

**地域内フィーダー系統  
旭川市生活交通ネットワーク計画**

**(案)**

**平成25年6月11日**

**旭川市地域公共交通会議**



## 《 目 次 》

<b>1. 地域公共交通確保維持に係る目的・必要性</b> .....	1
1.1. 当該地域の公共交通の概況・問題点.....	1
1.2. 地域の公共交通の確保維持改善に係る計画の策定調査の必要性.....	2
<b>2. 地域公共交通確保維持に係る定量的な目標・効果</b> .....	3
2.1. 定量的な目標.....	3
2.2. 効果.....	3
<b>3. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者</b> ... 4	4
3.1. 対象路線の概要.....	4
3.2. 運行を確保する系統の概要及び運行予定者.....	7
<b>4. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及び負担額</b> .....	9
<b>5. 地域公共交通確保維持事業を行う地域の概要</b> .....	15
<b>6. 協議会のメンバーの構成及び協議会の開催状況と主な議論</b> .....	17
6.1. 協議会のメンバー.....	17
6.2. 会議の開催.....	18
<b>7. 利用者等の意見の反映状況</b> .....	19
7.1. 米飯地区乗合タクシー試験運行に関するアンケート調査.....	19
<b>8. その他計画策定に必要な事項</b> .....	19
8.1. 協議会が平日1日当たりの運行回数が3回以上で足りると認めた系統の概要.....	19
8.2. 協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧.....	19
8.3. 車両の取得に係る目的・必要性.....	19
8.4. 車両の取得に係る定量的な目標・効果.....	19
8.5. 車両の取得計画の概要及び取得行う事業者、要する費用の総額、負担額及びその負担額	19
<b>9. 資料編：米飯地域乗合タクシー試験運行に関するアンケート調査結果</b> .....	20
9.1. 調査概要.....	20
9.2. 調査票設計.....	20
9.3. アンケート調査結果.....	25

## 1. 地域公共交通確保維持に係る目的・必要性

---

### 1.1.当該地域の公共交通の概況・問題点

#### (1) 地域の概況

旭川市は北海道のほぼ中央に位置し、面積は約 748km<sup>2</sup> で、大雪山に囲まれ、石狩川をはじめとする多くの河川が流入する中であって都市機能が集積する北海道の拠点である。旭川市の人口は 2012 年 4 月末時点で 350,972 人であり、北海道下 2 位の規模となっている。人口推移を見ると、北海道全体と旭川市は同様に 1995 年まで増加してきたが、2000 年以降は微減に転じており、将来推計人口（国立社会保障・人口問題研究所）においても、人口減少は 2030 年まで続き、少子・高齢化が進展すると予測されている。

#### (2) 公共交通の概況

旭川市の公共交通は、鉄道、路線バス、タクシーで構成されている。鉄道は 4 本の JR 線があり、路線バスは民間 5 社による都市間バスと、民間 2 社による市内路線バスが運行されている。市内の鉄道駅は 18 駅あるが、旭川駅と永山駅以外は無人駅であり、1 日の平均乗車人員の約 8 割は旭川駅となっている。市内路線バスは、旭川電気軌道（株）が 70 系統、道北バスが 74 系統あるが、乗車人員は減少の一途をたどっており、1967 年から 2009 年の 42 年間で約 7 割減少した。一方で、自動車登録台数は年々増加し、旭川都市圏の交通分担率も自動車が全体の 73.4% を占めている（H15 年度パーソントリップ調査）。

#### (3) 公共交通の問題点

旭川市の高齢化率は 22.2%（2005 年国勢調査）であるが、高齢化率の高い地域は市街化区域外で多く見られる。また、旭川市の将来推計人口（国立社会保障・人口問題研究所）を年齢別にみると、65 歳以上の人口が増え続けると予測され、2020 年の高齢化率 35.6%、2030 年には 39.4%に達する見込みである。このことから、高齢者ドライバーによる交通事故の増加や、高齢化に伴い各居住地からバス停留所までの徒歩による移動が困難となる住民の増加、さらに、公共交通サービスがあまり行き届いていない郊外部に居住する高齢者の移動がますます困難になることが予想される。そのため、今後はドア・ツー・ドア性を高め、誰でも公共交通を利用しやすい環境を作り、「地域の足」を確保することが重要になると考える。

また、クルマ社会の進展に伴い、幹線道路沿道や郊外部に多くの大規模商業施設が開業する中で、中心市街地の老舗百貨店の閉店など空き店舗が増加し、中心市街地の衰退が顕在化している。そのため、郊外部から中心市街地へのアクセスを向上させ中心市街地の賑わいを創出するために、公共交通の利便性を高めることが重要と考える。

## 1.2.地域の公共交通の確保維持改善に係る計画の策定調査の必要性

旭川市内の公共交通による移動は、既存の鉄道やバス、タクシー等によってある程度確保されているものの、平成 22 年度のバスの輸送人員は 13、616 千人で、平成元年に比べ半減、昭和 42 年に比べ 3 分の 1 以下となるなど、クルマを運転できない若年層や高齢者等の交通弱者が、日常生活を営むための最低限の移動手段として路線が確保されない状況が今後ますます拡大する傾向にあり。そのため、地域の総合的な交通体系の在り方を検討し、地域公共交通のグランドデザインを策定することが急務となっている。さらに、市内の病院による外来診療用の送迎サービスや、学校等による児童・生徒の通学送迎（スクールバス）、及び商業施設による買物送迎など、既存のバス路線と競合した送迎交通が見られることから、これらを含めた公共交通体系の検討が必要と考えられる。

このような背景を受け、地域の公共交通を確保維持改善するための計画を策定するために調査を実施する必要がある。平成 23 年度は調査事業を活用し、市内の JR・バス乗降調査及び交通に関するニーズ調査を実施した。平成 24 年度においては、持続可能で最適な公共交通を導入するための生活交通ネットワーク計画を検討する必要がある。

以上のことから、平成 23 年度の調査結果の詳細分析及び追加調査を行なうために調査を実施する必要がある。

最終的には、地域公共交通バリア解消促進事業等事業、地域内フィーダー系統確保維持計画及び生活交通等を含む市全体の地域公共交通総合計画を作成する。

## 2. 地域公共交通確保維持に係る定量的な目標・効果

---

### 2.1.定量的な目標

下表のとおり、公共交通カバー率を増加させることを目指す。

表 計画の目標

	年度	カバー率
現状	平成 24 年度（現行）	81.1%
目標	平成 27 年度（目標）	100%

旭川市内で鉄道駅から半径 500m 以内、バス停留所から半径 300m 以内に居住する人口の割合（公共交通カバー率）は、全人口の 89.6%となっている。

本計画により、旭川市内の公共交通のカバー率を 100%にすることを目指す。

### 2.2.効果

上記の目的を達成したことで得られる効果は以下のとおりである。

- ・交通空白地の住民の日常生活に必要な移動手段が確保
- ・バス路線沿線の交通弱者の足の確保
- ・自家用車から公共交通利用による CO2 排出抑制
- ・自家用車から公共交通利用による交通事故の抑止

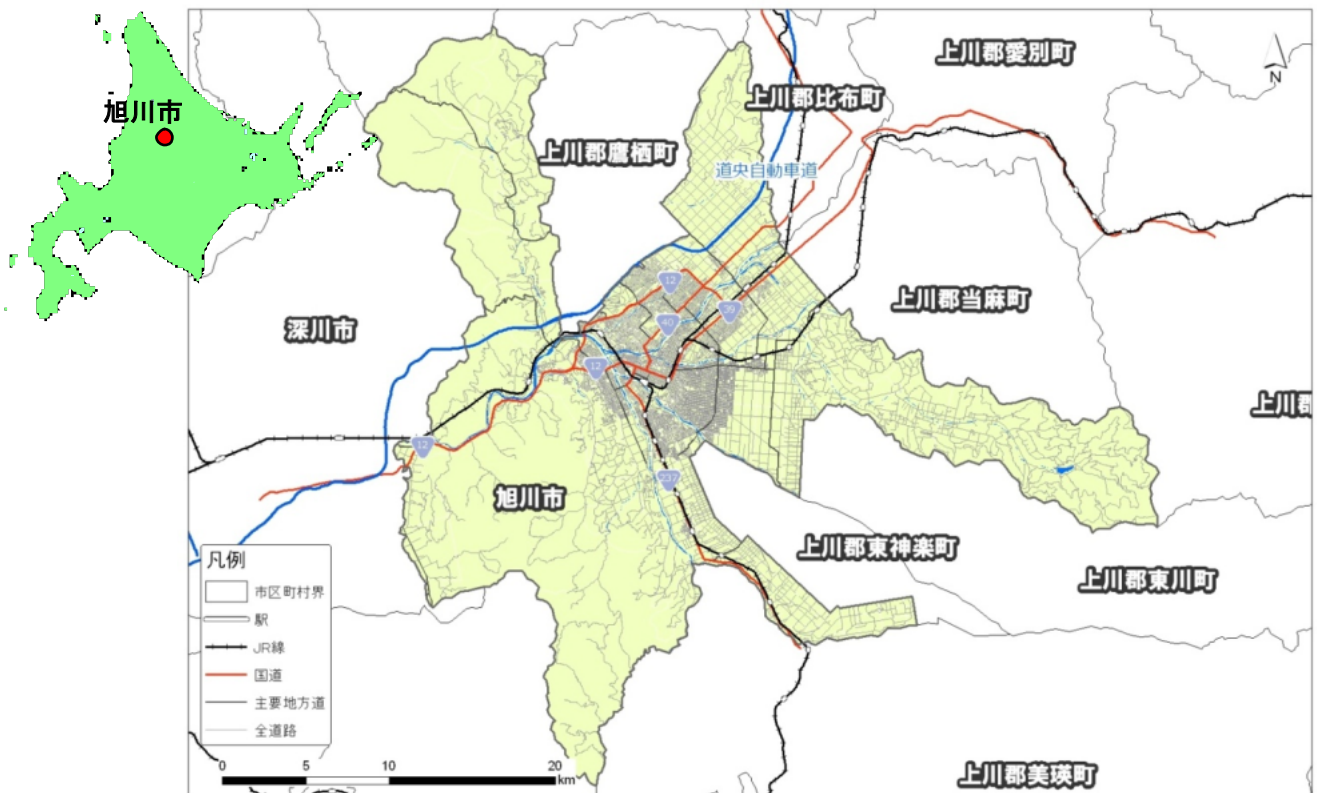
### 3. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者

#### 3.1.対象路線の概要

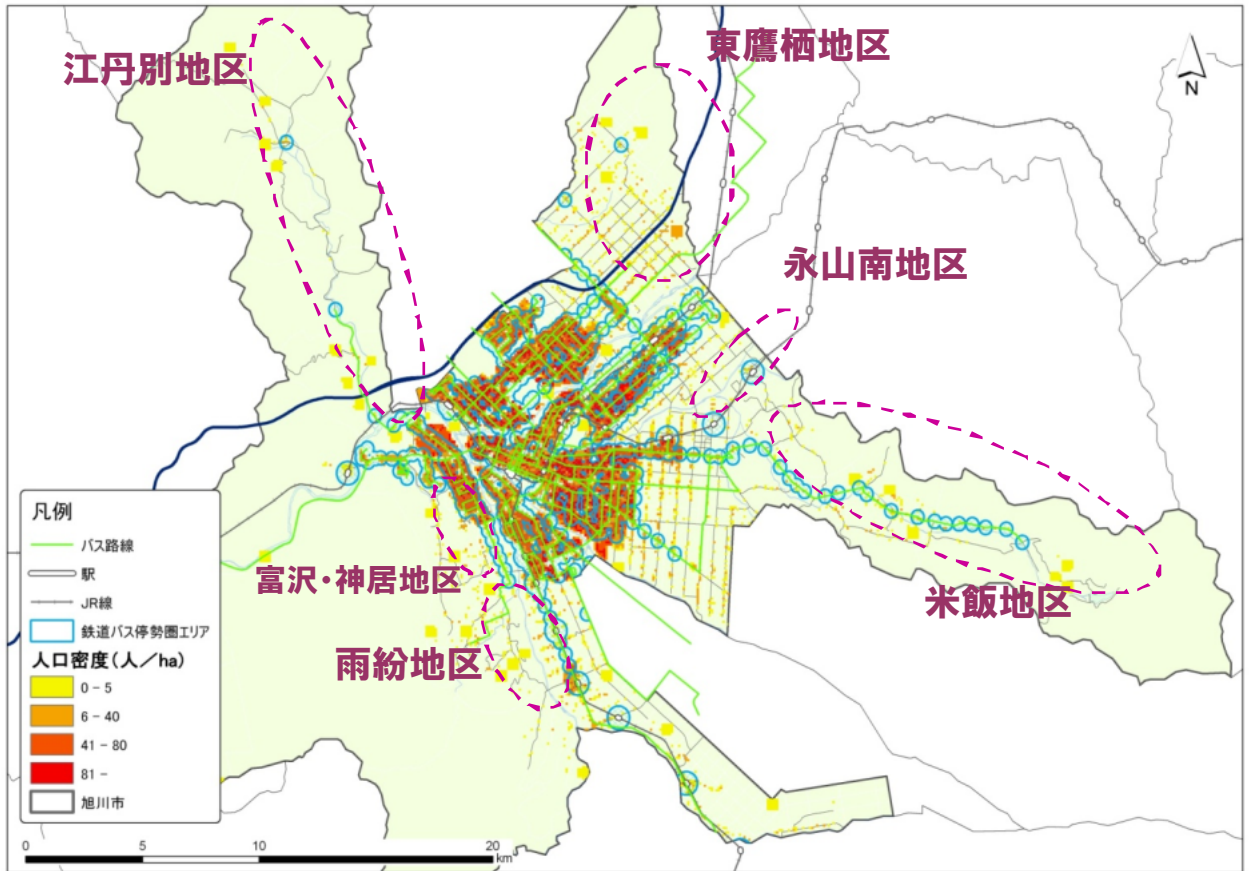
##### (1) 路線概要

- ・当該地区から、JR 石北本線「東旭川駅」、当該方面の主要バス系統である東旭川線・東旭川6丁目バス停等への接続を予定。
- ・米飯地域には、基幹となる道路が存在するため、起終点があり、一定の方向性をもって運行する形態の起終点固定型とする。
- ・東旭川駅 ⇒ 旭川 21世紀の森付近 までの距離：約 20km  
(デマンド型交通の旅行速度(想定)：22.5km/h)
- ・往路 最低運行便数： 4便 (①6:00～, ②7:30～, ③9:30～, ④17:00～)
- ・復路 最低運行便数： 4便 (①11:00～, ②13:00～, ③15:00～, ④18:00～)
- ・隣家まで 300mを超えて住居が散在する地区で、1 km 以上も離れて居住者もおおり、利用困難である。
- ・同地区内には、標高 250～300mの丘陵を挟んで住居があり標高差 50m程度の斜面を、積雪による悪路のため、夏は 30分程度の歩行でのバス停到着時間が、1時間弱にもなり看過できない状況にある。

#### 旭川市位置図／旭川市全図



旭川市内：交通空白・不便地域



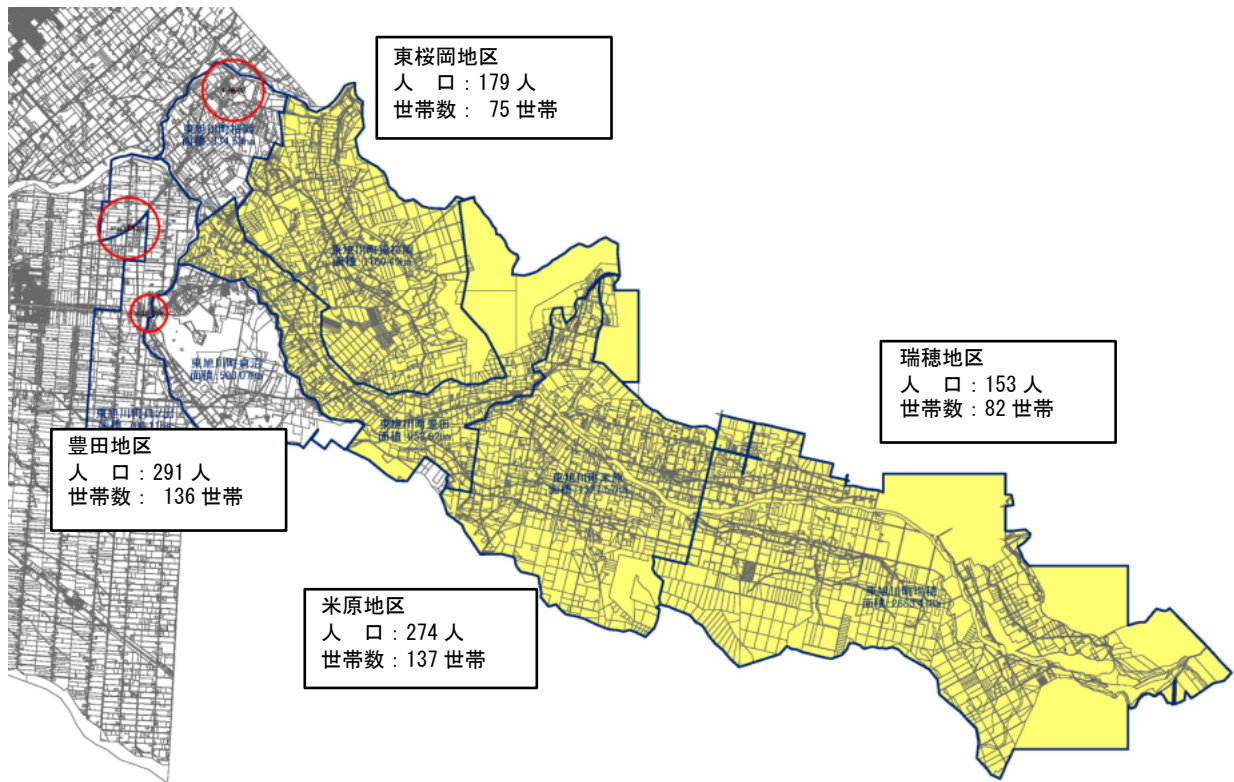
JR 東旭川駅／東旭川6丁目バス停 近辺図

●指定施設の地図

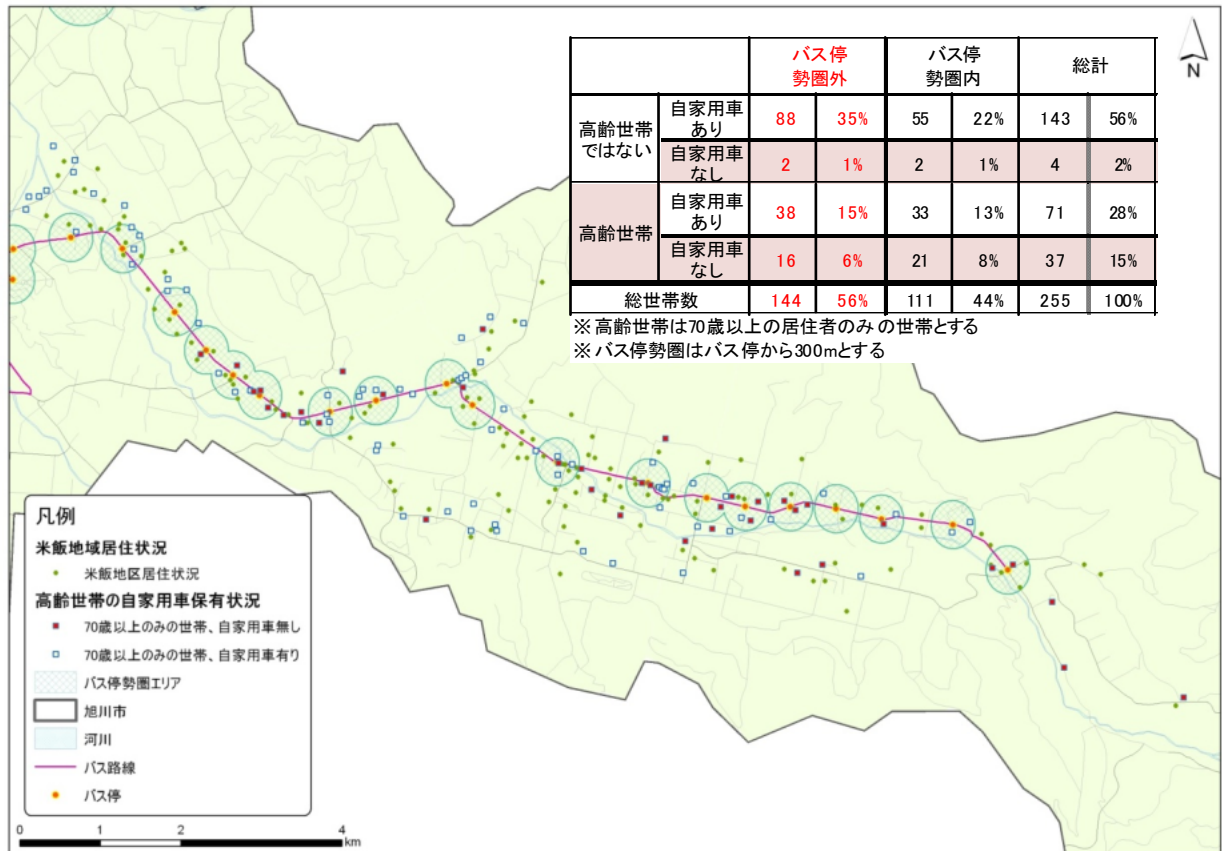




### 米飯地区の範囲と人口、面積（平成25年3月末現在）



### 米飯地区の居住状況及び自家用車保有状況



### 3.2.運行を確保する系統の概要及び運行予定者

(1) 平成 26 年度（平成 25 年 10 月～平成 26 年 9 月）

表 地域公共交通確保維持改善事業により確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者

表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者

都道府県 (市区町村)	運行予定者名	運行系統名	地域間幹線/ 地域内フィーダー の別	確保維持事業 に要する国庫 補助額(千円)	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表6「補助対象の基準」)		
					基準ロで 該当する要件	接続する補助対象 地域間幹線系統等 と接続確保策	基準ニで 該当する要件
					旭川市	旭川中央ハイヤー株式会社	米飯線
合 計				3,324 千円			

(注)

- 「地域内フィーダー系統の基準適合」は地域内フィーダー系統を記載する場合のみ記載する。
- 「接続する補助対象地域間幹線系統等と接続確保策」には、地域内フィーダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークとどのように接続を確保するかについて記載する。
- 本表に記載する運行予定系統を示した地図を添付すること。

(2) 平成 27 年度（平成 26 年 10 月～平成 27 年 9 月）

表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者

都道府県 (市区町村)	運行予定者名	運行系統名	地域間幹線/ 地域内フィーダー の別	確保維持事業 に要する国庫 補助額(千円)	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表6「補助対象の基準」)		
					基準ロで 該当する要件	接続する補助対象 地域間幹線系統等 と接続確保策	基準ニで 該当する要件
					旭川市	旭川中央ハイヤー株式会社	米飯線
合 計				3,324 千円			

(注)

- 「地域内フィーダー系統の基準適合」は地域内フィーダー系統を記載する場合のみ記載する。
- 「接続する補助対象地域間幹線系統等と接続確保策」には、地域内フィーダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークとどのように接続を確保するかについて記載する。
- 本表に記載する運行予定系統を示した地図を添付すること。

(3) 平成 28 年度（平成 27 年 10 月～平成 28 年 9 月）

表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者

都道府県 (市区町村)	運行予定者名	運行系統名	地域間幹線/ 地域内フィーダー の別	確保維持事業 に要する国庫 補助額(千円)	平成28年度 地域内フィーダー系統の基準適合 (別表6「補助対象の基準」)		
					基準ロで 該当する要件	接続する補助対象 地域間幹線系統等 と接続確保策	基準ニで 該当する要件
					旭川市	旭川中央ハイヤー株式会社	米飯線
合 計				3,324 千円			

(注)

1. 「地域内フィーダー系統の基準適合」は地域内フィーダー系統を記載する場合のみ記載する。
2. 「接続する補助対象地域間幹線系統等と接続確保策」には、地域内フィーダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークとどのように接続を確保するかについて記載する。
3. 本表に記載する運行予定系統を示した地図を添付すること。

#### 4. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及び負担額

(1) 平成 26 年度平成 25 年 10 月～平成 26 年 9 月)

表2 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額(地域内フィーダー系統(デマンド型運行)用)

事業者名	旭川中央ハイヤー株式会社	平成26年度
------	--------------	--------

##### 1. 申請事業者の概要

補助対象期間の 前々年度の 損益状況	乗合バス事業・自家用有償旅客運送					
	営業収益	1,760 千円	営業外収益	千円	経常収益(イ)	1,760 千円
	営業費用	8,409 千円	営業外費用	千円	経常費用(ロ)	8,409 千円
	営業損益	△ 6,649 千円	営業外損益	千円	経常損益	△ 6,649 千円
補助対象期間の 前々年度の 保有車両数 (ハ)	台 1	補助対象期間の 前々年度の 1台当たりサービス 提供時間(ニ)	時間 3,531.0		経常収支率	20.92 %

##### 2. 時間当たり補助対象経常費用及び収益

補助ブロック名	補助対象事業者の 時間当たり経常費用 ロ÷ハ×ニ=ホ	地域時間当たり 標準経常費用 ヘ	時間当たり経常費用 ホとへのいずれか少ない額 ト	時間当たり経常収益 イ÷ハ×ニ=チ
北北海道	2,381 円 .47 銭	2,624 円 .29 銭	2,381 円 .47 銭	498 円 .44 銭
	円 . 銭	円 . 銭	円 . 銭	円 . 銭

##### 3. 補助対象系統ごとに要する費用、負担者とその負担割合

補助ブ ロック 名	申請 番号	運行 系統名	運行系統			計画運行 日数	計画運行回数	1回当たりサー ビス提供時間 リ	リのうち補助ブ ロック外乗入部 分に係るサー ビス提供時間 ス	リのうち同一補 助ブロック市区 町村外乗入部 分に係るサー ビス提供時間 ル	補助ブロック外乗 り入れ部分及び同 一補助ブロック市区 町村外乗り入れ部 分以外のサービス 提供時間の比率 (リー(プラス)) ÷リ=ワ	計画サービス 提供時間 ウ
			発地	営業 区域	着地							
北北海道	第1号	米飯線	旭川21世 紀の森	旭川-米飯線 米飯線	東旭川地 区	365 日	1,035.5 回	3.4 時間	0.0 時間	0.0 時間	100.000 %	3,531.0 時間
						日	回	時間	0.0 時間	0.0 時間	%	時間
						日	回	時間	0.0 時間	0.0 時間	%	時間
						日	回	時間	0.0 時間	0.0 時間	%	時間
						日	回	時間	0.0 時間	0.0 時間	%	時間
						日	回	時間	0.0 時間	0.0 時間	%	時間
合 計		1 系統						3.4 時間	0.0 時間	0.0 時間		3,531.0 時間

補助ブ ロック 名	申請 番号	補助対象 経常費用 の見込額 ト×ワ以下の額:カ	経常収益の 見込額 チ×ワ以上の額:ヨ	補助対象経常 費用から経常 収益を控除した額 カ-ヨ:タ	タのうち補助ブ ロック外乗入部分 及び同一補助ブ ロック市区町村外乗 入部分以外に係るもの タ×ワ:ニツ	補助対象経費 ネ	補助対象経費の 1/2 ネ×1/2=:ナ	国庫補助 上原額 ラ	国庫補助金 内定申請額 (ナ又はラのうちい ずれか少ないほう の額) ム
北北海道	第1号	8,408,970円	1,759,992円	6,648,978円	6,648,978円	6,648 千円	3,324.0 千円		
		円	円	円	円	千円	千円		
		円	円	円	円	千円	千円		
		円	円	円	円	千円	千円		
		円	円	円	円	千円	千円		
合 計		8,408,970円	1,759,992円	6,648,978円	6,648,978円	6,648 千円	3,324 千円	4,270 千円	3,324 千円



補助ブロック名	申請番号	経常費用から経常収益を控除した額 ホ×ワ-ヨウ	損失額から国庫補助額を控除した額 ウ-ム-ノ	ノの負担者とその負担割合																	
				都道府県		市区町村		その他の者		事業者自己負担		「その他の者」の具体的な概要									
				負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合										
北北線	第1号	6,648,978円																			
		円																			
		円																			
		円																			
		円																			
		円																			
合計		6,648,978円	3,324,978円	円	%	3,324,978円	100.0%	円	%	円	%										

(1) 記載要領

- 1.「補助ブロック名」の欄は、補助金交付要綱別表1(附則第12条の適用を受ける事業者にあつては別表2)の名称を記載すること。
- 2.乗合バス事業の収益、サービス提供時間については、高速バス及び定期観光バス等を除き、費用については、高速バス及び定期観光バス並びに補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)における補助金交付要綱第2編第1章第3節に係る経常費用を除くこと。
- 3.補助対象事業者の決算期間が補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)と相違している事業者にあつては、補助対象期間の仮決算を行い、その損益状況を損益状況欄に記載すること。
- 4.補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)中の乗合バス(白家用者便運送)事業と他の事業を兼営している場合の関連収益及び費用の配分は、原則として昭和52年5月17日付け自賠第338号、自賠第151号、自費第55号によること。
- 5.「補助対象期間の前々年度の保有車両台数」の欄は、事業者が保有する車両数でなく、生活交通ネットワーク計画に記載された運行系統を運行するにあつて必要な車両台数を記載すること。
- 6.申請番号は、系統ごとに一連番号とすること。なお、1系統が2つ以上の補助ブロックにまたがる場合は、その比率に低い方をカッコ書きの番号とすること。
- 7.地域時間当たり標準経常費用は、補助ブロックを管轄する地方運輸局長が通知した数値によること。
- 8.計算上生じた単位未満の端数は切り捨てること。
- 9.「1回当たりサービス提供時間(リ権)」については、[(1回あたり平均運行時間)+(1日あたり平均待機時間/1日あたり運行回数)]により算出すること。
- 10.「1回当たりサービス提供時間」、「補助ブロック外乗入部分に係るサービス提供時間」及び「市区町村外乗入部分に係るサービス提供時間」は、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで算出すること。また、合計の欄については、各申請系統のサービス提供時間の合計を記載すること。
- 11.「同一補助ブロック市区町村外乗入部分に係るサービス提供時間」の欄は、同一補助ブロック内における市区町村外乗入部分に係るサービス提供時間を記載することとし、補助ブロックが異なる市区町村外乗入部分は(ス)に記載すること。
- 12.「補助ブロック外乗入部分及び市区町村外乗入部分以外のサービス提供時間の比率(ラ)」については、%以下第3位(小数点第4位切り捨て)まで算出して記載すること。
- 13.「計画サービス提供時間」は、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで算出して記載すること。
- 14.「補助対象経費」の欄は、(ツ)の金額を記載する(千円未満の端数は切り捨てること)。
- 15.「補助対象経費の1/2」の欄は、系統ごとに百円単位(0.1~0.9千円)まで記載することとし、合計の千円未満の端数は切り捨てること。
- 16.「国庫補助上原額」の欄は、市区町村等が当該市区町村等に係る国庫補助上原額のうち、各事業者ごとに配分した額を記載すること。
- 17.「補助対象期間の前々年度の損益状況」の欄は、消費税相当額を控除した額を記載すること。
- 18.サービス提供時間とは、事業開始時間(運行開始時間)から事業終了時間(運行終了時間)までの間をいい、その間の待機時間、回送時間、予約受付にかかる時間についても含める。なお、サービス提供時間外に行われる予約受付等については、補助対象外とする。
- 19.待機時間とは、サービス提供時間のうち、実運行しなかった時間をいう。但し、休憩時間及びその他事業に従事している時間は含まない。
- 20.回送時間について、乗客が降車した後、帰車する際の回送運行は実運行時間として差し支えない。なお、回送運行中(帰車途中)に乗用車による配車指示があり乗用車の運行を行った場合は、当該回送運行は実運行時間とは認められない。
- 21.運送系統を運行する車両(1台で3系統運行等)の待機時間については、明確に待機時間を算出することは困難である場合は、原則として、系統毎の計画サービス提供時間(ワ権)を系統数の合計値で除す若しくは系統毎の運行回数に応じた算出方法により算出されたい。

(2) 添付書類

1. 補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)の前々年度に係る旅客自動車運送事業報告別表第2条第2項の「事業報告書」(補助金交付要綱第2編第1章第3節に係る経常費用を除く)及びこれに関連する必要な事項を記載した書類

(2) 平成 27 年度（平成 26 年 10 月～平成 27 年 9 月）

表2 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額（地域内フィーダー系統（デマンド型運行）用）

事業者名	旭川中央ハイヤー株式会社	平成27年度
------	--------------	--------

1. 申請事業者の概要

補助対象期間の 前々年度の 損益状況	乗合バス事業・自家用有償旅客運送					
	営業収益	1,760 千円	営業外収益	千円	経常収益(イ)	1,760 千円
	営業費用	8,409 千円	営業外費用	千円	経常費用(ロ)	8,409 千円
営業損益	△ 6,649 千円	営業外損益	千円	経常損益	△ 6,649 千円	
補助対象期間の 前々年度の 保有車両数 (ハ)	台 1	補助対象期間の 前々年度の 1台当たりサービス 提供時間(ニ)	時間 3,525.0		経常収支率	20.92 %

2. 時間当たり補助対象経常費用及び収益

補助ブロック名	補助対象事業者の 時間当たり経常費用 ロ÷ハ÷ニ＝ホ	地域時間当たり 標準経常費用 ヘ	時間当たり経常費用 ホとへのいずれか少ない額 ト	時間当たり経常収益 イ÷ハ÷ニ＝チ
北北海道	2,385 円 .53 銭	2,624 円 .29 銭	2,385 円 .53 銭	499 円 .29 銭
	円 . 銭	円 . 銭	円 . 銭	円 . 銭

3. 補助対象系統ごとに要する費用、負担者とその負担割合

補助ブ ロック 名	申請 番号	運行 系統名	運行系統			計画運行 日数	計画運行回数	1回当たりサー ビス提供時間 リ	リのうち補助ブ ロック外乗入部 分に係るサー ビス提供時間 ス	リのうち同一補 助ブロック市区 町村外乗入部 分に係るサー ビス提供時間 ル	補助ブロック外乗 入れ部分及び同 一補助ブロック 市区町村外乗 入れ部分以外 のサービスの 提供時間の比率 (リ÷(ス+ル)) ×100 エリニア	計画サービス 提供時間 ワ
			発地	営業 区域	着地							
北北海道	第1号	米新線	旭川21世 紀の森	旭川-米新-東 旭川-東旭川	東旭川地 区	365 日	1,032.5 回	3.4 時間	0.0 時間	0.0 時間	100.000 %	3,525.0 時間
						日	回	時間	0.0 時間	0.0 時間	%	時間
						日	回	時間	0.0 時間	0.0 時間	%	時間
						日	回	時間	0.0 時間	0.0 時間	%	時間
						日	回	時間	0.0 時間	0.0 時間	%	時間
						日	回	時間	0.0 時間	0.0 時間	%	時間
合 計		1 系統						3.4 時間	0.0 時間	0.0 時間		3,525.0 時間

補助ブ ロック 名	申請 番号	補助対象 経常費用 の見込額 ト×ワ以下の額:カ	経常収益の 見込額 チ×ワ以上の額:ヨ	補助対象経常 費用から経常 収益を控除した額 カ-ヨータ	タのうち補助ブ ロック外乗入部分 及び同一補助ブ ロック市区町村 外乗入部分以外 に係るもの タ×ワ-ツ	補助対象経費 ネ	補助対象経費の 1/2 ネ×1/2=ナ	国庫補助 上原額 ラ	国庫補助金 内定申請額 (ナ又はワのうち いずれか少ないほう の額) ム
北北海道	第1号	8,408,993円	1,759,999円	6,648,995円	6,648,995円	6,648 千円	3,324.0 千円		
		円	円	円	円	千円	千円		
		円	円	円	円	千円	千円		
		円	円	円	円	千円	千円		
		円	円	円	円	千円	千円		
合 計		8,408,993円	1,759,999円	6,648,995円	6,648,995円	6,648 千円	3,324 千円	4,270 千円	3,324 千円

補助ブロック名	中継番号	経常費用から経常収益を控除した額	損失額から国庫補助額を控除した額	ノの負担者とその負担割合									
				都道府県		市区町村		その他の者		事業者自己負担		「その他の者」の具体的な概要	
				負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合		
ホ×ワ→ヨ=ウ	ウ=ム=ノ												
※※※※	第1号	6,648,995円											
		円											
		円											
		円											
		円											
		円											
合計		6,648,995円	3,324,995円	円	%	3,324,995円	100.0%	円	%	円	%		

(1) 記載要領

- 「補助ブロック名」の欄は、補助金交付要綱別表1(別表12条の適用を受ける事業者については別表2)の名称を記載すること。
- 乗合バス事業の収益、サービス提供時間については、高速バス及び定期観光バス等を除き、費用については、高速バス及び定期観光バス並びに補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)における補助金交付要綱第2編第1章第3節に係る経常費用を除くこと。
- 補助対象事業者の決算期間が補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)と相違している事業者については、補助対象期間の仮決算を行い、その損益状況を損益状況欄に記載すること。
- 補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)中の乗合バス(自家用有償運送)事業と他の事業を兼営している場合の関連収益及び費用の配分は、原則として昭和52年5月17日付け自派第338号、自派第151号、自派第55号によること。
- 「補助対象期間の前々年度の保有車両台数」の欄は、事業者が保有する車両数でなく、生活交通ネットワーク計画に記載された運行系統を運行するにあたって必要な車両台数を記載すること。
- 中継番号は、系統ごとに一連番号とすること。なお、1系統が2つ以上の補助ブロックにまたがる場合は、その比率に応じ低い方をカッコ書きの番号とすること。
- 地域時間当たり標準経常費用は、補助ブロックを管轄する地方運輸局長が通知した数値によること。
- 計算上生じた単位未満の端数は切り捨てること。
- 「1回当たりサービス提供時間(リ線)」については、【(1回あたり平均運行時間)÷(1日あたり平均待機時間÷1日あたり運行回数)】により算出すること。
- 「1回当たりサービス提供時間」、「補助ブロック外乗入部分に係るサービス提供時間」及び「市区町村外乗入部分に係るサービス提供時間」は、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで算出すること。また、合計の欄については、各中継系統のサービス提供時間の合計を記載すること。
- 「同一補助ブロック市区町村外乗入部分に係るサービス提供時間」の欄は、同一補助ブロック内における市区町村外乗入部分に係るサービス提供時間を記載することとし、補助ブロックが異なる市区町村外乗入部分は(ス)に記載すること。
- 「補助ブロック外乗入部分及び市区町村外乗入部分以外のサービス提供時間の比率(ラ)」については、%以下第3位(小数点第4位切り捨て)まで算出して記載すること。
- 「計画サービス提供時間」は、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで算出して記載すること。
- 「補助対象経費」の欄は、(ツ)の金額を記載する(千円未満の端数は切り捨てること)。
- 「補助対象経費の1/2」の欄は、系統ごとに百円単位(0.1～0.9千円)まで記載することとし、合計の千円未満の端数は切り捨てること。
- 「国庫補助上限額」の欄は、市区町村等が当該市区町村等に係る国庫補助上限額のうち、各事業者ごとに配分した額を記載すること。
- 「補助対象期間の前々年度の損益状況」の欄は、消費税相当額を控除した額を記載すること。
- サービス提供時間とは、事業開始時間(運行開始時間)から事業終了時間(運行終了時間)までの間をいい、その間の待機時間、回送時間、予約受付にかかる時間についても含める。なお、サービス提供時間外に行われる予約受付等については、補助対象外とする。
- 待機時間とは、サービス提供時間のうち、実運行しなかった時間をいう。但し、休憩時間及びその他事業に従事している時間は含めない。
- 回送時間について、乗客が降車した後、帰還する際の実運行時間として差し支えない。なお、回送運行中(帰還途中)に乗用車による配車指示があり乗用車の運行を行った場合は、当該回送運行は実運行時間とは認められない。
- 複数系統を運行する車両(1台で3系統運行等)の待機時間については、明確に待機時間を算出することは困難である場合は、原則として、系統毎の計画サービス提供時間(ワ欄)を系統数の合計値で除す若しくは系統毎の運行回数に応じた算出方法により算出されたい。

(2) 添付書類

- 補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)の前々年度に係る旅客自動車運送事業等報告規則第2条第2項の「事業報告書」(補助金交付要綱第2編第1章第3節に係る経常費用を除く)及びこれに関連する必要な事項を記載した書類

(3) 平成 28 年度（平成 27 年 10 月～平成 28 年 9 月）

表2 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額（地域内フィーダー系統（デマンド型運行）用）

事業者名	旭川中央ハイヤー株式会社	平成28年度
------	--------------	--------

1. 申請事業者の概要

補助対象期間の 前々年度の 損益状況	乗合バス事業・自家用有償旅客運送					
	営業収益	1,760 千円	営業外収益	千円	経常収益(イ)	1,760 千円
	営業費用	8,409 千円	営業外費用	千円	経常費用(ロ)	8,409 千円
営業損益	△ 6,649 千円	営業外損益	千円	経常損益	△ 6,649 千円	
補助対象期間の 前々年度の 保有車両数 (ハ)	台 1	補助対象期間の 前々年度の 1台当たりサービス 提供時間(ニ)	時間 3,533.0	経常収支率	20.92 %	

2. 時間当たり補助対象経常費用及び収益

補助ブロック名	補助対象事業者の 時間当たり経常費用 ロ÷ハ÷ニ＝ホ	地域時間当たり 標準経常費用 ヘ	時間当たり経常費用 ホとへのいずれか少ない額 ト	時間当たり経常収益 イ÷ハ÷ニ＝チ
北海道	2,380 円 .13 銭	2,624 円 .29 銭	2,380 円 .13 銭	498 円 .16 銭
	円 . 銭	円 . 銭	円 . 銭	円 . 銭

3. 補助対象系統ごとに要する費用、負担者とその負担割合

補助ブ ロック 名	申請 番号	運行 系統名	運行系統			計画運行 日数	計画運行回数	1回当たりサー ビス提供時間 リ	リのうち補助ブ ロック外乗入部 分に係るサー ビス提供時間 ス	リのうち同一補 助ブロック市区 町村外乗入部 分に係るサー ビス提供時間 ル	補助ブロック外乗 入れ部分及び同 一補助ブロック 町村外乗入れ部 分以外のサービ ス提供時間の比 率 (リ÷(ス+ル)) ニリ÷マ	計画サービ ス提供時間 ワ
			発地	営業 区域	着地							
北海道	第1号	米新線	旭川21世 紀の森	穂波・米新 線・東保線	東旭川地 区	366 日	1,034.5 回	3.4 時間	0.0 時間	0.0 時間	100.000 %	3,533.0 時間
						日	回	時間	0.0 時間	0.0 時間	%	時間
						日	回	時間	0.0 時間	0.0 時間	%	時間
						日	回	時間	0.0 時間	0.0 時間	%	時間
						日	回	時間	0.0 時間	0.0 時間	%	時間
						日	回	時間	0.0 時間	0.0 時間	%	時間
合 計		1 系統						3.4 時間	0.0 時間	0.0 時間		3,533.0 時間

補助ブ ロック 名	申請 番号	補助対象 経常費用 の見込額 ト×ワ以下の額:カ	経常収益の 見込額 チ×ワ以上の額:ロ	補助対象経 常費用から経 常収益を控除した額 カーヨータ	タのうち補助ブ ロック外乗入部分及び 同一補助ブ ロック市区町村外乗入部 分以外に係るもの タ×マ	補助対象経 常費用 ネ	補助対象経 常費用の 1/2 ネ×1/2＝ナ	国庫補助 上乗額 ラ	国庫補助金 内定申請額 (ナ又はアのうら いずれか少ないほう の額) ム
北海道	第1号	8,408,999円	1,760,000円	6,648,999円	6,648,999円	6,648 千円	3,324.0 千円		
		円	円	円	円	千円	千円		
		円	円	円	円	千円	千円		
		円	円	円	円	千円	千円		
		円	円	円	円	千円	千円		
		円	円	円	円	千円	千円		
合 計		8,408,999円	1,760,000円	6,648,999円	6,648,999円	6,648 千円	3,324 千円	4,270 千円	3,324 千円



補助ブロック名	申請番号	経常費用から経常収益を控除した額 ホ×ワ-ヨ=ウ	損失額から国庫補助額を控除した額 ウ-ム=ノ	ノの負担者とその負担割合																
				都道府県		市区町村		その他の者		事業者自己負担		「その他の者」の具体的な概要								
				負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合									
北北東東	第1号	6,648,999円																		
		円																		
		円																		
		円																		
		円																		
合計		6,648,999円	3,324,999円	円	%	3,324,999円	100.0%	円	%	円	%									

(1) 記載事項

- 「補助ブロック名」の欄は、補助金交付要綱別表1(附則第12条の適用を受ける事業者にあつては別表2)の名称を記載すること。
- 乗合バス事業の収益、サービス提供時間については、高速バス及び定期観光バス等を除き、費用については、高速バス及び定期観光バス並びに補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)における補助金交付要綱第2編第1章第3節に係る経常費用を除くこと。
- 補助対象事業者の決算期間が補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)と相違している事業者にあつては、補助対象期間の仮決算を行い、その損益状況を損益状況欄に記載すること。
- 補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)中の乗合バス(自家用有償運送)事業と他の事業を兼営している場合の関連収益及び費用の配分は、原則として昭和52年5月17日付け自派第338号、自派第151号、自派第55号によること。
- 「補助対象期間の前々年度の保有車両台数」の欄は、事業者が保有する車両数でなく、生活交通ネットワーク計画に記載された運行系統を運行するにあつて必要な車両台数を記載すること。
- 申請番号は、系統ごとに一連番号とすること。なお、1系統が2つ以上の補助ブロックにまたがる場合は、その比率に応じ低い方をカッコ書きの番号とすること。
- 地域時間当たり標準経常費用は、補助ブロックを管轄する地方運輸局長が通知した数値によること。
- 計算上生じた単位未満の端数は切り捨てること。
- 「1回当たりサービス提供時間」(ワ欄)については、[(1回あたり平均運行時間)+(1日あたり平均待機時間/1日あたり運行回数)]により算出すること。
- 「1回当たりサービス提供時間」:「補助ブロック外乗入部分に係るサービス提供時間」及び「市区町村外乗入部分に係るサービス提供時間」は、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで算出すること。また、合計の欄については、各申請系統のサービス提供時間の合計を記載すること。
- 「同一補助ブロック市区町村外乗入部分に係るサービス提供時間」の欄は、同一補助ブロック内における市区町村外乗入部分に係るサービス提供時間を記載することとし、補助ブロックが異なる市区町村外乗入部分は(ス)に記載すること。
- 「補助ブロック外乗入部分及び市区町村外乗入部分以外のサービス提供時間の比率(ラ)」については、%以下第3位(小数点第4位切り捨て)まで算出して記載すること。
- 「計画サービス提供時間」は、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで算出して記載すること。
- 「補助対象経費」の欄は、(ツ)の金額を記載する(千円未満の端数は切り捨てること)。
- 「補助対象経費の1/2」の欄は、系統ごとに百円単位(0.1~0.9千円)まで記載することとし、合計の千円未満の端数は切り捨てること。
- 「国庫補助上乗額」の欄は、市区町村等が当該市区町村等に係る国庫補助上乗額のうち、各事業者ごとに配分した額を記載すること。
- 「補助対象期間の前々年度の損益状況」の欄は、消費税相当額を控除した額を記載すること。
- サービス提供時間とは、事業開始時間(運行開始時間)から事業終了時間(運行終了時間)までの間をいい、その間の待機時間、回送時間、予約受付にかかる時間についても含める。なお、サービス提供時間外に行われる予約受付等については、補助対象外とする。
- 待機時間とは、サービス提供時間のうち、実施しなかった時間をいう。但し、休憩時間及びその他事業に従事している時間は含めない。
- 回送時間について、乗客が降車した後、帰庫する際の回送運行は実運行時間として差し支えない。なお、回送運行中(帰庫途中)に乗用事業による配車指示があり乗用事業の運行を行った場合は、当該回送運行は実運行時間とは認められない。
- 複数系統を運行する車両(1台で3系統運行等)の待機時間については、明確に待機時間を算出することは困難である場合は、原則として、系統毎の計画サービス提供時間(ワ欄)を系統数の合計値で除す若しくは系統毎の運行回数に応じた算出方法により算出されたい。

(2) 添付書類

- 補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)の前々年度に係る旅客自動車運送事業等報告規則第2条第2項の「事業報告書」(補助金交付要綱第2編第1章第3節に係る経常費用を除く)及びこれに関連する必要な事項を記載した書類

## 5. 地域公共交通確保維持事業を行う地域の概要

表5 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

市町村名	旭川市
------	-----

(単位:人)

	人口
人口集中地区以外	27,378
交通不便地域	1,233

交通不便地域の内訳

(平成 25 年 3 月末現在)

人口	対象地区	根拠法
344	旭川市江丹別(旧江丹別村)	山村振興法
897	旭川市東旭川(米飯,東桜岡)	運輸局長指定

### (1) 記載要領

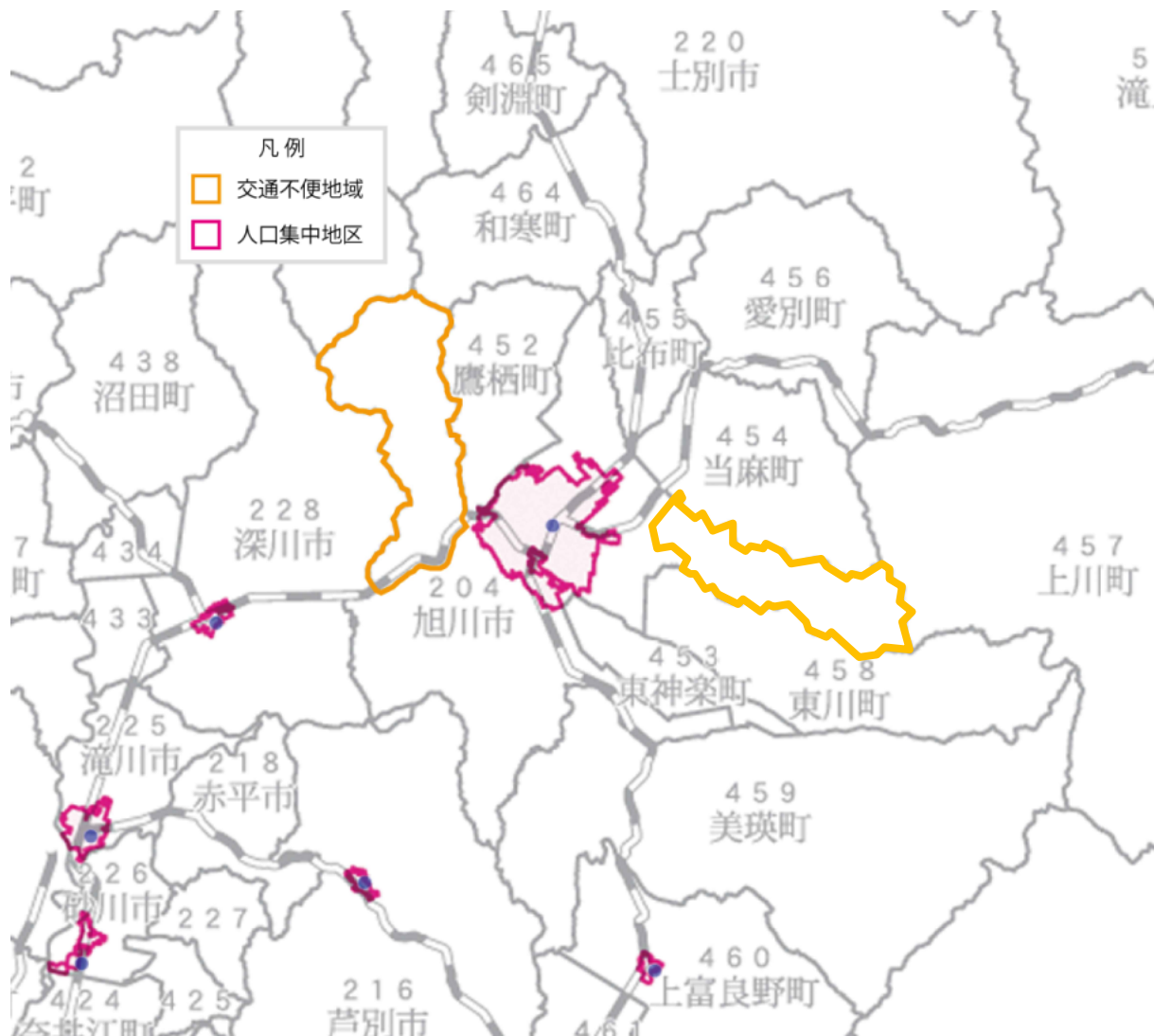
1. 人口は最新の国勢調査結果を基に記載すること。
2. 「人口集中地区以外」の欄は、国勢調査結果により設定された人口集中地区に該当しない地区の人口を記載すること。
3. 「交通不便地域」の欄は、過疎地域自立促進特別措置法に基づく過疎地域(過疎地域とみなされる市町村、過疎とみなされる区域を含む。)、離島振興法に基づく離島振興対策実施地域、半島振興法に基づく半島振興対策実施地域、山村振興法に基づく振興山村に該当する地域の人口を記載すること。
4. 「対象地区」の欄には、当該市町村の一部が(3.)に掲げる法律(根拠法)に基づき地域指定されている場合に、根拠法ごとに当該区域の旧市町村名等を記載すること。

### (2) 添付書類

1. 人口集中地区以外の地区及び交通不便地域の区分が分かる地図

■添付書類 人口集中地区以外及び交通不便地域の区分が分かる地図

以下に、旭川市における人口集中地区及び交通不便地域を示す。



## 6. 協議会のメンバーの構成及び協議会の開催状況と主な議論

### 6.1.協議会のメンバー

表 旭川市地域公共交通会議構成員名簿（平成 25 年 6 月現在）

区分	役職名	氏名
旭川市長が指名する職員	旭川市総合政策部地域振興担当部長	田澤 清一
	旭川市福祉保険部長	山口 泰宏
	旭川市都市建築部長	東 光男
北海道知事が指名する職員	北海道上川総合振興局地域政策部 地域政策課主幹	堀田 貴明
旅客鉄道事業者	北海道旅客鉄道（株）旭川支社 次長	鶴田 幹也
一般乗合旅客自動車運送事業者	旭川電気軌道（株）運輸部長代理	蟹谷 正
	道北バス（株）取締役 営業部長	踊場 稔洋
	北海道中央バス（株）旭川営業所 所長	佐藤 公彦
一般旅客自動車運送事業者団体	旭川地区バス協会 事務局長	中田 幸治
	旭川地区ハイヤー協会 会長	柏葉 健一
	— // — 専務理事	荒川 盛行
旭川地方個人タクシー協同組合 専務理事	立身 克夫	
一般旅客自動車運送事業者の運転手が組織する団体	旭川地区交通運輸産業労働組合協議会 議長	谷口 秀敏
利用者・住民代表	旭川市民委員会連絡協議会 理事	東 建司
	北海道高等学校PTA連合会旭川支部 事務局長	宮本 匠
	旭川市社会福祉協議会 常務理事	佐藤 雅之
	旭川消費者協会 監査	馬場 貞
	旭川NPOサポートセンター 事務局長	森田 裕子
その他団体	旭川商工会議所 事務局長	須藤 学
道路管理者	旭川開発建設部旭川道路事務所 計画課長	庄司 宣可
	北海道上川総合振興局旭川建設管理部 事業室 事業課長	高橋 敬
	旭川市土木部長	菅野 直行
	東日本高速道路（株）北海道支社旭川管理事務所 副所長	今井 敏紀
警察	旭川中央警察署交通第一課 企画規制第一係長	齋藤 伴範
	旭川東警察署交通第一課 企画規制係長	靱山 世市一
学識者	NPO 法人健やかまちづくり 理事長	秋山 哲男
	北海道大学大学院 公共政策学連携研究部 准教授	高野 伸栄
	旭川大学 経済学部経営経済学科 教授	吉地 望
運輸局・運輸支局	北海道運輸局旭川運輸支局 首席運輸企画専門官	高橋 秋彦 篠崎 光

## 6.2.会議の開催

平成 23 年度は 1 回、平成 24 年度は、3 回の地域公共交通会議を開催した。

表 会議開催内容

回	開催日時	主な協議内容
平成 23 年 第 1 回	平成 24 年 12 月 20 日	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) 監事の選任について</li> <li>2) 地域公共交通基礎調査の進捗について</li> <li>3) 平成 23 年度事業計画（案）について</li> <li>4) 平成 23 年度予算（案）について</li> </ol>
平成 24 年 第 1 回	平成 24 年 5 月 25 日	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) 平成 23 年度 事業結果,及び決算について</li> <li>2) 平成 24 年度 旭川市生活交通路線（旭川市単独補助路線）について</li> <li>3) 平成 24 年度 地域公共交通確保維持改善調査事業について</li> <li>4) 旭川市米飯地域におけるデマンド型交通実証実験運行について</li> <li>5) バリアフリー分科会の設置について</li> </ol>
平成 24 年 第 2 回	平成 25 年 2 月 6 日	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) 平成 24 年度 地域公共交通確保維持改善調査事業について</li> <li>2) 米飯地域におけるデマンド型交通実証実験運行について</li> <li>3) IC カードシステムの導入報告について</li> <li>4) バリアフリー分科会の開催状況,及び分科会事業の変更について</li> </ol>
平成 24 年 第 3 回	平成 25 年 3 月 26 日	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) 平成 24 年度 地域公共交通確保維持改善調査事業について</li> <li>2) 地域内フィーダー系統確保維持計画（旭川市東旭川米飯地区）について</li> <li>3) 交通空白地域デマンド型公共交通導入モデル事業について</li> <li>4) バス路線の変更・廃止について</li> </ol>
平成 25 年 第 1 回	平成 25 年 6 月 11 日	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) 平成 24 年度 事業結果, 及び決算について</li> <li>2) 平成 25 年度 事業計画, 及び予算について</li> <li>3) 平成 25 年度 旭川市生活交通路線（旭川市単独補助路線）について</li> <li>4) 旭川市公共交通グランドデザインについて</li> <li>5) 地域内フィーダー系統確保維持計画（旭川市東旭川地区）について</li> <li>6) 交通空白地域デマンド型公共交通導入モデル事業について</li> <li>7) 公共交通の利便性向上に係る事項等について</li> <li>8) その他</li> </ol>

## 7. 利用者等の意見の反映状況

---

### 7.1.米飯地区乗合タクシー試験運行に関するアンケート調査

実証運行期間中に乗合タクシーを利用した方に対してアンケート票を配布し、郵送回収にて調査を実施した。

【実施期間】平成 25 年 2 月 5 日発送（回収期限：平成 25 年 2 月 13 日）

【回収率等】回収率 60.8%（利用者実数：51 名、回収：31 票）

## 8. その他計画策定に必要な事項

---

### 8.1.協議会が平日 1 日当たりの運行回数が 3 回以上で足りると認めた系統の概要

フィーダー系統確保維持の計画のため、記載しない

### 8.2.協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧

フィーダー系統確保維持の計画のため、記載しない

### 8.3.車両の取得に係る目的・必要性

車両取得を行わないため、記載しない

### 8.4.車両の取得に係る定量的な目標・効果

車両取得を行わないため、記載しない

### 8.5.車両の取得計画の概要及び取得行う事業者、要する費用の総額、負担額及びその負担額

車両取得を行わないため、記載しない

## 9. 資料編：米飯地域乗合タクシー試験運行に関するアンケート調査結果

### 9.1.調査概要

実証運行期間中に乗合タクシーを利用した方に対してアンケート票を配布し、郵送回収にて調査を実施した。

【実施期間】平成 25 年 2 月 5 日発送（回収期限：平成 25 年 2 月 13 日）

【回収率等】回収率 60.8%（利用者実数：51 名、回収：31 票）

### 9.2.調査票設計

調査票は、下表に示す調査項目により構成した。具体的な調査依頼文・調査票については、次ページ以降に掲載する。

表 調査項目一覧

#### 【調査内容】

##### ①個人属性

- 居住地
- 性別
- 年齢階層
- 職業
- 世帯構成
- 保有免許
- 自家用車の保有状況

##### ②乗合タクシーについて

- 乗合タクシーの認識方法
- 乗合タクシーの利用方法の理解
- 乗合タクシーを他の方に広めたことの有無
- 利用頻度
- 利用目的
- 米飯線の利用経験
- 米飯線との利用頻度の比較
- 乗合タクシーの改善ニーズ
- 東旭川周辺の停車バスのニーズ
- 運賃
- コールバックの必要性
- 満足度
- 路線バス（米飯線）と乗合タクシーの選好
- 米飯地区外の利用者を増加させる取り組みの必要性
- 運賃以外の費用負担の意向

## 米飯地域乗合タクシー試験運行に関するアンケート調査

乗合タクシー利用者のみなさまへ

平成 24 年 10 月 22 日から試験運行を開始した乗合タクシーをご利用いただき、ありがとうございました。この試験運行も平成 25 年 1 月 18 日をもって終了致しました。

この米飯地域乗合タクシーに関するアンケート調査は、利用者のみなさまの貴重なご意見を反映させていただき、今後の運行方法等の見直しに役立てていくことを目的としております。

お忙しいところ恐れ入りますが、本調査の主旨をご理解いただき、本アンケート調査にご協力くださいますようお願い申し上げます。

旭川市総合政策部まちづくり推進課  
(電話) 0166-25-5316

### 《 調査の概要 》

- ◎ アンケート調査票は、乗合タクシー利用者の皆さまを対象に送付しています。
- ◎ このアンケートは、あなたご自身のことや交通に関するご意見、考え方をお聞きするものです。アンケートは、10分程度で終わる内容になっています。
- ◎ 利用者がお子様の場合は、保護者の方のご協力をお願いします。
- ◎ ご記入漏れのないようよろしくお願いします。
- ◎ データは統計的に処理し、調査事業のみに使用いたします。他の目的には一切使用いたしません。

- ◆ ご記入いただけましたら、同封の『返信用封筒』に封入いただき、お手数ですが、お近くの郵便局や郵便ポスト、へ投函またはご持参願います。
- ◆ 平成25年2月13日(水)までにご返送いただきたくお願いいたします。

このアンケート調査は、(社)北海道開発技術センターが受託し、実施しております。  
【本調査に関するお問い合わせ先】：(社)北海道開発技術センター 担当：大井・吉田  
Tel : 011-271-3022

図 依頼文 (1 ページ)



## 米飯地域乗合タクシー試験運行に関するアンケート調査票

各問について、○をつける もしくは チェック、該当部分に記入 をお願いします。

### 設問1 あなたご自身のことについてお伺いします。

1. あなたの性別についてお選びください。

- ①男性                      ②女性

2. あなたの年齢についてお選びください。

- ①10代      ②20代      ③30代      ④40代      ⑤50代      ⑥60代  
⑦70代      ⑧80歳以上

3. あなたのお住まいをお書きください。※例：番地までのご記入をお願いします。

4. あなたの職業についてお選びください。

- ①会社員（常勤）      ②パート・非常勤で就労      ③自営業・自由業      ④農業従事者  
⑤主婦（専業主婦）      ⑥主婦（パート従事者）      ⑦小学生      ⑧中学生      ⑨高校生  
⑩無職      ⑪その他（ \_\_\_\_\_ ）

5. あなたの世帯構成についてお選びください。

- ①単身      ②配偶者のみ      ③親子（二世帯）      ④多世代世帯（三世帯以上の家族）  
⑤ その他（ \_\_\_\_\_ ）

6. あなたの運転免許保有状況についてお選びください。

- ①免許有り      ⇒ I. 普通免許      II. 自動二輪      III. 原動機付自転車  
②以前持っていた      ⇒ 約（ \_\_\_\_\_ ）年前に運転をやめた  
③持っていない      ⇒ I. 現在取得中      II. 今後、免許を取得する      III. 免許は不要

7. あなたの自動車保有状況についてお選びください。

- ①ほぼ自分専用の車がある      ②家族共用の車がある      ③ない

**設問2 10月22日から試験運行を実施した乗合タクシーについてお聞きします。**

1. 乗合タクシーの利用方法を何で知りましたか？

- ①説明会      ②チラシ      ③ホームページ      ④新聞      ⑤知人からの紹介  
⑥その他 ( \_\_\_\_\_ )

2. 乗合タクシーの利用方法はすぐに理解できましたか？

- ①すぐに理解できた      ②利用して理解できた      ③あまり理解できなかった

3. 乗合タクシーを他の方に紹介したことはありますか？

- ①ある      ②ない

4. 約3ヵ月の試験運行期間内で乗合タクシーをどの程度利用しましたか？

\_\_\_\_\_回ぐらい

5. 乗合タクシーの利用目的を教えてください。(複数回答可)

- ①通勤      ②通学      ③通院      ④買い物  
⑥その他 ( \_\_\_\_\_ )

6. これまで、路線バス(米飯線)を利用していましたか？

- ①日常的に利用していた      ②たまに利用していた      ③あまり利用していなかった  
④全く利用したことがない

7. 前の間で①もしくは②を選択した方にお聞きします。

試験運行期間内、路線バス(米飯線)をどの程度利用しましたか？

\_\_\_\_\_回ぐらい

8. どのような点が改善されれば、乗合タクシーをもっと利用しようと思えますか？ (複数回答可)

- ①便数をもっと多くする ⇒ 希望する時間帯 \_\_\_\_\_ 時頃  
②東旭川地区の停留所を多くする  
③目的地までの運行時間を短くする  
④始発時間を早くする      ⑤終発時間を遅くする  
⑥運賃をもっと安くする      ⑦定期券を発行し、利用料金を安くする  
⑧寿バスカードの利用を可能にする  
(※寿バスカードの発行を受けると利用料金が100円になる取組みです。)  
⑨予約方法を簡単にする      ⑩予約の締め切り時間を遅くする  
⑪JRへの接続をよくする      ⑫路線バスへの接続をよくする  
⑬その他 ( \_\_\_\_\_ )

9. 東旭川駅周辺で、乗合タクシーが停車すると良いと思われる場所を具体的にご記入ください。

具体的にご記入ください ( \_\_\_\_\_ )

10. 乗合タクシーの運賃はどれくらいが適当だと思いますか？

- ①200円    ②300円    ③400円    ④500円    ⑤600円  
⑥700円    ⑦800円    ⑧900円    ⑨1000円以上

11. 利用者の方へ乗合タクシーの到着時間を電話にて連絡すること(コールバック)を実施しています。このコールバックは必要だと思いませんか？

- ①必要                      ②不必要                      ③どちらとも言えない  
④その他 ( \_\_\_\_\_ )

12. この乗合タクシーを利用した満足度をお答えください。

- ①満足                      ②どちらとも言えない                      ③不満足

13. 路線バス(米飯線)と乗合タクシーではどちらが利用しやすいと思いますか？

- ①路線バス(米飯線)                      ②乗合タクシー                      ③どちらとも言えない

14. 路線バスや乗合タクシーを継続的に維持するために、米飯地区外の利用者を増加させる取組みは必要と感じますか？

- ①必要                      ②必要無い                      ③どちらとも言えない

15. 路線バスや乗合タクシーを継続的に維持するために、運賃以外に会費等を住民の皆さまにご負担いただくことはどう思いますか？

- ①賛成                      ②反対                      ③公共交通を維持するためにはしょうがない  
④どちらとも言えない                      ⑤その他 ( \_\_\_\_\_ )

最後に、乗合タクシーや普段の移動についてご意見などございましたら、こちらにご記入ください。

以上です。ご協力ありがとうございました。

### 9.3.アンケート調査結果

米飯地域乗合タクシー試験運行に関するアンケート調査の集計結果を以下に示す。

#### (1) 個人属性

##### 1) 居住地

回答者の居住地は、回収数が少ないものの瑞穂、米原、豊田それぞれ分散している。

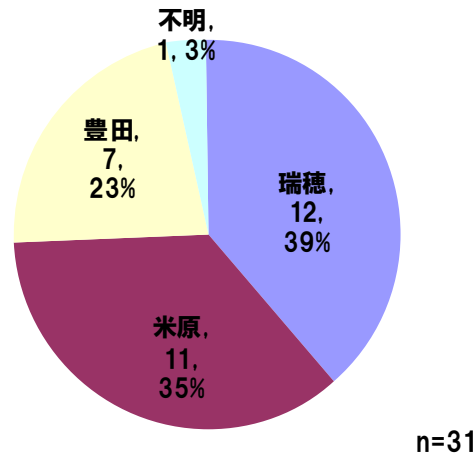


図 1 居住地

##### 2) 性別

回答者の性別は、米原及び豊田で「女性」が約7割と高い。瑞穂では半々となっている。

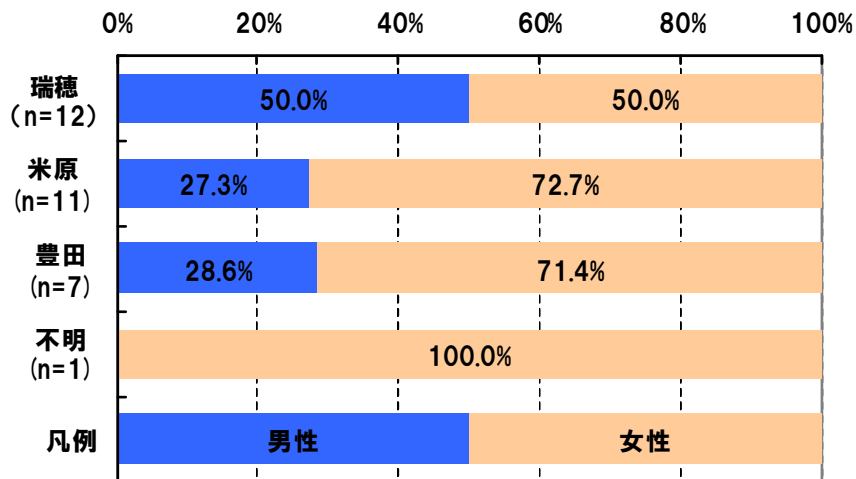


図 2 性別

### 3) 年齢層

回答者の年齢層は、各地区とも「70代」から「80歳以上」で半数以上を占めている。米原では、「70代」から「80歳以上」の割合が9割以上となっている。

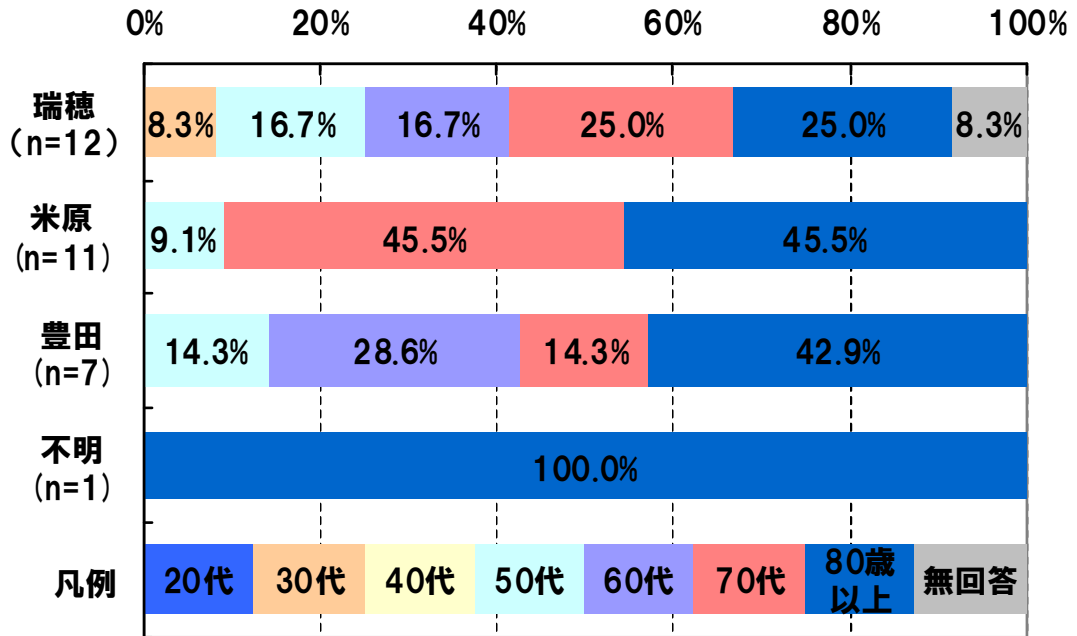


図 3 年齢層

### 4) 職業

回答者の職業は、米原及び豊田では「無職」の割合が高い。瑞穂では、「農業従事者」の割合が半数を占めている。

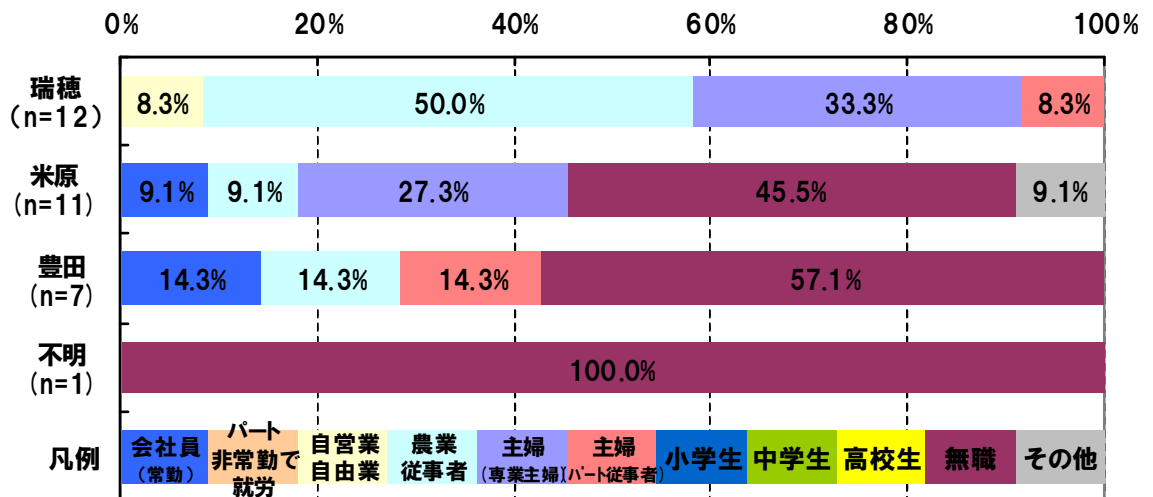


図 4 職業

### 5) 世帯構成

回答者の世帯構成は、瑞穂及び米原では「配偶者のみ」の世帯が最も多く、特に米原では7割以上を占めている。豊田では、「親子（二世帯）」の割合が約9割を占めている。

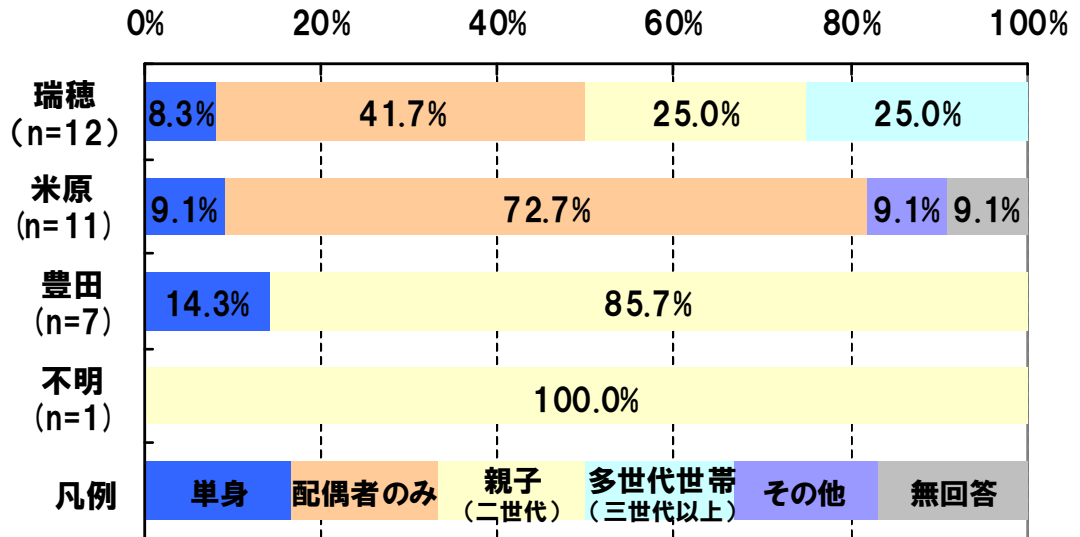


図 5 世帯構成

### 6) 運転免許保有状況

回答者の運転免許保有状況は、免許を保有している人と保有していない人が概ね半々となっている。

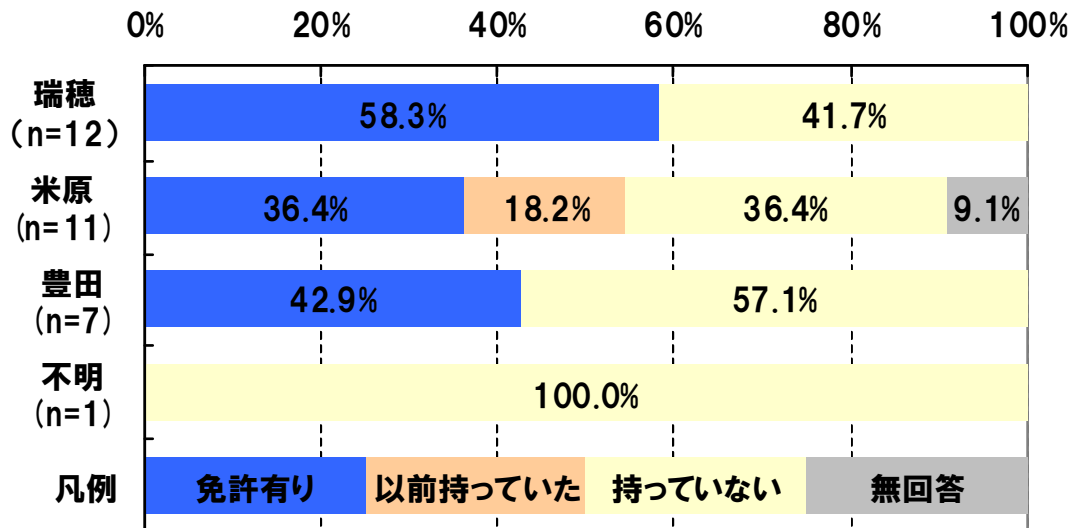


図 6 運転免許保有状況

7) 保有する運転免許証の種類

⑥運転免許保有状況において、運転免許を保有している免許の種類は、「普通免許」の割合が非常に高い。

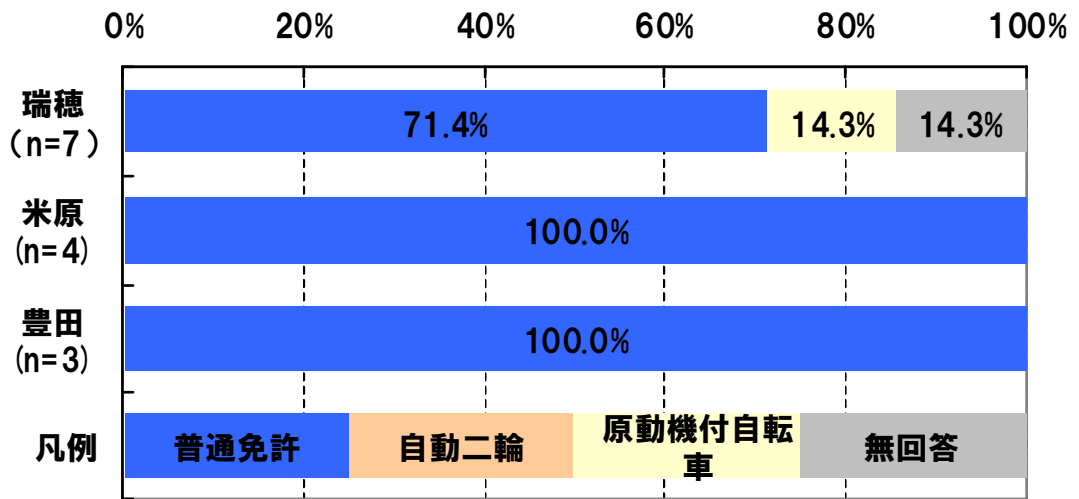


図 7 保有する運転免許証の種類

8) 運転免許返納時期

⑥運転免許保有状況において、運転免許を以前持っていたと回答した人は、70代の男性で、約1年前に返納している。

9) 運転免許非保持者の意向

⑥運転免許保有状況において、「今後、免許を取得する」と回答した人は2割・1名であった。

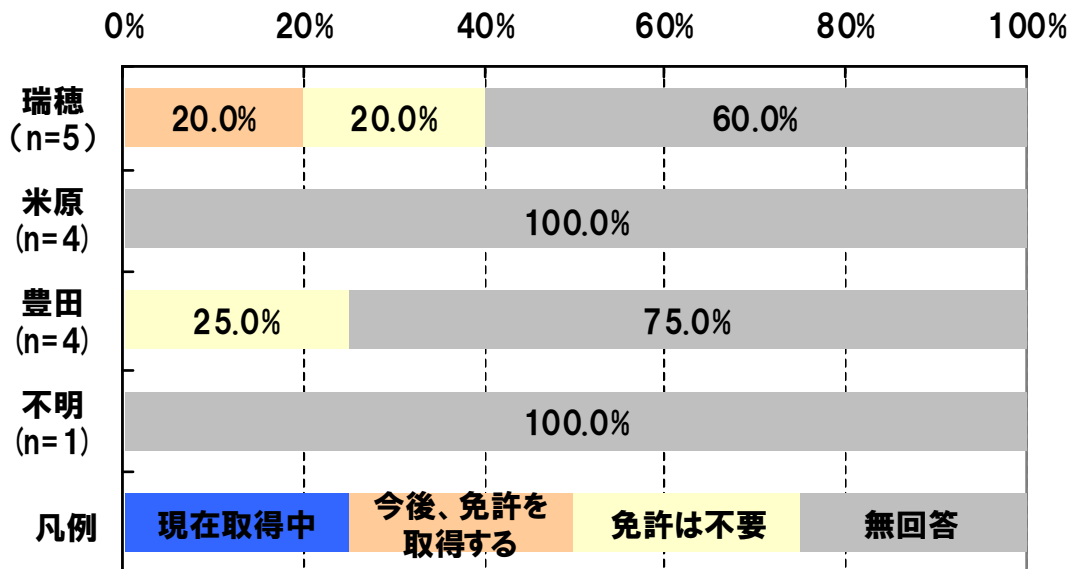


図 8 運転免許非保持者の意向

10) 自家用車の保有状況

回答者の自家用車保有状況は、何らかの形で保有している人が4割から6割となっている。中でも「ほぼ自分専用の車がある」と回答した人は、各地区とも3割以上となっている。

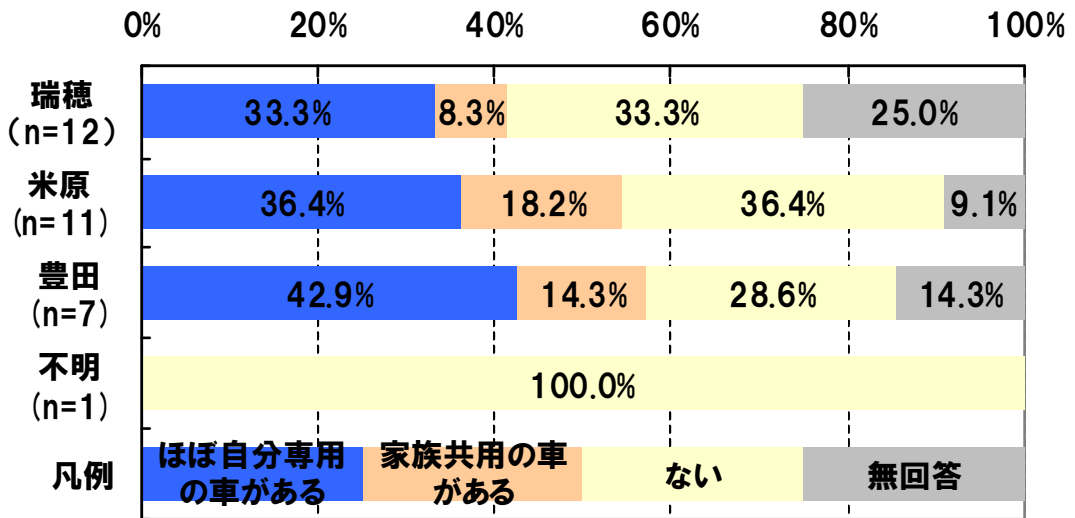


図 9 自家用車の保有状況

(2) 試験運行を実施した乗合タクシーについて

1) 乗合タクシーの認識方法

乗合タクシーの認識方法について、その利用方法を知った手段としては、「説明会」や「チラシ」が多く挙げられている。

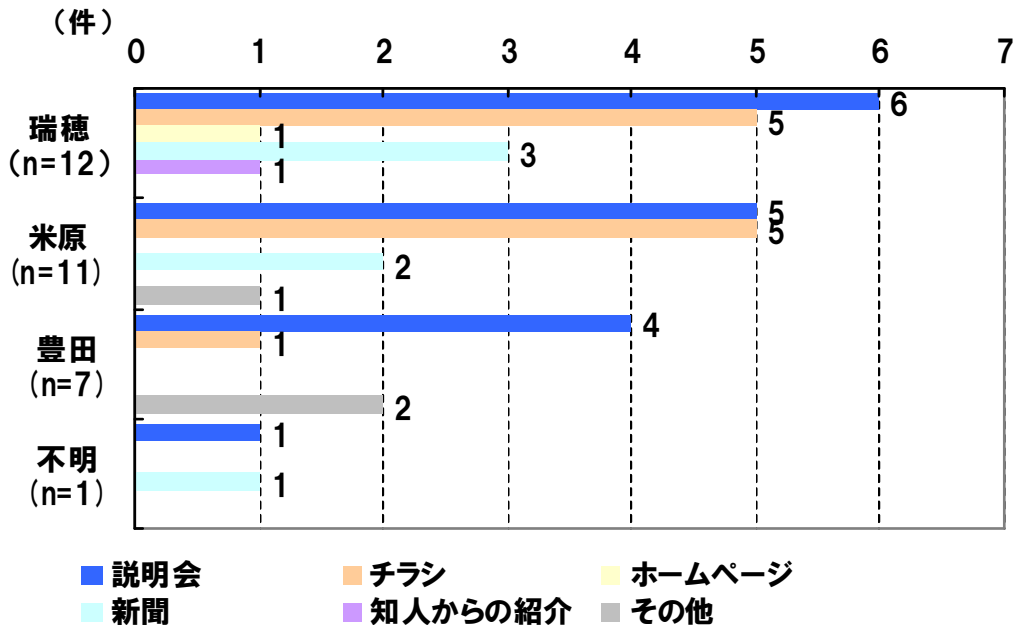


図 10 乗合タクシーの認識方法

表 1 その他の内容

地区名	その他の内容
豊田	家族から聞いた
	息子から聞いた
米原	町内会長さんから聞いた



## 2) 乗合タクシーの利用方法の理解

乗合タクシーの利用方法について、ほとんどの人が理解できたと回答している。

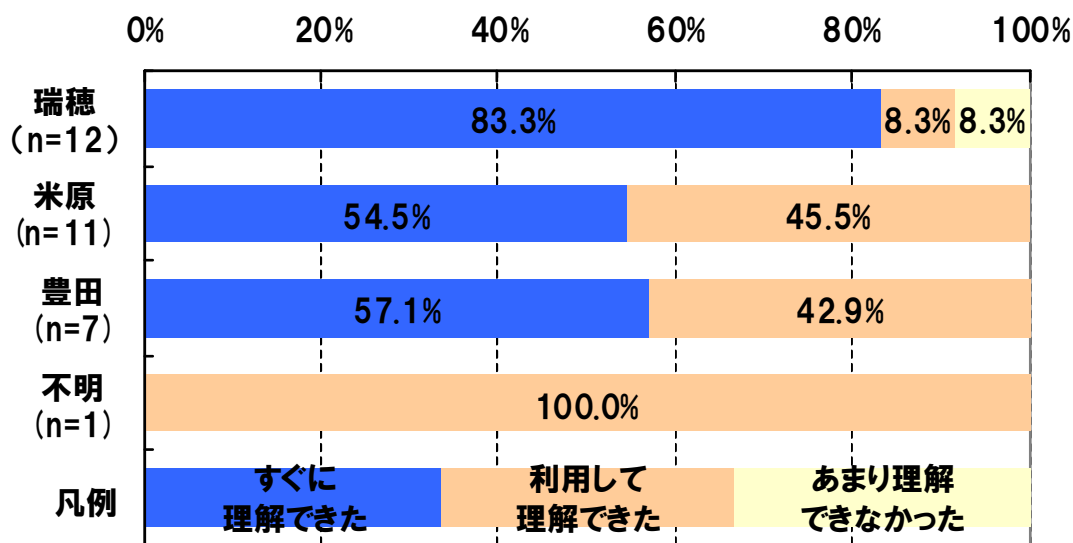


図 11 乗合タクシーの利用方法の理解

## 3) 乗合タクシーを他の方に広めたことの有無

各地区とも半数以上の人乗合タクシーを他の人に紹介している。

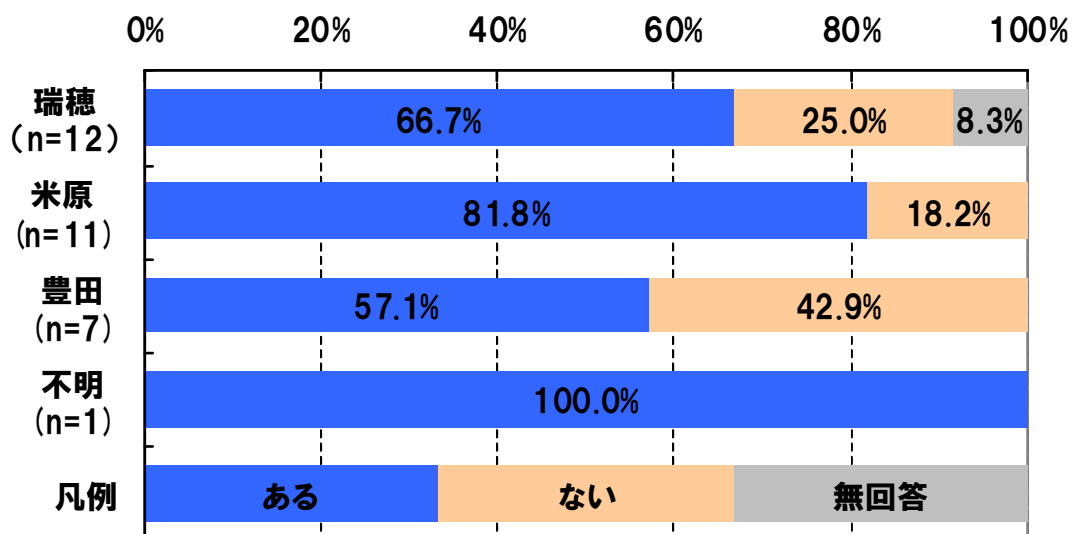


図 12 乗合タクシーを他の方に広めたことの有無

4) 乗合タクシーの利用頻度

試験運行期間内に乗合タクシーを利用した回数は、1~2回、3~4回が9件ずつと最も多くなっている。

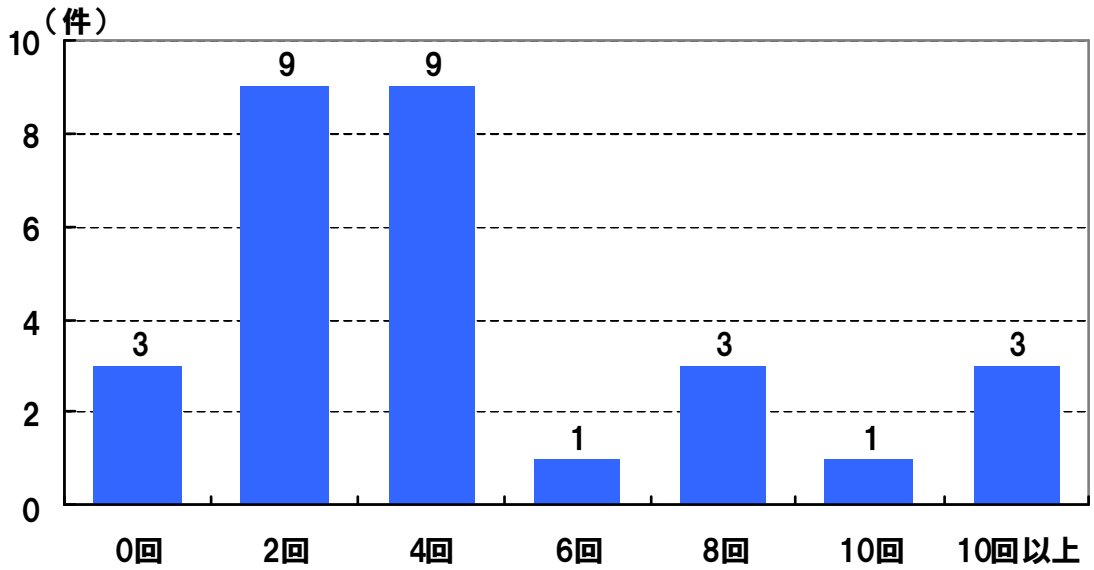


図 13 乗合タクシーの利用頻度

5) 乗合タクシーの利用目的

乗合タクシーの利用目的は、各地区とも「通院」及び「買い物」での利用が多くなっている。

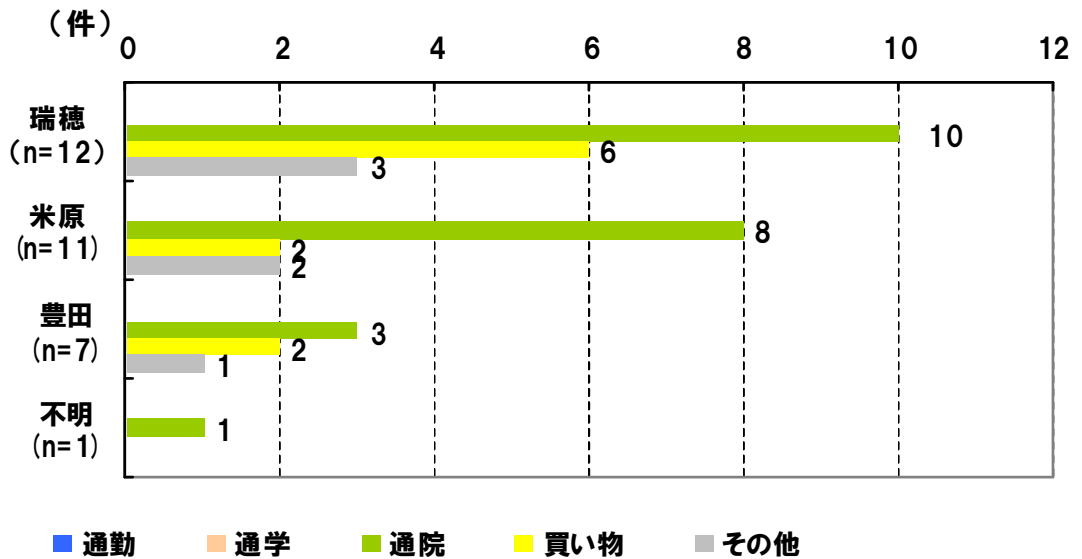


図 14 乗合タクシーの利用目的

表 2 その他の内容

地区名	その他の内容
瑞穂	習い事
	前日飲み会で置いてきた車を取りに行く
	遊びに行くため(友人に会うため)
米原	お寺
	お酒を飲むため、町へ行くため
豊田	お寺

6) 路線バス（米飯線）の利用経験

路線バス（米飯線）の利用経験は、各地区とも7割以上となっている。瑞穂及び米原では、約2割が「日常的に利用していた」と回答している。

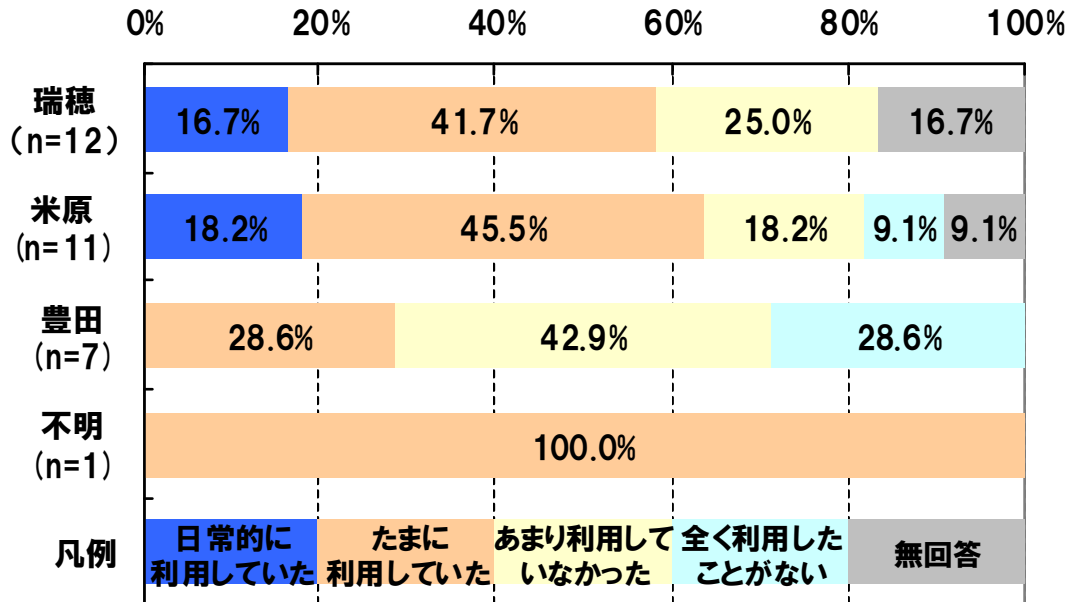


図 15 路線バス(米飯線)の利用経験

7) 試験運行期間中の路線バス（米飯線）の利用頻度

試験運行期間中に路線バス（米飯線）を利用回数は、1~2回が7件と最も多い。最多では20回との回答があった。

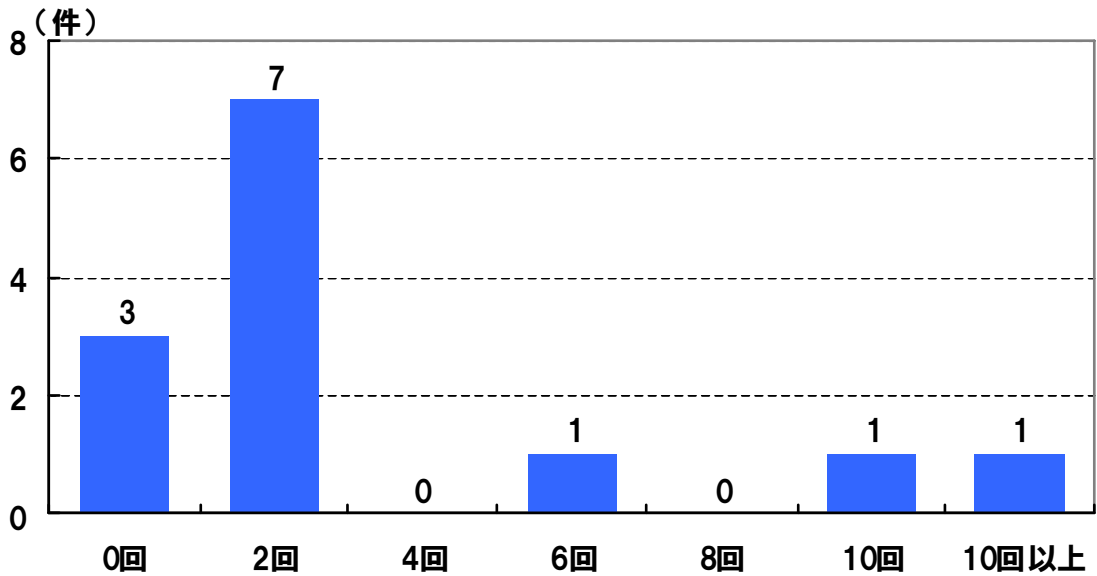


図 16 試験運行期間中の路線バス(米飯線)の利用頻度

### 8) 乗合タクシーの改善ニーズ

乗合タクシーの改善ニーズは、「寿バスカードの利用を可能にする」、「路線バスへの接続を良くする」、「便数をもっと多くする」との意見が多くなっている。「便数をもっと多くする」と回答した人が増便を希望している時間帯は、15時台が5件と最も多くなっている。

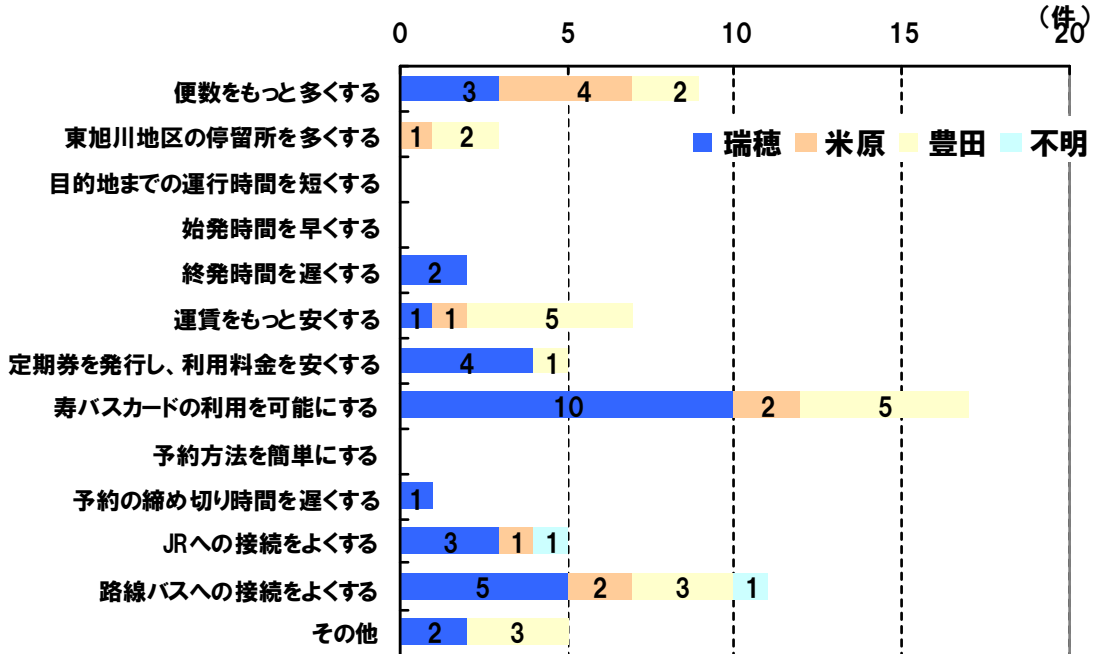


図 17 乗合タクシーの改善ニーズ

表 3 その他の内容

地区名	その他の内容
瑞穂	停留所の最終地点の延長
	回数券(5回分の料金の6回乗車できる等)の発行
豊田	あまり外へ出たくないから今までどおりでいいと思います
	バスのたくさん出ている地域まで運行していただいたい。 医療機関のバスの代替としての機能を持たせられないか。

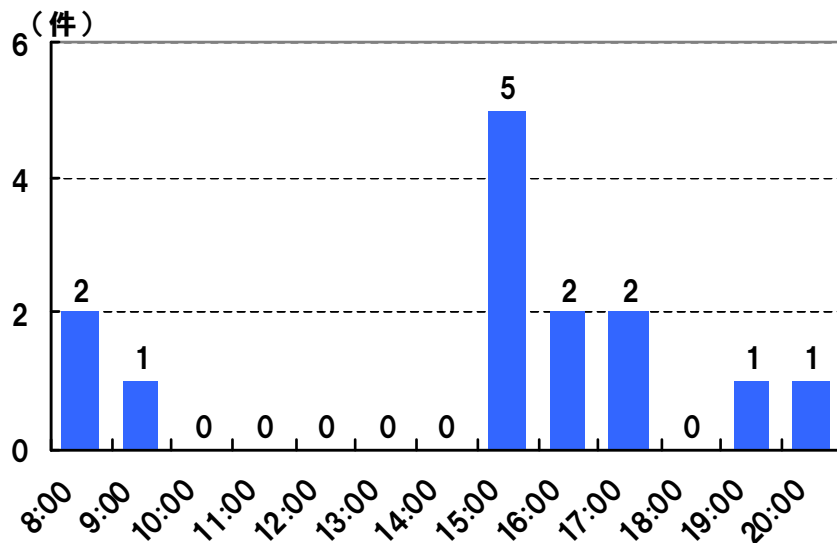


図 18 増便を希望する時間帯

### 9) 東旭川周辺の停車バスのニーズ

乗合タクシーが東旭川駅周辺で停車すると良いと思う場所では、東旭川農協Aコープ東旭川が5件と最も多く、次いで東旭川6丁目が4件となっており、試験運行期間の指定施設が多くあげられていることから、利用者の需要を一定程度満たしていると考えられる。

表 4 東旭川周辺の停車バスのニーズ

施設名	件数
東旭川農協Aコープ 東旭川	5
東旭川6丁目	4
旭山動物園	2
東旭川駅	2
病院	2
山口眼科	1
歯医者	1
役場	1
スーパー	1
ダイイチ	1
パーラトーエー豊岡店	1

### 10) 運賃

運賃は、瑞穂及び米原では試験運行期間の通常運賃である「500円」が適正であるとの意見が半数以上となっている。豊田では「300円」との意見が約6割となっている。

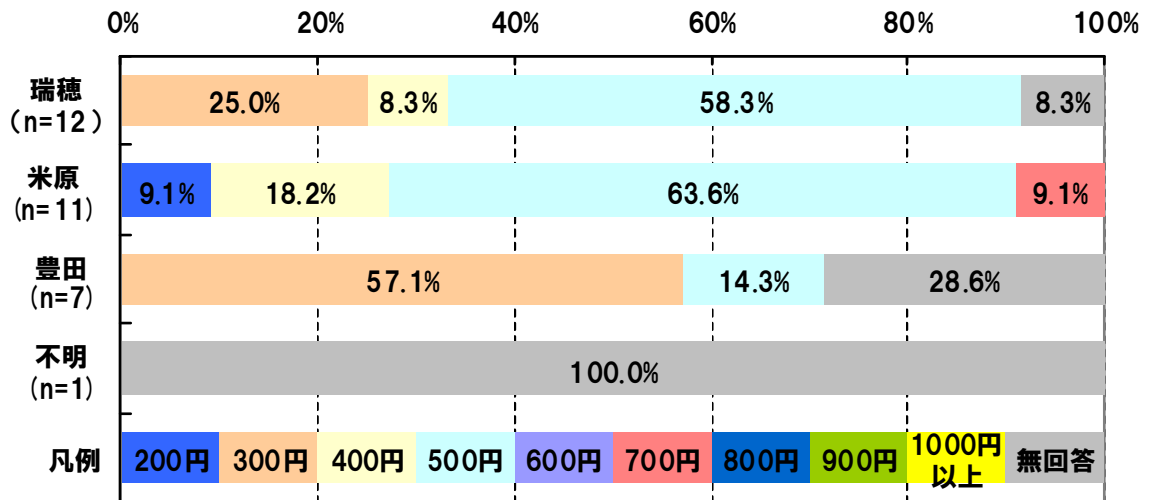


図 19 運賃

11) コールバックの必要性

コールバックの必要性は、瑞穂で8割以上が「必要」と回答している。

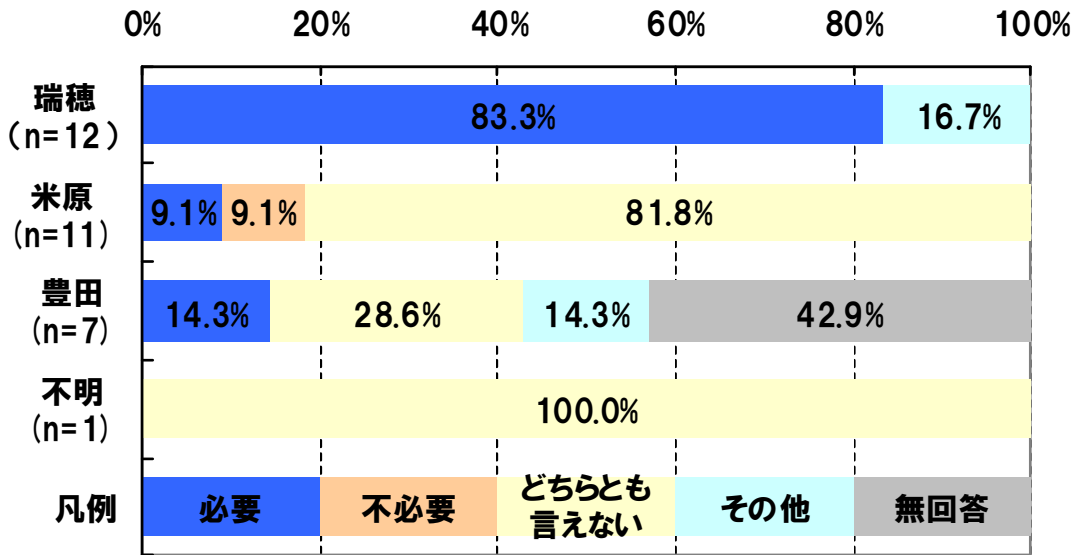


図 20 コールバックの必要性

表 5 その他の内容

地区名	その他の内容
瑞穂	遅れそうな場合等でいいと思う 必要に応じて
豊田	到着時間が大幅に遅れる時のみで良いのでは

12) 満足度

乗合タクシーの満足度は、瑞穂で全員が「満足」と回答している。豊田では「満足」が約4割となっており、東旭川駅からの距離が遠くなるほど満足度が高くなっている。

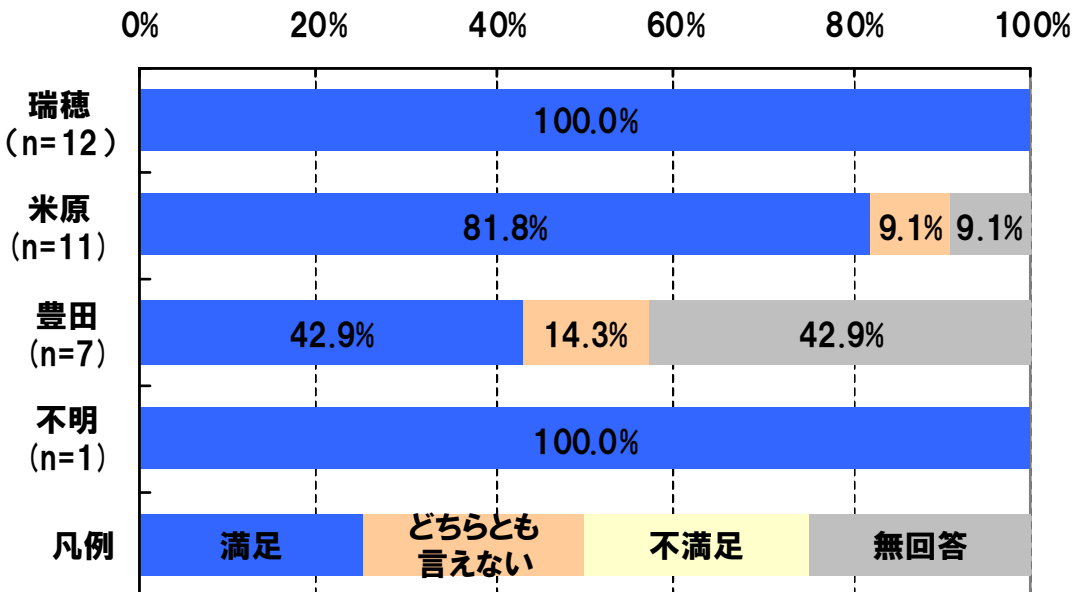


図 21 満足度

### 13) 路線バス（米飯線）と乗合タクシーの選好

路線バス（米飯線）と乗合タクシーの選好では、各地域とも 8 割以上が「乗合タクシー」を選択する結果となっている。

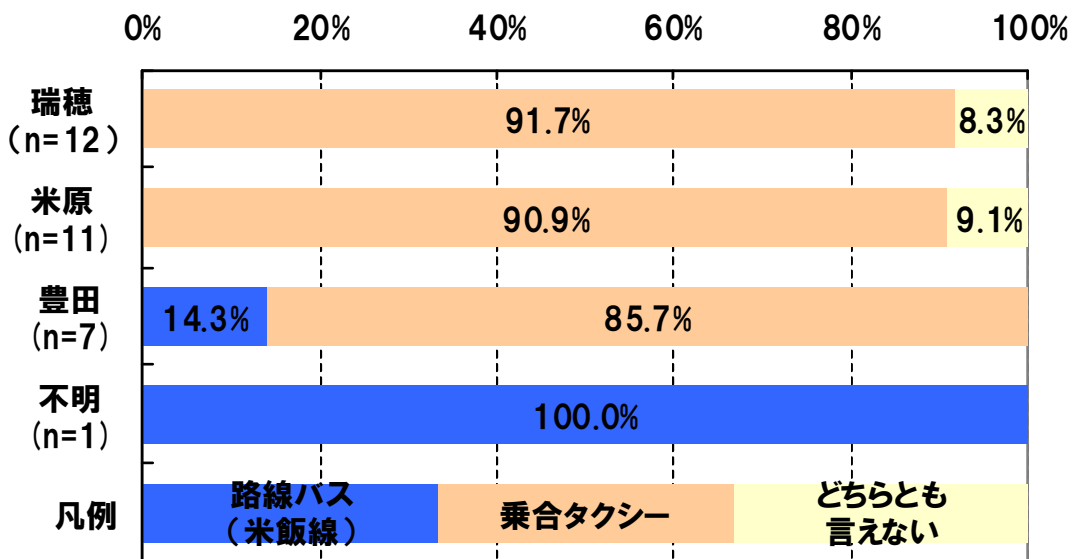


図 22 路線バス(米飯線)と乗合タクシーの選好

### 14) 米飯地区外の利用者を増加させる取り組みの必要性

路線バスや乗合タクシーを継続的に維持するために、米飯地区外の利用者を増加させる取り組みが必要かどうかの問いに対して、「必要」が半数を超えたのは米原のみとなっている。一方で、「必要ない」との意見は少なく、瑞穂及び米原で約 1 割となっている。

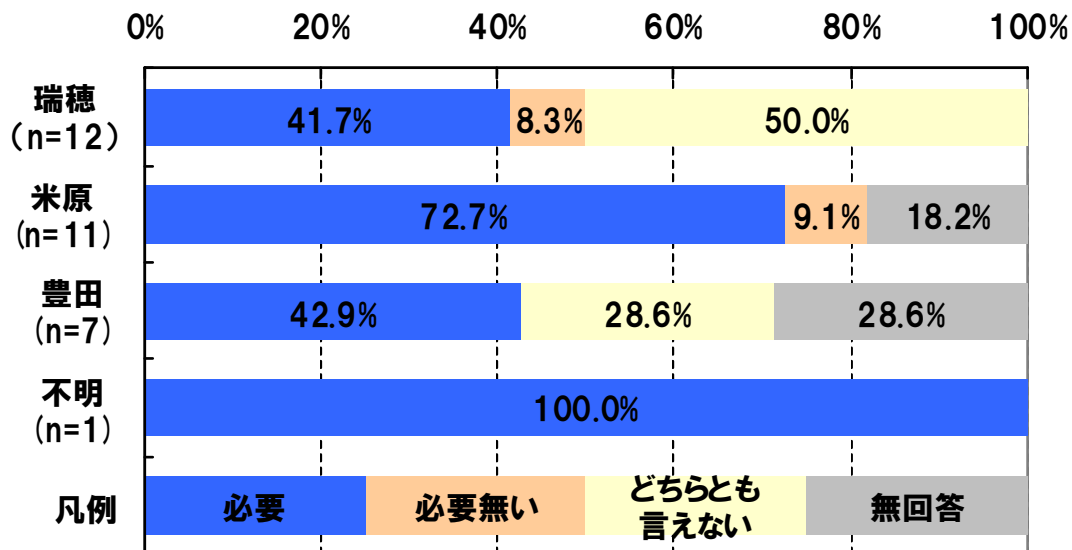


図 23 米飯地区外の利用者を増加させる取り組みの必要性

15) 運賃以外の費用負担の意向

路線バスや乗合タクシーを継続的に維持するために、運賃以外の会費等を負担する意向があるかどうかの問いに対して、瑞穂では意見が割れた状況となっており、米原では「反対」はないものの、「どちらとも言えない」が7割以上となっている。豊田では「賛成」がないものの、「公共交通を維持するためにはしょうがない」との意見が約4割で最も割合が高い。

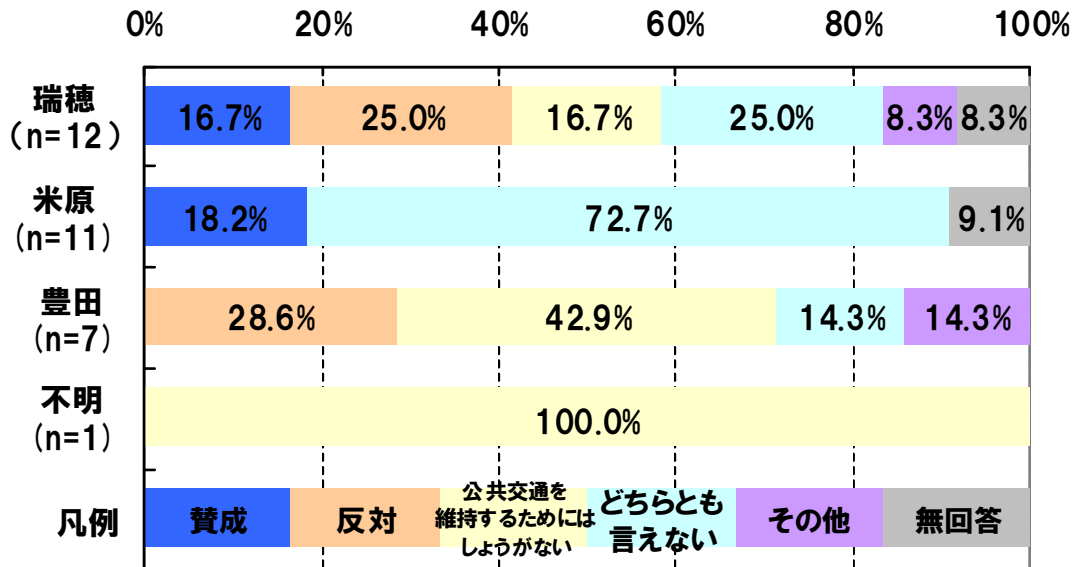


図 24 運賃以外の費用負担の意向



## 自由回答

表 6 自由回答

地区名	性別	年齢	自由回答
瑞穂	女性	30代	個人的には永山地区や豊岡へ頻繁に行くので、環状線近辺まで行けるとバスの乗換えもできるのですごく助かる。 利用10回につき1回タダ、もしくは半額等、ポイント的な要素があれば、私は500～600円でも乗る。 往路の時刻はそのままでもいいので復路の便数をもう少し増やしてほしい。
瑞穂	女性	60代	家先から施設ごとに移動が出来るので歩けない者としてはとても助かっていた。早く復活してほしい。 乗り合いタクシーへ乗る際、足が悪いので足台がほしい。
瑞穂	男性	60代	一律運賃より、区間による運賃制度を考えてほしい。安否確認事業へも結びついていければいい。 利用者の増加の一つとして、市内より米飯地区へ来る人もいるので全体的呼びかけ・説明をできないか。 高校生用の便として朝の便を4条8丁目までの運行はできないか。(乗り継ぎが一回で終わるので) 買物用に3条15丁目三番館あたりへの乗り入れは？
瑞穂	男性	80歳以上	市民の足の確保は行政の責任ではありませんか。
瑞穂	女性	50代	今はまだ運転をしますが、いずれ運転が億劫になった時に乗合タクシーは家まで来てくれるのでとても良いと思います。
瑞穂	女性	50代	乗合なので大きなワゴンが動いていましたが、利用人数、手荷物の有無で車両を変えるなどの工夫があってもよいと思いました。また、地域との連携を良くして、行事の送迎や、5人以上のグループ割引など、多くの人に利用してもらえる制度になってほしいと感じました。 利用する側も、門口の除雪など心がけていくことも大切だと思います。 個人で難しいことは、町内会、市民委員会で協力して、気持よく送迎が行われるようにするのも良いと思います。
豊田	男性	60代	試験運行のデータだけの判断はできない。潜在的需要はまちがいなく増加すると思う。住民への認知が徹底されれば利用率が上がると思う。 戸口から戸口へ移動できるのは、高齢者にとっては有難いことです。特に冬の時期には良さがわかると思う。 運賃は、米飯線のバス運賃を参考にできないか。
豊田	女性	80歳以上	私事になりますが、米飯を8:30頃出発する便があると有難いと思います。
豊田	女性	50代	乗り合いタクシーの運賃は距離別にしたらよい。