

日 時：平成 25 年 3 月 26 日（火） 午後 10 時 00 分～11 時 30 分

場 所：旭川市市民活動交流センター「CoCoDe」 1 階 ホール

出席者：構成員 27 名

田澤, 山口, 東（代理）, 畑島氏（代理）, 鶴田氏,
蟹谷氏, 踊場氏, 中田氏, 柏葉氏, 荒川氏, 立身氏,
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, 吉地氏, 高橋氏, 田中（勝）氏（代理）

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 2 名

1 開 会

2 議 事

1) 監事の選任について

東 監事より監事退任の申し出があったことにより、新たに旭川消費者協会理事の馬場 氏を選任し、継続となる旭川商工会議所事務局長の須藤 氏の 2 人を監事と決定することで、了承を得た。

2) 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, 3 をもとに、事務局から説明した後、質疑応答。

構成員) かなり、いろいろと要素が出てきていると思うし、特に 38 ページの計画理念、政策目標の位置づけ、それら自体は悪くないと思うが、旭川の都市全体でどう変えていくのかという絵姿があるといいのだが、と感じている。そのためには、地域を三つくらいに分けて、例えば、中心市街地をどうするか、という話。二つ目は郊外と住宅地の中間のエリアで地域拠点はどうするか、という話。恐らく、地域拠点は 6 つや 7 つくらいの数になると思う。そこをどういうカタチで、都市を成長させていくのか、という成長管理の問題。三つ目が、米飯を含むデマンド交通を中心とした人口低密度地域、ここをどうやっていくか、という問題。これら、空間と対応した政策があるとよろしいと思うので提案したい。

例えば、都心部、中心地域では買物が主となるかもしれないが、これから中心地域を

どうした姿にしていくのか、中活計画との連携で議論していかなくてはならないと思うが、商業を伸ばそうというだけでなく、文化、スポーツ、健康などの領域を伸ばしていくことが世の中の趨勢なので、そういったことと合わせてやっていく、そのために交通でやっていくこととは、買物公園をこれからどういう位置づけでやっていくか、これが中心地域での一つ。中心地域で二つ目は、鉄道とバスの連携をどうやって図っていくか、三つ目は、バス交通の魅力が今ひとつ、十分ではない。例えば、車両、バス停、走行の様々なスタイルとして、二両連結であるとか、あるいはバスよりももう少し上の高規格のBRTにするのか、あるいはLRTにしていくのか、そうしたビジョンが描かれていない。その辺で、バスを緩やかに魅力的にしていくためにはどうしたらイイか、ということを書かなくてはならないので、それが三つ目のやるべきこと。中心地域での四つ目は、高齢者は、かなり多く増えるので都心部こそデマンドをやってケアしなくてはならない。私は、基本的にデマンド交通は都心部にこそ有効だと思う。郊外は、単なるバスの代替の位置づけとして進行しているが、これが10年経つと移動困難者が相当増えてくるので、今までのデマンドの形態を変えていかなくてはならなくなる。そういう事態が生じるはずだ。これらの4つの視点で都心部をどうするかが、1点目。

2点目は、フリンジ地域の間接拠点という、ある程度人口があって高齢者の買物や病院通いにわざわざ、都心部まで来なくてもイイじゃないか、中間拠点でキチッとサービスができる、先ほどトランジットセンターと説明があったが、トランジットセンターには、生鮮産品である肉や魚や野菜などの小売店舗が用意できるか、それが用意できれば、人は自然に来る。わざわざ、バスで遠くまで行かなくても済む人たちが相当、出てくると思われるので、中間拠点をやはり、つくる必要がある。これは、熊本市が市内に22カ所つくった内、半分は合併によりつくった。残りの半分のうち、7つほどは本当に必要性があるとみてつくった。熊本市は人口が55万人を超えているので、旭川では5つ、6つの中間拠点はあり得るだろう。それを、フリンジ地域のところでキチッとやるということ。

そして、郊外のところは、いま、米飯で実験をやったデマンド交通が、きちんとでき始めているので、これは少し軌道に乗り始めつつあるとの見方をしているので、こういう問題が旭川の郊外部ではあると思うので、こうした点について空間的に示すことが市民には、わかりやすくなるので、その点をもう少しやっていただきたいというので、私から提案させてもらおう。

事務局) 中間拠点ということについては、p.48のスライドの中で、医療機関と合わせて、いま、アドバイスいただいた商業施設についても資料を用意したい。いま、案を示している4つの中間拠点についても、関係機関と調整のうえ、より具体化して市民に示せるようにしていきたい。また、デマンド型交通についても、p.51で一定のエリアを示しているが、こちらについてもより明確にして、今後の検討を進めていきたい。

構成員) 計画を立てるに当たって将来的なバス利用者であるとか、公共交通機関の利用者の推計値がここには出ていないが、いろいろな経済動向や人口動態の説明があったわけだが、

その先にどのくらいの利用者が見込まれるのか、という部分がある程度の推計値が出されていないと、計画は立てられないのではないかと、その感想を持ったので、その辺り、今後、どうなるのかお聞きしたい。それから、もう1点、旭川の副都心、永山辺りを恐らく副都心と呼んでいいのだろうと思うが、ここを中心市街地との関係でどのように扱うのか。いまの説明では、トランジットセンターが永山地区には入っていなかったが、そういった部分を取り扱っていくのか、という点について伺いたい。

事務局) 永山についても、地理的な部分と人口集積を考えると中間拠点、トランジットセンターのイメージを持ってはいたが、これまでの調査の結果、永山から都心部にバスで入るというODが他の地域に比べてかなり少ないという結果があった。このため、当初の中間拠点としては、現在、お示ししている場所をイメージしながら、永山については、この動向を見ながら、今後の課題になろうかと思っている。さらに、数値については、現在、我々が有しているデータは、バスのOD調査データや、市民の皆さんに御協力いただいたアンケート調査データである。ランドデザイン(案)において、最も欠けているのは、数値目標が書かれていないという点であるので、この点については、現在有しているデータを活用しながら、数値目標を設定すると同時に、そもそもその数値の根拠ところから、この計画の具体性を確保していきたいと考えている。

構成員) 数値的な目標については、P.4のスライドにある都市圏のH16の都市マスタープランの目標数値を、H23の調査によるバスOD調査結果で修正するなどにより、このランドデザインに活用してもらいたい。それと、もう1点、P.44の基幹路線の実施箇所イメージやトランジットセンターの実施イメージのような、p.44やp.48の図だけでは、写真で絵柄はわかるのだが、どこをどうやっていくのかが、わかりにくい。デマンドの方は、わかりやすく括ってあるのだが、p.44やp.48の図をもう少しわかりやすく、場所的な検討も踏まえて上でのことだと思うが、基幹路線や中間の集約拠点のイメージや場所を、もう少しわかりやすく表示してもらいたい。

事務局) これからの進め方として、集約拠点として4つの場所を例として示しているが、厳密に、例えば、花咲7丁目付近の土地の利用状況などを加味しながら考えていかなければならないと、考えている。

構成員) p.41の施策において、①に買物公園補助交通運行事業とあるが、具体的にはどのような事業をイメージされているのか教えていただきたい。

事務局) 平成23年3月に策定した旭川市中心市街地活性化基本計画に買物公園補助交通運行事業をその計画期間において実施を目指すこととして記載している。買物公園を移動する高齢者を中心とする交通弱者の皆さんの利便性を向上させることをねらいに補助交通を運行しようとするものであり、これに向け、現在、様々な買物公園にかかる法規制等があるため、なかなか、これといった決定打を絞り込めた状況ではないが、買物公園における「歩車共存」にも関連してくるので、こうしたことも念頭に置きながら、今後、

検討を進めていきたい。

構成員) 計画理念等については、素晴らしいと思うが、実際に住んでいる旭川市民が、あくまで受益者としてしか書かれていないように見える。本来であれば、市民協働や市民参加をしながら、市民主体でやれるようなものも理念の中に盛り込んでいただきたい。それと、計画がいくらよくても、市民の意識が変わらなければ、進んでいかないのではないか。

事務局) 市民の意識を変えるという部分では、いくつかの計画理念でいうモビリティ・マネジメント(MM)といったところが該当する。ご指摘の市民が主体という点については、抜け落ちている部分であるので、例えば、バス停付近の除雪やバス停近辺の管理などについては、各沿線の方々の協力をいただくのがベストであり、様々なバス事業者の声を聞くと、思ったところにバス停を置くことができない現状は、交通への意識が欠落している結果でもあると思われるので、「市民が主体」といった部分についても盛り込んでいきたいと思う。

以上、質疑終了。事務局説明を了承することで、決定。

3) 地域内フィーダー系統確保維持計画(旭川市東旭川米飯地区)について

資料4, 5, 6, 7をもとに、事務局から説明。質問, 意見, 特になし。
事務局説明を了承することで、決定。

4) 交通空白地域デマンド型公共交通導入モデル事業について

資料8, 9をもとに、事務局から説明。質問, 意見, 特になし。
事務局説明を了承することで、決定。

5) バス路線の変更・廃止について

資料10をもとに、急な申請に対応するため、住民・利用者代表、学識経験者などに事前に確認を行った経過等を含め、事務局から説明。

構成員) 今回、意見を書かせていただいたが、いただいた資料・地図だけでは、どういう状況で廃止に至ったのか、資料としては不足だったように思う。次回から、今回のようなことがあれば、意図や状況がわかりやすい説明あるいは資料を求めたい。

構成員) 地域公共交通会議というのは、「地域の足を守る」ために存在している。ここで、やはり一番、重要なことは、バス事業者さんが、この場で申請を本来すべきであって、それをやらないということは、地域公共交通会議の役割を無視していることに他ならない。

それはあってはいけないことだ。今回は暫定で、こういう議論となったが、本来の地域公共交通会議の持つやり方をきちんとすべき、だと思う。次回からは、きちんとやるべきだ、と提案したい。

以上、質疑終了。事務局説明を了承することで、決定。

6) その他

資料 11 をもとに、平成 24 年度第 2 回会議で報告した事業の国への報告資料について、事務局から説明。質問、意見、特になし。事務局説明を了承することで、決定。

以上、質疑終了。

以上、議事終了

3 その他

事務局より、次回会議は、平成 25 年 5 月下旬以降に開催したい。

4 閉 会

以 上