

平成28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28年8月10日（水）13時29分～14時45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、本間憲明委員、佐藤憲明委員、日野健一委員、三坂敏文委員、布施純委員、坪西国夫委員、野田昌孝委員、山田昌志委員、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、今田美幸委員

※（一社）札幌ハイヤー協会より照井幸一委員の代理として総務部総務課業務課長 増田厚志氏、江別市建設部土木事務所より中田正士委員の代理として山内武博道路管理課長、北海道運輸局札幌運輸支局より中山俊彰委員の代理として運輸企画専門官 高石泰彰氏、北海道地方交通運輸産業労働組合協議会より今倫康委員の代理として副書記長 杉浦一秀氏が出席

その他：佐々木副市長が挨拶のため出席

一般社団法人北海道開発技術センター吉田研究員が出席

傍聴者：4名

会議概要

- 1 委嘱状交付
- 2 開 会
- 3 副市長挨拶
- 4 委員紹介
- 5 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

江別市地域公共交通活性化協議会設置要綱（以下「設置要綱」という。）について説明に入る前に、当協議会の設置に至った経過について、簡潔に説明する。

当市では、バス事業に関する意見交換などを目的とするバス輸送システム検討懇談会を平成8年9月に立ち上げ、その後、平成24年7月には公共交通検討会議を、さらには、この公共交通検討会議が取りまとめた報告書の具体化に向けた協議を進めるため、平成26年10月に地域公共交通会議を立ち上げ、バス交通の利用促進、情報提供の推進、交通機能の向上に係る検討のほか、路線再編に向けた基礎データ収集のため、昨年10月から4か月間、バスの実証運行などに取り組んできた。

そのような中、市内を運行する路線バスの利用者は、モータリゼーショ

ンの進展などもあり、年々減少する傾向にあり、その結果、収支が悪化して減便・廃止に至るといった負のスパイラルが続いている現状にある。

こうした状況は、道内・道外の多くの自治体でも大きな政策課題となっているところであるが、今後、市として、市民生活に必要な公共交通、とりわけ重要な役割を担っているバス交通の在り方を検討し、当市における持続可能なバス路線への再編を目指していく必要がある。

このような認識の下、さきに開催した地域公共交通会議において、市として、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき、今後、地域にとって望ましい公共交通網の姿を明らかにするマスタープランとなる地域公共交通網形成計画（以下「形成計画」という。）と、このマスタープランを実現するための実施計画である地域公共交通再編実施計画（以下「再編実施計画」という。）を策定するため、法定協議会である地域公共交通活性化協議会への移行が承認されたところであり、本日が第1回目の会議となるので、皆様方のご理解とご協力をお願い申し上げます。

それでは、資料2に基づき、設置要綱について、概要を説明する。

まず、第1条では、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下「地域公共交通活性化再生法」という。）の規定に基づき、形成計画の作成及び実施に関し必要な協議を行うとともに、道路運送法の規定に基づき、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客運送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項などを協議し、市における持続可能な地域公共交通網の形成に資する取組を推進するため、江別市地域公共交通活性化協議会（以下「協議会」という。）を設置することとしている。

なお、従前の道路運送法上の法定会議である地域公共交通会議も、協議会に包含している。

次に、第2条では所掌事務、第3条で組織と委員の任期等、第4条で会長及び副会長を置くこと等、第5条で会議の招集等について定めている。第6条は、所掌事務について、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しており、専門委員会の委員は、協議会委員のうちから会長が指名すること、専門委員会に委員長を置き、互選により選出すること、委員長に事故あるとき、又は委員長が欠けたときは、専門委員会の委員のうちから委員長があらかじめ指名する者が、その職務を代理することなどとしている。第7条の庶務、第8条の補則については記載のとおり。

要綱の説明は以上であるが、協議会の設置根拠となる地域公共交通活性化再生法の第6条を抜粋、添付しているので、ご確認いただきたい。

その他、この協議会は原則公開とし、会議結果は市のホームページでも公開となる。

説明は以上である。

6 会長等の選出

委員の互選により、北川会長、高野副会長を選出。

7 議 事

(1) 地域公共交通網形成計画策定について

・市の考え方と今後のスケジュール

○事務局から説明

形成計画と再編実施計画の概要について、資料3により説明する。

形成計画は、地域にとって望ましい公共交通網のすがたを明らかにするマスタープランであり、記載する事項は、大きく7項目に分かれている。

再編実施計画は、形成計画を実現するための実施計画であり、どこで、どのような路線を、どの事業者が、どのような内容で運行をするのかなど、具体的な取組を示すものとなる。この2本の計画策定について、当協議会でご議論いただく。

続いて、資料4、市の基本的な考え方について説明する。計画を策定するに当たり、これまでの会議等で示された課題、アンケートや実証運行の結果等を踏まえ、市内バス路線の抱える課題と、再編に向けた方向性等について、市の基本的な考えをまとめたものである。

路線バス利用者の減少により、事業者は、経営上やむなく赤字路線の減便や廃止をせざるを得ず、その結果、さらなるバス利用者の減少、バス離れに拍車がかかるという状況にあると認識している。

市内バス路線の課題のうち、①のバス利用者数の減少については、資料6、上段の折れ線グラフで示しているとおおり、市内完結路線では、統計を取り始めた昭和47年以降、昭和48年の254万1,000人をピークとして、平成26年には52万3,000人と、約5分の1まで減少している。資料には記載していないが、江別市のほか複数の市町村にまたがって運行しているバス路線の利用者数も減少傾向にある。

こうした中、今後の人口減少や少子高齢化社会の中で、利便性と採算性の確保を図り、いかに持続可能なバス路線への再編に結び付けていくことができるかが最大の課題であると認識している。

以下、課題やバス路線再編に向けた現時点での方向性などを記載しているが、交通弱者への対応や公共交通空白地域への対応なども含め、今後、協議会における協議・検討の中で、解決策等を見出していきたいと考えている。

資料5は、全体スケジュールを示したものである。形成計画は、平成29年3月末までに素案を策定、平成29年度は、再編実施計画を策定し、平成30年秋以降に、再編された路線の運行を開始できればと考えている。

協議会と専門委員会のスケジュール案も記載している。専門委員会は、協議会に諮る計画素案等について、事前調整・下調整の役割を担う非公開の会議としたい。この専門委員会は、協議会の委員の中から、バス事業者、利用者、学識経験者等の数名で構成し、バス路線の再編について、専門的な見地から検討を進めてまいりたいと考えているが、この中で検討された経過等については、適宜、協議会にフィードバックする。

【質疑等】

○北川会長

私から、委員の皆さまにお諮りしたい。

先ほど事務局から、今後、計画策定を進めていく上で、当協議会に諮る案件・資料等の下調整機関として、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。

また、この専門委員会では、バス事業の当事者となる事業者間の率直な意見交換等を担保するため非公開とし、議論の概要等については、後日の協議会に報告するという取扱いにしたいとのことであった。

このことについて、そのように取り計らってもよろしいか。（了）

ご了承いただいたということで、設置要綱第6条第2項の規定に基づき、専門委員会の委員を指名させていただく。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と札幌運輸支局の中山俊彰委員の2名、公共交通事業者から、ジェイ・アール北海道バス株式会社の中村哲也委員、北海道中央バス株式会社の本間憲明委員、夕張鉄道株式会社の佐藤憲明委員の3名、利用者から、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、市民公募で委員に就任いただいている和田禎穂委員の3名、以上の8名に専門委員会委員をお引き受けいただきたいと思うが、よろしいか。（了）

専門委員会委員の皆さまにはよろしくお願い申し上げます。

(2) 同計画策定に係る基礎データについて

○事務局から説明

議事（2）の形成計画策定に係る基礎データについて説明する。

まず、資料6について、上のグラフは市内完結バス路線の輸送人員実績と、軽自動車を含む自動車登録台数の推移を示したものである。市内完結路線バスの利用者数は、青線で示されるように、昭和48年の約254万人をピークに年々減少傾向が続き、平成26年には約52万人にまで減少

している。赤線は、自動車の登録台数であり、平成26年では、軽自動車も含めると6万2千台を超える。これは、モータリゼーションの進展に伴いバス利用者が減少しているという相関関係を示しているが、自動車登録台数のうち、軽自動車の登録台数が著しい伸びを示していることから、バス利用者数の減少の結果、バス路線が減便・廃止となり、日常生活の足を確保するためにやむを得ず車を購入したという方も、一部含まれているのではないかと推察される。

下表は、事業者の協力を得て作成した平成27年度のバス路線ごとの収支状況であり、全て赤字となっている。札江線、札幌代行線及び新札夕線は、国と北海道の補助を受けている路線であり、赤字額は圧縮されているが、それでも実質赤字を抱えている。江別・新さっぽろ線と札幌線については、補助要件を満たしておらず補助対象外である。路線名に*がついている江別2番通線、江別4番通線、江別錦町線及び江別線は、いずれも起点と終点が江別市内である市内完結路線だが、比較的運行距離が短いにもかかわらず多額の赤字を抱えている。

当市では江別2番通線と江別4番通線に対し、補助要綱に基づき、ともに限度額の100万円の補助金を交付している。

なお、ジェイ・アール北海道バスは、個別路線に対する収支を公表していないとの回答をいただいていることから、記載していないが、今回の計画策定に際しては、全面的にご協力いただけるとのお話をいただいている。

資料7 地域公共交通網形成計画策定に係る基礎データについて①に基づき説明する。

2、3ページは、データの出典である。人口など、平成22年の国勢調査のデータを用いているが、確定値が公表され次第、平成27年のデータに差し替える。

江別市の概況について、5ページに記載している。各データは、6ページ以降に掲載しているが、郊外部や大麻地区等において、高齢化の進行している地域が存在している。路線バスの運行に関しては、市街化区域では路線バスが概ね網羅的に運行されているが、豊幌地区では路線バスの運行がなく、江北地区では、平成28年3月末で下段モータースの当江線が廃止となり、交通空白地が拡大している状況にある。

その他、市民の移動の目的地となる医療機関や商業施設、公共施設の立地状況等を整理している。これらを活用し、公共交通に係る市内の課題について、整理を行っていく。

次に、資料8 地域公共交通網形成計画策定に係る基礎データについて②について説明する。

これまで、江別市では、当協議会の前身である公共交通検討会議や地域公共交通会議の場において、市民を対象に、公共交通に関するアンケート調査を実施しており、過去のアンケート調査を3ページに整理している。

平成24年度には、市内全域を対象としたアンケート調査を実施して公共交通の利用実態や路線バスの維持に対する市民意識等について調査し、江別市における公共交通の改善の方向性を提言として取りまとめている。この提言を受け、平成26年度には、野幌地区における公共交通の利便性向上に向け、翌平成27年度の実証運行路線「野幌見晴台線」の運行につながるニーズ把握調査を行っている。平成27年度は、実証運行後に、江別錦町線及び江別4番通線の沿線地域を対象にアンケートを実施し、路線バスへの要望や路線バスを利用するための条件等について、調査している。各調査結果の概要を以降のページに示している。

5ページ目、平成24年度の調査では、路線バスの各サービスの満足度や路線バスを利用しない理由、江別市内の路線バスについての考え方等について調査を行っており、運行便数、乗り継ぎ、情報提供の改善など改善を行っていくべきであるとの結果が得られている。

15ページ目、平成26年度のアンケートでは、路線バスの需要が多いと考えられる野幌駅の北側と南側の地区を対象に、日常の移動に関する実態を調査して「野幌駅までの所要時間が短縮された路線」などのニーズをもとに、翌平成27年度の実証運行を行った経緯がある。

28ページ目、平成27年度の調査では、実証運行の終了後に調査を実施し、路線バス利用者から「野幌見晴台線の本格運行」や「運行経路の改善」などの要望が挙げられている。

形成計画の策定にあたっては、これら調査結果を活用するが、平成26年度及び平成27年度の調査は、対象が野幌地区に限定されていたことから、大麻地区や江別地区を対象とした追加調査が必要であると考えている。

資料9 地域公共交通網形成計画策定に係る基礎データについて③は、今年度実施を想定している追加調査に関する資料である。

想定している調査は、アンケート調査と路線バスの利用実態調査である。

まず、アンケート調査は、平成26年度及び平成27年度に調査を実施していない大麻地区と江別地区を中心に、バス路線の再編に向けたニーズの把握を実施したいと考えている。

現状、路線バスが運行していない交通不便地域を対象とした調査は、別途実施する予定であることから、本調査の対象からは除外している。

調査規模は1,500世帯、調査項目は、3ページ目のとおりである。

具体的な設問など、調査票の構成等については、専門委員会にてご議論

いただきたいと考えている。

次に路線バス利用実態調査について説明する。

形成計画の策定にあたっては、路線バスの利用実態を可能な限り正確に把握する必要がある。特に、どこで乗って、どこで降りたか、という利用実態は、再編実施計画の策定に向けても重要なデータであるため、各事業者からＩＣカード等のデータを提供いただき、利用実態の分析を行いたいと考えている。夕鉄バスは、ＩＣカード未対応であることから、調査員による調査の実施を提案させていただく。

データ提供の可否や提供いただく内容等、詳細については、専門委員会にて協議させていただきたい。

説明は以上である。

【質疑】

○中川委員

資料６にバス路線ごとの収支状況があるが、現在、江別市内で走っている路線のうち、赤字路線のみを抽出して書いているということか。他にも、黒字路線や補助金をもらっていない路線などがあるのか。

○事務局

市内を走っている全路線について、それぞれの事業者に調査を行ったものであり、赤字だけをピックアップしたものではない。公表されている路線では、全路線が赤字となっているところである。

○中川委員

それぞれのバス路線が実際にどういうところを走っているのかがわからないので、バスマップのようなものを委員に配ることは考えていないか。

○事務局

バスマップは改めてご用意する。

○中川委員

今後、計画を作っていくイメージとして、今ある路線を全部検証して、組み替えとか、こういうところにもっと走らせることができないかとか、空白地帯に新たなバス形態などを考えていくということか。それとも、空白地帯などに地域を絞って計画を作ろうとしているのか。

○事務局

江別市内全体を面的に直すという前提である。バス路線が赤字であるということを踏まえ、路線を組み替えて効率化を図りつつ、収益性を一定程度確保することがまず一点、それと、空白地域において、どのような交通手段を導入することができるのかなど考えていかなければならないと考えている。

○和田委員

新篠津村から江別市内に乗り入れている路線もあると思うが、自治体が運行しているバスだから資料に載せていないという理解で良いか。

○事務局

新篠津村が運行しているニューしのかつバスは、ご指摘のとおり自治体が運行しているバスなので資料には載せていない。

○遠藤委員

3、4年前に、うちのゼミで、バス路線に関する住民の意識などを調査していたので、今回の説明を聞いて思いついたことをいくつか話したい。

まず、バスに対して求めていることが、若年層と高齢者層では違うということがゼミの調査でわかっている。若年層は通学・通勤に利用する方が多いので、求めているのは時間である。いくつかヒアリングもしているが、バスで駅に行くのも自転車で駅に行くのも、それほど大きな時間の違いはない。だったら、自転車の方が良いだろうという意見がある。若年層は、傾向として、時間を求めているということがあった。高齢者層と主婦層では、時間に対してはほとんど不満を言っていない。それよりも、病院へ行きたい、買い物に行きたいといった経路についての不満というか、求めているということがわかっている。

ひとくくりで考えると、求められていることは非常に大きくなってしまっているので、分けて考えた方が良いのではないかと思う。それも時間帯がそれぞれ異なるので、その方が効率的になると思う。いずれにしろ、高齢者が以前と比べて増えてきているので、そうした方々の声は非常に大きくなってきている。その辺が、経路に対する不満や行きたいところに行けないという意見になっているのだと思う。というのが一点。

もう一点は、ICカードのデータ調査だが、高齢者はほとんどICカードを持っていない。多くなっている高齢者のデータがICカードではわからない。もちろんICカードのデータを調査することによって、現状利用している人たちをどうやったら維持することができるかはわかるが、今よりも利用者を増やすということはICカードのデータからでは見つけることはできないだろうと感じている。新規顧客の獲得の方法は、どういう風に調査で見つけるのかということは疑問に感じる。

あと、ここは江別市の公共交通の場だが、豊幌地区の住民の声としては、江別市内に買い物に来なくても、幌向から出ているバスを、豊幌を始発にしてくれたら、岩見沢の大和タウンプラザに買い物に行けるという声があり、江別に向かうバスがなければ岩見沢でもかまわないという声も出てい

た。

○北川会長

遠藤委員は貴重なデータをお持ちだと思うので、適宜ご提供いただければと思う。

8 その他

○事務局

次回協議会については、11月頃の開催を予定している。後日事務局から日程を連絡する。

9 閉会