

# 江別市地域公共交通計画 【概要版】

令和5年6月  
江別市  
江別市地域公共交通活性化協議会

## 1 計画策定について

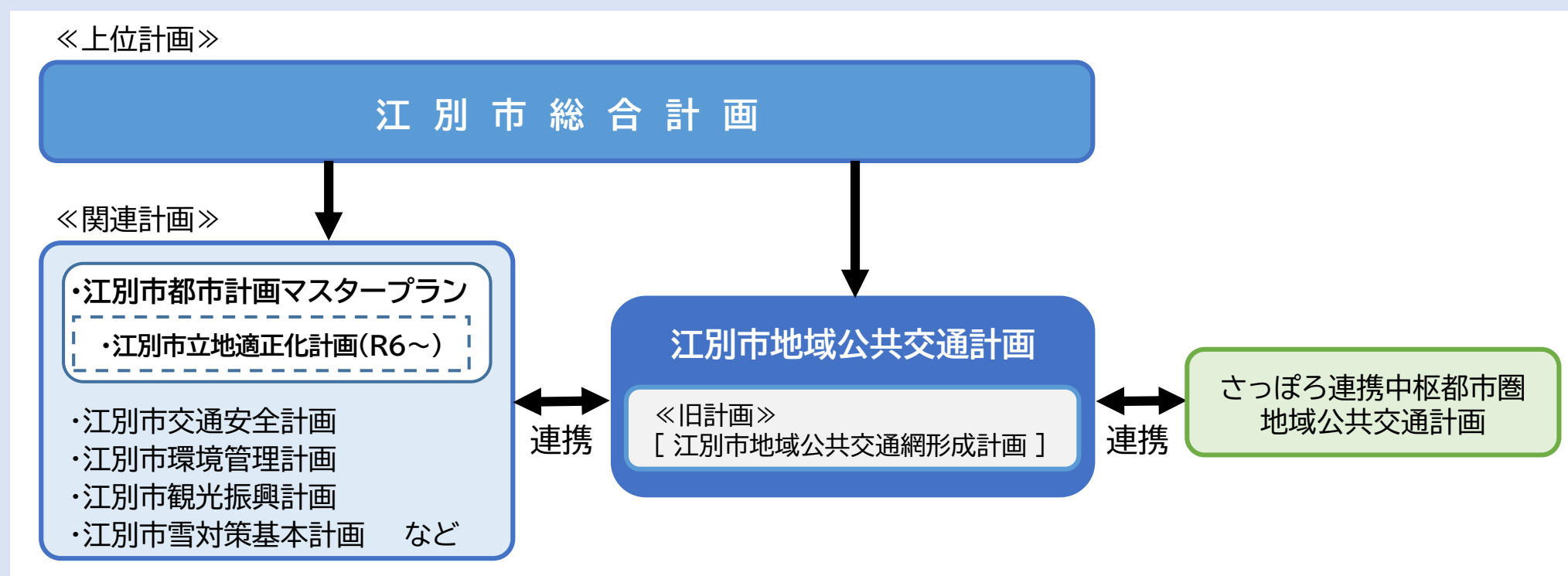
### 計画策定の背景と目的

近年の公共交通を取り巻く環境は、少子高齢化に伴う人口減少やモータリゼーションの進行などにより利用者が減少し、さらに、運行を担う運転士の不足が深刻化するなど、既存路線の確保・維持に向けて厳しい状況が続いています。さらに、新型コロナウイルス感染症拡大に伴い、公共交通の利用者が大幅に減少し、現在も需要の回復には至っていません。その一方で、公共交通は、長年に渡り通勤・通学・通院・買い物など市民の移動を支える重要な社会インフラとしての役割を担っており、また、近年では、高齢者の運転免許証返納後の移動手段としても期待が高まっています。

これらのことを踏まえ、江別市では、既存計画が2022（令和4）年度で終了となりますが、引き続き、地域の暮らしや産業を支える公共交通について、これまで以上に多様な関係者が連携を図りながら施策等を展開して支えていくため、公共交通のマスタープランとなる「江別市地域公共交通計画」を策定します。

### 計画の位置づけと関連計画

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」を根拠法令とし、「江別市総合計画」を上位計画に位置づけ、「江別市都市計画マスタープラン」などの関連計画及び広域計画となる「さっぽろ連携中枢都市圏地域公共交通計画」と整合・連携を図ります。



図：計画の位置づけ

### 計画の区域

江別市全域を計画対象区域とします。

### 計画の期間

2023（令和5）年度から2028（令和10）年度までの6年間とします。

## 2 江別市地域公共交通網形成計画の検証

### 計画目標の達成状況

既存計画である「江別市地域公共交通網形成計画」で位置づけられている計画目標の達成状況は、当初横ばいで推移していましたが、新型コロナウイルス感染症拡大に伴う外出控えや、2021（令和3）年の大雪に伴う運休等の影響により、目標値を下回っています。

#### ▼「路線バス輸送人員の維持」に対する目標達成状況

現況値 平成26年～平成28年 (2014年～2016年)の平均値	将来目標値 令和4年 (2022年)	達成状況 令和3年時点 (2021年)
4,067千人	4,067千人	2,993千人

#### ▼「交通環境に満足している市民割合の向上」に対する目標達成状況

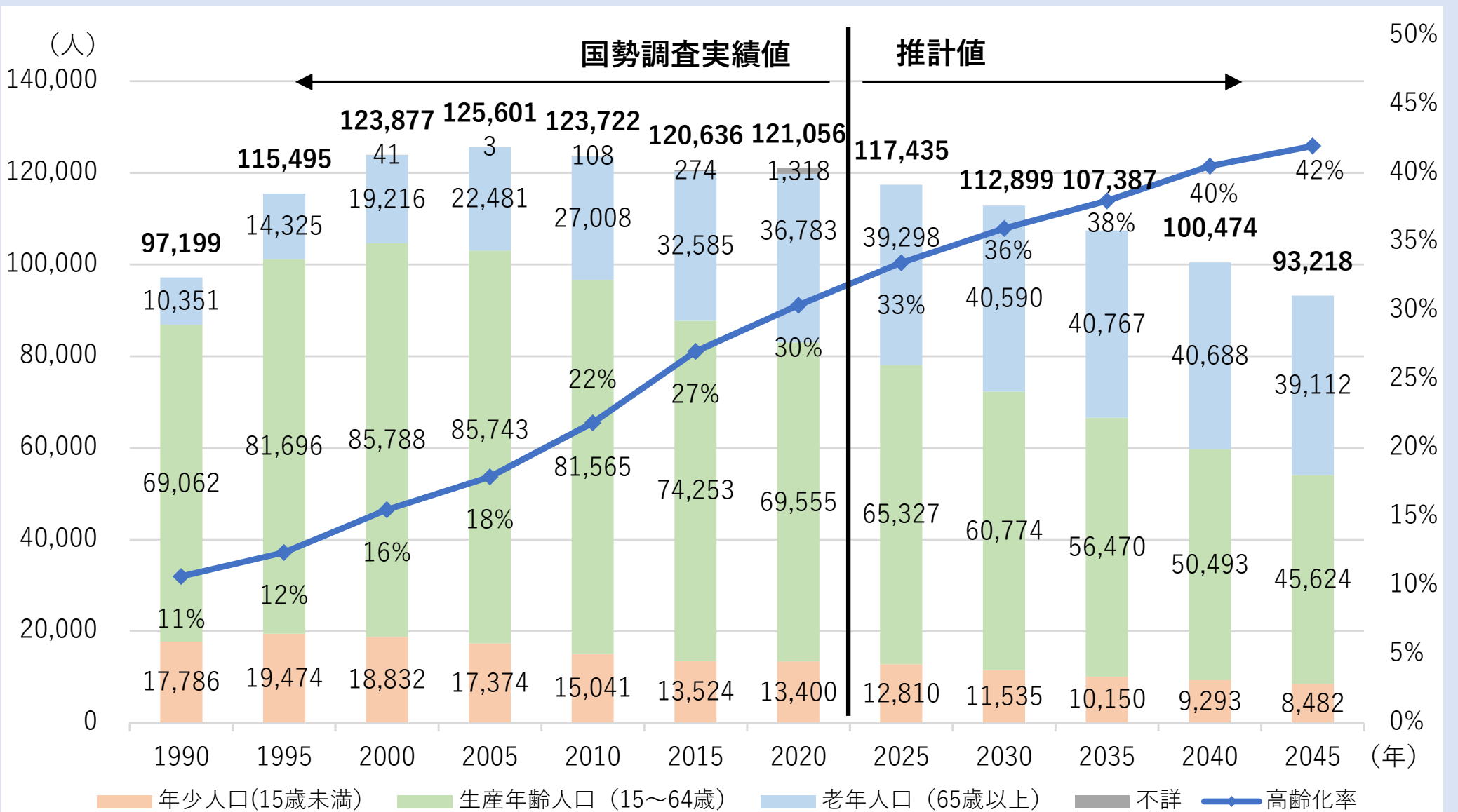
現況値 平成28年 (2016年)	将来目標値 令和4年 (2022年)	達成状況 令和3年時点 (2021年)
65.9%	69.0%	57.2%

## 3 地域の現状

### 人口動態

国勢調査における江別市の人口は、2005（平成17）年の125,601人をピークに減少し、2020（令和2）年は121,056人と増加しましたが、2025（令和7）年以降は、減少傾向と推計されています。

高齢化率は増加する見込みであり、2045（令和27）年では江別市の人口の約4割が高齢者になると推計されています。

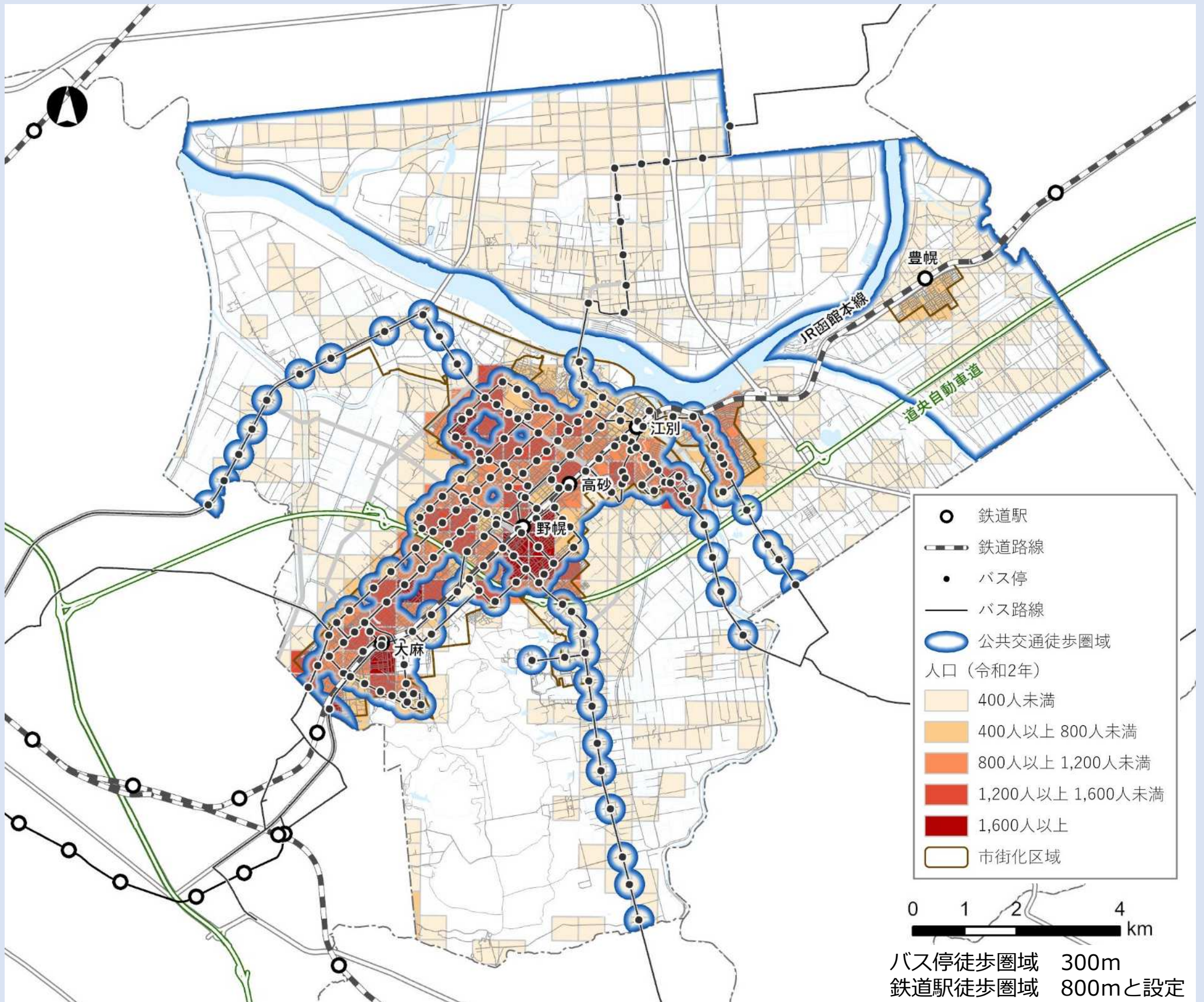


図：人口の推移と将来推計

# 公共交通人口カバー率

公共交通カバー率は、2020（令和2）年現在85.1%となっていますが、2035（令和17）年には84.0%となり、1.1%減少すると推計されています。

高齢者人口に対する公共交通カバー率は、2020（令和2）年現在86.5%となっていますが、2035（令和17）年には84.8%となり、1.7%減少すると推計されています。



図：公共交通人口カバー率

表：公共交通カバー率（総人口）

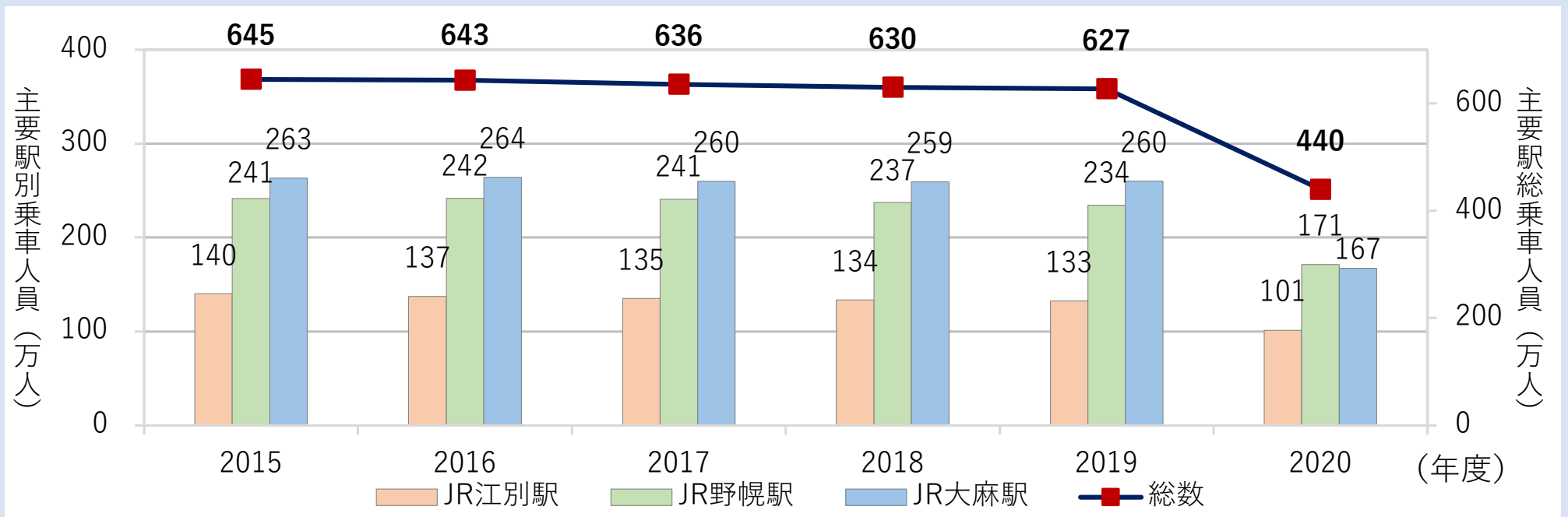
	総人口	公共交通徒歩圏域人口	公共交通カバー率
2020年（令和2）	121,056人	103,009人	<b>85.1%</b>
2035年（令和17）	99,871人	83,877人	<b>84.0%</b>

表：公共交通カバー率（高齢者人口）

	高齢者人口	公共交通徒歩圏域高齢者人口	公共交通カバー率
2020年（令和2）	36,783人	31,830人	<b>86.5%</b>
2035年（令和17）	41,835人	35,469人	<b>84.8%</b>

## 鉄道の利用状況

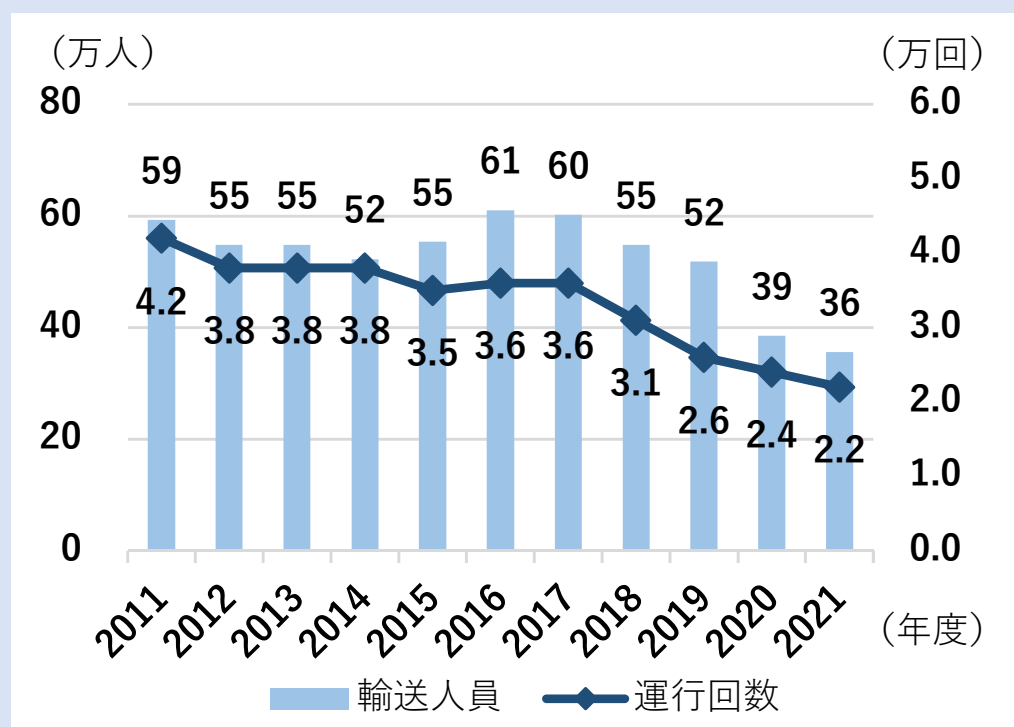
主要駅の乗車人員の総数は、2019（令和元）年度まで600万人台で推移していましたが、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、2020（令和2）年度は、400万人台まで減少しています。



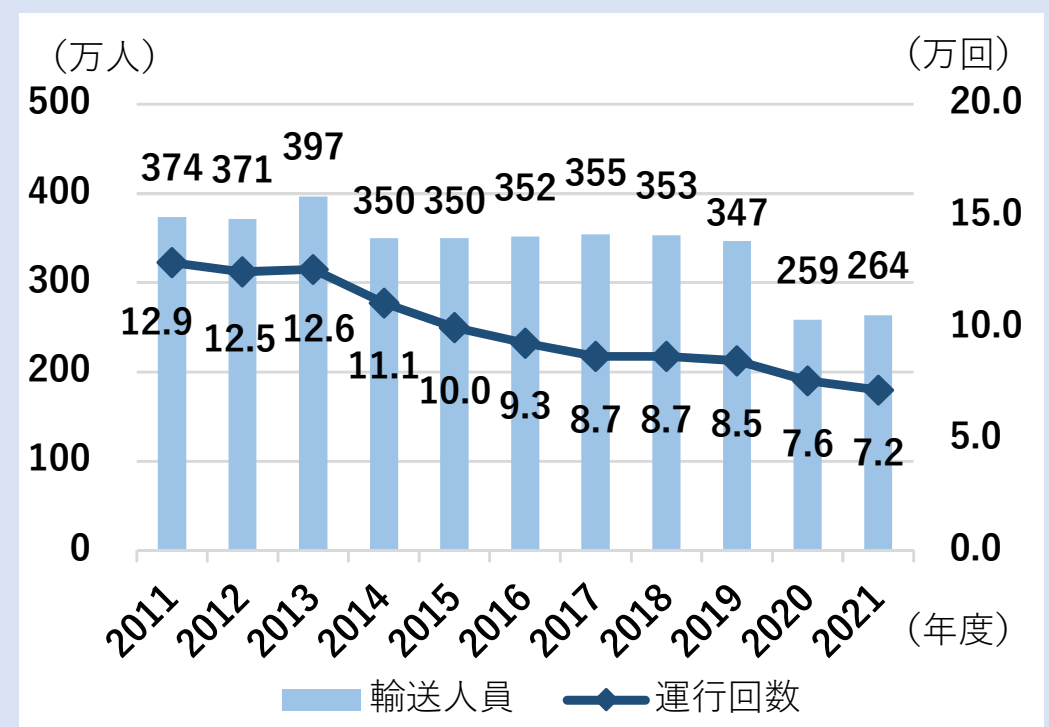
図：主要駅別乗車人員及び総数

## 路線バスの利用状況

市内路線バスの輸送人員は、年間約50～60万人で推移していましたが、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、2020（令和2）年度には40万人を下回っています。



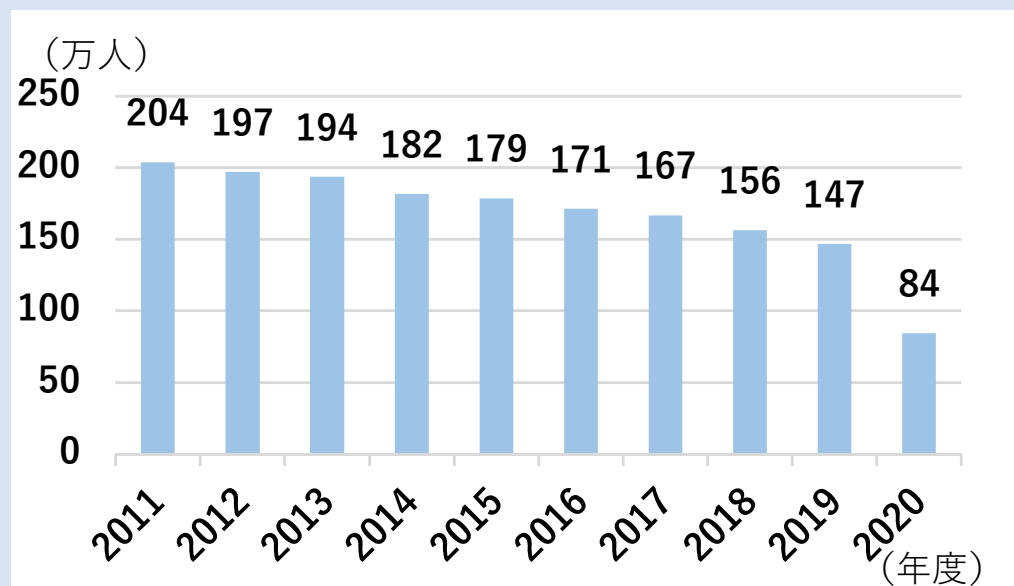
図：市内路線バス輸送実績



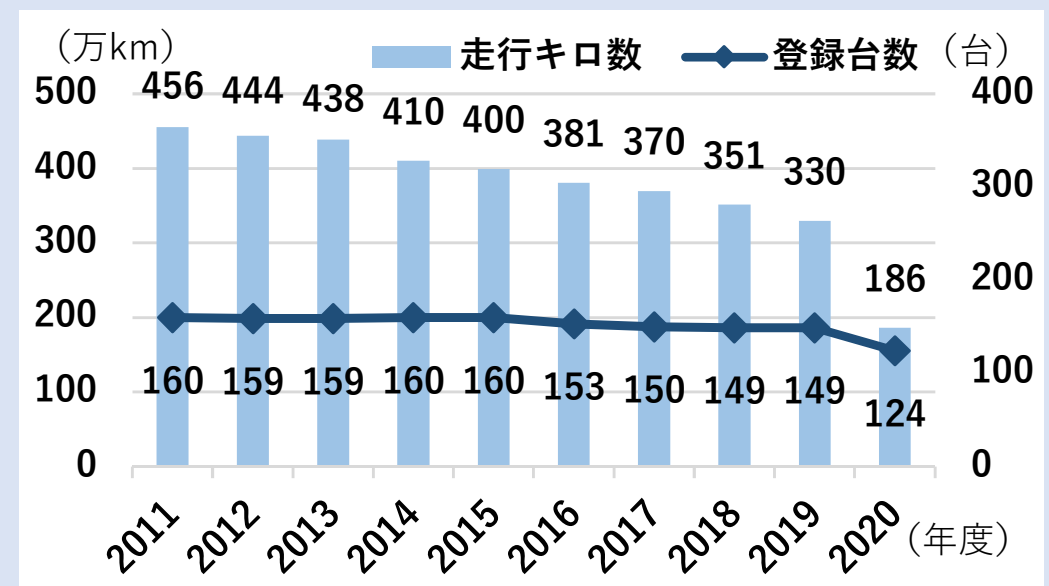
図：市外路線バス輸送実績

## タクシーの利用状況

タクシーの輸送人員は年々減少しており、2020（令和2）年度は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、100万人台から80万人台まで減少しています。



図：タクシーの輸送人員



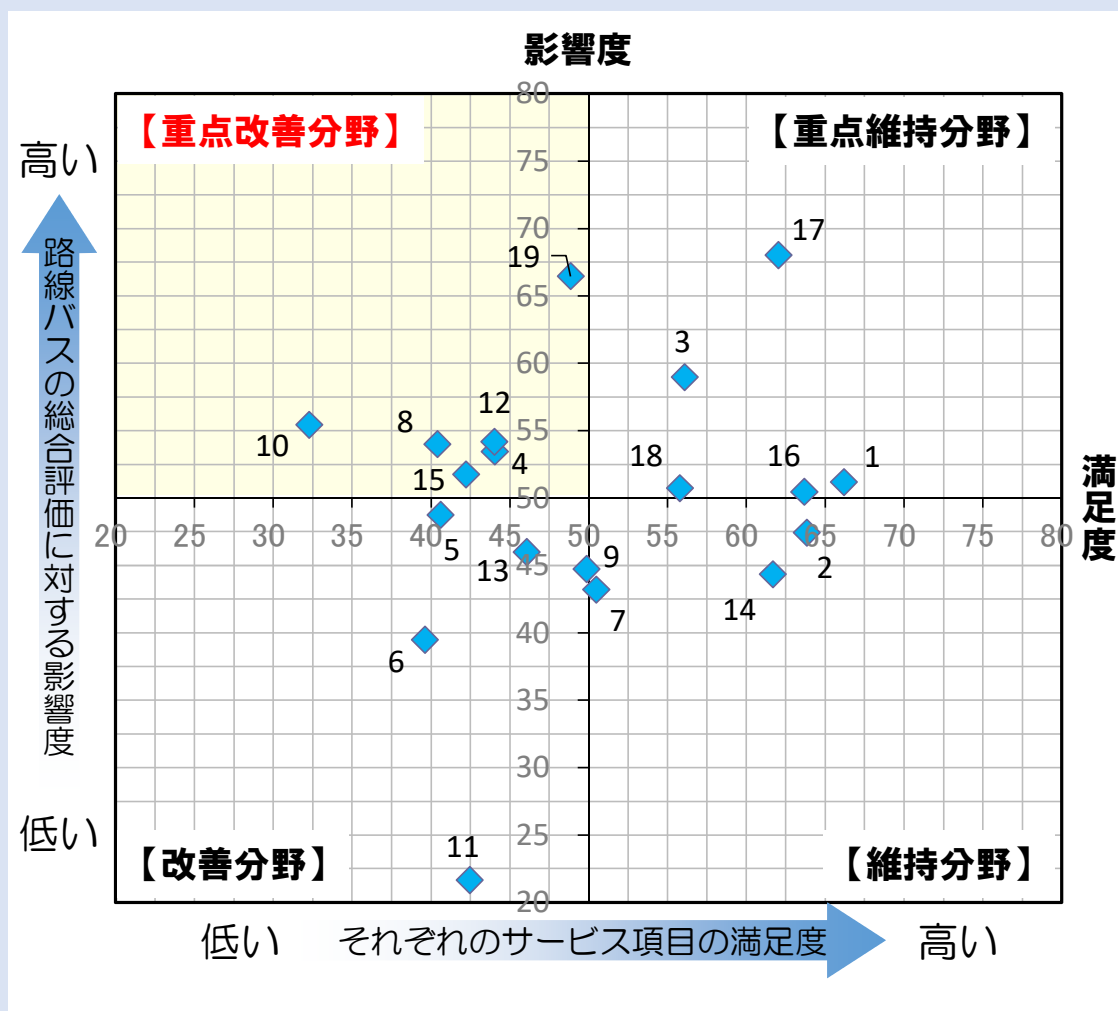
図：タクシーの車両登録台数及び走行キロ数

▼路線バスサービスの満足度（CSポートフォリオ分析）

満足度が低く、かつ、総合評価への影響度が高い、「重点改善分野」に位置づけられたサービス項目は、「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」の6項目となっており、改善の優先度が高い項目となっています。

「冬期のバスの遅れ」は、重点改善分野に位置づけられ、満足度が最も低く、路線バスの総合満足度に与える影響も高くなっています。

一方で、「冬期のバスの遅れ」では、仕方のないものとして一定の理解を示す意見も見られ、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ます。また、「夕方の運行便数」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くみられています。



	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(冷暖房や清掃状況等)	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

図：CSポートフォリオ分析（路線バス利用者のみ）

CSポートフォリオ分析

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。横軸は、各項目の満足度の偏差値。縦軸は、総合満足度（総合評価）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。

▼路線バスを利用して行きたい場所

路線バスを利用して行きたい場所は、「蔦屋書店」との回答が最も多くなっています。

また、2023年開業の「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ます。

表：路線バスを利用して行きたい場所

行きたい場所 (全体:=223)	回答数	回答割合
蔦屋書店	60件	26.9%
江別市立病院	31件	13.9%
イオン江別店	28件	12.6%
JR野幌駅	25件	11.2%
江別市役所	21件	9.4%
JR江別駅	21件	9.4%
北広島ボールパーク	12件	5.4%

## 4 地域公共交通の課題と課題解決に向けた基本方針

### 地域公共交通の現状・問題点及び課題と課題解決に向けた基本方針

地域公共交通の現状と問題点及び課題を基に、課題解決に向けた基本方針を整理します。

現状・問題点	課題	課題解決に向けた基本方針
<ul style="list-style-type: none"> <li>・日常生活の移動は札幌市との流動割合が高い</li> <li>・市内では駅を中心とした路線バス利用が多い</li> <li>・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</li> </ul>	公共交通ネットワークの維持	<b>基本方針 1</b> 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"> <li>・バス-バス間や鉄道との乗り継ぎへの満足度が低い</li> <li>・通勤利用において始発時間や終発時間が合わない</li> <li>・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</li> <li>・病院など目的地近くへの停留所の設置ニーズが高い</li> <li>・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</li> </ul>	運行サービスの最適化と乗り継ぎの改善	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・蔦屋書店や北広島ボールパークへのニーズが高い</li> </ul>	新たな利用者ニーズへの対応	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・市民のスマートフォン普及率は約8割、80代でも約5割</li> <li>・路線バスは、運行経路や所要時間がわかりにくい</li> <li>・バス事業者の情報提供に対する満足度が低い</li> </ul>	わかりやすい情報提供	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・冬期の路線バスの遅れの満足度が低い</li> <li>・上屋のない停留所が多く冬期は厳しい待合環境</li> <li>・大雪による運休や遅延発生時は停留所での情報提供が困難</li> <li>・大雪時はバス路線や停留所の除排雪が困難</li> </ul>	冬期の路線バス利用環境の改善	<b>基本方針 2</b> 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"> <li>・郊外部は交通が不便</li> </ul>	交通不便地域の解消	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・少子高齢化の進行</li> <li>・運転免許証返納者の増加</li> <li>・運転免許証返納に伴う公共交通への期待の高まり</li> </ul>	高齢者等の移動支援	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・世帯の自家用車の保有率は9割以上</li> <li>・夏期・冬期ともに、路線バスを利用する割合は1割程度</li> <li>・コロナ禍による公共交通の利用者減少</li> </ul>	アフターコロナに向けた公共交通の利用促進	<b>基本方針 3</b> 公共交通を支える市民意識の醸成
<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通の利用者減少と収支悪化</li> <li>・路線バスの運転士不足と労働基準法改正への対応（2024問題）</li> <li>・タクシーの運転士不足</li> </ul>	地域公共交通の維持	<b>基本方針 4</b> 公共交通を支える仕組みづくり

## 5 目標達成のための施策及び事業

### 計画の目標

本計画の達成状況を評価するための指標及び現状値、将来の目標値を以下に設定します。

#### 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

指標	現状値 (R3)	目標値 (R10)	備考
路線バス輸送人員 (市内路線)	356千人/年	520千人/年	コロナ禍前(2019:R1年)の実績値を目標とする。
路線バス輸送人員 (市外路線)	2,637千人/年	3,500千人/年	コロナ禍前(2019:R1年)の実績値を目標とする。
バス路線数 (系統数)	29系統	29系統	現状維持を目標とする。

#### 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

指標	現状値 (R3)	目標値 (R10)	備考
交通環境に満足している市民割合	57.2%	69.0%	前計画の目標値を継続する。
デマンド型交通の会員登録者数	111人	120人	10%増を目標とする。

#### 基本方針3 公共交通を支える市民意識の醸成

指標	現状値 (R3)	目標値 (R10)	備考
啓発事業の実施回数	1回	2回	コロナ禍前(2019:R1年)の実績値を目標とする。
広報紙等への掲載回数	1回	1回	現行回数を目標とする。

#### 基本方針4 公共交通を支える仕組みづくり

指標	現状値 (R3)	目標値 (R10)	備考
市補助路線の収支率	61.2%	70.0%	コロナ禍前(2019:R1年)の実績値を目標とする。
市の補助金額	33,452 千円	33,500 千円	現状維持を目標とする。

# 目標達成のための施策及び事業

下記の事業・取組みを推進し、目指す将来像の実現を図ります。

課題解決に向けた基本方針	施策項目	具体的施策
<b>基本方針 1</b> 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"> <li>● バス路線及び運行ダイヤ等の見直し                         <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駅を中心とした効率的なバス路線の維持</li> <li>・ 利用者の少ないバス路線の見直し</li> <li>・ 商業施設・観光施設等へのアクセス改善や連携の検討</li> <li>・ 利用者ニーズに対応した運行ダイヤ等の見直し</li> </ul> </li> <li>● 鉄道主要駅での乗り継ぎ改善と情報充実化</li> <li>● 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"> <li>・ MaaS、AIオンデマンド交通等の新技術の導入に向けた研究</li> <li>・ 路線バス運行時間外のタクシー活用</li> </ul> </li> </ul>
<b>基本方針 2</b> 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"> <li>● バス路線マップ及び路線バス乗り方ガイドの更新・発行</li> <li>● 広報紙や江別市HP等を活用した情報発信</li> </ul>
	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"> <li>● 大雪時の除排雪に向けた連携体制の強化                         <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 優先除排雪の実施に向けた協議</li> <li>・ 大雪時の事前迂回路の設定</li> <li>・ 地域と連携した停留所の維持管理</li> </ul> </li> <li>● 江別市HPやLINE等を活用した運休情報の発信</li> <li>● 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</li> <li>● 交通不便地域等における交通手段の検討</li> <li>● 高齢者等の移動支援に係る検討</li> </ul>
<b>基本方針 3</b> 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"> <li>● 出前講座の開催やイベント等での利用促進</li> <li>● 転入者へのバス路線等の周知</li> <li>● 広報紙等による啓発</li> </ul>
<b>基本方針 4</b> 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"> <li>● 現行補助制度の適宜見直し</li> <li>● 新技術や新たな交通モード等の導入への対応</li> <li>● 運転士確保策の検討</li> </ul>

## 6 計画達成状況の評価

### 計画達成状況の評価

- 本計画を推進するため、関係者と連携を図りながら施策等を実施し、設定した指標・目標の達成状況を評価するとともに、必要に応じて施策等の改善・見直しを行います。
- 結果については、毎年、江別市地域公共交通活性化協議会において情報共有を図るとともに、計画期間の最終年度には、総括の検証を行います。