

平成29年度第4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30年2月14日（水）14時00分～15時33分

場 所：江別市コミュニティセンター 多目的ホール

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、鈴木智枝委員、和田禎穂委員、遠藤雄一委員、中山俊彰委員

※一般社団法人札幌ハイヤー協会 照井幸一委員の代理として総務課業務課長 増田厚志氏、江別市社会福祉協議会 中川雅志委員の代理として事務局次長 玉谷一二氏、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課主査 池田綾乃氏が出席

（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：2名

会議概要

1 開 会

2 協議事項

(1) 地域公共交通網形成計画（素案）について

○事務局から説明

前回の協議会において、地域公共交通網形成計画策定の方向性についてご議論いただいた。この際の議論を踏まえ、事務局では、さらに検討を行うとともに、1月18日には北海道運輸局の意見を聞いてきた。本日は、これらを踏まえた修正や追加点などについてご議論いただき、3月の計画案作成に向けて調整を図りたいと考えている。

資料1-1は、今回更新しようとする地域公共交通網形成計画の素案である。計画全体に関しては、今回のタイミングで文体を「ですます体」に変更し、このための全体調整を行っている。

18ページ、市の既存の計画について再確認したところ、江別市雪対策基本計画という計画があり、この中で、公共交通機関の利用促進、市民協働による雪対策の充実として除排雪やバス停管理に触れている。骨子案では掲載していなかったもので、これを今回追加した。

35ページ、路線バスの輸送実績の推移に関して、前回、市の統計書が更新されたことに伴う図の更新を行ったが、現時点の統計書では平成27

年度までのデータとなる一方、バス関係のデータに関しては、36ページで平成28年度分まで掲載している部分がある。このため、35ページの路線バスの輸送実績の推移に関するデータについては、統計書による平成27年度までのデータに加え、各バス事業者からご提供いただいた平成28年度分のデータも合わせて載せるよう、図を再度更新のうえ、説明もこれに合わせて若干修正している。

53ページ、②バス路線が再編された場合の利用意向の図が、他の設問用の図になっていたため、正しい図として、図3-56を配置する修正をしている。

65ページからの第4章については、骨子案に対する見やすさ改善の視点から、ご覧のようなレイアウトへ変更した。

次に、一旦、71ページをご覧願う。骨子案で示されていた方向性に対し、その後の議論や検討の結果を踏まえた事務局案を前回ご提案し、ご議論いただいたものを今回このように落とし込んだものである。ただし、前回協議会後も事務局でさらに検討を行うとともに、北海道運輸局の意見も踏まえた結果として、前回から修正が生じたので、これに関しては、資料1-2を用いて説明する。資料1-2のベースは、前回の協議会資料と同じであるが、修正箇所を朱書きで示しているので、該当部分を説明する。

まず、施策項目の上から2つ目「運賃制度の見直し」について、前回協議会では、イメージとして「JR駅前 バス停留所における路線バス 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。」という方向性でご議論いただいたが、やはり実施というレベルまでにはハードルが高く、まだまだ検討しなければならないということであったため、施策のタイトルを「①バス事業者間での乗継割引運賃の導入可能性に係る検討」とし、前回資料のイメージをそのまま本文として記載したいと考えている。

次に、施策項目「交通結節機能の強化」については、JR江別駅、野幌駅、大麻駅におけるバス案内情報の充実化を記載するものであるが、「充実化」の方策の例を示してイメージできるようにした方が良いとの考えから、「バス案内情報の充実化」に続けて、「（統合時刻表の整備、バスマップの配架等）」という例示を挿入したものである。また、この施策項目「交通結節機能の強化」を考えた場合、最上段の「①バス路線の見直し」、「②バス運行ダイヤの見直し」も交通結節機能の強化を考慮して実行しようとするものであるため、再掲という形で、施策に追加記載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」の部分について、前回の資料では、ここに4項目を記載していたが、実施しよ

うとするものを前に、検討するものを後にという順序で記載した。この順序の考え方は、以下の項目においても共通である。その上で、前回「②路線バスの乗り方ガイドに係る検討」だった部分について、北海道運輸局から、網形成計画に基づく印刷物の作成や配布については、国の補助の対象になり得るとの話を伺ったこともあり、検討から作成に記載を変更しようと考えている。また、同様の理由により、「③ニューズレターの作成」として「バス路線の見直しに合わせ、市民に向けて、バス路線等を周知するためのニューズレターを作成します。」という施策を追加するとともに、「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」の部分に、「バス路線の見直し時は、市民へのPR活動や情報提供をさらに強化するため、広報折込みにより市内各世帯へ、バスマップや乗り方ガイド、ニューズレターを配付します。」という施策を追加したいと考えている。「⑤公共交通空白地域における新たな交通手段の導入に合わせた周知ポスター及びニューズレターの作成」に関しては、最上段の施策項目「バスネットワークの再編」に記載する「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」を受け、検討がある程度進んだ場合には、持続可能という部分を追求するため、利用希望者を集める活動も必要になると考え、記載にあるとおり、「実際に導入する際には、地域住民に対して周知するためのポスターやニューズレターを作成します。」という施策を追加したいと考えている。その下の見え消し線で消している「③統合時刻表の作成に係る検討」は、前回の資料にあった4項目の3番目であったが、各駅におけるバス案内情報の充実化で「統合時刻表の整備」を例示しようと考えているので、そちらに移動させるという視点で、ここから削除しようと考えている。

資料次のページをご覧ください。

施策項目「待合環境の整備」は、前回の資料で、別建てにしていた2つの施策について、同じ施策項目の内容となるので、①、②と並べることにしたのみである。

施策項目「バス路線の除排雪強化」については、前回協議会において記載のとおり「改善に努めます。」という努力目標的な施策で記載する方向となったが、こうなると、施策項目にある「強化」というニュアンスに違和感が出るので、施策項目を「バス路線の除排雪」としたいと考えている。

施策項目「モビリティマネジメントの推進」は、前回の資料では4項目を記載していたが、実施と検討で順序を入れ替え、③については、文章の整合性を図るために修正を行った。また、「①市民に対する出前講座等の実施」は、北海道運輸局から、モビリティマネジメントが高齢者向けにも

行われることが読み取れるようにした方が良いとの意見をいただいたことから、「市民の希望に合わせた」の部分の例を示す形で、「（子育て世代向け、高齢者向け等）」という例示を挿入したものである。

施策項目「補助制度の見直し」については、前回資料でお示しした事務局案について、見直しの目的がもう少し見える記載にした方が良いのではないかと、バス事業者と新たな交通手段のことは分けて記載した方が良いのではないかなど、ご意見をいただいたことから、記載のとおり「①路線バス事業者への補助制度の見直し」とし、「市内バス路線を適切に維持するために、路線バス事業者を対象とする市の既存補助制度について、随時、見直しを行います。」、「②新たな交通手段に関する補助制度に係る検討」とし、「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に合わせ、当該交通手段の運行主体を対象とする市の補助制度などについて検討します。」としたいと考えている。

最後に、今回追加した最後の点である。資料1-1の69ページをご覧ください。第5章、計画の目標設定についてである。江別市地域公共交通網形成計画を平成30年度から34年度までの5年間で進めていくにあたり、目標を設定する記載が必要になる。事務局としては、この計画の目標、期待する成果について、69ページ冒頭に記載しているとおり、誰もが利用しやすく、持続可能な公共交通ネットワークの構築を実現すべく、交通・まちづくりに関連する市の他の計画と連携しながら推進するという、本計画の性質を踏まえ、2項目を設定したと考えている。なお、当該項目における本日の案は、先々週開催された専門委員会において、出席委員の皆様からいただいたご意見等を踏まえ、事務局にて再考したものとなっている。専門委員会委員の皆様においては、ご理解願う。

1つ目は、路線バス輸送人員の維持である。少子高齢化の進展とともに人口減少が進む中、本計画の推進が路線バスの利用者減少を抑制し、持続可能な公共交通ネットワークの構築に寄与しているかを評価するため、市内路線、市外路線それぞれ、5年後も輸送人員を維持していることを目標にしようとするものである。また、現況値については過去3年の平均値を用いようと考えている。ここで再度35ページをご覧ください。バスの輸送人員は、市内路線、市外路線ともに、これまで減少傾向が続いてきたが、平成27年度、28年度と続けて前年よりも増加している。何が原因なのか探ろうとしたが、これといった理由を確認することはできなかったため、増加傾向に転じた可能性もあるが、それを判断するには、今は難しい時期にあると考える。以上から、現況値については、過去3年間の平均値の合計を用いようと考えたものである。一方、将来目標値について、計画最終

年度である平成34年度における江別市の人口は、各種推計によると、現在より2.5%以上減少すると見込まれ、仮に35ページの平成28年度の輸送人員の市内路線61万人、市外路線351万7千人に2.5%減を当てはめると、合計で402万4千人となる。69ページへ戻り、今ほどの、仮に平成28年度に当てはめた輸送人員としては、402万人まで減少すると考えられるため、計画としては利用促進施策を推進することで、将来目標値として、平均による現況406万7千人を維持することを目指すものである。

2つ目は、交通環境に満足している市民割合の向上である。ここで、7ページをご覧ください。交通環境に満足している市民割合は、市民アンケートで把握している指標であり、既存の江別市まち・ひと・しごと創生総合戦略において、平成26年度の基準値60.8%から平成31年度の目標値として、64.0%へ、5年で3.2%向上させるという目標を設定している。これを踏まえて70ページに戻ると、平成28年度の現況は既に65.9%と、既存計画の目標値を上回っている。このため、本計画においては、計画推進により、今後もこの流れを止めないよう努めたいという意図で、向上率3.2%を引き継ぎ、計画期間最終年度の平成34年度に69.0%を目指す目標設定にしたいと考えるものである。

網形成計画の目標設定については以上であるが、専門委員会においては、網形成計画の施策として路線の見直しを行う予定であるため、輸送人員やバス事業の収支率をそれぞれの路線ごとに比較できるような目標が良いのではないかとのご意見をいただいた。こちらに関しては、別に作成する地域公共交通再編実施計画において、個々の路線の見直しの目的、効果などを記載し、評価を行なっていこうと考えていることから、再編実施計画にてご意見を反映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。目標設定あるいは施策、事業を中心に、ご議論願う。

○北川会長

前回までの専門委員会及び協議会における議論を踏まえて事務局で検討し、北海道運輸局に相談して、ご意見を伺ってきたとのことである。

2月2日に専門委員会でも協議され、いただいたご意見をもとに、事務局での再検討により修正した点もあるとのことであったが、専門委員会委員の皆様からいただいたご意見などに関して、高野副会長から補足説明をお願いしたい。

○高野副会長

専門委員会における協議の概要について報告する。

1点目、資料1-1の35ページの輸送人員の推移によると、平成27

年度から平成28年度の輸送実績が市内路線、市外路線とも伸びている現状を踏まえながら、目標を現状維持にするのはどういうことなのか、今後伸びるシナリオを考えるべきではないかという意見が出た。今後、確実に伸び続けることが難しいため、専門委員会、事務局で検討した結果、人口減少を踏まえたとしても達成することが出来る目標値を設定すべきことから、69ページにある平成26年度から平成28年度の平均値を目標値にすることとした。目標値は69ページ、70ページに記載があるが、専門委員会では、全体の路線の収支率がひとつの目標値として提示された。これについては、路線再編が段階的に進んでいくこと、人件費や燃料費などの影響もあり、複数事業者がいる中で全体の収支率を判断する実質的な手立てが非常に難しいという議論があり、目標値は、収支率が削除された形で2項目となった。

2点目、施策について、色使いの面で意見が出た。これについては対応した形で色が改まっている。

3点目、73ページ以降に様々な事例が記載されているが、専門委員会の際には、事例のみが特出して記載されていた。このことについても、江別市の計画の中に、どのように織り込むかわかりやすい方法で記載した方が良いという意見が出たため、事例が今回の計画の中でどのような位置づけであるかを説明に織り込む形で修正されている。

以上である。

○北川会長

専門委員会での意見は特に目標値について、設定するのは難しいという議論があったようである。人口減少を踏まえると、安易に輸送人員が増加するという目標設定は難しい面もあり、現状維持もそれなりにハードルが高いという印象を持った。あるいは、収支率は、人件費や燃料費などの影響もあり、簡単にはいかない部分があるという説明であった。

書き方、内容など全体を通して質問、意見はないか。

【質疑等】

○佐藤誠一委員

デザインは、専門委員会時から直っているが、69、70ページのみビッドな緑色で、他のページがパステル系の色彩のため色調が違う。表題のためこういう形になっているが、他のページの表題以下がパステル系の薄い色となっており、今のままでは目立ってしまうので、同じ形にすると良い。

○北川会長

全ての方々に優しい印刷にするには、様々な可能性を考えて見やすさ、

わかりやすさを追求することが必要である。事務局において、全体をまとめる際には十分配慮していただきたい。

(2) 地域公共交通再編実施計画策定の方向性について（資料2関連）

○事務局から説明

協議事項(2)では、資料2に関する協議、議論を受けて、資料3に関してご議論いただきたく考えているため、資料2と3に区分した進行をお願いしたい。

資料2-1「バス路線再編の概要」について、説明する。地域公共交通網形成計画骨子案の中でも中核となるのが、バス路線の再編である。このたび、各バス事業者の路線見直し案がある程度固まり、江別市内における路線再編の概要をこの場で協議できる段階となった。

3ページは、江別市内における現在のバス路線網である。この現状に対し、一定の人口の張り付きがあるものの、近くにバス路線がない地域や、市内各地区における近年の環境変化についての当協議会における議論、市民から寄せられたご意見などを踏まえながら、各バス事業者と事務局とで協議、検討を重ねてきた結果が、4ページである、平成30年度路線再編後の図であり、JR線以北、野幌地区北側、江別地区北側を中心に路線の統合を主とする路線再編が行われる案である。5ページは、平成31年度における路線再編後の図であり、これが現時点における協議の結果となる。平成31年度では、野幌駅南口の交通ロータリー完成に合わせ、あさひが丘や野幌若葉町など、協議会で一定の人口の張り付きがあり、近くにバス路線がない地域としてイメージ共有していた地域について、一部ではあるが路線が設定される案となっている。

経路が変更となる路線を個々に説明する。

7ページをご覧願う。北海道中央バスの江別4番通線については、現在、平日で16往復、土日祝で9往復が運行されている。同じく江別錦町線については、現在、平日で14往復、土日祝で8往復が運行されている。予定では、平成30年10月となるが、この2路線を統合する路線案が、右の図、(仮称)循環線となる。図面からイメージされたかと思うが、平成27年度に実施した見晴台地区とJR野幌駅を速達性重視にて結ぶ実証運行の際の経路がベースとなっている。実証運行では、新規需要創出効果が確認されたものの、江別4番通線と江別錦町線が重複して運行している現状では収支率が課題であるほか、実証運行路線に新規需要が確認されたことは、既存路線が、JRとの乗継ぎや駅への所要時間など、利用者のニーズを満たしていない可能性もあることを踏まえ、当該路線は、江別4番通

線、江別錦町線を統合することで合理化を図り、元江別、いずみ野と野幌駅を結ぶ経路の確保など、既存路線の経路をある程度引き継ぎ、速達性に大きく影響する道路幅や交通渋滞の起こりやすい場所なども考慮して、このような経路としたものである。当該路線は、始点と終点がいずれも野幌駅というひとつの路線あり、野幌駅に到着することで、便としての運行が終了するため、境目なく循環する路線ではないが、双方向で運行することを検討しているところである。運行規模は、現在検討中であるが、双方向どちらに乗っても野幌駅行きという路線となるので、江別4番通線と江別錦町線の合計である平日61便、土日祝41便よりも便数を絞ることができると考えているところである。

8ページをご覧ください。北海道中央バスの江別2番通線については、現在、平日21往復、土日祝13往復が運行されている。この路線については、8丁目通から大麻11丁目通までの区間について、経路を2番通から3番通へ変更する見直しを行う。この意図としては、ジェイ・アール北海道バスの大麻団地線と重複して路線設定されている現状を踏まえつつ、経路の一部を3番通に移動させることで、JR大麻駅と大麻地区北側の商業施設や野幌地区3番通沿線を結び、駅とアクセスする路線を増やすこと、江別4番通線を新路線へ統合することによる野幌地区北西側のバス路線空白化に配慮すべきことを考えたものである。一方で、大麻地区の区間については、協議会において、一定の人口の張り付きがあるものの、近くにバス路線がない地域のひとつとして挙げていた1番通における路線設定が難しいこと、大麻地区における江別市立病院への移動手段について、影響を極力抑えることなども考慮した結果、大麻11丁目から西側は既存経路を維持する経路で協議が整ったものである。

9ページ、北海道中央バスの江別・新さっぽろ線についてである。路線としては、左図、実線のJR江別駅を起点とし、江別市立病院、いずみ野、元江別、見晴台を經由、3番通を通過して新札幌駅を終点とするメイン系統と、点線のあけぼの団地を起点とし、いずみ野、見晴台方面を經由せずにまっすぐ新札幌駅へ向かうサブ系統に分かれる。このうち、点線のサブ系統について、右図のとおり、起点をJR江別駅へ変更するとともに、経路の一部をいずみ野、元江別、新栄台経由とする見直しを行う予定である。この意図としては、江別錦町線が統合されることを踏まえ、JR江別駅、江別市立病院と見晴台、新栄台地区とを結ぶ路線を確保するとともに、バスの利用者増加が見込める新栄台に経路を設定することで新規需要を見込もうとするものである。なお、あけぼの団地方面の経路は廃止となるが、この区間については、市内北側へは、江別2番通線に集約、新札幌方面へ

は、夕鉄バスの路線に集約する考えとなる。

10ページ、北海道中央バスの札江線については、左図、JR江別駅から3番通まで北上し、3番通を5丁目通まで進み、5丁目通を北上して国道275号にて札幌ターミナルと結ぶ路線である。現在、平日10往復、土日祝7往復が運行されている。この札江線については、便数の割に路線としての赤字が大きく、国から、生産性向上策の実施を求められている。これを踏まえ、減便という選択肢だけではなく、路線の合理化を図るため、左図のとおりJR江別駅と3番通4丁目の間の経路を江別・新さっぽろ線と同一化し、効率化を図る考えである。

以上が、平成30年10月予定の路線再編案である。

続いて、11ページをご覧ください。夕鉄バスの札幌線であるが、現在の概要としては、左図、あけぼの団地を起点とし、JR江別駅を経由した後、上江別を回り、鉄東線を西へ進む。野幌若葉町から実線のとおり、酪農学園大学構内を経由し、国道12号で新札幌へ向かう路線であるが、朝一番の便は大学側の敷地管理時間帯の関係から、大学構内へ入らず、鉄東線から国道12号へ出て新札幌へ向かう。この経路について、野幌駅南口の交通ロータリー完成に合わせ、あさひが丘や野幌若葉町南西側など、当協議会で一定の人口の張り付きがあり、近くにバス路線がない地域としてイメージ共有していた地域について、一部ではあるが路線を設定しようとする考えとなる。当該路線は、現在、平日4往復、土日祝2往復であり、平成31年度路線見直し後も、スタート時点では同規模になる予定である。

資料2-1については以上であるが、ジェイ・アール北海道バスについては、江別市内の路線は国道12号を通り新札幌と結ぶ地域間幹線であること、また厚別営業所が運行するバス路線網は、厚別区、白石区、北広島市など広範囲に渡るものであるため、江別市に係る路線のみ見直しを行うことは困難であり、厚別営業所の路線全体で調整する必要があることから、引き続き、検討を進めていただくこととしている。

次に、新経路における停留所位置のイメージを、北海道中央バスの（仮称）循環線、夕鉄バスの札幌線について、資料2-2、2-3としてお配りしているので、参考としていただきたい。

協議事項(2)の前段に係る説明は以上である。ここで、バス事業者から補足、修正などがあれば、お話しいただき、これにより議論いただきたくお願いしたい。

○北川会長

事務局として、資料2-1～2-3に関する議論を受けて、資料3に進みたいと話があったため、ここで一度区切りたい。

具体的な路線が見えてきたが、乗務員不足や道幅などの問題もあり、全ての方が便利になるのは難しいようである。専門委員会での意見について、高野副会長から説明願う。

○高野副会長

路線の見直しということで、なるべく多くの方が便利になるようにするため、利用を増やし、かつ将来的にもバス路線を維持していく構想になっているが、導入するバス台数などは費用の面からも増やすことはできない方向である。より便利になるために、循環線やルート改編をすることになっているが、どうしても便利になる地域とそうではない地域が出てくる。今後、パブリックコメントなどで市民の意見を伺う際には、今のように説明を聞くとわかりやすいが、図面だけでは伝わりにくい面があるため、十分な説明を加えた上でご意見を伺わなければ、不便になった方の意見が大きくなり、バス路線の人气が下がってしまうので、そうならないようにしてほしいという意見があった。

次に、夕鉄バスについては便数に関する話があったが、路線の再編を行う際に、便数や細かなダイヤをどのようにするかによって利用者の利便性が変わるため、まだ決まっていない部分も多数あるが、引き続き検討していただきたいという意見が出た。

以上である。

○北川会長

路線は事前送付資料として配られたが、おさらいしたいと思う。

7 ページの、江別 4 番通線・江別錦町線を（仮称）循環線に統合が一番大きな再編だと思う。現状の江別 4 番通線は、野幌高校の通学などを含めて、市内北側を広く運行しているが、過去のアンケートなどを見ると、見晴台方面などの利用者が遠回りになり、非常に速達性が悪いという意見があった。また、市立病院の足にもなるが、市立病院の患者調査においても相対的にこの路線で来る利用者が少ないことが分かっている。また、資料 1-1 江別市地域公共交通網形成計画案 36 ページに収支が載っているが、1,700 万円から 1,800 万円程度の赤字がある。

また、現状の江別錦町線は、速達性はあるが 6 丁目を上下する道が狭く、大変だと聞いている。これまで幅 12.5 m の道を通っていたが、今回の再編では、1 本札幌側にある幅 20 m の新栄通に変わる。再編後は、（仮称）循環線と記載しているが、説明にあったとおり、循環はしない路線のため、誤解を招く恐れもあるので、名前は考えた方がよい。野幌駅を出発して、野幌駅に戻ってくるが、車両は、この路線以外にも使用するため、乗ったままでいることはできない。その部分は、誤解を招かないように説

明が必要である。この路線は、8の字に双方向に動くが、右上の4丁目、5丁目の部分については交互に走るため、その部分については半分程度の走行となる。

8ページ、江別2番通線は、あけぼの方面から大麻まで市内を横断している。市立病院、大麻、野幌それぞれの地区の足として利用されているが、線路から近く、収支があまり良くない。

先程の話にあった4番通線が無くなる関係で、野幌高校の通学の足として3番通を運行する、又は、大麻方面で3番通を走り続けると1番通から遠い、市立病院の足がないといったことがあるため、折衷案となっている。ジェイ・アール北海道バスは、野幌駅止まりで江別駅まではいかないが、競合を避けるということである。

9ページ、江別・新さっぽろ線の現状は、4丁目、5丁目の狭い間隔で運行している。6丁目を通っている錦町線が無くなることもあり、点線のように新栄通を通り、人口の多い地区の利便性を確保するということになる。速達性重視の方、既存の新札幌通勤の方もこの路線を利用しているため、全部を点線にすることはできず、一部になると聞いている。あけぼの方面の方は、2番通線に乗り換えていただく形になる。

10ページ、札江線は、数少ない札幌駅へ行く路線であり、1日10往復している。工業団地を通るほか、JRに乗らず札幌に行きたい方が利用する。国から約2,300万円の補助をもらっているが、約300万円赤字が出ており、効率化し、バス停の共有化などを行うということである。

11ページ、札幌線は、現在20数便運行しているが、大部分が南幌発のため、時間がかかり、車両をやりくりできない。そのため、あけぼの発の現状4便の利用者を増やすようにしていくということである。実施は平成31年4月予定と記載しているのは、当初は平成30年10月予定だったところを、野幌駅南口完成が平成31年3月のため、それを待って路線を変える方向だと聞いている。

【質疑等】

○玉谷氏（中川委員代理）

2点質問がある。

1点目は、資料2-1の7ページにある中央バスの（仮称）循環線を拡大した資料2-2で見ると、8丁目通から旭通経由で野幌駅北口に向かうと思うが、朝の時間帯は通勤客など急いでいる人が多いため、朝の便に限り8丁目をまっすぐ下る路線にする可能性はあるか。

2点目、ジェイ・アール北海道バスは、今後の路線は検討中ということだが、一部の路線について市立病院に乗り入れることがあっても良い気が

するが、その点はどうか。

○尾西委員

朝の時間帯に8丁目を直進するという話は、市との協議の中でも出ていた。野幌駅通のバス停は、ザ・ビッグというスーパーの前に停留所があり、買い物客の乗り降りが多いバス停となっている。統計データ等を確認する必要があるが、朝早い時間帯は直進すべきかを含め、市と検討したいと思う。

○中村委員

市立病院の関係は、検討したいと思うが、他の事業者との兼ね合いもあるため、その辺を含め、調査、検討していきたいと考えている。

○北川会長

中央バスは、8丁目通の直進を検討するという回答であった。ザ・ビッグ側の停留所には、朝はあまり利用者がいなく、いたとしても歩ける範囲のため、直進する方が良いという人が多いかもしれない。

ジェイ・アール北海道バスは、他のバス事業者との協議が必要であるが、検討の可能性があるという回答であった。江別錦町線、江別4番通線は市立病院に行かない路線に統合される案となっている。線路の南側から、ジェイ・アール北海道バスの共栄線は、野幌駅南側から江別駅、ゆめみ野から江別駅に行くというものが、市立病院まで行くということを住民から期待されているということだと思う。

土木事務所長は、この路線について、6丁目通など除雪の関係で気になることなどはあるか。

○中田委員

6丁目通は、もともと道路が狭いため、バス事業者は相当苦勞されているのではないかと思う。特に、この季節は雪の問題もあり、除雪については、重点的にバス路線について気配り目配りしているが、雪はいつまとまって降るかがわからないので、6丁目通を通らずに広い通りの新栄通へ行くということであれば、6丁目をおろそかにするというわけではないが、さらに利用者の利便性の向上、遅れ等の解消ができると思う。

○北川会長

資料2-2のふれあい前などの江別インター線と並行して走る部分の除雪もよろしくお願いしたい。

江別警察署から、交通安全の観点から気になる点などはあるか。

○菊谷委員

1点だけ気になる点があるので、夕鉄バスに確認したい。

資料2-3の新経路で、野幌駅南口のロータリーの開発で鉄東線が分断

される。(仮称)開進という新設のバス停の部分について、信号機の設置要望があり調整中だが、副道があるため、なかなか信号機が設置できないということで、交通事故の発生が懸念されている。野幌駅南口方向から進行してきて、白樺通を右折できないような道路形状をおそらく検討しているのではないか。そうすると、白樺通から野幌駅南口方向へ右折でバスを進行するというバス路線は厳しいと思うが、その部分について、駅のまちづくり関係の方と話はできているのか。

○北川会長

要するに、下から上に向かって行ったときに、右折できないのではないかということか。信号がなくても右折することができるかと聞いている。

夕鉄バスも含めて確認した方が良い。

○鈴木委員

市民は、バス路線がどのように変わるかは関心が強く、アンケートでもあったが、人口の張り付きが多いところにバス停ができるということが分かった。あさひが丘の部分は、今まで夕鉄バスが通っていた路線で停留所が増えるということで良いか。バスが通っていたところに、さらにバス停が新設されるだけか。

○北川会長

現在、ここを走っている路線が夕鉄バスであるが、1週間に2便だけであり、バス停は片側のみにある。それを向かい側にもバス停を作るのかということか。

○鈴木委員

人口の張り付きが多いところにバス自体の増える経路がこれから考えられるのか。資料2-3を見ると、夕鉄バスでは、すでに新札幌方面に向かうバスが走っているが、そのあさひが丘のバス停が増えるというだけであり、バス路線が変わるというわけではないのか。

○北川会長

現在は、主に線路沿いをバスが走っており、その多くは南幌発の便で、下に下がらずにまっすぐ走る。あけぼの発の1日4便走っているものをあさひが丘にまわすという話である。

○鈴木委員

承知した。様々な路線があって少し混乱した。

○北川会長

住んでいてもわかりづらいため、わかりやすくすることが我々の使命である。計画の中にある乗り方ガイドなど、地区ごとにどういう方向にバスが行くかをお知らせして、乗りやすくすること、乗るハードルを下げるこ

とが重要であり、まさに検討課題である。

○遠藤委員

資料1-1の34、35ページの利用者の推移を見ると、タクシー、路線バスともに3割程度減少しており、人口減少を考えても、おそらく大きく減少している。この10年ほどの間で、バスを利用しない分をタクシーに変えたという様子でもないので、おそらく徒歩や自転車に移行したのだろうと感じる。そうすると、今回、専門委員会で見直しをされているが、徒歩や自転車を利用している人を歯止めさせることができるように利便性が高くなっているのかなと感じている。

もう1点、パブリックコメントを行うということだが、現在バスを利用している人しかコメントを書かないと思う。利用していない人が、わざわざバスについてコメントを書くことは考えられない。今回の再編の目的のひとつには、新規利用者をいかに増やすかということがあるが、新規利用者が増えるかというパブリックコメントは期待できないと考えた方がよい。現在利用している人の不満がほとんどになると思う。それに関連して、バスの路線再編を市民に周知することとなると思うが、私が消費者行動などを調査していつも感じているのは、周知したとしても、注意してみる人は大抵が現在の利用者で、利用していない人は、ほとんど関心を持たない、見てくれないということが一番難しい点であると思う。新規利用者を増やすことを目的で周知するということは、現在のバス会社に期待しても難しいと思う。市がどういう形で、今バスを利用していない人に周知するのが大きな課題になってくる。ただ単にホームページや広報で告知しても、バスを利用していない人は、ほとんど見てもくれないと思う。そういう人たちに、市民会館などで配っても、手も伸ばしてくれないと思う。利用していない人たちに対してどうやってプッシュしていくことができるかが、一番の新規顧客を増やすポイントになると思う。たぶん、今回便利になる地区があると思うが、便利になる地区は、現在利用していない人が利用する可能性が高いところだと思うので、特に重点的に路線再編の周知を行うことが必要となる。例えば、通常の民間サービスであれば、1度買ってくれた人に次もリピートしてもらえる自信があるものは、格安や無料にしてリピートにつなげることをやっている。バスで1週間無料にするということはなかなか難しいと思うが、一度使ってもらおうということにつなげる何かがあれば良いと思う。

○北川会長

専門的知見からアドバイスをいただいた。パブリックコメント、利用措置の際に参考にしてほしい。

(2) 地域公共交通再編実施計画策定の方向性について（資料3 関連）

○事務局から説明

本件に関しては、今年度第2回の協議会において、国の制度について委員の皆様の間で情報を共有するとともに、協議、議論、検討などにおける基礎資料といたく協議事項とした。このことを踏まえつつ、その後も協議、検討などを重ね、前段の路線再編案に至ったところである。

資料3の項目1～3は、第2回の資料と同一の内容を記載している。

まず、1国による地域公共交通再編実施計画の「認定」制度については、①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、任意という制度になっている。

2 認定基準のイメージについては、地方自治体が国に認定を申請した場合に、国が認定する際の基準に関するイメージを、北海道運輸局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と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、との説明を受けている。

3 認定の有無によるメリットとデメリットである。

国から認定を受けた場合のメリットは、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、あくまで平成29年度の内容ということで確認すると、再編実施計画に基づいて、現在、補助対象になっている既存の地域間幹線系統を、幹線バスと支線バスに分けた際に、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ったもの、あるいは、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ったものがある。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、これは平成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。

メリットの2つ目は、再編実施計画は計画どおり実施する義務が生じるため、これをメリットの視点から捉えると、計画がそのまま実施されることが確約されるとも言える。

一方、デメリットとしては、これまでの説明の逆となり、再編実施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ると、認定後において状況に変化があっても、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。国から認定を受けない場合は、後日状況に変化があった場合、協議会の意思で機動的に計画を変更することができる。

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、財政支援の要件緩和特例を利用できる可能性がなくなるほか、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。

ここまでが第2回協議会の資料であり、これらを踏まえて、4つ目の項目について続ける。

本協議事項の前段で、路線再編案の全体像が見えた。事務局では、各バス事業者から伺っていた再編案により、1月18日に北海道運輸局へ事前相談に行ってきた。現在、江別市内には15路線38系統が存在するが、当該再編案は、そのうち6路線16系統に関し、その大小はあるが変更を加える内容である。これに対し、②のとおり、北海道運輸局としては、認定対象として国が想定する路線再編の規模感までには至らないとの見解であり、江別市内の既存バス路線網、新札幌と結ぶ地域間幹線系統が多いという実態として、国の認定基準を満たす路線再編を行うことは困難であると、事務局では考えるところである。

また、そのようなことであれば、認定を受けないことによるメリットを活かし、計画期間内においても変更可能な計画とすることで、路線再編により生じる新たなニーズや状況の変化に対応し、後日、路線経路などについて修正できるようにするのが江別市に合った再編実施計画の形だと考えるものである。

以上から、①のとおり、認定申請については「申請しない、認定を受けない」という方向性により、再編実施計画の策定に向けて進めたいと考え、事務局から提案するものである。

説明は以上である。

○北川会長

資料2-1の路線再編の概要について、北海道運輸局に相談した結果、認定対象として国が想定する再編規模に至らないとの見解が示され、事務局としては、江別市内のバス路線網の実態から、国の認定基準を満たす路線再編を行うことは難しいと考えているとのことである。また、認定を受

けないことによるメリットを活かし、路線再編により生じる新たなニーズや状況の変化に対応して、路線経路などについて修正できるようにするのが江別市に合った再編実施計画の形であると考えているとのことであった。

したがって、認定申請については、「申請しない、認定を受けない」という方向性により、再編実施計画策定に向けて進めたいという事務局からの提案であった。

このことについても、2月2日の専門委員会で協議されたとのことであるが、専門委員会委員の皆様からいただいたご意見などに関して、高野副会長から補足説明をお願いしたい。

○高野副会長

今回の路線再編の規模感が、認定の入口論として、そこまで大規模にはならないという北海道運輸局からの見解があったとのことであった。認定を受けるために大規模な路線再編を行うということは、そもそも江別市の公共交通の形態から見ると、意義が感じられないため、認定は難しいということである。近隣では、千歳市が認定を受けたとのことだが、千歳市では大規模な見直しをされている。札幌運輸支局の中山委員から聞いたところ、全国でも認定を受けているのは20前後となっており、認定を受けるための条件が厳しくなっている部分もあり、今回、江別市で認定を受けることもかなり難しいだろうということであった。

認定を受けないメリットとしては、時間の制約がなく様々な検討ができることがある。デメリットとして、一部の補助制度の緩和をいただけないということがあるが、認定を受けない場合でも、状況に応じて受けられる補助があり、それを最大限に利用すれば、認定を受けなくてもバス路線の改善を行うことはできるため、専門委員会の結論として認定を受けないことが妥当であるという結論に至った。

○北川委員

事務局の提案どおり、専門委員会では、認定を受けないという方向で意見がまとまったとのことである。本協議会においても、事務局の提案どおりとしてよろしいか。

【質疑等】

なし

○北川委員

それでは、本協議会として、事務局の提案どおり、地域公共交通再編実施計画については、国の認定を受けず、計画期間内においても変更可能な計画とすることで、路線再編により生じる新たなニーズや状況の変化に機動的に対応し、路線経路などについて修正できるようにすることと決める。

4 その他

○事務局

今後のスケジュールについて、次回は、3月に第5回協議会の開催を予定している。第5回協議会は、3月28日（水曜日）の午後2時から江別市民会館で開催したいと考えているので、委員の皆様には、スケジュールの確保をお願いしたい。

【質疑等】

なし

5 閉 会