

日 時：平成 25 年 6 月 11 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 26 名

田澤, 山口, 東, 堀田氏, 鶴田氏, 蟹谷氏, 中田氏,
佐藤（公）氏, 踊場氏, 柏葉氏, 荒川氏, 立身氏,
東氏, 宮本氏, 佐藤（雅）氏, 馬場氏, 森田氏, 須藤氏,
庄司氏, 浜井氏, 高橋（敬）氏, 菅野, 今井氏, 齋藤氏,
秋山氏, 高橋（秋）氏, 篠崎氏

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 原, 大井, 吉田

傍聴者 3 名

1 開 会

2 議 事

1) 平成 24 年度 事業結果, 及び決算について

2) 平成 25 年度 事業計画, 及び予算について

一括して, 資料 2, 3 をもとに, 事務局より平成 24 年度事業結果, 平成 25 年度事業計画を説明した後, 幹事より監査結果報告を行い, 質疑応答。

構成員) 平成 25 年度の事業計画の中で, 公共交通維持確保改善事業について, 交通会議として「取り組み可能なものを随時, 実施」とあるが, 現実には, 平成 25 年度の予算がゼロということになっているので, 整合性が無いと言うか, 何かこうした予算を組むであるとか, 申請しているなど, あるか?

事務局) 平成 25 年度における公共交通会議で, 今後, 予算を伴う事業についてのお尋ねですが, 旭川市として取り組む事業を, この公共交通会議の場で内容の報告などをさせていただいて実施するというところもあると考えている。その際に, 公共交通会議, 旭川市として, 国, その他, 関係する機関の予算を活用しての事業を, 現時点においても検討している最中であるが, まだ確定しておらず, 報告できる状況ではないが, こうした取り組みをタイミングを逃さず, 実施検討を進めていきたい。また, 活用できる事業を探していくだけでなく, 交通会議や旭川市に対して, 打診等もあるので, 事業の達成が見込めるものについては, 実施して参りたいと考えている。

会 長) 事務局から報告のあった平成 24 年度事業結果及び決算, 平成 25 年度事業計画及び予算について, 事務局説明のとおり承認することによろしいか。

一 同) 異議無し。

会 長) とくに異論が無いようですので, 本会議として承認することと決定いたします。

以上, 質疑終了。提案どおり, 決定。

3) 平成 25 年度 旭川市生活交通路線 (旭川市単独補助路線) について

資料 4 をもとに, 事務局, 事業者から説明した後, 質疑応答。

構成員) 旭川市単独補助路線の計画路線の路線図が資料として用意されているが, この路線の経路の見直し等は, あるものなのか。

事務局) 提示しているものは現況のバス路線を示している。これらバス路線を利用されている方, 近辺の方からバス路線への要望等があるとすれば, バス事業者, 旭川市, 運輸局等とあらためて協議をさせてもらいたいと考えている。

会 長) 平成 25 年度 旭川市生活交通路線 (旭川市単独補助路線) について, 事務局説明のとおり承認することによろしいか。

一 同) 異議無し。

会 長) それでは, そのように決定いたします。

以上, 質疑終了。提案どおり, 決定。

4) 旭川市公共交通ランドデザインについて

資料 5 をもとに, 事務局, 事業者から説明した後, 質疑応答。

構成員) 市民参加の公共交通ということ, グランドデザインの中に盛り込んでいただきたいと, 以前にこの会議でお話しさせていただいたと思う。ランドデザインの実現手法に「市民が育む公共交通」や「モビリティの確保」という言葉があるが, もう少し具体的に記述していただきたい。私は, 公共交通というものに, 補助金をどんどんつぎ込んでいくというのは財政破綻を招くのではないかと, 思う。そのために, 市民が何らかのカタチで関わっていかざるを得ない, と思う。その時に, すでに全国の他都市で導入されている福祉有償運送であるとか, 過疎地有償運送などの手法を入れていくことになるのではないかと, 具体的に, これらを入れていてもらいたい。

事務局) 公共交通ランドデザイン (案) には, 市民や利用者が育む公共交通について記述したページには, 「市民参加」という言葉そのものは使っていないが, 生活に必要な公共交通サービスの内容についての協議の場として, 地域公共交通会議もその一つであり, また, 個別の地域においては, 路線沿線の住民が, 場合によっては主体となって協議す

ることもあると考えている。その際には、周辺住民や路線沿線にお住まいの方々が公共交通を積極的に御利用していただく、または、市民が参画した公共交通計画をもとに公共交通の利用を進めていく、そうした点において、交通事業者だけではなく、旭川市、専門家も加わった中で、地域の公共交通を維持していきたい、と考えている。そのために、わかりやすい公共交通、モビリティマネジメントといった啓発も行いながら、公共交通を守っていきたい。また、いまご指摘のあった福祉の視点からの公共交通の維持の仕方一方にはあると思うので、それらも検討の対象としながら公共交通に関する取組みを進めていきたい。

会長) 公共交通ランドデザインの各種事業案には、地域や NPO 等による福祉有償運送や、これに係る福祉有償運送協議会を記述している。今後、公共交通のカタチが変わっていく中で、その変化が3年後なのか、5年後なのかは不明ではあるが、協議会での議論されていく中で考えていくことになると思う。ランドデザインとして整理していく中では、具体的な記述をしていくことにはならない。

構成員) 公共交通ランドデザインは、タイトルに(案)とあり、事業計画も(案)とある。この表紙の(案)が取れた時に、事業計画の(案)は残るのか。

事務局) 表紙の公共交通ランドデザイン(案)の(案)がとれて、旭川市のものとなった場合には、事業計画(案)の(案)も同時に取れていくものと考えている。

構成員) つまり、事業としてやるものが結構あるので、検討をしていくものとして出されるのか、確定したものとして必ずやるものとなるのかで全然、違うと思う。私は、これは案が取れないまま進めていくのか、と思う。やれないかもしれないし、やれるものもあるかもしれないということがありそうだ。

事務局) 事業として「検討する」ことそのものを、事業として記載しているものもある。その検討の結果、事業として状況に応じて実施するもの、実現性が困難であるとして、あらためてランドデザインにおける位置づけを見直していくものがあると考えている。

構成員) そのような考えであれば、よろしいかと思う。

事務局) 政策目標と実現手法が対になっているが、政策目標の「住民目線・利用者視点が反映される公共交通」(この表記も「住民の生活や利用者による視点」としてはどうか)に対する実現手法の「市民や利用者が育む公共交通」というものが、よくわからない。「公共交通を市民が支える」といった意味合いだと思うが、ここがややハッキリしない。

2点目だが、目標値を数値で出すということで、バス利用者数と交通不便地域人口が出ているが、交通不便地域人口の定義がどういったものであるか、また、なぜ、交通不便地域ではなく、交通不便地域人口なのか。さらに、不便と感じる人として、移動困難者をどう扱うのか、一般の人をどう扱うのか、その辺りの不便の定義がどうしても必要になる。別の言い方をすると、人をベースにして考えるやり方と、地域をベースにして考えるやり方の二通りがあるわけだが、それがどういう位置づけで目標値とリンクしていくのか、少し議論が必要だと思う。

事務局) 現時点での交通不便に関する考え方は、地域ベースで考えており、鉄道であれば半径500m、バスであればバス停から半径300mの円を描いたその外側の人口で考えている。その際に、あくまで、円の外側に居住する方々を移動困難であるとしている。

構成員) ここは結構、大事なところなので、数字を出すとなると、もう少し固めて外に出して十分なものにしていてもらいたい。それと先ほど、福祉有償運送や過疎地有償運送についてのご意見があったが、介護保険事業に取り組む団体など複合的に介護事業に取り組んでいる団体でないと、福祉有償運送は成り立たない。そうした団体が旭川にどのくらいあるのか、となると、かなり低いと思う。公共としてやれるところをどこまでやるかという検討が最初に必要で、どうしてやれないところで困っているところを福祉有償運送や過疎地有償運送で取り入れることになるのではないかと。過疎地でバスが走っていないであることが前提となるので、例えば、米飯などはバスが走っているので、過疎地有償運送が適用できないということになる。制度的に適用できない部分とやらなきやならない部分と、やろうとする NPO 団体が育っていないということなどがあるので、市として NPO 団体を育てるかどうかが、というご提案なのだろう、と思う。つまり、地域の足を守るために、細かい点についても目配りをして、しっかりやってください、と受け止めたい。たぶん、これから先、そうした地域が出てくることになるのだろうと思うが、そこに対してどのように取り組んでいくかについては、しっかりと計画を立てていただいて、進めていただきたい。

いま、政府の動きとして三つの変わり始める可能性がある。一つは、交通基本法が廃案になって自民党政府の中で交通政策基本法として再スタートして法案にするという流れが出てきているということ。二つ目は、近くバリアフリーに関して、交通バリアフリー基本法のガイドラインが出て、その中で、かなり音の問題に特化している。バス事業者の方は良くご覧になっていただいて音の問題に対して障害者があまり不便を感じないような対策を、これからとっていただきたい。三点目だが、4月26日に障害者差別解消法案が閣議決定された。障害者差別解消法は、長年にわたり議論がなされ、2016年4月1日からの施行される。これにより、米飯で運行されたようなデマンド型交通に車イス利用者が乗れない、となった時に、そのことが認定されてしまう可能性がある。そうしたことが、これから出る可能性があるので差別解消法に公共交通としてどう取り組んでいくか、という議論が必要になってくる。おそらく、バス、鉄道、デマンド型交通は確実に対象になっていくことも視野に入れることがあるだろう。

構成員) 市民が参画した公共交通計画とあるが、交通事業者だけではなく、市民も公共交通の担い手になるようなことも検討して欲しい。

構成員) グランドデザインの平成34年の目標値が記載されているが、これの実現を高めるという意味で、提案なのだが、10年計画に対し5年間の中期計画があってもいいのではないかと。1年ごとに実施に応じた5カ年の中期計画を立てて推進していくほうが目標値に近づき実行度合いが高まるのではないかと。実現していくためのカタチとして、中期計画の考え方のもとに検証することで実現性を高めていくことになると思う。10年後に、何もしなければ、バス乗降客数は900万人に下がるとのことだが、10年以降にも、また、新たな施策をいろいろと打っていくとのフレーズがあれば、安心感が生まれるのではないかと。

構成員) 旭川地区バス協会は、会員企業が31社あり、その内、路線バス事業者が11社あり、実は、旭川地区となっているが北は稚内、西に羽幌など11社が国道40号線を中心に、

日夜、公共交通の維持を図っている。この協会の 11 社による乗合委員会があり、この公共交通ランドデザインも見ている。先ほど、交通不便地域、空白地域の定義についての質問もあったが、交通不便地域として、米飯、永山東、東鷹栖、江丹別、富沢、雨紛が図示されている。これらの点線は何を意味するのか。

事務局) これらの点線で示した区域とは、主に路線が便数が少ない、もしくは路線の空白、あるいは路線の終点から空白に向かう、といった地域を、あくまで概念として示している。また、同時にバス停から 300m、鉄道駅から 500m 以上離れた距離にあるということも示している。

構成員) この点線の内側は、確かに便数が少ないが、既存の事業者が今もバスを運行し路線運行を営んでいる。フィーダー系統による運行を目指すということになるのであれば、こうしたアバウトな点線を引いて便数が少ない、空白だ、と定義がはっきりしないものを出されるのはいかがなものか、と思う。交通空白地域を無くすというのであれば、旭川地区バス協会乗合委員会としても注目している。そうしたデリケートな部分でもあるので、定義の具体性、地図上で示すならば明確に示すよう変更してもらいたい。

事務局) 現状の交通不便地域の人口割合は、18.9%であり、その算出方法も示している。地図上の範囲については、点線で概念的に示していることについては、御意見のとおりであり、その点は考慮し最終的なとりまとめとしたい。

構成員) いま、不便地域を、バス：300m、鉄道駅：500m、便数を5便以下としていることについては異論は無いが、ただ、そこに人が住んでいるかどうかの概念が抜けている。仮に人が住んでいなくても都市間を結ぶ場合であれば路線は通る。補助が出て路線が維持されることによって、不便地域であっても路線が通る場合が出てくる。これから先は、人口密度によってバス路線を通さない場所というものを、今回は決めていない。なかなか決めにくいものであるが、それはいずれ決めるべきだし、そのこととバス停圏域、鉄道圏域を合わせてやるのが本来のカタチであると思う。それから、バスが走っているからイイという問題ではなく、バス路線に補助金が出ていることによって都市間を走っているケースも結構あると思われる。そうしたものを、これからどう扱うのかという議論もあるだろう。

会長) 公共交通ランドデザインについて、現段階における事務局の説明の中について、様々な意見が出たことへの修正、要望対応を進めることとし、御了解をいただくことでよろしいか。

一同) 異議無し。

会長) とくに異論が無いようなので、これで進めることとする。

以上、質疑終了。提案どおり、決定。

5) 地域内フィーダー系統確保維持計画（旭川市東旭川地区）について

資料6をもとに、事務局から説明。質問、意見無し。事務局説明どおり、決定。

6) 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7をもとに、事務局から説明。質問、意見無し。事務局説明どおり、決定。

7) 公共交通の利便性向上に係る事項等について

資料8をもとに、事務局、事業者から説明した後、質疑応答。

会長) 新たに橋の開通により路線変更も見込まれるとのことであるが、どの程度の便数の変更の割合となる可能性があるか？

事務局) 図で示した便数が、必ずしも全数ではないので一概に割合を御示しすることは難しい。

構成員) 実際に路線が変更となるような際には、変更されてしまう旧路線の部分について、どう交通が担保されるのか、わかるように御示しいただきたい。

以上、質疑終了。提案どおり、決定。

8) その他

事務局より、平成25年5月7日に、バリアフリー分科会を開催し低床車両の導入等について国の事業を活用することについての計画を決定したことを報告。

以上、議事終了

3 その他

事務局より、次回会議は9月以降開催で調整したい。

4 閉会

以上