

シン・石狩市地域公共交通計画 (イシカリモビリティ 2030)



《目 次》

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
1.6 地域住民との意見交換	8
2. 地域公共交通における課題	14
2.1 石狩市の現状からみた課題	14
2.2 公共交通等の現状からみた課題	20
2.3 社会情勢の変化を踏まえた新たな課題	24
2.4 課題の総括	25
3. 計画の基本方針及び目標	27
3.1 計画の基本方針及び目標	27
3.2 地域公共交通の将来像	31
4. 目標を達成するための施策	34
4.1 目標を達成するための施策体系	34
4.2 施策内容及びスケジュール	35
4.3 施策実施に必要な資金の確保に向けた方策	43
5. 計画の評価方法と進捗管理	48
5.1 評価指標の設定と評価方法	48
5.2 計画の進捗管理	50
6. 参考資料	51
6.1 検討経緯	51
6.2 検討体制	52

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『シン・石狩市地域公共交通計画（イシカリモビリティ 2030）（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。

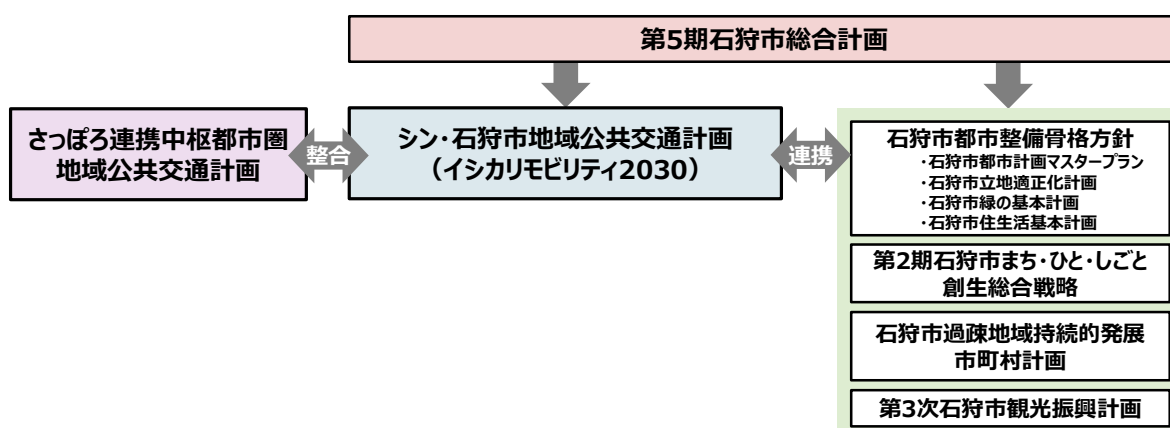


図 1-1 計画の位置付け

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。

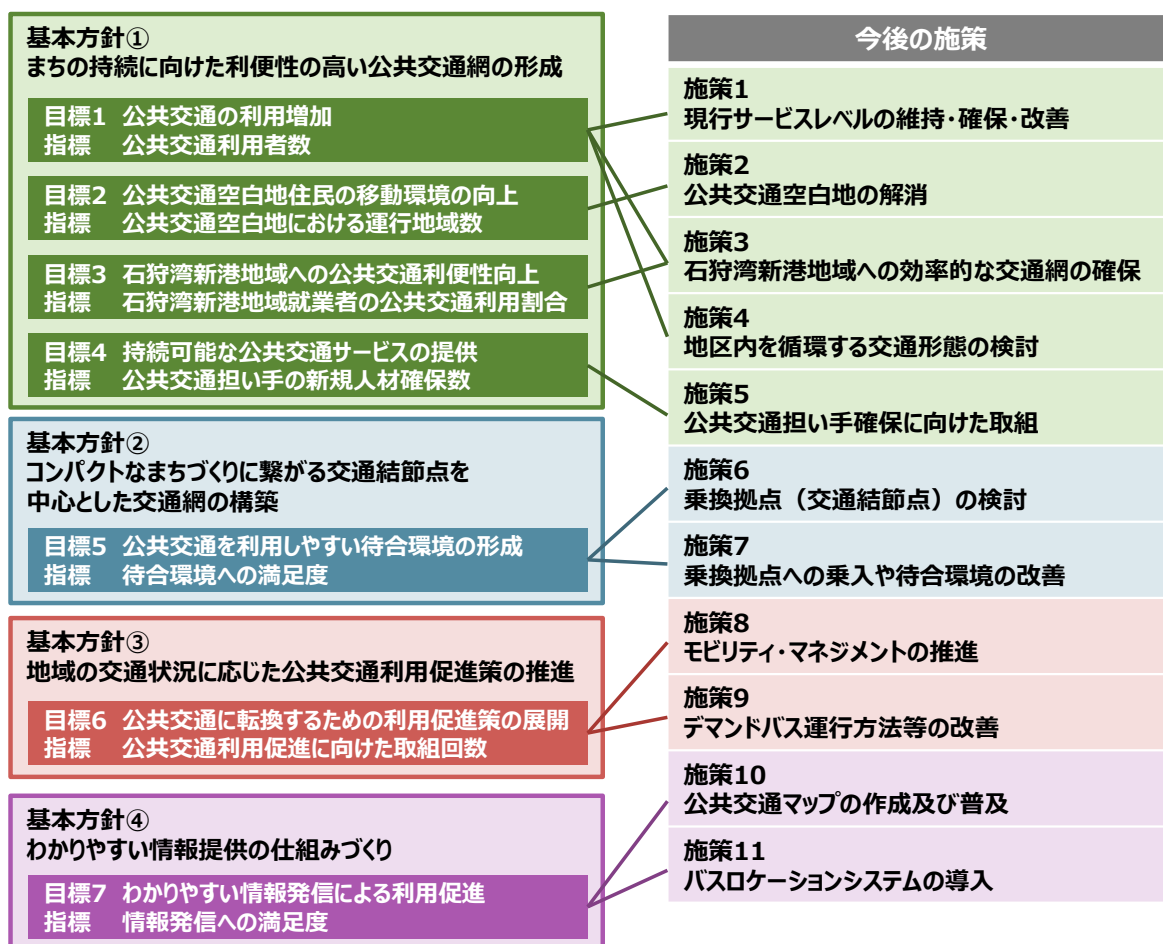


図 1-2 前計画の概要

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 石狩市企画課交通担当 72-3193

『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。バスの集合性とタクシーの柔軟性を兼ね備えた、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よって微小・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。

オンデマンド相乗り交通
バス・タクシーを結ぶ新しいモビリティ

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送迎する**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
①アプリで簡単に予約できる
②専用アプリでリアルタイムに予約できる
③乗車ルートがAIで最適化される
④リアルタイムでバスの運行を把握できる

乗車までの流れ
①アプリで予約
②乗車ポイントまで迎え
③相乗りで移動

10/3(月)スタート! 通勤 オンデマンド

通勤に便利な2つのルートを運行!

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

石狩湾新港地域

運行エリア 麻生ルートと手稲ルートがあります

11/1(火)スタート! 市内 オンデマンド

買い物や通院など、お出かけが便利に!

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

生 振

運行エリア 出発・到着場所のどちらかは、必ず生振または緑苑台です(花川・樽川は運行しません)

予約方法
専用アプリからご予約ください

専用アプリは、こちらからダウンロードください

市内オンデマンドのみ電話予約も可
いつも カスタマーセンター
☎ 0120-994-948

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、いっもで行こう！

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「いっも」。

サービスは、生振・緑苑台・花川・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、いつで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
カンタン！

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。

雨や雪の日も
大変だから
助かる。

家族に送って
もらわなくても
帰れる。

通勤の
待ち時間が
少なくなった！

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・石狩湾新港地域内での移動にはご利用いただけません)

石狩湾新港地域 **生振**
緑苑台 **花川・石狩湾新港地域**

**ラクラク通勤するなら！
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

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

石狩湾新港地域

御座るルートと
手配ルートが
あります。

**「いっも」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

お問い合わせ：石狩市 企画課交通担当 ☎0133-72-3193 (石狩市 いっも 課外)

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「あいりーど厚田」まで運行しておりますが、内陸部はバス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)が運行する路線バスが廃止となり、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、郵送により提出願います。
※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

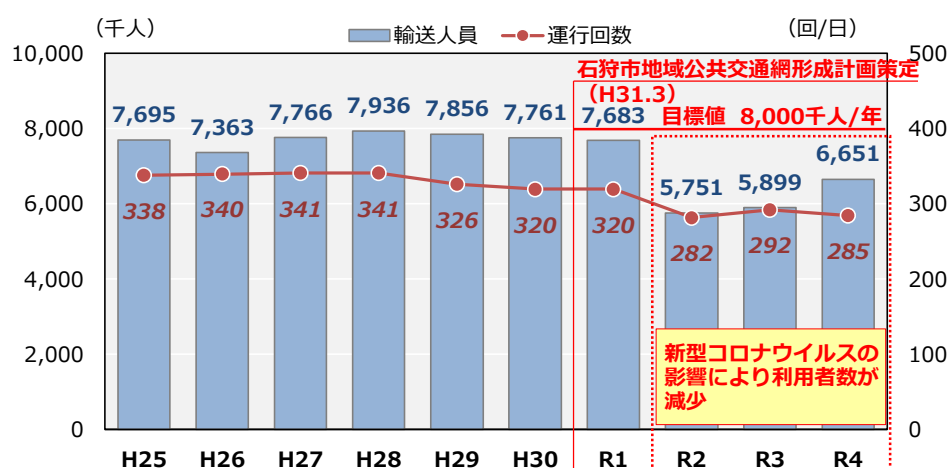
石狩市企画経済部企画課交通担当
TEL . 0133-72-3193
FAX . 0133-74-0081
E-mail : ki-kotau@city.ishikari.hokkaido.jp
〒061-3292 石狩市花川北 6 条 1 丁目 30 番地 2

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、生振地区におけるバス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バス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、その他のバス交通空白地域では、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

1.6 地域住民との意見交換

(1) 開催概要

1) 調査目的

旧石狩地区、厚田地区、浜益地区の3地区において、地域住民の公共交通の利用ニーズや利便性向上に向けた方策、デマンドバスに対する抵抗感、利用意向等の地域特性に応じたニーズ・課題等を把握することを目的として意見交換会を実施しました。

2) 開催日時

地区	日時	場所	参加人数
浜益地区	令和5年10月20日(金) 17時00分～18時30分	浜益コミュニティセンターきらり	8名
厚田地区	令和5年12月7日(木) 18時00分～19時50分	厚田総合センター	11名
旧石狩地区	令和5年12月6日(水) 18時00分～20時00分	花川北コミュニティセンター	20名

3) 開催状況

【浜益地区（令和5年10月20日）】



【厚田地区（令和5年12月7日）】



【旧石狩地区（令和5年12月6日）】



(2) 開催結果

1) 浜益地区

■現状の公共交通への意見

- 浜厚線の曜日によるエリア分けについては、現状は実質機能しておらず、他の予約がない時に乗車希望があれば乗れる状態になっているので、公式に曜日のエリア分けは無くして良いのではないかと。
- 浜益区住民にとって、通院は滝川に行くのが通例。月・水・金は人工透析のため滝浜線の利用があるが、火・木は利用者がいない日も多い状況である。
- スクールバスが空車で走っているのを住民はよく見ているはずである。利用状況のデータを分析していけば効率的な運行が出来て市の経費も削減出来るのではないかと。運転手の労働時間の制約も近年厳しくなっているので、減らしても良いと思う。
- 夏期であれば、デマンドの運行が無い曜日は歩いて浜益支所周辺まで行っているが、冬期は行くことが困難になる。
- 土日祝祭日・年末年始に移動が出来なくなるのは困る。
- 浜益から厚田に移動した利用者の厚田から浜益に帰る移動の希望は必ず叶えなければいけないのではないかと。
- 厚田に行く用事があってデマンドを申し込んだが、行きは9時着で帰りは13時台と言われた。間の時間が長すぎて利用しづらい状況である。
- 滝浜線が移動したい時間に合わないため、知り合いに送迎してもらっているなどの話も聞いたことがある。利用者を増やすためには利用したくても出来ない人のニーズを聞くべきである。
- 運転手不足という説明があったが、石狩湾新港の路線廃止が運転不足に起因しているという話を聞くと、厚田～札幌間の路線についてもいずれ維持出来なくなるのではないかと危機感を感じている。
- 路線ごとに運行の優先順位や予約方法などに不明確なルールが多くあるため、今一度運行ルールを明確化し、パンフレット作成と周知を検討して欲しい。
- 滝浜線について、行きは市立病院などで降りることが出来るが、帰りはターミナルからしか乗車出来ず、ターミナルまでのタクシー代がかかってしまい、負担が大きい。
- パンフレットが何回も変わり、ルールが曖昧になっていると感じており、不変なルール、パンフレット作成と周知を検討してもらいたい。
- 浜益に海水浴にきたい観光客がいても、厚田まで中央バスで来て厚田から浜益に帰るデマンドに予約するしかないのが現状であり、観光客にとって利用出来る移動手段となっていない。
- 浜益区内で動くから厚田には行けないなどルールが不明確な点が多い。オペレーターによって対応が変わる気もしている。今一度運行ルールを明確化して欲しい。
- 滝浜線は空きがあれば当日も予約可能であり、浜厚線も同様にすべきである。
- 以前、滝浜線は、帰りは病院やデパートから乗れたと記憶しているが、今は出来ないようであり、以前の様なルールに戻してはどうか。

■公共交通のあり方に対する意見

- 現在浜益区にある２つのデマンドバス（浜厚線・滝浜線）を１つの事業者に運行してもらい、滝川行きの利用者がいなければ厚田行きの運行に回すなど効率的に運行できるのではないかと。今後、人口減少が更に進み、益々このような利用減少の状況が進んでいくと思う。
- 運転手不足に対する対策については、民間事業者に任せるだけでなく、市の公共交通を守るためにも市役所としても施策を検討して、次期計画に盛り込んで頂きたい。
- 財源の問題について、市街地で行っている実証運行に予算を配分出来ているのであれば、浜益や厚田などの公共交通が低密な地域についても予算配分して頂けるよう計画に盛り込んで頂きたい。

2) 厚田地区

■現状の公共交通への意見

- NPO 法人あつたライフサポートの会による運行が、路線バスが通っている国道を通って市街地へ行けないので、厚田区民は直接商店や飲食店など行けるところが何もない。通院についても治療となると花川や札幌方面へ行くしかなく、公共交通として機能するのは路線バスしかない。
- 免許を返納した高齢者は郵便局や銀行、病院に行くのも路線バスを利用するしかなく、頼みの綱は路線バスしかない。以前、路線バスに乗った際にあまり年齢の高い人は乗車しておらず、乗客が自分一人だけということもあり、いずれ採算が取れないため廃止になるのではないかと不安を感じている。
- 冬期の吹雪時にバスを利用して、バスを降りてから吹雪で道路も見えなく、歩いて家に帰ることが出来ないほどの危険な思いをした。その時はバス停の小屋で吹雪が落ち着くのを待ったが、その小屋が無くなってしまい、冬期にバスを利用するのが難しくなった。
- 厚田の国道には歩道が無く危険なため、バスを利用して降りた後歩く際は懐中電灯を携帯して歩いている。
- 虹が原までは中央バスの２１時頃まで出ているが、道の駅までは来ていない。虹が原から聚富まで車では５分くらいで行けるが、歩くとなると３０分以上かかる。バスが１時間１本しかないので使いにくい。
- 毎年４月になると、路線バスに乗って、高校生がバスに乗車しているのを見ると、まだ路線バスの運行が続くのだらうと思いうれしい反面、いつまで若い人達がここに居てくれるかと思っている。
- 石狩病院に向かうためには乗り換えなければならず、帰るためには２回バスに乗らなければならないが、２回目に乗り換える厚田行きのバスの便が１日に４本しかないので、上手く繋がらない。
- 厚田地区からバスに乗って行くとすれば、１本で行ける札幌に出かけることがほとんどであり、わざわざ旧石狩地区に行く人は少ない。現在、厚田から札幌に向かってバスに乗って行くと、路線変更により色々寄って走るのでストレートに札幌ターミナルに行けない。なので、札幌に入ったら降りる場所が主要２箇所程度のみ下車可能なバスが欲しい。

- 市から福祉利用割引券が出ているが、金額が小さすぎて厚田の住民からすると、割引券をもらうために市街地まで出ただけでほとんど無くなってしまう。
- 沿岸バスは便利だと思い乗りたいくても、厚田地区には停留所が少なく、乗るには長距離歩かないといけないため利用できない。
- 以前は浜益まで路線バスがあったが、現在浜益に向かうには予約をしてデマンドバスに乗らなければならない、乗るのが難しい。

■公共交通のあり方に対する意見

- 過去に地域協議会の中で新交通サービスの企画が立ち上がった際に、住民からのニーズを聞くと、高齢化になり、自動車免許の返納が国や市から要請され、バスを利用するようになったが、特に冬など歩いてバス停に向かうのも大変になってきているので、バス停までではなくドア to ドアの運行を望んでいるという声が多かった。
- 同様に通院に関するニーズを確認した時に、石狩病院まで行きたい人が多いのかと思いきや、北大病院や厚生病院と沢山出てきて、送迎を行ってバス路線の問題をクリアしても、札幌までとなるとサービスする側も大変になる。
- 厚田地区は沢になっており、家が点在していて路線バスが走っている国道から数百メートルも離れているところに住んでいる人がいる。高齢者にとって路線バスを利用するのは難しく、また厚田の国道沿いは歩道がなくて危険なので、家まで迎えに来くるバスが必要だと思う。
- 家まで迎えに来るバスは便利で大事だと思う一方で、市外から来る人のためにも路線バスは必要である。
- 新聞でロープウェーの記事を読んで驚いたが、ロープウェーに多額の費用をかけるのであれば、厚田や浜益の便利な交通のために予算を割いて欲しい。
- 住民の人たちがどういうことで困っているかがわからないと思うので、今回のような懇談会で、住民の困ったところなど意見を市役所の方で取りまとめ、こういう事例があるという提案の方法が良いのではないかなと思う。

3) 石狩地区

■現状の公共交通への意見

- 昔に比べて市内のバス路線網は充実して便利になっていると感じている。
- 普段は車を運転しないため、中央バスの栄町行きのバスを日常的によく利用している。便数も一定程度あるため不便なく目的地に移動出来ており、オンデマンド交通の必要性までは現状感じていない。
- 路線バスだと買い物の大きな荷物を持って乗ることに抵抗を感じる人が多い。
- 花川はバスの本数が多いが、本町地区などではバスの本数が1時間に1便程度しかない地区があり、地域毎で不公平感がある。
- 浜益へ行くバスがなくなってしまい、浜益にバスで行くことが出来なくなってしまって不便である。道の駅からデマンドバスがあることを今回初めて知ったので、周知方法を考えて欲しい。また、マクンベツ湿原にバスで行こうとすると、最寄りのバス停から歩くのに歩道が無く危険に感じている。
- 生振の子どもは高校に直接通学することが出来ないで、「いつも」の市内オンデマンドで麻生や手稲などに直接向かうことが出来ると良いと思う。
- 八幡地区から札幌の大通方面に通学するには、路線バスの便数が少なく不便に感じしており、冬タイヤの本数が土曜だと1日5本とかなり少なく、間が2時間空いており、かなり待たされて不便である。
- 八幡地区の子育て世帯にはバスの本数や時間帯が使いにくいいため、住みづらく通勤通学が出来ないので、出て行ってしまう人が多いのではないかと。
- 緑苑台地域は札幌に近いのに関わらず、麻生に向かうバスしかなく、朝晩を除けば1時間に1本しかなく不便である。
- 4番第8横線のバス停から先が石狩市内に入るので運賃が200円くらい上がる。なので、石狩南高校の学生が節約の為に歩いてこのバス停から乗ろうとしているので、いつもバス停に人や自転車が溢れている。冬場は寒く可哀想なので、札幌市内にはなってしまう石狩市からは厳しいだろうが、広告会社などに頼んで待合所を設置してもらうことはできないのか。

■公共交通のあり方に対する意見

- 高齢化が進行してきて、高齢者が歩ける距離にも限度があるため、市として市民が出来るだけ行きたいところへ満遍なく行けるような、地域毎に不公平感を感じない交通網となるよう検討頂きたい。具体には、花川3丁目からは麻生にも手稲にも行くことが出来るが、花川5丁目からは直接手稲に行くことが出来ず、花川3丁目まで歩くのは大変なので、手稲行きの路線を検討して欲しい。
- 石狩湾新港地域の就職の関する状況を聞き、石狩湾新港の問題解決を最優先にしないと大変なことになるということが分かり、当面の繋ぎは「いつも」で優先しないと大変だと思った。
- 石狩湾新港で働く方に対しての通勤の利便は大事だということは理解しているが、石狩市に住む人たちの交通の利便ということも大事にして頂きたい。
- 石狩湾新港に向かう路線を充実させても石狩市内の人口は増えないのではないかと。

- 緑苑台イオンの周辺に団地が完成しそうであるが、今後の策定に影響しないのか。
- 八幡地区から当別町のロイスタウン駅に行ける便があると便利である。
- 緑苑台地区から篠路駅まで行ける路線があると便利である。
- 夏期のお盆時期の土日限定だけでもよいので浜益方面へ向かうバスの復活を検討して欲しい。
- 「いつも」が今後も継続して運行していけるとなった場合、八幡地区や緑ヶ原地区でも同じようなオンデマンド交通を運行してほしい。
- ロープウェーができるとバスの便数が減るのではないかと心配している。
- 今後、バスの運転手不足によりバスの新しい路線や増便などの可能性は薄く、むしろ減便が進む時代になると思うので、「いつも」が充実することを願っている。
- 今後バスが減便となった際には、事前にその地域に当たるところに関しては、話をしてほしい。
- 緑苑台地区に新たに宅地の開発が進んでいるが、バスの利便性など考えていかないといけないのではないか。

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

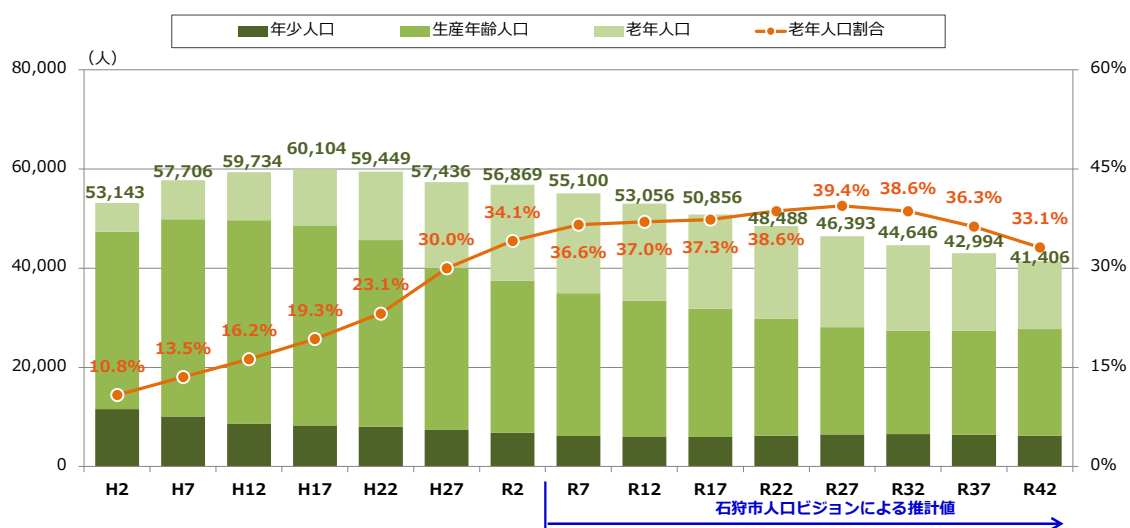
本市の人口動向や都市構造など地域特性を踏まえた課題は以下の通りです。

(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 と广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。

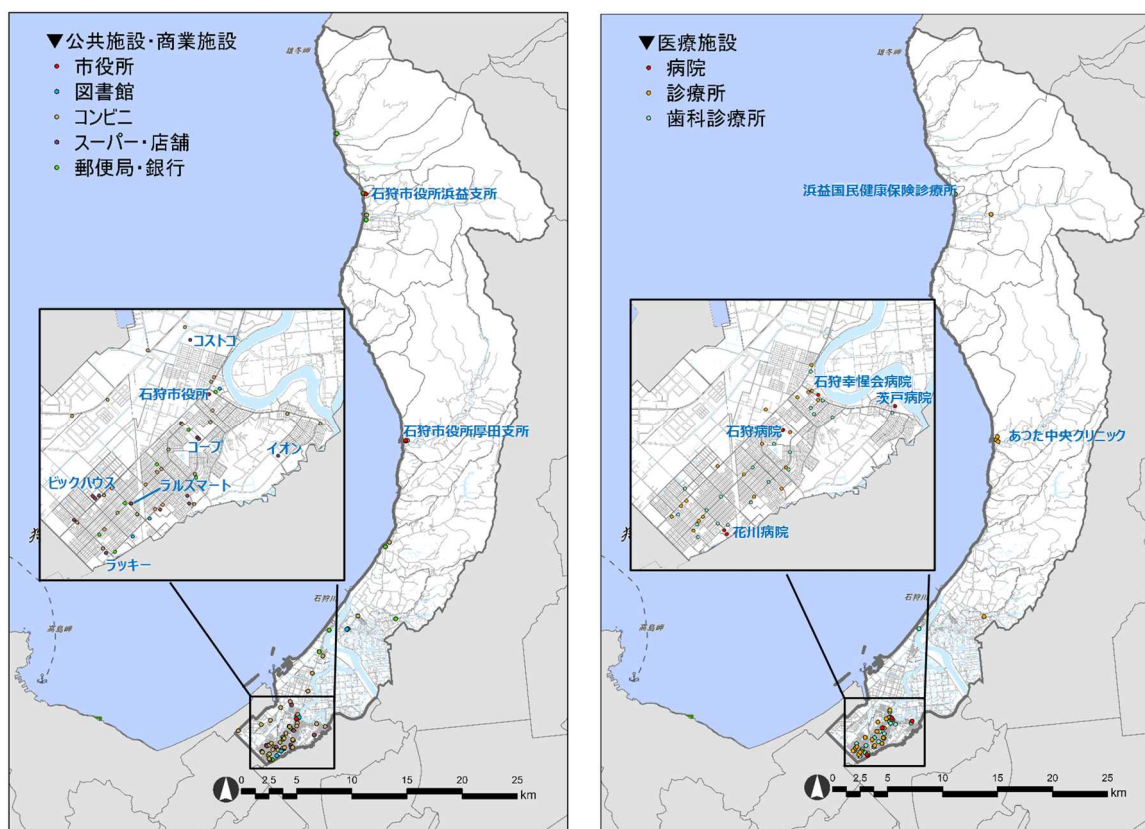


図 2-2 都市機能施設の分布

(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。

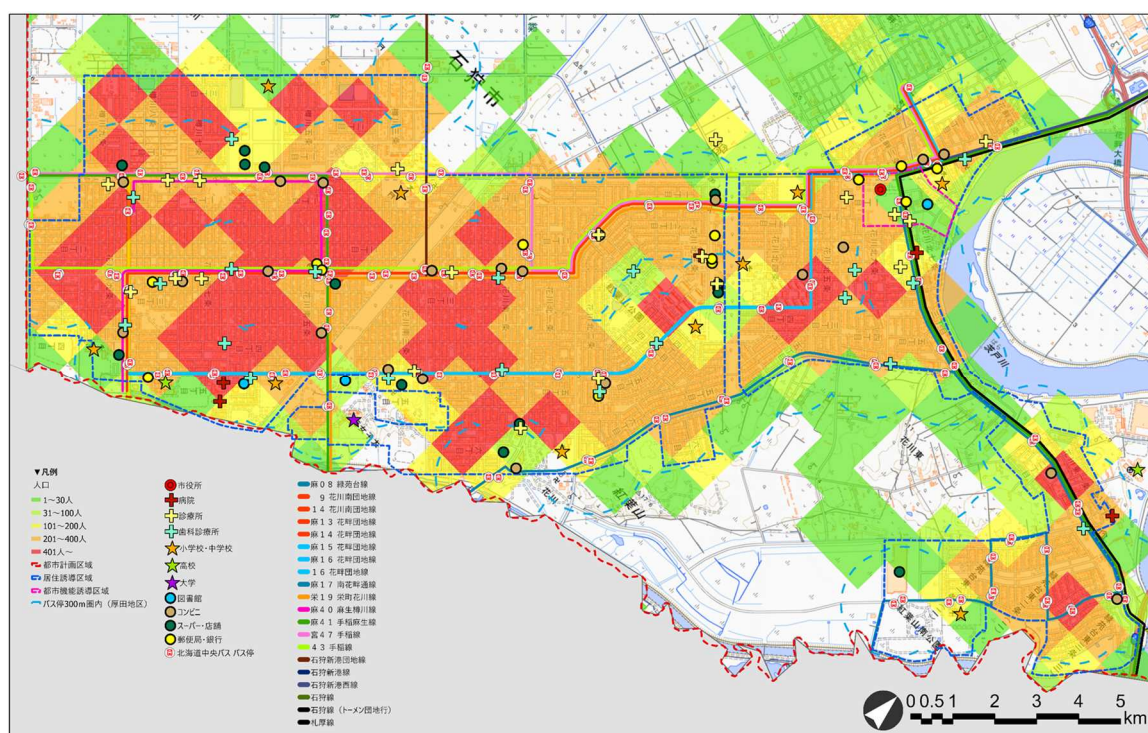


図 2-3 居住誘導区域及び施設の分布状況

(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。

そういった状況もある中、石狩湾新港地域を運行する北海道中央バス(株)の路線バス3路線（石狩新港線、石狩新港団地線、石狩新港西線）が慢性的な乗務員不足等を理由に令和6年度より廃止となることが決定し、路線バスの代替交通としても、上記の新たな交通体系を速やかに確立する必要があります。

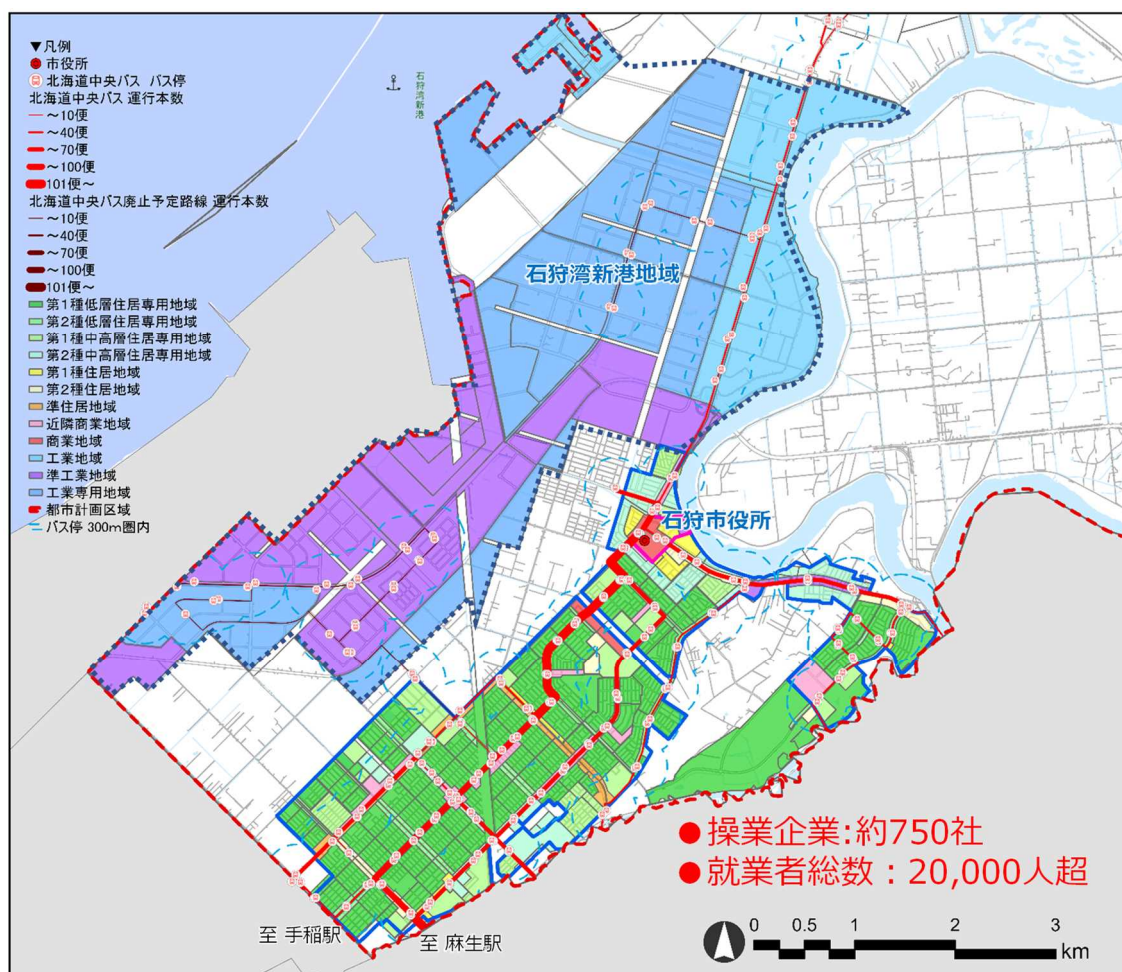
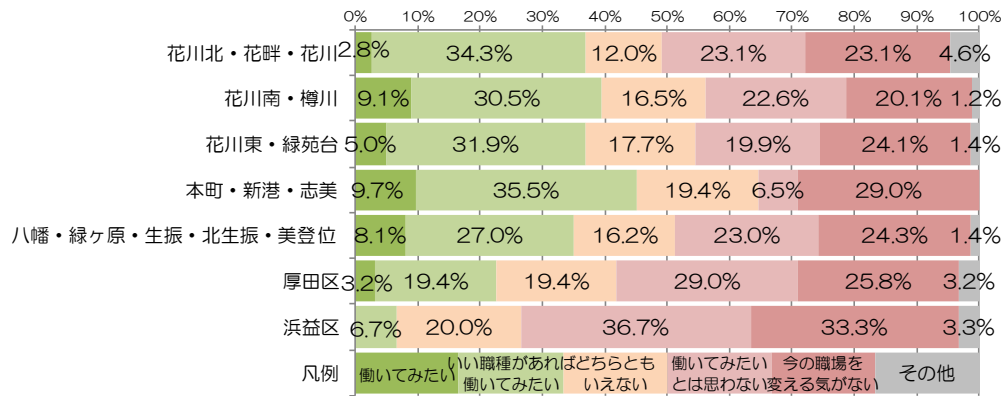
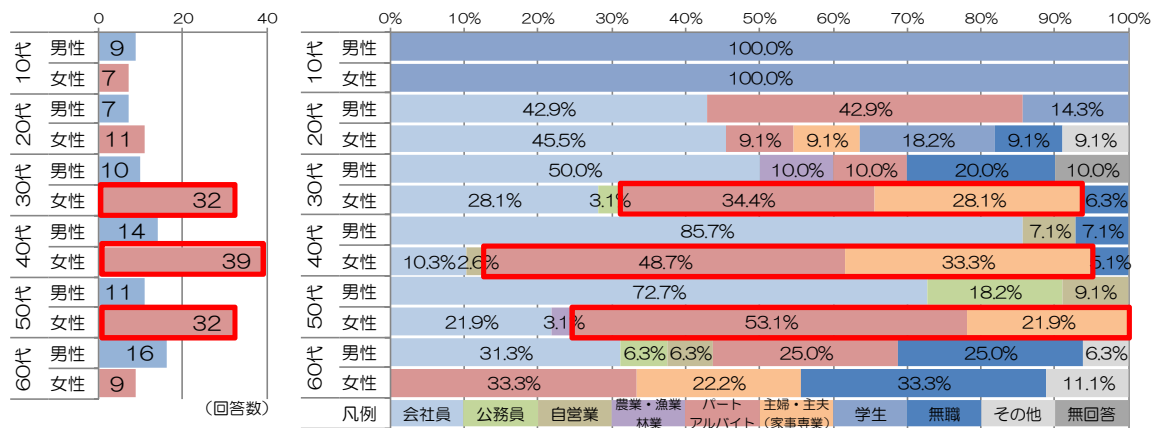


図 2-4 石狩湾新港地域の公共交通網



資料：石狩市民アンケート調査（H30 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



※15 歳～64 歳以下の回答

※既に石狩湾新港で働いている人を除く

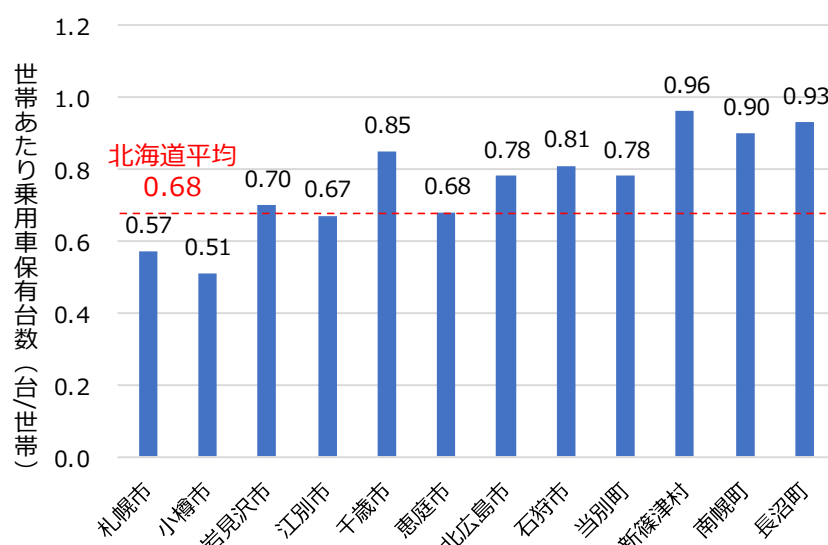
資料：石狩市民アンケート調査（H30 年実施）

図 2-6 「働いてみたい」と回答した人の属性

(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

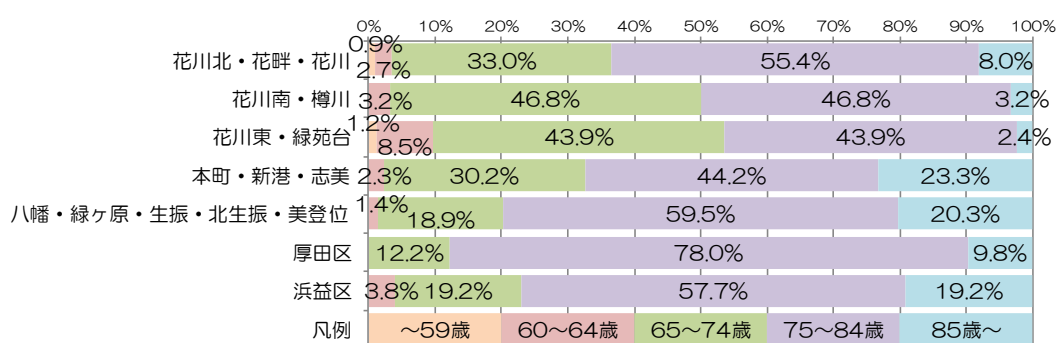
本市の世帯当たりの乗用車保有台数は、さっぽろ連携中枢都市圏の市町村の中でも、やや高い傾向にあります。また、平成 30 年（2018 年）に実施した市民アンケート調査では、75 歳以上になっても自家用車の運転を続けたいと考えている方が、いずれの地区においても約半数以上を占める状況にありました。

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_siryuu_toukei/toukei.html をもとに作成

図 2-7 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（H30 年実施）

図 2-8 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) バス交通の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、旧石狩地区の生振、美登位、北生振、八幡地区にはバス交通の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。

厚田区も同様にバス交通の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自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送）が行なわれています。また、浜益区においても、路線バスは存在しておらず、自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送）でのデマンド交通（浜益厚田間乗合自動車、浜益滝川間乗合自動車）による区域運行やスクールバスへの一般住民混乗が行われています。

本市では、前計画に基づき、バス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。

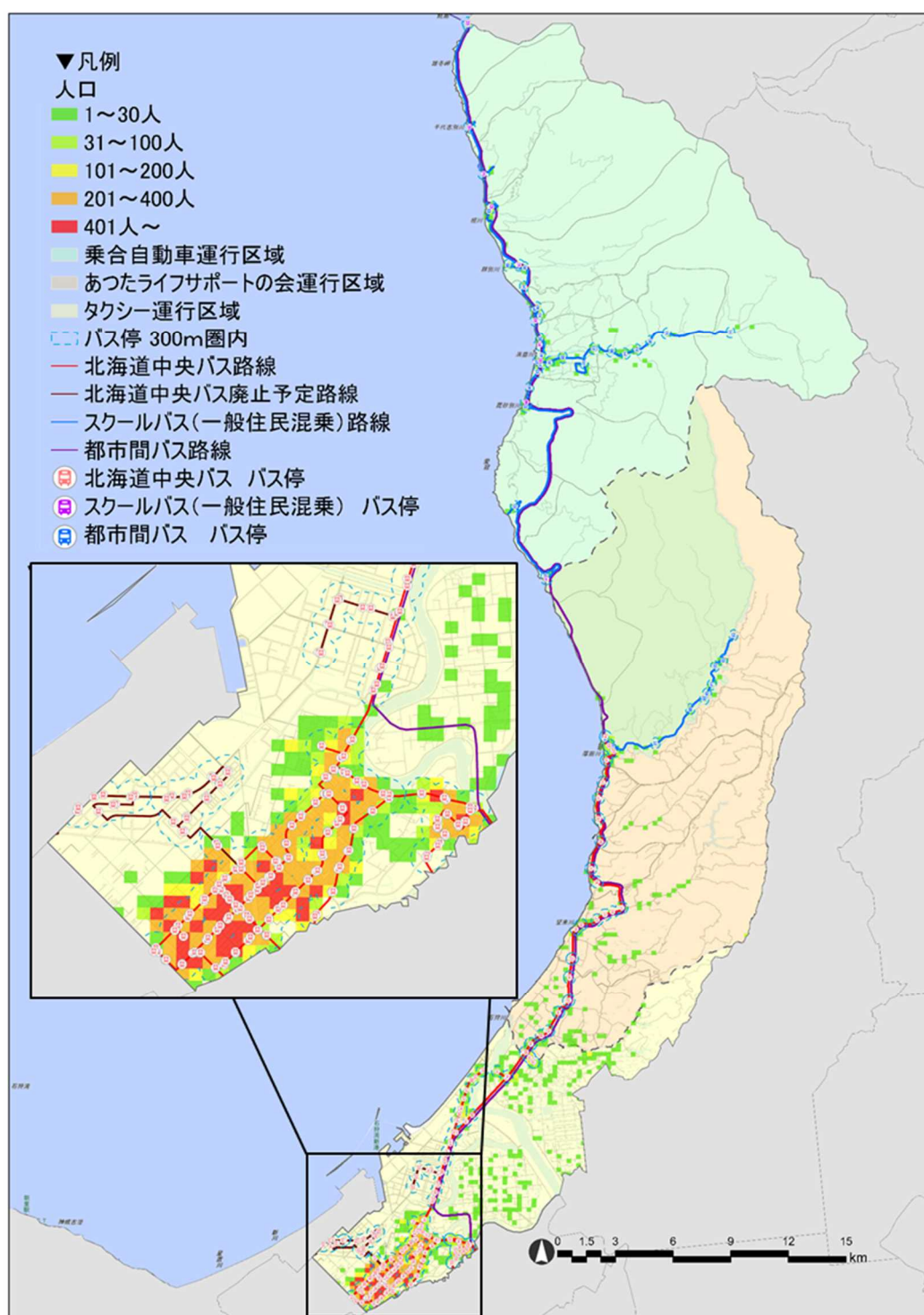
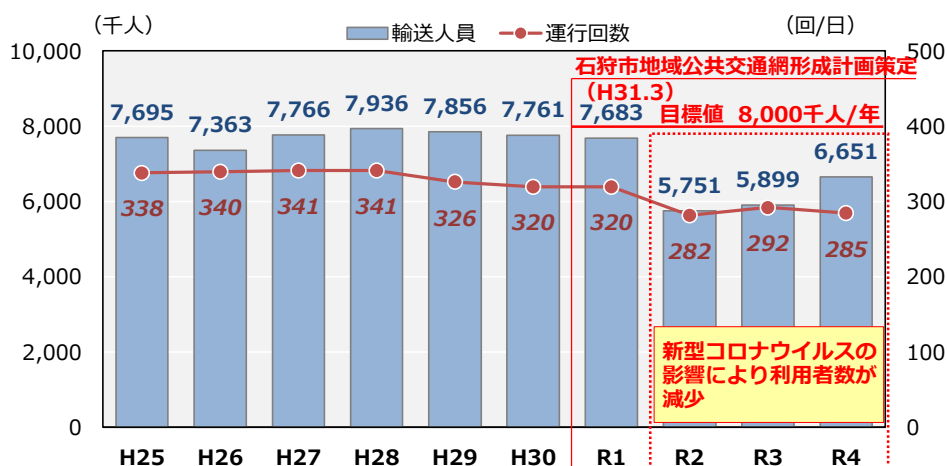


図 2-9 バス交通空白地の分布状況

(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

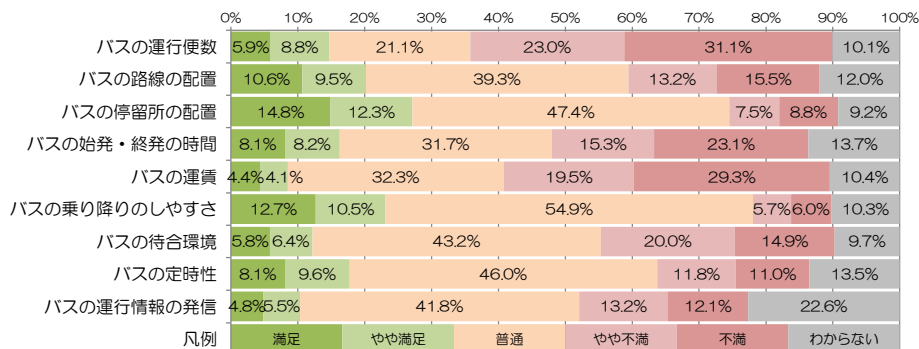
路線バスの利用者数は減少傾向にある中、新型コロナウイルス感染症の感染拡大により、利用者数は減少し、公共交通を取り巻く環境は年々悪化しています。公共交通を持続可能にするためには、公共交通への利用転換を図っていく必要があります。

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。



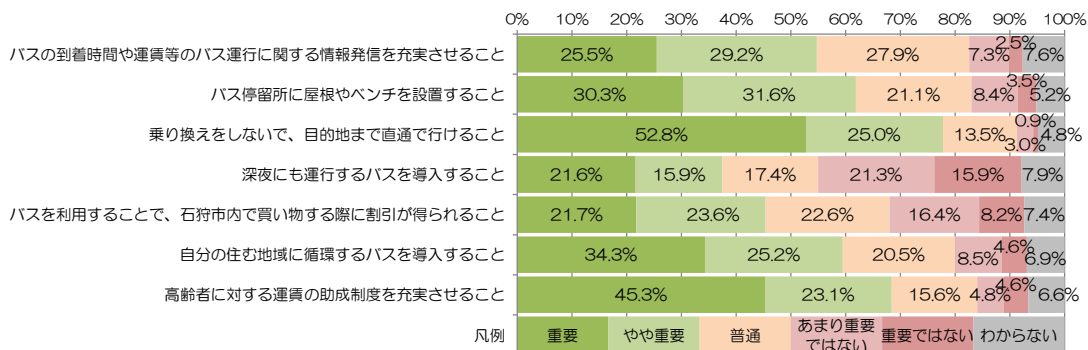
資料：北海道中央バス(株)提供資料

図 2-10 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 (H30 年実施)

図 2-11 公共交通に対する満足度



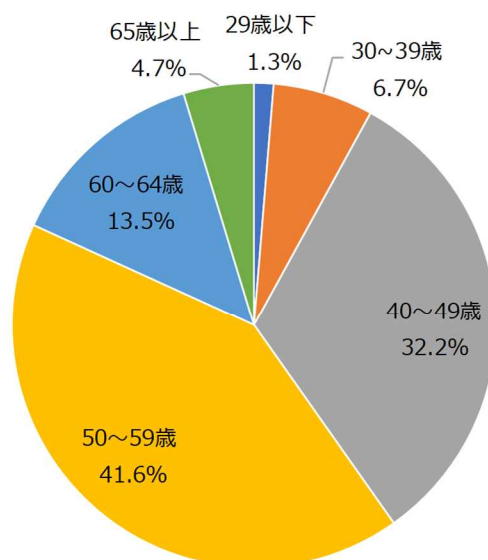
資料：石狩市民アンケート調査 (H30 年実施)

図 2-12 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、担い手確保に向けた取組を推進するとともに、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必要があります。



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

図 2-13 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。自転車が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必要があります。

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 排出量の削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。

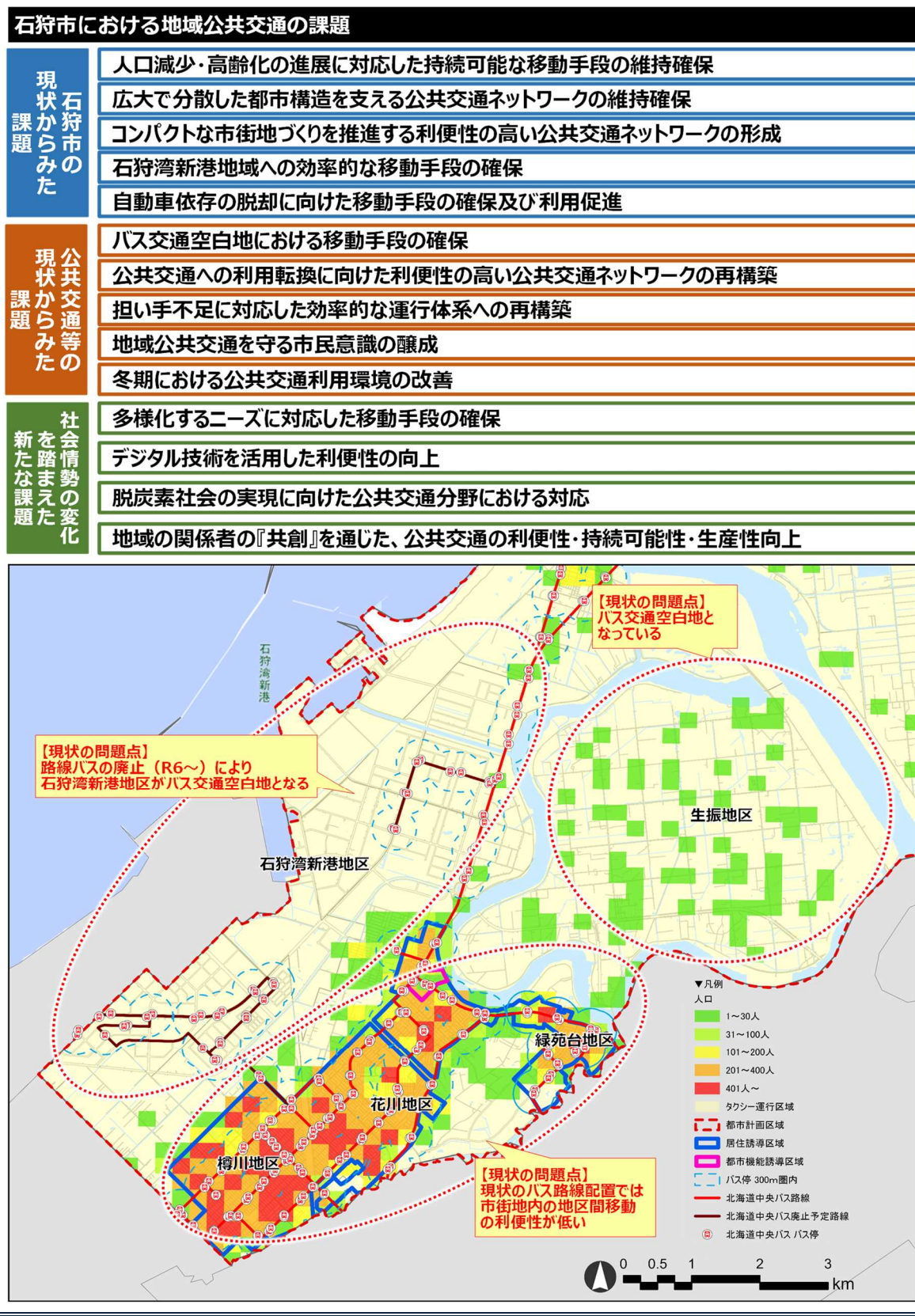
(4) 地域の関係者の『共創』を通じた、公共交通の利便性・持続可能性・生産性向上

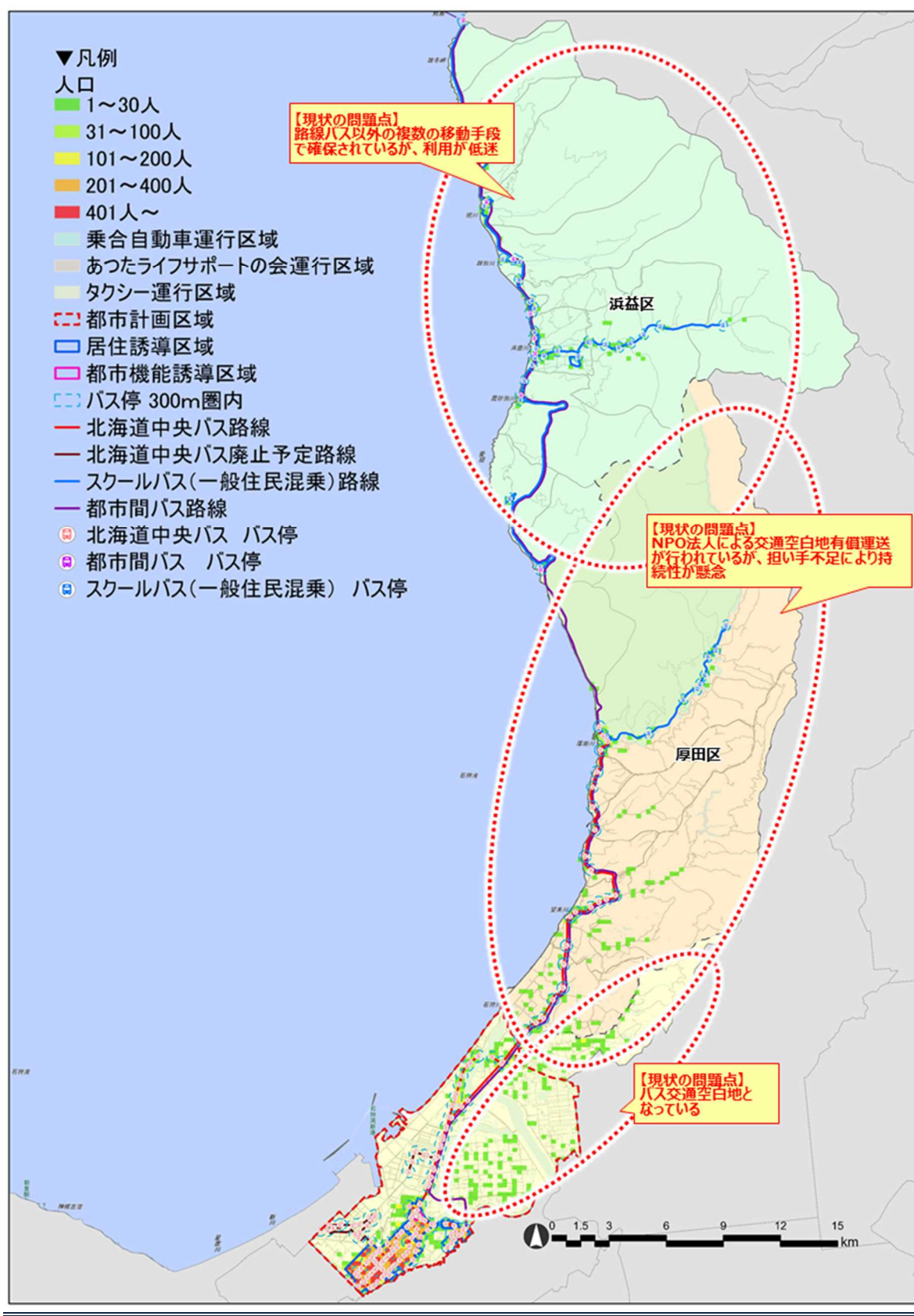
地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の改正が令和 5 年度（2023 年度）行われ、地域の関係者の『共創』を通じ、利便性・持続可能性・生産性が向上するよう、地域公共交通ネットワークを再構築＝『リ・デザイン』することが求められています。

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おり、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。

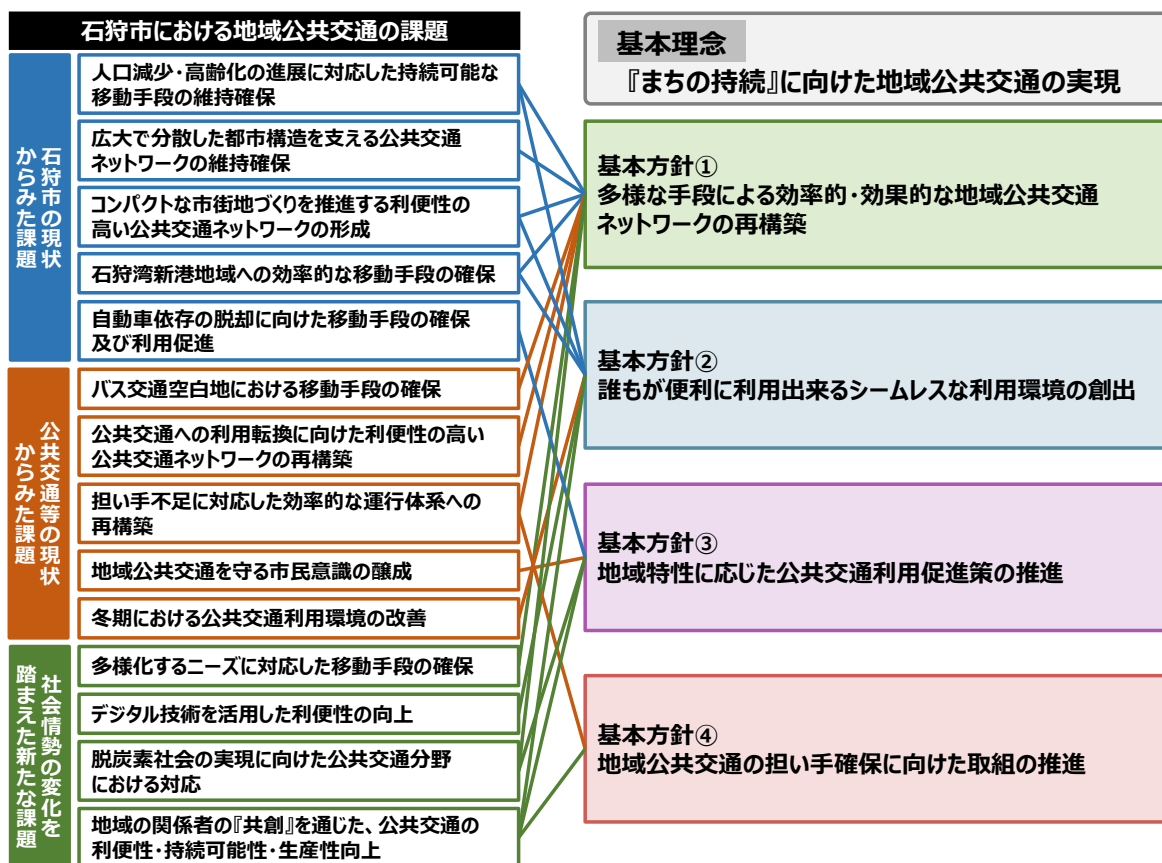




3. 計画の基本方針及び目標

3.1 計画の基本方針及び目標

本市の地域公共交通における課題を基に、本計画の基本理念及び基本方針を以下の通りとします。



基本方針① 多様な手段による効率的・効果的な地域公共交通ネットワークの再構築

地域住民や来訪者の移動ニーズに対応した地域公共交通ネットワークの構築に向けて、交通事業者（路線バス・タクシー）やその他移動手段（デマンドバス・スクールバス等の公共交通空白地有償運送）を組み合わせ、需要規模に応じた効率的で効果的な地域公共交通ネットワークの形成を図ります。

また、本市では、令和5年度（2023年度）より官民連携手法による新たな軌道系交通の導入可能性について調査を行っており、今後も引き続き調査を行っていきます。

目標① 階層的な地域公共交通ネットワークの形成による効率性の向上

本市における地域公共交通サービスを持続可能なものとしていくためには、多様なバス路線及びその他移動手段の役割を明確化し、移動需要の規模に応じた運行体系を構築することで運行の効率化を図る必要があります。

そのため、本市における地域公共交通を以下に示す階層構造で役割を設定し、役割に応じた運行体系の確立に向けた検討を行います。

本市における地域公共交通ネットワークの階層構造と役割	
基幹交通	石狩中心部と札幌中心部を結ぶ骨格となるネットワーク ➤ 石狩市の都市機能誘導区域である市役所周辺から石狩市の人口の大部分を占める花川を経由して札幌都心部（札幌駅）を結ぶ交通。 ➤ 日常的に多い流動を大量輸送可能な交通体系への転換により運行効率化するとともに、北海道新幹線札幌開業後の経済・観光交流拡大に向けた二次交通の充実を図る。 ➤ 既存の路線バス『14 花川南団地線』をベースとした路線を想定しており、将来的には石狩湾新港地域のデータセンター立地が進むREゾーンへの延伸も検討。
幹線交通	石狩市の生活圏と交通結節点間を結ぶ広域ネットワーク ➤ 基幹交通区間以外の地域（緑苑台、樽川、本町、厚田方面等）と札幌市内の交通結節点（札幌駅、麻生駅、栄町駅、手稲駅、宮の沢駅）を結ぶ交通。 ➤ 石狩湾新港地域への通勤の主要ルートである麻生駅・手稲駅と石狩湾新港地域を結ぶ交通。 ➤ 浜益区から唯一の札幌への直通手段である都市間バスや路線バスの北限である厚田区までの交通。 ➤ 通勤・通学、通院、買い物等の多様な日常的な移動を支える交通であり、交通結節点における基幹交通・支線交通とのシームレスな接続など利便性の向上を図り持続可能性を高める。 ➤ 基幹交通の運行効率化によって生まれたリソースを再配分することによって便数等の利便性向上を図る。
支線交通	石狩市内の日常生活や経済活動を支えるネットワーク ➤ 石狩市内の基幹交通や幹線交通と交通結節点において接続し、石狩湾新港地域への通勤や通院・買い物等の目的地へのラストワンマイルの移動を支える交通。 ➤ 郊外部においては、幹線交通から居住地へのラストワンマイルの移動や地域内の移動を支える多様な手段（スクールバス等）による交通。 ➤ 交通結節点における基幹・幹線交通とのシームレスな接続や病院・商業施設等との共創により快適な利用環境を創出して利便性向上を図り持続可能性を高める。

目標② 多様な交通手段の活用による持続可能な移動手段の確保

本市においてはバス交通の空白地が広域に分布しており、タクシーに加えて既に乗合自動車（浜益区）、スクールバス一般混乗（浜益区・厚田区）、NPO 法人による送迎（厚田区）などの自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送）を実施しています。これらの移動手段は地域住民にとって重要な移動手段となっており、サービスの改善による利便性向上を図りながら維持確保に向けた取組を進めます。

また、上記の移動手段が確立されていない地域については、既存の交通資源の活用も含め、移動手段の確保を目指します。

基本方針② 誰もが便利に利用出来るシームレスな利用環境の創出

多様な手段により効率的なネットワークを構築することで、効率性が向上して事業の持続可能性が高まる一方で、利用者側としては乗継が発生し、公共交通による移動に一定の負担が生じてしまいます。

そのため、快適な乗継・待合を実現する交通結節点の創出や待ち時間を最小化する路線間の連携や運行情報の提供など、ハード・ソフト両面でシームレスな利用環境の創出を図ります。

目標③ 円滑に乗換・待合可能な交通結節点の創出

基幹・幹線・支線交通をシームレスに利用出来る環境を形成するため、交通結節機能の強化に向けた検討を行います。現在の本市の地域公共交通において、幹線交通である路線バス札厚線と浜益厚田間乗合自動車が円滑に接続するため、道の駅「あいろーど厚田」が交通結節点として機能しています。また、バス停「石狩庁舎前」は複数の系統が経由し、現状として当該バス停で乗継を行う方が一定数おりますが、石狩・手稲通と花畔・茨戸通にバス停が分散しており、乗換の利便性は低い状況にあります。

地域公共交通を基幹・幹線・支線交通として再構築するに当たり、市街地においても新たに交通結節点の創出を目指すとともに、既存の交通結節点についても待合環境など更なる乗継環境の向上に向けた検討を行います。

交通結節点における快適な乗継・待合環境を創出することで、冬期にも利用しやすい環境整備を目指します。

本市において考えられる交通結節点と求められる役割	
市役所周辺	地域特性 ➤ 石狩市内の路線バスのほとんどが『石狩庁舎前』を経由し、約240便/日が当該バス停を通過。 ➤ 市内バス停の中で最も利用者が多く、現状でも乗換が多く行われている状況（例：厚田→庁舎前→手稲など）であるが、石狩・手稲通と花畔・茨戸通にバス停が分散しており、乗換の利便性は低い。 ➤ 公共施設（市役所、図書館、りんくる）が集積しており、市民が目的地として訪れることが多い地域。 交通結節点として求められる役割 ➤ 基幹交通と幹線交通（緑苑台・厚田方面等）との接続。 ➤ 基幹交通や幹線交通と石狩湾新港地域への支線交通との接続。
花川南	地域特性 ➤ 石狩市の中で最も人口が集中している地域で、バス利用者が多い。 ➤ 札幌方面からの移動を考えた際に、想定される交通結節点の中で石狩湾新港地域へ最も近い。 交通結節点として求められる役割 ➤ 基幹交通や幹線交通（手稲・栄町方面等）と石狩湾新港地域への支線交通との接続。
花川北	地域特性 ➤ 花川南地区に次いで人口が多い地域。 ➤ 商業地域であり、石狩市街地の中で最も都市機能施設（公共・商業・医療等）が集積しており、市民が目的地として訪れることが多い地域。 交通結節点として求められる役割 ➤ 基幹交通や幹線交通（手稲・栄町方面等）と都市機能施設へのラストワンマイルを結ぶ支線交通（グリーンスローモビリティ等）との接続。
厚田	地域特性 ➤ 道の駅「あいろーど厚田」が現在路線バス札厚線と浜益厚田間乗合自動車の交通結節点として機能している。 交通結節点として求められる役割 ➤ 路線バス札厚線と浜益厚田間乗合自動車との接続。

目標④ 利便性の高いダイヤ設定や運行情報発信の充実化

シームレスな乗継を実現するためには、ハード面としての交通結節点整備のほか、円滑に乗り継げるダイヤ設定やわかりやすい乗継情報の発信などソフト面の充実についても検討を行います。

基本方針③ 地域特性に応じた公共交通利用促進策の推進

目標⑤ 公共交通を利用する市民意識の醸成

自家用車利用に頼らざるを得ない暮らしから、公共交通を利用する暮らしへの転換を図るため、地域・世代に応じた意識醸成や利用促進を図る施策を推進し、公共交通の利用増加を目指します。

利用促進によって公共交通の持続性を高めるとともに、車依存からの脱却を図り、環境にやさしいグリーン社会の構築を目指します。

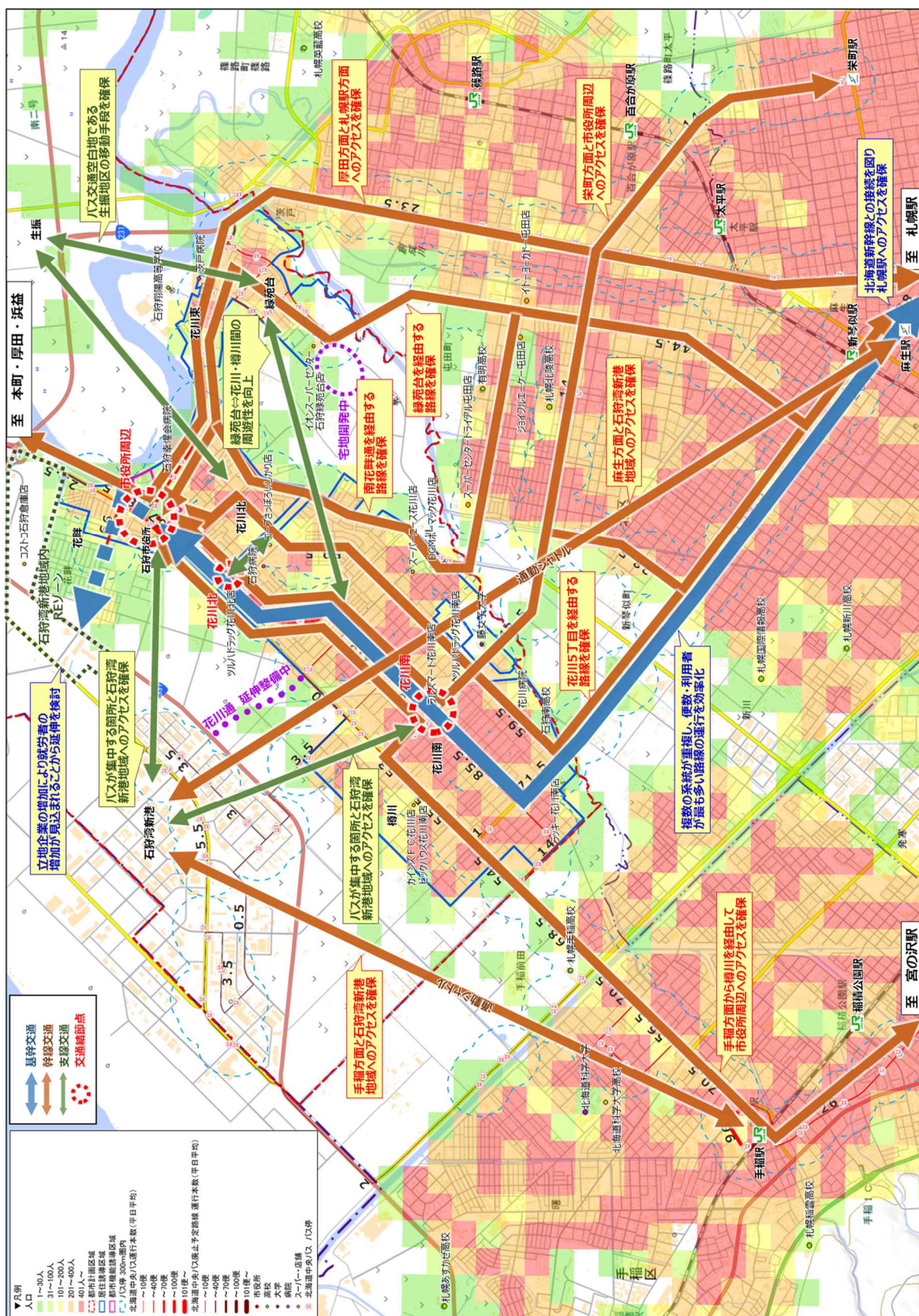
基本方針④ 地域公共交通の担い手確保に向けた取組の推進

目標⑥ 担い手確保による移動手手段の維持確保

路線バスをはじめとして本市のあらゆる移動手手段において、運転手の担い手不足及び高齢化が課題となっており、今後の運行における持続性が懸念されています。行政・交通事業者等が連携して担い手確保に向けた取組みを推進し、移動手手段の維持確保を目指します。

3.2 地域公共交通の将来像

本計画の基本理念、基本方針及び目標の考え方に基づき、本市が目指す地域公共交通の将来像を次頁に示します。





4. 目標を達成するための施策

4.1 目標を達成するための施策体系

本計画で定めた目標を達成するために計画期間内に実施する施策の内容を以下に示します。

表 4-1 基本方針及び目標に基づく施策一覧

今後の施策	基本方針①		基本方針②		基本方針③	基本方針④
	目標①	目標②	目標③	目標④	目標⑤	目標⑥
施策1 地域公共交通サービスの維持確保及び改善	●	●		○		
施策2 基幹交通の確立に向けたバス路線再編及びBHLS導入の検討	●			○		○
施策3 AIオンデマンド交通『いつも』の本格運行	●	●		○		
施策4 バス交通空白地における移動手段の確保	●	●				
施策5 交通結節点の創出に向けた検討			●	○		
施策6 デジタル技術を活用した公共交通に関する情報発信機能の強化				●	●	
施策7 公共交通の利用促進に向けた取組の推進					●	
施策8 公共交通の担い手確保に向けた取組の推進						●

基本理念 『まちの持続』に向けた地域公共交通の実現

基本方針①

多様な手段による効率的・効果的な地域公共交通ネットワークの再構築

目標① 階層的な地域公共交通ネットワークの形成による効率性の向上

目標② 多様な交通手段の活用による持続可能な移動手段の確保

基本方針②

誰もが便利に利用出来るシームレスな利用環境の創出

目標③ 円滑に乗換・待合可能な交通結節点の創出

目標④ 利便性の高いダイヤ設定や運行情報発信の充実化

基本方針③

地域特性に応じた公共交通利用促進策の推進

目標⑤ 公共交通を利用する市民意識の醸成

基本方針④

地域公共交通の担い手確保に向けた取組の推進

目標⑥ 担い手確保による移動手段の維持確保

4.2 施策内容及びスケジュール

実施する各種施策の内容・実施主体・想定スケジュールを以下に示します。

施策 1 地域公共交通サービスの維持確保及び改善

施策概要	● 市民が安心して生活できる持続可能な地域公共交通サービスを提供するため、利用者ニーズを把握しながら利便性向上に努め、国や北海道による補助の活用も想定しながら、現行の路線バス・自家用有償旅客運送の維持・確保を図ります。 ● 交通事業者との協議を進めながら、基幹交通の運行効率化により生まれたリソースを不便な路線に再配分することでサービスの利便性向上を図ります。また、基幹・幹線・支線交通相互の乗換が円滑に行えるダイヤの見直し等を進めます。 ● 本市が事業主体となって運行する自家用有償旅客運送については、幹線交通との円滑な接続などの運行方法の改善について検討し、わかりやすいパンフレット作成などにより誰でも利用しやすい環境整備に努めます。 ● 高齢化社会の進展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します。
	▼浜厚線パンフレット ご利用の流れ（あらかじめお電話の番号を登録しておくとう便利です。） ご利用するには、必ず予約が必要です！ 1. 予約 お電話 予約のしやすさ お電話 予約

施策 2 基幹交通の確立に向けたバス路線再編及び BHLS 導入の検討

施策概要	● 石狩庁舎前から花川南 3 丁目通を経由して地下鉄麻生駅及び札幌ターミナルへと結ぶ路線は、現在複数の系統が重複していることから、ダイヤ等の再編による運行の効率化について検討します。 ● バス運転手の不足が深刻化している中、ダイヤ等の再編による効率化だけでなく、輸送力の向上に向けて、BHLS（バス・ハイレベルサービス）の導入について検討します。 ● 北海道新幹線の「新函館北斗～札幌」間の開業により、札幌圏における交通状況の大きな変化が予測されており、本市においても経済・観光交流拡大に向けて北海道新幹線からの二次交通の充実が必要と考えており、現在整備を進めている札幌駅交通ターミナルへの接続についても札幌市をはじめとした関係機関との協議を行いながら検討します。 【BHLS（バス・ハイレベルサービス）】 路面電車なみの機能を備えた次世代バスサービス  ノルウェー トロンハイムにおける事例 出典：Buspictures (https://busphoto.eu/)						
実施主体	石狩市地域公共交通活性化協議会、交通事業者 等						
スケジュール	R6 2024	R7 2025	R8 2026	R9 2027	R10 2028	R11 2029	R12 2030
	調査・検討						実施

施策 3 AI オンデマンド交通『いつモ』の本格運行

施策概要	● 路線バスに代わる石狩湾新港地域への効率的な新たな交通体系の確立及び市街地の周遊性向上を目的に現在実証運行を実施している AI オンデマンド交通『いつモ』について、実証運行の結果を踏まえシステムや運行方法の改善を検討しながら早期の本格運行を目指します。 ● 令和 6 年度（2024 年度）は引き続き実証運行を続け、令和 7 年度（2025 年度）以降の本格運行を目指します。 ● 交通事業者との協議を進めながら、サービスエリアの拡大についても検討します。 ● 本運行の利便性・持続可能性・生産性を向上していくため、多様な関係者と『共創』を図りながら取組を推進していきます。 ▼『いつモ』令和 5 年度実証運行チラシ 						
実施主体	石狩市地域公共交通活性化協議会、交通事業者 石狩湾新港地域操業企業団体、小売店、病院 等						
スケジュール	R6 2024	R7 2025	R8 2026	R9 2027	R10 2028	R11 2029	R12 2030
	実証運行				本格運行		

施策 4 バス交通空白地における移動手段の確保

施策概要	● 本市において広域に存在するバス交通空白地に対して、多様な移動手段（タクシー、乗合自動車、スクールバス、福祉輸送等）を活用して移動手段の確保に努めます。 ● 浜益区については、現在乗合自動車（浜益厚田間・浜益滝川間）やスクールバス一般混乗により移動手段を確保している状況であり、浜厚線の路線バスとの接続性と区内移動の利便性向上、滝浜線の復路便の乗降場所改善など運行方法の改善を図りながら現在の移動手段の維持確保に努めます。見直しが実施された際には、地域住民や来訪者が理解しやすいパンフレット作成に努めます。 ● 厚田区については、道の駅「あいロード厚田」以北や国道 231 号沿線以外はバス交通空白地となっており、スクールバス一般混乗（発足線）や NPO 法人あつたライフサポートの会による施設や最寄りバス停への送迎により移動手段の確保がなされている状況であるため、運行方法の改善や持続可能な運行体制の確保を図りながら現在の移動手段の維持確保に努めます。 ● 生振地区については、現在 AI オンデマンド交通『いつも』実証運行の市内オンデマンドの対象エリアとしており、本格運行を目指すことでタクシー以外の新たな移動手段の確保を目指します。 ● 旧石狩地区における生振地区以外のバス交通空白地については、現状タクシー以外の移動手段が無い状況であり、福祉輸送との連携可能性や、地域住民自らが運行の担い手となる厚田区の様なサポート交通の導入可能性について、地域住民との意見交換を行いながら検討します。 ▼路線バス：札厚線と浜厚線の接続 (道の駅あいロード厚田)  ▼NPO 法人あつたライフサポートの会 による交通空白地有償運送 						
実施主体	石狩市地域公共交通活性化協議会、交通事業者、石狩市社会福祉協議会 NPO 法人、市民 等						
スケジュール	R6 2024	R7 2025	R8 2026	R9 2027	R10 2028	R11 2029	R12 2030
	実施						

施策 5 交通結節点の創出に向けた検討

施策概要	● 多様な交通手段による地域公共交通をシームレスに接続するためには、新たに円滑な乗り換えを可能とする交通結節点が必要となりますが、現状として交通結節点として機能しているのは路線バスと浜益厚田間乗合自動車が接続する道の駅「あいろーど厚田」のみとなります。 ● そのため、現状で複数の系統が接続し、乗換が多く発生している市役所周辺や石狩湾新港地域へのアクセスを考慮した花川南地区や都市機能施設が集中する花川北地区などで交通結節点の創出を目指します。 ● 現在実証運行を行っている AI オンデマンド交通『いつモ』では、地域との共創として、『ラルズマート花川南店』、『イオンスーパーセンター石狩緑苑台店』、『石狩病院』と連携し、敷地内への車両の乗り入れ、施設内での待合などを行い、利用者の待合環境向上を図っています。 ● そのため、交通結節点の創出にあたっては、新たなバスターミナルとしての整備だけでなく、既存施設（商業・医療等）との連携によって円滑な乗換、快適な待合が出来る環境整備を目指します。 ▼『いつモ』における施設と連携した待合環境整備例（ラルズマート）  						
実施主体	石狩市地域公共交通活性化協議会、交通事業者、小売店、病院 等						
スケジュール	R6 2024	R7 2025	R8 2026	R9 2027	R10 2028	R11 2029	R12 2030
	調査・検討			実施			

施策 6 デジタル技術を活用した公共交通に関する情報発信機能の強化

施策概要	● シームレスな乗継を可能とするためには、交通結節点整備によるハード面の対応だけでなく、待ち時間を最小化するダイヤ編成に加え、利用者に乗換に必要な情報をわかりやすく情報提供するなどソフト面での対応も重要です。 ● わかりやすい情報提供を実現するにはデジタル技術の活用が必要不可欠であり、目的地までの複数の手段による移動を 1 つのアプリで情報提供する機能を充実していきます。将来的には経路検索だけでなく、予約や決済までを 1 つのサービスとして提供する石狩版 MaaS を目指します。 ● 現在 AI オンデマンド交通実証運行『いつモ』で運用しているスマートフォン用アプリでは、目的地に対して路線バスの情報含めて経路検索が可能となっており、機能の充実や市民への利用方法等の周知を推進します。 ● 交通結節点においては、乗り換えるバスの位置情報等が誰にでもわかりやすく見ることが出来るデジタルサイネージ（電子掲示板）の設置についても導入を検討します。 ● 近年は暴風雪等による大規模な交通障害が札幌圏において度々発生しており、本市においても大雪等による運行中止が発生しています。令和 4 年度（2022 年度）より北海道中央バス㈱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取り組みを開始しており、取り組みの継続及び充実を進めていきます。 【MaaS（モビリティ・アズ・ア・サービス）】 出発地から目的地までの移動ニーズに対して最適な移動手段をシームレスに一つのアプリで提供するなど、移動を単なる手段としてではなく、利用者にとっての一元的なサービスとして捉える概念 ▼スマートフォンアプリ『いつモ』の現行搭載機能  路線バス・運行リアルタイム情報  路線バス・バスロケーション情報  市内オンデマンドと路線バスの乗り継ぎ経路検索  市内オンデマンドと路線バスの乗り継ぎ経路検索→予約画面 ▼石狩市公式 LINE による運行情報発信 							
実施主体	石狩市地域公共交通活性化協議会、交通事業者 等							
スケジュール	R6 2024	R7 2025	R8 2026	R9 2027	R10 2028	R11 2029	R12 2030	
	実施							

施策 7 公共交通の利用促進に向けた取組の推進

施策概要	● 地域公共交通の維持に向けた市民の意識醸成 《“住民が公共交通を利用して守る” や “公共交通を利用したい”》を図るため、学校・事業所・特定地区及び団体等を対象とした地域・世代に応じた利用促進策（乗り方教室、体験乗車会、意見交換会、広報誌による啓発 等）を実施し、利用しなければ存続出来ないといった危機感を地域住民とも共有し、公共交通への転換を促していきます。 ● 各種施設（公共施設、観光施設、商業施設等）と連携し、地域のイベントなどでの利用促進に向けた企画などについて検討します。 ● 公共交通の利用増加による持続性向上や低炭素社会の実現に向けて、行政や民間企業などでのノーカーデーの取組を実施します。 ▼『いつも』の利用促進に向けた説明会開催状況 （左：通勤シャトル・乗継便、右：市内オンデマンド）  						
実施主体	石狩市地域公共交通活性化協議会、交通事業者、民間企業、各種施設、市民 等						
スケジュール	R6 2024	R7 2025	R8 2026	R9 2027	R10 2028	R11 2029	R12 2030
	実施						

施策 8 公共交通の担い手確保に向けた取組の推進

施策概要	● 多様な交通手段（路線バス、タクシー、自家用有償旅客運送）において、運転手の人手不足及び高齢化が深刻化しています。そのため、担い手確保に対する対策として、関係機関と連携しながら様々な施策（職業体験、免許取得支援、説明会、広報活動等）を推進します。 ● 本市としては、市が主催する就職説明会への交通事業者の参画や広報誌を通じたPR等を行っており、これらの取り組みを継続・充実を図っていきます。 ● バス交通空白地においては、地域住民自らが運行の担い手となる厚田区の様なサポート交通の導入可能性について、地域住民との意見交換を行いながら検討します。 ● 近年、全国各地で運転手不足に対する解消策として自動運転による地域公共交通サービスの実証実験が行われております。直ちに本市において自動運転による移動手段の確立は難しいと考えておりますが、動向を注視して将来的な活用についても検討を進めます。 ▼石狩市主催の合同企業就職説明会への交通事業者の参画 						
実施主体	石狩市地域公共交通活性化協議会、交通事業者、北海道運輸局、北海道NPO 法人、市民 等						
スケジュール	R6 2024	R7 2025	R8 2026	R9 2027	R10 2028	R11 2029	R12 2030
	実施						

4.3 施策実施に必要な資金の確保に向けた方策

4.3.1 地域公共交通確保維持事業の活用

本市の路線バスは、北海道中央バス(株)により運行されておりますが、4 系統（「43：手稲線」、「石狩線」、「石狩線（トーマン）」、「札厚線」）については、地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統補助）を活用し、国による補助を受けて運行を行っている状況です。当該系統については、『さっぽろ連携中枢都市圏地域公共交通計画』において、利用促進を図りながら現在の交通体系を維持・確保していく方針となっており、国や北海道とも連携を図りながら、路線の維持・確保に努めます。

また、本市においては、市が運行主体となる自家用有償旅客運送（乗合自動車、スクールバス混乗）を行っており、浜益厚田間乗合自動車（浜厚線）については、地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統補助）を活用し、国による補助を受けて運行を行っている状況です。

浜厚線は、路線バスが平成 28 年（2016 年）3 月に廃止となり、バス交通空白地における代替交通として、本市が運行主体（自家用有償旅客運送）となって浜益区の地域住民の生活交通を確保しています。浜厚線は、幹線交通である札厚線（北海道中央バス(株)）と交通結節点である道の駅「あいロード厚田」で接続する浜益区と厚田区間の広域移動を担う本市の幹線交通として機能しており、通勤・通学・通院・買い物など浜益区地域住民の札幌・石狩市街地への多様な移動ニーズを支えています。しかしながら、浜厚線は運行開始以降赤字運行となっており、運行方法の改善により利便性向上を図って利用促進に努めても運賃収入や本市の負担金だけでは持続可能な運行は困難なため、地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統補助）の継続的な活用が必要となっています。

また、本市では路線バスに代わる石狩湾新港地域への効率的な新たな交通体系の確立及び市街地の周遊性向上を目的に AI オンデマンド交通『いつも』の実証運行を行っておりますが、本格運行を実現するにあたっては、当面は運賃収入や本市の負担金だけでは持続可能な運行は困難と考えており、地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統補助）活用が必要と考えています。

表 4-2 地域公共交通確保維持事業における補助系統の役割や維持・確保の方針

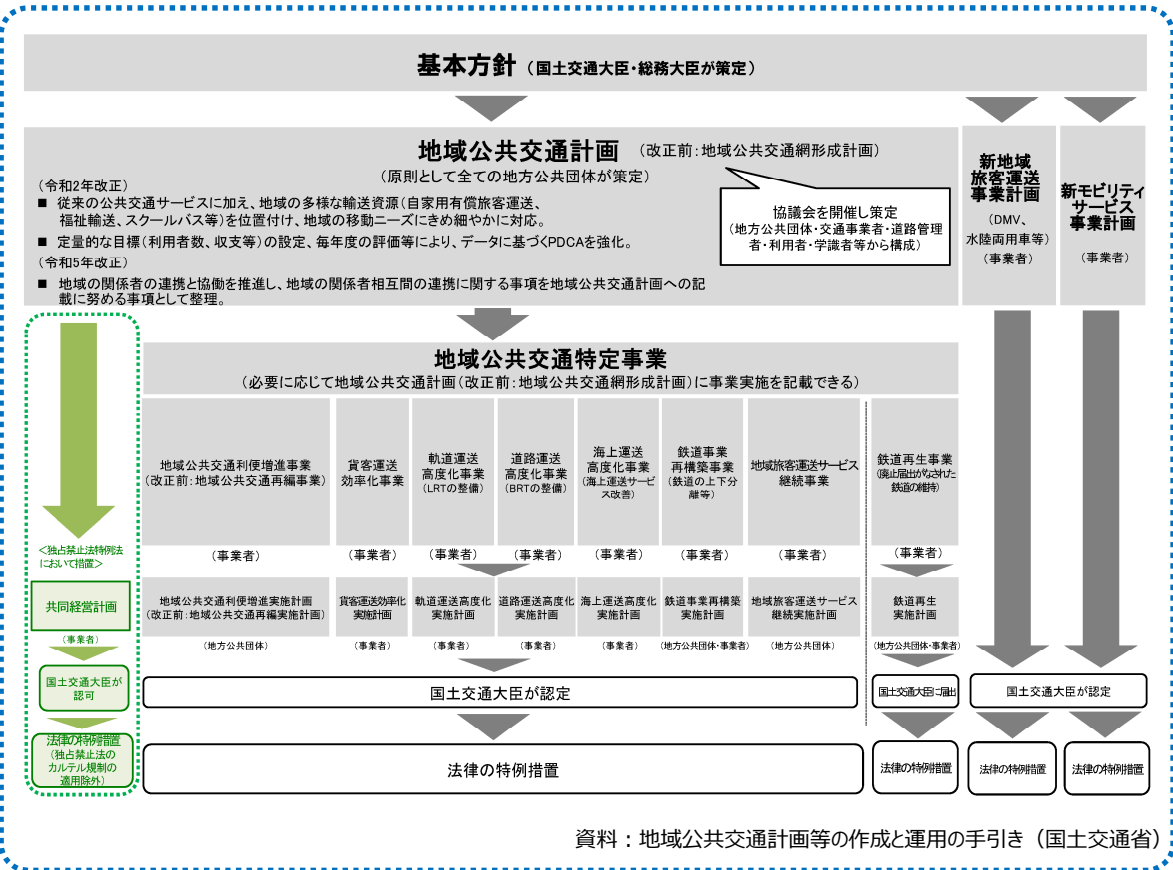
位置 付け	系統 (運行主体)	役割	維持・確保の方針
幹線	43：手稲線 (北海道中央バス㈱)	石狩市内各地と札幌を結び、通勤・通学・通院などの多くの生活移動を支えている。	利用促進を図りながら、地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統補助）を活用し、現在の交通体系を確保・維持していく。 維持・確保にあたっては、「さっぽろ連携中枢都市圏地域公共交通活性化協議会」との連携を図る。
幹線	石狩線 (北海道中央バス㈱)		
幹線	石狩線（トーマン） (北海道中央バス㈱)		
幹線	札幌線 (北海道中央バス㈱)		
幹線	浜益厚田間乗合自動車 浜益南北方面 (石狩市)	浜益区の居住地と路線バスの終点であり、交通結節点となっている道の駅「あいロード厚田」間の広域な移動を支える路線であり、北海道中央バス㈱が運行する札幌線（地域間幹線系統）と接続しています。	運行の効率化及び利便性向上を図り、わかりやすい情報発信など利用促進に努めながら、地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統補助※）を活用し、現在の交通体系を確保・維持していく。 ※本市の位置付けとしては「幹線交通」であるが、地域間幹線系統に接続する路線の性質上、地域内フィーダー系統補助を活用
幹線	浜益厚田間乗合自動車 浜益東方面 (石狩市)	通勤・通学・通院・買い物など浜益区地域住民の札幌・石狩市街地への多様な移動ニーズを支えています。	
幹線	浜益厚田間乗合自動車 厚田方面 (石狩市)		
支線	AI オンデマンド交通 『いつも』 通勤シャトル・乗継便 (本格運行における運行主体は未定)	地下鉄麻生駅や JR 手稲駅、基幹・幹線交通である市内バス路線に接続し、石狩湾新港地域内の各企業へと結び、通勤移動ニーズを支える。	現在実施している実証運行の結果を踏まえて、効率的な運行方法やシステムの改善、わかりやすい広報作成など利便性向上・利用促進に努めながら、地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統補助）を活用し、持続可能な運行の確保を目指す。
支線	AI オンデマンド交通 『いつも』 市内オンデマンド (本格運行における運行主体は未定)	生振地区や石狩湾新港地域※などのバス交通空白地と市内の基幹・幹線交通の路線バスと接続し、通勤・通学・通院・買い物など地域住民や石狩湾新港通勤者の札幌への移動ニーズを支える。 ※通勤シャトル・乗継便の運行が無い昼間の時間帯	

4.3.2 地域公共交通特定事業の活用

本計画に位置付けた施策の内、下表に示す施策については、実現にあたっては、地域公共交通特定事業の活用を視野に入れて検討を行います。

表 4-3 地域公共交通特定事業の活用を想定する施策

今後の施策	活用を想定する地域公共交通特定事業
施策2 基幹交通の確立に向けたバス路線再編及びBHLS導入の検討	地域公共交通利便増進事業 若しくは道路運送高度化事業
施策3 AI オンデマンド交通『いつも』の本格運行	地域公共交通利便増進事業 若しくは道路運送高度化事業
施策5 交通結節点の創出に向けた検討	地域公共交通利便増進事業
施策6 デジタル技術を活用した公共交通に関する情報発信機能の強化	地域公共交通利便増進事業



▼地域公共交通計画利便増進事業の概要

事業名	地域公共交通利便増進事業
事業概要	地域公共交通の利用者の利便を増進するため路線等の編成や事業内容の変更、等間隔運行や定額制乗り放題運賃の設定等を行う事業 ・別冊「第2章 地域公共交通利便増進事業について」を参照
イメージ	イ. 地方公共団体がその全部又は一部の区域における輸送需要に応じた地域公共交通網の整備を図るために行う事業であって、公共交通事業者等への支援を行うことにより次に掲げる措置の実施を促進するもの ① 旅客鉄道、旅客軌道、乗合バス・タクシー、定期航路に係る路線等の編成の変更 ＜事業例＞ - バス路線の幹線と支線の分割 - 市街地中心部のバス路線の集約化 - 中心市街地を回避できるバスの新設 など ② 次に掲げる事業の転換又は自家用有償旅客運送から道路運送事業※への転換 (i) 旅客鉄道又は旅客軌道から道路運送事業（路線バス・一般タクシー）へ転換 (ii) 一の種類の道路運送事業（路線バス・一般タクシー）から他の種類の道路運送事業へ転換 (iii) 一の種類の旅客船（定期航路事業）から他の種類の旅客船（定期航路事業）へ転換 ・自家用有償旅客運送から路線バス・一般タクシーへの転換 など ③ 自家用有償旅客運送の導入又は路線若しくは区域の変更 ＜事業例＞ - 交通空白地における自家用有償旅客運送の新規導入 - 自家用有償旅客運送の区域の拡大 など ロ. 地方公共団体が地域公共交通の利用者にとって利用しやすい運賃又は運行時刻の設定その他の運送の条件の改善を図るために行う事業であって、公共交通事業者等への支援を行うことにより次に掲げる措置の実施を促進するものとするもの ① 運賃又は料金の設定 ＜事業例＞ - 定額制乗り放題運賃 - 通し運賃 など ② 運行回数又は運行時刻の設定 ＜事業例＞ - 等間隔運行やパターンダイヤ など ③ 共通乗車船券の発行 ＜事業例＞ - 電車・バス一日乗り放題切符、観光周遊フリーバスの発行 など ハ. イ～ロに掲げる事業と併せて行う以下の事業（施行規則第9の3） ＜事業例＞ - 乗継ぎを円滑にするための運行計画の改善 - 交通結節施設における乗降場の改善 - 乗継ぎに関する分かりやすい情報提供 - ICカード、クレジットカード又は二次元コードの導入その他の運賃又は料金の支払いの円滑化 - 地域公共交通の利用者の利便の増進に資する新たな車両又は自動車の導入 - 地域公共交通の利用者の利便の増進に資する経営の改善に関する措置 ①～⑥に掲げる事業の他、地域公共交通の利用を円滑化するための措置 ※ 道路運送事業：一般乗合旅客自動車運送事業又は一般乗用旅客自動車運送事業
主体	＜計画作成主体＞地方公共団体 ＜事業実施主体＞事業者
主な特例措置	○鉄道事業法・軌道法・道路運送法・海上運送法の特例 （法第27の16～第27の19） - 計画認定による事業許可等のみなし取得、乗合バスの新規参入に係る特例 - 一般乗合旅客自動車運送事業に係る計画阻害行為の防止 - 自家用有償旅客運送者による少量貨物の運送の特例

資料：地域公共交通計画等の作成と運用の手引き（国土交通省）

▼道路運送高度化事業の概要

事業名	道路運送高度化事業
事業概要	BRT、AI オンデマンド・キャッシュレス決済等の技術、EV バスの導入を通じて、定時性、速達性及び快適性に優れた道路運送を確保する事業の推進
イメージ	概要 ◇ 定時性、速達性及び快適性に優れた道路運送を確保する事業 ① より大量の輸送を可能とする連接バス等の導入 ② 車両の位置、運行状況の情報等収集・提供するシステムの導入 ③ 道路交通の円滑化に資する措置に対応した機器施設の整備 ④ 旅客の乗降を円滑にするための措置 ⑤ 運行経路指示システム等の先端的な技術の活用 ⑥ 電気自動車や優れた加減速性能を有する車両の導入  法律の特例 ◇ 道路運送高度化事業計画の認定を受けた場合に、以下の道路運送法の手続きを行ったものとみなすもの － 事業開始の許可（法第4条第1項） － 事業計画の変更認可（法第15条第1項） － 事業計画変更の届出（法第15条第3項、第4項） 特例による効果 ◇ 事業者の手続き負担を軽減することで事業の促進を図り、運送サービスの質の向上につなげる。
主体	＜計画作成主体＞事業者 ＜事業実施主体＞事業者
主な特例措置	○道路運送法の特例（法 § 15） ・ 計画認定による事業許可等のみなし取得 ○地方債の特例（法 § 17）

資料：地域公共交通計画等の作成と運用の手引き（国土交通省）

5. 計画の評価方法と進行管理

5.1 評価指標の設定と評価方法

本計画の基本理念・基本方針に基づき、目標を達成するために位置付けた各種施策を展開していきます。目標の達成度を確認・検証していくため、以下に示す評価指標を設定し、継続したモニタリングを行っていきます。

表 5-1 評価指標及び目標値

基本方針① 多様な手段による効率的・効果的な地域公共交通ネットワークの再構築		
目標① 階層的な地域公共交通ネットワークの形成による効率性の向上		
目標② 多様な交通手段の活用による持続可能な移動手段の確保		
評価指標	現状値	目標値
	R5 (2023)	R12 (2030)
1) 公共交通利用者数	6,657 千人	7,760 千人
2) 公的資金が投入されている自家用有償旅客運送の収支率（スクールバス混乗除く）	13%	20%
3) 石狩湾新港地域就業者の公共交通利用割合	2%	5%
基本方針② 誰もが便利に利用出来るシームレスな利用環境の創出		
目標③ 円滑に乗換・待合可能な交通結節点の創出		
目標④ 利便性の高いダイヤ設定や運行情報発信の充実化		
4) 交通結節点の箇所数	1 箇所	2 箇所以上
5) 乗継・待合環境に対する満足度	12%	20%
基本方針③ 地域特性に応じた公共交通利用促進策の推進		
目標⑤ 公共交通を利用する市民意識の醸成		
6) 利用促進策の取組回数	4 回/年	5 回/年
基本方針④ 地域公共交通の担い手確保に向けた取組の推進		
目標⑥ 担い手確保による移動手段の維持確保		
7) 担い手確保に向けた取組回数	1 回/年	2 回/年

表 5-2 目標値の考え方・評価方法

評価指標	目標値の考え方・評価方法		現状値 R5 (2023)	目標値 R12 (2030)
1)公共交通 利用者数	考え	今後も更なる人口減少が予想されますが、効率的な地域公共交通への再編により利便性を高め、利用者数をコロナ禍前の水準に回復させることを目標として設定	6,657 千人	7,760 千人
	方法	各運行事業者の利用者数の合計を算出 ※現状値は、R4 年度の路線バス及び自家用有償旅客運送の利用者数の合計 ※目標値はコロナ禍前である平成 30 年度の利用者数より		
2)公的資金が投入されている自家用有償旅客運送の収支率（スクールバス混乗除く）	考え	本市が運行主体となっている自家用有償旅客運送（浜益厚田間乗合自動車・浜益滝川間乗合自動車）について、利便性が高く、効率的な運行方法への見直しを図ることで、本市の公的負担額の改善を図ることを目標として設定	13%	20%
	方法	各乗合自動車の運行収支から算出（運賃収入/運行費用） ※現状値は、R4 年度決算より		
3)石狩湾新港地域就業者の公共交通利用割合	考え	「いつも」の本格運行により就業者の移動手段を確保し、サービスの利便性を高めることで自家用車や企業送迎バスなどからの転換を促し地域公共交通としての持続性を高めることを目標として設定	2%	5%
	方法	石狩湾新港地域操業企業及び就業者へのアンケートやヒアリング調査により算出 ※現状値は、H30 に実施した主要操業企業へのヒアリング調査から把握した公共交通利用割合		
4)交通結節点の箇所数	考え	シームレスで快適に乗継・待合が出来る交通結節点を創出することを目標として設定	1 箇所	2 箇所以上
	方法	本市における交通結節点の箇所数を計測 ※現状値は、道の駅「あいりーど厚田」の 1 箇所		
5)乗継・待合環境に対する満足度	考え	シームレスで利便性の高い交通結節点の創出により、乗継や待合環境への満足度を向上させることを目標として設定	12%	20%
	方法	市民アンケート結果を用いて算出 ※現状値は、H30 実施市民アンケート結果の中で、「待合環境への満足度」において「満足」・「やや満足」と回答した人の割合		
6)利用促進策の取組回数	考え	地域公共交通に対して市民自らが利用して守るという意識醸成を図ることを目標として設定	4 回/年	5 回/年
	方法	協議会等が実施する利用促進等に向けた取組回数を計測 ※現状値は、R5 年度取組回数（『いつも』の利用促進に向けた説明会等）		
7)担い手確保に向けた取組回数	考え	運転手不足により地域公共交通の持続性が懸念されている中、担い手確保により地域公共交通の持続性を確保することを目標として設定	1 回/年	2 回/年
	方法	協議会等が実施する担い手確保に向けた取組回数を計測 ※現状値は、R5 年度取組回数（本市主催の合同企業就職説明会）		

5.2 計画の進行管理

本計画の基本方針に基づき実施する各種施策の進行管理及び評価指標に基づく目標の達成状況の評価については、以下のスケジュールに基づいて「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ます。

施策に関わる全ての関係者（市民、交通事業者、行政等）が施策の進行状況や評価結果について共有しながら適宜改善や見直しを行っていきます。

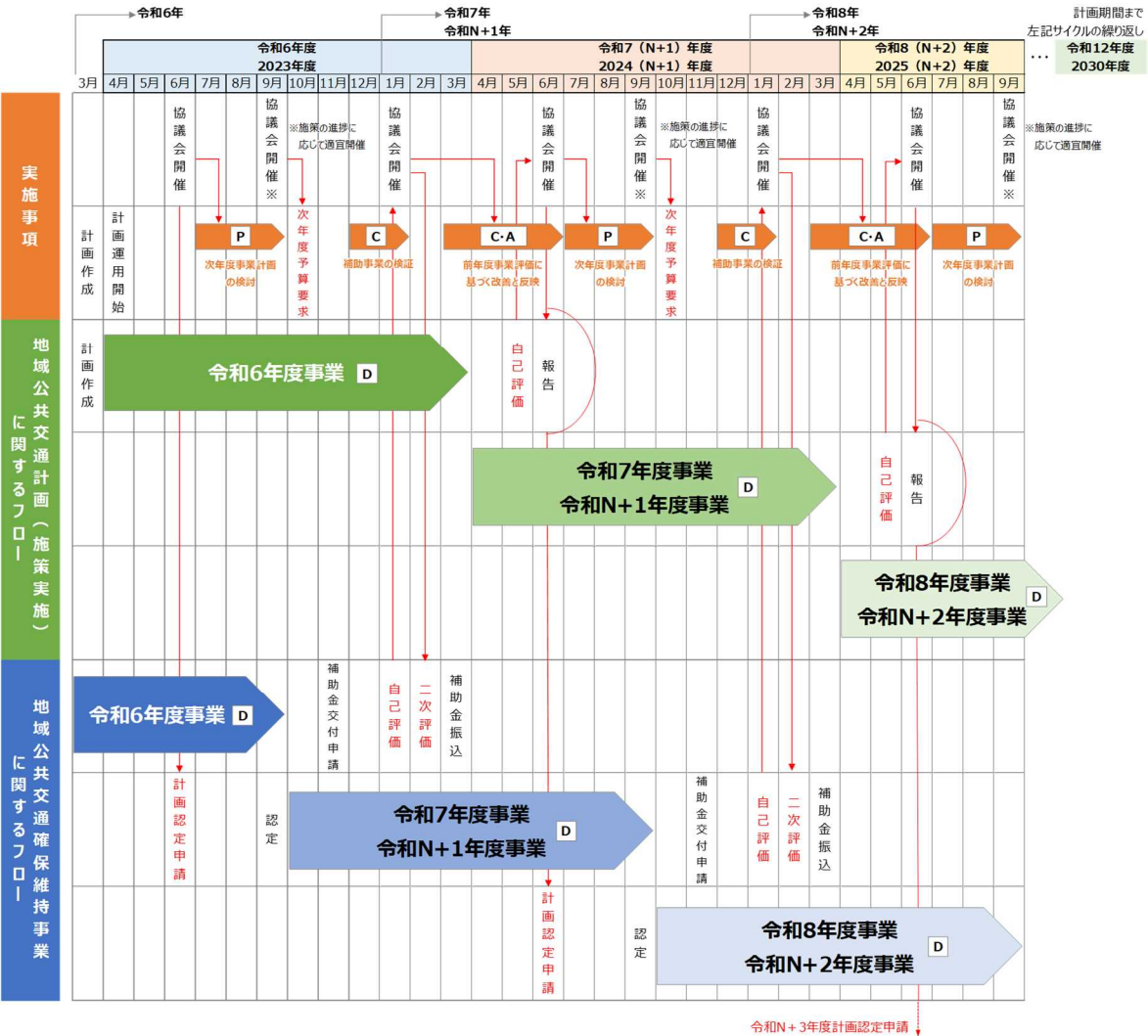
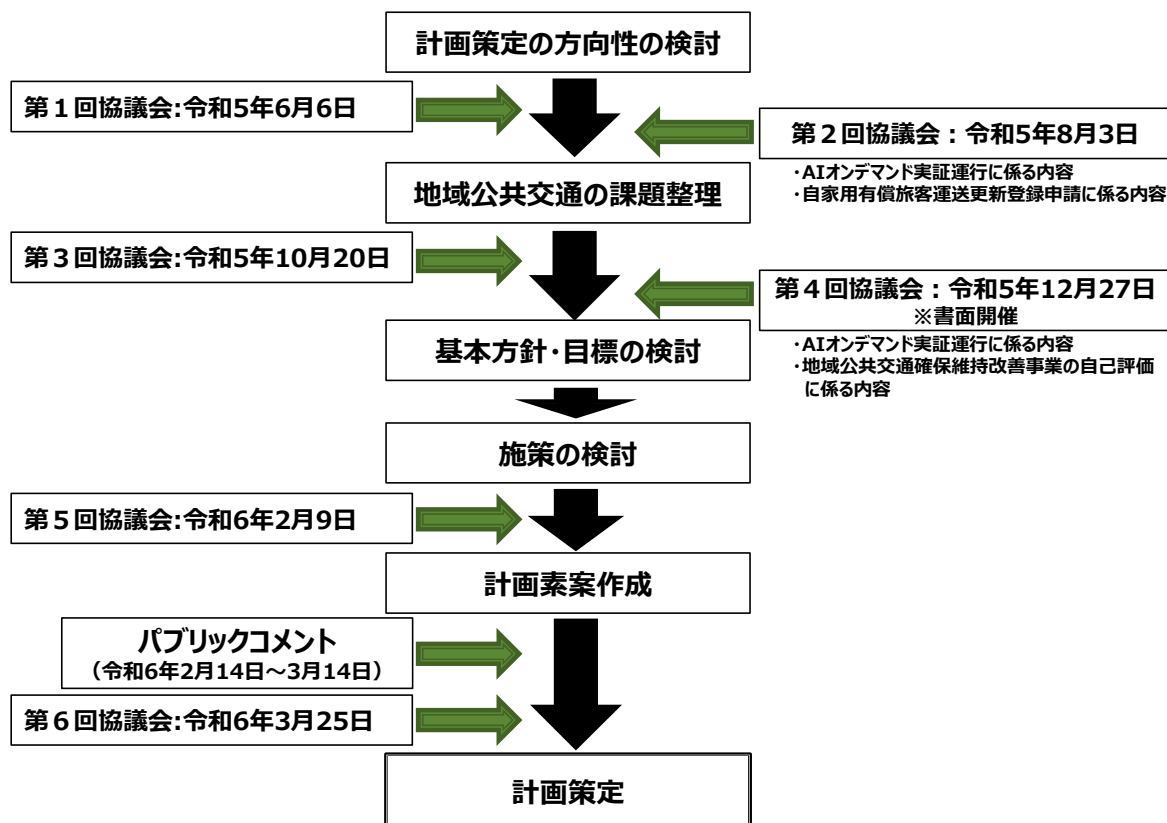


図 5-1 石狩市地域公共交通活性化協議会における PDCA サイクルでの進行管理

6. 参考資料

6.1 検討経緯

計画策定にあたり、令和5年（2023年）6月から令和6年（2024年）3月にかけて計6回の協議会を開催（計画策定に関する内容は計4回）しました。また、令和6年（2024年）の2月14日～3月14日にかけて、市民の意見を反映するため、パブリックコメントを実施しました。



6.2 検討体制

構成員区分	番号	氏名	様	所 属 等	役 職
地方公共団体	1	小島 郁也	様	石狩市 企画経済部	部長
	2	佐々木 宏嘉	様	保健福祉部福祉総務課	課長
公共交通事業者	3	熊谷 貞治	様	北海道中央バス株式会社	石狩営業所長
	4	竹内 努	様	ダイコク交通株式会社	業務・総務次長
	5	澤田 純一	様	株式会社新厚商事	常務取締役
地方公共団体 が必要と認める者（地域公共交通の利用者、学識経験者等）	6	菅田 昇幸	様	北海道札幌方面北警察署	交通第一課長
	7	山下 光弘	様	北海道 空知総合振興局 札幌建設管理部	当別出張所長
	8	平井 克典	様	建設水道部都市整備課	維持管理担当課長
	9	岸 邦宏	様	北海道大学大学院工学研究院	教授
	10	小島 義広	様	石狩市連合町内会連絡協議会	理事
	11	桑山 涉	様	石狩湾新港企業団地連絡協議会	事務局長
	12	河合 保郎	様	厚田区自治連合会	会長
	13	高 眞一	様	浜益区自治会連合会	副会長
	14	池田 篤司	様	石狩商工会議所 政策検討委員会	委員長
	15	久保田 貴浩	様	石狩市社会福祉協議会	地域福祉課長
	16	經亀 真利	様	北海道運輸局 札幌運輸支局	首席運輸企画専門官
	17	高橋 英雄	様	北海道地方交通運輸産業労働組合	副議長
	18	岩佐 英世	様	北海道石狩振興局地域創生部地域政策課	主幹
	19	岡田 勝博	様	一般社団法人 北海道バス協会	常務理事
	20	佐藤 雅治	様	全自交北海道地方連合会ダイコク交通労働組合	執行委員長
	21	柴田 肇	様	特定非営利活動法人あつたライフサポートの会	代表
	22	小山 玲子	様		
	23	渡邊 恭子	様		
	24	早川 真樹	様		

**シン・石狩市地域公共交通計画
(イシカリモビリティ 2030)**

令和6年3月

石狩市

石狩市地域公共交通活性化協議会