

1 検討の背景と目指すべき姿

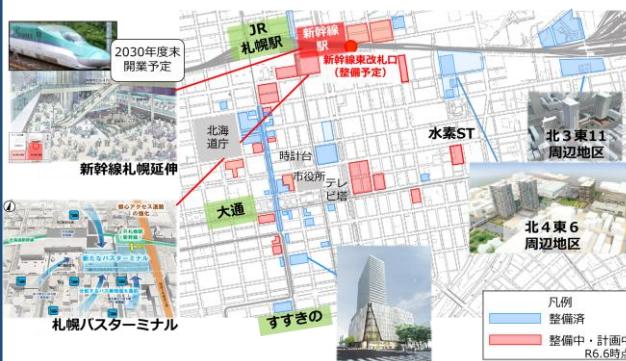
① 新たな交通需要への対応

【背景】

新幹線延伸を見据えた札幌駅周辺の再開発や、新幹線東改札口の整備に伴い、新たな交通需要が発生することが見込まれており、この対応が必要になっている。

【今後の方向性】

- 利便性や回遊性の高い公共交通の実現**
- 多様な移動ニーズに対応する交通サービス
  - 輸送力の高さや人への優しさといった路面電車のメリットの承継
  - まちづくりとの連携による相乗効果の発揮



【図1 都心部周辺の開発状況】

② 水素社会の実現に向けた始動

【背景】

水素ステーションの整備やGX金融・資産運用特区の指定など水素利活用の環境が整いつつある中、モビリティにおける水素利活用の促進が期待されている。

【今後の方向性】

- 環境負荷の少ない公共交通の実現**
- 水素利活用に牽引する象徴的なプロジェクトの実行



【図2 水素ステーションの完成イメージ】

③ まちのブランド力の向上

【背景】

産業振興の観点からインバウンド誘致や企業立地の取組が進められている中、域外からの人や投資の誘引に資するまちの魅力向上が求められている。

【今後の方向性】

- デザイン性の高い公共交通の実現**
- まちのイメージに合う象徴的な車両の導入
  - まちの魅力を高める統一的なデザイン検討



【図3 訪日外国人旅行者数の推移】

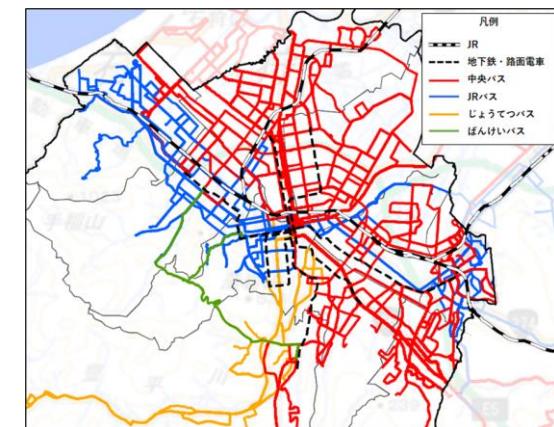
④ 持続可能な公共交通ネットワークの構築

【背景】

運転手不足による路線バスの減便や廃止の進行が加速し、既存の公共交通ネットワークの維持が困難となっている中、その対策が課題となっている。

【今後の方向性】

- 他地域への展開可能な公共交通の実現**
- 新たな知見や技術の活用による持続可能な公共交通ネットワーク構築への寄与



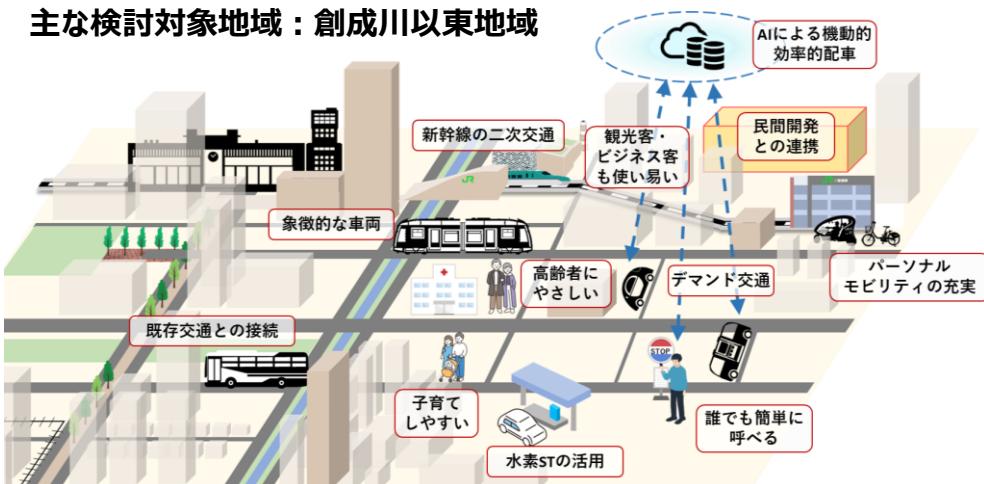
【図4 札幌市のバスネットワーク】

新たな公共交通システムの構築

～ まちづくり政策と交通政策の融合 ～

「誰でも、手軽に、どこにでも行ける 魅力と賑わいあふれるまち」

主な検討対象地域：創成川以東地域



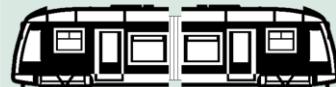
【図5 目指すまちの姿のイメージ】

【新たな公共交通システムの特徴】

- 利便性や回遊性を高める
- 異なる交通モードの一体的運行**

路線定期運行

【連節車両】



・結节点間等の高い移動需要に対応

✕ 最適な組合せ

区域運行

【中型車両】 【小型車両】 ・AIデマンド交通による



多様な移動ニーズへの対応

- 移動の脱炭素化に資する
- 水素燃料電池車両の導入**
- 洗練されたデザインで魅力的な空間を創出する**トータルデザインの実施**



【図6 新たな公共交通のイメージ】

2 本格運行時（2030年）の基本的な方向性

① 車両

- 車両は**連節型・中型・小型の3種類**（図7参照）
- 水素利活用のリーディングプロジェクトとして**水素燃料電池車両（FCV）を導入**。連節車両は国産ハイブリッド車をFCVに改造、中・小型車両は自動車メーカーが開発するFCVを調達
- FCVに搭載の燃料電池は、災害時の電源としての活用も可能
- まちの象徴的な存在になるよう、**車両デザインの改良**を実施
- 車両デザインと停留所や制服等に統一感を持たせた**トータルデザインを導入**。魅力を効果的に発信するためのロゴマークやキャッチフレーズ等も検討



【図7 車両ラインナップのイメージ】

② 運行環境

- **連節車両により主要結節点を結ぶ路線定期運行**（南北ルートと東西ルートの2路線を想定）と、**中型・小型車両によりオンデマンドで配車される区域運行**との最適な組み合わせを検討（図8参照）
- **停留所**は、区域運行を行う**中型・小型車両のみが停まる「デマンドスポット」**と、路線定期運行を行う**連節車両も含めて停まる「モビリティスポット」**の2種類
- 「デマンドスポット」は150m程度の圏域で停留所を設置。「モビリティスポット」は他の交通機関との接続や情報提供機能の充実等を考慮しながら、いくつかの主要結節点に設置



【図8 連節車両ルートとデマンドエリアのイメージ】

③ サービス

- デジタル技術を活用し、キャッシュレス決済や認証、運行情報の発信、他のサービスとの連携などにおいて、**利便性の高いMaaSの提供**を検討
- 乗車料金は、分かりやすい**均一料金**や利用促進に資する**割引制度・サブスク制度**も検討
- 全てのドアから乗降でき、車内移動が不要な**信用乗車の導入**を検討。定時性や速達性の確保への効果も期待（図9参照）



【図9 信用乗車の利用イメージ】

④ まちづくり

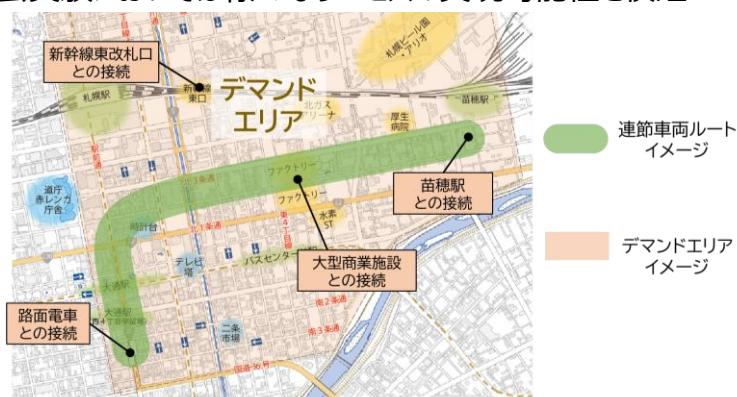
- 対象地域内の一部エリアにおいて、**ウォーカーブルなまちづくり**を検討。加えて、再開発などとの連携により地域の活性化にも寄与
- **乗降データ等を活用**した運行の効率化を目指すほか、利用者に向けた、他の交通データと連携した運行情報の提供や、民間事業者等に向けた、乗降者数の統計データの提供なども検討
- 連節車両やデマンド交通などの知見や技術は、地域特性を踏まえながら、**他の地域への展開**も検討（図10参照）



【図10 他地域への展開イメージ】

3 社会実験の概要

- **無積雪期（2025年度）と積雪期（2026年度）**に、乗客を乗せた**社会実験を数か月間実施予定**
- 車両は既存のハイブリッド車等を活用することとし、**中型・小型車両の一部にFCVを使用**する方向で調整中
- **連節車両は主に東西ルートを対象とした**運行を想定(図11参照) 具体的な路線選定のため、**テスト走行を今秋**に実施予定
- 社会実験においては様々なサービスの実現可能性を検証



【図11 社会実験時の連節車両ルートとデマンドエリアのイメージ】

4 検討体制

検討会（役員会・幹事会）

- 2023年度設置済み
- 国や北海道等の関係機関で構成。車両調達や運行環境、まちづくり等をテーマに議論

研究会

- 2023年度設置済み
- 公共交通に関する有識者等で構成。サービス水準やデータ活用等をテーマに議論

社会実験実行委員会

- **2024年度新設予定**
- 交通事業者や地域関係者等で構成。社会実験の実施に関する関係者間の連絡・調整

トータルデザイン検討会議

- **2024年度新設予定**
- デザインに関する有識者等で構成。トータルデザインの内容やPR手法などについて検討

5 スケジュール

年度	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)	2028 (R10)	2029 (R11)	2030 (R12)
工程		社会実験に向けた検討・調整	社会実験 (無積雪期)	社会実験 (積雪期)	本格運行決定、車両導入・施設整備等			本格運行
		本格運行に向けた検討・調整（車両開発、運行システム、運営体制等）						