

(仮称) イシカリモビリティ 2030
(シン・石狩市地域公共交通計画)

構成案

R5.10.20

石 狩 市

《目次(案)》

本日の内容

1. はじめに	1
1.1 計画策定の背景と目的	1
1.2 計画の区域	1
1.3 計画期間.....	2
1.4 計画の位置付け	2
1.5 前計画の検証	3
2. 地域公共交通における課題	8
2.1 石狩市の現状からみた課題	8
2.2 公共交通等の現状からみた課題	13
2.3 社会情勢の変化を踏まえた新たな課題	16
2.4 課題の総括	17
3. 計画の基本方針及び目標	19
3.1 計画の基本方針.....	19
3.2 計画の目標と評価指標・数値目標	19
4. 目標を達成するための施策	20
4.1 目標を達成するための施策体系	20
4.2 施策内容及びスケジュール	21
5. 計画の進行管理	22
6. 参考資料	23
6.1 検討経緯.....	23
6.2 検討体制.....	24

1. はじめに

1.1 計画策定の背景と目的

石狩市（以下、本市とする）では、人口減少や高齢化といった社会情勢の変化に対応するため、コンパクトなまちづくりと連携した「持続可能な公共交通網の形成」を目指し、地域が一体となって公共交通の活性化・再生に取り組み、将来にわたって住民の暮らしを支えていくための地域公共交通へ見直しを図るため、『石狩市地域公共交通網形成計画（以下、前計画とする）』を平成30年度（2018年度）に策定しました。

前計画に基づき、バスロケーションシステムの導入や、石狩湾新港地域への移動利便性向上や市街地の周遊性向上を目的とした AI オンデマンド交通『いつモ』の実証運行等の施策を行ってきましたが、高齢化の更なる進展、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う公共交通利用者の減少、慢性的な人手不足による運転手の高齢化など地域公共交通を取り巻く環境は厳しさを増しています。

こうした中、前計画を策定後、国においては、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の改正が二度（令和2年度（2020年度）及び令和5年度（2023年度））行われ、既存の公共交通に加え、スクールバスや福祉バス等の地域の多様な輸送資源を総動員した取組の推進や、地域の関係者の『共創』を通じ、利便性・持続可能性・生産性が向上するよう、地域公共交通ネットワークを再構築＝『リ・デザイン』することが求められています。

こうした状況を踏まえ、前計画が今年度に計画期間の最終年次を迎えることから、社会情勢の変化を踏まえた本市に望ましい持続可能な地域公共交通の姿を明らかにし、その実現に向けて地域の多様な関係者が連携して地域公共交通を『リ・デザイン』することを目的とした、地域公共交通計画となる『(仮称)イシカリモビリティ 2030 (シン・石狩市地域公共交通計画) (以下、本計画とする)』を策定します。

1.2 計画の区域

本計画の計画区域は、石狩市全域を対象とします。

1.3 計画期間

本計画の計画期間は、北海道新幹線の「新函館北斗～札幌」間の開業が令和12年度（2030年度）を予定しており、札幌圏における交通状況の大きな変化が予測されていることを考慮し、令和6年度（2024年度）～令和12年度（2030年度）の7年間とします。

1.4 計画の位置付け

本計画は、「第5期石狩市総合計画」、「石狩市都市整備骨格方針（「石狩市都市計画マスタープラン」・「石狩市立地適正化計画」・「石狩市緑の基本計画」・「石狩市住生活基本計画」を内包した計画）」などの本市における関連計画や、さっぽろ連携中枢都市圏における公共交通政策におけるマスタープランとして策定された「さっぽろ連携中枢都市圏地域公共交通計画」に示される方針と整合を図りながら、本市の公共交通政策におけるマスタープランとして策定するものです。

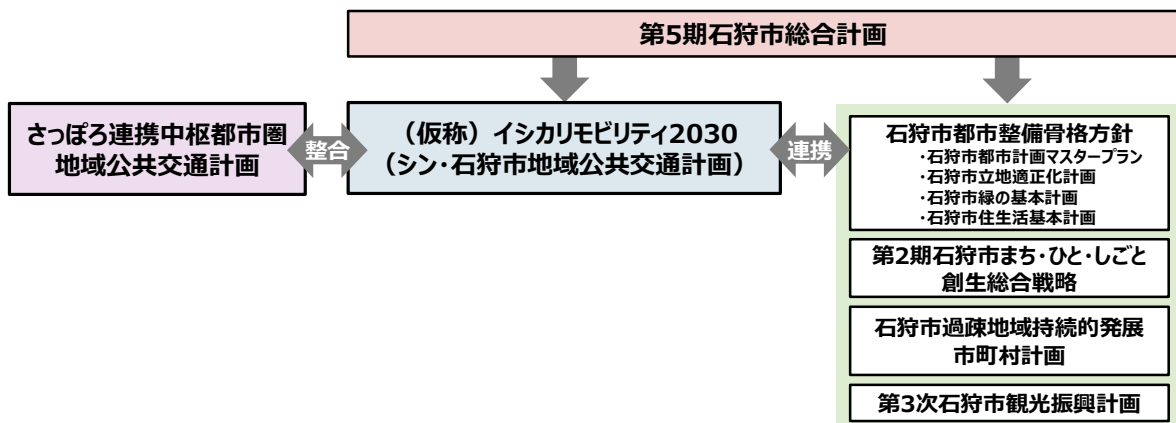


図 1-1 計画の位置付け

1.5 前計画の検証

1.5.1 前計画の概要

本市では、平成31年3月（2019年3月）に前計画である『石狩市地域公共交通網形成計画』を策定しました。計画期間は平成31・令和元年度（2019年度）～令和5年度（2023年度）の5年間となっています。前計画で位置づけた基本方針・目標・施策は以下の通りとなっています。

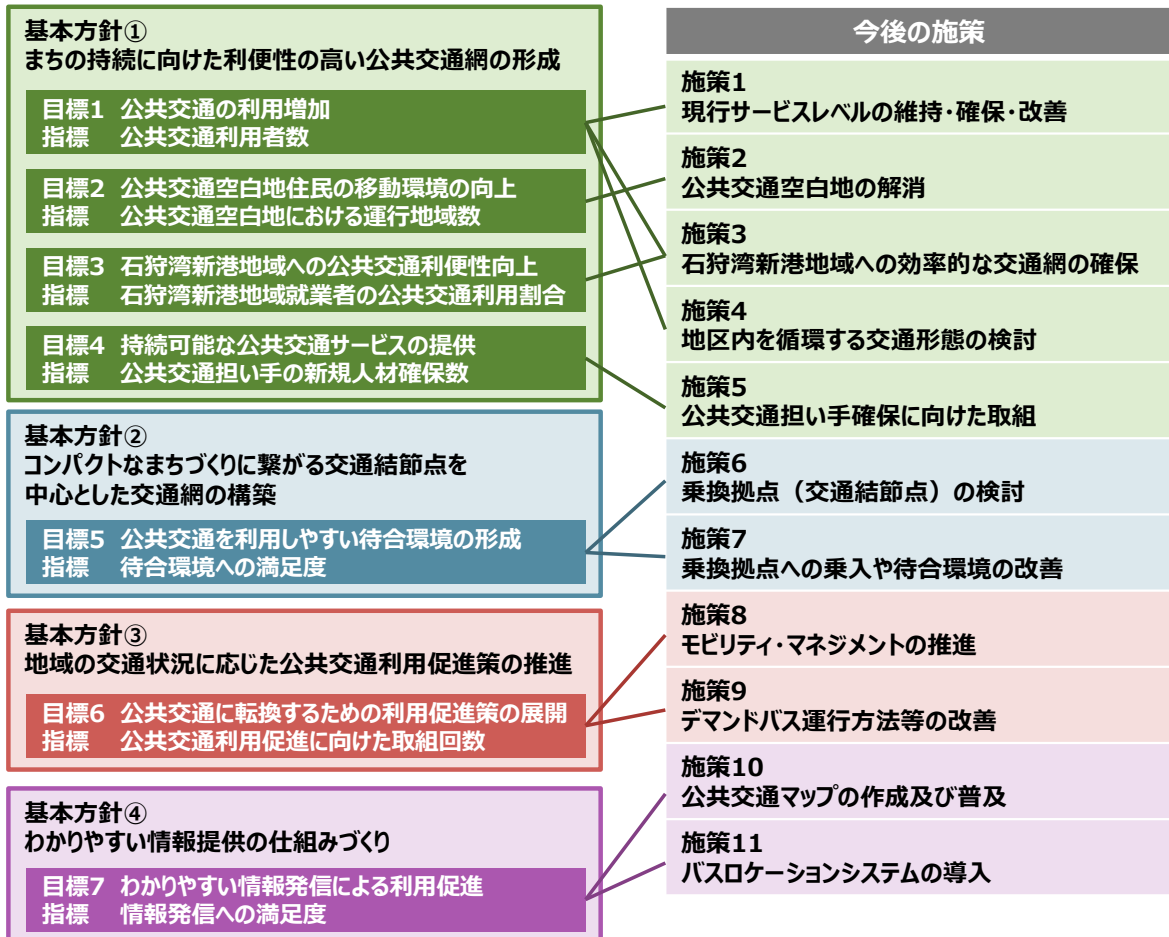


図 1-2 前計画の概要

1.5.2 前計画に基づく施策の取組概要及び課題

本市では、前計画に基づき、関係機関との連携のもと、主に以下に示す取り組みを行ってきました。

1) AI オンデマンド交通の実証運行『いつも（いつでも つながる モビリティ）』

『施策 2 公共交通空白地の解消』・『施策 3 石狩湾新港地域への効率的な交通網の確保』・『施策 4 地区内を循環する交通形態の検討』を包括した施策として、スマートフォンのアプリを介して乗車の予約を行い、予約に応じて AI が最適な経路を選択しバスを運行する AI オンデマンド交通の実証運行を、多様な関係者の連携のもと令和 4 年度（2022 年度）より行いました。

令和 4 年度（2022 年度）の実証運行は、石狩湾新港地域で働く人を対象とした『通勤オンデマンド交通』と市街地（花川・樽川・緑苑台）地区住民や公共交通空白地である生振地区住民を対象とした『市内オンデマンド交通』の 2 種類を運行しました。なお、本事業の実施にあたっては、国土交通省より『新モビリティサービス推進事業（新型輸送サービス導入支援事業）』の採択を受けて実施しました。実証運行は令和 4 年（2022 年）10 月から半年にかけて実施し、『通勤オンデマンド交通』は約 550 名、『市内オンデマンド交通』は約 400 名の利用がありました。利用者の満足度や事業の継続に対するニーズは高い結果となりました。

オンデマンド交通 石狩市 交通課 交通担当 22-3193 Itsumo Mobility

「いつも」に乗ろう!

オンデマンド交通とは?
 利用者の予約に応じて運行する乗り合いの交通サービスで、専用アプリなどで予約ができます。バスの乗合性とタクシーのオンデマンド性を兼ね備えた、新たな交通手段です。

どうして必要なの?

- 石狩湾新港地域で働く方、これから働きたい方、年齢を理由にマイカーを手放す方から「マイカー以外の移動手段がほしい」という声が多く寄せられています。
- 過疎化が進む地域では、従来の交通網が人口減少に伴って縮小、効率的に運行できる新たな移動手段の確保やシステムが求められていました。

2つの実証運行をスタート!

オンデマンド交通「いつも」には、石狩湾新港地域で働く従業員を運送する**通勤オンデマンド**と、生振・緑苑台・花川・樽川地区を運行する**市内オンデマンド**があります。

サービス導入のメリット

- アプリで簡単に予約ができる
- 専用ルートも AI が最適
- 乗客に合わせた安全・快適
- リアルタイムでバスの運行を把握

乗車までの流れ

1. アプリで予約
2. 乗車・乗降ポイントまでお迎え
3. 乗車して移動

通勤オンデマンド (10/3(月)スタート!)

通勤に便利な2つのルートを実現!

期間 10/3(月)～R5/3/31(金)の平日
対象 石狩湾新港地域で就労する従業員
定員 22人または25人
時間 7時～おむね19時30分
運賃 【無料期間】10/3(月)～31(月)

● 5.0kmまで	400円
● 5.1km～12.0kmまで	600円
● 12.1km以上	800円

市内オンデマンド (11/1(火)スタート!)

買い物や通院など、お出掛けが便利に!

期間 11/1(火)～R5/3/31(金)の平日
対象 運行エリア内の移動を目的とする方
定員 8人
時間 10時～16時
運賃 【無料期間】11/1(火)～14(月)

● 一般	300円
● 小学生以下	150円

※市内で使える範囲は平日のみ

予約方法

専用アプリからご予約ください

市内オンデマンドのみ電話予約も可
いつも コスモセンター
 電話: 0120-994-946

図 1-3 令和 4 年度の実証運行概要

令和5年度(2023年度)は、前年度の取組を検証した上で運行内容に改善を加え、『市内オンデマンド』と『通勤シャトル・乗継便』の2種類のAIオンデマンド交通を令和5年(2023年)9月より実証運行を行っています。なお、本事業の実施にあたっては、国土交通省より地域の多様な関係者の「共創」による地域交通の維持・活性化の取組等を支援することを目的とした『共創モデル実証プロジェクト』の採択を受けて実施しています。

**毎日の
おでかけも、
通勤も。**

行きたい場所へ、いつもで行こう!

既定の経路や時刻表がなく、利用する方の予約に応じて最適なルートでバスを運行するオンデマンド交通サービス「いつも」。

サービスは、生振・緑苑台・花川樽川地域・石狩湾新港地域で生活する方向けの「市内オンデマンド」と、石狩湾新港地域で働く方向けの「通勤シャトル・乗継便」の2種類あります。

予約は、専用アプリまたは電話でカンタン、いつも目的の場所までペナリに移動できます。

電話でも予約できるから物かる!
かならず座れるからうれしい。
事前に予約できるので予定が立てやすい。
雨や雪の日は大変だから助かる。
家族に送ってもらわなくてもいいから助かる。
通勤の待ち時間が少なくていい。
習い事の送り迎えにペナリ。

毎日のおでかけは!

市内オンデマンド

期間 9月～2024.3月31日(日)

対象 運行エリア内の移動を目的とする方

定員 8人

時間 7時～19時

運賃 ●一般 300円
●小学生以下 150円

※車内で使える紙幣は千円札のみです。

出発・到着のいずれかは必ず生振・緑苑台・石狩湾新港地域です。(花川樽川地域内の移動にはご利用いただけません)

通勤シャトル・乗継便

期間 9月～2024.3月31日(日)

対象 石狩湾新港地域の会社に勤務されている方

定員 28人

時間 7時～9時 / 17時～19時

運賃 ●5kmまで 400円
●5.1km～12.0kmまで 600円
●12.1km以上 800円

サービスの利用には、企業・団体までのサービス導入が必要です。ご利用はホームページをご覧ください。

石狩湾新港地域

衛生ルートと手組ルートがあります。

石狩市

衛生ルートと手組ルートがあります。

「いつも」は、専用アプリでカンタン予約!

市内オンデマンドは電話でも予約できます。☎0120-983-983

図 1-4 令和5年度の実証運行概要

2) バスロケーションシステムの導入や石狩市公式 LINE による情報提供

北海道中央バス(株)では、バスの現在位置・接近・遅延などの運行情報をスマートフォンやパソコンで確認できるバスロケーションシステム『中央バスナビ』のサービスを、石狩市内の路線は令和2年(2020年)3月から開始されました。

また、北海道中央バス(株)石狩市内路線の運行情報を石狩市公式 LINE にてプッシュ通知する機能を令和4年度(2022年度)より開始しました。これにより、暴風雪等で運休になった際の情報発信機能が強化されました。

3) 厚田区・浜益区における多様な移動手段による生活交通の維持確保

厚田区においては、北海道中央バス(株) (札厚線) が沿岸部の国道 231 号を道の駅「あいろーど厚田」まで運行しておりますが、内陸部は公共交通の空白地となっています。そのため、厚田区では地域住民が主体となって高齢者等の移動手段を確保するため、NPO 法人あつたライフサポートの会による自家用有償旅客運送を平成 22 年度(2010 年度)より運行しています。この運送では、サポーター会員が自家用車を利用して、利用者の居宅から最寄りのバス停留所や集会施設・高齢者福祉施設・商業施設(コンビニ)までの移動を有償で運送しています。また、本市が自家用有償旅客運送の運行主体となり、市教委が運行するスクールバスへの有償による一般住民混乗の運送を行っています。

浜益区においては、平成 27 年度(2015 年)に北海道中央バス(株)が廃止となり、現在は、本市が自家用有償旅客運送の運行主体となりワゴン車によるデマンド交通「浜厚線(浜益厚田間乗合自動車)」と「浜滝線(浜益滝川間乗合自動車)」の運行を行っています。また、厚田区と同様にスクールバスへの有償による一般住民混乗の運送を行っています。

これらの多様な移動手段について、運行方法に適宜改善を加えながら、地域住民にとって貴重な生活交通の維持確保に努めてきました。

4) 交通事業者の事業継続に向けた支援

前計画を策定後、新型コロナウイルス感染症の拡大や原油価格・物価高騰により、バスやタクシーなどの交通事業者は大きな経営打撃を受けました。そのため、本市では、市民が安心して生活できる公共交通を維持するため、市内に路線又は営業所を有する交通事業者に対し、事業の継続を支援するための補助金の交付を、令和 2 年度以降、適宜実施してきました。

石狩市公共交通支援事業補助金のお知らせ

原油価格・物価高騰の影響を受けている乗合バス事業者、貸切バス事業者及びタクシー事業者等に対して、支援金を交付することにより、安定的な事業運営の継続及び感染症拡大防止の推進を図るため、市内に路線又は営業所を有する交通事業者の事業継続を支援いたします。

対象
石狩市内に路線又は営業所を有する道路運送法第3条及び第5条の規定に基づく一般乗合旅客自動車運送事業、一般貸切旅客自動車運送事業及び一般乗用旅客自動車運送事業を営む事業者並びに石狩市内有償運送について市から事業委託を受けている事業者

補助金

- 一般乗合旅客自動車運送事業(乗合バス) →1台につき 4万円
- 一般貸切旅客自動車運送事業(貸切バス) →1台につき 4万円
- 一般乗用旅客自動車運送事業(タクシー) →1台につき 2万5千円
- 市町村自家用有償旅客運送事業(デマンド交通) →1台につき 2万5千円

※申請上限台数は100台です。

申請開始時期・方法

【申請期間】 令和4年9月29日(木)から令和4年12月28日(水)
【申請方法】 原則、郵送により提出します。
※感染症拡大防止の観点から、ご協力をお願いいたします。

申請書類

【申請書】 石狩市ホームページからダウンロードすることができます。
【添付書類】 申請書のほか、対象要件を満たすことが確認できる書類と振込口座確認書類が必要です(石狩市に口座情報がない事業者のみ)

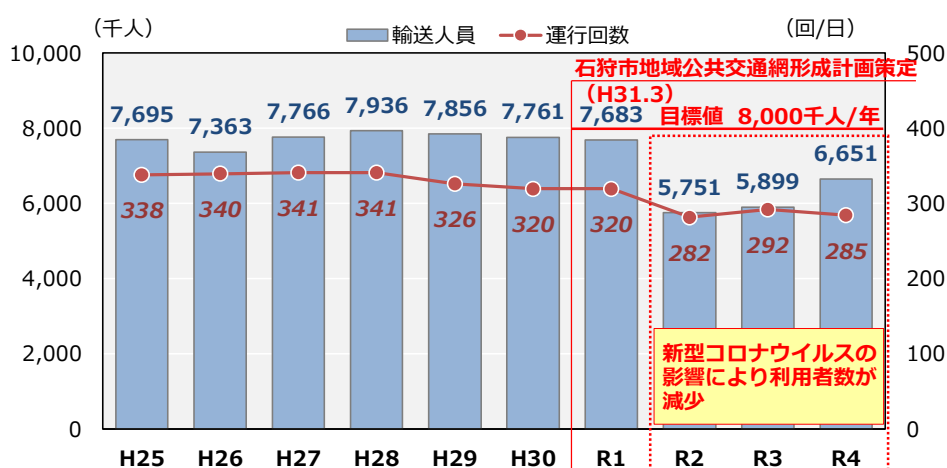
お申込み・お問い合わせ
石狩市企画財政部企画推進交通担当
TEL : 0133-72-3193
FAX : 0133-74-0581
E-mail : ki-kotsu@city.shikari.hokkaido.jp
〒061-3292 石狩市花川北6条1丁目30番地2

図 1-5 石狩市公共交通支援事業補助金概要(令和4年度)

前計画に基づき、これらの取り組みを行ってきましたが、以下に示す内容については、実現に至らない、具体的な検討に着手できていないなどの課題を残しました。

- AI オンデマンド交通『いつモ』の実証運行を開始したものの、本格実装には至っておらず、石狩湾新港地域への新たな交通網確立や市街地内を周遊する新たな交通網の確立、生振地区における公共交通空白地の解消には至っておりません。
- そのため、計画の目標として石狩湾新港地域就業者の公共交通利用割合の増加を掲げましたが、本格実装に至っていないため、現段階で評価はできない状況です。また、本施策の目指す効果として、自家用車を持たない人の石狩湾新港地域への通勤手段の確保による就業機会確保が挙げられますが、効果を発現させるには本格実装及び更なる利便性向上が必要です。
- 本市に複数存在する公共交通空白地の解消に向けて、具体的な検討に着手できたのは生振地区のみであり、その他の公共交通空白地域では、地域住民との意見交換などに留まっています。そのため、引き続き地域住民との意見交換及び持続可能な移動手段の検討が必要です。
- 現行サービスの維持に向け、交通事業者の事業維持に向けた支援を行ってきましたが、現行サービスレベルの改善に向けた、路線やダイヤの見直しについては具体的な取組を進めることができませんでした。
- 現行路線の再構築に向けた具体的な検討ができていないため、交通結節点についても具体的な検討に着手できませんでした。コンパクトなまちづくりを推進するため、令和元年度に策定された『石狩市都市整備骨格方針（内、石狩市立地適正化計画）』とも連携しながら、最適な路線配置・交通結節点配置について検討を進めていく必要があります。

上記に示すように、前計画で位置づけた施策の達成状況は未達のものもあります。また、新型コロナウイルス感染症による公共交通利用者の減少等もあり、計画の目標に定めた公共交通の利用増加は達成できませんでした。



資料：北海道中央バス(株)提供資料

図 1-6 公共交通利用者数の推移

2. 地域公共交通における課題

本市の概況や公共交通・その他移動手段の運行・利用実態・移動特性、前計画の検証結果を踏まえ、本市における地域公共交通の課題を再整理します。

2.1 石狩市の現状からみた課題

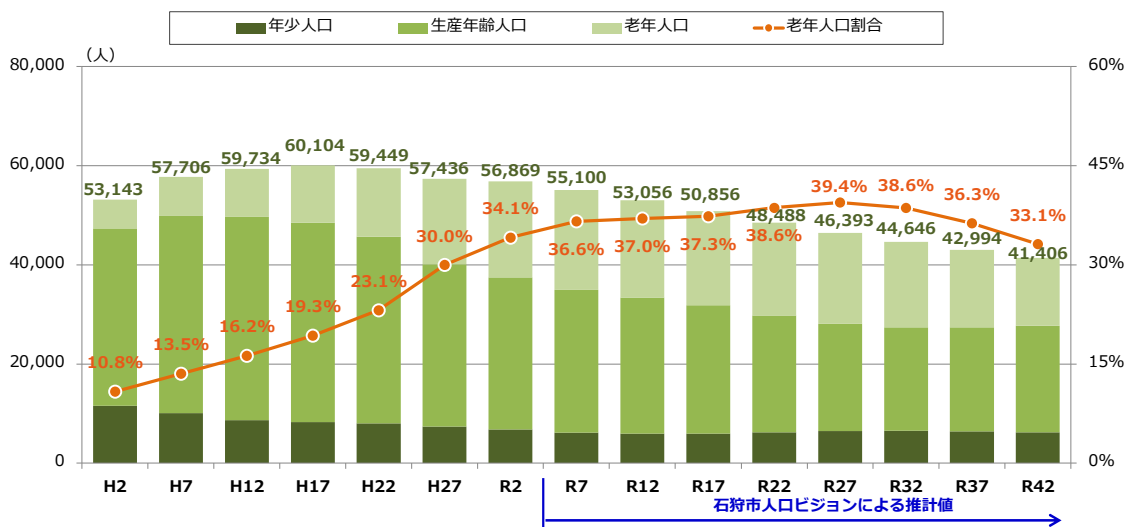
本市の人口動向や都市構造など地域特性を踏まえた課題は以下の通りです。

(1) 人口減少・高齢化の進展に対応した持続可能な移動手段の維持確保

本市の総人口は、平成17年（2005年）の3市村合併時にはピークとなる約6万人を記録するものの、その後は減少に転じており、令和7年（2025年）以降も減少が続く見込みとなっています。少子高齢化が進展し、老年人口割合は、令和2年（2020年）時点で34.1%となっており、令和27年（2045年）には約40%にまで上昇する見込みとなっております。

生産年齢人口が減少することで、通勤・通学による公共交通利用者は減少することが予想される一方で、自動車の運転が困難になり、公共交通を必要とする高齢者は増加していくことが予想され、公共交通の重要性はより一層高まっていくものと考えられます。

そのため、就業者や高校生の通勤・通学や高齢者の通院・買い物など多様な移動ニーズに対応した持続可能な移動手段を維持・確保していくことが必要です。



資料

H2～R2 : 国勢調査

R7～R42 : 「第2期石狩市まち・ひと・しごと創生総合戦略」

※推計値はH27人口を基準人口として推計

図 2-1 年齢3区分別人口と老年人口割合の推移

(2) 広大で分散した都市構造を支える公共交通ネットワークの維持確保

本市は、南北に約 67km 長に伸びた形状で、面積が約 720km² と広大で多様な地域特性を有しています。日常生活に必要な都市機能施設（医療・商業・教育・行政等）は石狩市南部の市街地（花川・樽川・緑苑台地区）に集中しており、厚田区や浜益区の地域住民は日常的に広域な移動が必要となっています。また、通勤・通学を含め日常生活における移動は、市内間だけでなく、札幌市への移動も多い状況です。

そのため、本市の分散した拠点間及び札幌市間との広域な移動を可能とする公共交通ネットワークを維持・確保していくことが必要です。

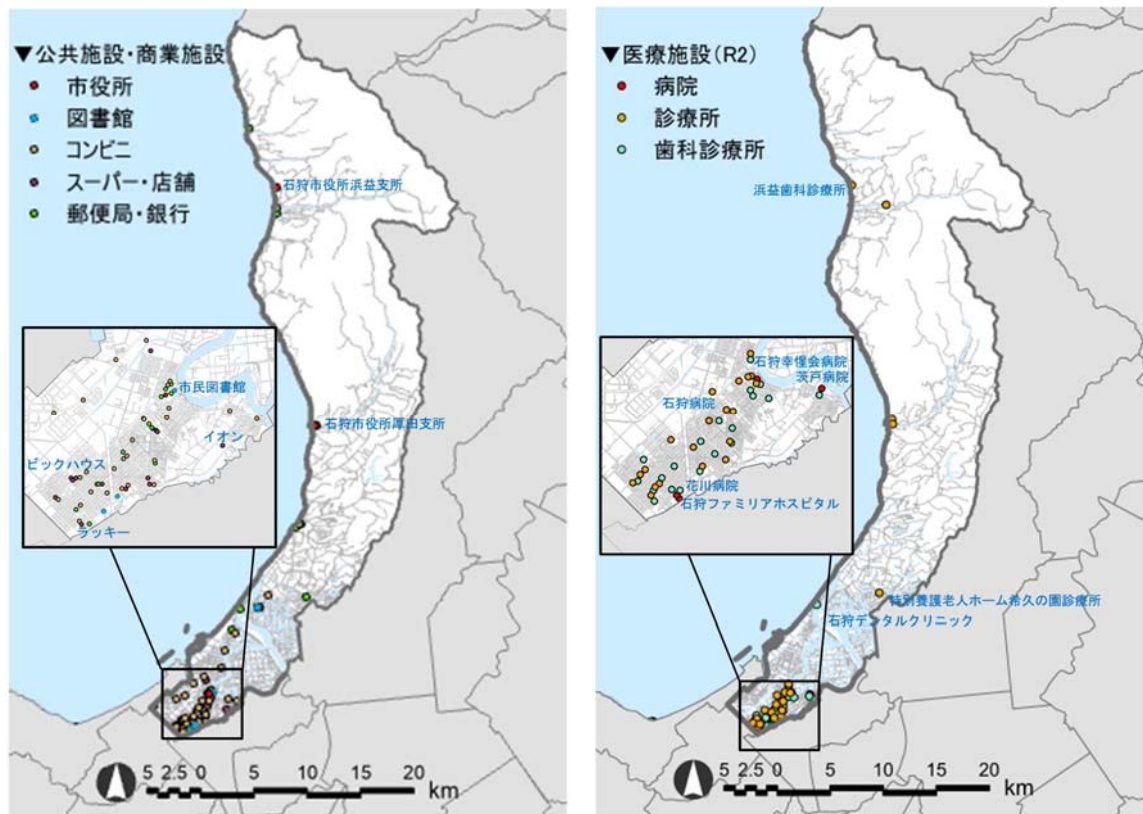


図 2-2 都市機能施設の分布

(3) コンパクトな市街地づくりを推進する利便性の高い公共交通ネットワークの形成

本市では、令和元年度に『石狩市都市整備骨格方針』を策定しました。その中で、市内の都市計画区域を対象に、持続可能でコンパクトなまちづくりを推進するため、居住機能及び都市機能を人口が集中する市街地に誘導することで人口密度の維持を図り、市街地のみならず、市街地を核としたその周辺地域における生活環境も維持していくことを目的とした『立地適正化計画』を策定し、居住誘導区域と都市機能誘導区域をそれぞれ定めています。

居住誘導区域は、現状のバス停配置状況や都市機能施設の立地状況を基に設定されていますが、現状のバス路線配置では、花川⇄緑苑台間など地区間の移動は不便な状況にあります。生活利便性を向上し、居住誘導をより推進していくためには、地区間移動の充実など更なる移動利便性の向上が必要です。

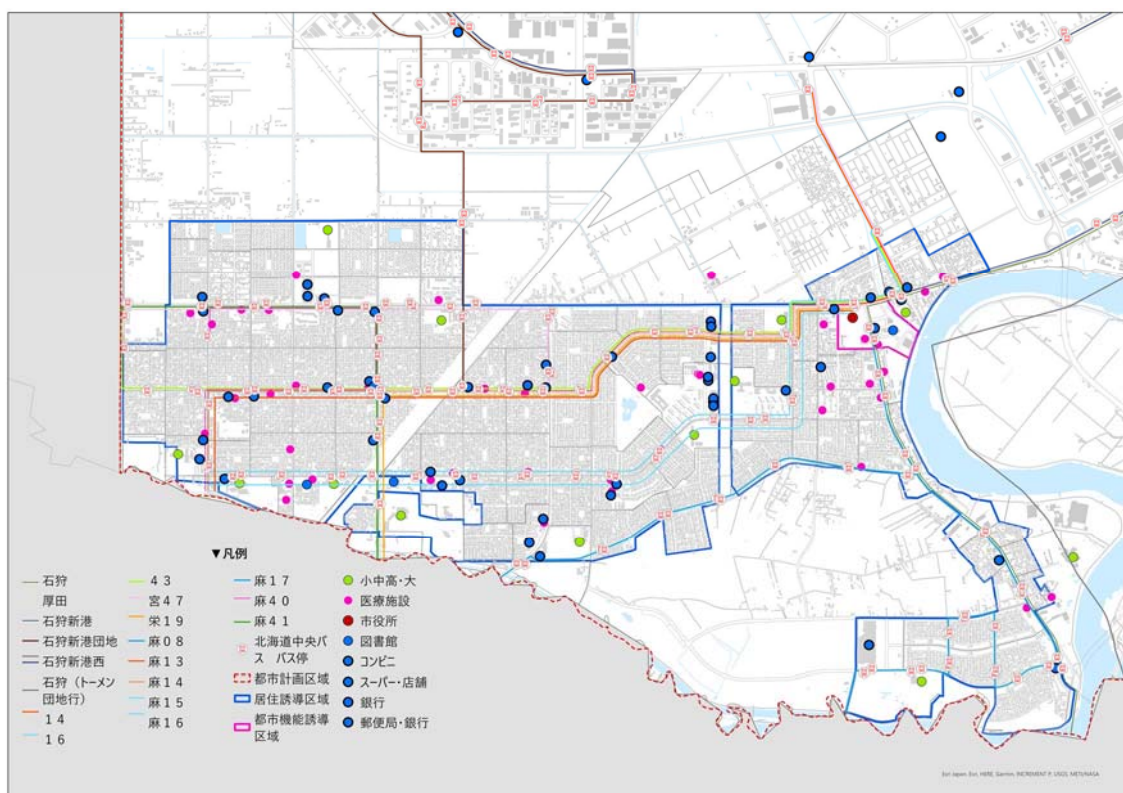


図 2-3 居住誘導区域及び施設の分布状況

(4) 石狩湾新港地域への効率的な移動手段の確保

就業者総数が2万人を超える石狩湾新港地域では、札幌市からの就労者が約6割となっており、路線バスの便数が少ないため、自家用車や企業送迎バスでの通勤を強いられている状況です。操業企業としては、公共交通の利便性の低さから雇用の確保が課題となっており、公共交通の充実を求める声が多い状況です。また、平成30年（2018年）に実施した市民アンケート調査によると、公共交通の利便性が向上すれば石狩湾新港地域で働きたいと思う人が多くいることがわかっており、潜在的な移動需要もあることがわかっています。

そのため、石狩湾新港地域への効率的な移動手段の確保が必要であり、本市では前計画に基づき、AI オンデマンド交通実証運行を行い、新たな効率的な移動手段の確保を目指しておりますが、本格実装には至っていないため、早期の本格実装が急務となっています。

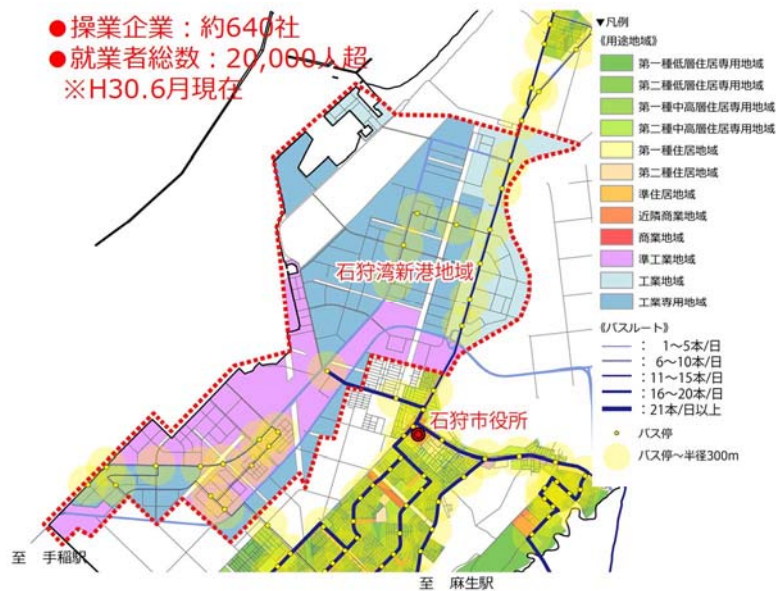
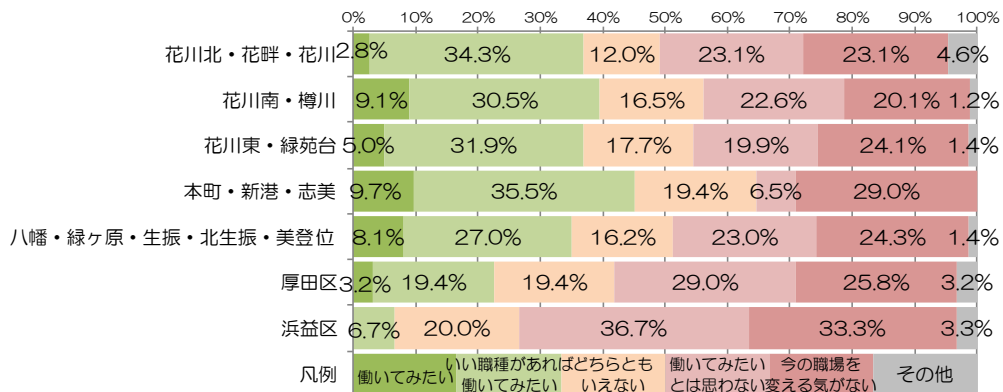


図 2-4 石狩湾新港地域の公共交通網



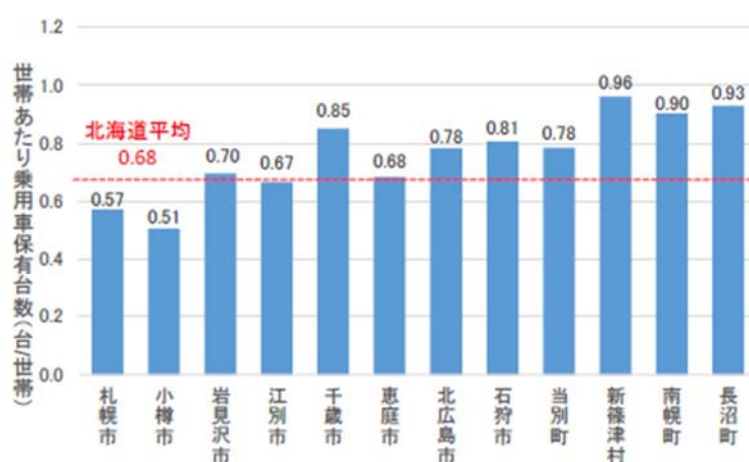
資料：石狩市民アンケート調査（2018年実施）

図 2-5 石狩湾新港地域への公共交通利便性が向上した場合の就労ニーズ

(5) 自動車依存の脱却に向けた移動手段の確保及び利用促進

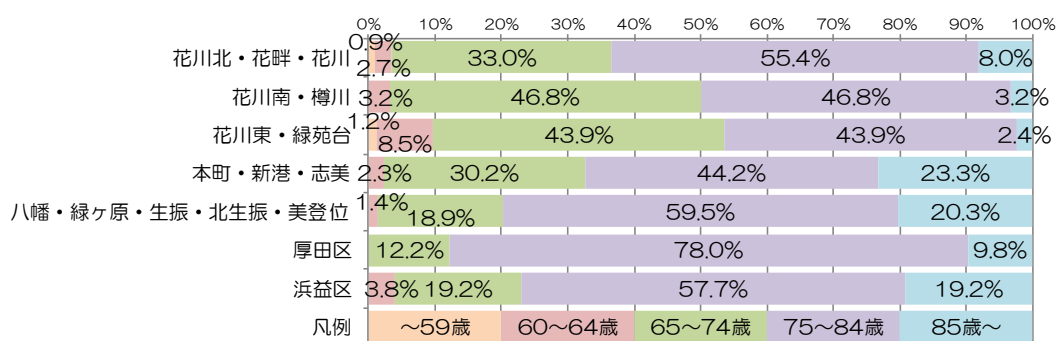
本市の世帯当たりの乗用車保有台数は、さっぽろ連携中枢都市圏の市町村の中でも、やや高い傾向にあります。また、平成30年（2018年）に実施した市民アンケート調査では、75歳以上になっても自家用車の運転を続けたいと考えている方が、いずれの地区においても約半数以上を占める状況にありました。

市街地（花川・樽川・緑苑台地区）以外においては、公共交通が不便なため、自家用車での移動に頼らざるを得ない状況となっており、自家用車以外で移動できる移動手段を確保することが必要です。また、路線バスが一定数存在している市街地（花川・樽川・緑苑台地区）においても自動車への依存は高い傾向にあるため、市民の移動ニーズに応じた改善を検討していくとともに、公共交通の利用促進を図っていくことが必要です。



資料：市町村別保有車両数年報（令和3年3月末現在）（北海道運輸局）
https://www.tb.mlit.go.jp/hokkaido/touroku/04_siryoutoukei/toukei.html をもとに作成

図 2-6 市町村毎世帯当たり乗用車保有台数



資料：石狩市民アンケート調査（2018年実施）

図 2-7 運転を続けたい年齢

2.2 公共交通等の現状からみた課題

本市の公共交通・その他移動手段の運行・利用実態、移動特性を踏まえた課題は以下の通りです。

(1) 公共交通空白地における移動手段の確保

本市では、市街地（花川・樽川・緑苑台地区）は居住地に対して概ね徒歩圏内にバス停が配置されている状況ですが、生振、美登位、北生振、八幡地区には公共交通空白地が広がっており、地域住民の移動は自家用車やタクシー等に頼らざるを得ない状況となっています。

厚田区も同様に公共交通空白地が広がっていますが、公共交通の補完的役割として、スクールバスへの一般住民混乗やNPO法人あつたライフサポートの会による公共交通空白地有償運送が行なわれています。なお、浜益区においては、路線バスは存在しませんが、デマンドバス（浜厚線）による区域運行が行われているため、居住地からの移動手段は確保されている状況にあります。

本市では、前計画に基づき、公共交通空白地の解消に向け、地域住民との意見交換を行いながら、持続可能な移動手段の確保に向けて検討を続けてきており、生振地区においては、AI オンデマンド交通実証運行により移動手段の確保を目指しておりますが、本格実装には至っていないため、早期の本格実装が急務となっています。その他の地区についても、スクールバス等の既存の輸送資源の活用も視野に入れつつ早期に移動手段を確保していくことが必要です。

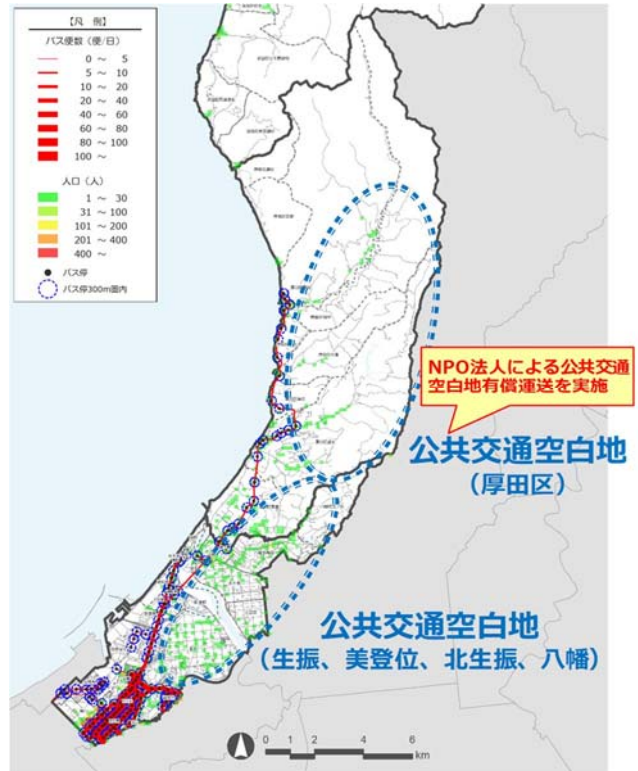
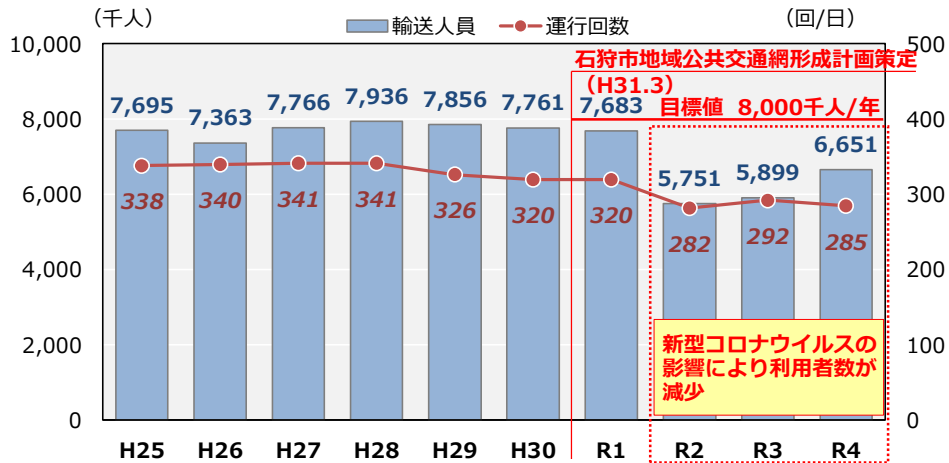


図 2-8 公共交通空白地の分布状況

(2) 公共交通への利用転換に向けた利便性の高い公共交通ネットワークの再構築

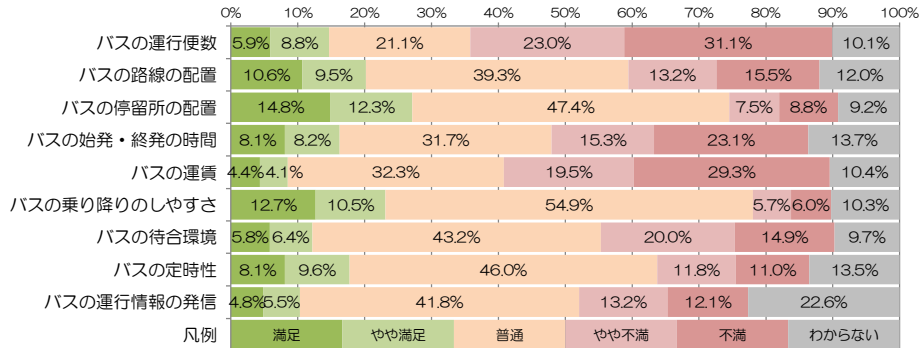
路線バスの利用者数は減少傾向にある中、新型コロナウイルス感染症の感染拡大により、利用者数は減少し、公共交通を取り巻く環境は年々悪化しています。公共交通を持続可能にするためには、公共交通への利用転換を図っていく必要があります。

そのためには、市民のニーズに合った利便性の高い公共交通ネットワークを再構築することが必要です。



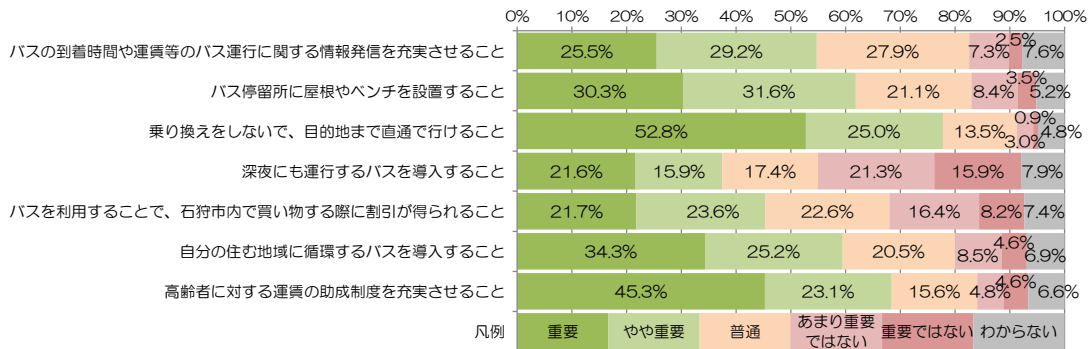
資料：北海道中央バス(株)提供資料

図 2-9 公共交通利用者数の推移 (再掲)



資料：石狩市民アンケート調査 (2018年実施)

図 2-10 公共交通に対する満足度



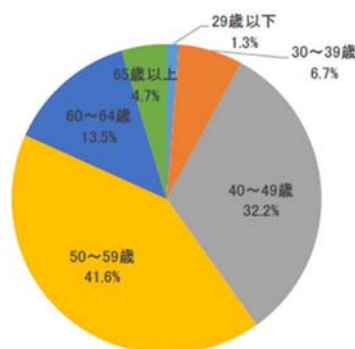
資料：石狩市民アンケート調査 (2018年実施)

図 2-11 公共交通に対する改善ニーズ

(3) 担い手不足に対応した効率的な運行体系への再構築

人口減少・高齢化が進行している中、交通事業者においては、運転手の高齢化及び慢性的な人手不足が深刻化している状況であり、人手不足による運休・減便など運行に影響が生じている状況です。新たな雇用の確保も厳しい状況が続いており、運転手不足の状況は今後も深刻化していくことが予想されています。

そのため、限られた人的資源の中で運行を効率化し、公共交通分野における生産性向上を図っていくことが必要です。



資料：バス事業者提供資料をもとに集計
(2022(令和4)年11月～2023(令和5)年3月の調査結果)

図 2-12 さっぽろ連携中枢都市圏のバス運行事業者のバス運転手の年齢構成

(4) 地域公共交通を守る市民意識の醸成

高齢化の進展により、公共交通に求められる役割は重要性を増していく一方で、公共交通利用者の減少による事業採算性の低下、人手不足の深刻化、行政による公的負担の増大など地域公共交通を取り巻く環境は厳しい状況にあります。

公共交通を持続可能にしていくためには、地域住民との公共交通を取り巻く情報共有や意見交換を通じて公共交通を将来的に維持するための意識醸成を図っていくことが必要です。

(5) 冬期における公共交通利用環境の改善

近年は暴風雪による被害が激甚化・頻発化しており、大規模な交通障害が度々発生しています。自転車を利用できなくなる冬期では公共交通の利用が増える傾向にある中、大雪等による運行中止、除雪が追いつかず道路混雑による定時性の低下、待合環境の悪化など様々な問題が発生し、公共交通の利用を避ける要因の一つにもなっています。

そのため、ハード・ソフト両面で関係機関の連携のもと、冬期の利用環境改善を図っていくことが必要です。

2.3 社会情勢の変化を踏まえた新たな課題

前計画を策定後、新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴うライフスタイルの変化や脱炭素社会の実現に向けた機運の高まりなど、社会情勢は大きく変化しています。また、国においては、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の改正が行われており、本市の地域公共交通についても社会情勢の変化に伴う以下の新たな課題への対応が求められます。

(1) 多様化するニーズに対応した移動手段の確保

新型コロナウイルス感染症の感染拡大を契機に、デジタル化の急速な進展もありテレワークの急速な普及、自宅周辺での活動時間の増加等、人々の生活様式は大きく変化・多様化しています。

密を避けた暮らしや歩いて暮らせるウォークアブルなまちづくりへの機運の高まりなどまちづくりに求められるニーズも多様化している状況です。

こういった状況の中で、身近な市内間の移動の重要性も増しているものと考えており、多様化するニーズに対応した移動手段を確保することが必要です。

(2) デジタル技術を活用した利便性の向上

コロナ禍を契機にデジタル技術が急速に進展し、公共交通分野においても、AI オンデマンド交通やキャッシュレス決済等の多様な技術が発展しています。本市においても、令和 4 年度（2022 年度）より AI オンデマンド交通『いつも』の実証運行を開始しており、利用頂いた方のスマートフォンアプリに対する満足度は高い結果となっています。このことからデジタル技術を活用することで、公共交通の利便性は大きく向上するものと考えており、『いつも』の取組だけでなく、既存の公共交通等とも連携し、地域公共交通全体の利便性を向上させることが必要です。

(3) 脱炭素社会の実現に向けた公共交通分野における対応

近年地球温暖化対策への重要性は増しており、政府が政策目標として掲げた「2050 年までに二酸化炭素排出量実質ゼロ」を踏まえ、本市においても「ゼロカーボンシティ」を目指しており、脱炭素社会の実現に向けた取組を展開しています。

公共交通分野においても、自家用車利用から公共交通利用への転換による CO2 排出量の縮減や次世代車両の導入による公共交通の脱炭素化などについても検討を行っていくことが必要です。

(4) 地域の関係者の『共創』を通じた、公共交通の利便性・持続可能性・生産性向上

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の改正が令和 5 年度（2023 年度）行われ、地域の関係者の『共創』を通じ、利便性・持続可能性・生産性が向上するよう、地域公共交通ネットワークを再構築＝『リ・デザイン』することが求められています。

本市が令和 4 年度（2022 年度）から取り組んでいる AI オンデマンド交通実証運行では、交通事業者、石狩湾新港地域操業企業団体、小売店、病院など多様な関係者が『共創』し、利便性・持続可能性・生産性が高い移動手段の確立を目指しています。この取り組みを推進していくことが必要です。

2.4 課題の総括

本市における各地区における問題点や 2.1～2.3 に記載した本計画で対応すべき課題をとりまとめて以下に示します。

