

**シン・石狩市地域公共交通計画  
(イシカリモビリティ 2030)  
【資料編】**

**令和 6 年 3 月**

**石 狩 市  
石狩市地域公共交通活性化協議会**

## 《目次》

<b>1. 上位・関連計画の整理</b> .....	<b>2</b>
<b>2. 石狩市の現状</b> .....	<b>10</b>
2.1 人口構造 .....	10
2.2 都市構造 .....	16
2.3 観光動向 .....	20
2.4 移動特性 .....	22
2.4.1 統計データによる移動特性把握 .....	22
2.4.2 アンケート調査等による移動特性 .....	26
<b>3. 石狩市における公共交通の現状</b> .....	<b>37</b>
3.1 石狩市内の公共交通の概況 .....	37
3.2 公共交通の現状 .....	39
3.3 公共交通の利用実態及びニーズ把握 .....	47
3.3.1 地域住民アンケート調査 .....	47
3.3.2 高校生アンケート調査 .....	58
3.3.3 来訪者アンケート調査 .....	66
3.3.4 路線バス乗込調査 .....	76

---

## 1. 上位・関連計画の整理

地域公共交通が果たすべき役割の抽出に向けて、石狩市のまちづくり・都市整備に係る方針、広域的な計画、その他関連計画等から、石狩市が目指す地域の将来像及び公共交通の役割を整理します。

### (1) 第5期石狩市総合計画

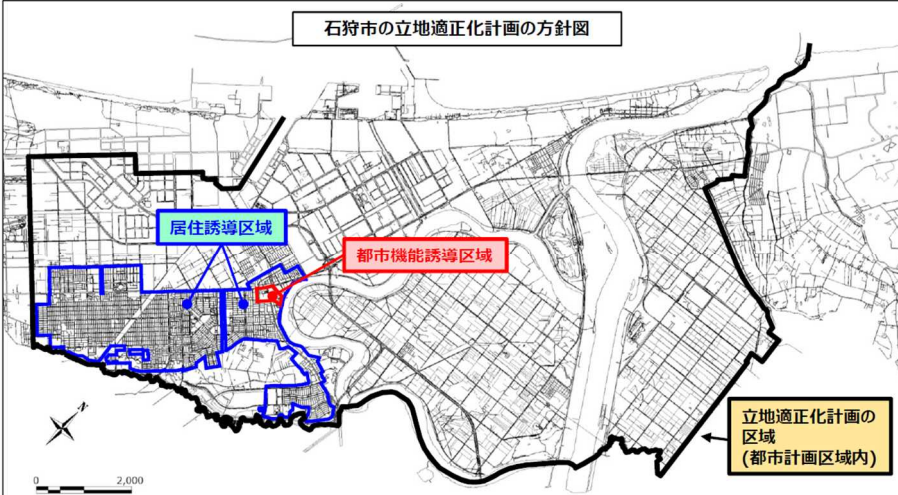
名称	第5期石狩市総合計画		
策定年月	平成 27 年 10 月	計画期間	平成 27 年～令和 8 年
計画理念	まちづくりのミッション 30 年後の『まちの持続』 「このまちに住み続けたい」「このまちに住みたい」と思える魅力あるまちであり続ける		
基本方針	目指すまちの姿（将来像） 石狩 PRIDE いしかりへの愛着、誇り、そこでの幸せな暮らし ●創造 文化、交流、創造するまち ●絆 絆や人のつながりを大切にすまち ●環境 幸せに暮らす環境があるまち		
公共交通関連	基本施策 戦略目標を支える各分野の安定的な行政経営 暮らし 1 都市基盤            2 消防・防災            3 上・下水道 4 住環境                 5 <u>公共交通</u> 6 生活安全 ●「5 公共交通」 【基本施策の方向性】 市民の身近な公共交通機関である路線バスについて、将来にわたり存続が図られるよう関係機関との連携に努めるとともに、市民の利用を促す啓発活動に取り組みます。 長年の課題である、本市と札幌市をつなぐ軌道系交通機関については、長期的な展望のもとで、将来的な利用ニーズの動向や他の公共交通機関との関係性に配慮しながら、実現可能性について検討を継続します。 超高齢社会の進展を背景に、医療機関の受診や日用品購入など日常的な移動が困難な市民に対する生活の足の確保がますます重要になってきており、過疎地域や市街地それぞれにおける移動支援の在り方の検討を進めます。 【前総合計画からの課題】 ・収益性の低い地域におけるバス路線の維持          ・軌道系交通機関の検討		

## (2) 第2期石狩市まち・ひと・しごと創生総合戦略

名称	第2期石狩市まち・ひと・しごと創生総合戦略		
策定年月	令和2年3月	計画期間	令和2年度～令和6年度
戦略目標	<ul style="list-style-type: none"> <li>●「新現役世代」が活躍する</li> <li>●「子育て力」をさらに発揮する</li> <li>●「地域資源」からモノやしごとを創る</li> <li>●「いろんな顔」をつくる</li> <li>●誇りとなる「人や文化」を育てる</li> <li>●時代にあった地域として持続する</li> </ul>		
公共交通関連	<ul style="list-style-type: none"> <li>●「地域資源」からモノやしごとを創る</li> </ul> <p>○物流を核とした臨海部産業集積エリアの形成          北海道の都市圏を支える臨海部産業集積エリアとして、物流・エネルギー・情報・食品等、多様な産業集積を図る。特に物流については、石狩湾新港の港湾計画改訂を踏まえ、外内貿ターミナル機能の形成を補完する流通機能集積の拠点化の推進を図るとともに、流通機能や防災機能の高度化など、地域の特性を活かした取組を推進する。</p> <p>(具体的な事業)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ <u>石狩湾新港地域就業者のための通勤手段拡充に向けた検討</u></li> </ul> <li>●時代にあった地域として持続する</li> <p>○ICTを有効活用する新たな行政サービスの構築          GIS機能を基盤として、公共施設や避難所情報、津波や河川増水時のハザードマップなどの防災情報をスマートフォンで提供するとともに、災害時には情報提供などを含めた的確な避難誘導に資する災害ツールとして活用可能なシステム構築を進める。</p> <p>また、市街地や石狩湾新港地域をはじめとする住環境、公共インフラ及び都市計画などについて、建設関連や不動産取引への情報提供を行うことにより、新たな創業や移住・定住の誘導を図る。</p> <p>(具体的な事業)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ <u>バスロケーションシステム等の導入検討</u></li> </ul> <p>○時代・地域に即した交通体制の推進  <u>過疎化が進む地域において、生活交通の確保を図る。</u></p> <p>(具体的な事業)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ <u>浜益厚田間乗合自動車運行事業</u></li> <li>・ <u>スクールバス混乗事業</u></li> <li>・ <u>公共交通空白地有償運送</u></li> <li>・ <u>浜益滝川間乗合自動車運行</u></li> </ul> <p><u>超高齢社会における公共交通の維持・確保及び利便性の向上を図るため、関係機関との連携のもと、地域特性や利用者ニーズを踏まえた運行形態の改善や地域の交通状況に応じた新たな交通手段などについて検討する。</u></p> <p>(具体的な事業)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ <u>市内における新たな交通手段の導入検討</u></li> </ul>		

### (3) 石狩市都市整備骨格方針

名称	石狩市都市整備骨格方針		
策定年月	令和2年3月	計画期間	令和2年～令和22年
目指す都市像及び大方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 目指す都市像 <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 石狩湾新港地域の更なる発展</li> <li>○ 住みよい魅力ある街づくりの推進</li> <li>○ 1次産業の供給力の確保・向上</li> <li>○ 優れた観光資源の活用</li> </ul> </li> </ul>		
公共交通関連	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 都市計画マスタープラン <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 土地利用の方針</li> <li>□ 森林環境ゾーン <ul style="list-style-type: none"> <li>・ <u>交通ネットワークの確保</u></li> <li>《個別対策》 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ <u>石狩市地域公共交通網形成計画に基づく、公共交通の利用促進策（利用者確保）の推進による現在のバス路線・デマンドバスの維持・確保</u></li> </ul> </li> </ul> </li> <li>□ 農業生産ゾーン <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 生産地と消費地を結ぶ道路網の強化</li> <li>《個別対策》 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ <u>石狩市地域公共交通網形成計画に基づく、公共交通空白地の移動環境の向上</u></li> </ul> </li> </ul> </li> <li>□ 都市機能ゾーン（「情報推進・生産物流」検討地区） <ul style="list-style-type: none"> <li>・ <u>「都市居住」検討地区とのネットワーク強化を図るため、地区間道路網の強化・交通ネットワークの再構築を検討（利便性の向上の取り組み）</u></li> </ul> </li> <li>□ 都市機能ゾーン（「都市居住」検討地区） <ul style="list-style-type: none"> <li>【共通方針】 <u>交通ネットワークの再構築</u></li> </ul> </li> <li>○ <u>総合交通体系の方針（2）公共交通網</u></li> <li>□ 【公共交通機関】の方針 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 石狩市地域公共交通網形成計画と連携した施策の展開</li> <li>《個別対策》 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ <u>交通空白地の移動環境の向上</u></li> <li>・ <u>石狩湾新港地域の交通結節点の検討</u></li> <li>・ <u>石狩湾新港地域の交通結節点と都市機能誘導区域等の市街地を結ぶ交通体系の確保</u></li> <li>・ <u>公共交通バリアフリー化の推進</u></li> <li>・ <u>現在のバス路線・デマンドバス等の維持・確保・改善</u></li> <li>・ <u>公共交通機関利用の推進による低炭素社会の実現</u></li> </ul> </li> </ul> </li> <li>□ 【軌道系交通機関導入の検討】の方針 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ <u>持続可能なまちづくりに向け、利便性の高い公共交通網の形成を優先的に検討しながら、まちの発展軸として実現の可能性を探る</u></li> </ul> </li> </ul> </li> <li>● 立地適正化計画 <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 目指すべき都市像、必要な施策・誘導方針（ストーリー）について <ul style="list-style-type: none"> <li>・ <u>市民に身近な公共交通機関である路線バスの交通網を軸とし、別途策定された石狩市地域公共交通網形成計画と連携の上、既存の交通網の将来にわたる存続及び必要に応じ新たな交通網の開拓を図る施策を展開し、石狩湾新港地域と市街地の公共交通ネットワークの構築を目指します。</u></li> <li>・ 併せて、特に人口が集中する市街地を居住誘導区域に設定し、当該区域を中心に、より魅力にあふれ、住みやすいまちづくりを進めることにより、石狩湾新港地域の就業者の移住・定住が促進され、当該区域の人口密度の維持が図られるものと考え</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul>		

	<p>ます。</p> <p>このことにより、市街地周辺の住宅街を含めた地域全体の生活環境が保たれ、都市の空洞化による日常生活の利便性の低下やインフラの整備・維持管理の非効率化を未然に防ぐこととなるとの考えのもと、市街地に地域の核となるような商業施設や行政施設等の都市機能を誘導するなど、人口密度の維持に向けた施策を展開していきます。</p> <p>「誰もが安心・安全で歩いて暮らすことができるコンパクトなまち」へ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・円滑な交通の確保、道路交通の安全性の向上</li> </ul> <p>「誰もが元気で快適に暮らし続けることができるまち」へ</p> <p>「環境に優しい、低炭素社会を実現するまち」へ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現在の公共交通ネットワークの利用促進</li> </ul>
<p>立地適正化計画における誘導区域</p>	<p>石狩市の立地適正化計画の方針図</p> 

#### (4) 石狩市過疎地域持続的発展市町村計画

名称	石狩市過疎地域持続的発展市町村計画		
策定年度	令和2年度	計画期間	令和3年度～令和7年度
目的	過疎地域の持続的発展の支援に関する特別措置法に基づき、過疎地域に指定されている厚田区および浜益区の地域の持続的発展を図るため、移住定住や産業、生活環境や保健福祉、教育などの法で定められた各分野にわたる必要な事業計画を策定し、総合的かつ計画的な対策を講ずる。		
基本方針	地域と行政が一体となって様々な課題に取り組むとともに、北海道過疎地域持続的発展方針などと整合性を図りつつ、持続可能な開発目標（SDGs）の実現に向けた取組の視点も取り入れながら、生活インフラの整備のほか、基幹産業である第一次産業と観光との連携を柱として、経済の振興と活力ある地域づくりを進める。		
公共交通関連	<p>■交通施設の整備、交通手段の確保</p> <p>●交通施設の整備、交通手段の確保の方針</p> <p>厚田区及び浜益区においては、南北に縦貫する国道231号が基幹交通路となることから、<u>当該ルートを通る公共交通手段は将来も確保していきます。また、地区内移動手段としてのスクールバス混乗等市町村運営有償運送や交通空白地有償運送、さらには、厚田区内にある札幌方面への路線バスの発着点と浜益区を結ぶデマンド交通の運行など、ニーズに対応した多様な手法で地域の足の確保を図ります。</u></p> <p>●現況と問題点（交通確保対策）</p> <p>厚田区及び浜益区の都市部への公共交通機関は、路線バスが運行されており、住民の通学・通院・買物などの生活上重要な役割を果たしています。しかし、人口減少の影響もあり、バス利用者は減少傾向にあり、それにより路線数が減らされ、更に利便性が損なわれるといった悪循環が生じており、札幌浜益間の民間路線バスが廃止されるなど、地域の生活交通の確保が困難な状況となっています。</p> <p>●交通確保対策</p> <p><u>バス路線の確保に努めるとともに、既に取り組んでいるスクールバス混乗等市町村運営有償運送の実施、NPO法人の「公共交通空白地有償運送」事業へのバックアップ、さらには、厚田区内にある札幌方面への路線バスの発着点と浜益区を結ぶデマンド交通の運行などを通じて、地域生活に必要な移動手段の検討・確保に努めます。</u></p> <p>過疎地域持続的発展特別事業</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通確保事業 公共交通手段を確保するため、事業者等に対し運行の支援を行う</li> <li>・有償旅客運送事業 公共交通空白地域において、乗合運行事業を行う</li> <li>・スクールバス混乗運行事業 区民の日常生活の交通手段を確保するため、スクールバスの混乗運行事業を行う</li> </ul>		

### (5) 第3次石狩市観光振興計画

名称	第3次石狩市観光振興計画		
策定年月	令和4年3月	計画期間	令和4年度～令和13年度
目的	これからの時代を見据え、前計画で取り組んできた「観光を切り口にした石狩市らしいまちづくり」を、さらに一歩進めるよう今後の観光振興に関する施策の方向性を示す。		
目指すべき方向性	住み続けたい、何度も訪れたいまち「いしかり」		
基本方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>●地域個性を生かした観光で潤う</li> <li>●持続可能な観光で潤う</li> </ul>		
基本施策 及び 重点施策	<p>基本方針1 地域個性を活かした観光で潤う</p> <p>基本施策1 観光資源の活用と整備</p> <p>重点施策1 海辺の魅力アップ</p> <p>重点施策2 イベントの魅力アップ及び連携強化</p> <p>重点施策3 国内外に向けた情報発信</p> <p>重点施策4 観光資源・自然環境の保護保全</p> <p>基本施策2 市内周遊の促進</p> <p>重点施策5 道の駅石狩を核とした市内の周遊観光の促進</p> <p>重点施策6 広域的な観光ルートづくり</p> <p>基本施策3 食を通じた誘客促進</p> <p>重点施策7 食や特産品の魅力発信及び販売促進</p> <p>基本施策4 サケやニシン等の歴史・文化の発信</p> <p>重点施策8 サケやニシン等の歴史・文化の発信</p> <p>基本方針2 持続可能な観光で潤う</p> <p>基本施策5 市民が活躍する観光まちづくり</p> <p>重点施策9 シビックプライドの醸成</p> <p>重点施策10 ボランティアガイド等の育成・支援</p> <p>基本施策6 観光関連事業者等との連携強化</p> <p>重点施策11 観光関連事業者・協議会等との連携強化</p>		

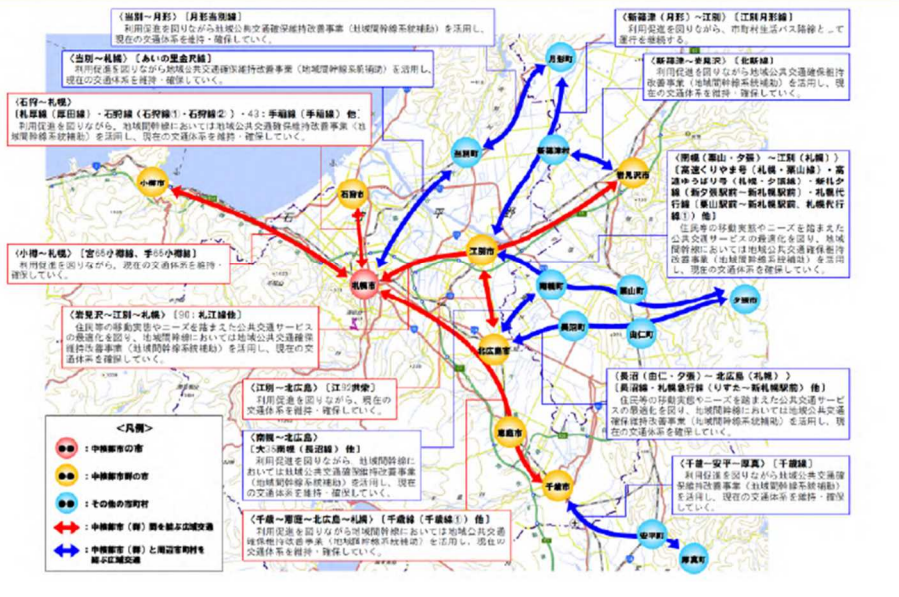


(6) さっぽろ連携中枢都市圏地域公共交通計画

名称	さっぽろ連携中枢都市圏地域公共交通計画（以下、広域計画とする）														
策定主体	さっぽろ連携中枢都市圏地域公共交通活性化協議会（事務局：北海道石狩振興局）														
策定年月	令和5年6月	計画期間	令和2年度～令和9年度												
計画の基本的な方針	<p>目指すべき将来像</p> <p>地域の将来を見据えた持続可能な公共交通ネットワークの構築</p> <p>基本方針 1：地域住民等の広域移動を支える持続可能な広域交通ネットワークの維持・確保</p> <p>目標①：多様な目的に対応した、持続可能な広域交通の確保</p> <p>目標②：公共交通の担い手確保による路線の維持・確保</p> <p>基本方針 2：生活圏交通と幹線・広域交通の接続性向上によるシームレスな交通体系の確保</p> <p>目標③：幹線・広域交通・生活圏交通の接続の円滑化</p> <p>基本方針 3：公共交通の利用促進による持続性の確保</p> <p>目標④：公共交通の利便性向上と意識醸成による利用促進</p>														
目標達成のための施策・事業（石狩市に関連する内容抜粋）	<p>●広域交通ネットワークの維持・確保に向けた協議・検討</p> <p>中核都市（群）間や中核都市（群）と周辺町村を結び、地域の移動を支える広域交通ネットワークを維持・確保していくために、市町村、北海道及び交通事業者等の各関係者の共通認識となる維持・確保の方針を定め、必要に応じて運行形態の最適化等の検討を行う。</p> <p>（取組概要）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・さっぽろ連携中枢都市圏の広域交通について、地域間毎の移動特性や公共交通の運行実態、利用実態等から整理した広域交通の役割を踏まえ、今後の維持・確保の方針を設定する。</li> <li>・設定した広域交通の維持・確保の方針を踏まえ、地域の実態に合わせた運行形態の見直し等の協議・検討を行う。</li> <li>・広域交通の維持・確保の方針は、変化する社会情勢や移動ニーズとの適合性等を検証・評価し、役割や必要性に変化が生じた場合に見直しを行う。</li> </ul> <table border="1"> <thead> <tr> <th>方面</th> <th>都市間</th> <th>分類</th> <th>広域交通の役割を担う都市間バス・路線バス※</th> <th>役割</th> <th>維持・確保の方針</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>石狩方面</td> <td>石狩～札幌</td> <td>中核都市（群）間を結ぶ広域交通</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>・9：花川南団地線</li> <li>・14：花川南団地線</li> <li>・16：花群団地線</li> <li>・43：手稲線（手稲線）【地域間幹線】（R3実績輸送量:91.9）</li> <li>・宮47：手稲線</li> <li>・札幌線（厚田線）【地域間幹線】（R3実績輸送量:27.5）</li> <li>・石狩線（石狩線①）【地域間幹線】（R3実績輸送量:28.0）</li> <li>・石狩線（石狩線②）【地域間幹線】（R3実績輸送量:87.0）</li> <li>・石狩新港西線</li> <li>・石狩新港線</li> <li>・急行石狩新港団地線</li> <li>・石狩新港団地線</li> <li>・麻08：緑苑台線</li> <li>・麻13：花群団地線</li> <li>・麻14：花群団地線</li> <li>・麻15：花群団地線</li> <li>・麻16：花群団地線</li> <li>・麻17：南花群通線</li> <li>・麻40：麻生樽川線</li> <li>・麻41：手稲・麻生線</li> <li>・栄19：栄町・花川線</li> <li>[屯田小]</li> </ul> </td> <td>石狩～札幌間において、通勤・通学・通院などの多くの生活移動を支えている</td> <td>利用促進を図りながら、地域間幹線においては地域公共交通確保維持改善事業（地域間幹線系統補助）を活用し、現在の交通体系を維持・確保していく</td> </tr> </tbody> </table>			方面	都市間	分類	広域交通の役割を担う都市間バス・路線バス※	役割	維持・確保の方針	石狩方面	石狩～札幌	中核都市（群）間を結ぶ広域交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>・9：花川南団地線</li> <li>・14：花川南団地線</li> <li>・16：花群団地線</li> <li>・43：手稲線（手稲線）【地域間幹線】（R3実績輸送量:91.9）</li> <li>・宮47：手稲線</li> <li>・札幌線（厚田線）【地域間幹線】（R3実績輸送量:27.5）</li> <li>・石狩線（石狩線①）【地域間幹線】（R3実績輸送量:28.0）</li> <li>・石狩線（石狩線②）【地域間幹線】（R3実績輸送量:87.0）</li> <li>・石狩新港西線</li> <li>・石狩新港線</li> <li>・急行石狩新港団地線</li> <li>・石狩新港団地線</li> <li>・麻08：緑苑台線</li> <li>・麻13：花群団地線</li> <li>・麻14：花群団地線</li> <li>・麻15：花群団地線</li> <li>・麻16：花群団地線</li> <li>・麻17：南花群通線</li> <li>・麻40：麻生樽川線</li> <li>・麻41：手稲・麻生線</li> <li>・栄19：栄町・花川線</li> <li>[屯田小]</li> </ul>	石狩～札幌間において、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、地域間幹線においては地域公共交通確保維持改善事業（地域間幹線系統補助）を活用し、現在の交通体系を維持・確保していく
方面	都市間	分類	広域交通の役割を担う都市間バス・路線バス※	役割	維持・確保の方針										
石狩方面	石狩～札幌	中核都市（群）間を結ぶ広域交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>・9：花川南団地線</li> <li>・14：花川南団地線</li> <li>・16：花群団地線</li> <li>・43：手稲線（手稲線）【地域間幹線】（R3実績輸送量:91.9）</li> <li>・宮47：手稲線</li> <li>・札幌線（厚田線）【地域間幹線】（R3実績輸送量:27.5）</li> <li>・石狩線（石狩線①）【地域間幹線】（R3実績輸送量:28.0）</li> <li>・石狩線（石狩線②）【地域間幹線】（R3実績輸送量:87.0）</li> <li>・石狩新港西線</li> <li>・石狩新港線</li> <li>・急行石狩新港団地線</li> <li>・石狩新港団地線</li> <li>・麻08：緑苑台線</li> <li>・麻13：花群団地線</li> <li>・麻14：花群団地線</li> <li>・麻15：花群団地線</li> <li>・麻16：花群団地線</li> <li>・麻17：南花群通線</li> <li>・麻40：麻生樽川線</li> <li>・麻41：手稲・麻生線</li> <li>・栄19：栄町・花川線</li> <li>[屯田小]</li> </ul>	石狩～札幌間において、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、地域間幹線においては地域公共交通確保維持改善事業（地域間幹線系統補助）を活用し、現在の交通体系を維持・確保していく										

幹線・広域ネットワークの維持・確保方針

幹線・広域ネットワークの維持・確保方針



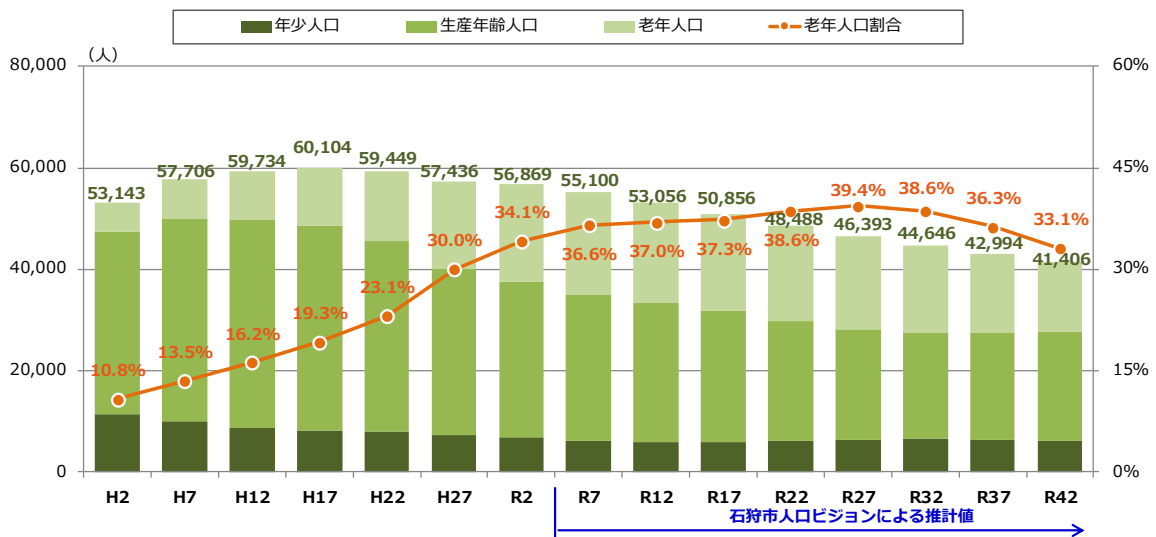
## 2. 石狩市の現状

本市の人口等の統計資料から、本市を取り巻く現状について整理します。

### 2.1 人口構造

#### (1) 総人口の推移

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。また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います。



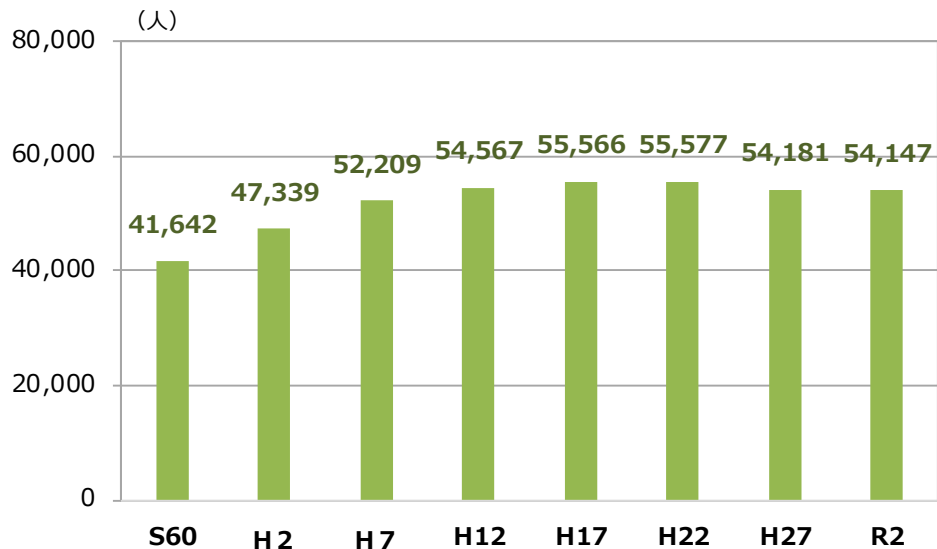
資料  
 平成2年～令和2年：国勢調査  
 令和7年～令和42年：「第2期石狩市まち・ひと・しごと創生総合戦略」  
 ※推計値は平成27年人口を基準人口として推計

図 2-1 年齢別人口の推移

## (2) 地区別人口の推移

### 1) 旧石狩地区

旧石狩地区は平成 22 年をピークに緩やかな減少に転じている状況です。

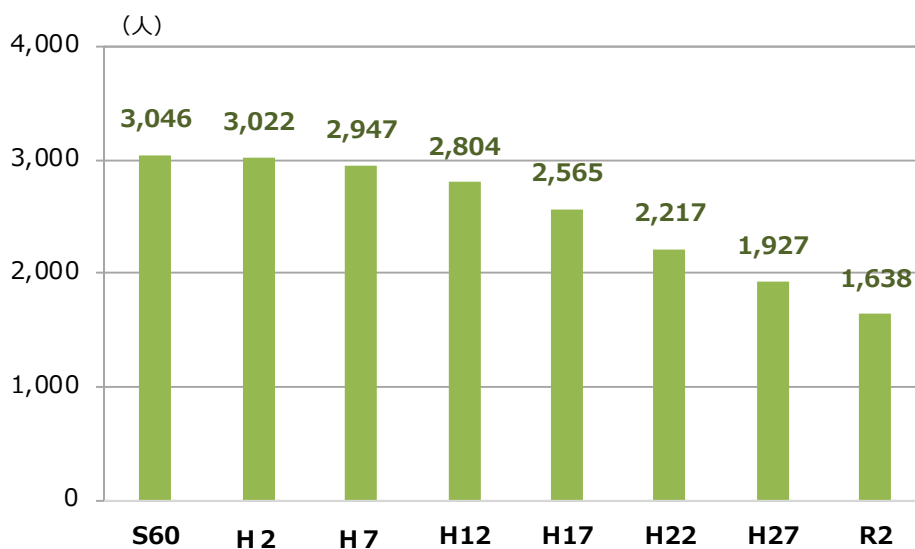


資料：国勢調査

図 2-2 旧石狩地区の人口の推移

### 2) 厚田地区

厚田地区の人口減少は深刻で、総人口は令和 2 年時点で 1,638 人まで減少しています。

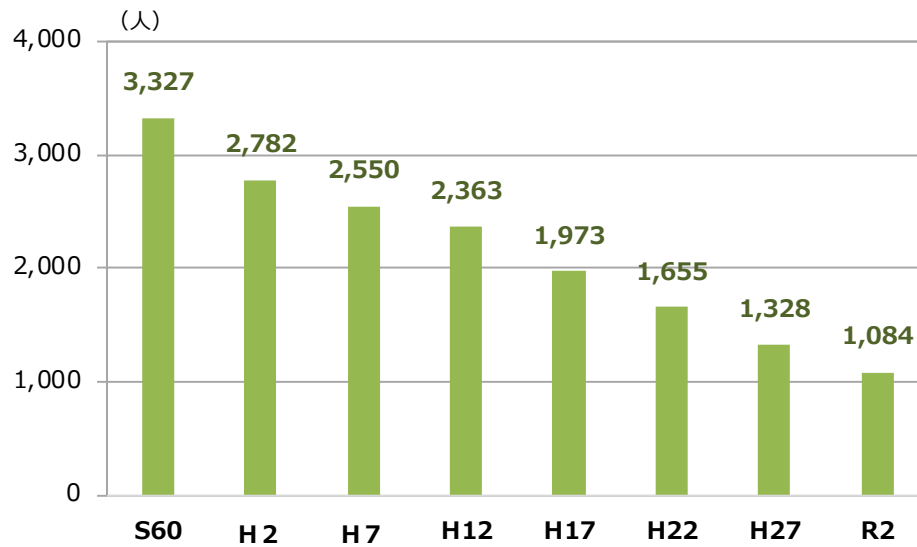


資料：国勢調査

図 2-3 厚田地区の人口の推移

### 3) 浜益地区

厚田地区同様、浜益地区の人口減少も深刻であり、総人口は令和2年時点で1,084人まで減少しています。



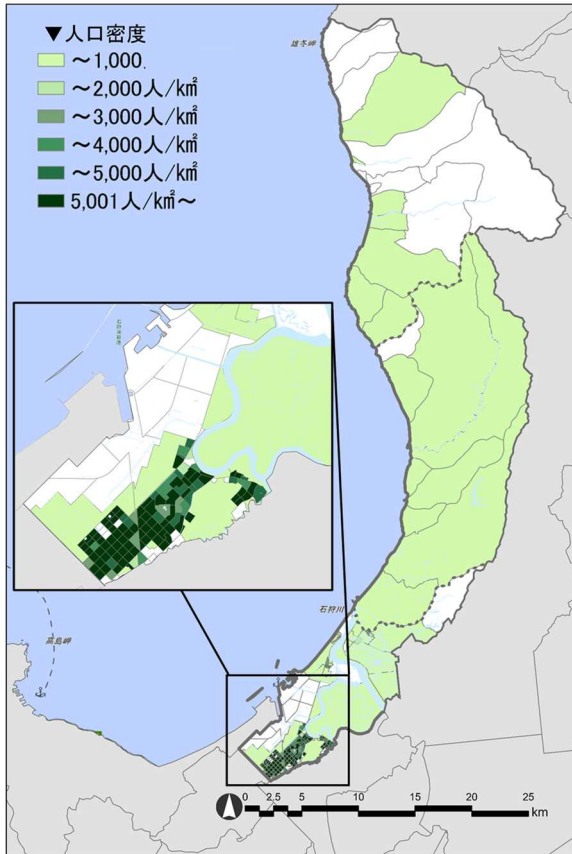
資料：国勢調査

図 2-4 浜益地区の人口の推移

### (3) 人口密度・高齢者数・高齢化率

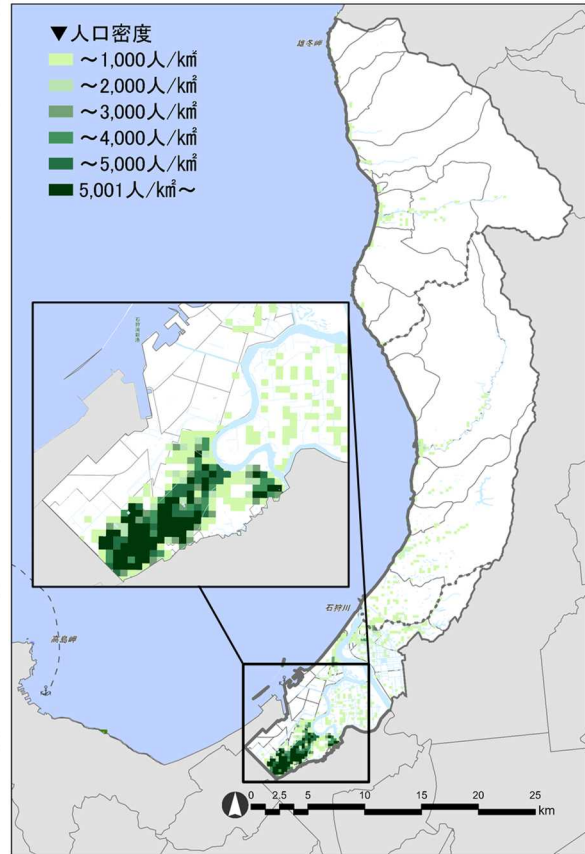
#### 1) 人口密度

人口密度は市全体で見ると、旧石狩地区の特に花川地区・樽川地区に人口が集中している状況です。また、厚田地区、浜益地区について250mメッシュ別にみると、海沿いの国道231号沿線に人口が集中している状況です。



資料：国勢調査（令和2年）

図 2-5 人口密度（町丁目）

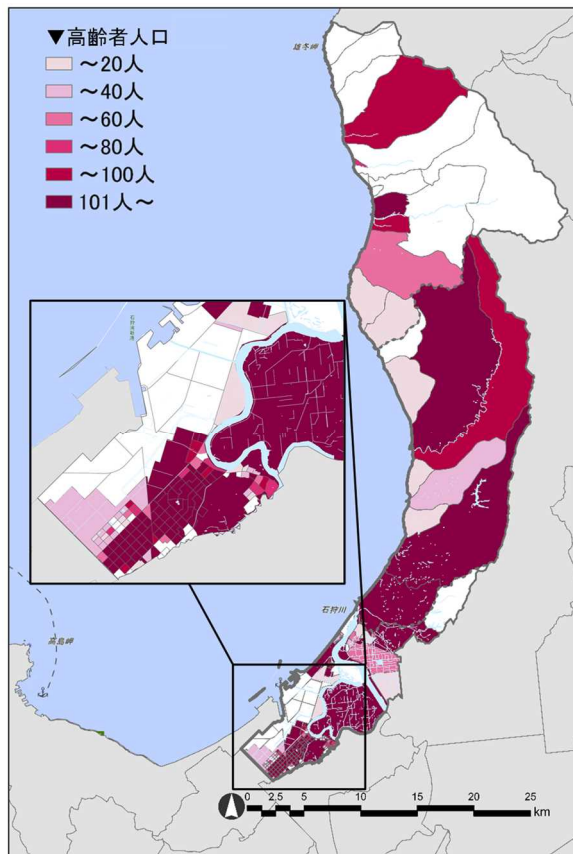


資料：国勢調査（令和2年）

図 2-6 人口密度（250mメッシュ）

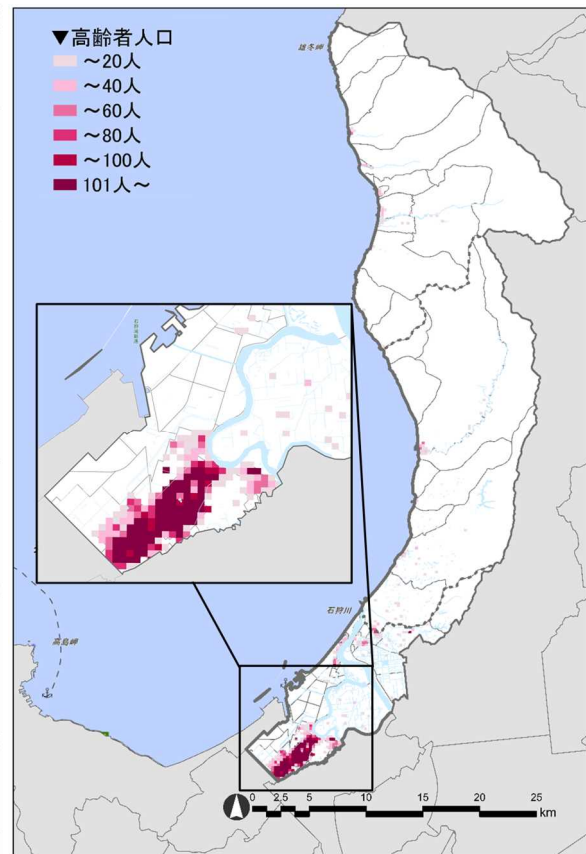
## 2) 高齢者人口

高齢者人口は、全体的に高齢者の人口が多い状況です。また、細かく 250m メッシュ別にみると人口密度の高い旧石狩地区の花川地区に高齢者が集中している状況です。



資料：国勢調査（令和2年）

図 2-7 高齢者人口（町丁目）

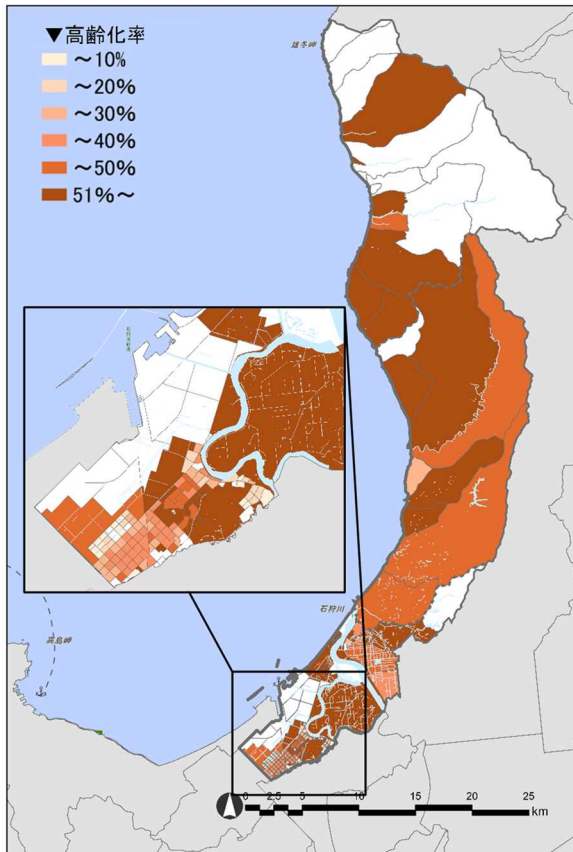


資料：国勢調査（令和2年）

図 2-8 高齢者人口（250mメッシュ）

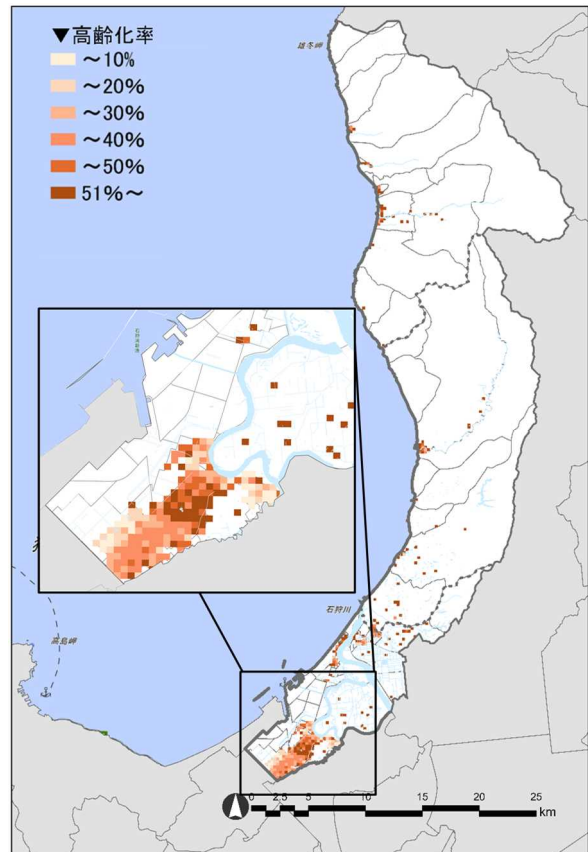
### 3) 高齢化率

高齢化率は町丁目別で見ると、市全体において高齢化が進行しており、市街地（花川・樽川・緑苑台）よりも郊外部で進行している状況であり、高齢化率が既に 50% を超えている地域もある状況です。市街地において、細かく 250m メッシュ別に見ると、花川北地区は他の地域と比べて高齢化が進行している傾向がみられ、高齢化率が 50% を超える地域も確認されています。



資料：国勢調査（令和 2 年）

図 2-9 高齢化率（町丁目）



資料：国勢調査（令和 2 年）

図 2-10 高齢化率（250m メッシュ）



## 2.2 都市構造

### (1) 都市計画の状況

本市は、旧石狩地区において都市計画区域が定められており、市街地及び石狩湾新港地域において用途地域が定められています。市街地の大部分は低層住居専用地域が占めており、商業地域及び近隣商業地域が市街地の各地区（花川北・花川南・樽川・緑苑台）に分散して位置しています。また、石狩湾新港地域は広域にわたって工業系の用途地域が指定されており、石狩湾新港は操業企業が約 750 社、就業者が約 2 万人を超える状況で、道央圏の重要な産業拠点になっています。

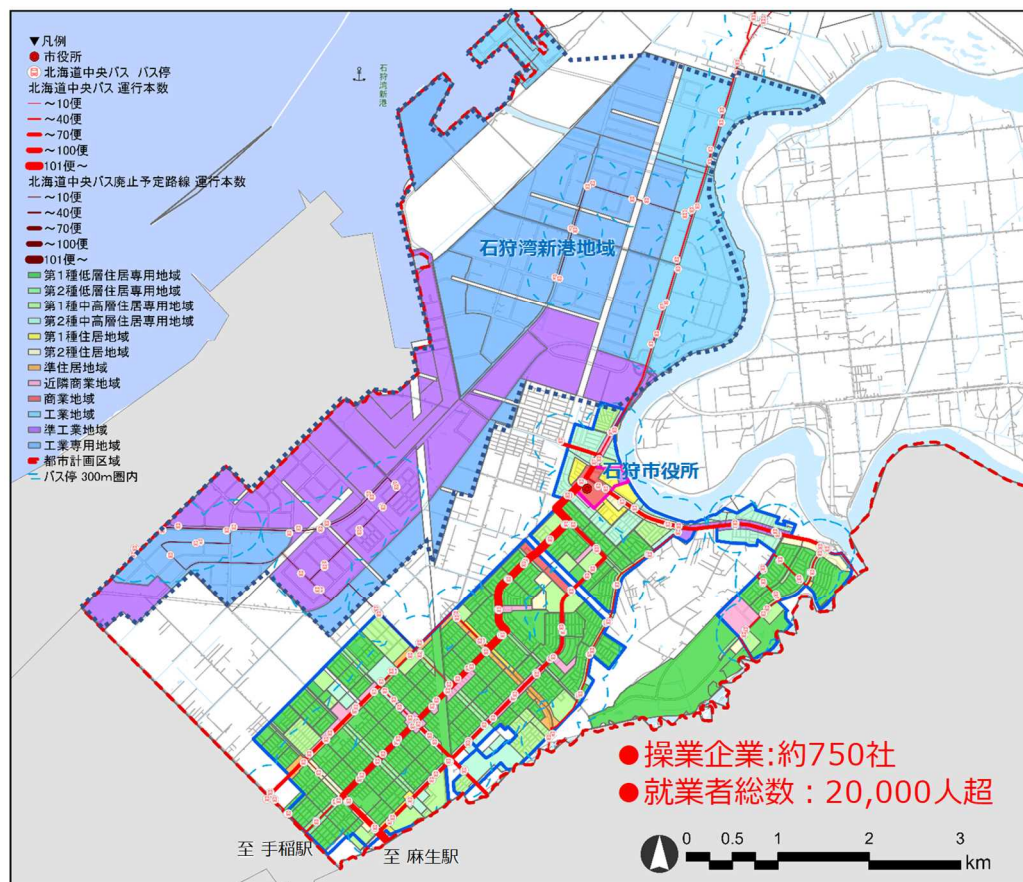


図 2-11 都市計画区域と用途地域

## (2) 立地適正化計画に基づく各種誘導区域の状況

本市は立地適正化計画を策定しており、都市再生特別措置法に基づく居住誘導区域及び都市機能誘導区域を定めています。居住誘導区域は、住居系用途地域が設定されている区域の中で、生活利便性や災害リスク等を勘案して区域を定めています。また、都市機能誘導区域は、行政機能をはじめとした都市機能が集積し、将来にわたっても多様な都市機能を有する区域と考えられる市役所本庁舎周辺を設定しています。

また、立地適正化計画の中では、誘導区域のほか、地域の特性に合わせた市独自の施策を展開していくため、「一般商業エリア」、「道央圏広域サービスエリア」、「環境居住エリア」を定めており、一般商業エリアは、花川北・花川南・樽川・緑苑台地区のそれぞれ商業系用途地域となっているエリアを位置付けています。

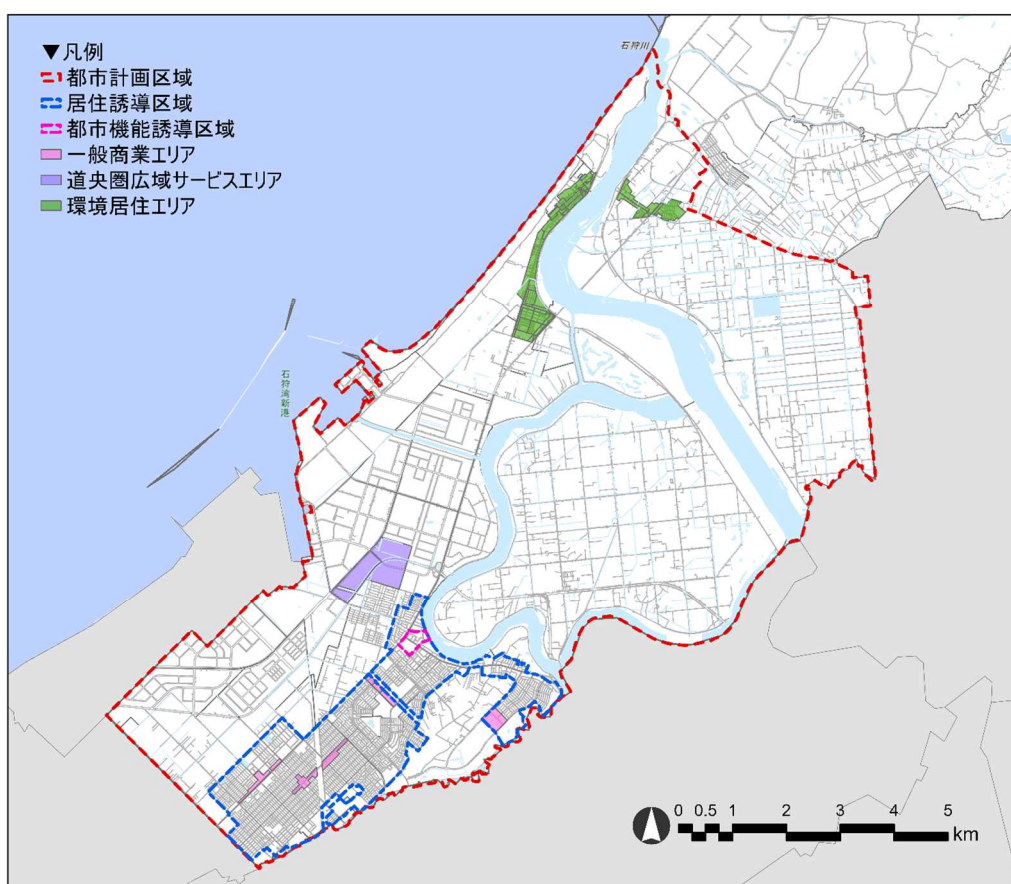


図 2-12 立地適正化計画で定める各種誘導区域

### (3) 都市機能施設の分布

本市において、日常生活に必要な都市機能施設（通院・買い物等）は旧石狩地区の市街地（花川・樽川・緑苑台）に集中しています。そのため、厚田地区や浜益地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、小中学校はそれぞれの地区に分散して立地しておりますが、高校（2校）や大学（1校）は市街地に立地しており、通学には広域な移動が必要となっています。また、札幌市等の学校への通学も多いため、これらの移動を支える公共交通が必要です。



図 2-13 教育施設

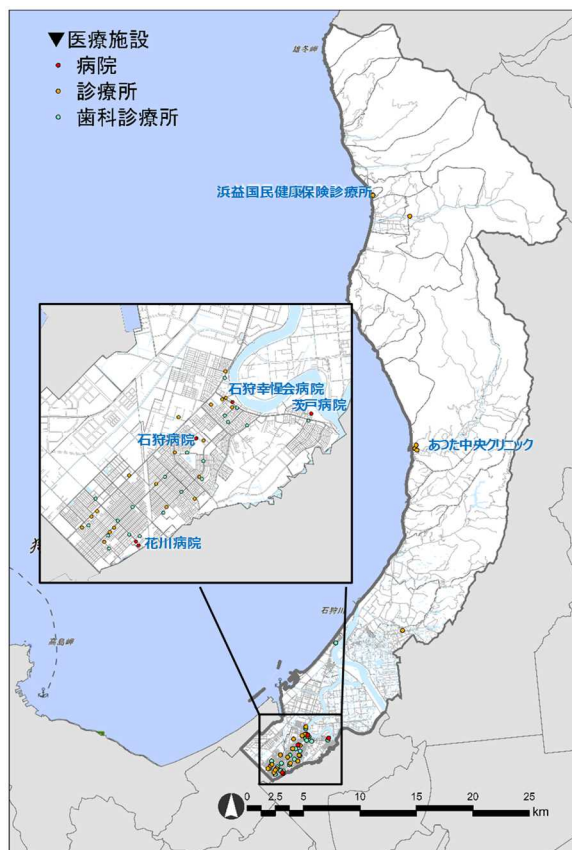


図 2-14 医療施設



図 2-15 公共施設・商業施設

表 2-1 石狩市内の距離と所要時間

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※

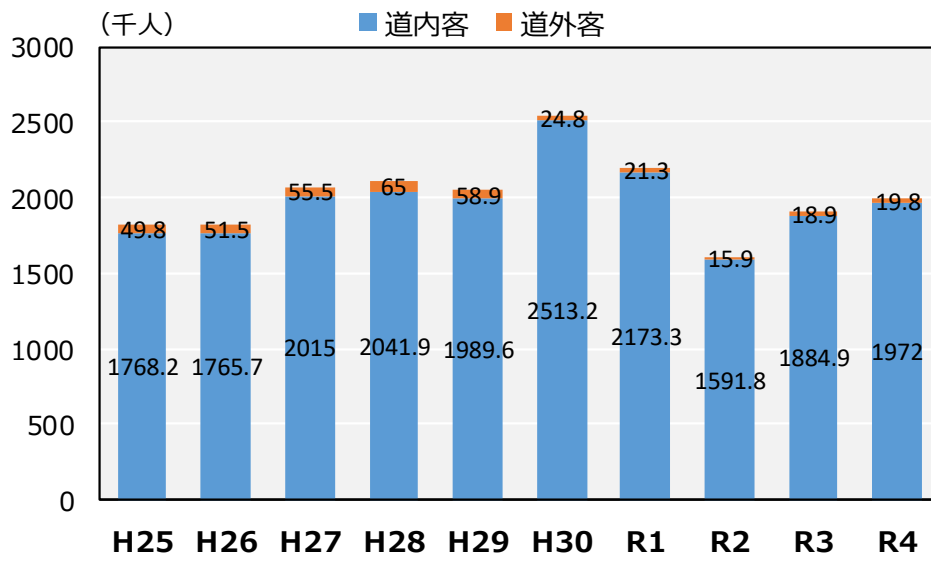
※デマンドバス乗車時間 50 分、乗換時間は含めず算定

## 2.3 観光動向

本市の観光資源は、市域全体に点在しています。本市の観光入込客数は新型コロナウイルス感染症の影響で一度減少しましたが、近年増加傾向にあります。



図 2-16 石狩市の観光資源



資料：北海道観光入込客数報告書（北海道）

図 2-17 石狩市の観光入込客数推移

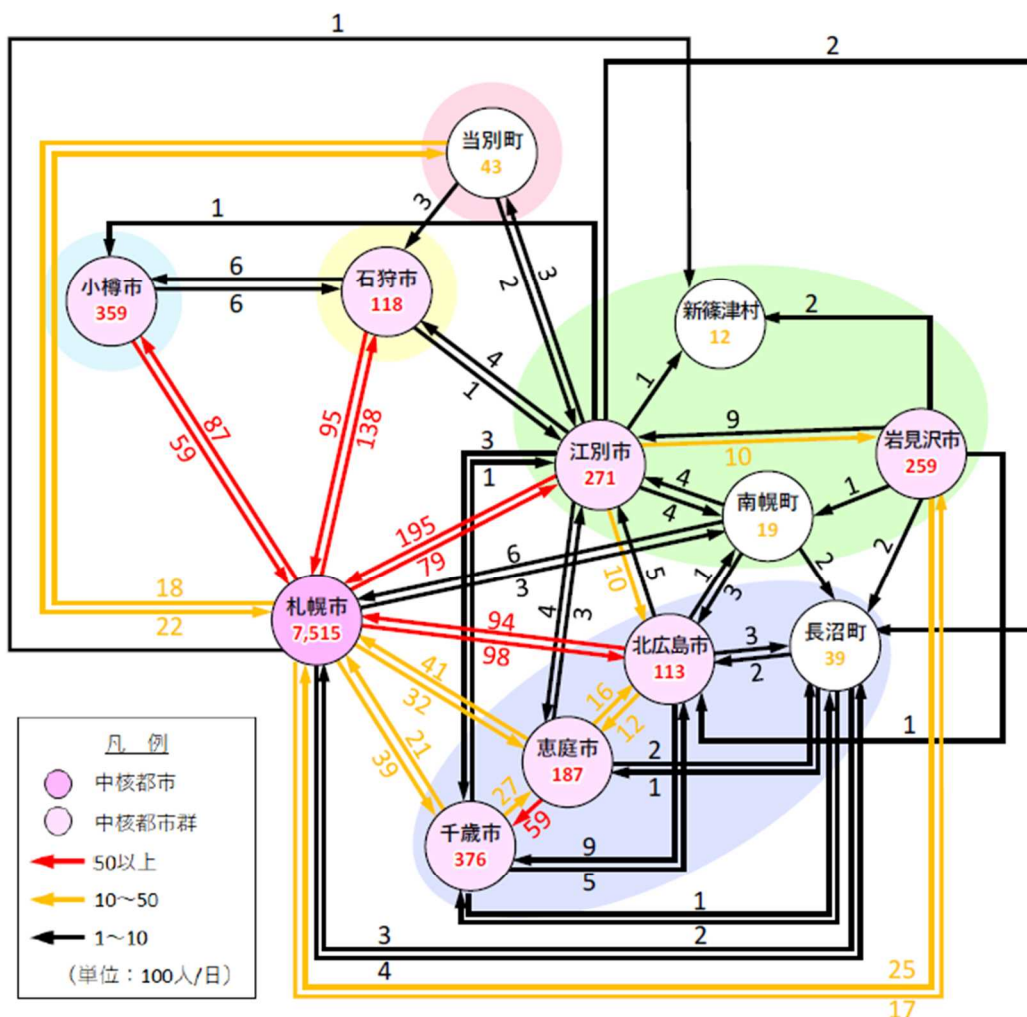
## 2.4 移動特性

### 2.4.1 統計データによる移動特性把握

国勢調査をはじめとする統計データを基に、市民の移動特性を整理しました。なお、本項では広域計画において整理された結果を引用しています。

#### (1) 通勤・通学流動

通学・通勤とともに市内の移動のほか札幌市へ向かう流動が多くなっています。また、通勤・通学とともに札幌市から本市へと向かう流動も多い状況です。



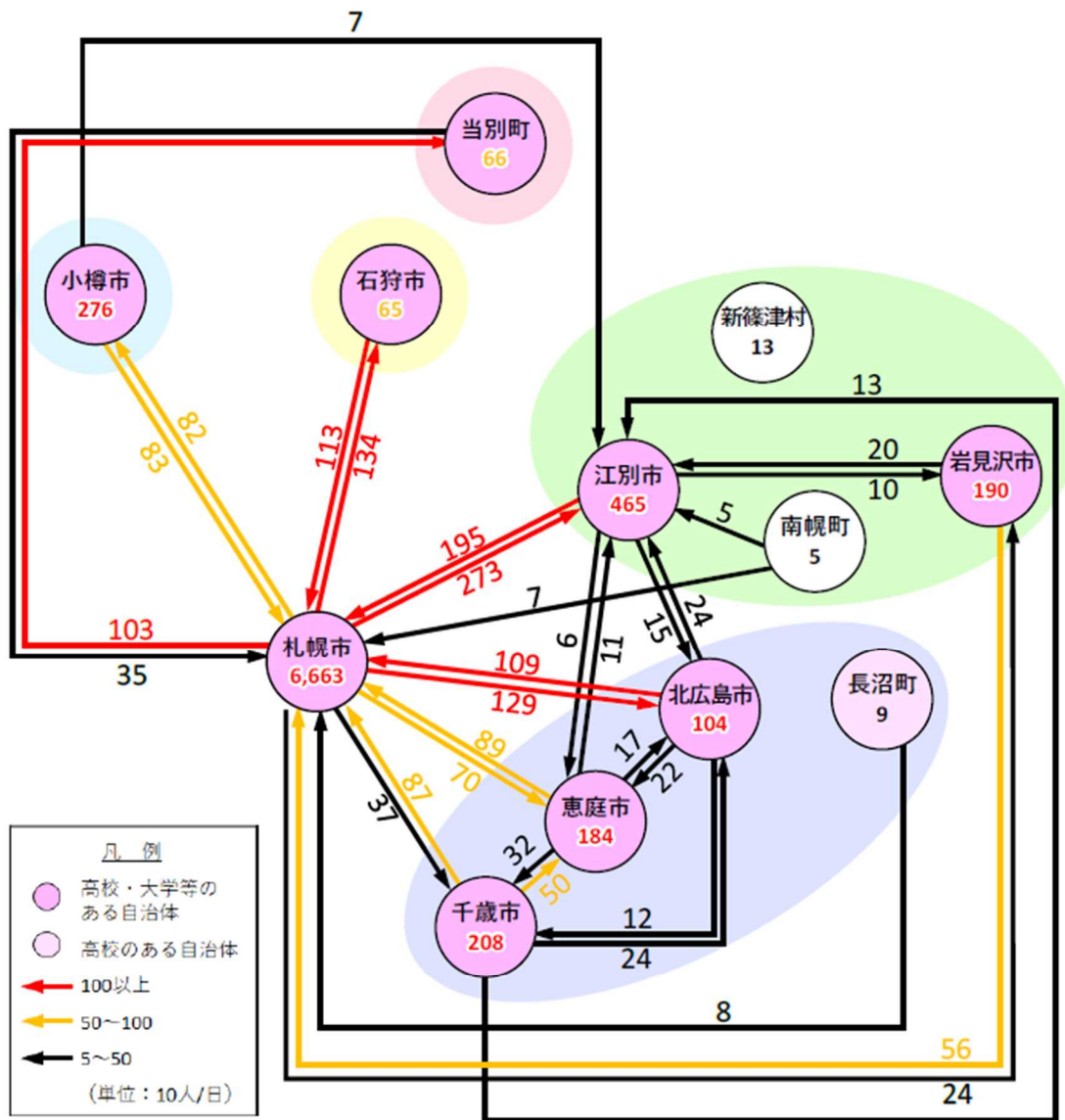
※通勤者数が 100 人/日以上流動のみを記載

各市町村の○内の数値は、在住市町村内の通勤者数

資料：令和 2 年国勢調査（総務省統計局）(<https://www.stat.go.jp/>) をもとに作成

資料：広域計画

図 2-18 通勤の流動



※通学者数が50人/日以上流動のみを記載

各市町村の○内の数値は、在住市町村内の通学者数

資料：令和2年国勢調査（総務省統計局）(<https://www.stat.go.jp/>) をもとに作成

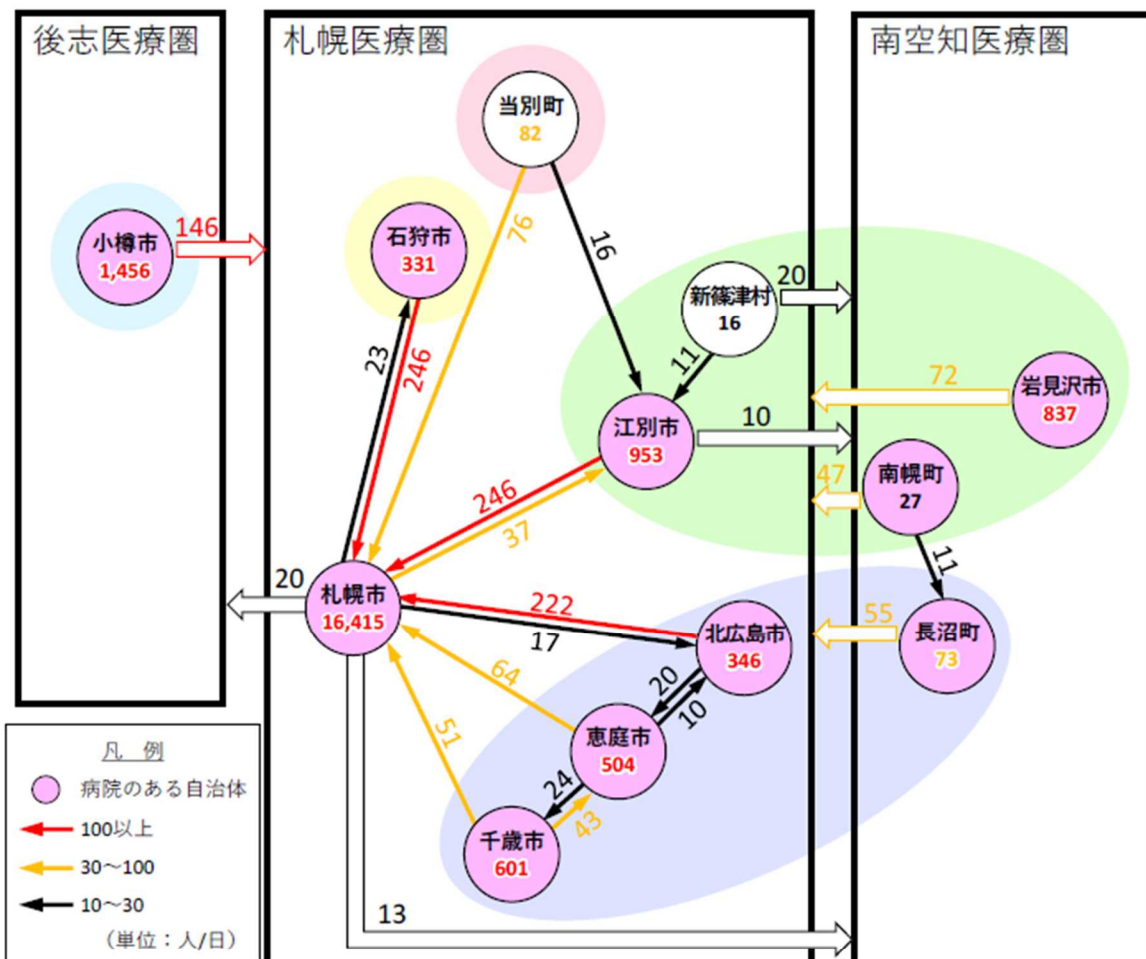
資料：広域計画

図 2-19 通学の流動



## (2) 通院流動

通院も市内の移動のほか、札幌市へ向かう流動が多くなっています。



※通院者数が10人/日以上以上の流動のみを記載

各市町村の○内の数値は、在住市町村内の通院者数

医療圏内での通院は、自治体別に整理されているが、医療圏をまたぐ通院は、医療圏単位での整理となる

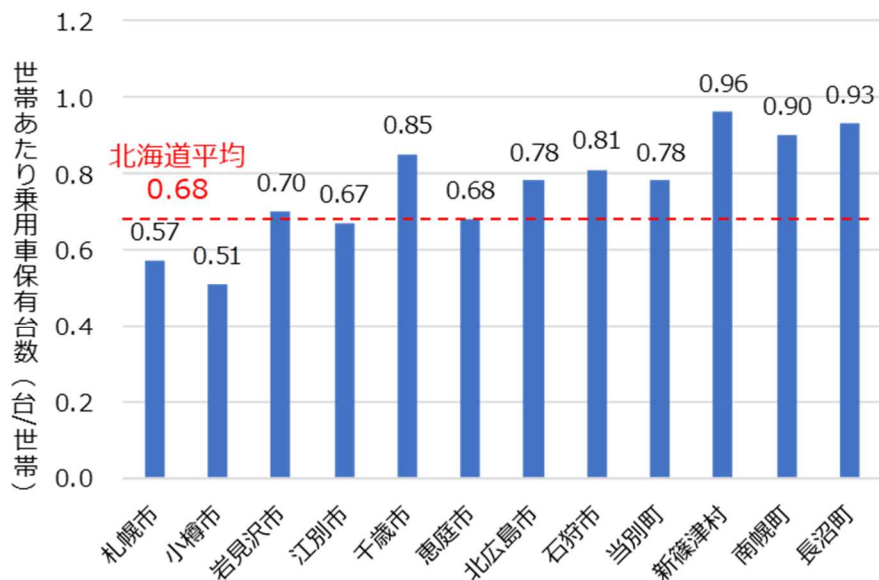
資料：北海道保健福祉部地域医療推進局地域医療課医療データ分析センター事業 (R2.4~R3.3 診療のレセプトデータ (国保、退職国保、後期高齢分)) をもとに作成

資料：広域計画

図 2-20 通院の流動

### (3) 世帯当たりの乗用車保有状況

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、自家用車移動への依存が大きい傾向にあることが考えられます。



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\\_siryou\\_toukei/toukei.html](https://www.tb.mlit.go.jp/hokkaido/touroku/04_siryou_toukei/toukei.html)) をもとに作成

資料：広域計画

図 2-21 市町村別世帯当たりの乗用車保有台数

## 2.4.2 アンケート調査等による移動特性

本市では、前計画策定時（平成30年度）にアンケート調査を実施しており、アンケート調査で得られた結果より、市民の移動特性を把握しています。

### (1) 通勤・通学流動

通勤・通学行き先の約5割が札幌市への流動となっています。また、市内の移動で最も多いのは新港地区への流動となっており、郊外部は地域内の流動も多い状況です。

交通手段としては、市街地は2割～3割の方が公共交通を利用している一方で、郊外部は公共交通の利用割合は低く、自家用車の割合が高くなっています。

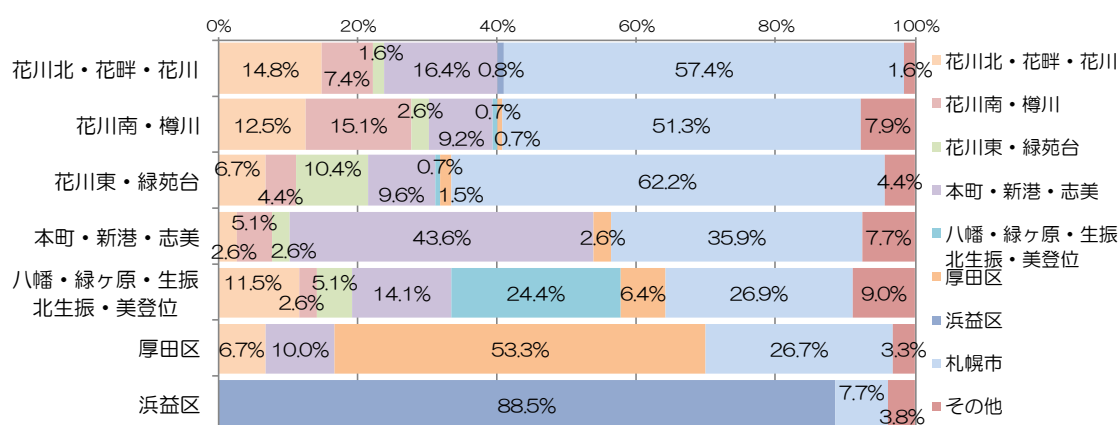


図 2-22 通勤・通学行き先

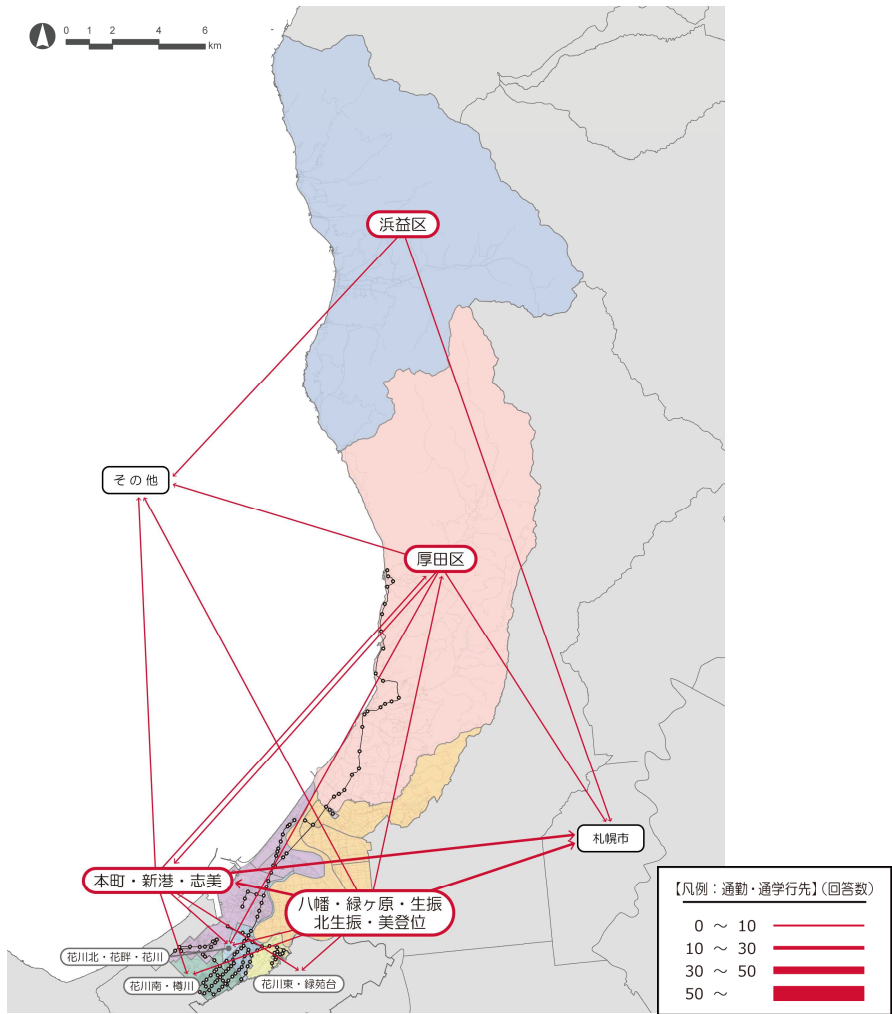


図 2-23 通勤・通学の流動状況

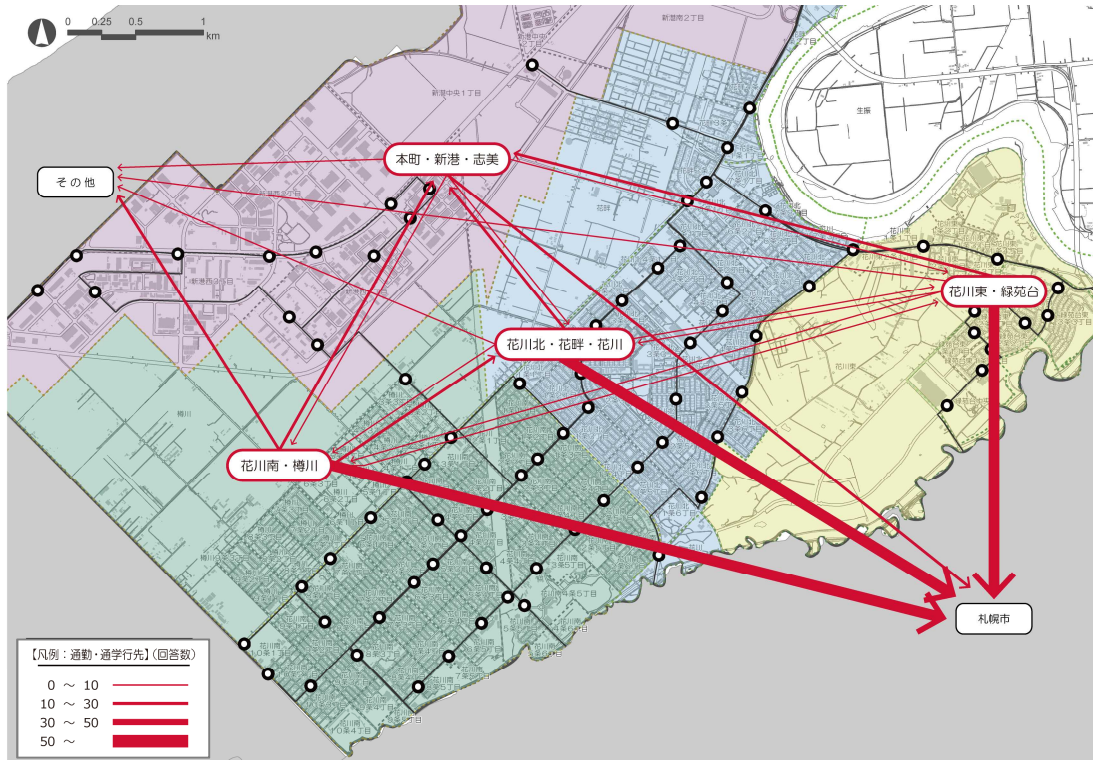


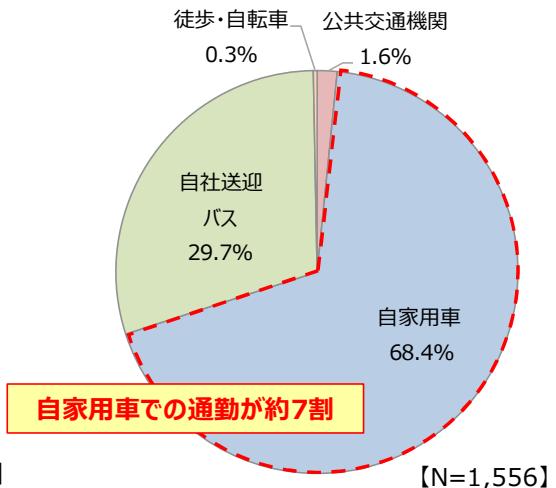
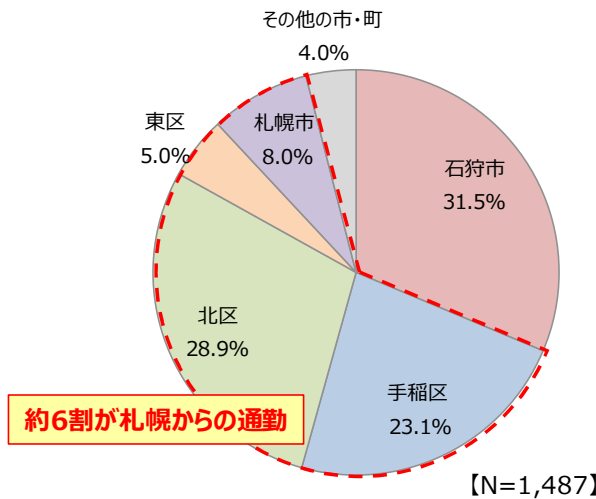
図 2-24 通勤・通学の流動状況 (市街地)

表 2-2 通勤・通学時の移動手段（※複数回答可）

地区	回答数	徒歩	自転車	自家用車 (自分で運転)	自家用車 (送迎)	路線バス	送迎バス	JR	地下鉄	タクシー	浜益厚田間 乗合自動車 (デマンド)	スクールバス	厚田NPO法人 有機運送	福祉バス	その他
花川北・花群・花川	n=122	13.1%	7.4%	64.8%	6.6%	24.6%	2.5%	0.0%	12.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
花川南・樽川	n=153	15.7%	17.6%	56.2%	8.5%	26.8%	0.7%	10.5%	13.1%	0.0%	0.0%	2.0%	0.0%	0.0%	1.3%
花川東・緑苑台	n=135	11.9%	9.6%	61.5%	3.0%	29.6%	1.5%	1.5%	17.0%	0.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
本町・新港・志美	n=40	10.0%	0.0%	80.0%	7.5%	7.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	2.5%
八幡・緑ヶ原・生振・北生振・美登位	n=80	7.5%	3.8%	73.8%	7.5%	15.0%	1.3%	1.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
厚田区	n=31	9.7%	6.5%	80.6%	6.5%	3.2%	3.2%	0.0%	3.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
浜益区	n=25	24.0%	0.0%	68.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	8.0%	0.0%	0.0%	0.0%
無回答	n=4	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
合計	n=590	12.7%	9.2%	65.3%	6.1%	21.5%	1.4%	3.2%	10.0%	0.2%	0.0%	0.8%	0.0%	0.0%	0.5%

(2) 石狩湾新港地域における通勤流動

石狩湾新港地域の就業者の居住地は、全体の約6割が札幌市内近郊地区からの通勤となっています。また、就業者の交通手段としては、自家用車での通勤が全体の約7割を占めている状況です。



資料：石狩湾新港地域操業企業ヒアリング調査（平成 30 年 9 月実施）

図 2-25 就業者の居住地割合

図 2-26 就業者の通勤手段

### (3) 高校生の通学流動

広域計画では、高校生の公共交通利用実態を把握するため、高校生アンケート調査を実施しており、アンケート調査結果より、石狩市在住の高校生の公共交通利用実態及び石狩市内の高校に通う高校生の公共交通利用実態を整理しました。

石狩市在住の高校生は、高校へ通う際は、日常的に公共交通機関を利用している人が多く、市外の高校へ通う際は、路線バスに加えて札幌市営地下鉄など他の公共交通と組み合わせて通学している状況です。

また、石狩市外在住の高校生が石狩市内の高校に通う場合も、公共交通機関を利用している人が多くなっており、路線バスに加えて JR など他の公共交通と組み合わせて通学している状況です。

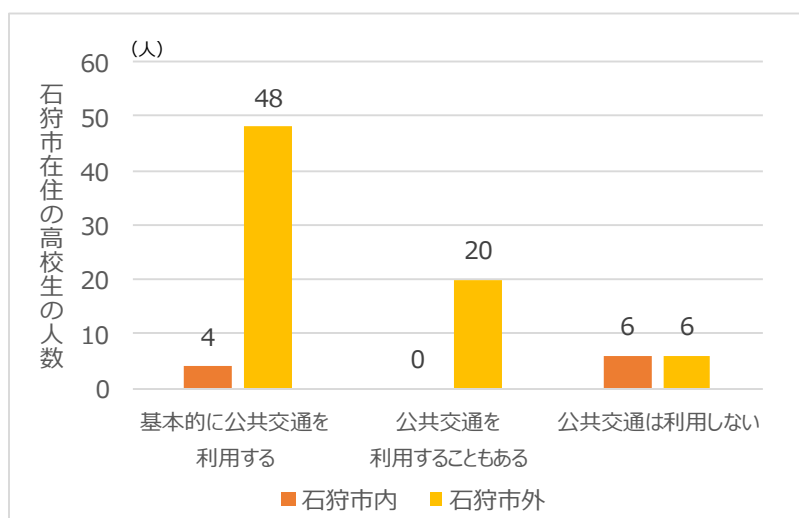


図 2-27 石狩市在住の高校生の公共交通利用有無

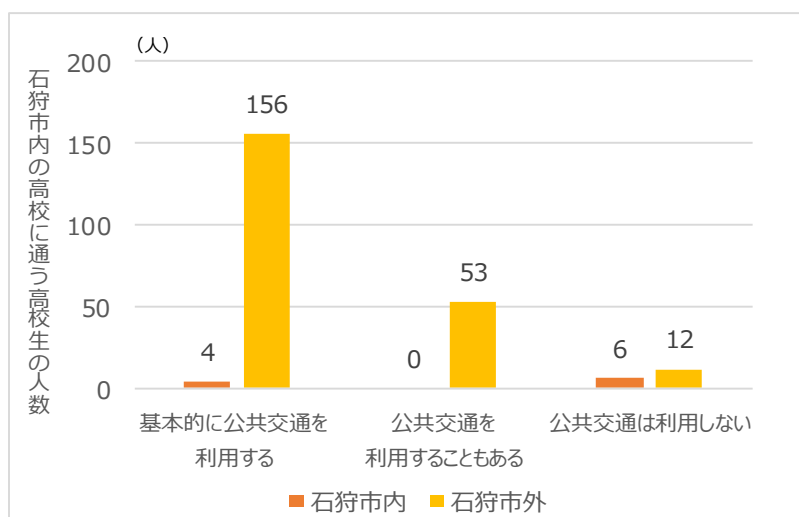


図 2-28 石狩市内の高校に通う高校生の公共交通利用有無

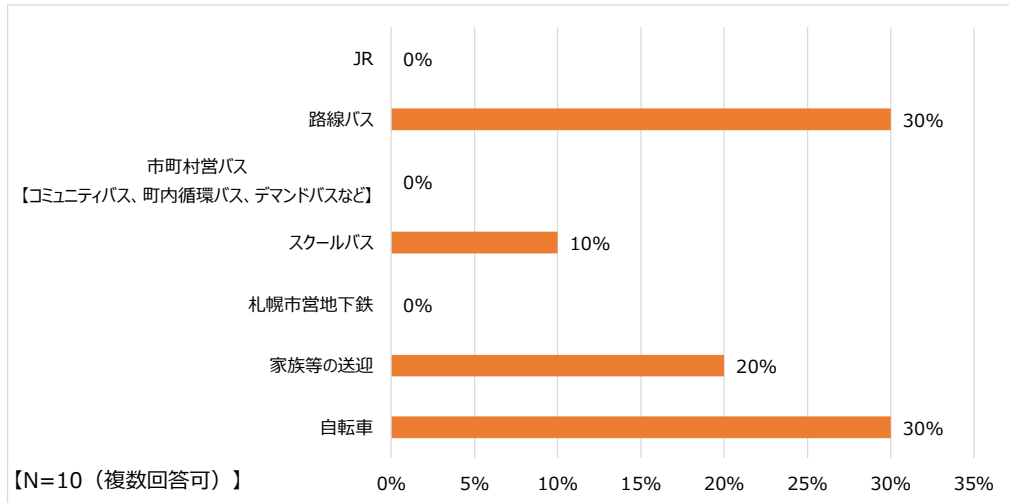


図 2-29 石狩市在住の石狩市内の高校に通う高校生の移動手段

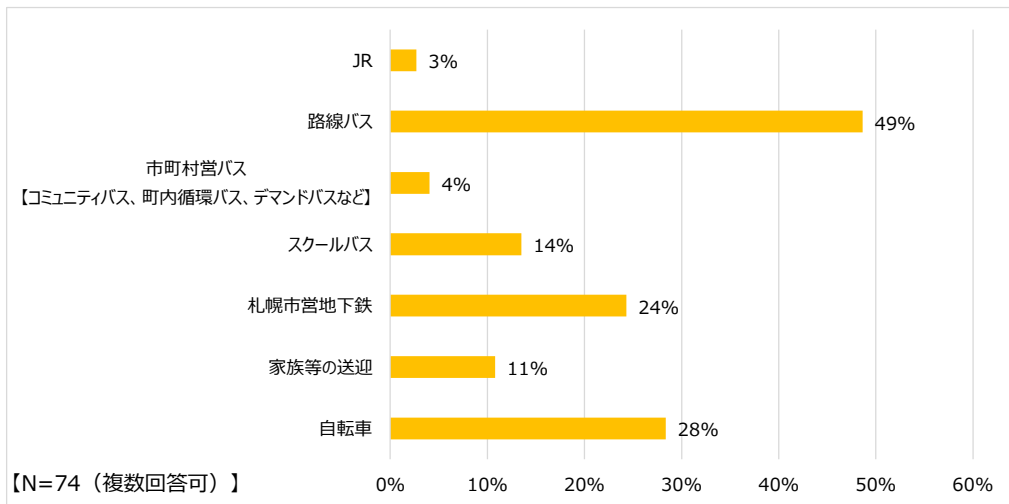


図 2-30 石狩市在住の石狩市外の高校に通う高校生の移動手段

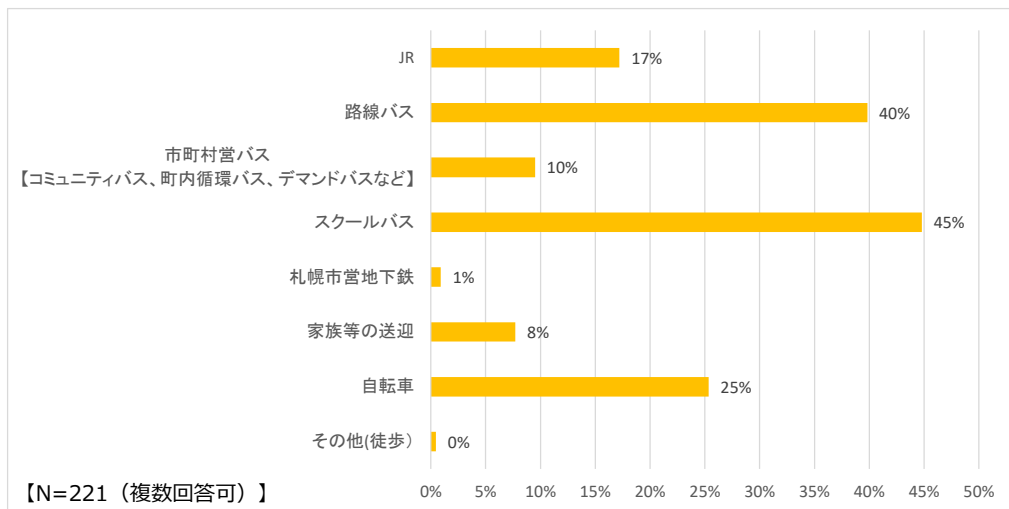


図 2-31 石狩市外からの石狩市内の高校に通う高校生の移動手段

#### (4) 通院流動

通院の行き先として、地区により傾向が少し異なりますが、石狩市内の病院へ通院する方が札幌市内の病院へ通院するよりも多い状況となっています。石狩市内の病院では、石狩病院へ通院する人が最も多いですが、市内各所へ分散している結果となりました。また、厚田地区と浜益地区においては、石狩市内や地区内の病院への流動のほか、札幌市内の病院への広域な流動が多くなっています。

交通手段としては、全体的に見ると、路線バスの利用割合は低く、自家用車の割合が高くなっていますが、浜益地区においては、デマンドバス利用者が約 1 割程度いる状況となっています。

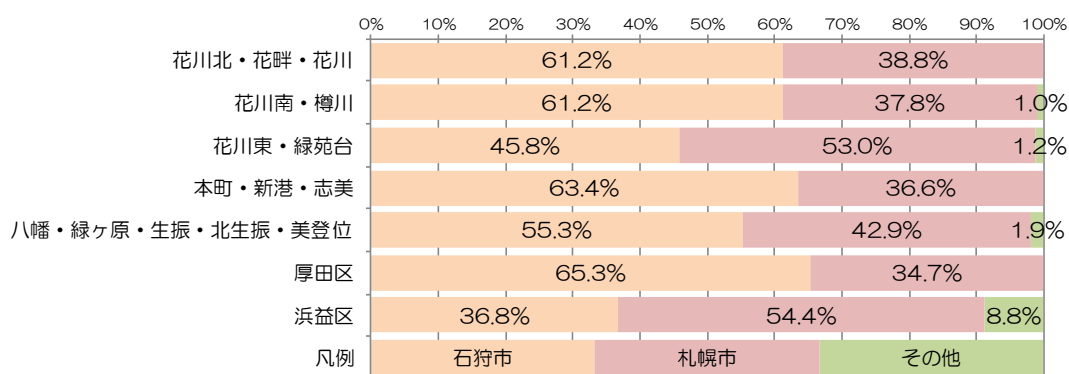


図 2-32 通院行き先



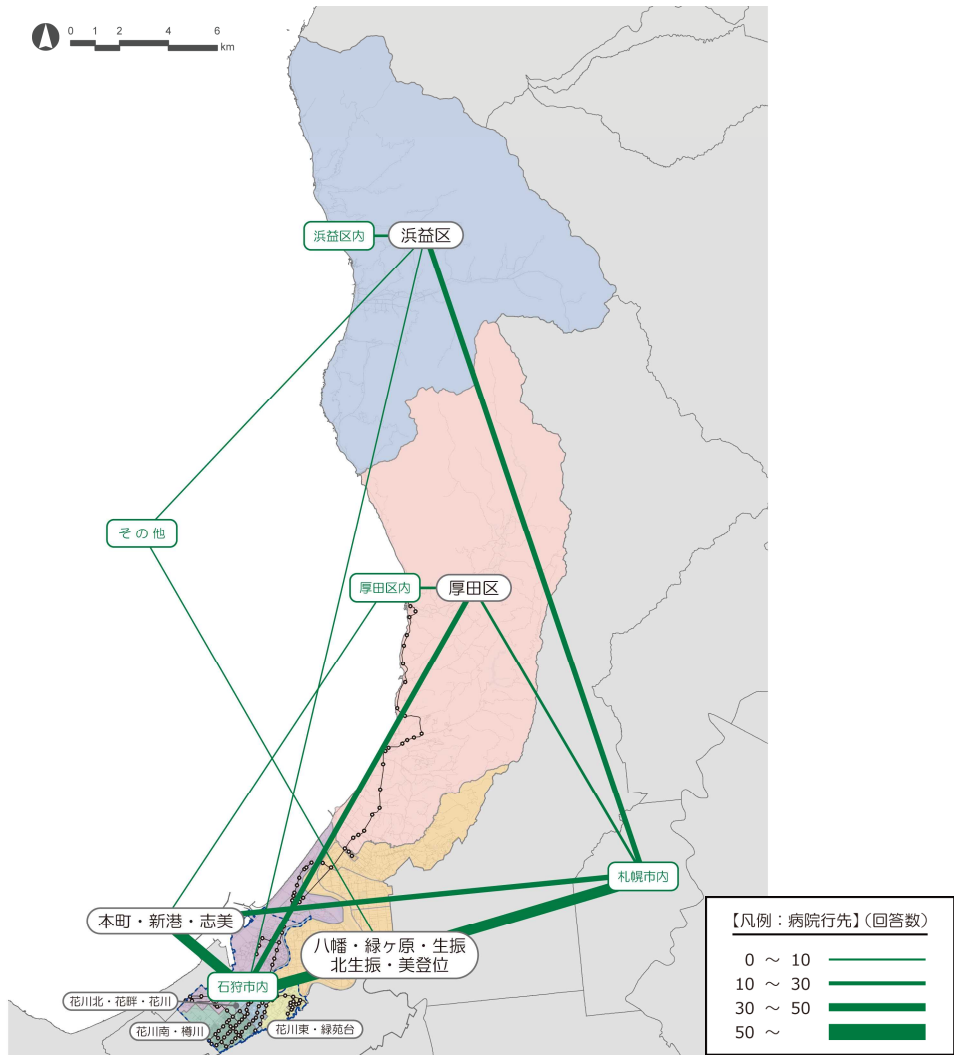


図 2-33 通院の流動状況

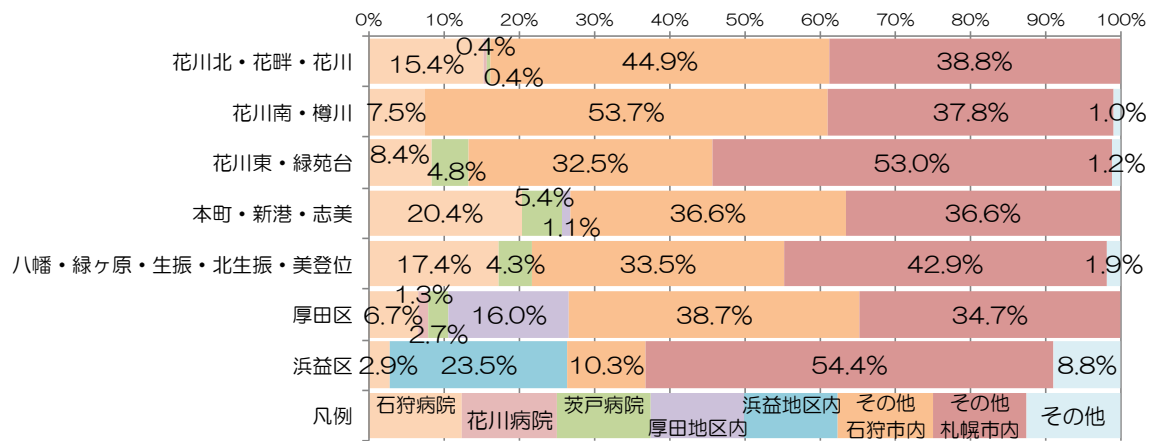


図 2-34 通院行き先 (病院別)

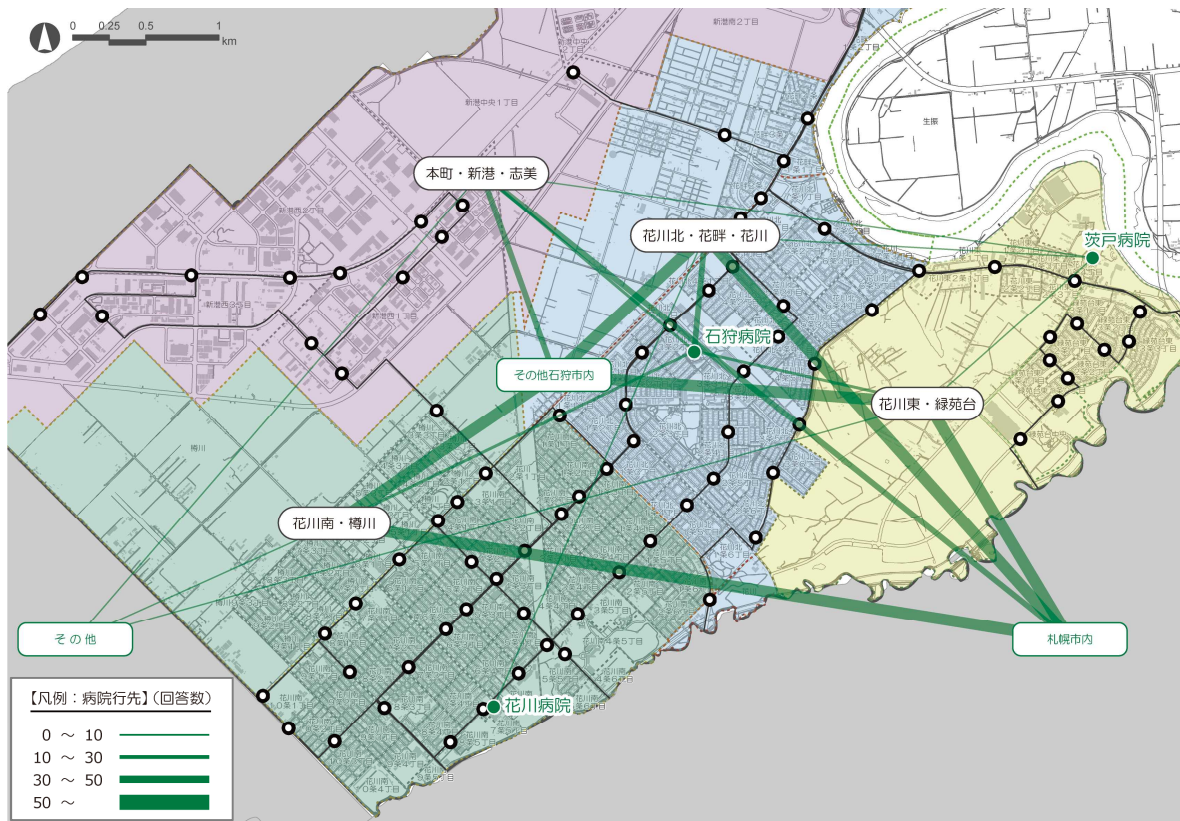


図 2-35 通院の流動状況（市街地）

表 2-3 通院時の移動手段（※複数回答可）

地区	回答数	徒歩	自転車	自家用車 (自分で運転)	自家用車 (送迎)	路線バス	送迎バス	JR	地下鉄	タクシー	浜益厚田間 乗合自動車 (デマンド)	スクールバス	厚田NPO法人 有償運送	福祉バス	その他
花川北・花群・花川	n=249	19.7%	8.0%	56.2%	15.7%	18.5%	0.0%	2.0%	6.8%	5.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.4%
花川南・樽川	n=215	14.0%	9.3%	65.1%	16.7%	14.0%	0.5%	2.8%	4.2%	3.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
花川東・緑苑台	n=182	4.4%	5.5%	67.6%	17.0%	17.6%	0.5%	0.5%	3.8%	2.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
本町・新港・志美	n=94	4.3%	0.0%	62.8%	16.0%	26.6%	7.4%	0.0%	1.1%	8.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
八幡・緑ヶ原・主振・北生振・美登位	n=168	1.8%	1.2%	66.7%	20.8%	14.9%	1.8%	0.6%	1.8%	4.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	2.4%
厚田区	n=86	3.5%	0.0%	66.3%	20.9%	15.1%	5.8%	1.2%	2.3%	2.3%	0.0%	0.0%	1.2%	1.2%	2.3%
浜益区	n=82	7.3%	2.4%	56.1%	19.5%	12.2%	3.7%	0.0%	6.1%	1.2%	12.2%	7.3%	0.0%	0.0%	2.4%
無回答	n=6	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
合計	n=1082	9.5%	5.0%	63.1%	17.6%	16.7%	1.8%	1.3%	4.1%	4.1%	0.9%	0.6%	0.1%	0.1%	0.8%

## (5) 買い物流動

石狩市街地の買い物施設への流動が多く、特に市街地は地域内の買い物施設へ買い物に訪れる人が多い傾向にあり、郊外部においては、コープさっぽろいしかり店へ買い物に行く方が多い傾向となっています。また、浜益区においては、札幌への流動も多いほか、その他（移動販売）という回答も多い結果となっております。

交通手段としては全体的に見ると、路線バスの利用割合は低く、自家用車の割合が高くなっていますが、浜益地区においては、デマンドバス利用者が約 1 割程度いる状況となっています。

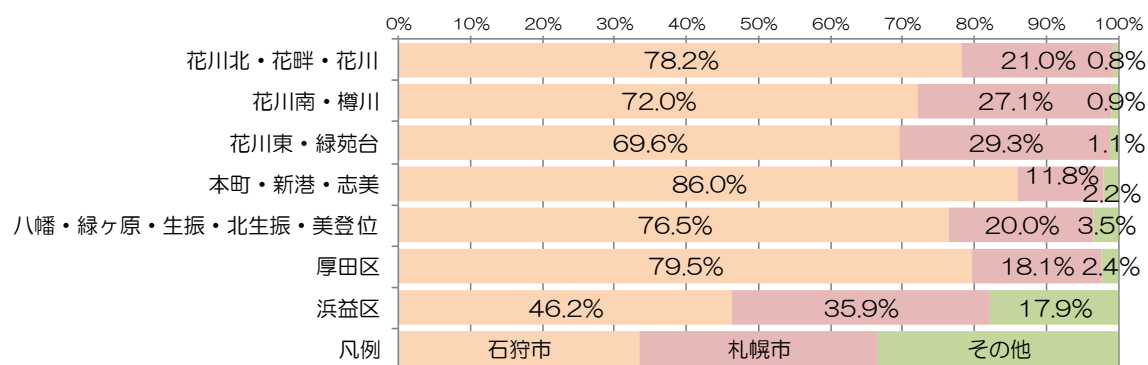


図 2-36 買い物行き先

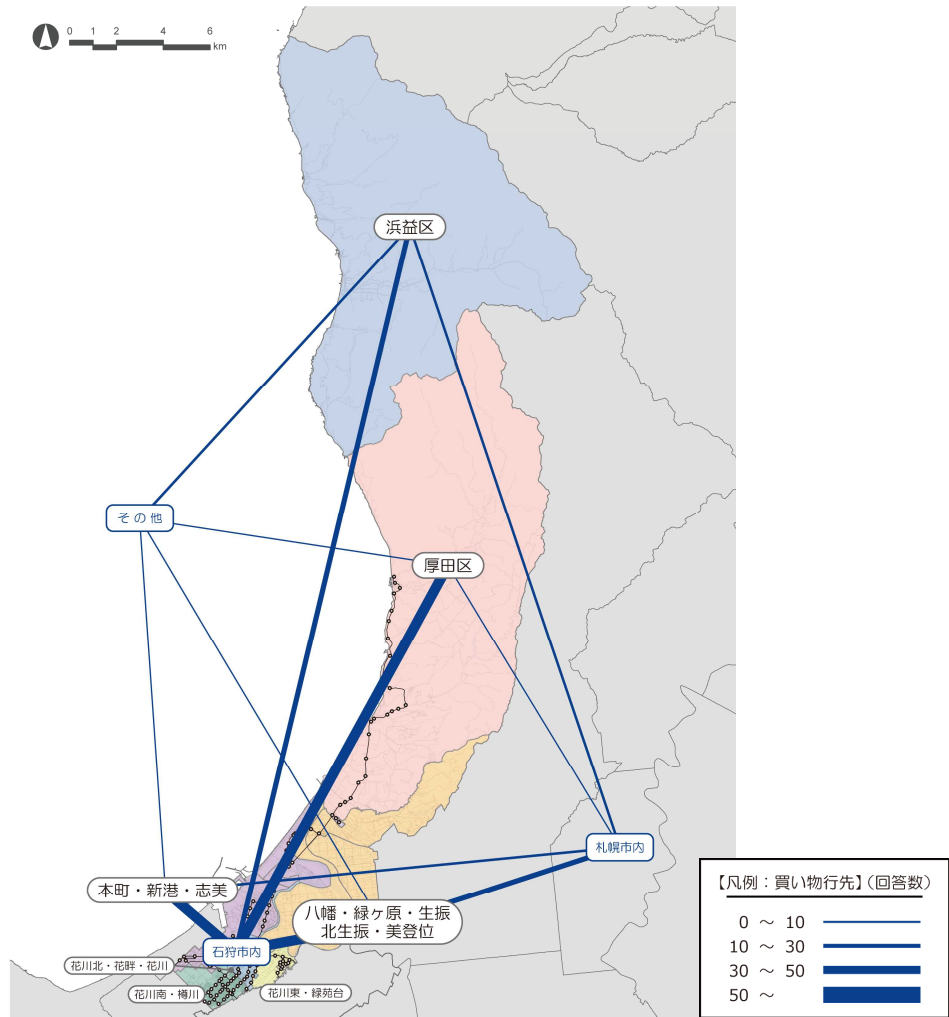


図 2-37 買い物の流動状況

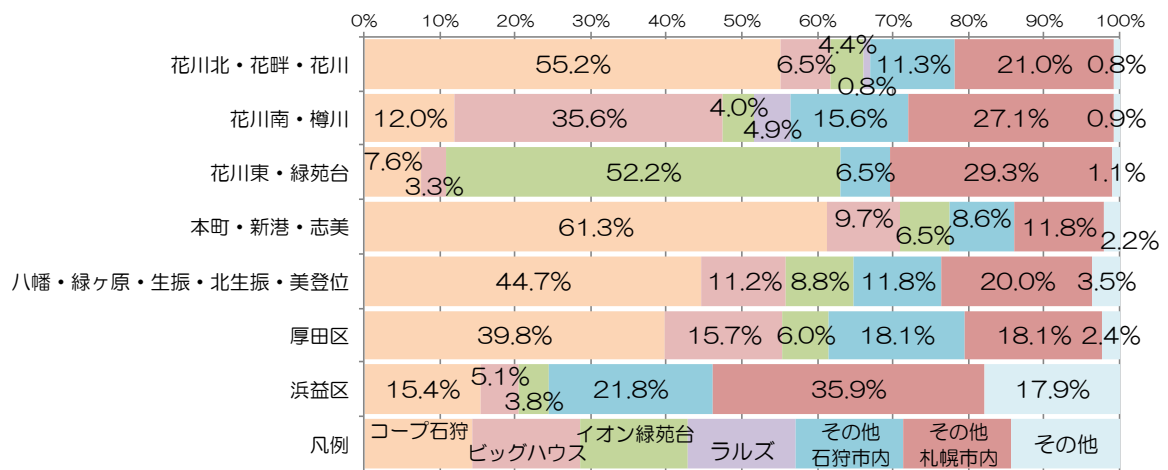


図 2-38 買い物行き先 (店舗別)

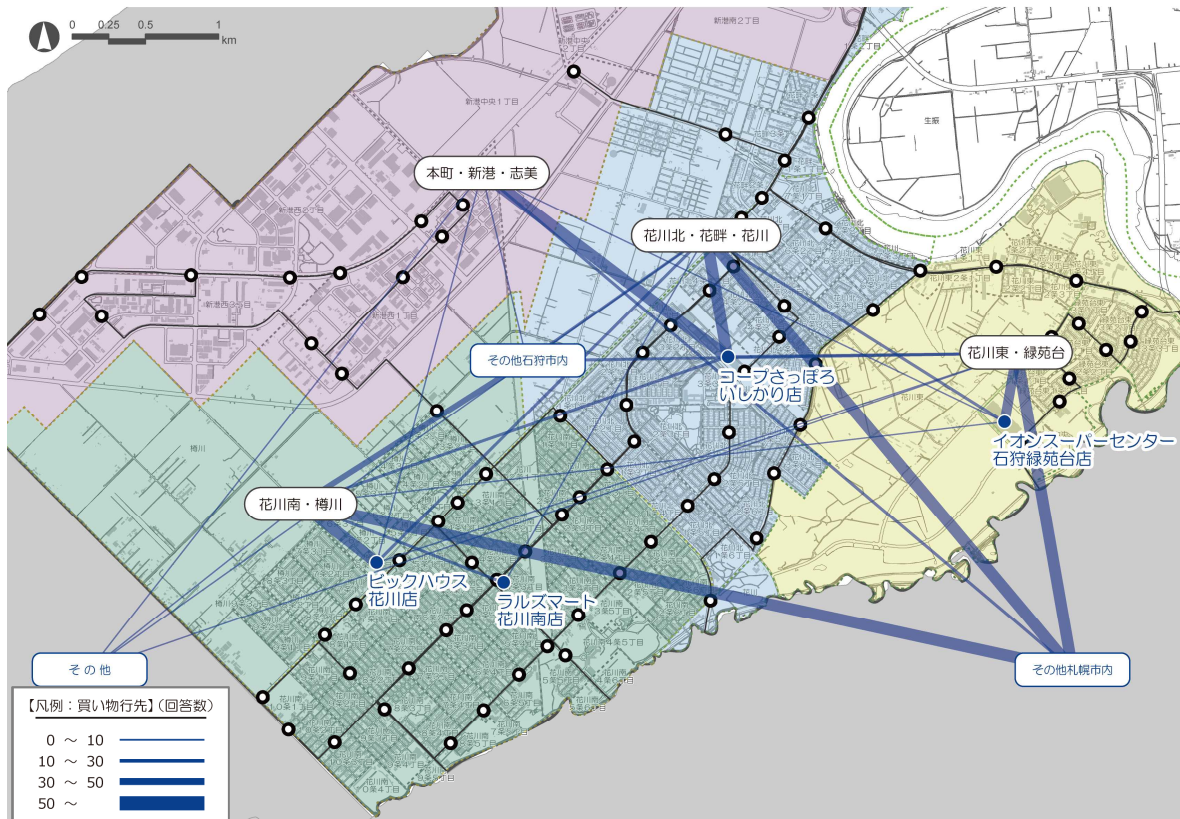


図 2-39 買い物の流動状況（市街地）

表 2-4 買い物時の移動手段（※複数回答可）

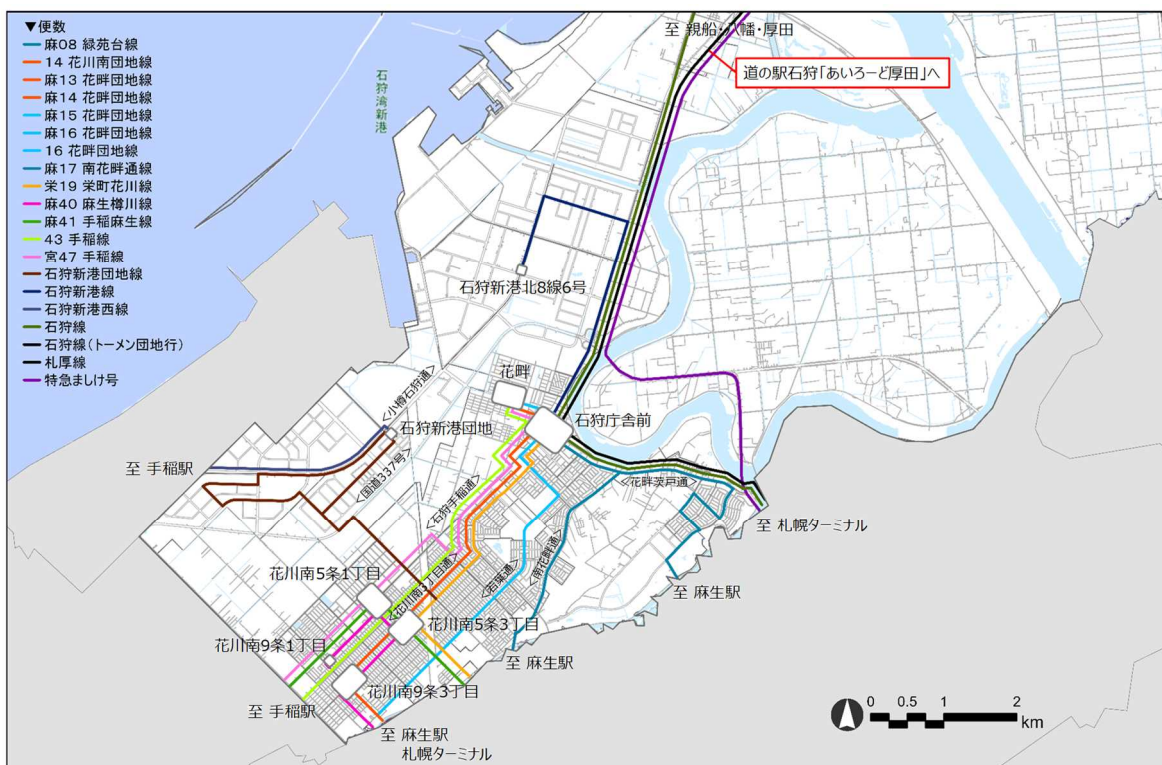
地区	回答数	徒歩	自転車	自家用車 (自分で運転)	自家用車 (送迎)	路線バス	送迎バス	JR	地下鉄	タクシー	浜益厚田間 乗合自動車 (デマンド)	スクールバス	厚田NPO法人 有償運送	福祉バス	その他
花川北・花群・花川	n=257	19.8%	14.8%	62.6%	18.3%	16.0%	0.4%	0.4%	8.2%	2.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
花川南・樽川	n=234	21.4%	18.4%	65.4%	17.1%	14.1%	0.4%	2.6%	9.4%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
花川東・緑苑台	n=191	16.8%	15.2%	69.1%	11.0%	18.8%	0.0%	1.0%	8.9%	2.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
本町・新港・志美	n=98	7.1%	3.1%	63.3%	20.4%	20.4%	1.0%	0.0%	1.0%	5.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.0%
八幡・緑ヶ原・生振・北生振・美登位	n=175	5.7%	2.9%	66.3%	24.6%	16.6%	1.1%	2.3%	3.4%	2.9%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.7%
厚田区	n=87	8.0%	4.6%	67.8%	21.8%	11.5%	1.1%	2.3%	3.4%	2.3%	0.0%	0.0%	1.1%	0.0%	3.4%
浜益区	n=85	17.6%	3.5%	57.6%	20.0%	3.5%	0.0%	0.0%	3.5%	1.2%	8.2%	2.4%	0.0%	0.0%	4.7%
無回答	n=6	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
合計	n=1133	15.2%	11.0%	65.1%	18.3%	15.2%	0.5%	1.3%	6.4%	2.1%	0.6%	0.2%	0.1%	0.0%	1.0%

### 3. 石狩市における公共交通の現状

本市の地域公共交通を取り巻く現状について整理します。

#### 3.1 石狩市内の公共交通の概況

石狩市の公共交通は、路線バス（北海道中央バス㈱）、都市間高速バス（沿岸バス㈱）、タクシーのほか、自家用有償旅客運送として、市町村有償旅客運送（浜益厚田間及び浜益滝川間乗合自動車、スクールバス一般混乗）及び交通空白地有償運送（NPO法人）といった、多様な移動手段で構成しております。路線バスについては、市内完結路線はなく、全て札幌市と接続しており、利用者の減少が進む浜益・厚田間では、平成28年3月で路線バスを廃止し、同年4月よ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）」の運行を開始しています。また、路線バスの内、石狩湾新港地域へ向かう石狩新港線・石狩新港団地線・石狩新港西線が令和6年3月で廃止することが決定しています。



資料：北海道中央バス㈱HPを基に作成

図 3-1 市街地路線バスルート（令和5年9月現在）

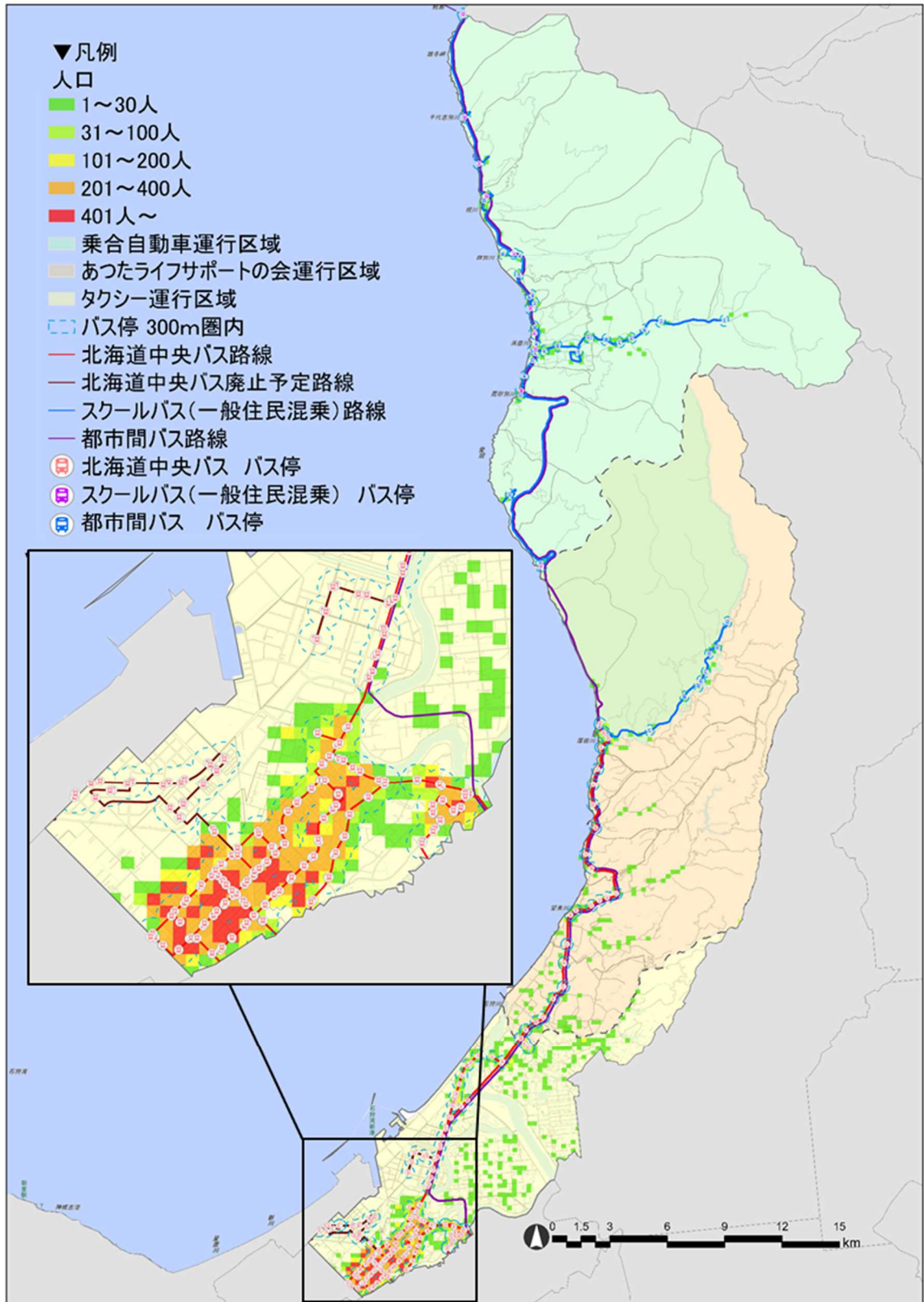


図 3-2 石狩市全体の公共交通

## 3.2 公共交通の現状

### (1) 路線バス

石狩市内を運行する路線バスは全 26 系統が運行されており、全て札幌市内へ接続する路線となっています。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。また、石狩湾新港地域を運行する路線バス 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ております。

路線バスの利用状況は、「14：花川南団地線」など札幌市内の利用者含めて多くの利用者がある路線もありますが、利用者が少ない路線もある状況です。経年的な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大きく減少しています。

表 3-1 令和 4 年度の路線バス運行状況

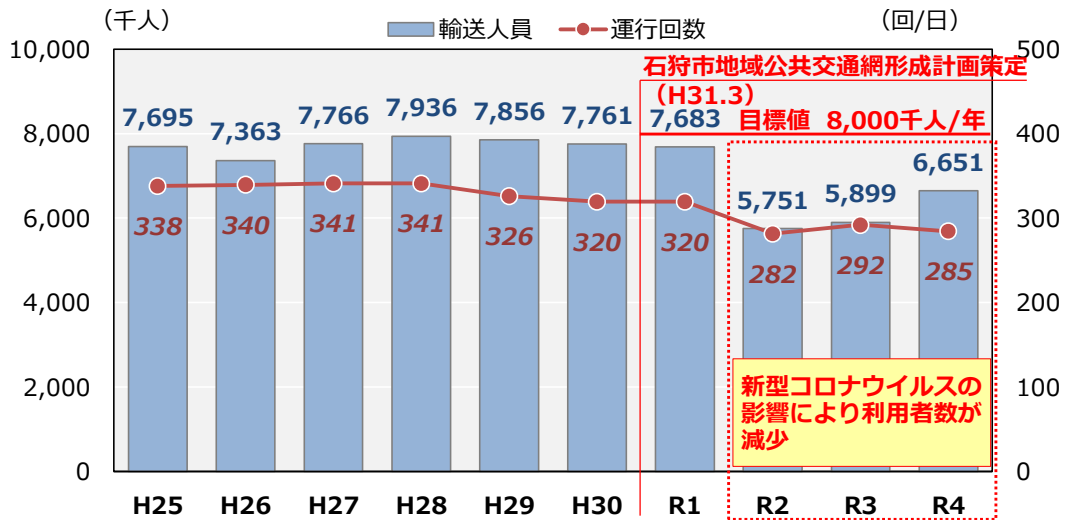
路線名	系統番号	始点	経由	終点	運行便数		輸送人員 (人/年) R4年度
					平日	休日	
緑苑台線	麻08	地下鉄麻生	屯田10条3	石狩庁舎前	24.5	15.5	571,496
花川南団地線	09	札幌ターミナル	東1丁目	花川南9条3	1.0	0.0	42,415
	14	札幌ターミナル	花川3丁目	石狩庁舎前	25.0	17.5	1,340,523
花畔団地線	麻13	地下鉄麻生	花川3丁目	花畔	27.5	17.0	73,759
	麻14	地下鉄麻生	花川3丁目	石狩庁舎前	10.0	11.75	177,964
	麻15	地下鉄麻生	花川5丁目	花畔	18.5	15.0	587,826
	麻16	地下鉄麻生	花川5丁目	石狩庁舎前	28.0	17.25	402,761
	16	札幌ターミナル	花川5丁目	石狩庁舎前	13.0	11.75	426,774
南花畔通線	麻17	地下鉄麻生	花川南1条6	石狩庁舎前	20.0	9.5	460,546
栄町花川線	栄19	地下鉄栄町	北陵高校	石狩庁舎前	14.0	14.0	260,925
麻生樽川線	麻40	地下鉄麻生	花川3丁目	花川南5条1	13.5	0.0	39,152
	麻40	地下鉄麻生	花川3丁目	花川南9条1	1.0	0.0	20,836
手稲麻生線	麻41	地下鉄麻生	明乳シテイ	手稲駅北口	28.5	15.5	774,499
手稲線	43	手稲駅北口	花川3丁目	花畔	14.0	10.0	188,748
	宮47	宮の沢駅	手稲駅北口	花畔	20.0	18.0	542,109
		宮の沢駅	手稲駅北口	花川南5条1	6.0	0.0	89,027
石狩新港団地線		地下鉄麻生	急行	機械金属組合会館	0.5	0.0	6,590
		地下鉄麻生	花川3丁目	機械金属組合会館	2.5	1.5	34,610
		地下鉄麻生	花川3丁目	日成産業前	0.5	0.5	7,774
石狩新港線		地下鉄麻生	花川3丁目	石狩新港北8線6	1.0	1.0	15,344
石狩新港西線		手稲駅北口	前田森林公園	石狩新港団地	2.0	1.0	10,055
石狩線		札幌ターミナル	東茨戸2条1	石狩	12.5	10.0	333,396
		札幌ターミナル	東茨戸2条1	石狩営業所	1.0	0.5	12,961
石狩線(トーマン)		札幌ターミナル	東茨戸2条1	トーマン団地	4.5	2.0	115,644
札厚線		札幌ターミナル		厚田支所	0.5	0.0	7,229
		札幌ターミナル	石狩八幡町	厚田支所	5.0	4.5	107,813

:地域間幹線系統（国の補助を受けて維持している運行路線）

:R6.4より廃止決定

資料：北海道中央バス(株)提供資料

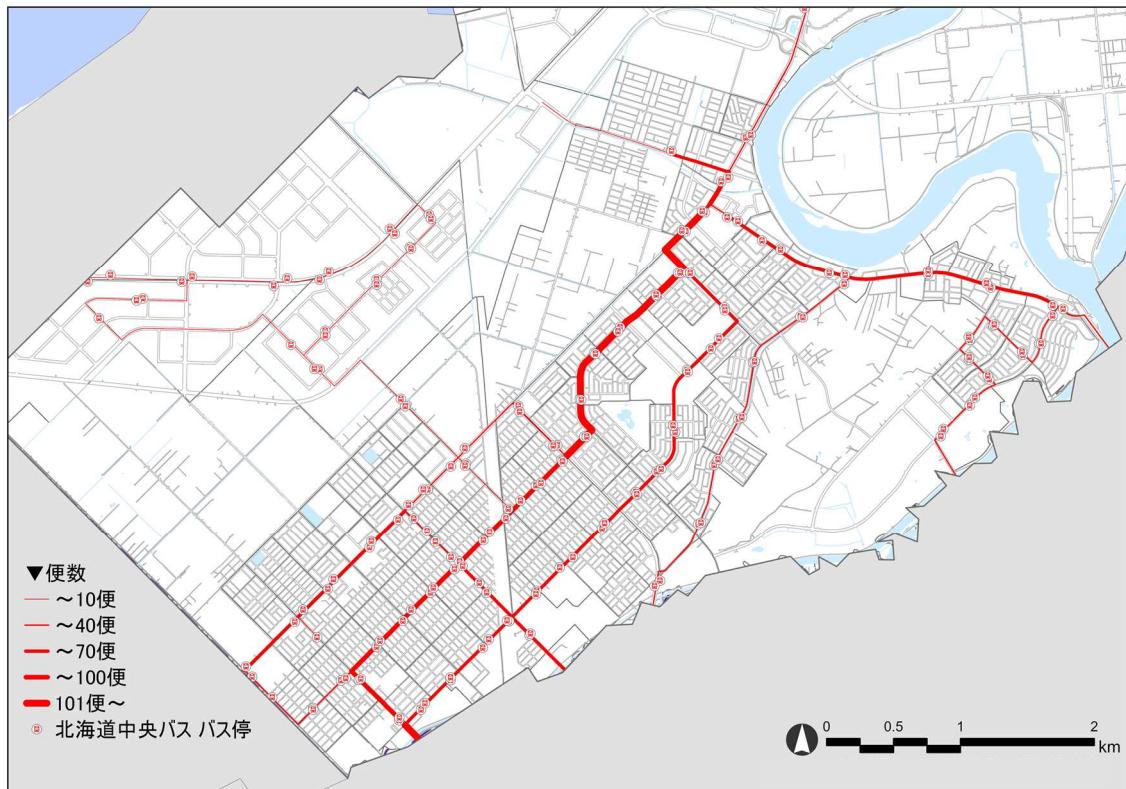




資料：北海道中央バス(株)提供資料

図 3-3 路線バス輸送人員の推移

市街地において、道路区間別に路線バスが通過する便数を集計すると、石狩庁舎前のバス停から花川南3丁目通、西5丁目・樽川通の区間は、複数の系統が重複して運行しているため、往復100便/日を超える区間もある状況です。石狩庁舎前については、札厚線など花畔・荻戸通から来るバスも多いため、1日で往復約200便のバスが発着しています。



資料：バス便数は北海道中央バス(株)HPを基に作成

図 3-4 市街地におけるバスの運行便数

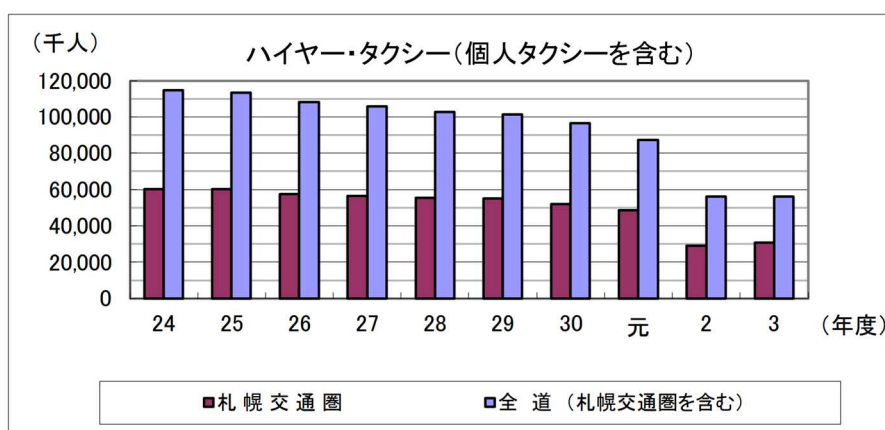
## (2) 都市間高速バス

沿岸バス(株)が運行する都市間高速バス「特急ましけ号」は、日・月・水・金限定で札幌駅まで1往復運行しています。浜益区内及び厚田区内のバス停において乗降できる路線となっており、浜益区においては、札幌市へ直通で行くことが出来る唯一の移動手段となっています。

特急ましけ号の利用者数は少なく、令和4年12月の平均乗車人員は、札幌駅前ターミナル行が6.2人/便、留萌駅前行が10.2人/便となっています。

## (3) タクシー

札幌交通圏におけるタクシー利用者数については、近年減少傾向である中、新型コロナウイルス感染症の影響もあり、令和2年度以降更に利用者が減少し、ここ10年間で約5割減少しています。



資料：北海道の運輸の動き（北海道運輸局）

※札幌都市圏：札幌市・江別市・北広島市・石狩市（厚田・浜益地区除く）

図 3-5 ハイヤー・タクシーの輸送人員推移（札幌都市圏）

#### (4) 自家用有償旅客運送

本市では、上述までの公共交通のほか、浜益地区及び厚田地区において、自家用有償旅客運送により移動手段が確保されています。本市が事業主体となる市町村有償運送として、浜益厚田間及び浜益滝川間におけるデマンドバス（乗合自動車）、市教委が運行するスクールバスへの一般住民混乗があるほか、NPO 法人あつたライフサポート会が運行主体となる公共交通空白地有償運送の3つの移動手段があります。

表 3-2 石狩市における自家用有償旅客運送

地区	分類	運行主体	便数・運賃等
浜益地区	スクールバス 一般混乗	市教育委員会	登校便（北）：往路1便 下校便（北）：往路4便（循環） 登校便（東南）：往路1便 下校便（東南）：往路4便（循環） 浜益便（北）：往復1便（月・木） 浜益便（南）：往復1便（火・金） 浜益便（東）：往復1便（水） 定時定路線、非予約制 一般200円
	デマンドバス 浜益厚田線	石狩市	8便/日（平日） 区域運行、事前予約制 浜益～厚田間：大人700円
	デマンドバス 浜益滝川線	石狩市	1往復/日（平日） 区域運行、事前予約制 浜益～滝川間：大人1,650円
厚田地区	スクールバス 一般混乗	石狩市	発足線：往路6便/日（循環）（平日） 定時定路線、非予約制 ※一部事前予約運行区間 一般199円
	デマンドバス 浜益厚田線	石狩市	6便/日（平日） ※浜益区内移動の便を除く 区域運行、事前予約制 濃昼及び安瀬～厚田間：大人300円
	公共交通 空白地有償運送	NPO法人 あつたライフサポートの会	区域運行 利用者の居宅～最寄りのバス停・集会施設 ・高齢者福祉施設・お店・金融機関・医療介護施設 運送対価：燃料代・人件費の実費

## 1) デマンドバス（乗合自動車）

### ① 浜益厚田間乗合自動車

浜益・厚田間では、平成 28 年 3 月に路線バスが廃止されたことから、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）」が運行を開始しています。厚田地区で北海道中央バス㈱が運行する札厚線に乗り換えることで、石狩市街地又は札幌市内へ行くことが可能となっています。令和 4 年度の利用者数は 2,139 人となっています。

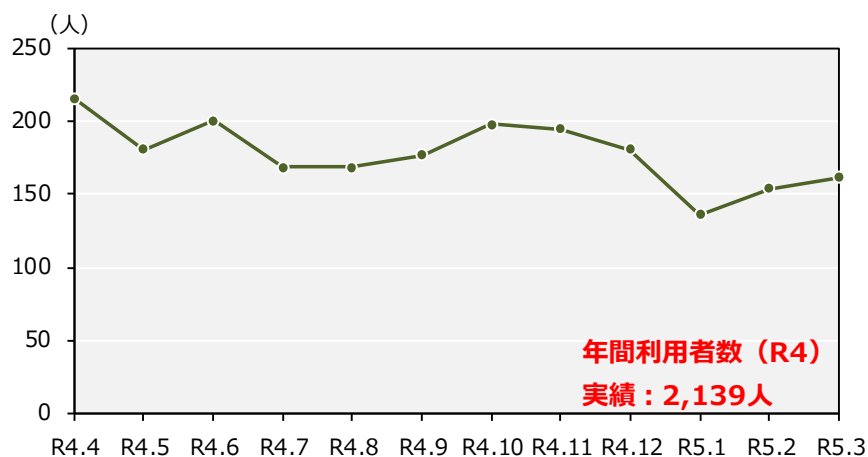


図 3-6 浜厚線利用者数の推移

### ② 浜益滝川間乗合自動車

浜益・滝川間では、ワゴン車によるデマンド交通「浜益滝川間乗合自動車」の運行を平日 1 往復行っており、滝川市立病院や JR 滝川駅などへ行くことが可能となっています。令和 4 年度の利用者数は 1,585 人となっています。

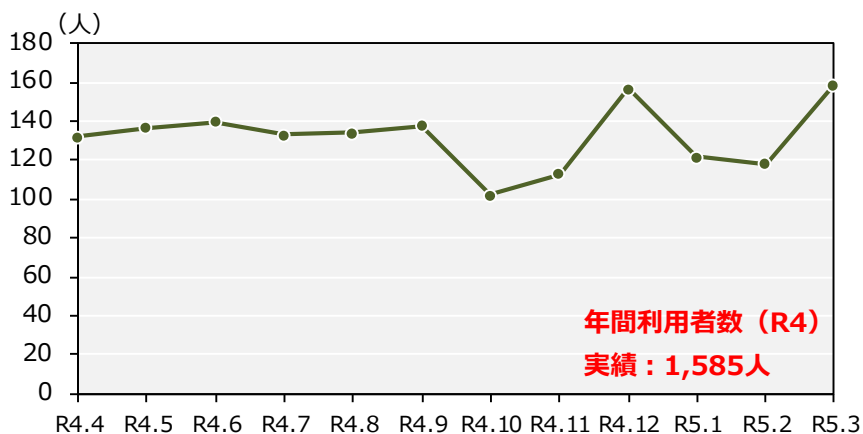


図 3-7 浜滝線利用者数の推移

## 2) スクールバス一般混乗

浜益地区・厚田地区（発足）では、小・中学生の通学に利用するスクールバスへの一般住民の有償混乗の取組を行っており、浜益地区からは浜益支所や診療所、浜益温泉など区内目的地へ、厚田地区発足からは、厚田支所や厚田クリニック、交流センターなど区内目的地への移動に利用されています。令和4年度の利用者数は浜益地区が1,147人、厚田地区発足では168人となっています。

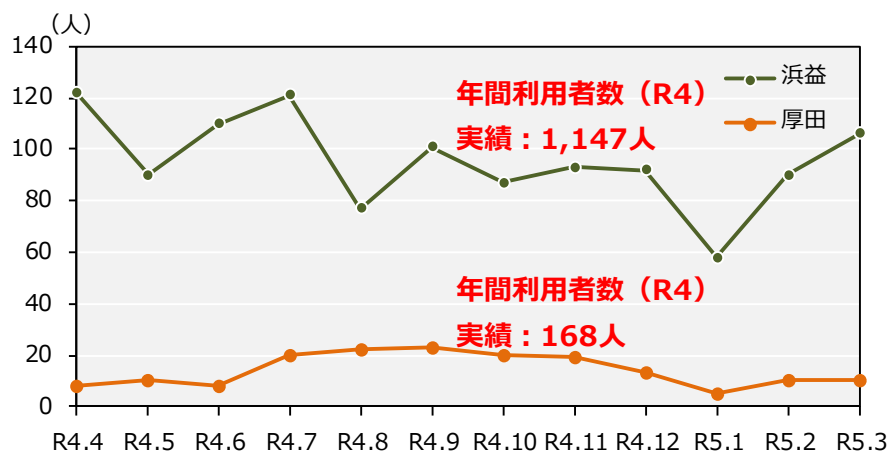


図 3-8 スクールバス一般混乗利用者数の推移

## 3) 公共交通空白地有償運送（NPO 法人あつたライフサポートの会）

厚田地区では、NPO 法人あつたライフサポートの会により、内陸部等の路線バスから離れた位置に居住する住民の高齢者等の移動手段を確保するため、サポーター会員の自家用車を用いて最寄りのバス停や施設に有償で送迎するサービスを展開しています。

利用者数は10年前に比べ約6割減少しており、送迎を行うサポーター会員の高齢化も進行しているため、組織の持続可能性が懸念されています。

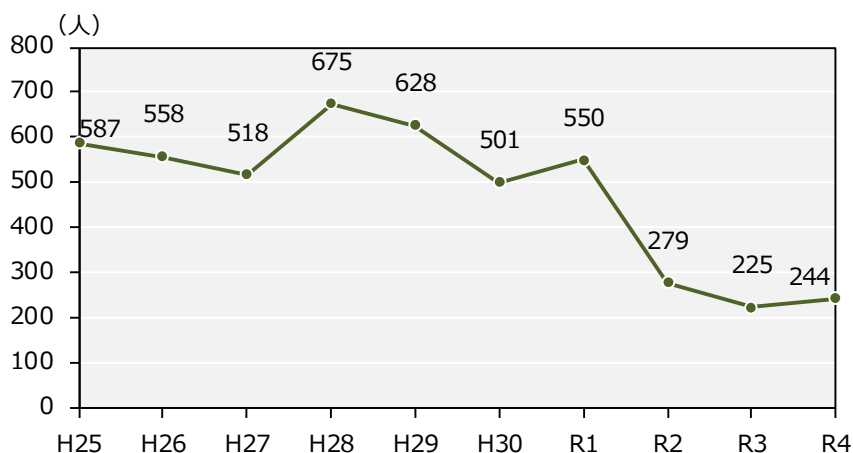


図 3-9 公共交通空白地有償運送利用者数の推移（10年間）

## (5) バス交通のカバー状況

上述の公共交通及び自家用有償旅客運送と本市における人口分布の状況をみると、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。また、石狩湾新港地域についても、令和6年4月より路線バスが廃止となるため、バス交通の空白地となることが予想されています。

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。

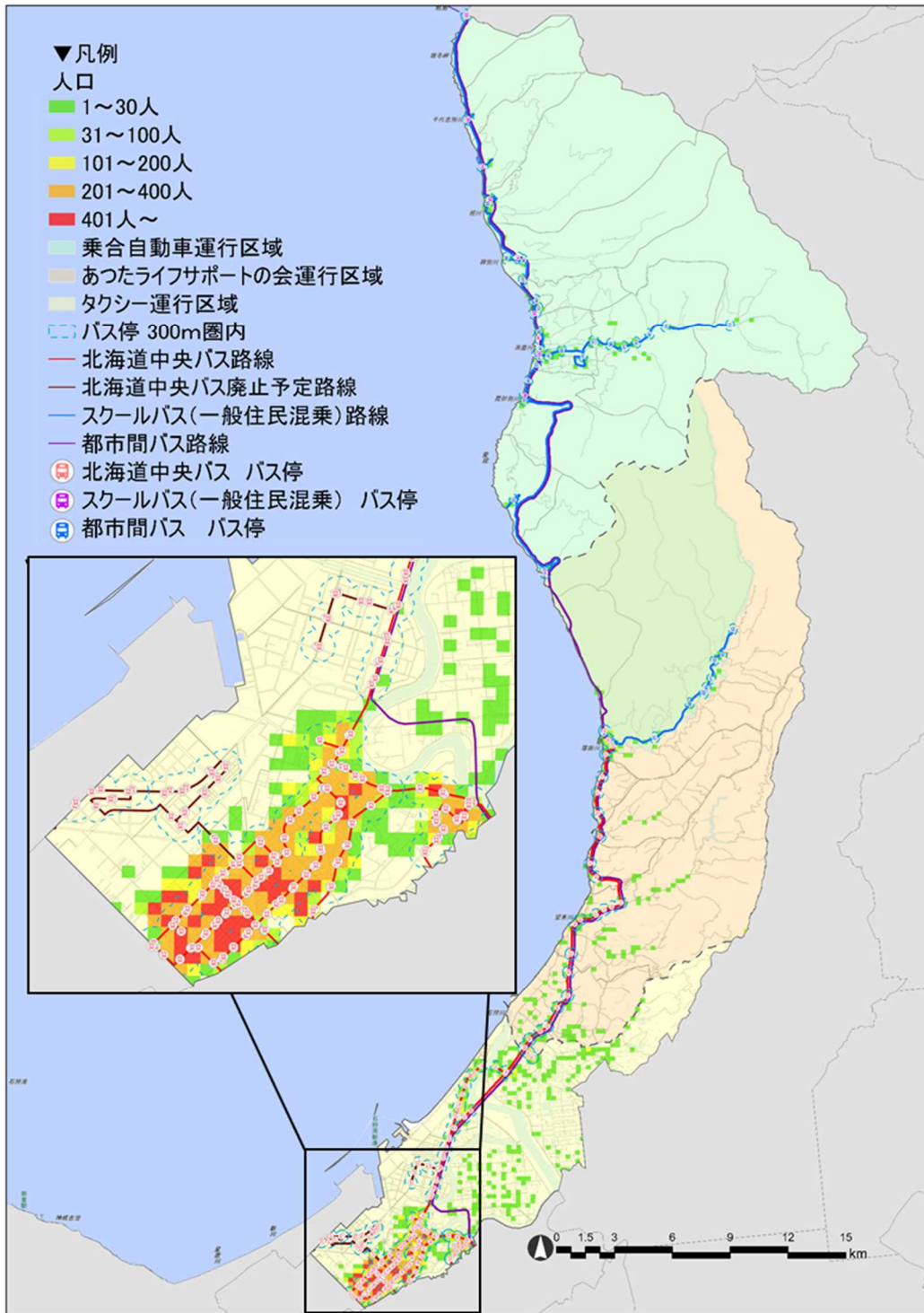


図 3-10 バス交通空白地の分布状況

### 3.3 公共交通の利用実態及びニーズ把握

広域計画において、公共交通の利用実態やニーズを把握するため、地域住民アンケート調査と高校生アンケート調査、来訪者アンケート調査、路線バス乗込調査を実施しています。ここでは、その調査の中で得られた調査結果の中から本市における状況について整理します。

#### 3.3.1 地域住民アンケート調査

##### (1) 調査概要

##### 1) 調査目的

地域住民の移動特性や公共交通の利用実態・ニーズ等を把握するため、地域住民を対象としたアンケート調査を実施しました。

##### 2) 調査手法

さっぽろ連携中枢都市圏の全市町村を対象に、一定数の回答を得られるように、目標サンプル数を設定し、Web モニタ調査で実施しました。

表 3-3 アンケート調査の目標サンプル数・配布世帯数目安

地区	市町村	調査方法	R2.10 人口 (国勢調査)	方面内 人口比率	回収目標 サンプル数 (人口比分割)	回収目標 サンプル数 (最小値補正) ※1	配布 世帯数 ※2
札幌	札幌市	Web モニタ	1,973,395	100.0%	400	400	—
小樽	小樽市	Web モニタ	111,299	100.0%	400	400	—
岩見沢市 ・江別市	岩見沢市	Web モニタ	79,306	39.0%	156	160	—
	江別市	Web モニタ	121,056	59.5%	238	240	—
・新篠津村	新篠津村	配布	3,044	1.5%	6	100	150
恵庭市 ・千歳市	恵庭市	Web モニタ	70,331	41.8%	167	170	—
	千歳市	Web モニタ	97,950	58.2%	233	240	—
石狩市 ・当別町	石狩市	Web モニタ	56,869	78.1%	313	320	—
	当別町	配布	15,916	21.9%	87	100	250
北広島市 ・南幌町 ・長沼町	北広島市	Web モニタ	58,171	76.8%	307	310	—
	南幌町	配布	7,319	9.7%	39	100	250
	長沼町	配布	10,289	13.6%	54	100	250

※1 地域全体の必要配布世帯数を、地区内の各市町村の世帯数に応じて配分したうえで、最低 100 部、100 部以上は 10 部単位で切り上げ

※2 1 世帯に調査票 2 枚を配布し、回答率が 2 割と想定した場合に、目標サンプル分を確保するうえで必要は配布数（新篠津村は、世帯数に対して配布世帯数が過剰とのご指摘をいただき、配布数を少なく設定）



表 3-4 住民アンケート調査の調査項目

調査項目	調査内容
1. 回答者属性など	<ul style="list-style-type: none"> <li>・性別、年齢、家族構成、職業、居住地（市町村・地区）</li> <li>・公共交通アクセス時間</li> <li>・免許保有状況、免許の自主返納状況・意向、車で移動手段の有無</li> </ul>
2. 移動特性の把握、公共交通利用状況とニーズの把握	<ul style="list-style-type: none"> <li>・移動目的地毎の移動頻度、移動目的、交通手段、乗換え状況</li> <li>※季節による違いやコロナ禍による外出状況への影響も確認</li> <li>・移動目的地毎の公共交通を利用する場合の「利用区間、利用理由、満足状況、改善点」</li> <li>・移動目的地毎の公共交通を利用しない場合の「使わない理由、改善点」</li> </ul>
3. 公共交通施策に対する意向の把握	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通の維持方針に対する考え方</li> <li>・デマンドバス、MaaSの導入の受容性</li> </ul>
4. その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>・さっぽろ連携中枢都市圏の公共交通全般に対する意見</li> </ul>

### 3) 調査実施

回収状況としては、石狩市では226サンプルの回答が得られました。

表 3-5 回収状況

方面	市町村	目標サンプル数	回収数	方面別回収数
札幌	札幌市	400	490	490
小樽	小樽市	400	425	425
岩見沢市 ・江別市 ・新篠津村	岩見沢市	160	161	518
	江別市	240	269	
	新篠津村	100	88	
恵庭市 ・千歳市	恵庭市	170	263	512
	千歳市	240	249	
石狩市 ・当別町	石狩市	320	226	352
	当別町	100	126	
北広島市 ・南幌町 ・長沼町	北広島市	310	279	520
	南幌町	100	146	
	長沼町	100	95	
全体		2,640	2,817	2,817
未回答		—	5	5

## (2) 調査結果

### 1) 回答者属性

回答者は男性が54%、女性が45.3%と概ね同程度の回答を得られています。また、30代、40代、50代の年齢の方が比較的に多く、20歳未満、20代、60歳以上の方の年齢が少ないですが、全ての年代から万遍なく回答を得られています。

職業については、会社員・団体職員が41%と最も多く、次いで、パート・アルバイトが22%、無職が12%、主婦・主夫が9%となっており、学生の回答は小中学生・高校生・専門学生・大学生の合計で7%と少ない結果となっています。

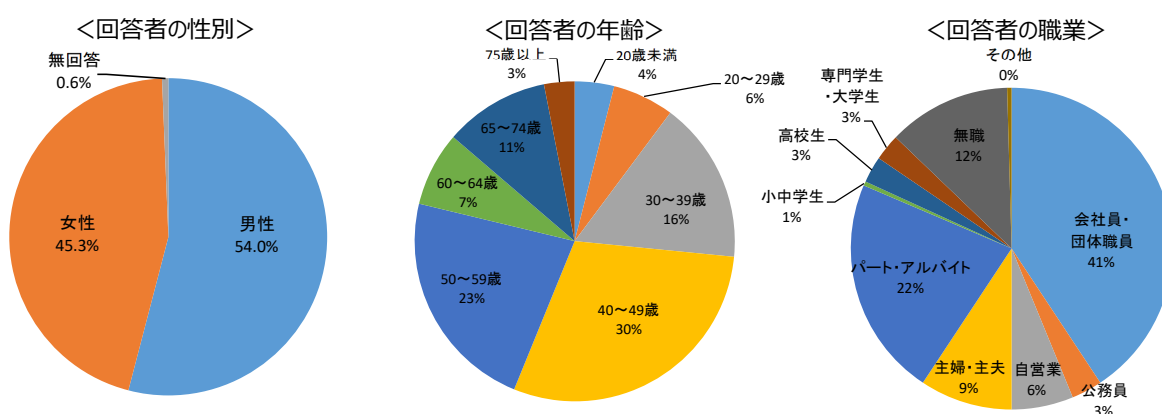


図 3-11 回答者属性

同居人は、配偶者が65.5%、子どもが45.6%、親が約28%と多く、一人暮らしの方は7.5%となっています。また、子どもの年齢は、1歳未満が6%、2歳~6歳が26%と子育て世代からも回答を得ています。

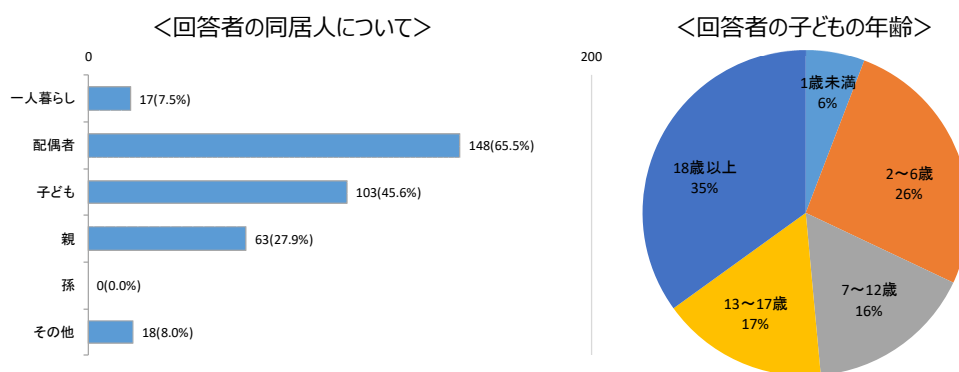


図 3-12 同居人と子どもの年齢の内訳

最寄のバス停までの所要時間は、40%以上がバス停まで歩いて5分以内、80%以上が10分以内の地区に居住しており、公共交通へのアクセス性の良い割合が高い結果となっています。

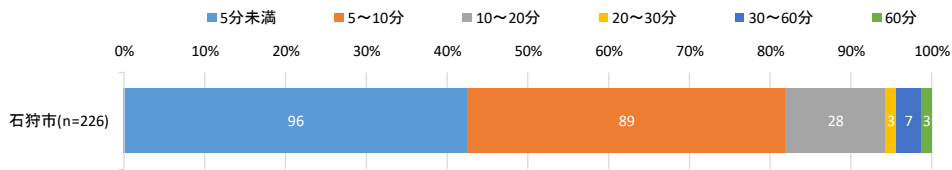


図 3-13 自宅から一番近いバス停・鉄道駅までの所要時間

運転状況について、普段運転している方は約8割、普段運転していない方、運転免許証を持っていない方はそれぞれ約1割となっています。また、年齢別にみると、65歳以上で運転している方が約9割であり、何歳まで運転するかという質問に対しては、80歳を過ぎても運転すると考えている方が2割を超えている状況です。

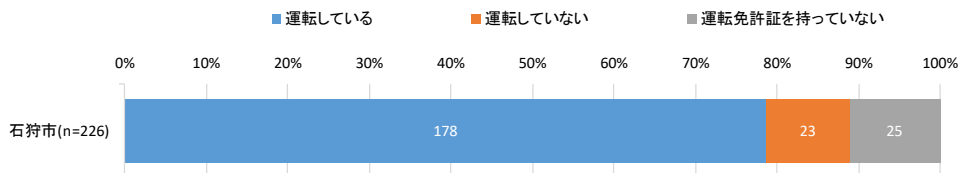


図 3-14 運転状況

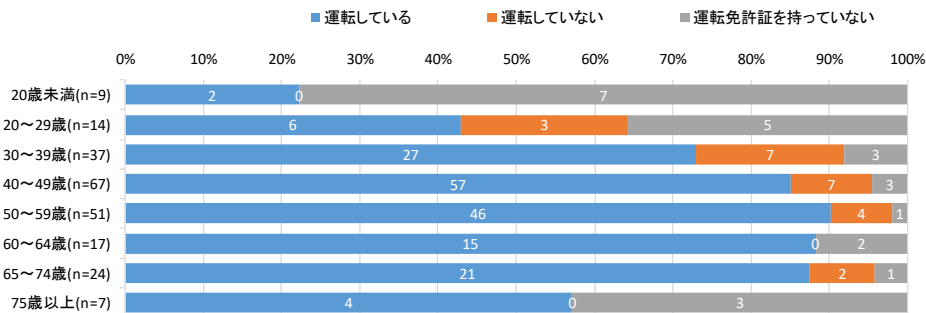


図 3-15 年齢別運転状況

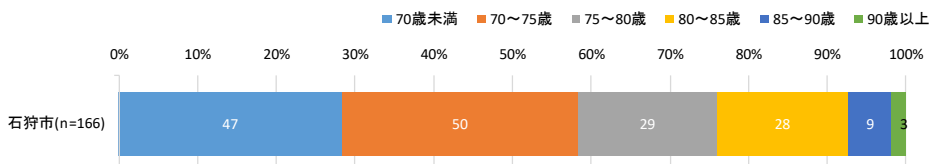


図 3-16 何歳まで運転するか（石狩市）

日常的に車を運転する人のうち、運転が困難になった場合の対応について、「公共交通を利用する」が最も多く7割を超えています。また、年代別で見ると20歳以上の方の7割以上は公共交通を利用すると回答しています。

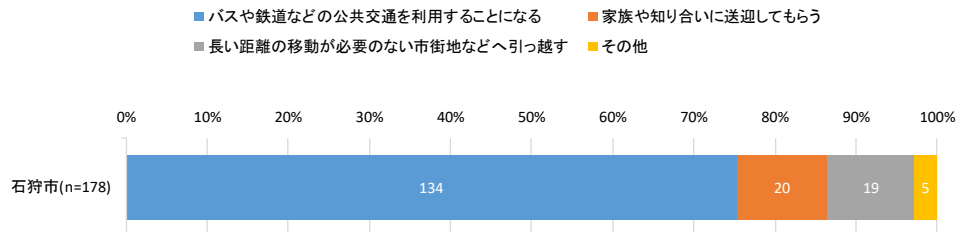


図 3-17 運転が困難になった場合の対応

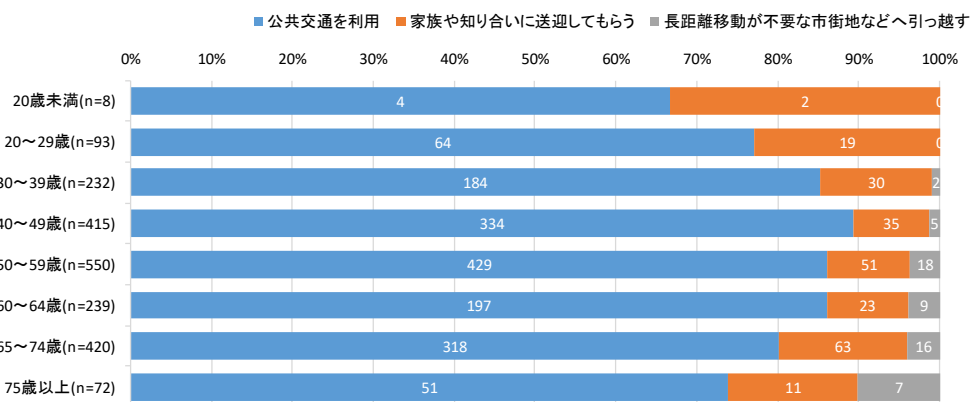


図 3-18 運転が困難になった場合の年齢別の対応

運転免許証を持っていない人のうち、運転する理由がない(したくない)、今後、取得予定が約36%と最も多く、「すでに自主返納した」が約16%で、「運転が困難」と回答した方はいませんでした。

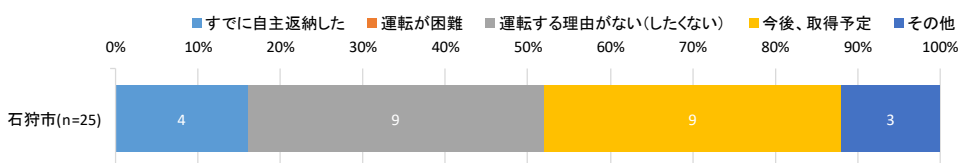


図 3-19 運転免許証を持っていない理由

## 2) 札幌市への日常的な移動

札幌市を訪れる頻度は、週 4～7 回が最も多く約 4 割で、次いで週 2～3 回以上が約 2 割を占めていることから、高頻度で札幌市を訪れている割合が高い結果となっています。

また、札幌市を訪れる際の主な目的は、買い物（日用品）が最も多く約 58%、次いで通勤・通学が約 41%、食事・観光・レジャー・趣味の活動が約 37%、買い物（買い回り品）が約 31%、通院が約 25%となっています。

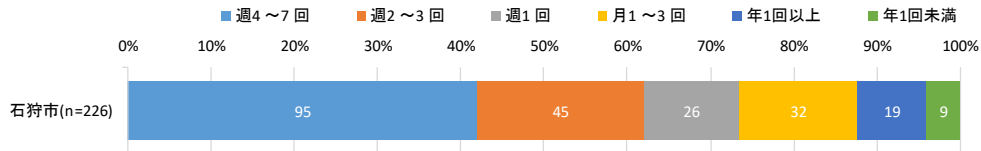


図 3-20 札幌市を訪れる頻度

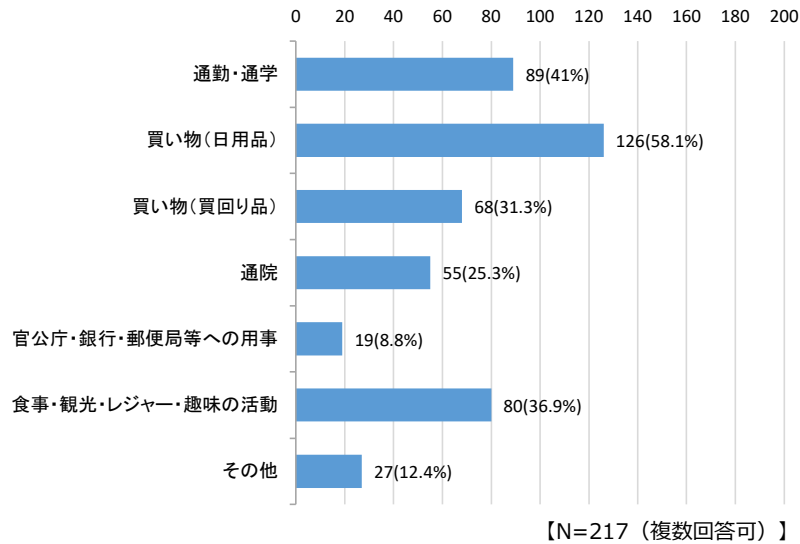


図 3-21 札幌市を訪れる目的 (石狩市)

札幌市を訪れる際に公共交通を利用する頻度は、年1回未満が最も多く約56%、次いで年1回以上が約19%、月1～3回が約10%を占めています。

また、週1回以上の頻度で公共交通を利用して札幌市を訪れる方が約2%であることから、図3-21の結果と比較すると、移動頻度の高い人は公共交通を利用している割合が低いと考えられます。

公共交通で札幌市を訪れる際の主な目的は、食事・観光・レジャー・趣味の活動が約25%、と最も多く、次いで通勤・通学が約21%、買い物（日用品）が約19%、通院が約15%、買い物（買い回り品）が約13%となっています。

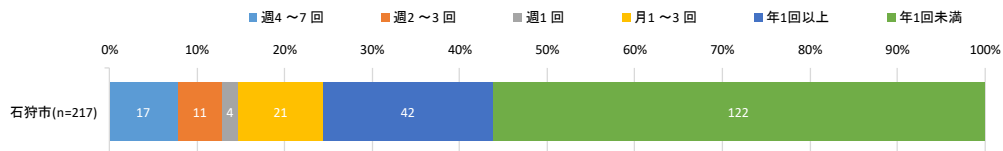


図 3-22 公共交通で札幌市を訪れる頻度

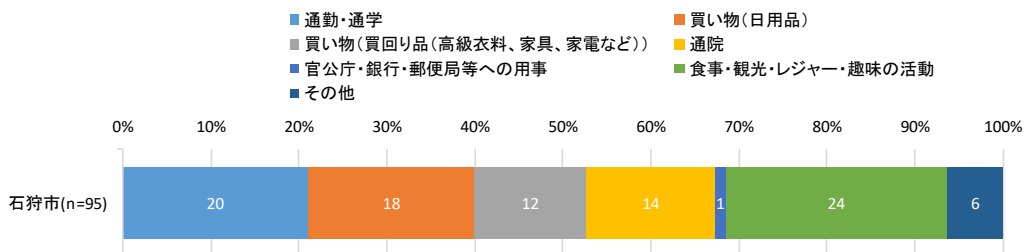


図 3-23 公共交通で札幌市を訪れる目的

札幌市に公共交通を利用して訪れる際の主な目的地は、中央区が最も多く約 55%、次いで北区が約 25%、手稲区が約 10%と、札幌中心部や隣接している区への移動が多い状況となっています。

札幌市を訪れる際の主な公共交通は、路線バスが最も多く約 80%、次いで札幌市営地下鉄が約 51%、JR が約 17%となっていることから、路線バスに乗り札幌市へ向かい、そこから他の公共交通へ乗り継ぎして目的地へと行っている方が多いと考えられます。

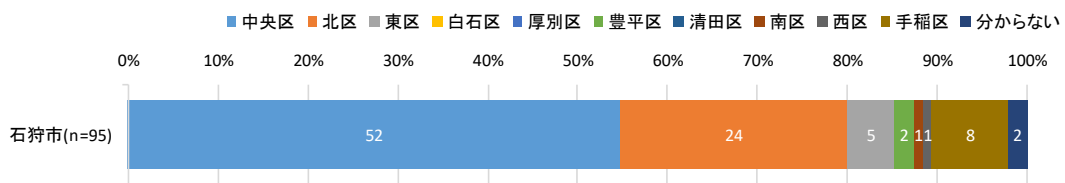


図 3-24 公共交通で札幌市を訪れる主な目的地

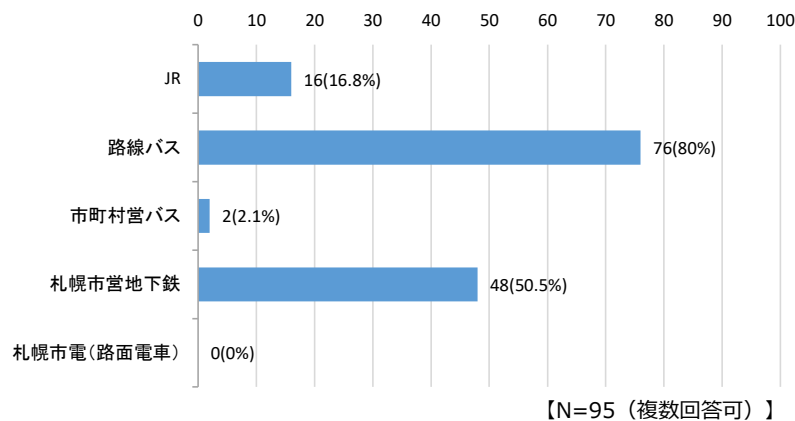


図 3-25 札幌市を訪れる際に利用する公共交通

札幌市を訪れる際に乗継ぎを行うかについて、乗継ぎを行うと回答した人が約 55%、乗継ぎを行わないと回答した人が約 45%となっています。

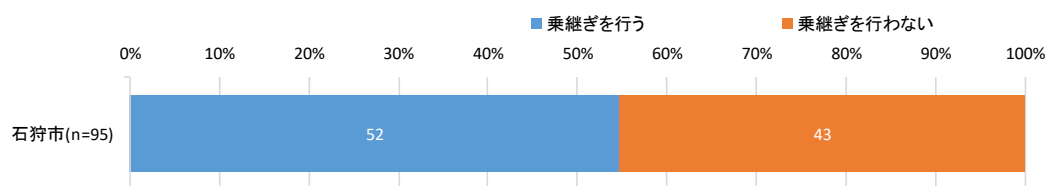


図 3-26 札幌市を訪れる際の公共交通の乗り継ぎ有無

札幌市を訪れる際の公共交通に対する意見は、「運賃がもっと安いとよい」と「運行便数が増えたとよい」が約54%と最も多く、次いで「運行時間帯が合わない」が約23%となっています。また、乗降のしやすさや予約、乗継ぎの待ち空間に関する意見が比較的低く、現状の公共交通で問題なく移動できているという意見が約21%ありました。

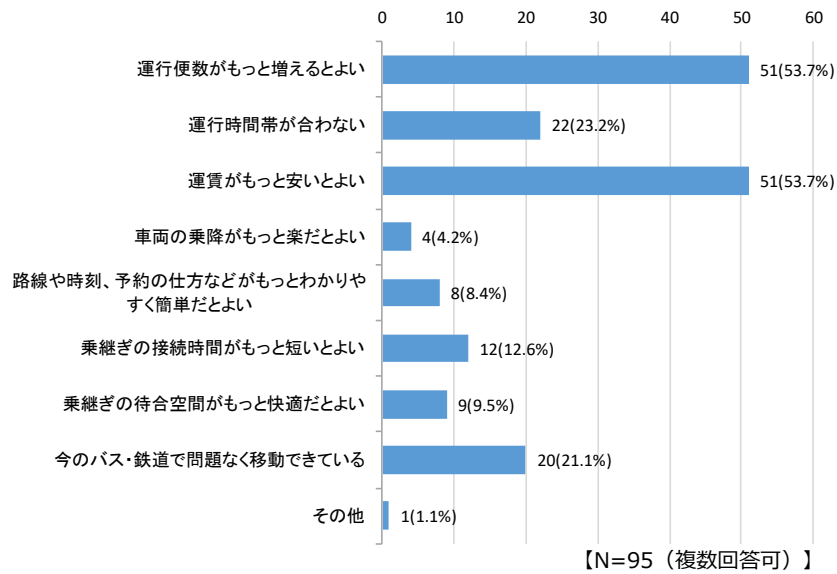


図 3-27 札幌市を訪れる際の公共交通に対する意見

季節による利用頻度では、利用頻度が減ると回答した人が約30%と比較的多い結果となっています。

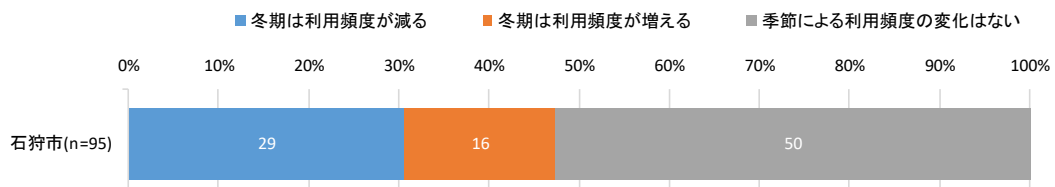


図 3-28 札幌市を訪れる際の季節による公共交通の利用頻度の変化



札幌市を訪れる際に、公共交通以外の交通手段を利用することもあるのは 8 割以上となっています。

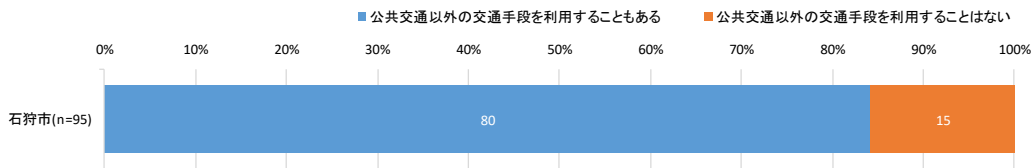


図 3-29 札幌市を訪れる際の公共交通以外の手段の利用有無

札幌市を訪れる際に利用する公共交通以外の移動手段は、自分で運転する自家用車が約 76%と最も多く、家族等による送迎が約 30%、タクシー・ハイヤー利用が約 9%となっています。

また、札幌市を訪れる際に公共交通以外の移動手段を利用する理由は、「車などで問題なく移動できており、バス・鉄道を使う必要がないため」が最も多く約 63%、次いで「希望の時間に合う便がないため」が約 28%、「運賃が高いため」が約 23%と高くなっています。一方、車両の乗降や予約の仕方に関する意見は約 2~3%にとどまっています。

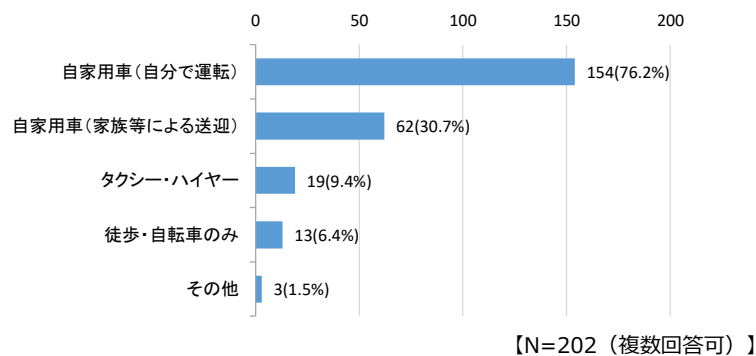


図 3-30 札幌市を訪れる際の公共交通以外の移動手段について

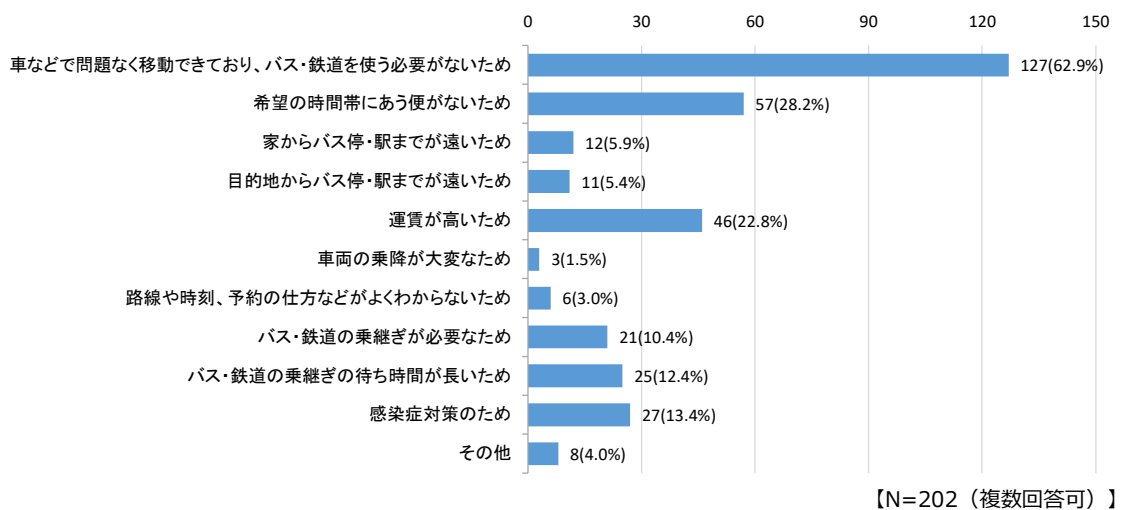


図 3-31 札幌市を訪れる際の公共交通以外の移動手段を利用する理由 (石狩市)

### 3) 公共交通施策

全国的に採算性の確保できない路線を税金等による補助で維持をしたり、ドライバーの確保が難しいという状況がある中で、今後、公共交通を維持するための方針について意見を聞いたところ、「運行にかかる経費を税金等から補助し、サービス水準を維持する」に対して理解できるという意見が約7割となっているほか、「ドライバー確保が不要な自動運転車両を導入する」に対して理解できるという意見も約7割となっています。

「利用料金の値上げを行い、サービス水準の維持する」に対して理解できるという意見が5割以上を占めている一方で、運行経費を抑えるためにサービス水準を下げる運用については、運行頻度の減少、事前予約制の導入、乗り継ぎの発生が約5割、所要時間の増加は約4割が理解できるとサービス水準を下げることに前向きな回答をしています。

また、移動の利便性を向上していくうえで、交通に関する新たな仕組みが導入された場合に、利用を考えられるかについて意見を聞いたところ、「①MaaS」と「②デマンド交通」は、ともに全体の約6割が利用に前向きであるという回答となっています。

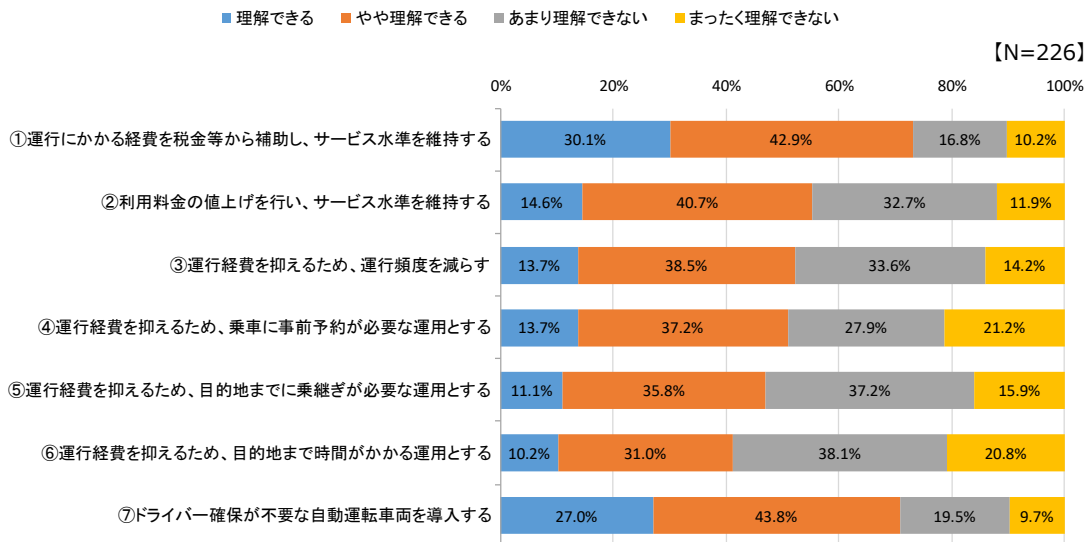


図 3-32 公共交通を維持するための方針についての意見

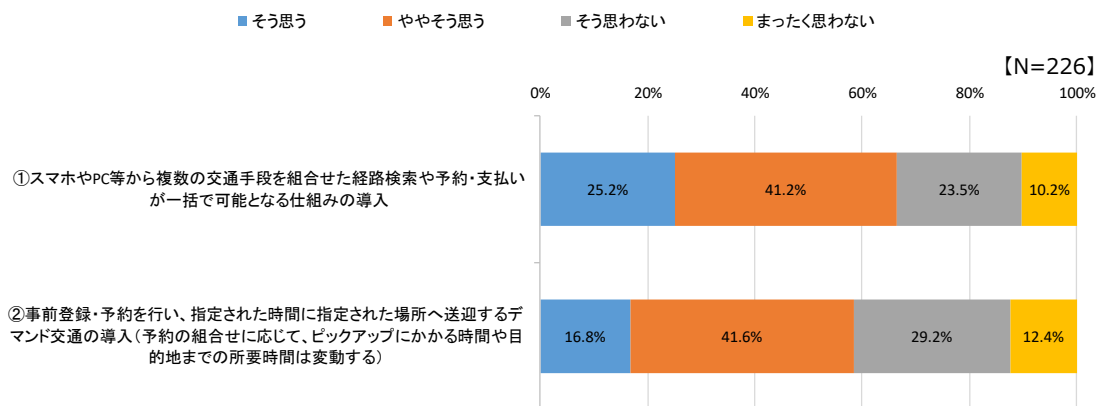


図 3-33 移動の利便性を向上していくうえで、交通に関する新たな仕組みが導入された場合に、利用を考えられる意見

### 3.3.2 高校生アンケート調査

#### (1) 調査概要

##### 1) 調査目的

地域住民の市町村を越えた通学における公共交通の利用実態等を把握することを目的に実施しました。

##### 2) 調査手法

Web アンケート回答フォームを作成し、回答フォームの二次元コードを提示した調査依頼文を高等学校にて配布しました。なお、居住市町村内の高校に通学する生徒は回答不要とする旨を依頼文内に記載しました。

表 3-6 高校生アンケート調査の調査項目

調査項目	調査内容
1.回答者属性等	・学校名、学科、居住地（市町村・地区） ・公共交通アクセス時間
2.通学時の移動特性の把握、公共交通利用状況とニーズの把握	・通学時の所要時間、交通手段 ・通学時の公共交通を利用する場合の移動手段、利用理由、改善点 ・通学時の公共交通を利用しない場合の移動手段、利用理由、改善点 ※季節等による違いによる公共交通利用状況への影響も確認
3.公共交通全般について	・デマンドバス、MaaS の導入の受容性 ・その他意見

表 3-7 高校別の回答回収結果

No.	学校名	集計対象数	No.	学校名	集計対象数
1	札幌東高等学校	20	20	札幌平岡高等学校	5
2	札幌西高等学校	23	21	札幌白陵高等学校	1
3	札幌南高等学校	14	22	札幌国際情報高等学校	1
4	札幌北高等学校	18	23	札幌東商業高等学校	15
5	札幌月寒高等学校	12	24	札幌工業高等学校	41
6	札幌啓成高等学校	51	25	札幌琴似工業高等学校	4
7	札幌北陵高等学校	25	26	江別高等学校	3
8	札幌手稲高等学校	13	27	野幌高等学校	7
9	札幌丘珠高等学校	0	28	大麻高等学校	18
10	札幌西陵高等学校	0	29	千歳高等学校	40
11	札幌白石高等学校	14	30	千歳北陽高等学校	0
12	札幌東陵高等学校	2	31	恵庭南高等学校	7
13	札幌南陵高等学校	0	32	恵庭北高等学校	60
14	札幌東豊高等学校	0	33	北広島高等学校	29
15	札幌厚別高等学校	54	34	北広島西高等学校	0
16	札幌真朱高等学校	7	35	石狩翔陽高等学校	39
17	札幌あすかぜ高等学校	3	36	石狩南高等学校	182
18	札幌稲雲高等学校	0	37	当別高等学校	2
19	札幌英藍高等学校	14		合計	742

## (2) 調査結果

### 1) 回答者属性

石狩市在住の高校生の回答結果（74名）を集計すると、学校については札幌北陵高校が23%、札幌工業高校が20%、札幌英藍高校が18%、札幌手稲高校が16%と石狩市に隣接する北区及び手稲区の高校に通っている生徒が多い結果となっています。

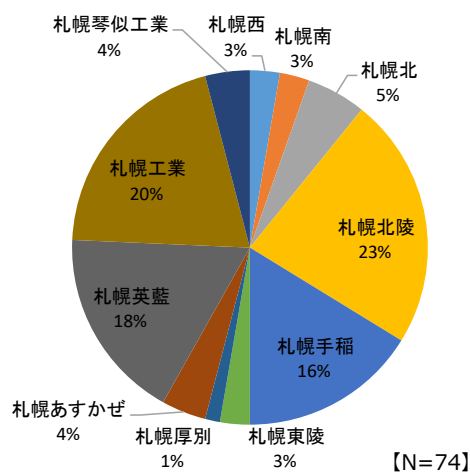


図 3-34 通学している学校名

自宅から一番近い公共交通機関乗り場について聞いたところ、バス停が約96%となっています。また、乗り場から自宅まで歩いた場合の所要時間としては、10分未満が7割以上を占めており、乗り場から自宅までの距離が近い人が多数を占めている一方で、20分以上を要する人が約4%となっています。

＜自宅から一番近い公共交通機関乗り場＞      ＜乗り場から自宅まで歩いた場合の所要時間＞

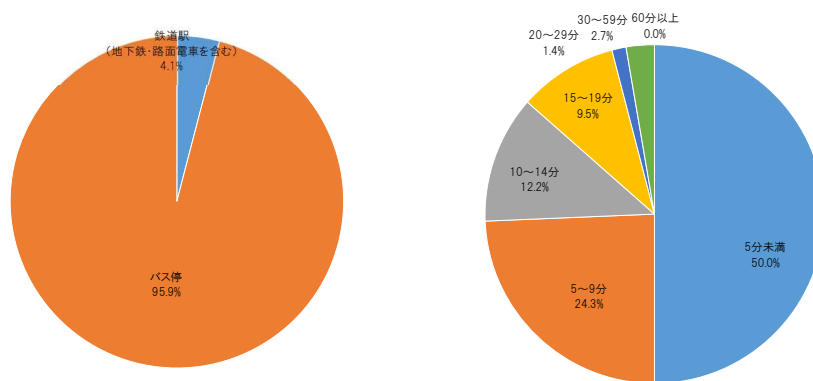
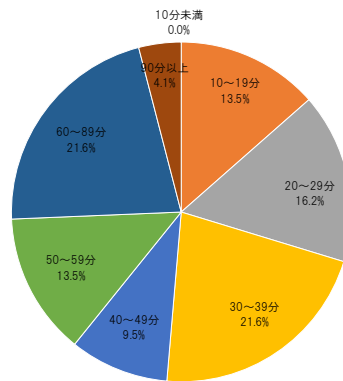


図 3-35 自宅から一番近い公共交通機関乗り場と乗り場まで歩いた場合の所要時間

## 2) 通学の移動について

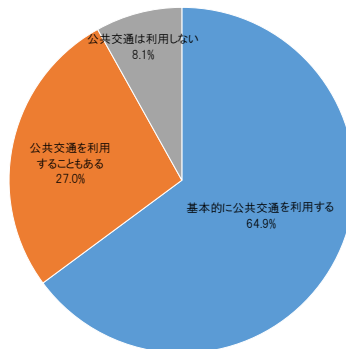
自宅から学校までの所要時間は30～39分と60～89分が約22%と最も多くなっており、次いで20～29分が約16%、10～19分と50～59分が約14%と多い結果となっています。



【N=74】

図 3-36 自宅から学校までの所要時間

通学における公共交通の利用については、「基本的に公共交通を利用する」が約65%と最も多く、「公共交通を利用することもある」が約27%、「公共交通は利用しない」が約8%となっています。



【N=74】

図 3-37 通学における公共交通の利用

図 3-37 で「基本的に公共交通を利用する」と回答した人で、通学の際に主に利用する移動手段は、路線バスが約 75%と一番多く、次いで自転車が約 44%、札幌市営地下鉄が約 38%、スクールバスが約 21%となっています。また、公共交通に対する意見については、「運行便数をもっと増えるとよい」が約 75%と最も多く、次いで「運賃がもっと安いとよい」が約 48%、「少し遅い時間帯の運行便があるとよい」が約 21%となっています。

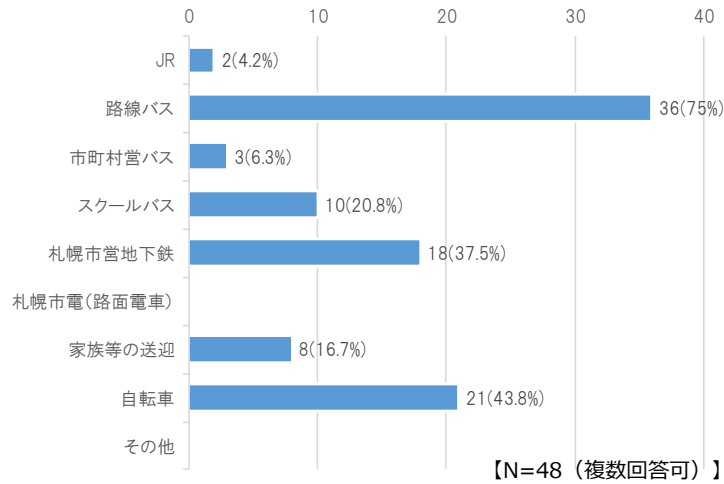


図 3-38 通学の際に主に利用する移動手段

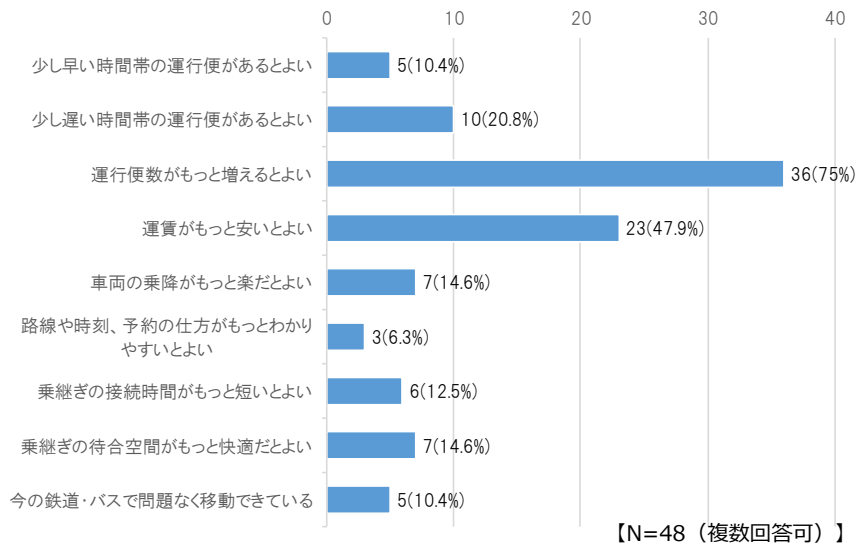


図 3-39 公共交通に対する意見

図 3-37 で「公共交通を利用することもある」と回答した人で、通学で公共交通を利用する状況として「冬期間に利用する」が約 80%と一番多く、次いで「降雨等の悪天候時に利用する」が約 55%、「家族等による送迎ができない時に利用する」が約 50%となっています。

また、通学で公共交通を利用する場合の移動手段として最も多いのは、路線バスの約 80%となっています。公共交通に対する意見については、「基本的に公共交通を利用する」と回答した人と同様に、「運行便数が増えるとよい」が約 70%と最も多い結果となっています。

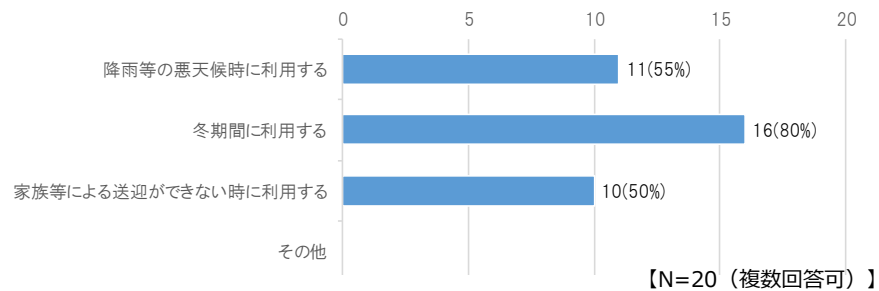


図 3-40 通学で公共交通を利用する状況

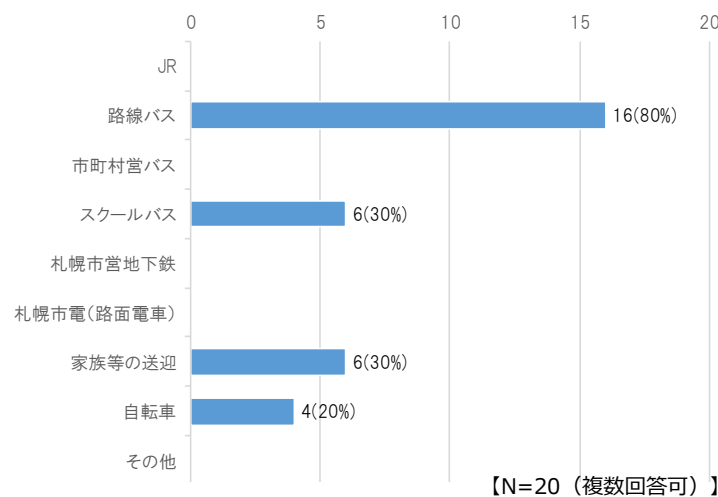


図 3-41 通学で公共交通を利用する場合の移動手段

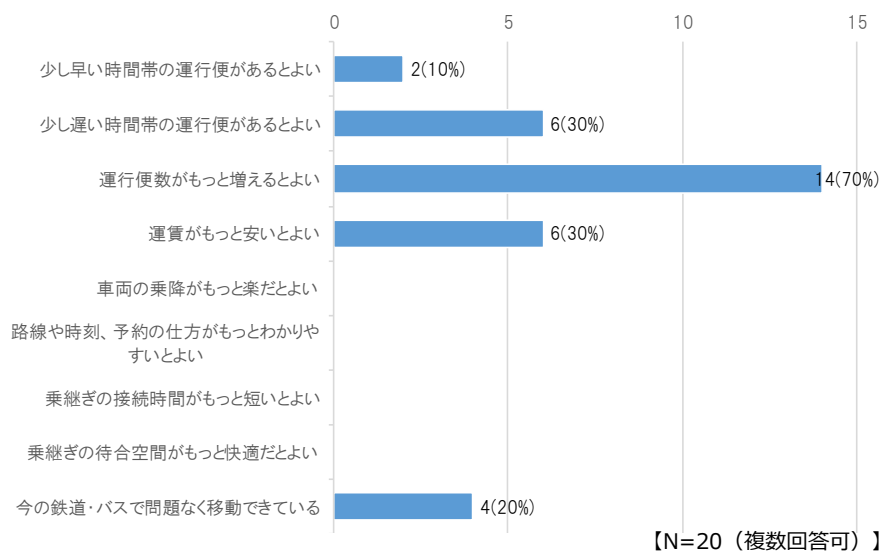


図 3-42 公共交通に対する意見

通学で公共交通を利用しない場合の移動手段として、徒歩・自転車が60%、家族による送迎が40%となっています。

普段は公共交通以外を利用している理由としては、「家族等の送迎や徒歩等で問題なく移動できるため」が最も多く約80%、次いで「ちょうどいい時間の便がないため」が約45%、「運賃が高いため」が約25%と多い結果となっています。

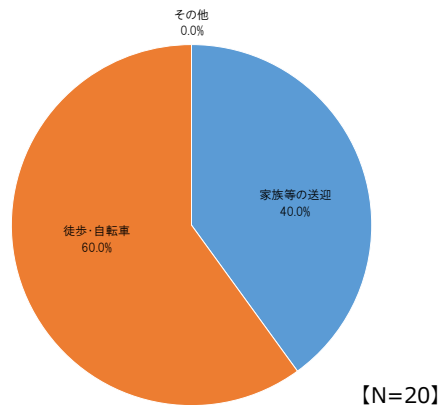


図 3-43 通学で公共交通を利用しない場合の移動手段

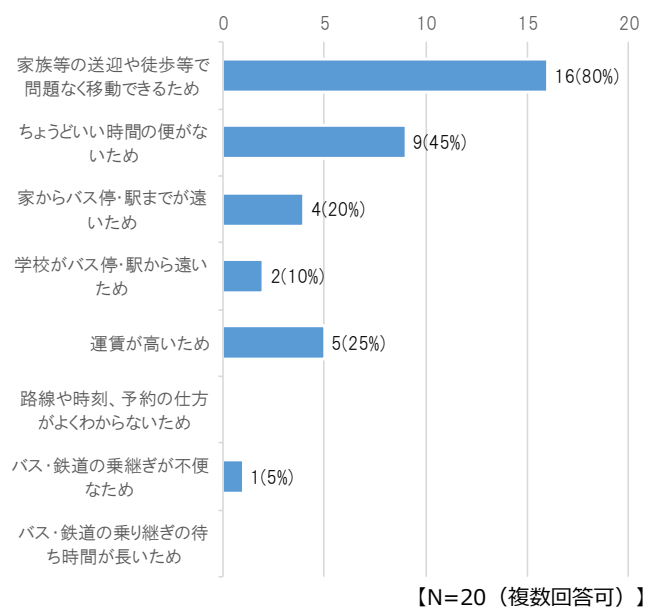


図 3-44 普段は公共交通以外を利用している理由



図 3-37 で「公共交通を利用しない」と回答した人で、通学の際に主に利用する移動手段として家族等の送迎が約 67%と一番多く、徒歩・自転車が約 33%となっています。

また、公共交通を利用しない理由として「家族等の送迎や徒歩等で問題なく移動できているため」が約 67%と最も多くなっています。

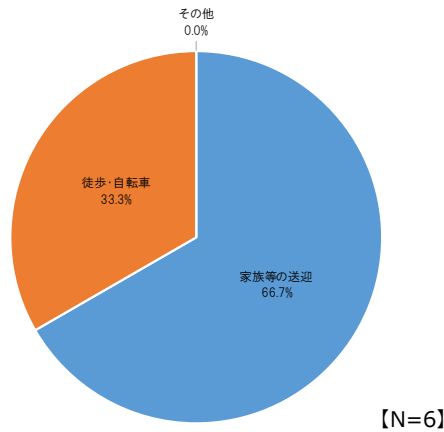


図 3-45 通学の際に主に利用する移動手段

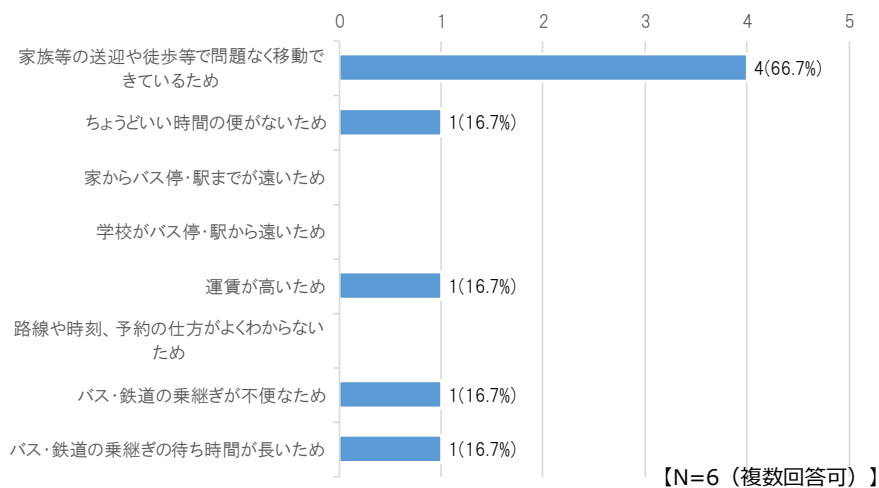


図 3-46 公共交通を利用しない理由

### 3) 公共交通全般について

交通に関する新たな仕組みが導入された場合に、利用を考えられるかについて意見を聞いたところ、「MaaS」や「デマンド交通」は、ともに全体の約70%以上が利用に前向きであるという回答となっています。

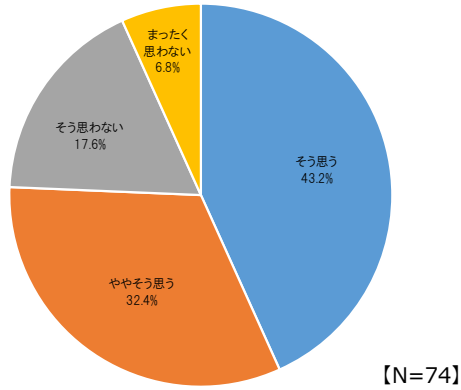


図 3-47 スマホ等から複数の交通手段を組合せた経路検索や予約・支払いが一括で可能となる仕組みが導入された場合に、利用を考えられるか

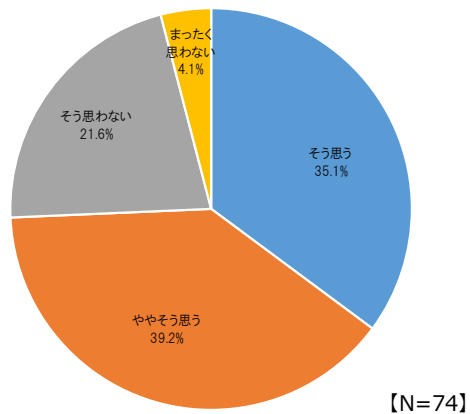


図 3-48 事前登録・予約等を行い、デマンド交通が導入された場合に、利用を考えられるか

### 3.3.3 来訪者アンケート調査

#### (1) 調査概要

##### 1) 調査目的

さっぽろ連携中枢都市圏域外からさっぽろ連携中枢都市圏への来訪者の移動実態（目的地、訪問頻度、交通手段等）や公共交通の利用経験・ニーズ等を把握することを目的に来訪者アンケート調査を実施しました。

##### 2) 調査手法

さっぽろ連携中枢都市圏への来訪実績がある圏域外在住の Web モニタを対象として、WEB モニタアンケート調査で実施しました。過去 3 年以内で来訪経験がある方で絞り込みを行い、目標取得サンプル数を 400 サンプルとしました。

また、スクリーニング調査により調査対象者を抽出するため、図 3-49 のフローに従い調査を実施しました。そして、さっぽろ連携中枢都市圏を図 3-50 のように 6 地域（石狩市はエリア C）に分類し、スクリーニング調査の設問 3 の回答結果から、来訪経験のある地域についてのみ移動状況等を確認し、来訪経験のない地域についてはその理由を確認しました。

表 3-8 目標サンプル数

分類		目標サンプル数	備考
分類 1	北海道外在住者	200	・北海道外に在住 ・過去 3 年間以内に当圏域の来訪経験がある (札幌市・小樽市以外の来訪経験者のサンプル数 100 を目標とする)
分類 2	北海道内在住者	200	・北海道内(当圏域を除く)に在住 ・過去 3 年間以内に当圏域の来訪経験がある (札幌市・小樽市以外の来訪経験者のサンプル数 100 を目標とする)

表 3-9 調査項目・設問内容の設定の考え方

調査項目	調査内容	質問
1. 圏域外から当圏域への移動実態	・目的地、訪問頻度、利用交通手段など ・季節による利用変動	スクリーニング 設問 2 本調査 設問 1～4
2. 公共交通利用状況とニーズの把握	・公共交通の利用がある方を対象に、利用しての意見 ・公共交通の利用がない方を対象に、利用しない理由 ・当圏域の公共交通全般についての意見	本調査 設問 5～8
3. 回答者属性など	・クロス集計等に用いるため、回答者の属性(性別、年齢、住まい)を問う設問を設定する。	スクリーニング 設問 1 本調査 設問 9

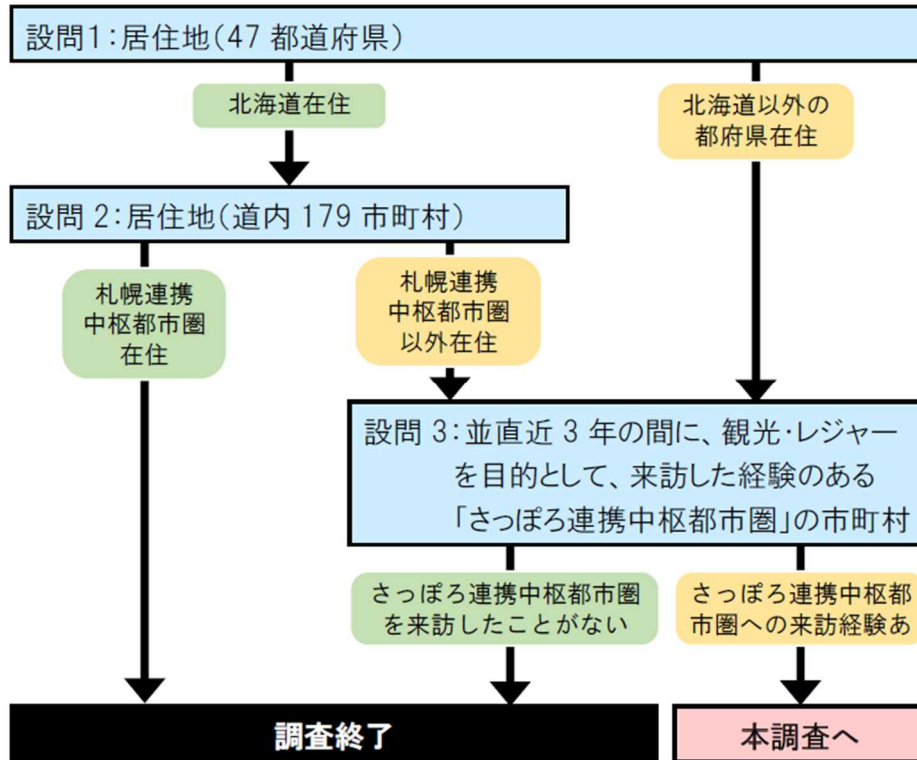


図 3-49 スクリーニング調査の構成

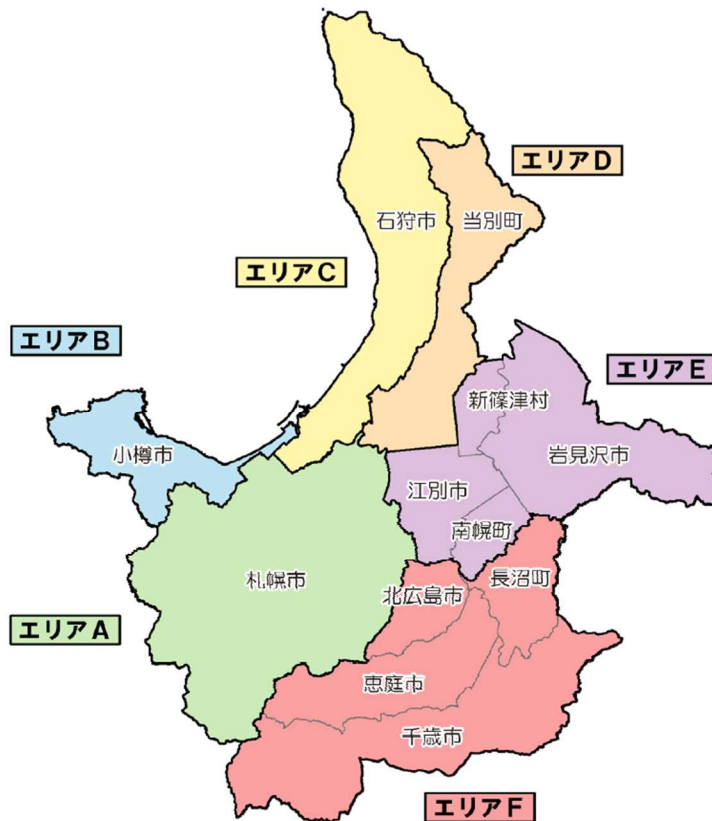


図 3-50 さっぽろ連携中枢都市圏の地域分類

### 3) 調査実施

回収状況としては、道内（さっぽろ連携中枢都市圏を除く）在住者 248 サンプル、道外在住者 238 サンプルの合計 486 サンプルの回答が得られました。

表 3-10 回答回収結果

分類		目標 サンプル数	回収 サンプル数
分類 1	北海道内在住者	200	248
	うち札幌市・小樽市以外の 市町村に来訪実績あり	100	132
分類 2	北海道外在住者	200	238
	うち札幌市・小樽市以外の 市町村に来訪実績あり	100	118

## (2) 調査結果

40代が約23%、50代が約25%、60代が約18%と40～60代の占める割合が高く、10代の回答が3サンプルと少ないが、全ての年代から回答を得られています。

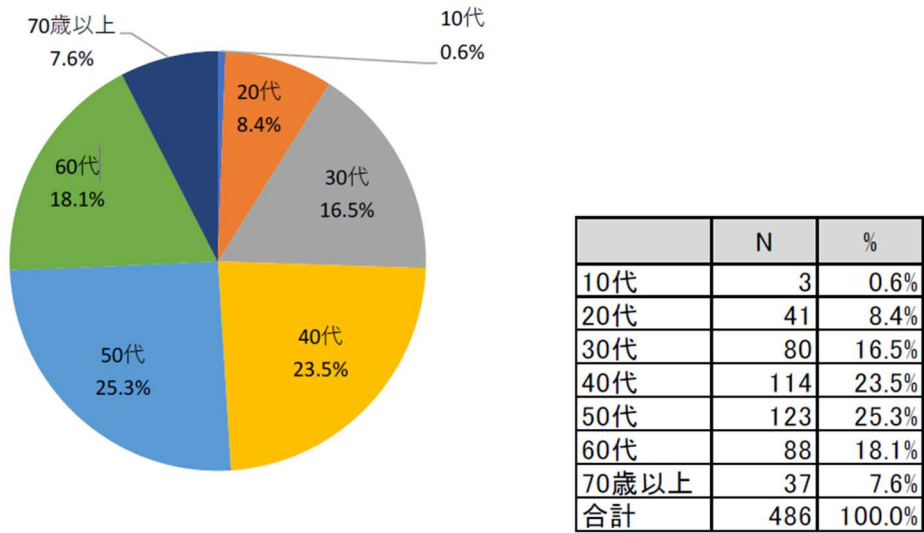


図 3-51 回答者の年齢

回答者の居住地は、道内在住者が約51%、道外在住者が約49%となっており、道外では、東京都在住者が約13%、神奈川県在住者が約7%、大阪府在住者が約4%を占めています。

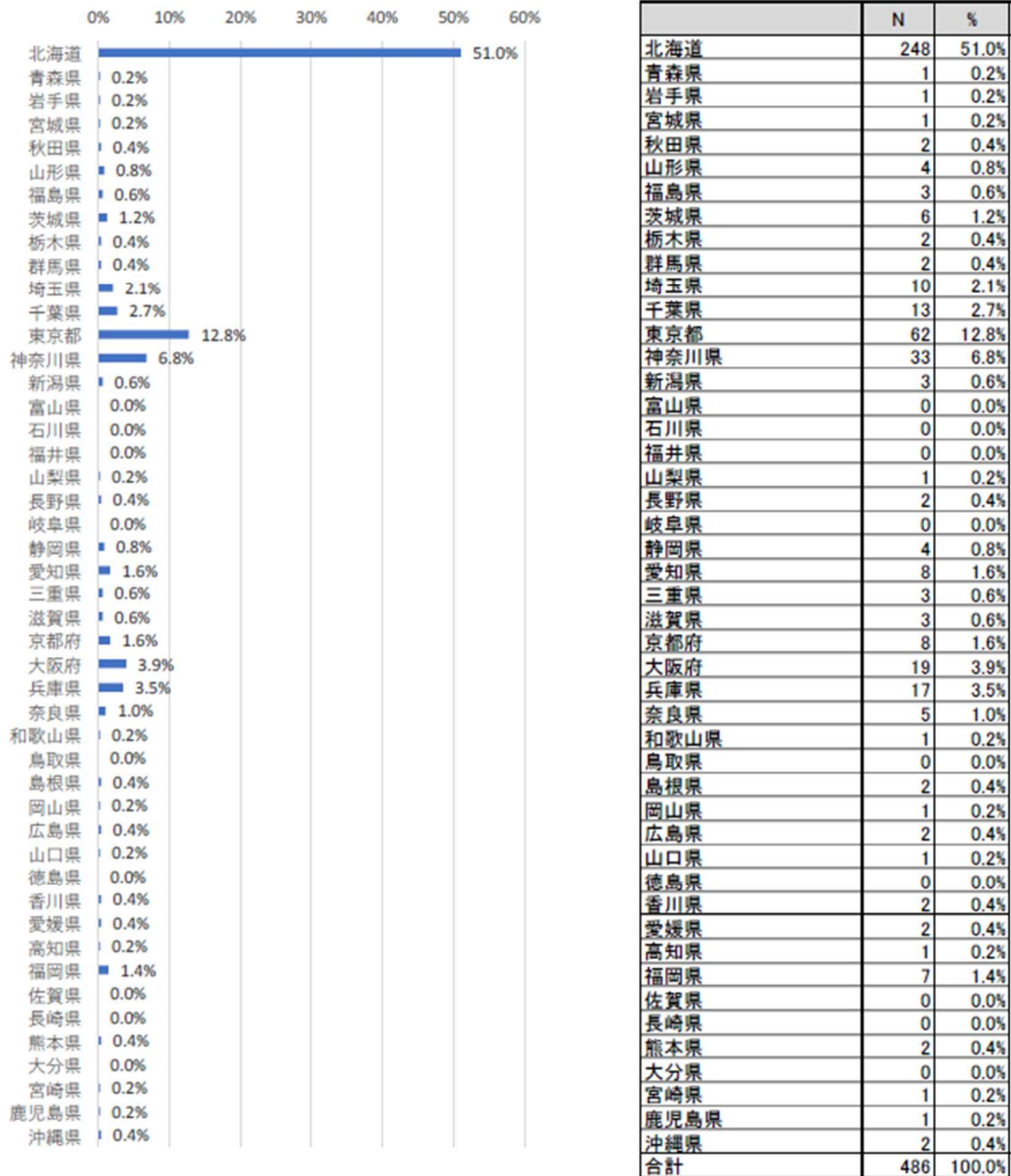


図 3-52 回答者の住んでいる都道府県

道内在住者の所在地域は、上川地域が約 22%と最も多く、次いで胆振地域が約 19%、渡島地域が約 17%、十勝地域が約 14%と多く、サンプルの少ない地域もありますが、石狩地域を除く全ての地域の在住者から回答を得られています。

(さっぽろ連携中枢都市圏の在住者は調査対象外としており、石狩地域は全域がこの圏域に含まれています。)

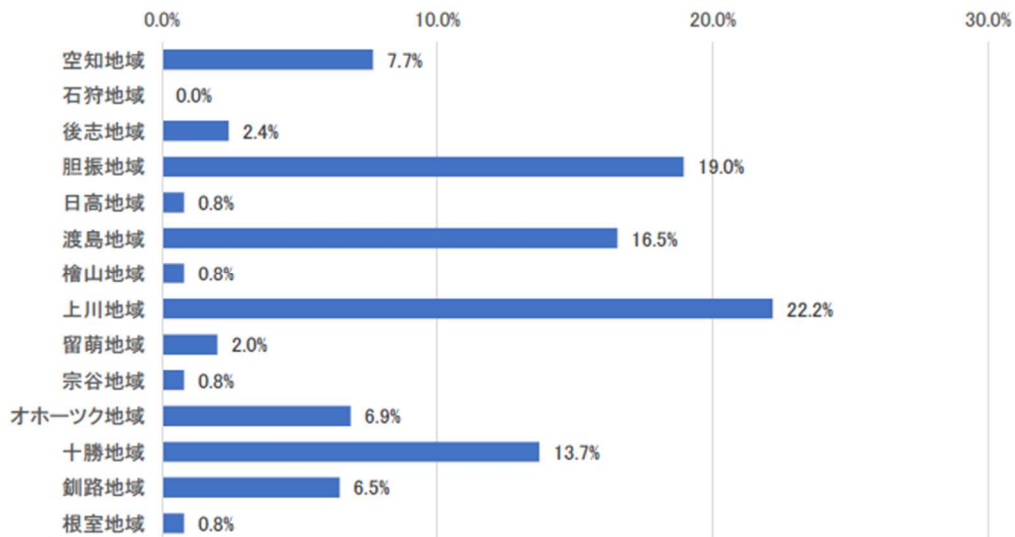


図 3-53 道内在住者の所在地域

直近3年間で観光・レジャーを目的とした来訪経験のある市町村は、札幌市が最も多く全体の約 90%、次いで小樽市が約 47%、千歳市が約 35%と多くなっており、石狩市は 11.5%とさっぽろ連携中枢都市圏域内では6番目となっています。

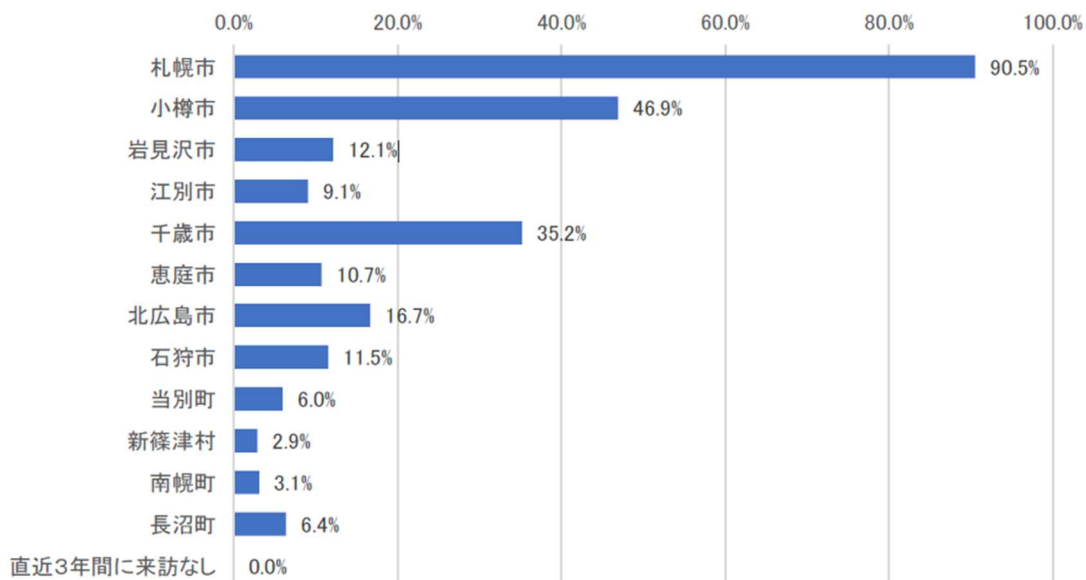


図 3-54 直近3年間で観光・レジャーを目的とした来訪経験のある市町村



以降は、前述の回答で石狩市への来訪経験のある方の回答を基に、石狩市への来訪状況等について整理しました。

直近3年間の来訪頻度は、年に1回未満が約6割を占めています。また、石狩市を観光・レジャー目的で訪問した時期については、通常期の来訪経験が約8割を占めています。

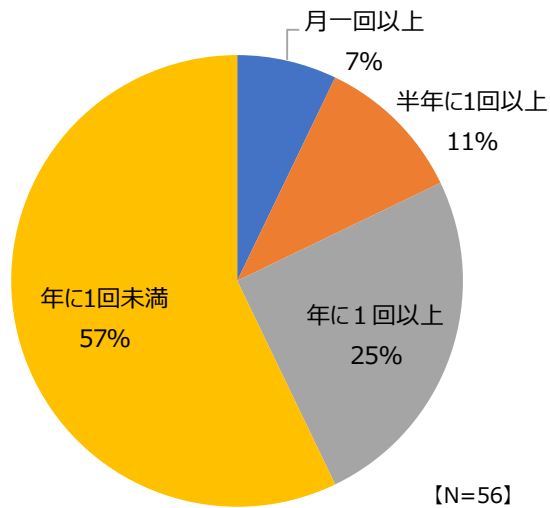


図 3-55 石狩市を観光・レジャー目的で訪問する頻度について

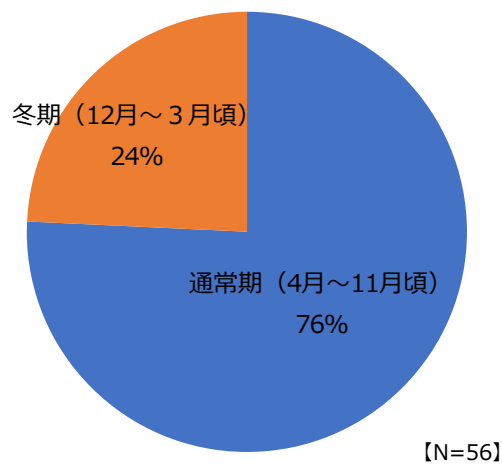


図 3-56 石狩市を観光・レジャー目的で訪問した時期について

通常期に石狩市を観光・レジャー目的で訪問した際に利用した交通手段について、レンタカーを含む自家用車の利用が約80%と高い割合を占めており、鉄道が約18%、高速バスが12%、貸切バスが10%、タクシー・ハイヤーが6%、路線バスは4%となっています。

また、冬期に石狩市を観光・レジャー目的で訪問した際に利用した交通手段については、レンタカーを含む自家用車の利用が約75%と通常期と同様に高い割合を占めているが、鉄道が約50%、高速バスが約31%、タクシー・ハイヤーが約25%、貸切バスが約19%、路線バスが約13%と公共交通の利用が比較的高くなる傾向がみられています。

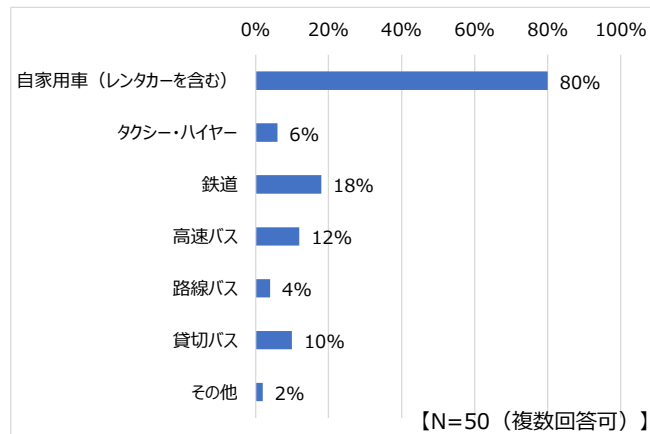


図 3-57 通常期に石狩市を観光・レジャー目的で訪問した際に、利用した交通手段について  
(道外在住の方は、北海道到着後に利用した交通手段のみ)

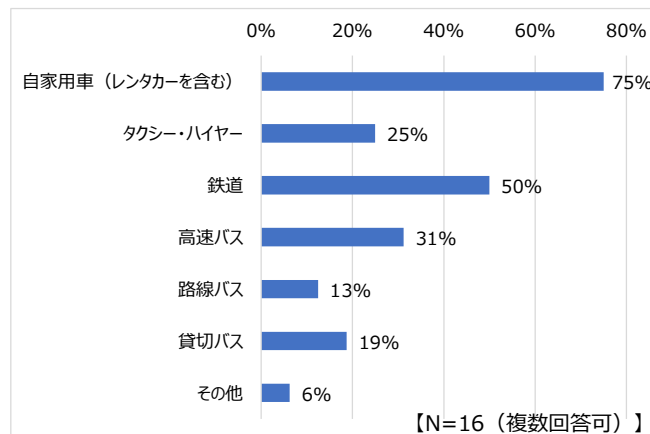


図 3-58 冬期に石狩市を観光・レジャー目的で訪問した際に、利用した交通手段について  
(道外在住の方は、北海道到着後に利用した交通手段のみ)

石狩市を訪問する際の公共交通の利用については、運賃に関する意見が約 47%と最も多くなっており、次いで乗り継ぎに関する意見が約 33%と多い結果となっています。

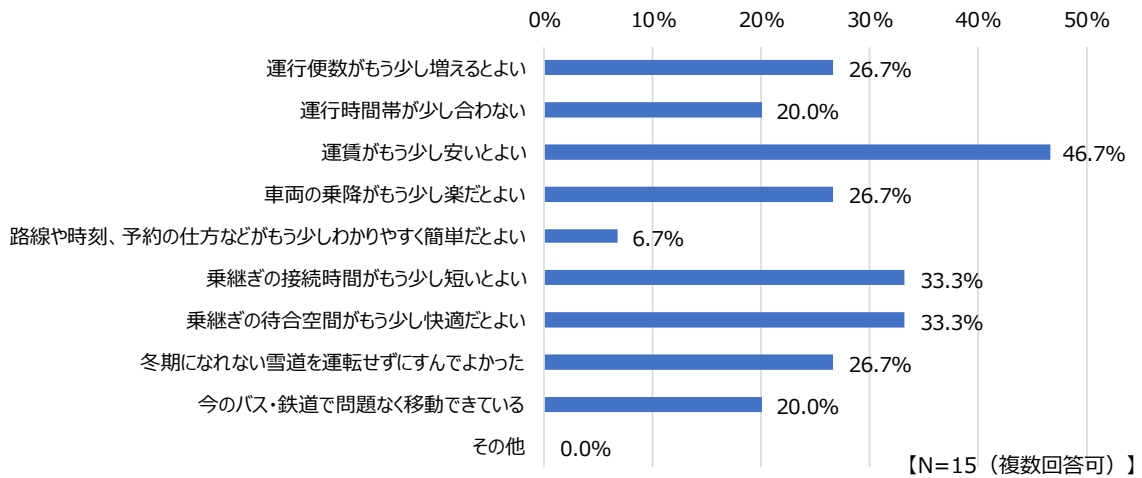


図 3-59 石狩市を訪問する際に利用した公共交通についての意見

石狩市を訪問する際に公共交通を利用しない理由については、「車などで問題なく移動できており、バス・鉄道を使う必要がないため」という意見が約 6 割と最も多くなっています。また、既存の公共交通については、運行時間帯やバス停・駅と目的地の距離、乗継ぎ、運賃に対する意見が約 1～2 割あり、既存の公共交通に対するネガティブな回答が比較的多い状況となっています。

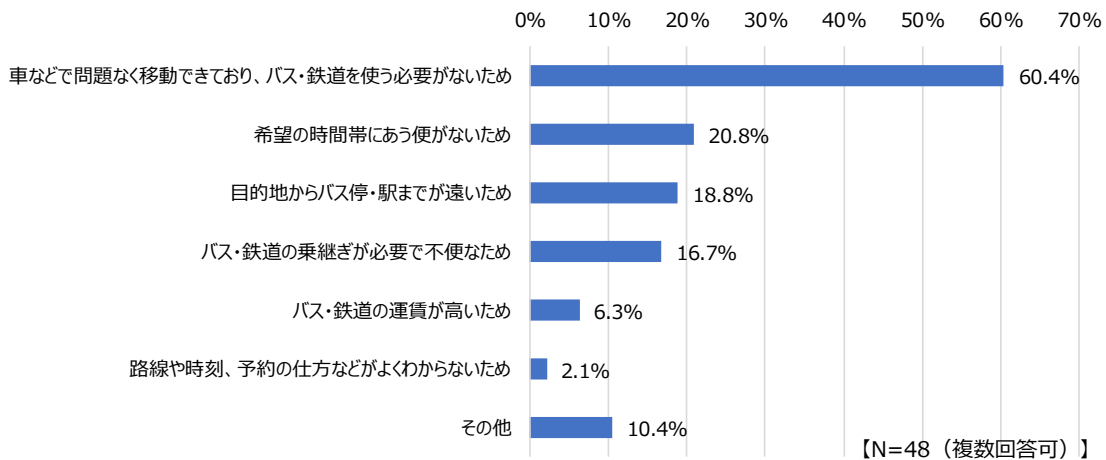


図 3-60 石狩市を訪問する際に公共交通以外を利用した理由

石狩市に直近 3 年間で来訪経験がない回答者に対して、来訪していない理由について聞いたところ、来訪する目的がないとの意見が最も多く約 69%となっており、3 年以上前に来訪した経験があるため約 16%、来訪したいと思っているが、アクセスが不便・アクセスする手段がないため約 13%となっています。

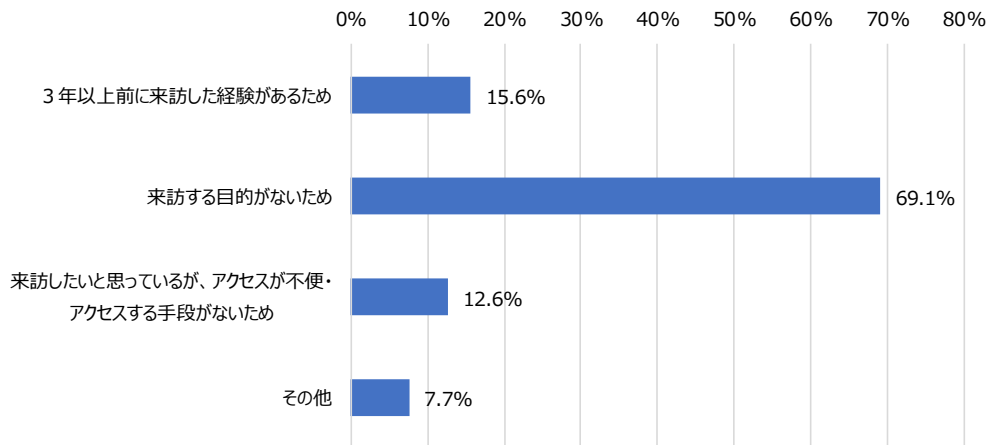


図 3-61 石狩市へ直近 3 年間で観光・レジャーを目的とした来訪したことがない理由

### 3.3.4 路線バス乗込調査

#### (1) 調査概要

##### 1) 調査目的

さっぽろ連携中枢都市圏内を運行する広域の路線バス（複数市町村を運行する路線）について、路線ごとの利用実態（乗車人数、乗降場所、利用目的・頻度）や利用者の声（満足度・課題等）を把握することを目的として実施しました。

##### 2) 調査手法

さっぽろ連携中枢都市圏内（石狩地方 8 市町村及び小樽市、岩見沢市、南幌町、長沼町）において運行する広域バス 18 系統に乗車するすべてのバス利用者を対象として、調査を行いました。（なお、今回の調査で石狩市に関係がある系統は No.5～8 の路線となっています。）

調査は利用者への聞き取り調査と調査員による目視調査を行っています。

表 3-11 調査対象系統

No.	系統名	起点	経由地	終点	キロ程 (km)	運行事業者名	関係市町村名 (青字は圏域外)	備考
1	札幌・栗山線	札幌駅前T	南幌町立病院	栗山駅	52.6	北海道中央バス㈱	札幌市、江別市、南幌町、岩見沢市、栗山町	圏域外も調査※
2	札幌・夕張線	札幌駅前T	日赤病院前	レースイリゾート	68.4	北海道中央バス㈱	札幌市、江別市、南幌町、栗山町、夕張市	圏域内のみ調査
3	札幌江線	札幌T	世田ヶ谷	江別駅前	21.2	北海道中央バス㈱	札幌市、江別市	
4	千歳線①	福住駅	里塚中央	千歳駅前	34.0	北海道中央バス㈱	札幌市、北広島市、恵庭市、千歳市	
5	厚田線	札幌T	花畔中央	道の駅 あいろーど厚田	50.3	北海道中央バス㈱	札幌市、石狩市	
6	石狩線①	札幌T	花畔中央	トーメン団地	27.4	北海道中央バス㈱	札幌市、石狩市	
7	石狩線②	札幌T	花畔中央	石狩	24.7	北海道中央バス㈱	札幌市、石狩市	
8	手稲線	手稲駅北口	花川3丁目	花畔	11.8	北海道中央バス㈱	札幌市、石狩市	
9	新夕張駅前～新札幌駅前	新夕張駅前	栗山駅前	新札幌駅前	75.6	夕張鉄道(株)	札幌市、江別市、夕張市、南幌町、長沼町、栗山町	圏域内のみ調査
10	りすた～新札幌駅前	りすた	由仁駅前	新札幌駅前	63.9	夕張鉄道(株)	札幌市、北広島市、夕張市、長沼町、由仁町、栗山町	圏域内のみ調査
11	栗山駅前～新札幌駅前	栗山駅前	南幌ビューロー	新札幌駅前	35.6	夕張鉄道(株)	札幌市、江別市、南幌町、長沼町、栗山町	圏域内のみ調査
12	札幌代行線①	南幌東町	上江別西町 酪農構内	新札幌駅前	28.8	夕張鉄道(株)	札幌市、江別市、南幌町	
13	千歳線	厚真	早来	千歳駅前	36.6	あつまバス(株)	厚真町、安平町、千歳市	圏域内のみ調査
14	長沼線	大谷地ターミナル	北の里	南幌ビューロー	27.9	ジェイ・アール北海道バス(株)	札幌市、北広島市、南幌町	
15	北新線	しんしのつ 温泉たつぶの湯	新篠津小学校、新篠津村役場	岩見沢 駅前T	15.6	(有)新篠津交通	岩見沢市、新篠津村	
16	江別月形線	江別ターミナル	新篠津	月形高校	39.5	今田・高橋・新篠津交通共同企業体	江別市、新篠津村、月形町	圏域外も調査※
17	小樽線 (宮65)	宮の沢駅前	手稲駅南口	小樽駅前		ジェイ・アール北海道バス(株)	札幌市、小樽市	
18	小樽線 (手65)	手稲駅南口		小樽駅前		ジェイ・アール北海道バス(株)	札幌市、小樽市	

※調査員の乗継ぎの都合により、圏域外区間も含め全線に乗車するため、圏域外も調査

表 3-12 調査内容

調査手法	調査項目
利用者への聞き取り調査	<ul style="list-style-type: none"> <li>・職業 ・年齢 ・利用目的 ・利用頻度</li> <li>・乗降バス停 ・乗降後の移動手段</li> <li>・満足度（課題）</li> </ul>
調査員による目視調査	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス停ごとの乗車人数と降車人数</li> </ul>

### 3) 調査実施

調査実施日は、公共交通の主な利用者である高校生や高齢者等の日常的な公共交通利用の状況を把握できるように、平日に調査を実施するものとして、日常と異なる移動が生じる可能性が高いシルバーウィークの平日（9/20～9/22）は避け、方面別に2日に分けて行い、調査の開始・終了時間は、各系統の始発時間～終着時間としました。

調査日①（空知方面）：令和4年9月13日（火）  
 調査日②（石狩方面+手稲方面+千歳方面）：令和4年9月14日（水）  
 予備日：令和4年9月15日（木）、令和4年10月6日（木）

表 3-13 系統ごとの調査日と調査開始・終了

No.	系統名	調査日	始発時間	終着時間
1	札幌・栗山線	① 9/13	7:07	22:47
2	札幌・夕張線	① 9/13	9:15	17:39
3	札江線	① 9/13	6:55	20:33
4	千歳線①	② 9/14	5:50	23:16
5	厚田線	② 9/14	6:10	20:03
6	石狩線①	② 9/14	6:10	23:00
7	石狩線②	② 9/14	5:45	22:02
8	手稲線	② 9/14	6:25	20:47
9	新夕張駅前～新札幌駅前	① 9/13	8:45	18:30
10	りすた～新札幌駅前	① 9/13	8:03	19:25
11	栗山駅前～新札幌駅前	① 9/13	6:40	20:04
12	札幌代行線①	① 9/13	6:40	21:24
13	千歳線	② 9/14	7:07	20:04
14	長沼線	① 9/13	7:00	21:54
15	北新線	① 9/13	6:45	20:31
16	江別月形線	① 9/13	6:35	17:50
17	小樽線（宮65）	② 9/14	6:15	18:28
18	小樽線（手65）	② 9/14	7:10	20:33

表 3-14 【参考】系統ごとの調査対象区間（乗車バス停）、便数、始発・終着時間

No.	系統名	方面	乗車バス停	降車バス停	便数	始発時間	終着時間
1	札幌 ・栗山線	札幌発	札幌駅前ターミナル	栗山駅	6便	11:15	22:47
		札幌着	栗山駅	札幌駅前ターミナル	6便	6:40	18:42
2	札幌 ・夕張線	札幌発	札幌駅前ターミナル	栗山駅	3便	9:15	17:39
		札幌着	栗山駅	札幌駅前ターミナル	3便	9:30	17:22
3	札幌江線	札幌発	札幌駅前ターミナル	江別駅前	7便	8:33	20:33
		札幌着	江別駅前	札幌駅前ターミナル	7便	6:55	18:29
4	千歳線①	札幌発	福住駅	千歳駅前	14便	6:30	23:16
		札幌着	千歳駅前	福住駅	14便	5:50	20:26
5	厚田線	札幌発	札幌ターミナル	道の駅あいろーど厚田	6便	6:40	20:03
		札幌着	道の駅あいろーど厚田	札幌ターミナル	5便	6:10	19:44
6	石狩線①	札幌発	札幌ターミナル	トーメン団地	4便	13:38	23:00
		札幌着	トーメン団地	札幌ターミナル	5便	6:10	18:18
7	石狩線②	札幌発	札幌ターミナル	石狩	12便	7:15	22:02
		札幌着	石狩	札幌ターミナル	13便	5:45	20:15
8	手稲線	札幌発	手稲駅北口	花畔	13便	7:13	20:47
		札幌着	花畔	手稲駅北口	15便	6:25	19:52
9	新夕張駅前 ～新札幌駅前	札幌着	栗山駅前	新さっぽろ駅前	3便	8:45	16:34
		札幌発	新さっぽろ駅前	栗山駅前	3便	10:50	18:30
10	りすた ～新札幌駅前	札幌着	由仁駅前	新さっぽろ駅前	4便	8:03	18:03
		札幌発	新さっぽろ駅前	由仁駅前	4便	9:20	19:25
11	栗山駅前 ～新札幌駅前	札幌着	栗山駅前	新さっぽろ駅前	4便	9:10	20:04
		札幌発	新さっぽろ駅前	栗山駅前	4便	6:40	17:32
12	札幌代行線①	札幌着	南幌東町	新さっぽろ駅前	10便	6:40	19:09
		札幌発	新さっぽろ駅前	南幌東町	12便	8:25	21:24
13	千歳線	千歳着	北富岡	千歳駅前	3便	7:07	19:16
		千歳発	千歳駅前	北富岡	3便	8:00	20:04
14	長沼線	札幌発	大谷地ターミナル	南幌ビューロー	6便	7:00	21:54
		札幌着	南幌ビューロー	大谷地ターミナル	6便	7:08	20:25
15	北新線	岩見沢着	しんしのつ温泉たつぷの湯	岩見沢ターミナル	10便	6:45	19:46
		岩見沢発	岩見沢ターミナル	しんしのつ温泉たつぷの湯	10便	7:30	20:31
16	江別月形線	江別発	江別ターミナル	月形高校（新篠津村役場）	3便	7:20	17:50
		江別着	月形高校（新篠津村役場）	江別ターミナル	3便	6:35	17:00
		月形⇒役場	月形高校	新篠津村役場	1便	8:28	8:55
17	小樽線 （宮65）	札幌発	宮の沢駅前	小樽駅前	3便	6:30	9:06
		札幌着	小樽駅前	宮の沢駅前	3便	6:15	18:28
18	小樽線 （手65）	札幌発	手稲駅南口	小樽駅前	8便	9:15	20:33
		札幌着	小樽駅前	手稲駅南口	8便	7:10	19:04

調査資料の回答回収状況は、全体で 5,285 名の利用があり、アンケート回収数は 1,897 票、アンケート未回答も含む OD（個別の乗車区間）の把握数は 1,977 票となりました。

表 3-15 回収状況

No.	系統名	乗車人数	アンケート回収数	ODのみ把握 (アンケート未回答)	アンケート 回収率	OD把握率 (アンケート含む)
1	札幌・栗山線	200	122	0	61.0%	61.0%
2	札幌・夕張線	75	35	0	46.7%	46.7%
3	札江線	204	108	19	52.9%	62.3%
4	千歳線①	936	287	51	30.7%	36.1%
5	厚田線	386	113	0	29.3%	29.3%
6	石狩線①	307	90	6	29.3%	31.3%
7	石狩線②	821	250	3	30.5%	30.8%
8	手稲線	448	130	0	29.0%	29.0%
9	新夕張駅前～新札幌駅前	106	61	0	57.5%	57.5%
10	リすた～新札幌駅前	43	29	0	67.4%	67.4%
11	栗山駅前～新札幌駅前	89	46	0	51.7%	51.7%
12	札幌代行線①	448	213	0	47.5%	47.5%
13	千歳線	35	19	0	54.3%	54.3%
14	長沼線	276	102	0	37.0%	37.0%
15	北新線	182	107	1	58.8%	59.3%
16	江別月形線	15	8	0	53.3%	53.3%
17	小樽線（宮 65）	341	75	0	22.0%	22.0%
18	小樽線（手 65）	373	102	0	27.3%	27.3%



## (2) 調査結果

### 1) 聞き取り調査

調査員の目視調査によるバス停別の乗降者数から、便別バス停別の乗降客数とバス乗車人数を整理しました。石狩市に関係のある系統別の整理結果のまとめは以下の通りとなります。

表 3-16 系統別アンケート調査結果

No.	系統名	調査結果まとめ
5	厚田線	<ul style="list-style-type: none"> <li>・会社員と高校生がそれぞれ約3割と主な利用である</li> <li>・通勤・通学での利用が約7割と主な移動目的であり、週5日以上の高頻度の利用が約5割と多い</li> <li>・札幌市（特に札幌ターミナル）～石狩市や札幌市内の区間の利用が多いが、偏りが少なく、様々な区間で利用がある</li> </ul>
6	石狩線①	<ul style="list-style-type: none"> <li>・会社員が約4割と主な利用である</li> <li>・通勤・通学での利用が約7割と主な移動目的であり、週5日以上の高頻度の利用が約5割と多い</li> <li>・札幌市（特に札幌ターミナル）～石狩市や札幌市内の区間で利用が多いが、比較的偏りが少なく、様々な区間で利用がある</li> </ul>
7	石狩線②	<ul style="list-style-type: none"> <li>・会社員が約3割と主な利用であり、高校生の利用が約2割と比較的多い</li> <li>・通勤・通学での利用が約7割と主な移動目的であり、週5日以上の高頻度の利用が約5割と多い</li> <li>・札幌市（特に札幌ターミナル）～石狩市や札幌市内の区間で利用が多い</li> </ul>
8	手稲線	<ul style="list-style-type: none"> <li>・65歳以上の高齢者の利用が約3割、高校生の利用が約2割と比較的多い</li> <li>・通学・通学での利用が約6割と主な移動目的であり、週5日以上の高頻度の利用が約5割と多い</li> <li>・札幌市（特に手稲駅北口）～石狩市内各地（特に石狩庁舎前）や札幌市内の区間で利用が多い</li> </ul>

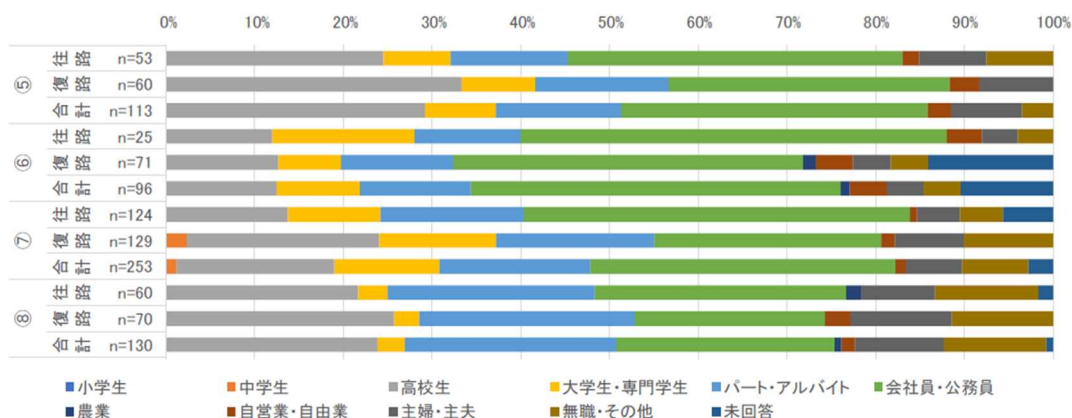


図 3-62 石狩市に関係のある系統の回答者の職業

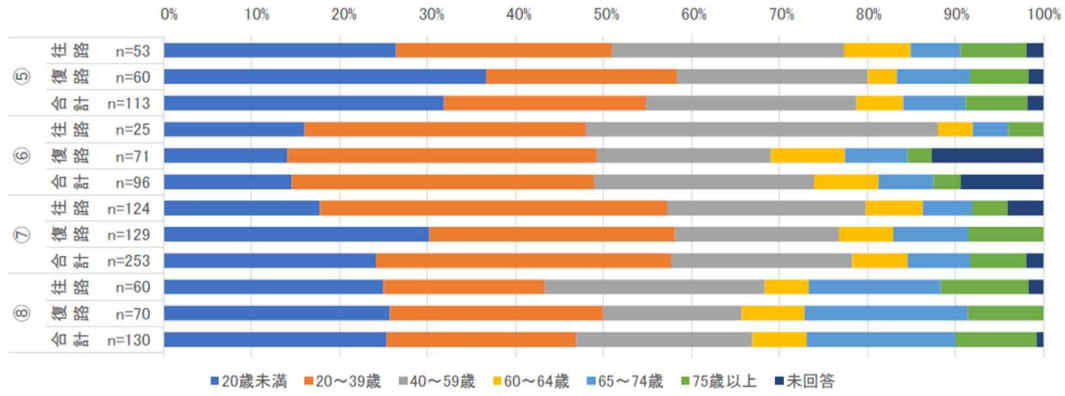


図 3-63 石狩市に関係のある系統の回答者の年齢

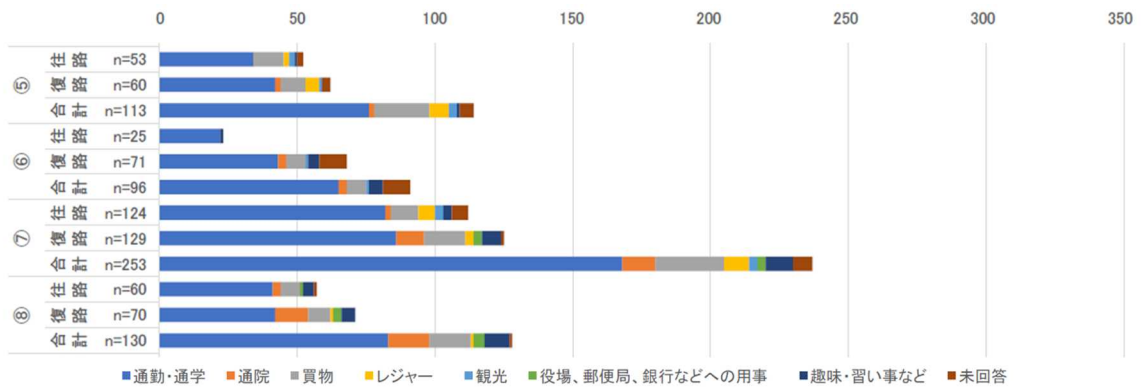


図 3-64 石狩市に関係のある系統の回答者の利用目的

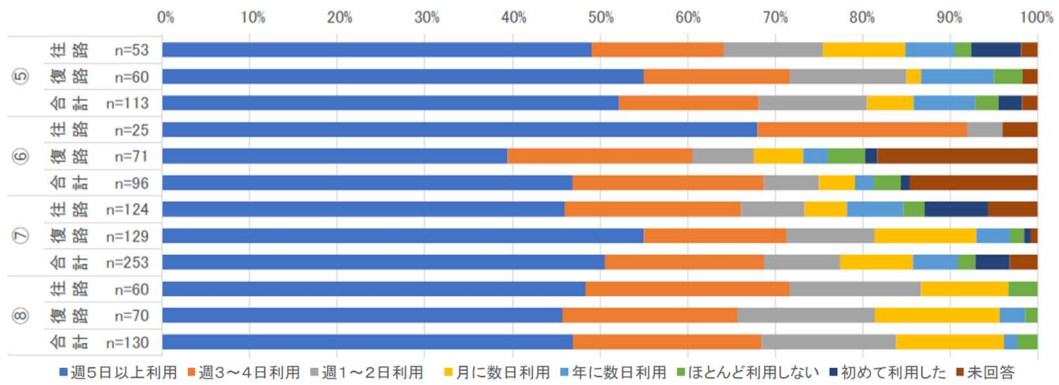


図 3-65 石狩市に関係のある系統の回答者の利用頻度

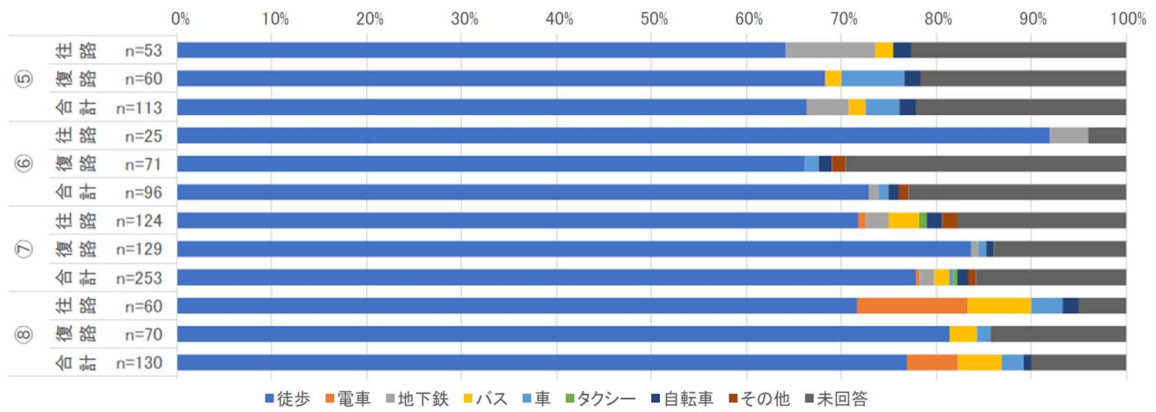


図 3-66 石狩市に関係のある系統の回答者のバス乗車前の移動手段

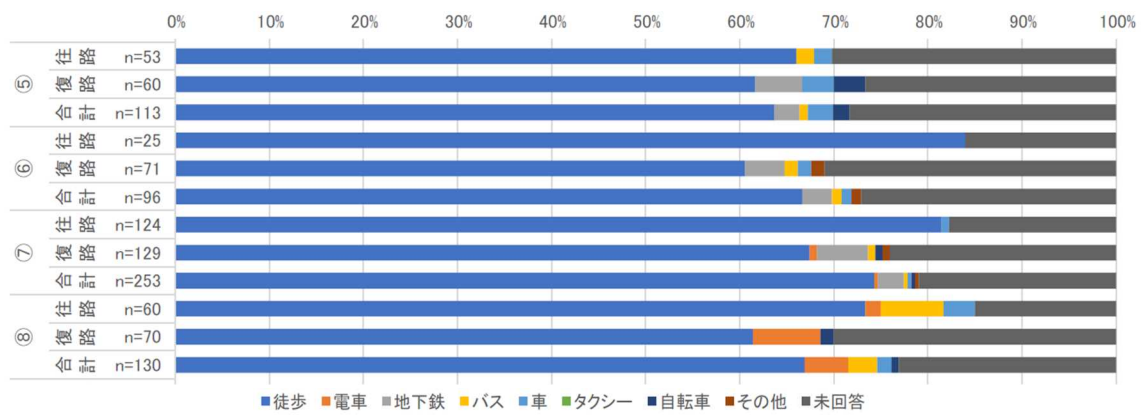


図 3-67 石狩市に関係のある系統の回答者のバス乗車後の移動手段

バス利用時の満足度について、運行本数や時間帯は比較的満足度が高いですが、それ以外の項目は満足している割合が1割を下回っており、満足度が低い結果となっています。

また、希望の場所に行けるかどうかと自宅からバス停の距離の満足度が低い回答が多い結果となっています。

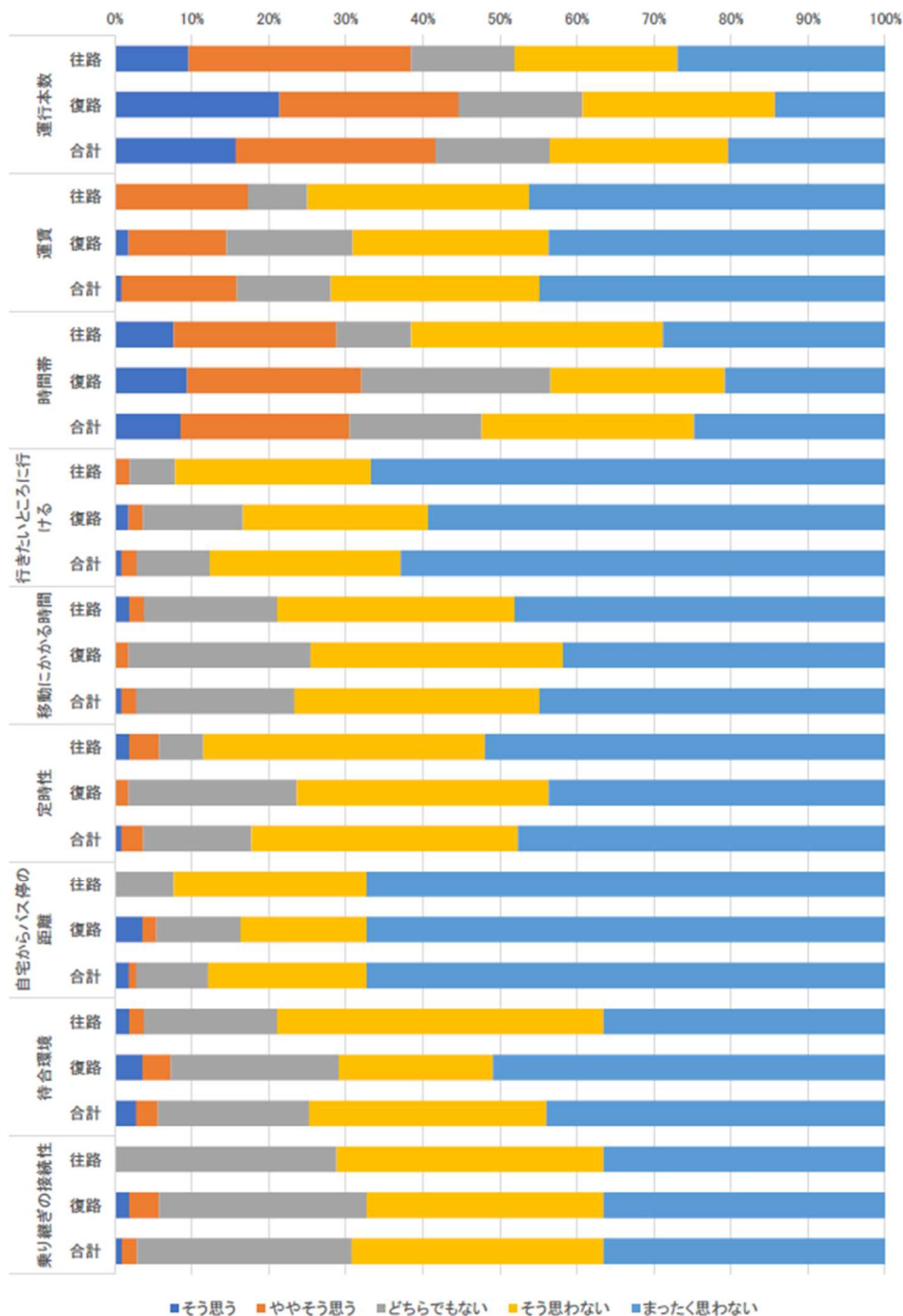


図 3-68 ⑤厚田線（北海道中央バス）でのバス利用の満足度

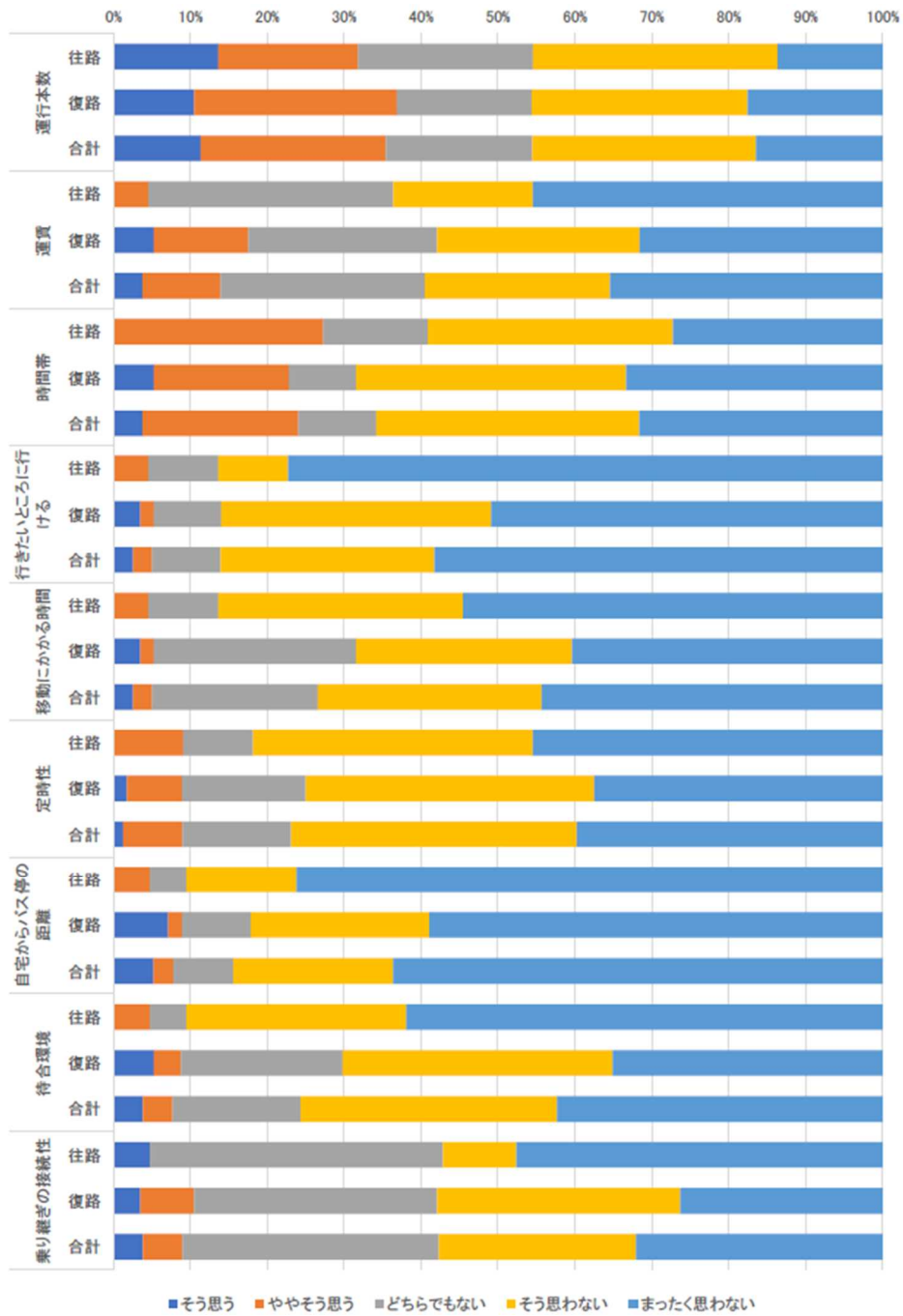


図 3-69 ⑥石狩線①（北海道中央バス）でのバス利用の満足度

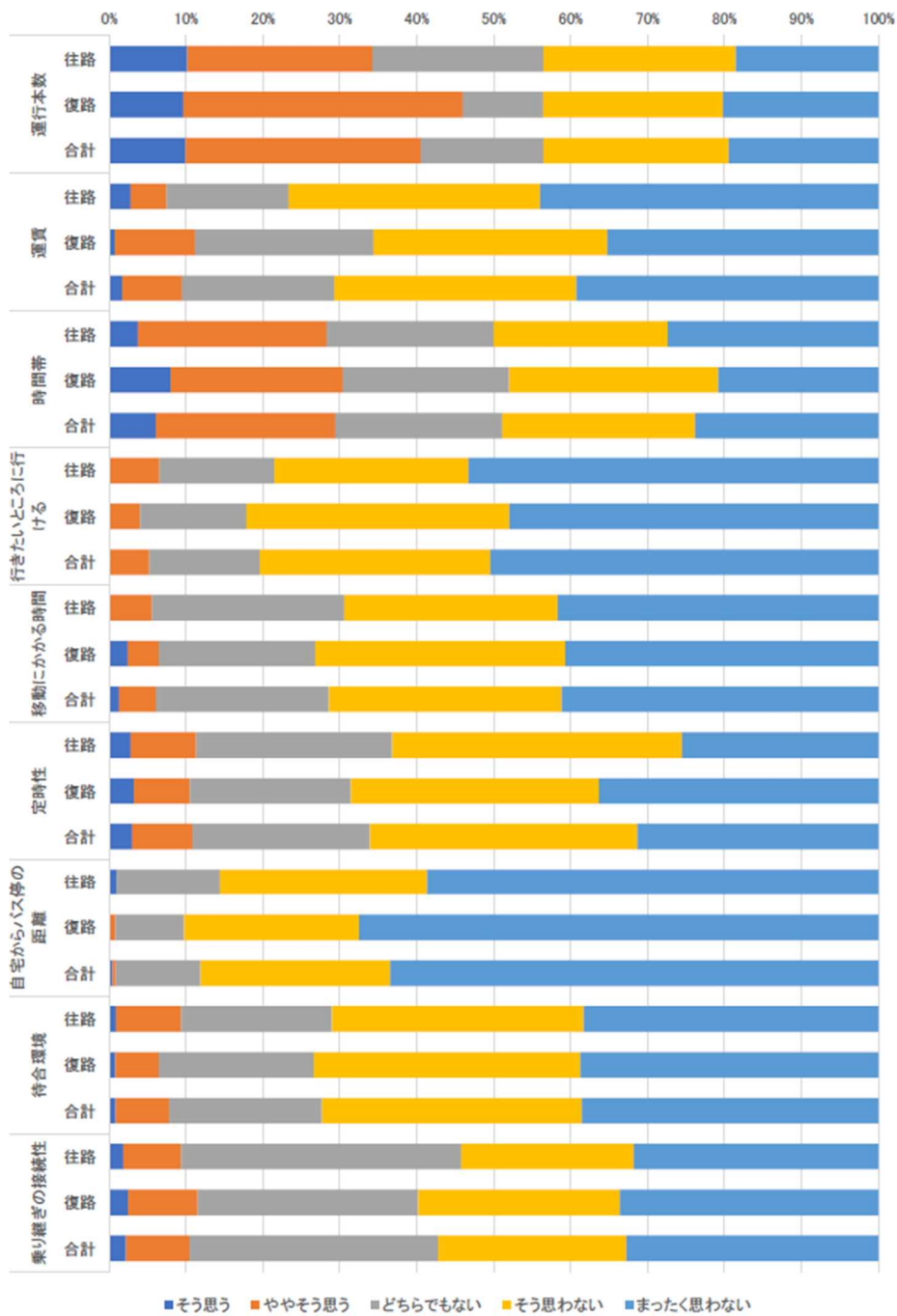


図 3-70 ⑦石狩線②（北海道中央バス）でのバス利用の満足度

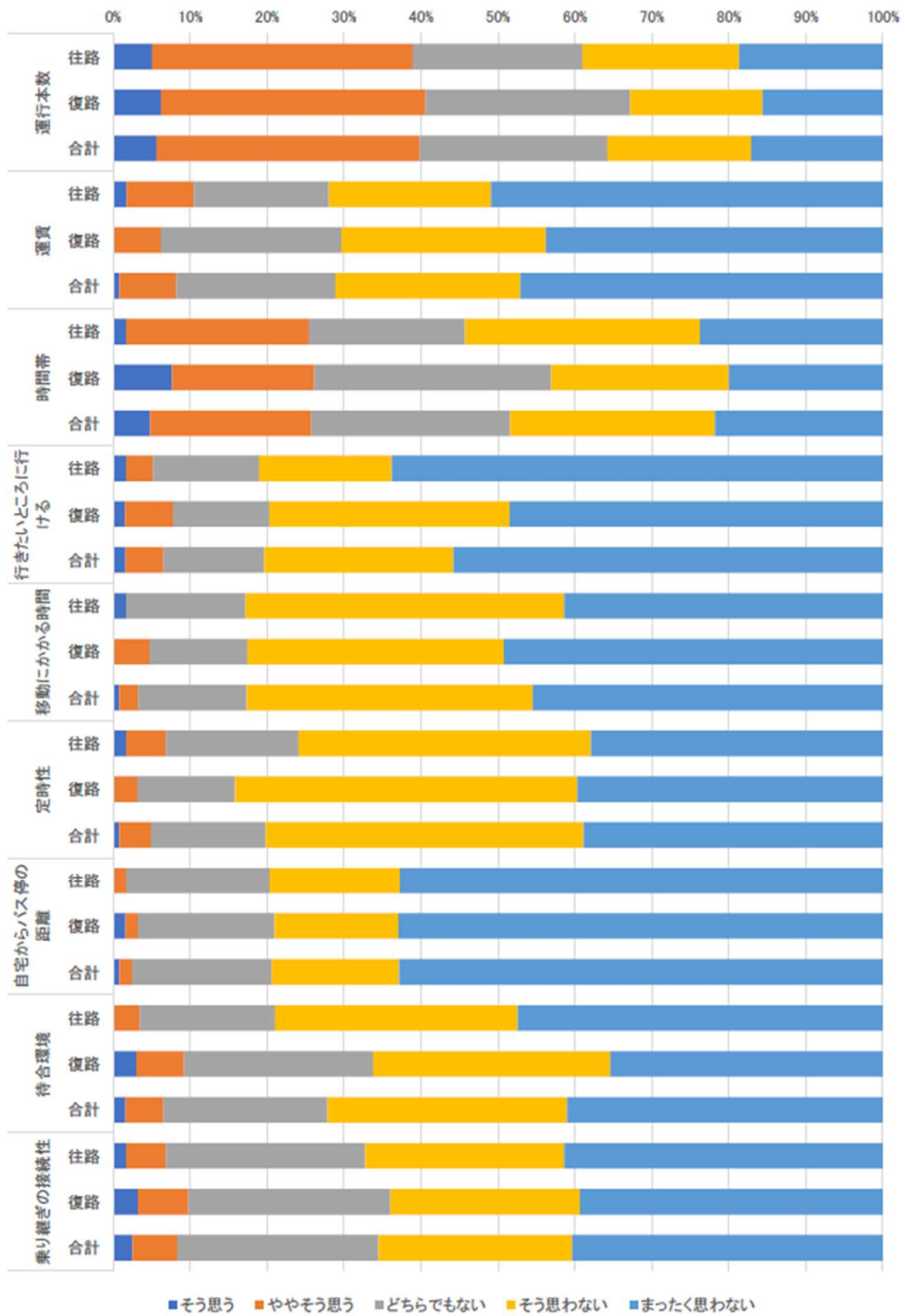


図 3-71 ⑧手稲線（北海道中央バス）でのバス利用の満足度

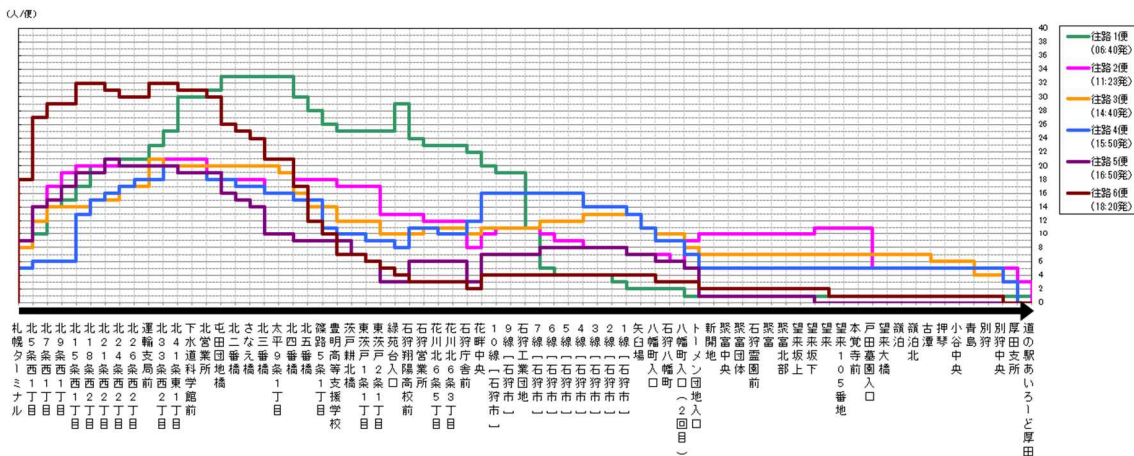
## 2) 目視調査

調査員の目視調査によるバス停別の乗降者数により、便別バス停別の乗降客数とバス乗車人数を整理しました。

表 3-17 系統別目視調査結果

No.	系統名	調査結果まとめ
5	厚田線	<ul style="list-style-type: none"> <li>往路は札幌ターミナルと北1 条西1 丁目～北41 条東1 丁目の区間で乗車が多く、北営業所以北の各バス停で降車が比較的多い。また、1 便（6：40 発）は石狩工業団地周辺での降車が特に多く、5 便（16：50 発）や6 便（18：20 発）の厚田までの利用はほとんどない。</li> <li>復路は厚田や八幡町、石狩庁舎前、石狩翔陽高校前以南で乗車が多く、花畔中央や石狩翔陽高校前、北15 条東1 丁目～札幌ターミナルで降車が多い。また、1 便（6：10 発）は花畔中央、2 便（7：00 発）は石狩翔陽高校での降車が特に多い。</li> </ul>
6	石狩線①	<ul style="list-style-type: none"> <li>往路は札幌ターミナルと北5 条西1 丁目で乗車が多く、北営業所～花畔中央と矢白場～トーム団地の各バス停で降車が比較的多い。また、3 便（19：50 発）の利用が特に多い。</li> <li>復路は厚田や八幡町、石狩庁舎前、石狩翔陽高校前以南で乗車が多く、花畔中央や石狩翔陽高校前、北15 条東1 丁目～札幌ターミナルで降車が多い。また、1 便（6：10 発）は花畔中央、2 便（7：00 発）は石狩翔陽高校での降車が特に多い。</li> </ul>
7	石狩線②	<ul style="list-style-type: none"> <li>往路は札幌ターミナル～北15 条西1 丁目の区間で乗車が特に多く、石狩市内全域で降車があり、1 便（7：15 発）の石狩翔陽高校前での降車が特に多い。</li> <li>復路は石狩市内全域で乗車があり、北15 条東1 丁目～札幌ターミナルでの降車が特に多く、4 便（7：55 発）の石狩庁舎前と11 便（15：50 発）の石狩翔陽高校前からの乗車が特に多い。また、2 便（6：50）や3 便（7：05 発）は利用が多い。</li> </ul>
8	手稲線	<ul style="list-style-type: none"> <li>往路は手稲駅北口からの乗車が特に多く、石狩市内全域で降車がある。特に、1 便（7：13 発）の手稲区各バス停～石狩庁舎間で利用が多い。また、5 便（11：05 発）や13 便（20：15 発）で石狩市内の利用が少ない。</li> <li>往路は石狩市内全域から乗車があり、手稲駅北口での降車が特に多い。特に、14 便（18：20 発）の石狩庁舎前～手稲区各バス停間で利用が多い。また、4 便（8：21 発）や6 便（10：20 発）で石狩市内の利用が少ない。</li> </ul>

<始発：札幌ターミナル、終着：道の駅あいろーど厚田>



<始発：道の駅あいろーど厚田、終着：札幌ターミナル>

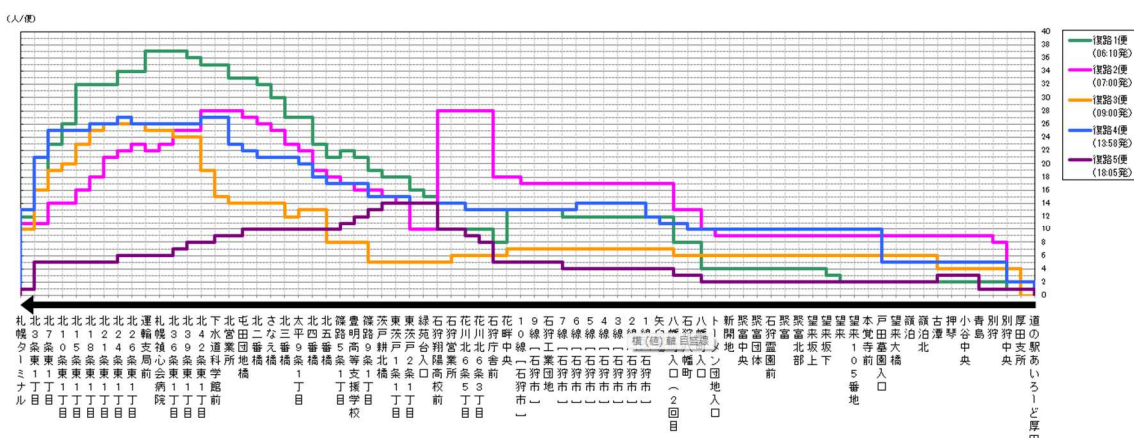
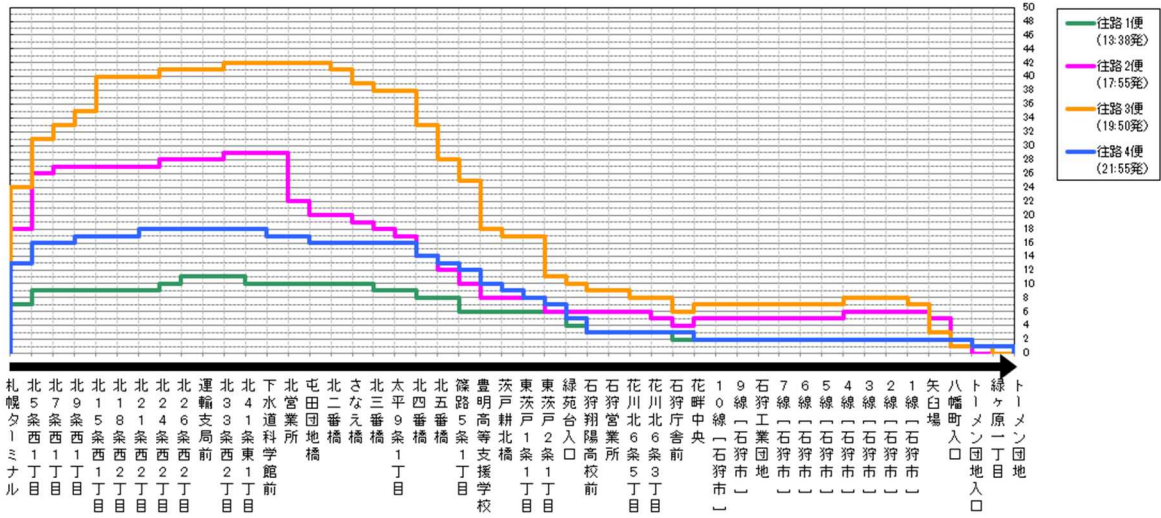


図 3-72 ⑤厚田線（北海道中央バス）の乗降客数



<始発：札幌ターミナル、終着：トーマン団地>

(人/便)



<始発：トーマン団地、終着：札幌ターミナル>

(人/便)

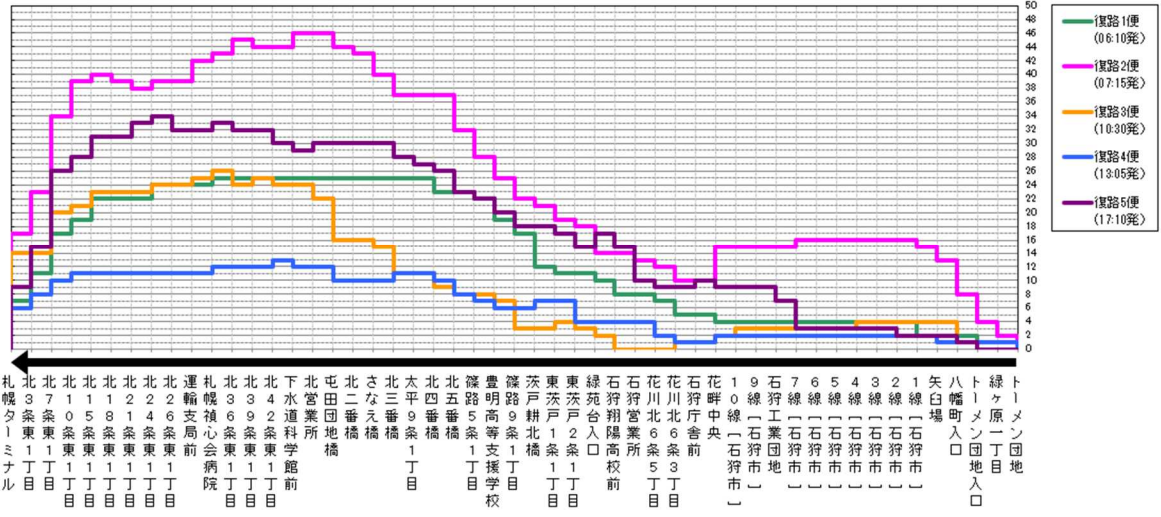
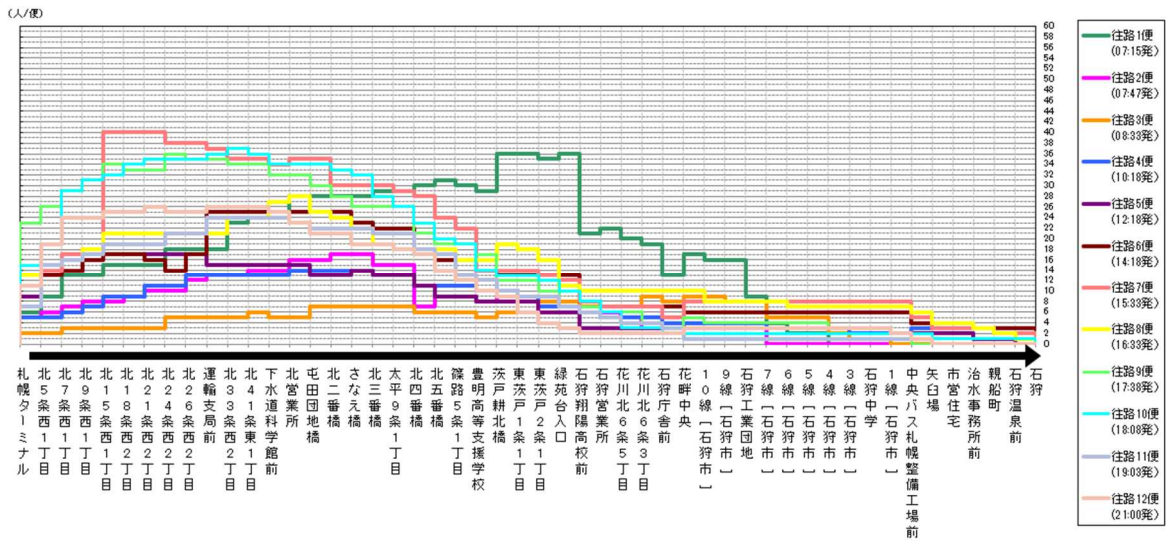


図 3-73 ⑥石狩線①（北海道中央バス）の乗降客数

<始発：札幌ターミナル、終着：石狩>



<始発：石狩、終着：札幌ターミナル>

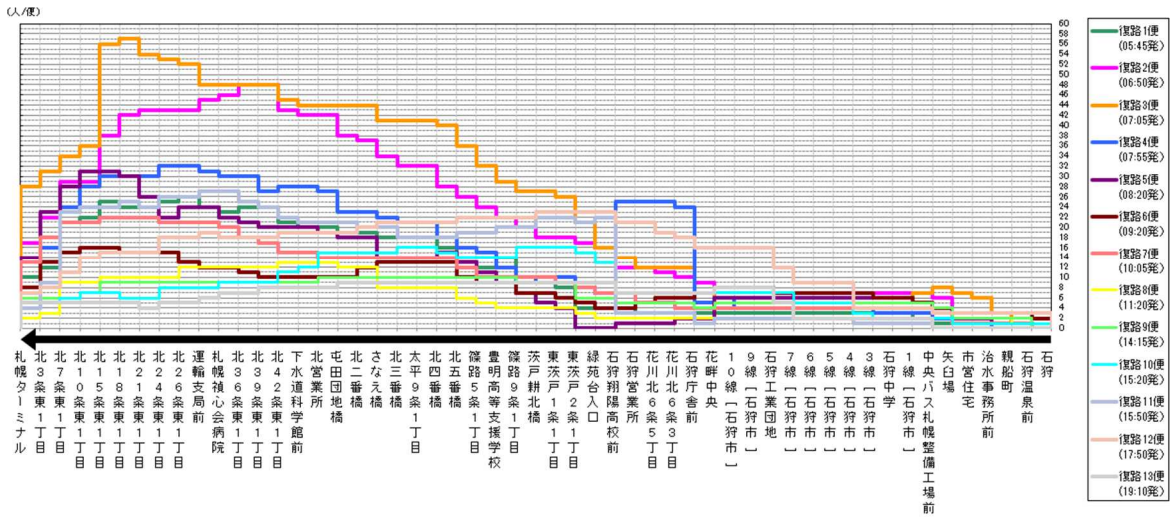
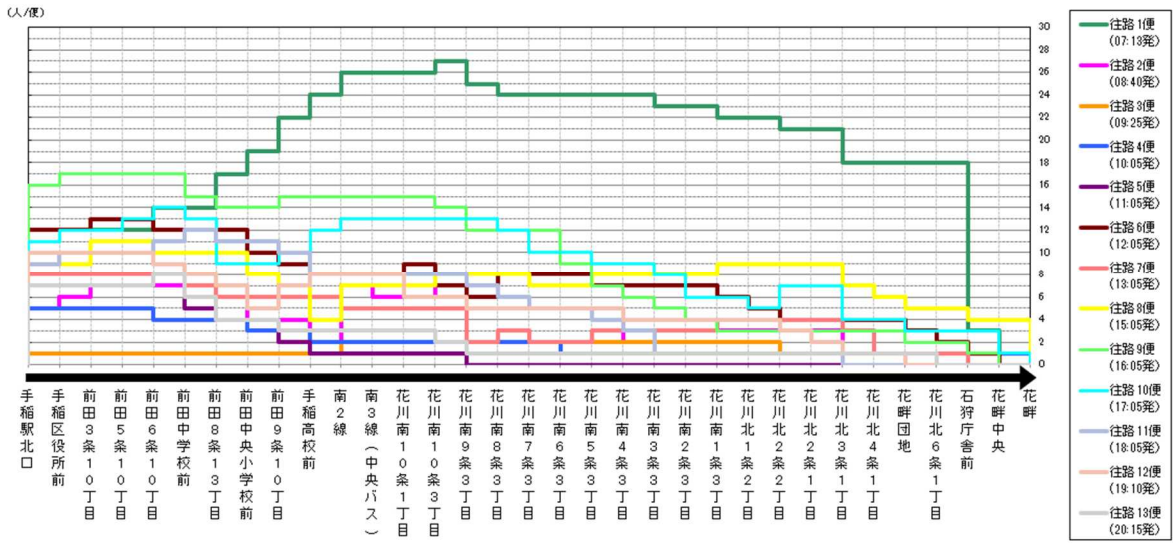


図 3-74 ⑦石狩線② (北海道中央バス) の乗降客数

<始発：手稲駅北口、終着：花畔>



<始発：花畔、終着：手稲駅北口>

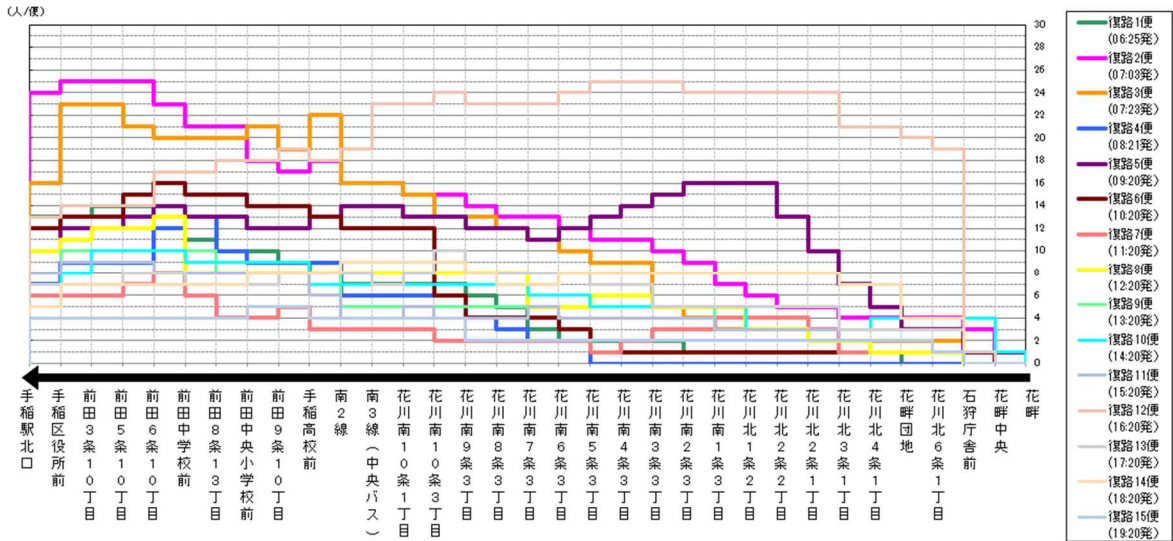


図 3-75 ⑧手稲線 (北海道中央バス) の乗降客数