

注：本事業概要書は、サウンディング調査にご回答いただくための参考として作成したものです。  
記載内容は令和5年11月現在での検討内容を踏まえたものであり、未確定の情報が含まれて  
います。記載内容どおりに事業が実施されることではないことをご了承ください。

## 官民連携手法による新たな軌道系交通の導入に関する サウンディング型調査

### 事業概要書

令和5年11月

石狩市企画経済部企業連携推進課

## 目次

|    |                       |   |
|----|-----------------------|---|
| 1. | 事業名称 .....            | 2 |
| 2. | 事業の背景・目的 .....        | 2 |
|    | （1） 事業の背景 .....       | 2 |
|    | （2） 事業の目的 .....       | 2 |
| 3. | 事業内容 .....            | 3 |
|    | （1） 事業コンセプト .....     | 3 |
|    | （2） ルート想定 .....       | 4 |
|    | （3） 交通モード想定 .....     | 4 |
| 4. | 事業スキーム .....          | 5 |
| 5. | 事業スケジュール（想定） .....    | 7 |
| 6. | その他の事業条件 .....        | 7 |
|    | （1） 業務内容 .....        | 7 |
|    | （2） 事業期間 .....        | 7 |
|    | （3） 事業者の収入 .....      | 7 |
|    | （4） その他 .....         | 8 |
|    | ① 付帯事業・自主事業の考え方 ..... | 8 |
|    | ② 再エネ利活用の考え方 .....    | 8 |

## 1. 事業名称

石狩市軌道系交通整備運営事業（以下、「本事業」とする。）

## 2. 事業の背景・目的

### （1） 事業の背景

石狩市（旧石狩市域、以下「本市」とする。）における公共交通は、路線バスおよびタクシーにて運行されている。路線バスは全 26 系統が存在し、いずれも市内完結せず、札幌市と跨いだ運行となっている。また、公共交通の充実が石狩湾新港地域の長年の課題であり「石狩湾新港地域開発基本計画」「石狩湾新港地域土地利用計画」において、札幌市中央部との連絡および通勤の円滑化を図るため、鉄軌道系交通やバス路線など公共交通網の整備について検討を行うこととなっている。近年は新港地域・緑苑台などで新たな開発による人流の拡大が生じている一方で、一部地域では減便傾向があり、公共交通の空白が生じていることが懸念される。

こうした交通状況により、本市では交通渋滞や積雪期の安定した移動手段の確保が一貫して課題であったため、隣接する札幌市との軌道系交通施設の構想が断続的に検討されてきた。

近年交通に係る新たな技術開発が国内で進められていること、加えて本市は「脱炭素先行地域」として地域の再生エネルギーの地産地消や、セクターカップリングによる脱炭素と地域公共交通の課題解決の実現等を目指していることを踏まえ、今般改めて新たな軌道および索道交通の導入可能性を調査する。

### （2） 事業の目的

上記を踏まえ、本事業では渋滞・気候に関係なく安定して利用できる移動手段として官民連携手法による新たな軌道系交通を導入することで、本市の交通課題解決を目指す。さらに、移動手段の選択肢を広げ、駅をまちづくりの拠点として機能させることで、市民生活の質や都市としての価値を向上させ、将来的な移住・定住促進や企業誘致にも波及的な効果を及ぼすことを目的とする。

加えて、これまでの本市の脱炭素に向けた先駆的な取組を踏まえ、軌道系交通運営における再エネ利用等も視野に入れながら、交通課題解決と脱炭素の両立を図るものとする。

### 3. 事業内容

#### (1) 事業コンセプト

前項で示した事業目的を実現するものとして、以下に示す事業コンセプト（案）を検討している。

##### ■主な都市課題

人口維持に向けた生活利便性の維持向上

居住性向上に向けた交通機能の強化

環境保全に向けた脱炭素化の推進

##### ■軌道系交通のターゲット・役割

札幌市との接続性の確保

市内の移動需要の対応

バス以上のサービス水準の確保

交通結節点との一体的な整備

新港地域の利便性向上・就労環境向上

##### ■時代のトレンド

再エネ活用等、SDGsに対応した環境配慮の取組

新港地域・緑苑台などでの新たな開発による人流の拡大

##### ■整備コンセプト（案）

誰もが利用しやすい安定した交通手段

脱炭素時代の新たなライフスタイルの実現

利便性向上による経済活性化

市内外のアクセス性を向上させることによる都市の新たな魅力創出

図 1 事業コンセプト（案）

## (2) ルート想定

新港地区と札幌市内の既存 JR／札幌市営地下鉄駅付近を接続する、以下の3ルートを検討している。

なお、以下の案はあくまで現時点のものであり、未決定である。また、以下はあくまで新たな軌道系交通の始点と終点の大まかなイメージを示したものであり、実際に下図に忠実なルートを想定しているものではない。途中、1～2 km 程度おきに駅を設けることを想定している。

| ルート名  | ルート概要                    | 距離          |
|-------|--------------------------|-------------|
| 手稲ルート | 新港地区～花川地区～手稲駅            | 約 12～15 k m |
| 麻生ルート | 新港地区～花川地区～麻生駅            | 約 12～15 k m |
| 栄町ルート | 新港地区～花川地区～緑苑台地区～栄町駅～丘珠空港 | 約 12～15 k m |



出所：地理院地図を参照して作成

図 2 現時点でのルート案のイメージ

## (3) 交通モード想定

費用、実装難易度、環境負荷、定時性、速達性等の観点から、適切な交通モードを検討中である。

#### 4. 事業スキーム

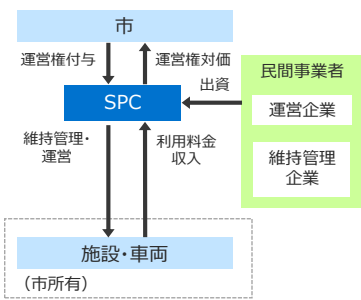
これまでの検討により、事業目的を踏まえ、公共性を担保しつつ、民間事業者の創意工夫を取り入れられる可能性を有する官民連携手法を検討している。主に以下について検討しており、特に施設整備と運営を一体で実施するか、施設の保有と運営者を一体とすべきか分離すべき（上下分離）か、資金調達・需要リスクなどの観点から本サウンディング等を踏まえ絞り込みを図る。

|                                 | 施設整備<br>(設計・施工) | 資金調達   | 運営・維持管理            | 備考 |
|---------------------------------|-----------------|--------|--------------------|----|
| 1. 市による整備ののち、<br>コンセッション事業として運営 | 市               | 市      | 民間<br>(コンセッション事業者) |    |
| 2. 市による整備ののち、<br>施設貸し付けによる運営    | 市               | 市      | 民間<br>(コンセッション事業者) |    |
| 3. PFI方式（BTOまたは<br>コンセッション事業）   | 民間              | 市または民間 | 民間                 |    |
| 4. PFI方式（BOT）                   | 民間              | 民間     | 民間                 |    |

図 3 主な事業手法（参考例）

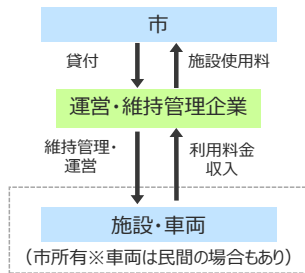
**【参考】各事業手法について**

**1. コンセッション方式**



本市が、PFI 法第 16 条に基づき公募で選定された事業者に公共施設等運営権の設定を行い、選定された事業者（SPC）は施設の維持管理・運営を行う。利用料金収入は SPC に帰属し、SPC は一定の運営権対価を市に支払う。

**2. 施設等貸付による運営**

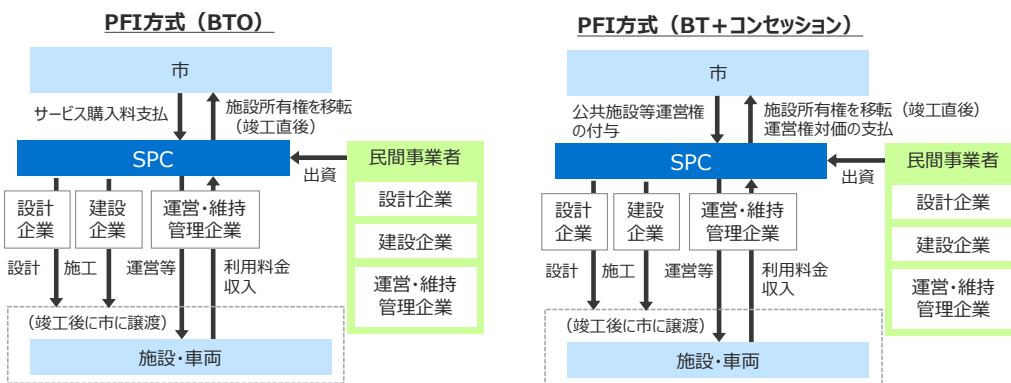


公共の財源によりインフラを整備・保有し、営業主（運営・維持管理を行う企業）を確保し、貸付する。営業主は、市に施設使用料を支払う。市は、運賃等のサービス水準、運行権、施設使用料に関し、営業主と契約を結び、運行主体からの施設使用料により施設保守等を行う。

**3. PFI 方式（BTO または BT+コンセッション）**

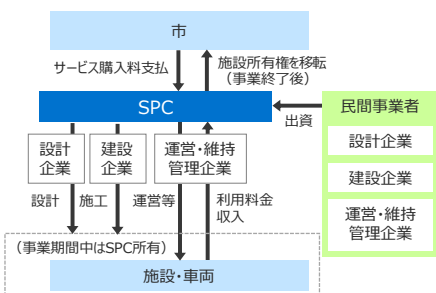
PFI 方式（BTO）については、本市が PFI 法に基づき施設整備・運営等を行う事業者のコンソーシアムを募集の上で、民間事業者により出資された SPC が施設を整備、竣工後に所有権を市に移転し、SPC が引き続き施設の運営等を行う。

PFI 方式（BT+コンセッション）については、同様に整備・所有権移転ののち、本市は当該施設に公共施設等運営権を設定し SPC に付与する。これに基づき SPC は引き続き施設の運営等を行う



**4. PFI 方式（BOT）**

本市が、PFI 法に基づき施設整備・運営等を行う事業者のコンソーシアムを募集の上で、民間事業者により出資された SPC が施設を整備、運営等を行い、事業期間終了後に撤去または引き続き民間事業として運営する方式。BOO は Build Own Operate の略。



## 5. 事業スケジュール（想定）

現時点では以下に示す事業スケジュールを想定する。

表 1 現時点での事業スケジュール（案）

|            |                         |
|------------|-------------------------|
| 令和 7～8 年度  | 新たな軌道系交通の整備・運営事業者の公募・選定 |
| 令和 9～14 年度 | 新たな軌道系交通の設計・施工          |
| 令和 14 年度   | 新たな軌道系交通の供用開始           |

## 6. その他の事業条件

### （1） 業務内容

本事業で想定する業務内容は以下のとおりであり、想定する事業スキームに応じて官民で分担する。

表 2 想定する業務内容

| 分類           | 業務内容   |
|--------------|--|
| 施設整備         | <ul style="list-style-type: none"><li>新たな軌道系交通の設計</li><li>新たな軌道系交通の建設</li></ul>                        |
| 運営・維持管理      | <ul style="list-style-type: none"><li>新たな軌道系交通の維持管理</li><li>新たな軌道系交通の運営</li><li>付帯事業・自主事業の実施</li></ul> |
| プロジェクトマネジメント | <ul style="list-style-type: none"><li>資金調達</li><li>事業全体のマネジメント・経営管理</li></ul>                          |

### （2） 事業期間

本事業の事業期間は、施設の設計・整備期間および運営期間によって構成される。それぞれについて、現時点で想定する期間は右に示すとおりである。

|      |           |
|------|-----------|
| 設計期間 | 2 年程度     |
| 整備期間 | 3 年程度     |
| 運営期間 | 15～40 年程度 |

### （3） 事業者の収入

新たな軌道系交通の運営を行う事業者の収入として、新たな軌道系交通の利用者から得た運賃及び付帯事業・自主事業の収入とすることを可能とする利用料金制等の設定を想定する。



#### (4) その他

##### ① 付帯事業・自主事業の考え方

例えば以下に示す内容を想定する。なお、その他の事業の提案を妨げるものではない。

表 3 想定される事業の例

| 事業の種類          | 想定される実施形態   |
|----------------|---|
| 物販             | 駅構内に小売店を出店する等を想定する。   |
| 飲食             | 駅舎にテナントとして飲食店が入居する、飲食物販売スペースを設ける、キッチンカーに場所貸しして飲食物を提供する等を想定する。       |
| 催事・広告          | 駅舎や駅前広場を、催事や広告掲出を行う空間として有料で貸し出す等を想定する。                              |
| 子育て支援          | 駅構内や周辺を活用した保育園、学童保育、託児付きスペース等の整備、その他子育て世代向けの施設・サービス提供を想定する。         |
| ワークスペース        | 会議室等を備えたシェアオフィスや、個室ブース型シェアオフィスを設置する等を想定する。                          |
| パークアンドライド駐車場   | 新たな軌道系交通の利用者向けの予約制駐車場等を駅周辺に整備する等を想定する。                              |
| レンタサイクル        | 駐輪場やバイクシェアサービスの利用拠点を駅前に設置する等を想定する。                                  |
| エネルギー<br>(短期)  | 鉄道事業に伴って発電された電力（回生ブレーキや鉄道運行に必要な電力の確保を目的に整備された自社発電所）の余剰分を売電する等を想定する。 |
| エネルギー<br>(中長期) | 索道を送電線や柱上水素パイプラインとして活用する等を想定する。                                     |
| 運輸             | 夜間や早朝に新港地区の航空貨物を札幌市方面に運ぶ等、貨客混載による運輸事業等を想定する。                        |

##### ② 再エネ利活用の考え方

新たな軌道系交通の運行に地産再エネを活用する、もしくは付帯事業・自主事業としてエネルギー事業に取り組む等により、本事業が再エネ地産地消の促進に資するものになることが望ましいと考える。