

日 時：平成 30 年 6 月 11 日（月） 午後 2 時 30 分～4 時 15 分

場 所：旭川市科学館 1 階 「学習・研修室」

出席者：構成員 26 名

菅野， 稲田， 岩佐氏， 堀井氏， 矢野氏， 村上氏， 松木平氏（代理）， 荒川氏， 山内氏， 岡田氏， 藤井氏， 東氏， 河田氏， 天野氏， 馬場氏， 齋藤氏（代理）， 仁平氏， 野田氏， 澤渡（代理）， 田中氏， 秋山氏， 高野氏， 高橋氏， 相田氏， 山角氏

事務局 4 名

都市計画課 石川補佐 ほか 3 名

関係者 1 名

旭川中央交通 伊東次長

傍聴者 2 名， 随行者 3 名

1 開 会

2 議 事

（1）平成 29 年度 事業結果について

- ・資料 1-1 をもとに，事務局より平成 29 年度の事業結果について説明。
- ・資料 1-2 をもとに，事務局より平成 29 年度の決算結果について説明。
- ・資料 1-3 の会計監査報告書をもとに，馬場監事より平成 29 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 29 年度事業報告及び決算について，一同承認。

（2）平成 30 年度事業計画について

- ・資料 2-1 をもとに，事務局より平成 30 年度の事業計画について説明。
- ・資料 2-2 をもとに，事務局より平成 30 年度予算について説明。

※平成 30 年度事業計画及び予算について，一同承認。

（3）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

- ・資料 3 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。
- ・資料 3-2 をもとに，事務局から「のり。タク米飯線」に関するアンケート調査結果（速報値）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 4 をもとに，事務局から旭川市内の UD タクシーの導入状況について説明。

(5) 資料5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。

委員（学識者A）：UD タクシーはトヨタと日産があり、車両によって乗りやすさが違うというところを考えておいた方がいい。日産は後ろ乗りでトヨタは横乗りである。横乗りは大きな車椅子を乗せるのに意外と時間がかかる。

旭川市では障がい者に対する割引はあるが、高齢者に対する割引はまだないので考えてほしい。鳥取県江府町では70歳以上の車を運転できない高齢者には半額でタクシーを利用できる。とある論文では、割引率が3割だとあまり客は増えないが、半額となると客は結構増えるとある。江府町は小さな町で、1人あたりの平均の移動料金が1,200円程度なので、利用者は600円くらいの負担で済む。他にも江府町の近くの町では高齢者に対し1年間で2万円の補助するところもあるが、エリアが広いので2万円で良いのかという議論もされている。旭川でも75歳位の高齢者に対し、何か支援をしないと危ない時期にきているので、何か考えるべき。

なぜこんな話をするのかというと、車両のバリアフリーがでてきても、運賃のバリアが高い。ニセコ辺りでは、運賃のバリアが大きすぎるので、タクシーが使えず、ライドシェアか、ボランティアのライドシェアになってしまう。2,500円を超えると住民の負担は難しいということもあるので、運賃の調整はこれからとても大事になってくる。そこも次の段階で是非考えてほしい。これについては、データを取った方がいい。タクシー会社のこれからの高齢者社会での対応が変わってくる。是非検討をお願いしたい。

会長：高齢者への補助制度はあるのか。

委員（タクシー事業者）：市で障がいを持つ方に、福祉タクシーの乗車割引券を年間24枚交付して助成している。高齢者に対しての制度はないので、検討していただけると大変ありがたい。

会長：移動が増えれば消費も増える。これは地域経済に欠かせないものであり、どんどん高齢化して人口が減っていくと、いかに移動機会を増やしていくかが課題になってくる。今の意見も参考にしながら、高齢者や障がいのある方にもどんどん外出してもらい、活動してもらえよう検討していく。

※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。

(6) 旭川市地域公共交通網形成計画について

- ・資料6-1をもとに、事務局から旭川市地域公共交通網形成計画策定の協議状況について説明。
- ・資料6-2～6-5をもとに、事務局から旭川市地域公共交通網形成計画の基本方針、目標、取組について説明。
- ・資料6-6をもとに、旭川市地域公共交通網形成計画策手に向けた分科会・協議会のスケジュールについて説明、その後、質疑応答。

委員（学識者A）：交通の計画が今大きな転換点にあるという流れだが、今これだけICTが発達しているので、車載機やICカードなどの様々なデータやビッグデータを即分析して計画が作れるという流れがこれから先起こると思う。それから、ステークホルダー（※）というバス会社やあるいは行政や運輸支局、住民が対話型でデータを見ながら、既に作られた計画について、次々と変えてい

くという仕組みを作った方がいい。

なぜこの話をするのかと言うと、北海道の赤字路線を廃止する時、30年程前にJRが分割して民営化した時に、しっかり議論していなかったため、今廃線になった路線が、なかなかバスに轉換しないという議論がある。しっかり議論をしておく、他にも選択肢があるという話をする事ができる。

住民やバス会社、タクシー会社、そして行政が理解して水準をあげていくことを「モビリティリテラシー」といい、「リテラシー」というのは教育して、その人の判断力や力をつけていくことだが、その辺りが日本ではかなり欠けている。そして、これから新しい技術が入ってくる。例えば今、タクシーで貨客混載等やっているが、もうちょっと先だとフィンランドのMaas(マース)のようにタクシーやバス、レンタサイクルなどを組み合わせて人の移動をシームレスに行うサービスがある。明らかにモビリティが貧しいところ、あるいは都心などで効果あるところもあるので、今どういう方向に向かっているのか見えない状況である。20年先の計画が立たないのではないかと思う位、変化が大きい。そこも組み込んでおいた方がいい。つまり、意思決定の方向がもう少し変わるのだろうというところで、議論しておいた方がよいのかと思う。

会長：色々な作業を通じて、交通手段の提供者ばかりだけではなくて、使う側も様々な提案をしていかなければならないかもしれない。今回事務局から幹線について示したが、そこに至るまでどうするのか、ということが市民目線で考えて議論していく必要もある。バスだけではなく、航空機も公共交通という話もあるし、タクシーを含めた交通手段を公共交通として捉える必要がある。そういう視点もこれからの論議に出てくると思う。

委員(学識者B)：資料6-3の5ページの20年先の路線設定について、目標値は10年後でカバー率は変えないということになっているが、20年後の路線設定を見ると、10年後と比べると人口減少も出てくるということもあり、路線が少なくなっているということもわかる。その場合20年後の目標値を定める必要はないと思うが、考え方としてはサービスを低下させるのではなくて、立地適正化計画によって、コンパクト化を進めつつ、住民を寄せ集めてそこにバス路線をひいて、公共交通のサービスを低下させない、という思想だと思う。例えば神居は10年後まではバス路線があるが、20年後にはなくなっている。立地適正化計画の中で神居は人を寄せ集めない地区という思想の元、路線がなくなってもいいのかどうかというところで、要は20年後の路線図を出すことの意味がどんな意味があるのか。立地適正化計画のコンパクトなまちづくりを行う中で、サービス水準は下げないという思想のもと、20年後の路線図だけ一人歩きしてしまうと、20年後は神居のバスがなくなる、ということだけ見られてしまうのではないかと。神居は一例なので、その他の地域でもあると思う。その時条件2を見ると1日50本以上の路線とあるが20年後に50本以上走るであろうという路線なのか、見積もってなのか。この20年後の路線を出すことや設定方法については、立地適正化計画が見えないというところもあると思うが、その辺が少し理解しづらかった。

事務局：20年後の図を示したが、旭川市では立地適正化計画を昨年度策定し、網計画と歩調を合わせて作業を進めてきた。立地適正化計画は期間が20年間で、この期間で住宅を地域核拠点や主要な道路の周囲に集約していこうという考え方である。その主要な道路は、公共交通機関が充実しているところである。こちらの計画と連携を取りながら、20年後の路線の設定と立地適正化計画で示した主要な道路がほぼ合っているというような状況になっている。立地適正化計画の方も、現在1日50本以上の路線でこれだけ充実しているということはそれだけ人が乗っている、住んでいるところな

のでこれからも残していきたい。逆にこれから人を集めて、公共交通を維持していこうという思想も持っている。2つの計画を合わせてコンパクト化とネットワーク化を20年後も進めていきたいという考え。

会長：50本以上というのは今の本数で、それだけ走っているということは公共交通としても、道路としても完成性が高いということ。立地適正化計画を策定する時にも、都市計画審議会での計画は何のための計画なのかと随分と議論になった。主要な目的ではないが、議論の中で住んでいる地域によっては公共的なサービスの差があることを覚悟してもらおうという話もあった。人口密度によっては、公共交通ばかりではなく、医療施設や商業施設とかの差がついてくる可能性もある。それがどういったものか、というのを絵にしたものが立地適正化計画である。ここは利便性を絶対になくしてはならないところで、そのためには公共交通がどうしても必要でという線が示されている。先ほども話したが、そこから離れた所に住んでいる人はどうするのか、というところが課題として残る。先ほど委員が言ったようにタクシーを一定の料金で運べるシステムを作ることが必要になってくるかもしれない。

委員（学識者A）：立地適正化計画と公共交通網形成計画を一致させるのは非常に良いことだと思うが、計画の寿命が違う。都市計画の寿命は長いが、公共交通の計画の寿命は短くなり始めてきていると思う。技術の変化や発展が激しく次々と変っていくのが交通なので、うまくまとめていくべき。今回議論しなかったが、自動運転も既に行われている。石川県輪島市では、商工会議所の人が運転手をしている。非常に簡単な道路に磁気を埋め込み、自動運転を行う地域と行わない地域を分け、そこにコミュニティバスをいずれ走らせる計画がある。

また、バスやタクシーの運営形態がこのまま存続するには、行政が関与しないとモビリティが持たないのではないかと。公共交通の運営をどうするのが、将来の交通計画に大きく影響を及ぼすと思う。今後、バス路線を維持していこうとしても、バスの運転手がいなくて廃止になってしまったということになりかねない場合もあるので、どうやって公共交通の運営をしていくかの方がかなり大事になってきている。路線も大事だが、バス会社やタクシー会社をどうやって支援していくかが大事である。

学識者B：20年後の目標について、20年後もサービスは落とさないというのが大前提であると思うが、その辺が見えてこないため、5ページの条件1~6があると、掲載されている路線以外は切捨てに見えてしまう。20年後もカバー率だとか、サービスは落とさないということを示しておくべきだと思う。

会長：そこは非常に大事な部分だと思う。選択しているように見えても利用者目線で見てみればこれ以外は切捨てられているように見えてしまう。目的をきちんと説明できるようにすべきだと思う。是非参考にして分科会にて議論を進めていきたいと思う。

委員（学識者C）：細かい点を3つほど。まず資料6-5であるが、どう見ても目標4は事業9に組み込むべきである。カテゴリーとしてそちらに当てはまると思う。情報提供サービスにおいて、高校生や大学生とかもバスキタ！を利用しているが、反応が悪くて夕方だと1分くらいかかっているようだ。札幌だと、独立したアプリが作られており、私も時々利用するが結構早い。費用が結構かかるのでできるかどうかかわからないが、独立したアプリが必要だと思う。3点目は、だんだん流

動的になっているというところは共通認識だと思うが、あまり費用をかけて何かをすると、それが後々アウトになってしまう可能性もある。考え方は色々あると思うが、旭川高専だとか旭川大学と連携して、学生にアプリの開発の教育の一環としてお願いし、地域のリソースを活用して流動化していく公共交通に柔軟に対応するような視点を、少し取り入れたらいいのでは。

委員（バス事業者A）：バスキタ！について、毎日利用者がどれくらいアクセスしていて、どういう風に使われているのかという事を2年間にわたり分析しているが、今は夏場平均1日2,000人いくことがなくなっている。夏のバス利用が減っているという状況もあり、先月で1,200~1,400の間のアクセス数となっている。今年の1月15日以降、個人でバスを応援してくれている人が時刻表をインターネットに載せてくれていたが、閉鎖してしまい、全ての方がバスキタに誘導されていたこともあり、一時的にアクセス数が増えていた。最高4,800人だったが、現状落ちてきている。現在アクセスしている方の通信環境、いわゆるフリーWi-Fiが使われていると集中する時間帯で繋がりがづらい状況にある。色々な施設にフリーWi-Fiがついて、特に学生には非常に便利になったが、フリーWi-Fiを過信しすぎていて、すごく早いと思いついでいる方もいる。遅いという話があったが、一体どんな通信環境にあるのか、個人なのか施設のWi-Fiなのかによる。バスキタは簡単なゲーム程度のアプリなので、速度が通常1MBあれば1,2秒で表示される。使い勝手も是非研究いただければ思う。

委員（学識者A）：この目標4は目標1~3を実施する裏で動く話なので、目標ではなくて実施するための大きな手続きが書かれている。

会長：事業の目標については、分科会で議論していく。

(7) 資料7をもとに、事務局から旭川市地域公共交通会議事務処理規程の制定について説明。

(8) 各種報告

- ・資料8をもとに、旭川電気軌道(株)から、総合案内所、駅周辺乗り場移転について説明
- ・資料9をもとに、道北バス(株)から、発券所及び都市間バス乗り場移転について説明
- ・資料10をもとに、事務局から鉄道フォトコンテスト 富良野線及び宗谷線について説明
- ・旭川運輸支局より、公共交通メールマガジン、自動車運送事業の優良事業者認定制度のご案内について説明

3 閉会

事務局：次回の交通会議は本年度、8月上旬頃開催を予定している。

【用語】

ステークホルダー：利害関係者

以上