

日 時：令和元年6月5日（月） 午後2時30分～3時40分

場 所：旭川市科学館1階 「学習・研修室」

出席者：構成員 24名

菅野, 岩佐氏, 矢野氏, 福内氏（代理）, 大野氏, 荒川氏,
山内氏, 中田氏, 藤井氏, 東氏, 須藤氏, 板橋氏（代理）,
馬場氏, 森田氏, 川口氏, 中井氏, 野田氏, 澤渡（代理）,
多原氏, 田中氏, 星野氏, 秋山氏, 高橋氏, 経田氏（代
理）

事務局 4名

都市計画課 高橋課長 ほか3名

傍聴者 2名, 随行者 3名

1 開 会

2 議 事

（1）平成30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30年度の実業結果について説明。
- ・資料1-2をもとに、事務局より平成30年度の実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30年度収支実算について、適正に処理されていることが報告された。

※平成30年度事業報告及び実算について、一同承認。

（2）令和元年度事業計画について

- ・資料2-1をもとに、事務局より令和元年度の実業計画について説明。
- ・資料2-2をもとに、事務局より令和元年度予算について説明。

委員（学識者）：事業計画の（3）旭川市地域公共交通網形成計画分科会についてだが、今公共交通は大きな分岐点に来ていて、今までの知識や経験だと太刀打ちできない問題が広がりはじめていて。自動運転やMaaS、モビリティの決済について 行政と乗降システムに詳しい人、交通計画がわかる人がタッグを組んでやらないと難しい問題である。今年度はやむを得ないと思うが、来年度以降どういう形で進めるかを考え始めた方がいい。具体的に申し上げますと、Suicaにはデータとしてお金が入っていて引き落とされるが、クラウドだとカードにお金は入っていないので、なくしても大丈夫である。それをやっているのが、フィンランドやエストニアでやっている MaaS である。エストニアでは、1つのカードを作ると全部のバスに乗ることができ、エクスロードというブロックチェーンシステムが構築されている。そういったことがわからないと MaaS は一歩も進まない。今日本で MaaS が浮き足立っているが、どうやって交通計画と結び付けるかがほとんど理解されていない。それを理解をするための努力をバス会社、タクシー会社はやらないとこれから難しくなってくるため、学ぶ仕組みを少し考えた方がいい。

会長：運転の無人化ばかりでなく、非現金化や乗降の円滑化、特に外国人はほとんど現金での決済はしていない。たくさんの人を迎える中でどんな整備が必要なのか、何を中心的に進めなければならないのか、考えなければならない。今日残念ながらJRさんが来ていないが、鉄道での移動や鉄道からバスでの移動で連続して同じような決済システムが使えるようになることが将来的に必要なと考えている。運転の無人化が進んでおり、最近よく聞くのはトヨタとソフトバンクが出資して作ったモネという会社で、今年からいくつかの自治体で実証実験が始まっている。どちらかというところと人口規模の小さいところを中心にやっている。旭川市の郊外部であったり、観光路線であったり、人手が足りなくなってきたところをどうやってフォローしていくのかを含めて考えていかなければならない。旭川でも5月から、モネと勉強からスタートしようということで、具体的な実証実験ではないが、覚書を交わしお互いの情報提供や意見交換を経て、旭川でどんなシステムが可能なのか研究を始めようとしている。分科会ではそういったことも頭にいれながら、議論を進めていきたい。

※令和元年度事業計画及び予算について、一同承認。

(3) 旭川環状線循環線（仮称）における運賃について

- ・資料3（1 ページ目）をもとに、事務局より説明。
- ・資料3（2 ページ目以降）をもとに、旭川電気軌道矢野次長より説明。
- ・郊外に公共施設や学校が居住地域にあり、移動ニーズが非常にある。環状線についてPTAや各方面からバス会社に要望があったので、どれくらい需要があって、どれくらい運行しなければならないのか調べるために、まず試験的に運行をしたいと思っている。
- ・基準運賃については、旭川電気軌道と道北バス2社の既存路線バスの運賃に合わせた協議運賃とする。
- ・両社ICカードは従来どおり、残高の引き去りや乗継ぎ割引が可能。
- ・電気軌道は乗り放題定期があるが道北バスにはなく、ICカードの定期だと、各社乗れる範囲が決まっていることから、共同運行専用の紙の定期券を発行する。通常平日の定期券は日数によって値段が変わるが、こちらは定額で値段を定める。
- ・1周2時間20分かかかるが、お客様の利用として4分割して使われることを想定している。
- ・6月末までに運輸支局に新路線の申請をし、10月1日～来年9月30日まで1年間試験運行、問題なければ来年10月1日から本格運行へ移行したいと考えている。ルートがこれでいいのか、お客様の需要がどれくらいあるのか、本数は足りているのか等、色々な人からご意見をいただきながら、継続可能な路線に向けてまずは試験運行を実施する。

会長：平成11年にも環状線の実証実験を行ったが採算が合わず、本格運行には至らなかった。一昨年前、PTA連合会より永嶺高校への通学しづらく、環状線運行の要望があった。協議運賃なので、通常の路線バスとはちょっと違う形態であり、各会社の独断で決めるのではなく関係者との協議で決めるということで今回の議題とした。

委員（学識者A）：恐らく環状線の運行の必要性は住民から6,7年前の調査から事実としてあった。かなり大変な部分を2社で運行することは、連携という意味で非常に勇気ある行動だと見ている。また、モビリティを確保するという公共交通の役割を果そうとしているところは非常に評価できる。ただ、システム上の苦しさはたくさんある。長すぎるルートはどうなのか。システムの点で、先ほど言った

クラウドと、現金がカードの中に入っているシステムがあるが、いずれ現金がカードに入っているシステムだと暗礁に乗り上げるだろう。そうなると、クラウドしか選択肢がない。例えば、ルートや会社が違うという問題は、クラウドの中から全部エクスロードに入れて、そこから必要な人が必要なデータを取れるという流れができれば、この問題はクリアできる。そのためには住民それぞれの番地が必要だったり、総合的な協力ができないので、少しハードルが高い。ここ2、3年で日本のどこかで実験するところが出てくると思うので、そこを次の課題としていただければと期待している。

委員（学識者B）：ルートが相当長いということで、冬場の遅延はどうするのか気になる。通常の路線の全区間で2割として見ても10分程度の遅れでバスが来るが、140分の2割で約30分遅れることになる。それと関連して、乗る人を増やすことを考えると、もう少し細かく見た方がよいのではないか。例えば、ぐるぐる回るのはなくイオン西のある緑町25丁目から高専までを循環、高専から永嶺までを循環、永嶺と南高までを循環するというように、ピンポイントでどこをお客を集めるかということ、検討した上で運行しないと、恐らく利用者は確保できないのではないか。名称についても、純粹に環状線を運行するのであれば、南高-永嶺高線のようにするとわかりやすいのでは。利用者にもわかりやすく、利用者が増える可能性も高く遅延の問題も緩和されるのではないかと感じた。

会長：この環状路線の中でも利用のより多い区間と少ない区間が当然あると思うが、それぞれを分割してしまうと運転手とバスの配車の問題が出てくるため、まずはこういう形でスタートすることだったと思う。冬場の遅延は、利用者にとって当てにならない運行形態になりかねないので、そこも踏まえて少しずつ修正しながら、本格運行に向けていくと思う。全体として収支が厳しくても、区間毎に重要だと認識されれば、場合によってはルートや時間を変更することで、利用者にとって利用しやすい形で修正された形で運行が継続されればよいと思う。そういった視点で実験的な運行をしていただければ。

構成員（運輸局）：なぜ旭川市は放射状に路線が引いてあるのかということ、各社のエリアが決まっているためである。先生が言うとおりに、路線があまりにも長く時間がかかるが、一般的に30分以上の大回りの循環線はうまくいかないと言われており、ご指摘いただいたような懸念が起こりうる路線である。今まで存在していた各社のエリア意識というのを解消しないと一歩も進めないということもあり、まずは全体を網羅するように2社で合同で走ってみる、という考え方がこの循環線のはじまりである。ご指摘頂いた懸念が起こりうるので、試験運行でまずはやってみて、1年間検証を重ねた上で、必要なところだけ走らせたり、このままでやっていけるのであれば継続して走るというように議論を積み重ねていただければ。仮に本格運行に移行したとしても、人口減少等様々な環境に合わせて変化させていった方がいいと思うので、議論を重ねてより良いシステムにしていいただければ。運賃の設定方法だが、各社の運賃の設定方法が異なっており、200円区間から1つ先のバス停に行くのと別のバス会社のエリアになり一気に100円上がってしまい300円になることが発生してしまうため、調整して利用しやすい運賃を設定するという記事を記載している。今回の会議では、運賃の考え方について合意をいただいて、具体的な運賃については消費税の改定があるため、決定してからご報告という形で考えている。

会長：それぞれの運行地域を飛び越えるのは過去の経緯から行くと難しい面もあるし、2つの会社が競合する場面もあるので、なかなか難しいところもあると思うが、まずはチャレンジすることかと。今旭川駅前ではそれぞれのバス会社が隣り合わせで案内所に窓口を設け、大きな2社が協力しながら公

公共交通を守るという意識を持っていただいているので、支えていければと思う。

構成員（矢野）：35キロという長大路線で、分割した方がいいというご意見をいただいた。自分達のエリアという意識よりは守らなければならない責任エリアと考えており、責任エリアを跨ぐところを埋めていこうということでやっている。路線の時間設定についても、昨年12月から調査をしていて、実際にバスで走ってみて時間帯や通過時分を検査している。正直読めない時間帯もあるので、夏に走ってみると全部のバス停で時間を合わせるために1分～1分30秒停まって調整しなければならない。冬に遅れないバスを目指しており、冬の時刻を元に夏に走行し、安全に走れる形をとっている。また、バスロケの実績を元に途中の通過時分を見たりしている。お客さんに対してはどうしても突発的な大雪等が発生してしまうので、そういった時にはバスロケを見ていただいて、遅れているな、と確認していただきたい。また御指導・ご鞭撻のほどお願いしたい。

※旭川環状線循環線（仮称）における運賃について、一同承認。

（4）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4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。

会長：なぜ今年事業の目標値を変更したのか

事務局（都市計画課長）：昨年12月の評価の際に、1日当たりの利用人数を目標にしていたが、人口が減り母体数が減っていく中で、利用人数を増やすというのは難しいため、そこに住んでいる人が数多く利用してもらうという目標値にした。

委員（学識者B）：6ページ下の「米飯地区の居住状況及び自家用車保有状況」の自家用車ありかなしの調査であるが、「日常的に使っているか」という選択肢もあるといい。自家用車の有無よりも使用の有無の方が大事である。

委員（学識者A）：長期的に考えると、現在自家用車に乗っている人が10年後にどれくらいやめるのか、果たして米飯の交通システムでどれくらいカバーできるのかなど、10年先くらいのことを読んで計画の考え方も示して欲しい。

※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。

会長：国、市で補助をしている路線で年間1人あたりの利用回数が7.5回というのは少ないと感じる。旭川全体としてそうだが、乗らなければ守れないという意識を市民の方に持ってもらう必要がある。積極的な利用を呼びかけていただきたい。

（5）生活交通改善事業計画（バリアフリー化設備等整備事業）について

・資料5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。

委員（学識者A）：トヨタのUDタクシーについて障がい者からの小さくて乗れないというクレームが増えてきた。日産は後ろから乗り、トヨタは横から乗るタイプなので種類が違う。やや大きめの車椅子

の人はトヨタじゃ乗れない。できれば導入台数のうちバランスを少し考えてあげるといいと思う。それから、空港でトヨタが停車する位置でスロープを常設しておけば、乗り降りが楽になるため羽田・成田空港ではやっている。それから、道路設計でトヨタの場合は歩道からそのまま乗り込めるが日産の場合は、スロープを切るか交差点の近くの段差が切れている所で乗り降りするしかない。そういう対応を市とタクシー会社が連携してやっていただければ。

- ・資料 6 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（市民団体）：市町村の負担割合が違うのはなぜか。

事務局：市の補助も単独で行っているが、事前に導入予定台数を聞いて市の予算要求をし、予算の範囲内で補助をしているため。

※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の推進等について

- ・資料 7 をもとに、事務局から旭川市地域公共交通網形成計画の推進等について説明。

会長：分科会の設置要綱を改正したいという提案でしたが、作った計画を引き続き協力して進めていきたいので、今ある分科会を継続して内容を若干変えてやりたいという提案だ。計画を作るだけではなく、計画の趣旨や事業計画を着実に推進するというのも大事なことで、評価や見直しをする。引き続き協力をお願いしたい。

※旭川市地域公共交通網形成計画の推進等について、一同承認。

3 その他

委員（市民団体）：昨年からJRで車内販売を行っていて、宗谷線に乗るのだがインバウンドが必ず1、2組はいる。秘境駅ブームなので幌延周辺にサイクリングする人が来ている。車内に折りたたみ自転車は持ち込めるが、普通の自転車は持ち込めない。自動販売機があったスペースだとか、客席のスペースを活かして持ち込めるスペースにしていいただければ、JRを利用する方法が増えていいのではないかと思う。

会長：同じような指摘は他からも聞いた事がある。今年からJRがそれぞれの路線に作ったアクションプランに基づいて宗谷線も石北線も富良野線も利用促進を協力して進めることになっている。自転車持込の件も、利用が増えるのであれば是非やっていただきたいと思うし、キャッシュレスの件も色々なところから声が上がっているの、議論の一つとしたい。

3 閉会

会長：バスも利用者が減ってきて、高齢化が進み自分で移動する事が難しい方が増えてくるのは間違いないので、そのためにはみんなで支えることが大事だと考えている。是非とも事業者のみならず、利用する団体の皆さん、関係者のみなさん、公共交通を利用する環境を整えて、利用して支えるという

意識を持っていただいてJRもバスもできるだけ利用しやすい環境を継続できるようお願いしたい。
以上で第1回地域公共交通会議を終了する。

以上