

## 1.はじめに

### （1）計画策定の背景と目的

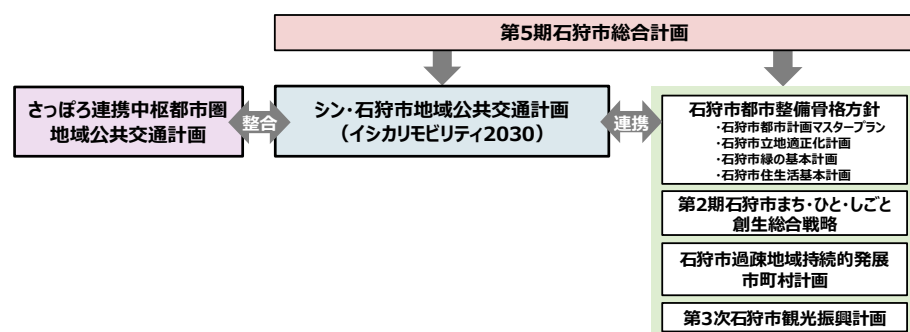
- 石狩市では、平成30年度（2018年度）に「持続可能な公共交通網の形成」を目指し、地域が一体となって公共交通の活性化・再生に取り組み、将来にわたって住民の暮らしを支えていくための地域公共交通へ見直しを図る『**石狩市地域公共交通網形成計画**』を策定しました。
- 前計画が令和5年度（2023年度）に計画期間の最終年次を迎えることに加え、国による法改正や社会情勢の変化を踏まえた石狩市に望ましい持続可能な地域公共交通の姿を明らかにし、その実現に向けて**地域の多様な関係者が連携して地域公共交通を『リ・デザイン』**することを目的とした、地域公共交通計画となる『**シン・石狩市地域公共交通計画（イシカリモビリティ2030）**』を策定します。

### （2）計画の区域・期間

- 計画区域は、**石狩市全域**を対象とします。
- 本計画の期間は、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。

### （3）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」等の関連計画や、「さっぽろ連携中枢都市圏地域公共交通計画」と整合を図りながら、石狩市の公共交通政策におけるマスタープランとして策定します。

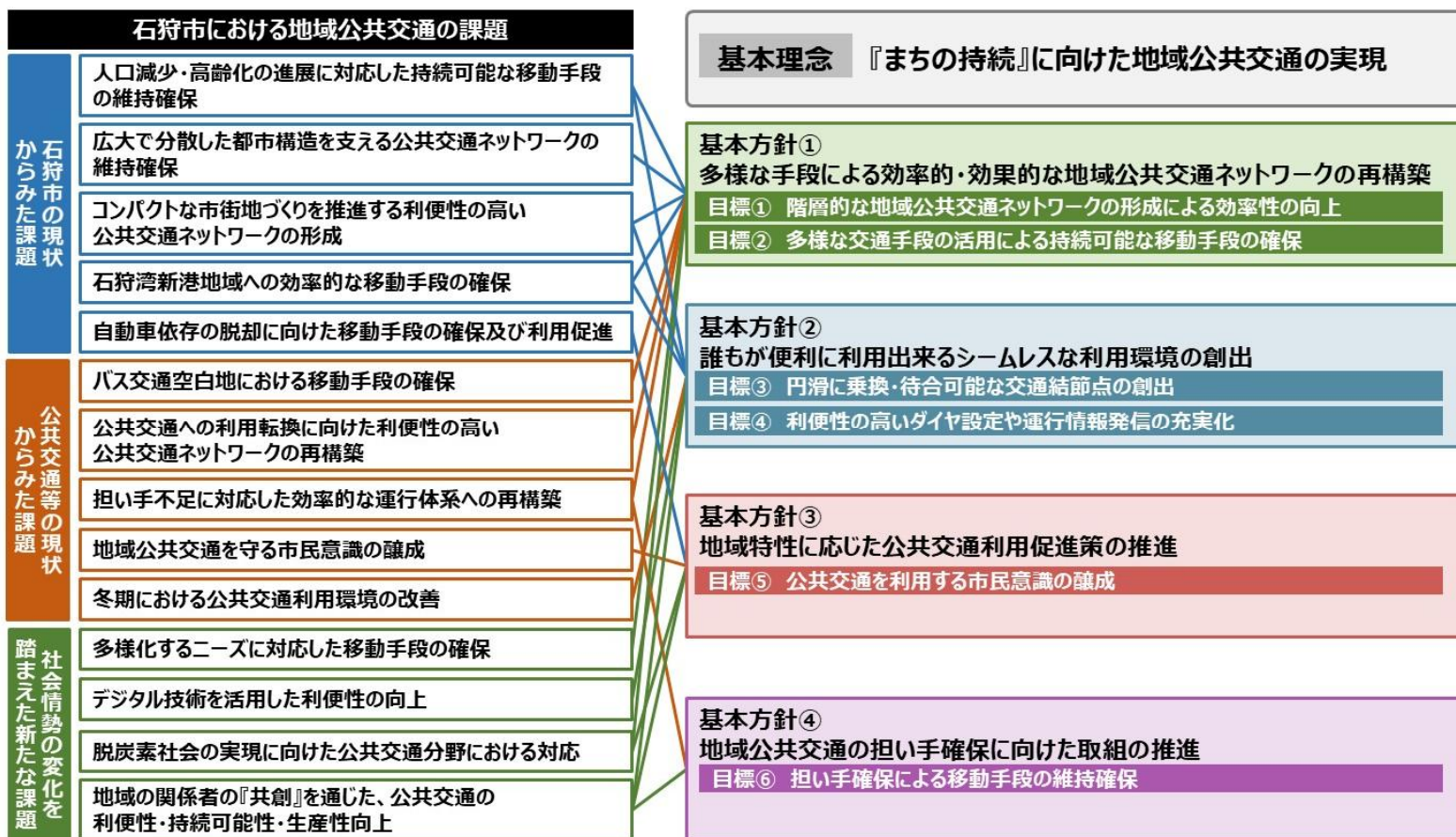


▲計画の位置付け

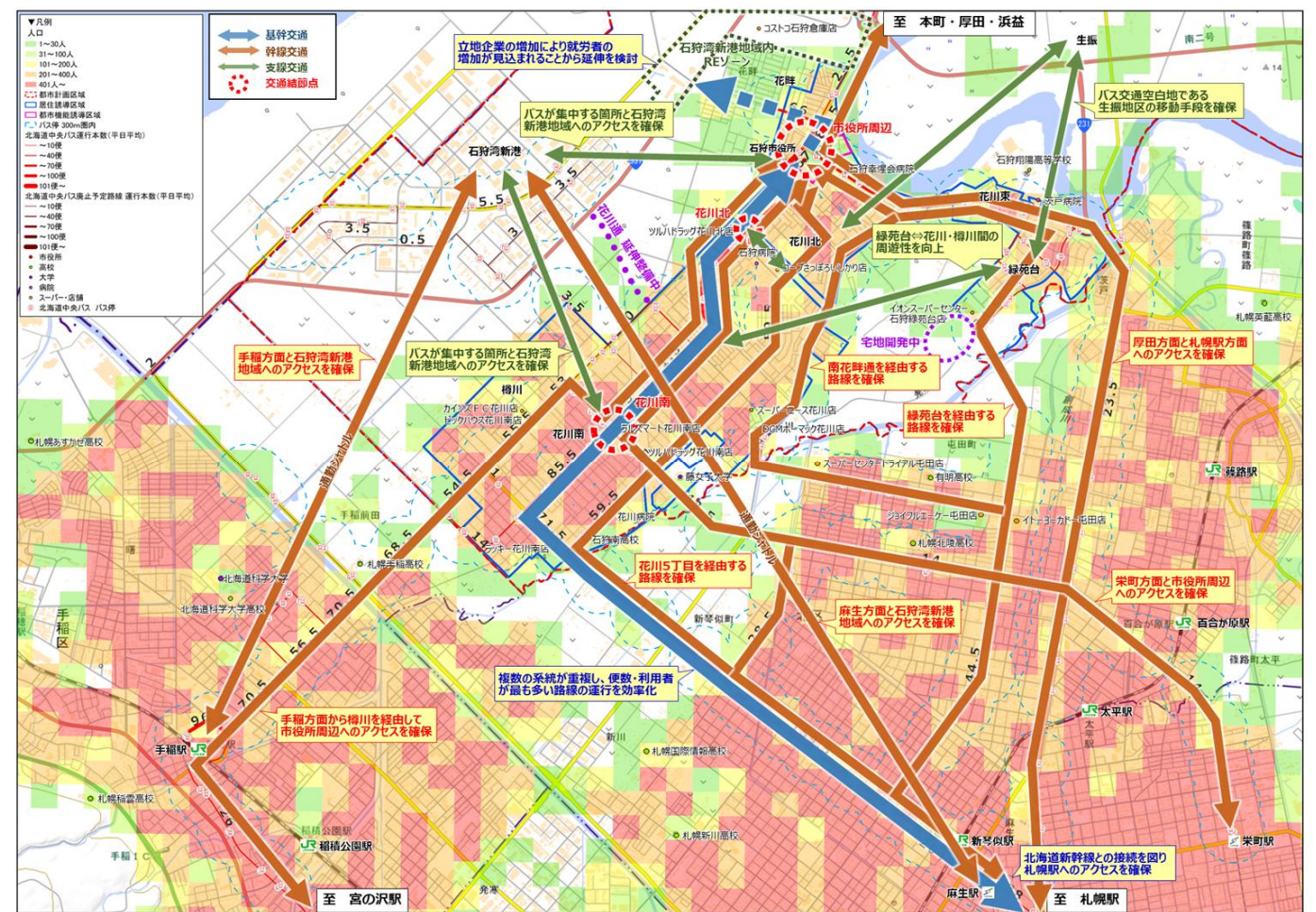
## 2.計画の基本方針及び目標

### （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。



### （2）地域公共交通の将来像



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	<b>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</b> <ul style="list-style-type: none"><li>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中心部（札幌駅）を結ぶ交通。</li><li>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 に向けた二次交通の充実を図る。</li><li>既存の路線バス『14 花川南回り地線』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Rモーションへの延伸も検討。</li></ul>
幹線交通	<b>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</b> <ul style="list-style-type: none"><li>基幹交通区間以外の地域（緑苑台、梅川、本町、厚田方面等）と札幌市内の交通結節点（札幌駅、麻生駅、朱町駅、手稲駅、宮の沢駅）を結ぶ交通。</li><li>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。</li><li>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。</li><li>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。</li><li>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。</li></ul>
支線交通	<b>石狩市内の日常生活や経済活動を支えるネットワーク</b> <ul style="list-style-type: none"><li>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。</li><li>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。</li><li>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。</li></ul>
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	<b>地域特性</b> <ul style="list-style-type: none"><li>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。</li><li>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・手稲通と花井・炭戸通にバス停が分散しており、乗換の利便性は低い。</li><li>公共施設（市役所、図書館、りんく）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。</li></ul> <b>交通結節点として求められる役割</b> <ul style="list-style-type: none"><li>基幹交通と幹線交通（緑苑台・厚田方面等）との接続。</li><li>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。</li></ul>
花川南	<b>地域特性</b> <ul style="list-style-type: none"><li>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。</li><li>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。</li></ul> <b>交通結節点として求められる役割</b> <ul style="list-style-type: none"><li>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。</li></ul>
花川北	<b>地域特性</b> <ul style="list-style-type: none"><li>花川南地区に次いで人口が多い地域。</li><li>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。</li></ul> <b>交通結節点として求められる役割</b> <ul style="list-style-type: none"><li>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との接続。</li></ul>
厚田	<b>地域特性</b> <ul style="list-style-type: none"><li>道の駅「あいーど厚田」が現在路線バス札幌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。</li></ul> <b>交通結節点として求められる役割</b> <ul style="list-style-type: none"><li>路線バス札幌線と浜益厚田間乗合自動車との接続。</li></ul>





3.目標を達成するための施策

▼基本方針及び目標に基づく施策一覧

今後の施策	施策概要	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	●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・自家所有有償旅客運送の維持・確保を図ります。	●	●		○		
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	●基幹交通の区間は現在複数の系統が重複しているため、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。	●			○		○
施策3 AIオンデマンド交通『いつモ』の本格運行	●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、市内デマンドは令和7年度から、通勤デマンドは令和8年度から本格運行を開始します。	●	●		○		
施策4 バス交通空白地における移動手段の確保	●石狩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。 ●令和8年度より、路線バスの代替交通として、本町花川線及び厚田花川線の運行を開始して、移動手段の維持確保に努めます。	●	●				
施策5 交通結節点の創出に向けた検討	●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るため、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。 ●市役所周辺については、バス停留所の集約化を目指します。			●	○		
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	●シームレスな乗継を可能とするため、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の強化（共通予約プラットフォームの構築、石狩市公式LINEによる情報発信等）を行います。					●	
施策7 公共交通の利用促進に向けた取組の推進	●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。					●	
施策8 公共交通の担い手確保に向けた取組の推進	●多様な交通手段（路線バス、タクシー、自家所有有償旅客運送）において、運転手の人手不足及び高齢化が深刻化しているため、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。						●

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

▼【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/）

施策5 交通結節点の創出に向けた検討

▼『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）



施策3 AIオンデマンド交通『いつモ』の本格運行

▼『いつモ』令和5年度実証運行チラシ



施策7 公共交通の利用促進に向けた取組の推進

▼『いつモ』の利用促進に向けた説明会開催状況



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

▼石狩市公式LINEによる運行情報発信



施策8 公共交通の担い手確保に向けた取組の推進

▼石狩市主催の合同企業就職説明会開催状況



4. 計画の評価方法と進捗管理

（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 R5 (2023)	目標値 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所有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

（2）計画の進捗管理

- 本計画の基本方針に基づき実施する各種施策の進捗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、「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ます。



《石狩市地域公共交通活性化協議会開催状況》

お問い合わせ先

石狩市企画政策部企画課交通担当  
TEL 0133-72-3193 FAX 0133-74-5581