

## 江別市地域公共交通網形成計画骨子案(第4章イメージ)

課題の解決に向けた基本方針	施策項目(方策)	課題	現状・問題点	検討すべき具体的な施策
持続可能な公共交通ネットワークの維持・確保に向けた公共交通の利便性・効率性の向上	バスネットワークの再編	市内の鉄道駅や新さっぽろといった交通結節点への速達性向上と乗り継ぎの改善	新さっぽろや鉄道駅への速達性の向上に対するニーズが高い。 JRへの乗り継ぎに関する利用者の満足度が低く、改善の優先度が高い。 鉄道利用者は、大麻駅で減少傾向であるが、野幌駅、高砂駅、江別駅では利用が増加している。 江別市内と新さっぽろを結ぶ市外路線の利用者は多い。	<ul style="list-style-type: none"> <li>●路線の再編 <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道およびバス路線の乗継性向上に向けた検討</li> <li>・鉄道駅(江別・野幌・大麻)への速達性向上に向けた検討</li> <li>・公共交通空白地域における新たな公共交通の検討</li> </ul> </li> <li>●運行ダイヤの見直し <ul style="list-style-type: none"> <li>・通勤・通学、買物、通院など目的や季節、利用状況の実態等に則した運行ダイヤの検討</li> </ul> </li> <li>●同一箇所に複数あるバス停の集約と名称統一の検討</li> </ul>
	運賃制度の見直し	需要に応じた適切な運行サービスの設定	市内路線のバス利用者は、10年間で約4割減少している。 今後、人口減少が進行する。 路線の競合により、運行効率が低下している可能性がある バス路線はあるものの、運行便数が少なく、生活の足としての利用が不便な路線が存在している 運行便数に関する利用者の満足度が低く、改善の優先度が高い。 新興住宅地であり、宅地造成とともに人口が増加している新栄台地区は、バス停へのアクセスが悪く、利便性が低い。 鉄道駅があるものの、市内へのアクセスには乗り換えが必要となることから、豊幌地区は、バス交通へのニーズが高い。 市街化区域は鉄道と路線バスが網羅的に運行しているが、農村地区は、バス停までのアクセスが悪く、利便性が低い。 冬期に交通手段を自転車から転換する割合が高く、夏期と冬期でバスの需要が大きく異なる。 教育機関が集積している大麻地区は、路線バス利用が多い。 大麻地区以外の高校は、農村地域もしくは、市街地縁辺部に立地。	
駅を中心としたコンパクトなまちづくりの推進	交通結節機能の強化	鉄道駅を中心とした公共交通ネットワークの形成と交通結節点機能の強化	野幌駅北口に続き、平成30年には野幌駅南口の駅前交通広場が供用。 江別駅前には、バス停が分散しており、利用しづらい 市街地は鉄道を骨格としてラダー型に形成されており、鉄道駅を中心に市街地が形成されている。 人口は鉄道駅を中心とした市街化区域に集中 鉄道駅への路線バス利用が多い。	<ul style="list-style-type: none"> <li>●交通拠点の整備 <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通結節点である鉄道駅(江別・野幌・大麻)等におけるバス路線案内看板等の整備</li> </ul> </li> </ul>
			<ul style="list-style-type: none"> <li>●各事業者間における乗継割引運賃の導入可能性の検討</li> </ul>	
誰もが安心して移動できる環境づくりの推進	公共交通に関する基本的な情報の整理及び提供	情報提供の改善	事業者によって小児運賃の取り扱いが異なっていたり、割引運賃制度が導入されているが、それらの利用者にとって有益な情報がまとめられていない。 バス事業者が提供している情報に関する利用者の満足度が低く、改善の優先度が高い。 路線数(系統数)が多く、わかりづらい	<ul style="list-style-type: none"> <li>●路線バスの乗り方ガイドの作成</li> <li>●分かりやすいバスマップ等の作成</li> <li>●統合時刻表の作成</li> <li>●広報紙やホームページ等を活用した利用促進のPR活動の継続・強化</li> </ul>
	運行情報の提供		運行状況に関する情報に関する利用者の満足度が低く、改善の優先度が高い。	
	待合環境の整備	待合環境の改善	上屋が整備されたバス停が少なく、荒天時や特に冬期は、待合環境が低下。	
	バス路線の除排雪強化	冬期の道路環境の改善	道路幅員が狭く、冬期間、路線バスの遅延が発生する	
	子育て世代や高齢者の移動支援	子育て世代の支援 高齢者の外出促進	今後、少子高齢化が進行する。 高齢化率が非常に高い地区が存在している。 高齢になるほどバスの利用意向が減少。	
クルマに頼りすぎないライフスタイルの推進	モビリティ・マネジメント(MM)※の推進 ※「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通など多様な交通手段を適度に利用する状態」へ変えていく取り組み	市民の過度なクルマ依存	高齢になっても自動車を運転したいと考えている方が多い	<ul style="list-style-type: none"> <li>●継続的な公共交通利用促進・啓発キャンペーン・イベント等の実施検討</li> <li>●環境教育等と連携した児童・生徒への公共交通利用啓発</li> <li>●転入者に向けた公共交通利用啓発</li> <li>●住民に対する出前講座等による公共交通利用啓発</li> </ul>
			自家用車の保有台数は、軽乗用車の台数が増加しており、近年、微増となっている	
公共交通を支える仕組みづくり	補助制度の見直し	公共交通維持のため行政による支援の必要性	一部、非公開の路線があるものの、市内を運行するバス路線は、総じて赤字となっている。	<ul style="list-style-type: none"> <li>●運賃と施設利用料を一体とした企画乗車券等の検討</li> <li>●路線バス事業者等への補助制度の見直し</li> </ul>

検討中

検討中

検討中

検討中

検討中

検討中