

旭川市地域公共交通計画（概要版）

2024年（令和6年）5月

旭 川 市

■ 計画概要

【計画策定の背景と目的】

本市では、これまで様々な取組を行ってきましたが、人口減少や少子高齢化が進行する状況において、公共交通利用者は減少し続け、全国的に課題となっているバス運転手不足もあり、本市の路線バスの維持がより困難な状況となっています。さらに、2016年（平成28年）11月には、本市を起終点とする宗谷本線、石北本線、富良野線が、JR北海道の発表した「当社単独では維持することが困難な線区」の対象となり、公共交通を取り巻く環境は、より一層厳しいものとなっています。

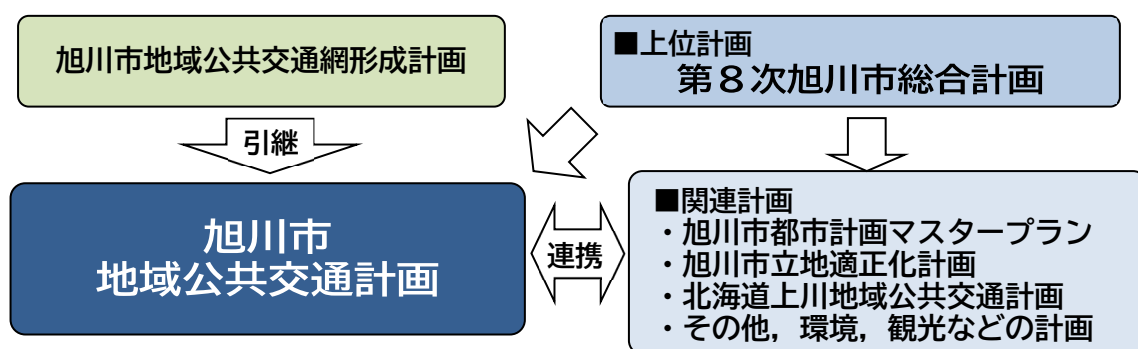
一方、本市においては、2015年度（平成27年度）に策定した第8次旭川市総合計画において、「コンパクト化」と「ネットワーク化」の推進を示しました。「歩いて暮らせる生活圏」を基本的なスケールとして、居住や都市機能の集積とそれと連携した交通体系の充実等の取組が求められており、公共交通の役割がより一層高まっています。

乗車人員の減少等や運転手不足の深刻化、公共交通を確保・維持するための公的負担の増加等により、地域が自ら交通をデザインしていくことの重要性の高まりを受け、2020年（令和2年）11月に地域公共交通の活性化及び再生に関する法律が改正され、地域公共交通計画の作成や実施が努力義務化されました。さらに新型コロナウイルス感染症の影響に伴い、事業者の経営努力が限界に達し、近年は郊外部の不採算路線の減便が進みつつあり、今後、住民の移動ニーズを充足できなくなることが懸念されています。

このような背景を踏まえ、市と事業者が適切に役割を分担しながら、第8次旭川市総合計画に定められたまちづくりの方向性と整合性を図りつつ、旭川市都市計画マスタープランや立地適正化計画と連携しながら、公共交通ネットワークの効率化を図ることにより、今後も持続可能でより市民ニーズに合致するとともに、観光などの広域的な視点を考慮した公共交通網を形成するため、「旭川市地域公共交通計画」を策定します。

【計画の位置づけ】

本計画は、「第8次旭川市総合計画」を上位計画とし、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第5条に規定される「地域公共交通計画」として策定します。「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」「北海道上川地域公共交通計画」等と連携しながら、持続可能なまちづくり推進の観点を重視した持続的な公共交通網の形成を目指します。



【計画期間】

本計画の期間は、2027年度（令和9年度）までとします。

ただし、コンパクトなまちづくりは長期的な取組であることから、旭川市都市計画マスタープランに示されるおおむね15年後（2036年度）の将来像を見据えた計画とします。

【計画区域】

計画の区域は、市域全域を対象とします。

なお、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、周辺市町とのつながりも考慮した計画とします。

■ 本市を取り巻く現状と課題

関連計画における本市の将来像，地域や公共交通の現状，市民の移動実態及びニーズから，本市の公共交通を取り巻く課題を次のとおり整理しました。

(1) 関連計画における本市の将来像

将来像	課題
都市機能集積と居住エリアからの交通ネットワークの確保による「コンパクトプラスネットワーク」の実現	□ 拠点形成・コンパクトな市街地形成に向けた公共交通の構築が必要

(2) 地域の現状

観点	現状	課題
人口推移	- 人口減少及び少子高齢化の進行 - 全体的な低密度化	□ 公共交通の利用のベースの減少への対応が必要
観光	観光需要は回復しつつあるが，コロナ禍以前の水準には達していない	□ 観光客にも分かりやすく利用しやすい公共交通が必要
都市構造	- 人口が中心部に集積 - 旭川駅を含む市の中心市街地や拠点地域に都市機能が集積	□ 人口及び施設集積の濃淡にあわせた公共交通網形成が必要 □ コンパクトプラスネットワークの実現に資する公共交通の確保が求められる
広域の移動実態	通勤・通学・通院における周辺市町との流動がある	□ 広域交通ネットワークの維持・確保・最適化が必要

(3) 各交通の状況

観点	現状	課題
利用状況	- 公共交通の利用者の減少 - 新型コロナウイルスの影響による大幅な利用減少	□ 利用者減少によるサービス水準の低下と，それによる更なる利用者減少の悪循環への懸念 □ 利便性の確保と運行に必要なコストを両立した公共交通網構築が必要
交通事業者の環境変化	運転手不足及び高齢化の深刻化	□ 運転手の確保のための取組が必要 □ 運転手数に応じた路線効率化が必要
公共交通網	- 郊外部では交通空白地が存在 - 鉄道とバス，バス同士の重複区間が存在する	□ 交通不便地域における移動手段の確保が必要 □ 重複区間の競合により利用者の不便が生じている箇所があるため，事業者間の連携が必要
運行状況	- 旭川駅を中心としたバス路線網のため，中心部では複数系統が重複し，また，旭川駅周辺の乗車場所が複雑になっている - バス事業者ごとに運行範囲が分かれた路線	□ 路線の役割分担を明確にし，役割を踏まえた路線のネットワーク化を図る必要がある □ 旭川駅周辺における分かりやすさ改善が必要 □ バス路線の重複や営業範囲が分かれていることで利用者の不便が生じている箇所がある
事業者間連携	利用促進・利便性向上のために事業者間連携を推進	□ 地域の関係者の連携・協働の体制構築が必要 □ 更なる事業者間の連携による効率化と利便性向上が必要 □ 鉄道事業者とバス事業者の連携強化が必要

(4) 移動実態及びニーズ

観点	現状	課題
市民の移動	居住地域外への生活移動が多い	□ 生活利用のための路線確保が必要
市民の利用ニーズ	- 路線バス利用者は，運行便数・運行時間・乗継時間についての不満割合が高い - 路線バス非利用者は，路線情報の分かりづらさを感じており，これらが利用の障壁になっている可能性がある	□ 利便性の確保と運行に必要なコストの両立が必要 □ 公共交通の分かりやすさ等の改善が必要
通学者の利用実態	- 一定数公共交通が利用されている - 市内中心部への移動のほか，中心部を介さない移動需要が存在する	□ 公共交通利用の通学ニーズへの対応が必要 □ 事業者の連携強化による利便性向上が求められる

■ 公共交通網の基本方針

【基本方針】

基本方針 1	効率性と利便性の確保により持続可能な公共交通の構築を目指します
基本方針 2	市民にも来訪者にも分かりやすく使いたいと感じる公共交通の構築を目指します
基本方針 3	コンパクトな都市づくりにつながる公共交通の構築を目指します
基本方針 4	公共交通の維持確保及び最適化, 利用促進に向けて関係者と連携した取組を実施します

【本市の公共交通路線網の目指す姿】

この計画の対象期間の公共交通網の目指す姿を示します。あわせて、都市計画マスタープラン等で示す将来都市像に合致した公共交通網を形成するため、おおむね 15 年後を見据えた将来イメージを示します。

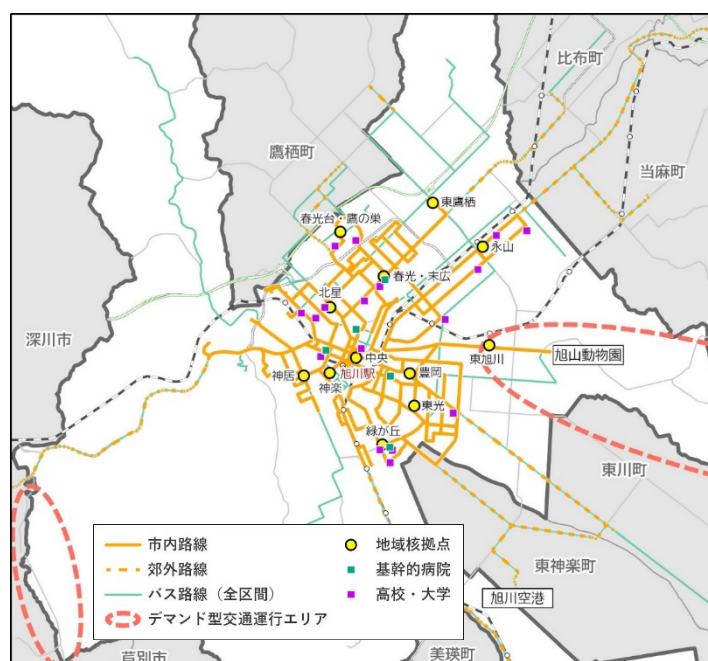
本計画の目指す姿

1 日 5 往復以上のバス路線は、次の図のとおり市内を網目状に運行しています。この路線は、現在の利用状況からも、計画期間は維持しなければならない路線としますが、効率的な運行を目指すために必要に応じ変更を検討します。また、鉄道やデマンド型交通についても、現在の利用状況から維持する路線とします。

本計画における公共交通網の目指す姿は、現状の公共交通網を極力維持することとし、利便性や分かりやすさを向上させ、利用を促進する事業を展開していきます。

バス路線を維持することが困難になった場合やバス路線等がない地域は、デマンド型交通を含む地域の多様な輸送資源を活用しながら、効率的かつ持続可能な移動手段の確保について検討します。

また、広域路線は、本市を中心とする広域移動を担うとともに市内移動に一定の役割を果たしているほか、観光来訪者の市内外における移動利便性に留意したネットワークである必要があることから、移動実態やニーズを踏まえ、最適化を検討しながら移動手段の確保に努めます。



計画期間中存続を目指す路線

将来イメージ（おおむね 15 年後）

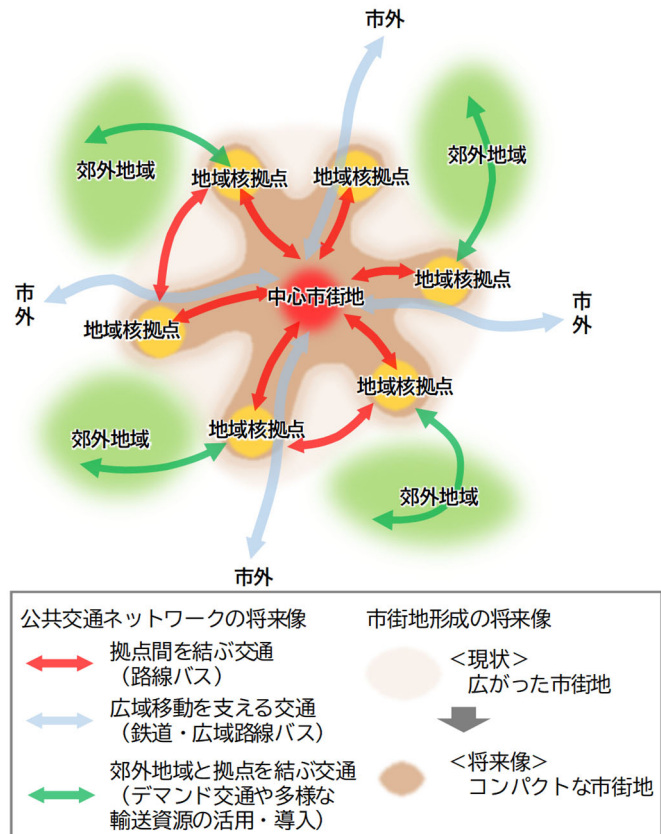
将来に向けて、都市計画マスタープランや立地適正化計画が示すコンパクトなまちづくりと合致した、持続可能な公共交通網の形成を目指します。

都市機能を維持するために最低限必要となる路線を主要な路線として設定し、主要な路線と支線交通を組み合わせた路線網を将来イメージとします。

行政、交通事業者、市民が将来のイメージを共有し、主要な路線を維持するために必要な方策を合わせて検討していきます。

主要な路線の設定方法

- 条件 1** 中心部から地域核拠点への路線（地域の拠点とのネットワーク）
- 条件 2** 1 日片道 50 本以上の路線（運行状況を鑑みたネットワーク）
- 条件 3** 高校・大学・基幹的病院への路線（主要施設アクセスのためのネットワーク）
- 条件 4** 広域路線（市民、来訪者の市内外の広域利用に対応したネットワーク）
- 条件 5** 観光需要路線（観光来訪者の移動手段に留意したネットワーク）
- 条件 6** 連続性を考慮した路線（市域全体の路線網としてのネットワーク）



将来イメージ

計画の目標

基本方針を踏まえ、次の 3 つの目標及び指標を設定します。

計画目標	評価指標		現状	目標値
目標 1 公共交通の利用増加を目指す	路線バス・デマンド型交通の市民一人当たりの年間利用回数		25.7 回/年	37.5 回/年以上
	鉄道の市民一人当たりの年間利用回数		4.2 回/年	6.5 回/年以上
目標 2 利用しやすい公共交通の実現を目指す	通勤や通学などの交通の便の満足度		38.6%	50%以上
	公共交通体系の充実等の満足度		19.4%	30%以上
目標 3 公共交通網の維持を目指す	公共交通の人口カバー率の維持	市全域	79.3%	79%以上
		居住誘導区域内	94.0%	94%以上
	公的資金（運行補助）が投入されている路線バス・デマンド型交通の収支率		38.3%	60%以上
	公共交通の維持に係る公的資金（運行補助）投入額		451 百万円	263 百万円以下

■ 目標達成に向けた取組

目標を達成するための事業として8事業を設定します。8事業については、より効果を発揮できるようにそれぞれ連携し、取り組んでいきます。

事業1 路線網や運行水準に関する事業

事業1-1	路線網のサービス水準の維持・確保	実施主体：交通事業者，旭川市
	現在の運行本数が1日5往復以上のバス路線，鉄道，デマンド型交通を維持することを目指す。また，コンパクトなまちづくりと連携しながら，主要な路線として位置付けた路線のサービス水準を維持することを目指す。	
事業1-2	分かりやすさ向上のためのバス路線方面別イメージ強化の検討	実施主体：交通事業者，旭川市
	バス路線の分かりやすさを向上し利便性を高めるため，方面別のアルファベットを使用した系統番号への変更や，バス停や案内マップの方面別カラー表示，バス停の方面別集約などを検討。	
事業1-3	ダイヤ調整やルートの改善等による利便性向上の検討	実施主体：交通事業者，旭川市
	市民にとって利便性の高いバス路線とするため，乗継ぎ時間の短縮や分かりやすい運行ダイヤへの調整，バスルートの改善などを検討。	
事業1-4	関係者連携による定時性向上の検討	実施主体：道路管理者，交通事業者，警察関係者，旭川市
	特に運行本数が多い路線（国道39号，40号，4条通）の定時性確保及び速達性の向上のため，関係者の連携を図る。冬季のバスの遅延対策のための除排雪対策を実施。	

事業2 郊外路線に関する事業

事業2-1	交通不便地域等の移動手段確保の検討	実施主体：交通事業者，地域住民，旭川市
	郊外の交通不便地域は，既存のバス等路線による公共交通の確保を基本としながら，路線の維持が困難な場合や路線のない地域は，地域の多様な輸送資源を活用しながら，効率的かつ持続可能な移動手段の確保について検討する。	
事業2-2	地域の公共交通を維持するための取組の実施	実施主体：交通事業者，地域住民，旭川市
	郊外地域の支線交通を維持するため，地域住民に向けた意識啓発や利用促進を実践。	

事業3 交通拠点に関する事業

事業3-1	旭川空港の二次交通の充実	実施主体：交通事業者，旭川市（関連主体：空港運営者）
	バス路線のダイヤ調整や増便，旭川駅前以外からのバス路線の新規ルートの設定，タクシーの乗合運行等を検討するとともに，二次交通の在り方を検討する。また，空港内の二次交通の時刻表や乗り場案内の充実，多言語への対応など分かりやすい情報提供のほか，決済サービスの充実に向けた検討を行う。	
事業3-2	旭川駅周辺における公共交通案内の整備	実施主体：交通事業者，旭川市
	旭川駅前及び1条通に分散するバス停について，【事業1-2】と連携し，バス停の場所とバス停からの行き先や方面が分かりやすい案内を整備。	
事業3-3	鉄道とバス等の接続強化と案内の充実	実施主体：交通事業者，旭川市
	鉄道から路線バス等にスムーズな乗換えができるよう，情報提供の強化や接続時間の調整などを実施。	

事業4 乗継ぎ環境，利用環境の改善に関する事業

事業4-1	多方面の路線が接続するバス停の乗継ぎ環境の充実	実施主体：交通事業者，旭川市
	多方面から路線が集中するバス停の分かりやすい乗継ぎ案内や乗継ぎ時間の案内等，乗継ぎ環境を改善。	
事業4-2	利用の多いバス停の待合環境の整備	実施主体：交通事業者，道路管理者，旭川市（関連主体：沿道商業施設等）
	待合スペースの提供と時刻表や運行情報表示モニターを設置し，待合環境を整備。バスシェルター（上屋）やベンチ等の設置も検討。	
事業4-3	サイクル&バスライド事業の継続	実施主体：交通事業者，道路管理者，旭川市（関連主体：沿道商業施設等）
	運行本数が多く，利便性の高いバス停近くに自転車駐輪施設を設置するサイクル&バスライド事	

	業を継続。
--	-------

事業 5 バリアフリーに関する事業

事業 5-1	ノンステップバス車両の導入	実施主体：交通事業者
	高齢者や障がい者など全ての方が快適に利用できるよう、ノンステップバスを導入。	
事業 5-2	ユニバーサルデザインタクシー車両の導入	実施主体：交通事業者
	誰もが安心、安全で快適に利用できるよう、ユニバーサルデザインタクシー車両（UDタクシー）を導入。	

事業 6 観光に関する事業

事業 6-1	観光路線の利便性の向上	実施主体：交通事業者，旭川市
	交通拠点における観光利用の多い路線のバス停案内や乗継ぎ案内の強化など，利便性の向上を図る。	
事業 6-2	来訪者に分かりやすい交通案内	実施主体：交通事業者，関係団体，旭川市
	観光地等への公共交通の案内のほか，多言語化によるバス案内の実施。	

事業 7 利用促進に関する事業

事業 7-1	J R 路線の利用促進策の実施	実施主体：交通事業者，旭川市
	J R 路線の維持存続に向け，利用者の増加に向けた効果的な利用促進策を実施。	
事業 7-2	公共交通の利用促進策の実施	実施主体：交通事業者，旭川市
	移動手段として公共交通の選択を促すためのイベントなどを実施。「マイバス・マイレール」意識の啓発。	
事業 7-3	公共交通マップ等の作成	実施主体：交通事業者，旭川市
	公共交通マップの更新や定期的なリニューアル。インターネットでの情報提供（系統，路線，時刻，料金案内）を継続。	
事業 7-4	情報提供サービスなどの機能強化	実施主体：交通事業者，旭川市
	スマートフォンなどでバスの運行状況などが確認できるサービス（「バスキタ！」や「グーグルマップ」など）の機能強化と周知。	
事業 7-5	J R やバス会社間の連携強化	実施主体：交通事業者，旭川市
	J R やバス会社間の相互乗継ぎ利便の向上を図り，効率化と事業者間の連携強化を検討。	

事業 8 安定運行に関する事業

事業 8-1	運転体験会や就職相談会などの実施	実施主体：交通事業者，旭川市
	運転手確保のため，行政と交通事業者が連携した運転体験会や就職相談会などを実施。	
事業 8-2	運転手確保に向けた支援	実施主体：交通事業者，旭川市
	交通事業者による運転手育成を支援する補助などを実施。	

■ 事業の評価スケジュール

本計画は，計画の策定（Plan），施策・事業の実施（Do），進行管理・評価（Check），見直し・改善（Action）を繰り返す PDCA サイクルの考え方により推進していきます。進行管理・評価（Check）に当たっては，本計画の事業スケジュールや目標値を活用していきます。

評価スケジュールは，最終年（2027 年度）に目標値の達成状況の評価等を行います。

旭川市地域公共交通計画 概要版

旭川市地域振興部交通空港課