

日 時：令和元年12月26日（木） 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 23名

菅野、岩佐氏、堀井氏、矢野氏、福内氏（代理）、大野氏、
柏葉氏、荒川氏、山内氏、中田氏、藤井氏、東氏、須藤
氏、岡田氏、馬場氏、川口氏、中井氏、澤渡（代理）、多
原氏、田中氏、星野氏、秋山氏、山崎氏

事務局 4名

都市計画課 高橋課長 ほか3名

傍聴者 3名、随行者 1名

1 開 会

2 議 事

（1）旭川市地域公共交通網形成計画の推進について

- ・資料1-1～1-3をもとに、事務局より説明。
- ・環状通り循環線の乗降状況について旭川電気軌道より説明

一番乗降が多いのは緑が丘3の4（南高、工業）、医大、永嶺高校となっている。表では乗降どちらも合わせた数字である。永嶺高校のあたりで遅れるのでは、と以前意見をいただいていたが、今のところ降雪も少なくほとんど遅れずに通過している。バス停で停車して時間調整を行っているので、もう少し雪が積もって交通状態が悪くても遅れずに運行できるのではないかと考えている。朝と夜だけの学生需要が大きいと思っていたが、日中の買い物利用の方がたくさん利用されている。緑町22丁目は西イオン最寄りのバス停でかなりの方が利用している。忠和地区の方にとっては西イオンは近いのに街を経由しないと行けなかったが、1本で行けるようになり非常に助かるとの声があった。

委員（学識者）：事業3バスキタについて、将来の展望と絡めてこの情報システムにしているのか。将来的に新たに検索システムや運賃の支払いも含めて前段としてやっているのか、切り離しているのか。

事業5タクシーのユニバーサルデザイン化について、トヨタのジャパンタクシーはスロープを3枚繋げたもので不評である。最近改訂して2枚になり、かなり使いやすくなったが、どうなっているのか。乗降客が多い旭川駅などに常設のスロープを置いてみては。内閣官房で議論した結果、羽田空港と成田空港では整備された。常設型は混雑する場所には良い方法である。

環状通り循環線について、しっかりとデータを取れていて良いと思うが、計測機械で取っているのか手作業なのか。カード化すればODがリアルタイムで取れてその日のうちにどれくらい乗っているか、どこが混雑しているか即分析できる。

委員（バス事業者）：北海道観光推進機構で各事業者の動的データと静的データ、全道の時刻表データを一カ所に集めるモデル事業に旭川市が選ばれた。バスキタも継続してくことによりオープンデ

一タの接続となり、広く MaaS に繋がってゆく。国が推進する方向へ合わせてやっていっている。

環状通り循環線の件について、整理券のバーコードに何時何分にどのバスでどこのバス停かというデータが入っていて、降りる時に整理券を投入することによってどこのバス停で降りたか OD データが取れる。IC カードについても同じようにデータを使っている。紙の定期についても、整理券を取って入れる形をとっているのだから、100%に近い数字のデータが取れている。

委員（学識者）：身体障害者が乗った際の割引等についてのデータはどうなっているのか。

委員（バス事業者）：障害者割引ボタンがあるので、それは別で OD データを取ることができる。

委員（学識者）：障害者割引について、関西にある 64 社の私鉄・バス会社をまとめたスルッと KANSAI 協議会では障害者と介助者は事前に登録しておく、IC カードを改札にかざすだけで割引運賃で利用することができる。これこそ MaaS の流れだと思う。将来の展望のある流れの中で今あるデータを作成すると良い。バスキタについても今後改善が必要かと思われるので頑張りたい。

委員（タクシー事業者）：当初のジャパントクシーは使い勝手が悪かったが、改造して第 2 世代ができ、現行で発売されているのは第 3 世代である。トヨタから初代のを改良するためキットが届き全て設置は完了し、新しい車両については順次導入されている。使い勝手については、当初よりは良くなっている。

会長：常設のスロープについては、積雪もあるので今のままでは難しいと思うが、駅前広場などは障害者専用の乗降場所もあるので、事例等探して検討していきたい。

（2）旭川市内の UD タクシーの導入状況について

・資料 2 をもとに、事務局より説明。

委員（タクシー事業者）：UD タクシー利用の障害者の方から苦情が来るというケースがあり、それを受けて 6 月 18 日に障害者団体のカムイ大雪バリアフリー研究所と UD タクシーの研究会を実施した。今販売されているトヨタのジャパントクシーと日産の NV200 を使って実際に障害者の方々の前で乗車手順を見てもらった。どのように車両のスロープを設置するのか、どれくらいの労力で時間はどれくらいかかるのか理解してもらい、乗った感想もいただいて相互理解を深めている。その後、ハイヤー協会の方に苦情は来ていない。今後も研究会を継続し、UD タクシーの普及について努めていきたい。

委員（学識者）：ジャパントクシーと NV200 の比率はどれくらいか。

委員（タクシー事業者）：54 台のうち 4 台が NV200 である。

委員（学識者）：それは少し問題がある。都内ではジャパントクシーの方が多く、オリンピックパラリンピックの実験の際に乗客が乗りきれず、固定をしようにも固定できず降りるにも降りられず詰まってしまった例がある。NV200 の比率をもう少し上げた方が良いと思う。鳥取では NV200 が多い。乗降場所についても、駅に障害者用でスロープを付けると NV200 にはいいがジャパントクシーには

少し問題がある。交差点では2種類とも停まるところが異なる。ジャパンタクシーは交差点から離れたところ、NV200は交差点のスロープの近くに停車した方が良い。タクシーの停車位置について都心部は役所が少し考えた方がよい。道路のガイドラインは2012年から全て自治体に移管されて条例を作っているのだから、条例の中に盛り込んでいくべきだ。バリアフリー条例があると思うので、手直しをする必要がある。

(3) 米飯デマンド交通の実績報告について

・資料3-1, 3-2について旭川中央交通より説明

輸送実績については概ね前年同様だが人口は右肩下がりである。スクールバス利用が多いため4月以降は、卒業してしまい利用者が減っている。人口減少の中、利用者数を維持していくには様々な交流人口を増加させる等の視点を持ちながら今ある資源を活用していく事も考えていく必要がある。

また、運賃について10月1日の消費税増税があったが、地域の利便性が損なわれることが考えられるため、値上げはしていない。

委員（学識者）：評価方法について人口が減ると利用者が減るのは当然のことであり、過疎地域において人々の足を確保することは生活の質をバックアップすることになるので、減ったから悪いのではなく評価方法を変えるべきでは。全人口当たりの利用率の方が正確で地域の実情を表しているし、人口減の影響も反映されない。

事務局：補足だが、昨年度の当会議において、先生より評価方法について人口の割合を加味しないと適正な評価が出てこないというお話を受け、人口割合を入れて計算し報告させていただいたところだが、どのような評価が良いのかは事業者と協議の上で工夫していきたい。

(4) 北海道運輸局補助事業の1次評価について

・資料4-1, 4-2について事務局より説明

委員（学識者）：アンケート結果の意見に挙がっている事を実施すると、どういった効果があるか整理しておくべき。「終着を旭川駅まで」や「手を上げてフリー乗車」などデマンドの特徴の範囲を超えるような意見や、「発着地を増やして欲しい」とか「朝夕の便を増やしてほしい」などの意見に対して、のりたくはこの範囲で運行しているということを回答し、デマンドのルールを浸透させておくべきだと思う。

また、「高齢者はいずれ車に乗らなくなって、自然に利用が増える」という意見だが、自然に増えた高齢者を米飯で受け止められるのか。ある調査では90%が車利用者のうち70%が高齢者で、10年で3割が公共交通に転換するという。10年後だと自動運転もできているがそれを買うと2000万以上かかる。公共交通に依存せざるを得ない状況が確実に来る。車に乗れなくなった高齢者に対してどう対処するのか、新たな公共交通の組み立てが必要な状況になってきていて、どうするのか考えるべきである。米飯では地域に合った新しい視点での交通システムを開発しなければならない。赤字も総括原価方式が見直されることによりなくなるし、今あるバス会社2社がMaaSの最大の目標である統合できるかどうか視野に入れて考えていかなければならない。米飯だけでは終わらないという認識を持って欲しい。

会長：実際にそういった状況であり、旭川の交通は網として機能しているが地域によっては、抜けている部分もあり、だんだん大きな問題になってくることは想像できるので、網計画の推進も必要だが、早くから対処について考えていかなければならない。自由記述だが、満足度が高いということで十分に機能していると思うが、この状況がずっと続くわけではないので、公共交通に転換する高齢者の増加についてもしっかりと考えていきたい。

今回の一次評価の中身について、承認いただけるか。

※一同承認

(5) その他

- ・事務局から石北線・富良野線沿線マップ、北彩都あさひかわ冬のガーデン、旭川空港発着関西旅行販売商品のお知らせについて説明。
- ・旭川運輸支局からタクシー運賃改定について説明。12月13日より新たな運賃を告示しており、令和2年2月1日より運賃の上限580円が670円になり、15.8%上がる。旭川地区では平成9年以来の値上げとなる。タクシーの原価の約6割が人件費であり、平成9年の最低賃金は611円で現在が861円で約4割上がっている。それを考えるとこれまで値上げをせずやってこれたのは経営努力である。昨今の運転手不足やUDタクシーの導入、キャッシュレス機器の導入等に費用がかかっており、今回の値上げはやむを得ないものでありご理解いただきたい。
- ・旭川地区交通運輸産業労働組合協議会から運転手不足について発言。運転手は市民の足のため、休日出勤をして路線を維持している。12月1日にマスコミ報道があり旭川電気軌道、道南バスで運転手不足のため減便されることとなった。市民の足が分断されてしまう状況であり、旭川市として対応を考えて欲しい。道北バスで言えば江丹別線、上雨紛線、東鷹栖線等過疎地域の利用者が減っている。デマンド交通の導入についても考えていかなければならない。運転手不足の対応について、あさひかわ新聞で高橋市議が深刻な運転手不足について早急な対応を求めるとして市議会に提出した。旭川市としての案を早急に求めている。

会長：旭川市民の足を守る立場は市も事業者も共通だと思う。意見交換して良い形で公共交通を守れるよう進めていきたいのでご協力をお願いしたい。

委員（学識者）：ある街で400万円でバス会社がデマンド交通を契約したが、運転手不足もあり赤字で継続が困難となった。その後別の貨物輸送の会社に契約し、その会社の標準的な賃金で事業を実施すると600万円だったので、600万円で契約。全体で8人ドライバーを雇い新しく始めた。運転手不足＝契約額不足な部分も少なからずある。ということは、バス会社の赤字を補填するという事はとんでもない話で、赤字ではなく人々の足を保証するためにそれだけ費用がかかっているということ。赤字については今までの総括原価方式で全ての経費を積み上げて100%だとして80%しか収入がないとすると、20%赤字となる。赤字という概念をやめることがこれからだろうと思う。今はその転換点にあり、赤字ではなく人々の足を保証するための必要額であり、20%の赤字は当然行政が持つべきであるという考え方にはまだ至っていない。これから高齢化が進んでいく社会で今考え方を変えなければどうにもならないだろう。事業者間が中々一緒にうまくやれないというのも、今度の国会あたりで独占禁止法を地方交通では外され都市部でも特区を作って外す可能性もある。そうすると

交通は大きく変わっていくだろう。今一番大切なのは地域の足を守るために行政が支援をして財政補填もしっかりやらないとバス会社やタクシー会社がいなくなってしまうのでは。運転手不足というのは、一人一人の負担が大きいことから、働き手から敬遠される。フィンランドではこれ以上交通事業者が増えないように MaaS を始めた。地位を上げないと運転手としてやっていけない。旭川が率先して運転手を大事にする市役所が変わって欲しいと思う。

委員（タクシー事業者）：先程運輸支局の方からお話があったが、タクシー運賃の改定について昨年6月に申請をして9月に審査が開始された。こんなに時間がかかったのは経験がない。今後については、各事業者が取捨選択の中でサービスを模索していこう。2月から免許返納割引を実施する事業者や子育て支援について専任のドライバーを育成する事業者もいる。4月頃から、MaaS に準拠する事前確定運賃、スマホでA地点からB地点まで検索すると料金が出てきて、そこで決済まで終わるシステムを開始する。運賃は大きく上がるが、それ以上にサービスを上回るようにしたい。

事務局：次回の交通会議は来年、5月中旬～下旬に開催を予定している。

以上