

地域内フィーダー系統 旭川市生活交通確保維持改善計画

令和3年4月 16 日

旭川市地域公共交通会議

1 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

1.1. 当該地域の公共交通の概況・問題点

(1) 地域の概況

旭川市は北海道のほぼ中央に位置し、面積は約 748 km²で、大雪山に囲まれ、石狩川をはじめとする多くの河川が流入する中であって都市機能が集積する北海道の拠点である。旭川市の人口は 2021 年 4 月 1 日時点で 329,822 人であり、北海道で 2 位の規模となっている。人口推移を見ると、北海道全体と同様に 1995 年まで増加してきたが、2000 年以降は微減に転じており、将来推計人口（国立社会保障・人口問題研究所）においても、人口減少と少子・高齢化が進行すると予測されている。

(2) 公共交通の概況

旭川市の公共交通は、鉄道、路線バス、デマンド交通、タクシーで構成されている。鉄道は 4 本の JR 線があり、路線バスは民間 5 社による都市間バスと、民間 2 社による市内路線バスが運行されている。市内の鉄道駅は 16 駅あるが、旭川駅と永山駅以外は無人駅であり、1 日の平均乗車人員の約 8 割は旭川駅となっている。市内路線バスは、旭川電気軌道（株）が 71 系統、道北バス（株）が 77 系統あるが、乗車人員は減少の一途をたどっており、1967 年から 2009 年の 42 年間で約 7 割減少した。一方で、自動車登録台数は年々増加し、旭川都市圏の交通分担率も自動車が全体の 73.4%を占めている（H15 年度パーソントリップ調査）。

(3) 公共交通の問題点

旭川市の高齢化率は 31.8%（2015 年国勢調査）であり、郊外部で高齢化率が高くなっている。また、旭川市の将来推計人口（国立社会保障・人口問題研究所）を年齢別にみると、65 歳以上の人口が増え続けると予測され、2030 年の高齢化率は 39.8%、2045 年には 46.9%に達する見込みである。このことから、高齢者ドライバーによる交通事故の増加や、高齢化に伴い各居住地からバス停留所までの徒歩による移動が困難となる住民の増加、さらに、公共交通サービスが行き届いていない郊外部に居住する高齢者の移動がますます困難になることが予想される。

また、クルマ社会の進展に伴い、幹線道路沿道や郊外部に多くの大規模商業施設が開業しており、自家用車を利用できない高齢者の増加が見込まれる中、中心市街地や地域の生活拠点等の生活利便施設が集積している場所への公共交通のアクセスを向上させることは、地域における生活を守る上で必要であり、今後は、誰でも公共交通を利用しやすい環境をつくるなど、「地域の足」を確保することが重要になる。

1.2. 地域の公共交通の確保維持改善に係る計画策定の必要性

旭川市内の公共交通による移動は、既存の鉄道やバス、タクシー等によってある程度確保されているものの、平成30年度のバスの輸送人員は11,016千人で、平成元年に比べ半減、昭和42年に比べ3分の1以下となるなど、クルマを運転できない若年層や高齢者等の交通弱者が、日常生活を営むための最低限の移動手段として路線が確保されない状況が、今後、拡大することが懸念される。

これまで、平成23年度及び平成24年度において、地域公共交通調査事業を実施し、公共交通の課題を明確化するとともに地域の公共交通の確保維持に向けて、旭川市公共交通グランドデザインを策定したほか、平成31年1月には旭川市地域公共交通網形成計画を策定し、課題解決に向けた取組を実施してきた。

この取組の一つとして、交通不便地域である米飯地区において、地域の住民等の移動の利便性の向上と効率化を図るべく、路線バスが運行していた区間を主な対象としたデマンド型の公共交通を導入し、地域間交通ネットワークであるJR石北本線「東旭川駅」等と接続した、持続可能で最適な公共交通の確立を目指した運行を行っている。

今後もさらに人口減少、少子高齢化が進む中、引き続き地域住民の移動手段の確保のため、デマンド交通の運行が必要であることから、地域内フィーダー系統旭川市生活交通確保維持改善計画を策定するものである。

2 地域公共交通確保維持事業に係る定量的な目標・効果

2.1. 定量的な目標

(1) 事業の目標

人口1人あたりの年間利用回数

	年 度	回 数	内 訳
現状	R2(R1.10-R2.9)	5.9回	(R2.4人口：752人，利用者数：4,448人)
目標	R4(R3.10-R4.9)	5.9回	(R3.4人口：740人，利用者数：4,366人)

※R3年度については、年度途中のためR2年度を現状として整理する。

・現状の値を目標とした理由

本系統のR4年度の利用者数は、新型コロナウイルス感染症の影響による減少が継続する見込みであるが、地域の移動手段を確保・維持するため、利用促進の取組を継続し、R4年度はR2年度の水準を維持することを目標とする。

2.2. 効果

上記の目的を達成したことで得られる効果は以下のとおりである。

- ・交通空白地の住民の日常生活に必要な不可欠な移動手段が確保
- ・自家用車から公共交通利用によるCO2排出抑制
- ・自家用車から公共交通利用による交通事故の抑止

3 2の目標を達成するために行う事業及び実施主体

- ・米飯地区の住民代表と意見交換会を開催し利用者の意見を聞き、利便性の向上を図る。(旭川市地域公共交通会議、事業者)
- ・感染症対策の周知を含め、利用促進に向けた周知を行い、利用者増を図る。(旭川市地域公共交通会議、事業者)

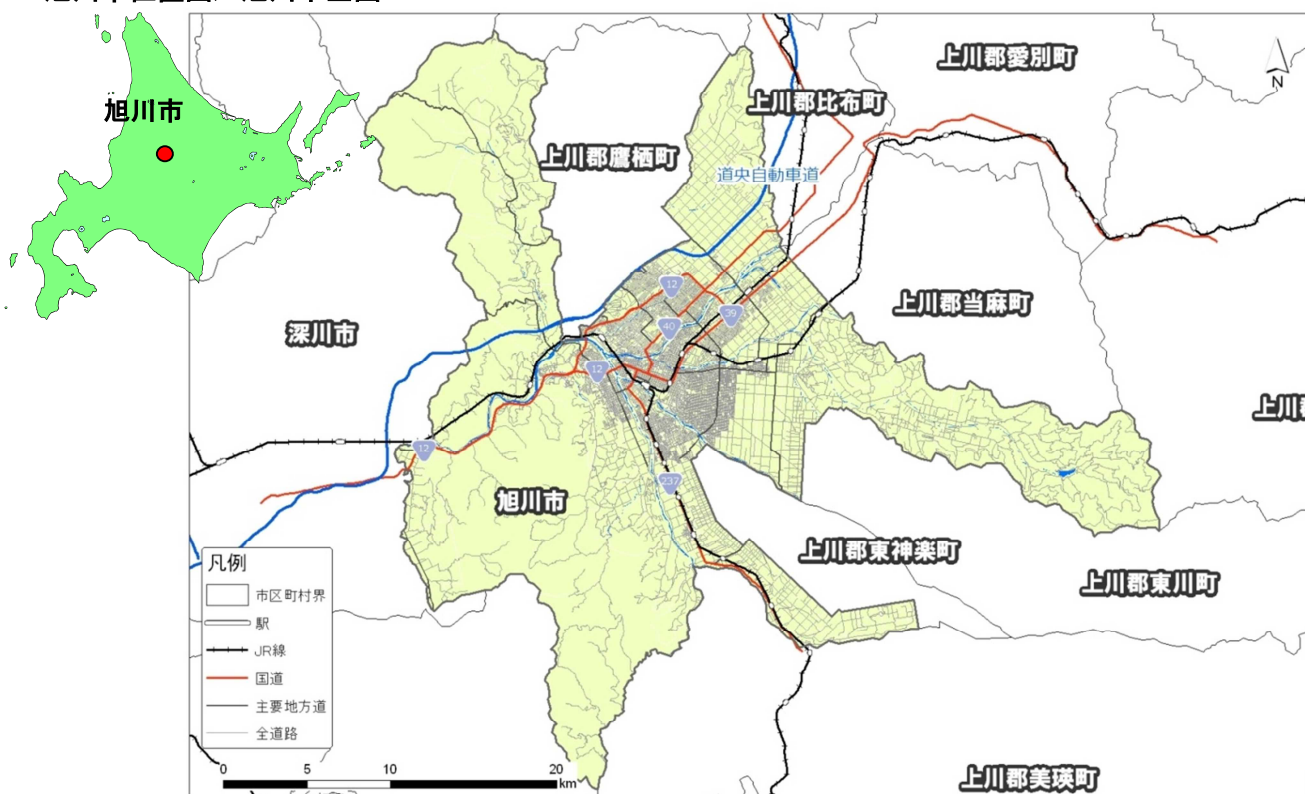
4 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行システムの概要及び運行予定者

4.1. 対象路線の概要

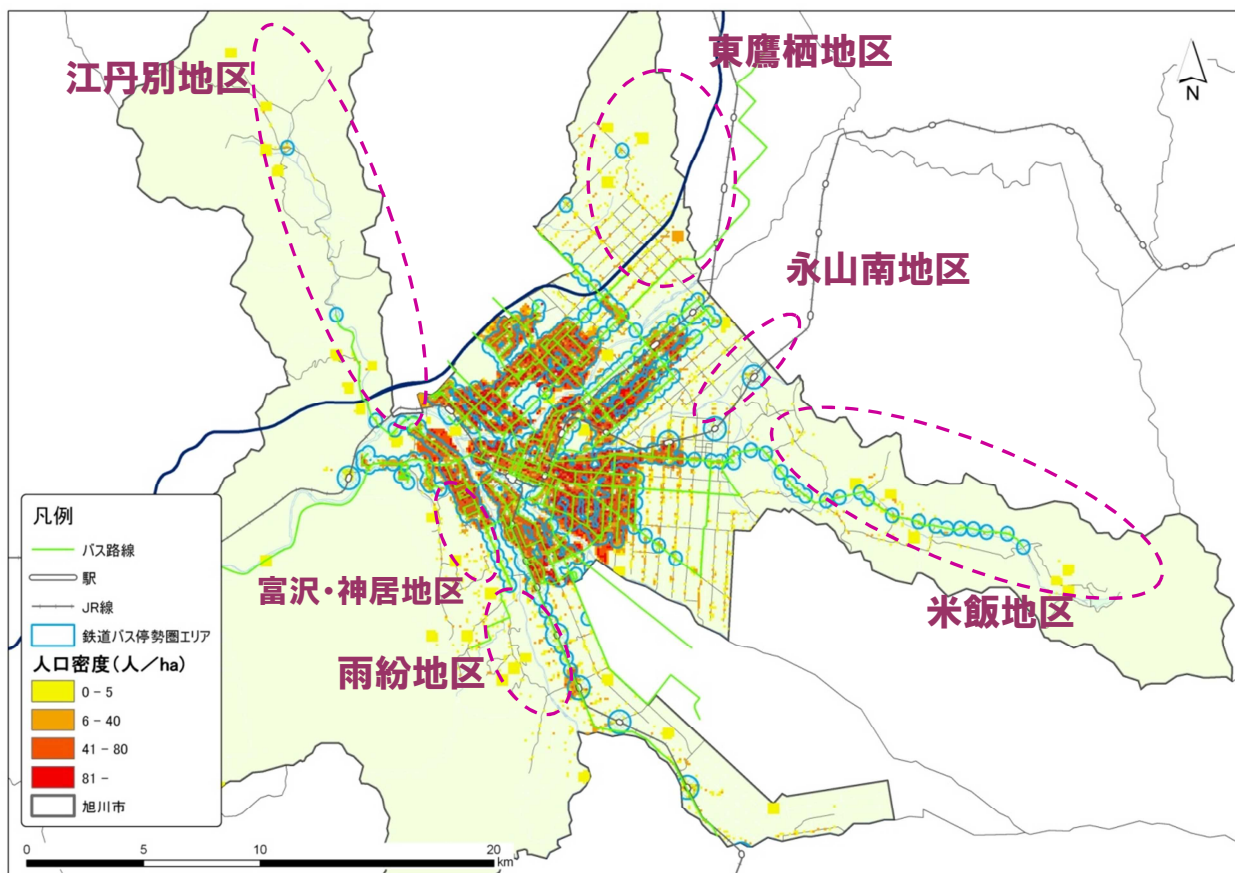
(1) 路線概要

- ・ 米飯地区から、JR 石北本線「東旭川駅」、当該方面の主要バス系統である東旭川線・東旭川 6 丁目バス停等へ接続している。
- ・ 米飯地域には、基幹となる道路が存在するため、起終点があり、一定の方向性をもって運行する形態の起終点固定型とする。
- ・ 東旭川駅 ⇒ 旭川 21 世紀の森付近までの距離：約 20km
(デマンド型交通の旅行速度 (想定) : 22.5km/h)
- ・ 往路 (平日) 最大運行便数：4 便 (① 7:10～、② 9:30～、③12:00～、④17:00～)
- ・ 復路 (平日) 最大運行便数：6 便 (① 8:30～、②11:00～、③13:00～、④14:30～、⑤16:00～、⑥18:00～)
- ・ 往路 (休日) 最大運行便数：3 便 (① 7:30～、②10:00～、③12:30～)
- ・ 復路 (休日) 最大運行便数：4 便 (① 8:30～、②11:00～、③13:30～、④16:00～)
- ・ 隣家まで 300m を超えて住居が散在する地区で、1 km 以上も離れた居住者もいる。
- ・ 同地区内には、標高 250～300m の丘陵を挟んで住居があり、その住民は最寄りのバス停まで夏は徒歩 30 分程度、冬は積雪等により 1 時間弱かかる状況であったが、デマンド型交通を運行することで利便性が向上した。

旭川市位置図／旭川市全図



旭川市内：交通空白・不便地域

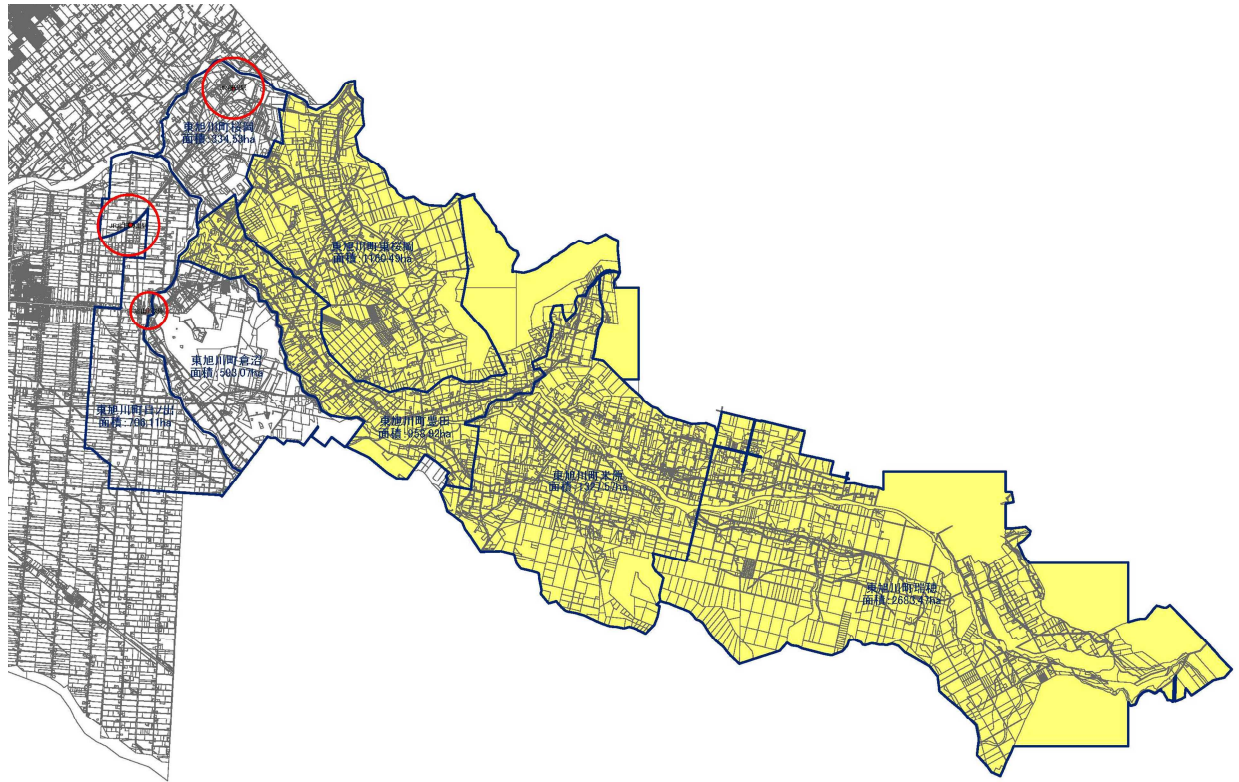


JR 東旭川駅／東旭川 6 丁目バス停 近辺図

●指定施設の地図



米飯地区の範囲と人口、面積（令和3年4月1日現在）



4.2. 運行を確保するシステムの概要及び運行予定者

(1) 令和4年度（令和3年10月～令和4年9月）

次のとおり（表1）

表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行システムの概要及び運行予定者（地域内フィーダー系統）

令和4年度

市区町村	運行予定者名	運行系統名 (申請番号)	運行系統			系統 キロ程	計画 運行 日数	計画 運行 回数	再 編 特 別 措 置	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7及び別表9)			
			起点	経由地 営業区域	終点					運行態様 の別	基準口で 該当する 要件	接続する補助対象 地域間幹線系統等 との接続確保策	基準にて該当 する要件 (別表7のみ)
旭川市	旭川中央交通株式会社	(1) 米飯線	旭川駅	米飯・米原・ 東田・東照田	東旭川地区	往 復	385日	824.9回		区別運行	◎(2)	JR東旭川駅、東旭川6丁目 などへの接続	③
						往 復	日	回					
						往 復	日	回					
						往 復	日	回					
						往 復	日	回					
						往 復	日	回					

(注)

1. 区別運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域を記すこととし、「系統キロ程」について記載を要しない。
2. 「系統キロ程」については、小拠点第1位(第2位以下切り捨て)まで記載すること。なお、循環系統の場合には、往又は復のどちらかの側にキロ程を記載し、もう片方の側に「循環」と記載すること。
3. 「再編特別措置」については、地域公共交通再編実施計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特別措置の適用(別表8)を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載する。
4. 「運行態様の別」については、路線定期運行、路線不定期運行、区別運行の別を記載すること。
5. 「接続する補助対象地域間幹線系統等と接続確保策」については、地域内フィーダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークと、どのように接続を確保するかについて記載する。
6. 本表に記載する運行予定系統を示した地図及び運行ダイヤを添付すること。

※令和5年度（令和4年10月～令和5年9月）及び令和6年度（令和5年10月～令和6年9月）については、令和4補助年度との違いが曜日の違いによる運行回数のみであるため省略する。

5 地域公共交通確保維持事業に要する費用の負担者

旭川市から運行業者への補助金額については、運行収入及び国庫補助金を運行経費から差し引いた差額分を負担することとしている。

6 補助金の交付を受けようとする補助対象事業者の名称

旭川中央交通株式会社

7 補助を受けようとする手続きに係る利用状況等の継続的な測定方法

該当しないため、記載しない。

8 別表1の補助事業の基準二に基づき、協議会が平日1日当たりの運行回数が3回以上で足りると認めた系統の概要

該当しないため、記載しない。

9 別表1の補助事業の基準ハに基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準じる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧

該当しないため、記載しない。

10 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項

該当しないため、記載しない。

11 外客来訪促進計画との整合性

該当しないため、記載しない。

12 地域公共交通確保維持事業を行う地域の概要

次のとおり（表5）

表5 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

市町村名	旭川市
------	-----

(単位:人)

	人口
人口集中地区以外	25,944
交通不便地域	740

交通不便地域の内訳

人口	対象地区	根拠法
740	旭川市東旭川町米飯地区 (豊田・米原・瑞穂)、東桜岡地区	局長指定

地域公共交通網形成計画、地域公共交通再編実施計画の策定年月日

計画名	策定年月日	算定式適用開始年度
旭川市地域公共交通網形成計画	平成31年1月18日	平成31年度

(※参考)

対象人口	算定式	国庫補助上限額
740	740人××+万円=0千円	0千円

(1) 記載要領

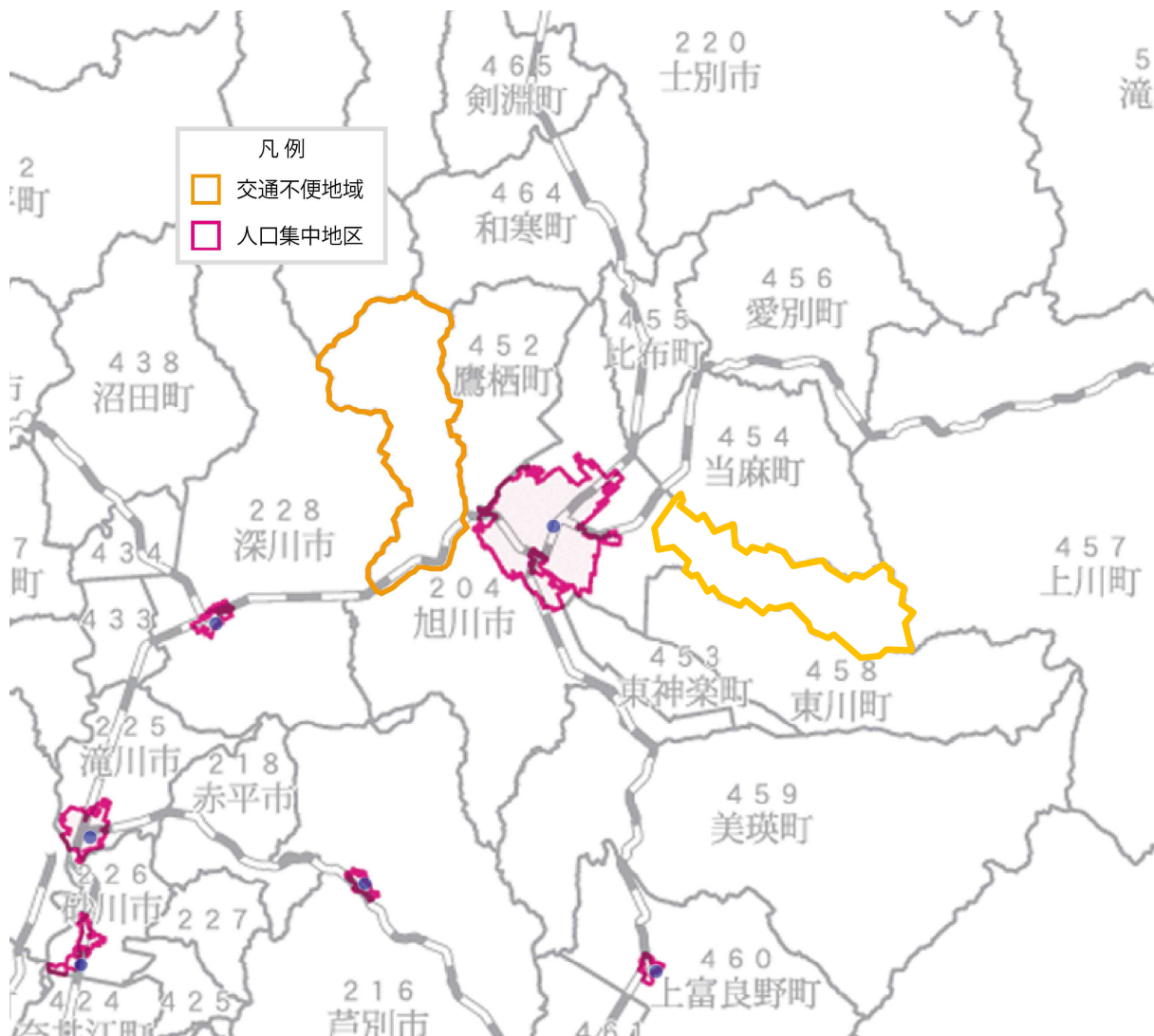
1. 人口は最新の国勢調査結果を基に記載すること。ただし、地方運輸局長等が指定する交通不便地域の場合は、申請する年度の前年度の3月末現在の住民基本台帳を基に記載すること。
※なお、実施要領等で別に定める場合は、それによること。
2. 「人口集中地区以外」の欄は、国勢調査結果により設定された人口集中地区に該当しない地区の人口を記載すること。
3. 「交通不便地域」の欄は、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱（以下、「交付要綱」という。）の別表7（ロ②（1））に記載のある過疎地域の人口及び交付要綱別表7（ロ②（2）（実施要領の2.（1）④））に基づき地方運輸局長等が指定する交通不便地域の人口の合計（重複する場合を除く）を記載すること。
4. 「対象地区」の欄には、当該市町村の一部が上記3.に掲げる法律（根拠法）に基づき地域指定されている場合に、根拠法ごとに当該区域の旧市町村名等を記載すること。また、地方運輸局長等が指定する交通不便地域が存在する場合には、該当する区域名を記載すること。
5. 「根拠法」の欄は、交通不便地域を地方運輸局長等が指定した場合は、「局長指定」と記載すること。

(2) 添付書類

1. 人口集中地区以外の地区及び交通不便地域の区分が分かる地図
(ただし、全域が交通不便地域となる場合には省略可)

■添付書類 人口集中地区以外及び交通不便地域の区分が分かる地図

以下、旭川市における人口集中地区及び交通不便地域を示す。



13 車両の取得に係る目的・必要性

車両取得を行わないため、記載しない。

14 車両の取得に係る定量的な目標・効果

車両取得を行わないため、記載しない。

15 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者、要する費用の総額、負担額及びその負担額

車両取得を行わないため、記載しない。

16 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画

該当しないため、記載しない。

17 協議会の開催状況と主な議論

・ 会議の開催

平成 23 年度は 1 回、平成 24 年度は 3 回、平成 25 年度は 3 回、平成 26 年度は 3 回、平成 27 年度は 3 回、平成 28 年度は 2 回、平成 29 年度は 3 回（うち 1 回は書面会議）、平成 30 年度は 4 回（うち 1 回は書面会議）、平成 31 年度（令和元年度）は 2 回、令和 2 年度は 3 回（書面会議）の地域公共交通会議を開催した。

表 会議開催内容

回	開催日時	主な協議内容
令和 2 年度 第 1 回	令和 2 年 6 月 10 日～ 6 月 30 日	(1) 令和元年度 事業結果及び決算について (2) 令和 2 年度 事業計画及び予算について (3) 地域内フィーダー系統旭川市生活交通確保維持改善計画について (4) 生活交通改善事業計画（バリアフリー化設備等整備事業）について
令和 2 年度 第 2 回	令和 2 年 9 月 18 日～ 10 月 2 日	(1) 環状通り循環線 協議運賃について
令和 2 年度 第 3 回	令和 2 年 12 月 25 日～ 令和 3 年 1 月 15 日	(1) 旭川市地域公共交通網形成計画の推進について (2) 米飯デマンド交通の実績報告について (3) 旭川市内の UD タクシーの導入状況について (4) 北海道運輸局補助事業の 1 次評価について (5) 「旭川市生活交通確保維持改善計画における地域内フィーダー系統運行予定者参加確認公募事務取扱要領」の制定及びデマンド型交通米飯線における参加確認公募の実施について
令和 3 年度 第 1 回	令和 3 年 4 月 16 日	(1) 令和 2 年度事業結果及び決算、令和 3 年度事業計画（案）及び予算（案）について (2) 地域内フィーダー系統旭川市生活交通確保維持改善計画について (3) 生活交通改善事業計画（バリアフリー化設備等整備）について (4) 芦旭線の代替交通について (5) 各種報告

18 利用者等の意見の反映状況

・ 米飯地区住民代表との意見交換会の開催

利用者の意見を把握するため、米飯地区の住民代表（地域の市民自治組織の代表者）と意見交換を行った。地域住民及び交通会議事務局、運行事業者による意見交換会については、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、開催を見送った。

19 協議会の構成メンバー

表 旭川市地域公共交通会議構成員名簿（令和3年4月現在）

区分	役職	構成員名
旭川市長が指名する職員	旭川市地域振興部長	熊谷 好規
	旭川市福祉保険部長	金澤 匡貢
北海道知事が指名する職員	北海道上川総合振興局 地域創生部地域政策課 主幹	庄司 大介
旅客鉄道事業者	北海道旅客鉄道(株)旭川支社 専任部長	堀井 忠
一般乗合旅客自動車運送事業者	旭川電気軌道(株) 運輸事業部 次長	矢野 寿典
	道北バス(株)取締役 運輸本部長	福内 直樹
	北海道中央バス(株)旭川営業所 所長	土田 裕司
	旭川中央交通(株)代表取締役社長	柏葉 健一
(一社)旭川地区ハイヤー協会 会長		
一般旅客自動車運送事業者団体	(一社)旭川地区ハイヤー協会 専務理事	荒川 盛行
	旭川地方個人タクシー協同組合 専務理事	山内 建一
	旭川バス協会 事務局 局長	中田 幸治
一般旅客自動車運送事業者の運転手が組織する団体	旭川地区交通運輸産業労働組合協議会 議長	藤井 正樹
利用者・住民代表	旭川市民委員会連絡協議会 副会長	東 建司
	北海道高等学校PTA連合会旭川支部 事務局長	仲俣 文貴
	社会福祉法人旭川市社会福祉協議会 常務	岡田 政勝
	(一社)旭川市消費者協会 理事	馬場 貞
	旭川 NPO サポートセンター 理事	森田 裕子
その他団体	旭川商工会議所 理事事務局長	川口 勤
道路管理者	旭川開発建設部 旭川道路事務所 第1工務課長	梅津 隆
	北海道上川総合振興局 旭川建設管理部 事業課長	工藤 一
	旭川市土木部長	太田 誠二
	東日本高速道路(株)北海道支社旭川管理事務所 副所長	加藤 文啓
警察	旭川中央警察署 交通第一課 企画規制第2係長	山名 克彦
	旭川東警察署 交通第一課 規制係長	星野 貢
学識者	中央大学 研究開発機構 教授	秋山 哲男
	北海道大学公共政策大学院 公共政策学連携研究部 教授	高野 伸栄
	国立大学法人旭川医科大学 教授	高橋 雅治
運輸局・運輸支局	北海道運輸局 旭川運輸支局 輸送・監査担当 首席運輸企画専門官	松田 順一 清野 信也

【本計画に関する担当者・連絡先】

住所 旭川市6条通10丁目 旭川市第三庁舎3階

所属 旭川市地域振興部都市計画課

氏名 村上 潤知

電話 0166-25-9851

e-mail tosi_kei@city.asahikawa.lg.jp