

平成30年度第3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30年11月13日（火）13時26分～14時24分

場 所：江別市民会館 小ホール

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、池田忠美委員、笠松周悟委員、梅本利男委員、惣万祐仁委員、山田憲昭委員、佐藤誠一委員、鈴木智枝委員、中川雅志委員、種章裕委員、神保順子委員

※一般社団法人札幌ハイヤー協会 照井幸一委員の代理として業務課長増田厚志氏、北海道運輸局札幌運輸支局 中山俊彰委員の代理として運輸企画専門官 安孫子曜子氏が出席

一般社団法人北海道バス協会 日野健一委員、北海道情報大学 遠藤雄一委員、北海道地方交通運輸産業労働組合協議会 佐藤文昭委員、北海道石狩振興局地域創生部 原口ゆみ子委員は都合により欠席

その他：江別市地域公共交通活性化協議会設置要綱第5条第5項に基づき、市民活動団体江北まちづくり会市民活動団体江北まちづくり会（都市と農村の交流センター）センター長 菅原昇氏、山崎自動車工業株式会社総務部長 山口修氏が出席

傍聴者：4名

会議概要

1 開 会

2 報告事項

江別市地域内フィーダー系統確保維持計画の認定について

○事務局から説明

平成30年度第1回江別市地域公共交通活性化協議会において策定した江別市地域公共交通再編実施計画の中で、10月から北海道中央バスの「野幌見晴台線」を新たに運行することとした。この新路線の運行にあたり、国の補助制度を活用するため、補助要綱に定められた計画の作成についても、この協議会の際に承認された。この計画について、9月28日付けで国から認定を受けた旨をご報告する。

資料1-1をご覧願う。国から受領した認定通知書の写しである。

この補助金は、国土交通省の制度であり、フィーダー系統とは、地域間交通と接続する系統を意味する。補助要件は、「現在、補助対象となっている地域間幹線バスを補完するもので、アクセス機能を有する路線」であり、かつ「新たに運行する路線」であることである。この収支欠損額の2

分の1以内が補助対象となる。

このような補助制度に対して、資料1-2にある地域内フィーダー系統確保維持計画を協議会として作成し、この度認定を受けたものである。記載内容は、江別市地域公共交通再編実施計画における「野幌見晴台線」の運行計画を落とし込んだものである。資料の最後、表5の地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要とあるが、当該補助制度上の基準により算定された国庫補助上限額は約400万円であり、「野幌見晴台線」の維持のため、最大この額まで国から補助される予定である。

なお、資料1-1の表題に「平成31年度」とあるが、これは、国の補助制度が10月から9月という期間で設計されており、9月末締めで路線の収支を決算し、その年度内に補助することから、1年度先の認定になるものである。「野幌見晴台線」がこの10月1日から運行を開始したが、来年9月末締めで収支を決算し、この結果に基づき、北海道中央バスが平成31年度の補助金の交付を申請するという流れである。

現在の補助制度の仕組みが今後も変わらないことを前提とすると、国の補助要綱は年度ごとに定められるため、資料1-2にある「地域内フィーダー系統確保維持計画」も、協議会において毎年更新のうえ作成し、国へ認定申請することになるものである。このため、来年6月までには、平成32年度分の当該計画について、協議会で協議する予定である。

説明は以上である。

【質疑等】

○北川会長

このことについて、11月6日に、専門委員会でも報告があったとのことであるので、専門委員会でいただいたご意見等について、専門委員会委員長の高野副会長から補足説明をいただきたい。

○高野副会長

「野幌見晴台線」は、今回の再編実施計画における重要な路線なので、この路線に補助を受けられることは、バス路線を維持するうえで極めて重要である。運行を開始してから1か月の時点では、認知の度合いが低く、見込みよりも若干利用客が少ないとのことであった。

事務局から、補助の上限は約400万円であるとの説明があったが、現段階の見込みでいくと400万円という補助を受けたとしても、赤字が出る見込みであるため、さらに利用客を増やす取組が必要という話もあった。

専門委員会での議論は以上である。

○北川会長

「野幌見晴台線」は新しい路線であるが、現段階では、400万円の補

助金で収支が間に合うかという心配がある。より一層利用客を増やしていかなければならない。

3 協議事項

江北地区におけるデマンド型交通の実証運行について

○事務局から説明

資料 2-1 は、前回の第 2 回協議会の資料と同じものである。

江北地区においては、本年 4 月に、地元自治会等から市に対し、任意団体「江北まちづくり会」が事業主体となって、江北地区に居住する高齢者の通院と買物を支援することを目的に、自家用自動車による有償旅客運送を行いたいとの意向が示された。運行形態は、事前に予約がある場合のみ運行するデマンド型交通とし、平日のみの運行で、江北地区から JR 野幌駅周辺までの病院、スーパーなどを 1 日 3 往復程度で結ぶことを想定したものである。会員制として、利用者は年会費を支払うとともに、1 乗車ごとに 500 円程度の運賃を支払うことを想定したものであった。一方で、自家用車による有償運送の実施を可能にするためには、道路運送法上の手続き面の重要なポイントとして、タクシー事業者側の同意が必要となり、市内タクシー事業者側、江北地区側、札幌運輸支局と協議を重ねた結果、地元自治会等と市内タクシー事業者が連携して江北地区におけるデマンド型交通の運行に取り組む方向性となった旨を、前回の第 2 回協議会において報告したところである。

その後も、江北地区側、市内タクシー事業者側との協議を重ね、このたび、江北地区におけるデマンド型交通の実証運行の設計概要が調整できたので、本日、協議会にお諮りする。

資料 2-2 をご覧願う。調整の結果、朱書きの部分が変更となっている。これらの変更点を含め、協議のために必要な制度概要を資料 2-3 「制度概要書」に基づき説明する。

1. 事業全体の概要の(1)事業主体は、えべつ市民活動団体江北まちづくり会である。当団体は、江別市都市と農村の交流センター「えみくる」の指定管理業務を市から受託している団体である。

(2)江北地区における自治会の位置付けであるが、事業の実施については、4 自治会で構成する江北地区協議会から江北まちづくり会へ委任することとし、4 自治会長も江北まちづくり会の構成員となっていることから、地区一体的に当該事業の実施に取り組むという構図となる。

(3)事業の目的は、公共交通の不便な江北地区において、高齢者等の通院、買物等を支援するための持続可能な交通手段の構築を目指して、乗合運送の実証運行を実施するものである。

(4)事業の構成は、①会員制度の運営、②乗合運送による実証運行制度の運営、③これらのための人員配置や会計経理その他の業務等とする。

(5)について、実証運行にあたり、実際の乗合運送の運行は、江北まちづくり会から市内タクシー事業者に業務委託して実施する。

(6)事業期間は、2020年3月までとする。

(7)その他として、①当該事業は、持続可能な交通手段を構築するために実施するものであるため、本格運行に向けた検討を行うことを前提としている。②当該事業に必要な経費は、江別市が補助する。③任意団体である江北まちづくり会は、現在、NPO法人化に向けて準備を進めているとのことであるため、NPO法人となったときは、当該法人が当該事業における地位を承継するものである。

2. 会員制度の概要については、江北地区側が決めたものであり、運行の協議に直接関係ないが、事業全体を把握いただくため紹介する。

(1)会員制度の趣旨は、当該事業による乗合運送の運用の効率化や持続可能な交通手段構築のため、次のいずれかの目的により乗合運送を利用しようとする者を事前に会員登録するものとし、その目的は、通院、入退院、買物、公共施設や公共交通機関の利用、そしてこれらの付添とされている。

(2)会員登録対象者は、江北地区に住所を有する60歳以上の者、障がい者等と、これらに付き添う者とされている。

(3)江北まちづくり会は、会員に会員証を交付する。

(4)会費は、江北まちづくり会では、月額換算400円による年会費を会員から集め、当該事業の財源に充てる。

次の3. 実証運行制度の概要が、今回の協議における主の部分である。

(1)法令上の運行方法としては、タクシー事業者が国土交通大臣から道路運送法第21条第1項第2号の規定に基づく乗合旅客運送の許可を受けて運行する。

(2)運行を受託するタクシー事業者は、山崎自動車工業株式会社である。江別市内では、「山崎ハイヤー」の通称で呼ばれている。

(3)運行期間は、国土交通大臣の許可を受けた日から2020年3月31日までであるが、資料では、許可を受けた日を12月3日と想定して、1年4か月間としている。江北まちづくり会では、12月3日の運行開始を希望しているとのことである。

(4)運行形態は、予約に応じて運行するデマンド型、経路を定めない自由経路型、便数と乗降場所、概ねの運行時刻を定める基本ダイヤ型である。

(5)実証運行地域、乗降場所については、資料2-3別紙1をご覧ください。江北地区は、町名として八幡、中島、篠津、美原があり、この地区内で利

用予約した会員の自宅前が乗降場所となる。一方、市街地側の乗降場所は、10か所となっている。会員の利用目的に応じて、駅、病院、商業施設、公共施設の10か所とする予定である。これは、昨年実施したアンケート結果によるニーズを踏まえ、江北まちづくり会、山崎自動車工業と相談のうえ、現実には、かつ安全に乗降できる場所で、運行効率の面も含め総合的にピックアップしたものである。

資料2-3別紙2をご覧ください。基本ダイヤを安全に効率よく運行するため、経路は国道12号か、2番通を主に利用するのが良いと考えられ、このようなことも考慮して乗降場所を設定している。「2番通4丁目」は、診療所が集まっている地区である。市民体育館は、隣にある商業施設の利用を見込んだものであるが、この商業施設周辺において適切な乗降場所が見当たらないため、安全に乗降できると考えられる市民体育館となったものである。また、実際の乗降場所については、例えば、江別市役所であれば東口前などのように、もっと詳細に決められる予定である。

資料2-3に戻り、(6)運行車両は、通常のタクシー車両を用いる。

(7)運行日等については、前回の資料では、平日5日運行と記載していたが、江北まちづくり会、山崎自動車工業との協議の結果、月、火、木、金の平日4日運行となる。水曜日は、江北まちづくり会が活動している施設「えみくる」の休館日であるため、何かあったときに連絡が取りにくいいため、運休日とすることにしたものである。なお、祝日や年末年始、安全運行に支障がある日時は運休となる。

(8)車両の表示は、通常のタクシー車両を用いるため、会員にも会員以外にも江北地区のデマンド型交通の実証運行車両であることがわかるよう車両に表示するものである。

(9)運行便は、基本ダイヤとして、1日3往復、計6便を設定し、往路は降車場所における概ねの到着時間を、復路は乗車場所における概ねの出発時間を設定する。

(10)予約受付等について、①予約受付窓口は、山崎自動車工業に置くものである。ここの部分は、前回協議会資料では、江北まちづくり会が予約を受け付けて、取りまとめのうえ、タクシー事業者に配車手配するという記載となっていたが、札幌運輸支局に相談したところ、江北まちづくり会が会費を集めたうえで予約を取りまとめると、旅行業法に抵触することがわかり、江北まちづくり会、山崎自動車工業との協議の結果として、②の予約締切時間を15時とすること、③予約には電話やFAX等を使用することも含め、予約受付は山崎自動車工業が行うことになったものである。

(11)同一便での増車については、乗車定員である4人を超える予約があ

った場合、同一便で1台まで増車して、8人まで予約受付を可能とする。

(12) 利用料、運賃は、会員1人1乗車ごとに一律500円として実証運行を実施する。割引制度等はなく、現金払いのみとする。

(13) 事故対応は、山崎自動車工業がタクシー事業者として必要な対応を行う。

(14) 運行実績報告として、山崎自動車工業は、運行実績を1日ごとに記録し、江北まちづくり会へ報告するものである。

以上が、江北地区におけるデマンド型交通の実証運行事業の概要であり、説明のとおり地域と期間により、山崎自動車工業が乗合旅客運送の実証運行を実施することについて、協議をお願いするものである。

なお、先週の専門委員会でご意見をいただいたため、事前に江北まちづくり会へ伝えたところ、実証運行については、この制度概要で実施し、利用者の意見や山崎自動車工業の実際の手順、運行状況などを検証ながら、専門委員会でもいただいたご意見を踏まえつつ、運用について調整を図って行きたいとの意向である。

説明は以上である。

【質疑等】

○北川会長

専門委員会での協議の際にいただいたご意見等について、高野副会長から補足説明をお願いしたい。

○高野副会長

道内でもデマンド型交通の運行事例はあるが、今回のように地元のまちづくり会が中心となって実現することは初めてのケースであるため、ここまでに至ったまちづくり会の努力について敬意を表する一方で、このような形でまちづくり会が中心となって運行することが成功すれば、モデルケースにもなるので、がんばっていただきたいということと、支援をしていきたいという意見が出た。

さらに、利用対象者を高齢者や障がい者としているが、将来的に枠を広げた方がよいのではないかという意見や、受付時間もなるべく利用者にとって便利な方法で運行して他方がよいという意見があった。予約は、まちづくり会ではなく山崎自動車工業への連絡となるので、時間帯なども柔軟性を持って、ニーズと手間を見定めながら拡大する方向で行うと、利用者の使い勝手が良くなり、さらにシステムが地域で活用されるという意見が出ていた。まずは、現行のやり方で始め、徐々に利用者にとって便利な方法を目指していただきたいということで、専門委員会では色々な意見があった。

専門委員会での議論は以上である。

○北川会長

この件に関しては、本日、関係事業者が出席しているので、補足説明があれば発言願う。江北まちづくり会から、補足説明等はあるか。

○江北まちづくり会 菅原氏

私たちは、江北地区で、地域に寄り添いながら地産地消と地域活性化をモットーに2年近く活動を行っている市民活動団体である。公益性を広げていこうということで、NPO法人とするため、現在、北海道に申請をしている。

江北地区は、農業地帯で、徐々に人口が減少している。現在、300世帯、約1千人が暮らしているが、交通の足がなく、自家用車に頼らざるを得ない状況である。平成28年3月までは民間のバス路線があったが、バス路線が廃止となり、現時点では公共交通がない。少子高齢化の中で、足の確保は非常に大きな課題となっている。65歳以上の住民が約4割を占めており、多くの世帯では、通院や買い物等の際に、同居している家族が送迎している状況であると聞いている。農村地域という地域柄、朝4時、5時から夜まで働いている。その中で、高齢者の通院や買い物などの送迎については、同居している家族がやりくりしながら行っている。また、若者が街に出てしまい、夫婦のみや単身で生活している高齢者もいる。

地域を活性化するため、このようなデマンド型交通の運行ができないかということで地域の人たちと検討してきた。そして、この協議会にも相談し、運行に向けての計画を立てて進めてきたが、山崎自動車工業の力をお借りして、運行の手段確保ができることを心より感謝している。運行に際しては、様々な課題が発生することも承知の上で、実証運行というふうに整理しながら、8日には地域住民に対する説明会も行い、高齢者や地区の打合せ会議にも積極的に出向き、デマンド型交通の運行の理解をしていただきながら、地域で育てて自分達の足の確保をするということで、相互扶助のお願いをしながら、実現に向けて多くの地域住民の参加を呼びかけているところである。

タイトな時間で実証運行をするために、様々な手立てをしながら努力しているので、なるべく早く運行を開始したいと思っているため、協力をお願いしたい。

○北川会長

江北まちづくり会は、地域で2年近く活動してきたということであるが、現在は、NPO法人に移行するために申請中ということであった。江北地区には300世帯、約1千人がおり、そのうち4割が高齢者ということである。江別市内の高齢者は3割ほどなので、この地域は、やはり高齢化が

進んでいるように思う。家族による送迎が中心で、最近では農作業が1年中忙しいので、足の確保が課題であるとの報告であった。8日に説明会を実施したということで、実証運行なので課題を解決しながら進めたいという強い決意をいただいた。

この件については、何度も協議をしてきたが、資料2-2では、どこがどのように変わったかも赤字で記載されて理解しやすくなっている。

○種委員

資料2-3の1ページ、1の(2)に、江北地区の4自治会ということで、篠津、豊栄、美原、八幡となっているが、3ページでは江北地区は篠津、中島、八幡、美原と記載されている。資料2-3別紙2の地図でも豊栄がなく、中島と記載されているが、これは自治会名と地区名が違うという理解で良いか。

○事務局

まず、江北地区の町名は、3ページの(5)にある篠津、中島、八幡、美原の4つの町名で構成されている。自治会は、この町名とイコールではなく、篠津、豊栄、美原、八幡の4つである。一部、町名と自治会のエリアが異なる部分があり、名称が一致していないところがある。

○種委員

現在、この地区では公共交通の路線バスは走っていないとのことであったが、江別市内バス路線マップを見ると、「ニューしのつバス」が運行しているような表現となっている。これは廃止されたのか。

○事務局

「ニューしのつバス」は、新篠津村の村営バスである。このバスは、実態として、新篠津村の高校生を江別駅まで運ぶ、また、江別駅から帰る時間に合わせて迎えに行くことを目的としたバス路線であり、高校が休みとなる土日祝日、夏休み、冬休みなどは運休になる。運休日やダイヤ編成などから利用しにくい実態があり、江北地区の方が利用するのは難しい状況である。

○北川会長

当江線という、当別町からこの地区を通過して市立病院に行くバス路線があったが、それが廃止となり、実質的に地域の方が病院等に行けなくなった。これをきっかけに、この計画が始まった。

○種委員

このバス路線マップは、一般に配布されているのか。この路線は乗せない方が良いのではないか。

○事務局

新篠津村との間を、運賃を支払って乗ることは可能である。

○種委員

新篠津村のホームページには運行時刻表は載っているのか。

○事務局

掲載されていたと思う。

○神保委員

この地区の住人は、農家の方がほとんどということで、高齢化も進んでいるという話もあったが、例えば、高齢の両親と若い夫婦という家族構成の場合、会員は高齢者2名、付き添いの家族1名だとすると、最低限3名の会員登録を行い、年会費を払うことになるのか。

○北川会長

付き添いは必須ではない。高齢者でも、一人で病院に行ける方は、本人だけが登録をすれば良いというものである。

○神保委員

近所の人から、75歳を過ぎたら元気でも一人での通院が駄目と言われると聞いた。元気でも付き添いが必要なのだと思ったことがあった。1家族で1つの会員証にはならないのか。

○事務局

江北まちづくり会の会員制度については、地元で色々と検討した結果である。いまの例であれば、高齢者の夫婦、付添一人一人が会員登録を行い、年会費を払うことになる。それにより、地元の皆さんで制度を支えていくという視点も合わせて、まずは実証運行を行ってみたいということである。

○北川会長

山崎自動車工業に聞きたい。既存のタクシー車両をデマンド型交通として江北地区に走らせることになると思うが、現在、平日の日中などは何台くらい稼働しているのか。

○山崎自動車工業 山口氏

昼間の時間帯は25台から26台が稼働している。やってみないとわからないが、その日にデマンド型交通としての運行を予定していた車に何かあった場合などは、すぐに別の車を出すようにしたいと考えている。

○北川会長

特定の車にするか、柔軟に対応するかは、運行しながら検討するということか。

○山崎自動車工業 山口氏

そのとおりである。一日の乗務員体制を決めていきたいとは思っている。

帰りに別な人になると顔がわからないので、間違えて乗車したりすることもあるので、朝行った運転手が帰りも迎えに行くという形を取りたいと思っている。

○北川会長

大変配慮をしていただいていると思う。札幌運輸支局は、タイトな日程となるが、認可は間に合うか。

○札幌運輸支局 安孫子氏

制度上、標準処理期間というものはあるが、協議会で協議されたものであれば、迅速な処理をしていくというところもあるので、その点は支局から状況を説明していきたい。

○北川会長

是非協力をお願いしたい。

○札幌ハイヤー協会 増田氏

会員登録の関係で、1世帯で何人もが会員登録を行うと負担がかかるという話があり、私も懸念している。江北地区全体の人口が約1千人いて、高齢者が約4割ということなので、約400人が高齢者の対象となるということで良いか。それと、障がい者は、何人くらいいるのか。

○江北まちづくり会 菅原氏

障がい者は、障害者手帳を交付された人を対象と考えており、だいたい20人いるという情報を得ている。

○札幌ハイヤー協会 増田氏

約400人と約20人の全てが登録するとは限らないが、大体どのくらい登録されるものなのか。

○江北まちづくり会 菅原氏

現在、説明会を行いながら、概ね100人以上の方に登録していただくというように努力をしている。現時点では運転もできて登録を行わなくても良いという考え方の住民も多くいるが、いずれ自分達の身にも降りかかる問題なので、試行運用の中で、60歳以上の方に登録をしていただきながら、相互扶助の形の中で人数を確保しようという努力をしている。

○札幌ハイヤー協会 増田氏

学生の輸送は行わないのか。

○江北まちづくり会 菅原氏

まずは試行運用という中で、最初から門戸を広げて運行するのではなく、学生は朝早くから夜遅い時間帯に食い込むため、ある年齢の方を対象に試行運用を行いながら、今後、そういう地域の要望がたくさん出て来れば、地域の人たちと一緒に検討していきたいと考えている。

○山田委員

会員証に記載される情報は、氏名程度か。生年月日とか住所は記載されるのか。

○江北まちづくり会 菅原氏

今のところ、地域の人を作りあげるという考え方なので、顔写真などの記載はしない。年齢も60歳以上とアナウンスしているので、記載しない。あくまでも地域の会員登録なので、会員登録証には名前、デマンド型交通の標記をしながら、山崎ハイヤーに乗るときに提示して確認していただく簡単な登録証にしている。

○山田委員

名前だけということか。

○江北まちづくり会 菅原氏

名前だけである。

○山田委員

交通以外に使える用途は考えていないのか。

○江北まちづくり会 菅原氏

今のところは考えていない。

○北川会長

そのほかに質疑等がなければ、委員の皆様にお諮りする。

本日の資料による地域と期間で、山崎自動車工業株式会社が乗合旅客運送の実証運行を行うことについて、当協議会として協議が調ったということではよろしいか。（異議なし）

それでは、江北まちづくり会、山崎自動車工業株式会社、事務局においては、実証運行に向けた準備を進めていただくようお願いする。

4 その他

○北川会長

この10月に北海道中央バスの路線の見直しが行われたが、運行実態など、約1ヶ月が経過して見えてきている実績や課題などがあれば、尾西委員からお話しいただきたい。

○尾西委員

10月1日から路線再編してスタートした。利用実態として「野幌見晴台線」の実情は、1便あたり5名に満たない時間帯もあり、想定よりは若干低調だと感じている。特に、高齢者を中心に利用のしかたがわからないという問い合わせが来ている。冬に向けて利用が増えていくものと思っているが、12月1日にダイヤ改正を予定しているので、戸別配布を含めて利用促進の対策をしていきたいと思っている。

委員の中にもバスを利用していただいている方がいると思うが、「野幌見晴台線」という新しい路線もできたので、実際にバスを利用いただき、地域の方や知人などにもご案内いただければと思う。

野幌見晴台線の運賃は190円で、往復利用しても380円だが、1日1名増えたとすると年間14万円弱の収入増になる。小さい金額だが、バス事業者としては、1人1人のお客様が乗ってなんぼという世界なので、まずは利用して、実際に体験していただくことが重要だと思うので、ご利用をお願いしたい。

江別市でも農業まつりやスノーフェスティバルなどのイベントがあると思うので、その中で、お酒を飲んだりしてマイカーで行くことができなかつた方や、お酒を我慢してお子さんを連れて行くという方がいらっしゃると思うので、そういった方に対するバス路線の利用案内も含めて、江別市とともに増収対策を進めていきたい。

また、雪が降るとバス路線としても環境が厳しくなる。特に、バスを待っているお客様には、バスがなかなか来ないと思っている方もいると思う。本日は、道路管理者も参加されているが、新しいバス路線も走っているので、除雪の関係で、優先してというのはなかなか難しいとは思いますが、地域の住人の方が利用している生活路線なので、除雪の関係では、是非こまめに情報交換を行いながらご協力をお願いしたいと思う。

○北川会長

PRをなお一層しながら、皆で乗って公共交通を守るという意識を再確認しなければならぬということだと承った。

既存路線も含めて当協議会で決めたものなので、道路管理者にも努力していただきながら、自治会や市民代表の方々も、折に触れて、我々も一緒に乗って維持するという方向で努力していきたいと思う。

最後に事務局から何かあるか。

○事務局

次回の協議会は、来年2月頃の開催を予定しており、議題としては、今年6月に策定した地域公共交通再編実施計画に基づき、来年4月の夕鉄バスの路線見直しを一部行うので、その関係を含め、各種の経過報告等を行うことを考えている。

以上である。

【質疑等】

なし

5 閉 会