

## 令和7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7年6月26日（木） 14時00分～14時40分

場 所：江別市民会館3階37号室

出席者：高野伸栄副会長、猪股光晴委員（代理）、村山滋委員、中野幹也委員、内藤幸樹委員、福井輝喜委員、木村敬委員、鳴海仁委員、佐藤誠一委員、名古屋由紀子委員、佐藤貴史委員、猪島秋彦委員、亀田教子委員、門間俊也委員、杉浦一秀委員、杉村勝彦委員

※三上 真一郎会長、今武委員、鈴木康治委員、寺町満照委員、津田直輝委員、遠藤雄一委員は都合により欠席

傍聴者：0名

### 会議概要

#### 1 開 会

#### 2 報告事項

##### （1）デマンド型交通運行事業について

○事務局から説明

資料1をご覧ください。これは、現在、江北地区と豊幌地区で運行しているデマンド型交通について、令和6年度までの実績を整理した資料である。

まず、上段の江北地区の利用者数は、コロナによる移動自粛等の影響もあり、令和2年度・3年度は、いったん減少したが、令和4年度からは回復傾向にあり、令和5年度・6年度についても増加している。

なお、会員数に対して、実利用者数は多くはないが、地元としては、現在は利用していなくても、将来の利用に向けて、引き続き地域で支えて維持していきたいという意向である。

次に、下段の豊幌地区については、豊幌市街地部で足腰が弱まった高齢者が増えていたため、運行開始が待ち望まれていたこともあり、実証運行スタート時点から乗合率が高く、利用者数も増加傾向となっている。

また、令和5年度から、江北地区と同様に賛助会員制度を導入しており、地域全体で制度を支えて維持していくとの意向である。2枚目以降には、両地区における運行便数や、便別の利用者数、市街地側乗降場所別の利用者数などについて記載しているので確認願う。

次に、資料2をご覧ください。これは、江北地区のデマンド型交通運行事業における、運行便の発着予定時刻の変更に係る新旧対照表となる。

令和7年4月から、利用者の少なかった7：30頃発の第1便を、会員への聞き取

り内容なども踏まえ、8：00頃発へ変更したものである。

#### 【質疑等】

○高野副会長

ただいま事務局から、デマンド事業の実績について報告があった。利用者については、両地区ともに伸びているが要因は何か。

○事務局

会員数は増えていないが、地元からは、乗りなれてきて、病院や買物などに活用できるようになってきたとの話を聞いている。

○高野副会長

このことについて、ご意見・ご質問などあるか。

(質疑なし)

### 3 協議事項

#### (1) 地域公共交通確保維持事業に係る計画の認定について

○事務局から説明

資料3をご覧ください。平成30年10月から、北海道中央バス株式会社様が運行している「野幌見晴台線」は、国の補助制度が活用できる路線であり、当該計画の作成が補助要件の1つとなっていることから、毎年度、当協議会において作成している。この補助金の事業年度は、10月からスタートして翌年度の9月までとなっており、事業年度としては令和8年度となる令和7年10月以降の部分について、改めて今回計画を作成するものである。

根幹となる目的や必要性などの部分については、資料記載のとおりであり、昨年度から変更はない。「定量的な目標・効果」の「(1)事業の目標」については、江別市地域公共交通計画における目標と整合性を図り、野幌見晴台線に係る部分を抜粋して、目標値としている。これ以降の項目、運行便の詳細、運行系統図、ダイヤなどは資料に記載のとおり。

#### 【質疑等】

○高野副会長

これまで継続的に運行している路線であり、協議会の承認が補助金の要件となっている。

このことについて、ご意見・ご質問などあるか。

○猪島委員

バス会社で運転手の確保に苦労されていることを、マスコミ・新聞等でよく拝見するが、運行会社である中央バスさんでは、そのような人員の確保については、問題な

いとこの認識でよろしいか。

○村山委員

乗務員不足については、ここ数年、厳しい状況であることに変わりない。乗務員が高齢となり退職者が増えていくが、その反面、若い新規採用が入ってこないのも、どうしても乗務員が不足する状態となってしまう。

現行の運行を維持するために、既存の乗務員が休日出勤などで対応して維持している状況であり、厳しい状況にある。

○猪島委員

市民としては、持続いただきたい・継続いただきたいと思う。そのためにも、バス会社だけに負担をかけるのではなく、そのような問題点も協議会の中で議論できればと考える。

○村山委員

70～80人乗るようなバスを動かすためには、大型2種免許が必要となるが、その2種免許を所持する人材が減っているのも、利用実態に合わせて、違う交通モードや既存の交通機関なども活用しながら、地域全体で移動の方法を探っていないと、このまま今の状態でいけるとは思わないので、早めに皆さんに考えていただきたい。我々は民間事業者なので、このままできるか心配なところがある。

○高野副会長

バス運転手の確保については、非常に厳しい状況にあり、江別市地域公共交通計画においても、バス運転手の確保は重要であることを載せてあるが、これについて、市で対策などあるか。

○事務局

北海道さん・北海道バス協会さんが実施している乗務員募集イベントのPRや、子供たちを対象とした職業体験イベント「ミニさっぽろ2024」へ当市も一緒に参加をして、運転手に興味を持っていただくなど、今はできる部分をやらせていただいている。

○亀田委員

市の取り組みについて、やらないよりは良いと思うが、気の長い話である。市として具体的に運転手や整備士を養成する部署・機関を立ち上げるなど、民間と協力しながら考えていく必要があると思う。

○事務局

市には専門の部署や技術を持った職員などいないが、バス事業者さんが行っている取り組みに対して、市として何ができるか可能な限り連携は取っていき、意見交換なども行いながら研究していきたい。

○亀田委員

バス事業者さんが、今まで何十年も努めてきた結果が今の状況であり、人口減少なども、前から分かっていたことだと思う。この先、どうなるか分からないとの発言も

あったが、これでは間に合わないと思う。双方の良いところを詰めて、新たに対応する部署を立ち上げるなどの取り組みが必要だと思う。

○高野副会長

ご意見・ご質問をいただいたが、地域公共交通確保維持事業に関する計画については、承認でよろしいか。

(承認)

## (2) 令和7年度協議会予算について

○事務局から説明

資料4をご覧ください。本件は、先ほど協議事項(1)で承認をいただいた計画に係る国の補助金について、従前はバス事業者と国が直接やり取りを行っていたが、本年9月末で終了する令和7年度分からは、地域の協議会会計を経由して、やり取りを行うこととなる。そのため、今年度から、江別市地域公共交通活性化協議会設置要綱第8条に基づき、必要な予算措置をする。

まず、歳入については、江別市からの負担金770円、国からの補助金3,600,000円を予定しており、歳入合計3,600,770円を計上している。

次に、歳出については、バス事業者へ支払う補助金として、振込手数料込みで合計3,600,770円を計上している。

なお、国からの補助金の額については、本年の10月以降に判明することから、予算額として、昨年度の実績額3,600,000円を計上している。

### 【質疑等】

○高野副会長

制度変更に伴い、当協議会を経由してバス事業者さんへ補助金を支払うこととなる。このことについて、ご意見・ご質問などあるか。

(質疑なし→承認)

## 4 その他

○事務局

北海道中央バス株式会社様が運行している路線で、江別駅と大通にある札幌ターミナルを結び、工栄町や角山を経由する札江線が、利用者の減少や乗務員不足により、今年の11月末をもって運行終了となる予定である。そのため、当該路線は複数の市町村に跨る路線であることから、石狩振興局が調整役となり、バス事業者と沿線自治体で協議を行うとともに、バスが運行できなくなる地域「工栄町・角山地区」については、先日、バス事業者と市で、説明に伺ったところである。

なお、当該路線は、平日が片道4便、土日祝日が片道2便の運行で、利用者について

ては、大部分が札幌ターミナルでの乗降となっており、平日は1便当たり15人程度、そのうち、半数程度が江別市民となっている。

次に、ジェイ・アール北海道バス株式会社様が運行するバスの運賃が、今年の12月1日から値上げとなる予定であり、乗務員の処遇改善や、老朽化した車両の更新を図るため、初乗り運賃を180円から220円に引き上げるものである。

次に、次回の協議会について、急な案件等がなければ、11月頃に開催予定である。

### 【質疑等】

#### ○高野副会長

札江線が11月末で廃止とのことだが、市民の方からご意見などあったか。

#### ○事務局

バスが運行できなくなる工栄町と角山地区へ説明に伺った。説明内容としては、利用者の減少・乗務員不足によって運行が終了となること、利用者が非常に少ないことから、新たな事業者による代替交通の導入は難しいことを説明している。

角山地区については、市郊外部となることから、江北地区・豊幌地区で実施しているデマンド型交通を紹介している。

バスの路線廃止については、地元としても利用者が少ないことから、やむを得ないものとして概ねご理解いただけたものと考えているが、両地区とも独自で利用状況を調査するとの話を伺っているので、その調査結果によっては、今後、相談等があるものと考えている。

#### ○高野副会長

JR北海道バスさんが12月1日から運賃を値上げされるが、どのぐらいの値上げになるか。

#### ○猪股委員

初乗り運賃が180円から220円になり、距離が長くなれば金額が上がっていく。何かご質問等があれば、厚別営業所や本社営業部に問い合わせいただければと思う。

#### ○佐藤誠一委員

先ほど、協議事項(1)で亀田委員から話があった件で、最初の頃は、大半が同じような意見であったが、実際に各バス停で何人乗っているかなど調査したら、結果として、バス事業者さんの乗務員不足以前に、乗る人が少ないことが分かった。乗る人が多ければ問題ないが、乗る人が少なく経営的に厳しいとのこと、乗務員がいる・いない以前の話だと分かった。その結果を踏まえて、乗る人の多いところに路線を変更した経緯がある。

年月が経って、資料だけを見たら変な感じがするかもしれないが、当時から関わっているものとしては、議論してきた経過があるため、何も言うことはないものなので、参考までにお話する。

○高野副会長

過去の経緯について説明いただいたが、やはり一番大事なのは、より多くの方に乗っていただくことであり、そのために、ニーズに合った路線を調査したうえで計画を策定してきたとの説明であった。

○亀田委員

デマンド型交通の利用資格の60歳以上は、どのように決めたのか。もう少し幅があれば良いと思う。

○事務局

デマンド型交通は、地元の方からの、高齢者の通院や買物などの移動手段がないとの声が始まりである。通常、高齢者は65歳以上となるが、もう少し幅を持たせて60才以上としている。また、障がい者や移動に不便を感じている方も、地元で対象として認めているケースもある。

○高野副会長

基本的に、デマンド型交通の運用については、地元の皆さんが調整しながら決めている。

## 5 閉 会