

平成26年度 第2回当別町地域公共交通活性化協議会 議事録

日時：平成26年6月26日 9:30～10:30

場所：当別町役場 1階 大会議室

出席委員 15名、欠席委員 7名、オブザーバー 2名、随行者 2名

1 開会（司会：館田事務局長）

2 会長挨拶（増輪会長）

本日は、大変お忙しい中、平成26年度第2回の当協議会に出席いただき、ありがとうございます。ただいま司会の方から紹介がありましたが、当協議会の設置要綱に基づきまして、4月1日付けで当別町長から指名を受けまして当協議会の会長となりました。副町長の増輪でございます。

私は、これまで公共交通、特にふれあいバスに長く担当させていただいておりまして、この協議会に人一倍強い思い入れがあります。

委員の皆様には色々のご指導、ご鞭撻承る機会があろうかと思っております。どうぞよろしくお願い致します。

また、私と同様にこの4月各団体におきまして、役員の改選であるとか人事異動等がございます。委員の皆様の中にも変わられた方がいらっしゃいます。

委員の変更につきましては、5月1日付けをもって委嘱状を交付させていただいておりますので、今後ともどうぞよろしくお願い致します。

本日の会議は、平成25年度の当協議会の事業報告並びに収支決算報告をさせていただきます。平成26年度当初予算の変更、また確保維持改善事業に係る計画につきまして、ご審議をいただくこととなりますので、ぜひ活発なご議論をお願い申し上げます。

新たな委員の紹介（司会：館田事務局長）

会長の挨拶にもありましたが、4月の役員改選や人事異動により委員の変更がありましたので、ご紹介させていただきます。お手元に配付してあります資料の委員名簿をご覧ください。

- ・北海道開発局 札幌開発建設部 札幌道路事務所 計画課長 貴田 勝太郎 様
- ・当別町 PTA 連合会 副会長 浅野 政輝 様
- ・当別町商工会 事務局長 五十嵐 一夫 様
- ・当別町教育委員会事務局 教育部長 野村 雅史 様

また、本日欠席されておりますが、

- ・北海道運輸局 札幌運輸支局 首席運輸企画専門官 樋口 康弘 様
- ・JR 石狩当別駅 駅長 横関 章 様

以上6名の方が変更になってございます。今後当議会の委員としてご協力よろしくお願い致します。なお、4月人事異動により事務局職員も変更があった旨、お知らせします。

- ・事務局長 企画部長 館田博道
- ・事務局員 美しいまちづくり課長 長谷川 道廣
- ・事務局員 美しいまちづくり係長 大石 和彦

- ・事務局員 美しいまちづくり係 作 山 温 史
- ・事務局員 美しいまちづくり係 永 井 敬 洋
- ・事務局員 美しいまちづくり係 下 村 兼 生

3 副会長の選任について

(司会：館田事務局長)

副会長の選任につきましては、本協議会設置要綱第4条第2項の規定により会長が指名することになっておりますので、会長の方よりご指名よろしく申し上げます。

増輪会長

前任者から引き継いでいただきたく、本日残念ながら欠席しておりますけれども北海道運輸局札幌運輸支局 樋口首席運輸企画専門官を指名させていただきます。

司会：館田事務局長

それでは、会長の指名がありましたので、副会長につきましては、樋口首席運輸企画専門官にお願いしたいと存じます。なお、樋口様には事前に内諾をいただいておりますことを申し添えさせていただきます。

4 報告

(1) 平成25年度当別町地域公共交通活性化協議会事業実績について

事務局(長谷川美しいまちづくり課長)

資料1に基づき説明。

まず、資料1の実績報告書をご覧ください。

1 ページ目は、協議会の構成員、会議の内容を記載しております。

2 ページ目は運行の概要となっております。運行の概要についてですが、平成25年度は、あいの里金沢線の利用者数増加を図るため、平日便6便増便しまして全路線合わせて1日につき平日72便休日28便運行しております。利用料金については、1回1路線一般中高生200円、小学生等は100円これらを基本に回数券や全路線乗り放題の応援券を表2-1のとおり金額設定しております。

また、夏休み冬休み限定で小中学生を対象にした子ども定期券を販売したところでございます。

運行路線につきましては、表2-2にありますとおり8系統で運行しております。これらを常時5台のバスで運行を行っております。

3 ページからは、運行データについて、記載しております。平成25年度は、延べ134,160人の利用者がありました。平成24年度よりも約3,100人増加しております。これらは、あいの里金沢線を平日6便増やしたことによるものだと考えております。

5 ページは、市街地循環線の推移について、利用者数は、平成24年度よりも若干上回り、合計で90人の増となっております。しかしながら1便あたりの利用者数は、非常に少ない状況にありまして、平成26年度に予定しております、デマンド実証運行等により改善策を模索してまいります。

7 ページは、あいの里金沢線(旧金沢)の推移について、利用者数は、平成24年度より大きく下回っております。これにつきましては、利用者の多くは、医療大学の学生でございまして、1便から3便までの時間が非常に混み合っております。座席を確保するために、当別駅より前の当別消防署、

田西会館のバス停から乗車する学生が増えたことによるものだと考えられます。利用者数を記録する際にこの路線から外れて旧西当別・あいの里線の乗車の扱いになりますので、その分大幅に減となっております。

9 ページは、あいの里金沢線（旧西当別・あいの里線）の推移について、利用者数は、平成 24 年度よりも大きく上回り、約 13,000 人の増加となりました。先程ご説明しましたとおり医療大学生の乗車によるもの、平日便を朝・夕 6 便増加させたことが原因だと考えております。

13 ページは、青山線の推移について、年々利用者数は減少し、平成 25 年度においても平成 24 年度を下回っております。利用者数を向上するために、平成 25 年 9 月に地域住民との意見交換、地域住民にアンケート調査を実施し、その結果を踏まえ、平成 25 年 12 月にダイヤ改正を行ったが、その翌月からの 1 月、2 月、3 月の利用者数は、平成 24 年度よりも減少しました。これらについては、更なる検討が必要であると考えます。

17 ページは、運行コスト・運行収入について、平成 25 年度の運行コストは、年間で 5,427 万円となっております。表 4-1 にありますとおり 1 キロあたりの運用コストは、約 182 円となっております。これは、札幌・函館・室蘭などの北海道地区の運行コストと比較しますと 1 キロあたり 350 円以上となっております。ふれあいバスの運行コストと比較しますと約半分のコストで運用しております。しかしながら、1 人あたりの運行コストは、404.5 円となっております。1 回あたり 200 円で運行している利用料の倍の金額がかかってしまいます。人よりも空気を乗せて走っていることとなりますので、これが、未だに大きな課題となっております。

また、ふれあいバスについては、廃食油で精製している BDF を燃料として積極的に活用しておりますが、平成 25 年度は、25,987 リットル利用し、結果として軽油をそのまま利用するよりも 1,403,298 円の削減効果が得られたものでございます。

運行収入について、平成 24 年度は、10,000 千万を割っていましたが、平成 25 年度より再び 10,000 千万以上の運行収入を達成することができました。

18 ページは、応援券の販売箇所と販売枚数を記載しており、平成 25 年度は、544 枚販売することができました。平成 24 年度は、492 枚の売り上げでございましたので、54 枚の増となりました。

19 ページは、無料利用者数の状況を記載していますが、医療大学の病院利用者、大学生の利用状況になりますので、ご確認いただきたい。

20 ページ以降については、コミュニティバスの利用促進事業の記載をしておりまして、夏休み冬休みの定期券の販売ですとか、町内の小学生を対象にした学校の授業の中で行うモビリティマネジメントの実績についても記載しております。

質疑なし

承認

（2）平成 25 年度当別町地域公共交通活性化協議会決算及び監査報告について

事務局（長谷川美しいまちづくり課長）

資料 2-1、2-2 に基づいて説明。

平成 26 年 2 月 7 日に開催した第 3 回協議会で、予算執行状況をお示しさせていただいたが、決算が確定しましたので、資料 2-1 に基づいて説明いたします。

収入についてですが、目の欄で申し上げますと負担金につきましては、予算額の同額の 34,800,000

円、これは、参加事業者3社からの負担金でございます。補助金につきましては、0円。繰越金については、予算額と同額の3,890,807円、雑入につきましては、521,262円、予算額に対し、163,069円の増となり、これは、広告収入が当初の見込みよりも多かったものとなります。収入合計と致しまして、予算額39,049,000円に対しまして、収入額39,212,069円、差し引き163,069円増となっております。

支出について、会議費は、0円、事務局費30,000円予算額に対して10,000円の減、運行事業費35,039,646円予算額に対して、1,630,354円減、調査研究費0円、広報公聴費261,450円で予算額に対して338,550円の減、予備費は、0円、予算額に対して1,451,000円の減、積立金は、予算額と同額の288,000円。支出合計としまして、39,049,000円の予算額に対しまして、支出額35,619,096円差し引き3,081,354円の減となります。収入39,212,069円、支出35,619,096円差し引き3,592,973円を次年度へ繰越金としてさせていただければと思います。なお、積立金の状況でございますが、北海道銀行の定期預金として積んでございまして、平成25年度末残高で16,295,000円となっております。

監査委員（五十嵐委員）

平成26年6月17日に、当別町役場小会議室において、平成25年度当別町地域公共交通活性化協議会に係る会計、並びに出納に関する書類、帳簿、通帳を山下監査委員とともに確認したところ、適正に行われているものと認められたので、報告する。

質疑なし

承認

6 議事

（1）平成26年度予算の変更について

事務局（長谷川美しいまちづくり課長）

資料3に基づいて説明。

第1回目の書面会議にて承認いただきました平成26年度地域内リーダー計画の変更に伴い、補助金が協議会に交付されることになったことから補助金の収入を計上いたします。先程、25年度の決算監査報告がございましたが、繰越金の額が確定したことを受け、収入の繰越金の額を補正させていただきます。

また、支出については、運行事業費に地域内リーダー系の補助金額を含めて計上いたします。

変更点についてのご説明ですが、まず収入に関して、補助金が当初予算0円に対して6,855,000円の増額、繰越金当初予算3,600,000円に対して、3,592,973円で7,027円の減、雑入当初予算1,718,000円に対して724,973円減の993,027円となり、収入合計当初予算40,118,000円に対して6,123,000円増の46,241,000円となります。

支出については、運行事業費当初予算36,670,000円に対して6,123,000増の42,793,000円となります。内訳は、補助金6,855,000円分と運行事業費の契約金額35,938,000円を合わせた額である。支出合計当初予算40,118,000円に対して6,123,000円増の46,241,000円となります。

なお、積立金の見込み額ですが、475,000円を取り崩して15,820,000円となります。

異議なし

提案どおり決定

(2) 平成 27 年度地域内フィーダー計画の変更について

事務局（長谷川美しいまちづくり課長）

資料 4 に基づいて説明。

平成 27 年度の地域内フィーダーである路線の赤字補填の補助金を申請するために必要な計画であります。計画の内容については、平成 26 年 2 月 7 日開催の会議で承認いただきましたバスの運行事業計画を基に作成しております。目的、必要性、目標等定められた項目に該当する分について、記載していますが、表 2 に補助対象経費に対する国庫補助金内定申請額 6,904 千円を申請する計画となっております。例年同様の手続きとなっております。本来であれば補助対象経費の半分である 8,878 千円をいただきたいところではあるが、補助金にも上限があるため、全額補助とはなりません。

質問者（菊池委員）

本来は 8,878 千円必要な経費が 6,904 千円しか交付されないことからその不足分はどのようにするのか。積立金を切り崩すのか。

事務局（長谷川美しいまちづくり課長）

不足分については、協議会で負担します。(有)下段モータースと契約している運行委託費の中で支払うこととなります。

提案どおり決定

6 その他

(1) 太陽光発電を活用した地域公共交通活性化事業について

事務局（長谷川美しいまちづくり課長）

当別町の取組としてコミュニティバスの連携してエネルギーの取組を進めるよう考えておりまして、関連がございますので、協議会の方にもご説明させていただきます。

太陽光発電を活用した地域公共交通活性化事業について、資料 5 をご覧ください。

昨年就任しました宮司町長の 4 つの施策の重点施策の 1 つに再生可能エネルギー活用が掲げられておりますが、その取組として現在町では、コミュニティバスと連携した太陽光発電事業を取り進めております。町内に太陽光発電施設を建設し、発電した電力を北電に売って、売電収益をコミュニティバス事業の推進に役立てようとするものです。北海道にエネルギーの地産地消促進事業費補助金という再生可能エネルギーによる発電施設の設備費用の半分以上を補助する制度です。この補助金を活用して施設を建設することによって総事業費の 25,000 千円のうち 12,500 千円を町が負担することで、電力の固定価格買取制度と組み合わせまして売電収益を生み出そうとしております。

この補助制度を活用して、実施した事業で得た収入は、全額地域振興事業に活用することになっており、補助申請者は、町を含む共同体でなければならないため、町と(有)下段モータースと共同体(コンソーシアム)を設立し、コミュニティバスとタイアップして、これまでにコミュニティバスは、BDF を利用して運行している環境にやさしいエコのバスということで、太陽光発電の売電収益と結

びつけることで、更に環境にやさしいバスということイメージアップにつなげていくことに計画しているところであります。設立した共同体は、「ene・BUS コンソーシアム」であり、この共同体で、事業を実施します。共同体に対する補助金が12,500千円、総事業費25,000千円の半分を町が負担します。1年間の売電収益見込みは、1,776千円であり、それに対して、ランニングコスト等を差し引きおおよそ年間11,000千円の収入が見込まれます。ここまでの費用を町が負担しておりますので、当面の間町が、コミュニティバスに支出している12,000千円のうちから売電収入額約11,000千円を差し引いた形で町の負担金にあてさせていただきたい。固定価格買取制度は、20年間買取価格が固定されるものであり、約9年で補助額を回収できる想定となっております。10年目以降は、いかに発電事業がコミュニティバス事業に貢献できるかが重要であり、更なる活性化につなげていきたい。

この事業を実施するにあたって、運行ダイヤや運賃等運行に影響を与えるものでは、ありません。

なお、この事業の具体的な仕組み等明確に積みきれていないので、補助金の確定と仕組みの整理がつき次第、改めて次の会議で説明したいと思います。

質問者（菊池委員）

太陽光発電の施設の耐用年数は、20年ってことでよろしいのか。

設備建設した機材は、メンテナンスなどしなくてよいのか。

固定買取制度の20年以降の発電はどうなるのか。

回答者（経済部プロジェクト推進室 石原主査）

太陽光パネルの耐用年数は、固定資産税状の耐用年数は17年間になっているが、パネル自体は、なにも故障がなければ26年程発電するといわれています。発電した電気を販売するために必要なパワーコンディショナーという機材がありますが、この機材の耐用年数が10から15年といわれているので、20年間のうち1回は交換しなければならないと思う。また、20年間は、1キロワットあたり36円で販売できるが、20年以降も発電はできるが36円で買ってもらえるかは、これから仕組みによって変わってくると思われま。

質問者（大口委員）

20年以降はどう考えているのか。

テレビ等で供給部分のコンディショナーに不具合が多いなどあるが大丈夫なのか。

回答者（経済部プロジェクト推進室 石原主査）

パワーコンディショナー自体は、確立されたものがありまして、売電できるようになったのは、最近だが、太陽光発電は、以前から自宅に取り入れてることも多く、それにもパワーコンディショナーが利用されている。この技術は、最近できたものではなく、モジュール等の関連機材についても問題ないと思う。20年後売電できなくなったときにどのように活用していくかは、国の方でも考えているところです。

質問者（菊池委員）

バスの電氣化は進んでいないのか。

回答者（運輸局）

ポンチョの電気バスは、ありますが相当高額なものであり、今はプラグインハイブリットといった電気を利用した仕組みが非常に普及しているため、今後活用が進む可能性がある。

質問者（大口委員）

今後地域で発電した電気は、北電に頼らず地域で賄えれば良いと思う。

会長

課題となる部分は、地域で出た電気やエネルギーをコミュニティバスとどのように結びつけていくかであると思われる。(有)下段モーターズと一緒にあってBDFという燃料をバスで使い、全国的に発信させていただいて、かなり有名になりました。これはそもそも有名になろうということではなくて、地元の住民の方が、出した廃食油でバスが動いているので、バスを利用しましょうという気持ちの醸成という思いで、取り組んできた結果であります。最終的には費用の部分もかなり抑えられました。このエネルギーに関しましても地元で発電した電気でもコミュニティバスが運行しているということ発信させていただいてバスに乗ってもらえるとバスとしての存在感を発揮していけると思っております。ぜひこの事業を進めたいと思っております。

（２）今後のスケジュールについて

事務局（長谷川美しいまちづくり課長）

資料６に基づいて説明。

９月に協議会開催を予定しています。内容は、市街地循環線によるデマンド実証運行するために運行内容について、協議いただければと思います。また、平成 26 年 2 月 7 日に開催した協議会で 12 月からのダイヤ改正の承認いただいているところがございますので、そのようにいたします。３月には次年度に向けた予算の審議等を実施する予定であります。

質問者（菊池委員）

改めてデマンドについて説明してほしい。

回答者（長谷川美しいまちづくり課長）

市街地循環線利用状況は、１便あたり 1～2 人であり、非常に厳しい状況であります。このまま継続しても赤字が多くなってしまいます。そこで、デマンドという考え方がございまして、バスの規模を小さくなる形で電話で予約をしていただく形になります。バスとタクシーの中間にあたるものと考えていただきたい。ご自宅まで迎えにいったり、着く先は、公共施設ですとか、スーパーだとか限定し、空で運行するバスを減らすことを目的とします。予約の状況に応じて走らせる車を変更でき、事業効果を高めるメリットがあります。10～12 月の期間において、実証運行し、その結果を踏まえて導入を検討していきます。

質問者（菊池委員）

バス路線がない地域も含めてみてはどうか。

子どもや一定の高齢者の金額も検討してみてはどうか。

会長

貴重なご意見ありがとうございます。

協議会とはなっていますが、ご意見については、バス担当者において検討していきつつ、協議会の委員の皆様にお伺いしていく流れになります。バスの走ってない地域については、町の交通の問題として当然考えていかなければならない部分ではありますが、非常に難しい案件でありまして、時間がかかると思います。

7 閉会（増輪会長）