

# 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 結果（概要）の公表について

## 実施概要

石狩市（以下、本市とする）は、札幌～石狩間移動人口が多いものの、公共交通は路線バスに限られるため、冬期間の輸送能力や定時性の確保が課題となってきたことを背景に、長期的な展望のもと軌道系交通の実現に向けて検討してまいりました。

近年、交通に係る新たな技術開発が進められていることに加えて、本市は再生可能エネルギーが豊富に賦存していることから、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を目指しており、その一環として民間事業者の皆さまとの対話を通じて、新たな軌道系交通の整備・運営への参入意向や意見・要望等をお聞きしつつ、今後の検討に活用することを目的とし、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（以下、本調査とする）を実施しました。

## 対象とする施設

石狩湾新港地域から花川地区を經由して札幌市の地下鉄駅またはJR駅を結ぶ、鉄道事業法または軌道法に定める軌道系交通施設の整備・運営に係る事業

## 実施スケジュール

実施内容	実施時期
実施要領等の公表	令和5年11月22日
意見・提案書の募集期間	令和5年11月22日～12月7日
個別対話の実施（必要に応じて）	令和5年12月下旬～令和6年1月中旬
調査結果概要の公表	令和6年2月

ヒアリングにあたっては、主に以下の項目について実態や意見を確認しました。

## 基本情報

- 貴社・貴団体の概要
- 本事業への基本認識
- 本事業への参画意欲、希望する業務範囲、参画を検討する条件

## 事業内容について

- ルート・駅位置想定への意見・提案

## 事業スキームについて

- 事業手法への意見・提案

## 事業条件について

- 事業期間への意見・提案
- 想定コストや事業者収入への意見・提案
- リスク分担への意見・提案
- 検討しうる付帯事業・自主事業への意見・提案
- 地域との受益・負担の仕組みへの意見・提案
- 交通の脱炭素化への意欲・関心

## その他

- 今後の本市における開発・投資等の計画
- 本市への全般的な要望事項

## ● 主な事業者意見（まとめ）

<p>事業への 基本認識に関する 意見</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 本検討は、同様の課題を抱える多くの自治体にとって先駆的な取組となる点が魅力的である。</li> <li>・ 事業パートナーは既存交通事業者のほか、モビリティ関連のスタートアップも想定しうる。</li> <li>・ 地域の事業者との連携、札幌市との連携、需要・事業採算性、施工性等を特に重視する。</li> <li>・ 地域の事業者との連携は特に重要であるため、合意形成にあたっては市の積極的な関与を求める。</li> </ul>
<p>事業内容 に関する意見</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ ルート検討に際しては採算性を最重要視する。その他施工性、用地取得、関係者調整等も重視する。</li> </ul>
<p>事業スキーム に関する意見</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 事業の自由度やスピード感を重視する。どの事業スキームが望ましいかは各種事業条件による。</li> <li>・ 本事業の運営を第3セクターが担う場合、参画は検討可能である。</li> <li>・ 施設整備・所有は市が行うべきである。運営段階においても一定程度行政による財政支援があることが望ましい。</li> <li>・ 整備と運営は一体であることが望ましい。</li> <li>・ 寒冷地特有の事情や関係者調整の支援等に配慮を求める。</li> </ul>
<p>事業条件 に関する意見</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>① <b>事業期間</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 長期的視点から検討すべき事業である。</li> <li>・ ただし、例えば契約期間を20年程度として事業を見直すことが望ましいのではないかと。</li> <li>・ 事業期間が長ければ収益を確保しやすくなる一方、需要変動リスクや期間中の設備更新リスクがあり、現時点では一概に判断できない。</li> </ul> </li> <li>② <b>想定コストや事業者収入</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 運賃、付帯事業・自主事業収入を事業者収入とするのが妥当である。採算性確保の上では利用者確保策、低廉な施設使用料設定等、行政による支援を求める。</li> <li>・ 特にコスト面では、将来的な建設費、人件費、燃料費等の高騰を懸念する。</li> </ul> </li> <li>③ <b>リスク分担</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 本事業においては行政サービスの持続性確保が一つの大きな目的であることを念頭に置いたうえでリスク分担を考えるべきであり、民間に過度にリスクを負わせれば参画意欲の低下を招く。</li> <li>・ 特に需要リスクを懸念する。都市計画と本事業を連動させてはどうか。</li> <li>・ その他、資材・人件費等の高騰、関係者との意向調整、寒冷地対応に伴うコスト増等を懸念する。</li> </ul> </li> <li>④ <b>検討しうる付帯事業・自主事業</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 既存商業施設に乗り入れる形で駅舎を整備すること等は検討しうる。</li> <li>・ 現時点では検討を深めることが難しい。</li> </ul> </li> <li>⑤ <b>地域との受益・負担の仕組み</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 沿線商業施設が享受する受益として、駐車場や交通混雑解消、当該事業者の行う開発事業の価値向上等がある。</li> <li>・ 過去に受益に応じて鉄道施設整備に負担を行った例がある。</li> </ul> </li> <li>⑥ <b>交通の脱炭素化</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 特に省エネや再生可能エネルギーの活用について、前向きに検討しうる。</li> </ul> </li> </ol>
<p>その他</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 本事業をより効果的にする上では、十分な便数の運行やまちづくりの観点からの検討が必要である。</li> <li>・ 積極的な情報共有、再エネ供給の仕組構築、資金調達支援、市民出資の仕組づくり等を市に求める。</li> </ul>