

日 時：平成 24 年 5 月 25 日（金） 午後 2 時 00 分～4 時 00 分

場 所：旭川市障害者福祉センター 2 階 会議室 1

出席者：構成員 23 名

赤岡，山口，東（代理），畑島氏（代理），尾崎氏，
踊場氏，平瀬氏，矢野氏，柏葉氏（代理），荒川氏，
立身氏，阪本氏，馬場氏，森田氏，佐藤（秀）氏，
浜井氏，小寺（代理），今井氏，靱山氏，田中氏，秋山氏，
高橋氏，田中氏

事務局 5 名

総合政策部まちづくり推進課 東田課長 ほか 1 名

（社）北海道開発技術センター 原，大井，吉田

傍聴者 7 名

1 開 会

2 議 事

1) 平成 23 年度 事業結果，及び決算について

資料 2 をもとに，事務局から説明。質問，意見無し。事務局提案どおり，決定。

資料 3 について，質疑応答。

構成員） JR の調査が午前 9 時以降となっており，データとしては通勤通学が少なめになっていると見なくてははいけない。そうすると，バスとの比較をどうしたらいいか，もったいないと思う。これが 1 点目。2 点目は回答した人と回答してない人。つまり，パーソントリップ調査でよく問題となるのが，回答した人だけの分析が真値ではなく，回答してない人について，どんな層が回答していないかということのある程度，想定しておいた方がよい。今後，さまざまな集計において，特に自家用車所有の有無，年齢が高齢である否か，単身であるか否か，この辺りは，たぶん，路線バスとそうではないデマンド型の接点であるとか，モビリティが本当に必要な層とそうでない層などについて，重点に分析を進めてもらいたい。それと，路線単位でどこまで分析できるかどうか。つまり，データが条丁目単位で集計できるレベルとなっているのかどうか。あるいはバス勢圏，駅勢圏をデータとして集計できるようになっているのかどうか，そうした点が気になるので，データ分析を，ぜひ，頑張ってもらっていただけたらと思う。

事務局） 1 点目の JR の部分では，帰宅の方も可能な限り回答をしてもらったので，全く通勤・通学に関わるデータがゼロということではないものと考えている。2 点目のアンケートの部分に関しては，具体的な住所まで記入してもらうよう設問したものの，実際の調査

票を見ていると、住所の記入が町名まででとどまっていたりするので、現状を再現できるよう工夫して集計を進めていきたい。

以上、質疑終了。

2) 平成 24 年度 旭川市生活交道路線（旭川市単独補助路線）について

資料 4 をもとに、事務局から概要を説明。各バス事業者からの説明の後、質疑応答。

事業者) 旭川電気軌道です。日頃、当社のバスの運行に関し、今日、来ていただいている各構成員の方々には、いろいろなご協力をいただき感謝している。当社は米飯地区の生活路線として通学、通院、地域の足として、米飯線をこの数十年、運行を続けている。近年では利用改善に向けた取組みとして、高齢者にもやさしい低床バス／ノン・ステップバスの路線への投入。さらに近年、高騰傾向にあるバスの燃料費を抑えるために、ポンチョの愛称の小型車両を購入し、米飯線を積極的に運行している。昨年度、平成 23 年度の補助金は、燃料高騰や利用者の減少等、非常に厳しい中にあるが、税金である補助金 5 百 8 万 4 千円をいただき、非常に運行の厳しい経営状況をあり、ありがたい。

これに関して、配布された資料 6 のデマンドについての資料を読んだが、当社としても、当交通会議の前身である旭川市生活交通確保対策協議会の中で、当社においても、こちらにデマンド、それからコミュニティバスを走らせてはどうか、という提案をしている。資料を拝見したが、道路運送法第 21 条にもとづく、緊急雇用等促進事業として、10 月から 12 月までの 3 カ月間、試験運行されるとなっているが、これについては当社も昨年、先ほど言った交通対策協議会の中でも、調査事業を始めてはどうか、という提案をしている。資料 6 の内容については、旭川市から北海道開発技術センターを通じて調査・検討されたものかと思うが、ぜひ、この地域については、当社でデマンド、コミュニティバスの導入をやらせていただきたい。米飯地区は、当社が東旭川地区であった時代から電車を大正 15 年から走らせている。当社としては、この地域は地域の皆さんと共存してやってきたという実績があり、昭和 47 年に最後の電車が終わった後も、バスへの転換としてこの東旭川地域については、歴史の点からも強力に、この運行に力を入れてやってきた。この地域の皆さんへ、昔から当社のバス利用を推進するために、当社も経営を努力しながら運行してきた。そうしたことを含め、この地域については、ぜひ、当社のバスについて、デマンド、コミュニティバス化の推進を進めていただけないか、と思っている。

事業者) 道北バスから 3 カ年計画としては、3 系統を提出させていただいた。起点はすべて旭川駅前から。1 系統は東鷹栖 10 線 16 号まで、もう一つは、永山橋を經由して農業高校まで。もう一つは、西神楽 18 号。西神楽の市街地を少し超えたところ、以上 3 路線である。これらの路線につきましては、やはり通勤・通学の利用度合いが多くなっている。運行回数は、1 回から 2.5 回と少ない中で、昨年度も収支としては黒字を出している。ただ、運行回数が少ない中で黒字が若干出ているということは、やはり地域住民の方には親しまれている路線ではなかろうか、と考えている。また、赤字ではないのに、なぜ

提出したのかということと損益が分岐点ギリギリであり、外部環境によって、いつ赤字になってもおかしくない3路線のためである。どうか、ご承認のほどよろしく願いたい。

構成員) おそらく3年間の単独補助路線という市の位置づけもあるが、一番大事なことは、これから旭川が交通計画としてバス路線をどういうカタチで計画をつくるか、イギリスというローカル・トランスポート・プラン、本来はこうした計画をして、その上で入札でやっていくのが、新しいやり方だ。国土交通省は残念ながら、交通基本法が先には進んではないが、これから日本の公共交通は、もう少しいい方向にいくだろう。ただ、このまま放っておくとガラパゴス島ではないが、独自の進化を遂げて、なんだかわけわからなくなるんじゃないか。そうした気配を感じている。世界的に見ると、「この路線は市町村でたとえば、7割出すから入札してください」となるのが本来の筋だ。そうした方向にまだ至ってないという現実を考えると、今回3カ年計画を認める場合には、市がたまたま交通計画を十分に持っていないので暫定的に認めざるを得ない、という感じだ。市民の足を守るという前提で、こういう4路線をぜひとも、やっていただくという点ではいいと思うが、向こう3年経った後は少しカタチが変わりますよ、ということも前提で認めたい、と理解をしている。

会 長) 議事2)につきましては、事務局及びバス事業者から説明のありましたとおり、本交通会議として旭川市生活交道路線3カ年計画として承認していくことでよろしいか。

一 同) 異議無し。

以上、質疑終了。提案どおり、決定。

3) 平成24年度 地域公共交通確保維持改善調査事業について

資料5をもとに、事務局から概要を説明の後、質疑応答。

構成員) 公共交通のグランドデザインということだが、旭川市の全体的なまちづくりとリンクをさせることが必要ではないか、と思う。話を聞くと、公共交通だけの縦割りでやっているような感じがして、やはり、いろんなビジネスも絡んでくるでまちの発展に関わるいろんな分野と公共交通機関を絡めながら、グランドデザインをつくっていかれてはいいかがか。つまり、まちのグランドデザインをどうするかということと密接に絡んでくるので、切り離さないほうがいいのではないか。

事務局) 私どもは市の総合政策部ということで、旭川市の総合計画ですとか中心市街地活性化基本計画、旭川の都市マスタープランなど、集約して考えていく部署であるので、公共交通会議の事務局をやっている立場からも、この公共交通のグランドデザインの策定に当たっては、そうした既存のまちづくりの様々な計画との整合性が保ち、相乗効果が発揮できるようなつくり方をしていかななくてはならず、御指摘の点を十分留意して今後、調査を進めていく必要があると考えている。

構成員) セミナーでモビリティ・マネジメントをやられるということだが、モビリティ・マネジメントで人が変わるのは、たぶん、人間を賢者とそうでない人の二つに分類して考えると明らか。賢者というのは長期を見る人、そうでない人は明日のパンしか見ないとい

う傾向がある人。そうした全体の何%かを換えられるのかがモビリティ・マネジメントだろうと思う。もう一つ大事なのが、今月、ヨーロッパでの会議のテーマが、アーバン・コネクティビティで、シームレス（「継ぎ目がない」の意）という言葉で皆さんも、すでにたくさん聞いていると思うが、シームレスという言葉で考える時に、私たちが公共交通を使うことへネックになる部分がどこにあるのか、様々な交通手段を使う時にネックとなるのがどこにあるのか、ということをしひも解いてほしい。グランドデザインというのは、むしろ、こういう大きなところをとらえて、シームレスという観点でものを見ることも、やっていただきたい。

事務局） おっしゃるとおりだと思うので、ご意見も配慮したモビリティ・マネジメントや調査につなげていきたい。

会 長） 平成 24 年度の地域公共交通確保維持改善調査事業について、事務局から説明のありましたとおり進めさせていただくことでよろしいか。

一 同） 異議無し。

以上、質疑終了。提案どおり、決定。

4）旭川市米飯地域におけるデマンド型交通実証実験運行について

資料 6 をもとに、事務局から概要を説明の後、質疑応答。

構成員） 今回のこの計画については、旭川電気軌道として事前に通知いただいていない。内容を見るとタクシー会社に委託して道路運送法第 21 条にもとづく試験的な運行を計画されているとのことだが、私どもも参画をさせていただきたい。今までの例からいうと、私が知る限りでは、このような試験運行をやったところが、本免許の申請を出して、どこの地域も実際に運行する場合が多い。もし、このような内容で進めるのであれば、タクシー会社さんがやるのかわからないが、乗合の路線を持っているわけだから、これとの兼ね合いなど問題になってくることがあるのではないかと思う。私どもとしては、先ほどから何回もお話ししているように、前身の協議会でも、今の路線バスの米飯線ではなく、デマンド運行について、旭川市と一緒に協議してやってほしいと提案しているので、この意向も組み入れをしていただけないのか、との考えがある。実際に乗合の申請があった場合には、私どもとしては賛成できない、これは私どもとしてはデマンドについて主張して、市と協力してやっていくというカタチでお願いしているので、十分、内容を再度、詰めていただきたい、と思う。

構成員） デマンドの問題について、コメントさせていただきたい。おそらく、米飯地域は、一人当たりの費用がかかって路線バスを止めざるを得ない状況において、路線バスをデマンド型などに転換するという青写真なのだが、実は、デマンドの先に見えてくるものがある。宮城県大河原町では、介護と給食サービスとデマンドを兼ねてやろう、つまり、デマンドだけでは成り立たない。もう、公と民のところでは、かなりキツくなるので、出せば出すほど、公的な資金が大変になる。そういう状況下において、高齢者の配食や介護、送迎など多様な福祉サービスを重ねていくことがデマンドの先には見えてくる。

そうしたことを前提として受けていただきたいし、それを視野に準備してくださる会社ならどこでもイイと私は思う。最終的には、地域としてもお金を出すということも起こりうるので、どういう体制でいくのかは、まだブラックボックスだが、日本全国これから高齢者が 30 年後には 5 割近い状況になるので、公共交通だけが単独で成り立つのはあり得ない状況がくるのと、今、バスに乗れたり、デマンドに乗れる人も 10 年経つと介護保険的な交通手段でないと無理になる。そこに介護保険の送迎サービスとデマンドが並列ということはある得なくて、どっちもやるような運送事業者が最終的には、介護する病人を病院まで送る業務も、将来的には可能性が出てくるので、そうしたことも視野に入れて議論をしていただきたい。

構成員) 旭川運輸支局としては、旭川市さんからご提案のあった道路運送法第 21 条運行について、法的な見解について申し述べさせていただきたい。第 21 条運行は事務局から説明のあったとおり、この交通会議の同意にもとづくことが大前提となる。それから、既存の乗合バス事業に影響を及ぼさないものであるということなので、この実験路線については、既存のバス路線が走っているので、既存のバス路線の関係も十分考えてバス会社と十分協議を行った上で実験を行っていただきたい。それから、先ほど、試験運行＝本格運行であるというような発言があったが、私どもとしては、事業者の選定については、この公共交通会議で十分、みな様方が議論していただいて、なぜ、この事業者が選ばれたのかを十分議論し尽くした上で、運行事業者を決めていただければ、と思う。また、将来のあり方については、福祉的な観点についてお話しも含めて、この交通会議でよりよい結論を出していただきたい。

構成員) 公共交通の担い手が、鉄道やバス、タクシーだけではなくて、いま、全国では NPO も福祉有償運送などで動いている。日高町でも先般、運行を開始している。こちらの実証実験につきましても、必ずしも鉄道やバス、タクシーの事業者だけではなくて、たとえば町内会や、NPO がデマンド交通の担い手となって活躍することもできるのではないかと、思うので、この緊急雇用創出推進事業の受託先を限定しないカタチでやっていただけたらな、と思う。

事務局) みな様から広範にご意見をいただきまして誠にありがとうございます。実際の平成 25 年度以降の本格運行についても、いくつかご意見をいただいたが、これについては、まず、今回の実証実験運行が成功して地域に支持されるということが何よりの大前提だと思う。そうしたことで運行の可能性を確認し、そして地域から支持されるという状況となって初めて、赤字バス路線を旭川市単独補助金に支出している状況の改善につながるものと期待している。また、今回の実証実験運行における運行事業者の選定に当たっては、先ほども説明したとおり、平成 24 年度は調査事業であるので、その目的の調査が適切かつスムーズに行える事業者による運行をしていきたいと思っている。当然ながら、旭川運輸支局さんからお話をいただいたとおり、実際の運行に当たっては法的な位置づけ等をクリアした上で、進めていきたい。それら具体策については、旭川市の事業として、まだ業務委託していないので、業務委託先と十分、協議しながら旭川運輸支局さんともご相談の上、調査を担う業務委託先が選定する運行事業者については十分、検討を踏まえて実施していきたいと考えている。

会 長) 事務局から説明のあったように、この事業というのは 10 月からということを予定し

ているが、具体化しているものではない。今後、委託事業者を決定し、さらに委託事業者が運行事業者を選定していくことになろうかと思うが、先ほど旭川運輸支局さんからもお話しも含め、今日、さまざまなご意見をいただいたので、今後、それらを踏まえ、事業を進めていきたいと思う。道路運送法第21条にもとづき、具体的なやり方は別に、今後、実際の具体的な事業を推進していくということについて、皆さんのご意見を踏まえて、今後、進めていくということを前提に、実証実験運行をやるということについて御承認いただけるか。

構成員） 旭川市として米飯線にかかる補助金額がこれによって圧縮されるという説明があったが、デマンド運行の一番の目的というのは、補助金を減らすためのデマンド運行ということではないと認識していた。これは、あくまで米飯地区のために、米飯地区の住民がどうやったら生活しやすい公共交通であるか、ということの一つの提案がデマンド運行であると認識していたが、最初の説明からするとズレているのかな、と思う。デマンド運行とは、人を連れて行くものとして、本当に地区のためになるのか、というところをもっと議論してからの実証運行が必要ではないか、と思う。コープさっぽろが行う「トドック」という宅配サービスに見られるように、店舗がなく買い物に出かけるとのも大変な地区に、トラックで商品を運んでいきましょうという、対策も日本全国では過疎地に対して行われている。逆に病院が自前でお迎えに行く、NPO 法人が運行していることもあるので、このまま、ただ、単純に人を輸送する、迎えに行くということに対して補助金を減らすためなのか、この地区の人たちのためになるのかが納得のいかない。

事務局） 旭川市としての米飯地区の公共交通の維持確保の考え方についてのお尋ねかと思う。旭川市としては、いま、お話しをいただいたとおり、地域の足である公共交通をいかに確保していくかが、当然ながら最大の前提。補助金の支出については、支出していく以上、最大の効果となる公共交通の実現をどのように図れるか、ということで、旭川電気軌道さんには公共交通の担い手として役割を果たしていただいているが、路線の便数の削減、高校生の通学時間帯の運行便が無くなっている現状等があり、現在の地域のニーズにどのような方法で応えていけるか、を模索するのが今回の調査であると考えている。当初の話しからズレているとのご指摘だが、私どもの説明が至らない点もあるかもしれないが、当初より米飯地域の生活の足をどのように守っていけるか、また、守って行くための補助金の支出をどのように最大化していけるかを探してみたいと思っている。デマンド運行についての議論を深めていくためにも旭川市内では、これまでデマンド型の公共交通の調査のための運行が行われてきたことがなく、3カ月の期間限定として走らせてみることにより、この地域公共交通の議論の遡上に上げていけるものと考えている。

構成員） 今回は、本来、地域公共交通会議にかけなくて済む案件だろうと思う。実際、地域公共交通会議は、交通を新しく導入したりするときにかければよい、というのが前提だが、それ以前に、議事としてかけているのは、デマンド交通と、今、バスを運行していることが、どちらがどの程度、市民に満足がいくかという点や、導入した際にどの程度コストがかかるかという点を評価するために、今回実験をやると聞いている。そうした意味では、評価した結果、やっぱりバスがイイね、デマンドがイイね、あるいは他の方法がイイね、というのもあるかもしれない。その結果、多分、導入する、あるいは今のままで行く、あるいは他の方法が良さそう、などの結論を出すための目的で地域公共交通会

議にかけるとというのが、次の段階になると思う。一度、実験をやってみて効果がどこにあるのか、ということを探すのは、やり方として、とてもいいことだ。乗客を乗せる公共交通の問題としては、バスとデマンドの比較対象としては、今のところ、この二つだろう。その結果、次回以降の地域公共交通会議で出てきて、どっちにしましょうか、ということになる。それから、先ほどの NPO 法人が参画するか、バス会社が参画するか、タクシー会社が参画するか、それらは参画するための機会をどういうカタチで与えるかということが大事で、それには耳を貸していかななくてはならないな、と思う。

会 長) 旭川市からは、基本的に、減便や利便性の低下ということが事実としてある中でデマンド型の公共交通を実証実験として導入してみて、それが今の過疎地での公共交通のあり方よりも、もうちょっといいカタチになるのかどうか、やはり路線バスがいいのか、そういったことも含めて実証実験してみたいということの趣旨なので、先ほど申し上げましたとおり、米飯地区で先行的に試みて、これが上手くいけば、モデル地域として、ほかの地域にも広げていく可能性を視野に入れて実証実験を行うものである。

構成員) 実証運行を運送事業者に許可する段階で、私ども北海道運輸局としては、このような実証運行を行う、と公共交通会議で同意がなければ、許可をすることができないので、その点だけ御承知置きください。

会 長) 実際の運行事業者については、今後、公平性を確保するよう手法を十分考えていきたいと思うので、そうしたことを前提に、この実証実験をことについて御承認をいただければと思う。お諮りしたいが、デマンドバスの実証実験を米飯地域でやるという大前提について御承認いただけるか。

構成員) 実証実験における事業者の選定については、旭川市役所で公平性や参画機会について確保していただけるのであれば承認する。先ほどの説明資料の中で「タクシー事業者」とあるが、他の事業者もいるので機会確保していただけるのであれば承認する。

事務局) 補足説明だが、平成 24 年度事業として予算化されているという事実がある。これから作業としては7月くらいを目途に委託をし、調査業務が主となるが、その段階で、実際に運行してもらう事業者については、公平性を確保した上で選定していこうと思っているので、御承認ください。

会 長) それでは、もう一度お諮りしたいと思います。議事4)につきましてはデマンド型交通実証実験運行について、事務局の説明を前提としながら承認することよろしいか。

一 同) 異議無し。

以上、質疑終了。提案どおり、決定。

5) バリアフリー分科会の設置について

資料7をもとに、事務局から概要を説明の後、質疑応答。

構成員) 旭川運輸支局です。構成員の中にバリアフリーリーダーとあるが、これは私ども北海道運輸局で選任しているバリアフリーリーダーと認識でよろしいか？

事務局) そのとおり。

構成員) そうであれば、バリアフリーリーダーの活用に感謝したい。バリアフリーリーダーの役目として心のバリアフリーがある。このため、バスの運転手さんへの研修であるとか、JRの駅舎での研修などを実施している。また、バリアフリー教室の開催も旭川運輸支局で考えているところなので、いろいろと意見交換をさせていただきたい。分科会での報告も私どもの事業に反映させていきたいと思っている。できれば、旭川運輸支局もこの分科会に関わっていきたいと思うので検討されたい。

事務局) 心強いお申し出なので、ぜひ、お願いしたい。

構成員) 旭川市都市計画課です。今のお話しにあったとおり、旭川市都市計画課は旭川運輸支局と共催でバリアフリー教室を開催している。その分科会で話し合われるテーマにもよるが、分科会の構成メンバーはテーマに応じて、構成メンバー以外の方を必要に応じて加えることを検討されてはどうか、と思うが、現時点での構成メンバーはこれでよいか、と思う。

会 長) それでは、議事5)については、事務局の説明を前提としながら分科会の設置を決定することよろしいか。

一 同) 異議無し。

以上、質疑終了。提案どおり、決定。

6) その他

特になし

以上、議事終了

3 その他

事務局より、次回会議は夏以降開催で調整したい。

4 閉 会

以 上