

日時：平成29年5月12日（金） 午前10時15分～11時50分

場所：旭川市科学館1階 「学習・研修室」

出席者：構成員 25名

菅野，稲田，鉢呂氏（代理），堀井氏，蟹谷氏，福内氏，
本間氏，柏葉氏，荒川氏，山内氏，岡田氏（代理），藤井
氏，東氏，馬道氏，天野氏，馬場氏，川口氏，菊地氏，
坂田氏（代理），澤渡（代理），田中氏，稲津氏（代理），
秋山氏，相田氏，山角氏

事務局 2名

都市計画課長 富岡 ほか3名

関係者 2名

旭川電気軌道（株） 矢野氏

（一社）北海道開発技術センター 大井氏

傍聴者 2名，随行者 3名

1 開 会

2 議 事

（1）平成28年度 事業結果について

- ・資料1をもとに，事務局より平成28年度の事業結果について説明。
- ・資料2をもとに，北海道開発技術センター大井氏（受託者）より地域協働推進事業の結果について説明。
- ・資料3をもとに，旭川電気軌道矢野氏（視察者）より先進地視察の報告，その後，質疑応答。

構成員（タクシー事業者）：平成28年度に実施した地域協働推進事業において，モビリティマネジメントのマニュアルを作成することとなっていたが完成したのか。また，マニュアルは情報提供をしてもらえるだろうか。

事務局：マニュアルは完成した。情報提供する。

構成員（学識者）：岐阜市を視察したということであるが，旭川市と岐阜市の違いをしっかりと押さえ，旭川市として何を参考にするのかを少し丁寧に考えていく必要があると思う。人口規模（岐阜市41万人，旭川市35万人）が近いので，比較や参考にする都市としていいと思う。岐阜市はLRTをやめてBRTにしているが，旭川市には5，6年前に団子状態の路線をLRTまでいかなくともBRTのような接続バスを作ることによって解消するという提案をしている。そういった状況は40号線が近いということを確認しておいて欲しい。

また，市からバス事業者への補助金については，岐阜市が2億円で旭川市は数千万円である。

1日に8万人のバス利用者がいる中で、数千万円とは極めて低いように思う。北見市の補助金は2億円を超えていることから、かなり旭川市は少ない。一方、鉄道に対しては1万人の利用者で100億円の駅を作っているというアンバランスな投資が旭川市には見受けられる。

今後の公共交通の方向性を考えるきっかけを岐阜市の状況から掴んでほしい。

また、高齢者の増加に伴う移動困難者の交通をどうするのか、人口減少に対してどうするのかなど、まだ問題点が見えていない部分がある。コミュニティバスやデマンド交通などが市民の満足度を上げていない部分に対し、岐阜市はどう取り組んでいるか、さらに旭川市民が今ある公共交通が充足されていると感じているのかなども検証して、岐阜市との比較をしっかりと行っていただきたいと思う。

会長：これらの結果については、この会議にて報告し、議論いただきたいと思う。バス路線のきめ細やかさで言えば、岐阜市より旭川市の方が良いと思う。岐阜市は地域優先という意識が非常に高く、利便性は良いと感じた。

構成員（学識者）：旭川市の道路幅員は非常に広い。これは岐阜市より優れている点である。旭川市は非常に恵まれたインフラ整備を行い、割とコンパクトにできた都市という印象である。そのため、公共交通への投資が他の都市に比べて少ないにも関わらず一定の水準が保たれていると思われる。この水準に関し、公共交通への投資だけではなく、インフラ整備への投資も合わせて理解していく必要があると思う。

- ・資料4-1をもとに、事務局より平成28年度の決算結果について説明。
- ・資料4-2の会計監査報告書をもとに、川口監事より平成28年度収支決算について、適正に処理されていることが報告された。

※平成28年度事業報告及び決算について、一同承認。

（2）平成29年度事業計画について

- ・資料5をもとに、事務局より平成29年度の実業計画について説明。
- ・資料6-1, 6-2をもとに、事務局より旭川市地域公共交通網形成計画の策定について説明。
- ・資料7をもとに、事務局より平成29年度予算について説明。

※平成29年度事業計画及び予算について、一同承認。

（3）資料8をもとに、事務局から地域内フィーダー系統旭川市生活交通確保維持改善計画について説明。

※地域内フィーダー系統旭川市生活交通確保維持改善計画について、一同承認。

（4）資料9をもとに、旭川地区ハイヤー協会荒川専務理事より、生活交通確保維持改善計画（バリアフリー化設備等整備事業）について説明、その後、質疑応答。

会長：生活交通確保維持改善計画について、UDタクシー1台に対して国の補助金の上限は60万円、市は10万円である。3年を目安に現在のタクシー車両の1割程度をUDタクシーにしたい。車高・座面が高いので、乗降の際の足腰が楽になる。

構成員（タクシー事業者）：現行のUDタクシーは後ろから車いすを乗せるようになっているが、10月に発売される車両は、横から乗せられるため、歩道から直接乗り入れできる。新しい車両は、安全装備に関しても、ふらつき防止や自動でライトの遠目と近目を切替できるなど、様々な機能が備わっている。

構成員（学識者）：UDタクシーというのは10年前から検討が始まった。当初は既存の一般車両を改造して使用してきた。今年度、ようやくUDタクシーのための車両が発売される。現在タクシー車両として一般的に使用されているコンフォートは1982年頃から使っている。1億kmあたりの事故数がタクシー車両で約190件、民間の車両で約120件であることから、タクシー車両の事故率が高いといえる。安全性を考えるとすべての車両をUDタクシーに変えられるのが理想である。また、ロンドンでは2000年には2万台のタクシー車両を全てUDタクシーに変えている。ロンドンから見ると数十年遅れているのが今の日本の状況である。東京都もオリンピックに向けてUDタクシーを推奨している。高齢化社会に向けて、あるいは観光客に向けてUDタクシーへの転換は重要だと思う。支援はもっとあればよい。これに合わせてタクシー事業者の教育プログラムも重要で、全国ハイヤー・タクシー連合会はUDタクシーのお客さんへのおもてなしが素晴らしいということで、大臣表彰を2年ほど前に受けている。タクシー事業者が頑張っている姿を応援していただきたいと思う。

※生活交通確保維持改善計画（バリアフリー化設備等整備事業）について、一同承認。

（5）各種報告

・事務局からUDタクシー補助金について報告。今後、申請方法等説明していく。

3 閉会

事務局：次回の交通会議は本年度、秋の開催を予定している。

以上

【用語】

モビリティマネジメント：出前講座をとおした公共交通の利用促進

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

UDタクシー（ユニバーサルデザインタクシー）：「全ての人が利用できる」ことを目指したタクシー車両