

令和8年度第1回旭川市地域公共交通会議 記録

日 時：令和8年4月16日（木）10時から11時

場 所：旭川市役所総合庁舎大会議室B

1 開会

2 議案

(1) 議案1「旭川市地域公共交通会議設置要綱の改正について」

事務局から次の資料に基づき説明し、承認を得た。構成員からの質疑等なし。

[資料1-1] 旭川市地域公共交通会議設置要綱 新旧対照表（案）

[資料1-2] 旭川市地域公共交通会議設置要綱（改正案）

(2) 議案2「令和7年度事業報告及び決算について」

事務局から次の資料に基づき説明し、承認を得た。構成員からの質疑等なし。

[資料2-1] 令和7年度事業報告

[資料2-2] 令和7年度収支決算書

[資料2-3] 会計監査報告書

(3) 議案3「令和8年度事業計画及び予算について」

事務局から次の資料に基づき説明し、承認を得た。構成員からの質疑等なし。

[資料3-1] 令和8年度事業計画（案）

[資料3-2] 令和8年度収支予算書（案）

(4) 議案4「米飯線・豊里線の運行事業者の選定について」

事務局から次の資料に基づき説明し、承認を得た。構成員からの質疑等は次のとおり。

[資料4] デマンド交通米飯線及び豊里線の事業者選定方法及び今後のスケジュール
について

(質疑等)

発言：学識経験者

公共交通支援は、地域単位の不便だけでなく、個人の身体状況やアクセスビリティに着目したデータ収集と分析が必要である。行政の支援対象を明確化し、移動困難者へのコスト試算を行うことで、効率的な運用を目指すべきではない

か。さらに、交通政策においても、ジェンダー主流化の視点を取り入れ、全市的な課題として路線や運行計画に反映させるのが良い。

発言：学識経験者

輸送実績を分析し、現在の利用者の属性やニーズを把握することが重要。また、高齢者や新高校生など、将来の潜在的な利用者の動向を併せて調査すべき。これらを統合してデータを蓄積し、課題や要望を施策につなげることが求められる。

発言：学識経験者

バス事業は、競争の時代から新たな協調の時代へと転換すべき。鉄道や他社との競合ではなく、バス会社間や行政、市民との連携が不可欠。これら多角的な協調体制を構築し、トータルな視点で整理することが重要。

回答：事務局

いただいた助言を活かし、交通不便地域の課題解決に向けて、今後も継続して検討を行い、より良い施策の実現を目指したい。

3 報告

報告1 「旭川空港を起点とした MaaS 推進事業の事業結果について」

事務局（本事業の幹事会社）から次の資料に基づき説明し、承認を得た。構成員からの質疑等は次のとおり。

[資料5-1] 日本版 MaaS 推進・支援事業

旭川空港を起点とした MaaS 推進事業・事業実施報告

発言：一般乗合旅客自動車運送事業者

ステークホルダーの定義や公共交通におけるタクシーの扱いが不明確であり、実証実験からタクシーが除外されていることに強い違和感がある。タクシー事業者の参画について問い合わせても回答が曖昧であり、空港での利便性が高いタクシーを無視した MaaS の取組は配慮不足である。タクシーを含めない現状のアプリ開発は意味をなさないため、ステークホルダーの範囲を再考し、包括的な連携を行うべきである。

回答：事務局（本事業の幹事会社）

協議会の構成員は約1年間の議論を経て決定されたが、タクシー事業者を意図的に除外したわけではなく、空港とバスの接続課題を優先した結果、バス事業者が選定されたという経緯がある。今回の事業にタクシー事業者を織り込めな

かったことは、運営側の反省点であると認識している。

発言：学識経験者

MaaSの本質は多様な交通手段を統合することにある。フィンランドではタクシーやライドシェアに加え、自転車・バス・船など多様な選択肢が提供されている。一方、日本では特に空港の二次交通に課題が多いが、現行の運輸政策では十分に対応できるものではない。地方においては、バスだけではサービスが行き届かず、タクシーや乗り合い型サービスを活用した仕組みが必要だが、今回はスタート時点での設計が不十分だったのではないかと。また、人口減少・少子高齢化が進む中で、日本版MaaSは収益性よりも市民や観光客を支える公共的な交通として位置づけ、不足分を行政が補完・協調する仕組みが求められる。これまでの取組を無駄にせず、タクシーを含む多様な交通手段を統合し、継続して発展させるべきだ。今後の活用方法を今年度中に議論するのはどうか。事業を継続・発展させるための具体的な方針を1年間かけて検討する体制を整え、その議論を踏まえ、次年度予算に向けて国土交通省へ働きかける流れを作りたい。

回答：事務局（本事業の幹事会社）

国交省の財源のもと、MaaSの完成形ではなく一部の取組として、データ取得を通じて可能性を探る実証を行った。観光客の増加による地域活性化の可能性を見出した一方、全交通手段の統合や収益性の確保には課題が残った。今後は取得したデータを活用し、行政やビジネスの枠組みで持続可能な交通施策や事業戦略を検討する必要があると考える。

発言：学識経験者

本取組は評価できる。だが、観光を利用しない市民にとっての具体的なメリットが見えにくい。例えば、空港までの運賃割引を受けられる、どこかの路線で増便が行われた、MaaSのアプリを使うとタクシー利用の利便性が向上するなど、観光を行わない市民がMaaSにより恩恵を受けられる可能性があるのだろうか。また、経済波及効果だけでなく、少子高齢化に伴う地域公共交通のさまざまな課題の解決に向けて、具体的な対策が何かできなかったのだろうか。

回答：事務局（本事業の幹事会社）

今回の取組では地域住民の直接的な利用には至らなかったが、空港でチラシ配布をした際など、前向きな反応や期待の声を多く得た。地域住民への推奨や季節ごとのニーズ把握を丁寧に行うことで、今後の利用拡大につながる可能性を感じている。

発言：学識経験者

今回の取組は成果がある一方で、偏りが見られ、市役所の調整力や関与の在り方に課題が残った。交通政策における空港の位置づけや市民の移動手段の組み込みなど、市が主導すべき役割が十分に果たされていない。今後は得られた知見を市全体の財産とし、タクシーの活用や市民参加を促進する体制づくりが求められる。

発言：一般乗合旅客自動車運送事業者

MaaS 実証実験を通じ、連携の難しさや課題が明確化され、多くの学びを得ることができた。特に高精度な位置情報の取得により、従来の GPS では判明しなかった誤差を特定できたことは大きな成果である。このデータは今後のデジタルチケットやキャッシュレス展開に直結する貴重な資産であり、多大なる感謝を申し上げる。

4 その他

発言：一般乗合旅客自動車運送事業者

本日の北海道新聞にも掲載されたが、旭川市に対し、9月1日を目途とした運賃値上げの申請を通知した。燃料費や人件費の高騰、人材確保のための費用増が主な理由であり、大変心苦しい決断だが、事業継続のためにご理解いただきたい。

発言：一般乗合旅客自動車運送事業者

4月13日より、旭川市内及び道北圏域でタクシー運賃が改定された。旭川市では6年ぶりの値上げとなり、道北全域で統一された運賃が適用される。さらに、今回の改定に伴い、旭川地区全体で冬期間2割増が適用される。

発言：警察

全国的に自転車事故の増加が深刻な課題であり、4月からは自転車反則・通告制度が開始された。警察はルールの周知や道路環境の整備、ドライバーのモラル向上を喫緊の課題として取り組んでいる。自転車事故防止に向けて、関係各所と連携し、多角的な議論と協力を進めていきたい。