

平成28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29年3月28日（火）13時30分～14時17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、三坂敏文委員、布施純委員、坪西国夫委員、野田昌孝委員、中田正士委員、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、中山俊彰委員、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、北海道地方交通運輸産業労働組合協議会 今倫康委員の代理として副書記長 杉浦一秀氏が出席
（一社）北海道バス協会 日野健一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が出席

傍聴者：なし

会議概要

1 開 会

2 協議事項

(1) 江別市地域公共交通網形成計画（骨子案）について

○事務局から説明

資料1-1をご覧ください。

前回の当協議会において承認いただいた、地域公共交通網形成計画の構成案の章立てに基づき、これまでのアンケート調査やデータ分析結果など、計画に記載が必要と思われる部分を落とし込み、現時点での骨子案として冊子にまとめたものである。

各章について、内容をかいつまんで説明すると、第1章「計画策定について」は1ページから、計画策定の目的や位置づけを記載し、3ページには、計画の区域と計画期間を記載している。当計画の期間は5年を想定している。

第2章「本計画に関するまちづくり計画」は、4～19ページまでとなっており、「えべつ未来づくりビジョン」や「都市計画マスタープラン」など、関連する14計画を列挙している。

また、平成26年3月に報告書が提出された公共交通検討会議の内容についても掲載している。

19ページには、これらの計画における基本的な考え方や施策等から導き出された当市における公共交通のあり方を記載している。

第3章「地域の現状」は、20ページから、当市の人口推移や人口密度、高齢化率などの人に関する基本データのほか、大規模商業施設や病院、公共施設などを図示している。

30ページからは、公共交通の概要を示しており、鉄道、タクシー、路線バスの乗客数の現状、特に今回の計画はバス路線再編が中心になることから、昨年調査した路線別の利用者数や停留所の利用者数などのデータを記載し、特徴的な部分を付記している。

47ページからは、アンケート調査における路線バスサービスの満足度やバス利用に関する意向調査結果などを記載している。

53ページからは、平成27年10月から約4か月間にわたって実施した実証運行の結果を記載している。

第4章「地域公共交通の課題及び基本方針」は、資料1-2で説明する。当市の公共交通に関する今後の方向性を示すという、この計画の中で核となる章ということで、本協議会までに専門委員会を2回開催し、内容について議論いただいた。

地域公共交通網形成計画の策定に当たっては、当市の公共交通にどのような課題があるかを明らかにし、その課題を解決していくための基本方針や具体的な施策を記載することが最も重要な要素となる。この資料1-2は、江別市の人口推移、これまで実施したアンケート調査や乗降データの分析結果、公共交通検討会議にて取りまとめられた報告書における改善策などを整理し、専門委員会で議論いただいたものをイメージとしてA3用紙1枚の資料にまとめたものである。

一番左の列は、現状や問題点を整理し、浮かび上がってきた課題を5本の基本方針にまとめ、この基本方針に基づいた施策項目を、左から二番目の列に記載している。

5本の基本方針は、上から順に「持続可能な公共交通ネットワークの維持・確保に向けた公共交通の利便性・効率性の向上」、「駅を中心としたコンパクトなまちづくりの推進」、「誰もが安心して移動できる環境づくりの推進」、「クルマに頼りすぎないライフスタイルの推進」、「公共交通を支える仕組みづくり」とし、これらにおける施策項目を、左から2列目に「バスネットワークの再編」以下、合計10本挙げている。

さらに、この基本方針の「検討すべき具体的な施策」を、一番右の列に黒丸で記載した。

一番上の基本方針「持続可能な公共交通ネットワークの維持・確保に向けた公共交通の利便性・効率性の向上」について見ると、施策項目を「バスネットワークの再編」、「運賃制度の見直し」の2本としており、うち

「バスネットワークの再編」における課題の1点目としては「市内の鉄道駅や新さっぽろといった交通結節点への速達性向上と乗り継ぎの改善」があり、これは、その右の欄「新さっぽろや鉄道駅への速達性の向上に対するニーズが高い」などの現状と問題点を整理した4点がベースとなったものである。

課題の2点目としては、「需要に応じた適切な運行サービスの設定」、このベースとなった現状・問題点は「市内路線のバス利用者は、10年間で約4割減少している。」など7点であった。

そして、一番右側の欄に、「路線の再編」や「運行ダイヤの見直し」など、課題解決に向けた基本方針に即し、「検討すべき具体的な施策」を記載している。

以下、同様の流れで基本方針ごとに整理しているので、内容について、ご確認いただければと思う。

なお、「検討すべき具体的な施策」の列に、網掛けで「検討中」の記載がある項目は、関係部局等との調整を進めていることから、整理が完了したら、専門委員会の議論を経て、当協議会にお諮りしたいと考えているのでご了承いただきたい。

また、5章については、4章の具体的な施策が決まることで、記載が可能となることから、別途改めてお示しするので、併せてご了承いただきたいと思う。

説明は以上である。

【質疑等】

○北川会長

地域公共交通網形成計画（骨子案）については、専門委員会で議論した内容なので、専門委員会委員長である高野先生から補足説明等があれば、お願いしたい。

○高野副会長

資料1-2の現状・問題点では、新栄台地区の交通アクセスの悪さや豊幌地区のバス交通のニーズなどが書かれている。専門委員会の中では、色々な地区についての議論など、色々な意見を出していただき、とりまとめ一枚の資料として出来上がっている。また、次の議題になる路線の再編や空白地域の検討などについての基礎資料がこれまでに出来上がっている。専門委員会ではそれらについても検討を行っている。

○北川会長

江別市では、最近は人口が減少傾向であるが、20年ほど遡ると、区画

整理事業で大量に人口を増やし、3番通よりも北の方にはずいぶん人口が張り付いた。それに沿ってバスの運行は変わっていったかというとなかなかそうではなかった。そういう意味では、高野委員長がおっしゃったように、新興住宅地へのケアも必要だろうというような議論があったということだと思う。一方では、その周辺のバスを走らせながらも、大きな赤字があるという収支の部分でどう折り合いをつけるか、ここはこれから肝の議論になると理解している。

○中川委員

第4章イメージに基本方針があるが、どうしてこのような項目になったのかを知りたい。現状や課題があり、そこから整理してこのような項目になったのか。何かほかに見本のようなものがあって、こういう課題を設定するのが一番良いというふうになったのか。教えていただきたい。

○事務局

並べている順番がわかりづらいが、今までのアンケートなどいただいたご意見・提言など、真ん中に記載している 現状・問題点 がベースとなっており、これらを整理して課題をまとめ、さらにまとめたものが基本方針である。なにか、ひな形があるわけではなく、積み上げで、問題点等から基本方針を導き出したというものである。

○中川委員

計画の文章は「である体」で書いてあるが、市の報告書は「ですます体」の方が多いのではないかと思う。一般市民の方が見ることを考えると、「ですます体」の方が丁寧な印象になるのではないか。

(2) バス停位置図及び人口分布図に基づく公共交通空白地域について

○事務局から説明

資料2をご覧ください。

前回の協議会で、作成中と報告していた、市内におけるバス停の位置と人口メッシュ図を組み合わせ、路線バスのカバー範囲を示した「バス停位置図及び人口分布図」である。

この作図の条件は、バス停位置については、地図データをもとに概ねの位置を示し、参考として半径300mの円を描画している。人口分布については、平成28年10月1日現在の人口データを表示しているが、10人以下は非表示としている。

また、JR野幌駅付近のJR軌道と1号線延長の交点を基点として、1辺250mのメッシュを描画している。

次に資料3をご覧ください。

これは、資料2をもとに、市街地における公共交通空白地域として、バス路線の再編による対応が必要と考えられる地域を示したものである。

赤い楕円で囲まれている部分が5か所あるが、資料2と対比していただくとわかるとおり、市内のバス停留所を中心に描いた半径300メートルの円の外側に位置する地域で、比較的人口の多い地域である。

土木学会発行の「バスサービスハンドブック」では、一般的な人が、歩くことに抵抗を感じない距離が300mとされていることから、それを参考にすると、現状で、この地域は路線バスの利用に不便な地域であると考えられる。

したがって、バス路線を再編する際には、既存路線の系統などを考慮しながら、この地域における利便性を向上させることの検討も必要であると考えている。

新栄台方面については、現在、路線バスが走っていない新栄通をはじめとして、南北に運行する路線などを検討し、鉄道駅への速達性の向上を図ることが必要であると考えている。

大麻方面の1番通沿線や、野幌若葉町方面、あさひが丘方面、萌えぎ野方面においても、現在、利用しやすいバス路線がないため、この地域に住んでいる方がバスを利用しやすくなるような路線を検討することが必要であると考えている。

なお、このほかにも、これまでのアンケート結果等から見られる需要など、検討が必要とされる地域が考えられることから、みなさまのご意見も伺いながら、具体的なバス路線の再編案を作り上げていく。

再編する路線の全体像については、本日、ご協議いただいた内容等を検討し、専門委員会の議論を経て、改めて、再編案として協議会にお諮りしたいと思う。

説明は、以上である。

【質疑等】

○中川委員

資料3では、空白地域ということで印がついているが、実際に今ここになぜバス路線がないのか、今後についても可能性がないのかなど、バス事業者も来られているので、感想でも結構なので聞かせていただけるとありがたいのだが、いかがか。

○高野副会長

今のような話は専門委員会でも出ていた。特に資料3の赤丸で囲った地域は、人は住んでいるがバス路線はないということで、困っている実態の

話もあった。一方で、こういうところにバス路線があれば良いというのは事実だが、現実的には、トータルとしてバスの輸送量が現状から増えないのであれば、プラスアルファで路線を設けることは、全体の経営を考えると簡単ではないので、少しダイヤを減らすことやルートを少し変えてこれを満足できるようにするといった工夫が必要であるという話も専門委員会では出ていた。

事業者も専門委員会に入っているが、これが全部埋まるように新しい路線を付け加えるというのは結構難しいという意見であった。

○遠藤委員

市民の方から色々お話を聞いていて、これを見てすごく良くわかった。萌えぎ野・新栄台・大麻の一番通の方々から、バスがないという声が聞こえていた。実感としてなかったが資料2がとてもわかりやすく良かった。

もうひとつ、現状のバス路線のルートが非常に分かりにくく、初めて乗るときなどは、そのバスがどこに行くのかわからないので敬遠することがあると聞いている。たぶん、もともとはもう少しシンプルだったのだろうが、宅地化が進んでいく中で、ルートを変えたりしてうねうねと回っていくような形になっていったのではないか。結果的に、そこに新しく住んだ人や普段乗り慣れていない人は行き先が分らないということや、直線だったら何分で着くのにもルートを回るせいでもすごく時間がかかってしまうという市民の方からの声がよく聞こえていた。その方々が言っていたのは、目的地までまっすぐ走ってくれれば初めて乗る人や普段乗り慣れていない人も乗りやすくありがたいということだったので、付け加える。

(3) 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

○事務局から説明

さきほど説明した資料2をご覧ください。

市の中心部については、ある程度充実したバス路線があるため、バス停を中心とした赤い円が概ね全体を網羅しているが、郊外部では、バス路線から離れた公共交通空白地域と考えられる地域が多くある。

次に、資料4をご覧ください。

資料2で見た、郊外部の公共交通空白地域と考えられる地域を、自治会ごとに地図で整理している。自治会ごとに整理した理由としては、新たな交通手段の導入に際しては、自治会を中心とした運行組織を立ち上げ、この運行組織による運行などを想定しているためである。

地区人口278人の角山協和自治会、地区人口992人で八幡・篠津・美原・豊栄の4自治会で構成される江北協議会、地区人口2,664人で

豊幌・豊幌町内の2自治会で構成される豊幌両自治会連絡協議会、地区人口305人の江別太自治会、地区人口合計830人の野幌自治会・下の月自治会がある。

以上の5地区が、新たな交通手段の導入可能性の検討が必要であると考えられる地域であるが、全ての地区で同時に検討を行うことは難しいことから、この中から、先行して検討を行う地区を選定し、地域との協議や需要調査を実施して、その結果を踏まえて具体的な検討や調整を行うことを考えている。他の地区については、先行した地区の結果を踏まえて別途検討することとしたい。

なお、平成29年度の予算においては、2地区で需要調査などを行う費用が措置されていることから、先行して検討を行う地区は、2地区としたいと考えている。

これら5地区の現状について、簡単に説明する。

まず、角山協和自治会のある角山地区については、江別駅と札幌ターミナルを結ぶ路線バスである「札江線」が国道275号を運行しており、住民の多くは、この国道275号の沿線に居住している。

次に、江北協議会のある江北地区については、現在、江別駅と新篠津村を結ぶ路線バス「ニューしのつバス」が美原地区を運行しているが、江別駅と当別町を結び、篠津・中島・八幡地区を運行していた路線バス「当江線」が平成28年3月末で廃止となった。また、毎年、江北協議会から市長に対し、スクールバスの弾力的運用に関する要望書が提出されているほか、デマンド型交通の導入について、市長との懇談等において要望されているところである。

次に、豊幌両自治会連絡協議会のある豊幌地区については、豊幌駅が立地しているものの、駅から距離があり、鉄道の利用が難しいと考えられる地域が多くなっている。また、毎年、豊幌両自治会連絡協議会から市長に対し、路線バスの創設に関する要望書が提出されていることに加え、平成28年度には、デマンド型交通の導入に関する口頭要望があったほか、自治会で独自にデマンド型交通等に関する情報を集め、導入に向けた勉強会を行っているとのことである。

次に、江別太自治会のある江別太地区については、夕張・あけぼの方面と新札幌・札幌大通を結ぶ路線バス「札幌線」が道道江別長沼線を運行している。

最後に、野幌自治会・下の月自治会がある東西野幌地区については、野幌運動公園と新札幌ターミナルを結ぶ路線バス「野幌運動公園線」、北広島駅と江別駅を結ぶ路線バス「共栄線」が道道江別恵庭線を運行している

ほか、栗山駅や南幌方面と新札幌ターミナルを結ぶ路線バス「札幌線」がきらら街道、早苗別通を運行しており、住民の多くは、路線バスが運行している道道江別恵庭線やきらら街道、早苗別通の沿線に居住している。

以上のことから、一定の人口規模があること、バス路線などの公共交通機関の利用が不便であること、自治会からこれまで継続的に要望されていることなど、地域の状況を総合的に判断し、先行して検討を行う2地区については、江北協議会のある江北地区と、豊幌両自治会連絡協議会のある豊幌地区を選定することが妥当である旨、2月21日に開催された専門委員会で認められたことから、本日の協議事項とさせていただいている。

なお、本日、皆さまにご協議いただき、ご承認をいただくことができれば、今後、江北協議会、豊幌両自治会連絡協議会と、新たな交通手段の導入可能性の検討に関する具体的な協議を行っていくこととしたいと考えているので、よろしくお願ひしたい。

説明は以上である。

【質疑等】

○中山委員

デマンド型交通は、交通空白のエリアにおける交通手段という事で割と浸透しているが、必ずしも地域の輸送需要にマッチングするとは限らない。地域要望としては、自分の家の前から行きたいところまで行きたいというのがあるが、持続性を考えた場合、この点で苦勞している事例はかなりある。どちらかというとな成功と言える事例の方が少ないので、その点を考えていただかなければならない。提供するサービスを検討する中で、提供する側とサービスを受ける側の双方に、なんらかの負担が生じてくるので、そういったものも考慮しながら、住民も含めた交通に対する理解を深めていって、お互いの交通体系を維持していくためにはどうしたら良いか考えながら検討を進めていくことが重要ではないかと考えている。その点に留意していただければと感じている。

3 その他

○事務局から説明

次回の協議会は、7月の開催を予定している。この間、期間が少しあるが、利用促進に係る具体的な施策などについて調整して、6月頃を目途に専門委員会を開催し、その結果をふまえて協議会にまたお伺いをするということで考えている。詳細については、また後日、事務局から連絡するので、よろしくお願ひしたい。

また、もう 1 点、人事異動等で委員の交代等があれば、後任の委員の委嘱の手続きがあるので、事務局まで一報いただきたい。

4 閉 会