

平成30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30年6月27日（水）10時00分～11時20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、照井幸一委員、池田忠美委員、笠松周悟委員、惣万祐仁委員、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

※北海道運輸局札幌運輸支局 中山俊彰委員の代理として運輸企画専門官 安孫子曜子氏、北海道地方交通運輸産業労働組合協議会 佐藤委員の代理として副書記長 杉浦一秀氏、北海道石狩振興局地域創生部 原口ゆみ子委員の代理として主査 山田達也氏が出席
一般社団法人北海道バス協会 日野健一委員、北海道空知総合振興局 札幌建設管理部当別出張所 梅本利男委員、北海道情報大学 遠藤雄一委員は都合により欠席

傍聴者：3名

会議概要

- 1 開 会
- 2 報告事項

江北地区における新たな交通手段の検討状況について

○事務局から説明

当市の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、平成28年度第3回協議会において、先行して検討を行う地区を江北地区と豊幌地区とすることを確認し、その後、事務局では各地区と協議を行ってきたところである。昨年秋には、住民アンケート調査を実施し、この結果については、平成29年度第3回協議会で報告した。また、これらの検討を踏まえ、地域公共交通網形成計画においても、公共交通の利用が著しく不便な市郊外部における新たな交通手段の導入に係る検討を計画案に盛り込み、計画上の根拠付けも進めてきた。このように、それぞれの地区との間で協議を継続しながら作業を進めてきたところであるが、江北地区に関して、本年4月に入ってから協議において、デマンド型交通の運行に関する地元からの一定の意向が示されたため、江北地区における検討状況を報告する。

資料1をご覧ください。江北地区との協議に基づく現時点での地元の意向をイメージ的に資料にしたものである。

運行主体は、江北まちづくり会としたいというのが地元の意向である。この団体は任意団体であるが、市の農村交流センター「えみくる」の指定管理業務を受託している団体である。江北地区としては、農村交流センターの役割や、交通手段の運行に必要な一定の組織力を考慮すると、江北まちづくり会が運行主体となるのが現実的との意向である。制度上は、江北まちづくり会が自家用車による公共交通空白地有償運送を行うという想定をもとにした意向となる。運行目的は、江北地区に居住する高齢者の通院と買物を想定している。運行形態は、事前に予約がある場合のみ運行するデマンド型交通とし、平日のみ運行で、江北地区からJR野幌駅周辺の病院、スーパーなどを結ぶことを想定している。利用者は、江北地区に居住する高齢者で利用登録している方となるが、月額換算で300円から500円程度の年会費を支払うとともに、1乗車ごとに500円程度の運賃を支払うことを想定している。江北地区側では、この会費と運賃収入を、江北まちづくり会運転手への謝礼金と、車両の燃料費に充てることを想定しているとのことである。往路復路のイメージは、さらに検討が必要となるが、高齢者の通院や買物を目的とすることを考慮し、江北地区の出発を8時、10時、13時、市街地側の出発を10時半、13時半、15時半とするというイメージを持っているとのことである。

地元の意向に関する現時点での概要は以上であるが、江北地区協議会及び江北まちづくり会からは、最短の目標として、本年10月の運行開始を目指したいとの意向が示されたところである。

次に、資料右上に江別市の記載があるが、この江北地区の意向を実現するためには、自家用車による公共交通空白地有償運送の実施を可能とするための手続きを踏んでいく必要があるほか、運行のための資金的な課題も生じる。この資金的な課題について、事務局としては、市において一定の補助をする必要があると考えているところである。一方、自家用車による公共交通空白地有償運送の実施を可能とするためには、手続き面の重要なポイントとして、タクシー事業者側の同意が必要になる。地域主体による新たな交通手段の検討状況については、これまで当協議会で報告してきたところであるが、4月下旬に江北地区から、正式に意向が市へ示されたので、これを受け、江別市内に事業所を置くタクシー事業者の団体である江別ハイ・タク協議会の構成事業者4社に説明を行った後、当協議会の委員である札幌ハイヤー協会に説明を行った。これに対し、札幌ハイヤー協会から、改めて市から市内タクシー事業者へ、江北地区の交通確保として市内タクシー事業者の中に自社が実施したいという意向を持っている事業者がないか確認してほしい、各社とも実施しないということでなければ、自

家用車による公共交通空白地有償運送の運行に同意するのは難しいとのご意見を伺ったところである。このため、事務局としては、再度、江別ハイ・タク協議会の構成事業者に対し、江北地区における交通手段に関して、実施する意向を確認したいと考えている。

説明は以上である。

【質疑等】

○北川会長

このことについては、6月11日に専門委員会でも議論したとのことであるので、専門委員会での議論の内容等について、委員長の高野副会長から補足説明をいただきたい。

○高野副会長

まず、利用者はどのくらいいるのかという質問が出た。以前行ったアンケートの結果では、利用したいと回答した世帯は40世帯あり、1世帯1人としても40人くらいを現段階で見込むことができる。また、地元自治会でも利用促進を図る意向があるとのことであった。

次に、事務局からの説明にもあったが、タクシー事業者との関係について、そもそも自家用有償運送という制度は、通常のタクシーが営業できないこと、さらに、タクシーが乗合タクシーとして地域の足の対応をすることができない場合に初めて行うことのできる制度であるため、タクシー事業者としてこういった運行をするという意思がないかどうかの確認を十分に行う必要があるということであった。

それから、市からの補助ということで、初年度は6か月で約160万円の補助を考えているとあったが、状況に応じて調整するとの話であった。

最後に、運行する市街地の範囲としては、新札幌など市外への行き来は難しいため、市立病院やイオン等、野幌駅周辺の病院、スーパーを目安に考えているということであった。

専門委員会での意見等は以上である。

○照井委員

先般、この件について江別市から説明に来ていただいた。江別市は札幌交通圏のタクシー営業区域に一括されている。現在、北海道で唯一の特定地域という需給のバランスが取れていない地域で、減車等を行っている。江別市、北広島市、石狩市については、地域に迷惑をかけないような格好で、札幌市内をまわる車を減らそうとしている。基本的に私どもとしては、江別市自体がタクシーのない空白地域であるという認識は持っていない。委員として札幌運輸支局も同席しており、タクシーの営業ができるかどうかの議論は今後行うと思うが、私どもでは、自家用でやった場合にどうな

るのかと昔から言われている。昭和50年1月1日に長野県の青木湖で、20数人乗りのバスに40人以上が乗って、湖に落ちて半分以上が死亡する事故が起きた。運転手が二種免許を保有し、運行管理者が危機管理等、毎日点検することが必要であり、貸切バスやタクシーが青ナンバーという格好で運行してきた。タクシー1台を毎日24時間運行すると、運転手が2.5人必要になる。そのような部分を含めると、事業として経費が相当かかる。なぜタクシーを使わないかを、たまたまお聞きしたときに、高いから使わないというお話をいただいたことがある。例えば、江北地区のえみくるから野幌までタクシーで来ると1,000円くらいかかる。4人で乗合タクシーを利用すると1人あたり500円とか300円になる可能性がある。地元の事業者に対して、こういうことができるかを相談をしたかと聞いたときに、まだなので持ち帰るということだったので、改めて対応していただきたい。

最後に札幌運輸支局に、江別市はタクシーやバスの空白地帯であるという認識は持っているかを聞きたい。

○札幌運輸支局 安孫子氏（中山委員代理）

公共交通の空白地域の考え方だが、一般的には、日常生活に必要な移動手段として路線バスやタクシーなど公共交通機関のない地域となる。江別市の整理の中では、江別市内には路線バスとタクシーの事業者がおり、市街地については路線バスの見直しの中で効率的に運行するよう整理がされてきている。郊外部については、明確に交通空白とまで言えるかどうかという部分ではあるが、市街地と比べると日常生活を送る上で公共交通が不便な地域ではある。さきほど、札幌ハイヤー協会から意見があったように、自家用有償運送は、既存の運送事業者によるサービス提供が困難な場合に、補完的に行われるものである。これから地元の4事業者の意向確認をしっかりと行い、検討を進めていただければと考えている。

○中川委員

空白地帯の定義はないと思うが、この地域ではバスがなく、交通が不便な地域であることは間違いのないと思う。今回、地域によるデマンド交通を協議しましょうということで、これまで協議してきたわけであるが、さきほど札幌ハイヤー協会からのお話を聞くと、地元の事業者ができれば同意はできないと言われたと思うが、そうすると、地域で行うデマンド交通はやる余地が全くないように聞こえた。どうすれば、今回ここまで話を進めてきたデマンド交通の可能性が出てくるのか疑問に思ったのだが、どうか。

○照井委員

少し誤解を受けたと思う。現在、白タク、白バス、白トラなど色々あるが、さきほどのとおり事業者は色々経費がかかるという部分からいくと、できないのであれば自家用でやれば良いのではないかという流れが非常に強い。ところが、我々として、ハイタク、バスとして何ができるかといったときに、デマンド交通や乗合タクシーをやろうと全国的に進めている。自治体などから、こういうことができないかという相談があれば、協会としては検討することになる。既に車があり、運行管理者や運転手もいるので、市の初期投資もかからない。まず私どもが言いたいのは、こういったことやりたいということを経営者に聞いたのかということである。もしかすると、できるという事業者があるかもしれないので、こういう部分を省かないでいただきたい。事業者ができないから同意できないということではなく、まずそういった部分を確認していただきたい。我々が言っている空白地帯というのは、失礼な言い方だが、東北や道東などの過疎地と言われる、タクシー会社のあるところから1時間くらいタクシーが呼ばれないと来ないというところについては、来るまでに経費がかかるが、乗ったらワンメーターということになれば、なかなか来ないという実態がある。そういったところが空白地帯ということになる。このやり方が、江別市のタクシー事業者が乗合タクシーで1人500円、400円という事業形態ができるかという部分を1回聞いていただきたいということでお返ししたものである。協会として反対しているわけではない。足の確保は、自治体も事業者も真剣にやらなければならない問題である。

○中川委員

これまで協議を重ねてきたが、北海道では雪もあり、冬道で市民の方が運転してやろうというのはなかなかリスクのある事業だと思う。その中で江北地区の皆さんが、高齢化も進む中、やっていこうとこれまで協議してきたので、事業者がやるのは構わないと思うが、これまで話をしてきたという経過もあり、今後、市も協議したいという話なので、これまでの協議も含めて十分話し合った中で、地域の方が不便のないように協議を進めていただきたいと思うので、よろしく願いしたい。

○北川会長

まずは、地元のタクシー事業者に実現可能かどうかを丁寧に説明し、その中で難しいということであれば、また地元の方で協議することになるので、事務局には手続きの面で遺漏なく進めていただきたいと思う。

3 協議事項

(1) 地域公共交通網形成計画（案）及び地域公共交通再編実施計画（案）について【前半】

○事務局から説明

この協議事項は、計画の確定に向け、まず、パブリックコメントに寄せられた意見を皆様でご確認いただき、そのうえで計画案について議論いただきたい。このため、北川会長には、パブリックコメントに関する説明で一度区切る進行をお願いしたい。

平成29年度第5回協議会では、地域公共交通網形成計画（案）と地域公共交通再編実施計画（案）をとりまとめていただいた。市では、この案に基づき、4月26日から5月31日までの期間でパブリックコメントを実施した。寄せられた意見について、資料2-1は意見を提出した人ごとに、可能な限り意見の原文のとおり掲載したものである。資料2-2は、掲載順序は同じだが、大まかな意見ごとに区分したものであり、市としてパブリックコメントに対する考え方を公表するための様式に落とし込んだものである。意見ごとに市の考え方の案も記載しているが、こちらは本日の議論も参考にしながら市としての回答を確定させ、来月正式に公表する予定である。本日の資料にある案と、市としての考え方の公表時の正式版とで、記載内容が異なることも想定されることをご理解いただきたい。

資料2-2をご覧願う。パブリックコメントに意見を寄せた人は21人、大まかな趣旨ごとに区分すると58件となる。内容について確認していく。

- 1 海外における公共交通の料金システムを参考にしてほしいというもの
- 2 駅におけるJRとの乗継を考慮したダイヤにしてほしいというもの
- 3 路線見直しにより3丁目通から路線がなくなるのはどうかというもの
- 4 高齢者を対象とした運賃制度を導入してほしいというもの
- 5 江別駅周辺の活性化と合わせた検討が必要であるというもの
- 6 夕張鉄道の新経路に関する問い合わせ
- 7 北海道中央バスの全路線を現状維持すべきというもの
- 8 福祉乗車券の導入希望
- 9 江別4番通線と江別錦町線を（仮称）循環線に統合することによる便数減少への不安
- 10 大麻扇町、大麻西町に関する路線の見直しがないので再検討してほしいというもの
- 11 市立病院経由便が減少し、利用者にとって不便ではないかというもの
- 12 北海道中央バスの（仮称）循環線に関する経路の提案など
- 13 野幌駅北口バス停で、健常者が点字ブロックの上でバスを待っている

- ので並び方を指導すべきというもの
- 14 現在のダイヤは編成が非効率ではないかというもの
 - 15、16 野幌高校周辺のバス路線廃止を再考してほしいというもの
 - 17 見晴台の6丁目通にもバス路線を残してほしいというもの
 - 18 江別4番通線の廃止に対する不安
 - 19 バス利用者の減少理由を解明し対策を講じるべきというもの
 - 20 野幌美幸町、野幌屯田町について、買物難民、通院難民とならないようにしてほしいというもの
 - 21 高齢者や障がい者への交通費助成を求めるもの
 - 22 市は住民の意見を聞く機会を増やすべきというもの
 - 23 自治体は、住民の福祉に責任があるという考え方のもとで、バス事業者へ援助と要請をすべきというもの
 - 24 バス停の名称は、極力、公共施設名に変更すべきというもの
 - 25 車両導入について新車にするとした方が適切ではないか、またベビーカー利用可能の表示をしてもよいというもの
 - 26 ハイブリットバスの導入や不審者対策と関連付ければ、公共交通の重要性の認識が深まるのではないかとというもの
 - 27 北海道中央バスの札江線に関する経路の提案など
 - 28 同じく江別2番通線に関する経路の提案など
 - 29 同じく江別・新さっぽろ線に関し、今回の路線見直しによる厚別区内の停車バス停を示してほしいというもの
 - 30 (仮称)循環線に関する経路の提案など
 - 31 夕張鉄道のバス路線に関する経路の提案など
 - 32 ジェイ・アール北海道バスの大麻団地線に関する経路の提案など
 - 33 一部地域における競合解消や、新札幌終点便の一部を大谷地駅終点にしてはどうかというもの
 - 34 地域活性化策として、提携する店のサービス券をバス乗務員が配布してはどうか
 - 35 計画では「何時台に何本運行する」という事業者の意思を示すべきというもの
 - 36 市郊外部は、自家用有償旅客運送の例があるので検討してはどうかというもの
 - 37 自治体と事業者の間で、災害対応を含めた車両のリースの方法を検討してはどうかというもの
 - 38 バス停の位置、停車場所などを改善してほしいというもの
 - 39 北海道中央バスの(仮称)循環線どうしの乗継や朝夜の便設定の提案

- 40 バス停で雪、風があたらないものがあると助かるというもの
- 41 市が小型バスをバス事業者へリースするなど、路線維持に努めてほしいというもの
- 42 今回の路線見直し案が利便性、効率性の向上につながるのか、安心して移動できる環境づくりにつながるのかが疑問というもの
- 43 便利で効率で安心して移動できるよう公共交通を大事にしてほしい
- 44 車両の大きさを変えれば、燃料費の軽減になるではないかというもの
- 45 北海道中央バスの江別4番通線が廃止されると、野幌屯田町、野幌美幸町の多くがバス路線空白地域になるので、路線を維持してほしいというもの
- 46 同じく江別4番通線維持のため、助成金を大幅に拡大してはどうか
- 47 高齢者のバス利用助成を行うことで、利用増を図ってはどうか
- 48 逆に増便してはどうかというもの
- 49 ゆめみ野地区、上江別地区から市立病院や市役所へ直行できるバス路線を求めるもの
- 50 バス路線が難しければ高齢者などに限定したタクシー割引制度を検討してほしい
- 51 通勤通学や障がいのある人、高齢者の足として、利用者が少なくてもバスの運行は必要というもの
- 52 大麻周辺のバス路線に関し、市立病院への直行便、市役所など公共施設を回る路線、高齢者に配慮したバス停間の距離や16丁目通におけるバス停増設などの提案
- 53 バス関係予算を大幅に確保できないかというもの
- 54 商業施設の自家用マイクロバスを活用して、安く運行できないかというもの
- 55 今回の路線見直しは、駅へ行くことに重点を置き過ぎなのではないか
- 56 8丁目通にバス路線を集約し過ぎではないか
- 57 北海道中央バスの江別4番通線で停車する情報図書館前停留所を維持してほしいというもの
- 58 公共交通と言いながら、鉄道に関して記載がほとんどないという指摘以上が意見の趣旨である。

これらに対する事務局としての全体的な考え方であるが、大部分は網形成計画案や再編実施計画案に記載した施策を実施したり検討したりする際の参考にできるもの、あるいは網形成計画案や再編実施計画案と趣旨が趣旨が同じ方向性にあるものと考えている。このため、意見の区分としては、Cの「案に反映していないが、今後の参考等とするもの」か、Bの「案と

意見の趣旨が同様と考えるもの」に該当するものが多いという認識を持っている。なお、パブリックコメントに対する市としての考え方、アルファベットの区分は、再度精査したうえで、来月正式に公表する予定である。また、計画への反映については、後ほど説明する。

パブリックコメントに寄せられた意見に関する説明は以上である。ご議論のほど、よろしく願いたい。

【質疑等】

○北川会長

ただいま、協議事項（１）の前半、地域公共交通網形成計画（案）と地域公共交通再編実施計画（案）に対するパブリックコメントの結果について、事務局から説明があったが、ここで一旦区切り、各委員にパブリックコメントとして寄せられた意見をご確認いただきたいとのことであった。

このことについても、専門委員会での議論の内容等について、高野副会長から補足説明があれば、願いたい。

○高野副会長

まず、２１名５８件と多くの意見をいただいたということは、市民の興味・関心が高いということである。

ひとつとしては、従前よりも不便になる地区の住民に対しては、実施に至る段階で、自治会など色々な場を通じて、色々な形での説明を行っていくべきだという意見が出た。

次に、今回意見を出している人は、計画をよく理解した上で意見を出しているということがわかるが、その他の市民にはまだまだ理解していただいていないという面もあるので、そういう方々に対しても、色々な場面・方法を通して理解を促進していかなくてはいけないのではないかという意見があった。

それから、今回は１０月に再編を行うが、２～３年後には新たな再編が必要となるだろうという事業者からの意見があり、この再編実施計画については、それぞれ逐次見直しということが必要であるというようなことであった。

このように様々な意見が出たが、今後、実施に至る段階でこのような意見を踏まえた形で、説明が必要であるとの意見がたくさん出されていた。

専門委員会での意見は以上である。

○北川会長

高野副会長の発言にあったように、路線再編後の運行状況を見ながら適宜見直しをすることになる。各委員、事務局ともに、この意見を受止め、真摯に対応していきいただきたい。

(1) 地域公共交通網形成計画（案）及び地域公共交通再編実施計画（案）について【後半】

○事務局

引き続き、地域公共交通網形成計画（案）及び地域公共交通再編実施計画（案）の修正、反映について、事務局案を説明する。

まず、2計画に共通した修正である。来年5月から元号が変わる予定となっていることから、年月の記載については西暦を基本とし、平成31年までは和暦を併記することで統一するための修正を行った。

次に、資料3の地域公共交通網形成計画（案）は、パブリックコメントの結果を反映させる修正点はないと考えているが、資料3の85ページのスケジュールに関して、市議会議員からの指摘により、「検討協議」と「検討」があったものを「検討」に統一した案としている。

続いて、資料4の地域公共交通再編実施計画（案）について、修正に関する趣旨を説明する。

再編実施計画では、市民の利便性とバス事業者の採算性のバランスを図るという方針のもと、バス路線の再編に重点を置き、協議を進めてきたものである。江別地区、野幌地区のJR線北側については、北海道中央バスの路線を見直し、これらを組み合わせ再編を実施しようとするものであるが、北海道中央バスと事務局では、乗降者数や路線の延長、所要時間、他の路線との位置関係などを総合的に考慮しながら協議を進めてきた。一方で、一部地域で廃止される路線も発生するため、今回のパブリックコメントでは、路線の存続、見直しなどに対するご意見も多く出されたところである。また、この案に対して、野幌地区北西側に所在する野幌美幸町、野幌屯田町の自治会から、署名約2,000筆を添えた要望書が市に提出された。同地域の4番通には、現在、江別4番通線が運行しているが、これが（仮称）循環線に統合されることに伴い、同地域の4番通からバス路線がなくなるため、野幌美幸町、野幌屯田町の自治会としては、高齢者の足の確保などのため、バス路線として残してほしいというものであった。市としては、バス路線の設定や運行に関する協議は、これまで様々な視点、条件などに照らし合わせ、現実を実施することが可能な内容として、総合的な判断で検討を進めていただいたという認識であるため、再編実施計画案の内容を現行の路線に戻すことや、大きく見直すということは、難しいものと考えている。その一方で、市民の利便性とバス事業者の採算性のバランスを図る方針で協議を進めてきた延長として、案よりもさらに、バス路線空白地を少なくできないものかという視点で、その後も、北海道中央バスと事務局では協議、検討を続けてきた。その検討の中で、今回のパブ

リックコメントで最も意見が多かったのが、野幌美幸町、野幌屯田町に関するものであることや、同地区における署名活動が、約3,000人の人口のうち約2,000筆に及ぶことも考慮して、同地区の高齢者の通院や買物の利便性を最低限確保するために、改めて野幌美幸町、野幌屯田町の4番通の既存バス停を残せないかという検討を行った。そのうえで改めて、北海道中央バスには、乗務員の数、車両の数から社内検証を行っていただいた。この結果、今回は、江別2番通線の一部便を当該地域の4番通を経由させる計画に修正する案を、事務局修正案として提案するものである。

資料4の20ページをご覧ください。江別2番通線の系統2の野幌地区北西側について4番通を経由する系統を設定し、既存バス停名で4番通8丁目、野幌高校、4番通10丁目、野幌美幸町を経由、結果としてこれらのバス停を廃止せずに残そうとするものである。この系統2は、平日のみの運行とし、平日4往復程度を設けようとするものである。これは、江別4番通線の廃止により影響を受ける野幌地区北西側における通院、買物の利便性を補完することを目的とした運行を計画するものである。

路線の修正としては、江別2番通線のみとなるが、次に（仮称）循環線と呼んでいた8の字型路線に関して説明する。7ページをご覧ください。

まず、路線名であるが、北海道中央バスと事務局とで協議した結果、正式名称を「野幌見晴台線」としたいと考えている。これは、平成27年度に実施した実証運行の際の路線名と同じであるが、その際の経路をベースとしつつ、一部を見直して運行する新路線であることや、実際にどこどこの地区を結ぶ路線なのかのイメージから、この路線名が最適であろうと考えたものである。

8ページ下段の系統1の路線図を使用して、バス停名などについて説明する。パブリックコメントに、「バス停の名称は、極力、公共施設名に変更すべき」というものがあったが、この意見も参考に、バス停名をご覧のようなものに決定したいと考えている。11ページの黄色の部分についても、それぞれ新しい名称を記載している。

ここで1点、バス停の位置に関し、計画としての修正がある。8ページ下段、系統1の路線図を使用して説明するが、「湯川公園」と「第2小学校北」の間に、パブリックコメント案においては「4番通8丁目交差点付近」として、もう1か所、バス停を置く案となっていた。北海道中央バスと事務局では、バス停の名称を確定させるため、現地を調査し、現実にバス停看板を設置できる場所を探したが、この1か所だけ、現状では設置することが難しいということがわかった。バス停看板を設置するためには、道路交通法のほか、現地の歩道形状や電信柱、街路樹の状況、地先の土地

の利用状況や住人の理解など、いずれも支障がないという場所でなければならないが、この場所においては、これを満たす場所が見当たらなかったということである。このため、修正案では「(仮) 4番通8丁目交差点付近」に相当するバス停を削除している。なお、地域公共交通網形成計画(案)では、施策として、既存バス停に関する検討を行うこととしていることから、この場所も路線再編後の検討対象になると考えている。7ページ、野幌見晴台線の下段の表に、運賃についての記載がある。この野幌見晴台線は、起点を野幌駅北口とし、見晴台方面を回って野幌駅北口へ戻ってくる路線であることから、平成27年度の実証運行では均一運賃としていたが、今回の路線再編においても同様に、均一運賃路線とすることを当協議会で決めたいと考えており、その旨を再編実施計画に明記するものである。なお、計画案には運賃額まで記載していないが、北海道中央バスにおいては、他路線の初乗運賃との整合性を考慮し、運賃額を190円とすることを予定している。

今回の事務局案における修正の趣旨について、大きな点は以上であるが、この修正を踏まえた運行便数の規模についても、今回の修正案では最新の検証の数値を当てはめている。大きく変わった部分はないが、若干のプラスマイナスが生じている。

次に、27ページをご覧ください。江別・新さっぽろ線に関する運行系統ごとの停留所を記載したものである。パブリックコメントに、「江別・新さっぽろ線に関し、今回の路線見直しによる厚別区内の停車バス停を示してほしい」旨の意見があったが、北海道中央バスと札幌市との協議が調い、厚別区内の停車予定のバス停も固まったものである。今回の再編により新しく設定する新栄台経由の系統4では、メインの系統1とは異なるバス停を経由するというので、停留所の45番、46番として、今回追加している。なお、20番から24番の修正は、先ほどの野幌見晴台線と同じく、バス停名として記載し直したものである。

最後に、38ページをご覧ください。路線再編後の収支見込額であるが、本日説明している再編実施計画案の修正案の内容をもとに、下記記載の条件にて試算した数値を記載している。試算のうち、運賃収入に関する条件としては、2016年度の収支率を維持したものと仮定しているが、一方で、今後は地域公共交通網形成計画による利用促進策を講じていくので、事務局としては、これによる収支率の改善を期待し、このページの収支は、改善前のスタートラインという意味合いを持つものであると考えている。

説明は、以上である。ご議論のほど、よろしくお願いしたい。

【質疑等】

○北川会長

協議事項（１）の後半、パブリックコメント結果を踏まえた地域公共交通網形成計画（案）と地域公共交通再編実施計画（案）の修正について、事務局から説明があった。

両計画案に共通する修正点として、元号が変わることを考慮して年月の記載方法の変更、次に、地域公共校交通網形成計画（案）については、パブリックコメントの結果を反映させる修正はなく、８５ページのスケジュールに、「検討」と「検討協議」とあったものを、「検討」に統一したとのことであった。

地域公共交通再編実施計画（案）については、バス路線空白地をパブリックコメント時の案よりも少なくするというのを、事務局と中央バスで継続して協議してきた結果、パブリックコメントで寄せられた意見も踏まえて、資料４の２０ページのとおり、江別２番通線の一部を、４番通を経由する経路に修正したいとのことである。パブリックコメントでも意見が提出されていたが、これとは別に、江別４番通線の廃止によりバス路線がなくなる地域の自治会から、この地域のバス路線空白化に対応することを求める要望書が、署名を添えて市に提出されたとのことである。このことについて、市としては、バス路線の設定や運行については、様々な視点、条件などに照らし合わせ、現実に実施することが可能な内容として、総合的な判断で進めてきたものなので、元に戻すことや大きく見直すことは難しいという認識を持っているとのことである。補足説明があった。

その他、パブリックコメントの案から変更した、「路線名」や「バス停名」、「各系統の運行便数」などの部分については、黄色のマーカが引かれているので、ご確認願う。

専門委員会での議論の内容等について、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

まず、再編実施計画として決められる路線名やバス停名について、正しい名称に書き換えていただきたいという意見が出ていたが、本日の資料では（仮称）循環線から野幌見晴台線への修正などがされている。

次に、運行便数について、前回から大きな変更はないのかという質問が出ていたが、大きな変更はないということであり、便数としては、野幌見晴台線へと名称変更した（仮称）循環線は、いずみ野経由と５丁目経由の合計便数が平日３７便から３６便、江別２番通線は、平日３４便から３２便、土日祝日２０便から２４便に変更しているということであった。

また、本日、野幌見晴台線へと名称変更した（仮称）循環線について、均一運賃で190円という説明があったが、その金額について、協議事項にする必要はあるかという質問が出た。これについては、協議事項にすることも可能であり、協議しない形でも可能であるということであった。中央バスの初乗り運賃がほぼ190円となっているが、釣銭などの利便性を考慮して、検討していただくと良いと思う。

最後に、本日の冒頭にも出ていた江北地区のデマンド交通の再編実施計画における取扱いについて質問が出ていたが、他の路線と同様の形に記載することはしないという説明であった。

専門委員会での意見は以上である。

○北川会長

事務局の説明によると、新たに運行する野幌見晴台線の運賃について、均一運賃とする旨を再編実施計画案に記載しており、中央バスでは他の路線の初乗り運賃に合わせて、金額を190円とすることを予定しているとのことだった。中央バスの尾西委員から、野幌見晴台線の運賃に関する補足説明があれば発言願う。

○尾西委員

野幌見晴台線と同じ区間を走っている江別・新さっぽろ線や札江線の運賃が190円であるため、野幌見晴台線のみ200円とした場合、他の路線に移り変わることによる減収要素が高いと判断し、今回の野幌見晴台線の運賃については190円で設定しようと考えている。

○北川会長

他の路線とのバランスが重要であるということであった。事務局に確認するが、協議事項としてこの場で190円と決定することが必要なのか。

○事務局

協議事項として金額を190円と決定する必要はないと思うが、再編実施計画として、均一運賃とする、というところは協議会で確認したい。

○北川会長

中央バスの190円に設定するという事情を伺った中で、各委員に議論していただくということである。

○尾西委員

再編実施計画案の38ページの部分で、収支見込額について、事務局で算定した数値となっているが、平成28年度実績によるキロ当たり単価に基づいて試算されている。実情としては、燃料が高騰しており、平成30年度は平成28年当時に比べて10%近く単価が上がってきている。そのため、想定している金額よりも運行経費が上がる見込みと考えている。収

入は増収に向けては我々も努力するが、収支が悪化する可能性がゼロではないということを理解いただきたい。また、補助の関係については江別市とは協議しているが、当社としては、欠損額について全額補助をいただくことを前提に再編を進めているので、この場で話をさせていただく。

○北川会長

まさに、実感として燃料費が高騰していることを実感している。

おそらく労務単価、給与水準も改定しなければならないということになるので、これはあくまでも当時の単価で計算した数字であるが、おそらく経費的には上がるという話であった。

長い間議論をしてきたが、概ねゴールが見えてきた。路線の経路や便数については、事業者側の技術的な対応という部分では、なかなか理想どおりいかないが、概ね案がまとまったということでご理解いただきたい。

他に質疑がなければ、江別市地域公共交通網形成計画（案）と江別市地域公共交通再編実施計画（案）については、当協議会における協議が調ったということで案をもって策定とし、野幌見晴台線の運賃については、当協議会における協議の結果、均一運賃として取扱うこととしてよろしいか。

○各委員

了。

○北川会長

協議事項（１）はこれで終わりとし、江別市地域公共交通網形成計画と江別市地域公共交通再編実施計画は、これをもって正式に策定、また、野幌見晴台線の運賃については、均一運賃とする。

(2) 地域内フィーダー系統確保維持計画（案）について

資料４の３８ページをご覧ください。表の右側の列に、活用を想定する補助制度の最上段、北海道中央バスの野幌見晴台線には、地域公共交通確保維持改善事業補助金（地域内フィーダー系統補助）と記載している。この補助金は、国土交通省の補助制度であり、フィーダー系統とは、地域間交通と接続する系統を意味する。地域内フィーダー系統補助金の補助要件としては、現在、補助対象となっている地域間幹線バスを補完するもので、アクセス機能を有する路線であり、かつ新たに運行する路線であることである。補助対象となるのは、収支欠損額であり、補助率はその２分の１という制度である。北海道中央バスの野幌見晴台線が新たに運行される路線となることから、事前に札幌運輸支局に相談したところ、補助の対象となる可能性が高いとのことであり、事務局と北海道中央バスでは、当該路線の維持のためにも、再編実施計画（案）に記載していたとおり、この補助制

度の活用をねらいたいと考えている。この補助制度では、国の補助要綱で定められた計画を協議会で策定し、これを補助申請書に添付しなければならないことになっている。このため、再編実施計画（案）における野幌見晴台線の内容を中心に、国の補助要綱上の計画様式に落とし込むことにより作成したいと考えている。資料5 地域内フィーダー系統確保維持計画がその計画となる。この内容については、札幌運輸支局に確認を取りながら、前段の再編実施計画（案）の修正案に基づいて記載しているものであるので、協議会にて承認いただきたい。

説明は以上である。

【質疑等】

なし

4 その他

○佐藤（誠）委員

資料4について、黄色のマーカが引かれているバス停で、廃線になる路線と同じ名称のものはあるか。ある場合、停留所名で覚えている利用者は混乱すると思うので、今後、地域の方に案内をすると良いと思う。

○北川会長

事務局は周知の際に留意していただきたい。

最後に事務局から、何かあるか。

○事務局

事務局から、当協議会の委員の任期などについて、また、次回の協議会に関する予定について、お知らせする。

各委員に対しては、平成28年8月10日付けで当協議会委員として委嘱し、任期は今年8月9日までとなっていることから、任期満了前に各委員の所属する大学、団体、事業所等に対して、次期委員の推薦依頼を行うので、よろしく願いしたい。和田委員に対しては、公募委員として委嘱しているので、現在、後任の公募委員を2名以内ということで6月1日から29日の期間で、公募を行っていることをあわせて報告する。

次に、次回の協議会については、今年10月の路線見直し前に開催したいと考えており、8月下旬頃の開催を予定している。おそらく、新たな委員の任期となることから、委員の交代がある可能性もある。

【質疑等】

なし

5 閉 会