

日 時：平成29年2月2日（木） 午後2時～3時30分

場 所：旭川市障害者福祉センターおびつた

出席者：構成員 22名

菅野，野崎，石井氏，蟹谷氏，踊場氏（代理），本間氏，
矢野氏（代理），柏葉氏，荒川氏，山内氏，福島氏，佐藤
氏，馬場氏，森田（裕）氏，川口氏，森田（英）氏，澤
渡（代理），田中氏，四宮氏，秋山氏，高橋氏，砂田氏

事務局 4名

都市計画課長 富岡 ほか3名

関係者 3名

（一社）北海道開発技術センター 大井氏，村中氏

旭川市環境部新エネルギー推進課 細川主査

傍聴者 4名

1 開 会

2 議 事

1) 地域協働推進事業について（中間報告）

- ・資料1をもとに，受託事業者の担当者（大井氏）より地域協働推進事業の中間報告を行った。

構成員（学識者）ビッグデータの活用に取り組んで行くのは良いことだと思う。今後はバスだけでなく，タクシーについても取り組んではどうか。アプリの普及など，タクシー業界は曲がり角にある。セミナーで川鍋さんと呼んでも良いと思う。また，ライドシェアについては，私も中頓別で関わっているので，関係者を紹介できると思う。来年，再来年になるとタクシー業界は変わっていく。ライドシェアに対しては意見が分かれており，アプリを提供して頑張っている人もいるが，そうしたアプリも世界共通でないと意味を成さないのので，役所はその辺をバックアップしてあげてほしい。

会 長）現在，交通に関しては，変化のさなかであると思う。危機的な状況になる前に，研究は進めていかなければならないと思っている。

構成員（学識者）予算を使って事業するからにはアカウンタビリティが重要である。中学校のMMの効果測定で，事後のアンケートのみをとっているが，より事業効果を正しく測るためには，事前，事後の比較を行ったほうが良い。また，今後はより多くの人に拡大して実施し，利用促進につなげていくため，ロードマップが必要である。

事務局）効果測定については，御意見を参考にさせていただく。今後の展開については，人的余力の問題もあるが，他の地域でも展開するようにしていきたい。

2) 米飯デマンド交通の実績報告について

- ・資料 2 をもとに、運行事業者の旭川中央ハイヤー(株)の柏葉構成員より平成 27 年 10 月～平成 28 年 9 月の実績報告があった。

3) 北海道運輸局補助事業の 1 次評価について

- ・資料 3-1, 3-2, 3-3, 3-4 をもとに、国の補助事業に係る 1 次評価についての事務局案を事務局より説明。
- ・米飯デマンド交通については、学童数の増減が結果に実績を与えていること。電気軌道のノンステップバスについては、計画 3 台のうち、2 台は観光系の補助金に振り替えて事業が実施されたことを踏まえて評価を行ったことを事務局より説明。

【デマンド交通の一次評価】

構成員(学識者) デマンド交通について、事業者にインセンティブを与える補助システムにしたほうが良いのではないかと。そうしないとやる気が無くなってしまいうので、新しいやり方をとって良いと思う。

事務局) 来年度、網形成計画を策定する中で、交通空白地域の交通も考えていく。ここで断言することはできないが、事業者さんの負担にならない方法についても考えていきたい。

構成員(学識者) 交通政策基本法に移動権は入らなかったが、市が中心となって交通計画を策定することを考えると、市として市民のモビリティを主体的に維持していく責務を考えたときの費用の出し方というものがあると思う。

会長) 私も同感である。事業者さんの持ち出しで公共の福祉が成り立っているというのは本来おかしい。利用者の負担で収支が成り立つのが理想だが、それが難しいなら、国なり行政が負担するというのも必要になるかもしれない。こうした状況が続くと、他の地域で展開する時に手を挙げる事業者さんがいなくなりかねないので、人手不足の話も含めて、我々が公共交通関係者に支えられて地域が成り立っていること自覚して、仕組みを考えていかなければならない。

【資料について】

構成員(学識者) それぞれの導入率が現状どの程度なのかという資料もあったほうが良い。

事務局) ユニバーサルタクシーは数台、ノンステップバスは 6 割弱である。来年度の評価の際には、そうした資料も準備するようにする。

【福祉タクシーの一次評価】

構成員(利用者) 評価が A とのことだが、どのくらい利用者がいたのかという数字は押さえているのか？

事務局) 具体的な数字は押さえていないが、導入した以上、使われていると推定している。

構成員(利用者) 今回のケースは定量的評価があっても良かったと思う

【ノンステップバスの一次評価】

構成員（学識者） 東京では、国の自動車局のユニバーサルデザインのガイドラインで空港リムジンが漏れてしまったせいでオリンピックにもまずい影響を与えている。旭川は空港から市へのアクセスする際、高速道路を使わないで済むので、既存のノンステップバス車両が利用できる。一番、困るのが、車椅子の人が空港に降り立って、街まで行けないということである。旭川空港の売りにもなるので、その辺を上手く組み立ててほしい。

会 長) 1月25、26日に空港民営化のシンポジウムがあったが、その中でも2次交通の話題が随分出ていた。空港利用拡大のためにも2次交通をどうするかというのは課題であるため、当然、今後その辺の検討をしていきたい。

構成員（バス事業者） 観光系の補助金で導入した2台は、荷物スペースを作った上で、空港線に投入している。また、空港を経由する旭岳線でも、ワンステップバスを一部、導入している。これから何台入れていけるかわからないが、今後も努力していきたい。

構成員（学識者） 空港線などは市が積極的な支援を考えとも良いと思う。

※事務局案のとおり了承

4) 先進地視察について

- ・資料4をもとに、当初の盛岡という視察案から、都市の規模が近く、今後、本市において検討が考えられる施策について、先行して実施している岐阜に視察先を変更することを説明。
- ・派遣員として、計画策定後、事業の主体となる旭川電気軌道、道北バスから1名ずつ、及び事務局から1名の計3名を3月に派遣すること。また、視察結果については、次回交通会議で報告し、他の構成員に情報共有する旨、説明。

構成員（学識者） 富山や福井、宇都宮、新潟、岡山など、全国的なLRT導入の流れの中で、岐阜市はLRTからBRTに転換しためずらしい縮小均衡の事例である。視察ポイントとして、ビッグデータの利活用と、交通結節点の処理について重点的に見てきたら、網形成計画策定にも役立つと思う。

※視察地変更につき了承

5) 旭川市地域公共交通会議設置要綱の一部改正について

- ・資料5をもとに、来年度の地域公共交通網形成計画策定にあたり、本交通会議を地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく法定協議会と位置づけるため、要綱改正を行うことを事務局より説明。

※要綱改正について了承。

6) 各種報告

【北海道運輸局（旭川運輸支局）から報告】

- ・資料 6 をもとに、旭川運輸支局の砂田構成員から、本年度、旭川市で行ったビッグデータを活用した効果的な公共交通に関する分析調査と、商業施設と連携したバス待合環境の改善に関する実証実験について説明。

構成員（バス協会）本年度、運輸局さんが旭川を対象エリアに、2事業を展開してくれたことに感謝している。また、商業施設にデジタルサイネージを置いて、バス待ちを可能とする実証実験については、他施設からも置きたいという話がある。この事業は、旭川市が昨年度、バスロケーションシステムの導入の後押ししてくれたところからスタートしたが、バス事業が大きく変わりつつあると思う。

構成員（学識者）今後の展開の中では、商業施設だけではなく、医療機関にも着目してほしい。旭川医大は外来が月 1,500 人程度ある。高校生が院内のカフェでお茶を飲んで、バス待ちをしている光景なども見受けられる。

また、デジタルサイネージのフォントが小さく、年配の人には読みにくいので、空港のサイネージのように大きなフォントを使ったほうが良いと思う。

【旭川市環境部新エネルギー推進課から報告】

- ・資料 7 をもとに、本年度、当会議と連携して実施した、クールチョイス事業についての報告と、エコ通勤について報告。

【旭川市地域振興部都市計画課から報告】

- ・旭川市都市計画課長より、現在、実施に向けて調整している、道北バスへの名寄線に対する 6 市町の協調補助、ユニバーサルデザインタクシーの導入補助について説明。
- ・また、JR 北海道の路線見直しについて、3 期成会による国、道内選出の国会議員、道、道議会に対する要望活動の状況、北海道市長会で行われている議論などについて報告。

3 閉会

事務局) 次回の交通会議は来年度、春の開催を予定している。

以上

【用語】

ビッグデータ：膨大かつ多様で複雑なデータ

MM：出前講座をととした公共交通の利用促進（モビリティマネジメントの略）

ライドシェア：自動車の相乗り

LRT：次世代型路面電車（軽快電車）

BRT：一般車両用の道路とくぎったバス専用レーンや完全に分離したバス専用道路を設けてバスを運行させる新交通システム

デジタルサイネージ：モニター画面による情報提供