

札幌市総合交通計画

1. 概要

理念 方針	<p>< 計画理念 > 「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「バランス」を考慮した都市交通を目指して～</p> <div style="border: 1px dashed red; padding: 5px;"> <p>3つのバランス</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「公共交通と自動車」のバランス ・「整備と活用」のバランス ・「行政、市民・企業、交通事業者の役割」のバランス </div> <p>< 基本方針 > 「暮らし」 ●地域特性に応じた『拠点のまちづくり』を支える 「活力」 ●道都さっぽろの顔となる『都心まちづくり』を支える ●さっぽろの『都市観光』を支える ●圏域連携のための『広域交通』を強化する 「環境」 ●交通システムの充実ににより『環境首都・札幌』の実現を支える</p> <p>< 施策パッケージ(交通戦略) > 「暮らし」 ●拠点まちづくり支援パッケージ 「活力」 ●都心まちづくり支援パッケージ ●観光促進パッケージ ●広域連携パッケージ 「環境」 ●環境負荷低減促進パッケージ</p>
目標 年次	<p>●施策パッケージ(交通戦略)：平成32年度(2020年度) [計画理念・基本方針：平成42年度(2030年度)]</p>

位置 づけ	札幌市を取り巻く様々な課題に対応した「将来交通計画」であるとともに、より効果的・効率的に事業展開が図れるよう「各種交通施策・事業を体系化(パッケージ化)した総合的な都市交通計画」として策定。 また、本計画は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。	
	総合交通体系(PT調査)	H18
	都市交通マスタープラン	H21
	都市計画マスタープラン	H15
戦略 策定 範囲	都市圏	
	市域	
	特定エリアのみ	

都市づくりの力点



出典：札幌市都市計画マスタープラン

計画理念

～札幌市の都市交通は どうあるべきか～

基本方針

～どのように取り組んでいくべきか～

「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「バランス」を考慮した都市交通を目指して～

“計画理念”の考え方

札幌市はこれまで、人口が増加すると共に都市の規模を拡大してきました。

しかしながら、経済成長の鈍化、地球環境問題の深刻化など様々な課題に直面しており、特に、近い将来、全国的にもかつて経験したことがない本格的な人口減少・超高齢社会の到来が予測され、札幌市においても同様の予測がされています。

こうした時代潮流の大転換期を迎えるにあたり、地域の特徴的な資源・特性を活かして、人口減少下においても都市機能の持続的発展・成長を目指したまちづくりが求められています。

札幌市総合交通計画においては、将来都市像の実現を交通の面から支えるために、「暮らし」、「活力」、「環境」の3つの視点を重視する中で、「公共交通と自動車」、「整備と活用」、「行政、市民・企業、交通事業者の役割」といった3つのバランスを考慮した都市交通を目指し“計画理念”を設定しました。

3つの視点

- 「地域生活の確保」に寄与する交通を実現するための「暮らし」の視点。
- 「都心の活性化」、「観光振興」、「広域連携強化」に寄与する交通を実現するための「活力」の視点。
- 「環境負荷の低減」に寄与する交通を実現するための「環境」の視点。

暮らし

活力

環境

3つのバランス

- 「公共交通を軸とした交通体系の確立」と「適切な自動車交通の実現」による公共交通と自動車のバランス。
- 「つくる」から「活かす」「上手につかう」といった視点の転換に伴う整備と活用のバランス。
- 「公共交通の維持」や「地球温暖化対策」に対する行政、市民・企業、交通事業者の役割のバランス。

暮らし

地域特性に応じた
拠点のまちづくり
を支える

- 日常生活を支える各拠点の特性に合わせて、地域の魅力を引き出します。
- 多様な商業・業務機能、行政機能などの各種都市サービス機能を支援します。

拠点まちづくり支援
パッケージ

活力

道都さっぽろの顔となる
都心まちづくり
を支える

- 通過するだけの unnecessary 自動車利用を抑制し、人を中心とした安心・安全な都心交通環境を創出します。
- 北海道経済を牽引し、その機能を持続・発展させる市民活動・経済活動を支援します。
- 外国人などを含む多様な来訪者に対応します。
- さっぽろの魅力をより一層楽しんでもらえるよう都市観光を支援します。

都心まちづくり支援
パッケージ

さっぽろの
都市観光
を支える

観光促進
パッケージ

圏域連携のための
広域交通
を強化する

- 広域的な拠点間の連携強化を図り、都市の活力を向上させます。

広域連携
パッケージ

環境

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

- 公共交通の利用促進や自動車利用の適正化を図ります。
- 交通の円滑性や乗継利便性等を向上させます。

環境負荷低減促進
パッケージ

札幌市の『交通体系』

これまでの交通体系の整備

人口増加に伴う交通需要に対応するため、地下鉄を基軸として、道路ネットワークが都市圏内を有機的に結ぶ交通体系の整備を進めてきました。その結果、交通基盤の骨格構造は、これからの都市活動を支えるうえで、大幅な拡充は要しない水準に達しています。

今後の交通体系の基本的な考え方

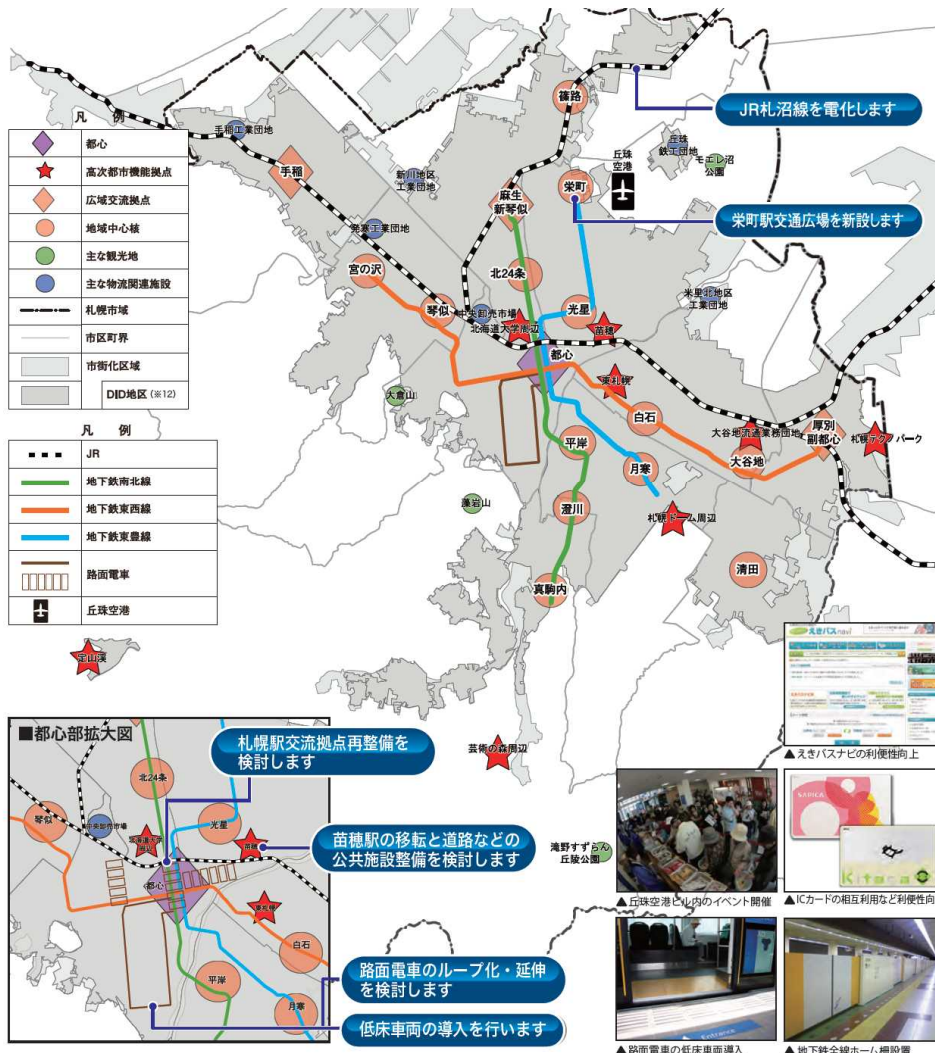
公共交通	“公共交通に対する意識の醸成”や、利用者の利便性向上等の“質的レベルアップ”を図ります。
道路	歩行者・自転車・自動車などが安全で快適に利用できる道路ネットワークの維持・充実を進めるとともに、かしこい自動車利用などにより、“適切な自動車交通”を実現します。
広域的交通	広域的な交通にかかわる“安定的で利用しやすいネットワークの確立”を図ります。
都心交通	歩行者が安心・安全に移動、集うことができる空間形成、既存公共交通の有効活用、都心を通過する交通の排除などにより、“都心の活性化に寄与する都心交通”を目指します。



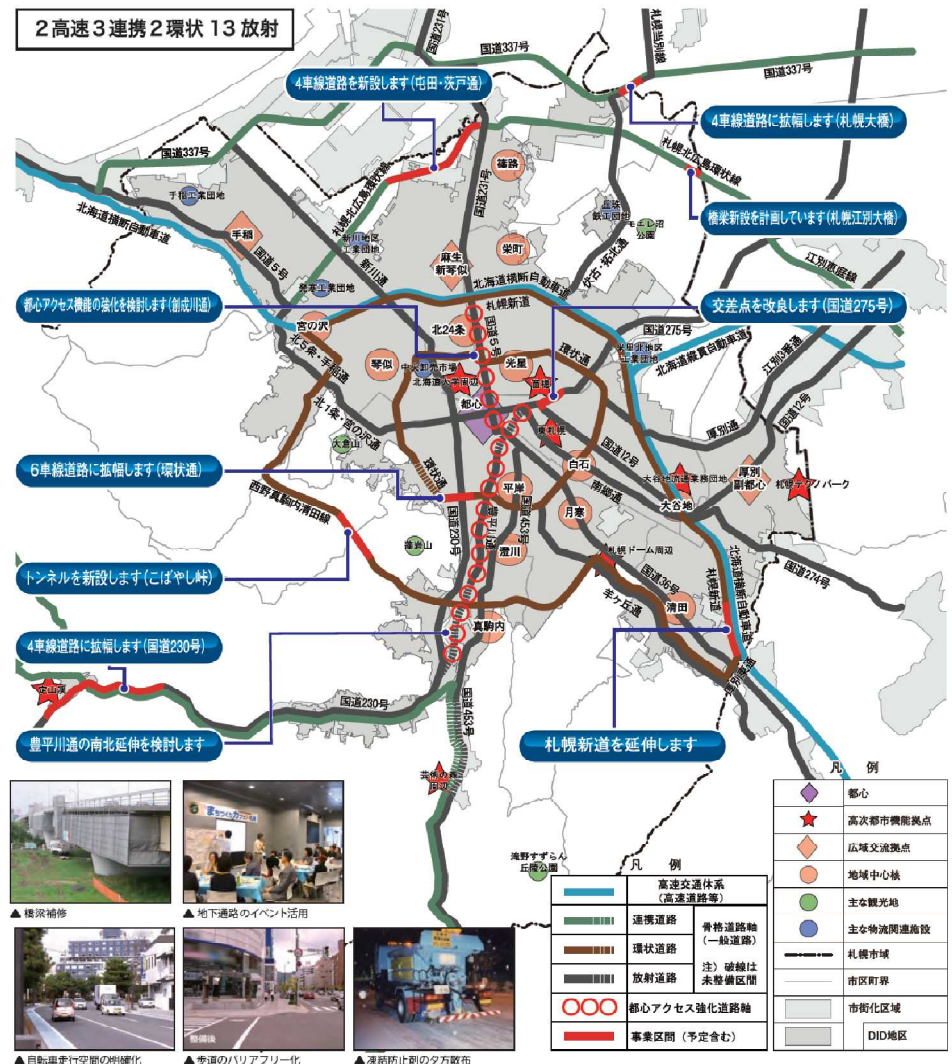
交通戦略図

～10年間に行う代表的な交通施策等～

骨格公共交通網



骨格道路網



札幌市総合交通計画

2. 目標と指標

代表指標・目標設定の考え方

- (1) 交通施策の体系化（パッケージ化）に対応した指標・目標を設定
- (2) わかりやすく定量的な指標・目標を設定
- (3) 効果計測が可能な目標を設定

主な指標	交通	交通手段別分担率	
		一定時間アクセス可能圏域人口(拠点等)	
		中心部歩行者数	
		自転車交通量	
		公共交通カバーエリア	
		バス利用者数	
		鉄道、路面電車利用者数	
	社会	DID内人口密度	
		中心部居住人口・公共交通サービス圏域人口	
		商品販売額	
環境	CO2排出量		
	交通事故件数、死傷者数		
その他指標		歩道バリアフリー化整備率 札幌観光の満足度 主要拠点間のアクセス時間 公共交通に対する満足度 個別の交通施策・事業における効果検証など	

モニタリング指標（代表指標）と目標

	代表指標	現況値(基準年)	目標(平成32年度)
拠点まちづくり支援パッケージ	歩道バリアフリー化整備率(重点整備地区 [※] 53箇所)	47%(平成22年度)	100%
	公共交通分担率(地下鉄・JR・バス・路面電車)	19%(平成18年度)	増加
都心まちづくり支援パッケージ	都心の歩行者交通量	一地点平均(平日)約15,000人(平成22年度)	増加
観光促進パッケージ	札幌観光の満足度(観光スポットへのアクセス)	満足割合82.9%(平成22年度)	増加
広域連携パッケージ	主要拠点間のアクセス時間(特に都心~新千歳空港間道路所要時間)	79分(平成17年度)	短縮
環境負荷低減パッケージ	市内CO ₂ 排出量(運輸部門)	294万tCO ₂ (平成19年度)	削減
	公共交通に対する満足度	満足割合45%(平成22年度)	増加

(参考) パッケージ別の評価指標選定結果

パッケージ	評価指標	算出方法	データ入手・効果計測の難易度	代表指標選定
拠点まちづくり支援	1-1 歩道バリアフリー化整備率(重点整備地区53箇所)	バリアフリー新法における「生活間連絡路」の歩道バリアフリー化整備率を集計	市民まちづくり局資料より収集・計測が可能	代表指標
	1-2 公共交通分担率(地下鉄・JR・バス・路面電車)	パーソントリップ調査結果より、公共交通分担率を算出	道央都市圏総合都市交通体系調査協議会資料より確認が可能	代表指標
	1-3 生活拠点の駅乗車人員	拠点駅における乗車人員を集計	市民まちづくり局資料より収集・計測が可能	今後の高齢化社会における「歩いて暮らせるまちづくり」の進捗度合いを確認する指標としては、左指標が最も妥当と判断。
	1-4 拠点周辺の主要道路の交通事故件数	市街地幹線道路の交通事故件数を集計	ITARDAデータの収集後、集計する必要あり	
	1-5 拠点周辺の歩行者交通量	拠点周辺道路(定点)における歩行者交通量を観測	新規調査が必要	
	1-6 拠点駅周辺の放置自転車台数	駅周辺における放置自転車台数を観測	新規調査が必要	
都心まちづくり支援	2-1 都心の歩行者交通量	都心の主要道路(定点)における歩行者交通量を集計	札幌市都心商店街通行人数調査より収集が可能	代表指標
	2-2 都心の駅乗車人員	都心の駅(JR札幌、地下鉄さっぽろ、大通すすきの、豊水すすきの等)における乗車人員を集計	市民まちづくり資料より収集が可能	公共交通機関が充実する都心の今後のまちづくりの進展に伴う賑わいを確認する指標としては、左指標が妥当と判断。
	2-3 都心の商業販売額	都心に立地する事業所の商業販売額(小売・卸売)を集計	商業統計調査より収集が可能	
	2-4 都心の放置自転車台数	都心における放置自転車台数を観測	新規調査が必要	
観光促進	3-1 札幌観光の満足度(観光スポットへのアクセス)	市資料より、市民の満足度を集計	観光文化局資料より収集が可能	代表指標
	3-2 主要観光拠点間のアクセス時間	速度調査結果より、都心と主要観光拠点間のアクセス時間を集計	道路交通センサデータの収集により確認が可能。また、外部プローブデータの収集により確認が可能	観光促進に寄与する交通サービスへの満足度を確保する指標としては、左指標が妥当と判断。
広域連携	4-1 主要交通拠点間のアクセス時間	速度調査結果より、主要な拠点間のアクセス時間を集計(都心・空港間、都心・港湾間、空港・主要観光地間等)	道路交通センサデータの収集により確認が可能。また、外部プローブデータの収集により確認が可能	代表指標
	4-2 市境スクリーン自動車交通量	主要広域幹線における市境付近交通量を集計	道路交通センサデータの収集により確認が可能。また、外部機械計測交通量の収集により確認が可能	札幌市と市外主要拠点(空港・港湾等)とのアクセス強化により、広域連携の度合いを確認する指標としては、左指標が妥当と判断。
	4-3 丘珠空港利用者数	丘珠空港の利用者数を集計	市民まちづくり局資料より収集が可能	
環境負荷低減促進	5-1 CO ₂ 排出量(運輸部門)	札幌市全体のCO ₂ 排出量(運輸部門) ² を集計	環境局資料より収集が可能	代表指標
	5-2 公共交通利用満足度	市資料より、市民の満足度を集計	外部資料より収集が可能	代表指標
	5-3 札幌市内渋滞損失時間	札幌市内の渋滞損失時間を算出	外部資料より収集が可能	地球規模の温暖化防止に寄与するエコな交通システムの充実により、環境改善の満足合いを確認する指標としては、左指標が妥当と判断。

3. 展開施策(1)

施策パッケージ

～10年間に亘る交通施策等の組み合わせ(パッケージ)～

拠点まちづくり支援 パッケージ

生活拠点周辺における安心・安全な交通環境の向上を図ります。

既存市街地内の道路を適切に整備・維持するとともに、歩道のバリアフリー化や自転車利用環境の整備を進めます。

- 複線駅周辺地区の検討・整備
- 重点的・効果的な除排雪の実施(バスレーンや狭小バス路線の排雪強化)
- 総合的な駐輪対策の推進



自転車駐輪場(大通西1丁目)▲

駅接続型の路線バスの維持を図るとともに、交通結節点(※B)の機能向上を進めます。

- 地下鉄東豊線栄町駅交通広場の整備
- 効率的で使いやすい地域公共交通ネットワークの構築



JR白石駅周辺地区整備▲

都心まちづくり支援 パッケージ

安心・安全な都心交通環境の向上、市内各地や道内外との“人”や“物”の流れの円滑化を図ります。

歩道のバリアフリー化、路上駐車対策等を進めるとともに、路面電車の延伸等の公共交通システムの拡充を進めます。

- 路面電車の既存線ループ化・延伸検討、低床車両導入



札幌市の路面電車▲

再開発等のまちづくりと連携し、年間を通じて快適に回遊することが可能な地下歩行空間のネットワーク化とその活用を検討を進めます。

- 南1条地区地上・地下整備の検討
- 西2丁目地下歩道の検討・整備



札幌駅前地下歩行空間▲

都心と高速道路とのアクセス機能強化の検討を進めます。

- 都心アクセス強化道路軸の検討(創成川通の機能強化、豊平川通の南北延伸)

観光促進 パッケージ

利便性の高い交通サービスの提供を図ります。

えきバス・ナビの活用等による利便性向上を進めます。

- えきバス・ナビ、えきバス・テルの利便性向上
- 都心と周辺部観光スポット等を結ぶ交通手段の利用環境の整備
- 都心部に乗り入れる観光バスの乗降場・待機場の検討



タッチパネルによる公共交通機関の時刻表案内(札幌駅前地下歩行空間)▲

観光資源へのアクセス性向上を図り、札幌市内の回遊性を高めるための環境づくりと拠点間の幹線道路強化を進めます。

- 放射道路未整備区間の整備
- シーニックバイウェイの推進



国道230号

広域連携 パッケージ

道内各地や空港、港湾施設とのアクセス性向上等を図ります。

道内各地や空港、港湾施設とのアクセス機能強化の検討や連携道路等の整備を進めます。

- 都心アクセス強化道路軸の検討(創成川通の機能強化、豊平川通の南北延伸)
- 道央圏・札幌圏連携道路の検討・整備(札幌大橋、屯田・茨戸通、札幌江別大橋)
- 緊急輸送道路(※9)未整備区間の整備



創成川通(創成トンネル)▼



西野真新内清田線(こばやし村区間)整備予定イメージ▲

丘珠空港の道内航空ネットワークの拠点としての機能の維持・強化を進めます。

- 道内航空網の拠点としての利用促進と利便性向上

環境負荷低減促進 パッケージ

公共交通の利用促進等による自動車利用の適正化や交通の円滑化を図ります。

公共交通のシステム拡充や利用促進の取り組みを進めます。

- ICカードの相互利用などの利便性向上
- モビリティ・マネジメント(※10)の推進
- 路面電車の既存線ループ化・延伸検討、低床車両導入



路面電車の低床車両(豊山町の駅)▲

CO₂排出量の削減を目指し、道路交通の分散化や渋滞緩和対策による交通円滑化を進めます。

- 交差点改良等による渋滞対策の推進
- バス路線などの幹線道路の整備

冬期道路の円滑性を確保するため、拠点間連携を担う道路や主要なバス路線を中心に、重点的・効率的な除排雪を進めます。

- 重点的・効率的な除排雪の実施(交差点排雪箇所増、バスレーンや狭小バス路線の排雪強化、凍結防止剤の夕方散布の推進など)



バスレーンの排雪作業▲

札幌市総合交通計画

3. 展開施策(3)

交通施策等の目標スケジュール

ソフト施策		短・中期(10年間)		長期(10-20年間) (:以降継続)	ハード施策(基盤整備)		短・中期(10年間)		長期(10-20年間) (:以降継続)
		前期	後期				前期	後期	
徒歩	札幌駅前地下歩行空間等の広場空間を活用した賑わいの創出				徒歩	歩道バリアフリー化の推進		完成	
	沿道ビルと地下歩行空間の接続促進による地上・地下の回遊性の向上					拠点等の幹線道路における無電柱化の推進			
自転車	自転車利用のルール・マナーの効果的な周知・啓発				自転車	南1条地区地上・地下整備の検討			
自動車(道路)	長期未着手の都市計画道路の見直し					都心の骨格構造の強化・検討('サッポロ広場'の形成など)			
	重点的・効率的な除排雪の実施				西2丁目地下歩道の検討・整備				
	シーニックバイウェイの推進				北3条広場の整備	完成			
駐車場	次世代自動車の普及促進のための補助の実施				自転車	総合的な駐輪対策の推進(既存用地を活用した駐輪環境の整備、民間整備の制度検討など)			
	附置義務駐車場共同化の検討			適用		自転車走行空間の明確化			
公共交通全般	'えきバス・ナビ'および'えきバス・テル'の利便性向上				自動車(道路網)	生活道路の整備			
	ICカードの相互利用など利便性向上	バス、路面電車での共通利用 (Kica、Suicaの利用サービス開始)				道路の効率的な維持管理の推進(舗装・橋梁補修など)			
	モビリティ・マネジメントの推進					都心アクセス強化道路軸の検討(創成川通の機能強化、豊平川通の南北延伸)			
	'札幌まちめぐりバス'の拡充					環状道路未整備区間の整備(西野真駒内清田線、環状通、札幌新道)			
	駅・バスターミナルの案内表示の多言語化の検討					放射道路未整備区間の整備(国道230号など)			
	都心と周辺部観光スポット等を結ぶ交通手段の利用環境の整備					通央圏・札幌圏連携道路の検討・整備(札幌大橋、屯田・茨戸通、札幌江別大橋)			
路面電車を含む	'のってeco!プロジェクト'の推進				路面電車	緊急輸送道路未整備区間の整備			
	ドニチカキップ等の利用しやすいサービス策の充実					篠路駅周辺地区の検討・整備			
地下鉄	サタデーターリングの継続実施				地下鉄	バス路線等の幹線道路の整備			
	'駅'の個性化プロジェクトの実施					交差点改良等による渋滞対策の推進			
バス	バス路線の適切な維持				バス	右折レーン設置、中央帯・停車帯の明示等による既存道路空間の有効活用			
	効率的で使いやすい地域公共交通ネットワークの構築					地下鉄駅のバリアフリー化(ホーム欄設置)		完成	
新幹線	ノンステップバスの導入推進				鉄道	既存線のループ化、延伸検討			
	北海道新幹線の多面的な建設促進活動の展開					低床車両導入			
航空(丘珠空港)	道内空港網の拠点としての利用促進と利便性向上				バス	札幌駅交流拠点再整備の検討	検討		
	'都市型レンタサイクルシステム'の展開					苗穂駅周辺地区の検討・整備			
その他	路外施設を活用した荷さばきの推進				その他	JR札幌線電化の推進	完成		
						地下鉄東豊線茶町駅交通広場の整備	完成		
						都心部に乗り入れる観光バスの乗降場・待機場の検討			

4. 総合交通戦略の推進及び評価

計画の実現には、「市民・企業」と「交通事業者」の『連携・協力』が不可欠です。

計画の推進には行政機関だけではなく、交通の利用主体となる市民・企業や、交通サービスを提供する交通事業者の連携・協力が必要です。

これら各主体が、現状の課題や果たす役割について「共通認識」を持ち、目標を達成するために一緒に取り組んでいく必要があります。



協働の取り組み

計画の推進には行政機関だけではなく、交通行動の主体となる市民・企業や、交通サービスを提供する交通事業者の協力が必要です。

行政機関 の役割

市民の暮らし、地域経済、環境の保護という公益の実現に向け、長期的視点に立った計画を立案し、市民や交通事業者と共有するとともに、市民・企業、交通事業者と協力して計画を実現することが必要です。

市民・企業 の役割

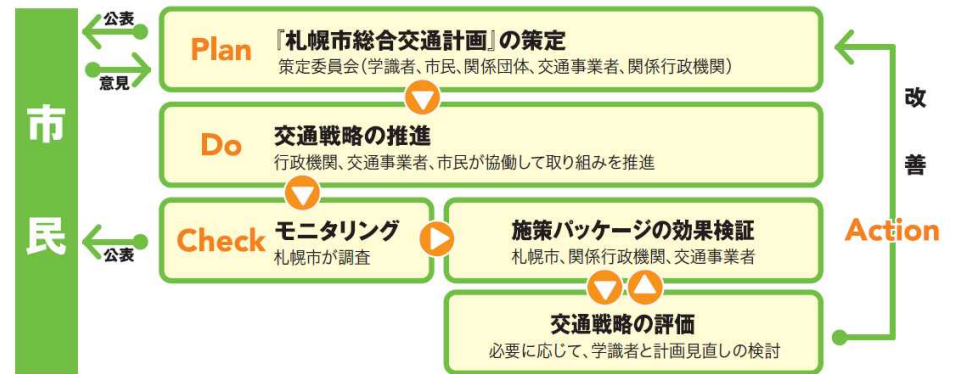
交通行動の実際の主体となるのは、市民一人一人や個々の企業です。「公共交通の維持」や「地球温暖化対策」など、社会の一員として自らの行動が社会全体の利益につながるという高い意識をもって行動する必要があります。

交通事業者 の役割

交通サービスを提供する交通事業者は、札幌市総合交通計画の実現を担う重要な主役です。
誰もが安心・快適に利用できる公共交通の実現を目指し、利便性の高い公共交通サービスの提供を行う必要があります。

進行管理

計画策定後も定期的に進捗状況や効果検証を行い、状況に応じて計画の見直しを行います。(PDCAサイクル)



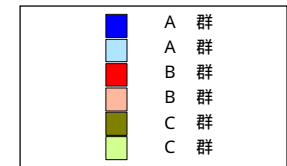
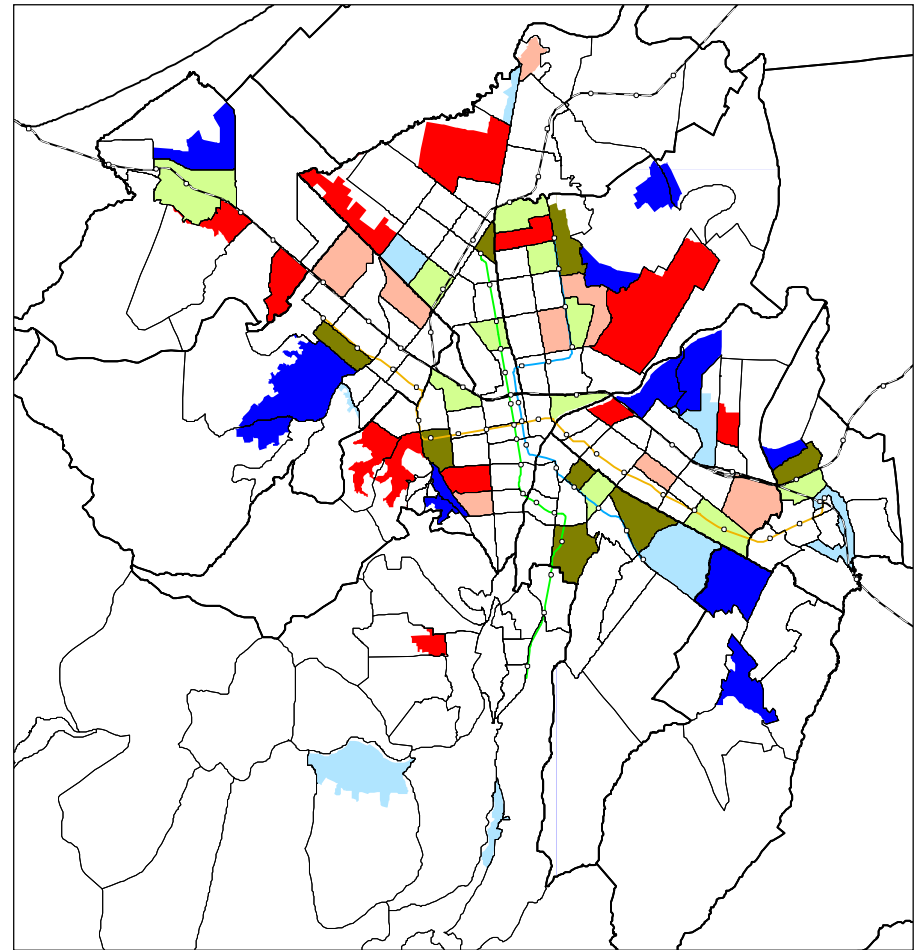
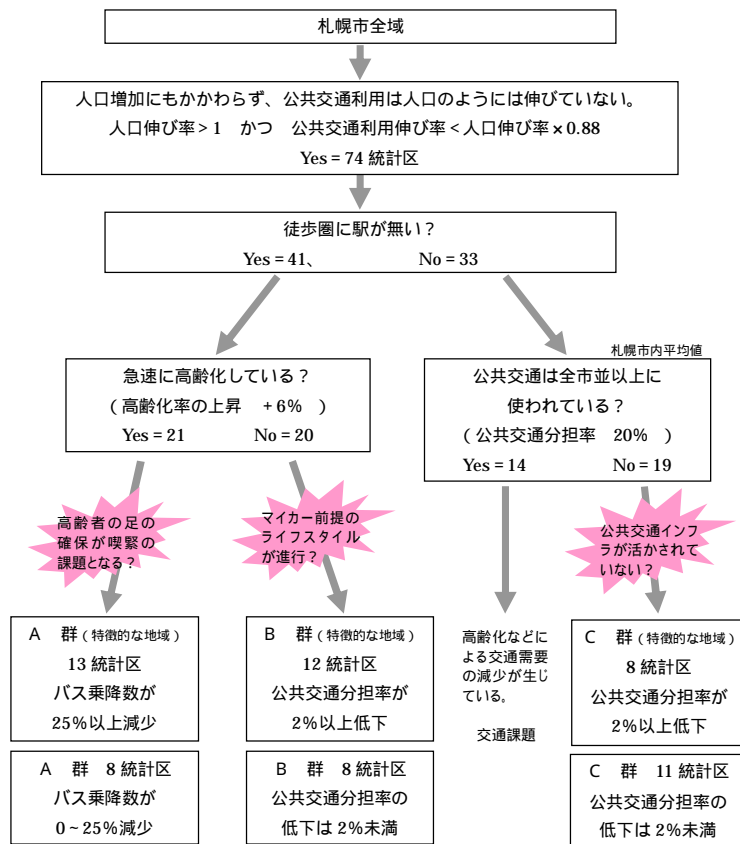
- ✓ **Plan** [計画づくり]: 市民や関係機関等による策定委員会での計画づくりを行います。
- ✓ **Do** [施策の実施]: 行政機関、市民・企業、交通事業者が連携・分担して施策を実施します。
- ✓ **Check** [評価]: 施策パッケージに対応した指標で効果検証し、社会情勢等も踏まえて、計画の評価を行います。
- ✓ **Action** [計画の見直し]: 効果検証や評価を踏まえて、必要に応じて計画の見直しを行います。

5. その他(戦略報告書の構成・特徴等)

公共交通利用から見た地域像と人物像の分析

バス路線維持は過疎地域特有の課題ではなく、人口が増加している札幌市街地でも生じる問題であることを示し、市民と危機感を共有することが必要です。一般的に、パンフレット等では典型的な人物像(ペルソナ)を示し、市民に自身のことと置き換えて考えてもらうという手法がありますが、本計画では実在しない架空の人物像ではなく、実際の地域分析から浮かび上がる実在する人物像であることが望ましいと考えました。

そこで、以下のとおり特定の地域を例にとり、公共交通の視点から地域分析を行うことで、公共交通利用者数の減少の一因となりうる人物像を描くこととしました。



地域の典型例の分析

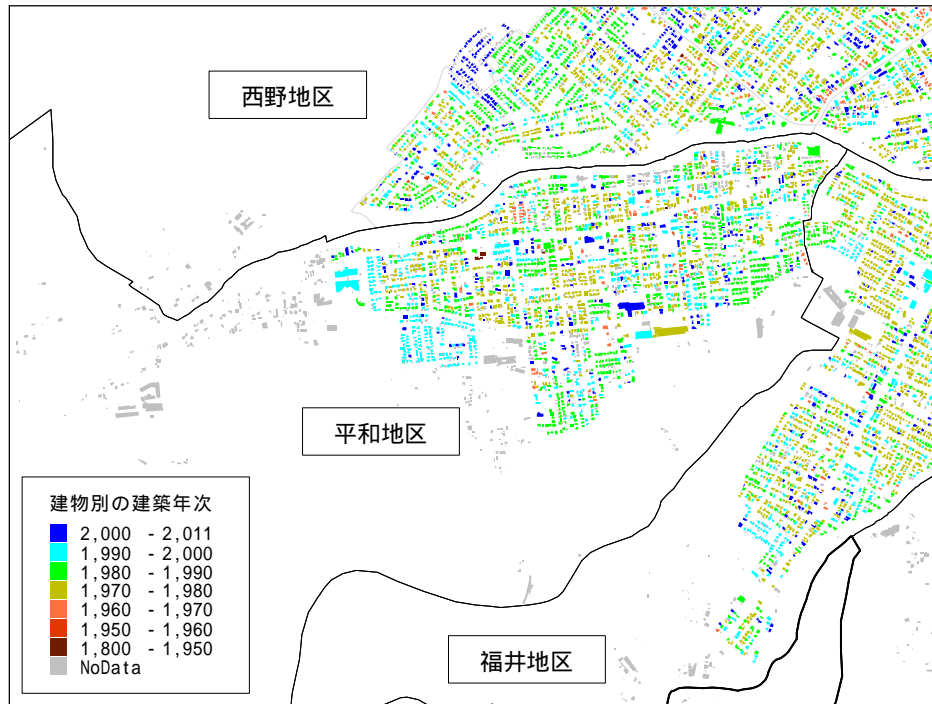
地域A(高齢化する郊外地域)の例：札幌市西区平和の場合

< 平和地区 >

地区の概要

平和地区は北の琴似発寒川と南の五天山に挟まれた地区であり、地区内の幹線道路として東西に走る手稲右股通があります。

戸建て住宅が中心の住宅地であり、1970年代から1990年代の建築が多く、2000年以降の建物割合は少ない地区です。

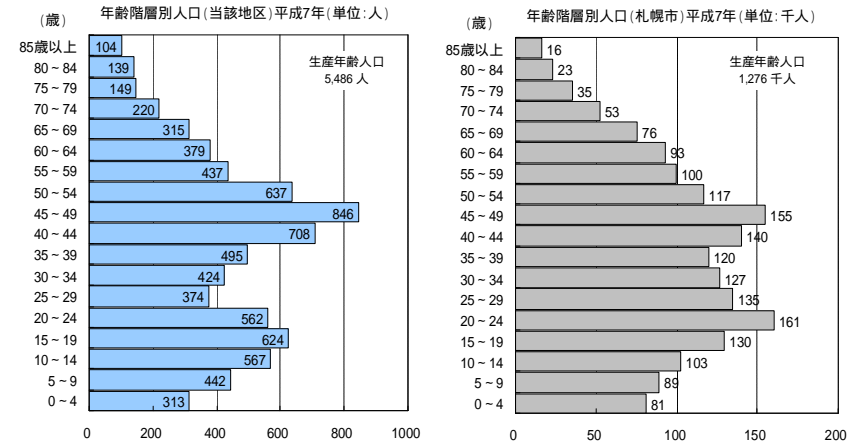


資料：都市計画基礎調査(平成21年3月末現在)
図 地区内建物の建築年次

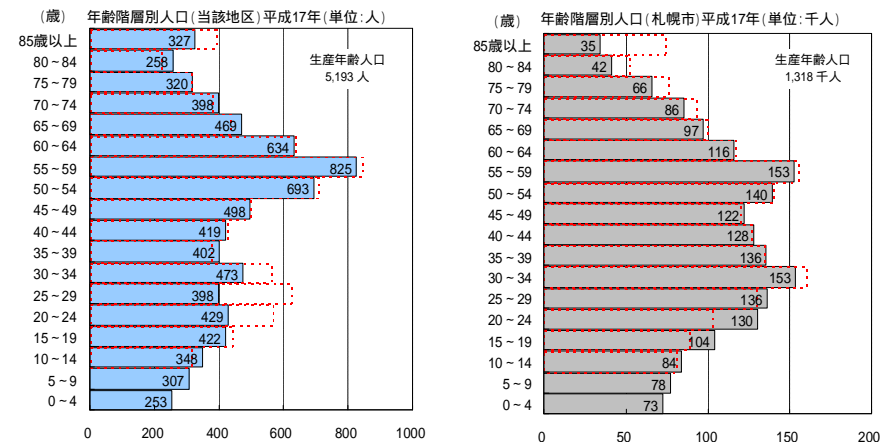
【人口ピラミッド】

平成17年時点の年齢別構成をみると、55～59歳(団塊の世代)の割合が多くなっています。平成7年時点と比較すると、かつて10歳～24歳だった年齢層が減少しています。

若年層の転出により、55～59歳(団塊の世代)の割合が高くなっており、今後急速な地域人口の高齢化が予想されます。



資料：「札幌市の人口(国勢調査結果に基づく統計区別人口)」より
図 平成7年の地区内人口の年齢構成(左:平和地区、右:全市)



資料：「札幌市の人口(国勢調査結果に基づく統計区別人口)」より
図 平成17年の地区内人口の年齢構成(左:平和地区、右:全市)

【公共交通網】

平和地区にはJRバス路線があり、平和地区と地下鉄発寒南駅、地下鉄琴似駅、JR琴似駅に接続しています。

<参考> バス停:平和1条5丁目の場合

・乗車時間

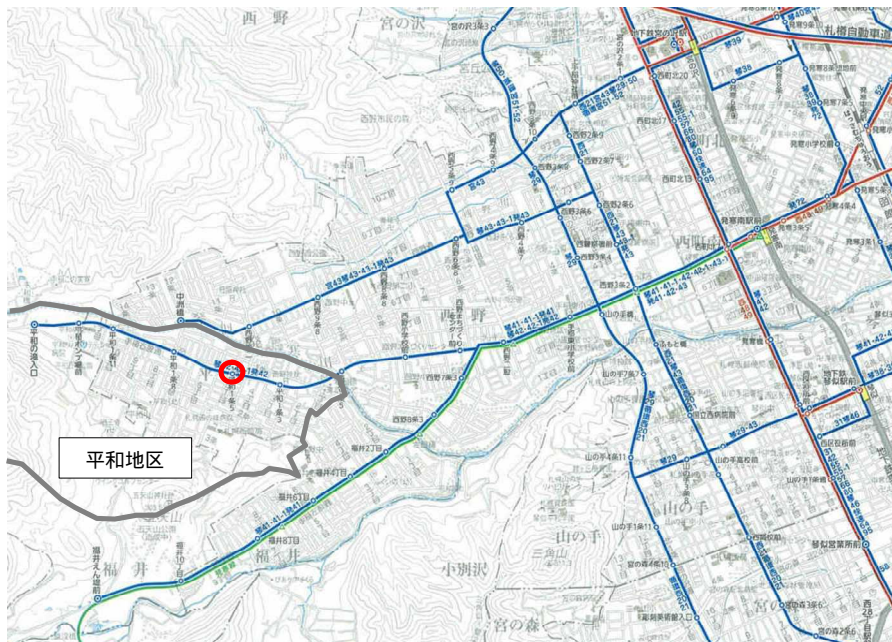
(バス停)平和1条5丁目 → (地下鉄発寒南駅) 18分

→ (地下鉄琴似駅) 22分

→ (JR琴似駅) 25分

・バスの便数

片道:82便/日 (朝ラッシュ時には約5分間隔で運行)



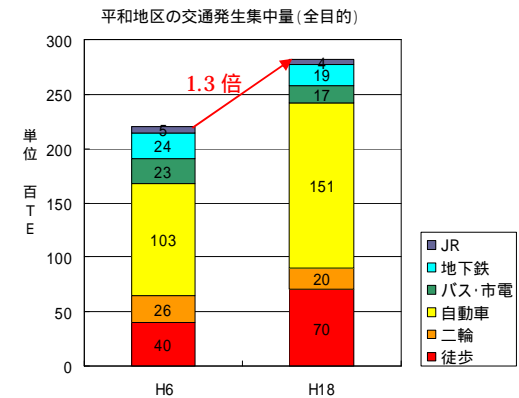
資料:「札幌・交通地図バスルートマップ(2007年現在)」より
図 平和地区と周辺のバス路線網

【人の動き】

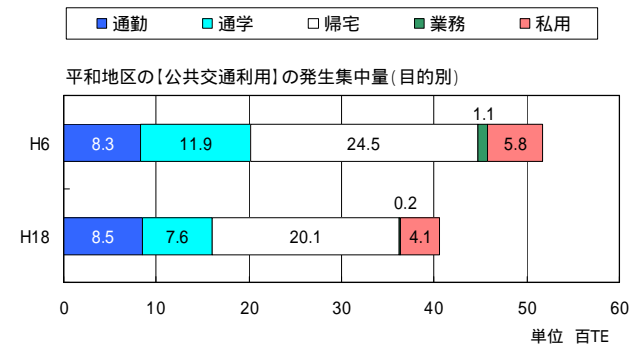
平和地区の交通発生集中量(地区を発着する延べ人数の総和)を見ると、発生集中量全体は1.3倍に伸びているにもかかわらず、バス伸び率は0.7倍、地下鉄0.8倍、JR0.9倍と公共交通利用が減少している傾向にあります。

公共交通利用の発生集中量を目的別に見ると、通勤目的では発生集中量自体は増加していますが、公共交通利用は微増にとどまっています。

また、通学目的では、発生集中量自体は微増ですが、公共交通利用は大きく減少しており、私用目的では、発生集中量自体は大幅に増加していますが、公共交通利用は大きく減少しています。



資料:道央都市圏パーソントリップ調査
図 平和地区の「代表交通手段別」交通発生集中量



資料:道央都市圏パーソントリップ調査
図 平和地区の「目的別」交通発生集中量(公共交通利用)

【地域の概況(まとめ)】

- ◆ 平和地区は、1970年代から1990年代にかけて建てられた戸建て住宅が中心の地区である。
- ◆ 居住者の年齢構成では、団塊の世代の割合が特に高い傾向があり、今後急速な高齢化が予想される。
- ◆ 平和地区における公共交通機関はバスであり、最寄り駅の地下鉄寒南駅・琴似駅、JR琴似駅に接続しており、ピーク時には5分間隔で運行されるなど、バスサービスレベルは高い状況にあるが、通勤・通学・私用といずれの目的においても公共交通を利用する割合が低下している。
- ◆ 通学や私用目的では、公共交通利用者数の減少が平成18年時点で現れており、通勤での公共交通利用は平成18年時点では未だ減少していませんが、団塊の世代が定年を迎えることで、減少に転じることが予想される。



現状ではバスサービスレベルが高い地域ではあるが、今後、公共交通利用者数がいっそう減少していった際、サービスレベルが維持されるかは疑問であり、高齢者などの車を利用できない人にも配慮した「生活の足の確保」の問題が懸念される。

【地域住民像(ペルソナ)の例示】

