

# 旭川市地域公共交通計画

(素案)

2024年(令和6年) 月

旭川市



<本編>

<b>第1章</b>	<b>計画概要</b> .....	<b>1</b>
1-1	これまでの取組.....	1
1-2	計画策定の背景.....	1
1-3	計画策定の目的.....	2
1-4	計画の位置づけ.....	2
1-5	計画期間.....	4
1-6	計画区域.....	4
<b>第2章</b>	<b>本市を取り巻く現状と課題</b> .....	<b>5</b>
2-1	地域の現状.....	5
2-2	各交通の状況.....	9
2-3	利用者ニーズ.....	16
2-4	現況と課題の整理.....	18
<b>第3章</b>	<b>本市の公共交通網の基本方針</b> .....	<b>20</b>
3-1	基本的な方針.....	20
3-2	本市の公共交通路線網の目指す姿.....	22
<b>第4章</b>	<b>本市の公共交通網の目標</b> .....	<b>25</b>
4-1	目標と指標の設定.....	25
4-2	指標と評価方法.....	26
<b>第5章</b>	<b>目標達成に向けた取組</b> .....	<b>29</b>
5-1	目標達成に向けた取組.....	29
5-2	計画の事業内容.....	30
5-3	計画の進行管理.....	48



## 第1章 計画概要

### 1-1 これまでの取組

本市の公共交通は、鉄道、路線バス、タクシー、空港等により構成されています。このうち路線バスについては、市内を広く運行し市民生活の足として重要な役割を果たしていますが、その利用者は、モータリゼーションの進展などにより、2005年(平成17年)にはピーク時(1967年(昭和42年))の3分の1となる年間1,630万人まで減少しました。このことにより、路線バスの維持が課題となってきたことから、市・バス事業者・市民がそれぞれの役割を認識し、一体となって将来的なバス交通の活性化へ向けて取り組む環境を整え、地域の公共交通の維持・存続を目指し、「旭川市バス交通活性化計画」を2008年(平成20年)6月に策定しました。

この計画に基づき、公共交通マップの全戸配布や自転車とバスの乗換え環境の改善を図るために、バス停付近に駐輪場を整備するサイクル&バスライド事業を実施したほか、2013年(平成25年)10月から東旭川町米飯地域でのデマンド型(予約制)交通の導入を行いました。

2013年(平成25年)11月には、路線バスのみならず、鉄道やタクシーも含めた本市の公共交通の維持・確保・改善を更に強化していくため、公共交通全体の将来像を「旭川市公共交通ランドデザイン」として取りまとめました。さらに、旭川市公共交通ランドデザインの方向性を市民や交通事業者とともに連携し、より具体的に推進するため、2014年(平成26年)1月に「旭川市地域公共交通総合連携計画」を策定し、バス事業者2社のICカードの共通化や、バスのリアルタイムな運行状況提供するバスロケーションシステムの導入など公共交通に関する多様な取組を実施しました。

2019年(平成31年)1月には、地域にとって望ましい公共交通網を示すマスタープランである「旭川市地域公共交通網形成計画」を策定し、同年、環状通り循環線の実証実験、2022年(令和4年)には豊里地区のセミデマンド型交通を導入するなど、本市の公共交通網を維持、確保するための取組を進めてきました。

### 1-2 計画策定の背景

本市では、これまで様々な取組を行ってきましたが、人口減少や少子高齢化が進行する状況において、公共交通利用者は減少し続け、全国的に課題となっているバス運転手不足もあり、本市の路線バスの維持がより困難な状況となっています。さらに、2016年(平成28年)11月には、JR北海道が経営難から「当社単独では維持することが困難な線区」を発表し、本市を起終点とする宗谷本線、石北本線、富良野線がその対象となり、公共交通を取り巻く環境は、より一層厳しいものとなっています。

一方、本市においては、2015年度(平成27年度)に総合的なまちづくりの指針である第8次旭川市総合計画を策定し、都市づくりの基本方策の一つとして「コンパクト化」と「ネットワーク化」の推進を示しました。今後も進む少子高齢化・人口減少下においても持続可能な都市づくりを進めていくため、「歩いて暮らせる生活圏」を基本的なスケールとして、居住や都市機能の集積とそれと連携した交通体系の充実等の取組が求められており、公共交通の役割がより一層高まっています。

乗車人員の減少等や運転手不足の深刻化、公共交通を確保・維持するための公的負担の増加等により、地域が自ら交通をデザインしていくことの重要性の高まりを受け、2020年(令和2年)11月に地域公共交通の活性化及び再生に関する法律が改正され、地域公共交通計画の作成や実施が努力義務化されました。さらに新型コロナウイルス感染症の影響に伴い、事業者の経営努力が限界に達し、近年は郊外部の不採算路線の減便が進みつつあり、今後、住民の移動ニーズを充足できなくなることが懸念されています。

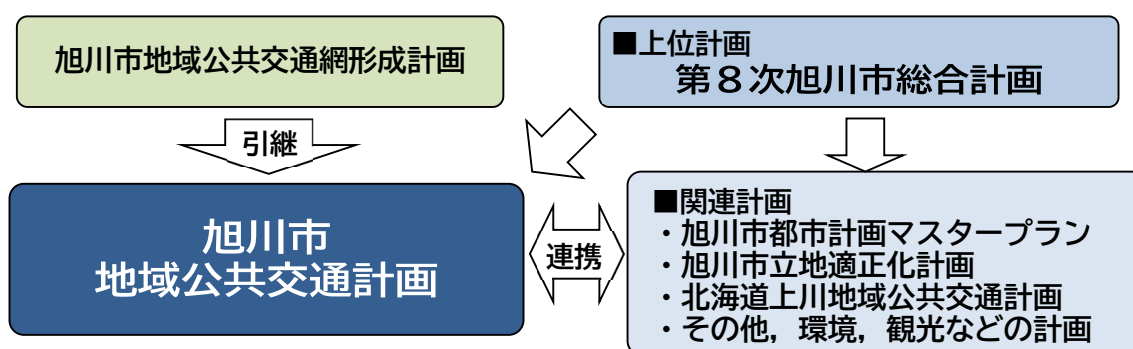
そのため、公共交通の課題や、社会・人口動態、及び公共交通事業者、利用者等の意見を踏まえ、今後も確保していくべき公共交通網のあり方を整理した上で、それを実現するため効率的な公共交通体系の構築が喫緊の課題となっていることから、「旭川市地域公共交通網形成計画」を見直し、持続可能な公共交通網の形成のため、「旭川市地域公共交通計画」を策定します。

### 1-3 計画策定の目的

こうした状況を踏まえ、市と事業者が適切に役割を分担しながら、第8次旭川市総合計画に定められたまちづくりの方向性と整合性を図りつつ、旭川市都市計画マスタープランや立地適正化計画と連携しながら、公共交通ネットワークの効率化を図ることにより、今後も持続可能でより市民ニーズに合致するとともに、観光などの広域的な視点を考慮した公共交通網を形成するため、「旭川市地域公共交通計画」を策定します。

### 1-4 計画の位置づけ

本計画は、「第8次旭川市総合計画」を上位計画とし、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第5条に規定される「地域公共交通計画」として策定します。「旭川市都市計画マスタープラン」や「旭川市立地適正化計画」「北海道上川地域公共交通計画」等と連携しながら、持続可能なまちづくり推進の観点を重視した持続的な公共交通網の形成を目指します。



<b>第8次旭川市総合計画</b>	【2015年度（平成27年度）策定】 ※2019年度（令和元年度）基本計画改定
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 計画期間：2016年度（平成28年度）～2027年度（令和9年度）</li> <li>○ 都市構造の方向性：コンパクトで効率的な都市構造の構築に向けた取組を計画的に進めるほか、市民一人一人のライフスタイルの転換を図り、持続可能で低炭素なまちを目指す。各地域が持つ個性を生かした活動の促進や市内外の効率的な交通ネットワークの充実などに取り組み、まち全体の魅力と利便性の向上を図る。</li> <li>○ 都市づくりの基本方策：「歩いて暮らせる生活圏」を基本的なスケールとし、まとまりある居住エリアの形成や都市機能の「コンパクト化」への取組と、それと連携した交通体系の機能充実など「ネットワーク化」への取組を進める。</li> </ul>	

<b>旭川市都市計画マスタープラン</b>	【2016年度（平成28年度）改定版】
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 計画期間：2017年度（平成29年度）～2036年度（令和18年度）</li> <li>○ 基本的な考え方：「コンパクト化」と「ネットワーク化」の推進</li> <li>○ 公共交通に関する基本方針： <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 中心市街地や地域核拠点等の相互の連携を強化するとともに、まとまりのある居住エリアと中心市街地、地域核拠点等を結ぶため、公共交通ネットワークの維持、充実に取り組む。</li> <li>・ 郊外・農山村部などの公共交通空白地域における公共交通の確保について、地域の実情に応じた枠組みづくりを進める。</li> <li>・ 公共交通情報を積極的に発信する環境を整備するとともに、誰もが利用しやすくなるよう交通施設や公共交通にバリアフリーやユニバーサルデザインの視点を取り入れ、公共交通の利用拡大に取り組む。</li> <li>・ 本市を訪れる人々などの移動手段として、公共交通を軸とした利便性の高い交通体系の充実に取り組む。</li> <li>・ 人・物・情報の交流を支える広域交通基盤を確保するため、鉄道路線や輸送力の維持に向けた対応に取り組む。</li> <li>・ まとまりのある居住エリアと中心市街地や地域核拠点等を結ぶため、JR旭川駅付近における鉄道、バス、自動車や自転車による交通結節機能を強化し、公共交通の利便性向上に取り組む。</li> <li>・ 主要な駅の利便性を高めるため、バリアフリー化や緑化に配慮しながら、利用しやすく親しみやすい駅周辺の整備に取り組む。</li> </ul> </li> </ul>	

<b>旭川市立地適正化計画</b>	【2017年度（平成29年度）策定】 ※2023年度（令和5年度）改定
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 計画期間：2018年度（平成30年度）～2036年度（令和18年度）</li> <li>○ 目指す都市像：『誰もが徒歩や公共交通で安心快適に暮らせる都市』 『北北海道の都市活力を牽引する都市』</li> <li>○ 基本方針：【公共交通等との連携】拠点や居住地の形成と連携のとれた交通軸の構築 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 中心市街地や高校・大学、広域での利用が求められる基幹的な病院などと各地域核拠点や周辺自治体を結ぶ、サービスレベルの高い公共交通ネットワークの形成が必要不可欠となることから、旭川市地域公共交通計画における取組と連携を図りながら、利便性が高く、持続可能な交通軸の構築を目指す。</li> <li>・ 地域核拠点等においては、誰もが徒歩や自転車、公共交通等により安心快適に暮らせるよう、地域の実情にあった交通手段の確保に努めるとともに、交通結節機能の充実を図る。</li> </ul> </li> </ul>	

## 1-5 計画期間

本計画の期間は、2027年度（令和9年度）までとします。

ただし、コンパクトなまちづくりは長期的な取組であることから、旭川市都市計画マスタープランに示されるおおむね15年後（2036年度）の将来像を見据えた計画とします。

## 1-6 計画区域

計画の区域は、市域全域を対象とします。

なお、本市を中心とした広域の生活圏が形成され、観光面での連携も図られていることから、周辺市町とのつながりも考慮した計画とします。

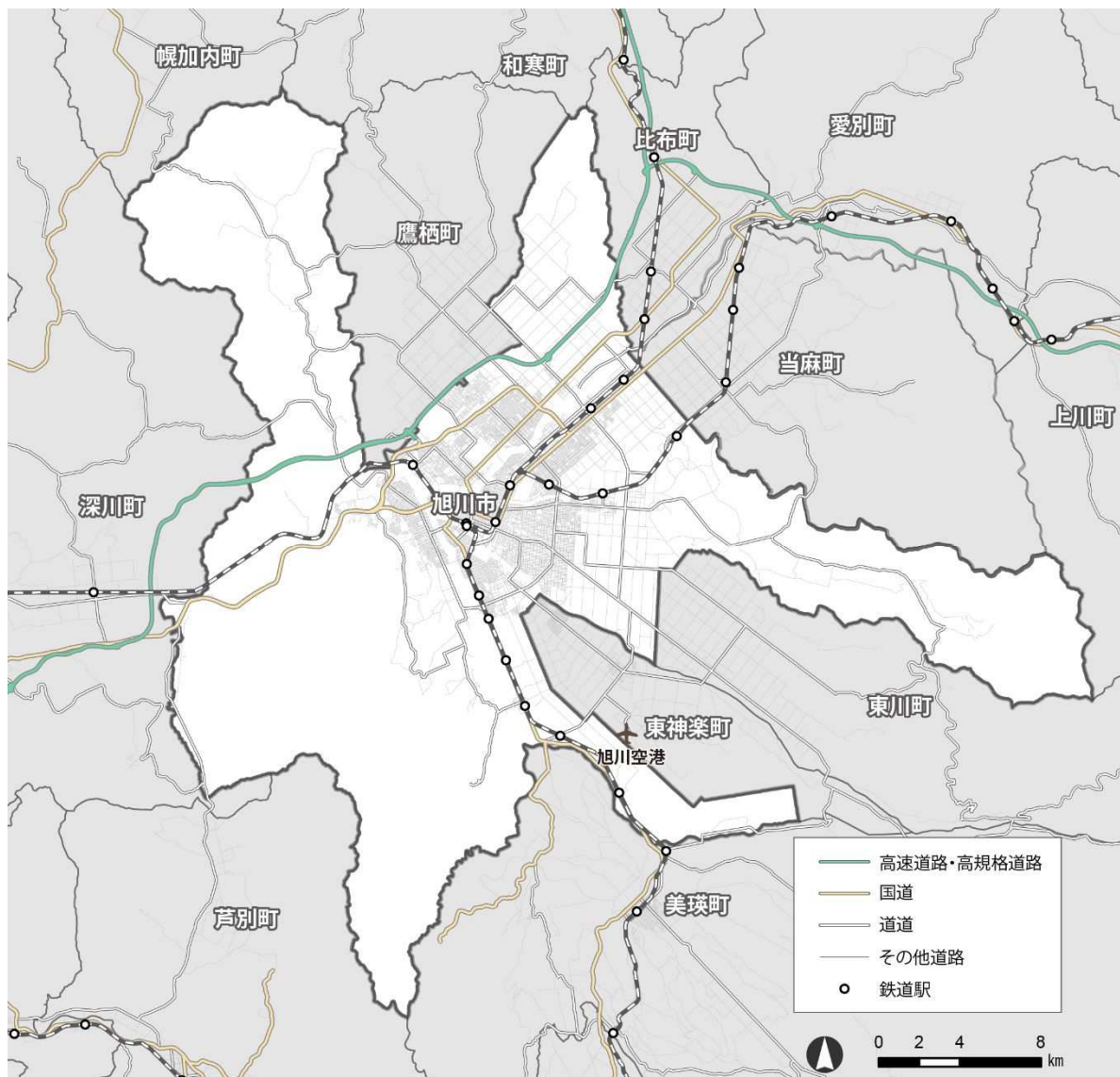


図 1-1 計画区域

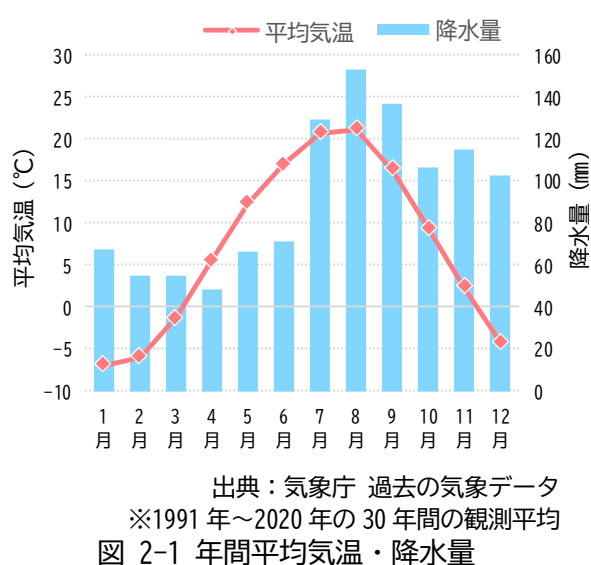


## 第2章 本市を取り巻く現状と課題

### 2-1 地域の現状

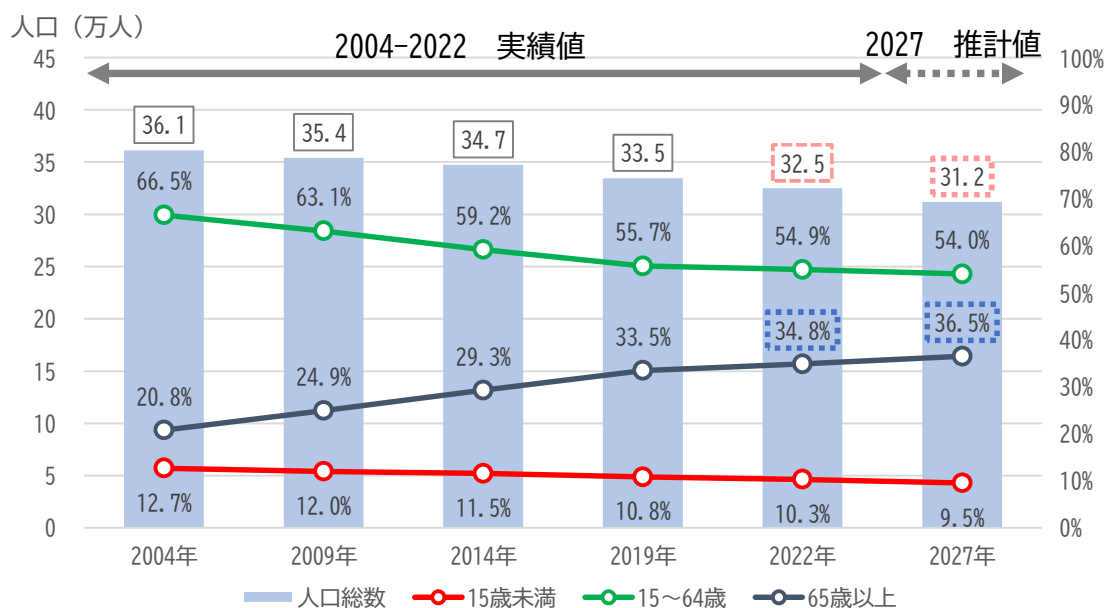
#### (1) 気候・道路網

- 年間の寒暖差が大きく、約半年間の積雪期があります。
- 道路網は、2環状8放射道路により骨格が形成され、4車線道路などの幅員の広い道路が網目状に整備されています。



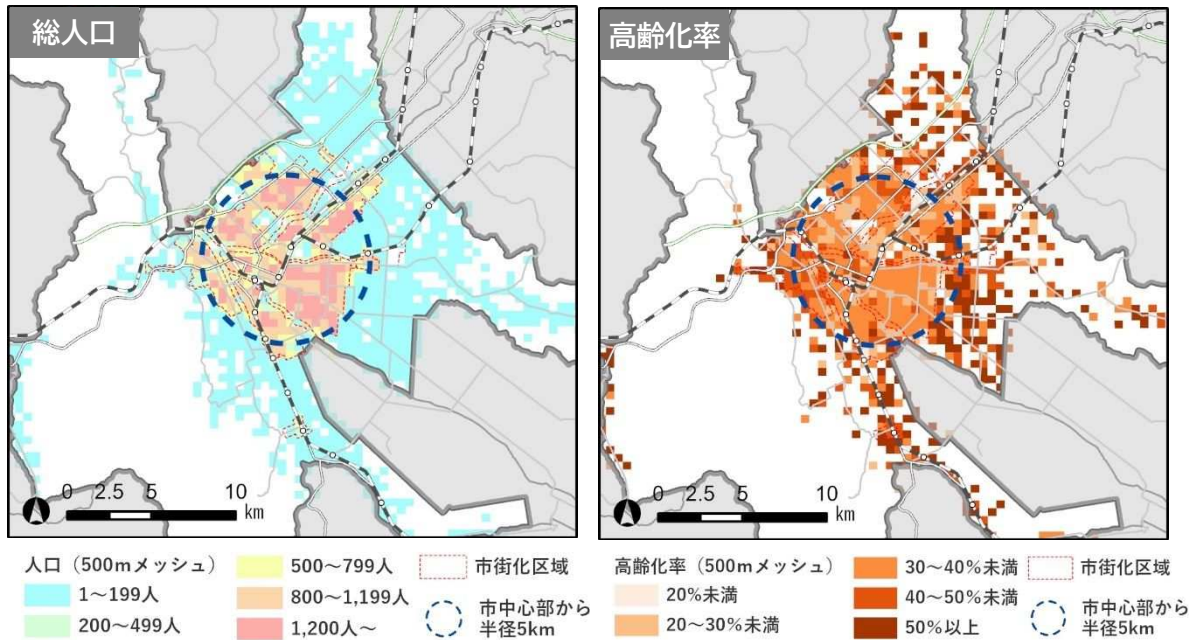
#### (2) 人口推移

- 本市の将来予測では、人口減少、少子高齢化が続くと想定されています。
- 2022年の本市の人口は、32.5万人ですが、今後5年間（2027年）で人口は1.3万人（4%以上）減少し、高齢化率は約2ポイント増加する見込みです。



### (3) 人口分布

- 本市の人口は、市中心部に集中しており、半径5kmの範囲に人口密度の高い地区が多くなっています。その外側の地域では、人口が広く分散しており、中心部と比較して高齢化率が高くなっています。

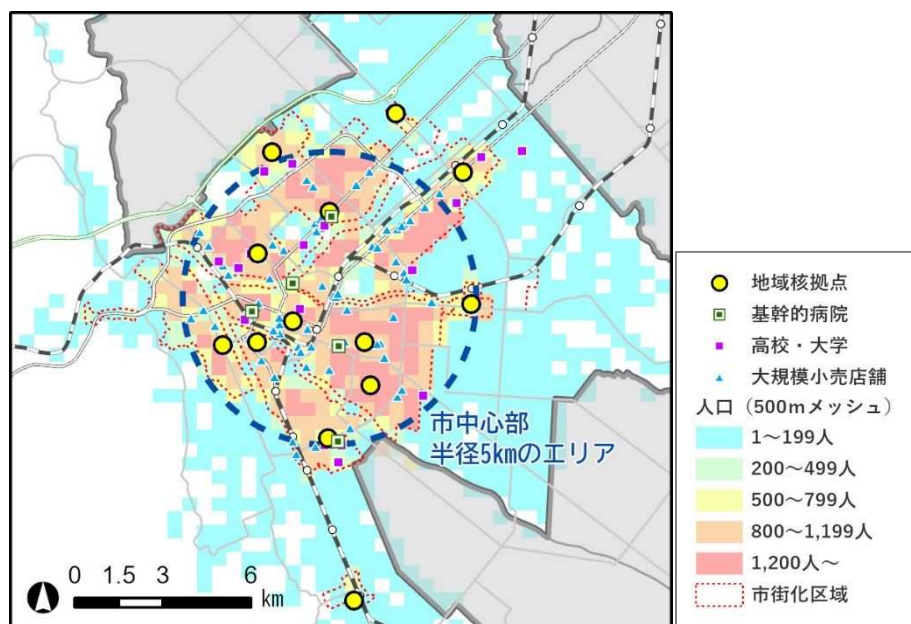


出典：令和2年国勢調査，国立社会保障・人口問題研究所 H30年推計（H27国勢調査を基にした推計値）

図 2-4 人口分布（左）高齢化率の分布（右）

### (4) 施設の集積

- 基幹的病院，大学，短大，高等学校，大規模小売店舗等の生活利便施設は，中心市街地や地域拠点核に集積しています。
- 特に人口が集積地する市中心部の半径5km以内のエリアに立地しています。

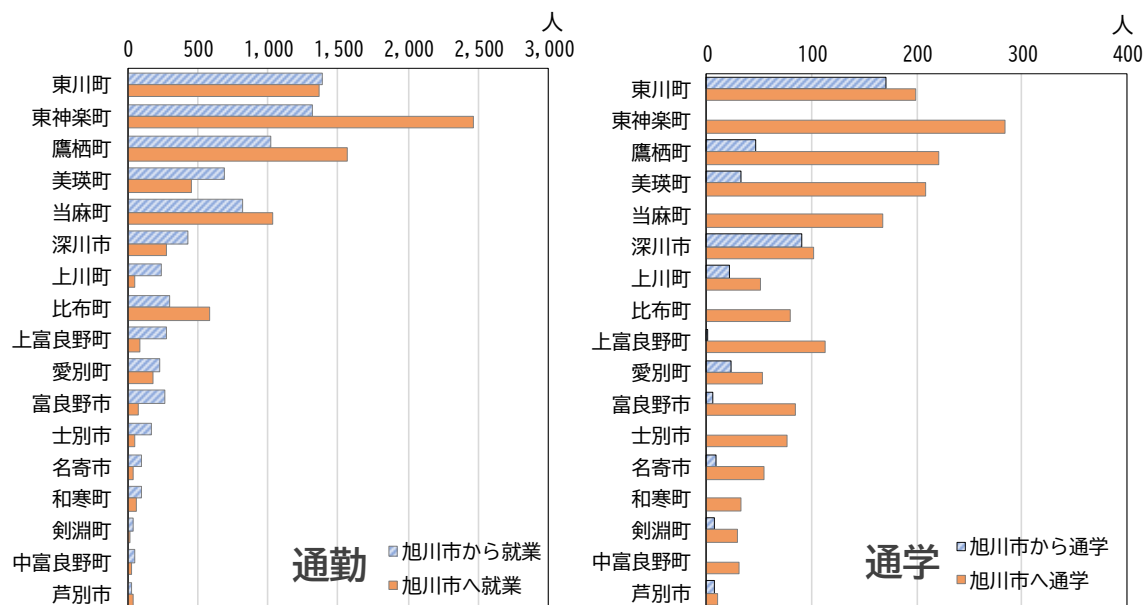


※基幹的病院：二次救急医療の病院群輪番制実施医療機関

図 2-5 生活利便施設の立地状況

(5) 移動実態

- 通勤、通学ともに市内での移動が多くなっていますが、東川町、東神楽町、鷹栖町など市外への移動も見られます。また、周辺市町からの流入も多く見られます。

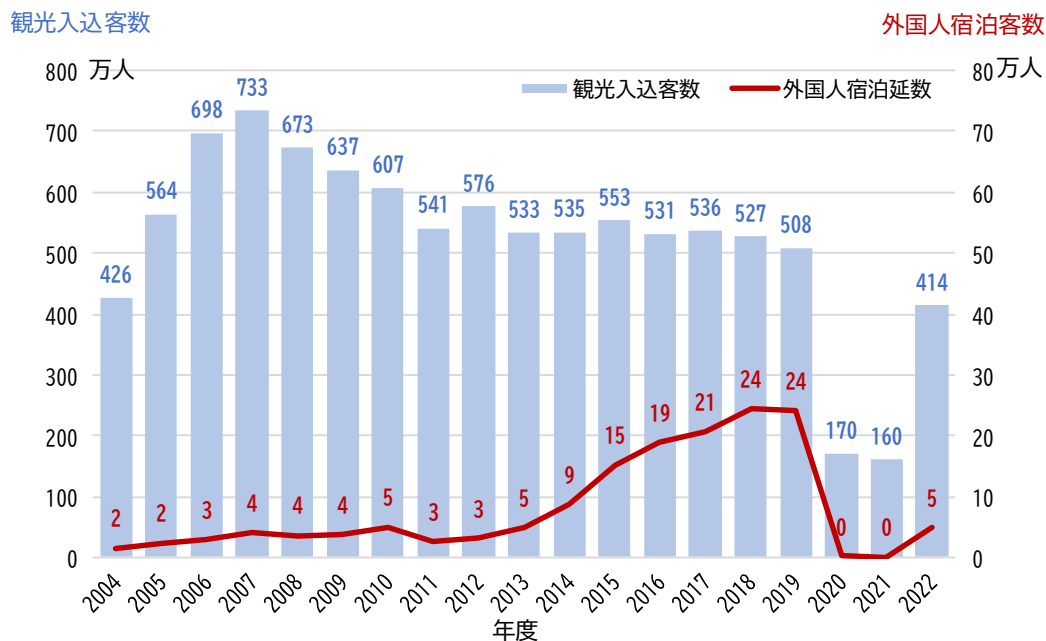


出典：令和2年国勢調査

図 2-6 通勤、通学の移動先（市内または市外）

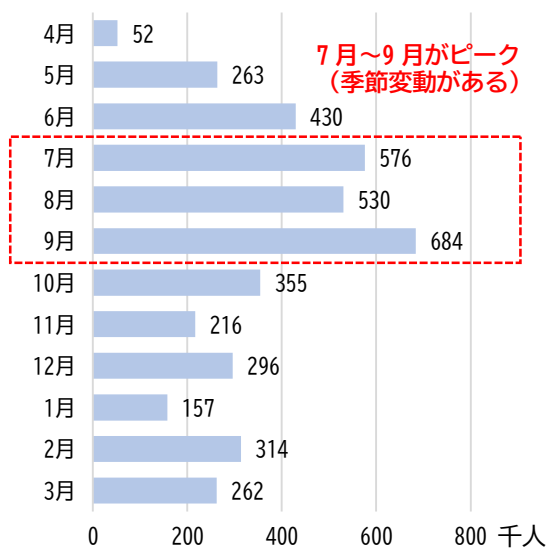
(6) 観光需要の変化

- 本市の観光入込客数は、2019年まで年間530万人前後で推移しており、外国人宿泊延数も増加傾向にありましたが、2020年度、2021年度は新型コロナウイルス感染症の流行による行動制限の影響で、著しく減少しました。
- 行動制限の解除に伴い2022年度から観光入込客数は回復しつつありますが、以前の8割程度にとどまっています。



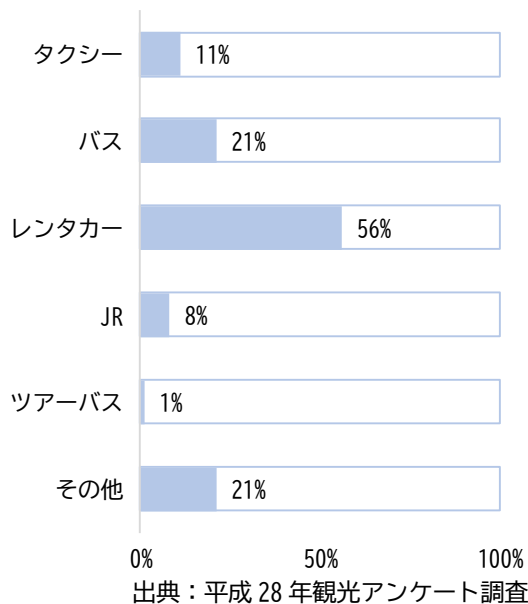
出典：旭川市「旭川市HP観光客入込状況」

図 2-7 観光客入込数及び外国人宿泊者数の推移



出典：旭川市HP観光客入込状況

図 2-8 観光客数の月変動 (2022年度)



出典：平成28年観光アンケート調査 (あさひかわ商工会)

図 2-9 観光客の移動手段 (市内・道内)

## 2-2 各交通の状況

### (1) 公共交通網

- 本市では、鉄道4路線及び路線バスが市内外を網羅的に運行しており、部分的に鉄道とバス路線が並走する区間が見られます。郊外部においては、区域運行として、東旭川の米飯地区で、デマンド交通が運行しており、豊里地区は定時・定路線型のセミデマンドバスが運行しています。そのほか、タクシーや、スクールバス、旭川空港の航空便、都市間バスなど、地域交通から広域交通まで多様な移動資源が存在しています。
- 鉄道、路線バスによる人口カバー率は、市全域において79.3%、居住誘導区域内において94.0%です。(駅半径500m、1日5往復以上のバス停半径300m圏域)

出典：令和4年度旭川市路線バス等実態調査業務委託報告書

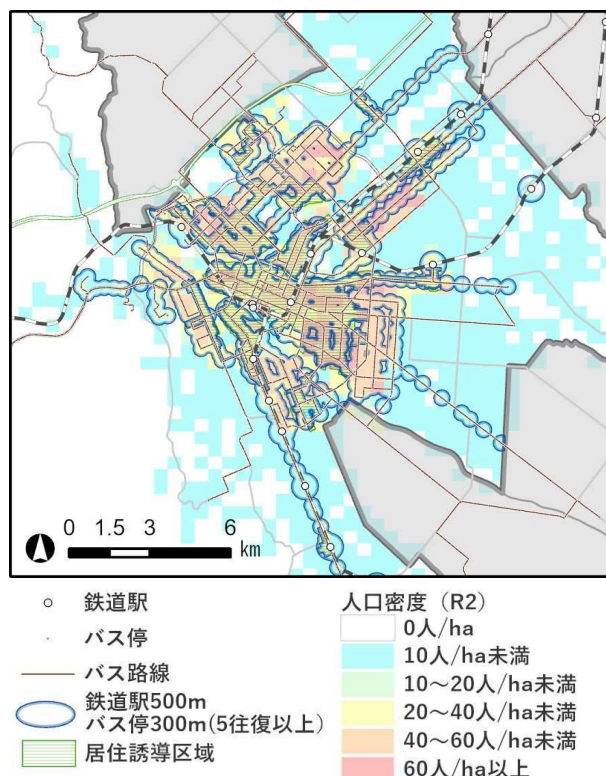
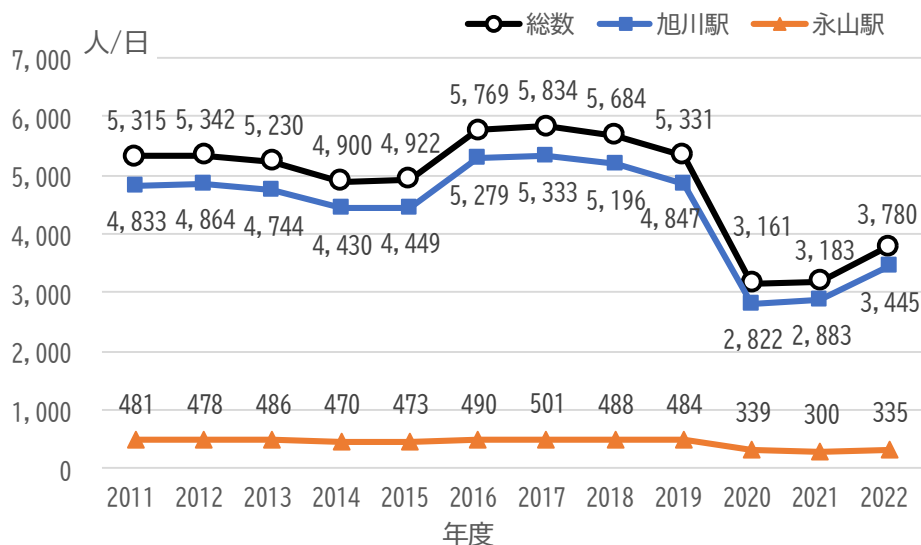


図 2-10 公共交通による人口カバー状況

### (2) 鉄道

- JR 函館本線，宗谷本線，石北本線，富良野線の4路線が運行しています。
- 鉄道駅の乗客数（2022年）は、旭川駅3,780人/日、永山駅335人/日となっています。
- 2020年度の大幅な減少は、新型コロナウイルス感染症の影響によるものと考えられます。

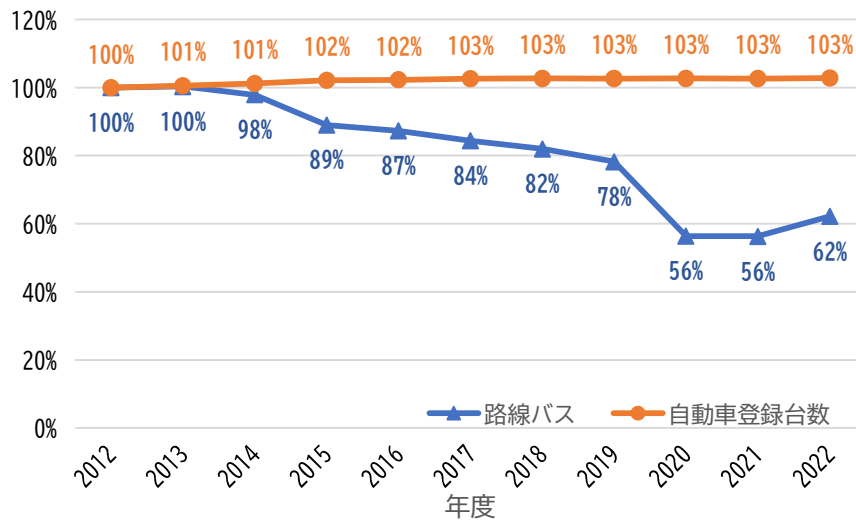


出典：旭川市統計書

図 2-11 旭川駅・永山駅の乗客数の推移

(3) 路線バス

- 本市では道北バス（株）が 64 系統、旭川電気軌道（株）は 55 系統が運行し市内を網羅しているほか、都市間バスが運行しています。
- 路線バス利用者は大きく減少しています。これは、人口減少等により利用者数が減少しているものと考えられます。
- 2020 年以降の利用者数は新型コロナウイルス感染症の影響を大きく受けていると考えられます。
- 市民の日常的な移動手段は主に自家用車であり、人口減少が進む中でも登録台数は横ばいが続いています。

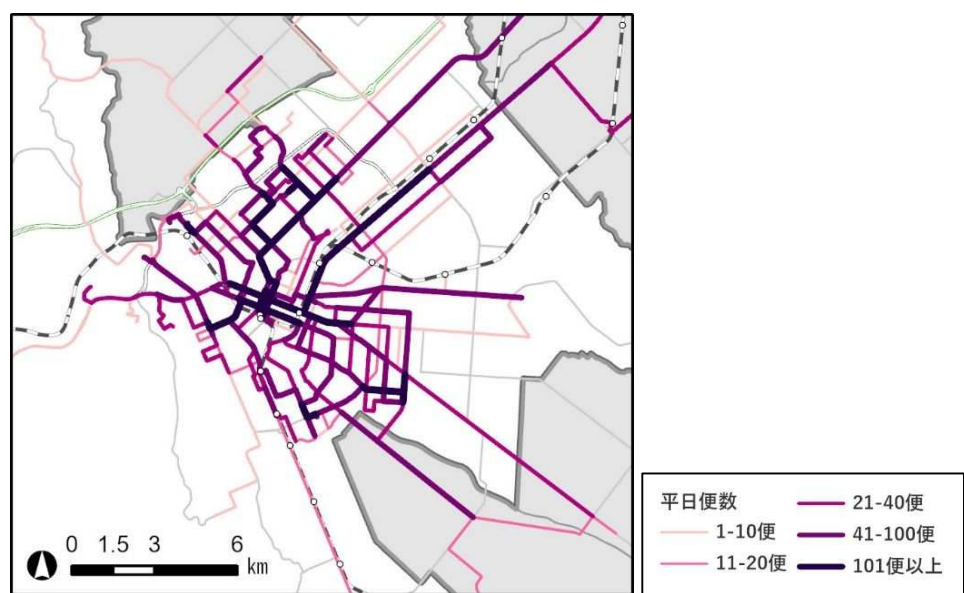


※2012 年を 100%とした推移

出典：旭川市統計書（自動車登録台数の内、軽自動車を除く乗用車総数）  
旭川市市税概要（自動車登録台数の内、軽自動車数）

図 2-12 路線バス利用者数の推移，自家用車登録台数

- 多くの路線が、旭川駅周辺を発着もしくは経由して運行しています。

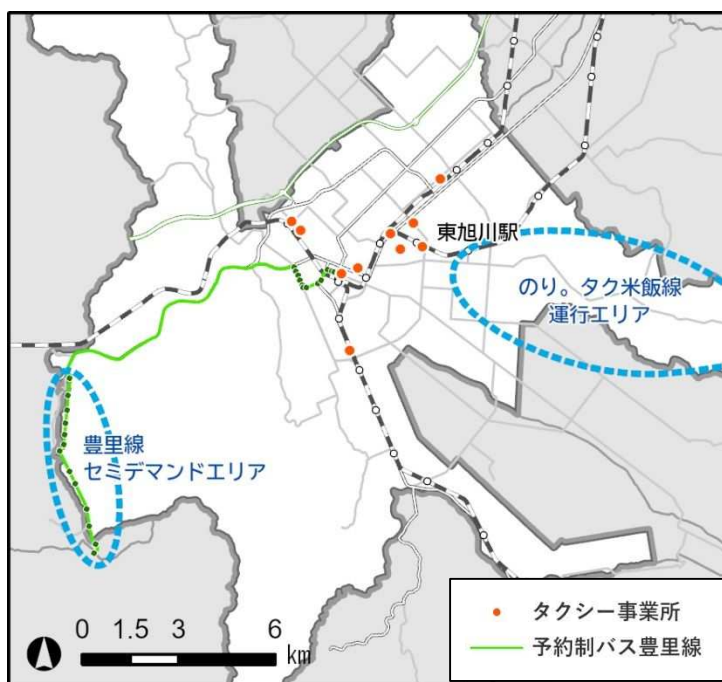


出典：道北バス，旭川電気軌道 GTFS（2022 年冬期）

図 2-13 バスの運行数

(4) デマンド型交通

- 東旭川町米飯地域では、地域内及び東旭川駅周辺で乗降可能な「のり。タク米飯線」を運行しています。
- 豊里地区では、定時定路線の予約制バスが運行しており、一部はフリー乗降可能なセミデマンドエリアとなっています。

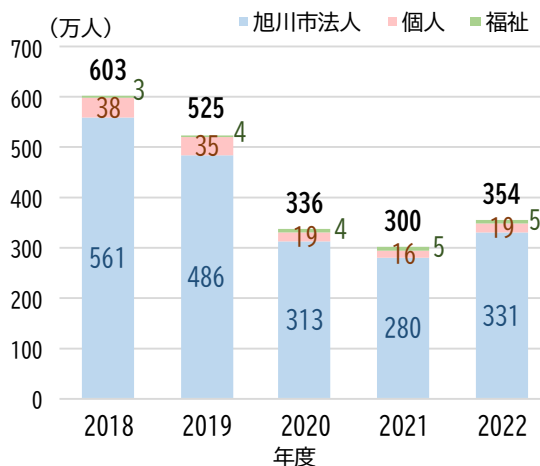


※タクシー事業所は協同組合旭川ハイヤー協会の組員である事業者と地方個人タクシー協同組合を表示

(5) タクシー

- 本市では12事業者の法人タクシーと個人タクシー、福祉タクシーが営業しています。
- 輸送人員は新型コロナウイルスによる外出自粛の影響もあり減少していましたが、2022年度はわずかに回復の傾向がみられます。

図 2-14 デマンド型交通の運行エリアとタクシー事業所

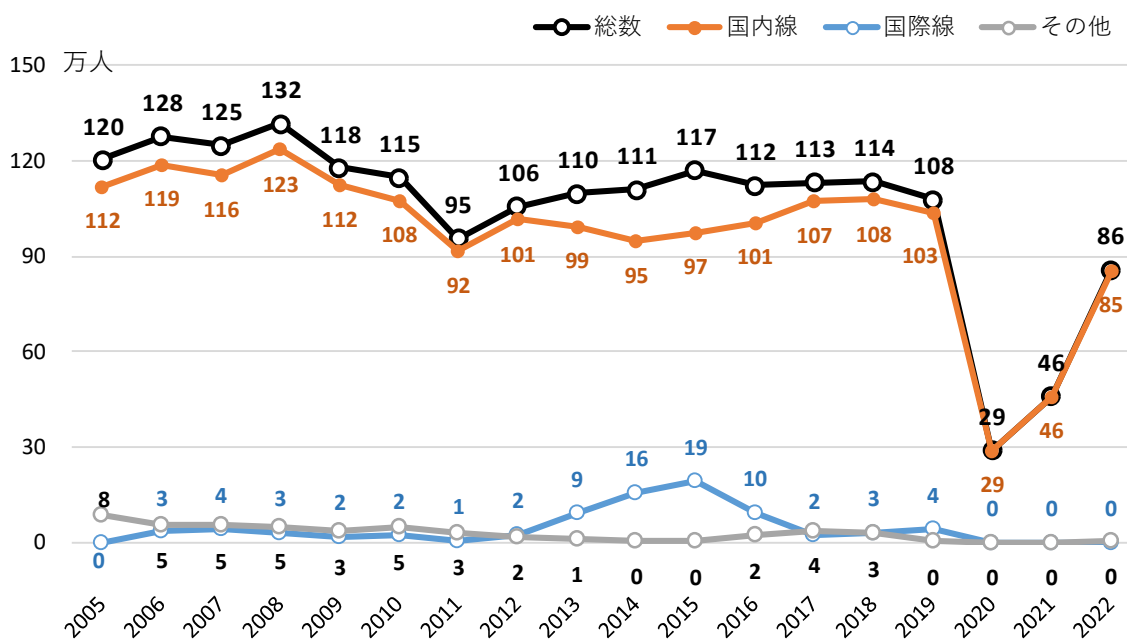


出典：旭川運輸支局調べ

図 2-15 タクシー輸送人員推移

(6) 空港

- 旭川空港の利用は、東日本大震災の影響で大きく落ち込んだ 2011 年から回復し、コロナ禍前は 112 万人前後の利用がありました。2020 年度、2021 年度は新型コロナウイルス感染症の流行による行動制限の影響で、著しく減少しましたが、2022 年は国内線が回復傾向にあります。
- 旭川空港への公共交通は、空港路線バスなどの各種路線バスが運行しているほか、予約制の定額タクシーが利用できます。



出典：旭川市統計書

図 2-16 旭川空港の利用者の推移



(7) その他の輸送資源

- 本市では、スクールバス、福祉有償運送、その他の送迎バスなど多様な輸送資源が存在しています。

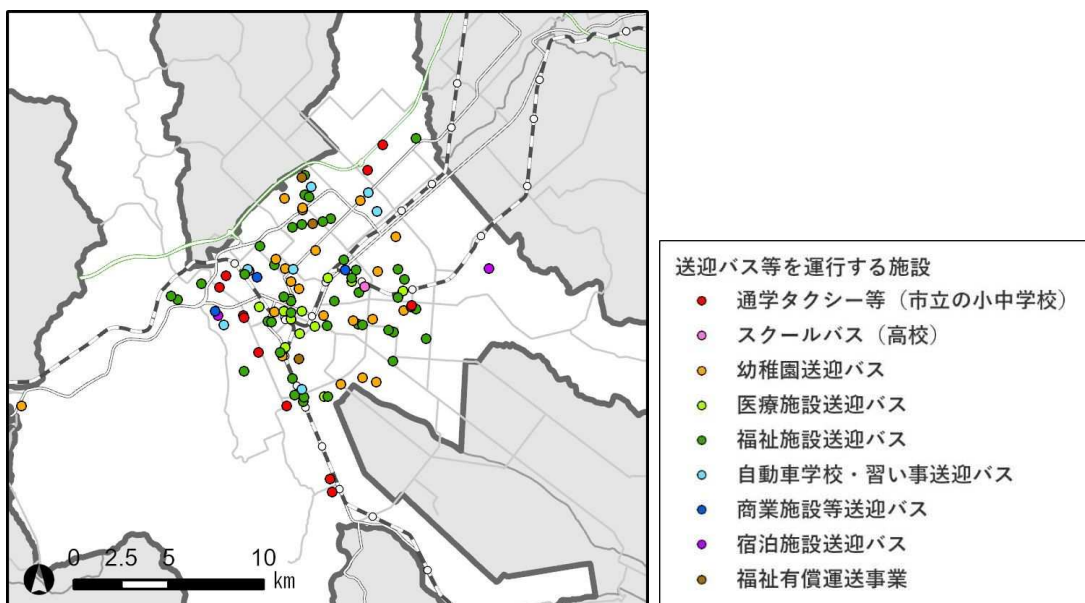
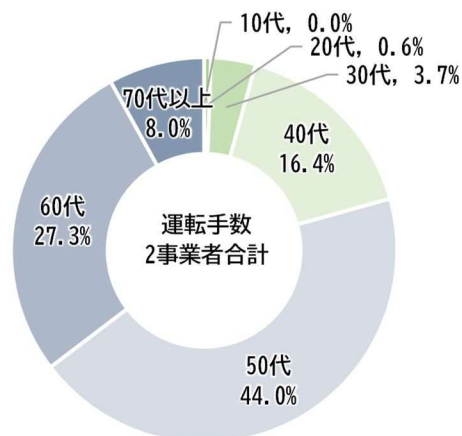


図 2-17 送迎バスを運行する施設

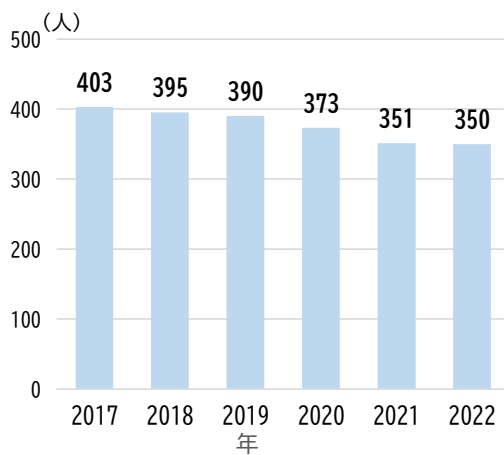
(8) 交通事業者の環境

- バス事業者へのヒアリングによると運転手の年齢構成は 50 代が最も多く、次いで 60 代となっており、約 8 割が 50 代以上です。
- バス運転手の数は年々減少傾向となっており、タクシー車両数についても減少傾向が続いています。



※道北バスと旭川電気軌道の 2022 年度の合計数  
 出典：令和 4 年度旭川市路線バス等実態調査業務委託報告書より作成

図 2-18 バス運転手の年齢構成比



※道北バスと旭川電気軌道の合計数  
出典：事業者聞き取り

図 2-19 バス運転手の人数

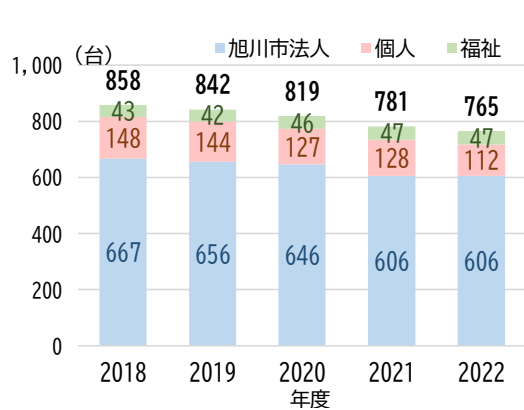


図 2-20 タクシー車両数

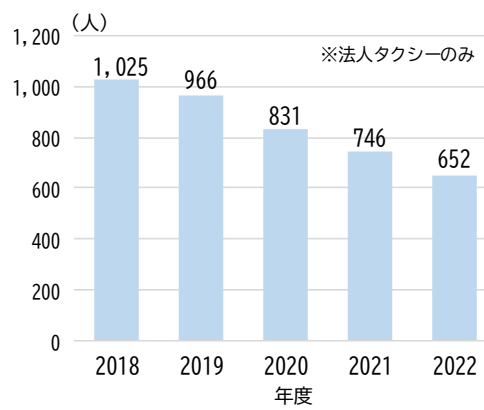


図 2-21 タクシー運転手の人数

出典：旭川運輸支局調べ

(9) 事業者連携による取組の推進


- 本市では、バス事業者間の連携や、バス事業者と鉄道事業者の連携による、公共交通の利用促進や利便性の向上に取り組んでいます。

**あさくるパス（旭川観光用バス乗車券）・かみくるパス（上川管内観光用バス乗車券）の販売**

2016年より市内の路線バスに何度も乗り降りできる乗車券を販売しています。

「あさくるパス」


乗車可能バス会社	旭川電気軌道・道北バス
乗車可能エリア	旭川市行政区域内のバス停
販売方法	所定の発売場所で購入するか、販売サイトからモバイルチケットを購入



上川管内の路線バスを何度も乗り降りできる広域乗車券も販売しています。


「かみくるパス」

乗車可能バス会社	旭川電気軌道・道北バス・ふらのバス
乗車可能エリア	上川管内のバス停
販売方法	販売サイトからモバイルチケットを購入



**環状通り線の持続可能な運行継続**

2019年よりバス事業者連携により実施した旭川環状通循環線の実証実験運行による利用実態を踏まえ、2023年からは路線を短縮して持続可能な形で運行が開始されています。




運行ルート  
※主要停留所記載

モバイルスマホ定期券発売額  
平日通学 1ヶ月 6,600円  
平日通学 3ヶ月 19,380円

**バス事業者の連携による乗務員確保に向けた取組**

2017年より旭川電気軌道、道北バス、ふらのバスの3社合同による路線バス運転体験合同就職相談会の開催など、バス会社が連携して乗務員確保のための取組を実施しています。



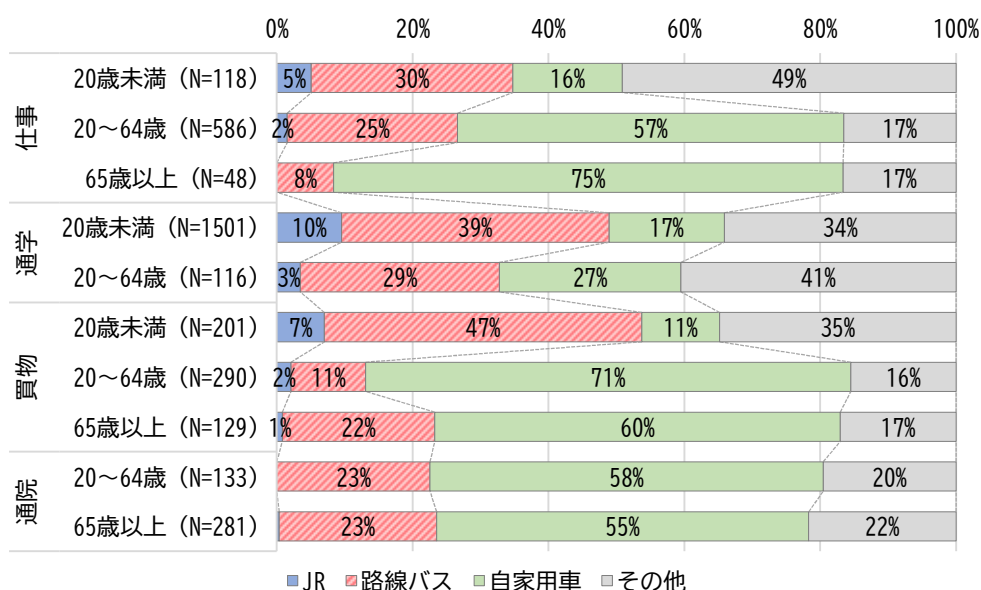
**JRとバスの共通時刻表の作成**

JRとバスの相互の利用促進の取組として、2023年に「鉄道・バス共通時刻表」を富良野線、宗谷本線及び石北本線の沿線協議会で作成しました。

## 2-3 利用者ニーズ

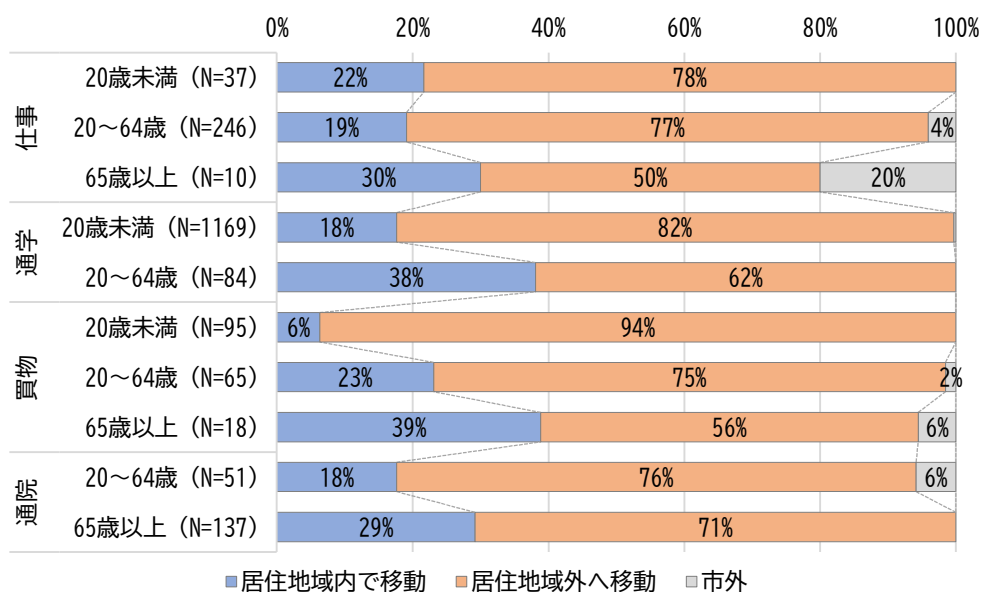
### (1) 市民の移動実態

- 市民の日常的な移動実態について、年齢区分や居住地外への移動について把握を行いました。
- 20歳未満は、他の年齢区分に比べ公共交通の利用割合が高い傾向があります。
- 20～64歳は、仕事や通学、通院で公共交通の一定の利用がありますが、買物では利用率が下がっています。
- 65歳以上は、買物や通院で公共交通の一定の利用がありますが、他の年齢区分に比べ居住地域内での移動が多くなっています。



出典：令和4年度旭川市路線バス等実態調査業務報告書

図 2-22 仕事，通学，買物，通院の移動手段



※居住地域を市内13地域に分け、居住地域と目的地が同じ地域の場合を居住地域内での移動とし、目的地が市内の異なる地域の場合を居住地域外への移動とした

出典：令和4年度旭川市路線バス等実態調査業務報告書

図 2-23 仕事，通学，買物，通院の移動先

(2) 路線バスに対する不満点や課題

- 路線バスの利用者の不満点は、「運行便数が少ない」「乗りたい時間に運行が無い」が高くなっています。
- 路線バスの非利用者は不満点が分散していますが、「運行便数が少ない」「乗りたい時間に運行が無い」に加え、「行先や方面が分からない・分かりにくい」が比較的高い状況となっており、分かりにくさが利用の妨げになっている可能性も考えられます。
- 公共交通の乗り換え時の課題では、「乗り換え（乗り継ぎ）に関する情報が不足・分かりにくい」は利用者・非利用者ともに高い傾向にあり、また利用者においては、「乗り換え（乗り継ぎ）時間が長い」が比較的高くなっています。

項目	利用者	非利用者
不満は無い	23%	19%
行先や方面が分からない・分かりにくい	19%	16%
発着時刻が分からない・分かりにくい	12%	8%
乗り方が分からない・分かりにくい	3%	4%
目的地に行ける路線が無い	21%	9%
直通便が無い	21%	10%
乗り場まで遠い	15%	9%
乗りたい曜日に運行が無い	11%	2%
運行日が少ない	8%	2%
乗りたい時間に運行が無い	49%	15%
運行便数が少ない	50%	18%
乗継ぎが不便	16%	9%
乗り降りしにくい	5%	2%
乗車時間が長い	5%	2%
運賃が高い	29%	7%
時間通りにこない	25%	6%
現金での支払いが不便	10%	6%
分からない	3%	14%
その他	6%	4%
n値	1,875	1,031

※利用者：最もよく利用する公共交通として「路線バス」を選択した回答者，非利用者：それ以外の回答者  
 出典：令和4年度旭川市路線バス等実態調査業務報告書

図 2-24 路線バスの不満点（利用者・非利用者）

項目	バス同士の乗り換え		バスとJRの乗り換え	
	利用者	非利用者	利用者	非利用者
乗り換え（乗り継ぎ）“時間”が長い	44%	20%	40%	18%
乗り換え（乗り継ぎ）“距離”が長い（バス停同士が離れている）	21%	11%	18%	9%
乗り換え（乗り継ぎ）した場合の運賃が高い	34%	13%	26%	12%
待合環境が悪い（屋根や椅子が無い）	32%	15%	15%	7%
乗り換え（乗り継ぎ）に関する情報が不足・分かりにくい	38%	30%	36%	28%
その他	6%	7%	11%	9%
n値	1,833	1,040	1,801	1,009

出典：令和4年度旭川市路線バス等実態調査業務報告書  
 図 2-25 公共交通の乗り換え時の課題（利用者・非利用者）

## 2-4 現況と課題の整理

関連計画における本市の将来像，地域や公共交通の現状，市民の移動実態及びニーズから，本市の公共交通を取り巻く課題を次のとおり整理しました。

### (1) 関連計画における本市の将来像

将来像	課題
<ul style="list-style-type: none"> <li>中心市街地や地域核拠点への都市機能の集積と周囲の居住エリアからの交通ネットワークの確保による「コンパクトプラスネットワーク」の実現</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>拠点形成・コンパクトな市街地形成に向けた公共交通の構築が必要</li> </ul>

### (2) 地域の現状

観点	現状	課題
人口推移	<ul style="list-style-type: none"> <li>人口減少及び少子高齢化の進行</li> <li>全体的な低密度化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>外出頻度の多い15～64歳の人口が減少し，高齢者の割合が増加する中，公共交通の利用のベースの減少への対応が必要</li> </ul>
観光	<ul style="list-style-type: none"> <li>邦人・外国人ともに新型コロナウイルス感染症の影響から観光需要が回復しつつあるが，コロナ禍以前の水準には達していない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>観光客にも分かりやすく利用しやすい公共交通が必要</li> </ul>
都市構造	<ul style="list-style-type: none"> <li>人口が中心部に集積</li> <li>旭川駅を含む市の中心市街地や拠点地域に都市機能が集積</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>人口及び施設集積の濃淡にあわせた公共交通網形成が必要</li> <li>都市機能集積の利便性を活かせるよう，コンパクトプラスネットワークの実現に資する公共交通の確保が求められる</li> </ul>
広域の移動実態	<ul style="list-style-type: none"> <li>通勤・通学・通院における周辺市町との流動がある</li> <li>特に市外からの通学が目立つ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>広域交通ネットワークの維持・確保・最適化が必要</li> </ul>

### (3) 各交通の状況

観点	現状	課題
利用状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通の利用者の減少</li> <li>新型コロナウイルスの影響（行動制限・新しい生活スタイル）による大幅な利用減少</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者減少によるサービス水準の低下と，それによる更なる利用者減少の悪循環への懸念</li> <li>利便性の確保と運行に必要なコストを両立した公共交通網構築が必要</li> </ul>
交通事業者の環境変化	<ul style="list-style-type: none"> <li>運転手不足及び高齢化の深刻化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>運転手の確保のための取組が必要</li> <li>持続的なサービス提供のために，運転手数に応じた路線効率化が必要</li> </ul>
公共交通網	<ul style="list-style-type: none"> <li>人口カバー率は約8割だが，郊外部では交通空白地が存在</li> <li>鉄道とバス，バス同士の重複区間が存在する</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通不便地域における移動手段の確保が必要</li> <li>重複区間の競合により利用者の不便が生じている箇所があるため，事業者間の連携が必要</li> </ul>
運行状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>旭川駅を中心に多数のバス路線が多方面に運行しているため，中心部では複数系統が重複しており，また，旭川駅周辺の乗車場所が複雑になっている</li> <li>バス事業者ごとに運行範囲が分かれた路線</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>路線の役割分担を明確にし，役割を踏まえた路線のネットワーク化を図る必要がある</li> <li>交通結節点となる旭川駅周辺における利用の分かりやすさ改善が必要</li> <li>バス路線の重複や営業範囲が分かれていることにより利用者の不便が生じている箇所がある</li> </ul>
事業者間連携	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用促進・利便性向上のために事業者間連携を推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通を維持するための地域の関係者の連携・協働の体制構築が必要</li> <li>更なる事業者間の連携による効率化と利便性向上が必要</li> <li>鉄道事業者とバス事業者の連携強化が必要</li> </ul>

(4) 移動実態及びニーズ

観点	現状	課題
市民の移動	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 居住地域外への生活移動が多い</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>□生活利用のための路線確保が必要</li> </ul>
市民の利用ニーズ	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 路線バス利用者は、運行便数・運行時間・乗継時間についての不満割合が高い</li> <li>• 路線バス非利用者は、行先や方面、乗り換え等の路線情報が分かりにくさを感じており、これらが利用の障壁になっている可能性がある</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>□利便性の確保と運行に必要なコストの両立が必要</li> <li>□公共交通の分かりやすさ等の改善が必要</li> </ul>
通学者の利用実態	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 一定数公共交通が利用されている</li> <li>• 市内中心部への移動のほか、中心部を介さない移動需要が存在する</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>□公共交通を利用した通学ニーズへの対応が必要</li> <li>□事業者の競合等により利用者の不便が生じているため、連携強化による利便性向上が求められる</li> </ul>

## 第3章 本市の公共交通網の基本方針

### 3-1 基本的な方針

現状から整理された課題や本市の関連計画における公共交通の考え方を踏まえ、4つの基本方針を定めます。

#### 1. 関連計画における本市の将来像

- 将来都市像の実現  
→拠点形成・コンパクトな市街地形成に向けた公共交通の構築が必要

#### 2. 地域の現状からみた課題

- 人口の減少・少子高齢化  
→公共交通の利用のベースの減少への対応が必要
- 観光振興、外国人観光客への対応  
→観光客にも分かりやすく利用しやすい公共交通が必要
- 人口や施設の分布状況  
→人口等の集積の濃淡にあわせた公共交通網形成が必要  
→都市機能集積の利便性を活かせるよう、コンパクトプラスネットワークの実現に資する公共交通の確保が必要
- 広域の生活移動実態  
→広域交通ネットワークの維持・確保・最適化が必要

#### 3. 公共交通の現状からみた課題

- 公共交通利用者数の減少  
→公共交通サービス低下と更なる利用者減少への懸念  
→利便性確保と運行に必要なコストを両立した公共交通網構築
- 公共交通事業者の環境の変化  
→運転手確保のための取組が必要  
→運転手数に応じた路線効率化が必要
- 交通不便地域の存在  
→交通不便地域における移動手段の確保が必要
- 運行状況  
→路線の役割分担の明確化と路線のネットワーク化が必要  
→旭川駅周辺における利用の分かりやすさ改善が必要  
→バス事業者の営業エリア等により生じている利用者不便の解消が必要
- 交通事業者連携の推進  
→公共交通維持のための、地域の関係者の連携・協働の体制構築が必要  
→事業者間の連携による効率化と利便性向上が必要  
→鉄道事業者とバス事業者の連携強化が必要

#### 4. 移動実態及びニーズからみた課題

- 居住地域内外の生活移動実態  
→生活利用のための路線確保が必要
- 運行時間・便数・路線情報に関するニーズ  
→利便性の確保と運行に必要なコストの両立が必要  
→公共交通の分かりやすさ等の改善が必要
- 通学者の利用実態  
→公共交通を利用した通学ニーズへの対応が必要

#### 基本方針1

効率性と利便性の確保により持続可能な公共交通の構築を目指します

#### 基本方針2

市民にも来訪者にも分かりやすく使いたいと感じる公共交通の構築を目指します

#### 基本方針3

コンパクトな都市づくりにつながる公共交通の構築を目指します

#### 基本方針4

公共交通の維持確保及び最適化、利用促進に向けて関係者と連携した取組を実施します



### 基本方針1

#### 効率性と利便性の確保により持続可能な公共交通の構築を目指します

人口減少による公共交通の利用者ベースの減少と少子高齢化に伴う労働人口の減少による運転手のなり手不足が年々深刻になっています。このような状況においても、持続的に公共交通を維持するためには、運転手確保の取り組みと併せて、運行が将来にわたり確保されるよう利用実態に見合った効率的な運行と、利便性向上により公共交通の利用を促進することで、持続可能な公共交通網の構築を図ります。

### 基本方針2

#### 市民にも来訪者にも分かりやすく使いたいと感じる公共交通の構築を目指します

本市の公共交通網は、市内を広く網羅していますが、数多くの路線が多方面に運行するため、観光客等の来訪者だけでなく、市民にとっても分かりにくい状況となっています。さらに、外国人観光客等の来訪者も増加傾向にあり、観光利用においても分かりやすく使いやすい公共交通が求められています。公共交通の利用促進と観光による地域振興のためにも、誰もが分かりやすく、使いやすい公共交通の構築を図ります。

### 基本方針3

#### コンパクトな都市づくりにつながる公共交通の構築を目指します

本市は、徒歩や公共交通で暮らせるコンパクトな都市づくりを目指し、公共交通が利用しやすい地域への居住誘導等を進めています。居住の誘導等には長い年月がかかることから、基幹的な路線の維持や地域の拠点をつなぐ路線網の充実などにより、将来的な都市づくりを進めていくため、将来像を見据えた公共交通網の形成を推進します。

### 基本方針4

#### 公共交通の維持確保及び最適化、利用促進に向けて関係者と連携した取組を実施します

本市の公共交通は、それぞれの交通事業者により維持されてきましたが、人口減少と少子高齢化に伴う利用者の減少や運転手不足等、多くの課題に直面しています。公共交通は、市民生活や地域振興に欠かせない社会インフラとして、交通事業者だけがその維持を担うのではなく、本市を始めとする関係行政機関、交通事業者間等と連携と協働を進めることにより、地域公共交通をともに守っていきます。

### 3-2 本市の公共交通路線網の目指す姿

この計画の対象期間の公共交通網の目指す姿を示します。あわせて、都市計画マスタープラン等で示す将来都市像に合致した公共交通網を形成するため、おおむね15年後を見据えた将来イメージを示します。

#### 本計画の目指す姿

1日5往復以上のバス路線は、次の図のとおり市内を網目状に運行しています。この路線は、現在の利用状況からも、計画期間は維持しなければならない路線としますが、効率的な運行を目指すため必要に応じ変更を検討します。また、鉄道やデマンド型交通についても、現在の利用状況から維持する路線とします。

本計画における公共交通網の目指す姿は、現状の公共交通網を極力維持することとし、利便性や分かりやすさを向上させ、利用を促進する事業を展開していきます。

バス路線を維持することが困難になった場合やバス路線等がない地域は、デマンド型交通を含む地域の多様な輸送資源を活用しながら、効率的かつ持続可能な移動手段の確保について検討します。

また、広域路線は、本市を中心とする広域移動を担うとともに、市内移動に一定の役割を果たしているほか、観光来訪者の市内外における移動利便性に留意したネットワークである必要があることから、移動実態やニーズを踏まえ、最適化を検討しながら移動手段の確保に努めます。

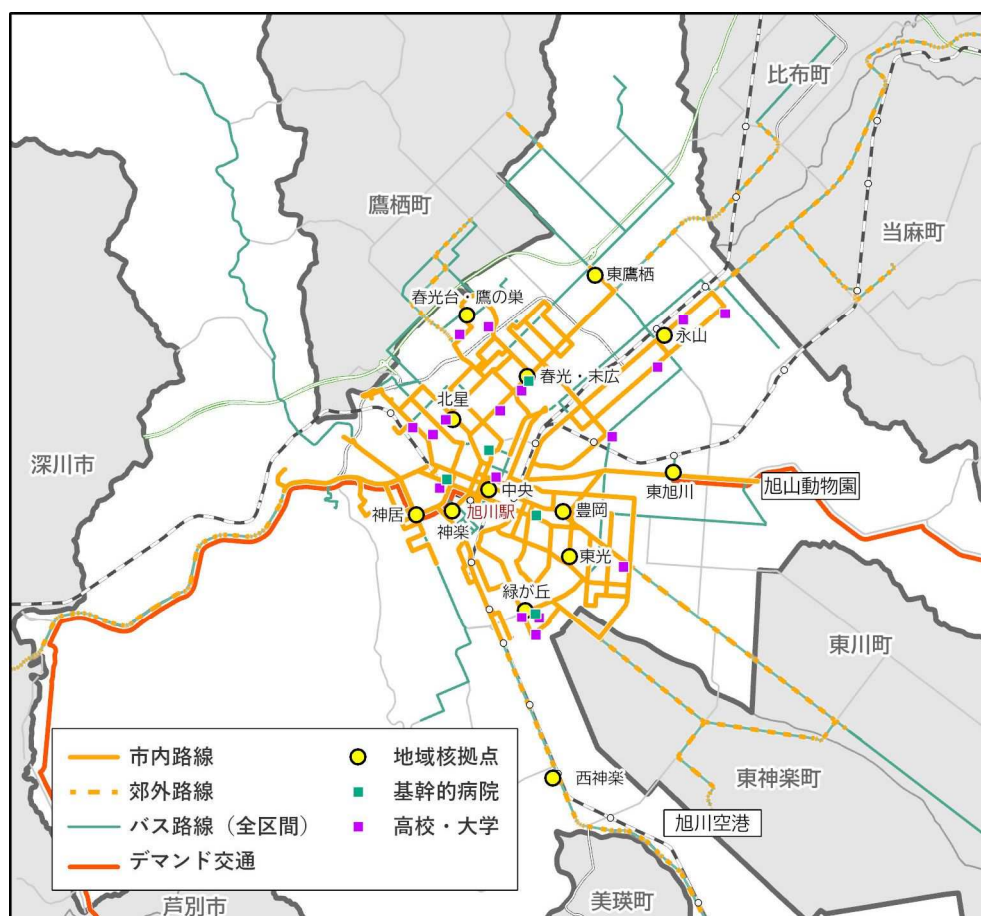


図 3-1 計画期間中存続を目指す路線

表 3-1 現在実施されているデマンド交通

運行路線	実施内容	実施主体
米飯線	区域運行（一般乗合） 東旭川町瑞穂，米原，豊田，東桜岡～東旭川駅周辺	旭川中央交通(株)
豊里線	区域運行（一般乗合） 旭川駅～新城峠	旭川電気軌道(株)

将来イメージ（おおむね 15 年後）

将来に向けて、都市計画マスタープランや立地適正化計画が示すコンパクトなまちづくりと合致した、持続可能な公共交通網の形成を目指します。  
 都市機能を維持するために最低限必要となる路線を主要な路線として設定し、主要な路線と支線交通を組み合わせた路線網を将来イメージとします。  
 行政、交通事業者、市民が将来のイメージを共有し、主要な路線を維持するために必要な方策を合わせて検討していきます。

主要な路線の設定方法

次の条件により、主要な路線を選定します。

- 条件1 中心部から地域核拠点への路線（地域の拠点とのネットワーク）
- 条件2 1日片道 50 本以上の路線（運行状況を鑑みたネットワーク）
- 条件3 高校・大学・基幹的病院への路線（主要施設アクセスのためのネットワーク）
- 条件4 広域路線（市民、来訪者の市内外の広域利用に対応したネットワーク）
- 条件5 観光需要路線（観光来訪者の移動手段に留意したネットワーク）
- 条件6 連続性を考慮した路線（市域全体の路線網としてのネットワーク）

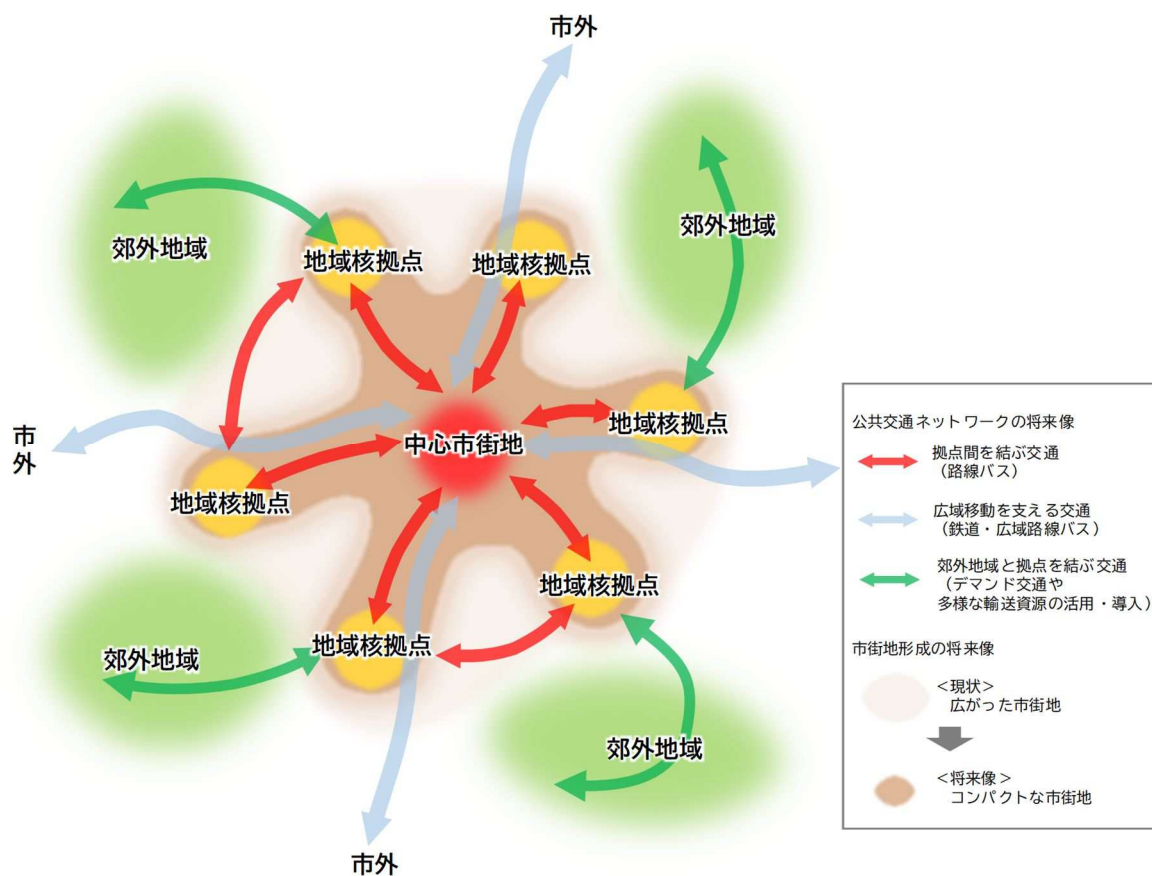
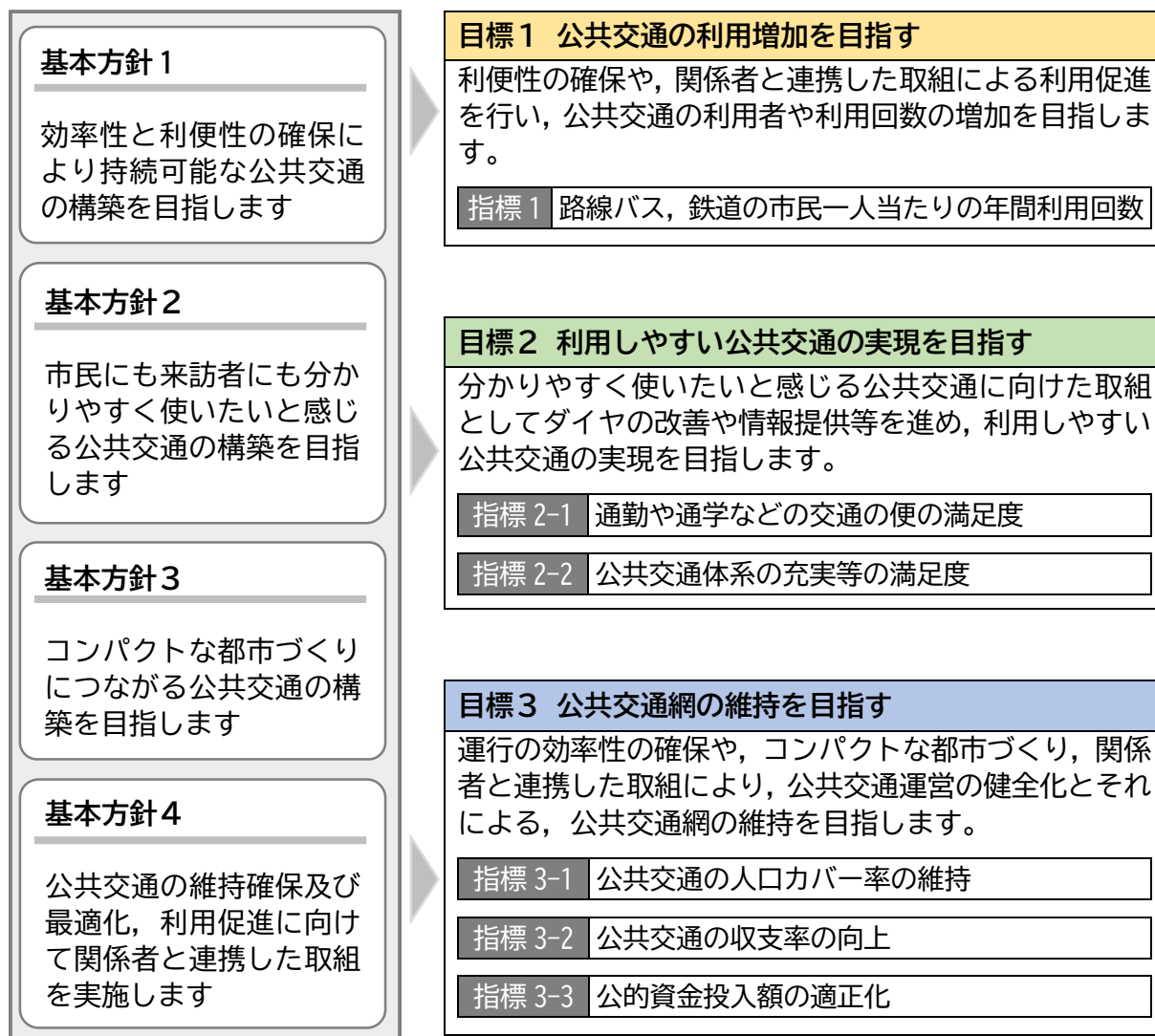


図 3-2 将来イメージ図

## 第4章 本市の公共交通網の目標

### 4-1 目標と指標の設定

基本方針を踏まえ、次の3つの目標及び指標を設定します。



## 4-2 指標と評価方法

計画の達成状況を評価するため、各目標に対する指標と評価方法を次のとおり定めます。

目標1 公共交通の利用増加を目指す			
指標1 路線バス、鉄道の市民一人あたりの年間利用回数			
<p>目標1について、路線バス、鉄道などの公共交通利用の増加を評価・検証するため、路線バス、鉄道の市民一人あたりの年間利用回数を指標1として設定します。</p> <p>地域公共交通網形成計画策定時以降、運行情報の提供や、各種利用促進イベントを実施するなど、利用促進に着実に取り組んできましたが、新型コロナウイルス流行の影響を受け、2022年時点では、路線バス、鉄道ともに大幅に利用回数が減少しました。新型コロナウイルスの影響からの回復を踏まえて、目標年次である2027年度までに、網形成計画策定時の目標の達成を目指します。</p>			
指標1	旭川市地域公共交通網形成計画策定時の基準値 [2017年度]	現状 [2022年度]	目標値 [2027年度]
路線バスの市民一人あたりの年間利用回数	34.1回/年 →	25.7回/年 →	37.5回/年以上
鉄道の市民一人あたりの年間利用回数	5.9回/年 →	4.2回/年 →	6.5回/年以上
<p>[指標の算出方法]</p> <p>旭川市統計書の旭川市内一般乗合自動車輸送人員（総数）及びJR各駅旅客数（乗客数）を住民基本台帳の10月1日現在での人口で除し、市民一人あたりの年間利用回数を算出します。</p> <p>□ バス：旭川市内一般乗合自動車輸送人員（総数）÷人口 (住民基本台帳より各年10月1日現在)</p> <p>□ 鉄道：JR各駅乗客数÷人口(住民基本台帳より各年10月1日現在)</p>			

目標2 利用しやすい公共交通の実現を目指す

指標2-1 通勤や通学などの交通の便の満足度

目標2について、利用しやすい公共交通の実現を評価・検証するため、通勤や通学（買物等に比べて時間的制約のある外出）などの交通の便の満足度を指標2-1として設定します。

地域公共交通網形成計画策定時と比較し、2023年度は38.6%と6.5ポイント減少しました。新型コロナウイルスの影響による利用者の大幅な減少や乗務員不足により、運行便数を保っていくことが困難な路線があり、満足度の低下につながったと考えられます。今後は、効率性・利便性を確保するための取組等を推進し、網形成計画策定時の目標の達成を目指します。

指標2-1	旭川市地域公共交通網形成計画策定時の基準値 [2017年度]	現状 [2023年度]	目標値 [2027年度]
通勤や通学などの交通の便の満足度	45.1% →	38.6% →	50%以上

[指標の算出方法]

市が隔年で実施する市民アンケート調査の結果を活用して評価します。  
通勤や通学などの交通の便の満足について、「よい」、「まあよい」と回答した割合の合計値とします。

指標2-2 公共交通体系の充実等の満足度

目標2について、利用しやすい公共交通の実現を評価・検証するため、公共交通体系の充実等の満足度を指標2-2として設定します。

2023年度は、地域公共交通網形成計画策定時と、同水準となっており、利便性の向上に係る取組を推進し、網形成計画策定時の目標の達成を目指します。

指標2-2	旭川市地域公共交通網形成計画策定時の基準値 [2017年度]	現状 [2023年度]	目標値 [2027年度]
公共交通体系の充実等の満足度	19.7% →	19.4% →	30%以上

[指標の算出方法]

市が隔年で実施する市民アンケート調査の結果を活用して評価します。  
まちの活性化と公共交通網の充実の満足度について、「満足」、「まあ満足」と回答した割合の合計値とします。  
※2017年度のアンケートではまちの機能強化(公共交通体系の充実等)と国際化の推進の満足度で評価

目標3 公共交通網の維持を目指す

指標3-1 公共交通の人口カバー率の維持

目標3について、公共交通網が維持されているかを評価・検証するため、公共交通の人口カバー率の維持を指標3-1として設定します。

2022年度時点では、市全域に対し79.3%と減少しており、これは特に郊外部において1日5往復以上のバス停が減少したことに伴う、カバー圏域の縮小によるものと考えられますが、居住誘導区域内は94.0%と高い水準を維持しています。今後は、利用実態やニーズに応じ、幹線交通、支線交通を適切に運行し、カバー率の維持を目指します。

指標3-1		旭川市地域公共交通網形成計画策定時の基準 [2017年度]	現状 [2022年度]	目標値 [2027年度]
公共交通の人口カバー率の維持	市全域	82.6%	79.3%	79%以上
	居住誘導区域内	94.3%	94.0%	94%以上

[指標の算出方法]

500m人口メッシュデータ（最新の国勢調査データ）と、評価年の公共交通整備状況に応じた駅半径500m、1日5往復以上のバス停半径300m圏域及び支線交通運行地域のカバー状況を、GIS（地図情報システム）を用いて算出します。

指標3-2 公的資金（補助金）が投入されている路線バスの収支率

目標3について、公共交通網の維持には事業者の健全な運営を行っていくことが必要です。そこで、公的資金（補助金）が投入されている路線バスの収支率を指標3-2として設定します。利用促進等による収入の改善と、路線効率化等による支出の抑制に取り組み、コロナ禍以前である令和元年度ベースの収支率に改善することを目標とします。

指標3-2	現状 [2021年度]	目標値 [2027年度]
公的資金（運行補助）が投入されている路線バスの収支率	38.3%	60%以上

※目標値は、新型コロナウイルス感染症流行前の2019年度の値を採用、デマンド交通豊里線については、令和4年より運行開始のため、令和5年度（R4.10～R5.9）の値を用いた

[指標の算出方法]

事業者から提供される収支データを基に、算出します。

指標3-3 公共交通の維持に係る公的資金（補助金）投入額

目標3について、路線バス及びデマンドバスといった公共交通網の維持のために投入される公的資金（補助金）投入額を、指標3-3として設定します。人口減少及び新型コロナウイルス感染症の影響などから、事業者だけの路線維持が難しくなっており、公的資金の投入額は増加傾向にあります。コロナ禍以前である令和元年度ベースに、運行の効率化と同時に、コンパクトなまちづくりを推進し、公的資金投入額の適正化を目指します。

指標3-3	現状 [2021年度]	目標値 [2027年度]
公共交通の維持に係る公的資金（運行補助）投入額	451百万円	263百万円以下

※目標値は、新型コロナウイルス感染症流行前の2019年度の値を採用、デマンド交通豊里線については、令和4年より運行開始のため、令和5年度（R4.10～R5.9）の値を用いた

[指標の算出方法]

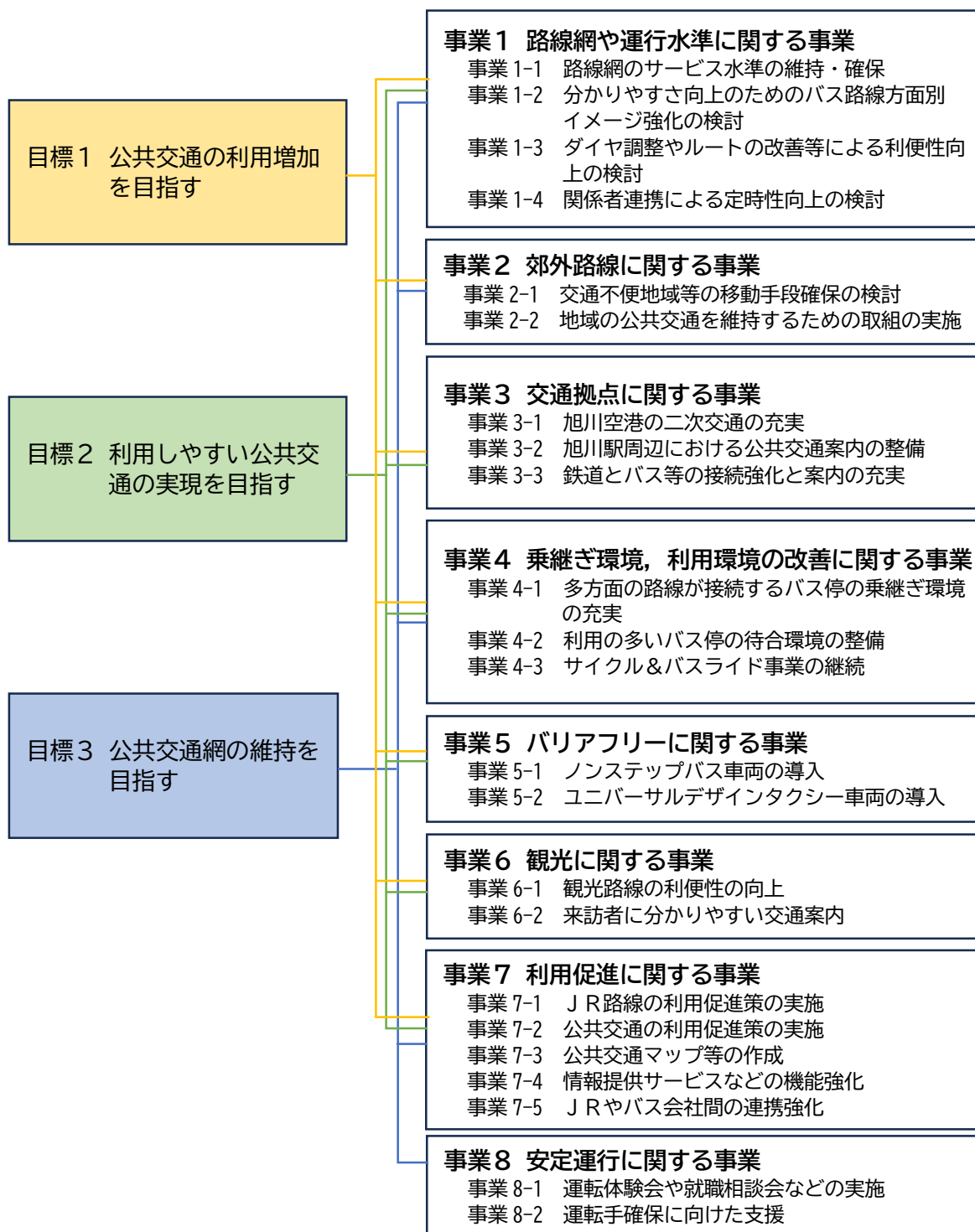
事業者から提供される収支データを基に、算出します。



## 第5章 目標達成に向けた取組

### 5-1 目標達成に向けた取組

目標を達成するための事業として8事業を設定します。8事業については、より効果を発揮できるようにそれぞれ連携し、取り組んでいきます。





事業1-2 分かりやすさ向上のためのバス路線方面別イメージ強化の検討

バス路線の分かりやすさを向上し利便性を高めるため、方面別のアルファベットを使用した系統番号への変更や、バス停や案内マップの方面別カラー表示、バス停の方面別集約などを検討します。



※図のアルファベットは例です。

<参考> 八戸市における乗り場案内



- 八戸のバス路線は中心街から放射線状に伸びていることから、中心街を基点に方面別に色と記号（アルファベット）でバス路線を分類し、中心街の5つの乗場を「八戸中心街ターミナル」として整備しています。
- これにより、利用者にとってバス路線や方面が分かりやすくなるほか、乗り継ぎ利便性が向上しています。

実施主体

交通事業者、旭川市

実施スケジュール

	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度	～
検討	[Progress bar from 2024 to 2027]				
実施	[Progress bar from 2025 onwards]				

**事業 1-3** ダイヤ調整やルートの改善等による利便性向上の検討

市民にとって利便性の高いバス路線とするため、乗継ぎ時間の短縮や分かりやすい運行ダイヤへの調整、バスルートの改善などを検討します。

**市民の移動状況**

居住地域内の移動と居住地域から中心市街地周辺への移動が多く見られますが、近隣の地区間の移動も多くみられます。本市のバス路線は中心市街地から放射線状に広がるため、周囲の区域間を結ぶバス路線をはじめとする交通網の検討が必要です。

※居住地（まちづくり協議会地区）から、地域核拠点への訪問者数（令和4年8～9月の32日間）  
 ※特に多い流動として上位20%を抽出  
 ※居住地区の●は代表点  
 出典：旭川市 KLA を用いた旭川市内地区間等における人流の悉皆的調査

**実施主体**

交通事業者，旭川市

**実施スケジュール**

	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度	～
検討	→				
実施	→				

**事業 1-4** 関係者連携による定時性向上の検討

主要な路線の中でも特に運行本数が多い路線（国道39号、40号、4条通）において、定時性の確保及び速達性の向上のため、関係者の連携を図ります。

また、冬期におけるバス遅延対策については、道路幅員確保のための除排雪作業の実施のほか、主要交差点における渋滞緩和に向けた取組等の実施により対策を図ります。

**実施主体**

道路管理者，交通事業者，警察関係者，旭川市

**実施スケジュール**

	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度	～
検討	→				
実施	→				

## 事業2 郊外路線に関する事業

本市の公共交通（鉄道，路線バス等）の人口カバー率は約79%であり，市街地の大半をカバーしている一方で，郊外部には交通不便地域（※）が存在します。さらに，人口減少などに伴い運行本数が減少し交通不便地域が増加することも想定されます。

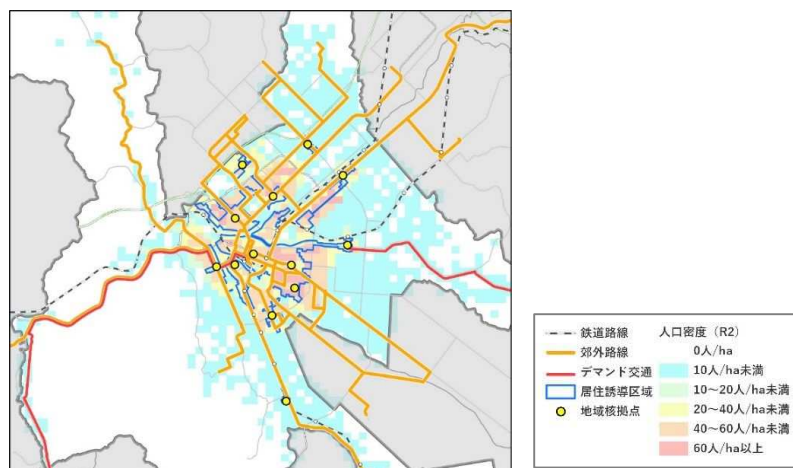
このような地域の生活の足を確保するため，移動実態やニーズを踏まえ，地域の多様な輸送資源の活用を検討しながら，効率的かつ持続可能な移動手段の確保を目指します。

また，利用者が減少傾向にあることから，利用促進策の検討に加え，地域住民が地域の公共交通を守るという意識の向上が必要となっています。

※交通不便地域：駅から半径500m，1日5往復以上のバス停が半径300m圏域及び支線交通運行地域にない地域

### 事業2-1 交通不便地域等の移動手段確保の検討

郊外の交通不便地域については，既存のバス等路線による公共交通の確保を基本としますが，路線を維持することが困難となった場合やバス等の路線がない地域は，移動実態やニーズを踏まえ，地域の多様な輸送資源の活用を検討しながら，効率的かつ持続可能な移動手段の確保を目指します。



現在の広域路線，デマンド交通

実施主体

交通事業者，地域住民，旭川市

実施スケジュール

	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度	～
検討	[Progress bar from 2024 to 2027]				
実施	[Progress bar from 2024 to 2027]				

必要に応じ実施

**事業 2-2 地域の公共交通を維持するための取組の実施**

郊外地域の支線交通を維持するため、利用者である地域住民に向けた意識啓発や利用促進を実践します。



実施主体

交通事業者，地域住民，旭川市

実施スケジュール

	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度	～
検討	[Blue hatched arrow spanning from 2024 to ~]				
実施	[Solid blue arrow spanning from 2024 to ~]				

### 事業3 交通拠点に関する事業

旭川空港は、2018年に国際線ターミナルが開業したほか、2020年には民間による上下一体の運営委託が開始され、空港利用の多様化や利用者の増加が見込まれていました。しかし、2020年の新型コロナウイルス感染症の流行による行動制限などの影響で、著しく利用者が減少しました。

その後2023年度には行動制限の解除などに伴い、国内線の利用者がコロナ禍前の8割まで回復したほか、国際定期便の復便や新たに国内LCCの定期便が就航するなど、今後は更なる利用者の増加が期待されます。

このような状況に対応するため、空港からの二次交通の充実を図ります。

#### 事業3-1 旭川空港の二次交通の充実

旭川空港の二次交通の利便性向上と利用の増加を図るため、現在運行しているバス路線のダイヤ調整や増便、旭川駅前以外からのバス路線の新規ルートの設定、タクシーの乗合運行等を検討するとともに、道北の中核空港の役割にも対応した二次交通の在り方を検討します。また、空港内では二次交通の時刻表や乗り場案内の充実、多言語への対応、来訪者に分かりやすい情報提供のほか、決済サービスの充実に向けた検討を行います。

##### 旭川空港の展開

旭川空港は道北地域の中核空港であり、広域観光周遊ルートの玄関口になっています。旭川空港の魅力をも高め利用を促進するため、国際線ターミナルが2018年度に開業しました。新型コロナウイルス感染症の流行により著しい利用者の減少がありましたが、2022年度は国内線の利用者がコロナ禍前の8割まで回復、2023年には国際定期便の復便や、新たに国内LCCの定期便が就航するなど、今後は更なる利用者の増加が期待されています。

現在、旭川市内と旭川空港とを結ぶバス路線は、国内線の発着時間に合わせて運行しており、加えて、旭川駅前から発着する旭岳行きの「いで湯号」、富良野行きの「ラベンダー号」などが空港を経由していますが、今後は空港の利用拡大と利用者ニーズに合わせた、二次交通の充実が求められます。

旭川空港－旭川市内・バス路線



##### タクシーの活用

- ・ 運賃目安や所要時間の案内
- ・ 乗合タクシーの検討
- ・ 定額タクシーの利用促進

実施主体

交通事業者，旭川市（関連主体：空港運営者）

実施スケジュール

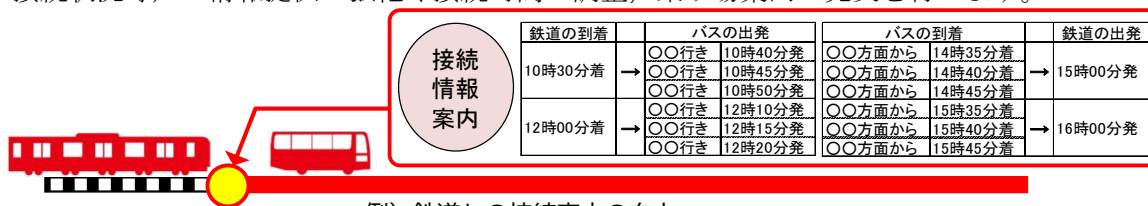
	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度	～
検討	[Progress bar from 2024 to 2027]				
実施	[Progress bar from 2024 to 2027]				





**事業3-3 鉄道とバス等の接続強化と案内の充実**

鉄道から路線バス等にスムーズな乗換えができるよう、接続状況（運行する路線やダイヤ接続状況等）の情報提供の強化や接続時間の調整、乗り場案内の充実を行います。



例) 鉄道との接続案内の向上

**旭川駅構内での案内**

現在、旭川駅構内の連絡通路において、旭山動物園と旭川空港へ向かう路線バスの案内がされています。

改札出口においては二次元コードを活用したバスの乗り場時刻表が設置され、鉄道利用者のバスへのスムーズな乗り継ぎのための情報提供がなされています。



旭川駅におけるバス案内

実施主体

交通事業者、旭川市

実施スケジュール

	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度	～
検討	[Progress bar with arrow]				
実施	[Progress bar with arrow]				

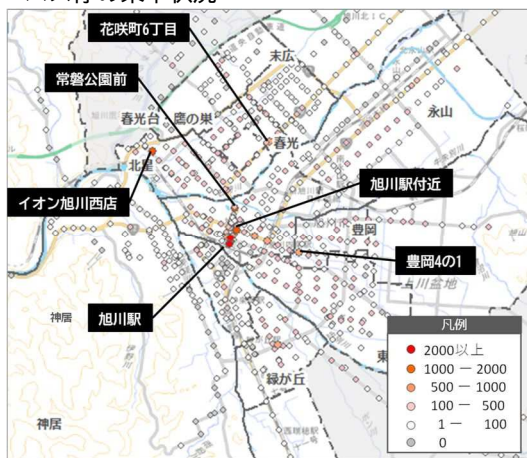
事業4 乗継ぎ環境，利用環境の改善に関する事業

本市のバス路線は、市街地を広く網羅しており、多方面の路線が接続するバス停からの乗継ぎにより市内の効率的な移動が可能となります。しかし、乗継ぎに関する情報が分かりにくいことや乗継ぎ環境が整っていないことから、十分に路線のネットワークが利用されているとは言えません。そのため、バス停における乗継ぎ環境の充実と待合環境の改善を行い、より利用しやすいバス路線ネットワークを形成します。

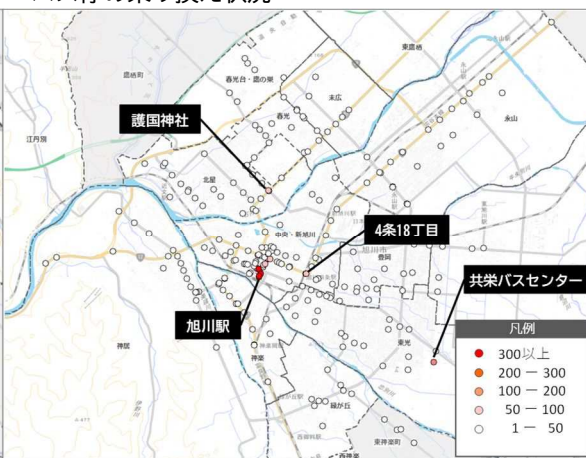
事業4-1 多方面の路線が接続するバス停の乗継ぎ環境の充実

乗継ぎ環境の向上による効率的な移動を促すため、多方面から路線が集中するバス停の分かりやすい乗継ぎ案内や乗継ぎ時間などの案内等，乗り継ぎ環境の改善を行います。

<バス停の乗車状況>



<バス停の乗り換え状況>



実施主体

交通事業者，旭川市

実施スケジュール

	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度	～
検討	[Progress bar with arrow pointing right]				
実施	[Progress bar with arrow pointing right]				

**事業 4-2 利用の多いバス停の待合環境の整備**

冬期間や悪天候時でも屋内で快適にバス待合できる環境を確保するため、現在も一部の商業施設において実施している待合スペースの提供と時刻表や運行情報表示モニターの設置について、利用者が多く必要性の高いバス停において実施します。また、バスシェルター（上屋）やベンチ等の設置について検討します。



市内商業施設での表示モニターの設置

実施主体

交通事業者，道路管理者，旭川市（関連主体：沿道商業施設等）

実施スケジュール

	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度	～
検討	[Progress bar with arrow]				
実施	[Progress bar with arrow]				

**事業 4-3 サイクル&バスライド事業の継続**

バス停の利便性向上を図るため、運行本数が多く、利便性の高いバス停近くに自転車駐輪施設を設置するサイクル&バスライド事業を継続して実施します。



現在設置している自転車駐輪施設

実施主体

道路管理者，交通事業者，旭川市（関連主体：沿道商業施設等）

実施スケジュール

	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度	～
検討	[Progress bar with arrow]				
実施	[Progress bar with arrow]				

## 事業5 バリアフリーに関する事業

高齢化の進展により、誰もが利用しやすいユニバーサルデザイン等へのニーズが高まってきています。これまでも高齢者や障がい者を含む全ての方が公共交通を利用しやすい環境を整備するため、車両等のバリアフリー化を進めてきましたが、これからもノンステップバスやユニバーサルデザインタクシー車両の導入を推進します。

なお今後の車両の導入に当たっては、脱炭素社会に向け、環境への配慮についても検討を行います。

### 事業5-1 ノンステップバス車両の導入

利用の増加が想定される高齢者や障がい者など全ての方が快適に利用できるよう、ノンステップバスの導入を進めます。



ノンステップバスの車体

実施主体

交通事業者

実施スケジュール

	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度	～
実施	→				

### 事業5-2 ユニバーサルデザインタクシー車両の導入

誰もが安心、安全で快適に利用できるよう、ユニバーサルデザインタクシー車両（UDタクシー）の導入を進めます。

トヨタ自動車・JPN TAXI



【トヨタ自動車HP・パンフレット】

実施主体

交通事業者

実施スケジュール

	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度	～
実施	→				

## 事業6 観光に関する事業

公共交通は、市民の日常利用だけでなく、観光等による来訪者にとっても重要な交通手段となっています。新型コロナウイルス感染症の流行により著しく観光客が減少しましたが、現在回復傾向にあります。近年、個人旅行等で訪れる外国人観光客も増加しており、その対応が課題となっています。

外国人観光客を含めた来訪者にとって分かりやすく利用しやすい公共交通とするため、駅周辺や空港、車内での案内の充実のほか、スマートフォン等による情報提供サービスによる利便性向上を図ります。

### 事業6-1 観光路線の利便性の向上

初めて本市に訪れた観光客でも安心して目的地まで移動できるよう、【事業3】と連携しながら、交通拠点における観光利用の多い路線のバス停案内や乗継ぎ案内の強化など、利便性の向上を図ります。



旭川駅前のバス待合状況  
(旭山動物園線乗り場)

実施主体

交通事業者，旭川市

実施スケジュール

	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度	～
検討	[Progress bar from 2024 to 2027]				
実施	[Progress bar from 2024 to 2027]				

**事業 6-2 来訪者に分かりやすい交通案内**

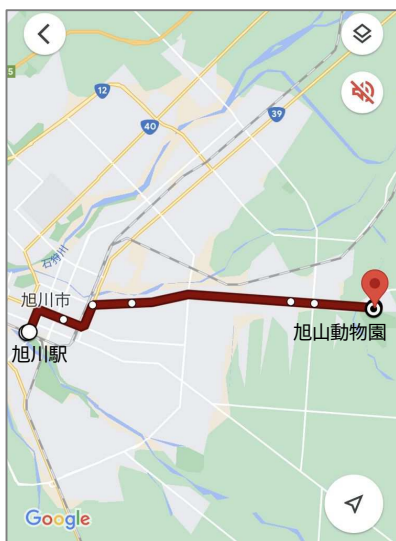
来訪者にとって分かりやすい公共交通の案内をするため、現在、駅舎内の旭川観光物産情報センターにおいて行われている観光地等への公共交通の案内のほか、駅前広場にあるバス総合案内所との連携を検討します。

**多言語によるバス案内**

多言語案内に対応しているグーグルマップやバススタ！による公共交通の案内のほか、旭川駅前に多言語バス案内サイネージを設置しています。



旭川市庁舎の多言語対応サイネージ



GoogleMap による経路案内例



旭川駅前のサイネージ

**実施主体**

交通事業者，関係団体，旭川市

**実施スケジュール**

	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度	～
検討	[Progress bar with arrow pointing right]				
実施	[Progress bar with arrow pointing right]				

## 事業7 利用促進に関する事業

公共交通利用者の減少が続く中、利便性の向上等と合わせて、利用者の意識向上や公共交通利用の普及啓発など利用促進に向けた取組を関係者が一体となって行うことが必要です。

本市では、バスの乗り方講座やモビリティ・マネジメントの実施などを行ってきましたが、今後も、様々な利用促進策を実施し、利用者の増加を目指すとともに、地域で公共交通を育て維持していく「マイバス・マイレール」意識の高揚に向けた啓発活動を行います。

また、情報発信ツール（公共交通マップやバスキタ！等）の活用・周知により、いつでも・どこでも安心して公共交通を利用できる、利用したいと感じる環境を整備します。

### 事業7-1 JR路線の利用促進策の実施

JR路線の維持存続に向け、日常利用や観光利用など利用者の増加を図るため、効果的な利用促進策を実施します。

#### 利用促進の取組事例

本市では、2017年度からJR路線の利用促進の取組を本格的に実施しています。鉄道に親しみや興味を持ち、将来の利用につなげる目的で実施した小学生対象のJR施設の見学ツアーは、保護者も含めて大変好評であり、今後も継続したいと考えています。



JR子ども見学ツアー

#### 実施主体

交通事業者、旭川市

#### 実施スケジュール

	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度	～
検討	[Blue arrow indicating ongoing review from 2024 to 2027 and beyond]				
実施	[Blue arrow indicating ongoing implementation from 2024 to 2027 and beyond]				

**事業 7-2 公共交通の利用促進策の実施**

市民の公共交通への関心を高め、移動手段として公共交通の選択を促すため、モビリティ・マネジメントやバスの乗り方講座、利用促進イベントなどを実施します。また、地域で公共交通を育て、維持していく「マイバス・マイレール」意識の啓発を行います。



バスの日イベント

実施主体

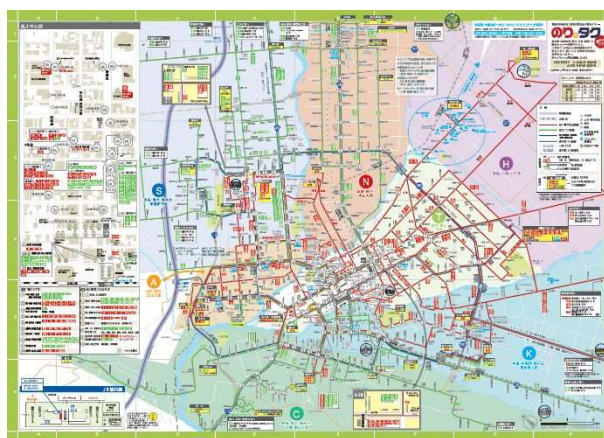
交通事業者，旭川市

実施スケジュール

	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度	～
実施	➡				

**事業 7-3 公共交通マップ等の作成**

公共交通の分かりやすさの向上や利用のきっかけを作るため、既存の公共交通マップの更新や定期的なリニューアルを行います。また、インターネットでの情報提供（系統，路線，時刻，料金案内）を継続します。



現在の公共交通マップ（2021年度発行）

実施主体

交通事業者，旭川市

実施スケジュール

	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度	～
実施	➡				



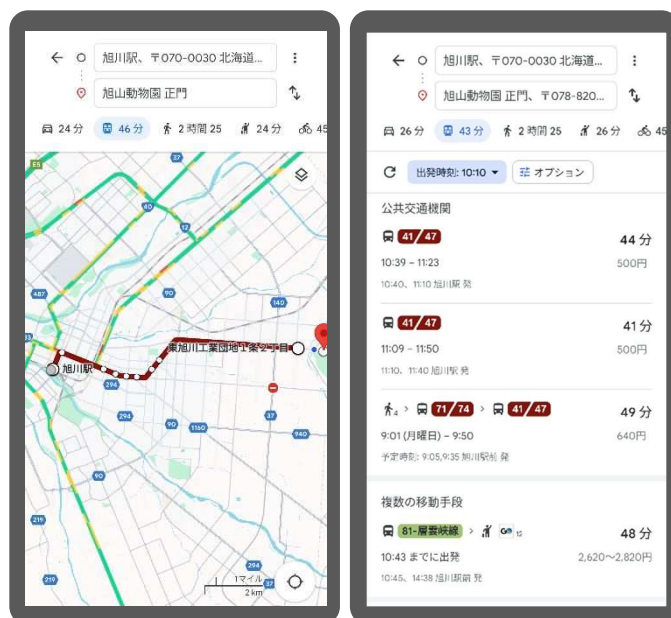
**事業 7-4 情報提供サービスなどの機能強化**

バス路線の分かりやすさと利便性向上のため、「バスキタ！」や「グーグルマップ」などの情報提供サービスが使いやすくなるよう、ルート検索や走行中のバスの位置やバス停到着時間などの機能が強化されており、利用者の増加を図るための周知を行います。また、決済方法の多様化など新しい技術が進んでいることから、対応について検討します。

**本市における情報提供サービス**

本市では、情報提供サービスである「バスキタ！」や「グーグルマップ」により、路線バスの運行情報や乗継ぎ情報等について、スマートフォンなどにより確認することができます。また、旭川大雪圏のユニバーサル MaaS 等の導入により、主に障害を持った観光客の方への利便性の向上につながっています。しかし市民アンケートでは、認知度が低く利用したことのない市民の割合が多い状況です。

【事業 4-1】の乗り継ぎ環境の充実や【事業 6】の観光に関する事業においても大きな役割を果たすサービスです。



グーグルマップでの検索例

実施主体

交通事業者，旭川市

実施スケジュール

	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度	～
検討	[Progress bar with arrow pointing right]				
実施	[Progress bar with arrow pointing right]				

事業 7-5 JRやバス会社間の連携強化

JRとバス会社、バス会社間の相互乗り継ぎ利便の向上を図り、効率化と事業者間の連携の強化を検討します。

<参考>八戸圏域共通定期券の取組

- 複数事業者共通定期券により、八戸駅～中心街ターミナル間では市営バス、南部バスのどちらにも乗車可能。
- 利用可能便数が増加し、利便性が向上しています。

**八戸駅線路線案内** 田面木経由(南部バス) 根城大橋経由(市営バス・南部バス)

中心街方面へは、八戸駅前東口1番のりばからご乗車ください。JR八戸線の場合、八戸駅→本八戸駅190円→バスで中心街ターミナルへ約5分170円。徒歩で中心街まで約15分。

八戸駅方面へは、中心街ターミナル5番「六日町」からご乗車ください。

**市営バス・南部バスどちらも乗れる「共通定期券」もハチカになってさらに便利に!!**

- 八戸駅⇄中心街ターミナル間では、便利でお得な「共通定期券」(ハチカ)を販売しています。
- 取扱窓口：新幹線八戸駅2階「はちのへ観光案内所」・中心街「八戸ポータルミュージアムはっち1Fインフォメーションカウンター」
- 詳しくは右記のQRコードもしくは、バス事業者にお問い合わせください。
- ※ 八戸駅～中心街(根城大橋経由・田面木経由)の区間より1区間ではみ出ている場合は、共通乗車区間外となります。
- 八戸圏域地域連携ICカード「ハチカ」は、八戸圏域\*内で運行する路線バス、また全国のSuicaエリア、Suicaと相互利用を行っているエリアで使える交通系ICカードです。
- ※ 八戸圏域とは、八戸市、三戸町、五戸町、田子町、南部町、陸上町、新郷村、おいらせ町の8市町村です。
- ※ 南部バスが運行している十和田市、軽米町、洋野町でも使えます。※「Suica」は東日本旅客鉄道株式会社の登録商標です。

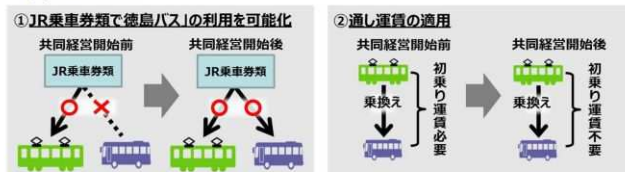
<参考>徳島県南部地域におけるJR四国と徳島バスの共同経営

**取組の内容** 共通運賃・通し運賃の設定及び収入調整

徳島県南部(阿南駅以南)の地域間移動の利便性向上を図るため、JR牟岐線に並行して運行する徳島バスのJR乗車券類による利用を実現。

- JR切符等でバスを利用可能とすることで**初乗り運賃が不要**となる。
- 事業者間での運賃差を埋める配分方法については、**徳島バスの正規運賃の半額をJR四国が徳島バスに支払う**こととする。
- ・ 区間：阿南～浅川

<取組イメージ>



**取組の効果** 利便性向上及び経営力の強化

- 徳島県南部地域の平均運行間隔時間が20分以上短縮される。
- 利便性向上に伴う利用者増等により、交通事業者の経営力が強化される。

実施主体

交通事業者, 旭川市

実施スケジュール

	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度	～
検討	[Progress bar from 2024 to 2027]				
実施	[Progress bar from 2025 to 2027]				

事業8 安定運行に関する事業

公共交通は、全国的に運転手の不足と高齢化が深刻な課題となっており、本市においても運転手不足によって、今後の公共交通の維持が難しくなる状況にあります。

運転手確保の対策は急務であり、効果的に取り組むため、交通事業者と行政が連携し、就職相談会などの実施や運転手育成のための支援を実施します。

事業8-1 運転体験会や就職相談会などの実施

運転手確保のため、行政と交通事業者が連携した運転体験会や就職相談会などを実施します。

取組事例

「路線バス運転体験合同就職相談会」(交通事業者、北海道主催)

2017年度(平成29年度)に実施した北海道主催の合同就職相談会では、女性ドライバー等によるトークイベントや路線バス運転体験などのPR事業も実施し、乗務員の採用にもつながりました。



実施主体

交通事業者, 旭川市

実施スケジュール

	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度	~
検討	[Progress bar from 2024 to 2027]				
実施	[Progress bar from 2024 to 2027]				

事業8-2 運転手確保に向けた支援

交通事業者による運転手育成を支援するため、免許取得費用の補助などを実施します。

交通事業者における運転手育成

公共交通を維持していくためには、運転手を安定的に確保する必要があります。北海道内の第二種免許保有者は高齢化し、若年層の免許保有者は減少していることから、免許保有者を雇用するだけでは、安定的な運転手の確保は難しい状況になってきています。近年では、各交通事業者が、運転免許取得費用を負担するなど、運転手の育成に取り組んでおり、2023年度(令和5年度)からは、そのことを支援する旭川市の事業が行われています。

実施主体

交通事業者, 旭川市

実施スケジュール

	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度	~
検討	[Progress bar from 2024 to 2027]				
実施	[Progress bar from 2024 to 2027]				

### 5-3 計画の進行管理

#### (1) 計画の実施主体と分担

本計画は、「行政」「交通事業者」「市民」等の協働、連携により、計画目標の達成に向けて、それぞれの役割分担を明確にして実施していきます。旭川市地域公共交通会議及び旭川市地域公共交通計画分科会を継続して開催し、事業の進捗状況の確認を行い、関係者と連携した事業の実施を促していきます。

#### (2) PDCAサイクルによる進行管理

本計画は、計画の策定 (Plan)、施策・事業の実施 (Do)、進行管理・評価 (Check)、見直し・改善 (Action) を繰り返すPDCAサイクルの考え方により推進していきます。進行管理・評価 (Check) に当たっては、本計画の事業スケジュールや目標値を活用していきます。

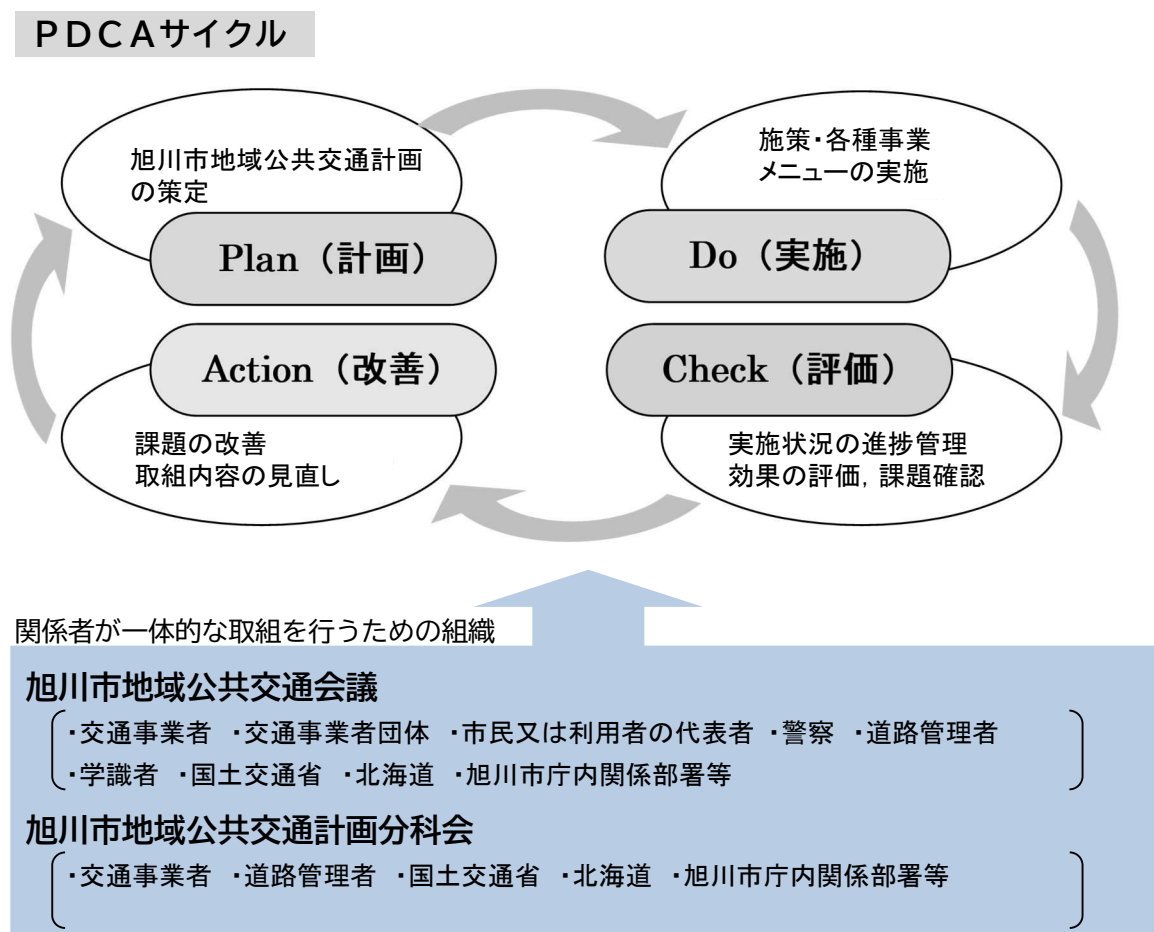
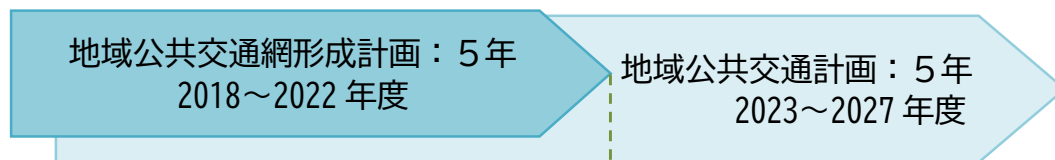


図 5-1 PDCAサイクルによる進行管理のイメージ

(3) 評価スケジュール

最終年（2027年度）に目標値の達成状況の評価等を行います。

<計画の期間>



<評価，見直しの進め方>

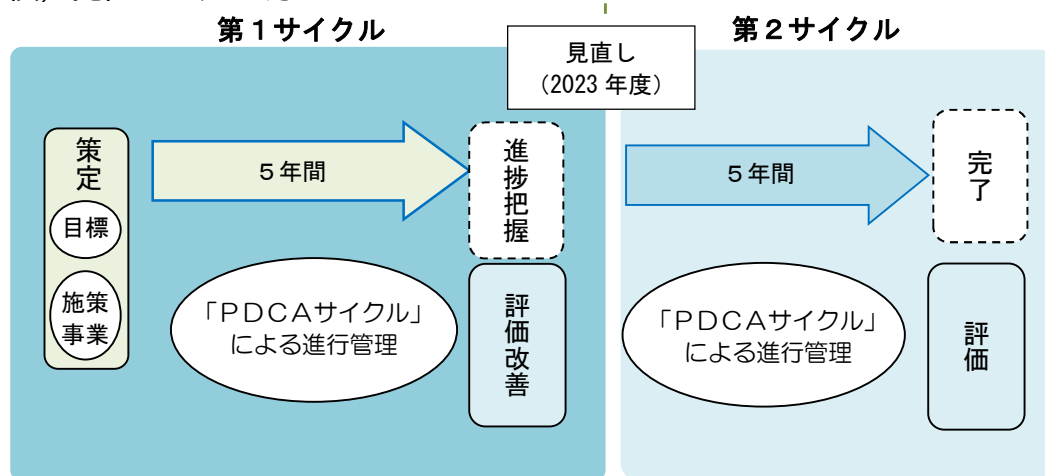


図 5-2 PDCAサイクルによる進行管理のイメージ

評価の内容と実施主体

実施主体：旭川市地域公共交通会議

実施する時期	内容
毎年	旭川市地域公共交通会議を開催し，関係者間で情報共有を図り進捗を把握し，事業の円滑な実施を行います。
目標年 (2027年度)	事業の進捗状況及び設定した目標の達成状況を確認，評価します。また課題の把握，解決方法を検討し，計画の改定や，2027年度以降の取組を検討します。

# 旭川市地域公共交通計画（素案）

2024年（令和6年） 月改定  
発行：旭川市地域振興部都市計画課  
〒070-8525  
旭川市6条通10丁目第三庁舎  
TEL(0166)25-9704（直通）