

令和5年度 第3回 旭川市地域公共交通会議 記録

日 時：令和6年2月26日（月） 14時00分～14時40分

場 所：旭川市総合庁舎大会議室 A

出席者：

委員 22名

三宅氏，堀氏（庄司氏代理），堀井氏，矢野氏，岡田氏，土田氏，柏葉氏，五十嵐氏，山内氏，中田氏，玉田氏，岡田氏，馬場氏，楡井氏，木村氏，太田氏，早川氏，加藤氏，高田氏，秋山氏，高橋氏，高畠氏，加茂氏

事務局 5名

地域振興部 田島次長 ほか5名

随行者 1名

1 開会

会長挨拶

2 議案

(1) 議案1 旭川市地域公共交通会議の予算について

●資料 1-1,1-2 に基づき審議。事務局から説明，質疑なし。委員の承認を得た。

(2) 議案2 北海道運輸局補助事業の1次評価(地域公共交通計画調査事業)について

●資料 2-1,2-2,2-3,2-4,資料3 に基づき審議。事務局から説明，質疑なし。委員の承認を得た。

3 報告

(1) 報告1 デマンド型交通(豊里線，米飯線)の実績報告について

●資料 4-1,4-1,5-1,5-2 に基づき，事務局より説明。

(質疑応答)

(委員：学識者) デマンド交通の米飯線を計画段階から見てきたが，デマンド交通を今後も続けるかどうかについて。私の研究室の准教授が，全国のデマンド交通とコミュニティバスに関する調査を行っているが，全国的に芳しくない状況である。特に地方都市では，お金がかかりすぎている。通常はバスが高いからデマンドでいくということになるが，先日まで実験をしていた場所では，一人当たり運賃を利用者から200円/回もら

っているが、(経費は) 4,000 円となっている。つい最近調布市で同じ実験をしたところ、桁が万の単位になってしまった。現在実施してるデマンド交通は、本来のデマンド交通ではなく、単なる時刻を合わせた予約型のバスとなっている。これを本来のデマンド交通に移行するともっと需要が増えるのではないかと。そして、自宅まで迎えに来てくれるようなデマンド型に移行していてもいいのではないかと思う。ただ、旭川市の場合は雪道があるため、なかなか大きい車両が入れない。そのため、車両を変えて運行するのもありなのではないか。自動運転のような新しい流れも出てきているので、今のデマンドはこのまま継続しつつ、少し2、3年先に新たなモデルを考えて、新しいやり方を考えた方がよいかと思う。現在、羽田空港と成田空港で実験的に交通対応をしているが、ライドシェアが大量に中国からきていて、てんてこまいしている。そのコントロールも厳しい。しかし、ライドシェアを首相はやれといっている。

もしかすると、ライドシェアの方が米飯線には合うのではないかと。それも、タクシー会社やバス会社がコントロール下の中のライドシェアでいくというやり方も将来的には考えてもいいのではないかと。自動運転もすぐにはできないとは思いますが、特定の部分を自動運転化していくとか、いろいろなやり方があるので、新しいモデルを考える時期に来たのかなと思う。そういう意味で今までのやり方を変えていくことが必要かと思う。総括原価方式でやると米飯線の一人当たりの運賃は、3,000 円くらいの金額になってしまう可能性があると思う。行政の補助金で動かしているのは事実だが、人々のモビリティの維持を考えた場合に必ずしも現状の米飯線のデマンド交通が適正とは考えられないかもしれない。全国的に検討が必要な内容となっている。私が日南町で実施した際は、NPOとバスとタクシーの3会社が共通の予約システムとした。それによっていつでも統合できるようにしたのが2年ほど前である。統合して運営することで新しい企業として成り立つというやり方がある。そのように新しい仕組みを考えてもいい時期に来たのではないかと思う。これまでと同じ取り組みを実施するのもいいが、それによって市民のモビリティが高くついてうまく守れないということになると、考えた方がいいのかなという感じがする。

(事務局) 米飯線が10年、豊里線は2年続いている中で、今回利用実態調査について、アンケートも踏まえながら報告した。地域公共交通計画の見直しにあたって、デマンド等、フィーダー系も計画に位置付け、どの程度の公費が含まれているかも示すよう法改正があった。地域公共交通計画の見直しの中で助言の内容を参考に考えていきたいと思う。

(委員：学識者) 資料5-2において、今後必要となる時のためにデマンド交通を残してほしいとの意見があったが、将来の貯金のような考えでいくことが果たしてよいことなのかどうか。大事なことは、地域住民の足を守るために、バスでも鉄道でもデマンドでも、どのような交通手段にせよ、残すことが重要なのではなく、地域のモビリティニーズにいかに対応するかが重要であって、今後必要になるための維持ではだめだと思う。この考え方でいく限り、乗らないバスが多くできてしまう。それであれば最初から乗れるバスを確保しましょうという視点が地方都市で欠けていると思うので、ぜひ考えていただきたい。

(委員：一般乗合旅客自動車運送事業者) 米飯線を担当している事業者である。米飯線は過去様々な社会インフラを投入しながら維持に努めてきたところ。令和4年度より令和5年度は7%ほど利用者が多くなっている。コスト面では、令和5年度で9,486,991

円ということで、1便当たり6,869円/回である。ギリギリではあるがなんとか維持している状況である。このままの状態では維持は難しいが、形を変えながら維持していくために様々なチャレンジをしていきたいと考えている。

質問ですが、豊里線は12,000円ほどコストがかかっているが、高コストの理由を教えてください。

(事務局) 営業距離が長いことと、利用者が米飯線に比べると少ないため、その分収入も少なくなっている。

(委員：利用者・住民代表) 新城峠は何もない場所だが、結構乗っていると感じた。芦別と旭川を結ぶ路線をどうするか。広域行政を担う自治体の役割ではないかと考えている。芦別と旭川の双方向からバスが出ているので、通しで運行した方が利用者が増加すると思うので、そういったことも考えた方がいいのではないかと感じた。

(事務局) もともと通しで運行していたが、維持できなかつたため現状の路線となった。ご指摘のように、新城峠において芦別側から来られる方が乗り継ぎをされているということも実態としてわかってきたので、芦別の利用者の意見も聞きながら、そういったことも検討していきたい。

(委員：学識者) 芦別と米飯の2つの地区があると思うが、それぞれ目標とする水準が違うのではないかという気がする。人々のモビリティニーズを守るための目標水準をもう少し明確に出した方がよいのではないかと思う。芦別と米飯で性質が異なるため、目標水準も異なるはずである。そのため、アンケートを比較したからといってうまくできるかわからない。人々のモビリティニーズを守るために、どのくらいのモビリティのサービスを提供したらいいかという点から、サービス水準をこのくらいにするというように考えていった方がよい。

## (2) 報告2 協議運賃の実施に係る報告について

●資料 6-1,6-2,6-3,6-4,6-5,6-6 に基づき、事務局から説明、質疑なし。

### 4 全体質疑

(委員：運輸支局) 地域公共交通計画においては、国庫補助金の記載部分等について、今後軽微な文言修正の必要があると思う。

### 5 各種報告事項 特になし

### 6 閉会