

平成24年度 地域公共交通確保維持改善調査事業

旭川市公共交通グランドデザイン

(素案)

2013.3.26

公共交通グランドデザイン策定の背景

総合的な公共交通計画の策定に向けては、都市をどのような姿にし、どのような交通システムで構成するかを示すグランドデザインを作成した上で、市民のモビリティ確保について検討する必要がある。

ここで言う「都市の姿」とは、市民に必要なあらゆる要素（生活に関連する住まい、商業・産業・農業、文化・教育・医療など）を取り込み、市民や行政に分かりやすい目標となり得る「あたらしい中心市街地と住宅地」のあり方を前提とした「都市のかたち」と「交通のつながり」を示すこととなる。旭川市においても、都市空間・交通ビジョンとなるグランドデザインを策定し、モビリティ確保のための事業実施に繋げていくこととする。

公共交通グランドデザインの構成

旭川市の他の計画における「交通体系」の考え方

公共交通グランドデザインの位置づけ

公共交通グランドデザインの計画区域と目標時期

旭川市の概況整理

旭川市の社会経済動向

- (1)人口動向
- (2)経済動向
- (3)観光動向

旭川市の交通動向

- (1)道路・鉄道
- (2)バス交通
- (3)利用交通手段
- (4)市民意識

旭川市の交通に関する課題の整理

公共交通グランドデザインの方向性

旭川市公共交通グランドデザインの内容

計画理念

政策目標

政策目標実現に向けた施策

各政策目標の空間的な実施個所イメージ
ターゲットイメージ

推進体制

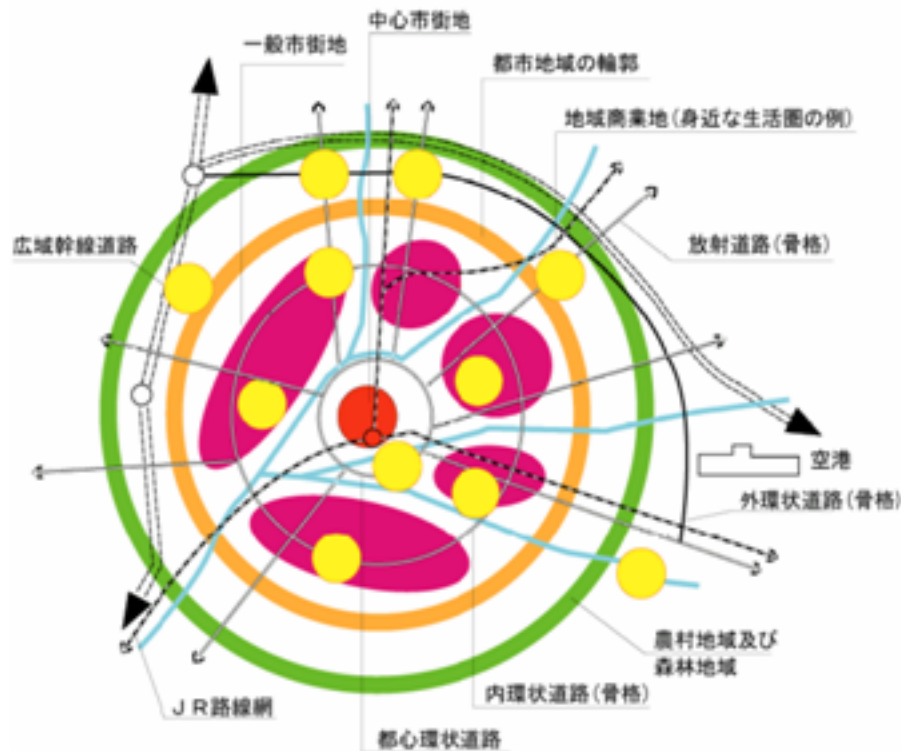
旭川市の他の計画における「交通体系」の考え方

公共交通ランドデザインの関連計画の整理

計画種類	総合計画	都市計画	総合交通体系調査	中心市街地活性化基本計画	バリアフリー基本構想	バス活性化計画	自転車駐輪場計画
計画などの名称	第7次旭川市総合計画	旭川市都市計画マスタープラン	旭川都市圏交通マスタープラン	旭川市中心市街地活性化基本計画	旭川市バリアフリー基本構想	旭川市バス交通活性化計画	旭川市自転車駐輪場基本計画
策定年次		平成24年	平成16年	平成23年	平成20年	平成20年	平成21年
目標年次		平成32年	明示なし			平成29年	平成29年

旭川市の他の計画における「交通体系」の考え方

第7次旭川市総合計画推進計画(平成23～25年度)



旭川市における都市空間形成のイメージ

○高速交通利用者数を用いた指標設定

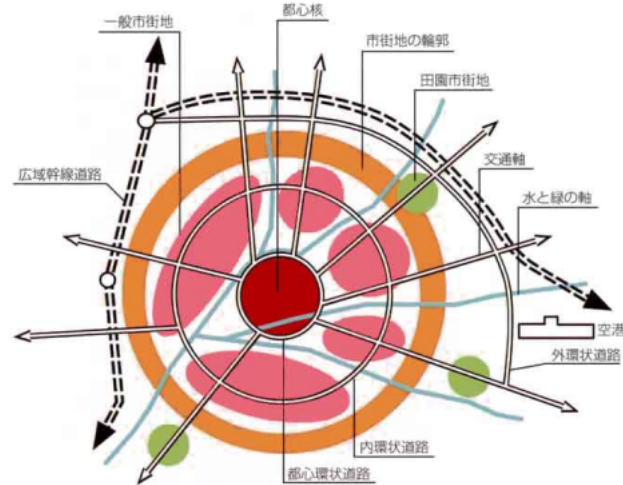
- ・旭川空港などの蓄積された社会資本を有効に活かすことにより、人・物・情報などの交流が活発化し、まちの活性化することを目標とする。
- ・旭川市における高速交通利用者数について、平成15年度の553.7万人を基準値として、目標年度の平成27年度には15%増の640万人を目標とする。

○交通体系の考え方

- ・中心市街地の賑わいづくりや身近な生活圏の充実、バスや鉄道など公共交通機関の利用促進を図るなど、交通弱者や環境に配慮したまちづくりを進める。
- ・市民生活や産業活動を支える交通については、一定の整備が進んだ旭川空港や高規格幹線道路をはじめとする骨格道路網と、旭川駅を中心としたJR路線網により、内外の交流を促す有機的なネットワークを形成する。

旭川市の他の計画における「交通体系」の考え方

旭川市都市計画マスタープラン(平成24年4月)



都市構造の考え方

○主な都市構造の考え方

- ・市街地の輪郭（無秩序な市街地の拡大の防止、自然環境との調和）
- ・交通軸（環状道路などの整備により、利便性の高い交通軸を形成）
- ・水と緑の軸（市内4大河川により、うるおいとやすらぎを与える軸を形成）
- ・土地利用区分（都心核、一般市街地、田園市街地を想定）



土地利用方針図



都市交通整備方針図

旭川市の他の計画における「交通体系」の考え方

旭川都市圏総合交通体系マスタープラン(平成17年3月)



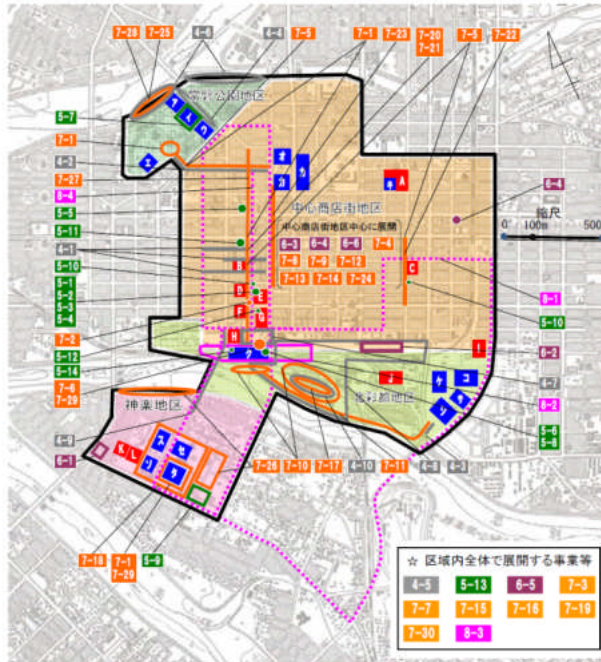
旭川都市圏交通マスタープランの公共交通軸

○主な都市構造の考え方

「適切な自動車交通の実現」および「日常生活を支える公共交通の確保」の実現を目的とし策定。交通交流軸、骨格道路網、公共交通軸を設定し、自動車交通、公共交通での検討課題する個別計画を立案

旭川市の他の計画における「交通体系」の考え方

旭川市中心市街地活性化基本計画(平成23年3月)



- 4) 市街地の整備改善のための事業
- 4-1 さんろく通(カクテルロード) 整備事業
 - 4-2 7条緑道整備事業
 - 4-3 南6条通歩道橋整備事業
 - 4-4 常盤公園周辺整備事業
 - 4-5 歩道や公共集客施設のバリアフリー化
 - 4-6 石狩川河川空間整備事業
 - 4-7 旭川駅周辺土地区画整理事業 (駅前広場整備)
 - 4-8 旭川駅周辺土地区画整理事業 (道路・公園・宅地等)
 - 4-9 都市計画道路 (3・3・14号昭和) 整備事業
 - 4-10 都市公園等統合事業 (神楽橋下流右岸広場)

- 6) 住宅の供給のための事業及び居住環境の向上のための事業
- 6-1 (仮称) 神楽4・4地区優良建築物等整備事業
 - 6-2 (仮称) 中心市街地団地整備事業
 - 6-3 地域優良賃貸住宅 (高齢者型) 供給促進事業
 - 6-4 高齢者等居住安定化推進事業
 - 6-5 旭川市グリーンニューディール基金事業
 - 6-6 (仮称) まちなか移住・住み替え支援事業

- 5) 都市福祉施設を整備する事業
- 5-1 (仮称) こども向け屋内遊戯場等整備事業
 - 5-2 (仮称) 学生等自主活動スペース創出事業
 - 5-3 (仮称) 高齢者大学設置事業
 - 5-4 (仮称) 市民相談窓口等設置事業
 - 5-5 (仮称) 学生向けバンド等練習スタジオ整備事業
 - 5-6 彫刻美術館サテライト整備事業
 - 5-7 地域交流センター (旭川市公会堂) 整備事業
 - 5-8 観光情報センター整備事業
 - 5-9 観光バス駐車場設置事業
 - 5-10 観光バス乗降場所設置事業
 - 5-11 まちなか交流館運営事業
 - 5-12 市民ギャラリー運営事業
 - 5-13 都市型レンタルサイクル運営事業
 - 5-14 旭川駅レンタルサイクル運営事業

- 7) 商業の活性化のための事業
- 7-1 「北の恵み食べマルシェ」開催事業
 - 7-2 買物公園高空間整備事業
 - 7-3 案内サイン設置事業
 - 7-4 中心商店街出店促進事業
 - 7-5 街あかりイルミネーション設置事業
 - 7-6 旭川駅及び駅前広場ランドマーク記念イベント事業
 - 7-7 民間集客商業施設等バリアフリー化支援
 - 7-8 空間活用整備支援
 - 7-9 環境重視エリアの推進
 - 7-10 北彩都地区ガーデン整備事業
 - 7-11 北彩都地区歩くスキーコース整備事業
 - 7-12 駐車場・公共交通機関等の買い物割引制度
 - 7-13 中心商店街イベントプロデュース事業
 - 7-14 空き店舗を活用した小劇場・映画館開設事業
 - 7-15 商店街情報のネットワーク化
 - 7-16 文化・芸術関係イベント開催支援
 - 7-17 北彩都地区観光客施設誘致・建設事業

- 7-18 コンベンション誘致促進支援
- 7-19 中心市街地への外国人観光客誘導事業
- 7-20 買物公園まつり大遠征フェスティバル(あさひのり)
- 7-21 まいど朝市
- 7-22 銀座七夕まつり
- 7-23 北海道音楽大行進の開催
- 7-24 旭川夏まつり開催事業
- 7-25 旭川冬まつり開催事業
- 7-26 お神楽まつり
- 7-27 三和商店街サマーフェスティバル
- 7-28 秋味まつりとタナずみ市
- 7-29 マルシェ等の拡大開催・常設化支援
- 7-30 (仮称) TMO再編事業

- 8) 4)から7)までに掲げる事業と一体的に推進する事業
- 8-1 (仮称) 中心市街地循環バス運行事業
 - 8-2 旭川鉄道高架事業 (新駅舎整備)
 - 8-3 サイクル&バスライドの増設・充実支援
 - 8-4 (仮称) 買物公園補助交通運行事業

○中心市街地活性化に向けた、交通に関連する課題

○ポイント

- ・高齢社会、低炭素社会に対応した交通手段の充実
- ・広域からの来訪者に向けた、わかりやすい観光情報の提供
- ・駐車場の利便性の向上

○具体的な問題、課題点

<公共交通の現状>

- ・中心市街地への移動手段として、重要な役割を担っているが、現在、利用者数は減少傾向にある。

<今後の公共交通>

- ・中心市街地でさらに進むであろう高齢化社会への対応や低炭素社会の形成を支える重要な移動手段となることから、利便性の向上や機能充実を図ることが必要である。

<バス交通>

- ・旭川駅周辺から郊外に向かって放射状に路線が設定されているものの、中心市街地内を循環する路線はない。
- ・また、車を持たない高齢者にとっては、買物や通院、文化活動などを行う上で非常に不便である。そのため、バスの利便性向上を図ることが必要。

<旭川駅の展望>

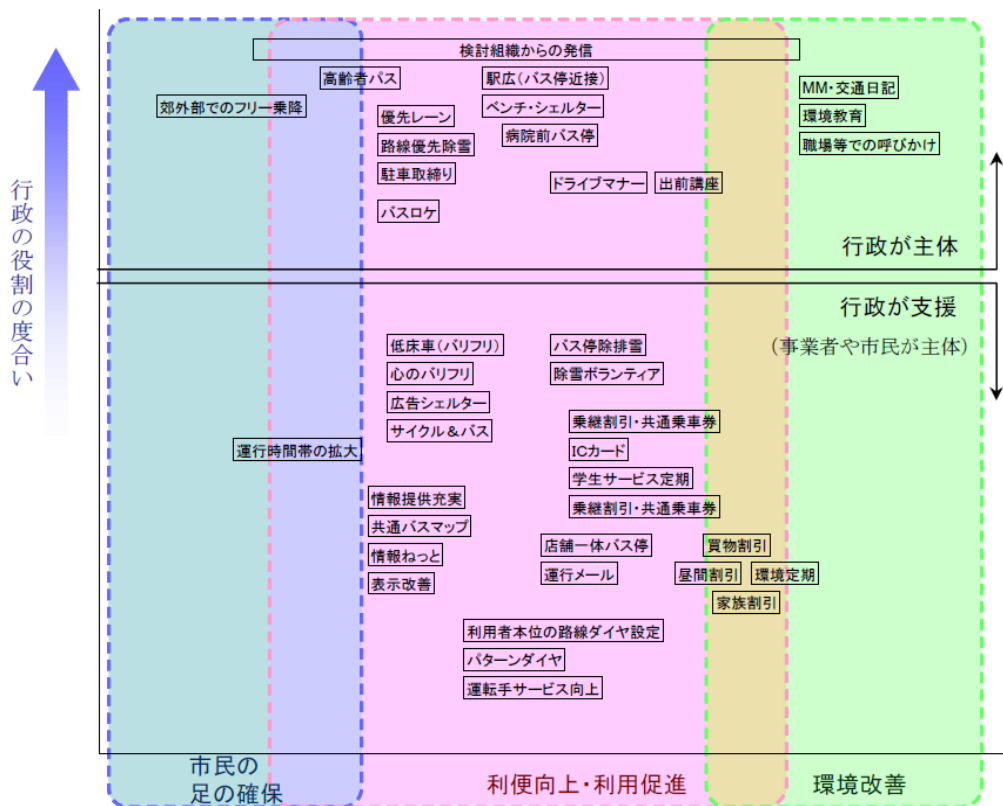
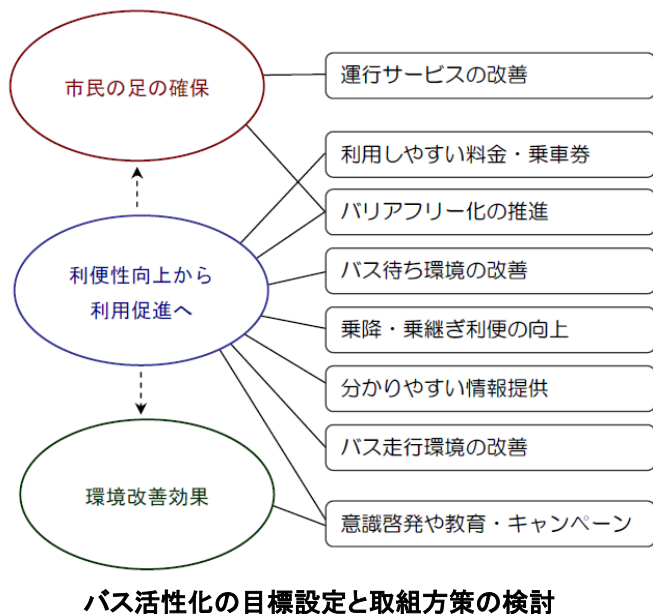
- ・公共交通の利用者数は減少傾向にあるが、旭川駅は、JR4線が乗り入れているほか、旭川空港、旭山動物園等の観光施設、周辺市町等を結ぶ多くのバス路線があり、広域からの来訪者が集まる結節点となっている。
- ・新駅舎の完成および駅前広場の整備により、結節機能はさらに強化されることになる。
- ・今後、結節機能を活かし、広域からの来訪者を増やすとともに、まちなか観光情報等を分かりやすく提供することを通じて、集まった来訪者にまちなかを回遊してもらい、中心市街地の賑わいに寄与してもらい取り組みが必要。

<駐車場対策>

- ・一市民の駐車場の充実に対するニーズが高いことから、車による来街の利便性向上にも併せて取り組む必要がある。

旭川市の他の計画における「交通体系」の考え方

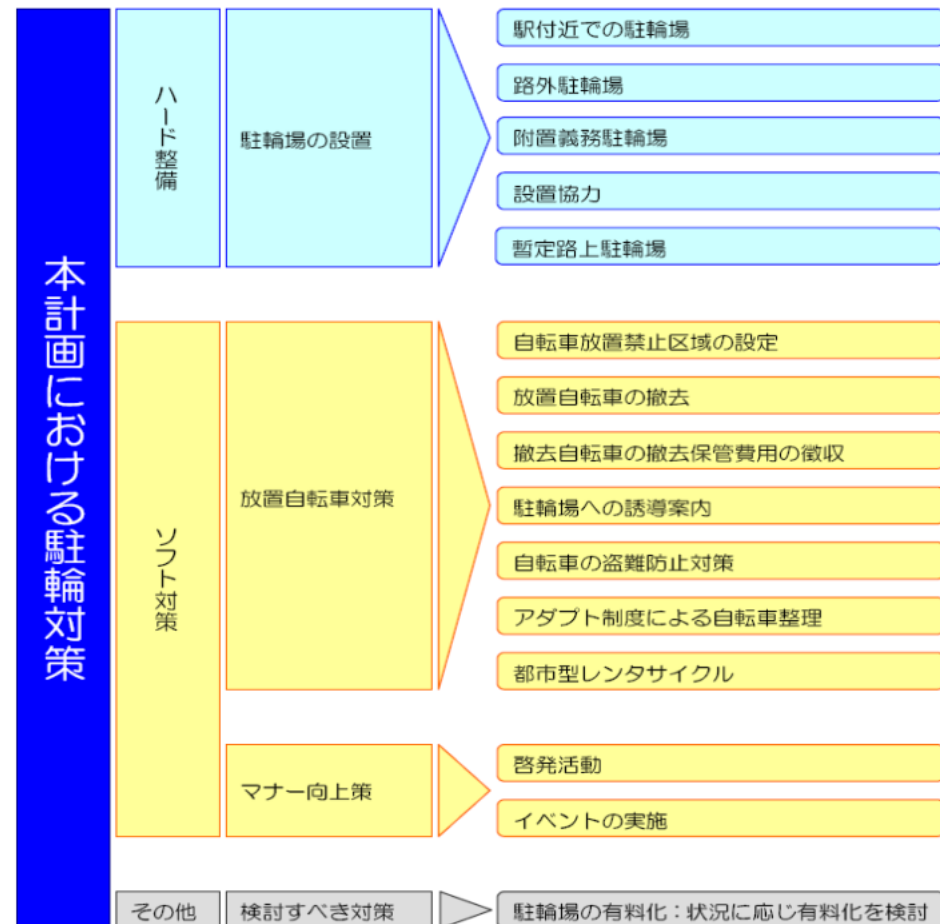
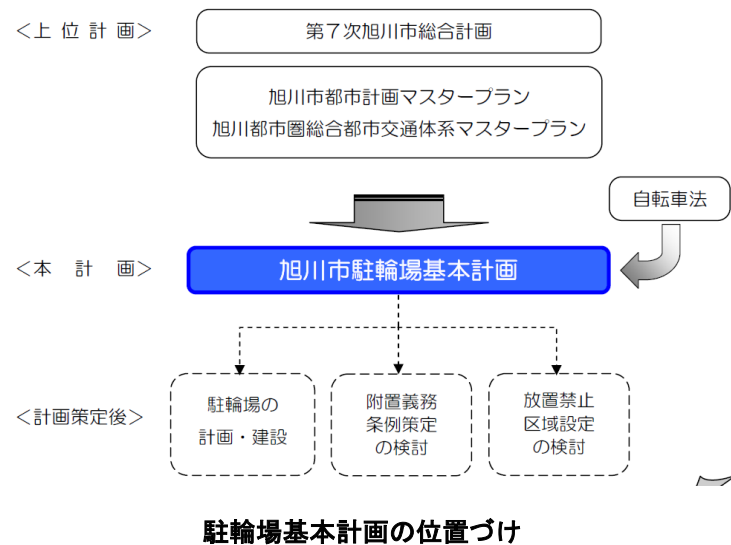
旭川市バス交通活性化計画(平成20年)



行政が取り組むべきバス活性化策

旭川市の他の計画における「交通体系」の考え方

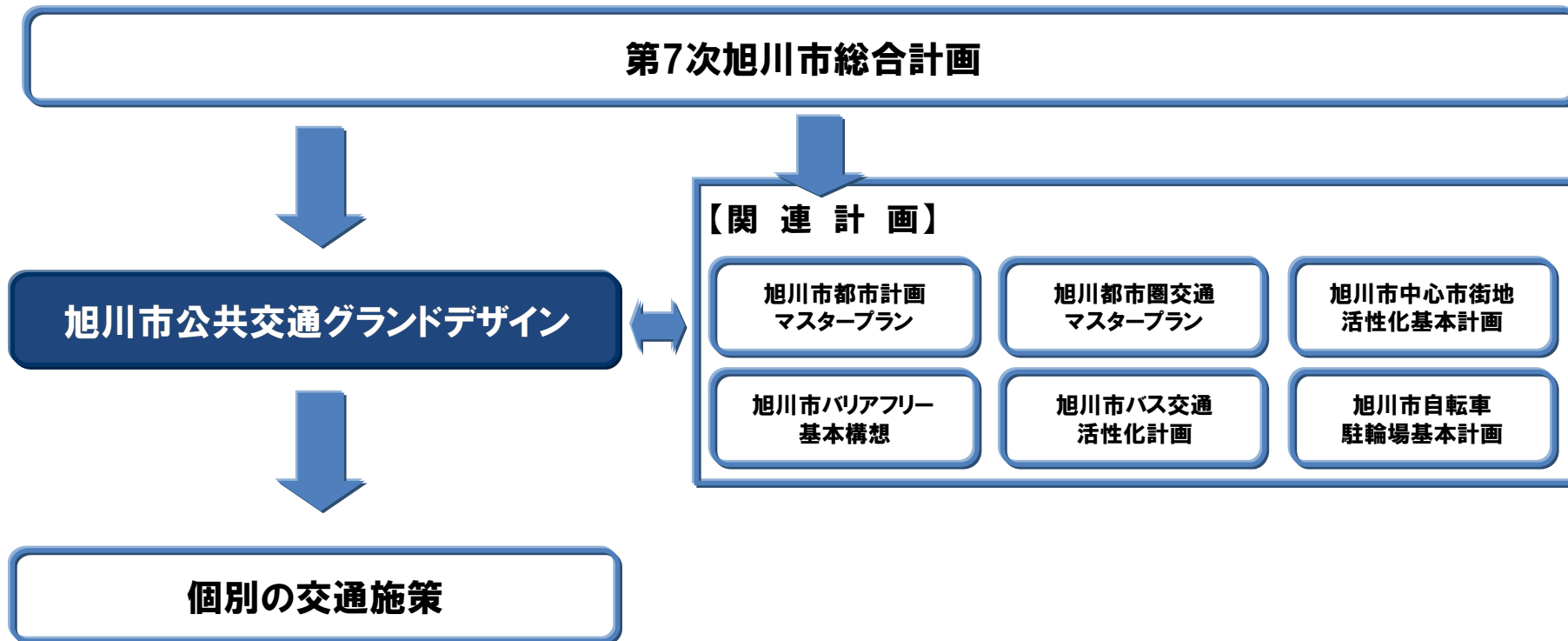
旭川市自転車駐輪場基本計画(平成21年)



旭川市駐輪場基本計画における駐輪対策

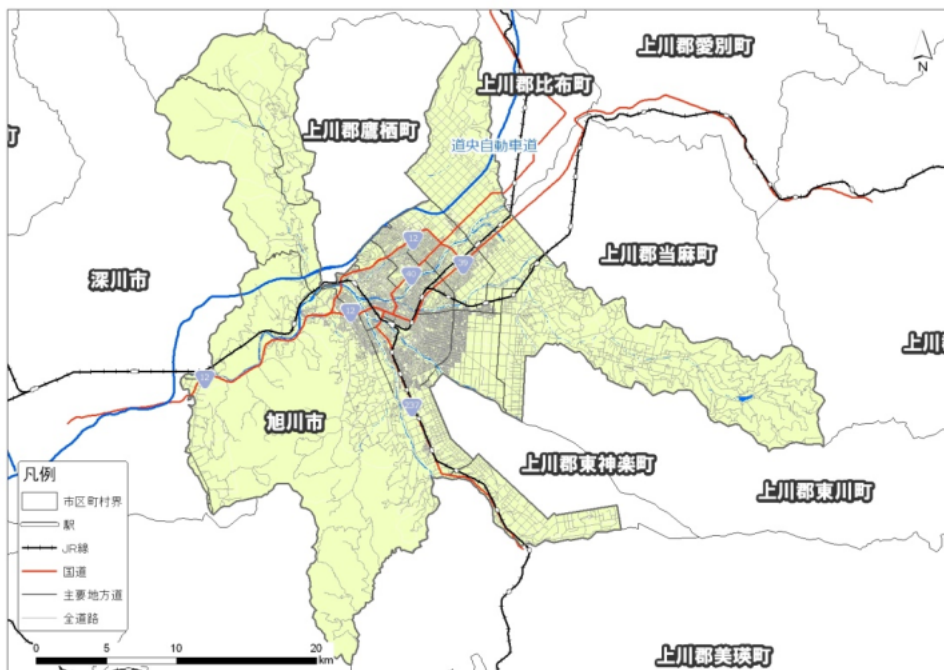
公共交通グランドデザインの位置づけ

公共交通グランドデザインの位置づけ



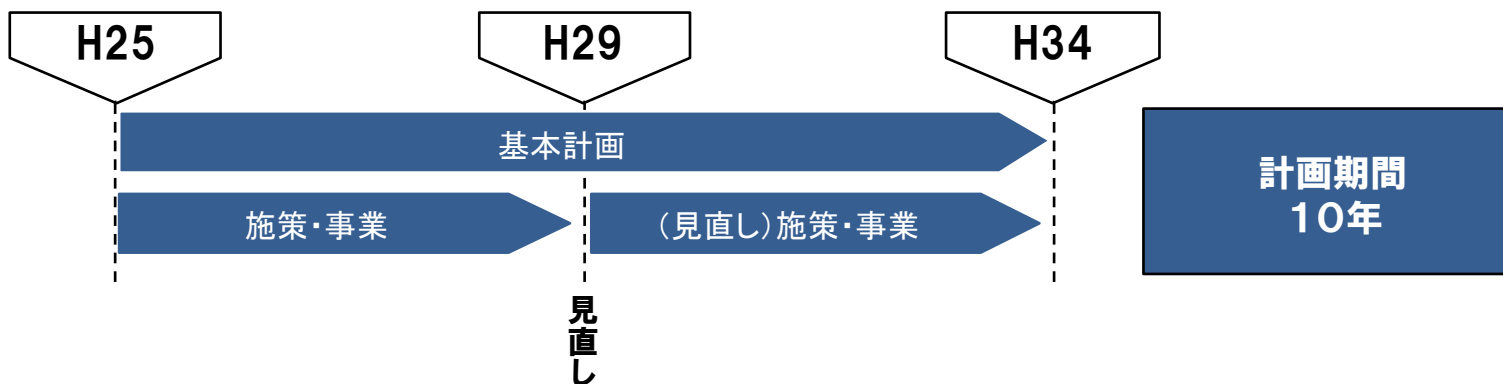
公共交通グランドデザインの計画区域と目標時期

計画区域



計画区域
旭川市全域を設定

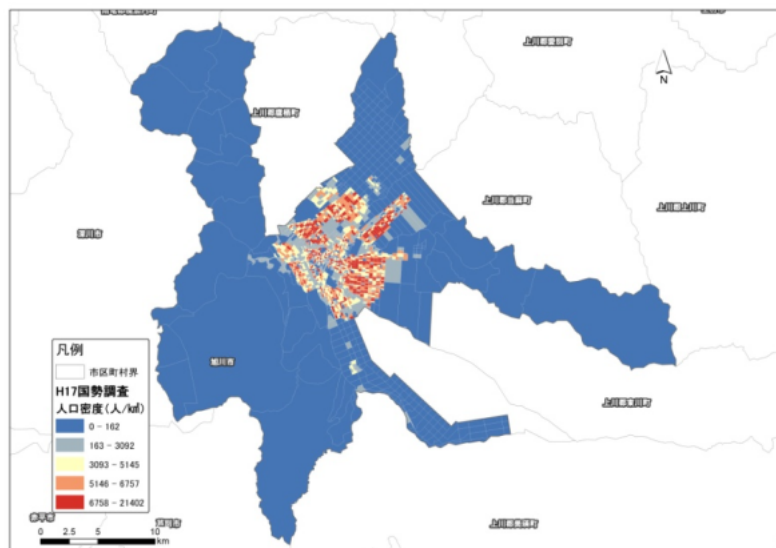
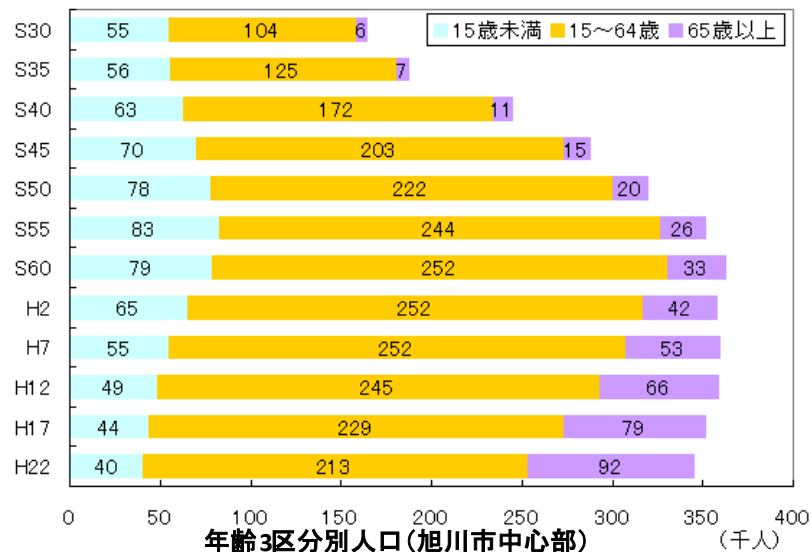
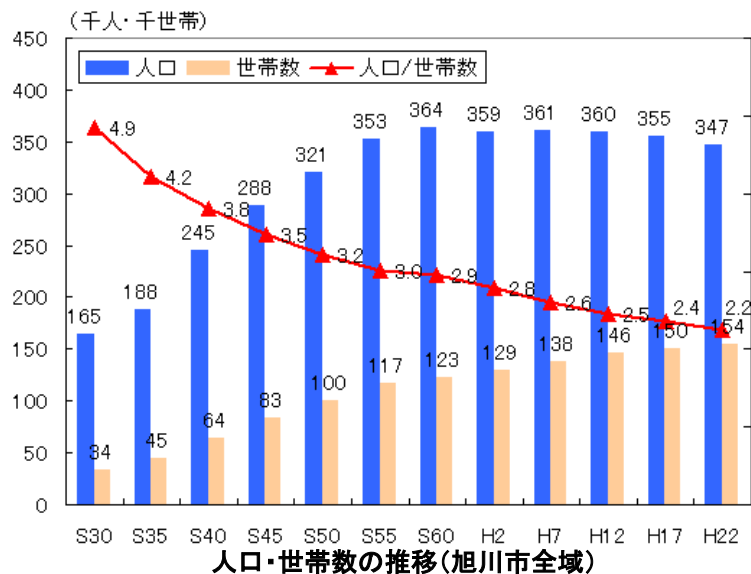
目標時期



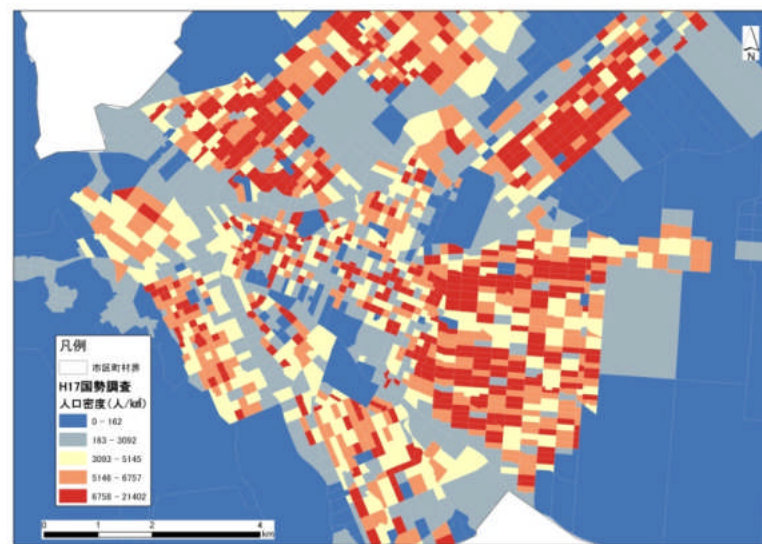
旭川市の概況整理_社会経済動向

(1)人口動向(人口)

・周辺町村の編入もありながら、昭和30年台から50年代にかけて人口が急増したが、昭和60年代以降は横ばいからやや減少となっている。



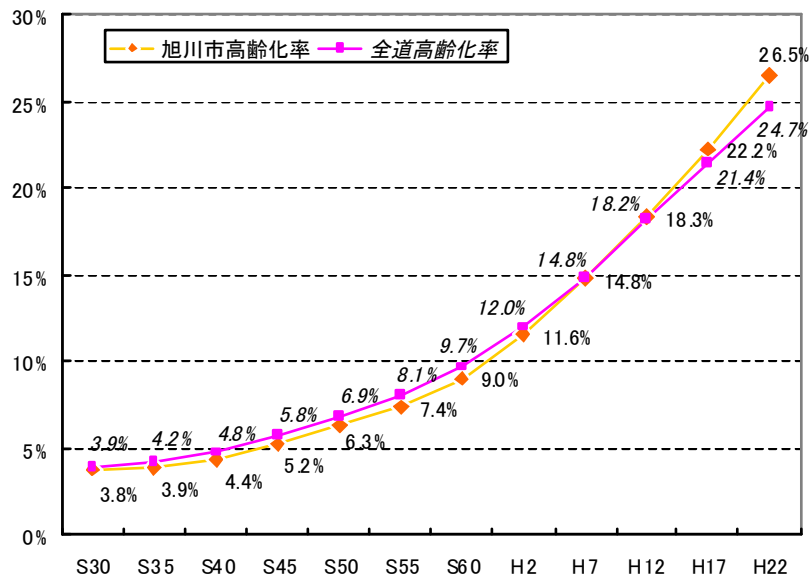
町丁目別人口密度(旭川市全域)



町丁目別人口密度(旭川市中心部)

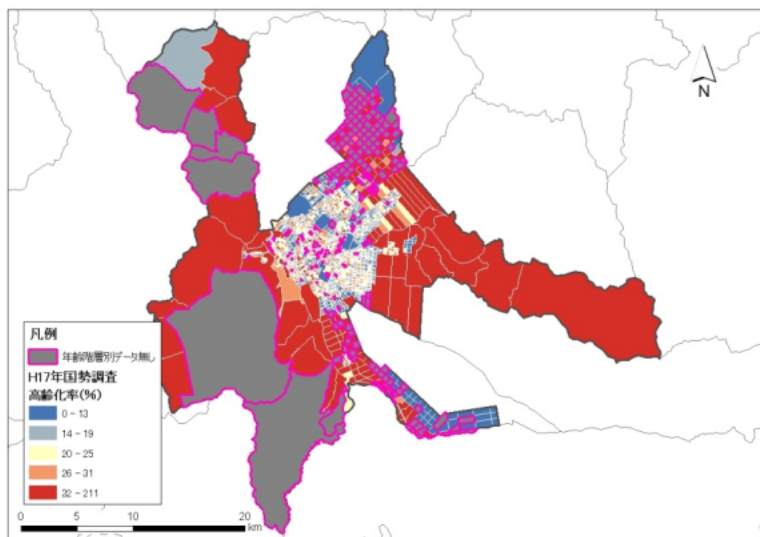
旭川市の概況整理_社会経済動向

(1)人口動向(高齢化率)

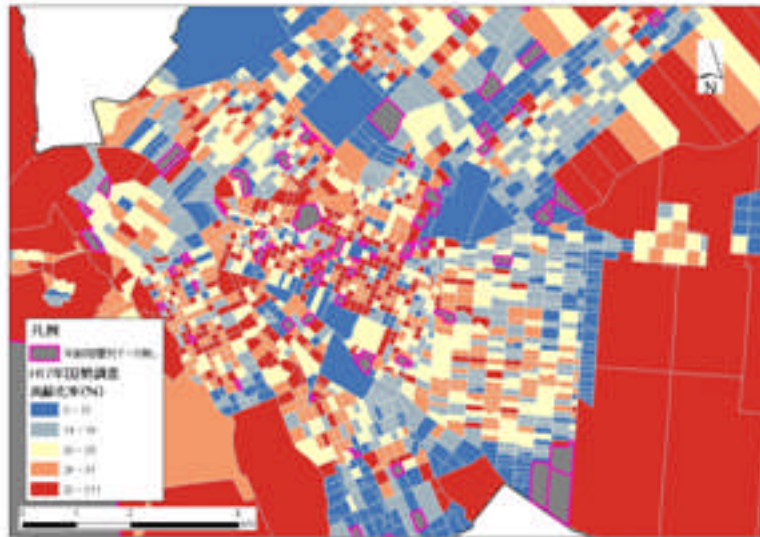


高齢化率の推移(旭川市全域)

- ・ 高齢化率は急激な右肩上がりとなっており、平成12年度を境に全道平均を上回る値となっている。
- ・ 一部の地域を除き、郊外に向かうにつれ、高齢化率の高い地域が多くなっている。



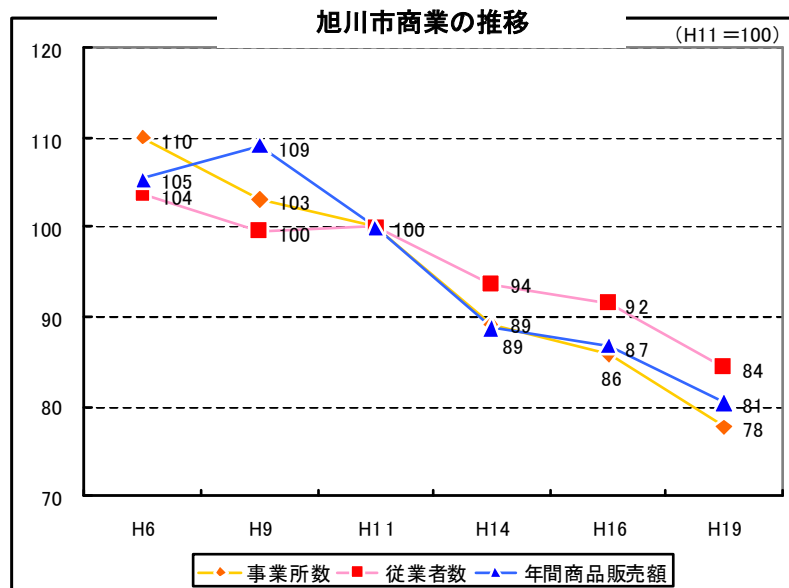
町丁目別高齢化率(旭川市全域)



町丁目別高齢化率(旭川市中心部)

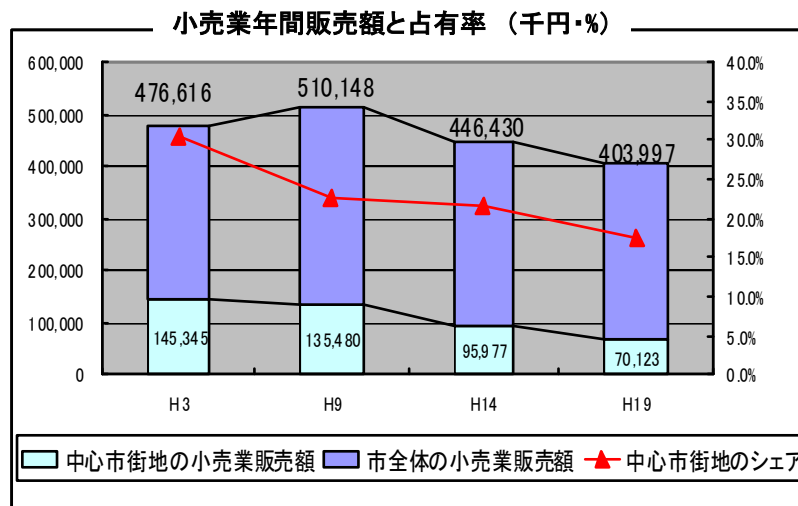
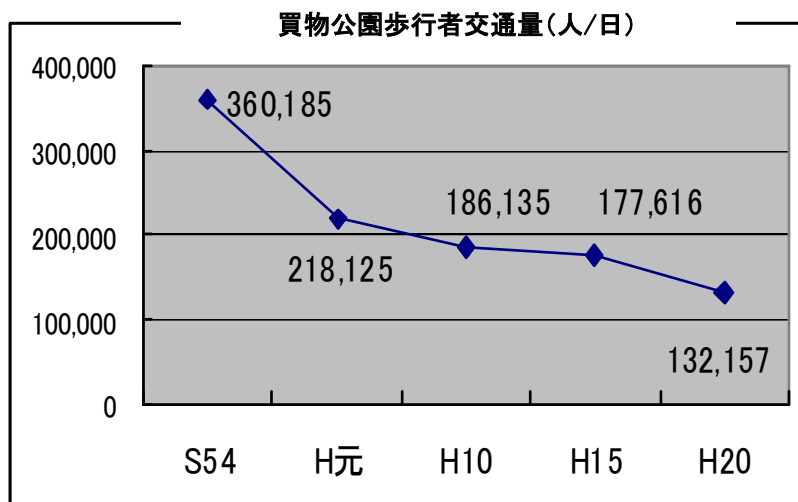
旭川市の概況整理_社会経済動向

(2) 経済動向



- 旭川市の経済動向は事業所数、従業者数、年間商品販売額ともに、減少傾向となっている。
- 買物公園は昭和54年に36万人/日の歩行者交通量があったが、平成20年には、6割以上の減少となる13万人/日となっている。
- 旭川市全体の小売業販売額が減少傾向の現状であるが、中心市街地の小売業販売額の減少はそれ以上に厳しい状況となっており、平成19年の小売業年間販売額のシェアは平成3年と比較して、半分にまで落ち込んでいる。

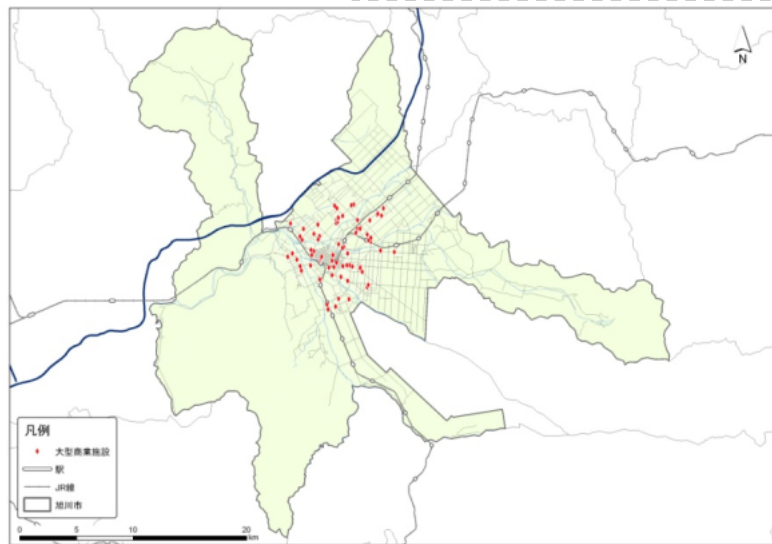
	単位	H6	H9	H11	H14	H16	H19
事業所数	件	5,423	5,083	4,928	4,398	4,223	3,829
従業者数	人	40,915	39,281	39,451	36,990	36,122	33,234
年間商品販売額	千円	164,921	170,656	156,547	138,977	135,761	126,063



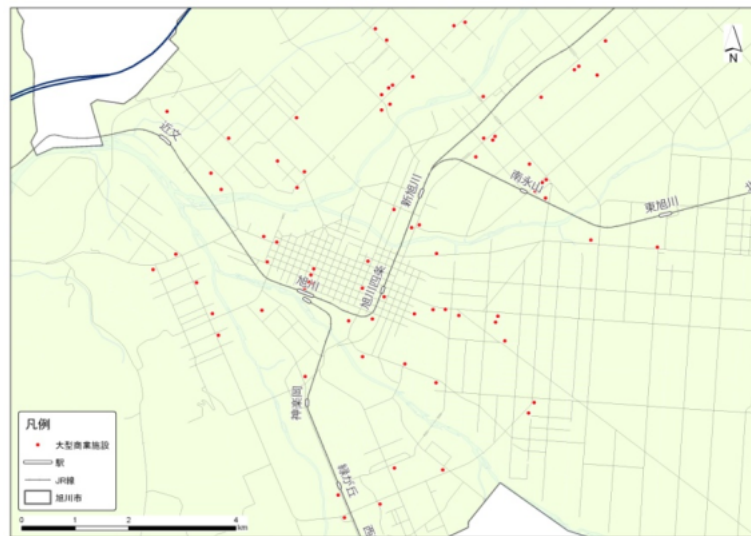
旭川市の概況整理_社会経済動向

(2) 経済動向

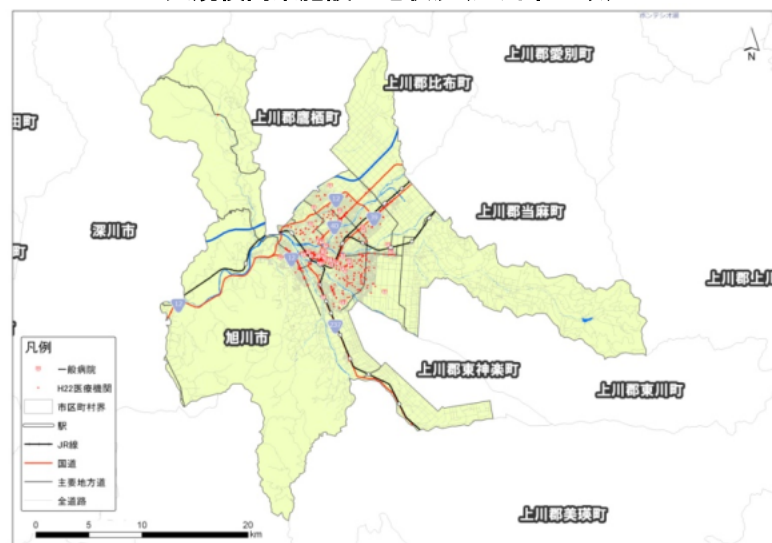
・大型商業施設や医療施設は市街地に広く分布しており、特に医療施設においては、市街中心部のほか、国道や道道などの幹線道路沿線に立地している。



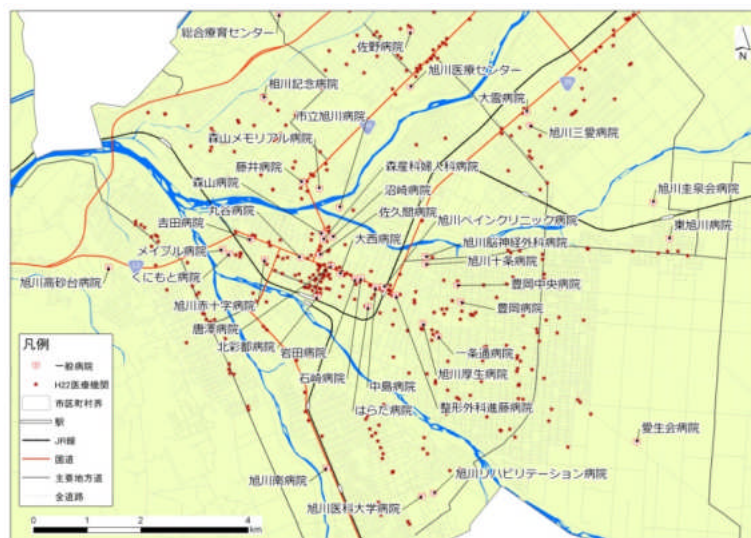
大規模商業施設立地状況(旭川市全域)



大規模商業施設立地状況(旭川市中心部)



利用施設立地状況(旭川市全域)

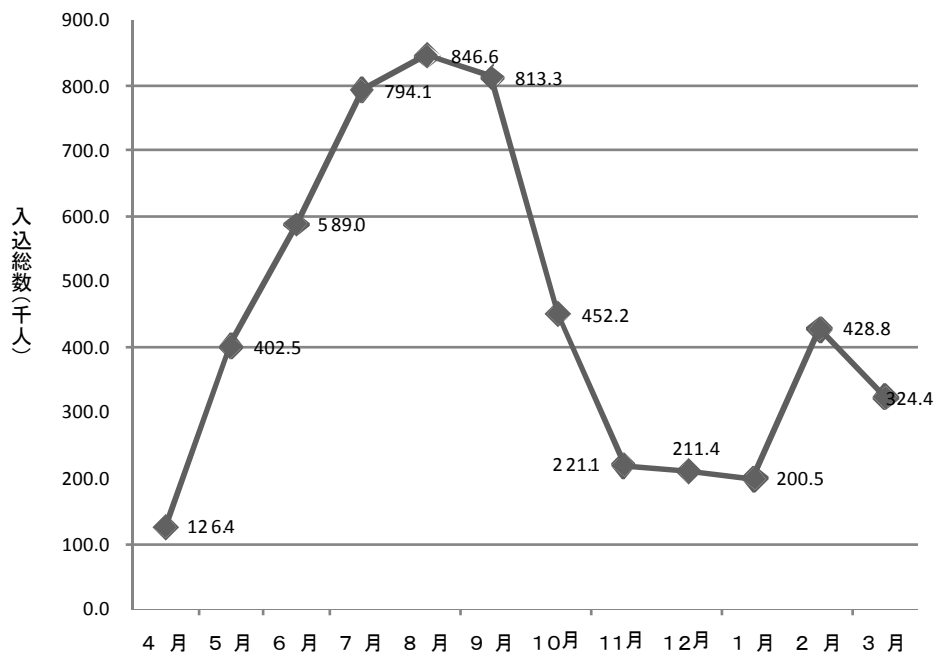


医療施設立地状況(旭川市中心部)

旭川市の概況整理_社会経済動向

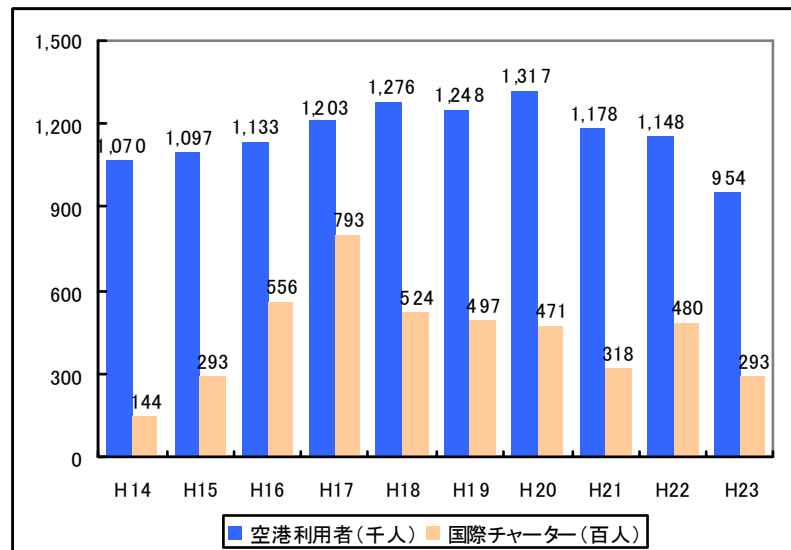
(3) 観光動向

- 旭川の月別観光入込客数は、7月から9月にかけて最も多く、旭川冬まつりなどの開催される2月は一旦回復するものの、冬期は、入込が減少する。
- 旭川空港の利用者数は平成23年を除き、概ね100万人以上で推移している。
- 鉄道利用者数は年々減少傾向にあり、平成22年には平成14年と比較して、約2割の減少となっている。

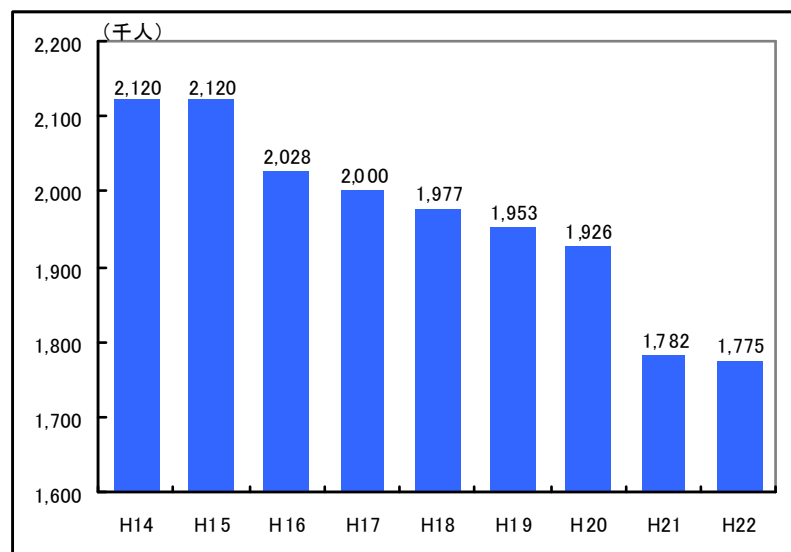


平成23年度旭川市・月別観光入込客数

平成23年度 北海道観光入込客数調査報告書 資料編

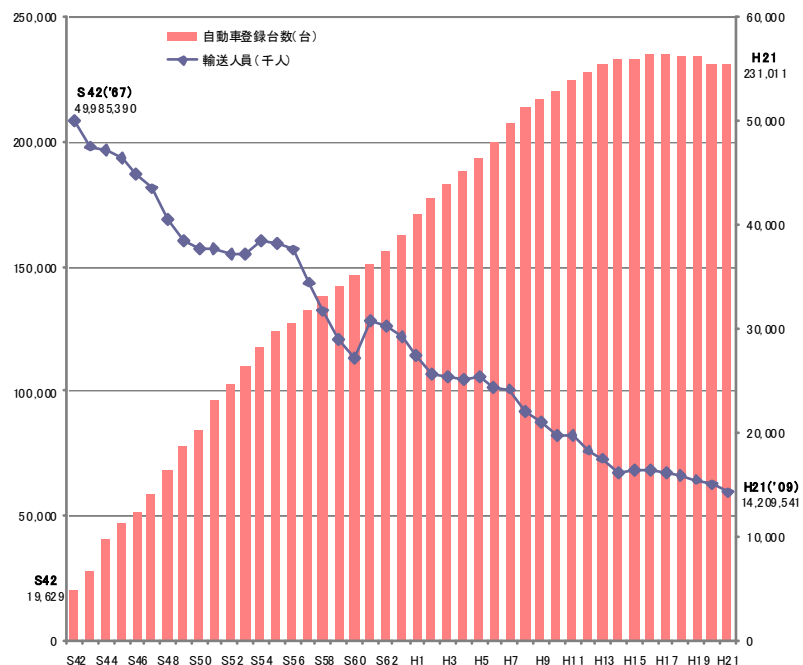


旭川空港利用者数の推移



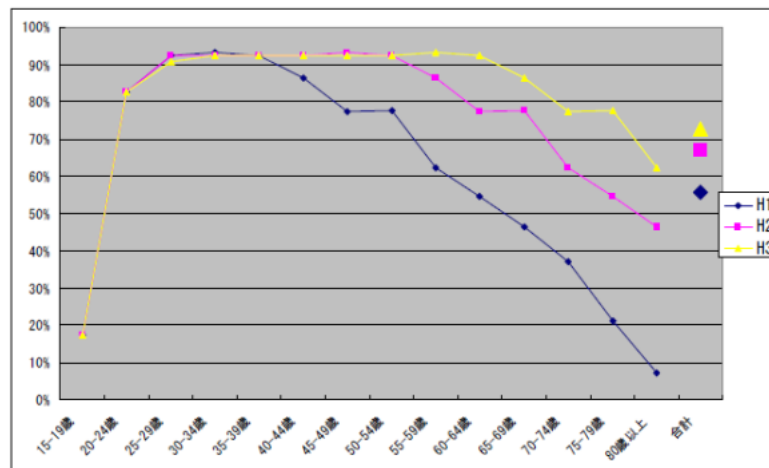
鉄道利用者数の推移(旭川市全域)

旭川市の概況整理_交通動向（利用交通手段）

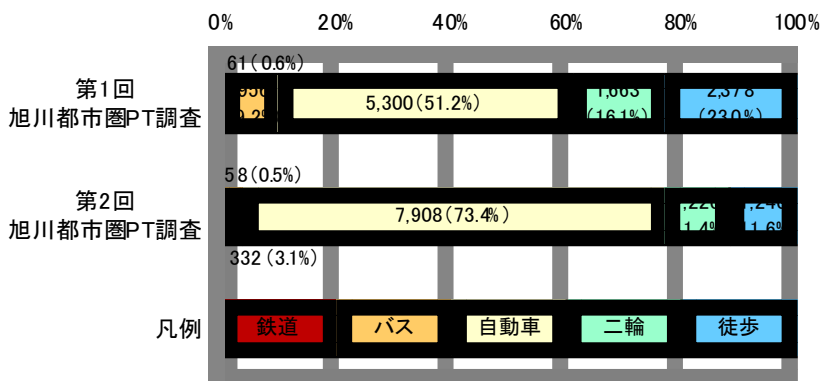


バスの輸送人員と自動車登録台数の推移

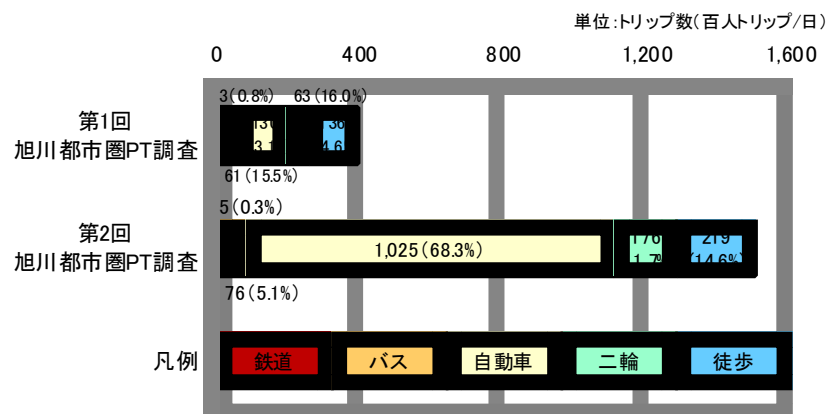
・PT調査結果やバス輸送人員と自動車登録台数の推移などの結果が示す通り、モータリゼーションが進行し、公共交通機関の利用が著しく減少している。



免許保有率の推移



旭川都市圏での代表交通手段分担率の推移



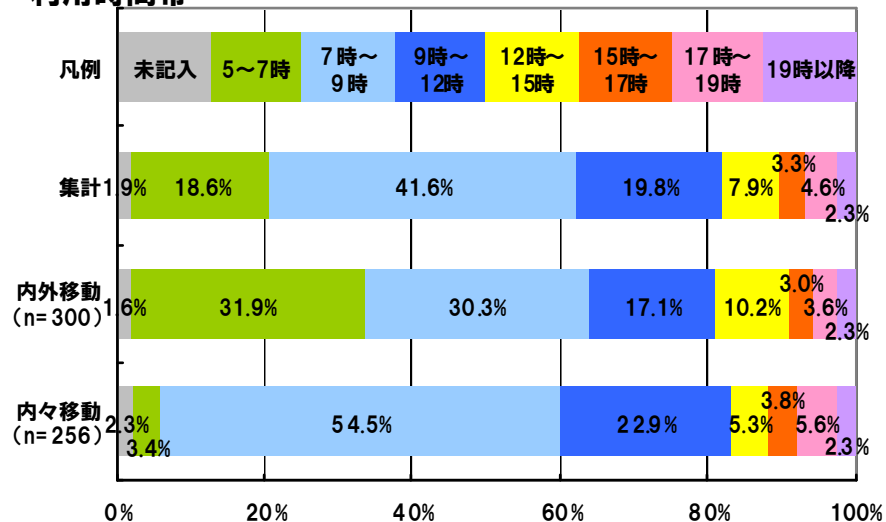
旭川都市圏での高齢者(65歳以上)の代表交通手段分担率の推移

旭川市の概況整理_交通動向（鉄道・道路）

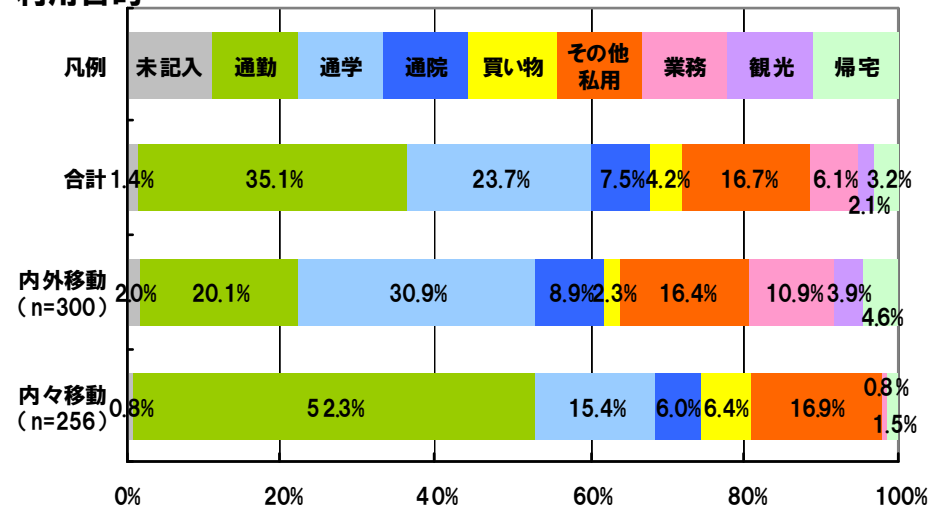
鉄道乗降者の傾向分析

- ・鉄道の利用目的は通勤・通学が半数以上を占めている。
- ・バスとの乗り継ぎを行う割合は、列車乗車前後ともに約2割となっている。

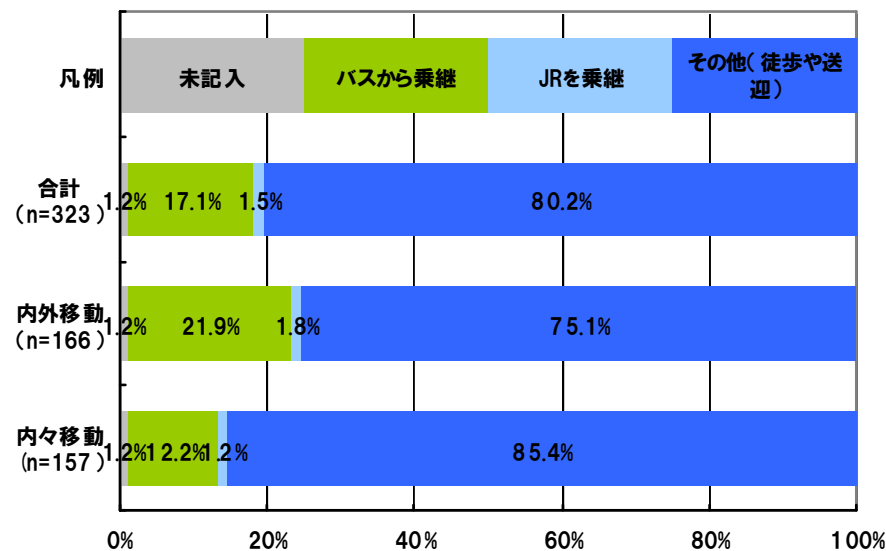
利用時間帯



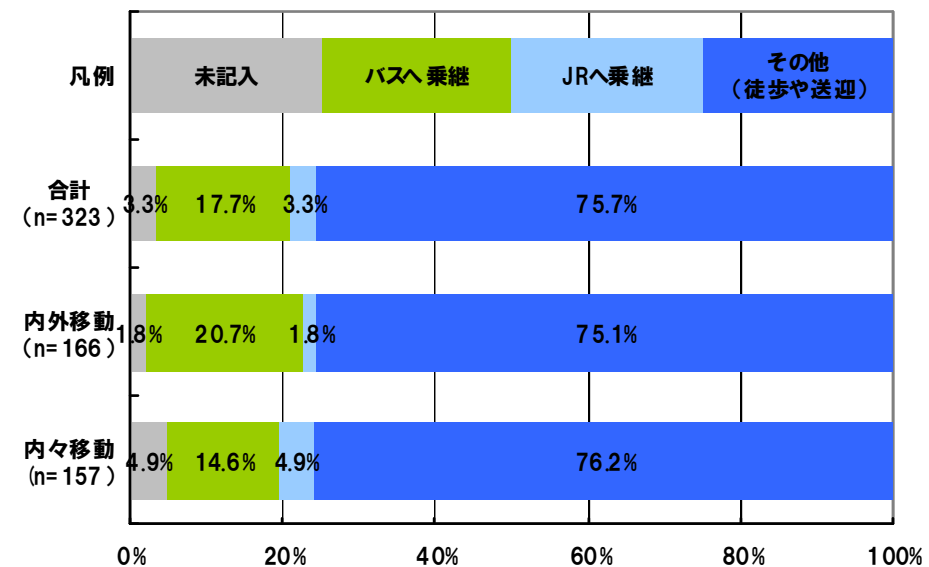
利用目的



列車に乗る前の交通手段



列車を降りた後の交通手段

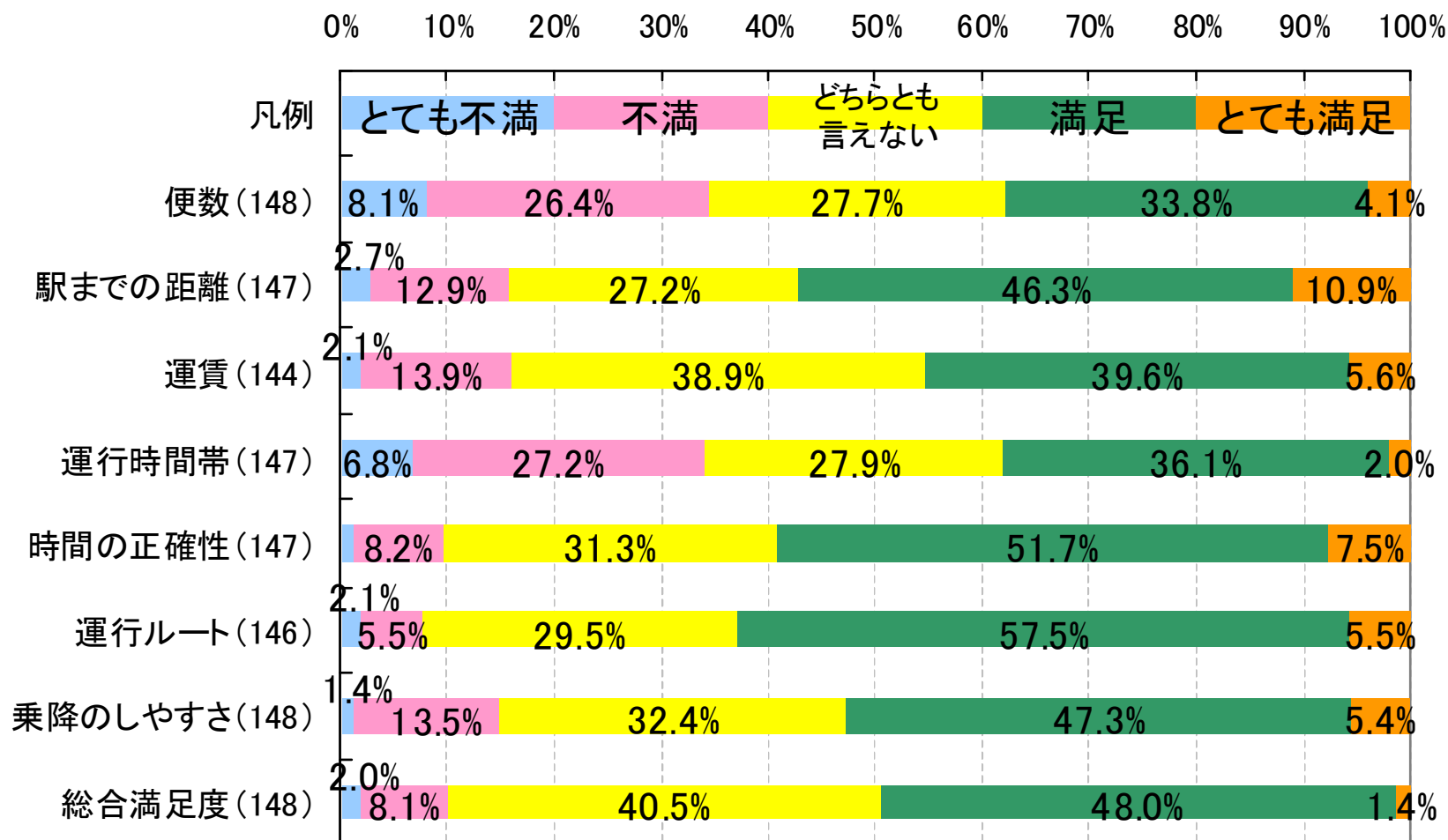


旭川市の概況整理_交通動向（鉄道・道路）

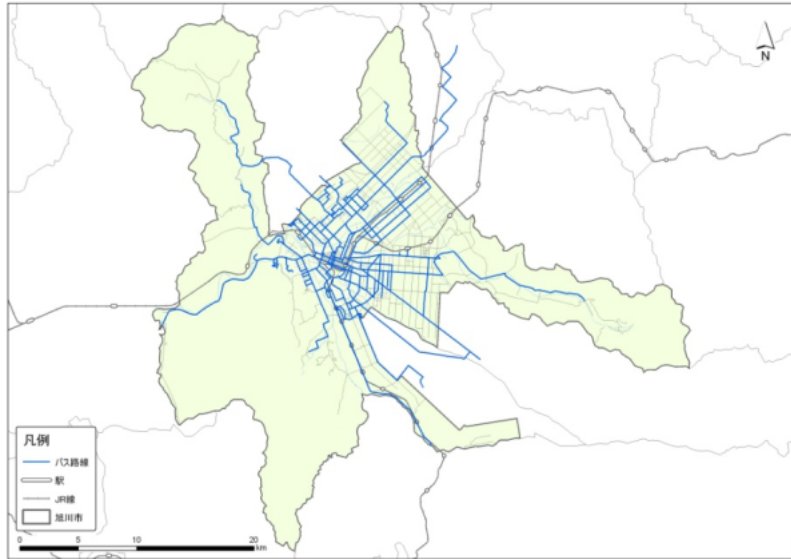
鉄道の利用ニーズ(満足度)

・どのサービスも満足・とても満足の割合が多くなっているが、便数及び運行時間帯は比較的、不満・とても不満の割合が多くなっている。

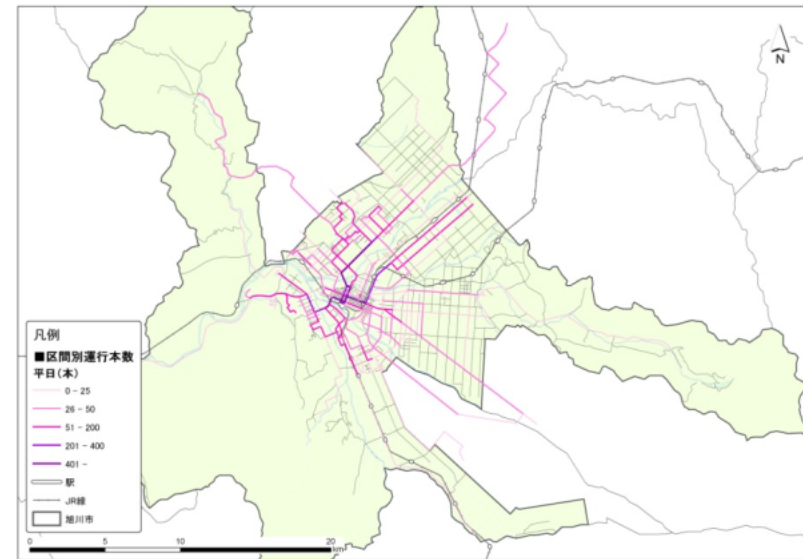
JRのサービスに対する満足度



旭川市の概況整理_交通動向（バス交通）



バス路線図(旭川市全域)

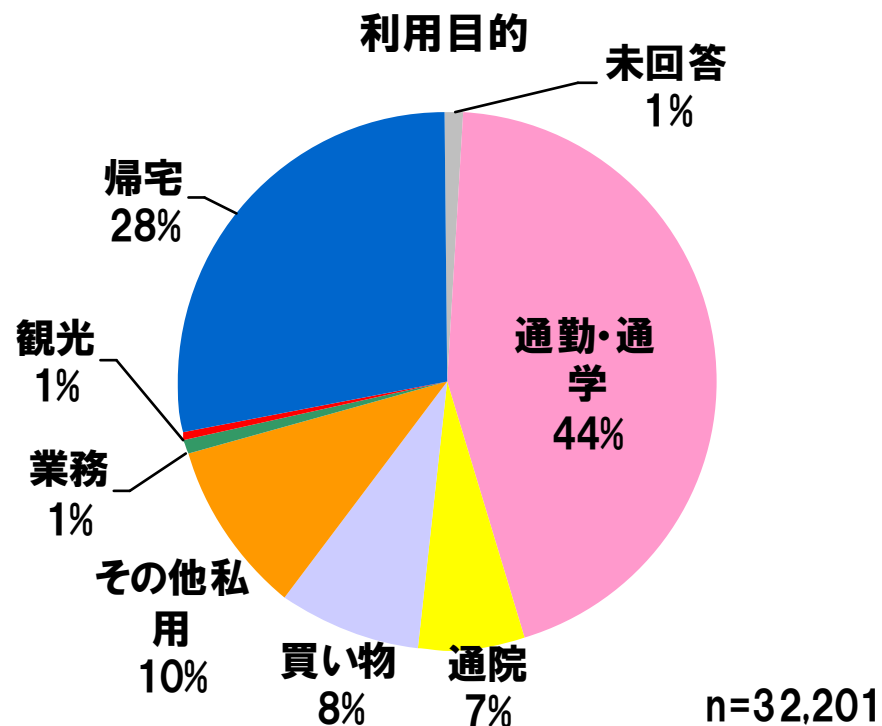


平日における区間別バス運行本数(旭川市全域)

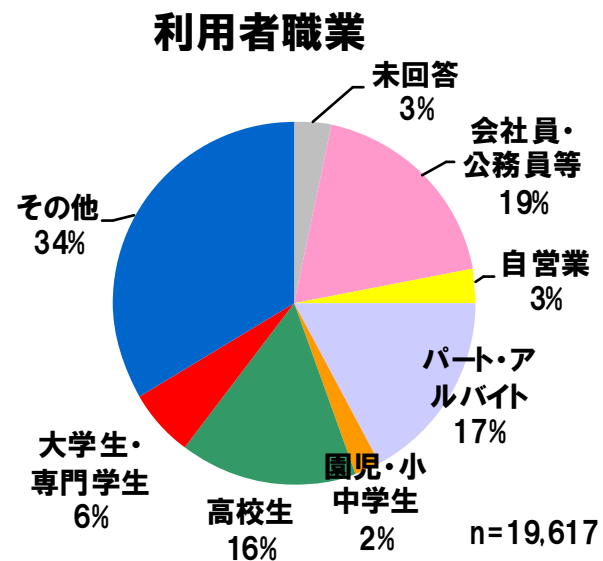
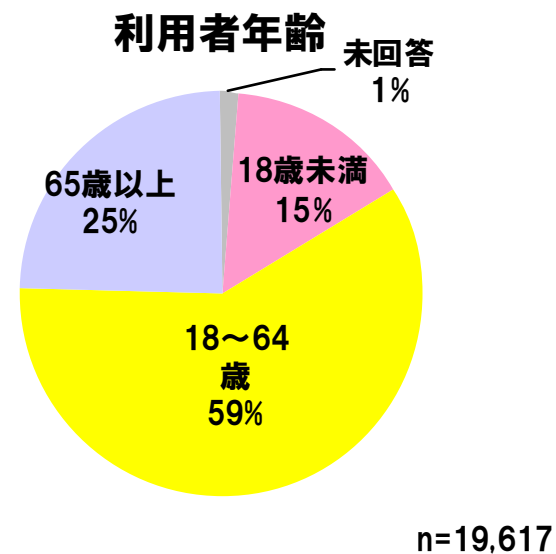
旭川市の概況整理_交通動向（バス交通）

バス乗降者の傾向分析①

- ・バスの利用目的は通勤・通学が約4割で最も多くなっている。
- ・バス利用者の年齢は、生産人口が高いものの、比率から考えると、若年層の利用が高い。



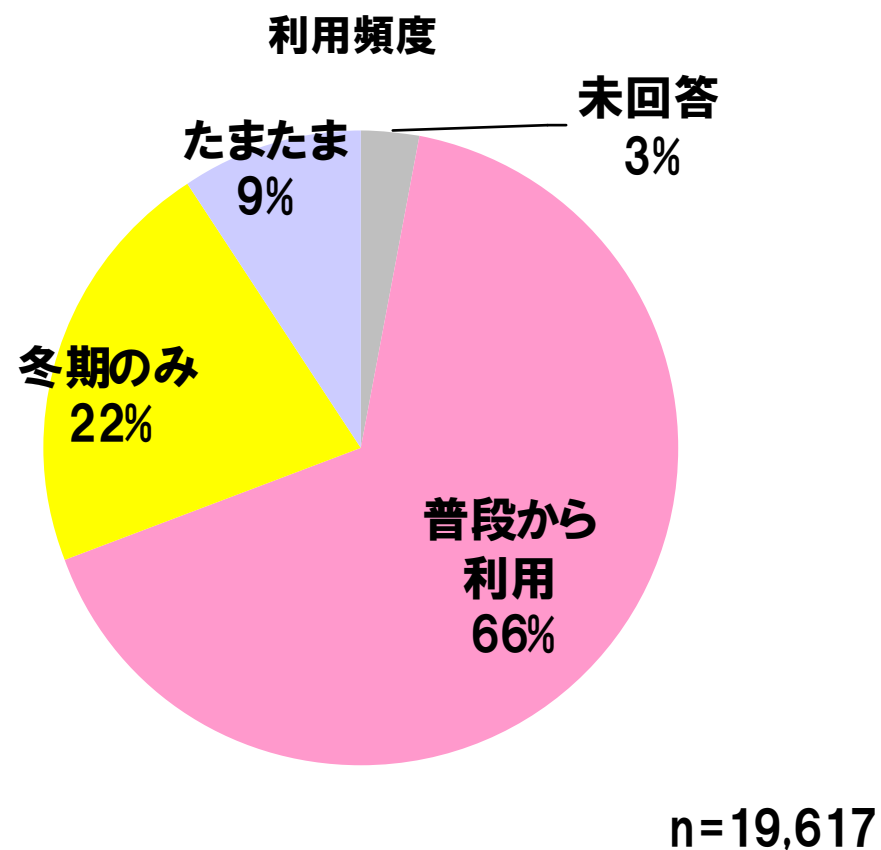
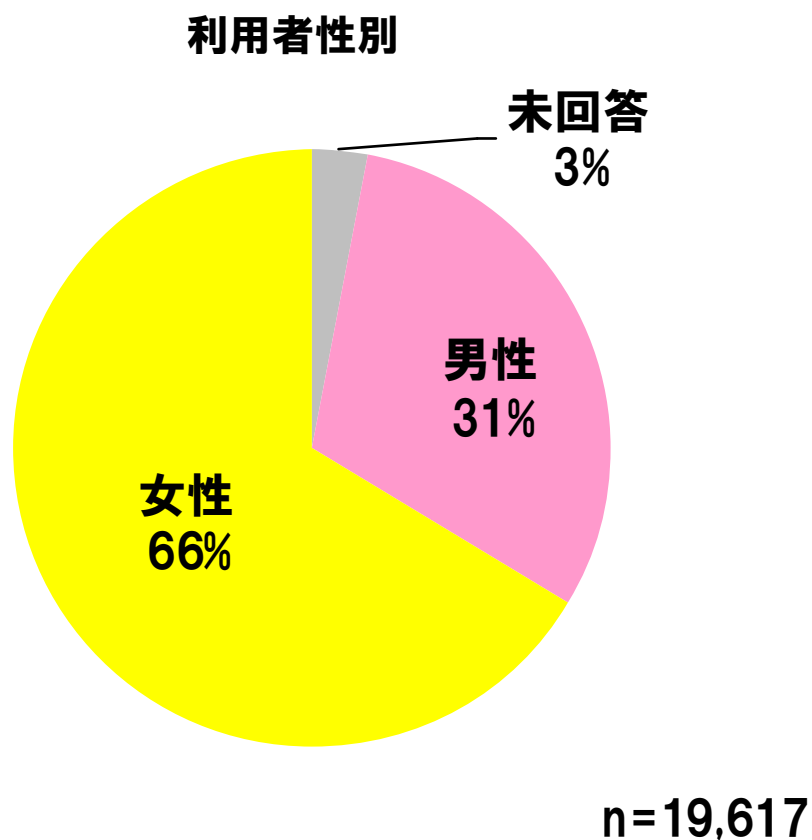
※カウント調査分のうち、朝ピーク分を通勤・通学及び通院に配分し、夕ピーク分を帰宅に配分した。



旭川市の概況整理_交通動向（バス交通）

バス乗降者の傾向分析②

- ・バス利用者の性別は男性よりも女性が顕著に高い。
- ・バス利用者の利用頻度は「普段から利用」というリピーターが66%で冬期のみが22%。

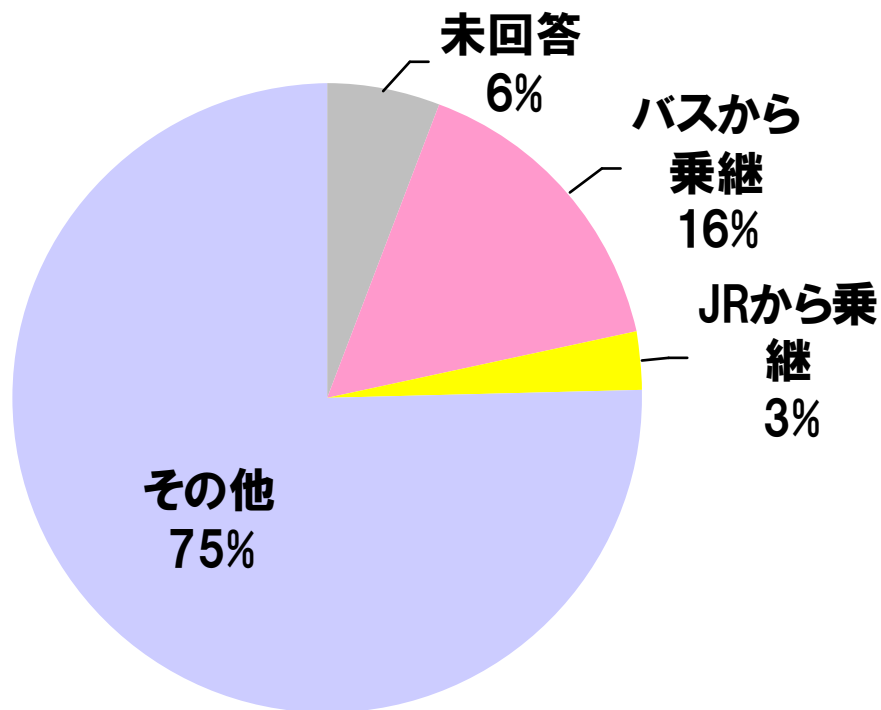


旭川市の概況整理_交通動向（バス交通）

バス乗降者の傾向分析③

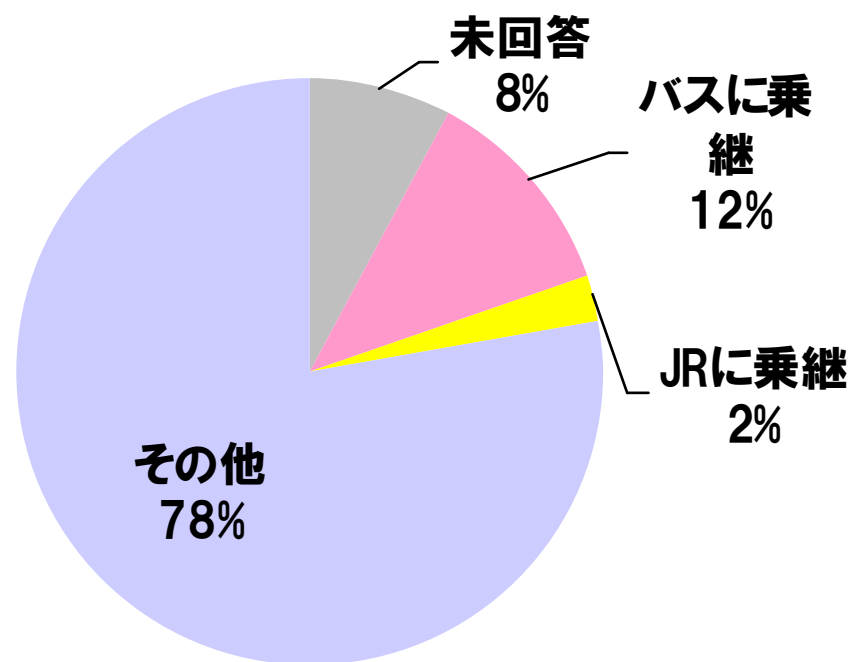
- ・バスとの乗り継ぎを行う割合は、1～2割程度となっている。
- ・JRとの乗り継ぎは、1割に満たない。

バス乗車前乗継手段



n=19,617

バス乗車後乗継手段

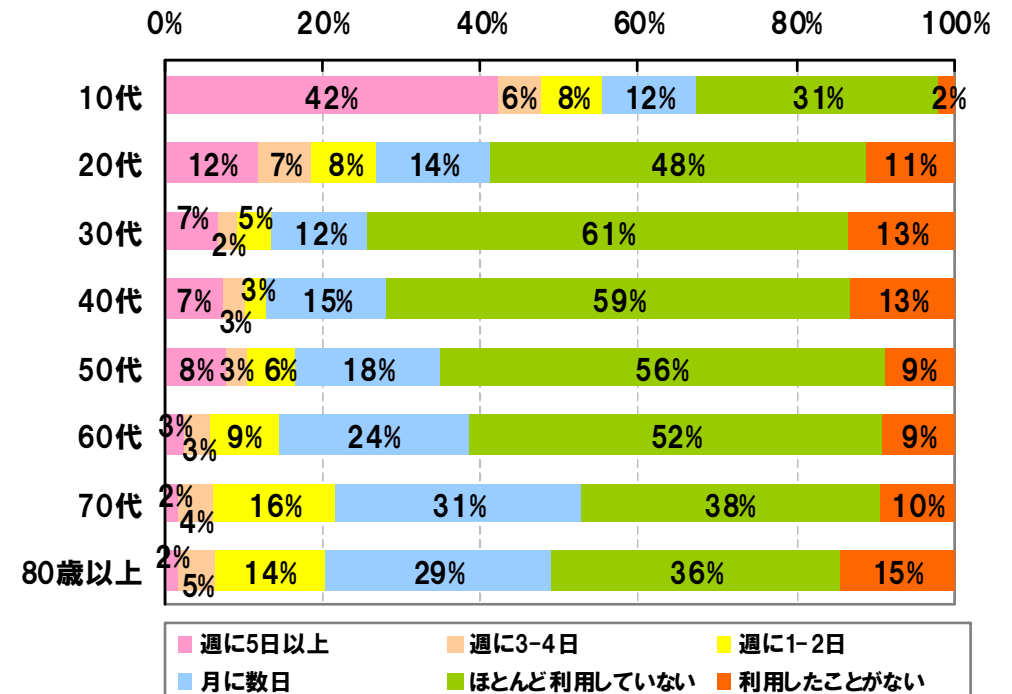
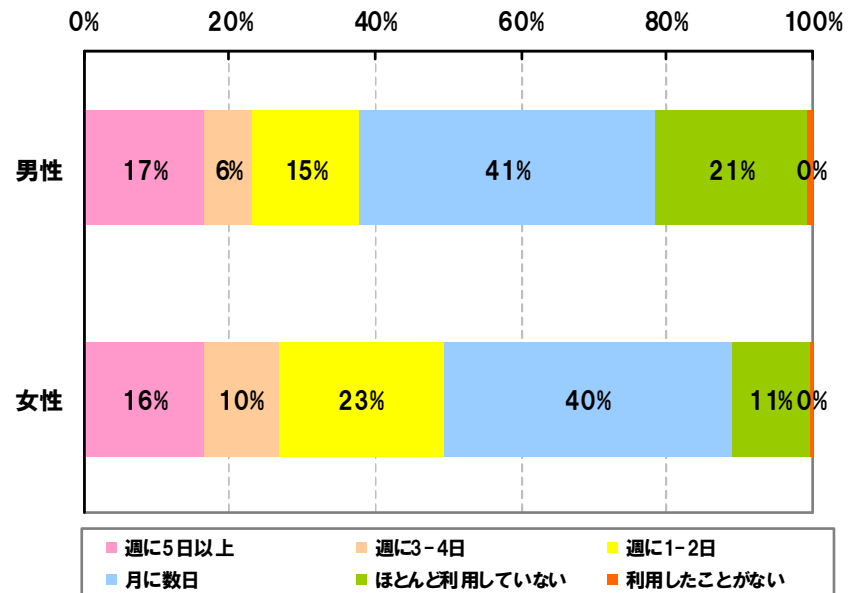


n=19,617

旭川市の概況整理_交通動向（バス交通）

旭川市民のバス利用状況

- ・男性、女性ともに、日常的に路線バスを利用していない人の割合が約4割となっている。
- ・年齢階層別では、最もバスを利用しているのは10代で、週に5日以上利用する割合が約4割となっている。

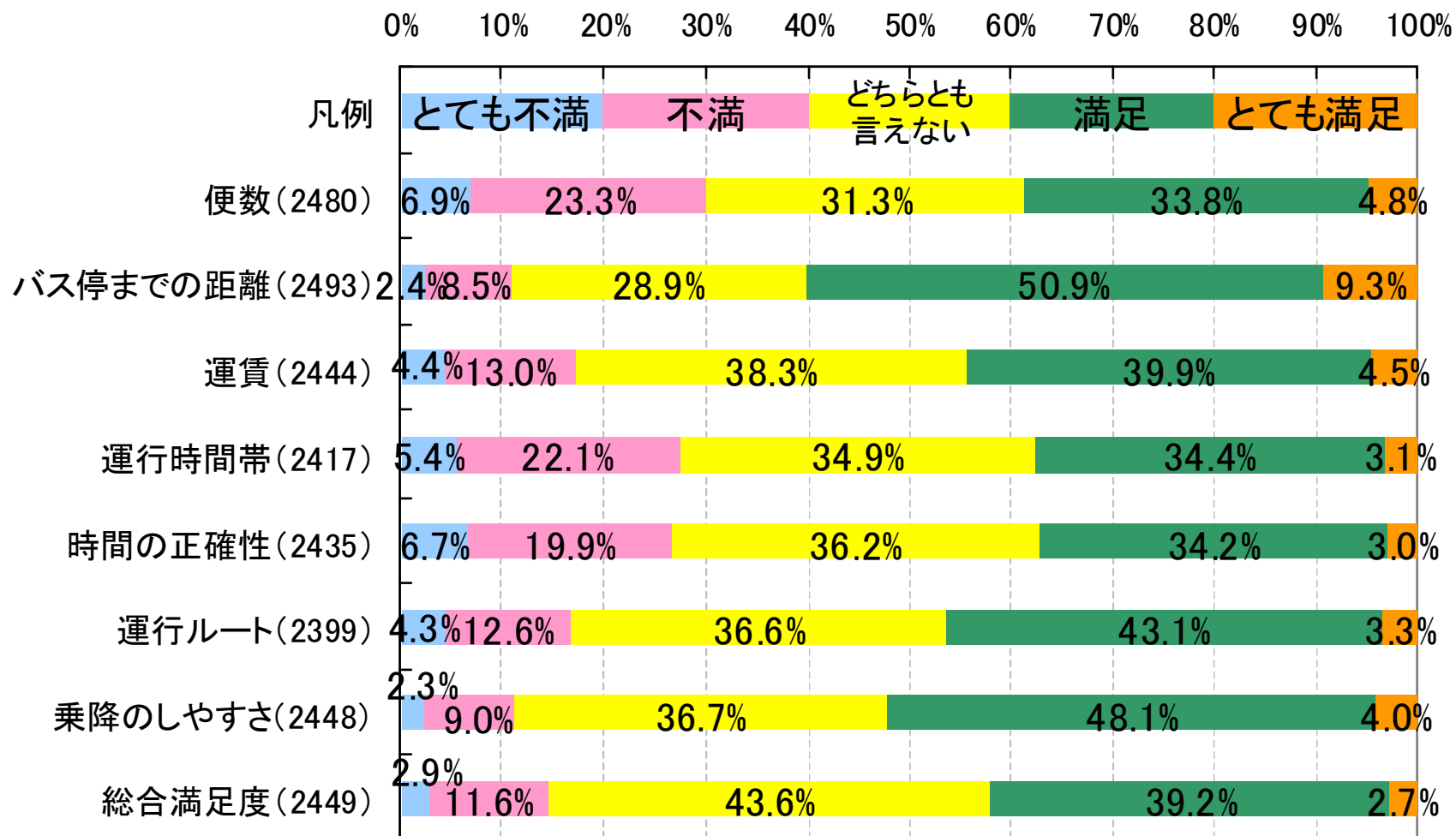


旭川市の概況整理_交通動向（バス交通）

路線バスの利用ニーズ(満足度)

・どのサービスも満足・とても満足の割合が多くなっており、バス停までの距離や乗降のしやすさは、満足・とても満足の割合が半数以上となっている。

バスのサービスに対する満足度

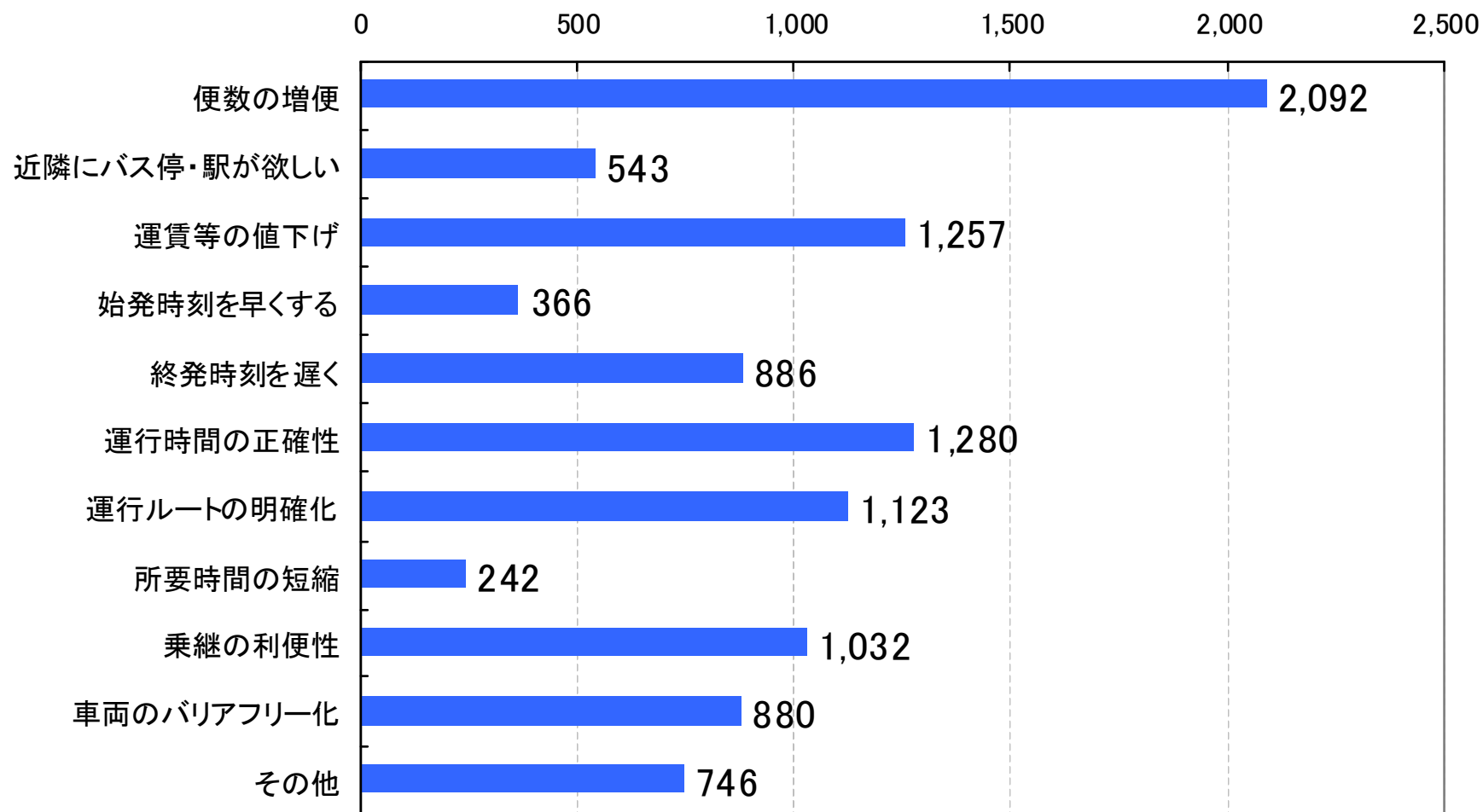


旭川市の概況整理_交通動向（バス交通）

路線バス・鉄道の利用ニーズ(改善要望)

・路線バス及び鉄道への改善要望は、便数の増便が最も多く挙げられており、次いで、運行時間の正確性、運賃等の値下げが続いている。

バス・鉄道に対するサービス要望

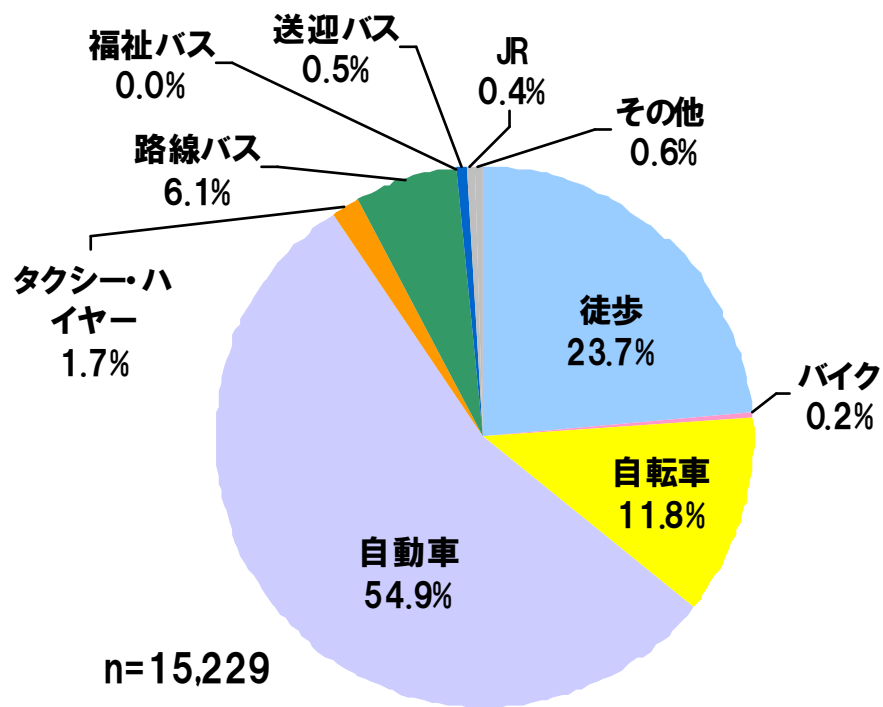


旭川市の概況整理_交通動向（利用交通手段）

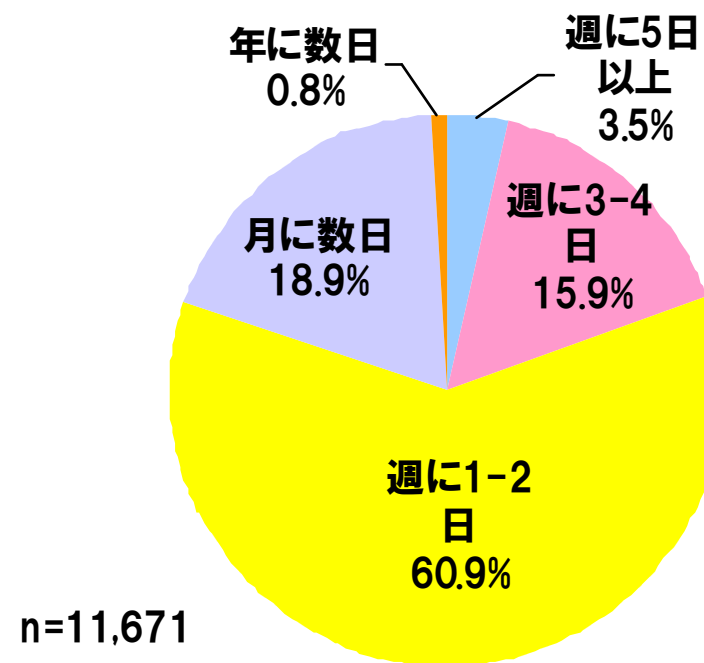
旭川市民の交通の現状(買物交通)

- ・買物時の交通手段は、自動車が半数以上となっており、次いで徒歩が約2割、自転車約1割となっている。
- ・買物頻度は、週に1～2日が約6割と最も割合が高い。

買物行動時最頻度交通手段



買物頻度

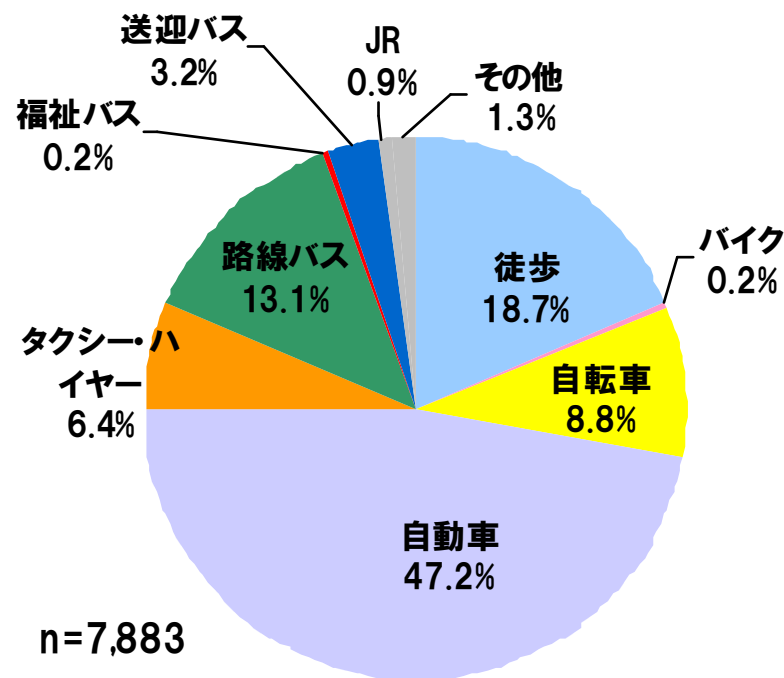


旭川市の概況整理_交通動向（利用交通手段）

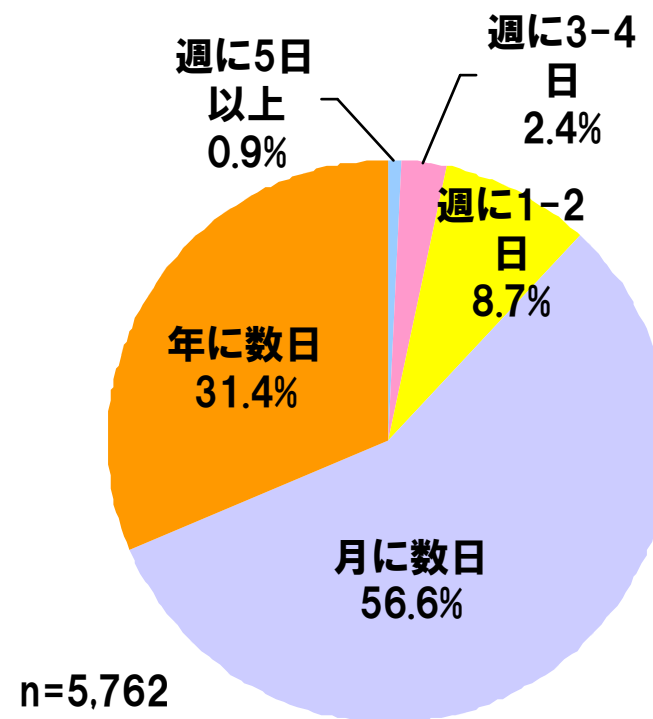
旭川市民の交通の現状(通院交通)

- ・通院時の交通手段は、自動車約半数となっており、次いで徒歩が約2割、路線バスと自転車が約1割ずつとなっている。
- ・通院頻度は、月に数日が約6割と最も割合が高く、週に1日以上通院する人の割合は、全体の約1割となっている。

通院行動時最頻度交通手段



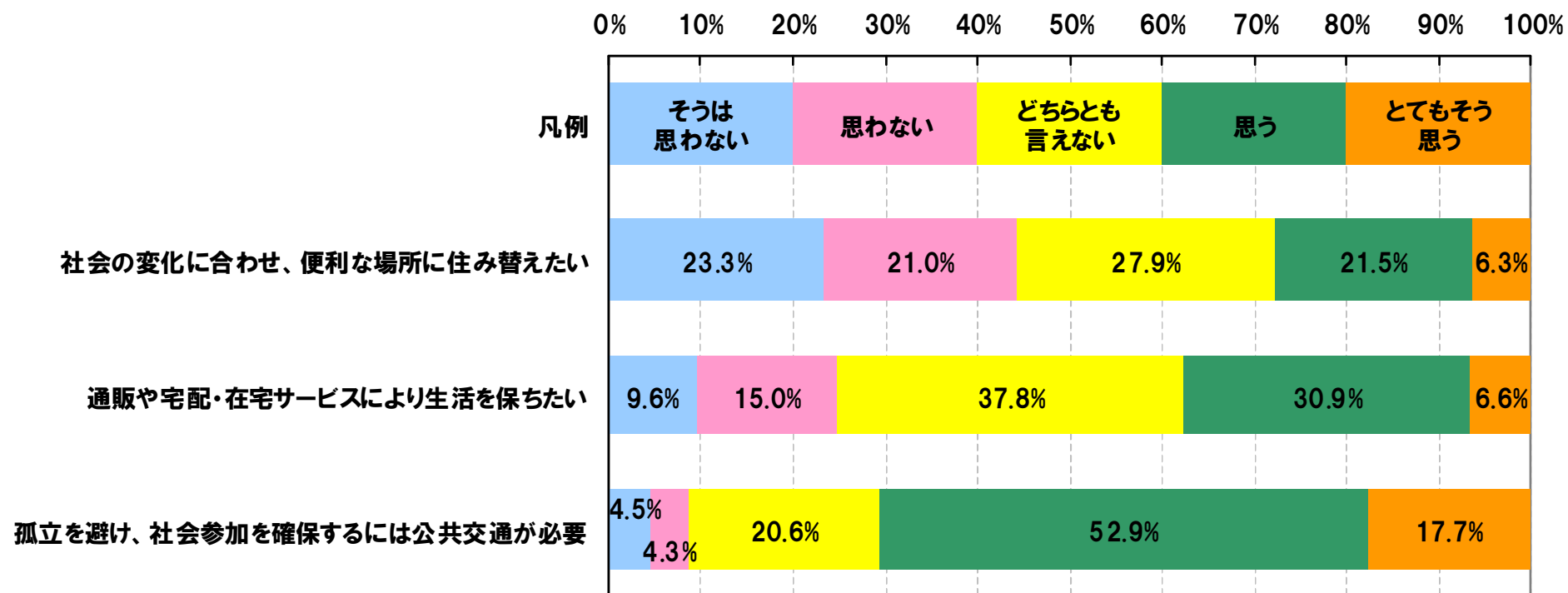
通院頻度



旭川市の概況整理_交通動向（市民意識）

都市構造と交通への意識

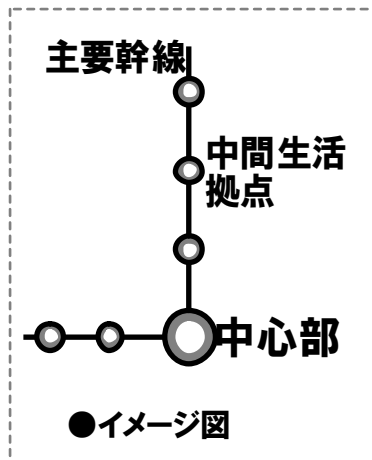
- ・積極的な住み替えに対する意向は、思わない・そうは思わない、の割合が4割以上となっている。
- ・一方、通販や宅配・在宅サービスによる生活の維持に対しては、思わない・そうは思わない、の割合は約2割となっており、住み替えることなく、現在の場所で生活を続けたいという意識が見られる。
- ・また、孤立を避け、社会参加を確保するには公共交通が必要との問いに対しては、約7割が思う・とてもそう思う、と回答しており、地域の公共交通を重要視する意識が見られる。



旭川市の概況整理_交通動向（市民意識）

交通再編の意向

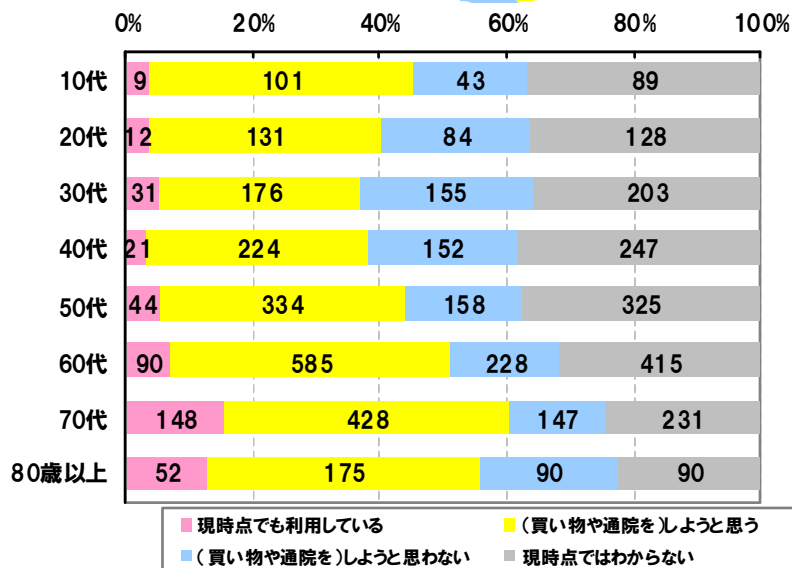
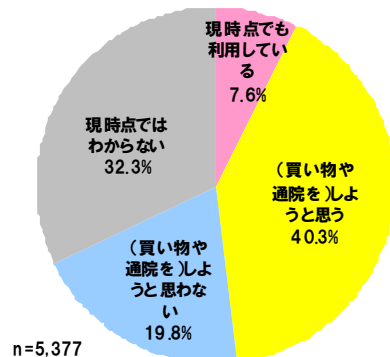
- ・ 中間生活拠点で買い物や通院をしようと思わないとの回答が各年代とも2割程度となっている。
- ・ 中間生活拠点から中心部へのバス利用については、全体で約4割が利用すると思うと回答しており、特に80歳以上では約半数、70代では約6割を占めている。



中間生活拠点ができただけの場合の行動の変化

【設問内容】

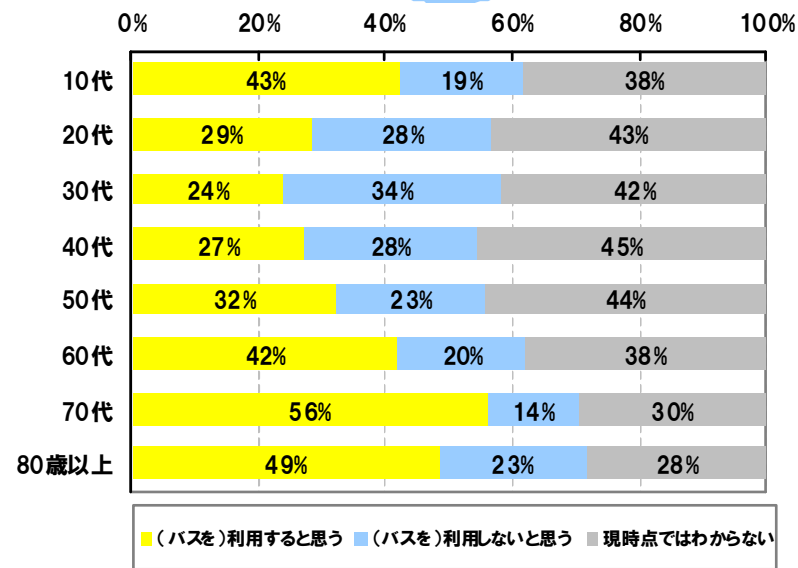
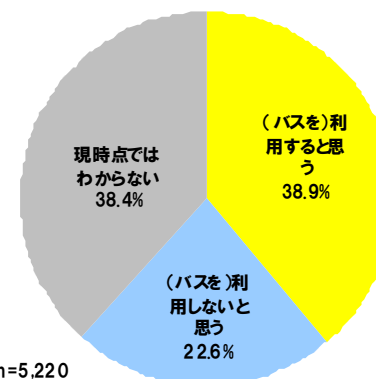
路線バスを利用して、10分程度で到着する場所に中間生活拠点があつた場合、そこで、買い物や通院をしようと思いませんか？



中間生活拠点から中心部までのバスの利用行動

【設問内容】

中間生活拠点から中心部までバスを利用しようと思いませんか？



旭川市の交通に関する課題の整理

●課題1 中心市街地等のまちづくりとの連携が必要

旭川駅前や買物公園通周辺の中心市街地が市の中心部であり、鉄道・バス路線といった公共交通網が市の中心部に繋がっているが、まちづくりや集客施設と公共交通の連携施策が十分行われていない。このため、相互連携により、まちづくり来訪者の増加、公共交通利用者の増加といった相乗効果を図ることが必要である。

●課題2 大規模医療機関や商業施設を高頻度で繋ぐ交通とその周辺拠点整備が必要

多くの公共交通の利用が存在することが想定される旭川市内の大規模医療機関や商業施設は中心市街地から一定の距離にある状況であることから、その施設を比較的高頻度で結ぶことが可能な交通とその周辺の拠点整備が必要である。

●課題3 人口低密度地域におけるモビリティの確保が必要

人口が低密度に分散する地域においては、定時定路線のバス交通では非効率な場合が多く、また、利用者の利便性も確保出来ないことも多いことから、人口低密度地域におけるモビリティ確保の手法やスキームが必要である。

●課題4 自動車交通からの転換によるCO2排出量の抑止が必要

旭川都市圏の自動車分担率は増加傾向にあり7割以上の分担率となっている。マイカー等のCO2排出や中心部の混雑などの改善としても過度なクルマ利用を削減する必要がある。

●課題5 自転車などの他のモビリティとの連携が必要

市内には自転車歩行者専用道路ネットワークやサイクリングロードなどが一部整備されている。このほか、スクールバスや病院送迎バスといった鉄道・バス以外のモビリティも市内には存在している。この自転車などの他のモビリティとの連携も必要である。

●課題6 鉄道とバスの機能強化が必要

旭川市内には鉄道4路線、駅18駅が存在する。また鉄道網を補完する形で、バス路線が旭川駅周辺を中心に整備されている。バスから鉄道への乗り継ぎ利用など鉄道とバス路線が結節し連携することで、市内の公共交通網が強化されるとともに、鉄道やバスなどの交通モード間の相乗効果を図ることが必要である。

●課題7 市民の公共交通利用や維持の意識の向上が必要

マイカーの利用率が高い一方、公共交通の利用者は減少傾向にあり、今後のサービス維持や向上のためには公共交通の利用意識を高めることが必要である。

●課題8 分かりやすいバス情報の提供が必要

バスを利用しない人の多くは、バスの路線状況、運行状況(ダイヤ)、料金体系、乗り継ぎの仕方などが分からないため利用しない、または分かりづらいことから利用抵抗があることを理由としていることが多い。

また、旭川市を訪れる市民以外の観光客にとっても、駅前やバスターミナルから目的地にどのバスを利用してよいか分からないというケースも多い。