

## 5 - 3 都市圏交通

### 5 - 3 - 1 都市圏交通の現状・課題

自家用車の普及が進み、これに伴う公共交通機関の利用者の減少、中心市街地の衰退が進みつつある。また季節によって交通の利用実態が異なる。

札幌都市圏における輸送の中核は鉄道とバスであり、鉄道利用の割合は、わが国の主要都市圏と比べても多い。バスは、利用者の減少が続き、定時性の確保も困難。

他の都市圏における輸送の中核はバスであるが、利用者が大幅に減少。

- これまで、都市への人口の集中が進み、都市が発展するにつれて、通勤・通学、商用や私事のための移動が盛んとなり、これに応じて公共交通機関や道路の整備が進められてきたところであるが、近年は、自家用車の普及が進み、これに伴う公共交通機関の利用者の減少、中心市街地の衰退が進みつつある。また、季節によって交通の利用実態が異なっていることが特徴的である。

加えて、特に札幌都市圏においては道路交通渋滞、自動車の排出ガスや騒音等の環境問題なども惹起しているところである。

- 札幌都市圏においては、鉄道とバスが市内輸送の中核を担っている。鉄道は、JR、地下鉄、路面電車が都心部から放射状にネットワークを形成し、路線の延伸・複線化、新駅設置、輸送力増強などにより充実してきており、特にJRの利用は増加傾向にある。バスは鉄道と連絡する形で市内全域にわたりきめ細かなネットワークを形成している。

道内各都市の中では公共交通機関の利用が多いが、通勤時等の自家用車使用も一般的であるため、バスによる輸送人員は減少傾向にあり、事業者の経営は厳しく、また、特に冬季においては都心部の道路混雑により定時性の確保が困難となっている。

一方、周辺市町との鉄道・バスによる移動は増加傾向にある。

- 旭川、函館、釧路等の都市圏においては、鉄道が都市の中心部に駅を有しているが、もっとも中心的な公共交通機関はバスである。

しかしながら、自家用車の増加及び人口の減少、特に学生の減少等によって需要は大幅な減少を続け、経営状況は極めて苦しいものとなっている。

また、特に冬季には一部区間において走行環境が悪化し、札幌都市圏と同様、定時性の確保が困難となっている。

これらの都市は、従来からの中心市街地が衰退しつつあり、郊外の幹線道路沿いなどに商業施設、賑わい等が移行している傾向にある。

### 5 - 3 - 2 今後の都市圏交通における基本的な考え方

安全・快適な都市生活の実現、都市機能の向上のため、公共交通機関の利便性を向上。

まちづくりと連携しながら公共交通の改善、充実。

地域住民等の合意形成を図りつつ、自家用車に過度に依存しない都市と交通を実現。(TDMの手法を活用)

- ・ あらゆる人にとって安全・快適な都市生活の実現、都市機能の向上を図っていくためには、利用者ニーズに応じた輸送サービスの提供を進めることにより、公共交通機関の利便性を向上していくことが重要である。
- ・ 特に札幌都市圏においては公共交通機関による都市内輸送の充実強化を図っていくことが必要である。
- ・ 一方、公共交通機関にはない高い随意性を有する自家用車は都市圏交通の中でも相当な役割を果たしているが、近年、交通事故、道路交通渋滞、環境問題等の負の側面に対する意識がこれまでになく高まっており、都市圏交通において、自家用車をはじめとする自動車全体をどう位置づけていくかが問われている。
- ・ また、多くの都市においては、従来からの中心市街地の衰退が進み、郊外へ商業施設、賑わい等が移行しているため、中心市街地の活性化<sup>15</sup>などのまちづくりが共通した課題になっている。
- ・ このような状況を踏まえると、まちづくりと連携しながら公共交通の改善、充実を図るとともに、都市中心部における自家用車の利用の抑制、公共交通利用への転換の促進等を内容とするTDM<sup>16</sup>の手法も活用しながら、地域住民を始めとする様々な関係者の合意形成を図りつつ、自家用車に過度に依存しない都市と交通を実現していくことが重要である。

#### 1.5 中心市街地の活性化

全国の中心市街地において、空き店舗の発生など商業をはじめとする産業活動の停滞、居住人口の減少など空洞化が深刻化している。このような状況に対して、地域における創意工夫を生かしつつ、市街地の整備改善や商業等の活性化を図るため、平成10年度に「中心市街地における市街地の整備改善及び商業等の活性化一体的推進に関する法律」(中心市街地整備改善活性化法)が制定されている。

現在各市町村において中心市街地活性化計画が策定され、事業が行われているが、交通の課題では、中心市街地へのアクセスの利便性向上や中心市街地内の移動の利便性の向上の観点から、公共交通機関の利用者利便の増進を図っていくことが重要となっている。

#### 1.6 TDM (Transportation Demand Management)

交通問題の解決のため、交通の需要面に働きかけ、需要の分散・縮小や他の交通機関への転移を図る試み。交通需要マネジメント(管理)施策とも呼ばれる。

具体的施策としては、パークアンドライド、バス優先対策、トランジットモール、コミュニティバス等が、先進的な地方公共団体を中心にTDM施策が導入されてきている。今後は地域環境、地域環境の面からの取り組みや、関係省庁や地域の関係者が行う自動車交通の調整策(道路構造の変更、ロードプライシング(一定の地域・時間帯の道路利用について賦課金を徴収すること)、交通規制など)と組み合わせる方策が進められている。

## 【参考18：札幌市「都心交通ビジョン」】

札幌市においては、最近の都心交通を取り巻く環境問題や高齢化社会等への対応、市民意識の変化に対応し、魅力的で活力ある都心の実現を交通面から支えるという基本的な考えのもと、歩行者や環境を重視した新たな都心交通の基本的方向性を示す「都心交通ビジョン」の取り組みを進めている（平成12年度末に策定を予定）。

札幌市では、この都心交通ビジョンの策定によりあらゆる人々が都心の魅力を享受できる交通体系の構築を目指している。

### 各交通モードにおける考え方

#### （1）歩行者交通

歩行者を優先するゾーンを設定し、都心を訪れる人々の回遊性及び滞留性を高めます。地下ネットワークの充実などにより、四季を通じて都心での歩行の快適性を向上します。徒歩による都心内移動の中心軸を形成し、都心のにぎわいや憩いの場を提供します。

#### （2）公共交通（都心内移動）

都心内の比較的長い区間における移動の快適性を高めるため、既存の路面電車やバス路線の有効活用を含め、新たな公共交通網を形成します。

札幌駅前エリアと大通南エリアとの間や観光ポイント間などの回遊性を高めます。

複数の交通機関が集まる札幌駅、大通駅周辺において、都心アクセス交通と路面公共交通との乗り換えをスムーズにします。

#### （3）公共交通（都心アクセス）

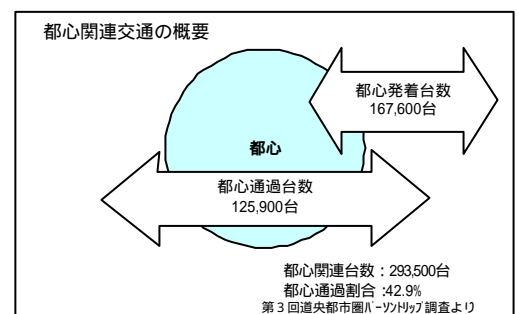
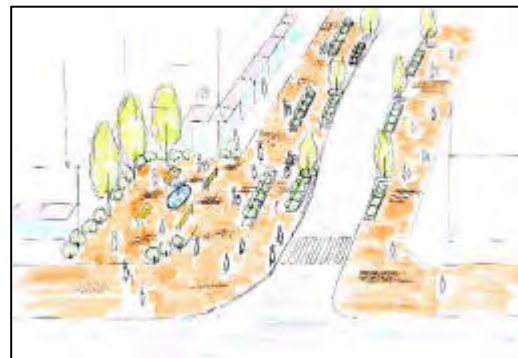
都心へのアクセスは、公共交通を主体とします。

郊外のターミナル駅において各種交通機関との乗継利便性を高めます。

#### （4）自動車交通（通過交通）

環状道の機能強化等により、都心通過交通の流入を削減します。

出典：札幌市ホームページ



### (5) 自動車交通（駐車場）

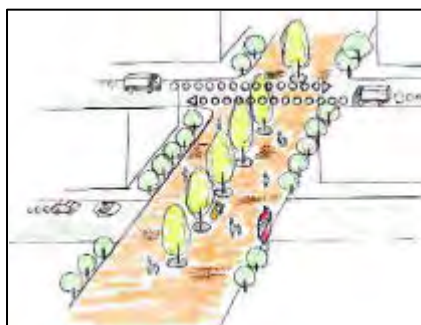
都心の歩行者を優先するゾーン等で駐車場の抑制を目指し、各種制度を検討します。

### (6) 自動車交通（業務関連交通）

業務関連交通の円滑な都心アクセスと都心内移動を確保します。

荷さばきについては、原則路外で対応しますが、短時間の荷さばきについては、やむを得ない場合に路上空間を活用します。

利用者に配慮しつつ、タクシー乗場の再配置を検討します。

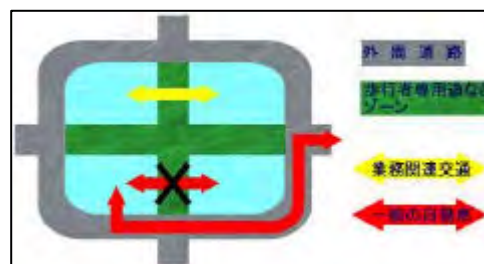


### (7) 自動車交通（全般）

都心内の道路は、機能分担を明確化するとともに、効率的な運用を図ります。なお、都心における自動車に提供する道路については、ある程度の道路混雑を受忍します。

歩行者空間の拡大によって、通過交通はもとより、都心への自動車交通が流入しづらい環境をつくり、流入交通量の抑制を目指します。

注：ゾーン間を移動する自動車（業務関連は除く）は、一度外周道路へ出て迂回する必要があるなど、自由な横断が制限されます。

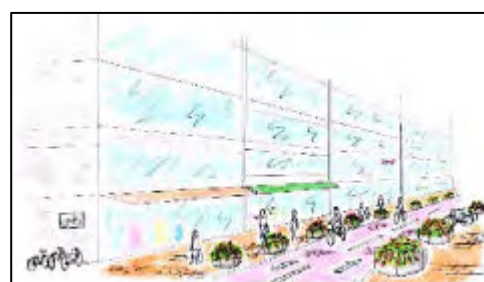


### (8) 自転車交通

都心及びその近隣居住者の交通手段として、自転車走行空間と駐輪空間を確保します。

自転車の走行空間と歩行空間を分離することにより、安全な歩行環境を確保します。

商業施設など施設管理者との役割分担により駐輪施設を確保します。



### (9) 冬季交通

公共交通や自動車交通の冬季における円滑な走行環境を確保します。

地下ネットワークの充実などにより、冬季においても、安全、快適な歩行空間を確保します。

### 5 - 3 - 3 具体的なあり方

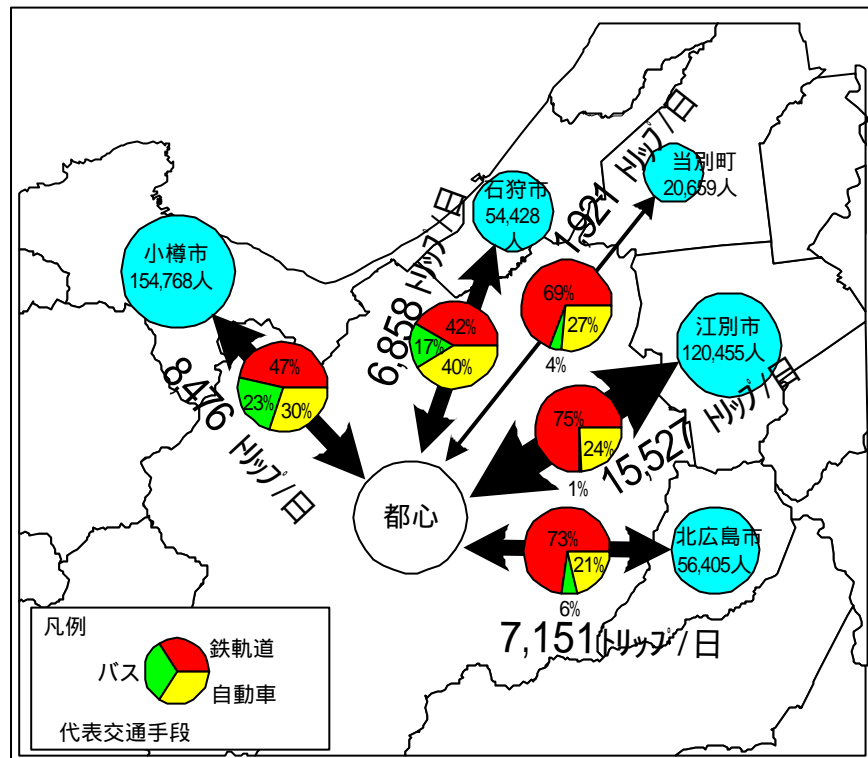
#### ( 1 ) 輸送サービスの利便性・快適性の向上

##### 鉄道

特に札幌都市圏における鉄道ネットワークの充実。

- ・ 今後とも、需要動向、特に通勤通学需要に対応した輸送サービスの向上を図っていくことが重要である。具体的には、通勤通学時間帯における輸送力の改善（快速列車の増強など）、日中における需要喚起（一定の運行頻度の確保など）、ダイヤ設定の工夫（覚えやすいダイヤ、運行時間の拡大など）、車両の改善などの観点から取り組みを行うことが必要である。
- ・ また、札幌都市圏については、わが国の主要都市圏と比べても鉄道利用の多い都市圏であるが、積雪寒冷地である北海道の拠点として、その機能の維持、発展を図っていくためには、冬季における安定的な移動手段の確保などの観点から鉄道ネットワークの充実の必要性がある。
- ・ 具体的には、都市内輸送の充実強化や近郊都市との連携強化を図っていく観点から、結び付きの強い小樽、江別など各方面との更なる鉄道利用者の利便性向上を図るとともに、将来のまちづくり、拠点の配置、流動の実態等の視点を重視して、清田方面、石狩方面などへの鉄道ネットワークの充実について、今後の札幌市及び北海道等の取り組み状況を踏まえて検討を深めていく必要がある。

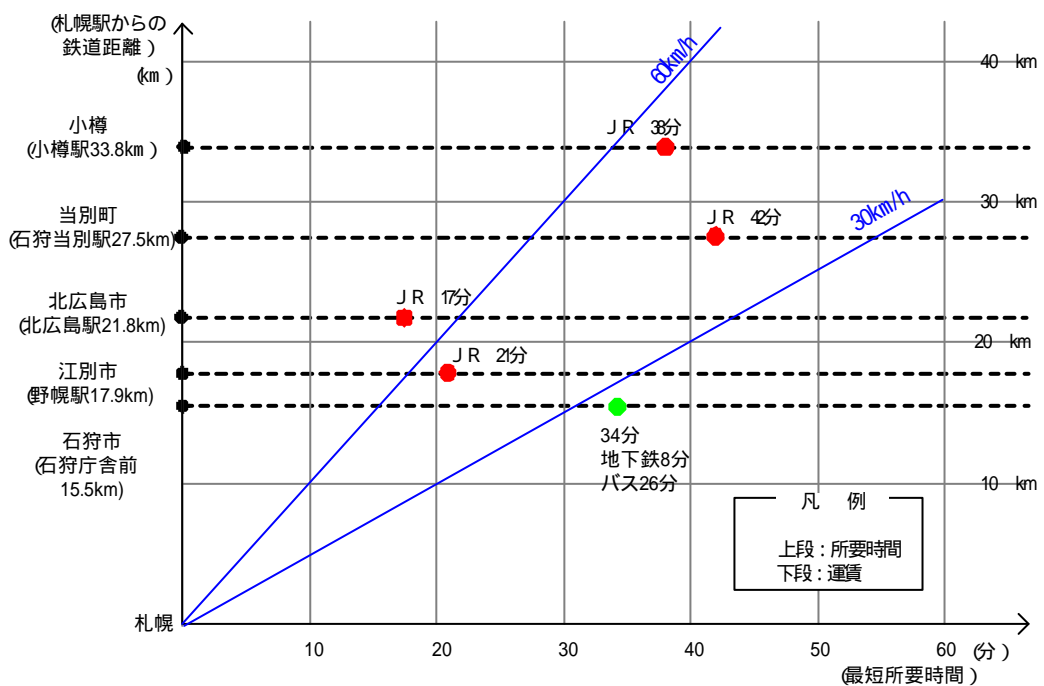
【参考 1 9 : 札幌都市圏を構成する周辺地域と都心部の流動】



資料：第 3 回道央都市圏 P T 調査 ( 1994 年 )

注 1 ) 都心とは、JR 函館本線、石山通 (西 11 丁目)、月寒通 (南 4 条)、創成川通 (西 1 丁目) によって囲まれた区域を指す。

注 2 ) 代表交通手段であるため、「地下鉄 + バス」の乗継移動も、「代表交通手段 = 鉄軌道」となる。



石狩市までの鉄道距離は、地下鉄「さっぽろ～麻生」とバス「麻生駅～石狩庁舎前」の合計また、所要時間に乗継ぎ時間は含まない。

資料：JR 時刻表、中央バス時刻表



【参考20：札幌市の将来都市構造と既存の鉄軌道ネットワーク】



資料：第4次札幌市長期総合計画より作成

都心：

札幌本府が設置されて以来、札幌の発展のかなめとなっている都心は、多中心核都市構造の中心であり、これまで蓄積された機能や歴史的、空間的資源を生かし、国際都市の顔にふさわしい拠点となるよう、積極的にその育成・整備を図る。

高次都市機能拠点：

高次都市機能拠点は、国際的・広域的な影響を持って札幌の魅力と活力の向上を先導する機能で、都心を補完するものや、都心への立地が必ずしもなじまないものが、それぞれ特徴的に集積する拠点とする。

広域交流拠点：

広域交流拠点は、市内だけではなく、石狩市、江別市、北広島市などの近隣都市をも後背圏に持ち、多くの人の日々の日常生活を支える機能が集積する拠点とする。

地域中心核：

地域中心核は、区やそれに準じた地域の生活の中心であり、多中心核都市構造の最も基本的な拠点とする。

出典：第4次札幌市長期総合計画「多中心核都市構造の基本的な考え方」より抜粋

【参考 2 1 : J R 北海道の取り組み】

J R 北海道の札幌都市圏輸送の整備について (平成 12 年 3 月ダイヤ改正の概要)

1 快速列車

項目	内容
(1) 輸送力増強	① 小樽～新千歳空港までの直通「エアポート」の増発 ・札幌発着のうち 1 本を小樽まで延長し、小樽発 30 分ヘッドとした。 (改正前) (改正後) 10 往復 → 20 往復
(2) 運行形態改善	① 小樽～江別方面直通列車の新設 (札幌～岩見沢間、小樽～札幌間の快速列車を統合)  ② 全快速列車の琴似駅停車
(3) ダイヤ設定の工夫	① 「エアポート」の札幌発時刻をわかりやすい時刻に統一 (改正前) (改正後) 11:04 → 11:05 11:19 → 11:20 11:34 → 11:35 11:49 → 11:50  ② 札幌発 21 時台の小樽、岩見沢行き快速列車の新設
(4) 車両の改善	① 全快速列車の冷房付新型車両化

2 普通列車

項目	内容
(1) 輸送力増強	① 学園都市線の列車の大幅増発 ・朝通勤時間帯 (7:30～8:30) は 1 本の列車増発により、10 分間隔の列車体系とした。 (改正前) (改正後) 5 本/時間 → 6 本/時間 (10 分間隔)  ・昼間帯 (9:00～17:00) は 12 本の列車増発により、概ね 20 分間隔の列車体系とした。 (改正前) (改正後) 2 本/時間 → 3 本/時間 (概ね 20 分間隔)
(2) 運行形態改善	① 苫小牧発札幌方面の利便性の向上 ・朝通勤通学利用の利便性向上のため、千歳～札幌間の列車を苫小牧まで延長
(3) ダイヤ設定の工夫	① 札幌駅の発車時刻の統一 ・11 時～16 時台まで、札幌から手稲又は江別方面に発車する時刻を統一
(4) 車両の改善	① 朝通勤時間帯の 3 ドア・冷房付新型車両の増備  ② 昼間帯 (11 時～16 時台) の函館線・千歳線の全列車への新型車両投入、冷房化 100%
(5) その他	① 札幌～あいの里教育大間の到達時分の短縮 (改正前) (改正後) 平均 30 分 → 平均 28 分 (▲2 分)



## バス

需要動向にきめ細かく対応した輸送サービスの提供。

- ・ 多くの都市においては、おおむね鉄道駅を拠点として放射状に路線を展開しているが、周辺住宅地、学校などを直接結ぶ環状路線の運行や、需要の多い区間における高頻度のシャトル運行<sup>17</sup>など需要の動向にきめ細かく対応することが重要である。
- ・ また、市内路線は複数の事業者が担っているが、路線や乗り換え等が複雑であったり、情報が不足していたりするなど、利用者にとって分かりにくい状況である。今後、需給調整規制の廃止によりバス事業者の弾力的な事業展開が可能になることも踏まえると、このような状況が深刻化することも想定される。
- ・ したがって、市内路線図の周知など情報提供を充実するとともに、共通乗車制度の導入、ダイヤの調整、停留所の集約などを通じ乗り換えを促進し、また路線の再編成も視野に入れながら、利用者の利便性向上を図るため事業者同士の適正な競争と協調により、全体として市内バスネットワークを充実していくことが必要である。
- ・ さらに、特に冬季に遅れがちなバスの運行状況を情報提供することにより、待機時間の短縮を図る一方で、道内主要都市におけるバス路線のうち、道路混雑によりバスの走行速度が低下し、輸送サービスが著しく低下している区間については、バス優先・専用レーン<sup>18</sup>の設置、公共交通優先システム（PTPS）<sup>19</sup>の導入、交差点改良、道路拡幅、違法駐車対策等を交通環境に応じた実施することにより、バスの走行環境を改善することが求められる。
- ・ なお、バス乗務員に対する教育を充実し、利用者のバスへのイメージ向上、利用者に親しまれるバスを目指すことが重要である。

---

### 1.7 シャトル運行

近距離を多頻度で往復運行する形態。

### 1.8 バス優先・専用レーン

バス運行の定時性を確保するために、区間や時間帯を限って指定された車両通行帯のこと。バス優先レーンはバスが近づいてきたときには他の車両は速やかに出なければならない車両通行帯のことを指す。バス専用レーンは指定車以外は通行できない車両通行帯のことを指す。

北海道においては昭和50年9月から札幌市の3区間で指定され、その後札幌市においては指定区間が拡大されると共に函館市、旭川市においても導入されている。

### 1.9 公共交通優先システム（PTPS：Public Transport Priority System）

高度道路交通システム（ITS：Intelligent Transport Systems）を活用したシステムの一つであり、交通管制センターとバス車両に設置した車載装置との双方向の通信を行うことにより、バス優先信号制御、バスレーン内違法走行車への警告、バス車両内の所要時間表示など、バス利用者などの利便性の向上を図るシステム。

平成8年に全国で初めて札幌市内の国道36号線に導入されている。

【参考22：旭川環状線バス（平成11年11月1日～30日）】

1. 概要

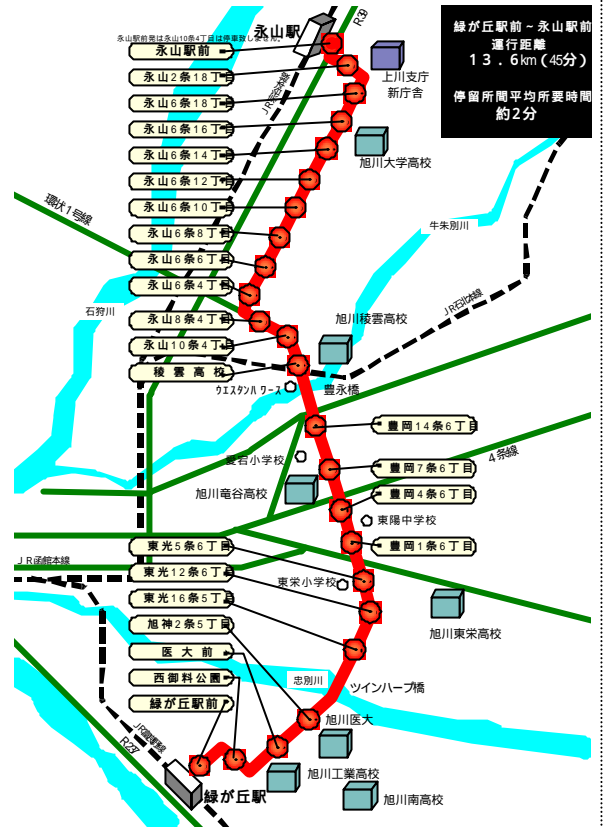
旭川市が事業主体となり、旭川電気軌道・道北バスで構成する共同企業体に運行を委託。このバスにより、いったん中心部まで行って、乗り換えなければいけないところを直接行けるようになった。

2. ルート

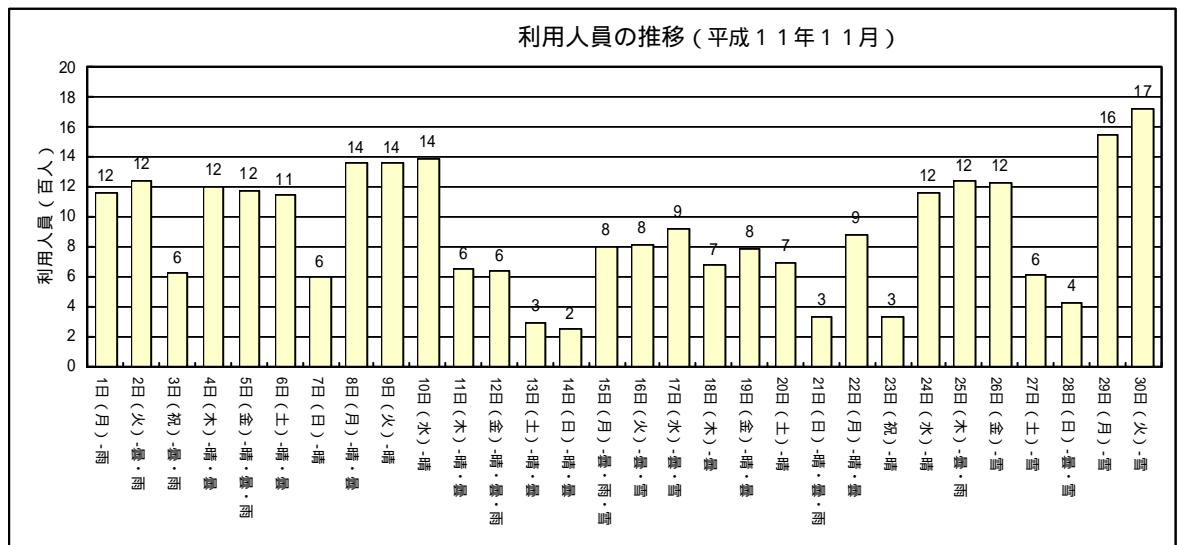
(右図)

3. 利用実態

旭川市が事前に地域住民、学校などへの説明、周知徹底に努めたこともあり、好調であった。



	運行日数 (単位：日)	運行便数 (単位：便/日)	利用者数(単位：人)			
			大人	小人	合計	
平日・土曜日	24	54	24,678	238	24,916	
			1日当たり	1,028	10	1,038
			1便当たり	19.0	0.2	19.2
祝日・日曜日	6	52	2,540	237	2,777	
			1日当たり	423	40	463
			1便当たり	8.1	0.8	8.9
計	30	53.6	27,218	475	27,693	
			1日当たり	907	16	923
			1便当たり	16.9	0.3	17.2



【参考23：リング・レクサ100】

## 循環バス「Ring（リング）」

### 1．概要

函館バスが平成10年12月20日から試験運行（当初1年間の予定であったが、利用が好調なことから平成13年12月まで延長している）。

新興住宅街である美原、神山地区と産業道路沿いのショッピング拠点を循環線で結び午前9時台から午後4時台まではほぼ30分間隔で運行。

中型の中古バス2台を導入し、運転手も同社OBを嘱託職員として採用。

運賃は、全区間100円（小学生以下50円）。

### 2．ルート等

美原循環線 中央小学校前～美原団地～中央小学校前 5.8km 1日10便

神山循環線 中央小学校前～神山小学校～中央小学校前 3.9km 1日14便

### 3．利用実態等

平成10年12月20日～平成12年10月31日まで 1日平均213人が乗車（同社が試算した採算ラインは1日176人）。



## シャトルバス「LCSA（レクサ）100」

### 1．概要

市立函館病院が函館市港町に移転開業するのに伴い、函館バスが平成12年10月1日から運行（当面平成13年3月末までの期間限定。利用が好調であれば4月以降も運行を続ける予定）。

路線は市立函館病院とJR五稜郭駅前、五稜郭地区を結ぶシャトルバスとして、午前9時から午後4時まで1時間に1、2便の計13往復を運行。

中型中古バス3台を導入し、乗務員として同社初の女性ドライバー3人を採用。

運賃は全区間100円（小学生以下50円）。

### 2．ルート等

市立函館病院～JR五稜郭駅前～五稜郭 5.3km 1日13往復

### 3．利用実態等

平成12年10月12日（市立函館病院の診療開始日）以降の平日の平均乗客数は301.7人（同社が試算した採算ラインは1日300人）。なお、診療が休みになる週末に乗客が大きく落ち込むことから、周辺住民を中心に週末利用の定着が課題であるとしている。



## 【参考24：バス走行環境の総合的な改善～バス路線フレッシュアップ計画～】

### 1．計画の概要

建設省では、平成11年度から多くのバス路線が集中しバスの運行本数が多い区間で、道路拡幅、交差点改良、バスレーンのカラー舗装化、パークアンドライド駐車場整備、バス停のハイグレード化などの整備を重点的かつ総合的に実施する「バス路線フレッシュアップ事業」を推進。

北海道開発局及び札幌市では、札幌市における都市交通の円滑化、排ガス抑制による環境への配慮、高齢者や様々な障害を持った人々の移動の確保を背景とし、バス利用促進を目的とした「バス路線フレッシュアップ計画」を平成12年8月に策定。

学識経験者・バス事業者関係者・社会福祉関係者・有識者・関係行政機関で構成する「バス路線フレッシュアップ懇談会」において出された意見を踏まえて策定。

### 2．計画の理念

バスの利便性を向上させ、自家用車利用からバス利用へ交通手段を転換することにより、渋滞緩和を図る。

良好な都市環境、地域環境づくりに資する。

高齢者や様々な障害を持った人々が安心できる、快適で安全な交通環境づくりを図る。

### 3．計画の基本的方向

定時性の確保、利便性の向上。

バリアフリーの推進。

冬期交通の確保。

地域の意見に配慮した事業の実施。

### 4．対象モデル路線及び計画の内容

モデル路線：「地下鉄真駒内駅～国道230号～市立病院」(詳細については、次頁図)





## タクシー

### タクシーの特性を生かした輸送サービス形態の充実。

- ・ タクシーは他の公共交通機関に比べ機動性、随意性に優れ柔軟なサービス提供が可能であることから、バス運行終了後の輸送に対応する駅と住宅地とを結ぶ乗合タクシー、高齢者・障害者に対応した介護タクシー、少人数かつ短時間の市内観光等個別のニーズに対応した形態の充実に図っていくことが必要である。
- ・ また、GPS - AVMシステム（衛星を利用した配車、運行管理システム）などを活用し、効率的な配車を行うとともに、運賃・料金のあり方や支払方法についての検討や利用者は乗車するまでサービス水準が分からないことを踏まえた利用者に対する運行情報の提供についての検討を行う等のサービス向上への取り組みが重要である。
- ・ 一方、駅周辺、繁華街等において、タクシーが路上に停車し一般車両、バス等の通行の妨げになっている場合があるが、巡回指導の徹底を図るとともに、公共施設、デパート、病院等においてタクシー乗り場（タクシーベイ）の設置を図ることが求められている。
- ・ なお、タクシーは乗務員の対応の良否が地域のイメージに直結すると考えられ、乗務員教育の充実、優良個人タクシー事業者認定制度（マスターズ制度）<sup>20</sup>の活用を図ることが重要である。

---

#### 20 優良個人タクシー事業者認定制度（マスターズ制度）

個人タクシー業者で構成する社団法人全国個人タクシー協会が、個人タクシーを更にレベルアップさせ、優秀適格者であるステッカーを表示することにより、利用者が確実に判ることを目的とした制度。平成10年12月からスタートした。認定にあたっては、事業者の資質、安全運転、良質なタクシーサービスなどの認定基準を満たすことが必要である。

【参考 25 : タクシーの特性を生かしたサービスの例】

(平成 12 年 3 月現在)

介護タクシー (6 社共同 342 両)

特別な車両を使用しないが、ホムヘルパーの資格を有するドライバーが乗降の援助、買い物の付き添い等を行う。

救援事業の実施 (2 社 71 両)

契約者宅に設置した緊急通報システムにより依頼を受け、病院の手配、手続きなどを実施。

便利タクシー (10 社 344 両)

買物代行、病院の順番取り、病院・薬局からの薬配送、忘れ物の代理取得などを行う。

民間患者等輸送 (35 社 69 両 : 寝台専用 13 両、車椅子専用 6 両、兼用 50 両)

ストレッチャーまたは車椅子ごと車両に乗せて運行。入退院、病院間輸送のほか、市内観光等にも利用。

次頁以降に事例を掲載。

< 事例 1 : コンビニタクシーきんとうん >

1 . 概要

GPS-AVM とカーナビゲーションを活用して、買い物など利用者の依頼内容を近くにいる車両に地図と文字で正確に指示。

東邦交通グループ（札幌市）が札幌市西部を中心に合計 115 台で対応。

平成 1 2 年 8 月から実施。

2 . サービスの内容

お買い物サービス

利用者の注文により提携店で買い物をし、商品を届けるサービス

お届けサービス

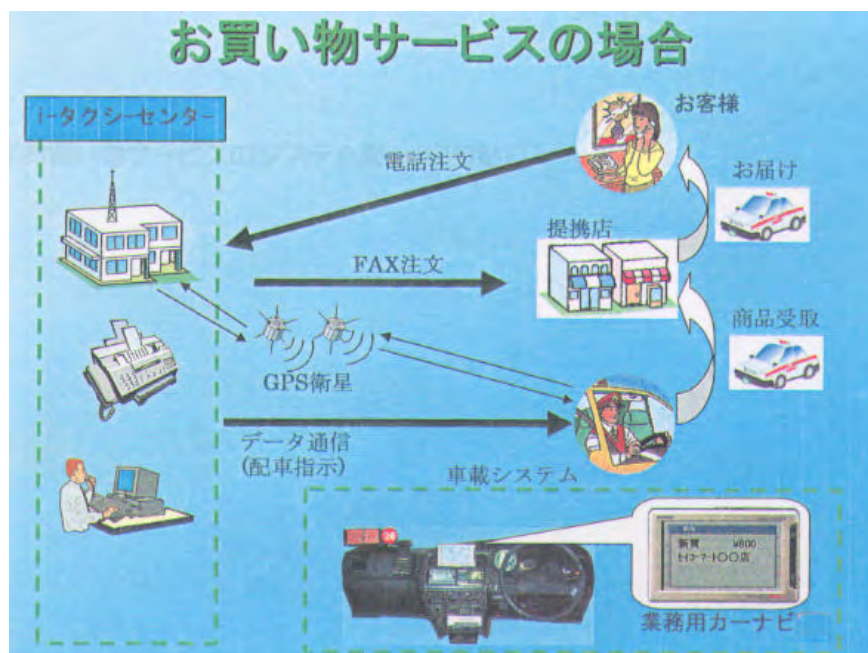
利用者の忘れ物や急ぎの届け物などを預かり、利用者に代わって指定先に届けるサービス

病院受付代行サービス

利用者に代わって、病院の診療受付を行ったり、通院送迎を行うサービス等

3 . 利用状況

	お買い物サービス	お届けサービス	合計
H 12 . 8	3 8	4	4 2
H 12 . 9	2 2	5	2 7
H 12.10	2 3	3	2 6
H 12.11	1 4	5	1 9



## <事例2：レディースサービス>

### 1．概要

こだま交通（小樽市）は、身障者やお年寄りが乗車する際、運転手以外に女性従業員を一人同乗させ、小樽観光の手助けをする無料のサービスを実施。

平成12年4月から開始。

### 2．サービスの内容

観光スポットにおける移動の援助（車いすを押すなど）、病院や福祉施設への送迎の手助けなど（専門的介助ではない）。

前日までに予約が必要。

ジャンボタクシーや時間貸しでの利用も可能。

### 3．利用状況

月平均にして50回を超える利用があり、11月末までの累計輸送回数は402回、輸送人員は2,512名となっており、好評を得ている。





### <事例3：アスク・ミー・サービス>

#### 1．概要

金星ハイヤー帯広支店（帯広市）が、乗客以外に対しても道路や観光スポットの案内を行う無料のサービスを実施。

平成12年3月から開始。

#### 2．サービスの内容

サービスは客待ち中の他、空車走行中にも停車して対応。

道路案内の他、お薦めの飲食店やホテル、観光スポットの一覧表を各営業車に常備し、対応。

乗客用ドアに「アスク・ミー・サービス」と書かれたB5版大のシンボルステッカーを貼付。

#### 3．利用状況等

歩行者（特に他都市からの出張者など地理に詳しくない者）や、マイカーの運転者からの問い合わせがある。

問い合わせ内容も多様化。

イメージアップにより、利用客の増加、乗務員の意識向上といった波及効果も発生。



## <事例4：徘徊老人捜索支援サービス>

### 1．概要

札幌、旭川など6市のタクシー会社6社とNTTドコモ北海道が提携し、徘徊する年寄り（道警によると徘徊老人の捜索願は道内で年間約700件に上る）をPHS位置情報システムで捜索。

平成12年11月1日から開始。

### 2．サービスの内容

利用者はタクシー会社から専用小型端末を借り、お年寄りに身につけてもらう。

利用者から捜索依頼の連絡を受けると、近くを走行中のタクシーに該当者の保護を指示したり、利用者と一緒に現場に向かったりなど保護に協力。

捜索サービスの契約料は入会金その他、利用料が月2000円から5000円(各社による)。タクシー会社は捜索の際の運賃収入にも期待。

### 3．実施タクシー会社

ふらのタクシー（富良野市）、大一ハイヤー（帯広市）、光星ハイヤー（札幌市）、山崎ハイヤー（江別市）、こだま交通（小樽市）、旭タクシー（旭川市）

### 4．利用（契約）状況

契約状況は、平成12年12月の調査ではふらのタクシーの1件のみ。

## (2) 乗り継ぎ円滑化

交通結節点、公共交通機関同士におけるハード・ソフト両面からの一体的な取り組み。

- ・ 鉄道駅、バスターミナルといった交通結節点においては、鉄道、バス、タクシー間の移動に要する時間の短縮、移動の容易化の観点から、乗り場や待合所の集約、近接化を図るなどといったハード面と、乗車地点、券売機、改札口などの位置情報、ダイヤ、運賃などの輸送情報、乗り継ぎ交通機関の案内情報など利用者への情報提供の充実などといったソフト面両面から乗り継ぎの円滑化を図ることが必要である。
- ・ 公共交通機関同士においては、ダイヤ調整、共通乗車制度の導入などを行うなど事業者同士の適正な競争と協調により、全体として公共交通機関ネットワークを充実することが重要である。特に、札幌都市圏における共通ウィズユーカード（市営交通と民間バス3社で利用できるプリペイドカード<sup>21</sup>。カード対応改札機、料金箱のカードリーダーで直接利用可能。）のように全事業者に利用可能なカードシステムを導入していくことが乗り継ぎ円滑化に資する。

---

### 2.1 プリペイドカード

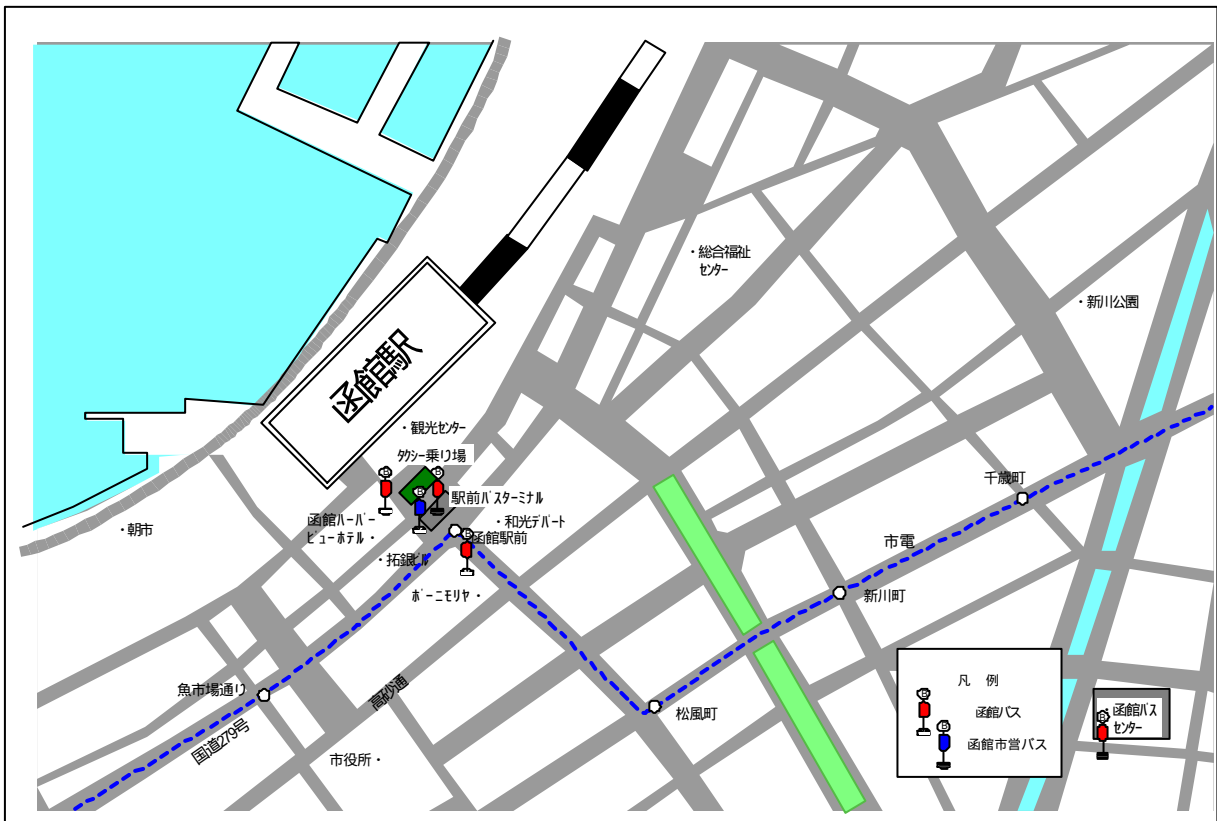
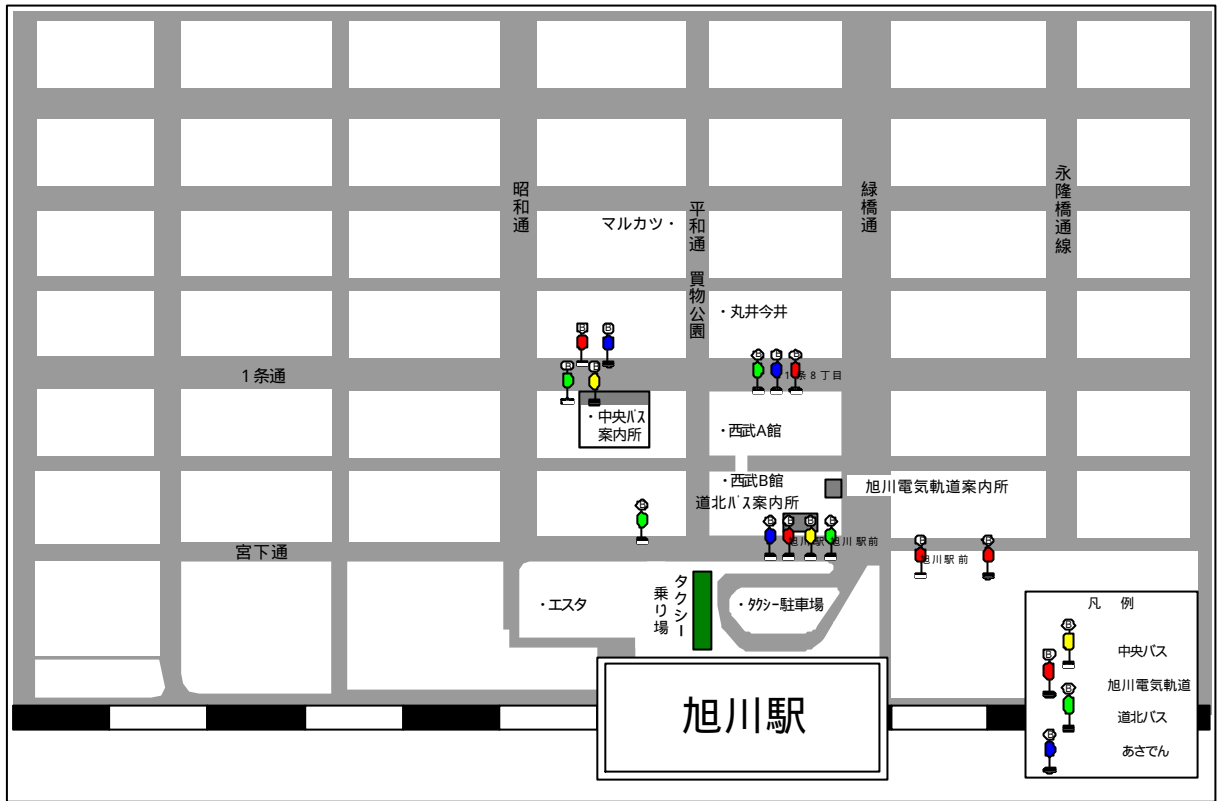
代金前払いのカード。1982年12月発行のNTTのテレホンカードが代表例である。

公共交通機関では、乗客の利便性向上と、事業者における精算業務の効率化等をねらいとしたカードシステムの導入が全国的に進んでいる。札幌市営交通と民間バス事業者3者間で利用可能なプレミアム付の「共通ウィズユーカード」（改札機に直接投入可能）やJRの「オレンジカード」（券売機で切符に引き換える間接方式）などがある。

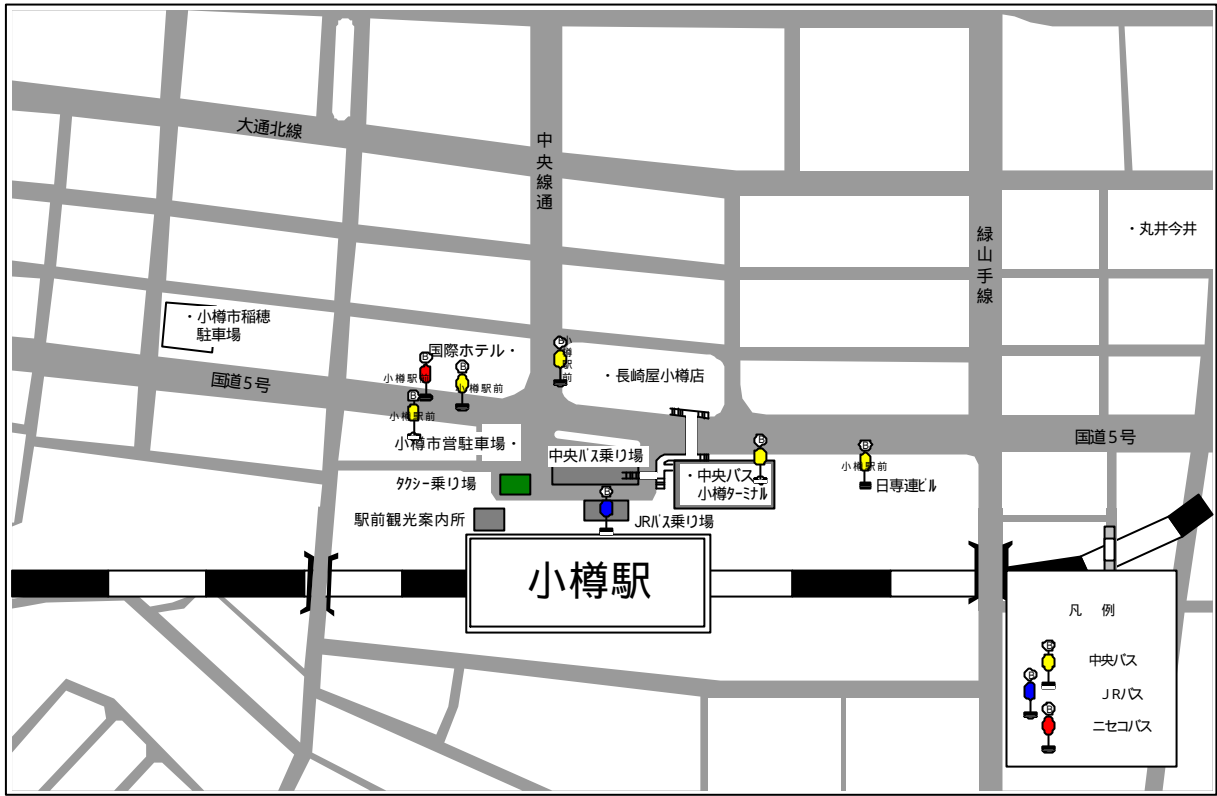
最近ではIC（Integrated Circuit：集積回路）カードを活用したカードシステムも導入されており（道北バス Do card）さらには複数の公共交通機関で利用できる共通乗車カードと、共通乗車カードを物販や金融カードを1枚化した汎用電子乗車券の実用化が進められている。

【参考26：鉄道駅周辺におけるバス、タクシー乗り場、待合所】

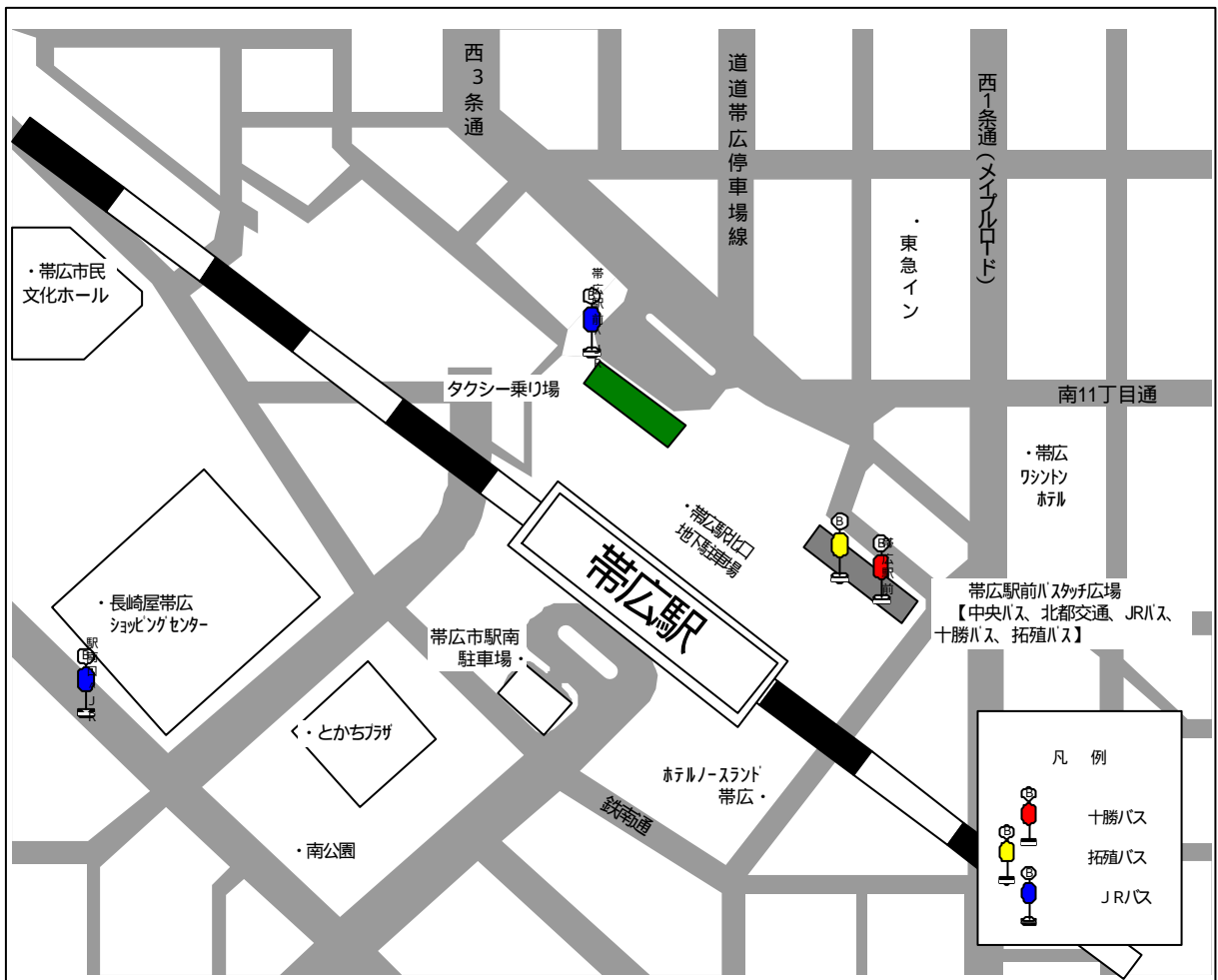
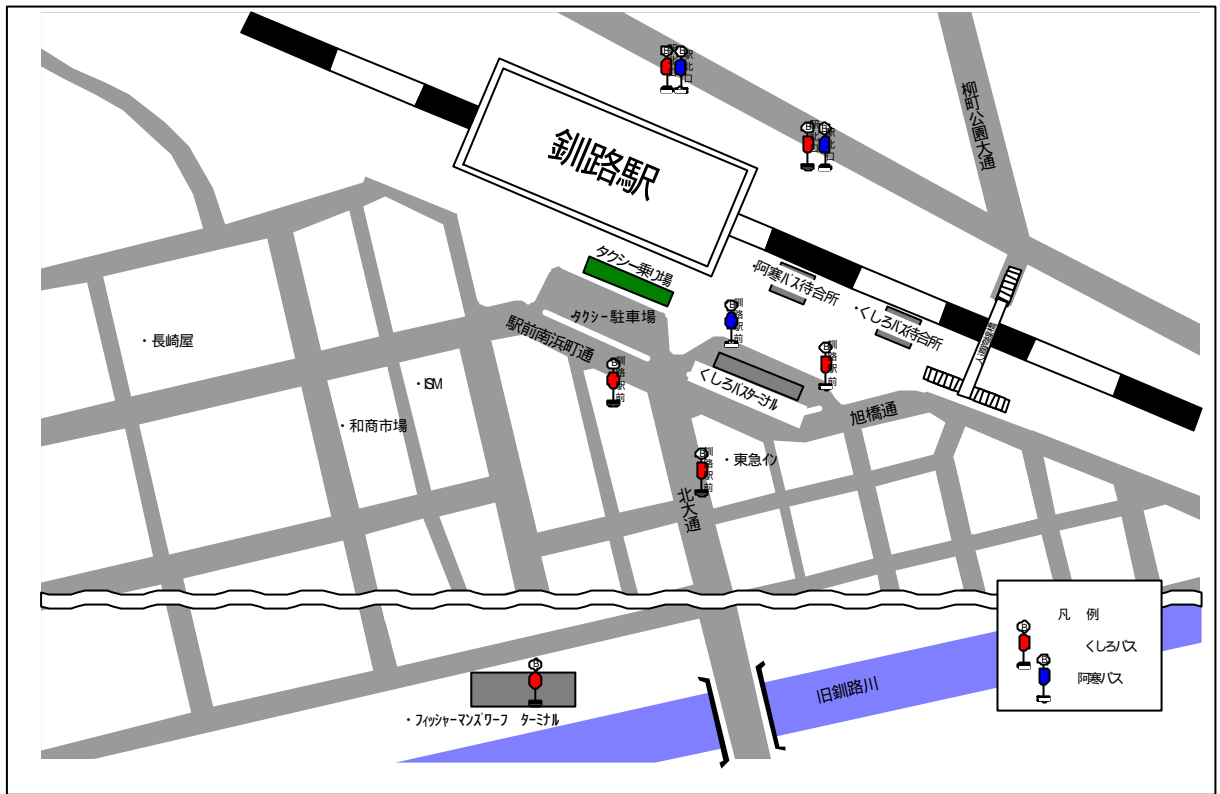












### (3) まちづくりとの連携～人の往来・集積を創出～

鉄道駅等の交通結節点を核とした周辺との一体的整備。  
中心市街地の活性化のために、公共交通機関を活用。

- ・ 質の高い都市生活を営むためには、公共交通機関の存在が不可欠であることから、公共交通機関のあり方を考えるにあたっては、まちづくりとの連携が重要である。特に鉄道、バス等の各モードの結節点である駅やバスターミナルは「まち」の核となるものであり、円滑な乗り継ぎの確保などの観点から交通関連施設を集約配置し、バリアフリー化も進めながら、周辺との一体的な整備を行うことが必要である。また、鉄道が「まち」を分断している場合には、鉄道高架化、立体交差化を図り、分断を解消する必要がある。
- ・ 多くの都市においては、従来からの中心市街地の衰退が進み、郊外へ商業施設、賑わい等が移行している傾向にあることを考えると、中心市街地の公共施設、商店街をきめ細かく回るコミュニティバスの運行など公共交通機関を活用して中心市街地の活性化の一助とすることが適当である。なお、このようなバスについては、乗ること自体が目的になるような楽しい乗り物となるような工夫が求められる。
- ・ また、路面電車は、都心部における単なる移動手段としてだけでなく、身近であるという特性を活かし、住民や観光客に移動の楽しさを提供する都市の装置として魅力を高める工夫を行うことが重要である。
- ・ 「まち」に人の往来・集積を創出するためにも、以上の取り組みが重要である。

【参考27：鉄道駅を中心とした総合整備の概要】

	札幌駅南口周辺
事業主体	札幌駅南口開発(株)、朝日生命保険(相)、北海道旅客鉄道(株)、(株)大丸
面積	約65,500m <sup>2</sup>
施工期間	平成12年1月～平成15年3月(予定)
整備方針	<p>地域交流の拠点</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・四季を通じて市民と来街者の交流を広げ、札幌の玄関にふさわしい交流・文化・ビジネス拠点を創造する。</li> <li>・地域交流の拠点として、シンボル性の高い都市景観を創出する。</li> </ul> <p>地球環境との共生</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・省エネルギー型システムや自然エネルギーを採用し、地球環境との共生を図る。</li> <li>・人に優しいバリアフリーな空間を提供し、国際都市札幌にふさわしいアメニティあふれる都市環境を創出する。</li> </ul> <p>情報の発信基地</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・人・モノ・まちの最新情報を集積し、新しいライフスタイルを提案する。</li> <li>・芸術・文化を醸成し、札幌スタイルとして世界に向けて発信する。</li> </ul>
運輸関連	札幌駅南口のバスターミナル移転を関係者間で検討中



図 完成イメージ

	旭川駅周辺(北彩都あさひかわ)
事業主体	旭川市
面積	約86.2ヘクタール
施工期間	平成8年10月～平成24年3月(予定)
整備方針	<p>鉄道の高架化及び忠別川を横断する南北道路の整備</p> <p>旭川都市圏発展のための新しい機能の導入</p> <p>忠別川環境を活かした都心形成</p> <p>楽しく訪れやすい都心の形成</p>
運輸関連	<p>鉄道の高架化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・駅北側に広がる既成の市街地と、駅南側の神楽地区との一体化、河川空間と市街地との融合を目的として、旭川駅を含む3.5km間を高架化</li> </ul> <p>旭川駅舎 駅前広場の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道高架とあわせて整備。コンセプトとしては駅に求められる多様な機能をバランスよく配置し、アメニティ性の高い空間を形成し、新しい駅が機能・景観ともに『北彩都あさひかわ』ひいては『旭川』のシンボリック的存在になることを目指す。</li> </ul> <p>・北口駅前広場において、以下の交通施設を確保する。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>バス : 路線バス用等13バース、催事バス用3バース</li> <li>タクシー : 乗降場5バース、滞留場 約50台</li> <li>自家用車 乗降場12バース、一時駐車場 約60台</li> <li>地下駐車場 : 入路、出路各1(想定)</li> </ul>



図 鉄道高架事業の範囲



図 駅舎付近の模型

出典：北彩都あさひかわのあらし(旭川市)



	函館駅周辺
事業主体	函館市
面積	約 9.8ヘクタール
施工期間	平成10年度～平成16年度(予定)
整備方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地盤沈下の進む函館駅周辺地域の再生・活性化をめざし、狭隘化している既存駅前広場の拡張や北海道新幹線をも見据えた駅舎の改築、新規都市計画道路の整備等により、交通結節点機能の充実などを図るとともに、陸側と海側が一体となって、基盤施設と拠点施設の総合的な整備を進め、高次都市機能の新しい集積拠点を形成する。</li> </ul>
運輸関連	<p>総合的な交通拠点の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・JR駅舎、駅前広場の再整備、旅客船ふ頭の開発整備、道路交通体系の整備、駐車場の適正配置など海陸および空にまたがる交通ターミナル機能の強化</li> </ul> <p>駅前広場の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・複合交通拠点としての交通広場機能を基本に、港湾側とJR、バスを結ぶ歩行者空間や観光団体客などが集散するスペース、さらに地域イベントの起終点やシンボル広場(修景広場)など人の広場としての環境広場機能および緊急時の防災広場機能に特に配慮した広場として整備する。</li> <li>・高齢化社会を見据え、すべての利用者の安全性や利便性に配慮した広場として整備する。</li> <li>・バスとタクシー一般車の出入りを分離し、自動車動線の円滑化に配慮した広場として整備する。</li> </ul>



図 完成イメージ

出典：函館市資料

	野幌駅周辺（江別の顔づくり事業）
江別市における 検討状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・江別市総合計画（平成7年度～平成16年度）に、野幌駅周辺整備をその内容とする『江別の顔づくり事業』を主要施策として位置付け、平成10年3月に『都心地区基本構想（案）』を策定し、野幌駅周辺に必要な都市機能を整理。</li> <li>・平成11年度に、将来の道路網、公共交通網の交通基盤整備計画と、鉄道高架（野幌駅を含む約2km）の基本調査を実施し、『総合都市交通施設整備計画』を策定。</li> <li>・現在、上記計画に盛り込まれた鉄道高架化、駅前広場整備の実現に向けて検討中であり、平成13年度から立体交差事業に着手する予定。</li> </ul>



図 完成イメージ

出典：野幌駅周辺まちづくり事業調査（江別市）

	千歳駅周辺
千歳市における 検討状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成11年度に千歳まちづくり交通計画調査を実施。</li> <li>・これを受け、市内のバス路線網の再編及び千歳駅におけるバスターミナルの整備等について検討中。</li> </ul>

	東室蘭駅周辺
室蘭市における 検討状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成11年度に東室蘭駅周辺整備構想を作成。</li> <li>・バス乗り場の設置を含む東口駅前広場の整備や西口との快適な歩行者ネットワークを確立するための自由通路等の整備により利便性の高い広域交通拠点の形成を目指し、交通バリアフリー法の趣旨も踏まえながら同構想を改定作業中。</li> </ul>

	釧路駅周辺
釧路市における 検討状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成9年度から基礎調査を実施。現在、土地利用構想などの策定作業を進めている。</li> <li>・運輸関連では、釧路駅を含む区間の高架化と再開発事業を検討中。</li> </ul>

	帯広駅周辺
事業主体	帯広市
施工期間	平成3年度～平成14年度(予定)
整備方針	<p>魅力ある都市空間の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・広場、道路等の公共施設と建物との調和のとれた街並、魅力化を図る。</li> </ul> <p>街と人々とのふれあいのあるまちづくり</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・街と人々がふれあえる公共空間をつくるとともに、商業、業務、娯楽施設などのサービス機能の強化を図り、便利で快適な賑わいのあるまちづくりを進める。</li> </ul> <p>個性のあるまちづくり</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・帯広の特色を出すことにより、親しみのもてるまちづくりを進める。</li> </ul>
運輸関連	<p>鉄道の高架化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・南北市街地の一体化を目的として、帯広駅を含むJR根室本線(約6.2km)を高架化。(平成8年度完了)</li> </ul> <p>バス乗降場の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・今後、バスタッチの拡充、待合所の整備を実施する予定。</li> </ul>



【参考28：「くるりん」釧路市（H10.6～）】

1. 導入の背景

釧路商工会議所が中心となって、市内の北大通活性化の一方策として平成5年春、和商市場・長崎屋からフィッシャーマンズワーフMOOまでの区間を有料運行で実施。

その後、中心部における利用者の回遊性を生み出すなどの観点から、同地区での循環バス運行の機運が持ち上がり、国、道、地元の支援を受け、平成10年6月から無料運行を開始。

2. 運行の概要

釧路駅から北大通を中心とした観光スポットを含むエリアを30分間隔で運行し、1日18便、バス停は15ヶ所。

運賃は、無料。

釧路商工会議所とくしろバスとの貸切バスによる運行委託契約。

3. 特色

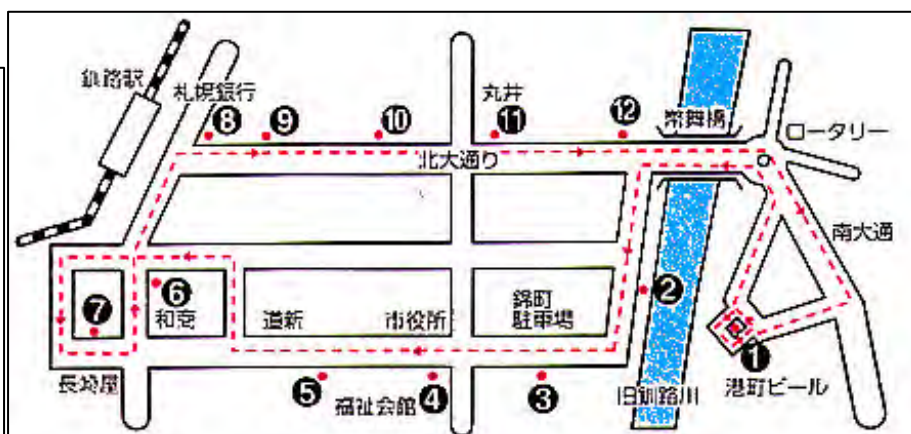
定員29人の小型レトロ調バス使用。

運転手は全員女性。

4. ルート（右図）

<停留所>

- 釧路港町ビール前
- フィッシャーマンズワーフMOO前
- 観光国際交流センター前
- 市役所横
- 釧路警察署横
- 黒金13丁目イズム前
- 和商前
- 釧路駅前 札幌銀行前
- 北陸銀行前
- 十字街7丁目中田スポーツ店前
- 十字街 丸井今井前
- 幣舞橋詰 ヤマワ陶器店前



5. 利用実態

年間平均で釧路市の人口（約20万人）を超える利用があった。

利用した市民の97%は存続を希望。そのうち約6割は有料化後の運賃価格帯として60円～100円を支持。

	平均乗車人員
1日あたり	589.0人
1便あたり	32.7人

6. 参考

平成12年度で国の補助が終了するため、当面（平成13年2月1日～7月31日）有料化（100円）して、くしろバスが乗合バス事業で運行することとなった。

【参考 29 : 「オーバス」帯広市 (H12.7.28~H12.9.18)】

1. 導入の背景

平成13年度に実施される乗合バスの需給調整規制の廃止に向け、帯広市内におけるバス交通ネットワークのあり方の検討を行う。

2. 運行の概要

帯広市が運行主体となり、十勝バス、北海道拓殖バスの2社に運行委託。

週4日(金、土、日、月)間、市内の公共施設、医療機関、大型店等を循環する3コース、1日36便運行。

バス停は、2~300ヶ所間隔、約220ヶ所。

運賃は、大人100円、小学生50円。

3. 特色

帯広市が、地元バス会社2社(十勝バス、拓殖バス)に運行を委託。

シンボルマークを表示した中型バスで運行。

4. 利用実態

	平均乗車人員
1日あたり	225.2人
1便あたり	5.9人

5. 参考

金曜日・月曜日には早朝の病院の順番待ちのために帯広駅前を午前7時に出発する便も運行。