

さっぽろ連携中枢都市圏 地域公共交通計画

令和6年4月

さっぽろ連携中枢都市圏地域公共交通活性化協議会

令和5年(2023年)6月29日	策定
令和5年(2023年)12月18日	改訂
令和6年(2024年)4月1日	改訂

目次

1. はじめに	1
1.1 計画策定の趣旨	1
1.2 計画の区域	2
1.3 計画の期間	2
1.4 上位・関連計画と本計画の位置づけ	3
1.5 公共交通の位置づけ	20
2. 地域の概況	21
2.1 地形・地勢	21
2.2 人口分布・推移	24
2.3 世帯当たりの乗用車保有状況	33
2.4 主要施設	34
2.5 観光入込動向	40
3. 地域公共交通の現状	43
3.1 公共交通ネットワークの概況	43
3.2 鉄軌道	44
3.3 都市間バス・路線バス	46
3.4 その他の交通資源	54
3.5 公共交通のカバー状況	63
4. 地域の移動特性・ニーズ	64
4.1 地域住民の移動特性・ニーズ	64
4.2 来訪者の移動特性・ニーズ	75
4.3 バス利用者の移動特性・ニーズ	79
5. 地域公共交通の課題	89
5.1 さっぽろ連携中枢都市圏の公共交通に関する問題点	89
5.2 さっぽろ連携中枢都市圏の公共交通の課題	95
6. 計画の基本的な方針・目標	97
6.1 計画の基本的な方針	97
6.2 基本方針の実現に向けた目標	98
6.3 目標達成状況の評価指標と数値目標	99
7. 目標達成のための施策・事業	102
7.1 目標達成のための施策・事業の位置付け	102
7.2 各施策・事業の実施方針	103
8. 計画の進行管理	111
8.1 計画推進状況の評価・検証体制	111
8.2 目標達成状況のモニタリング方法	112
8.3 評価結果を踏まえた計画の見直し	112
8.4 今後の協議会の開催スケジュール（案）	113
付属資料	114

1. はじめに

1.1 計画策定の趣旨

さっぽろ連携中枢都市圏は、人口減少・少子高齢社会において、地域経済・社会を活性化し、住民の方々が安心して快適な暮らしを営んでいけるようにするため、圏域内の市町村が連携し、地域活力の維持・発展などを目指し、さまざまな取組を行うことが重要であるとの考えから2019（平成31）年3月に札幌市、小樽市、岩見沢市、江別市、千歳市、恵庭市、北広島市、石狩市、当別町、新篠津村、南幌町及び長沼町の8市3町1村で形成された圏域である。

当圏域は、政令指定都市で全国4番目の人口を擁する札幌市をはじめとして、道央圏の食料生産基地、国内有数の観光地、大学等の研究機関の集積、空港や港湾といった重要交通拠点など、さまざまな機能や個性を持つ市町村により、これらの強みを背景として、互いに切磋琢磨しながら発展を続けてきた。

しかし、当圏域においても、近い将来、人口減少局面に入ることが見込まれており、少子高齢化の進行、モータリゼーションの進展など社会情勢の変化に伴う利用者の減少や慢性的な人手不足による運転手の高齢化、さらには、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う利用者の大幅な減少など、地域公共交通を取り巻く環境は、極めて厳しい状況となっている。

当圏域の公共交通を維持・存続していくためには、交通事業者の経営努力のみならず行政、住民、団体、企業など、圏域全体が課題を認識するとともに、圏域一体となった利用促進の取組が必要である。

こうした中、国においては、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律が、2020（令和2）年6月3日に公布、同年11月27日に施行され、全ての地方公共団体において地域交通に関する基本計画となる地域公共交通計画の策定が努力義務化された。

当圏域の一部の市町村では、「地域公共交通計画」や改正前の法に基づく「地域公共交通網形成計画」が既に策定され、取組が進められているが、幹線・広域の公共交通ネットワークの構築については、関係者が連携した検討・取組を進めていくことが必要である。

以上の背景を踏まえて、圏域内の12市町村、北海道及び交通事業者等の地域公共交通関係者が一体となり、関連計画との整合性も図りながら、持続可能で地域に最適な公共交通ネットワークの構築を目的とした、地域の公共交通政策のマスタープランとなる「さっぽろ連携中枢都市圏地域公共交通計画」を策定する。

1.2 計画の区域

本計画は、さっぽろ連携中枢都市圏の12市町村を対象区域とする。



図 1-1 本計画の対象区域

1.3 計画の期間

本計画の計画期間は、2023（令和5）年度～2027（令和9）年度の5年間とする。

1.4 上位・関連計画と本計画の位置づけ

本計画は、国の法制度・関連計画や北海道の上位・関連計画を踏まえ、当地域の各市町村の策定済みの地域公共交通計画や関連計画等と整合を図りながら、当地域の公共交通政策のマスタープランとして、策定するものである。

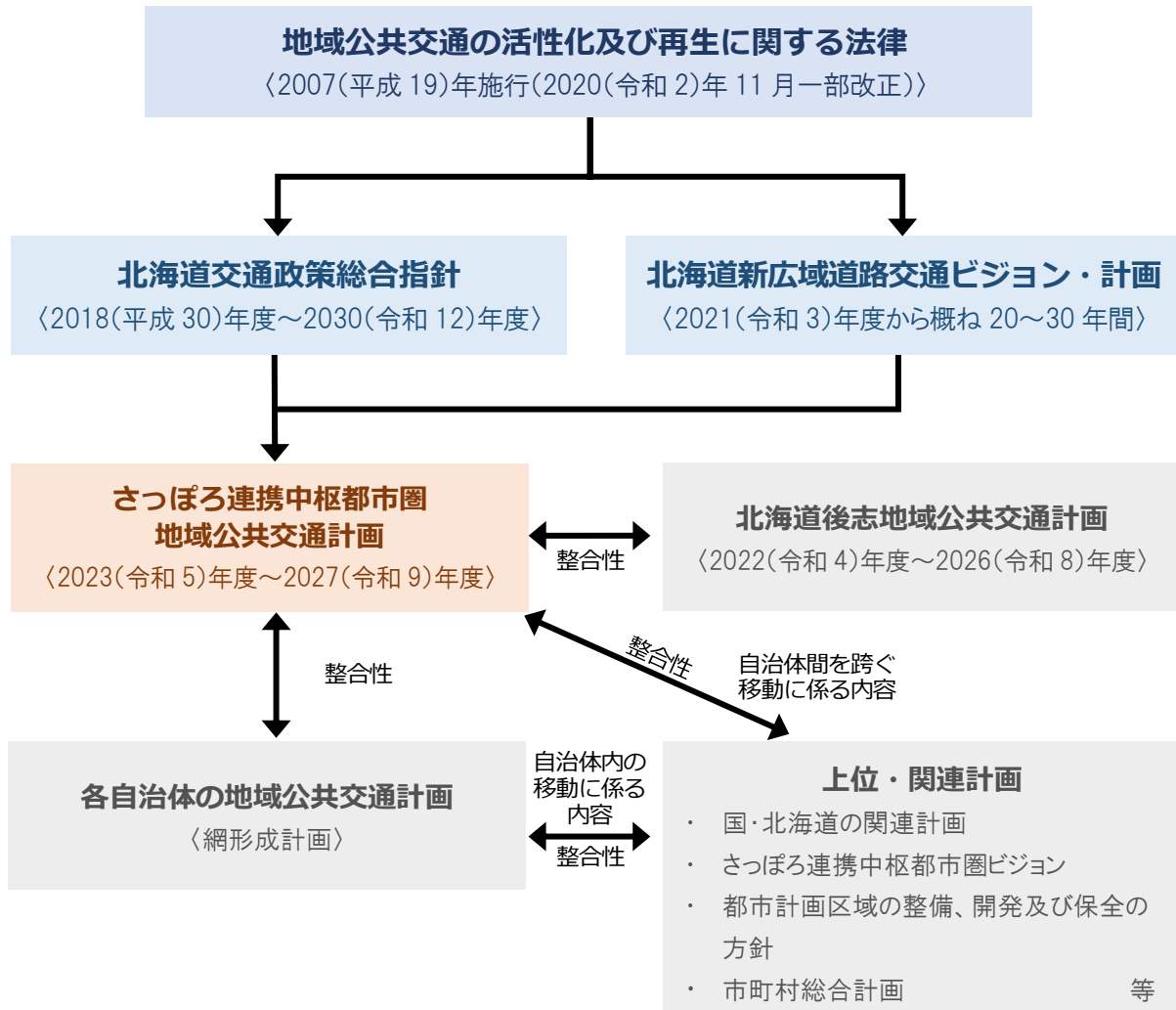


図 1-2 本計画の位置付け

(1) 国の法制度・関連計画

地域公共交通に関わる国の法制度や関連計画は以下のとおりである。

表 1-1 国の法制度

計画名	概要
<p>交通政策基本法</p> <p>■2013（平成25）年 12月4日公布・施行</p>	<p>【目的】 交通に関する施策について、基本理念やその実現を図るための基本事項を定めるとともに、国や地方公共団体の責務等を明らかにすることにより、交通安全対策基本法と相まって、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進し、国民生活の安定向上や国民経済の健全な発展を図ることを目的としている。</p> <p>【概要】</p> <p>○<u>交通施策の推進に当たっての基本的認識</u> ・「交通」が以下を実現する機能を将来にわたって発揮できるように、国民等の交通に対する基本的な需要が適切に充足されることが重要である。 ①国民の自立した日常生活及び社会生活の確保 ②活発な地域間交流及び国際交流 ③物資の円滑な流通</p> <p>○<u>交通の機能の確保及び向上</u> ・近年の急速な少子高齢化の進展等の社会経済情勢の変化に対応し、「交通」が、「豊かな国民生活の実現」や「国際競争力の強化」、「地域の活力の向上」に寄与するとともに、大規模災害にも的確に対応できるようにする。</p> <p>○<u>地方公共団体等の責務および関係者の連携・協力</u> ・「地方公共団体」は、交通に関して、国との適切な役割分担を踏まえて、自然的・経済的・社会的な諸条件に応じた施策を策定し、実施する責務を有する。また、情報提供等により、住民等の基本理念に関する理解を深めて、協力を得よう努める。 ・「交通関連事業者及び交通施設管理者」は、その業務を適切に行うよう努め、国や地方公共団体が実施する交通に関する施策に協力するように努める。また、業務を行うに当たって、当該業務に係る正確かつ適切な情報の提供に努める。 ・国、地方公共団体、交通関連事業者、交通施設管理者、住民等の関係者は、基本理念の実現に向けて、相互に連携を図りながら協力するよう努める。</p> <p>○<u>交通政策基本計画の策定</u> ・政府は、交通に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、交通施策の基本的な方針や目標、施策等を示した「交通政策基本計画」を定めなければならない。</p>
<p>地域公共交通の活性化及び再生に関する法律</p> <p>■2020（令和2）年 6月3日一部改正 ・同年11月27日施行</p>	<p>【目的】 地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資するよう地域公共交通の活性化及び再生のための地域における主体的な取組及び創意工夫を推進し、もって個性豊かで活力に満ちた地域社会の実現に寄与することを目的とする。</p> <p>【概要】</p> <p>○<u>地域が自らデザインする地域の交通</u> ・地方公共団体による「地域公共交通計画」（マスタープラン）の作成を努力義務化 -従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源（自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等）も計画に位置付け -定量的な目標（利用者数、収支等）の設定、毎年度の評価等を行うことでデータに基づくPDCAサイクルを強化</p> <p>○<u>地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実</u> ・輸送資源の総動員による移動手段の確保 -路線バス等の維持が困難と見込まれる際に、地方公共団体が関係者と協議してサービス継続のための実施方針を策定し、従前の路線バス等に代わる地域に最適な旅客運送サービスの継続を実現 -過疎地等で市町村等が行う自家用有償旅客運送について、バス・タクシー事業者が運行管理、車両整備管理で協力する制度を創設し、運送の安全性を向上させつつ、実施を円滑化するとともに、地域住民のみならず観光客を含む来訪者も対象として明確化し、インバウンドを含む観光ニーズへも対応</p> <p>・<u>既存の公共交通サービスの改善の徹底</u> -「地域公共交通利便増進事業」を創設し、路線の効率化のほか、「等間隔運行」や「定額制乗り放題運賃」、「乗継ぎ割引運賃」等のサービス改善を促進 -MaaSに参加する交通事業者等が策定する新モビリティサービス事業計画の認定制度を創設し、交通事業者の運賃設定に係る手続をワンストップ化</p>

表 1-2 国の関連計画

計画名・計画期間	概要(関連部分抜粋)
<p>第2次交通政策基本計画</p> <p>■計画期間 2021(令和3)年度～ 2025(令和7)年度</p>	<p>【今後の交通政策の基本的方針】</p> <p>A. 誰もが、より快適で容易に移動できる、生活に必要不可欠な交通の維持・確保</p> <p>B. 我が国の経済成長を支える、高機能で生産性の高い交通ネットワーク・システムへの強化</p> <p>C. 災害や疫病、事故など異常時にこそ、安全・安心が徹底的に確保された、持続可能でグリーンな交通の実現</p> <p>【目標・施策】</p> <p>A. 誰もが、より快適で容易に移動できる、生活に必要不可欠な交通の維持・確保</p> <p><u>目標① 地域が自らデザインする、持続可能で、多様かつ質の高いモビリティの実現</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通の維持確保の取組 ・MaaSの全国での実装 ・多様なニーズに応えるタクシー運賃 等 <p><u>目標② まちづくりと連携した地域構造のコンパクト・プラス・ネットワーク化の推進</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・まちづくりと公共交通の連携強化 ・徒歩、自転車も含めた交通のベストミックス実現 ・スマートシティの創出 等 <p><u>目標④ 観光やビジネスの交流拡大に向けた環境整備</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域での快適な移動環境整備 等

(2) 北海道の上位・関連計画

北海道が策定している地域公共交通に関わる上位・関連計画は以下のとおりである。

表 1-3 北海道の上位・関連計画

計画名・計画期間	計画内容(関連部分抜粋)
北海道総合計画 ■計画期間 2016(平成28)年度～ 2025(令和7)年度	【基本姿勢】 <ul style="list-style-type: none"> ・強い意志と行動力を基本に、直面する難局を切り拓く ・潜在力のある地域資源を活かし、世界に飛躍する ・道民との協働で、人と地域の未来を創る 【将来像】 ①地域全体で支える「子育て環境・最適地」、②北国で心豊かに暮らせる安全・安心社会、 ③豊かな自然と共生する「環境先進モデル・北海道」、 ④世界に広がる“憧れのくに”北海道ブランド、⑤北海道の潜在力を活かす地域経済の循環、 ⑥北の大地を力強く切り拓く豊富な人材、⑦北海道ならではの個性あふれる地域 【政策展開の基本方向】 <u>「分野3：人・地域 地域を支える人と基盤を創る」</u> <u>「政策の柱(7)持続可能な社会・経済を支える社会資本の整備」</u> ■連携と交流を支える総合的な交通ネットワークの形成 <ul style="list-style-type: none"> ・人口減少や高齢化の一層の進行など、本道の交通を取り巻く状況が大きく変化中、住み慣れた地域で安全・安心・豊かに生活することができるよう、道路網や都市内交通環境の充実を図るとともに、住民の暮らしに欠かせない地域交通の安定的な確保に向けては、国の支援制度を最大限活用しながら、国をはじめ市町村や交通事業者等と緊密に連携し、地域の実情に応じた公共交通ネットワークの構築に取り組みます。 ・交通インフラ整備と自動運転やMaaS等との連動のほか、交通事業者をはじめとする幅広い関係者が相互に連携・協力できる環境を整えながら「運輸連合」に向けた検討を進めるなど、利便性が高くストレスのない公共交通の実現に向けて取り組みます。
第2期北海道創生総合戦略(改訂版) ■計画期間 2020(令和2)年度～ 2024(令和6)年度	【基本戦略】 1一人ひとりの希望がかない、誰もが活躍できる社会 2人口減少下においても、幸せに暮らし続けることのできる社会 3北海道の優位性・独自性を活かして経済・産業が活性化し、いきいきと働ける社会 4北海道に住みたくなる、戻りたくなる魅力にあふれた社会 5地域創生を支える多様な連携 【主な政策】 2人口減少下においても、幸せに暮らし続けることのできる社会 ③地域を支える持続的な交通ネットワークの構築 <ul style="list-style-type: none"> ・北海道交通政策総合指針に基づき、地域の暮らしや産業経済を支える安定的かつ持続的な交通・物流ネットワークの確保に向け、MaaSの展開による交通の利便性向上や、幹線やラストワンマイルでの共同輸送など、地域関係者をはじめ、交通・物流事業者等と一体となった取組を進める。 ・地域住民の交通手段として必要不可欠な鉄道やバス、離島航路・航空路などを維持・確保するため、国や市町村との役割分担のもと、必要な支援措置を講ずる。 ・集落の維持・活性化に資するコミュニティバスなど地域の実情に応じた地域交通の確保のための取組を促進する。
北海道交通政策総合指針 ■計画期間 2018(平成30)年度～ 2030(令和12)年度	【交通ネットワーク形成の基本的な考え方】 ①世界をつなぐ：グローバル化に対応した交通・物流ネットワークの充実・強化 ②競争と共生：事業者等の連携による移動の円滑化・輸送効率化の促進 ③地域を支える：人・地域を支える持続的なネットワークの構築 ④リスクに備える：災害に強く、生産性の高い交通・物流の実現 【具体的な施策の展開】 2030年度までの長期的な施策：②競争と共生 <ul style="list-style-type: none"> ・④交通機関相互の連携強化による利便性の高い移動の実現 ・⑤新技術の活用と環境負荷の低減 2030年度までの長期的な施策：③地域を支える <ul style="list-style-type: none"> ・①まちづくりと連携した持続的な交通ネットワークの構築 ・②安定した地域交通の確保

<p>北海道交通政策総合指針重点戦略 【2021-2025】</p> <p>■計画期間 2021（令和3）年度～ 2025（令和7）年度</p>	<p>【重点戦略の構成】 ①シームレス交通戦略，②地域を支える人・モノ輸送戦略，③インバウンド加速化戦略，④国際物流拡大戦略，⑤災害に強い交通戦略，⑥ウイズコロナ戦略</p> <p>【めざす姿】 ・将来における地域交通の確保や利便性の向上のため、交通事業者間の連携を一層強化 ・MaaS等デジタル技術の活用により、多様な事業者で提供するサービスをシームレス化 ・人・モノ・サービスの一体的・効率的な仕組みの構築により、移動や輸送の質を高める ・道民の安全・安心な暮らしや経済活動を支え、本道に活力をもたらす公共交通を実現する</p> <p>【具体的な取組】 ①シームレス交通戦略 ・連携の促進・強化：関係者が一体となった最適な交通ネットワークの構築に向けた連携体制 ・利便性の向上：使いやすさとわかりやすさ、交通結節機能の強化 ・利用の促進：地域全体で自らが「乗って守る」という意識の喚起</p> <p>②地域を支える人・モノ輸送戦略 ・人・モノ・サービスの一体的・効率的な仕組みの構築：移動・輸送効率の最大化と地域全体で考える地域交通の将来像 ・サービスの担い手となる輸送人材の確保・育成：交通・物流を担う人材の確保・育成、労働環境の改善</p> <p>③インバウンド加速化戦略 ・観光客の周遊：交通アクセスの向上や受入体制の充実、新たな観光資源を活かした全道周遊の促進</p> <p>⑥ウイズコロナ戦略 ・新たな日常を支えるデジタル化の積極的な活用：デジタル化の活用によるサービスの向上</p>
<p>北海道 新広域道路交通ビジョン・計画</p> <p>■計画期間 2021（令和3）年から概ね20～30年間</p>	<p>「第1章 北海道新広域道路交通ビジョン」の「2.地域の将来像」 ①地域間の相互連携の強化，②食料供給地域としての持続的発展，③観光立国北海道の実現，④北海道の強靱化や国全体の強靱化への貢献，⑤高次都市機能の最大化</p> <p>【広域的な道路交通の基本方針】 1.広域道路ネットワーク計画 ・圏域中心都市間の高規格道路や圏域中心都市と地方部の市街地を結ぶ道路ネットワークの強化 など</p> <p>2.交通・防災拠点計画 ・札幌都心部や圏域中心都市、地方部の市街地における交通結節機能の強化 など</p> <p>3.ICT交通マネジメント計画 ・データを蓄積・活用し、道路交通に関連する様々な課題の解消に向けた取組の高度化 ・新たな技術とインフラ整備を連動させた交通マネジメントの高度化 など</p>
<p>新・ほっかいどう社会資本整備の重点化方針</p> <p>■計画期間 2017（平成29）年度～ 2027（令和9）年度</p>	<p>【重視すべき視点】 【生活・安心】いつまでも元気で心豊かに安心して暮らす地域づくり 【経済・産業】本道の強みを活かし持続的な経済成長を実現する地域づくり 【人・地域】人と地域を支える基盤づくり</p> <p>【政策の柱】 ④地域の特色を活かした産業の活性化 ・本道観光の成長を支える外国人観光客を更に増加させるため、道内空港への国際航空路線の誘致及び空港機能の強化を図ります。</p> <p>⑤グローバル化に対応した活力ある社会の構築 ・市町村が様々な行政サービスを持続的に提供できるよう、地域の実情や特性に応じた広域連携に取り組むとともに、大都市機能の活用、国内外との連携・交流の促進や、広域連携を支える交通・情報ネットワークの形成を進めます。</p> <p>⑥持続可能な社会・経済を支える社会資本の整備 ・新幹線や海外との航路・航空路の拡充により期待される国内外との人流・物流の拡大を一層促進するため、北海道新幹線の札幌延伸に向けた整備促進や新千歳空港の国際拠点空港化の促進をはじめ、鉄道、航空路、航路といった基幹的な交通ネットワークや交通基盤の充実を図るとともに、冬期間を含めた道外との安定的な高速交通アクセスを確保するなど、戦略的な交通ネットワークの構築を図ります。</p>
<p>第11次北海道交通安全計画</p> <p>■計画期間 2021（令和3）年度～ 2025（令和7）年度</p>	<p>「第1章 交通安全計画について」の「2 計画の基本理念」の「(6) 公共交通機関等における一層の安全の確保」 ・公共交通機関等の一層の安全を確保するため、保安監査の充実・強化を図るとともに、事業者が社内一丸となった安全管理体制を構築・改善する</p> <p>【施策の柱と重点課題】 重点課題1 高齢化社会を踏まえた総合的な対策 ・高齢者の方々が住みなれた地域で安心して暮らせるよう、通院や買い物など日常生活を支える交通サービスを地域の実情に応じて整備していくため、市町村などと連携し、デマンド交通の導入などを進めるなど、総合的な交通政策を推進する</p>

<p>第5期北海道観光のくりに づくり行動計画</p> <p>■計画期間 2021（令和3）年度～ 2025（令和7）年度</p>	<p>【特に注力していく施策展開の方向性】 <u>観光インフラの強靱化</u> ・MaaS等シームレス交通の全道展開 ・鉄道の輸送機能等の充実 ・交通ネットワークの利便性向上に取り組む ・道内観光地間を快適に移動できる二次交通の形成</p>
---	--

(3) さっぽろ連携中枢都市圏ビジョン

さっぽろ連携中枢都市圏で策定しているビジョンにおける地域公共交通に関わる内容は以下のとおりである。

表 1-4 連携中枢都市圏ビジョン

計画名・計画期間	計画内容(関連部分抜粋)
<p>さっぽろ連携中枢都市 圏ビジョン</p> <p>■計画期間 2019（平成31）年度～ 2023（令和5）年度</p>	<p>【圏域の目指すべき将来像】 「住みたくなる」「投資したくなる」、「選ばれる」さっぽろ圏域</p> <p>【将来像を実現するための重点施策】 ①魅力・活力にあふれ、投資や人材を呼び込む圏域に ②将来を担う人材が豊富な圏域に ③住民の安全・安心が確保され、持続可能な行政サービスが提供できる圏域に</p> <p>【連携協約に基づき推進する具体的取組】 <u>2高次の都市機能の集積・強化</u> <u>b高度な中心拠点の整備等</u> <u>都心アクセス強化に関する情報共有</u> ・道内の各地域や空港・港湾等の交通拠点と都心とのアクセス性を強化し、新幹線とも連携した広域交通ネットワークを形成するため、国等と連携して都心アクセス強化の検討を進めており、その検討にあたり、事業効果の波及が見込まれる周辺市町との情報交換等を行う。</p> <p><u>3圏域全体の生活関連機能サービスの向上</u> <u>(2)結びつきやネットワークの強化</u> <u>dその他結びつきやネットワークの強化に関する連携</u> <u>地域公共交通の維持・向上に向けた取組の推進</u> ・圏域における地域公共交通の維持・向上を図るため、圏域全体や各市町村における課題の解決等に向けた取組を行う。</p>

(4) 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針

都市計画区域の整備、開発及び保全の方針における、当地域の各区域の地域公共交通に関わる内容は以下のとおりである。

表 1-5 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針

計画名・計画期間	計画内容(関連部分抜粋)
<p>都市計画区域の整備、開発及び保全の方針</p> <p>■決定年月日 【札幌圏、千歳恵庭圏、小樽、当別】 2021(令和3)年 3月23日</p> <p>■目標年次 2030(令和12)年度</p>	<p>■札幌圏都市計画(対象区域：札幌市、小樽市、江別市、北広島市、石狩市)の「交通体系の整備の方針」</p> <ul style="list-style-type: none"> ・広域交通については、国内外へと広がる人や物の交流を支えるため、空港、港湾及びそれらへのアクセス並びに鉄道、高速道路、主要幹線道路などの広域交通機能の確保に努めるとともに、広域交通と都市内交通との確実な連携を図る。 ・都市内交通については、土地利用計画との整合のもとで、環境保全に配慮しつつ、道路網と大量公共輸送機関を有機的に結ぶ総合的な交通体系を確立し、本区域内の円滑な都市交通機能の確保に努める。 ・公共交通ネットワークについては、今後も軌道系交通機関を基軸として後背圏からのバスネットワークが各駅に接続することを基本として構成する。 ・各拠点へのアクセス機能の向上を図るなど、都市づくりの目標の実現に向けた取り組みを進める。 ・軌道系交通機関の駅においては、乗継施設の整備等により、異なる交通モード相互の有機的な連携を図る。 ・札幌駅周辺においては、北海道新幹線札幌開業を見据え、周辺まちづくりと連携し、多様な交流を支える利便性の高い交通結節点を形成していく。 ・札幌市の地域交流拠点など主要な地域においては、それぞれの特性に応じた交通体系の構築に向け、市民・企業・行政等と連携を図り、地域のまちづくりの動向を踏まえた、交通体系のあり方を検討する。 ・様々な人が安心して移動できる交通環境の実現のためにも、将来に向けて公共交通を安定的に維持していく必要があることから、沿道の土地利用と連動した公共交通軸の形成や乗継機能の強化、利便性の向上等、公共交通の質的充実に取り組む。 ・環境に対する配慮について、公共交通利用促進を推進する。 <p>■千歳恵庭圏都市計画(対象区域：千歳市、恵庭市)の「交通体系の整備の方針」</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都市間や空港及び港湾等との広域的な交流・連携を支える高速交通ネットワークの形成を図り、アクセス道路の整備を進める。 ・千歳市では、「誰もが公共交通や徒歩、自転車等を日常的に使い分けことができ、自然や人に優しく、賑わいと活力に溢れるまちづくり」を目指すため、「地域公共交通網形成計画」を策定していることから本計画と連携し、公共交通の利用促進のため、今後とも沿道の土地利用と連動した公共交通軸の形成を図るとともに、交通結節点の確保・機能強化に努める。 ・千歳市は、北海道の空の玄関口である新千歳空港を有することから、産業、観光等の国際競争力の強化、地域経済の活性化及び地域の活力向上に寄与するため、広域交通の利便性の向上と円滑な交通ネットワークの形成に努める。また、新千歳空港を拠点とした産業・流通・観光の連携強化や防災の観点から、アクセス道路や空港周辺の道路環境整備を促進する。 <p>■小樽都市計画(対象区域：小樽市)の「交通体系の整備の方針」</p> <ul style="list-style-type: none"> ・経済活動や地域間交流などの促進のため、国道等の幹線道路や北海道横断自動車道、北海道新幹線等による広域交通ネットワークの確立に努める。 ・都市内交通については、公共交通機関の利便性の向上、駅等の交通結節点の機能強化や将来にわたって持続可能な地域公共交通の実現に向けた取組を進め、都市内交通機能の充実を図る。 <p>■当別都市計画(対象区域：当別町)の「交通体系の整備の方針」</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都市間や空港及び港湾等との広域的な交流・連携を支える高速交通ネットワークの形成を図り、アクセス道路の整備を進める。 ・当別町では、将来的な人口減少社会を見据えた中、持続可能な公共交通の実現を目指すために、「地域公共交通網形成計画」を策定していることから、本計画と連携して、公共交通の利用促進のために、今後とも沿道の土地利用と連動した公共交通軸の形成を図るとともに、交通結節点の確保・機能強化に努める。 ・太美市街地の都市的住宅地については、新駅の設定を予定していることから、新駅へのアクセス道路について検討し、交通結節点機能を確保する。

計画名・計画期間	計画内容(関連部分抜粋)
<p>都市計画区域の整備、開発及び保全の方針</p> <p>■決定年月日 【岩見沢、南幌、長沼】 2019（令和元）年 10月18日</p> <p>■目標年次 2030（令和12）年度</p>	<p>■岩見沢都市計画（対象区域：岩見沢市）の「交通体系の整備の方針」</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都市間や空港、港湾等との広域的な交流・連携を支える高速交通ネットワークの形成を図り、アクセス道路の整備を進める ・公共交通の利用促進のために、沿道の土地利用と連動した公共交通軸の形成や交通結節点の整備を進める。 ・駅周辺地区においては、駅前通をまちのシンボルロードとして、都心回遊型の歩行者空間の整備を進める。 <p>■南幌都市計画（対象区域：南幌町）の「交通体系の整備の方針」</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都市間や空港、港湾等との広域的な交流・連携を支える高速交通ネットワークの形成を図り、アクセス道路の整備を進める。 ・公共交通の利用促進のために、沿線の土地利用と連動した公共交通軸の形成や、交通結節点（パークアンドライド駐車場など）の整備を進める。 <p>■長沼都市計画（対象区域：長沼町）の「交通体系の整備の方針」</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都市間や空港及び港湾等との広域的な交流・連携を支える高速交通ネットワークの形成を図り、アクセス道路の整備を進める。 ・公共交通の利用促進のために、沿道の土地利用と連動した公共交通軸の形成や交通結節点の整備を進める。

(5) 市町村の上位・関連計画

当地域の各市町村が策定している地域公共交通に関わる上位・関連計画は以下のとおりである。

当地域12市町村においては、各市町村の総合計画において地域公共交通の考え方を位置づけるとともに、岩見沢市、江別市、千歳市、北広島市、当別町は「地域公共交通計画」を策定済みであり、小樽市、石狩市の2市では、「地域公共交通網形成計画」（2020（令和2）年6月の一部改正前の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく地域公共交通に関する計画）を策定済みである。

表 1-6 各市町村の総合計画における地域公共交通の位置付け

No	市町村	計画名・計画期間	地域公共交通の位置付け
1	札幌市	第2次札幌市まちづくり戦略ビジョン ■計画期間 2022(令和4)年度～ 2031(令和13)年度	<p>【まちづくりの重要概念（一部抜粋）】</p> <ul style="list-style-type: none"> ユニバーサル（共生）：誰もが互いにその個性や能力を認め合い、多様性が強みとなる社会 ウェルネス（健康）：誰もが生涯健康で、学び、自分らしく活躍できる社会 スマート（快適・先端）誰もが先端技術などにより快適に暮らし、新たな価値の創出に挑戦できる社会 <p>【基本目標18：コンパクトで人にやさしい快適なまち】における目指す姿</p> <ul style="list-style-type: none"> 四季を通じて、誰もが快適に利用でき、環境にもやさしい移動環境・手段が整備されることにより、公共交通を軸とした持続可能でシームレスな交通ネットワークが確立されています。 <p>【基本目標19：世界を引き付ける魅力と活力あふれるまち】における目指す姿</p> <ul style="list-style-type: none"> 広域交通ネットワークの充実・強化により、道内の都市や観光地を始め、国内外の地域とのつながりが深まり、新たな交流が促進され、さっぽろ圏はもとより北海道全体の社会経済活動が活発化しています。
2	小樽市	第7次小樽市総合計画 ■計画期間 2019(令和元)年度～ 2028(令和10)年度	<p>【まちづくりの6つのテーマ】</p> <ul style="list-style-type: none"> 1子ども・子育て、2市民福祉、3産業振興、4生活基盤、5環境・景観、6生きがい・文化 <p>【4生活基盤】の「施策6：交通」</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域経済と暮らしを支え、人と地域の結びつきと交流に寄与する交通ネットワークの確立を目指します。 ・このため、地域の特性にふさわしい、将来にわたって持続可能な地域公共交通網形成の実現に向けて取組を進めます。 ・また、市民や本市を訪れる誰もが、安全・安心で円滑に移動できる交通環境づくりに努めるとともに、北海道新幹線や北海道横断自動車道など新たなネットワークの実現に努めます。

No	市町村	計画名・計画期間	地域公共交通の位置付け
3	岩見沢市	第6期岩見沢市総合計画 ■計画期間 2018(平成30)年度～ 2027(令和9)年度	<p>【基本目標】 1地域で支え合う安全・安心なまち、2みんなが健康で元気に暮らせるまち、 3活力と賑わいに満ちた魅力あふれるまち、4豊かな心と生きる力をはぐむまち、 5自然と調和した快適で暮らしやすいまち、6市民とともに創る持続可能で自立したまち</p> <p>「5自然と調和した快適で暮らしやすいまち」の 「基本施策5-3：公共交通の利便性の向上」</p> <p>①地域公共交通体系の再構築 ・交通事業者等と協調しながら、利用者のニーズを踏まえた、効率的かつ利便性の高いバスの運行体制を確保していきます。 ・コンパクトなまちづくりの実現に向け、中心市街地内での移動の利便性を高めるための取組みを進めていきます。 ・公共交通の利用が困難又は不便な交通空白等の郊外地域において、地域の拠点や中心市街地へのアクセスを確保するため、新たな公共交通の導入や既存の交通体系の再構築についての検討を進めていきます。 ・公共交通の持続的な利用を確保するとともに、環境負荷の低減と健康増進を図るため、自家用車への依存から、公共交通や徒歩、自転車を利用する生活スタイルへの転換を市民に促していきます。</p> <p>②広域的な公共交通の維持 ・広域的な人の移動や物流を支えるJR 函館線と室蘭線について、地域住民や関係自治体と連携・協力しながら、将来にわたる輸送体制の維持・確保に努めるとともに、利用の促進を図っていきます。</p>
4	江別市	第6次江別市総合計画 ■計画期間 2014(平成26)年度～ 2023(令和5)年度	<p>【まちづくり政策】 1自然・環境、2産業、3福祉・保健・医療、4安全・安心、5都市基盤、 6子育て・教育、7生涯学習・文化、8協働、9計画推進</p> <p>「5都市基盤」の「政策展開の方向性」 ・市民が暮らしやすく、いつまでも住み続けたいと思えるまちづくりを進めます。 ・駅を中心としたにぎわいのある拠点を創出し、子どもから高齢者、障がいのある方までだれもが安心して過ごすことのできる計画的な市街地整備の推進や、安全で快適な道路環境の確保と公共交通の活性化などによる交通環境の充実によって、暮らしやすさを実感できるまちに向けた都市基盤の形成を進めます。</p> <p>「5都市基盤」の「取組みの基本方針5-2交通環境の充実」の「(3)公共交通の最適化」 ・駅を中心とする交通網を基本とし、地域の実情に即した持続可能な公共交通の形成を推進します。</p>
5	千歳市	千歳市第7期総合計画 ■計画期間 2021(令和3)年度～ 2030(令和12)年度	<p>【基本目標】 1あたたかさとながりを心で感じられるまち、2豊かな自然を育み快適で住みよいまち、 3災害や危険から暮らしを守るまち、4充実した学びと豊かな文化・スポーツのまち、 5地の利と資源を生かした産業のまち、6暮らしやすく便利な都市基盤があるまち、 7多彩な市民とオール千歳で挑戦するまち</p> <p>「6暮らしやすく便利な都市基盤があるまち」の 「展開方針4 快適で利用しやすい公共交通の充実に努めます。」</p> <p>・路線バスの利用状況や社会情勢の変化、市民ニーズ、事業者の経営状況などを踏まえながら、快適で利用しやすいバス路線や運行便数の維持・確保に努めます。 ・充実した交通手段を確保するため、MaaS (Mobility as a Service) をはじめとする新たなモビリティサービスの導入に向けた取組を促進します。 ・JR千歳駅は重要な交通拠点であり、まちの玄関口としてふさわしい駅前広場の再整備を進めるとともに、鉄道管理者や関係機関と連携し、交通結節機能の強化やユニバーサルデザインを踏まえた施設整備を促進します。 ・JR長都駅については、鉄道管理者と連携し、プラットフォームの安全対策の強化及び利便性の向上を促進します。 ・JR新千歳空港駅、南千歳駅については、鉄道管理者、空港運営事業者と連携し、駅周辺の環境整備や利便性の向上を促進します。</p>

No	市町村	計画名・計画期間	地域公共交通の位置付け
6	恵庭市	第5期恵庭市総合計画 〈後期基本計画〉 ■計画期間 2021(令和3)年度～ 2025(令和7)年度	【まちづくりの5つの基本目標】 1市民による市民のためのまち, 2誰もが健康で安全安心に暮らせるまち, 3希望と活力に満ちたまち, 4人が育ち文化育むまち, 5地域資源・都市基盤を活かすまち, 「5地域資源・都市基盤を活かすまち」の「目標20:安全で円滑な地域交通」 ・少子高齢化・人口減少社会に対応した、利便性の高い道路整備、公共交通ネットワークの推進を図ります。 ・市民の利便性向上を図るため、将来の土地利用を見据え、円滑な自動車交通を促す道路整備の促進や、鉄道、バス等、各交通機関の特性を活かした、効果的な連携・組み合わせの仕組みを構築し、集約型都市構造を支える交通体系の確立、新公共交通システムの構築に努めます。
7	北広島市	北広島市総合計画(第6次) ■計画期間 2021(令和3)年度～ 2030(令和12)年度	【基本目標】 (1)ともに歩み笑顔が輝くまち, (2)学び合い心を育むまち, (3)だれもが安全に暮らせるまち, (4)住みよい環境にかこまれたまち, (5)活力みなぎる産業と交流のまち, (6)つながり成長するまち 「(4)住みよい環境にかこまれたまち」の「③公共交通の充実」の「基本的方向」 ・地区の特性に応じた生活交通を確保し、子どもから高齢者まで安全に安心して暮らすことができるよう生活環境を支える持続可能な公共交通網の構築を推進します。 ・市民、交通事業者等との連携を推進し、利便性の高い公共交通の形成を図ります。 ・バス路線の利用者ニーズ等の把握に努め、社会情勢等の変化に応じた公共交通網の形成を図ります。 ・先端技術を用いた新たな交通サービスの導入を検討します。
8	石狩市	第5期石狩市総合計画 ■計画期間 2015(平成27)年度～ 2026(令和8)年度	【戦略目標】 1新現役世代がいしかりで活躍する, 2いしかりの子育て力をさらに発揮する, 3いしかりの資源からモノやしごとを創り出す, 4いろんないしかりの顔をつくる, 5いしかりが誇る人や文化を育てる 【基本施策】 暮らし, 福祉, 産業, 環境, 教育, 行財政 「基本施策:暮らし」の「5 公共交通」の「基本的方向」 ・市民の身近な公共交通機関である路線バスについて、将来に渡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。
9	当別町	当別町第6次総合計画 ■計画期間 2020(令和2)年度から 概ね10年間	【基本施策】 1住みよいまちづくり, 2豊かな人づくり, 3元気なまちづくり, 4活力あるまちづくり 「1住みよいまちづくり」の「(5) 道路・公共交通の充実」の「②公共交通の充実」 ・より利用しやすいコミュニティバスの運行を目指し、バスを使った新しいライフスタイルの確立に努めます。 ・最適なコミュニティバス運賃の検証を行い、地球環境への負荷を軽減し、かつ、持続可能で住民にとって安全な生活交通手段を提供します。また、ICTを活用し、自動車以外の交通手段を1つのサービスとして総合的に提供するMaaS(モビリティ・アズ・ア・サービス)の実装や、第5世代移動通信システム(5G)を活用した自動運転による公共交通の検討など、さらなる利便性の向上に向けた取り組みを進めます。 ・JR札幌線(学園都市線)は、コミュニティバスとの連携も含め、さらなる利便性の向上に向けて整備促進を図ります。 ・JR札幌線(学園都市線)廃止区間(北海道医療大学駅～石狩月形駅)の代替交通について、従前よりも利便性が向上したバス運行事業を推進します。 ・札幌市に隣接している太美市街地や交流人口の増加が見込まれる道の駅周辺は、観光客の増加に伴う受け入れ態勢の整備やこれに対応する地元企業等の生産体制の強化にあわせて、公民連携による新駅の検討を進めます。

No	市町村	計画名・計画期間	地域公共交通の位置付け
10	新篠津村	新篠津村まちづくり総合計画 基本構想・後期基本計画 ■計画期間 2023(令和5)年度～ 2026(令和8)年度	【基本目標】 1村民と行政の共同によるまち, 2快適で安全なまち, 3健康で思いやりのあるまち, 4力強く豊かな産業の息づくまち, 5心豊かな人を育てるまち 「2快適で安全なまち」の「2道路・交通体系の整備」の「3交通アクセスの確保」 (1) 公共交通機関の役割を堅持するとともに、少子高齢化に対応した交通アクセスの維持・確保に努めます。 (2) 村民ニーズに即した公共交通体系のあり方について検討していきます。
11	南幌町	第6期南幌町総合計画 後期基本計画 ■計画期間 2022(令和4)年度～ 2026(令和8)年度	【基本計画】 1行政分野, 2産業経済分野, 3教育・文化分野, 4保健福祉・医療分野, 5生活環境分野 「5生活環境分野」の「(4) 安全・安心・便利な交通対策の推進」の「②地域公共交通網の利便性向上」 ・通勤、通学者等のニーズに合った交通手段の充実に向けて、路線バス事業者に対し、随時、必要な要望を行います。 ・オンデマンド交通利用者等に対して、アンケート調査によるニーズの把握を行い、利用しやすいオンデマンド交通を目指します。 ・地域にとって望ましい公共交通を目指し、町が中心となって交通事業関係者や町民と協議しながら、地域公共交通計画の策定を進めます。
12	長沼町	第6期長沼町総合振興計画 ■計画期間 2021(令和3)年度～ 2028(令和10)年度	【基本施策】 1安全・安心で快適に暮らせるまち, 2ひとと自然が共生する美しいまち, 3ひとにやさしく健康に暮らせるまち, 4地域産業で活力を生み出すまち, 5多様なひとと文化を育むまち, 6健全な行政運営で活気あふれるまち, 7ひとが集まり持続可能なまち 「1安全・安心で快適に暮らせるまち」の「(3) 交通網の整備」の「3) 住民生活を支える公共交通の利便性追求」 ・引き続き高齢化に対応する公共交通を検討し、よりよい生活環境を維持するため、生活に密着したデマンドバスの運行を継続するとともに、町営バス利用者のニーズに合わせた運行サービスの向上に努めます。 ・路線バスの運行本数の増加など住民ニーズを踏まえた利便性向上を図り、合わせて、MaaSや自動運転といった新技術の導入も検討し、ライフスタイルの変化に適合した公共交通の一体的な利用促進策を講じます。

表 1-7 各市町村の地域公共交通計画等

No	市町村	計画名・計画期間	計画内容
2	小樽市	小樽市地域公共交通網形成計画 ■計画期間 2019(平成元)年度～ 2025(令和7)年度	【基本方針】 1市民生活を支え利便性の高い地域公共交通網の形成 2持続可能で安定した運営形態の構築 3市民・各種交通事業者・行政等が連携・協力し、支え育てる地域公共交通の実現 4市民・来訪者に分かりやすく利用しやすい地域公共交通の実現 【目標】 ①：地域内外の移動の利便性を確保, ②：交通結節点の利便性向上, ③：車両等のバリアフリー化の推進, ④：運行効率の向上, ⑤：安定した運営形態の構築, ⑥：関係者の連携・協力の仕組みづくり, ⑦：分かりやすい情報等の提供 【施策】 1地域公共交通網における利便性の強化 2持続可能な交通体系の構築 3市民・交通事業者・行政等が連携・協働した地域公共交通利用に向けた仕組みづくり 4地域公共交通の利用促進策の展開

No	市町村	計画名・計画期間	計画内容
3	岩見沢市	岩見沢市地域公共交通計画 ■計画期間 2021(令和3)年度～ 2025(令和7)年度	【基本方針】 1 まちの活力を支える公共交通, 2 暮らしを支える公共交通, 3 誰もが利用しやすく効率的な公共交通, 4 みんなで守る公共交通 【施策】 ・「まちなか」の賑わい形成とのリンク, 気軽に行ける「いわみざわ」, 広域連携を支える社会基盤, 環境負荷の軽減 ・「暮らしの足」の確保, 地域特性に応じた最適な公共交通体系の検討(持続性の確保), 競合から補完へ, 貨客混載などの検討 ・ICTの活用等による, 新たな交通システム, 利用時の安心の確保, 安定運行の確保と, 情報の充実, 健康志向の高まりへの対応 ・地域との対話による理解促進, 学校等と連携した普及啓発, 公共交通を守るための利用, 地域の参画
4	江別市	江別市地域公共交通計画 ■計画期間 2023(令和5)年度～ 2028(令和10)年度	【基本方針】 1持続可能な公共交通ネットワークの構築に向けた利便性・効率性の向上 2誰もが安心・便利に利用できる公共交通の環境づくり 3公共交通を支える市民意識の醸成 4公共交通を支える仕組みづくり 【施策】 ・公共交通ネットワークの維持・改善及び交通結節機能の強化 ・公共交通に関する基本情報の整理及び提供 ・関係機関等と連携した公共交通利用環境の改善 ・モビリティ・マネジメントの推進 ・補助制度や支援施策の推進
5	千歳市	千歳市地域公共交通計画 ■計画期間 2022(令和4)年度～ 2026(令和8)年度	【基本方針】 1公共交通の利便性・安全性を向上させ, 利用者の増加を図る 2利用者の需要に合わせた効率的・効果的な運行体系を構築する 3誰もが多様な目的で利用しやすい公共交通サービスを構築する 4公共交通事業の存続に向けた担い手の確保を図る 5公共交通利用促進のための市民意識の醸成を図る 6公共交通以外の輸送資源を活用した交通ネットワークを構築する 【目標】 ・バス路線の見直しや公共交通利用環境の整備 ・利便性・採算性・公共性のバランスを考えた運行体制の構築 ・利用者の属性に応じた公共交通利用促進策の実施 ・行政と交通事業者が連携した若い世代へのPR ・情報発信の強化などによる公共交通意識の醸成 ・多様な交通手段の活用に向けた関係機関との継続的な協議 【施策】 ・千歳駅前広場再整備, バス路線の見直し, バス路線名の見直し, 需要に応じたバスダイヤの見直し, キャッシュレス決済方法の導入促進, 新型コロナウイルス感染症の感染防止対策, バス運行情報の標準化, 千歳市独自の運賃制度 ・バス路線の見直し(再掲), 路線バス運賃の見直し, 需要に応じたバスダイヤの見直し(再掲), 地域の実情に合った公共交通手段の導入検討 ・利用者の属性に応じた利用促進策の実施, 来訪者を対象とした情報発信の強化 ・公共交通の広報・PR活動 ・モビリティ・マネジメント施策の展開, バス利用目的の創出 ・将来における多様な交通手段の活用可能性の検討

No	市町村	計画名・計画期間	計画内容
7	北広島市	北広島市地域公共交通計画 ■計画期間 2023(令和5)年度～ 2027(令和9)年度	<p>【基本方針】</p> <p>①北広島団地地区及び東部地区における持続可能な運行形態の構築 ②各地区の生活交通サービスの充実 ③公共交通を利用しやすい環境づくり ④鉄道駅の利便性向上</p> <p>【施策】</p> <p>1市内完結バス路線の在り方の検討 2交通空白・不便地域や各地区の生活圏の移動の維持・確保 3公共交通に係る情報発信 4鉄道とバス路線との乗継時間を考慮した接続性の高いダイヤ構成 5バス運行の定時性や乗降環境の改善に向けた取組 6運転免許返納者へのバス・タクシー運賃助成や買い物割引など地域協働による利用促進の実施・検討 7社会情勢の変化による移動需要に対応する取組 8 JR上野幌駅のバリアフリー化に向けた取組 9新たな交通結節点としてのJR新駅整備に向けた取組</p>
8	石狩市	石狩市地域公共交通網形成計画 ■計画期間 2019(令和元)年度～ 2023(令和5)年度	<p>【基本方針】</p> <p>①まちの持続に向けた利便性の高い公共交通網の形成 ②コンパクトなまちづくりに繋がる交通結節点を中心とした交通網の構築 ③地域の交通状況に応じた公共交通利用促進策の推進 ④わかりやすい情報提供の仕組みづくり</p> <p>【目標】</p> <p>1公共交通の利用増加, 2公共交通空白地住民の移動環境の向上, 3石狩湾新港地域への公共交通利便性向上, 4持続可能な公共交通サービスの提供, 5公共交通の利用しやすい待合環境の形成, 6公共交通に転換するための利用促進策の展開, 7わかりやすい情報発信による利用促進</p> <p>【施策】</p> <p>1現行サービスレベルの維持・確保・改善, 2公共交通空白地の解消, 3石狩湾新港地域への効率的交通網確保, 4区内を循環する交通形態の検討, 5公共交通担い手確保に向けた取組, 6乗換拠点(交通結節点)の検討, 7乗換拠点への乗入や待合環境の改善, 8モビリティ・マネジメントの推進, 9デマンドバス運行方法等改善, 10公共交通マップの作成及び普及, 11バスロケーションシステムの導入</p>
9	当別町	当別町地域公共交通計画 ■計画期間 2023(令和5)年度～ 2027(令和9)年度	<p>【基本方針】</p> <p>1ニーズに合った持続可能な公共交通ネットワークの形成 2地域にフィットするモビリティの導入 3デジタル技術活用等によるサービスの高度化・利便性向上 4サービスの安定供給に向けたリソース不足等への対応 5公共交通の利用促進とクルマ依存の脱却促進</p> <p>【施策】</p> <p>①地域公共交通サービスの維持確保 ②バス路線のネットワーク・ダイヤの見直し(あいの里金沢線のネットワーク・ダイヤの見直し, 月形当別線のネットワーク見直し, 西当別エリアのバス路線再編) ③新たなモビリティの検討・実証・導入(自動運転バスの実証運行, 青山線の一部デマンド化, 交通空白地の移動支援策検討) ④快適な公共交通利用環境の創出(低床車両への順次入れ替え, JR駅へのアクセス性改善, バス待ちスポットの創出) ⑤公共交通の情報提供の高度化(とべナビの機能強化・多面的活用, グーグルマップと連携した情報発信) ⑥コミュニティバスの運賃体系や支払い方法の見直し・検討(運行体系の見直し, キャッシュレス決済の導入, デジタルチケット導入及び活用検討) ⑦公共交通の運転手確保対策の実施(バス・タクシー運転手確保に向けた取組実施, 感染症対策等の強化支援等のリスク対策) ⑧モビリティ・マネジメントの実施(小中学生向けのMMの実施, ライフスタイル転換期を対象としたMMの実施, 公共交通イベントの企画実施) ⑨利用促進キャンペーン等の実施(小中学生向けの長期休暇定期券の企画販売, 施設パック乗車券の企画販売, お試し乗車券の配布)</p>

表 1-8 その他の交通に関する計画

No	市町村	計画名・計画期間	計画内容
1	札幌市	札幌市総合交通計画 改定版 ■計画期間 [基本的な考え方] 2011(平成23)年～ 2030(令和12)年 [交通戦略] 2019(平成31)年～ 2030(令和12)年	<p>【基本的な考え方】 1.総合交通計画の見直しの概要, 2.札幌市の現状と交通課題, 3.計画理念・基本方針, 4.交通体系の基本的な考え方, 5.各交通モード・施設の基本的な考え方, 6.交通モード間が連携したシームレスな交通</p> <p>「4.交通体系の基本的な考え方」の「4-2 持続可能な交通ネットワークの確立」の「4-2-1 公共交通ネットワーク」 ・現況の公共交通ネットワークを活用し、市街化区域内の利用環境、都心へのアクセス性を確保 ・個々の公共交通機関の特性や役割に応じ、関係者間の相互連携を図りながら、乗継機能の強化やICTを活用した先進的な取組など、ハード・ソフト両面からシームレスな交通を確保していく ・公共空間や車両の更なるバリアフリー化、インターネットやロケーションシステム等を活用した交通情報の提供など、質的充実を図っていく</p> <p>【交通戦略】 1.交通戦略の目的と位置付け, 2.交通施策等の体系化（パッケージ化）, 3.評価指標, 4.進行管理</p> <p>「2.交通施策等の体系化（パッケージ化）」の「2-2 交通施策等の体系化」の「2-2-2 『多様な暮らし』に関する交通施策等の体系化」 ・利便性の高い都心・地下鉄駅周辺などでの暮らしや、自然と調和したゆとりある郊外での暮らしなど、住まいの多様性が確保された札幌らしいライフスタイルを実現するため、地域の状況に応じた持続可能な交通環境の形成を図ります。</p>
6	恵庭市	第3次恵庭市地域公共交通総合連携計画 ■計画期間 2020(令和2)年度～ 2024(令和6)年度	<p>【計画目標】 1. コンパクトシティを支える公共交通の利用促進 2. 市域全体を面的に捉えた公共交通の整備 3. 誰もがわかりやすく、利用しやすい公共交通の実現</p> <p>【事業内容】 <u>「1. コンパクトシティを支える公共交通の利用促進」</u> ・円循環路線を維持するとともに、利用者への周知活動を行う。 ・パターンダイヤの維持を前提として、市内主要施設の変化等に柔軟に対応する。 ・恵庭南高校への冬期便を継続する。 ・利用者ニーズを把握し、他分野の意見等も取り入れ将来の運行路線の変更について検討。 <u>「2. 市域全体を面的に捉えた公共交通の整備」</u> ・環境基準を満たし、バリアフリーに適合した車両を購入する。 ・利用者特性や利用者数などから、現在使用しているバスと同型を前提として選定する。 ・エコタク事業の継続及び、利用施設や交通空白地域の変更があった場合は対応する。 ・MaaS等の先進技術等についての情報収集と、将来の導入の可能性について検討する。 <u>「3. 誰もがわかりやすく、利用しやすい公共交通の実現」</u> ・バス停留所の表記を、わかりやすくなるよう工夫する。 ・バスロケーションシステムを、より見やすく利用しやすいものとなるよう意識する。 ・MaaS等の先進技術等についての情報収集と、将来の導入の可能性について検討する。</p>

No	市町村	計画名・計画期間	計画内容
7	北広島市	JR北広島駅及び Fビレッジ周辺地区 交通戦略 ■計画期間 2023(令和5)年度～ 2027(令和9)年度	<p>【戦略目標（基本方針）】</p> <p>1.多様な移動手段で利便性の高い交通環境づくり, 2.交通結節点としての環境づくり, 3.歩きたくなる空間づくり, 4.自動車での移動需要に対応する環境づくり</p> <p>【施策】</p> <p>「(1) バス・タクシーに関する課題、施策」の「施策 1：公共交通の維持・利用促進」</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 施策 1-1：市内完結バス路線「さんぼまち・東部線」について、適宜、利用実態や移動需要に合った路線の見直しを行うとともに、他の事業者参入の可能性について検討します。 ・ 施策 1-2：運転免許証自主返納者に対し、バス・タクシー助成券を交付し、自家用車から公共交通への転換の促進と、公共交通の利用促進を実施します。 ・ 施策 1-3：鉄道とバス路線の接続性(バス路線同士の接続性を含む。)の高いダイヤを構成し、利便性の高いバス路線を構築します。また、施策 3 における新たな交通結節点としてのJR新駅設置に係るバス路線の在り方について、検討します。 ・ 施策 1-4：ICカードによるバスの利用履歴等を用いて、望ましいバス路線の在り方を検討します。 ・ 施策 1-5：デジタルを用いた買い物割引などによる利用促進や地域連携について、費用対効果が高いと判断した場合の導入を検討します。 ・ 施策 1-6：スマートフォンのマップ機能の利活用による公共交通の利用等に係る周知啓発により、公共交通の利用促進を図ります。 ・ 施策 1-7：乗務員の確保に向けた取組や、低床バスの車両導入、ICカードの普及啓発の実施を促進します。 <p>「(1) バス・タクシーに関する課題、施策」の「施策 2：先端技術の導入の検討」</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 施策 2-1：MaaS、自動運転などの先端技術について、情報収集し、費用対効果が高いと判断した場合の導入を検討します。 <p>「(2) 鉄道に関する課題、施策」の「施策 3：JR新駅の整備」</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 施策 3-1：本戦略の対象区域において、交通結節点としての機能を向上させるために、Fビレッジ近傍地にJR新駅の整備を目指します。また、JR新駅の北側及び南側へのロータリー整備を検討し、バリアフリー対応した利便性の高い施設整備を図ります。 ・ 施策 3-2：災害時における市の広域避難場所として、新球場を活用できるように関係機関と協議します。

(6) 他地域の広域公共交通計画

当地域は、石狩振興局と空知総合振興局及び後志総合振興局の一部市町を含む圏域であることから、他の地域における広域公共交通計画と整合を図りながら取り組みを進める必要がある。

関連する広域公共交通計画は以下のとおりである（南空知地域における広域公共交通計画は2023（令和5）年度に策定予定）。

表 1-9 関連する広域公共交通計画

計画名・計画期間	計画内容
北海道後志地域公共交通計画 ■計画期間 2022（令和4）年度～ 2026（令和8）年度	【基本方針】 1 地域住民や来訪者の広域移動を支える広域交通の維持・確保 2 市町村内の生活圏交通と幹線・広域交通の接続性向上、交通拠点の機能強化 3 公共交通の利用促進・持続性の確保 【目標】 ① 地域の中心都市間をつなぐ広域交通ネットワークの確保 ② 中心都市と周辺町村をつなぐ広域交通ネットワークの確保 ③ 公共交通の担い手確保による路線の維持 ④ 幹線交通・広域交通・生活圏交通の接続の円滑化 ⑤ 公共交通の利便性向上と理解醸成による利用促進 ⑥ 観光資源や大規模イベント等を活かした利用促進 【施策】 ① 広域交通の確保方針の設定 ② 広域交通の確保に向けた運行形態の見直し等の検討 ③ バスドライバーの確保 ④ 幹線・広域・生活圏交通間の乗換環境の向上 ⑤ 公共交通利用の意識醸成を図る広報活動 ⑥ 観光誘客による公共交通の活用

1.5 公共交通の位置づけ

「北海道交通総合政策指針」に示されている「幹線交通・広域交通・生活圏交通」の3つの階層による北海道型公共交通ネットワークを踏まえ、本計画における公共交通の位置づけは、以下に示すとおりに設定する。

なお、「北海道総合計画」では、当地域における中核都市として「札幌市」、中核都市群として「小樽市・岩見沢市・江別市・千歳市・恵庭市・北広島市・石狩市」が設定されている。

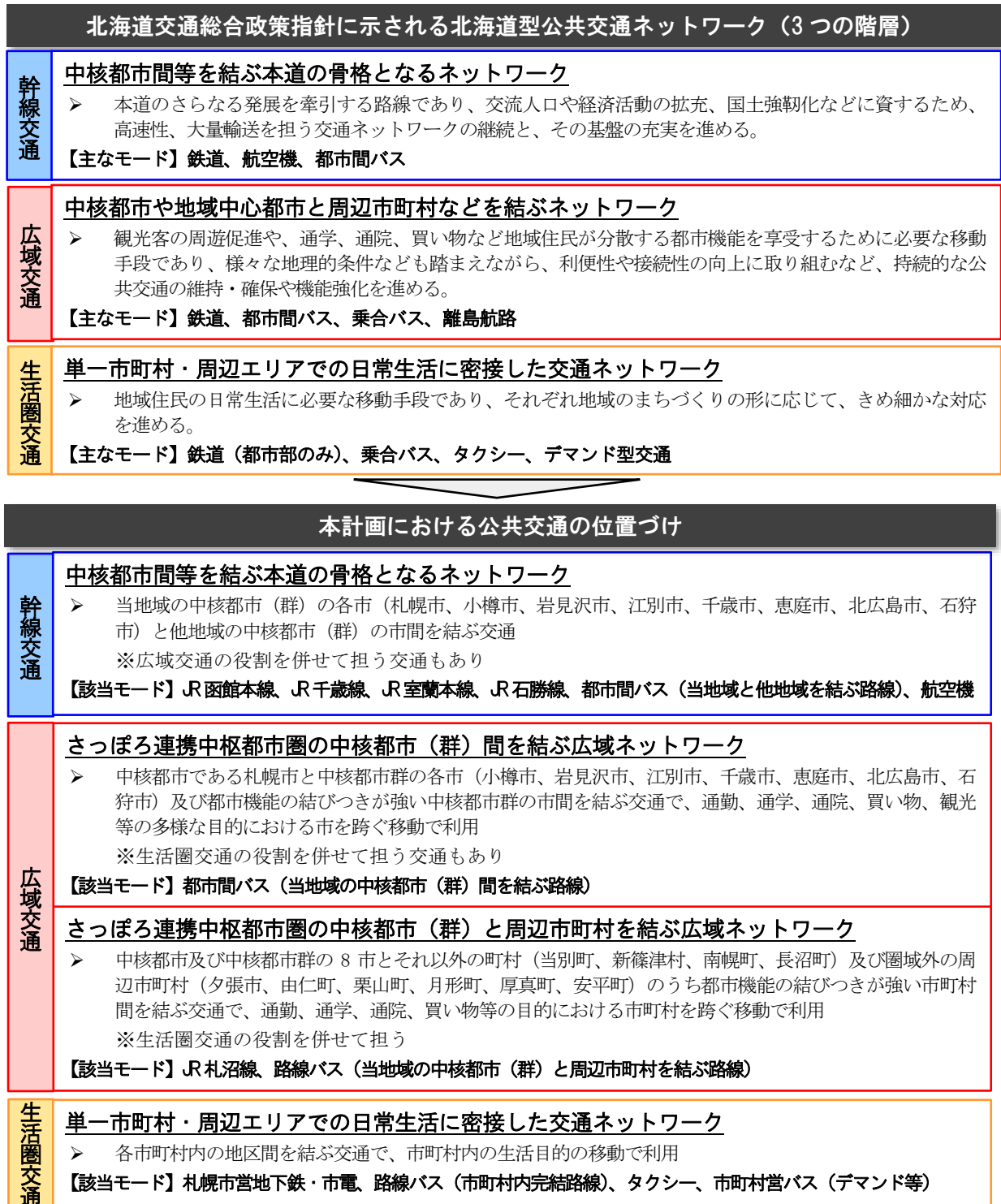


図 1-3 本計画における公共交通の位置づけ