資料１

江別市地域公共交通網形成計画
（素案）

平成３０年３月

江　別　市

江別市地域公共交通活性化協議会

【 目 次 】

第 1 章 計画策定について **1**
1－1 計画策定の背景と目的 1
1－2 計画の位置づけ 2
1－3 計画の区域 3
1－4 計画の期間 3
第 2 章 本計画に関連するまちづくり計画 **4**
2－1 関連計画 4
2－2 地域公共交通のあり方 21
第 3 章 地域の現状 **22**
3－1 社会経済動向 22
3－1－1 人口動態 22
3－1－2 商業施設、医療機関及び公共施設の立地状況等 28
3－2 交通の現状 32
3－2－1 公共交通の概要 32
3－2－2 交通手段ごとの状況 33
3－3 市民ニーズの把握 49
3－4 実証運行路線「野幌見晴台線」 56
第 4 章 地域公共交通の課題及び基本方針 **65**
4－1 地域公共交通のあり方と現状及び課題 65
4－2 基本方針 68
第 5 章 計画の目標及び目標達成のための施策 **69**
5－1 計画の目標 69
5－2 目標達成のための施策及び事業 71
5－2－1 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 71
5－2－2 駅を中心としたコンパクトなまちづくりの推進 73
5－2－3 誰もが安心して移動できる環境づくりの推進 74
5－2－4 クルマに頼りすぎないライフスタイルの推進 82
5－2－5 公共交通を支える仕組みづくり 84
5－3 事業スケジュール 85
5－4 計画の達成状況の評価 86

第1章 計画策定について

1－1 計画策定の背景と目的

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います。

利用者の減少は、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といえます。

一方で、現在、江別市民の4人に1人が高齢者となり、今後も増加傾向が続くと見込まれることから、高齢者の移動手段の確保が課題となっており、このため、市内公共交通の必要性は、さらに高まるものと考えられます。

このような背景のもと、「江別市地域公共交通網形成計画」は、誰もが利用しやすく、持続可能な公共交通ネットワークの構築を実現すべく、市民・交通事業者・行政などが「江別市地域公共交通活性化協議会」により連携して策定するものです。

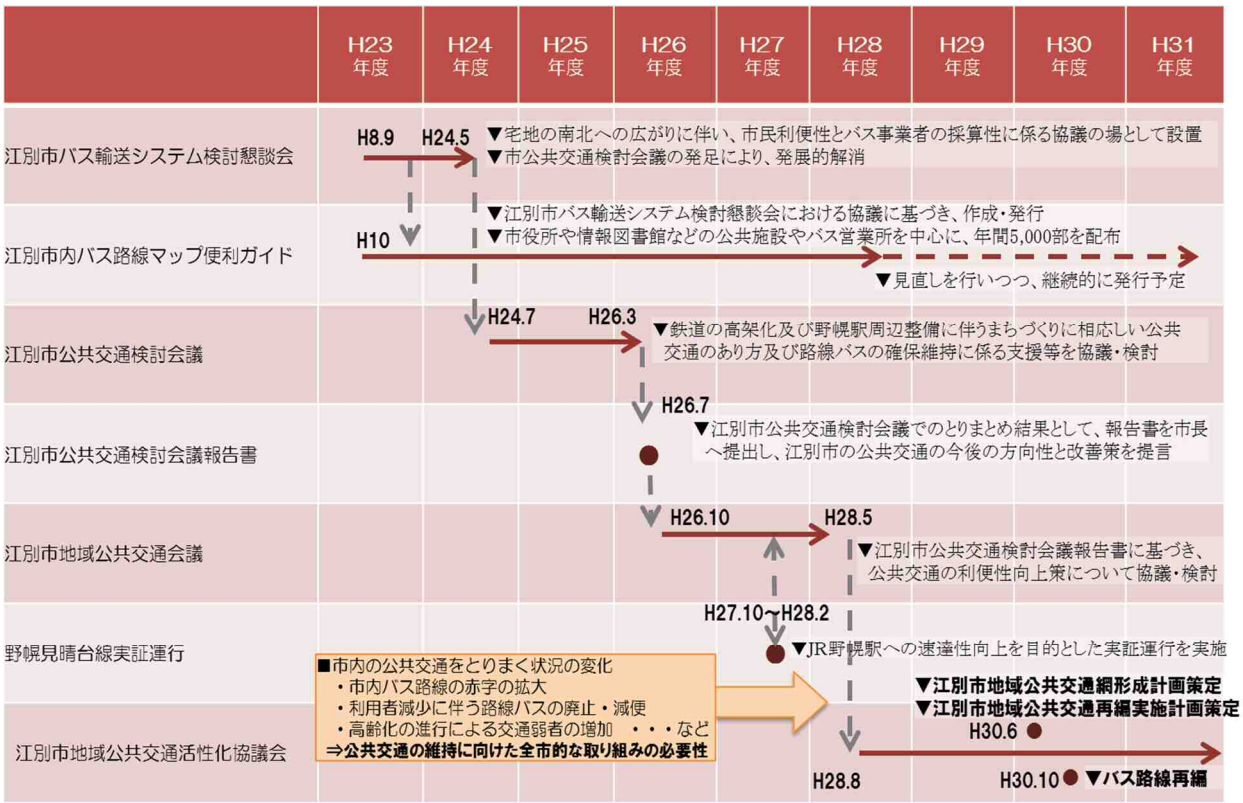


図 1-1　近年における検討の経緯など

1－2 計画の位置づけ

本計画は、最上位計画である えべつ未来づくりビジョン（第6次江別市総合計画）に掲げる4つの基本理念と、交通・まちづくりに関連するその他の計画を踏まえ、地域にとって望ましい公共交通網の姿を明らかにするものであり、その位置付けは下記のとおりです。

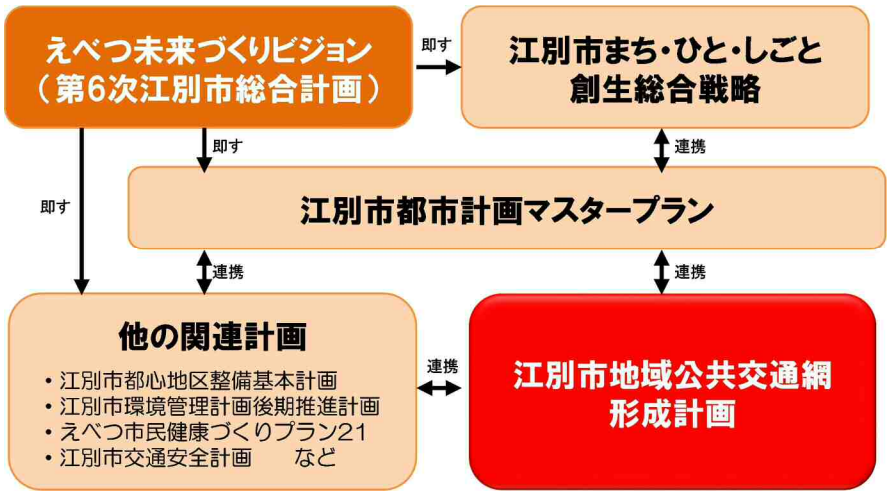


図 1-2　計画の位置づけ

えべつ未来づくりビジョン（第6次江別市総合計画）では、10年後の将来都市像を「みんなでつくる未来のまち　えべつ」とし、4つの基本理念を掲げています。

図 1-3　えべつ未来づくりビジョン（第６次江別市総合計画）における将来都市像と基本理念

1－3 計画の区域

本計画の対象区域は、江別市全域とします。

1－4 計画の期間

本計画の期間は、平成30年度から平成34年度までの5年間とします。

第2章 本計画に関連するまちづくり計画

2－1 関連計画

本計画に関連する江別市の計画を以下に整理します。

(1) えべつ未来づくりビジョン（第６次江別市総合計画）

1. 目指す都市像

みんなでつくる未来のまち えべつ

2. まちづくりの基本理念

安心して暮らせるまち
活力あるまち
子育て応援のまち
環境にやさしいまち

3. 計画期間

平成 26 年度～平成 35 年度

4. 公共交通に関連する取組等

政策０５　都市基盤
基本目標　暮らしやすさを実感できるえべつに向けて都市基盤の形成をめざします
＜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。
０５－０２　交通環境の充実
（３）公共交通の最適化
　駅を中心とした公共交通の再構築を基本として、公共交通の利用促進や最適化を図ることにより、市民の足を守ります。

(2) 江別市都市計画マスタープラン

1. 都市づくりの目標

駅を中心とした集約型都市構造　～えべつ版コンパクトなまちづくり～

(1)成熟した質の高い都市づくり

(2)活力・魅力を持った都市づくり

(3)環境にやさしい都市づくり

(4)歩いて暮らせる都市づくり

地域経済の活性化

(1)市内への企業立地

(2)戦略的・政策的企業誘致

災害に強い安全・安心な都市環境

(1)災害に強い都市施設

(2)防災体制の充実

江別市の特性を活かした魅力ある都市

(1)地域の資源・優位性を活かした都市づくり

2. 都市づくりの視点

効率的で質の高い都市空間の形成

安全で快適に暮らせる都市環境の形成

活力と魅力の創出による持続性のある都市空間の形成

環境に配慮した都市づくり

3. 都市づくりの基本方針

2－1－3 公共交通

公共交通は、過度に自家用車に頼らず、誰もが安心して暮らせるため、人の移動を支える身近な交通手段として、鉄道・バスなどを位置づけます。

- 交通結節機能を強化するため、駅周辺におけるバリアフリー化などによる施設の充実や利便性の向上を図ります。
- バス交通などの利用促進を図るため、江別市の都市構造を勘案し、都市機能が集積する拠点であり、主要な交通結節点である駅を中心とした効率的なバス交通体系の検討を行い、利便性の向上を図ります。

4. 計画期間

平成 26 年度～平成 35 年度

5. 地域づくりの目標

＜江別地域＞

地域づくりの目標

①地域と連携を図り、特性を活かした江別駅周辺の地区核を形成します

②良好な交通環境を活かした産業の活性化を図る土地利用を推進します

③総合的な治水対策、地域資源を有効に活用した地域づくりを推進します

地域づくりの基本方針（公共交通）

・江別駅周辺施設のバリアフリー化を推進するとともに、江別駅跨線人道橋の架け替えに合わせて駐輪場の整備を進めます。

・高砂駅周辺地区は、駅利用者の利用状況などを踏まえ、安全性や利便性の観点から交通環境の向上について検討を行います。

・江別地域におけるバス交通の課題に対応した効率的なバス交通体系の検討を行い、駅を中心とした交通結節機能の強化を図り、地域の利便性を高めるとともに、公共交通などの利用促進を図ります。

＜野幌地域＞

地域づくりの目標

①野幌駅周辺を集約型都市構造における中心市街地として育成します

②住宅地と中心市街地等を連絡する交通環境の強化を図ります

③多様な地域資源の活用による地域経済活性化に資する戦略的な土地利用を推進します

地域づくりの基本方針（公共交通）

・「江別の顔づくり事業」により、駅前広場や駐輪場、関連道路の整備を進め、交通結節機能を高めます。

・鉄道高架による南北間交通の利便性向上や駅前広場整備による交通結節機能の向上を踏まえた、効率的・効果的なバス交通体系の検討を行い、公共交通の利用促進を図ります。

＜大麻・文京台地域＞

地域づくりの目標

①地域性の異なる南北地域に配慮した大麻駅周辺の地区核を形成します

②少子高齢化へ対応し、地域資源の活用により魅力ある大麻・文京台地域を形成します

③交通アクセス機能を活かした産業振興や魅力向上につながる土地利用を推進します

地域づくりの基本方針（公共交通）

・バス交通の課題に対応した効率的なバス交通体系の検討を行い、駅などの交通結節機能の強化を図り、地域の利便性を高めるとともに、公共交通の利便促進を図ります。

＜豊幌地域＞

地域づくりの目標

①豊かな自然や農村環境を活かし、コミュニティを重視したコンパクトな市街地を形成します

②継続的な治水対策と田園環境の保全・活用を推進します

地域づくりの基本方針（公共交通）

・豊幌駅周辺は、駅利用者の利便性や安全性を踏まえた協働による駅舎管理を行うとともに、状況に応じて、駐車場や駐輪場などの適正な維持・管理を行うなど、駅周辺の環境整備を図ります。

(3) 江別市まち・ひと・しごと創生総合戦略

1. 基本目標

しごとをつくり、安心して働けるようにする
えべつへの新しい人の流れをつくる
若い世代の結婚・出産・子育てを支援する
時代に合った地域をつくり、安心な暮らしと健康を守るとともに、地域と地域を連携する

2. まち･ひと･しごとの創生に向けた政策5原則

自立性（地域の自立、発展につながる施策を実施）
将来性（自主的かつ主体的に、目標を持って取り組む）
地域性（地域の実態に合った施策を支援）
直接性（直接的に支援する施策を実施）
結果重視（ＰＤＣＡによる効果検証）

3. 計画期間

平成 27 年度～平成 31 年度

4. 公共交通に関連する取組等

基本目標④　時代に合った地域をつくり、安心な暮らしと健康を守るとともに、地域と地域を連携する

（１）駅を中心とした暮らしやすいまちづくり

②　交通ネットワークの充実

駅を中心とした公共交通を充実させることで、駅周辺から遠い郊外に居住する市民にも利便性のあるまちづくりをめざします。

重要業績評価指標（ＫＰＩ）

重要業績評価指標（ＫＰＩ）	基準値（平成２６年度）	目標値（平成３１年度）
バス輸送人員	５４８，０００人	５５０，０００人
交通環境に満足している市民割合	６０．８％	６４．０％

・人口減少や少子高齢化を背景に、駅を中心としたコンパクトなまちづくりを行うため、駅周辺部におけるバス路線を再構築

(4) 江別市都心地区整備基本計画

1. 都心の整備テーマ

都心づくりの目的

①都心を中心とした『南北市街地の一体化によるコンパクトな市街地形成』

②商業・業務、交通、文化・交流、居住などの『都市機能の充実による中心市街地活性化』

都心の整備テーマ

～　市民みんなが行けるにぎわいと魅力のある市民交流拠点づくり　～

『市民のリビング空間づくり』

2. 都心地区の整備方針

都心地区の整備方針

①南北一体化した生活文化空間づくり

②安全で効率的な道路網の整備

③緑のネットワーク形成と多様な生活文化機能の配置

④都心居住の促進

⑤商業等の活性化

3. 計画期間

平成 18 年度～平成 32 年度

4. 公共交通に関連する取組等

４都心地区の整備方針

４－２都心地区の整備方針

〇安全で効率的な道路網の整備

・野幌駅を中心とした交通結節点機能を充実し、鉄道・バス等の利便性向上や駅周辺の交通バリアフリー化を進める。

（１）都市基盤整備の方針

北からも南からもアクセスしやすい中心市街地

〇交通結節点機能の改善

・ＪＲ野幌駅の南北に駅前広場を整備し、鉄道・バス等の公共交通の円滑な乗換え等、交通結節点機能の改善を図る。

(5) 江別市交通バリアフリー基本構想

1. 基本理念

＜江別市交通バリアフリー化の基本理念

「わかりやすさ」「のりやすさ」「あるきやすさ」

2. 基本方針

ユニバーサルデザインの理念に基づく空間整備の推進

こころのバリアフリーの推進

冬期の積雪及び凍結に対する配慮

実効性を高める事業の推進

市民・ＮＰＯ・事業者・行政等の協働

事業の評価

基本構想によるまちづくり

3. 計画期間

平成 17 年度～平成 26 年度

4. 公共交通に関連する取組等

３．バリアフリーの整備方針

（１）公共交通特定事業の整備方針

① 特定旅客施設内の移動円滑化のための事業

- エレベーター等の昇降施設を整備します。
- 駅舎内の誘導ブロックを整備します。
- 階段や通路に２段式手すりを整備します。
- 出入り口にはスロープを整備します。
- ユニバーサルデザインによる多目的トイレを整備します。

② 特定車両の移動円滑化のための事業

- 新規車両購入時には低床バスを導入します。
- わかりやすいバス路線の表示や、乗降りし易いバス停を整備します。

(6) 江別市交通安全計画

1. 基本理念

交通事故のないまちを目指して

人優先の交通安全思想

救助・救急活動及び被害者支援の充実

参加・協働型の交通安全活動の推進

2. 計画推進における留意事項

交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

地域ぐるみの交通安全対策の推進

3. 計画期間

平成 28 年度～平成 32 年度

4. 公共交通に関連する取組等

第２部　講じようとする施策

第１章　道路交通環境の整備

５　公共交通機関利用の促進

自家用車から公共交通機関への転換による道路交通の円滑化などを図るため、バスマップの配布等による公共交通機関の利用促進を行うほか、通勤・通学、通院や買い物など市民の生活の足である公共交通を維持・確保するため、既存のバス路線の再編に向けた検討を進めます。

(7) 江別市環境管理計画後期推進計画

1. 将来像

きれいな空気　清らかな水　豊かな緑に恵まれた　美しく住みよいえべつ

2. 環境目標

地球を守るまち
豊かな自然を育むまち
人にやさしいまち
うるおいとやすらぎのあるまち

3. 計画期間

平成 26 年度～平成 35 年度

4. 公共交通に関連する取組等

1．地球を守るまち

（1）地球環境の保全

①地球温暖化の防止

＜市の役割＞

○地球温暖化防止に関する意識啓発を行います。

○江別市地球温暖化対策実行計画に基づき、市の事務事業における温室効果ガス排出量の削減に努めるとともに、市域の排出実態についても定期的に把握します。

○自家用車の使用抑制を進めるため、バスや JR など公共交通機関の利用を促すとともに、自転車を有効活用できる環境づくりを進めます。

○道路整備や冬期の除排雪の充実などにより、渋滞の少ない円滑な交通環境づくりに努めます。

◎えべつ版コンパクトなまちづくりを推進し、集約型都市構造化による効率的な都市づくりを進めます。

成果指標

項目	現状	目標
産業部門・家庭部門・業務部門の CO_2 排出量合	646.7 千 t-CO_2 【平成 23 年度】	614.4 千 t-CO_2 （5%削減） 【平成 35 年度】
環境に配慮した生活をしている市民割合	68.9% 【平成 25 年度】	向上 【平成 35 年度】

＜市民の役割＞

○日常生活の中で、環境とのかかわりを意識し、環境にやさしい生活を心がけます。

○自家用車の使用に当たり、エコドライブを心がけるとともに、自転車や公共交通機関の利用にも努めます。

(8) 第４期江別市環境マネジメントシステム実行計画

1. 基本方針

第３期までの取り組み結果や地球温暖化対策をとりまく情勢の変化、「エネルギーの使用の合理化等に関する法律（省エネ法）」への適応などを受け、PDCA サイクルに基づき、より円滑で効果的に取り組むことを目的とします。

2. 環境方針

①各課等（環境活動実行組織）において環境方針の内容が浸透し、環境配慮行動が組織的に行える仕組みづくりに努めます。

②環境マネジメントシステム（EMS）を、エネルギーの使用に重点を置いて運営していくことで、省資源・省エネルギー活動を推進します。

③物品やサービスの購入に当たっては、環境負荷の少ない製品の使用とサービスの利用を推進します。

④市民、事業者、各種団体などの環境配慮活動の支援に努めます。

⑤施設の維持管理に当たっては、環境法令及び市自らが定めた基準を遵守しつつ、良好な利用環境の確保と省エネルギーの推進に努めます。

3. 計画期間

平成 26 年度～平成 30 年度

4. 公共交通に関連する取組等

２．職員の環境配慮行動の実施率

職員の環境配慮行動の実施率

取り組み項目	実施率（%）				
	平成 21 年度	平成 22 年度	平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度
出張時は可能な限り公共交通機関を利用する	91	93	94	95	95

(9) 江別市緑の基本計画

1. 緑のまちづくりテーマ＜理念＞

「原始林（みどり）・水・らしさ」を感じる　ほっとするまち江別

2. テーマを実現するための方針

身近な緑が原始林へつながるまち
水辺を実感できるまち
江別らしさを生かした緑のまち
今ある緑を子どもたちへ

3. 計画期間

平成 26 年度～平成 35 年度

4. 公共交通に関連する取組等

具体的な記載なし

(10) 第３期江別市地域福祉計画

1. 基本理念

お互いさま、みんなで支えあう地域づくり

2. 基本目標・基本政策

基本目標１　支えあいの仕組みづくり

　基本施策１　関係機関による相談支援体制の充実

　基本施策２　福祉サービスなどに係る情報提供の充実

基本目標２　地域を支える担い手やネットワークづくり

　基本施策３　福祉を担う人材などの確保・育成

　基本施策４　地域における福祉活動の促進

　基本施策５　ボランティア団体などの活動促進

基本目標３　地域福祉を推進する環境づくり

　基本施策６　支えあい意識醸成と環境づくり

　基本施策７　快適に暮らせる生活環境づくり

3. 計画期間

平成 27 年度～平成 31 年度

4. 公共交通に関連する取組等

基本目標３　地域福祉を推進する環境づくり

　基本施策７　快適に暮らせる生活環境づくり

　①　バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進

　市は、高齢者や障がいのある方をはじめ、あらゆる市民が安心して快適に地域で生活できるよう、建物や道路・移動手段、情報提供に係るバリアフリーを図るとともに、全ての市民が不自由なく利便性を感じられるよう、ユニバーサルデザインの推進を図ります。

(11) えべつ市民健康づくりプラン 21（第２次）

1. 基本理念

だれもが健康的に安心して暮らせるえべつ

2. 基本方針

生活習慣病を予防し悪化を防ごう！
元気なえべつっ子を増やそう！
健康づくりをしよう！

3. 計画期間

平成 26 年度～平成 35 年度

4. 公共交通に関連する取組等

具体的な記載なし

(12) えべつ・安心子育てプラン

1. 基本理念

みんなで協力、子育て応援のまち・えべつ

2. 基本目標

「子どもが笑顔で育つ」まちづくり
「安心して子どもを産み育てる」まちづくり
「子育てを地域で応援する」まちづくり

3. 計画期間

平成 27 年度～平成 31 年度

4. 公共交通に関連する取組等

具体的な記載なし

(13) 障がい者支援・えべつ 21 プラン

1. 基本理念

障がいのある方の自立を地域で支える共生社会の形成

① 障がいのある方の自立を地域で支えることのできるサービス提供体制づくり

② 施設重視の福祉から地域福祉、在宅福祉への着実な転換

③ 障がいのある方の自立と社会参加、就労の促進

2. 基本目標

基本目標１ 総合的ケアマネジメント体制の確立

基本目標２ ノーマライゼーションの推進による理解と交流の拡大

基本目標３ 障害福祉サービスの充実

基本目標４ 保健・医療サービスの充実

基本目標５ 保育・教育施策の充実

基本目標６ 雇用・就労施策の充実と就労能力の向上支援

基本目標７ 障がいのある方にやさしい生活環境とまちづくりの推進

基本目標８ スポーツ、レクリエーション、文化活動等、障がいのある方の社会参加の推進

3. 計画期間

第４期 障がい者福祉計画 平成 27 年度～平成 32 年度

第４期 障がい福祉計画 平成 27 年度～平成 29 年度

4. 公共交通に関連する取組等

基本目標７ 障がいのある方にやさしい生活環境とまちづくりの推進

障がいのある方が地域で安全・安心な生活を送れるよう、市民団体、ボランティアなどとの連携や市民意識の啓発を図り、地域全体で障がいのある方を支える体制整備を目指すとともに、住宅、道路、公園、公共施設、交通機関などのバリアフリー化を通じ、ノーマライゼーションの理念が浸透した社会環境づくり、まちづくりを目指します。

基本施策７-３ 移動・交通対策の推進

主な事業名	内容
移動支援事業	屋外での移動が困難な障がいのある方に対し、社会参加や余暇活動のために必要な外出の支援を行います。
福祉タクシー利用料金の助成	身体障害者手帳１、２級、療育手帳Ａ判定、精神障害者保健福祉手帳１級の方を対象に、タクシー普通車基本料金相当額の利用券を交付します。
人工透析通院費の助成	人工透析のため医療機関に通院している方を対象に、タクシー普通車基本料金相当額の利用券を交付します。
自動車の改造費、運転免許取得費の助成	身体障害者手帳１、２級の方の社会参加の促進のため、 自動車の改造費、運転免許取得費の一部を助成します。
心身障がい者自立促進交	自立促進を目的に公共交通機関を利用して施設などに通所し

通費の助成	ている障がいのある方を対象に、その交通費の１/２を助成します。
交通運賃補助割引等制度の情報提供	身体障害者手帳、療育手帳の提示により、公共交通機関の運賃が割引になることについて、適切な情報提供を行います。

基本施策７-４　バリアフリーのまちづくり

主な事業名	内容
交通バリアフリー化推進事業との連携	交通バリアフリー基本構想に基づき、市内の鉄道駅舎にエレベーターやエスカレーターを設置するなど整備促進に努めます。

(14) 江別市高齢者総合計画

1. 基本理念

江別市に住むすべての高齢者が自分の意思で、自分が望む生活を送ることができるよう地域全体で認め合い、支えあうまちづくりを目指す

2. 基本目標

基本目標１　住み慣れた地域で、人生の最期まで暮らしていける体制づくり
基本目標２　社会参加・自己実現を通して、健康でいきいきと暮らしていける環境づくり
基本目標３　多世代が集い、つながり、支えあう共生のまちづくり

3. 計画期間

平成 27 年度～平成 29 年度

4. 公共交通に関連する取組等

各論
第４章　地域包括ケアの推進
第４節　住環境整備とバリアフリーの推進
（２）バリアフリーの推進
①公共施設のバリアフリー化

高齢社会における生活環境は、ノーマライゼーションの理念に基づき、すべての市民が安心して日常生活を送ることができるものでなければなりません。

今後は、特に車イス等を使用する高齢者の増加が考えられることから、公共施設において、スロープや手すりの設置、トイレの改良などを推進します。また、高齢者の社会参加の促進やそのための移動を支援するため、エレベーターの設置等による公共施設の改善や公共交通機関利用者の利便性の向上に努め、高齢者が安心して移動できる環境づくりを推進します。

(15) 江別市雪対策基本計画

1. 基本方針

基本方針 1-1　冬期道路の安全性と円滑な交通の確保
基本方針 2-1　市民・事業者・行政の協働による冬期生活環境の向上
基本方針 2-2　雪国の暮らしの工夫
基本方針 3-1　雪の有効利用の促進

2. 目標

目標 1-1-1　除排雪水準の適正化と効率化の推進
目標 2-1-1　市民協働による雪対策の充実
目標 2-1-2　情報通信技術導入と共有化
目標 2-2-1　暮らしの工夫による快適な冬の生活の充実
目標 3-1-1　雪の有効利用の促進
目標 3-1-2　冬の健康づくりの促進

3. 計画期間

平成 19 年３月～

4. 公共交通に関連する取組等

５．計画の目標と施策

除排雪水準の適正化と効率化の促進

（１）除排雪水準の確立

②除雪・排雪体系

除　雪	市 街 地	車　道	幹線道路、生活道路、公共施設、バス路線、通学路などを委託方式により市が実施
		歩　道	通勤・通学などで歩行者が頻繁な路線を委託方式により市が実施
	農村地区	車　道	住宅の張り付いている路線について、12自治会への助成金により実施
		歩　道	未実施
排　雪	市 街 地	幹線道路	バス運行路線及び交通が頻繁な歩道のある通学路などについて、所定の幅員確保のため委託方式により市が実施
		生活道路	自治会排雪事業により市民と市が協働で実施
	農村地区	未実施	

（３）公共交通機関の利用促進

コンパクトなまちづくりの視点や高齢社会の実情を踏まえ、特に冬期においては、公共交通機関を利用しやすい環境に整える必要があります。

このため、重要な施設である JR 駅周辺、バス停、歩道などの歩行空間の除雪・排雪などを地域の協力を得ながら、きめ細かな対応に努めます。

市民協働による雪対策の充実

（６）バス停アダプト制度[1]の促進

バス停は、その地域の方々の足となるバスの駅であり、重要な施設です。高齢社会を踏まえ、公共交通機関を利用しやすい環境を整える必要がありますが、冬期のバス停の管理も課題の一つとなります。

バス停の除雪は、バス事業者が行うのが原則ですが、実態は雪山となっているところも見受けられます。

そこで、バス事業者と地域が協力しながらバス停のちょっとした雪はねなどの維持管理を行うアダプト※ 制度の導入に努めます。

[1] ：英語の“adopt”（養子を取る）という言葉を使ってアメリカで始まった美化活動の仕組み。現在、江別市では地域の協力を得て、公園のアダプトを実施しています。

(16) 江別市公共交通検討会議

1. 今後取り組むべき方向性

（１）　バス交通の利用促進
（２）　情報提供の推進
（３）　交通機能の向上

2. 検討期間

平成 24 年７月～平成 26 年３月

3. 検討会議で出された改善策

（１）公共交通の利用促進に関すること
- 小学生を対象とした学校モビリティ・マネジメントの実施
- 市役所窓口等における転入者モビリティ・マネジメントの実施
- 高齢者を対象とした高齢者モビリティ・マネジメントの実施
- バス利用に関する説明会や出前講座などの実施（バスの利用方法、時刻表の見方、目的地への行き方、ＩＣカード利用など）

（２）情報提供の推進に関すること
- ホームページ等による情報提供の検討
- バスマップの改善
- 広報紙やホームページ等による効果的な広報
- 既存コンテンツを活用した情報提供
- バス停の集約とバス停名称の統一（ゆらぎ解消）
- 交通結節点等における案内看板等の充実
- 統合時刻表の作成
- バス利用に関する説明会や出前講座などの実施

（３）交通機能向上に関すること
- ＪＲとの乗り継ぎ向上に向けたバスダイヤの見直し
- バス路線の見直しを見据えた、実証運行に向けた追加調査の実施
- パークアンドバスライドの検討
- 野幌ＰＡのバス停を活用した高速バスの利活用
- 協働によるバス停の除雪等、安全性の確保や環境整備
- バス路線の重点的な除排雪
- 江別駅周辺の活性化策の中でバス乗り場の改善を検討
- 循環バスの整備
- 駅まで短時間で行ける路線の整備
- 野幌駅南北間の移動が容易にできるバス路線の整備
- １日乗車券等の利用しやすいバス料金体系

2－2 地域公共交通のあり方

江別市のまちづくりに関連する計画における基本的な考え方や施策等から、本市における地域公共交通のあり方を以下に示します。

まちづくりと連携し、公共交通の利用促進に努める

- 駅を中心としたコンパクトなまちづくりを行うため、駅を中心とした公共交通の再構築と交通結節点機能の強化を図り、公共交通の利用促進を図る。
- バスマップの配布など、利用促進を図り、公共交通の維持・確保に努める。

誰もが安心して公共交通を利用できる環境を推進する

- 建築物や道路だけでなく、移動手段や情報提供について、バリアフリーを進める。
- 高齢者のみならず、公共交通利用者の利便性の向上に努め、安心して移動できる環境づくりを推進する。

第3章 地域の現状

3－1 社会経済動向

3－1－1 人口動態

(1) 人口推移

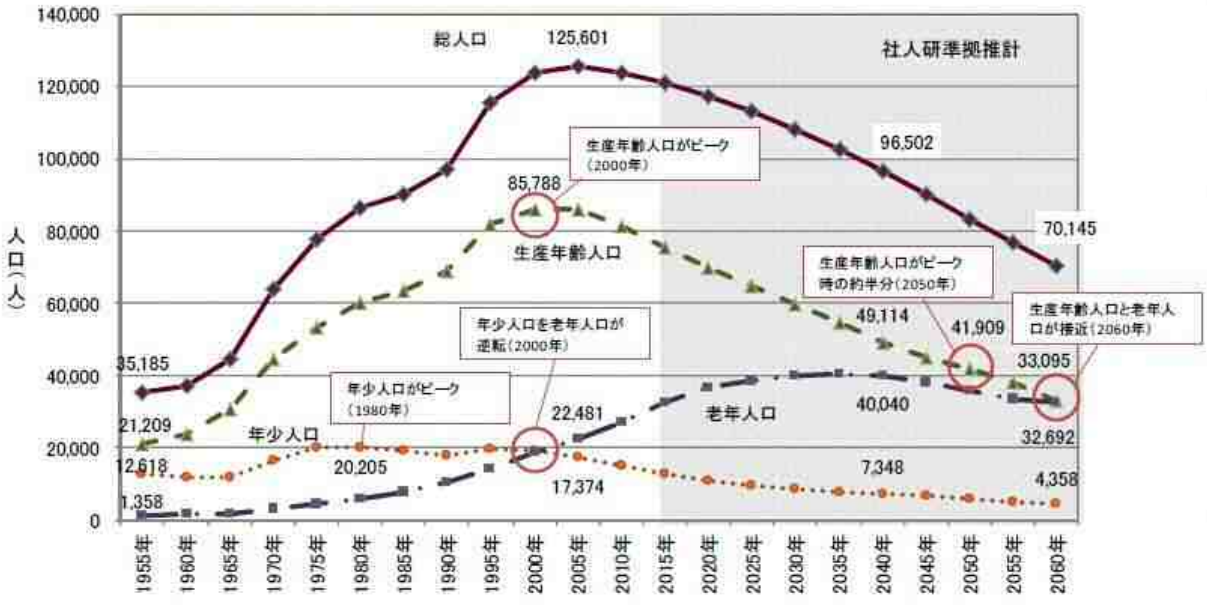
江別市の人口は、1955年（昭和30年）は35,185人でしたが、増加傾向で推移し、2005年（平成17年）には125,601人と約3.6倍（357.0％）になりました。2010年（平成22年）には123,722人に減少し、国立社会保障・人口問題研究所（略称：社人研）準拠推計では2040年（平成52年）時点で96,502人となり、ピーク時の約76.8％まで減少すると推計されています。

図 3-1　江別市人口の推移（江別市人口ビジョンより）

年齢3区分別※の人口の推移をみると、生産年齢人口は1955年（昭和30年）の21,209人から増加傾向で推移し、2000年（平成12年）にはピークに達して85,788人となり、1955年（昭和30年）当時の約4倍となりました。その後は減少に転じ、2040年（平成52年）にはピーク時の57.3％（49,114 人）に、2050年（平成62年）にはピーク時の約半分（48.9％）にまで減少すると推計されています。

年少人口は1980年（昭和55年）の20,205人をピークにほぼ横ばいか減少傾向で推移し、2000年（平成12年）を境に老年人口（高齢者人口）と逆転しました。以降は減少を続け、2040年（平成52年）には2005年（平成17年）の17,374人から約10,000人減少し、7,348人になると推計されています。

老年人口（高齢者人口）は増加を続け、2035年（平成47年）頃にピークを迎えることが予想されます。2040年（平成52年）になっても40,000人を超えると推計され、2005年（平成17年）の22,481人に比べ約1.8倍、江別市の人口の41.5％を占めると推計されています。



（出典）2010 年までは国勢調査、2015 年以降は社人研準拠推計
※年齢 3 区分人口：年少者人口は 0～14 歳、生産年齢人口は 15～64 歳、老年人口は 65 歳以上（高齢者）の人口

図 3-2　江別市の年齢 3 区分人口の推移（江別市人口ビジョンより）

年齢3区分別人口割合の推移をみると、老年人口割合（高齢化率）は、1955年（昭和30年）には3.9％であったものが、2040年（平成52年）には41.5％、2060年（平成72年）には46.6％となり、顕著に高くなっています。

一方で、年少人口割合は低下し続け、2040年（平成52年）には1割を切って7.6％になることが予想されています。

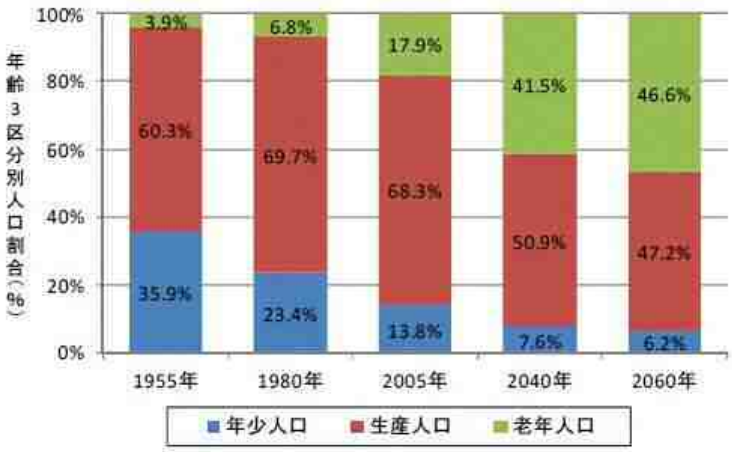


図 3-3　江別市の年齢３区分別人口割合の推移（江別市人口ビジョンより）

(1) 人口

人口は、市街地に集中しており、JR各駅の周辺で多くなっています。また、新栄台や見晴台などJR駅から離れた新興住宅地においても、人口が多くなっています。

メッシュ人口(250m)では、JR野幌駅南側の一部において大規模なマンションが複数あることから、人口の多い地区が見られます。

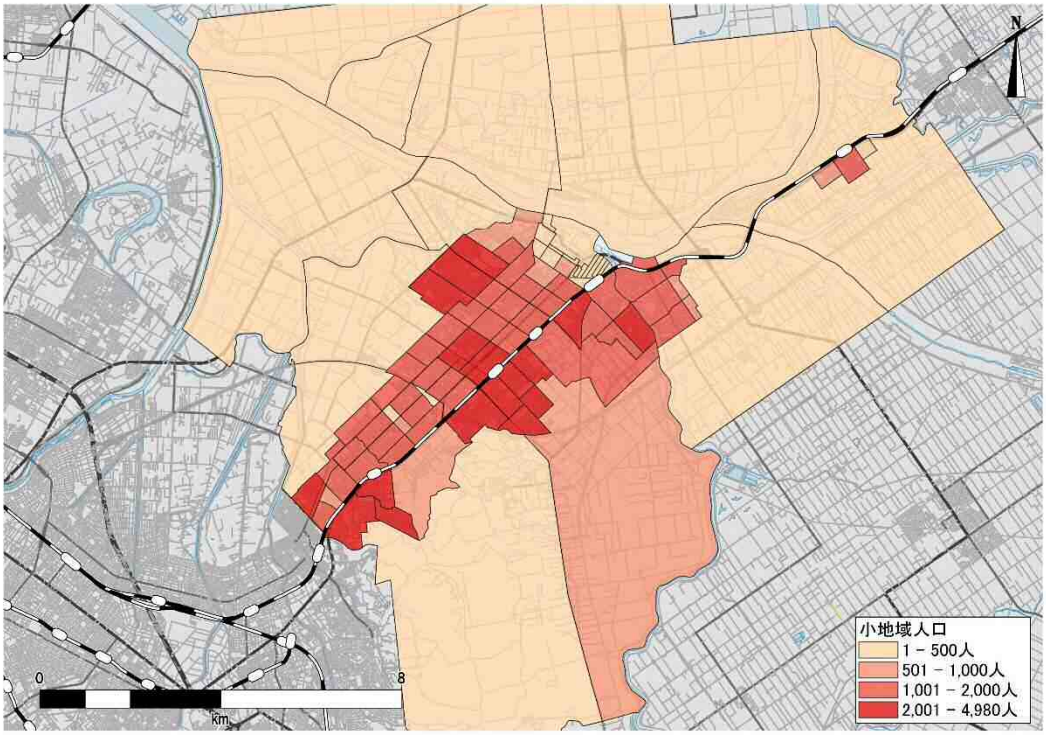


図 3-4　小地域人口（広域図：H27 国勢調査）

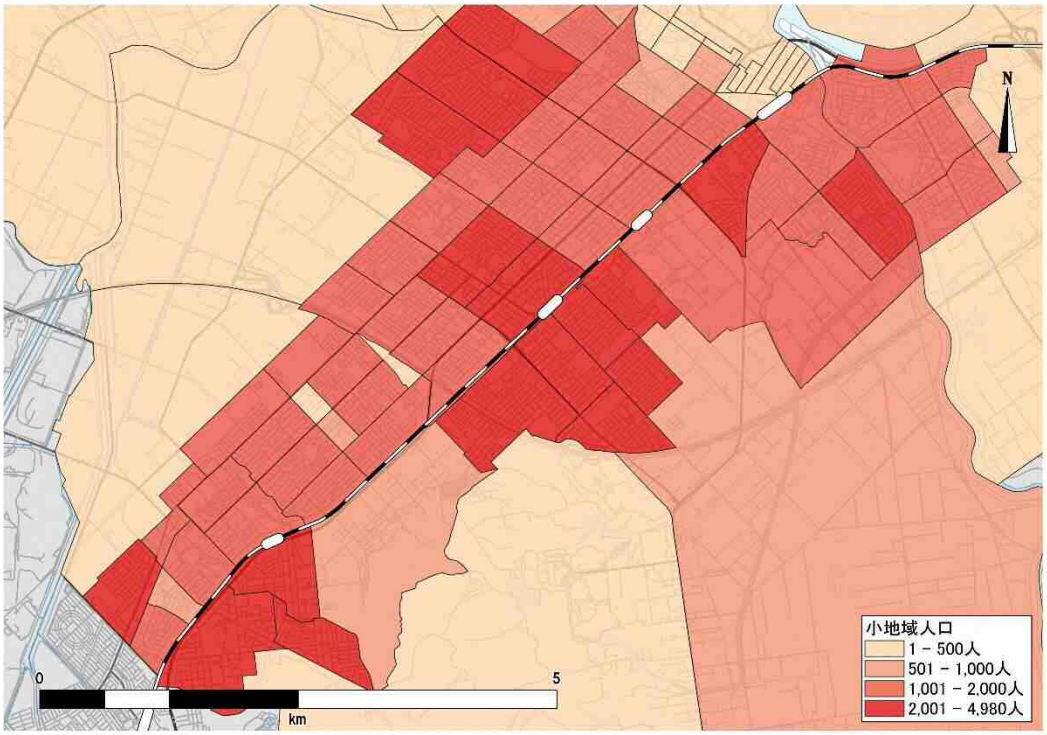


図 3-5　小地域人口（市街地拡大図：H27 国勢調査）

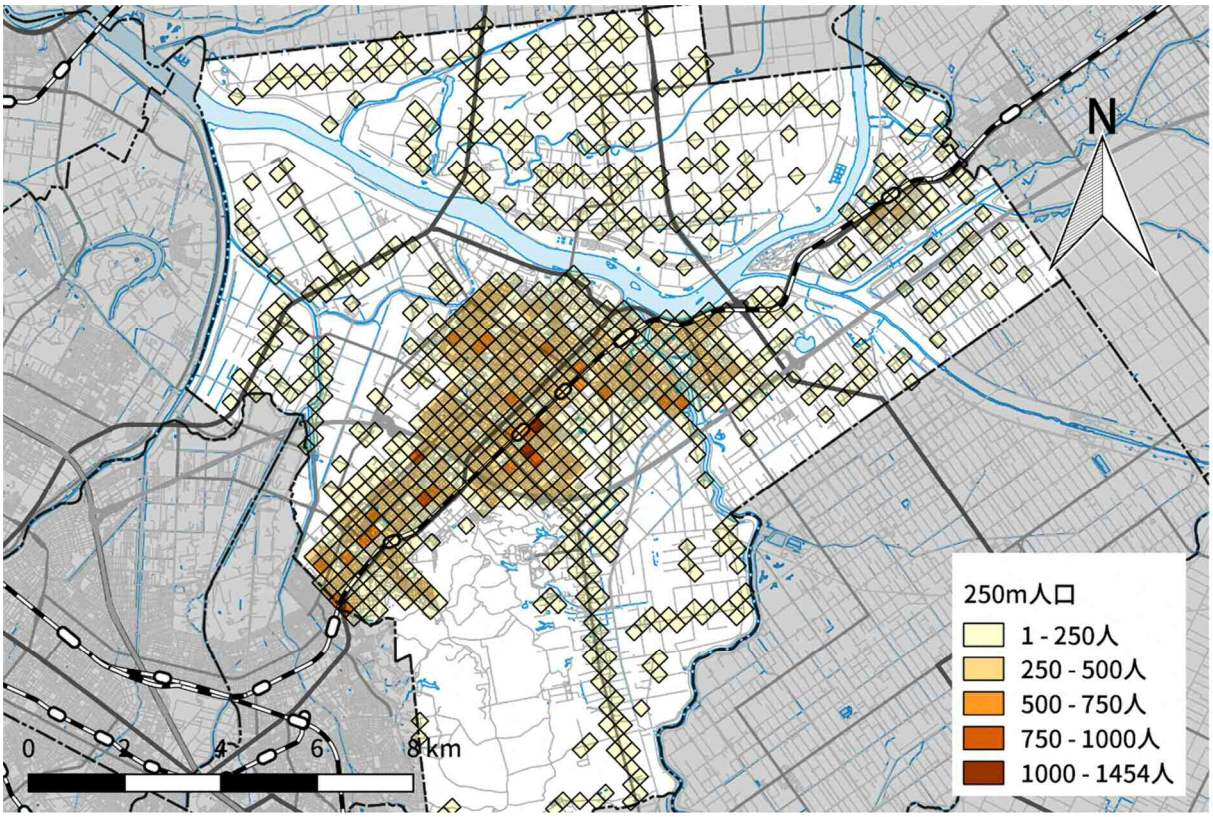


図 3-6　メッシュ人口（広域図：H27.4.1 住民基本台帳）

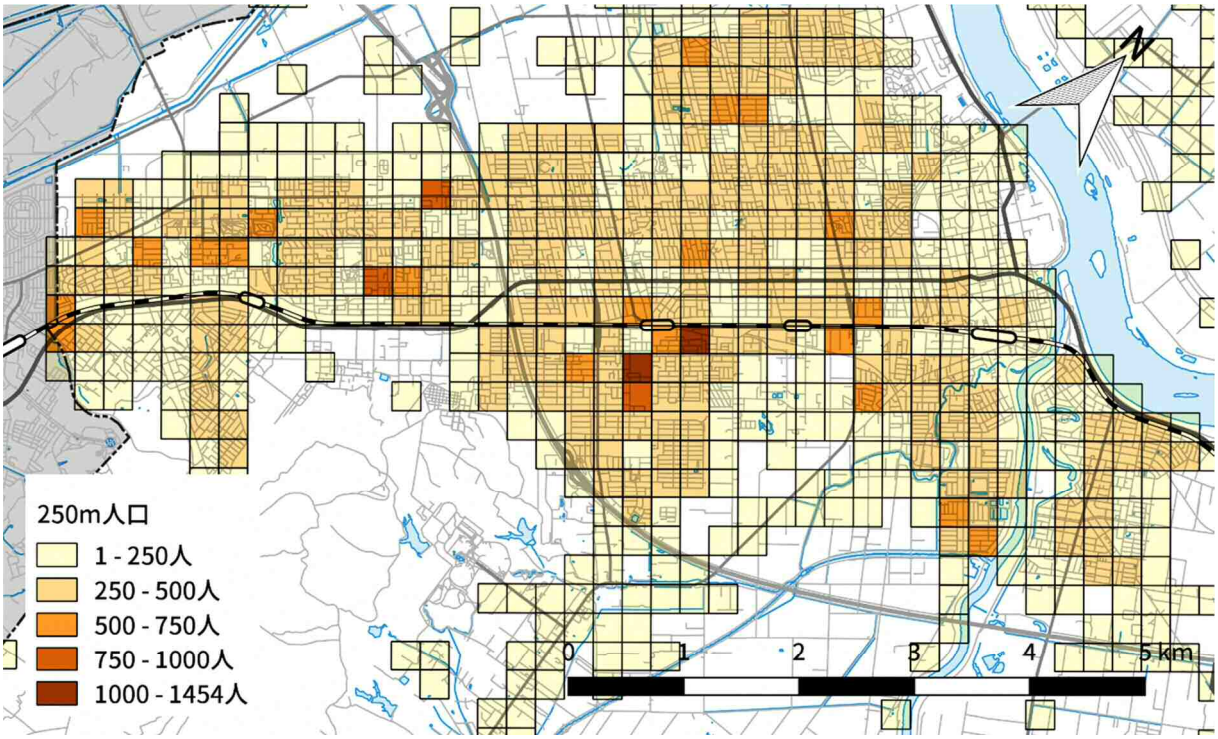


図 3-7　メッシュ人口（市街地拡大図：H27.4.1 住民基本台帳）

(2) 人口密度（500m メッシュ）

人口密度の高い地域は、各JR駅を中心とした市街地に集中しています。

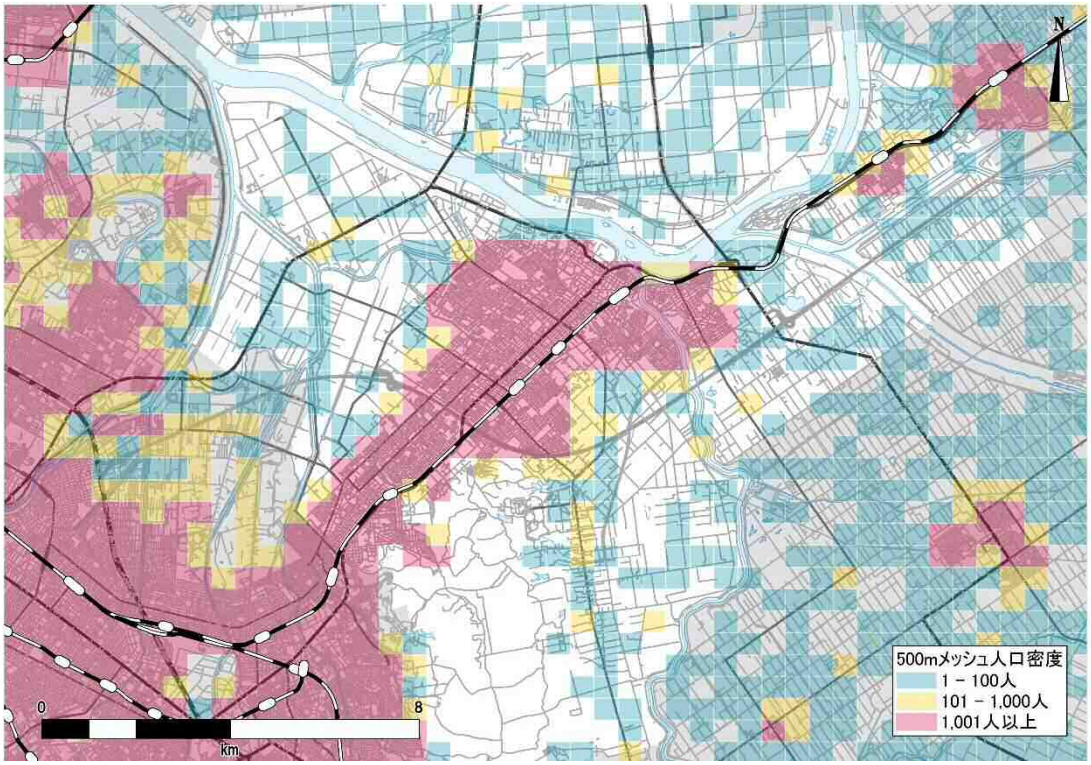


図 3-8　500m メッシュ人口密度（広域図：H27 国勢調査・H27.4.1 住民基本台帳）

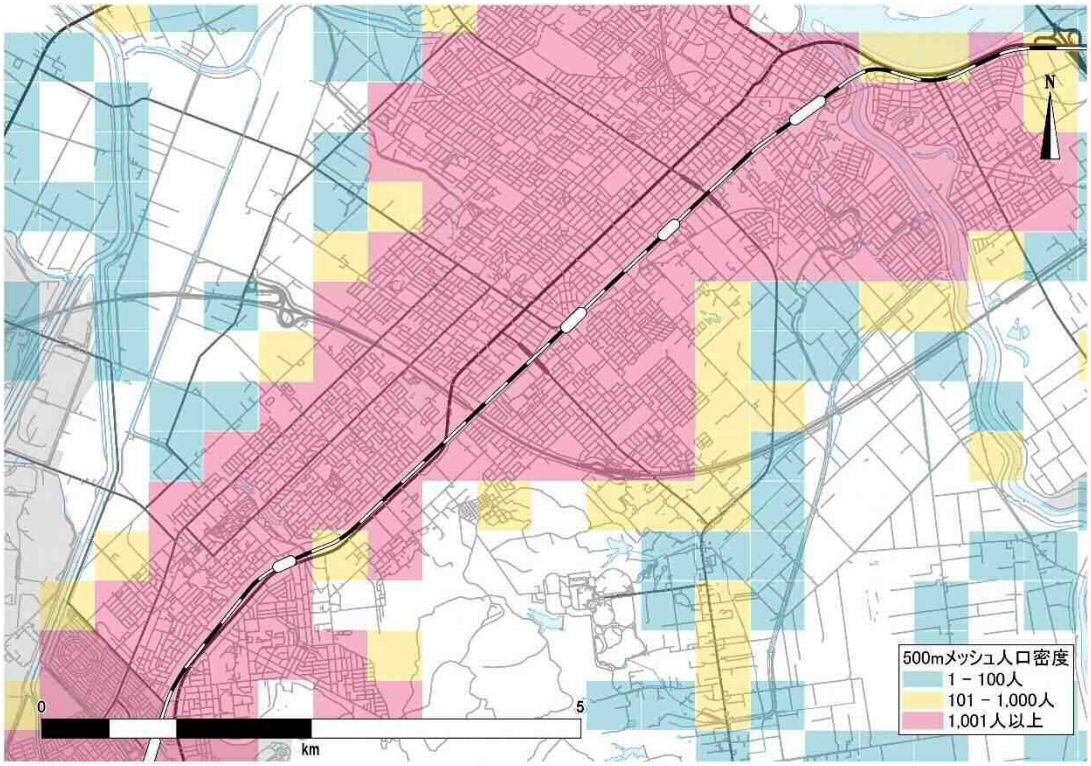


図 3-9　500m メッシュ人口密度（市街地拡大図：H27 国勢調査・H27.4.1 住民基本台帳）

(3) 高齢化率

高齢化率は、農村地域の大部分で30%以上となっています。また、JR駅周辺の市街地においても、30%以上の町が多くなっているのが確認できます。

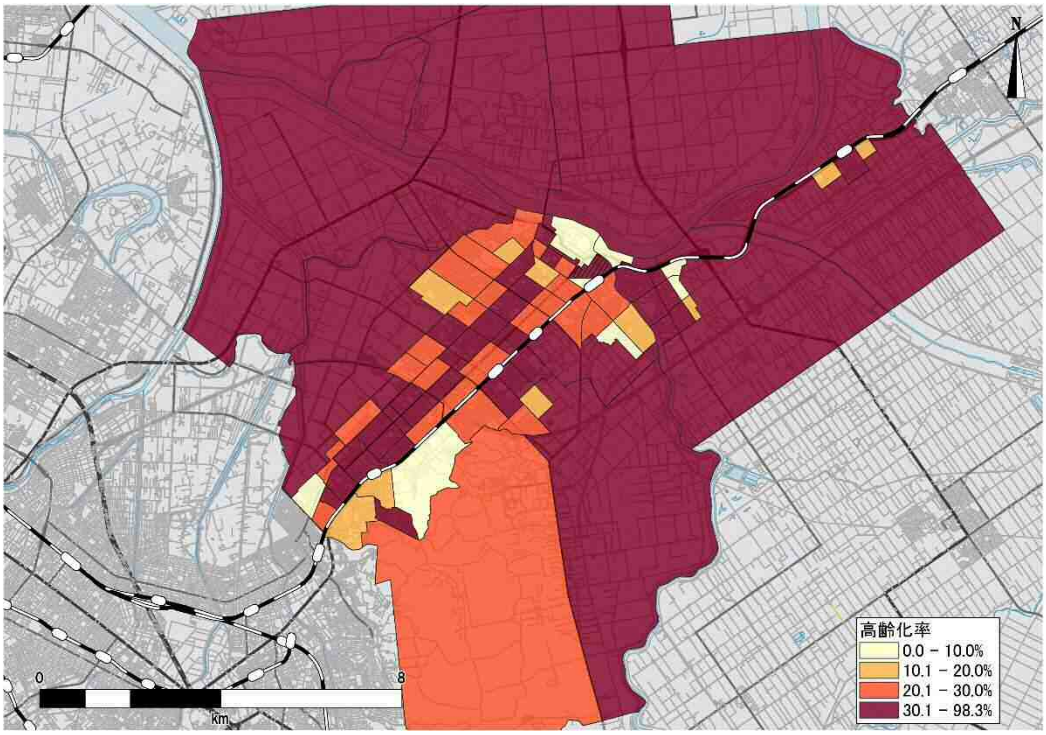


図 3-10　地区別高齢化率（広域図： H27 国勢調査・H27.4.1 住民基本台帳）

図 3-11　地区別高齢化率（広域図： H27 国勢調査・H27.4.1 住民基本台帳）

3－1－2 商業施設、医療機関及び公共施設の立地状況等

(1) 商業施設

江別市内の大型商業施設は、概ね市街地内に立地しています。鉄道（JR函館本線）の南側では、JR江別駅から野幌駅にかけて立地している一方で、JR大麻駅南側には立地していません。また、豊幌地区を含め、市郊外部には大型商業施設はないのが現状です。

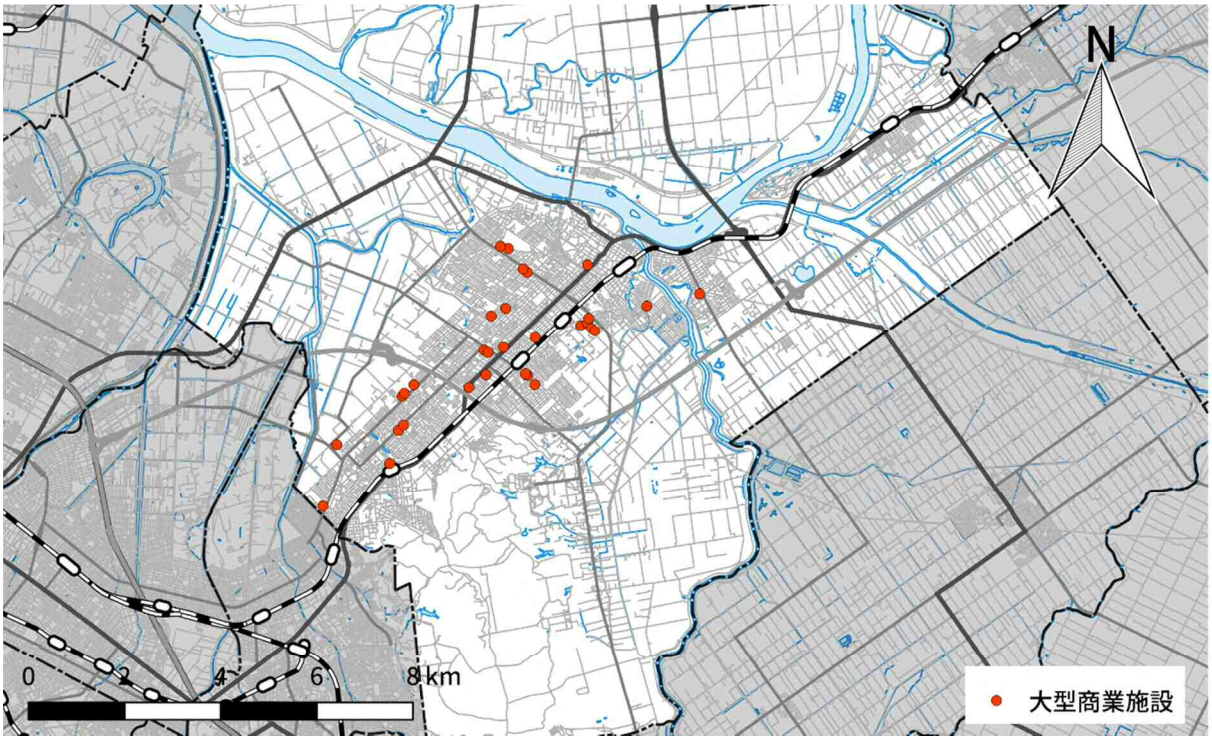


図 3-12　江別市内の大規模商業施設（江別市資料より）

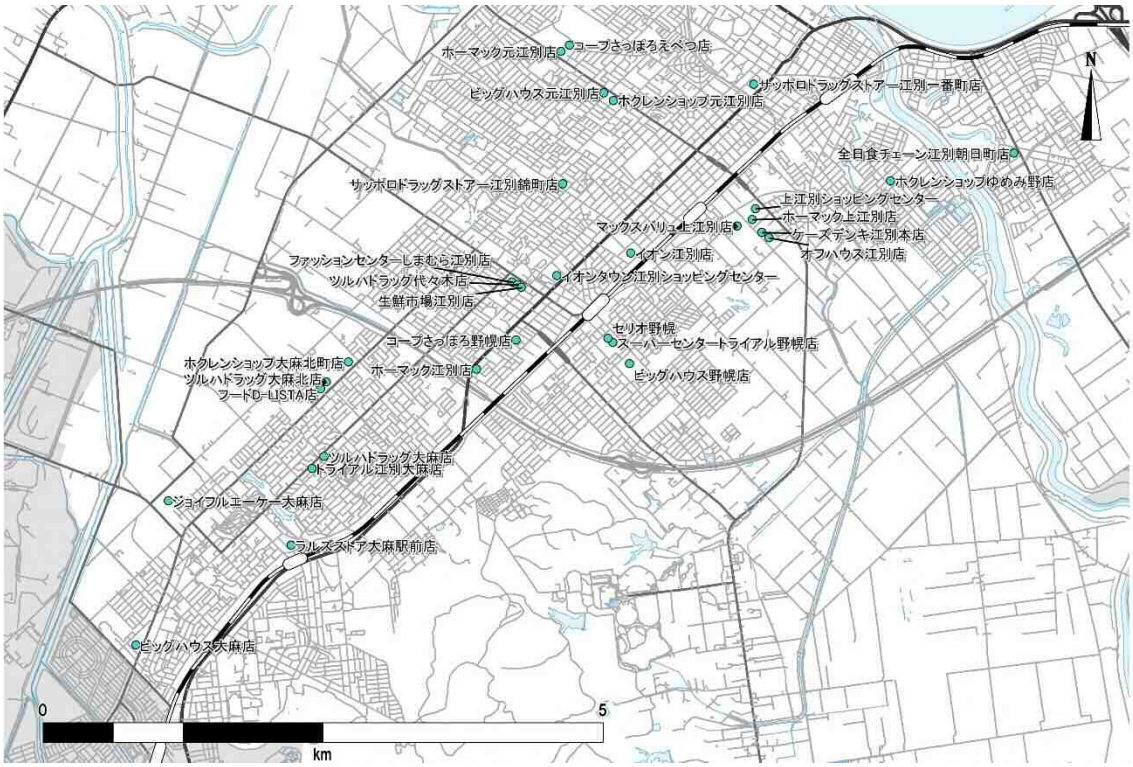


図 3-13　江別市内の大規模商業施設（江別市資料より）

(2) 病院

江別市内の病院（診療所、歯科診療所を除く）は、概ね、JR江別駅、高砂駅、野幌駅の周辺に立地していますが、大麻駅周辺にはないのが現状です。

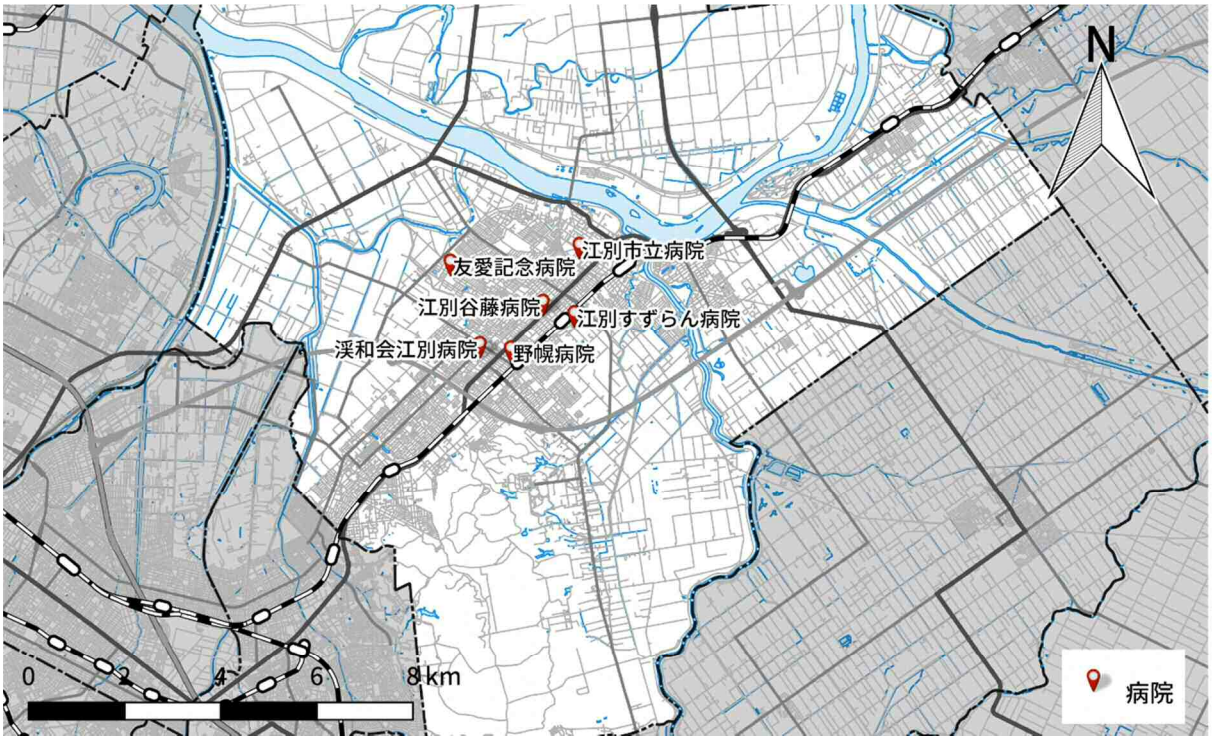


図 3-14　病院立地状況（江別医師会所属の病院／国土数値情報より）

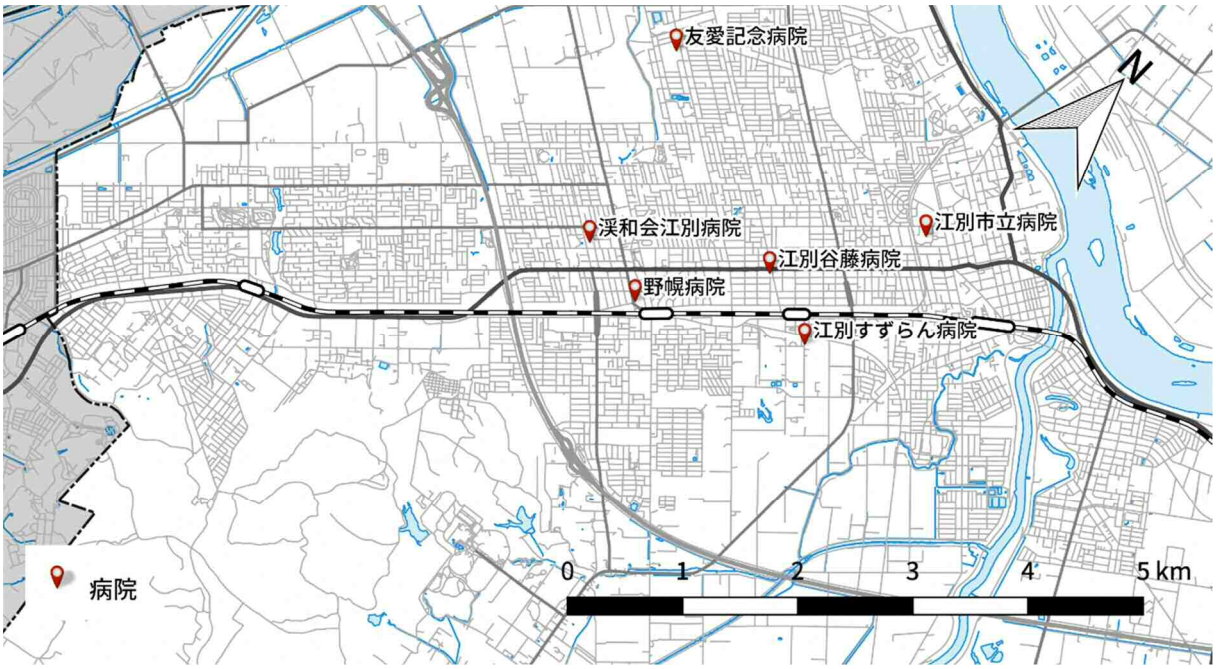


図 3-15　病院立地状況（江別医師会所属の病院／国土数値情報より）

(3) 公共施設等

江別市内の公共施設等は、多くが、JR江別駅、高砂駅、野幌駅、大麻駅の周辺に立地しています。

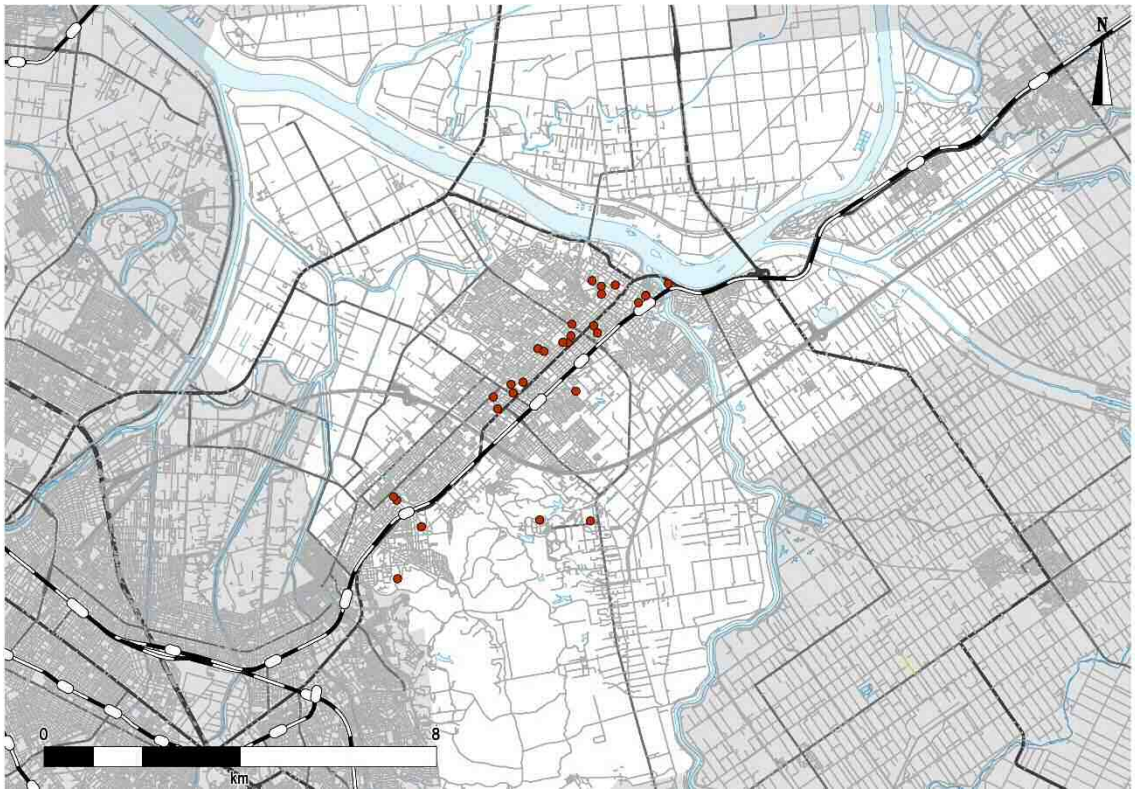


図 3-16　主な公共施設立地状況（江別市資料より）

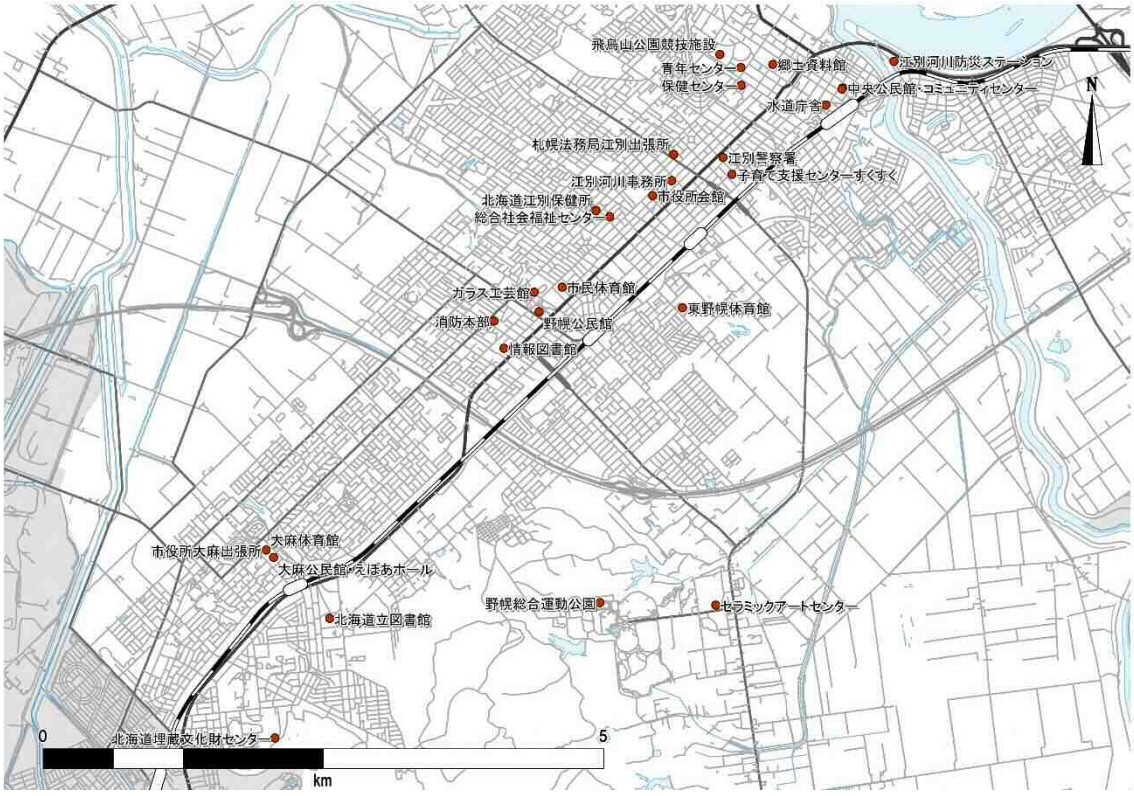


図 3-17　主な公共施設立地状況（江別市資料より）

(4) 教育施設

江別市内には、高校が5校、大学が4校の合計9校が立地しており、うち4校は、JR大麻駅の南側に立地しています。また、立地の多くが、市街地の縁辺部になっています。

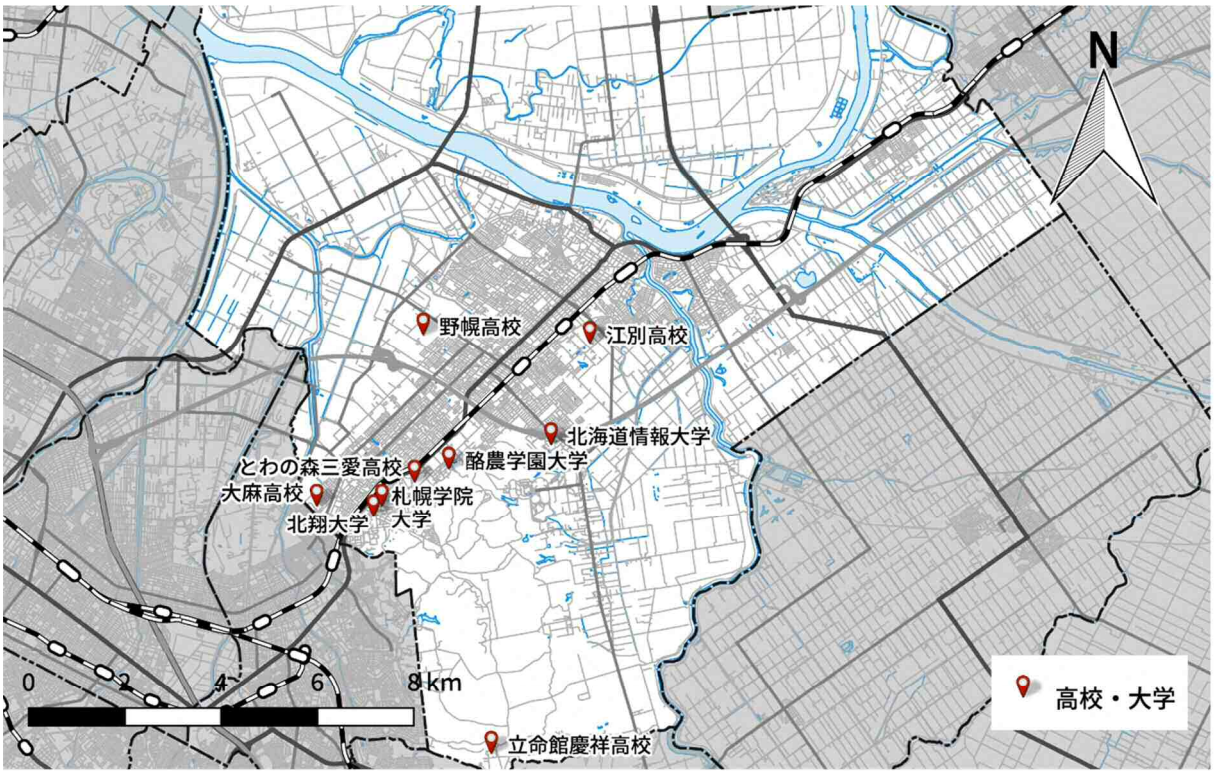


図 3-18　教育施設立地状況（江別市資料／国土数値情報より）

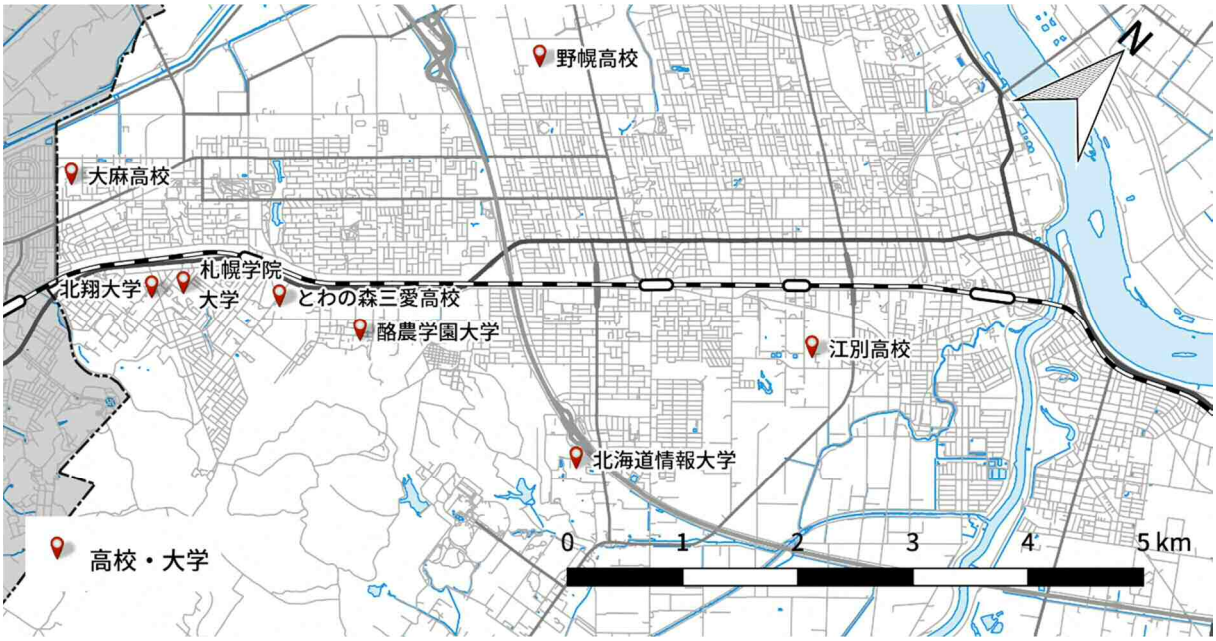


図 3-19　教育施設立地状況（江別市資料／国土数値情報より）

3－2 交通の現状

3－2－1 公共交通の概要

鉄道は、北海道旅客鉄道株式会社の函館本線が江別市内を東西に貫いており、JR江別駅、野幌駅、大麻駅の3主要駅のほか、高砂駅と豊幌駅が立地し、ラダー（はしご）型の市街地の骨格を担っています。

路線バスは、ジェイ・アール北海道バス株式会社、北海道中央バス株式会社、夕張鉄道株式会社の3社が計15路線を運行しており、また、道央自動車道野幌PAでは、高速バスの利用も可能となっています。公営では、新篠津村がニューしのつバスを運行しています。

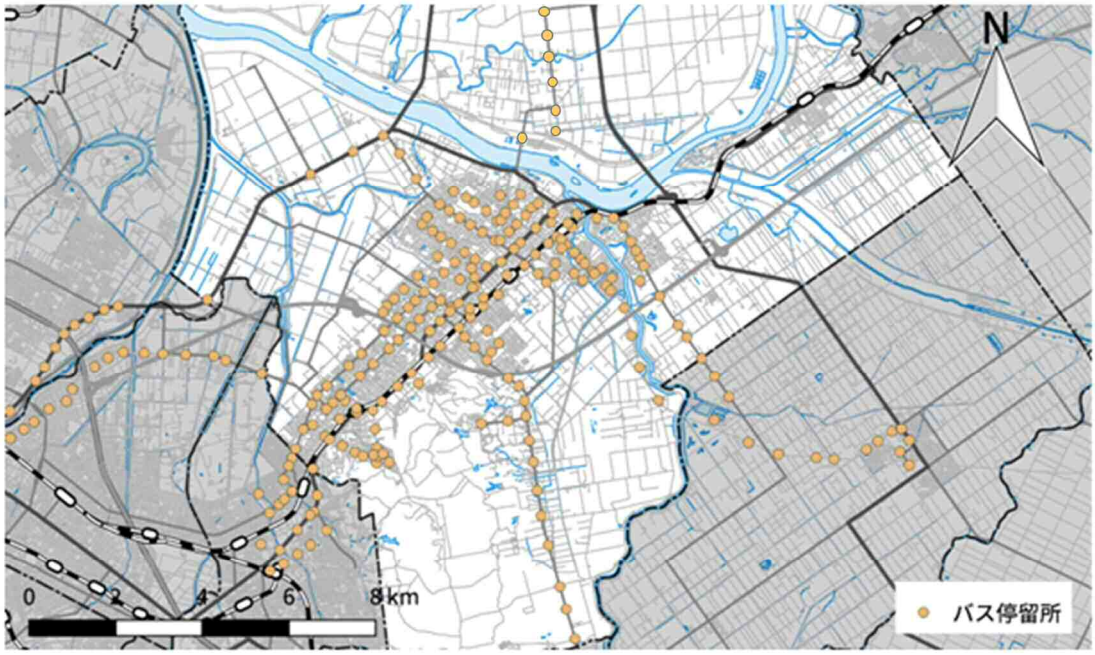


図 3-20　路線バス及び鉄道の運行状況（1 便/日以上運行のある停留所）

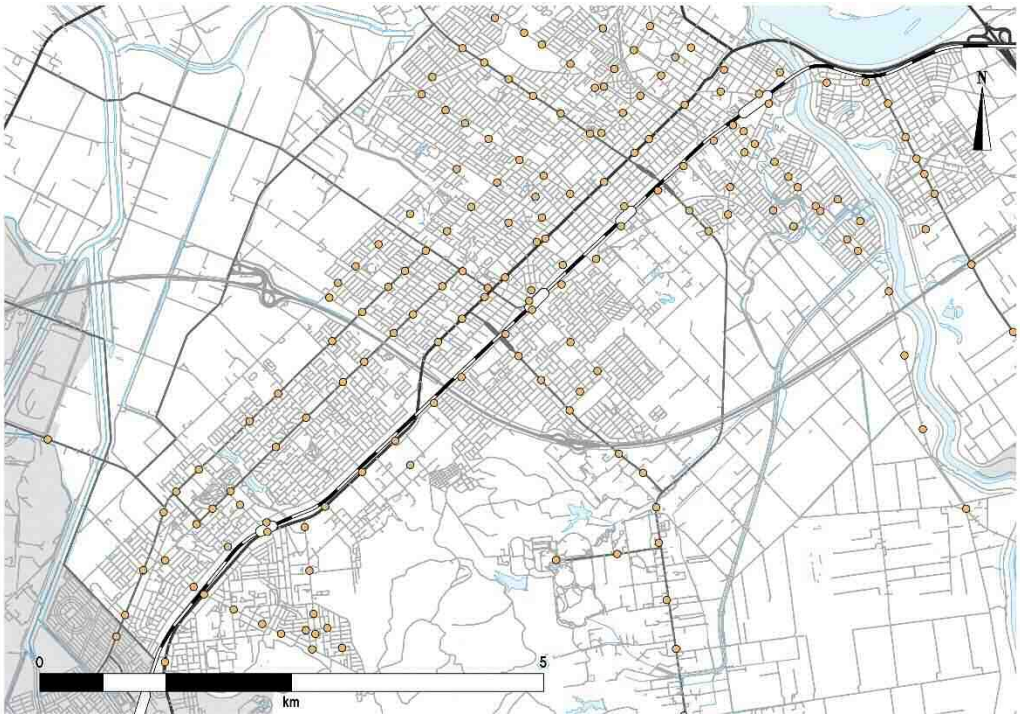


図 3-21　路線バス及び鉄道の運行状況（市街地：1 便/日以上運行のある停留所）

3－2－2 交通手段ごとの状況

(1)鉄道

過去10年間の鉄道の利用状況は、JR大麻駅で減少傾向が見られるものの、江別市内全体としては、ほぼ横ばいで推移しています。

なお、JR豊幌駅は無人駅のため、正確なデータがなく総数に含めていません。

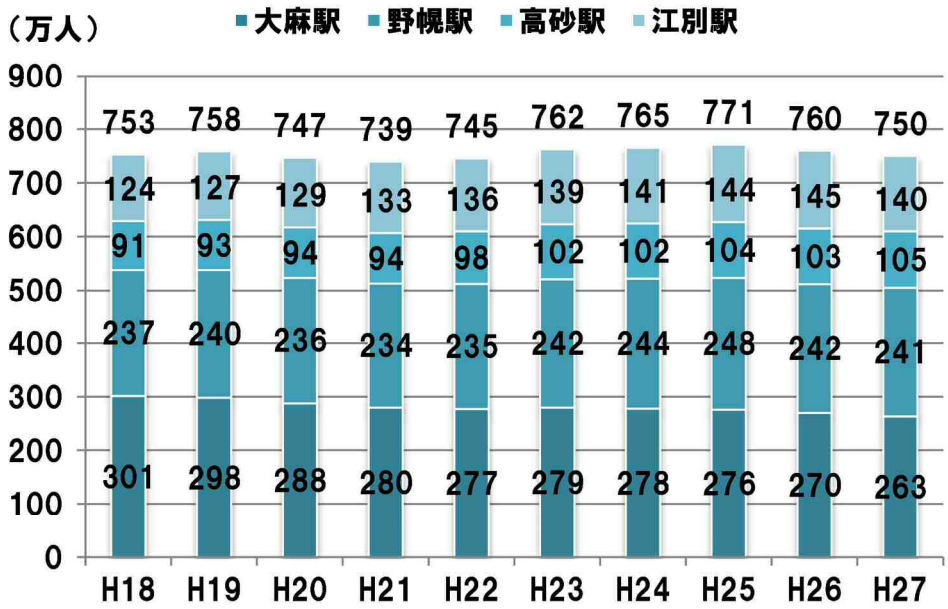


図 3-22　ＪＲ駅別乗車人員（江別市統計書より）

(2) タクシー

過去10年間のタクシーの輸送実績は、輸送人員が減少傾向にあり、約3割減となっています。また、車両の登録台数は10台減車しており、走行キロ数においても、減少傾向にあります。

図 3-23　タクシーの輸送人員（江別市統計書より）

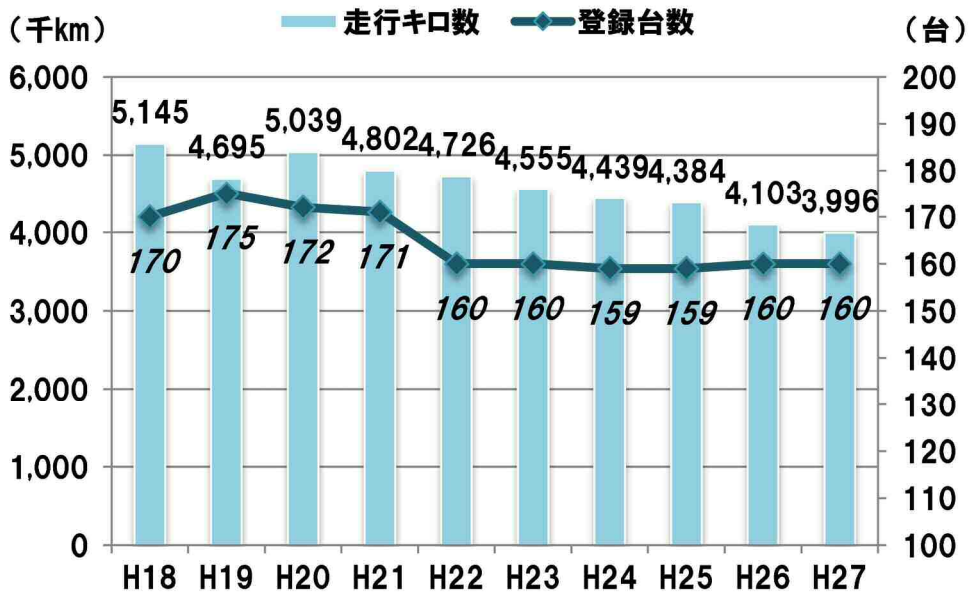


図 3-24　タクシーの車両登録台数及び走行キロ数（江別市統計書より）

(3) 路線バス

①輸送実績の推移

路線バスの輸送実績は、市内路線、市外路線ともに、近年、減少傾向が続いており、特に市内路線の輸送人員は平成18年度に比べ7割程度に落ち込んでいます。ただし、市内路線では、平成26年度を境として輸送人員が増加傾向に転じた可能性も見受けられます。

運行回数は、輸送人員同様、近年、減回傾向にあります。特に市外路線においては、平成26年度から、前年度の約1割に相当する減回が行われています。

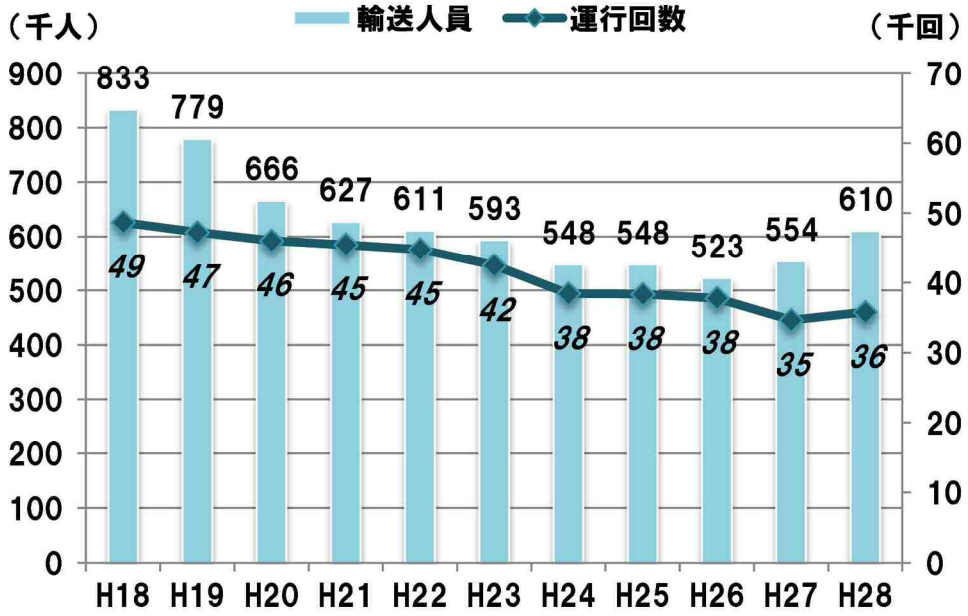


図 3-25　市内路線バス輸送実績（H18～H27 は江別市統計書、H28 はバス事業者提供資料より）

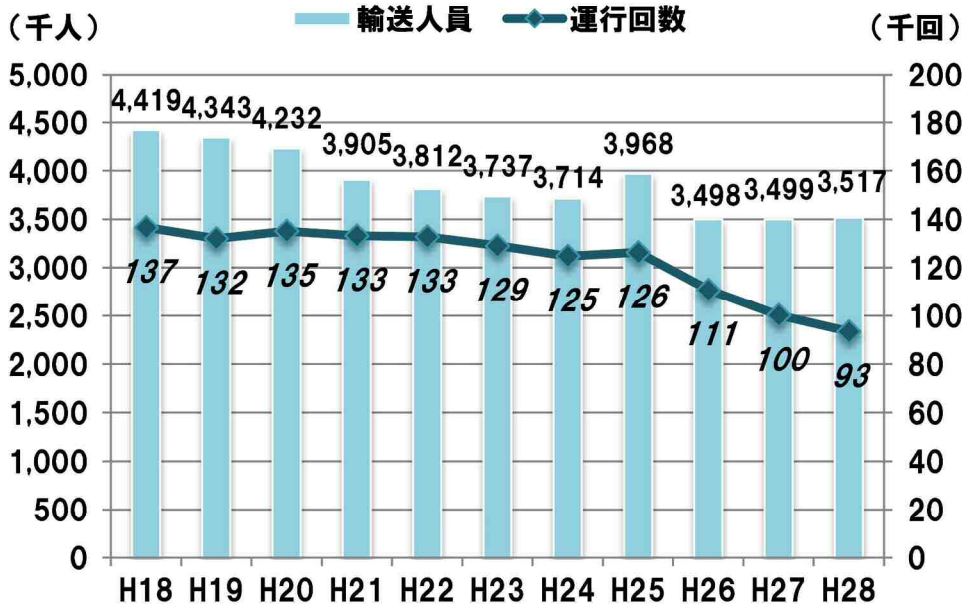


図 3-26　市外路線バス輸送実績（H18～H27 は江別市統計書、H28 はバス事業者提供資料より）

②路線バスの収支状況

江別市内を運行する路線バス事業者のうち、北海道中央バス株式会社と夕張鉄道株式会社は、市内路線、市外路線ともに、全ての路線で赤字運行となっています。

なお、ジェイ・アール北海道バス株式会社は、収支を公表していません。

表 3-1　平成 28 年度におけるバス路線に係る収支・補助状況（バス事業者提供資料より）

	路線名	起点	経由	終点	キロ程 (km)	輸送量 (人/日)	運行回数 (回/日)	輸送人員 (人)	平均乗車密度 (人)	収支 (千円)	補助額 国・道 (千円)	補助額 江別市 (千円)	差額 (千円)
株式会社北海道中央バス	札江線	江別駅前	3番通・世田谷	札幌ターミナル	21.3	45.39	8.9	120,826	5.1	−25,701	22,718	0	−2,983
	江別・新さっぽろ線	江別駅前	見晴台・3番通	新さっぽろ駅	15.7	204.5	23.5	438,853	8.7	−7,585	0	0	−7,585
		江別市立病院	見晴台・3番通	新さっぽろ駅	14.4	22.7	2.7	46,345	8.4	−813	0	0	−813
		あけぼの団地	3番通	新さっぽろ駅	17.1	45.6	5.3	108,612	8.6	−1,872	0	0	−1,872
	江別2番通線	あけぼの団地	2番通、野幌駅	大麻駅前	13.1	142.6	17.6	272,455	8.1	−16,337	0	1,000	−15,337
		江別駅前	2番通、野幌駅	大麻駅前	9.7	11.0	1.9	11,449	5.8	−688	0	0	−688
	江別4番通線	江別駅前	4番通、野幌駅	野幌7丁目	11.7	22.3	3.1	37,153	7.2	−4,483	0	1,000	−3,483
		江別市立病院	4番通、野幌駅	野幌7丁目	10.3	25.8	3.8	39,804	6.8	−4,789	0	0	−4,789
		江別駅前	4番通、野幌7丁目	野幌駅北口	11.7	25.9	3.6	43,076	7.2	−5,192	0	0	−5,192
		江別市立病院	4番通、野幌7丁目	野幌駅北口	10.3	23.1	3.4	36,308	6.8	−4,372	0	0	−4,372
	江別錦町線	江別駅前	錦町	野幌駅北口	8.3	14.9	1.8	16,687	8.3	−1,612	0	0	−1,612
		江別市立病院	錦町	野幌駅北口	6.9	32.3	3.8	29,107	8.5	−2,805	0	0	−2,805
		江別駅前	錦町	野幌駅北口	8.0	18.4	1.9	17,565	9.7	−1,696	0	0	−1,696
		江別駅前	錦町・野幌駅	高砂駅前	9.4	2.3	0.3	3,440	7.5	−331	0	0	−331
		江別駅前	高砂駅前	野幌駅北口	9.4	4.6	0.6	6,874	7.7	−662	0	0	−662
		江別市立病院	錦町	野幌駅北口	6.9	37.1	3.4	26,534	10.9	−2,560	0	0	−2,560
夕張鉄道株式会社	江別線	野幌駅南口	4番通	中の月	16.2	0.1	0.2	401	0.7	−920	0	0	−920
	江別線	野幌駅南口	若葉小学校前	野幌駅南口	4.7	0.1	0.5	129	0.2	−270	0	0	−270
	札幌線	あけぼの団地	西町・酪農	新札幌駅前	17.3	33.9	5.3	77,935	6.4	−5,821	0	0	−5,821
	札幌線	文京台南町		新札幌駅前	5.4	17.0	7.1	26,586	2.4	−3,108	0	0	−3,108
	札幌代行線	栗山駅前	南幌ビューロー	新札幌駅前	35.1	18.0	3.4	45,256	5.3	−12,086	10,505		−1,581
	札幌代行線	南幌東町	上江別西町	新札幌駅前	27.8	87.7	10.7	253,779	8.2	−11,567	0	0	−11,567
	新札夕線	南部	栗山駅	新札幌駅前	76.8	16.2	3.0	63,163	5.4	−27,602	23,139		−4,463
ジェイ・アール北海道バス株式会社	江別線	江別駅	大麻駅南口	新札幌駅	11.9	497.5	43.0	885,630	11.6				
	江別線	野幌駅北口	大麻駅南口	新札幌駅	8.2	25.5	2.5	62,413	10.2				
	江別線	上江別公園	上江別郵便局	新札幌駅	16.3	10.2	0.5	18,417	20.4				
	江別線	新札幌駅	上江別郵便局	ゆめみ野東町	16.1	3.5	0.5	5,921	7.0				
	江別線	上江別公園	上江別郵便局	江別駅	4.4	20.3	3.5	14,344	5.8				
	江別線	江別駅	上江別郵便局	ゆめみ野東町	4.2	20.8	4.0	14,511	5.2				
	野幌運動公園線	野幌運動公園	野幌駅南口	新札幌駅	12.3	72.5	8.0	178,486	9.1				
	野幌運動公園線	情報大学前	野幌駅南口	新札幌駅	9.9	128.7	10.5	175,381	12.3				
	共栄線	江別駅	野幌運動公園	北広島駅	21.3	34.3	7.0	67,023	4.9				
	米里線	大麻11丁目	米里1条2	札幌駅	18.6	48.4	4.5	112,483	10.8				
	文京台線	新札幌駅	文教通西	新札幌駅	11.1	202.0	14.5	303,673	13.9				
	大麻団地線	大麻11丁目	大麻駅南口	新札幌駅	9.3	218.0	22.0	390,122	9.9				
	大麻団地線	大麻駅		大麻11丁目	2.2	14.2	2.5	11,975	5.7				
	大麻団地線	新札幌駅	大麻駅南口	道立図書館前	4.6	25.2	1.5	19,200	16.8				
	大麻団地線	野幌駅北口	大麻11丁目・3番通	新札幌駅	10.7	98.2	14.5	240,304	6.8				

※北海道中央バス株式会社及び夕張鉄道株式会社は平成27年10月～平成28年9月の数値、ジェイ・アール北海道バス株式会社は平成28年4月～平成29年3月の数値を集計。

③路線別利用者数

i)江別・新さっぽろ線　（北海道中央バス株式会社）

江別･新さっぽろ線は、路線全体では｢新さっぽろ駅｣での利用が最も多く、江別市内では、3番通沿線の停留所における利用が多くなっています。

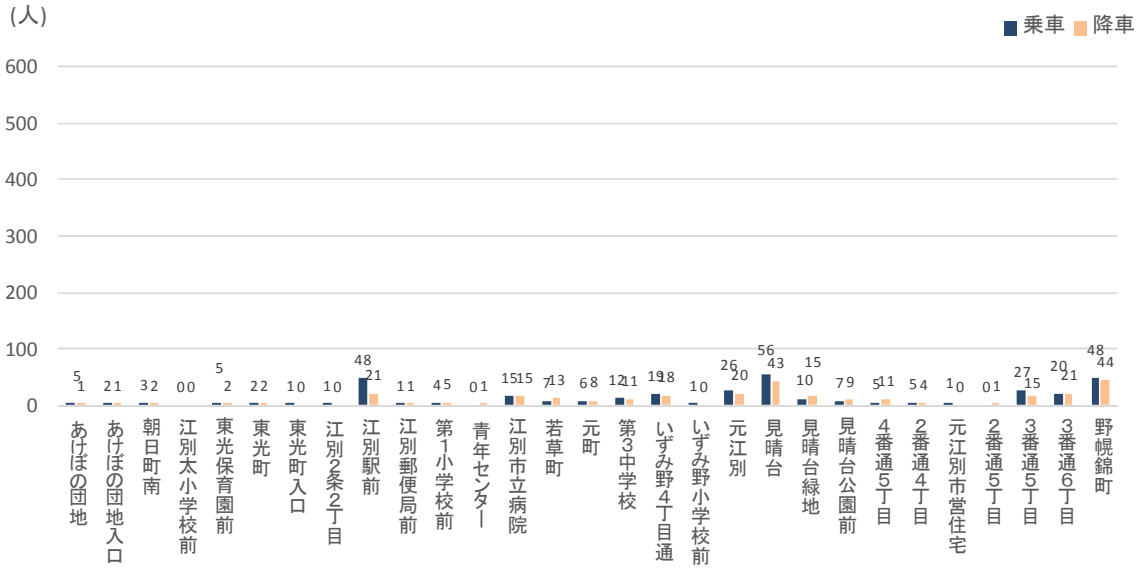


図 3-27 北海道中央バス_江別・新さっぽろ線（H28.10.27_IC カード利用者）

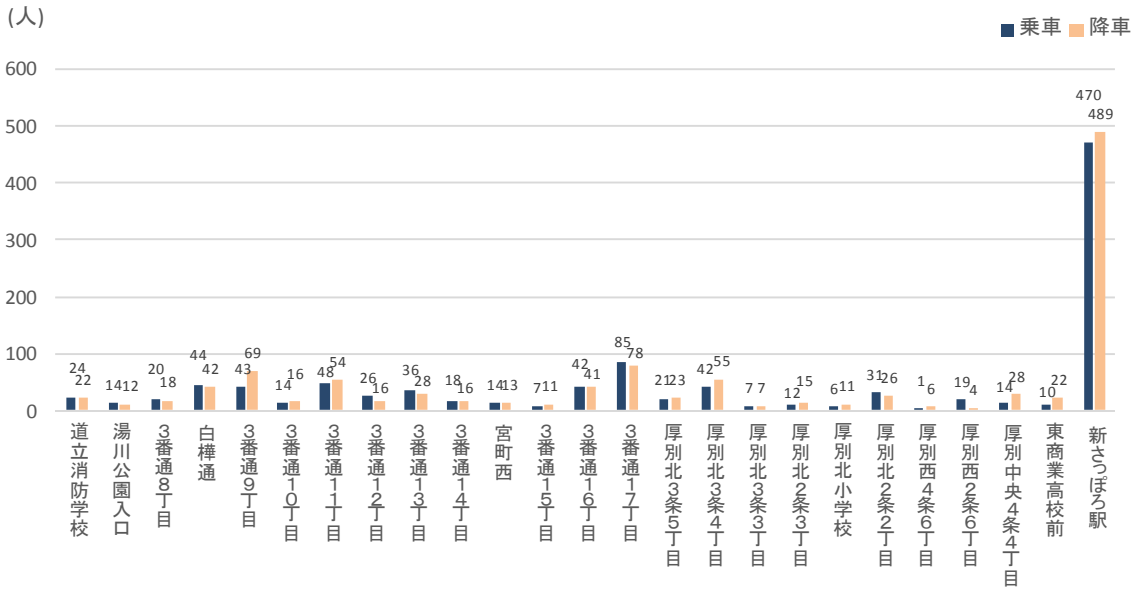


図 3-28 北海道中央バス_江別・新さっぽろ線（H28.10.27_IC カード利用者）【続き】

ii)札江線（北海道中央バス株式会社）

札江線は、路線全体では「札幌ターミナル」での利用が最も多く、江別市内では、「見晴台」や「江別駅前」の利用が多くなっています。一方で、利用のない停留所も存在しています。

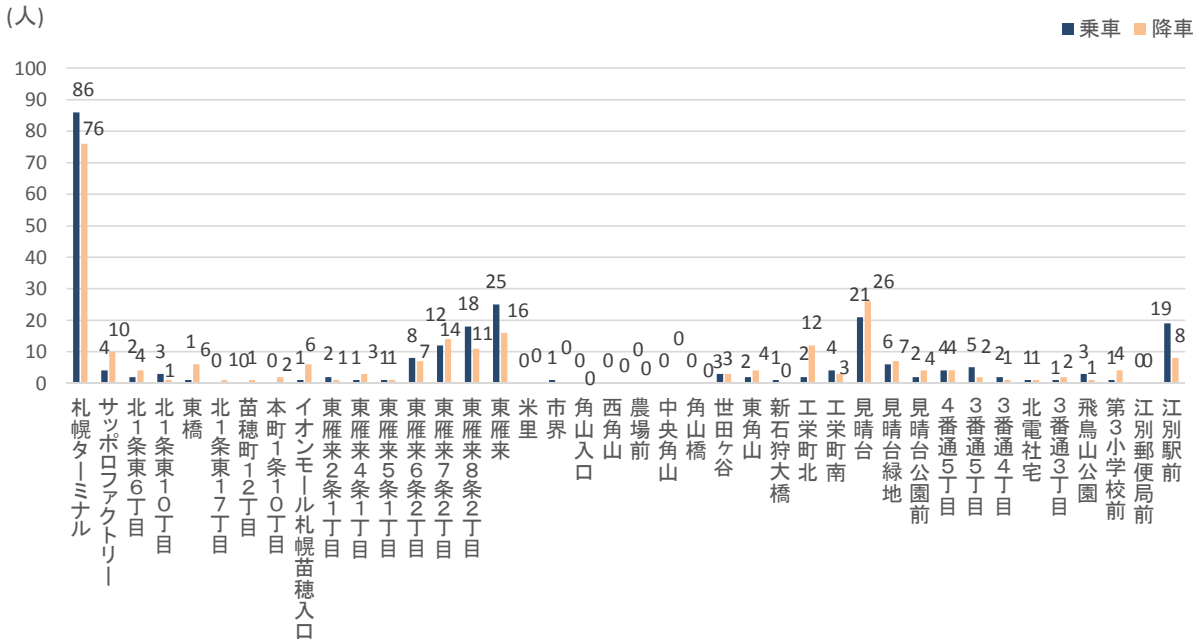


図 3-29 北海道中央バス_札江線（H28.10.27_IC カード利用者）

iii)江別２番通線（北海道中央バス株式会社）

江別2番通線は、「江別駅前」や「野幌駅前」(現「野幌駅北口」)といった JR 駅のほか、JR 野幌駅周辺の停留所や「江別市立病院」での利用が多くなっています。一方、「えぽあホール」や「江別2条2丁目」、「幸町」など、利用が極めて少ない停留所も存在しています。

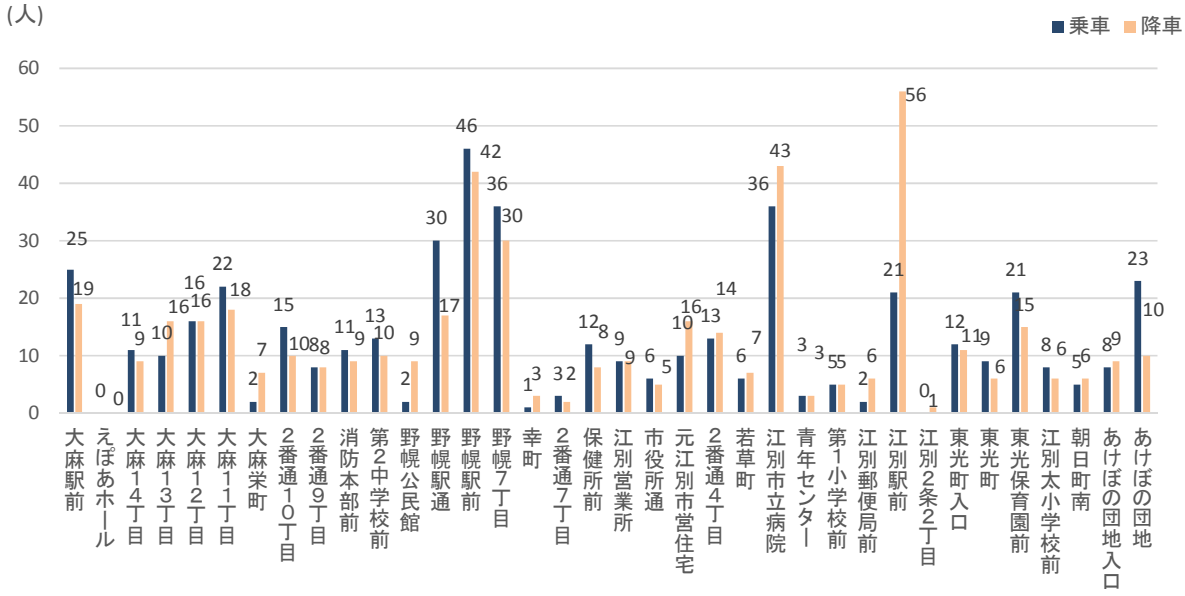


図 3-30 北海道中央バス_江別２番通線（H28.10.27_IC カード利用者）

iv) 江別４番通線（北海道中央バス株式会社）

江別4番通線は、「野幌駅前」（現「野幌駅北口」）の利用が最も多くなっています。その他の停留所では、4番通沿線から見晴台方面にかけての停留所における利用が多くなっています。

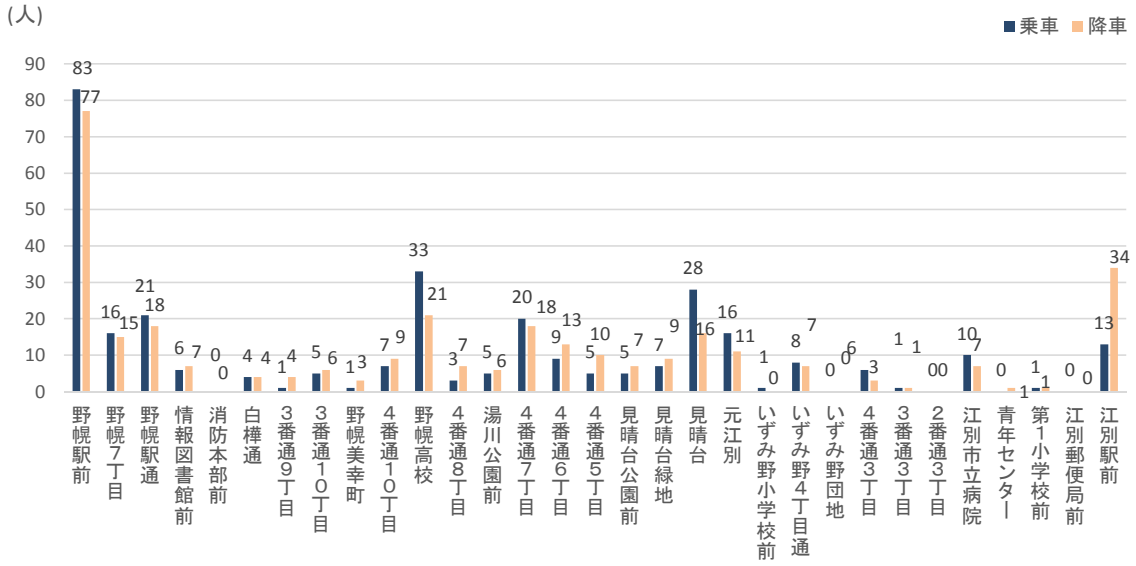


図 3-31 北海道中央バス_江別４番通線（H28.10.27_IC カード利用者）

v) 江別錦町線（北海道中央バス株式会社）

江別錦町線は、「野幌駅前」（現「野幌駅北口」）の利用が最も多くなっています。その他の停留所では、4番通沿線から見晴台方面にかけての停留所における利用が多くなっています。

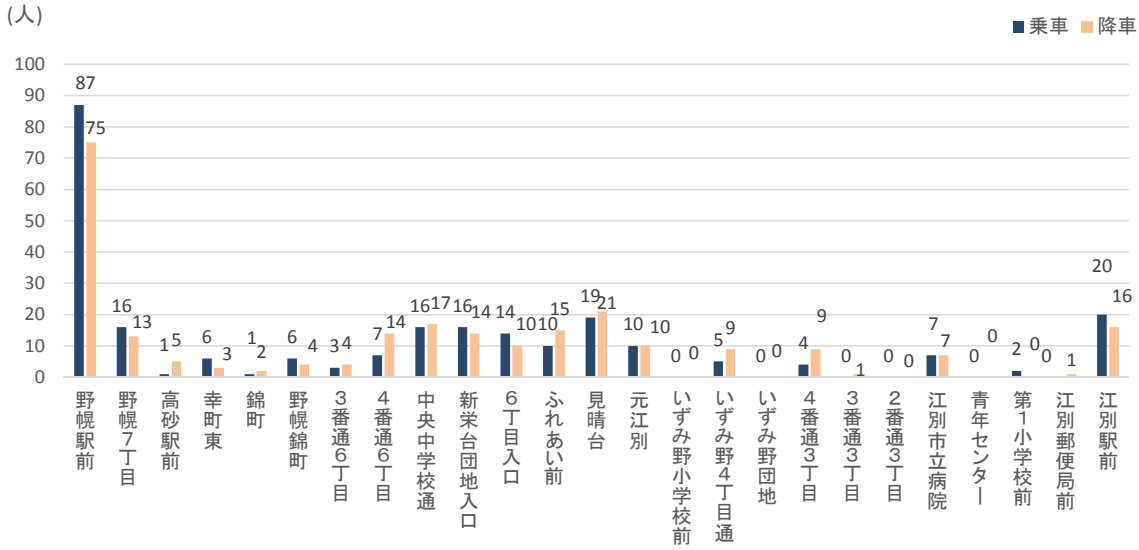


図 3-32 北海道中央バス_江別錦町線（H28.10.27_IC カード利用者）

vi)札幌線（夕張鉄道株式会社）

札幌線は、路線全体では「新さっぽろ駅前」での利用が最も多く、江別市内では、「江別駅前」、「野幌バスターミナル」、「野幌駅南口」といった交通拠点での利用が見られますが、全体的に利用が少なくなっています。

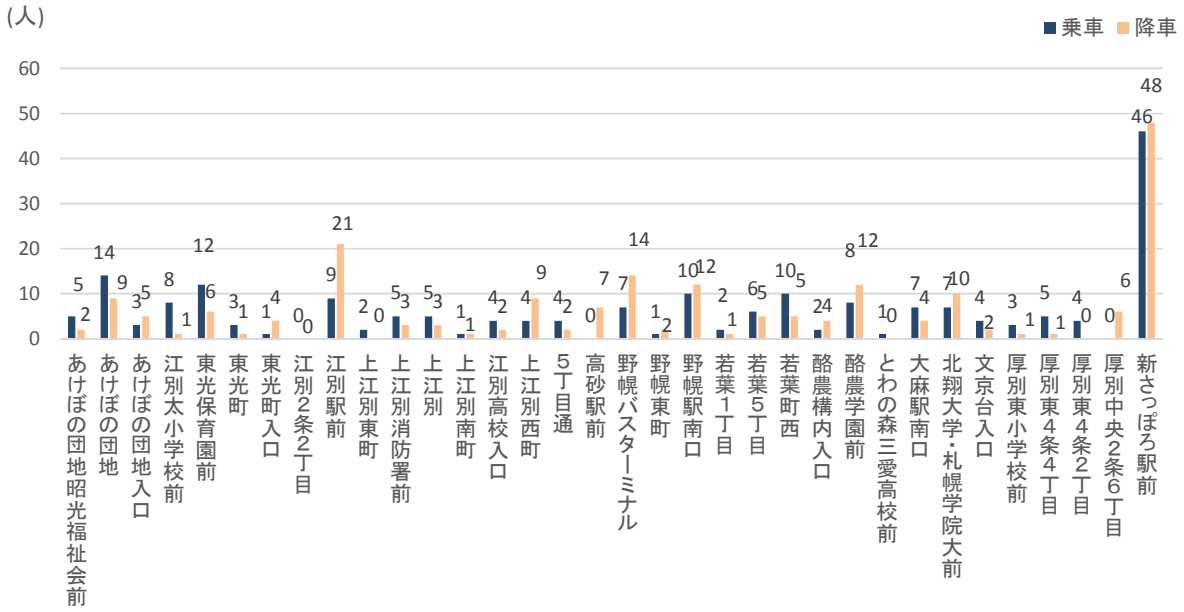


図 3-33 夕張鉄道_札幌線（H28.10.27_バス乗降調査結果）

vii)札幌代行線（夕張鉄道株式会社）

札幌代行線は、路線全体では「新さっぽろ駅前」での利用が最も多く、次いで江別市内の「野幌バスターミナル」、「江別駅前」の利用が多くなっています。

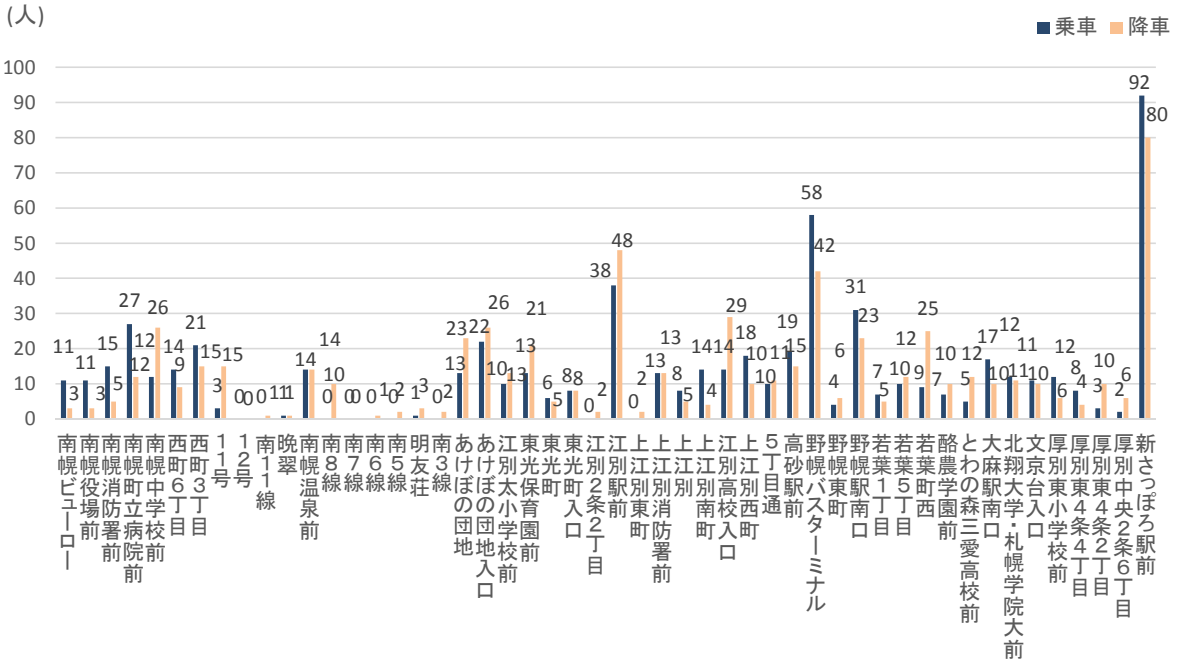


図 3-34 夕張鉄道_札幌代行線（H28.10.27_バス乗降調査結果）

viii)札幌代行線（早苗別経由）（夕張鉄道株式会社）

札幌代行線（早苗別経由）は、路線全体では「新さっぽろ駅前」での利用が最も多い一方で、利用のない停留所が多く、他の路線と比較して全体的に利用は少なくなっています。

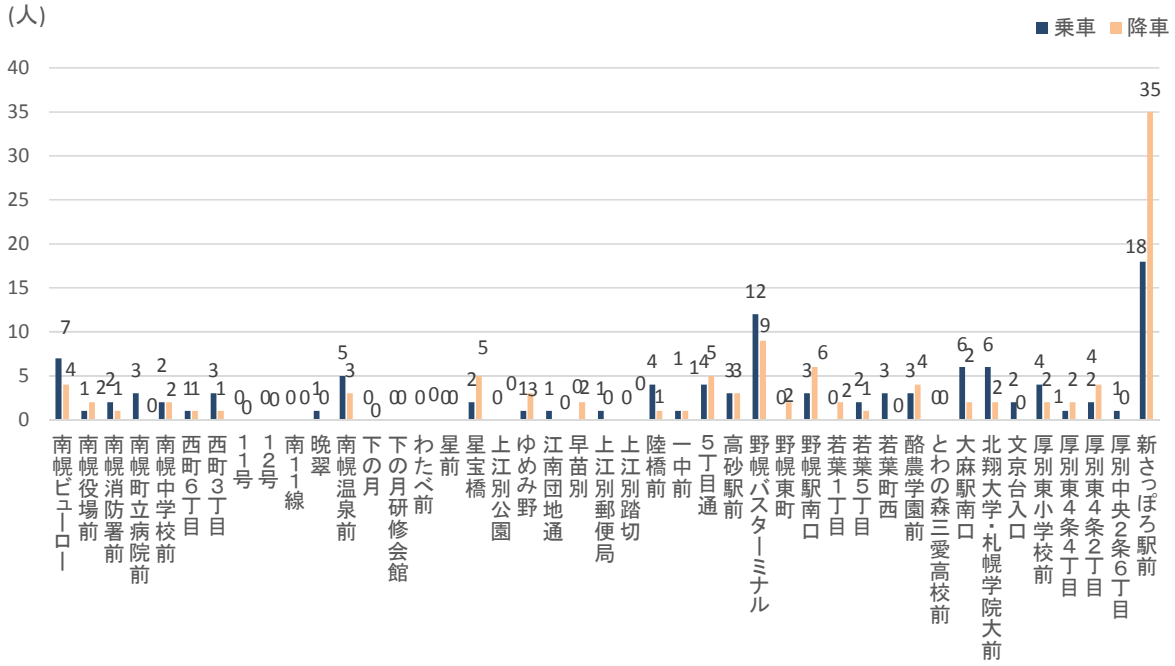


図 3-35 夕張鉄道_札幌代行線（早苗別経由）（H28.10.27_バス乗降調査結果）

ix)新札夕線（夕張鉄道株式会社）

新札夕線は、路線全体では「新さっぽろ駅前」での利用が最も多い一方で、利用のない停留所が多く、他の路線と比較して全体的に利用は少なくなっています。

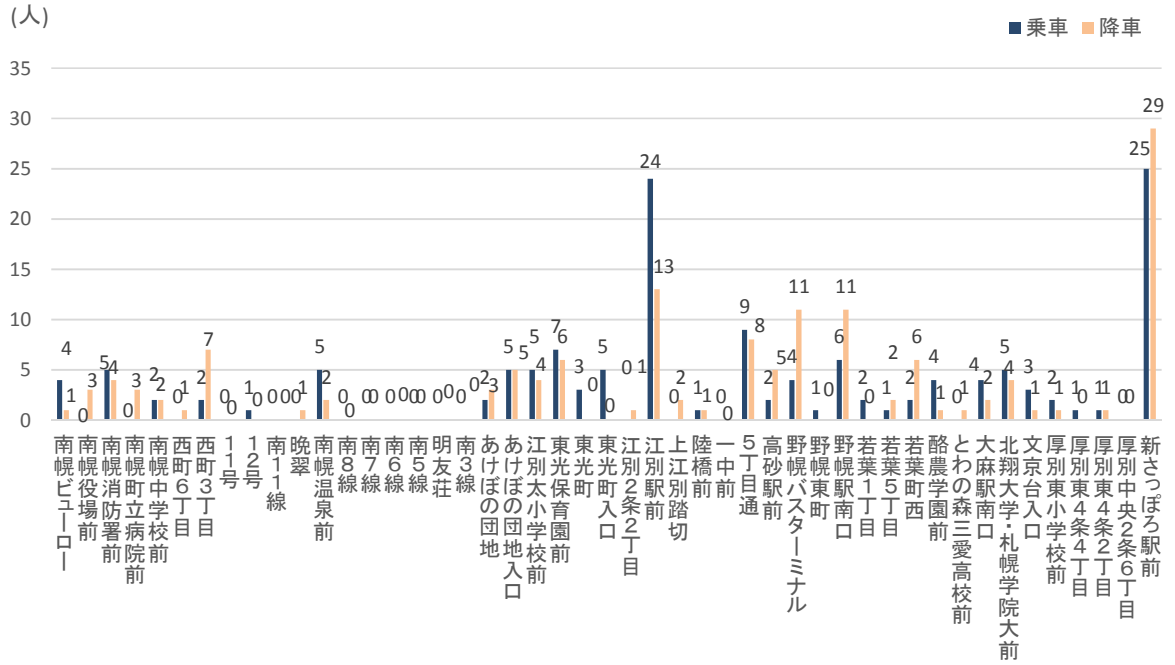


図 3-36 夕張鉄道_新札夕線（H28.10.27_バス乗降調査結果）

x)札幌線（文京台線）（夕張鉄道株式会社）

札幌線（文京台線）は、路線全体では「新さっぽろ駅前」での利用が最も多く、次いで江別市内の「大沢公園入口」での利用が多くなっています。「北翔大学・札幌学院大前」では、降車での利用が多くなっています。

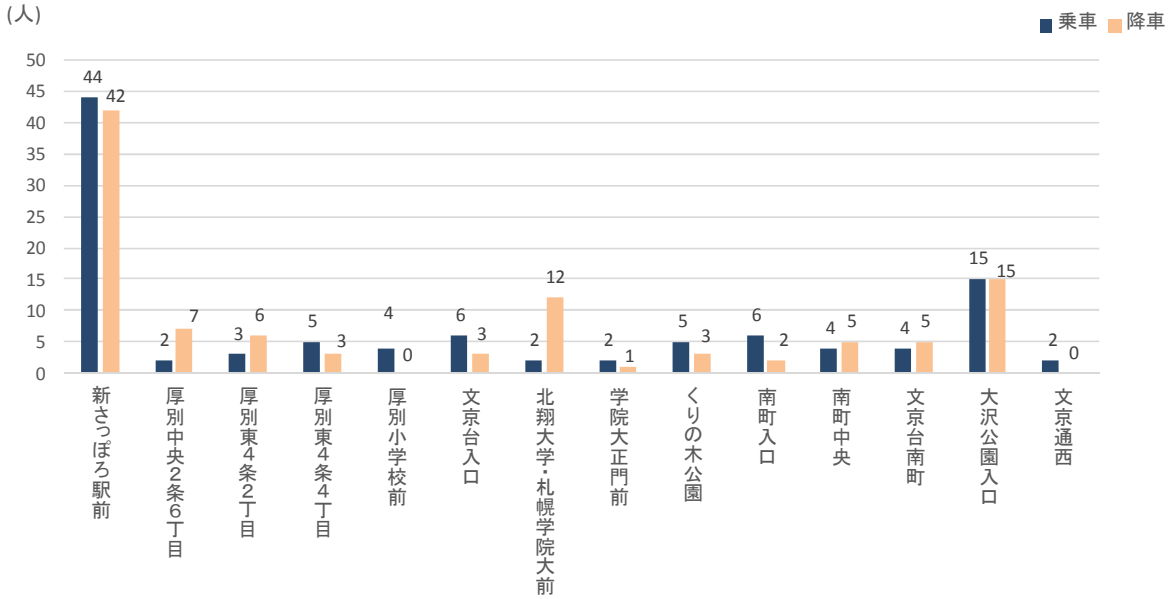


図 3-37 夕張鉄道_札幌線（文京台線）（H28.10.27_バス乗降調査結果）

xi)共栄線（ジェイ・アール北海道バス株式会社）

共栄線は、路線全体では「北広島駅」での利用が最も多く、江別市内では、「野幌駅北口」とその周辺、また「情報大学前」や野幌小学校がある「登満別」での利用が多くなっています。

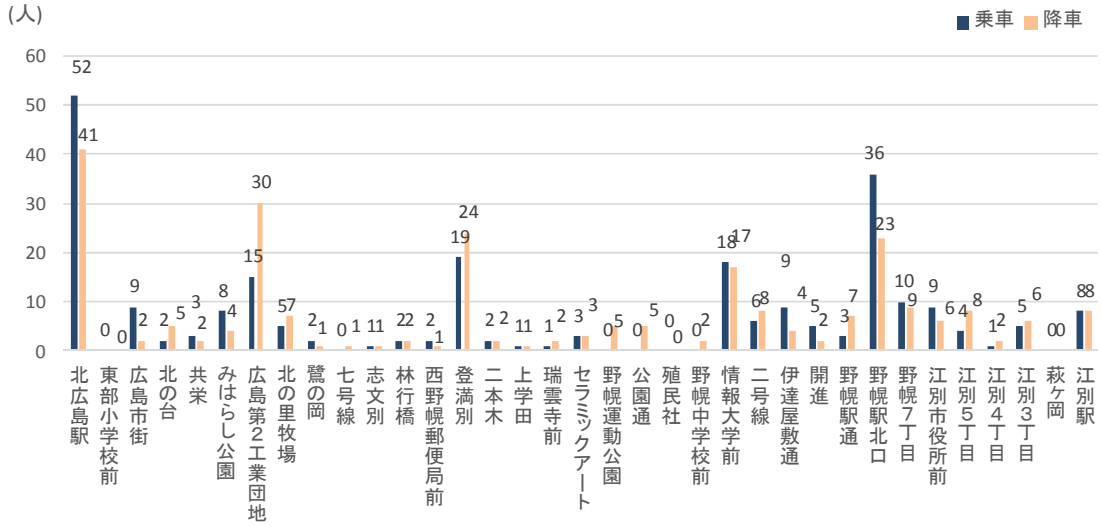


図 3-38 ジェイ・アール北海道バス_共栄線（H28.10.27_事業者提供データ）

xii)江別線（ジェイ・アール北海道バス株式会社）

江別線は、路線全体では「新札幌駅」での利用が最も多くなっています。江別市内での利用は、便数の差の関係があり、JR 江別駅以西が主となっています。

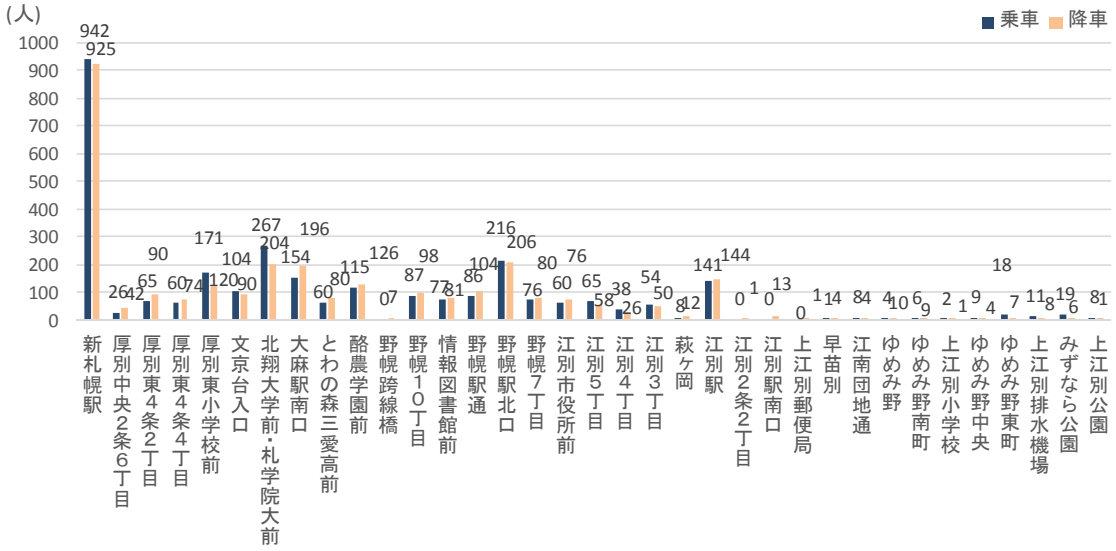


図 3-39 ジェイ・アール北海道バス_江別線（H28.10.27_事業者提供データ）

xiii)文京台線（ジェイ・アール北海道バス株式会社）

文京台線は、路線全体では「新札幌駅」での利用が最も多く、江別市内では、「北翔大学前・札学院大前」のほか、「文京台入口」、「大麻駅南口」、「文教通西」での利用が多くなっています。

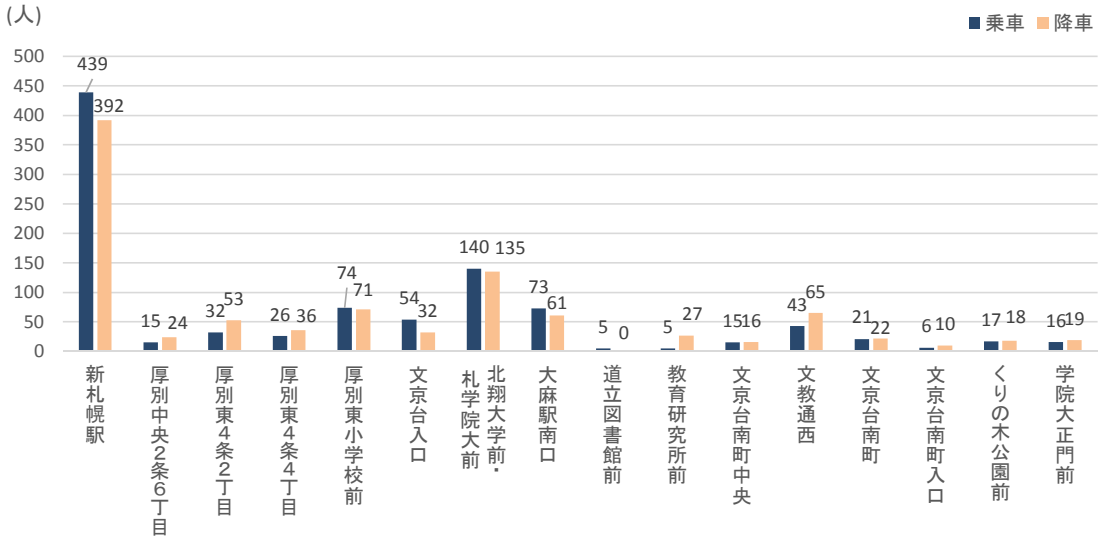


図 3-40 ジェイ・アール北海道バス_文京台線（H28.10.27_事業者提供データ）

xiv)米里線（ジェイ・アール北海道バス株式会社）

米里線は、路線全体では「JR札幌駅」での利用が最も多く、江別市内では、「大麻駅」での利用が多くなっていますが、JR 大麻駅周辺や「宮町西」までの区間における停留所では利用が少なくなっています。

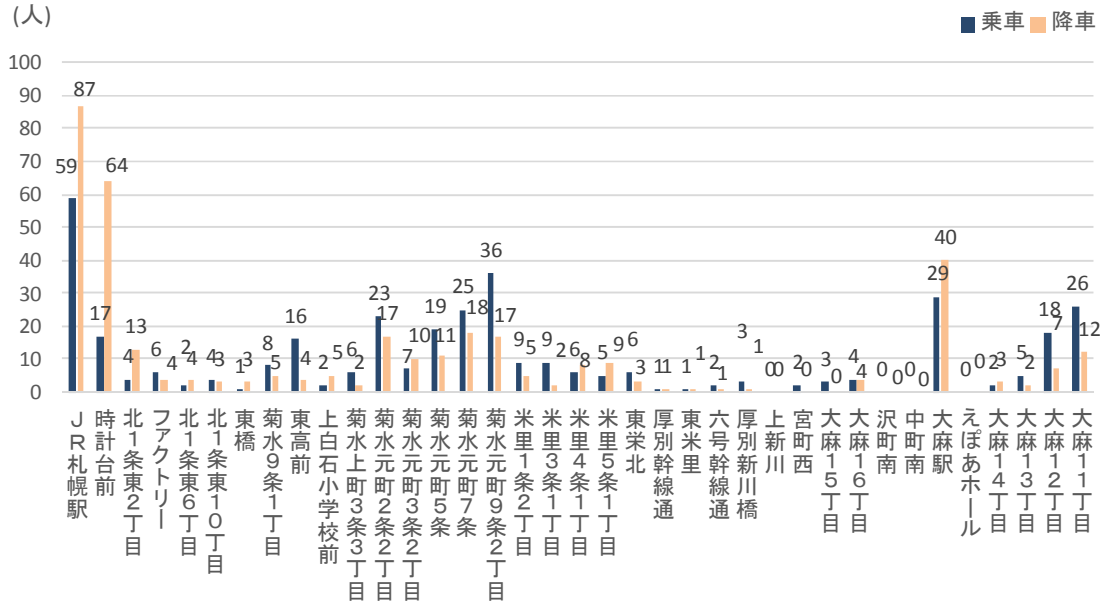


図 3-41 ジェイ・アール北海道バス_米里線（H28.10.27_事業者提供データ）

xv)大麻団地線（新 24_道立図書館前経由）（ジェイ・アール北海道バス株式会社）

大麻団地線（新 24 道立図書館前経由）は、路線全体では「新札幌駅」での利用が最も多くなっています。江別市内では、「北翔大学前・札学院大前」、「大麻駅」での利用が多くなっています。他の停留所と比較して、JR 大麻駅周辺の停留所における利用が少なくなっています。

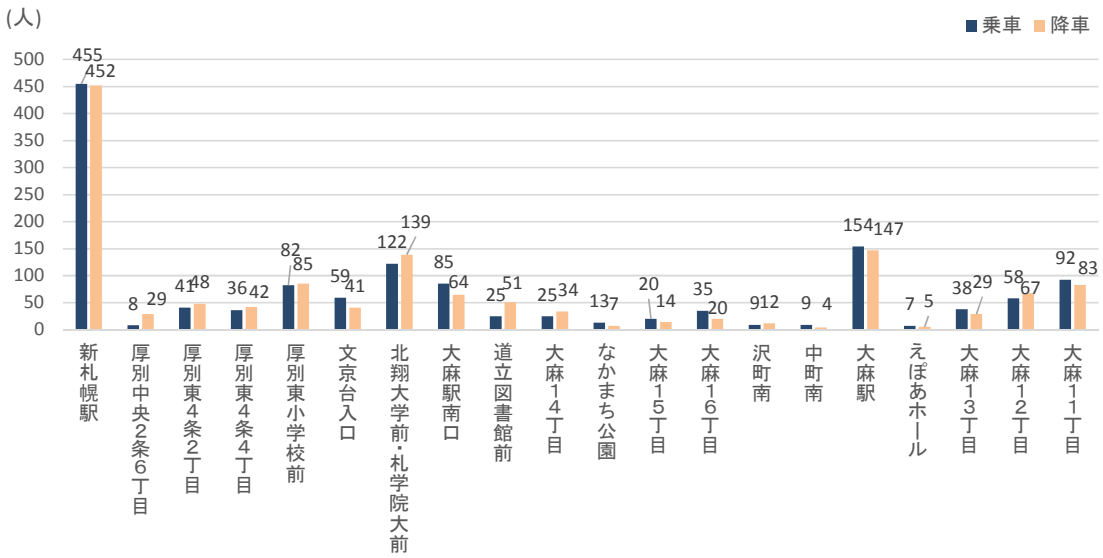


図 3-42 ジェイ・アール北海道バス_新 24_大麻団地線（H28.10.27_事業者提供データ）

xvi)大麻団地線（新 28_３番通経由）（ジェイ・アール北海道バス株式会社）

大麻団地線(新 28 3番通経由)は、路線全体では「新札幌駅」での利用が最も多く、次いで江別市内の「大麻駅」、「3番通 17 丁目」、「大麻 11 丁目」の利用が多くなっています。

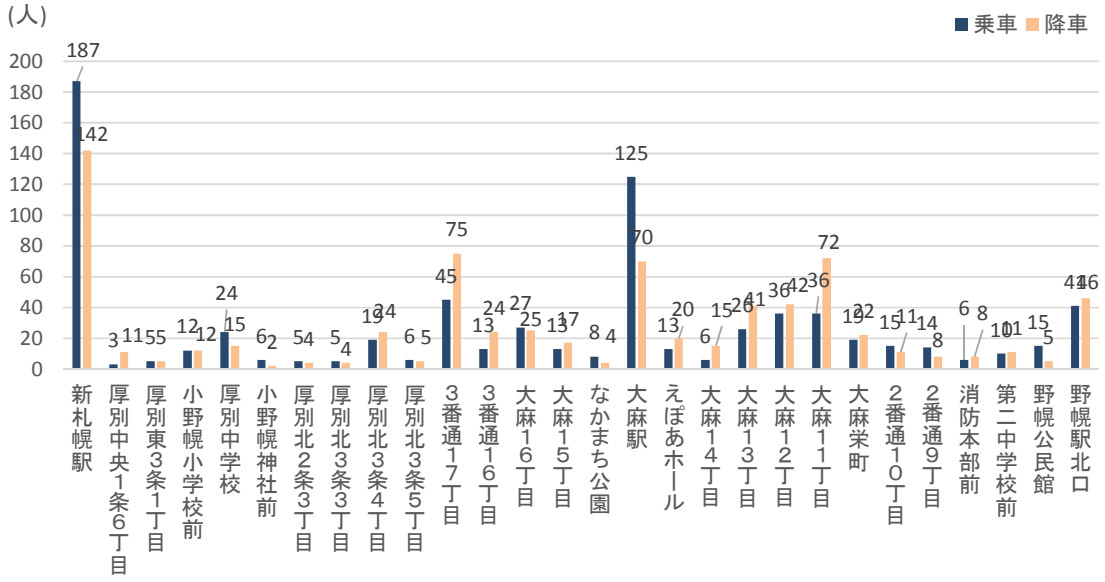


図 3-43 ジェイ・アール北海道バス_新 28_大麻団地線（H28.10.27_事業者提供データ）

xvii)野幌運動公園線（ジェイ・アール北海道バス株式会社）

野幌運動公園線は、路線全体では「新札幌駅」での利用が最も多く、江別市内では、「野幌駅南口」や「情報大学前」での利用者が多くなっています。「情報大学前」では、降車利用が多いという状況が見られます。

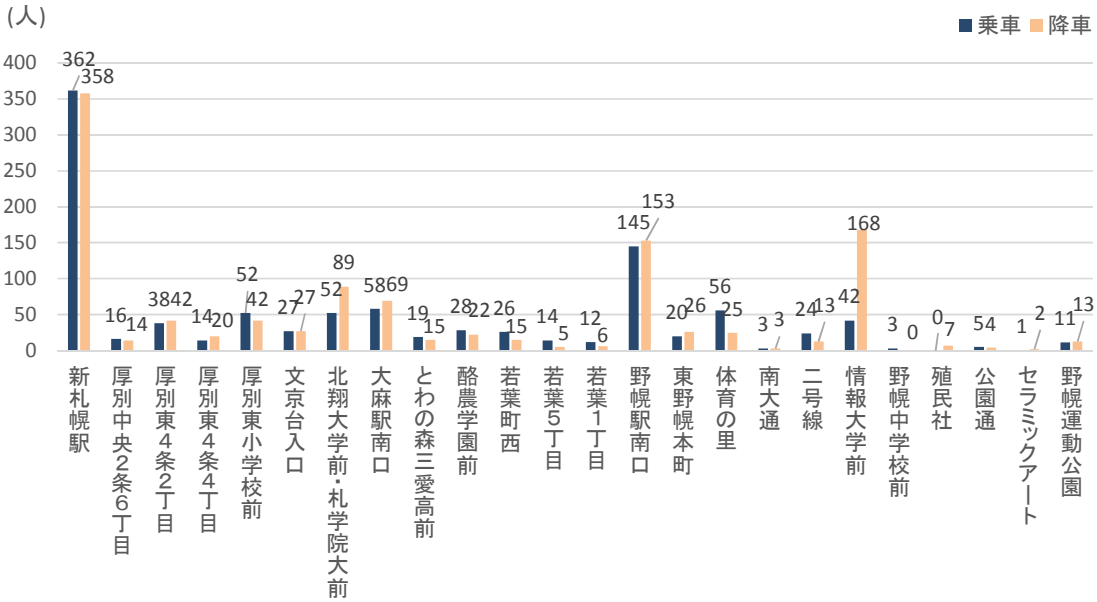


図 3-44 ジェイ・アール北海道バス_野幌運動公園線（H28.10.27_事業者提供データ）

④バス事業者提供データ及び乗降調査による停留所別利用者数

江別市内の停留所別の利用状況は、大学等の教育機関の最寄り停留所や、JR駅での利用が多くなっています。市内で最も利用が多いのは、「北翔大学・札幌学院大前」(「北翔大学前・札学院大前」)ですが、以下、「野幌駅前」(現「野幌駅北口」)、「大麻駅南口」、「江別駅前」(「江別駅」)、「大麻駅前」(「大麻駅」)と続き、JR江別駅、野幌駅、大麻駅の3駅が主要な交通結節点になっていることが分かります。

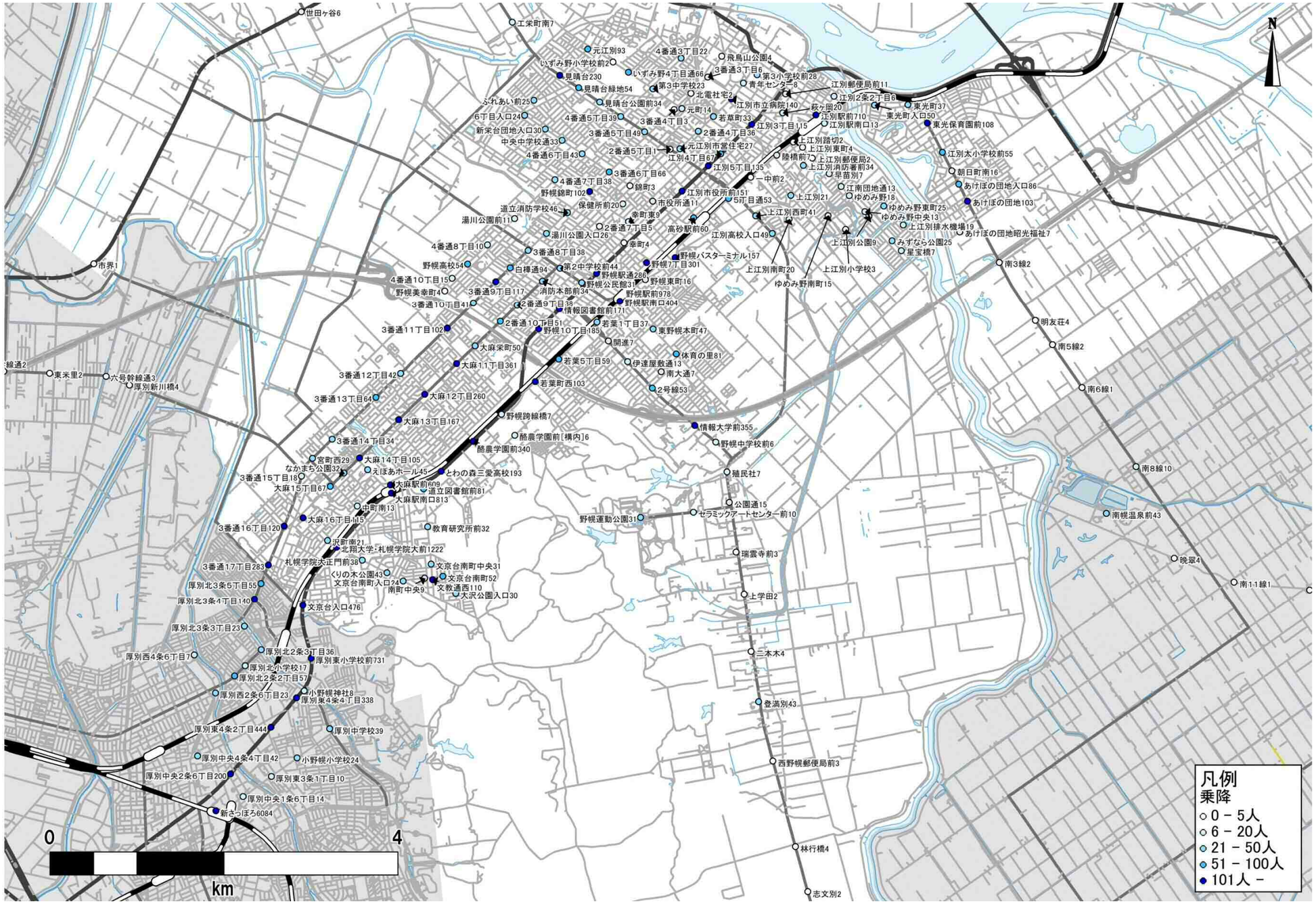


図 3-45　停留所別乗降者数（平成 28 年 10 月 27 日（木））

⑤地区別ＯＤ表

地区ごとの1日あたりの利用状況は、大麻地区が約3,000人、野幌地区が約2,000人、江別地区が約1,500人となっています。

表 3-2　地域間の利用状況（H28.10.27_事業者提供データ及びバス乗降調査結果）

乗降人数		降車地区										
		江別地区1	江別地区2	江別地区3	江別地区4	野幌地区1	野幌地区2	野幌地区3	大麻地区1	大麻地区2	*札幌市*	総計
乗車地区	江別地区1	15	80		32	17	1		8		*29*	182
	江別地区2	61	97	63	69	10	221	11	33	25	*114*	704
	江別地区3		61	5	1		95	5		24	*143*	334
	江別地区4	24	102		1	27	40		9	1	*19*	223
	野幌地区1	16	15		25	137	11		49		*191*	444
	野幌地区2		203	105	38	22	144	110	154	161	*406*	1,343
	野幌地区3		18	4			104	5				131
	大麻地区1	8	38		7	45	133		151	10	*1,316*	1,708
	大麻地区2		26	23	2		148		12	637	*430*	1,278
	札幌市	*29*	*126*	*129*	*18*	*169*	*415*		*1,337*	*400*	*1,869*	4,492
	総計	153	766	329	193	427	1,312	131	1,753	1,258	4,517	10,839

1～10　11～100　101～500　500～　（単位：人）

※上記の表は、市街化区域内の9地区と札幌市を対象として整理しており、南幌町方面や市内郊外部は割愛しています。

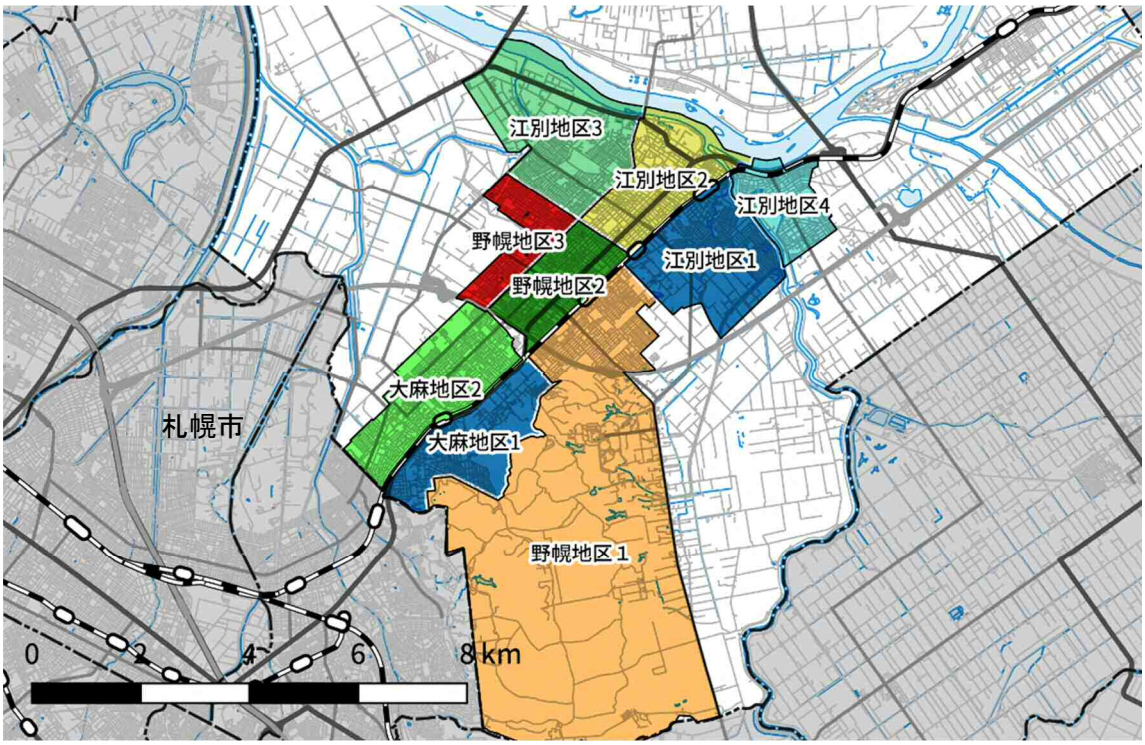


図 3-46 地区の分け方

(4) スクールバス・スクールタクシー

江別市では、市内の5校を対象に、スクールバスやスクールタクシーを運行しています。

表 3-3　スクールバス運行状況（江別市資料より）

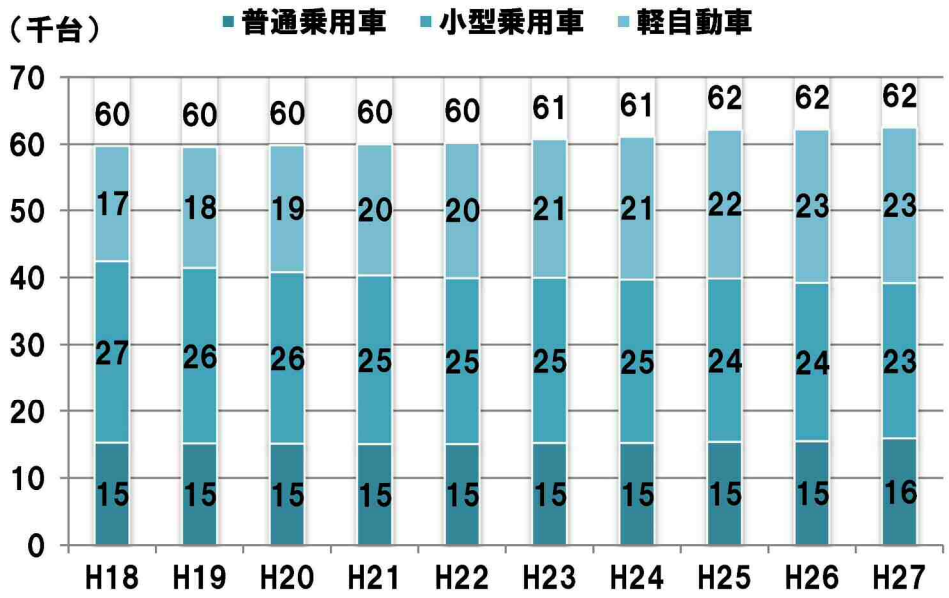
（平成29年4月1日現在）

地区名		学校名	便数（夏季・冬季共通）		バス・タクシー台数				バス・タクシー乗車定員				利用数		学校までの距離※3
					4月～11月 夏季		12月～3月 冬季		4月～11月 夏季		12月～3月 冬季				
			登校時	下校時	登校時	下校時	登校時	下校時	登校時	下校時	登校時	下校時	登校時	下校時	
江北地区※1	八幡篠津	北光小学校	1便	2便	タクシー5台	同左	バス1台	同左	5人	同左	25人	同左	10人	同左	9.5km
	美原豊栄		1便	2便			バス1台	同左			25人	同左	6人	同左	7.7km
	八幡篠津	第三中学校	1便	2便	タクシー4台	同左	バス1台	同左	5人	同左	20人	同左	5人	同左	9.5km
	美原豊栄		1便	2便			バス1台	同左			20人	同左	6人	同左	9.8km
豊幌地区		江陽中学校	1便	3便	バス1台	バス1台	同左		45人	79人	同左		32人	61人	9.6km
			1便		バス1台				45人				29人		
東西野幌地区※2		野幌小・中学校	1便	2便			タクシー4台	タクシー6台			5人		17人	同左	6.2km
角山地区		中央中学校	1便	2便	タクシー2台	タクシー3台	同左		5人	同左	同左		6人	同左	7.5km
合　計					バス2台 タクシー11台	バス1台 タクシー12台	バス6台 タクシー6台	バス5台 タクシー9台					111人	同左	

※1　江北地区におけるバスの運行期間は冬季のみ（夏季はタクシーを運行）。
※2　東西野幌地区におけるタクシーの運行期間は11月～4月。
※3　学校までの距離は、一番遠い停留所からの距離。

(5) 自家用車

過去10年間における自家用車の保有台数は、普通乗用車に変化は見られないものの、小型乗用車はやや減少傾向にある一方で、軽自動車は増加傾向にあり、全体として微増となっています。



※自動車は、貨物自動車、乗合自動車及び特種・特殊用途を除く

図 3-47　自家用車保有台数（江別市統計書より）

3－3 市民ニーズの把握

(1)路線バスサービスの満足度について

バスサービスの満足度は概ね高く、特に「自宅からバス停・駅までの距離」や「目的地近くのバス停・駅までの距離」、及び「バスの乗り心地」における満足度が他と比較して、高くなっています。

CSポートフォリオ分析における重点改善項目は、「乗り継ぎ」、「運行便数」、「運行状況に関する情報」となっています。

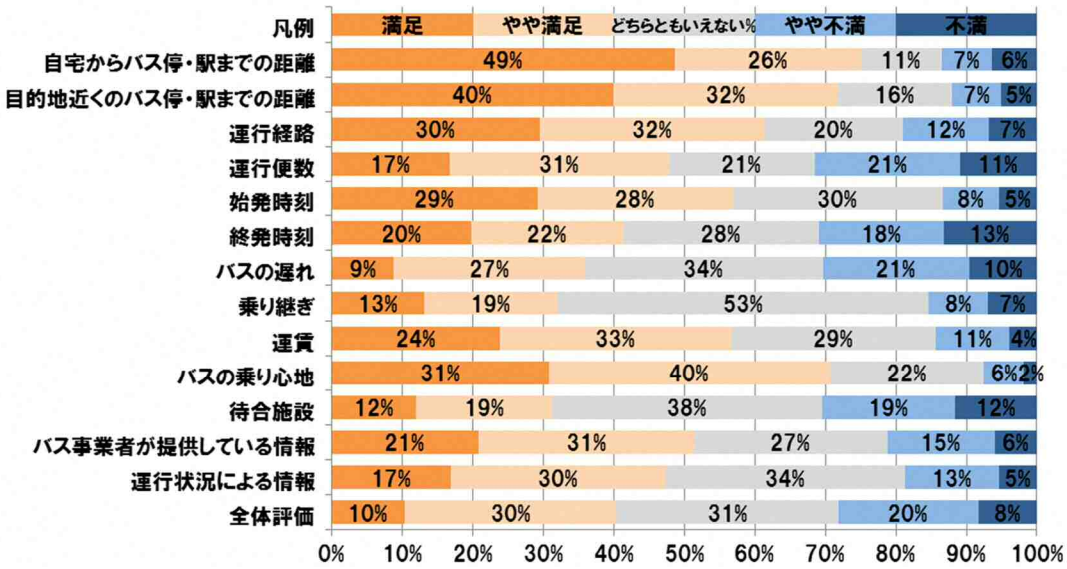
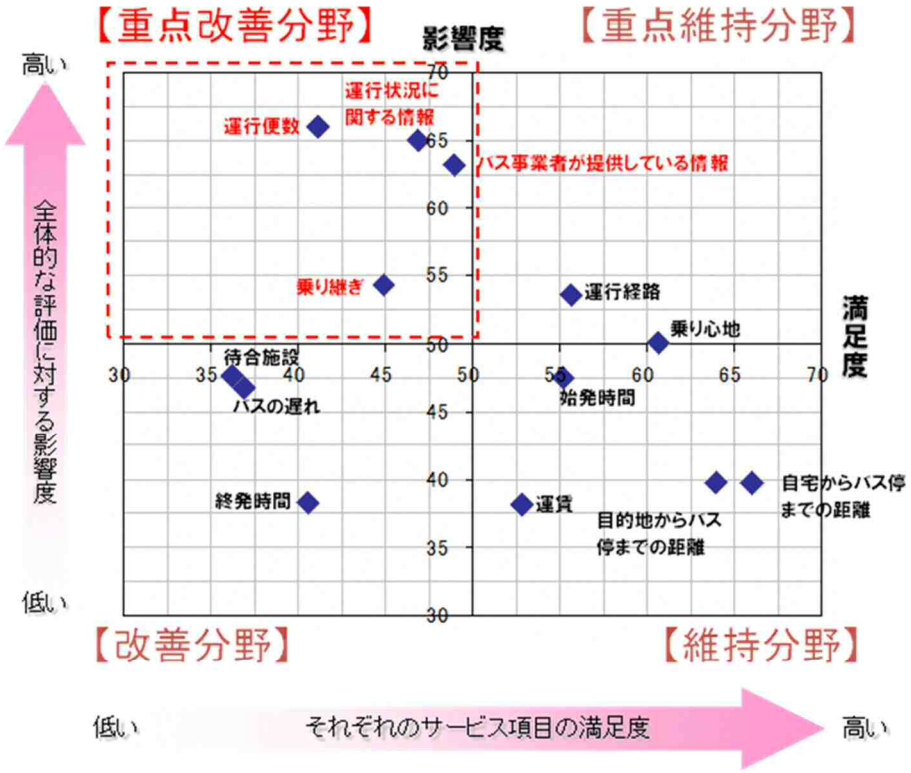


図 3-48　バスサービス満足度（平成 24 年度実施市民アンケート調査より）



※CSポートフォリオ分析とは、項目別の満足度と総合満足度（全体評価）の関係から特に改善の優先度が高い項目を明らかにする分析手法。

※左図における横軸は各項目の満足度の偏差値。縦軸は総合満足度（全体評価）への影響度の偏差値。

※満足度が低く影響度が高い項目が重点改善分野に位置づけられ、改善の優先度が高いと考えられます。

図 3-49　ＣＳポートフォリオ分析（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は、「車の方が便利」との回答が最多となっています。

サービスに関係する理由としては、「運行本数が少ない」、「時間とバスのダイヤが合わない」といった運行に関することや「どのくらい時間がかかるのかわからない」や「どのバスに乗れば良いのかわからない」といった情報提供に関することへの回答が多く見られます。

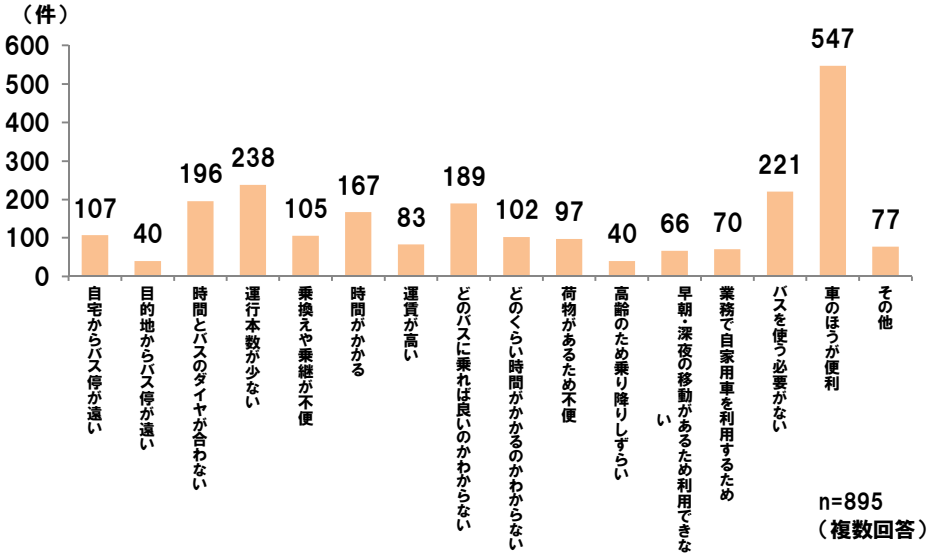


図 3-50　路線バスを利用していない理由（平成 24 年度実施市民アンケート調査より）

(3) 路線バスの維持に向けた運行の効率化策

路線バスの維持に向けた運行の効率化策では、「積極的な情報提供等」への回答が最多となっており、路線バスの利用促進に向けては、情報提供の強化が重要であると推察されます。

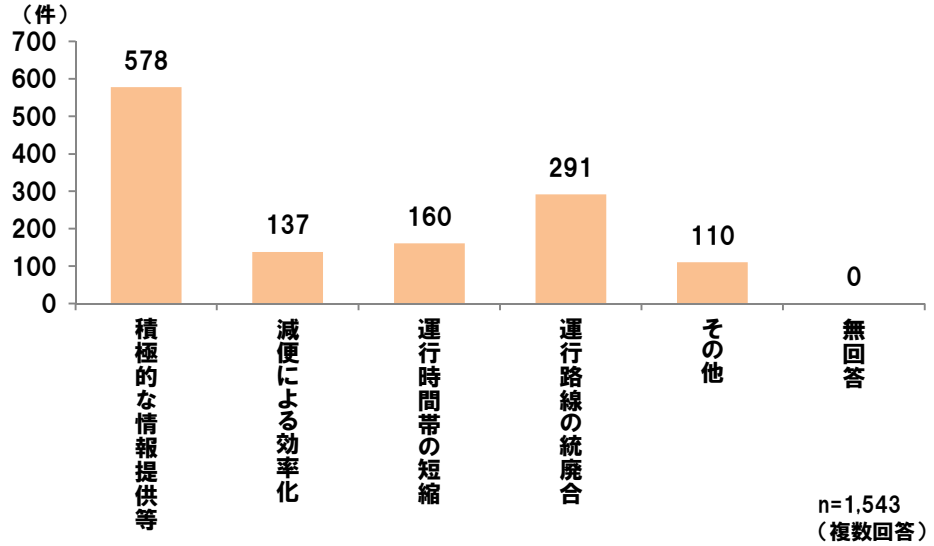


図 3-51　路線バスの維持に向けた運行の効率化策（平成 24 年度実施市民アンケート調査より）

(4) 高齢者の路線バス利用

自動車を運転しようと思う年齢は、運転免許証を保有している多くの市民が70歳から90歳まで運転したいと考えています。

一方で、路線バスの利用意向は、高齢になるほど低下する傾向が見られ、80代においては、「利用しないと思う」との回答が35%と高くなっています。

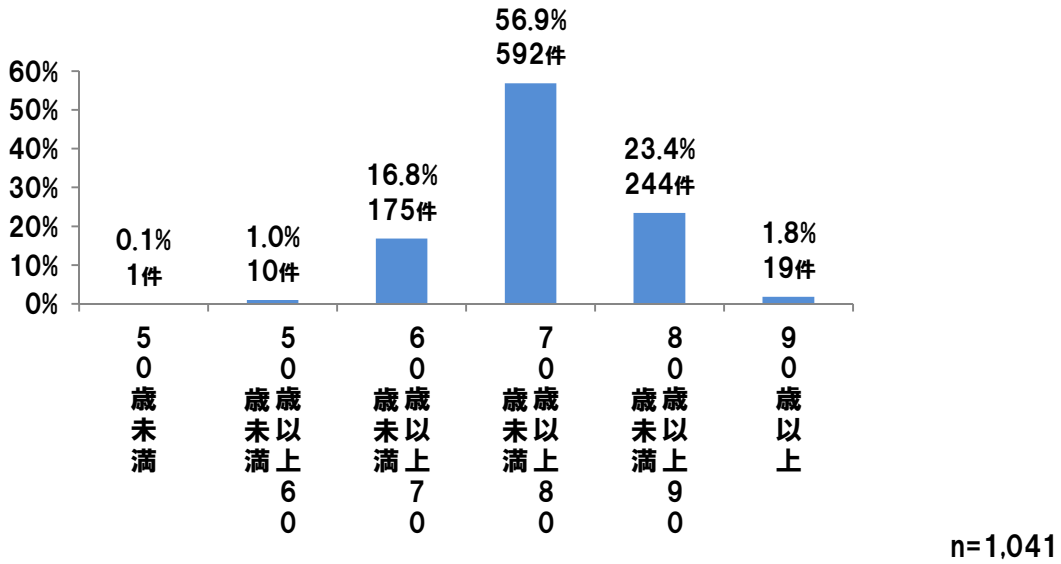


図 3-52　自動車を運転しようと思う年齢（平成 24 年度実施市民アンケート調査より）

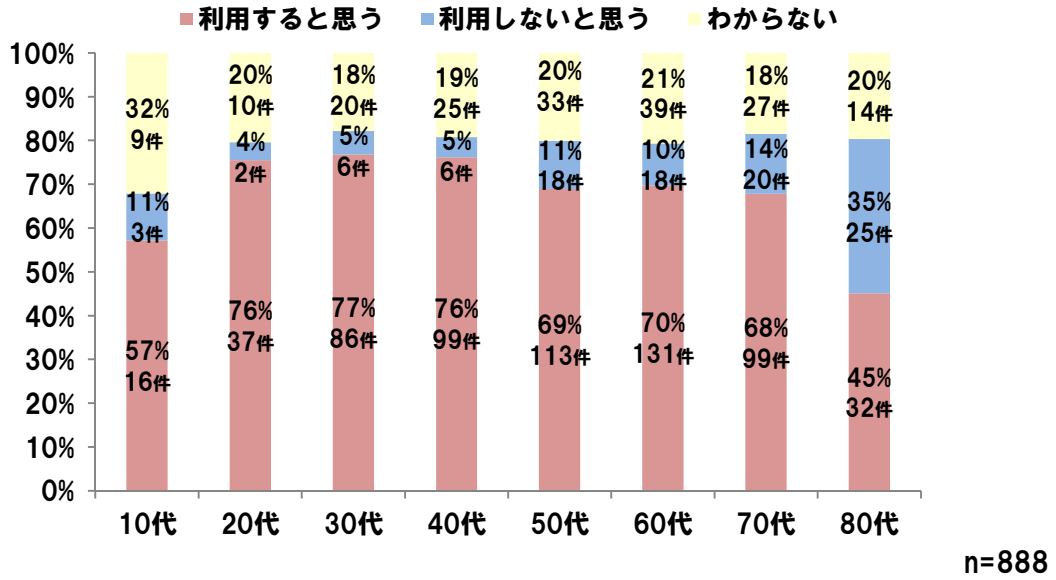


図 3-53　高齢になった場合のバスの利用（平成 24 年度実施市民アンケート調査より）

(5) 路線バスが再編された場合の利用意向

①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。

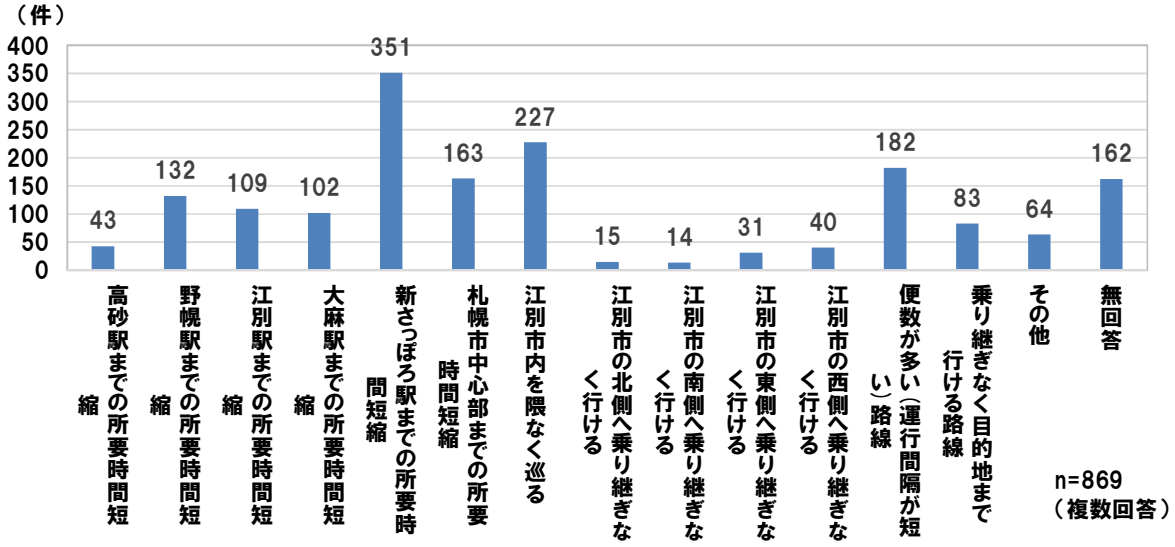


図 3-54　バス路線が再編された場合の望ましい路線（平成 28 年度実施市民アンケート調査より）

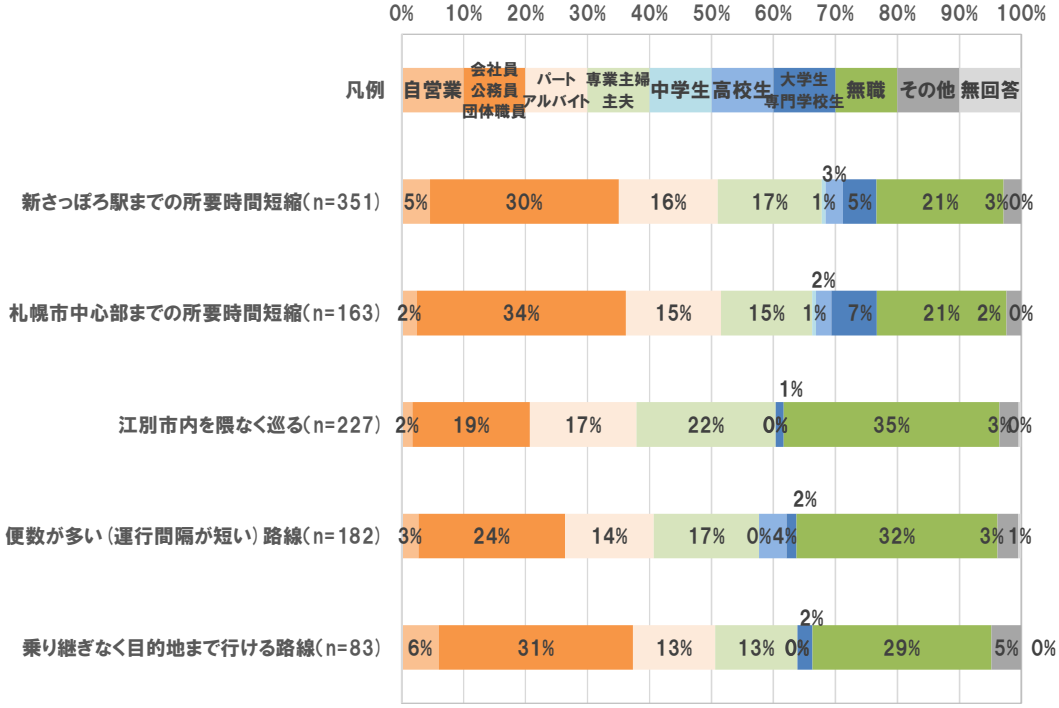


図 3-55　バス路線が再編された場合の望ましい路線（平成 28 年度実施市民アンケート調査より）

②バス路線が再編された場合の利用意向

バス路線が新設された場合の利用意向は、約6割が「利用したいと思う」と回答しており、バス路線が再編された場合の望ましい路線を回答した方においては、約8割となっています。

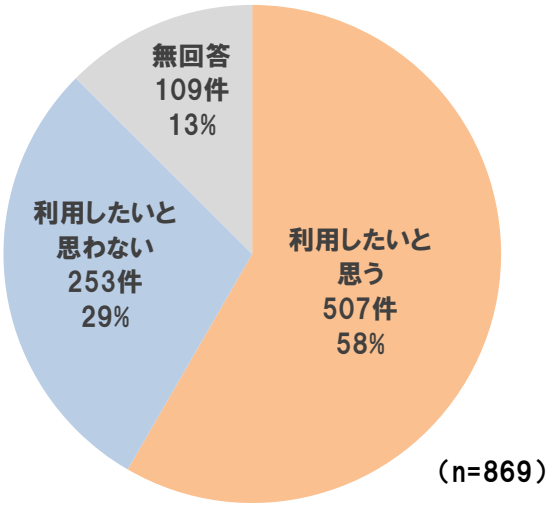


図 3-56　バス路線が再編された場合の利用意向（平成 28 年度実施市民アンケート調査より）

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。また、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。

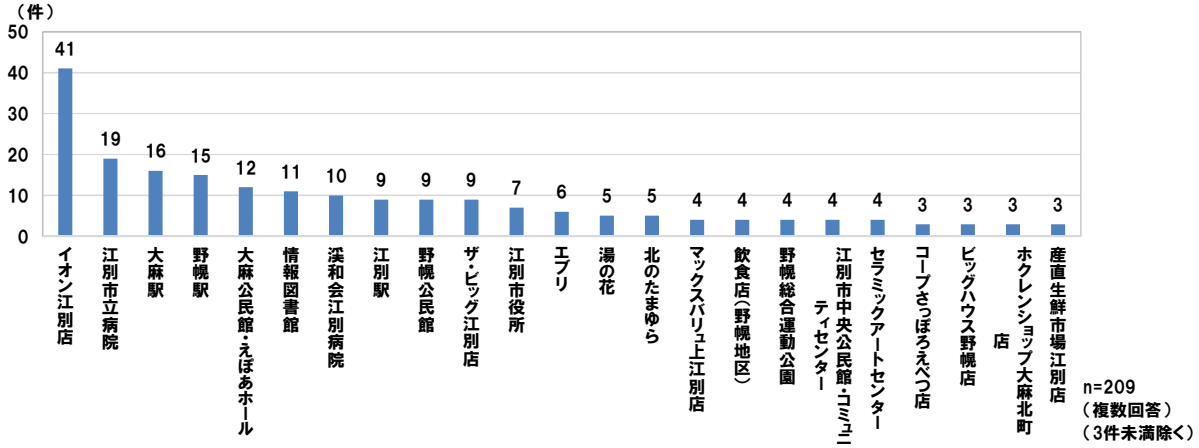


図 3-57　バス路線が再編された場合の行きたい場所：市内

（平成 28 年度実施市民アンケート調査より）

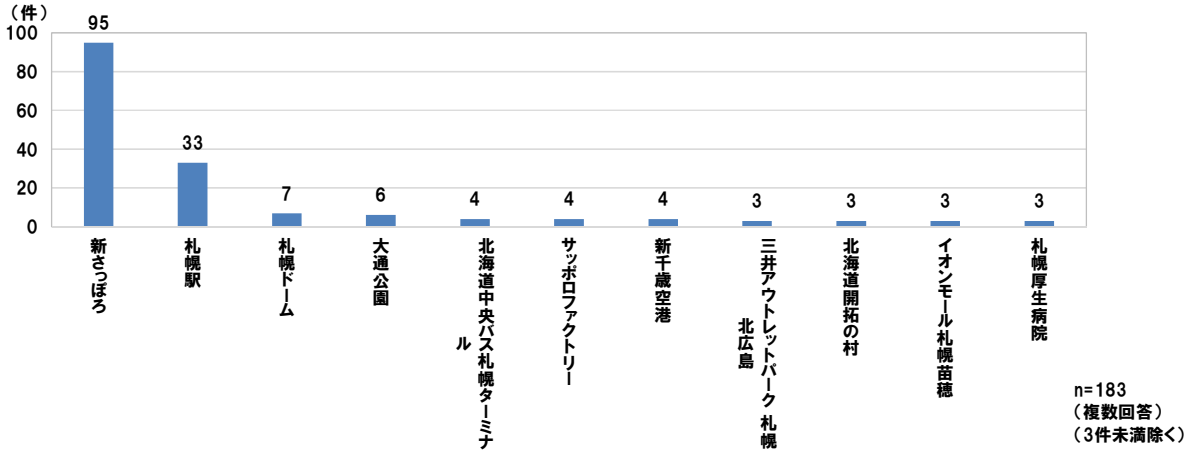


図 3-58　バス路線が再編された場合の行きたい場所：市外

（平成 28 年度実施市民アンケート調査より）

④バスが再編されても利用したいと思わない理由

再編後も路線バスを利用しない理由としては、「自動車の方が便利」、「バスを使う必要がない」との回答が多くなっています。次いで、「他の交通手段と比べて時間がかかる」との回答が多くなっており、改めて速達性に対するニーズが示されています。

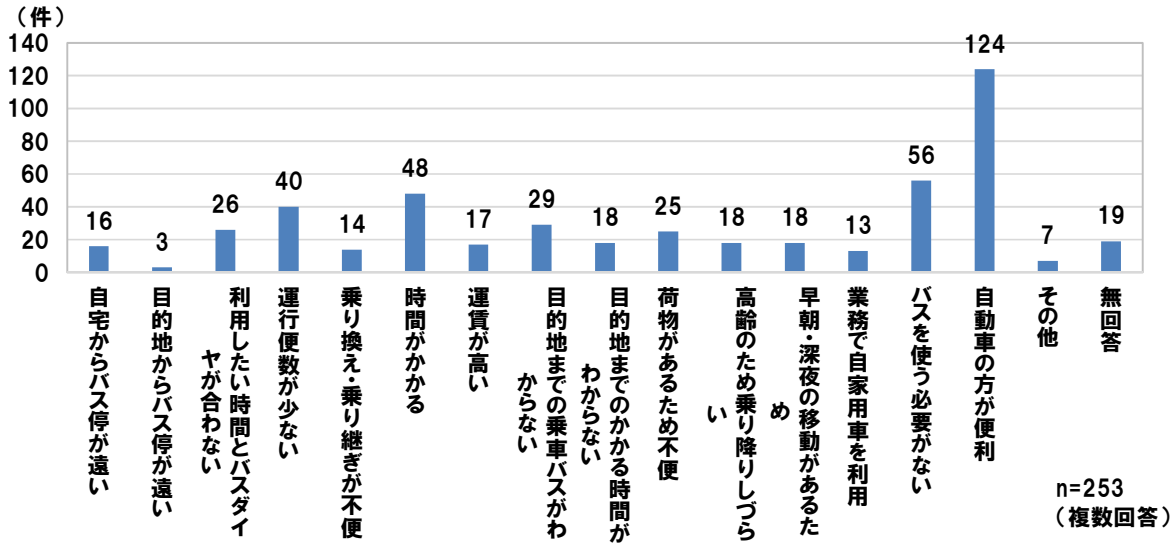


図 3-59　バスが再編されても利用したいと思わない理由

（平成 28 年度実施市民アンケート調査より）

3－4 実証運行路線「野幌見晴台線」

(1)運行の目的

実証運行路線「野幌見晴台線」は、江別市公共交通検討会議報告書（平成26年7月）にて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向けて効果検証を行うべく、運行を実施したものです。

(2)運行概要

実証運行路線「野幌見晴台線」の運行概要を以下に示します。

- 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
  ※年末年始運休（12/29～１/３）
- 運行便数
  錦町先回　　：12便（６時～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（定期券は利用不可）
- 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

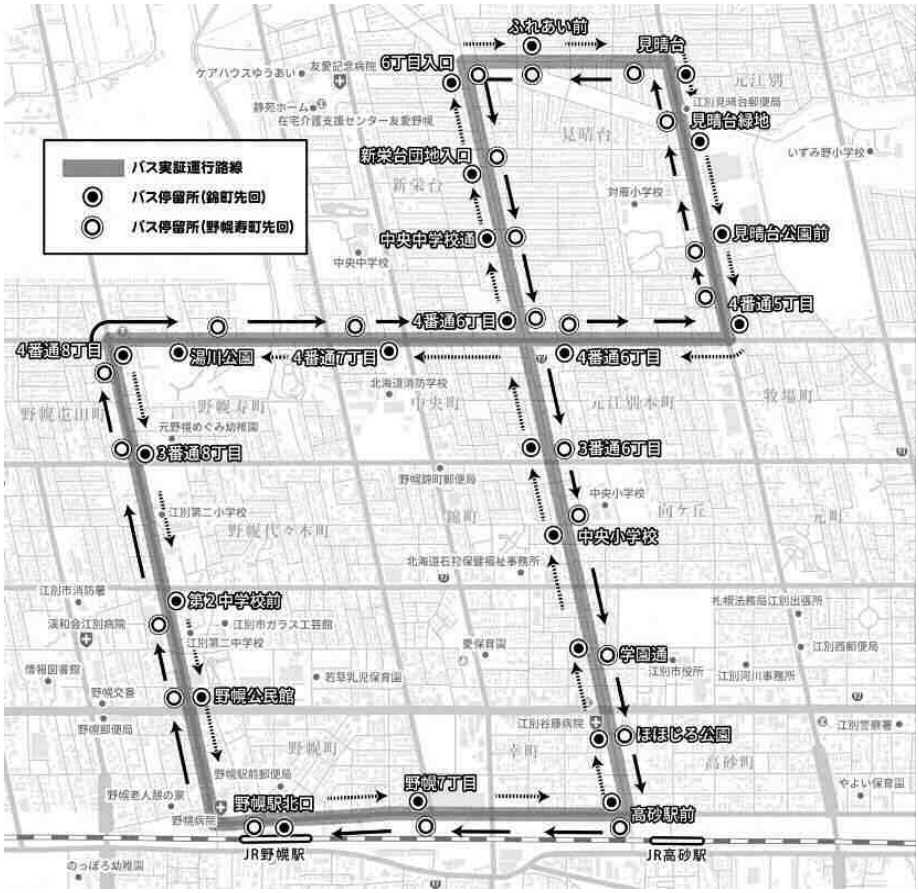


図 3-60　運行経路

野幌見晴台線　時刻表

運行期間 ▶ 平成27年10月19日(月)～平成28年2月20日(土)

土日・祝日・平日の区分なし(同一ダイヤ) ※12月29日(火)～1月3日(日)は運行しません。

錦町先回　野幌駅北口 → 高砂駅 → 野幌駅北口

	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	8便	9便	10便	11便	12便
野幌駅北口	6:45	8:05	9:25	10:45	12:05	13:25	14:45	16:05	17:25	18:45	20:05	21:25
野幌7丁目	6:47	8:07	9:27	10:47	12:07	13:27	14:47	16:07	17:27	18:47	20:07	21:27
高砂駅前	6:48	8:08	9:28	10:48	12:08	13:28	14:48	16:08	17:28	18:48	20:08	21:28
ほほじろ公園	6:49	8:09	9:29	10:49	12:09	13:29	14:49	16:09	17:29	18:49	20:09	21:29
学園通	6:50	8:10	9:30	10:50	12:10	13:30	14:50	16:10	17:30	18:50	20:10	21:30
中央小学校	6:51	8:11	9:31	10:51	12:11	13:31	14:51	16:11	17:31	18:51	20:11	21:31
3番通6丁目	6:52	8:12	9:32	10:52	12:12	13:32	14:52	16:12	17:32	18:52	20:12	21:32
4番通6丁目	6:53	8:13	9:33	10:53	12:13	13:33	14:53	16:13	17:33	18:53	20:13	21:33
中央中学校通	6:53	8:13	9:33	10:53	12:13	13:33	14:53	16:13	17:33	18:53	20:13	21:33
新栄台団地入口	6:54	8:14	9:34	10:54	12:14	13:34	14:54	16:14	17:34	18:54	20:14	21:34
6丁目入口	6:55	8:15	9:35	10:55	12:15	13:35	14:55	16:15	17:35	18:55	20:15	21:35
ふれあい前	6:56	8:16	9:36	10:56	12:16	13:36	14:56	16:16	17:36	18:56	20:16	21:36
見晴台	6:57	8:17	9:37	10:57	12:17	13:37	14:57	16:17	17:37	18:57	20:17	21:37
見晴台線地	6:58	8:18	9:38	10:58	12:18	13:38	14:58	16:18	17:38	18:58	20:18	21:38
見晴台公園前	6:59	8:19	9:39	10:59	12:19	13:39	14:59	16:19	17:39	18:59	20:19	21:39
4番通5丁目	7:00	8:20	9:40	11:00	12:20	13:40	15:00	16:20	17:40	19:00	20:20	21:40
4番通6丁目	7:01	8:21	9:41	11:01	12:21	13:41	15:01	16:21	17:41	19:01	20:21	21:41
4番通7丁目	7:03	8:23	9:43	11:03	12:23	13:43	15:03	16:23	17:43	19:03	20:23	21:43
潮川公園	7:04	8:24	9:44	11:04	12:24	13:44	15:04	16:24	17:44	19:04	20:24	21:44
4番通8丁目	7:04	8:24	9:44	11:04	12:24	13:44	15:04	16:24	17:44	19:04	20:24	21:44
3番通8丁目	7:05	8:25	9:45	11:05	12:25	13:45	15:05	16:25	17:45	19:05	20:25	21:45
第2中学校前	7:06	8:26	9:46	11:06	12:26	13:46	15:06	16:26	17:46	19:06	20:26	21:46
野幌公民館	7:07	8:27	9:47	11:07	12:27	13:47	15:07	16:27	17:47	19:07	20:27	21:47
野幌駅北口	7:10	8:30	9:50	11:10	12:30	13:50	15:10	16:30	17:50	19:10	20:30	21:50

野幌寿町先回　野幌駅北口 → 野幌公民館 → 野幌駅北口

	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	8便	9便	10便	11便
野幌駅北口	7:25	8:45	10:05	11:25	12:45	14:05	15:25	16:45	18:05	19:25	20:45
野幌公民館	7:27	8:47	10:07	11:27	12:47	14:07	15:27	16:47	18:07	19:27	20:47
第2中学校前	7:28	8:48	10:08	11:28	12:48	14:08	15:28	16:48	18:08	19:28	20:48
3番通8丁目	7:29	8:49	10:09	11:29	12:49	14:09	15:29	16:49	18:09	19:29	20:49
4番通8丁目	7:29	8:49	10:09	11:29	12:49	14:09	15:29	16:49	18:09	19:29	20:49
潮川公園	7:30	8:50	10:10	11:30	12:50	14:10	15:30	16:50	18:10	19:30	20:50
4番通7丁目	7:31	8:51	10:11	11:31	12:51	14:11	15:31	16:51	18:11	19:31	20:51
4番通6丁目	7:32	8:52	10:12	11:32	12:52	14:12	15:32	16:52	18:12	19:32	20:52
4番通5丁目	7:34	8:54	10:14	11:34	12:54	14:14	15:34	16:54	18:14	19:34	20:54
見晴台公園前	7:34	8:54	10:14	11:34	12:54	14:14	15:34	16:54	18:14	19:34	20:54
見晴台線地	7:35	8:55	10:15	11:35	12:55	14:15	15:35	16:55	18:15	19:35	20:55
見晴台	7:36	8:56	10:16	11:36	12:56	14:16	15:36	16:56	18:16	19:36	20:56
ふれあい前	7:37	8:57	10:17	11:37	12:57	14:17	15:37	16:57	18:17	19:37	20:57
6丁目入口	7:38	8:58	10:18	11:38	12:58	14:18	15:38	16:58	18:18	19:38	20:58
新栄台団地入口	7:39	8:59	10:19	11:39	12:59	14:19	15:39	16:59	18:19	19:39	20:59
中央中学校通	7:39	8:59	10:19	11:39	12:59	14:19	15:39	16:59	18:19	19:39	20:59
4番通6丁目	7:40	9:00	10:20	11:40	13:00	14:20	15:40	17:00	18:20	19:40	21:00
3番通6丁目	7:41	9:01	10:21	11:41	13:01	14:21	15:41	17:01	18:21	19:41	21:01
中央小学校	7:43	9:03	10:23	11:43	13:03	14:23	15:43	17:03	18:23	19:43	21:03
学園通	7:44	9:04	10:24	11:44	13:04	14:24	15:44	17:04	18:24	19:44	21:04
ほほじろ公園	7:45	9:05	10:25	11:45	13:05	14:25	15:45	17:05	18:25	19:45	21:05
高砂駅前	7:46	9:06	10:26	11:46	13:06	14:26	15:46	17:06	18:26	19:46	21:06
野幌7丁目	7:48	9:08	10:28	11:48	13:08	14:28	15:48	17:08	18:28	19:48	21:08
野幌駅北口	7:50	9:10	10:30	11:50	13:10	14:30	15:50	17:10	18:30	19:50	21:10

図 3-61　運行ダイヤ

(3) 運行実績

利用者の認知が広がったことも要因として考えられますが、降雪後（平成27年は概ね11月24日以降）は利用者数が増加しました。

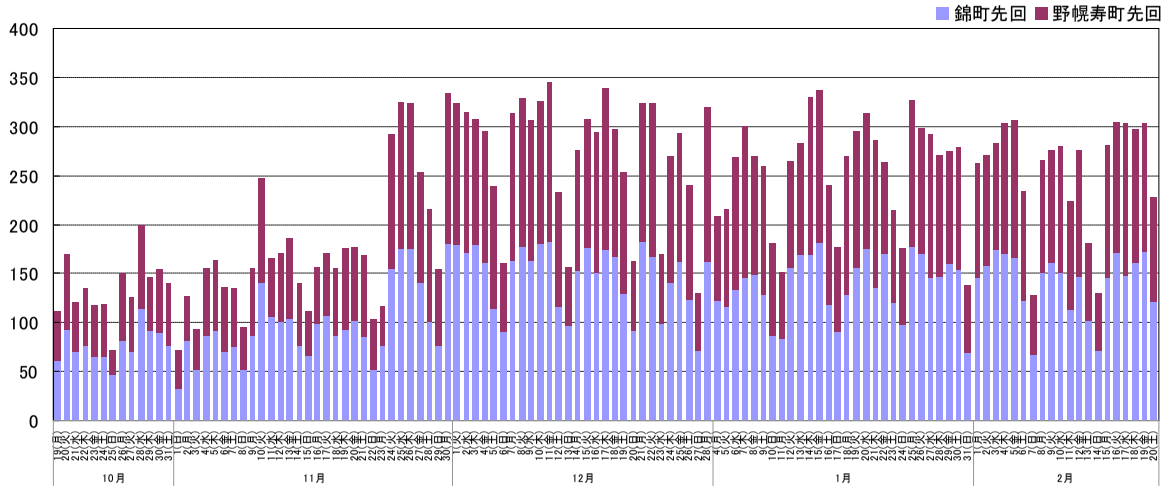


図 3-62　日別利用者数

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

1便あたりの平均利用者数は、9.9人となっています。

表 3-4　運行実績

	錦町先回	野幌寿町先回	野幌見晴台線全体
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

便別の利用状況は、錦町先回、野幌寿町先回ともに、概ね朝と夕方に利用が多くなっており、特に平日の朝の時間帯の利用が多くなっています。

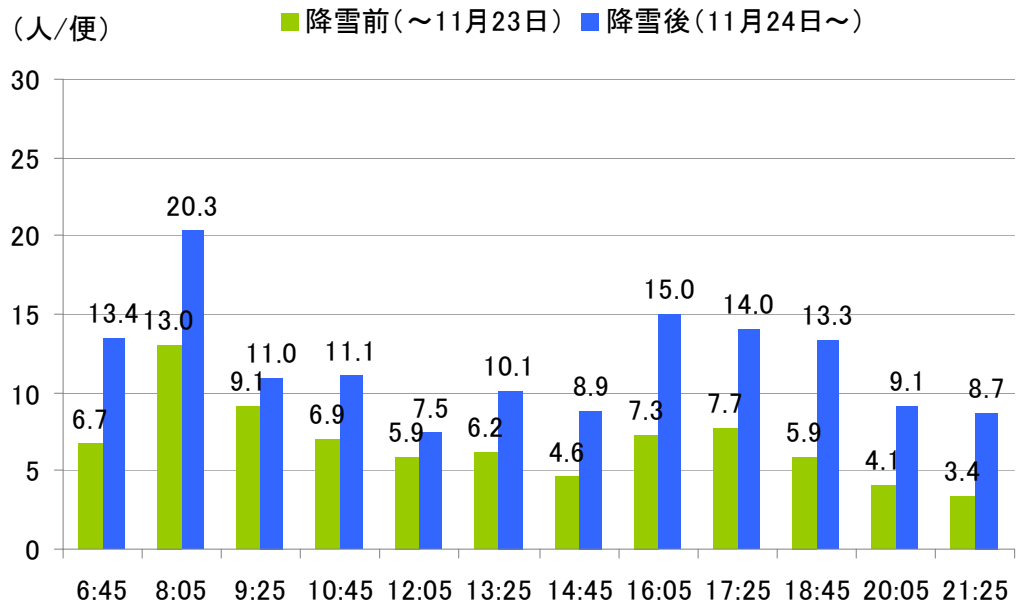


図 3-63　便別平均利用者数（錦町先回_全体）

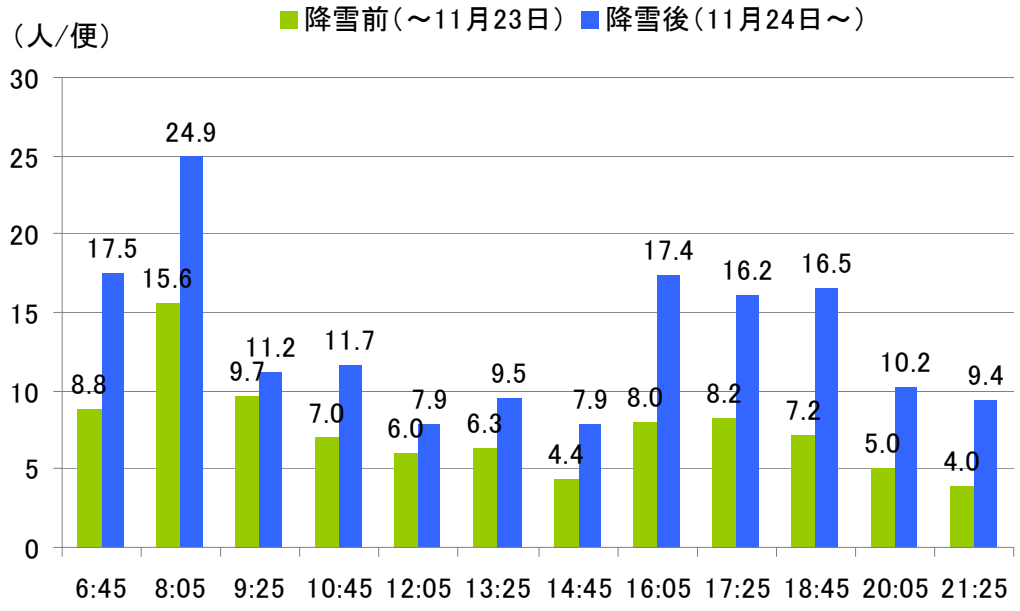


図 3-64　便別平均利用者数（錦町先回_平日）

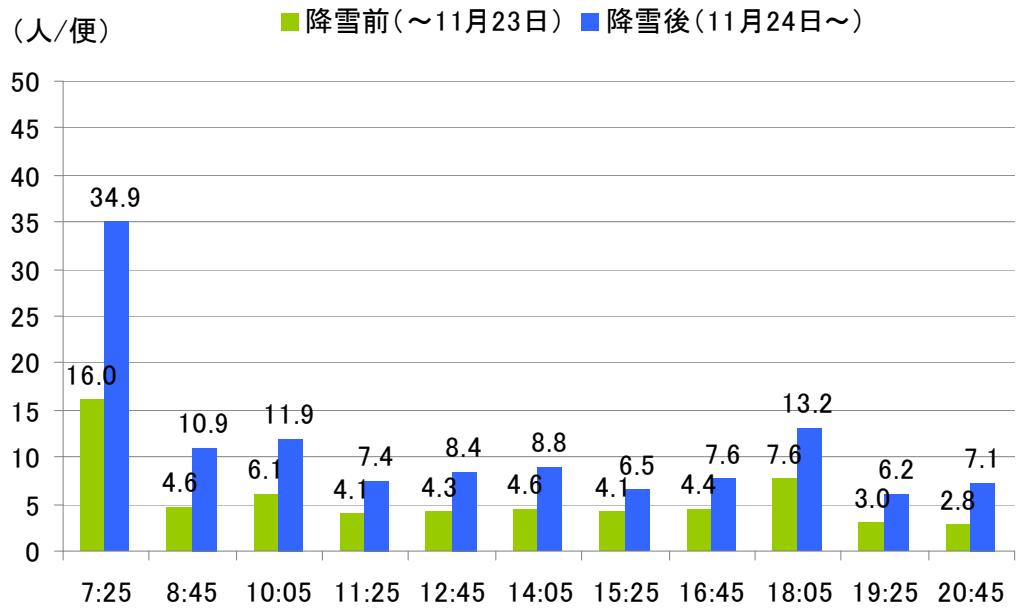


図 3-65　便別平均利用者数（野幌寿町先回_全体）

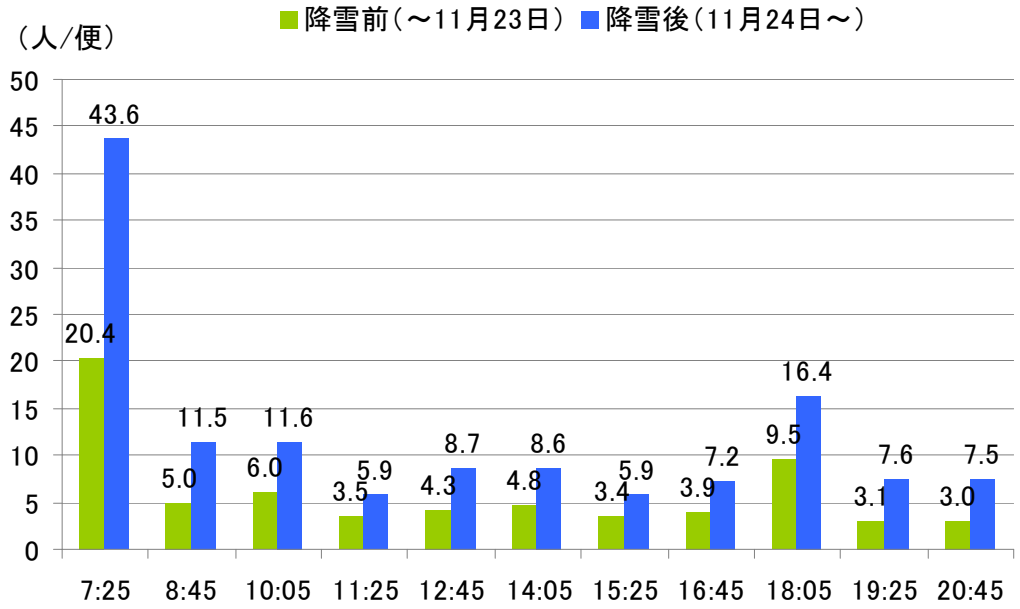


図 3-66　便別平均利用者数（野幌寿町先回_平日）

(4) 運行収支

①実証運行における運行収支

実証運行路線の収支率は約58.1%となりますが、実証運行路線と重複する江別錦町線と江別4番通線の減収分は考慮されていません。

表 3-5　実証運行における運行収支

項目	単位	計算式	錦町先回	野幌寿町先回	備考
運行期間	日	a	119	119	
運行便数	便	b	12	11	
運行距離	km/便	c	8.4	8.4	
日あたり運行距離	km/日	b×c=d (d1+d2=D)	100.8	92.4	
期間中運行距離	km	a×d=e	11,995.2	10,995.6	
キロ単価	km/円	f	365.22	365.22	H27 南北海道標準単価
運行費用	円	e×f=g	4,380,887	4,015,813	
運行費用計	円	g1+g2=G		8,396,700	
運賃収入	円	H		4,882,089	委託料精算内訳
収支計	円	H-G=I		-3,514,611	
収支率	%	I/H=J		58.1	

②実証運行路線の新規需要創出効果の算出

算出した実証運行路線の収支率は、実証運行路線と重複する江別錦町線と江別4番通線の減収分は考慮されていないことから、実証運行路線の運行による効果として、新規需要の創出効果を算出します。

i) 検証プロセスの概要

検証Ｐ①：実証運行路線「野幌見晴台線」と重複の可能性がある既存路線としては「江別４番通線」・「江別錦町線」が存在。

検証Ｐ②：実証運行期間中の「江別４番通線」・「江別錦町線」の前年度からの利用者数の差異を算出。

検証Ｐ③：実証運行路線「野幌見晴台線」の利用者数（各月、平日１日）から上記②を差し引き、新規需要創出効果とする。

検証Ｐ④：検証Ｐ③と実証運行路線「野幌見晴台線」の休日利用割合を算出し、休日の新規需要創出効果を算出する。

ii)検証プロセス①・②：既存路線への影響

平成27年と平成26年の同期間を比較すると、江別4番通線の12月以外は、既存路線の利用者数が減少しており、実証運行路線の影響が推察されます。

【江別４番通線】

表 3-6　江別４番通線への影響

	江別4番通線(H26)			江別4番通線(H27)			減少数 (H27－H26)
	江別駅 ⇒ 野幌7丁目	野幌駅前 ⇒ 江別駅	往復計	江別駅 ⇒ 野幌7丁目	野幌駅前 ⇒ 江別駅	往復計	
11月	254	306	560	178	244	422	-138
12月	283	328	611	301	376	677	66
1月	297	359	656	238	376	614	-42
2月	306	357	663	255	375	630	-33

【江別錦町線】

表 3-7　江別錦町線への影響

	江別錦町線(H26)			江別錦町線(H27)			減少数 (H27－H26)
	江別駅 ⇒ 高砂駅	野幌駅前 ⇒ 江別駅	往復計	江別駅 ⇒ 高砂駅	野幌駅前 ⇒ 江別駅	往復計	
11月	171	166	337	134	120	254	-83
12月	264	205	469	217	179	396	-73
1月	263	215	478	217	202	419	-59
2月	255	202	457	208	187	395	-62

iii)検証プロセス③：新規需要創出効果（積雪期：平日）の算出

実証運行路線の利用者数(各月、平日1日)から検証プロセス②の減少数を差し引き、新規需要創出効果とします。なお、11月は実証運行路線の利用数以上に既存路線の利用者数が減少していることから、新規需要創出効果は、0人とします。また、江別4番通線の12月は利用者が増加となっていることから、新規需要創出効果は、0人とします。

表 3-8　新規需要創出効果（積雪期：平日）の算出

	実証運行路線(H27)	江別4番通線 減少数	江別錦町線 減少数	新規需要創出
11月	175	-138	-83	-46
12月	339	66	-73	332
1月	286	-42	-59	185
2月	297	-33	-62	202

補正

	実証運行路線(H27)	江別4番通線 減少数	江別錦町線 減少数	新規需要創出	
11月	175	-138	-83	0	→ 新規需要創出なし
12月	339	0	-73	266	平均:217.7
1月	286	-42	-59	185	
2月	297	-33	-62	202	

上記の算出結果より、実証運行路線の運行による平日の新規需要創出効果は、218人/日（積雪期）と推定します。なお、無雪期は、平日・休日とも、新規需要創出効果はなしと推定します。

ⅳ)検証プロセス④：新規需要創出効果（積雪期：休日）の算出

検証プロセス③と実証運行路線の運行実績から休日利用割合（平休比）を算出し、休日の新規需要創出数を算出します。

表 3-9　新規需要創出効果（積雪期：休日）の算出

	単位	平日		休日	
		降雪前（無雪期）	降雪後（積雪期）	降雪前（無雪期）	降雪後（積雪期）
利用者数	人	3,768	16,810	1,365	5,059
運行日数	日	24	57	12	26
日あたり利用者数	人/日	157.0	294.9	113.8	194.6
平休比	%	－	－	72.5	**66.0**

休日の日あたり利用者数は、平日の日あたり利用者数の66.0%となっています。

検証プロセス③で算出された平日の新規需要創出効果をもとに、休日の新規需要創出効果を算出すると、218人/日×66.0%＝144人/日と推定します。

③既存路線の減収分を考慮した実証運行路線の収支率

実証運行路線の新規需要創出効果を踏まえ、実証運行路線を本格運行した場合の収支率を算出します。

年間運行収入は、新規需要創出効果と1乗車あたりの運賃：190円から約430万円/年と推定します。

年間運行経費は、平成27年度の南北海道ブロックの標準単価と日あたり運行単価から、約2,540万円/年と推定します。

上記より、実証運行路線の収支率は、約16.9%と推定します。

表 3-10　既存路線の減収分を考慮した実証運行路線の収支率

項目	単位	計算式	平日		休日		合計
			無雪期	積雪期	無雪期	積雪期	
運行日数	日	平成 27 年度（年末年始運休）･･･K	163	80	81	36	360
新規需要創出効果	人/日	検証プロセス③及び④より･･･L	0	218	0	144	—
運賃収入	円/日	新規需要創出効果(L)×190(円)=M	0	41,420	0	27,360	—
年間運行収入	円/年	K×M=N	0	3,313,600	0	984,960	4,298,560
日あたり運行単価	円/日	キロ単価（f）×日あたり運行距離(D)=O	—	—	—	—	70,560.5
年間運行経費	円/年	K×O=P	11,501,362	5,644,840	5,715,401	2,540,178	25,401,781
収支率	%	N/P=Q	—	—	—	—	16.9

なお、本検討においては、利用者全員を大人（運賃）として想定していますが、OD調査から小中学生の割合は1％以下であることから、算定に大きな影響はないものと考えます。

また、実証運行時の実績により、無雪期の新規需要創出数は、「0」としていますが、運行を継続（本格運行）した場合の周知拡大や利便性の向上による需要創出の可能性を否定するものではなく、現実的には、上記試算よりも向上するものと考えます。

既存の江別錦町線や江別4番通線が重複して運行している現状において、実証運行路線の収支率は、良いとは言えず、本格運行の可能性は低いと考えます。しかしながら、実証運行により、新規需要の創出効果が確認されたことは事実であり、実証運行路線が目的とする「JRとの乗り継ぎ改善」や「駅への所要時間短縮」効果が利用者のニーズに合致していることの証左であると考えます。この結果を別の視点から考察するとすれば、既存の路線が、「JRとの乗り継ぎ改善」や「駅への所要時間短縮」といった利用者のニーズを満たしていない可能性があると捉えることができます。

以上より、実証運行路線の新規需要創出効果を踏まえ、既存路線の見直しを図ることで、路線バスの利便性の向上に効果があり、利用促進につながるものと考えます。

第4章 地域公共交通の課題及び基本方針

4－1 地域公共交通のあり方と現状及び課題

第2章で示した地域公共交通のあり方を実現するにあたり、前章から導き出された、本市における地域公共交通の現状・問題点及び課題を以下に示します。

地域公共交通のあり方：「まちづくりと連携し、公共交通の利用促進に努める」

現状・問題点

- 鉄道利用者は、大麻駅で減少傾向であるが、江別市全体としては、ほぼ横ばいで推移している。また、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が、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。
- 江別市内と新さっぽろを結ぶ市外路線の利用者は多いが、市内路線のバス利用者は、10年間で約３割減少しており、今後、さらに人口減少も進行する。
- 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区間が存在する一方、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困難な路線も存在している。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。
- 宅地造成とともに人口が増加している新興住宅地とバス路線がマッチングしていない地域がある。
- 市街地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、バス停留所までのアクセスが悪く、利便性が低い。豊幌地区においては、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、バス交通へのニーズも高い。
- 大麻地区は、教育機関が集積しているが、その他の地区では、市街地縁辺部に立地しているため、冬期に交通手段を自転車から転換する割合が高く、夏期と冬期で路線バスの需要が大きく異なる。
- 大麻地区には病院（診療所、歯科診療所を除く）がないため、通院手段の確保が必要。
- 市外路線について、札幌市内は均一運賃であるが、江別市内は対距離運賃となり、乗車距離が長くなる江別地区などは、運賃を割高に感じている可能性がある。

課題①　公共交通ネットワークの維持・確保

- 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
- 需要に応じた適切な運行サービスの設定
- 広域分散となっている農村地域の小需要に対応した地域の足の確保
- 冬期の通勤・通学需要への対応
- 通学や通院等を目的とする足の確保
- わかりやすく、利用しやすい運賃の設定

現状・問題点

- 市街地は鉄道を骨格としてラダー（はしご）型に形成されており、鉄道駅を中心に市街地が形成され人口も集中している。
- 鉄道駅への路線バス利用が多い。
- 野幌駅北口に続き、平成 31 年には野幌駅南口の駅前交通広場が供用されるが、江別駅前は、バス停が分散しており、利用しづらい。

↓

課題②　駅を中心としたまちづくりと公共交通の再構築

- 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機能の強化

現状・問題点

- 市内完結バス路線は、総じて赤字となっている。

↓

課題③　行政による支援の必要性

- 公共交通維持のため行政による支援の必要性

地域公共交通のあり方：「誰もが安心して公共交通を利用できる環境を推進する」

現状・問題点

- 路線数（系統数）が多く、運行経路がわかりづらい。
- 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たりするが、利用者にとって必要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や運行状況に関する情報の満足度が低く、改善の優先度が高い。
- 道路幅員が狭く、冬期間、路線バスの遅延が発生することがあるが、上屋が整備されたバス停留所が少なく、荒天時や特に冬期は、待合環境が低下する。
- 高齢化率が非常に高い地区が存在しており、今後、さらに少子高齢化が進行するが、高齢になるほどバスの利用意向が減少する。

↓

課題④　公共交通の利用環境の改善

- 情報提供の改善
- 待合環境の改善
- 冬期の道路環境の改善
- 子育て世代の支援と高齢者の外出促進

現状・問題点

- 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。
- 自家用車の保有台数は、全体として微増している。

課題⑤　移動に関する意識

- 市民の過度なクルマ依存

4－2 基本方針

前節にて整理した、本市の現状と課題を踏まえた、本計画の基本方針と施策項目を以下に示します。

地域公共交通の課題	▶	課題解決に向けた基本方針	▶	施策項目
課題① 公共交通ネットワークの維持・確保	▶	**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	▶	・バスネットワークの再編 ・運賃制度の見直し
課題② 駅を中心としたまちづくりと公共交通の再構築	▶	**基本方針2** 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
課題④ 公共交通の利用環境の改善	▶	**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	▶	・公共交通に関する基本的な情報の整理及び提供 ・運行情報の提供 ・待合環境の整備 ・バス路線の除排雪 ・子育て世代や高齢者の移動支援
課題⑤ 移動に関する意識	▶	**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	▶	・モビリティ・マネジメント（MM）の推進
課題③ 行政による支援の必要性	▶	**基本方針5** 公共交通を支える仕組みづくり	▶	・補助制度の見直し

第5章 計画の目標及び目標達成のための施策

5－1 計画の目標

本計画は、第1章で示したとおり、誰もが利用しやすく、持続可能な公共交通ネットワークの構築を実現すべく、交通・まちづくりに関連する江別市の他の計画と連携しながら推進するものです。このことを踏まえ、本計画の目標を以下2項目とし、それぞれに達成状況を評価するための指標及び現況値・将来目標値を設定します。

(1) 路線バス輸送人員の維持
(2) 交通環境に満足している市民割合の向上

(1) 路線バス輸送人員の維持

少子高齢化の進展とともに人口減少が進む中、本計画の推進が路線バスの利用者減少を抑制し、持続可能な公共交通ネットワークの構築に寄与しているかを評価するため、目標を路線バス輸送人員により設定します。

表 5-1 路線バス輸送人員の維持

把握する指標	現況値（H26～H28 の平均値）	将来目標値（H34）	将来目標値設定の考え方
路線バス輸送人員（市内路線と市外路線）	合計 4,067 千人 ※参考 市内路線 562 千人 市外路線 3,505 千人	合計 4,067 千人	路線バス輸送人員（市内路線）は、江別市まち・ひと・しごと創生総合戦略におけるＫＰＩ。本計画は、市外路線も対象に推進するものであることから、指標は「市内路線と市外路線」とする。 将来目標値としては、バス路線見直しによる運行の効率化や利用促進施策による利便性向上を図り、利用者数の維持を目指す。

(2) 交通環境に満足している市民割合の向上

市民の交通環境に関する満足度が、本計画の推進により向上しているかを評価するため、目標を交通環境に満足している市民割合により設定します。

表 5-2　交通環境に満足している市民割合の向上

把握する指標	現況値（H28）	将来目標値（H34）	将来目標値設定の考え方
交通環境に満足している市民割合	65.9%	69.0%	指標としては、江別市まち・ひと・しごと創生総合戦略におけるＫＰＩより。 将来目標値としては、上記ＫＰＩ（５年で3.2%の向上）を参考とし、本計画の最終年度である平成34年度に当てはめ設定。

5－2 目標達成のための施策及び事業

5－2－1 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

(1)バスネットワークの再編

表 5-3　バスネットワークの再編に関する施策概要

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	
施策項目	（1）バスネットワークの再編
具体的な施策	① バス路線の見直し
	・バス利用実態やアンケート調査等の分析によるニーズを踏まえ、市民の利便性とバス事業者の採算性のバランスを図り、持続可能なバス路線を形成するための見直しを行います。 ＜基本的な考え方＞ (1) 駅を中心とした効率的なバス路線の形成 (2) 平成 27 年度実証運行路線を踏まえた路線再編 (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 (4) 利用者増を見込んだ経路変更
	② バス運行ダイヤの見直し
	・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います。
	③ バス路線の既存停留所に係る検討
	・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区別化を検討します。 ・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ます。
	④ 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
	・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（デマンド型交通、タクシー事業の活用等）の導入を検討します。
実施主体	江別市、公共交通事業者　等

(2) 運賃制度の見直し

表 5-4　運賃制度の見直しに関する施策概要

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	
施策項目	（2）運賃制度の見直し
具体的な施策	① バス事業者間での乗継割引運賃の導入可能性に係る検討
	・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します。 【参考：千歳市】 平成 28 年 10 月にバス路線の再編を実施した千歳市では、バス路線の再編に合わせて、運賃制度の見直しを実施している。 ①チョイ乗り 100 円 ・基本運賃を 190 円から 100 円に値下げ。 ・基本運賃の区間を約 3.5km から約 1.3km に短縮。 ②乗り継ぎ無料チケット ・ＪＲ千歳駅か市民病院でバスの乗り継ぎが必要な場合「乗り継ぎ」チケットが発行され、乗り継いだバスの基本運賃が無料となる仕組み。 ・有効期限は、チケット発行から２時間以内。 ・基本運賃を超えた場合は、運賃から 100 円を引いた金額を支払う。
実施主体	江別市、公共交通事業者　等

5－2－2 駅を中心としたコンパクトなまちづくりの推進

(1) 交通結節機能の強化

表 5-5　交通結節機能の強化の施策概要

基本方針2 駅を中心としたコンパクトなまちづくりの推進	
施策項目	（１）交通結節機能の強化
具体的な施策	① 交通結節点における情報の充実化
	・江別市では、ＪＲ江別駅、野幌駅、大麻駅の３駅が主要な交通結節点となっています。このため、各駅におけるバス案内情報の充実化（統合時刻表の整備、バスマップの配架等）により結節機能を強化し、ＪＲと路線バス双方の利用促進、利便性向上を図ります。 【参考：青森県八戸市】 図　乗継案内情報追加の事例
	② バス路線の見直し【再掲】
	「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「施策項目（１）バスネットワークの再編」から再掲
	③ バス運行ダイヤの見直し【再掲】
	「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「施策項目（１）バスネットワークの再編」から再掲
実施主体	江別市、公共交通事業者　等

5－2－3 誰もが安心して移動できる環境づくりの推進

(1) 公共交通に関する基本的な情報の整理及び提供

表 5-6　公共交通に関する基本的な情報の整理及び提供に関する施策概要

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	
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
具体的な施策	① 分かりやすいバスマップの作成 ・路線バスを利用するうえで基本的な情報となるバス路線や運賃、支払い方法などを網羅した、分かりやすいバスマップを作成します。 ・全市的なバスマップのほか、用途（通院、買物、公共施設など）や地域（江別、野幌、大麻など）によって、使いやすいバスマップを作成します。 【参考：西鉄バス】 図　バスマップの事例
実施主体	江別市、公共交通事業者　等

表 5-7　公共交通に関する基本的な情報の整理及び提供に関する施策概要

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	
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
具体的な施策	② 路線バスの乗り方ガイドの作成 ・江別市内を運行するバス事業者の間でも、ＩＣカード導入や小児運賃制度などの状況が異なることから、これらを網羅した乗り方ガイドを作成します。 【参考：札幌市】 図　路線バスの乗り方ガイドの事例 掲載内容 ・乗車・降車方法 ・支払方法（現金・ＩＣ等） ・割引運賃 ・小児運賃 ・問い合わせ先　　等
実施主体	江別市、公共交通事業者　等

表 5-8　公共交通に関する基本的な情報の整理及び提供に関する施策概要

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	
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
具体的な施策	③ ニューズレターの作成 ・バス路線の見直しに合わせ、市民に向けて、バス路線等を周知するためのニューズレターを作成します。 【参考：茨城県常陸大宮市】 図　新路線を周知するための印刷物の事例
実施主体	江別市、公共交通事業者　等

表 5-9　公共交通に関する基本的な情報の整理及び提供に関する施策概要

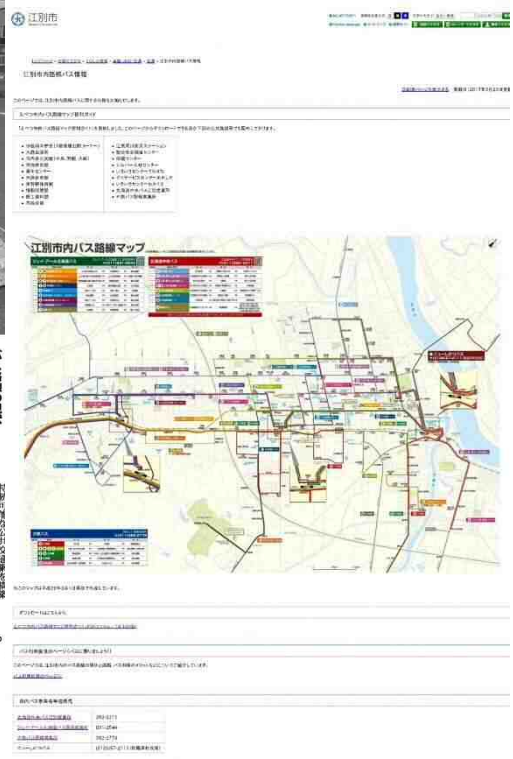
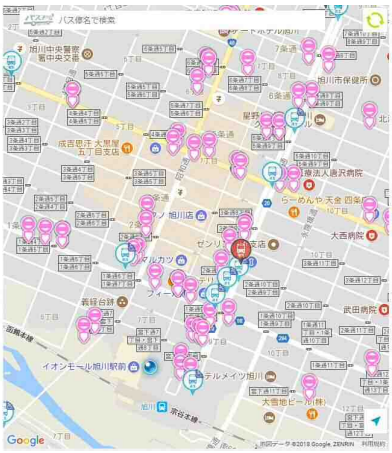
基本方針3 誰もが安心して移動できる環境づくりの推進	
施策項目	（1）公共交通に関する基本的な情報の整理及び提供
具体的な施策	④ 広報やホームページ等を活用した利用促進活動の強化 ・今後のバス路線の維持に向けては、市民が日頃から意識的にバスを利用することが重要であると考えられることから、公共交通の利用促進に関するＰＲ活動や情報提供を、市の広報やホームページを通じ、強化して実施します。 ・バス路線の見直し時は、市民へのＰＲ活動や情報提供をさらに強化するため、広報折込みにより市内各世帯へ、バスマップや乗り方ガイド、ニューズレターを配付します。 【参考：江別市】 広報えべつ平成 29 年 10 月号  ホームページ
実施主体	江別市、公共交通事業者　等

表 5-10　公共交通に関する基本的な情報の整理及び提供に関する施策概要

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	
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
具体的な施策	⑤ 公共交通空白地域における新たな交通手段の導入に合わせた周知ポスター及びニューズレターの作成
	・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（デマンド型交通、タクシー事業の活用等）の導入を検討することとしていますが、実際に導入する際には、地域住民に対して周知するためのポスターやニューズレターを作成します。 【参考：岩見沢市】 図　公共交通空白地域における新たな交通手段の導入を周知するための印刷物の事例
実施主体	江別市、公共交通事業者　等

(2) 運行情報の提供

表 5-11　運行情報の提供に関する施策概要

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	
施策項目	（２）運行情報の提供
具体的な施策	① バスロケーションシステム等の導入に係る検討 ・全国的に導入が進んでいるバスロケーションシステム等は、江別市においても路線バスの利便性（特に冬季における待合環境）の向上に有効と考えられます。また、利用者がライフスタイルをバスに合わせていくためにも今後必要になっていくと考えられます。このため、スマートフォンやパソコンなどにより、路線バスの運行状況等が分かるシステムの導入を検討します。 【参考：バスキタ！（旭川市）】 左：　運行状況　　右：　運行経路  左：　バスマップ（位置確認）　　右：　時刻表検索
実施主体	江別市、公共交通事業者　等

(3) 待合環境の整備

表 5-12　待合環境の整備に関する施策概要

<table>
<tr><th colspan="2">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</th></tr>
<tr><td>施策項目</td><td>（３）待合環境の整備</td></tr>
<tr><td rowspan="4">具体的な施策</td><td>① 商業施設等と連携した待合環境の整備に係る検討</td></tr>
<tr><td>・バス待合環境の整備のため、バスロケーションシステム等の導入検討に合わせ、路線バスの運行状況等を表示するディスプレイを商業施設等に設置することを検討します。
【参考：旭川市】

左：ツルハドラッグ旭川買物公園通店　右：イオンモール旭川駅前
図：デジタルサイネージの整備の事例</td></tr>
<tr><td>② 自治会等が主体となるバス待合所に係る検討</td></tr>
<tr><td>・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。このため、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ます。
【参考：江別市（えべつの景観）】

左：文京台入口バス待合所
（管理者：文京台第一自治会）
右：酪農学園前バス待合所
（管理者：学校法人酪農学園大学）
図：自治会等が管理するバス待合所の事例</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td>江別市、公共交通事業者、企業、自治会、大学　等</td></tr>
</table>

(4) バス路線の除排雪

表 5-13　バス路線の除排雪に関する施策概要

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	
施策項目	（4）バス路線の重点的な除排雪
具体的な施策	① バス路線に配慮した除排雪
	・冬期間における江別市内の道路は、路肩の堆雪等により車道幅が狭くなる場合があり、これが路線バスの運行遅延につながる原因のひとつになっています。このため、バス路線に配慮した除排雪により、冬期間における路線バスの運行環境の維持、改善に努めます。
実施主体	江別市、国、北海道

(5) 子育て世代や高齢者の移動支援

表 5-14　子育て世代や高齢者の移動支援に関する施策概要

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	
施策項目	（5）子育て世代や高齢者の移動支援
具体的な施策	① 妊婦や子ども連れ利用者への支援に係る検討
	・妊婦や小さな子供を連れた親が通う施設・場所に着目した、路線バスの利用ガイドを作成することで、利用促進、利便性向上を図ることを検討します。
	② 高齢者の移動、外出支援に係る検討
	・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。このため、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します。
	③ 誰にでも利用しやすい車両の導入
	・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ます。
実施主体	江別市、公共交通事業者　等

5－2－4 クルマに頼りすぎないライフスタイルの推進

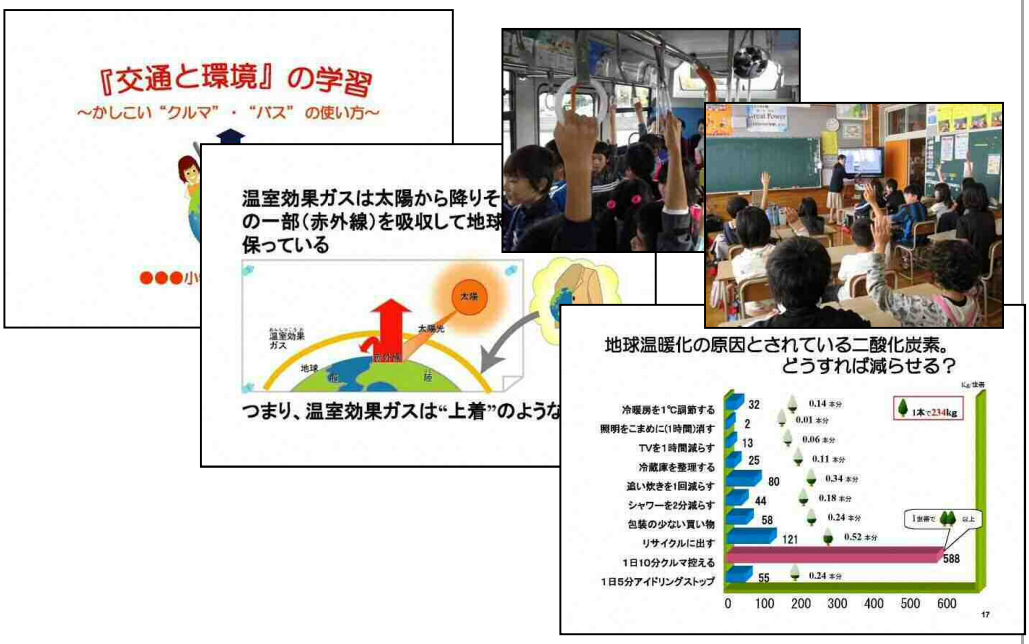
(1)モビリティ・マネジメント[2]（MM）の推進

表 5-15　モビリティ・マネジメント（MM）の推進に関する施策概要

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	
施策項目	（1）モビリティ・マネジメント（MM）の推進
具体的な施策	① 市民に対する出前講座等の実施
	・公共交通を今後も持続させていくためには、市民の公共交通に対する理解が不可欠であるため、市民の希望（子育て世代向け、高齢者向け等）に合わせた出前講座等を実施します。
	② 転入者に向けた利用促進
	・転入者は、江別市における日常の移動方法がまだ習慣づけられていない場合が多いと思われ、利用促進活動の対象として効果的であると考えられます。 このため、転入時に公共交通に関する情報提供を行うことで、利用促進を図ります。
	③ 継続的な利用促進・啓発活動に係る検討
	・公共交通の利用促進・啓発活動を効果的に行うため、地域のイベント等と連携して継続的に実施していくことを検討します。 ・公共交通の利用促進策として、運賃と市内施設の利用料等を一体とした企画乗車券等について検討します。
実施主体	江別市、公共交通事業者　等

[2]「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

表 5-16　モビリティ・マネジメント（MM）の推進に関する施策概要

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	
施策項目	（1）モビリティ・マネジメント（MM）の推進
具体的な施策	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
	・児童・生徒は、公共交通における将来の利用者であることから、環境教育等と連携した公共交通の利用啓発活動の実施について検討します。 【参考：当別町】  図：「環境」と「交通」に関する授業の事例
実施主体	江別市、公共交通事業者　等

5－2－5 公共交通を支える仕組みづくり

(1)補助制度の見直し

表 5-17　補助制度の見直しに関する施策概要

基本方針5 公共交通を支える仕組みづくり	
施策項目	（１）補助制度の見直し
具体的な施策	① 路線バス事業者への補助制度の見直し
	・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、見直しを行います。
	② 新たな交通手段に関する補助制度に係る検討
	・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、当該交通手段の運行主体を対象とする市の補助制度などについて検討します。
実施主体	江別市

5－3 事業スケジュール

課題の解決に向けた基本方針	施策項目	具体的な施策	事業スケジュール H30	H31	H32	H33	H34	実施主体
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	バスネットワークの再編	① バス路線の見直し	実施	→	→	→	→	江別市、公共交通事業者等
		② バス運行ダイヤの見直し	実施	→	→	→	→	
		③ バス路線の既存停留所に係る検討		検討協議	順次実施	→	→	
		④ 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	検討協議	→	順次実施	→	→	
	運賃制度の見直し	① バス事業者間での乗継割引運賃の導入可能性に係る検討	検討協議	→	順次実施	→	→	江別市、公共交通事業者等
基本方針2 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	① 交通結節点における情報の充実化	実施	→	→	→	→	江別市、公共交通事業者等
		② バス路線の見直し【再掲】						
		③ バス運行ダイヤの見直し【再掲】						
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	公共交通に関する基本的な情報の整理及び提供	① 分かりやすいバスマップの作成	実施	→	→	→	→	江別市、公共交通事業者等
		② 路線バスの乗り方ガイドの作成	実施	→	→	→	→	
		③ ニューズレターの作成	実施	随時実施	→	→	→	
		④ 広報やホームページ等を活用した利用促進活動の強化	実施	→	→	→	→	
		⑤ 公共交通空白地域における新たな交通手段の導入に合わせた周知ポスター及びニューズレターの作成	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随時実施					
	運行情報の提供	① バスロケーションシステム等の導入に係る検討	検討協議	→	順次実施	→	→	江別市、公共交通事業者等
	待合環境の整備	① 商業施設等と連携した待合環境の整備に係る検討	バスロケーションシステム等の導入に係る検討に合わせ検討・協議、順次実施					江別市、公共交通事業者、企業、自治会、大学　等
		② 自治会等が主体となるバス待合所に係る検討		検討	順次実施	→	→	
	バス路線の除排雪	① バス路線に配慮した除排雪	実施	→	→	→	→	江別市、国、北海道
	子育て世代や高齢者の移動支援	① 妊婦や子ども連れ利用者への支援に係る検討	検討	→	順次実施	→	→	江別市、公共交通事業者等
		② 高齢者の移動、外出支援に係る検討	検討協議	→	順次実施	→	→	
		③ 誰にでも利用しやすい車両の導入	随時実施	→	→	→	→	
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	モビリティ・マネジメントの推進	① 市民に対する出前講座等の実施	実施	→	→	→	→	江別市、公共交通事業者等
		② 転入者に向けた利用促進	実施	→	→	→	→	
		③ 継続的な利用促進・啓発活動に係る検討	検討	→	順次実施	→	→	
		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	検討	→	順次実施	→	→	
基本方針5 公共交通を支える仕組みづくり	補助制度の見直し	① 路線バス事業者への補助制度の見直し	検討	実施	→	→	→	江別市
		② 新たな交通手段に関する補助制度に係る検討	検討協議	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実施				

5－4　計画の達成状況の評価

本計画の策定にあたっては、市民・交通事業者・行政などで構成する「江別市地域公共交通活性化協議会」において、本市の公共交通のあり方に関する調査・検討などを行ったことから、達成状況の評価についても、当協議会において実施するものとします。

評価は、計画目標と定めた指標をもとにPDCAサイクルにより実施し、必要に応じて計画に基づく事業の実施内容に反映するものとします。