

# 平成29年度 まちづくりと公共交通対策特別委員会行政視察報告書

まちづくりと公共交通対策特別委員会  
委員長 村 家 博

1 視察期間 平成29年11月20日(月)から11月22日(水)まで

2 視察先及び視察事項

- (1) 11月20日(月) 札幌市  
「市内電車のループ化について」
- (2) 11月21日(火) 札幌市  
「札幌駅前の活性化について」
- (3) 11月21日(火) 旭川市  
「乗合タクシーについて」

3 視察参加委員

|      |    |    |
|------|----|----|
| 委員長  | 村家 | 博  |
| 副委員長 | 押田 | 大祐 |
| 委員   | 石森 | 正二 |
| 〃    | 上野 | 蛍  |
| 〃    | 高道 | 秋彦 |
| 〃    | 東  | 篤  |
| 〃    | 小西 | 直樹 |
| 〃    | 松尾 | 茂  |
| 〃    | 尾上 | 一彦 |
| 〃    | 金厚 | 有豊 |
| 〃    | 有澤 | 守  |

4 随行職員

|         |    |   |
|---------|----|---|
| 議事調査課長  | 福原 | 武 |
| 議事調査課主査 | 酒井 | 優 |

## 5 視察概要

11月20日（月）札幌市

人口196万3千人／世帯数94万4千世帯／面積1,121.26km<sup>2</sup>

(H29.11月末時点)

### (1) 視察事項

市内電車のループ化について

### (2) 視察の目的

札幌市は、都心のまちづくりに路面電車を生かすため、駅前通で路線を延伸させることにより路線の環状化を実施し、加えて、新型低床車両の導入や停留場のバリアフリー化などで、駅前通を人に優しいシンボルストリートとして再整備した。

超高齢社会において、公共交通機関はその重要性を高めており、地域との連携やまちづくりにも活用している札幌市の多様な取組みを視察し、今後の富山市の施策の参考にするもの。

### (3) 取組みの概要

札幌市の路面電車は、市民の足として札幌の発展に大きく貢献してきたが、地下鉄の開業に伴う事業規模の縮小や沿線の集客施設の移転などにより利用者数が減少した。路面電車の存廃議論もあったが、市民の意向やまちづくりへの活用の可能性などを踏まえて存続を決定した。平成24年に策定した「札幌市路面電車活用計画」において、環状線化の具体的な取組内容を取りまとめ、平成27年12月に「すすきの」と「西4丁目」の停留場、約419メートルを結ぶことにより、路線の環状化を実施した。

新たに整備する駅前通では、利用者の利便性と路面電車のまちづくりへの活用という観点から、路面電車が歩道側を走行するサイドリザベーション方式を採用するとともに、「狸小路」に新しい停留場を設置した。また、利用者の利便性を向上させるため、全ての停留場に路面電車の走行場所を確認できる運行情報モニターを設置したり、新型低床車両を3台導入した。

路線の環状化後、駅前通にオープンカフェを設けるなど、路面電車の利用促進と賑わい創出を進めたこともあり、利用者数は環状化前に比べて1割ほど増えているが、サイドリザベーション方式を採用したことにより、軌道上に車を停めて路面電車の運行を阻害するトラブルも報告されている。

今回の環状化の検証と地域のまちづくりの動向等も踏まえながら、他地域においても路線の延伸を検討することになっている。

### (4) 所感

[村家委員長]

富山市の路面電車南北一体化事業に、より一層のアイデアがないのか考えるいい機会でした。ループ化の特徴は歩道側を走行するサイドリザベーション方式の採用、さ

らなる利便性を求め、低床車両の導入、停留場のバリアフリー対応、運行情報モニター、スマートフォンから電車の走行位置を確認できる「市電 Navi」を導入した結果、利用者の増加や沿線地域の活性化、観光利用者の増加につながった。今後は他地域のループ化事業を展開することで、公共交通の利便性をより一層高める事業であり、注目していきたい。

〔押田副委員長〕

札幌市の路面電車のループ化事業については、富山市にも有効活用ができないかと思っている。既に富山市は路面電車のまちなかでのループライン化が済んでいるが、もう少し広範な区域でのループライン化を検討することで、富山市の郊外の活性化を図るとともに、隣接の他市町村という広域圏での活性化に役立てていきたい。例えば、富山市の南北一体化の後の施策として、ライトレールを岩瀬から県道一号に延伸し、富山地方鉄道の中滑川駅または越中三郷駅・越中舟橋駅に接続することで、一部の公共交通空白地区の解消につながり、沿線地域の活性化や観光客の増加などに期待できると考えている。その意味でも大変参考となる視察となった。

〔石森委員〕

モータリゼーションによる市内電車の衰退から、路面電車の活用は、環境低負荷・観光振興など活力・魅力ある都心のまちづくりへの期待となる。ループ化事業として、停留場のバリアフリー化や低床車両の導入・歩道側を走行するサイドリザベーション方式・新停留場の設置・市電 Navi の導入など、利便性の向上により利用者の増加・沿線地域の活性化の効果につながっている。富山市において路面電車の南北一体化のタイミングでの参考事例になると感じた。

〔上野委員〕

札幌市の中心地がループ化されており、利便性の向上、利用者の増加、沿線地域の活性化が期待され、実際に多くの利用者がいた。富山の電車に比べ車体が細く、乗客数が多い区間では子連れや高齢者、障がい者の方の乗降が気になった。

また、ループ化された新駅はデザイン性に優れており、歩道に面したサイドリザベーションは乗降車にも優れていた。今後は札幌駅との連結も視野にあるとのことから、駅からの乗車客の利便性向上等が見込まれる。

利用料の支払いができる I C カードは suica 等の利用が可能で、観光客も利用しやすいと感じた。

〔高道委員〕

札幌市は利用者の減少により存廃の状況を打破するために路面電車活用計画でループ化事業を実施した。ループ化の特徴は、歩道側を走行するサイドリザベーション方式の採用、停留場のバリアフリー対応、運行情報モニターやスマートフォンでの走行位置の確認ができる「市電 Navi」等の導入による利便性の向上により、観光客を含む

利用者の増加や沿線地域の活性化へと確実に効果を上げた。今後は他地域でも計画されており、地域住民の公共交通の利便性をさらに高めるとのことだった。本市における平成30年度末の路面電車南北一体化に向けての最も有効な参考事例の一つであると実感した。

〔東委員〕

札幌市の路面電車は、モータリゼーションにより昭和46年から順次路線が廃止され、昭和49年にはループ化前の8.5キロメートルのみが残った。平成10年代には、利用者の減少から存廃が議論され、市民の意向やまちづくりへの活用の可能性を踏まえ、存続が決定された。そして、平成22年に路線を延伸すべきとの札幌市の方針がまとめられ、平成24年にループ化事業の取組内容がまとめられ、現在に至っている。ループ化のために路線を約400メートル延伸され、その区間は歩道側を走行するサイドリザベーション方式となっている。

ループ化により乗客数が増え、またサイドリザベーション方式は安全面などから評価を得ており、ループ化事業は成功事例だと感じた。

〔小西委員〕

「さっぽろを元気にする路面電車検討会議」の提言、市当局の検討、さらにフォーラム、パネル展、「路面電車の活用を考える市民会議」と市民の意見を踏まえ、「路線のループ化」「経営の健全化」に取り組んだことが、乗車人口の大幅な増加に結び付いたのではと思える。

また、サイドリザベーションの利用者の満足度の高いこと、周辺人口が多いこと、地下鉄への乗り換え、路線内に大通、すすきの、中島公園、官庁などがあること、複線で過密ダイヤが可能なことなど、有利な条件がそろっていることもある。

富山でも路面電車南北一体化に向け、市民の意見を取り入れ、さらに改善を図るべきだ。

〔松尾委員〕

存廃議論にまで及んでいた路面電車を、利便性の向上、沿線地域の活性化につなげるため、駅前通で路線をループ化、ICカードの導入、バリアフリー化など、利用者に配慮した対応をなされていた。更に、サイドリザベーション方式（歩行者側を通行、停留場の設置）を導入しており、デメリットもあるようだが画期的だと思った。これらの取組みにより、安全性、快適性が市民にも評価されており、まちづくり会社も設立され、賑わいの創出、地域活性化に努めている。本市においても更なる利便性、安全性を追求してまいりたい。

〔尾上委員〕

本事業は、路面電車の活性化のためループ化されたとのことで、全線複線で、内回りと外回りがあるため、目的地に合わせて近い方の電車を選べ、ループ化により利便

性の向上した停留場では利用者が約40%増加しており、ループ化の効果が出ているとのことであった。また、ループ化した部分は、道路の端に線路を配置するサイドリザベーション方式を採用され、利用者の安全面の向上が図れていた。本市では、環状線の複線化は困難だが、路面電車の南北接続を契機に利便性向上のため、路面電車の延伸を検討すべきと感じた。

〔金厚委員〕

札幌市の路面電車のループ化事業について説明を受けた。路面電車の利用者が減少、存廃議論の後、存続が決定し、ループ化事業を実施した。ループ化の特徴は、歩道側を走行するサイドリザベーション方式の採用、電停のバリアフリー対応、新たな停留場の設置、低床車両の導入、ICカードの導入、スマートフォンから電車の走行位置が確認できる市電Naviの導入などであり、利便性の向上や沿線地域の活性化、観光利用者の増加など効果を上げている。富山市における路面電車南北一体化に向けて大変参考となる事例であった。

〔有澤委員〕

札幌市の路面電車もモータリゼーションによる市内電車の衰退で存廃議論がなされてきたが、平成17年にまちづくりへの活用の可能性等を踏まえ、存続を決定した。平成24年の路面電車活用計画でループ化事業の取組内容をまとめた。ループ化前は8.5キロメートルであったが、ループ化により路線延長は8.9キロメートルとなる。この事業は駅前通で路線をサイドリザベーション方式とし、狸小路周辺に新たな停留場を設置したことである。サイドリザベーション方式は片側3車線の歩道側1車線を線路とするものである。このことにより、歩道から乗車でき、利便性が向上し、利用者が増加。午後4時頃に乗車したが、満員であった。また、低床車両の導入によりバリアフリー対応としたことで、障害者にも乗りやすくなっていた。ループ化が沿線地域の活性化に大いにつながっていると感じた。

(1) 視察事項

札幌駅前の活性化について

(2) 視察の目的

富山市では富山駅周辺の南北一体的なまちづくりを進めており、そのかなめとなる路面電車の南北接続事業は、中心市街地の賑わい創出や高齢者の外出機会の増加による健康増進など、市民生活や経済活動において、多様な効果が期待されている。

札幌市の都心には、四季を通じて安全・快適に歩くことができる札幌駅前通地下歩行空間が広がっており、「創造都市さっぽろ」「都心回遊、活性化」「さっぽろ・北海道の魅力発信」の3つの推進を活用コンセプトに、さまざまなイベントが開催されている。

札幌市の魅力的な取組みについて視察を行い、今後の富山市の施策の参考とするもの。

(3) 取組みの概要

札幌都心の都市形成は、基本的に開拓当時のまちづくりを踏襲しており、大通公園を中心に北部が業務・官公庁、南部が商業地・歓楽街、東部が居住地として発展してきた。その地域特性を生かすために、都心を4つの地域（駅前通地区、大通地区、すすきの地区、創成東地区）に分け、各地区で独自のエリアマネジメントを推進している。

平成17年に始まった札幌駅前通の整備が進むにつれて、地下歩行空間を単なる通路として利用するのではなく、賑わいをつくる広場として活用できないか議論され、平成22年には、その活用や管理を行いながら地域の価値や魅力を高めることを目的とした札幌駅前通まちづくり株式会社が設立した。

札幌駅前通まちづくり株式会社は、札幌駅前通地下歩行空間「チ・カ・ホ」や札幌市北3条広場「アカプラ」の指定管理業務を行いながら、チ・カ・ホでは、1日5万人以上の歩行者通行量があることを生かし、ストリートライブやマルシェなどのイベントを開催したり、近隣のオフィスワーカーのためにオープンカフェ等の休憩・滞留施設を設けるなどしており、一方、アカプラでは、季節にあわせたイベントを開催している。さらに、冬季オリンピック・パラリンピック招致(2026年)や北海道新幹線の延伸(2030年)に向けて、今後のまちづくりのあり方を地権者と一緒に検討するまちづくりカフェを開催するなど、賑わいづくりというエリアマネジメントから一歩進んだ、都市再生のまちづくりにも取り組んでいる。

(4) 所感

[村家委員長]

市の方針をもとに民間会社が調査、計画、実施している駅前地区の活性化を図る事業である。元銀行員、広告代理店職員、デザイナー等のスタッフで構成され、民間の自由な発想を生かした企画・運営がされている。また地下空間「チ・カ・ホ」の活用と地上広場との一体化を図り、賑わい創出を目指している。地下通路の整備により地

上の賑わいが減少することもなく、地下鉄利用者の減少も見られなかった。民間投資によるビルの建替えに伴い、地下道と接合されたことで利用者の利便性にも優れ、また土地評価額の上昇、固定資産税の増収につながっている。富山市の富山駅周辺整備及び中心市街地活性化事業において参考になる事例である。

〔押田副委員長〕

札幌の都心において、地下空間「チ・カ・ホ」は雪国ならではの施策であり、富山でも検討すべきではないかと思う。現在は富山駅周辺に地下空間があるが、これを拡充し、まちなかに向けて延伸する計画を講じることで、駅前と中心部を結び、積極的に市民に物販等の店舗進出を促進し、活性化させていきたいと感じた。札幌市のように地上ビルとの連絡通路を作り、ビルの市場価値を向上させ、企業の入居促進や固定資産税を増収させることは富山市においても重要であり、民間活力の利用も推進したい。新幹線開業に次ぐ富山駅周辺整備とコンパクトシティ政策の軸となる中心市街地活性化施策の双方を絡めて、今後の検討・導入に値する事例である。

〔石森委員〕

駅前4地区のエリアマネジメントの推進について説明を受けた。

札幌の歴史的背景などによる地域特性に応じ、地域における良好な環境や地域の価値を維持・向上させるための住民・事業主・地権者などによる主体的な取り組みをしている。推進については、市の方針をもとに民間主体の「まちづくり会社」を設立し、活性化を図っている。まちづくり会社は、事業を行って収益を上げ、その収益をまちづくりに還元する会社で、調査・計画・実施をしている。多様な経験を持つスタッフで構成され、自主運営している。地上と地下が一体となった賑わい創出も目指している。富山駅前周辺の活性化に参考となる事例であった。

〔上野委員〕

札幌市の地下道は、冬季の通行量が増すことで地上商店への影響も考えられたが、ビルの建替えで路面商店の魅力が上がり影響はほぼないという。実際に地下道を通ると、ビルとの連結や地下のプロモーション、美術品の展示は目を見張るものがあつた。地下通路を広場として活用し、展示や広告を行うことは富山市でもより積極的に推進し活用できるのではないかと考えた。

また、アカプラでの市民参加型のイベントやまちづくりカフェといった取り組みにおいて、市民のまちづくりへの関心の醸成も重要であると感じた。

〔高道委員〕

札幌市都心まちづくり推進室と指定管理業務を請けた札幌駅前通まちづくり株式会社から、札幌駅前地区の「エリアマネジメント推進」の説明を受けた。市の方針をもとに民間会社が調査、計画、実施し、駅前地区の活性化を図っている。元銀行員、広告代理店勤務、アートデザイナーなど多様な経歴を持つスタッフで構成され、民間な

らではの発想で自主事業の運営を行っている。さらに、地下空間の活用と地上を一体化することで、さらなる賑わい創出も目指している。民間投資によるビルの建替えに伴い、地下道と接合され利用者の利便性にも優れていた。富山市の富山駅周辺整備において参考になる事例の一つだと考える。

〔東委員〕

札幌市には都心まちづくり推進室があり、駅前通地区と大通地区等のエリアマネジメントの推進を手掛けている。「市民に楽しんでもらえるようなまちづくりでなければ、観光客にも楽しんでもらえない」が、推進のコンセプトとしてある。推進のために2つのまちづくり株式会社（事業を行って収益を上げ、その収益をまちづくりに還元する会社）を設立している。

駅前通地下歩行空間の整備では、イベントができる空間もつくり広場として活用している。冬期間は1日8万人が往来し、北国札幌にはなくてはならないインフラだと感じた。また、地上にはにぎわい広場を設置し、地下空間との一体化を図っている。

人口約200万人で観光都市でもある札幌なら成せるとも感じた。

〔小西委員〕

市の説明を受け、また見学し、成功していると思った「駅前通地区」は、札幌駅と大通公園を結び、業務・官公庁・居住を含む大都市の心臓部であり、都心まちづくりに非常に特化した地域であることをまず感じた。

平日の午前中にもかかわらず、通行人の多さと地下通りの幅の広さ（特に全通りにわたり、歩行エリアとイベントエリアが確保されていること）に驚きをもって見学した。

どこの中心都市でも言えることだが、今後、人口減の中で郊外地域などでの生活基盤の継続と中心都市部の活性化を結び付けて確立していくことが大きな課題ではないか。

〔松尾委員〕

都心まちづくり推進室が中心となり、計画的な都市形成を推進。「大通まちづくり(株)」「駅前通まちづくり(株)」を設立し、都心のエリアマネジメントに取り組んでいた。本市のグランドプラザも視察に来られたと伺ったが、地下歩行空間の有効利用や地上広場の活用など、地上・地下が一体となった賑わい創出に向け、企業、町内会、学識者などと意見交換をしながら、イベントの開催や安心、安全なまちづくりに取り組まれていた。本市においても参考とし、賑わいのある安全なまちづくりに取り組みたい。

〔尾上委員〕

札幌市では、駅前の活性化のため、民間主体のまちづくり会社2社を設立し、イベントの企画・運営等を実施している。また、札幌駅前通地下歩行空間を整備し、まち

づくり会社でその歩行空間を活用した取組みも行っており、多様な活性化策を実施している。地下歩行空間を整備してから、地下と地上をあわせた歩行者数は増加しており、周辺の商業施設にもよい影響が出ているとのことであった。公共交通も大切だが、歩くことで、周辺施設の活性化も図れることから、本市でも、城址大通り等の歩行者の利便性向上策を検討すべきだと思った。

〔金厚委員〕

札幌の都心4地区において、エリアマネジメントの推進を実施している事業について説明を受けた。市の方針をもとに設立された民間の「まちづくり会社」であり、駅前通地区の活性化を図っている。広告代理店勤務、アートデザイナーなど多様な経歴のスタッフで構成され、民間ならではの発想で事業運営を行っている。地下空間の「チ・カ・ホ」は、地上広場との一体化が図られ、賑わいを創出している。民間投資によるビルの建替えに伴う地下道との融合は、利用者の利便性にも優れ、土地価格は上昇し、固定資産税は増収となっている。富山駅周辺整備や中心市街地活性化事業に参考になる事例であった。

〔有澤委員〕

駅前通地区は札幌の玄関口であるJR札幌駅や駅前広場、札幌駅前通を中心とした地区である。平成19年に、駅前通地下歩行空間の活用や管理を行いながら地域の価値や魅力を高める「まちづくり会社」の準備委員会が設立。平成22年に、「札幌駅前通まちづくり株式会社」が設立。地下歩行空間「チ・カ・ホ」は延長520メートル、歩行空間の左右の端は市民に有料で貸し出ししている。地上の札幌市北3条広場とあわせて指定管理業務の事業を行っている。

地下歩行空間は、11のビルと接続し大変にぎわっていた。各ビルには建築時、容積率に配慮がされているとのこと。地下歩行空間は、1日8万人の歩行者があることに驚いた。人口の「パイ」が違うのかな。札幌駅前通まちづくり株式会社は、富山市の「まちづくりとやま」がモデルになっているとのこと、これも驚いた。

## 11月21日（火）旭川市

人口34万人／世帯数17万7千世帯／面積747.66km<sup>2</sup>

(H29.11月末時点)

### (1) 視察事項

乗合タクシーについて

### (2) 視察の目的

富山市では、大沢野地域において、市町村合併前の平成17年1月から高齢者を対象とした乗合タクシー事業を行っている。

旭川市では、路線バスの廃止に伴い、平成25年度から東旭川町米飯地区において乗合タクシーを導入しており、平成28年度は6,000人を超える住民が利用している。また、平成29年11月1日からは、旭川市・国土交通省・タクシー事業者・物流事業者の4者が協働で、乗合タクシーによる旅客と貨物を同時に運ぶプロジェクトを始めており、旭川市の取組みを富山市の施策の参考とするもの。

### (3) 取組みの概要

旭川市の公共交通網は路線バスが中心であるが、自家用車の普及による乗客の減少や路線バス運転手のなり手不足といった問題もあり、バス事業者にとっては厳しい経営状況が続いている。

旭川市東部にある米飯地区（人口796人、399世帯）では、路線バス（1日2便）の年間赤字額が400万円を超え、抜本的な対策としてデマンド型交通の調査・検討が行われ、実証実験後の平成25年10月から路線バスを廃止して乗合タクシーを本格的に導入した。当初、実施期間は3年間の予定であったが、平成28年10月にはさらに5年間延長することが決まった。

乗合タクシーは米飯地区と東旭川駅周辺を結ぶものであり、旭川市民以外でも発車1時間前までにタクシー会社に電話予約をすれば、乗合タクシーが自宅等から目的地まで運んでくれる。平日は往路4便、復路6便、土・日・祝日は、往路3便、復路4便が運行。車両は10人乗りのジャンボタクシーを中心に、予約人数に応じて車両を変更している。料金は地域ごとのゾーン制運賃で、バス運賃と同等となるよう低額な運賃設定（300円から500円）となっている。

平成28年度の乗客数は6,429人であるが、それでもタクシー事業者の赤字は200万円ほどあり、収益を確保するためにも、平成29年11月1日から乗合タクシーによる旅客と貨物の同時輸送プロジェクトを実施している。これは、午前中の待機時間を利用して乗合タクシーで宅配事業者のところに荷物を引き取りに行き、乗車待ちや空車時間を利用して配達する取組みであり、全国的にも珍しい事業となっている。

### (4) 所感

〔村家委員長〕

旭川市地域振興部都市計画課より旭川市が米飯地区にて取り組むデマンド型乗合

タクシーの導入に関して説明を受けた。少子高齢化や人口減少に伴い、交通空白・不便地域が増える一方で、路線バスは赤字経営となり廃止にまで追い込まれている現状であった。住民との意見交換や実証実験を行い、運行便数や運賃を変更することで利便性と満足度を高めたとと言える。今後の動向として自動運転を検討すべきとも考えていた。当市でもこのような例を含め、公共交通のあり方について引き続き追求していく必要がある。

また実証実験において、利用者の満足度の細かな項目が用意されていた。地元商工会と連携して買い物金額別に発行する運賃割引券は、使用率が低いため不採用となったが、周りが思うほどの効果がなかったことを把握できたという点においては、実証実験の十分な成果として評価できる。

〔押田副委員長〕

旭川市米飯地区におけるデマンド型乗合タクシーの導入について説明を受けた。米飯地区では人口減少などの理由により、路線バスの利用が減少し、廃止となったが、富山市でも同様の地区があり、昨今では高齢者の買物難民化は火急の問題であり、旭川市の施策は住民に役立つものと感じている。富山市の「串と団子で構成されるコンパクトシティ構想」では、団子内の交通と串部分の交通が途切れては成り立たず、富山市においても、コミュニティバス・デマンドタクシーなど、住民ニーズや地域に適合した公共交通を提供する義務があり、視察を参考に、よりよい施策を検討したい。

〔石森委員〕

旭川市東旭川町米飯地区におけるデマンド型乗合タクシーの導入について説明を受けた。旭川市は、自家用車の普及が主要因により乗合バス年間輸送人員が平成27年と昭和42年とを比較して75%減少しており、路線バスが赤字経営となり廃止に追い込まれる状況になっていた。地域の意識調査や実証実験・広報・周知を図り、平成25年10月より3年間、乗合タクシーの運行を始める。平成28年度も赤字ではあるが、運行会社の熱い思いにより続行を希望し、5年間延長することになっている。直線約20キロメートル範囲の地区であり、高齢化率も高く、課題や悩みは多いと思われるが、富山市の交通網と類似している地区もあり、一考する事例であった。

〔上野委員〕

米飯地区で行われているデマンド型乗合タクシーは起終点固定型ではあるが、予約時に伝えることで、自宅からの乗降が可能で、利用者からは柔軟な対応が好評のようであった。特に、東旭川駅から遠い瑞穂地区では、アンケート調査でも満足度が100%と高かった。

スクールバスとしても利用があり、学校の休業期間では利用者数の減少はあるが、児童が少ない地域では大変役立つと感じた。

また、車両形態が数種あり、貨客混載事業としても利用されている。空き時間を使い互いにメリットとなる事業として参考としたい。

〔高道委員〕

旭川市の米飯地区で取り組んでいるデマンド型乗合タクシーの導入事案について旭川市地域振興部都市計画課より説明を受けた。少子高齢化や人口減少に伴い、交通空白・不便地域が増える一方、路線バスの経営赤字を受け、廃止を余儀なくされている状況は全国的に見られる。地域住民との意見交換や実証実験を行い、運行便数や運賃を変更する等の対策により、利用者の満足度を上げることに成功したことを確認した。富山市においても、様々な事例を参考に地域に見合った公共交通のあり方を求めていかなければならないと思った。

〔東委員〕

旭川市の中山間地である米飯地区は、人口減少により乗合バスにかわってデマンド型タクシーが運行されている。メインの使用車両は10人乗りジャンボタクシーであるが、予約人数により29人乗りマイクロバスや5人乗りタクシー車両に変更する。乗客の都合により、福祉タクシー車両でも対応する。運賃はわかりやすい設定ということで、距離により片道300円から500円（最長約20キロメートル）になっている。当時の路線バスの運賃は150円から580円であり、利用者の負担はあまり変わっていない。また、佐川急便と貨客混載事業も行っている。

富山市の公共交通空白地域や中山間地でも実施できる公共交通システムであり、これから調査・研究していく必要がある。

〔小西委員〕

居住人口の少ない、郊外・中山間地の交通空白・不便地域の生活基盤として公共交通を充実させるには、「デマンド型タクシー」の有効性が発揮されると思った。

しかし、平成28年度の利用者が平成27年度比で減少している原因や平成29年度の動向、貨客混載事業の今後がどうなるのか、気になるところだ。

事業者が赤字を負担してまで運行されていることは敬意に値するが、そのような事業者は他の地域にいるとは思われないので、新規に立ち上げ、継続することは非常に難しいと思われる。

〔松尾委員〕

旭川市の交通空白・不便地域への対応として、赤字路線バスを廃止して導入されたデマンド型乗合タクシーについて、導入までのニーズ調査、実証実験など、試行錯誤をしながら本格運行をしておられた。本市においても超高齢化社会において、どのような交通形態が必要なのか、市民へのニーズ調査、関係機関との連携を図りながら、将来を見据えた対応が必要である。今後のコミュニティバスのあり方、乗合タクシーその他の導入など、他都市の状況を調査・研究しながらも、本市にふさわしい交通形態のあり方を考えていきたい。

〔尾上委員〕

旭川市の米飯地区では、1日に2便しかない路線バスの運行を維持するため、市が年間約500万円の補助金を出していたが、それでも運行事業者は約400万円の赤字となっていた。今回、公共交通の利便性向上等を図るため、デマンド型乗合タクシーの採用に至ったとのことであった。本市でも大沢野地域でデマンド型乗合タクシーである「シルバータクシー」を運行しているが、旭川市のものとは異なり、原則70歳以上の方しか利用できないことから、今後の地域公共交通のあり方や利便性の向上策等を検討すべきと感じた。

〔金厚委員〕

旭川市米飯地区におけるデマンド型乗合タクシーの導入について説明を受けた。人口減少や自家用車の普及により、路線バスの利用が減少し、赤字経営になり廃止に追い込まれた。住民との意見交換や調査・実証実験などを行い、平成25年よりデマンド型（起終点固定型）乗合タクシーが運行された。運行便数や運賃を変更するなど、利便性や満足度を高めている。まだ赤字経営ではあるが、運行会社の献身的な努力によって運行されている。富山市においては、地域に見合った公共交通などのあり方を考えていかねばならない。

〔有澤委員〕

旭川市は人口約34万人、北海道第2の都市である。乗合バスの年間輸送人数は、昭和42年度が約5,000万人、平成17年度が約1,600万人、平成27年度が約1,200万人と推移しており、昭和42年度と平成27年度を比較すると75%減である。その理由は、自家用車の普及が主な要因であり、全国共通であると感じた。このことにより、旭川市は交通空白・不便地域である米飯地区にデマンド型乗合タクシーの導入を行った。当時の米飯地区は、世帯数430世帯、人口897人であった。国の補助制度により、米飯地区とJR東旭川駅のある東旭川地区をつなぐものであり、JR東旭川駅前には、病院、郵便局、信金等があり、生活には重要な地区である。

一日の便数と時間は決まっており、往路平日4便、土・日・祝日3便、復路平日6便、土・日・祝日4便で、決まった時間に予約すれば、どこでも迎えに来るため、非常に便利であると感じた。国庫補助金は、直接タクシー運行会社に支払われる。赤字とのことであるが、交通空白地域には必要であり、末永く存続することを願いたい。

平成29年11月20日（月）札幌市



平成29年11月21日（火）札幌市



平成29年11月21日（火）旭川市

