

(案)

江別市地域公共交通網形成計画(案)及び江別市地域公共交通再編実施計画(案)に対する市民意見募集の結果と市の考え方について

平成30年6月

江別市企画政策部政策推進課参事(公共交通担当)

■意見の募集結果

募集期間	平成30年4月26日～平成30年5月31日
提出者数	21人
提出件数	58件

■意見に対する考え方の区分

区分	意見の反映状況
A	意見を受けて案に反映するもの
B	案と意見の趣旨が同様と考えられるもの
C	案に反映していないが、今後の参考等とするもの
D	案に反映しないもの
E	その他の意見

※特記事項

- ・住所・氏名の記載がないため、受理することができなかった意見の提出が3件ありました。
- ・パブリックコメントの内容については、提出者の意見をできるだけ正確に表すため、人物を特定できるような固有名詞やご意見以外の記述を除き、可能な限り原文のとおり掲載しております。
- ・パブリックコメント時における「(仮称)循環線」の路線名は「野幌見晴台線」とすることとしておりますが、この資料は、パブリックコメントに対する意見をもとに作成しているため、「(仮称)循環線」を用いています。

No.	寄せられたご意見	ご意見に対する市の考え方(案)	意見の反映状況
1	<p>デンマークの交通事情についてお知らせします。1年程住んでいたのですが、デンマークでは、距離により大まかに3段階位に料金が設定されていました。1番良いと感じた点は、1時間以内ならバスや電車が乗り降り自由なところ。いくつかのバスや電車を乗り継いでいろいろな所へ行くことができました。ドイツも似たようなシステムだったと思います。現在我が家の息子は5分乗ったバスを降り、違うバスに乗り替えて7分かけて高校へ通っています。帰りはバスの便数が少ないとの理由で、違うルート of バスに乗るため、定期も買えず交通費がものすごくかかっています。ヨーロッパのシステム導入をご一考して頂けますか。高齢者の方たちにもバスを使い安くなるシステムだと思えます。</p>	<p>江別市地域公共交通網形成計画(案)における基本方針1「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」のうち、施策項目(2)「運賃制度の見直し」において、JR駅前バス停留所における路線バス各事業者間での乗継割引運賃の導入可能性を検討することとしております。ご意見につきましては、江別市地域公共交通活性化協議会において運賃制度の見直しに関する具体的な検討を行う際に、参考にさせていただきます。</p>	C
2	<p>江別駅と自宅間をバス利用しています。現状の4番通り線と錦町線、新札幌線のいずれも、JRの到着時間に全く合わせようとしていないダイヤです。JRの到着時間直前に出発したりしています。これでは利用者が少ないのは当たり前です。わざと赤字にしているように見えます。吹雪の中何度も歩いて帰宅しました。30年10月までのあいだでもこの点に留意したダイヤ改正を行って潜在的利用者のかくにんを行ってほしい。</p>	<p>江別市地域公共交通網形成計画(案)における基本方針1「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」のうち、施策項目(1)「バスネットワークの再編」において、バス運行ダイヤの見直しを行うこととしております。バス路線の見直しに合わせ、バス車両の保有台数や不足している運転手の状況など、バス事業者の供給体制を踏まえながら、通勤・通学・通院・買物などのニーズやJRとの乗り継ぎを考慮した運行ダイヤへの見直しを行うこととしております。</p>	B
3	<p>蔦屋もできるというのに、3丁目通りのバスが無くなるのはどうか。飛鳥山公園を通る路線が無くなるのはもったいない。</p>	<p>市内のバス路線は、利用者の減少に伴い、多額の赤字を抱えながら運行しているほか、近年深刻化している人材不足により乗務員の確保が難しくなっていることから、現在の運行規模を維持することが難しくなっています。江別市地域公共交通再編実施計画(案)は、江別市地域公共交通活性化協議会において、地域ごとの人口や路線バスの利用実態、収支状況、乗務員の確保状況等を踏まえ、昨年実施したバス路線維持のための意見募集の結果等も参考にしながら、総合的に検討した結果でありますので、ご理解をお願いいたします。江別市地域公共交通再編実施計画(案)の期間は、平成30年10月1日から平成35年3月31日までとしておりますが、計画期間内においても、路線バスの利用実態や環境の変化などを踏まえ、江別市地域公共交通活性化協議会において必要に応じて検討を行い、計画の変更等を行うこととしております。ご意見につきましては、路線見直し後の利用実態等を踏まえ、江別市地域公共交通活性化協議会において計画の変更等の検討を行う際に、参考にさせていただきます。</p>	C
4	<p>市には、高齢化が進む中、他市では多く導入している福祉バスの制度を導入する考えは無いのかききたい。助成でかまわないと思う。以前父親に江別市内にすんでもらい、通いで子供の面倒を見てもらったが、通いに2km以上のきよりをバスを使っていたが運賃の負担が重かった。結局地元に戻ってしまい、同一地域への移転は叶わなかった。もう少しお年寄りに必要な政策お願いしたい。100歳の祝だけでは…?</p>	<p>江別市地域公共交通網形成計画(案)における基本方針3「誰もが安心して移動できる環境づくりの推進」のうち、施策項目「子育て世代や高齢者の移動支援」において、高齢者の移動、外出支援に係る検討を行うこととしております。今後、高齢化の進行等により、自家用車を利用することができない市民の増加が予想されますことから、高齢者の移動、外出を支援する制度の導入可能性について検討してまいります。</p>	B

No.	寄せられたご意見	ご意見に対する市の考え方(案)	意見の反映状況
5	<p>江別4番通り線を主に利用していますが、今回の案では、益々江別駅の利用が衰退する内容です。循環経路に江別駅を加えるなどして江別駅前の再開発も江別小学校跡地も含め検討が必要である。水道庁舎の移転も江別駅活性化を考えると検討が必要である。利用する人を増やすための方策が乏しいと感じている。</p>	<p>市内のバス路線は、利用者の減少に伴い、多額の赤字を抱えながら運行しているほか、近年深刻化している人材不足により乗務員の確保が難しくなっていることから、現在の運行規模を維持することが難しくなっています。</p> <p>江別市地域公共交通再編実施計画(案)は、江別市地域公共交通活性化協議会において、地域ごとの人口や路線バスの利用実態、収支状況、乗務員の確保状況等を踏まえ、昨年実施したバス路線維持のための意見募集の結果等も参考にしながら、総合的に検討した結果でありますので、ご理解をお願いいたします。</p> <p>江別市地域公共交通再編実施計画(案)の期間は、平成30年10月1日から平成35年3月31日までとしておりますが、計画期間内においても、路線バスの利用実態や環境の変化などを踏まえ、江別市地域公共交通活性化協議会において必要に応じて検討を行い、計画の変更等を行うこととしております。ご意見につきましては、路線見直し後の利用実態等を踏まえ、江別市地域公共交通活性化協議会において計画の変更等の検討を行う際に、参考にさせていただきます。</p>	C
6	<p>現在、野幌若葉町に住んでおります。夕鉄バスの停留所は酪農学園構内入り口と若葉西、JRバスは若葉西でJR野幌駅までを通勤で往復毎日利用しています。これが、林木育種場前を利用するとおもいますが、資料を見ても理解できないため以下の点について照会しますのでご回答ください。なお、冬季も含め通勤・通学時間帯に配慮した運航を希望します。</p> <p>①林木育種場前からJR野幌駅までは何便になりますか。(平日全体で) ②林木育種場前からJR大麻駅南口までは何便になりますか。(平日全体で) ③林木育種場前から朝の時間帯6時から8時は何便になりますか。(JR大麻、JR野幌) ④JR大麻、JR野幌から夕刻の時間帯18時～20時は何便になりますか。</p>	<p>①林木育種場前からJR野幌駅までは平日で4便程度／日、②林木育種場前からJR大麻駅南口までは平日で5便程度／日となる見込みです。③林木育種場前から朝の時間帯6時から8時の便数及び④JR大麻、JR野幌から夕刻の時間帯18時～20時の便数につきまして、江別市地域公共交通再編実施計画(案)において、夕鉄鉄道株式会社が運行する札幌線の運行経路の変更につきましては、一定の人口の張り付きがあるものの、近くにバス路線がない地域と考えられる、あさひが丘方面や野幌若葉町方面のバス利用の需要に対応することを目的としております。往路と復路を合わせて平日9便運行している現在の系統を経路変更するものでありますことから、運行時間帯につきましては、現在の時間帯を基本とすることを予定しております。</p>	E
7	<p>今回の公共交通再へん計画について下記のとおり強く求めます。</p> <p>1. 北海道中央バスが運行している4番通、錦町、2番通、江別、新札幌(江別駅発着便、あけぼの発着便)、札江については今年4月に改正したばかりなので現在のルートは現状維持にすべきであり、特に4番通線は廃止ではなく残すべきです。江別、新札幌線のあけぼの団地発着便も残すべきです。</p>	<p>市内のバス路線は、利用者の減少に伴い、多額の赤字を抱えながら運行しているほか、近年深刻化している人材不足により乗務員の確保が難しくなっていることから、現在の運行規模を維持することが難しくなっています。</p> <p>江別市地域公共交通再編実施計画(案)は、江別市地域公共交通活性化協議会において、地域ごとの人口や路線バスの利用実態、収支状況、乗務員の確保状況等を踏まえ、昨年実施したバス路線維持のための意見募集の結果等も参考にしながら、総合的に検討した結果でありますので、ご理解をお願いいたします。</p>	E
8	<p>2. 札幌市では福祉乗車証(ICカードタイプ)を導入しているが江別市は導入していないので福祉乗車証の導入をきぼうします。いじょうの2つを強く求めます。</p>	<p>江別市地域公共交通網形成計画(案)における基本方針3「誰もが安心して移動できる環境づくりの推進」のうち、施策項目「子育て世代や高齢者の移動支援」において、高齢者の移動、外出支援に係る検討を行うこととしております。今後、高齢化の進行等により、自家用車を利用することができない市民の増加が予想されますことから、高齢者の移動、外出を支援する制度の導入可能性について検討してまいります。</p>	B

No.	寄せられたご意見	ご意見に対する市の考え方(案)	意見の反映状況
9	<p>元江別のバス停を利用しています。駅から自宅までに距離があるため、日頃から中央バスを利用させていただいています。バス路線編成により錦町、4番通り線が廃止されると、行動をする際に非常に不便になります。3番通り線の経由で江別駅方面に向かう場合、バスの遅れが常に発生していると現在でも感じています。距離が長いと、仕方のない部分はあるかと思いますが、冬場等ですと15～20分の遅れに繋がる場合もあります。その際、比較的短い距離を走る錦町・4番通り線を重宝していました。また、今回の案である、路線を合併した循環バスが走ることに伴い、今以上にバスの走る本数は少なくなってしまうのではないかと危惧しています。現在でも時間の都合を考え、朝ですと本来家を出たい時間より一時間早く行動することもあります。正直現在よりもバスの本数が少くなるのは厳しいです。走る距離が、路線の合併により長くなることは、全体としてのバスの遅れにも繋がるのではないのでしょうか？調整をして家を出て、バスを利用させていただいている身としては、その辺りをどう考えていくのか、バスの走る本数はどうなるか等詳しく気になるところです。そのため今回の合併案に意見をもうしあげたく、連絡させていただきました。</p>	<p>市内のバス路線は、利用者の減少に伴い、多額の赤字を抱えながら運行しているほか、近年深刻化している人材不足により乗務員の確保が難しくなっていることから、現在の運行規模を維持することが難しくなっています。</p> <p>江別市地域公共交通再編実施計画(案)は、江別市地域公共交通活性化協議会において、地域ごとの人口や路線バスの利用実態、収支状況、乗務員の確保状況等を踏まえ、昨年実施したバス路線維持のための意見募集の結果等も参考にしながら、総合的に検討した結果でありますので、ご理解をお願いいたします。</p> <p>江別市地域公共交通再編実施計画(案)における路線の概要といたしまして、(仮称)循環線は、平日で、Aルート7便程度、Bルート11便程度、Cルート11便程度、Dルート7便程度の合計36便程度を運行することとしており、運行距離につきましては、4丁目経由の系統で約11km、5丁目経由の系統で約10kmとなります。なお、起終点が同一となる新たな路線と起終点の異なる現状の路線で単純比較することはできませんが、現状では、平日で、江別4番通線の往復合計33便、江別錦町線の往復合計28便の合計61便を運行しており、運行距離はそれぞれ約12kmと約8kmとなっております。</p>	C
10	<p>市の形成・実施計画をみても、大麻扇町西町が完全にはずされているので再検討をお願いします。</p> <p>①JRバスについて、16丁目通りから(旧西町行きのバス通り)を運行し、西町のはづれから折り返し、16丁目通りに戻り、通常の運行をする。</p> <p>②または、16丁目通りの中間点に、左、右1ヶ所ずつ停留所を設ける。(15分位の時間調整が必要かも知れない)</p> <p>③中央バスについて、以前は、西町を待機所としていたが、利用客が少いと理由で、廃止となったが、待機ではなく、駅から、2番通と、JR線路沿いの通りを経由して、16丁目通り途中から、旧バス通りに入り、西町の端から折り返し運行し、16丁目通りに戻り、駅前に戻り待機する。(時間としては、午前2回午後2回位を検討して頂きたい)</p> <p>※高齢者が多くなり、スーパーへの買い物距離も遠くなり、是非JRバス、中央バスにも強く交渉して下さい。</p>	<p>市内のバス路線は、利用者の減少に伴い、多額の赤字を抱えながら運行しているほか、近年深刻化している人材不足により乗務員の確保が難しくなっていることから、現在の運行規模を維持することが難しくなっています。</p> <p>江別市地域公共交通再編実施計画(案)は、江別市地域公共交通活性化協議会において、地域ごとの人口や路線バスの利用実態、収支状況、乗務員の確保状況等を踏まえ、昨年実施したバス路線維持のための意見募集の結果等も参考にしながら、総合的に検討した結果でありますので、ご理解をお願いいたします。</p> <p>大麻扇町及び大麻西町におきましては、過去に路線バスが運行されておりましたが、利用者の減少に伴う収支の悪化により廃止となった経緯があります。事業者としては、バス路線の廃止後における人口の推移や収支改善要因等を総合的に検討した結果、現時点で当該経路を運行する路線の再設定は困難であると考えているとのことです。</p> <p>江別市地域公共交通再編実施計画の期間は、平成30年10月1日から平成35年3月31日までとしておりますが、計画期間内においても、路線バスの利用実態や環境の変化などを踏まえ、江別市地域公共交通活性化協議会において必要に応じて検討を行い、計画の変更等を行うこととしておりますことから、ご意見につきましては、路線見直し後の利用実態等を踏まえ、江別市地域公共交通活性化協議会において計画の変更等の検討を行う際に、参考にさせていただきます。</p>	C
11	<p>1:市立病院利用者にとって4番通線及び錦町線の廃止により、便数の少ない札江線が経由するようになったとしても不便となることはないか？</p>	<p>市内のバス路線は、利用者の減少に伴い、多額の赤字を抱えながら運行しているほか、近年深刻化している人材不足により乗務員の確保が難しくなっていることから、現在の運行規模を維持することが難しくなっています。</p> <p>江別市地域公共交通再編実施計画(案)は、江別市地域公共交通活性化協議会において、地域ごとの人口や路線バスの利用実態、収支状況、乗務員の確保状況等を踏まえ、昨年実施したバス路線維持のための意見募集の結果等も参考にしながら、総合的に検討した結果でありますので、ご理解をお願いいたします。</p> <p>江別市地域公共交通再編実施計画(案)の期間は、平成30年10月1日から平成35年3月31日までとしておりますが、計画期間内においても、路線バスの利用実態や環境の変化などを踏まえ、江別市地域公共交通活性化協議会において必要に応じて検討を行い、計画の変更等を行うこととしております。ご意見につきましては、路線見直し後の利用実態等を踏まえ、江別市地域公共交通活性化協議会において計画の変更等の検討を行う際に、参考にさせていただきます。</p>	C

No.	寄せられたご意見	ご意見に対する市の考え方(案)	意見の 反映状況
12	<p>2:循環線は、路線設定がわかりにくく(AとBの2ルート)、高齢者にとっては混乱する恐れがあるとする。また、野幌周辺の市街地の発展のみを意図(江別周辺の切り捨て)しているように見える。(飛鳥山公園付近には遊休地があり、ツタヤほか十数店舗の出店計画が既に始動し建設も始まっている。)</p> <p>3:2の解決策として、江別駅を基点として4丁目、5丁目、イオン、高砂駅を循環する路線と野幌駅を基点として6丁目、7丁目、8丁目、イオン、高砂駅を循環する路線設定はどうか？両路線の設定により、同駅西側のイオン、市役所、東側の江別高校、ホームック、マックスバリュー、ケーズ電気等の商業施設勤務者の通勤、通学、買い物等への利用が便利となる。また両路線を中央バス江別営業所付近にバス停を設け運転手交代を行うことにより回送によるロス(運転者、バス車両)が減るものと思われる。</p> <p>4:4番通り6丁目から新栄台団地入口間の利用者の切り捨てにならないか？(錦町線の特に夕刻の利用者は多いものと思われる。)</p>	<p>(仮称)循環線につきましては、見晴台方面や元江別、いずみ野方面とJR野幌駅を結ぶ経路の確保など、江別4番通線と江別錦町線の経路を一部引き継ぎ、速達性に大きく影響する道路幅や交通渋滞の起こりやすい場所なども考慮した経路とする案としております。また、新栄台地区は、近年、住宅街として発展し人口が増加していること、及び江別錦町線の廃止を踏まえ、江別・新さっぽろ線において、JR江別駅、江別市立病院と見晴台、新栄台地区を結ぶ系統を新たに運行するほか、江別4番通線の廃止を踏まえ、見晴台、元江別、いずみ野方面からJR江別駅へ向かう、朝の通勤通学に対応する系統を新たに運行する案としております。</p> <p>江別市地域公共交通再編実施計画の期間は、平成30年10月1日から平成35年3月31日までとしておりますが、計画期間内においても、路線バスの利用実態や環境の変化などを踏まえ、江別市地域公共交通活性化協議会において必要に応じて検討を行い、計画の変更等を行うこととしております。ご意見につきましては、路線見直し後の利用実態等を踏まえ、江別市地域公共交通活性化協議会において計画の変更等の検討を行う際に、参考にさせていただきます。</p>	C
13	<p>5:野幌駅北口の停留所について 野幌駅前バス停について 健常者のバス待ち列の表示及び指導について</p> <p>1 現状 現在、系統番号1及び40番等のバスが使用しているバス停の場合、バス待ち客は視覚障害者の安全を図るべき黄色の点字ブロックに沿って並んでいるのが通例です。(特に夕刻の通勤時間帯)この場合 イ 点字ブロックを白杖によりこれに沿って歩く視覚障害者の歩行の邪魔になる。 ロ 視覚障害者がバスに乗車する場合にも優先乗車が出来ない恐れがある。 ハ せっかく設けられたバス停部分の雨避け(屋根)が十分に機能していない。(バス乗車口がバス中央部からであり、現状の屋根はバス停車位置の前部から後部にかけて整備されており、バス乗車待機列はバス停車位置の中央部を始点として後方に並び始めるので、バス停車位置の屋根は中央から前側半分は有効に活用されていない。)</p> <p>2 改善意見 イ 現在の点字ブロックは、バス停付近を通行(通過)する視覚障害者にとってもバスに乗車する視覚障害者にとっても有効に機能しているものと思われませんが、上記問題を解決しバスに乗車する視覚障害者をバス停車位置中央部のバス中央扉に安全に誘導するため、健常者のバス待ち列の表示をお願いしたい。 ロ 健常者のバス待ち列は降雨、降雪時に屋根の下に有効に並べるようにバス停車位置中央部のバス中央扉付近からバスの前部方向に並ばせ、バス前部から折り返しバス後部方向に順次並びバス到着後並び順に乗車する。もちろん点字ブロック上は視覚障害者のスペースとして空けておく。 屋根の下に2列に並ぶのが困難であれば、バス前部位置から順に並ばせ、乗車もこの順により乗車する様指導する。 上記を周知・指導するため、バス停に並び方を指導する看板等を設置すると皆が指導に従いやすい。</p>	<p>江別市地域公共交通網形成計画(案)における基本方針3「誰もが安心して移動できる環境づくりの推進」のうち、施策項目(1)「公共交通に関する基本的な情報の整理及び提供」において、路線バスの乗り方ガイドの作成や広報やホームページ等を活用した利用促進活動の強化を行うこととしております。路線バスの乗り方ガイドの作成や公共交通の利用促進に関するPR活動を実施していく中で、バス待合時の注意事項等についても、あわせて周知していくこと等を検討してまいります。</p>	C

No.	寄せられたご意見	ご意見に対する市の考え方(案)	意見の 反映状況
14	6:現状のダイヤは、夕方の通勤時間帯に駅前でのバス、運転手の待機時間(10~15分)、回送バスが多く非効率と思われる。	江別市地域公共交通網形成計画(案)における基本方針1「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」のうち、施策項目「バス運行ダイヤの見直し」において、バス路線の見直しに合わせ、バス車両の保有台数や不足している運転手の状況など、バス事業者の供給体制を踏まえながら、通勤・通学・通院・買物などのニーズやJRとの乗り継ぎを考慮した運行ダイヤへの見直しを行うこととしております。	B
15	この度、野幌の4番通線のバスが無くなる事にビックリしています。いつも買物に行く足なのでバスを取り上げられたら困るところじゃないです。赤字と言ってますが野幌高校もあり生徒さんも困ります。昼間は札幌の地下鉄さえ空いていますヨ。時間帯があるはずですよ。元の路線に戻したらどうですか。道路はせまいですがもともとその路線を使っていましたよ。北のたまゆらを曲がってまっ直ぐ野幌高校の停留所に行ったら野幌高校の停留所も残るし生徒さんも安心して通えます。江別はバスが頼りですから市民が困る様な事があってはいけませんヨ。困っている顔を思い浮かべてニヤリとしているんですかね。愚か者は愚かな考えしか思いつかないですよ。イジメはダメ。バスを取り上げる事はイジメです！近くにお店も無く、バスまでもが…そんな所に住んでいる市民が悪いんですね。高齢者が運転免許を返納している時期に逆行しています。もう一度、考えて下さいませ。	江別市地域公共交通再編実施計画(案)においては、起終点が同一かつJR江別駅から見晴台停留所までの経路が同一であり、多額の赤字を抱えている江別4番通線と江別錦町線を統合し、新たな路線である(仮称)循環線を設定することとしております。この江別4番通線の廃止等を踏まえ、江別2番通線の経路変更により、野幌地区北西側のバス路線空白化に対応することとしておりますが、影響がより少なくなるよう、江別市地域公共交通活性化協議会において協議を行い、計画案を変更することといたします。	A
16	4番通り線一部(野幌高校、4番通り9丁目、10丁目、野幌美幸町)がなくなると、非常に困ります。買い物に行けなくなるし、病院にも行けなくなります。そう考えると野幌高校の生徒さん方はどうなるのでしょうか！？雨の日、雪の日にはけっこうの人数で利用されていると思います。(時間帯にもよりますが…)年配の方々には3番通りまで歩けと言わんばかりですよ！！簡単に言えば高校生はいらぬ、美幸町&屯田町の人たちにいなくなれという意味になりますそれがよろしいのでしょうか！？できれば良いので前の路線に戻すのはどうでしょうか？地元、町内のことを考えて下さい！ご年配の方々の気持ちを考えて！！高校生の気持ちを考えて！！！！愚かな考え方はやめてくれ！(怒)	江別市地域公共交通再編実施計画(案)においては、起終点が同一かつJR江別駅から見晴台停留所までの経路が同一であり、多額の赤字を抱えている江別4番通線と江別錦町線を統合し、新たな路線である(仮称)循環線を設定することとしております。この江別4番通線の廃止等を踏まえ、江別2番通線の経路変更により、野幌地区北西側のバス路線空白化に対応することとしておりますが、影響がより少なくなるよう、江別市地域公共交通活性化協議会において協議を行い、計画案を変更することといたします。	A
17	江別錦町線、四番通り線の廃止について。家族が出勤の為に毎日利用しています。朝の通勤時刻には沢山の方が利用しますし、学生も乗ります。新栄通にバス停が移動すると、見晴台の方からはかなり遠いです。6丁目通りも通るような路線にしたいだけをお願い致します。	市内のバス路線は、利用者の減少に伴い、多額の赤字を抱えながら運行しているほか、近年深刻化している人材不足により乗務員の確保が難しくなっていることから、現在の運行規模を維持することが難しくなっています。江別市地域公共交通再編実施計画(案)は、江別市地域公共交通活性化協議会において、地域ごとの人口や路線バスの利用実態、収支状況、乗務員の確保状況等を踏まえ、昨年実施したバス路線維持のための意見募集の結果等も参考にしながら、総合的に検討した結果でありますので、ご理解をお願いいたします。江別市地域公共交通再編実施計画(案)においては、起終点が同一かつJR江別駅から見晴台停留所までの経路が同一であり、多額の赤字を抱えている江別4番通線と江別錦町線を統合し、新たな路線である(仮称)循環線を設定することとしております。(仮称)循環線につきましては、見晴台方面や元江別、いずみ野方面とJR野幌駅を結ぶ経路の確保など、江別4番通線と江別錦町線の経路を一部引き継ぎ、速達性に大きく影響する道路幅や交通渋滞の起こりやすい場所なども考慮した経路とする案としております。	C

No.	寄せられたご意見	ご意見に対する市の考え方(案)	意見の反映状況
18	4番通線廃止になると、友愛病院やその関連施設に行く時の足が無くなる。駅への足も不便になる。高齢者の運転免許返上への流れに逆行する。このままだと江別で暮すことを考えなおさないといけなくなる。病気になった時のことを考えると心細くなる。市民の意見をもっと聞いてから決めてほしい。	市内のバス路線は、利用者の減少に伴い、多額の赤字を抱えながら運行しているほか、近年深刻化している人材不足により乗務員の確保が難しくなっていることから、現在の運行規模を維持することが難しくなっています。 江別市地域公共交通再編実施計画(案)は、江別市地域公共交通活性化協議会において、地域ごとの人口や路線バスの利用実態、収支状況、乗務員の確保状況等を踏まえ、昨年実施したバス路線維持のための意見募集の結果等も参考にしながら、総合的に検討した結果でありますので、ご理解をお願いいたします。 江別市地域公共交通再編実施計画(案)においては、起終点が同一かつJR江別駅から見晴台停留所までの経路が同一であり、多額の赤字を抱えている江別4番通線と江別錦町線を統合し、新たな路線である(仮称)循環線を設定することとしております。 江別市地域公共交通再編実施計画(案)においては、江別・新さっぽろ線の経路変更等を行うこととしており、この路線の一部系統につきましては、起点を江別駅として、新栄台(新栄通)を経由して終点の新さっぽろ駅までを結ぶ経路となっております。	B
19	江別市地域交通網形成計画(案)に対する意見 この10年間で、年間約112万人の減少があり、3路線だけをみても28年度は約4,500万円の赤字とのことですね。 (1)なぜこのような利用者の減少が起きたのか理由を明確にしていきたい。 その説明と対策が無くては、公共交通の廃線を提案すべきでないと考えます。バスの利用者は通勤者、通学者が中心であり、その他に買い物、通院などの市民生活による利用者と考えます。年々高齢化が進み、高齢者の自家用車利用が減少する傾向が見られ、バス利用者の増加に向かうものと思われました。結論から言えば通勤者のバス利用減少が中心と考えられます。	これまで、江別市では、市民や交通事業者等が参画する協議の場を設置し、公共交通の利便性向上に向けた検討やバスマップの作成・発行等を行ってきましたが、少子高齢化の進展とともに人口減少が進む中、江別市内の公共交通の利用者は減少傾向が続いております。また、路線バス利用者は、全国的にも減少傾向にあり、この最も大きな原因として考えられているのが、自家用車の普及です。さらに、利用者の減少により交通事業者の収支の悪化を招き、特に路線バスにおいては、市内路線の赤字が拡大していることから、運行の効率化のために減便や路線の廃止が行われ、これがさらなる利用者の減少につながるなど、負の連鎖に陥っている状況です。	E
20	(2)大麻での「買い物難民」・「通院難民」を想起し、美幸町・屯田町住民に轍を踏ませないでいただきたい。	江別市地域公共交通再編実施計画(案)においては、起終点が同一かつJR江別駅から見晴台停留所までの経路が同一であり、多額の赤字を抱えている江別4番通線と江別錦町線を統合し、新たな路線である(仮称)循環線を設定することとしております。この江別4番通線の廃止等を踏まえ、江別2番通線の経路変更により、野幌地区北西側のバス路線空白化に対応することとしておりますが、影響がより少なくなるよう、江別市地域公共交通活性化協議会において協議を行い、計画案を変更することといたします。	A
21	(3)市長は各地で「あらゆる機会を通じて「健康寿命」を講演されています。その実現へ向けての施策は歩けあるけただけではないでしょうか。いまこそ高齢者や障害者への通院や健康づくりに交通費助成を実施し、バス事業者への間接的援助に結び付けてはいかがでしょうか。市民からいただいた税金を市民に還元することを躊躇してはいけません。	江別市地域公共交通網形成計画(案)における基本方針3「誰もが安心して移動できる環境づくりの推進」のうち、施策項目「子育て世代や高齢者の移動支援」において、高齢者の移動、外出を支援する制度(運賃割引、タクシー事業の活用等)の導入可能性について検討することとしております。	B
22	(4)「パブリックコメント」は市民の声を聞く一つの方法です。市長と自治会長の対話活動も大切でしょう。しかし、私が自治会長当時の対話なるものは、一方的な市長発言に終始していました。その後改善されましたか。市民意見の聴取方法はいろいろあります。企画・政策担当者が住民の中に入り、要望・意見を聞くことは出来ませんか。ぜひ、住民の意見を聴取することに貪欲になってください。10月実施が先に来てはなりません。	江別市地域公共交通網形成計画(案)及び江別市地域公共交通再編実施計画(案)につきましては、江別市地域公共交通活性化協議会において作成するにあたり、これまでの市民アンケートや意見募集等の結果を可能な限り検討したものです。出前講座等の見直しを含め、今後とも市民の意見の収集に努めたいと考えます。	E

No.	寄せられたご意見	ご意見に対する市の考え方(案)	意見の反映状況
23	<p>(5)このままでは将来的に全線配線になりかねません。事業者はボランティアではありません。役員は利益を出し、会社の存続に責任があります。自治体としては住民の福祉に責任を持つ公共交通の政策・方針のもと、事業者への援助と要請を進めるべきです。</p>	<p>路線バス事業者を対象とする市の補助金につきましては、江別市生活バス路線運行費補助金交付要綱を改正し、平成29年度から大幅に増額しているところです。 江別市地域公共交通網形成計画(案)における基本方針5「公共交通を支える仕組みづくり」のうち、施策項目「補助制度の見直し」において、路線バス事業者への補助制度の見直し等について検討することとしております。市内バス路線を適切に維持するため、路線バス事業者を対象とする市の既存補助制度について、随時、見直しを行ってまいります。</p>	B
24	<p>基本方針1 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・効率性の向上に関する項目の「既存停留所に係る検討」ですが、停留所名称を市有及び公共施設(学校・出張所・スーパー等)が停留所の近くにある場合は極力施設名に名称変更すべきだと思う。更に、「○番通△丁目」の停留所名を街区表記にあわせて「大麻(若しくは野幌)○町」に変更すべきではないかと思います。</p>	<p>江別市地域公共交通網形成計画(案)における基本方針1「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」のうち、施策項目(1)「バスネットワークの再編」において、バス路線の既存停留所に係る検討を行うこととしております。分かりやすいバス路線を形成するため、既存の停留所について、集約の可能性や、名称の統一化または差別化を検討するほか、バス路線の見直し後に生じる新たなニーズ等を捉え、利用者の増加が見込まれる、または停留所間の距離が離れている区間について、停留所の移設または新設を検討してまいります。</p>	B
25	<p>施策項目(5)の子育て世代や高齢者の移動支援に関する部分の③誰にでも利用しやすい車両の導入に関する部分ですが、低床型車両(ノンステップ又はワンステップバス)自体、メーカー側が交通バリアフリー法(ホームページによるとワンステップバスに関しては三菱ふそう製のみでノンステップバスは三菱・いすゞ・日野の全メーカーが製造)に対応している以上は「バリアフリー法に対応した中古車両車両ではなく、自社発注による新車にする」との文言を付加した方が適切な表現ではないだろうか。それと、前面方向幕部分に車いす対応表示の他に、ベビーカー利用可能の表示をしてもよいと思う。</p>	<p>江別市地域公共交通網形成計画(案)における基本方針3「誰もが安心して移動できる環境づくりの推進」のうち、施策項目(5)「子育て世代や高齢者の移動支援」において、誰にでも利用しやすい車両の導入を推進することとしております。世代や身体の状態に関わらず、誰にでも利用しやすい公共交通を目指すため、車両更新などの機会に合わせ、低床型車両やユニバーサルデザイン車両の導入に努めることとしております。また、導入の際には、車両にベビーカー利用可能の表示をすることについても、江別市地域公共交通活性化協議会において、今後、検討してまいります。</p>	C
26	<p>基本方針4 クルマに頼りすぎないライフスタイルの推進に関する部分の④環境教育等と連携した児童・生徒への啓発活動の実施に係る検討部分ですが、環境にこだわるのであればハイブリットバスの導入も付加すべきではないだろうか。更に、児童・生徒は将来の利用者であるというならば、バスが回送運転していて乗務員が不審者を目撃した場合は警察に通報する協定を結ぶべきではないだろうか。それと、児童生徒が不審者に追っかけ回されていて、回送中のバスに助けを求めた場合は表現悪いですが「駆け込み寺」みたいに一時避難するような取り組みをせば「公共交通の重要性」を認識できると思えます。</p>	<p>江別市地域公共交通網形成計画(案)における基本方針4「クルマに頼りすぎないライフスタイルの推進」のうち、施策項目(1)「モビリティ・マネジメント(MM)の推進」において、環境教育等と連携した児童・生徒への啓発活動の実施に係る検討を行うこととしております。この施策につきましては、「モビリティ・マネジメント(MM)の推進」の一環として実施するものであり、公共交通における将来の利用者である児童・生徒に対し、環境教育等と連携した公共交通の利用啓発活動を実施することについて検討していくものです。</p>	E
27	<p>路線再編に関してですが、率直に言えば札江線(中央バス90系統)ですが、角山地区の住民・工栄町にある企業にアンケートを実施しないと言い難い部分もあるのですが、角山付近(角山小学校)から江別恵庭線(8丁目通)～新栄台～2番通(市役所・市立病院)～3丁目通～江別駅のルートにしてもいいかと思う。(今後、高齢化が進行して何らかの策を講じなければバスやそれに変わる交通機関が無いために80歳代になっても運転することから手を引かなくても否応にクルマを所有しなければならないジレンマが生じかねない。特に、通院や「市役所行って住民票取りに行かなければ」って状況になっても自家用車で行かなければいけない状況を回避させるべきかと。)代わりに野幌及び江別の両駅から工栄町への路線を新設してもいいと思う。(石狩新港地区のように地下鉄麻生駅・JR手稲駅北口発着で朝の出勤時と夕方の終業時に運行するダイヤになっているので、それを参考にすべきかと。)</p>	<p>市内のバス路線は、利用者の減少に伴い、多額の赤字を抱えながら運行しているほか、近年深刻化している人材不足により乗務員の確保が難しくなっていることから、現在の運行規模を維持することが難しくなっています。 江別市地域公共交通再編実施計画(案)は、江別市地域公共交通活性化協議会において、地域ごとの人口や路線バスの利用実態、収支状況、乗務員の確保状況等を踏まえ、昨年実施したバス路線維持のための意見募集の結果等も参考にしながら、総合的に検討した結果でありますので、ご理解をお願いいたします。 江別市地域公共交通再編実施計画(案)の期間は、平成30年10月1日から平成35年3月31日までとしておりますが、計画期間内においても、路線バスの利用実態や環境の変化などを踏まえ、江別市地域公共交通活性化協議会において必要に応じて検討を行い、計画の変更等を行うこととしております。ご意見につきましては、路線見直し後の利用実態等を踏まえ、江別市地域公共交通活性化協議会において計画の変更等の検討を行う際に、参考にさせていただきます。</p>	C

No.	寄せられたご意見	ご意見に対する市の考え方(案)	意見の 反映状況
28	2番通線ですが、運行区間を大麻駅ではなく「森林公園駅」発着に変更して、3番通17丁目～宮町西～14丁目通(大麻駅)～大麻東公園～大麻11丁目～2番通8丁目～野幌駅北口～江別営業所～市立病院～江別駅～あけぼの団地にすべきかと。(野幌・あけぼの地区から大麻高校への通学及びジョイフルエーカー・ビックハウスへの買い物客の利便性向上を図る。)更に、あけぼの団地～野幌駅系統を朝ラッシュ時間帯と夕方にはデマンド運転で「野幌高校」まで延長してもいいかと。(冬期間は自転車通学が出来ないのでこの期間は定期運転でもかまわないのでは。)	市内のバス路線は、利用者の減少に伴い、多額の赤字を抱えながら運行しているほか、近年深刻化している人材不足により乗務員の確保が難しくなっていることから、現在の運行規模を維持することが難しくなっています。 江別市地域公共交通再編実施計画(案)は、江別市地域公共交通活性化協議会において、地域ごとの人口や路線バスの利用実態、収支状況、乗務員の確保状況等を踏まえ、昨年実施したバス路線維持のための意見募集の結果等も参考にしながら、総合的に検討した結果でありますので、ご理解をお願いいたします。 江別市地域公共交通再編実施計画(案)の期間は、平成30年10月1日から平成35年3月31日までとしておりますが、計画期間内においても、路線バスの利用実態や環境の変化などを踏まえ、江別市地域公共交通活性化協議会において必要に応じて検討を行い、計画の変更等を行うこととしております。ご意見につきましては、路線見直し後の利用実態等を踏まえ、江別市地域公共交通活性化協議会において計画の変更等の検討を行う際に、参考にさせていただきます。	C
29	江別・新さっぽろ線ですが、あけぼの団地発着系統の廃止(江別駅発着に短縮)するのはいいのですが「厚別西4条6丁目(西友厚別店)」にはあけぼの団地発着便しか停車しないので、再編した場合にはどうするのが触れられていないのでその辺の見解を示すべきかと。	江別市地域公共交通再編実施計画(案)においては、江別・新さっぽろ線のあけぼの団地発着系統を廃止することとしておりますが、運行事業者と札幌市の協議の結果、新たに設ける新栄台(新栄通)経由の系統の経路において、厚別西4条6丁目等を経路とすることとなったため、この旨を記載いたします。	A
30	循環線(新規)ですが、正直、区間便が「ややこしい系統」であるのが率直な感想なので運行区間を野幌駅北口～4番通5丁目～見晴台～中央中学校(仮称)にして、朝はBルート、夜はAルートの経路で統一すべきかと。更に、野幌駅北口～高砂駅～新栄台～いずみ野4丁目通の系統も「4番通6丁目」発着にして朝の時間帯はAルート、夜の時間帯はBルートにして利用客にわかりやすくするべきかと思う。後、系統番号をどうするのが記載されていないのでその辺も明確化すべきかと思う。	(仮称)循環線につきましては、起終点がいずれも野幌駅北口という路線であり、野幌駅北口に到着することで、便としての運行が終了します。境目なく循環する路線ではないため、Aルート又はBルートのいずれかしか運行しない時間帯がある場合、途中で乗車した方が野幌駅を越えた先の停留所へ行くことができなくなることから、双方向で運行することを予定しております。なお、系統番号など運行の詳細は、今後調整することとしております。	E
31	夕鉄バスに関する部分ですが、あけぼの団地～新さっぽろ発着系統をあさひが丘・野幌若葉町経由に変更するのはかまわないのですが、土・日・祝日は札幌大通(西3丁目)まで延長(路線統合)して客の動向を注視すべきかと思う。それと、野幌バスターミナル以東の経路ですが、鉄東線～江別恵庭線の側道を経由せずに「きらら街道」に変更して南幌・あけぼの団地系統は「ゆめみ野・早苗別」経由で江別駅から現行ルート、新さっぽろ～栗山線(早苗別経由)は野幌バスターミナル以東はきらら街道～上江別消防署～早苗別～栗山駅、新さっぽろ～新夕張駅線も栗山線と同様のルートにして江別駅からは現行ルートにして遠回りで時間がかかると言っても「乗務員不足」と言われても効率化を図ることが先決ではないのかと。あと、昨年の岩見沢(地域公共交通活性化協議会)でのパブリックコメントで「系統番号を付与して欲しい」との意見も実際にあったので江別に於いても同様に実施すべきかと思う。更に言えば中の月～江別市立病院～牧場町～野幌駅南口系統と野幌駅南口発着の「若葉循環」は廃止してもいいのではないかと。(特に中の月系統は平日だと江別市立病院に通院・診察のために行くのはわかるが、休日は病院自体、「災害当番病院割当て日」でない限り休診なので意味を成さないかと。)	市内のバス路線は、利用者の減少に伴い、多額の赤字を抱えながら運行しているほか、近年深刻化している人材不足により乗務員の確保が難しくなっていることから、現在の運行規模を維持することが難しくなっています。 江別市地域公共交通再編実施計画(案)は、江別市地域公共交通活性化協議会において、地域ごとの人口や路線バスの利用実態、収支状況、乗務員の確保状況等を踏まえ、昨年実施したバス路線維持のための意見募集の結果等も参考にしながら、総合的に検討した結果でありますので、ご理解をお願いいたします。 江別市地域公共交通再編実施計画(案)の期間は、平成30年10月1日から平成35年3月31日までとしておりますが、計画期間内においても、路線バスの利用実態や環境の変化などを踏まえ、江別市地域公共交通活性化協議会において必要に応じて検討を行い、計画の変更等を行うこととしております。ご意見につきましては、路線見直し後の利用実態等を踏まえ、江別市地域公共交通活性化協議会において計画の変更等の検討を行う際に、参考にさせていただきます。	C

No.	寄せられたご意見	ご意見に対する市の考え方(案)	意見の 反映状況
32	ジェイアールバスの大麻団地線(新28系統)ですが、新札幌駅～厚別北2条3丁目の経路を現行の原始林通～もみじ台通から「国道12号」に変更し、大麻11丁目～野幌駅北口間は11丁目通～大麻泉小学校(1番通)～国道12号～野幌駅北口にしてもいいかと。(原始林通にかかる部分はジェイアールバスの小野幌循環バスや中央バスの厚別通線(白38系統)でカバー可能かと。)	市内のバス路線は、利用者の減少に伴い、多額の赤字を抱えながら運行しているほか、近年深刻化している人材不足により乗務員の確保が難しくなっていることから、現在の運行規模を維持することが難しくなっています。 江別市地域公共交通再編実施計画(案)は、江別市地域公共交通活性化協議会において、地域ごとの人口や路線バスの利用実態、収支状況、乗務員の確保状況等を踏まえ、昨年実施したバス路線維持のための意見募集の結果等も参考にしながら、総合的に検討した結果でありますので、ご理解をお願いいたします。 江別市地域公共交通再編実施計画の期間は、平成30年10月1日から平成35年3月31日までとしておりますが、計画期間内においても、路線バスの利用実態や環境の変化などを踏まえ、江別市地域公共交通活性化協議会において必要に応じて検討を行い、計画の変更等を行うこととしております。ご意見につきましては、路線見直し後の利用実態等を踏まえ、江別市地域公共交通活性化協議会において計画の変更等の検討を行う際の参考にさせていただきます、必要に応じて関係自治体等と協議してまいります。	C
33	それと、夕鉄バスの文京台部分をジェイアールバスに、ジェイアールバスのゆめみ野・上江別部分を夕鉄バスに移行して競合を回避というか移行していいかと。後、一部便を地下鉄大谷地駅まで延長して道南・道東方面の高速バスやアンケートに「再編したら行きたい場所」の回答に三井アウトレットパークとあったのでそのバス(中央バス 大88系統)に接続させてもいいのではないかと。	市内のバス路線は、利用者の減少に伴い、多額の赤字を抱えながら運行しているほか、近年深刻化している人材不足により乗務員の確保が難しくなっていることから、現在の運行規模を維持することが難しくなっています。 江別市地域公共交通再編実施計画(案)は、江別市地域公共交通活性化協議会において、地域ごとの人口や路線バスの利用実態、収支状況、乗務員の確保状況等を踏まえ、昨年実施したバス路線維持のための意見募集の結果等も参考にしながら、総合的に検討した結果でありますので、ご理解をお願いいたします。 江別市地域公共交通再編実施計画の期間は、平成30年10月1日から平成35年3月31日までとしておりますが、計画期間内においても、路線バスの利用実態や環境の変化などを踏まえ、江別市地域公共交通活性化協議会において必要に応じて検討を行い、計画の変更等を行うこととしております。ご意見につきましては、路線見直し後の利用実態等を踏まえ、江別市地域公共交通活性化協議会において計画の変更等の検討を行う際の参考にさせていただきます、必要に応じて関係自治体等と協議してまいります。	C
34	後、北広島の場合ですが、バス利用者に対して割引クーポンを乗務員から配布して提携の商店等で割引や商品の無料サービス(例として「もう1個追加サービス」)があれば商店でも活性化するメリットは少なからずあると思う。	いただいたご意見につきましては、他の施策や各関係機関等と連携・調整しながら実現の可能性を探っていく必要があるものと考えます。	E
35	全体的な部分では昨年の岩見沢同様に「〇時台に△本運行させる」との会社側の明確な意志を示すべきかと思う。	江別市地域公共交通再編実施計画(案)におきましては、各系統における1日の運行便数を記載しておりますが、運行ダイヤの詳細につきましては、運行事業者におけるバス車両の保有台数や運転手の確保状況などの供給体制を踏まえながら、今後、調整することとしております。	E
36	豊幌・江北・美原地区は函館・陣川地区のように町内会が会社側に運行委託費を払って運行させて実際に定期路線化した経緯もあるので、人口規模は違うが、例として町内会役員のクルマで利用客を乗せて俗に言う「80条バス」と呼ばれる方式(占冠の例のようにバスは白ナンバーでの営業であるが、利益目的ではなく住民の交通の足を確保するために運行)の例があるので関係各所に打診するのもありかと思う。	江別市地域公共交通網形成計画(案)における基本方針1「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」のうち、施策項目(1)「バスネットワークの再編」において、公共交通空白地域における新たな交通手段の導入に係る検討を行うこととしております。公共交通の利用が著しく不便な市郊外部や、市街地内で近くにバス路線がない地域について、既存公共交通を補完する新たな交通手段の導入を検討してまいります。	B
37	話が若干逸脱する部分はありますが、千歳の場合で自治体がバス会社に市で車両を購入して貸し付けて大規模災害時にはその貸し付けした車両で避難するとの例もあるので江別でも実施すべきだと思います。	大規模災害時における対応につきましては、江別市地域公共交通網形成計画(案)及び江別市地域公共交通再編実施計画(案)の対象としておりませんが、別途、検討を行う必要のあるものであると考えます。	E

No.	寄せられたご意見	ご意見に対する市の考え方(案)	意見の反映状況
38	<p>今回のバス路線再編は新たな客を見込める内容だと思います。いくつかの願いがあります。バス停の区間が離れている所(上、下)をなるべく同じ位置にしてほしい。例えば江別市立病院は、今後すべて病院内の停留所に止まるように変更してほしい。例えば交差点にあるバス停バス路線ごとに乗り場が違うが、経路上あるバス停に止めてほしい。函館バスでは、経路上にある同名のバス停に止まります。(五りょうかく)中央バスの野幌駅通とJRバスの野幌駅通が離れすぎているので、中央バスの野幌駅通を江別市民体育館前とかに変えてほしい。4番通上で、4番通5丁目は東側だけでなく、西側にもバス停をつくってほしい。(夕鉄バスの停留所ある場所)</p>	<p>江別市地域公共交通網形成計画(案)における基本方針1「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」のうち、施策項目(1)「バスネットワークの再編」において、バス路線の既存停留所に係る検討を行うこととしております。分かりやすいバス路線を形成するため、既存の停留所について、集約の可能性や、名称の統一化または差別化を検討するほか、バス路線の見直し後に生じる新たなニーズ等を捉え、利用者の増加が見込まれる、または停留所間の距離が離れている区間について、停留所の移設または新設を検討してまいります。</p>	B
39	<p>(仮称)循環線・Aルート、Bルートとありますが、バス時刻にもよるが野幌駅北口でAルートからBルート又BルートからAルートに乗り継ぎが来ると、もっと利用しやすくなる。朝6時台からやはり夜は22時台があると通勤者に利用が増えるのではないか。</p>	<p>市内のバス路線は、利用者の減少に伴い、多額の赤字を抱えながら運行しているほか、近年深刻化している人材不足により乗務員の確保が難しくなっていることから、現在の運行規模を維持することが難しくなっています。</p> <p>江別市地域公共交通再編実施計画(案)は、江別市地域公共交通活性化協議会において、地域ごとの人口や路線バスの利用実態、収支状況、乗務員の確保状況等を踏まえ、昨年実施したバス路線維持のための意見募集の結果等も参考にしながら、総合的に検討した結果でありますので、ご理解をお願いいたします。</p> <p>江別市地域公共交通再編実施計画(案)の期間は、平成30年10月1日から平成35年3月31日までとしておりますが、計画期間内においても、路線バスの利用実態や環境の変化などを踏まえ、江別市地域公共交通活性化協議会において必要に応じて検討を行い、計画の変更等を行うこととしております。ご意見につきましては、路線見直し後の利用実態等を踏まえ、江別市地域公共交通活性化協議会において計画の変更等の検討を行う際に、参考にさせていただきます。</p>	C
40	<p>バス停に待合室または、雪、風が当たらない様なものと助かります。</p>	<p>江別市地域公共交通網形成計画(案)における基本方針3「誰もが安心して移動できる環境づくりの推進」のうち、施策項目(3)「待合環境の整備」において、自治会等が主体となるバス待合所に係る検討を行うこととしております。</p> <p>江別市内には、自治会や大学などが管理するバス待合所が多く設置され、多くの市民に利用されていますが、自治会、大学、企業などが主体となるバス待合所に関する取組みがさらに増え、バス待合環境が向上するよう、その手法について検討してまいります。</p>	C
41	<p>宝くじの補助など使用し江別市がバス(小型)○例木古内～江差間走る購入し、中央バスの循環線と2番通線、夕鉄バス札幌線運行用に貸すまたはリースするなどしてバス路線維持にあらたな方法をもさくしてほしい。</p>	<p>小型のバスの活用により、運行経費の節約が可能ですが、乗車定員が少ないため、通勤時間には満員で乗り切れないこともあるなど、全体で見ると運用が難しくなります。小型の車両を使い分けるためには、余分に車両を購入する必要があるため、大は小を兼ねるという考え方から、バス事業者では大型のバスを導入しているとうかがっております。</p>	E

No.	寄せられたご意見	ご意見に対する市の考え方(案)	意見の 反映状況
42	<p>○江別市における地域公共交通の現状 ①路線バスの輸送実績が減少傾向にある。 ②自家用車便有台数の傾向 ③路線バスの収支状況と補助制度 から公共交通の課題解決に向けた方針は当然必要なことと思います。しかし、交通網形成計画の基本方針が、 ①公共交通の利便性、効率性の向上 ②誰もが安心して移動できる環境づくり ③公共交通を支える補助制度 これらの視点を考えて <意見> 1. 今回のバス路線再編案について ○公共交通の利便性、効率性の向上になるのでしょうか。疑問です。 ○誰もが安心して移動できる環境づくり。これも疑問です。 もう少し地域住民の声を細かく聞くべきだと思います。</p>	<p>市内のバス路線は、利用者の減少に伴い、多額の赤字を抱えながら運行しているほか、近年深刻化している人材不足により乗務員の確保が難しくなっていることから、現在の運行規模を維持することが難しくなっています。 江別市地域公共交通再編実施計画(案)は、江別市地域公共交通活性化協議会において、地域ごとの人口や路線バスの利用実態、収支状況、乗務員の確保状況等を踏まえ、昨年実施したバス路線維持のための意見募集の結果等も参考にしながら、総合的に検討した結果でありますので、ご理解をお願いいたします。 平成27年度に実施した見晴台地区とJR野幌駅を速達性重視にて結ぶバス路線を実証運行した結果、新規需要が確認されたこと、既存の江別4番通線と江別錦町線が一部区間において競合していること、また、既存の2路線が利用者のニーズを満たしていない可能性があること等がわかりました。これを踏まえ、既存の江別4番通線と江別錦町線を統合することで合理化を図ることを目的として、元江別、いずみ野と野幌駅を結ぶ経路の確保など、既存路線の経路を引き継ぐほか、速達性に大きく影響する道路幅や交通渋滞の起こりやすい場所なども考慮して、(仮称)循環線を新設するものです。この路線の統合に伴い、地域によっては、路線バスの利用が現在よりも不便になることが考えられますが、この影響を極力抑えられるように他路線の経路変更等により対応するというものです。</p>	C
43	<p>2. 私は現在 自家用車を利用していますが、数年後は免許返上になるでしょう。その時は、当然公共交通を利用します。老後は便利で効率で安心して移動できるのが公共交通です。大事にしてほしい。 3. ですから、公共交通を支える補助制度は補助ではなく市民の足、生活を守るものです。投資です。将来の。</p>	<p>江別市地域公共交通網形成計画(案)における基本方針5「公共交通を支える仕組みづくり」のうち、施策項目「補助制度の見直し」において、路線バス事業者への補助制度の見直しや新たな交通手段に関する補助制度に係る検討を行うこととしております。市内バス路線を適切に維持するため、路線バス事業者に対する補助制度について、随時、見直しを行うほか、公共交通空白地域における新たな交通手段の導入に係る検討に合わせ、この運行主体に対する補助制度などについて検討してまいります。</p>	B
44	<p>4. 利用しやすい車両の大きさなど、燃料費の軽減になるかも、これも一考。</p>	<p>小型のバスの活用により、運行経費の節約が可能ですが、乗車定員が少ないため、通勤時間には満員で乗り切れないこともあるなど、全体で見ると運用が難しくなります。小型の車両を使い分けるためには、余分に車両を購入する必要があるため、大は小を兼ねるといった考え方から、バス事業者では大型のバスを導入しているとうかがっております。</p>	E
45	<p>「四番通線」廃止についての意見 1. 「四番通線」中央バスの廃止に反対です。ぜひ路線を維持して下さい。 理由 バス停「四番通八丁目」が自宅のすぐ近くで、大変便利です。 東方向＝主に市立病院や飛鳥山公園(冬にクロカンスキーにかよっています)へ行くのに便利です。 野幌駅方向＝主に情報図書館、野幌公民館、野幌駅へ行くのに利用しています。(多少遠回りですが)。 ※「江別二番通線」の11丁目と8丁目の間を三番通に路線を変更する案が出ていますが、私達にとってはこれでバス路線空白化解消とはなりません。 ※この路線が廃止されると、屯田町、美幸町地区の大部分がバス路線空白地域になり、大変不便になってしまいます。</p>	<p>江別市地域公共交通再編実施計画(案)においては、起終点が同一かつJR江別駅から見晴台停留所までの経路が同一であり、多額の赤字を抱えている江別4番通線と江別錦町線を統合し、新たな路線である(仮称)循環線を設定することとしております。この江別4番通線の廃止等を踏まえ、江別2番通線の経路変更により、野幌地区北西側のバス路線空白化に対応することとしておりますが、影響がより少なくなるよう、江別市地域公共交通活性化協議会において協議を行い、計画案を変更することといたします。</p>	A

No.	寄せられたご意見	ご意見に対する市の考え方(案)	意見の 反映状況
46	<p>2.「四番通線」中央バス路線を維持するための提案をします。今回の路線変更案は、バスドライバー不足、利用客減、赤字解消がその理由とされています。そこで利用客増と赤字解消について3点提案します。</p> <p>①中央バスへの市の少なすぎる助成金を大幅に拡大すること。</p>	<p>路線バス事業者を対象とする市の補助金につきましては、江別市生活バス路線運行費補助金交付要綱を改正し、平成29年度から大幅に増額しているところです。</p> <p>江別市地域公共交通網形成計画(案)における基本方針5「公共交通を支える仕組みづくり」のうち、施策項目「補助制度の見直し」において、路線バス事業者への補助制度の見直し等について検討することとしております。市内バス路線を適切に維持するため、路線バス事業者を対象とする市の既存補助制度について、随時、見直しを行ってまいります。</p>	B
47	<p>②高齢者へのバス利用バス制度(隣の札幌市が行っている)の創設。高齢ドライバーの事故増加を防止する対策の一つとしてこのバスを利用することで、車からバス利用への転換を促すこととなります。また、車を利用していない高齢者がこのバスの利用で、外出する機会が増え、バス利用客増加にも繋がります。</p>	<p>江別市地域公共交通網形成計画(案)における基本方針3「誰もが安心して移動できる環境づくりの推進」のうち、施策項目「子育て世代や高齢者の移動支援」において、高齢者の移動、外出を支援する制度(運賃割引、タクシー事業の活用等)の導入可能性について検討することとしております。</p>	B
48	<p>③現在の「四番通線」の運行ダイヤを逆に増設すること。運行ダイヤが少なく、利用したい時にバスがなく、利用したくても利用できないのが現状です。逆の発想で利用客は増加すると思います。</p>	<p>市内のバス路線は、利用者の減少に伴い、多額の赤字を抱えながら運行しているほか、近年深刻化している人材不足により乗務員の確保が難しくなっていることから、現在の運行規模を維持することが難しくなっています。</p> <p>江別市地域公共交通再編実施計画(案)は、江別市地域公共交通活性化協議会において、地域ごとの人口や路線バスの利用実態、収支状況、乗務員の確保状況等を踏まえ、昨年実施したバス路線維持のための意見募集の結果等も参考にしながら、総合的に検討した結果でありますので、ご理解をお願いいたします。</p> <p>江別市地域公共交通再編実施計画(案)の期間は、平成30年10月1日から平成35年3月31日までとしておりますが、計画期間内においても、路線バスの利用実態や環境の変化などを踏まえ、江別市地域公共交通活性化協議会において必要に応じて検討を行い、計画の変更等を行うこととしております。ご意見につきましては、路線見直し後の利用実態等を踏まえ、江別市地域公共交通活性化協議会において計画の変更等の検討を行う際に、参考にさせていただきます。</p>	C
49	<p>ゆめみ野地区、上江別、東、西、南地区から市立病院、市役所へ直行できるバス路線があって欲しい。最小でも1時間に1本の運行をお願いしたい。</p>	<p>市内のバス路線は、利用者の減少に伴い、多額の赤字を抱えながら運行しているほか、近年深刻化している人材不足により乗務員の確保が難しくなっていることから、現在の運行規模を維持することが難しくなっています。</p> <p>江別市地域公共交通再編実施計画(案)は、江別市地域公共交通活性化協議会において、地域ごとの人口や路線バスの利用実態、収支状況、乗務員の確保状況等を踏まえ、昨年実施したバス路線維持のための意見募集の結果等も参考にしながら、総合的に検討した結果でありますので、ご理解をお願いいたします。</p> <p>江別市地域公共交通再編実施計画(案)の期間は、平成30年10月1日から平成35年3月31日までとしておりますが、計画期間内においても、路線バスの利用実態や環境の変化などを踏まえ、江別市地域公共交通活性化協議会において必要に応じて検討を行い、計画の変更等を行うこととしております。ご意見につきましては、路線見直し後の利用実態等を踏まえ、江別市地域公共交通活性化協議会において計画の変更等の検討を行う際に、参考にさせていただきます。</p>	C
50	<p>バス運行が困難な場合は高令者、障害者に限定したタクシー運賃の割引制度を検討していただきたい。</p>	<p>江別市地域公共交通網形成計画(案)における基本方針3「誰もが安心して移動できる環境づくりの推進」のうち、施策項目「子育て世代や高齢者の移動支援」において、高齢者の移動、外出を支援する制度(運賃割引、タクシー事業の活用等)の導入可能性について検討することとしております。</p>	B

No.	寄せられたご意見	ご意見に対する市の考え方(案)	意見の反映状況
51	<p>この度の江別市地域公共交通網形成計画(案)・江別市地域公共交通再編実施計画(案)の作成ご苦労様です。下記に私の考え方や、要望をまとめましたのでよろしくお願いたします。</p> <p>I. 公共的交通網(バス交通)の考え方</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 通勤・通学者の足として、必ず確保する。 2. 自家用車の無い方、身体障害者・高齢者など足の弱い方の足として、必ず確保する。 <p>以上のことから、市民が生活に必要な交通の足として、市民の要望を聞き取り、江別市として必要な財源を確保して、利用者が少なくても、バス交通の運行継続することが必要と考えています。</p> <p>※江別市の担当者は少ない職員数の中、大変な努力をされていると思っています。</p> <p>※江別市民は自治会を始めなかなか意見を言う人が少ないようなので、職員の方は苦労されていると思います。</p>	<p>市内のバス路線は、利用者の減少に伴い、多額の赤字を抱えながら運行しているほか、近年深刻化している人材不足により乗務員の確保が難しくなっていることから、現在の運行規模を維持することが難しくなっています。</p> <p>江別市地域公共交通再編実施計画(案)は、江別市地域公共交通活性化協議会において、地域ごとの人口や路線バスの利用実態、収支状況、乗務員の確保状況等を踏まえ、昨年実施したバス路線維持のための意見募集の結果やこれまでに実施している市民アンケート結果等も参考にしながら、総合的に検討した結果でありますので、ご理解をお願いいたします。</p> <p>江別市地域公共交通再編実施計画(案)の期間は、平成30年10月1日から平成35年3月31日までとしておりますが、計画期間内においても、路線バスの利用実態や環境の変化などを踏まえ、江別市地域公共交通活性化協議会において必要に応じて検討を行い、計画の変更等を行うこととしております。ご意見につきましては、路線見直し後の利用実態等を踏まえ、江別市地域公共交通活性化協議会において計画の変更等の検討を行う際に、参考にさせていただきます。</p>	C
52	<p>II. 今回の地域公共交通網形成計画(案)・再編実施計画(案)に対する意見</p> <p>1. 大麻周辺の交通網について</p> <ol style="list-style-type: none"> ①市立病院に行く人が多いことから、大麻駅→西町→扇町→沢町→大麻駅→2番通り→栄町→市立病院 のように、市立病院直通の運行を考えて欲しい。 ②公共施設(市役所・市役所支所・図書館・公民館・など)を巡る路線を江別駅と大麻駅始発で運行して欲しい。 ③高齢化の進んでいる街を運行するバス停の間隔を短くして、お年寄りの利用しやすいように欲しい。 ④JRの駅を拠点とする交通網はよいと思うが、短いところをピストン輸送できるようにしてはどうか。 ⑤中央バスが大麻駅で待機している。その待機時間かがあれば、西町方面までぐるっと回って大麻駅までこれる。これで、西町・扇町のバス空白問題は解決できる ⑥JRバスが3番通り大麻西郵便局から沢町・扇町通りの西町へ行く3差路付近にバス亭があれば、西町・扇町の人も利用しやすい。また、バス停設置だけなので費用も少ないのではないかと。年寄りが多く50メートルも歩くのは大変だ。これがあれば西町の人は大変助かります。 	<p>市内のバス路線は、利用者の減少に伴い、多額の赤字を抱えながら運行しているほか、近年深刻化している人材不足により乗務員の確保が難しくなっていることから、現在の運行規模を維持することが難しくなっています。</p> <p>江別市地域公共交通再編実施計画(案)は、江別市地域公共交通活性化協議会において、地域ごとの人口や路線バスの利用実態、収支状況、乗務員の確保状況等を踏まえ、昨年実施したバス路線維持のための意見募集の結果等も参考にしながら、総合的に検討した結果でありますので、ご理解をお願いいたします。</p> <p>江別市地域公共交通再編実施計画(案)の期間は、平成30年10月1日から平成35年3月31日までとしておりますが、計画期間内においても、路線バスの利用実態や環境の変化などを踏まえ、江別市地域公共交通活性化協議会において必要に応じて検討を行い、計画の変更等を行うこととしております。ご意見につきましては、路線見直し後の利用実態等を踏まえ、江別市地域公共交通活性化協議会において計画の変更等の検討を行う際に、参考にさせていただきます。</p>	C
53	<p>2. その他 バス交通についての要望</p> <ol style="list-style-type: none"> ①バス交通に対する江別市の予算が少なすぎる。バス事業者の赤字合計が国や道の補助金を補填しても8450万円の赤字だという。これではバス事業者が江別市の要望に応えてはくれない。大幅な予算確保が出来ませんか。 	<p>路線バス事業者を対象とする市の補助金につきましては、江別市生活バス路線運行費補助金交付要綱を改正し、平成29年度から大幅に増額しているところと見られます。</p> <p>江別市地域公共交通網形成計画(案)における基本方針5「公共交通を支える仕組みづくり」のうち、施策項目「補助制度の見直し」において、路線バス事業者への補助制度の見直し等について検討することとしております。市内バス路線を適切に維持するため、路線バス事業者を対象とする市の既存補助制度について、随時、見直しを行ってまいります。</p>	B
54	<ol style="list-style-type: none"> ②湯ノ花とかたまゆらとかのマイクロバスを利用して、安く有効に運行できないか。 	<p>企業等が、従業員や利用客等を無償で送迎する手段として運行するマイクロバス等につきましては、道路運送法に基づく許可等を必要としない運送手段であることに対し、個人の需要に応じて有償で運送するものにつきましては、道路運送法に基づく一般旅客自動車運送事業の許可等が必要となることから、公共交通事業者以外による有償運送は、現行制度上は難しいものと考えております。</p>	E

No.	寄せられたご意見	ご意見に対する市の考え方(案)	意見の反映状況
55	<p>バス路線再編案についての意見 長年見晴台地区に居住し、日常的にバスを利用する者です。再編案に関して改善を求めたい点があり、メールしました。全て関連する事項ですが、整理するため以下に区分します。</p> <p>1> 駅への集約について 2> 8丁目通の路線重複について 3> 『情報図書館前』停留所の継続希望に関して</p> <p>1> 駅への集約について 乗客が少ない路線を変更・廃止するのは、採算を考えてしかたないと思います。とは言え今回の改訂は、『駅へ行く』だけに重点を置きすぎていないでしょうか？もちろんJRへの乗換需用は高く、最重要点なのはわかります。実際、3番通より奥の地域民にとって、駅は非常に遠い場所で、バス無しで行くのは容易ではありませんので。(まだ高砂駅が無い頃、ハローワークで「最寄りの駅まで徒歩何分？」と問われ、「江別・野幌共に40分」と答えて労われた経験があり、駅へのアクセスが必須なのは否定しません)ただ計画案に、通勤通学時間帯の専用バス運行が含まれていました。それが実行されるのであれば、通常路線をここまで集約する必要性は感じません。日中利用者の目的地は駅とは限らず、公共施設・商業施設・病院等に行けるルートにも需用があるでしょう。バスの最大の強みは、細かい目的地の近くまで行ける事だと思います。路線の重複を避けるのは当然としても、集約を重視するあまり、多様性を排除するなら、利用者数的には逆効果ではないでしょうか？(「駅に行くんじゃないから、バスには乗らない」となりかねない)一例ですが、見晴台から市役所に行こうとした場合、自家用車のない者は、徒歩かタクシー以外の選択肢がありません。どうしてもバスを使おうとするなら、『新さっぽろ線』で出来るだけ近くまで行って後は歩く(それでも1km近く有り)か、いったんJR駅まで出て『二番通線』に乗り換えるか、いずれにしても非常に面倒な事になります。私は見晴台のごく初期からの住人です(50代)。同時期に居住した周辺住民は、自家用車を降りる年代になっています。公共交通の重要性は、どんどん増していくと思います。利便性と収益のバランスを取るの、どこの自治体でも難題でしょうが、より良い着地点を期待しています。</p>	<p>市内のバス路線は、利用者の減少に伴い、多額の赤字を抱えながら運行しているほか、近年深刻化している人材不足により乗務員の確保が難しくなっていることから、現在の運行規模を維持することが難しくなっています。</p> <p>江別市地域公共交通再編実施計画(案)は、江別市地域公共交通活性化協議会において、地域ごとの人口や路線バスの利用実態、収支状況、乗務員の確保状況等を踏まえ、昨年実施したバス路線維持のための意見募集の結果等も参考にしながら、総合的に検討した結果でありますので、ご理解をお願いいたします。</p> <p>なお、平成27年度に実施した見晴台地区とJR野幌駅を速達性重視にて結ぶバス路線を実証運行した結果を踏まえ、既存の江別4番通線と江別錦町線を統合して、(仮称)循環線を新設する案としておりますが、地域によっては、路線バスの利用が現在よりも不便になることが考えられるため、この影響を極力抑えられるように他路線の経路変更等により対応する案としております。</p> <p>江別市地域公共交通再編実施計画(案)の期間は、平成30年10月1日から平成35年3月31日までとしておりますが、計画期間内においても、路線バスの利用実態や環境の変化などを踏まえ、江別市地域公共交通活性化協議会において必要に応じて検討を行い、計画の変更等を行うこととしております。ご意見につきましては、路線見直し後の利用実態等を踏まえ、江別市地域公共交通活性化協議会において計画の変更等の検討を行う際に、参考にさせていただきます。</p>	C
56	<p>2> 8丁目通の路線重複について <1>で集約過ぎではないかと感じた最大の要因ですが、野幌駅を往復するためとは言え、8丁目通に3路線も集中する必要があるでしょうか？元々国道12号～275号を繋ぐ交通量の多い道路なのに、集約する箇所は道幅が狭くなる上、2番通～国道12号線間は商業施設の駐車場の影響もあって、常時混雑しています。特に休日・特売日等は、渋滞になっている事も珍しくありません。この状況であえて集めるメリットとは何でしょうか？仮に別路線へ乗り換えるためとしても、基点の野幌駅まで行ってしまった方が確実な気がします。また、到着に時間差が発生するのが避けられないのがバスですから、間違っただう路線に乗ってしまうトラブルも懸念されます。</p>	<p>市内のバス路線は、利用者の減少に伴い、多額の赤字を抱えながら運行しているほか、近年深刻化している人材不足により乗務員の確保が難しくなっていることから、現在の運行規模を維持することが難しくなっています。</p> <p>江別市地域公共交通再編実施計画(案)は、江別市地域公共交通活性化協議会において、地域ごとの人口や路線バスの利用実態、収支状況、乗務員の確保状況等を踏まえ、昨年実施したバス路線維持のための意見募集の結果等も参考にしながら、総合的に検討した結果でありますので、ご理解をお願いいたします。</p> <p>なお、平成27年度に実施した見晴台地区とJR野幌駅を速達性重視にて結ぶバス路線を実証運行した結果を踏まえ、既存の江別4番通線と江別錦町線を統合して、(仮称)循環線を新設する案としておりますが、地域によっては、路線バスの利用が現在よりも不便になることが考えられるため、この影響を極力抑えられるように他路線の経路変更等により対応する案としております。</p> <p>江別市地域公共交通再編実施計画(案)の期間は、平成30年10月1日から平成35年3月31日までとしておりますが、計画期間内においても、路線バスの利用実態や環境の変化などを踏まえ、江別市地域公共交通活性化協議会において必要に応じて検討を行い、計画の変更等を行うこととしております。ご意見につきましては、路線見直し後の利用実態等を踏まえ、江別市地域公共交通活性化協議会において計画の変更等の検討を行う際に、参考にさせていただきます。</p>	C

No.	寄せられたご意見	ご意見に対する市の考え方(案)	意見の反映状況
57	<p>3>『情報図書館前』停留所の継続希望に関して 8丁目通に3路線を重複させずに、現在『4番通線』にある『情報図書館前』停留所の存続をお願いします。この周辺には『情報図書館』・『消防署』・『交番』・『郵便集配局(本局)』・『入院可能な複合診療科を持つ病院(溪和会江別病院)』と、公共性の高い施設が多数集中しています。大きな『情報図書館』は全世代に必要な物で、貸出・返却の手間を考えても、公共交通の利便性が欠かせません。見晴台からだど、子供や体力のある者なら何とか自転車で行けるかもしれませんが、それも冬期は無理です。交通が不便になれば、否応なく足は遠のかざるを得ず、将来的に利用者数に影響が出る可能性は高いと思います。『交番』『本局』も、現状だと江別方面の同施設より利便性が良いです。そして一番懸念するのは、『病院』の存在です。もう随分前になりますが、『江別市立病院』の内科が閉鎖された一件で、当時通院していた私一家は全員転院を余儀なくされました。中でも複数の疾患を持ち、数十年に渡って通院していた母は、到底小規模病院で対応出来る状態ではなかったにも関わらず、強制的に放り出された恰好でした。 不幸中の幸いで、『4番通線』なら『溪和会江別病院』の前に停留所があり、何とか負担が少なく通えることで、最悪の事態は避けられました。この停留所があったおかげで、何度も具合が悪くなった時もすぐに受診でき、その病院で最期を迎えました。現在も、高齢の父と私は定期受診を続けています。(すでにかかりつけ医との信頼関係も確立しており、未だ不信感のある市立病院に戻ろうとは思えません)おそらく同じ状況の人はまだいるでしょう。もしこの停留所が廃止された場合、膝の悪い父の通院リスクは非常に上がってしまいます。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・『第2中学校前』で降車 2番通も8丁目通も両方上り坂。商業施設の駐車場が目の前で、多量に出入りする車や、混雑の隙間を狙って急発進してくる無謀な運転者もいてかなり危険です。 ・『野幌公民館』で降車 抜け道に使われて交通量が多い『学園通』を通らねばなりません。この道路は道幅が狭く、片側にしか歩道がないため、安全面で不安があります。どちらを選択しても、300m(Web地図で計測)も歩く事になります。父に限らず、通院するということはどこかしか不調ということで、この負担増は軽いものではないでしょう。バスの利便性が落ちれば、高齢者ドライバーであっても運転を止めるに止められず、最近頻繁に発生する交通事故にも繋がりがかねません。(病院には見舞いする人も行きますが、高齢者の家族であれば、やはり高齢の可能性は高いでしょう)特に冬期の危険度は無視出来ないと思います。これらのリスクを忌避する人々はタクシー等を利用するでしょうし、高齢化社会に向かっても、単純にバス利用者が増えるとは考えにくいです。たかが道路一本の差でも、軽いものではありません。新路線で一部変更ルートがあるように、『4番通線』でここだけでも、柔軟に対応してもらいたいと切に願うばかりです。長文にて失礼しました。江別で生まれ、ずっと暮らす市民の一声として、参考にしていただけたら幸いです。 	<p>市内のバス路線は、利用者の減少に伴い、多額の赤字を抱えながら運行しているほか、近年深刻化している人材不足により乗務員の確保が難しくなっていることから、現在の運行規模を維持することが難しくなっています。 江別市地域公共交通再編実施計画(案)は、江別市地域公共交通活性化協議会において、地域ごとの人口や路線バスの利用実態、収支状況、乗務員の確保状況等を踏まえ、昨年実施したバス路線維持のための意見募集の結果等も参考にしながら、総合的に検討した結果でありますので、ご理解をお願いいたします。 なお、平成27年度に実施した見晴台地区とJR野幌駅を速達性重視にて結ぶバス路線を実証運行した結果を踏まえ、既存の江別4番通線と江別錦町線を統合して、(仮称)循環線を新設する案としておりますが、地域によっては、路線バスの利用が現在よりも不便になることが考えられるため、この影響を極力抑えられるように他路線の経路変更等により対応する案としております。 江別市地域公共交通再編実施計画(案)の期間は、平成30年10月1日から平成35年3月31日までとしておりますが、計画期間内においても、路線バスの利用実態や環境の変化などを踏まえ、江別市地域公共交通活性化協議会において必要に応じて検討を行い、計画の変更等を行うこととしております。ご意見につきましては、路線見直し後の利用実態等を踏まえ、江別市地域公共交通活性化協議会において計画の変更等の検討を行う際に、参考にさせていただきます。</p>	C

No.	寄せられたご意見	ご意見に対する市の考え方(案)	意見の反映状況
58	<ul style="list-style-type: none"> ・「公共交通」とうたいながら、両計画には「バス」ばかり書かれていて、「鉄道」は全く記載が無く、交通計画として不十分である。札幌圏のJRが維持困難ではなくても、自治体として鉄道をどうとらえ、どうしていくのかを提示しなければ意味が無い。江別市役所には鉄道のような広域の計画への関与の能力がないと自ら認めたのかと疑いたくなる。 ・江別市内だけの計画に終始し、江別からのバス路線の結節点として重要な、新札幌への言及がほとんどなされていない。新札幌基点のバスについての問題点の指摘、対処策の指摘が希薄である。 ・江別市内のJR5駅(大麻・野幌・高砂・江別・豊幌)の駅の構造や使いやすさ、ダイヤ等の具体的な検討がなされておらず、どのようにしたいのかも示されず不適切である。 ・高架化された野幌駅の構造が、本当に適切だったのかの等の検討もなされていない。もともとあった夕張鉄道の代わりの鉄道ホームとのバス対面乗換施設等がなぜ断念されたのか？等の記載も無く、また改変後の乗継等の使いやすさの検証、もともとあった待避線を高架化で廃止し棒線化したことの検証もなされていない。 ・鉄道については、各駅の乗降数しか書かれていない。ダイヤや時間帯別乗降数や無人の豊幌駅の独自データ把握等や、駅の利用条件(窓口・券売機・バリフリの状況、他)の把握・記載もなされていない。 ・鉄道について、これだけ軽視した計画であるのだから、「公共交通」のタイトルをやめて、「バス網再編計画」等にタイトルを修正すべきである。 ・学識者の選定が不適切であった可能性が有る。以上 	<p>江別市地域公共交通活性化協議会では、江別市の公共交通に関する様々な課題の中で最も優先して取り組むべきものは、持続可能なバス交通の形成であるとの認識のもと、江別市地域公共交通網形成計画(案)及び江別市地域公共交通再編実施計画(案)の策定について協議を行ってきたものです。いただいたご意見は、貴重なご指摘として承ります。</p>	E