

平成29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12月22日（金）10時00分～11時46分

場 所：江別市野幌公民館 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、菊谷賢一委員、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

※江別市土木事務所 中田正士委員の代理として道路管理課長 山内武博氏、北海道地方交通運輸産業労働組合協議会 今倫康委員よりバス部会幹事 杉浦一秀氏、北海道石狩振興局 原口ゆみ子委員の代理として地域政策係長 瓜生武氏が出席

（一社）北海道バス協会 日野健一委員、（一社）札幌ハイヤー協会 照井幸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：6名

会議概要

1 開 会

2 報告事項

(1) 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か所において、先行して調査検討を進めており、9月の協議会では、持続可能な制度の設計に向けた基礎資料とするため、地区住民に対するアンケート調査の実施に関して報告したところである。

資料1-1をご覧ください。アンケート調査について、江北地区の結果をまとめた資料である。

調査方法、回収状況は2ページに記載のとおりであり、世帯主へのアンケートである。以下、ポイントごとにご説明する。3ページ左下、質問1の④-2世帯構成員数（年齢別）では、回答によると、「65歳以上」は42%という地区になる。5ページ左上、質問2の①日常生活における定期的な送迎状況は、「送迎をしてあげる（もらう）ことがある」の割合は53%、101世帯あることがわかった。②送迎目的では、「病院への受診」が78件、その帰宅が66件、それに買い物関係が続いているが、いずれも往路の方が復路よりも送迎が多く利用されていることがわかる。③

送迎頻度は、「月に1～2日」が32%33件、「週に1～2日」が27%27件、「週に5日以上」との回答が24%24件であった。④送迎の負担については、「送迎にかかる時間的な負担がある」との回答が49件で一番多く、「負担を感じることはない」との回答が2番目で35件、送迎してもらう側として、時間が合わない、送迎する側として金銭的な負担感といったものが続いている。7ページ、世帯におけるタクシーの利用については、「利用することはない」が51%97世帯、「年に数日」が22%41世帯、合計すると73%が日常生活における移動ではタクシーを利用していない模様である。一方、②タクシーの利用目的では、利用している世帯においては、「病院への受診」とその帰宅が多くなっている。8ページ、質問3地域住民が組織する団体が運行する新たな公共交通の導入についてである。①では、導入に対し「賛成」が76%145世帯、「反対」が12%22世帯であった。②反対する理由は、「それぞれの世帯の自家用車を利用することで十分だから」という回答が9件である。9ページ、運営費については、運賃とは別に1世帯あたり月額500円、年6,000円程度の負担金が必要になると示したうえで負担する意思を聞いたものであるが、「負担しても良い」は63%119世帯であった。一方、②負担する気はない理由については、「運賃だけでなく、運営費も利用者が負担すべきだから」が52%20世帯、「負担金が高いから」が24%9世帯であった。10ページ、質問3新たな公共交通の利用意向について、①では、「運行されれば、利用すると思う」が21%40世帯、「すぐにはないが、将来的には利用すると思う」が52%99世帯である。11ページ、質問4具体的な利用意向（全体）で、①利用者の年代では「60代」以上が多くを占めており、②目的は、通院と買い物が多くなっている。12ページ、④目的地への到着時間は、午前8時～10時台に集中しており、⑤目的地からの出発時間は12時台と15時台に山が見られる。⑥頻度としては、「月に1～2日」という回答が多く、「週に1～2日」が続く。次ページ以降、「通勤・通学」、「買物」、「通院」、「その他」に分類して集計している。

また、21ページには自由回答、22ページから、調査のまとめを記載しているので、後ほど、ご一読いただきたい。

次に、資料1-2は、豊幌地区の結果をまとめた資料である。調査方法、回収状況については、2ページに記載のとおりであり、15歳以上の住民を対象としたものである。5ページをご覧ください。質問3①日常生活における定期的な送迎状況では、送迎をする（される）ことがある割合は48%、235世帯あることがわかった。②送迎目的は、「スーパー・コンビニ等

への買物」が140件、「病院への受診」が137件、「大型店・専門店等への買物」が124件、そして、それぞれからの帰宅が各90件前後となり、こちらも往路の方が復路よりも多く送迎されていることがわかる。

③送迎頻度は、「週に1～2日」が37%86件、「月に1～2日」が20%47件、「週に5日以上」が17%41件であった。④送迎の負担については、「負担に感じることはない」との回答が一番多く112件、次に、「送迎にかかる時間的な負担がある」が77件、送迎する側として、金銭的な負担感が50件と続いている。6ページ、質問4世帯におけるタクシーの利用は、「利用することはない」が70%340世帯、「年に数日」が15%75世帯、合計すると85%が日常生活における移動ではタクシーを利用していない模様である。一方、②タクシーの利用目的では、「その他の目的地からの帰宅」が一番多く45件、次に「病院への受診」39件、「病院からの帰宅」が35件と多くなっている。7ページ、①JRの利用頻度については、45%217世帯で日常的に利用しており、自家用車など他の交通手段が利用できないときの利用は35%169世帯、また、自宅から豊幌駅までは夏期、冬期いずれも徒歩・自転車による移動が最多となっている。その行先は、8ページで、札幌市が主なほか、野幌地区も見受けられる。9ページ、豊幌地区内で、豊幌駅や地区センターなどへの移動としての公共交通についての質問では、「現状で必要である」との回答が37%181世帯、「将来的には必要である」が48%230世帯であった。10ページからは、質問5普段の移動についての結果になるが、アンケートは「通勤・通学」、「通院」、食品等日常的な買物としての「スーパー・コンビニ等」、その他の買物としての「大型店・専門店等」、「その他私用等」の5分類にて実施しており、その結果を記載している。12ページの「通院」についてご覧願う。①通院の有無は、「あり」が562人、②頻度として、その半数以上が「月に1～2日」、次ページの③行先として一番多い回答は「若草町」の「江別市立病院」、そして「札幌市」、野幌地区の病院が続いている。14ページ、④⑤の時間帯では、目的地への到着時間は午前8時台～10時台に集中しており、目的地からの出発時間は10時台～14時台が多いようである。⑥交通手段は、「自家用車」、「JR」が多い。15ページからは、「スーパー、コンビニ等」についてである。①日常的な買物は、71%771人が「ある」と答え、②頻度としては6割近くが「週に1～2日」と回答している。16ページ、具体的な行先では、岩見沢の「Aコープほろむい店」と「イオンタウン江別」が多いが、かなり地区が分散しており、17ページ、目的地への到着時間、目的地からの出発時間を見ると、午前中に買い物を済ませ

てしまう方が多いように見受けられる。また、⑥のとおり、自家用車での買い物が多く、「自家用車（送迎）」も140件ある。24ページをご覧ください。質問6新たな公共交通が運行した場合の利用意向についてである。①利用意向としては、「運行されれば、利用すると思う」が30%324人、「すぐにはないが、将来的には利用すると思う」が46%497人、②目的としては通院と買物が多くなっている。25ページ、④－1年会費等負担の意思では、「負担しても良い」と答えたのが157世帯、⑤望ましい利用方法については、「時刻表に基づき、停留所で乗降できる方が良い」と答えた方が442人、「予約制だが、自宅や目的地で乗降できる方が良い」が277人。一方、⑥で、「少くく時間前後しても、直接目的地に行ける方が良い」が401人、「目的地に直接行けなくても、時間に正確な方が良い」が310人であった。

27ページから、調査のまとめを記載しているので、後ほどご一読いただきたい。また、アンケート調査票の自由回答欄については、資料1－2別冊として配付しているので、こちらも合わせてご一読いただきたい。

以上が、両地区におけるアンケートの結果であるが、事務局としては、この結果を基礎資料としながら、さらに分析し、引き続き、各地元協議会と協議などを進め、事業の規模感、運行方法、事業収支など、どの範囲ならできるのか、持続可能な交通手段の導入可能性について検討していきたいと考えている。

説明は以上である。

○北川会長

報告事項(1)に関し、先週、専門委員会で議論されたとのことなので、委員の皆様からいただいたご意見などがあれば、高野副会長から補足説明をお願いしたい。

○高野副会長

ただ今のアンケートについて、専門委員会での代表的な意見について報告する。

一つ目は、アンケートにより、年齢分布、職業など出ているが、実際に住んでいる方の年齢分布などと照合し、代表的なアンケートとして考えて良いかを確認した方が良いという意見があった。

次に、「新たな公共交通機関の利用意向」について、「運行されれば、利用すると思う」という意見が、江北地区21%、豊幌地区30%だが、一番多い意見は、両地区ともに「すぐにはないが、将来的には利用すると思う」であり、それぞれ約半数がこの回答であった。この回答をしている方が、将来的に、あるいは現状でも様々な工夫をすることにより、利用し

ていただけるのではないかと。どのようにすれば、利用するのかを考えることも重要ではないかという意見が出た。

豊幌地区はJRを利用している方が多く、かなり遠くの方でも利用している。11ページの通勤・通学でも、「利用する交通手段」はJRの利用が多い。駅までの移動手段では、徒歩がかなり多く、冬季でも徒歩で駅まで行っていると回答しており、そのニーズに合ったバスの交通があることにより、転換してバスを利用するようになると思うという意見があった。

介護保険による移動支援サービスが立ち上がるという話があり、福祉部門との連携について考えると良いという意見があった。

それから、アンケート結果を住民にも見ていただくことになるが、量が膨大であるため、わかりやすく要領よく内容を示す方法を考えると良いという意見が出ていた。

専門委員会での議論は以上である。

【質疑等】

なし

(2) 地域公共交通網形成計画の策定に関する意見募集の結果について

○事務局から説明

9月の協議会においては、主な検討状況を市民に情報提供するとともに、今後の協議、検討などに活用するための意見募集を行うことについて協議した。これに基づき、事務局では「バス路線を維持していくための意見募集」とのタイトルにて、利用促進策などに関する意見募集を実施し、意見を取りまとめたので報告する。

資料2-1をご覧ください。12月4日までの募集期間中に、24人の方から合計81件の意見が寄せられた。意見の内訳は、「路線」、「ダイヤ」、「JR乗継」のほか、「運賃関係」や「高齢者等助成」についてが多くなっている。右の表は、意見募集の配布場所及び配布部数である。広報及びホームページで周知を図ったところであるが、配架部数から募集終了により回収した部数を差し引いたところ、202部が各配布場所から市民の手元に渡ったと考えられる。配布場所としては、大麻地区の部数が多く、関心の高い地区であることが窺える。また、ホームページにも同じものを掲載していたので、ダウンロードした方もいたと思われる。

意見について内訳ごとに見ていく。1ページ目の「路線（考え方）」では、例えば2番の市内各駅を中心とした短時間、多頻度の路線設定や、3番、通勤通学の時間帯も配慮して欲しいといった意見。次の「路線（目的地）」としては、市立病院や市役所という意見が出ている。「路線（地

域)」では、11番や16番のように、ゆめみ野、上江別方面からのバスは江別駅で乗り継がなくてはならないことへの意見、9番や13番のように、野幌地区南側の経路、12番では、大麻西町・大麻扇町の状況などが出てきている。「ダイヤ（考え方）」については、19、20番で、便数や遅れへの意見、2ページ、21、22番では、始発を早く、最終を遅くしてほしいとの意見である。「ダイヤ（地域）」の視点では、25、26番は江別駅での乗継時間について、また、30～32番については、ジェイ・アール北海道バスと北海道中央バスとで2番通を運行する際のダイヤ調整をすべきではないかという趣旨の意見である。「JR乗継」では、先ほどの江別駅のほか、一般論としてJRとの接続時間を考慮してほしいという意見が3件、「コミュニティバス」を走らせてほしいという趣旨が4件、また、40、41番は、停車するバス停を限定した「急行」があれば良いという意見である。「運賃関係」では、43番に乗継券の発行や、利用しやすい料金体系・均一化、3ページ、46番まで料金体系に対する意見が出ている。47番と49番は、「ICカード」をもっとPRすれば良いという意見である。「高齢者等助成」に関しては、50番は、実施する必要がないという趣旨の意見に対し、51～59番は、何らかの助成制度を導入すべきという趣旨の意見であるが、高齢者はタクシーの方を望んでいるようにも感じ取れる。60番は、「除排雪」についてである。次の「情報提供」については、61番は、協議会でも出ているバスロケーションシステムにより、バスを待たない方法を考えるかどうかという意見、62番は、降車時の運賃支払いをスムーズにするための広報をしたら良いという意見である。「待合環境」については、野幌駅のバス停における利用者の並び方に対するご指摘などである。4ページでは、「企画、イベント等」として、バスを使った企画の立案に関して2件、次の「意見反映」としては、例えば、69番では、このようなアンケートを機会があるごとに実施してほしい旨、71番では、多くの市民が参加できる協議会の設置を求めるという意見である。最後に「その他」として、72～81番をまとめている。

以上が意見の要旨をまとめた資料2-1となるが、各意見の原文は資料2-2として配付しているので、後ほど、ご一読を願う。

これらは、募集に対して積極的に寄せられた利用者の意見であるので、各委員においては、各種検討に際して、十分にご活用いただき、よろしく願いたい。

説明は以上である。

○北川会長

たくさんの方の、多様な意見をいただいた。公共交通に対する思い、希望、要望など貴重な生の声を聞くことができたと思う。

報告事項(2)に関しても、先週、専門委員会で議論されたとのことなので、委員の皆様からいただいたご意見などがあれば、高野副会長から補足説明をお願いしたい。

○高野副会長

意見の中で、通勤・通学にダイヤが対応していない、便数が少ないというものがあつたが、これについては、事業者からどういうことかという回答があつた。ひとつは、江別市内で通勤・通学している方にとっては便数が少ないということも生じるだろうということと、JR駅までバスを利用している方についても、駅までの便数としては多く走らせているが、定時性という意味で冬季に遅れてしまうことがあり、自家用車で駅まで行っている人が多いのではないかとということで、この辺を再編に向けて、どのようにすればJRとの乗継ぎがうまくいくかということも大きな課題であり、現状で自動車を使って駅まで行っている方については、ニーズというか実態についてももう少し突っ込んだ調査も必要ではないかという回答があつた。

それから、バスの使い方自体が分からないという意見も多くあり、バスの使い方の周知も今後必要ではないかという意見があつた。

また、ダイヤについて、通年ダイヤを運行している中で、冬季もそれに対応が出来ているのかという意見があり、回答としては、冬季も通年ダイヤで、今のところうまくいっているということであつた。

以上が、専門委員会でのやりとりである。

【質疑等】

なし

3 協議事項

地域公共交通網形成計画策定の方向性について

○事務局から説明

本年3月に開催された平成28年度第3回協議会において、地域公共交通網形成計画の骨子案が一旦確認されている。この骨子案に対し、その後の検討などにより、どこをどのように修正し、又は、どう加えて成案に仕上げていくのか、本日はこれらについてご議論いただきたいと考えている。

まず、骨子案について、資料3-1表紙の裏、目次をご覧ください。3月に確認された内容としては、第1章～第3章を記載、そして第4章「地域公共交通の課題及び基本方針」として、前章までの内容から導き出される現

状・課題と、その課題解決に向けた基本方針、ここまでの内容が骨子案として確認されていた。目次における第5章に該当する「計画の目標及び目標達成のための施策」として、どのような施策を検討すべきかのイメージも合わせて骨子案で確認されていた。骨子案に対し、まず、今回修正すべき点として、一つ目は、骨子案作成時からこれまでの間にデータの出典元が更新されたものについては、それに伴い更新する、二つ目は、見え方として改善すべきものを改善するという部分が挙げられる。

資料3-1の22ページ、人口に関する項目で、各種の図では、平成22年の国勢調査結果を利用していたが、平成27年度の国勢調査結果が公表されたため、これに基づく内容に更新した。以降、他ページについても同様である。次に、26ページの大規模商業施設の立地状況の図、28ページの主な公共施設の立地状況の図は、図に載せるべき施設を再度検討のうえ、見やすいよう更新した。31ページからのデータについては、骨子案作成以降に、江別市統計書の平成29年度版が発行されたので、統計書に基づく記載はこれに基づき1年進む形で更新した。以降、他のページについても同様である。次に34ページの路線バスの収支状況は、骨子案では27年度分を載せていたが、こちら各事業者にご協力いただき、平成28年度のデータに更新した。46ページ上段のスクールバス・スクールタクシー運行状況は、平成29年4月1日現在の状況に更新した。47ページ下段、CSポートフォリオ分析の図について、これは何なのかという簡単な説明を加えた。ここは、まだ見づらいので、もう少し工夫しようと考えている。48ページ以降の各種グラフは、アンケート結果の総数や数値の単位などの表示方法を見直し、見やすいように更新した。以降、他のページについても同様である。次に、58ページをご覧ください。実証運行路線に関する記載内容に関しては、骨子案では運行収支について簡単に1ページにまとめていたが、もう少し詳しく書いた方が良くと考え、既存路線への影響や新規需要創出といった検証についても書き加えた。最後に、62ページからの第4章「地域公共交通の課題及び基本方針」だが、骨子案ではA3版のイメージとしての記載であったので、これを第1章から続く同じ様式に落とし込むことで更新した。ここまでの、どこを修正するかの部分である。

なお、最終的には、全体を、ですます調に修正することを考えていることを申し添える。

次に、骨子案に対し、何を加えるのかについてである。成案化に向けて加えなければならないものは、計画の目標とその目標達成のための施策の部分であり、これを第5章として加える。資料3-1の66ページからが、

第5章のイメージとなる。本日は、この第5章のイメージのうち、67ページにある「目標達成のための施策および事業」の部分に当てはめる文章について、事務局案を提案する。

別に配付している資料3-2をご覧ください。骨子案では、検討すべき具体的な施策として、方向性が既に示されているが、中央に太い縦線で区切っている左側が、骨子案で既に示されている基本方針、施策項目、検討すべき具体的な施策である。これに対し、太線の右側が、検討した結果どのように成案化して、計画に落とし込むのかの、事務局案である。

なお、本日の案は、先週開催された専門委員会にて、いただいたご意見などを一部反映させている。専門委員会委員の皆様においては、一部修正後のものということで、ご理解願う。

表の左から2列目、施策項目「バスネットワークの再編」では、3列目の「●路線の再編」、「●運行ダイヤの見直し」、「●同一箇所に複数あるバス停の集約と名称統一化の検討」の3つが検討すべき施策として挙げられていた。これに対し、事務局案としては、「①バス路線の見直し」として、「バス利用実態やアンケート調査等の分析によるニーズを踏まえ、市民の利便性とバス事業者の採算性のバランスを図り、持続可能なバス路線を形成するための見直しを行います。」とし、〈基本的な考え方〉として、先般の市民への意見募集の際の資料で示していた4項目を記載したいと考えている。続いて「②バス運行ダイヤの見直し」として、「バス路線の見直しに合わせ、バス車両の保有台数や不足している運転手の状況など、バス事業者の供給体制を踏まえながら、通勤・通学・通院・買物などのニーズやJRとの乗り継ぎを考慮した運行ダイヤへの見直しを行います。」、「③バス路線の既存停留所に係る検討」として、「分かりやすいバス路線を形成するため、既存の停留所について、集約の可能性や、名称の統一化または差別化を検討します。」、「バス路線の見直し後に生じる新たなニーズ等を捉え、利用者の増加が見込まれる、または停留所間の距離が離れている区間について、停留所の移設または新設を検討します。」としたいと考える。そして、「④公共交通空白地域における新たな交通手段の導入に係る検討」として、「公共交通の利用が著しく不便な市郊外部や、市街地内で近くにバス路線がない地域について、既存公共交通を補完する新たな交通手段（デマンド型交通、タクシー事業の活用等）の導入を検討します。」としたいと考える。

次に、施策項目「運賃制度の見直し」については、まだイメージであるが、「JR駅前バス停における路線バス 各事業者間での乗継割引運賃の導入可能性を検討します。」という方向性での記載を考えている。この部分

については、他市の事例なども参考にしながら、路線バス3事業者により共通して実施できる手法について研究・検討しているが、現時点では適切に運用できるものがなかなか見当たらない状況である。後ほど、このあたりもご議論をお願いしたい。

次に、施策項目「交通結節機能の強化」について、骨子案では、バス路線の案内看板の整備が挙げられていたので、事務局案としましては、「交通結節点における情報の充実化」として、「江別市では、JR江別駅、野幌駅、大麻駅の3駅が主要な交通結節点となっています。このため、各駅におけるバス案内情報等の充実化により結節機能を強化し、JRと路線バス双方の利用促進、利便性向上を図ります。」としたいと考えている。

次に、施策項目「公共交通に関する基本的な情報の整理及び提供」について、骨子案では、「路線バスの乗り方ガイド」など4項目が挙げられている。これに対し、事務局案としては、「①分かりやすいバスマップ等の作成」、「②路線バスの乗り方ガイドに係る検討」、「③統合時刻表の作成に係る検討」、「④広報やホームページ等を活用した利用促進活動の強化」の4項目を、記載のような文面で成案化したいと考えている。

次に、施策項目「運行情報の提供」では、「バスロケーションシステムの導入可能性の検討」が挙げられているが、これに対し事務局案としては、「バスロケーションシステム等の導入に係る検討」として、「全国的に導入が進んでいるバスロケーションシステム等は、江別市においても路線バスの利便性（特に冬季における待合環境）の向上に有効と考えられます。また、利用者がライフスタイルをバスに合わせていくためにも今後必要になっていくと考えられます。このため、スマートフォンやパソコンなどにより、路線バスの運行状況等が分かるシステムの導入を検討します。」と記載したいと考えている。

次のページ、施策項目「待合環境の整備」では、商業施設との連携の検討が挙げられている。これに対する記載としては、「商業施設等と連携した待合環境の整備に係る検討」とし、「バス待合環境の整備のため、バスロケーションシステム等の導入検討に合わせ、路線バスの運行状況等を表示するディスプレイを商業施設等に設置することを検討します。」という文面にしたいと考えている。

もう1項目、骨子案にある「市民協働によるバス停の管理の検討」について、計画における記載としては、「自治会等が主体となるバス待合所に係る検討」として、「江別市内には、自治会や大学などが管理するバス待合所が多く設置され、多くの市民に利用されています。このため、自治会、大学、企業などが主体となるバス待合所に関する取組みがさらに増え、バ

ス待合環境が向上するよう、その手法について検討します。」というニュアンスにしようと考えている。下段の「※検討状況」として、当初、千歳市の計画にあるような“バス停の除雪などの管理を市民にお願いできないか”という視点を持っていたが、千歳市によると、バス事業者が管理できない大雪、悪天候などのときは、市民も同じ状況なので、市民協働の視点からバス停の管理を住民に求めるのは難しいとのことなので、事務局案では視点を変えてこのような内容にしたいと考えたものである。

次の施策項目「バス路線の除排雪の強化」について、骨子案では「重点的な除排雪ができないか」というものであったが、自然が相手であり、また各道路管理者としては、除排雪はバス路線に限らず、最大限努力している状況であるので、「バス路線に配慮した除排雪」として、「冬期間における江別市内の道路は、路肩の堆雪等により車道幅が狭くなる場合があり、これが路線バスの運行遅延につながる原因のひとつになっています。このため、バス路線に配慮した除排雪により、冬期間における路線バスの運行環境の維持、改善に努めます。」というニュアンスにしたいと考えている。

次の施策項目「子育て世代や高齢者の移動支援」について、骨子案で挙げられた「妊婦や子ども連れ利用者へのサポート制度の検討」について、案としては「妊婦や子ども連れ利用者への支援に係る検討」として、「妊婦や小さな子供を連れた親が通う施設・場所に着目した、路線バスの利用ガイドを作成することで、利用促進、利便性向上を図ることを検討します。」という記載にしたいと考えている。これは、「※検討状況」にあるとおり、小さな子供を連れて路線バスに乗ることは、親として大変だという実態があるが、一方で、保健センターのように、妊婦や小さな子供を連れた親が通う施設もあることから、特定の施設・場所に着目した、路線バスの利用ガイドを作成することについて、引き続き検討していこうとするものである。

また、骨子案では「高齢者運転免許証返納時サポート制度の検討」、「高齢者バス利用助成事業による利用促進」、「低床バスの導入促進」の3項目が挙げられていたが、2つにまとめている。1つ目、「①高齢者の移動、外出支援に係る検討」として、「今後、高齢化の進行等により、自家用車を利用することができない市民の増加が予想されます。このため、高齢者の移動、外出を支援する制度（運賃割引、タクシー事業の活用等）の導入可能性について検討します。」。下の「※検討状況」をご覧願う。公共交通において、高齢者向けの施策の導入に関する声、希望が多いのは実際のところである一方、課題として、路線バス3事業者により共通して実施できる手法について研究・検討してきたが、現時点では適切に運用で

きるものが見当たらない状況であり、また、市としての財政負担が大きく、この面からも慎重な検討が必要である。このあたりも、のちほど、ご議論いただきたい。次に2つ目、「②誰にでも利用しやすい車両の導入」として、「世代や身体の状態に関わらず、誰にでも利用しやすい公共交通を目指すため、車両更新などの機会に合わせ、低床型車両やユニバーサルデザイン車両の導入に努めます。」としたく考えている。車両を導入するのは事業者であり、費用負担が伴うので、努めるというニュアンスとしたいと考えているところである。

次に施策項目「モビリティマネジメントの推進」だが、骨子案では、記載の5項目が挙げられているが、これを、バスを使用した地域イベントでの啓発活動なども含め、「①継続的な利用促進・啓発活動に係る検討」「②環境教育等と連携した児童・生徒への啓発活動の実施に係る検討」「③転入者に向けた利用促進」「④市民に対する出前講座等の実施」の4つにまとめ、記載のような文面にしたいと考えている。

最後の項目「補助制度の見直し」については、骨子案では、「路線バス事業者等への補助制度の見直し」が挙げられている。これに対する事務局案としては、「公共交通事業者等に対する江別市の補助制度」とし、「これまでも、江別市では、市内完結バス路線の運行費用の一部を補助してきましたが、市民の利便性と公共交通事業者等の採算性のバランスを図りながら持続可能な公共交通網を維持していくためには、今後も江別市による補助が必要であると考えられます。このため、バス路線運行費用に係るバス事業者への補助を継続するとともに、新たな交通手段の導入に係る運行主体への補助などについて検討します。」という記載イメージにしたいと考える。

以上が資料3-2の説明となるが、「検討します」というニュアンスが多くなっている。基本方針に沿いどのような施策を行うのかについて、「実行できるかどうか分からない施策は載せない方が良い」という考え方もあろうかと思うが、事務局としては、江別市のマスタープランとして、計画策定後も引き続き検討すること、あるいは、計画期間中に検討すべきこと、努力すべきことについても、施策として掲載し、将来につなげていきたいと考えているところである。

説明は以上である。ご議論のほど、よろしく願いたい。

○北川会長

資料3-1は、今年3月の協議会で確認された江別市地域公共交通網形成計画（骨子案）に記載しているデータの更新や第4章の記載を行ったということだが、これは確認していただきたい。資料3-2は、網形成計

画の第5章に記載する目標と、その目標達成のための施策の部分を記載しており、この内容について議論した後、確定したものを骨子案の第5章に転記するということである。

特に、施策項目「運賃制度の見直し」における、乗継割引運賃に関する記載では、3事業者で共通して実施できる手法が課題であるため、ご議論いただきたいということであった。

また、施策項目「子育て世代や高齢者の移動支援」のうち、「①高齢者の移動、外出支援に係る検討」の部分では、高齢者向けの施策の導入に関する声、希望が多い一方で、3事業者で共通して実施できる手法が課題であるという話もあったので、議論いただきたい。

この協議事項に関しても、先週、専門委員会で議論されたとのことなので、委員の皆様からいただいたご意見などについて、高野副会長から補足説明をお願いしたい。

○高野副会長

資料3-2に基づき、専門委員会の意見を紹介する。

一つ目は、基本方針1にある「運賃制度の見直し」のうち、乗継割引運賃の導入可能性の検討については、技術的な話が議論になった。事業者は、それぞれ距離に応じた運賃制度をとっていて、2社はICカードを導入し、1社は導入していないということがある。そういった中で乗継割引を実際に行うことは、かなり技術的に難しい面がある。千歳市では乗継割引が導入されているが、それはICカードが入っていないということや、全体のバス路線のダイヤや料金を見直す中で実施することが出来たということがある。そういったことを考えると、なかなかそう簡単にはいかない。また、全バス停で乗継割引を行うのではなく、まずは特定の主要なバス停で乗継場所を設定するといった提案や、そういった段階的なことを考えなければいけないのではないかという問題点などが出された。

二つ目は、「運行情報の提供」のバスロケーションシステムの導入可能性の検討について、導入している自治体等々は多くなってきているが、問題は費用であり、初期の導入費用、運営費用を事業者だけで全部負担することは難しいという意見が出ていて、それをどういうふうにしていくかを考えなければ、実現することは難しいだろうということであった。

次に、「バス路線の除排雪強化」については、よろしくお願ひしたいという意見があった。「記載イメージ」に、バス路線に配慮した除排雪により、冬期間における路線バスの運行環境の維持、改善に努めますと記載されているが、除排雪を行うのは道路管理者であるということ、道路管理者に対して、どのようなお願ひのしかたをするのか、仕組みについての書

きぶりを修正した方が良いのではないかという話があった。

それから、「子育て世代や高齢者の移動支援」のうち、特に、高齢者に対する補助制度についてである。これについて、どのように補助するか、あるいは、通常料金を安くするのかといった仕組みの部分について話をした。市としては、まとまった一定の額を事業者に渡すのではなく、利用実績に合わせて補助をする仕組みが必要になる。方法としては、回数券を先に渡し、使用後に回数券を回収、それベースに事業者と市の間でやり取りすることになる。事業者としては、手間が増えるため、そのあたりの工夫も必要ではないかという話があった。技術的にどのような方法があるかという話の中で、利用者に対して個別にパスを発行するとなれば、市民も市も、手続きを簡素化するような方法も必要ではないかという話が出た。

「低床バスの導入促進」について、導入時の補助も必要だと、事業者から意見が出た。

続いて、「モビリティマネジメントの促進」の継続的な公共交通利用促進や公共交通利用啓発について、既に事業者で小学生の職場体験や出前講座を行っているため、それらを取り込みながら、広く展開していったらどうかという話が出た。また、やきもの市や農業まつりにて除雪車両などの展示を行っているが、そこにバス車両も展示して、身近に感じてもらうということも必要ではないかとの意見が出された。

最後、路線バス事業者等への「補助制度の見直し」だが、これは非常に重要なことであるが、何を目的にして、どの部分にどのような形で補助するのかについて、さらに検討する必要があるのではないかということであった。千歳市では、補助金を検討するための審議会が設けられているという話もあり、どのように補助金を出していくのかについて、現状以上に工夫、具体的な記載方法を考えた方が良いとの意見が出た。

専門委員会での議論は以上である。

○北川会長

基本方針が1から5まであり、量が多いため、最初に基本方針1及び2について質疑を行いたい。

事業者から、バスダイヤの見直し、JRとの接続、他事業者との兼ね合いやご苦労等、これまでの検討の経緯、あるいは、乗継前後で事業者が変わる場合の乗継割引運賃の可能性について、ご発言いただきたい。

ジェイ・アール北海道バスの中村委員から順番にお願いしたい。

○中村委員

資料2-2の意見にもあるが、中央バスと当社の運行が重複しているという部分があった。当社では1時間おき、中央バスでは40分間隔でバス

が出ており、走っているうちにどこかで重複する部分があるのだと思う。基本的に、当社では、大麻駅で列車と合わせるようなダイヤを作っているが、冬期間になると遅れが発生するため、なかなかうまくいかないことがあると考えている。

また、乗継割引運賃については、まだまだ議論していかなければならないと考えている。

○北川会長

次に、中央バスの尾西委員にご発言願う。

○尾西委員

バス路線の関係について、ジェイ・アール北海道バスから話があったとおり、2番通を走っている路線は、5分間に当社とジェイ・アール北海道バスが走っている現状があり、これについては、市民の皆様からの貴重な意見があったため、再編に向けて調整をしていきたいと思っている。

乗継運賃の関係では、中央バスについては、江別の路線は対距離運賃制となっており、区間によっては大幅に運賃が変わる状況がある。全停留所の乗継ぎとなると、乗務員に対しての周知、お客様への説明など大変になるところもあるので、この辺りについては、さきほどご説明にもあったとおり、主要なバス停での導入を検討する必要があると思っている。

○北川会長

最後に、夕鉄バスの佐藤委員にご発言願う。

○佐藤憲明委員

乗継割引運賃の件だが、当社では、ICカードに対応できていないため、他社間の乗継割引は難しいと考えている。

ダイヤについては、便数がかなり減っている中で、どのようにダイヤを見直したらよいかと思っている。江別市だけではなく、南幌町から出ている便もあり、南幌町のことも考えなければならないということで、まだまだ見直しについては検討していかなければならない。

○北川会長

乗継割引運賃については、千歳市で始めたと聞いたが、基本的に紙ベースで行っている。江別市の場合は、ICカード化が進んでいるため、そういった部分でなかなか折り合いが難しいということだと思う。

基本方針1及び2について委員の皆様のご意見をいただきたい。

【質疑等（基本方針1及び2関連）】

なし

○北川会長

それでは、基本方針3～5についてご議論いただきたい。まず、専門委員会に入っていない中川委員から、福祉的観点から感想・要望などがあればご発言をいただきたい。

○中川委員

バスロケーションシステムなどを検討することは重要である。例えば、大型商業施設などとの連携は、この協議会での検討に入っていないので、今後、どう連携をとっていくのかなと考えたところである。

○北川会長

バスロケーションシステムは、以前から議論になっており、実例もある。事業者に聞きたいが、冬期間、江別市内では、実態のイメージとして最大どのくらいの時間、頻度でバスが遅れることがあるのか。

○中村委員

雪の降り方で変わるが、今年はさほどの遅れはない。しかし、昨年12月23日前後に大雪が降り、札幌・新札幌間で約4時間かかった。新札幌から江別方面にかけてはさほどの遅れはなかった。雪の降り方で非常に変わってくるので、一概に何分というイメージはつかめない。ちなみに、平成23年にゆめみ野方面で、大雪が降ったため、運行ができなくなり、3日間運休したことがある。

○北川会長

ジェイ・アール北海道バスは、札幌でバスロケーションを行っているが、利用者数の推計などはされているのか。

○中村委員

琴似営業所で実際に運用しているが、人数まではわからない。アプリケーションでは時間によって色が変わり、10分以上遅れると赤で表示される。動作が遅くなることもあり、見たいときに見ることができない場合もあるが、便利だと思う。

○北川会長

中央バスでは、通常の平年ベースだと、遅れは最大どのくらいあるか。

○尾西委員

市内完結路線の場合、雪の多い時期だと10分から15分くらい遅れて走ることがあるが、バスだけではなく、一般車両も凍結路面では走りづらい状況になっており、バス停に到着しても、乗り降りに時間がかかるという状況もある。学生が冬休みに入ると、江別新さっぽろ線だと大きく遅れることはないが、時期や雪の多さによって状況が変わり、冬期間に定時で到着することはなかなか難しい。

○北川会長

夕鉄バスでは何かあるか。

○佐藤憲明委員

2年程前のダイヤ改正で、所要時間の見直しを行い、南幌町から出ている便で、新札幌まで、以前より10分ほど所要時間を長くした。その10分は、野幌駅までの間を極力定刻で走ることができるようにダイヤの見直しを行ったものであるが、冬は定時では走ることができない状況である。また、国道12号が、冬期間でも2車線確保できていれば、さほど遅れることはないが、1.5車線やさらに狭くなった場合はかなり遅れ、新札幌から折り返し運行の始発が遅れることも、場合によってはある。

○北川会長

雪の降り方にもよるが、相当遅れる状態が年に何回かあるということだと思う。高齢者の対応は別途考えなければならないが、今どこにバスがいて、何時頃来るのかがわかると、待つ気持ちも変わると思う。

また、この章の中では、高齢者に対応する部分の記載もあるが、江別警察署の菊谷委員から、高齢者の事故や運転免許証返納の状況をお話しいただきたい。

○菊谷委員

バスの利用促進に関しては、利便性を高めて高齢者の運転免許証返納を促進させるのか、あるいは、運転免許証の返納を促進して公共機関の利用を促進するのか、どちらが先か後かということではないと思うが、実際問題として高齢者が起こした交通事故が増えており、交通死亡事故抑止対策として、高齢者事故抑止は重要な課題として掲げているところである。そういった中で、免許返納を推進することによって、少なくとも高齢者が加害者となる事故が減っていくと考えており、免許証の返納に関しても推進しているところである。

免許証返納率に関して、江別警察署管内である江別市、新篠津村における65歳以上の運転免許保有者数は概ね1万8千人ほど、その中で、平成28年度免許証返納者数は189件となっており、1%程度という状況である。しかし、年々、返納者数は増えてきている現状にある。その要因として、平成28年4月から新篠津村にて、自主返納者に対する助成事業を開始していること、また、警察でも、高齢運転者による交通事故、コンビニエンスストアに暴走して突っ込んでしまう、大型スーパーの駐車場で暴走して立ち木に衝突して止まったなどの全国で報道されているような交通事故が江別管内でも例外なく発生していることを報道で大きく取り上げていただき、高齢運転者の事故防止に対する危機意識を高めたことにより、

自主返納者が若干増えているということがある。平成29年4月1日からは、本人のみではなく、代理申請で免許返納ができるようになった。また、交通事故、違反の当事者に対して積極的に認知機能検査や高齢者講習の受講を勧めることなどによって自主返納を進めているところである。先般、当署で自主返納に関するアンケート調査を行ったが、江別警察署管内では自家用車がなければ、通院、買物が難しいことが大きな要因となっているのかなという感想は否めないところである。

○北川会長

65歳以上の運転免許保有者が1万8千人と改めて聞くと、かなりの方が必要とされているのだらうと思う。返納者数189人というのは、3年で更新しない方も多くいると思うが、期限が切れる前に返納した人数ということか。

○菊谷委員

いわゆる運転経歴証明書という免許証に代わる身分証明書が発行されるが、免許証の有効期間内に返納しなければ受けられない制度となっており、それをメリットとして提案して返納促進をしている。先程の189名は、基本的に自主返納数のため、自ら有効期間内に返納した方の数である。

○北川会長

基本方針3～5の中で、バスの乗り方、モビリティマネジメントということで、さきほど報告のあった農業まつりなどたくさん人が集まるイベントにバスを持ってきて、バスに乗り慣れていない方々に対して、実際の車両を使って、バスの乗り方や料金支払い方などを知ってもらうというのが良いのではないかという話があった。こういった利用促進を地道な形でもつなげることが大事だと思っている。

委員の皆様からご質問等はあるか。

【質疑等（基本方針3～5関連）】

なし

○北川会長

学識経験者の遠藤委員から何かあるか。

○遠藤委員

基本方針3～5は、実現したらすごいと思うが、なかなか大変だと思う。私は消費者行動が専門なので、乗客の立場からの意見になるが、通勤・通学で朝に利用する方と、昼間の利用者では満足度の要件が全く違うので、市民の満足度を上げることの難しさがある。通勤・通学者は、とにかく時間なので、時間が早く着く、自分の欲しい時間にバスがあるなど、時間が

重要となる。昼間にバスを利用する高齢者や妊婦等は、時間よりも快適さを求めるため、停留所の数が多くて頻繁に停まってもあまり不満はない、ピンポイントで病院や商業施設に停まる方がありがたいと思うので、その辺が江別市だけではなく、全国的に公共交通の大きな課題になってくると思う。通勤・通学者と昼間の時間帯の利用者の満足度をどう上げていくか。公共というのは、非常に難しい。通常のメーカーなどは、ターゲットに合わせて様々な対応をしていくが、それを公共交通でどのように実現できるのか。それができなければ、市民全体の満足度が上がるのはなかなか難しく、お互い妥協していくと不満が出てくるため、一番難しいと思う。

○北川会長

おそらく需要が両極端に分かれていて、妥協するということと不満が出るが、バランスを取るという形になると思うので、費用、利用者の要望、バス事業者のバスの台数、運転者数、便数などのバランスが重要であるというご指摘であったと思う。

全体を通して委員の皆様からご質問等があればご発言願う。

【質疑等（全体）】

なし

○北川会長

全道的に多くの事例をご覧になっている中山委員から、感想等をご発言いただきたい。

○中山委員

今回は、検討とする内容が多くはなっているが、さきほど事務局から説明があったように、交通政策のマスタープランと位置づけて、一定期間で施策を展開していく中では、全くできないことであっても検討する価値はあると認識している。

特に、実現性に向けたハードルが高い運賃の関係で、情報として聞いていただければ良いが、札幌市周辺の自治体で運賃の話をする際、必ず札幌市の運賃が均一制という言い方で出てくる。札幌市の運賃は、都市型の中でもかなり特異な形態をしており、均一制ではなく、正確には特殊区間制運賃という形態で、函館市などでも導入されているものである。区間ごとに段階的に運賃が上がっていく。函館市の場合は、1区から5区までである。札幌では、もともと公営企業で運行しているバスなので、2区ではあるが、1区の区間が、地下鉄の乗継割引の関係で、通常の5倍くらいの10kmくらいある。北は石狩花畔まで行く。一般的な都市であれば、3区から5区くらいの区域で段階的に運賃が上がる地域である。都市部ではよく採用

されており、面積が少ないところであれば、小樽市のように均一制という形で導入される。それ以外の地域では、都市部でも対キロ運賃という、走った距離に合わせて運賃を設定するような形で導入されていることが多い。千歳市の場合は、それを協議会の中で、市内の運賃体系の協議が調い、通常、バス会社が導入しているような運賃体系とは全く別のものを採用した経緯があり、乗継割引に関しても導入できた。距離が短い人に関しては、もっと安くなるという特殊な運賃も導入している。江別市でもできないことはないが、江別市は札幌市から入ってくる系統があるため、この部分のバランスは大きな問題となり、導入のハードルは高い。

待合環境の関係で、バスロケーションを導入して、待合所にサイネージを導入する形であれば、環境としては向上する。しかし、この点についても導入のハードルが高い。現在、運輸局で、じょうてつバスと協力し、全く何もないコンビニを待機場所とする実験を、年末から2月くらいにかけて行っている。石山通の南38条あたり、札幌方面に向かう方向のみだが、たまたまバス停のすぐ近くにセイコーマートがあり、店内に案内があるわけではないが、予定時刻の1分前にはバス停で待ってもらおうようお願いしつつ、悪天候の際に待っていただくという面での協力をコンビニ側に求め、協力いただいて実験を行っている。細かく言うと、旭川市や千歳市で行っているような待合環境としての機能を整備した上で、サイネージを設置するということだが、そこまで至らないケースとしても、バス停付近の施設と協力し、雨風をしのぐ点では、協力を求めるということもできる。ただ、コンビニもフランチャイズと直営店では対応が分かれるため、障害もあるが、色々アイデアを持ち寄り、取組を進めていくことで、バスを運行する、あるいは、待つというような公共交通の環境改善ができると思う。その部分では行政として、情報提供や助言を今後とも行っていきたい。

○北川会長

コンビニなどの近隣施設で、画面を付けなくても待合環境を改善する方法が事例としてあるということである。来年10月すぐにできなくても、徐々に行うということでも、事務局として受け止めるべきだと思う。

運賃制度については、難しさはある。千歳市は、ほぼ市内完結なのでできるということもある。江別市は、新札幌にかなりの路線が入っているため、そのバランスが難しい。しかし、運賃制度については、協議会で議論すべき項目であるという話だったと思う。

事務局においては、本日の協議会や先週の専門委員会でいただいたご意見を踏まえ、計画の記載内容を再検討願う。

4 その他

○街路整備課 佐藤街路整備係長

現在、野幌駅周辺で進めている江別の顔づくり事業による野幌駅南側における、今後の道路整備工程について、追加資料1に基づき、説明する。

野幌駅南側においては、駅前広場が現在未整備のため、バス停留所が分散しているほか、バス、タクシー、送迎用の一般車の乗降所がない状況となっており、路上駐車などによる渋滞が発生している。また、野幌駅については、1日の乗降客数が1万3千人ほどと、多くの市民が利用する駅となっている。駅南側における交通課題や駅利用者の利便性向上のため、1ページ上段の図で示している位置、野幌駅南側で、現在、鉄東線として利用している道路部分に重なる位置に南口駅前広場の整備を予定しており、工事を進めている。同ページ下段の図は、南口広場のイメージ図である。南口駅前広場についても、北口同様、バス・タクシーの乗降所、駅出入口にシェルターを設置し、歩道にロードヒーティングの設置を行う計画となっている。

次に、2ページ上段の図は、野幌駅南側の道路網だが、グレーで示されている部分、一部黒で示されている部分については、現在通行可能な道路である。ただいま説明した南側駅前広場の整備により、平成30年夏頃に、黒で示した部分の鉄東線一部、8丁目通から1号線間の通行ができなくなる。鉄東線を廃止するタイミングで、斜線で示している鉄東線の代替路線を開通させることにより、鉄東線の迂回路として道路網を変更する計画で考えている。1号線、コミュニティ道路と記載している部分についても、合わせて平成30年度に再整備をする予定であり、この2路線の再整備は、道路全体の幅は変えず、その道路幅の中で、歩道と車道の幅の構成を変え、バリアフリー化を図る整備を行う予定である。

続いて、下の図は、今年度に整備を進めている道路である。平成28年度から整備を始め、今年度も野幌駅南口前広場の整備は進めており、平成30年度の完成を予定している。

3ページでは、平成30年度以降の整備予定箇所である。野幌駅南口駅前広場については、平成30年度整備を完了する予定である。道路の整備としては、8丁目通の整備を行うほか、1号線、コミュニティ道路のバリアフリー化の整備、野幌駅南通の整備を予定している。野幌駅南通の整備については、現在、平成30年度、平成31年度の2か年での整備を考えているところである。

これらの整備に伴い、バス路線に影響を受けることになるジェイ・アール北海道バスと夕鉄バスに対しては、経路や停留所の位置などの変更につ

いて、別途、協議をさせていただいている。

説明は以上である。

○事務局

今後のスケジュールの変更について、提案する。追加資料2をご覧願う。

現在、路線再編について事業者との協議を継続しているが、現段階では、まだ路線再編案をお示しするに至っていない状況である。このため、当初の予定では、次回の専門委員会及び協議会は、年度末に開催する予定であったが、1月下旬から2月上旬の間に、専門委員会と協議会を1回ずつ追加したい。そこで路線再編案を一度お示しして、ご意見をいただいた後、再検討を経て、年度末の専門委員会及び協議会で再度お示しし、ご承認いただくよう、スケジュールの追加をさせていただきたいと考えている。

このようなことで、新たなスケジュールを追加資料2のとおりとしたく、提案させていただくものである。

なお、次回の当協議会及び専門委員会の詳しい日程については、調整後に、改めて事務局から連絡させていただきたい。

【質疑等】

なし

5 閉 会