

バス路線見直し案に対する 意見募集（パブリックコメント）結果

資料 5

- 開催期間：5月10日（水）～5月21日（日）（11日間）
- 応募者数：3人
- 応募件数：11件

意見・提案の内容	回答（案）
<p>日の出台線と栄町線は終点の方角が真逆であり、2路線の統合は無理がある。この地域の再編は、東17丁目通の延伸区間の開通まで待ち、日の出台線とかえで団地線（国道経由）を統合する循環線により、経路の単純化、所要時間の短縮を図るべき。</p> <p>栄町線とかえで団地線（東高経由）は便数・時刻を調整する程度で十分である。</p>	<p>確かに、日の出台線と栄町線の統合は日の出台において転回が必要であります。十分な転回スペースが確保されているとともに、現状においても、往路便が復路便に切り替わるために転回していることから、冬季において転回スペースをしっかりと除排雪しさえすれば、循環線として運行することは可能だと考えます。</p> <p>また、新設道路や施設の開設・移転などにより考えられる運行経路の変更については、ニーズや交通状況を十分把握したうえで、検討を行います。</p>
<p>大和線・幌向線・北新線の発車時間が重複しており、不便を感じる事が多い。イオン岩見沢店の無料送迎バスと路線バス間の乗継制度への移行なども含めて大和方面の再編案には議論の余地がまだ残っている。</p> <p>また中央バスだけが停まって新篠津交通は停まらないバス停が何箇所かあるので、それらを両方とも停まるようにしてほしい。このほか大和線の7丁目～イオン岩見沢店の間は距離があるため、間に新しいバス停ができると便利になる。</p>	<p>大和線については、イオン岩見沢へ向かう路線ということよりも大和地区住民の生活路線と位置付けております。また、幌向線については、幌向・上幌向方面と中心市街地を結ぶ路線であると同時に、大和～美園間の国道12号線沿線住民の生活路線であると位置付けと考えております。それぞれ位置付けが異なりますので、ある程度、同一時刻帯での運行も致し方ないものではありませんが、今後も利用実態を把握することにより、運行時刻の微調整を行うなど、より使いやすいダイヤ設定に努めます。またバス停の設置については、各事業者と検討し、適切なバス停の設置に努めます。</p>
<p>三笠線の方が岩見沢美唄線よりも乗車率が高い中、三笠線の経路を住宅の密度が高い4条通へ切り替えると三笠線と岩見沢美唄線の乗車率の偏りがさらに広がるとともに、岩見沢美唄線は岩見沢市内東部から美唄市内への通学利用もあるため、経路を変えるのは三笠線ではなく岩見沢美唄線にした方が良い。</p>	<p>今回の再編において、日の出台・栄町循環線との経路変更を行う路線として三笠線と岩見沢美唄線の2つの路線が考えられます。経路変更により4条通を走ることになる路線は、当市の中核医療施設である労災病院の入口に最も近い「労災病院正門前」に停車することとなり、中心市街地と労災病院を結ぶ重要な路線となることから、通院に利用される方のために、30便を要する三笠線を経路変更するものです。</p>

<p>長岩線②の時間帯別ルートは利用者の混乱を招く。別ルートの導入は、教大前～木工団地で同じ経路を走る南町春日循環線の利用状況を見た上で検討しても遅くはない。</p>	<p>駒園8丁目～市立病院間における路線バスの日中の利用者がそれほど多くないこと、同一区間を高速いわみざわ号が運行しており、その市内利用も可能であることを考慮すると、国道234号の当該区間においては、便数が過多であります。一方、駅前通りの教大前～ターミナル間は、今回の再編によりかえりて団地循環線と万字線が運行しますが、全体的に減便となってしまうことから、特に日中時間帯における教育大学の学生の利用を考慮し、その区間の増便を図るために長岩線②に時間帯別ルートを設定したものです。どちらのルートもターミナルまでの乗車時間には差がないことから、大きな混乱は招かないものと考えておりますが、導入後の利用状況を把握しながら、時間帯の変更等を検討するとともに、利用者に混乱を招かないよう停留所などでの情報発信に努めます。</p>
<p>今回の再編計画に合わせて、路線図・時刻表・バスの行先表示機などのローマ字併記、系統番号制の導入なども実施した方が良いでしょう。</p>	<p>今回の再編に伴い、北海道中央バスの路線バスについては、全て系統番号を導入する予定であるとともに、新たなバス路線について、利用者の方に対して、わかりやすくするための「バスマップ」を作成いたします。</p>
<p>大和線を幌向線と統合し、今の大和線の経路でイオン岩見沢店に寄った後、幌向に向かうルートであれば、少ない本数でも効率化できる。</p>	<p>大和線と幌向線は確かに、同じ西側を向いて走ることになりますが、大和線については、イオン岩見沢へ向かう路線ということよりも大和地区住民の生活路線と位置付けております。また、幌向線については、幌向・上幌向方面と中心市街地を結ぶ路線であると同時に、大和～美園間の国道12号線沿線住民の生活路線との位置付けと考えております。今回の再編においては、両路線の統合は考えておりませんが、今後の利用者動向や道路・施設状況などにより、両路線の位置付けが変わる可能性もありますので、今後の参考にさせていただきます。</p>

<p>日の出・栄町循環線は、東光中学校～宝水4条東線～東 17 丁目経由で日の出に向かうルートがよい。</p>	<p>東光中学校と東 17 丁目経由での日の出台ということで、宝水 4 条東線ではなく、道道宝水岩見沢線（960 号線）と推察のうえ回答いたします。</p> <p>確かに、6 条通から一度国道 12 号線を経由することで、かえで団地循環線においてルートから外れた 7 条通からの鋭角交差点を解消して道道宝水岩見沢線に入ることが可能となりますが、道道宝水岩見沢線自体が狭隘道路であると同時に、東 17 丁目に向かうためには、さらに狭い交差点での左折が必要であることから、大型や中型バスでの運行には適しないと考えます。今後、小型バスの導入などが進んだ際には、利便性が向上するルートの一つになると考えますので、今後の参考にさせていただきます。</p>
<p>南町春日循環線は、南町 7 条 3 丁目に停車した後、中央バス岩見沢営業所を通過して緑が丘 6 丁目に抜けるルートにし、更に市役所を通るルートにした方がよい。同様に、万字線も平日は市役所を経由するルートがよい。</p>	<p>南町 7 条 3 丁目から緑が丘 6 丁目へ向かう道路沿線には住宅があまり多くなく、且つ緑が丘 6 丁目から駅前通を北上する路線については、すでに万字線があることから重複路線となってしまいます。また、循環線の延長・乗車時間があまりにも長くなってしまふことから、循環線のメリットがなくなり、両回りを利用していただく可能性が低くなると考えます。</p>
<p>停留所名称もこれを機に緑校前を「緑中学校」、桜木 1 条 7 丁目を「北真小学校」に変更したほうがよい。（所在地をバス停名称にするよりも、近くに施設があるならそれに習った方が利用客にはわかりやすい）</p>	<p>今回の再編において、可能な限り施設名等を停留所名に採用し、今後も地元の意見などを反映しながら、よりわかりやすい停留所名の設定に努めます。</p>
<p>千歳市のように、乗車停留所から 1.3km までは初乗り運賃 100 円、更にバス再編によって乗継が必要になる路線については、「乗継制度」を導入して、190 円区間なら同一金額で降車できるようにすべき。</p>	<p>ご意見のとおり初乗り運賃の区間短縮や割引運賃は、バスの利用率向上に効果的であると考えます。当市の路線バスは住宅街や郊外から中心市街地への移動については一定の利用がある一方、中心市街地内での移動については、ほとんど利用されていない状況であることから、路線全体に割引運賃を導入するのではなく、中心市街地を回遊するまちなか循環において、ワンコイン運賃を導入することを考えております。また、まちなか循環においては、路線バスの利用向上に向けて、乗継制度を検討いたします。</p>

文化的施設のない幌向地区からは、幌向線を使うと、図書館、プールなどに乗換なしで行くことができ、“目的地へ直行しない”という意見を優先して切り捨てるのは乱暴である。循環線でカバーしているが、乗換による待ち時間が発生し利便性は悪くなる。1日のうち何便かは現状の路線を残すべきである。

幌向線については、幌向・上幌向方面と中心市街地を結ぶ路線である一方、大和～美園間の国道12号線沿線住民の生活路線と位置付けていますので、速達性の観点から考えて、ターミナルへの最短ルートをとるべきと考えます。また、便によってルートを分けるには、図書館方面へのルートが大きな迂回となってしまうことから、利用者の混乱を招くと考えます。ご意見のとおり、幌向線のルート変更により、幌向方面から図書館や高齢者福祉センターなどへの直行が不可能となりますが、まちなか循環など乗換しやすい環境の構築に努めてまいります。