

江別市地域公共交通計画 骨子（案）

令和5年2月21日(火)

1. 計画策定について

1.1 計画策定の背景と目的

- ・少子高齢化の進行により、需要減少や運転手不足による地域公共交通の維持・確保が困難な状況になっています。このような状況を踏まえ、国では、交通事業者をはじめとする地域の関係者と協議しながら公共交通の改善や移動手段の確保に向けた取り組みを推進するため、原則として全ての地方公共団体において、地域交通に関するマスタープランとなる計画「地域公共交通計画」を策定することが努力義務化されました。
- ・本市においては、2018年に江別市地域公共交通網形成計画を策定するなど、地域公共交通の確保・維持に向けた各種施策の推進を行ってきたところですが、2022年度に計画期間が終了すること、新型コロナウイルス感染症の拡大による公共交通の需要減少、運転手不足など、新たな課題に対応するため、「江別市地域公共交通計画」を策定するものです。

1.2 計画の位置づけ

- ・上位計画である、江別市総合計画の基本的な考え方やまちづくり政策に基づき、江別市都市計画マスタープラン等の関連計画と連携し、まちづくりと一体的となった望ましい公共交通体系のあり方を整理するものです。

1.3 計画の区域

- ・江別市全域

1.4 計画の期間

- ・2023(令和5)年度から2028(令和10)年度までの6年間

2. 本計画に関連するまちづくり計画

2.1 江別市地域公共交通網形成計画における施策実施状況(1/3)

基本方針	施策項目	具体的な施策	実施状況	
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	実施済み	・H30中央バス「江別2番通線、野幌見晴台線」 ・H31夕鉄バス「札幌線(あ)」 ・R2JRバス「ゆめみの線(循環)」
		② バス運行ダイヤの見直し	実施済み	・定期的なダイヤ改正等
		③ バス路線の既存停留所に係る検討	実施済み	・「①バス路線の見直し」に伴い実施
		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	導入済み	・H30江北地区デマンド ・R3豊幌地区デマンド
	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	検討済み	・ICカードのシステムが異なる、割引券等の発行ながら乗務員の労力が増えるなど課題あり
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	実施済み	・江別駅と大麻駅に統合時刻表を整備 ・野幌駅にバス路線図と時刻表の掲示板を整備 ・各駅にバス路線マップ・乗り方ガイド・バス時刻表を配架
		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】	—	—

2. 本計画に関連するまちづくり計画

2.1 江別市地域公共交通網形成計画における施策実施状況(2/3)

基本方針	施策項目	具体的な施策	実施状況	
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	作成済み	—
		② 路線バスの乗り方ガイドの作成	作成済み	—
		③ ニュースレターの作成	作成済み	—
		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	実施済み	広報特集記事など
		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スレターの作成	実施済み	江北地区及び豊幌地区デマンドの周知
	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	実施済み	北海道中央バス ジェイ・アール北海道バス
	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	検討済み	2社が乗り入れする市立病院で検討 初期投資等の課題あり
		② 自治会等が主体となるバス待合所に係る検討	検討済み	初期投資等の課題あり
	バス路線の除排雪	① バス路線に配慮した除排雪	対応済み	道路管理者で対応済み
	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	検討済み	聞き取りで「利用しない・利用が困難」との声があり 事業は未着手
		② 高齢者の移動、外出支援に係る検討	導入済み	郊外部でデマンド事業を導入済み (市街地は既存路線への影響が大きいため未導入)
		③ 誰にでも利用しやすい車両の導入	購入済み	タクシー事業者でUD車両購入済み

2. 本計画に関連するまちづくり計画

2.1 江別市地域公共交通網形成計画における施策実施状況(3/3)

基本方針	施策項目	具体的な施策	実施状況	
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 済み	自治会、学校など
		② 転入者に向けた利用促進	実施 済み	バス路線マップ・乗り方ガイド等の配布
		③ 継続的な利用促進・啓発活動に係る 検討	実施 済み	イベントへのバス車両出展など
		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	実施 済み	野幌高校でバス通学の研修会実施
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	実施 済み	要綱改正等
		② 新たな交通手段に関する補助制度に 係る検討	実施 済み	江北地区及び豊幌地区デマンドの要綱策定

2. 本計画に関連するまちづくり計画

2.2 江別市地域公共交通網形成計画における計画目標の達成状況

把握する指標	現況値	将来目標値	達成状況
路線バス輸送人員 (市内路線と市外路線)	4,067千人 ※2014～2016年の平均値	4,067千人 ※2022年	2,993千人 ※2021年時点
交通環境に満足している 市民割合	65.9% ※2016年	69.0% ※2022年	57.2% ※2021年

- ✓ 路線バス輸送人員は、目標値を大きく下回っており、コロナ禍における外出控えの影響が推察されます。
- ✓ 交通環境に満足している市民割合は、冬期の雪害に伴う運休等の影響が推察されます。

3. 地域の現状

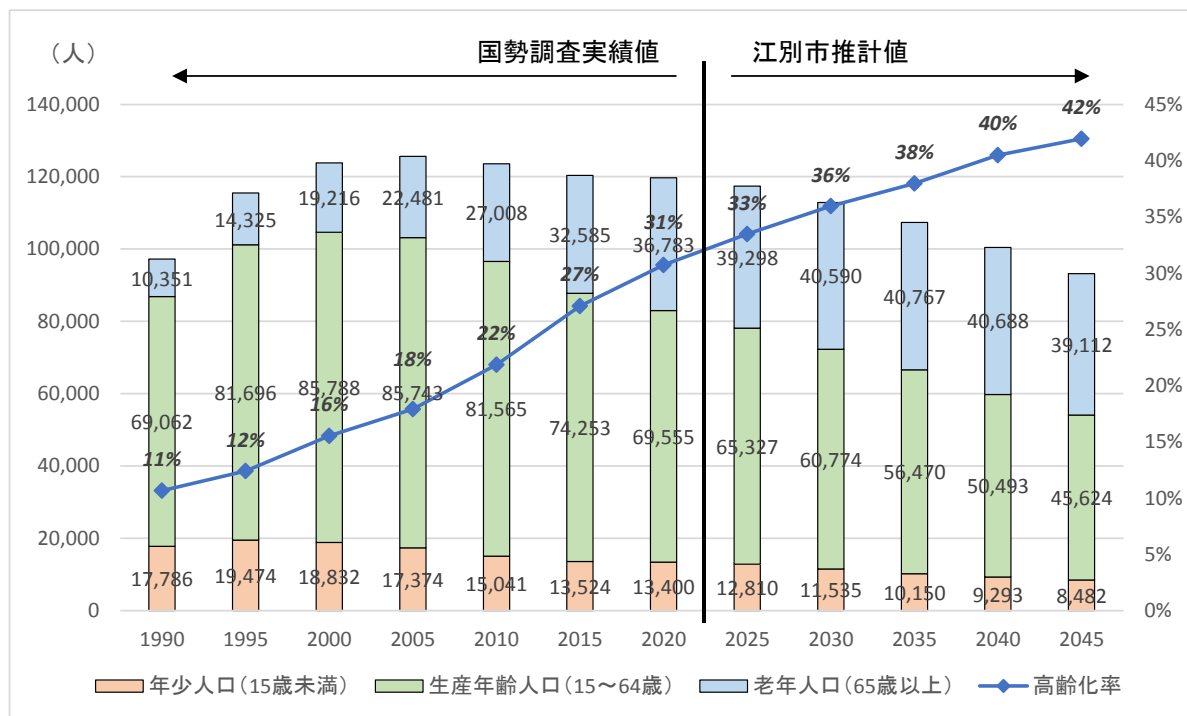
3.1 社会経済動向

3.1.1 人口動態

(1) 年齢3区分別人口と推移

年齢3区分別の人口は、年少人口（0～14歳）と生産年齢人口（15～64歳）がこれまでと同様に減少を続けます。

一方、老年人口（65歳以上）は、これまでと同様に当面増加を続けますが、次第に増加が緩やかになり、2035（令和17）年をピークに減少に転じることが推計されています。



出典：江別市資料

3. 地域の現状

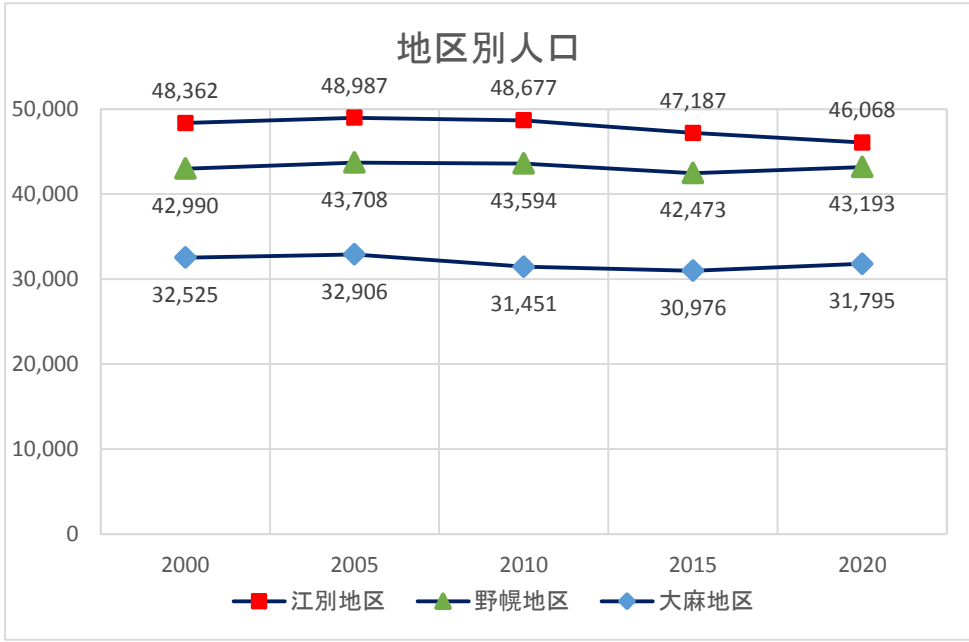
3.1 社会経済動向

3.1.1 人口動態

(2) 地区別人口及び 地区別世帯数推移

- ✓ 地区別人口は、江別地区でやや減少傾向。野幌、大麻地区は、横ばい。
- ✓ 一方で地区別世帯数は、各地区ともに増加傾向となっており、少人数世帯化が進行。

▼地区別人口



出典：江別市資料

▼地区別世帯数



出典：江別市資料

3. 地域の現状

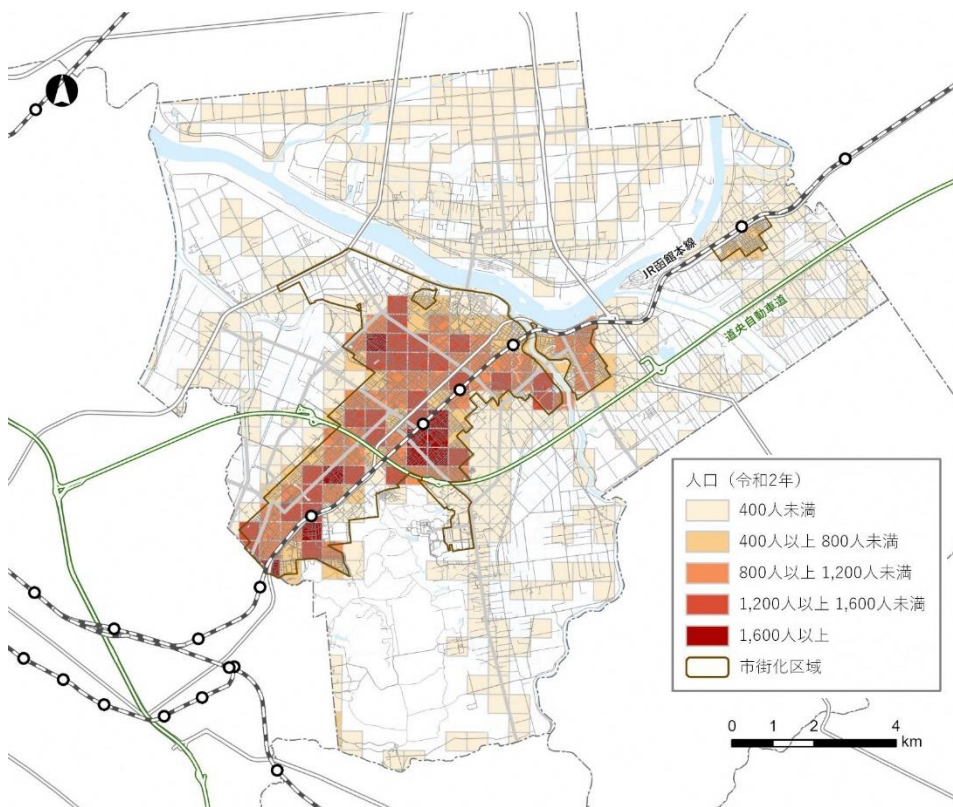
3.1 社会経済動向

3.1.1 人口動態

(3)人口メッシュ

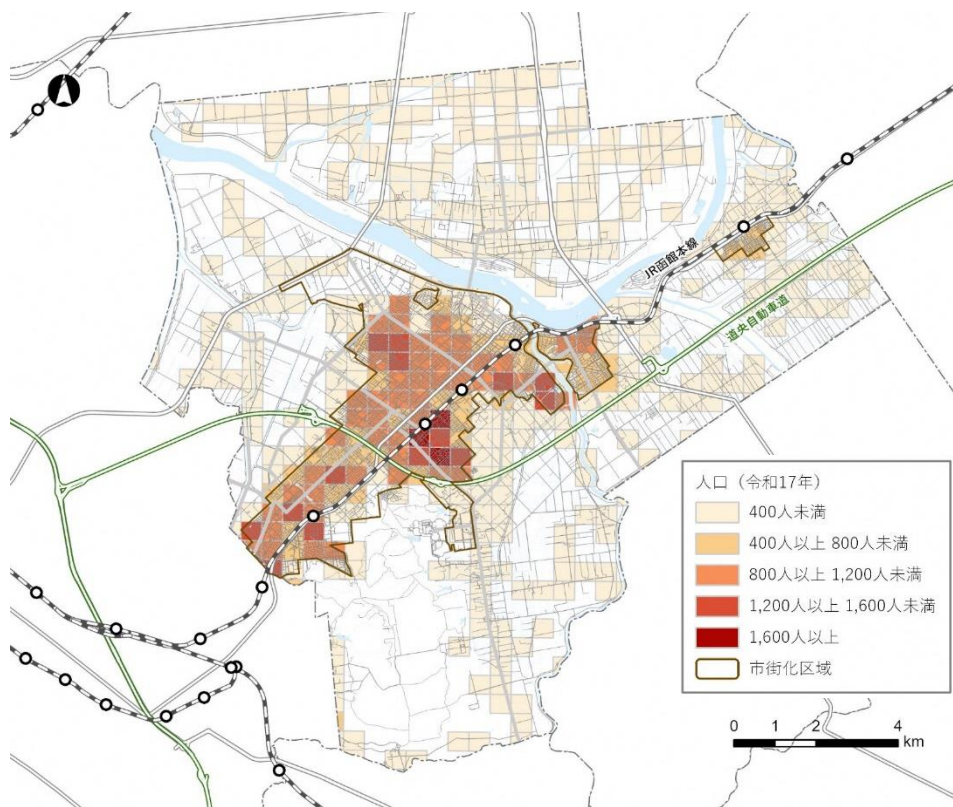
- ✓ 現状、市街化区域は人口密度が高い。
- ✓ 将来は、市街化区域内においても人口密度が低下。

▼人口:現況(R2)



出典：令和2年度国勢調査

▼人口:将来(R17)



出典：国土数値情報 (H30国政局推計)

3. 地域の現状

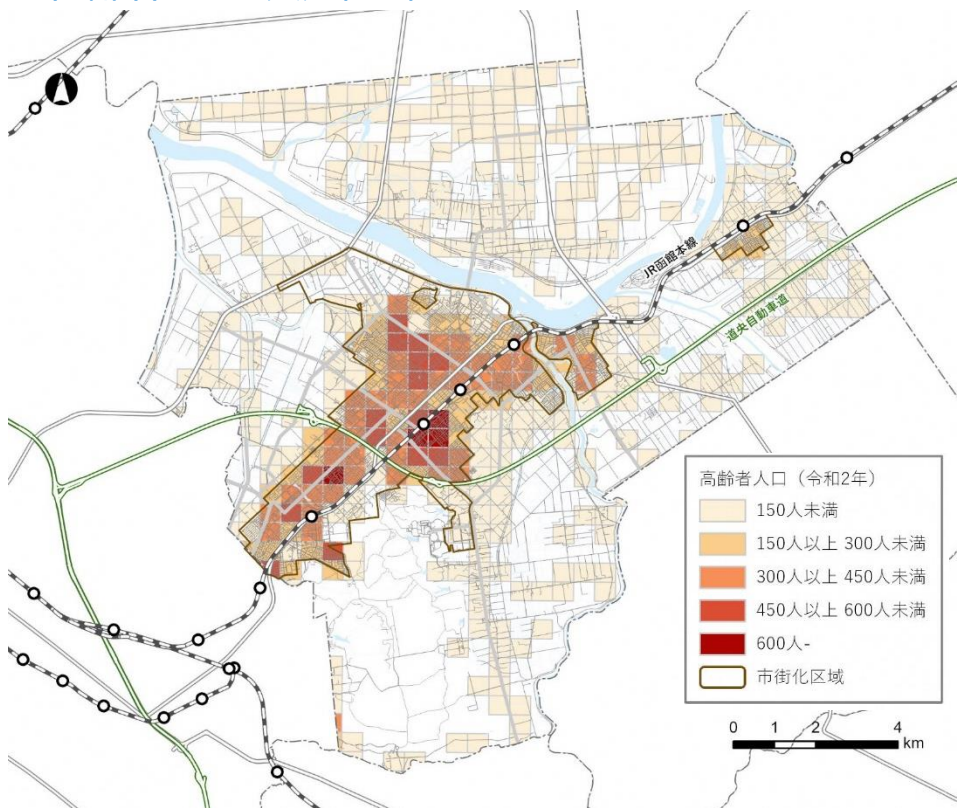
3.1 社会経済動向

3.1.1 人口動態

(4) 高齢者人口メッシュ

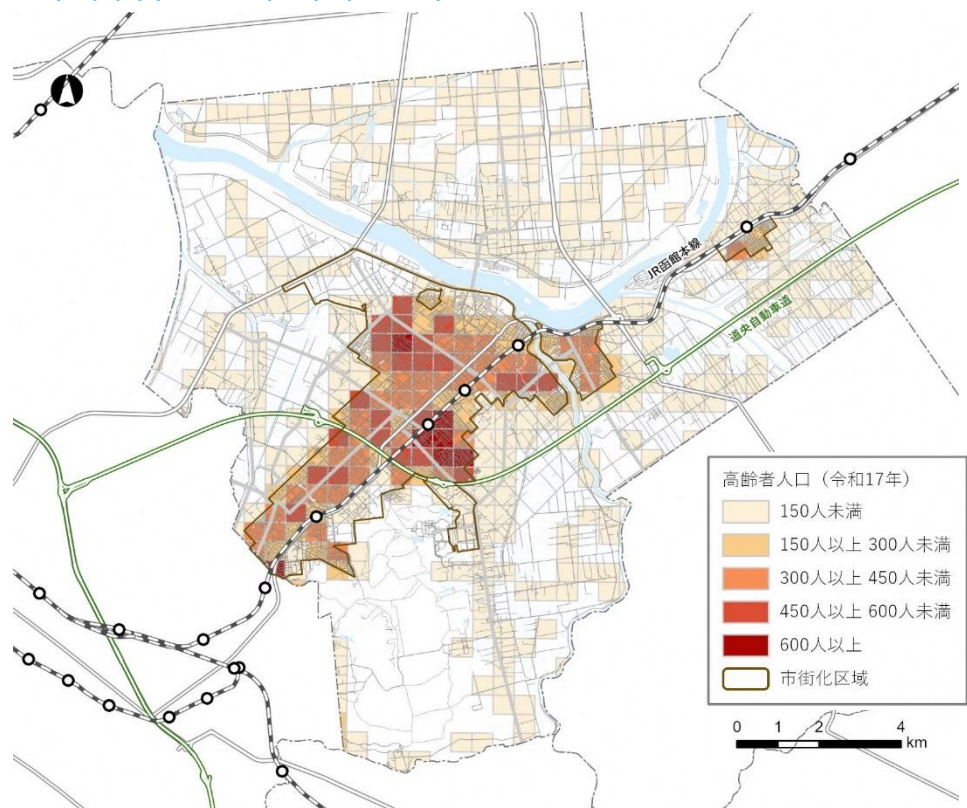
✓ 将来、野幌駅南側の地域や見晴台方面で高齢者人口が増加。

▼ 高齢者人口: 現況(R2)



出典：令和2年度国勢調査

▼ 高齢者人口: 将来(R17)



出典：国土数値情報（H30国政局推計）

3. 地域の現状

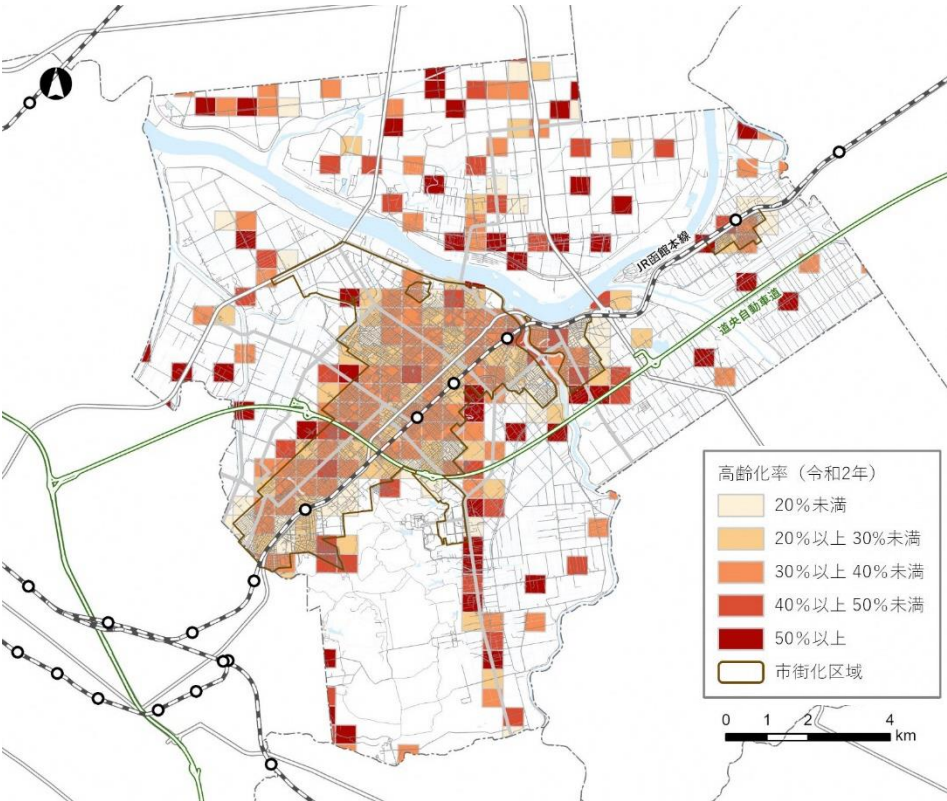
3.1 社会経済動向

3.1.1 人口動態

(5) 高齢化率メッシュ

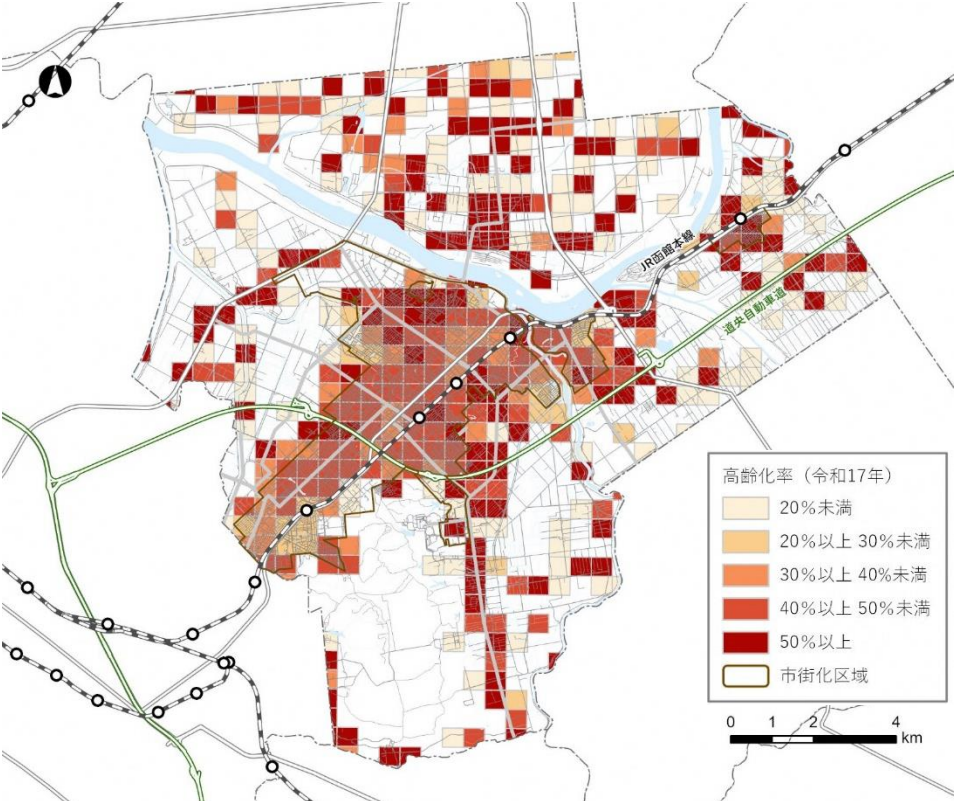
✓ 市内全域に渡って高齢化率の高い地域が分散。

▼ 高齢化率: 現況(R2)



出典：令和2年度国勢調査

▼ 高齢化率: 将来(R17)



出典：国土数値情報（H30国政局推計）

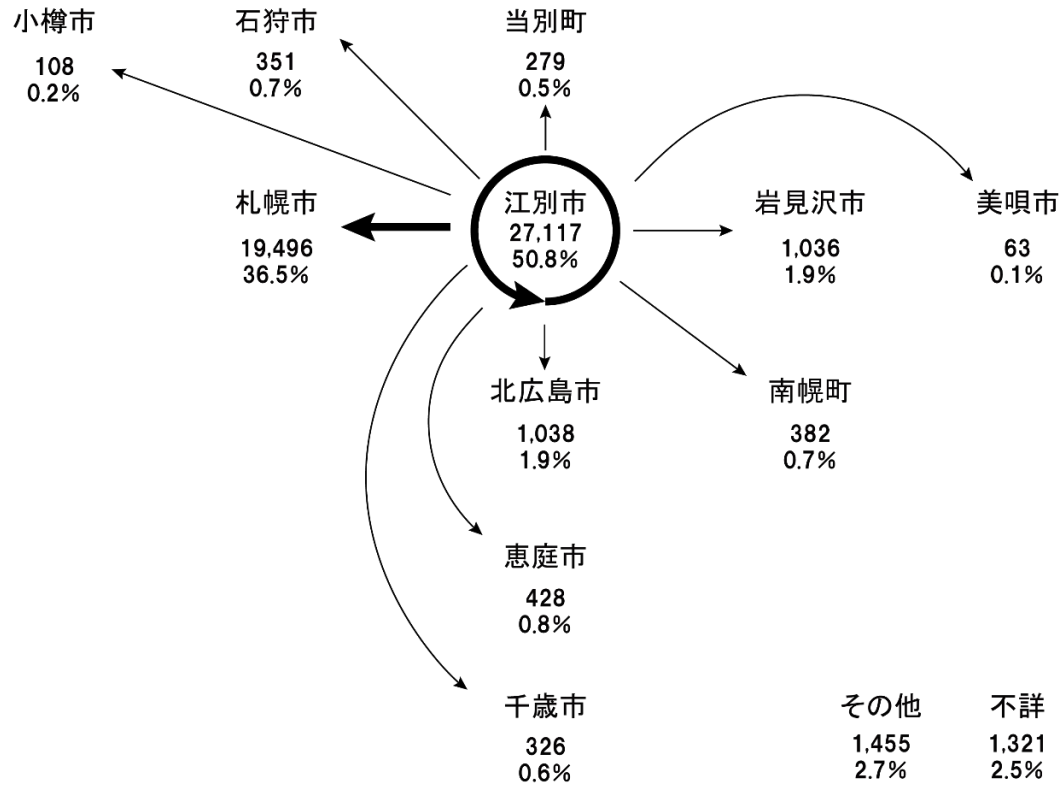
3. 地域の現状

3.1 社会経済動向

3.1.2 社会状況

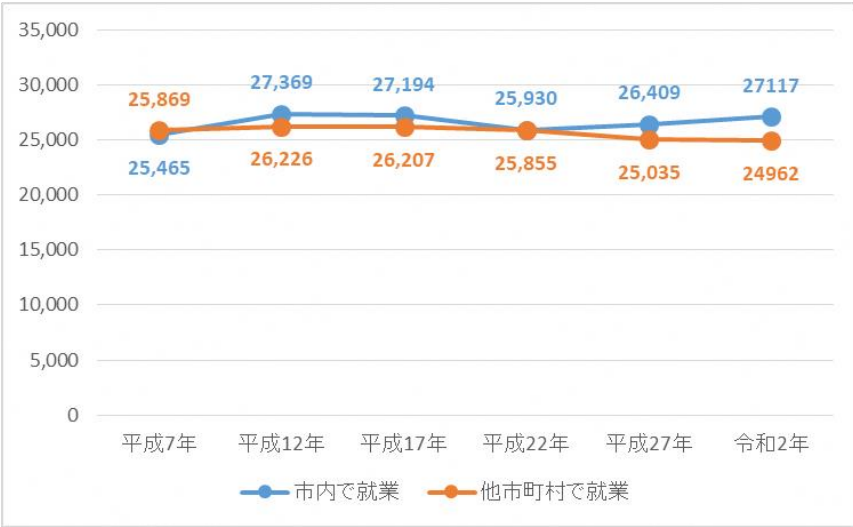
(1) 江別市民における就業者の移動状況

▼就業者の移動状況



- ✓ 市内就業者数、市外就業者数ともに、横ばい傾向。
- ✓ 就業先は、市内が約半数。札幌市が約4割。

▼就業者数の推移(単位:人)



出典：国勢調査

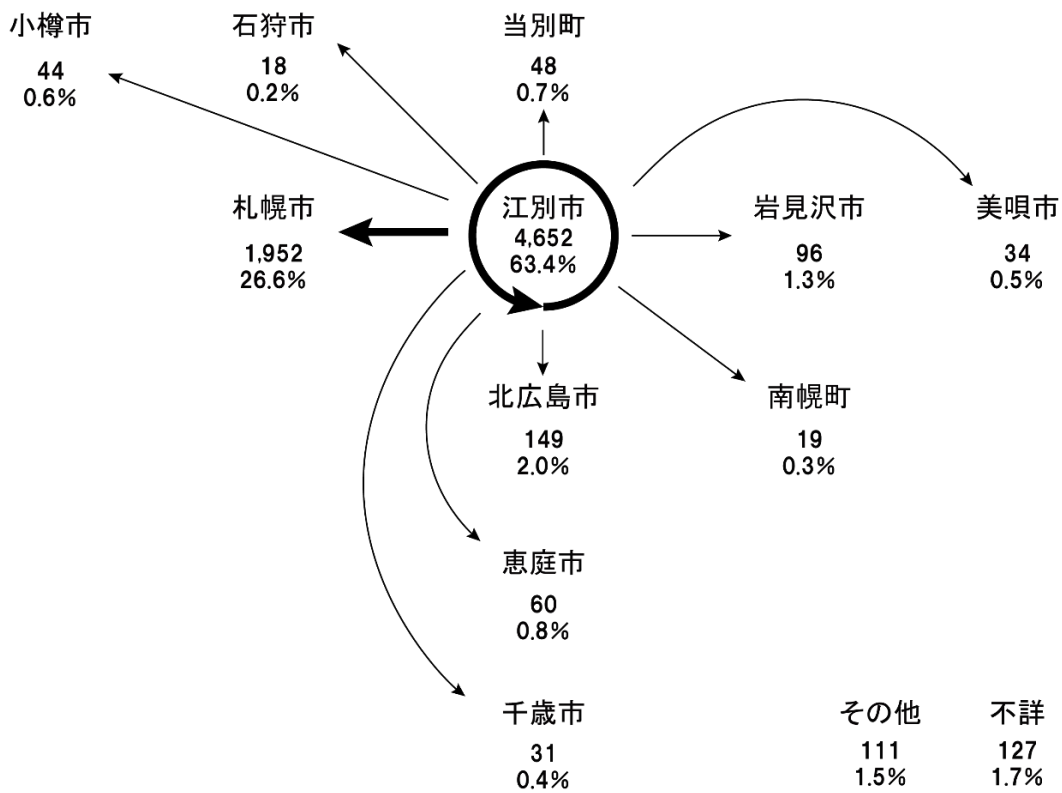
3. 地域の現状

3.1 社会経済動向

3.1.2 社会状況

(2) 江別市民における通学者の移動状況

▼通学者の移動状況



- ✓ 市内通学者数は、大きく減少。
- ✓ 通学先は、市内が約6割。札幌市が約3割。

▼通学者数の推移(単位:人)



出典：国勢調査

3. 地域の現状

3.1 社会経済動向

3.1.2 社会状況

(3)観光入込

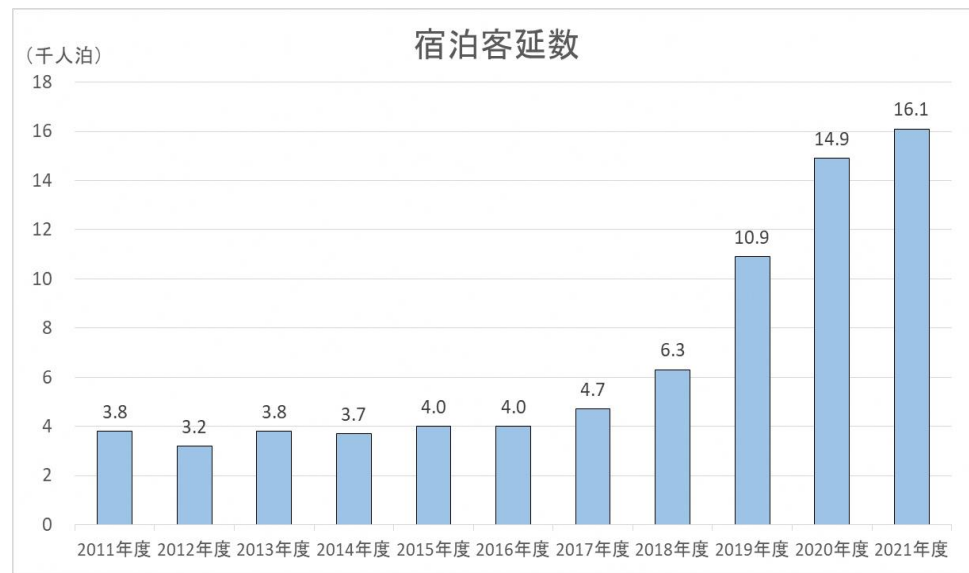
- ✓ コロナ禍にも関わらず、観光客入込総数は、2020（令和2）年度に136万人となっている。
- ✓ 宿泊客延数は、右肩上がり推移。

▼観光客入込総数



出典：北海道観光入込客数調査報告書

▼宿泊客延数



出典：北海道観光入込客数調査報告書

3. 地域の現状

3.1 社会経済動向

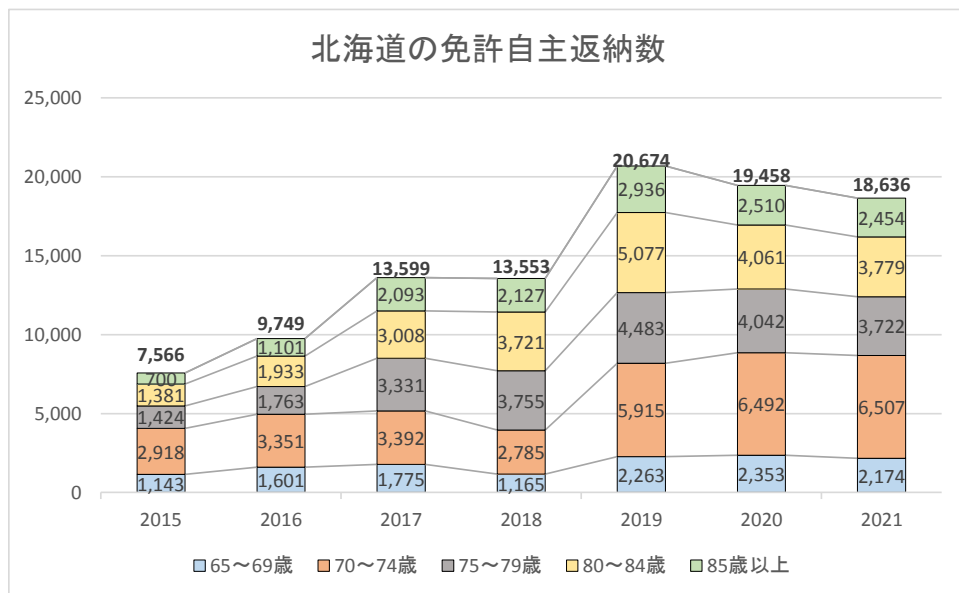
3.1.2 社会状況

(4) 運転免許証返納数

(5) 自家用車保有台数

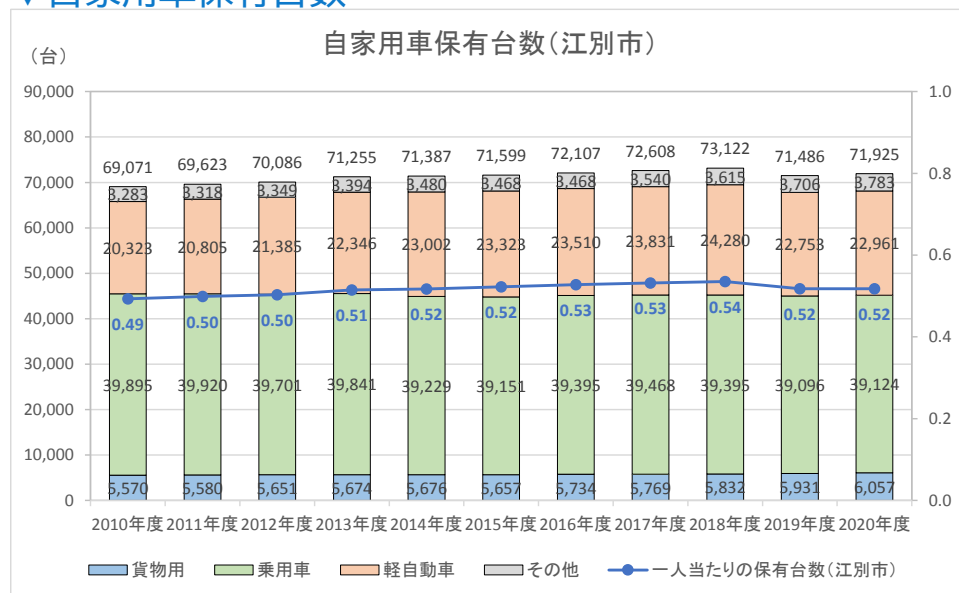
- ✓ 運転免許証自主返納数は、2019（令和元）年までは増加傾向にあったが、それ以降は減少傾向にあり、コロナ禍による公共交通の利用控えが影響しているものと推察される。
- ✓ 自家用車保有台数は、概ね横ばい傾向。

▼ 運転免許証自主返納数(申請取消件数)



出典：北海道警察_運転免許統計

▼ 自家用車保有台数



出典：江別市統計書

3. 地域の現状

3.1 社会経済動向

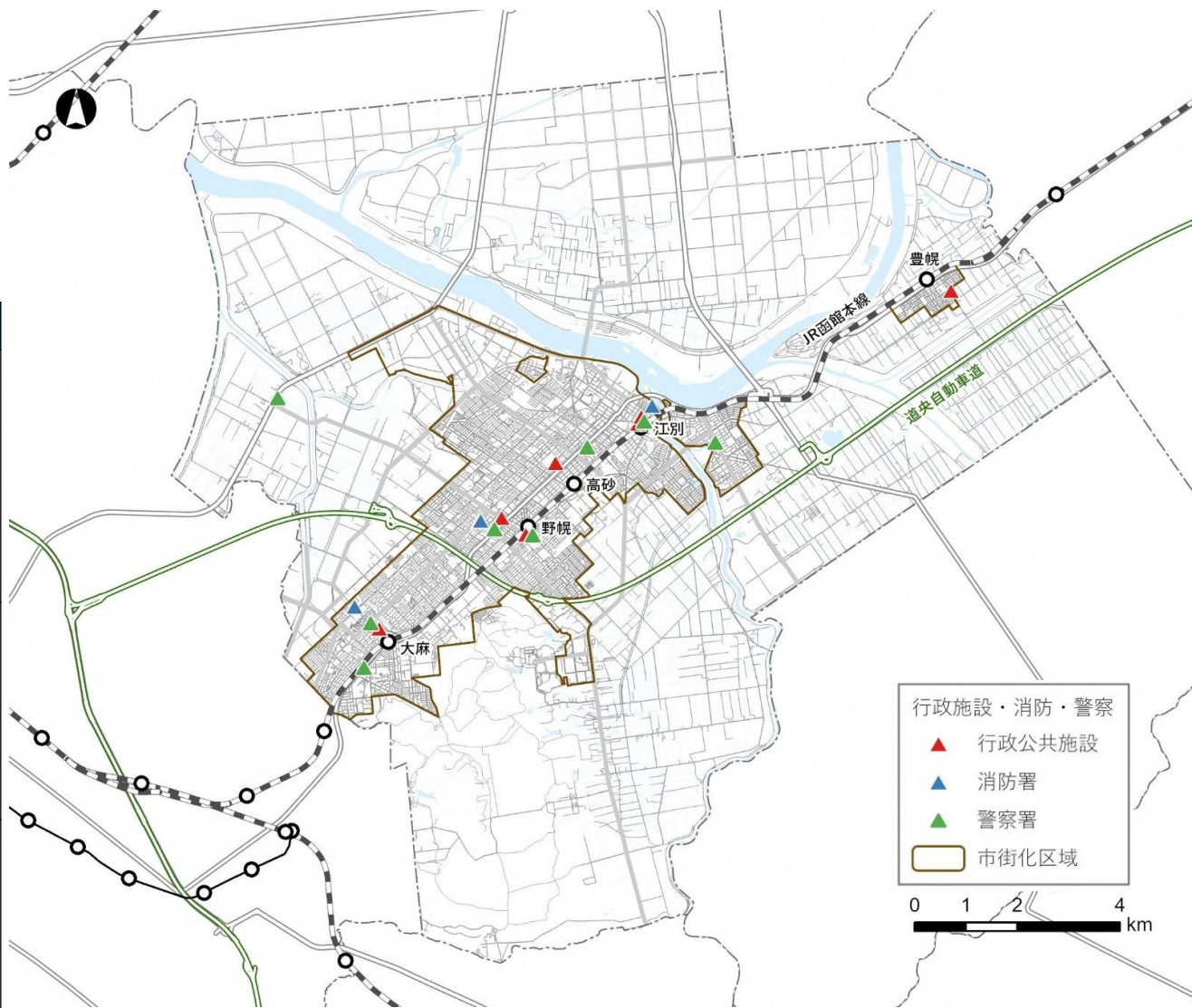
3.1.3 地勢

(1) 施設立地状況

・行政施設

▼行政施設・消防署・警察署

施設名		
行政 公共 施設	江別市役所	豊幌地区センター内 証明交付窓口
	大麻出張所	大麻公民館
	市民交流施設 証明交付窓口	野幌公民館
	水道庁舎内 証明交付窓口	中央公民館
警察署	江別警察署	江別警察署東野幌交番
	江別警察署駅前交番	江別警察署文京台交番
	江別警察署大麻交番	江別警察署野幌交番
	江別警察署朝日交番	江別警察署野幌交番
	江別警察署角山駐在所	
消防署	江別市消防本部	
	江別市消防署	
	江別市消防署江別出張所	
	江別市消防署大麻出張所	
	江別市消防署野幌出張所	



3. 地域の現状

3.1 社会経済動向

3.1.3 地勢

(1) 施設立地状況

・教育施設

▼教育施設



施設名	
高等学校	江別高等学校
	野幌高等学校
	大麻高等学校
	立命館慶祥高等学校
	酪農学園大学附属とわの森三愛高等学校
大学・専門学校	札幌学院大学
	酪農学園大学
	北海道情報大学
	北翔大学
	北翔大学短期大学部
各種学校	北海道農業協同組合学校

3. 地域の現状

3.1 社会経済動向

3.1.3 地勢

(1) 施設立地状況

・文化施設

▼文化施設

施設名		
図書館	江別市情報図書館 江別分館	北翔大学図書館 北海道情報大学図書館
	江別市情報図書館 大麻分館	酪農学園大学附属 図書館
	北海道立図書館	札幌学院大学図書館
	江別市セラミックアートセンター 旧町村農場 ガラス工芸館 江別市郷土資料館 道有形文化財・屯田資料館	
スポーツ施設	市民体育館 東野幌体育館 大麻体育館 青年センター 野幌総合運動公園	



3. 地域の現状

3.1 社会経済動向

3.1.3 地勢

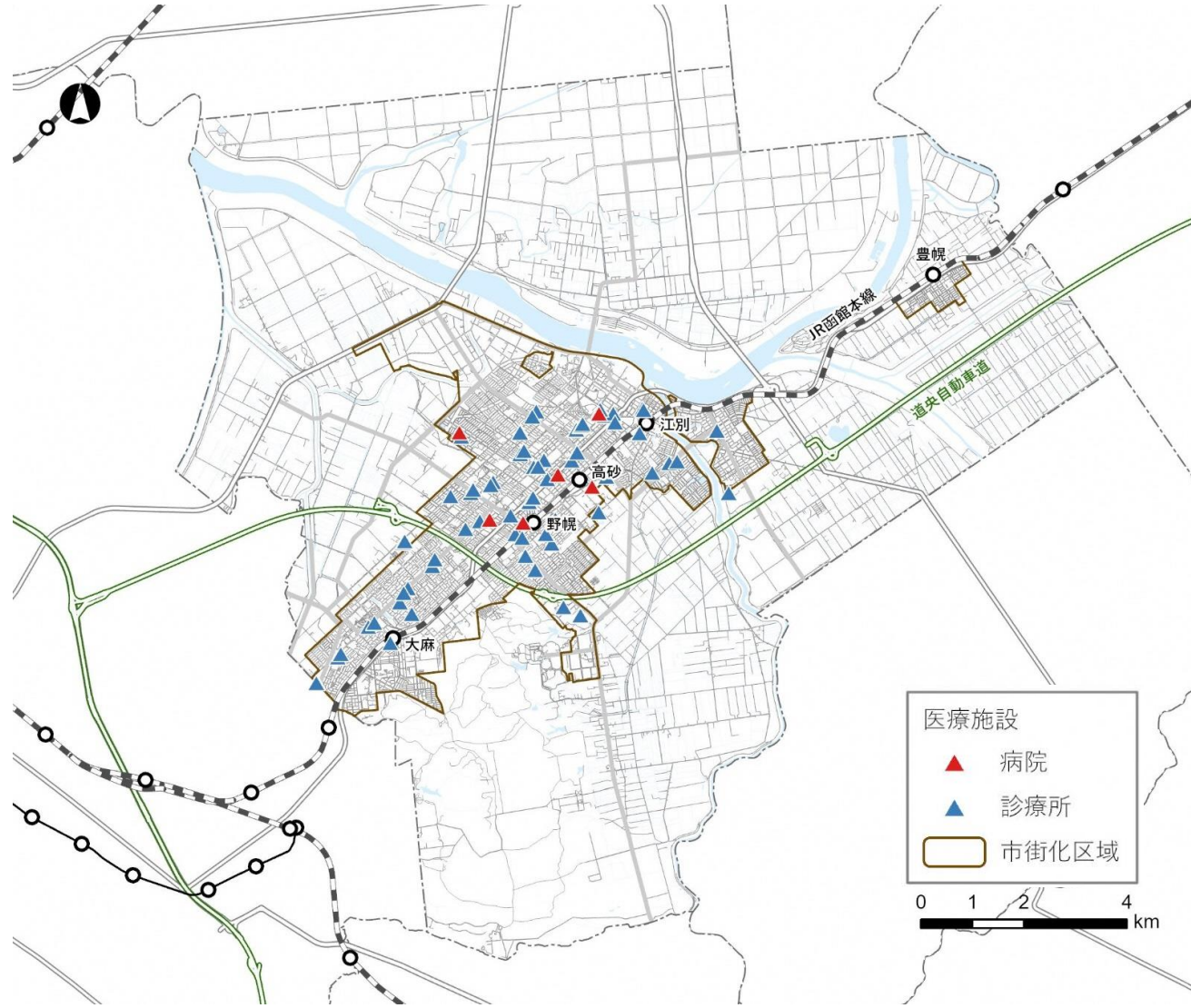
(1) 施設立地状況

・医療機関

▼医療機関

施設名	
病院	医療法人風のすずらん会江別すずらん病院
	医療法人友愛会友愛記念病院
	医療法人社団藤花会江別谷藤病院
	医療法人溪和会江別病院
	医療法人英生会野幌病院
	江別市立病院

※診療所リスト作成なし



3. 地域の現状

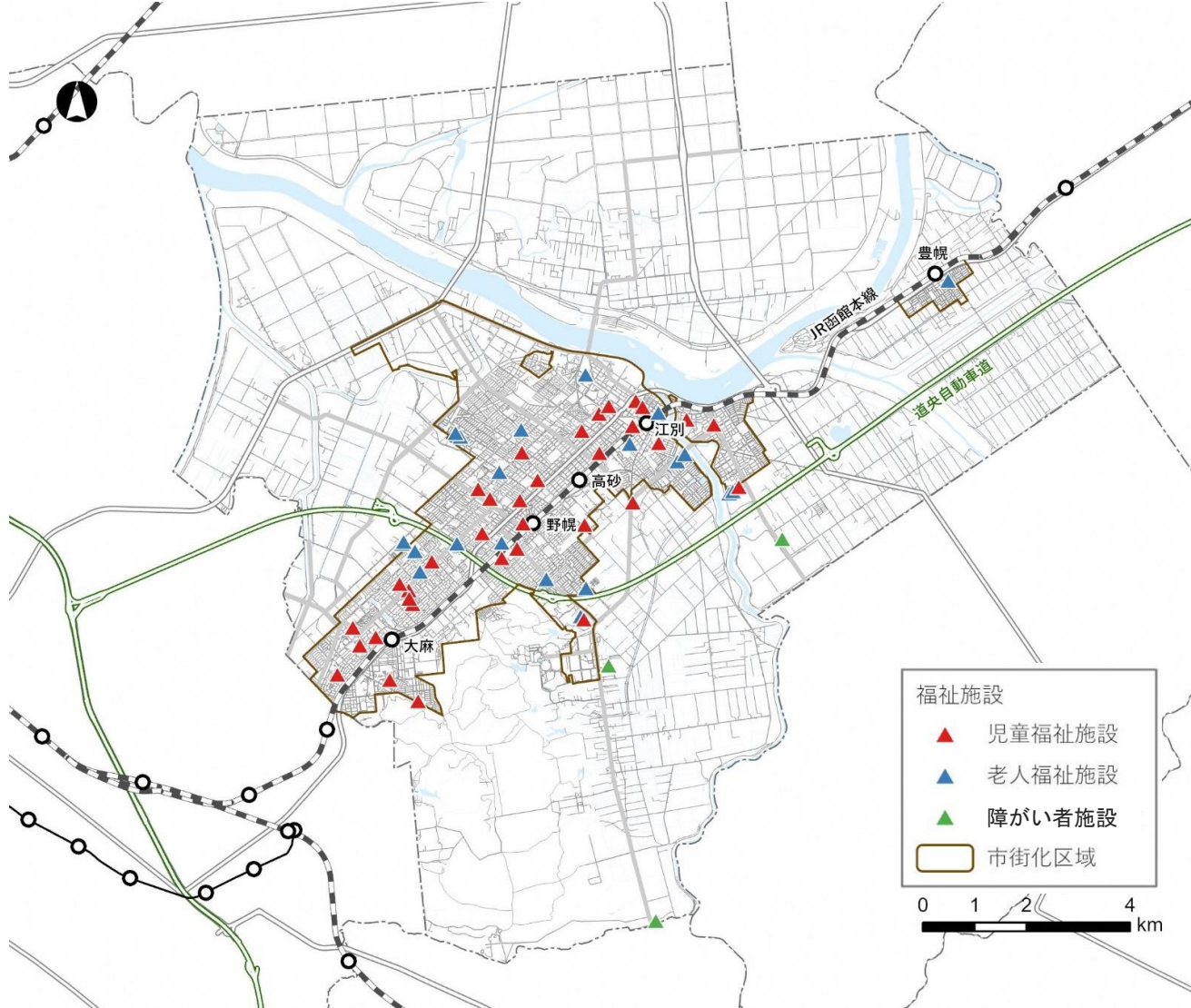
3.1 社会経済動向

3.1.3 地勢

(1) 施設立地状況

・福祉施設

▼福祉施設



3. 地域の現状

3.1 社会経済動向

3.1.3 地勢

(1) 施設立地状況

・福祉施設

▼福祉施設

	施設名		
児童福祉施設	江別市助産施設	江別市つくし保育園	上江別幼稚園
	江別市母子生活支援施設「ひまわり」	江別市やよい保育園	大麻ひかり幼稚園
	江別市森の子児童センター	江別市若草乳児保育園	大麻藤幼稚園
	江別市東光児童センター	江別市東光保育園	大麻幼稚園
	江別市麻の実児童センター	江別市白樺保育園	第2大麻幼稚園
	江別市野幌ひまわり児童センター	誠染保育園	若葉幼稚園
	江別市萩ヶ岡児童センター	大麻保育園	げんきっこ
	のびのび保育園	のっぽろ幼稚園	ぞうさんハウス
	まんまる保育園	元野幌めぐみ幼稚園	ふくろうの森
	みどり保育園	晃成幼稚園	わくわく保育パーク
	わかば保育園	江別あかしや幼稚園	結いの家保育園
	愛保育園	江別大谷幼稚園	
江別市あかしや保育園	若葉幼稚園		
老人福祉施設	江別盲人養護老人ホーム恵明園	ケアハウスゆうあい	介護付有料老人ホーム花音
	江別地域複合ライフケアセンター夢あかり	地域密着型介護老人福祉施設かっこうの杜	介護付き有料老人ホームレリエンスほくおう野幌
	静苑ホーム	ふれあいの里華仙	介護付有料老人ホーム蓮音
	プランドール夢結路	ほのぼのさくら野幌	江別ケアパークそよ風
	特別養護老人ホームひだまり大麻	安心住宅こはる	住宅型有料老人ホーム花ひかり
	特別養護老人ホーム誠志苑	介護付き有料老人ホームもみの木	住宅型有料老人ホームなごみの杜
	ケアハウスのぞみ	介護付有料老人ホームきらり	夢ふうせんみどり
障がい者施設	ハビタットのっぽろ	江別緑志苑	障害者支援施設えべつ朋友荘

3. 地域の現状

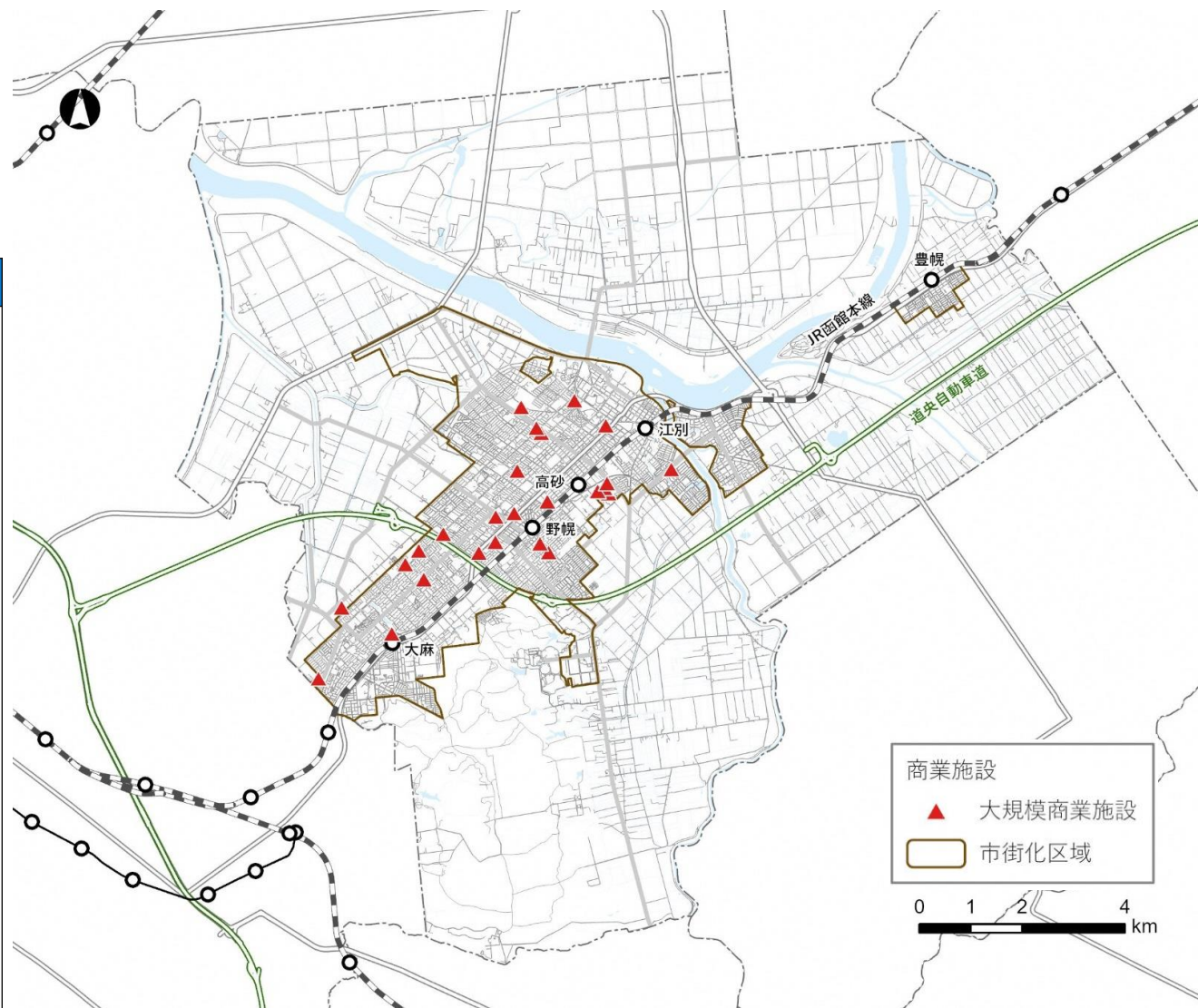
3.1 社会経済動向

3.1.3 地勢

(1) 施設立地状況

・大規模商業施設

▼大規模商業施設



施設名	
イオン江別店	ビッグハウス大麻店
ジョイフルエーカー大麻店	ホクレンショップゆめみ野店
DCMホームック元江別店 コープさっぽろえべつ店	ショッピングプラザ大麻 (ホクレンショップ大麻北町店)
イオンタウン江別 (ザ・ビッグ江別店)	ショッピングプラザ元江別 (ホクレンショップ元江別店)
ケーズデンキ江別店	フードD365リスタ店
ビッグハウス野幌店	ホダカ江別店
DCMホームック上江別店	サツドラ江別一番町店
コープさっぽろ野幌店	サツドラ江別錦店
江別蔦屋書店	ビッグハウス元江別店
上江別ショッピングセンター (マックスバリュ上江別店)	江別市野幌住吉商業施設 (ツルハドラッグ江別野幌点)
マルシェ上江別ショッピングセ ンター(TSUTAYA上江別店)	第11大麻コーポ駅前Sビル (ラルズストア大麻駅前店)
セリオのっぽろ (スーパーセンタートライアル野幌店)	しまむら江別店 ツルハドラッグ代々木店 産直市場江別店
ツルハドラッグ大麻中央店 バースデイ江別店	

3. 地域の現状

3.1 社会経済動向

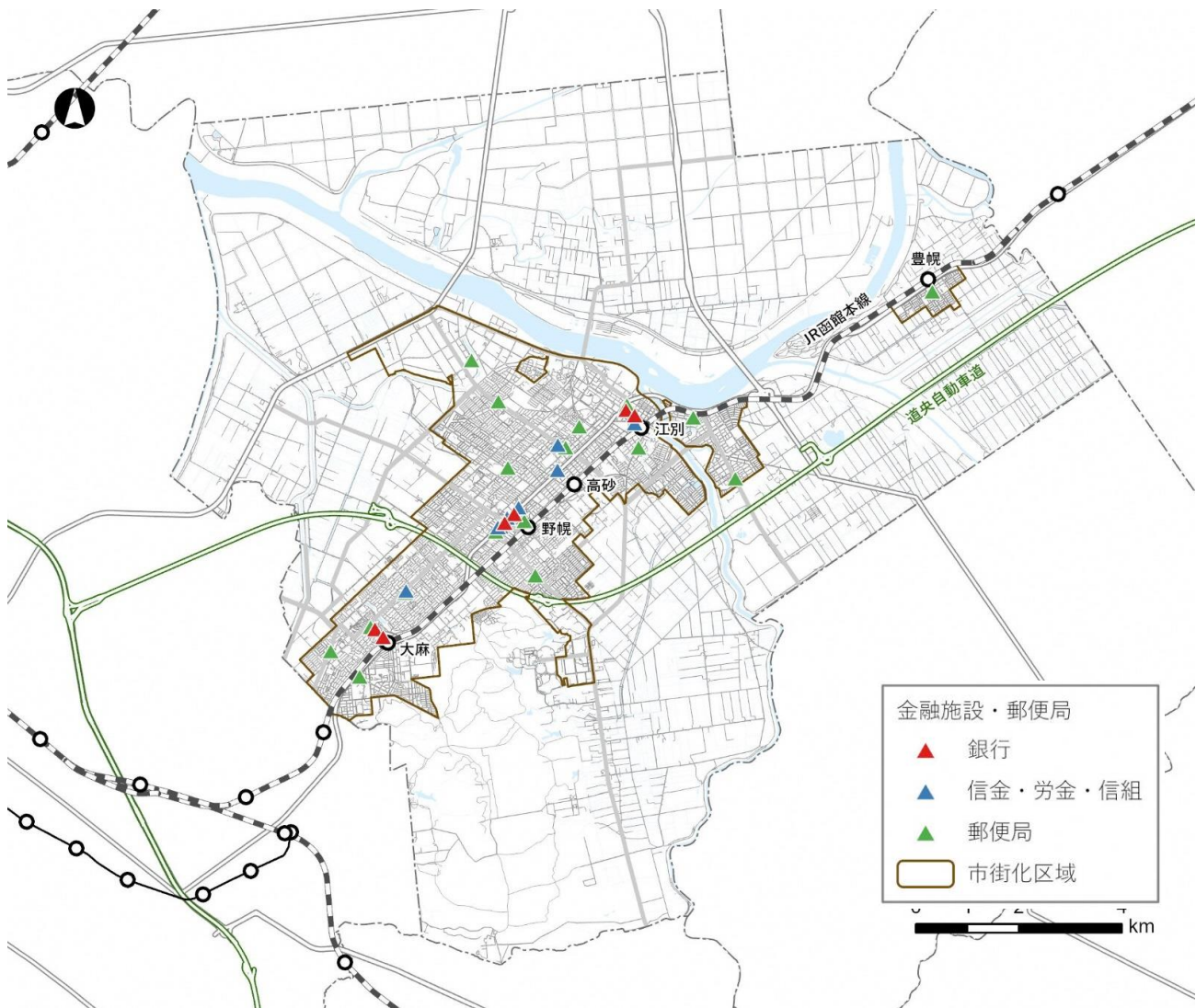
3.1.3 地勢

(1) 施設立地状況

・金融機関

▼金融機関

	施設名	
銀行	北海道銀行 大麻支店	㈱北洋銀行 江別中央支店
	北海道銀行 野幌支店	㈱北洋銀行 野幌中央支店
	北陸銀行 江別支店	㈱北洋銀行 大麻出張所
信金 ・ 労金 ・ 信組	北海道信用金庫 五丁目支店	北海道信用金庫 野幌支店
	北門信用金庫野幌支店	空知信用金庫江別支店
	北海道信用金庫 江別支店	北央信用組合江別支店
	北海道信用金庫 大麻支店	北海道労働金庫江別支店
郵便局	江別あけぼの簡易郵便局	江別大麻郵便局
	江別郵便局	江別大麻東町郵便局
	野幌錦町郵便局	江別太簡易郵便局
	江別見晴台郵便局	東野幌簡易郵便局
	江別西郵便局	江別文京台郵便局
	江別工業団地簡易郵便局	豊幌簡易郵便局
	江別若草郵便局	野幌若葉郵便局
	上江別簡易郵便局	野幌駅前郵便局
	江別大麻西郵便局	野幌郵便局



3. 地域の現状

3.1 社会経済動向

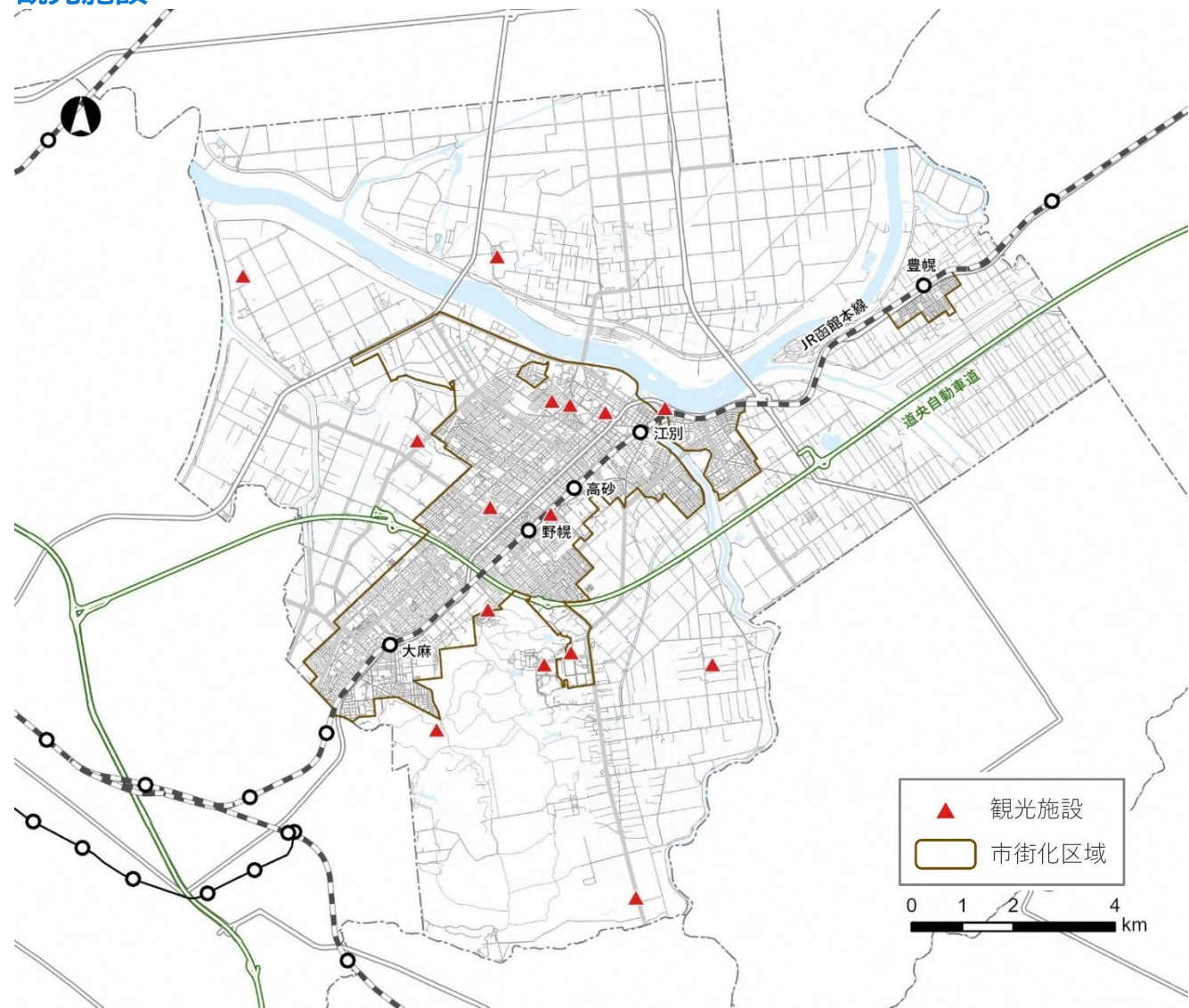
3.1.3 地勢

(1) 施設立地状況

・観光施設

施設名
江別市郷土資料館
江別市セラミックアートセンター
江別市屯田資料館
旧町村農場
自然ふれあい交流館
ノハナショウブ群生地
EBRI(エブリ)
アースドリーム角山農場
江別河川防災ステーション
北海道立野幌総合運動公園
トンデンファーム
町村農場ミルクガーデン
鳶屋書店
小林牧場おかしなソフトクリーム工房
サッポロ珈琲館(Rinboku)

▼観光施設



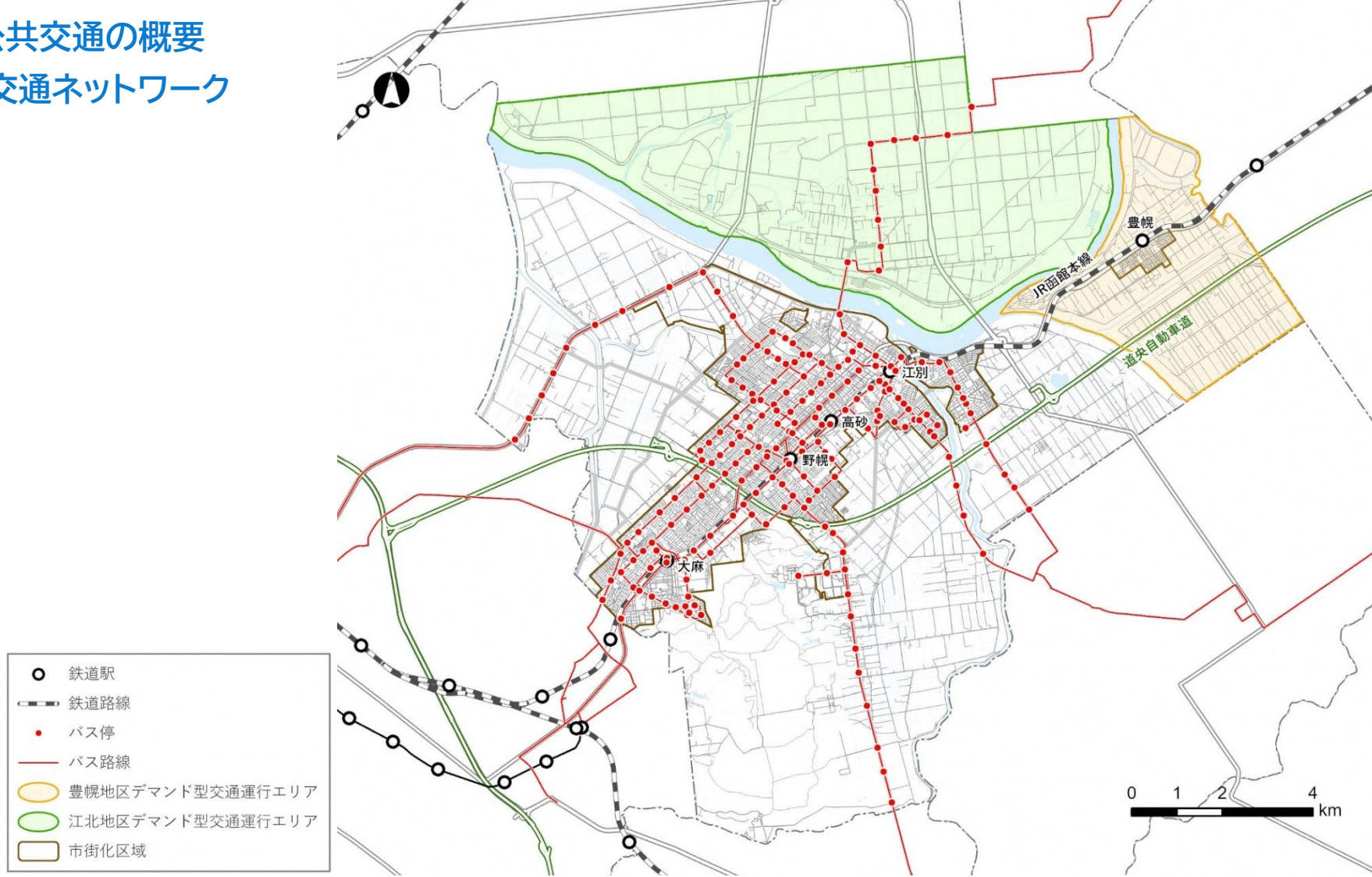
3. 地域の現状

3.2 公共交通の状況

3.2.1 公共交通の概要

(1)公共交通ネットワーク

▼市内公共交通ネットワーク



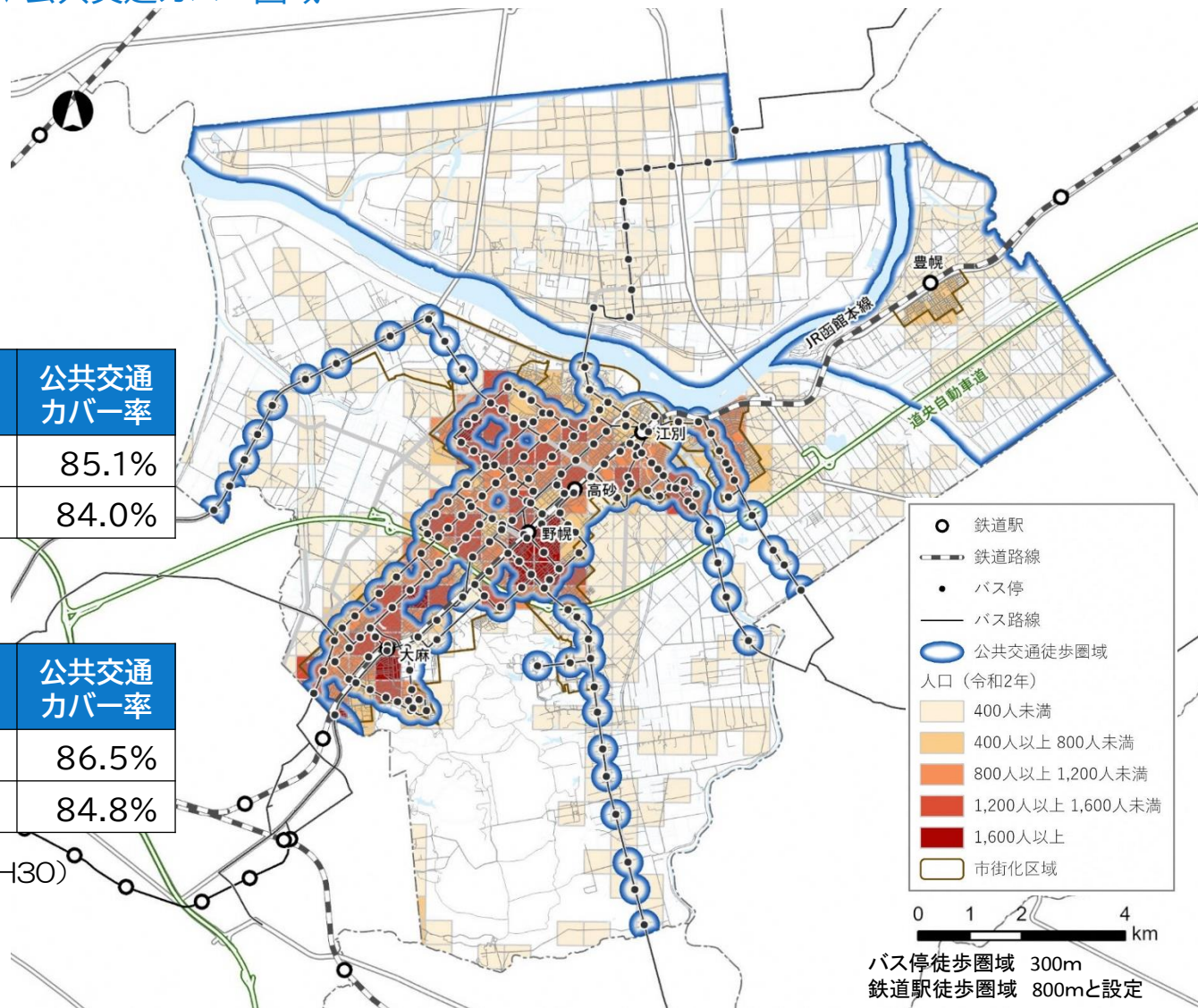
3. 地域の現状

3.2 公共交通の状況

3.2.1 公共交通の概要

(2) 公共交通人口カバー率

▼公共交通カバー圏域



▼公共交通カバー率(人口)

	総人口	公共交通 徒歩圏域人口	公共交通 カバー率
令和2年	121,056人	103,009人	85.1%
令和17年	99,871人	83,877人	84.0%

▼公共交通カバー率(高齢者人口)

	総人口	公共交通 徒歩圏域人口	公共交通 カバー率
令和2年	36,783人	31,830人	86.5%
令和17年	41,835人	35,469人	84.8%

出典：国勢調査（令和2年）及び社人研推計値（H30）

3. 地域の現状

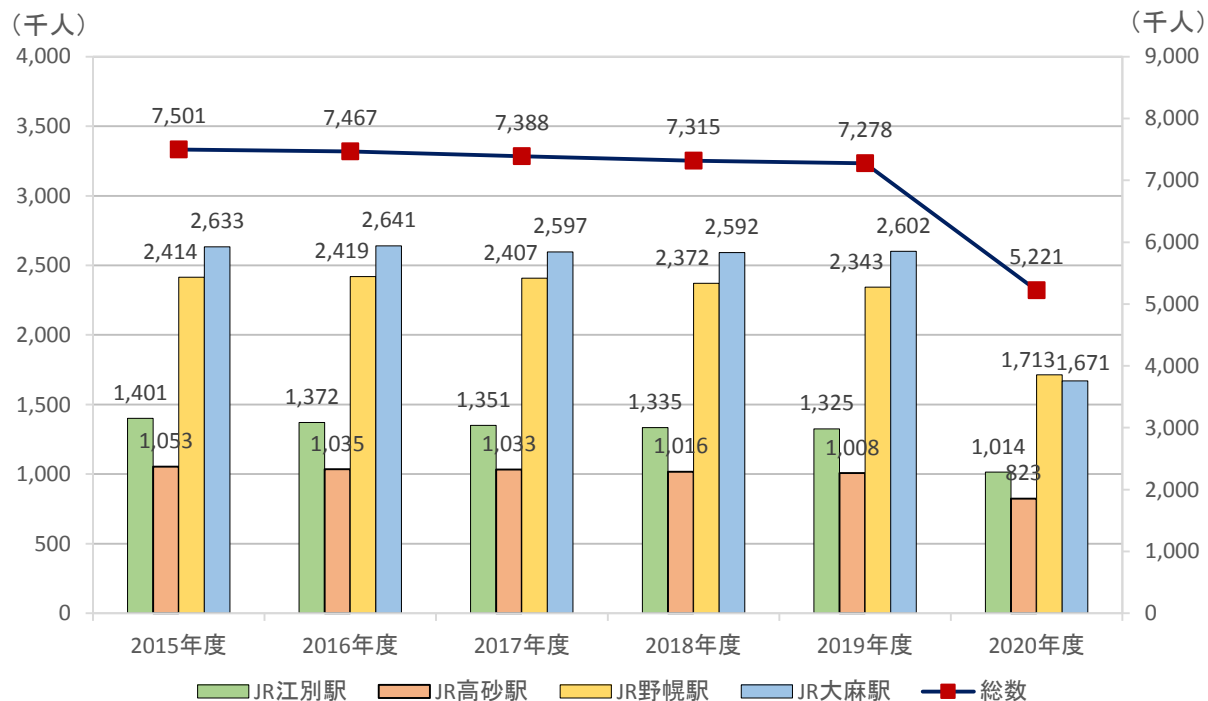
3.2 公共交通の状況

3.2.2 交通手段ごとの状況

(1) 鉄道

✓ JR 駅別乗車人員は、令和元（2019）年までは、概ね横ばいで推移していたが、令和2（2020）年は、コロナ禍の影響により、乗車人員が大きく減少している。

▼JR 駅別乗車人員



3. 地域の現状

3.2 公共交通の状況

3.2.2 交通手段ごとの状況

(1) 鉄道

▼ヒアリング調査結果

2022年2月の大雪時の札幌圏発着列車状況	
2/6(月)～2/13(日)	延べ3,525本運休
2/20(日)～2/27(日)	延べ3,791本運休
大雪時の運行・遅延情報の提供	
・JR北海道HP 例)『列車運行情報』、 『Kitacaエリア(札幌近郊)列車運転状況』	
・JR北海道関係部門からマスコミへの情報提供の実施や周知の協力。	
・駅頭における掲示、案内放送。 等	

- ✓ 大雪時の札幌圏発着列車の状況では、のべ3,500本以上の列車が運休。
- ✓ 今後の大雪時対策として降雪状況等の定量的でよりタイムリーな情報収集を目指す。

公共交通事業者への要望・改善事項

- ・豊幌駅に乗降案内札を設置。
- ・方面案内のホーム入口付近への設置。

今後地域と連携して実施したい・興味がある取り組みについて

- ・JR北海道の経営状況から、かつてのような総花的な取組みはできない。
- ・地元(自治体等)のご支援・ご協力をいただきながら取組みを実施できればと考える。

2022年2月頃の大雪時の今後の対策について

- ・気象の変化に対する「積極的な情報収集」と「早めの運転手配」。
カメラ及び積雪深計等の設置による降雪状況の“定量的”、“即時的”把握。
- ・駅構内等の「事前の除排雪の徹底」。
- ・気象予報会社からの“よりタイムリー”な情報収集。
- ・駅員、乗務員からの情報収集の強化。

新型コロナウイルス拡大前後の利用者数の変化や影響

- ・コロナ禍による大幅な影響を受けており、現段階ではコロナ前の水準に戻っていない。

計画策定にあたり、期待することや想定される課題等について、ご意見

- ・行政が中心となって旗を振り、住民の“マイレール意識”の醸成や公共交通の利用促進に向けた支援策等、積極的な関与を期待したい。

3. 地域の現状

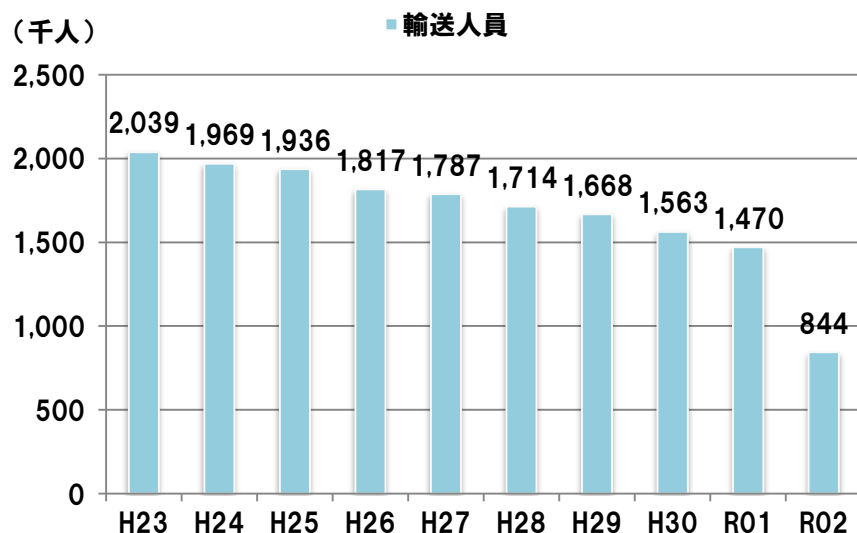
3.2 公共交通の状況

3.2.2 交通手段ごとの状況

(2) タクシー

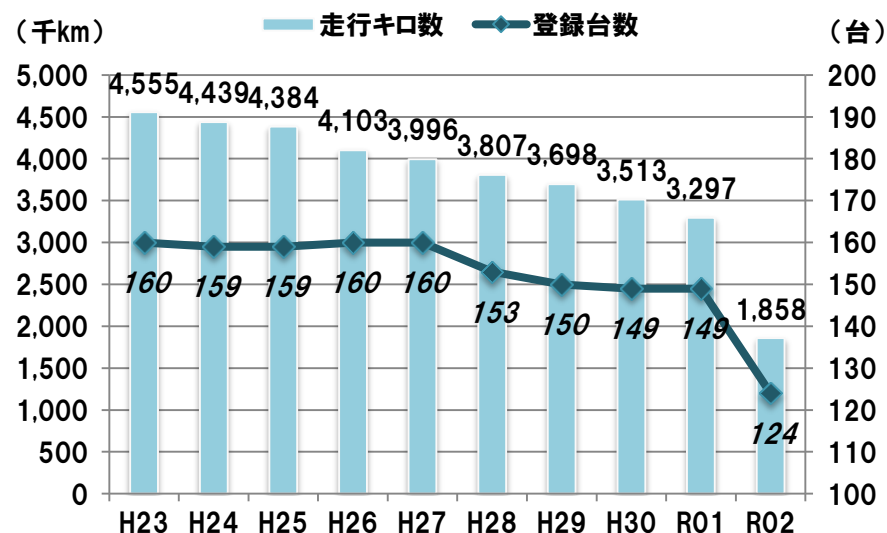
- ✓ タクシーの輸送人員は、年々減少傾向にあり、特に令和元（2019）年には、100万人/年を大きく割り込んでおり、3年前となる平成29（2017）年の約半数となっている。
- ✓ 車両登録台数は、令和元（2021）年から25台の減車となっており、走行キロ数も減少している。

▼タクシーの輸送人員



出典：江別市統計書

▼タクシーの車両登録台数及び走行キロ数



出典：江別市統計書

3. 地域の現状

3.2 公共交通の状況

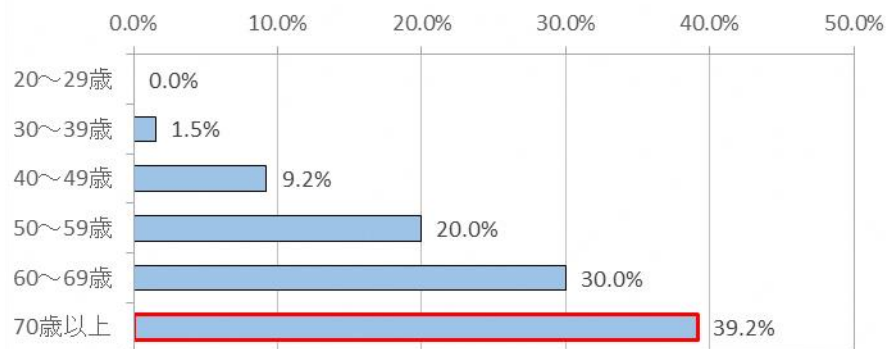
3.2.2 交通手段ごとの状況

(2) タクシー

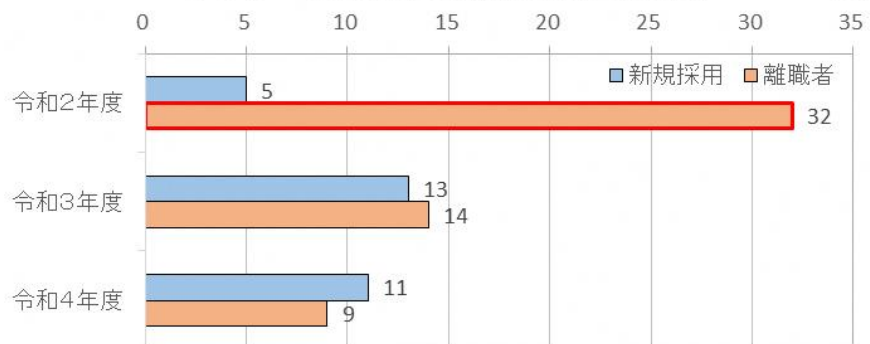
- ✓ タクシー運転手の年齢構成は、70歳以上の運転手が多く、全体の4割近くを占めている。またコロナ禍での収入減少により、乗務員の離職が増加。現状・将来的な乗務員不足が課題となっている。
- ✓ 令和2・3年度はコロナ禍の影響により、日中帯での医療機関や買い物客が減少。令和4年度の日中の利用者数が戻りつつある。

▼ヒアリング調査結果

タクシー運転手の年齢構成



タクシー事業者の新規採用数と離職数 (人)



利用者の特性(属性や天候、時間帯、施設など)

- ・女性、高齢者が多い。また、悪天候(冬期等)時や午前中に需要大。
- ・医療機関やスーパー、JR等の社会生活に不可欠な施設。

新型コロナウイルス拡大前後の利用者数の変化や影響

- ・医療機関及び買い物客の減少。
- ・夜間はコロナ禍前の1/3以下の状況。
- ・利用者減少により収入減少、乗務員の離職や転職理由に。
- ・令和4年現在は日中の利用者が戻りつつある。

利用者増加に向けた取り組み

- ・冬季間の速やかな配車。
- ・アプリ配車システムを導入。徐々に浸透し、高評価。(利用者数は令和2年度で6,000件、令和3年度で18,000件以上)
- ・交通弱者や夜間働く人向けのタクシー運行の検討。

現状・将来的に想定される課題について

- ・乗務員不足。

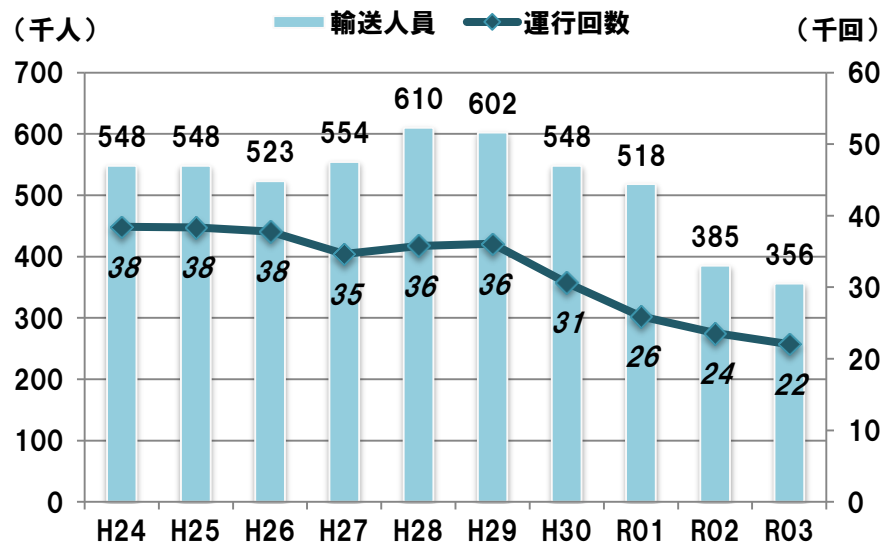
3. 地域の現状

3.2 公共交通の状況

3.2.2 交通手段ごとの状況

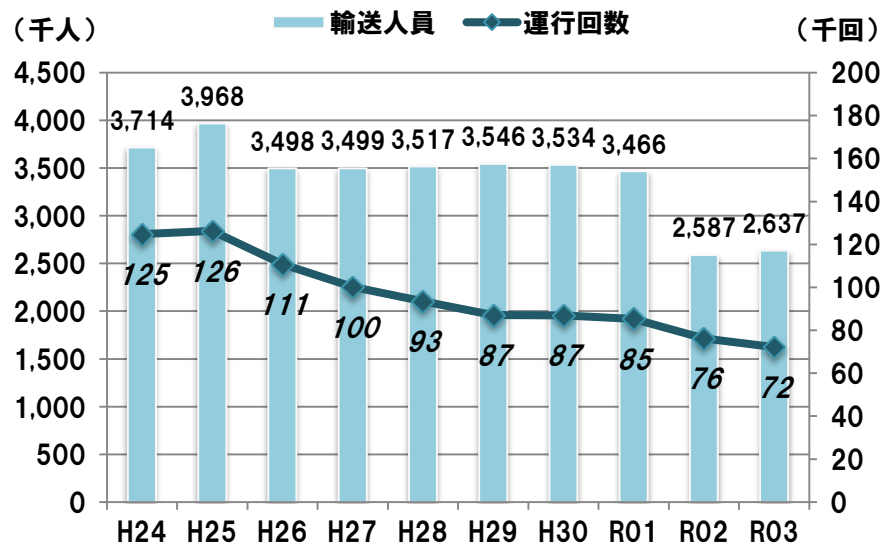
(3) 路線バス

▼市内路線バス輸送実績



出典：江別市統計書

▼市外路線バス輸送実績



出典：江別市統計書

3. 地域の現状

3.2 公共交通の状況

3.2.2 交通手段ごとの状況

(3) 路線バス

▼ 運行実績及び収支状況

事業者	系統番号	路線名	起点	経由	終点	キロ程	輸送量	運行回数	輸送人員	平均乗車密度	収支	補助額		差額
						(km)	(人/日)	(回/日)	(人)	(人)	(千円)	国・道	江別市	
北海道中央バス(株)	22	江別2番通線	大麻駅前	3番通9丁目・野幌駅北口	あけぼの団地	14.3	60.1	10.2	156,576	5.9	-17,264	0	21,915	0
	24		大麻駅前	野幌高校・野幌駅北口	あけぼの団地	15.0	16.1	2.6	42,384	6.2	-4,651	0		
	A	野幌見晴台線	野幌駅北口	錦町先回り・5丁目通	野幌駅北口	10.0	9.6	2.2	24,228	4.4	-2,954	6,721	11,537	0
	C		野幌駅北口	湯川公園先回り・5丁目通	野幌駅北口	10.0	17.6	4.0	44,627	4.4	-5,441			
	A'		新栄台	錦町先回り・5丁目通	野幌駅北口	6.4	2.5	0.8	5,767	3.2	-701			
	C'		野幌駅北口	湯川公園先回り・5丁目通	中央中学校南	6.8	2.0	0.6	4,859	3.4	-596			
	B		野幌駅北口	錦町先回り・いずみ野	野幌駅北口	11.0	15.6	3.2	39,181	4.9	-4,780			
	D		野幌駅北口	湯川公園先回り・いずみ野	野幌駅北口	11.0	9.8	2.0	24,717	4.9	-3,008			
	D'		いずみの4丁目通	湯川公園先回り	野幌駅北口	5.7	2.9	0.8	5,136	3.7	-625			
	B'		野幌駅北口	錦町先回り・いずみ野	4番通6丁目	7.0	0.2	0.1	1,230	2.7	-153			
5	江別・新さっぽろ線	新さっぽろ駅	見晴台・江別市立病院	江別駅前	非公表									
55		新さっぽろ駅	見晴台・3番通11丁目	江別市立病院										
60		新さっぽろ駅	新栄台・江別市立病院	江別駅前										
90		札幌ターミナル	工栄町北・江別市立病院	江別駅前										
夕張鉄道(株)	あけぼの	札幌線	新札幌駅前	野幌駅南口・あさひが丘入口・鶴巻橋内・上江別南町	あけぼの団地	18.9	6.8	0.3	17,273	2.2	-11,057	0	0	-11,057
	南幌	札幌代行線	新札幌駅前	野幌駅南口・上江別南町・鶴巻橋内	南幌東町	28.8	47.5	9.3	132,663	5.0	-33,772	18,436	0	-15,336
	栗山	札幌代行線	新札幌駅前	野幌駅南口・早苗別	栗山駅前	35.6	15.1	3.2	45,860	4.6	-14,886	12,924	0	-1,962
	夕張	新札幌線	新札幌駅前	野幌駅南口・一中前	南部 新夕張駅前	住居：75.6 借居：75.7	11.4	3.0	76,054	3.7	-37,517	25,936	0	-11,581
	-	文京台線	新札幌駅前	北翔大・学院大前	文京台南町	5.4	0.9	1.5	3,356	0.7	-1,709	0	0	-1,709
ジェイ・アール北海道バス(株)	新26	江別線	新札幌駅	大麻駅南口	江別駅	11.9	298.0	29.5	526,130	10.1	非公表			
	新27		新札幌駅	大麻駅南口	江別市立病院	11.6	158.3	15.5	315,784	10.2				
	新28		新札幌駅	大麻駅南口	野幌駅北口	8.2	13.4	1.5	28,230	8.9				
	新28		新札幌駅	大麻11丁目・3番通	野幌駅北口	10.7	106.2	18.5	265,626	5.7				
	新24	大麻団地線	新札幌駅	大麻駅南口	大麻11丁目	9.3	29.8	3.0	44,385	9.9				
	新24		道立図書館前	大麻駅南口	新札幌駅	4.6	5.9	0.5	5,355	11.8				
	麻24		大麻11丁目		大麻駅	2.2	23.5	7.0	17,922	3.4				
	循環麻98		大麻11丁目	大麻駅	大麻11丁目	6.2	8.8	4.5	23,360	2.0				
	新25	ゆめみ野線	新札幌駅	上江別郵便局	上江別公園	16.3	23.0	1.5	37,525	15.3				
	循環江95		江別市立病院	ゆめみ野東町	江別市立病院	9.3	12.7	6.5	18,215	2.0				
	新29	野幌運動公園線	新札幌駅	野幌駅南口	野幌運動公園	12.5	75.2	10.0	167,412	7.5				
	新29		新札幌駅	野幌駅南口	情報大学前	10.2	109.0	10.0	124,726	10.9				
	江92	共栄線	北広島駅	野幌運動公園	江別駅	21.3	31.9	7.0	63,359	4.6				
	8	米里線	札幌駅	米里1条2丁目	大麻11丁目	18.6	33.2	3.0	64,366	11.1				
循環新82/83	文京台線	新札幌駅	文教通西	新札幌駅	11.1	93.7	11.0	211,334	8.5					

3. 地域の現状

3.2 公共交通の状況

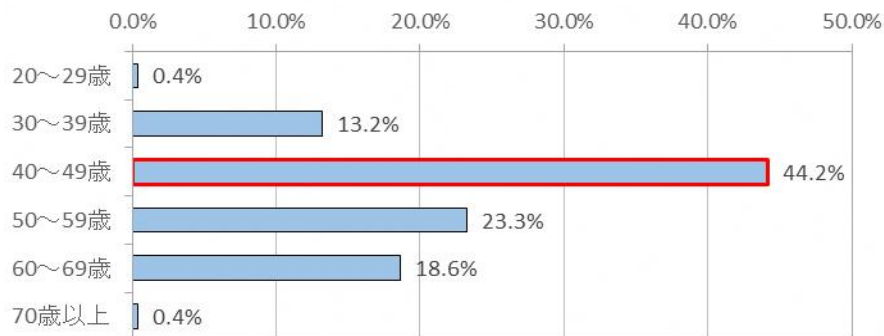
3.2.2 交通手段ごとの状況

(3) 路線バス

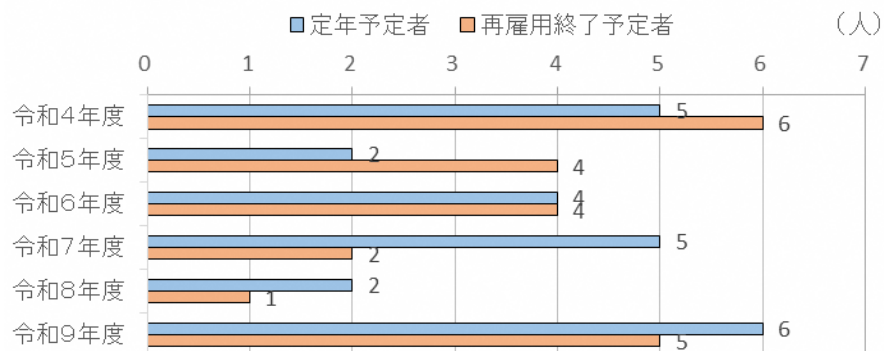
- ✓ バス運転手の年齢構成では40代が最も多いが、今後は毎年定年予定者や再雇用終了予定者がおり、さらに乗務員不足になる可能性。
- ✓ また、乗務員不足から増便や路線維持の要請への対応が難しい。
- ✓ コロナ禍の収入減少等により、赤字路線の便数見直しや減便、廃止が必要。

▼ヒアリング調査結果

バス運転手の年齢構成



バス会社の定年予定者と再雇用終了予定者



現状・将来的に想定される課題について

- ・乗務員不足(乗務員確保が難しい中での路線維持ができるのか)。
- ・老朽化車両の入替、車両代替計画の遅れ。
- ・路線維持が必要な地区については運行補償の検討があっても良いのでは。
- ・赤字路線の便数の見直し、減便、廃止の必要性。

利用者増加に向けた取り組み

- ・バスロケーションシステムの本格運用の開始。
- ・Twitterの開設。
- ・「スマホ1日乗りほーだいきっぷ」販売開始。
- ・新型コロナウイルス対策(全車両に「抗菌・消臭抗ウイルス加工」)。黙乗。
- ・バス路線図に狭隘な道路を明記し、関係機関に除排雪を要請。

今後地域と連携して実施したい・興味がある取り組みについて

- ・利用の少ない地区について、自治体が主要バス停まで輸送し、幹線のバスに接続する輸送体系の構築(フィーダー系統等)。
- ・自治体・企業とタイアップしたスマートバス停。
- ・デジタルサイネージ導入の検討。
- ・野幌小学校の生徒の通学手段の検討。

3. 地域の現状

3.2 公共交通の状況

3.2.2 交通手段ごとの状況

(3) 路線バス

▼ヒアリング調査結果

- ✓ 大雪時の運休、遅延情報は公式HP等での情報発信のほか、バスロケーションシステム運行情報の提供が効果的（利用が通常の10倍）。
- ✓ バス路線の除雪ができておらず、運行再開の判断がしにくい。除雪依頼後、早急な除雪対応をしてもらえず、運休が長引く傾向に。
- ✓ 新型コロナウイルス感染拡大当初は利用者数が半減していたが、令和4年度は、概ね感染以前の状態か約2割減で推移。

大雪時の運行・遅延情報の提供

- ・バス会社の公式HP
例)『運行情報』及び『停留所』で運行の可否、運休・迂回等を案内。
『バスナビ』で遅延情報等を案内。
- ・マスコミへの情報提供。
- ・バス停への運休の張り紙。

2022年2月頃の大雪時の状況と課題について

- ・バスロケーションシステムの利用が通常時の10倍あった。
- ・バス路線の排雪作業が途中で終了し運行再開の判断がしにくい。
- ・一部区間の除雪(数か所)ができておらず全路線を運休しなければならない。
- ・除雪担当者へのバス路線の把握の必要性。
- ・幅員が狭くなり運休になって除雪依頼をしてもすぐに対応してもらえない。
- ・大雪時のバス停の除排雪を自治体に協力いただきたい。

新型コロナウイルス拡大前後の利用者数の変化や影響

- ・感染拡大前と比較して、緊急事態宣言時を除き約2割減で推移。
- ・令和4年度の利用者数はコロナ前と比べ、▲20%程度で推移。
- ・拡大当初は半減していたが、現在は概ね感染以前の状態に戻った。
- ・乗務員本人や家族の感染等で出勤できなくなると乗務員確保が難しくなり、場合によっては運休にせざるを得ない。

バスロケーションシステムの活用について(該当会社のみ)

- ・バスの運行状況の把握。
- ・IP無線の活用。
- ・利用状況は導入時と比較して、約1.5倍。

3. 地域の現状

3.2 公共交通の状況

3.2.2 交通手段ごとの 状況

(3) 路線バス ・利用実態

事業者名	系統番号等	路線名	利用者数(人)		出典
			平日	休日	
北海道 中央バス	22・24	江別2番通線	568	246	調査結果: ※9月11(日)、14日(水)
	A・B・C・D	野幌見晴台線	340	147	
	5・55・60	江別・新さっぽろ線	1,312	529	事業者提供データ(乗降者数) ※9月15(木)、18日(水)
	90	札江線	204	—	連携中枢都市圏調査
夕張鉄道	あけぼの	札幌線	141	23	調査結果 ※9月11(日)、14日(水)
	あけぼの	札幌線(大通)	0	15	
	南幌	札幌代行線(札幌大通)	0	12	
	南幌	札幌代行線	448	—	連携中枢都市圏調査
	栗山	札幌代行線	83	—	
	夕張	新札夕線	104	—	
—	文京台線	7	0	調査結果 ※9月11(日)、14日(水)	
ジェイ・アール 北海道バス	新26	江別線	1,606	838	事業者提供データ ※休日:9月10日~11日の平均 ※平日:9月12日~16日の平均
	新27	江別線	828	701	
	新28	大麻団地線	889	461	
	新24	大麻団地線	253	63	
	循環麻98	大麻団地線	39	23	
	新25	ゆめみ野線	167	—	
	循環江95	ゆめみ野線	70	—	
	新29	野幌運動公園線	941	442	
	江92	共栄線	216	38	
	8	米里線	277	37	
	循環新82・83	文京台	660	495	
合計			9,153	—	

3. 地域の現状

3.2 公共交通の状況

3.2.2 交通手段ごとの状況

(3) 路線バス

・2018(平成30)年以降の主なバス路線再編状況

運行事業者	路線名		再編内容
北海道中央バス	江別錦町線	廃止	利用者減少による廃止
	江別4番通線	廃止	利用者減少による廃止
	野幌見晴台線	新設	江別錦町線及び江別4番通線の廃止に伴う再編
	江別2番通線	経路変更	江別4番通線の廃止に伴う再編
ジェイ・アール 北海道バス	江別線	経路変更	起終点を江別市立病院に延伸
	江別線	経路変更	ゆめみ野方面の廃止
	ゆめみ野線	新設	江別線ゆめみ野方面廃止に伴う再編
夕張鉄道	江別線(4番通経由)	廃止	利用者減少による廃止
	江別線(若葉小学校前経由)	廃止	利用者減少による廃止
	札幌代行線(あけぼの)	経路変更	酪農学園構内経由及びあさひが丘方面への経路変更
	札幌代行線(南幌)	経路変更	酪農学園構内経由への経路変更
その他	札幌代行線 他	経路変更	野幌駅前南口広場の整備による経路変更

3. 地域の現状

3.2 公共交通の状況

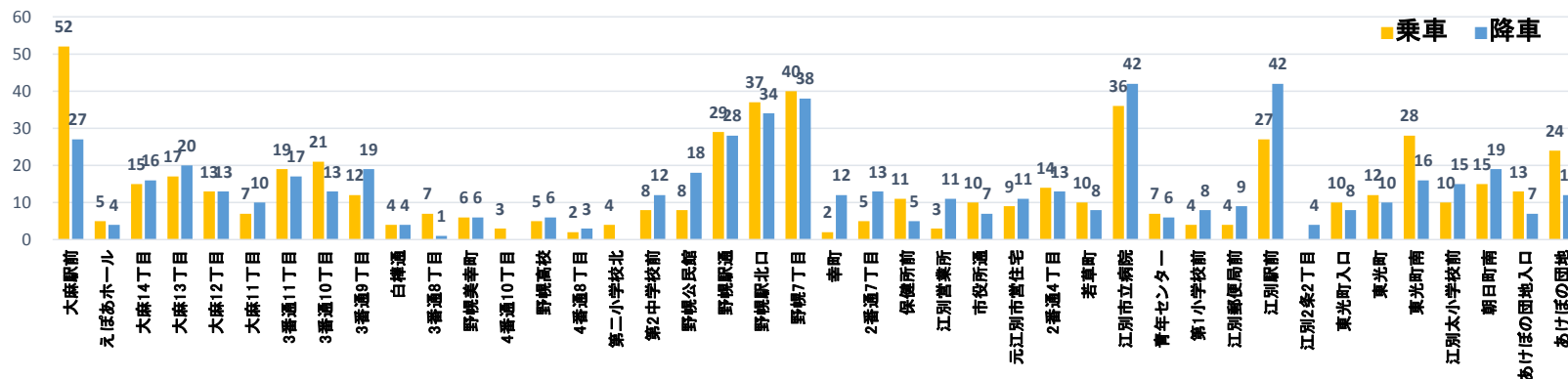
3.2.2 交通手段ごとの状況

(3) 路線バス

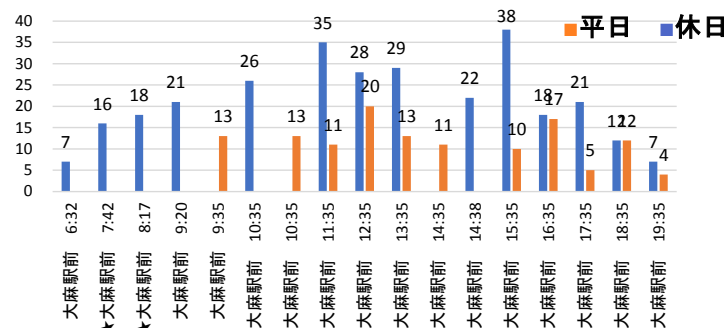
・市内再編路線の検証

▼22・24:江別2番通線_停留所別利用者数(平日)

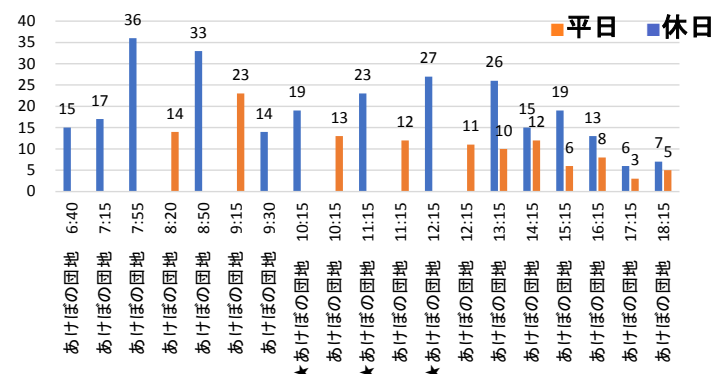
✓ 江別2番通線は、通学目的利用が少なく、野幌高校への通学需要を取り込めていない状況。



▽便別利用者数(あけぼの団地行)



▽便別利用者数(大麻駅前行)



3. 地域の現状

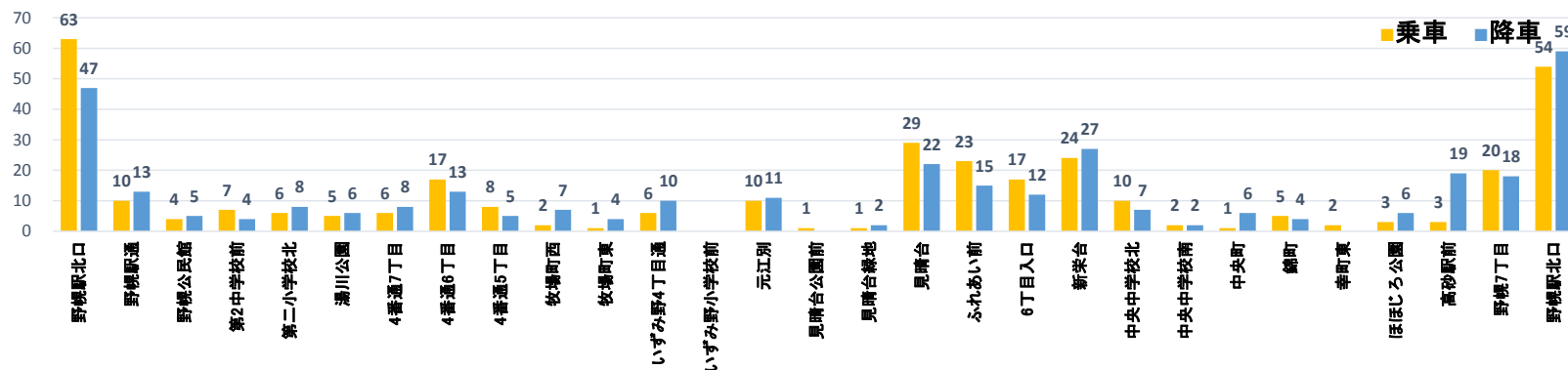
3.2 公共交通の状況

3.2.2 交通手段ごとの状況

(3) 路線バス

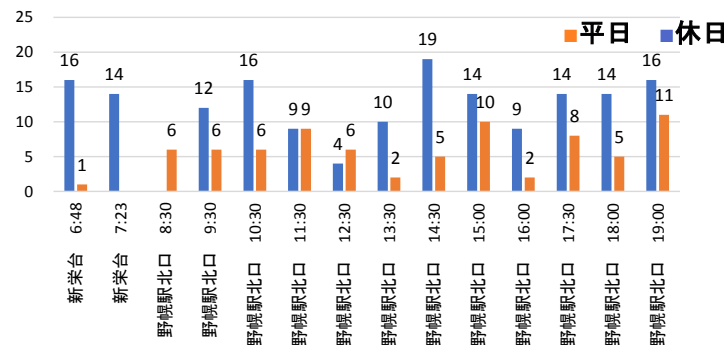
・市内再編路線の検証

▼A・B・C・D:野幌見晴台線 停留所別利用者数(平日)

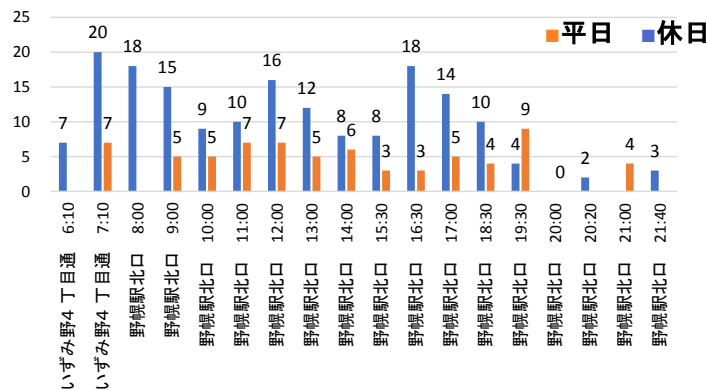


✓ 野幌見晴台線は、平日・休日ともに通勤や買い物など多様な目的で利用されているが、休日の1便あたりの利用者数は約5人と少ない状況。

▽便別利用者数(錦町先回り)



▽便別利用者数(湯川公園先回り)



3. 地域の現状

3.2 公共交通の状況

3.2.2 交通手段ごとの状況

(4) 江北地区デマンド型交通実証運行

▼事業概要

事業主体	特定非営利活動法人 えべつ江北まちづくり会
運行事業者 (委託先)	山崎自動車工業株式会社
運行方法	平成30年12月から実証運行 令和4年4月から正式運行
会員登録者数	51名 ※令和4年3月末日現在
対象者	江北地区に住所を有し、かつ ① 60歳以上 ② 障がい者等 ③ ①②に付き添いする者 ④ その他
利用金額	年会費:4,800円 運賃 :500円
利用方法	電話、FAX等による予約(前日 17時まで)
運行日	平日のみ

▼運行概要

運行区域	起点:江北地区 八幡 中島 篠津 美原 の会員の自宅前	終点:市街地 JR江別駅 JA道央江別支所 江別市立病院 2番通4丁目 ホクレンショップ元江別店 コープさっぽろえべつ店 江別市役所 谷藤病院 イオン江別店 JR野幌駅 溪和会江別病院																																																		
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>便</th> <th>発地</th> <th>発時刻</th> <th></th> <th>着地</th> <th>着時刻</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>往路1</td> <td>江北地区</td> <td>7:30</td> <td>→</td> <td>市街地</td> <td>8:00</td> </tr> <tr> <td>往路2</td> <td>江北地区</td> <td>9:30</td> <td>→</td> <td>市街地</td> <td>10:00</td> </tr> <tr> <td>往路3</td> <td>江北地区</td> <td>11:00</td> <td>→</td> <td>市街地</td> <td>11:30</td> </tr> <tr> <td>復路4</td> <td>市街地</td> <td>11:30</td> <td>→</td> <td>江北地区</td> <td>12:00</td> </tr> <tr> <td>復路5</td> <td>市街地</td> <td>13:00</td> <td>→</td> <td>江北地区</td> <td>13:30</td> </tr> <tr> <td>復路6</td> <td>市街地</td> <td>14:00</td> <td>→</td> <td>江北地区</td> <td>14:30</td> </tr> <tr> <td>復路7</td> <td>市街地</td> <td>15:00</td> <td>→</td> <td>江北地区</td> <td>15:30</td> </tr> </tbody> </table>					便	発地	発時刻		着地	着時刻	往路1	江北地区	7:30	→	市街地	8:00	往路2	江北地区	9:30	→	市街地	10:00	往路3	江北地区	11:00	→	市街地	11:30	復路4	市街地	11:30	→	江北地区	12:00	復路5	市街地	13:00	→	江北地区	13:30	復路6	市街地	14:00	→	江北地区	14:30	復路7	市街地	15:00	→	江北地区
便	発地	発時刻		着地	着時刻																																															
往路1	江北地区	7:30	→	市街地	8:00																																															
往路2	江北地区	9:30	→	市街地	10:00																																															
往路3	江北地区	11:00	→	市街地	11:30																																															
復路4	市街地	11:30	→	江北地区	12:00																																															
復路5	市街地	13:00	→	江北地区	13:30																																															
復路6	市街地	14:00	→	江北地区	14:30																																															
復路7	市街地	15:00	→	江北地区	15:30																																															
運行便数 ダイヤ																																																				

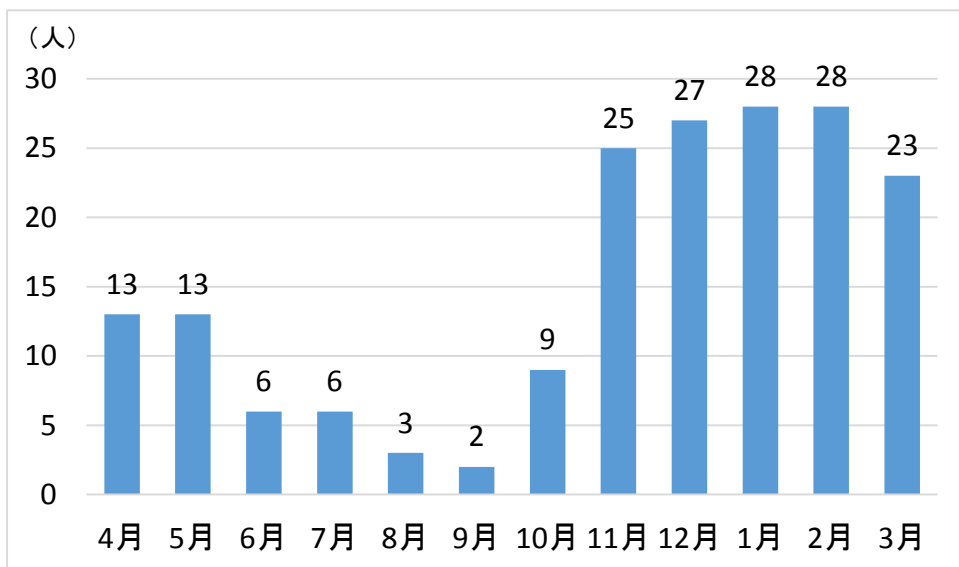
3. 地域の現状

3.2 公共交通の状況

3.2.2 交通手段ごとの状況

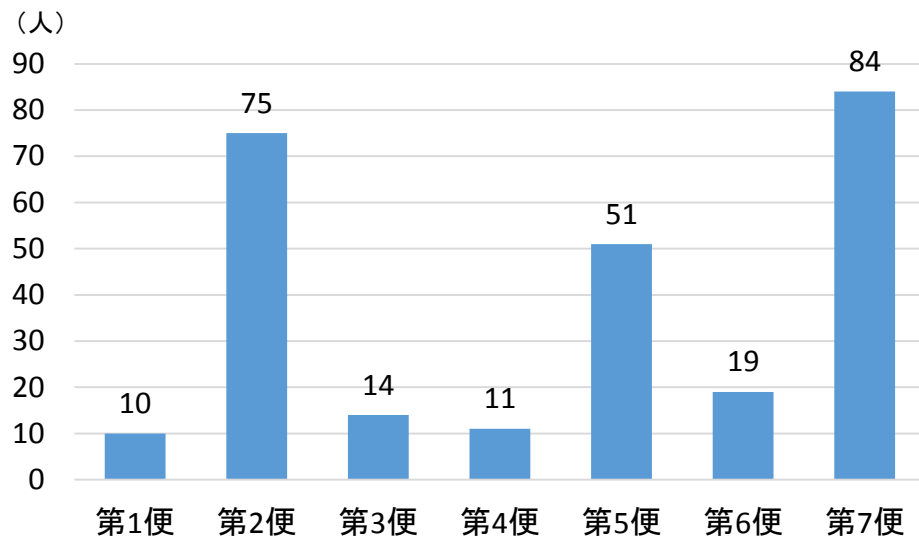
(4) 江北地区デマンド型交通実証運行

▼月別利用者数

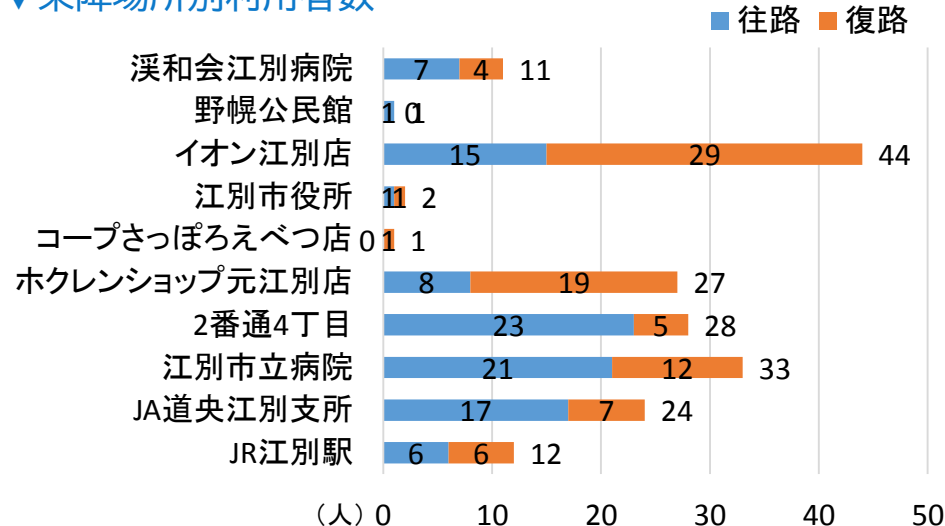


- ✓ 令和3年11月以降、利用者は増加傾向。
- ✓ 便別利用者数は、便によって大きく偏りがある。
- ✓ 乗降場所別利用者数は、往路と復路で利用者数に差が見られる施設がある。

▼便別利用者数



▼乗降場所別利用者数



3. 地域の現状

3.2 公共交通の状況

3.2.2 交通手段ごとの状況

(5) 豊幌地区デマンド型交通

▼事業概要

事業主体	豊幌デマンド交通運営協議会
運行事業者 (委託先)	山崎自動車工業株式会社
運行方法	令和3年6月から実証運行 令和4年10月から正式運行
会員登録者数	60名 ※令和4年3月末日現在
対象者	豊幌地区に住所を有し、かつ ① 60歳以上 ② 障がい者等 ③ ①②に付き添いする者 ④ その他
利用金額	年会費:4,800円 運賃 :700円
利用方法	電話、FAX等による予約(前日 17時まで)
運行日	平日のみ

▼運行概要

運行区域	起点:豊幌地区 豊幌花園町 美咲町 はみんぐ町 豊幌 の会員の自宅前	終点:市街地 江別市立病院 2番通4丁目 やまもと整形 江別市役所 谷藤病院 イオン江別店 野幌病院 イオンタウン江別 溪和会江別病院																																																								
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>便</th> <th>発地</th> <th>発時刻</th> <th></th> <th>着地</th> <th>着時刻</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>往路1</td> <td>豊幌地区</td> <td>8:00</td> <td>→</td> <td>市街地</td> <td>8:30</td> </tr> <tr> <td>往路2</td> <td>豊幌地区</td> <td>9:30</td> <td>→</td> <td>市街地</td> <td>10:00</td> </tr> <tr> <td>往路3</td> <td>豊幌地区</td> <td>13:00</td> <td>→</td> <td>市街地</td> <td>13:30</td> </tr> <tr> <td>復路4</td> <td>市街地</td> <td>11:00</td> <td>→</td> <td>豊幌地区</td> <td>11:30</td> </tr> <tr> <td>復路5</td> <td>市街地</td> <td>12:00</td> <td>→</td> <td>豊幌地区</td> <td>12:30</td> </tr> <tr> <td>復路6</td> <td>市街地</td> <td>14:00</td> <td>→</td> <td>豊幌地区</td> <td>14:30</td> </tr> <tr> <td>復路7</td> <td>市街地</td> <td>15:00</td> <td>→</td> <td>豊幌地区</td> <td>15:30</td> </tr> <tr> <td>復路8</td> <td>市街地</td> <td>16:00</td> <td>→</td> <td>豊幌地区</td> <td>16:30</td> </tr> </tbody> </table>					便	発地	発時刻		着地	着時刻	往路1	豊幌地区	8:00	→	市街地	8:30	往路2	豊幌地区	9:30	→	市街地	10:00	往路3	豊幌地区	13:00	→	市街地	13:30	復路4	市街地	11:00	→	豊幌地区	11:30	復路5	市街地	12:00	→	豊幌地区	12:30	復路6	市街地	14:00	→	豊幌地区	14:30	復路7	市街地	15:00	→	豊幌地区	15:30	復路8	市街地	16:00	→	豊幌地区
便	発地	発時刻		着地	着時刻																																																					
往路1	豊幌地区	8:00	→	市街地	8:30																																																					
往路2	豊幌地区	9:30	→	市街地	10:00																																																					
往路3	豊幌地区	13:00	→	市街地	13:30																																																					
復路4	市街地	11:00	→	豊幌地区	11:30																																																					
復路5	市街地	12:00	→	豊幌地区	12:30																																																					
復路6	市街地	14:00	→	豊幌地区	14:30																																																					
復路7	市街地	15:00	→	豊幌地区	15:30																																																					
復路8	市街地	16:00	→	豊幌地区	16:30																																																					
運行便数 ダイヤ																																																										

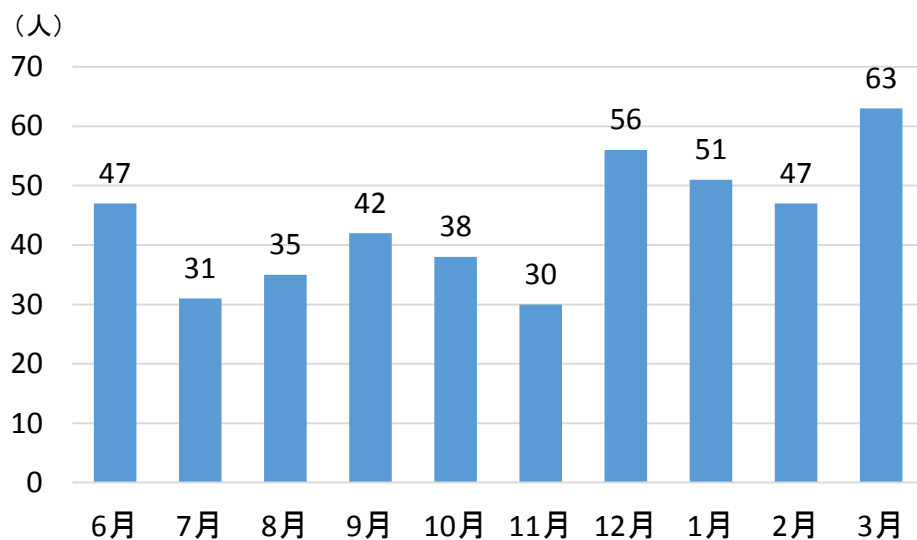
3. 地域の現状

3.2 公共交通の状況

3.2.2 交通手段ごとの状況

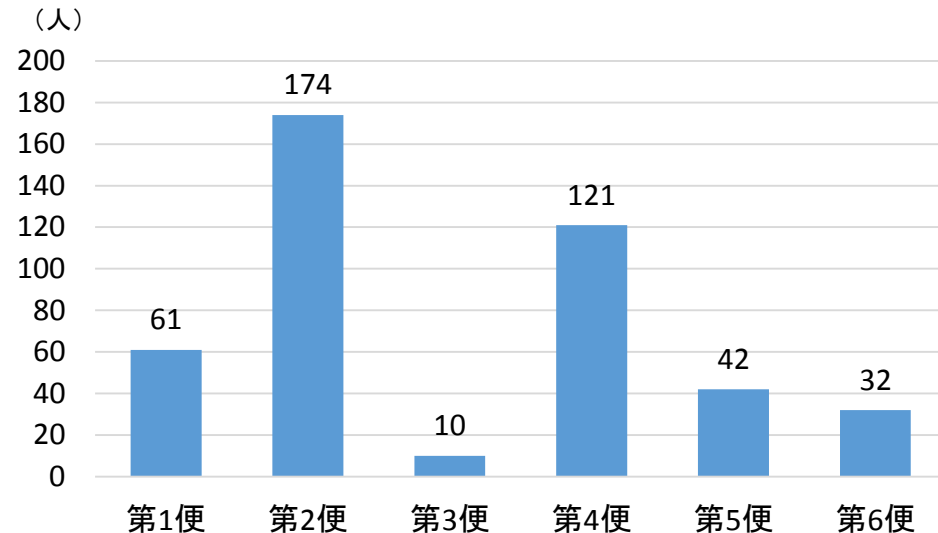
(5) 豊幌地区デマンド型交通

▼月別利用者数(2021年度実績)

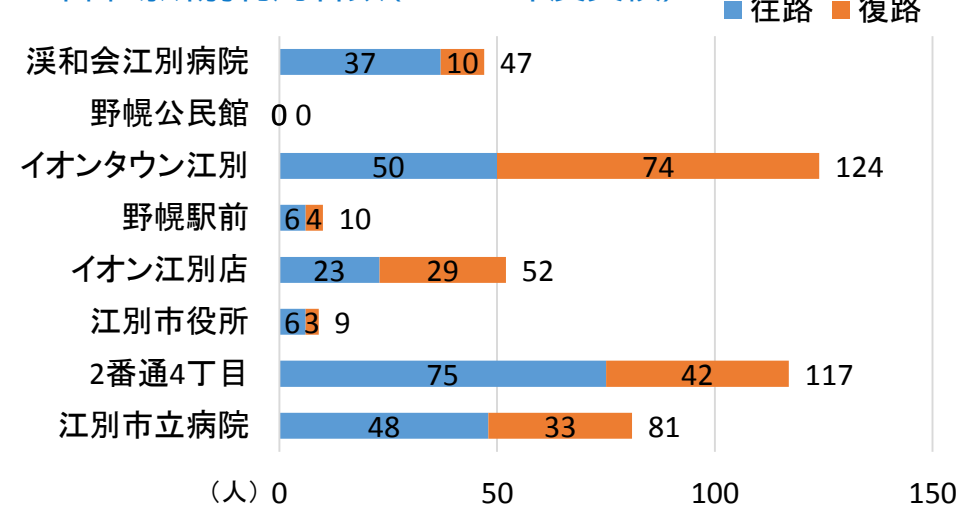


- ✓ 実証運行を開始した令和3年6月から、一定の利用者が存在。
- ✓ 令和4年10月以降、正式運行に移行しダイヤ及び乗降施設の見直しを行っていることから、引き続き利便性の向上に努める。

▼便別利用者数(2021年度実績)



▼乗降場所別利用者数(2021年度実績)



3. 地域の現状

3.2 公共交通の状況

3.2.2 交通手段ごとの状況

(6)江別市内の高等学校及び 大学の移動課題等

- ✓ 駅から学校間のバス料金割引、学生証のみでのバスの通学定期券購入など、学生が手軽に路線バスを利用できるよう要望が挙げられている。
- ✓ 2022年2月の大雪時の影響を受けて、降雪時の早期の運休情報の周知と、道路管理事務所への除雪の働きかけが求められている。

公共交通事業者への課題や要望等

利便性について	<ul style="list-style-type: none">・江別駅方面(もえぎ野方面)のバスについて不便を感じている。改善を要望。・最寄りのバス停やJR駅まで遠く通学困難。冬期の吹雪の際はとても困る。・大麻駅～学校前(1区間)のバス料金割引の復活。・学生証のみでバスの通学定期券が購入できるように統一してほしい。
混雑の緩和・増便要請	<ul style="list-style-type: none">・新札幌からの便数が少なく朝は混雑しており、夕方は待合時間が長く、増便を希望。
大雪時の対応等	<ul style="list-style-type: none">・降雪による運休が数日間続いたため、改善策を検討してほしい。・降雪による運休状況を早めに把握できる方法。・学校～もみじ台までの除雪を、道路管理事務所へ引き続き働きかけをお願いしたい。
その他	<ul style="list-style-type: none">・学校の道路幅が狭く、冬期は路肩への転落が多い。道路の拡張の改善要求がある。・道路の除排雪を札幌市と協働で同じ時期に同時に行ってほしい。今年2月の大雪時、江別市と札幌市で除排雪に大きな差があり、バスの運行に差があったように感じた。・道立図書館前のバス停に屋根付きの待合所がないため、屋根付きにしてほしい。

公共交通事業者に対して協力できること

運行情報等の周知	<ul style="list-style-type: none">・本学学生にも関わる交通情報の周知(ポスター掲示等)。・学生向けのデジタルサイネージ等を活用したリアルタイム運行状況の情報提供を希望(特に冬期)。
----------	--

3. 地域の現状

3.2 公共交通の状況

3.2.2 交通手段ごとの状況

(6) 江別市内の高等学校及び大学の移動課題等

- ✓ スクールバスの増便や混雑の緩和を希望する学校がある一方で、運行会社の事業規模が縮小されていることを受け、現在の本数の維持や増便が見込めないことを懸念としている。
- ✓ 運行に係る財政上の課題より、公共交通機関での移動へシフトを希望する学校がある。

学校名	委託先	車両タイプ	運行エリア	便数/日	運行経費(委託費)
札幌学院大学	千歳相互観光バス(株)	大型観光バス	江別キャンパス⇄新札幌キャンパス間	20便	約2千万円
北海道情報大学	ジェイ・アール北海道バス(株)	路線バスタイプ	①新札幌⇄大学(大麻・野幌駅経由) ②北広島⇄大学	①3便 ②1便	—
酪農学園大学付属 とわの森三愛高等学校	共同交通(株)	中型バス又は マイクロバス	①江別線 ②大曲線、③平岡・清田線	3便	— ※情報開示不可
立命館慶祥中学校 ・高等学校	ジェイ・アール北海道バス(株)	路線バスタイプ	①新札幌バスターミナル⇄学校 ②大谷地バスターミナル⇄学校 ③大麻駅南口⇄学校	①35便程度 ②2便程度 ③3便程度	—

スクールバスを運行するにあたっての現状の課題等

公共交通機関への意向	・運行に係る予算総額が財政上逼迫しているため、ゆるやかに運行の見直しを行い、公共交通機関での移動へシフトできるか。
混雑の緩和・増便要請	・スクールバスの乗車密度が高く、コロナ禍での感染リスクが高いため、混雑の緩和(増便要請)を希望。 ・一方で、運行会社が事業規模を縮小しており、現在の本数の維持や増便が見込めないこと。
大雪時の対応等	・冬季の遅延及び運休の対応について。 ・除雪の優先順位を上げる等の除雪方法の改善が必要。
その他	・JRとスクールバスの接続の改善(大麻駅)。 ・利用料金の設定や国交省からの指針に基づき、運用を検討中。 ・運行時刻や天候などにより利用人数が読めないことや、運行本数や時間を決めるのが年間ベースでしかできないこと。

3. 地域の現状

3.2 公共交通の状況

3.2.2 交通手段ごとの状況

(7) スクールバス・スクールタクシー

- ✓ 小中学校が統廃合された市街化区域外の児童・生徒の通学のため、スクールバス・スクールタクシーが運行されており、一部では混乗の試験運行が行われています。

地区	学校名	運用状況	利用対象者	運行事業者	車両定員	運行期間	その他
江北地区	北光小学校	スクールバス	北光小学校に通う江北地区の児童	夕張鉄道(株)	乗客25名	12月～3月(冬期間)	江別市立病院へ通院する市民の混乗について試行中
		スクールタクシー	北光小学校に通う江北地区の児童	山崎自動車工業(株)	乗客4名	4月～11月(冬期間以外)	
	江別第三中学校	スクールバス	江別第三中学校に通う江北地区の生徒	夕張鉄道(株)	乗客25名	12月～3月(冬期間)	
		スクールタクシー	江別第三中学校に通う江北地区の生徒	安全永楽交通(株)	乗客4名	4月～11月(冬期間以外)	
豊幌地区	江別江陽中学校	スクールバス	江陽中学校に通う豊幌地区の生徒	夕張鉄道(株)	乗客45名	通年	
東西野幌地区	野幌小・中学校	スクールタクシー	野幌小・中学校に通う野幌地区の児童・生徒	山崎自動車工業(株)	乗客4名	11月～4月(冬期間)	
角山地区	対雁小学校	スクールタクシー	対雁小学校に通う角山地区の児童	安全永楽交通(株)	乗客4名	通年	
	中央中学校	スクールタクシー	中央中学校に通う角山地区の生徒	大麻つばめ交通(株)	乗客4名	通年	

3. 地域の現状

3.2 公共交通の状況

3.2.2 交通手段ごとの状況

(8) 医療機関の移動課題等

- ✓ 江別市内の循環型バスの希望が数か所の病院より挙げられた。また、定額制など高齢者向けのサービスの実施の要望もあり。
- ✓ 通院患者の利用者属性が高齢者ということから、病院近くでの停留所の設置（バス路線）の希望があった。
- ✓ 一部では患者向けの送迎バスの実施を希望する病院もあった。

公共交通事業者への課題や要望等

利便性について	<ul style="list-style-type: none">・江別市内で高齢者への定額制の循環バスをお願いしたい。・循環型(市内の)バスができればよい。・当院に通う患者は高齢者が多いため、少しでも病院近くに停留所の設置(バス路線)を希望。
その他	<ul style="list-style-type: none">・送迎バスの希望。

公共交通事業者に対して協力できること

大雪時の対応等	<ul style="list-style-type: none">・(敷地内の)バス停留所の除雪。
運行情報等の周知	<ul style="list-style-type: none">・病院近くの停留所の路線バスのリアルタイム運行情報提供のサイネージの設置。

公共交通に関する自由意見

将来の課題等	<ul style="list-style-type: none">・病院側でも循環バスを検討しなければならない方向を認識。・今後高齢化社会を迎え、市をあげて通院手段を補う体制が必要、病院だけでは限界。
その他	<ul style="list-style-type: none">・地域包括ケアシステムの実現に向け、病院を含め、生活を支える場所へ自動車運転免許がなくてもいきていけるよう公共交通も見直しを図っていくべきだと考える。

3. 地域の現状

3.2 公共交通の状況

3.2.2 交通手段ごとの状況

(8) 医療機関の移動課題等

- ✓ 江別市内では、医療機関の通院を目的とした送迎バスの運行が実施されていない。
- ✓ 公共交通機関の乗り継ぎ等が不便な点が課題となり送迎バスを実施しているが、ドライバーの高齢化やドライバーの確保が課題となっている。

	運行用途	委託先	車両タイプ	運行エリア	便数/日	運行経費(委託費)
医療法人友愛会 友愛記念病院	職員用送迎バス	なし (自前)	ハイエース	上江別→野幌駅→病院	1便/時	—
医療法人英生会 野幌病院	面会者用送迎バス	—	—	—	—	—

送迎バスを運行するにあたっての現状の課題等

公共交通機関への意向	・公共交通機関が不便(乗り継ぎ等)。
大雪時の対応等	・新栄通りの排雪がうまくいっていないため、冬の送迎時間が大幅に遅くなること。 ・市への除雪・排雪の依頼。
その他	・ドライバーの高齢化やドライバーの確保。

3. 地域の現状

3.3 市民ニーズ

3.2.2 市民アンケート調査

調査目的	公共交通の利用実態や現状の課題、公共交通網の整備ニーズ、今後の利用意向などの市民意識の把握
調査方法	市内3,000世帯を対象にアンケート調査用紙を配付(返信用封筒、WEB回答)
調査結果	参考資料2 市民アンケート調査 調査結果概要

① 調査概要

配布	大麻地区	野幌地区	江別地区	合計
対象世帯(世帯)	788	1,072	1,140	3,000
調査票配布数(部)	1,383	1,985	2,227	5,595
世帯構成比 ※令和4年8月1日	26.3%	35.7%	38.0%	-

回収	世帯回収数	調査票回収数	世帯回収率	回収率
郵送回収(件)	1,168	1,600	38.9%	28.6%
WEB回収(件)	-	156	-	2.8%
合計(件)	-	1,756	-	31.4%

② 回答者の属性や意識 結果分析: 参考資料2 P.3~P.8

- スマートフォンの保有率は、64歳以下で保有率が9割以上。年齢に応じて保有率は低下、80歳~84歳で保有率が約5割。
- 運転免許の保有状況は、各地区で8割程度。大麻地区は約7割(他地区と比べてやや低い)。
- 自家用車の利用頻度は、各地区とも半数以上が「週に3~4日」以上利用、「週に1~2日」を含めると8割以上が利用。
- 免許返納後の移動手段は、約7割強が「路線バス」と回答。また、約6割強が「JR」との回答。
- 自家用車での送迎状況は、各地区とも、約半数で送迎の実態があると回答。
- 一方で、送迎の負担は、約8割が「全く負担は感じない」、「あまり負担は感じない」との回答。

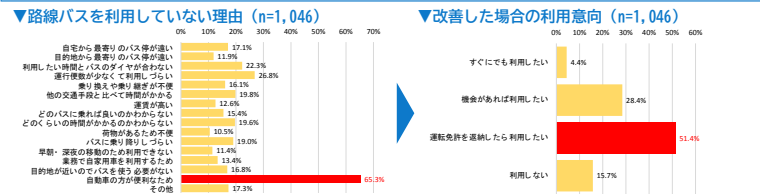
③ 地区別流動状況 結果分析: 参考資料2 P.10~P.38

★【通勤・通学】【買い物】【通院】は、札幌市との流動が多い。

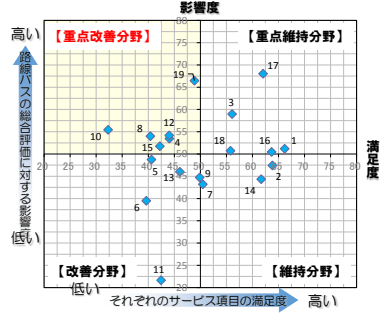
- 【通勤・通学】の市内の移動は、大麻地区1を除き、分散している傾向。自家用車の割合が高い。
- 【買い物】は、JRの南側に位置する江別地区1及び江別地区4は、野幌地区2との流動が多い。JRの北側に位置する江別地区2及び江別地区3は、野幌地区2に加え、江別地区3との流動が多い。
- 野幌地区1、野幌地区2は、それぞれ地区内の割合が高い。
- また、野幌地区3を含めた野幌地区全体で野幌地区2の割合が高い。
- 大麻地区は、大麻地区1との流動が多い。他地区と比較して野幌地区2との流動が少ない。
- 【通院】において、江別市立病院が立地する江別地区2への流動は、江別地区内からの流動が多いが、野幌地区や大麻地区からの流動は多くない。札幌市を除き、地区内での流動が多い。

④ バスの利用状況/利用していない理由 結果分析: 参考資料2 P.39~P.40、P.49

- 路線バスの利用頻度は、夏期、冬期ともに「週に5日以上」の割合が1割未満。
- 大麻地区1では、「月に1~2日」や「数か月に1~2日」など利用頻度は高くはないものの、路線バスを利用する方の割合が高い。
- 路線バスを利用していない理由は、「自動車の方が便利のため」の割合が高く、「運転免許を返納したら利用したい」との意向。



⑤ CSポートフォリオ分析



サービス項目	満足度 偏差値	影響度 偏差値
1 最寄りのバス停までの距離	66.2	51.2
2 バス停から目的地までの距離	63.8	47.4
3 バスの運行経路	56.1	59.0
4 朝(7~9時)の運行便数	44.0	53.4
5 昼(9~16時)の運行便数	40.6	48.7
6 夕方(16~20時)の運行便数	39.6	39.5
7 始発時間	50.5	43.2
8 終発時間	40.4	54.0
9 夏期(春~秋)のバスの遅れ	49.8	44.7
10 冬期のバスの遅れ	32.3	55.4
11 バスからバスへの乗り継ぎ	42.4	21.6
12 バスとJRの乗り継ぎ	44.0	54.2
13 運賃	46.1	46.0
14 運賃の支払い方法	61.7	44.3
15 バスの待合環境	42.2	51.7
16 車内環境(冷暖房や清掃状況など)	63.7	50.4
17 乗務員の接客態度	62.0	68.0
18 車内の混雑状況	55.8	50.7
19 バス事業者が提供している情報	48.8	66.5

結果分析: 参考資料2 P.41~P.49

- 【重点改善分野】に位置づけられるものは、「朝の運行便数」、「終発時間」、「冬期のバスの遅れ」、「バスとJRの乗り継ぎ」、「バスの待合環境」、「バス事業者が提供している情報」。
- 「夕方(16~20時)の運行便数」は、「冬期のバスの遅れ」に次いで満足度が低く、終発時間と合わせて、不便であるとの意見が多い。
- 「冬期のバスの遅れ」は、満足度が最も低く、路線バスの総合満足度に与える影響度も高い。一方で、不満の理由などの自由回答では、冬期の遅れは仕方ないものとして一定の理解を示す意見が見られた。遅れることを前提として、遅れや運休に関する情報発信や待合環境の改善が強く求められている。

⑥ 路線バスを利用して行きたい場所

行きたい場所 (全体: n=223)	回答数	回答割合
高屋書店	60	26.9%
江別市立病院	31	13.9%
イオン江別店	28	12.6%
JR野幌駅	25	11.2%
江別市役所	21	9.4%

結果分析: 参考資料2 P.50

- 現在、路線バスが運行していない施設では、「高屋書店」への要望が多い。
- また、2023年に開業予定の「北広島ボールパーク」へのアクセスに対する要望も寄せられている。

⑦ JR・タクシーの利用状況

結果分析: 参考資料2 P.51~P.52

- JRの利用頻度は、「週に1~2日」以上の日常的に利用している方の割合は、約2割。
- 主な利用目的は、「外食・娯楽」の割合が最も高く、次いで「買い物」、「通勤」。
- タクシーの利用頻度は、日常的な利用は僅か。「月に1~2日」や「数か月に1~2日」の割合が約2割。

全体考察 P.54

◎ 現在のバス路線のネットワークは、市民の移動状況に概ね合致しているものと考えられることから、基本的な交通体系を維持すべきと考えられる。

◎ また、新たなニーズや観光需要に対応するためには、運行経路の一部見直しやバス・バス間を含め、複数交通手段の乗り継ぎの改善など利便性向上も必要と思われる。

◎ 現在の路線バスのメインの利用者層である、通勤・通学の需要を維持し、利用者数の増加を図るためには、夕方以降の利便性の向上が必要と思われる。

◎ 冬期のバスの遅れに対しては、仕方ないものとして一定の理解を示す意見が見られたことから、引き続き除排雪体制を確保しつつ、遅れることを前提とした、遅れや運休に関する情報発信や待合環境の改善など、利用者に寄り添った対策が重要と思われる。

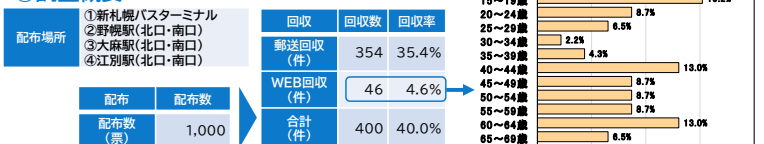
3. 地域の現状

3.3 市民ニーズ

3.2.3 利用者アンケート調査

調査目的	バス利用者ニーズの把握や課題抽出
調査方法	主要駅周辺バス停にてQRコード付調査票を配付（返信用封筒、WEB回答）
調査結果	参考資料3 路線バス利用者アンケート調査 調査結果概要

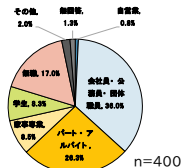
①調査概要



②回答者属性

結果分析:参考資料3 P.2

- 性別は「女性」の割合が65.0%と高い。
- 年齢は「50歳～74歳」の割合が高いが、「幅広い年齢層」で利用。
- 職業は「会社員・公務員・団体職員」の割合が36.0%と最も高い。次いで「パート・アルバイト」が26.3%、「無職」が17.0%と多い。
- 「スマホ所有」は、84.8%。



③路線バス利用状況

結果分析:参考資料3 P.3～P.13

【利用状況】

- 全体及びバス会社別で大きな違いはなく、「週に5日以上」の利用が夏期、冬期ともに40%前後と高い。

【よく利用するバス路線】

- 全体ではジェイ・アール北海道バスの「江別線」の割合が42.8%と最も高い。次いで、北海道中央バス「江別・新さっぽろ線」が35.5%と高くなっている。
- 北海道中央バスの利用者は、同社の路線だけでなく、運行経路の異なるジェイ・アール北海道バスの「江別線」もよく利用している。
- ジェイ・アール北海道バスの利用者は、北海道中央バスの「江別・新さっぽろ線」もよく利用している。

【バスの利用目的】

- バスの利用目的は全体及びバス会社別で大きな違いはなく、「通勤」が60%前後と最も高く、次いで「買い物」が25%前後となっている。

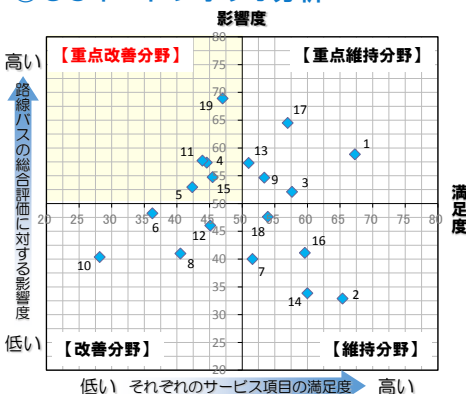
【本年の大雪時、バスの運休・遅延情報の収集方法】

- 大雪時の運休・遅延情報の収集について、全体及びバス会社別で大きな違いはなく、「収集した」が60%以上、「収集しようとしたができなかった」が15%ほど、「収集していない」が15～20%前後。
- 収集方法は、「バス事業者のウェブサイト」の割合が最も高い。夕鉄バス利用者においては「電話による問い合わせ」の割合も高くなっている。

【路線バスサービスの満足度】

- 全体では、「冬期のバスの遅れ」、次いで「夕方の運行便数」について、「やや不満」、「不満」の割合が高くなっている。
- 路線バスのヘビーユーザーは、概ね全体と同じ傾向となっており、「冬期のバスの遅れ」、次いで「夕方の運行便数」について、「やや不満」、「不満」の割合が高くなっている。
- ヘビーユーザーと比べると、ライトユーザーは全体的に満足度が高くなっている。

④CSポートフォリオ分析



	サービス項目	満足度 偏差値	影響度 偏差値
1	最寄りのバス停までの距離	67.3	58.8
2	バス停から目的地までの距離	65.4	32.9
3	バスの運行経路	57.6	52.1
4	朝(7～9時)の運行便数	44.6	57.4
5	昼(9～16時)の運行便数	42.4	52.9
6	夕方(16～20時)の運行便数	36.2	48.2
7	始発時間	51.6	40.0
8	終発時間	40.5	41.0
9	夏期(春～秋)のバスの遅れ	53.4	54.6
10	冬期のバスの遅れ	28.1	40.3
11	バスからバスへの乗り継ぎ	43.9	57.7
12	バスとJRの乗り継ぎ	45.1	46.0
13	運賃	51.0	57.3
14	運賃の支払い方法	60.0	33.8
15	バスの待合環境	45.4	54.7
16	車内環境(冷暖房や清掃状況など)	59.6	41.1
17	乗務員の接客態度	57.0	64.5
18	車内の混雑状況	53.9	47.6
19	バス事業者が提供している情報	47.0	68.9

結果分析:参考資料3 P.14～P.17

- 【重点改善分野】に位置づけられるものは、「朝の運行便数」、「昼の運行便数」、「冬期のバスの遅れ」、「バスからバスへの乗り継ぎ」、「バスの待合環境」、「バス事業者が提供している情報」。
- 「冬期のバスの遅れ」は、満足度が最も低く、路線バスの総合満足度に与える影響は低くなっている一方、遅れや遅延に関する情報発信、待合環境改善等が課題となっている。
- 「バス事業者が提供している情報」は、3社共通で重点改善分野に位置づけられている。

⑤路線バスを利用して行きたい場所

▽全体 (n=78)

行きたい場所	回答数	回答割合
葺屋書店	40	51.3%
江別市立病院	6	7.7%
野村農場	5	6.4%
市役所	4	5.1%
北海道立図書館	4	5.1%
イオン江別店	4	5.1%
野幌駅	4	5.1%
ジョイフルエーカー	3	3.8%

▽北海道中央バス利用者 (n=42)

行きたい場所	回答数	回答割合
葺屋書店	15	35.7%
市役所	4	9.5%
野幌駅	4	9.5%
イオン江別店	3	7.1%

▽ジェイ・アール北海道バス (n=60)

行きたい場所	回答数	回答割合
葺屋書店	32	53.3%
江別市立病院	5	8.3%
町村農場	5	8.3%
北海道立図書館	4	6.7%

▽夕鉄バス利用者 (n=13)

行きたい場所	回答数	回答割合
葺屋書店	7	53.8%
江別市立病院	2	15.4%

結果分析:参考資料3 P.19

- 「葺屋書店」へのニーズが高い。

4. 地域公共交通の課題と基本方針

4.1 地域公共交通の現状・問題点及び課題

▼地勢・社会情勢

少子高齢化が進行し、今後も高齢化率が高まると推計されている

運転免許自主返納者は、コロナ禍で減少したものの、増加傾向にある

札幌市への通勤・通学の割合が高い

市街化区域は概ね公共交通を利用可能な環境である一方、江北地区や豊幌地区を除く郊外部は交通が不便

公共交通の利用者減少と収支悪化

タクシーの輸送人員が年々減少傾向、さらにコロナ禍で4割近く減少

路線バス運転手の乗務員不足

労働基準法改正への対応(いわゆる2024問題)

ホテル開業等によりコロナ禍でも観光客数や宿泊客数が増加傾向にある

▼関係機関へのヒアリング調査

リアルタイムな運行状況の確認手段に対するニーズが高い

運休・遅延等発生時の情報提供が課題

病院など目的地となる施設近くへの停留所の設置ニーズが高い

▼バスOD調査

札幌市との移動が多く、特に通勤・通学の利用が多い

市内では駅を中心とした路線バス利用が多い

「野幌高校」の学生の利用が少なく、路線再編により見込んだ「野幌高校」の通学需要を取り込めていない

4. 地域公共交通の課題と基本方針

4.1 地域公共交通の現状・問題点及び課題

▼市民アンケート調査及び路線バス利用者アンケート調査

市民のスマートフォン普及率は約8割、80代でも約5割。

自家用車の保有率は9割以上となっており、自動車利用へ過度な依存が懸念

高齢者の免許返納後の移動手段は、路線バスやJRなど公共交通の利用を想定しており、期待が高い

夏期・冬期ともに、路線バスを利用する割合が「1割未満」

日常生活(通勤・通学、買い物、通院)の移動は、札幌市との流動割合が高い

路線バスのサービス満足度における課題

- ・運行経路や所要時間がわかりにくい
- ・バス-バス間や鉄道との乗り継ぎの満足度が低い
- ・通期利用において始発時間や終発時間が合わない
- ・冬期の路線バスの遅れの満足度が低い
- ・バスの待合環境の満足度が低い(雨・雪などを防ぐ屋根がない、除雪がされていない)
- ・雪害による運休や遅延発生時の情報発信など、バス事業者の情報提供に対する満足度が低い

市内のバス路線は重複路線が多いことから、事業者間連携による運行サービス向上の期待が高い

蔦屋書店や北広島ボールパークへのニーズが高い

JRは、日常的に利用している方の割合が約2割で、「外食・娯楽」目的の割合が高い

タクシーは、日常的な利用は少ないが、飲食等の非日常的な利用は多い

4. 地域公共交通の課題と基本方針

4.2 基本方針

現状・問題点	課題	基本方針
<ul style="list-style-type: none"> ・日常生活の移動は札幌市との流動割合が高い ・市内では駅を中心とした路線バス利用が多い ・タクシーは、日常的な利用は少ないが、飲食等の非日常的な利用は多い 	●既存公共交通ネットワークの維持及び乗り継ぎの改善	基本方針1 持続可能な公共交通ネットワークの構築に向けた利便性・効率性の向上
<ul style="list-style-type: none"> ・バス-バス間や鉄道との乗り継ぎの満足度が低い ・通期利用において始発時間や終発時間が合わない ・路線再編により見込んだ「野幌高校」の通学需要を取り込めていない ・病院など目的地近くへの停留所の設置ニーズが高い ・市内のバス路線は重複路線が多いことから、事業者間連携による運行サービス向上の期待が高い 	●運行サービスの最適化	
<ul style="list-style-type: none"> ・ホテル開業等によりコロナ禍でも観光客数や宿泊客数が増加傾向 ・蔦屋書店や北広島ボールパークへのニーズが高い 	●新たな利用者ニーズへの対応	
<ul style="list-style-type: none"> ・市民のスマートフォン普及率は約8割、80代でも約5割 ・路線バスは、運行経路や所要時間がわかりにくい ・バス事業者の情報提供に対する満足度が低い 	●わかりやすい情報提供	基本方針2 誰もが安心・便利に利用できる公共交通の環境づくり
<ul style="list-style-type: none"> ・冬期の路線バスの遅れの満足度が低い ・上屋のない停留所が多く冬期は厳しい待合環境 ・雪害による運休や遅延発生時は停留所での情報提供が困難 ・雪害時はバス路線や停留所の除排雪が困難 	●冬期の路線バス利用環境の改善	
<ul style="list-style-type: none"> ・郊外部は交通が不便 	●交通不便地域の解消	
<ul style="list-style-type: none"> ・少子高齢化の進行 ・運転免許自主返納者の増加 ・運転免許返納に伴う公共交通サービスへの期待の高まり 	●高齢者等の移動支援	基本方針3 公共交通を支える市民意識の醸成
<ul style="list-style-type: none"> ・世帯の自家用車の保有率は9割以上 ・夏期・冬期ともに、路線バスを利用する割合が「1割未満」 ・コロナ禍による公共交通の利用者減少 	●アフターコロナに向けた公共交通の利用促進	
<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の利用者減少と収支悪化 ・路線バス運転手の乗務員不足と労働基準法改正への対応(2024問題) 	●地域公共交通の維持	
		基本方針4 公共交通を支える仕組みづくり

4. 地域公共交通の課題

4.3 地域公共交通確保維持事業の必要性

4.3.1 地域公共交通確保維持事業に係る補助系統の位置付け及び役割

位置付け	路線名	系統名	役割	確保・維持策
支線	野幌見晴台線	A	まちづくりの顔であり、交通結節点であるJR野幌駅と市街地北部の住宅地である新栄台、見晴台方面を結ぶ路線です。通勤、通学の足として利用されているほか、JR野幌駅周辺の商業施設への買い物や医療機関への通院など、多様なニーズに対応しています。	運行の効率化を図りながら、利便性向上策や利用促進を行い、持続可能な運行を目指す ※地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー補助）を活用
		B		
		C		
		D		

4.3.2 地域公共交通確保維持事業の必要性

【野幌見晴台線】

- ・まちづくりの顔であり、交通結節点であるJR野幌駅と市街地北部の住宅地である新栄台、見晴台方面を結ぶ路線です。
- ・JR野幌駅での鉄道への乗り継ぎにより、札幌都心部への通勤や沿線の高校、大学等の教育機関への通学、買い物や通院など、様々な目的で利用されており、広域交通フィーダー系統として重要な役割を担っています。
- ・また、JR野幌駅周辺は、イオン江別店を始めとする大型商業施設や野幌病院等の医療機関が集積している市の中心市街地であり、買い物や通院など、市民の多様な日常生活のニーズに対応しているバス路線です。
- ・しかしながら、野幌見晴台線は、令和3年度においても、赤字運行となっており、事業者の運営努力だけでは路線の維持が困難な状況であることから、地域公共交通確保維持事業により、運行を確保・維持する必要があります。

4.3.3 地域公共交通確保維持事業に係る事業実施主体

路線名	系統名	起点	経由地	終点	事業許可	運行形態	実施主体	補助事業の活用
野幌見晴台線	A	野幌駅北口	錦町先回り・5丁目通	野幌駅北口	4条乗合	路線定期運行	北海道中央バス株式会社	地域内フィーダー補助
	C	野幌駅北口	湯川公園先回り・5丁目通	野幌駅北口				
	A'	新栄台	錦町先回り・5丁目通	野幌駅北口				
	C'	野幌駅北口	湯川公園先回り・5丁目通	中央中学校南				
	B	野幌駅北口	錦町先回り・いずみ野	野幌駅北口				
	D	野幌駅北口	湯川公園先回り・いずみ野	野幌駅北口				
	D'	いずみの4丁目通	湯川公園先回り	野幌駅北口				
	B'	野幌駅北口	錦町先回り・いずみ野	4番通6丁目				

5. 目標達成のための施策及び事業

5.1 計画の目標

基本方針(新)	指標	指標の詳細	取得方法
基本方針1 持続可能な公共交通ネットワークの構築 に向けた利便性・効率性の向上	・路線バス輸送人員	・市外路線と市内完結路線の合計	事業者提供データ
	・バス路線数	・各系統の合計	事業者提供データ
基本方針2 誰もが安心・便利に利用できる公共交通 の環境づくり	・交通環境に満足している市民割合	市民アンケート調査	市の調査
	・デマンド型交通の会員登録者数	江北地区と豊幌地区の合計	事業者提供データ
基本方針3 公共交通を支える市民意識の醸成	・啓発事業の実施回数	出前講座・イベント参加等の回数	市の実績等
	・広報紙等への掲載回数	掲載・折り込み回数等の合計	市の実績等
基本方針4 公共交通を支える仕組みづくり	・市補助路線の収支率	市内完結路線の収支率	事業者提供データ
	・市の補助金額	市内完結路線の補助金額	事業者提供データ

5. 目標達成のための施策及び事業

5.2 目標達成のための施策及び事業

基本方針	施策項目	具体的施策
基本方針1 持続可能な公共交通ネットワークの構築に向けた利便性・効率性の向上	公共交通ネットワークの維持・改善及び交通結節機能の強化	<ul style="list-style-type: none"> ●バス路線及び運行ダイヤ等の見直し <ul style="list-style-type: none"> ・駅を中心とした効率的なバス路線の維持 ・利用者の少ないバス路線の見直し ・観光施設等へのアクセス改善や連携の検討 ・利用者ニーズに対応した運行ダイヤの見直し ●鉄道主要駅での乗り継ぎ改善と情報充実化 ●新技術や新たな交通モード等の導入に向けた研究 <ul style="list-style-type: none"> ・MaaS、AIオンデマンド交通等の新技術の導入に向けた研究 ・路線バス運行時間外のタクシー活用
基本方針2 誰もが安心・便利に利用できる公共交通の環境づくり	公共交通に関する基本情報の整理及び提供	<ul style="list-style-type: none"> ●バス路線マップ及び路線バス乗り方ガイドの更新・発行 ●広報紙や江別市HP等を活用した情報発信
	関係機関等と連携した公共交通利用環境の改善	<ul style="list-style-type: none"> ●雪害時の除排雪に向けた連携体制の強化 <ul style="list-style-type: none"> ・優先除排雪の実施に向けた協議 ・雪害時の事前迂回路の設定 ・地域と連携した停留所の維持管理 ●江別市HPやLINE等を活用した運休情報の発信 ●新たな待合所やバスロケーションシステムを活用した情報設備等の研究 ●交通不便地域等における交通手段の検討 ●高齢者等の移動支援に係る検討
基本方針3 公共交通を支える市民意識の醸成	モビリティ・マネジメントの推進	<ul style="list-style-type: none"> ●出前講座の開催やイベント等での利用促進 ●転入者へのバス路線等の周知 ●広報紙等による啓発
基本方針4 公共交通を支える仕組みづくり	補助制度や支援施策の推進	<ul style="list-style-type: none"> ●現行の補助制度の適時見直し ●新技術や新たな交通モード等の導入への対応 ●乗務員確保策の検討

5. 目標達成のための施策及び事業

5.3 全体フロー

現状・問題点	課題	基本方針	施策項目	具体的施策
<ul style="list-style-type: none"> ● 日常生活の移動は札幌市との流動割合が高い ● 市内では駅を中心とした路線バス利用が多い ● タクシーは、日常的な利用は少ないが、飲食等の非日常的な利用は多い 	● 公共交通ネットワークの維持	基本方針1 持続可能な公共交通ネットワークの構築に向けた利便性・効率性の向上	公共交通ネットワークの維持・改善及び交通結節機能の強化	<ul style="list-style-type: none"> ● バス路線及び運行ダイヤ等の見直し <ul style="list-style-type: none"> ・ 駅を中心とした効率的なバス路線の維持 ・ 利用者の少ないバス路線の見直し ・ 観光施設等へのアクセス改善や連携の検討 ・ 利用者ニーズに対応した運行ダイヤ等の見直し ● 鉄道主要駅での乗り継ぎ改善と情報充実化 ● 新技術や新たな交通モード等の導入に向けた研究 <ul style="list-style-type: none"> ・ MaaS、AIオンデマンド交通等の新技術の導入に向けた研究 ・ 路線バス運行時間外のタクシー活用
<ul style="list-style-type: none"> ● バス-バス間や鉄道との乗り継ぎへの満足度が低い ● 通勤利用において始発時間や終発時間が合わない ● 路線再編により見込んだ「野幌高校」の通学需要を取り込めていない ● 病院など目的地近くへの停留所の設置ニーズが高い ● 市内のバス路線は重複路線が多いことから、事業者間連携による運行サービス向上の期待が高い 	● 運行サービスの最適化と乗り継ぎの改善			
<ul style="list-style-type: none"> ● ホテル開業等によりコロナ禍でも観光客数や宿泊客数が増加傾向 ● 蔦屋書店や北広島ボールパークへのニーズが高い 	● 新たな利用者ニーズへの対応	基本方針2 誰もが安心・便利に利用できる公共交通の環境づくり	関係機関等と連携した公共交通利用環境の改善	<ul style="list-style-type: none"> ● バス路線マップ及び路線バス乗り方ガイドの更新・発行 ● 広報紙や江別市HP等を活用した情報発信
<ul style="list-style-type: none"> ● 市民のスマートフォン普及率は約8割、80代でも約5割 ● 路線バスは、運行経路や所要時間がわかりにくい ● バス事業者の情報提供に対する満足度が低い 	● わかりやすい情報提供			
<ul style="list-style-type: none"> ● 冬期の路線バスの遅れの満足度が低い ● 上屋のない停留所が多く冬期は厳しい待合環境 ● 雪害による運休や遅延発生時は停留所での情報提供が困難 ● 雪害時はバス路線や停留所の除排雪が困難 	● 冬期の路線バス利用環境の改善			
<ul style="list-style-type: none"> ● 郊外部は交通が不便 	● 交通不便地域の解消	基本方針3 公共交通を支える市民意識の醸成	モビリティ・マネジメントの推進	<ul style="list-style-type: none"> ● 雪害時の除排雪に向けた連携体制の強化 <ul style="list-style-type: none"> ・ 優先除排雪の実施に向けた協議 ・ 雪害時の事前迂回路の設定 ・ 地域と連携した停留所の維持管理 ● 江別市HPやLINE等を活用した運休情報の発信 ● 新たな待合所やバスロケーションシステムを活用した情報設備等の研究 ● 交通不便地域等における交通手段の検討 ● 高齢者等の移動支援に係る検討
<ul style="list-style-type: none"> ● 少子高齢化の進行 ● 運転免許自主返納者の増加 ● 運転免許返納に伴う公共交通サービスへの期待の高まり 	● 高齢者等の移動支援			
<ul style="list-style-type: none"> ● 世帯の自家用車の保有率は9割以上 ● 夏期・冬期ともに、路線バスを利用する割合が「1割未満」 ● コロナ禍による公共交通の利用者減少 	● アフターコロナに向けた公共交通の利用促進			
<ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通の利用者減少と収支悪化 ● 路線バスの乗務員不足と労働基準法改正への対応(2024問題) 	● 地域公共交通の維持			
		基本方針4 公共交通を支える仕組みづくり	補助制度や支援施策の推進	<ul style="list-style-type: none"> ● 前出講座の開催やイベント等での利用促進 ● 転入者へのバス路線等の周知 ● 広報紙等による啓発
				<ul style="list-style-type: none"> ● 現行の補助制度の適時見直し ● 新技術や新たな交通モード等の導入への対応 ● 乗務員確保策の検討

6. 計画達成状況の評価

6.1 モニタリング

(1)モニタリング手法

(2)実施時期