

令和5年度 豊里線運行実績報告

1.路線の概要

旭川市豊里地区等を走る路線バス(芦旭線)が令和3年10月1日で廃止となったことから、代替交通の実証実験を経て開始した、区域運行路線。

旭川市豊里地区及び西丘地区の住人に対する輸送手段の確保が主な目的であり、芦別市へのアクセスとしての役割も果たしている。

1日4便を基準としており、前日までの予約により運行をおこなう。平日のみ運行。

新城峠⇒旭川市中心部 2便	旭川市中心部⇒新城峠 2便	
①8:30発	②14:30発	
③15:30発	④17:30発	合計3往復

2.輸送実績

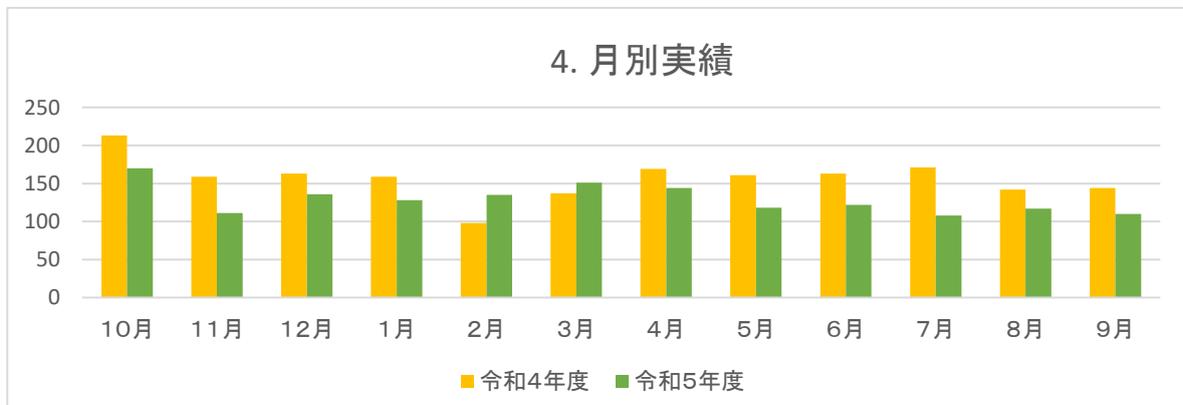
(年度は10月～9月)

年度	実車運行回数		利用者数		1日平均輸送人数		総走行キロ	
令和4年度	853回		1879人		7.64人		49325Km	
令和5年度	652回	前年比 76.4%	1550人	前年比 82.5%	6.22人	前年比 81.5%	49334Km	前年比 100.0%
年度	実車走行 ^{キロ}		1人平均乗車 ^{キロ}		運送収入		運送経費	
令和4年度	24908Km		13.3Km		1,294,309円		9,486,480円	
令和5年度	28486Km	前年比 114.4%	18.4Km	前年比 138.2%	974,736円	前年比 75.3%	8,109,850円	前年比 85.5%

3.乗降場所利用率上位3力所

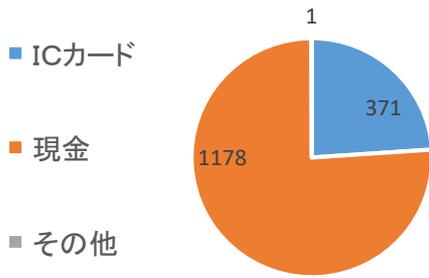
乗車上り		乗車下り	
新城峠	43.5%	旭川駅	89.0%
豊西会館	22.0%	神居2条9丁目	4.5%
中央会館	7.6%	神居2条4丁目	1.2%
降車上り		降車下り	
旭川駅	62.1%	新城峠	39.2%
1条7丁目	14.6%	中央会館前	10.4%
1条2丁目	4.9%	豊西会館(自由乗降)	9.9%

4. 月別実績

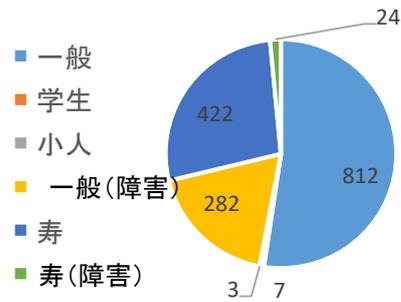


10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	計
213	159	163	159	98	137	169	161	163	171	142	144	1,879
170	111	136	128	135	151	144	118	122	108	117	110	1,550

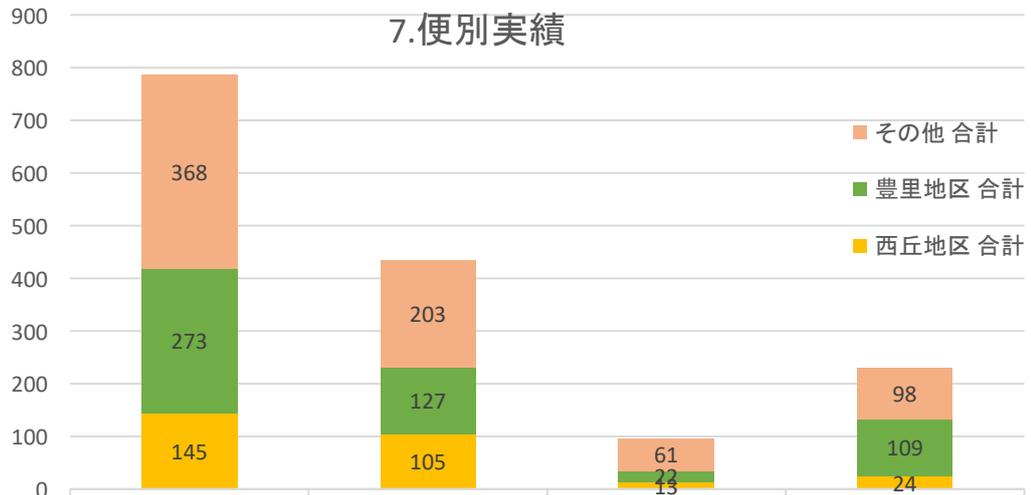
5. 精算方法別利用者数



6. 運賃別利用者数

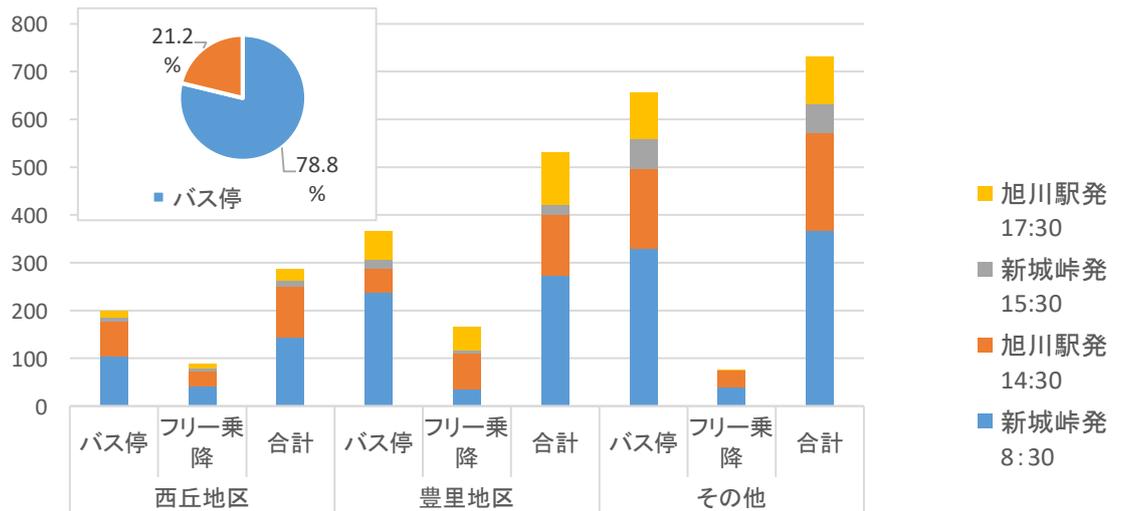


7. 便別実績



■ その他 合計	368	203	61	98
■ 豊里地区 合計	273	127	22	109
■ 西丘地区 合計	145	105	13	24

8. 利用地区別 乗車人数



■ 旭川駅発17:30	14	10	24	60	49	109	98	1	98
■ 新城峠発15:30	7	6	13	17	5	22	62	0	61
■ 旭川駅発14:30	75	30	105	51	76	127	169	34	203
■ 新城峠発8:30	103	42	145	238	35	273	328	40	368

令和5年度 「豊里線」に関するアンケート調査結果

1 実施方法

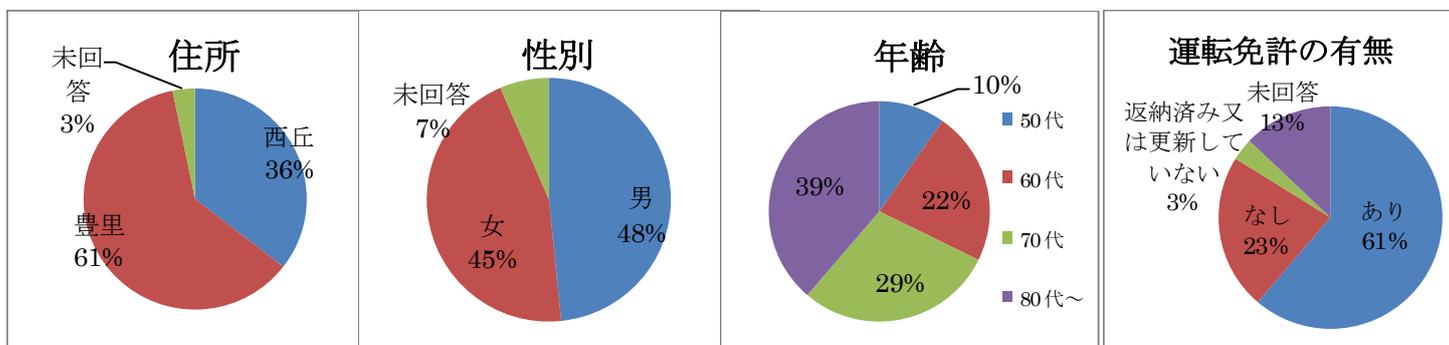
令和5年10月13日（金）に発送し、10月31日（火）までを投函期限として、「豊里線」運行地域の全58世帯に郵送した。

2 配布回収数

配布数	回収数	回収率
58部	31件	53.4%

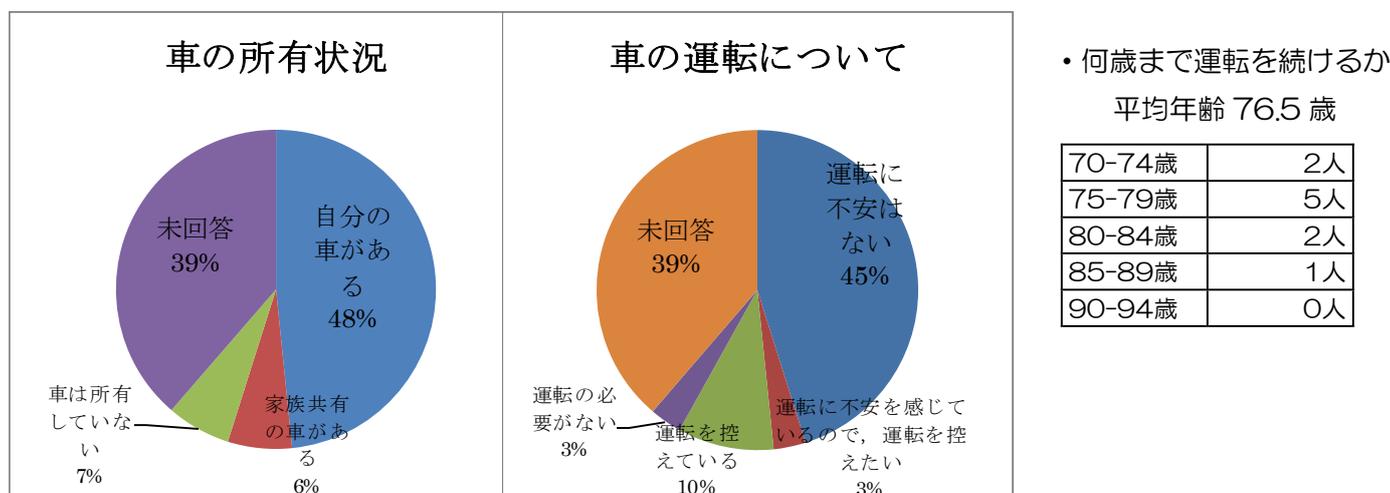
3 回答者の属性

回答者の住所は豊里が61%、西丘が36%だった。男性の方がやや多く、40代以下の回答はなかった。また、運転免許を持っている人は61%、持っていない人は26%だった。



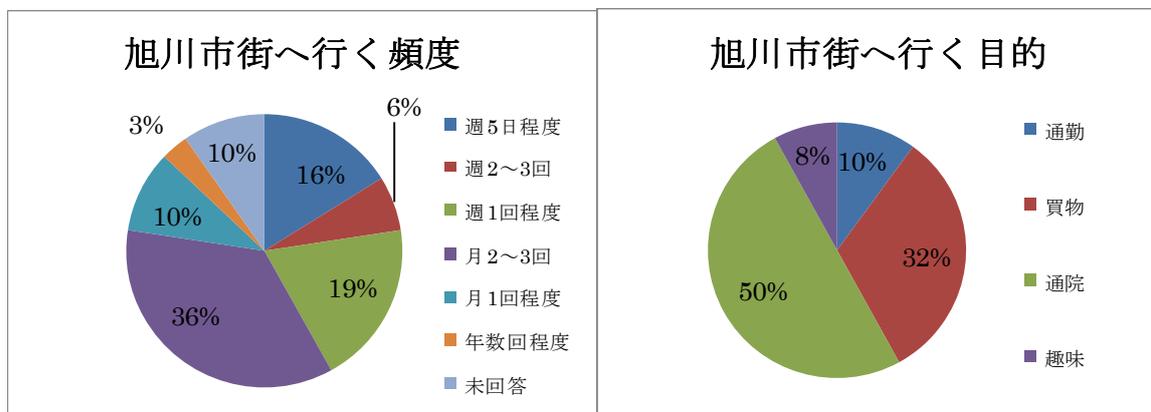
4 車の所有状況及び車の運転状況

自分の車、家族共有の車がある人は48%、車の運転について不安のない人は45%で、運転に不安を感じているので運転を控えたい・運転を控えている人は13%だった。何歳まで運転を続けるかという問いに75-79歳と回答した人が最も多く5人だった。



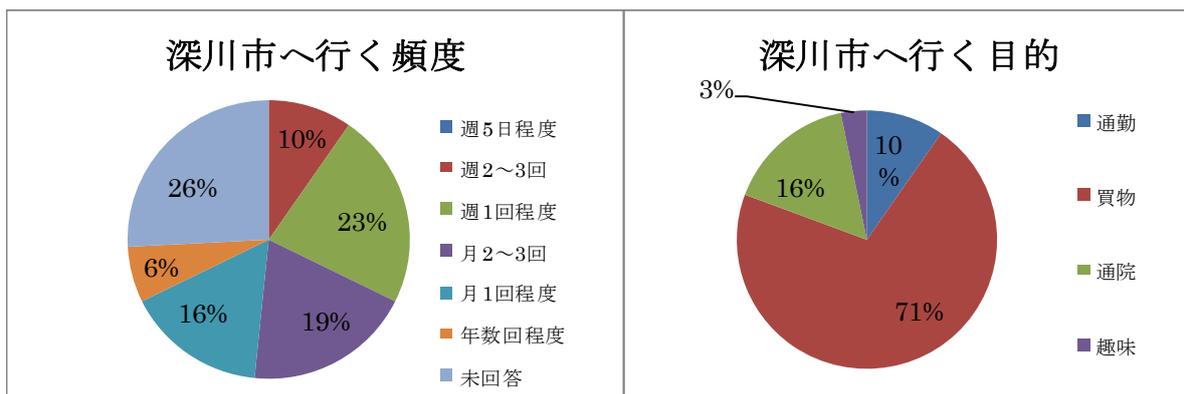
5 旭川市街へ訪問する頻度

- 旭川市街へ訪問する頻度は、月2～3回程度が最も多く36%、週1回程度が19%だった。
- 旭川市街へ行く目的として通院が半数を占め、次いで買物32%だった。その他の目的として農事、食事という回答があった。



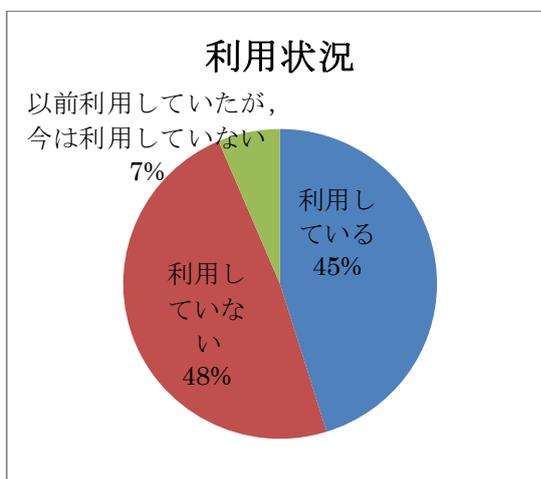
6 深川市へ訪問する頻度

深川市へ訪問する頻度は、週1回程度が最も多く23%、月2～3回が19%、月1回程度が16%だった。目的は、買物が71%、通院が16%だった。



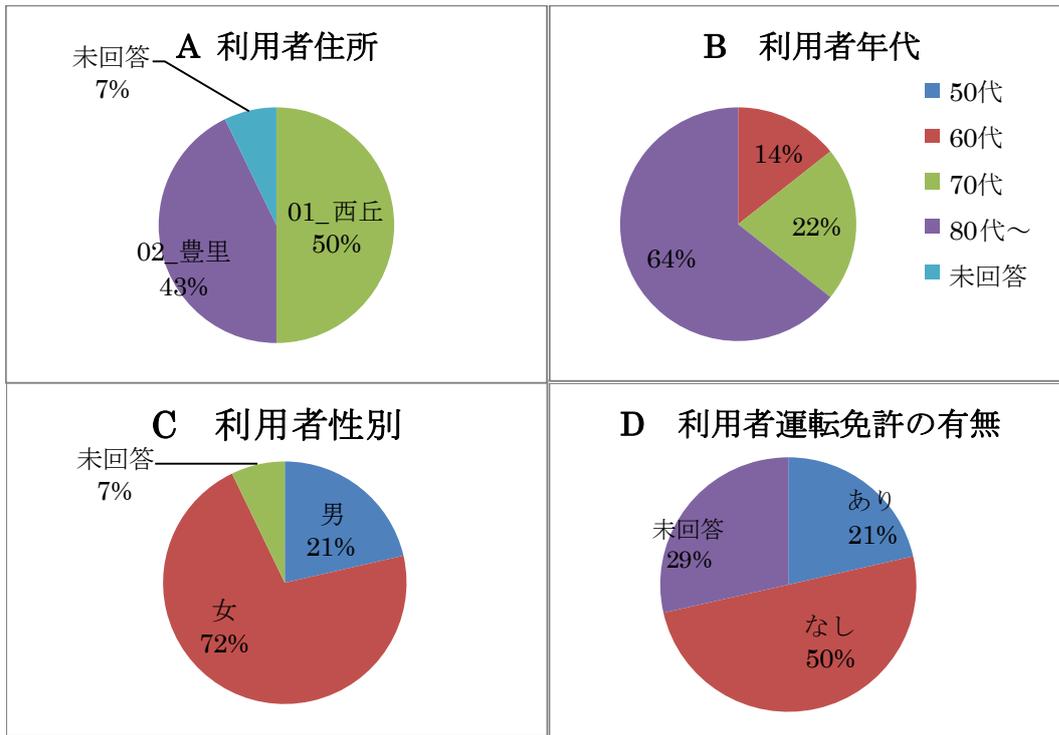
7 利用状況

利用者は23%（14人）で、利用していない割合は48%（15人）、以前利用していたが、今は利用していない割合が7%（2人）だった。



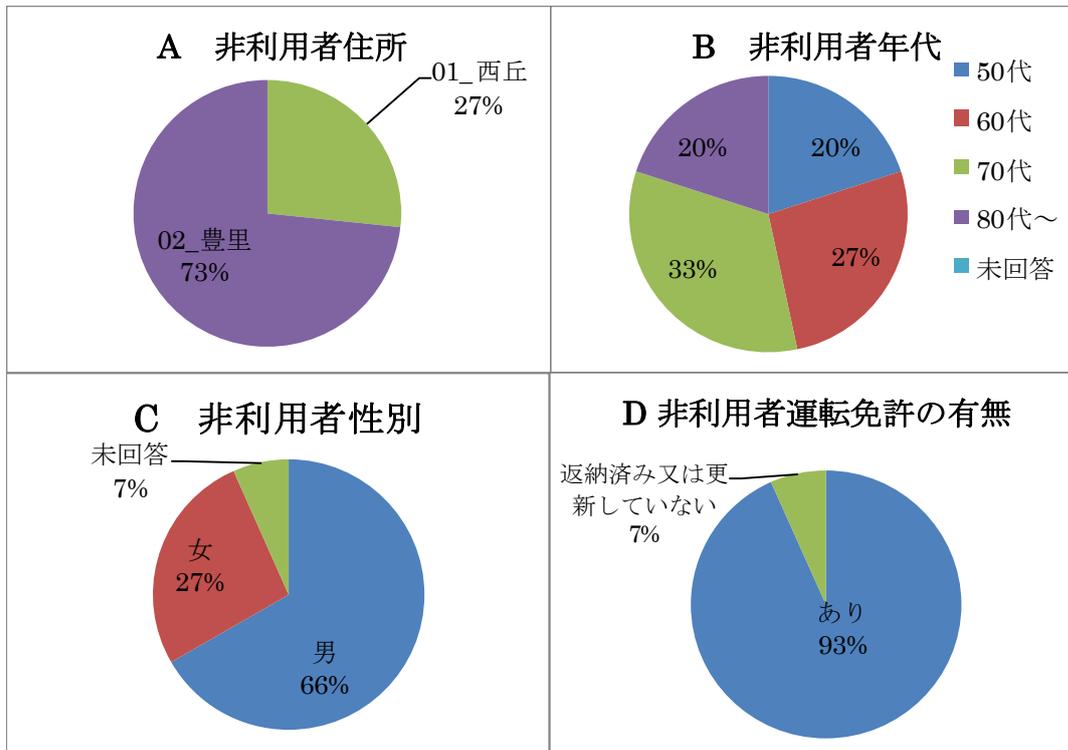
8 利用者属性

利用者の年代は、80代以上が64%を占めている。男女比は女性が72%、男性は21%。運転免許の有無については、現在持っていない人は50%だった。



9 非利用者属性

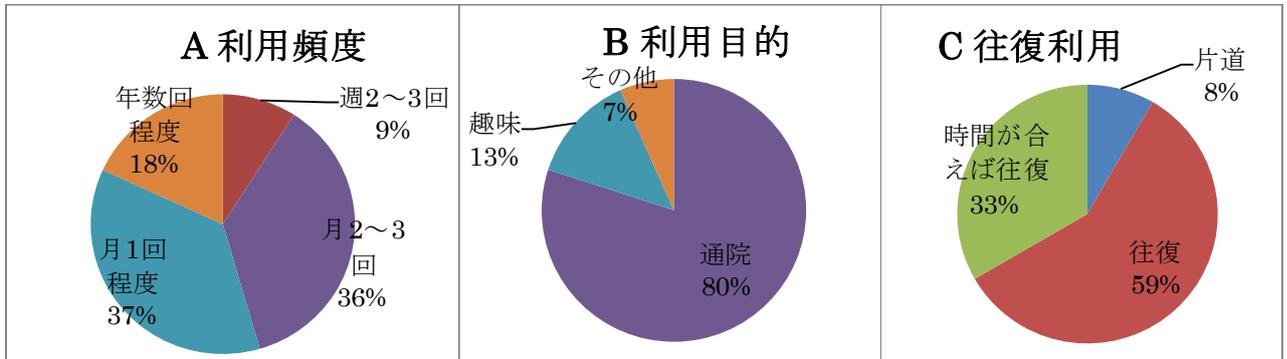
非利用者の年代は60代以下の人が半数の47%を占めている。男女比は、男性が66%、女性が27%、運転免許を持っている人は93%と多くを占めた。



10 利用について

① 頻度, 目的, 往復利用

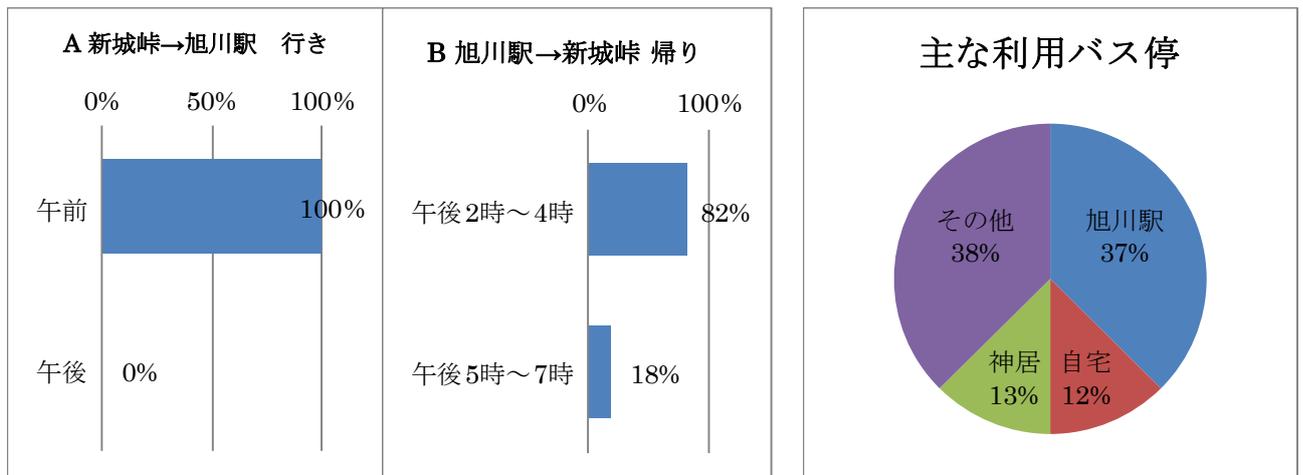
頻度は月1回程度が37%, 月2~3回が36%, 利用目的で最も多かったのは通院で80%。
往復利用の有無としては, 往復が59%, 時間が合えば往復が33%だった。



② 利用時間帯, 主に利用するバス停

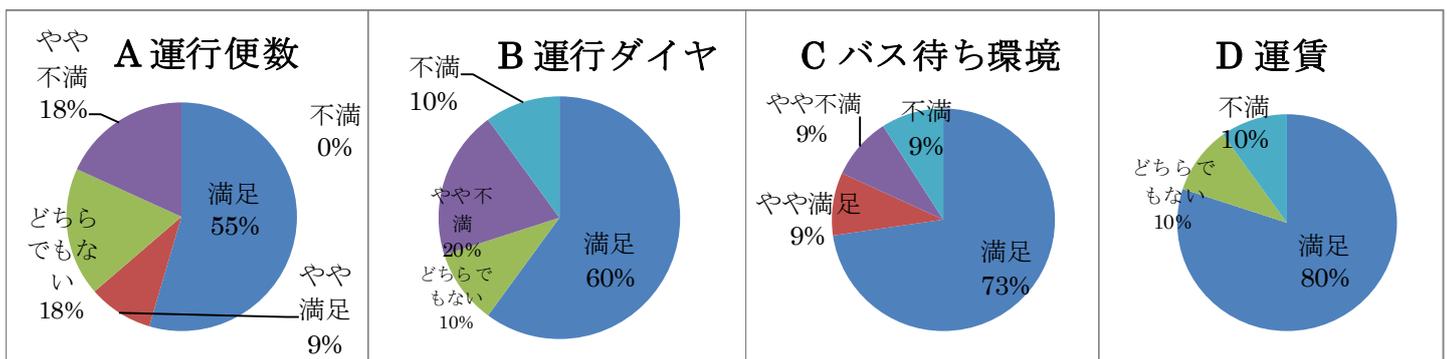
行きは午前(8:30 新城峠発)を利用するとの回答が100%で, 帰りは82%が14時30分旭川駅発の便を利用すると回答した。

主に利用するバス停は, 行き, 帰りとも多くの人利用する旭川駅が37%, 神居13%, 自宅前の利用が12%, その他38%の内訳は豊里, 西丘地区の各バス停となった。



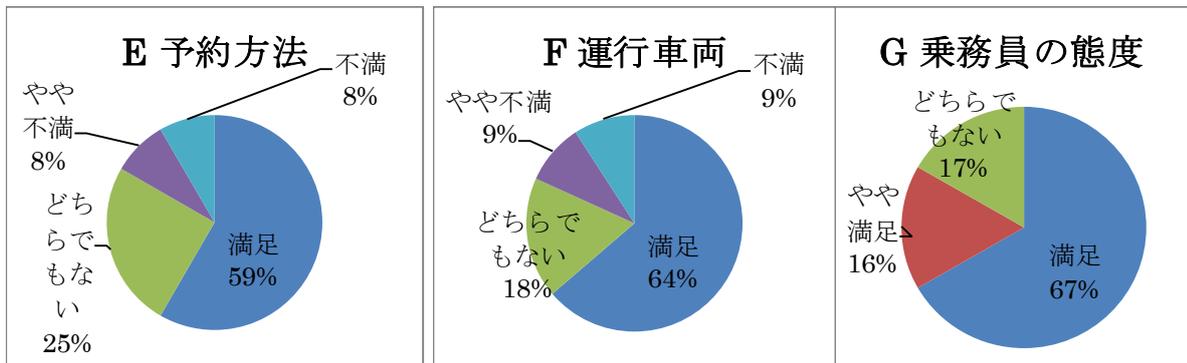
③ 満足度(運行便数, 運行ダイヤ, バス待ち環境, 運賃)

- ・運行便数: 満足, やや満足合わせて64%, やや不満が18%
- ・運行ダイヤ: 満足が60%, 不満, やや不満合わせて30%
- ・バス待ち環境: 満足, やや満足合わせて82%, 不満, やや不満合わせて18%
- ・運賃: 満足が80%, 不満が10%



④ 満足度（予約方法，車両，乗務員の態度）

- ・予約方法：満足が59%，不満，やや不満合せて16%
- ・運行車両：満足が64%，不満，やや不満合せて18%
- ・乗務員の態度：満足，やや満足合わせて83%

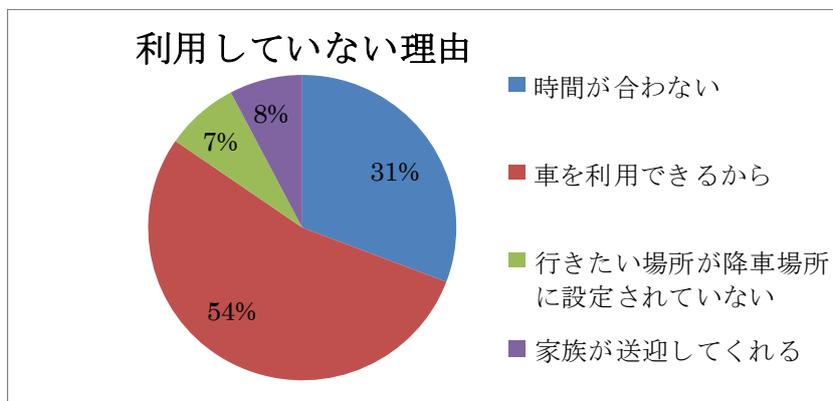


＜不満，やや不満を選んだ人の意見＞

- ・時刻表見えにくい，足場悪い（冬），予約しづらい
- ・運賃全額税金でまかなくてほしい
- ・急に行きたくても朝の予約ができない，2時半の駅の出発をもう少し早くなれば

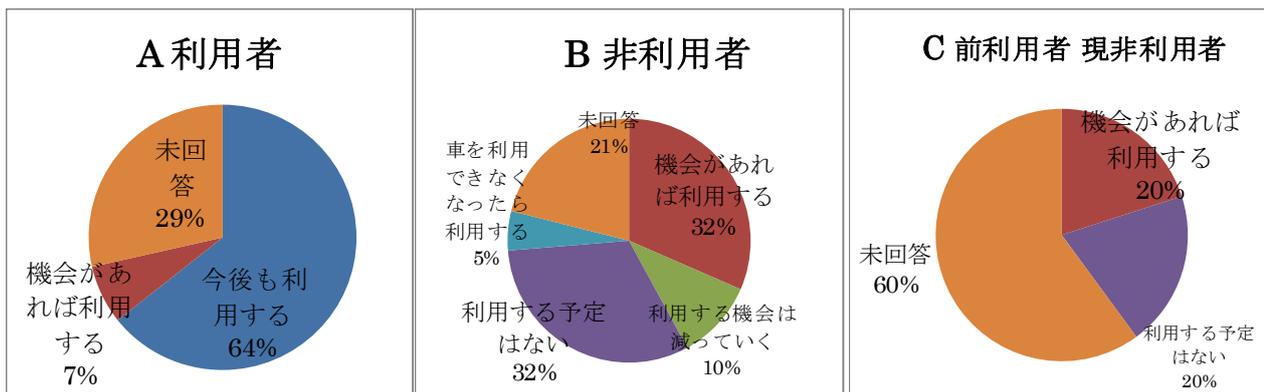
1.1 利用していない理由（非利用者）

「車を利用できるから」が最も多く54%，続いて時間が合わないが31%，行きたい場所が降車場所に設定されていないが7%だった。



1.2 今後の利用意向について

- ・利用者については、「今度も利用する」が64%，非利用者は「機会があれば利用する」が32%
- ・前利用者は「機会があれば利用する」が20%，「利用する予定はない」が20%だった。



13 ご意見・ご要望

旭川市内駅ばかり乗り降りするより市内停留所つくるといいと思う
今は利用していないが車を利用できなくなった時運行しているか心配している。利用していないのでこの程度で。
予約式で運転本数も少ないので利用しづらい
運行を続けることは大変だと思いますが続けてほしいと思います。仕事柄冬の利用が多い方なのでバス停が近く助かります
人数を考えればタクシーで充分かな
1週間の間で曜日を決めてせめて便数を減らしてもいいのではないかな。今までとても助かっているなくては困ります。セミデマンドバスはとてもよい。
地域としては高齢化のため必要と思われる。赤字を補助しているとのことであれば効率化を図り児童に対する通学用タクシーを運用し乗車できるように考えてはどうですか。重複した費用は節約し公共料金の引き下げを望む。
バスでなくタクシーでいいのでは
今のところ利用頻度は少ないですが今後もバスの運行がなくなったら大変困ります
運賃が安いから少し上げたらどうでしょうか。家の前で乗せてくれて降ろしてくれてとても助かります
土日祭日も利用できたら助かります。冬期間は時間（駅発）を早くしてほしい
80歳過ぎたのでそろそろバスの利用を考えている
何も不満なくありがたく載せていただいています。できれば1時過ぎもう1便あればありがたいです。このバスがなければ通院が出来なく困ります
地域のため長く続くことを願っています。ありがとうございます
午後の便なら朝または午前中に予約できるとありがたい。地域の人口が減り赤字は理解するがバスがなくなると5年後に住む人がいなくなると思います。タクシーだと片道7千円ほどかかるので利用もできませんのでバスは残してほしいです
赤字だと言われれば仕方ない。ただ車が運転できないととっても不便では。片道タクシーだと7から8500円かかります。何かいい案ありませんか。市民サービスはそもそも赤字なのでは

令和5年度 米飯線 実績報告

1. 路線の概要

- ・運行区間：旭川市東旭川町瑞穂、米原、豊田、東桜岡 ～ 東旭川駅周辺
- ・運行形態：デマンド型(区域運行による乗合運送)
- ・運行便数：

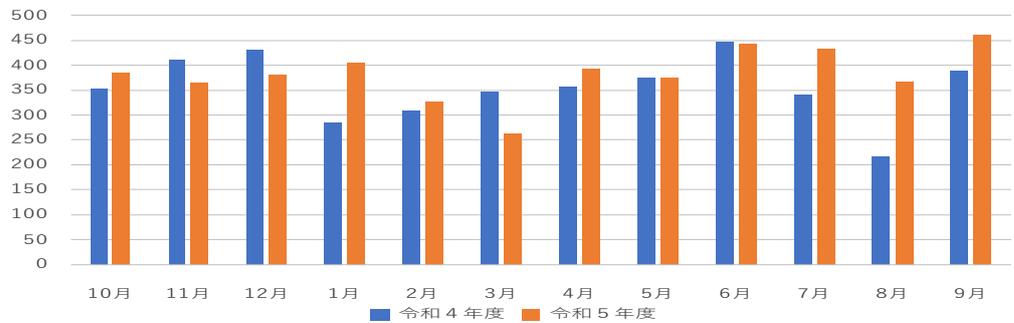
往路 4便 (土日祝 3便)		復路 6便 (土日祝 4便)	
平日	土日祝	平日	土日祝
①7:10～8:10	①7:30～8:30	①8:30～9:30	①8:30～9:30
②9:30～10:30	②10:00～11:00	②11:00～12:00	②11:00～12:00
③12:00～13:00	③12:30～13:30	③13:00～14:00	③13:30～14:30
④17:00～18:00		④14:30～15:30	④16:00～17:00
		⑤16:00～17:00	
		⑥18:00～19:00	

2. 年間輸送実績

(年度は9月～10月)

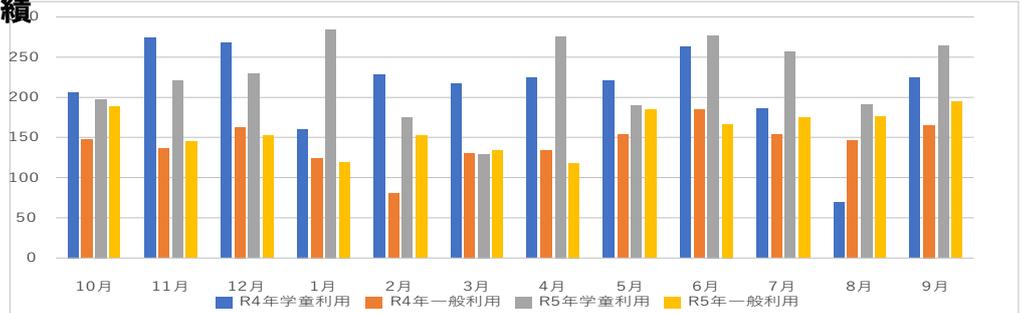
年度	運行回数		利用者数		1日平均人		総走行キロ	
	回数	前年比	人数	前年比	人数	前年比	キロ	前年比
令和3年度	1,514回	106.8%	5,192人	116.7%	14.2人	117.3%	57,782km	98.9%
令和4年度	1,309回	86.4%	4,263人	82.1%	11.7人	82.3%	54,424km	94.1%
令和5年度	1,381回	110.6%	4,601人	107.9%	12.6人	107.7%	57,052km	103.4%
年度	実車走行 [※]		1人平均乗車 [※]		運送収入		運送経費	
	キロ	前年比	キロ	前年比	円	前年比	円	前年比
令和3年度	21,554km	104.0%	11.1km	91.7%	1,633,273円	108.9%	9,446,977円	102.2%
令和4年度	20,194km	93.6%	12.1km	109.0%	1,309,909円	80.2%	8,804,976円	93.2%
令和5年度	20,953km	103.7%	12.4km	100.8%	1,478,182円	112.8%	9,486,991円	107.7%

3. 月別利用人数実績



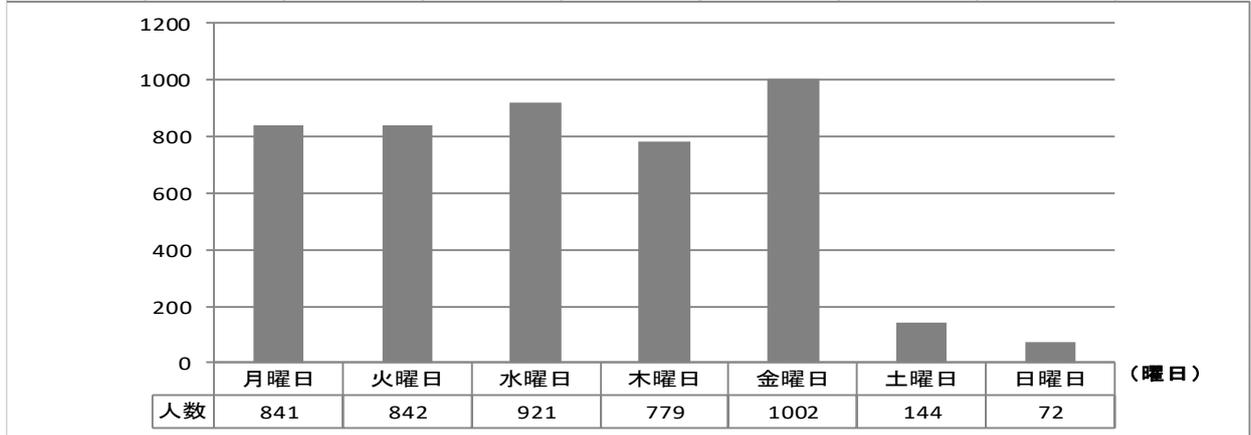
	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	合計
令和4年度	354	410	431	285	309	348	358	374	448	340	216	390	4,263人
令和5年度	386	365	382	405	328	264	394	375	444	432	367	459	4,601人

4. 学童・一般 月別利用実績

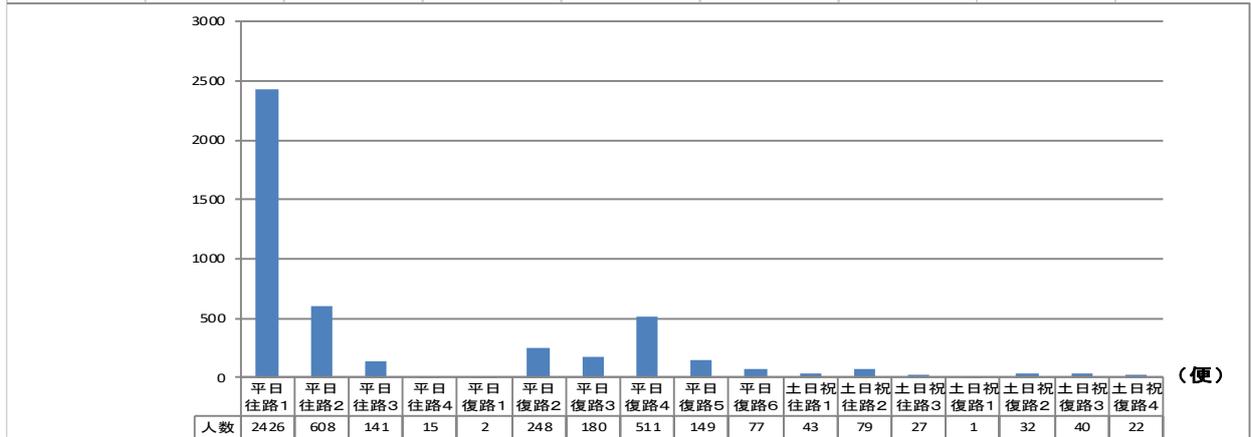


	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	合計
R4年学童利用	206	274	268	161	228	217	225	220	263	186	70	224	2,542人
R4年一般利用	148	136	163	124	81	131	133	154	185	154	146	166	1,721人
R5年学童利用	197	220	229	285	175	130	276	190	277	257	191	264	2,691人
R5年一般利用	189	145	153	120	153	134	118	185	167	175	176	195	1,910人

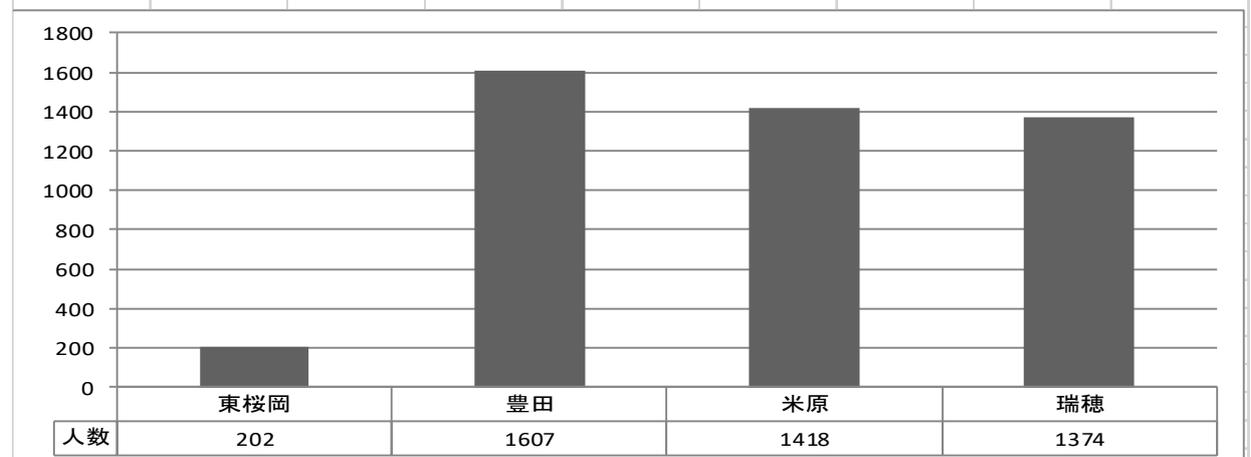
5 曜日別利用者数



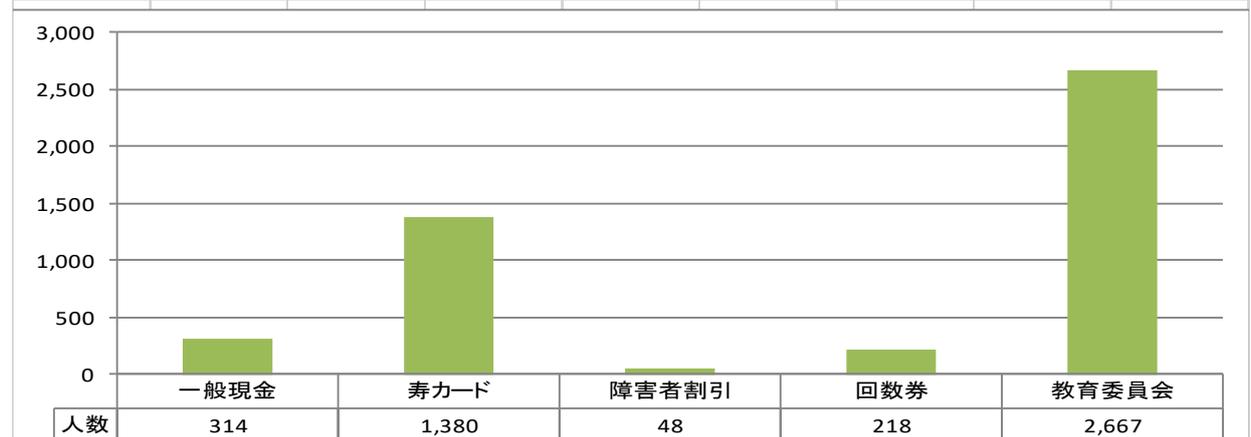
6 便別利用者数



7 区域別利用者数



8 精算方法別利用者数



※清算方法の集計については、寿カードと障害者割引の併用等により重複あり

令和5年度「米飯線」に関するアンケート調査結果

1 実施方法

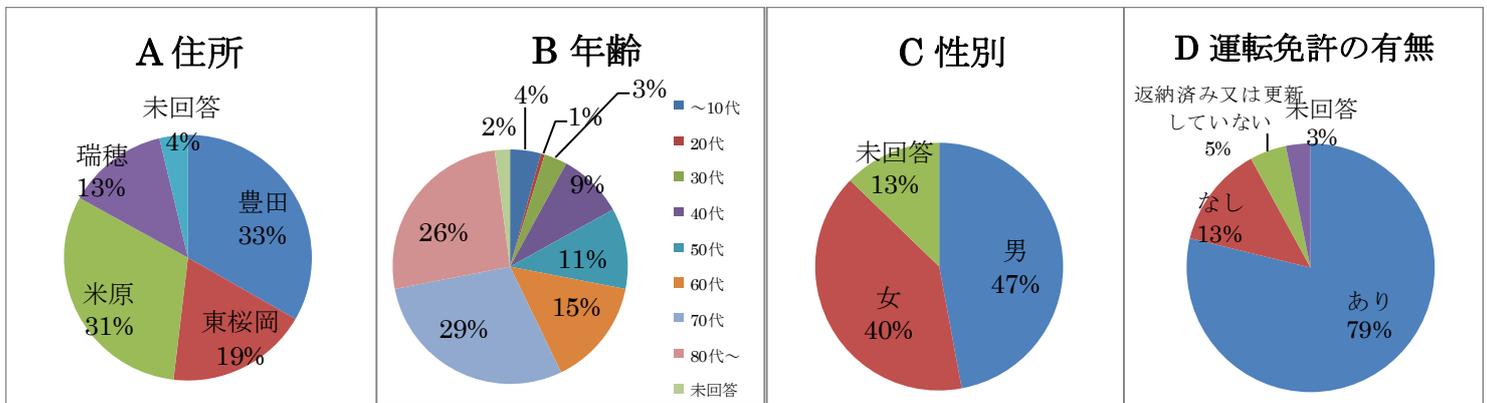
令和5年10月13日（金）に発送し、10月31日（火）までを投函期限として、「米飯線」運行地域の東旭川町米飯地区の全358世帯に郵送した。

2 配布回収数

配布数	回収数	回収率
358部	189件	52.8%

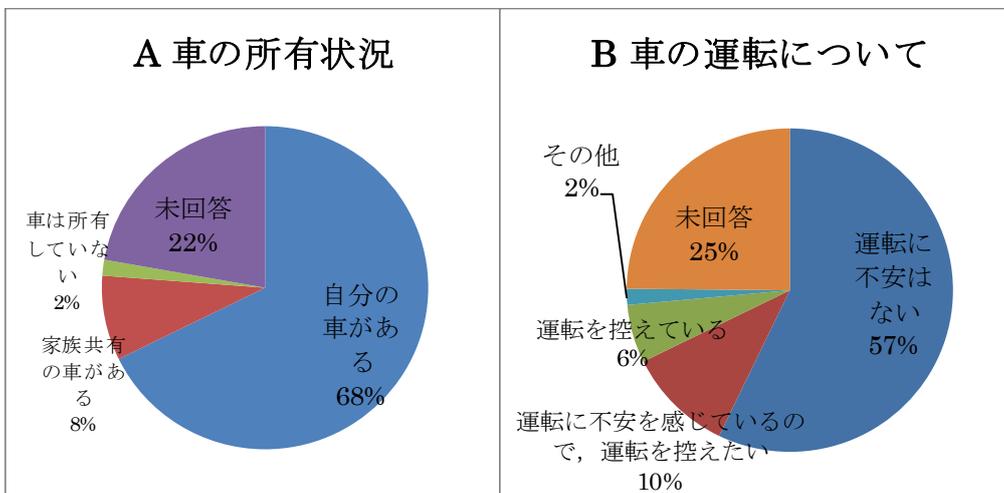
3 回答者の属性

人口の多い地区からの回答が多く豊田が34%、米原が31%だった。また、60代以上が70%を占めており、男性からの回答がやや多かった。運転免許を持っている人は79%を占めていた。



4 車の所有状況及び車の運転状況

自分の車、家族共有の車がある人は76%、車の運転について不安のない人は57%で、運転に不安を感じているので運転を控えたい・運転を控えている人は16%。何歳まで運転を続けるかという間に80-84歳と回答した人が最も多く41人、75-79歳は29人、70-74歳は17人だった。

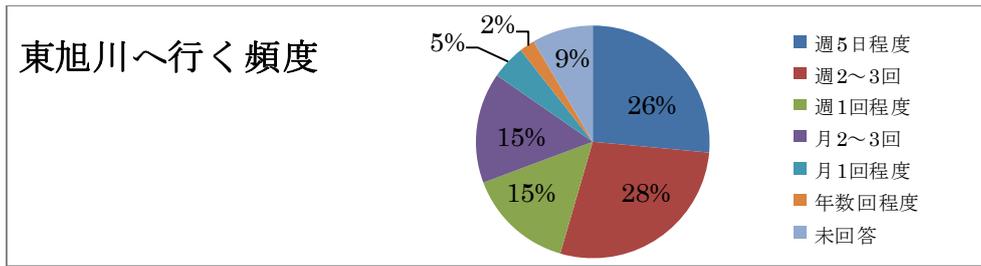


・何歳まで運転を続けるか
平均年齢 78.6歳

70-74歳	17人
75-79歳	29人
80-84歳	41人
85-89歳	13人
90-94歳	4人
95-99歳	2人
100歳～	0人

5 東旭川中心部へ訪問する頻度

東旭川中心部へ訪問する頻度は、週2～3回程度が最も多く28%、週5回が26%だった。



6 利用状況

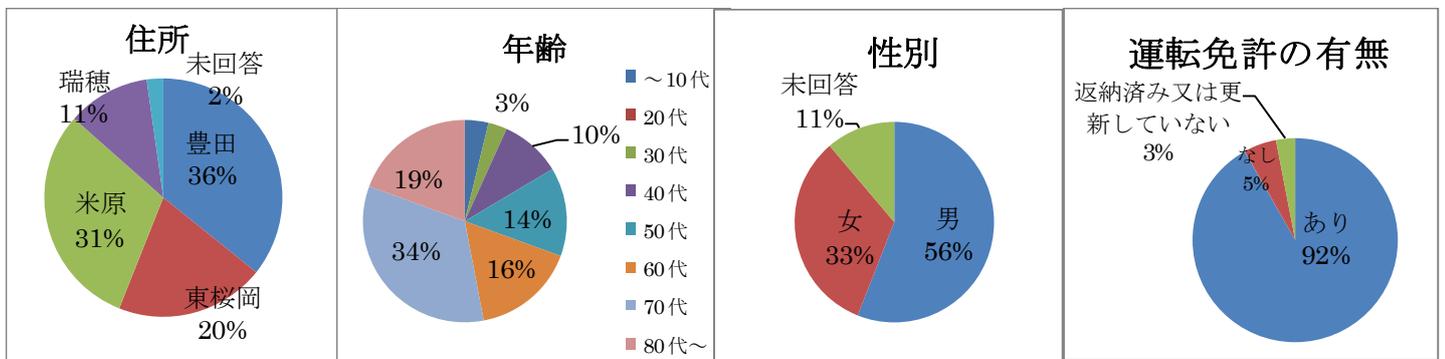
利用者は23%（43人）で、利用していない割合は71%（134人）、以前利用していたが、今は利用していないが5%（10人）だった。

（R1調査：利用者24%（36人）、非利用者63%（94人）、前利用者・現非利用者9%（13人））



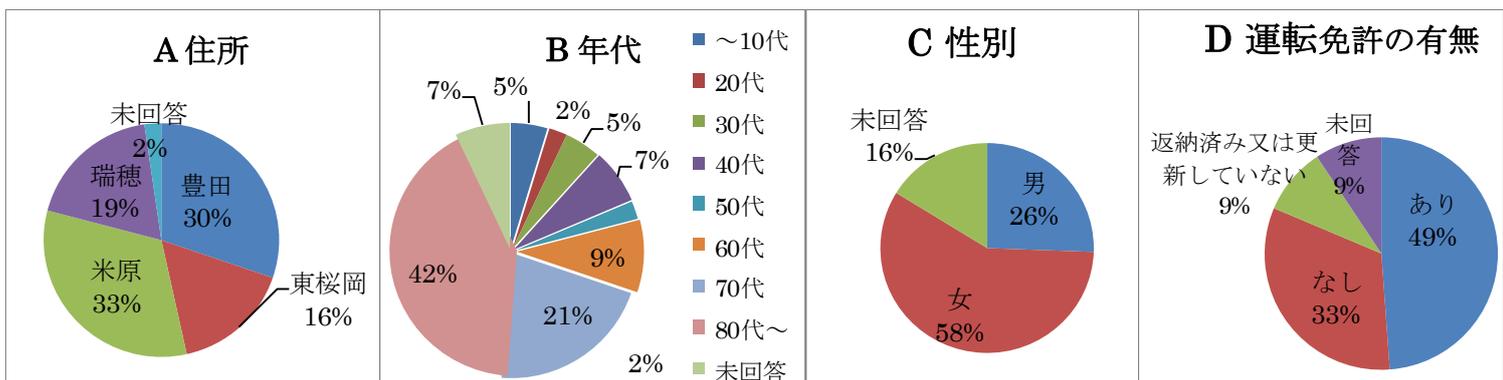
7 利用者属性

年代については、70代以上が63%を占めている。男女比は女性が58%、男性は26%。運転免許の有無については、現在持っていない人は42%だった。



8 非利用者属性

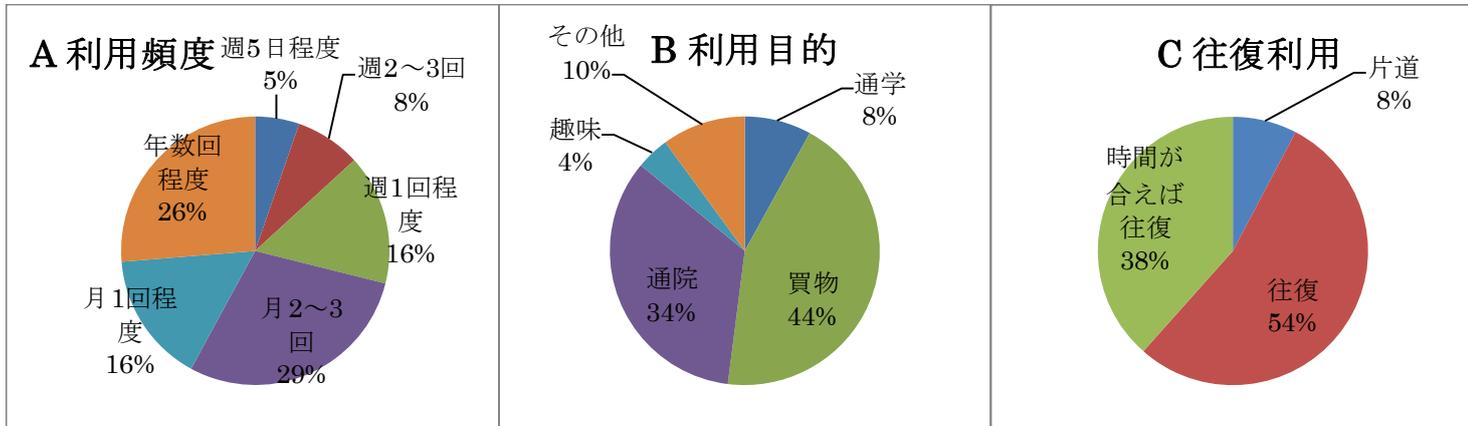
利用者に比べると年代は60代以下の人が半数の47%を占めている。男性が56%を占めており、運転免許を持っている人は92%だった。



9 利用について

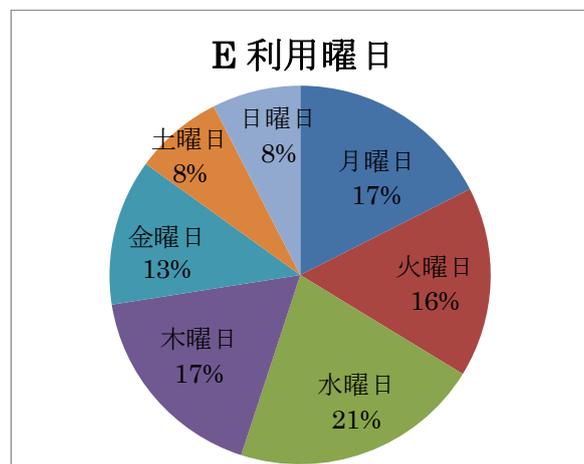
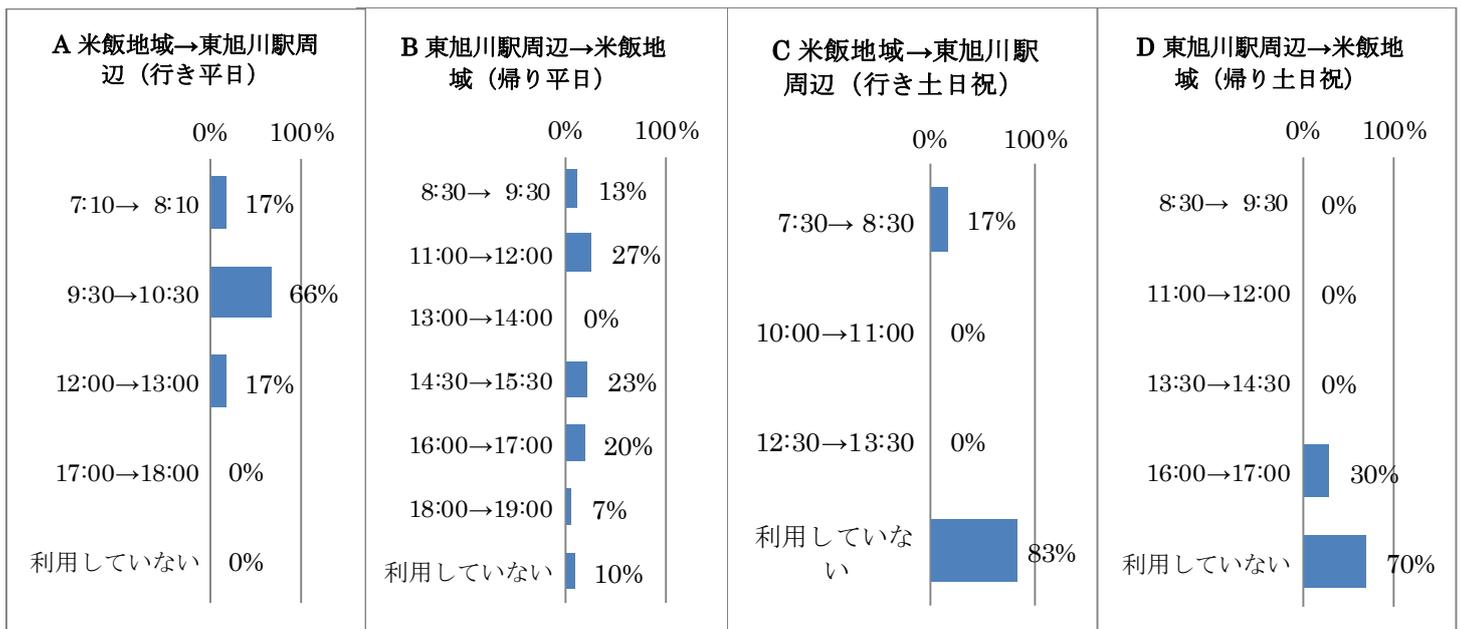
① 頻度、目的、往復利用

頻度は月2~3回が29%、年数回が26%で、利用目的で最も多かったのは買物44%、続いて通院34%だった。往復利用の有無は、往復が54%、時間が合えば往復が38%だった。



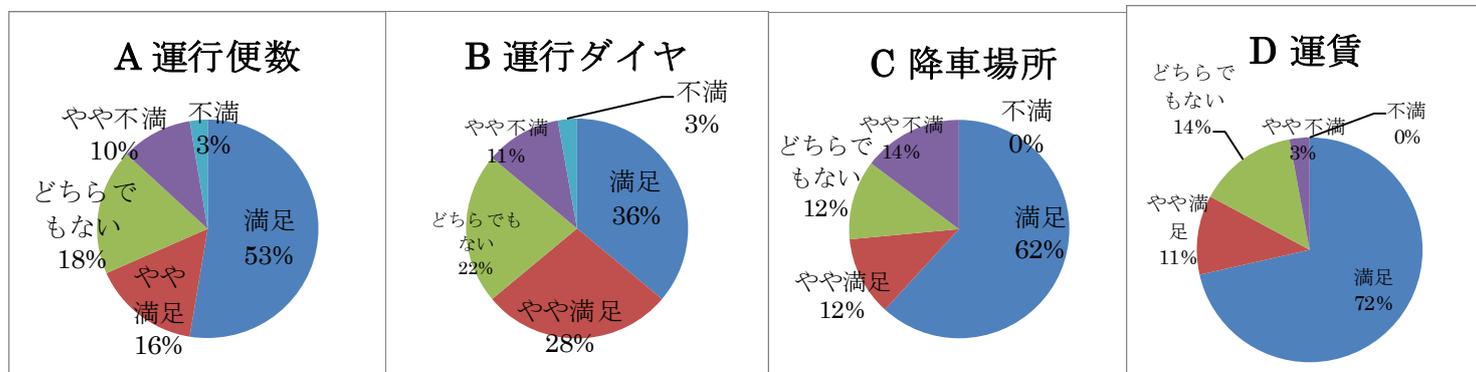
② 利用時間帯、利用曜日

平日は、行き9:30発の便の利用が66%と最も多く、土日は利用していないという回答が行き83%、帰り70%と大半を占めた。平日は曜日による利用差は少ない。



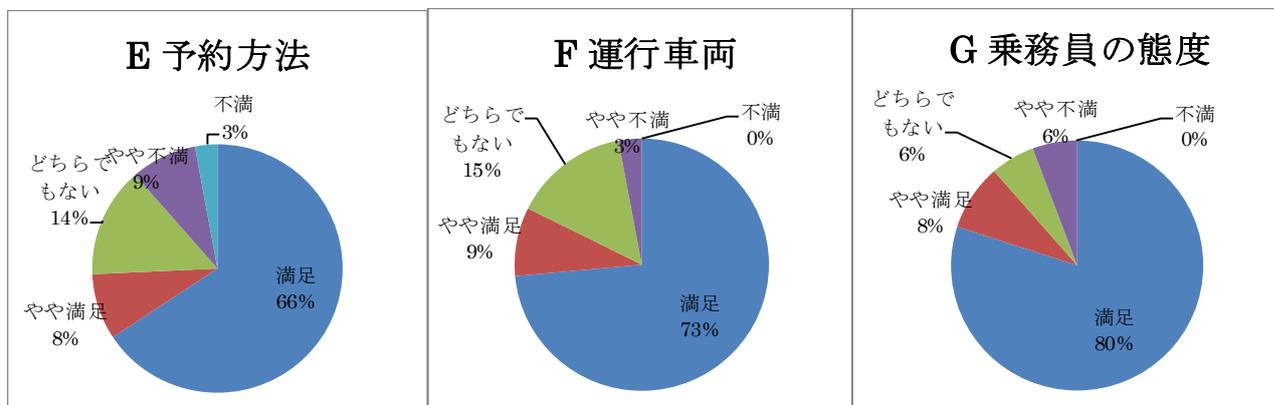
③ 満足度（運行便数，運行ダイヤ，降車場所，運賃）

- * 運行便数：満足，やや満足合わせて 69%，不満，やや不満合わせて 13%
- * 運行ダイヤ：満足，やや満足合わせて 64%，不満，やや不満合わせて 14%
- * 降車場所：満足，やや満足合わせて 74%，やや不満が 14%
- * 運賃：満足，やや満足合わせて 83%，やや不満が 3%



④ 満足度（予約方法，車両，乗務員の態度）

- * 予約方法：満足，やや満足合わせて 74%，不満，やや不満合わせて 12%
- * 運行車両：満足，やや満足合わせて 82%，やや不満 3%
- * 乗務員の態度：満足，やや満足合わせて 88%，やや不満 6%

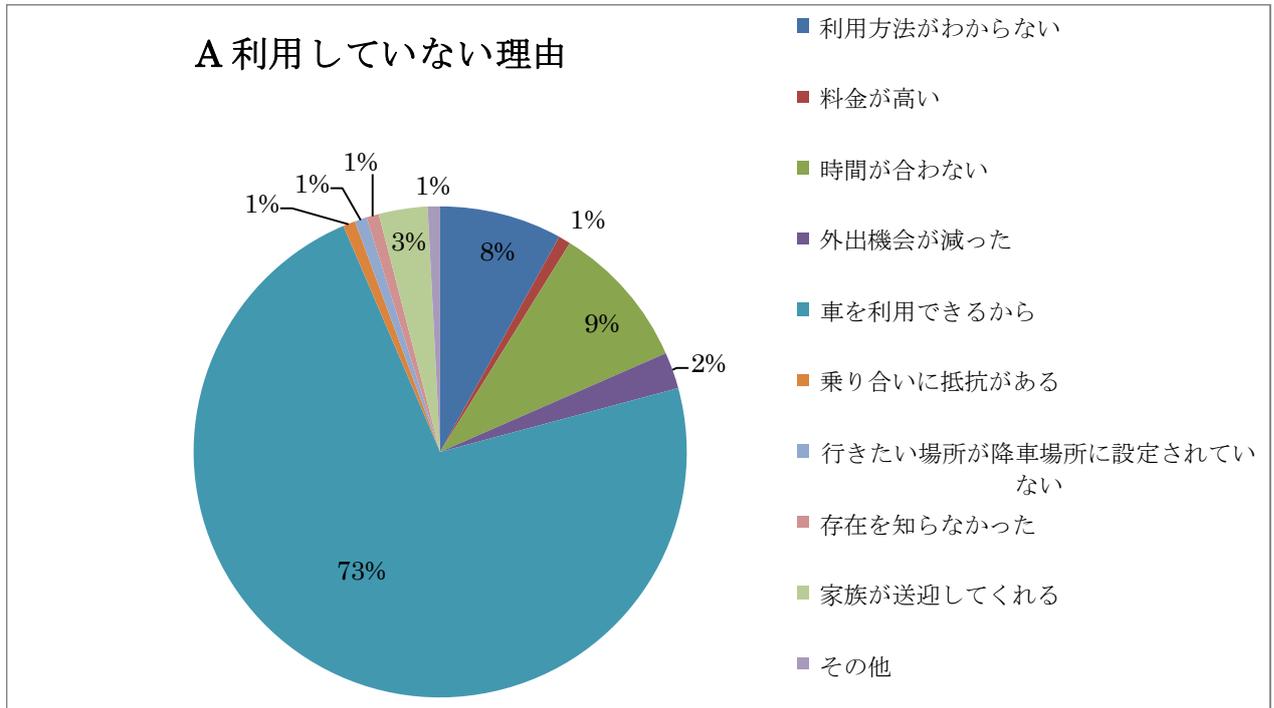


<不満，やや不満を選んだ人の意見>

- 当日の予約があればもっと良い
- 利用したいじかんにない
- 桜岡駅まで便が欲しい
- とくひろ病院まで行ってほしい
- 帰りの便が11時の次が1時なので不便です。せめて12時に1本ふやしてください。
(病院へ行った時9時半に乗って11時に間に合わない。1時までは時間がありすぎる)
- 18:30頃の東旭川から出発する便があると良いです。
- 朝の便がもう一本早いがあると良い 東旭川中心部への時間が8時だと遅い
- 運転手に子供が暴言を吐かれたことがある。 など

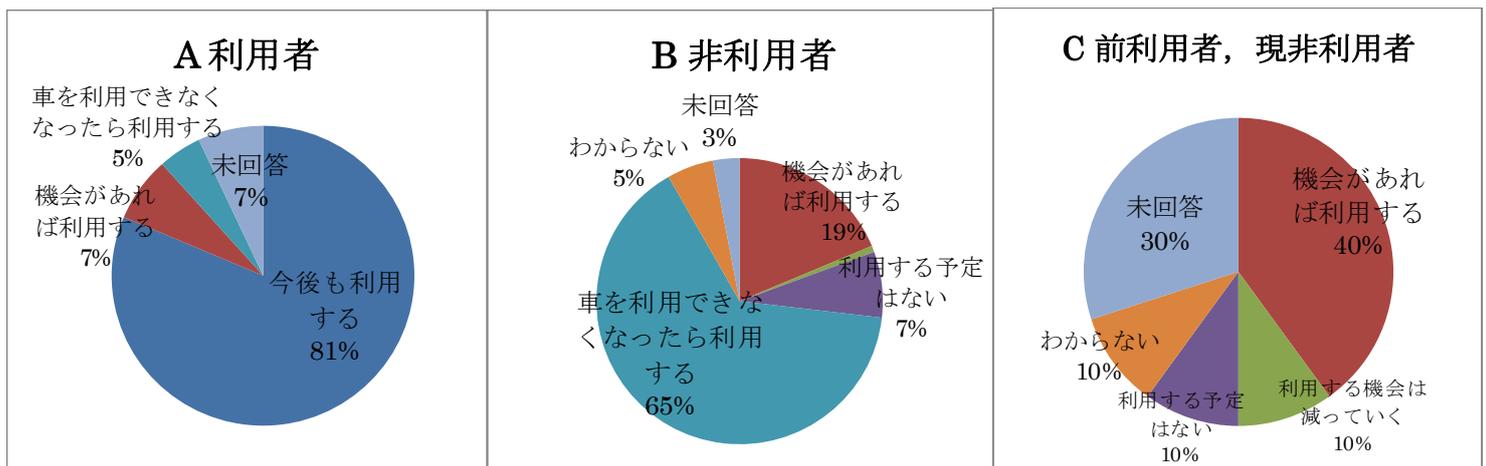
10 利用していない理由（非利用者）

「車を利用できるから」が最も多く73%，続いて時間が合わないが9%，利用方法がわからないが8%だった。その他の内容で「当日予約，時間変更ができないため利用しづらい」の回答があった。



11 今後の利用意向について

利用者については、「今度も利用する」が81%，非利用者は「車を利用できなくなったら利用する」が65%，前利用者は「機会があれば利用する」が40%だった。



12 ご意見・ご要望

のりタク米飯線がなくなれば困る人がかなりいると思います。病院、買物、いきぬき利用
今後も続けていただくよう強く希望します。
のりタク米飯線があるのであるける内は利用する。
続けていただきたいと思います。
自分は利用していないが移動手段を持っていない人にとっては生命線なので何としても存続させて欲しい
利用したいですが時間が合わなくて使いたくても使えない。東旭川の駅前までというよりも町まで行きたい時に不便。それならばタクシー使って補助金が出るほうが利用しやすい
近い将来利用させていただきます。
今のところ家族が送迎してくれているがないと不便な人もいると思う
便数を多くしてもっと先まで行くのが良いのでは
冬は車に乗らないのでなるべくのりタクを利用したいです
現在自家用車があるため乗ったことがないのですが将来的に住民も減っていくと思われるため無くなると不便になると思われることもあり不安です
これからもよろしくお願いします。
大変便利で助かります。今後ともよろしくお願い致します
大変助かっている
運転がむずかしくなったら必ず利用したいのでこのまま継続してほしい。
路線バスを復活してほしい
現在は利用していないのでよくわからない
バス等の交通機関がないので是非「のり。タク」の維持をお願いします。
利用しております 大変助かります。
なくなると困る方が沢山いらっしゃると思います。自分も車の運転ができなくなったらぜひ利用したいと思います。
いづれ免許返納の折無いと困る
とにかく料金が高すぎます！スクールバスとしての運行以外で乗って利用しようとは思えません。旭川市内のバスなら乗車時間15分～20分なら300円超すだろうか？差をすごく感じます。
必要な交通手段だと思います
何時も感謝しています
近所の高齢者で何度も人の車にぶつけ回りも困ってますが他に足がないので車が手放せない人がいます。確かにその点は理解できるものの通学路でもあり子供たちに何かあったら取返しがつきません。安心して車を手放せるようなりタクがもっと利用しやすくなればと思います
JRとの連絡が悪い。70歳まで500円は高い。300円くらいになれば今でも使う。
将来的にはお世話になることもあるのかと考えます。維持していくのは大変なのかもしれませんが続けてくれることを望みます。
孫がスクールバスとして利用できて助かっています。送迎が必要なくなり仕事ができます。
維持が大変なのは利用者数を見てもわかります。地域の足として最低限必要だと思います。これから利用させていただきます年齢になります。

いずれ使うようになるので、なくしてほしくない
桜岡駅から1km以上の人にも対応してほしい。時刻表等も配布してほしい。
続けてください。ありがとうございます。
今車を運転しているができなくなったら「のり。タク」を利用する予定です。できるだけ米飯で生活したいので。
介護のため来てくれる息子が使っているので廃止しないようにしてください
運転免許がなく倉沼に実家のある友人が問合せをしたら利用できないと言われた。そのあたりの融通がきけばと思いました。
車がない人のために運行して維持を。
運転収支の赤字だけを理由に廃止することのないよう希望します。
家の前で利用できるのととても助かる。家族でも利用できる。継続をお願いしたい。
東旭川方面の便をもう少し多くしてほしい
旭川市街へ通院等に利用したいと思うがのりタク代金+バス料金を、しかも往復だと高額運賃になる。のりタクがもう少し安ければ利用したいし、利用も増えると思う。
体が不自由なのでのったりおりたりが大変
東旭川にカフェなり本屋なり増やしてほしい
自分は利用しませんがありがたいことと思っています。
のりタク米飯線はこれからも続けてほしいです
孫が乗りますのでよろしくお願いします
車の運転をやめた時に絶対必要です。時々宅配もしており赤字とならないよう工夫して頂きたいです
現在私は利用していませんが今後家族が使用する可能性はあります。バスもない地域なのでのり。タクは残していただきたいです。高齢者も多く金額などもう少し安ければなお良いと思います。
無くなると困る
満足しています。これからもよろしく願いいたします。
他の自治体で活用しているAIによる運行管理システムの採用。目的の場所、到着時刻を利用者が連絡すればよく利便性が向上し経費も削減できるのでは（初期投資は必要と思うが）
これから利用することも増えると思います。ぜひ運行を続けてください。
利用方法の周知
今後地域の高齢化は進むので公共交通として残してください。ムリならバスをふっかつさせて下さい。
今後利用したいと思います。のりタクなくさないでください。
土日祝の便の往路も夕方1便あったらいいな~と思います
バス会社が撤退するのだから赤字は当然。赤字額をどこまで許容できるかで新たな判断をしなければいけない。朝夕通学のためにバスを運行し日中はタクシー代金70%補助等の方が経費削減になるかも全国の自治体をもっと調べる必要あり。
運行状況や利用の仕方がわからない。バス停や最寄りの駅から自宅付近まで便利に使えるのであれば子どもの通学手段として利用できるかもしれない
ネットなどで簡単に申込が出来たらよい。
正直…とても気を使って乗っています

今後お世話になります
私たちが利用したく考えているので継続をお願いします
入院していますので退院しましたらまた乗らせていただきたいと思います。よろしくお願いいたします。
親の送迎ができない時に、子どもの通学に利用しています。部活終了後に利用できるのがあるといいなと思います。
高校生の通学や旭川駅方面のアクセスを考えた時に早朝便と19時台の便が欲しい。ネットやアプリで完全予約制にするなどし、運行確約という条件で。
小学校の帰り、時間の合う時しか使えないので、スクールタクシーと便乗で有料でも乗れたらありがたいです。また夏も冬も車内が暑いと言っているの、換気をしてもらえたらうれしいです。非常に助かっているの、ぜひ継続してほしいです。
玄関前から目的地までなのに、普段来ている運転手は、玄関前まで行かずお年寄り荷物を持っていたりすると大変です。実際、玄関前までなのに話が違いますよね。きちんとやっていただきたいです。会議でも話しをしても改善されていないのが現状です。改善をお願いいたします。
高校生の通学への考慮。定期券や学割もないため毎日往復1000円かかる。これでは高校には通わせられない。結果親が送迎することとなっている。また利用状況や収支などの情報を公開してもらいたい。していたとしてもそれを知らない。
シェアハウスをしているのですが、家に泊まりに来る人で移動手段のない人にはとても助かっています。今後とも続けてほしいです。
いつも通学でありがたく利用しています。 部活の時間の変更は毎週のように発生しますので、利用者、学校、中央交通の三者にとって明確に分かりやすい方法がないものかと思えます。IT・デジタル化して、最新の情報が常にリアルタイムで分かるような仕組みがあるととてもありがたいです。
今は、必要としてないが今後利用することになると思うので、存続してほしいです
家族全員、まだ運転が出来るので利用を考えていないが、運転出来なくなり、誰も送迎してくれなくなったり考えると、必要なタクシーだと思います。出来るだけ、存続頂きたいと思えます。
東旭川の中心部より永山の方が生活範囲なので、永山に行く路線もしくは路線バスへの接続が欲しい。または東旭川駅での電車への接続など
大変有難いです。“のりタク”がないと生活できません。老齢になるにつれ、様々なことに不安を感じることも多くなる中で、家の前まで来てくださり、安心して病院通いができています。本当に感謝しています。
永山方面へ利用できれば便利かと思えます(量販店がたくさんあるため)。
乗合バスは全国的に厳しい収支なのが現状かと思えますが、この事業は学校統合、高齢化、過疎化、免許返納、移住、自動運転などなど単に公共交通機関としてだけではない、行政の政策課題にかかわっていると思えますので、維持はもとより、さらに先進的な取り組みも試行するなど前向きにとらえていただきたいと思います。
利用方法など詳しく知りたいです。PR不足なのではないでしょうか？