

令和4年度 第2回 旭川市地域公共交通会議 記録

日 時：令和5年1月16日（月） 10時00分～11時40分

場 所：旭川市地場産業振興センター2階 会議室

出席者：

委員 26名

三宅氏，金澤氏，庄司氏，堀井氏，矢野氏，福内氏，土田氏，斉藤氏（柏葉氏代理），
荒川氏，山内氏，中田氏，玉田氏，渡井氏，岡田氏，馬場氏，森田氏，川口氏，梅津氏，
木村氏（工藤氏代理），太田氏，加藤氏，山名氏，秋山氏，高野氏，高畠氏，加茂氏

事務局 5名

地域振興部 田島次長 ほか4名

随行者 1名

1 開会

2 会長挨拶

コロナも4年目を迎え，訪日旅行が解禁され観光地は賑わいを取り戻しつつあるが，公共交通は依然厳しい状況にある。こうした中，利用者の急激な減少や，運転手不足等の課題を踏まえ，来年度に，既存の地域公共交通網形成計画を見直し，地域公共交通計画の策定を行う予定である。本日はそのための課題認識や，方針，コンセプトの共有を図ってきたい。

3 議事

(1) 令和5年度第1回旭川市地域公共交通会議開催に係る予算繰越について（審議）

・資料1-1，1-2に基づき審議。予算繰越について，委員の承認を得た。

(2) 地域公共交通計画の見直し等について（審議）

・資料2-1，2-2，2-3に基づき審議。地域公共交通計画の見直しの実施と，計画見直しを進めるうえでのポイントについて，委員の承認を得た。

（質疑応答）

（委員：学識者）路線バス，鉄道の市民一人当たり年間利用回数について，2017年度の策定時に比べて，2027年度の目標値が高いが，人口減少の中で，数値を増加するのは，現実的には難しいのではないか。交通計画は，人のモビリティをいかに確保するか，という視点にたってたてるべきであり，そうした視点から，目標値達成への道筋を具体的にする必要がある。

（事務局）コロナ禍における行動制限や，減便等の影響もあり，利用者は大きく落ち込んでいる。現在，アンケート等による，バスの利用実態調査を実施しており，交通計画を見直す中では，実態調査の結果を踏まえ，作業していく。

（委員：学識者）乗務員不足はどのくらい深刻なのか。

（委員：交通事業者（一般乗合））弊社の乗務員の平均年齢は54.4歳。来年65歳になり定員を迎える乗務員が8名，再来年には10名が定年。65歳まで定年を上げた

が、乗務員不足は解消されていない。新入社員はなかなか定着せず、パートタイマーの運転手の導入についても、バス会社の運転手が必要な時間帯と、パートタイマー運転手が働きたい時間帯のミスマッチがあり、なかなか雇用に至らない。

(委員：交通事業者(一般乗合)) 弊社も乗務員の高齢化が進んでいる。今年は20名が退職したが、それに対する補充は11名であり、管理職も使いながら回しているのが現状。コロナ禍で収入減となり、見切りをつけてやめてしまう乗務員がいる一方で、時間帯が不規則で、長時間労働となることから、若者はなかなか就職してくれない。

(委員：交通事業者(一般乗合)) 弊社は、札幌・小樽の路線が中心だが、同じ状況。それに加えて、免許を持たなかったり、運転に興味を持たない若者が増えており、運転手不足に拍車をかけている。

(委員：学識者) 週休2日はどの程度達成されているか。

(委員：交通事業者(一般乗合)) 弊社は、4週6休という状況で週休2日にはなっていない。必要な乗務員数からは10名強足りず、休日出勤で対応している。

(委員：住民代表) 環状通り循環線はどのような利用実績になっているのか。

(事務局) 環状通り循環線の運行は3年が経過し、需要の多い区間と少ない区間が見えてきたところだ。実証実験は今年3月で終了するが、それ以降の走り方については、利用実態を踏まえバス会社と協議中である。

(3) 豊里線の実績報告について(報告)

- ・資料3に基づき、豊里線の運行事業者である旭川電気軌道が、実績報告を行った。

(4) デマンド交通米飯線の実績報告について(報告)

- ・資料4に基づき、米飯線の運行事業者である旭川中央交通が、実績報告を行った。

(5) 北海道運輸局補助事業の1次評価について(審議)

- ・資料5-1, 5-2にも続き、審議。内容について委員の承認を得た。

(委員) この計画も、路線が中心であり、人が中心にはなっていない。豊里線にしても、米飯線にしても、資料から行政の負担割合が見えてこない。私が関わっているデマンド交通は、運賃収入が7%で93%が行政負担となっている。行政の負担が多いからダメということではない。バス会社も、赤字でも市からもらっているという意識になり、利用者も他人事になる。採算性を示し、その中で、効率や利便性の向上に取り組んでいくことが重要である。

(事務局注釈) 補助金額等については次のとおり。

豊里線について(R3.10~R4.3)

市委託料 4,345千円

運賃収入 643千円

米飯線について(R3事業年度)

補助額(国・市) 7,313千円

運賃収入等(貨客混載, スクールバス利用分含む) 2,133千円

(運輸支局) デマンド交通は、予約の有無にかかわらず、事業者は運転手を確保しなければならないため、実際に事業者の負担軽減にはならないのではないかと思うが、事業者とし

てはどうか。

(委員：交通事業者（一般乗合）) 現在弊社のデマンド交通は1路線である。予約状況から、最大でも7~8名の需要であり、運行はハイエースで行っている。運転手については、弊社は運行管理を事務職2名体制で行っており、前日の予約状況により、そのうち1名がデマンド交通を運行している。現在1路線なので、これが可能だが、2路線となると難しい。

(委員：交通事業者（一般旅客）) 現在1名をデマンド交通用に確保している。土日祝は管理職が対応している。予約は朝便以外は運行の1時間前まで受け付けており、必ず走らせることができるような体制をとっている。

(6) 旭川市内のUDタクシーの導入状況について（報告）

・資料6に基づき、事務局が報告した。

(委員：学識者) 身体障害者の乗車について、乗車拒否を防ぐための研修はどの程度実施しているのか。

(委員：交通事業者（一般旅客）) UDタクシーの取扱いの講習は4か月に1回実施を呼びかけている。取扱いは、難しくはないが、実際に手を動かさないと分からない部分がある。以前の主流は、後部にスロープを設置する方式でスロープの角度が緩かったが、今の主流のジャパンタクシーは、横にスロープを取り付ける必要があり、スロープの角度がきつい。

(委員：学識者) UDタクシーは、スロープの出し入れが大変であるという話は聞いている。旭川駅など、乗降車の需要が多そうなどころには、スロープを常時設置してはどうか。

3 各種報告事項

(道北バス) 1月18日から、日祝ダイヤで運行する。乗務員にコロナ陽性の濃厚接触者が増えたための、やむを得ない措置であり、感染状況が落ち着き次第、平日ダイヤに戻す。
(旭川中央交通) 2月から、ニアミーとの提携により旭川空港と市内との間で、貸切型送迎スマートシャトルを実施する。

4 閉会

(委員：学識者) 地方の公共交通は、今後5~10年で様々な不具合が生じる。ここをどう乗り切るかがカギである。渋谷駅周辺ではmobiという100~200名の会員で成り立つAI配車の取り組みを行っている。また、チョイソコという乗合システムもある。地域モビリティを保つため、新しいシステムを活用しながら、バスとタクシーの共存を図る取り組みを行ってはどうか。

(委員：学識者) 昨年2月、道央圏は大雪に見舞われ、JRは5日間の運休を余儀なくされ、降雪期の交通機関の信頼の低下を招いている。あらかじめ大雪が予想される場合には、事前に計画運休を告知し、社会の理解を得るということも一つの手段である。計画運休については、市民の反応も、前向きようだ。事なかれ主義で、かえって信頼の低下を招くことにつながる。

(運輸支局) 3月7日に、場所は未定だが、持続的なバスの運行を目的とした、バス経営に関するセミナーを実施する予定である。

(運輸支局) 公共交通は厳しい現実に直面している。路線の維持ではなく、あくまで利用者目線で、地域の住民が活動するために、どういう交通があるべきかを考えて行く。この方向で、国も頑張っていきたい。

会長

- ・本日は円滑な議事運営に御協力いただき感謝申し上げます。