

令和元年度第2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11月6日（水）9時55分～10時50分

場 所：江別市民会館小ホール

出席者：北川裕治会長、竹谷修委員、千葉雄介委員、佐藤憲明委員、横関章委員、梅本利男委員、惣万祐仁委員、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、杉澤武則委員

※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、栗重理香委員の代理として山中学氏が出席

高野伸栄副会長、三戸部正行委員、小川達也委員は都合により欠席

傍聴者：2名

会議概要

1 開 会

異動により変更になった新委員の紹介。

報告事項（3）につき、協議会設置要綱の規定に基づき事業者関係者に出席を求めており、本日出席している旨説明。

2 報告事項

（1）江別市地域内フィーダー系統確保維持計画の認定について

○事務局から説明

まず、資料1-1をご覧ください。国から受領した認定通知書の写しである。

制度の概要の確認として、国交省所管であり、地域間交通と接続するフィーダー系統に対し補助を行う。要件としては、既に補助対象となった地域間幹線バスにアクセスする路線であり、新たに運行を始めた路線であること。補助対象は運行により生じる収支の欠損額である。

この補助制度を活用するため、昨年10月から運行を開始した「野幌見晴台線」に関する事項を国の様式に落とし込んで、当協議会で作成し、認定を受けた計画が資料1-2である。

記載内容は、前回協議会資料とほとんど変わらないが、資料うしろから4枚目「表5」に国庫補助上限額が記載されていたが、国の取り扱いが変更となり空欄になっている。

なお、今回は資料1-1のとおり、「令和2年度」の認定である。路線への補助は今年10月～来年9月で収支を決算し、これに対し令和2年度内に補助金を交付するものであることから、1年度先の補助の為の認定になる。

また、現在の補助制度の仕組みが今後も変わらないことを前提とすると、資料１－２にある「地域内フィーダー系統確保維持計画」は当協議会において毎年更新作成のうえ、承認し、国へ認定申請する必要があることから、来年６月までには、令和３年度分の計画を協議する予定である。

説明は以上である。

【質疑等】

○北川会長

前回協議会で協議を経た計画について国から認定を受けたという報告である。江別市の計画では、「野幌見晴台線」を対象にしており、これを踏まえて中央バスが令和２年度の補助金の交付申請をするという流れになる。また、来年には令和３年度分の計画を協議することになる。

専門的見地から杉澤委員から何か補足あるか。

○杉澤委員

国庫補助上限額の説明があったが、以前は事前内定方式を用いており、予算が確定する前に地域の人口割から自治体の地域の上限額を定めていた。しかし、今回はその方法を取り止めて、予算が確定した後に配分する方法に変わったことを補足させていただく。

○北川会長

杉澤委員の補足も含め、各委員から質問・意見あるか。

【質疑なし】

（２）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

○事務局から説明

まず、資料２－１の運行実績に関する資料をご覧願う。

平成３０年度は登録会員数７７人、うち実際利用した会員数１９人に対し、本年度９月末現在における会員数７４人、うち実際に利用した会員数１１人となっている。

利用者数について、平成３０年度は５０人程度の利用があった月が多かったが、今年度４月以降は半分以下、８月については延べ４人しか利用が無い実績。このため「運行日数」「運行便数」についても下がっている。

便別の利用者数について、平成３０年度は往路第２便（市街地１０：３０着）が多いが、第３便（市街地１３：３０着）はほとんど利用が無い。復路については、第６便（市街地１５：００発）の利用が多い。対して、４月以降は往路は第２便では無く第１便（市街地８：３０着）の利用が多く、冬と夏で傾向の違いがある。

乗降場所別の利用者数は、昨年度から通して利用の無い場所があったり、イオン江別店のような大型ショッピングセンターが待合環境として適している傾向が見えてきた。

冬期間はおおむね運行率 1/3、乗合率 1.5 人だが、夏季はその半分以下という状況が続いている。

次に、資料 2-2 をご覧ください。

江北地区デマンド型交通実証運行事業において、4 月以降の運行に付き、3 月までに国から事業許可を得る必要がある。このため、12 月までに 4 月以降の制度設計を完成させるが、見直しを反映できるタイミングでもあるので、事業主体である江北まちづくり会において、自治会と協力しアンケート調査を実施した。

アンケート結果概要はこの後説明するが、まちづくり会としては、このアンケート結果から、より利用しやすい制度にする為、運行受託者の話も聞きながら、地元自治会、市と協力して 4 月以降の制度設計を年内にまとめる予定である。

次に資料 2-3 をご覧ください。

今年 3 月に開催された政府の未来投資会議の資料の抜粋である。

この中で、地域交通の確保が困難になっていることを踏まえ、タクシーを利用しやすくするための法整備方針が打ち出されている。

江北地区デマンド型交通は、1 台の車両に別々の利用者が乗り合う形態で運行しており、事業者が上記方法でサービスを提供するためには、乗合旅客運送の事業許可を受けるか、実証運行としての事業許可を受けるかのいずれかが必要となる。従前の想定では、令和 2 年度から乗合旅客運送の事業許可を受け運行の予定であったが、規制緩和が実施される可能性もあり、江北まちづくり会、地元自治会、タクシー事業者の間の協議では、来年 4 月以降 1 年間については実証運行事業としての許可を受けての運行にしたいという方針になったところである。

続いて、先ほどのアンケート結果概要を簡単に説明する。

(資料 2-2 別紙に基づきアンケート結果概要説明)

報告は以上であるが、次回協議会では 4 月以降の運行についてあらためて協議したく考えている。

【質疑等】

○北川会長

江北地区のデマンド型交通につき、運行実績の詳しい説明があった。大まかに言うと、夏季の利用が冬季に比べ落ち込んでいるというものである。

また、江北まちづくり会主体のアンケート結果の発表があった。地域住民がどのようなものを望んでいるか傾向が見えてきたと思う。これを基に関係者で協議をし、来年4月からの制度設計を年内にまとめる。

他方、来年4月からの許可関係の話題だが、事業者が乗合旅客運送の事業許可を取得するのではなく、国の規制緩和の動向を見守る意味でもう1年実証運行を続ける方針に転換したいとのことである。

規制緩和の関係について、国の最近の動向など杉澤委員から補足いただけるか。

○杉澤委員

10月25日に交通政策審議会の部会が開催された。その場では今回の資料2-3にあるような内容が議論されたと聞いている。調べている中では、交通事業者が協力する形の自家用有償旅客運送制度を検討していると聞いている。

タクシー事業者が乗合の許可を取る場合は、通常の乗用の許可を取ることに加えて、乗合の許可を取らなければならない。事業の関係の報告が増えるだけではなく、経費を按分しなければならないなど、事業者側の負担が増える。仮に、有償運送を自治体で行う場合は限られた人員の中で業務の負担が増える。その間を取りながら有償運送の制度を検討していけると思う。

今後のスケジュールとしては、11月22日と12月24日に議論が行われる予定となっている。令和2年初めに中間取りまとめ、今年度末または来年度初めに最終取りまとめが出るように動いているので、情報が入った際には事務局に情報提供したいと思う。

○北川会長

このことについて専門委員会でも報告された。専門委員会の際にいただいた意見などがあれば、専門委員会委員長の高野副会長が欠席しているので、専門委員会委員長代理の佐藤（誠）委員から補足説明を願う。

○佐藤（誠）委員

専門委員会での意見の中から3点説明させていただく。

1点目、登録者と利用者の平均年齢が分かると、今後の予想がしやすくなる。

2点目、夏期間の利用者が少ない理由として、農業が忙しいのではないかと。また、冬期間は冬道が危険なので自分で運転をしたくないという可能性が指摘された。

3点目、アンケートの問5と問6のニーズ調査の結果を見て、乗降場所、受付日時、運行日、登録料などの見直しを検討する必要がある。しかし、タクシー事業者が行えるかどうか重要なポイントだという意見が出た。

以上である。

○北川会長

専門委員会から出た平均年齢の意見について、事務局から説明出来るか。

○事務局

先程の説明のとおり、9月末現在では74名が会員登録をしている。その年齢を確認したところ、登録者の平均年齢は74.3歳、利用したことのあ
る者の平均年齢は81.2歳であった。なお、この年齢は江北まちづくり会
が3月から4月にかけて行った登録更新時の申請書に記載された年齢である。
その時期より約半年が経過しているため、平均年齢は0.5歳ほど上がると
考えている。平均年齢が0.5歳上がったと考えた場合、登録者74名の平
均年齢は74.8歳、利用したことのあ
る者11名の平均年齢は81.7歳
となる。

○北川会長

利用したことのあ
る者は80歳前後であった。それまでは登録を行って
いても自分で運転をしている可能性もある。アンケートは利用拡大や利用し
やすさについて意見をいただいているが、その希望だけではなく、運行してい
るタクシー事業者の事情も勘案しながら最適な運行をしなければならない。

以上をふまえて各委員から意見や質問があれば発言願う。

【質疑なし】

○北川会長

1年4か月の実証運行の予定であり、現段階では1年も経っていない。ま
た、幸いにして1年伸びる方向なので、夏冬を通した状況やアンケート結果
をふまえながら次を見ていきたいと考えている。

**(3) ジェイ・アール北海道バス株式会社の江別駅周辺地区における運行系統
増設案について**

○事務局から説明

昨年6月に策定した江別市地域公共交通再編実施計画上では、特に記載は
無いが、JRバスに関し同社から協議会で長期間に及ぶ協議を経ずとも、来
年4月から実施を見込む利便性向上案の提案がなされたので本日報告させ
ていただく。

資料3をご覧ください。

資料2ページ、黒の線がJRバスの「江別線」である。3つの系統で構成
されており、運行便数は左下の表のとおりである。

資料3ページをご覧ください。今回、JRバスでは市立病院に行けないこと、
ゆめみ野地区のバス路線が往復運行ではないことといった2つの課題を改善

する前提である。

3 ページ上段、新 2 6（濃青の線）は新札幌と江別市内を 1 2 号線で結ぶ、運行便数の多い「江別線」の基幹系統である。課題として、現状では市立病院を経由していないので、1 2 号線の「江別 3 丁目」バス停で降り、4 0 0 m ほど歩く必要がある。

3 ページ下段、新 2 5（青の線）、江 2 5（紫の線）は、ゆめみ野・上江別地区で平日に運行しているが、課題として午前中は江別駅方向へ向かう便のみ、午後は江別駅から戻ってくる便のみという特殊な運行形態になっている。

4 ページをご覧願う。

前述、前段の課題に対応すべく増設する系統案であり「案（1）」と表している。ほぼ、新 2 6 と同経路だが「江別 3 丁目」バス停の先で北に曲がり、市立病院を終点とし、往復運行する系統である（ピンクの線）。運行イメージは、新 2 6 の便数の一部を増設系統に振り分けるもので平日は 2 : 1 程度、土日祝は 1 : 1 程度の予定。1 2 号線沿線から路線バスで直接市立病院へ行けるようにする。

5 ページをご覧願う。

前述、後段の課題に対応すべく増設する系統案であり「案（2）」と表している。新 2 5、江 2 5 の午前午後それぞれ一方向運行を解消し、市立病院へ直接行けるようにする為、市立病院を起点終点として循環型で運行する系統である（赤の線）。

運行イメージとして 6 ページをご覧願う。現在平日朝の時間帯は、新 2 5 が 1 便、江 2 5 が 3 便運行しており、これらの利用者は固定客と考えられることから、案（2）の実施により影響がないよう変更しないイメージである。

続いて 7 ページをご覧願う。平日 9 時以降は増設する循環型系統に運行を切り替え、ゆめみ野地区と市立病院間を双方向で乗降できるようにする。

便数については、現在平日 9 時以降、江 2 5 が午前 4 便、午後 8 便運行しており、増設する循環型系統も同程度で運行するイメージだが、循環型の為実質往復運行となり、利便性は倍になる。

一方、夜に新札幌からゆめみの東町行きで 1 便運行している新 2 5 は、実態として江別駅を跨ぐ利用が極めて少なく、また江別駅で鉄道との乗換を考慮したダイヤ設定とすることから運行せず、朝の運行のみとする。

8 ページをご覧願う。

増設案実施に関連する事項を 2 点記載してある。まずは、JRバスとしての「江別市立病院」バス停の新設が必要であり、既路線を持つ中央バスとの協議により、両社の運行に支障が無いよう場所等を決めてゆくとのこと。

また、現在ＪＲバスでは江別駅前ロータリー内に「江別駅」バス停を設置しているが、送迎の自家用車が増加しており、特に朝夕混雑時には、バスを安全に発着させることが難しくなっていることから、定時運行の為にも駅前経路を整理しバス停をロータリー外へ移設する予定とのこと。

説明は以上だが、ＪＲバスとしては沢山ある課題の中から短い時間で取り組むことができる案として、来年４月から実施したい、このため実施に向けて協議会各委員に協力を求めたいとのことである。

今回の件に関し、事務局としては次の協議会で協議事項として取り上げたいと考えている。

【質疑等】

○北川会長

ＪＲバスから、再編実施計画には記載は無いが、利用者利便性向上の為に実施可能な系統増設案が示された。

要約すると、「江別線」のうち新札幌駅と江別駅を結ぶ新２６系統の一部を新札幌駅と市立病院を結ぶ新系統に振り替え、ゆめみ野・上江別地区と江別駅を結ぶ江２５系統については、午前午後の一方通行を解消し、市立病院まで行けるようにする循環系統を増設するという案である。

それに伴い、「江別市立病院」バス停を新設、さらに「江別駅」バス停を混雑する駅前ロータリーから外へ移設する予定である。

ＪＲバスから補足の説明等あるか。

○ＪＲバス担当者

当社が考えている来年４月から変更する内容は事務局の説明にあったとおりであり、便数についても概ね資料に記載どおりである。

運行している厚別営業所は、江別線だけではなく江別市に関係しない路線も含めて調整を行う必要がある。そのため、詳細な時刻については現時点では確定していない。通知できる時期は、通常のダイヤ改正同様３月中旬を考えている。

○北川会長

新２６という新札幌から国道を走って江別駅に来る路線は平日４３往復である。１時間当たり３便ほど運行しているので、１時間当たり１便が市立病院、２便が江別駅に行くというイメージになり、１２便から１３便ほどが市立病院に行くようになる。土日は３３往復なので、半数の１５便から１６便が市立病院へ行くイメージである。また、ゆめみ野・上江別地区からは平日１２便程度が市立病院に乗り入れるようになる。

このことについて専門委員会でも報告された。専門委員会の際にいただい

た意見などがあれば、先程と同様に専門委員会委員長代理の佐藤（誠）委員から補足説明を願う。

○佐藤（誠）委員

専門委員会では将来的な展望について2点意見が出た。

1点目、今回の増設する系統について、将来的に市立病院以北の蔦屋書店方向に延伸出来ないか検討を続けるべきという意見。

2点目、江別駅前のJR北海道バス停留所の移転に関して、将来的に駅前広場を野幌駅や大麻駅のようにバスやタクシー、障がい者の方の駐車場を優先しつつ、一般車両も乗り入れることが出来るようなレイアウト変更を市として考えて欲しいという意見。

上記のような将来的な展望への意見はあるが、来年4月から行える提案としては、市民の利便性が向上すると思うので専門委員会として賛成するという事で意見がまとまった。

○北川会長

市立病院まで乗り入れるならば、その上の蔦屋書店まで足がほしいというもっともな意見だった。

また、野幌駅や大麻駅は駅の中にバスと送迎の自家用車が共存している。江別駅は狭く事故が多いので、当面は中に入らないが、将来的にどうかしてほしいという意見であった。

JRバス担当者と専門委員会の佐藤（誠）委員からの報告をふまえて意見や質問があれば発言願う。

【質疑なし】

○北川会長

これを基本としながら次回1月の協議会で最終的に議事として協議していただくことになる。

3 その他

○北川会長

各委員から何かあるか。

【質疑なし】

事務局から何かあるか。

○事務局

2点お知らせさせていただきたい。

1点目として、2019年10月現在版の「江別市内バス路線マップ」及び「江別市内路線バス乗り方ガイド」が完成したので、机上配付させていただいた。同系色で見えづらい路線の色の変更や、路線と路線の間に白色で縁

取りを施し、見やすく分かりやすいマップにした。乗り方ガイドの裏面の運賃案内も10月からの運賃改定を反映した。

2点目として、次回協議会を来年1月28日（火）10：00から、その前段である専門委員会を1月14日（火）10：00から開催する予定である。各委員については、都合の調整願いたい。

事務局からは以上である。

○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

4 閉会