

① 100フェスによるスタルヒン球場の使用状況について

Q 1

10月16日に市制100年を記念したイベント「100フェス」がスタルヒン球場で開催され、大いに盛り上がったと聞きました。

荻野目洋子さんやDA PUMPさんなどが出演して頂きました。

むかしから、スタルヒン球場でコンサートなどを開催したいという話が出ては消えていました。

ですから今回のような大規模なステージを組んで行うようなイベントを、これまでスタルヒンで開催したことはなく、開催に際しては様々な課題もあったと思います。イベント会場としての使用に際し、主催者とは使用に関して、どのような協議を行ったのかお答えください。

A 1

スタルヒン球場につきましては、様々な野球大会等での利用者の皆様に満足していただけるよう、常に芝生の状況等を確認しながら、質の高いレベルが保たれるよう、日常の維持管理を行っているところであり、今回のような大規模なステージを組む様なイベントの実施は初めてでありましたので、ステージの設置等により、芝生やグラウンドに、どの様な影響が出るか予測ができない中、他都市の事例等を参考に、様々なケースを想定しながら、主催者と慎重に協議を重ねてまいりました。

特に芝生に損傷を与えることが懸念される、ステージや客席等については、内野グラウンド内に配置していただくようにしたほか、資材の搬入出等につきましても、搬入口が外野ライト側の1箇所しかなく、芝生の上を通らなければならいことから、搬入路は最短とし、運搬車両等が輻輳しないよう幅員も最小限としていただく等、資機材設置場所や搬入出方法、芝生の養生やグラウンドの使用方法等について、綿密に協議を行い、グラウンド等に極力影響を与えないような方法を検討しながら、イベント実施に至ったものです。

## Q 2

私がこの質問をしようと思ったのは、アルコールなどが禁止だったはずなのに、ビールなどのアルコールを飲み、その辺にごみを捨てていった人がいた。ライヴジャムと勘違いしているのではないか？という相談を受けたなかで、グラウンドが心配になるくらい傷んでいるように見えた。来年あのグラウンドが使えるのか心配だ、と聞いたからです。

グラウンドに影響を与えない対策について様々協議を行ったとのことでしたが、特に芝生の養生のためにどのような対策を行ったのかお答えください。

## A 2

グラウンド内の芝生養生対策といたしまして、資機材搬入・搬出に際しては、使用する車両は最大で4トン車までとし、搬入経路となる芝生の上には、クッション材となる緩衝用の目土を敷均し、その上にコンパネ、プラスチック製の敷板を布設するなどして、車両通行の際の荷重を分散させ、グラウンドの沈下や芝生の傷みを少なくする措置を行いました。

また、運搬作業等については、作業日数を短縮していただくため、日中だけでなく夜間の時間帯も利用したほか、芝生の養生材は資機材搬入後に撤去し、搬出時に再度設置していただくなどして、なるべく芝生の生育に悪影響を与えない工夫を行いました。

## Q 3

なるべく芝生の生育に悪影響を与えない工夫を行いましたということでありました。

では、会場設営の実際のスケジュールはどうだったのか。また、設営撤去の状況はどのようなものだったのかお答えください。

## A 3

会場内へのステージ等の資機材搬入作業は、10月10日から12日までの期間で行い、その後、音響設備や照明設備のセッティング等の設置と調整を行い、16日の本番を迎えました。

撤去作業についてはイベントが終了した16日夜間から作業を始め、18日までに資機材搬出作業を行いました。

搬出入作業は連日深夜まで作業を行い、当初の予定通りのスケジュールで作業を終らせることができましたが、設営、撤去作業期間中のほとんどの日時において、雨が降ったため、グラウンド内に水がたまるなど地盤が緩んだ状況の中での作業となってしまいました。

Q 4

様々な対策を検討し作業に当たったと思いますが、球場の使用後の状況はかなり厳しいものだったと聞いております。実際どのような状況となったのかお答えください。

A 4

限られた作業スケジュールの中で、雨天が続き、グラウンド地盤が緩んでいる状況で、やむなく資機材の搬出入作業が行われたことから、養生をしていたにもかかわらず、芝や内野グラウンドの地盤に対し、想定以上に負荷がかかり、一部にわだち掘れが生じるなどの影響を与えることとなり、芝の自然な復活が見込めない箇所等も発生しております。

また、ステージ設置箇所においても、外野芝生の一部がめくれれたり、雨の影響で、内野グラウンドの土が必要以上に締め固められたことから、水はけが悪くなり、一部には不陸等も発生しております。

Q 5

もとどおり使用できるようにするには対策が必要だと思いましたが、復旧に向けた今後の見通しはどのようになっているのでしょうか。

A 5

現在のグラウンド状況では、通常の野球大会等での使用は困難であり、締め固まって水はけが悪くなった部分の土を掻き起こし、傷んだ芝の張り替えや、整地作業などを行う必要があると考えておりますが、降雪期を迎える中での作業では手戻りが生じたり、芝生の調達なども難しいことから、来年春の雪解けに合わせグラウンドの修繕作業を実施していく必要があると考えております。

しかし、一般的な芝生については、張り替え後、すぐに根付かないため、一定の養生期間を確保しないと、芝がめくれ上がる懸念があり、来年度のゴールデンウィーク明けには高校野球の春の支部大会の開催が予定されていることから、めくれ上がりによるプレーへの支障を防止できる、大型のロール芝の使用を検討するなど、グラウンドの使用に影響を与えないような修繕方法の検討が必要と考えております。

Q 5 - 2

今回のイベント実施予算の中では、グラウンド復旧費をどの程度計上していたのか。また、来年春の復旧工事には大型ロール芝の使用を検討するなど、それなりの修繕費が必要になることが予想されますが、来年春に必要となる修繕費として、どの程度の額を見込んでいるのかお答えください。

A 5 - 2

今回のイベント実施予算では、会場設営に伴うグラウンド復旧について、影響を最小限に抑える資機材運搬方法等について協議を重ねており、主催者からは部分的なグラウンド修繕費として、当初150万円の経費を計上していたことを確認しております。

しかし、実際には、当初の想定よりも、被害の範囲が大きく広がり、芝の張り替えが伴う大規模な修繕が必要となったことから、一般的な芝生を使用した張り替え工事を実施しても、500万円以上の経費が必要と試算しておりますが、工事直後の大会開催への影響を考慮し、大型ロール芝を使用する場合には、業者の見積では、一般的な芝と比べ単価が倍以上と高額となり、復旧工事費は1,000万円以上になると見込んでおります。

Q 5 - 3

そもそもこのイベントはどこが主催したのか？そして、その主催したところが差額分の費用を負担していただけるのかお答えください。

A 5 - 3

イベントの主催者については、本市や旭川商工会議所、旭川市市民委員会連絡協議会、旭川青年会議所、旭川市内農協連絡会議、旭川市PTA联合会等から構成される実行委員会となっております。

しかし、今回のイベントは、市制100周年を記念して開催されたものであることや、実行委員会については年度内に解散が予定されており、復旧工事の実施時期が年度を跨ぐことなどから、現在、市としてグラウンドの復旧工事を実施する方向で、実行委員会事務局である市制100年担当と協議を進めております。

Q 6

ただ今の答弁を聞く限り、実行委員会が差額分を支払っていただけるとは思えません。 たぶん来年度の予算か、補正予算などで計上されてくるものと思われる。

100フェスはコロナ禍で閉塞した雰囲気が続く中であって、多くの市民が盛り上がることでできたイベントだったと思います。一方で、スタルヒン球場を会場として使用したという面においては、少なくない課題があったという結果であります。今回の状況を受け、今後のスタルヒン球場でのイベント開催についてはどのように考えていくのかお答えください。

A 6

スタルヒン球場につきましては、例年、北海道日ハムファイターズの公式戦や、高校野球北大会及び支部大会など数多くの大会で利用されており、他の利用用途により、野球での使用に影響を及ぼす事態となることは避けなければならないと考えております。

しかし一方で、スタルヒン球場は市民のみならず誰もが知っている野球場であり、収容人数が多いことや、交通の便が良い場所に立地していることから、イベント会場として利用するには、非常に魅力的な施設であると認識しており、今回のイベント実施においても、非常に多くの来場者が、屋外での音楽イベントを楽しむことができたほか、他の関連イベントと相まって会場周辺には大きな賑わいも創出されておりました。

しかしその一方で、実施後において修繕作業が必要になってしまった状況から、今後のスタルヒン球場でのイベント開催に際しては、整理しなければならない課題があると考えており、今回の経験を踏まえ、グラウンドに影響を及ぼさない方法を検討しながら、今後のスタルヒン球場におけるイベント利用の考え方について整理して参ります。

※指摘

ここまで土木部に質問してきましたが、土木部はいままでスタルヒン球場でのコンサートなどを断ってきました。今回は100周年ということで特別に貸しただけで、土木部に非はないと思います。

旭川市内の業者や札幌の業者に聞いたところでは、本来こういった場合には原状復帰が基本だそうですが、今回この穴埋めは市が負担することになります。

市がこの件をどうとらえているのか分かりませんが、税金を使うということをしつかりと考えていただきたいと思います。

また、土木部には他の球場がどのようにイベント開催を行っているのか、ぜひ研究をお願いします。

## ②現総合庁舎の取扱いについて

Q 1 先月の新聞やヤフーニュースに、現総合庁舎の解体を近く決定するという記事が掲載されていました。

現在の総合庁舎については、新庁舎の建設位置を定めるための条例を改正する際に、解体して跡地に駐車場を整備するという案も併せて示され、それも含めて議会では同意していると思います。

現在、新庁舎建設が計画どおりに進められてきておりますが、この計画を変更するという話は聞いておらず、現総合庁舎を解体するという方向性は変わっていないという認識であるのですが、現在はどのような状況になっているのかお答えください。

A 1 (部長答弁)

現総合庁舎の取扱いにつきましては、平成29年1月に策定した新庁舎建設基本計画において、解体して跡地を駐車場として整備するという考え方を明記し、この計画に基づいて「旭川市の事務所の位置に関する条例」の改正案を議会に提案し、同年3月に議決いただいたところであります。

その後、この計画に基づき新庁舎建設を進めてきてきたところでありますが、昨年、今津市長が就任した際に、「現総合庁舎の保存についてギリギリまで模索していきたい」という考えが示され、現総合庁舎を解体をせずに保存する方策がないか、改めて調査するよう市長から指示があったところであります。

そのため、新庁舎建設基本計画で決定した方針を変更するのではなく、一度立ち止まった上で、現総合庁舎の保存にあたっての大きな課題であります、財源や活用方法について、改めて調査を行ってきたという状況であります。

Q 2 変更があったというわけではないということですね。

市長の就任後、現総合庁舎の保存に向け、具体的にどのような調査を行ってきたのかお答えください。

A 2 (部長答弁)

現総合庁舎の取扱いにつきましては、保存するために係る費用や保存した場合の活用方法という大きな課題があり、それらの解決が困難であることから、解体し跡地を駐車場として整備するという計画を策定し、これまで進めてきたところであります。

そのため、当該計画を検討する際にそれら課題の解決方法について調査をしてきたところでありますが、改めて、活用可能な財源について、内閣府や国土交通省、文化庁、さらには北海道の担当者から最新の状況を伺ったところであります。

また、活用方法については、市長が様々な民間事業者と会う際にいろいろと意見交換をしてきた経過もございますし、さらに、現総合庁舎の保存を望む団体の方とも面談し、保存に向けた具体的な提案をお聞きしてきたところであります。

Q 3 市長は就任後約1年の間、いろいろと検討をしてきたようですが、検討の結果はどうであったのか。また新庁舎の開庁まで1年を切り、そろそろ決断をしなければ間に合わないのではないかと思います。市長は現総合庁舎をどうしていくつもりなのかお答えください。

A 3 (市長答弁)

現総合庁舎は、建築家の佐藤武夫氏によって設計され、日本建築学会賞を受賞したほか、DOCOMOMO100選に選出されるなど歴史的価値を有しているとの評価を受けた建物であり、保存を望む方々から署名が提出されるなど、長く旭川のシンボルとして親しまれている庁舎であります。

そのため、市長就任直後から、ユネスコデザイン創造都市である本市として、現総合庁舎をなんとか保存・活用していく方法がないか、公式、非公式を問わず保存を望む団体の皆さまと度々お会いし、御意見を伺ってまいりましたし、先ほど部長が答弁いたしましたとおり、様々な手法を用いて課題解決への道を模索してきました。

しかしながら、費用や活用方法といった課題について、解決につながるような新たな要素を見つけることはできませんでした。

このような状況の中、新庁舎が開庁を迎える来年度の予算編成が本格化し、現総合庁舎の取扱いを明確にしなければならない期限を迎えたところです。

私としましては、現総合庁舎をなんとか保存したいという気持ちに変わりはありません。しかし、新庁舎建設に当たりこれまで議会で審議をしてきた経過や、さらには、新庁舎建設がここまで進んできている状況というものを踏まえ総合的に判断したとき、現総合庁舎を解体し、その跡地を駐車場として整備するという現在の計画のとおりに進めざるを得ないという判断をし、担当部へこれまでの計画どおり進めるために必要な予算を要求していくよう伝えたところであります。

Q 4 新庁舎建設に当たり、当時は我々議会としても、現総合庁舎の解体は止むを得ないという厳しい判断をし、ここまで進んできました。

市長も自分でしっかりと調査をした上で、現在の計画について理解をしたのだと思います。

これで、現総合庁舎は計画どおり解体されることになるとは思いますが、現総合庁舎が有する歴史的価値は次世代に伝えていかなければなりません。現段階で今後どのように進めていくお考えなのかお答え願います。

A 4 (市長答弁)

現総合庁舎が有する歴史的価値につきましては、我々が次世代にしっかりと引き継いでいく責任があります。

そのため、次年度以降、市内で歴史的建築物の周知や文化的価値の継承に取り組んでいる民間団体の方々にもお願いしながら、現庁舎の価値を伝えるための記録集やモニュメントの作成、さらには、現庁舎への感謝を伝えるための閉庁イベントの開催などについて具体的な検討を進めてまいります。

### ③上下水道料金の減免制度について

#### Q 1

昨年の第4回定例会において、「旭川市水道事業等給水条例」及び「旭川市下水道条例」に係る改正案が可決され、本年7月から水道料金・下水道使用料が改定されたところです。

また、同時に減免制度についても見直しが進められ、来年4月からの実施と伺っております。

しかし、ウクライナ危機による物価高騰により、昨年とは状況が大きく変わっており、このような時期に減免制度を廃止するのは、市民生活に大きな影響を与えるのではないかと危惧しています。

そこで、水道局が行っている減免制度についてお尋ねいたします。

まず、現在の減免制度の概要についてお答えください。

#### A 1（上下水道部）

この減免制度は、昭和40年代から昭和50年代の水道・下水道の拡張整備、普及時期におきまして、急激かつ度重なる料金改定を実施していた際に、その負担の緩和を図る目的から、市の福祉施策として導入したのが始まりで、現在、「生活保護世帯」「児童扶養手当受給世帯」「特別児童扶養手当受給世帯」「独居高齢者世帯」「障害者のみの世帯」「社会福祉施設」「公衆浴場」の7区分を対象としております。

それぞれの減免の内容についてですが、

「生活保護世帯」「児童扶養手当受給世帯」「特別児童扶養手当受給世帯」「障害者のみの世帯」は水道料金、下水道使用料ともに料金の約50%、

「独居高齢者世帯」は水道料金、下水道使用料の基本料金の約37%、

「社会福祉施設」「公衆浴場」に対しては、それぞれの使用量に応じた単価を設定する内容での減免を行っております。

なお、その財源といたしましては、原則として、一般会計からの繰入金で賄っているものでございます。

## Q 2

いま答弁にあった7区分において減免が実施されており、減免率は様々ということでもあります。

各区分ごとの減免額についてはどのような状況になっているのかお答え下さい。

## A 2 (上下水道部)

減免に係る金額ですが、水道料金と下水道使用料を合わせまして、令和3年度決算額を千円単位で申し上げますと、

「生活保護世帯」が 92,424千円、

「児童扶養手当受給世帯」が 60,600千円、

「特別児童扶養手当受給世帯」が 22,034千円、

「独居高齢者世帯」が 95,896千円、

「障害者のみの世帯」が 16,735千円、

「社会福祉施設」が 191,448千円、

「公衆浴場」が 21,903千円、

合計すると 501,040千円となっております。

## Q 3

減免制度に係る決算額が、令和3年度では約5億4万円ということでありました。

今年7月に水道料金・下水道使用料の改定が行われ、その改定議論の中で、これらの減免制度についても見直していくという議論が行われていました。なぜ減免制度の見直しを行うのか、その理由をお聞かせください。

## A 3 (上下水道部)

減免制度の見直しについてですが、

平成27年度に実施された「行政評価」において「見直し」の評価を受けていること、また、市の厳しい財政状況を反映した「行財政改革推進プログラム2020」で「特別会計への繰出金の抑制」が項目として挙げられていることが見直しを進めている背景でございます。

Q 4

市の財政状況が厳しく、行政評価や行革プログラムなどで見直すべきとの評価があったとのことです。

それでは減免制度の見直しについて、現在の進捗状況をお答えください。

A 4（上下水道部）

水道料金・下水道使用料に係る減免制度のうち、

「生活保護世帯」と「独居高齢者世帯」については、先行して減免制度の廃止を検討しております。

「生活保護世帯」については、生活保護費の中に光熱水費が含まれて支給されており、減免措置との重複が課題となっていること、

また「独居高齢者世帯」については、本年7月の料金改定により、基本水量制が廃止され、制度導入時の理由が解消されたことからそれぞれ廃止を検討しているものです。

Q 5

減免の理由がなくなった「生活保護世帯」と「独居高齢者世帯」について、先行して減免制度を廃止しようとしているとのことです。

その他の減免制度についてはどのような考えかお聞かせください。

A 5（上下水道部）

その他の減免制度につきましては、

「公衆浴場」については、公衆衛生の維持向上という観点から、物価統制令により入浴料金に上限が定められているため、減免制度を維持することとしております。

「児童扶養手当受給世帯」「特別児童扶養手当受給世帯」「障害者のみの世帯」については、代替案も含め関係部署と協議を進めております。

「社会福祉施設」については、少子高齢化や人口減少社会下における福祉サービスが多様化し、社会的役割がますます重要になっているとの認識から、当面は減免制度を維持することとしておりますが、今後も継続して関係者との協議を行い、制度内容の検証を進めてまいります。

#### Q 6

「生活保護世帯」と「独居高齢者世帯」については、どのようなスケジュールで廃止を行う予定なのかお答えください。

#### A 6（水道事業管理者）

当初、料金改定と減免制度の廃止は、令和4年4月に同時に行う考えでありましたが、昨年の第3回定例会における、コロナ禍の市民生活に配慮すべきとの市長からの指示や議会での議論を踏まえ、料金改定の時期を令和4年7月まで遅らせ、また、「生活保護世帯」と「独居高齢者世帯」の減免制度の廃止時期については、激変緩和措置として、料金改定の時期と重ならないよう、当初予定から1年先送りした令和5年4月からするとともに、さらに「生活保護世帯」については3年、「独居高齢者世帯」については2年をかけて段階的に減免率を縮小し、対象者の負担の軽減を図っていく予定でありました。

しかしながら、昨今の物価高騰が与える市民生活への影響に配慮する必要があることから、減免制度の廃止時期については、引き続き、市長部局との十分な協議を行い、進めていくことが必要と考えているところです。

#### Q 7

水道局の答弁では、「生活保護世帯」と「独居高齢者世帯」の減免の廃止時期については、来年4月からの予定であったが、物価高騰を考慮し、廃止の時期については市長部局との十分な協議が必要とのこととあります。

現在は、コロナ禍に加えて、ウクライナ危機で物価高騰の状況にあり、市民生活は非常に厳しい状態にあると考えております。

市民生活に配慮するのであれば、少しでも廃止時期を遅らせるべきと考えますが、市長のどのようにお考えですか。

#### A 7（市長）

水道料金・下水道使用料に係る減免制度の見直しについては、現在の社会経済情勢の変化などを踏まえた上で、福祉施策として改めて整理しようとするものであり、市の厳しい財政状況や受益と負担の公平性などからも必要な見直しであると認識しております。

しかしながら、現在は、ウクライナ問題や急激な円安による物価高騰に直面しておりますことから、減免制度の廃止時期については、議員のご指摘を踏まえ、より慎重に判断してまいります。

#### ④ JRの利用促進と IC カードの活用について

Q 1.

今年の市民と議会の意見交換会で総務常任委員会では「地域公共交通について」をテーマに行いました。市民の皆さんもいろいろご苦労されているようでした。その時に JR の関係者がいなかったのていくつか聞かせて頂きます。

JR は地域公共交通の要であると考えております。路線の維持について、旭川市に接続する各路線の状況や、路線維持に向けたこれまでの取組、また、コロナ禍における利用はどのような状況なのかお答えください。

JR 北海道において単独の維持が困難としている、輸送密度 200 人以上 2,000 人未満のいわゆる黄線区の全道 8 路線のうち、富良野線の旭川・富良野間、石北線の新旭川・網走間、また本市の行政区域に接してはおりませんが、宗谷線の名寄・稚内間の 3 路線が、本市が関わる路線区となっております。

JR 北海道は平成 30 年に国から発出された監督命令を踏まえ、全ての黄線区においてこれまで、地域が一体となって利用促進などに取り組むためのアクションプランを策定し、沿線自治体など関係者ととともに様々な事業を実施しております。

本市としましても、これまで年 4 回の利用実態調査をはじめ、路線の利用促進に向けて駅前駐車場や乗車券購入への支援などの取組を実施しているところですが、新型コロナウイルス感染拡大の影響もあり、3 路線区の令和 3 年度における輸送密度は、コロナ禍前の令和元年度と比較すると、富良野線で約 68%、石北線で約 58%、宗谷線の名寄・稚内間で約 55%の実績となっており、今後につきましても JR ほか関係者ととともに、アクションプランに基づく取組の充実に努めてまいります。

Q 2.

今後の JR の利用拡大に向けた課題認識をどのように考えているのかお答えください。

JR の利用拡大に向けては、令和 2 年度よりアクションプランに基づく取組を実施しているところですが、第 2 期を迎えている同プランの実施期間が来年度までとなっており、終了時には、国より事業成果の総括的な検証を求められることとなっております。このため来年度に向けましては、沿線自治体や関係機関とともに、これまでの取組に加え、通勤通学などの生活利用や国内外の観光利用など各路線の特性に応じた利用促進の充実に図るための様々な事業を進め、地域における JR 路線の重要性について、国などに対してしっかり示してまいりたいと考えております。

Q 3.

九州では少し太いポールが改札口に立っていて何か見に行くと交通系 IC カードを読み取る機械でした。 無人駅にも設置してあり凄いなと感動して帰ってきました。

全国で利用可能な交通系 IC カードは利用範囲はどのようになっているのか、旭川駅周辺ではどのような状況なのかお答えください。

JR 北海道において、買物や全国の公共交通で相互利用できるキタカなどの交通系 IC カードの利用範囲は、現在、札幌駅を起点に小樽、岩見沢、苫小牧、さらに当別町の北海道医療大学駅までを範囲とする道央を中心としたエリアに限られており、本市を含めたその他の全道エリアにおいては、利用できない状況となっております。

Q 4. 交通系 IC カードが駅で利用できる範囲を拡大する場合の課題は何か。また今後 IC カードが利用できる範囲の拡大の見込みはあるのですか。

全国系 IC カード導入につきまして JR 北海道からは、新たな改札機などの機材購入やシステムの改修など、駅の規模にもよりますが、導入する場合には 1 駅当たり約数千万円の費用が必要になることが課題であると伺っております。

JR におきましては、今後計画的に IC カードの利用範囲を拡大することとしており、令和 6 年春より、函館本線の岩見沢駅から旭川駅までと、函館駅から新函館北斗駅までが、新たに利用を開始する予定であると伺っております。

Q5.

今年9月15日の新聞を見るとキタカ旭川まで拡大となっており凄く期待していたのですが、よく調べると旭川市内だと旭川駅と近文駅だけなんですよね。永山や東旭川、比布や当麻までどんどん広がってほしいです。

食べマルシェの時に新旭川駅に車を止めて、整理券をとって列車に乗って旭川駅では窓口に何十人も人が並び支払いをしていました。交通系 IC カードがあれば、こんなに並ばずに済むのにと考えてみていました。

JRと市内路線バスとの連携の現状はどうか。また、バス事業者とJRとの連携など利用効率化に向けた考えはどうなっているのでしょうか。

市内の路線バスを運行する旭川電気軌道及び道北バスにおいては、自社のみの利用としていた IC カードについて、国の支援を活用し平成 27 年より 2 社共通で利用できるシステムを導入し、現在も運用しているところではありますが、全国で利用可能な交通系 IC カードについては、新たな機器やシステム開発に要する経費のほか決裁手数料の発生など、コストと運用面が課題となり利用できない状況であると伺っております。

JR との連携につきまして、旭川を起点とする JR 路線はいずれもバス路線と平行していることから、今後、両者相互の利便性を高める取組について、沿線自治体や事業者とともに具体的な協議を進めてまいります。

Q 6.

九州に視察に行ったときにもすべての乗り物に交通系の IC カードが使えるとすごく便利でした。どこに行っても交通系の IC カードで列車やバスに乗れてとても便利だと思いました。

JR とバスの IC カードの利用連携など交通モード一体の利用の底上げを図るべきだと思いますが、市の見解を示して下さい。

持続可能な公共交通の構築に向けて、JR やバスなど交通モード間の接続や IC カードによるスマート化などにつきましては、国においても専門家による提言などで積極的に示されており、

公共交通の維持に関わる全国的な課題であると認識しております。

本市におきましても、中心部を起点とする路線バスや JR 路線は、市民生活や経済活動などに必要不可欠な社会インフラであり、今後、利用環境の厳しさが見込まれる中にあっては、これまで以上に危機感を持ち、持続性と利便性を高めるための取組の充実を進めてまいりたいと考えております。

また現在、市として公共交通を担う JR や路線バスのあり方について北海道や関係自治体、事業者とも協議を行うとともに、先の第 3 回定例会で議決いただいた調査事業を進めながら、バス運行の効率化を目指した新たな取組を検討しているところでありますが、コロナ禍において、公共交通の利用者が急激に減少し、人口減少なども見込まれる中にあっては、今後、国や道に対しても持続可能な公共交通の実現に向けた支援について積極的に働きかけを行い、関係者とともに、将来にわたる公共交通サービスの維持に向けた対応を進めてまいります。

#### ※ 指摘

1 年、2 年で出来ないことは分かっていますが、市も協力しながら公共交通の維持に力を貸すべきだと思います。 タクシーなどはタクシーチケットをはじめ、クレジットカード、QR コード決済、電子マネーなど様々なものが使え、企業努力がされていると思います。

まずは観光客の方がよく利用する、旭川空港線や旭山動物園線などから変えてほしいです。