

令和6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6年11月7日（木） 10時00分～10時55分

場 所：江別市民会館3階37号室

出席者：三上真一郎会長、高野伸栄副会長、和田則幸委員、千葉雄介委員、中野幹也委員、内藤幸樹委員、菅藤善之委員、木村敬委員、鳴海仁委員、高谷政伸委員、佐藤誠一委員、名古屋由紀子委員、佐藤貴史委員、津田直輝委員、亀田教子委員、遠藤雄一委員、經亀真利委員、杉浦一秀委員、杉村勝彦委員
※今武委員、鈴木康治委員、猪島秋彦委員は都合により欠席

傍聴者：4名

会議概要

1 開 会

2 報告事項

（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（説明）

資料1をご覧ください。この資料は、北海道運輸局長から本協議会宛への通知文書の写しとなる。内容については、本年6月に当協議会で承認をいただき、国へ申請していた令和7年度の江別市のフィーダー路線に係る計画に関して、国の補助事業を活用する計画として認定された旨の通知となる。

この通知により、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7年度も、国の補助金を申請することができることとなった。

○三上会長

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

運行事業者である中央バスの千葉委員から、現況について説明があった。コロナ禍以降の昨年5月から、バスの利用者は戻りつつあるが、コロナ禍以前の状況までは戻っていないこと、また、昨今の燃料費や人件費の増加もあり、収入は確保できても、収支率が改善されないとの説明があった。

【質疑等】

<なし>

（2）江別市地域公共交通計画の評価等について

○事務局（説明）

資料2をご覧ください。令和5年6月に策定した江別市地域公共交通計画では、課題解決

に向けた4つの基本方針「持続可能な公共交通ネットワークの構築に向けた利便性・効率性の向上」「誰もが安心・便利に利用できる公共交通の環境づくり」「公共交通を支える市民意識の醸成」「公共交通を支える仕組みづくり」に対して、8つの目標値を設定しており、毎年、地域公共交通活性化協議会において、達成状況について情報共有を図ることとしている。資料2については、国で定められた様式に基づき作成しており、当協議会に報告のうえで、国へ提出することとなる。

まず、1行目の路線バス輸送人員については、現状値として設定した令和3年度の実績値に対して、令和5年度は市内路線が466千人、市外路線が2,923千人となっており、コロナ禍で減少していた輸送人員は回復傾向となっている。また、2行目のバス路線数については、現状値に対して、令和5年度は27系統となっており、利用者の減少や運転手不足等により、令和5年9月末で2系統が廃止となっている。「評価・次年度に向けた課題や取組」は、バス事業者によるダイヤ改正や、鉄道主要駅での路線バスの情報提供により、乗り継ぎの改善と情報の充実化を図っており、引き続き、各種施策の推進により利用促進を図り、公共交通ネットワークの確保・維持に努めることとしている。

次に、3行目の交通環境に満足している市民割合については、現状値に対して、令和5年度は61.6%となっており、大雪時の連携強化など各種施策の実施により、R3実績値から4.4ポイント上昇している。また、4行目のデマンド型交通の会員登録者数については、現状値に対して、令和5年度は149人となっており、事業の周知等により、会員数は増加している。「評価・次年度に向けた課題や取組」は、バス路線マップ及び路線バス乗り方ガイドの更新・発行、広報紙や市HP等を活用した情報発信や、大雪時の除排雪に際し土木事務所やバス事業者と連携を図るとともに、運休について、市HPやLINE等を活用した情報発信を行ったほか、事業主体でチラシを作成し、デマンド型交通の周知を図っており、引き続き、関係機関等との連携強化及び各種情報発信に努めることとしている。

次に、5行目の啓発事業の実施回数については、現状値に対して、令和5年度は1回となっており、中学校1校で出前講座を実施している。また、6行目の広報紙等への掲載回数については、現状値に対して、令和5年度は1回となっており、広報えべつ12月号に特集記事を掲載している。「評価・次年度に向けた課題や取組」は、出前講座の開催、広報紙の活用、転入者へのバス路線マップの配布等により啓発を行っており、引き続き、各種施策の推進により啓発等に努めることとしている。

次に、7行目の市補助路線の収支率については、現状値に対して、令和5年度は62.6%となっており、輸送人員は回復傾向にあるが、物価高騰等による費用の増加により、収支率の改善はわずかとなっている。また、8行目の市の補助金額については、現状値に対して、令和5年度は37,839千円となっており、収支率はやや改善している一方、国の補助金額の減額に伴い、市の補助金額は増額となっている。「評価・次年度に向けた課題や取組」は、バス路線（市内完結路線）を維持するため、運行収支の赤字額に対し、補助金を交付しており、引き続き、各種施策の推進により利用促進を図り、収支率の改善に努めることとしている。

○三上会長

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

多くの質問や意見が出たが、その多くが啓発に関する事で、バスの利用者を増強させるため、いかに市民の皆様を知ってもらい、利用者を増やしていくかとの趣旨であった。啓発事業の中身についての質問や、バス路線をあまり知らない市民が多く、便利に感じている人もいれば不便に感じている人もいるので、その中でどのように利用者を増やすかが重要との意見が出た。

広報活動については、様々な形の広報活動や、事業者・行政・自治会との連携・協力などについても意見が出た。また、一度もバスに乗ったことのない市民にとって、バス路線はわかりにくいので、QRコードでお知らせするなど、広報の工夫が重要との意見が出た。利用者の少ない路線では、大型ではなくて中型・小型のバスを走らせてはとの意見も出た。

デマンド事業について、会員の登録者数と実際の利用者数との乖離の状況と、この乖離をなくすための啓発について、また、デマンド事業の地元の人員体制について少し不足気味との意見もあった。また、公共交通活性化協議会について、社会福祉協議会との連携なども今後のデマンド事業では検討が必要との意見が出た。

【質疑等】

○遠藤委員

小型バス・マイクロバスを走らせてはとの話があったが、別で聞いた話では、大型バスをマイクロバスに変更しても、燃料費や人件費などは変わらないため、変更してもあまり効果はないとの話を聞いた。マイクロバスに変更することで、バス事業者にメリットはあるのか。

○千葉委員

マイクロバスを使用すると、今まで行けなかった住宅街の中なども経路として選ぶことができるが、一方で、そのようなバス路線にしか使用できない。乗務員が一日に走るダイヤは、その路線だけではない。一人の運転手が1台のバスを使って、できるだけ効率よく運行するよう日々のダイヤが組まれる。路線ごとで使用するバスが変わると、乗り換えが必要となり、そのための時間も必要となる。

また、経費の面でも、小型バスが使えない路線では大型バスが必要となるが、大型バスが1台あれば、全路線で対応できる。そのため、マイクロバスを使用すると、1台で済むところが2台のバス所有となり、経費が嵩み、維持管理も大変となる。運行管理の面でも、複雑で効率も悪くなる。住宅街などの道が細いところは、バス以外の交通モードについて計画を組んだ方が有効かと思う。

○佐藤誠一委員

専門委員会では、今の路線バスを小型化するのではなく、便が減り、今まであったバ

ス路線がなくなった際に、小型や中型のバスを使用して、既存のバス路線とは別に、コミュニティバスのようなもので対応していくのが良いとの話であったと思う。

○遠藤委員

バス事業者で、大型バスを小型バスに変更して、きめ細かく路線を走るとは、結局、全体のコストを悪化させてしまう。小型バスを使うのであれば、違う事業者が対応すべきとの内容で理解した。

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（説明）

資料3をご覧ください。野幌駅北口と北広島市内のボールパークを結ぶバス路線については、令和5年3月30日から実証運行を実施し、需要の把握を行ってきたところだが、この度、運送事業者から、実証運行の継続について提案があったことから、当該協議会において審議する。3年目（令和7年度）の実証運行については、本格運行への移行に際し、ノンステップバスの導入が法律上の要件となることから、観光バスなどで使われているハイデッカーによる運行に加え、ノンステップバスを試験的に導入するとともに、乗客の誘導・整理・集金等に携わるスタッフの経費を考慮し、運賃の見直しを行い、改めて需要等の検証を行う。

事業概要（案）は、これまでとの変更部分として、運行車両は、これまでのハイデッカーに加え、ノンステップバスを試験的に導入する。運賃は、大人500円から700円へ値上げし、小児はその半額の350円、幼児については大人小児1名同伴につき無料、身体障がい者は350円となる。運行台数は、ハイデッカー3台、ノンステップバス1台で、試合日の半数程度（35試合程度）で、ノンステップバスを上下線に組み込む予定である。運行形式は、道路運送法第21条に基づく実証運行となり、令和8年度において、本格運行となる4条申請を行う予定としている。

スケジュール（案）は、本日の当協議会での承認を得て、来年1月上旬には事業申請、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。

以降は、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を添付している。5ページ目の計画ダイヤ及び試合開催日程は、来期の予定が未確定のため、参考として2024年度版を添付しているが、上段の計画ダイヤについては、変更はない予定である。

最後のページには、昨シーズンと今シーズンの公式戦の運行実績の比較表を添付しており、昨シーズンは71日の運行で合計57,185人、一日平均805人が乗車し、今シーズンは72日の運行で63,206人、一日平均878人が乗車している。また、今シーズンは、公式戦以外にも運行されており、先日のクライマックスシリーズなど、運行実績は左下の欄に記載のとおりとなっている。公式戦63,206人と公式戦以外の実績を合わせると、今シーズンは約7万人の皆様がバスをご利用いただいた結果となった。

なお、今年度については、11月30日（土）に開催予定のファン感謝イベント、また、来年3月のオープン戦に合わせた臨時便の運行が予定されている。日程及びダイヤが決まりしだい、バス事業者3社にはお知らせする。

○株式会社エルム観光バス（説明）

今年度、新札幌方面は運賃を値上げする中、野幌方面は値上げを見送ってきたが、利用者が増えていることもあり、野幌駅では住民や駅利用の皆様に迷惑をかけたところもあった。その対応を充実させるため、来年度からの値上げを検討してきた。今シーズンは、利用者がかなり多くなり、チームの成績の影響や、岩見沢・旭川方面からの利用者も含め、野幌の拠点が認知されてきている影響もあると考える。今後も継続して運行していくため、値上げで申請させていただきたいと考えている

○三上会長

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

電子決済の種類と今後の拡大について、現状は交通系ＩＣカードとVISAタッチ決済、そして現金となるが、野幌方面はワンコイン500円だったこともあり現金払いの方が多く、お釣りなどの対応で手間がかかっていることや、ペイペイなどの決済方法の拡大については、機材を提供している日本ハムさんの意向によるとの説明があった。

また、今シーズンは多くの方が利用されており、公式戦で1日878人、1日14～15便のため、1便に50名以上が乗車することになり、並ぶ人も多かったが、通常のバス路線が多い北口側に乗降場を設置した理由について質問があった。これについて、北口側には時間調整でバスが待機するスペースがあるため、そこを活用したとの説明であり、通常の路線バス、タクシー、自家用車などが交錯するため、安全に気をつけて運行したいとの意見が出た。

また、野幌駅の北口側にある空き地の状況について質問があり、所有者のＪＲ北海道で利用計画があるのではとの回答であった。

【質疑等】

○経亀委員

今回の改正点は、運賃の値上げとノンステップバスの試験導入となるが、令和8年度に4条申請を行う部分についてはハードルが高いので、来年度の最後の実証運行では、改正した部分について、利用者の意見を聞きながら方向性を決めていく必要があると思うが、事務局の考え方について伺いたい。

○事務局

令和8年度からの本格運行に向けて、料金改定やノンステップバスを試験導入するが、利用者の評価等については、調査方法はこれから検討するが、何らかの形で声を聞くことになると思う。

○三上会長

その他に意見等なければ、本件について承認することよろしいか。

(意見等なし→承認)

4 その他

○経亀委員

※北海道運輸局から『「地域の足」「観光の足」の現状と対策』について、配布資料に基づき説明(情報提供)。

【質疑等】

○高野副会長

需要に応じて供給を柔軟に拡大させていくとのことだが、肝心のドライバーの参画について、特に地方都市においては、どれくらいの希望者がいるのか。

○経亀委員

国土交通省から不足があると示されている地域は全国で12地域ある。札幌・仙台・東京・京都・名古屋などの大都市圏で、それ以外の地域は、自治体や事業者からの申し出となり、道内では伊達で許可されている。

この制度については、ハードルが高く感じている事業者も多い。また、アメリカ版ライドシェアのイメージが先行しており、日本版ライドシェアも同じように捉えてしまい、ライドシェアの名前聞いた時点で毛嫌いされている部分もあるなど、なかなか進んでいないのが正直なところである。

運転手不足が進んできているので、今後も地域の足を守っていくため、このような手段もあることについて、我々も機会を捉えながら周知等していきたい。

○杉村委員

10月5日・6日に、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」がアクセスサッポロで開催され、バス協会の皆様、江別市など自治体や運輸支局の皆様から協力をいただき参加させていただいた。

札幌及び近郊の小学校三・四年生が2日間で延べ3,000人以上参加されて職業体験するイベントで、当方では運転手と整備士の職業体験をさせていただいた。2日間で200名ぐらいの子供たちに職業体験をしてもらい、非常に好評であった。

参加いただいた自治体などの皆様からも、子供たちと触れ合える機会が作れて良かったとの声をいただいているので、すぐ実になるものではないが、業界イメージの向上なども兼ねて、引き続き参加したいと考えている。

その他、運転手確保については、運輸支局の協力をいただきながら取り組んでいきたいので、引き続き、皆様のご理解・ご協力をお願いしたい。

【質疑等】

<なし>

○事務局

1点目は、ジェイ・アール北海道バス株式会社が運行している上江別公園を始点とし、江別駅を経由し、新札幌駅を終点とする路線（ゆめみ野線の新25）が、今年の11月末をもって運行終了となる予定である。その影響が最小限になるよう、上江別公園と江別駅を結ぶ路線（江25）の新設や、江別駅と新札幌駅を結ぶ路線（江別線の新26）の継続運行のほか、江別駅における乗り継ぎの利便性向上のためのダイヤの調整等について、現在、石狩振興局が調整役となって、ジェイ・アール北海道バス株式会社と沿線自治体で協議を行っているところである。なお、当該路線は、朝の3便、新札幌駅行のみの片側運行となっており、利用者については、ほとんどが江別駅までの利用であり、江別駅を越える利用者は、1便当たり1人から2人程度である。

2点目は、北海道中央バス株式会社、ジェイ・アール北海道バス株式会社、夕張鉄道株式会社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る。まず、北海道中央バス株式会社については、不足する乗務員の処遇を改善し、人材の確保につなげるとともに、燃料費高騰等に対応するために、札幌市における運賃の値上げに合わせて、初乗り運賃を200円から240円とするなど、平均2割程度値上げするものである。次に、ジェイ・アール北海道バス株式会社と夕張鉄道株式会社については、札幌市における運賃の値上げに伴い、札幌市と隣接する江別市においては、「長く乗った方が安くなる」逆転現象が生じることから、それを解消するために、江別市と札幌市をまたがる一部区間について、運賃を札幌市と同額の240円に値上げするものである。

3点目は、次回の協議会は、急な案件等がなければ、6月に開催予定である。確定しだい、改めて委員の皆様にご案内させていただく。

【質疑等】

<なし>

5 閉 会