

旭川市地域公共交通網形成計画

(素案)

2018年(平成30年)○月

旭川市

－目次－

<本編>

第1章	計画概要	1
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	計画の位置付け	2
1-5	計画期間	4
1-6	計画区域	4
第2章	本市を取り巻く現状と課題	6
2-1	地域の現状	6
2-2	公共交通の現状	9
2-3	移動実態及びニーズ	11
2-4	現状の整理から見た課題	13
第3章	本市の公共交通網の基本方針	18
3-1	基本的な方針	18
3-2	本市の公共交通路線網の目指す姿	20
第4章	本市の公共交通網の目標	23
4-1	目標と指標の設定	23
4-2	指標と評価方法	24
第5章	本市の公共交通網形成に向けた取組	27
5-1	目標を達成するための事業	27
5-2	計画の事業内容	28
5-3	計画期間及び評価スケジュール	44
参考資料1	用語解説	45
参考資料2	計画の体系図	46

<資料編>

資料1	地域の現状	資-1
資料2	公共交通の現状	資-12
資料3	移動実態とニーズ	資-25
資料4	路線設定の検討（今後の公共交通網の検討）	資-83

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（利用者）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・存続を目指すため、「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サイクル&バスライド事業※1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交通※2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「旭川市公共交通グランドデザイン」として取りまとめました。さらに、旭川市公共交通グ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ロケーションシステム※3の導入など公共交通に関する多様な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、少子高齢化や人口減少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、本市内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るなど、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。

さらに、近年の外国人観光客などによる観光需要の高まりから、道北、道東地域において広域観光の取組が盛んに進められており、この地域の玄関口である旭川空港の役割が大きくなっています。外国人観光客も含め、団体旅行から個人旅行へのニーズ転換に対応するためにも、

空港からの二次交通の充実が重要となります。

このような、少子高齢化、人口減少社会の進行に合わせた「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考え方によるまちづくりや国際的な観光拡大による地域振興は、全国的な流れとなっており、2013年（平成25年）12月に交通に関する基本理念等を明らかにする「交通政策基本法」が施行されました。これに基づき、「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、地域において関係者の合意の下に持続可能な地域公共交通ネットワークの再構築を図る地域公共交通網形成計画の策定が規定されました。

平成25年度に策定した「旭川市公共交通ランドデザイン」及び改正前の地域公共交通活性化再生法に基づく「旭川市地域公共交通総合連携計画」については、2022年度までの10年間の計画期間の半分が経過し、関係法令の改正や公共交通を取り巻く現状の変化に対応するための見直しが必要となっていました。このことから、これらの計画を見直し、本市を始めとする行政と交通事業者や利用者が連携し、今後の公共交通施策に取り組むため、旭川市地域公共交通網形成計画を策定することとしました。

1-3 計画策定の目的

このような背景を踏まえ、人口減少、少子高齢化が進む社会状況においても、本市のまちづくりの方向性と整合を図りつつ、市民生活や地域振興に欠かせない公共交通網を維持、確保するため、本市と事業者と市民が連携し持続可能な公共交通体系の構築と公共交通の利用促進に向け「旭川市地域公共交通網形成計画」を策定します。

1-4 計画の位置付け

本計画は、2016年度（平成28年度）に策定された「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「地域公共交通網形成計画」として策定します。

なお、「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」などの関連計画と連携を図りながら公共交通網の形成を目指します。

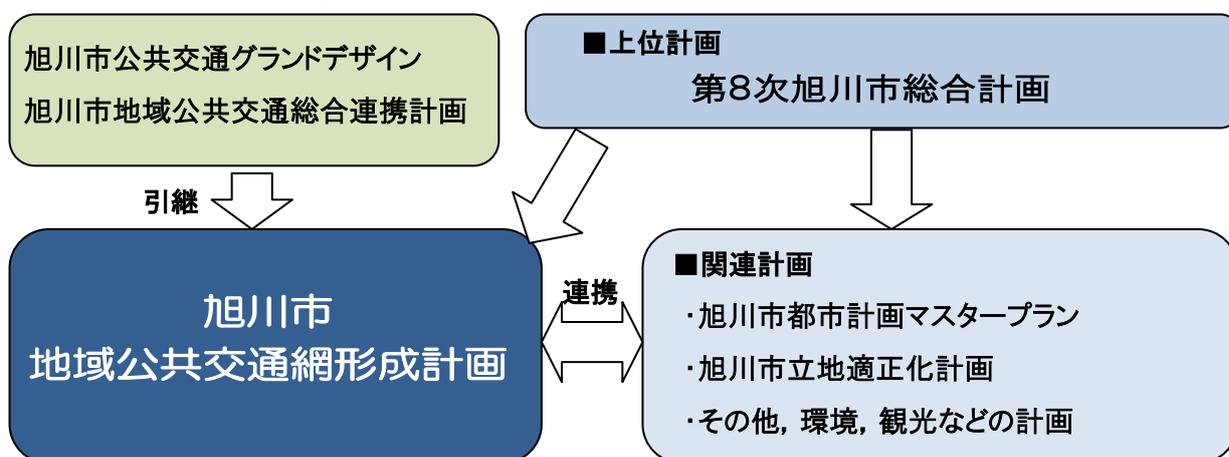


図 計画の位置付け

第8次旭川市総合計画（2015年度策定）

○計画期間：2016年度～2027年度

○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組み、まち全体の魅力と利便性の向上を図る。

○都市づくりの基本方針：「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。

旭川市都市計画マスタープラン（2017年度改定）

○計画期間：2017年度～2036年度

○基本的な考え方：「コンパクト化」と「ネットワーク化」の推進

○公共交通に関する施策：

- ・ 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、充実に取組む。
- ・ 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。
- ・ 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組む。
- ・ 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組む。

旭川市立地適正化計画（2017年度策定）

○計画期間：2018年度～2036年度

○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けん引する都市』

○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

- ・ 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とを結ぶ、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網形成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。
- ・ 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。

1-5 計画期間

2018年度（平成30年度）から2027年度までの10年間とします。

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20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。

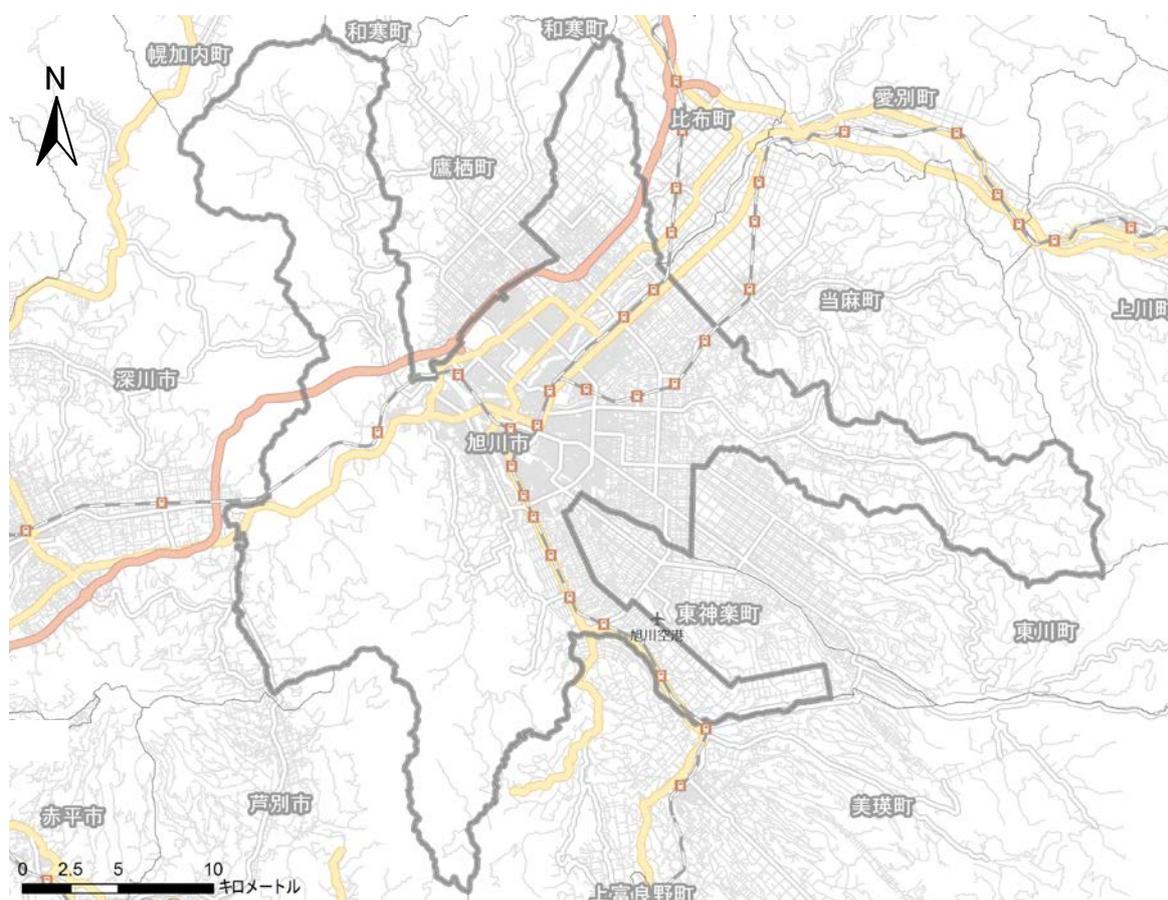


図 計画区域

旭川市の位置・広域図

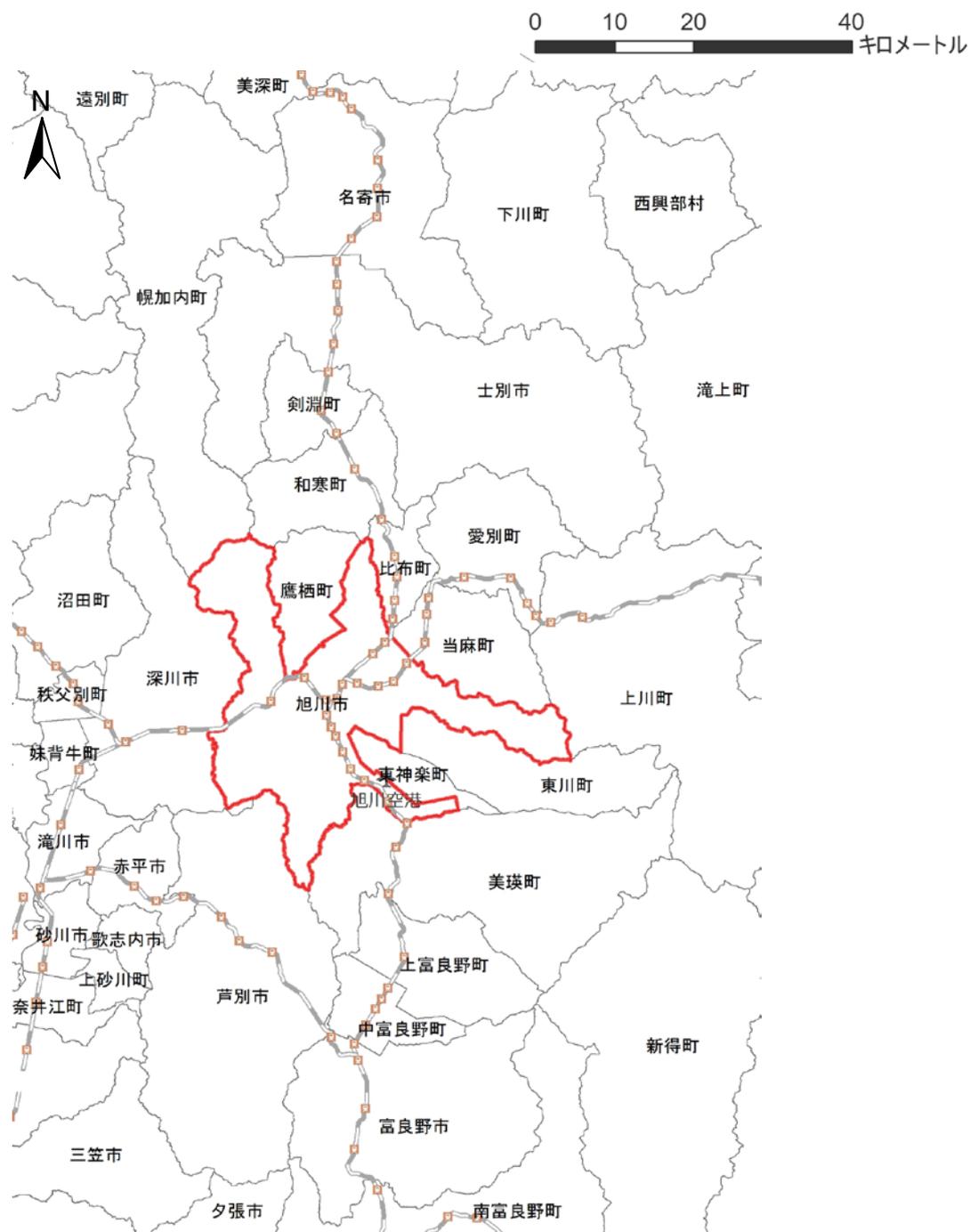


図 旭川市の位置（広域図）

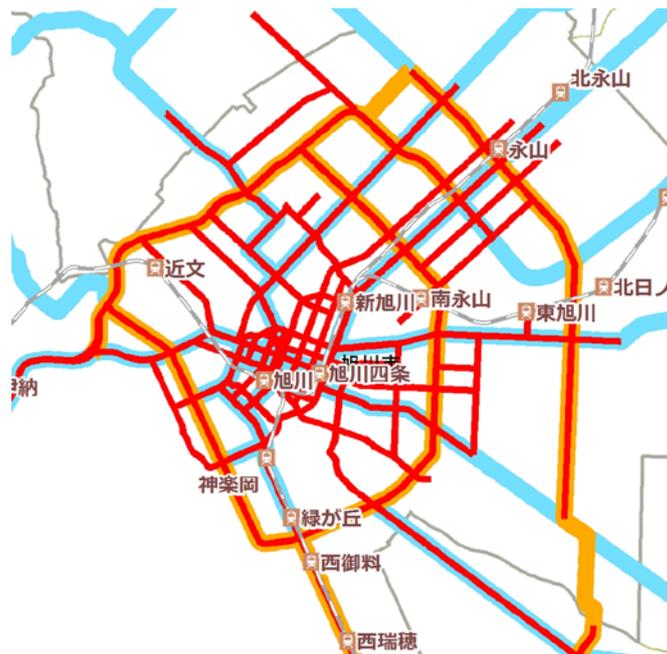
第2章 本市を取り巻く現状と課題

2-1 地域の現状

(1) 地勢・道路網

- ・本市は、年間の寒暖の差が大きく、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。

■旭川市の道路網（2環状，8放射道路）



(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。
- ・2017年の本市の人口は、約34万人ですが、今後10年間（2027年）で人口は8%以上減少し、高齢化率は4ポイント以上増加する見込みです。

■旭川市の人口推移

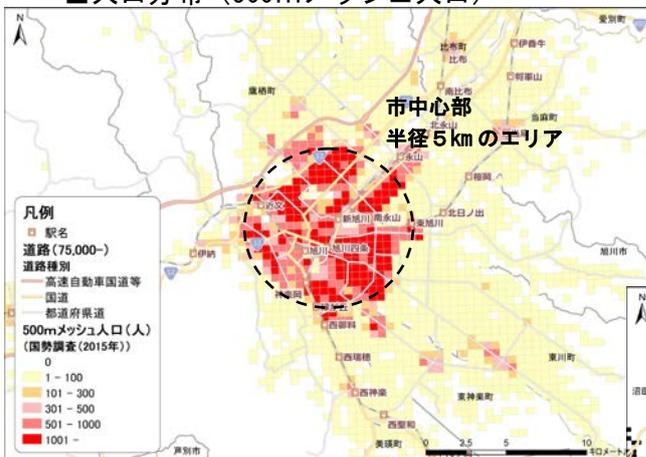


※推計値は第8次旭川市総合計画による

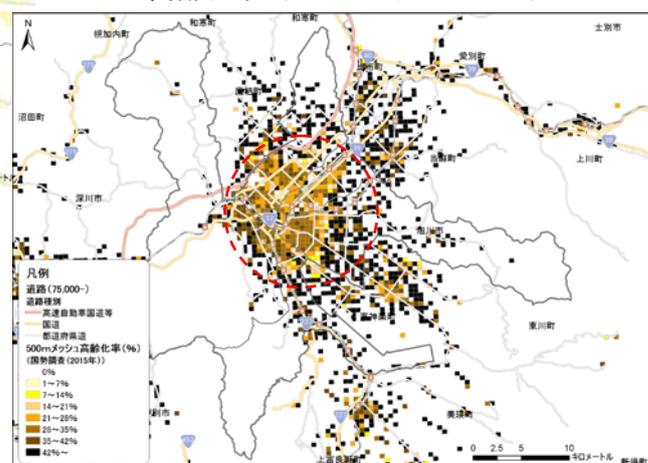
(3) 人口分布

- ・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。

■人口分布 (500mメッシュ人口)



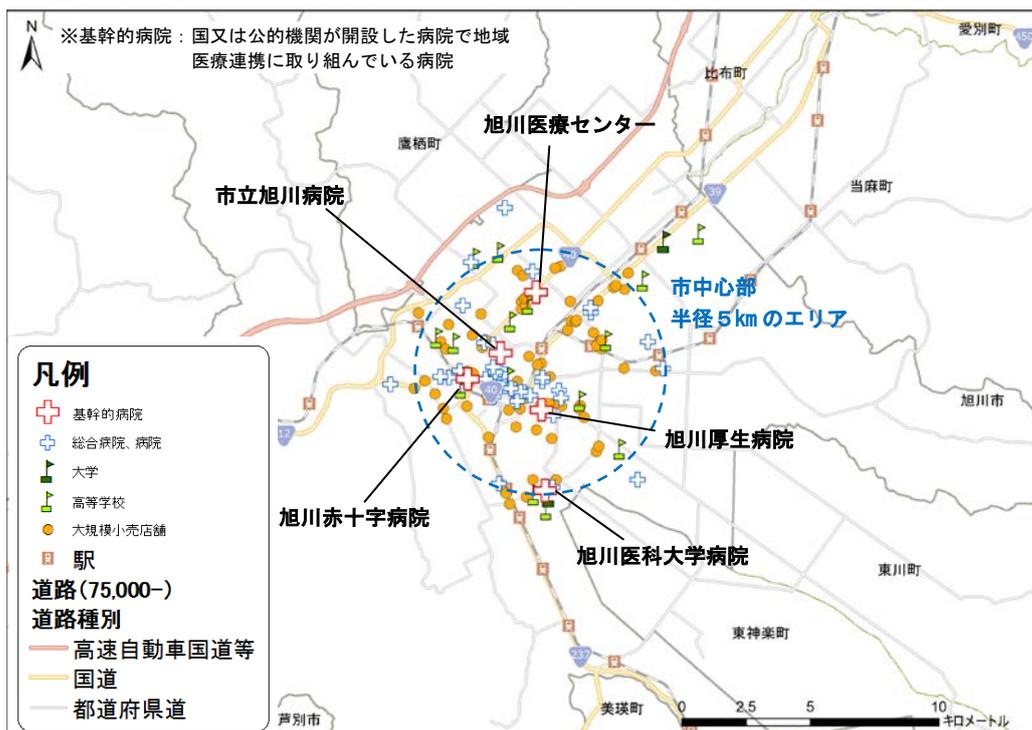
■高齢化率 (500mメッシュ人口)



(4) 施設, 事業所等分布

- ・市中心部の人口が集中している地域に、市民利用が多いと考えられる大規模小売店や病院等の施設(基幹的病院, 大学, 高等学校, 大規模小売店舗等)や事業所が集中しています。

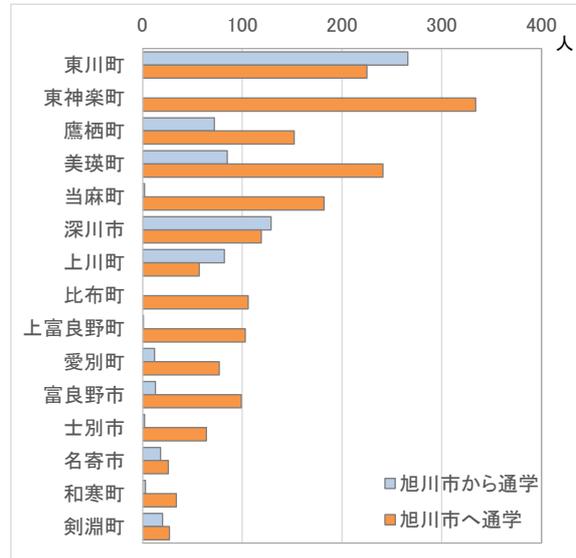
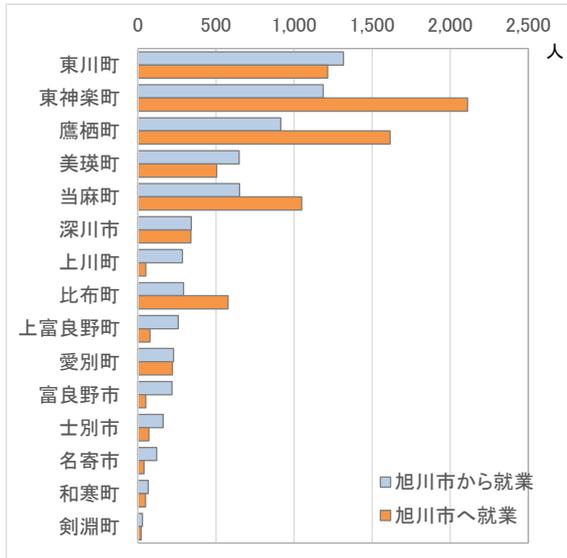
■基幹的病院, 大学, 高等学校, 大規模小売店舗の立地



(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。周辺市町からの流入も多く見られます。

■通勤、通学の移動先（市内又は市外）

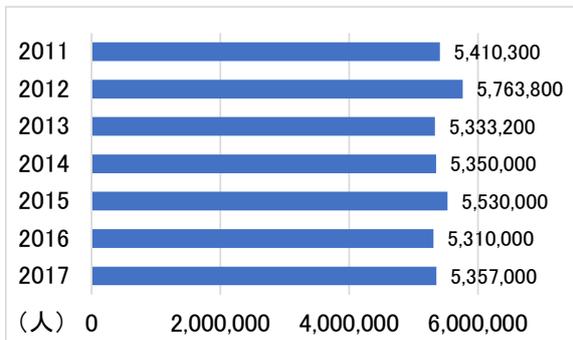


2015年度国勢調査

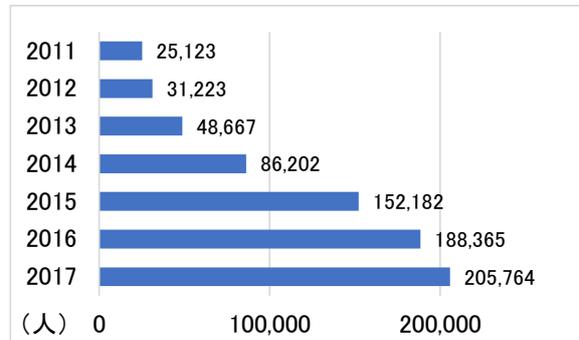
(6) 観光需要の変化

- ・本市の観光入込客数は近年横ばいで、月別の変動が大きいことが特徴です。
- ・外国人宿泊延数は、大幅に増加し、2017年は2012年の約7倍となっています。
- ・観光客の市内や道内の移動手段では、レンタカーのほか路線バスの利用も多く見られます。

■旭川市の観光入込客数の推移

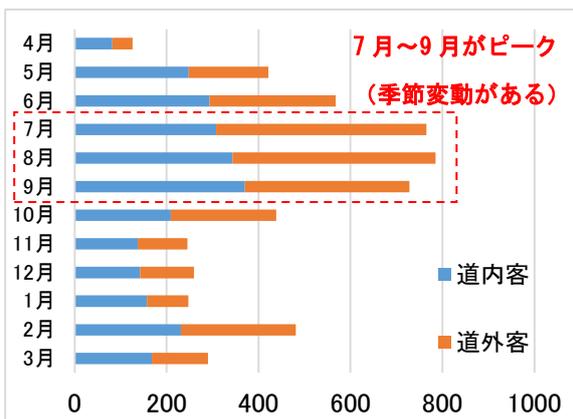


■旭川市の外国人宿泊延数の推移



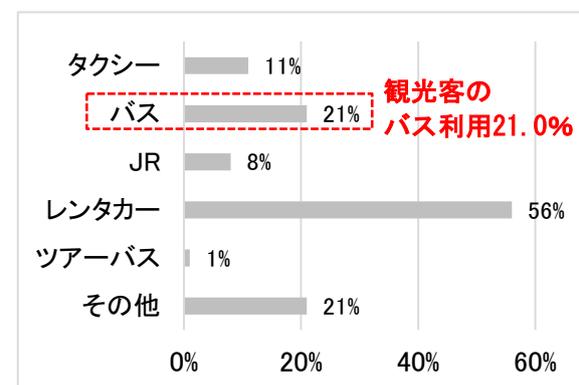
旭川市HP観光客入込状況

■観光入込客数の月別変動（2016年度）



旭川市HP観光客入込状況

■観光客の移動手段（市内、道内）



平成28年観光アンケート調査 (あさひかわ商工会)

2-2 公共交通の現状

(1) 公共交通の概況

- 本市では、鉄道が4路線乗り入れており、路線バスが市内外を網羅的に運行しています。このほか、東旭川町米飯地域におけるデマンド型交通やタクシー等多様な公共交通が存在します。
- 鉄道、路線バス、デマンド型交通による人口カバー率は、82.6%と高い状況です。
(駅半径500m, 1日5便以上のバス停半径300m 圏域及びデマンド型交通運行地域の全域)

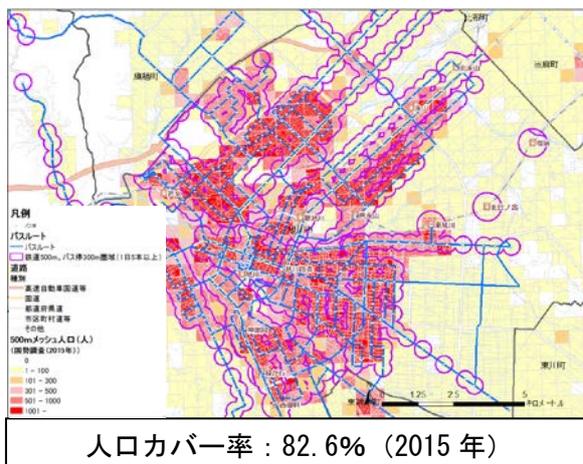
(2) 鉄道

- 鉄道駅の乗客数(2016年)は、旭川駅5,024人/日、永山駅490人/日となっています。
- 普通券利用者数の減少傾向が続いています。
- 2016年の普通券利用者の増加は集計方法の変更によるものです。

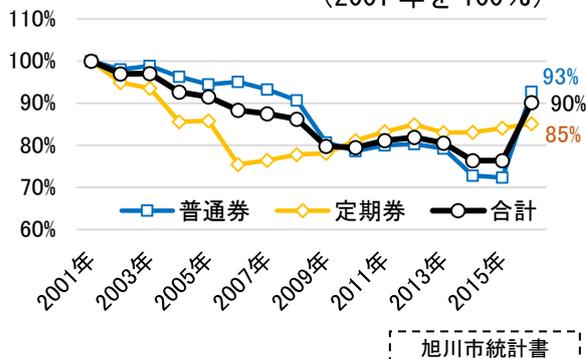
(3) 路線バス

- 本市では道北バス(株)が73系統、旭川電気軌道(株)は60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。
- 旭川駅周辺から末広や神居、東光、永山に向かう各方面の幹線路線で運行本数や利用が多くなっています。
- 自家用車の登録台数は微増となっていますが、路線バス利用者は大きく減少しています。

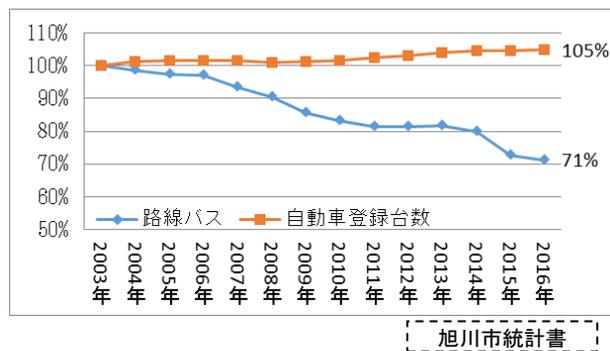
■鉄道、路線バス、デマンド型交通による人口カバー状況



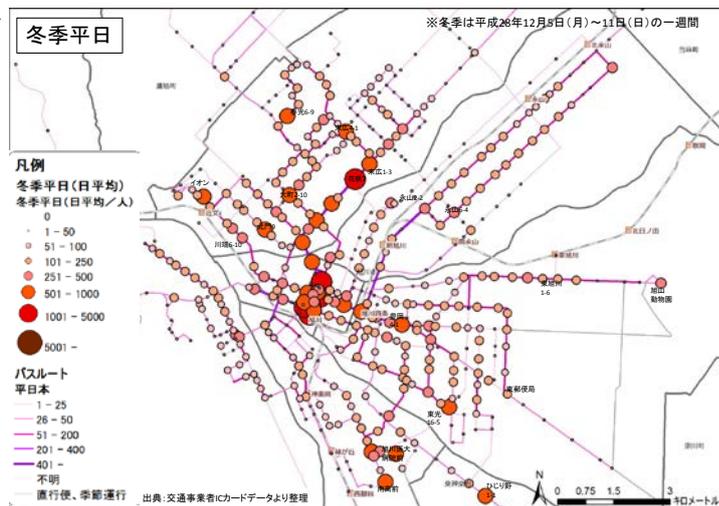
■旭川駅・永山駅の利用者数の推移 (2001年を100%)



■路線バス利用者数の推移 (2003年を100%)



■路線バスの運行本数、利用者数



(4) デマンド型交通

- ・本市では、東旭川町米飯地域において運行しています。
- ・利用者数は、児童生徒の通学手段としての利用に左右されており、全体的な利用は減少傾向にあります。

■ デマンド型交通、タクシー事業所の位置



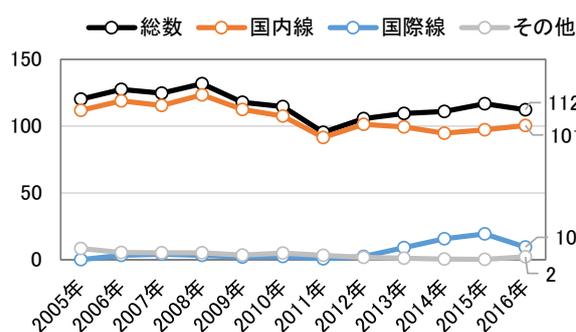
(5) タクシー

- ・本市には、タクシー事業者が12社あり、車両数835台が稼働しています。

(6) 空港

- ・旭川空港の利用は、大きく落ち込んだ2011年から回復傾向にあり、近年は国際線の利用が増加しています。
- ・旭川空港からは、市内を結ぶ定期運行のバス路線があります。

■ 旭川空港の利用者の推移 (2001年を100%)



旭川市統計書

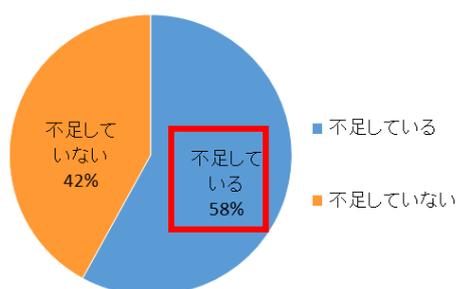
(7) 交通事業者の課題認識

- ・交通事業者への聞き取りから、利用が多いバス停の待合環境が不十分、除雪の向上や交通渋滞の解消、乗務員不足等が課題と考えられています。
- ・課題の解決に向けては、鉄道、バス、タクシー等の連携や効率的な運行、関係者の協働による利用促進、利用環境の改善が必要と認識されています。

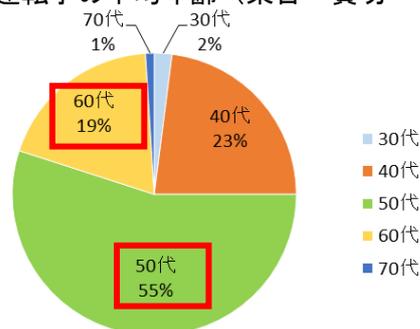
(8) 交通事業者の環境

- ・バス事業者からは、運転手の高齢化、運転手不足等の傾向が指摘されます。(全国的な課題となっていますが、旭川市内の交通事業者からも指摘されています。)

■ 運転手不足の有無



■ 運転手の平均年齢 (乗合・貸切・特定)



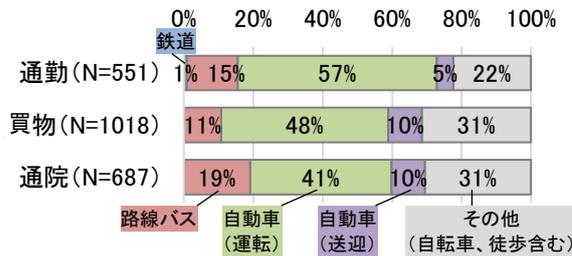
北海道運輸局による調査 (バス事業者へのアンケート調査)

2-3 移動実態及びニーズ

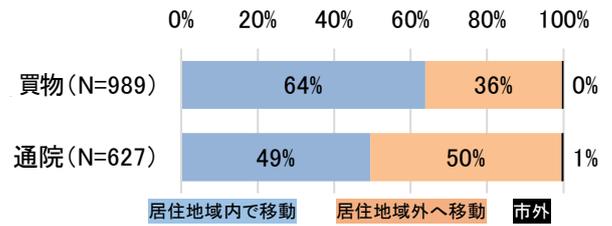
(1) 市民の移動実態

- 市民の日常的な移動手段として、自動車の利用が最も多いが、路線バスの利用も1割～2割程度あります。通学では、夏季は徒歩や自転車が多く、冬季は、徒歩や自転車が減り、鉄道や路線バスの利用が多くなります。
- 買物の移動では、居住地域内での移動が多く見られますが、通院での移動では、居住地域内での移動と居住地域外への移動は約半数でした。

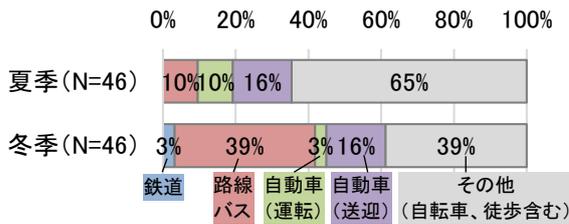
■通勤、買物、通院の移動手段



■買物、通院の移動先



■通学の移動手段（夏季と冬季の比較）

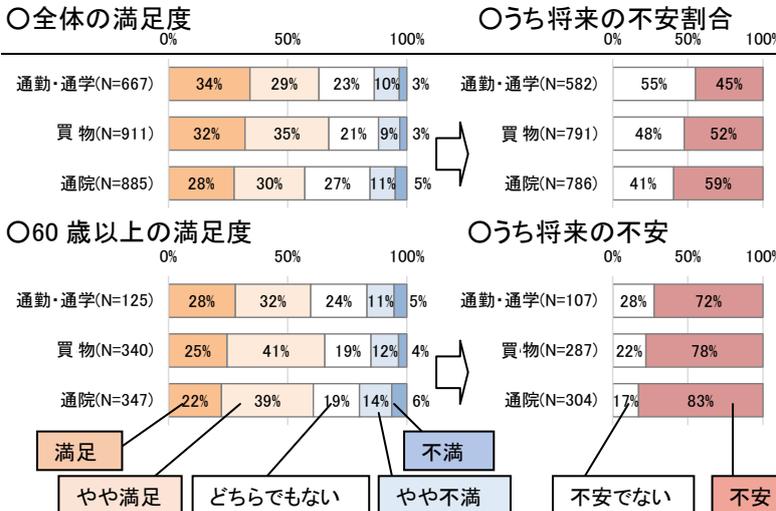


平成29年度旭川市民アンケート調査

(2) 市民の利用意識

- 移動に対する満足度は、「満足」「やや満足」が半分以上で、全体的に高いと言えますが、60歳以上では、買物や通院について将来の不安が高い状況です。
- 公共交通に対する要望では、分かりやすい路線での運行などが求められています。

■移動の満足度と将来の不安



■公共交通に対する要望

項目	回答割合
分かりやすい路線で運行	70%
新たなバスルートの設定	48%
予約型乗合交通の運行	32%
バスの運行本数の増加	35%
利用しやすい運行ダイヤ	51%
バスが遅れないように運行	19%
運賃の値下げ	24%
運賃体系を分かりやすく	43%
路線図や時刻表を分かりやすく	48%
バス停や待合所の運行情報提供	27%
PCやスマートフォンでの運行情報を分かりやすく	25%
待合しやすい環境の整備	43%
車いすやベビーカーが利用しやすい環境	33%

平成29年度旭川市民アンケート調査

(3) 地域懇談会での意見

- ・地域別の懇談会では、バス運行本数の確保や待合環境の確保のほか、中心市街地への幹線の明確化や地域内を循環する支線の設定など将来の交通ネットワーク形成につながる意見がありました。

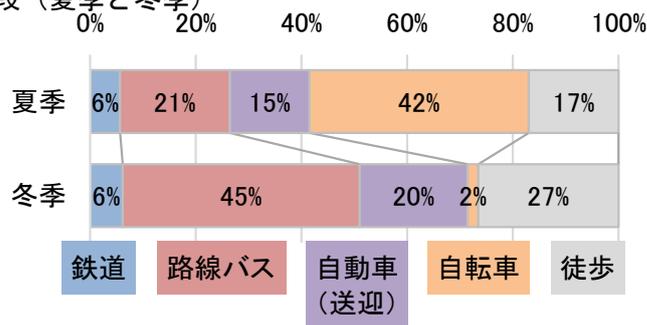
<p><地域別懇談会の主な意見></p> <p>【バスルート、運行形態について】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・病院へのアクセスの向上 ・公共交通ネットワークの整理 <p>→中心市街地と拠点をつなぐ幹線を明確化</p> <p>→支線は地域内を循環する路線の設定</p>	<p>【運行本数、運行時間帯】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運行本数の増加（1時間に1本～2本など） ・運行時間帯の延長（朝や夜利用できる便） <p>【待合環境、情報提供】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・屋根やベンチの設置、除雪の対応 ・バス停での運行情報の提供
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

各地域で実施した懇談会結果

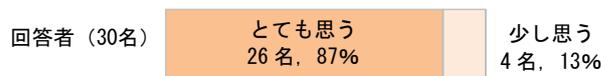
(4) 通学者のニーズ

- ・通学者の公共交通利用は多く、改善の必要性や改善後の利用意向が高くなっています。
- ・2014年度（平成26年度）に実施した旭川工業高等専門学校ワークショップでは、バスの路線や本数、定時性等についての多様な意見がありました。

■通学の移動手段（夏季と冬季）



■バスを利用しやすくすることが必要か



2014年度旭川工業高等専門学校ワークショップでのアンケート調査

■バスに関する主な意見

- ・市街地から離れると運行本数が少ない。一方で、冬場はバスが満員の場合がある。
- ・バスの乗継ぎを行う場合、特に冬場が遅れることが多く、最初のバスが遅れると乗継ぎができない。
- ・帰宅の時間帯は本数が少ないほか、午後9～10時台の運行本数が少ない。
- ・同じ方面の路線の場合、違いが分かりにくい。



2-4 現状の整理から見た課題

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) 地域の現状

○本市の人口

本市の人口は今後も減少し，少子高齢化は進行すると予測されています。人口の減少は，通学者などの公共交通利用者のベースの減少につながり，本市の高齢者が，将来の通院や買物の移動に対して不安の意識が高いことを踏まえると，少子高齢化，人口減少の傾向に対応した公共交通網形成の取組が必要です。



1-1 少子高齢化，人口の減少 から見た課題

→公共交通利用者のベースの減少と増加する高齢者への対応が必要

○本市の観光

本市の観光客は，年間 500 万人程度で推移していますが，外国人観光客は，年々増加しています。観光客の移動手段として，公共交通が利用されていることから，観光の季節変動や外国人観光客の増加にも対応した分かりやすく，利用しやすい公共交通の整備が必要です。



1-2 観光振興，外国人観光客の増加 から見た課題

→観光客にも分かりやすく利用しやすい公共交通が必要

○本市の都市構造や人口等の分布

本市は，旭川駅を含む半径 5 km の範囲に人口や医療施設等が集積し，その周辺部は人口等が広く分散しています。この特徴を捉えた路線網や運行サービス水準の設定等の効率的な公共交通網の形成が必要です。



1-3 人口や施設の分布状況 から見た課題

→人口等の集積の濃淡にあわせた公共交通網の形成が必要

○本市の移動実態

市民の通勤、通学は、市内での移動が多くなっていますが、市外への移動も一定数見られます。また、近隣市町の住民についても、通勤や通学、通院などで本市への移動があり、特に高等学校を持たない町からは、多くの高校生が通学しています。市内の移動はもとより、本市を中心とした広域の生活圏域における移動を確保する公共交通網の維持が必要です。



1-4 広域の生活移動実態 から見た課題

→広域移動を確保する公共交通網の維持、改善が必要

○本市の将来都市像

歩いて暮らせるコンパクトな都市を目指すためには、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中心市街地や地域核拠点への交通ネットワークの確保が必要です。これからのコンパクトな都市づくりに対応した、公共交通網の検討が必要です。



1-5 将来都市像 から見た課題

→拠点形成、コンパクトな市街地形成などの将来に向けた検討が必要

(2) 公共交通の現状

○公共交通の利用実態

本市の公共交通利用者のうち、鉄道、バスの利用者数は減少傾向にあります。一方、人口が減少しているにもかかわらず自動車登録台数が微増していることから、自家用車への依存と公共交通離れが進んでいるものと考えられます。将来的な人口減少の予測を踏まえると、公共交通利用者がさらに減少することで公共交通のサービス水準が低下し、さらに公共交通利用者が減少するという負のスパイラルが陥ることが懸念されるため、公共交通利用者数の減少に歯止めをかける取組が必要です。



2-1 公共交通利用者数の減少 から見た課題

→利用減少に歯止めをかける取組が必要

○公共交通網の整備状況

本市の公共交通の人口カバー率は8割を超えていますが、周辺部においてカバーされていないエリアが存在します。

将来の移動への不安が高い高齢者の存在なども踏まえ、公共交通の不便な地域での移動手段の確保が必要です。



2-2 市内の公共交通による人口カバー状況 から見た課題

→公共交通が不便な地域での移動手段の確保が必要

○公共交通の運行状況

本市のバス路線は、旭川駅を中心として多数の路線が多方面に運行しております。特に、運行本数が多く、利用が多い路線は、バス運行の中心的な基軸を担う路線と考えられることから、路線の効率化に向けては、これらを軸とした、路線の役割分担やネットワーク化が必要です。



2-3 市内の公共交通の運行状況 から見た課題

→バス路線の役割分担とネットワーク化が必要

○交通事業者の環境の変化

北海道では、運転手の高齢化や運転手の不足が課題となっており、市内のバス、タクシー事業者においても課題として認識されています。公共交通を継続的に運行していくためにも、運転手不足の解消や路線の効率化により、公共交通を持続的に確保していくことが必要です。



2-4 バス事業者等の環境の変化 から見た課題

→運転手不足と高齢化への対応が必要

(3) 移動実態及びニーズ

○市民の移動実態

市民の移動について、買物については、居住地域内の移動が最も多くなっていますが、通院については、居住地域外への移動が多く見られます。

移動手段として、路線バス等の公共交通の利用が一定程度みられ、冬季には路線バスの利用が夏季と比較して増加しています。市民の移動実態にあわせた居住地域内外の公共交通網の形成が必要です。



3-1 市民の移動実態 から見た課題

→生活利用のための路線確保が必要

○市民の公共交通利用に対する意識

市民の移動に対する満足度は、全体として高い状況にありますが、高齢者では買物や通院に対する将来の不安が高い状況にあります。

このため、高齢化の進展の中で安心した生活を確保するためにも、移動手段としての公共交通の確保が必要です。



3-2 市民の利用意識 から見た課題

→高齢化に対応した移動手段の確保が必要

○市民の公共交通に対するニーズ

市民の公共交通の改善へのニーズは「分かりやすさ」を求める意見が多く、その他、運行ダイヤや待合しやすい環境の確保など、利用しやすさの向上を求める意見が多くなっています。

地域懇談会の中では、公共交通ネットワークとして、市中心部と拠点をつなぐ主要路線の明確化といった意見もありました。

このため、分かりやすさを中心とした改善と長期的な視点での主要路線の設定などが必要です。



3-3 市民の公共交通改善への意見 から見た課題

→公共交通の分かりやすさ等の改善が必要

○通学者の公共交通の利用実態やニーズ

通学者の交通手段として、路線バスは一定程度利用されており、特に冬季においては自転車に代わり多くの通学者が路線バスを利用する傾向にあります。通学者の公共交通に対するニーズとしては、運行時間帯に関する意見、定時性の確保に関する意見が多く、バス利用環境の改善に対する意識が高くなっています。

公共交通を通学手段として多く利用している通学者のニーズへの対応を図ることで、公共交通利用者数の増加につながるものと考えられます。



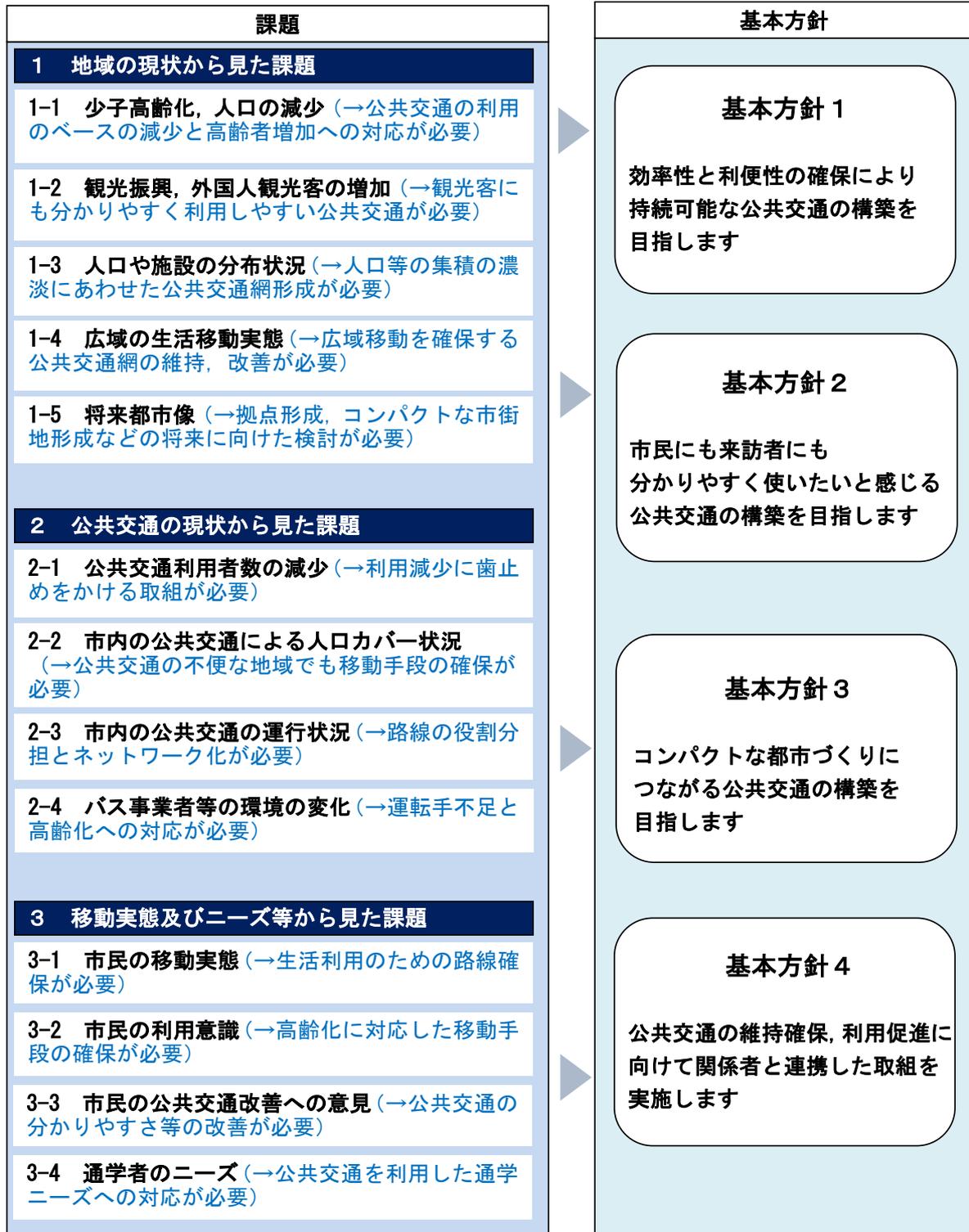
3-4 通学者のニーズ から見た課題

→公共交通を利用した通学ニーズへの対応が必要

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を踏まえ、4つの基本方針を定めます。



○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

全国的な傾向として、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深刻な状況となっており、本市においても同様の傾向が続くと考えられます。このような状況にあっても、持続的に公共交通を維持するためには、利用者の減少を緩和し、運転手が減少しても運行が確保されるよう、利便性の向上と利用実態に見合った効率的な公共交通網の検討が必要です。

○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、市民にとっても分かりづら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が必要です。

○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、歩いて暮らせるコンパクトな都市づくりを目指し、都市機能や居住地の集積を進めています。施設等の誘導には長い年月がかかることから、主要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の誘導が進むよう、将来像を見据えた公共交通網の形成に取り組んでいくことが必要です。

○基本方針4

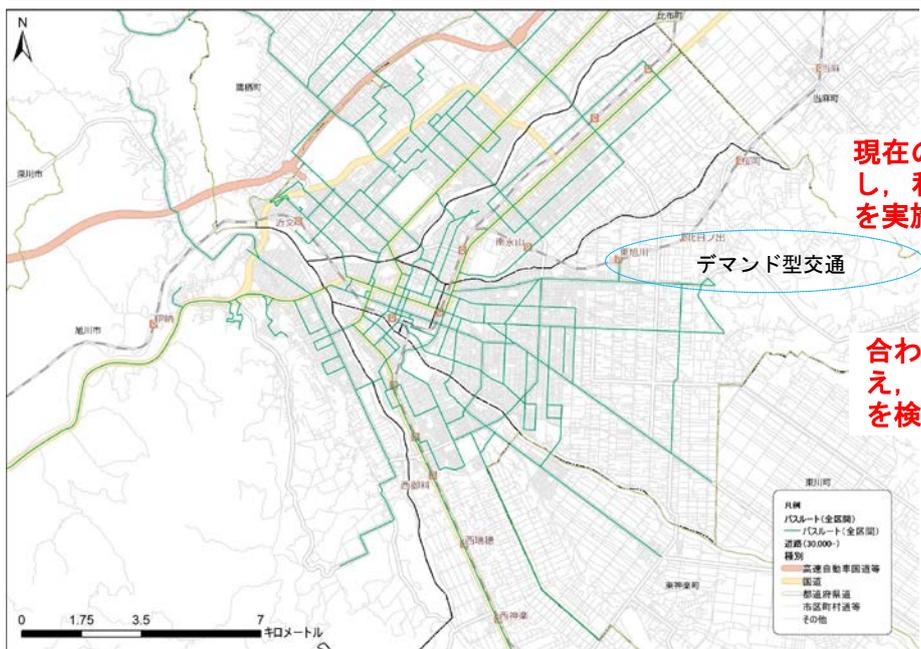
公共交通の維持確保、利用促進に向けて関係者と連携した取組を実施します

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、公共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、そして市民がそれぞれの役割を認識し、取り組んでいくことが必要です。

3-2 本市の公共交通網の目指す姿

この計画の対象期間である10年後の公共交通網の目指す姿を示します。さらに、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20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 (10年間)
 現状の公共交通網の維持を目指します。それに向けて利便性や分かりやすさの向上、利用を促進するための事業を展開していきます。

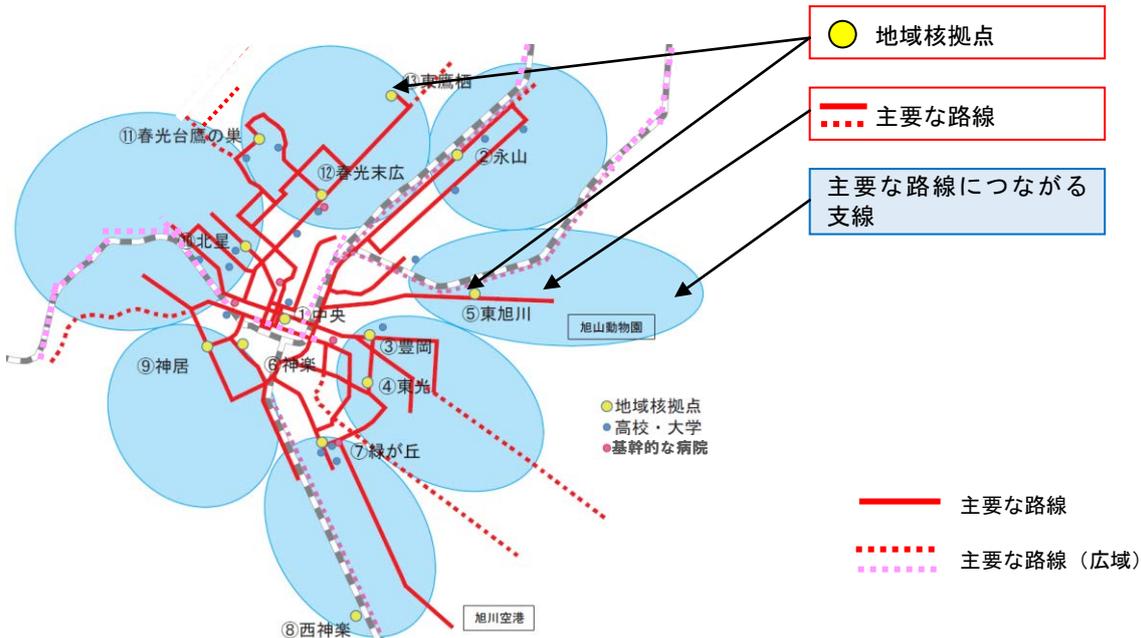


現在の公共交通網の維持を前提とし、利便性や分かりやすさの向上を実施

デマンド型交通

合わせて、長期的な都市像を見据え、路線の強化や支線交通の導入を検討していく

将来イメージ (おおむね 20 年後)
 都市計画マスタープランで示すコンパクトなまちづくりの将来都市像に合わせた、持続可能な公共交通体系の構築を目指します。ただし、コンパクト化の進捗や交通技術の進展に合わせて、将来イメージを見直していきます。



(1) 本計画の目指す姿(10年間)

1日5往復以上のバス路線は、次のとおり市内を網目状に運行されています。この路線は、現在の利用状況からも、計画期間である10年間は維持しなければならない路線とします。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し、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、デマンド型交通などの支線交通の導入を検討します。

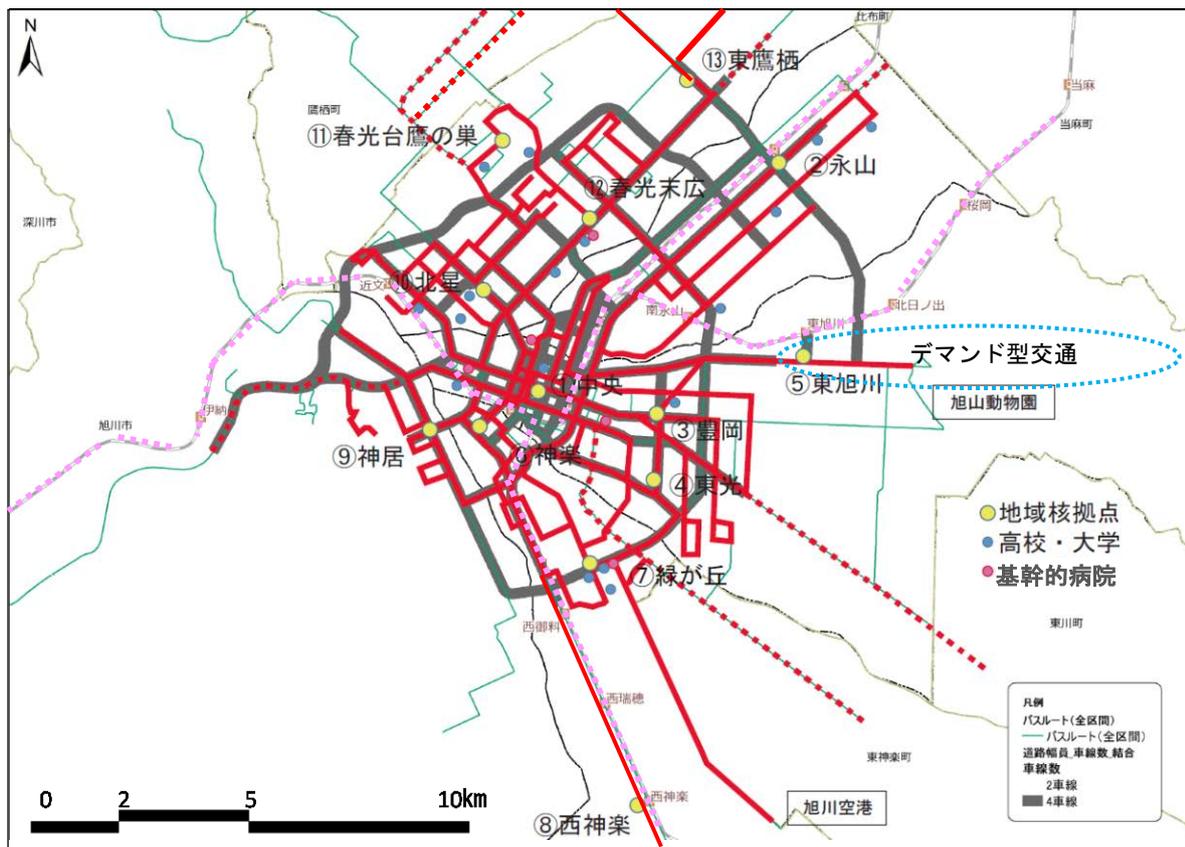


図 10年間の計画期間中存続を目指す路線

(2) 将来イメージ（長期的：おおむね20年後）

本計画の計画期間は10年間ですが、現段階から、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。

① 主要な路線の設定方法

次の条件により、主要な路線を設定します。

- 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** 観光重要路線（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）

② 主要な路線と本市の公共交通網の将来イメージ

以上の6つの条件から、主要な路線を設定します。

将来のコンパクトな都市づくりを踏まえて、主要な路線と地域核拠点につながる支線とのネットワークを将来のイメージとし、本市の公共交通網を維持していくこととします。

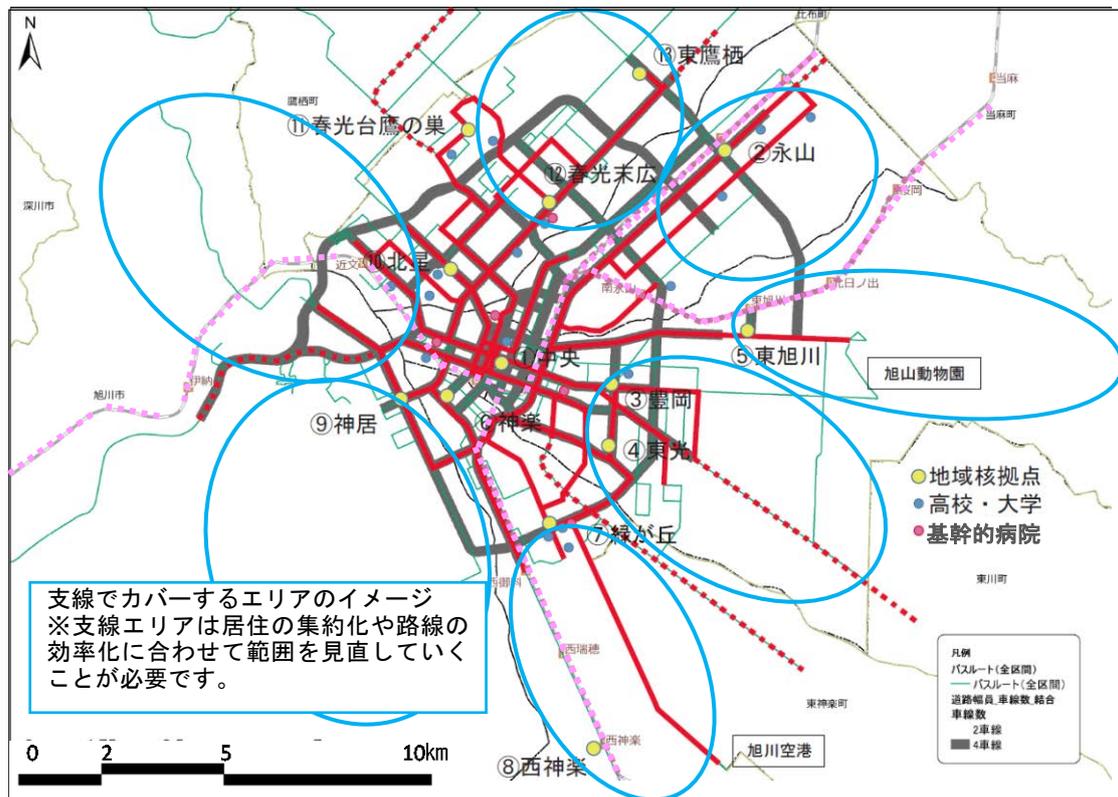
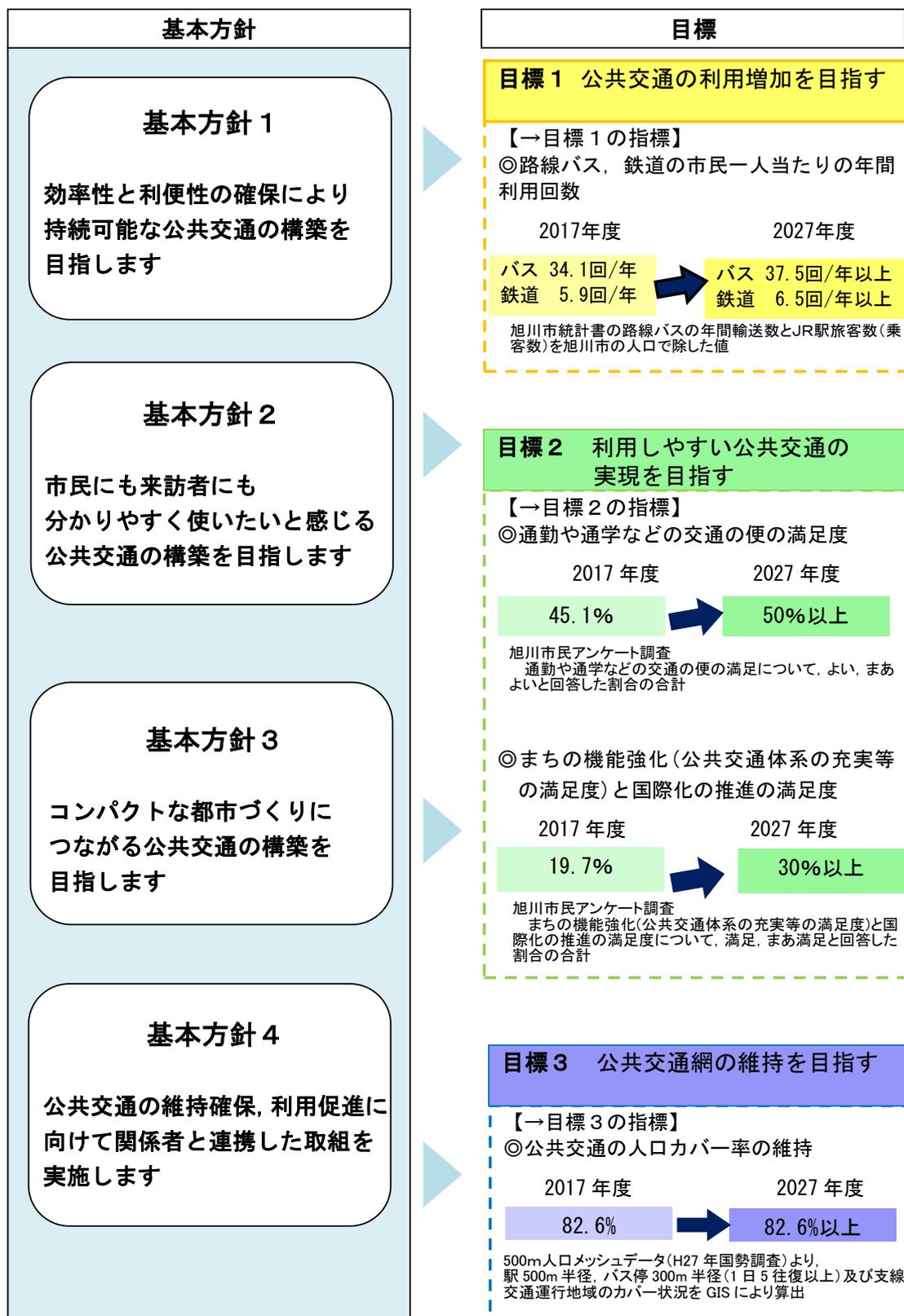


図 公共交通網の将来イメージ

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、鉄道の市民一人当たりの年間利用回数

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、鉄道の市民一人当たりの年間利用回数を指標 1 として設定します。2016 年度の年間利用回数の 1 割増を目指します。

指標 1	現況値 [2016 年度]	目標値 [2027 年度]
路線バスの市民一人当たりの 年間利用回数	バス 34.1 回/年	バス 37.5 回/年以上
鉄道の市民一人当たりの 年間利用回数	鉄道 5.9 回/年	鉄道 6.5 回/年以上

[指標の算出方法]

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、市民一人当たりの年間利用回数を算出します。

- ・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)
- ・鉄道:JR各駅乗客数÷住基人口(10月1日現在)

◎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。現況値の 1 割増を目指します。

指標 2-1	現況値 [2017 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%	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。現況値の 10 ポイント増を目指します。

指標 2-2	現況値 [2017 年度]	目標値 [2027 年度]
公共交通体系の充実等の満足度	19.7%	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。

◎目標3 公共交通網の維持を目指す

指標3 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として設定します。現況値以上を維持することを目指します。

指標3	現況値 [2017年度]	目標値 [2027年度]
公共交通の人口カバー率の維持	82.6%	82.6%以上

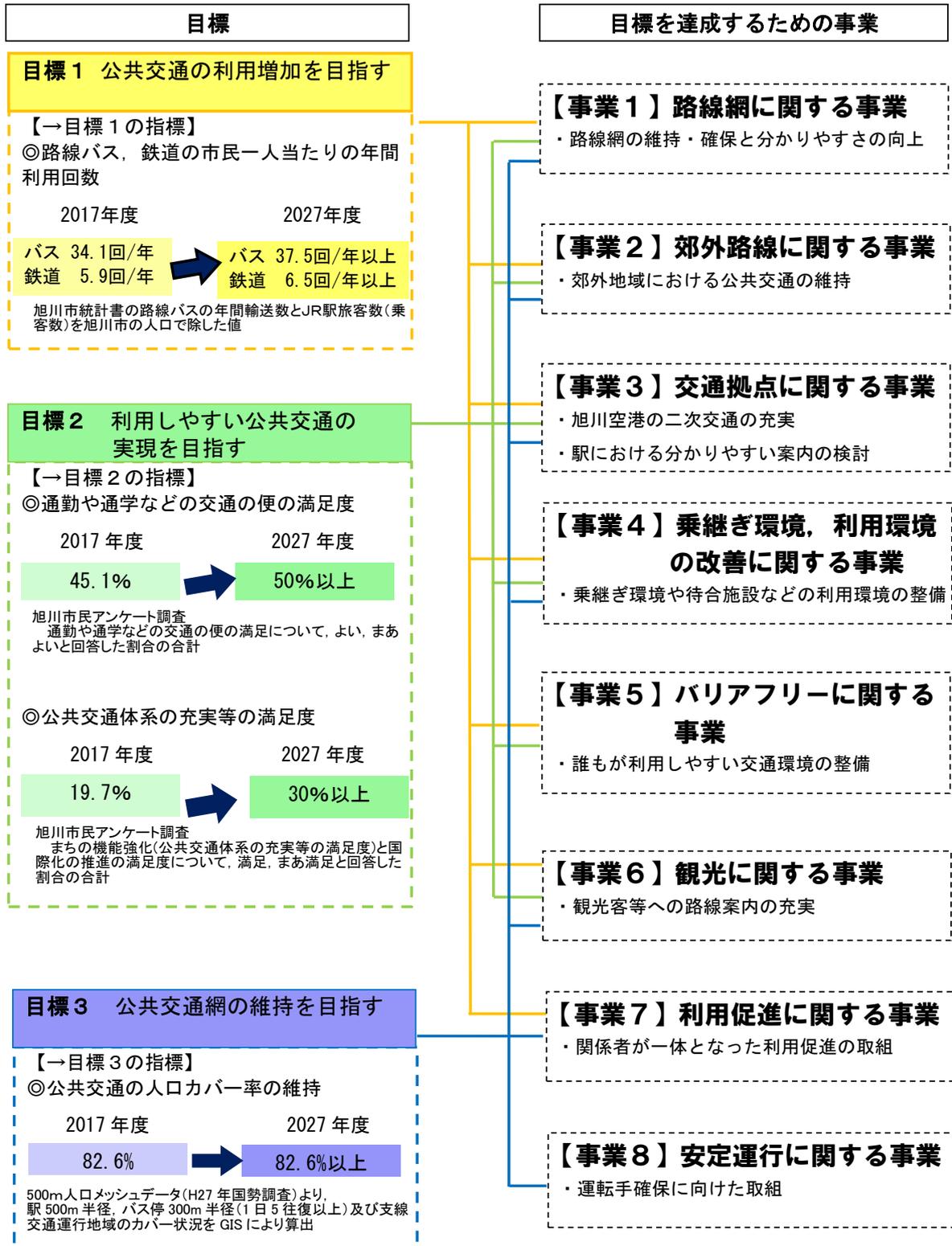
[指標の算出方法]

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。

第5章 本市の公共交通網形成に向けた取組

5-1 目標を達成するための事業

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。



5-2 計画の事業内容

【事業1】路線網に関する事業

路線網の維持・確保と分かりやすさの向上

市民が安心して生活できる公共交通を確保するため、路線バスの分かりやすさや利便性、定時性の向上を図ることでバス利用者を確保し、市街地を中心に現在のバス路線の維持・確保を目指します。

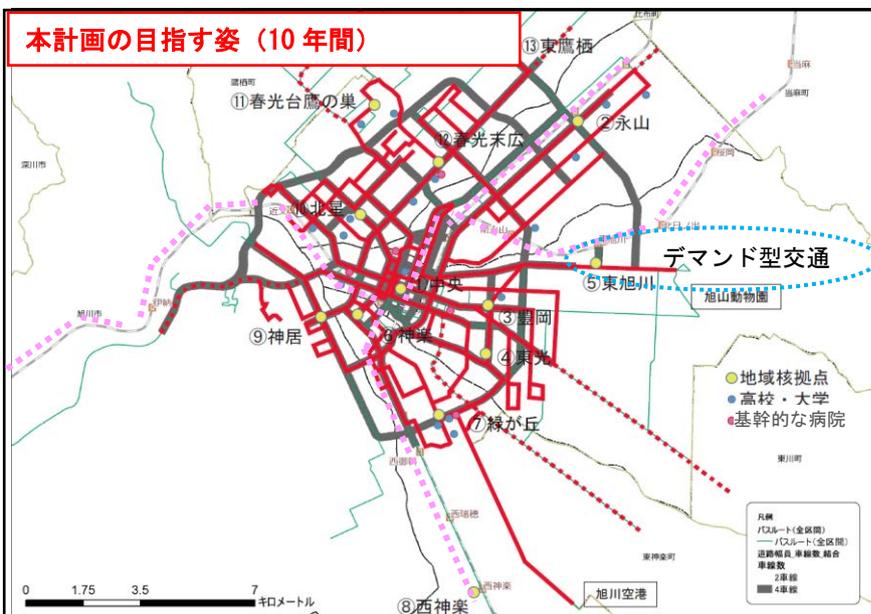
また、コンパクトなまちづくりに向け、中心市街地や地域の拠点及び居住を誘導する地域の公共交通の利便性を維持し、旭川駅周辺から各地域の拠点を結ぶ路線や運行本数の多いバス路線、近隣自治体を結ぶ広域的な路線を主要な路線として位置付け、サービス水準を維持・確保していきます。

【事業1-1】路線網のサービス水準の維持・確保

実施内容

市民が安心して生活できる公共交通を確保するため、現在の運行本数が1日5往復以上あるバス路線、鉄道、デマンド型交通を維持することを目指します。また、コンパクトなまちづくりと連携しながら、主要な路線として位置付けた路線のサービス水準を維持することを目指します。

なお、コンパクト化が進み市民ニーズが低下したバス路線については、他の路線との統合や他の交通手段への転換などを検討します。



実施主体

交通事業者，旭川市

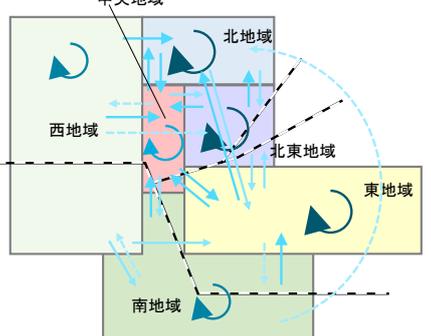
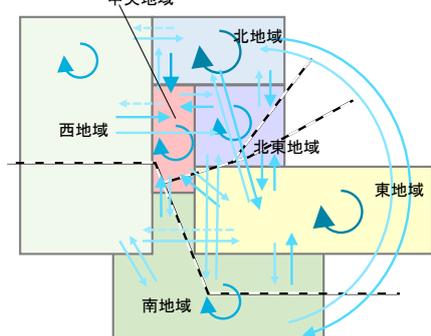
実施スケジュール

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	～
検討	→										
実施	→										

【事業1-2】 分かりやすさ向上のための路線方面別イメージ強化の検討

実施内容										
<p>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。</p>										
実施主体										
交通事業者，旭川市										
実施スケジュール										
2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	～
検討										
	実施									

【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

実施内容										
<p>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、不便に感じられているバスルートの改善などを検討します。</p>										
<p>市民の移動状況</p> <p>※買物，通院について，居住地域内での移動が多くなっていますが，商業施設や病院の配置によって居住地域間の移動も見られます。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始めとする交通網の検討が必要です。</p>										
<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p><買物移動の状況></p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p><通院移動の状況></p>  </div> </div> <div style="margin-top: 10px;"> <p>① → 100～</p> <p>② → 50～99</p> <p>③ → 25～49</p> <p>④ → 10～24</p> <p>⑤ → 2～10</p> <p>⑥ → 1</p> </div>										
実施主体										
交通事業者，旭川市										
実施スケジュール										
2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	～
検討										
	実施									

【事業1-4】バスレーンの拡充とPTPSの導入等による定時性向上の検討

実施内容

主要な路線の中でも特に運行本数が多い路線（国道40号，39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，バスレーンの拡充，公共交通優先システム（PTPS）の導入を検討します。

また，冬季におけるバス遅延対策のため，降雪による道路幅員の減少を解消する除排雪の対策を検討します。



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

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	～
検討	→										
実施					→						

【事業2】 郊外路線に関する事業

郊外地域における公共交通の維持

本市の公共交通（鉄道，路線バス等）の人口カバー率は80%を超えており，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，東旭川町米飯地域で導入しているデマンド型交通などの支線交通の導入を検討します。

また，米飯地域のデマンド型交通の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】 交通不便地域等の支線交通導入の検討

実施内容										
<p>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，地域のニーズや状況を勘案した上で，地域に合った運行形態を検証しながら，支線交通の導入を検討します。</p> <p>支線交通と主要な路線（バス路線や鉄道）との接続は，地域核拠点を基本に設定し，利便性の高い乗換えや待合い環境の改善も合わせて検討します。</p>										
実施主体										
旭川市，交通事業者										
実施スケジュール										
2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	～
<p>検討：.....→</p> <p>必要に応じ実施：————→</p>										

【事業2-2】地域の公共交通を維持するための取組の実施

<p>実施内容</p> <p>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 実践する仕組みづくりを行います。</p> <p>＜参考＞神奈川県相模原市の事例</p> <p>利用実績について、地域の会報等で報告し、地域住民への状況の周知を行っている。</p>																																																										
<p>10月1日からダイヤが変わります</p> <p>＜主なダイヤ改正の内容＞</p> <ul style="list-style-type: none"> ○東野→やまなみ温泉区間のすべての便が15分おきの頻りになります ○18:45 横浜発を減便 ○20:15 赤沢発を19:26 赤沢発に変更 ○8:27 やまなみ温泉発→東野行を増便 ○14:09 東野発→赤沢行を増便 ○磯子-伏馬田経由を一部減便 <p>これまでの利用状況について</p> <p>東証運行開始から1年半の利用状況は、当初の見込みを大きく下回り、ほとんど利用されない便が複数あるなど課題があったことから、利用率を向上させるべく4月1日にダイヤ改正を実施しました。その後の利用状況に効果が見られますが、まだ改善の余地があるため、再度の見直しを行っています。</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>集計期間</th> <th>1便当たり</th> <th>稼働率</th> <th>利用客数</th> <th>稼働便数</th> <th>全便数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>東証運行開始後1年半(2019.10.1～2021.3.31)</td> <td>1.8人</td> <td>21.1%</td> <td>2,240人</td> <td>1,240便</td> <td>5,888便</td> </tr> <tr> <td>4月1日ダイヤ改正後(2021.4.1～2021.7.31)</td> <td>2.0人</td> <td>29.9%</td> <td>490人</td> <td>244便</td> <td>816便</td> </tr> </tbody> </table> <p>※この日の利用状況グラフ【4月～7月】</p> <p>平日</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>平日</th> <th>利用客数</th> <th>稼働率</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>平日</td> <td>44.4%</td> <td>56.0%</td> </tr> <tr> <td>平日</td> <td>1.7%</td> <td>7.4%</td> </tr> </tbody> </table> <p>土休日</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>土休日</th> <th>利用客数</th> <th>稼働率</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>土休日</td> <td>22.9%</td> <td>33.5%</td> </tr> <tr> <td>土休日</td> <td>11.0%</td> <td>14.5%</td> </tr> <tr> <td>土休日</td> <td>11.2%</td> <td>14.5%</td> </tr> <tr> <td>土休日</td> <td>15.1%</td> <td>19.5%</td> </tr> <tr> <td>土休日</td> <td>24.6%</td> <td>31.7%</td> </tr> <tr> <td>土休日</td> <td>24.6%</td> <td>31.7%</td> </tr> </tbody> </table> <p>平日は、1、2便がよく利用されているのに対し、4便はほとんど利用がありません。 土休日は、朝の時間帯の利用が少ない傾向にあります。</p> <p>乗客が少ないコースは、運行内容が重要に押し付けられているなどから継続性を判断するため、「1便当たりの利用客数が1.5人以上」かつ「稼働率が50%以上」であることが運行継続の条件となっています。このまま利用が少なければ運行を維持できません。積極的なご利用をお願いします。</p>											集計期間	1便当たり	稼働率	利用客数	稼働便数	全便数	東証運行開始後1年半(2019.10.1～2021.3.31)	1.8人	21.1%	2,240人	1,240便	5,888便	4月1日ダイヤ改正後(2021.4.1～2021.7.31)	2.0人	29.9%	490人	244便	816便	平日	利用客数	稼働率	平日	44.4%	56.0%	平日	1.7%	7.4%	土休日	利用客数	稼働率	土休日	22.9%	33.5%	土休日	11.0%	14.5%	土休日	11.2%	14.5%	土休日	15.1%	19.5%	土休日	24.6%	31.7%	土休日	24.6%	31.7%
集計期間	1便当たり	稼働率	利用客数	稼働便数	全便数																																																					
東証運行開始後1年半(2019.10.1～2021.3.31)	1.8人	21.1%	2,240人	1,240便	5,888便																																																					
4月1日ダイヤ改正後(2021.4.1～2021.7.31)	2.0人	29.9%	490人	244便	816便																																																					
平日	利用客数	稼働率																																																								
平日	44.4%	56.0%																																																								
平日	1.7%	7.4%																																																								
土休日	利用客数	稼働率																																																								
土休日	22.9%	33.5%																																																								
土休日	11.0%	14.5%																																																								
土休日	11.2%	14.5%																																																								
土休日	15.1%	19.5%																																																								
土休日	24.6%	31.7%																																																								
土休日	24.6%	31.7%																																																								
<p>実施主体</p> <p>旭川市、交通事業者、地域住民</p>																																																										
<p>実施スケジュール</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>2018</th> <th>2019</th> <th>2020</th> <th>2021</th> <th>2022</th> <th>2023</th> <th>2024</th> <th>2025</th> <th>2026</th> <th>2027</th> <th>～</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>検討</td> <td>実施</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>											2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	～	検討	実施																																			
2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	～																																																
検討	実施																																																									

【事業3】交通拠点に関する事業

旭川空港の二次交通の充実

旭川空港は、国際線ターミナルが開業し、2019年には空市の開業、2020年には道内7空港の一括民間委託が予定されており、空港利用の多様化や利用者の増加が見込まれています。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。

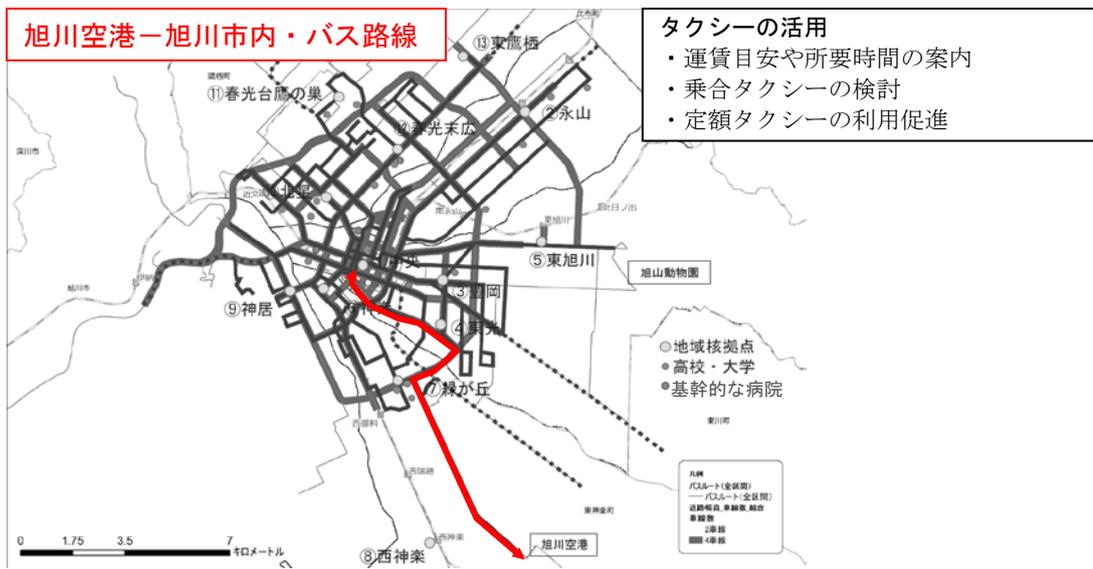
【事業3-1】旭川空港の二次交通の充実

実施内容

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など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、多言語への対応など、来訪者に分かりやすい情報提供を行います。

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。旭川空港の魅力を高め利用を促進するため、国際線ターミナルが平成30年11月に開業し、国際線の発着の増加や空港内での飲食や買物の充実が見込まれます。現在、旭川市内と旭川空港を結ぶバス路線は、国内線の発着時間に合わせて運行しており、さらに、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」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。



実施主体

交通事業者，旭川市

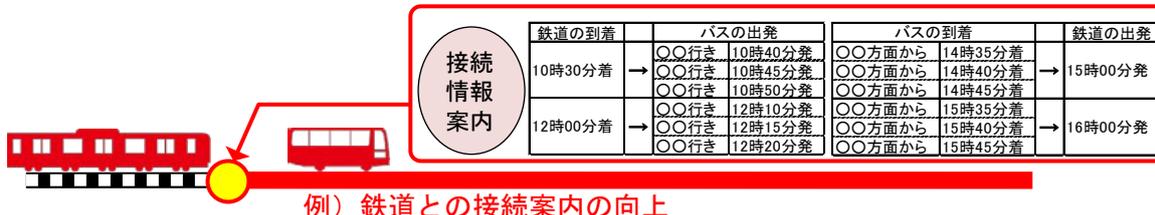
実施スケジュール

2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	～
検討	実施									

【事業3-3】鉄道とバス等の接続強化と案内の充実

実施内容

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。

特に、旭山動物園行きはバス発車時間や運賃も表示されており、外国人観光客を始めとした来訪者への対応が行われています。



実施主体

交通事業者，旭川市

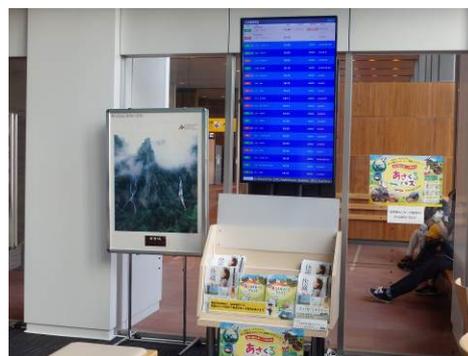
実施スケジュール

2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	～
検討	実施									

【事業3-4】バス案内機能の強化

実施内容

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、駅前広場のバス総合案内所との連携を検討します。



実施主体

交通事業者，関係団体，旭川市

実施スケジュール

2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	～
検討	実施									

【事業4】乗継ぎ環境、利用環境の改善に関する事業

乗継ぎ環境や待合施設などの利用環境の整備

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がいくつかあることから、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少な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案内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。

また、旭川駅周辺を中心に利用者が多いバス停の待合環境の向上を図り、利用しやすい環境を整備します。

【事業4-1】多方面の路線が接続するバス停の乗継ぎ案内の充実

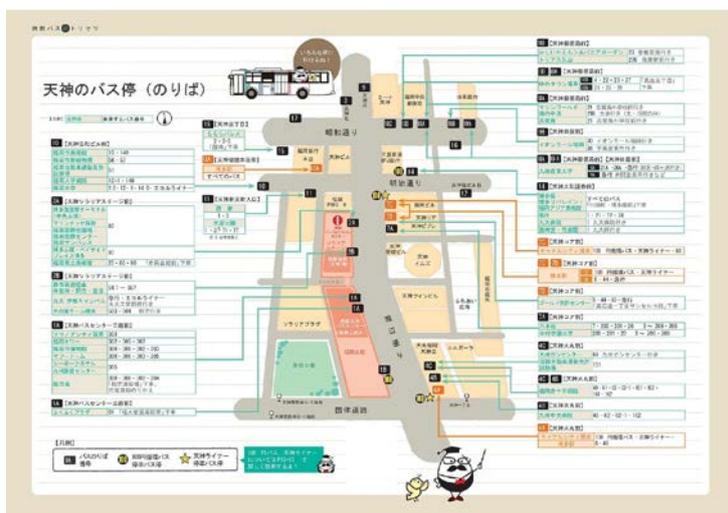
実施内容

乗継ぎ環境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情報提供を行います。

利用が多く多方面の路線が接続するバス停



<参考>福岡市における乗り場案内



実施主体

旭川市，交通事業者

実施スケジュール

2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	～
検討	実施									

【事業4-2】 利用の多いバス停の待合環境の整備

実施内容

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※4 やベンチ等の設置について検討していきます。



市内商業施設での表示モニターの設置

実施主体

旭川市，交通事業者，道路管理者（関連主体：沿道商業施設等）

実施スケジュール

2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	～
検討										
実施		→								

【事業4-3】 サイクル&バスライド事業の継続

実施内容

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

旭川市，道路管理者，交通事業者（関連主体：沿道商業施設等）

実施スケジュール

2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	～
検討										
実施 →										

【事業5】バリアフリーに関する事業

誰もが利用しやすい交通環境の整備

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。

【事業5-1】ノンステップバス車両の導入

実施内容

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ていきます。



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

2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	～

【事業5-2】ユニバーサルデザインタクシー車両の導入

実施内容

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）の導入を進めていきます。

トヨタ自動車・JPN TAXI



【トヨタ自動車HP・パンフレット】

日産・NV200



【日産自動車HP・パンフレット】

実施主体

交通事業者

実施スケジュール

2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	～

【事業6】観光に関する事業

観光客等への路線案内の充実

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。近年では、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。

外国人観光客も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など利便性の向上を図ります。

【事業6-1】観光路線の利便性の向上

実施内容										
<p>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を強化など、利便性の向上を図ります。</p>					<p>旭川駅前のバス待合状況 (旭山動物園線乗り場)</p> 					
実施主体										
旭川市，交通事業者										
実施スケジュール										
2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	～
検討		実施								

【事業6-2】外国人向けの多言語化の実施

実施内容										
<p>本市に来訪する外国人観光客の増加に対応し、外国人にも分かりやすく利用しやすい公共交通とするため、多言語による案内表示や車内放送、多言語表示モニターの設置などを実施します。</p>					<p><参考>和歌山県における多言語表示</p>  <p>事例：新宮・那智勝浦（和歌山県）</p>					
実施主体										
旭川市，交通事業者										
実施スケジュール										
2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	～
検討		実施								

【事業7】利用促進に関する事業

関係者が一体となった利用促進の取組

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※5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っていきます。

また、情報発信ツール（公共交通マップやバスキタ！等）の作成や機能強化により、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ていきます。

【事業7-1】JR路線の利用促進策の実施

実施内容

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、平成29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

旭川市，交通事業者

実施スケジュール

2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	～
検討	検討									
実施	実施									

【事業7-2】公共交通利用促進策等の実施

実施内容

市民の公共交通への関心を高め、外出の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。

**旭川市モビリティ・マネジメント
マニュアル (H29.3) の活用**

**旭川市において
H26年から3年間で実施したモビリティ・マネジメント(13回)**

実施年度	実施対象	実施日	実施内容	使用ツール
平成26年度	小学校 北海道教育大学附属旭川小学校 6年(約70名)	平成27年3月6日	・留学 ・バスの移動プランの立案	・スライド ・公共交通マップ ・行動プラン書 ・動画制作機
	水田地区 高齢者 (19名)	平成27年2月7日	・留学 ・バス乗車 ・ワークショップ ・ICカードの利用説明	・スライド ・公共交通マップ
	水田地区 高齢者 (6名)	平成27年3月7日	・留学 ・ワークショップ	・スライド
平成27年度	中学校 旭川市立北星中学校 3年生	平成27年8月26日	・留学 ・進学先通学カタログ提供 ・アンケート調査実施	・スライド ・進学先通学カタログ
	旭川工業高等専門学校	平成27年11月24日	・留学 (講師：秋山隆夫教授) (講師：メディア・マシニング技術情報部・総務部(担当)) ・ワークショップ	・スライド
	旭川市駅前通	平成28年3月4日	・留学 ・アンケート調査実施	・スライド
平成28年度	豊光台地区 高齢者 (4名)	平成28年3月18日	・留学 ・ワークショップ	・公共交通マップ
	東豊地区 高齢者 (6名)	平成28年3月19日	・留学 ・バス乗車による体験会	・スライド ・公共交通マップ
	中学校 旭川市立北星中学校 3年生 旭川市立光種中学校 3年生	平成28年10月19日 平成28年12月21日	・留学 ・進学先通学カタログ提供 ・アンケート調査実施	・スライド ・進学先通学カタログ
平成29年度	水田地区高齢者	平成29年2月9日	・留学	・スライド
	神保地区高齢者	平成29年2月27日	・留学 ・ワークショップ	・公共交通マップ
平成29年度	旭川市立病院 新採用者	平成29年2月27日	・留学	・スライド

実施主体

旭川市, 交通事業者

実施スケジュール

2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	~
検討					実施					

【事業7-3】公共交通マップ等の作成

実施内容

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。さらに、インターネットでの情報提供(系統, 路線, 時刻, 料金案内)の充実を図ります。



現在の公共交通マップ (2016年度発行)

実施主体

旭川市, 交通事業者

実施スケジュール

2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	~
検討			実施							

【事業7-4】情報提供サービスなどの機能強化

実施内容

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「ばすのりコンシェル」などの情報提供サービスが使いやすくなるよう検索などの機能を強化するとともに、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「ばすのりコンシェル」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。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】の乗継ぎ案内の充実においても大きな役割を果たすサービスであるため、利用を増やす取組が必要です。



実施主体

旭川市，交通事業者

実施スケジュール

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	～
検討	→										
実施	→										

【事業8】安定運行に関する事業

運転手確保に向けた取組

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、効果的に取組むため、交通事業者と行政が連携し、就職相談会などのイベントの実施や運転手育成のための支援などを検討します。

【事業8-1】運転体験会や就職相談会などの実施

実施内容										
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の実施を検討します。										
取組事例										
<p>「路線バス運転体験合同就職相談会」（北海道主催）</p> <p>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。</p>										
										
実施主体										
旭川市，交通事業者										
実施スケジュール										
2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	～
検討	実施									

【事業8-2】運転手確保に向けた支援策の検討

実施内容										
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検討します。										
交通事業者における運転手育成										
<p>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います。</p>										
実施主体										
旭川市，交通事業者										
実施スケジュール										
2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	～
検討				実施						

5-3 計画の進行管理

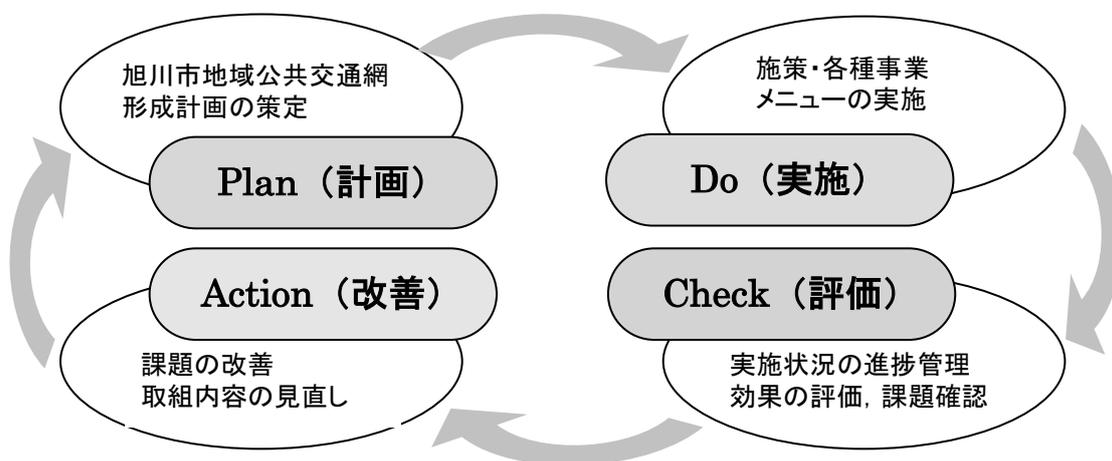
(1) 計画の実施主体と分担

本計画は、「行政」「交通事業者」「市民」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。なお、旭川市地域公共交通会議及び旭川市地域公共交通網形成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。

PDCAサイクル



関係者が一体的な取組を行うための組織

旭川市地域公共交通会議

- ・交通事業者 ・交通事業者団体 ・市民又は利用者の代表者 ・警察 ・道路管理者
- ・学識者 ・国土交通省 ・北海道 ・旭川市庁内関係部署等

旭川市地域公共交通網形成計画分科会

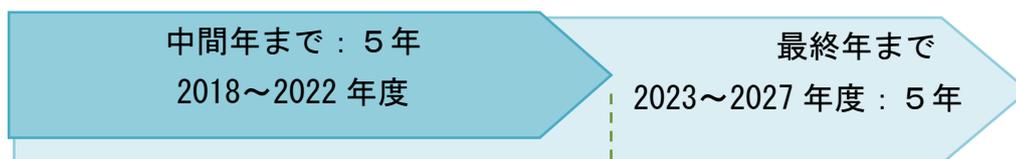
- ・交通事業者 ・道路管理者 ・国土交通省 ・旭川市庁内関係部署等

図 12 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

評価スケジュールは、中間年（2022年度）までの5年間で中間評価を行い、必要に応じた事業の見直しを行います。最終年（2027年度）では最終評価として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>

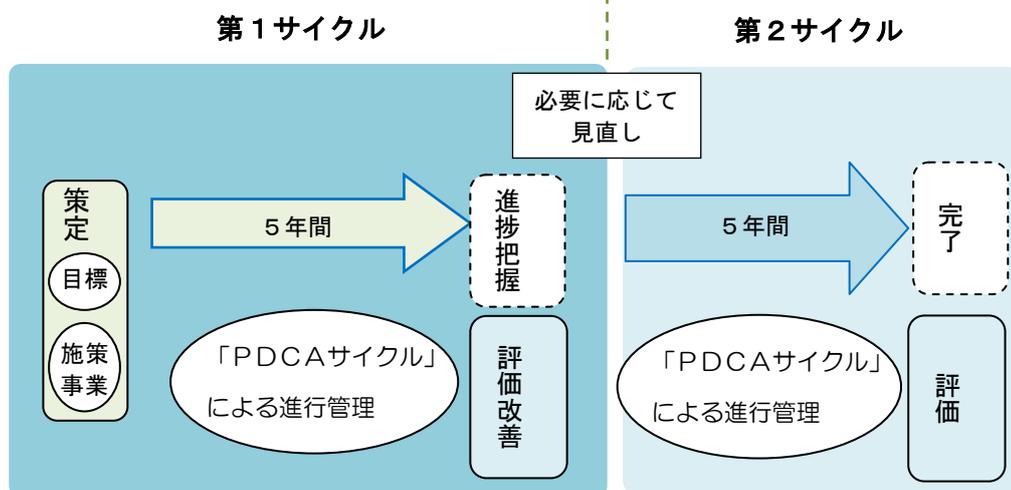


図 13 PDCAサイクルによる進行管理のイメージ

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。
中間年 (2022年度)	事業の進捗状況の確認を行います。社会情勢の変化や関連計画との関係等から事業スケジュールの変化が生じる等、実施に当たっての課題がある場合は必要に応じてその対応について協議し、必要に応じた見直しを行います。
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。

用語解説

P. 1

※1 サイクル&バスライド事業

自宅から自転車でバス停まで行き、バスに乗り換えて目的地へ向かうためにバス停付近に自転車ラックを設置する事業

※2 デマンド型交通

電話予約など利用者のニーズに応じて柔軟な運行を行う公共交通の一形態。需要が分散している場合に、定時定路線のバスよりも適するため予約が必要となるが、IT活用等により需要に応じた運行が可能となる

※3 バスロケーションシステム

無線通信やGPS等を用いてバスの位置情報を収集し、バス停の表示板や携帯電話、パソコンにバスの運行状況といった情報を提供するシステム

P. 37

※4 バスシェルター

バス停に設けられる屋根や壁面などの風雨よけの設備やベンチなどの設備を備えたもの

P. 40

※5 モビリティ・マネジメント

多様な交通施策を活用し、個人や組織・地域のモビリティが社会にも個人にも望ましい方向へ自発的に変化することを促す取組みを指す

<参考 計画の体系図>

地域の概況調査、アンケート調査

課題
1 地域の現状から見た課題
1-1 少子高齢化, 人口の減少 (→公共交通の利用のベースの減少と高齢者増加への対応が必要)
1-2 観光振興, 外国人観光客の増加 (→観光客にも分かりやすく利用しやすい公共交通が必要)
1-3 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)
1-4 広域の生活移動実態 (→広域移動を確保する公共交通網の維持, 改善が必要)
1-5 将来都市像 (→拠点形成, コンパクトな市街地形成などの将来に向けた検討が必要)
2 公共交通の現状から見た課題
2-1 公共交通利用者数の減少 (→利用減少に歯止めをかける取組が必要)
2-2 市内の公共交通による人口カバー状況 (→公共交通の不便な地域でも移動手段の確保が必要)
2-3 市内の公共交通の運行状況 (→路線の役割分担とネットワーク化が必要)
2-4 バス事業者等の環境の変化 (→運転手不足と高齢化への対応が必要)
3 移動実態及びニーズ等から見た課題
3-1 市民の移動実態 (→生活利用のための路線確保が必要)
3-2 市民の利用意識 (→高齢化に対応した移動手段の確保が必要)
3-3 市民の公共交通改善への意見 (→公共交通の分かりやすさ等の改善が必要)
3-4 通学者のニーズ (→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
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, 利用促進に向けて関係者と連携した取組を実施します

目標
目標 1 公共交通の利用増加を目指す 【→目標 1 の指標】 ◎路線バス, 鉄道の市民一人当たりの年間利用回数 2017年度 2027年度 バス 34.1回/年 → バス 37.5回/年以上 鉄道 5.9回/年 → 鉄道 6.5回/年以上 <small>旭川市統計書の路線バスの年間輸送数とJR駅旅客数(乗客数)を旭川市の人口で除した値</small>
目標 2 利用しやすい公共交通の実現を目指す 【→目標 2 の指標】 ◎通勤や通学などの交通の便の満足度 2017年度 2027年度 45.1% → 50%以上 <small>旭川市民アンケート調査 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</small> ◎公共交通体系の充実等の満足度 2017年度 2027年度 19.7% → 30%以上 <small>旭川市民アンケート調査 まちの機能強化(公共交通体系の充実等の満足度)と国際化の推進の満足度について, 満足, まあ満足と回答した割合の合計</small>
目標 3 公共交通網の維持を目指す 【→目標 3 の指標】 ◎公共交通の人口カバー率の維持 2017年度 2027年度 82.6% → 82.6%以上 <small>500m人口メッシュデータ(H27年国勢調査)より, 駅 500m半径, バス停 300m半径(1日5往復以上)及び支線交通運行地域のカバー状況を GIS により算出</small>

目標を達成するための事業
【事業 1】路線網に関する事業 ・路線網の維持・確保と分かりやすさの向上
【事業 2】郊外路線に関する事業 ・郊外地域における公共交通の維持
【事業 3】交通拠点に関する事業 ・旭川空港の二次交通の充実 ・駅における分かりやすい案内の検討
【事業 4】乗継ぎ環境, 利用環境の改善に関する事業 ・乗継ぎ環境や待合施設などの利用環境の整備
【事業 5】バリアフリーに関する事業 ・誰もが利用しやすい交通環境の整備
【事業 6】観光に関する事業 ・観光客等への路線案内の充実
【事業 7】利用促進に関する事業 ・関係者が一体となった利用促進の取組
【事業 8】安定運行に関する事業 ・運転手確保に向けた取組