

日 時：平成 25 年 10 月 23 日（水） 午後 10 時 00 分～11 時 15 分

場 所：旭川市障害者福祉センター「おぴった」 2 階 会議室 1

出席者：構成員 28 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，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（代理），越原氏，
齋藤氏，靱山氏，秋山氏，高野氏，高橋（雅）氏，
高橋（秋）氏，篠崎氏

事務局 8 名

総合政策部まちづくり推進課 東田課長 ほか 2 名

（社）北海道開発技術センター 大井，吉田

（株）八千代エンジニアリング 藤田，篠崎，森

傍聴者 4 名

1 開 会

2 議 事

1）旭川市公共交通グランドデザインについて

資料 2，3 をもとに，成案とパブリックコメントの結果について説明した後，質疑応答。

質問，意見無し。事務局説明どおり，了承。

2）住民参加による低炭素都市形成計画モデル事業（環境省事業）について

資料 4 をもとに，事業内容を説明した後，質疑応答。

構成員） 確認だが，この公共交通サービスに低炭素化に向けた公共交通機関として，タクシーも含まれるのか。

事務局） 今回の事業において，対象とする公共交通機関に関しては，そもそもの公共交通機関の定義と同様に，路線バスだけではなくタクシーも含んでいることから，タクシーも含んだ考え方とご理解いただきたい。

構成員） 中心部のバス路線の再編ということで，かなり，旭川市内の利用度合いの多いところを何かしらのカタチで効率化を図り再編をしていくんだな，とイメージはついたのだが，

当然、これは、現在、運行している路線の事業計画に対しオンをして実証実験をするのか、ある一定の期間、現行の事業計画において運行しているものを変更させて、結果をみるのか。どのようなカタチとなるのか。

事務局) 現時点においては、モデル事業に着手して間もない段階であり、実証運行などについては、まだ、そうしたものを予定している段階ではないため、今後の調査検討を経て、とりわけ、交通事業者さんとも協議しながら、実際の事業を伴うような場合には、互いに意見交換をさせていただきながら進めたい、と考えております。このため、現時点で特に決めているものはありません。

構成員) 大きく分けますと、旭川市内は旭川電気軌道と道北バスということで、一定程度、テリトリーに別れており、利用者にとって利便性が悪くなっているのも事実だが、非常に重複しているテリトリーもある。その中で、実証実験をやっていく中で、将来、2035年に旭川市では、人口が24、25万人に減っていくとなれば、バスの需要も減っていく、その中でグランドデザインを経て、やはり、利用者を向上させるのが目的だと思うが、効率的になってくると、各社が抱えているバス車両や人の雇用であるとか、その辺りについても現実、実証実験から本格的に運用していくとなると、おそらく、クルマも要らない、人も要らないという状況になっていくのが推測される。もし、そのようなことが実行されるのであれば、来年から本格運行するから10名の人には要らないよ、はい、お辞めください、ということにはなっていないかと思うので、そこら辺を事業者とキャッチボールしながら、中期的に考えていかなければならない、と思う。

構成員) スライドの10ページのところの図に、バスサービス積極供給エリア、ミニマム、懸念される困難、と3つの区分がなされていて、ある意味、わかりやすいものになっているが、グランドデザインとの関係や、このモデル事業の資料がどのくらいの熟度でできているものなのか、教えていただきたい。

事務局) この図は、あくまで現時点での決定ではなく、人口密度であったり、運行状況を加味して、こういう区切りもある、という叩き台として示しているものであり、今後、熟度を高めていきたい。こういった検討を進めていくに当たり、いろいろな考え方や、都市をどうしていくのか、といった視点もあろうかと思うので、考え方を整理していければ、と思っている。

構成員) グランドデザインにおいては、ここまでのエリア区分は書き込まれていない、と思うが、今回、モデル事業の中でこうしたエリア区分ということまでオーソライズされていくことになるのか。

事務局) 今回のモデル事業としての最終的なアウトプットとしては、本市の低炭素まちづくり計画であるとか、地球温暖化実行計画等があるが、公共交通グランドデザインにもとづく再編計画に視野に入れて考えている。その際には、当然ながら、今、ご指摘の旭川市の中での区分の考え方もあると思うが、今回の成果として必ずしも、再編をこうしていく、というものを現時点で持っているものではない。今回の事業を進めていく中で、一定の考え方を見出していきたい、考えている。

構成員) グランドデザインをつくった考えから、もう一度、位置づけを確認をしておきたいと思う。公共交通グランドデザインとして案が出た。交通だけが変わっていくというお話

ではなくて、やはり、20年、30年という中で、都市も変わっていかなくてはならない。そういう時に公共交通がキチッとできる範囲と、バス交通でできない範囲、タクシーでできる範囲などを、イメージしていただくためにも、こうして仮に分けておく、ということが大事なのではないか。特に市民の方々に交通が1時間に1本以下であるとか、2時間に1本以下であるとか、バスのサービスが非常に難しい領域になる。そういう理解をしていただく最初の段階だといえる。都市も変わる、公共交通も変わる、という段取りをつけるための概念図という理解をしていただくとよろしいのではないかと、というイメージが基本構想からの流れの中であるのだろう。

会 長) このモデル事業について、このように進めていることの説明を本会議として了承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、本会議として了承することとする。

3) 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5をもとに、事業内容を説明した後、質疑応答。

構成員) アンケート調査のやり方について、各世帯に配布されたと思うが、各世帯の移動困難者の度合いがどのくらいあるかどうか、例えば、家族の中で完全にデマンド型交通を使わないと外出できない人が何人いるのか。それから、家族の中で、移動困難者への対応を、ほとんどやれるのか否か、その辺りが一つ。二つ目が、こういったデマンド型交通の必要性の要／不要の評価、これらの質問項目もあるとよろしい、と思う。

構成員) 利用されなかった方が結構、多くて、そういった方たちがなぜ、利用しなかったのか、という項目についても入れてもらいたい。

構成員) 実証実験をやられてた中で、需要を喚起するような何らかの、取組みはされたのか。

事務局) 実際に、今回、報告している資料5の3～4ページに記載したチラシ等を各世帯に配布しているほか、利用の仕方の紹介について、各世帯を戸別に訪問するなどして説明した。

構成員) 実証運行の運行期間の途中において、利用状況の掌握はできていると思うので、途中における取組みはされたのか。

事務局) 当初の段階で、運賃無料期間が終了し、利用者が少なそうだと、ということで、途中で、個別に各世帯をまわり、事業開始のお知らせをするなどして、喚起してきた。

構成員) 今の需要の問題だが、こういうものをいくら宣伝しても、初めての場合は、理解がされにくいという場面が多々ある。スウェーデンの場合、デマンド型交通で新しく始めたのは、実際に需要が伸びてくるまでに時間がかかっている。こういうデマンド型交通は旭川ではどれくらい、需要がちゃんと必要な人が使うレベルまでいくのに、たぶん、1カ月や2カ月では無理で、途中で喚起しても需要が上がってくるはずが無い。こういうものは、移動困難な人が中心となるので、1年から2年経って、やっと、使うべき人が使うようになると思う。実証運行期間中に、需要喚起をいくらやっても、なかなか結果

に結びつかない可能性もある，ということを認識しておく必要がある。

構成員) 7 ページの利用状況の表なのだが，これは 55 名の往路復路の利用者のうち，利用回数の 31 回の自宅が多くなっていて，往路というのが，永山東地区から永山駅周辺へいくわけで，どう見るのかがわかりにくいのだが，永山駅周辺に自宅のある方が永山東地区から自宅方面へ向かったということなのか。

事務局) 記載した欄，数値を精査したい。おそらく出発地の利用回数と見込まれる。往路復路合計で， 55×2 の 110 トリップになる。目的地別の詳細については，次の会議において報告させていただきたい。

会 長) 交通空白地域デマンド型公共交通導入モデル事業として，今後，永山東地区において，どのような展開をするか，ということについては，今後，検討するというようなことになるが，現時点での資料ということについては，了承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ですので，了承することと決定いたします。

4) 地域協働推進事業について

資料 6-1，6-2 をもとに，事業内容を説明した後，質疑応答。

構成員) 論題から外れているのかも知れないが，先ほどの低炭素都市形成計画モデル事業でも，バス利用について，具体化してきているのかな，と思う。いま，現実，旭川駅前広場の中で，我々が聞いているところでは，来年，駅前広場が完成し，バスの乗り場も完成する。この場でどうこう，ということにはならないと思うが，バスの乗り場が改善される中で，今後の部分として，駅前広場のバスタッチについて，どのような感覚，あるいは何かありましたらお聞かせ願いたい。

事務局) 現在，旭川駅前広場の整備は，所管する旭川市駅周辺開発課が進めている。当然ながら，駅前には，鉄道とバスの結節点として，新たに整備しており，現在，タクシーの乗り場部分とバスの乗り場部分の工事を進めている最中である。それにつきまして，駅周辺開発課により配置について関係先との協議が進められているものと認識している。

会 長) 事務局として，よくわからない，という結論だった。

構成員) 来年のどの時期に，運用開始か，ということについては決定されていないが，いま，我々，事業者が報告を受けているのは，バリアフリーの福祉的なところについては，案内も含めて勉強されている。ただ，一般的な方に向けてのものは手つかずの状態であるので，そういうところも，公共交通会議の中で，いろんな話しをしていくのも大事なところなのかな，と思ったものですから，発言させていただきました。

会 長) そういった話しもあったということも担当部局には伝えていきたい。

構成員) 低炭素都市形成計画モデル事業と，事業内容がかぶっているところがあるのではないかと，とも思われる。どう棲み分けていくか，ということと，もうすでに，例えば，公共交通マップ 2012 の新たなものが必要というのはわかるが，ただ，この補助率 2 分の 1 の事業をやる意義について教えてもらいたい。

事務局) 環境省事業というのは、今後の公共交通サービスをどうしていくか、ということについて、構想やハードに関わる部分についての検討を行っていく度合いが強く、こちらの地域協働推進事業については、どちらか実務やソフトの事業に係る部分が多いという意味合いになっている。さらに、公共交通マップについて、バス事業者間でのバス停名称の揺らぎや、路線系統番号の統一化を進めることで、より利用者にとってわかりやすくなり、使っていただきやすくなることの作業を経て、公共交通マップに反映させていくことが望ましい、と考えている。このため、単純に前回つくったマップを焼き直すようなことではない、との説明を付け加えさせていただく。

会 長) この地域協働推進事業について、事務局からの説明のとおり進めるということよろしいか。

一 同) 異議無し。

会 長) とくに異論が無いようなので、了承することとする。

5) 乗合タクシーの回数券導入について

資料7をもとに、事務局、事業者から事業内容を説明した後、質疑応答。

質問、意見無し。説明どおり、了承。

6) その他

構成員) 今回も資料が多いことも、確認させてもらいたい。旭川市の公共交通会議のこれからのあり方については、資料2のグランドデザイン、これを基準として進めていく、ということですね。そして、この12ページに具体化として、施策の目標として①～⑤があり、今回、デマンド型公共交通モデル事業ということになれば、施策目標の②を達成するためにやっている。また、モビリティマネジメントについては、施策目標の③を具体的に進めていくために、いま、提案のあった取組みを実施していく。そういった関連で理解するとよろしいか。

会 長) そのとおりのご理解で結構です。

構成員) 旭川運輸支局主催で、11月19日に、「旭川市公共交通セミナー in あさひかわ」を開催する。興味を持たれる方がいましたら参加をお願いしたい。

以上、議事終了

3 その他

事務局より、次回会議は年内開催で調整したい。

4 閉 会

以 上