

地域公共交通網形成計画（案）・地域公共交通再編実施計画（案）に対する市民意見募集結果

受理No.	受理日：H30. 4. 27	町名：大麻園町	年齢：不明
1	<p>【意見】</p> <p>デンマークの交通事情についてお知らせします。</p> <p>1年程住んでいたのですが、デンマークでは、距離により大まかに3段階位に料金が設定されていました。</p> <p>1番良いと感じた点は、1時間以内ならバスや電車が乗り降り自由なところです。</p> <p>いくつかのバスや電車を乗り継いでいろいろな所へ行くことができました。</p> <p>ドイツも似たようなシステムだったと思います。</p> <p>現在我が家の息子は5分乗ったバスを降り、違うバスに乗り替えて7分かけて高校へ通っています。</p> <p>帰りはバスの便数が少ないとの理由で、違うルートของバスに乗るため、定期も買えず交通費がものすごくかかっています。ヨーロッパのシステム導入をご一考して頂けますか。</p> <p>高齢者の方たちにもバスを使い安くなるシステムだと思えます。</p> <p>よろしく願いいたします。</p>		
受理No.	受理日：H30. 4. 29	町名：いずみ野	年齢：50歳代
2	<p>【意見】</p> <p>江別駅と自宅間をバス利用しています。</p> <p>現状の4番通り線と錦町線、新札幌線のいずれも、JR.の到着時間に全く合わせようとしていないダイヤです。</p> <p>JRの到着時間直前に出発したりしています。これでは利用者が少ないのは当たり前です</p> <p>わざと赤字にしているように見えます。</p> <p>吹雪の中何度も歩いて帰宅しました。</p> <p>30年10月までのあいだでもこの点に留意したダイヤ改正を行って潜在的利用者のかくにんを行ってほしい。</p> <p>蔦屋もできるというのに、3丁目通りのバスが無くなるのはどうか</p> <p>飛鳥山公園を通る路線が無くなるのはもったいない。</p> <p>市には、高齢化が進む中、他市では多く導入している福祉バスの制度を導入する考えは無いのかききたい。助成でかまわないと思う。</p> <p>以前父親に江別市内にすんでもらい、通いで子供の面倒を見てもらったが、通いに2km以上のきよりをバスを使っていたが運賃の負担が重たかったので、結局地元に戻ってしまい、同一地域への移転は叶わなかった。</p> <p>もう少しお年寄りに必要な政策お願いしたい。100歳の祝だけでは…？</p>		
受理No.	受理日：H30. 5. 4	町名：いずみ野	年齢：不明
3	<p>【意見】</p> <p>江別4番通り線を主に利用していますが、今回の案では、益々江別駅の利用</p>		

地域公共交通網形成計画（案）・地域公共交通再編実施計画（案）に対する市民意見募集結果

3 (続き)	<p>が衰退する内容です。循環経路に江別駅を加えるなどして江別駅前の再開発も江別小学校跡地も含め検討が必要である。</p> <p>水道庁舎の移転も江別駅活性化を考えると検討が必要である。利用する人を増やすための方策が乏しいと感じている。</p>		
受理No.	受理日：H30.5.6	町名：野幌若葉町	年齢：50歳代
4	<p>【意見】</p> <p>現在、野幌若葉町に住んでおります。夕鉄バスの停留所は酪農学園構内入り口と若葉西、JRバスは若葉西でJR野幌駅までを通勤で往復毎日利用しています。これが、林木育種場前を利用するとおもいますが。資料を見ても理解できないため以下の点について照会しますのでご回答ください。</p> <p>なお、冬季も含め通勤・通学時間帯に配慮した運航を希望します。</p> <p>①林木育種場前からJR野幌駅までは何便になりますか。（平日全体で）</p> <p>②林木育種場前からJR大麻駅南口までは何便になりますか。（平日全体で）</p> <p>③林木育種場前から朝の時間帯6時から8時は何便になりますか。（JR大麻、JR野幌）</p> <p>④JR大麻、JR野幌から夕刻の時間帯18時～20時は何便になりますか。</p>		
受理No.	受理日：H30.5.10	町名：あけぼの町	年齢：不明
5	<p>【意見】</p> <p>今回の公共交通再編計画について下記のとおり強く求めます。</p> <p>1. 北海道中央バスが運行している4番通、錦町、2番通、江別、新札幌（江別駅発着便、あけぼの発着便）、札幌については今年4月に改正したばかりなので現在のルートは現状維持にするべきであり、特に4番通線は廃止ではなく残すべきです。江別、新札幌線のあけぼの団地発着便も残すべきです。</p> <p>2. 札幌市では福祉乗車証（ICカードタイプ）を導入しているが江別市は導入していないので福祉乗車証の導入をきぼうします。</p> <p>いじょうの2つを強く求めます。</p>		
受理No.	受理日：H30.5.12	町名：元江別	年齢：不明
6	<p>【意見】</p> <p>元江別のバス停を利用しています。駅から自宅までに距離があるため、日頃から中央バスを利用させていただいています。</p> <p>バス路線編成により錦町、4番通り線が廃止されてしまうと、行動をする際に非常に不便になります。3番通り線の経由で江別駅方面に向かう場合、バスの遅れが常に発生していると現在でも感じています。距離が長いので、仕方のない部分はあるかと思いますが、冬場等ですと15～20分の遅れに繋がる場合もあります。その際、比較的短い距離を走る錦町・4番通り線を重宝していました。</p> <p>また、今回の案である、路線を合併した循環バスが走ることにより、今以上にバスの走る本数は少なくなってしまうのではないかと危惧しています。現在でも時間の都合を考え、朝ですと本来家を出たい時間より一時間早く行動することも</p>		

地域公共交通網形成計画（案）・地域公共交通再編実施計画（案）に対する市民意見募集結果

6 (続き)	<p>あります。正直現在よりもバスの本数がすくなるのは厳しいです。</p> <p>走る距離が、路線の合併により長くなることは、全体としてのバスの遅れにも繋がるのではないのでしょうか？調整をして家を出て、バスを利用させていただいている身としては、その辺りをどう考えていくのか、バスの走る本数はどうなるか等詳しく気になるところです。そのため今回の合併案に意見をもうしあげたく、連絡させていただきました。</p>		
受理No.	受理日：H30.5.15	町名：大麻扇町	年齢：80歳代
7	<p>【意見】</p> <p>市の形成・実施計画をみても、大麻扇町西町が完全にはずされているので再検討をお願いします。</p> <p>①JRバスについて、16丁目通りから（旧西町行きバス通り）を運行し、西町のはづれから折り返し、16丁目通りに戻り、通常の運行をする。</p> <p>②または、16丁目通りの中間点に、左、右1ヶ所づつ停留所を設ける。 （15分位の時間調整が必要かも知れない）</p> <p>③中央バスについて、以前は、西町を待機所としていたが、利用客が少いと理由で、廃止となったが、待機ではなく。駅から、2番通と、JR線路沿いの通りを経由して、16丁目通り途中から、旧バス通りに入り、西町の端から折り返し運行し、16丁目通りに戻り、駅前に戻り待機する。 （時間としては、午前2回午後2回位を検討して頂きたい）</p> <p>※高齢者が多くなり、スーパーへの買い物距離も遠くなり、是非JRバス、中央バスにも強く交渉して下さい。</p>		
受理No.	受理日：H30.5.17	町名：いずみ野	年齢：60歳代
8	<p>【意見】</p> <p>1：市立病院利用者にとって4番通線及び錦町線の廃止により、便数の少ない札江線が経由するようになったとしても不便となることはないか？</p> <p>2：循環線は、路線設定がわかりにくく（AとBの2ルート）、高齢者にとっては混乱する恐れがあると考えます。 また、野幌周辺の市街地の発展のみを意図（江別周辺の切り捨て）しているように見える。（飛鳥山公園付近には遊休地があり、ツタヤほか十数店舗の出店計画が既に始動し建設も始まっている。）</p> <p>3：2の解決策として、江別駅を基点として4丁目、5丁目、イオン、高砂駅を循環する路線と野幌駅を基点として6丁目、7丁目、8丁目、イオン、高砂駅を循環する路線設定はどうか？ 両路線の設定により、同駅西側のイオン、市役所、東側の江別高校、ホームック、マックスバリュ、ケーズ電気等の商業施設勤務者の通勤、通学、買い物等への利用が便利となる。また両路線を中央バス江別営業所付近にバス停を設け運転手交代を行うことにより回送によるロス（運転者、バス車両）が減るものと思われる。</p>		

<p>8 (続き)</p>	<p>4：4番通り6丁目から新栄台団地入口間の利用者の切り捨てにならないか？（錦町線の特に夕刻の利用者は多いものと思われる。）</p> <p>5：野幌駅北口の停留所について 別紙に記載</p> <p>6：現状のダイヤは、夕方の通勤時間帯に駅前でのバス、運転手の待機時間（10～15分）、回送バスが多く非効率と思われる。</p> <p>～別紙～</p> <p>野幌駅前バス停について 健全者のバス待ち列の表示及び指導について</p> <p>1 現状</p> <p>現在、系統番号1及び40番等のバスが使用しているバス停の場合、バス待ち客は視覚障害者の安全を図るべき黄色の点字ブロックに沿って並んでいるのが通例です。（特に夕刻の通勤時間帯）</p> <p>この場合</p> <p>イ 点字ブロックを白杖によりこれに沿って歩く視覚障害者の歩行の邪魔になる。</p> <p>ロ 視覚障害者がバスに乗車する場合にも優先乗車が出来ない恐れがある。</p> <p>ハ せっかく設けられたバス停部分の雨避け（屋根）が十分に機能していない。（バス乗車口がバス中央部からであり、現状の屋根はバス停車位置の前部から後部にかけて整備されており、バス乗車待機列はバス停車位置の中央部を始点として後方に並び始めるので、バス停車位置の屋根は中央から前側半分は有効に活用されていない。）</p> <p>2 改善意見</p> <p>イ 現在の点字ブロックは、バス停付近を通行（通過）する視覚障害者にとってもバスに乗車する視覚障害者にとっても有効に機能しているものと思われませんが、上記問題を解決しバスに乗車する視覚障害者をバス停車位置中央部のバス中央扉に安全に誘導するため、健全者のバス待ち列の表示をお願いしたい。</p> <p>ロ 健全者のバス待ち列は降雨、降雪時に屋根の下に有効に並べるようにバス停車位置中央部のバス中央扉付近からバスの前部方向に並ばせ、バス前部から折り返しバス後部方向に順次並びバス到着後並び順に乗車する。もちろん点字ブロック上は視覚障害者のスペースとして空けておく。</p> <p>屋根の下に2列に並ぶのが困難であれば、バス前部位置から順に並ばせ、乗車もこの順により乗車する様指導する。</p> <p>上記を周知・指導するため、バス停に並び方を指導する看板等を設置すると皆が指導に従いやすい。</p>
-------------------	---

地域公共交通網形成計画（案）・地域公共交通再編実施計画（案）に対する市民意見募集結果

受理No.	受理日：H30.5.24	町名：野幌美幸町	年齢：20歳代
9	<p>【意見】</p> <p>4番通り線一部（野幌高校、4番通り9丁目、10丁目、野幌美幸町）がなくなると、非常に困ります。買い物に行けなくなるし、病院にも行けなくなります。そう考えると野幌高校の生徒さん方はどうなるのでしょうか！？雨の日、雪の日にはけっこうの人数で利用されていると思います。（時間帯にもよりますが…）</p> <p>年配の方々に3番通りまで歩けと言わんばかりですよ！！簡単に言えば高校生はいらない、美幸町&屯田町の人たちにいなくなれという意味になります。それでよろしいのでしょうか！？</p> <p>できれば良いので前の路線に戻すのはどうでしょうか？</p> <p>地元、町内のことを考えて下さい！</p> <p>ご年配の方々の気持ちを考えて！！</p> <p>高校生の気持ちを考えて！！！！</p> <p>愚かな考え方はやめてくれ！（怒）</p>		
受理No.	受理日：H30.5.24	町名：野幌美幸町	年齢：60歳代
10	<p>【意見】</p> <p>この度、野幌の4番通線のバスが無くなる事にビックリしています。いつも買物に行く足なのでバスを取り上げられたら困るところじゃないです。赤子と言ってますが野幌高校もあり生徒さんも困ります。</p> <p>昼間は札幌の地下鉄さえ空いていますヨ。時間帯があるはず。元の路線に戻したらどうですか。道路はせまいですがもともとその路線を使っていましたよ。北のたまゆらを曲がってまっ直ぐ野幌高校の停留所に行ったら野幌高校の停留所も残るし生徒さんも安心して通えます。江別はバスが頼りですから市民が困る様な事があってはいけませんヨ。困っている顔を思い浮かべてニヤリとしているんですかネ。愚か者は愚かな考えしか思いつかないですよ。イジメはダメ。バスを取り上げる事はイジメです！近くにお店も無く、バスまでもが…そんな所に住んでいる市民が悪いんですね。高齢者が運転免許を返納している時期に逆行しています。もう一度、考えて下さいませ。</p>		
受理No.	受理日：H30.5.25	町名：新栄台	年齢：不明
11	<p>【意見】</p> <p>江別錦町線、四番通り線の廃止について。</p> <p>家族が出勤の為に毎日利用しています。朝の通勤時刻には沢山の方が利用しますし、学生も乗ります。新栄通にバス停が移動すると、見晴台の方からはかなり遠いです。</p> <p>6丁目通りも通るような路線にしていただける様にお願い致します。</p>		
受理No.	受理日：H30.5.29	町名：野幌屯田町	年齢：60歳代
12	<p>【意見】</p> <p>4番通線廃止になると、友愛病院やその関連施設に行く時の足が無くなる。駅</p>		

地域公共交通網形成計画（案）・地域公共交通再編実施計画（案）に対する市民意見募集結果

1 2 (続き)	への足も不便になる。 高齢者の運転免許返上への流れに逆行する。 このままだと江別で暮すことを考えなおさないといけなくなる。 病気になった時のことを考えると心細くなる。 市民の意見をもっと聞いてから決めてほしい。		
受理No.	受理日：H30. 5. 29	町名：野幌屯田町	年齢：70歳代
1 3	<p>【意見】 江別市地域交通網形成計画（案）に対する意見 この10年間で、年間約112万人の減少があり、3路線だけをみても28年度は約4,500万円の赤字とのことです。</p> <p>(1) なぜこのような利用者の減少が起きたのか理由を明確にしていきたい。その解明と対策が無くては、公共交通の廃線を提案すべきでないと考えます。バスの利用者は通勤者、通学者が中心であり、その他に買い物、通院などの市民生活による利用者と考えます。年々高齢化が進み、高齢者の自家用車利用が減少する傾向が見られ、バス利用者の増加に向かうものと思われました。</p> <p>結論から言えば通勤者のバス利用減少が中心と考えられます。</p> <p>(2) 大麻での「買い物難民」・「通院難民」を想起し、美幸町・屯田町住民に轍を踏ませないでいただきたい。</p> <p>(3) 市長は各地で・あらゆる機会を通じて「健康寿命」を講演されています。その実現へ向けての施策は歩けあるだけではないでしょうね。いまこそ高齢者や障害者への通院や健康づくりに交通費助成を実施し、バス事業者への間接的援助に結び付けてはいかがでしょうか。市民からいただいた税金を市民に還元することを躊躇してはいけません。</p> <p>(4) 「パブリックコメント」は市民の声を聞く一つの方法です。市長と自治会長の対話活動も大切でしょう。しかし、私が自治会長当時の対話なるものは、一方的な市長発言に終始していました。その後改善されましたか。市民意見の聴取方法はいろいろあります。企画・政策担当者が住民の中に入り、要望・意見を聞くことは出来ませんか。ぜひ、住民の意見を聴取することに貪欲になってください。10月実施が先に来てはなりません。</p> <p>(5) このままでは将来的に全線配線になりかねません。事業者はボランティアではありません。役員は利益を出し、会社の存続に責任があります。自治体としては住民の福祉に責任を持つ公共交通の政策・方針のもと、事業者への援助と要請を進めるべきです。</p>		
受理No.	受理日：H30. 5. 29	町名：札幌市清田区	年齢：40歳代
1 4	<p>【意見】 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・効率性の向上に関する項目の「既存停留所に係る検討」ですが、停留</p>		

所名称を市有及び公共施設（学校・出張所・スーパー等）が停留所の近くにある場合は極力施設名に名称変更すべきだと思う。

更に、「○番通△丁目」の停留所名を街区表記にあわせて「大麻（若しくは野幌）○町」に変更すべきではないかと思います。

施策項目（５）の子育て世代や高齢者の移動支援に関する部分の③誰にでも利用しやすい車両の導入に関する部分ですが、低床型車両（ノンステップ又はワンステップバス）自体、メーカー側が交通バリアフリー法（ホームページによるとワンステップバスに関しては三菱ふそう製のみでノンステップバスは三菱・いすゞ・日野の全メーカーが製造）に対応している以上は「バリアフリー法に対応した中古車両車両ではなく、自社発注による新車にする」との文言を付加した方が適切な表現ではないだろうか。それと、前面方向幕部分に車いす対応表示の他に、ベビーカー利用可能の表示をしてもよいと思う。

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に関する部分の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部分ですが、環境にこだわるのであればハイブリットバスの導入も付加すべきではないだろうか。

14
(続き)

更に、児童・生徒は将来の利用者であるというならば、バスが回送運転していて乗務員が不審者を目撃した場合は警察に通報する協定を結ぶべきではないだろうか。それと、児童生徒が不審者に追っかけ回されていて、回送中のバスに助けを求めた場合は表現悪いですが「駆け込み寺」みたいに一時避難するような取り組みを施せば「公共交通の重要性」を認識できると思います。

路線再編に関してですが、率直に言えば札江線（中央バス90系統）ですが、角山地区の住民・工栄町にある企業にアンケートを実施しないと言い難い部分もあるのですが、角山付近（角山小学校）から江別恵庭線（8丁目通）～新栄台～2番通（市役所・市立病院）～3丁目通～江別駅のルートにしてもいいかと思う。

（今後、高齢化が進行して何らかの策を講じなければバスやそれに変わる交通機関が無いために80歳代になっても運転することから手を引きたくても否応にクルマを所有しなければならないジレンマが生じかねない。特に、通院や「市役所行って住民票取りに行かなければ」って状況になっても自家用車で行かなければいけない状況を回避させるべきかと。）

代わりに野幌及び江別の両駅から工栄町への路線を新設してもいいと思う。

（石狩新港地区のように地下鉄麻生駅・JR手稲駅北口発着で朝の出勤時と夕方の終業時に運行するダイヤになっているので、それを参考にすべきかと。）

2番通線ですが、運行区間を大麻駅ではなく「森林公園駅」発着に変更して、3番通17丁目～宮町西～14丁目通（大麻駅）～大麻東公園～大麻11丁目～2番通8丁目～野幌駅北口～江別営業所～市立病院～江別駅～あけぼの団地にすべきかと。

（野幌・あけぼの地区から大麻高校への通学及びジョイフルエーカー・ビックハウスへの買い物客の利便性向上を図る。）

更に、あけぼの団地～野幌駅系統を朝ラッシュ時間帯と夕方にはデマンド運転で「野幌高校」まで延長してもいいかと。（冬期間は自転車通学が出来ないのでこの期間は定期運転でもかまわないのでは。）

江別・新さっぽろ線ですが、あけぼの団地発着系統の廃止（江別駅発着に短縮）するのはいいのですが「厚別西4条6丁目（西友厚別店）」にはあけぼの団地発着便しか停車しないので、再編した場合にはどうするのが触れられていないのでその辺の見解を示すべきかと。

循環線（新規）ですが、正直、区間便が「ややこしい系統」であるのが率直な感想なので運行区間を野幌駅北口～4番通5丁目～見晴台～中央中学校（仮称）にして、朝はBルート、夜はAルートの経路で統一すべきかと。

更に、野幌駅北口～高砂駅～新栄台～いずみ野4丁目通の系統も「4番通6丁目」発着にして朝の時間帯はAルート、夜の時間帯はBルートにして利用客にわかりやすくするべきかと思う。

後、系統番号をどうするのが記載されていないのでその辺も明確化すべきかと思う。

14
(続き)

夕鉄バスに関する部分ですが、あけぼの団地～新さっぽろ発着系統をあさひが丘・野幌若葉町経由に変更するのはかまわないのですが、土・日・祝日は札幌大通（西3丁目）まで延長（路線統合）して客の動向を注視すべきかと思う。それと、野幌バスターミナル以東の経路ですが、鉄東線～江別恵庭線の側道を経由せずに「きらら街道」に変更して南幌・あけぼの団地系統は「ゆめみ野・早苗別」経由で江別駅から現行ルート、新さっぽろ～栗山線（早苗別経由）は野幌バスターミナル以東はきらら街道～上江別消防署～早苗別～栗山駅、新さっぽろ～新夕張駅線も栗山線と同様のルートにして江別駅からは現行ルートにして遠回りで時間がかかると言っても「乗務員不足」と言われても効率化を図ることが先決ではないのかと。

あと、去年の岩見沢（地域公共交通活性化協議会）でのパブリックコメントで「系統番号を付与して欲しい」との意見も実際にあったので江別に於いても同様に実施すべきかと思う。

更に言えば中の月～江別市立病院～牧場町～野幌駅南口系統と野幌駅南口発着の「若葉循環」は廃止してもいいのではないかと。（特に中の月系統は平日だと江別市立病院に通院・診察のために行くのはわかるが、休日は病院自体、「災害当番病院割当て日」でない限り休診なので意味を成さないかと。）

ジェイアールバスの大塚団地線（新28系統）ですが、新札幌駅～厚別北2条3丁目の経路を現行の原始林通～もみじ台通から「国道12号」に変更し、大塚11丁目～野幌駅北口間は11丁目通～大塚小学校（1番通）～国道12号～野幌駅北口にしてもいいかと。

（原始林通にかかる部分はジェイアールバスの小野幌循環バスや中央バスの厚別通線（白38系統）でカバー可能かと。）

それと、夕鉄バスの文京台部分をジェイアールバスに、ジェイアールバスのゆ

地域公共交通網形成計画（案）・地域公共交通再編実施計画（案）に対する市民意見募集結果

<p>14 (続き)</p>	<p>めみ野・上江別部分を夕鉄バスに移行して競合を回避というか移行していいかと。後、一部便を地下鉄大谷地駅まで延長して道南・道東方面の高速バスやアンケートに「再編したら行きたい場所」の回答に三井アウトレットパークとあったのでそのバス（中央バス 大88系統）に接続させてもいいのではないかと。</p> <p>後、北広島の例ですが、バス利用客に対して割引クーポンを乗務員から配布して提携の商店等で割引や商品の無料サービス（例として「もう1個追加サービス」）があれば商店でも活性化するメリットは少なからずあると思う。</p> <p>全体的な部分では去年の岩見沢同様に「○時台に△本運行させる」との会社側の明確な意志を示すべきかと思う。豊幌・江北・美原地区は函館・陣川地区のように町内会が会社側に運行委託費を払って運行させて実際に定期路線化した経緯もあるので、人口規模は違うが、例として町内会役員のクルマで利用客を乗せて俗に言う「80条バス」と呼称される方式</p> <p>（占冠の例のようにバスは白ナンバーでの営業であるが、利益目的ではなく住民の交通の足を確保するために運行）の例があるので関係各所に打診するのもありかと思う。</p> <p>話が若干逸脱する部分はありますが、千歳の例で自治体がバス会社に市で車両を購入して貸し付けて大規模災害時にはその貸し付けした車両で避難するとの例もあるので江別でも実施すべきだと思います。</p>		
<p>受理No.</p>	<p>受理日：H30.5.30</p>	<p>町名：見晴台</p>	<p>年齢：40歳代</p>
<p>15</p>	<p>【意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・今回のバス路線再編は新たな客を見込める内容だと思います。 <p>いくつかお願いがあります。バス停の区間が離れている所（上、下）をなるべく同じ位置にしてほしい。例えば江別市立病院は、今後すべて病院内の停留所に止まるように変更してほしい。例えば交差点にあるバス停バス路線ごとに乗り場が違うが、経路上あるバス停に止めてほしい。</p> <p>函館バスでは、経路上にある同名のバス停に止まります。（五りょうかく）</p> <p>中央バスの野幌駅通とJRバスの野幌駅通が離れすぎているので、中央バスの野幌駅通を江別市民体育館前とかに変えてほしい。4番通上で、4番通5丁目は東側だけでなく、西側にもバス停をつくってほしい。（夕鉄バスの停留所ある場所）</p> <p>（仮称）循環線・Aルート、Bルートとありますが、バス時刻にもよるが野幌駅北口でAルートからBルート又BルートからAルートに乗り継ぎが出来ること、もっと利用しやすくなる。朝6時台からやはり夜は22時台があると通勤者に利用が増えるのではないかと。バス停に待合室または、雪、風が当たらない様なものがあると助かります。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・宝くじの補助など使用し江別市がバス（小型）例木古内～江差間走る購入し、中央バスの循環線と2番通線、夕鉄バス札幌線運行用に貸すまたはリースするなどしてバス路線維持にあらたな方法をもさくしてほしい。 		

地域公共交通網形成計画（案）・地域公共交通再編実施計画（案）に対する市民意見募集結果

受理No.	受理日：H30.5.31	町名：野幌代々木町	年齢：70歳代
16	<p>【意見】</p> <p>○江別市における地域公共交通の現状</p> <p>①路線バスの輸送実績が減少傾向にある。</p> <p>②自家用車便有台数の傾向</p> <p>③路線バスの収支状況と補助制度から公共交通の課題解決に向けた方針は当然必要なことと思います。</p> <p>しかし、交通網形成計画の基本方針が、</p> <p>①公共交通の利便性、効率性の向上</p> <p>②誰もが安心して移動できる環境づくり</p> <p>③公共交通を支える補助制度</p> <p>これらの視点を考えて</p> <p><意見></p> <p>1. 今回のバス路線再編案について</p> <p>○公共交通の利便性、効率性の向上になるのでしょうか。疑問です。</p> <p>○誰もが安心して移動できる環境づくり。これも疑問です。もう少し地域住民の声を細かく聞くべきだと思います。</p> <p>2. 私は現在 自家用車を利用していますが、数年後は免許返上になるでしょう。その時は、当然公共交通を利用します。老後は便利で効率で安心して移動できるのが公共交通です。大事にしてほしい。</p> <p>3. ですから、公共交通を支える補助制度は補助ではなく市民の足、生活を守るものです。投資です。将来の。</p> <p>4. 利用しやすい車両の大きさなど、燃料費の軽減になるかも、これも一考。</p>		
受理No.	受理日：H30.5.31	町名：野幌屯田町	年齢：不明
17	<p>【意見】</p> <p>「四番通線」廃止についての意見</p> <p>1. 「四番通線」中央バスの廃止に反対です。ぜひ路線を維持して下さい。</p> <p>理由</p> <p>バス停「四番通八丁目」が自宅のすぐ近くで、大変便利です。</p> <p>東方向＝主に市立病院や飛鳥山公園（冬にクロカンスキーにかよっています）へ行くのに便利です。</p> <p>野幌駅方向＝主に情報図書館、野幌公民館、野幌駅へ行くのに利用しています。（多少遠回りですが）。</p> <p>※「江別二番通線」の11丁目と8丁目の間を三番通に路線を変更する案が出ていますが、私達にとってはこれでバス路線空白化解消とはなりません。</p> <p>※この路線が廃止されると、屯田町、美幸町地区の大部分がバス路線空白地域になり、大変不便になってしまいます。</p> <p>2. 「四番通線」中央バス路線を維持するための提案をします。今回の路線変更</p>		

地域公共交通網形成計画（案）・地域公共交通再編実施計画（案）に対する市民意見募集結果

17 (続き)	<p>案は、バスドライバー不足、利用客減、赤字解消がその理由とされています。そこで利用客増と赤字解消について3点提案します。</p> <p>①中央バスへの市の少なすぎる助成金を大幅に拡大すること。</p> <p>②高齢者へのバス利用パス制度（隣の札幌市が行っている）の創設。高齢ドライバーの事故増加を防止する対策の一つとしてこのパスを利用することで、車からバス利用への転換を促すこととなります。また、車を利用していない高齢者がこのパスの利用で、外出する機会が増え、バス利用客増加にも繋がります。</p> <p>③現在の「四番通線」の運行ダイヤを逆に増設すること。運行ダイヤが少なく、利用したい時にバスがなく、利用したくても利用できないのが現状です。逆の発想で利用客は増加すると思います。</p>		
受理No.	受理日：H30.5.31	町名：上江別南町	年齢：70歳代
18	<p>【意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ゆめみ野地区、上江別、東、西、南地区から市立病院、市役所へ直行できるバス路線があって欲しい。 ・最小でも1時間に1本の運行をお願いしたい。 <p>ーバス運行が困難な場合は高令者、障害者に限定したタクシー運賃の割引制度を検討していただきたい。</p>		
受理No.	受理日：H30.5.31	町名：大麻中町	年齢：70歳代
19	<p>【意見】</p> <p>この度の江別市地域公共交通網形成計画（案）・江別市地域公共交通再編実施計画（案）の作成ご苦労様です。下記に私の考え方や、要望をまとめましたのでよろしく願いいたします。</p> <p>I. 公共的交通網（バス交通）の考え方</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 通勤・通学者の足として、必ず確保する。 2. 自家用車の無い方、身体障害者・高齢者など足の弱い方の足として、必ず確保する。 <p>以上のことから、市民が生活に必要な交通の足として、市民の要望を聞き取り、江別市として必要な財源を確保して、利用者が少なくても、バス交通の運行継続することが必要と考えています。</p> <p>※江別市の担当者は少ない職員数の中、大変な努力をされていると思っています。</p> <p>※江別市民は自治会を始めなかなか意見を言う人が少ないようなので、職員の方は苦労されていると思います。</p> <p>II. 今回の地域公共交通網形成計画（案）・再編実施計画（案）に対する意見</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 大麻周辺の交通網について <ol style="list-style-type: none"> ①市立病院に行く人が多いことから、大麻駅→西町→扇町→沢町→大麻駅→2番通り→栄町→市立病院 のように、市立病院直通の運行を考えて欲し 		

<p>19 (続き)</p>	<p>い。</p> <p>②公共施設（市役所・市役所支所・図書館・公民館・など）を巡る路線を江別駅と大麻駅始発で運行して欲しい。</p> <p>③高齢化の進んでいる街を運行するバス停の間隔を短くして、お年寄りの利用をしやすいようにして欲しい。</p> <p>④JRの駅を拠点とする交通網はよいと思うが、短いところをピストン輸送できるようにしてはどうか。</p> <p>⑤中央バスが大麻駅で待機している。その待機時間かがあれば、西町方面までぐるっと回って大麻駅までこれる。これで、西町・扇町のバス空白問題は解決できる</p> <p>⑥JRバスが3番通り大麻西郵便局から沢町・扇町通りの西町へ行く3差路付近にバス亭があれば、西町・扇町の人にも利用しやすい。また、バス停設置だけなので費用も少ないのではないか。年寄りが多く50メートルも歩くのは大変だ。これがあれば西町の人には大変助かれます。</p> <p>⑦</p> <p>2. その他 バス交通についての要望</p> <p>①バス交通に対する江別市の予算が少なすぎる。バス事業者の赤字合計が国や・道の補助金を補填しても8450万円の赤字だという。これではバス事業者が江別市の要望に応じてはくれない。大幅な予算確保が出来ませんか。</p> <p>②湯ノ花とかたまゆらとかのマイクロバスを利用して、安く有効に運行できないか。</p> <p>③</p>		
<p>受理No.</p>	<p>受理日：H30.5.31</p>	<p>町名：見晴台</p>	<p>年齢：50歳代</p>
<p>20</p>	<p>【意見】</p> <p>バス路線再編案についての意見</p> <p>長年見晴台地区に居住し、日常的にバスを利用する者です。再編案に関して改善を求めたい点があり、メールしました。全て関連する事項ですが、整理するため以下に区分します。</p> <p>1 > 駅への集約について</p> <p>2 > 8丁目通の路線重複について</p> <p>3 > 『情報図書館前』停留所の継続希望に関して</p> <p>1 > 駅への集約について</p> <p>乗客が少ない路線を変更・廃止するのは、採算を考慮してしかたないと思います。とは言え今回の改訂は、『駅へ行く』だけに重点を置きすぎではないでしょうか？</p> <p>もちろんJRへの乗換需用は高く、最重要点なのはわかります。</p>		

実際、3番通より奥の地域民にとって、駅は非常に遠い場所で、バス無しで行くのは容易ではありませんので。

（まだ高砂駅が無い頃、ハローワークで「最寄りの駅まで徒歩何分？」と問われ、「江別・野幌共に40分」と答えて労われた経験があり、駅へのアクセスが必須なのは否定しません）

ただ計画案に、通勤通学時間帯の専用バス運行が含まれていました。

それが実行されるのであれば、通常路線をここまで集約する必要性は感じません。

日中利用者の目的地は駅とは限らず、公共施設・商業施設・病院等に行けるルートにも需用があるでしょう。

バスの最大の強みは、細かい目的地の近くまで行ける事だと思います。

路線の重複を避けるのは当然としても、集約を重視するあまり、多様性を排除するなら、利用者数的には逆効果ではないでしょうか？

（「駅に行くんじゃないから、バスには乗らない」となりかねない）

一例ですが、見晴台から市役所に行こうとした場合、自家用車のない者は、徒歩かタクシー以外の選択肢がありません。

20
(続き)

どうしてもバスを使おうとするなら、『新さっぽろ線』で出来るだけ近くまで行って後は歩く（それでも1km近く有り）か、いったんJR駅まで出て『二番通線』に乗り換えるか、いずれにしても非常に面倒な事になります。

私は見晴台のごく初期からの住人です（50代）。

同時期に居住した周辺住民は、自家用車を降りる年代になっています。

公共交通の重要性は、どんどん増していくと思います。

利便性と収益のバランスを取るのは、どこの自治体でも難題でしょうが、より良い着地点を期待しています。

2>8丁目通の路線重複について

<1>で集約過ぎではないかと感じた最大の要因ですが、野幌駅を往復するためとは言え、8丁目通に3路線も集中する必要があるでしょうか？

元々国道12号～275号を繋ぐ交通量の多い道路なのに、集約する箇所は道幅が狭くなる上、2番通～国道12号線間は商業施設の駐車場の影響もあって、常時混雑しています。

特に休日・特売日等は、渋滞になっている事も珍しくありません。

この状況であえて集めるメリットとは何でしょうか？

仮に別路線へ乗り換えるためとしても、基点の野幌駅まで行ってしまった方が確実な気がします。

また、到着に時間差が発生するのが避けられないのがバスですから、間違っただろう路線に乗ってしまうトラブルも懸念されます。

3 > 『情報図書館前』停留所の継続希望に関して

8丁目通に3路線を重複させずに、現在『4番通線』にある『情報図書館前』停留所の存続をお願いします。

この周辺には

- ・『情報図書館』
- ・『消防署』
- ・『交番』
- ・『郵便集配局（本局）』
- ・『入院可能な複合診療科を持つ病院（溪和会江別病院）』

と、公共性の高い施設が多数集中しています。

大きな『情報図書館』は全世代に必要な物で、貸出・返却の手間を考えても、公共交通の利便性が欠かせません。

見晴台からだと、子供や体力のある者なら何とか自転車で行けるかもしれませんが、それも冬期は無理です。

交通が不便になれば、否応なく足は遠のかざるを得ず、将来的に利用者数に影響が出る可能性は高いと思います。

20
(続き)

『交番』『本局』も、現状だと江別方面の同施設より利便性が良いです。

そして一番懸念するのは、『病院』の存在です。

もう随分前になりますが、『江別市立病院』の内科が閉鎖された一件で、当時通院していた私一家は全員転院を余儀なくされました。

中でも複数の疾患を持ち、数十年に渡って通院していた母は、到底小規模病院で対応出来る状態ではなかったにも関わらず、強制的に放り出された恰好でした。

不幸中の幸いで、『4番通線』なら『溪和会江別病院』の前に停留所があり、何とか負担が少なく通えることで、最悪の事態は避けられました。

この停留所があったおかげで、何度も具合が悪くなった時もすぐに受診でき、その病院で最期を迎えました。

現在も、高齢の父と私は定期受診を続けています。

(すでにかかりつけ医との信頼関係も確立しており、未だ不信感のある市立病院に戻ろうとは思えません)

おそらく同じ状況の人はまだいるでしょう。

もしこの停留所が廃止された場合、膝の悪い父の通院リスクは非常に上がってしまいます。

- ・『第2中学校前』で降車

2番通も8丁目通も両方上り坂。

商業施設の駐車場が目の前で、多量に出入りする車や、混雑の隙間を狙って急発進してくる無謀な運転者もいてかなり危険です。

- ・『野幌公民館』で降車

抜け道に使われて交通量が多い『学園通』を通らねばなりません。

この道路は道幅が狭く、片側にしか歩道がないため、安全面で不安があります。

<p>20 (続き)</p>	<p>どちらを選択しても、300m (Web地図で計測) も歩く事になります。 父に限らず、通院するということはどこかしか不調ということで、この負担増は軽いものではないでしょう。 バスの利便性が落ちれば、高齢者ドライバーであっても運転を止めるに止められず、最近頻繁に発生する交通事故にも繋がりがねません。 (病院には見舞いする人も行きますが、高齢者の家族であれば、やはり高齢の可能性は高いでしょう) 特に冬期の危険度は無視出来ないと思います。 これらのリスクを忌避する人々はタクシー等を利用するでしょうし、高齢化社会に向かっていても、単純にバス利用者が増えるとは考えにくいです。 たかが道路一本の差でも、軽いものではありません。 新路線で一部変更ルートがあるように、『4番通線』でここだけでも、柔軟に対応してもらいたいと切に願うばかりです。 長文にて失礼しました。 江別で生まれ、ずっと暮らす市民の一声として、参考にさせていただけたら幸いです。</p>		
<p>受理No.</p>	<p>受理日：H30.5.31</p>	<p>町名：札幌市北区</p>	<p>年齢：50歳代</p>
<p>21</p>	<p>【意見】 *意見： ・「公共交通」とうたいながら、両計画には「バス」ばかり書かれていて、「鉄道」は全く記載が無く、交通計画として不十分である。 札幌圏のJRが維持困難ではなくても、自治体として鉄道をどうとらえ、どうしていくのかを提示しなければ意味が無い。 江別市役所には鉄道のような広域の計画への関与の能力がないと自ら認めたのかと疑いたくなる。 ・江別市内だけの計画に終始し、江別からのバス路線の結節点として重要な、新札幌への言及がほとんどなされていない。 新札幌基点のバスについての問題点の指摘、対処策の指摘が希薄である。 ・江別市内のJR5駅（大麻・野幌・高砂・江別・豊幌）の駅の構造や使いやすさ、ダイヤ等の具体的な検討がなされておらず、どのようにしたいのかも示されず不適切である。 ・高架化された野幌駅の構造が、本当に適切だったのか等の検討もなされていない。もともとあった夕張鉄道の代わりにの鉄道ホームとのバス対面乗換施設等がなぜ断念されたのか？等の記載も無く、また改変後の乗継等の使いやすさの検証、もともとあった待避線を高架化で廃止し棒線化したことの検証もなされていない。 ・鉄道については、各駅の乗降数しか書かれていない。ダイヤや時間帯別乗降数や無人の豊幌駅の独自データ把握等や、駅の利用条件（窓口・券売機・バリ</p>		

地域公共交通網形成計画（案）・地域公共交通再編実施計画（案）に対する市民意見募集結果

21 (続き)	フリの状況、他)の把握・記載もなされていない。 ・鉄道について、これだけ軽視した計画であるのだから、「公共交通」のタイトルをやめて、「バス網再編計画」等にタイトルを修正すべきである。 ・学識者の選定が不適切であった可能性が有る。以上
------------	--

※当資料は、ご提出いただいた方のご意見をできるだけ正確に表すため、個人を特定できる固有名詞等の記述を除き、可能な限り原文のとおり掲載しております。