

江別市地域公共交通計画

令和5年6月

(令和8年6月変更)

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 計画の位置づけと関連計画.....	2
1.3 計画の区域.....	2
1.4 計画の期間.....	2
第2章 江別市地域公共交通網形成計画の検証	3
2.1 既存計画の達成状況・実施状況.....	3
2.1.1 計画目標の達成状況.....	3
2.1.2 施策の実施状況.....	3
第3章 地域の現状	5
3.1 社会・経済動向.....	5
3.1.1 人口動態.....	5
3.1.2 社会状況.....	10
3.1.3 地勢.....	14
3.2 公共交通の状況.....	20
3.2.1 公共交通の概要.....	20
3.2.2 交通手段別の状況.....	22
3.3 公共交通に関する市民ニーズの把握.....	44
3.3.1 市民アンケート調査.....	44
3.3.2 路線バス利用者アンケート調査.....	60
第4章 地域公共交通の課題と課題解決に向けた基本方針	71
4.1 地域公共交通の現状・問題点及び課題.....	71
4.2 課題解決に向けた基本方針.....	73
4.3 地域公共交通確保維持事業の必要性.....	74
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づけ及び役割.....	74
4.3.2 地域公共交通確保維持事業の必要性.....	74
4.3.3 地域公共交通確保維持事業に係る事業実施主体.....	75
第5章 目標達成のための施策及び事業	76
5.1 計画の目標.....	76
5.2 目標達成のための施策及び事業.....	79
5.2.1 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.....	79
5.2.2 誰もが安心・便利に利用できる公共交通の環境づくり.....	83
5.2.3 公共交通を支える市民意識の醸成.....	89
5.2.4 公共交通を支える仕組みづくり.....	91
5.3 全体フロー.....	93
5.4 施策スケジュール.....	95
第6章 計画達成状況の評価	96
6.1 モニタリング.....	96

第1章 計画策定について

1.1 計画策定の背景と目的

江別市の公共交通は、国道12号と並行するJR函館本線が市内を東西に貫いており、江別駅、野幌駅、大麻駅を主要駅とするほか、高砂駅、豊幌駅が市内に整備されています。また、路線バスについては、JRの主要駅などを起点として、北海道中央バス株式会社、ジェイ・アール北海道バス株式会社、夕張鉄道株式会社（夕鉄バス）が生活路線を運行しています。

これらの公共交通の利用促進や利便性向上を図るため、江別市では、2018（平成30）年度から2022（令和4）年度の5年間の計画期間とした「江別市地域公共交通網形成計画」を策定して、公共交通に係る各種施策の推進に努めてきました。

しかしながら、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。

このような中、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が2020（令和2）年11月27日に改正・施行され、「地域公共交通網形成計画」が「地域公共交通計画（マスタープラン）」に変更されるとともに、地方公共団体が中心となって、まちづくりと連携した計画を策定することが「努力義務」と定められました。

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。

マスタープラン

長期的視点にたった都市の将来像を明確にし、その実現にむけての大きな道筋を明らかにするもの。

1.2 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。

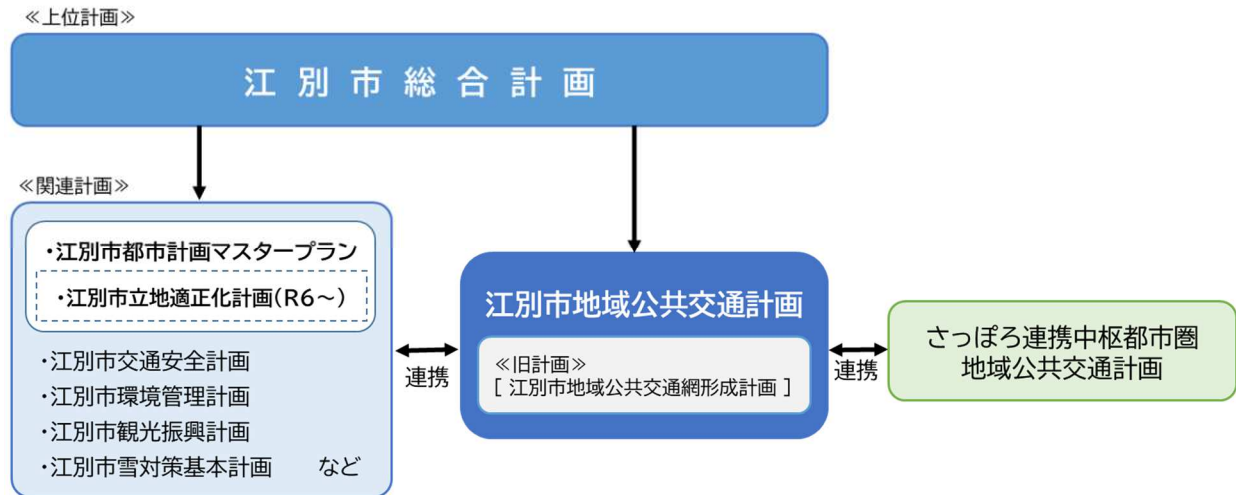


図 1-1 計画の位置づけ

1.3 計画の区域

江別市全域を計画対象区域とします。

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年間とします。

第2章 江別市地域公共交通網形成計画の検証

2.1 既存計画の達成状況・実施状況

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目標及び施策について、達成状況や施策の実施状況の確認を行います。

2.1.1 計画目標の達成状況

(1) 「路線バス輸送人員の維持」に対する目標達成状況

路線バス輸送人員は、当初横ばいで推移していましたが、2020（令和2）年、2021（令和3）年は、新型コロナウイルス感染症拡大に伴う外出控えの影響により、大きく減少しました。

表 2-1 「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

(2) 「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

交通環境に満足している市民割合は、当初横ばいで推移していましたが、2021（令和3）年は冬期の大雪に伴う運休等の影響により、低下しました。

表 2-2 「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%

2.1.2 施策の実施状況

江別市地域公共交通網形成計画において、バス路線の見直しを行ったほか、公共交通不便地域における新たな交通手段として、江北地区のデマンド型交通及び豊幌地区のデマンド型交通の運行等を実施しました。

施策の実施状況は、表 2-3 「江別市地域公共交通網形成計画における施策実施状況」の通りです。

表 2-3 江別市地域公共交通網形成計画における施策実施状況

基本方針	施策項目	具体的な施策	結果	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	<ul style="list-style-type: none"> 平成30年 北海道中央バス「江別2番通線、野幌見晴台線」 平成31年 夕張鉄道「利幌線(あ)」 令和2年 シェイ・アール北海道バス「ゆめみの線(循環)」
		②バス運行ダイヤの見直し	実施	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 「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	実施	<ul style="list-style-type: none"> 平成30年 江北区デマンド型交通の導入 令和3年 豊幌地区デマンド型交通の導入
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	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	<ul style="list-style-type: none"> ICカードのシステムが異なる、割引券等の発行では運転士の労力が増えるなど課題あり
		①交通結節点における情報の充実化	実施	<ul style="list-style-type: none"> 江別駅と大原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】	-	-
		①分かりやすいバスマップの作成	実施	-
		②路線バスの乗り方ガイドの作成	実施	-
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	③ニュースレターの作成	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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 江北区及び豊幌地区デマンド型交通の周知
		①バスロケーションシステム等の導入に係る検討	実施	<ul style="list-style-type: none"> 北海道中央バスで導入 シェイ・アール北海道バスで導入
		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	<ul style="list-style-type: none"> 2社が乗り入れる市立病院で検討 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	<ul style="list-style-type: none"> 初期投資等の課題あり
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	子育て世代や高齢者の移動支援	①バス路線に配慮した除排雪	実施	<ul style="list-style-type: none"> 道路管理者で対応
		①妊婦や子ども連れ利用者への支援に係る検討	検討	<ul style="list-style-type: none"> 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	実施	<ul style="list-style-type: none"> 郊外部でデマンド事業を導入(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	実施	<ul style="list-style-type: none"> タクシース事業者でUD車両購入
		①市民に対する出前講座等の実施	実施	<ul style="list-style-type: none"> 自治会、学校など
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	②転入者に向けた利用促進	実施	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 野幌高校でバス通学の研修会実施
		①路線バス事業者への補助制度の見直し	実施	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 江北区及び豊幌地区デマンド型交通の要綱策定

第3章 地域の現状

3.1 社会・経済動向

3.1.1 人口動態

(1) 年齢3区分別人口の推移

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。

年齢3区分別の人口では、老年人口（65歳以上）は、1990（平成2）年以降増加を続けますが、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と推計されています。また、年少人口（15歳未満）及び生産年齢人口（15～64歳）は、2000（平成12）年頃を境に減少し続けます。

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。

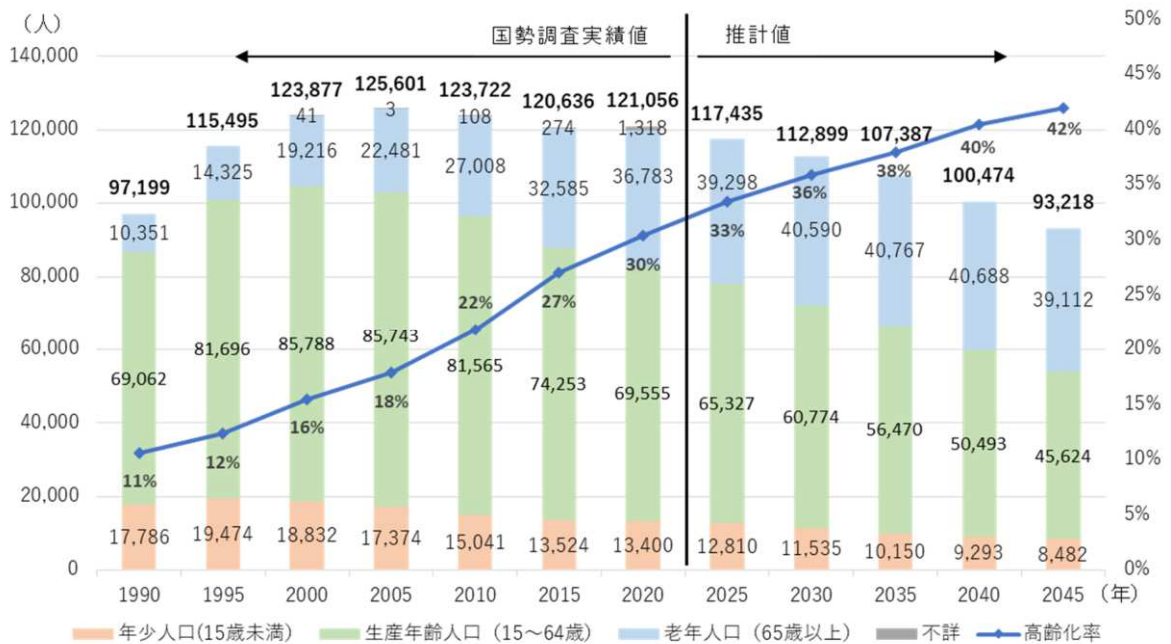


図 3-1 人口の推移と将来推計

出典：江別市資料

(2) 地区別人口及び地区別世帯数の推移

地区別人口は、江別地区で 2005（平成 17）年以降やや減少傾向となっておりますが、野幌地区、大麻地区では、概ね横ばいとなっております。

一方で、地区別世帯数は、各地区ともに増加しており、世帯の少人数化が進行しています。

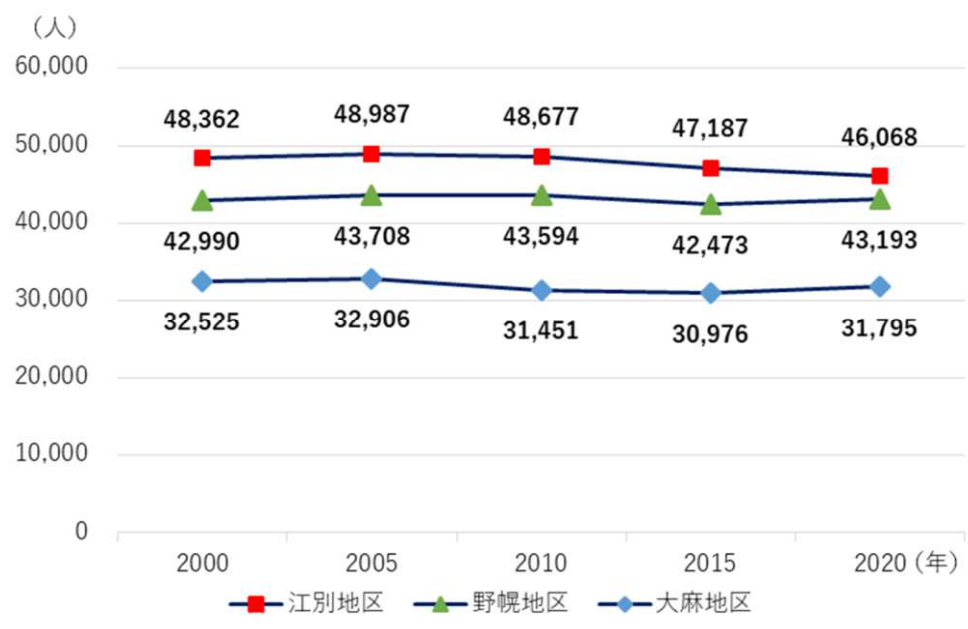


図 3-2 地区別人口

出典：江別市資料

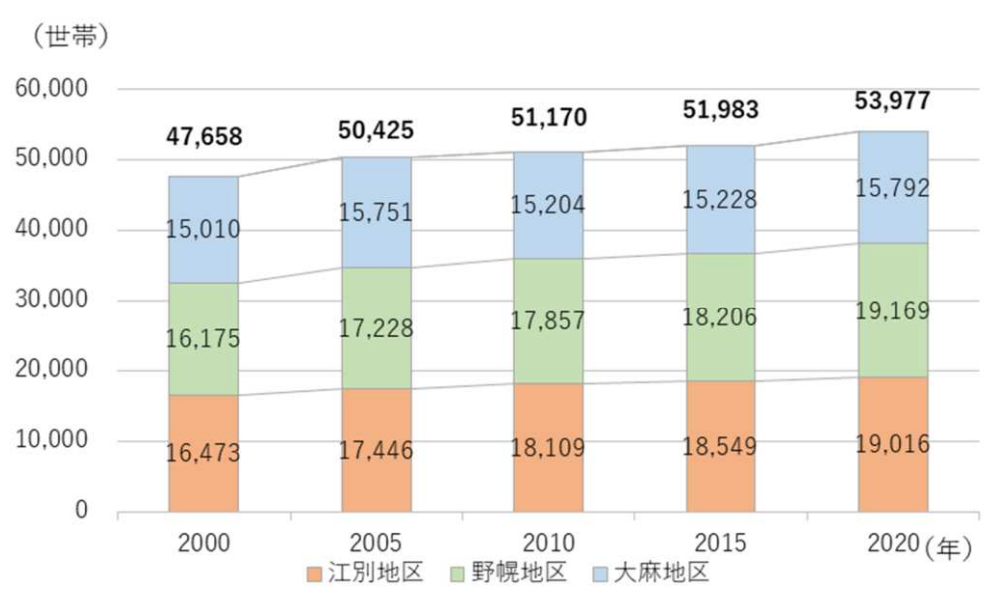


図 3-3 地区別世帯数

出典：江別市資料

(3) 人口分布

① 現況（2020（令和2）年）人口メッシュ

江別市の人口分布は、市街化区域に集中しており、JR 主要駅の周辺で人口密度が高くなっています。そのほか、新栄台地区や見晴台地区においても、人口密度が高くなっています。

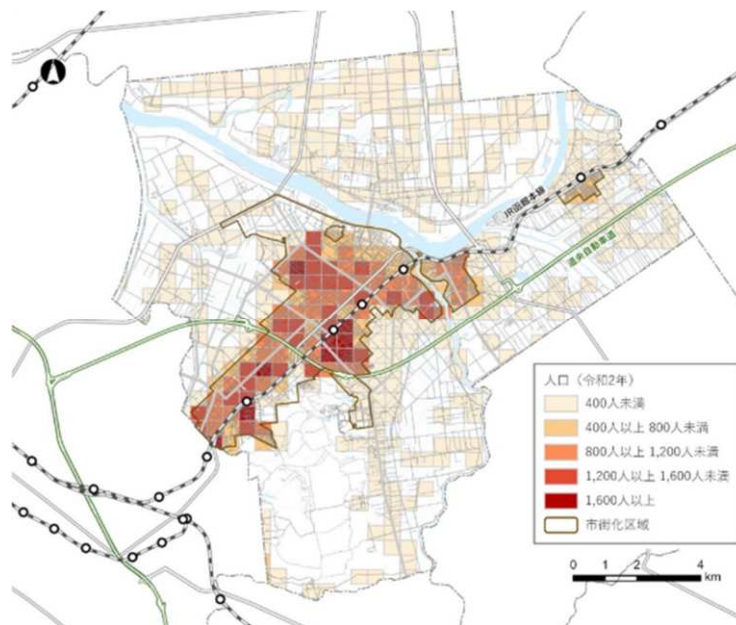


図 3-4 人口分布：2020（令和2）年

出典：令和2年国勢調査

② 将来（2035（令和17）年）人口メッシュ

2035（令和17）年では、JR 主要駅周辺の人口は維持されますが、それ以外の市街化区域内では、人口密度が低下すると推計されます。

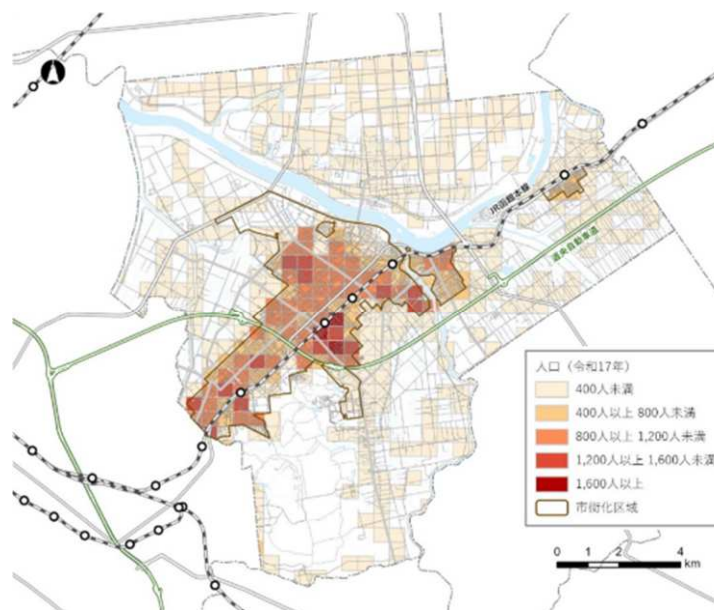


図 3-5 人口分布：2035（令和17）年

出典：国土数値情報（平成30年国勢局推計）

(4) 高齢者人口分布

① 現況（2020（令和2）年）高齢者人口メッシュ

江別市の高齢者人口分布は、野幌駅南側の地域や見晴台地区などで高齢者人口が多くなっています。

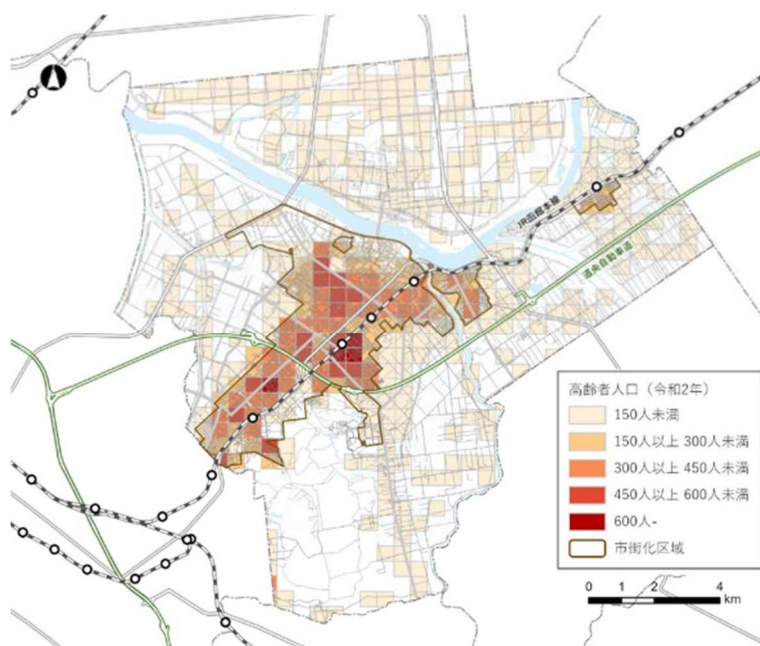


図 3-6 高齢者人口分布：2020（令和2）年

出典：令和2年国勢調査

② 将来（2035（令和17）年）高齢者人口メッシュ

2035（令和17）年には、さらに高齢者人口が増加すると推計されます。

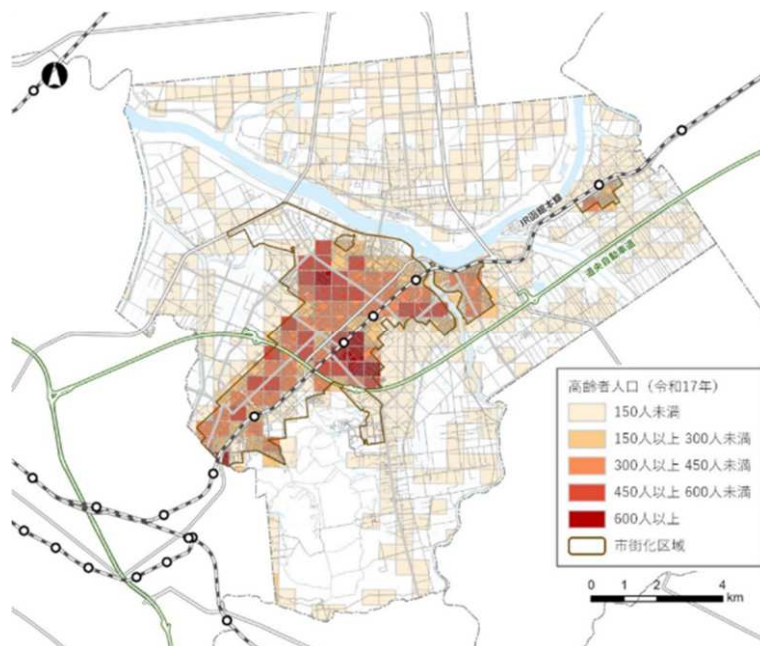


図 3-7 高齢者人口分布：2035（令和17）年

出典：国土数値情報（平成30年国勢局推計）

(5) 高齢化率

① 現況（2020（令和2）年）高齢化率メッシュ

高齢化率は、市内全域にわたり、高齢化率の高い地域が分散しています。

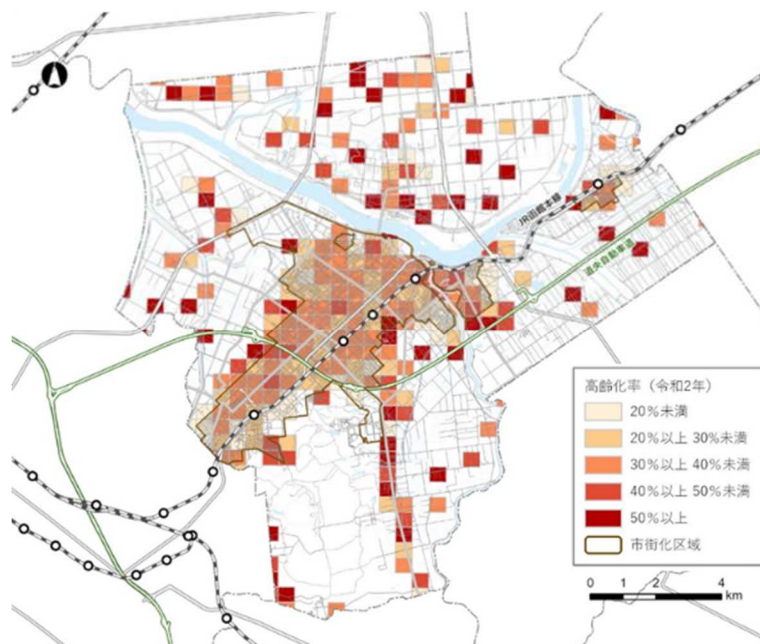


図 3-8 高齢化率：2020（令和2）年

出典：令和2年国勢調査

② 将来（2035（令和17）年）高齢化率メッシュ

2035（令和17）年は、市街化区域においても高齢化率の高い地域が増加すると推計されます。

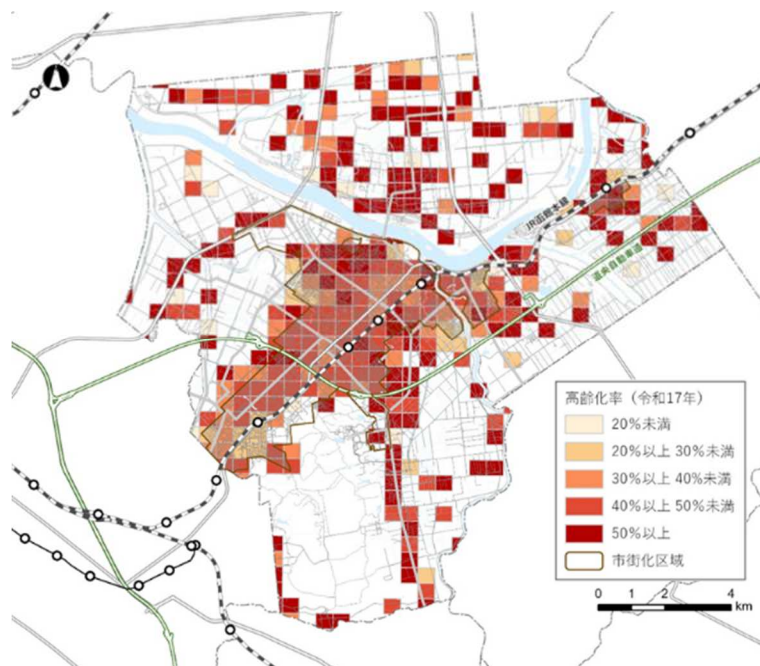


図 3-9 高齢化率：2035（令和17）年

出典：国土数値情報（平成30年国勢局推計）

3.1.2 社会状況

(1) 江別市民における就業者の移動状況

江別市民の就業先は、市内が約5割、札幌市が約4割となっています。

また、市内就業者数、市外就業者数ともに、1995（平成7）年以降、概ね横ばいとなっています。

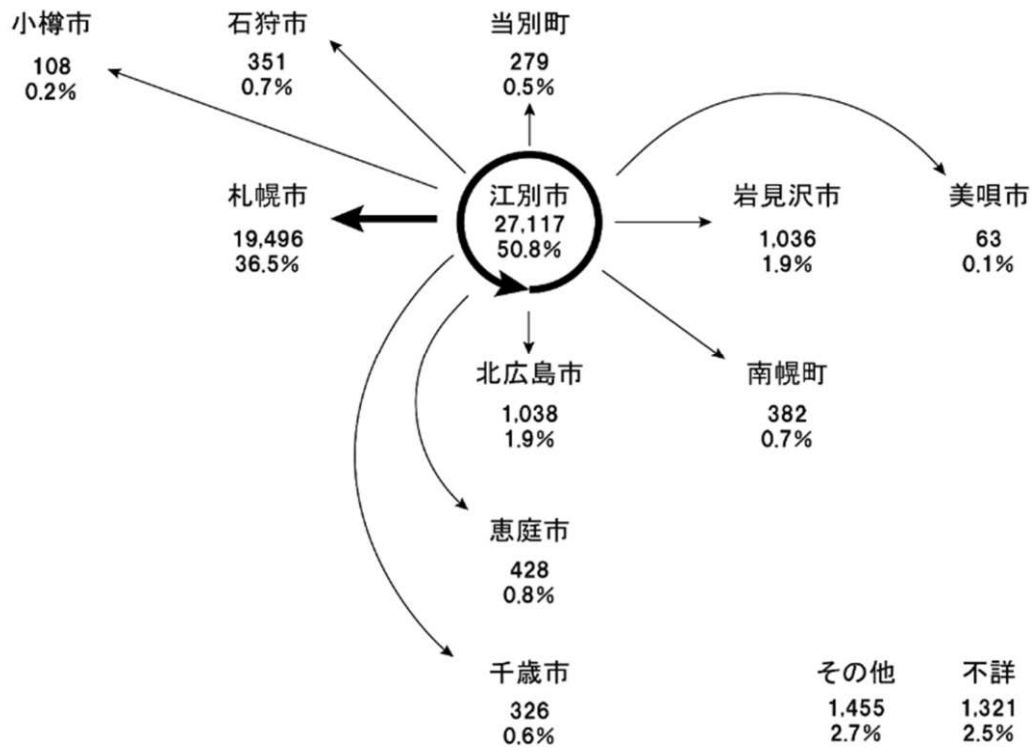


図 3-10 就業者の移動状況

出典：令和2年国勢調査

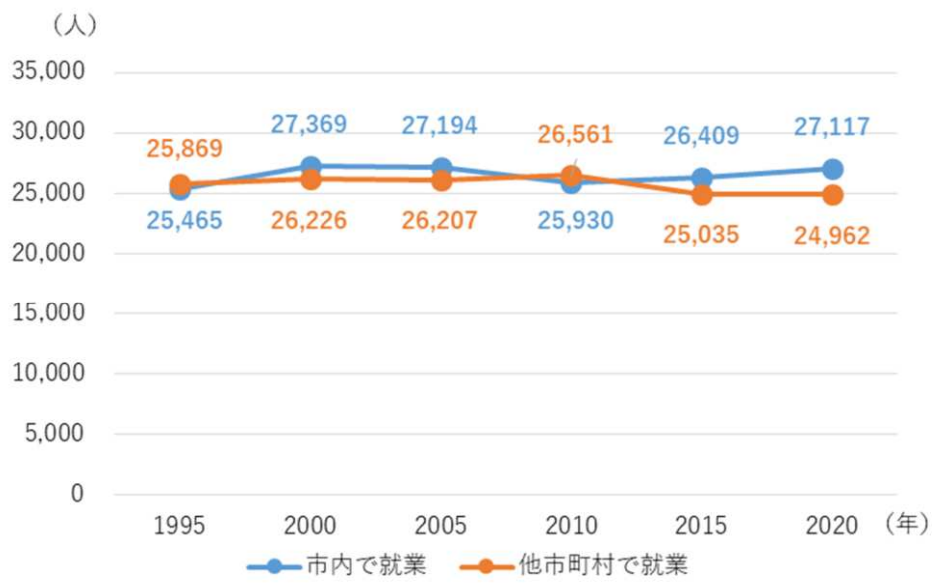


図 3-11 就業者数の推移

出典：国勢調査

(2) 江別市民における通学者の移動状況

江別市民の通学先は、市内が約6割、札幌市が約3割となっています。

また、市内の通学者数は、1995（平成7）年以降、大きく減少しています。

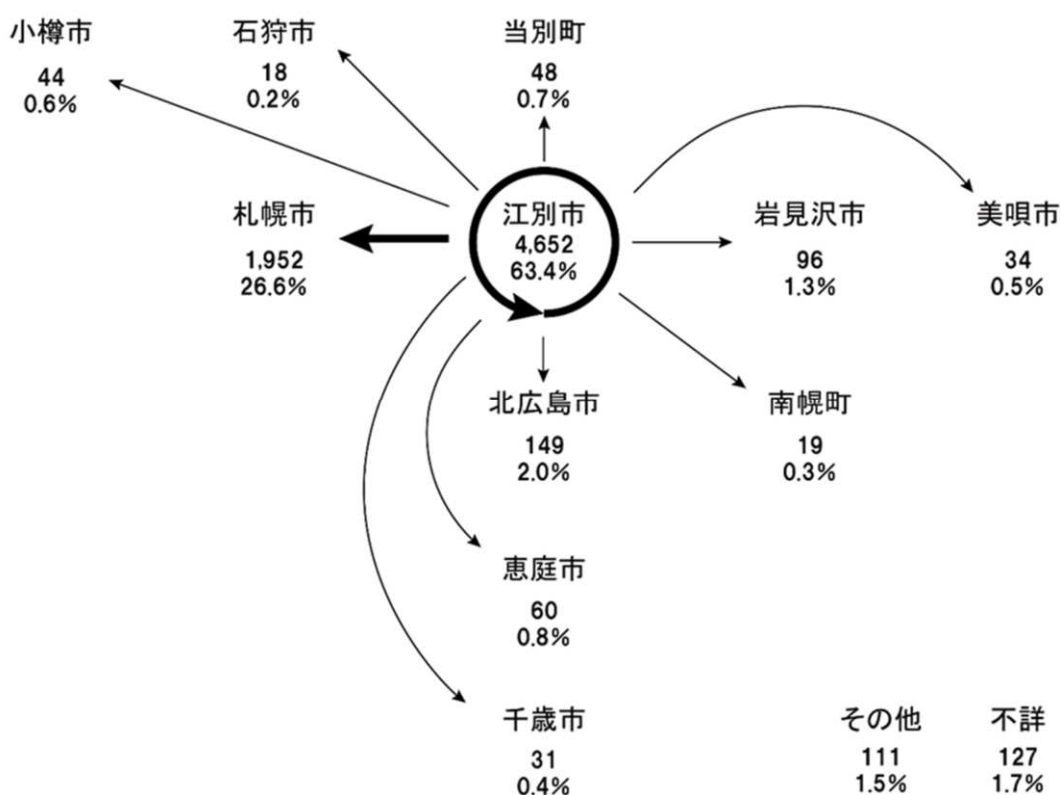


図 3-12 通学者の移動状況

出典：令和2年国勢調査

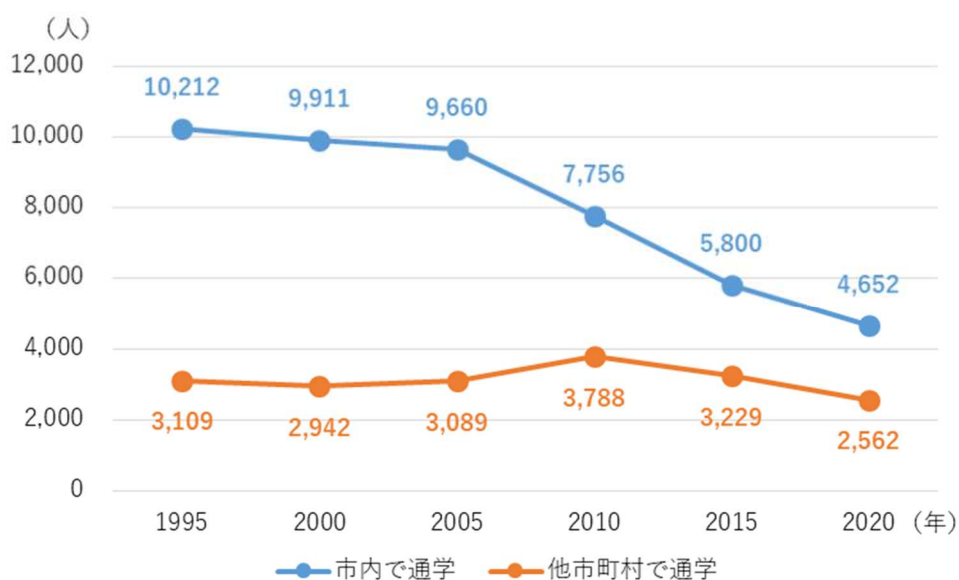


図 3-13 通学者数の推移

出典：国勢調査

(3) 観光入込状況

江別市の観光入込客数は、ゆめちからテラスや蔦屋書店の開業等により、2018（平成30）年度以降は、120万人～130万人程度で推移しています。

また、宿泊客延数は、2019（令和元）年の野幌駅南口広場の整備にともなうホテルの開業等により、増加傾向で推移しています。

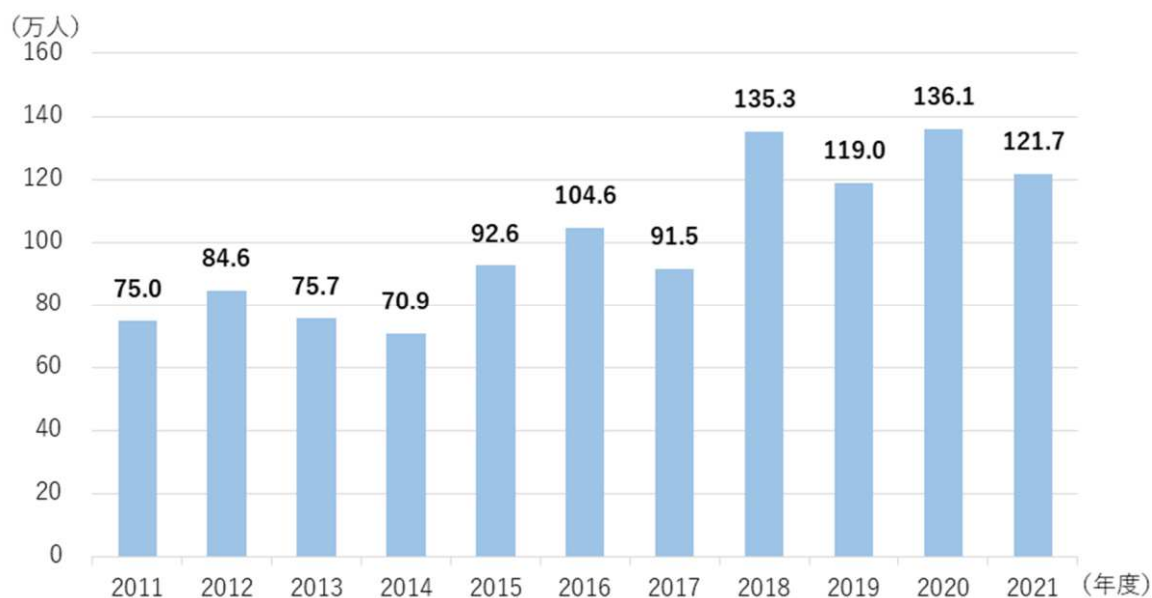


図 3-14 江別市内の観光入込客数

出典：北海道観光入込客数調査報告書

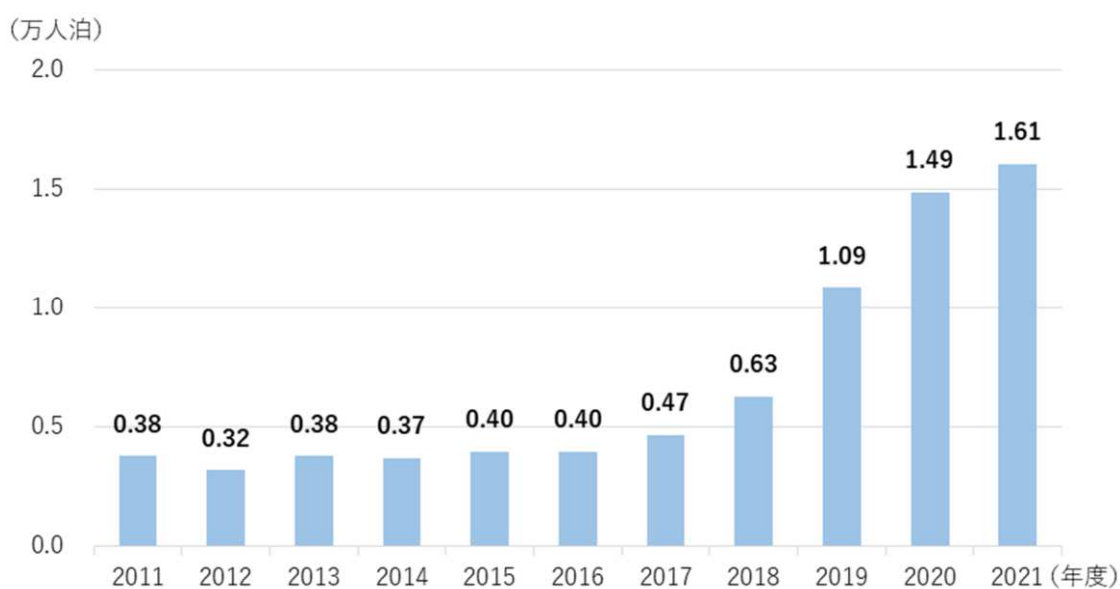


図 3-15 江別市内の宿泊客延数

出典：北海道観光入込客数調査報告書

(4) 運転免許証返納数

北海道内における運転免許証返納数は、2019（令和元）年まで増加していましたが、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、2020（令和2）年以降は、減少傾向となっています。

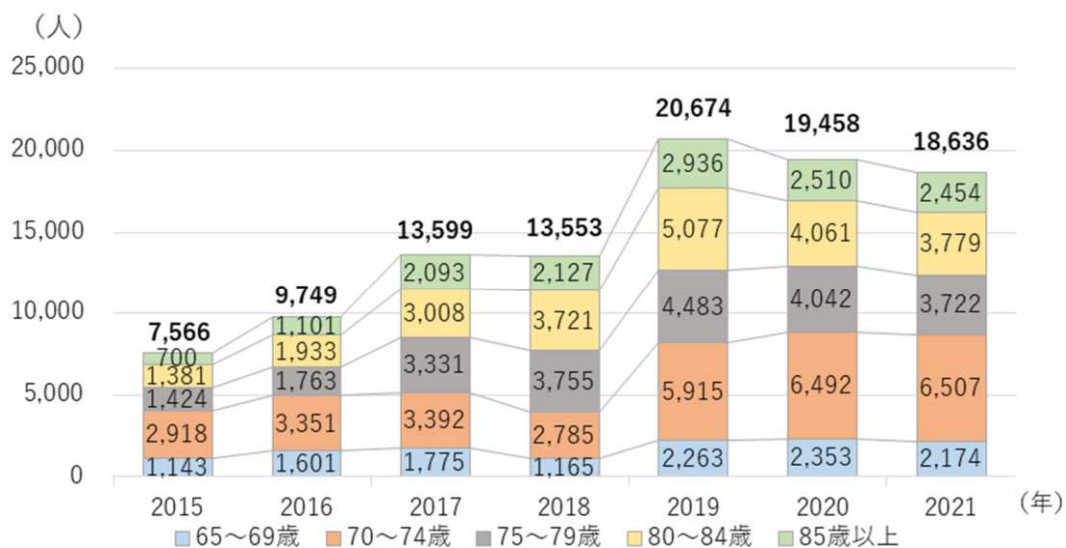


図 3-16 運転免許証返納数（申請取消件数）

出典：警察庁（運転免許統計）

(5) 自家用車保有台数

江別市の自家用車保有台数及び一人当たりの保有台数は、2010（平成22）年度以降は、概ね横ばいとなっています。

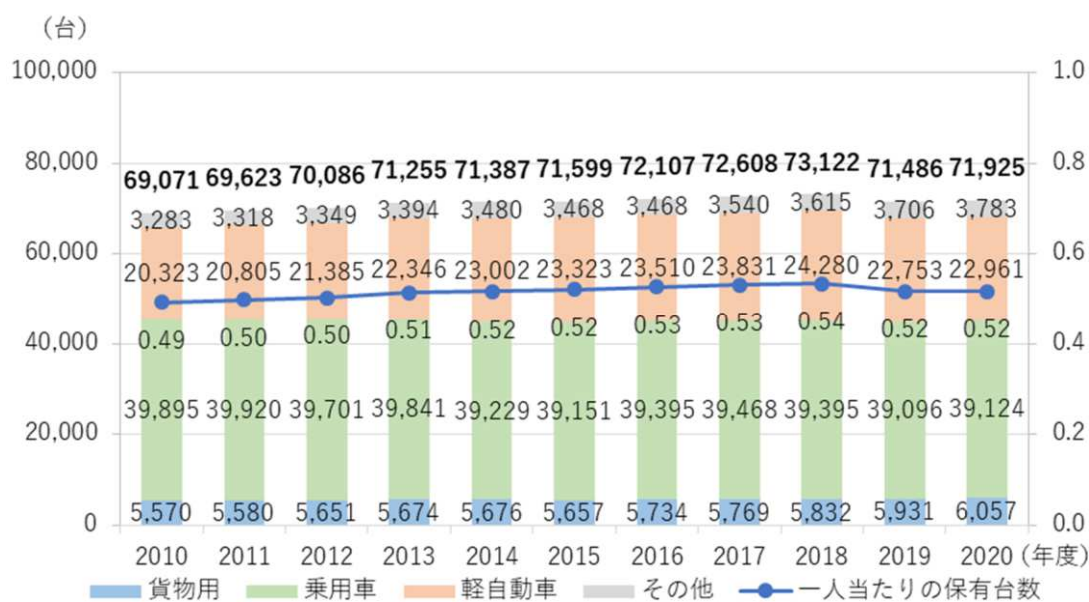


図 3-17 自家用車保有台数

出典：江別市統計書

3.1.3 地勢

(1) 施設立地状況

① 行政機関

行政機関は、鉄道駅を中心に立地しています。

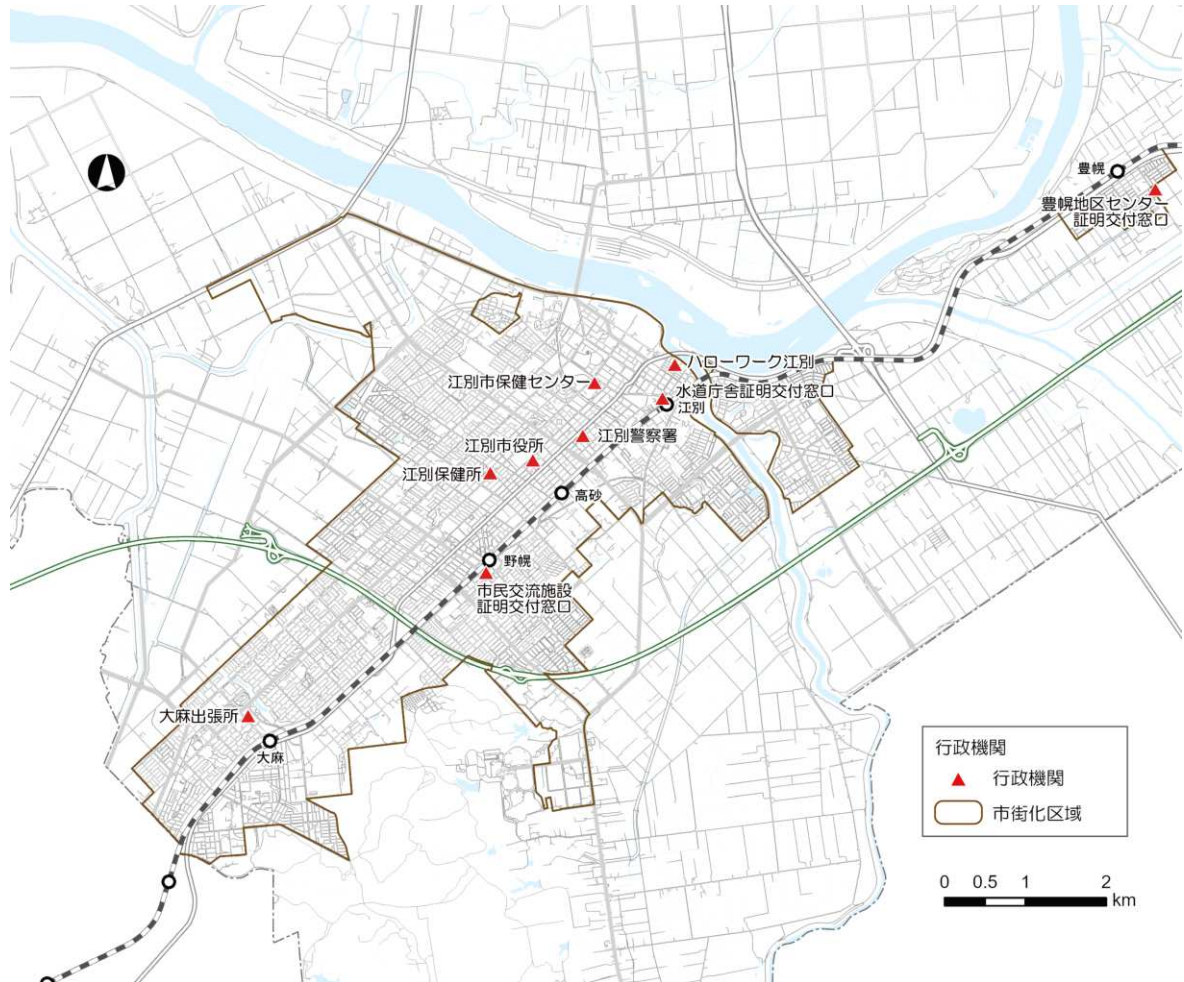


図 3-18 行政機関

(令和4年12月現在)

② 公共施設

公共施設は、江別、野幌、大麻の各地区を中心に立地しています。

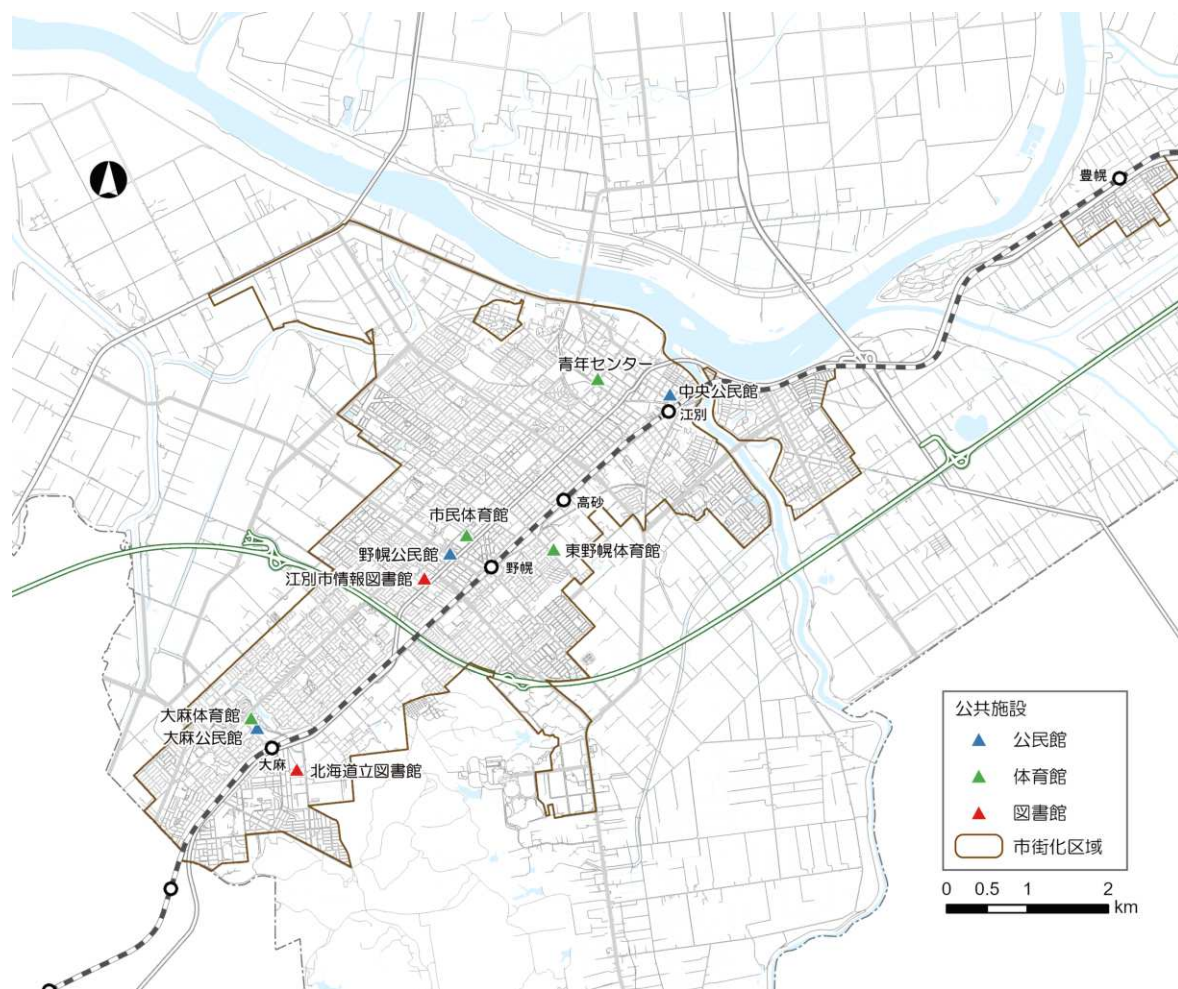


図 3-19 公共施設

(令和4年12月現在)

③ 医療施設

医療施設は、概ね市街化区域に分散して立地しています。

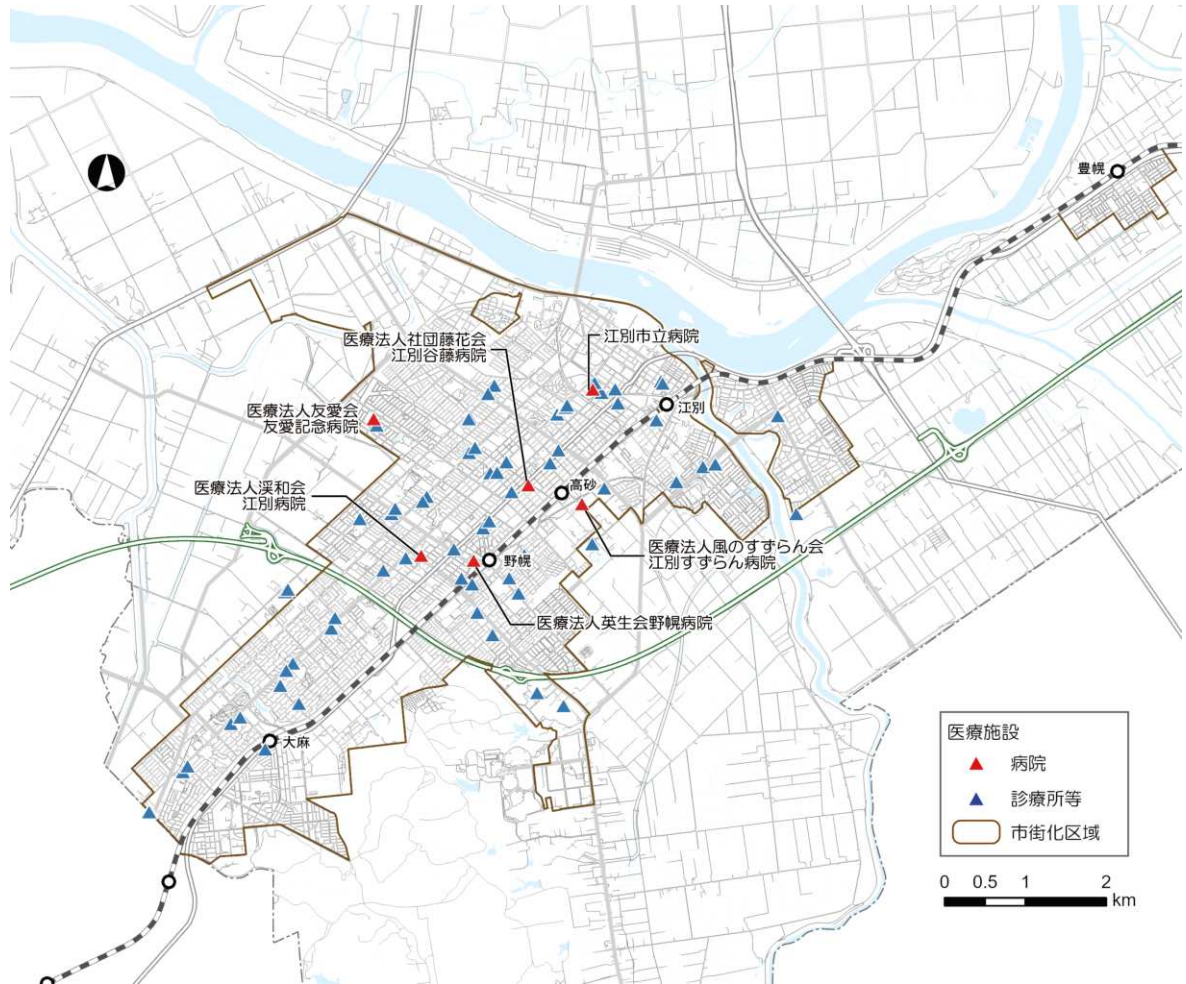


図 3-20 医療施設

(令和4年12月現在)

④ 教育施設

教育施設は、市街化区域の縁辺部や郊外に立地しています。



図 3-21 教育施設

(令和4年12月現在)

⑥ 商業施設

商業施設は、概ね市街化区域に分散して立地しています。

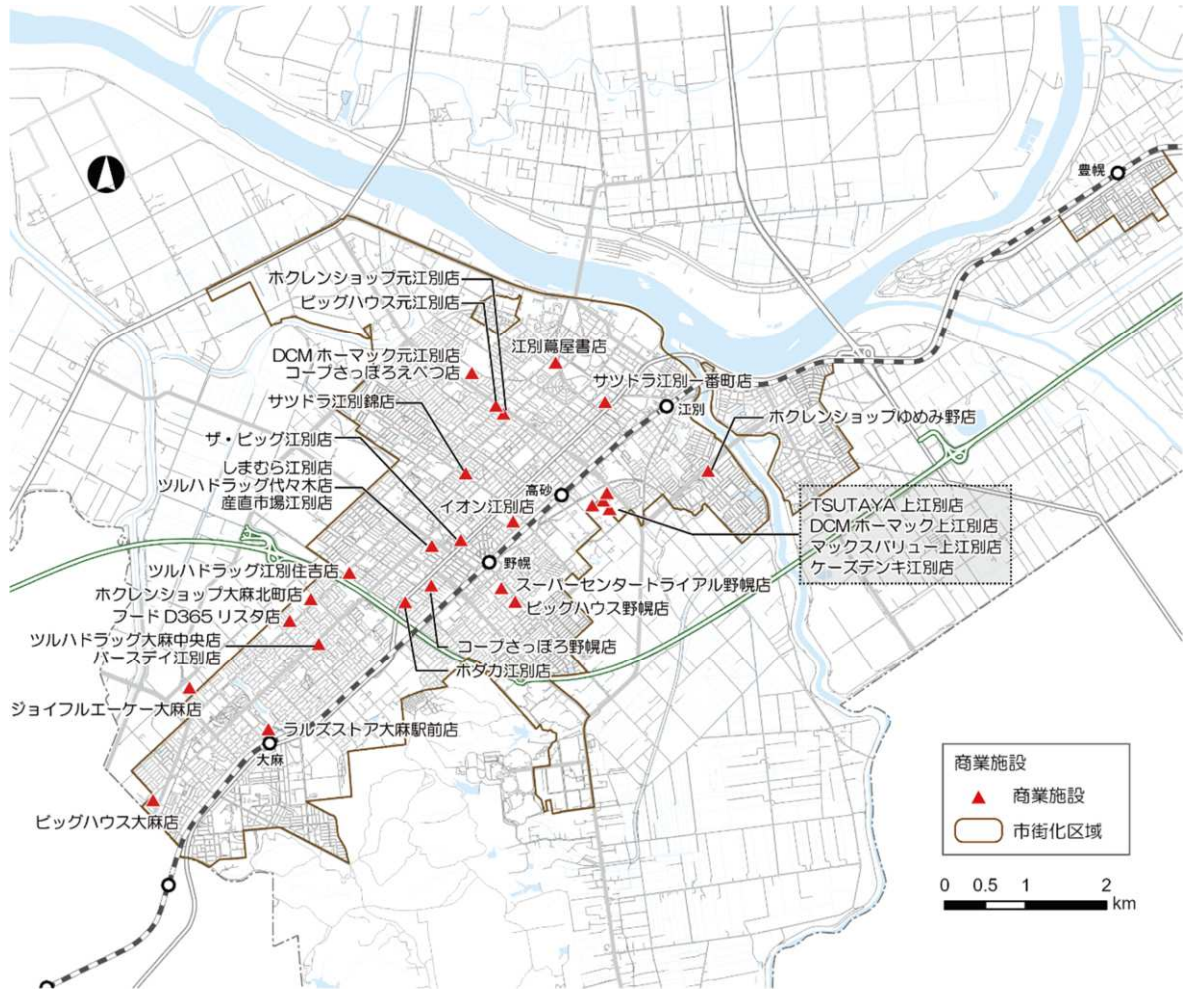


図 3-22 商業施設

(令和4年12月現在)

◎ 観光施設

観光施設は、江別市内に広く分散して立地しています。

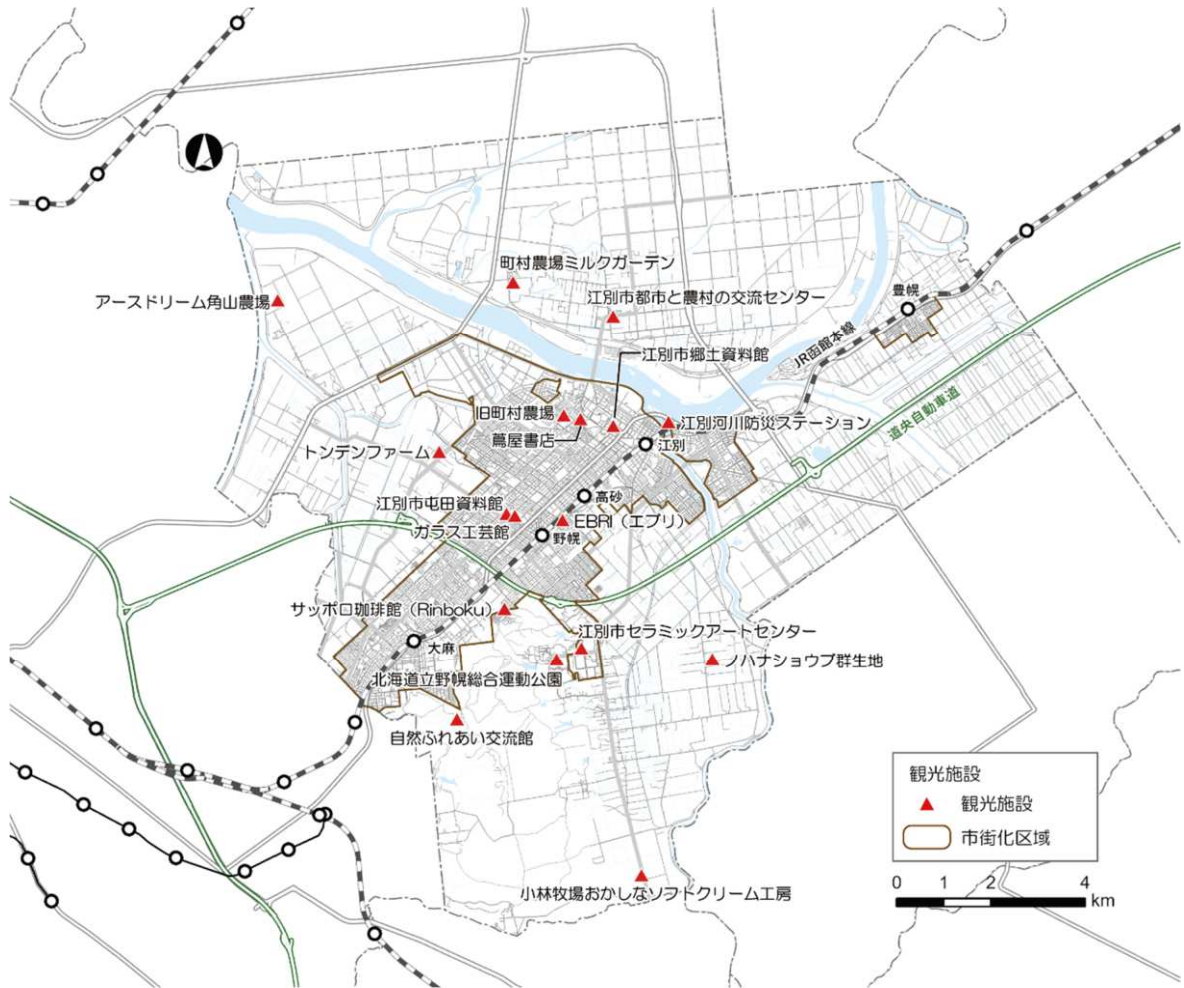


図 3-23 観光施設

(令和4年12月現在)

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

江別市内の公共交通ネットワークは、鉄道が市内を東西に貫いており、江別駅、野幌駅、大麻駅を主要駅とするほか、高砂駅、豊幌駅が市内に整備されています。

路線バスは、市内の主要駅を中心として、北海道中央バス株式会社、ジェイ・アール北海道バス株式会社、夕張鉄道株式会社（夕鉄バス）が、市街化区域内を網羅的に運行しています。

郊外部は、江北地区及び豊幌地区において、デマンド型交通が運行されています。

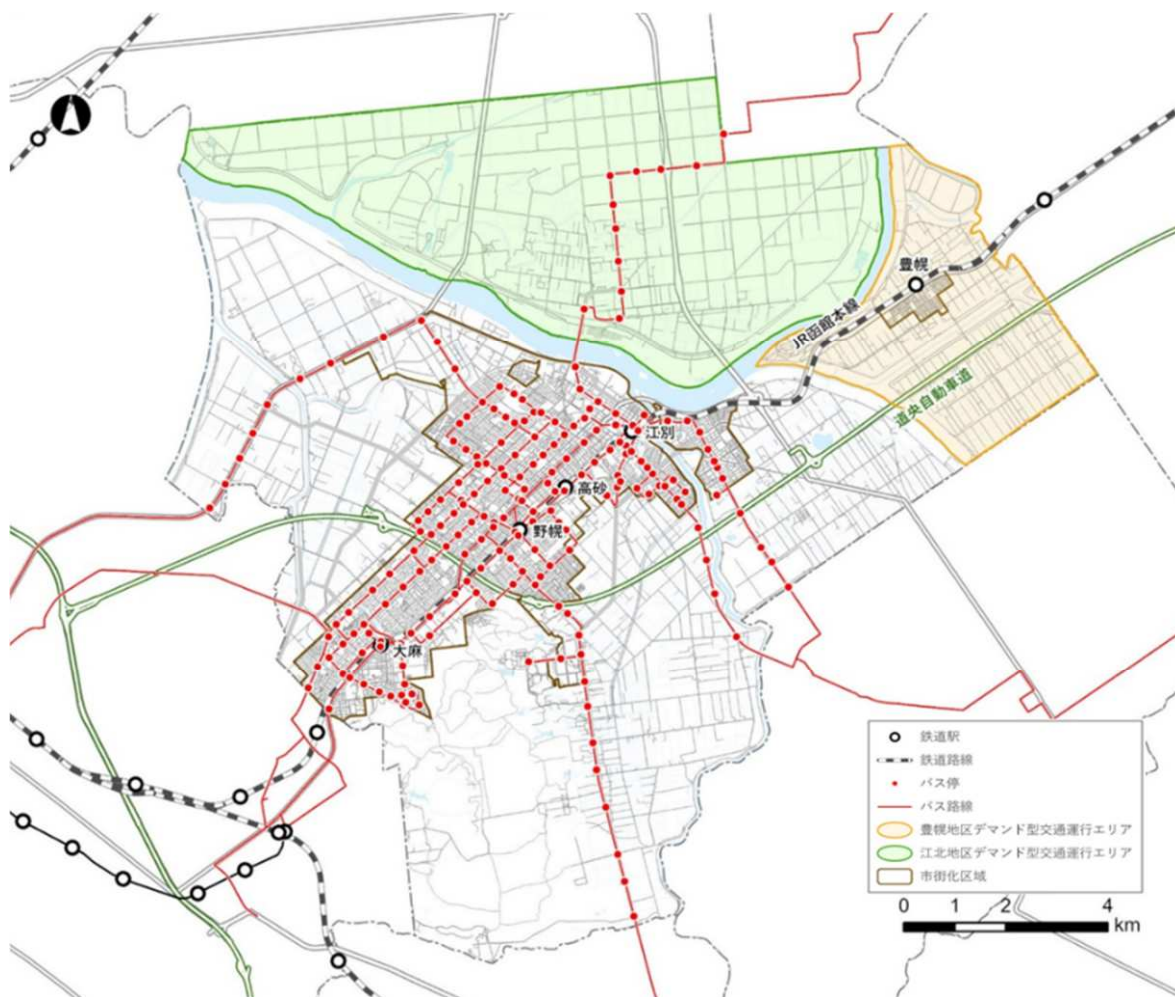


図 3-24 公共交通ネットワーク

(令和4年12月現在)

(2) 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。

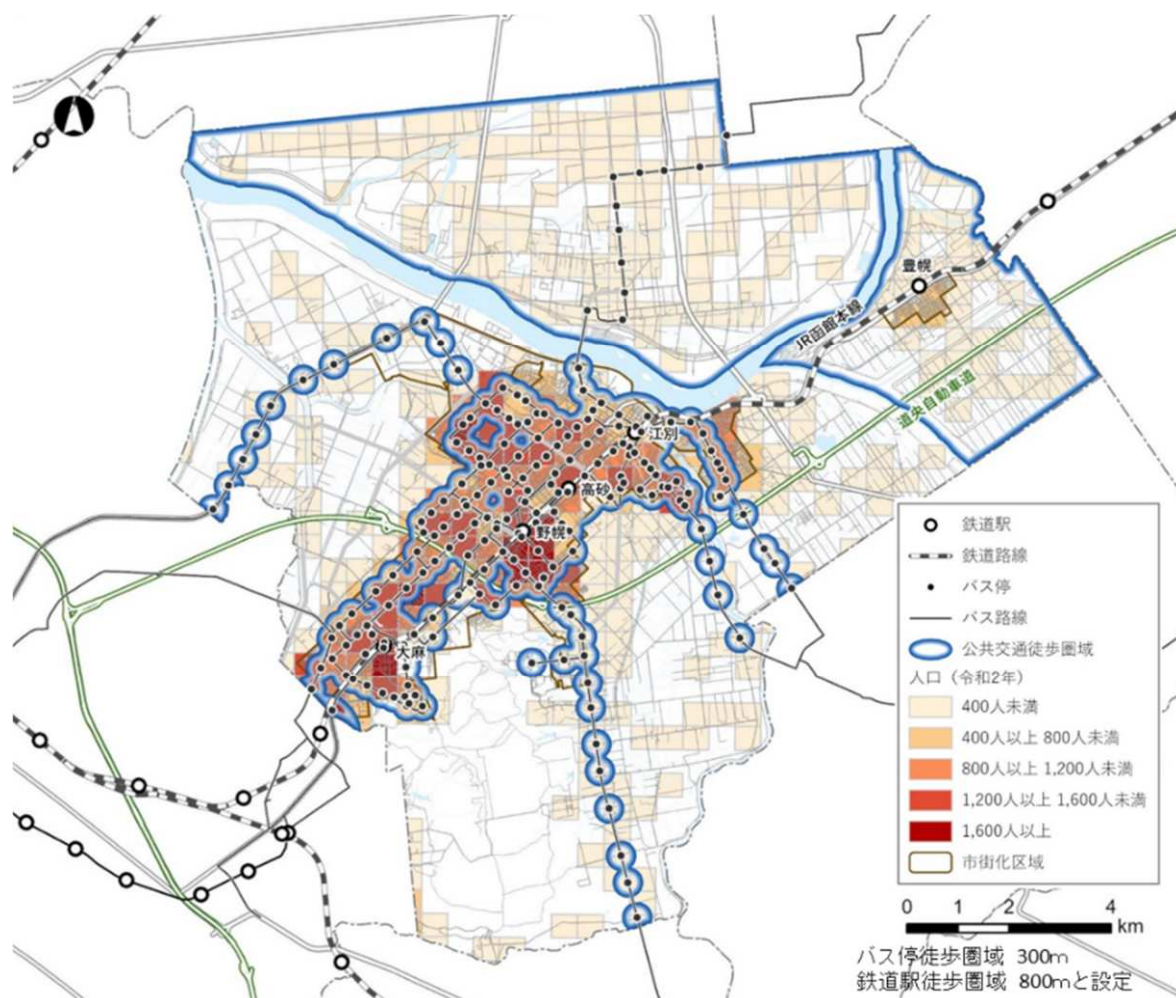


図 3-25 公共交通人口カバー率

出典：国勢調査（令和2年）及び社人研推計値（平成30年）

表 3-1 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	121,056人	103,009人	85.1%
2035年	99,871人	83,877人	84.0%

表 3-2 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	36,783人	31,830人	86.5%
2035年	41,835人	35,469人	84.8%

3.2.2 交通手段別の状況

(1) 鉄道

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、大麻駅を主要駅とするほか、高砂駅と豊幌駅が整備されています。

① 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 万人台まで減少しました。



図 3-26 主要駅別乗車人員及び総数

出典：江別市統計書

② 事業者アンケート調査結果

北海道旅客鉄道株式会社では、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、大幅に利用者が減少し、現段階では感染拡大前の利用者数の水準には戻っていないとの回答となっています。

計画策定にあたっては、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等の積極的な関与を期待するとの回答となっています。

2022（令和4）年2月の大雪を踏まえ、今後の対策としては、降雪状況を踏まえ、「駅構内等の「事前の除排雪の徹底」」などの対策を実施するとの回答となっています。

表 3-3 鉄道事業者へのアンケート調査結果

▶公共交通事業者への要望・改善事項
<ul style="list-style-type: none">・豊幌駅に乗車案内札を設置・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
<ul style="list-style-type: none">・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
▶大雪時の運行・遅延情報の提供
<ul style="list-style-type: none">・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
▶2022（令和4）年2月頃の大雪時の今後の対策について
<ul style="list-style-type: none">・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、運転士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
<ul style="list-style-type: none">・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
<ul style="list-style-type: none">・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

(2) タクシー

① 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。

2020（令和2）年度の車両登録台数は、2019（令和元）年度から25台の減少となっており、走行キロ数は2019（令和元）年度と比較して半数程度まで減少しています。

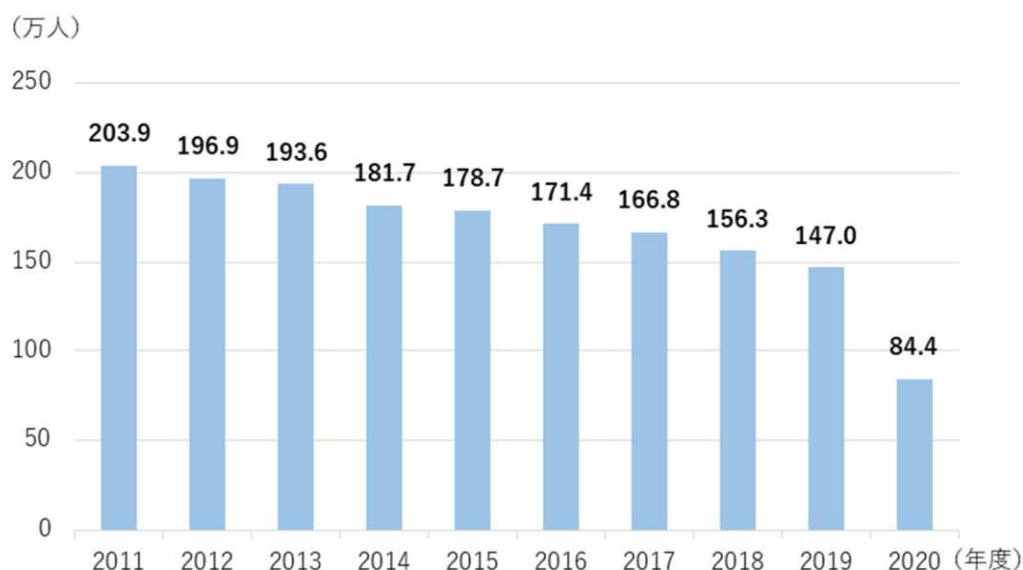


図 3-27 タクシーの輸送人員

出典：江別市統計書

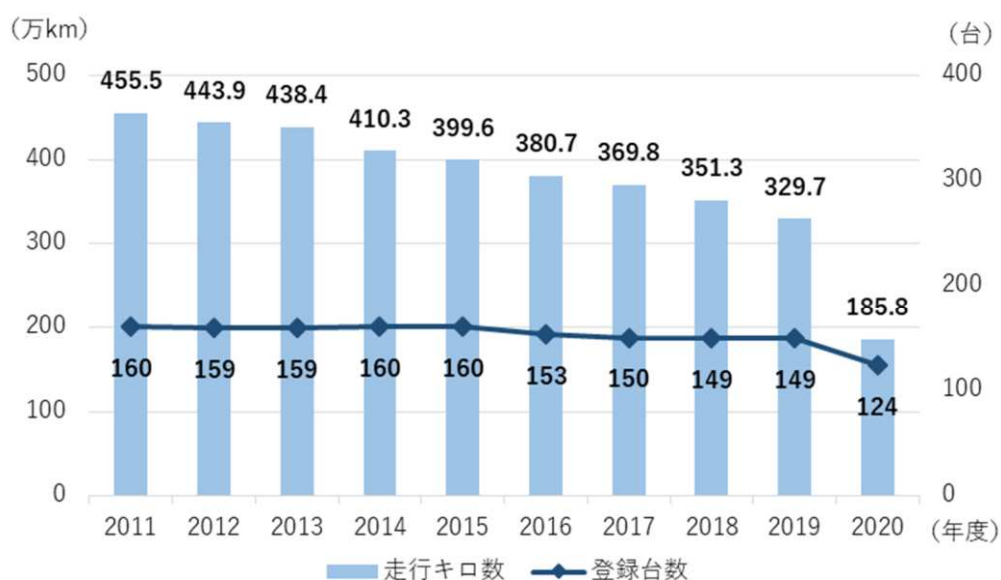


図 3-28 タクシーの車両登録台数及び走行キロ数

出典：江別市統計書

② 事業者アンケート調査結果

タクシー運転士の年齢構成は、70歳以上の割合が最も高く、全体の約4割を占めています。加えて、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、運転士の離職者数が30名を超え、運転士不足が深刻な課題となっています。

また、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、通院や買い物目的での利用が減少していましたが、2022（令和4）年度では、利用者数が回復傾向にあるとの回答となっています。

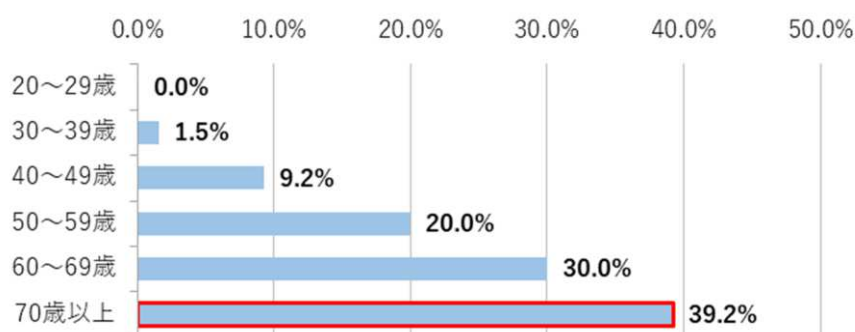


図 3-29 タクシー運転士の年齢構成

事業者アンケート調査結果

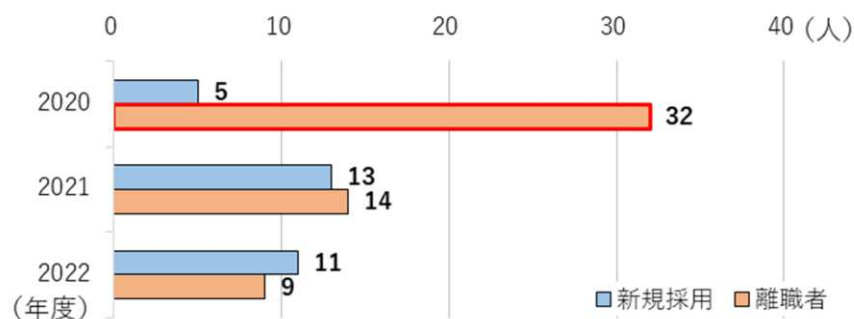


図 3-30 タクシー事業者の新規採用数と離職者

事業者アンケート調査結果

表 3-4 タクシー事業者へのアンケート調査結果

▶利用者の特性（属性や天候、時間帯、施設など）
<ul style="list-style-type: none"> • 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
<ul style="list-style-type: none"> • 医療機関及び買物客の減少 • 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、運転士の離職や転職理由に • 令和4年現在は日中帯の利用者が戻りつつある
▶利用者増加に向けた取り組み
<ul style="list-style-type: none"> • 冬季間の速やかな配車 • アプリ配車システムを導入し、徐々に浸透、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件以上に） • 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
<ul style="list-style-type: none"> • 運転士不足

(3) 路線バス

① 利用状況

市内路線バスの輸送人員は、2011（平成 23）年度から 2019（令和元）年度にかけて約 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。

市外路線バスの輸送人員は、2011（平成 23）年度から 2019（令和元）年度にかけて横ばいで推移していますが、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、2020（令和 2）年度以降は、260 万人程度まで減少しています。

運行回数は、市内路線、市外路線ともに年々減少しています。

江別市内を運行する路線は、表 3-5 「運行実績及び収支状況」の通り、収支非公表を除き、全て赤字路線となっています。



図 3-31 市内路線バス輸送実績

出典：江別市統計書

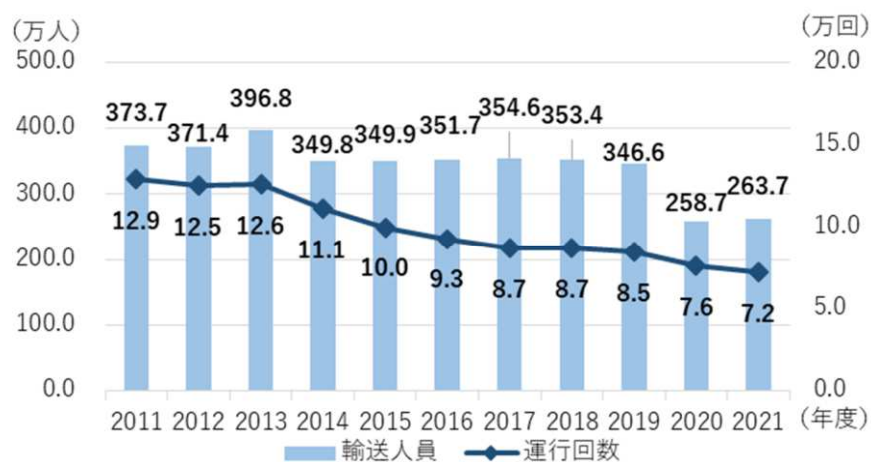


図 3-32 市外路線バス輸送実績

出典：江別市統計書

表 3-5 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 (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		差額 (千円)									
												国・道	江別市										
												(千円)	(千円)										
北海道中央バス備	22	江別2番線	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									
	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												
	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												
	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												
	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												
	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												
	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		いずみ野4丁目通	湯川公園先回り・いずみ野	野幌駅北口	5.7	2.9	0.8	5,136	3.7	-625												
	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	札幌線	札幌ターミナル	工栄町北・江別市立病院	江別駅前	非公表																	
夕張鉄道備	あけぼの	札幌線	新札幌駅前	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	往路：75.6 復路：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									
セイ・オール北海道バス備	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26		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	大麻団地線	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		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														

② 事業者アンケート調査結果

バス運転士の年齢構成は、40代の割合が最も高くなっています。一方で、今後も定年予定者や再雇用終了予定者が多数控えており、運転士不足が深刻な課題となっています。

加えて、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、利用者数が感染拡大前と比較して2割減少して推移しており、赤字路線の便数の見直しや減便、廃止などの対策が課題となっています。

また、2022（令和4）年2月の大雪では、一部区間の除排雪の遅れによる運休が発生したほか、停留所の除排雪など、大雪時の対応に課題があるとの回答となっています。

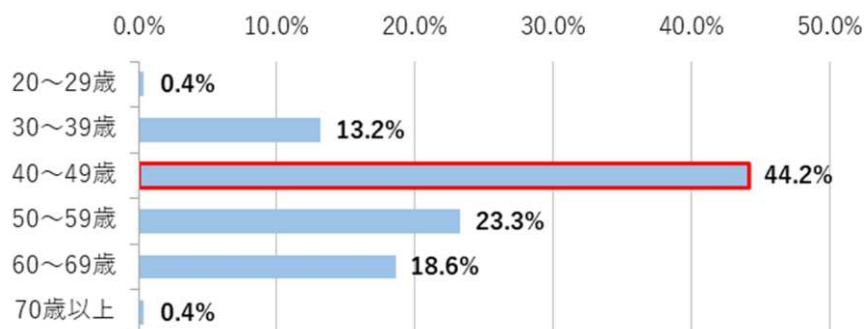


図 3-33 バス運転士の年齢構成

事業者アンケート調査結果

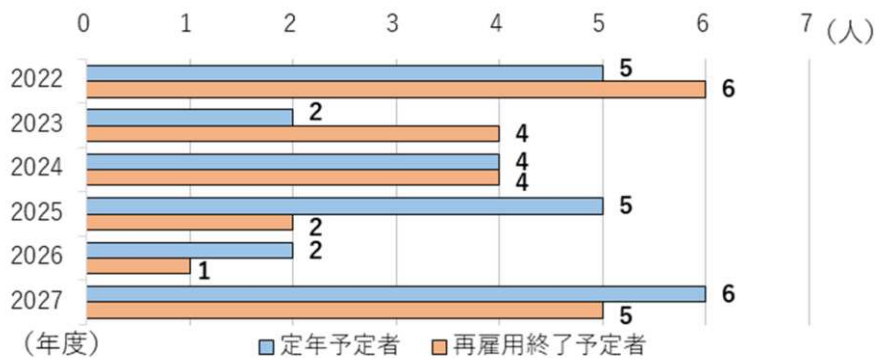


図 3-34 バス会社の定年予定者と再雇用終了予定者数

事業者アンケート調査結果

表 3-6 バス事業者へのアンケート調査結果

<p>▶現状・将来的に想定される課題について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運転士不足（運転士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
<p>▶利用者増加に向けた取り組み</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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
<p>▶今後地域と連携して実施したい・興味がある取組みについて</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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
<p>▶一般利用者向けの運行（運休）・遅延情報の提供方法</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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
<p>▶2022年2月の大雪の状況と課題について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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
<p>▶新型コロナウイルス拡大前後の利用者数の変化や影響</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 ・運転士本人や家族の感染等で出勤できなくなると運転士確保が難しくなり、場合によっては運休にせざるを得ない
<p>▶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）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 利用実態

江別市内を運行する路線バスの平日1日の利用者数は、約9,000人となっています。休日は、平日よりも利用者数が減少しています。

表 3-7 路線バスの利用実態

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(株)	22・24	江別2番通線	568	246	調査結果： ※9月11日（日）、14日（水）
	A・B・C・D	野幌見晴台線	341	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日（木）、18日（日）
	90	札江線	204	*	さっぽろ連携中枢都市圏調査
ジェイ・アール北海道(株)	新26	江別線	1,600	838	事業者提供データ ※休日： 9月10日（土）～11日（日） の平均 ※平日： 9月12日（月）～16日（金） の平均
	新27	江別線	820	701	
	新28	大麻団地線	878	461	
	新24	大麻団地線	244	63	
	循環麻98	大麻団地線	35	23	
	新25	ゆめみ野線	156	—	
	循環江95	ゆめみ野線	61	—	
	新29	野幌運動公園線	932	442	
	江92	共栄線	205	38	
	8	米里線	261	37	
循環新82・83	文京台	649	495		
夕張鉄道(株)	あけぼの	札幌線	141	23	調査結果 ※9月11日（日）、14日（水）
	あけぼの	札幌線（大通）	—	15	
	南幌	札幌代行線（札幌大通）	—	12	さっぽろ連携中枢都市圏調査
	南幌	札幌代行線	448	*	
	栗山	札幌代行線	83	*	
	夕張	札幌代行線	104	*	調査結果 ※9月11日（日）、14日（水）
	—	文京台線	7	0	
合計			9,049	*	

— 運行無し * 未調査

④ 停留所別乗降車人数

江別市内の停留所別乗降車人数は、平日で国道 12 号や 2 番通沿線及び駅周辺で利用者が多くなっています。休日は、国道 12 号沿線、駅周辺で利用者が多くなっています。

【平日】

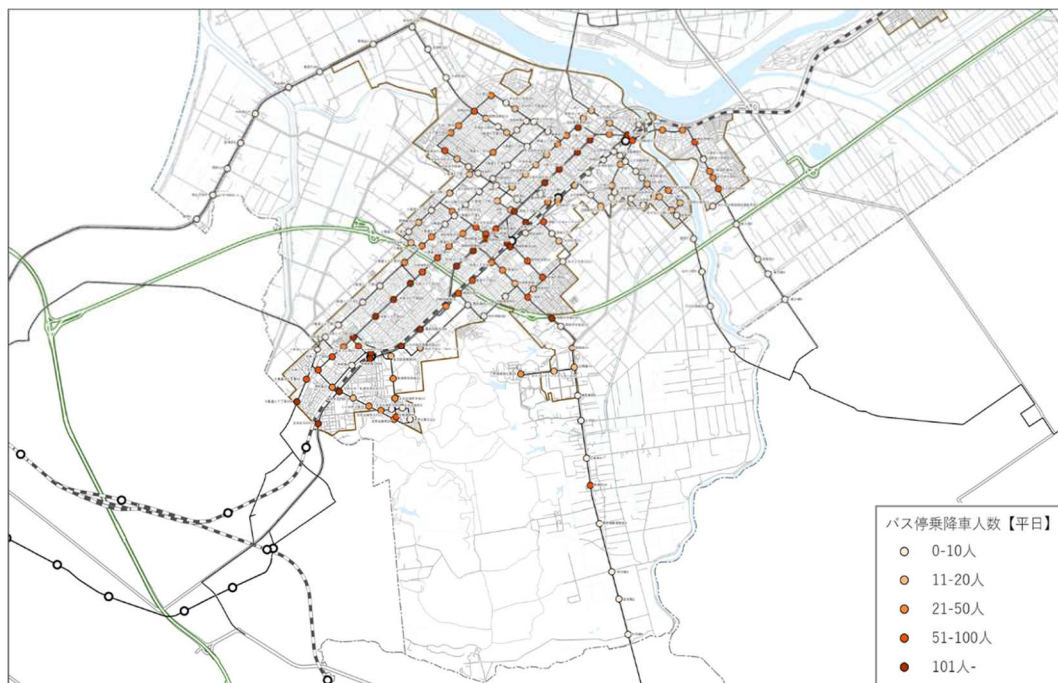


図 3-35 停留所別乗降車人数：乗降者合計（平日）

【休日】

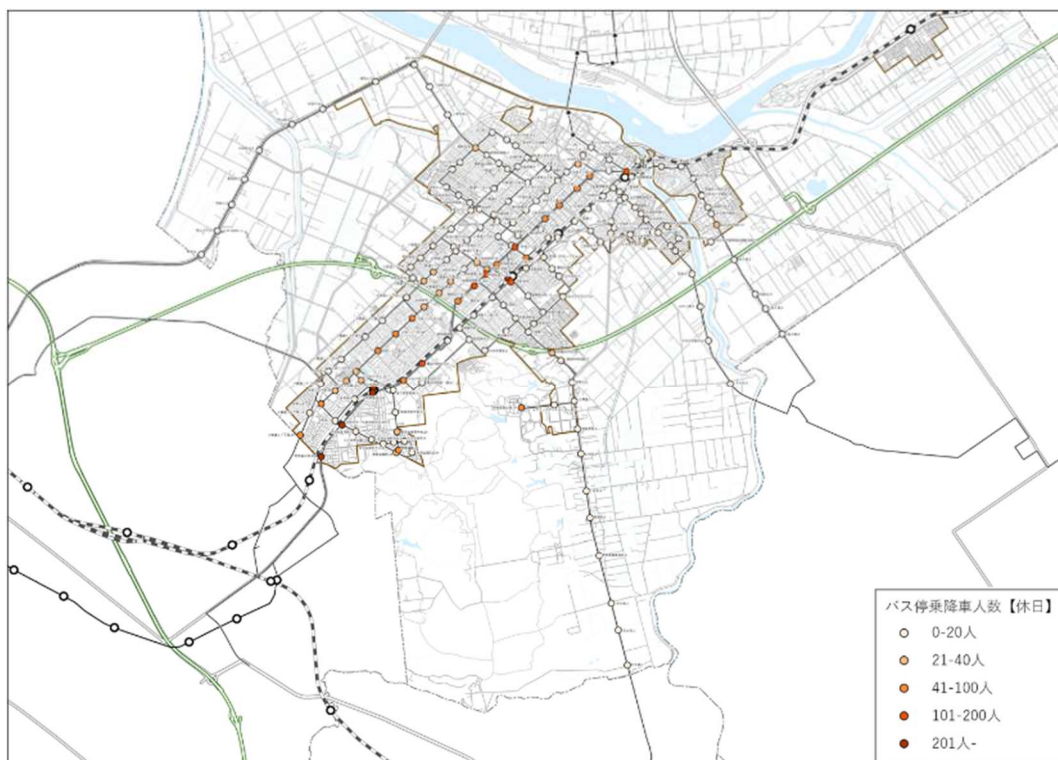


図 3-36 停留所別乗降車人数：乗降者合計（休日）

⑥ バス路線再編等の状況

2018（平成 30）年度のバス路線再編は、江別錦町線及び江別 4 番通線の廃止に伴う野幌見晴台線の新設や、江別 4 番通線の廃止に伴う江別 2 番通線の運行経路変更など、「江別市地域公共交通再編実施計画」に基づく路線再編を実施しています。

また、これ以降もバス事業者による運行経路の見直しが行われています。

表 3-8 バス路線再編等の状況

運行事業者	路線名	再編内容	
北海道 中央バス(株)	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 番線の廃止に伴う再編
ジェイ・アール 北海道バス(株)	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(株)	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

市内再編路線の検証

i) 22・24：江別2番通線

江別2番通線は、「野幌高校」の利用者数が少なく、通学需要が取り込めていない状況となっています。

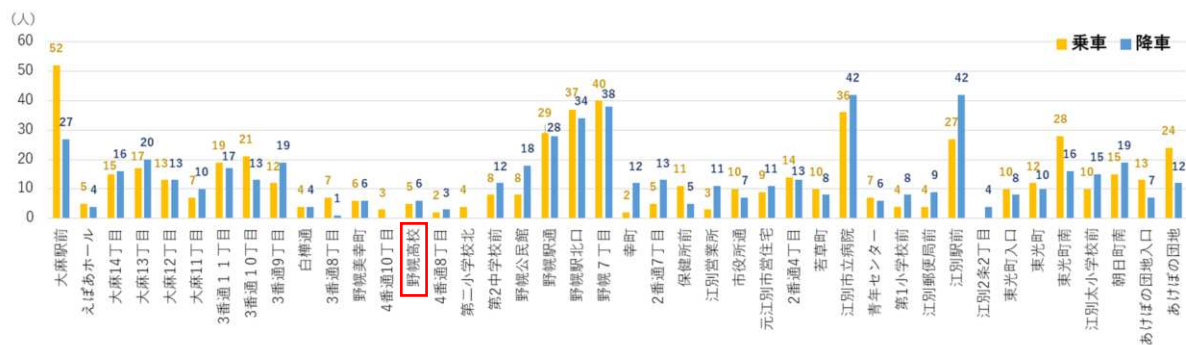


図 3-37 江別2番通線 停留所別利用者数：2022年9月14(水)

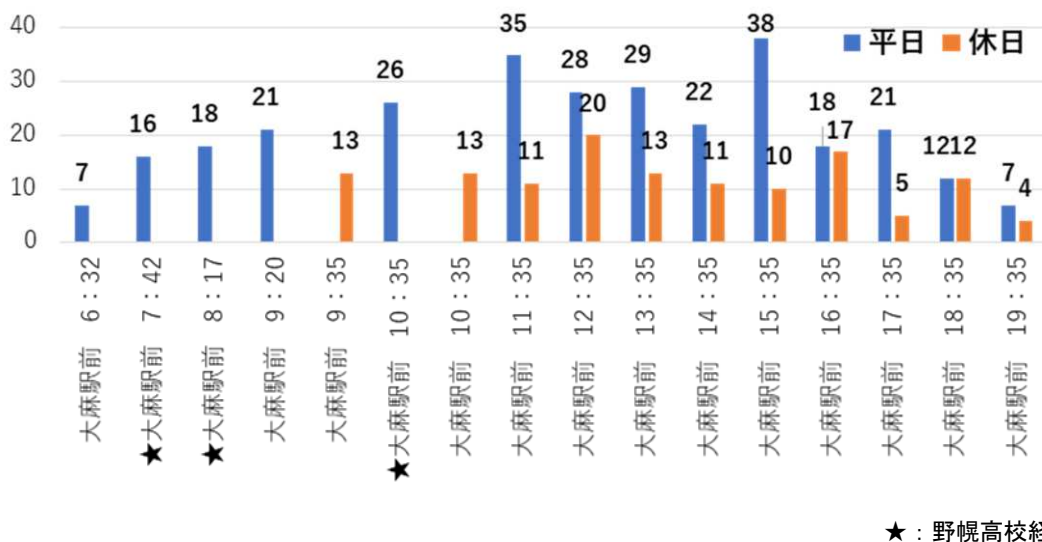


図 3-38 江別2番通線 便別利用者数 (あけぼの団地行)

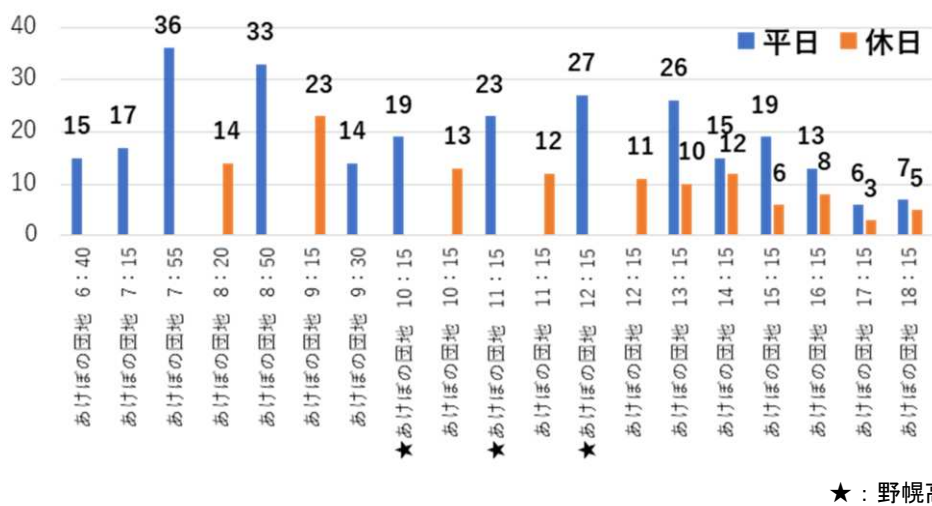


図 3-39 江別2番通線 便別利用者数 (大森駅前行)

ii) A・B・C・D：野幌見晴台線

野幌見晴台線は、平日・休日ともに、「野幌駅北口」及びその周辺や見晴台、新栄台方面での利用が多くなっています。

しかしながら、休日は、1便当たりの利用者数が約5人と少ない状況となっています。

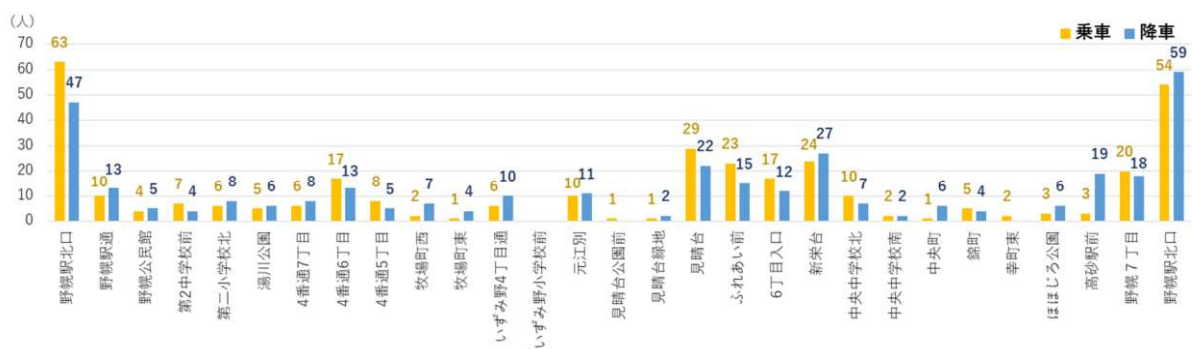


図 3-40 野幌見晴台線 停留所別利用者数：2022年9月14(水)

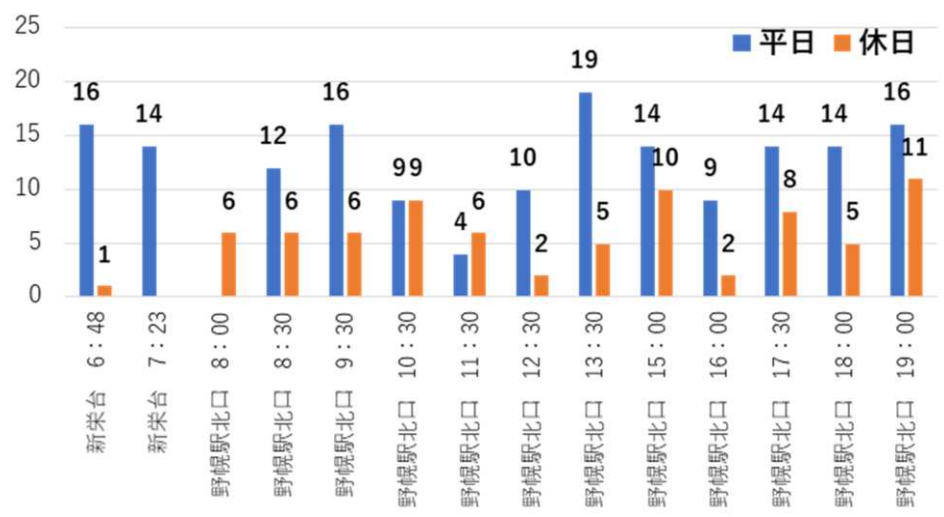


図 3-41 野幌見晴台線 便別利用者数 (錦町先回り)

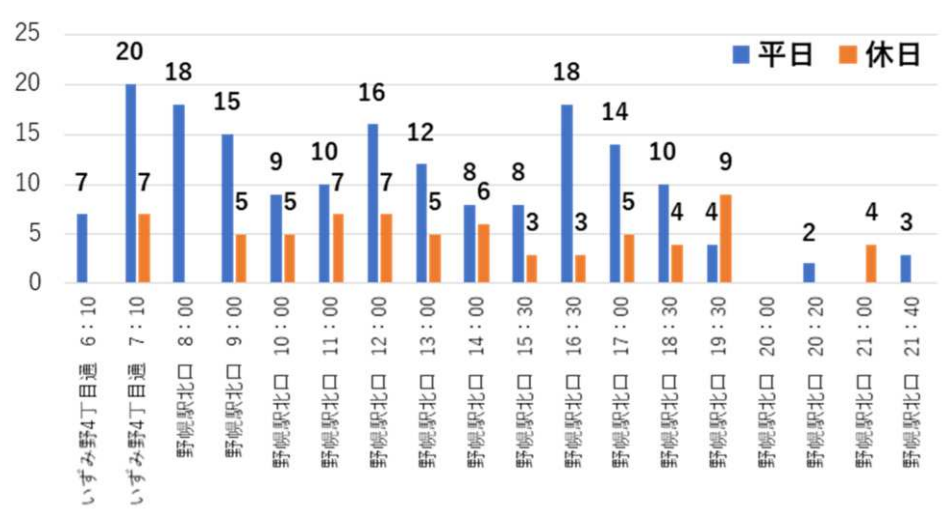


図 3-42 野幌見晴台線 便別利用者数 (湯川公園先回り)

(4) 江北地区デマンド型交通

① 事業概要及び運行概要

表 3-9 事業概要及び運行概要

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				
運行便数 ダイヤ	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

② 利用状況

江北地区デマンド型交通は、2019（令和元）年度において年間400人以上が利用していましたが、2020（令和2）年度以降は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、年間約200人まで減少しています。

便別利用者数は、往路の第2便、復路の第5便の利用が多くなっています。

乗降場所別利用者数では、「イオン江別店」の利用が最も多くなっています。

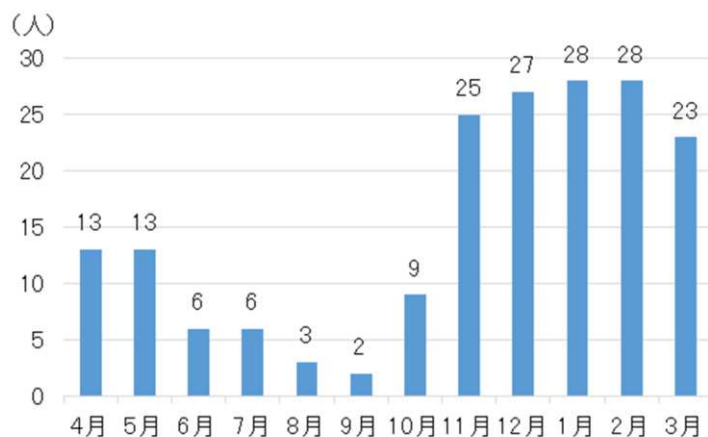


図 3-43 月別利用者数：2021（令和3）年度

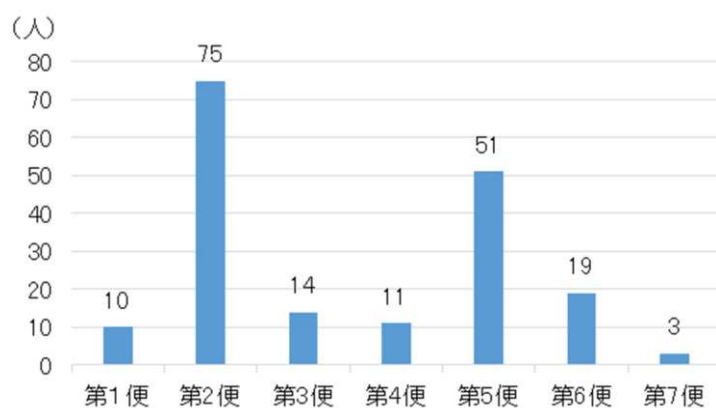


図 3-44 便別利用者数：2021（令和3）年度

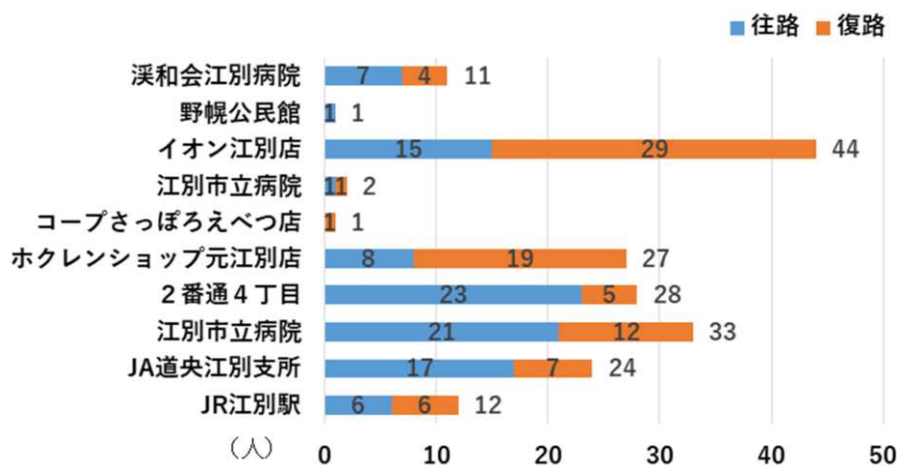


図 3-45 乗降場所別利用者数：2021（令和3）年度

(5) 豊幌地区デマンド型交通

① 事業概要及び運行概要

表 3-10 事業概要及び運行概要

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		
運行便数 ダイヤ	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

② 利用状況

豊幌地区デマンド型交通は、実証運行を開始した2021（令和3）年6月以降、毎月一定の会員が利用しています。

便別利用者数では、往路の第2便、復路の第4便の利用が多くなっています。

乗降場所別利用者数では、「イオンタウン江別」での利用が最も多くなっています。

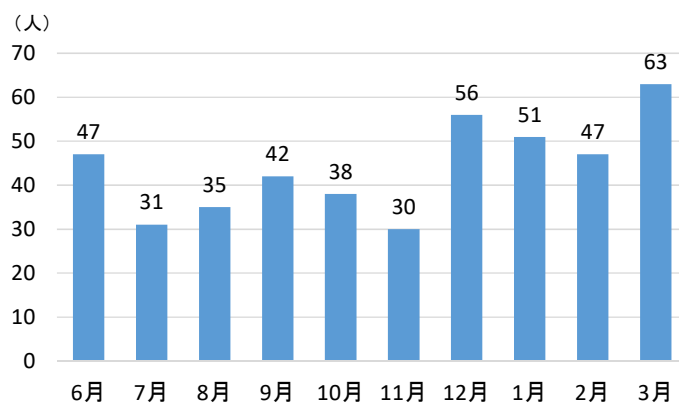


図 3-46 月別利用者数：2021（令和3）年度

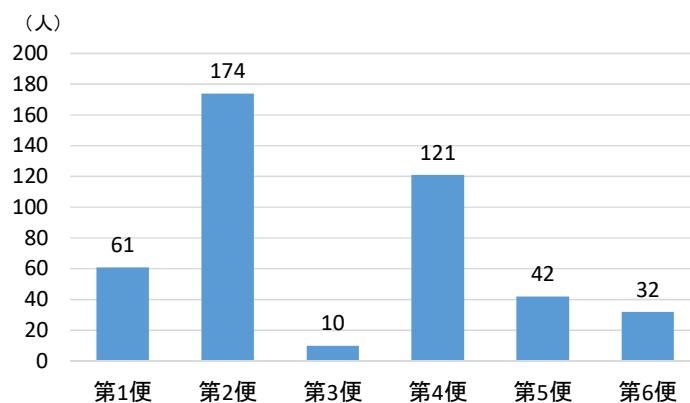


図 3-47 便別利用者数：2021（令和3）年度

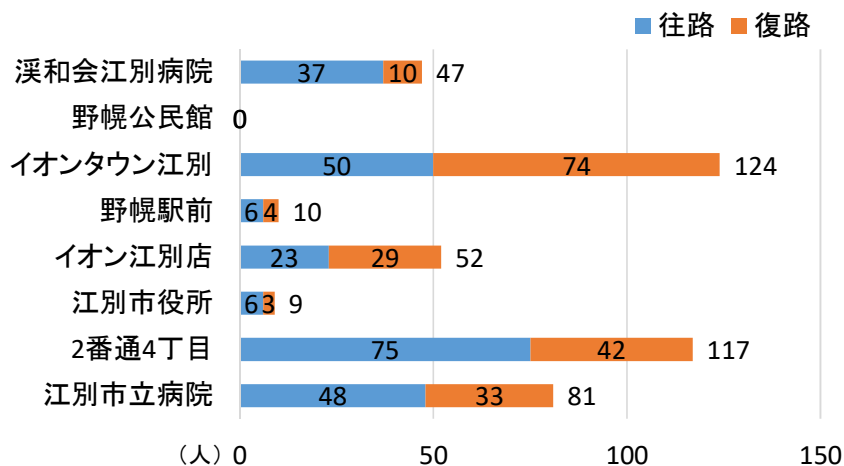


図 3-48 乗降場所別利用者数：2021（令和3）年度

(6) 江別市内の高等学校及び大学への通学実態

① 江別市内の高等学校及び大学の送迎バスの運行状況

江別市内の高等学校及び大学では、「札幌学院大学」、「北海道情報大学」、「酪農学園大学付属とわの森三愛高等学校」、「立命館慶祥中学校・高等学校」の4校が生徒・学生を対象とした送迎バスを運行しています。

送迎バス運行の課題では、運行に係る財政上の理由により、公共交通機関への転換を検討している学校が見られます。

表 3-11 江別市内の高等学校及び大学の送迎バスの運行状況

学校名	委託先	車両タイプ	運行エリア	便数/日
札幌学院大学	千歳相互観光バス(株)	ハイデッカー車	江別キャンパス ⇄新札幌キャンパス間	20便
北海道情報大学	ジェイ・アール北海道バス(株)	三方車	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)	三方車 又は マイクロバス	①江別線 ②大曲線 ③平岡・清田線	3便
立命館慶祥 中学校・ 高等学校	ジェイ・アール北海道バス(株)	三方車	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

表 3-12 江別市内の高等学校及び大学への送迎バスに関するアンケート調査結果

<p>▶スクールバスを運行するにあたっての現状の課題等（スクールバス実施の学校のみ）</p> <p>【公共交通機関への意向】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 <p>【混雑の緩和・増便要請】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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）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 <p>【大雪時の対応等】</p> <ul style="list-style-type: none"> 冬期の遅延及び連休の対応について 除雪の優先順位をあげる等の除雪方法の改善が必要 <p>【その他】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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
--

② 江別市内の高等学校及び大学に向けたアンケート調査結果

江別市内の高等学校及び大学に向けたアンケート調査の結果では、2022（令和4）年2月の大雪の影響により、公共交通機関の運休が数日間続いたほか、待合所に屋根がなく冬期の待合環境が厳しい状況となっているなど、天候状況に応じた遅延・運休情報の発信や待合環境の整備が求められています。

そのほか、公共交通事業者に対して協力できることとしては、学生向けのリアルタイムな運行状況の提供を希望する学校があります。

表 3-13 江別市内の高等学校及び大学へのアンケート調査結果

<p>▶公共交通事業者への要望等</p> <p>【利便性について】</p> <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 <p>【混雑の緩和・増便要請】</p> <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 <p>【大雪時の対応等】</p> <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、道路管理事務所に引き続き働きかけをお願いしたい <p>【その他】</p> <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 <p>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</p> <ul style="list-style-type: none">・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
<p>▶公共交通事業者に対して協力できること</p> <p>【通行情報等の周知】</p> <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）

(7) スクールバス・スクールタクシー

江別市内の小学校及び中学校では、統廃合された市街化区域外の児童・生徒の通学のために、スクールバス及びスクールタクシーが運行されています。

また、一部では、市民の混乗について試行が行われています。

表 3-14 江別市内を運行するスクールバス・スクールタクシー

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	

(8) 医療機関への通院実態

江別市内の医療機関では、現在、通院患者向けの送迎バスの運行は確認されていません。

一方で、医療法人友愛会友愛記念病院では、医療機関の職員用送迎バスの運行の実施があります。

通院患者に高齢者が多い医療機関では、市内循環バスの運行や停留所の設置等に関する要望が挙げられています。

表 3-15 江別市内を運行する医療機関の送迎バス

	運行用途	委託先	車両タイプ	運行エリア	便数/日
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

表 3-16 医療機関によるアンケート調査結果

<p>▶公共交通事業者への課題や要望等</p> <p>【利便性について】</p> <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く、少しでも病院近くに停留所の設置（バス路線）を希望 <p>【その他】</p> <ul style="list-style-type: none"> 送迎バスの希望
<p>▶公共交通事業者に対して協力できること</p> <p>【大雪時の対応】</p> <ul style="list-style-type: none"> （敷地内の）バス停留所の除雪 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
<p>▶公共交通に関する自由意見</p> <p>【将来の課題等】</p> <ul style="list-style-type: none"> 病院側でも循環バスを検討 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 <p>【その他】</p> <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行けるように公共交通も見直しを図っていくべきだと考える
<p>▶送迎バスを運行するにあたっての現状の課題等（送迎バス実施の医療機関のみ）</p> <p>【公共交通機関への意向】</p> <ul style="list-style-type: none"> 公共交通機関が不便（乗り継ぎ等） <p>【大雪時の対応等】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 <p>【その他】</p> <ul style="list-style-type: none"> ドライバーの高齢化やドライバーの確保

3.3 公共交通に関する市民ニーズの把握

江別市民の公共交通の利用実態、公共交通へのニーズ、今後の利用意向などの市民意識を把握するため、市民アンケート調査と路線バス利用者向けのアンケート調査を実施しました。

3.3.1 市民アンケート調査

(1) 市民アンケート調査概要

江別市内 3,000 世帯に郵送配布を実施し、回収数 1,756 件の回答が得られました。

表 3-17 市民アンケート調査概要

調査対象	江別市民
調査方法	市内 3,000 世帯に郵送 <ul style="list-style-type: none"> 住民基本台帳より対象世帯を無作為抽出 抽出した世帯の 15 歳以上の構成員分の調査票を封入 江別市バス路線マップを同封
回収方法	【郵送回収】・同封した返信用封筒により郵送回収 【WEBによる回収】・依頼文に記載したQRコードからWEBで回答
調査期間	自：令和4年8月25日（木） 至：令和4年9月30日（金）
地区別配布数	3,000 世帯、5,595 部 <ul style="list-style-type: none"> 大麻地区：788 世帯、1,383 部 野幌地区：1,072 世帯、1,985 部 江別地区：1,140 世帯、2,227 部
回収数	1,756 件（31.4%） 【郵送回収】・世帯回収数：1,168 件（38.9%） <ul style="list-style-type: none"> 調査票回収数：1,600 件（28.6%） 【WEBによる回収】・WEB回収数：156 件（2.8%）
調査項目	<ul style="list-style-type: none"> 個人属性 運転実態 送迎実態 流動状況 公共交通の利用実態

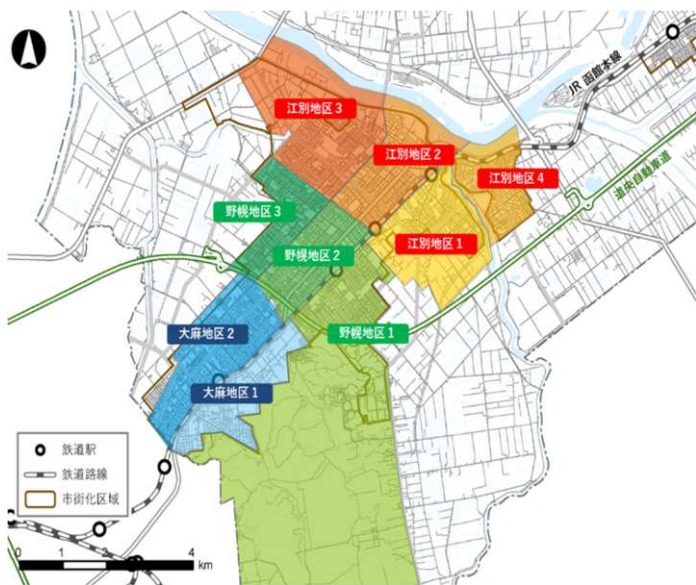


図 3-49 対象エリアの地区分類

表 3-18 対象エリアの地区分類

江別地区 1	上江別 ゆめみ野	上江別東町 ゆめみ野東町	上江別西町 ゆめみ野南町	上江別南町
江別地区 2	1条1丁目～ 8条8丁目 大川町 向ヶ丘	緑町 一番町 若草町	萩ヶ丘 弥生町 元町	王子 高砂町
江別地区 3	牧場町 いずみ野 工業町	元江別 篠津 対雁	見晴台 中島 角山	元江別本町 八幡
江別地区 4	東光町 朝えぎ野 美原 豊幌はみんく町	朝日町 朝えぎ野中央 豊幌 野幌若葉町	あけぼの町 朝えぎ野東 豊幌花園町 東野幌	江別太 朝えぎ野西 豊幌美咲町 西野幌
野幌地区 1	野幌本町 野幌東町	野幌若葉町 緑ヶ丘	東野幌 あさひが丘	西野幌
野幌地区 2	野幌末広町	幸町	野幌町	野幌松並町
野幌地区 3	元野幌 新栄台	野幌住吉町 中央町	野幌代々木町 野幌美幸町	
大麻地区 1	文京台東町 大麻	文京台南町 大麻ひかり町	文京台緑町 大麻栄町	文京台 大麻園町
大麻地区 2	大麻宮町 大麻新町 大麻泉町 大麻南南町	大麻元町 大麻晴美町 大麻沢町 大麻北町	大麻高町 大麻西町 大麻中町	大麻桜木町 大麻扇町 大麻東町

(2) 市民アンケート調査結果

① 回答者の属性・意識

i) スマートフォン保有率

スマートフォンの保有率は、64歳以下で9割以上となっています。年齢の増加に応じ保有率は低下しますが、80～84歳で約5割となっています。

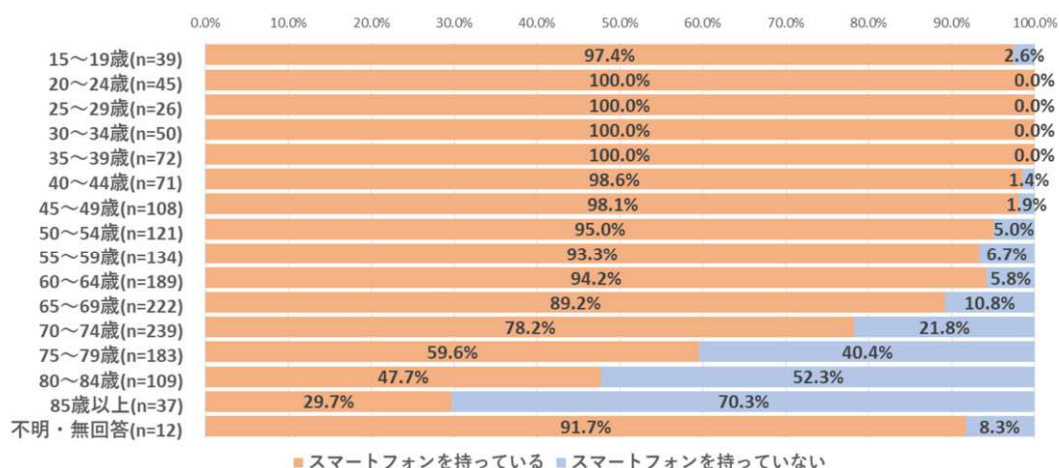


図 3-50 スマートフォン保有率

ii) 運転免許証の保有状況

運転免許証の保有状況は、各地区で約8割となっています。一方で、大麻地区は他地区と比べてやや低くなっています。

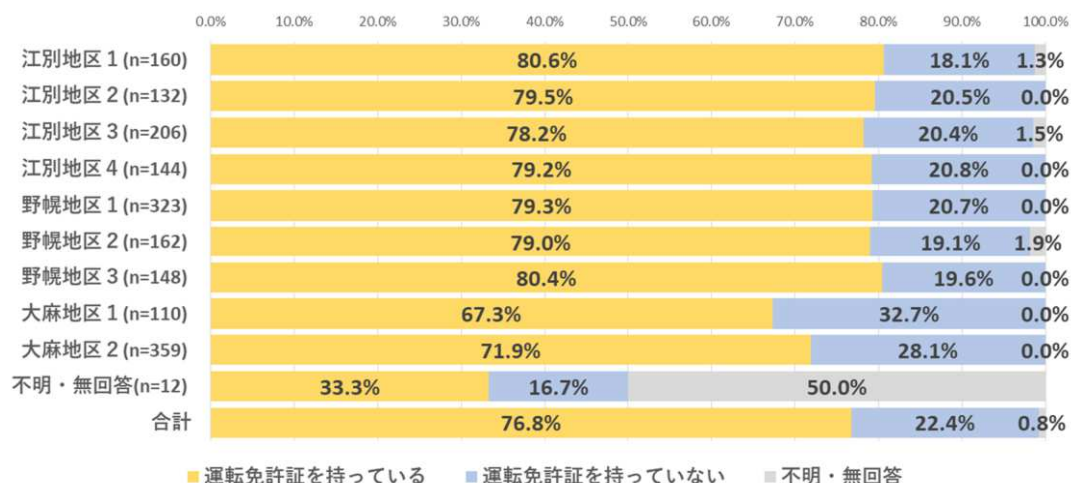


図 3-51 運転免許証の保有率

iii) 自家用車の利用頻度

自家用車の利用頻度は、「週に3～4日」以上の日常的な利用が各地区で半数以上となっています。

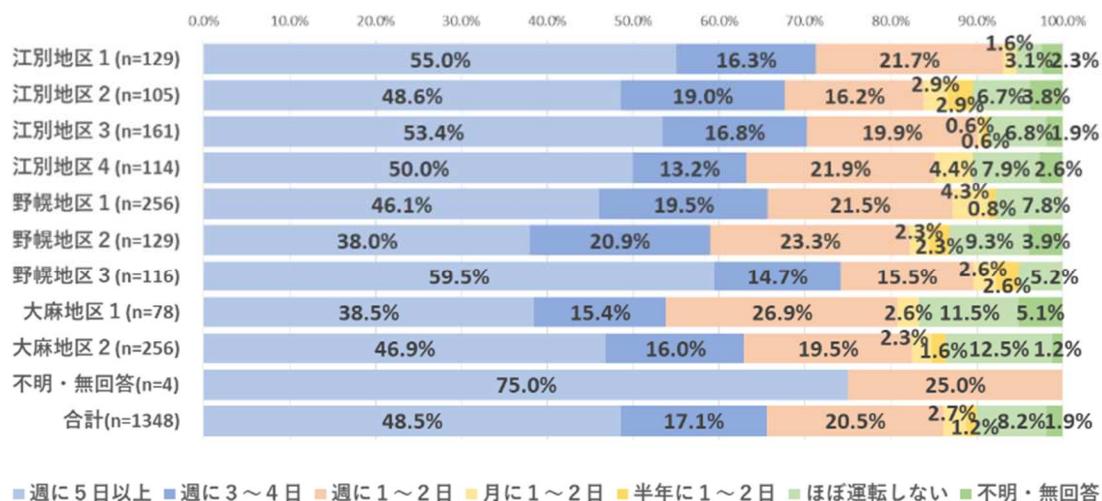


図 3-52 自家用車の利用頻度

iv) 運転免許証返納後の移動手段

運転免許証返納後の移動手段は、7割強が「路線バス」と回答しています。また、6割強が「JR」と回答しており、公共交通機関を利用する回答割合が高い結果となっています。

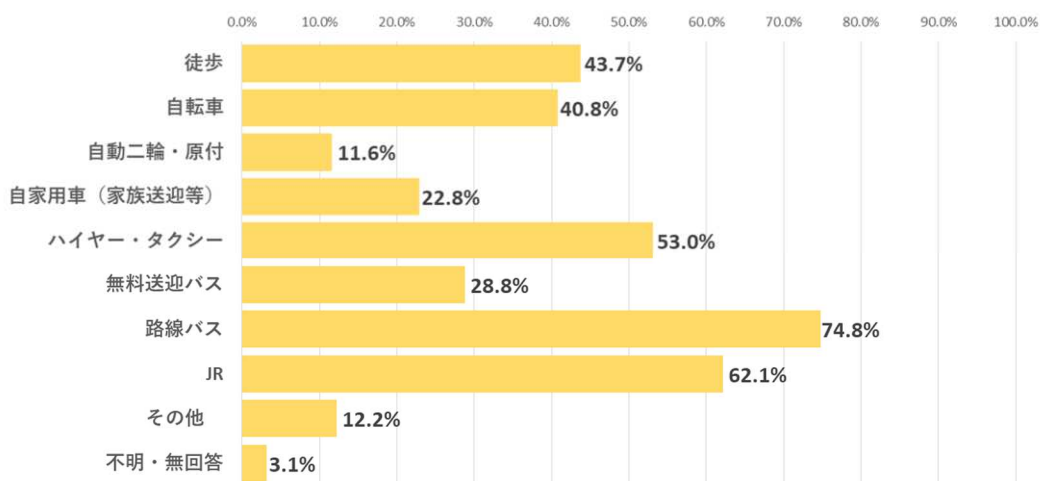


図 3-53 免許証返納後の移動手段 (複数回答)

v) 自家用車での送迎状況

自家用車での送迎状況は、全体の約5割が送迎を行っていると回答しています。

一方で、送迎負担は、送迎を実施している方の約8割が「全く負担は感じない」、「あまり負担は感じない」と回答しています。

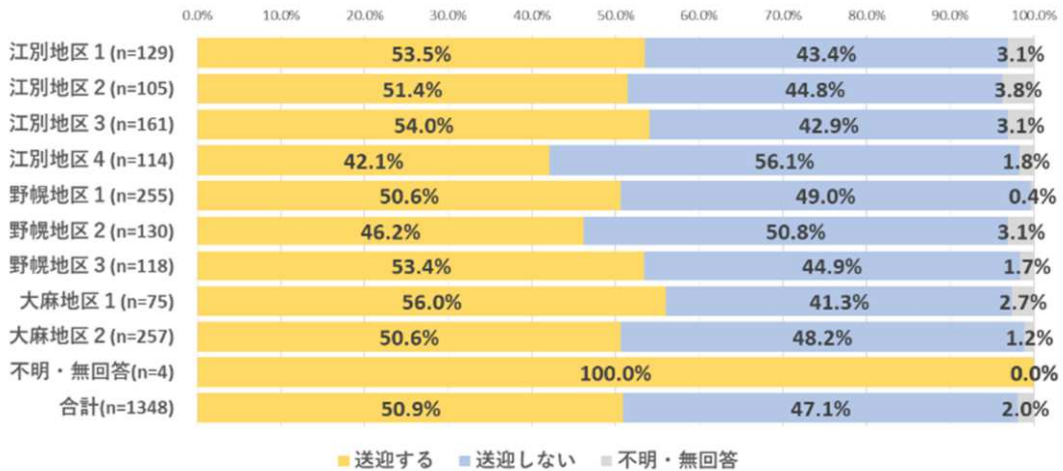


図 3-54 自家用車での車の送迎実態

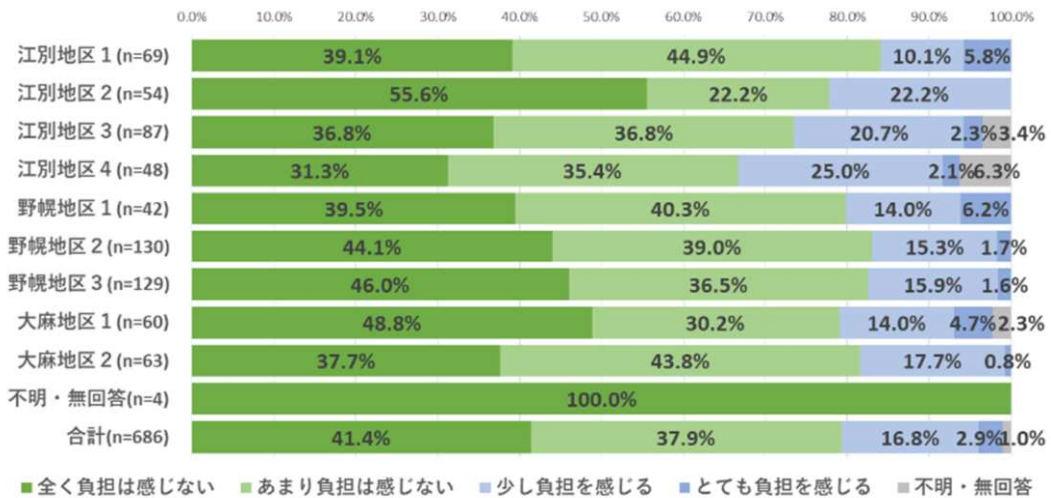


図 3-55 家族等の送迎負担

② 地区別流動状況

i) 通勤・通学の流動状況

通勤・通学状況は、札幌市への流動が多く、4割近くとなっています。

市内の移動は、図 3-56 「【江別地区1】の通勤・通学流動状況」に示す通り、江別地区1（上江別、ゆめみ野方面）は、全市に分散しています。

一方、図 3-57 「【大麻地区1】の通勤・通学流動状況」に示す通り、大麻地区1（文京台方面）は、地区内が目的地となっています。

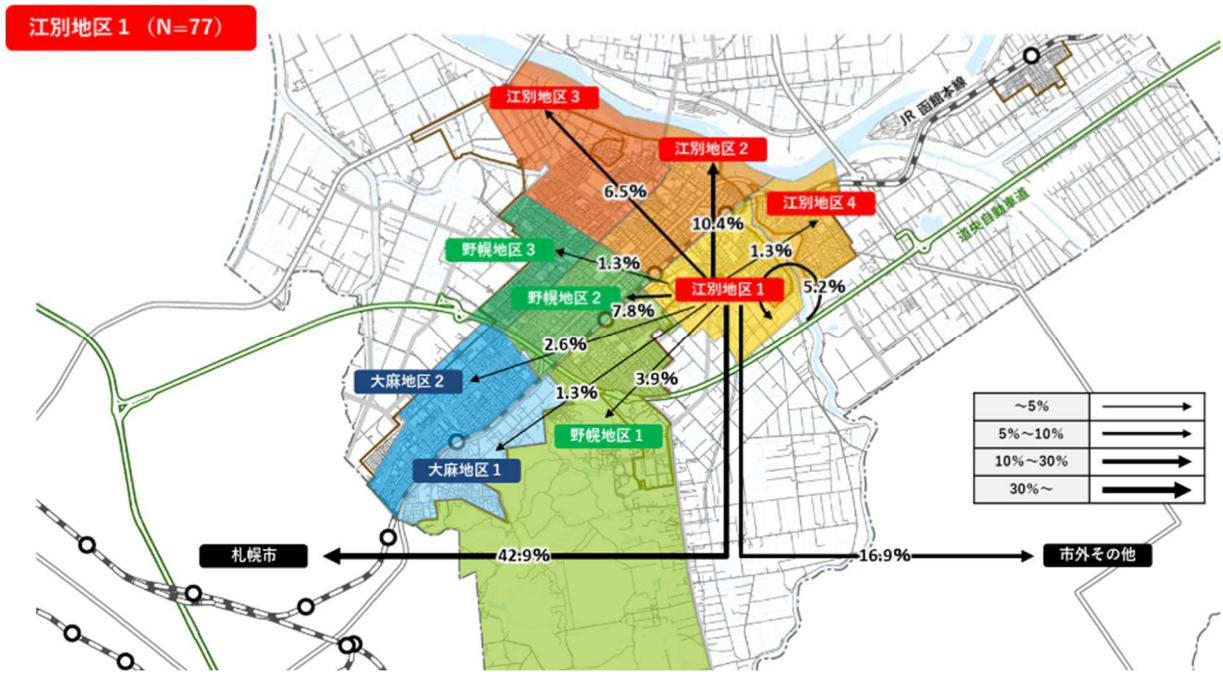


図 3-56 【江別地区1】の通勤・通学流動状況

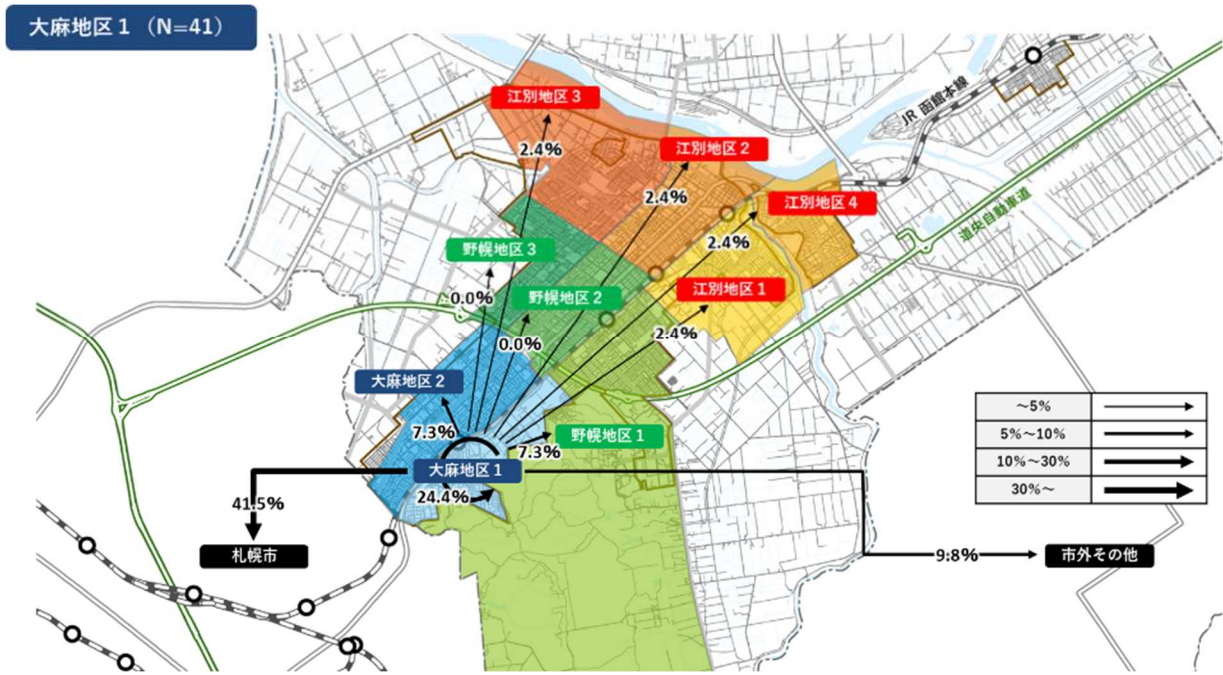


図 3-57 【大麻地区1】の通勤・通学流動状況

ii) 買い物の流動状況

買い物状況は、札幌市への流動が多く、4割近くとなっています。

市内の買い物状況では、江別地区及び野幌地区において、「イオン江別店」や「イオンタウン江別」の立地する野幌地区2（野幌町方面）への流動が多く見られます。

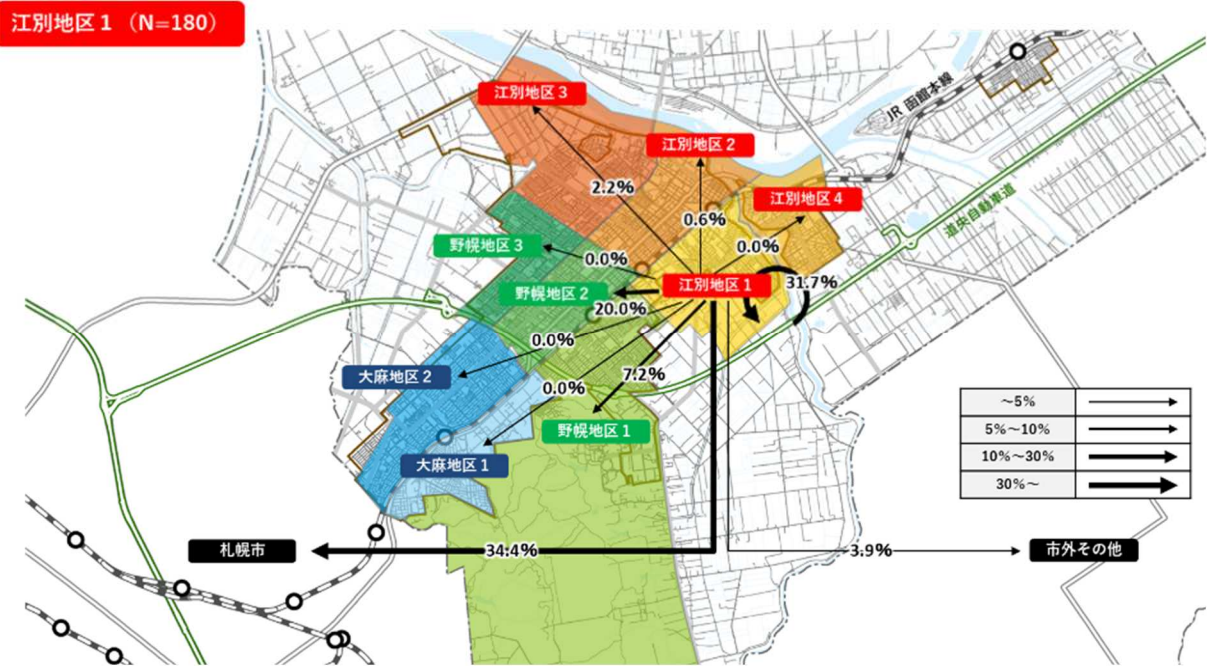


図 3-58 【江別地区1】の買物流動状況

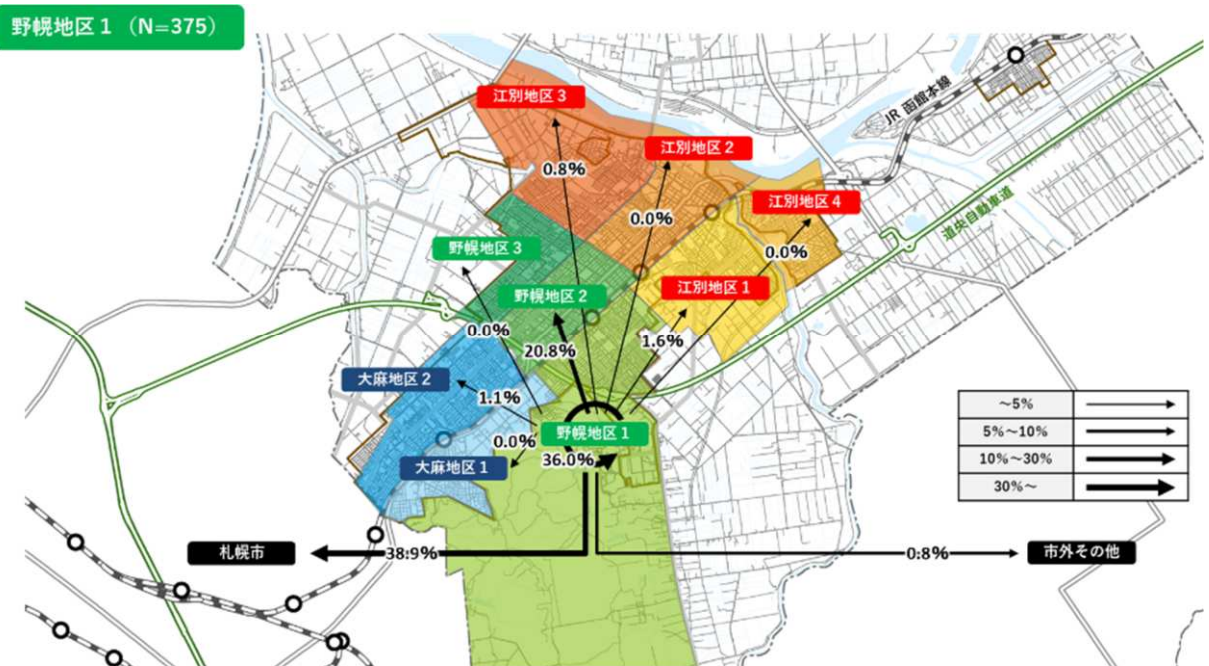


図 3-59 【野幌地区1】の買物流動状況

iii) 通院の流動状況

通院状況は、札幌市への流動が多く、4割近くとなっています。

市内の通院は、江別地区において、江別市立病院が立地する江別地区2（若草町方面）への流動が多くなっています。

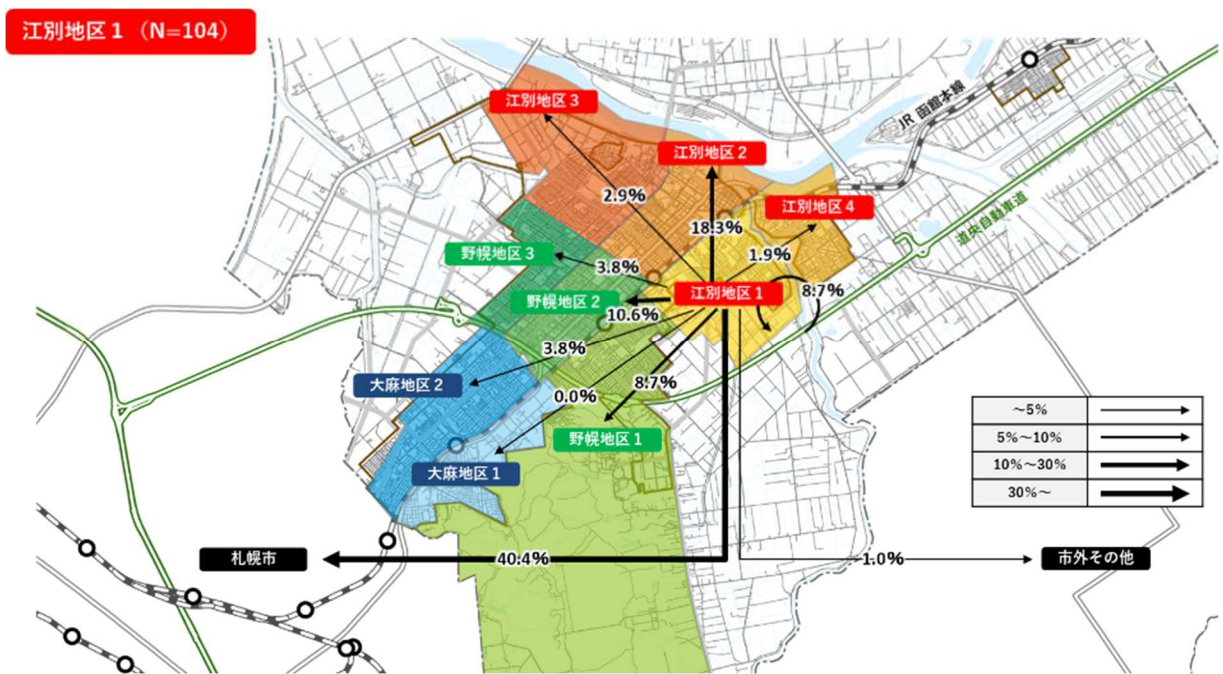


図 3-62 【江別地区1】の通院流動状況

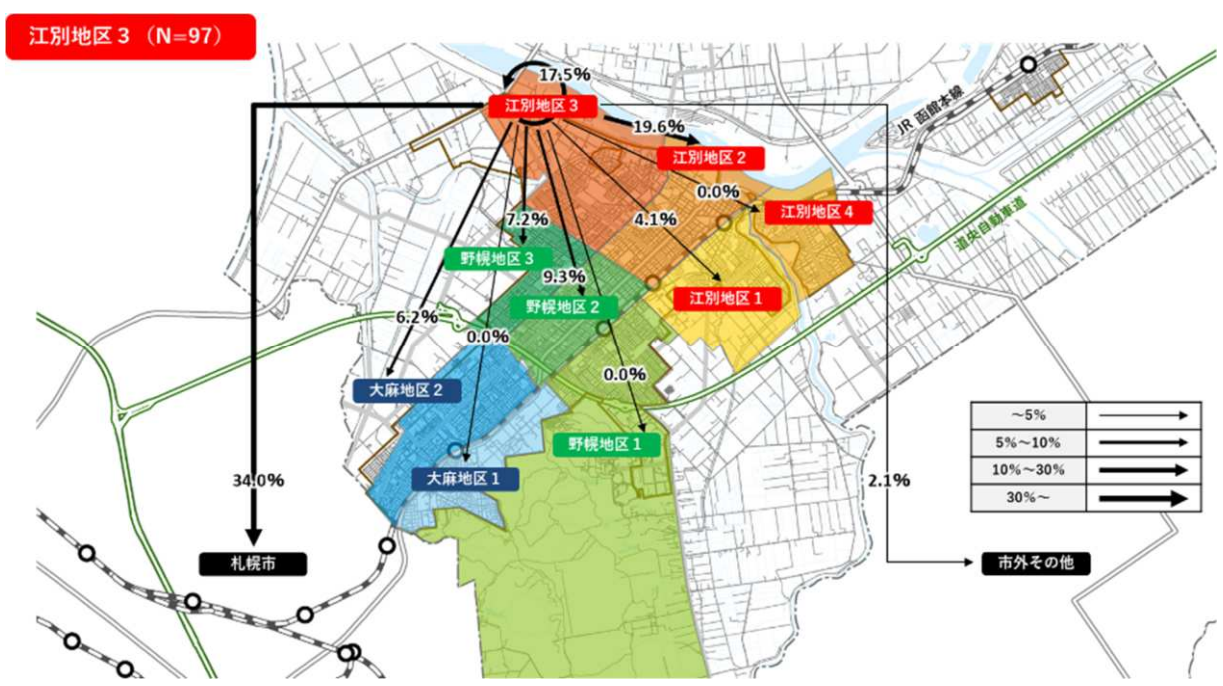


図 3-63 【江別地区3】の通院流動状況

一方で、野幌地区や大麻地区から江別地区2への流動は少なくなっています。これらの地区では、地区内での流動が多くなっています。

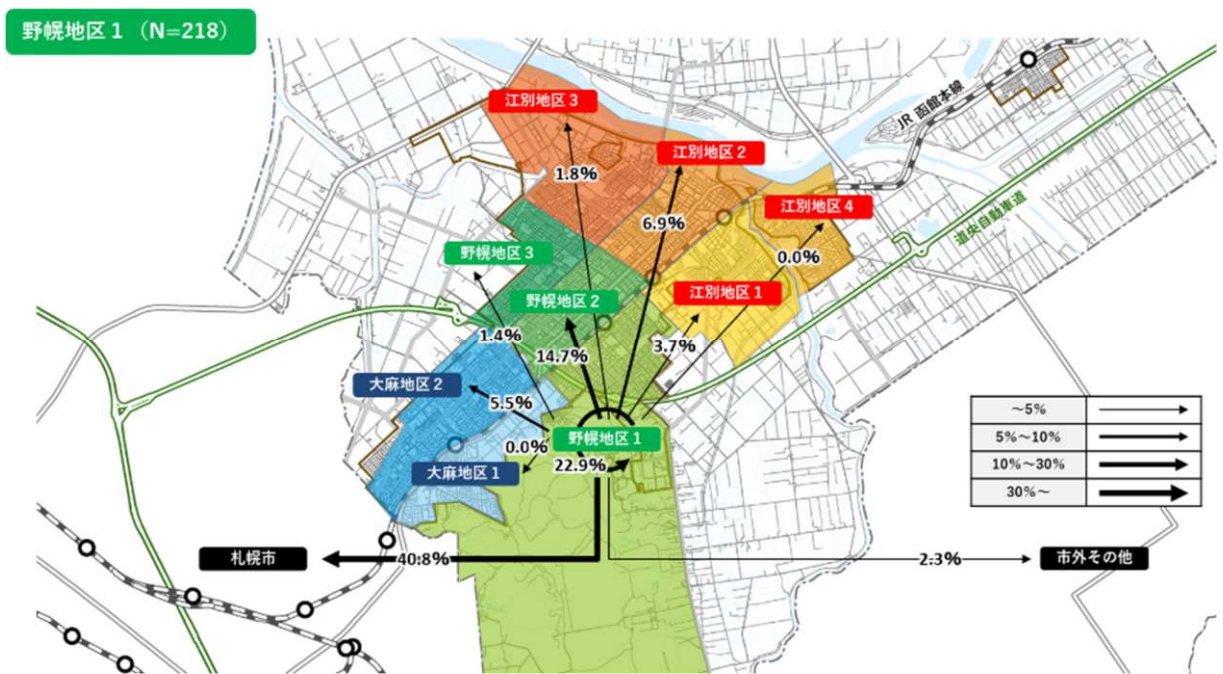


図 3-64 【野幌地区1】の通院流動状況

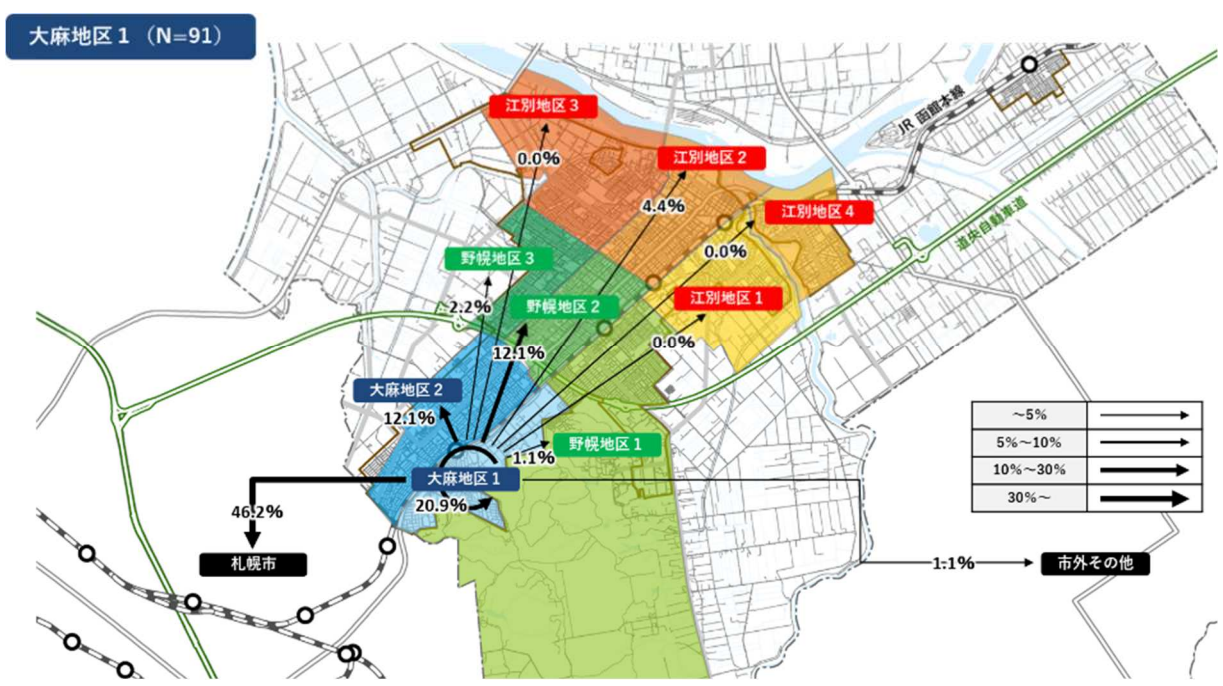


図 3-65 【大麻地区1】の通院流動状況

③ 路線バスの利用状況

i) 路線バスの利用頻度

路線バスの利用頻度は、夏期・冬期ともに「週に1~2日」以上の利用割合が、1割程度となっています。

大麻地区1（文京台方面）では、「月に1~2日」や「数か月に1~2日」など利用頻度は高くないものの、路線バスを利用する方の割合が高くなっています。

【路線バスの利用頻度：夏期】

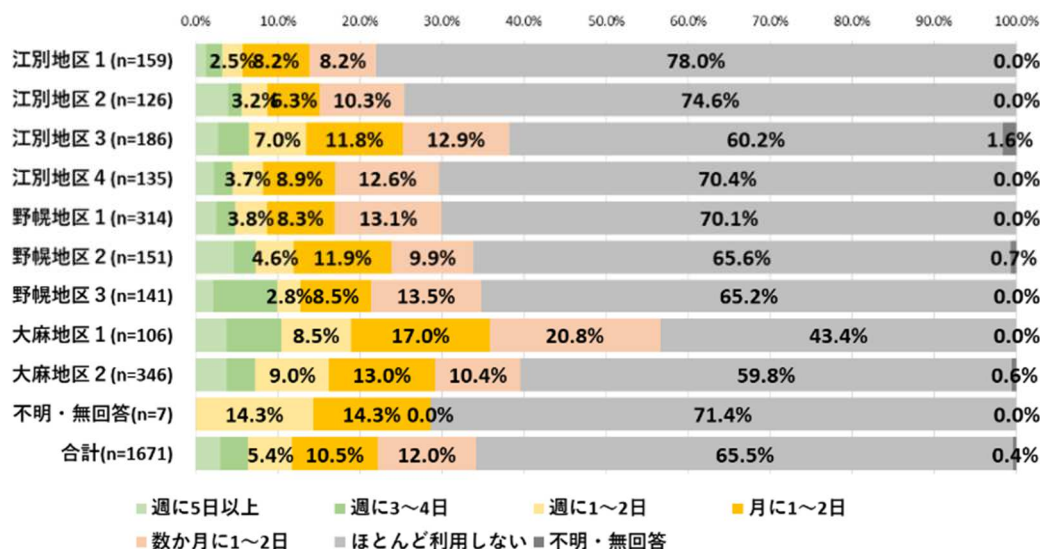


図 3-66 路線バスの利用頻度：夏期

【路線バスの利用頻度：冬期】

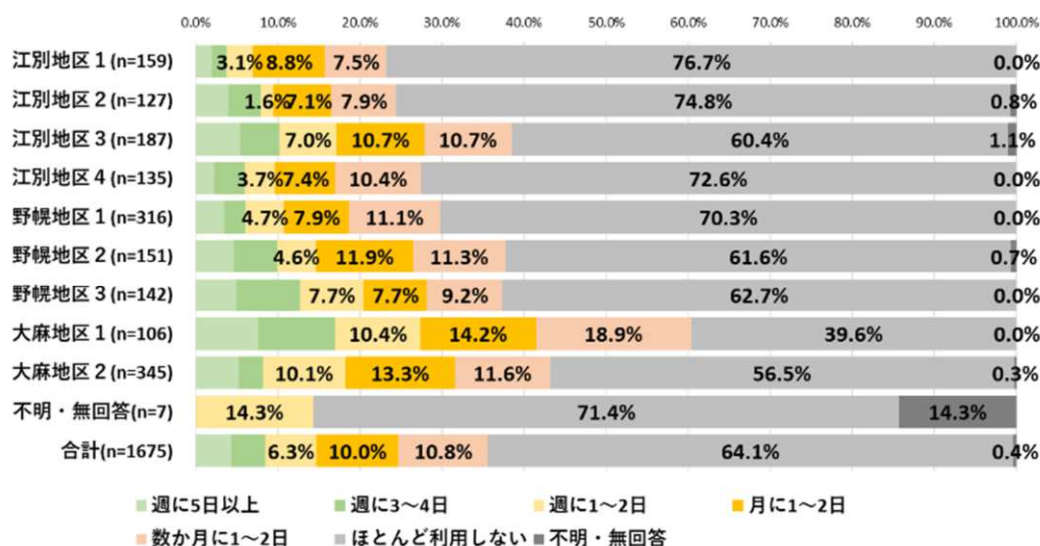


図 3-67 路線バスの利用頻度：冬期

ii) 路線バスを利用していない理由について

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」の割合が約7割と高くなっています。一方で、路線バスを利用していない理由が改善した場合の利用意向では、「運転免許を返納したら利用したい」との回答の割合が高くなっています。

※夏期・冬期ともに路線バスを「ほとんど利用しない」と回答した方

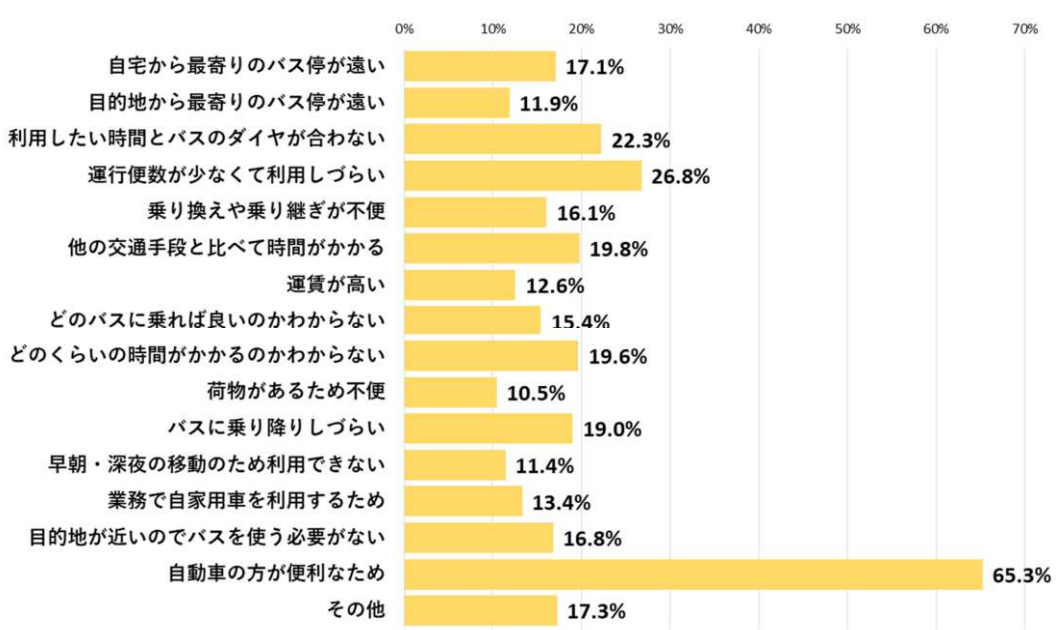


図 3-68 路線バスを利用していない理由（複数回答）

※夏期・冬期ともに路線バスを「ほとんど利用しない」と回答した方

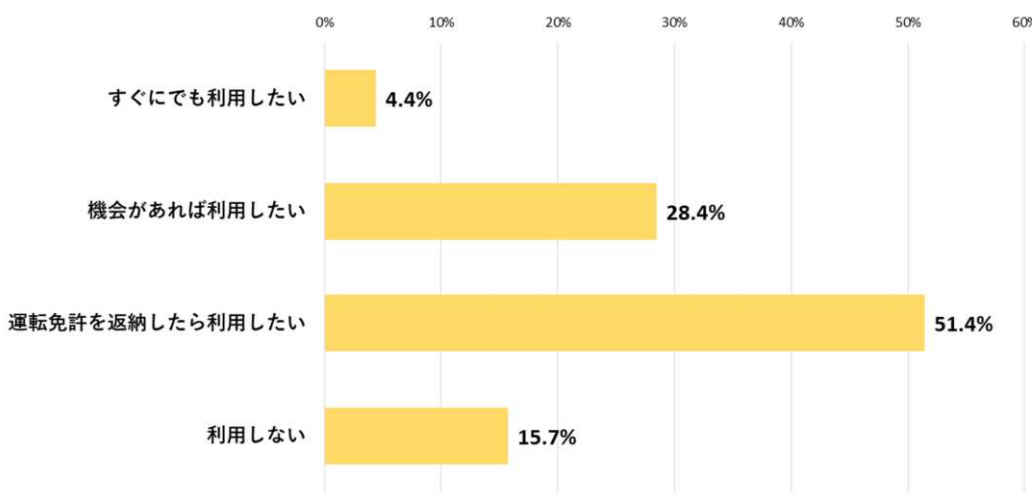


図 3-69 改善した場合の利用意向

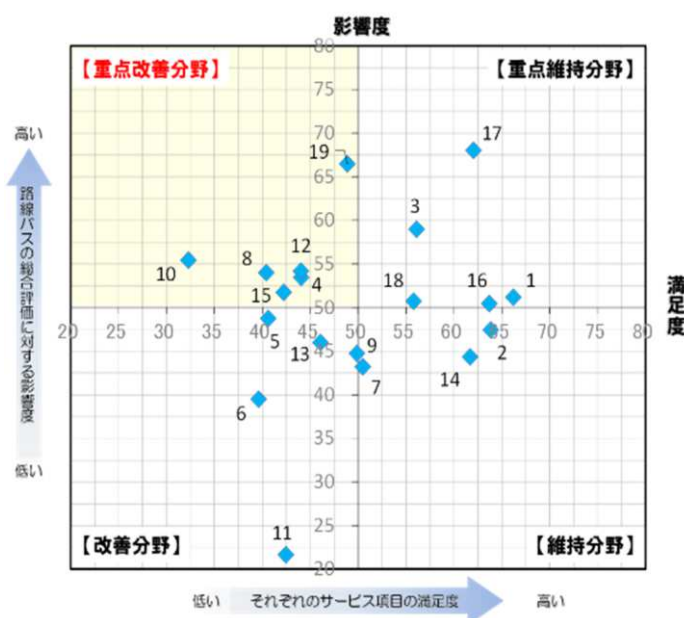
④ 路線バスサービスの満足度及びCSポートフォリオ分析

CSポートフォリオ分析において、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(冷暖房や清掃状況など)	63.7	50.4
17	運転士の接客態度	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 3-70 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。

表 3-19 路線バスサービスの満足度の主な改善要望など（自由記述）

	やや不満	不満	主な改善や要望
①最寄りのバス停までの距離	42名	22名	●バス停までの距離が遠い
②バス停から目的地までの距離	34名	12名	●バス停の前に横断歩道が欲しい
③バスの運行経路	64名	39名	●経路が分かりにくい ●迂回距離が長すぎるし時間がかかる
④～⑥朝・昼・夕方の運行便数	朝:108名 昼:141名 夕方:124名	朝:74名 昼:81名 夕方:94名	●少ない
⑦始発時間	52名	37名	●始発が遅く通勤に使える
⑧終発時間	97名	97名	●早すぎる(JRよりバスの方が早い、別の交通機関で帰宅するため通勤定期が使える等)
⑨～⑩バスの遅れ	夏期:73名 冬期:146名	夏期:43名 冬期:131名	●冬期間は遅れてくるので、待ち時間が分かる方法があればよい ●冬期間は仕方がないと思うが、ほとんどバス停は雪除けなし、遅れると寒い
⑪バスからバスへの乗り継ぎ	50名	43名	●市役所や市立病院へ市内路線バスの乗り継ぎがなく行けない
⑫バスとJRの乗り継ぎ	96名	57名	●電車の到着時間と連携していない
⑬運賃	89名	48名	●高齢者の運賃補助を
⑭運賃の支払い方法	38名	17名	●キャッシュレス決済を
⑮バスの待合環境	136名	54名	●冬期待つのが寒い、停留所の除雪を ●虫が多くて、あまり清潔ではない
⑯車内環境(冷暖房や清掃状況など)	17名	8名	●冷暖房が効きすぎの時がある
⑰運転士の接客態度	19名	12名	●運転士によって接客態度の差が大きい(運転が荒い、不愛想)、タバコ臭い
⑱車内の混雑状況	40名	8名	●通学時間帯は座れない
⑲バス事業者が提供している情報	58名	25名	●スマートフォンが無い場合の情報提供について考えて欲しい ●バスが遅延する理由がわからないため、職場での説明に困る ●バス遅延、運休情報の取得を簡潔にしてほしい

⑥ 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 3-20 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	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%
JR 江別駅	21	9.4%
北広島ボールパーク	12	5.4%

㊦ JRの利用状況

JRの利用頻度は、「週に1~2日」以上の利用割合が1割~2割程度となっています。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」や「通勤」となっています。

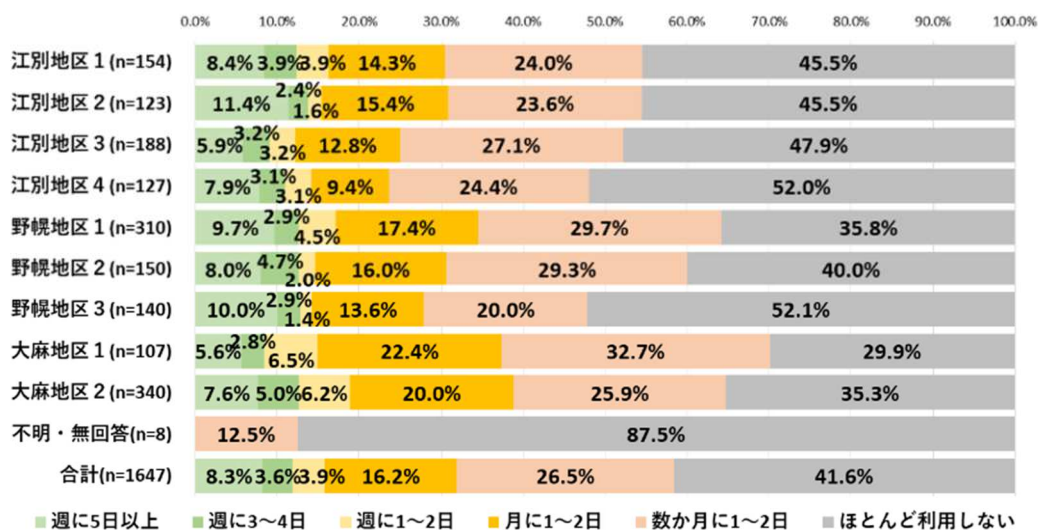


図 3-71 JRの利用頻度

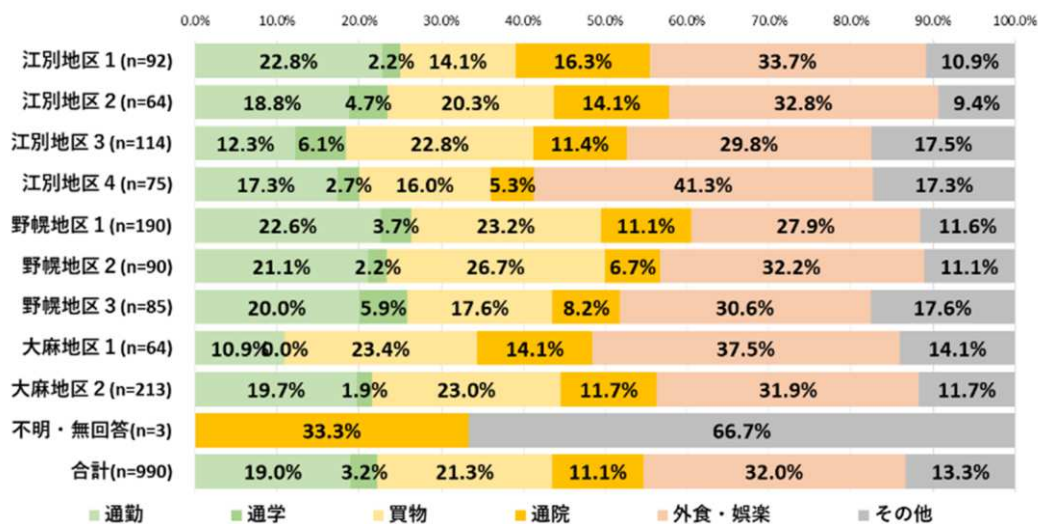


図 3-72 JRの利用目的

⑦ タクシーの利用状況

タクシーの利用頻度は、日常的な利用は少なく、「月に1~2日」や「数か月に1~2日」の割合が約2割となっています。

主な利用目的は、「外食・娯楽」の割合が最も高く、次いで「通院」となっています。

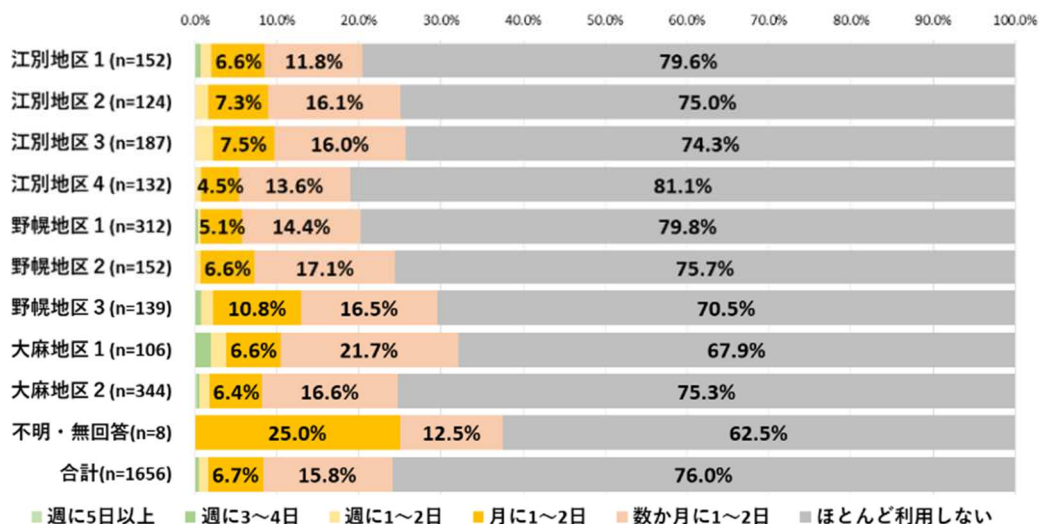


図 3-73 タクシーの利用頻度

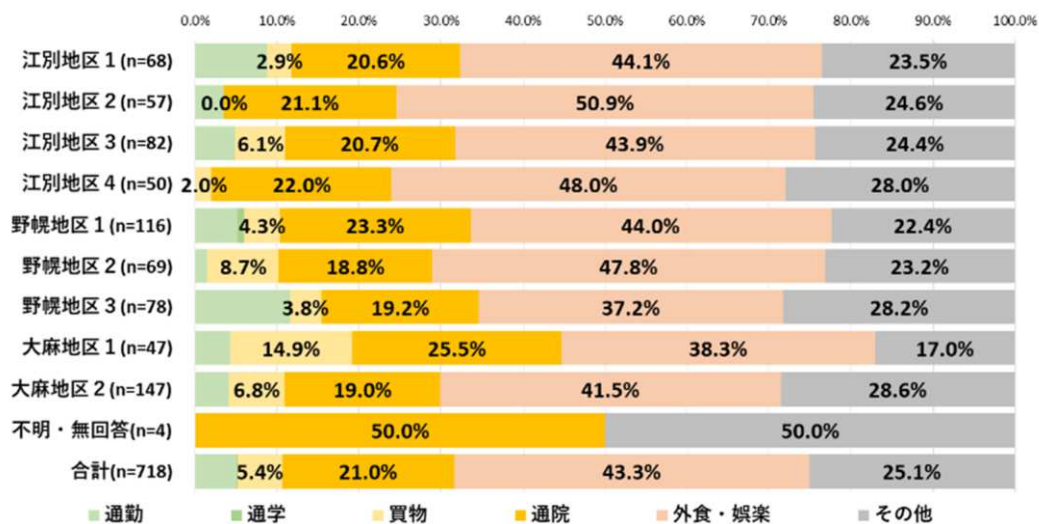


図 3-74 タクシーの利用目的

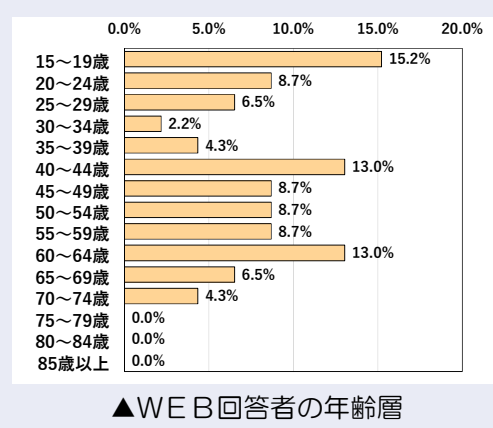
3.3.2 路線バス利用者アンケート調査

(1) 路線バス利用者アンケート調査概要

江別市内を運行するバス路線のうち、特に利用者の多い停留所において、バス待ちをしている利用者に対し、手渡しによる調査票の配布を実施しました。配布数は 1,000 票で、400 件の回答が得られました。

表 3-21 路線バス利用者アンケート調査概要

調査対象	江別市民
調査方法	市内を運行するバス路線のうち、特に利用者の多い下記の停留所において、バス待ちをしている利用者到手渡しにて配布
回収方法	<p>【郵送回収】</p> <ul style="list-style-type: none"> 同封した返信用封筒により郵送回収 <p>【WEBによる回収】</p> <ul style="list-style-type: none"> 依頼文に記載したQRコードからWEBで回答
調査期間	令和4年9月13日（火） 11時～21時
配布数及び 配布場所	<p>1,000 票</p> <ul style="list-style-type: none"> ①新札幌バスターミナル ②野幌駅（北口・南口） ③大麻駅（北口・南口） ④江別駅（北口・南口）
回収数	<p>400 件（40.0%）</p> <p>【郵送回収】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 354 件（35.4%） <p>【WEBによる回収】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 46 件（4.6%）
調査項目	<ul style="list-style-type: none"> ・ 個人属性 ・ 路線バスの利用状況



(2) 路線バス利用者アンケート調査結果

① 回答者属性

性別は、「女性」の割合が約7割と高くなっています。

年齢は、50代～70代の割合が高くなっています。

職業は、「会社員・公務員・団体職員」の割合が約4割と最も高く、次いで「パート・アルバイト」が2割強、「無職」が2割弱となっています。

スマートフォンの保有率は、約8割となっています。

【性別】

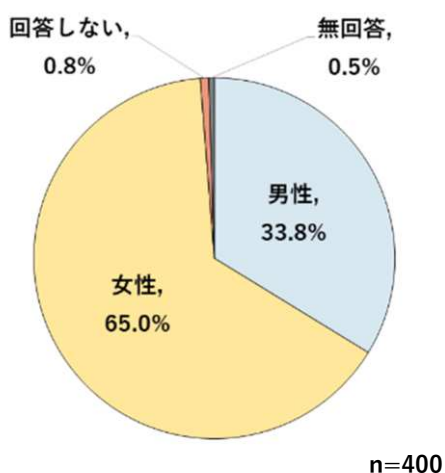


図 3-75 性別

【年齢】

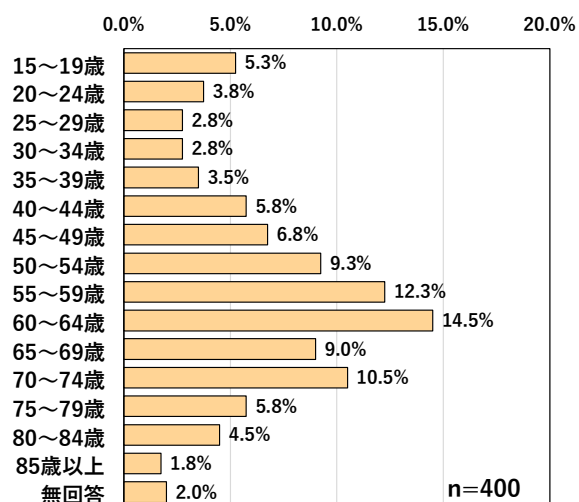


図 3-76 年齢

【職業】

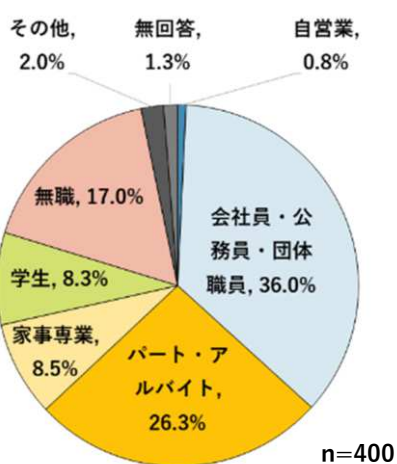


図 3-77 職業

【スマートフォンの保有率】

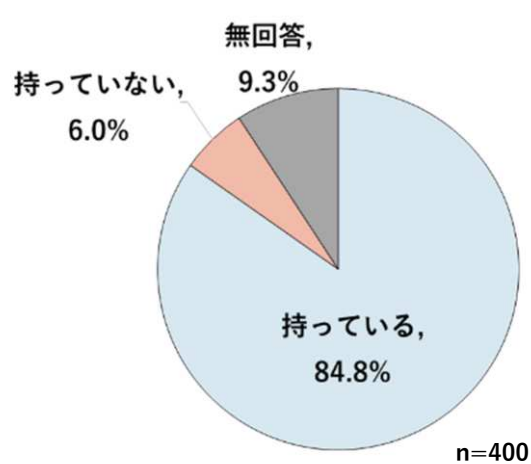


図 3-78 スマートフォンの保有率

② 路線バスの利用状況

i) 利用状況

利用状況は、利用する事業者で大きな差異はなく、「週に5日以上」の利用が夏期・冬期ともに約4割と高くなっています。

また、「週に1日」以上の利用者の割合は8割以上となっています。

【路線バスの利用状況：夏期】

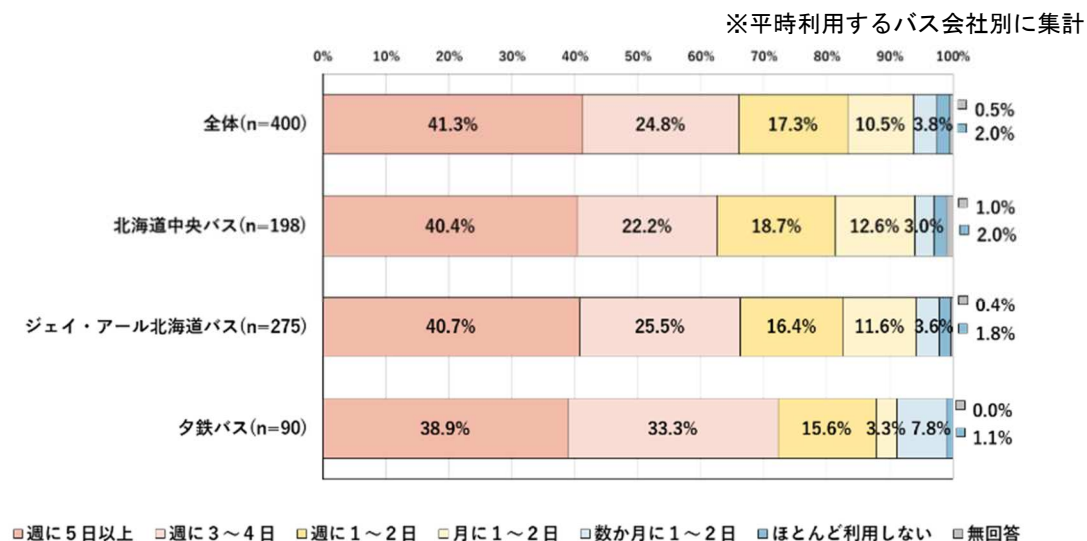


図 3-79 夏期の路線バス利用状況

【路線バスの利用状況：冬期】

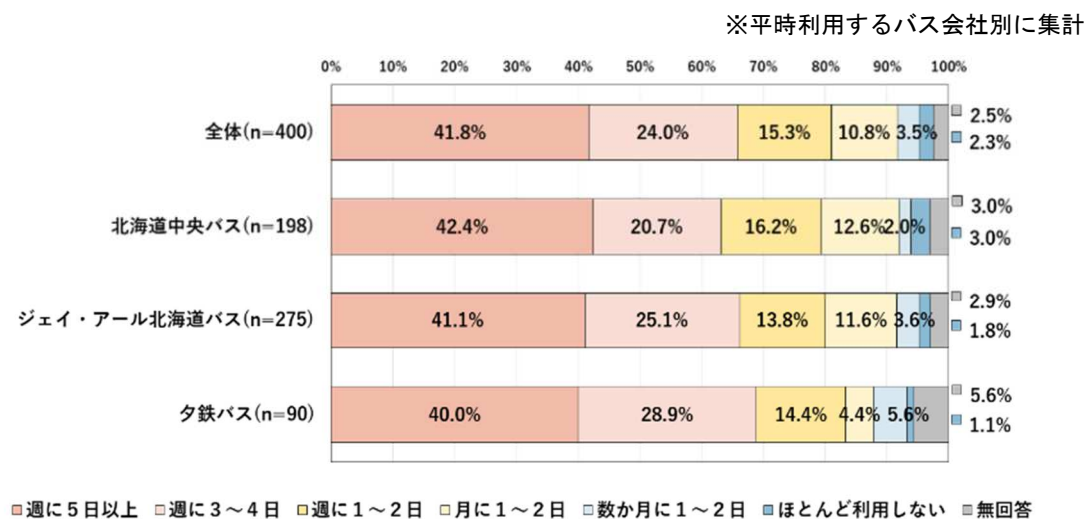
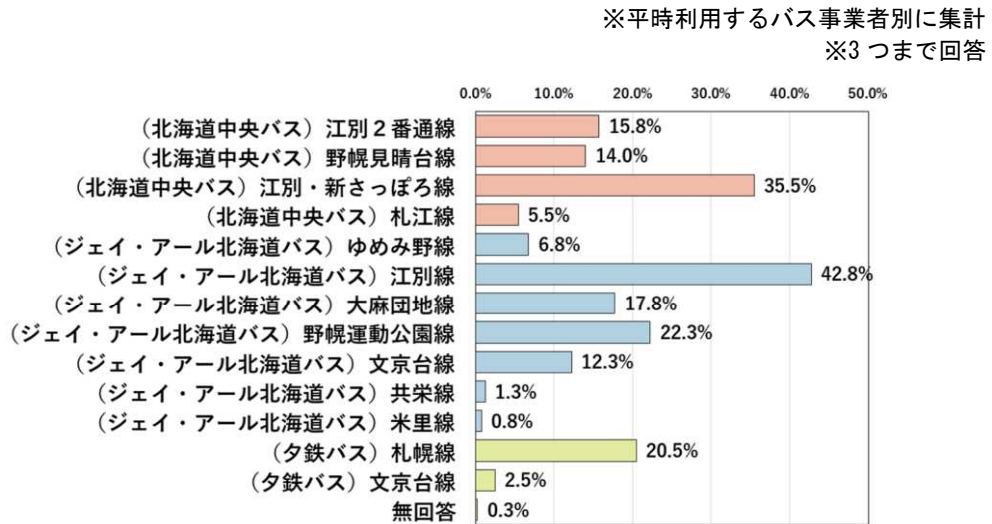


図 3-80 冬期の路線バス利用状況

ii) よく利用するバス路線

北海道中央バスの利用者の約3割は、運行経路の異なるジェイ・アール北海道バスの「江別線」を利用しており、また、ジェイ・アール北海道バスの利用者の約3割は、北海道中央バスの「江別・新さっぽろ線」を利用していることから、路線バスの利用者は、特定の事業者や路線だけでなく、異なる事業者や路線を組み合わせ利用しています。



n=400

図 3-81 よく利用するバス路線（全体）

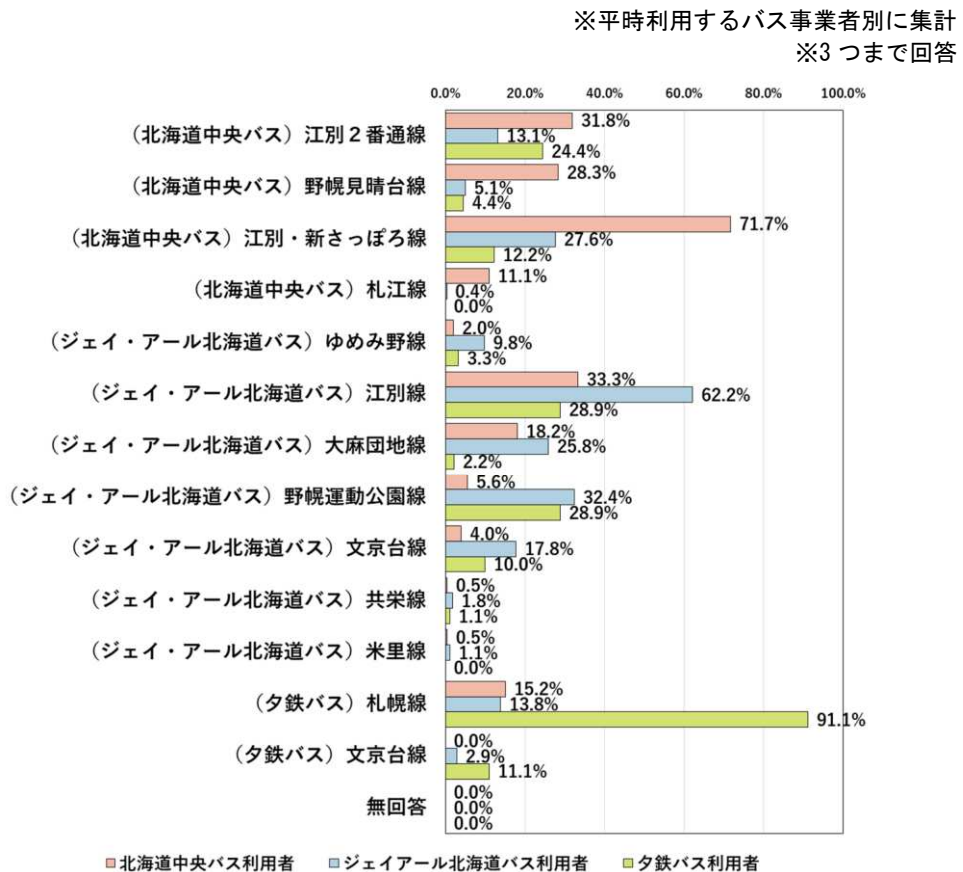
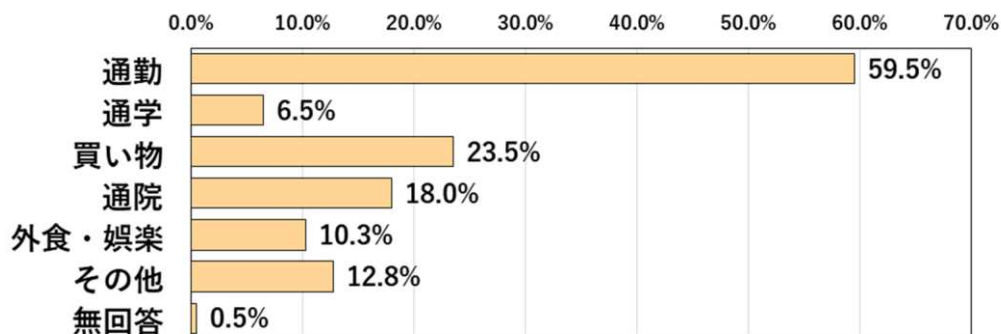


図 3-82 各バス事業者の利用者におけるよく利用するバス路線

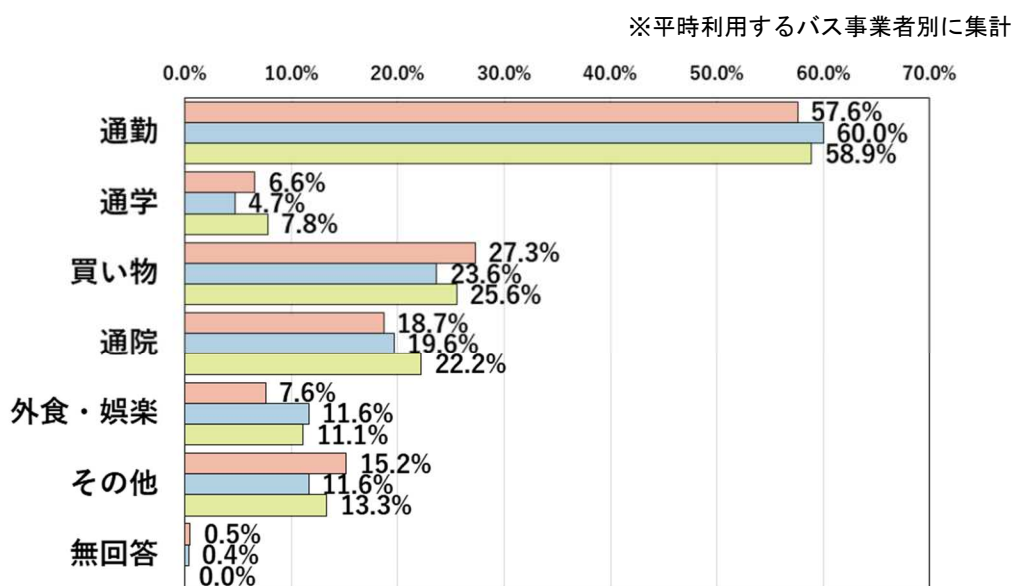
iii) 路線バスの利用目的

路線バスの利用目的は、利用する事業者で大きな差異はなく、「通勤」が約6割と最も高く、次いで「買い物」が約3割となっています。



n=400

図 3-83 路線バスの利用目的（全体）



■北海道中央バス利用者 ■ジェイ・アール北海道バス利用者 ■夕鉄バス利用者

図 3-84 各バス事業者の利用者におけるバスの利用目的

iv) 2022（令和4）年の大雪時における路線バスの運休・遅延情報の収集状況について
 大雪時の運休・遅延情報の収集状況は、利用するバス事業者で大きな差異はなく、「収集した」が6割以上、「収集しようとしたができなかった」が約1割、「収集していない」が2割弱となっています。

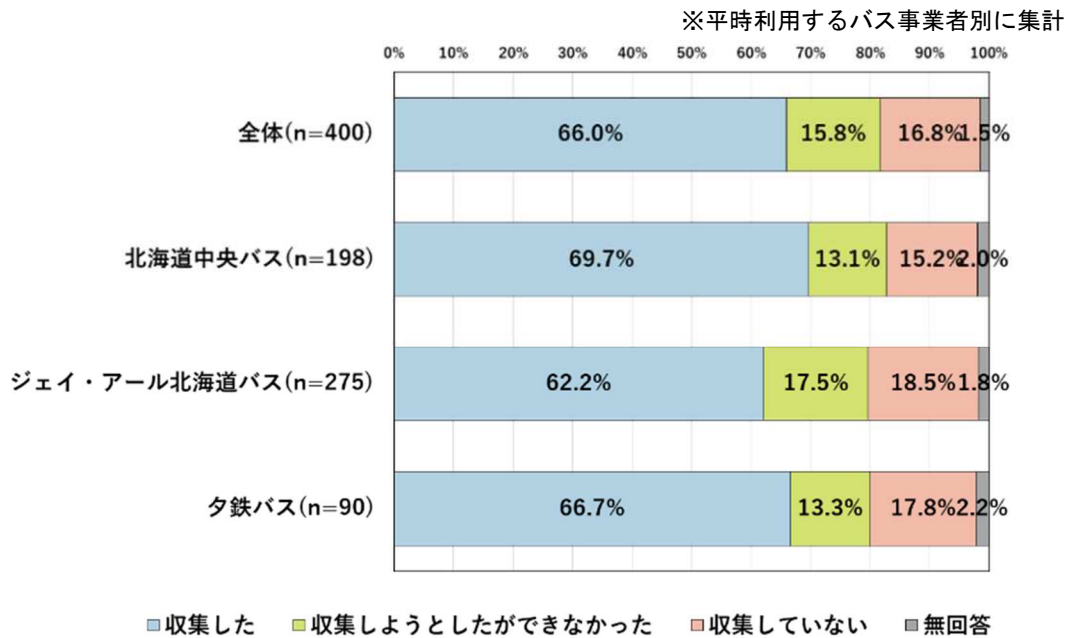


図 3-85 2022（令和4）年の大雪時における情報収集について

また、【①収集した】と回答した方の具体的な情報収集方法は、「バス事業者のウェブサイト」と回答した割合が各事業者で5割以上となっており、最も高くなっています。夕張鉄道（夕鉄バス）利用者では、「電話による問い合わせ」の割合が約4割と高くなっています。

【①収集した】

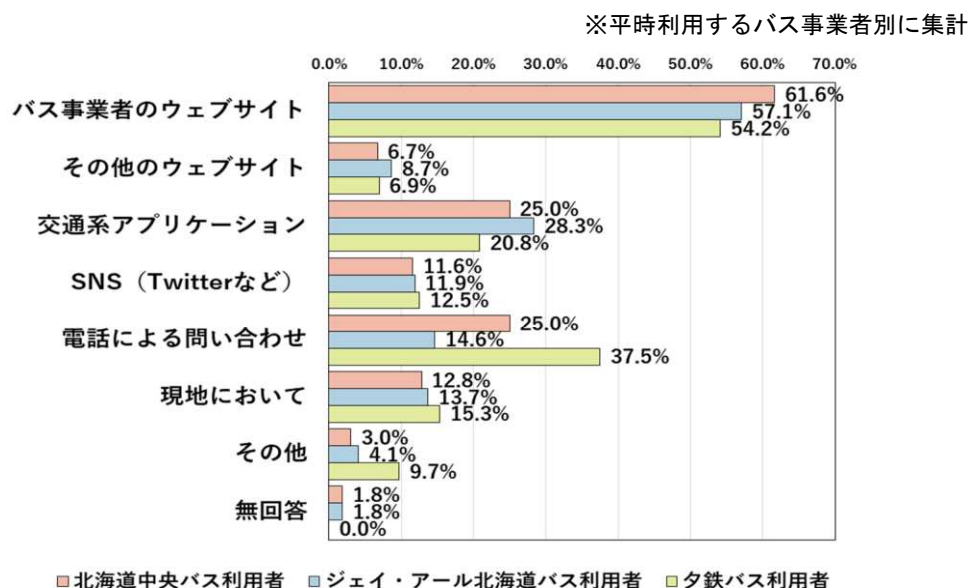


図 3-86 【①収集した】方の情報収集方法

一方で、収集した方の割合が高い「バス事業者のウェブサイト」や「電話による問い合わせ」について、ジェイ・アール北海道バスや夕張鉄道（夕鉄バス）の利用者では、収集できなかったと回答した割合が、他と比較して高くなっています。

【②収集しようとしたができなかった】

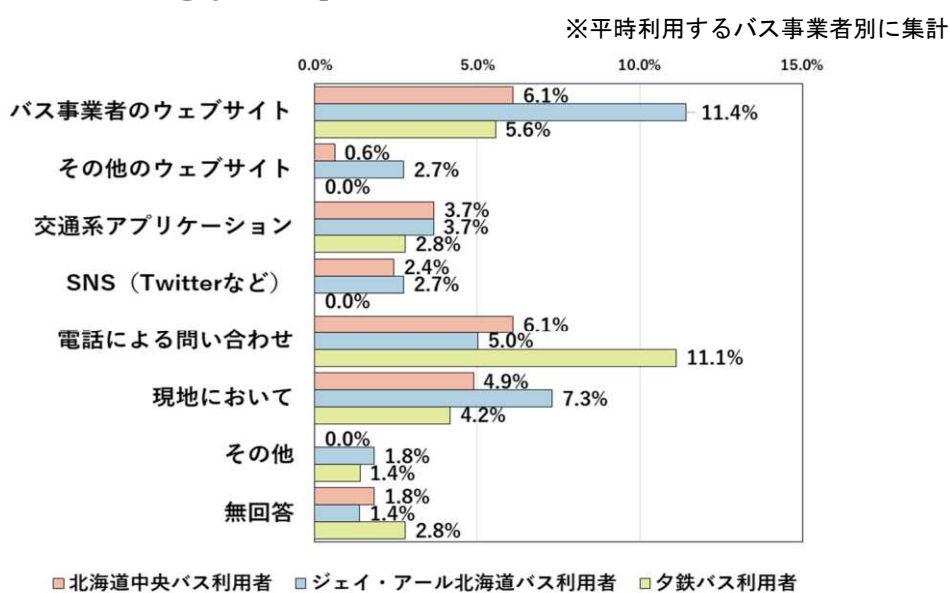


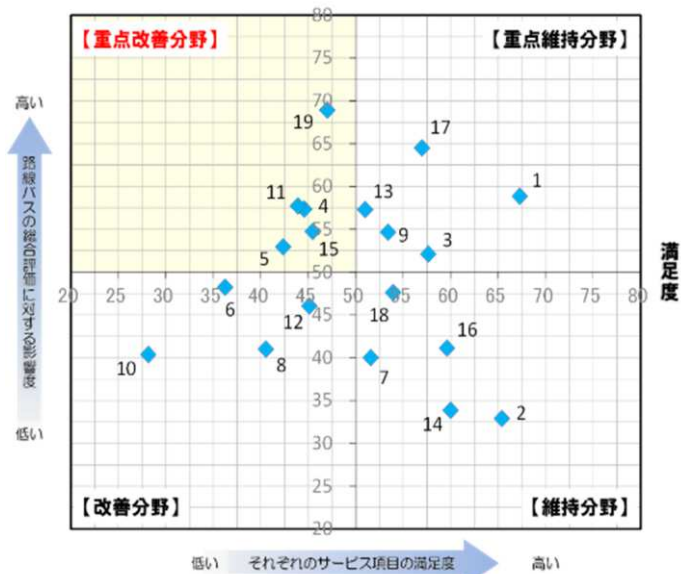
図 3-87 【②収集しようとしたができなかった】方の情報収集方法

CSポートフォリオ分析

全体で、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」の6項目となっています。

「バス事業者が提供している情報」は、バス事業者共通で重点改善分野に位置づけられ、満足度が低く、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。

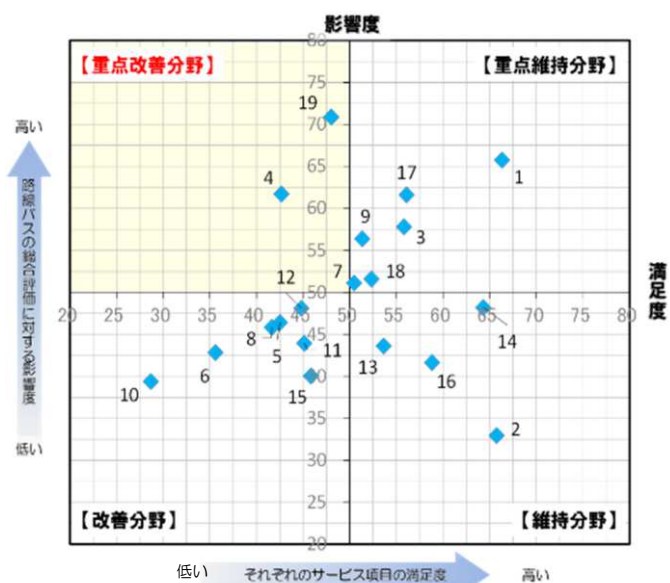
【全体】



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 運転士の接客態度	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

図 3-88 CSポートフォリオ分析(全体)

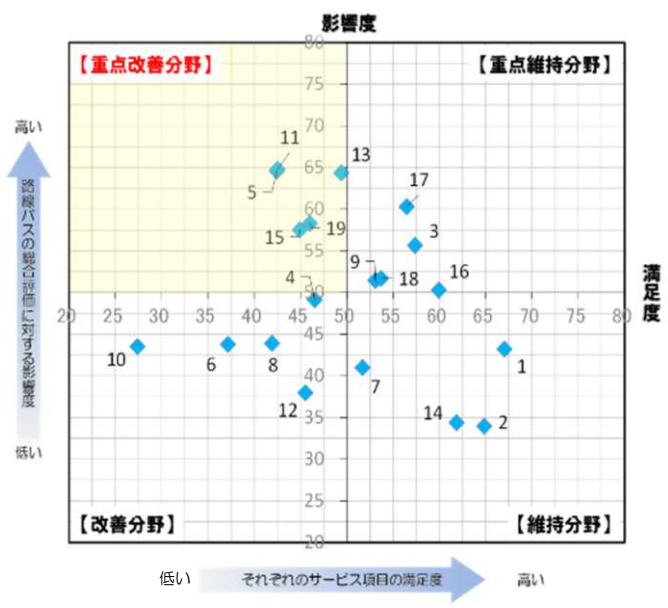
【北海道中央バス利用者】



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	66.3	65.8
2 バス停から目的地までの距離	65.8	33.0
3 バスの運行経路	55.8	57.8
4 朝(7~9時)の運行便数	42.7	61.7
5 昼(9~16時)の運行便数	42.5	46.4
6 夕方(16~20時)の運行便数	35.6	42.9
7 始発時間	50.5	51.1
8 終発時間	41.7	45.8
9 夏期(春~秋)のバスの遅れ	51.3	56.4
10 冬期のバスの遅れ	28.7	39.4
11 バスからバスへの乗り継ぎ	45.1	43.9
12 バスとJRの乗り継ぎ	44.8	48.1
13 運賃	53.6	43.6
14 運賃の支払い方法	64.3	48.2
15 バスの待合環境	45.9	40.1
16 車内環境(冷暖房や清掃状況など)	58.8	41.7
17 運転士の接客態度	56.1	61.6
18 車内の混雑状況	52.3	51.6
19 バス事業者が提供している情報	48.0	70.9

図 3-89 CSポートフォリオ分析(北海道中央バス利用者)

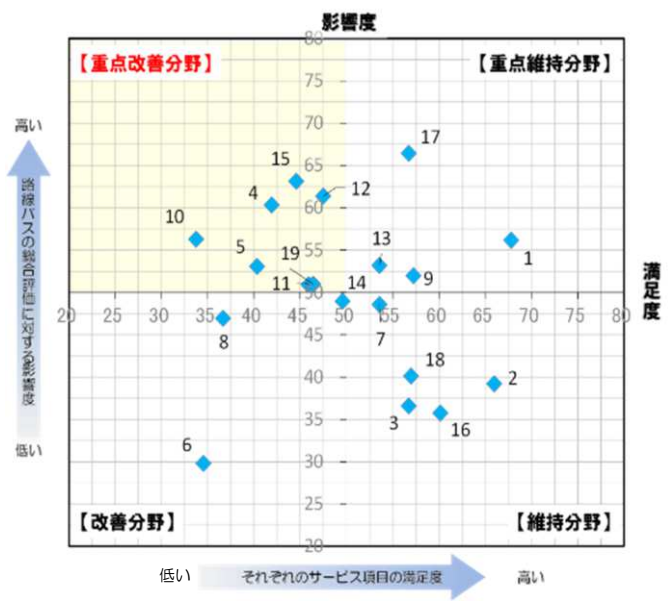
【ジェイ・アール北海道バス利用者】



	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	67.0	43.2
2	バス停から目的地までの距離	64.8	34.0
3	バスの運行経路	57.4	55.7
4	朝(7~9時)の運行便数	46.5	49.1
5	昼(9~16時)の運行便数	42.4	64.6
6	夕方(16~20時)の運行便数	37.2	43.8
7	始発時間	51.7	41.0
8	終発時間	41.9	43.9
9	夏期(春~秋)のバスの遅れ	53.1	51.4
10	冬期のバスの遅れ	27.4	43.5
11	バスからバスへの乗り継ぎ	42.5	64.8
12	バスとJRの乗り継ぎ	45.5	38.0
13	運賃	49.4	64.4
14	運賃の支払い方法	61.9	34.4
15	バスの待合環境	44.9	57.5
16	車内環境(冷暖房や清掃状況など)	60.0	50.3
17	運転士の接客態度	56.5	60.3
18	車内の混雑状況	53.7	51.7
19	バス事業者が提供している情報	46.0	58.3

図 3-90 CSポートフォリオ分析 (ジェイ・アール北海道バス利用者)

【夕張鉄道利用者】



	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	67.8	56.2
2	バス停から目的地までの距離	66.0	39.2
3	バスの運行経路	56.7	36.6
4	朝(7~9時)の運行便数	41.9	60.4
5	昼(9~16時)の運行便数	40.3	53.1
6	夕方(16~20時)の運行便数	34.5	29.8
7	始発時間	53.6	48.6
8	終発時間	36.6	47.0
9	夏期(春~秋)のバスの遅れ	57.3	52
10	冬期のバスの遅れ	33.7	56.3
11	バスからバスへの乗り継ぎ	45.9	50.9
12	バスとJRの乗り継ぎ	47.5	61.4
13	運賃	53.6	53.2
14	運賃の支払い方法	49.6	49.0
15	バスの待合環境	44.6	63.1
16	車内環境(冷暖房や清掃状況など)	60.2	35.8
17	運転士の接客態度	56.7	66.5
18	車内の混雑状況	57.0	40.1
19	バス事業者が提供している情報	46.4	51.0

図 3-91 CSポートフォリオ分析 (夕張鉄道利用者)

表 3-22 路線バスサービスの満足度の主な改善要望など（自由記述）

	やや不満	不満	主な改善や要望
①最寄りのバス停までの距離	25名	7名	●バス停までの距離が遠い
③バスの運行経路	47名	20名	●3社間で同区間、同時間帯の運行があり、利用者としては意味がない
④～⑥朝・昼・夕方の運行便数	朝: 89名 昼: 81名 夕方: 112名	朝: 47名 昼: 52名 夕方: 71名	●少ない(改正のたびに減るなど)
⑦始発時間	42名	31名	●遅すぎる(JRの始発に間に合わない、土日祝の始発が遅い等)
⑧終発時間	82名	63名	●早すぎる(JRよりバスの方が早い、土日祝の終発が早い等)
⑩バスの遅れ	103名	114名	●バス停での掲示が欲しい ●バス路線は優先して除雪してほしい
⑪バスからバスへの乗り継ぎ	30名	24名	●中央バスとジェイ・アール北海道バスの乗り継ぎが不便
⑫バスとJRの乗り継ぎ	57名	32名	●不便(タクシー利用が増える、1時間ほど待つ等)
⑬運賃	35名	25名	●高い(運賃・定期券) ●割引が欲しい(札幌市のような高齢者割引、江別から地下鉄への乗り継ぎ割引)
⑭運賃の支払い方法	29名	16名	●車内でチャージが1,000円しかできない ●ICカードを使えるようにしてほしい(夕張鉄道) ●PayPay等を使いたい
⑮バスの待合環境	69名	36名	●バス停に屋根が欲しい(雨・雪・日焼け等) ●冬期どこで待ったらよいかかわからない ●バス停を一か所にまとめてほしい
⑯車内環境(冷暖房や清掃状況など)	28名	6名	●コロナ禍で窓を開けているため寒く、暖房を強くしてほしい
⑰運転士の接客態度	29名	9名	●運転が荒い、不愛想、タバコ臭い
⑱車内の混雑状況	33名	10名	●学生が多すぎる ●昼間は空いているので小型バスでもよい
⑲バス事業者が提供している情報	53名	20名	●情報が得にくい (遅延の情報、バス停に運休の情報がない)

④ 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。

「蔦屋書店」と回答した方は、幅広い年齢層で、特に大麻地区からの利用を望む回答が多くなっています。

表 3-23 路線バスを利用して行きたい場所

行きたい場所 (全体 := 88)	回答数	回答割合
蔦屋書店	41	46.6%
江別市立病院*	9	10.2%
イオン江別店	7	8.0%
北広島ボールパーク	5	5.7%
JR 野幌駅	5	5.7%

※「病院」との回答を含む

【年齢別】

【地区別】

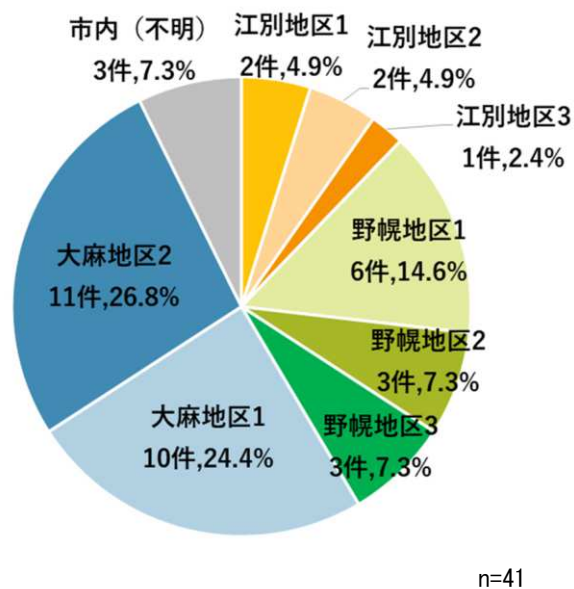
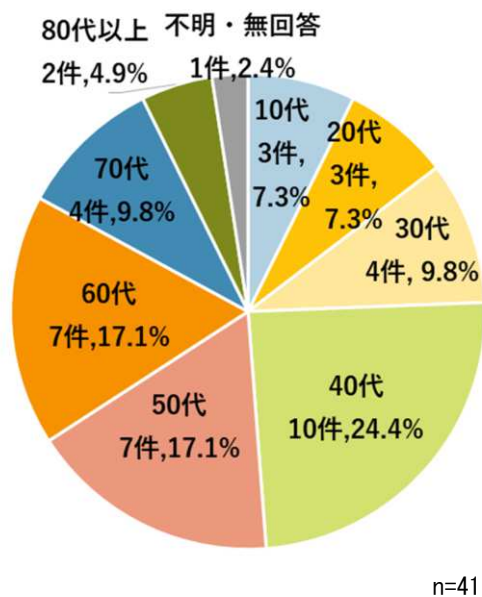


図 3-92 蔦屋書店のニーズ【年齢別・地区別】

※路線バスを利用して行きたい場所として、「蔦屋書店」を選択した方を対象

第4章 地域公共交通の課題と課題解決に向けた基本方針

4.1 地域公共交通の現状・問題点及び課題

前章までに導き出された、江別市の地域公共交通の現状と問題点から課題を整理します。

現状と問題点①

- ・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

課題 公共交通ネットワークの維持

現状と問題点②

- ・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

課題 運行サービスの最適化と乗り継ぎの改善

現状と問題点③

- ・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
- ・鳶屋書店や北広島ボールパークへのニーズが高い

課題 新たな利用者ニーズへの対応

現状と問題点④

- ・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

課題 わかりやすい情報提供

現状と問題点⑤

- 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
- 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
- 大雪時はバス路線や停留所の除排雪が困難

課題 冬期の路線バス利用環境の改善**現状と問題点⑥**

- 郊外部は交通が不便

課題 交通不便地域の解消**現状と問題点⑦**

- 少子高齢化の進行
- 運転免許証返納者の増加
- 運転免許証返納に伴う公共交通への期待の高まり

課題 高齢者等の移動支援**現状と問題点⑧**

- 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は1割程度
- コロナ禍による公共交通の利用者減少

課題 アフターコロナに向けた公共交通の利用促進**現状と問題点⑨**

- 公共交通の利用者減少と収支悪化
- 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）
- タクシーの運転士不足

課題 地域公共交通の維持

4.2 課題解決に向けた基本方針

前節までに整理した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。

表 4-1 課題解決に向けた基本方針

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"> 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
<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	
<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 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 大雪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	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"> 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 運転免許証返納者の増加 運転免許証返納に伴う公共交通への期待の高まり 	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は1割程度 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 路線バスの運転士不足と労働基準法改正への対応（2024 問題） タクシーの運転士不足 	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

4.3 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づけ及び役割

江別市の路線バスは、北海道中央バス株式会社、ジェイ・アール北海道バス株式会社、夕張鉄道株式会社の3社により運行され、市民生活を支えています。

このうち、北海道中央バス株式会社が運行する江別2番通線は、江別市生活バス路線運行費補助金により、欠損補助を行っています。また、夕張鉄道株式会社が運行する札幌代行線（南幌）、札幌代行線（栗山）及び新札夕線は、地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統補助）を活用し、国と北海道による欠損補助を受け運行を行っているなど、江別市で運行されている路線バスの収支は、厳しい状況です（令和4年度現在）。

本計画において、地域公共交通確保維持事業により、運行を確保・維持する運行系統の江別市における位置づけ及び役割を以下に整理します。

表 4-2 地域公共交通確保維持事業における補助系統の位置づけ

位置づけ	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あり、夕張鉄道株式会社が運行する地域間幹線系統と接続しています。 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・車両減価償却費等補助）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

野幌見晴台線は、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あり、夕張鉄道株式会社が運行する地域間幹線系統と接続しています。地域間幹線系統や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

地域公共交通確保維持事業により、運行を確保・維持する必要がある野幌見晴台線について、事業実施主体を以下に整理します。

表 4-3 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) (R9.3月まで)	地域内フィー ダー補助 車両減価償 却費等補助 (R9.4月から)
	A	新栄台	錦町先回り・ 5丁目通	野幌駅北口				
	B	野幌駅北口	錦町先回り・ いずみ野	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				
	C	野幌駅北口	湯川公園先回り・ 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				
	D	野幌駅北口	湯川公園先回り・ いずみ野	野幌駅北口				
	D	いずみ野 4丁目通	湯川公園先回り・ いずみ野	野幌駅北口				

第5章 目標達成のための施策及び事業

5.1 計画の目標

本計画は、利便性が高く誰もが利用しやすい、持続可能な地域の公共交通体系の構築、維持に向け、地域交通のマスタープランとして位置づけるものです。

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

(1) 路線バス輸送人員

指標		現状値 (2021(R3)実績値)	目標値 (2028(R10))	取得方法	実施 期間	備考
路線 バス 輸送 人員	市内路線	356 千人/年	520 千人/年	事業者からの 提供データ	毎年	コロナ禍前 (2019(R1)) の実績値を目 標とする。
	市外路線	2,637 千人/年	3,500 千人/年	事業者からの 提供データ	毎年	コロナ禍前 (2019(R1)) の実績値を目 標とする。

(2) バス路線数(系統数)

指標	現状値 (2021(R3)実績値)	目標値 (2028(R10))	取得方法	実施 期間	備考
バス路線数 (系統数)	29 系統	29 系統	事業者からの 提供データ	毎年	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

(1) 交通環境に満足している市民割合

指標	現状値 (2021(R3)実績値)	目標値 (2028(R10))	取得方法	実施 期間	備考
交通環境に満足している市民割合	57.2 %	69.0 %	市民アンケート調査	毎年	前計画の目標値を継続する。

(2) デマンド型交通の会員登録者数

指標	現状値 (2021(R3)実績値)	目標値 (2028(R10))	取得方法	実施 期間	備考
デマンド型交通の会員登録者数	111 人	120 人	事業者からの提供データ (江北地区・豊幌地区の合計)	毎年	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

(1) 啓発事業の実施回数

指標	現状値 (2021(R3)実績値)	目標値 (2028(R10))	取得方法	実施 期間	備考
啓発事業の実施回数	1 回	2 回	市実績等 (出前講座・イベント参加等の回数)	毎年	コロナ禍前(2019(R1))の実績値を目標とする。

(2) 広報紙等への掲載回数

指標	現状値 (2021(R3)実績値)	目標値 (2028(R10))	取得方法	実施 期間	備考
広報紙等への掲載回数	1 回	1 回	市実績等	毎年	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

(1) 市補助路線の収支率

指標	現状値 (2021(R3)実績値)	目標値 (2028(R10))	取得方法	実施 期間	備考
市補助路線の 収支率	61.2 %	70.0 %	事業者からの 提供データ	毎年	コロナ禍前 (2019(R1)) の実績値を目 標とする。

※収支率＝経常収益÷経常費用

(2) 市の補助金額

指標	現状値 (2021(R3)実績値)	目標値 (2028(R10))	取得方法	実施 期間	備考
市の補助金額	33,452 千円	33,500 千円	市実績等 (市内完結路線)	毎年	現状維持を目 標とする。

5.2 目標達成のための施策及び事業

前節で位置づけた施策を具体的に実施するため、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。

5.2.1 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

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

施策項目 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

施策① バス路線及び運行ダイヤ等の見直し

施策概要

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、運行経路や運行ダイヤ等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維持

- ・日常生活の移動は、札幌市との流動が多く、新札幌へのアクセスに路線バスが利用されています。
- ・江別市内では、野幌駅や大麻駅、江別駅とその周辺へのアクセスに路線バスが利用されています。
- ・まちづくりの中心であるとともに、通勤、通学、買い物、通院といった日常生活の移動において重要な役割を果たしている駅を中心とした現状のバス路線ネットワークについて、今後もその方針を継続し、持続可能な地域公共交通体系の維持を図ります。



▲野幌駅前北口広場

(2) 利用者の少ないバス路線の見直し

- ・江別市内を運行する路線バスについて、時間帯や曜日によって極端に利用者が減少する路線があります。
- ・利用促進を図るとともに、利用者が少ない要因の分析を行い、運行の見直しを検討します。

(3) 商業施設・観光施設等へのアクセス改善や連携の検討

- ・市民アンケート結果では、路線バスを利用した商業施設や観光施設への新たな需要やアクセス向上に関する意見が挙げられています。
- ・バス路線の延伸やシャトルバスの運行等、アクセス向上に向けた検討を行うとともに、待合環境について、施設と連携が図れるよう検討していきます。

	<p>(4) 利用者ニーズに対応した運行ダイヤ等の見直し</p> <p>▼需要に応じた運行の効率化</p> <ul style="list-style-type: none"> 江別市内を運行する路線バスは、通勤や通学など日常的な利用が多くなっていますが、その反面、休日は利用者が大きく減少するバス路線も存在します。 また、利用が伸び悩んでいるバス路線も存在していることから、利用者ニーズにマッチした利便性や効率性が高い運行となるよう検討を行います。 <p>▼路線重複区間における運行間隔の見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> 江別市内は、3社の路線バス事業者が路線バスを運行しており市民生活を支えています。一部では、複数事業者や複数路線が重複し、運行時間帯に偏りがあるなど、利便性や効率性の面から改善可能な区間が存在しています。 運行事業者と適切に調整を図り、利便性と効率性の向上に向けた協議を行います。 <p>▼停留所間隔の見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> 路線バスの利便性向上と運行効率化を図るため、平成30年にバス路線の再編を実施しました。 しかしながら、バス路線の集約を図った結果、一部の停留所が廃止になるなど、停留所へのアクセシビリティが低下してしまった地区や施設が存在しました。 今後、江別市内においても高齢化の進展に伴い、自宅や目的地から停留所までのアクセシビリティ向上が求められることから、運行事業者や地域住民の意見を踏まえ、停留所の新設や設置位置の見直し等の検討を行います。 <p>【想定事業スケジュール】</p> <p>2023年度：検討</p> <p>2024年度：検討（検討状況や協議の進捗に応じ、順次実施）</p>
実施主体	江別市、交通事業者、市民、民間 等

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

施策項目 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

施策② 鉄道主要駅での乗り継ぎ改善と情報充実化

施策概要

日常生活の移動は、札幌市との流動が多く、新札幌へのアクセスに路線バスが利用されているほか、札幌市中心部へのアクセスには鉄道が利用されています。

一方で、路線バス利用において、バスから鉄道への乗り継ぎの満足度は低くなっており、通勤や帰宅時間帯において、路線バスとの乗り継ぎが合わないとの意見が寄せられました。

このため、市内の主要駅である、江別駅、野幌駅、大麻駅について、鉄道と路線バスとの乗り継ぎの利便性向上に向けた検討を行います。

また、主要な交通結節点となっている江別駅、野幌駅及び大麻駅について、路線バスの情報提供（統合時刻表の作成・掲出、バスマップの配架等）を実施し、鉄道利用者に対して停留所や行き先、運行時刻など、路線バスの情報をわかりやすく発信していきます。



▲大麻駅南口の路線バス案内



▲野幌駅のバスマップ及び時刻表の配架

【想定事業スケジュール】

2023年度：検討

2024年度：検討（検討状況や協議の進捗に応じ、順次実施）

実施主体 江別市、交通事業者 等

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

施策項目 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

施策③ 新技術や新たな交通モード等の導入に向けた研究

施策概要 江別市内では、鉄道、路線バス、タクシーやデマンド型交通など、様々な交通サービスが市民生活を支えています。それぞれにメリットやデメリットが存在しており、単独の交通サービスでは改善が困難な課題も存在しています。

日々、技術開発が進む交通・通信の分野において、江別市でも地域の交通課題の解決に向け、既存の公共交通を補完もしくは連携が図れるよう、新たな知見等を検証していきます。

＜基本的な考え方＞

(1) MaaS、AI オンデマンド交通等の新技術の導入に向けた研究

- 近年、複数の交通手段を一つの交通サービスとして提供する MaaS (Mobility as a Service) や AI を活用した効率的な配車を行う AI オンデマンド交通など、新たなモビリティサービスの活用に向けた取り組みが各地で行われています。
- 江別市においても、交通事業者と連携し、地域や交通の課題解決に向け、将来的な新たなモビリティサービスの導入に向けた研究を行っていきます。



▲MaaSとは (国土交通省 HP より)

(2) 路線バス運行時間外のタクシー活用

- 江別市は、駅を中心とした現状のバス路線ネットワーク系の維持を図ることとしています。深夜0時頃まで運行している鉄道に対し、市内の路線バスは20時台で運行終了となる路線も存在しています。
- 市内のタクシー利用者は、コロナ禍により減少しており、地域公共交通維持の観点からも利用が望まれますが、日常的に利用することは経済面から困難となっています。
- 経営の厳しいタクシーを活用しつつ、路線バスの運行終了後の帰宅を支援する手段として、鉄道駅周辺から利用可能な交通手段について検討を行います。



▲シntaxン (八戸公共交通ポータルサイトより)

【想定事業スケジュール】

2023年度：研究 (国の動向等を踏まえ導入を検討)

実施主体 江別市、交通事業者、民間 等

5.2.2 誰もが安心・便利に利用できる公共交通の環境づくり

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

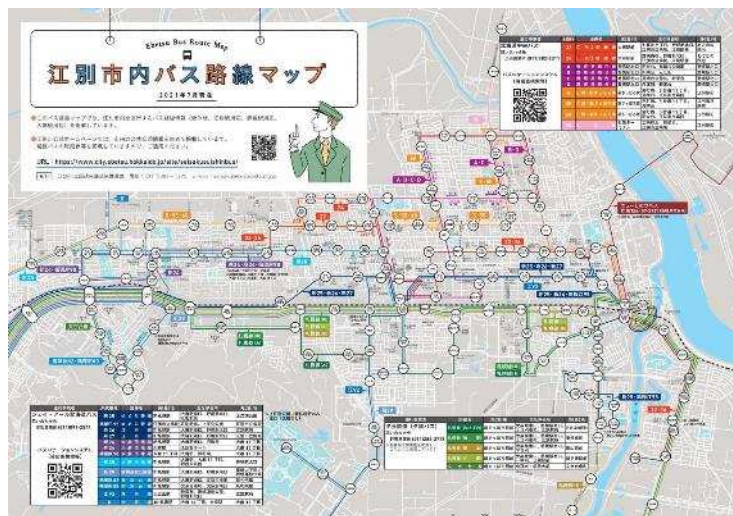
施策項目 公共交通に関する基本情報の整理及び提供

施策① バス路線マップ及び路線バス乗り方ガイドの更新・発行

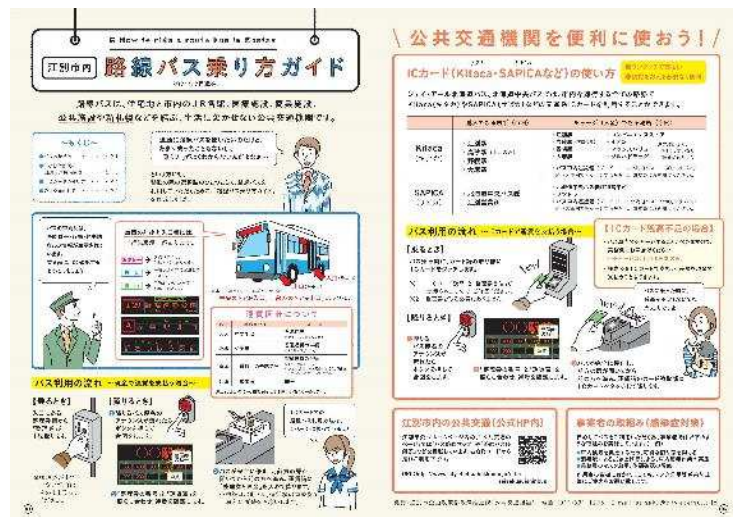
施策概要

江別市では、1998（平成 10）年から「江別市バス輸送システム検討懇談会」における協議に基づき「江別市内バス路線マップ」と「江別市内路線バス乗り方ガイド」を作成し、継続して更新・発行を行っています。

今後もバス路線の見直し等、必要なタイミングで更新を行い、市役所を始めとした公共施設や路線バス営業所等で配布を行うとともに、江別市HPで公開します。



▲江別市内バス路線マップ



▲江別市内路線バス乗り方ガイド

【想定事業スケジュール】

2023年度：実施（継続）

実施主体 江別市、交通事業者 等

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

施策項目 公共交通に関する基本情報の整理及び提供

施策② 広報紙や江別市HP等を活用した情報発信

施策概要

江別市では、定期的に広報えべつを活用した情報発信を行っています。

江別市ホームページでは、トップページに「江別市内の公共交通」のリンクを設置し、「江別市内バス路線マップ」や「江別市内路線バス乗り方ガイド」のデータを提供しているほか、路線バス事業者の時刻表を掲載しています。

また、路線バス事業者と鉄道事業者の各社が提供している運行情報サイトを掲載しており、江別市内の公共交通のポータルサイトとして情報発信を行っています。

今後も引き続き、公共交通の利用に向けた市民への周知を図っていきます。



▲広報えべつ（令和4年12月号）

▲江別市ホームページ（江別市内の公共交通）

【想定事業スケジュール】
2023年度：実施（継続）

実施主体 江別市、交通事業者 等

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

施策項目	関係機関等と連携した公共交通利用環境の改善
施策①	大雪時の除排雪に向けた連携体制の強化
施策概要	<p>令和3年度の災害級の大雪では、札幌圏において、公共交通機関に大規模な運休や遅れが発生しました。江別市内でも、鉄道や路線バスにおいて、全面運休や大幅な遅延が発生するなど、市民生活に大きな影響が出ました。</p> <p>降雪時における公共交通の安定的な運行の確保に向け、関係機関との連携体制の強化を図ります。</p> <p><基本的な考え方></p> <p>(1) 優先除排雪の実施に向けた協議</p> <ul style="list-style-type: none"> 公共交通への影響を軽減するため、過去の実績等から狭隘となりやすいポイントを分析するなど、バス路線の優先除排雪の実施について、関係者間で連携して検討していきます。 <p>(2) 大雪時の事前迂回路の設定</p> <ul style="list-style-type: none"> 中央バスの江別新さっぽろ線や野幌見晴台線が運行している見晴台や新栄台方面は、幅員狭小により、冬期間、大型車の通行が困難な区間が存在し運休や運行経路変更の要因になっています。 (1)において、バス路線の優先除排雪を検討していきますが、1便でも多く路線バスを運行し、1人でも多くの利用者を運ぶため、大雪時に路線バスの運行が困難になる区間については、事前に迂回路を設定するなど、路線バスの運行確保に向け検討を行います。 <p>(3) 地域と連携した停留所の維持管理</p> <ul style="list-style-type: none"> 江別市内には、民間と協力して設置し、維持管理が行われている路線バスの待合所が10か所あり、まちのランドマークとして親しまれています。 通常、路線バスの停留所は、交通事業者が管理しており、時刻表の管理や清掃、除雪等の維持管理を行っていますが、特に大雪時は、市内全域の停留所で除排雪を実施することは困難となります。 バス路線沿線の施設や近隣住民との協働による、持続可能な停留所の維持管理の方策について研究していきます。 <p>【想定事業スケジュール】</p> <p>2023年度：検討</p> <p>2024年度：検討（検討状況や協議の進捗に応じ、順次実施）</p>
実施主体	江別市、交通事業者、道路管理者、市民、自治会、民間 等



▲酪農学園前バス待合所
(管理者：学校法人酪農学園大学)

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	
施策項目	関係機関等と連携した公共交通利用環境の改善
施策②	江別市HPやLINE等を活用した運休情報の発信
施策概要	<p>路線バスの運休情報は、交通事業者による情報発信がメインですが、大雪時の市民への情報発信を強化するため、江別市による情報提供の方法について検討を進め、江別市ホームページのトップページへの路線バスの運休情報の掲載に加え、LINE等のSNSを活用し、プッシュ型の情報発信により市民への速やかな情報提供に努めます。</p> <div style="text-align: right;">  <p>▲江別市 LINE</p> </div> <p>【想定事業スケジュール】 2023年度：調整・協議・実施</p>
実施主体	江別市、交通事業者 等

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

施策項目	関係機関等と連携した公共交通利用環境の改善
施策③	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
施策概要	<p>令和3年度の災害級の大雪では、鉄道や路線バスにおいて、大幅な遅延が発生し、市民生活に大きな影響が出ました。</p> <p>路線バスは、駅舎のある鉄道とは異なり、上屋のある待合所が少ないため、特に冬期は、風雪や気温低下の影響により、身体的な負担が大きくなります。</p> <p>加えて江別市内では、高齢化が進行しており、運転免許証返納後の交通手段として路線バスへの期待が高くなっていることから、高齢者や障がい者など、身体の不自由な方にも配慮した、利便性の高い待合環境の整備に向けた取り組みを研究します。</p> <p>待合環境の整備にあたっては、維持管理コストが交通事業者による待合所整備の課題となっていることから、待合所の新設だけでなく、バス停留所付近のコンビニ等の民間商業施設や行政機関の庁舎等を待合所として活用すること等も研究します。</p> <p>近隣の施設での待合を行う際は、バスの運行状況をリアルタイムに確認することができるバスロケーションシステムを積極的に活用することを想定します。</p> <p>【想定事業スケジュール】 2023年度：調整・実施</p>
実施主体	江別市、交通事業者、道路管理者、民間 等

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	
施策項目	関係機関等と連携した公共交通利用環境の改善
施策④	交通不便地域等における交通手段の検討
施策概要	<p>市街化区域は、鉄道事業者と3社の路線バス事業者により、網羅的に公共交通網が整備されています。</p> <p>一方、郊外部においては、令和4年度から江北地区と豊幌地区でデマンド型交通が正式運行を開始しましたが、その他の地区では、路線バスの停留所へのアクセスが困難な交通不便地域が存在しています。</p> <p>江北地区と豊幌地区のデマンド型交通の知見を活用しつつ、既存の交通サービスを活用するなど、交通不便地域の解消に向けた持続可能な地域交通の確保に向けた検討を行います。</p> <div data-bbox="1029 537 1404 817" data-label="Image"> </div> <p style="text-align: right;">▲江北地区デマンド型交通</p> <p>【想定事業スケジュール】 2023年度：検討 2024年度：検討（検討状況や協議の進捗に応じ、順次実施）</p>
実施主体	江別市、交通事業者、民間、地域団体 等

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	
施策項目	関係機関等と連携した公共交通利用環境の改善
施策⑤	高齢者等の移動支援に係る検討
施策概要	<p>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。</p> <p>このため、公共交通の利用促進に繋がられるような高齢者の移動や外出を支援する制度の導入可能性について検討します。</p> <p>また、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。</p> <p>【想定事業スケジュール】 2023年度：検討 2024年度：検討（検討状況や協議の進捗に応じ、順次実施）</p>
実施主体	江別市、交通事業者 等

5.2.3 公共交通を支える市民意識の醸成

基本方針3：公共交通を支える市民意識の醸成

施策項目 モビリティ・マネジメントの推進

施策① 出前講座の開催やイベント等での利用促進

施策概要

江別市では、市民の要望に応じて職員が直接訪問し、市政に関するいろいろな事業や業務、手続きなどをわかりやすく紹介する出前講座を行っています。

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、市民の希望に合わせた出前講座等を実施します。

4：くらし・防災			
№	講座名	内 容	担当課
1	災害時の避難行動について	江川増水時の避難行動について学びます。 防災あんしんマップ（ハザードマップ）の活用 避難経路の入念な確認 【江別市版】江川増水時のタイムラインに基いたマイ・タイムラインの作成	危機管理・防災担当 381-1407 381-1070
2	避難行動要支援者避難支援制度について	大規模災害が起こった際の手助けを必要とする人への支援制度について説明します	危機管理・防災担当 381-1407 381-1070
3	防災・震災のほなし	防災・震災についての講話を行います。 防災や災害時の災害について知識を深める 災害時に被害を軽減する方法について考える（避難方法など） 被災者の声について考える（講話など） ※非常食の試食も可 上記以外の内容についても相談に応じます	危機管理・防災担当 381-1407 381-1070
4	避難所運営訓練等	避難所の運営方法、災害発生時の対応方法について学びます。 江別市要援要入避難所 タシホール福祉切り替え訓練 仮設生活訓練 仮設生活訓練（DIG）や避難所運営ゲーム（HUG） ※非常食の試食も可 上記以外の内容についても相談に応じます	危機管理・防災担当 381-1407 381-1070
5	バス交通について	バス交通の現状や利用の仕方などについてお話しします	総務課（公共交通担当） 381-1206 381-1071
6	交通安全教室 ～事故の未然防止のために～	交通安全指導員が各種教材を使って事故を未然に防ぐ意識啓発を行います	交通安全課（交通安全担当） 381-1093 381-1070
7	暮らしに役立つ戸籍のほなし	生活に役立つ戸籍制度、届出の仕方、届出の請求等についてお話しします	戸籍住民課 381-1020 380-2241

▲令和4年度出前講座メニュー表

【想定事業スケジュール】

2023年度：実施（継続）

実施主体 江別市、交通事業者 等

基本方針3：公共交通を支える市民意識の醸成

施策項目 モビリティ・マネジメントの推進

施策② 転入者へのバス路線等の周知

施策概要

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く、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。

転入手続きの際、「江別市バス路線マップ」や「江別市路線バス乗り方ガイド」等の公共交通に関する情報提供を行うことで、公共交通の利用促進を図ります。

【想定事業スケジュール】

2023年度：実施（継続）

実施主体 江別市、交通事業者 等

基本方針3：公共交通を支える市民意識の醸成	
施策項目	モビリティ・マネジメントの推進
施策③	広報紙等による啓発
施策概要	<p>市内全戸に配布する広報紙を活用し、市民向けに公共交通の利用促進を行います。</p> <p>【掲載内容（例）】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・路線バスの利用方法 ・交通事業者が実施しているサービス ・感染症対策 ・新たな取り組み 等 <p>▲広報えべつ（令和3年12月号）</p> <p>【想定事業スケジュール】 2023年度：実施（継続）</p>
実施主体	江別市、交通事業者 等



5.2.4 公共交通を支える仕組みづくり

基本方針4：公共交通を支える仕組みづくり

施策項目	補助制度や支援施策の推進
施策①	現行の補助制度の適宜見直し
施策概要	<p>江別市内の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、適宜、見直しを行います。</p> <p>【想定事業スケジュール】 2023年度：実施（継続） ※国の補助制度や社会動向等に応じて検討</p>
実施主体	江別市、交通事業者 等

基本方針4：公共交通を支える仕組みづくり

施策項目	補助制度や支援施策の推進
施策②	新技術や新たな交通モード等の導入への対応
施策概要	<p>「新技術や新たな交通モード等の導入に向けた研究」に記載した新たなモビリティサービスの導入と連動して、交通事業者や関係機関に対する新たな支援制度を検討します。</p> <p>【想定事業スケジュール】 2023年度：検討（国の補助制度や新たなモビリティサービスの導入等の施策実施状況に応じて検討）</p>
実施主体	江別市、交通事業者 等

基本方針4：公共交通を支える仕組みづくり	
施策項目	補助制度や支援施策の推進
施策③	運転士確保策の検討
施策概要	<p>少子高齢化に伴う生産年齢人口の減少や運転士の高齢化、コロナ禍による利用者減少等の影響により、路線バスやタクシー事業者では運転士不足が深刻化しています。</p> <p>社会インフラの一部である公共交通を支えるため、運転士不足の解決に向けた方策を交通事業者とともに検討します。</p> <p>【想定事業スケジュール】 2023年度：検討 2024年度：検討（検討状況や協議の進捗に応じ、順次実施）</p>
実施主体	江別市、交通事業者、北海道、民間 等

5.3 全体フロー

	現状・問題点	課題
第1章	<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 	<ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通ネットワークの維持
第2章	<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、事業者間の連携による運行サービスの向上の期待が高い 	<ul style="list-style-type: none"> ● 運行サービスの最適化と乗り継ぎの改善
第3章	<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 	<ul style="list-style-type: none"> ● 新たな利用者ニーズへの対応
第4章	<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 	<ul style="list-style-type: none"> ● わかりやすい情報提供
第4章	<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 ● 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 ● 大雪時はバス路線や停留所の除排雪が困難 	<ul style="list-style-type: none"> ● 冬期の路線バス利用環境の改善
第4章	<ul style="list-style-type: none"> ● 郊外部は交通が不便 	<ul style="list-style-type: none"> ● 交通不便地域の解消
第5章	<ul style="list-style-type: none"> ● 少子高齢化の進行 ● 運転免許証返納者の増加 ● 運転免許証返納に伴う公共交通への期待の高まり 	<ul style="list-style-type: none"> ● 高齢者等の移動支援
第5章	<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は1割程度 ● コロナ禍による公共交通の利用者減少 	<ul style="list-style-type: none"> ● アフターコロナに向けた公共交通の利用促進
第6章	<ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通の利用者減少と収支悪化 ● 路線バスの運転士不足と労働基準法改正への対応（2024 問題） ● タクシーの運転士不足 	<ul style="list-style-type: none"> ● 地域公共交通の維持

課題解決に向けた基本方針	施策項目	具体的施策
<p>基本方針1</p> <p>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</p>	<p>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</p>	<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 ・ 商業施設・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
<p>基本方針2</p> <p>誰もが安心・便利に利用できる公共交通の環境づくり</p>	<p>公共交通に関する基本情報の整理及び提供</p> <hr/> <p>関係機関等と連携した公共交通利用環境の改善</p>	<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 ● 大雪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 ・ 大雪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
<p>基本方針3</p> <p>公共交通を支える市民意識の醸成</p>	<p>モビリティ・マネジメントの推進</p>	<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
<p>基本方針4</p> <p>公共交通を支える仕組みづくり</p>	<p>補助制度や支援施策の推進</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 現行補助制度の適宜見直し ● 新技術や新たな交通モード等の導入への対応 ● 運転士確保策の検討

5.4 施策スケジュール

課題解決に向けた基本方針	施策項目	具体的な施策	想定事業スケジュール						実施主体	
			2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)	2028 (R10)		
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	①バス路線及び運行ダイヤの見直し	検討	検討	検討状況や協議の進捗に応じ、順次実施			江別市、交通事業者、市民、民間等		
		②鉄道主要駅での乗り継ぎ改善と情報充実	検討	検討	検討状況や協議の進捗に応じ、順次実施			江別市、交通事業者等		
		③新技術や新たな交通モード等の導入に向けた研究	研究	国の動向等を踏まえ導入を検討			江別市、交通事業者、民間等			
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	①バス路線マップ及び路線バス乗り方ガイドの更新・発行	実施(継続)						江別市、交通事業者等	
		②広報紙や江別市HP等を活用した情報発信	実施(継続)						江別市、交通事業者等	
	関係機関等と連携した公共交通利用環境の改善	①大雪時の除排雪に向けた連携体制の強化	検討	検討	検討状況や協議の進捗に応じ、順次実施			江別市、交通事業者、道路管理者、市民、自治会、民間等		
		②江別市HPやLINE等を活用した運休情報の発信	調整協議実施						江別市、交通事業者等	
		③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	調整実施						江別市、交通事業者、道路管理者、民間等	
		④交通不便地域等における交通手段の検討	検討	検討	検討状況や協議の進捗に応じ、順次実施			江別市、交通事業者、民間、地域団体等		
		⑤高齢者等の移動支援に係る検討	検討	検討	検討状況や協議の進捗に応じ、順次実施			江別市、交通事業者等		
	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	①出前講座の開催やイベント等での利用促進	実施(継続)						江別市、交通事業者等
			②転入者へのバス路線等の周知	実施(継続)						江別市、交通事業者等
			③広報紙等による啓発	実施(継続)						江別市、交通事業者等
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	①現行の補助制度の適宜見直し	実施(継続)	国の補助制度や社会動向に応じて検討			江別市、交通事業者等			
		②新技術や新たな交通モード等の導入への対応	検討	国の補助制度や新たなモビリティサービスの導入等の施策実施状況に応じて検討			江別市、交通事業者等			
		③運転士確保策の検討	検討	検討	検討状況や協議の進捗に応じ、順次実施			江別市、交通事業者、北海道、民間等		

第6章 計画達成状況の評価

6.1 モニタリング

本計画（PLAN）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（DO）し、設定した指標・目標の達成状況を評価（CHECK）するとともに、必要に応じて施策等の改善・見直し（ACTION）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。



江別市地域公共交通計画

江別市企画政策部政策推進課（公共交通担当）

江別市地域公共交通活性化協議会（事務局）

〒067-8674 江別市高砂町6番地

電話：011-381-1295（直通）

FAX：011-381-1071

Eメール：seisaku@city.ebetsu.lg.jp