

日 時：平成28年3月29日（火） 午後3時～4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 26名

祖母井, 菅野（代理）, 橋本氏, 松尾氏, 蟹谷氏, 増田氏,
本間氏, 踊場氏（代理）, 柏葉氏, 荒川氏, 山内氏, 谷口
氏, 東氏, 佐藤氏, 馬場氏, 森田氏, 川口氏, 中野氏（代
理）, 東（代理）, 越原氏, 田中氏, 四宮氏, 秋山氏, 高
橋氏, 辻榮氏（代理）, 砂田氏

事務局 4名

政策推進課長 谷口 ほか3名

関係者 1名

（一社）北海道開発技術センター 大井氏

傍聴者 4名

1 開 会

2 議 事

1) 地域協働推進事業について（報告）

資料1-1をもとに、受託者である（一社）北海道開発技術センター担当者より本年度の地域協働推進事業の実施結果について報告を行った。

また、資料1-2をもとに、事務局より、公共交通マップ2016の印刷・全戸配布業務の指名競争入札結果、及び前回会議で指摘のあった色覚異常への対応について、市立病院眼科の専門スタッフにアドバイスをもらい、色の調整を行った上で全戸配布を行ったことについて報告を行った。

※事務局報告について確認。

2) 米飯地区におけるデマンド交通の運行事業者の公募結果について（報告）

資料2をもとに、事務局より、確認公募の結果、応募者がいなかったことを説明。引き続き、期限を設定した上で、現運行事業者をネットワーク計画上の運行事業者に位置づける方向で調整することを報告した。

※事務局報告について確認。

3) 平成26年度 米飯デマンド交通の実績について（報告）

資料3をもとに、旭川中央ハイヤーより平成26年度（平成26年10月～平成27年9月）実績の報告があり、運送人員が前年比149.8%増との説明があった。

4) 平成28年度 旭川市地域公共交通会議の事業案について

資料4をもとに、事務局より、地域協働推進事業については、来年度、3カ年計画に沿って神居、永山地域、学校、事業所でそれぞれ実施すること。また、市やバス事業者が引き続き講座を実施できるよう、各講座の実施方法についてマニュアル化することを説明した。

あわせて、公共交通マップに付随して行った記号化については、シールを作成し、バス停への貼付を検討していくことを説明した。

その他、平成29年度以降、ランドデザインをベースに地域公共交通網形成計画を策定する可能性をふまえ、来年度はその準備につながる事業として、ICカード乗降データ、バスロケ遅延データを活用した路線最適化の勉強会を開催すること、また、寒冷地で支線交通を導入した先進事例である、岩手県盛岡市に交通会議構成員を派遣することを説明した。

※事務局案について了承。

5) 旭川市地域公共交通会議設置要綱の改正について

資料5-1、5-2をもとに、事務局より、旭川市の機構改革にともなう旭川市地域公共交通会議設置要綱の改正について説明した。

※事務局案について了承。

6) 生活交通改善事業計画について

資料6をもとに、申請者の旭川電気軌道(株)より、ノンステップバスの導入計画を説明した。その後、質疑応答。

構成員) ノンステップバスの導入については良いことだと思う。空港のリムジンバスのノンステップ化の状況はどうか。

構成員(電軌) 今現在は0台だが、1台でも導入したいので社内調整中である。

構成員) 国交省の施策の中でリムジンバスのノンステップ化は遅れている。ようやく最近、成田と羽田に1台ずつ入ったばかりである。オリンピック・パラリンピック開催に向けて、インバウンドの人たちが相当増えると思われる。旭川に人が来て、車いすで都心に行けなかったということでは困るので、1台でも導入するとか、ユニバーサルタクシーを増やすとか、外国人向けの対策が必要である。事業者任せにするのではなく、旭川市として空港からの足をどうするかという議論を始めることが必要。2年後くらいには、どういう計画で、どういうことを進めるかということを外的に発信できるようにできると良いと思う。

議長) 空港の利用については、関係者を集めて話し合いをする場を設定する時期にそろそろ来ているのかもしれない。その中では当然、空港からの2次交通ということについても議論することになると思う。今回の機構改革で、旭川市の中で空港を担当する部署が3つに分かれていたものが空港事務所に集約された。今後はそこで2次交通も考えていくことになると思う。※旭川市総合政策部地域振興担当部長として発言

構成員) 計画にあるノンステップバス導入割合の57.6%という数字は、他の市町村と比べるとどうなのか。

構成員) 東京都の数字はもう少し高いが、2年程前、学会で行った広島は14%くらいだった。導入割合は、過疎地域や人口減少地域は低く、都市が高くなる傾向がある。旭川は、電気軌道のかつての社長が一気に10台導入し、かなり頑張った都市であると私は認識している。今回の3台導入というのも、やはり頑張っているのかなと理解している。

構成員) それなら、計画の文章も「頑張っているけど、更に上を目指している」という表現にしたほうが、PRにもなると思う。

議長) 計画を提出する過程で、今の指摘の反映について検討させていただきたいと思う。

5) その他

- ・JR北海道の細田企画課長より、JR北海道の厳しい経営状況について説明があり、安全確保の財源を捻出するため、ダイヤの効率化や商品の見直しを行った旨の話があった上で、旭川市民には不便をかけるが理解をお願いしたいとの説明があった。
- ・旭川電気軌道、道北バスの両社より、本年4月以降も引き続き、バス事業者が実施主体となり、バスロケーションシステムのサービス提供を継続していくとの報告があった。
- ・旭川市が実施した、郊外路線の検討に係るワークショップの意見について、事業受託者である中央コンサルタンツの技術者より報告があった後、質疑応答。

構成員) ワークショップについては、私も参加したことがあるが、いつも出てくる意見があると思う。出てきた意見がきちんと施策なり、計画に反映されるということではなければ、同じようなワークショップを何度もやる意味は薄いのではないか。その辺を考えて委託したほうが良いと思う。

事務局長) 今後、基幹交通再編を考えていく上で、今回のワークショップでいただいた意見を反映させていきたいと思う。※旭川市総合政策部政策推進課長として発言

構成員) ワークショップについての意見だが、これまでいくつかやってきて結果に結びついている実感がないのは、狙いがはっきりしていないためではないか。例えば、計画がすでに煮詰まっていて、この計画をA案にするのかB案にするのという選択に役立てたいというところまで詰まっていないから、なかなか役立っていかないのかなと思う。COP21で示された方向性のように、市民が環境向上のため公共交通を役立てる、極力自動車を使わない生活を営んでもらうためにやる、といった意思表示が今回のワークショップのパンフレットを見てもなかなか読み取れない。その辺の意思表示をきちんと出していったら、先ほどの方の意見にも応えられると思う。

あと、資料4のランドデザインと網形成計画との関係だが、ランドデザインを作ったときには、交通政策基本法はなかった。平成18年から、いままで事業者任せだった公共交通について、なるべく自治体が交通計画を策定してやっていこうという流れが活性化再生法という法律で出てきた。次の段階として、網を形成して、コンパクトに住んで、立地適正化もして、できるだけ都市を串と団子のようにしていこうという国土交通省の提案が大きな流れとして出てきた。その流れをみなさんにもう少し説明したほうがいいかなと思う。網形成計画や立地適正化計画は重要なものなので、そのあたりを狙っているという資料を付けておいても良かったかもしれない。

事務局長) 来年度の組織改編で、立地適正化計画と網形成計画と一緒に考えていけるようになる体制を整えていきたいと思っている。※旭川市総合政策部政策推進課長として発言

構成員) ワークショップについては、住民の方の意識を測定するということもあるが、今回のワークショップは質的な測定を行ったもので、それはそれで重要だが、定量化できる方法を採用することが一般的でないかと思う。数値に置換えてグラフ化ができて、ある事業を行う前後でその数値を分析して報告できることが、自治体の住民に対するアカウンタビリティというか、お金を使って事業を行って、それをきっちり評価して、うまくいったいかないを報告するということにつながる。

そうすると、ここで集めた住民は、この時間帯に集まれる人といった、何らかの偏りがあって、年齢構成なども混入してくるので、定量評価は大変難しい。できれば、同じような人が集まる、学校や地域の公民館で、ある条件の方に対し、定期的にある間隔を取って、事業をやる前後で分析するといった、少し定量的なことをやるということについて検討してはどうかと思う。

事務局) 今回は少し人数が少なかったということもあるので、地域のサークル活動など人が集まるところに出て行って、定量的な検証をやるということも検討していきたい。※旭川市総合政策部政策推進課長として発言

3 閉会

事務局) 次回の交通会議は来年度、5月の開催を予定している。

以上