①②③④
指標③ 広域交通※1への公的資金投入額	334,809千円	334,809千円以下	目標①②③④
指標④ 都市間を結ぶ広域交通のネットワーク数※2	13のネットワーク	13のネットワークを確保	目標①②③④

※1 地域公共交通確保維持改善事業（地域間幹線系統補助+市町村生活バス路線）の対象系統
 ※2 次頁の「さっぽろ連携中枢都市圏の広域交通の維持・確保の方針」での中核都市（群）間及び周辺市町村を結ぶ広域交通の矢印の数）

9. 目標達成のための施策・事業

＜目標①に対応＞

①広域交通ネットワークの維持・確保に向けた協議・検討

- ・広域交通の役割を踏まえた確保方針の設定（詳細は次頁参照）
- ・方針を踏まえた運行形態の見直し等の協議・検討

国、北海道、市町村、交通事業者

＜目標②に対応＞

②バス運転手の確保に向けた活動

- ・イベント開催や他施策との連携
- ・運転手業務の魅力発信等の広報

国、北海道、市町村、交通事業者

＜目標③④に対応＞

③接続性の強化や乗換に係る利便性の向上

- ・乗換拠点における接続性の向上
- ・拠点機能の強化

国、北海道、市町村、交通事業者

＜目標④に対応＞

④公共交通利用の意識醸成に向けた取組

- ・公共交通マップ、総合時刻表等の作成・配布
- ・公共交通に関する情報提供
- ・公共交通利用の動機となる取組推進

国、北海道、市町村、交通事業者

