

「旭川市地域公共交通網形成計画（案）」にお寄せいただいた御意見と旭川市の考え方

○意見募集期間：平成30年10月22日（月）から平成30年11月22日（木）まで

○意見提出者：10人（個人10，団体0）

※御意見につきましては、原則として原文のとおりとしていますが、読みやすくするため一部修正等を行っています。

※受付順に掲載しています。

No	寄せられた御意見等	御意見等に対する市の考え方	
1	1	近年の外国人観光客の増加から、道北、道東地域において広域観光の取組みが盛んに進められており、この地域の玄関口である新富良野空港の役割が大きくなっている。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る。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、周辺市区町とのつながりも考慮した計画とする。人口は今後も増加し少子高齢化が進行すると予測される。観光客は年間約500万人で推移しており、外国人観光客は年々増加している。旭川駅を含む半径5Kmの範囲に人口や施設が集積し、その周辺部は人口等が広く分散している。市内の移動だけではなく、近隣市区町への移動も一定の割合が見られ、また、近隣市町の住民も通勤や通学、通院などで本市への移動がある。特に高等学校を持たない町からは多くの高校生や大学が通学している。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約や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となる。移動手段として、路線バス、路面電車、市営地下鉄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る。市民の移動に対する満足度は、全体として高い状況にあるが、高齢者は買物や通院に対する将来の不安が高い状況にある。市民の公共交通の改善へのニーズは「分りやすさ」を求める意見が多く、また、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い。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る。通学者からは、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い。	いただいた御意見は、概ね旭川市地域公共交通網形成計画（案）と同様の内容であり、参考にさせていただきます。
	2	（その他）市営地下鉄、路面電車の開業を目指す。旭川市内にも地下トンネルの暫定4車線化の完成を目指す。	市営地下鉄、路面電車については、多くの利用が見込めなければ導入は難しく、人口減少、少子高齢化の進行が想定される本市での導入は困難です。また、地下トンネルについては、参考意見とさせていただきます。

3	<p>このような背景を踏まえ、人口増加、少子高齢化が進む社会状況においても、本市の街作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」を策定した。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す。本市の公共交通利用者数は、地下鉄、路面電車、鉄道、バスともに増加傾向にある。本市の公共交通の人口カバー率は8割を超えているが、周辺部においてカバーされていないエリアが存在する。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、特に、運行本数が多く、利用が多い路線がある。これらは、バス運行の中心的な基軸を担う路線となる。運転手の不足や運転手の高齢化が課題となっており、市内のバスやタクシー事業者においても課題として認識されている。条件1、中心部から地域核拠点への路線 条件2、1日片道100本以上の路線 条件3、高校・大学・基幹的病院への路線 条件4、広域路線 条件5、観光重要路線 条件6、連続性を考慮した路線 ⑦公共交通の利用増加を目指す。⑧利用しやすい公共交通の実現を目指す ⑨公共交通網の維持を目指す</p>	<p>いただいた御意見は、概ね旭川市地域公共交通網形成計画（案）と同様の内容であり、参考にさせていただきます。</p>
4	<p>(その他)旭川～新富良野空港の快速エアポートの開業を目指す。</p>	<p>いただいた御意見は、参考意見とさせていただきます。</p>
2	<p>1 旭川電気軌道、道北バス統廃合。 つい最近、少子高齢化の人口減少により道北バスや旭川電気軌道の路線バスは乗務員や利用客が減少してきて、それに旭川電気軌道や道北バスの車庫が古くなってきて、やはり今のバス会社は経営難が進んで、利用客や乗務員の少ない路線バスをそのままにしておくのと赤字になってしまっただけで本当にとっても困るから、これからバス会社の道北バス、旭川電気軌道を経営統合で合併してバス会社の本社や駐車場を神居町富沢の広い土地に移転させたいので、そろそろ乗務員や利用客の少ないバス会社の路線バスをそのままにしておくのはダメだ！！ 現在は少子高齢化の人口減少により路線バスは乗務員や利用客が減少してきて、乗務員や利用客の少ないバス会社の2社をそのままにしておくのと経営難により赤字だから、これからバス会社の2社を経営統合で合併して新しいバス会社の本社や駐車場を神居町富沢の広い土地にて新設してほしいので、そろそろ人口減少によりバス会社の2社を統合させないとダメだ！！</p>	<p>本計画では、少子高齢化、人口減少が進む社会状況においても、現状の公共交通網の維持を目指しており、路線バスの分かりやすさや利便性の向上を図る事業を進めています。 また、個別の事業者等に関する内容につきましては、それぞれの判断によるものと考えております。</p>

2	<p>都市間バス 旭川～羽幌間 留萌, 小平, 苫前経由運行開始!!</p> <p>これからバスに乗って海水浴場に行きたいから, それでJR留萌本線の廃止に伴い都市間バスには旭川から留萌, 小平, 苫前経由として羽幌まで運行させたいので, そろそろ旭川から留萌, 小平, 苫前経由として羽幌まで都市間バスで運行させないとダメだ!! 今後はバスに乗って海水浴場に行きたいのに旭川から羽幌に行く都市間バスが運行されていないのは本当にとっても困るから, これからJR留萌本線の廃止に伴い旭川から留萌, 小平, 苫前経由として羽幌まで都市間バスで運行してほしいので, そろそろ都市間バスには旭川から留萌, 小平, 苫前経由として羽幌まで運行させないとダメだ!!</p>	<p>本計画は本市全域を対象とし, 周辺市町村とのつながりも考慮した計画となっておりますが, 他都市内での路線等は対象としておりません。いただいた御意見は, バス利用に関する利便性向上の御提案として事業者にお伝えいたします。</p> <p>なお, JR留萌本線については, 沿線自治体において協議が続けられています。</p>
3	<p>旭川～留萌間 路線バス 終点「ゴールデンビーチるもい」 留萌市にある海水浴場まで運行させたい。</p> <p>旭川から留萌に行く路線バスは便数が少なく海水浴場に行かないのは本当にとっても困るから, 今後はバスに乗って海水浴場に行きたいし, これから旭川から留萌に行く路線バスが終点を留萌市にある海水浴場の「ゴールデンビーチ」まで運行させたいので, そのことを留萌市, 道庁, 総務省にメールを送ったから, そろそろ旭川から留萌に行く路線バスには終点を海水浴場の「ゴールデンビーチ」まで運行させないとダメだ!!</p> <p>これからバスに乗って海水浴場に行きたいから, それで旭川から留萌に行く路線バスには終点を海水浴場の「ゴールデンビーチ」まで運行してほしいので, そろそろJR留萌本線の廃止に伴い旭川から留萌に行く路線バスには終点を留萌市にある海水浴場まで運行させないとダメだ!!</p>	<p>本計画は本市全域を対象とし, 周辺市町村とのつながりも考慮した計画となっておりますが, 他都市内での路線等は対象としておりません。いただいた御意見は, バス利用に関する利便性向上の御提案として事業者にお伝えいたします。</p> <p>なお, JR留萌本線については, 沿線自治体において協議が続けられています。</p>
3	1	<p>御意見の内容につきましては, 関係部局と共有させていただきます。</p>

4	1	これから神居町富沢にあるカムイの杜公園に行きたいけれど乗って行けるバスが無いのは本当にとっても困るから、これから路線バスに乗ってカムイの杜公園に行きたいし、それで路線バスが神居町富沢にあるカムイの杜公園まで運行してほしいので、そろそろ路線バスには神居町富沢線を運行させないとダメだ！！	<p>本計画では、現在の路線の維持を目指しているものであり、新規路線や路線の延長等につきましては、運転手不足等もあり困難な状況です。</p> <p>しかしながら、利用者増につながる路線の見直しについては、事業者と協議してまいります。</p>
5	1	つい最近、少子高齢化の人口減少により路線バスの乗務員や利用客が減少してきて、やはりバス事業者2社は経営難が進んで、利用客や乗務員の少ない路線バスをそのままにしておくバス事業者2社が赤字になってしまうから、これからバス事業者2社を経営統合で合併してバス事業者の本社や駐車場を神居町富沢の広い土地に移転させたいので、そろそろバス事業者2社を統合させないとダメだ！！	<p>個別の事業者等に関する内容につきましては、それぞれの事業者等の判断によるものと考えております。</p>
6	1	これから路線バスに乗って造波プールのプール施設に行ったら波のプールを泳ぎたいから、今後は中小企業が造波プールによるプール施設を郊外の広い土地に新設して、それで路線バスには旭川駅前から造波プールがあるプール施設まで運行させたいので、そのため造波プールを誘致して、そろそろ路線バスには造波プールのあるプール施設まで運行させないとダメだ！！	<p>いただいた御意見は、参考意見とさせていただきます。</p>
7	1	神居町富沢は墓地や旅館があるのに乗って行ける路線バスがなく、今後は路線バスに乗って神居町富沢にある旅館や墓地に行きたいし、これから路線バスに乗ってプール付き客室の旅館へ行って旭川市内を一望見ながら客室に設置してるプールを泳ぎたいから、それでプール付き客室の旅館を誘致して、そして中小企業がプール付き客室の旅館を神居町富沢の高台にある墓地向かいの土地に新設して、そのため路線バスが神居町富沢線を運行してほしいので、そろそろ路線バスには高台にある旅館、墓地経由として神居町富沢線を運行させないとダメだ！！	<p>本計画では、現在の路線の維持を目指しているものであり、新規路線や路線の延長等につきましては、運転手不足等もあり困難な状況です。</p> <p>しかしながら、利用者増につながる路線の見直しについては、事業者と協議してまいります。</p>
8	1	しかし幌加内高校は全校生徒が少なく、これから中学卒業者を幌加内高校に通学させたいから、それで路線バスが旭川駅前から旭橋、旭町、鷹栖町、江丹別経由として幌加内町まで運行してほしいので、そろそろ路線バスには高校生を幌加内高校へ通学させるために旭川駅前から旭橋、旭町、鷹栖町、江丹別経由で幌加内町まで運行させないとダメだ！！	<p>幌加内高校には遠隔地からの生徒を対象とした寮があり、公共交通機関での通学の要望は本市に対してこれまでありません。</p>

9	1	<p>つい最近、旭川から留萌に行く路線バスは海水浴場には行かず本数が少なくて本当にとても困るから、今後はバスに乗って留萌市の海水浴場に行きたいし、これからJR留萌本線の廃止に伴い旭川から留萌に行く路線バスには終点を留萌市の海水浴場まで運行させたいので、そろそろ旭川から留萌に行くバスを留萌市の海水浴場まで運行させないとダメだ！！</p>	<p>本計画は本市全域を対象とし、周辺市町村とのつながりも考慮した計画となっておりますが、他都市内での路線等は対象としておりません。いただいた御意見は、バス利用に関する利便性向上の御提案として事業者にお伝えいたします。</p> <p>なお、JR留萌本線については、沿線自治体において協議が続けられています。</p>
10	1	<p>今後の人口減少や、バス運転者確保の難しさが増すことを考えると、バス路線の選択と集中は妥当であると思う。</p> <p>特定の結節点で主要バス路線同士、あるいは主要路線と支線乗り換える計画に移行していくとのことだが、直通のバス路線で行けた経路を乗り換えにする際には、運賃を通しのバス運賃と同等かそれより安くするなどの施策を取っていただけるとありがたい。現状のバス運賃では、バスカード利用時に乗り継ぎで100円引きになっているが、直通便より運賃が高くなることもある。そういった点からも、直通便より乗り継ぎの運賃が高くなることを無いようにしてほしい。</p> <p>定期券についてであるが、電気軌道と道北バス2社で共通利用が出来ていない。片方の定期券を持っているともう1社の路線も定期券が使えると便利だな、と思うことがある。2社両方の路線が走っている区間では定期券についても相互利用できるよう、市で働きかけを行って欲しい。</p>	<p>主要バス路線同士の乗換えについては、現在の路線において、複数の路線が乗入れるバス停等での乗換え案内の充実により、より効率的に移動ができることを目指しています。</p> <p>また、支線の導入の際にはそれまでの料金との比較も含め事業者と協議していきます。</p> <p>なお、バスカード利用時の乗継ぎ運賃及び定期券の相互利用につきましては、利便性向上につながると考えられるため事業者と協議してまいります。</p>
	2	<p>今回の計画では市内交通をバス中心に再編するとのことだが、永山、近文、緑が丘地区、あるいは旭川空港アクセスなどはJRの利便性向上による交通再編も目指すべきではないだろうか。</p> <p>市内～永山などは、特に冬場の道路渋滞が激しく、JRで移動する方が時間が読める利点がある。また、JRの方がバスより運賃が安いことも利点である。JRの定期券旅客が人口減の中でも緩やかに増加していることは、そのようなJRの利点が評価されているためではないだろうか。</p> <p>具体的に考えられる施策としては、本数を30分に1本以上に増やす、函館線の近文清掃工場付近や旭川日赤付近のような、近隣に高校や病院がある地域や、永山の環状線や新道付近などの駅間隔の長い地域に駅を増やす、等といったものである。これらを市がJRをフォローする形で行い、永山地区等において、駅で支線の乗合タクシーに乗り継ぐといった形に再編することで、定時性向上や所要時間短縮を目指すことを検討しても良いのではない</p>	<p>鉄道につきましては、路線バスと比較して定時性が確保され、また、大量輸送が可能であることから通勤通学を含めた日常利用においても大きな役割を果たしています。</p> <p>しかしながら、JR北海道においては、経営難から鉄道事業の見直しが行われており、鉄道の維持存続に向けて、JR北海道と国、北海道及び地方自治体や関係団体において、協議を続けていることから、新たな駅の設置など大きな設備投資を行うことは難しい状況です。</p>

	<p>だろうか。</p> <p>市内～永山方面はバスレーンや優先信号設置による定時性の向上を図るとのことではあるが、既にある JR というインフラを活用しきれていないのではないか、と思える。</p> <p>昨今、宗谷線など道内 JR 路線の存廃が取り沙汰されているが、交通機関は日々乗車する通勤通学客あつてのものではないかと思う。市の方でも単純に乗車キャンペーンなどの宣伝活動に留めるのではなく、このような使い勝手の良い交通機関への改良を目指し、将来的に JR 路線を維持するきっかけにして欲しいと思う。</p> <p>人口減とバス路線維持困難という苦境の中、公共交通機関を守っていくための大切な計画であると理解している。是非、今回の計画では維持だけに徹するのではなく、“便利な交通機関”という未来ある計画を目指していただきたい。</p>	<p>本計画においては、鉄道の利用促進策の実施や旭川駅での案内の充実など、現時点で地域として取り組むことができる事業を記載していますが、今後の協議の内容については、本計画の見直しに反映させていきたいと考えております。</p> <p>また、支線交通につきまして、平成25年に永山東地区にて乗合タクシーの試験運行を行いました。利用者が想定よりも少なかったため本格運行には至りませんでした。旭川市地域公共交通網形成計画では、必要に応じて地域核拠点を基本に支線交通の導入について検討してまいります。</p>
--	---	---