

## 平成29年度第1回江別市地域公共交通活性化協議会開催結果（要旨）

日 時：平成29年7月28日（金）10時00分～11時28分

場 所：江別市野幌公民館 ホール

出席者：北川裕治会長、高野伸栄副会長、中村哲也委員、尾西昌仁委員、佐藤憲明委員、照井幸一委員、池田忠美委員、野田昌孝委員、中田正士委員、菊谷賢一委員、佐藤誠一委員、鈴木智枝委員、中川雅志委員、和田禎穂委員、遠藤雄一委員、中山俊彰委員

※国土交通省北海道開発局札幌開発建設部札幌道路事務所 浦岡優委員の代理として第3係長 小林雅典氏が出席、北海道石狩振興局地域創生部地域政策課 原口ゆみ子委員の代理として主査 池田綾乃氏が出席

（一社）北海道バス協会 日野健一委員、北海道地方交通運輸産業労働組合協議会 今倫康委員は都合により欠席

その他：一般社団法人北海道開発技術センター吉田研究員、竹口研究員が出席

傍聴者：2名

### 会議概要

#### 1 開 会

#### 2 報告事項

##### (1) 市内バス路線再編に関する検討状況について

###### ○事務局から説明

前回の当協議会において、一定の人口がある地域でありながらも、比較的バス停が遠い地域についてご確認いただいたほか、バス路線再編案の作成に向けたイメージを共有させていただいた。これをもとに、事務局では4月以降、バス路線再編案の作成に向け、各バス事業者と個別に情報交換、協議等を重ね、検討を続けている。その検討状況について、報告する。

資料1をご覧ください。3月の当協議会における、一定の人口の張り付きがあり、近くにバス停がない地域5か所の○印を、現在の市内バス路線図に落とし込んだものである。このイメージ図を使用して状況を報告する。

①は、野幌地区北側の新栄台周辺である。平成27年10月から平成28年2月までの間、JR野幌駅と野幌地区北側を短時間で結ぶ路線の実証運行を行った結果、短時間で移動できることが高く評価されたものの、重複している既存路線の減収が予想され、採算面での課題も浮き彫りになった。同時期に実施したアンケートでは、実証運行路線の本格運行を望む声も多く、新たな利用者増への可能性も見えた。これを踏まえ、北海道中央

バスの「江別錦町線」を、野幌地区北側からJR野幌駅までの速達性を重視した路線として活用できないか、また重複する「江別4番通線」の経路を一部移すことが可能か、あるいは、特に冬の道路事情から考慮した場合の「兵村6丁目通り」と「新栄通」の比較などを、総合的に検討をしているところである。新栄台方面に路線を通すことについては、この枠組みの中で、可能なものかどうか、収支の面でなかなか難しい部分があるが、事務局と北海道中央バスで検討している状況である。

②は、大麻東町、大麻南樹町、大麻新町と、大麻高町、大麻泉町の間を通る「兵村1番通り」の沿線である。ここでは、平成11年度、12年度に江別市が大麻循環バスの試験運行を行い、これを引き継ぐ形で北海道中央バスが平日の通年運行を行った経緯がある。しかし、利用がおもわしくなく、年間の営業収支において800万円から1,000万円以上の赤字が生じていたため、平成20年3月末をもって路線は廃止された。そこで、大麻東町、大麻南樹町、大麻新町、大麻高町、大麻泉町について、路線が廃止される半年前である平成19年9月末の人口統計と、今年6月1日における人口統計を比較してみると、平成19年9月末の6,300人に対し、今年6月1日は6,484人と、184人増えている。しかし、これは、平成25年に行われた町名地番変更で、国道12号側の元野幌地区の一部が大麻泉町に統合されたことにより、大麻泉町の人口が増えたことが大きな原因であると考えられる。「兵村1番通り」沿線の11丁目付近から西側、大麻駅までの間においては、過去の大麻循環バスが廃止になったときよりも人口が減少傾向にあり、他方、この周辺では人の流れが大きく変わるなど、バス路線としての収支が改善されるような新たな要因が見当たらない状況である。このため、路線を再設定しても同様の赤字が生じると考えられるので、「兵村1番通り」沿線における検討状況としては、引き続き、バス事業者と協議などを進めていくが、事務局としては非常に難しいものと考えている。

③は、野幌若葉町の南西側周辺である。この近くでは、夕張鉄道のバス路線の一部が、酪農学園大学の構内を走っている。この酪農学園大学構内とJR野幌駅の間経路について、現状はJR沿線を通っているものを「伊達屋敷道路」へ移すことができるものかということ事務局と夕張鉄道で検討している状況である。新規利用者獲得の視点では、「伊達屋敷道路」に接する約13,000坪の元レンガ工場跡地において、大規模な宅地造成計画があるという報道があり、これはプラス材料と思われる一方で、JR野幌駅から徒歩20分程度であるという「野幌駅との近さ」が、利用が伸び悩む原因になり得るので、慎重に判断しなければならない面もある。

④は、あさひが丘の東側周辺である。この近くでは、ＪＲ野幌駅前をまっすぐ南に伸びている「１号線」に、ジェイ・アール北海道バス、夕張鉄道の路線があるが、さらに東側となると、これまで住宅街の中の道路しかなかったこともあり、バス路線を引くこと自体が厳しい場所であろうと考えられる。その一方で、野幌地区南側の幹線道路とも言える「南大通」の延長工事が終わり、「中原通」につながった。また、現在、ＪＲ野幌駅南側の再開発が進んでおり、駅の南側にも公共交通用のロータリーが出来上がる予定である。供用開始時期は未定だが、平成３０年度に工事が完了することが見込まれている。こういった現状の変化や将来的に変化するという視点から、バスが「南大通」を走ることにより、あさひが丘を通過するような路線を組むことができないかということを経済局とジェイ・アール北海道バス、また経済局と夕張鉄道とで検討している状況である。ただし、既存路線を移すとした場合、速達性の低下や、現在利用している方への影響、ＪＲ野幌駅から徒歩１５分程度であるという「野幌駅との近さ」が、利用が伸び悩む原因になり得るため、このような課題を慎重に判断しなければならないと考えている。

⑤は、萌えぎ野地区である。ここは、平成２７年３月まで、北海道中央バスが「江別２番通線」のうちの「江陽中学校経由」を運行していたが、利用がおもわしくないため、現在のあけぼの団地まで結ぶ路線に統合されるかたちで、廃止されている。そこで、萌えぎ野西、萌えぎ野中央、萌えぎ野東について、路線が廃止される半年前である平成２６年９月末と今年６月１日の人口統計を比較すると、平成２６年９月末の２，４５８人に対し、今年６月１日は２，４９０人と、ほぼ変わらない状況である。他方、この周辺において人の流れが大きく変わるなど、バス路線としての収支が改善されるような新たな要因は見当たらない状況である。このため、萌えぎ野地区における検討状況としては、引き続き、バス事業者と協議を進めていくが、経済局としては非常に難しいものと考えているところである。

資料１については以上であるが、この５か所は、一定の人口の張り付きがあり、近くにバス停がない地域としてピックアップしたものであるが、バス路線の再編の検討にあたっては、この地域のみならず、市内全体を俯瞰し検討すべきものと考えられることから、経済局と各バス事業者との間では、このほかの地域においてもバス路線の可能性を検討しているものがある。当該地域名などは差し控えさせていただくが、検討は５か所に限ったものではないことを申し添える。

説明は以上である。

○高野副会長

7月12日に開催した専門委員会では出された意見等について、補足説明する。

市内バス路線について、利用者の立場としてみると、バス路線がない地域では自動車による送迎が多くなり、朝などは、野幌駅や江別駅周辺では送迎車であふれてしまうので、是非、バス路線がない地域に路線を通してほしいという意見があった。また、夏は自転車利用する人がおり、一般的に、冬の方が、バス利用者が多くなるので、可能かどうかは別として、季節運行も視野に入れて検討できないかという意見もあった。

運行する側の意見として、バスが走るには道路条件が不十分であり、特に冬期間は、バスと一般自動車との擦れ違いが難しい場所があるため、路線再編には、そういったことを考慮する必要もあるという話があった。

利用者については、人口増があまり見込めない中で、将来に向かって利用者の増加を期待することも簡単ではないため、バス路線を増やすことは難しいのではないかと。現在運行している路線を移すということにならざるを得ないという意見もある。しかし、移してしまうと現在の利用者が不便になるため簡単ではない。

このような意見が出ていた。

#### 【質疑等】

なし

### (2) 公共交通空白地域における新たな交通手段の導入可能性の検討状況について

#### ○事務局から説明

市郊外部の公共交通空白地域における新たな交通手段の導入可能性の検討については、江北地区と豊幌地区の2か所において、先行して調査検討を行う旨が、前回確認された。その後、事務局では、地元自治会の協議会である江北地区協議会及び豊幌両自治会連絡協議会との間で、それぞれの現状に合う新たな交通手段の導入の可能性について協議、情報交換などを行ってきた。また、地区住民に対するアンケート調査に関しても、各地元協議会と相談しながら、実施に向けた作業を進めているところである。

資料2-1をご覧ください。平成29年度における経過は、前回の協議会後における、江北地区協議会と豊幌両自治会連絡協議会との協議などの概要である。

(1) 江北地区協議会とは、これまで3回お会いし、地元としては公共交通が不便な現状を踏まえ、最終的な形として「地元主体によるデマンド型交通の運行」を視野に入れており、引き続き、検討を進めていくことと

している。また、地区住民に対するアンケート調査についても、「地元主体によるデマンド型交通の運行」を視野に入れた調査内容にすることで、その方向性の検討データにもなるようにしたいと考えている。

(2) 豊幌両自治会連絡協議会は、これまで2回お会いしており、こちらでは、進行する高齢化への対応の視点からも、新たな交通手段の導入に対して前向きに取り組んでいきたいという意向を持っている。豊幌地区は、江別市街地から離れているものの、宅地造成による住宅街が形成され、住宅街と農村地域の組み合わせという特徴があり、地元自治会の加入世帯は900世帯を超える。そのような現状から、豊幌両自治会連絡協議会では、公共交通導入の方向性、方策も含めた検討を進めていきたいとのことで、まずは地区住民の意向、ニーズなどを分析したいという意向を持っているので、これを踏まえた調査内容を考えている。

なお、両地区ともに、新たな交通手段の導入可能性の検討については、地域自らの課題として認識しており、事務局と各地元協議会で相談しながらアンケート調査票を作っているほか、調査票の配付、回収なども可能な範囲で直接関わって実施したいとのことのお話も伺っている。

本日は、イメージの段階だが、参考としていただきたく、現在作成中のアンケート調査票を資料2-2、2-3としてお配りしている。

資料2-2は、江北地区におけるアンケート調査票のイメージである。地元協議会では「地元主体によるデマンド型交通の運行」を視野に入れた検討をしているので、道路運送法上、最も近い形態である「公共交通空白地有償運送」について説明し、これに基づいて利用意向などを聞き取るイメージである。

資料2-3は、豊幌地区におけるアンケート調査票のイメージである。地元協議会の意向としては、公共交通導入の方向性、方策も含めた検討を進めていきたいとのことなので、予約なしのバス停方式のような運行方法やデマンド方式のような運行方法との違いが比較できるような説明をし、これに基づいて利用意向などを聞き取るイメージである。

調査票については、内容、文章などを引き続き精査していく。

資料2-1に戻り、2の今後のスケジュールについては、8月25日に江別市議会の所管委員会でアンケート調査の実施について報告し、9月に実際の調査に入ることを予定している。

説明は以上である。

○高野副会長

専門委員会で出された意見等について、補足説明する。

空白地域における新たな交通手段については、江北地区と豊幌地区の交

通状況のイメージがそれぞれ違うため、議論も異なる。江北地区については、地区内の家を結んでいくことになるのは間違いないが、どこまで路線を伸ばすのかという質問があり、アンケート調査の結果を踏まえて、路線の大枠を決めていくことになるということであった。豊幌地区については、駅があるが、ダイヤという意味では江別駅に比べて本数がかなり少なくなっている。隣の江別駅までバス路線が延びればかなり便利になる。利用実態をアンケート調査で把握しながら新たな交通手段を考えるということである。新たな公共交通といったときに、こういったイメージを持ってアンケートを回答するかについては、図などを丁寧に作り、住民にもわかりやすいように是非アンケートをやっていただきたい。

## 【質疑等】

### ○遠藤委員

事務局から、持続可能という話があったように、公共交通が現在よりも不便になると、住民の心理的負担は非常に大きい。デマンドバスの導入については賛成だが、万が一、廃止になった場合、それ以降、住民にとっては非常に厳しくなる。デマンドバスで黒字となることはないのだから、いかに市の財政負担を減らして運用できるかが一番重要になる。デマンドバスは、大人数が乗ることはなく、多くてもだいたい5～8名、場合によっては2名とか、少人数しか利用しないため、マイクロバスなど小さな乗り物でもかまわないと思う。デマンドタクシーを運用しているところもあるが、コスト的にどうなのか。かなり遠いところなので、バス会社が運行すると負担が大きくなるため、一部地区はタクシー会社に頼み、中心地区をバス会社に頼むのも一つの方法だと思う。コストはどちらが安くなるのか、わかれば教えていただきたい。

### ○北川会長

実施したものを途中で早々に廃止した場合、非常に不便に感じられるということで、実施するのであれば、背伸びせずに持続可能なものを、というご意見だと思う。事務局のアンケートの状況を見ると、この2地区に関しては、自家用有償運送ということで、バス事業者等ではなく、もう少し簡便な方法となると思う。江北地区だと、一昨年まで下段モータースのバス路線が走っていたが、一般のバス事業者だとコストが高いため、千歳や厚田で行っているような地元の人材を活用することを模索しているのだから、もう少し地元と協議させていただきたいと思う。

### ○野田委員

資料1に戻って申し訳ないが、江別市にジョイフルエーカーが今年開店して、多くの人々が利用している。ジョイフルエーカーに行く路線は緑色と

橙色の路線しかないのか。利用者は、乗り換えずに目的地に行くことができると使いやすいバスの運行となる。中央バスは野幌駅の上、夕鉄バスは野幌駅の下で路線が走っており、これだと乗り換えていくしかないが、乗り換えなしで行くことができる仕組みが利用者としては非常に良いのではないか。ジョイフルエーカーや病院など、主要な施設と路線バスの関連を検討すると利用者はわかりやすいのではないか。

○北川会長

大きな集客施設ができた環境変化をとらえながら、可能ならば乗り換えなしで色々なところに行ける路線を考えるということだと思う。事務局も、バス事業者と環境変化を踏まえて検討していると思うが、趣旨は十分に受け止めさせていただく。

### 3 協議事項

地域公共交通網形成計画骨子案における「検討すべき具体的な施策」について

○事務局から説明

前回、江別市地域公共交通網形成計画における「第4章 地域公共交通の課題及び基本方針」の部分について、ご確認いただいた。「検討すべき具体的な施策」の案について、計画に記載できるかどうかの検討を重ね、記載可能なものは網形成計画における「第5章 計画の目標及び目標達成のための施策」として記載することにつながる。

本日は、「検討すべき具体的な施策」の中から、利用促進策、利便性向上策にあたるものについて、検討状況を説明するので、その後、皆様で協議、ご議論いただきたい。

資料3-1をご覧願う。検討すべき具体的な施策としてお示ししたもののうち、利用促進策、利便性向上策にあたるものを左側、その検討状況を右側に記載している。研究中と記載しているものについては、資料3-2を用いて説明する。

資料3-1、2番目の黒丸からの「路線バスの乗り方ガイドの作成」「分かりやすいバスマップ等の作成」「統合時刻表の作成」「広報紙やホームページ等を活用した利用促進のPR活動の継続・強化」については、利用促進、利便性向上の基礎となる施策なので、地域公共交通網形成計画に記載する方向で検討している。

「市民協働によるバス停の管理の検討」については、現実的なものかを先進事例などについて研究中である。

「バス路線の重点的な除排雪」は、路線バスの運行に欠かすことのでき

ない施策なので、当協議会にて各道路管理者に同意いただくという前提があるが、地域公共交通網形成計画に記載したいと考えている。

「妊婦や子ども連れ利用者へのサポート制度の検討」、「高齢者運転免許証返納時サポート制度」、「高齢者バス利用助成事業による利用促進」は、江別市の子育て支援担当部署や高齢福祉担当部署から、その世代のバス利用に関する実態を聞き取ったり、近隣市担当者から事例を聞き取ったりして、研究を続けているところである。これらを単純にバスの運賃とリンクさせると、相当の経費を公費から負担することにつながるので、慎重に検討しなければならない部分であるとともに、例えば、妊婦や子ども連れ利用者へのサポート制度については、バスマップや時刻表の配布による利便性向上の視点からもサポートできるのではないかという意見もあった。

次の「継続的な公共交通利用促進・啓発キャンペーン・イベント等の実施検討」、「環境教育等と連携した児童・生徒への公共交通利用啓発」、「転入者に向けた公共交通利用啓発」、「住民に対する出前講座等による公共交通利用啓発」についても、利用促進を進めるためには必要だと考えられるので、地域公共交通網形成計画に記載する方向で検討している。

研究中と記載している部分について、説明を続ける。「各事業者間における乗継割引運賃等の導入可能性の検討（運賃制度の見直し）」は、運賃制度について広く検討すべきものと考えており、事務局としてもその導入可能性について、各バス事業者様と意見交換などを重ねてきた。例えば、「妊婦や子ども連れ利用者へのサポート制度の検討」、「高齢者運転免許証返納時サポート制度」、「高齢者バス利用助成事業による利用促進」に合わせ、あるいは、これをバスの利用が少ない昼間の時間に合わせて、運賃を設定するようなことも考えられるのではないかというような検討も行っている。

資料3-2により事例を紹介する。1ページ目は、札幌市中心部のバス路線に指定区間を設け、現金払いのみだが、区間料金を100円にしている例である。通常運賃設定を変えずに実施しているので、システム的にはICカードを使うと通常運賃が引き落とされる。通常システムと運用を分けるために、現金払いのみとなっているが、運賃支払い時にバス運転手に負担がかかる仕組みでもあるので、利用者が多い制度設計には不向きかもしれない。2ページ目は、100円バスの路線区間図である。

3ページは、千歳市内で実施している運賃制度を説明した千歳市役所の資料である。千歳市では、平成28年10月にバス路線を再編し、これに合わせて、4種類の料金制度を導入したとのことである。「チョイ乗り運賃 初乗り100円」は、札幌市内の現金100円バスと似ているが、仕組



みとしては、従前の初乗り区間について、約1.3kmで2つに分け、前半の1.3kmを初乗り100円、後半をこれまでの初乗り運賃にする、そしてこれを通常運賃にしてしまうという点で大きく異なる。通常料金として設定するので、ICカードも使える。この制度は、1キロくらいなら歩くと考えていた方を100円で乗ってもらうよう誘導することで、利用促進につなげるという目的で導入したとのことである。「乗継無料チケット」は、JR千歳駅と市民病院で乗り継ぐ場合、バスを降りる際にバス乗務員から乗継券を受け取り、乗り継いだバスで100円券として使えるという仕組みである。千歳市の場合、コミュニティバスの廃止も含め、路線再編を大きく行ったので、これまでバス1本で目的地に行けた方が乗り継がなければならなくなるケースもあるため、このような仕組みを導入したとのことである。「高齢者100円運賃」は、バス利用の少ない昼間の時間帯の利用促進を目指し、75歳以上の市民限定で、運賃を100円均一にしたものである。これは、通常の運賃設定と分けて運用するため、支払いは現金のみとなる例である。「100円バス」は「市民病院プール線」という路線自体を100円均一料金にしたという例である。

続いて、資料3-1の「バスロケーションシステムの導入可能性の検討」、「商業施設と連携した待合環境の整備に関する可能性の検討」について資料3-2の5ページをご覧ください。これは、札幌市内で試験運用されているバスロケーションシステム「バスキタ！」のホームページを印刷したものである。メディア・マジックという会社が、ジェイ・アール北海道バスの協力を得て試験運用をしているもので、バスが今どこを走っているのかを、利用者はスマートフォンなどで確認することができるというシステムである。特に、冬場は定刻どおりの運行がしにくい一方、利用者に対し、今どこまでバスが来ているのかを見える化することにより、利便性を向上させようとするものである。7ページは、旭川市のホームページを印刷したものであり、「バスキタ！」というシステムについて、旭川市が実証実験を行い、導入効果について調査を行ったという内容である。10～12ページでは、利用者向けに運行状況や遅延情報案内、乗継検索の機能が簡単に説明されている。また、13、14ページにあるように、バス事業者向けに運転状況がわかる機能もあるとのことである。15、16ページは、千歳市が導入している「ちーなび」というバスロケーションシステムの資料である。特筆すべき点は、利用者個人がスマートフォンなどで個々に情報を確認できるもののほか、市民病院、JR千歳駅、菓子メーカーの「もりもと」本店の店舗内で、大きな画面で運行情報を見ることができることにより、バスの待合環境の面からも利便性向上を狙っているとい

うものである。

17ページ、千歳市では、「コンビニ等と連携した待合環境整備」という施策も掲げており、そのイメージ資料である。千歳市に確認したところ、実現に至ったのは、今のところ、もりもと本店のみとのことである。

19、20ページは、江別警察署から提供いただいた、運転免許証の自主返納に対する運転経歴証明書についての資料である。運転免許証を返納する場合、申請に基づき、運転免許証に代わる運転経歴証明書の交付を受けることができるという制度で、手数料は1,000円とのことである。

これに関する参考として、6月に開催された江別市議会において「高齢者の交通安全の視点から運転免許証返納を啓発し、運転経歴証明書について周知し、返納を推進するため証明書の交付手数料を助成してはどうか」という趣旨の一般質問があった。これに対し、市から「返納の啓発、証明書の周知を進めて行く」旨を答弁し、証明書交付手数料の助成については、「現状では難しい」旨を答弁した。市の交通安全担当部署においては、全国的な取組事例を研究しているところである。

説明は以上である。ご議論のほど、よろしく願いたい。

○高野副会長

専門委員会が出された意見等について、補足説明する。

バスロケーションシステムについては、千歳市でも同じような例があったが、江別市においては、JR駅内にバスの運行情報を表示していれば利便性が向上される。また、市立病院など、多くの人が集まるところでは非常に重要なことである。しかし、一方で、バスロケーションシステムを導入するのであれば、旭川市や千歳市の話が出ていたが、札幌市や周辺の北広島市や恵庭市などでも乗り継ぎの可能性があるため、道央圏が一体となった導入が必要ではないかという意見が出ていた。

また、乗り継ぎをする場合、乗り継いだ際の初乗り料金がかからないような料金設定が必要ではないか。これは、ICカードの導入によって以前より易くなっているため検討していただきたいという意見があった。

一部では複数のバス事業者の路線が重複して運行している区間があるが、同じ定期券を使用できるようにすることも考えてほしいという意見もあった。

コンビニの中でバスを待つという事例が千歳であったが、冬期においては非常に利便性が高くなるため検討してほしいという話があった。

定期券については、持っているとき必要なときにいつでも利用できる。雨が降ったときや冬期間のみバスに乗りたいという利用者が多くいる中で、間口を広くして、なるべく多くの人に定期券を持ってもらうような割引施

策などを考えてはどうかという意見もあった。また、通学生などでは、土日は利用しない暦日定期券の利用が多いということであるが、地域によっては、土日でも利用できる全日定期券を買えば、家族でも利用できる、あるいは割引されるなどのしくみを取り入れているところもあるので、通学生や通勤者を含め、より多くの人に定期券を持ってもらう料金のしくみも重要という話もあった。

バスに一度も乗ったことがない人も多くいると感じられるため、バスの日などにイベント等々を行うことにより、バスに乗ってもらうひとつのきっかけとなり得るので、そういうことも検討してほしいという話があった。

#### 【質疑等】

##### ○北川会長

資料3-1の研究中としている部分について、3ヶ所に分けて順番にご意見を伺いたい。

まず、「各事業者間における乗継割引運賃等の導入可能性の検討」、運賃制度の見直しについて、ご意見、ご質問はあるか。

##### ○遠藤委員

バスロケーションシステムについて、うちの大学でも学生達からこういうものがあれば良いと聞かすが、バス事業者は、札幌ではこういったシステムは既にお持ちなのか。全くない状態からシステムを作ると非常にコストがかかるが、既にあるのであれば、それを拡大するということで、ゼロから開発するよりも安くなる。ゼロから開発するのであれば、コストを考えると大変になると思う。

##### ○北川会長

今は、運賃制度について、ご意見を伺っているので、バスロケーションシステムについては、後ほどお伺いしたい。

札幌市内では都心内100円バス、千歳市内ではチョイ乗り運賃を行っている。都心内100円バスについては、運転手の負担に関する話があった。運転手の負担や混乱を含め、事業者からみた課題などがあれば伺いたい。ジェイ・アール北海道バスの中村委員から、都心内100円バスのことを含めて何かあるか。

##### ○中村委員

都心内100円バスについては、区間を限定しているが、過去にはトラブルが発生した経緯もある。100円の運賃を現金で受け取ることになるが、勘違いして多く入れてしまったという事例がある。現在の実態としては、さほど利用者はおらず、それ以降はトラブルもなく行っているが、利用者数としては増えているという実態はない。

○北川会長

千歳でチョイ乗り運賃を行っている北海道中央バスでは何かあるか。

○尾西委員

チョイ乗り運賃は、1.3kmと距離が制限されているので、利用者や乗務員にとってわかりにくいという意見がある。都心内100円バスについては、当社でも行っており、札幌市都心部だと、ちょっとした利用や観光客にメリットがあるが、江別市内で行うとすれば、190円で乗っていた既存の利用者が100円で乗るということにより減収になるので、赤字が膨らむ可能性があるかと懸念している。

○北川会長

190円の運賃が100円になるとすれば、現在の倍の利用者に乗ってもらわなければ収支が合わない。減収分を誰が負担するかという問題があるほか、現在はICカードの利用が多いが、100円で利用しようと思っても、現金のみでしか100円で利用できないという課題もあるのだろうと思う。

次に、「バスロケーションシステムの導入可能性の検討」、「商業施設と連携した待合環境の整備に関する可能性の検討」について、さきほど遠藤委員からご発言があったが、札幌市内で行っているバスキタ！はジェイ・アール北海道バスで行っているとのことなので、現状の課題や拡大の可能性などを教えてほしい。

○中村委員

現在、琴似営業所の路線で実施している。利用者にとって非常に便利であると感じる。冬期間のバスの遅延などがわかりやすく便利だが、車両1台ごとに積むタブレットなど設備が必要になる。また、ランニングコストもかかるため、今後、全体的、全市的に行うかどうかは不透明な段階である。厚別営業所の車両は、江別市内だけを運行しているものではなく、札幌市内など全体的に運行しているため、車両の特定が難しい。また、厚別営業所には車両が120台位あるため、ランニングコストが非常にかかる。

○北川会長

札幌の営業所は琴似と厚別の2ヶ所か。

○中村委員

手稲、琴似、札幌、厚別の4ヶ所の営業所がある。

○北川会長

千歳で行っているバスロケーションシステムについては、北海道中央バスは関係しているのか。

#### ○尾西委員

4月から千歳市内でバスロケーションシステムを導入しており、千歳相互バスも導入していると聞いている。当社もジェイ・アール北海道バスと同様に、江別市内だけではなく札幌市内まで運行している路線が多いので、導入の際に、札幌市に負担してもらうべき部分など費用面での問題が出てくると思う。今のところ、千歳市の営業所で行っているが、大きなトラブル等はないと聞いている。これから冬に向けて遅れが発生してくると思うので、どのくらい問い合わせがあるかなど、冬の状況を見ていく。

#### ○北川会長

先ほど、高野副会長から、札幌圏も含めて一体性があつた方がよいという話があつたが、近隣で導入しているシステムの統一性など、事務局で把握している情報があれば教えてほしい。

#### ○事務局

近隣のバスロケーションシステムの状況等を確認・研究している。まず、千歳市では、地元の大学の研究室と、研究室から出てきたベンチャー企業が中心となってバスロケーションシステムを作り、運用している。次に、恵庭市は、ピナというアプリケーションを使っている。札幌市では資料にあるメディア・マジックという会社による札幌バスキタ！であるが、これは、バスロケーションシステムと、いわゆるバスナビゲーションシステムが一緒になったシステムであり、バスが今どこを走っているかを見られると同時に、時刻表検索や何分遅れているが分かるシステムになっていると聞いている。

#### ○北川会長

近隣の千歳、恵庭、札幌で導入しているシステムはみんな違うということである。さきほど遠藤委員からもお話があつたが、以前に地元の大学でGPSを使ったバスロケーションシステムのようなシステムはどうだろうかという話があつたので、市内に4大学ある中で、ベンチャー企業などで作っていただくということも考えられる。一方では、統一性の問題があり、札幌市内全体でシステムが入ったときに、江別市内に入ってくるバスが違うシステムを使用していると、札幌市内と同じように見ることができないのではないかという話もあつた。また、札幌のシステムは時刻表の検索などもできるようなものだということである。バスロケーションシステムについて、ご意見等はあるか。

#### ○遠藤委員

イニシャルコストやランニングコストは、自治体とバス事業者のどちらが負担しているのか。

○事務局

聞いている範疇では、ランニングコストはバス事業者が負担しているということだが、間違いはないか、ジェイ・アール北海道バスに確認したい。

○中村委員

ランニングコストは、弊社で負担している。

○遠藤委員

どのくらいかかっているのか。

○中村委員

確かではないが、1台につき月2千円、100台だと月20万円くらいだと思う。

○遠藤委員

イニシャルコストは自治体が負担しているのか。

○事務局

開発については各自治体が負担していると聞いている。

○中川委員

北海道では、冬にバス停で待つのは大変に苦痛に感じるので、携帯電話でバスの現在地がわかるのは便利だと思う。現在、一般的には、ほとんどの方が携帯電話を持っているので役に立つと思うが、携帯電話を持っていない方、特に高齢の方など、携帯電話を使わない方への対応について、苦情が出たとか、あるいは、そういう方に対する施策などの事例があれば教えていただきたい。

○事務局

高齢の方については、なるべく見るだけでわかるものが良いと思っている。例として、資料3-2の16ページをご覧ください。屋内の待合所に限られるが、大きな画面にバスの路線と行先、定刻、運行状況を映して知らせるものがある。JR駅の改札の上に表示されているもののようなイメージであり、このような取組を旭川市でも実施していると聞いている。高齢の方はスマートフォンを利用するのが難しい方もいらっしゃると思うので、少しでも補完するとしたならば、こういった例があると思う。

○中川委員

今回の資料には載ってはいないが、これまでの会議資料で、駅を中心とした結節機能の強化とあった。野幌駅は顔づくり事業で整備されたが、江別駅前には、五叉路になっていて、道路は広いがバス乗り場が狭い。さきほど話があったが、朝と夜は送迎車が多く入ってきてバスの乗り降りが難しいと思う。そのことを考えると、今後、バス停の位置や、駅前をどう整備していくかも検討の中に入れて方が良いのではないかと。

○北川会長

結節点機能としての江別駅前を使いづらさについてお話があった。江別市側で見ると、まず大麻駅を改修して、野幌駅は顔づくり事業を進めており、高砂駅には停車帯を作る予算を付けている。次は江別駅かと思うが、勤務されていて感じる危険や混雑など、現状について江別駅長にお伺いしたい。

○池田委員

確かに、朝夕の通勤通学の時間帯における送迎の車が多くなっているのは事実である。バス会社は、通常、線路と平行に停車しているが、夜は誘導員がいなくなるので、バックをしないで済むよう縦に停車するなど、安全を考慮した対策を取っていただいている。しかし、駅前周辺にもう少し広い駐車スペース等があれば、送迎車の乗り入れ等もある程度制限して活用できるのではないかと思う。利用者のことを考えると、厳しい制限はしたくないが、モラルの問題もある。きちんと枠に車を停めて送迎している方もいるが、入口を塞ぐように停める方や体が不自由な方の駐車スペースに停める方もいる。駅としては、モラルに関しては啓蒙活動などで訴えていきたいという思いがある。

○北川会長

実際に運行しているジェイ・アール北海道バスでは、そのあたりの苦勞を聞いているか。

○中村委員

日中は、誘導員を雇用しているが、早朝・深夜については、誘導員が不在のため、線路に直角に、駅の正面に向かってバスを停車して、後退しないで済むようにしている。しかし、誘導員の話聞く中では、誘導してバスが後退している最中に、バスの後ろをすり抜けていく車がいるなど、非常に危険であるため、考えなければならない課題である。

○事務局

本日の協議内容を市役所に持ち帰って、関係部署等と情報共有したい。

○北川会長

運転免許証返納は、江別警察署では、どのくらい申請者がいるのか。

○菊谷委員

江別市内では、平成28年は152名、今年の6月現在だと116名が返納している。先般、江別市と共同で実施した安心安全講座で、アンケートを取った。集計結果は、まだ出ていないが、内容を見ると、公共交通機関の利便性という回答があり、その辺が整備されない限りはなかなか免許の自主返納はできないというものがあった。また、報道されているが、高

齡者特有のアクセルとブレーキの踏み間違いの事故も今年になって江別市内で2件起きている。我々としては、自主返納を促進することしかできないので、各種の講話等を通じて、自主返納を促すような活動をしている。

○北川会長

本日の協議事項は1件だが、様々なご意見、ご質問をいただいたので、これを踏まえて、事務局で事業者と精力的に議論していただきたい。

#### 4 その他

○事務局

今年度の協議会日程の追加など、今後のスケジュールの変更について提案する。

資料4をご覧願う。

本日の協議会では、地域公共交通網形成計画、地域公共交通再編実施計画の策定に関し、進捗状況を報告、説明したところであるが、事務局としては、主な検討状況について、一度、市民に情報提供することを考えている。その時期については、中間報告的な意味合いを考慮すると、この秋頃が適切ではないかと考えており、これを踏まえて、スケジュールの一部変更について提案させていただくものである。

これまでのスケジュールでは、次回は11月に当協議会を開催することとしていたが、市民への情報提供を秋頃に実施することについて、9月の専門委員会において内容の協議などを行い、その後、同じく、9月に当協議会を1回追加して開催し、協議していただきたい。

追加した9月の当協議会での協議などに基づいて、市民への情報提供を行おうと考えているが、この情報提供に要する期間を考慮し、11月に予定している専門委員会及び当協議会は、開催を12月に変更したい。

このようなことで、新たなスケジュールを資料4のとおりとしたく、提案させていただく。

事務局からの提案は以上である。

#### 【質疑等】

○尾西委員

市民への情報提供は、バス路線の経路に関してのものか。

○事務局

主に本日協議した利用促進策と、今後の路線の再編について、各事業者との協議がどこまで進むかということもあるが、各事業者と相談して考えていきたいと考えている。



○北川会長

路線については、再編の方向性についてお示ししながら、可能な範囲でご意見を伺い、利便性の向上も含めて、広くご意見を伺うということだと思ふ。

○中川委員

本日、資料1の説明があり、検討した内容について詳しく説明いただいたが、課題や検討している対応策などについて、途中経過を箇条書きしたもので結構なので、整理したものを出していただけるとありがたい。

○事務局

承知した。

○北川会長

今後、会議録の確認のときにでも、本日の説明を文字にしたいと思ふ。

## 5 閉 会