

旭川市公共交通グランドデザイン(案)

平成25年(2013 年) 10月

旭川市

【 目 次 】

グランドデザイン本編

I グランドデザインの策定に当たって	2
1 背景.....	2
2 グランドデザインの策定趣旨・経緯.....	3
3 公共交通における「グランドデザイン」とは.....	3
II 旭川市の交通に関する課題.....	4
III 公共交通の将来像に向けた「考え方」と「ポイント」.....	6
1 対象とする交通の考え方	6
(1) 日常生活の維持と健康な生活の確保.....	6
(2) 市内外との経済・文化交流の促進.....	6
(3) 市民の利便性の向上.....	7
2 対象とする区域と交通モードの選定.....	7
(1) 既存の交通モードの実態.....	7
(2) 過去の運行実績等.....	8
(3) 新たな交通モードの導入	8
3 その他考慮すべき事項.....	8
(1) シームレスな公共交通の実現.....	8
(2) 新技術の導入.....	9
(3) バリアフリーの推進	9
(4) 環境への配慮・燃料費の高騰.....	10
(5) 交通安全.....	10
IV 旭川市公共交通グランドデザインの計画理念と施策目標.....	11
1 計画理念の設定	11
2 施策目標の設定	12
3 取組期間.....	13
4 取組の点検・見直し	13
5 目標値の設定.....	14
V 目標の達成に向けた維持・確保・改善の取組.....	17
1 具体的な取組に向けた基本的な考え方	17
(1) 集約型都市構造への転換による持続可能な都市づくり.....	17
(2) 市内各地域との連携・協力.....	18
2 戦略的な維持・確保・改善としての実現手法.....	20
(1) 基幹バス路線系統の強化と、中心市街地交通の充実・BRT計画の検討	20
(2) 住宅地・農村地でのデマンド型交通の実施や計画策定、生活交通の維持確保.....	25

(3) 市民や利用者が育む公共交通.....	26
(4) 移動困難を解消するためのモビリティ確保.....	27
(5) 公共交通を使った観光の振興.....	27
3 施策目標に応じた事業（案）	28
I 旭川市の他の計画における「交通体系」の考え方.....	35
1 公共交通グランドデザインの関連計画の整理.....	35
2 公共交通グランドデザインの関連計画の概要.....	36
(1) 第7次旭川市総合計画基本計画(改定版).....	36
(2) 旭川市都市計画マスタープラン.....	37
(3) 旭川都市圏総合交通体系マスタープラン.....	39
(4) 旭川市中心市街地活性化基本計画.....	40
(5) 旭川市バリアフリー基本構想.....	42
(6) 旭川市バス交通活性化計画.....	43
(7) 旭川市駐輪場基本計画.....	45
II 旭川市の現況整理.....	47
1 社会経済動向.....	47
(1) 人口動向(人口).....	47
(2) 人口動向(高齢化率).....	49
(3) 経済動向.....	51
(4) 観光動向.....	55
2 交通動向.....	57
(1) 社会基盤.....	57
(2) 鉄道.....	61
(3) バス交通.....	64
(4) 公共交通への改善要望.....	69
(5) 旭川市民の交通の現状(買い物交通).....	70
(6) 旭川市民の交通の現状(通院交通).....	71
(7) 市民意識.....	72

グランドデザイン本編

Ⅰ グランドデザインの策定に当たって

1 背景

旭川市における公共交通ネットワークの維持・確保・改善を図り、生活の足の確保と地域の移動手段の充実を図っていくためには、公共交通に関わる者や地域の人々が旭川の公共交通ネットワーク及びそのサービス水準の将来展望を共有し、これまで以上に一体となった取組を進めていくことが重要である。旭川市はこれまで、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・存続をめざしてきており、その実現に向けた方策などについて「旭川市バス交通活性化計画」（以下、活性化計画と称す）として平成20年6月に取りまとめた。この計画のもと、「旭川市バス交通活性化アクションプラン」（以下、アクションプランと称す）の前期目標（平成21～23年度）を設けてきた。

活性化計画、アクションプランの策定後、自転車とバスの乗り継ぎ環境の改善によるバス利用促進として、サイクル&バスライド駐輪施設整備事業を平成21年度から実施している。平成24年度は市内11箇所を設置を行い、全市を対象に展開している。

東旭川町米飯地区においては、平成24年10月～平成25年1月、乗合タクシーの実証実験運行を、本市として初めて行い、平成25年10月には、赤字既存路線バスからデマンド型交通への転換を行うこととしている。

また、赤字バス路線の運行費補助としては、平成24年度から深川ターミナルと本市を結ぶ空知中央バス・深旭線の乗車密度5人未満による国庫補助カット分に対する補助を深川市との協定により開始した。

バス交通以外の公共交通としては、平成23年11月にJR旭川駅の新駅舎がグランドオープンし、交通結節点の姿が新しくなった。これにより単に乗降場所としてだけではなく、駅の北側に日本初の恒久的な歩行者天国である平和通買物公園、駅の南側に忠別川の河川空間とを直結した都心空間の新たな存在となっている。

また、市内の各地域からは、バス停の移設、新設の要望、新たな路線の延伸、交通バリアフリーの取組などについての要望が拡大する動きが見られるなど、本市の公共交通を取り巻く状況が大きく変わってきている。

全国においては、地方の公共交通を巡る経営環境の厳しさが増しており、平成24年10月には、岡山県西部と福山市を運行する井笠鉄道が経営破綻し、主要な路線は近隣の事業者を引き継がれたものの運行本数の削減や一部系統の廃止が行われるなど、交通事業者の現状を象徴する出来事となった。

この一方、投資会社によるバス事業者の買収も進んでいる。投資会社には、経営危機に陥ったバス会社の本格救済が委ねられ、手にした再建ノウハウにより次の買収先の再建に応用していくなど、バス会社の合併や買収（M&A）が増加中であり、交通事業者もファンドビジネスの対象となっている。

道内においては、十勝バスが「日帰り路線バスパック」による、観光施設や温泉への入館料と往復乗車券をセットにした企画を行い、好評を得ている。さらに住民戸別訪問、目的別時刻表などの取組と併せ、「第6回 EST 普及推進フォーラム」にて同社が奨励賞を受賞するに至っている。

2 グランドデザインの策定趣旨・経緯

「旭川市バス交通活性化計画」は、本市の路線バスに関する基本的な考え方を示したものであり、引き続き、この計画の方向性を踏まえ、市内の公共交通ネットワークの形成等に向けた取組を進めることが重要と考えている。

一方、本市の公共交通を取り巻く情勢が目まぐるしく変化する中で、路線の維持・確保・改善についても、こうした変化に合わせて、対象となる公共交通を柔軟に選定するなど、戦略的に展開していくことが必要である。

このため、「旭川市バス交通活性化計画」の内容を補足しつつ、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、対象とする交通の選定やどのような方法・手順で進めていくかなどについての本市の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」として取りまとめている。

なお、本グランドデザインは、旭川地域におけるこれまでの公共交通に関する取組や社会情勢を踏まえ、旭川市地域公共交通会議における議論を踏まえ、策定したものである。

3 公共交通における「グランドデザイン」とは

グランドデザインとは、「全体構想」と訳され、全体を長期的、総合的に見わたした構想を指す。この旭川市公共交通グランドデザインとは、本市における中心市街地のにぎわいづくりや身近な生活圏での交通の充実など、全市的なまちづくりの観点から、本市にふさわしい公共交通の将来的なあり方を示すものである。

これまでの自家用車を中心とした交通の考え方から、都市化、情報化、高齢化が進み、効率的かつ利便性の高い公共交通の必要性について、あらためて考えていくことが求められているため、本市の公共交通について、長期的かつ総合的な構想として、このグランドデザインを取りまとめることとしたものである。

このため、移動手段としての交通だけでなく、交通の基盤となる都市整備や交通モード間の連携、新たな「モビリティ・マネジメント¹」と言われる周知・理解方法についても、本グランドデザインの対象とし、日常生活、観光、産業・ビジネスの移動を支える重要性を踏まえ、広域的な交通の充実にも資することを視野にとりまとめる。

¹モビリティ・マネジメント：1人1人の移動（モビリティ）が、社会的にも個人的にも望ましい方向（過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等）へコミュニケーションを通じて行動変化を促す交通政策

Ⅱ 旭川市の交通に関する課題

旭川市の交通に関する課題として、以下の6つを挙げることができる。なお、これらのものとなる詳細なデータ等については、『現況整理編』において説明する。

●課題1 中心市街地への来街の促進

本市の中心市街地（旭川駅前や買物公園周辺）は、鉄道・バス路線といった公共交通網の中核的な結節点となっている。この中心市街地のにぎわいづくりのため、平成23年3月に「旭川市中心市街地活性化基本計画」を策定し、集客や居住を促進するための市街地整備やイベントなどの取組が進む一方で、来街のための公共交通の利用は、広がっているとはいえない状況にある。このため、中心市街地等への公共交通利用を促進させ、中心市街地活性化の各種施策との相乗効果を図ることが必要である。

●課題2 医療機関や商業施設への行きやすさ

旭川市内の大規模な医療機関や商業施設の多くは、中心市街地から徒歩圏外であることから、中心部とこれらの施設との間を比較的高頻度で結び、通院や買い物といった日常生活を維持するための「ライフライン」としての公共交通の充実が求められる。

また、それぞれの施設周辺においては、単にバス停を設置するだけでなく、低温や風雨を防ぐ施設の整備や、公共交通の拠点として乗降を促すような整備が必要である。

●課題3 郊外・農村部での交通機関の確保

人口が低密度に分散する郊外・農村部においては、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。このため、地域住民の移動ニーズや交通の実態を踏まえ、こうした人口低密度地域における公共交通の確保の手法や地域の実情に応じたスキームが必要である。

また、郊外・農村部において必要とされる公共交通のサービス水準について、十分な検証をもとに示していく必要がある。

●課題4 交通への市民のニーズや取組の反映

自家用車の利用率が高い一方、公共交通の利用者は減少傾向にある。こうした現状の公共交通は、交通事業者がルートや運行ダイヤを定め、運行に伴って生じた「赤字」を国や北海道、旭川市などが公的に補助することで運行が継続されている。赤字路線は「利用者の減少→バス路線の減便・廃止→さらなる利用者の減少」といった負のスパイラルに陥り、地域住民にとって、「使えない、使いにくい」公共交通となってしまうことから、今後のサービス維持や向上のため、市民が参画する公共交通への転換が必要である。

●課題5 公共交通を利用する際のわかりやすさ、使いやすさ

これまで、鉄道やバスを利用していない市民の多くは、路線経路、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への抵抗があることを理由とすることが多い。また、旭川市を訪れる観光客にとっても、同様に駅前やバスターミナルから目的地に向け、どのバスを利用してよいか分からないというケースが多い。

こうした、情報発信の内容や手法を改善するだけでなく、誰もが公共交通に慣れ、親しみ、その結果として、交通選択の行動を変える取組が必要である。

●課題6 観光に「使える」公共交通が必要

鉄道4線や国道4路線などにより北海道各地とつながり、旭川空港から東京、名古屋、ソウル、台北に国際定期便が就航する本市は、交通要衝で多くの観光客の入り込みが見られる。観光行動は、観光地に向けた移動・帰宅の移動と、観光地内における移動が主である。このため、観光を振興するためには、観光の目的となる施設や景勝地の魅力の向上や環境改善を行うだけでなく、観光における交通の良好さが重要である。

こうしたことから、観光地に向けた円滑なアクセス、観光地での交通機関への乗降のしやすさ、観光地内でのスムーズで安全、快適な歩行空間など一連の動きの改善が必要である。

Ⅲ 公共交通の将来像に向けた「考え方」と「ポイント」

公共交通の維持・確保・改善に当たっては、福祉、都市計画、教育など関連分野ごとの計画等における考え方や地域の実情などを踏まえ、戦略的に行うことが重要である。

また、これらに取り組む際には、交通事業者や利用者などの関係者と考え方を共有し、連携しながら進めることが効果的である。

なお、本グランドデザインは持続可能な公共交通を念頭に取りまとめたものであるが、歩行や自転車交通についても密接不可分であることから、このグランドデザインに位置づけることとした。また、本グランドデザインはあくまで公共交通における市の基本的な考え方をまとめたものであり、必要に応じてここでまとめた以外の各交通事業者等の考え方・手法などを活用する。

1 対象とする交通の考え方

新規の公共交通の運行等を含む公共交通の維持・確保・改善を行う際には、以下の観点から対象となる交通を検討することを基本とする。

○日常生活の維持と健康な生活の確保

○市内外との経済・文化交流の促進

○市民の利便性の向上

(1) 日常生活の維持と健康な生活の確保

公共交通は、日常の生活における通勤、通学、買い物などの基礎的な移動ニーズを満たす存在である。また、通院、習い事、交流など心身ともに健康な生活を送る上で欠かせない移動手段であり、その確保が求められる。こうした考え方に立って、路線の維持・拡充に向けた取組を強化することが重要である。

(2) 市内外との経済・文化交流の促進

本市の公共交通は、旭川空港、JR旭川駅、道央自動車道・旭川鷹栖インターチェンジ、旭川北インターチェンジを結節点として、長年にわたり他都市、他地域と経済・文化の両面において交流を実施してきたところである。これまでの経済・文化交流を通じて培われてきたつながりを支える公共交通の役割を果たしていくことで、公共交通の維持・拡充に向けた取組を進めていくことが重要と考えている。

(3) 市民の利便性の向上

本市は、積雪寒冷地での人口集積都市である地理的特性を有しており、冬期は吹雪による視界不良、堆雪による道路幅員の減少などの交通障害を生じやすく、また、寒風や低温により乗り場での待ち合い時間が辛いなど、市民にとって、時間を含めた損失が大きくなっている。こうした課題を解決し、利便性を高めるための設備導入や改善などが重要である。

そのため、バス等の待ち合い環境の改善、乗り換えの容易さ、到着時間の短縮などにより、快適性の向上と移動時間、運賃などトータルとしてサービス水準を上げていくことが市民の利便性の向上につながるものと考えている。

2 対象とする区域と交通モードの選定

公共交通の維持・確保・改善の対象とする区域と交通モード²を検討する際には、以下の観点から行うことを基本とする。

○既存の交通モードの実態

○過去の運行実績等

○新たな交通モードの導入

(1) 既存の交通モードの実態

公共交通の見直しを行う際には、その対象とする区域において、既存の交通モードにどれほどの需要があるかについて、地域に居住する住民と病院や商業施設などの集客施設の双方の面から利用状況や移動ニーズを検証する必要がある。その上で、一定の需要が見込まれる場合には、地域住民や関係先に対して当該分析結果なども示しながら、検討していくことが重要と考えている。特に、運行に当たって、デマンド型交通などの新たな交通モードに対しては、需要分析に基づく検討・提案が必要とされる。

² 鉄道、バス、自家用自動車などの「乗り物」と、自転車、徒歩を含む移動の方法。

(2) 過去の運行実績等

乗客の減少により廃止や運休された路線は、かつて一度は、ビジネスとして成立すると考えられたものであり、運行していた当時の交通事業者の当初のねらいと現状との違いや、運休した理由など社会情勢の変化を十分に踏まえた上で公共交通の確保を行う必要がある。

これまで個別の地区において公共交通が運行していた実績があるものの、現在運休している地区については、過去に運行していた交通モードによる路線の再開や延長を目指すことの方が困難である。

このため、新規の交通モードの導入には、実証運行の積み重ねも必要となる。さらに、病院、商業施設、学校など移動目的先へ向かう移動理由を考慮し、こうしたニーズをもとに検討するという視点も重要である。

(3) 新たな交通モードの導入

乗合バスの年間輸送人員は、昭和 40 年代以降、ほぼ一貫して乗客数が減少する傾向にある。「地域の足」であるはずの乗合バスは、この利用者の減少により大幅な減便や廃止に至るなど経営環境の厳しさが続いているため、路線の継続に当たっては、これまで以上に交通事業者が慎重に判断をしているものと見られる。

こうした状況において、従来からの「地域公共交通」としての路線バスのほかにも、多様な交通手段を対象にしていく必要がある。今後は、幹線的な運行を行う「地域公共交通」以外の「福祉交通」を含む全ての交通手段を「生活支援交通」として、①広域路線バス、②一般の路線バス、③デマンド型交通（乗合タクシーを含む）、④高齢者・障害者対象の介助サービスを含む福祉交通、⑤教育・医療・福祉の目的限定送迎など、対象を広げて検討していくことが適当である。

3 その他考慮すべき事項

前項 1，2 の公共交通の維持・確保・改善における基本的な考え方については、旭川市内全てにおいて共通したものであるが、これらに加え、個別に別途考慮すべき事項については以下の通りである。

(1) シームレスな公共交通の実現

様々な交通手段が行き来する交通環境においては、公共交通機関を利用する場合に、バスの乗り降り、駅の階段の昇り降り、乗り換えが負担となっているなどの不便な点を改善し、利用しやすい公共交通機関とするため、バスロケーションシステム、ノンステップバス、同一ホーム乗り換えや相互直通運転、共通 IC カード乗車券の導入、乗継運賃割引の拡

大などにより、物理的な面、運賃面、情報面でのシームレス化を進め、継ぎ目のない公共交通機関を目指すことが重要である。

シームレスとは、「継ぎ目のない」の意味であり、公共交通分野におけるシームレス化とは、乗継ぎ等の交通機関間の「継ぎ目」や交通ターミナル内の歩行や乗降に際しての「継ぎ目」をハード・ソフト両面にわたって解消することにより、出発地から目的地までの移動を全体として円滑かつ高い利便性を目指すことである。

そのためには、①物理的なシームレス（相互直通運転・バリアフリー・同一ホームでの乗り換え等）、②運賃のシームレス（共通乗車券・異なる交通モードを含めた乗継ぎ運賃割引の拡大等）、③情報のシームレス（リアルタイムな運行情報の提供・連絡ダイヤの設定等）の3つが重要となる。

（２）新技術の導入

目覚ましく進む技術革新は、公共交通分野においても進んでおり、動力源とＩＴ技術の２つに大別される。

車両の動力源としては、現時点においても、ハイブリッド車の導入も本市内の一部の路線バスへの導入も始まっており、今後は電気自動車（ＥＶ）、燃料電池車（ＦＣＶ）などの環境負荷が小さい動力源の車両導入が見込まれるが、充電スタンドなどこれらに対応した次世代エネルギーインフラの整備も必要である。

ＩＴ技術の公共交通分野における活用としては、バスロケーションシステムの導入や乗り換え情報提供システム、インターネット上の情報発信・ＰＲの充実、公共車両優先システム（ＰＴＰＳ）、これら最新の動向を見ながら、導入を進めていくことが重要である。

（３）バリアフリーの推進

国は、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー法）において、高齢者や障害者などの自立した日常生活や社会生活を確保するために、旅客施設・車両等について、バリアフリー化基準（移動等円滑化基準）への適合を求めるなど、公共交通施設等のバリアフリー化の推進している。

本市においても、これにもとづき、駅・バスターミナル、車両等のバリアフリー化を推進が求められている。

「心のバリアフリー」を推進するため、バリアフリー化の促進に関する市民の理解・協力を促進するため、研修会・講習の開催や広報などに取組を進めていくことが重要と考えている。さらに、今後は、将来的なＩＣＴ（情報通信技術）を活用した歩行者の移動支援にも取り組んでいくことが必要である。

(4) 環境への配慮・燃料費の高騰

公共交通の利用は、二酸化炭素排出が少なく環境負荷が低い移動手段であることから自家用自動車利用から路線バスを中心とする公共交通や自転車への転換を進め、持続可能な交通体系を目指していくことが重要である。

環境に配慮した取組は、次世代車両であるハイブリッド車、EVなどの導入する社会実験や充電設備の設置拡大を目指すとともに、カーフリーダーへの参加の検討や意識啓発など市民・地域、関係機関等との協働が必要である。

一方、燃料価格が高騰し交通事業者の経営に影響を及ぼしており、赤字が拡大する要因となっていることから、地域公共交通の維持・確保に当たっては、こうした現状を十分に踏まえる必要がある。

(5) 交通安全

交通事故は、運転中に誤操作や、居眠り、突然の飛び出しなどで、接触または追突・激突を生じるものであり、これを防ぐため、交通安全の取組を今後も進める必要がある。

公共交通においても、事故多発地帯等の交通事故削減対策として、交差点改良、交通安全施設の整備に取り組んでいくことが重要である。また、自転車走行マナー、ルール、交通安全講習等の徹底に向けた周知活動を行う必要がある。

さらに、道路に設置されたセンサーとクルマが通信し、ドライバーに知らせることで安全運転を支援するインフラ協調型安全運転支援システムの導入などによるITS（高度道路交通システム）等の新技術を活用し、ハードとソフトの施策とパッケージングして総合的に取り組むことが重要である。

Ⅳ 旭川市公共交通グランドデザインの計画理念と施策目標

1 計画理念の設定

前章で述べた公共交通の将来像に向けた「考え方」と「ポイント」を踏まえ、旭川市公共交通グランドデザインの計画理念を以下に示す。

ここで、「移動しやすくする」の対象としては、『居住者』に加えて、旭山動物園等、道内を代表する観光施設がある本市の特性を踏まえ、『観光客』も対象とすることとした。さらに、これらの移動を支える計画づくり・仕組みづくりとして、『環境負荷の軽減』、『シームレス』、『MM（モビリティ・マネジメント）』、『交通安全』の視点から施策目標及び具体的な事業を検討した。

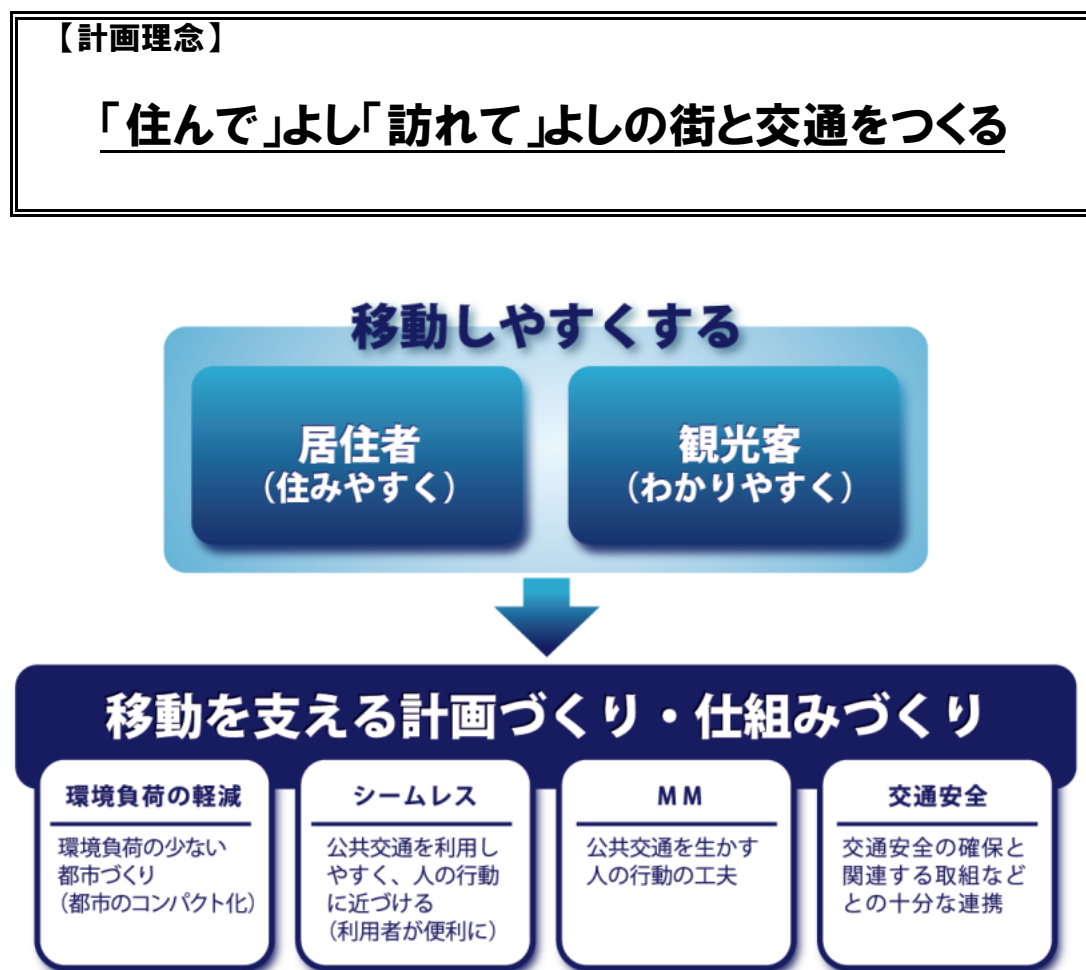


図 1 計画理念

2 施策目標の設定

前述した計画理念に基づき、以下の5点を施策目標として掲げ、各施策目標における目指すべき姿を示す。

表 1 施策目標の設定

施策目標	各施策目標における目指すべき姿
【施策目標①】 公共交通を活かす集約型の都市づくりを推進	需要の多い区間における基幹路線の設計など、バス交通の主なターゲットとなりえる市民やその利用目的を考慮し、バス交通の利便性の向上を図り、バス利用者の増大を図る。
【施策目標②】 日常生活を支える公共交通の利便性向上	住宅地や農村地において、デマンド型交通等を実施し、生活交通の維持・確保に関わる施策を展開する。
【施策目標③】 住民目線・利用者視点が反映される公共交通	自動車の分担率が高く、一方、公共交通の分担率は低い状況であることから、公共交通の利用促進策（モビリティ・マネジメント）を展開し、過度な自動車利用の抑制を図る。
【施策目標④】 誰にでも使いやすく、わかりやすく、安全な公共交通	公共交通の利用拡大を目指し、公共交通情報を積極的に発信する環境整備を実施する。さらに、高齢者・障がい者・乳幼児・児童生徒等の移動についても確保するために、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、公共交通を取り巻く周辺環境の整備を実施する。
【施策目標⑤】 観光で巡りやすい交通環境	観光客が公共交通を利用して観光しやすくなるように、主要観光拠点や交通結節点までへのアクセス向上を図るとともに、バス事業者間共通の乗車券等についても検討等を実施し、観光客の本市における足の確保を行う。

3 取組期間

平成 2 5 年度から平成 3 4 年度までの 1 0 年間

4 取組の点検・見直し

社会経済情勢の変化に対応するため、取組の進捗状況を毎年点検するとともに、必要に応じ見直しを行うこととする。

5 目標値の設定

■ 目標 1 路線バス利用者数

路線バスの利用者数は減少傾向にあり、施策を展開しない場合、平成 34 年度には、900 万人まで減少することが予想される。

本グランドデザインで設定する施策の展開により、人口減少下の状況においても、現状と同程度の路線バス利用者数を目指すこととする。

表 2 路線バス利用者数による目標設定

路線バス利用者数	
現状(平成 23 年度)	目標(平成 34 年度)
1,340 万人	1,320 万人

※目標設定方法について

路線バス利用者数は、人口動態の影響を受けることから、輸送人員を人口で除した現状の指標より、本グランドデザインで実施する施策によって 1 割の増加を目指すことを目標に、今後の指標設定を実施した。

(計算式)

- ・平成 23 年度の路線バス輸送人員 13,429,011 人
- ・平成 23 年度 9 月末の旭川市の人口 352,083 人
- ・平成 23 年度の路線バス輸送人員/平成 23 年度 9 月末の旭川市の人口 38.1
- ・本グランドデザインで実施する施策による効果の設定 1 割増 42.0
- ・平成 34 年度の人口推計値 314,000 人 (国立社会保障・人口問題研究所より)
- ・目標数値 $314,000 \text{ 人} \times 42.0 \div 100 = 13,200,000 \text{ 人}$
- ・平成 14～23 年度バス輸送人員から求めた回帰係数 $y = -0.9866x + 48.274$
- ・平成 34 年度の路線バス輸送人員の予測値 (変数) $-0.9866 \times 20 + 48.274 \div 28.5$
- ・平成 34 年度の路線バス輸送人員推計値 $28.5 \times 314,000 \text{ 人} \div 100 = 9,000,000 \text{ 人}$

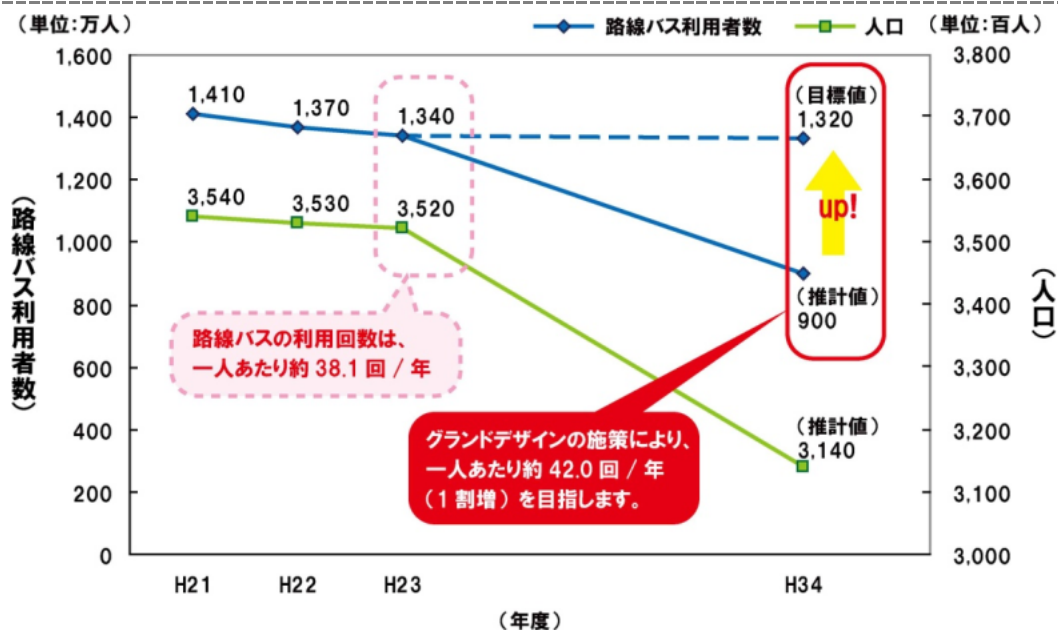


図 2 路線バス利用者数による目標設定

■ 目標 2 交通不便地域人口割合

交通不便地域*の人口割合は、現状において 18.9%である。本グランドデザインで掲げるデマンド型交通の導入等の施策展開により、交通不便地域人口割合を 10%以下を目指すこととする。

表 3 交通不便地域人口割合による目標設定

交通不便地域人口割合	
現状(平成 23 年度)	目標(平成 34 年度)
18.9%	10%以下

※交通不便地域について

交通不便地域は、市民が居住する地域について、鉄道駅・バス停留所までの距離と運行便数による以下の定義により、交通サービスが低いエリアを特定した。

■ 鉄道	運行便数	鉄道駅までの距離		
		高 250m以下	中 251m-500m	低 501m以上
	高 10便/日以上	交通サービス 高	交通サービス 中	交通サービス 低
	中 5便/日-9便/日	交通サービス 中	交通サービス 中	交通サービス 低
	低 5便/日未満	交通サービス 低	交通サービス 低	交通サービス 低

■ バス	運行便数	最寄り停留所		
		高 150m以下	中 151m-300m	低 301m以上
	高 10便/日以上	交通サービス 高	交通サービス 中	交通サービス 低
	中 5便/日-9便/日	交通サービス 中	交通サービス 中	交通サービス 低
	低 5便/日未満	交通サービス 低	交通サービス 低	交通サービス 低

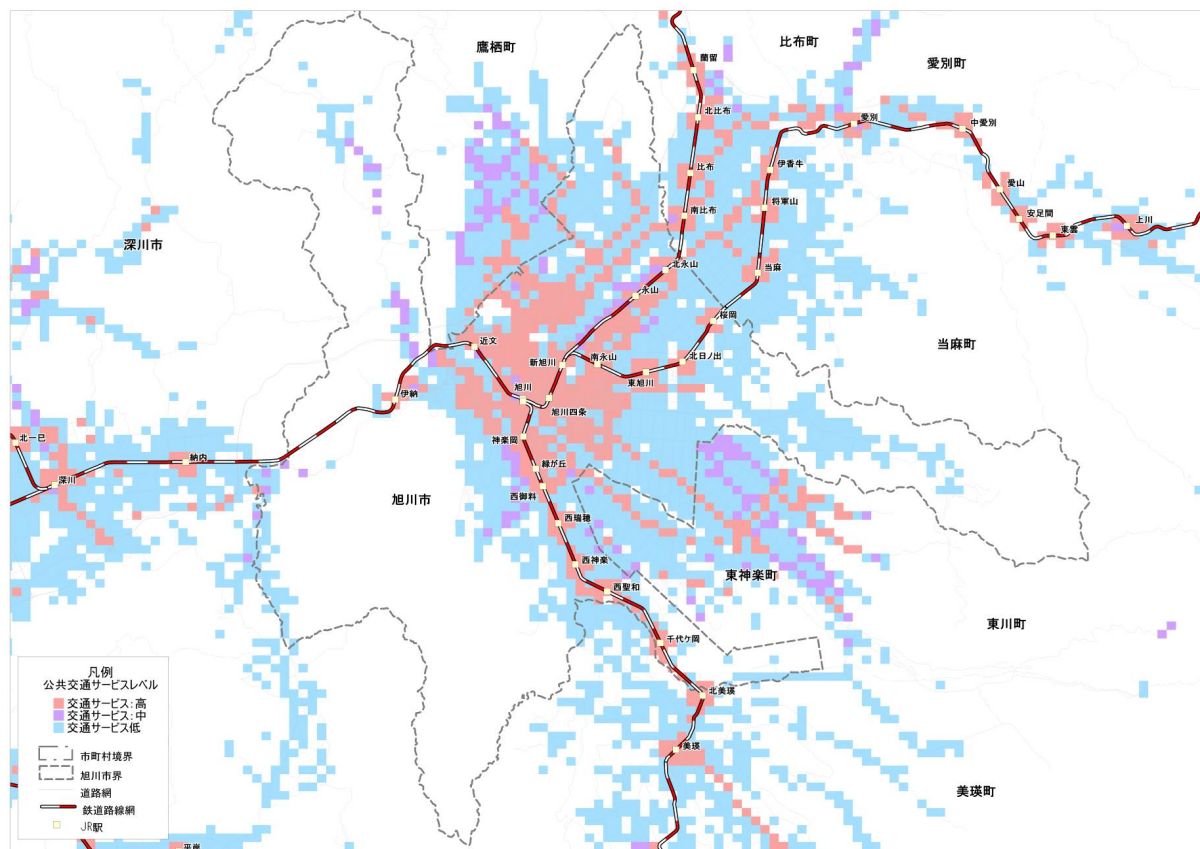
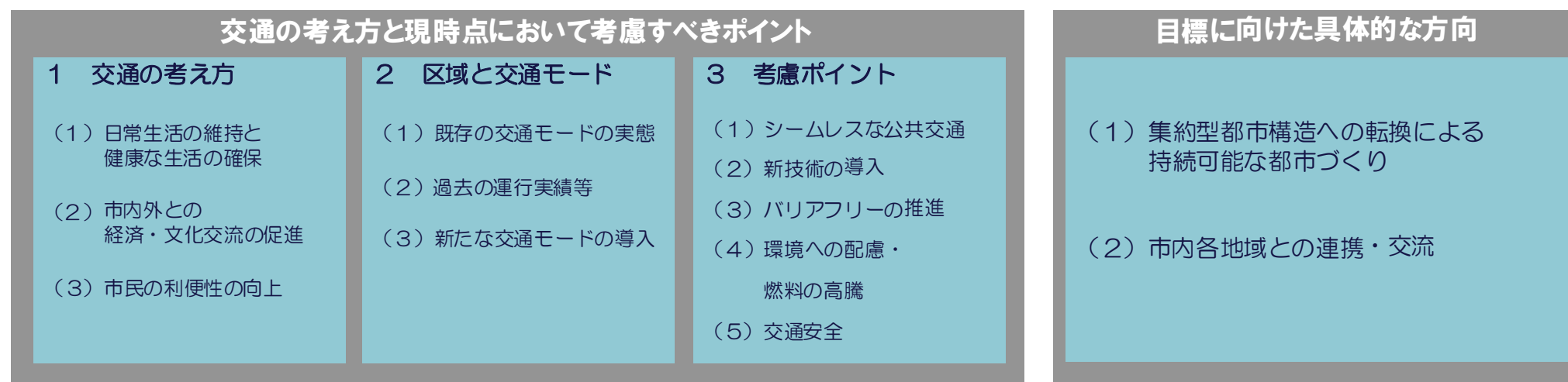
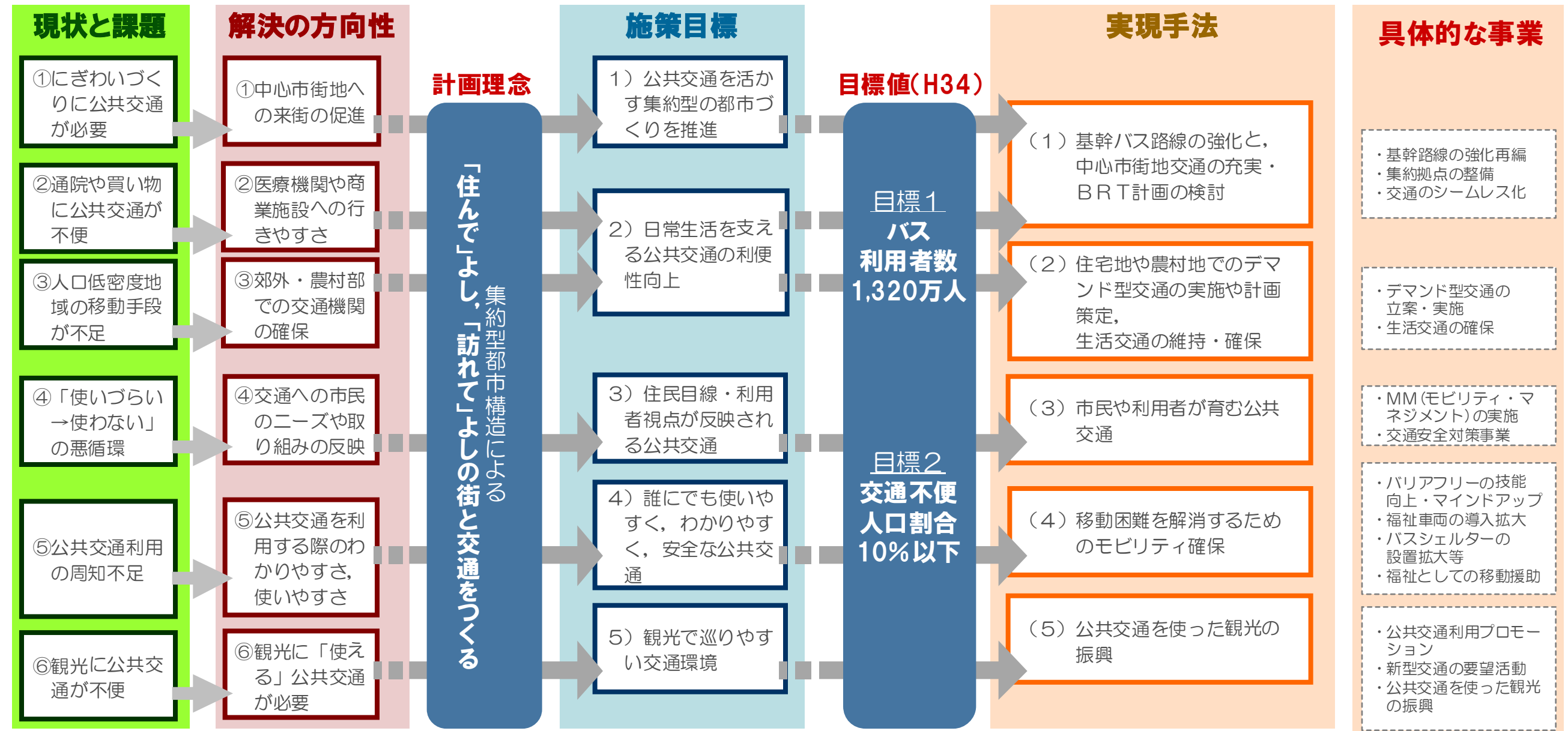


図 3 公共交通サービスレベルの分布

旭川市公共交通グランドデザインの全体体系



V 目標の達成に向けた維持・確保・改善の取組

1 具体的な取組に向けた基本的な考え方

公共交通の維持・確保・改善等については、様々な観点から検討が必要となるが、とりわけ、以下の2点については、本市における今後の都市のあり方や、市街地整備の方向性に関わるため重要である。

これらに留意しつつ、公共交通の維持・確保・改善をどのように進めていくか、どのような支援の方法や取組をどういった実施時期で提示していくかなどについて、事前に準備・検討する必要がある。

○集約型都市構造への転換による持続可能な都市づくり

○市内各地域との連携・協力

(1) 集約型都市構造への転換による持続可能な都市づくり

都市づくりを進める上で、集約型の都市構造（コンパクトシティ）への転換の視点が重要である。この方針にもとづき、移動手段を確保しながら、都市生活を営み持続可能な都市づくりを進めていくことが重要である。

そのためには、本市における中心市街地や集約拠点を相互に鉄道やサービス水準の高い基幹的なバス交通等の公共交通機関を効率的に結び、都市圏内の集客店周辺の地域からの集約拠点への移動を可能な限り公共交通により確保していく必要がある。

交通の結節点となるそれぞれの集約拠点には、フィーダー系統の路線バスやデマンド型交通を集約していくよう整備していく。交通結節点そのものやその周辺におけるにぎわいのある歩行者空間、安全な自転車走行環境の整備だけでなく、各交通モード間の連携を促進するため、パークアンドライド、サイクルアンドライド等の駐車場、駐輪施設の整備、公共交通機関相互の乗り換え施設、バス路線の再編を含む公共交通網の改善など、ハード・ソフト一体で推進していく。集約拠点は、トランジット・センターとも呼ばれ、居住、交流等の各種機能を集積や、「歩いて暮らせる環境」の実現が求められる。

集約拠点においては、高齢者をはじめとする住民が自家用車に頼ることなく生活できる環境を創出していく。そのためには、生活に必要な諸機能が備わっていることを基本とし、徒歩や自転車で安全、快適に行き来できることを目指していく。

この結果、それぞれの集約拠点は、歩いていける範囲に公共交通と生活利便機能が備わることで、地域密着型のビジネスの創発や、住み替えの支援などにより魅力的な住宅づくりが誘導され、最寄りの生活利便施設で足りないものは、自家用車を使わなくとも公共交通

を使って買い物にいける暮らしを実現していく。

(主な集約機能)

- ・小規模スーパー、生鮮産品販売店、コンビニ、薬屋
- ・ファミリー向け集合住宅、ケア付き住宅、SOHO向け住宅
- ・診療所集合施設（メディカルモール）、デイサービスセンター
- ・保育所

また、中心市街地や比較的規模の大きな集約拠点では、老朽化し魅力が乏しくなった既存市街地を拠点的な市街地として再生させていく必要がある。点在する空き家、空き地、狭隘で不十分な歩行者空間、ペンシルビルなどを、敷地集約による高度利用、ゆとりと緑のある歩行者通路の確保を行うことで環境改善を行っていく。そのためには、①世代、用途が組み合わさった「歩いて暮らせる街」、②生活空間が質・量ともに充足された街、③持続的な発展に向け地域コミュニティが形成されている街、といった視点により市街地形成がなされることで、公共交通との連携が可能となってくる。

集約拠点型の都市構造を実現させていく上で、公共交通は都市空間における「都市の装置」として必要不可欠な存在であり、その維持・確保・改善に向け、必要に応じた支援を含め、利用促進を図っていく。

【具体的な取組の方向性】

○公共交通沿いに機能集約した「歩いて暮らせる街」

○「都市交通と市街地整備」両面の連携

(2) 市内各地域との連携・協力

利用者の減少や高齢化に伴う公共交通へのニーズが高まり、行政への支援・要望を求める声が高まる一方となっている。本市では、こうした要望に対し、交通事業者、道路管理者やその他関係先への実現性の確認や実施に向けての調整などの取組を行ってきた。

他の市町村においては、バス路線の廃止をきっかけに住民が自らコミュニティバスを運行(三重県四日市市)、地域住民が自らの負担で運行するコミュニティバス(兵庫県淡路市)、バスの運行組織の立ち上げから運営まで住民主導で実施した事例(京都市)、行政のサポートを受けつつ住民主導によりデマンド型交通を実現した事例(山形市)、住民・行政・事業者の3者それぞれがリスクを負担することで、継続的なバス運行を実現した事例(新潟市)などが、住民発意・住民主体による取組として広く紹介されている。

一方、地域公共交通の確保策としては、①自治体に住民主体の運営を促した取組、②地

域の商業者等が主体となった取組，③自治体が多様な主体と連携した取組，④交通事業者同士が連携した取組など，住民が主体となるだけでなく，間接的に関わり合いながら，維持・継続，確保，改善に取り組んでいくことの重要性を示唆する先進事例が，全国には多数ある。

地域の利用者や住民に対し，適切なタイミングで効果的な支援策を提示できない場合には，公共交通の利用をあきらめ，自家用交通の利用を選択することになるなど，公共交通利用の維持・拡大，活性化の機会が失われることになる。

このため，本市においてどのような支援や連携・協力策を提示し，こういった交通モードや改善策により，公共交通の維持・確保を図るかを，地域住民のニーズや，地域の状況把握，地域での検討など，先進事例も踏まえながら，執るべき手法について検討を行うことが適当と考えている。

また，公共交通の利用を促すための周知活動など，公共交通についての理解や関心を高めることによる利用促進のために，市や交通事業者が取組や活動のメニューを用意し，地域や教育機関と一緒にになって積極的に活動に取り組んでいくことが，安定的・継続的な運行に向けて重要と考えている。

【具体的な取組の方向性】

○各路線沿線の住民のニーズの把握と地域での検討

○市の取組と連携した地域の取組

（地域における取組(案)）

- ・地域団体と連携したバスの乗り方出前講座による路線のPR
- ・公共交通利用の買い物客を応援する商店街に対する支援
- ・エコ通勤の実施
- ・学校教育や学校でのPR活動
- ・「運転免許の自主返納」活動

2 戦略的な維持・確保・改善としての実現手法

上記1の基本的な考え方や取組の方向性に加え、さらに維持・確保・改善を効率的・効果的に推進していくために以下の取組を実施する。

- 基幹バス路線系統の強化と、中心市街地交通の充実・BRT計画の検討
- 住宅地・農村地でのデマンド型交通の実施や計画策定、生活交通の維持確保
- 市民や利用者が育む公共交通
- 移動困難を解消するためのモビリティ確保
- 公共交通を使った観光の振興

(1) 基幹バス路線系統の強化と、中心市街地交通の充実・BRT計画の検討

集約型の都市構造の実現に当たっては、基幹となるバス路線系統の強化、鉄道との連携などに取り組む必要がある。さらに、これを発展させ、バス高速輸送システム（BRT: Bus Rapid Transit バス・ラピッド・トランジット）の導入を検討する。集約拠点「トランジット・センター」を、各地域において整備する際には、屋根や壁面の構造を持ち、休憩スペース、トイレ、ICカードチャージ機などの利便機能や、バリアフリー化によるスムーズな移動の確保を行っていく。

また、中心市街地においては、鉄道、都市間バス、市内路線バスなどが集約しているため、中心市街地内の各集客施設間の移動を支える、新たな仕組みについて検討を進め、にぎわいの基礎となる公共交通を確保する。

(主な事業)

- ・基幹路線の強化・再編
- ・集約拠点（トランジットセンター）の整備
- ・交通のシームレス化

この検討の背景としては、図4に示すとおり、我が国では、各都市における市街地は中心部に形成されてきたが、高度経済成長期以降の急激なモータリゼーションの進展とともに、郊外に市街地が拡散し市街地密度が低下したものの、今後、少子・超高齢社会に対応した「歩いて暮らせるコンパクトな集約型都市構造」への再編が不可欠であることが挙げ

られる。

さらに、図 5 に示すとおり、集約型都市構造の実現にとって公共交通は不可欠な存在であり、各自治体が地域住民や交通事業者等と協働し、必要な路線、サービス水準等に関する目標の設定を行い、公共交通機関の利用促進を支援することが重要とされている。

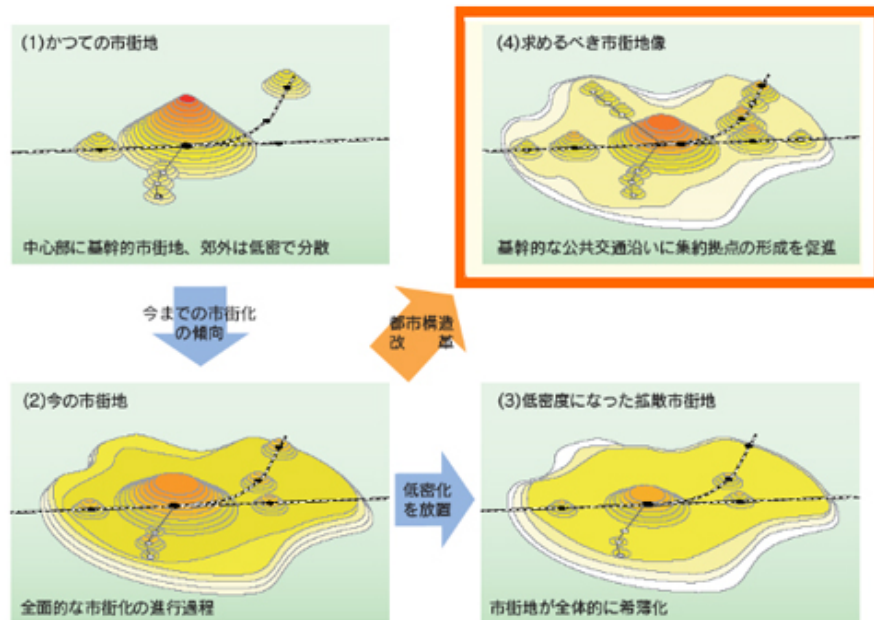


図 4 拡散型から集約型都市構造への再編の必要性

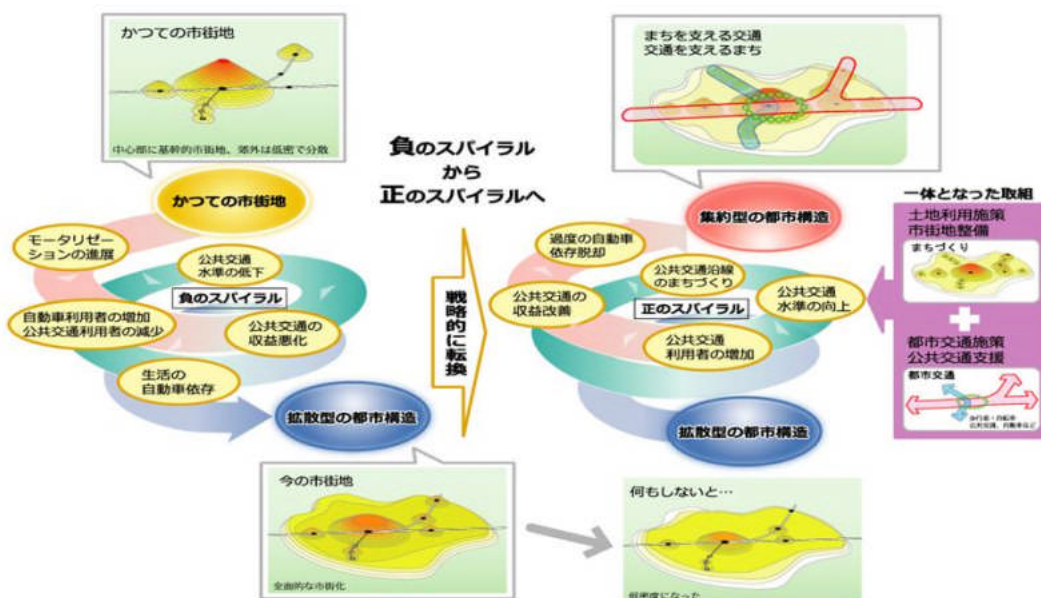
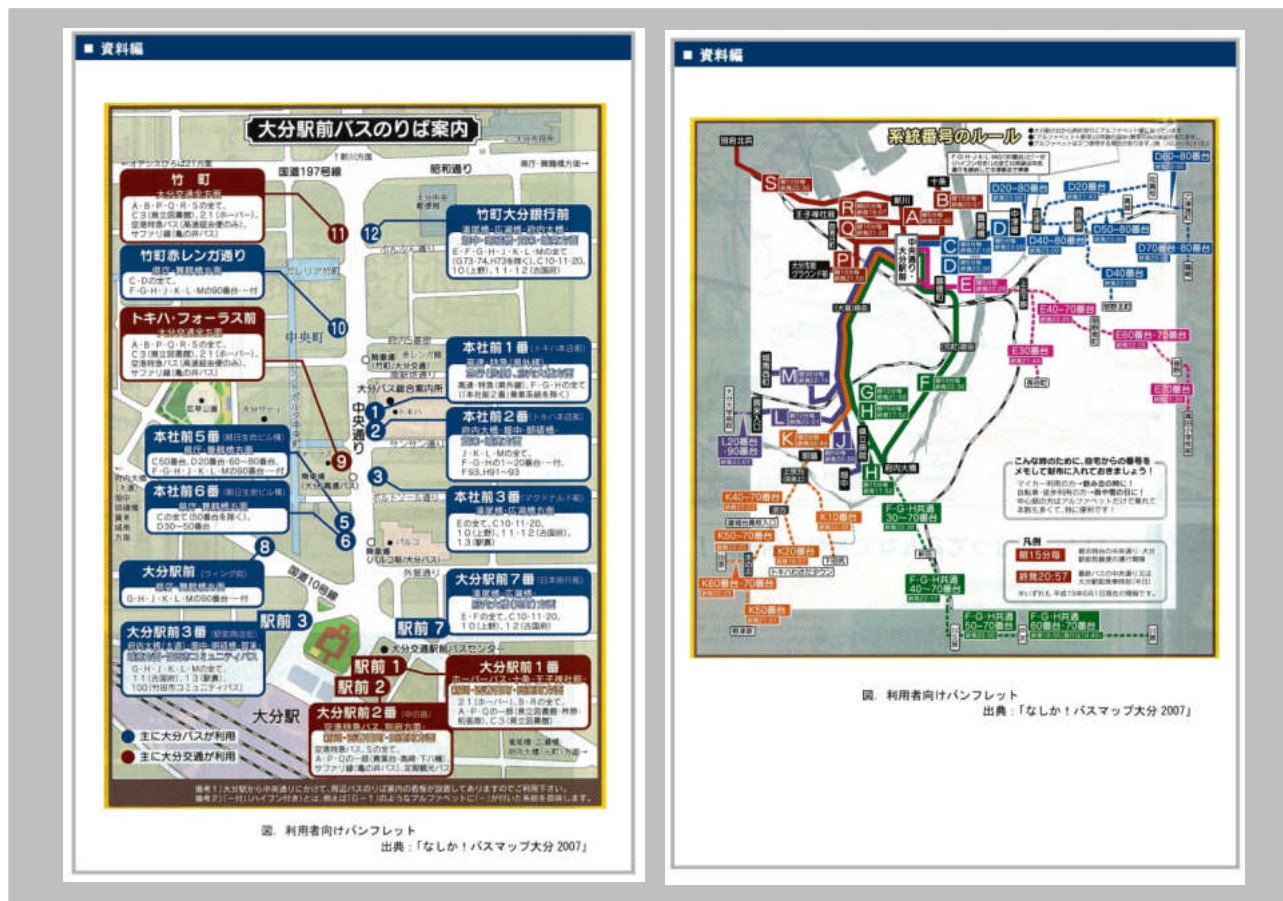


図 5 集約型都市構造の実現に向けた公共交通の重要性

これらの公共交通、とりわけ路線バスの取組として、大分市では平成 18 年度に、バス事業者ごとに異なっていたバスの系統番号を、全てのバス事業者共通の系統番号に統一した。系統番号は、バスが走るルートごとにアルファベットと数字、または数字だけで表現され、大分市中心部から郊外に向けた「基幹路線」と「準基幹路線」が設定され、アルファベットや十の位の数字が同じバスは同じルートを走り、利便性とわかりやすさを向上させており、本市としても同様の取組が必要である。



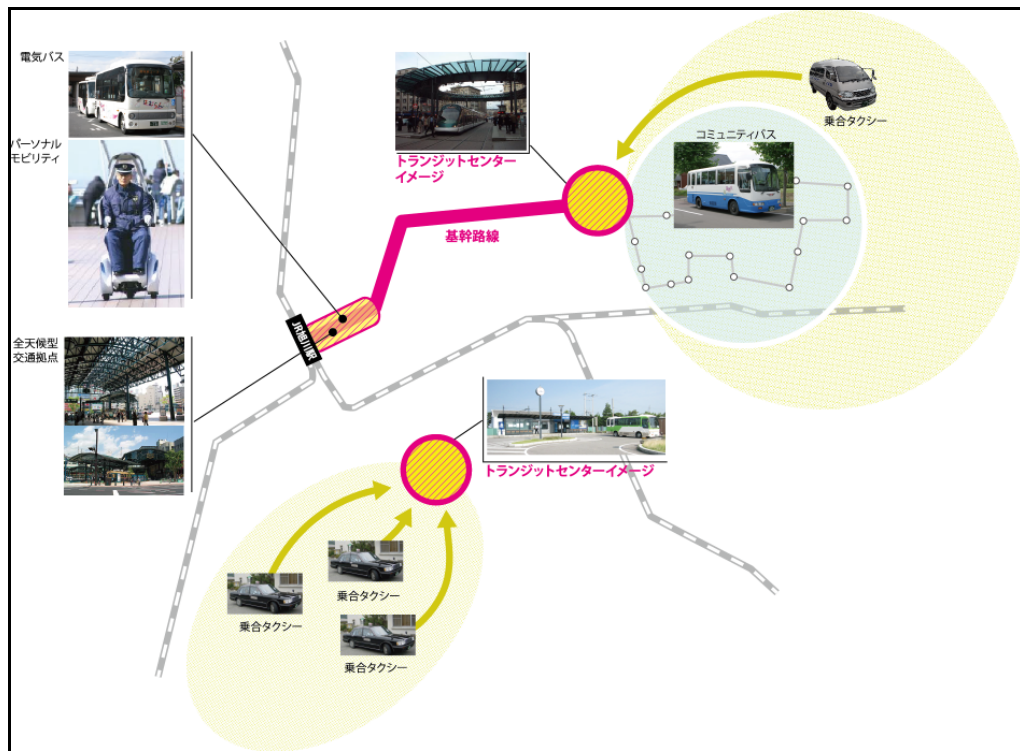


図 7 旭川市内での取組の展開イメージ



図 8 主要な路線とトランジット・センターのイメージ

エリアごとのトランジット・センター整備の考え方を以下に示す。

●広域的な都市の中心となるトランジット・センター

【旭川駅前／1－7・8】

放射状に伸びるバス路線の始終点であり，ここから乗り換えして他地区へ向かう中心となっている。鉄道駅の駅舎が新しくなったが，多数の路線バスのバス停までの快適な移動やバス待ち環境の改善についてはバス会社ごとに分かれていることや，地下に位置している案内所のわかりにくさの解消が必要であるなど，利便性の向上に向け取り組むべき課題も多い。名称の統一化も含め改善を要する。

また，4－9バス停も同様に乗車が多く，改善を進めていく必要がある。

●交通機関と医療を中心としたトランジット・センター

【花咲7，医大病院前，（旭川市立病院前），（旭川赤十字病院前），（旭川厚生病院前）】

移動需要を大別すると，通勤，通学，買い物などと並ぶ一つである通院は，定期的に通うこと，発現した症状を抱えながらの運転が困難になることなどにより，公共交通の利用が求められる。旭川市内の5つの大きな病院は，駐車場を備えているものの病院に近い位置でのバス停設置，良好な待ち合い環境への改善などを図っていく。

●日常生活を支え地域の中心となるトランジット・センター

【永山2－19／永山駅，東旭川1－6／東旭川駅，豊岡4－1】

近隣に商店街が形成される鉄道駅周辺や複数のバス路線の分岐点は，乗り換え需要や日常の生活を満たす上で地域の中心となる場であり，充実した公共交通に向け整備していく必要がある。

●商業施設周辺や既存路線の終点としてのトランジット・センター

【イオン旭川西店，神居2-10，大町2-10，末広1-3，末広4-1，東光16-5】

商業施設周辺には，バス停が設置され多くの乗降があること，バス路線の終点では，自転車などの乗り換えなど，他の交通モードとの転換地点となることから，トランジット・センターの考えのもと，利便性の向上が求められる。

(2) 住宅地・農村地でのデマンド型交通の実施や計画策定、生活交通の維持確保

利用者の減少による減便や廃線など、路線の維持が困難となる地域、路線バスがカバーする範囲から遠く、利便性が低い地域での公共交通の確保について、地域のニーズに応じながら取り組んでいく。

郊外の住宅地においては、一つの分岐点から複数の路線が枝分かれし、そのことが運行効率の低下を招いている。このため、現状分析をバス事業者とともに進め、住宅地においてこそ効果を上げる「住宅地デマンドバス計画」の策定や、その実証実験運行などにより、公共交通の確保を進めていく。

(主な事業)

- ・デマンド型交通の立案・実施
- ・生活交通の確保

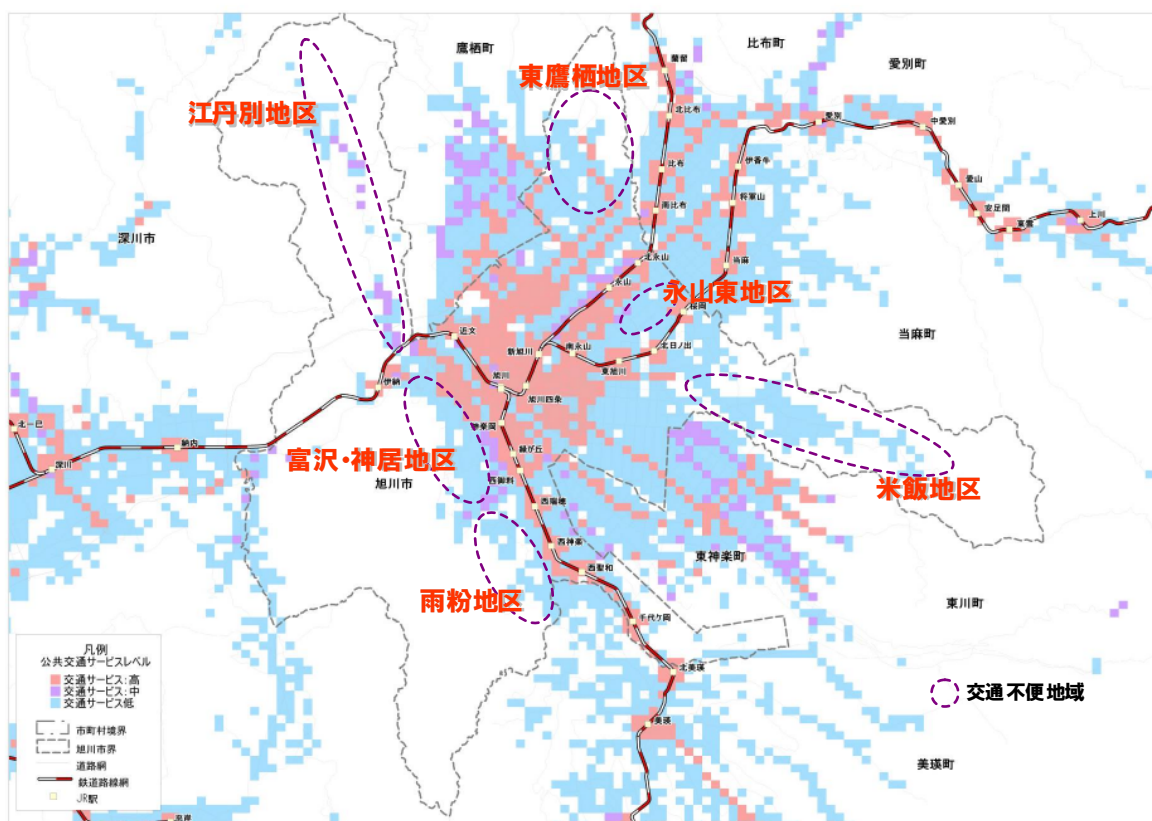


図 9 バス停留所までの距離と運行便数による交通不便地域

(3) 市民や利用者が育む公共交通

「通勤」、「通学」、「通院」、「買い物」など主要な公共交通の利用目的を果たすことが可能となる公共交通であるよう公共交通の「サービス水準」を確保するといった視点から、公共交通における市民の参画や協働として、市民や利用者が地域公共交通を育むための役割分担を整理し、公共交通会議の場などにおいて協議を進めていく。

また、集約型の都市構造を目指す上で、基幹的なバス路線の行き先方向別にわかりやすい名称や色別にするなど視認性を高める工夫をおこなっていくとともに、利用促進手法の取組や交通安全事業を引き続き、推進する。

(主な事業)

- ・系統番号の統一
- ・MM（モビリティ・マネジメント）の実施
- ・交通安全

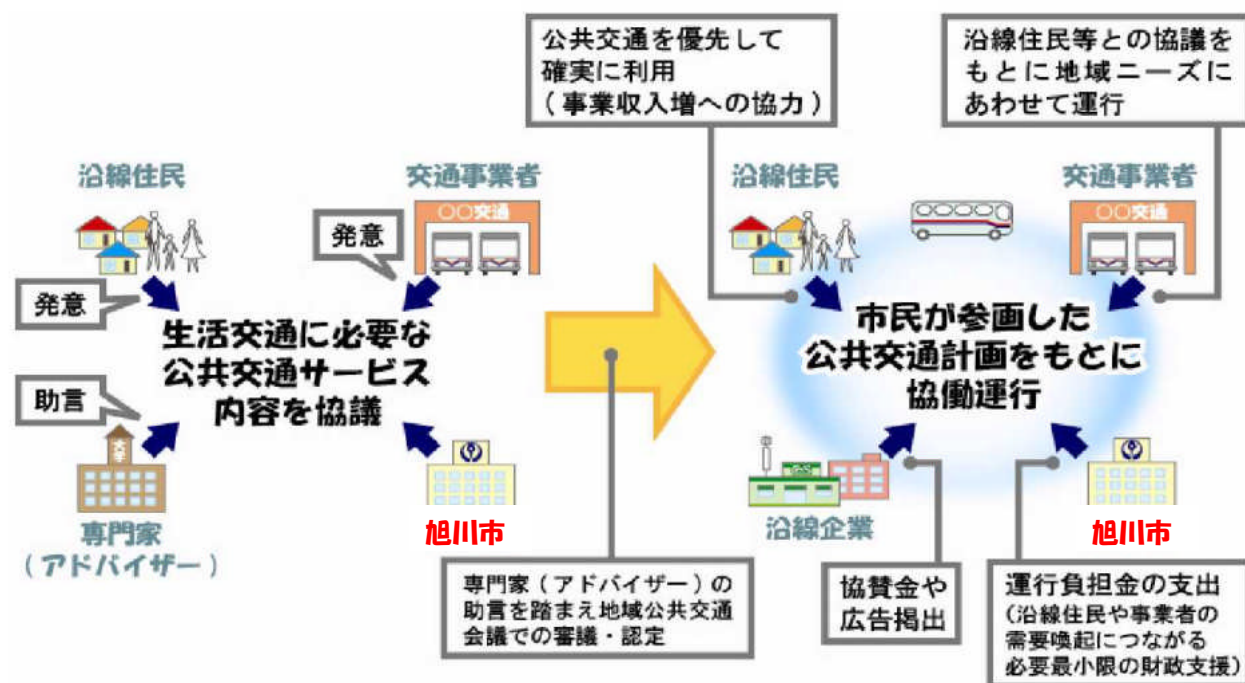


図 10 育む公共交通のイメージ（八戸市地域公共交通総合連携計画より）

(4) 移動困難を解消するためのモビリティ確保

高齢者、障がい者、乳幼児、児童・生徒等の移動困難者が、不便なく公共交通機関を利用できるように、デマンド型交通等、利用者属性に合わせたモビリティを整備し、生活の「足」の確保を図っていく。

このためには、交通のユニバーサルデザイン化を進めることとし、1) 交通施設のバリアフリー、2) 迂回や乗り換えの煩わしさである、空間・時間・料金の不連続さを取り除くシームレス化、3) 人の「手」による介助や支援に取り組む。

(主な事業)

- ・バリアフリーの技能向上研修
- ・福祉車両の導入拡大
- ・バスシェルターの設置拡大

(5) 公共交通を使った観光の振興

観光に係る交通は、域内の周遊を促す上で欠くことのできない移動手段であるため、その充実が求められているところであり、季節変動が大きい観光客の需要を満たすために、既存の路線バスと観光集客施設の入館料をセットにした路線バス活用観光パック等の公共交通利用プロモーションを展開する。

また、観光は、高齢化、成熟化、価値観の変化等により、都市型観光が増大している。その特徴としては、短時間、近場、散策、高頻度、街歩きなどがあり、これらのもと、来街頻度が高くなることで、地域の名所、施設の見物等の比率が減少し、買い物、食事、街歩きなどの見物以外の行動が増してくる。

こうした都市型の観光に応じた公共交通に向け、自動車交通に煩わされずに安全・安心・快適に行動できるよう歩行者交通を中心とした観光のあり方について検討を行う。

また、現在、北海道新幹線の沿線にあわせ、開発が進められている新幹線と在来線の直通運転を可能にする軌間可変電車（フリーゲージトレイン）の運行や、九州地区で運行されている豪華寝台列車と同様のクルーズトレインによる周遊観光などの要望も行っていく。

(主な事業)

- ・公共交通利用プロモーション
- ・新型交通の要望
- ・歩行空間の充実

3 施策目標に応じた事業（案）

A) 基幹バス路線の強化と、中心市街地交通の充実・BRT計画の検討

基幹路線の強化・再編				
NO.	事業	実施主体 及び 関連機関	区分	スケジュール
1	路線バスの系統番号の統一・色分けによるバス路線の階層化(BRT)の検討	バス事業者・旭川市(まちづくり推進課)	新規	H25 検討 H28 実現性に 応じ実施 H34
2	通勤向け新規路線の運行	バス事業者	継続	H25 継続 H34
3	不動産事業者 向け路線バス沿線活用セミナー開催, 一般向けキャンペーンの展開	不動産事業者・旭川市(まちづくり推進課)	新規	H25 H26 検討 実施 H34
4	パークアンドライドの実施	鉄道事業者等	継続	H25 継続 H34
5	バスレーンの維持・確保	警察・旭川市(都市計画課)・道路管理者	継続	H25 継続 H34
6	除排雪による道路環境の確保	旭川市(土木事業所)	継続	H25 継続 H34
集約拠点の整備				
NO.	事業	実施主体 及び 関連機関	区分	スケジュール
1	買物公園を中心とする中心市街地交通の実現可能性調査	旭川市(まちづくり推進課)	新規	H25 検討 H28 実現性に 応じ実施 H34
2	デマンド交通と商店街の連携	商工会等	継続	H25 継続 H34
3	バス停と一体となった市街地開発・整備の促進	不動産事業者・旭川市(まちづくり推進課)	新規	H25 検討 H27 実現性に 応じ実施 H34
4	高頻度運行バス路線沿線のバス 停情報の発信	不動産事業者・旭川市(まちづくり推進課)	新規	H25 検討 H28 実現性に 応じ実施 H34
5	サイクル&バスライド	旭川市(まちづくり推進課)	継続	H25 継続 H34
6	医療機関, 商業施設でのバス時刻表の掲示	バス事業者・旭川市(まちづくり推進課)	新規	H25 検討 H27 実現性に 応じ実施 H34
7	歩行者専用道路等における放置自転車の撤去	旭川市(土木管理課)	継続	H25 継続 H34

交通のシームレス化				
NO.	事業	実施主体 及び 関連機関	区分	スケジュール
1	鉄道とバスの乗り継ぎのスムーズ化の検討	旭川市(まちづくり推進課)・バス事業者	新規	
2	1日乗車券の開発・発売	旭川市(まちづくり推進課)・バス事業者	新規	
3	乗り継ぎ情報、パークアンドライド駐車場情報、遅延・事故情報などの提供	旭川市(まちづくり推進課)・バス事業者・鉄道事業者	新規	
4	バス・ロケーションシステムの導入・検討	旭川市(まちづくり推進課)・バス事業者	新規	
5	自転車通行空間の整備	旭川市(都市計画課・土木総務課・土木建設課)	継続	
6	都市型レンタサイクルの実施	旭川市(土木管理課)	新規	
7	タクシーのICカード払いの導入・検討	旭川市(まちづくり推進課)	新規	
8	交通ICカードの相互販売	バス事業者	新規	
9	相互利用型ICカードへのグレードアップ	バス事業者	新規	

B) 住宅地や農村地でのデマンド型交通の実施や計画査定、生活交通の維持・確保

デマンド型交通の立案・実施				
NO.	事業	実施主体 及び 関連機関	区分	スケジュール
1	住宅地や農村地でのデマンド型交通の運行	バス事業者・タクシー事業者	新規	
生活交通の確保				
NO.	事業	実施主体 及び 関連機関	区分	スケジュール
1	生活交通バス路線の維持(補助金)	旭川市(まちづくり推進課)	継続	
2	バス停の移動、新設	バス事業者	継続	

3	遠距離通学の助成	旭川市(学校教育部署務課)	継続	
4	スクールバス運行	旭川市(学校教育部署務課)	継続	
5	スクールバスへの「混乗」	旭川市(保健総務課)	継続	
6	病院送迎のあり方検討	旭川市(まちづくり推進課)	新規	

C)市民や利用者が育む公共交通

MM(モビリティ・マネジメント)の実施				
NO.	事業	実施主体及び関連機関	区分	スケジュール
1	地域公共交通会議の開催	旭川市(まちづくり推進課)	継続	
2	バスの日イベント等の開催による周知	バス協会・旭川市(まちづくり推進課)	継続	
3	旭川市職員の率先行動の実施 「かしこく・のりものづかいプロジェクト」 ～アンケート、エコ定期等利用キャンペーン、 ポスター掲示等	旭川市(まちづくり推進課)	新規	
4	エコ通勤の実施	旭川市(環境保全課)	継続	
5	・「公共交通マップ」の作成、全戸配布 → 目的別路線図(病院・集客施設)、オーダーメイド時刻表	旭川市(まちづくり推進課)	継続	
6	「交通すごろく」などを用いた小学生等へのモビリティ・マネジメント	バス事業者・旭川市(まちづくり推進課)	継続	
7	大学生向けモビリティ・マネジメント(大学祭等)	バス事業者・旭川市(まちづくり推進課)	新規	
8	企業従業者へ向けたモビリティ・マネジメント	バス事業者・旭川市(まちづくり推進課)	新規	
9	バスの乗り方出前講座	バス事業者・旭川市(まちづくり推進課)	新規	
10	市職員の業務移動でのICカードによる公共交通の利用	旭川市(まちづくり推進課)	新規	
11	HPで「通勤シミュレーション&最適パターン(カロリー消費量)」	旭川市(まちづくり推進課・健康推進課)	新規	

交通安全				
NO.	事業	実施主体 及び 関連機関	区分	スケジュール
1	「運転免許の自主返納」サービス	旭川市（市民活動課（交通防犯対策担当）・介護高齢課）・バス事業者	新規	
2	危険箇所や駐輪場、事故発生状況、交通ルールのマッピングした自転車安全利用マップ	旭川市（市民活動課（交通防犯対策担当））	新規	
3	交通安全講習等の実施	旭川市（市民活動課（交通防犯対策担当））	継続	

D) 移動困難を解消するためのモビリティ確保

バリアフリーの技能向上・意識向上				
NO.	事業	実施主体 及び 関連機関	区分	スケジュール
1	バリアフリー基本構想の推進	旭川市（都市計画課）・各事業者	継続	
2	バリアフリー講習会の開催	運輸局	継続	
3	バス乗務員の介助資格取得	バス事業者・旭川市（まちづくり推進課）	新規	
福祉車両の導入拡大				
NO.	事業	実施主体 及び 関連機関	区分	スケジュール
1	ノンステップバスの拡大	バス事業者	継続	
2	ユニバーサルデザインタクシーの導入	タクシー事業者	継続	
バスシェルターの設置拡大等				
NO.	事業	実施主体 及び 関連機関	区分	スケジュール
1	バスシェルターの設置・ハイグレード化	バス事業者・旭川市（まちづくり推進課）	継続	
2	案内表示等でのユニバーサルデザインの導入	バス事業者・旭川市（まちづくり推進課）	新規	

福祉としての移動援助				
NO.	事業	実施主体 及び 関連機関	区分	スケジュール
1	地域やNPO等による福祉有償運送、その他サービスの活用	旭川市(福祉保険課)	継続	H25 継続 H34
2	高齢者向けバス料金助成	旭川市(介護高齢課)	継続	H25 継続 H34
3	「交通弱者」支援と公共交通の維持のあり方の検討	バス事業者・旭川市(まちづくり推進課)	新規	H25 継続 H28 実現性に応じ実施 H34
4	福祉有償運送運営協議会の開催	旭川市(福祉保険課)	継続	H25 継続 H34
5	福祉タクシー利用料金助成	旭川市(障害福祉課)	継続	H25 継続 H34
6	障害者福祉バスの運行	旭川市(障害福祉課)	継続	H25 継続 H34
7	障害者連絡協議会バス運行事業のあり方の検討	旭川市(障害福祉課・まちづくり推進課)	新規	H25 検討 H28 実現性に応じ実施 H34
8	バリアフリー基本構想の推進	旭川市(都市計画課)・各事業者	継続	H25 継続 H34

E) 公共交通を使った観光の振興

公共交通利用プロモーション				
NO.	事業	実施主体 及び 関連機関	区分	スケジュール
1	路線バス活用型観光パック等による路線バスへの誘導	バス事業者・旭川市(観光課・まちづくり推進課)	新規	H25 検討 H28 実現性に応じ実施 H34
2	動物園、空港へのアクセスのしやすさ向上の検討	旭川市(観光課・まちづくり推進課)	新規	H25 検討 H28 実現性に応じ実施 H34
3	観光バス駐車場・乗降場所設置	旭川市(観光課)	継続	H25 継続 H34
4	観光雑誌等での公共交通PR広報の実施	旭川市(観光課)	新規	H25 検討 H27 実現性に応じ実施 H34

新型交通の要望				
NO.	事業	実施主体 及び 関連機関	区分	スケジュール
1	フリーゲージ・トレインの運行要望	旭川市(まち づくり推進 課)	新規	
2	「豪華寝台列車」の要望	旭川市(まち づくり推進 課)	新規	
公共交通を使った観光の振興				
NO.	事業	実施主体 及び 関連機関	区分	スケジュール
1	歩行者交通を中心とした観光のあり方の検討	旭川市(観光 課)	新規	

関連計画・現況整理編

I 旭川市の他の計画における「交通体系」の考え方

1 公共交通グランドデザインの関連計画の整理

旭川市公共交通グランドデザインの策定にあたり、関連する旭川市の計画を下表に示す。

表 4 公共交通グランドデザインの関連計画

種別	総合計画	都市計画	総合交通体系	中心市街地活性化	バリアフリー	バス活性化	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	旭川市駐輪場基本計画
策定年度	平成 17 年度	平成 13 年 (平成 23 年度見直し)	平成 16 年度	平成 23 年度	平成 20 年度	平成 20 年度	平成 21 年度
計画期間等	(平成 22 年度改定) 平成 18 年度～平成 27 年度	平成 32 年 (目標時期)	平成 37 年 (目標年次)	平成 23 年 3 月～平成 28 年 3 月	—	平成 20 年度～平成 27 年度	平成 21 年度～平成 30 年度

2 公共交通グランドデザインの関連計画の概要

(1) 第7次旭川市総合計画基本計画（改定版）

①計画概要

i 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指像とし，まちの活気としての交流が活発になっているかを交通の状況で計る。
- ・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。

ii 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。

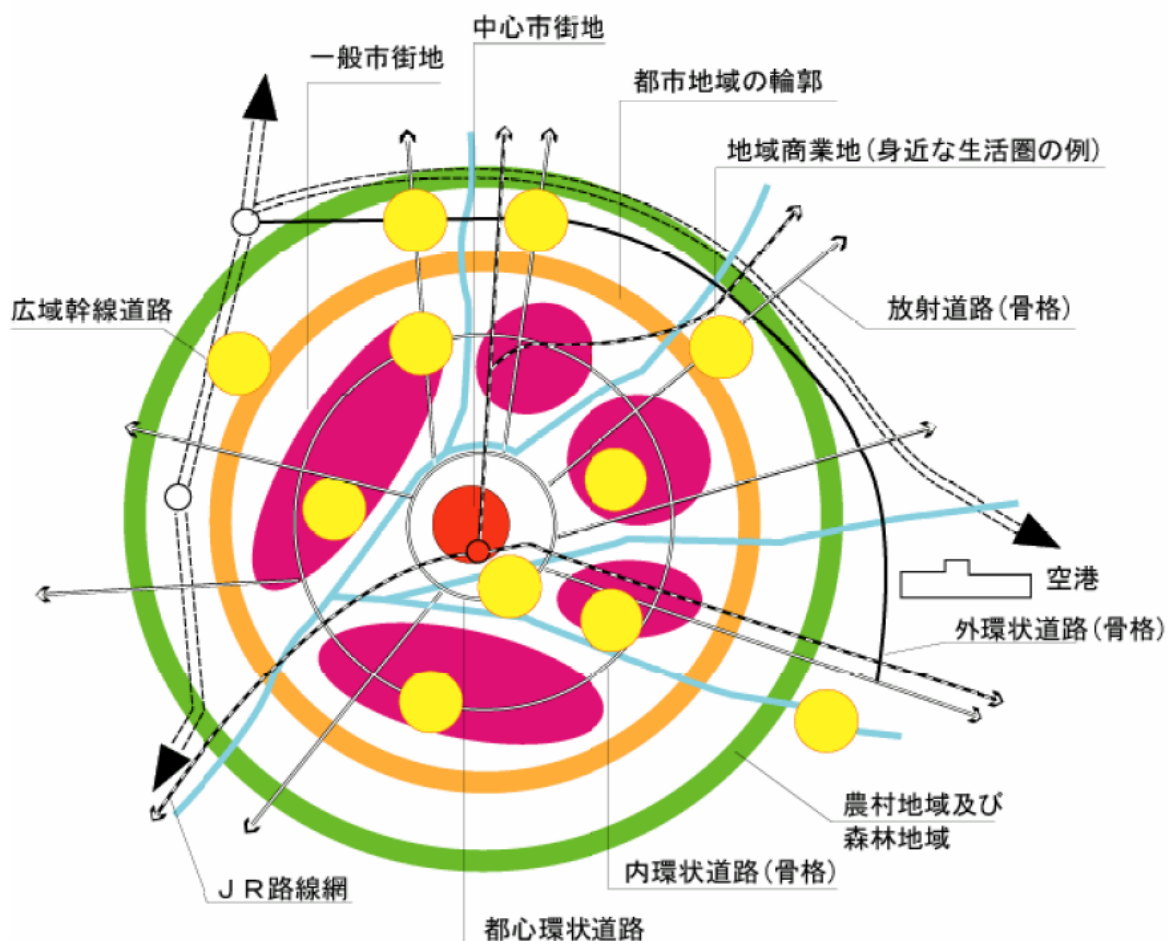


図 11 旭川市における都市空間形成のイメージ

(2) 旭川市都市計画マスタープラン

①計画概要

i 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を抑制）。
- ・交通軸（環状・放射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（中心市街地，一般市街地，地域核市街地を想定）

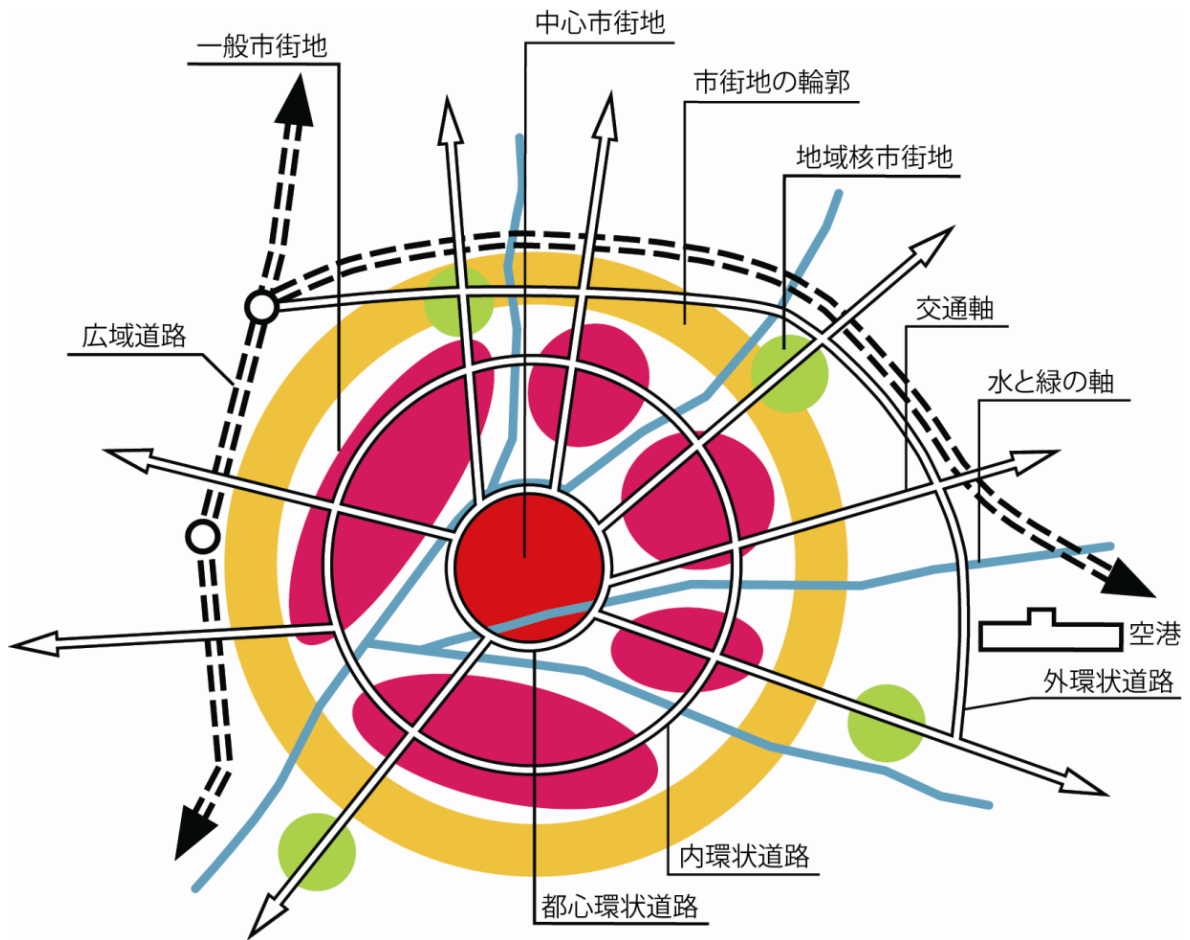


図 12 都市構造の考え方



図 13 土地利用方針図

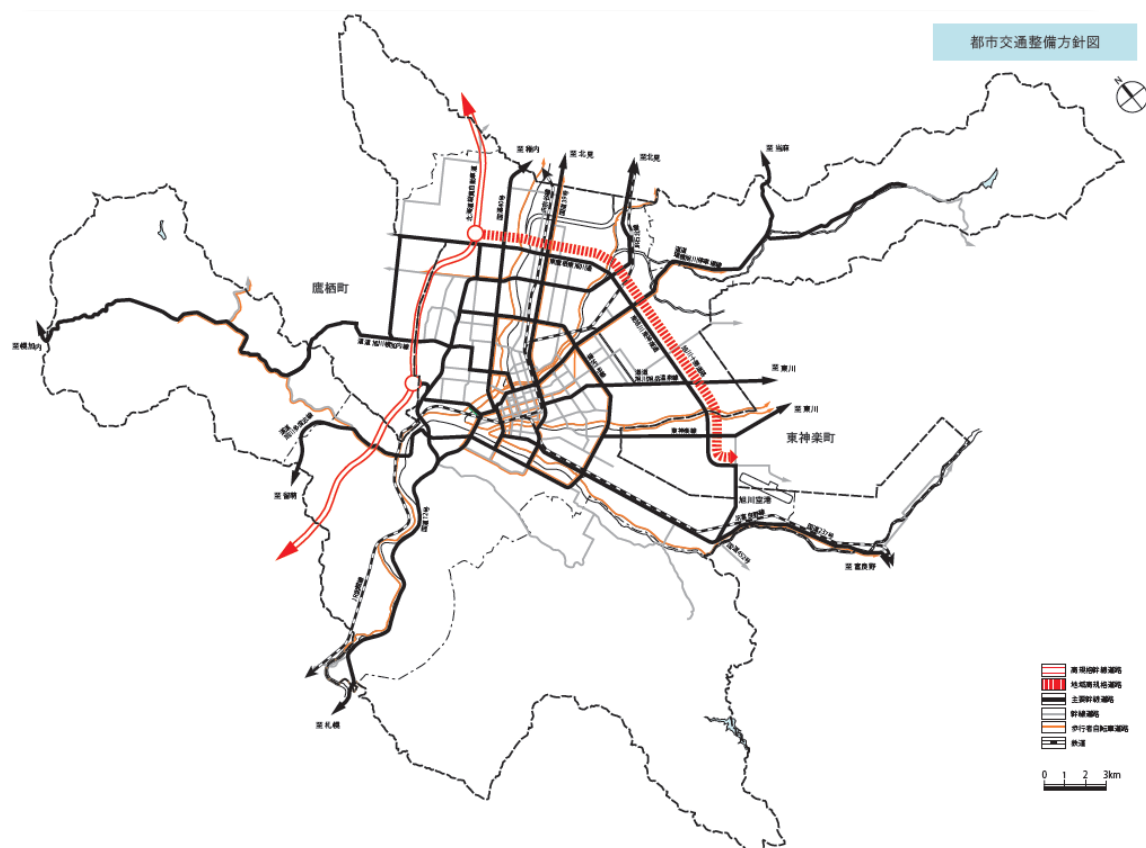


図 14 都市交通整備方針図

(3) 旭川都市圏総合交通体系マスタープラン

①計画概要

i 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に対応する個別計画を立案。



図 15 都市交通整備方針図

(4) 旭川市中心市街地活性化基本計画

①計画概要

i 計画のポイント

- ・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。

②具体的な問題、課題点

i 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。

ii 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。

iii バス交通

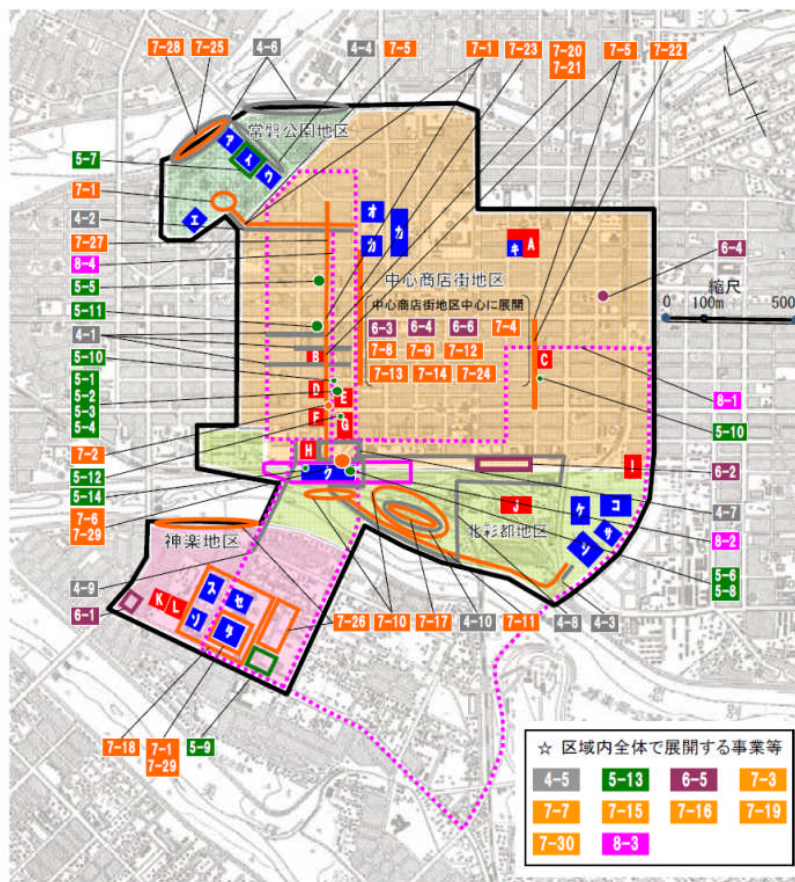
- ・旭川駅周辺から郊外に向かって放射状に路線が設定されているものの、中心市街地内を循環する路線はない。
- ・また、車を持たない高齢者にとっては、買物や通院、文化活動などを行う上で非常に不便である。そのため、バスの利便性向上を図ることが必要。

iv 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、JR 4 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う取組が必要。

v 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。



- 1) 区域の外周
線
区域面積：約382ha
- 2) 主要な公共施設
(不特定多数が行き交い、集い、交流する主な施設を抽出)
 アイ 旭川市常磐館、川のおもしろ館
 ウ 旭川市公会堂
 エ 旭川市中央図書館
 オ 道立旭川美術館
 カ 旭川市民文化会館
 キ 旭川市役所
 ク 大成市民センター体育館
 ケ J R 旭川駅
 コ 障害者福祉センター
 サ 旭川地方合同庁舎
 シ 旭川市市民活動交流センター
 ス 旭川市科学館
 セ 神楽市民交流センター
 ソ 大雪クリスタルホール
 タ 旭川産業振興センター
 テ 大雪アリーナ
- 3) 主要な商業施設 (大型店を抽出)
 A イトーヨーカ堂旭川店
 B ファッションプラザオノ
 C 三番館
 D マルカツデパート
 E フィール旭川 (予定)
 F 旭川エクス
 G 西武旭川店
 H 旭川エスタ
 I 宮前ショッピングセンター
 J コーチャンフォー旭川店
 K コープさっぽろ神楽店
 L ホーマック神楽店

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 常磐公園周辺整備事業
- 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号昭和通) 整備事業
- 4-10 都市公園等統合事業 (神楽橋下流右岸広場)

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 旭川駅レンタサイクル運営事業

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ール基金事業
- 6-6 (仮称) まちなか移住・住み替え支援事業

7) 商業の活性化のための事業

- 7-1 「北の恵み食バマルシェ」開催事業
- 7-2 買物公園高質空間整備事業
- 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グランドオープン記念イベント事業
- 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 北彩都地区観光集客施設誘致・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 買物公園まつり大道芸フェスティバルinあさひかわ
- 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 秋味まつりとタオすずみ市
- 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

図 16 中心市街地活性化基本計画

①計画概要

重点整備地区は、重点的かつ一体的にバリアフリー化を目指す地区であり、バリアフリー促進区域と整合を図り、生活関連施設や生活関連経路を含む地区とします。

凡例	
記号	名称
[Green dashed line]	重点整備地区（面積 約390ha）
[Yellow shaded area]	バリアフリー促進区域
[Red solid line]	生活関連施設
[Blue solid line]	生活関連経路
[Brown dashed line]	バリアフリー促進経路
[Pink dashed line]	将来バリアフリー促進経路

**重点整備地区
面積 約390ha**

Map Labels include: 市立和川病院, 水道局, 常盤町緑道線, 市民文化会館, 旭川駅前広場, JR旭川駅舎, 旭川合同庁舎, 旭川図書館, 旭川地産産業振興センター, 大宮クリスタルホール, クリスタルパーク, 西神楽橋(国道237号), 神楽市民交流センター, 旭川駅前店場, 旭川駅前商店街, 旭川駅前商店街(おひつ), 旭川駅前商店街(サイバル), 旭川駅前商店街(おひつ), 旭川駅前商店街(おひつ), 旭川駅前商店街(おひつ).

Scale: 0, 500, 1,000m

42

(6) 旭川市バス交通活性化計画

①計画概要

i計画のポイント

- ・自動車運転できない高齢者や通学生がより自由に移動することができるようになることによる地域活力の創出。
- ・自動車への過度な依存が抑制されることによる交通渋滞，交通事故，環境問題等の減少。
- ・観光客をはじめとする来訪者への利便性向上。

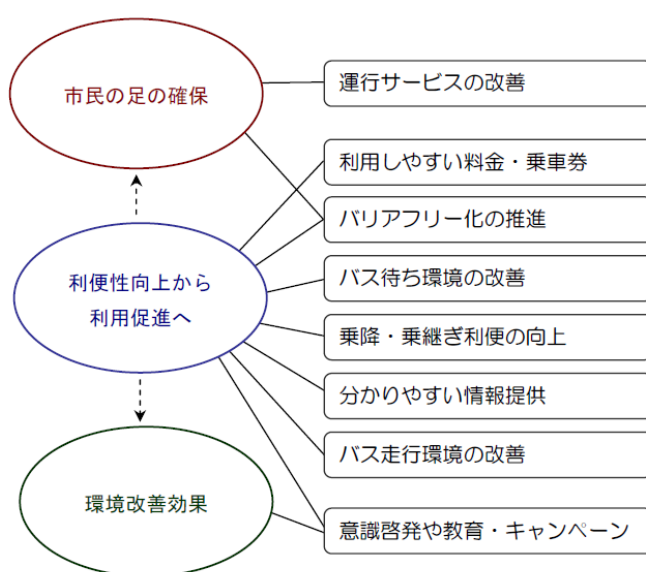


図 18 バス活性化の目標設定と取組方策の検討

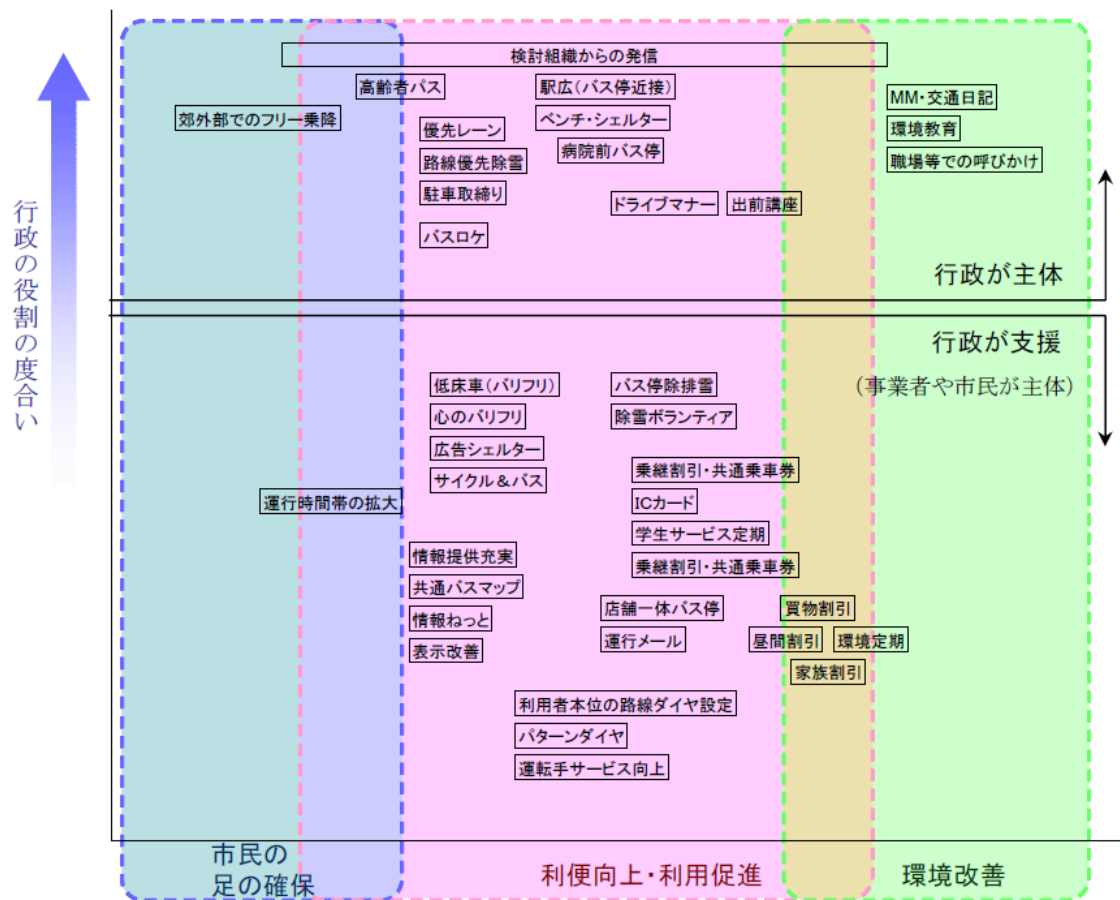


図 19 行政が取り組むべきバス活性化策

(7) 旭川市駐輪場基本計画

①計画概要

i計画のポイント

- ・ハード整備（行政による公共駐輪場の設置，民間によるお客様用，従業員用等の駐輪場の設置）とソフト対策（放置自転車対策，利用者マナー向上策）の展開。

<上位計画>

第7次旭川市総合計画

旭川市都市計画マスタープラン
旭川都市圏総合都市交通体系マスタープラン

自転車法

<本計画>

旭川市駐輪場基本計画

<計画策定後>

駐輪場の
計画・建設

附置義務
条例策定
の検討

放置禁止
区域設定
の検討

図 20 駐輪場基本計画の位置づけ

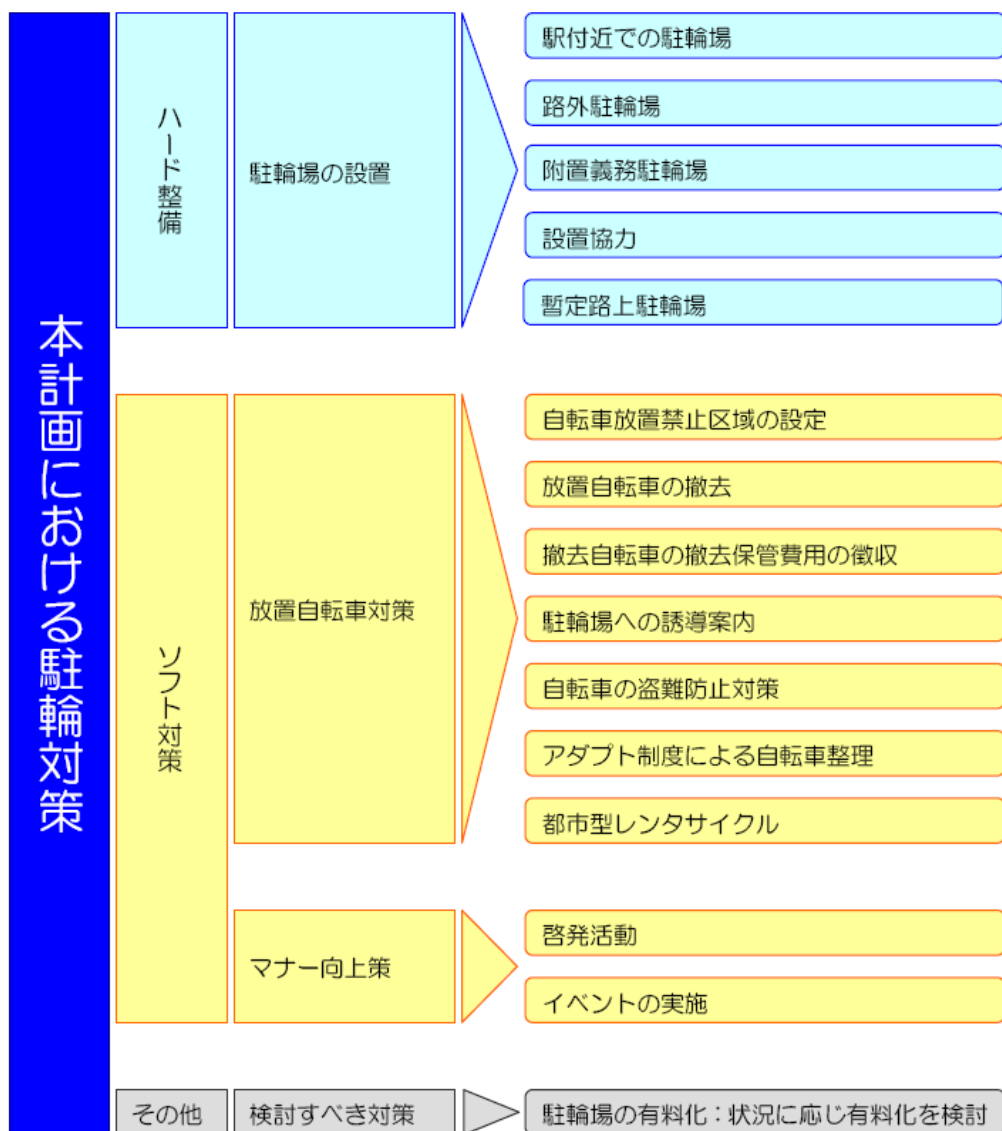


図 21 旭川市駐輪場基本計画における駐輪対策

Ⅱ 旭川市の現況整理

1 社会経済動向

(1) 人口動向（人口）

①人口推移

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。

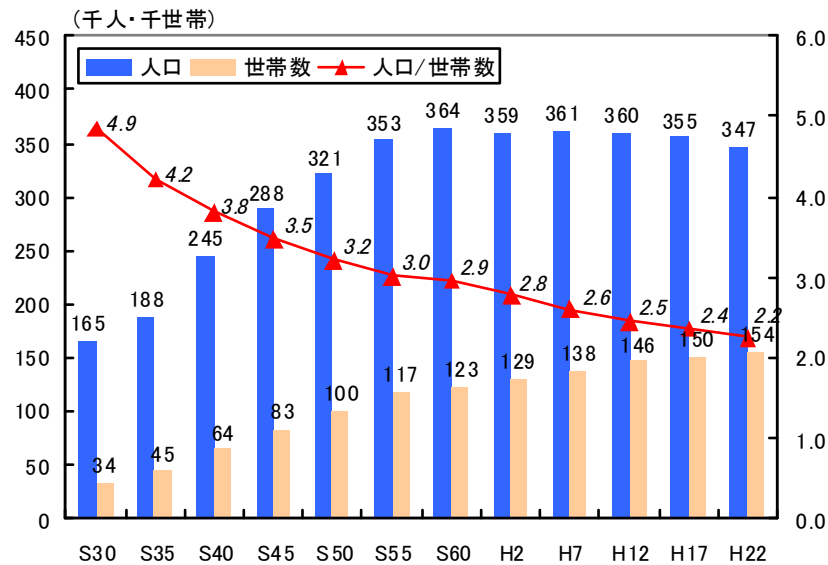


図 22 人口・世帯数の推移（旭川市全域）

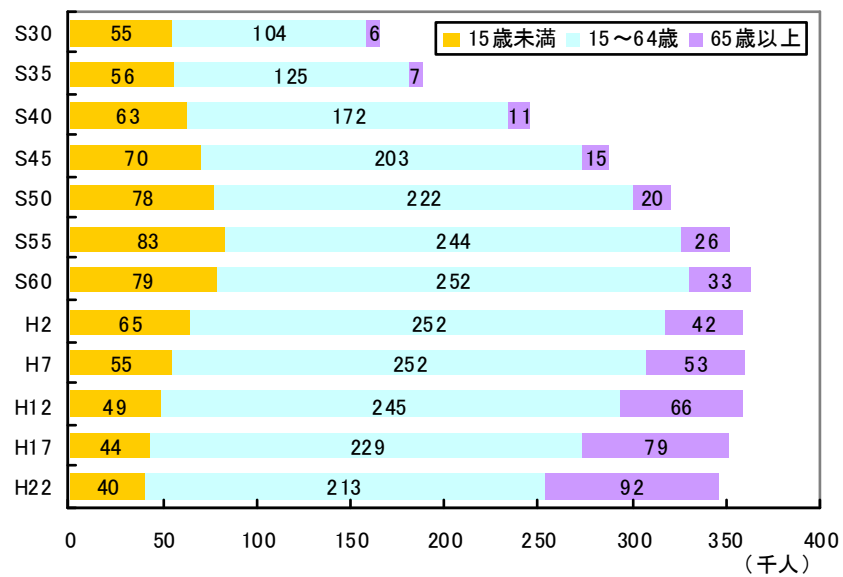


図 23 年齢 3 区分別人口（旭川市全域）

②町丁目別人口

旭川市中心部をはじめ、鉄道駅や幹線道路沿線の人口密度が高い。

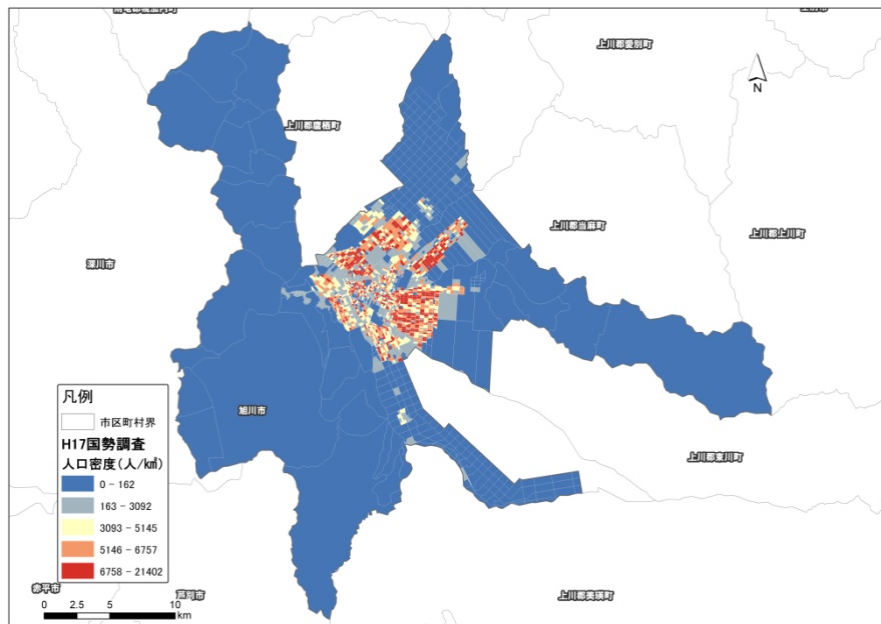


図 24 町丁目別人口密度（旭川市全域）

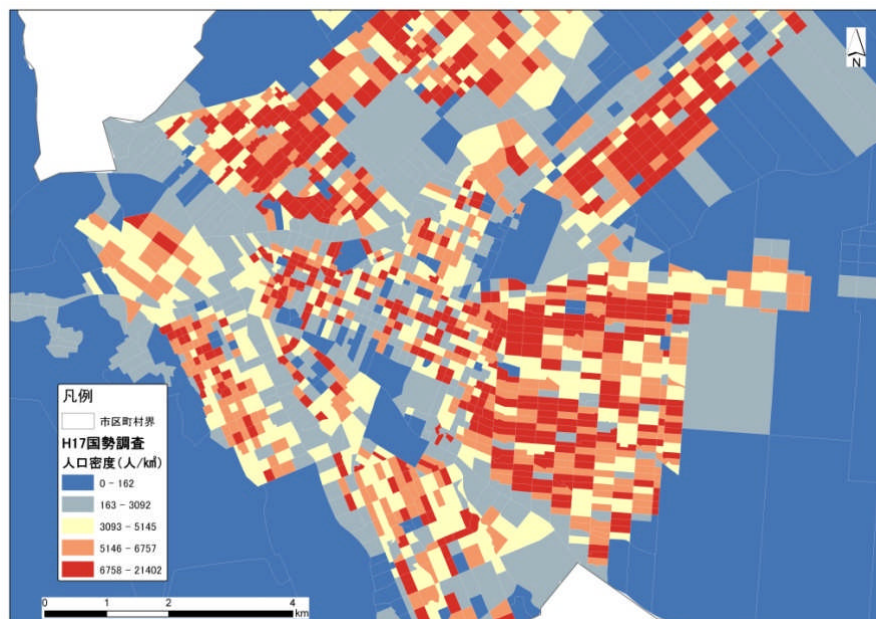


図 25 町丁目別人口密度（旭川市中心部）

（２） 人口動向（高齢化率）

①高齢化率推移

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。

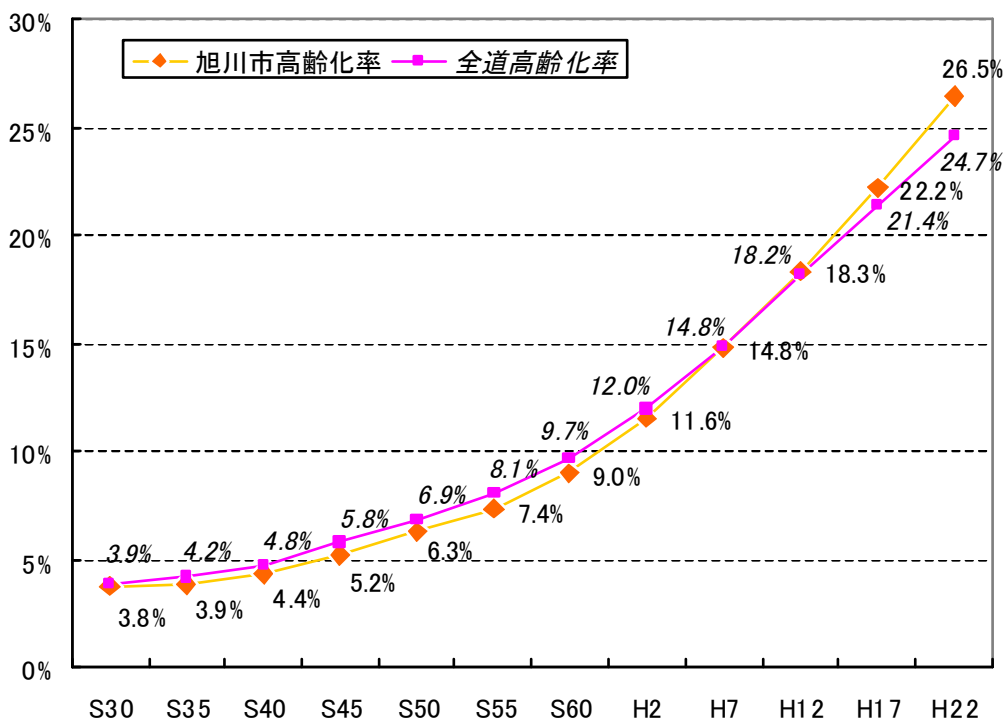


図 26 高齢化率の推移（旭川市全域）

②町丁目別高齢化率

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。

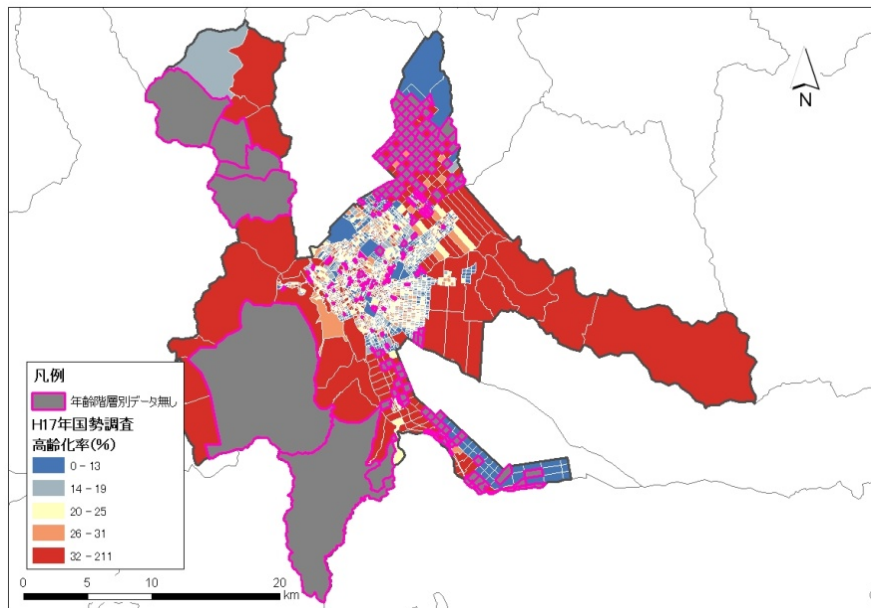


図 27 町丁目別高齢化率（旭川市全域）

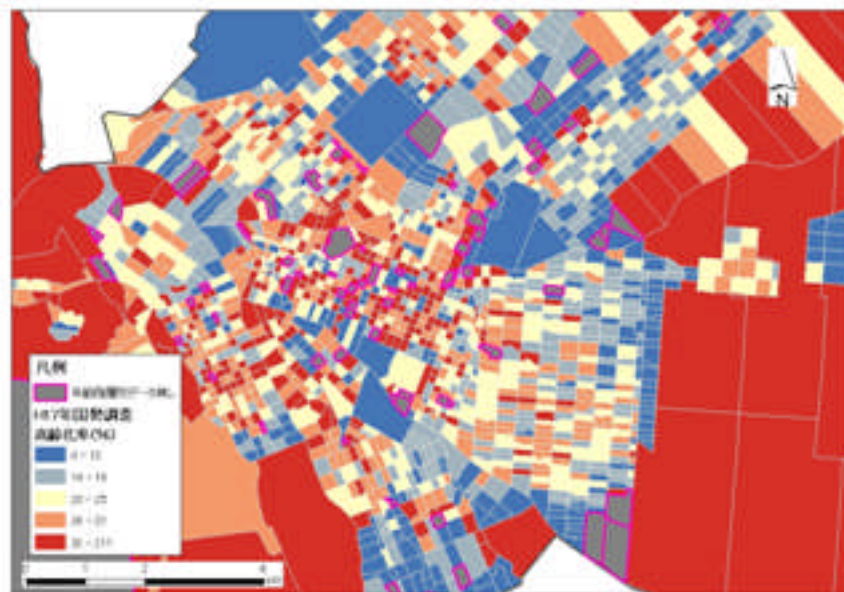


図 28 町丁目別高齢化率（旭川市中心部）

(3) 経済動向

①商業

旭川市の経済動向は事業所数、従業員数、年間商品販売額ともに、減少傾向となっている。また、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。

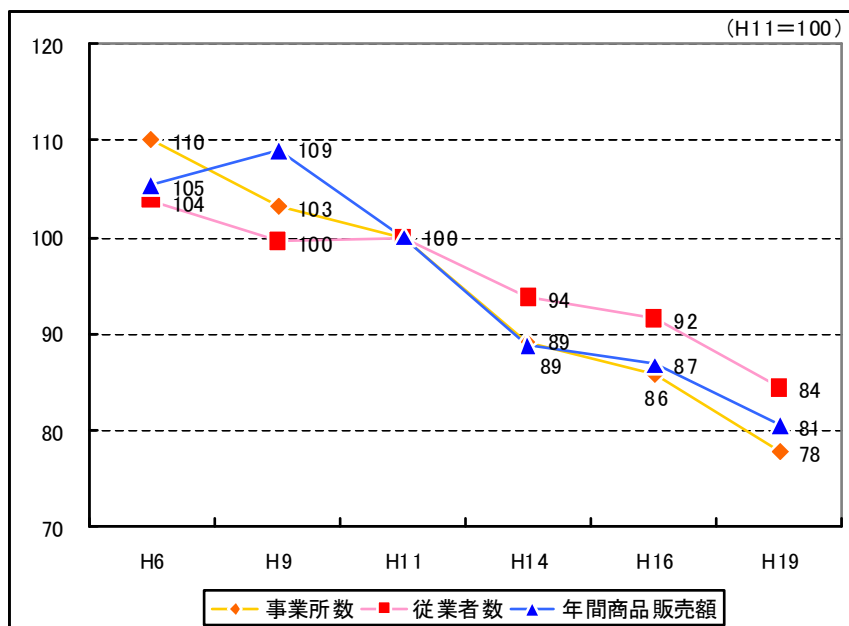


図 29 旭川市商業の推移

表 5 旭川市商業の推移

	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
従業員数	人	40,915	39,281	39,451	36,990	36,122	33,234
年間商品販売額	千万円	164,921	170,656	156,547	138,977	135,761	126,063

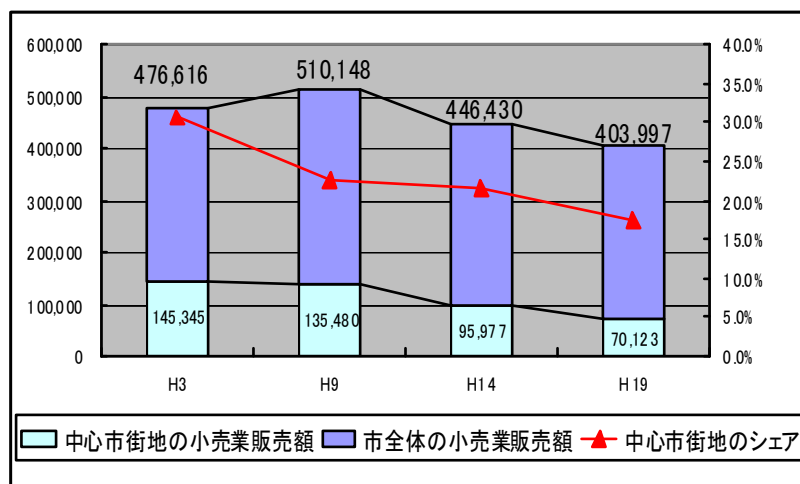


図 30 小売業年間販売額と占有率 (千円・%)

②買物公園

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。

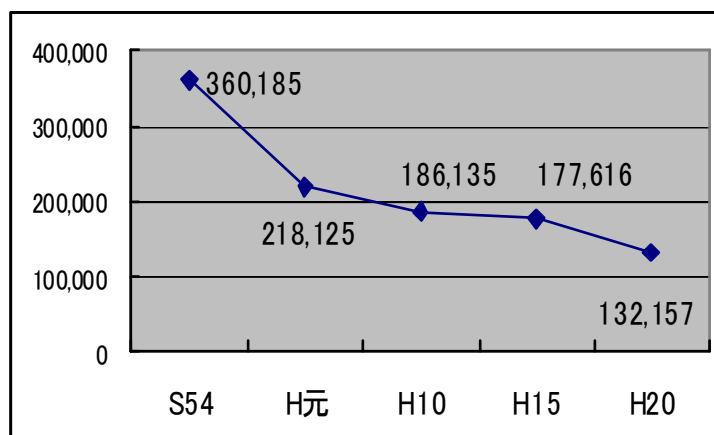


図 31 買物公園歩行者交通量（人/日）

③大規模商業施設立地状況

大型商業施設は市街地に広く分布しており、一定の間隔を持って分散して立地している。

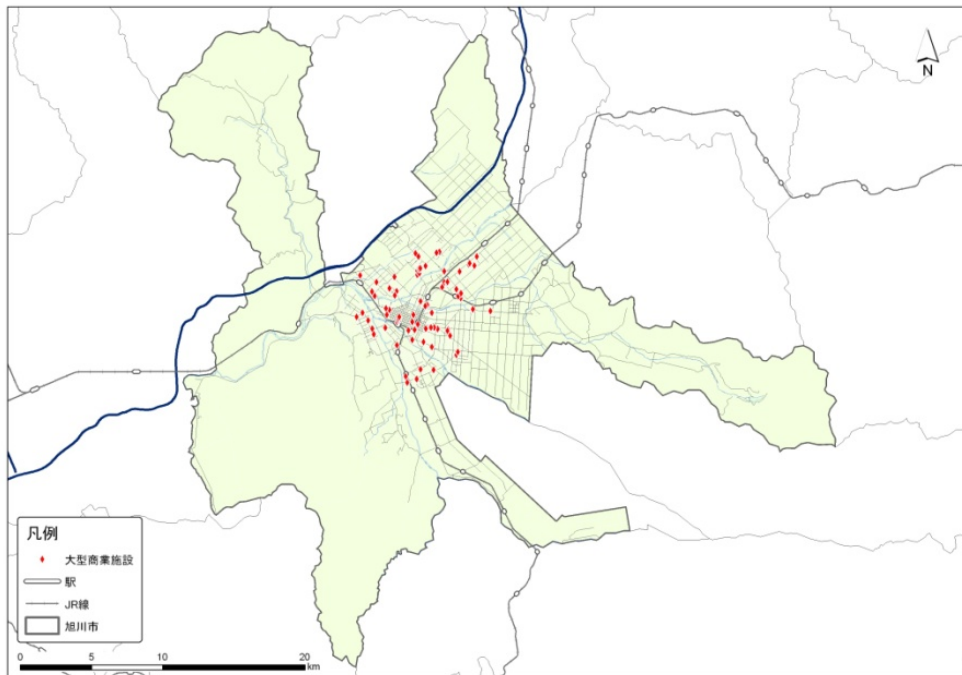


図 32 大規模商業施設立地状況（旭川市全域）

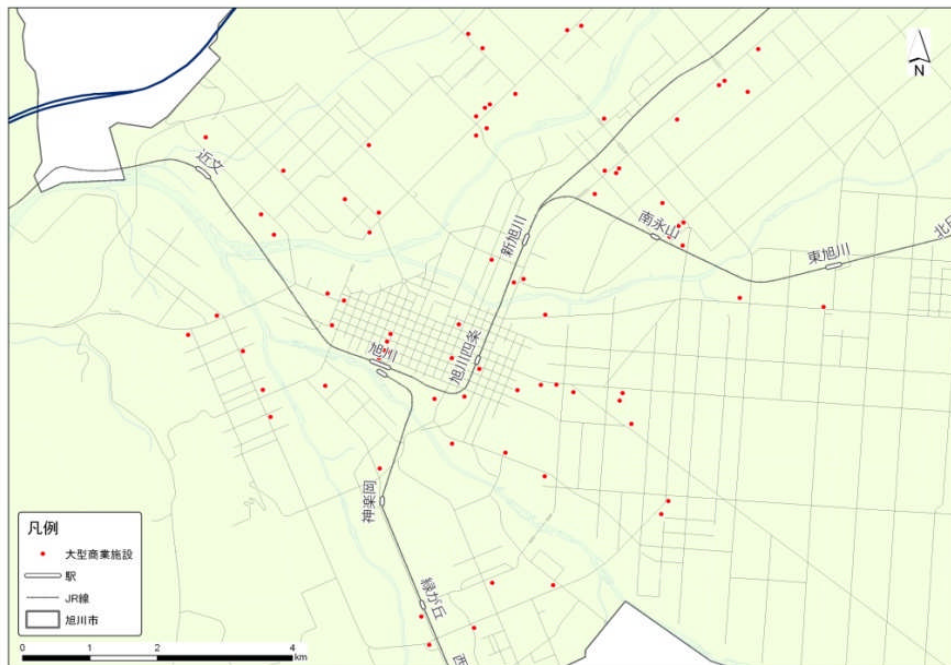


図 33 大規模商業施設立地状況（旭川市中心部）

④医療施設立地状況

医療施設は市街地に広く分布しており、市街中心部のほか、国道や道道などの幹線道路沿線にも多く立地している。

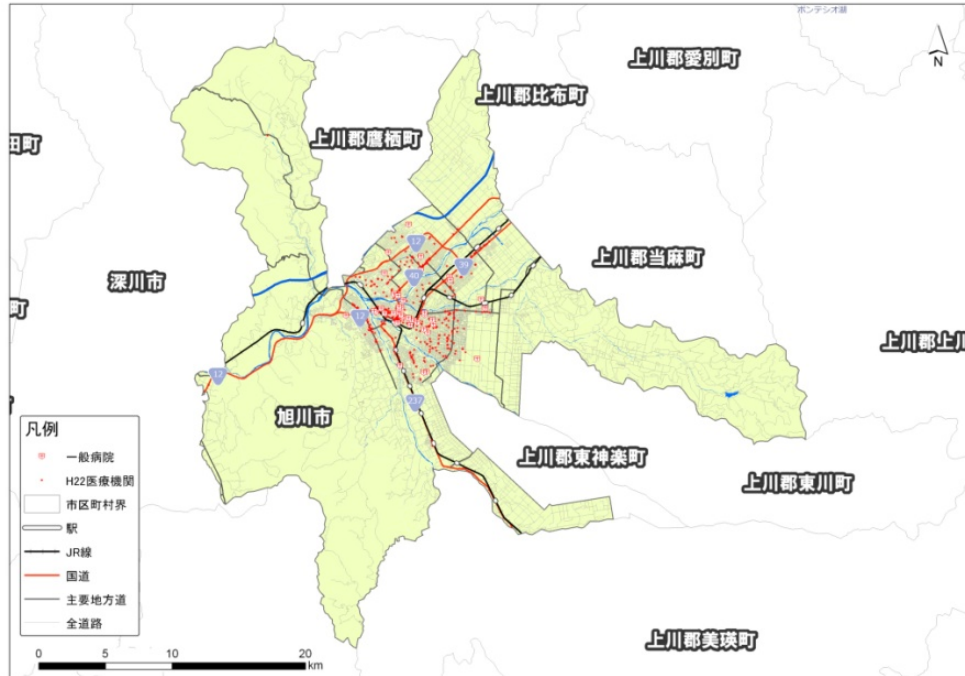


図 34 医療施設立地状況（旭川市全域）

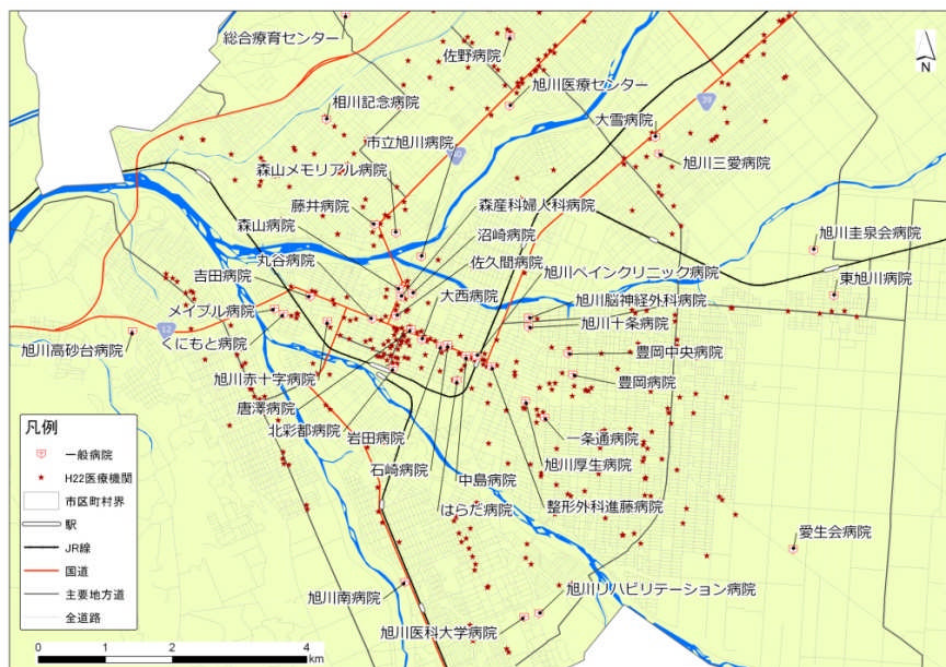


図 35 医療施設立地状況（旭川市中心部）

(4) 観光動向

①観光入込客数

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、冬期は入込が減少している。

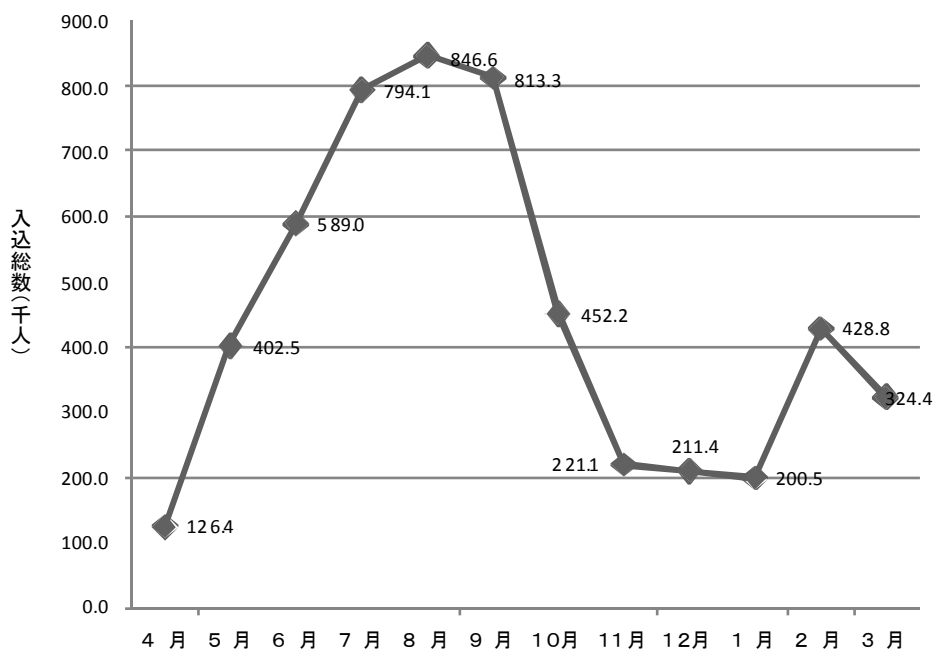


図 36 平成 23 年度旭川市・月別観光入込客数

②旭川空港利用者数

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。

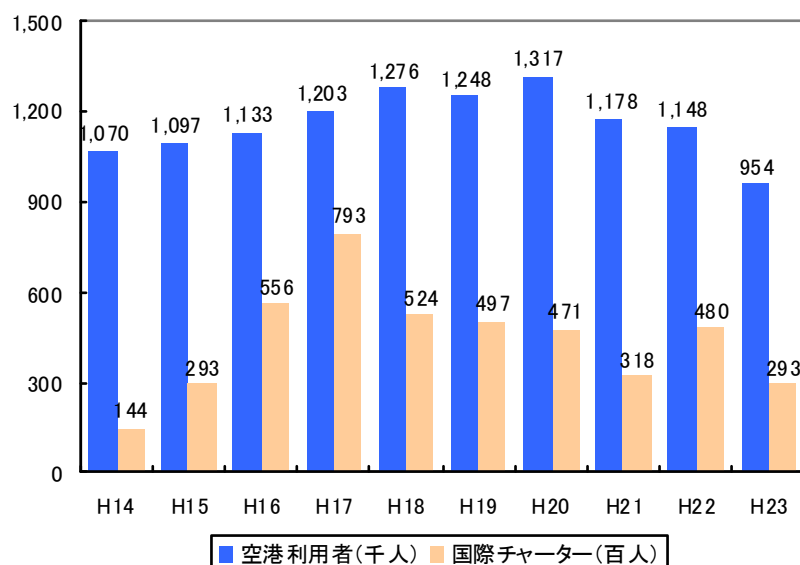


図 37 旭川空港利用者数の推移

③鉄道利用者数

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。

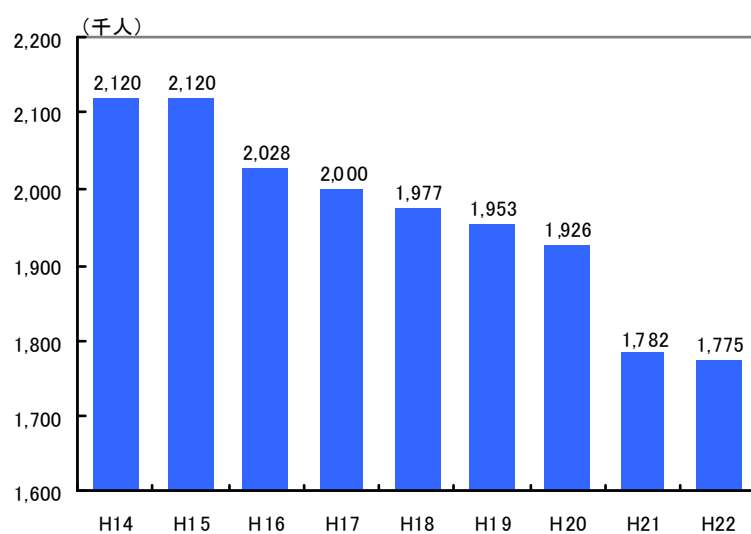


図 38 鉄道利用者数の推移（旭川市全域）

2 交通動向

(1) 社会基盤

①鉄道路線

旭川市内では JR 函館線，JR 石北線，JR 富良野線，JR 宗谷線が乗り入れしており，駅は旭川駅を中心として，全 18 駅立地している。

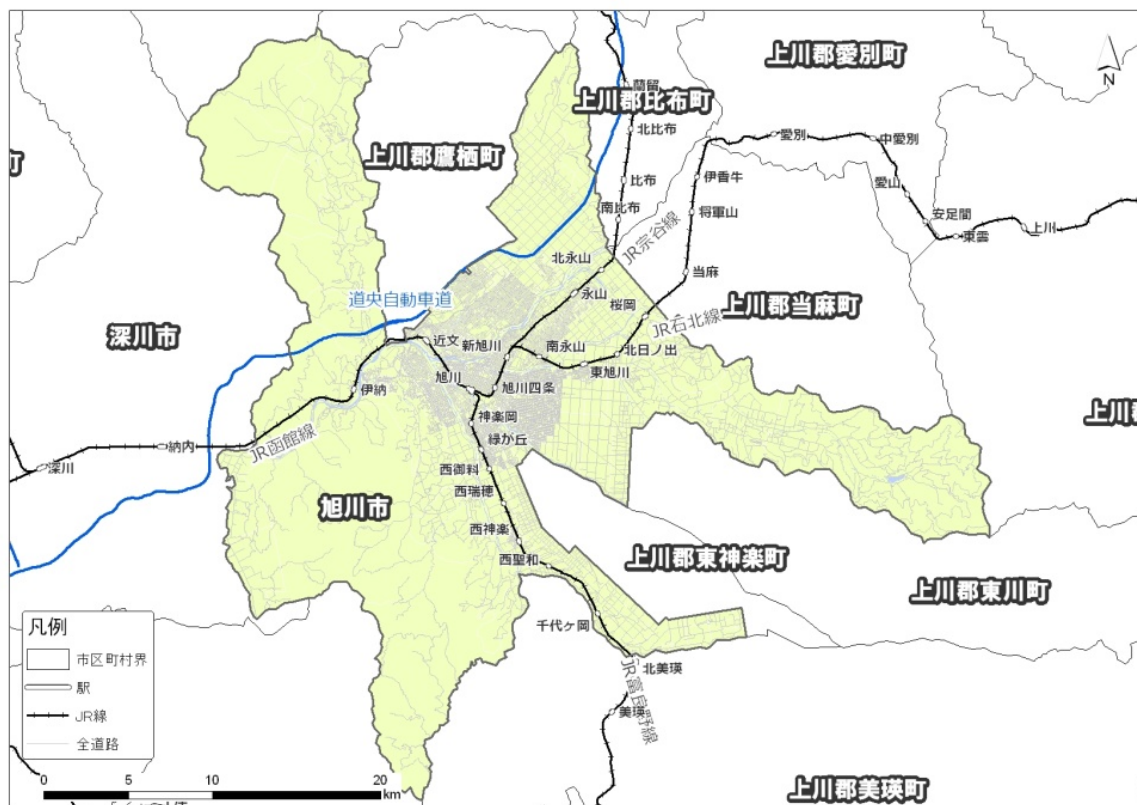


図 39 鉄道路線・駅配置（旭川市全域）

②道路ネットワーク

国道 12 号、国道 39 号、国道 40 号が主要幹線道路となっており、市内では格子状の道路網が整備されている。また、除排雪路線については、居住区域において詳細な路線網計画が定められている。

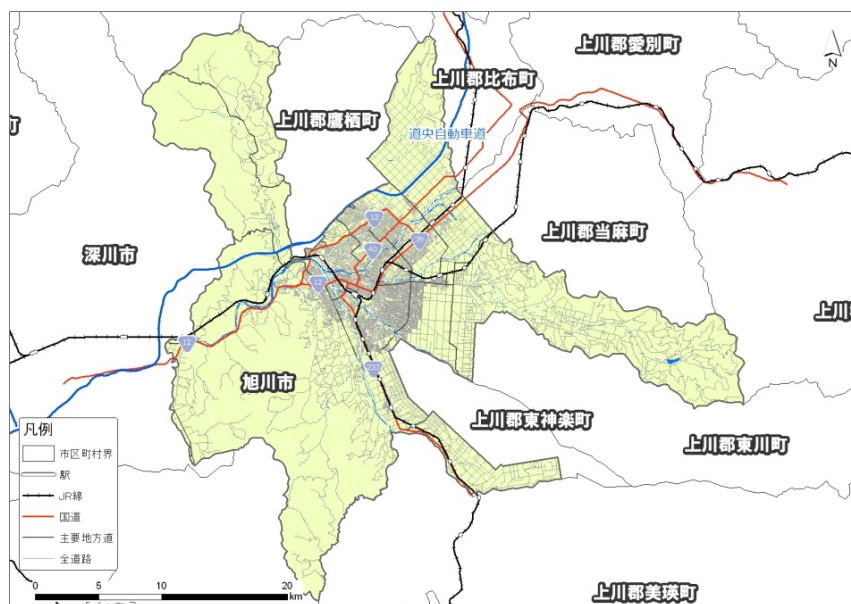


図 40 道路ネットワーク（旭川市全域）

③自転車歩行者専用道路及び自転車通過可の規制区間

旭川市内では自転車歩行者専用道の指定とともに、自転車通行可の規制を各所で実施している。また、市内では観光などを目的としたサイクリングロードが全 7 路線整備されている。

市内中心部の買物公園周辺では、小規模な自転車駐車ラックが分散して配置されている。

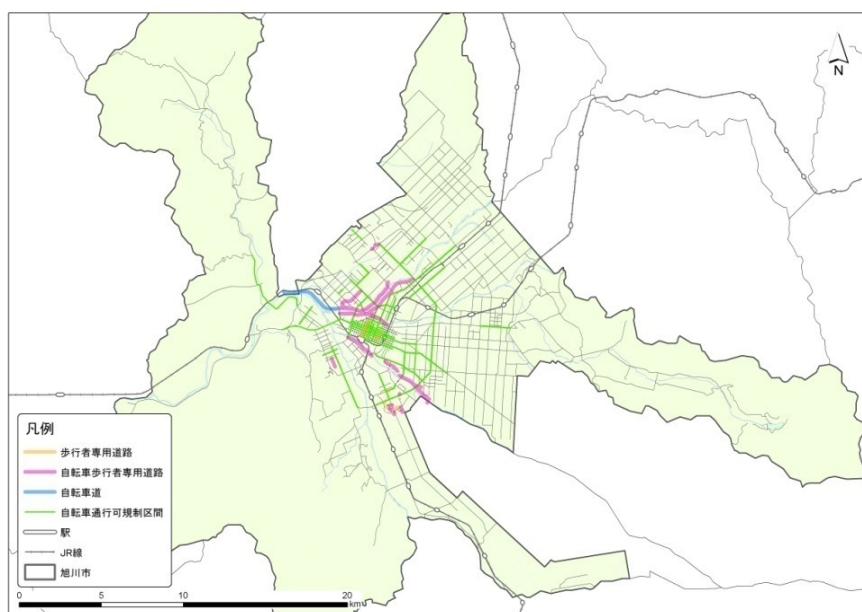


図 41 自転車歩行者専用道路ネットワークおよび自転車通行可の規制区間

④自動車登録台数とバスの輸送人員の推移

自動車登録台数は、ここ 10 年ほどは横ばいの傾向となっているが、それ以前は急激な右肩上がりとなっている。一方、バス輸送人員は右肩下がりが続き、昭和 42 年の約 3 割まで減少している。

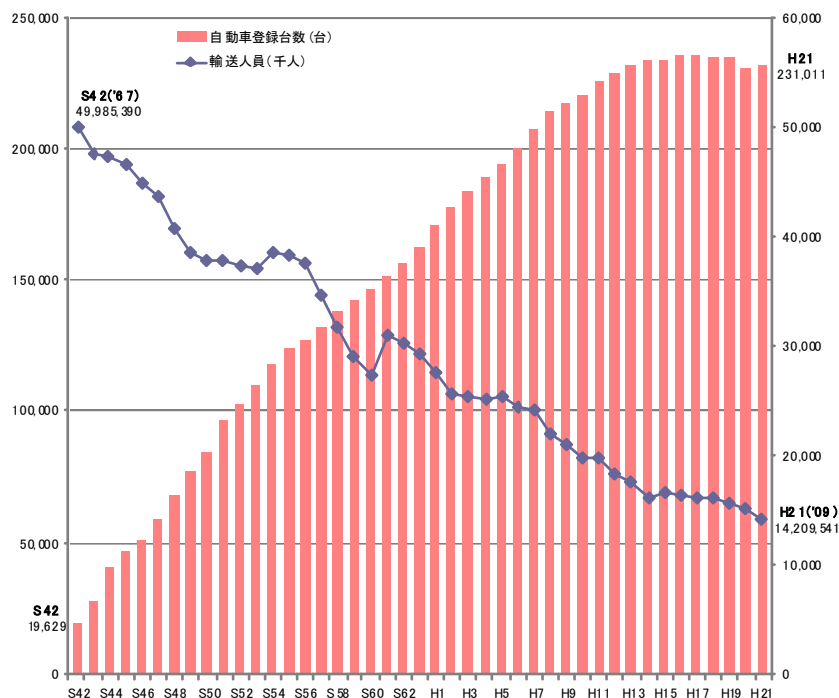


図 42 自動車登録台数とバスの輸送人員の推移

⑤免許保有率の推移

平成 12 年時点では、高齢者の免許保有率は 65 歳以上で 5 割を切っていたが、平成 37 年の推計値では、75 歳以上の後期高齢者においても 6 割以上が免許を保有していると予測されている。

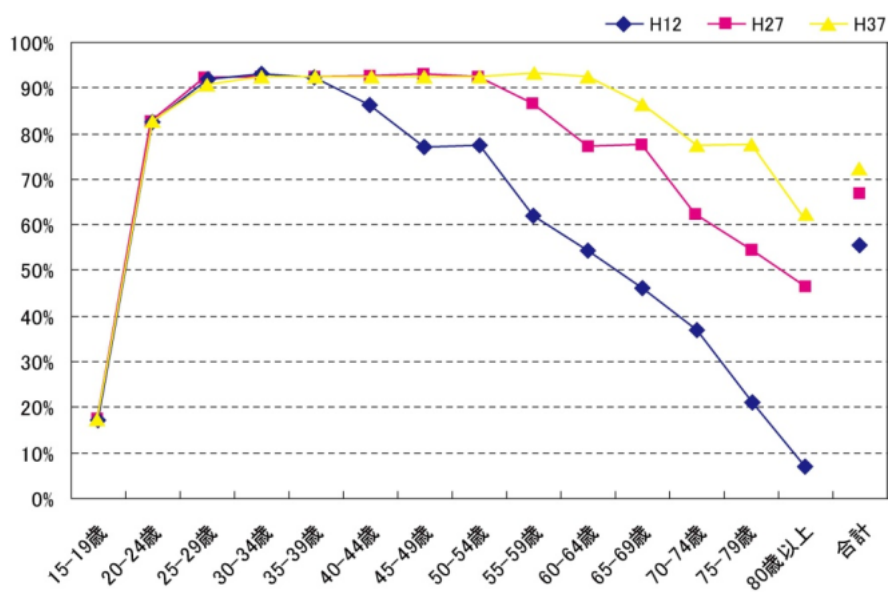


図 43 免許保有率の推移

⑥代表交通手段分担率

昭和 57 年に実施された第 1 回旭川都市圏パーソントリップ調査と平成 14 年に実施された第 2 回旭川都市圏パーソントリップ調査では、自動車の代表交通手段分担率が 2 割以上増加しており、鉄道・バスを合わせた代表交通手段分担率は 5%以下にまで減少している。

また、高齢者の代表交通手段分担率においても、自動車の割合が倍増している。

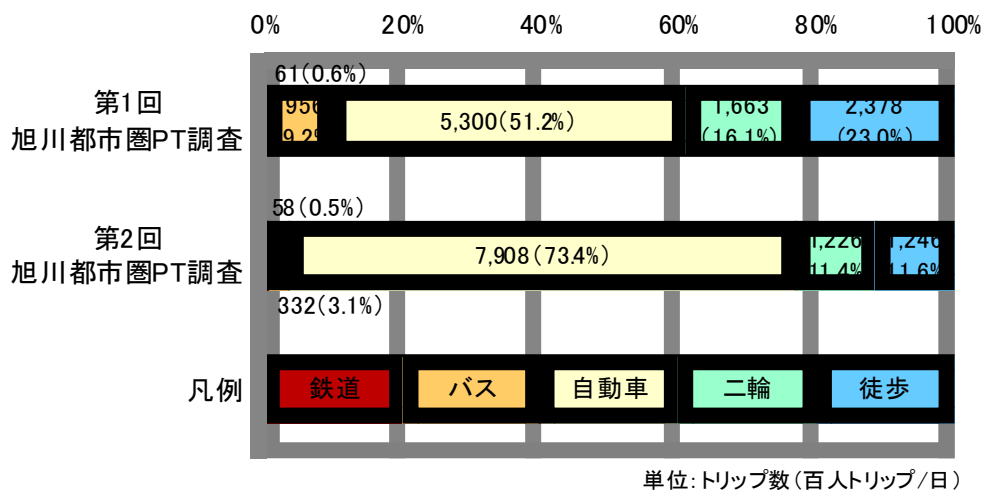


図 44 旭川都市圏での代表交通手段分担率の推移

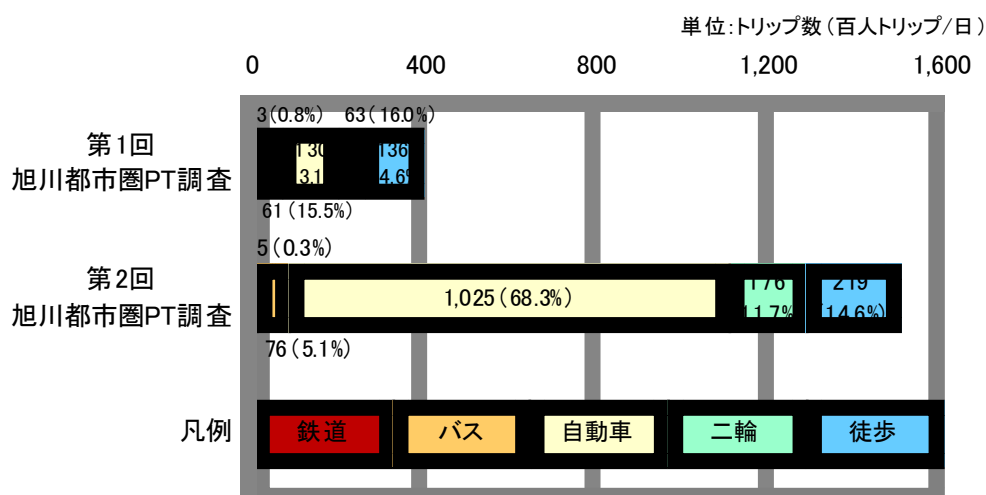


図 45 旭川都市圏での高齢者（65 歳以上）の代表交通手段分担率の推移

(2) 鉄道

①利用時間帯

鉄道の利用時間帯は、午前中に集中している。旭川市内で完結する内内移動においては、7～9時の利用が半数を占めている。

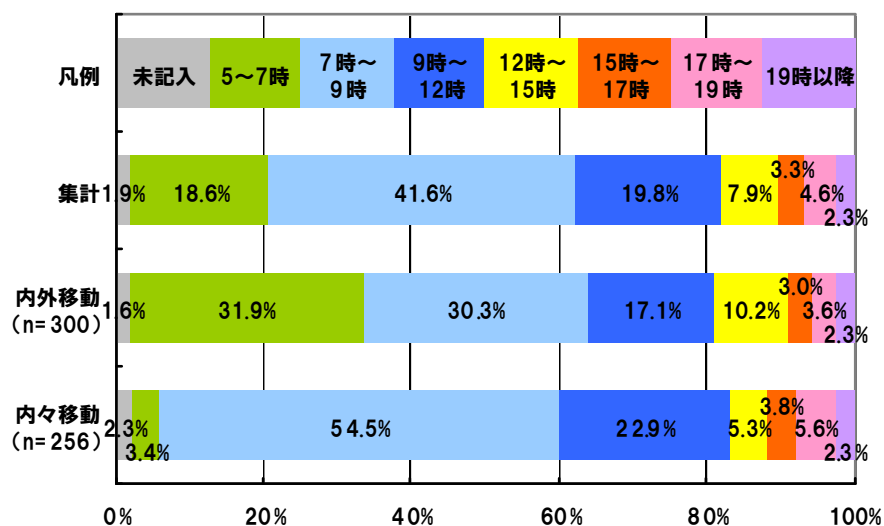


図 46 利用時間帯

②利用目的

鉄道の利用目的は、通勤・通学が半数以上を占めている。内内移動においては、通勤目的の利用が半数を占めている。

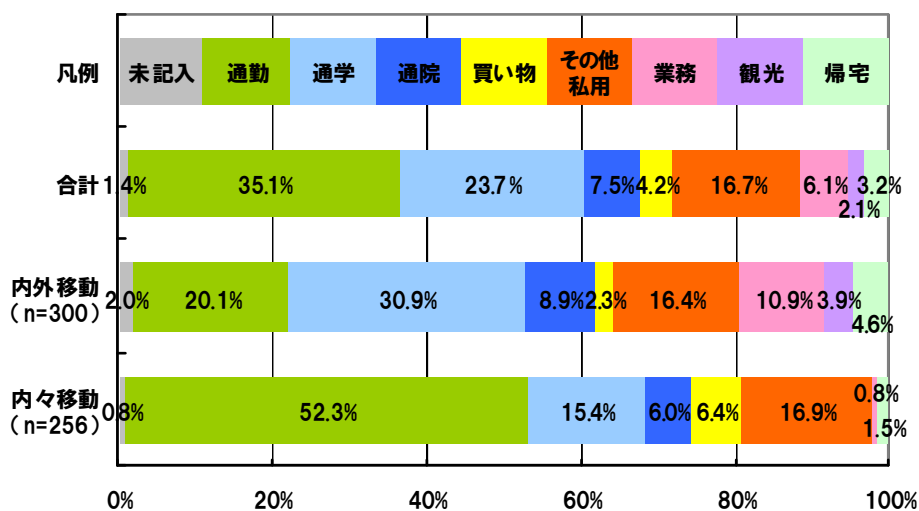


図 47 利用目的

③列車乗車前後の交通手段

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。また、内内移動においても列車の乗り継ぎを行っている人がわずかではあるが存在している。

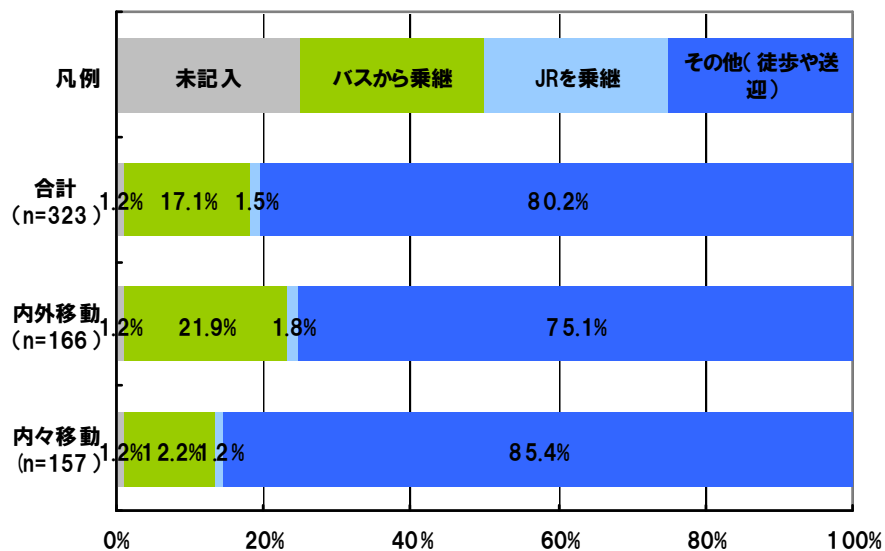


図 48 列車に乗る前の交通手段

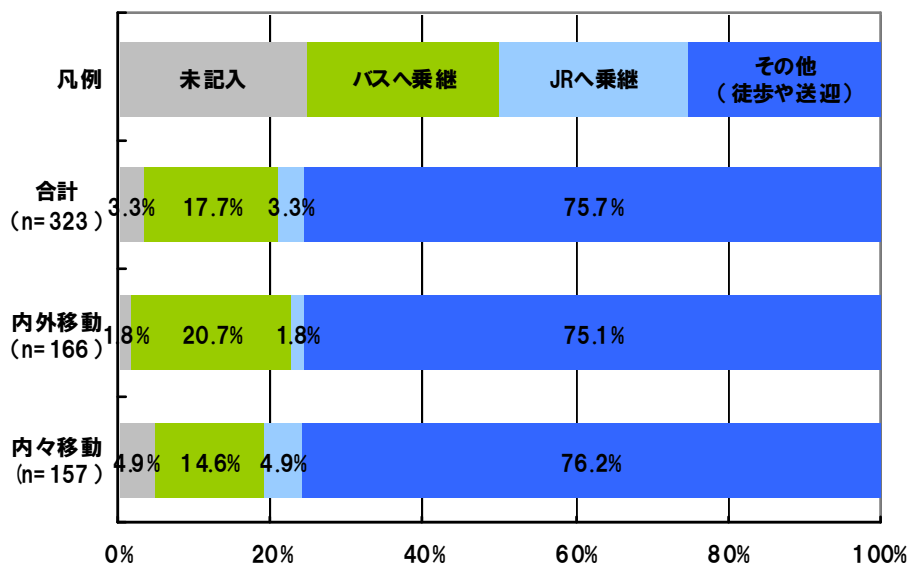


図 49 列車を降りた後の交通手段

④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。

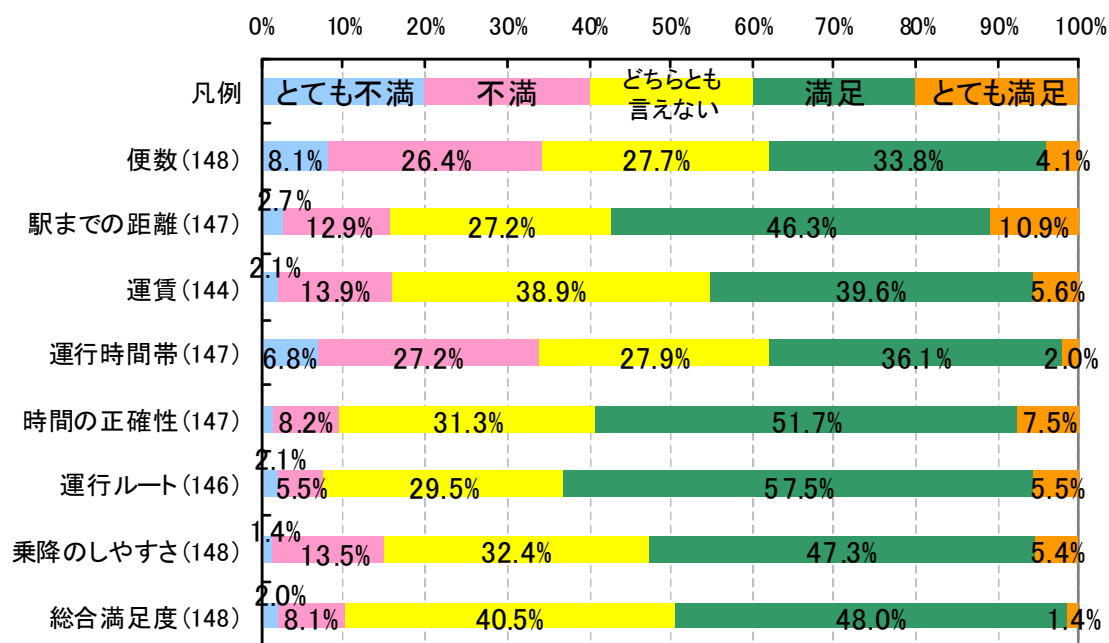


図 50 鉄道の利用ニーズ（満足度）

(3) バス交通

①路線バス運行状況

旭川市内の路線バスは、市街地を中心に高密度に路線網が形成されている。郊外部については、放射状の路線により中心部と繋がっており、便数も放射状の路線で多くなっている。

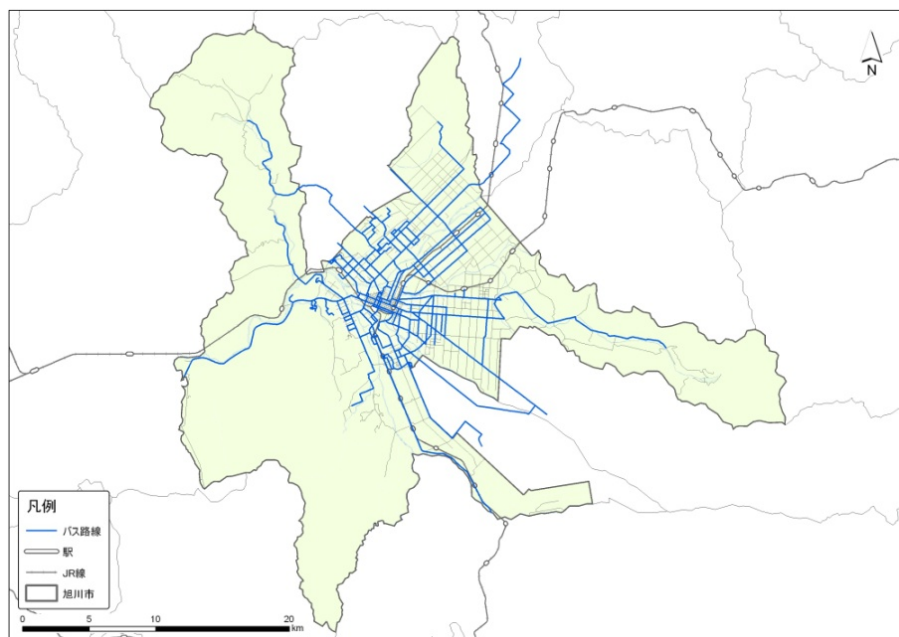


図 51 バス路線図（旭川市全域）

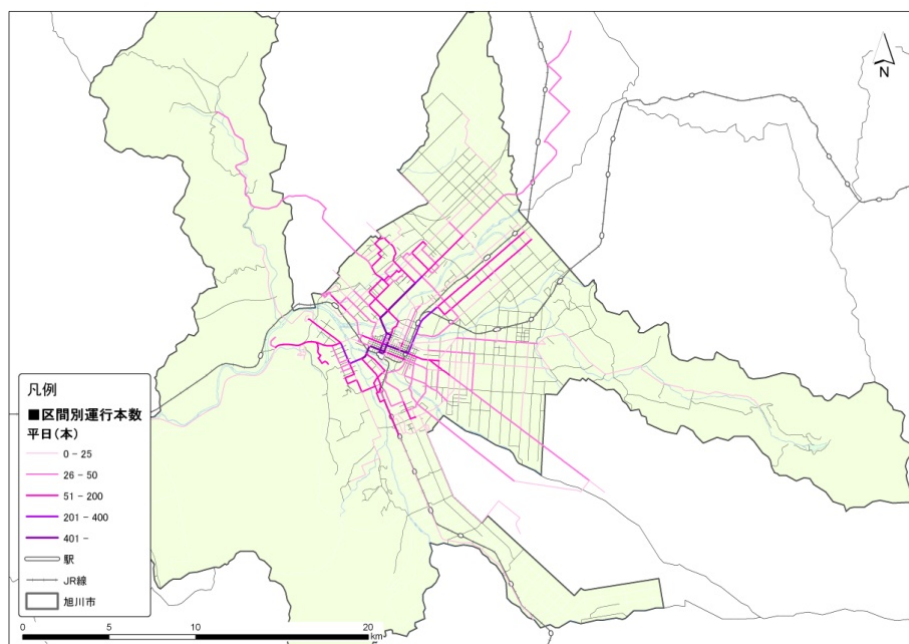


図 52 平日における区間別バス運行本数（旭川市全域）

②利用目的

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。

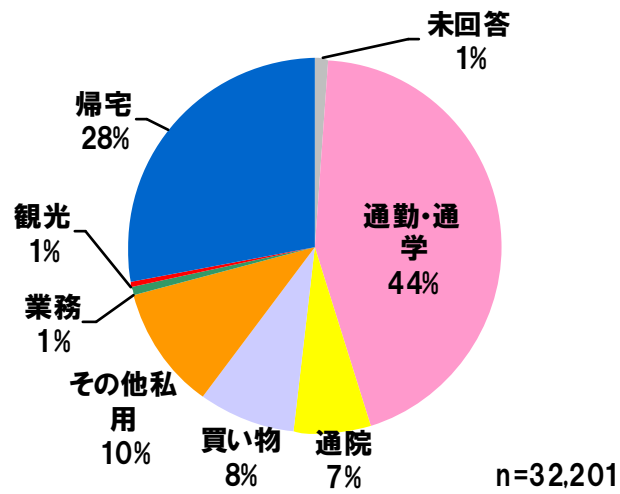


図 53 利用目的

③利用者年齢

バス利用者の年齢は、生産人口の割合が約6割を占めている。

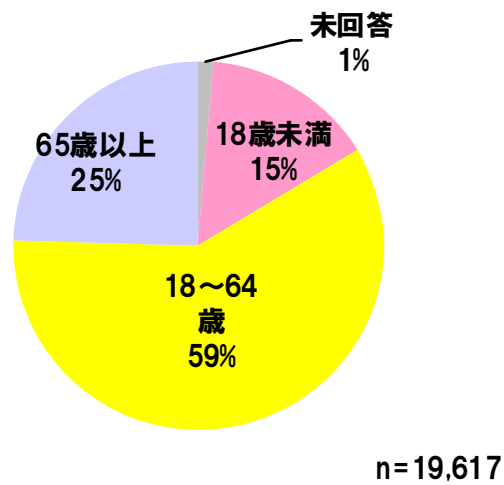


図 54 利用者年齢

④利用者職業

バス利用者の職業は、無職などが含まれるその他が約 3 割で最も割合が高い。次いで、会社員・公務員等、パート・アルバイト、高校生と続いている。

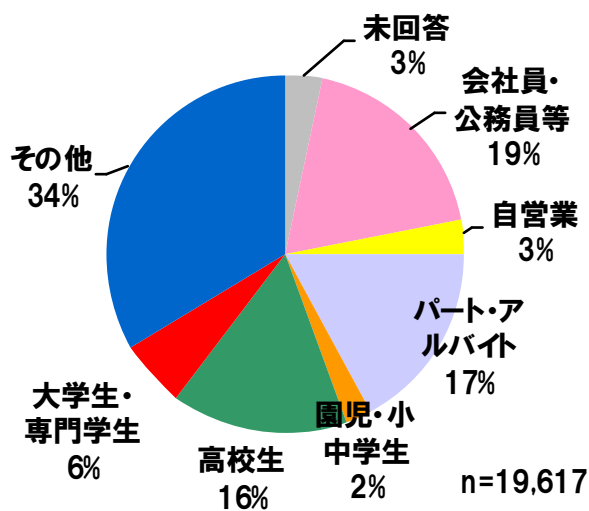


図 55 利用者職業

⑤利用者性別

バス利用者の性別は、男性よりも女性が顕著に高い。

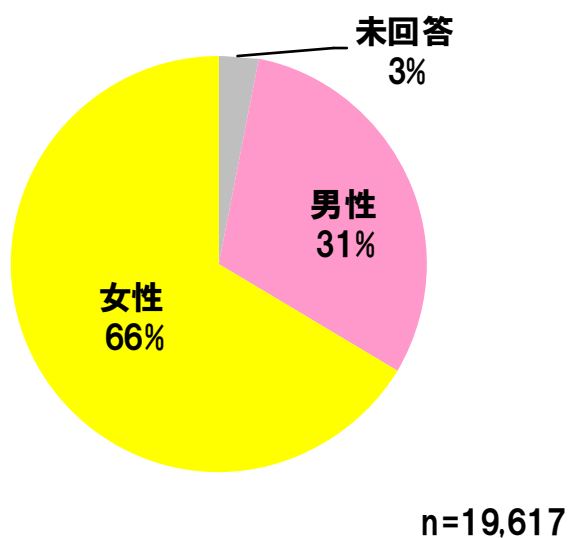


図 56 利用者性別

⑥利用頻度

バス利用者の利用頻度は、普段から利用しているリピーターが約 7 割で最も割合が高く、冬期のみ利用している層が約 2 割となっている。

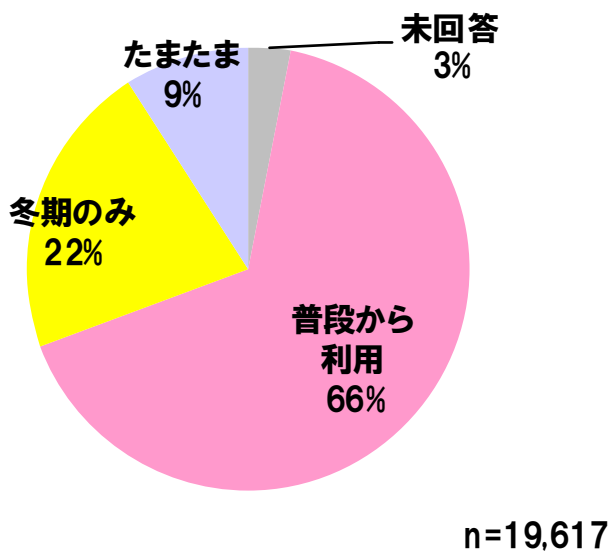


図 57 利用頻度

⑦バス乗車前後の交通手段

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。また、JRとの乗り継ぎは、1 割に満たない。

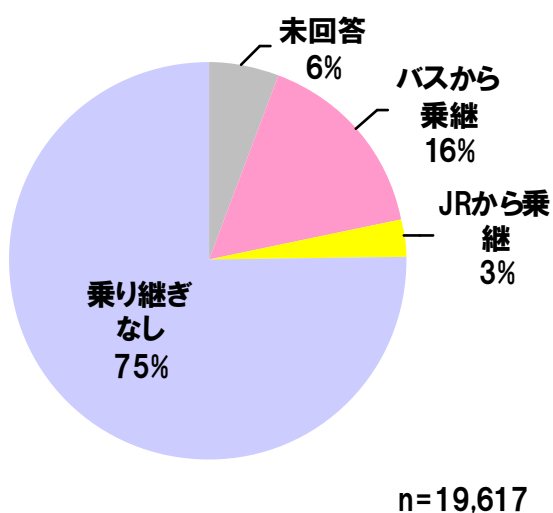


図 58 バス乗車前の交通手段

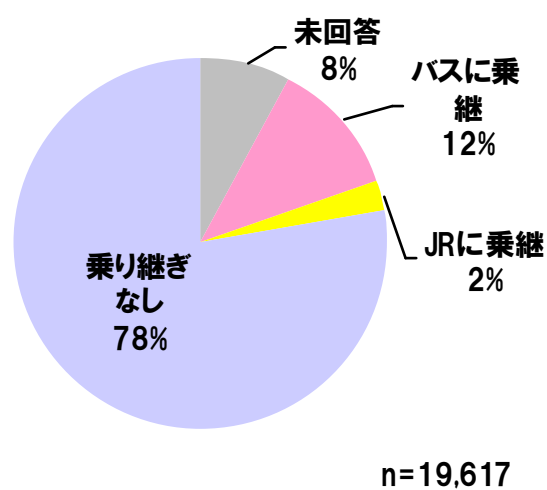


図 59 バス降車後の交通手段

⑧バス利用頻度（性別）

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。

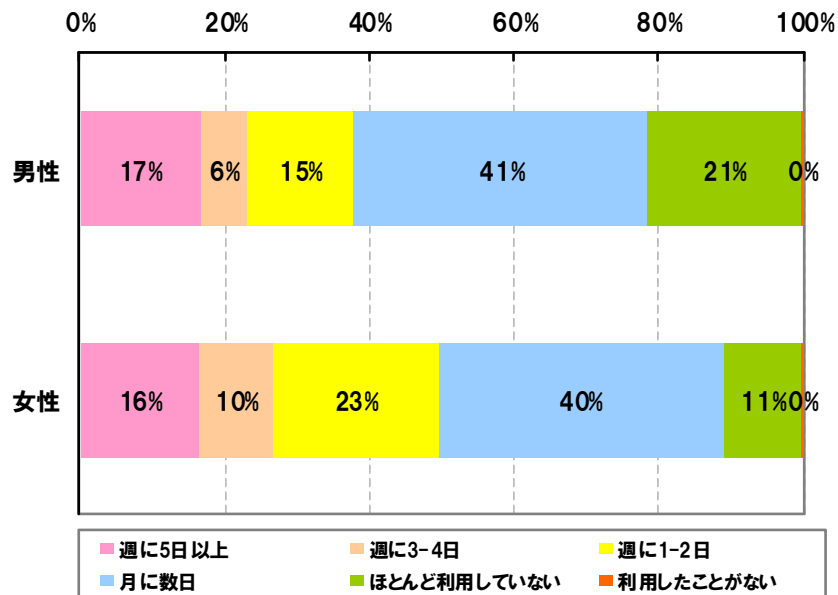


図 60 バス利用頻度（性別）

⑨バス利用頻度（年齢別）

年齢別では，最もバスを利用しているのは10代で，週に5日以上の割合が約4割となっており，通学での利用が推察される。

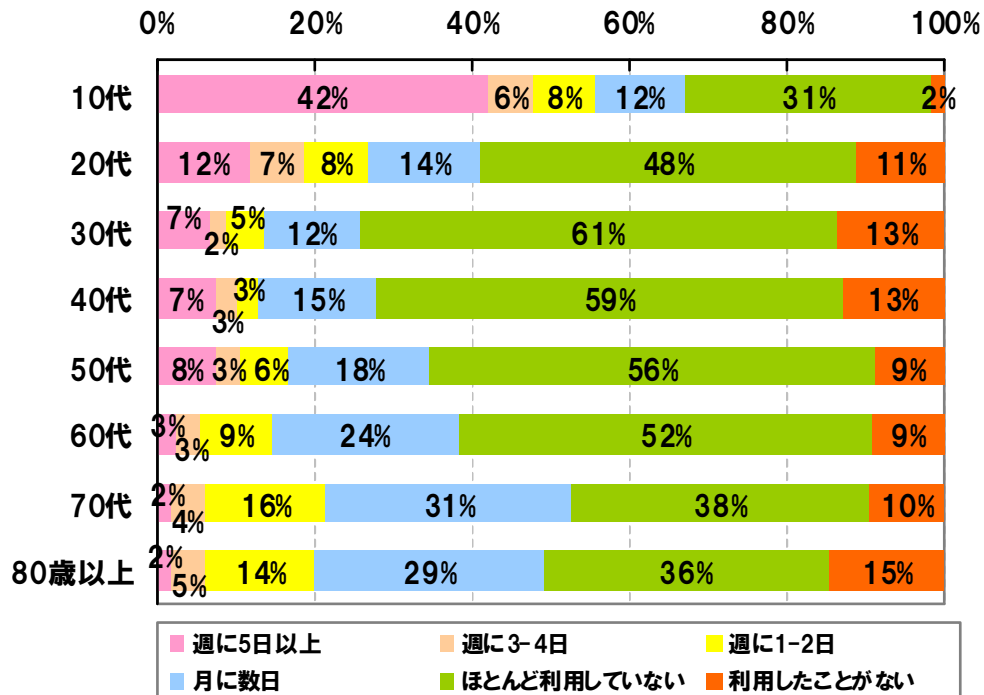


図 61 バス利用頻度（年齢別）

⑩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。

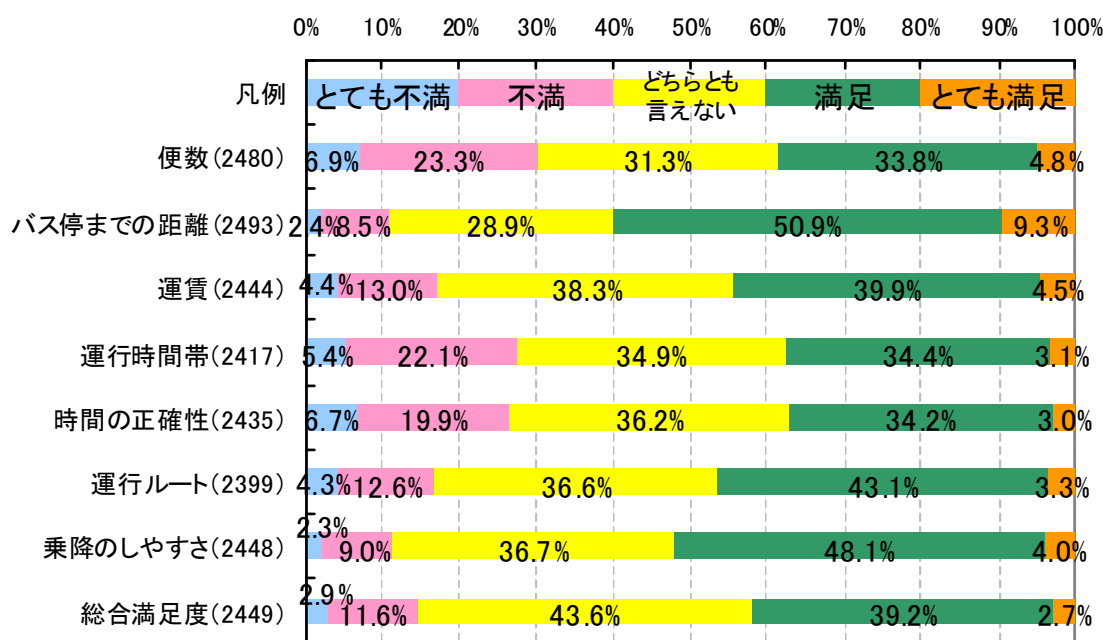


図 62 路線バスの利用ニーズ（満足度）

（４）公共交通への改善要望

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。

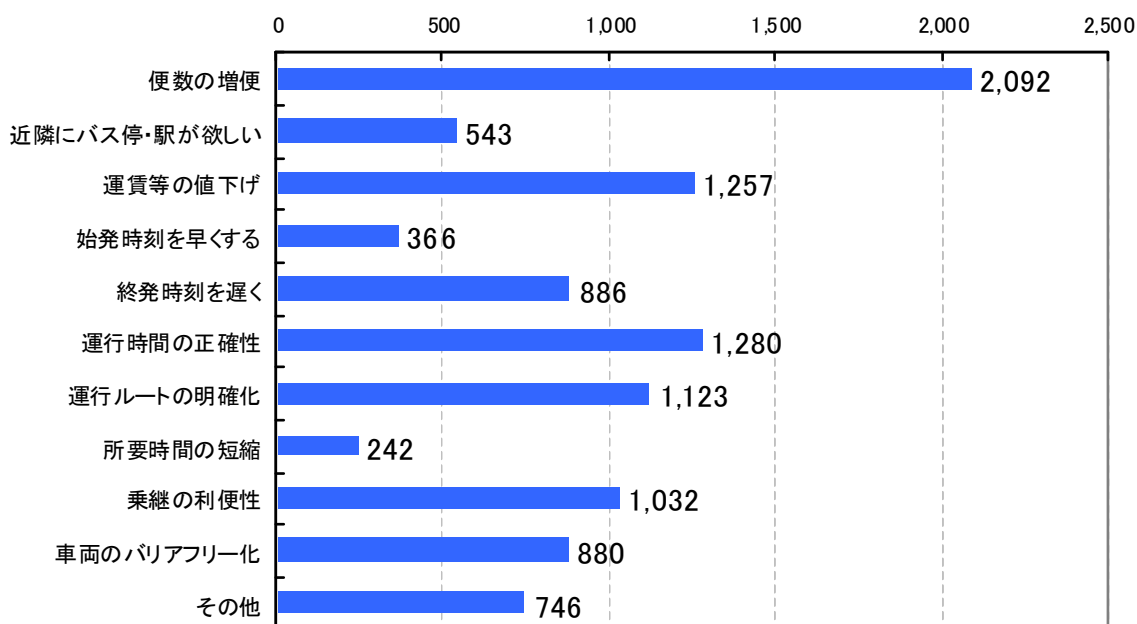


図 63 公共交通への改善要望

（５） 旭川市民の交通の現状（買い物交通）

①買い物時の最頻度交通手段

買い物時の交通手段は、自動車が半数以上となっており、次いで徒歩が約 2 割、自転車が約 1 割となっている。

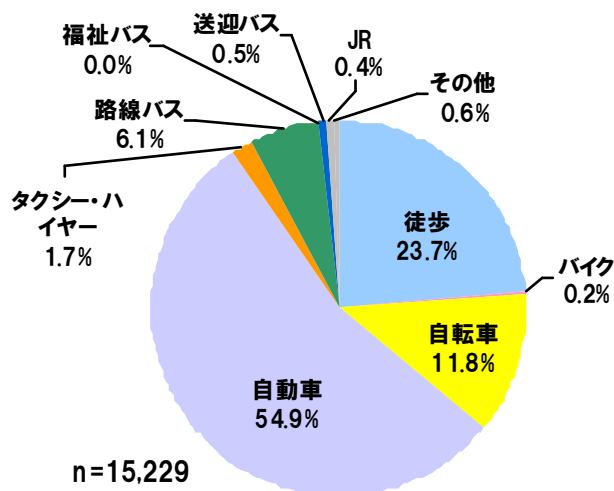


図 64 買い物時の最頻度交通手段

②買い物頻度

買い物頻度は、週に 1～2 日が約 6 割と最も割合が高い。

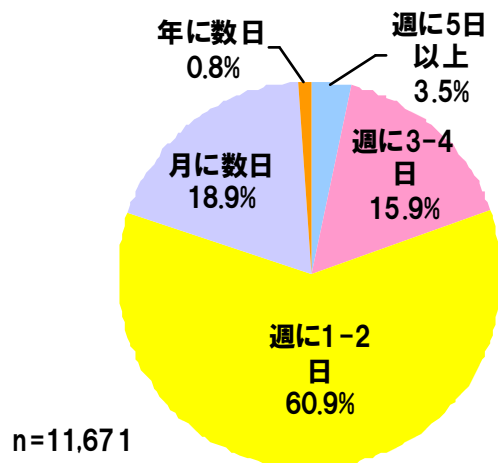


図 65 買い物頻度

（６）旭川市民の交通の現状（通院交通）

①通院時の最頻度交通手段

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、路線バスと自転車約 1 割ずつとなっている。

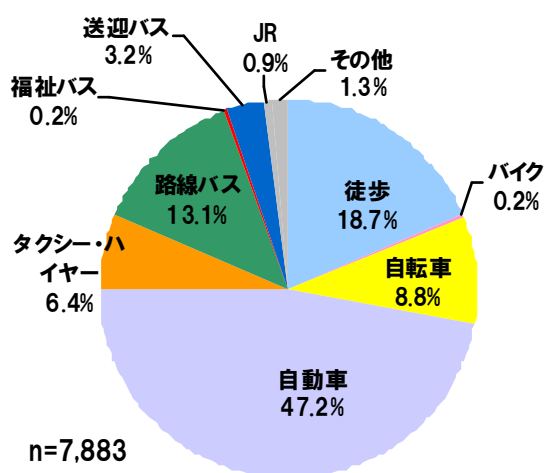


図 66 通院時の最頻度交通手段

②通院頻度

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。

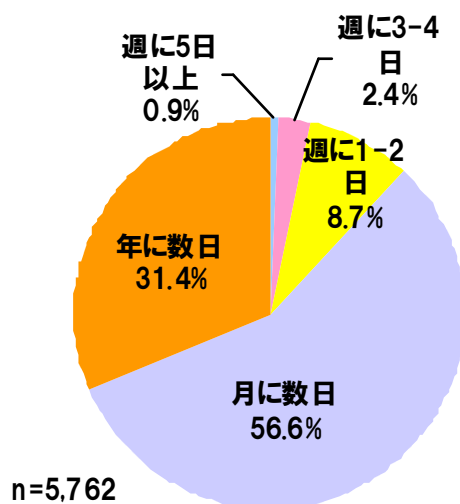


図 67 通院頻度

（７） 市民意識

①都市構造と交通への意識

積極的な住み替えに対しての意向は、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。

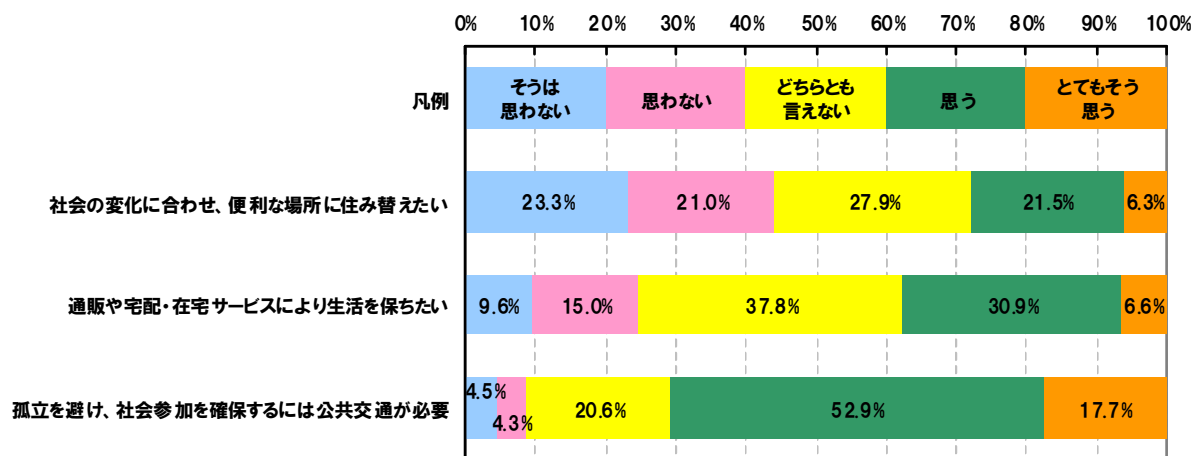


図 68 都市構造と交通への意識

②交通再編の意向（中間生活拠点ができした場合の行動の変化）

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。

【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った場合、そこで、買い物や通院をしようと思いますか？

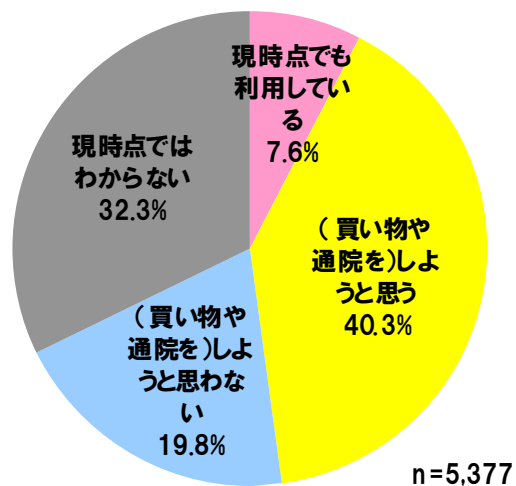


図 69 中間生活拠点ができした場合の行動の変化

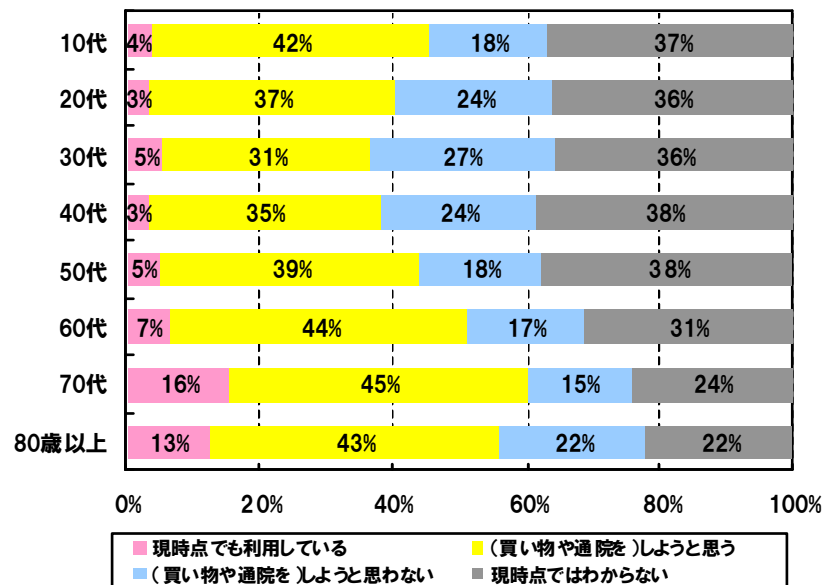


図 70 中間生活拠点ができした場合の行動の変化（年齢別）

③交通再編の意向（中間生活拠点から中心部までのバスの利用行動）

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。

【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すか？

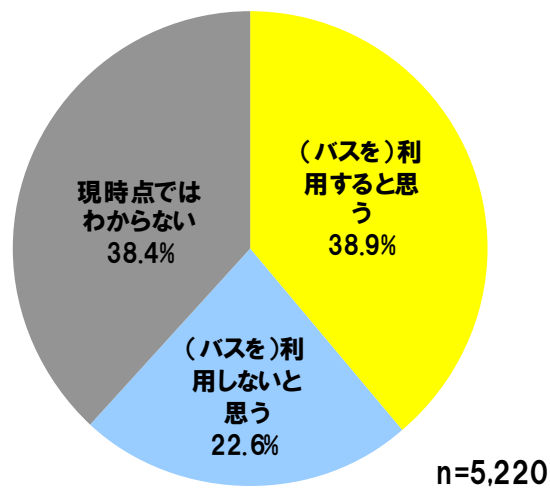


図 71 中間生活拠点から中心部までのバスの利用行動

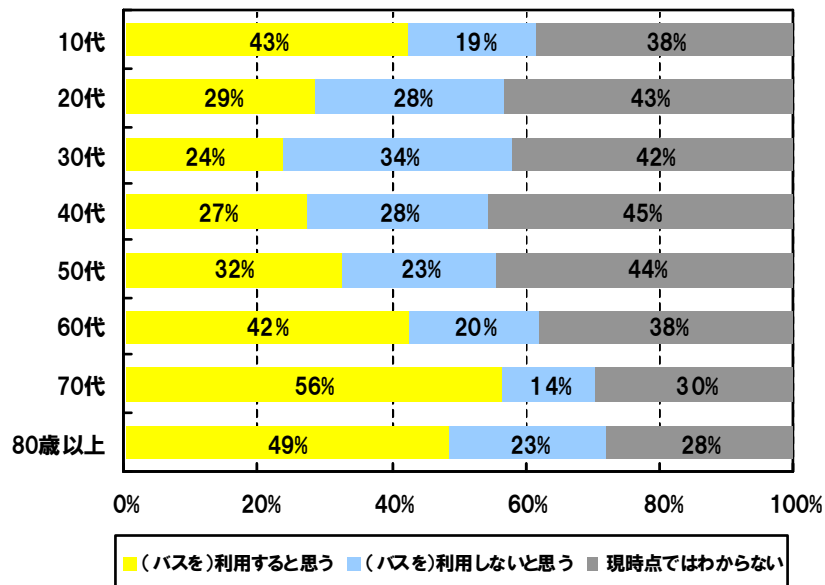


図 72 中間生活拠点から中心部までのバスの利用行動（年齢別）

■ 用語解説

あ行

アクションプラン P.2

具体的な施策のこと。

ITS(Intelligent Transport Systems:高度道路交通システム) P.10

情報通信技術を用いて人と道路と車両とを情報でネットワークすることにより、交通事故や、渋滞などといった道路交通問題の解決を目的とした交通システム。

EST(Environmentally Sustainable Transport:環境的に持続可能な交通) P.3

OECD（経済協力開発機構）が提案する新しい政策ビジョンであり、長期的視野にたつて交通・環境政策を策定・実施する取組み。

か行

カーフリーデー P.10

ヨーロッパを中心に、毎年9月22日に開催される社会イベント。街の特定の地域において、マイカーの使用を抑制し、公共交通機関、自転車、徒歩の使用をメインとする歩行者優先の空間を作る。当日は、公共交通機関の増便や運賃の特別割引・無料化、乗用車やタクシー相乗り、自転車道・駐輪場の整備や自転車のレンタルなどのキャンペーンの実施、市交通や環境に関するシンポジウムや展示会が開催も合わせて行う。

公共車両優先システム(PTPS) P.9

バスなどの公共車両が優先的に通行できるように支援するシステム。バス専用・優先レーンの設置や違法車両への警告、優先信号制御などを行う。

さ行

スキーム P.4

枠組みをもった計画のこと。

サイクルアンドライド P.16

自宅から自転車で最寄りの駅（バス停）まで行き、鉄道やバス等の公共交通機関に乗り換えて目的地に向かうシステム。

SOHO(Small Office Home Office:ソーホー) P.17

スモールオフィス・ホームオフィス を合わせた言い方。マンションや自宅をベースにする個人起業家や自営業者などの小規模な独立自営型のワークスタイル。

た行

デマンド型交通 P. 2, P. 7, P. 8, P. 14, P. 16, P. 17, P. 19, P. 22

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。

トランジット・センター P.16, P.19, P.21, P.22

交通結節点。異なる交通手段(場合によっては同じ交通手段)を相互に連絡する乗り換え・乗り継ぎ施設のこと。

は行

パークアンドライド P.16

自宅から自家用車で最寄りの駅（バス停）まで行き、車を駐車させた後、鉄道やバス等の公共交通機関に乗り換えて目的地に向かうシステム。

バスシェルター P.24

バスの停留所に設けられる、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。

パーソントリップ調査 P.57

「どのような人が」「どのような目的で」「どこからどこへ」「どのような交通手段で」移動したかなどを調べる調査。将来的な交通計画策定のための基礎資料となる。

バスロケーションシステム P.10

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。

BRT(Bus Rapid Transit:バス高速輸送システム) P.19, P.26

バスを用いた旅客大量輸送システム。バス専用道路や専用レーンを設置することにより、一般道路の渋滞などの影響を受けずに正確な定時運行を可能とする交通システムであり、鉄道や地下鉄などの鉄軌道よりも安価に実現可能と言われている。

フィーダー系統 P.16

交通ネットワークにおいて、幹線（便数の多い主要バス路線や鉄道）と接続する支線（系統）のこと。この役割をもって運行される路線バスなど。

フリーゲージトレイン P.25

新幹線（標準軌）が在来線（狭軌）に直通運転することができるよう、車両の車輪幅を軌間（ゲージ）にあわせて自動的に変換する電車のこと。軌間の異なる路線間を直通運転できるため、乗り換えの手間がなくなるとともに、所要時間の短縮を図ることが可能となる。

ペンシルビル P.17

狭い土地の上に立てられた鉛筆のように細く高いビル。

や行

ユニバーサルデザイン(Universal Design:UD) P.24

年齢や障がいの有無などを問わず、全ての人が使いやすいようにデザインすること。