

江別市地域公共交通活性化協議会専門委員会 豊幌地区におけるデマンド型交通に関する現地視察結果

1 日時等

令和 2 年 1 2 月 1 6 日（水） 午前 9 時 4 5 分～

※江別市役所本庁舎の正面玄関ロビー（江別市高砂町 6 番地）に参集

2 参加委員（計 4 名）

（敬称略）

氏 名	所属・役職	委員区分
委員長 高 野 伸 栄	北海道大学大学院公共政策学連携研究部教授	学識経験者
委員長職務代理 佐 藤 誠 一	江別市自治会連絡協議会理事	地方公共交通の 利用者
鈴 木 智 枝	江別市女性団体協議会事務局長	
渡 辺 美恵子	市民公募	

3 当日行程

時 間	内 容
9 : 45	江別市役所本庁舎の正面玄関ロビーに集合。
9 : 45～10 : 15	タクシーに分乗し出発。車両は、デマンド型交通運行に使用する「トヨタ ジャパンタクシー」を利用。 江別市立病院（車上）、ＪＲ豊幌駅（降車見学）を經由して、豊幌地区センター到着
10 : 20～11 : 15	豊幌地区センターの会議室にて、豊幌地区デマンド型交通実証運行事業の実施主体となる豊幌両自治会連絡協議会と懇談。 ＜対応者＞ 豊幌両自治会連絡協議会 会 長 谷保 勝男 氏 同 総務部長 鹿島 敏夫 氏
11 : 20～12 : 00	タクシーに分乗し出発。 豊幌地区側の乗降できる場所の範囲（「豊幌花園町」「豊幌美咲町」「豊幌はみんぐ町」内）を車上にて周回。その後、溪和会江別病院（車上：豊幌地区から一番遠い乗降場所）を經由して、江別市役所到着。 その後解散。

4 懇談概要

- ① 高野委員長より挨拶
- ② 事務局より制度設計案概要について補足（前回協議会からの進捗）
- ③ 事前に委員より寄せられた質問事項について、懇談形式で自治会対応者から回答（高野委員長 4 件、鈴木委員 2 件）

高野委員長質問事項

《Q1》

豊幌地区における交通状況

豊幌地区の交通状況について困っていた点・交通利用実態等。

【自治会】

- ・ 豊幌地区は路線バスが廃止されて以来 17 年になる。
- ・ この間、徐々に高齢化が進み、人口に占める 60 歳以上の割合は約 45 % と高い。
- ・ 豊幌駅があり鉄路が通っているので、現役世代の通勤通学には JR 利用が多い。
- ・ 高齢者の買い物や通院には、同居親族が自家用車で送迎するケースが多い。
- ・ その他の者については、JR・バス・タクシーなどを乗り継いで目的地まで行くケースが多い。
- ・ 送迎や乗継に対し、それぞれ負担や不便を感じている者が多い。
- ・ 約 9 割の家庭で自家用車を保有している。

【高野委員長】

- ・ タクシーで市立病院までいくとなると料金はおよそいくらくらいになるか。

【事務局】

- ・ およそ、3000～3500 円ほどになる。
- ・ 岩見沢側の端の住宅からは野幌駅までで 4000 円は超えてくる見込みである。

《Q2》

本システム開始に至る過程

導入の思いと、システム立ち上げに苦労した点。

【自治会】

- ・ 平成 27 年、上述のような負担や不便を感じている者が多い中、路線バスの導入を市へ要望した。
- ・ 平成 28 年、地域公共交通活性化協議会の中で、江北地区同様バス路線が廃止された公共交通空白地域として新たな公共交通の導入が検討されることとなった。
- ・ 自治会としても、毎年市側に導入検討の要望をしていたので、運行が開始される方向で進んでいることを非常に喜ばしく思っている。

- ・システム立ち上げについては、先行事例の江北地区を視察するなどし、江北地区のシステムをベースに制度設計等構築の参考とした。
- ・異なる点としては、江北地区は交流センター「えみくる」を事務拠点としたが、豊幌地区では地区センターに証明交付窓口を設置しているため、法律上他業務の事務拠点を置くことが出来ず、担当者の自宅等を事務拠点にする予定である。

【高野委員長】

- ・自治会内で担当者を決めて、その方の自宅を事務拠点にするという方向か。

【自治会】

- ・担当は何かあった時対応できなくならないように、2人用意したいと考えている。どちらかの自宅を事務拠点にする予定である。
- ・今までは自治会の役員を中心に進めてきたが、1月を目途に自治会内にデマンド交通専門の内部組織を作り、役員と一般の住民から担当者をつのり、自宅にFAX機器等を準備し事務を行っていくつもり。

【高野委員長】

- ・どのようなことが担当者の主な業務になるのか。

【事務局】

- ・予約等々は運行受託者（山崎自動車工業）の委託業務になる。
- ・運行受託者からFAX等で送られてくる運行実績の取りまとめ、また取りまとめに基づいた委託料の支払い、さらには会員の会費の徴収や会員情報の整理、会員からの問い合わせなどが主な業務になる。

【佐藤委員】

- ・基本的な質問で申し訳ないが、豊幌両自治会と言う名称で自治会のエリアが分かれているという事か。

【自治会】

- ・そのとおりである。市街地である豊幌町内自治会、農村部である豊幌自治会、この2つが合わさって、豊幌両自治会連絡協議会を構成している。

《Q3》

システムを運行していく上での懸念事項等。

【自治会】

- ・自治会では、自主的に勉強会を開催するなどし、タクシーとデマンド型交通は異なるものだという認識を持っている。
- ・利用者目線では便利であればあるほどありがたいが、デマンド型交通を運行するという事は、全体を見ながらどこまでできるかやりながら確認していく必要があると思う。
- ・この為、最初からいろいろと盛り込むのではなく、小さく始めて徐々に大きくしていくイメージで進めたい。
- ・どのような懸念が出てくるか、なかなか見当がつかないが、江北地区に習い、利用者の意見を聞き、制度設計をより良いものにしてゆければと考えている。

【高野委員長】

- ・会員の見込み数についてはいかががお考えか。

【自治会】

- ・アンケートで利用意向を聞いた設問において、利用意向「あり」と答えた人が120名ほどいた。
- ・しかし、現在コロナが収束していない状況を見るに会員募集の為の説明会を実施するのはなかなか難しいと感じている。
- ・4月から運行したいと考えているが、場合によってはもう少し先延ばしすることも無きにしもあらずである。

【高野委員長】

- ・なかなか実際乗車してもらうまでに敷居が高い部分もあるので、お試し料金等で多少運賃を安く等考えられないか。

【事務局】

- ・運賃の部分では運輸支局の許可の部分や、担当者やドライバーの負担も多くなると感じる。
- ・会費の方は自治会の方で検討しており、同一世帯で会員登録をすると一方は割引になる等現在検討している。

【鈴木委員】

- ・関連する事項であるが、高齢者やからだの悪い方が病院に行かれる場合の付添いの方も、会員になりやすい制度であれば良いと思うし、それが口コミで広がってゆけば付添いで利用する方も増えるのでは無いか。

【自治会】

- ・対象者としては、60歳以上、障がい者等、付添人としており、付添人については会費の割引を考えている。
- ・それ以外の方も、希望する方は自治会で必要と認めれば会員登録をすることはできる。
- ・当初は、年齢制限を設けず、地域内に停留所を作ってバス形式で利用するという方法も考えていたが、やはり公共交通をもっとも必要としているのは高齢者やからだの悪い方なので、そういう方が使いやすい制度設計を目指して進めている。

《Q4》

市、協議会に対する要望事項。

【自治会】

- ・自治会の中でいろいろな議論を重ね、運行受託者とも相談して制度設計をしている。
- ・疑問に思う点もあると思うが、まずは事業のスタートを承認していただきたい。
- ・今回立ち上げるデマンド型交通が、今後も制度設計をブラッシュアップしながら長く継続してゆけるように、ご意見やご支援をいただければ幸いである。

【高野委員長】

- ・前の話に戻ってしまうが、業務を担当していただく方に活動謝礼のようなものを渡すことはできるのか。

【事務局】

- ・江北地区のほうでも、担当者にはわずかではあるが事務活動の謝礼を渡しており、豊幌地区でも同様に考えている。

《Q 1》

1乗車700円と決められるまでの経緯や根拠等。

【自治会】

- ・利用する側としては、運賃は安いに越したことはないが、事業を行うという視点で考える必要がある。
- ・基本の考えとして、市立病院まで行く運賃を参考とした。豊幌駅から江別駅までJRで290円。江別駅から中央バスで200円。計約500円。これに、豊幌駅まで歩かなくてよい、及び乗換をしなくても良いという付加価値としてバス運賃200円を加算し700円となる。
- ・また、先行事例である江北地区の運賃との整合性も必要と考えた。江北地区は1乗車500円、平均乗車距離が7～8キロとなっている。豊幌地区は平均乗車距離がおおよそ1.5倍ほどになりそうなので、この視点でも概ね妥当と考えている。
- ・アンケートにおいても、利用意向のある人で1乗車700円を妥当と答えた人が7割を超えており、一定の理解を得られる運賃だと考えている。

【鈴木委員】

- ・自治会の中で十分議論がなされ、利用者に理解していただくという事が話し合われ決められているとのことなので、良く理解した。

《Q 2》

JR野幌駅前が乗降場所に加わるようだが、自宅から豊幌駅降車の考えもあったか。

【自治会】

- ・自宅から豊幌駅で降車する案も当初はあった。
- ・しかし、豊幌駅で降車する場合、当然JRとの接続を考えねばならず、運行時間の設定に大きな制約ができてしまうこと。
- ・市街地へ向かう人及び豊幌駅で降車する人、それぞれ車両を用意するととなると費用が膨大になってしまうこと。
- ・利用者が多い場合、山崎自動車工業のキャパシティを超えてしまうこと。
- ・以上を理由として、自宅から豊幌駅で降車する案は最初から導入するのは困難であるという結論に達した。
- ・代替というわけではないが、アンケートにおいて設定した乗降場所以外の希望を尋ねた設問において、野幌駅前という回答が最多であり、また野幌駅前は市内バス路線の一番大きな結節点であるため、乗降場所として設定している以外の目的地へ行けることも想定し、野幌駅前を設定した。

【鈴木委員】

- ・こちらも、自治会内で十分議論がなされているようで、よく理解した。

【高野委員長】

- ・設問からはずれてしまうが、江北地区ではこのシステムの事を何と呼んでいるのか。

【事務局】

- ・ デマンド型交通と呼んでいるが、実証運行から本運行に移行する時になんらかの呼称は必要なのではないかという意見がある。

【高野委員長】

- ・ 地元の皆さんに親しんでもらうという意味合いでも、やはりそのようなものは必要であると思うので「これ」というものを自治会の中で考えてはいかがかと思った。

以上

【懇談会の様子】

