

環状通り循環線実証実験についての結果報告

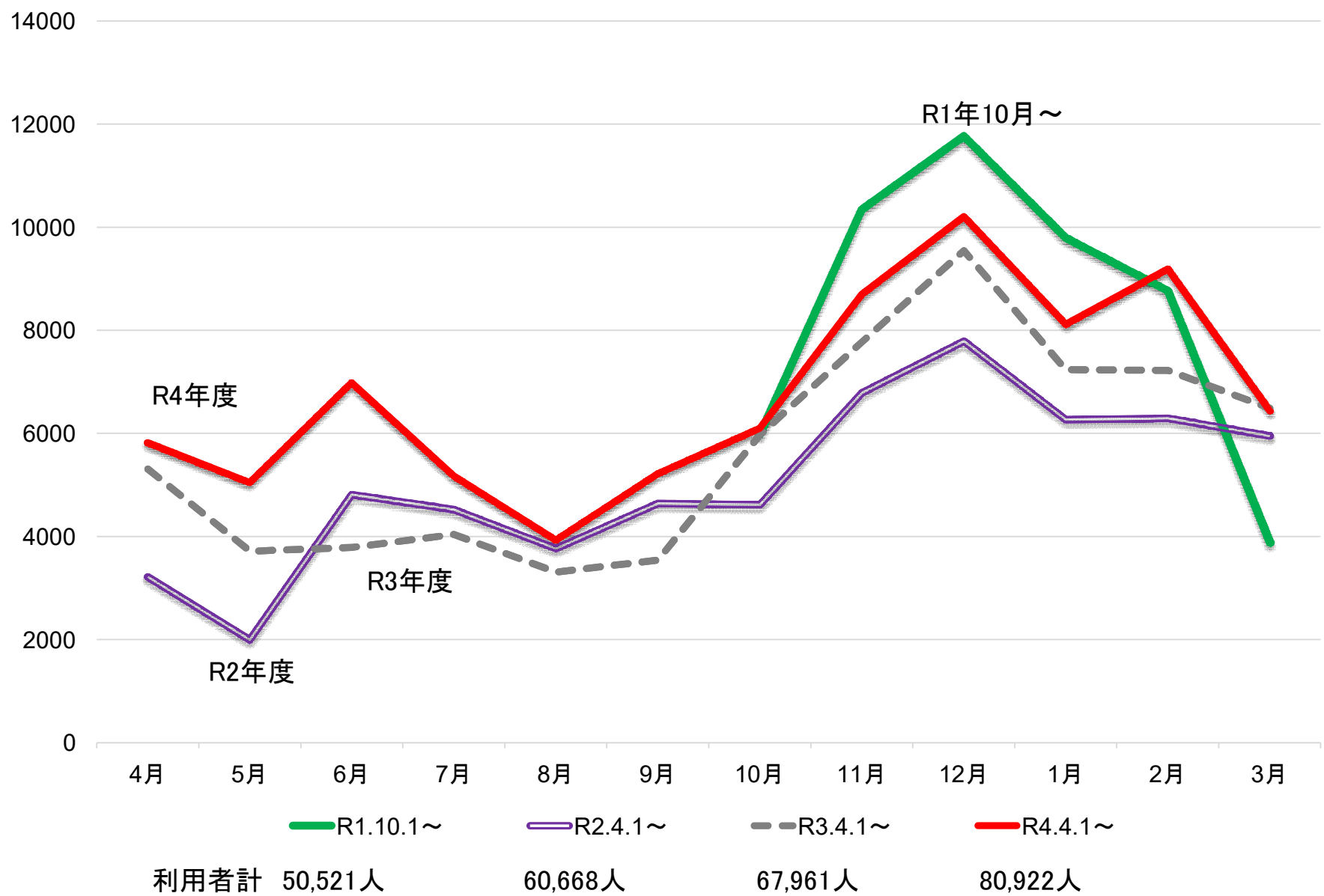
北海道運輸局 旭川運輸支局
輸送・監査担当
令和5年4月

【これまでの経緯】

- ・環状通り循環線は、地域住民の要望を契機として、旭川電気軌道及び道北バス、旭川運輸支局で検討を進め、バス事業者がそれぞれの車両、人員等の資源を提供して行う運送事業者独自の実証実験として計画された。
- ・令和元年6月の旭川市地域公共交通会議にて協議運賃の承認を得て、令和元年10月より運行を開始。
- ・当初1年間の実証実験運行の予定であったが、コロナ禍における利用激減のなかで、実証実験の知見蓄積を図るために、期間を延長し、令和5年3月末日まで運行を行った。



環状通り循環線 利用者数(人)



①利用停留所 ベスト5(R3.10.1～R4.9.30)

	停留所名	降車人数
1	永嶺高校前	9,197人
2	高専前	6,188人
3	緑が丘3-4 : 6,074人 工業高校前 : 1,660人	7,734人
4	西高入口	2,733人
5	南校前	2,724人

※降車上位の停留所は、全て高校の最寄りである

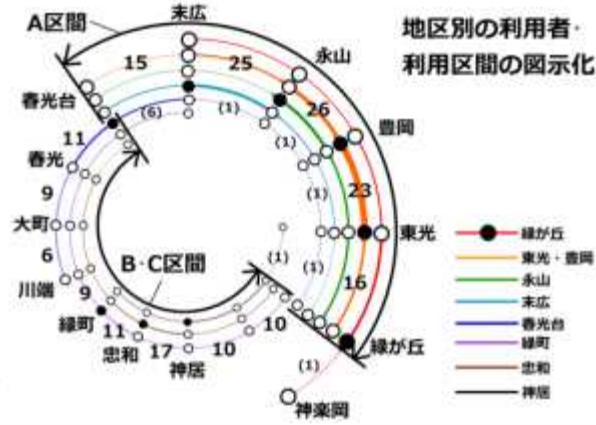
②平日、土日祝日の利用者数(R3.10.1～R4.9.30)

	利用者数	便数	1便あたりの利用者
平日	70,427人	2,886便	24.4人
土日祝の合算	5,994人	720便	8.3人

※平日の1便あたりの利用者数は、土日の利用者数の約3倍

③利用実態調査からみる利用区間

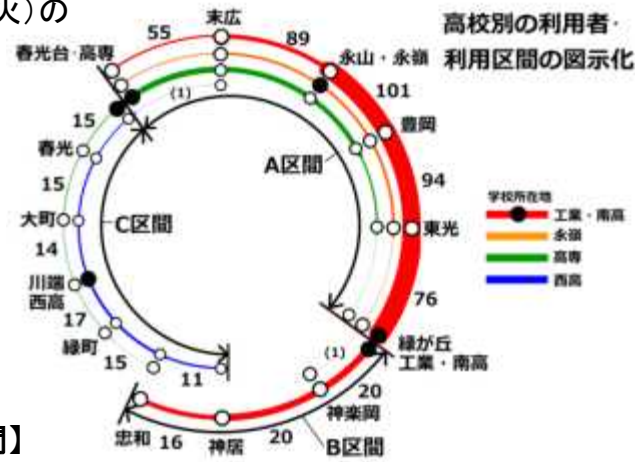
1. R4.7.22(金) 乗降調査(高校の夏季休暇中における利用実態)



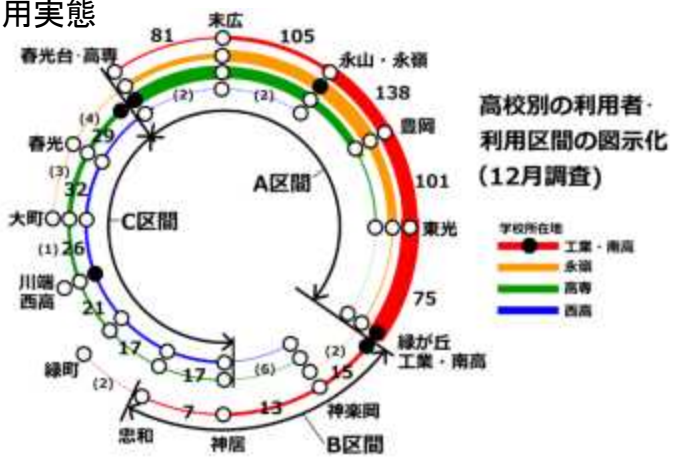
高校の休学日については、全区間で利用者が減少

2. 環状通り循環線の沿線5校(永嶺・高専・工業・南高・西高)における利用状況

8月23日(火)~9月6日(火)の
高校別乗降調査



12月12日(月)の
高校別利用実態



【春光台～緑が丘 区間】

- ・高校が4つ、バランスよく配置され、双方方向に需要がある。
- ・市内中心部を經由せず(乗り継ぎをせずに)、春光台方面⇄緑が丘方面の移動ができるため、時短効果が高い。5
- ・2社共通定期券等の乗り継ぎ利用の促進により、さらなる利用者増が期待できる。

【実証実験の結果】

【成果】

- ・環状通り循環線は2社の協力のもと実現した共同の事業であり、旭川環状線上の豊永橋を經由し、永山と豊岡との往来が可能となる運行系統の新設により、新たな需要の掘り起こしができた。
- ・実証実験運行により、主たる利用者は高校生であり、平日と学休日の需要に大きく差があることが判明。また、利用実態より安定的に利用が見込める区間と、逆にそうでない区間も明らかになった。

【課題】

- ・2社ともに(環状通り循環線を含め)現行の運行ダイヤを維持するにあたり、運転者が十分に足りているとは言い難い。環状通り循環線は市内路線ではあるが、比較的長大な路線であるため、運転者の一運行当たりの拘束時間が長くなることから、運転者の勤務交番を組むうえで非効率な面がある。

【今後に向けて】

- ・実証運行は令和5年3月末で終了となるが、市内バス路線の多くが中心部から郊外に向けて放射状に広がるなか、それらの横串として機能し、路線バスネットワーク全体の利便性を向上させるポテンシャルがある。
- ・上記の成果と課題及び環状通り循環線の潜在的な可能性をふまえ、令和5年4月以降は運行ルート・ダイヤを見直し、利用者利便を確保しつつ、事業者負担の少ない運行形態により、当該系統を継続させることを関係者間で確認。

【令和5年4月以降】運行ルート等を変更

- ・ 運行ルートを変更し、「療育センター」と「南高校」を起・終点として、永嶺高校経由で引き続き2社(旭川電気軌道及び道北バス)で運行を行う。
- ・ 運賃については、地域の合意に基づく協議運賃ではなく、2社それぞれの運賃を認可。
(運賃額は同一、ICカードの共通利用可)
- ・ 運行系統名を「緑が丘・環状通り・春光台線」に変更。
- ・ 運行ダイヤを以下の様に変更。
- ・ 点線部 (.....) については4月は以降運行を行わない他、市内バス系統の変更・廃止あり。

