

(案)

バス路線を維持していくためのご意見を募集します

市では、地域の実情に即した持続可能な公共交通網を構築するために、江別市地域公共交通活性化協議会において、「**地域公共交通網形成計画**」の策定に向けた検討を進めています。

現在、この協議会においては、路線バスの運行を今後も持続させていくためには、バス路線の見直しを含めた「**利用促進策**」を実施していく必要があるという考えのもと検討を行っており、計画の策定後、平成30年10月から計画に基づく取組みを始める予定です。

計画の案がまとまった際には、パブリックコメントを実施(平成30年4月頃を予定)しますが、このたび、協議会における計画の検討に活用するため、次の要領で意見募集を行いますので、ご意見をお寄せください。

平成29年10月

江別市企画政策部政策推進課公共交通担当

(電話：011-381-1295)

募集するご意見

バス路線を今後も維持していくための「**利用促進策**」などに関するご意見を募集します。

募集期間

10月16日(月)～12月4日(月) ※12/4必着

意見の提出方法

所定の様式または任意の様式に「住所・氏名」と「ご意見」を記載し、募集期間中に持参、郵送、ファクス、Eメールで提出先へ。 電話では受け付けていません。

提出先

〒067-8674 高砂町6番地 江別市政策推進課公共交通担当

F A X : 3 8 1 - 1 0 7 1

Eメール : seisaku@city.ebetsu.lg.jp

意見の公開

お寄せいただいたご意見は、個人を特定せずに地域公共交通活性化協議会で活用し、ご意見をまとめた資料は協議会の開催結果として市ホームページなどで公開する予定です。なお、各意見に対して個別に回答はいたしません。

【地域公共交通網形成計画策定の背景】

市内を運行する路線バスの年間利用者数は、平成18年度の約525万人に対し、平成28年度では約413万人となり、この10年間で約112万人（2割強）減少しています。

利用者の減少に伴い、路線バス事業者の収支は悪化しており、毎日運行している市内完結路線（起点・経由・終点のいずれもが市内のバス路線）3路線だけをみても平成28年度の赤字額は約4,500万円となっています。市では、バス事業者に対して運行費用の一部を補助していますが、現状の運行規模をこのまま維持することは難しい状況といえます。

また、これに加えて、近年、深刻化している「人材不足」が、バス業界にも大きな影響を与えており、運転手の確保が年々厳しくなっていることも、路線バスの運行を難しくしています。

これらの課題に対応し、バス路線を今後も維持していくためには、「路線バスを多くの人に利用してもらい、運賃収入を増やすこと」や「バス路線の見直しなどにより運行経費を減らすこと」が必要です。

市では、このことを踏まえ、地域の実情に即した持続可能な公共交通網を構築するため、江別市地域公共交通活性化協議会による協議、検討を重ねながら「地域公共交通網形成計画」の策定作業を進めています。

この計画は、バスの利用促進策と路線の合理化をあわせて実施することで、「市民の利便性とバス事業者の採算性のバランスを図る」ことにより、今後も持続可能な公共交通網を構築しようとするもので、平成30年3月に案をまとめる予定です。

※江別市地域公共交通活性化協議会とは…

- ・江別市における持続可能な地域公共交通網の形成に資する取組を推進するための協議会。
- ・市が平成28年8月に設置し、公共交通事業者や利用者、専門家など20名で構成。
- ・現在、平成30年10月からの事業実施を目指して、「地域公共交通網形成計画」の策定に向けた協議・検討を行っています。

【目次】

1 市内バス路線の現状など（データ）	．．．．．	P 1～ 4
2 バス路線再編の主な検討状況	．．．．．	P 5～ 9
3 公共交通の利用促進策に関する検討状況	．．．．．	P 10～11
4 市郊外部における新たな交通手段（デマンド型交通等）の導入	．．	P 11
参考資料	．．．．．	P 12～15

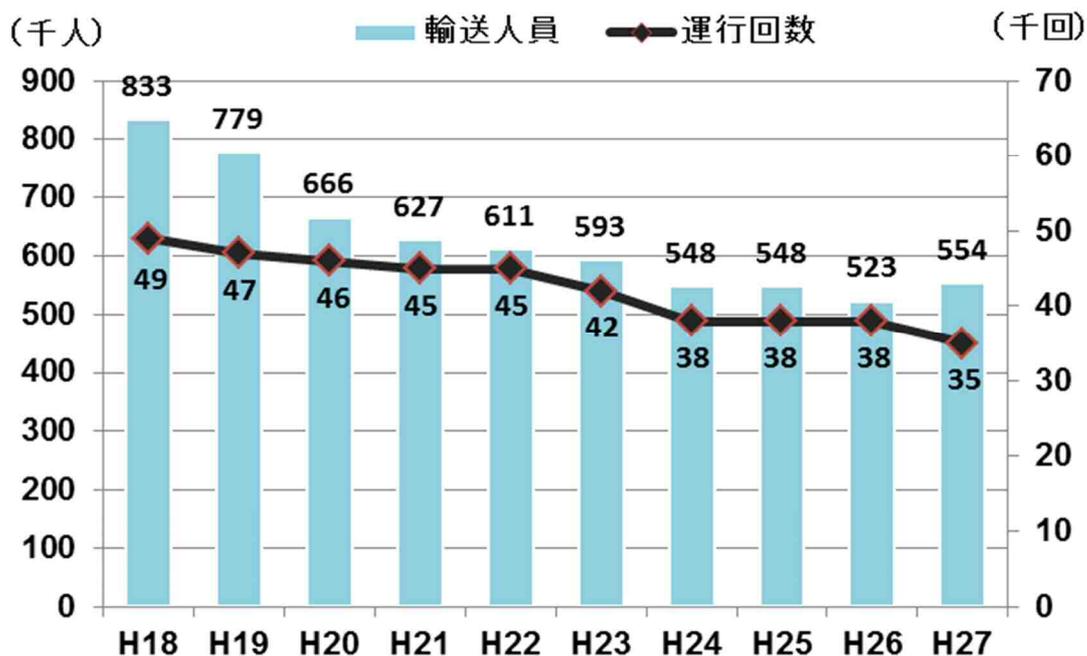
1 市内バス路線の現状など(データ)

路線バス輸送実績の推移

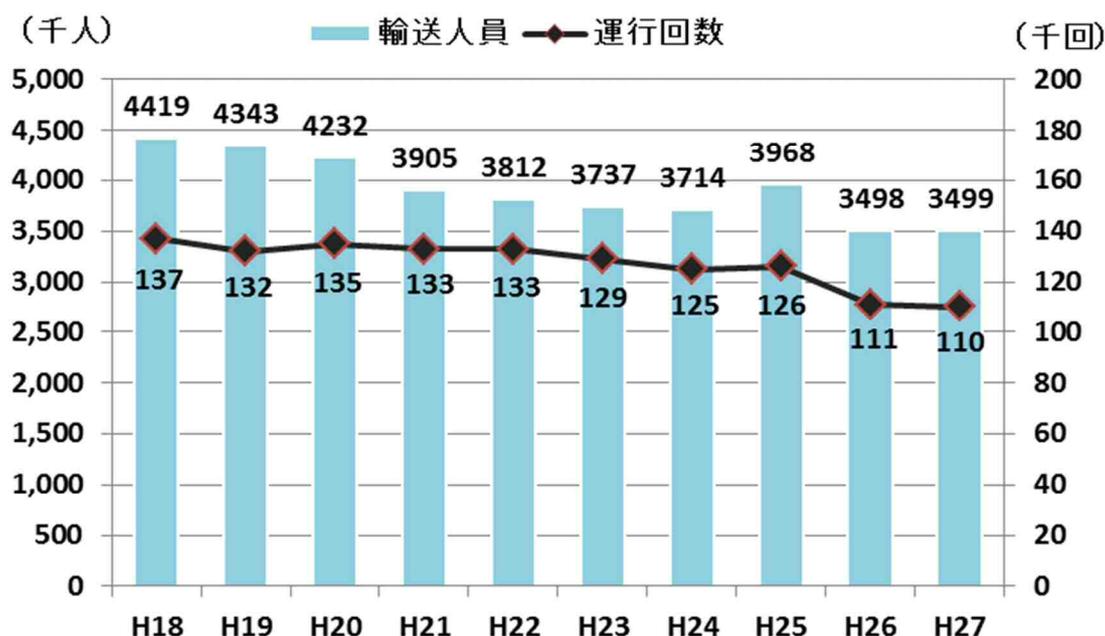
過去10年間の路線バスの輸送実績は、市内路線、市外と結ぶ路線ともに、輸送人員が減少傾向にあり、特に市内路線では、7割以下にまで落ち込んでいます。

また、運行回数も、輸送人員同様、減回傾向にあります。

【市内路線バス輸送実績（江別市統計書より）】



【市外と結ぶ路線バス輸送実績（江別市統計書より）】

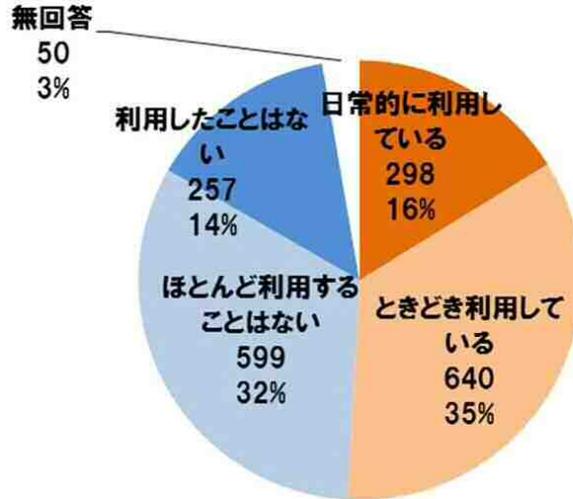


市民ニーズ

(1) 江別市内の路線バスの利用状況

路線バスを「日常的に利用している」又は「ときどき利用している」という回答が全体の51%、「利用したことはない」又は「ほとんど利用することはない」という回答が全体の46%となっています。

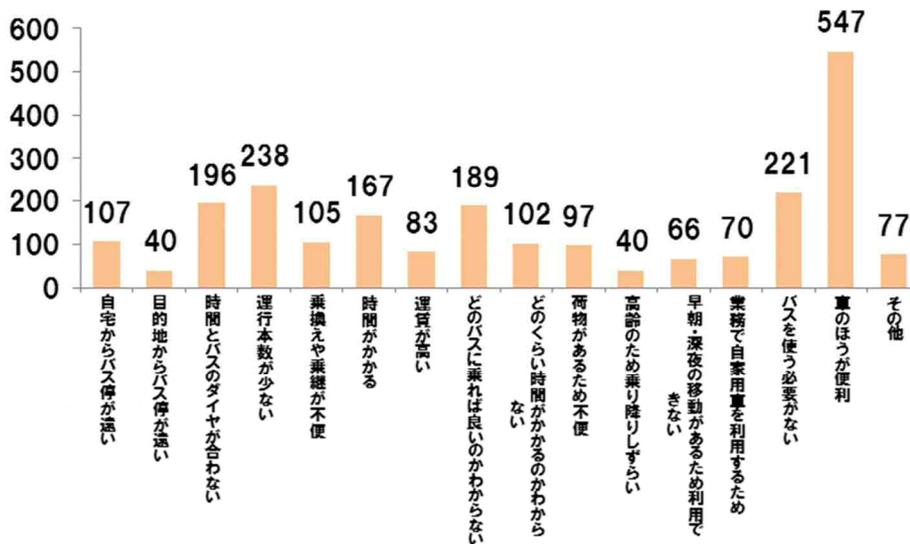
【江別市内の路線バスの利用状況（平成24年度実施市民アンケート調査より）】



(2) 路線バスを利用していない理由

路線バスを利用していない理由では、「車のほうが便利」という回答が多数となっており、次いで、「運行本数が少ない」、「バスを使う必要がない」という回答が多くなっています。

【路線バスを利用していない理由（平成24年度実施市民アンケート調査より）】

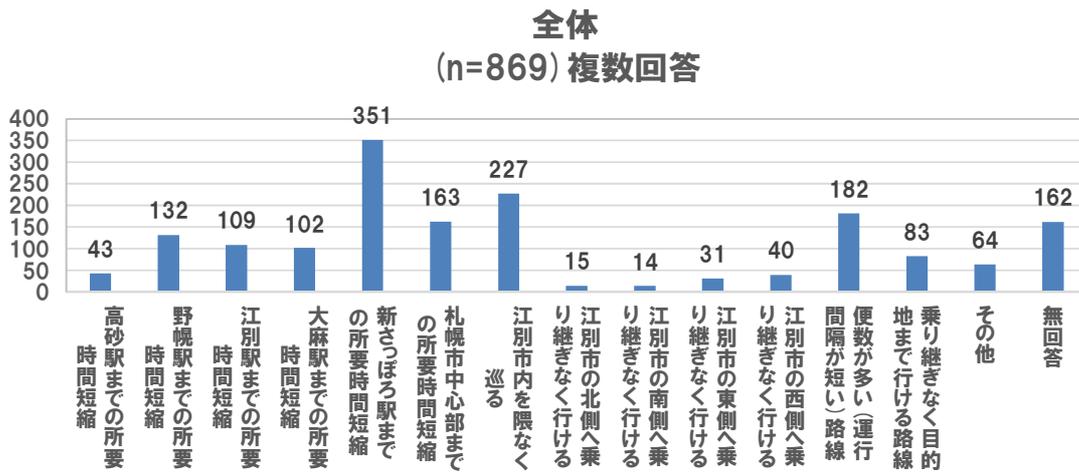


(3) バス路線が再編された場合の望ましい路線

バス路線が再編された場合の望ましい路線は、「新さっぽろ駅までの所要時間が短縮された路線」との回答が最も多く、「札幌市中心部までの所要時間が短縮された路線」と合わせて、札幌市内への所要時間短縮に関する回答が多くなっています。

JR各駅への所要時間短縮に関する回答も多くなっており、札幌市への速達性の向上に対するニーズが大きいものと推察されます。

【バス路線が再編された場合の望ましい路線（平成 28 年度実施市民アンケート調査より）】

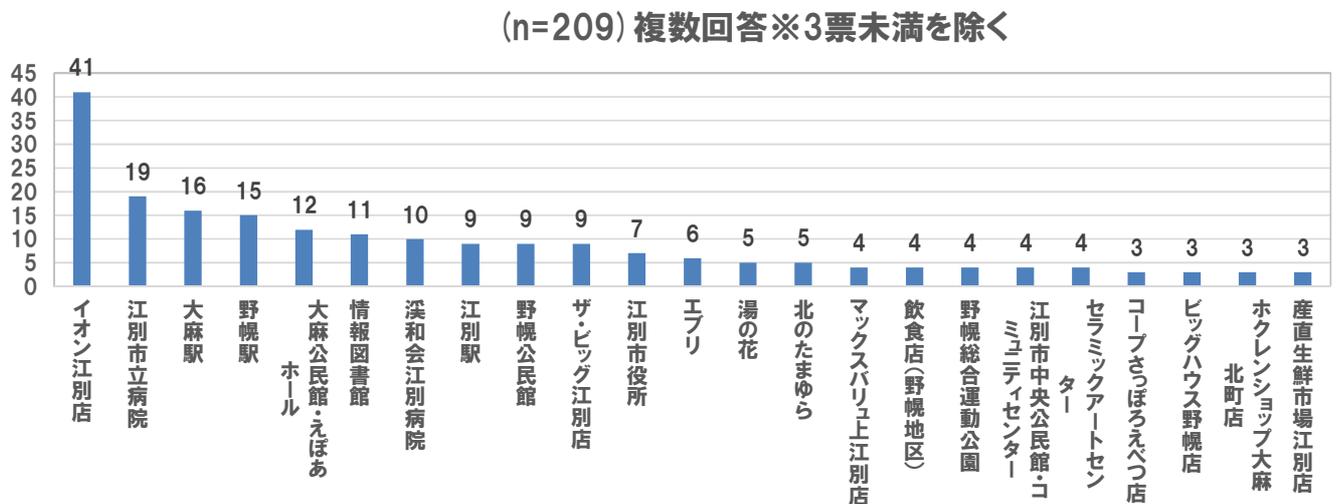


(4) バス路線が再編された場合の行きたい場所

バス路線が再編された場合のバスで行きたい場所は、江別市内では、「イオン江別店」との回答が多くなっています。

※なお、江別市外では、「新さっぽろ」や「札幌駅」の各周辺施設への回答が多くなっています。

【バス路線が再編された場合の行きたい場所：市内（平成 28 年度実施市民アンケート調査より）】

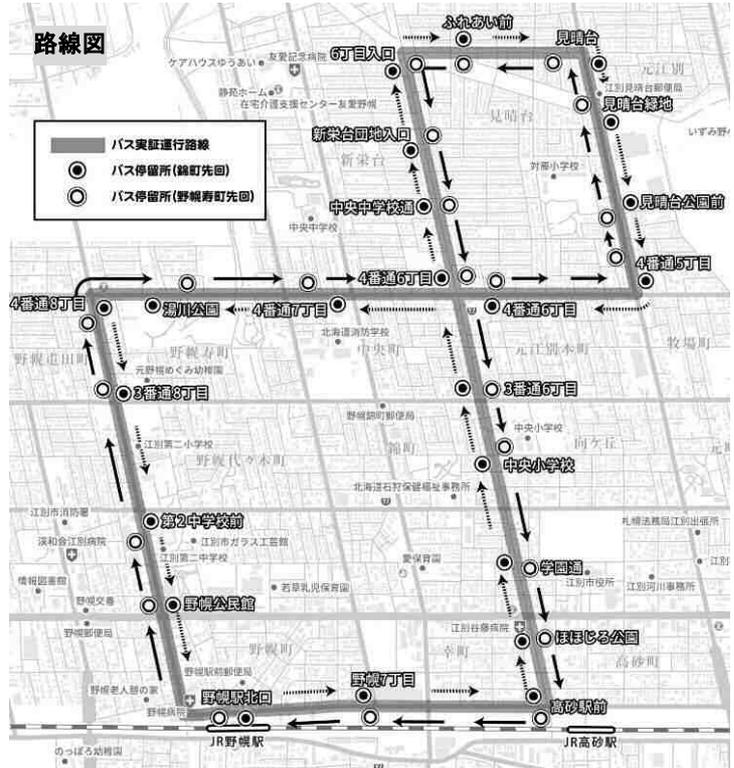


(1) 運行の目的

実証運行路線「野幌見晴台線」は、過去の江別市公共交通検討会議(平成24年7月～26年3月)によりまとめられた報告書に示された改善策のうち、「JRとの乗り継ぎ改善」や「駅への所要時間短縮」といった交通機能の向上に関して、効果検証を行うべく、実証運行を実施したものです。

(2) 運行の概要

- 実証運行路線名:「野幌見晴台線」
- 運行期間 : 平成27年10月19日(月)
～ 平成28年2月20日(土)
※計119日間
年未年始運休(12/29～1/3)
- 運行便数
錦町先回 :12便(6～21時台)
野幌寿町先回 :11便(7時～20時台)
- 運賃 : 大人190円
小人100円
※定期券利用不可
- 運行会社 : 北海道中央バス株式会社
- 運行方法 : 定時定路線運行



(3) 運行の結果

実証運行期間119日間の運行実績は、1日あたり平均約230人、延べ約27,000人が利用しました。

	錦町先回	野幌寿町先回	全体
運行便数	12便/日	11便/日	23便/日
延べ利用者数	14,710人	12,292人	27,002人
日平均利用者数	123.6人/日	103.3人/日	226.9人/日
便平均利用者数	10.3人/便	9.4人/便	9.9人/便

	運行収支
運行費用(A)	8,396,700円
運行収入(B)	4,882,089円
収支計(B-A)	▲3,514,611円
収支率(B/A)	58.1%

○見晴台方面からJR野幌駅へ短時間で移動できることが高く評価され、新規のバス利用者が増加したものの、採算面での課題も浮き彫りになったほか、既存の重複路線に与える影響が大きくなり、既存路線を維持しながら、この実証運行路線を本格運行することは困難であると認められました。

○同時期に実施したバス利用者などに対するアンケートでは、朝や夜間の通勤・通学時などにおける増便や、実証運行路線の本格運行を望む回答が多く寄せられました。

2 バス路線再編の主な検討状況

概要

(1) 駅を中心とした効率的なバス路線の形成

江別市の都市構造としては、JR野幌駅、江別駅、大麻駅が都市機能の集積拠点であり、主要な交通結節点であることを踏まえ、この3駅を中心としたバス交通を基本としながら、利用者の利便性とバス事業者の採算性のバランスを各路線で図ることを検討中。

(2) 平成27年度実証運行路線を踏まえた路線再編

- 平成27年度に実施した実証運行路線「野幌見晴台線」(P4参照)の実証結果を踏まえ、
- 既存路線の一部を野幌地区北側からJR野幌駅までの速達性を重視した路線に改める。
- あわせて、経路が重複する他の既存路線について、重複区間の一部を他の道路へ移設する。
- 以上により、利用者の利便性とバス事業者の採算性を図る路線が実現できないか検討中。

(3) 一定の人口の張り付きがあり、近くにバス路線（バス停）がない地域への対応

市内におけるバス停の位置と人口メッシュ図の組み合わせによる「バス停位置図及び人口分布図(P7)」を踏まえ、一定の人口の張り付きがあり、近くにバス路線（バス停）がない地域について、利用者の利便性とバス事業者の採算性を図る路線が実現できないか検討中。

(4) 利用者増を見込んだ経路変更

近年の宅地開発等による人口構成と既存バス路線を比較し、経路変更により利用者の増加を図ることができる路線がないか道路事情等を踏まえながら検討中。

※上記(1)～(4)を踏まえたバス路線の主な検討状況については、P7～9に記載

- ・市内バス路線図（H28.10.1現在）と近年の環境変化等【概況】 【P7】
- ・バス停位置図及び人口分布図 【P8】
- ・「一定の人口の張り付きがあり、近くにバス路線（バス停）がない地域」
における検討状況 【P9】

市内バス路線図（H29. 10. 1 現在）と近年の環境変化等 【概況】

大麻地区（JR線以北）

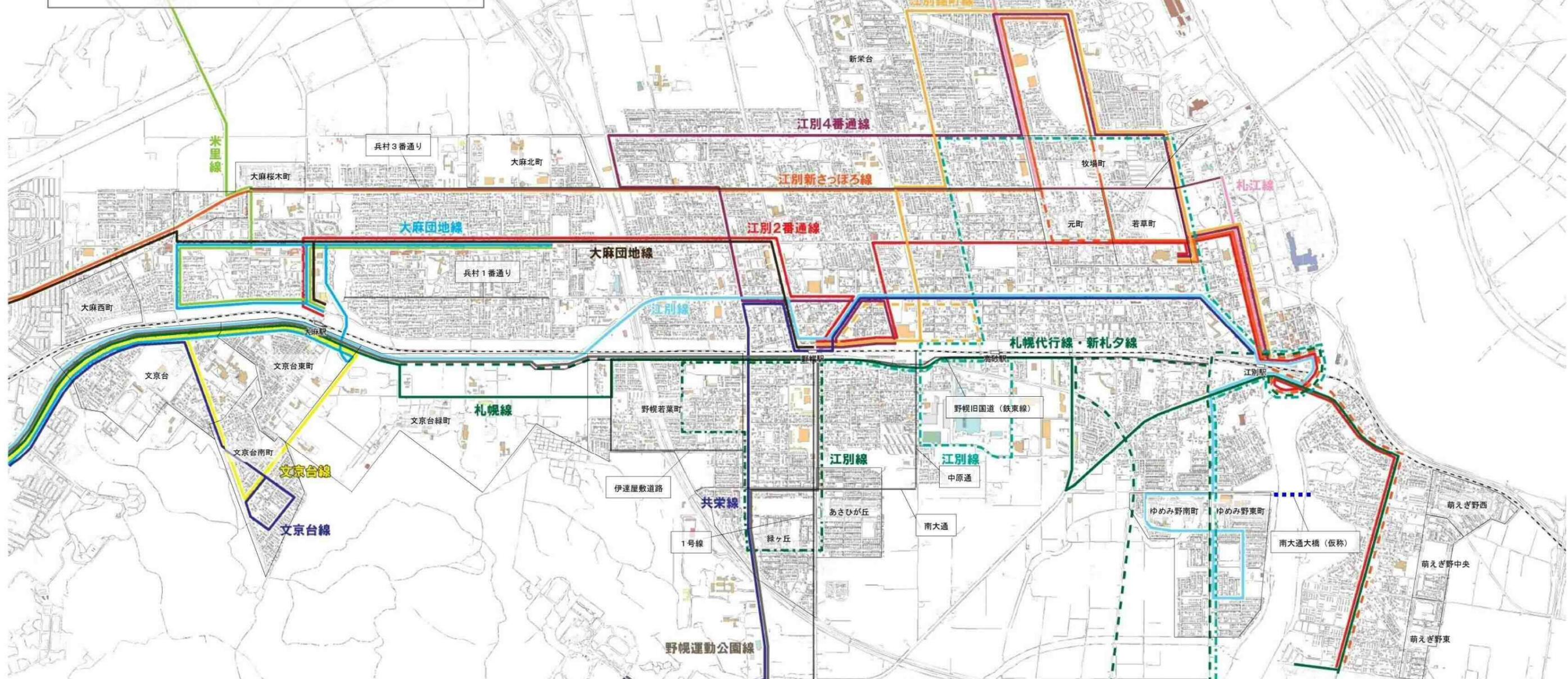
- ・大麻北町の兵村3番通り沿いに商業施設の立地が進む
- ・平成29年3月に大麻桜木町の北側に大規模商業施設が立地
- ・過去に北海道中央バスがJR大麻駅・大麻西町間でバス路線を路線設定（平成27年3月まで運行）

野幌地区（JR線以北）

- ・新栄台の造成が終了し、住宅街となる
- ・JR野幌駅北側の再開発が進む
- ・平成27年度に市がJR野幌駅と野幌地区北側を短時間で結ぶバス路線の実証運行を実施

江別地区（JR線以北）

- ・若草町で宅地造成が終了し、住宅街となる
- ・元町に専門医院が多く立地
- ・牧場町に大規模商業施設建設計画の報道あり



大麻地区（JR線以南）

- ・文京台地区に立地している3大学に通学する学生の減少傾向が続く
- ・夕鉄バスの文京台線が大幅に減便

野幌地区（JR線以南）

- ・緑ヶ丘地区で宅地造成が進み、人口が増加
- ・1号線と中原通を結ぶ南大通が開通
- ・JR野幌駅南側の再開発が進む
- ・野幌若葉町で大規模宅地造成計画の報道あり

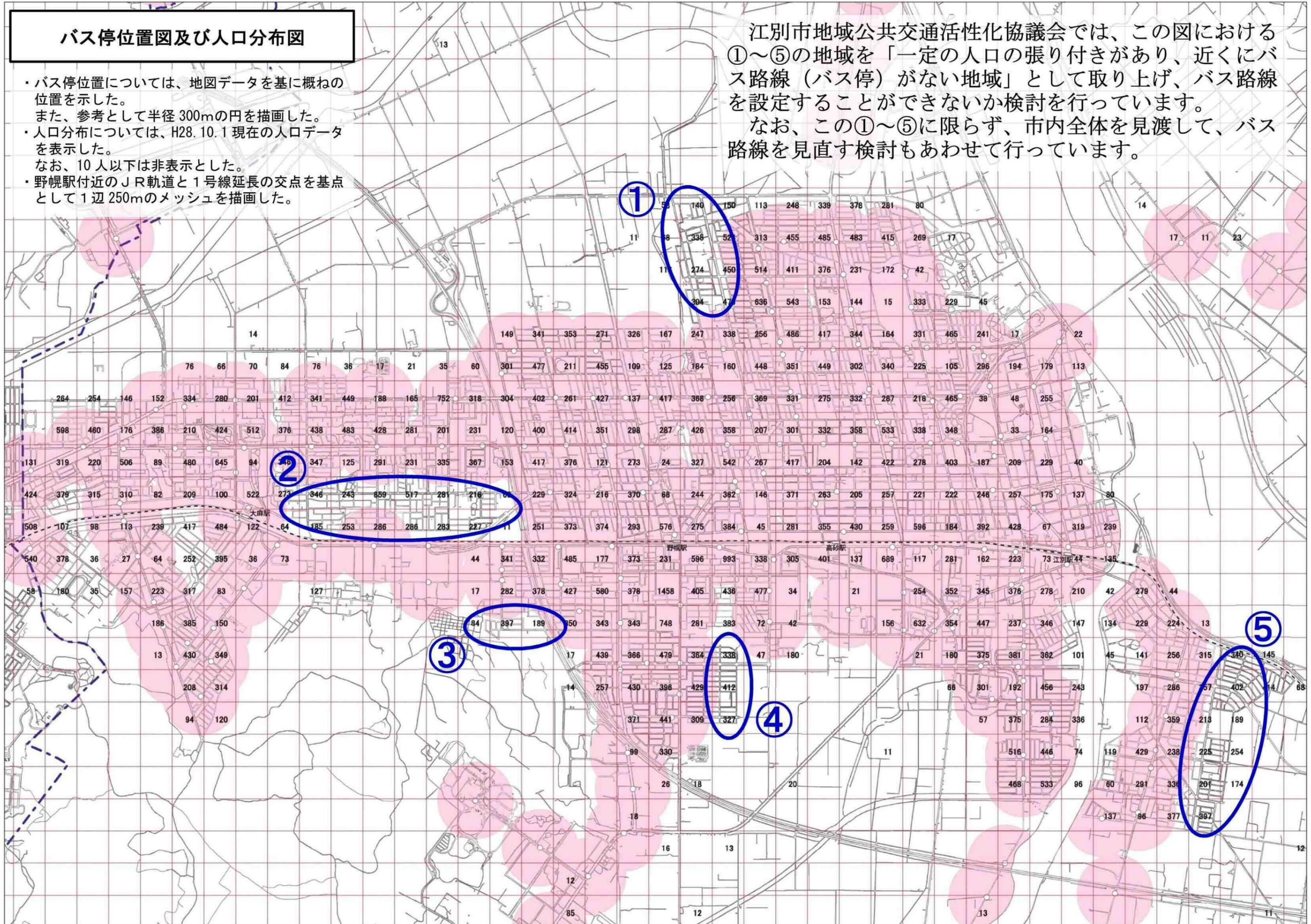
江別地区（JR線以南）

- ・過去に北海道中央バスが、萌えぎ野地区を経由するバス路線を設定（平成27年3月まで運行）
- ・ゆめみ野地区で宅地造成が終了し、住宅街となる
- ・南大通大橋の建設工事が進行中

バス停位置図及び人口分布図

- ・バス停位置については、地図データを基に概ねの位置を示した。
また、参考として半径 300mの円を描画した。
- ・人口分布については、H28. 10. 1 現在の人口データを表示した。
なお、10 人以下は非表示とした。
- ・野幌駅付近の JR 軌道と 1 号線延長の交点を基点として 1 辺 250m のメッシュを描画した。

江別市地域公共交通活性化協議会では、この図における①～⑤の地域を「一定の人口の張り付きがあり、近くにバス路線（バス停）がない地域」として取り上げ、バス路線を設定することができないか検討を行っています。
なお、この①～⑤に限らず、市内全体を見渡して、バス路線を見直す検討もあわせて行っています。



「一定の人口の張り付きがあり、近くにバス路線（バス停）がない地域」における
検討状況

地域	近辺に路線バスを 運行する事業者	検討状況
①新栄台周辺	北海道中央バス	<ul style="list-style-type: none"> 野幌地区北側の路線再編の考え方として、平成27年度に実施した実証運行の経路を踏まえ、「江別錦町線」を野幌地区北側からJR野幌駅までの速達性を重視した路線に再編し、これと重複する「江別4番通線」の経路を一部変更。 この考え方の中で、新栄台方面に経路を設定することが可能か、総合的に検討中。
②兵村一番通り 沿線	ジェイ・アール 北海道バス	<ul style="list-style-type: none"> 会社全体として便数を増やすことが困難な状況の中、「大麻団地線」の一部を他へ振り分けると、結果的に「大麻団地線」が減便となり利便性が低下するので、現時点では困難と考えている。
	北海道中央バス	<ul style="list-style-type: none"> 路線廃止の経緯、廃止後における人口の推移や収支改善要因、道路事情などを総合的に検討。 「江別2番通線」の経路の一部変更は、当該路線の利便性や採算性、冬の運行遅延の面から、現時点では困難と考えている。
③野幌若葉町 南西側周辺	夕鉄バス	<ul style="list-style-type: none"> 酪農学園大学の構内を走っている既存路線について、酪農学園大学とJR野幌駅との間の経路を、現在の「鉄東線」から「伊達屋敷道路」へ変更することで、利便性と採算性をともに向上させられないか検討中。
④あさひが丘 東側周辺	ジェイ・アール 北海道バス	<ul style="list-style-type: none"> 「野幌運動公園線」の主な利用は、北海道情報大学や野幌運動公園への行き来である。 現在の経路である「1号線」からあさひが丘東側へ経路変更する場合、「南大通」「中原通」「鉄東線」を通してJR野幌駅と結ぶことになり、このため、JR野幌駅や新札幌駅までの所要時間が延びることから、「野幌運動公園線」の経路変更は困難と考えている。
	夕鉄バス	<ul style="list-style-type: none"> 既存路線では、夕鉄バス野幌ターミナルとJR野幌駅との間の経路は「鉄東線」を走っている。この一部を、「南大通」を経由させる経路変更により、利便性と採算性をともに向上させられないか検討中。
⑤萌えぎ野地区	北海道中央バス	<ul style="list-style-type: none"> 路線廃止の経緯、廃止後における人口の推移や収支改善要因、道路事情などを総合的に検討。 「江別2番通線」の経路一部（再）変更は、当該路線の採算性の面から、現時点では困難と考えている。
	夕鉄バス	<ul style="list-style-type: none"> 他社の路線廃止の経緯、人口などを総合的に検討。 既存路線の経路変更は、採算性の面から困難と考えている。

3 公共交通の利用促進策に関する検討状況

・バスナビゲーションシステムの導入 (参考資料:P12)

バスナビゲーションシステムの導入により、目的地へ行く際に利用することができる「路線バス」や、その「乗降する停留所」、「発着時刻」、「運賃」などを検索できるようにすることにより、利便性を向上させることを検討しています。

・バスロケーションシステムの導入 (参考資料:P13)

バスロケーションシステムの導入により、市内を運行する路線バスの運行状況について、スマートフォンやパソコンで見ることができるようになるほか、商業施設等に運行情報表示板を設置することで、利用者に広く情報提供することを検討しています。

・商業施設等と連携した待合環境の整備

バスロケーションシステムの導入にあわせて、商業施設等に運行情報表示板を設置した待合スペースを整備することについて検討しています。

・路線バスの乗り方ガイド、わかりやすいバスマップ等の作成 (参考資料:P13・14)

市民のみなさんに、路線バスを便利に利用していただくために「バスの乗り方ガイド」や「バスマップ」等を作成して配布、利用促進を図ることを検討しています。

・妊婦や子ども連れ利用者、高齢者のバス利用をサポートする施策

妊婦・子ども連れ利用者などの子育て世代や高齢者が、路線バスを利用しやすい環境を作ることで、路線バスの利用を促すことができないかどうか、また、その具体的な方策について検討しています。

・公共交通利用促進・啓発キャンペーン・イベント等

市内バス路線の再編に合わせた周知・利用啓発イベントのほか、他の市内イベント開催時に、バス事業者と連携して出展を行うことなどにより、路線バスの利用啓発を継続的に行うことを検討しています。

・住民に対する出前講座等による公共交通利用啓発 ・環境教育等と連携した児童・生徒への公共交通利用啓発 ・転入者に向けた公共交通利用啓発

バス交通に関する出前講座の周知強化、環境教育と連携した小中学校への出前授業の実施、転入者に対するバスマップ等の配布などにより、対象ごとに利用啓発を行うことを検討しています。

・利用促進と収支改善を兼ね備えた運賃制度

「路線バスの利用が増えることで、バス事業者の収支が改善され、これにより、バス路線が今後も維持されていくことにつながる方策」として有効なものがないかどうかを検討しています。

・市民協働によるバス停の管理の検討

バス停周辺のゴミ拾いや、事業者によるバス停の除雪が間に合わない大雪の日のバス停の除雪など、市民協働によりバス停の管理を行うことができないかどうかを検討しています。

4 市郊外部における新たな交通手段(デマンド型交通等)の導入

(参考資料:P15)

市郊外部は、公共交通の利用が著しく不便なのが実情です。このため、地域公共交通活性化協議会では、市郊外部における新たな交通手段の導入について検討しています。

そこで、江北地区(美原・篠津・中島・八幡)と豊幌地区(豊幌・豊幌花園町・豊幌美咲町・豊幌はみんぐ町)を先行して導入可能性を検討する地区とし、現在地元協議会とともに検討を進めています。

・バスナビゲーションシステムとは？

公共交通機関の運行時刻や乗り継ぎ経路などをパソコンや携帯で調べることができるWEBサイトです。

利用者に公共交通機関の運行情報等を手軽に入手できる環境を提供することにより、公共交通の利用を促進し、公共交通ネットワークの安定的な維持に寄与します。

※参考①「さっぽろえきバスナビ（札幌市が運用しているシステム）」

乗車	経路検索 → 検索一覧	料金・所要時間
1	新札幌(バス) → 札幌市営地下鉄 → 大通(乗換所)	大人: 320円 子ども: 160円 19分
2	新札幌(新札幌ターミナル) → 札幌市営地下鉄 → すすきの(乗換所)	大人: 240円 子ども: 120円 45分
3	新札幌 → 札幌市営地下鉄(快速) → 札幌 → すすきの(乗換所) → 札幌市営地下鉄 → 大通(乗換所)	大人: 460円 子ども: 230円 11分
4	新札幌 → 札幌市営地下鉄(快速) → 札幌 → すすきの(乗換所) → 札幌市営地下鉄 → 大通(乗換所)	大人: 460円 子ども: 230円 18分
5	新札幌(新札幌ターミナル) → 札幌市営地下鉄 → すすきの(乗換所)	大人: 240円 子ども: 120円 55分

バス	乗車時刻	バス	到着時刻
10	07	16	09:12:24:36:48
08	12:27:40:50	16	09:28:39:45:50
07	08:08:17:28:39:46:57	17	09:18:29:36:45:50
08	09:13:21:32:40:50	18	09:12:24:36:48
09	09:12:24:36:48	19	09:18:29:47
10	09:13:24:36:48	20	09:24:45
11	09:12:24:36:48	21	10:00
12	09:12:24:36:48	22	
13	09:12:24:36:48	23	
14	09:12:24:36:48	24	

※参考②「各種乗り換え検索WEBサイト（民間事業者が運用しているシステム）」

「ジョルダン」、「YAHOO路線情報」、「NAVITIME」など、民間事業者が運用している乗換検索WEBサイトも多くあります。

・バスロケーションシステムとは？

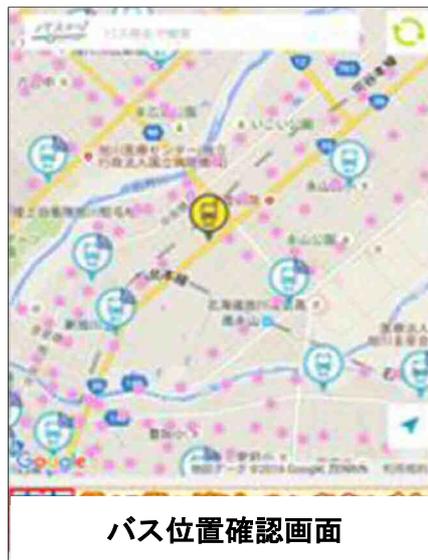
GPS等を用いてバスの位置情報を収集し、携帯電話（スマートフォン）やパソコンなどで情報提供するシステムです。これにより、積雪や渋滞などによりバスが遅延している情報を得ることができます。

参考①・②ともに、バスナビゲーションシステムと一体となり、運行時刻や乗り継ぎ経路などの検索機能が付いたものです。

※参考「バスキタ！」（札幌市・旭川市でバス事業者が導入しているシステム）



運行情報確認画面



バス位置確認画面



経路検索画面

・路線バスの乗り方ガイドとは？

「路線バスの乗り方がよくわからない…」という方は意外と多い(!?)ため、みなさんが必要なときにバスを利用することができるように、「バスの乗り方」を記載するパンフレットです。

※参考「バスのりガイド」（北海道中央バス協が発行している乗り方ガイド）



・わかりやすいバスマップとは？

現在、市で発行しているバスマップ「えべつ市内バス路線マップ便利ガイド」を、より利用しやすく改善することを検討しています。

例えば、お住まいの地域ごとに、利用することのできるバス路線と目的地を整理したマップを作成して配布するなど、情報量を少なくして見やすくすることができないかを検討しています。

※参考「えべつ市内バス路線便利マップ」（当市が発行しているバスマップ）

●JR大森駅周辺 バスのりば案内

●JR野幌駅周辺 バスのりば案内

●JR江別駅周辺 バスのりば案内

●えべつ市内バス路線マップ便利ガイド 表面

●江別市立病院周辺 バスのりば案内

●バスによる、江別から江別市立病院へのアクセス

●バスによる、江別から江別市立病院へのアクセス

江別市内バス路線マップ

ジェイ・アール北海道バス

北海道中央バス

夕張バス

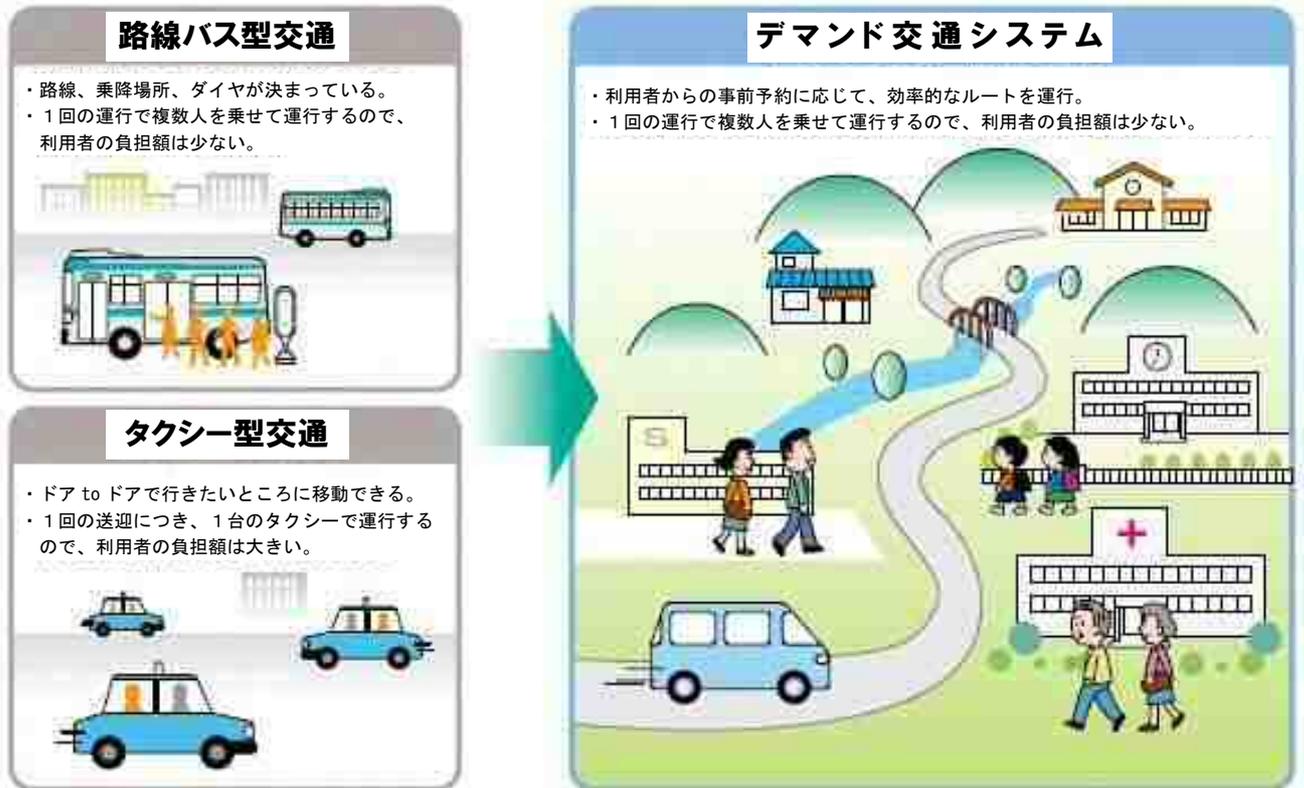
●ニューレのつバス

・デマンド型交通とは？

デマンド型交通は、路線バスとタクシーの中間的な位置にある交通機関です。

事前予約により運行するという特徴があり、運行方式や運行ダイヤ、さらには発着地の自由度の組み合わせにより、多様な運行方式が存在します。

※参考①「デマンド型交通イメージ」（静岡県浜松市ホームページ）



※参考②「運行方式から見た分類パターン」

(国土交通省中部運輸局「デマンド型交通の手引き」(平成25年3月))

(運行方式の特徴 自宅 〇 バス停等 ♀)

<p>A 定路線型 路線バスやコミュニティバスのように、所定のバス停等で乗降を行うが、予約があった場合のみ運行し、予約がなければ運行しない方式。“空気バス”の解消を図ることができる。</p>	<p>C 自由経路ミーティングポイント型 運行ルートは定めず、予約に応じ所定のバス停等間を最短経路で結ぶ方式。最短経路の選択により所要時間を短縮するとともに、バス停等を多数設置することにより、バス停等までの歩行距離を短縮することができる。一般タクシーとの差別化を図るため、目的施設または発施設を限定する場合が多い。</p>
<p>B 迂回ルート・エリアデマンド型 定路線型をベースに、予約に応じて所定のバス停等まで迂回させる運行方式。バス停等まで遠い地域に迂回ルートを設定することにより、交通空白地域の解消を図ることができる。</p>	<p>D 自由経路ドアツードア型 運行ルートやバス停等は設けず、指定エリア内で予約のあったところを巡回するドアツードアのサービスを提供する運行方式。一般タクシーとの差別化を図るため、目的施設または発施設を限定する場合もみられる。</p>