

日 時：平成 25 年 2 月 6 日（水） 午後 2 時 00 分～ 3 時 30 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 27 名

田澤, 山口 (代理), 東 (代理), 畑島氏 (代理), 鶴田氏,
蟹谷氏, 踊場氏 (代理), 平瀬氏, 中田氏, 柏葉氏,
荒川氏, 立身氏, 谷口氏, 東氏, 馬場氏, 森田氏,
須藤氏, 庄司氏, 浜井氏, 小寺 (代理), 今井氏, 靱山氏,
田中 (良) 氏, 秋山氏, 高野氏, 高橋氏, 田中 (勝) 氏
事務局 4 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 大井, 吉田

傍聴者 6 名

1 開 会

2 議 事

1) 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 2 をもとに, 平成 23 年度事業を説明した後, 質疑応答。

構成員) 全体的にいろいろ出て, 方向性が少しずつ見えてきたと思う。ただ一つ, 基本理念のところは少し, わかりにくいところがあるので, こから辺りを変えられないかな, 多少, プラスアルファできないだろうか, と思う。基本理念で「交流を生み出す交通ネットワークの構築と市民意識の醸成」と非常に難しい言葉になっている。ここをもう少し, わかりやすく変えるために, どうしたらいいか, ということだが, 一言で申し上げると, 旭川は住む人にとって, たとえば, 病院に行きやすいであるとか, 買物しやすい, 通勤・通学がしやすいなどが, 観光する人にとっては, わかりやすく移動しやすいということが実現できていないので, これらを実現するのが大きな目標ではないか, そのため, もう少し, 踏み込んでいいのではないか。

観光分野で使われる言葉に, 住んでよし, 訪れてよし, とある。住む人にもよくて, 来る人にも, とてもよい街と交通をつくるのが大きな目標で, その街と交通をつくる時には 3 つの要素がある。一つは, 環境負荷を少なくして, コンパクト化していく流れ。二つ目は, 公共交通が今, 人々に合わせてつくられているとは思えない。それを人々に合わせるという意味では, 別の言葉で「シームレス」にする, 継ぎ目がなく次々に上手くスムーズに移動できる, そういう公共交通にしていくのが二つ目の課題。三つ目は,

これら2つだけではダメで、人々が公共交通に乗ってくれなくちゃいけないので、先ほど、モビリティマネジメントの説明があったが、公共交通を活かす工夫をする、移動を支える計画づくりと仕組みづくりが必要である。これら辺りが多分、理念として書き込んだ方がよろしい。

構成員) 簡単に3点ほど。一つは、資料の11ページのような幹線系統、ここの路線に重点を置いて便数を増やすという話しもあったが、今回の議論の中で、量、どのくらいの将来のバス交通を見込むのか、あるいは増やしていくのか。ほかの地域で調査すると、たとえば札幌だと20年後で2割弱、釧路で4割弱、苫小牧だと7割弱、バス交通が下がるという予測が、パーソントリップ調査で出ている。旭川は、その調査が時間的に大分、前のことなので、その調査がそのまま使えないかもしれないが、バス会社さんに、こうした路線の密度を増やしていただくことをお願いするにしても、それに対応する量的な確保がないと踏み切れない部分があるかと思う。何もやらない場合、将来予測は、先ほど言った2割、3割、7割という話しになるのだが、目標として量的な見込みを持った上で、密度増を目指していかないと、事業者さんはなかなか、それに対して対応することが難しいのではないかと、思う。これが1点目。

2点目は、まちなかのバス停は、利用者が多いけども最初の部分の検討対象から外したとの説明があったが、当然、駅前広場が間もなくオープンすると思うし、あるいは、バスシェルターを全国に先駆けて取り組んだ旭川であるので利用者の多いまちなかのバス停やその周辺の整備を盛り込んで、買物公園の補助交通というのも出ているが、それらを含めてまちなかのことについてもご検討いただけたらよい、と思う。

3点目は、冬の交通ということで、バスの利用者は高齢者が多いし、夏・冬でいうと、当然、冬の方が多くなっている。今年だと留萌、昨年だと岩見沢で豪雪によってバスが全く、運休になってしまっただけで、全線運休という状況もあるわけで、旭川は幸いにしてそこまでの状況にはなっていないところだが、バス停の周辺の雪山などが高齢の方にとってはきわめて危険な状況も、どうしても出てきてしまう。その辺りはバス事業者さんたちだけでなく、いろいろな人たちの助け合いの中で地域の公共交通に関する環境条件を整えていく、そうした冬季の視点というのも付け加えていただくとよいかな、と思う。

事務局) いま、いただいたご指摘については、事務局として十分、踏まえて検討していきたい。

事務局) 量の議論については、今後、ランドデザインに向けて検討を進めていく中で、一定の目標をつかった上で、PDCAで計画を運用していくことが重要となろうかと思うので、量、及び目標は、十分な配慮をしながら設定していきたい。また、都心のバス交通についてもご指摘のとおり、今回、11ページの中で示したのは、幹線系統としてのもので、都心においても、もちろん、利用者が圧倒的に多いため、バス停などの整備は重要と考えている。冬の交通についても、今回、バスのOD調査自体が冬の実施であり、いま、使っているデータが比較的、利用者が多い状態でのデータであり、逆に1年を通したときに過剰な評価とならぬよう注意をしながら、分析を進めていきたい。

構成員) 先ほどの長期的な予測については、非常に重要だと認識している。少し、心配なことがある。わりと今まで、自動車を減らしてバス交通を増やす、公共交通へ転換していくというのは、昭和 50 年代からずっとやってきたけれど、依然、バスは減り続け、自動車は増え続けている。つまり、目標値を立てたときに、それを実現するために都市計画的な手当をどれくらいやるべきか、という議論とそれから、人の行動をどれくらい変えてもらえるのが可能なのか、それからバス交通のサービス水準、運行頻度と始終発の時間を早くする・遅くするであるとか、運賃を安くするかどうか、そうしたサービス水準も含めて総合力でいかになくてはいけないが、その効果が意外にわかってないな、という気がする。目標を立てたときに、効果がわからなくて目標を上手く立てられないといけないので、その辺のスタディも結構、重要になってくるのだが、今までの交通計画では都市計画をあまりやっていない。その意味で長期的な効果については、ほとんどやれてこなかったと思う。そういう意味で旭川は、長期的な効果を狙えるかどうか、の意志決定が必要だと思う。

議長) 目標を立てたことによって、目標自体が今回の計画において精度の高いものになるかどうか肝心な点かと思う。

構成員) 乗る側からの素朴な疑問だが、旭川市内のバスを乗ろうとしたときに、自宅そばの停留所がどこかわからなかったことがある。27 ページにオーダーメイド時刻表とあるが、自分がどこに行きたい場合に、どこから乗って、どこで降りたらいいのか、というようなことがアプリケーションであるといいなと思うが、目的地や目的地の住所を入力すると、この路線に乗るとよいとわかるソフトがすでにあるのかもしれないが…。それと、20 年後、どうするの?という将来像や青写真についてのご指摘があったが、その話を聞いていると、やはり、公共交通に乗っていただくのはメリットがあるので、当然、利用人口を増やしていく方向にあると思う。そのために増やすターゲット別に、カテゴリをわけながら考えていくのも一つの視点なのかな、と思う。例えば、アンケートにあるように、普段、使ってらっしゃる方に、サービス水準をどこにおいて、どういう風にして、現在のお客様方を離さないというふうにして、その方々から口コミで横に広げていく、増やしていく。それと普段、乗ってない人をどう取り込んでいくのか。そのためには、申し上げた便利なアプリがあるといいのではないか、と思う。それと外から来た方々のニーズをどういう風に考えていくといいのか。日本人、外国人それぞれあると思うが、そうしたターゲット別に絞っていくのも一つの考え方だと思う。

議長) やはり、ターゲットをどうするか、と言うと、今回の調査分析の結果として年齢構成や職業の有無、60 代、70 代などが出ているが、それを分析するときには、旭川市におけるそれぞれの年代の人口構成を重ねることによって、実際に、若い人が多いのだけに乗っていない、であるとか、逆にお年寄りの数に比べて、利用する頻度が高いであるとか、そのような分析をすることで、ターゲットの部分も精緻の分析ができるのではないかと、思う。

事務局) ご指摘のとおり、アプリケーションについては、旭川には現状では無いが、札幌では「えきバスナビ」というものがあり、かなり細かい経路探索ができることから、27ページのような情報が提供できる。こうしたものを構築していくためには、かなりの時間とコストが掛かる。また、これを商売としてサービスを提供しているジョルダンが「乗換案内」というアプリケーションをつくっていたり、ナビタイムもそうしたサービスをつくっているため、各交通事業者がデータを提供すれば、無料で構築されることで、そうした情報提供をしていきながら民間のアプリケーションを使うという方法もあろうか、と思われる。

構成員) この会議の趣旨を十分、理解していない発言かもしれないのでご了承をいただきたいが、この会議は、道路運送法にもとづいた場としての位置づけなので、メンバーにJRさんが入っていないという理解でよろしいのでしょうか。そうだとすると、21ページに新規事業として、フリーゲージトレインの運行要望と豪華寝台列車の要望が入っていることに対しての考え方について、お聞きしたい。例えば、空港に、札幌だとJRさんが入っているが、旭川はバスしかない。そういった場合の軌道系については、道路運送法にもとづいたものが議論の対象外だとすれば、フリーゲージトレインや豪華寝台列車の要望というものを、この会議の中で事業の中に組み入れるということについて、整合性の確認をさせていただきたい。

事務局) この地域公共交通会議の現在の根拠法は、道路運送法になるわけですが、国会の方で廃案の状態になっております交通基本法などが、今後の法的な根拠になっていくものと考えております。それに先駆けた国土交通省の取り組みに乗っ取って、この地域公共交通会議は置かれているのではないかと、思う。お手元の資料の構成員の名簿にあるとおり、旭川市地域公共交通会議には、JR北海道さんにも旅客鉄道事業者として、参画していただき、道路管理者として、東日本高速道路株式会社さんにも入っていただいている。そうした軌道系、高速都市間交通の事業者さんにも入っていただくことで、先ほどご意見にあったシームレスに、鉄道、バス、タクシー、その他の交通モードと人々が「動く」という観点から、そのつながりをいかにスムーズにして、公共交通の利用を高めていく観点が何より、大事だと考えている。

会長) 議題1)について、事務局からの説明のとおり、引き続き、調査事業を進めることを、本会議として承認することよろしいか。

一同) 異議無し。

会長) とくに異論が無いようなので、本会議として承認することと決定する。

以上、質疑終了。提案どおり、決定。

2) 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3をもとに、事務局から説明した後、質疑応答。

事務局) いま現在、進めている地域へのアンケートの結果や、実際に運行したコストや持続可能性などを、今後、取りまとめた上で、地域公共交通会議において御報告させていただき、平成25年度の国の地域公共交通確保維持改善事業の地域内フィーダー系統確保維持事業といった国の事業の活用するなど、必要に応じて認定の申請等の準備を進めていきたいと考えている。

今後、地域へのアンケートや地域の声が重要になっていくと考えているが、本日は、米飯地区の豊田地区市民委員会、米原瑞穂地区市民委員会の両市民委員会の会長が、オブザーバーとしてお越しいただいているので、お二人から地域の声やデマンド交通を運行してみたことへの感想などをお願いします。

オブザーバー) 乗り合いタクシーの実験ということで、3カ月間行ったが、地域の利用者の立場で、感想を申し上げる。突然、実証試験が始まったという前提があり、これがもう少し地域住民の利用者に対して、事前の周知徹底がなされていれば、利用頻度が上がったのかな、という感想を持っている。そして、いま、現在の旭川電気軌道の米飯線のバスの運行に比べれば、ドア・トゥ・ドアで玄関先までクルマが来てくれると言うことに対しては、豊田地区、米原瑞穂地区の高齢者の比率が非常に高い地区で、そして、今後、その比率が上がっていくことを考えれば、非常に利用しやすいカタチかなと思う。できれば、こういう交通手段を今後とも地域で継続することによって、地域の活性化につながっていくのかな、との感想を持っているので、地域としてはぜひ、今後ともこうした交通体系を維持することをお願いしたい。

オブザーバー) この度、デマンド型の乗り合いタクシーの実証試験につきましては、大変、有り難く思っている。地域は、旭山の東部に位置し、東西に長い地域で旭川市街より、おおよそ24kmから30kmに住居が点在し、道々と、沢づたいに市道があるが、道々にはバスが走っているものの市道はバス路線が走っていない。市道からバス停まで30分くらい歩く地域もある。そうした方々には、このデマンド型交通は、有意義な素晴らしい魅力のある交通手段であると感謝している。この実証実験が終わった後に、問い合わせがあり、「なぜ、止めた」、「いつからやるのか」、「今後、どうするのか」、こうした声が沢山、湧いている。これからも運行を継続されることを、地域の高齢者の足として、生活弱者の足として、ますます充実させていくよう、地域としても、どのようにすると継続できるのか、ここにお集りの皆様方の知恵を借りまして、進めていきたいと思う。また、この度、運行してくださったハイヤー会社様、本当に素晴らしい顧客管理にビックリしている。一度、電話すれば、2度目の電話からは、どここの誰々ですか？と逆に質問するようにして、確認してくださっており、地域として感謝申し上げます。これからもこれが継続されますことを切にお願い申し上げます。

事務局) 今後、こうした地域の声なども取りまとめた上で、あらためて、この公共交通会議でお諮りしていきたい。

議長) 地域に必要な交通手段であること、あるいは今後運行計画にむけて、こういった方法があるのか、といった点についてオブザーバーから発言、感謝する。今後、結果の詳細を取りまとめ、平成 25 年度の国の公共交通確保維持改善事業の地域内フィーダー系統確保維持事業として、計画の認定申請をしていきたいとの話しが事務局からあったが、このことを含め、この件について質問、ご意見など、発言をお願いする。

構成員) 乗り合いタクシーの試験運行が終わり、今後、アンケートを取って、どのようにしていくか、ということについて言っておられたが、その明確な意志や時期は、いつを予定されているのか。

事務局) アンケートについては、2月13日を締め切りにしており今月中には報告が可能と考えている。その結果を受けて、最終的にデマンド型交通で行くのか、定時定路線型で行くのか、ということについては次回の公共交通会議で中でお諮りしていくことになるか、と考えている。

構成員) もし、いまのデマンド型交通で新たに行うということになれば、旭川電気軌道の路線としましても、単独で継続することは難しくなるので、その廃止等の手続きがある場合に、この公共交通会議にあげていかななくてはならない、ということにもなるので、はっきり、次に行う時期などを、なるべく早く処理していただきたいと思う。

事務局) まだ、具体的な日程などは決めてないが、この地域交通会議の次回の会議は、年度内には開催したいと考えており、この次回の会議で米飯線を含む地域の公共交通のあり方について、一定の方針を出していけるようお諮りしたい。

構成員) デマンド型交通というのは、割と人口低密度の自動車を持たない人や高齢者などが中心に顧客になると思うが、それが5年、10年経つと高齢者の移動が徐々に困難になっていくと、今までのデマンドの車両だと難しくなる。そうすると、スペシャル・トランスポート(S T)、移送サービス系の車両に変えていかななくてはならなくなるので、ここを研究課題として、今後、どうやってスイッチしていくか、ところが重要となっていくので、ここをお含み置きの上、今後の計画の参考にしていただけたら、と思う。

以上、質疑終了。事務局説明を了承することで、決定。

3) ICカード導入(平成24年度地域公共交通確保維持改善事業費補助金)について

資料4をもとに、平成23年度第2回会議で決定した事業の途中結果について、バス事業者である構成員から説明した後、質疑応答

構成員) ICカードシステムの導入について説明させていただく。資料4の中で、利用環境改善事業の目標及び効果の項目で、(1)事業の目標の中で、ICカードによる乗降を40%まで引き上げる、ということで、現在のICカードの利用比率が39.8%まで来ている。現金の利用比率が、46.2%という状態になっており、まだ目標には達成していないが、まだ若干、以前からの紙の定期が残っているため、現在ではこうした結果になっている。現在までのICカードの発行枚数が、合計14,715枚になっているため、最初の目標の8万人にICカードを配布する目標を掲げていたが、まだ、今のところは1万5千枚弱になっている。

ただ、その結果として、事業の効果として、電子マネー化によって小銭の出し入れが無くなり、乗降が以前よりもスムーズに行われている状態になっている。それから、ICカード化に伴って、全乗降データが取れることによって、需要に合わせた効率的な運行計画であるとか、いろいろな乗降ニーズに対しても、路線ごとのデータが取れることになったので、これから事業計画等、いろいろな面で効率的な運行が図れることになっている。

議長) 計画としては、7月から始めて、3月31日までの事業のため、まだ、途中とのことだ。目標には、まだ至っていないという部分もあるが、事業の効果としては、当初、想定していた部分が、達成できる感触をお持ちになっていると思う。

以上、質疑終了。事業者説明を、了承。

4) バリアフリー分科会の開催状況、及び分科会事業の変更について

資料5をもとに、事務局から説明。質問、意見、特になし。

議長) 事務局から2点の説明があった。一つ目は、バリアフリー分科会の開催状況。もう一つが、より機動的にバリアフリーの分野において、この交通会議の分科会を活用して対応したい、とのことでの分科会の事業の変更、またそのための設置要綱の変更についての説明があった。この件について、事務局の説明どおり分科会事業の変更について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。

5) その他

構成員) 私ども、高速道路の事業を通じて豊かな暮らしと地域経済の発展・活性化、それと日本全体の経済活性化の経営理念のもと事業を実施している。そんな中で、私は東京が長

いのだが、旭川市というのは仙台市以北で、札幌、仙台、旭川と3番目に人口が多い街である。従って、「札幌市には負けてもらいたくないな」、「旭川市は素晴らしい街なので、これからもドンドン発展してってもらいたい」という気持ちで申し上げたいのだが、公共交通がなかなか上手く機能しないで利用者が減少しており、何故なんだろうと思ったときに、従来型として、公共交通が「上から目線」というのがあるのではないかと。全国的なことなんだと思うが「上から与える」ような、利用者の方と歯車が合わないことがあるのかもしれないと思う。

では、どうするかと言うと、今の時代は、住民が公共交通に携わる、協働するという住民もみんなが働いて、公共交通機関を盛り上げて、維持して発展させるという概念が必要だと思う。つまり、住民に近い存在であるべきではないか、ファンづくりを如何にするか、ということが大事だ。ファンづくりをしていくと、たとえば、今の学生さんが卒業したときに、少子高齢化ということで子どもが減っていくから、自然に考えると利用客も減っていくけども、ファンということであれば、地元に残る子どもたち、市街に出て行く子どもたちもファンの一人になっていくので、どんどん、そこから広がっていく可能性が出てくる。そのような住民に近い存在になるための仕掛けづくりをする必要があって、住民と一緒に働こうじゃないか、というような気持ちにさせるプロデュースを行っていく必要があるのではないかと、思う。

議長) グランドデザインの計画理念として、先ほども他の構成員から言葉が難しいので、もっと、噛み砕いたカタチの中で、三つの要素を加えてはどうか、との話しもあったが、市民意識の醸成の中には、今、御発言いただいた部分も関連してくるのかな、と感じさせていただいた。

構成員) ハイヤー協会として、先ほど、「クルマから低炭素交通への自発的な態度行動変容」との説明があったが、タクシーは、もともとガスを燃料として使うなどして、非常にエコロジーな乗り物だ。この業界としても、この「低炭素交通への自発的な態度行動変容」については、以前より推進しており、もし、市の方からイベント等について、お声かけしていただければ、ご協力していけると思うのでお願いかたがたご報告申し上げます。

以上、質疑終了。

以上、議事終了

3 その他

事務局より、事務局より、次回会議は年度内に開催したい。

4 閉会

以上