

令和4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4年12月21日（水） 10時00分～11時45分

場 所：江別市民会館3階37号室

出席者：川上誠一会長、高野伸栄副会長、竹谷修委員、佐藤元委員、中野幹也委員、鈴木康治委員、伊藤毅委員、熊谷吉伸委員、山下光弘委員、藤岡徹委員、高谷政伸委員、中川雅志委員、津田直輝委員、山崎啓太郎委員、渡辺美恵子委員、經亀真利委員、岩佐英世委員

※今武委員、佐藤誠一委員、鈴木智枝委員、遠藤雄一委員、杉浦一秀委員は都合により欠席

傍聴者：1名

会議概要

1 開 会

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

報告資料をご覧願う。この資料は、北海道運輸局長から本協議会会長宛への通知文書の写しとなるが、内容については、本年6月に当協議会において作成し国へ申請していた「令和5年度の江別市のフィーダー計画」に関して、「国の補助事業を活用するための計画として認定する」という内容の通知となる。詳細な計画資料については、6月の協議会にて配付した資料のとおりなので、今回は割愛している。

この通知により、計画に位置づけをしている北海道中央バス株式会社様の「野幌見晴台線」については、令和5年度においても、国の補助金を申請することができることとなった。

【質疑等】

○川上会長

6月の協議会で承認を受けていたフィーダー系統の確保維持計画について、運輸局から認定を受けた旨の説明があった。

このことについて、専門委員会でも報告されているので、その際の意見等について高野副会長から説明願う。

○高野副会長

ただいまの案件については、専門委員会でも報告があったが、意見・質問等はなかった。

○川上会長

各委員から質問や意見等はないか。

(質疑なし)

3 協議事項

(1) 「野幌駅北口～ボールパーク間」の実証運行について

○事務局から説明

資料1をご覧ください。まず、1経緯について、北広島市内に建設中のボールパークへのアクセスは、現在、バス路線として「JR北広島駅～ボールパーク間」「JR新さっぽろ駅～ボールパーク間」の調整が進んでいるところだが、この度、運送事業者様から、野幌駅北口とボールパークを結ぶ路線について、道路運送法第21条に基づく実証運行の提案があったことから、当該協議会において審議するものである。

次に、2事業概要(案)について、運行事業者は、株式会社エルム観光バス様、運行区間は「野幌駅北口ロータリー」から「ボールパークシャトルバス乗降場」までで、途中乗降なしのシャトル運行。運行距離は14.512kmで、運行車両は大型バスを使用。運賃は、大人500円・小児250円、幼児については大人か小児1名同伴につき1名無料、身体障がい者は5割引の250円。運行開始日は、令和5年3月30日から1年間。運送対象者は、ボールパークでの野球観戦者など。運行台数は、3台・予備車2台。運行日は、試合開催日の71日で、ファン感謝イベント等の開催に応じて臨時便の運行あり。周知については、イベント等の案内に合わせて周知、また、ボールパークやエルム観光ホームページなど。運行本数は、平日「野幌駅北口発」7本、「ボールパーク発」7本、土日祝日「野幌駅北口発」7本、「ボールパーク発」8本で、利用状況に応じて臨時便を検討。

周知については、ボールパークやエルム観光ホームページ、バス停時刻表、案内人の配置など。運賃収受は、現金とVISAタッチ決済で、両乗降場にスタッフを配置して徴収。運行形式は、道路運送法第21条に基づく実証運行で、1年目の実績等を踏まえ、2年目以降に4条申請を行う予定としている。

次に、3スケジュール(案)について、11月下旬に専門委員会で協議し、12月下旬(本日開催)の活性化協議会で承認を得て、1月上旬には北海道運輸局に事業申請を行う。審査期間2か月程度を経て、3月上旬に事業認可を得て、同下旬には実証運行を開始するスケジュール案となっている。

2ページ目に運行路線図、3ページ目にその拡大版、4ページ目に乗降場所の詳細図、5ページ目にダイヤの詳細と試合日程を掲載しているので、ご参照願う。

なお、本日は運行事業者となる株式会社エルム観光バス様と、株式会社ファイターズスポーツ&エンターテイメント様が来ているので、事業概要について補足いただく。

○株式会社エルム観光バスから説明

事業概要は事務局からの説明の通りだが、今後、内容を詰めていく中で説明等が必要となる部分があるかと思うので、よろしくお願ひしたい。

○株式会社ファイターズ スポーツ&エンターテイメントから説明

2023年3月30日にエスコンフィールド北海道で開幕戦を迎える。来年の主催71試合すべてをエスコンフィールド北海道で開催するので、来場者のアクセスの確保のために、自家用車だけでなく、新札幌からのバス路線と野幌駅からのバス路線の2ルートについて、強く運行を望んでいるところである。

【質疑等】

○川上会長

野幌駅北口からボールパークの間を結ぶ路線の新設についての説明であった。

このことについて、専門委員会でも報告されているので、その際の意見等について高野副会長から説明願う。

○高野副会長

専門委員会では、まだ定まっていない部分があったため、その詳細について質問が出た。

本日の資料では明らかになっているが、大人料金以外の料金設定、野幌駅の乗降場の位置、通常の路線バスの待機実態との調整などについて質問が出た。

また「その他」で、2年目以降は4条申請を行う予定とあるが、運行内容に違いはあるのかとの質問が出ており、これについては特段の違いや変更はないとの回答であった。

○川上会長

各委員から質問や意見等はないか。

○伊藤委員

計画ダイヤの中で「ダイヤについては乗客に応じて臨時便を運行するものとする」という注釈が記載されている。恐らく「行き」よりも「帰り」の場面で試合が延長などされた時の対応と思われ、弊社の千歳線のダイヤもそのようなイメージを持っているが、残念ながら函館本線の列車については、特段ファイターズ対応は現在のところ考えていない。

先般、ダイヤ改正案を発表したが、仮に試合が延びて0時を超えるような時間帯に野幌駅へ到着した場合、当然そこからのアクセスはないという状況も含めて、臨時便の運行に際してお客様へ案内等ご配慮いただきたい。

○事務局

バス路線の話となるので、周知はエルム観光さんをお願いすることとなるが、ただ今のご意見も踏まえて、お客様への周知について検討していきたい。

○川上会長

当然想定されることなので、その辺はしっかりと利用者の利便性のことも考えて対応いただきたい。

○津田委員

運賃について、身体障がい者5割引で250円となっているが、それと同じような手帳で、精神保健福祉手帳や療育手帳などを持っている方、うつ病や軽度の知的障がいを持っている方に関しては、身体障がい者と同様の割引と考えてよいか。

○株式会社エルム観光バス

対象外で考えている。JR北海道バスさん・中央バスさんなどの規定を参考にしており、同様の対応で考えている。

○津田委員

少し知的障がいのある小さな子供で、野球観戦などを楽しく見ている姿も見受けられるので、今後ご検討いただけたらと思う。

○川上会長

他に各委員から質問や意見等はないか。

(質疑なし)

ただ今の案件について、承認いただいたということで進めさせていただく。

(2) 次期公共交通計画について

○事務局から説明

地域公共交通計画については、地域の実情に応じた地域にとって望ましい「公共交通の姿」を明らかにし、その実現に向けた取組みの方針を定めるマスタープランということで、江別に見合った江別に相応しい公共交通体系を目指すための方針を示す基本計画となる。

6月の当協議会では、今回策定する計画に盛り込む内容と策定スケジュール案について説明を行い、計画策定に必要な調査の概要やアンケート等の詳細について説明を行い、委員の皆様から色々な意見をいただいた。

それらの意見も踏まえ、コンサル事業者である北海道開発技術センター様を中心として、前回説明のスケジュールに沿って、実態把握など各種調査を行ってきた。

調査結果の概要については、これから北海道開発技術センター様より説明するが、今回実施した各種調査は、大きく分けて、①アンケート調査、②路線バスの乗降調査、③各関係機関や団体へのヒアリング調査の3種類である。

まず、①アンケート調査については、「現状の移動実態の把握」と「今後の利用にどう結びつけるかの課題抽出」等を主な目的として、「市民アンケート調査」と「バス利用者アンケート調査」をそれぞれ実施したものである。

②路線バスの乗降調査については、「どこから乗って、どこで降りたか、全体でど

れぐらい乗ったか」等バス停ごとの利用人数や利用目的などを把握する目的で、調査員がバスに乗り込み、利用状況を調査したものである。

③ヒアリング調査については、現場の状況や課題、利用実態や要望事項などを把握する目的で、公共交通事業者や病院・学校などの利用団体に聞き取りを実施したものである。

この度の各調査の実施にあたり、ご協力いただいた交通事業者の皆様には改めてお礼申し上げます。

これより、配布資料に基づき各種調査結果の概要と、計画骨子(案)について説明いただく。

○コンサル事業者から説明

資料2の1ページ目「路線バスOD調査について」をご覧ください。

①全体分析のバスOD調査については、調査員が実際にバスに乗車して調査したデータと、事業者から提供いただいたデータと、さっぽろ連携中枢都市圏で実施した調査のデータを活用して取りまとめている。

路線別利用者数については、江別市内の平日1日と休日1日の利用状況を路線ごとに整理している。江別市内を運行する路線の平日1日の利用者は約9,100人となっている。路線ごとの利用者数は表の通りである。JRバスの江別線の利用が最も多く、次いで中央バスの江別・新さっぽろ線となっている。これらが、どこからどこへ移動しているかを示したのが地区間ODの表である（江別・新さっぽろ線を除く）。こちらについては、約8,600名の利用状況を整理している。この中で、江別市内で乗降が完結している利用は約4割となっている。利用の実態としては、野幌地区や大麻地区での利用が多い状況となっている。

また、江別市から札幌市間での利用もかなり多い割合となっており、こちらも4割を超える利用状況となっている。特に、大麻地区から札幌市間の利用が多い。停留所別の利用状況等については、参考資料1で確認いただきたい。

②再編バス路線分析は、前回の再編実施計画に基づき見直した市内路線の分析結果であり、江別2番通線と野幌見晴台線について整理している。この2路線については、利用人数だけでなく、利用目的なども調査員を同乗させて伺っている。詳細は参考資料1で確認いただきたい。

まず、江別2番通線では、野幌高校の前を経由する便もあるが、通学目的の利用が少なく、野幌高校への通学需要を取り込めていない状況が見られる。また、野幌見晴台線では、平日・休日とも通勤や買物など多様な目的で利用いただいている路線となっているが、一方で、休日の1便あたりの利用者数は5名程度と少ない状況であった。ただ、利用者の利用状況としては「週に5日以上」や「週に3～4日」など比較的利用頻度の高い方がバスを利用していることが分かった。利用者の年齢については、18歳未満の割合が1割未満と少なく、通学用としてはあまり利用いただけてない。江別

2番通線は、約半数の方が高齢者の利用となっている。性別と年齢のクロス集計結果等は、参考資料1の25ページ目をご覧願う。

全体考察について、多くの利用者が札幌市との往来で利用されているため、東西の移動の部分は今後も重要になってくる。バスの交通ネットワークとして重要となってくる場所である。また、市内では、メインの利用者層である通勤・通学需要への対応が、今後の利用を確保・維持していくためには重要となってくる。利用者の少ない曜日や時間帯については、運行の効率化や改善が見込まれる路線がある。

【質疑等】

○川上会長

このことについて、専門委員会でも報告されているので、その際の意見等について高野副会長から説明願う。

○高野副会長

専門委員会では、まだ未記入の部分があったため、その辺の質問が出た。また、参考資料1の20ページの路線ごとの目的を示している部分で、ここに「帰宅」という目的が入っていたが、取り扱いが難しいので取り除いた方がわかりやすいとの指摘があり、本日はそれが修正されている。

また、性別や年齢による分析、特に高齢の女性にターゲットがあるのではないかとの指摘もあり、その部分でクロス分析の結果が参考資料1の25ページに出てきている。

○川上会長

各委員から質問や意見等はないか。

(質疑なし)

○川上会長

次に、市民アンケート調査について説明願う。

○コンサル事業者から説明

資料2の2ページ目「市民アンケート調査について」をご覧願う。市内3,000世帯を対象にアンケート調査を実施した。

①調査概要については、3,000世帯を対象にして、調査票は世帯構成員の人数分を配布しているため、全数は5,595票配布となっている。回収状況は、郵送回収が1,600件、WEB回収が156件で、合わせて1,756件に回答いただき、回収率は31.4%となっている。

②回答者の属性や意識については、回答者のスマートフォンの保有率は、64歳以下で9割以上となっている。年齢に応じて保有率は低下しているが、80～84歳の方でも保有率が約5割とかなり高い状況が確認された。また、運転免許の保有状況については、各地区8割程度となっている。大麻地区は約7割で少し低くなっており、学生が

多いことが要因と考えている。自家用車の利用頻度は、各地区とも半数以上が「週3～4日回以上」であり、「週1～2日」を含めると8割以上が日常的に利用している状況である。免許返納後の移動手段については、路線バスが7割強で、JRが6割強だった。免許返納後の移動手段として、公共交通機関の重要性が高いという結果であった。

また、自家用車での送迎状況で、約半数の世帯で送迎実態があるとの回答だったが、この送迎の負担については8割が「全く負担は感じない、あまり負担は感じない」との回答であった。

③地区別流動状況については、通勤・通学・買い物・通院で行先や頻度を伺っている。全体的には、江別市民は札幌市との移動が、路線バスのOD調査でも示したとおり強い結果となった。その他では、通勤・通学の市内の移動は、大麻地区1を除き分散している傾向にある。買い物は、JRの南側に位置する江別地区1と江別地区4は、野幌地区2のイオンのある野幌中心部への移動が多い。また、JR北側の江別地区2と江別地区3は、野幌地区2に加え江別地区3への移動も多い。野幌地区では、それぞれの地区内で買い物を済ませている方が多い。大麻地区は、大麻地区1との流動が多く、他地区と比べて野幌など東側の方に移動する方があまり多くない。通院は、江別市立病院が立地する江別地区2への流動は、江別地区内からの流動は多いが、野幌や大麻からの流動は多くない。

④バスの利用状況については、「週に5日以上」の割合が1割未満であり、通勤や通学で利用している市民の割合はあまり高くない状況であった。一方で、大麻地区1では、「月に1～2日」や「数ヶ月に1～2日」など利用頻度は高くないが、路線バスを利用する方の割合は高い。また、路線バスを利用しない理由は、「自動車の方が便利のため」の割合が高く、「運転免許を返納したら利用したい」と考えている方が半数近い状況だった。

⑤CSポートフォリオ分析は、路線バスに係るサービスについて、満足度を5段階評価で伺った結果を分析している。路線バスへの影響度がグラフの縦軸で、上に行くほど総合評価に対する影響度が高いものとなる。横軸は満足度であり、右に行くほど高く、左に行くほど低くなる。この総合評価に対する影響度が高く、かつ、満足度が低い部分が重点改善分野と位置付けられる。この重点改善分野では「朝の運行便数」「終発時間」「冬季のバスの遅れ」「バスとJRの乗り継ぎ」「バスの待合環境」「バス事業者が提供している情報」の6項目となった。また、「夕方の運行便数」は、「冬季のバスの遅れ」に次いで満足度が低い。終発時間も不便との回答が多い。「冬季のバスの遅れ」は、満足度が最も低く、路線バスの総合満足度に与える影響も高い。一方で、不満の理由の自由回答では、冬季の遅れは仕方のないものとして一定の理解を示す意見も見られた。そのため、遅れることを前提として、遅れや運休に関する情報発信や待合環境の改善が求められるのではないかという結果だった。

⑥路線バスを利用して行きたい場所については、現在路線バスを運行していない施設では蔦屋書店への要望の割合・件数が多かった。また、北広島市のボールパークへのアクセスに対する要望も挙げられていた。

⑦JR・タクシーの利用状況について、日常的に利用している割合は少なかったが、利用目的としては「外食・娯楽」など非日常的な部分で利用している状況だった。

全体考察について、現在のバス路線のネットワークは、市民の移動状況に概ね合致しており、東西の移動等を含めて合致していると考えられるので、基本的な交通体系は今後も維持するべきと考える。また、蔦屋書店のような新たなニーズや観光需要等に対応するためには、運行経路の一部見直しや、バスとバスの乗り継ぎ、複数交通手段間の乗り継ぎ改善などの利便性向上も必要と思われる。現在の路線バスでのメインの利用者層である通勤・通学の需要を維持し、利用者数の増加を図るためには、朝の通勤、帰りの帰宅の部分も含め、夕方以降の利便性の向上が必要と思われる。冬季のバスの遅れに対しては、仕方がないものとして一定の理解を示す意見も見られることから、引き続き除排雪体制を確保しつつ、遅れることを前提とした情報発信や待合環境の改善など、利用者に寄り添った対策が重要と思われる。詳細は参考資料2で確認願う。

【質疑等】

○川上会長

このことについて、専門委員会でも報告されているので、その際の意見等について高野副会長から説明願う。

○高野副会長

地区別流動状況で、札幌市への通勤・通学が各地区とも50%前後となっており、こんなに札幌に通っている人が多いのかとの意見・感想が出された。

また、⑥路線バスを利用して行きたい場所で、蔦屋書店が26.9%となっている。参考資料2の50ページに記載があるが、路線バスの利用者も非利用者も、いずれも蔦屋書店が高い結果となっている。

説明前だが、資料2の最後のページに記載の、路線バス利用者アンケート調査の中でも、路線バスで行きたい場所として全体で51.3%となっており、多くの方が路線バスで行きたい場所ということで、専門委員会でも議論された。

現状は直近のバス停がないので、どのように蔦屋書店へ行くのかとの話や、商業施設側とバス停との連携で、バスロケーションシステムがJRバスさん・中央バスさんにはあるが、スマホを使わない方もいるので、例えば、函館の市立病院では、病院の中でバスが何時何分に来るかなど、バスロケの情報が病院の中で見られるようになっている。また、函館の蔦屋書店では、蔦屋書店発のバスも設定されているとの話もあり、市民の皆さんがバスで行きたいとの強いニーズが出されているので、単にバス停

を作るだけではなく、商業者側との連携についても色々な形で進めていくべきとの意見が出た。

また、資料にはないが、運転手の待機の状況で、トイレの利用などについて質問が出た。

○川上会長

蔦屋書店に行きたいとの回答が最も多かったが、調査結果で望んでいる方の属性や地域など分かれば伺いたい。

○コンサル事業者

属性については、特に年代等で偏りはない。地域については分析ができていないので、詳細は検討させていただきたい。

○川上会長

各委員から質問や意見等はないか。

(質疑なし)

○川上会長

次に、路線バス利用者アンケート調査の結果について説明願う。

○コンサル事業者から説明

資料2の3ページ目「路線バス利用者アンケート調査について」をご覧ください。

調査方法は、新札幌バスターミナル・野幌駅・大麻駅・江別駅の4か所でバスを待つ方々にアンケート票を配布しており、1,000票を配布して回収率は4割になっている。

②回答者属性については、女性の割合が6割を超えている。年齢層は、50代以上の割合が高いが、幅広い年齢層から回答いただいた。職業は、会社員・公務員・団体職員の割合が最も高く、次いでパート・アルバイトとなっている。スマートフォンの保有状況も8割を超えている。

③路線バスの利用状況については、「週に5日以上」の利用が、日常利用・就業者の利用が多いこともあり、夏季・冬季ともに4割を超えている。よく利用するバス路線については、最も多かったのがJRバス様の江別線で、次いで中央バス様の江別・新さっぽろ線となっている。

また、中央バス様の利用者については、同社の路線だけではなく、JRバス様の路線を利用している状況も確認された。バスの利用目的は、「通勤」の割合が最も高い。大雪時のバスの運休・遅延情報の収集方法は、「収集した」が6割以上だが、「収集しようとしたができなかった」が15%程度となっている。情報収集の方法は、「バス事業者のウェブサイト」を確認したとの割合が最も高く、夕張鉄道では「電話による問い合わせ」も多かった。路線バスサービスの満足度は、CSポートフォリオ分析にもあるが、「冬季のバスの遅れ」や「夕方の運行便数」について不満の割合が高くなっている。

④CSポートフォリオ分析について、重点改善分野に位置づけられたものが「朝の運行便数」「昼の運行便数」「冬季のバスの遅れ」「バスからバスへの乗り継ぎ」「バスの待合環境」「バス事業者が提供している情報」で市民アンケートと比較して大きな項目の違いはなかった。「冬季のバスの遅れ」については、満足度が最も低く、総合満足度に与える影響は低くなっている。やはり、遅れや運休に関する情報発信、や待合環境の改善などの部分が課題になってくる。バス事業者が提供している情報については、3社共通で重点改善分野に位置づけられている。

⑤路線バスを利用して行きたい場所については、蔦屋書店へのニーズが高くなっている。

全体考察について、現在の路線バスの利用者層である通勤・通学の需要を維持するという部分は、市民アンケート結果と同様に重要であり、夕方以降の利便性の向上が必要と考える。大雪時の遅延情報の収集では、事業者のウェブサイトや交通系アプリの活用などが多数となっている。一方で、現地での案内を望む意見も多く、即時での対応は難しいところだが、停留所で案内用のQRコードを設置するなど、わかりやすくリアルタイムに情報発信する方法・仕組みが望まれる。

【質疑等】

○川上会長

このことについて、専門委員会でも報告されているので、その際の意見等について高野副会長から説明願う。

○高野副会長

ポートフォリオ分析について、参考資料3の14ページが全体の分析結果で、15ページから17ページに各3社の分析結果が出ているが、各社ごとで少し違いがあることについて意見が出された。

基本的に「運行便数」と「バス事業者が提供している情報」については、共通して重点改善分野となっているが、中央バスさんは、「朝の運行便数」と「情報提供」について、JR北海道バスさんは、その他に「バスからバスへの乗り継ぎ」「運賃」「バスの待合環境」が、夕鉄バスさんは、「冬季のバスの遅れ」「バスからバスへの乗り継ぎ」「バスとJRの乗り継ぎ」といった内容が共通項目に加えて出てきており、各社で違いが出ているとの指摘があった。

○川上会長

各委員から質問や意見等はないか。

○山崎委員

夕鉄バスさんで、今後ICカード等での運賃の支払いが導入される予定はあるか。

○中野委員

今のところ考えていない。

○山崎委員

先ほどの、行きたい場所で蔦屋書店が出てきた。エリア的には中央バスさんかと思うが、今後、蔦屋書店の近くにバス停ができる予定はないか。

○佐藤委員

現時点では、具体的な計画は持っていない。既存路線の「江別・新さっぽろ線」に「元町」の停留所がある。実際に現地に行き、蔦屋書店と元町の停留所の距離を確認したが、歩けない距離ではないと思っている。もちろん蔦屋書店を起終点とする方が利便は良いと思うが、現時点で具体的に申し上げられるものはない。

○事務局

今回のアンケート調査等により、市民からの強いニーズがあることは把握できたが、この結果だけで、いきなりバス事業者側に対応を求めるのは難しい話であるが、これだけの需要があるということであれば、細かいニーズ分析や、どのような形であれば対応できるかなど細かい調整は、今後この協議会も含めて検討させていただきたい。

○川上会長

市民の皆様からの声なので、この協議会の中でも議論・検討を進めていただきたいと思いますので、よろしく願います。

○川上会長

他に各委員から質問や意見等はないか。
(質疑なし)

○川上会長

それでは、公共交通計画の骨子案について説明願う。

○コンサル事業者から説明

資料3の「江別市地域公共交通計画骨子（案）」をご覧願う。今後策定を進めていく公共交通計画の記載内容を整理している。

構成について、1ページは、この計画策定の背景と目的、計画の位置付け、計画の区域と計画の期間を記載、2ページは、現行の網形成計画の施策の実施状況、5ページ目は、計画値の達成状況で、路線バス輸送人員と公共交通環境に満足している市民割合について整理している。目標値では400万人の輸送人員の維持と、交通環境に満足している割合を69%に高めるとしている。輸送人員については、コロナ禍の影響を大きく受けた結果となっている。また、満足度については、冬の雪害に伴う運休等の影響を大きく受けた結果と考えている。

6ページ以降は、地域の現状として人口動態の分析、11ページには就業者や通学者の移動状況を整理している。13ページ以降は、観光入込の状況、運転免許証の返納者数の状況、自家用車の保有状況について整理している。15ページ目以降は、目的地となる市内主要施設について整理、24ページ目は、江別市内の公共交通網のネットワー

クを整理している。バスの停留所と路線、江北・豊幌のデマンド運行区域について示している。25ページは、公共交通の人口カバー率を整理している。

27ページ以降は事業者へのヒアリング結果等で、鉄道では、冬の大雪の影響で3,500本以上の列車が運休したという状況だったが、今後の対応として、降雪状況のモニタリングを強化していくなどの回答があった。また、計画策定に向けては、マイルール意識の醸成や利用促進の支援などに期待するとの意見が出た。

28ページのタクシー事業者は、コロナの影響で輸送人員や登録台数が減少していること、また、運転手の高齢化が進んでいるとの課題が出た。新規の採用者数に比べて離職する方の割合もかなり高く、タクシーの維持についても課題となる。

30ページの路線バス事業者では、市内完結路線も市外を走る路線バスも、コロナの影響を受けて、利用者数が減少している。バス運転手については、江別を運行している路線については40代の運転手が多いが、乗務員不足というところでは大きな課題となっている。乗務員不足から、今後の路線維持がかなり難しくなっていくとの回答をいただいた。コロナ禍で利用者数が減り収入も減ってくる中で、赤字路線の見直しについても喫緊の課題となってくる。大雪時の対応について、バスロケーションシステムなどを活用して情報発信をしており、通常の利用よりもかなり多くなったとのこと。

33ページは路線バスの利用状況等を整理している。35ページからは江北地区と豊幌地区のデマンド型交通の運行状況や利用状況など、39ページは、高校や大学での移動課題について、41ページはスクールバス等について、42ページは医療機関の送迎等について整理している。

45ページで課題を整理して、最後に、これらの結果を踏まえて、基本的な方針を整理していく。記載の基本方針は「案」ということで、今回は構成のイメージを提示して意見を伺い、先ほどの調査結果等も踏まえて、次回の協議会で具体的内容を検討していく。

【質疑等】

○川上会長

このことについて、専門委員会でも報告されているので、その際の意見等について高野副会長から説明願う。

○高野副会長

骨子案については、出された資料だけでは検討が難しいとの意見が出ていたが、本日も同様の趣旨となるが、今回は、公共交通計画がこのような形で作られるということを示す役割の資料ということで理解した。

資料3の45ページに、「地域公共交通のあり方と現状及び課題」で3章までの現状や課題を抽出するところがあるが、この前段までを整理しているのが本日の資料の段階となり、今後、その課題の整理や基本方針等について検討していくことについて質

問が出た。

また、基本方針について現行計画は5つだが、46ページの案では4つになった理由について質問が出たが、現行の基本方針1と2の内容を集約したとの回答であった。

○川上会長

各委員から質問や意見等はないか。

(質疑なし)

4 その他

○川上会長

各委員から何かあれば発言願う。

○藤岡委員

6月29日開催の第1回協議会でバス事業者から除排雪に関する要望があったので、回答させていただく。

昨年度の冬は、1月と2月の大雪により江別市では観測史上最大となる172cmの積雪を観測するなど、札幌市をはじめとする道央圏全体で災害級の大雪に見舞われた。

それに伴い、市内各所では車両の交差や通行が困難な状況が発生し、バスの運休が生じるなど、市民の皆様の日常生活に大きな影響が出てしまった。

昨年度の大雪を踏まえて、市では雪対策庁内会議や市民・事業者・市との除排雪3者懇談会、自治会と市長との対話集会などで意見交換を行い、今後の対応策を検討してきた。要望のあった土日祝日にバス事業者からの連絡が受けられる体制づくりについては、バス事業者に別途お知らせしたいと考えている。

次に、交差点の4つ角の雪山をバスが通れるように排雪して欲しいとの要望だが、令和3年度の大雪に関する検証結果報告では、道路交通状況やバスの運休状況を踏まえて、通行の確保を優先する路線を明確化しており、特にバス路線では交通の結節点となる駅とつながる路線や、文京台方面や東光町方面など、地域の孤立を防ぐ路線、また、昨年度の大雪により、バスの運行上雪山が支障となり局所的に通行ができなかったために、バス路線の1系統が運休となったケースもあったことから、そのようなことも踏まえて優先する路線を明確化し、今後対応していきたいと考えている。

いずれにしても、降雪・積雪は状況によって日々状況が変わる。予定通りいかないこともあるかと思うが、今後も雪対策に係る検証を重ねて引き続き進めていくので、ご理解・ご協力をお願いしたい。

○川上会長

今回の1月・2月の大雪では、本日ご参加いただいている委員の皆様や各機関からは大変なご協力をいただいた。さらに、今後どのように改善しなければならないかについても意見をいただいているので、今回、市の建設部が中心となって庁内で検証して、報告書を議会に提出したところである。

雪の降り方によって、それに応じた対応も出てくるとは思うが、今回の検証結果をしっかりと受けとめて、特に、バス事業者の皆さんとは協力しながら対応するということなので、引き続きよろしくお願ひしたい。

○経亀委員

石狩市の公式LINEによる路線バスの情報発信について情報提供させてもらう。

石狩市も江別市と同様に雪の多いまちであり、昨年もメイン路線で運休があった。江別市と違い石狩市は鉄軌道もないので、非常に生活への影響が大きかったということ踏まえて、石狩市では公式LINEによって路線の情報を発信するサービスに取り組んでいる。当然登録手続きは必要だが、先ほど説明があったとおりスマホの保有率も65歳以下だと8～9割、85歳以上でも相当数の人が持っているとの話もあったので、このようなシステムも活用いただけたらと思う。先ほどの説明でもあったが、冬季間の情報発信が非常に大事となるので、このような取り組みもあるということで載せている。

裏面に運休情報のイメージがあるが、利用者側から探すのではなく、プッシュ型となっている。運休情報を探してもたどり着けなかったとの意見も先ほどの説明であったが、利用者が探すのはハードルが高いが、プッシュ型なら探さなくても情報が入ってくるので、非常に有益ではないかと思う。

ただ、石狩市の場合は中央バス1社であり、江別市は3社あるためハードルが高いところもあり、人口規模も2倍あるので、簡単にできるとは思っていないが、このようなサービスを提供しているところもあるので情報提供させていただいた。

○事務局

利用者が情報を探すのは難しいとのことだが、市では今年度から、警報級の大雪等が発生した場合には、自分たちで探す形にはなるが、情報を配信する中で運休が発生していることも分かるような対応をしている。

しかし、自分で探すのが難しい部分もあるので、石狩市等の取り組みなども研究し、江別市でも、もう少しわかりやすい形で案内できないか考えていきたい。

○川上会長

江別市でも公式のLINE登録ができるようになり、バスの運行状況については、市ホームページ、さらには、LINEで発信できるような体制を組んでいるので、さらに市民の皆様への利便性を高めるため、今後も対応していきたい。

他に各委員から質問や意見等はないか。

(なし)

○川上会長

事務局から何かあるか。

○事務局

前回6月の協議会で、津田委員から運転免許証を自主返納した際の特典について質

問があったので、関連資料を机上配付している。

1枚目が札幌圏の取り組みで、江別市を含む12市町村内で受けられる特典を紹介したパンフレットとなる。裏面に協賛企業と受けられるサービス内容が紹介されているので参照願う。また、2枚目以降は、道で進めている高齢者運転免許自主返納サポート制度のパンフレットになる。仕組みについては、札幌圏とほぼ同じだが、協賛企業によって特典の内容が異なるので、詳細については、ホームページ等で確認願う。

○事務局

次回の協議会の日程等について、年明けに改めて連絡させていただくが、2月から3月の中で、専門委員会1回と協議会2回の開催を考えている。

次回、協議会では課題を整理して、また、まちづくりミーティング等でも市民の方々から意見をいただいているので、そのような意見も集約して、コンサル事業者と課題や対応策を整理して、計画素案のたたき台を示して、皆様から意見等をいただきたいと考えている。

○川上会長

事務局の方で、皆様から意見がいただけるよう工夫しながら資料等を作成・提示すると思うので、引き続き、公共交通計画の策定に向けてご協力願う。

5 閉 会