資料２

シン・石狩市地域公共交通計画

（イシカリモビリティ 2030）

改訂（案）　抜粋版

令和８年１月

石狩市地域公共交通活性化協議会

《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 ..... 45~~43~~
5.　計画の評価方法と進行管理 ..... 52~~48~~
5.1　評価指標の設定と評価方法 ..... 52~~48~~
5.2　計画の進行管理 ..... 54~~50~~
6.　参考資料 ..... 55~~51~~
6.1　検討経緯 ..... 55~~51~~
6.2　検討体制 ..... 56~~52~~

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『いつモ』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

<table>
<tr><td>施策概要</td><td>

- 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

</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td>石狩市地域公共交通活性化協議会、交通事業者　等</td></tr>
<tr><td>スケジュール</td><td>

<table>
<tr><td>R6
2024</td><td>R7
2025</td><td>R8
2026</td><td>R9
2027</td><td>R10
2028</td><td>R11
2029</td><td>R12
2030</td></tr>
<tr><td colspan="7">実施※運行改善は順次実施</td></tr>
</table>

</td></tr>
</table>

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

<table>
<tr><td>施策概要</td><td colspan="7">● 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/）</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td colspan="7">石狩市地域公共交通活性化協議会、交通事業者　等</td></tr>
<tr><td rowspan="3">スケジュール</td><td>R6
2024</td><td>R7
2025</td><td>R8
2026</td><td>R9
2027</td><td>R10
2028</td><td>R11
2029</td><td>R12
2030</td></tr>
<tr><td colspan="6">調査･検討</td><td>実施</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
</table>

施策３　AI オンデマンド交通『いつモ』の本格運行

<table>
<tr><td>施策概要</td><td colspan="7">

- 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。
- 居住地から市内各種施設（商業施設、医療施設、公共施設等）への利便性の高い移動手段確保を目的とした『市内デマンド』については、令和７年度から本格運行を開始しました。
- 石狩湾新港地域内操業企業就業者の通勤手段の確保を目的とした『通勤デマンド』については、令和８年度から本格運行を開始します。

▼『いつモ』令和５年度実証運行チラシ

</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td colspan="7">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</td></tr>
<tr><td rowspan="3">スケジュール</td><td>R6
2024</td><td>R7
2025</td><td>R8
2026</td><td>R9
2027</td><td>R10
2028</td><td>R11
2029</td><td>R12
2030</td></tr>
<tr><td colspan="7">実証運行　本格運行</td></tr>
<tr><td colspan="7"></td></tr>
</table>

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~~厚田花川線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「あいろーど厚田」以北や国道 231 号沿線以外は~~令和８年度から路線バス厚田線、石狩線（トーメン団地）の廃線に伴い地域全体がバス交通空白地とな~~っており~~ります。~~、~~路線バスの代替交通として厚田花川線（デマンド交通）の運行を新たに開始するほか、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『いつモ』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。 ● 旧石狩地区の内、本町地区については令和７年度 12 月より路線バス石狩線の廃止に伴い新たにバス交通空白地となるため、路線バスの代替交通として本町花川線（デマンド交通）の運行を新たに開始して、移動手段の確保に努めます。 ~~▼路線バス：札厚線と浜厚線の接続（道の駅あいろーど厚田）~~ 写真削除 ▼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

<table>
<tr><td>施策概要</td><td>

- 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。
- 市役所周辺については、路線バス及びデマンド交通の乗降場所が分散しているため、シームレスな乗継環境創出を目的としたバス停留所の集約化を目指します。
- 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）

</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td>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</td></tr>
<tr><td>スケジュール</td><td>

R6 2024	R7 2025	R8 2026	R9 2027	R10 2028	R11 2029	R12 2030
調査・検討			実施			

</td></tr>
</table>

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

<table>
<tr><td>施策概要</td><td>

- 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。【システム入替に伴い機能消失のため削除】~~
- 本市において複数のデマンド交通が運行されるため、一元予約が可能な共通予約プラットフォーム（専用 Web サイト・コールセンター）を構築し、乗り継ぐ場合の一元予約・運賃決済を可能にします。
- 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

</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td>石狩市地域公共交通活性化協議会、交通事業者　等</td></tr>
</table>

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

<table>
<tr><td>施策概要</td><td colspan="7">● 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。
● デマンド交通において利用者・運転手双方にとって利便性の高い運賃収受を実現するため、キャッシュレス決済方法（収納代行サービス活用による清算払）を導入します。また、キャッシュレス決済の促進や利用しやすい運賃体系を図るため、複数の割引制度を導入します。
● 公共交通の再編により石狩市内を運行する公共交通体系が大幅に変更となるため、全ての公共交通を一元化した冊子を作成し、全戸配布を行います。また、広報誌、ホームページ、待合所における掲示等により公共交通に関する情報提供を進めます。

▼『いつモ』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）
 </td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td colspan="7">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</td></tr>
<tr><td rowspan="3">スケジュール</td><td>R6
2024</td><td>R7
2025</td><td>R8
2026</td><td>R9
2027</td><td>R10
2028</td><td>R11
2029</td><td>R12
2030</td></tr>
<tr><td colspan="7">実施</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
</table>

施策８　公共交通の担い手確保に向けた取組の推進

<table>
<tr><td>施策概要</td><td colspan="7">

- 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

</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td colspan="7">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</td></tr>
<tr><td rowspan="3">スケジュール</td><td>R6
2024</td><td>R7
2025</td><td>R8
2026</td><td>R9
2027</td><td>R10
2028</td><td>R11
2029</td><td>R12
2030</td></tr>
<tr><td colspan="7">実施</td></tr>
<tr><td colspan="7"></td></tr>
</table>

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㈱により運行されておりますが、41系統（「43：手稲線」~~、「石狩線」、「石狩線（トーメン）」、「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。【石狩線及び札厚線廃線に伴う文言見直し】

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㈱）と交通結節点である道の駅「あいろーど厚田」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『いつモ』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。~~または石狩湾新港地域公共交通サービス推進協議会（通称「ILOT」、以下「ILOT」とする）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）を行っております。その内、ILOTが運行主体となり令和８年４月より運行を開始する、通勤デマンド、本町花川線、厚田花川線については、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う予定となっています。

通勤デマンドは、石狩湾新港地域へ運行する路線バスが令和６年（2024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、石狩湾新港地域内操業企業就業者の通勤手段を確保することを目的に運行を開始するものとなります。通勤デマンドは、地域間幹線系統である「43：手稲線」（北海道中央バス㈱運行）をはじめとする路線バス（北海道中央バス㈱運行）と交通結節点となるラルズマート花川南店（停留所：花川南５条３丁目）と石狩市役所（停留所：石狩庁舎前）で接続する支線交通として機能します。令和７年度までは実証運行という形で本区間の運行を行っておりますが、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）の活用が必要となっています。

本町花川線及び厚田花川線は、石狩庁舎以北を運行する路線バス３路線（石狩線、石

狩線（トーメン団地）、厚田線）が廃線（石狩線については令和７年 12 月 14 日、石狩線（トーメン団地）及び厚田線については令和８年３月 31 日）となることに伴い、バス交通空白地における代替交通として、地域住民の生活交通を確保することを目的に運行を開始するものとなります。本町花川線及び厚田花川線は、地域間幹線系統である「43：手稲線」（北海道中央バス㈱運行）をはじめとする路線バス（北海道中央バス㈱運行）と交通結節点となる石狩市役所（停留所：石狩庁舎前）で接続する支線交通として機能します。地域住民の通勤・通学・通院・買い物など地域住民の札幌・石狩市街地への多様なニーズを支える交通となりますが、現行の路線バス３路線（石狩線、石狩線（トーメン団地）、厚田線）の利用者数等を考慮すると、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）の活用が必要となっています。

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（トーメン）（北海道中央バス㈱）~~		
~~幹線~~	~~札厚線（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「あいろーど厚田」間の広域な移動を支える路線であり、北海道中央バス㈱が運行する札厚線（地域間幹線系統）と接続しています。~~ ~~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。~~	~~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）~~		
~~幹線~~	~~浜益厚田間乗合自動車厚田方面（石狩市）~~		
幹線	本町花川線（ILOT）	バス交通空白地となる本町方面や厚田方面と交通結節点となっている石狩市役所（石狩庁舎前）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「43：手稲線」（地域間幹線系統）と接続します。 通勤・通学・通院・買い物など地域住民の札幌・石狩市街地への多様な移動ニーズを支えています。	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。 また、厚田花川線については、代替交通運行開始に当たり、新たに車両調達が必要なことから、地域公共交通確保維持事業（車両減価償却費等補助）を活用し、運行体制の確保を図る。 ※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	厚田花川線（ILOT）		
支線	AI オンデマンド交通『いつモ』 ~~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~~北海道中央バス㈱が運行する「43：手稲線」（地域間幹線系統）をはじめとす	~~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

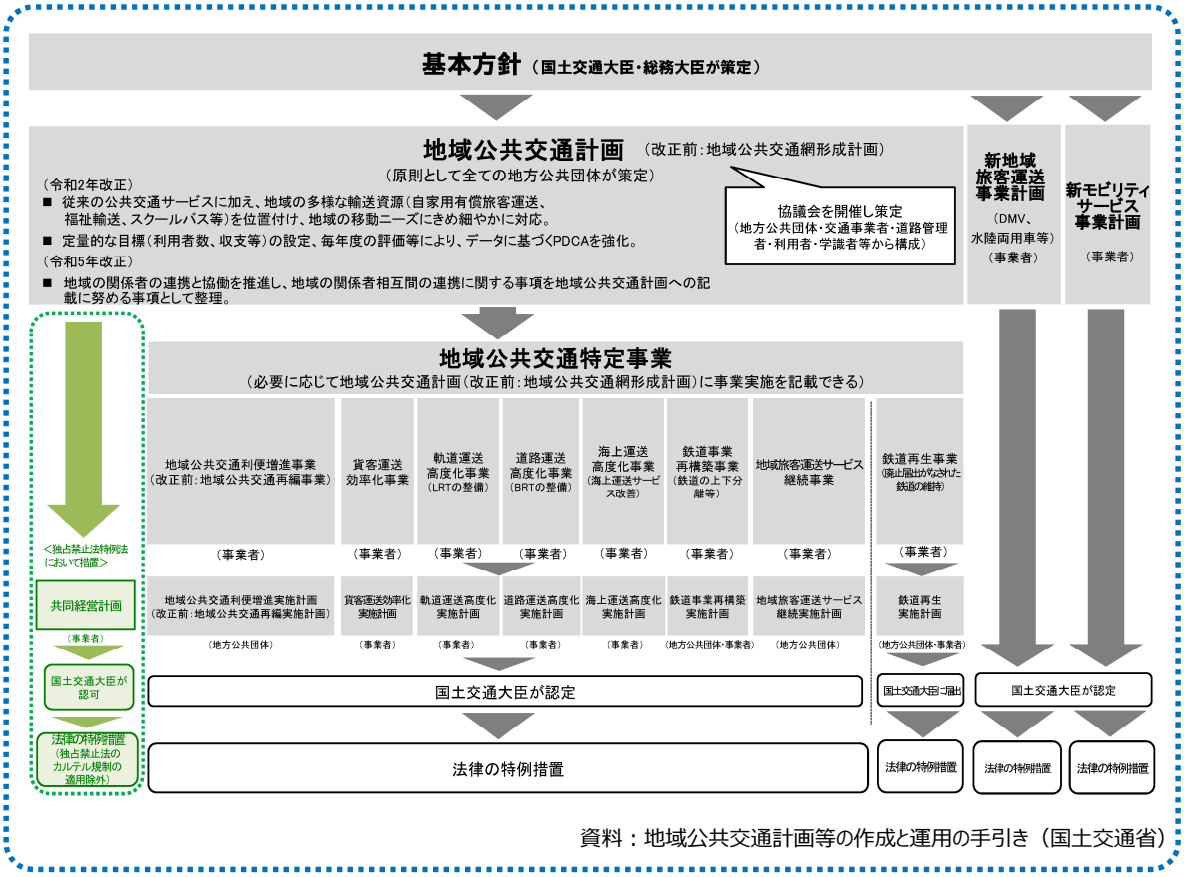
	通勤デマンド（ILOT）	る路線バスと交通結節点となるラルズマート花川南店（停留所：花川南５条３丁目）と石狩市役所（停留所：石狩庁舎前）で接続し、石狩湾新港地域内の各企業へと結び、通勤移動ニーズを支える。	ながら、地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統補助）を活用し、持続可能な運行の確保を目指す。
~~支線~~	~~AI オンデマンド交通『いつモ』~~ ~~市内オンデマンド（本格運行における運行主体は未定）~~	~~生振地区や石狩湾新港地域※などのバス交通空白地と市内の基幹・幹線交通の路線バスと接続し、通勤・通学・通院・買い物など地域住民や石狩湾新港通勤者の札幌への移動ニーズを支える。~~ ~~※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。

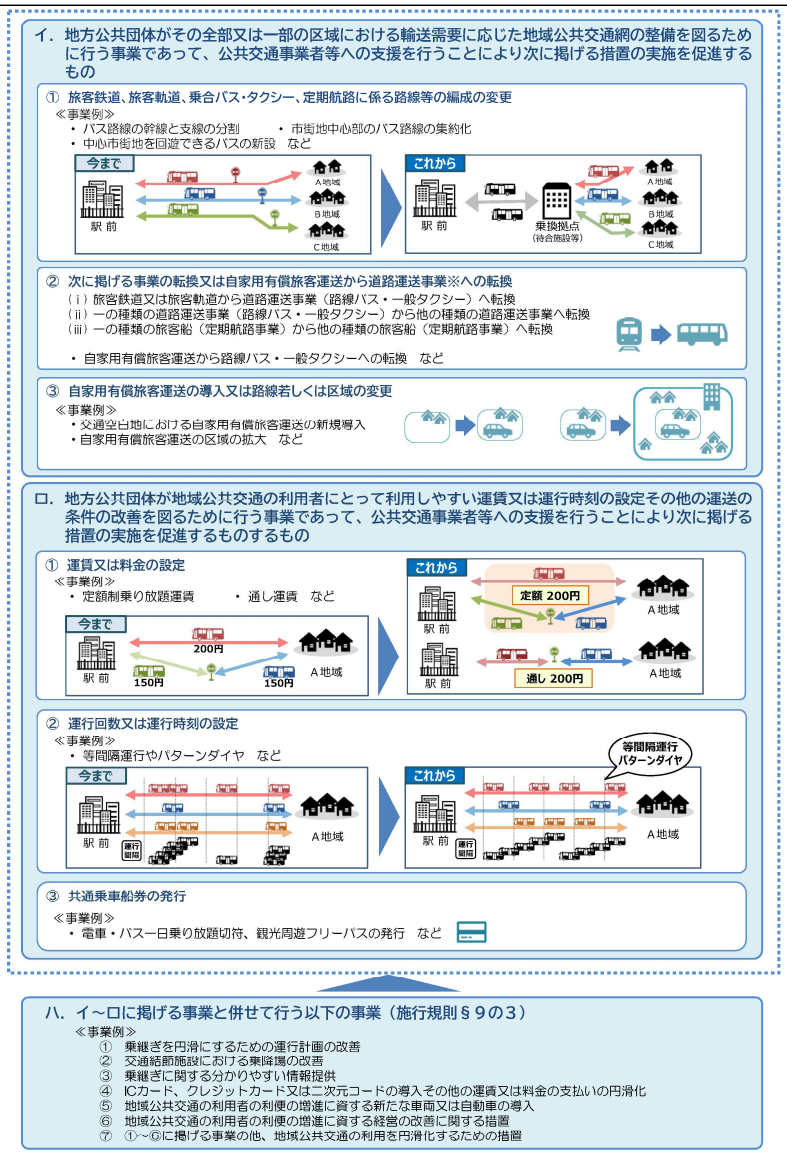
表 4-3 地域公共交通特定事業の活用を想定する施策

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『いつモ』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４ バス交通空白地における移動手段の確保	地域公共交通利便増進事業
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
施策７ 公共交通の利用促進に向けた取組の推進	地域公共交通利便増進事業



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）

▼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	
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§27の16～§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）