

地域公共交通の課題と展望

～JR連合地方議員とともに考える地域交通のあり方～

VOL. 6 北海道旭川市（笠木市議）

■北海道旭川市における公共交通の状況

北海道旭川市は北海道のほぼ中央に位置し、石狩川をはじめとする多くの河川が流入する地点に位置し、都市機能が集積する道北の拠点都市である。人口は35万ほどであり、北海道では札幌に次ぐ第2位の規模となっている。人口推移は1995年まで増加傾向にあったものの、2000年以降は減少に転じており、高齢化率も徐々にではあるが進行している。



公共交通に関しては、市内にJRが4線走っており、かつ18駅も有している。なお、旭川駅と永山駅以外は無人駅であり、1日の平均乗車人員の約8割は旭川駅となっている。路線バスは民間2社による域内交通と民間5社による都市間交通が展開している。とりわけ、域内については旭川電気軌道（株）と道北バスがそれぞれ数多くの系統を有して市内路線を展開している。

■同市の抱える公共交通の課題

6月4日、JR連合及びJR北労組はJR連合地方議員団連絡会に所属する笠木旭川市議会議員を訪問し、旭川市における公共交通の実態について実地調査及び意見交換を行った。笠木議員からは、北海道第2の都市である旭川市においても住民人口の急激な減少とともに、高齢化率が進み、自家用車に頼らずして移動できる公共交通の充実を求める住民の声が増して増えているとの指摘がなされた。さらに、現在旭川市は2つの民間バス会社が旭川駅を中心としていわば放射線状に域内交通を張り巡らしているが、ほぼ全ての路線が旭川駅発着のため、乗り換えるためには一度旭川駅に往来する必要があると、合理的な路線形成をなしていない点が同市における目下の課題であるとの指摘も市議から示された。

■旭川市交通政策担当者との意見交換

その後笠木市議とともに旭川市を訪問し、同市の交通政策担当者と意見交換を展開した。

冒頭同市担当者からは、厳しい公共交通事情を物語るように、同市内における路線バス乗客数がここ10年間で年間300万人減少し、JR利用者数についても20万人減少して

いる事実が示された。加えて、特有の環境とも言える冬場の厳しい環境、特に冬場における公共交通の待合環境が改善されず、結果として公共交通離れを促進させている点が指摘された。そうした中で同市の取り組みとして、一昨年から市が取り組んでいる東旭川・米飯地区におけるデマンド交通導入に関する取り組みの一端が紹介された。住民からは概ね評価を頂いており、取り組み自体は軌道に乗ってきているものの、デマンドバスとJRとの連携不足といった点など、乗り越えるべき課題が多くあることも併せて報告された。



さらに笠木市議が課題認識として有していた旭川駅を起点とした放射線状に形成される非効率なバス路線設定についても、現在市郊外に乗り換えポイントを設定すること等、バス路線の効率化に取り組む旨方向性が示された。

一方、JR北海道との連携については同市においてもあまり進んでいないとの意見が示された。同市においてはJR路線がふんだんに市内を走行しており、今後鉄道とバスとの有機的な連携を果たすためにも、JR北海道と協議・意見交換の場を設けていきたいとの意向が示された。

■現場実態に即した交通政策の実現を！

現状において同市は公共交通に関しては優等生的な市であると言える。実際2つの民間バス会社が切磋琢磨し、独立採算で経営を維持しているため、同市における公共交通への助成は年間1000万円程度であるという。しかし今後人口減少や高齢化が進むにつれ、バス路線の撤退などが進み、代替輸送としての公共交通をどうするかという課題に直面する。加えて同市のように鉄道駅を多く抱える市町村にとって、鉄道とバスをどのように棲み分けて公共交通を形成していくか、具体的には域内交通を補完するデマンドバスやコミュニティーバスと地域間交通を担うべき鉄道とをどう有機的に融合させていくかが今後の課題とも言える。そういう意味では極めて示唆に富む訪問となった。

JR連合は今回の実態把握で得られた知見を十分受け止めつつ、チーム公共交通の形成に向け現場実態に即した政策立案を展開していく。