

日 時：令和3年4月16日（金） 午前10時00分～11時00分

場 所：旭川市地場産業振興センター2階 会議室・研修室

出席者：構成員 25名

熊谷氏，金澤氏，庄司氏，堀井氏，矢野氏，福内氏，土田氏，柏葉氏，荒川氏，山内氏，中田氏，藤井氏，中俣氏，岡田氏，馬場氏，川口氏，羽田氏（梅津氏代理），工藤氏，太田氏，加藤氏，山名氏，星野氏，高野氏，松田氏，清野氏（計25名）

事務局 4名

都市計画課 高橋課長 ほか3名

傍聴者 1名，随行者 2名

1 開 会

2 議 事

（1）令和2年度 事業結果について

- ・資料1-1をもとに，事務局より令和2年度の事業結果について説明
- ・資料1-2をもとに，事務局より令和2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，馬場監事より令和2年度の収支決算について，適正に処理されていることが報告された。

※令和2年度事業報告及び決算について，一同承認

（2）令和3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3年度の事業計画について説明
- ・資料2-2をもとに，事務局より令和3年度予算について説明

※令和3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，事務局より同計画について説明

※地域内フィーダー系統 旭川市生活交通確保維持計画について，一同承認

（4）生活交通改善事業計画（バリアフリー化設備等整備）について

- ・資料4-1をもとに，事務局よりUDタクシーの導入状況について説明
- ・資料4-2をもとに，（一社）旭川地区ハイヤー協会 専務理事荒川氏より，同計画について説明

※生活交通改善事業計画（バリアフリー化設備等整備）について，一同承認

(5) 芦旭線の代替交通について

- ・資料5をもとに、事務局より芦旭線の代替交通について説明

委員（学識者）：資料5によると、芦旭線は年間31,807名に利用されているとのこと。1日1便当たりになると10数名乗っている計算になるが、そうすると乗客定員9名の車両では乗せきれないのではないか。利用区間についての検証はなされているか。

事務局：芦旭線の利用者の大半は旭川市街地、芦別市街地内での利用と認識している。資料5別紙1による利用実態調査で、西丘・豊里地区区内における利用実態調査を行ったが、この区間は7日間の調査で地区住民4名の利用しかなかった。このため、代替交通は乗客定員9名の車両でも充分だと考えている。

委員（学識者）：旭川市街地、芦別市街地での利用については、他のバス路線と重複しているため、そちらを利用すれば良いという考えか。

事務局：そのとおりである。

委員（一般乗合旅客自動車運送事業者）：中央バスでは運行できず廃止となった路線を、ダウンサイジングしたからと言って運行可能なのか。豊里地区から神居や旭川駅前まで長距離を一回で運ぶ必要性があるのか疑問である。既存のバス路線と運行が重複している区間もあり、既存のバスの収益性を損なわないよう活用すべきではないか。

事務局：豊里地区の利用実態を調査したところ、旭川駅前や神居への利用のみであり、その実態に即した路線設定である。また、例えば経路上にある忠和から旭川駅前に向かうような利用はできないようにするため、既存のバスの収益性を損なうこともないと考えている。

委員（一般乗合旅客自動車運送事業者）：芦旭線代替交通は利用の際に利用者の自己負担は発生するのか。もし発生する場合、既存の運賃より上がるのか下がるのか。

事務局：利用者には運賃を支払っていただくが、金額は今後この会議の中で決めていく。基本的には、現行の水準を想定している。

委員（一般旅客自動車運送事業者団体）：今後、路線バスをダウンサイジングした代替交通を運行することが進んでいくものと思われるが、並行するバス路線と十分に調整を行った上で実施していただきたい。

事務局：今回は、中央バスが運行していた路線を撤退することとなり、このような話となった。他の地区でも同様の話が出てくるのが考えられるが、既存のバス路線をどう生かしていくかについては、この会議で議論していきたい。

委員（学識者）：今後プロポーザルにより代替交通の運行事業者を決定することになるが、その場合決め手となるのは、やはり業者間の価格競争か。

事務局：運行事業者に求める条件は、今後プロポーザル審査会で決めていく。基本的には、利用者の運賃で賄いきれないコストを市が負担するという考えである。

委員（学識者）：例えば事業者が1便当たりどのくらいのコストで運行できるか、という面が重視されるということか。

事務局：そのとおりである。

委員（一般乗合旅客自動車運送事業者）：プロポーザルでは利用者にとって表面上都合の良いものを選ばれる傾向にあるが、それはどうかと思う。例えば、ドアツードアでの運行などが好まれるが、表に出にくい安全管理がおろそかになるおそれはないか。今回は、今後同様の例が出てくる中での最初の事例であり、これが今後の基準になるため、安全面も含めてしっかりした条件を整えて検討していただきたい。

事務局：プロポーザルは当然安全管理面も考慮する考えである。価格競争だけではない面も充分考えて行かなくてはならない。

※芦旭線の代替交通について、一同承認

（６）各種報告

・道北バス(株)より、令和3年5月1日のダイヤ改正の主な変更点について説明

※質問等なし

・旭川中央交通(株)より、事前確定運賃について説明

※質問等なし

3 その他

委員（一般乗合旅客自動車運送事業者）：4月1日から新千歳空港行きのたいせつライナーを共栄バスセンターを起点に変更した。将来的には共栄バスセンターでパーク＆ライドの仕組みを整えていく。

6月6日のダイヤ改正で春光バスセンターを開設し、市内交通網が大きく変わる。新型コロナウイルス感染拡大により利用者が減少する中で過剰な運行はできない。利用者が少ないところは削っていく必要がある。補助金頼みの運行は通用しない時代になっている。皆様の御協力をお願いしたい。

3 閉会

以上