

1.はじめに

(1) 計画策定の背景と目的

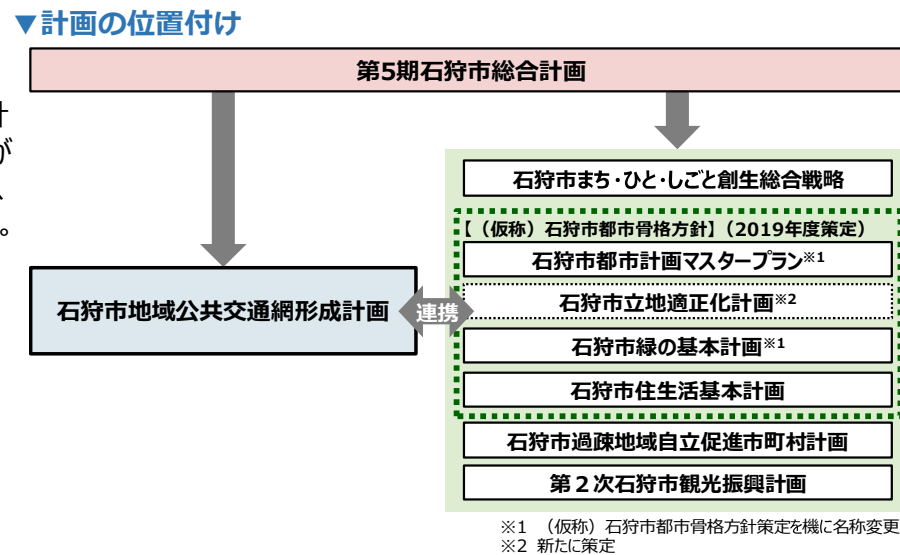
- 石狩市では、2005年には6万人を超えていた人口が以降減少傾向に転じ、**今後も一層の人口減少、高齢化が進むことが想定**されている。
- また、国においては、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正が2014年11月に施行され、**コンパクトシティの実現に向けたまちづくりとの連携、地域全体を見渡した面的な公共交通ネットワークの再構築への対応**が求められている。
- 石狩市においても、社会情勢の変化に対応するため、コンパクトなまちづくりを背景とした**「持続可能な公共交通網の形成」**を目指し、地域が一体となって公共交通の活性化・再生に取り組み、将来にわたって住民の暮らしを支えていくための地域公共交通へ見直しを図る必要がある。
- そのため、地域公共交通の現状、問題点・課題の整理を踏まえ、当地域に望ましい持続可能な地域公共交通の姿を明らかにし、その実現に向けた住民・交通事業者・行政の役割、取組みの方針を定めることを目的として、**「石狩市地域公共交通網形成計画」**を策定する。

(2) 計画の区域・期間

- 計画区域は、**石狩市全域**を対象とする。
- 本計画の期間は、今後の都市整備の指針となる「(仮称)石狩市都市骨格方針」が2019年度に策定予定であることを考慮し、**2019年度～2023年度の5箇年**とする。

(3) 計画の位置付け

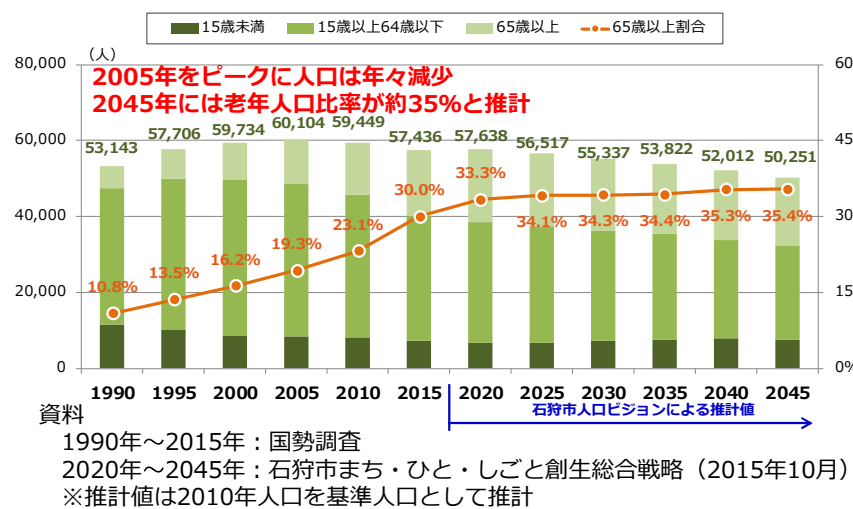
- 本計画は、「第5期石狩市総合計画」、「(仮称)石狩市都市骨格方針」などの関連計画に示されるまちづくりの方針と整合を図りながら、石狩市の公共交通のマスタープランとして策定する。



2.地域公共交通を取り巻く現状と課題

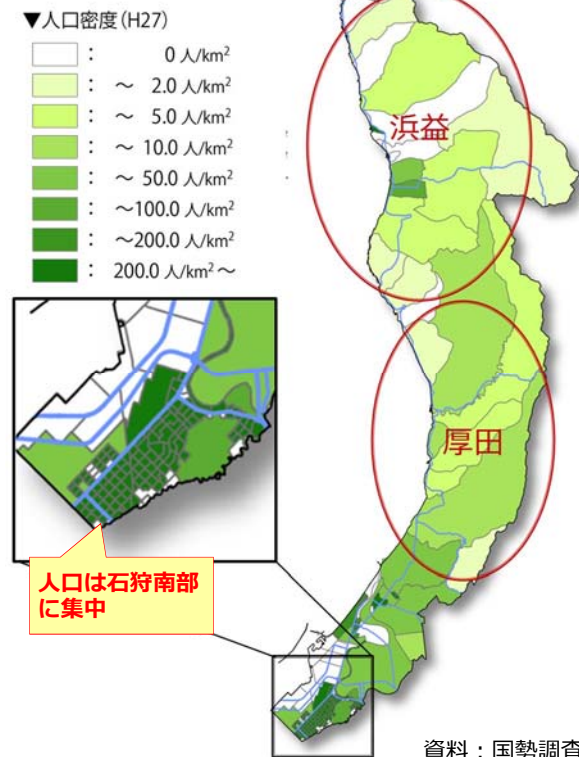
(1) 石狩市の現状からみた課題

▼石狩市の年齢別人口の推移

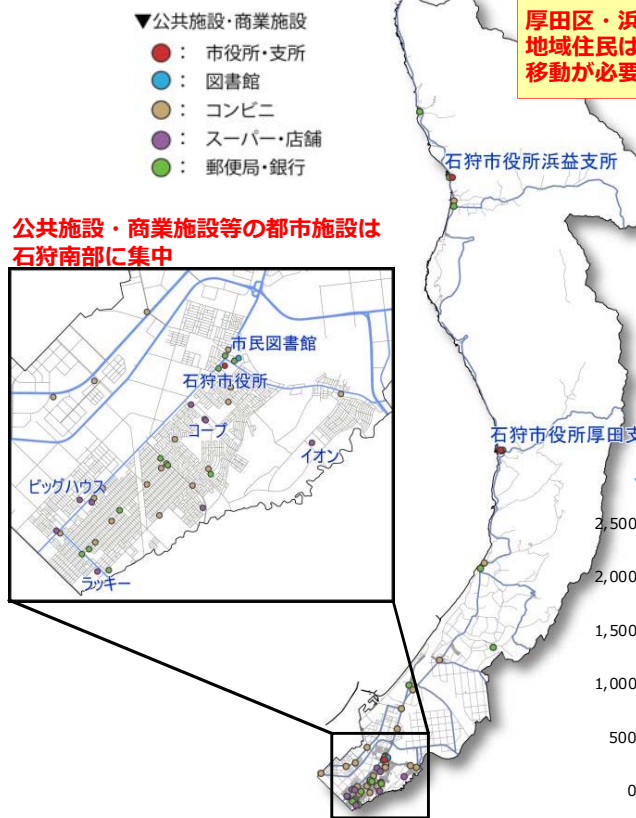


- 人口減少による公共交通の利用者の減少と高齢化による自動車の運転が困難な高齢者の増加への対応が必要
- 人口密度が高い地域と低い地域の違いを踏まえた公共交通網の形成が必要

▼人口密度(2015年)



▼公共施設・商業施設の分布



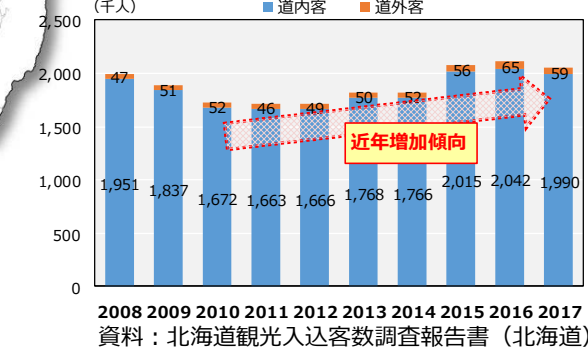
▼石狩市内の距離・所要時間

区間	距離	所要時間(車)	所要時間(バス)
石狩市役所～厚田支所	約30km	約35分	約50分
石狩市役所～浜益支所	約60km	約65分	約100分※

※デマンドバス乗車時間50分、乗換時間は含めず算定

- 施設の立地にあわせた目的地への利用利便性を高める公共交通網の形成が必要
- 広域な移動を確保する公共交通網の維持が必要

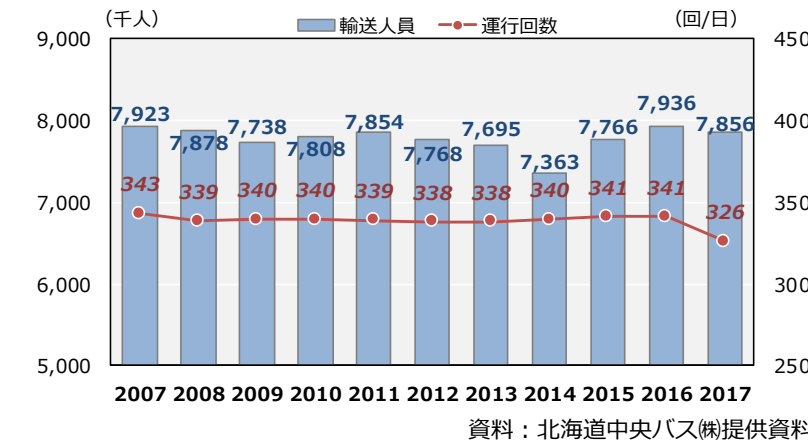
▼石狩市観光入込客数の推移



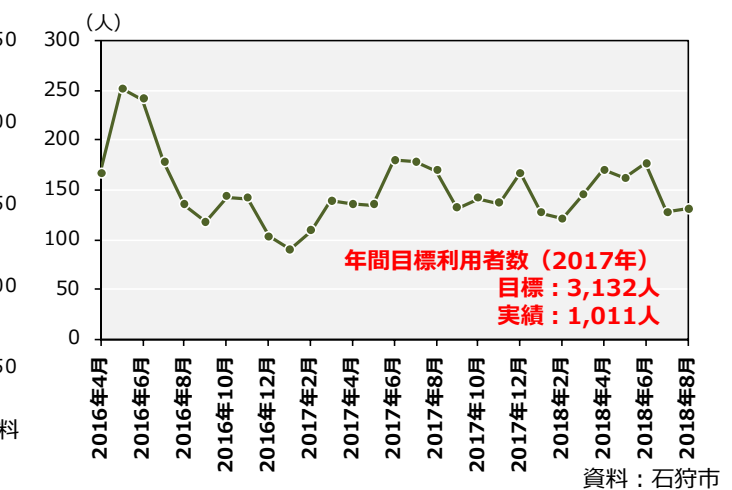
- 来訪者にもわかりやすい、公共交通サービスや、観光拠点へのアクセス確保が必要

(2) 公共交通の現状からみた課題

▼市内バス路線輸送実績の推移



▼浜厚線利用者数の推移



バス事業者ヒアリング結果

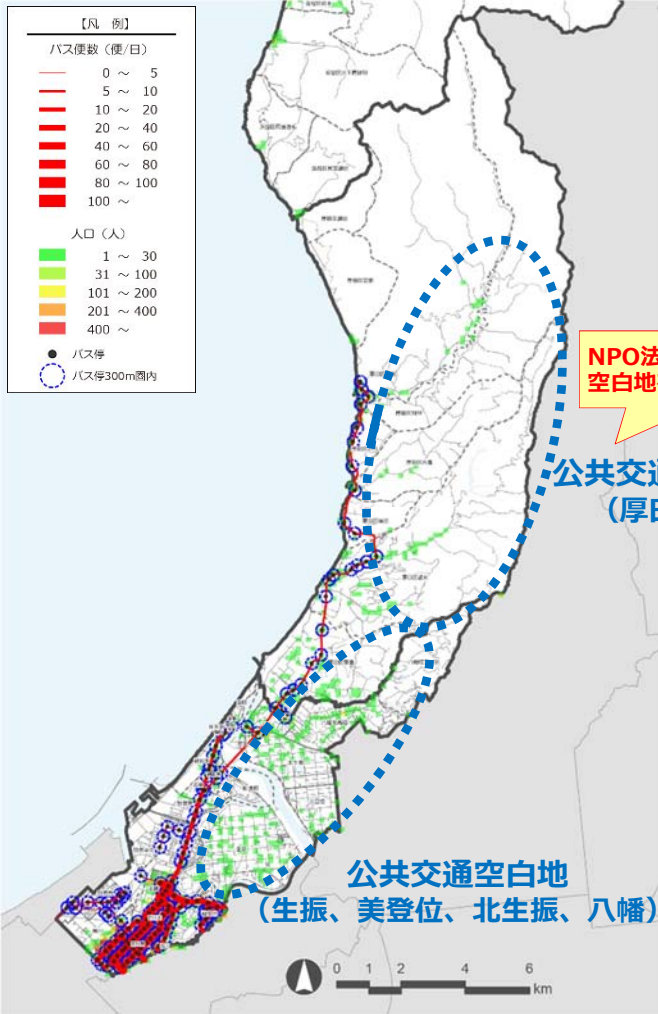
- 人口減少や高齢化による労働人口の減少もあり、石狩市内の路線バス利用者は右肩下がりで減少しており、札幌市内の利用者で路線の維持が保たれている状況です。
- 近年はバス乗務員の不足が深刻な経営課題です。

地域の声(浜益地区地域懇談会結果)

- 利用した人からは便利という声を聞いているが、事業者には電話を掛けて予約するのは高齢者は抵抗がある。
- 一人での利用でも可能なことはわかっているが、路線バスと違ってためらってしまう。

- 利用者の減少傾向が続く中、地域住民の移動を持続可能にしていくために、路線の維持・改善や利用促進の取組みが必要
- 公共交通を持続可能にしていくためには公共交通の担い手不足への対応が必要
- デマンドバスへの利用習慣の定着を図るための利用促進・関係者との連携が必要

▼公共交通のカバーエリア



資料
バス便数：北海道中央バス(株)HP、人口：国勢調査（2015年）

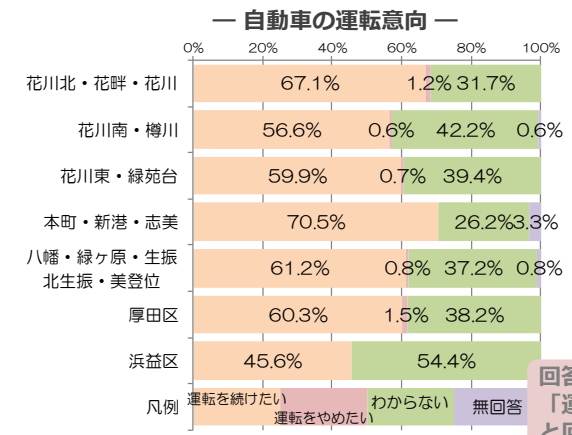
地域の声（厚田地区地域懇談会結果）

- 「あつたライフサポートの会」では利用者が最も近いバス停までという条件で運行を実施している。
- 利用者は高齢者が多いが、同じく運営側も高齢化が進行しており、組織をどう維持していくかが課題です。

▶ 公共交通空白地域に対して、持続可能な移動手段の確保が必要

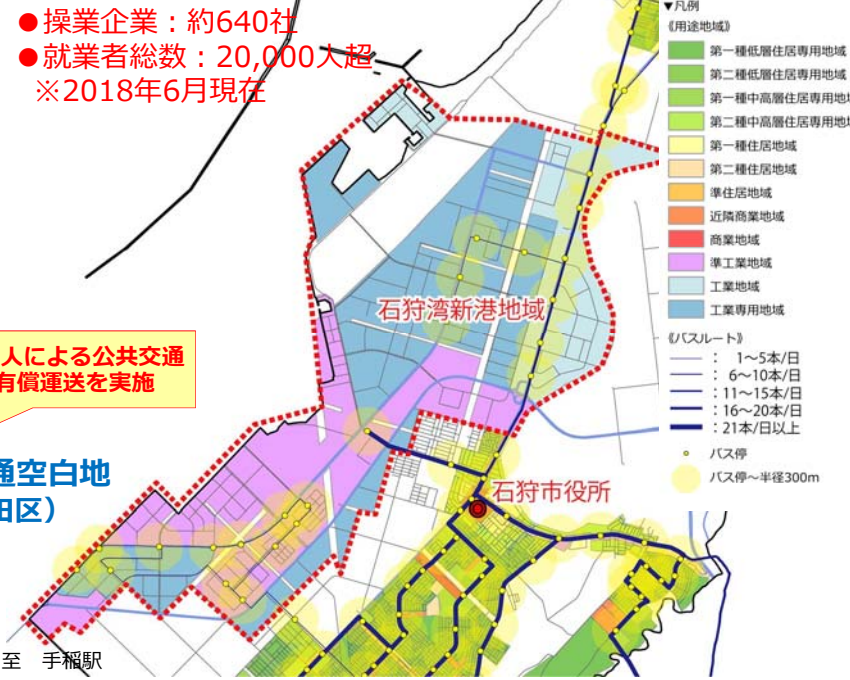
(3) 各種調査結果からみた課題

▼自動車への依存（市民の意向）

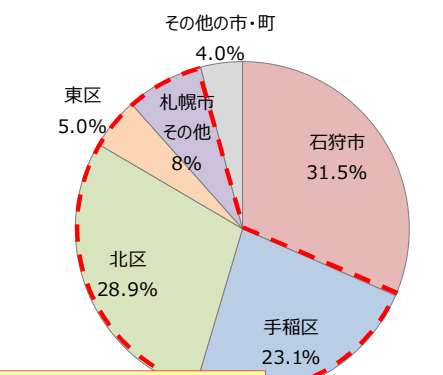


資料：石狩市市民アンケート（2018年8月実施）

▼石狩湾新港地域の公共交通網

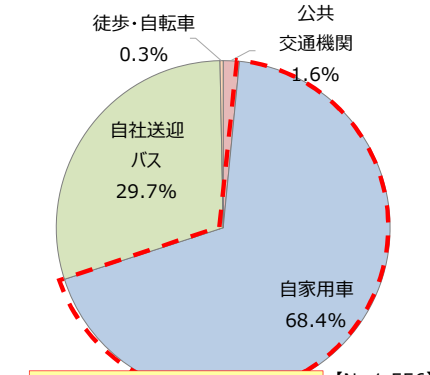


▼就業者の居住地割合



資料：石狩湾新港地域操業企業ヒアリング調査（2018年9月実施）

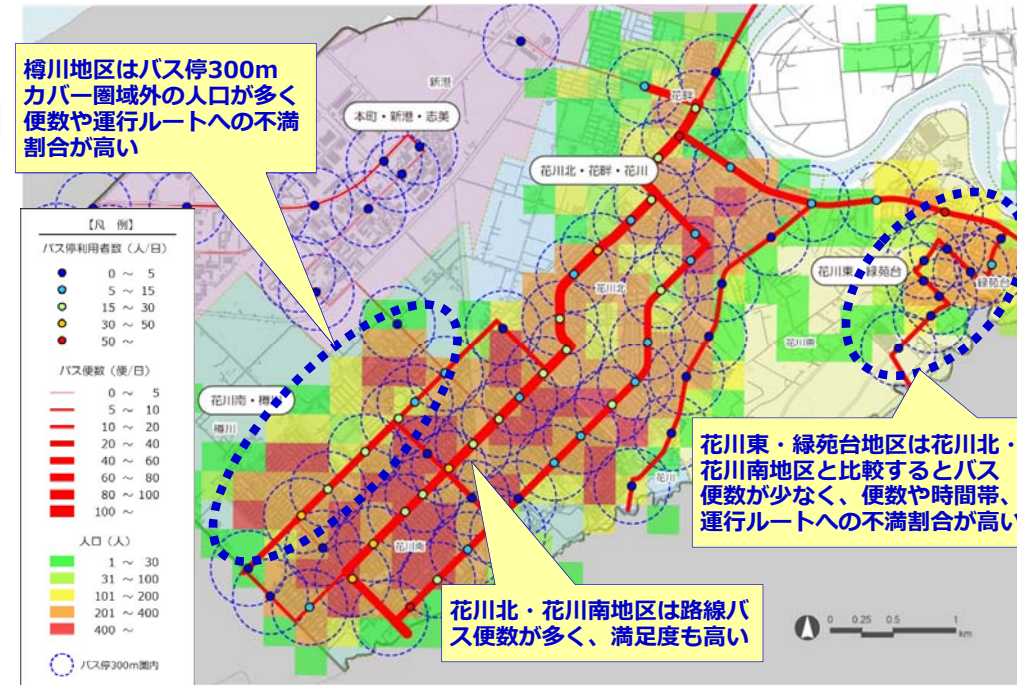
▼就業者の通勤手段



資料：石狩湾新港地域操業企業ヒアリング調査（2018年9月実施）

▶ 石狩市の経済活動を支える重要な地域でありながら、公共交通の不便地域であり、広域な石狩湾新港地域を効率的に運行出来る公共交通網の構築が必要

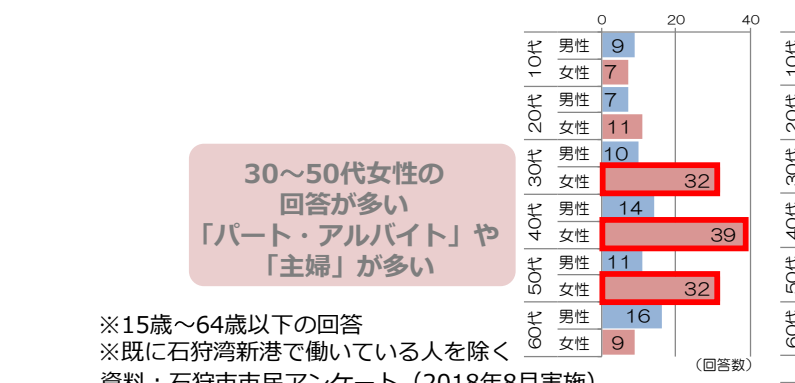
▼バスの利用実態及び満足度



▼石狩湾新港地域への潜在的な就労需要

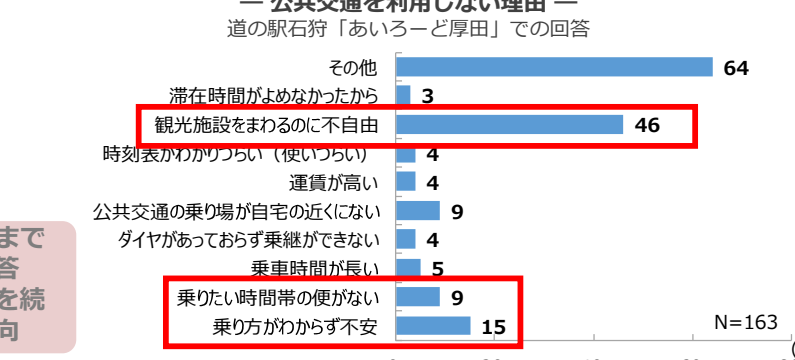
— 石狩湾新港地域への公共交通利便性が向上した場合の就労ニーズ —

地区	働いてみたい	いい職種があればどちらとも働いてみたい	働いてみたい	今の職場をとは思わない	変える気がない	その他
花川北・花群・花川	2.8%	34.3%	12.0%	23.1%	23.1%	4.6%
花川南・樽川	9.1%	30.5%	16.5%	22.6%	20.1%	1.2%
花川東・緑苑台	5.0%	31.9%	17.7%	19.9%	24.1%	1.4%
本町・新港・志美	9.7%	35.5%	19.4%	6.5%	29.0%	
八幡・緑ヶ原・生振 北生振・美登位	8.1%	27.0%	16.2%	23.0%	24.3%	1.4%
厚田区	3.2%	19.4%	19.4%	29.0%	25.8%	3.2%
浜益区	6.7%	20.0%	36.7%	33.3%	3.3%	



資料：石狩市市民アンケート（2018年8月実施）

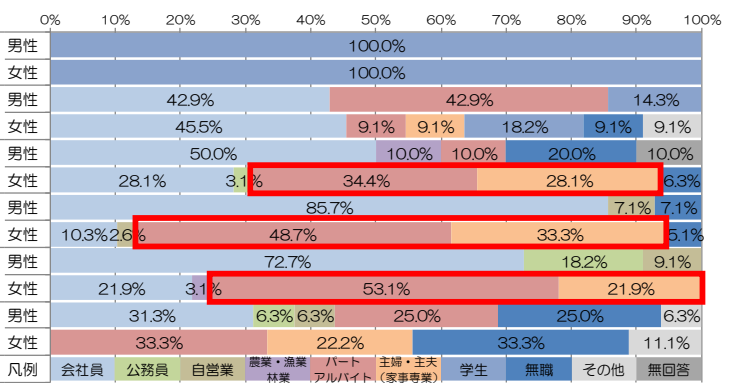
▼観光客の公共交通へのニーズ



資料：石狩市内観光施設アンケート（2018年8月実施）

約4割の人が公共交通の利便性が向上すれば働いてみたいと回答

「働いてみたい」と回答した人の属性



観光客の声

- PRが不足。ここまでバスが通ってるのを知らなかった。
- 厚田までのバスがあると知らなかったの、知ってたら利用していたかもしれない。
- 時間を遅くまで運行してほしい。
- 全体的な観光PRが更に必要だと思います。
- レンタサイクルなど用意して外国人に知らせると喜ばれると思います。

資料：石狩市内観光施設アンケート（2018年8月実施）

3. 地域公共交通における課題の整理

■ 石狩市全体の現状と課題

- ✓ 高齢化や自動車への依存が大きい状況を踏まえ、バス利用への転換を促す施策等が必要。
- ✓ 運転手不足及び高齢化が深刻化しており、公共交通の担い手確保が課題。
- ✓ バス運行の情報発信の充実を求める声が多く、利用促進に向けてわかりやすい情報提供方策の検討が必要。
- ✓ 公共交通の利便性が高まれば石狩湾新港地域で働いてみたいと思う市民は多い。
- ✓ そのため、広域な石狩湾新港地域を効率的に運行できる交通網の確保が必要。

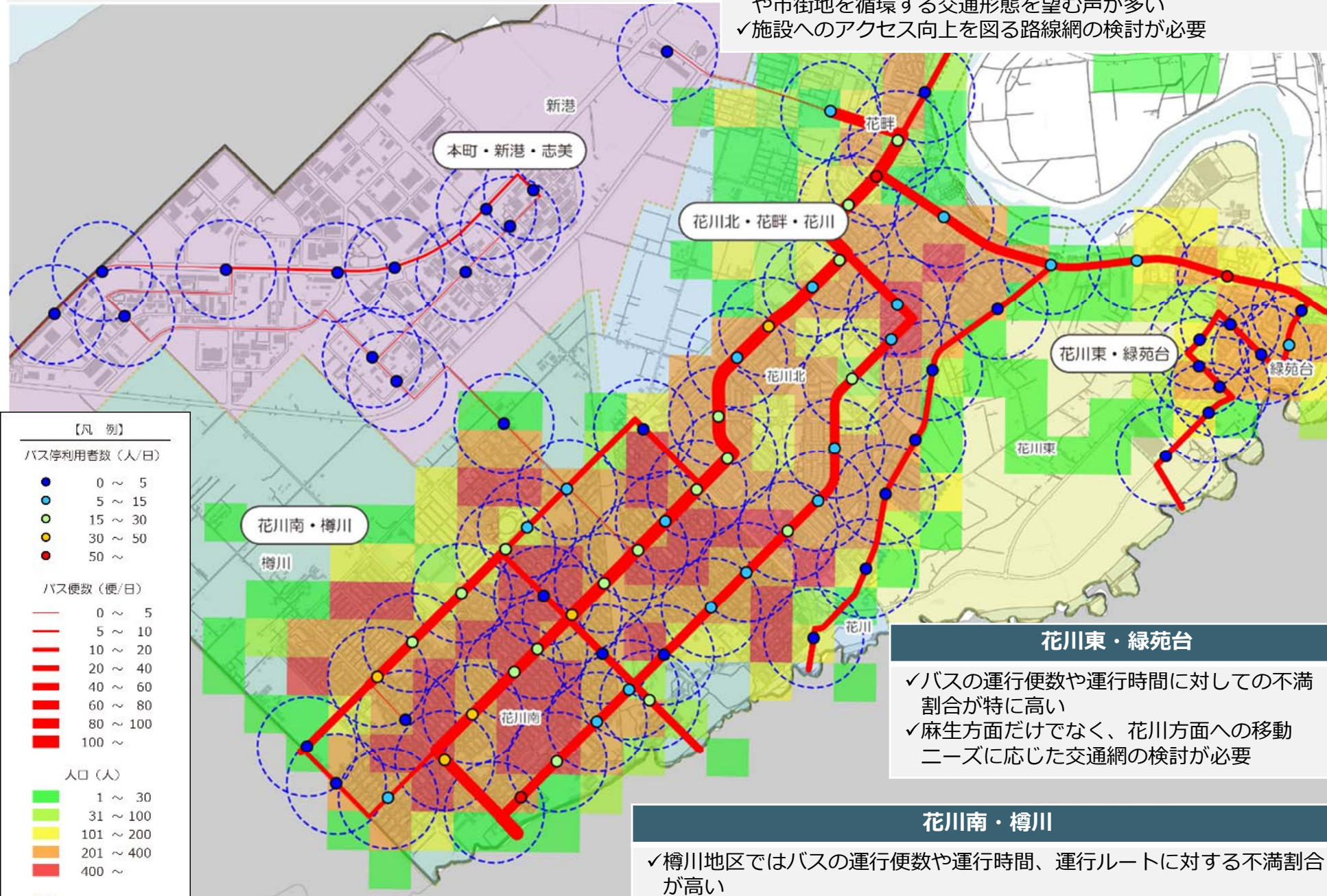
■ 各地域の現状と課題

本町・新港・志美

- ✓ 広域な石狩湾新港地域を効率的に運行できる交通網の確保が必要
- ✓ 本町地区は住民に加えて来訪者への利用を含めた利用促進に向けた検討が必要

花川北・花畔・花川

- ✓ 庁舎前が最も利用者が多く、乗継の利便性を向上した交通結節点としての機能について検討が必要
- ✓ 買い物や通院など市内流動が多く、目的地に直接行けることや市街地を循環する交通形態を望む声が多い
- ✓ 施設へのアクセス向上を図る路線網の検討が必要



花川東・緑苑台

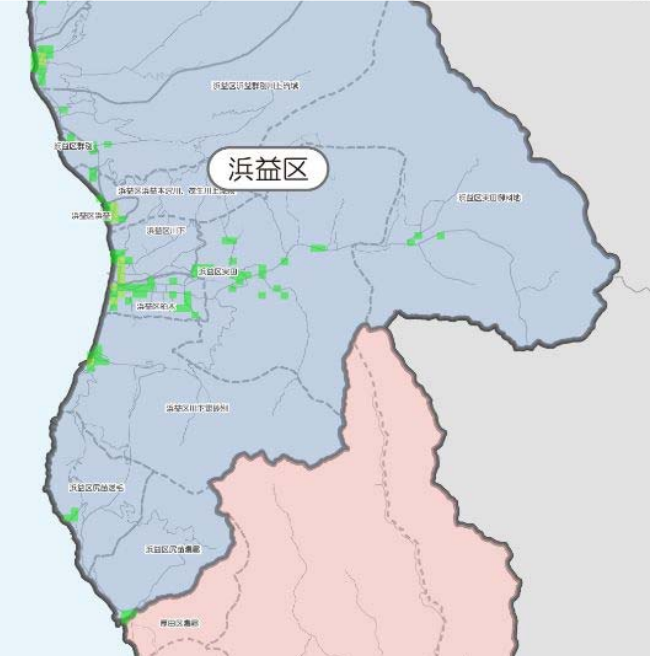
- ✓ バスの運行便数や運行時間に対しての不満割合が特に高い
- ✓ 麻生方面だけでなく、花川方面への移動ニーズに応じた交通網の検討が必要

花川南・樽川

- ✓ 樽川地区ではバスの運行便数や運行時間、運行ルートに対する不満割合が高い
- ✓ バス停まで遠い住民が多く、細街路を通る路線網の検討が必要

浜益区

- ✓ 現行のサービスレベルの維持・確保に努めながら、潜在的な需要に応じた運行方法や、住民や来訪者への利用促進に向けた検討が必要
- ✓ デマンドバスと路線バスの結節点における環境改善の検討が必要

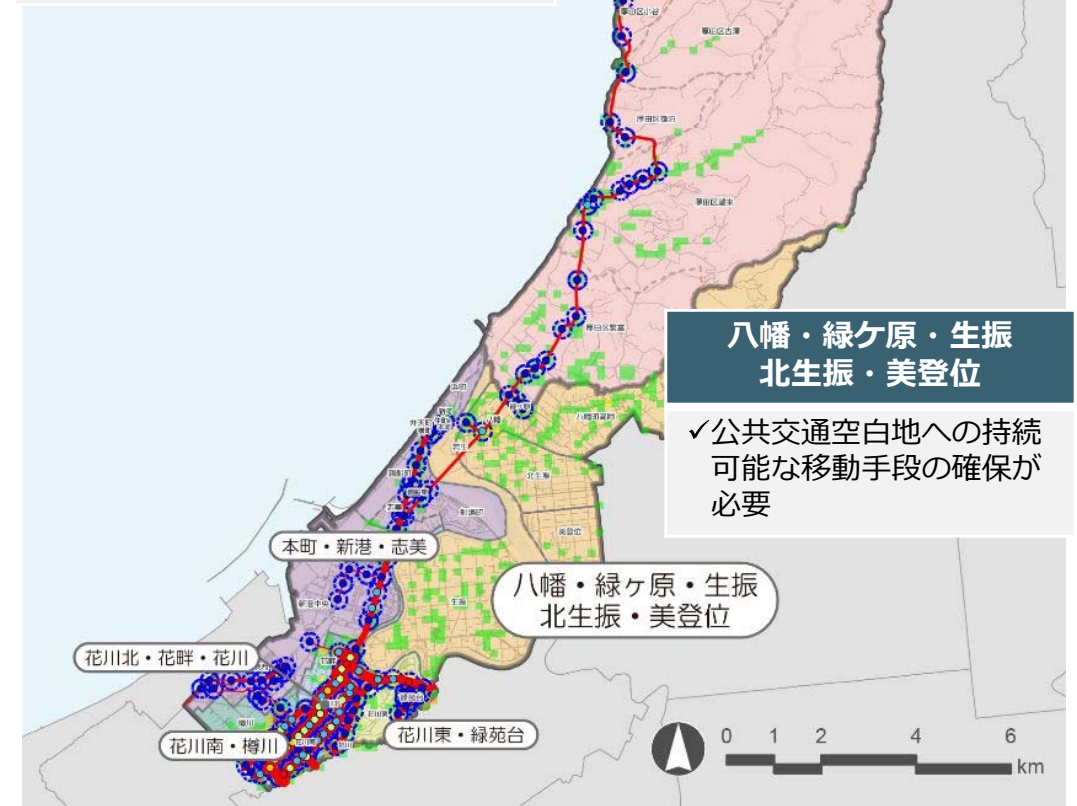


厚田区

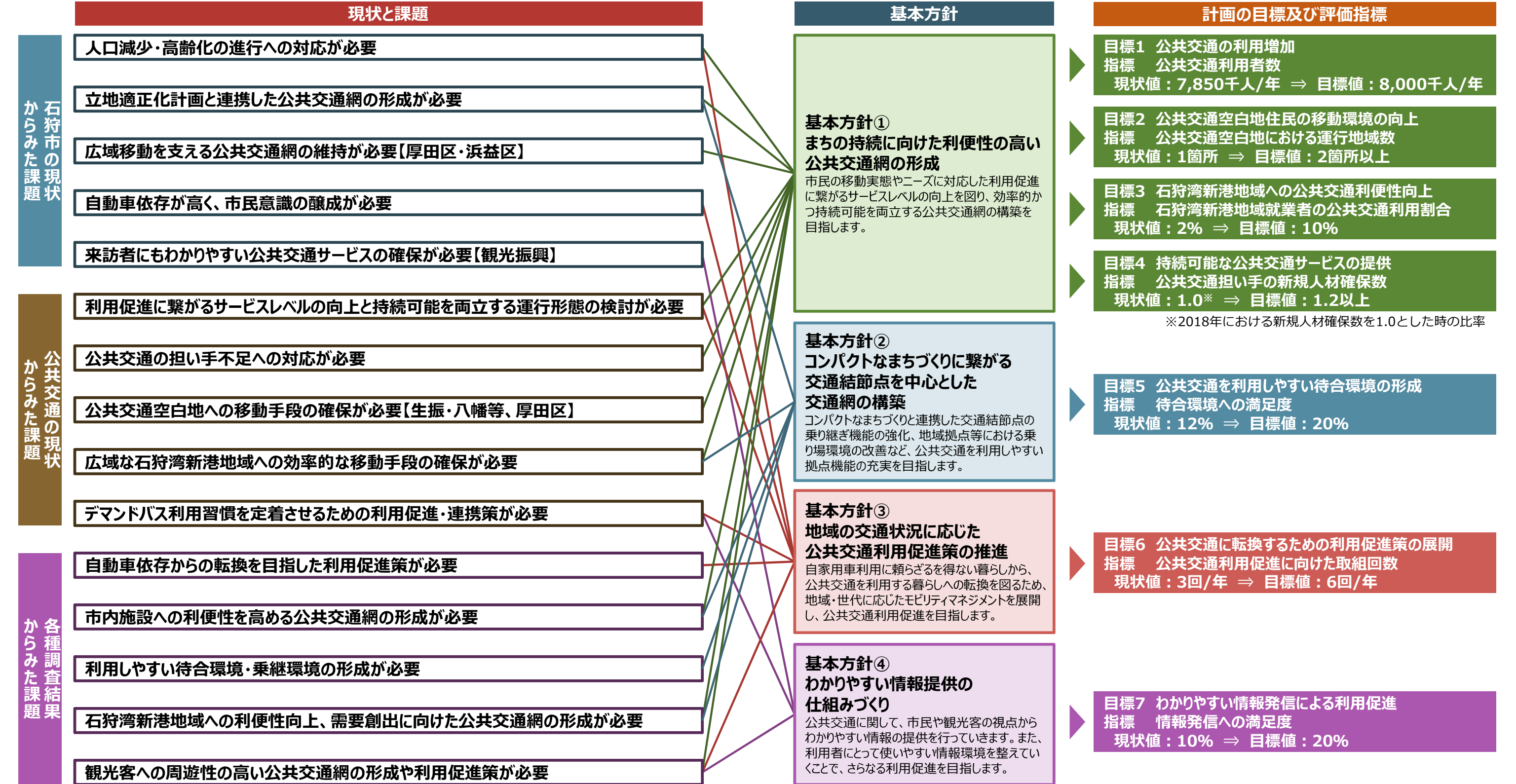
- ✓ 公共交通空白地への持続可能な移動手段の確保が必要
- ✓ 乗継の利便性向上でサービスレベルの向上を図ることが必要
- ✓ 住民に加えて来訪者への利用も含めた利用促進に向けた検討が必要

八幡・緑ヶ原・生振 北生振・美登位

- ✓ 公共交通空白地への持続可能な移動手段の確保が必要



4. 地域公共交通網形成計画の基本方針及び目標



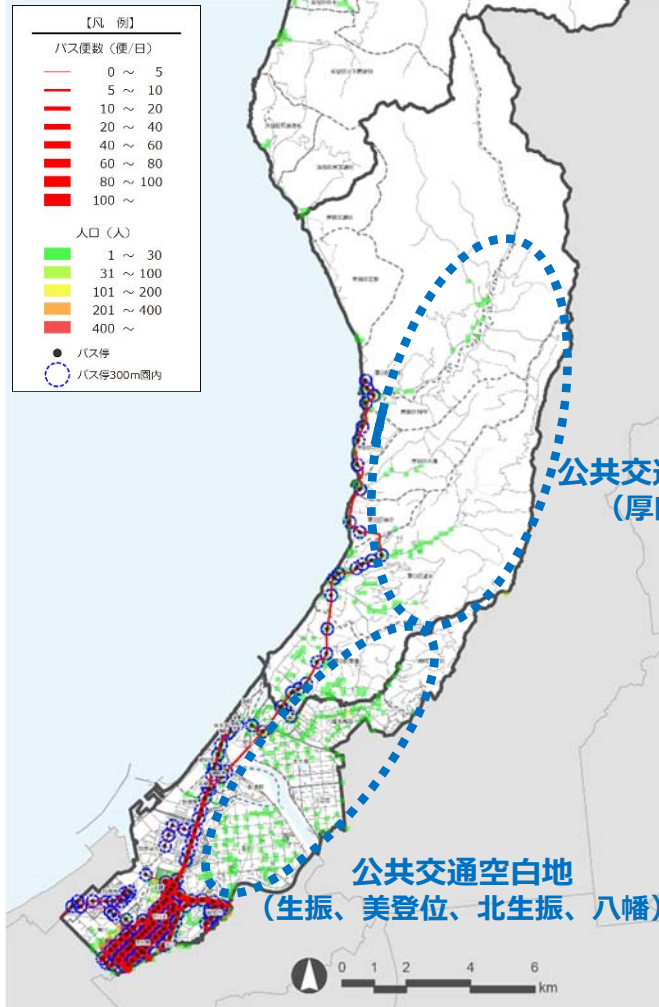
5. 今後の施策

(1) 目標を達成するために行う施策

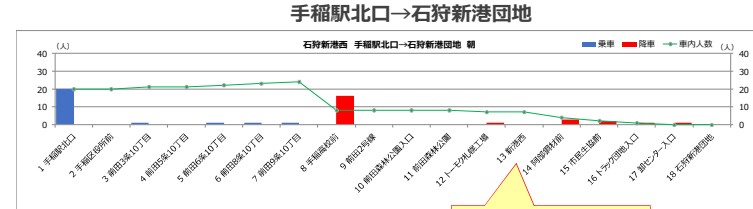
基本方針① まちの持続に向けた利便性の高い公共交通網の形成

今後の施策	施策概要
施策1 現行サービスレベルの維持・確保・改善	現状の交通網を維持・確保に努めるとともに、利用者ニーズに応じた路線網の改善を検討する また、高齢化や障がい者の社会進出に対応するため、公共交通のバリアフリー化を推進する
施策2 公共交通空白地の解消	公共交通空白地域における日常的な移動環境（デマンドバス、乗合タクシー、公共交通空白地有償運送、スクールバス活用等）を確保する
施策3 石狩湾新港地域への効率的な交通網の確保	新たな交通形態も含めた効率的かつ利便性の高い交通網を確保する
施策4 地区内を循環する交通形態の検討	市街地を循環する新たな交通形態の導入について検討する
施策5 公共交通担い手確保に向けた取組	関係機関と連携し、担い手確保に向けた施策を推進する

▼公共交通のカバーエリア



▼石狩新港西線のバス利用実態



▼石狩湾新港の公共交通網



▼公共交通利便性が向上した場合の就労ニーズ

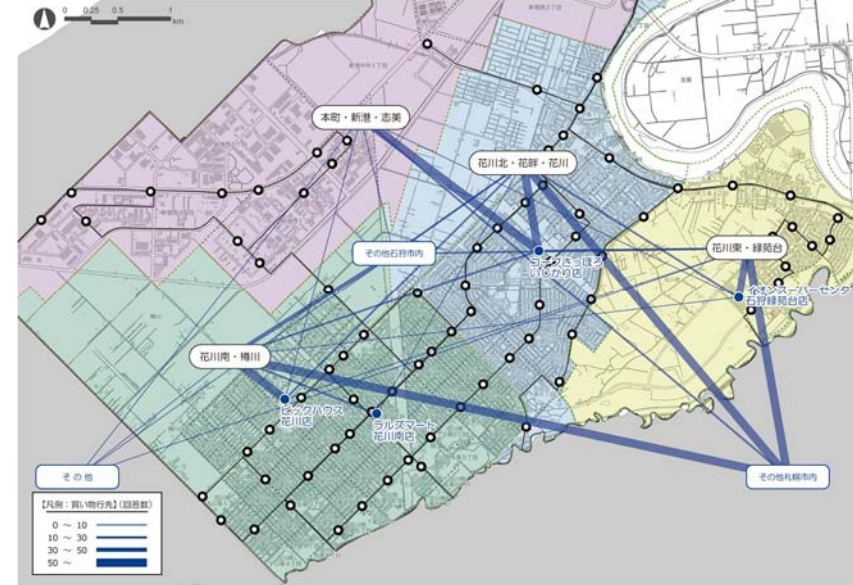
路線	0%	10%	20%	30%	40%	50%	60%	70%	80%	90%	100%
花川北・花群・花川	2.8%	34.3%	12.0%	23.1%	23.1%	4.6%					
花川南・榊川	9.1%	30.5%	16.5%	22.6%	20.1%	1.2%					
花川東・緑苑台	5.0%	31.9%	17.7%	19.9%	24.1%	1.4%					
本町・新港・志美	9.7%	35.5%	19.4%	6.5%	29.0%						
八幡・緑ヶ原・生振・北生振・美登位	8.1%	27.0%	16.2%	23.0%	24.3%	1.4%					
厚田区	3.2%	19.4%	19.4%	29.0%	25.8%	3.2%					
その他	6.7%	20.0%	36.7%	33.3%	3.3%						

約4割の人が公共交通の利便性が向上すれば働いてみたいと回答
資料：石狩市市民アンケート（2018年8月実施）

▼今後のバス利用に関する重要な項目

項目	0%	10%	20%	30%	40%	50%	60%	70%	80%	90%	100%
バスの到着時間や運賃等のバス運行に関する情報発信を充実させること	25.5%	29.2%	27.9%	7.3%	2.5%	6.6%					
バス停留所に屋根やベンチを設置すること	30.3%	31.6%	21.1%	8.4%	5.2%						
乗り換えをしないで、目的地まで直通で行けること	52.8%	25.0%	13.5%	0.9%	0.8%						
深夜にも運行するバスを導入すること	21.6%	15.9%	17.4%	21.3%	15.9%	7.9%					
バスを利用することで、石狩市内で買い物する際に割引が得られること	21.7%	23.6%	22.6%	16.4%	8.2%	7.4%					
自分の住む地域に循環するバスを導入すること	34.3%	25.2%	20.5%	8.5%	4.6%	6.9%					
高齢者に対する運賃の助成制度を充実させること	45.3%	23.1%	15.6%	4.8%	6.6%						

▼買い物の流動

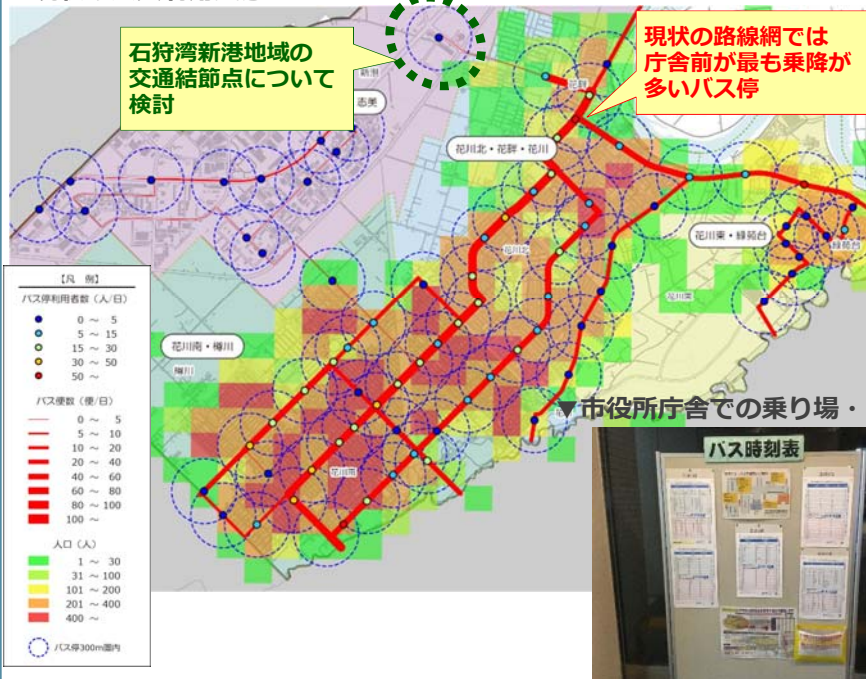


▼担い手確保に向けた取組例

基本方針② コンパクトなまちづくりに繋がる交通結節点を中心とした交通網の構築

今後の施策	施策概要
施策6 乗換拠点（交通結節点）の検討	乗換拠点（交通結節点）となる位置について検討する
施策7 乗換拠点への乗入や待合環境の改善	交通結節点における乗り継ぎ機能の強化や乗り場環境を改善する

▼現状のバス利用実態



▼バス乗り場を集約させた事例 (JR旭川駅)



資料：旭川市HP

▼道の駅石狩「あいろーど厚田」でのバス待合スペース



資料
バス便数：北海道中央バス(株)HP、人口：国勢調査（2015年）

基本方針③ 地域の交通状況に応じた公共交通利用促進策の推進

今後の施策	施策概要
施策8 モビリティ・マネジメントの推進	モビリティ・マネジメント（公共交通の維持に向けた市民の意識醸成を図る取組み）を展開し、公共交通への転換を促す
施策9 デマンドバス運行方法等の改善	運行方法の改善やわかりやすい情報提供方策等を実施する

▼モビリティ・マネジメント実施例



【モビリティ・マネジメント】
「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に（=かしこく）利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取り組み

▼浜厚線パンフレット



▼道の駅石狩「あいろーど厚田」でのデマンドバス乗入・路線バスとの接続



基本方針④ わかりやすい情報提供の仕組みづくり

今後の施策	施策概要
施策10 公共交通マップの作成及び普及	公共交通の情報を一元化したガイドを作成し、情報案内の充実を図る
施策11 バスロケーションシステムの導入	バスの走行位置等を知らせるバスロケーションシステムを導入する

▼公共交通マップの事例



資料：あさひかわ公共交通マップ2016

▼バスロケーションシステム事例



▼商業施設へのデジタルサイネージ設置事例



イオンモール旭川駅前



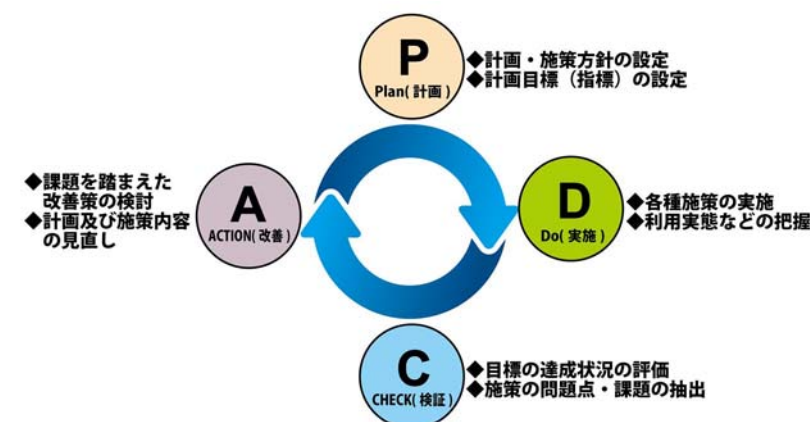
資料：旭川市HP

(2) 施策の想定スケジュール

施策名	2019	2020	2021	2022	2023
基本方針① まちの持続に向けた利便性の高い公共交通網の形成					
施策1 現行サービスレベルの維持・確保・改善	実施※改善については順次実施				
施策2 公共交通空白地の解消	調査・検討			順次実施	
施策3 石狩湾新港地域への効率的な交通網の確保	調査・検討			順次実施	
施策4 地区内を循環する交通形態の検討	調査・検討			順次実施	
施策5 公共交通担い手確保に向けた取組	実施				
基本方針② コンパクトなまちづくりに繋がる交通結節点を中心とした交通網の構築					
施策6 乗換拠点（交通結節点）の検討	調査・検討			順次実施	
施策7 乗換拠点への乗入や待合環境の改善	調査・検討			順次実施	
基本方針③ 地域の交通状況に応じた公共交通利用促進策の推進					
施策8 モビリティ・マネジメントの推進	実施				
施策9 デマンドバス運行方法等の改善	実施				
基本方針④ わかりやすい情報提供の仕組みづくり					
施策10 公共交通マップの作成及び普及	調査・検討			順次実施	
施策11 バスロケーションシステムの導入	調査・検討			順次実施	

6.計画の進行管理

- 本計画で策定した基本方針及び個々の施策の進行管理については、PDCAサイクルに基づく達成状況の評価を行っていく。
- 実施した施策の評価は、「石狩市地域公共交通活性化協議会」が主体となって実施し、施策に関わる全ての関係者（市民、交通事業者、行政等）が評価結果について共有しながら適宜見直しを行っていく。



お問い合わせ先

石狩市企画経済部企画課交通担当
 TEL 0133-72-3193 FAX 0133-74-5581