

6. 計画の基本的な方針・目標

6.1 計画の基本的な方針

課題の整理結果や国の法制度・関連計画、道及び市町村の上位・関連計画を踏まえて、地域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本計画の基本的な方針を下記のとおり定める。

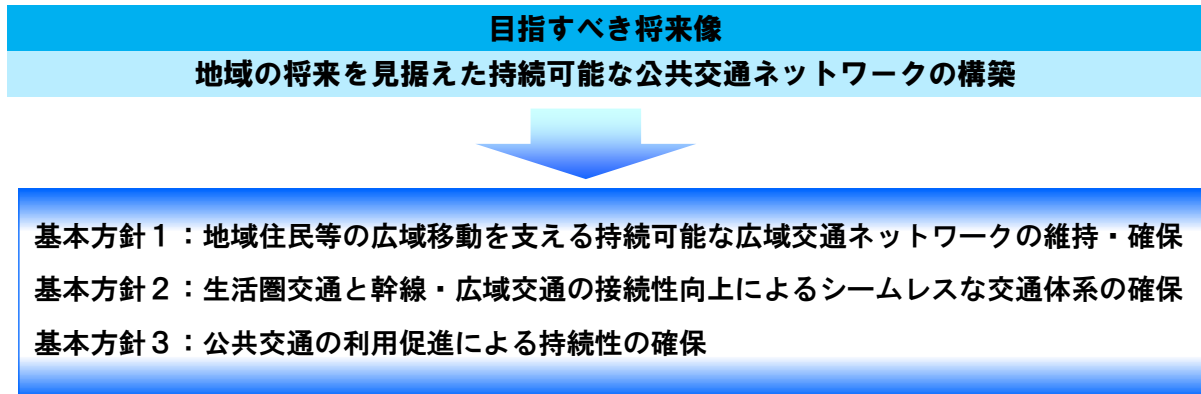


図 6-1 さっぽろ連携中枢都市圏の公共交通が目指すべき将来像とその実現に向けた基本方針

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。

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。

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。

6.2 基本方針の実現に向けた目標

本計画の基本方針を実現していくため、次のとおり目標を定める。

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

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

さっぽろ連携中枢都市圏の核となる札幌市と中核都市群（小樽市、岩見沢市、江別市、千歳市、恵庭市、北広島市、石狩市）間を接続する広域交通ネットワークについて、地域の関係者の共通認識として目指していく「確保の方針」を定めた上で、地域における移動実態を踏まえた公共交通サービスの最適化を図る観点をもって、当該ネットワークの確保に向けた検討を行う。

また、中核都市（群）以外の各町村（当別町、新篠津村、南幌町、長沼町）において、高齢者の通院・買い物や高校生の通学等を中核都市（群）に依存しているため、各町村と中核都市（群）を接続し、地域住民の日常生活を支える広域交通ネットワークについても、同様に確保に向けた検討を行う。

目標② 公共交通の担い手確保による路線の維持・確保

地域のバス運転手が不足する中で、持続的に広域交通を維持・確保していくため、公共交通に係る担い手の確保に向けて、バス運転手の新規採用を図るための取組みを行う。

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

目標③ 幹線・広域交通・生活圏交通の接続の円滑化

幹線・広域交通に直接アクセスすることが難しい地域において、生活圏交通と幹線・広域交通をシームレスに利用できる環境を構築するため、交通モード間の相互連携による接続性向上や交通拠点の機能強化による乗換環境の向上等、乗換円滑性の向上に向けた検討を行うとともに、適切な情報提供による利用促進を図る。

基本方針3：公共交通の利用促進による持続性の確保

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

路線バスの利用が低迷する中で運行の持続性を確保し、公共交通を維持していくため、地域住民への広報活動などによる公共交通利用の意識付けや、公共交通の利便性向上、利用しやすい環境づくりを行い、公共交通の利用促進を図る。

6.3 目標達成状況の評価指標と数値目標

本計画の基本方針の実現に向けた目標について、達成状況を確認するための評価指標と数値目標を定める。

(1) 評価指標と目標値の設定

人口減少や新型コロナウイルス感染症等の影響により厳しい状況が続いている中で、「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」を実現するため、利用者数の増加や収支率の改善を目指すとともに、路線の維持・確保を目的とした公的資金の投入額が増加に転じないようにしながら地域に必要な広域交通ネットワークを確保することを目指し、評価指標と目標値を以下のとおり設定した。

表 6-1 目標の達成度を評価するための指標と目標値

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 7.2 の表 7-1 において位置付ける都市間交通の区間の数（図 7-2 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）

(2) 目標値の考え方

1) 人口減少の見込み

当地域の2022（令和4）年から2027（令和9）年の人口の推計値は、5年間で1.7%の減少が見込まれる。

表 6-2 人口推計

2022（令和4）年 人口推計値※1	2027（令和9）年 人口推計値※2	減少率
2,589,419人	2,545,874人	△1.7%

※1 2020（令和2）年の人口（国勢調査）と2025（令和7）年の将来人口推計（社会保障・人口問題研究所（H30推計））を基に算出

※2 2025（令和7）年と2030（令和12）年の将来人口推計（社会保障・人口問題研究所（H30推計））を基に算出

2) 2022（令和4）年度見込値について

各指標の2022（令和4）年度における見込値は以下に示すとおりである。

表 6-3 2022（令和4）年度見込値

指標	2022（令和4）年度 見込値	考え方
①広域交通の利用者数	1,546,944人	当地域において運行されている地域間幹線系統及び市町村生活バス路線を運行する事業者からの提供データにより確認
②広域交通の収支率	45.5%	
③広域交通への公的資金投入額	—	本計画策定時点で未確定
④都市間を結ぶ広域交通のネットワーク数	13のネットワーク	7.2の表7-1において位置付ける都市間交通の区間の数（図7-2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）

3) 2027（令和9）年度推計値について

1) で推計した人口の増減による影響を踏まえ、2) で算出した2022（令和4）年度見込値に基づき算出した、2027（令和9）年度の各指標の推計値は次のとおりである。

表 6-4 2027（令和9）年度推計値

指標	2027（令和9）年度 推計値
① 広域交通の利用者数	1,520,930人
② 広域交通の収支率	44.8%

4) 目標値の設定について

指標①及び指標②は、3) で示すとおり減少が見込まれるが、本計画に位置付けた施策・事業の実施により、利用者数の増加及び収支率の改善を図ることで、2022（令和4）年度見込値を維持することを旨とした目標値の設定とする。

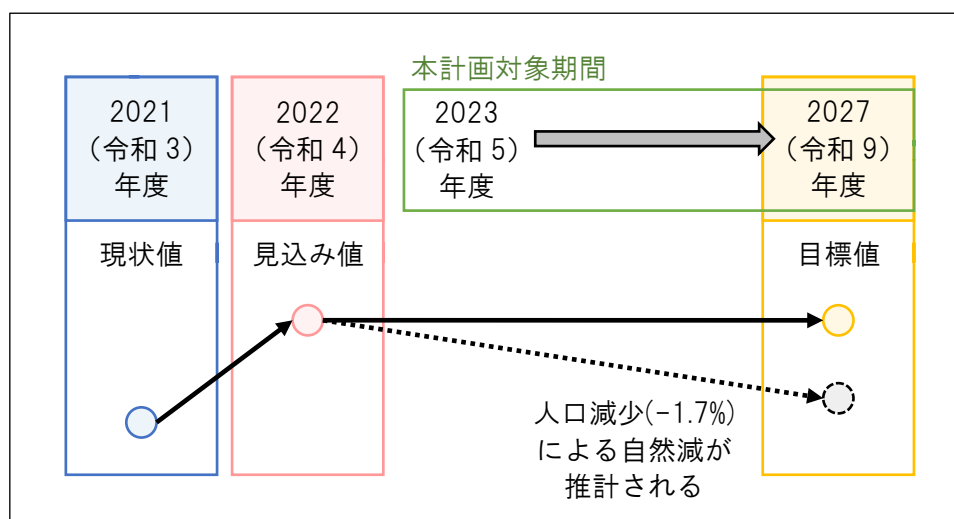


図 6-2 指標①及び指標②の目標値の考え方

指標③は、路線バスの利用が低迷する中で増加傾向となっているが 2021（令和3）年度の現状値以下とすることを旨とした目標値の設定とする。

指標④は、地域住民等の移動を支える広域交通ネットワークを維持・確保するため、7.2 の表 7-1 において位置付ける主な都市間交通の確保を旨とした目標値の設定とする。