

平成29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：平成29年9月29日（金）9時58分～11時07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、浦岡優委員、野田昌孝委員、中田正士委員、菊谷賢一委員、佐藤誠一委員、中川雅志委員、中山俊彰委員、原口ゆみ子委員

※（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 増田厚志氏が出席

（一社）北海道バス協会 日野健一委員、江別市女性団体協議会 鈴木智枝委員、市民公募 和田禎穂委員、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 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が出席

傍聴者：3名

会議概要

1 開 会

2 報告事項

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のためのアンケート調査の実施について

○事務局から説明

市郊外部における新たな交通手段の導入可能性の検討に関しては、江北地区と豊幌地区の2か所で先行して調査検討を進めている。7月の協議会では、事務局と地元との協議経過等について報告し、あわせて、地区住民に対するアンケート調査について地元と相談しながら準備を進めている旨を報告したところである。

資料1-1をご覧ください。アンケート調査に関する概要資料である。

1の江北地区、江北地区協議会については、これまでの方向性として、地元主体によるデマンド型交通の運行を視野に入れているので、これを踏まえたアンケート内容にすることで、地元と調整した。

まず、目的としては、江北地区における日常生活の移動手段として、公共交通空白地有償運送の導入可能性の検討を進めるため、制度設計等の基礎資料となる地区住民の移動実態や利用意向などを収集するものである。なお、公共交通空白地有償運送とは、地元主体によるデマンド型交通の運

行を道路運送法に当てはめた場合に、最も近い運行形態となり得る法律上の区分である。

調査対象は、地元との調整などの結果、江北地区の4自治会に加入している全301世帯の世帯主を対象に実施することとなった。

スケジュールは、前回報告のとおり、地元自治会では、実際の調査票の配付、回収なども可能な範囲で直接関わって実施したいとの意向をお持ちなので、9月15日（金）に事務局からアンケート調査票を各自治会に引き継ぎ、10月23日（木）までの間に各自治会のスケジュールにて配布、回収を行っていただくこととなっている。

2の豊幌地区、豊幌両自治会連絡協議会については、交通手段導入の方向性や方策を含めた検討を進めて行きたいとの意向をお持ちなので、予約不要のバス停方式のような運行方法と、事前予約によるデマンド方式のような運行との違いが比較できる資料を添付してアンケート調査を行うことで、地元と調整した。

目的としては、豊幌地区における日常生活の移動手段として、新たな交通手段導入の可能性の検討を進めるため、その基礎資料となる地区住民の移動実態や公共交通に対する意向などを収集するものである。

調査対象は、地元との調整などの結果、豊幌、豊幌花園町、豊幌美咲町、豊幌はみんぐ町の住民のうち、15歳以上の方、約2,400人を対象に実施することとなった。

スケジュールは、こちらも、実際の調査票の配布、回収なども可能な範囲で直接関わって実施したいとの意向をお持ちなので、9月15日（金）に事務局からアンケート調査票を豊幌両自治会連絡協議会に引き継ぎ、10月15日（日）までの間に地元のスケジュールにて配布、回収を行っていただくこととなっている。

江北地区、豊幌地区のそれぞれで実施中のアンケート調査票を、資料1-2、1-3として配付しているので、参考にしていきたい。

また、アンケート調査の結果は、とりまとめ後、適時報告する。

説明は以上である。

【質疑等】

なし

3 協議事項

(1) 市内バス路線再編の方向性について（資料2関連）

○事務局から説明

協議事項(1)では、資料2のほか、追加資料についてもご議論いただきました

いと考えているため、資料ごとに区分した進行をいただくよう北川会長にお願いしたい。

まず、資料2をご覧ください。

9月22日に開催した専門委員会において、バス路線検討の参考にしていただくことを目的に、市内各地区における近年の環境変化などに関する資料を事務局からお示しした。この内容を、現時点における市内バス路線図と重ねたものが、1ページ目の「市内バス路線図と近年の環境変化等【概況】」である。

大麻地区JR線以北における最近の変化としては、大麻北町の兵村3番通り沿いに商業施設の立地が進んだこと、今年3月に、大麻桜木町の北側に大規模商業施設「ジョイフルエーケー大麻店」が立地したことが挙げられる。また、過去に、北海道中央バスの「江別2番通線」が大麻西町まで運行していたが、この経路が平成27年3月をもって廃止になった経緯がある。

大麻地区JR線以南の文京台地区では、立地している札幌学院大学、北翔大学、酪農学園大学の3大学に通学する学生数が、この10年間で約4,000人減少している。また、夕鉄バス様の「文京台線」について、減便された状況もある。

野幌地区JR線以北における最近の変化としては、新栄台の造成が終了して住宅街になったこと、JR野幌駅北側の再開発が進んだことが挙げられる。

野幌地区JR線以南では、緑ヶ丘で宅地造成が進み、近年では市内で人口が伸びている地区となっている。また、JR野幌駅南側の再開発が始まり、順次進行中であること、野幌若葉町で大規模宅地造成計画の報道があったことは、前回報告したとおりである。

江別地区JR線以北では、若草町で宅地造成が終了し住宅街になったこと、元町に専門医院が多く立地したことが挙げられる。また、牧場町において、「江別蔦屋書店」を中核とする大規模商業施設の立地計画が報道されている。

江別地区JR線以南では、過去に、北海道中央バスの「江別2番通線」が、萌えぎ野地区を経由して運行していたが、この経路が平成27年3月をもって廃止になった経緯がある。他方、ゆめみ野地区で宅地造成が終了し住宅街になったほか、「南大通大橋（仮称）」の建設工事が進行中で、報道によると、平成31年に完成する予定とのことである。

次に、2ページ目と3ページ目をご覧ください。当協議会では、これまで、「一定の人口の張り付きがあり、近くにバス路線（バス停）がない地域」

として具体的なイメージを共有するため、5か所をピックアップし、バス路線を設定することができないか検討を続けているところである。この市内5か所に関する検討状況については、前回の協議会にて報告したが、2ページ目は本日の議論の参考資料、3ページ目は、現時点での検討状況をバス事業者ごとにまとめた資料である。

①新栄台周辺に関しては、北海道中央バスでは、野幌地区北側の路線再編の考え方として、平成27年度に実施した実証運行の経路を踏まえ、「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に再編し、これと重複する「江別4番通線」の経路を一部変更するという考え方の中で、新栄台方面に経路を設定することが可能かを、総合的に検討中とのことである。

②兵村1番通り沿線に関しては、ジェイ・アール北海道バスでは、会社全体として便数を増やすことが困難な状況の中、「大麻団地線」の一部を兵村1番通りへ振り分けると、結果的に「大麻団地線」が減便となり、利便性が低下するので、現時点では困難と考えているとのことである。また、北海道中央バスでは、過去に兵村1番通りに設定していた路線を廃止した経緯や、廃止後における人口の推移、収支改善要因、道路が狭いという事情などを総合的に検討した結果として、「江別2番通線」の経路変更で対応することは、「江別2番通線」自体の利便性や採算性、冬の運行遅延の面から、現時点では困難と考えているとのことである。

③野幌若葉町南西側周辺に関しては、夕鉄バスでは、酪農学園大学の構内を走っている既存路線について、酪農学園大学とJR野幌駅との間の経路を、現在の通称 鉄東線から伊達屋敷道路へ変更することで、利便性と採算性をともに向上させることができないか検討中とのことである。

④あさひが丘東側周辺に関しては、ジェイ・アール北海道バスでは、「野幌運動公園線」の主な利用が北海道情報大学や野幌運動公園との行き来であり、現在の経路である1号線からあさひが丘東側へ経路変更する場合、南大通、中原通、鉄東線を通してJR野幌駅と結ぶことになるので、JR野幌駅や新札幌駅までの所要時間が延びることから、「野幌運動公園線」の経路変更は困難と考えているとのことである。また、夕鉄バスでは、夕鉄バス野幌ターミナルとJR野幌駅との間の既存経路として鉄東線を運行しているので、この一部を、南大通を経由させる経路変更により、利便性と採算性をともに向上させられないか検討中とのことである。

⑤萌えぎ野地区に関しては、北海道中央バスでは、過去にこの地区に設定していた路線を廃止した経緯、廃止後における人口の推移や収支改善要因、道路事情などを総合的に検討した結果として、「江別2番通線」の経

路を再設定することは、「江別2番通線」の採算性の面から、現時点では困難と考えているとのことである。また、夕鉄バスでは、他社の路線廃止の経緯や人口などを総合的に検討したところ、既存路線の経路変更は、採算性の面から困難であると考えているとのことである。

以上、資料2について説明したが、ここでバス事業者における当該5か所の検討状況に関して、補足、修正、あるいは新しい検討内容があればお話しいただき、これにより議論いただきたい。

○北川会長

資料2に関し、専門委員会で議論された内容などについて、高野副会長から補足説明があれば、お願いしたい。

○高野副会長

資料2について、野幌駅が再整備されており、路線の検討との関わりはどうかという議論があった。野幌駅北口は完成済みであり、南口については再整備を行い、ロータリーが造られるという話がある。資料2にある①～⑤でいうと、野幌駅の再整備は、③と④あたりの路線の検討に関わってくるのではないかということであった。

また、①から⑤についてバス事業者の検討状況が記載されているが、時間帯で利用人数に違いがあるので、そういうことを考慮した傾斜配分的なダイヤなど、そういうことを踏まえたうえで、このような検討状況になっているのかとの質問があり、事業者からは、そういうことも踏まえたうえでの検討状況であるとの回答があった。

資料2に関する専門委員会での議論は以上である。

○北川会長

バス事業者から補足、修正、新たな検討状況などがあれば追加してもらいたい。特に、2ページ目の①～⑤を中心に、バス事業者から一言ずつコメントをいただきたい。

○中村委員

会社全体として、便数を増やすことは厳しい。地区にかかわらず全体として厳しい。理由は、ドライバー不足や車両の運用なども含めて厳しい状態が続いている。

しかし、既存のルートでバス停を増やすという考え方は、若干可能かと思う。現状で500m以上離れている場所があるため、そういった部分の検討はしていきたい。

○尾西委員

北海道中央バスは、検討状況については記載のとおりである。ジェイ・アール北海道バスと同様、ドライバー不足が課題となっており、再編につ

いては、利用拡大というよりは、利用実態に合わせた再編と合理化を考えている。便数についても、現状のままで良いのかを市と話をしているが、今後、そのあたりも詰めて話をしていきたいと思っている。

○佐藤憲明委員

南大通、伊達屋敷道路を経由する路線について、実際に所用時間などを計算した結果、約6分の時間を要する。アンケートを見ても、新札幌への時間短縮の路線の要望が多い中で、このコースを走らせて、どれだけ利便性が上がるのか。また、伊達屋敷道路の大規模な宅地造成の計画があるということだが、ジェイ・アール北海道バスの2号線のバス停からあまり離れていないので、当社のバスを数本走らせたとして、利便性が上がるか。こういったことを検討中である。

○北川会長

バス事業者の苦しい内情は理解できるが、利用者の期待が大きいため、引き続き検討していただきたい。

【質疑等】

なし

(1) 市内バス路線再編の方向性について（追加資料関連）

○事務局から説明

追加資料をご覧ください。

本件は、協議会で来年3月までに策定する2つの計画のうちのひとつである地域公共交通再編実施計画に関するものであり、国の制度について、当協議会で情報を共有するとともに、今後の協議などにおける基礎資料としていただきたく、協議事項(1)に追加したものである。

まず、1の国による地域公共交通再編実施計画の認定制度について、①に記載のとおり、地方自治体は、地域公共交通網形成計画において地域公共交通再編事業を実施する場合は、地域公共交通再編実施計画を作成するものとされている。その次の段階として、②地方自治体は、その再編実施計画が、地域公共交通の活性化・再生を適切・確実に推進する計画である旨の認定を、国に対し申請することができるというものである。このため、認定の申請自体は、任意という制度である。

次に、2の認定基準のイメージは、地方自治体が国に認定を申請した場合の認定基準のイメージを、北海道運輸局の担当者から聞き取った概要である。①路線再編の規模感として、認定を受けるためには、市内バス路線全体が変更になるような規模感が必要であること、②計画の確実性として、確実に実施する計画を認定する制度であるため、内容に不確定な要素がな

いことが必要であること、との説明を受けた。

認定の有無によるメリットとデメリットについて、認定を受けた場合のメリットとしては、まず、現行の国の財政支援制度について、適用要件が一部緩和される特例がある。この特例について、平成29年度の内容を簡単に説明すると、現在、補助対象になっている地域間幹線系統を、幹線バスと支線バスに分けた際、分けたことにより現行の補助要件を満たさなくなる場合は、引き続き補助の対象とするというものや、現行の補助要件である「1日あたり15人以上」という輸送量を「1日あたり3人以上」に緩和するというものがある。また、地域内フィーダー系統は、現行の要件では新たに運行を開始するものが補助の対象になるのに対し、既存の路線でも再編と認められれば補助の対象にするといった内容である。ただし、前段のとおり、これはあくまで平成29年度の内容であり、特例がこのまま続くことは担保されていない。

認定を受ける場合のメリットの欄の2つ目では、再編実施計画は計画どおり実施する義務が生じるとのことであるが、これをメリットの視点から捉えたと、計画の実施が確約されるということもできる。逆に、計画どおり実施する義務が生じることから、これをデメリットの視点から捉えたと、認定後に状況変化があった場合も、柔軟な対応、計画の変更はできないということになる。例えば、事情の変化により路線経路、便数など、計画で定めた内容を変更することはできなくなるということである。国の認定を受けない場合は、後日状況に変化があった際に、協議会の意思で機動的に計画を変更することができる一方で、認定を受けないことにより現状からマイナスになるというデメリットは生じないが、言い換えると、財政支援の特例を利用できる可能性はなくなる。また、計画どおり実施されることについて確約が、なされないという見方もできる。

説明は以上であるが、国の制度について情報を共有し、今後の協議・検討の基礎資料としていただきたい。

○北川会長

このことについて、札幌運輸支局の中山委員から、制度に関する補足説明があればいただきたい。

○中山委員

地域公共交通再編実施計画は、まちづくりも含めた計画である地域公共交通網形成計画に位置付けられた内容のうち、交通の部分について実際の再編を行うための計画である。これを策定して申請があった場合に、地域公共交通網形成計画に位置付けられたものとして国が認定する制度になっている。このため、網形成計画に含まれたものを一定程度網羅していく必

要性がある。対象となっている系統に対して、実際に再編をする比率があまりにも小さいと、地域全体の再編計画としては認めがたいという仕組みになっている。

一方で、地域交通網の再編そのものは、持続的な交通体系を地域に合わせて作ることになるので、必ずしも認定基準に合わせて作るべきものではないと思われるので、実際に基準に合致した場合は制度を活用すれば良いし、そうならない場合は地域として望まれた方向で再編の内容を検討していけば良い。認定に基づかなくても利用できる国庫補助の制度で該当するものがあれば、そちらを使っていただければ良いのではないかと思う。

また、一度再編してしまうと次の見直しまで行かないが、実際、地域の状況は毎年のように変化し、それに合わせてバス事業者は今でも地域の状況に合わせた形で路線やダイヤの見直しなどを日頃から行っている。そういったことを考えると、制度があるため使うという方向性のみで議論する必要はないのではないかと思う。

○北川会長

このことについて専門委員会でも議論していたので、その概要について、高野副会長から補足説明をいただきたい。

○高野副会長

北海道内では千歳市、岩見沢市が地域公共交通再編実施計画の認定を受けており、全国では18か所の地域で認定が出されている。

専門委員会の議論としては、追加資料の認定基準のイメージに記載のある路線再編の規模感をもって路線全体を見直す計画には、今回、江別市ではないであろうということ、認定を受ける又は受けないメリット、デメリットをあわせて考えた場合、認定を受ける場合に補助の上限は上がるが、5年間しか特例を受けられないということ、時期についても明確にしていかななくてはならないこと、各事業者の事情があるが、プログラムとしてしっかりと揃える必要があることなど、こういった考えから、総じて、専門委員会での議論としては、地域公共交通再編実施計画については申請をしない方が、江別市域の網形成計画においてふさわしいのではないかという議論となった。

以上である。

○北川会長

認定の有無よりも、まずは持続可能なバス路線網を作ることが前提となっており、その結果、認定を受けるような規模になるかどうかということである。また、認定を受けた場合は柔軟に変更しづらい、あるいは認定を受けない場合も他の制度を活用する可能性があるという話もあった。

道内、全国的にも認定を受けた数がまだまだ少なく、我々もまだ十分に理解できていない部分がある。専門委員会の中では、申請しない方向で考えていただいたということで報告があったが、現段階で結論を出す必要はないと思うので、次回くらいまでに今後の議論の経過を踏まえながら方向性を確認していきたいと思う。

【質疑等】

○尾西委員

北海道中央バスでは、当初、スケジュールなどをいただいた際に、地域公共交通再編実施計画について国に申請を行い、認定を受け、来年10月から路線再編ということで説明を受けており、その中で市と協議していたという状況にある。国からの支援の制度を活用できると思っていたが、申請を行わず、認定を受けられないという結果になっているため、国からの特例が受けられない中で進めていかなければならないと思う。

当社では、4月と12月にダイヤ改正を実施している。来年10月の再編にあたっては、国から認定を受けて再編するということもあり、10月からのダイヤ改正などを行わなければならないと思っているが、今後、国の認定が受けられない場合、事業者としては10月にスタートするメリットはない。10月にダイヤ改正を行ったとしても、結果的に12月に冬ダイヤに改正をしなければならない。2か月後にダイヤ改正を行うこととなり、人件費等の費用もかかる。予定では、来年10月から再編を考えているということだが、事業者としては4月、12月のダイヤ改正の時期に行う方が、費用面でもメリットがあると思っている。今後、スケジュールを検討していただきたい。

○北川会長

実際、計画の認定を受ける場合、10月にその計画に合わせて動かなければならないということだが、北海道中央バスは4月、12月でバスや運転手などを調整しながら動かすので、変更する場合は、4月、12月が良いとのことである。

ジェイ・アール北海道バスは4月に1回の改正となっており、ダイヤを変える場合は4月に行えば良い。10月にあえて途中から変更することは難しい。

夕鉄バスは何月に改正があるのか。

○佐藤憲明委員

夕鉄バスでは4月、10月にダイヤ改正を行っている。

○北川会長

認定を受けないことになれば、バス事業者の事情によって機動的にバス

路線の変更時期を変えることができる。

(2) 地域公共交通網形成計画の策定に関する意見募集の実施について

○事務局から説明

7月の協議会においては、協議会での主な検討状況を、一度、市民に情報提供すること、その情報提供の内容などについて協議するために、9月に協議会を一回追加することについて、確認いただいた。本日は、その追加開催の協議会である。

資料3-1をご覧ください。

広報えべつ10月号に掲載した記事である。広報は毎月、月末に配布が始まるので、配布時期の関係から、この記事については、当協議会でご議論いただく時間はなかった。現在、配布中の確定稿となるので、ご理解願う。

広報記事の内容については、「持続可能な公共交通網を目指して」というタイトルで、利用者の減少に伴うバス路線の厳しい現状、そして、このままでは現状の運行規模を維持していくことは難しく、地域の実情に即した持続可能な公共交通網を構築するために、江別市地域公共交通活性化協議会において、地域公共交通網形成計画の策定作業を進めているという話題を提供している。また、計画策定にあたって広く意見を聞きながら検討を重ねるために意見を募集する旨の告知も掲載している。

資料3-2をご覧ください。

市民への情報提供と意見募集に係る配布資料としての事務局案である。9月22日に開催された専門委員会において、事務局が提出した素案に対し、ご意見をいただき、これを反映させて本日の案としたものである。

まず、本題を「バス路線を維持していくための意見を募集します」とし、募集する意見は、バス路線を今後も維持していくための「利用促進策」などに関するものという方向性を記載している。募集期間は、本日の議論を反映すること、次の協議会を12月に開催する予定であること、市が開催する自治会との対話集会の日程などを考慮して、10月16日（月）から12月4日（月）と設定したいと考えている。寄せられた意見については、個人を特定せずに協議会の資料として活用、協議会の開催結果として公開し、各意見に対して個別に回答することはしないということで考えている。

表紙の裏面には、最初に背景について説明し、次の1ページから、「1市内バス路線の現状など」として、バスに関するデータ等を掲載している。過去に当協議会で使用した資料の中から一部をリライトして掲載するものである。バスの利用状況、利用していない理由、再編された場合の望まし

い路線、市内の行きたい場所、そして4ページには、平成27年度に実施した実証運行の結果などを載せたいと考えている。

5ページは、「2バス路線再編の主な検討状況について」として、さきほどの協議事項のとおり、バス路線については、現在検討が続いている段階であり、具体的に公表できる段階ではないので、情報提供の方法としては、まず、これまでの協議会における検討内容を、大枠による視点で4項目にまとめ、5ページに概要としてまとめている。

6ページは余白とし、7～9ページは、市民のみなさまに現時点の「市内のバス路線と近年の環境変化」などや、「一定の人口の張り付きがあり、近くにバス路線（バス停）がない地域における検討状況」として協議事項(1)で使用した資料を用いようと考えている。

10ページをご覧願う。「3公共交通の利用促進策に関する検討状況」については、7月の協議会で協議した利用促進策について簡単に説明を列記したものであり、前回、利用者にとって便利とのご意見があったバスナビ、バスロケと、乗り方ガイド、バスマップに関しては、イメージが伝わりやすいよう、12ページ以降に参考資料を添付しようと考えている。

11ページ下段には、「4市郊外部における新たな交通手段の導入」に関しても情報提供する内容にしたいと考えている。

事務局としては、このような形で市民へ情報提供するとともに、広く意見募集を行うことで、今後の協議などに活用したいと考えている。当該案については、本日の議論をもとに修正のうえ、完成させたいと考えているので、資料のボリューム感や手に取ったときの感想なども含め、ご議論いただきたい。

説明は以上である。

【質疑等】

○北川会長

バス路線、人口の分布、バスロケなど新しいシステムを札幌市の一部、恵庭市、千歳市でも行っている。事業者から見たバスロケーションに課題やメリットはあるか。以前もお話しいただいたが、ジェイ・アール北海道バスの状況についてお話しいただきたい。

○中村委員

バスロケは琴似営業所にて運営している。冬のバスの遅れなどに非常に便利なシステムだと思っている。アプリを開くとわかるが、遅れによって青、黄色、10分以上遅れると赤など、マークの色が変化するため、見てすぐにわかるのが良いが、ランニングコストがかかってしまうという問題がある。それさえクリアできれば、利用している方には非常に良いと思う。

○北川会長

費用的な問題がクリアできれば、運行上の手間などは許容範囲か。

○中村委員

タブレットを全車に搭載しており、ドライバーが朝点検する際に、電源を入れる。当初は、冬期間バッテリーなどのトラブルが若干あったが、手間自体はその程度である。設置に若干の時間がかかるが、設置してしまえば手間はあまりかからない。

○北川会長

高野副会長はどうか。

○高野副会長

資料の最後に参考②「運行方式から見た分類パターン」という図があるが、字も小さいので、もう少し簡単なもので良いのではないか。先程のアンケート調査の説明で、絵柄で書いたものがあったが、もう少し簡単にするように検討していただきたい。

○北川会長

事務局で、趣旨を踏まえて改良し、準備を進めていただきたい。

4 その他

○増田氏（照井委員代理）

資料1-3の関連で、豊幌地区の新たな交通手段として、バス停方式の運行とデマンド型と記載している。これを実施する際には、どこか事業者へ委託することとなると思うが、委託する事業者について、現時点でどのようなところを想定しているのか。

また、江北地区は自家用有償運送を行うということであり、我々タクシー側から考えると、自家用有償運送は、あくまでもタクシー輸送ができない地区で補完的に行うものであるが、この地区においては、タクシーがあまり行かないなど、なにか事情があるのか。

○事務局

豊幌地区は、現段階で新たな交通手段としてどのようなものを導入するのかを、地域の方がしっかりイメージできていないことを踏まえて、どのような移動実態があるのかなどをアンケート調査で収集している段階である。調査票にあるようにバス停方式の運行が良いのか、デマンド型運行が良いのかについては、今後、アンケート調査の結果を踏まえて地域の方と相談する方向性になっている。

江北地区については、以前走っていた路線バスが無くなり、住民から、新しい交通手段の導入を考えてほしいという要望があり、タウンミーティ

ングなども行われている。それを踏まえて、現在は地元の皆様と自家用有償運送を考えているが、今回のアンケートの内容に、タクシーをどのくらい使っているのかという設問を設けており、どのようなニーズがあるのかを確認しようと考えている。

○中川委員

バスの利用者をどのように増やすかということで検討していると思うが、最近では、野幌駅北側に大きな駐車場が2、3か所あり、平日昼間は満車のときがあった。土日は空いている場合もあるが、平日は満車になっているので、そういうものが増えてくるとバスの利用者が減ってくると思う。ジェイ・アール北海道バスの路線などは野幌駅に入っていくと思うが、影響はどうか。

○中村委員

自家用車は以前から利用されており、特に夏期間は自家用車より自転車を利用している方が多いため、夏と冬では乗車人数は変わってくるということが事実としてある。

しかし、自家用車は以前から問題としてあるが、さほど明らかに目に見えての影響は今のところない。

○北川会長

おそらく、リアルタイムに減ったという感覚はないということだと思う。ここ何か月かで乗車人数が落ちたという変化はわかりにくく、影響はゼロとはいえないと思うが、それ以上に天候や自転車などによる影響があるということだと思う。

最後に、事務局からなにかあるか。

○事務局

次回の当協議会及び専門委員会は12月を予定しているが、それまでに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のためのアンケート調査の結果と地域公共交通網形成計画の策定に関する意見募集に寄せられたご意見などをとりまとめて、報告するとともに、江別市地域公共交通網形成計画の骨子案における第4章以降の素案をお示しすることができればと考えている。

委員のみなさまには、可能な限りご出席いただくようお願いしたい。

【質疑等】

なし

5 閉 会