

平成30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31年3月26日（火）13時58分～14時54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、尾西昌仁委員、佐藤憲明委員、池田忠美委員、梅本利男委員、山田憲昭委員、佐藤誠一委員、鈴木智枝委員、中川雅志委員、種章裕委員、神保順子委員、遠藤雄一委員、中山俊彰委員、原口ゆみ子委員

※ジェイ・アール北海道バス株式会社厚別営業所 中村哲也委員の代理として所長代理 木村道彦氏、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業務課長 増田厚志氏、江別市建設部土木事務所 惣万祐仁委員の代理として雪対策課長 西山健太郎氏、北海道地方交通運輸産業労働組合協議会 佐藤文昭委員の代理としてバス部会長 杉浦一秀氏が出席

一般社団法人北海道バス協会 日野健一委員、国土交通省北海道開発局札幌開発建設部札幌道路事務所 笠松周悟委員は都合により欠席

傍聴者：2名

会議概要

- 1 開 会
- 2 報告事項

(1) 江北地区におけるデマンド型交通実証運行事業の実施状況について

○事務局から説明

江北地区におけるデマンド型交通実証運行事業については、前回の当協議会における協議結果に基づき、運行を受託する山崎ハイヤーが北海道運輸局から乗合旅客運送の許可を得て、12月3日（月）に輸送サービスがスタートした。本日は、事業主体である江北まちづくり会から報告された12月、1月、2月の3か月分の運行実績について中間報告する。

資料1をご覧願う。事業主体に関して、任意団体であった江北まちづくり会が、12月にNPO法人化し、「特定非営利活動法人えべつ江北まちづくり会」となった。次に「会員数」は、亡くなった方1人を含め、利用登録している会員は77人で、このうち、12月、1月、2月の3か月間に、実際にデマンド型交通を利用したことのある会員は19人であった。

「運行日数」では、祝日、年末年始を除く月・火・木・金曜日は、45日あったが、うち運行があった日は35日、1日6便の設定があるので「運行便数」としては、予約可能便は270便であった。これに対し、実際に

運行した便数は93便とのことである。こう見ると、現時点での運行率は34.4%となっている。「利用者数（曜日別）」では、木曜日の利用が多いように見受けられ、延べ人数で142人の方の利用があった。「乗合率」は、利用者数を運行便数で割り算すると、1便あたりの乗合人数となり、1.53人となっている。「利用者数（便別）」は、江北地区側から市街地への往路の利用者が延べ77人、江北地区へ帰る復路の利用者が延べ65人という利用実績である。少ないデータではあるが、往路は、第2便を使う人が多い一方、第3便は、ほぼ利用されていないようである。復路は、第6便の利用が多くなっている。「利用者数（市街地側乗降場所別）」の表でも、まだ冬の3か月間分のデータしかないが、利用されていない場所が見えてきている。また、例えば、②JA道央江別支所は、往路の降車としては利用が多い一方で、復路の乗車としては少ない。逆に、⑦イオン江別店は、往路の降車利用に比べ、復路の乗車利用が多くなっており、出かけた先で用事を済ませる順番なども関係しているのかと推測するところである。

まだ3か月分で、データとしては少ないが、運行率約3分の1、乗合率約1.5人という数字は、事務局として想定していたものとほぼ同じ実績となっている。他方、ほぼ利用のない便や乗降場所があるので、このあたりは、正式運行に向け検討をしていく部分のひとつであると考えている。いずれにしても、今後、農業が順次忙しくなっていく時期に移っていくので、データがどのように推移していくのかを見守りながら、平成32年4月以降の正式運行開始に向けた準備に活かすよう、事業主体である江北まちづくり会、運行を担っている山崎ハイヤーと協議を重ねていきたいと考えている。

説明は以上である。

【質疑等】

○北川会長

江北地区のデマンド型交通の12月から2月までの3か月間の運行実績が出た。会員登録している方は77名、このうち利用したことのある方は19名であった。実際の運行率は約3分の1だったので、1日6便のうち平均2便程度が運行している計算になる。乗合率は便あたり約1.5人であった。この運行率と乗合率に関しては、当初の想定とほぼ一致しているということだが、今後農業が忙しくなる時期にこれらのデータがどのように推移していくのかなどを見守りながら、来年4月以降の本格運行に向けて協議を行っていききたいという報告であった。

このことについては、2月18日に開催された専門委員会でも報告があ

ったとのことなので、専門委員会でいただいたご意見などがあれば専門委員会委員長の高野副会長から補足願う。

○高野副会長

乗合率について1便あたり1.53という数字が出ているが、他の乗合を行っている地域と比べて高いという意見が出た。他の地域では1に限りなく近いという状況のところもあるということなので、江北地区では本来の乗合の意味合いでできているという感想があった。

また、当初から懸念があった乗降場所や予約方法、当日の予約変更など、実際に運行を始めてから利用者の声はどのような形になっているかというのが非常に興味深いという話もあり、運転手の話も含めて、今後利用者の声を集めていただき、このシステムをより良いものにするべきではないかという意見が出ていた。

以上である。

○北川会長

他市の事例等に詳しい中山委員から感想などご発言いただけるか。

○中山委員

実験自体が始まったばかりだが、乗合率は比較的高いと思う。セダンで走っている分には、これくらいがちょうど良いと思う。今後1年間を通して実験を行っていく中で実際にどうするのか。最近の事例だと、今月8日の北海道新聞には、7日に開催された内閣府に設置されている未来都市会議に関する記事が載っていた。相乗りタクシーを地方での交通手段として進めていこうという話が出ており、利用者でタクシー運賃を割り勘にするということを制度として行っていこうというものである。その前提として事前確定運賃という制度がある。昨年、東京の方で、乗る前に運賃を確定しようという実験を行った。まだ、正式にはきていないが、新おそらく年度又は年度末に、タクシー運賃の制度として、そういったものが示される予定になっている。通常、タクシーは初乗りの場合、加算があるので、通常であれば乗った距離での割り勘は算定できないが、現在の機能があれば、そのくらいの機能のあるアプリはすぐに作ることができるのではないかとされている。そういうものができた場合には1台のタクシーを定額の運賃で利用していただくというものである。乗合タクシーという形はタクシー事業者が新たな乗合い事業の許可を取得したり、そのための人を配置するということが負担となるケースも出てくる。運転手も不足している実態もあるので、タクシーをもっと有効的に活用しようという位置づけでの提言だと思われる。さらに昨年から定額運賃に関する実証実験が全国で行われており、一定の区間を複数回乗車する際に、あらかじめ額を決めて乗

車しやすくするものである。こういったものも今年度中に国の予算を使って行っているので、結果が示され、何らかの形で成果物として制度設計も行われていくと思う。そういった流れも含めて本格運行に向けてデマンド型交通で行くのかタクシーを活用するのかなど議論を進めていただければと良いと思う。

○北川会長

最新の動きということで、相乗りタクシーや事前確定運賃など様々な議論が進んでいるという話であった。1年間の実証運行の中で最終的に1年後に、また新たに良い形で進めることができると良いと思う。

昨日江北地区全体のタウンミーティングがあり、この中でもデマンド型交通の話が出ていた。4月の新しい会員募集の中で、これまでのことを踏まえて会員にアンケートを行っているので、おそらく近々これまでの感想や意見をまとめて示すことができると聞いている。利用者に関しては資料1に記載があるとおおり、JA道央江別支所で降りて、イオン江別店で乗る方が多い。JA道央江別支所で降りた後、路線バスでイオン江別店まで移動し、そこでゆっくり買い物などをしながら帰りの15時の便を待つということが多いということであったので、皆様の利便性の役に立っていると感じながら聞いていた。

この報告事項に関して、ご意見、ご質問等はあるか。

【質疑等】

なし

(2) 夕張鉄道株式会社のバス路線廃止に係る申し出について

○事務局から説明

資料2-1をご覧ください。これは、夕張鉄道株式会社から当協議会あてに提出のあったバス路線廃止に係る事前申出書である。昨年9月28日付けで提出があり、内容としては、同社が運行している「江別線」という路線について、利用者が少なく収支改善が見込めないことに加え、乗務員の確保が厳しい状況であることを理由に、平成31年10月1日に廃止したいというものである。なお、当協議会では、昨年6月に江別市地域公共交通再編実施計画を策定しているが、本件は、この計画に基づくものではなく夕張鉄道株式会社において事後的に生じた事情により、同社として当該バス路線を廃止したいとの旨を申し出たものであることを先に申し添える。

資料2-1のとおり、事前申出があったのは昨年9月末であるが、事務局としては、地域公共交通再編実施計画の策定段階において廃止を検討したことの無い案件であることから、利用状況などを確認して検討する必要があると考え、これまで当協議会の専門委員会において議論をお願いして

いたものである。この度、本件について一定の方向性が出たことから、本日、当協議会の場で報告するものである。

夕張鉄道株式会社が運行している「江別線」について、経路の概要を説明する。資料２－１最後ページの図面をご覧ください。資料を縦に見て、黒い線が「江別線」の経路であり、赤、青、緑などは、その付近で重なるほかのバス路線である。右下の黒い線の先端に「中の月」との記載があるが、「江別線」は、このバス停を出発点として北上し、江別市街地に向かうものである。JR江別駅、４番通まで行き、また南下して高砂駅、江別高校を回り、西に向かって野幌駅南口を一度経由し、そのまま西に向かって野幌若葉町方面、緑ヶ丘方面を回り、北上して、また野幌駅南口に戻って運行終了という行程２１キロのバス路線である。

この図面と一緒に、資料２－２もあわせてご覧ください。経路と主なバス停、運行キロ程は、ご確認いただいたとおりである。運行日は、土・日・祝日のみ、運行便数は往路のみ１便となっている。「中の月」を１０：３５に出発し、野幌駅南口に１１：３８に到着する片道１便のみの運行である。運行の変遷について、中の月から野幌駅までの経路は、昭和５０年に、当時の夕張鉄道線の「下の月駅」が廃止されたことに伴う代替運行の要請を受けてバス路線を新設したものであるが、平成２３年４月には、それまでの１日往路３便、復路１便の運行を、１日往路１便のみの運行に縮小している。ただし、冬期間の平日のみ、復路を１便運行していた。平成２６年３月には、冬期の復路運行も終了し、平成２８年４月からは平日を運休として、土、日、祝日のみの運行に縮小して現在に至っている。野幌駅から野幌駅までの循環経路は、昭和６２年に江別線の経路を野幌若葉町へ延伸する形で新設された後、経路や便数を拡大したものの、平成７年から８年頃の平日１５便運行をピークに、徐々に減便が進み、平成２３年には平日１便のみの運行、そして平成２８年４月には、土、日、祝日のみの運行へと縮小して現在に至っている。このように、夕張鉄道株式会社としても、需要に合わせて徐々に運行規模を縮小してきた経緯があるとのことである。収支状況については、現状の運行形態となった平成２８年度以降の数字である。経常収益は、当該路線の運賃収入のほか、夕張鉄道株式会社における路線バス事業の営業収益、営業外収益を、国の定める方法により算定、按分し、当該路線の経常収益として求められている。経常費用も同様に国の定める方法により算定し、当該路線の経常費用として求められている。平成２８年度は、経常収益９０千円に対し、経常費用が８０７千円となり、収支は７１７千円の赤字、また、平成２９年度も同様に７１８千円の赤字だったとのことである。

次に、当該路線の利用状況について、資料２－２の２ページ目をご覧願う。夕張鉄道株式会社が平成３０年の４月と１２月に実施した乗降調査、この事前申出書を受け、事務局が１１月から１２月にかけて実施した調査、計５日分の結果である。これらの結果によると、５日のうち３日は利用が全くなく、利用があった日でも、利用者の乗降はＪＲ江別駅までの間に限られていることがわかった。夕張鉄道株式会社によると、事前申出書に記載のあるとおり、普段の運行では、その多くが利用者０人から２人とのことである。１２月１６日（日）は８人の利用があったが、普段ほとんど乗降のない「江別２条２丁目」バス停で７人が降りていることを考えると、普段とは異なる特異日だったのではないかと推測する。この結果を見ると、夕張鉄道株式会社が廃止申出の理由としている利用状況及び収支改善見込みという視点では、事務局として、否定することはできないと考えるものである。そして、当該路線の廃止で影響を受ける利用者は、路線全体ではなく、バスが江別駅に到着するまでの一部区間における利用者であると考えられるものである。次に、他の路線との関係について、再度、資料２－１の図面をご覧願う。乗車が確認された「下の月」、「星宝橋」では、「江別線」がなくなった場合、時刻表の丸印がなくなるが、午後に栗山町から新札幌へ向かう緑色で示す路線が運行しており、バスが全くなくなるというものではない。

以上のような経緯、結果とともに、事前申出書にある収支改善が見込めないこと、乗務員確保が厳しいことといった理由も総合的に考慮すると、事務局としては、夕張鉄道株式会社が「江別線」を廃止したいという判断はやむを得ないものであり、今後の方向性としては、申し出どおり、本年１０月１日の廃止に向けて手続きや周知活動を進めてまいりたいと考えるものである。また、利用状況に照らし合わせると、影響を受ける人は一部地域に限られているので、再編実施計画の変更という視点では、利用が確認される地域に限定した周知、説明方法を探りたいと考えている。

本日は、今後の方向性について報告したが、新年度１回目の協議会の場において、夕張鉄道株式会社の「江別線」を廃止することについて改めて協議したいと考えている。

説明は以上である。

【質疑等】

○北川会長

夕張鉄道株式会社が運行している江別線を今年１０月１日付で廃止したいという申出書が提出されたとのことである。これまで江別線については、需要に合わせて徐々に運行規模を縮小してきた経緯があり、現在は土日祝

日に片道1便往路のみの運行となっている。事務局の説明では、夕張鉄道株式会社の江別線を廃止したいという判断はやむを得ないと考えており、今後はこの申出のとおり、10月1日の廃止に向けて手続きや周知活動を進めていきたいという提案であった。夕張鉄道株式会社と事務局が実施した調査では、調査を行った5日間のうち3日は利用が全くなく、利用があった日でもJR江別駅を過ぎてからの利用者はいない状況であった。このことから、江別線の廃止により影響を受ける方々は一部の地域に限られているという実績をもとにすると、市民全体へのパブリックコメントではなく、利用が確認される地域に限定した周知、説明を行いたいと考えているとのことである。

夕張鉄道株式会社の佐藤委員に伺いたいですが、今回の廃止の申出の理由としては乗務員の確保が難しいという理由もあるということであるが、これは、退職者が出た際にそれに対する補充の採用が上手くいかないということか。人数などもわかれば教えていただけるか。

○佐藤憲明委員

現在、乗務員の高齢化と人員不足が深刻な問題となっている。昨年4名の新規採用があったが、2名は変則的な勤務を懸念され半年ほどで退職となった。また、今月いっぱい2名が定年退職となり、また、平成31年度も7月と10月にも退職者が控えている。新規採用の見込みもなく、更なる深刻な乗務員不足となっている。

○北川会長

経費や営業的なもの以外でも、なかなか人手を確保できず運行しづらいという話であった。

このことについて、専門委員会でも報告があったということなので、専門委員会の際にいただいたご意見等について、高野副会長から補足願う。

○高野副会長

江別線はもともと平日運行であったが、現行では土日祝日の運行ということで、お客様としては平日の方が良いのではないかという意見があったが、今の説明のとおり、乗務員の状況が非常にタイトなため、人員に比較的余裕のある土日祝日に運行しているという説明があった。そして、実態としては、調査結果を見ると分かるが全く利用のない日があり、大変厳しい状況で、これを維持することは現在の枠組みの中では難しいのではないかという意見があった。地域の、特に沿線で利用している方の声を拾い上げたことはあるのかという質問が出たが、現状では行われていないとのことであったので、実際に利用している方に対し、今後この路線が廃止になった場合の対応などを含めて意見を聞いた上で考えた方が良いのではない

かということであった。また、他の路線があるので、そういった部分の兼ね合いの中で廃止後には、どのようにバスの利用ができるのか考えるべきであるという意見が出た。

以上である。

○北川会長

少ないとはいっても利用者がいるので、利用者の声を聴く、あるいは周知する中で最終判断をすべきという話であったと思う。夕張鉄道株式会社が運行している江別線については平成31年10月1日付で廃止する方向をひとつの目標に準備を進めるとのことであるが、今後、事務局において様々なPR活動を行い、利用者の声を聞くということであるが、利用状況等を丁寧に確認し、最終判断をお願いしたい。

このことについて、ご意見、ご質問等はあるか。

【質疑等】

なし

4 その他

○尾西委員

冬の路線状況について連絡したい。今年、江別管内の雪が多く、昨年に比べて2倍近くなっている。当社でも、1月22日に野幌見晴台線を全便運休した。前日に40cm近いドカ雪が降ったことも要因のひとつだが、前日の段階で4番通、新栄通の除排雪がされていなかったのも、雪が降る前からバスと自動車がすれ違うには狭い状況だった。運休する前日から市の土木事務所に除排雪を要請はしていたが、結果的に追いつかなかったため、当日の朝にパトロールをした段階で自家用車との交差ができなかったため、運休の判断をした。路線を運休する際には、バス停に掲示をしなければならないので、そのための人員の確保なども含め、運休にあたっては非常に重い決断をしなければならない。タクシーなどで駅に向かう方が多数いたが、安全運行を掲げている以上、無理はできなかつたと理解していただきたいと思う。

協議会で1点、バス路線に対する除排雪の見直しをお願いしたい。江別市が主体となって協議会で路線編成を組んで、昨年10月から路線再編を行った。冬の運行にあたってバス路線の除排雪の配慮を行っていただくことを前提に運行を行ったつもりだが、残念ながら新たに運行している新栄通は非常に道路が狭く、思うように運行ができなかった。バスはバックできないので、前から自家用車が来たときは、広い場所を見つけて停車し、極力先に行っていたいただいているので、常態的に10～15分の遅れが発生している状況が1月に入ってからずっと続いた。

排雪は、事前に計画を立てているので、要請しても計画の前倒しや変更はできないという返答があった。夏の時期に除雪の計画を立てられるという話であったので、バス事業者としても、今年の冬には同じ状況が発生しないように改めて見直しを要望し、協議していきながら、我々としても定時運行できるように努力していきたい。

○北川会長

自然に突然降る雪に対する対応は市としてもなかなか難しいところである。公共交通における安全運行は、最大の使命であり目的だと思うので、一緒に検証していきたいと思う。今年の江別市は雪が多く、2月初旬にかなりの降雪があったため、除雪予算を補正した。他地域では多くなかったが、江別だけ多かったということがあり、聞くところによると、除排雪が終わる前に夜が明けてしまい、手が回らないこともあったと聞いている。そういった経験などを踏まえながら、来年度は、なんとか定時運行を守ることができるような道路を市とバス事業者で一緒になり検討したいと思う。

ジェイ・アール北海道バスからバスロケーションシステムについて、話はあるか。

○ジェイ・アール北海道バス株式会社 木村氏

本日から、バスロケーションシステムが本格運用されることとなった。これまでは西側のみだったが、本日は東側もバスの遅れなどを、インターネットを通じてマップからでも確認することができるようになっているので、アプリ等を活用して活用していただきたいと思う。

○北川会長

本日から、厚別区や江別市内でもバスロケーションシステムが動き出したということである。これを活用すると、外でバスを待つのではなく、暖かい場所で待てるようになるので、皆様には是非、周知をお願いしたい。

○北川会長

最後に事務局から何かあるか。

○事務局

事務局から、その他として3点のお知らせがある。

1点目は、来週4月1日から、野幌駅南側において、江別市地域公共交通再編実施計画に基づき、夕張鉄道株式会社のバス路線の経路変更が行われるほか、同日から野幌駅前南口広場への路線バスの乗り入れが始まるため、ジェイ・アール北海道バス株式会社と夕張鉄道株式会社の「野幌駅南口」停留所が野幌駅前南口広場へ移設される。この経路変更、停留所の移設については、参考資料1の広報えべつ3月号で周知している。夕張鉄道株式会社で発行している4月1日改定の時刻表も配付しているので、ご確

認願う。

次に、「江別市内路線バス乗り方ガイド」というパンフレットも配付しているが、こちらも江別市地域公共交通網形成計画に基づき、江別市内を運行する路線バスの利用方法を周知するために発行し、広報えべつ3月号に折り込み配布している。このほか、野幌駅南側における夕張鉄道株式会社のバス路線経路変更、野幌駅前南口広場への路線バス乗り入れ開始に合わせて、もともと野幌駅構内に設置している路線バス案内板を更新するので、あわせてお知らせする。更新案は、参考資料3として配付している。

最後に、来年度の協議会については、第1回目の会議を5月～6月頃に開催したいと考えている。日時や内容など詳細は、後日連絡する。なお、年度替わりの時期なので、人事異動などにより委員の交代がある場合には、後任の委員の委嘱手続きを行うので、事務局までお知らせ願う。

以上である。

【質疑等】

○種委員

参考資料1によると、野幌駅南口広場への路線バスの乗り入れが開始されるが、待合所について意見を言いたい。バス待合所の上屋は、バスを待つ利用者が雨にあたらぬように設置されていると思うが、野幌駅北口ではあまりうまく活用されておらず、利用者の列が上屋からはみ出し、傘をさしてバスを待っているのを見かける。バス待ち列の案内表示などをして、上屋の下で待つことができるようにすべきであると考えている。

5 閉 会