

令和2年度第2回江別市地域公共交通活性化協議会開催結果（要旨）

日 時：令和2年11月2日 9時57分～10時58分

場 所：江別市民会館 小ホール

出席者：川上誠一会長、高野伸栄副会長、竹谷修委員、千葉雄介委員、佐藤憲明委員、三戸部正行委員、畑中雅嗣委員、横関章委員、池田俊次委員、菊地和之委員、藤岡徹委員、菅田昇幸委員、佐藤誠一委員、鈴木智枝委員、中川雅志委員、津田直輝委員、山崎啓太郎委員、渡辺美恵子委員、遠藤雄一委員、杉澤武則委員、栞重理香委員

※北海道地方交通運輸産業労働組合協議会の杉浦一秀委員は都合により欠席

その他：三好市長が挨拶等のため出席

傍聴者：なし

会議概要

1 委嘱状交付

三好市長より各委員に委嘱状を交付

江別市地域公共交通活性化協議会の設置要綱について

○事務局から説明

資料2をご覧ください。この要綱は、当協議会の設置目的や運営方法などについて定めたものである。

第1条では設置目的、第2条では所掌事務を定めている。

第3条では、組織と委員の任期等について定めている。委員の任期は2年であり、皆様には本日から2年間協議会開催時にご参集いただくものである。

第4条では、協議会に会長及び副会長を置くこと、会長及び副会長は、委員の互選により選出することなどを定めている。

第5条では、会議は、会長が招集し会議の議長となること、公募委員以外は代理出席が可能なことなどを定めている。

第6条では、専門的な調査及び検討を行うため、必要に応じ専門委員会を置くことができる旨を定めている。専門委員会の委員は、協議会委員の中から会長が指名すること、専門委員会に委員長を置くなどとしている。

第7条の庶務、第8条の補則については記載のとおり。

要綱については以上であるが、2枚目に、当協議会の設置根拠となる地域公共交通の活性化及び再生に関する法律における協議会に関する規定部

分を抜粋しているのです、後ほどご確認願う。

以上である。

【質疑等】

なし

2 開 会

3 市長挨拶

4 会長等の選出について

委員の互選により、川上会長、高野副会長を選出。

5 専門委員会の設置について

○事務局から説明

協議会設置要綱第6条で、専門的な調査及び検討を行うため、必要に応じ専門委員会を置くことができると定めている。専門委員会は、これまでも設置しており、当協議会に諮る案件などについて、公共交通事業に関する専門的な視点から事前調整、下調整を行い、現実的な方向性へ導く役割を担っていた。また、議論を現実的な方向へ導くためには、公共交通事業者間の率直な意見交換等を担保する必要があることから、非公開により開催し、その議論や検討などについて、後日開催の協議会において委員長から概要報告するという取扱いとしていた。

なお、前任の2年間は、平成30年6月に策定した地域公共交通網形成計画が、持続可能なバス交通の形成を進めることを主な内容としていることから、これに関する議論、検討に対応するため、専門委員会委員は、市内運行のバス事業者委員、公共交通利用者側委員、公共交通の許認可権者である札幌運輸支局委員、専門家である学識者委員の合計10名で会長指名により構成していたものである。

事務局としては、皆様の任期である2年間においても、これまでと同様に専門委員会を設置し、当協議会に諮る案件などについて、現実的な事前調整、下調整を担っていただきたいと考えている。

このため、協議会設置要綱第6条に基づく専門委員会の設置を提案する。

説明は以上である。

○川上会長

委員の皆様にお諮りする。事務局から、設置要綱第6条の規定に基づく専門委員会を設置したい旨の提案があったが、専門委員会を設置すること

としてよろしいか。（異議なし）

それでは、専門委員会を設置することとし、協議会設置要綱第6条第2項の規定に基づき、私から専門委員会の委員を指名させていただく。

まず、専門的な見地からご意見をいただくために、北海道大学大学院の高野伸栄副会長、札幌運輸支局の杉澤武則委員、次に、地域公共交通網形成計画の方向性に照らし、バス事業者との率直な意見交換等が重要になることから、ジェイ・アール北海道バス株式会社の竹谷修委員、北海道中央バス株式会社の千葉雄介委員、夕張鉄道株式会社の佐藤憲明委員、最後に、利用者側からのご意見も率直に伺いたいのので、江別市自治会連絡協議会の佐藤誠一委員、江別市女性団体協議会の鈴木智枝委員、江別市社会福祉協議会の中川雅志委員、江別第一地域包括センターの津田直輝委員、市民公募委員として就任いただいた山崎啓太郎委員と渡辺美恵子委員にお願いしたい。お引き受けいただけるか。（全員了承）

よろしく願います。

6 報告事項

(1) 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

今回、初めての委員もおられるので、これまでと一部重複するが経緯なども含め説明する。

当協議会では、平成30年6月に「江別市地域公共交通網形成計画」とともに「江別市地域公共交通再編実施計画」という実施計画も合わせて策定した。この計画は、北海道中央バスによるバス路線の再編を中核とした、市内バス路線の見直しを実施するための計画であり、現在運行している同社の「野幌見晴台線」はこれに基づき、平成30年10月に新たに運行を開始したバス路線である。

一方、国において、一定条件を満たす新規バス路線に対し補助制度を設けており、「野幌見晴台線」はこの対象になりうる路線である。「野幌見晴台線」の運行を継続していくためには、国の補助制度を積極的に活用する必要があり、北海道中央バスが補助申請を行えるように例年6月に国の補助要綱に基づき計画を作成し、国に認定申請をしている。

資料3-3をご覧願う。国の補助制度の概要である。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。要件としては、既に補助対象となっている地域間幹線バスへのアクセス機能を有する路線であり、新たに運行を始めた路線である。この運行収支の欠損（赤字額）が補助の対象であり、その一部に補助金が交付される。

資料 3-2 をご覧願う。本年 6 月、当協議会における協議に基づき作成した計画である。概要としては前述の「再編実施計画」における「野幌見晴台線」に関する事項を、定められた様式に落とし込んだものである。詳細は割愛するが、ポイントを絞ってお話しすると、資料を 2 枚めくった上段、「2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果」の項目では、平均年間輸送人員 245 千人を目標に設定しており、これはバス路線再編前の旧「江別 4 番通線」と旧「江別錦町線」を「野幌見晴台線」に統合した経緯から、その平均輸送人員を維持することを目指すという考え方によるものである。運行便数は減少しているが、「利便性を向上することにより 1 便当たりの輸送人員を増加させる」目標でもあることが記載されている。

なお、新型コロナウイルスの影響により、目標値を大幅に下回ることも想定されるが、令和 3 年度分の計画においては、その落ち込みを回復させる意味合いも含め、目標値を例年と同様に設定している。

さらに資料を 2 枚めくると、「表 1」があり「野幌見晴台線」全体のうち、補助対象となりうる運行系統のみの概要を記載している。ここにある数値は、計画を申請した本年 6 月現在で想定していた運行ダイヤから算出している。

一方、資料をさらに 2 枚進んだ「野幌見晴台線運行ダイヤ」は全ての運行系統を記載しており、当計画に該当する運行系統はグレーの網掛けで表示している。こちらも、6 月における想定のものとなるので、変更になる場合があることを申し添える。

最後に資料 3-1 をご覧願う。国からの認定通知書である。「令和 3 年度」となっているのは、補助制度が 10 月から 9 月という期間で設計されているため、現在運行中の路線への補助は来年 9 月末締めで収支を決算し、これに対し国が、令和 3 年度内に補助金を交付することになるからである。来年 9 月までの運行期間の終了後に、北海道中央バスが令和 3 年度の補助金の交付を申請することになる。

また、現在の補助制度の仕組みが変わらないとの前提に立つと、補助要綱は年度ごとに定められるため、当計画も、協議会において毎年更新の上作成し、国へ申請することとなる。来年 6 月末までには令和 4 年分の計画を協議する予定である。

説明は以上である。

【質疑等】

○川上会長

前回協議会で協議を経た計画について国から認定を受けたという報告である。説明にもあったが、フィーダー系統とは地域間交通と接続する系統を意味し、江別市の計画では「野幌見晴台線」を対象にしている。これを踏まえ北海道中央バスが令和3年度の補助金の交付申請をするという流れになる。また来年には令和4年度分の計画を協議することになる。

専門的見地から杉澤委員から何か補足あるか。

○杉澤委員

平均年間輸送人員の目標値について、令和3年度は245千人とあったが、新型コロナウイルスの状況もあり、数字だけでは測ることが出来ない部分もあると思う。

もう一つの目標として、交通環境に満足している市民割合は、平成28年度の65.9%から67.1%に上げている。外出自粛もやむを得ない状況だが、利用者が減少した場合においても、満足度を下げないようサービスを展開していただきたい。

○川上会長

杉澤委員の補足も含め、各委員から質問・意見あるか。

【質疑なし】

(2) 江北地区、豊幌地区におけるデマンド型交通について

○事務局から説明

こちらも、これまでの会議と一部重複するが、経緯なども含め説明する。

公共交通の利用が不便な市郊外部に関し、高齢者やからだの不自由な方などの移動手段の確保が課題になっており、当協議会では新たな交通手段の導入について、検討を進める地区を、江北地区と豊幌地区の2地区とすることを、平成29年3月の会議で確認している。

その後、協議・検討を経て、江北地区では地元NPO法人が主体となり、市内タクシー事業者が運行業務を受託して行う形態の「江北地区デマンド型交通」が、平成30年12月から実証運行の位置づけで行われている。

資料4-1をご覧ください。前述事業の概要である。NPO法人えべつ江北まちづくり会が、江北地区の4つの自治会から委任を受け、デマンド型交通を運行しており、実際の運行業務は東光町に所在する山崎自動車工業が受託している。利用者は、同地区在住の高齢者、からだの不自由な方等で、会員としてまちづくり会に利用登録している。

制度として、利用者は決められた運行便に乗り合って目的地に向かうと

いう視点では路線バスに、利用者がどこまで乗車するか事前に予約し、家先まで呼ぶという視点ではタクシーに似ている。このように、両者の中間のような制度により、予約のない便は運行せず、また、複数利用者が1台の車両に乗り合うことで、経費を抑え、路線バスの運行が難しい市郊外部において、生活の足を確保しようとする事業である。

なお、この制度のようにタクシー事業者が乗合旅客運送を行うには、国から事業許可を受ける必要があるが、本件は道路運送法第21条に基づく事業許可を受けて実施している。

この事業は、平成30年12月から実証運行を開始したが、昨年は地区住民アンケートや利用者から寄せられた声などをもとに制度の見直しを行い、本年1月の当協議会で見直し後の制度による運行の実施について協議を調べ、本年4月から現行の運行を行っている。運行便は往路3便、復路4便となり、乗降場所は江北地区側は自宅前、市街地側は市立病院やスーパーなど市内10か所であり、国からの事業許可は来年3月末までである。

資料4-2をご覧願う。今年3月までの、制度見直し前の運行状況一覧である。見直し前は、運行日、運行便数、ダイヤ、乗降場所が一部異なる。一方、資料4-3は一部で見直しを行った4月からの半年間の運行状況一覧である

制度見直し前後で、単純比較できる要素として利用者数を参照願いたい。見直し前は12月から開始しているが、4月以降の1年間について見ると、延べ227人、このうち4月～9月の半年間では、延べ86人であった。一方、見直し後は4月～9月まで延べ78人であり、現時点では見直し後の方が利用が少々減っている。

4月の見直しでは、利便性向上のため運行日に土曜日を追加したが、この半年間の利用は延べ4人ととどまっている。また、復路について、夕方の便の利用希望があるということで第7便、17時の出発便を追加したが、この半年間における利用はない。

このように、住民の意見を反映した見直しにより利便性が向上したにも関わらず、利用が伸びていない状況が続いているが、その原因としては、やはり、新型コロナウイルスによる影響が大きいと推測する。主な利用者は高齢者ということで、まちづくり会の聞取りに対し、「感染症が嫌なので外出を最小限にしている」といった声が多いとのことだ。

このため、まちづくり会としては、見直し後の制度検証が現状では難しいので、令和3年度については現行制度のまま実証運行を続けたいとの意向である。

江北地区に関しては以上だが、前述のとおり、当該事業の運行に係る国

からの事業許可は来年3月末までであり、令和3年度も現行制度のまま続けるためには、再度、当協議会で協議を調える必要がある。このようなことから、事務局としては、令和3年度の運行に関する協議を行う協議会を、来年1月に開催したいと考えており、委員におかれてはその旨ご承知おきいただきたい。

続いて、豊幌地区に関してだが、本年6月書面会議により開催した協議会において、地元の意向概要を報告していた。

資料5をご覧ください。

豊幌地区では、地元自治会である豊幌両自治会連絡協議会が事業主体となり、デマンド型交通を運行したい意向を持っており、前段の江北地区をモデルケースとしながら検討を進めている。資料のとおり、全体の枠組みとしては、江北地区と同じ仕組みで実施する方向性である。

事業主体内部には、推進組織を設置予定であり、また、運行を担うタクシー事業者は江北地区と同じ、山崎自動車工業となる予定である。これは、豊幌地区から一番近い法人事業者が同社であり、江北地区でのノウハウを持っているということで、地元自治会が同社へデマンド型交通の運行をお願いしたい旨相談したところ、同社としても相談にできる限り答えたいとのことで、両者の意向が合致したものである。

運行イメージについては、現在、自治会と事業者で検討を重ねているが、実証運行を始めるにあたり、まずは、平日運行で1日3往復6便を設定し、市街地側に設置する乗降場所は病院や商業施設のほか、路線バスと乗継しやすくなるよう、JR野幌駅前を加える方向性である。

自治会としては、本年12月までに制度設計全体の案を構築し、来年4月から実証運行を開始することを想定している。

豊幌地区に関しては以上だが、こちらにも、タクシー事業者が乗合旅客運行を行うことに関し、国から事業許可を受ける必要があり、そのため次回協議会で協議したいと考えている。江北地区と同様承知おき願う。

なお、次回協議会では、各事業につき具体的な話を伺えるよう、えべつ江北まちづくり会、豊幌両自治会連絡協議会、山崎自動車工業のそれぞれの担当者にも委員以外として出席願う予定である。

説明は以上である。

【質疑等】

○川上会長

事務局から詳しい説明があった。

まずは、江北地区のデマンド型交通の仕組みについて、路線バスとタクシーの中間のような制度で、市郊外部の生活の足を確保しようとする事業だということ。

次に、江北地区の実証運行の実績の詳細。4月に制度見直しを行ったが、利用が少々落ち込んでいるが、現段階で制度見直しの検証は難しいので、翌年度も現行制度で実証運行を続けたいということ。

最後に、豊幌地区のデマンド型交通に関して、制度設計案の構築が進んでおり、来年4月から実証運行を開始させたい意向とのこと。

そのために、どちらも次回協議会において各委員に協議をお願いしたいとのことであった。

各委員から質問・意見あるか。

【質疑なし】

7 その他

○川上会長

各委員から何かあるか。

【質疑なし】

○川上会長

事務局から何かあるか。

○事務局

次回協議会の予定であるが、前述のとおり江北地区と豊幌地区のデマンド型交通について協議を行うため、1月中旬から下旬にかけ、専門委員会と協議会を開催したいと考えている。日程等については調整後、別途連絡する。

8 閉会