

令和元年度第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：令和元年6月26日（水）9時58分～11時00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、千葉雄介委員、佐藤憲明委員、横関章委員、小川達也委員、惣万祐仁委員、山田憲昭委員、佐藤誠一委員、種章裕委員、神保順子委員、杉澤武則委員、栗重理香委員

※中村哲也委員の代理として竹谷修氏、日野健一委員の代理として三戸部正行氏、照井幸一委員の代理として増田厚志氏、佐藤文昭委員の代理として杉浦一秀氏が出席

梅本利男委員、鈴木智枝委員、中川雅志委員、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

異動により変更になった新委員、及び事務局の紹介。

2 報告事項

市内タクシー事業者のUD車両導入に対する支援等について

○事務局から説明

まず、資料1-1国の補助事業に係る資料をご覧願う。

国交省では、誰にとっても暮らしやすいまちづくり、社会づくりを進めるため公共交通のバリアフリー化を支援する補助事業を実施しており、「福祉タクシーの導入」についても補助の対象にしている。ここでいう「福祉タクシー」とは、福祉や介護の業界だけでなく、一般タクシー事業者が導入するものを想定している。

この補助制度に関し、市内タクシー事業者も平成29、30年度にUDタクシー車両の購入に活用するため、補助申請をした実績がある。

次に、資料1-2をご覧願う。当制度を利用しようとする事業者は、北海道運輸局による要望調査などを経た後、補助申請をすることになるが、要件として地域における協議会が国の定める様式により導入事業計画を作成し、これを補助申請書に添付する必要がある。この資料は、平成30年度の補助申請のために作成された導入事業計画である。

当計画は、江別市内に事業所を置くタクシー事業者4社で構成する「江別ハイ・タク協議会」により作成され、その際は札幌運輸支局、江別市社会福

祉協議会、江別市も会議に参加した。

これをもとに話を続けるが、本年4月に入り、江別ハイ・タク協議会が3月末をもって解散した旨、事務局から市へ連絡があった。そのため、ハイ・タク協議会としては当資料のような導入事業計画を作成できなくなった。一方、過去に補助申請をした事業者から、今後も当該補助制度を活用したいとの相談も寄せられている。

そこで近隣市の状況を確認したところ、当該補助金の導入事業計画については、各市の地域公共交通活性化協議会等が作成している事例があることが分かった。このため、当市の地域公共交通活性化協議会で作成したとしても制度的に問題はない。

当市網形成計画でも「誰にでも利用しやすい公共交通を目指すため、UD車両の導入に努める」旨施策に挙げていることから、当市協議会としてUDタクシー車両導入の支援をしていくことも重要と考える。

以上から、事務局としては、市内タクシー事業者から依頼がある場合は、当市協議会の中で導入事業計画の作成などの支援をしていきたいと考える。

現時点での計画作成時期などは未定だが、作成の際は協議会での協議を経る、場合によっては書面会議による協議も想定されるが、いずれにしても協議事項にしたいと考えている。

説明は以上である。

【質疑等】

○北川会長

国の補助事業に基づく市内タクシー事業者のUDタクシーの導入について、江別ハイ・タク協議会が補助申請を行っていたが3月末に解散したため、他市の事例を含めて当協議会が代行することになる。

このことについて、事前に開催された専門委員会でも報告があったが、専門委員会でいただいた意見があったら、専門委員会委員長の高野副会長から補足説明を願う。

○高野副会長

UD車両の導入は利用者の利便性の向上につながるので積極的に応援していきたいとの意見であった。

○北川会長

専門的見地から杉澤委員から補足あるか。

○杉澤委員

申請は本省が一括で管理しているが、予算の都合上、全国的に要望が多い場合は線引きされる形になるので、必ずしも要望に応えられていない状況である。現在は要望調査を行い、今年状況の連絡が来ていないので、分かり

次第事業者に連絡していきたい。

○北川会長

国の対応が決まった段階でスケジュールがタイトな場合は、書面会議をお願いすることもあるので、各委員にお願いしたい。

各委員から質問、意見はないか。

【質疑なし】

3 協議事項

(1) 夕張鉄道株式会社の「江別線」廃止に係る申し出について

○事務局から説明

前回協議会で、夕張鉄道から協議会あてに、同社が運行する「江別線」を廃止したい旨申し出があったことを報告した。今回協議会ではこの申し出に了承するか協議したい。まず、前回の報告内容を簡単に振り返る。

資料2-1をご覧ください。前回と同資料であるが、夕張鉄道から当協議会あてに提出のあった「江別線」廃止に係る事前申出書である。4枚目の図面、資料2-2をご覧ください。図面黒い線が「江別線」経路、その他が付近で重なる他のバス路線である。図面下、「中の月」バス停から北上し、JR江別駅、高砂駅、野幌駅を経由し、野幌若葉町、緑ヶ丘方面を回って野幌駅に戻る、行程21キロのバス路線である。現在、土、日、祝日のみ往路のみ1便の運行で、「中の月」を10:35に出発し、最終的に野幌駅南口に11:38に到着する。

運行の遍歴、収支状況は記載のとおりであり、平成30年度は経常収益57千円、経常費用799千円、収支は742千円の赤字である。

次に、利用状況であるが、資料2-2の2枚目は前回資料と同様だが、夕張鉄道および協議会事務局が平成30年、4月、11月、12月にかけて実施した計5日分の乗降調査の結果である。5日のうち3日は利用がなく、利用があった日でも乗降は江別駅までの間に限られている結果であった。

前回協議会では、事務局として、上記経緯、結果に合わせ事前申出書にある収支改善が見込めない、乗務員確保困難との理由も総合的に考慮し、夕張鉄道の判断はやむを得ないものであり、申し出どおり本年10月1日の廃止に向け、手続きや周知を進めていきたい旨、また次回協議会であらためて協議したい旨説明した。

当日はこれに合わせ、夕張鉄道から深刻な乗務員不足の中、新規採用の見込みが立たず、運行が困難な旨、補足があり、また、高野副会長から専門委員会において、利用者に対し意見を聞いた方がよいとの意見があった旨、補足があった。

以上を踏まえ、夕張鉄道では4月13日（土）から大型連休を経て5月12日（日）までの一か月間に運行した全16便について、利用者を対象とした意見募集と乗降調査を実施した。

結果であるが、資料2-2、3枚目をご覧ください。全16日16便のうち、10日10便は利用がなく、江別駅以降の経路で少々乗降があったが、この期間の利用者は延べ12人であり、利用としては大変少ない状況であることが改めて確認された。

次に、利用者を対象とした意見募集であるが、資料2-3をご覧ください。夕張鉄道が実施し対象者は上記16便の利用者、募集方法は、利用者宛封筒に意見等募集依頼文、「江別線」概要資料、意見等記入用紙、返信用封筒を入れ、利用者降車時に乗務員から配付、意見等の返送をお願いした。配付資料については資料2-3別紙としているので、参考とされたい。

利用者は延べ12人であったが、封筒を受け取った人は延べ6人、意見等を送付した人は4人であり、次ページに意見等をまとめているのでご覧ください。

意見提出者1番は、40代、「星宝橋」から江別駅前まで利用した。札幌での子供の習い事のため、初めて利用したようで、今後利用しようと思っていたので残念とのこと。

2番は、1年に6回ほど乗った40代、「星宝橋」から江別駅前までの利用で、意見としては、やむを得ないと思うが、ゆめみ野から周回バスが平日、土日祝すべてにあればありがたい旨の内容。

3番と4番は、いずれも60代で、江別駅前から野幌駅南口の間の利用者。3番は年に1回しか乗らないので仕方ないとのこと。4番は、大麻居住で、街めぐりに便利なので残してほしいとの意見。

利用者の意見として、廃止は残念であるとの思いが伝わってくるが、事務局としては、多くの人々の日常生活に不可欠になっている実態ではないと判断して良いと考える。

次に、「江別線」と重複する路線を運行している事業者の考えを説明する。資料2-1、4枚目の図面を再度ご覧ください。

まず、夕張鉄道であるが、説明のとおり、乗務員確保困難が廃止申し出の理由の一つであるため、代替となるダイヤで新たに運行することは困難であり、また同社の重複路線である緑色の栗山駅と新札幌駅を結ぶ地域間幹線も、ダイヤを「江別線」の代替になるよう変更するのは困難とのことである。

次に、青色の路線を運航している、JR北海道バスであるが、現在平日のみの運行のため「江別線」の代替路線にはならないのが現状である。同社としても、将来の乗務員不足は大変懸念される事項であり、限られた体制の中で市内の路線見直し等に係る検討は続けていきたいが、本年10月に合わせ

て何かを実施するというのは困難とのことである。

このように、「江別線」が廃止された場合、同条件での代替バスがない状況となってしまうが、一方、利用状況、意見募集などの結果を考慮すると、事務局としては、夕張鉄道の申し出を否定できるものではないと考える。

本日は、「江別線」廃止について、当協議会として了承するかどうかを協議願いたい。

説明は以上である。

【質疑等】

○北川会長

前回の協議会でも報告されたが、夕張鉄道が運行している「江別線」を令和元年10月1日付で廃止したいという申し出が協議会宛てにあり、現在協議しているところである。

昨年行った乗降調査では、計5日のうち3日は利用がなかった。夕張鉄道が今年4月から5月の1か月間で再び調査をしたところ、全16日のうち10日は利用がないという実態が明確になった。

また、利用者の延べ人数12人を対象にアンケート調査で意見募集を行った結果、封筒を受け取ったのが延べ6人、意見等を送付してきたのが4人であった。意見は、廃止は残念、路線自体を初めて知った、利用者が少ないのでやむを得ない、出来れば残してほしいという内容であり、多くの方の日常生活に不可欠な路線だという実態ではなく、ごく少数の人の利用に留まっている。

また、「江別線」と重複する路線を運行している事業者は、夕張鉄道だけではなくJR北海道バスも乗務員不足などの課題もあり、この路線の替わりは難しいという説明であった。

この件について、夕張鉄道から補足説明はあるか。

○佐藤（憲）委員

「江別線」の廃止の最大の理由は乗務員不足であり、乗務員の高齢化なども深刻な問題である。退職者においても乗務員の補充ができていないので、今後この状況が続くならば、さらにダイヤの見直し、減便も考えなければならない。

○北川会長

収支は補助金など何らかの形で埋められるが、乗務員不足については減便もやむを得ないと考えているという補足であった。

このことについて、専門委員会でいただいた意見があったら、高野副会長から補足説明を願う。

○高野副会長

「江別線」の廃止について数度にわたって議論してきた。

この度は10連休を中心とした時期に調査をし、利用者の声を聞くなど利用実態を把握した。アンケート結果の利用場所は星宝橋、上江別公園、江別駅、牧場町、野幌駅南口であり、星宝橋から中の月の区間での利用はなかった。

路線図にある黒の路線は今回対象となる江別線、緑の路線は栗山から新札幌に行く路線である。時間帯は違うが、緑の路線は平日、土日に運行しているので、全く星宝橋から利用出来るバスがなくなるわけではない。また、江別駅まで行くと乗継が出来るので、時間帯などの不都合が生じることはあるが、全く移動出来なくなるわけではない。

乗務員不足、運行に掛かる費用の採算性を考えると、「江別線」の廃止はやむを得ないのではないかという意見が出ており、専門委員会としてはこの申し出は了承すると結論付けた。

専門委員会での意見は以上である。

○北川会長

各委員から質問、意見はないか。

【質疑なし】

○北川会長

専門委員会では「江別線」の廃止はやむなしという方向性での意見だった。質疑等がなければ、各委員にお諮りする。

夕張鉄道株式会社の「江別線」廃止に係る申し出について、当協議会として了承するということが良いか。

○各委員

了。

○北川会長

夕張鉄道、事務局においては、廃止に向けた利用者への情報周知や各種手続きなどを進めていただくようお願い。

(2) 江別市地域内フィーダー系統確保維持計画(案)について

○事務局から説明

平成30年度第1回協議会において、再編実施計画を策定し、この中で、昨年10月1日付けで実施した、中央バスによる路線の再編において、野幌駅と見晴台、いずみ野方面を8の字型で結ぶ「野幌見晴台線」を新たに運行する旨を計画した。また、この路線を維持していく為に、国の補助制度の活用を目指し、このため、国の要綱で定められた様式による「江別市地域内フ

ィーダー系統確保維持計画」が作成、承認された。

その後、当計画は、昨年9月に国の認可を得、そのことが平成30年第3回協議会においても報告された。

なお、認定を受けた計画に基づく補助申請は、昨年10月から本年9月までの1年間の運行期間が終了した後、令和元年度補助分として中央バスが国に対して行う予定となっている。

国の補助制度では、補助年度ごとに協議会が当計画を作成する必要があるため、昨年令和元年度分を作成したのと同様に、今回の協議会では、令和2年度分の計画を作成しようとするものである。

資料3をご覧ください。内容としては、基本的に昨年作成したのと同じであるが、昨年の時点では野幌見晴台線を運行する前の段階だったものが、現時点では運行開始後のものとなるので、時点修正をしている。

説明しておきたい点として、グレーで網掛けされた項目2番目「地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果」である。

前提として、網形成計画では目標として「路線バス輸送人員の維持」と「交通環境に満足している市民割合の向上」を掲げている。これを踏まえ、①は輸送人員の維持と連動、野幌見晴台線に統合される前の旧2路線の平均年間輸送人員を統合後も維持することを目標値に設定している。統合で便数は減っているので、利便性向上により1便あたりの輸送人員を増加させるという目標でもある。

②は野幌見晴台線の新設が、網形成計画による施策、また再編実施計画による路線再編において、大きな部分を占めることから、網形成計画の「交通環境に満足している市民割合の向上」をそのまま、当計画においても目標値に設定している。なお、計画内容に関しては、札幌運輸支局に相談しながら進めている。

令和2年度補助に向けた「江別市地域内フィーダー系統確保維持計画」の更新概要については以上である。本日は、国への申請案として承認いただく、協議を願う。

説明は以上である。

【質疑等】

○北川会長

昨年度第1回の協議会において、地域公共交通再編実施計画が策定され、その中で新たに運行が計画された「野幌見晴台線」について、この路線を維持していくために国の補助制度の活用を目指し、国の要綱で定められた様式により「地域内フィーダー系統確保維持計画」が策定されて承認された。

新年度分についても提出することになるが、現在、札幌運輸支局と記載内

容を相談している。

このことについて、専門委員会でいただいた意見があったら、高野副会長から補足説明を願う。

○高野副会長

資料3に運行系統図が記載されており、上下の図は4丁目または5丁目を通るという違いがある。この路線は、通る場所を分散させることにより、利便性が高まる地域と悪くなる地域がある。そのため、現在の路線ではなくさらに見直しをすべきという意見や、網形成計画を作成する段階でも調査や議論を十分行った上で現在の路線になっているためもう少し継続すべきという双方の意見が出た。

また、杉澤委員から国の補助関係の年度は10月から9月が基本という情報提供があった。そのため、現時点では令和2年度の計画として申請を行いつつ、本年9月時点で初年度の利用実態を見た上で次年度の計画を考えるのが妥当であるという意見があった。

同じく資料3の表1では、令和2年度から令和4年度までの予定が記載されているが、申請上今後3年間の内容を示すことになっており、9月以降の段階で修正箇所が出てきた際には修正した形に変更する。このことから、令和2年度は現行の路線で引続き申請を行うという結論になった。

専門委員会での意見は以上である。

○北川会長

路線再編によって利便性が良くなった方、悪くなった方はいると思うが、様々なアンケートや利用調査、協議での議論の中で決められた路線なので、変更しないという前提ではなく、毎年確認しながら行っていく。

北海道中央バスからこれまでの利用状況や運行して分かった課題等があれば発言願う。

○千葉委員

「野幌見晴台線」について説明があったが、当協議会を通じて作られた路線であり、運行を開始する前にしっかり議論や調査を重ねて作られたものと認識している。

利用者の意見やバスを運行している乗務員からヒアリングを行い、精査した上でより多くの方に利用していただけるよう皆様と協議を深めていきたいと思っている。

○北川会長

資料3の2ページに定量的な目標・効果には、平成26年度から平成28年度の平均年間輸送人員が245千人と記載されており、これを維持することが目標になっている。

旧2路線は平日61便、休日36便が運行されていたが、新路線では平日36便、休日29便と大幅に減少されたため、ハードルが高い目標だが、周知やPRをしながら利用していただき、随時当協議会を通じて見直しをしていく。

各委員から質問、意見はないか。

【質疑なし】

○北川会長

質疑等がなければ、各委員にお諮りする。

「地域内フィーダー系統確保維持計画」について、国への申請案として当協議会として承認するということが良いか。

○各委員

了。

○北川会長

事務局においては、当計画案を国に提出する準備を進めていただくようお願いする。また、国の指摘を受けての計画の軽微な修正等は事務局に一任させていただく。

4 その他

○北川会長

各委員から何かあるか。

○種委員

資料1に関して今回の議論に直接関係ない質問だが、ノンステップバスは積雪寒冷地以外にかなり導入されていると思うが、積雪地で導入が進まない理由はあるのか。

個人的には除雪で道が悪く、路面に当たるなどの理由で普及しないと考えていた。

○三戸部氏（日野委員代理）

ノンステップバスの導入は国で基準が示されており、適合基準に合ったものは導入を進めている。国の基準に対する導入割合は、全国で60%に達しており、北海道内は40%台のため、全国に比べて遅れている。その最大の理由は、路線バス事業者の経営状況が厳しいことである。

ノンステップバスの導入はあくまでも車両更新の際に行うが、北海道内は車両を更新するサイクルが長くなっている。車両の更新時期には積極的にノンステップバスを導入することにはなるが、出来るだけ長く車両を利用することが求められている。

また、積雪、寒冷も理由のひとつであり、全国的にも積雪寒冷地では導入

率は低いと言われている。除排雪の関係で冬期間は段差が大きくなり、必ずしもノンステップバスの乗降がしやすいとまらないケースもある。北海道では轍などが出来ている場合、低床式のバスは直接揺れを感じるのでも乗り心地はあまり良くないこともある。

ただし、バス事業者が車両の更新をする際にはノンステップバスの導入を前提に考えている。

○種委員

了。

○北川会長

他に各委員から質問、意見はないか。

○佐藤（誠）委員

バス停は各自治会に何か所かあるが、その排雪は自治会役員が善意で行っている。バス停の担当者が決まっていなく、高齢者も多いので、全バス停をきれいに出来るわけでもないの、ノンステップバスはよく考えて導入してほしい。

○北川会長

他に各委員から質問、意見はないか。

【質疑なし】

○北川会長

事務局から何かあるか。

○事務局

3点お知らせさせていただきたい。

1点目として、前回協議会で報告した江北地区のデマンド型交通に関する実証運行の実績の速報値が出てきたので参考資料として机上配付している。

詳しい検証等については、再度報告させていただく予定であるので取り急ぎのデータの情報提供としてご査収願う。

次に、「江別市内バス路線マップ」「江別市内路線バス乗り方ガイド」であるが、情報の時点修正や路線マップの色や路線の太さなど、より見やすくする為の変更を加え、10月以降に改訂版として作成する予定である。委員におかれても、その他修正点につき意見等頂戴できれば、事務局まで報告願う。

最後に、次回協議会につき9月～10月頃の開催を予定している。後日、事務局より詳細連絡するので出席検討願う。

以上である。

○北川会長

その他、事務局より情報提供等あったが、各委員より質問、意見あるか。

【質疑なし】

○北川会長

質疑等なければ、以上で終了するがよろしいか。

○各委員

了

5 閉会