

日 時：平成29年12月27日（水） 午後2時00分～4時00分

場 所：旭川市障害福祉センターおびった会議室1

出席者：構成員 24名

菅野、稲田、石井、堀井氏、蟹谷氏、村上氏、柏葉氏、
荒川氏、山内氏、岡田氏、藤井氏、東氏、柴山氏、天野
氏、森田氏、川口氏、菊地氏、澤渡（代理）、田中氏、加
藤氏（代理）、秋山氏、高橋氏、相田氏、山角氏

事務局 4名

都市計画課長 富岡 ほか3名

関係者 2名

八千代エンジニアリング(株) 2名

随行者 3名、報道1名

1 開 会

2 議 事

（1）米飯デマンド交通の実施報告について

- ・資料1をもとに事業者より報告
- ・平成28年10月～平成29年9月の実績報告、平成27年度に比べ平成29年度は70%程度の利用者となっているが、これは学童や人口の減少自然減により発生したことである。

（質疑応答）

構成員（学識者）：人口減少と学童の減少について、原単位（単位人口当たりの利用者数の傾向）についての簡単な計算などが出来るとよい。

会長：人口データと利用者数とをリンクする方法がある。人口当たりどれくらい利用するかについて、事務局で整理すること。

（2）北海道運輸局補助事業の一次評価について

- ・資料2-1、資料2-2、資料2-3について事務局より説明

（質疑応答）

構成員（学識者）：資料2-1の目標や効果について、1人当たりのトリップコストがどれくらいか算出する必要がある。その際、行政と個人がどれくらい負担をして、どこまで負担できるか計算しておくと思う。将来的に議論になった時に役立つ。

また、ユニバーサルデザインタクシー（以下、UD タクシーと記載）は移動困難者の移動とも関係しており、低所得者や移動困難者の移動に対して負担できないという話もある。人口 56 万人の鳥取県で、UD タクシーを 200 台予定の現在 120 台導入した例があるが、旭川市で導入する場合、人口 34 万人に対して 100 台だと同じ水準となる。

構成員（タクシー事業者）：協会としても UD タクシーの導入台数の大きな目標では 100 台としており、3 年間の区切りがあるが 1 台あたり 10 万円の補助がある。一方で、米飯線は地域内で運行がクローズしている。結節点といっても東旭川であり、これが果たして稼働可能なものか、現実に即しているのかという観点がある。フィーダーを生かすということであれば交通結節点を変えるということが必要となる。

構成員（利用者）：UD タクシーは電話で頼む時に言えば、UD 車両を配車してくれるのか。

構成員（タクシー事業者）：本来的には手を挙げて乗ってもらうのが 1 番いいのだが、台数が少ないため電話で指定して予約してもらう方が良い。

構成員（利用者）：UD タクシーの導入によって、新規の利用者増加に繋がったのか。

構成員（タクシー事業者）：まだ新規の増加につながっていない。トヨタのコンフォートという車種の普通のタクシーの台数が多く、UD タクシーである日産 NV200 よりコンフォートの方が認知されており、よく見かける車種の方に手が挙がる状況にある。UD タクシーはまだ認知度が低い。

会長：利用することで UD タクシーの認知度が上がればと考えられる。人口当たりの利用者数、1 台当たり何人、ピーク時間当たり何人乗っているかなどという視点もある。足りない部分を行政が負担し続けてよいのかという話があるため、事務局の方で検討する。資料 1、2 はこの内容で今後提示させていただきます。

（3）生活交通改善事業計画（バリアフリー化設備等整備事業）の実施状況について

・資料 3 について事務局より説明。

会長：平成 29 年度第 1 回地域公共交通会議にて承認いただき、国に「バリアフリー化設備等整備事業補助」の申請しようとしたが、補助制度が「交通サービスインバウンド対応支援事業」に変更となった。国の補助が厳しい中、市の補助も用いて各社で導入してもらうようにした。市の補助は 3 年間だが、導入は 100 台と目標としているので、届かない場合は適宜見直しを考えるようにして、バリアフリー化を目指すようにする。当初承認いただいた台数から変更になった点について、承認いただきたい。

構成員（北海道運輸局旭川運輸支局）：平成 29 年 3 月に UD タクシーの補助に関する要望調査があり、当初計画に載せて公共交通会議での承認を得たが、平成 29 年 6 月に本省から、枠を大幅に超える要

望があり、見直しが必要になった。国の方が要望に対して支援ができなかった点、時間が掛かった点はお詫び申し上げる。UD タクシーの導入について推進しているので、今後も支援をしていきたい。

構成員（学識者）：まず、タクシー会社に考えてほしいことだが、UD タクシーはトヨタと日産の2種類があるが、車いすに後ろと横から乗るのではどちらが雪道に適するか。もう1点はユニバーサルツーリズム（高齢や障がいの有無にかかわらず、誰もが気兼ねなく参加できる旅行を目指す）という考え方があり、かなりインバウンドや国内の利用者に対して役に立つので、調整してほしい。ユニバーサルツーリズムを行っている団体は、全国で30~40程の団体、北海道では2団体あるので、是非積極的に取り組んで欲しい。

構成員 A（タクシー事業者）：日産のNV200、トヨタのジャパントクシーの2種類があるが、現在トヨタのジャパントクシーが推奨されている。当社にはNV200が4台、今年度でジャパントクシーが5台になる。NV200は後方から車椅子に乗れるようになっている。ジャパントクシーは横から乗るようになっており、雪道での乗降にはよい部分もあるが、車椅子のジョイントが必要であり、慣れていないと40分程度かかるという話もある。以前アダブテットツアーに参加し、動向を掴んだ。旅行利用では、個別で来る方や家族で来る方、介護が必要な方、家族とおじいさんおばあさんという利用がある。人数や利用者状況によって対応できるよう幅広い車種選定をしていきたい。

構成員 B（タクシー事業者）：UD タクシーの国の補助については、年度内に再度追加補助というのはいり得るのか。また、もし追加補助があるとすれば、現在書類に記載されている旭川中央ハイヤーが10台から1台、大丸交通が5台から1台という台数で承認されてしまうと、改めて協議会の承認が必要となるのではないかと。

構成員（北海道運輸局旭川運輸支局）：追加補助はまだ入ってきていない。確認には時間をいただきたい。

構成員 B（タクシー事業者）：追加補助があり、導入台数が増えた場合、本協議会の承認が必要となるので、今年度導入予定台数の旭川中央ハイヤーを5台、大丸交通を5台の計画で、承認をいただいた方がよいのではないかと。

会長：変更が発生した場合、全員集まっていたら承認する必要があるかということについて、今回は内定2台で承認するが、増える場合は、当初計画で承認をいただいた台数の範囲内で、会長判断として申請をらせていただくということによろしいか。協会と会長判断で進めるようにする。

（4）旭川市地域公共交通網形成計画について

・資料4-1、資料4-2、資料4-3、資料4-4、資料4-5について事務局より説明

構成員（学識者）：資料4-3のバスの利用者数が25%減少した要因について、人口減、年齢構成の変化（高校生が減ったり増えたりすれば）などの関係性が分かるとよい。この場合、今回のアンケートのよ

うなものと同様の調査が過年度にあるかという点が気になる。10年前に同じ調査があれば比較できるであろうし、5年後に同じ調査を行えば効果が上がったか下がったかということを説明できる。

事務局：25%減少した要因について、手もとの資料では分析に至っている情報はないが、人口減少はもちろん、女性の免許取得が上がっているということも想定できる。今後の調査では、網形成計画は5年後10年後、目標値をどう達成しているかについて、計画の評価を行えるようする。

構成員（学識者）：例えば民間事業で売り上げが25%落ちたということを考えるとき、具体性が本当にあるのが問題となるのではないか。

構成員（学識者）：例えば夏と冬のデータが異なるのでそれを並べると減った状況を理解しやすくなるのではないかと考えられる。旭川電気軌道と道北バスの減便や路線カット等、自動車保有率の変化といった分析も必要と考える。また、課題の具体性がもう少し欲しい。多方面にネットワークを強化することや、結節点の待合環境について、どこどこに必要なのかということが具体化には必要となる。都市マスタープランなどよく絵に描いた餅になるケースがあるが、具体的に作って作った後に活かせるようになる計画になるとよい。中部の運輸局では、網形成計画は30ページ以内を推薦し、評価を行っている。薄くても、実現性のある網形成計画がよい。

事務局：網形成計画については、事例等を参考にしつつ最終化していく。また、実施する事業については、交通事業者と何ができるかを考えていき、具体的に記載していく。

構成員（学識者）：過去にランドデザインで検討した際には、花咲線等混雑している路線に連節バスを導入し、郊外の部分ではフィーダーとする計画としていた。過去に分析した部分が今回全く活かされていないので、そういったところも計画に入れるとよい。

会長：課題を列挙して、方針を示しているが、どのように課題を解決するかということを考えるのはこれからの作業になる。過去のアンケートは全く同じではないが、パーソントリップ調査を活用し、手段別の年齢構成や利用理由についての全体傾向は把握できるのではないかと思う。

構成員（学識者）：パーソントリップ調査は2~10%の抽出率なので、鉄道など幹線系の計画には役立つが、ミクロな地区の計画には使いにくい。

会長：全体の傾向としては掴めると考えられている。

構成員（学識者）：過去のデータでトリップ長等を捉えているものもあると思うので、それらの活用も考えられる。

会長：課題を解決する方法について検討する時には、過去のデータを活用していく。そして、高齢になれば、外出頻度も減るということが問題の1つにある。

構成員（利用者）：通学者のニーズということで要望を言いたい。永山 10 条にある永嶺高校は、道北バスのエリアで、駅前から末広、花咲から秋月橋を通る路線において利用人数が非常に多い。道北バスと相談させていただいている状況ではあるが、冬期に路線バスが満員の場合があり乗車できないことや、時刻表どおりに運行できないため、始発のバスでも学校のホームルームの時間に間に合わないということも頻繁にある。また、帰宅時間帯の 17 時台や 19 時台の本数も少ない状況もある。もう 1 点は、数年前から話しているが、本校はちょうど豊永橋のところにある高校であり、豊永橋の永山方面は道北バス、豊岡東光方面は旭川電気軌道の運行エリアであるが、豊岡東光そして緑が丘方面から来る場合には、いったん旭川駅に出て乗り換える、あるいは豊永橋を歩いて渡るといった状況であり保護者などからもご意見をいただいている。路線のネットワークとして検討いただけるとありがたい。

会長：スクールバスは運行していないとのことだが、専用の路線バスを運行することができないか。

構成員（バス事業者）：公立高校は基本的にできない。

会長：夏と冬の利用の差が大きい。夏から利用があれば、路線を充実できるかもしれない。

構成員（バス事業者）：永嶺高校に行く便はご意見のようになっていると思うが、北高、藤高の生徒が下りた後に永嶺高校に向かうので、どうしても時間が掛かる課題がある。また、夏と冬の差が大きく時間がかかるということもある。今後の課題として深く受け止めていく。

会長：通勤・通学というのも問題となる。利用者が減ると、個別の目的のバス路線というものもあるので、様々な視点から検討していくべきである。

構成員（バス事業者）：乗客が乗り切れないことや時間が遅れるということが現状ある。バスのサイズや増便を考えているが、運転手不足なので対応できない。朝のラッシュ時は道路渋滞で遅れる状態であり、特に冬は 10 分 20 分遅れる。学校に間に合うようにするためには、始発を早くすることとなる。道北バスの運転手として、所要時間が取れていないのが現状だが、ダイヤ改正の際には通勤通学で間に合うよう作っていききたい。運転手不足の中で、できることから考えていきたい。

会長：そういう時間帯に連節バスを導入するというのもありうるし、路線の見直しもありうる。運転手だけの問題ではなく効率的な路線を考えることもある。

（3）各種報告

【北海道上川総合振興局地域創成部から報告】

- ・資料 5 について石井委員（北海道上川総合振興局地域創成部）より説明。3 名の採用になったという報告。

【旭川中央ハイヤーから報告】

- ・資料 6 について柏葉委員（旭川中央ハイヤー）より説明。
- ・11 月 1～31 日で、荷物は 193 個預かり、147 個配達、未配達が 46 個で配達率は 76.1%だった。貨客混載として荷物を載せて走ったのは 20 日間、1 日あたり 9.6 個運んだ。明らかに荷物を運ぶ時間と人を運ぶ時間が分かれているので働き方改革にも繋がっていると感じている。また、効果として狙っていた運送収入の増加であるが、住民が再度認知をしてくれたこともあり、3%程前年度より伸びているという報告。

構成員（北海道運輸局旭川運輸支局）：この場を借りてお礼を申し上げたい。今回のこの取組みによって佐川急便のラストワンマイルを旭川中央ハイヤーが担うようになり、非常に効率的になり反響も大きかった。北海道運輸局長にも紹介させていただいた。

【旭川市地域振興部都市計画課から報告】

- ・資料 7 について事務局より説明

構成員（タクシー事業者）：公共交通缶バッチが非常に良いのだが、公共交通を司る運転者や運行管理者にも使わせたい。現場で働いている者も意識向上となる。

会長：材料費 2 万円程度で、慣れれば簡単に缶バッチ作成できるので是非活用していただきたい。

3 閉会