

旭川市地域公共交通総合連携計画

平成 26 年 1 月

旭 川 市

この計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号）第 6 条に基づいて設置された旭川市地域公共交通会議における協議を経て、同法第 5 条による地域公共交通総合連携計画として旭川市が作成したものである。

【 目 次 】

第 1 章 計画策定の背景と課題	1
1-1 計画策定の背景	1
1-2 旭川市の交通に関する課題	3
第 2 章 地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本的な方針	5
2-1 地域公共交通活性化及び再生の促進の基本的な方針	5
第 3 章 計画の区域	6
第 4 章 計画の目標	7
4-1 計画の目標設定	7
4-2 目標値の設定	9
第 5 章 計画の目標を達成するために行う事業及び実施主体	11
第 6 章 計画の期間	14

第1章 計画策定の背景と課題

1-1 計画策定の背景

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月からは、赤字既存路線バスからデマンド型交通への転換を行っている。

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。

このような背景を踏まえ、旭川市では、平成25年11月に、「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「旭川市公共交通ランドデザイン¹」として取りまとめた。

また、本計画は、旭川市公共交通ランドデザインの方向性を、より、具体的に、地域や公共交通のステークホルダーとともに連携し、推進を図るために、策定するものである。

¹ 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したもの。

1-2 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。

●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つくりのため、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できないことも多い。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分かりやすさ、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。

第2章 地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本的な方針

2-1 地域公共交通活性化及び再生の促進の基本的な方針

地域公共交通活性化及び再生の促進の基本的な方針は、旭川市公共交通ランドデザインの計画理念と同様とすることにし、以下の通り示す。

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。

【地域公共交通活性化及び再生の促進の基本的な方針】

「住んで」よし「訪れて」よしの街と交通をつくる

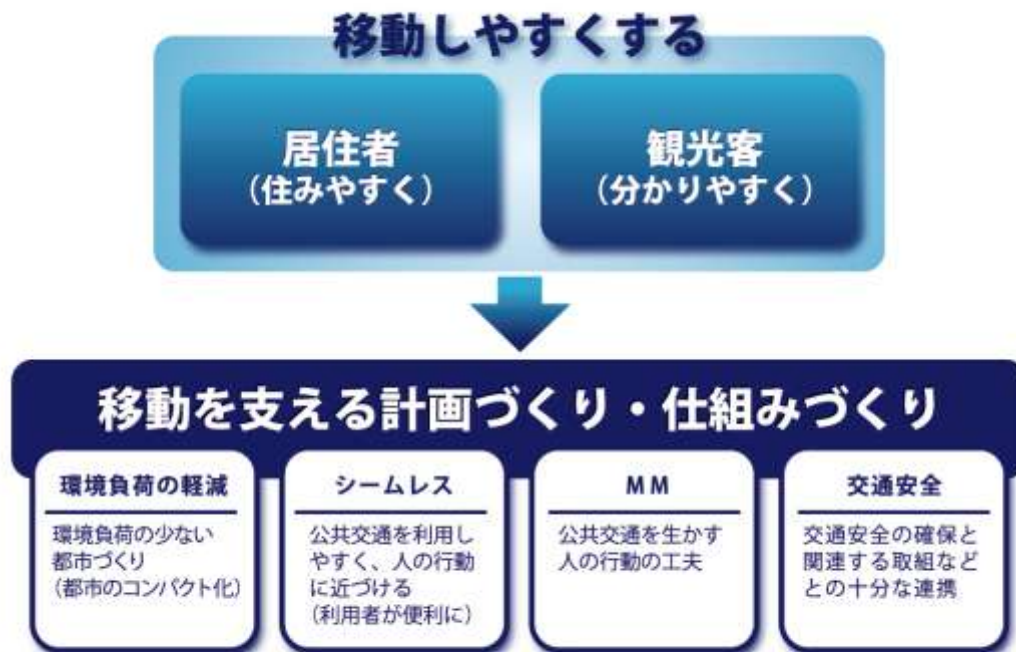


図 1 地域公共交通活性化及び再生の促進の基本的な方針

第3章 計画の区域

この計画は、旭川市全域をその対象とする。

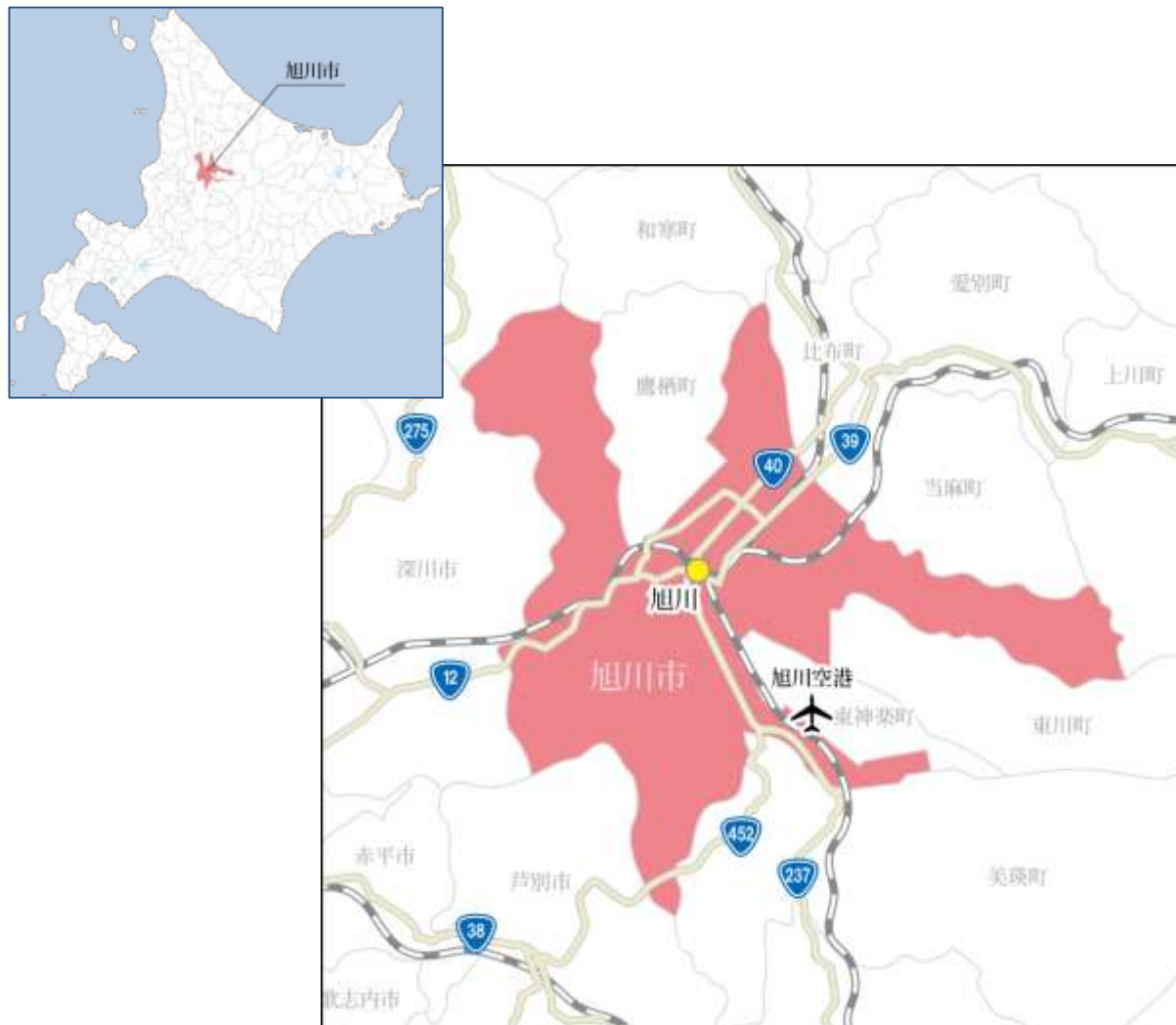


図 2 計画の区域

第4章 計画の目標

4-1 計画の目標設定

前述した基本方針に基づき、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。さらに、次ページには、公共交通の課題から繋がる体系を示すこととする。

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、分かりやすく、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。

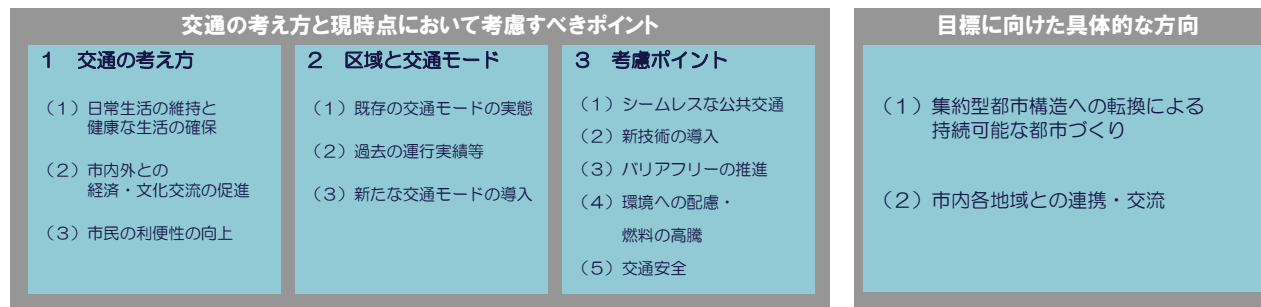
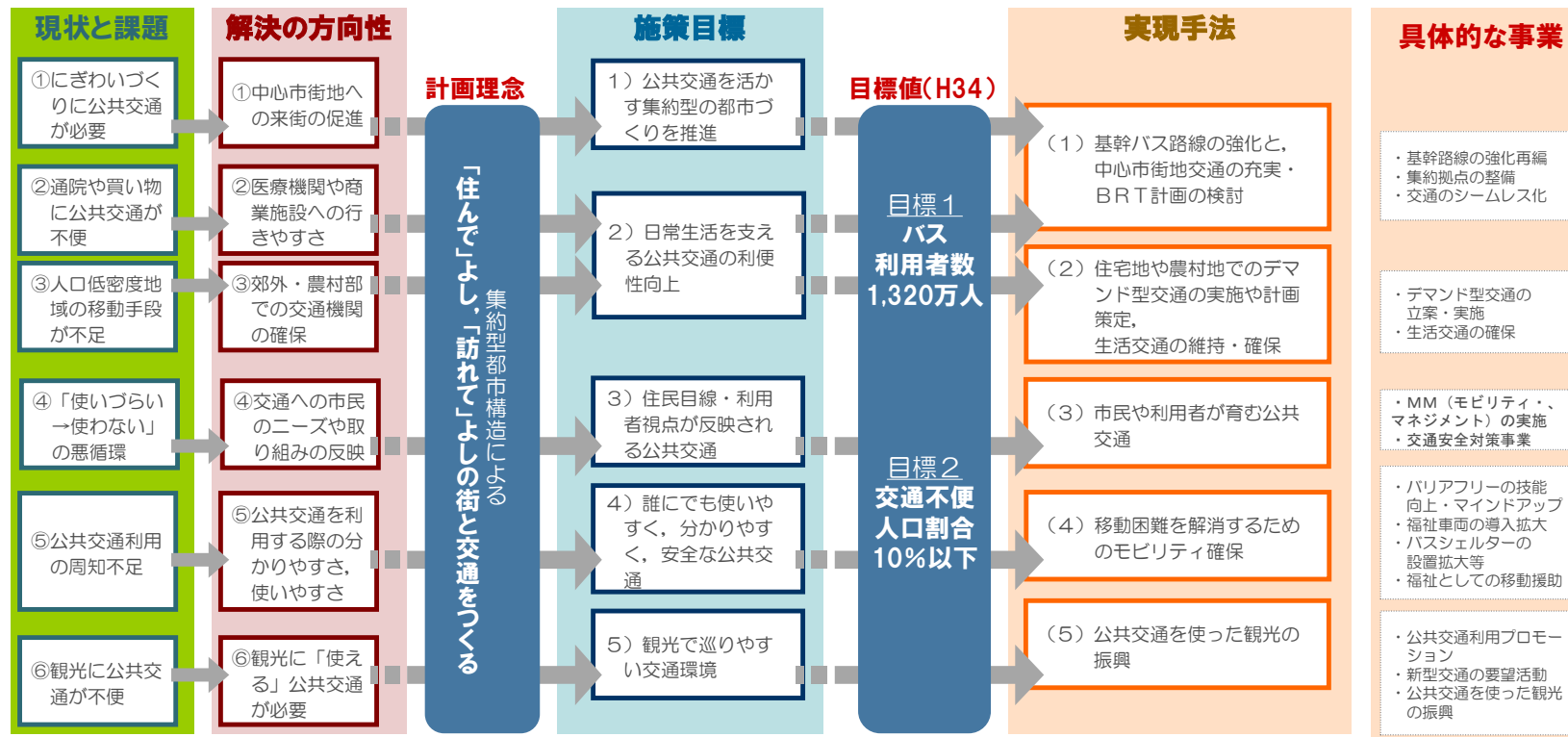


図 3 全体体系図

4-2 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 $314,000人 \times 42.0 \div 100 = 13,200,000人$
- ・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) $-0.9866 \times 20 + 48.274 \div 100 = 28.5$
- ・平成34年度の路線バス輸送人員推計値 $28.5 \times 314,000人 \div 100 = 9,000,000人$

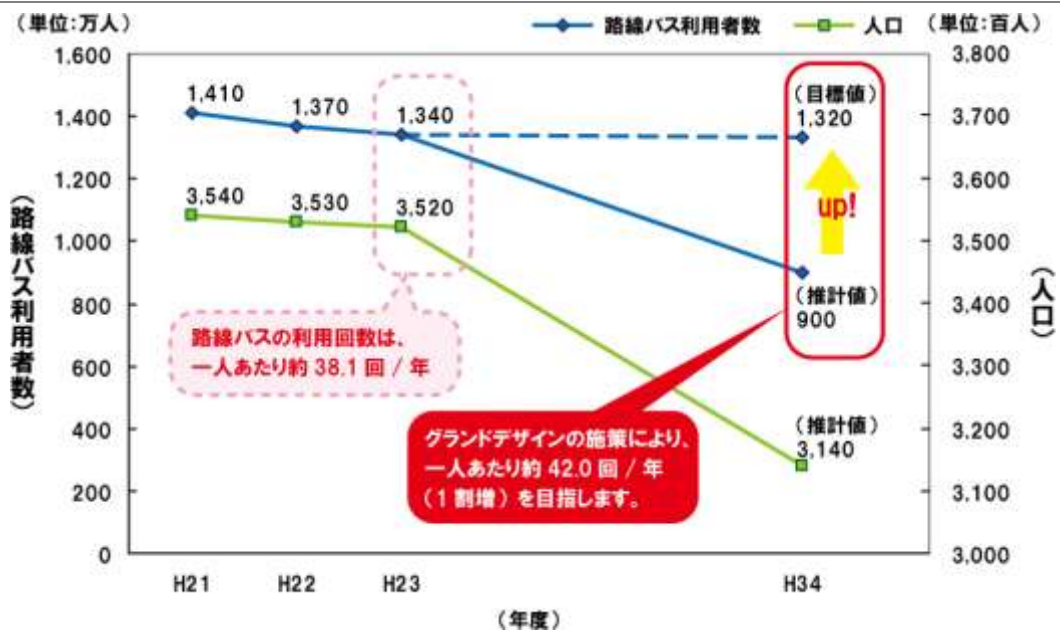


図4 路線バス利用者数による目標設定

■ 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 500m以下	中 501m-1000m	低 1001m以上
■ バス	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 300m以下	中 301m-500m	低 501m以上
■ 鉄道	高 10便/日以上	交通サービス 有り	交通サービス 有り	交通サービス 低
	中 5便/日-9便/日	交通サービス 有り	交通サービス 有り	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

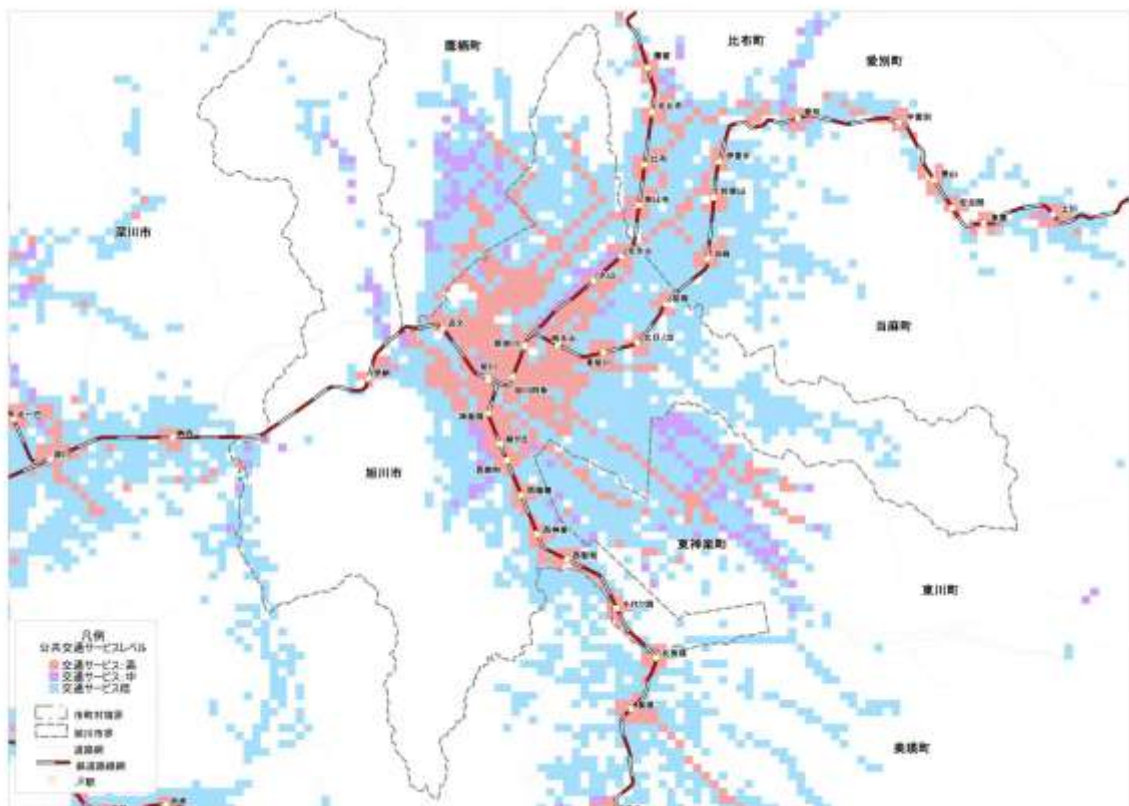




図 5 公共交通サービスレベルの分布


第5章 計画の目標を達成するために行う事業及び実施主体

以下に、目標を達成するために重点的に行う事業及びその実施主体について、整理する。

(1) 路線バスの系統番号の統一

<p>事業内容</p>	<p>現状において、市内の路線バスについては、バス事業者毎で路線系統番号が異なった標記がされ、統一化されていない状況にある。</p> <p>そこで、路線バス事業者と旭川市の連携・協働により、市内の路線バスについて、系統番号の設定ルールを統一化し、利用者にとっても分かりやすい形態に変更を図る。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>事例：大分市</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>事例：八戸市</p> </div> </div>
<p>実施主体</p>	<p>路線バス事業者・旭川市</p>
<p>実施期間</p>	<p>平成 26 年度</p>


(2) 「公共交通マップ」の作成、全戸配布

<p>事業内容</p>	<p>(1) で記述した“路線バスの系統番号の統一”を反映した「公共交通マップ」を作成し、旭川市内全戸に対して、配布する。</p> <p>また、作成した公共交通マップについては、旭川市のホームページに掲載し、旭川市を訪れる方においても活用いただけるようにする。</p> <div style="text-align: right;">  </div>
<p>実施主体</p>	<p>旭川市・路線バス事業者・デマンド交通運行事業者・市内タクシー事業者</p>
<p>実施期間</p>	<p>平成 26 年度～平成 27 年度</p>


(3) 各種モビリティ・マネジメントの実施

<p>事業内容</p>	<p>旭川市民の公共交通に対する態度を醸成するために、(2)で記述した“公共交通マップ”等を活用し、各種モビリティ・マネジメントを実施する。</p> <p>【モビリティ・マネジメントの展開案】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■小中学校 <ul style="list-style-type: none"> ・「総合的な学習の時間」等において、過度な自動車利用の社会及び個人への悪影響や「かしこいクルマの使い方」等の授業を実践する。 ■大学 <ul style="list-style-type: none"> ・新入生オリエンテーションや大学祭等において、公共交通のプロモーションを実施する。 ■企業 <ul style="list-style-type: none"> ・各企業においてエコ通勤の協力を促す。さらに、通勤時のカロリー消費量やコスト等で通勤手段によって変化するデータについて、HP等でのシミュレートが可能にし、個々人の自発的な態度・行動変容を促す。 ■サービス改善路線沿線住民 <ul style="list-style-type: none"> ・モビリティ・マネジメントは、交通サービスの改善された時期に展開することが効果的とされているため、例えば、バスダイヤを利用者のニーズに合わせ変更した時期等に展開する。なお、モビリティ・マネジメント実施エリアが特定されている場合においては、そのエリアに該当する“目的別路線図”等を作成・配布し、コミュニケーションを実施する。
<p>実施主体</p>	<p>旭川市・交通事業者・大学・小/中学校・企業 等</p>
<p>実施期間</p>	<p>平成 26 年度～平成 28 年度</p>

(4) デマンド交通と商店街の連携

<p>事業内容</p>	<p>郊外地域においては、特に高齢化が進んでおり、今後も高齢者世帯は増加することが予想される。そこで、高齢者の外出頻度を高める上でも、「交通」と「商店」等が連携した取組みを実施する。</p> <p>【デマンド交通と商店街の連携案】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用者が、デマンド交通を利用し、商店に行き、一定の金額の買い物や飲食を行った際に、デマンド交通の割引券等を発行する取組み 
<p>実施主体</p>	<p>旭川市・デマンド交通運行事業者・商工会議所</p>
<p>実施期間</p>	<p>平成 26 年度～平成 28 年度</p>

(5) バスの乗り方出前講座

事業内容	<p>過度にクルマに依存している市民は、バスの乗り方自体も認知していない可能性があり、これが、移動手段の選択肢として、バスが挙げられない要因の一つとも考えられる。</p> <p>そこで、町内会や老人クラブ・学校等に対して、路線バスの乗り方に関する出前講座を実施し、バス交通に対する認知やバス利用の行動意図の活性化を図る。</p>	
実施主体	旭川市・路線バス事業者・町内会・老人クラブ・学校 等	
実施期間	平成 26 年度～平成 28 年度	

第6章 計画の期間

(1) 計画の期間

平成25年度から平成34年度までの10年間

この内、

平成25年度から平成28年度までの4年間を基本計画期間と設定し、

平成29年度から平成34年度までの6年間を長期計画期間と設定することとする。

※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。