

日 時：令和3年7月29日（木） 13時30分～14時30分

場 所：旭川市市民活動交流センターCoCoDe

出席者：構成員 23名

熊谷氏，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，岡田氏，馬場氏，森田氏，川口氏，梅津氏，（小南氏）工藤氏代理，太田氏，山名氏，星野氏，高野氏，松田氏，清野氏

（計23名）

事務局 4名

都市計画課 高橋課長 ほか3名

随行者 1名



## 1 開 会

## 2 委員変更

委員の変更を報告した。

利用者・市民代表

（旧）旭川市民委員会連絡協議会副会長 東 建司

（新）旭川市民委員会連絡協議会理事 玉田 昌嗣

利用者・住民代表

（旧）北海道高等学校PTA連合会旭川支部事務局長 中俣 文貴

（新）北海道高等学校PTA連合会旭川支部事務局長 中西 聖

## 3 議 事

### （1）芦旭線の代替交通について

- ・事務局より，プロポーザル審査会の結果，旭川電気軌道が受託候補者となったことを説明，また今後のスケジュールについて説明した。（資料 芦旭線の代替交通について）
- ・旭川電気軌道より，提案内容等の概要について説明  
バス停の位置は，8月2日に実施する西丘地区の意見交換会後に決定する。  
予約はバスキタと連動したシステムを考えている。本日の会議で承認を受けたら取り掛かる

つもりである。

既存の IC カードがそのまま使え、乗降場所もデータ化できるのが強み。

(資料 旭川市豊里地区における路線バス代替交通の実証実験運行業務提案書)

・事務局より、乗降場は地区との協議のほか、既存のバス会社との協議を経て決定されると補足。

#### 質疑応答

委員（一般旅客自動車運送事業者）：2点質問がある。1点目はプロポーザルのあり方の問題。旭川市内のバス停について、プロポーザル仕様書には、既存バス停は競業防止のため使用しないとあるが、プロポーザル資料には記載がある。既存のバス停がある場所には別の事業者は入ることができないため、既存の路線を持っている事業者が断然有利な条件であり、平等性に問題があったのではないかと。2点目は、今回路線バス事業者が撤退した路線に、新しく別の路線バス事業者が入ったが、事業の持続性という面で問題はないのかということ。乗務員不足が顕著な中で、新しい路線を増やすのは、リスクであり、事業が持続可能か疑問を抱いている。事業者の決意も示していただきたい。

事務局：市費を投入した実証実験運行で、市費を投入していないバス路線と競合させるようなことは公平ではないため、重複を認めないこととした。今回の旭川電気軌道の提案は片クローズ方式のため問題ない。なおバス会社に対しても、自社の他のバスシステムで賄える部分について、重ねて運行をするということは不可としているため、路線バスと他の業態との条件差については生じないと考えている。また、持続性については、各事業者からは持続して事業を行う前提で、提案していただいていると考えている。

会長：プロポーザル審査会の審査項目では、運行の安定性も含めて審査している。審査会の結果は僅差であり、様々な考え方があったのは事実であるが、公共交通の持続性は守っていききたい。

事業者（旭川電気軌道）：弊社はプロポーザル審査会に参加する決意を示すため、様々な提案を行った。従業員が200名、資本金は3億5千万円であり、従業員の確保にも力を入れている。今回受託する路線は、中央バスが撤退した路線であり、バス事業としては採算が合わないのかもしれない。しかし、住民には交通権があり、旭川市が住民のためにバスを走らせることに力添えできないかと思い、提案させていただいた。受託するからには、継続して事業を実施できるよう努力する。

会長：審査会の内容、地域公共交通会議の内容、地域の説明会での内容を踏まえ、しっかり検討し、実施してもらいたい。

委員（学識者）：利用車種として、今後ハイエースを導入することだが、ICカード等はハイエースでも利用可能なのか。また、車両が小さくなるがコロナの感染対策はどう考えているのか。

事業者：ハイエースには、ICカードリーダー、運賃箱、運賃表示器等、既存のバスと同じものを搭載する。コロナ対策についてだが、乗務員は手指のアルコール消毒を行い、車両も除菌して使用する。また、ハイエースは12名乗りの、最も長いものを使用する。現在の芦旭線の利用状況は、1車両に2～3名が乗る程度であり、ハイエースでも、通常の路線バスより密にならない環境と考えている。また、予約状況に合わせてマイクロバス等も使用する。

委員（一般乗合旅客自動車運送事業者）：今回プロポーザルには三社が参加したが、これらの業者はどのような業態だったのか。その中で旭川電気軌道が優位であったポイント、便数、運行時刻は具体的にしているのか、乗合バスを運行するのか、予約制をとるのかを教えていただきたい。

事務局：旭川市内に本店・営業所を持っている旅客自動車運送事業者であることをプロポーザルの応募資格とした。旭川電気軌道の優位性等、審査の詳細については公開を差し控えさせていただく。便数、運行時間は仕様書のとおりだが、若干前後する可能性がある。

事業者：朝8時30分頃に新城峠発。午後2時30分頃と5時30分頃に旭川駅前発の1.5往復。1

人工で平日のみの運行である。

事務局：実証実験中は予約も受けるが、予約がない場合も運行を行う。

委員（一般旅客自動車運送事業者）：実証実験終了後は、デマンドにせざるを得ないことも考えられる。どちらの方向を目指していくのか。

事務局：芦旭線は現在3.5往復だが、実際に乗車等を行い便数を検証し、地域と調整した結果1.5往復の運行とした。今後実証実験を行った結果、利用があるなら定時定路線、かなり利用が限られるのであれば地域や事業者と調整した上になるが、デマンドでの運行もある程度想定しなければならぬのではないかと考えている。

会長：実証実験の受託事業者として、旭川電気軌道を承認してよいか。

（異議なし）

会長：実証実験の受託事業者として、旭川電気軌道を承認する。

#### 4 その他連絡事項

運輸支局：今後は道路運送法第21条による運行手続きを行っていただく。窓口は運輸支局である。

10月1日の運行開始に間に合うよう手続きを進めていきたい。

委員（一般乗合旅客自動車運送事業者）：8月1日から、旭川空港直行便の運行を開始する。旭川駅前バスタッチ発、西神楽経由で空港に行くルートである。

#### 5 閉会

以上