

令和5年度

日 時 令和6年1月15日 14:00~
場 所 更別村役場3階大会議室

第2回会議案

更別村地域公共交通活性化協議会

会議次第

1. 開会

2. 挨拶 会長 大野 仁

3. 議題

議案第1号 更別村地域公共交通網形成計画（案）の改正について

議案第2号 事業評価（案）について

議案第3号 生活交通確保維持改善計画（案）の変更について

4. その他

第3回会議の日程等について

5. 閉会

3. 議題

議案第1号 更別村地域公共交通網形成計画（案）の改正について

資料1-①、1-②、1-③

更別村地域公共交通網形成計画（案）を別紙のとおり改正する。

議案第2号 事業評価（案）について

資料2

事業評価（案）を別紙のとおり評価する。

議案第3号 生活交通確保維持改善計画（案）の変更について

資料3

生活交通確保維持改善計画（案）を別紙のとおり定める。

4. その他

・第3回会議の日程等について

日時 令和6年3月 日() 時 分から

場所 更別村役場3階大会議室

議題 令和6年度事業計画及び予算について

更別村地域公共交通活性化協議会設置要綱

(目的)

第1条 更別村地域公共交通活性化協議会（以下、「協議会」という。）は、道路運送法（昭和26年法律第183号）及び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。以下、「法」という。）の規定に基づく協議並びに村内における生活交通の確保方策等に関する協議を行うため設置する。

(事務所)

第2条 協議会は、事務所を更別村字更別南1線93番地更別村役場内に置く。

(協議事項)

第3条 協議会は、次に掲げる事項を協議するものとする。

- (1) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃・料金等に関すること。
- (2) 市町村運営有償運送の必要性及び旅客から收受する対価に関すること。
- (3) 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第5条第1項に規定する地域公共交通計画の作成及び変更並びに実施に関すること。
- (4) 生活交通の確保方策等に関すること。
- (5) その他協議会が必要と認めること。

(会長)

第4条 協議会に会長を置き、更別村副村長をもって充てる。

- 2 会長は、協議会を代表し、会務を総括する。
- 3 会長に事故があるとき、又は会長が欠けたときは、あらかじめ会長の指名する者がその職務を代理する。

(協議会の委員)

第5条 協議会の委員は、法の規定区分に応じ、同表の右欄に定める者により構成するものとする。

番号	法の規定区分	関係機関等
1	法第6条第2項第1号	更別村副村長その他の更別村長が指名する職員
2	法第6条第2項第2号	一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体の代表者又はその指名する者 北海道開発局帯広開発建設部長又はその指名する者 北海道十勝総合振興局長又はその指名する者 更別村副村長その他の更別村長が指名する職員
3	法第6条第2項第3号	釧路方面帯広警察署長又はその指名する者 地域公共交通の利用者 北海道運輸局帯広運輸支局長又はその指名する者 北海道十勝総合振興局長又はその指名する者 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転手が組織する団体の代表者又はその指名する者 その他協議会が必要と認める者

(会議)

第6条 協議会の会議（以下、「会議」という。）は、会長が招集し、会長が議長となる。

- 2 協議会は、会員の過半数が出席しなければ、開くことができない。
- 3 委員は、都合により会議を欠席する場合は、代理の者を出席させることができる。この場合において、委員があらかじめ会長に代理の者の氏名等を報告することにより、その代理の者の出席をもって委員の出席とみなす。
- 4 会議の議事は、出席者の過半数で決し、可否同数のときは会長の決するところによる。
- 5 会議は、原則として公開する。ただし、会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生ずると認められる場合は、非公開で行うものとする。
- 6 会長は、必要があると認めるときは、委員以外の者に対して、資料の提出を求め、又は会議への出席を求め説明若しくは意見を聞くことができる。
- 7 前各項に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(協議結果の取扱い)

第7条 委員及び関係者は、協議会で協議が整った事項について、その結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

(事務局)

第8条 協議会の事務を処理するため、更別村企画政策課に事務局を置く。
2 事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(監査)

第9条 会長は、協議会の会計を監査する監査委員を委員の中から指名する。
2 監査委員は、会計監査の結果を協議会の会議において報告する。

(財務)

第10条 協議会において、予算の編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(協議会が解散した場合の措置)

第11条 協議会が解散した場合における協議会の収支は、解散の日をもつて打ち切り、会長が別に定める方法により決算する。

(その他)

第12条 この要綱に定めるもののほか、協議会の運営に関して必要な事項は協議の上、別途定める。

附 則

この要項は、令和5年4月27日から施行する。

更別村地域公共交通活性化協議会 委員名簿

令和5年6月現在

法の規定区分		所 属	職 名	氏 名	備 考	
第6条第2項 第1号の委員	地方公共団体及び村長が指名する者	更別村	副村長	大野 仁	会長	
		更別村企画政策課	課長	本内 秀明	会長代理	
		更別村産業課	課長	高橋 祐二		
		更別村保健福祉課	課長	新関 保		
		更別村住民生活課	課長	小野寺 達弥		
第6条第2項 第2号の委員	公共交通事業者等	十勝バス株式会社モビリティグループ乗合企画チーム	次長	鈴木 洋平		
		大新東株式会社道東営業所	所長	齊藤 賢二		
		大正交通有限会社	専務取締役	道見 賢人		
	道路管理者	北海道開発局帯広開発建設部道路計画課	課長	大江 祐一		
		十勝総合振興局帯広建設管理部事業室地域調整課	課長	佐々木 昇		
		更別村建設水道課	課長	石川 亮		
第6条第2項 第3号の委員	公安委員会	釧路方面常広警察署交通第一課	課長	堺 玄州		
	地域公共交通の利用者	更別村社会福祉協議会	副会長	高畠 昭子		
		NPO法人どんぐり村サラリ	理事長	及川 末雄		
		北海道運輸局帯広運輸支局	企画輸送・監査担当 首席運輸企画専門官	若杉 貴志		
	学識経験者その他当該地方公共団体が必要と認めるもの	十勝総合振興局地城創生部地域政策課	課長	範国 修史		
		十勝地区バス労働組合連絡会	代表	久保 真司		
		更別村商工会	経営指導員	濱村 好弘	監査	
		Social Knowledge Bank合同会社	代表社員 株式会社長大職務執行者	今井 母土子		
オブザーバー						
事務局		更別村企画政策課	課長補佐	井内 浩路		
		更別村企画政策課地域開発係	主任	石井 悠一郎		
		更別村企画政策課地域開発係	主任	井原 靖博		

* 法とは「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」をいう。

1. 修正箇所一覧

番号	計画本体に記載が必要な事項		修正箇所
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（補助系統）の地域の公共交通における位置付け・役割	1-1 補助系統の位置付け	広域幹線、地域内幹線、支線の区分（補助事業の地域内フィーダー系統を示す）	P41 表に整理
	1-2 系統の記載	表と地図との整合（系統名など）	P40 図に系統名を追加
	1-3 補助系統の役割（取組の方向性）	幹線・フィーダーの将来像やデマンド交通等に係る取組の方向性	P41 表に整理
	1-4 確保・維持策の記載	補助系統以外も含めた地域公共交通全体のあらましを記載の上、補助系統の明示	P42 表に整理
	1-5 ネットワークの全体像（地図）	補助系統以外も含めた地域公共交通ネットワークの概要図	P40 図に系統名を追加
	1-6 計画区域の設定（地図）	補助系統を含めるような計画区域の設定	P40 図に計画区域を追加
	1-7 補助系統の位置（地図）	計画区域内での補助系統の位置を地図内に明示	P40 図示に系統名を追加
2 上記の位置付け等を踏まえた地域公共交通確保維持事業の必要性	2-1 補助事業の必要性	地域の公共交通ネットワークにおける各補助系統の機能や役割を文章で具体的に記載	P41 文章で整理 P44 文章で整理
3 補助系統に係る事業及び事業主体の概要	3-1 整理対象の事業	補助系統以外も含め、全体の事業内容や事業区分等を記載	P42 表に整理
	3-2 事業主体の記載	主体が行政なのか交通事業者などのかは必ず明記	P42 表に整理
	3-3 補助系統の記載	補助系統の明示	P42 表に整理（フィーダー補助）
	3-4 車両購入費補助に関する記載	車両購入費補助の活用を見込む場合は、その旨、記載	車両購入補助金は未活用のため対象外
4 計画全体の定量的な目標・効果とその評価方法（R2より努力義務化）	4-1 数値指標・目標値	地域公共交通計画全体の定量的な目標を設定	2020年からの5か年計画の4年が経過し努力義務化の位置付のため、目標値等は改訂の対象外とする。
	4-2 個別系統の目標	基本的に個別の補助系統に関する目標・評価手法等は別紙に記載	
	4-3 単位について	利用者（住民）1人当たりでも可	
	4-4 収支について	収支率でも可	
	4-5 データ取得方法	具体的なデータ取得方法の記載	P55、P56に目標値・データ取得方法を記載（既存）

2. 新旧对照表

(3) めざすべき想定

変更後	<p>計画区域（更別村の境界線）を図示</p> <p>■利用促進策等</p> <ul style="list-style-type: none"> 施策⑤：交通および買い物に係るアプリ・システム開発 施策⑥：村内公共交通網再編に伴う周知機会の充実 施策⑦：住民意見の聴取を目的とした意見交換会の実施 施策⑨：買い物利便性向上に向けた貨客混載の導入 <p>施策①：市街地部における村民バスの路線再編 施策③：村民の移動ニーズ・生活実態に即した村内公共交通の運行時刻の見直し</p> <p>施策④：村内交通と広域交通との東経利便性向上</p> <p>0m</p> <p><凡例></p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 計画区域 予約運行型タクシーの導入地域 農村部からの人の動き 広域交通との東経拠点
変更前	<p>●</p> <p>■利用促進策等</p> <ul style="list-style-type: none"> 施策⑤：交通および買い物に係るアプリ・システム開発 施策⑥：村内公共交通網再編に伴う周知機会の充実 施策⑦：住民意見の聴取を目的とした意見交換会の実施 施策⑨：買い物利便性向上に向けた貨客混載の導入 <p>施策①：市街地部における村民バスの路線再編 施策③：村民の移動ニーズ・生活実態に即した村内公共交通の運行時刻の見直し</p> <p>施策④：村内交通と広域交通との東経利便性向上</p> <p>●</p> <p><凡例></p> <ul style="list-style-type: none"> 予約運行型タクシーの導入地域 農村部からの人の動き 広域交通との東経拠点

変更前		変更後																																														
		P41 補助系統の位置付け、補助系統の役割、補助事業の必要性の記載																																														
※ 該当なし	※ 該当なし	<p>(4) 村内交通の位置付けと役割 基本方針及び特徴等を踏まえた村内交通の位置付けと役割を以下のとおり整理しています。</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th colspan="5">表-1.1 村内交通の位置付けと役割</th></tr> <tr> <th>位置付け</th><th>系統</th><th>利用者</th><th>役割</th><th>特徴</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>広域幹線</td><td>・十勝バス広尾線</td><td>誰でも利用可（制限なし）</td><td>村内から帯広市への広域交通</td><td>・沿線自治体との運行の赤字補填</td></tr> <tr> <td>地域内幹線</td><td>・村尾バス</td><td>誰でも利用可（制限なし）</td><td>市内から帯広市への広域交通</td><td>・施策① 村尾バスの路線再編</td></tr> <tr> <td>支線</td><td>・予約運行型タクシー</td><td>誰でも利用可（制限なし）</td><td>計画区域内の移動支援</td><td>・施策② 予約運行型タクシー導入</td></tr> <tr> <td>特定利用者の運送サービス</td><td>・スクールバス</td><td>児童・生徒等</td><td>農村部等に居住する児童・生徒の通学支援</td><td>・施策⑤ アドリ・システム開発</td></tr> <tr> <td></td><td>・移送サービス</td><td>高齢者や障がい者等</td><td>公共交通の利用</td><td>・施策⑥ 乗員助成の導入</td></tr> <tr> <td></td><td></td><td></td><td>移動支援</td><td>・地域公共交通確保特事業実施</td></tr> <tr> <td></td><td></td><td></td><td></td><td>・使い易納的な運行を確保（※）</td></tr> </tbody> </table> <p>※ 予約運行型タクシー等入における他の公共交通確保特事業（補助金）の必要性 村民バスは農村部と市街地を結ぶ運行から、地域内幹線と位置付け入口・都市機能が生ずる市街地を路線とするように路線軸線を図ります。</p> <p>村民バスの路線軸線により交通空白となる農村部は、村民バスを補完する支線として、予約運行型タクシーの導入を図ります。</p> <p>人口が少ない農村部を含む計画区域内外を対象とする予約運行型タクシーの導入にあたっては、児童や交通安全事業の運営努力だけではなく、他の地域公共交通確保総合事業（地域内フィーダー系統公共交通保全費助成金）を活用し、運行を確保・維持する必要があります。</p>		表-1.1 村内交通の位置付けと役割					位置付け	系統	利用者	役割	特徴	広域幹線	・十勝バス広尾線	誰でも利用可（制限なし）	村内から帯広市への広域交通	・沿線自治体との運行の赤字補填	地域内幹線	・村尾バス	誰でも利用可（制限なし）	市内から帯広市への広域交通	・施策① 村尾バスの路線再編	支線	・予約運行型タクシー	誰でも利用可（制限なし）	計画区域内の移動支援	・施策② 予約運行型タクシー導入	特定利用者の運送サービス	・スクールバス	児童・生徒等	農村部等に居住する児童・生徒の通学支援	・施策⑤ アドリ・システム開発		・移送サービス	高齢者や障がい者等	公共交通の利用	・施策⑥ 乗員助成の導入				移動支援	・地域公共交通確保特事業実施					・使い易納的な運行を確保（※）
表-1.1 村内交通の位置付けと役割																																																
位置付け	系統	利用者	役割	特徴																																												
広域幹線	・十勝バス広尾線	誰でも利用可（制限なし）	村内から帯広市への広域交通	・沿線自治体との運行の赤字補填																																												
地域内幹線	・村尾バス	誰でも利用可（制限なし）	市内から帯広市への広域交通	・施策① 村尾バスの路線再編																																												
支線	・予約運行型タクシー	誰でも利用可（制限なし）	計画区域内の移動支援	・施策② 予約運行型タクシー導入																																												
特定利用者の運送サービス	・スクールバス	児童・生徒等	農村部等に居住する児童・生徒の通学支援	・施策⑤ アドリ・システム開発																																												
	・移送サービス	高齢者や障がい者等	公共交通の利用	・施策⑥ 乗員助成の導入																																												
			移動支援	・地域公共交通確保特事業実施																																												
				・使い易納的な運行を確保（※）																																												

		変更前	変更後																																																															
※ 該当なし		P42 確保・維持策の記載、整理対象の事業、事業主体の記載、補助系統の記載																																																																
※ 該当なし																																																																		
<p>(5) 村内交通の事業概要 村内を運行する交通の事業概要を以下のとおり整理しています。</p> <p>表 1.2 村内交通の事業概要</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>系統</th> <th>運行区間・エリア</th> <th>事業許可区分</th> <th>運行態様</th> <th>実施主体</th> <th>運行事業者</th> <th>補助事業の活用</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>十勝バス 広尾線</td> <td>広尾営業所前 ～帯広駅 BT</td> <td>4条乗合</td> <td>路線定期運行</td> <td>交通事業者</td> <td>交通事業者</td> <td>地域間輸送系 路線便益助</td> </tr> <tr> <td>村尾バス</td> <td>更別市街地</td> <td>一</td> <td>路線定期運行</td> <td>更別村</td> <td>交通事業者 (委託)</td> <td>なし</td> </tr> <tr> <td>予約運行型タクシー クー</td> <td>履村部 ～市街地</td> <td>4条乗合</td> <td>区域運行</td> <td>更別村</td> <td>交通事業者 (委託)</td> <td>フードー補助</td> </tr> <tr> <td>スクールバス</td> <td>更別村全域</td> <td>一</td> <td>路線定期運行</td> <td>更別村</td> <td>交通事業者 (委託)</td> <td>なし</td> </tr> <tr> <td>移送サービス</td> <td>自家 ～医療施設</td> <td>市町村 有償運送</td> <td>区域運行</td> <td>更別村</td> <td>職員を運送手 (委託)</td> <td>なし</td> </tr> <tr> <td>福祉有償運送 事業</td> <td>自家 ～医療施設等</td> <td>市町村 有償運送</td> <td>区域運行</td> <td>民間事業者</td> <td>職員を運送手</td> <td>なし</td> </tr> <tr> <td>介護タクシー事 業</td> <td>自家 ～医療施設等</td> <td>4条乗用 (福利厚生)</td> <td>区域運行</td> <td>民間事業者 (委託者)</td> <td>職員を運送手 (委託者)</td> <td>なし</td> </tr> <tr> <td>迎波ボランティ ア活動</td> <td>自家 ～医療施設等</td> <td>一 村内</td> <td>NPO法人 リラ</td> <td>NPO法人 リラ</td> <td>ボランティア運 送手</td> <td>なし</td> </tr> </tbody> </table> <p>※ 4条乗合：一般乗用旅客自動車運送事業 (バス)</p> <p>※ 4条乗用：一般乗用旅客自動車運送事業 (タクシー)</p>				系統	運行区間・エリア	事業許可区分	運行態様	実施主体	運行事業者	補助事業の活用	十勝バス 広尾線	広尾営業所前 ～帯広駅 BT	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	交通事業者	地域間輸送系 路線便益助	村尾バス	更別市街地	一	路線定期運行	更別村	交通事業者 (委託)	なし	予約運行型タクシー クー	履村部 ～市街地	4条乗合	区域運行	更別村	交通事業者 (委託)	フードー補助	スクールバス	更別村全域	一	路線定期運行	更別村	交通事業者 (委託)	なし	移送サービス	自家 ～医療施設	市町村 有償運送	区域運行	更別村	職員を運送手 (委託)	なし	福祉有償運送 事業	自家 ～医療施設等	市町村 有償運送	区域運行	民間事業者	職員を運送手	なし	介護タクシー事 業	自家 ～医療施設等	4条乗用 (福利厚生)	区域運行	民間事業者 (委託者)	職員を運送手 (委託者)	なし	迎波ボランティ ア活動	自家 ～医療施設等	一 村内	NPO法人 リラ	NPO法人 リラ	ボランティア運 送手	なし
系統	運行区間・エリア	事業許可区分	運行態様	実施主体	運行事業者	補助事業の活用																																																												
十勝バス 広尾線	広尾営業所前 ～帯広駅 BT	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	交通事業者	地域間輸送系 路線便益助																																																												
村尾バス	更別市街地	一	路線定期運行	更別村	交通事業者 (委託)	なし																																																												
予約運行型タクシー クー	履村部 ～市街地	4条乗合	区域運行	更別村	交通事業者 (委託)	フードー補助																																																												
スクールバス	更別村全域	一	路線定期運行	更別村	交通事業者 (委託)	なし																																																												
移送サービス	自家 ～医療施設	市町村 有償運送	区域運行	更別村	職員を運送手 (委託)	なし																																																												
福祉有償運送 事業	自家 ～医療施設等	市町村 有償運送	区域運行	民間事業者	職員を運送手	なし																																																												
介護タクシー事 業	自家 ～医療施設等	4条乗用 (福利厚生)	区域運行	民間事業者 (委託者)	職員を運送手 (委託者)	なし																																																												
迎波ボランティ ア活動	自家 ～医療施設等	一 村内	NPO法人 リラ	NPO法人 リラ	ボランティア運 送手	なし																																																												

変更前		変更後									
P42	P44 極助事業の必要性の記載	実施概要	施設イメージ								
<p>施設② 農村部における予約運行型タクシーの導入</p> <p>実施概要</p> <ul style="list-style-type: none"> 現在、村で独自に運行している村民バスにおいて、農村部を運行する路線は決まった時間に決まったルートを運行しており、駅前停留所が廃止する農村部において、居住者が利用にくい状況となっています。 農村部に居住する村民が居住場所によらず、生活の足として公共交通を利用することができる環境を構築するために、農村部における村民バスの運行形態を予約運行型タクシーとして運行することを検討します。 運行を前提・検討していくために、国の地域公共交通強化事業（地域内外イーターネット強化補助金）の活用を図っています。 	<p>施設② 農村部における予約運行型タクシーの導入</p> <p>実施概要</p> <ul style="list-style-type: none"> 現在、村で独自に運行している村民バスにおいて、農村部を運行する路線は決まった時間に決まったルートを運行しており、駅前停留所が廃止する農村部において、居住者が利用にくい状況となっています。 農村部に居住する村民が居住場所によらず、生活の足として公共交通を利用することができる環境を構築するために、農村部における村民バスの運行形態を予約運行型タクシーとして運行することを検討します。 運行を前提・検討していくために、国の地域公共交通強化事業（地域内外イーターネット強化補助金）の活用を図っています。 	<p>農村部で運行する予約運行型交通のイメージ 出典：令和元年12月更別村実証運行</p> <table border="1"> <tr> <td>実施工リア</td> <td>農村部</td> </tr> <tr> <td>実施主体</td> <td>更別村、交通事業者</td> </tr> </table>	実施工リア	農村部	実施主体	更別村、交通事業者	<p>農村部における予約運行型タクシーのイメージ 出典：令和元年12月更別村実証運行</p> <table border="1"> <tr> <td>実施工リア</td> <td>農村部</td> </tr> <tr> <td>実施主体</td> <td>更別村、交通事業者</td> </tr> </table>	実施工リア	農村部	実施主体	更別村、交通事業者
実施工リア	農村部										
実施主体	更別村、交通事業者										
実施工リア	農村部										
実施主体	更別村、交通事業者										

令和5年度 更別村地域公共交通活性化協議会第2回会議

更別村地域公共交通網形成計画の見直しに係る意見照会について

No.	意見の内容	回答及び修正	備考
1	<p>乗合タクシーに関して、先日、来年4/1から「村内全域フルデマンド化」と伺っております。</p> <p>その場合、P41の表1役割にある「郊外部（農村部）から市街地への移動支援」という記載はこれからの実態と合わなくなりますので、書きぶりの修正は必要かと思われます。</p> <p>または、下段の「※」にあるとおり、当該系統は基本的には、人口が少ない農村部を対象とするサービスであるという位置づけで変わらないため、修正の必要はないといった考えなのでしょうか。</p>	<p>P41を修正します。</p> <p>①表中、支線に係る、役割の「郊外部（農村部）から市街地への移動支援」から、「計画区域内の移動支援」に修正する。</p> <p>②表の欄外※の「人口が少ない農村部を対象とする予約運行型タクシーの導入にあたっては、」から、「人口が少ない農村部を含む計画区域内を対象とする予約運行型タクシーの導入にあたっては、」に修正する。</p>	
2	<p>乗合タクシーの「村内全域フルデマンド化」に伴い、予約状況によっては市街地内のみでの移動も可能となると思います。</p> <p>その場合、市街地内の村民バスとの競合が生じると思われます。</p> <p>今回の「村内全域フルデマンド化」においては、市街地内では乗車のみ、降車のみといった片クローズでの運行は検討されたりしているのでしょうか。</p>	<p>現状、村民バスについては、循環運行で利用者は無料で利用できます。</p> <p>これまでどおり、乗合タクシーの利用者は有料（現行300円）で利用し差別化が図られ、競合が生じなく、相互の補完を図れるものと考えおります。</p> <p>今回は、対象者等を拡大し、乗降場所を限定せず、利用者の利便性の向上を図るもので、市街地内での乗車のみ、降車のみの運行は、考えておりません。</p> <p>尚、村民バスを含めた、村内の公共交通計画については、令和6年度で、5年毎の見直す時期のため、本協議会で協議する予定です。</p>	
3			
4			
5			

改正箇所抜粋

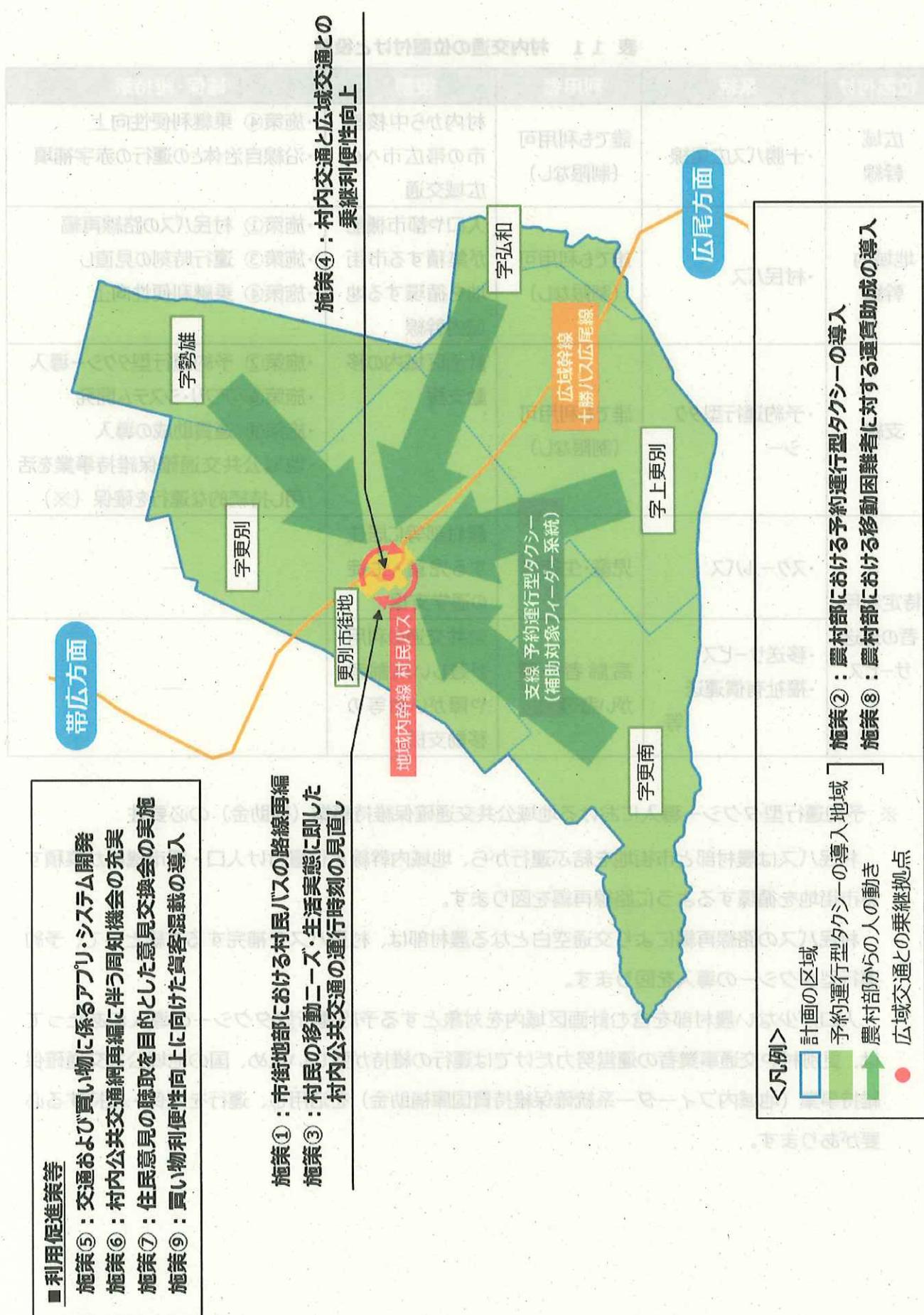
更別村地域公共交通網形成計画 (更別村スマート定住化計画)

令和 2 (2020) 年度～令和 6 (2024) 年度
更別村スマート産業イノベーション協議会
更別村

令和 2 年 4 月
(改訂 令和 6 年 3 月)

(3) めざすべき将来像

構造化された公共交通システム (4)



(4) 村内交通の位置付けと役割

将来報告へすすむ (E)

基本方針及び将来像を踏まえた村内交通の位置付けと役割を以下のとおり整理しています。

表 11 村内交通の位置付けと役割

位置付け	系統	利用者	役割	確保・維持策
広域幹線	・十勝バス広尾線	誰でも利用可（制限なし）	村内から中核都市の帯広市への広域交通	・施策④ 乗継利便性向上 ・沿線自治体との運行の赤字補填
地域内幹線	・村民バス	誰でも利用可（制限なし）	人口や都市機能が集積する市街地を循環する地域内幹線	・施策① 村民バスの路線再編 ・施策③ 運行時刻の見直し ・施策④ 乗継利便性向上
支線	・予約運行型タクシー	誰でも利用可（制限なし）	計画区域内の移動支援	・施策② 予約運行型タクシー導入 ・施策⑤ アプリ・システム開発 ・施策⑧ 運賃助成の導入 ・地域公共交通確保維持事業を活用し持続的な運行を確保（※）
特定利用者の運送サービス	・スクールバス	児童・生徒等	農村部等に居住する児童・生徒の通学支援	—
	・移送サービス ・福祉有償運送等	高齢者や障がい者等	公共交通の利用が難しい高齢者や障がい者等の移動支援	—

※ 予約運行型タクシー導入における地域公共交通確保維持事業（補助金）の必要性

村民バスは農村部と市街地を結ぶ運行から、地域内幹線と位置付け人口・都市機能が集積する市街地を循環するように路線再編を図ります。

村民バスの路線再編により交通空白となる農村部は、村民バスを補完する支線として、予約運行型タクシーの導入を図ります。

人口が少ない農村部を含む計画区域内を対象とする予約運行型タクシーの導入にあたっては、更別村や交通事業者の運営努力だけでは運行の維持が難しいため、国の地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）を活用し、運行を確保・維持する必要があります。

(5) 村内交通の事業概要

村内を運行する交通の事業概要を以下のとおり整理しています。

表 12 村内交通の事業概要

系統	運行区間 ・エリア	事業許可 区分	運行態様	実施主体	運行事業者	補助事業 の活用
十勝バス 広尾線	広尾営業所前 ～帯広駅 BT	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	交通事業者	地域間幹線系 統確保補助
村民バス	更別市街地	—	路線定期運行	更別村	交通事業者 (委託)	なし
予約運行型タクシー	農村部 ↔市街地	4条乗合	区域運行	更別村	交通事業者 (委託)	フィーダー補助
スクールバス	更別村全域	—	路線定期運行	更別村	交通事業者 (委託)	なし
移送サービス 事業	自宅 ～医療施設	市町村 有償運送	区域運行	更別村	職員等運転手 (委託)	なし
福祉有償運送 事業	自宅 ～医療施設等	市町村 有償運送	区域運行	民間事業者	職員等運転手	なし
介護タクシー事 業	自宅 ～医療施設等	4条乗用 (福祉限定)	区域運行	民間事業者	職員運転手 (経営者)	なし
送迎ボランティ ア活動	自宅 ～医療施設等	—	村内	NPO 法人 サラリ	ボランティア運 転手	なし

※ 4条乗合：一般乗合旅客自動車運送事業（バス）

※ 4条乗用：一般乗用旅客自動車運送事業（タクシー）

施策② 農村部における予約運行型タクシーの導入

東別海岸の公共交通網 (8)

実施概要イメージ	<ul style="list-style-type: none"> 現在、村で独自に運行している村民バスにおいて、農村部を運行する路線は決まった時間に決まったルートを運行しており、散居形態が進行する農村部において、居住者が利用しにくい状況となっています。 農村部に居住する村民が居住場所によらず、生活の足として公共交通を利用することができる環境を構築するために、農村部における村民バスの運行形態を予約運行型タクシーとして運行することを検討します。 運行を確保・維持していくために、国の地域公共交通確保維持事業（地域内フイーダー系統確保維持費国庫補助金）の活用を図っていきます。 <p>勢雄方面 運行日：火・木</p> <p>更南方面 運行日：火・木</p> <p>協和方面 運行日：水・金</p> <p>上更南方面 運行日：水・金</p> <p>農村部で運行する予約運行型タクシーのイメージ</p> <p>出典：令和元年12月更別村実証運行</p>
実施工リア	農村部
実施主体	更別村、交通事業者

地域公共交通計画と乗合バス等の補助制度の連動化に関する解説パンフレット

令和4年3月 国土交通省 総合政策局 地域交通課

1 地域公共交通計画と補助制度の連動化について

国土交通省では、地域公共交通の維持に対する支援として、乗合バスの運行費等に対し、「地域公共交通確保維持事業」に基づき、交通事業者等へ支援を行っているところです。これまでの補助制度では、補助要件として地域公共交通計画(旧:地域公共交通網形成計画)の作成や、同計画における補助系統の位置付け等を求めていましたが、真に公的負担により確保・維持が必要な系統等に対し、効果的・効率的な支援を実施するため、令和2年11月の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(以下、活性化再生法と呼びます)」の改正と合わせる形で、地域公共交通計画の作成及び計画における補助系統等の位置付けの補助要件化(計画制度と補助制度の連動化)を行いました。

今後、補助事業の活用のためには、補助系統の地域の公共交通における位置付けや補助事業活用の必要性等について、原則、補助系統が跨ぐる全ての市町村の地域公共交通計画又は都道府県の地域公共交通計画に記載が必要であり、活性化再生法に基づく協議会等(以下、法定協議会と呼びます)において協議がなされる必要があります。特に、幹線系統については都道府県の計画への位置付けも想定しており、今後は都道府県による計画作成も重要となります。

また、これまで補助事業を活用する際に国土交通省に提出していた「生活交通確保維持改善計画」で位置付けられてきた補助系統に関する事項のうち、上記のような地域公共交通計画の「本体」に位置付ける事項以外については、計画の「別紙」として提出することとなりました。別紙についても、地域公共交通計画の一部として、法定協議会における協議の手続等を経る必要があります。

※計画本体に位置付ける事項(①)及び計画の別紙として提出する事項(②)については、下図をご参照ください。

※なお、本制度の経過措置期間は令和6年事業年度(令和5年10月1日～令和6年9月30日)まであり、経過措置期間終了後に、補助対象系統等を位置付けた地域公共交通計画がない場合には、補助対象外となります。ただし、乗用タクシーによる運行に対する補助については、経過措置はありません(地域公共交通計画の作成が必須です)。

本パンフレットは、地方公共団体職員の皆様や交通事業者の皆様が、今後、計画と連動化した補助事業の活用を検討する上で参考になる情報を取りまとめたものであり、補助系統等の計画への位置付け等、具体的な実務に少しでもお役に立てると幸いです。



補助制度の概要については、以下の国土交通省WEBページ内で紹介していますので、併せてご確認ください。

URL: https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000041.html

これまでの補助制度

生活交通確保維持改善計画の記載事項

- ・ 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性
- ・ 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果
- ・ 目標を達成するために行う事業及び実施主体
- ・ 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
- ・ 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
- ・ 補助を受けようとする手続に係る利用状況等の継続的な測定手法
- ・ 地域公共交通確保維持事業の生産性を向上させる取組(幹線系統のみ)
- ・ 車両の取得や貨客混載の導入等に関する事項
- ・ その他、詳細な事項

地域公共交通計画と連動した補助制度

①地域公共交通計画「本体」に位置付ける事項

- ・ 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(補助系統)の地域の公共交通における位置付け・役割
- ・ 上記の位置付け等を踏まえた地域公共交通確保維持事業の必要性
- ・ 補助系統に係る事業及び実施主体の概要
- ・ 地域公共交通計画全体の定量的な目標・効果とその評価手法※
(※令和2年活性化再生法改正により努力義務化)

内容の整合

②地域公共交通計画「別紙」として提出する事項(毎年度提出)

- ・ 地域公共交通確保維持事業の内容及び実施主体に関する詳細
- ・ 補助系統の概要及び運送予定者
- ・ 補助系統に関する定量的な目標・効果およびその評価手法・測定方法
- ・ 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者、負担額
- ・ 地域公共交通確保維持事業の生産性を向上させる取組(幹線系統のみ)
- ・ 車両の取得や貨客混載の導入等に関する事項
- ・ その他、詳細な事項

毎年度、国が地域公共交通計画(補助関連部分+別紙)を認定。
事業実施後、事業評価(自己評価・国による評価)を実施。

2 地域公共交通計画(本体)の記載イメージ

補助事業の認定申請については、地域公共交通計画(本体)において、補助系統の地域の公共交通における位置付け、補助事業の必要性等について設定する必要があります。これまでの補助計画のように補助事業についてのみ記載するのではなく、地域公共交通計画の各記載事項の中に溶け込ませた形で記載する必要があります。

ここでは、地域公共交通計画(本体)での記載イメージを紹介します。**チェックポイント** に留意して作成してみましょう。

~ 記載イメージ: 「××市地域公共交通計画」において補助系統を位置付ける場合 ~

法定の記載事項における補助関連の記載事項

地域公共交通計画における法定の記載事項	補助関連の記載事項
①基本的な方針 ・地域が目指すべき将来像とともに、その中で公共交通が果たすべき役割を明確化した上で、取組の方向性を記載	補助系統について、公共交通の将来像や取組の方向性の中で位置付けるべき事項があれば記載(幹線・支線の将来像や、コミュニティバス・デマンド交通等に係る取組の方向性などを記載することを想定) ▶ Step 1 ▶ Step 2
②区域 ・住民の通勤、通学、買い物といった日常生活に関して形成される交通圏を基本として設定	補助系統を含めるよう区域を設定。その際、幹線とフィーダーの位置付けや役割を明示 ▶ Step 1
③目標 ・定量的な目標(利用者数、収支、行政負担額等)を設定し、データに基づくPDCAを強化	地域公共交通全体の定量的な目標・数値指標・目標値を設定(個別の補助系統に関する目標は別紙に記載) ▶ Step 4
④目標を達成するために行う事業及びその実施主体 ・地域が目指すべき将来像とともに、その中で公共交通が果たすべき役割を明確化した上で、取組の方向性を記載	補助系統を明示するとともに、それぞれの事業内容や実施主体について記載。あわせて、車両の更新などの事業の方向性を記載 ▶ Step 3
⑤計画の達成状況の評価 ・事業実施後、設定した具体的な目標に基づき、適切にPDCAを運用するための評価方法等について記載	地域公共交通計画全体の定量的な目標に関する評価手法等について記載(個別の補助系統の目標に関する評価手法等は別紙に記載) ▶ Step 4

※上記はあくまでも例示です。

補助系統を計画本体に位置付ける際のイメージ

Step 1 補助系統の地域公共交通における位置付け・役割について整理しましょう

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(補助系統)の地域の公共交通における位置付け・役割について、表・地図を使って分かりやすく整理しましょう。

Check! 系統の記載

表内の系統名は図と整合させて記載してください。

Check! 取組の方向性の記載

幹線・フィーダーの将来像や、コミュニティバス・デマンド交通等に係る取組の方向性などを記載してください。

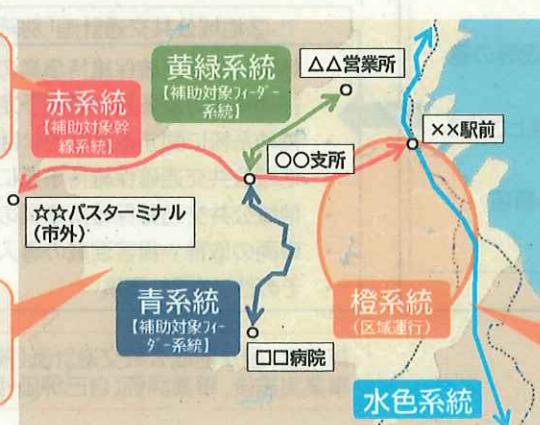
<表での整理イメージ>

位置付け	系統	役割	確保・維持策
広域幹線	各鉄道路線	都市拠点から市外への広域交通を担う。	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保
地域内幹線	乗合バス 水色系統	××駅を発着地として、市内並びに隣接市の各拠点を連絡する。	地域公共交通確保維持事業(幹線補助)を活用し持続可能な運行
	乗合バス 赤系統		
支線	乗合タクシー(区域運行) 橙系統	市内各地域を運行し、軸となる幹線や地域拠点に接続する。	交通事業者と連携した取組により一定以上の需要を確保
	乗合バス 青系統、黄緑系統		

<地図での整理イメージ>

Check! 補助系統の位置

計画区域内での補助系統(幹線・フィーダー)の位置を地図内で明示してください。



Check! 確保・維持策の記載

補助系統以外も含めた地域公共交通全体のあらましが分かるように記載した上で、補助系統をわかりやすく明示してください。

Check!

計画区域の設定

補助系統を含めるよう区域が設定されていることを確認してください。

Check!

ネットワークの全体像

補助系統以外も含めて、地域公共交通ネットワークが分かるような概要図を掲載してください。

Step 2 地域公共交通確保維持事業の必要性を記載しましょう

Step 1 で整理した位置付け等を踏まえ、対象地域における補助事業の必要性について記載しましょう。

<説明イメージ>

- 赤系統は、XX市内外の拠点間を連絡し、通勤通学、買物、通院等の日常生活行動だけではなく、観光、ビジネス等、多様な目的での移動を担う。起終点の××駅前並びに☆☆バスターミナル、経由地である〇〇支所では、他モードや地域内交通と連絡し、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
- 青系統は、地域拠点である〇〇支所から周辺部の居住地や、□□病院等の生活必需施設を連絡する近距離の路線であり、地域の移動手段としての役割を担っており、また、〇〇支所では赤系統への接続により広域への移動も可能とするなど、赤系統を補完する欠かせない路線である。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
- 黄緑系統は、地域拠点である〇〇支所から…(以下略)

Check! 補助事業の必要性

地域の公共交通ネットワークにおける各補助系統の機能や役割を文章で具体的に記載してください。

Step 3 補助系統に係る事業及び実施主体の概要を整理しましょう

補助系統を含む地域公共交通の事業及び実施主体の概要について、表などを使って整理しましょう。

整理対象の事業

Check! 補助系統以外も含め、全体の事業内容や事業区分等を記載してください。

Check! 実施主体の記載

主体が行政なのか交通事業者などの場合は必ず明記してください。

Check! 補助系統の記載

補助系統を明示してください。

系統名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
赤系統	××駅前	〇〇支所	☆☆BT	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
青系統	〇〇支所		□□病院	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	フィーダー補助
橙系統	◇◇地区内			4条乗合	区域運行	XX市(運行は交通事業者に委託)	なし
...							

Check! 車両購入費補助に関する記載

車両購入費補助の活用を見込む場合は、その旨、記載してください。

Step 4 地域公共交通全体の定量的な目標・効果とその評価手法を整理しましょう

地域が自らの目指す方向性に合わせて、具体的な数値指標・目標値を設定します。加えて、各数値指標の評価方法についても記載してください。なお、「標準指標」である地域公共交通の利用者数や収支状況、当該地域公共交通に投じられる公的負担額などの目標・効果は、特に補助事業を活用する場合には、必ず全ての計画において設定してください。

目標	数値指標	データ取得方法	現況値(R元年度)	目標値(R6年度)
交通事業者との連携強化による路線の維持・改善	市内路線バスの年間利用者数	バス事業者保有の乗降データにより毎年計測	50,000千人/年	55,000千人/年
	青系統の年間利用者数		2,000千人/年	2,100千人/年
市民の外出機会の創出	市民における路線バスの利用率	市民意識調査により毎年計測	40%	45%
地域全体で支える持続可能な公共交通	公共交通に係る市の財政負担額	普通会計決算により毎年整理	3,700万円/年	3,800万円/年
	市内路線バスの収支差	事業者報告書、決算報告書等の資料から毎年計測	▲4,500万円/年	▲4,000万円/年

Check! 数値指標・目標値

地域公共交通計画全体の定量的な目標を設定してください。

個別系統の目標

基本的に、個別の補助系統に関する目標・評価手法等は別紙に記載してください。ただし、特に重要な系統については、個別の補助系統に関する目標を本体に記載しても構いません。

Check! 単位について

利用者1人当たり又は住民1人当たりでも差し支えありません。

Check! 収支について

収支については、収支率でも差し支えありません。

Check! データ取得手法

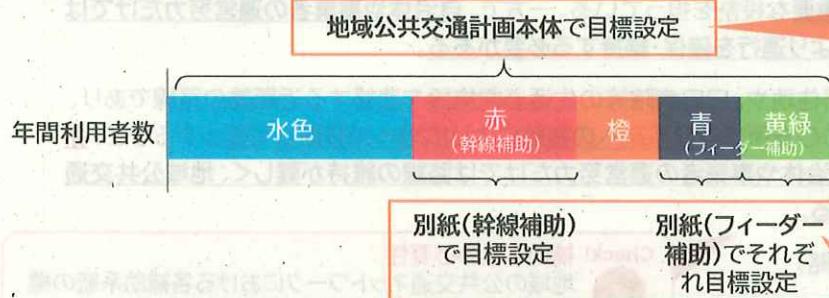
具体的なデータ取得方法について記載してください。

運行系統ごとの目標と結びついた計画全体の目標の設定について

Step 1 「計画全体の目標」と「運行系統ごとの目標」の違いを理解しましょう

地域公共交通計画本体に記載する「計画全体の目標」と、別紙に記載する「運行系統ごとの目標」の違いについて理解しましょう。

<例:年間利用者数を設定する場合>



Check!
計画本体の目標設定においては、必ずしも圏域内全ての交通機関や系統を網羅しなくとも構いませんが、地域全体の公共交通のマスタープランという性格に鑑み、なるべく広い視点から目標設定を行うようにしてください。

Check!
補助系統が地域公共交通計画の中で特に重要な位置付けを占める場合等、個別の補助系統に限定した数値指標を計画本体で設定しても構いませんが、なるべく地域全体を俯瞰した数値指標も設定するようにしてください。

Step 2 運行系統ごとの目標と結びついた計画全体の目標を設定しましょう

地域公共交通計画本体に記載する「計画全体の目標」と別紙に記載する「運行系統ごとの目標」が矛盾なく結びつくように、以下の3つのポイントに留意して目標・数値指標・目標値を設定しましょう。

本体と別紙の目標設定における整合を図るための3つのポイント

①数値指標を揃えましょう

本体と別紙で数値指標は整合していますか？集計単位も含めて確認しましょう。

×整合していない例

- ✓ 本体では「収支差」を設定しているが、別紙では「収支率」を設定している。
- ✓ 本体では「住民1人当たりの公的資金投入額」を設定しているが、別紙では「利用者1人当たりの公的資金投入額」を設定している。

②データ・評価手法を揃えましょう

数値指標を算出するためのデータや評価手法は両者で整合していますか？

×整合していない例

- ✓ 本体では「ICカードデータ」を使って、別紙では「交通事業者による輸送実績データ」から年間利用者数を計測している。
- ✓ 本体と別紙で収支算出時の収入・支出の項目が整合していない。

③目標設定のコンセプトを揃えましょう

全体の目標値と個別の補助系統の目標値の設定のコンセプトは整合していますか？

×整合していない例

- ✓ 本体では「利用者数を現状維持」と設定しているが、補助系統を含む個別系統の将来予測値の積み上げが「10%減」になっている。
- ✓ 本体では「公的資金投入額を大きく縮減する方針を掲げているが、別紙では全く意識されていない。

? 評価に当たってのデータの「集計期間」について

別紙(補助事業)の年度区切り(10月～9月)と計画本体の年度区切りが異なる場合(例えば、計画本体について4月～3月で年度を区切っている場合)は、本体と別紙で評価時の数値指標の集計期間が異なるケースもあります。

両者で集計期間が異なることで、補助事業と計画運用の自己評価結果(数値)が変わることについては問題ありませんが、両者の集計期間の違いについては、評価に関係する方々同士で認識を共有するようにしましょう。

? 目標設定の「コンセプト」とは？？

例えば、補助系統については公的資金を重点的に投入する一方で、補助系統以外で効率化を図り、地域全体では公的資金を現状維持することを目標に掲げるケースでは、「補助系統単体で見たとき(別紙):公的資金が増加する」と「地域の公共交通全体で見たとき(本体):公的資金を現状維持する」のように、両者で目標値の考え方方が異なって見える場合もあります。

ここで重要なのは、「目標値設定のコンセプト」が本体と別紙で整合しているかどうかを確認することです。上記のケースでは、「採算路線の効率性を高め、不採算路線の維持確保を図る」というコンセプトが両者で共通しているため、問題ありません。

Step 3 評価においても、「全体」を見ながら「個別系統」を議論しましょう

評価に当たっては、補助系統だけに着目するのではなく、地域公共交通全体を対象として議論しましょう。補助事業を活用することが、地域公共交通計画に基づくその他全ての事業の効率的な実施や、地域公共交通ネットワークをより良いものとすることに役立っているかどうかという観点から評価を行うことが重要です。

また、「目標を達成したか否か」だけに着目するのではなく、現在の結果に至る経緯を明らかにすることにより、今後改善すべき点についてより具体的に評価を行うことが重要です。自治体・協議会の取組すべてを対象として、広い視野のもとで議論しましょう。

計画別紙の評価結果については、毎年度国に報告する必要があります。なお、自己評価結果は協議会の取組みを広く様々な関係者に紹介するために活用できるものですので、記載内容は分かりやすく簡潔に整理しましょう。

3 計画の作成主体について

幹線補助は、幹線沿線の市町村(単独・複数)が作成する地域公共交通計画又は、都道府県が作成する広域的な地域公共交通計画に位置付けることを想定しています。フィーダー補助は、主に市町村単位で作成される地域公共交通計画に位置付けることを想定しています。

幹線

作成主体:都道府県又は市町村

- 地域公共交通計画に幹線補助を位置付ける場合、計画の作成主体は以下の3パターンを想定。
 - 幹線沿線の単独市町村が個々に計画作成
※当該幹線沿線の全ての市町村で計画を作成する必要あり
 - 幹線沿線の複数市町村が共同して計画作成
 - 都道府県による広域(都道府県全域又はブロックごと)での計画作成
- 地域の公共交通における幹線の位置付け等を地域公共交通計画に記載。

フィーダー

作成主体:市町村

- 地域公共交通計画にフィーダー補助を位置付ける場合、基本的には市町村が計画作成することを想定。
- 地域の公共交通におけるフィーダーの位置付け等を地域公共交通計画に記載。

4 補助系統が複数市町村に跨がる場合の計画作成主体について

複数市町村に跨がる幹線補助又はフィーダー補助を地域公共交通計画に位置付ける場合の地域公共交通計画の作成主体と補助計画認定申請の基本的な考え方は以下のとおりです。いずれのケースにおいても、関係する市町村同士での密な連携のもとで進めるようにしましょう。また、都道府県によるリーダーシップや連携支援も重要なポイントです。

幹線



現状

- D県が生活交通確保維持改善計画(幹線)を作成し、認定を受けている。
- A市・B町は地域公共交通計画作成済み。
- C村は地域公共交通計画未作成。

今後

方法①

- D県が地域公共交通計画を作成し、引き続き幹線補助の計画認定を受ける。

方法②

- D県が地域公共交通計画を作成しない場合、A市・B町・C村が共同して地域公共交通計画を作成するか、各市町村それぞれが作成する(後者については、C村が地域公共交通計画を作成しない場合、全区間が補助対象外となる)。
- 地域公共交通計画を作成した上で、毎年の幹線補助計画認定申請も各市町村の法定協議会で行う(複数市町村が共同して作成した場合は作成した法定協議会が申請を行う)。

フィーダー



現状

- A市・B町・C村が共同して運行委託している系統であり、A市・B町・C村がそれぞれ生活交通確保維持改善計画(フィーダー)を作成し、認定を受けている。
- A市・B町は地域公共交通計画作成済み。
- C村は地域公共交通計画未作成。

今後

方法

- A市・B町・C村が共同して地域公共交通計画を作成するか、各市町村それぞれが作成する(後者については、C村が地域公共交通計画を作成しない場合、全区間が補助対象外となる)。
- 地域公共交通計画を作成した上で、毎年のフィーダー補助計画認定申請も各市町村の法定協議会で行う(複数市町村が共同して作成した場合は作成した法定協議会が申請を行う)。

【参考】都道府県の役割について ~「地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針 七1(2)」より~

市町村から広域的な地域公共交通計画の作成に係る要請があったときは、都道府県は、当該地域公共交通計画の取組が当該都道府県内の移動における幹線交通の充実や複数市町村に跨がる移動の確保に資すると判断した場合などには、積極的に計画作成参画することが望ましい。

5 複数市町村に跨がる場合の例外について

補助系統の一部沿線市町村において、補助系統を地域公共交通計画に位置付けていない(又は地域公共交通計画を未作成)場合であっても、当該市町村の区間が補助対象外となっている場合、当該市町村が補助系統に係る費用負担を行っていない場合、当該市町村の住民の利用実態がない場合等、当該市町村の計画に補助系統を位置付ける必要がない合理的な理由を補助を受けようとする地方公共団体の計画(本体・別紙いづれか)において示す必要があります。

6 補助金執行について

	現行		法定計画(地域公共交通計画)の有無	経過措置期間 (～令和6年事業年度)		経過措置期間終了後 (令和7年事業年度～)	
	補助計画	交付先		補助計画	交付先	補助計画	交付先
幹線	生活交通確保維持改善計画(幹線) ※主に県単位	乗合事業者 又は 都道府県・市町村法定協議会	都道府県法定計画あり	都道府県法定計画 又は 生活交通確保維持改善計画(幹線)	都道府県法定協議会 又は 乗合事業者	都道府県法定計画	都道府県法定協議会 又は 乗合事業者
			都道府県法定計画なし 市町村法定計画あり	市町村法定計画 又は 生活交通確保維持改善計画(幹線)	市町村法定協議会 又は 乗合事業者	市町村法定計画	市町村法定協議会 又は 乗合事業者
			都道府県・市町村法定計画なし	生活交通確保維持改善計画(幹線)	乗合事業者	補助対象外	
フィーダー	生活交通確保維持改善計画(フィーダー) ※主に市町村単位	乗合事業者、 自家用有償旅客運送者 又は 市町村法定協議会	都道府県法定計画なし 市町村法定計画あり	市町村法定計画 又は 生活交通確保維持改善計画(フィーダー)	市町村法定協議会 又は 乗合事業者等	市町村法定計画	市町村法定協議会
			都道府県・市町村法定計画なし	生活交通確保維持改善計画(フィーダー)	乗合事業者等	補助対象外	

※補助系統を位置付けるべき地域公共交通計画の作成主体等について、悩まれる場合はお近くの地方運輸局・運輸支局にご相談ください。

● 新制度での申請に当たり準備が必要なもの

今後は、原則として法定協議会(幹線補助については乗合バス事業者又は法定協議会)に対して補助を行うことになりますので、これまでに説明した地域公共交通計画への記載のほか、以下の確認・変更が必要です。なお、準備に当たっては、「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き【詳細編】」も併せてご参照ください。

- ・協議会財務規程の制定
- ・協議会口座の準備
- ・協議会規約の見直し
- ・協議会の構成要員が要件を満たしているかの確認※ 等

※活性化再生法及び地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱いづれの要件も満たす必要があります

● 経過措置について

令和6年事業年度までは、経過措置により従前の生活交通確保維持改善計画による認定を受けることが可能ですが、令和7年事業年度以降は、補助事業の活用においては地域公共交通計画の作成が必須となる点に注意しましょう。

地域公共交通計画(旧:網形成計画)を作成していない地方公共団体

- ・令和7年事業年度(令和6年10月1日～令和7年9月30日事業分)の認定申請の提出期限は令和6年6月であることを踏まえ、地域公共交通計画は、余裕を持って作成しましょう。

地域公共交通計画(旧:網形成計画)を作成している地方公共団体

- ・改正前の生活交通確保維持改善計画を適用できるのは、令和6年事業年度までです。

Q & A

よくある質問について

Q

地域公共交通計画本体の目標設定において、地域公共交通確保維持事業とは関係ない路線バスや鉄道も含めて「利用者数、収支、公的資金投入額」に関する目標値の記載が必要でしょうか？

地域公共交通計画本体には、補助系統のみならず、他の路線や交通手段も位置付けることが望ましいです。

計画本体の目標設定においては、地域全体の公共交通のマスター・プランという性格に鑑み、地域公共交通サービスに係る路線・交通手段全てを含めて記載することが望ましいです。なお、別紙については補助系統についてのみ記載されればよいです。

Q

地域公共交通計画作成後に補助系統が増えた場合は、その都度、計画本体についても改正しなければならないのでしょうか？

都度改正が必要です

地域公共交通計画に基づいて補助が行われますので、計画内容に変更があった場合は、都度、計画本体についても改正してください。

Q

これまで補助要綱に基づく協議会を設置し、生活交通確保維持改善計画の申請を行ってきましたが、同協議会は活性化再生法に基づく法定協議会のメンバー構成の条件を満たしていません。今後の申請に当たってはどうすればよいでしょうか？

法定協議会の設置・協議が必要です

活性化再生法に基づく法定協議会を設置し、法定協議会での協議のもとで申請する必要があります。なお、現行の協議会を法定協議会の下部組織（部会等）に位置付け、現行協議会のメンバーで議論した上で法定協議会に報告する形式でも構いません。

Q

補助系統が複数市町村に跨っており、一部補助対象外の区間も含まれるのですが、補助系統の全体を沿線全ての市町村の地域公共交通計画に位置付ける必要があるのでしょうか？

基本的には全ての市町村で地域公共交通計画に位置付けることが望ましいですが、例外もあります

今般の法改正・要綱改正の趣旨に鑑みると、補助系統の全体を地域公共交通計画に位置付けることが望ましいですが、補助系統のうち、現在補助対象外となっている区間が存在する場合については、補助対象外となっている区間を当該地方公共団体の計画に位置付けない合理的な理由が示せる場合は、例外を認める場合もあります。判断に迷う場合は、お近くの地方運輸局・運輸支局に相談してください。

Q

複数市町村を跨ぐ補助系統に関して、複数市町村がそれぞれ個別に地域公共交通計画で位置付ける場合、目標の設定はどのように行うべきでしょうか。

市町村間で連携の上、数値指標や目標値の整合を図るようにしてください

数値指標・目標値の設定に当たっては、市町村間で連携し、標準指標に関してはそれぞれ共通して設置し、コンセプトの整合を図ったうえで目標値の設定を行ってください。その上で、各市町村の地域課題に鑑み、独自の数値指標を標準指標に追加して評価することについては問題ありません。

i

国土交通省では、地域公共交通計画等の作成に当たり、計画の作成手順、考え方を示した「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」を作成しています。

特に、初めての地域公共交通計画で何から手を付けてよいか分からぬ方や、公共交通専任の担当者が少数又は担当者不在の地方公共団体の職員にとって、地域公共交通計画を作成する上で踏まえるべきポイントを明確にし、真に検討すべき事項を明らかとなるよう、手引きがまとめられています。

URL: https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport Tk_000058.html

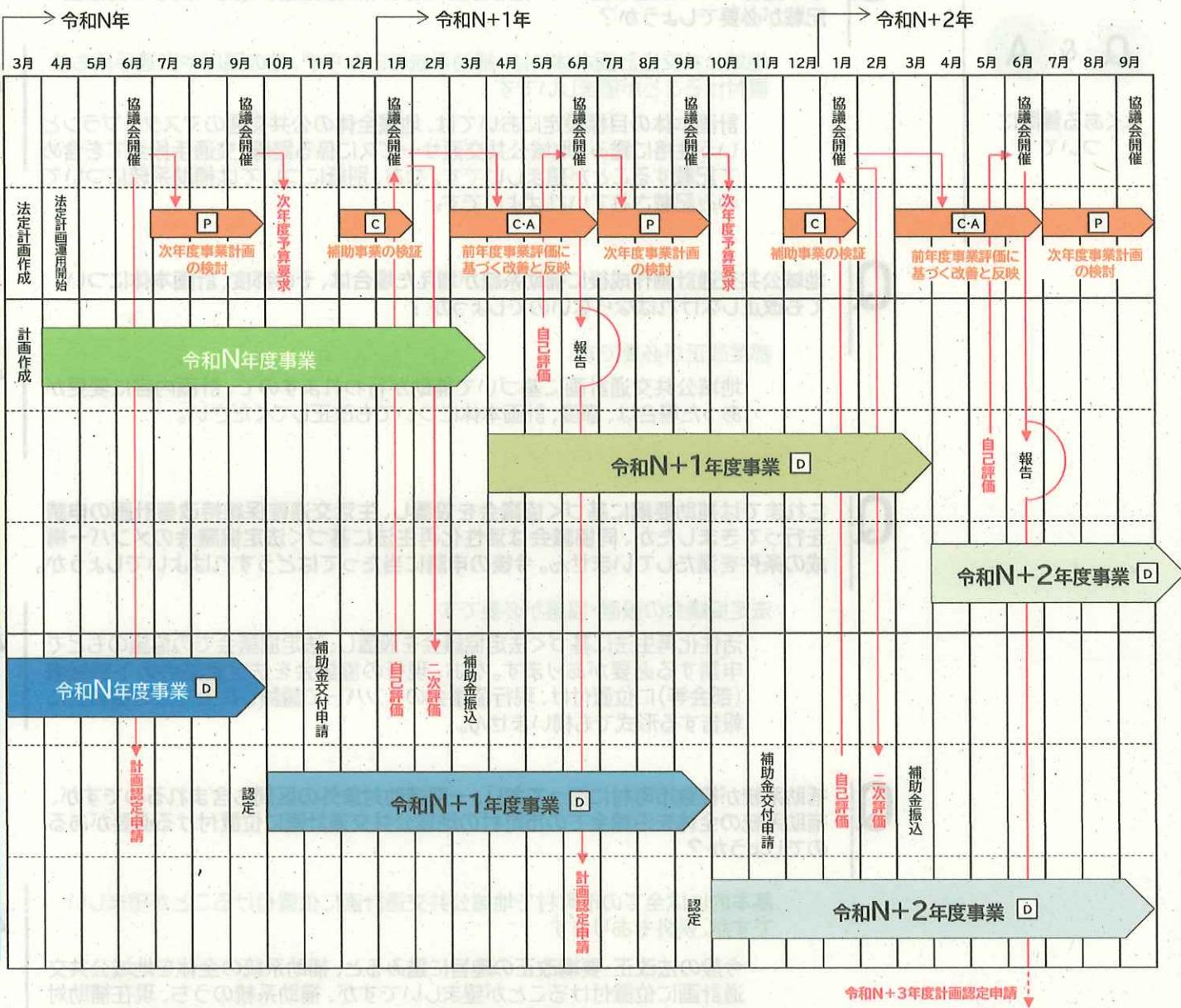


地域公共交通計画と補助制度の連動化に伴うPDCAサイクルのイメージ

実施事項

地域公共交通計画に関するフロー

地域公共交通確保維持事業に関するフロー



お問い合わせ窓口

ご不明な点は、気軽に近くの地方運輸局・運輸支局にご相談ください。活用可能な国の補助制度や必要となる法律上の手続、技術支援など、総合的にアドバイスします。

○国土交通省総合政策局地域交通課

TEL: 03-5253-8987

○北海道運輸局交通政策部交通企画課

TEL: 011-290-2721

○近畿運輸局交通政策部交通企画課

TEL: 06-6949-6409

○東北運輸局交通政策部交通企画課

TEL: 022-791-7507

○中国運輸局交通政策部交通企画課

TEL: 082-228-3495

○関東運輸局交通政策部交通企画課

TEL: 045-211-7209

○四国運輸局交通政策部交通企画課

TEL: 087-802-6725

○北陸信越運輸局交通政策部交通企画課

TEL: 025-285-9151

○九州運輸局交通政策部交通企画課

TEL: 092-472-2315

○中部運輸局交通政策部交通企画課

TEL: 052-952-8006

○沖縄総合事務局運輸部企画室

TEL: 098-866-1812

※各運輸支局については企画調整担当又は輸送・監査担当までお問い合わせください



地域公共交通確保維持改善事業・事業評価（生活交通確保維持改善計画に基づく事業）

別紙1

令和6年1月15日

協議会名：更別村地域公共交通活性化協議会
評価対象事業名：地域公共交通確保維持改善事業

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点 (特記事項を含む)
大正交通有限公司	運行系統名：更別村内便 運行区間：農村地区～市街地 運行回数：261回 運賃：192,900円	・広報及び農村部老人クラブへの説明会を実施した。 ・デジタル田園都市国家構想推進交付金を活用した、更別村スーパー・レジ構想に係る、無料スマート貸出サービス(72台)の利用者には、更別村乗合タクシーのアプリをインストールした状態で配り、高齢者のスマート教室(28回)なども合わせて利用促進を図った。	A 計画通り事業は適切に実施された。	C 要望者と利用者が概ね同じで、そのほとんどが高齢者である中、介護施設への入居により、介護予防教室の送迎回数が減少している。平均日利用者数は目標7.7人/日に対し3.6人/日であつたため、未達成である。	広報等により、村民へのPRに努めると共に、これまでの利用対象者及び運行範囲の拡充への見直しを図る。

資料2

事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

令和6年1月15日

協議会名：	更別村地域公共交通活性化協議会
評価対象事業名：	地域公共交通確保維持改善事業
<p>更別村は、北海道、十勝地方の南部に位置し、人口3,167人、世帯数1,356世帯(R3.10.1)、総面積176.9km²あり耕作面積10,884haで全体の61%を占めています。</p> <p>更別村では十勝市へ通じる唯一の幹線交通である十勝バスを軸に、村内には村が無償で運行する村民バスは平日月曜～金曜日にかけて市街地を循環する便が平日1日9回(月曜日は5便まで)、農村地区は自宅と市街地の往復を平日1日2便運行している。このほか、利用者は限定されるがスクールバスの運行、移送サービス事業(介護予防事業等の高齢者等の送迎を実施)、福祉有償運送事業(要支援、要介護、障がい者等の送迎を実施)を実施している状況にある。民間事業者の取組として介護タクシー事業(身体の不自由な人や要介護者等の送迎を実施)、NPO法人サラリによる送迎ボランティア活動(高齢者の日常生活(生活を含む)支援を目的に、住民の互助を推進する事業を実施)も実施されている。</p> <p>こうした村内における公共交通網の勢力圏(バス停から300m内)は、全村の全人口の約6割をカバーしております、とりわけ字更別地区においては市街地を運行する村民バス及び十勝バスのバス路線を利用しやすい環境にあることから、7割以上の住民が公共交通を利用できる状況となっているものの、字弘和・字勢雄地区といった市街地から離れた場所に位置する地区において公共交通を利用できる環境にある住民は少なくなっています。</p> <p>上記の地区をはじめとした農村地域においては、バスなどの従来の公共交通だけではなく、地区内を運行する予約運行型(デマンド)乗合交通等の導入など、効率的かつ利便性の高い公共交通の提供していく必要がある。</p> <p>地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)</p>	

更別村地域公共交通活性化協議会における地域公共交通確保改善事業の概要

事業実施の目的・必要性

市街地から離れた場所に位置する農村地域において、公共交通を利用できる住民は少なくなっています。上記の農村地域は、従来、村民バスの公共交通だけであつたが、地区内を運行する予約運行型(デマンド)乗合交通等の導入など、路線バス(十勝バス)との乗り継ぎが円滑で、効率的かつ利便性の高い公共交通の提供していく必要があります。

地域公共交通の現況

- ・十勝バス（株）（広尾線：帯広～広尾間）
- ・村民バス（市街地循環バス）（介護予防事業等の送迎）
- ・移送サービス事業（要支援、要介護、障がい者等の送迎）
- ・福祉有償運送事業（要介護者等の送迎）
- ・民間介護タクシー事業（要介護者等の送迎）
- ・NPO法人サラリによる送迎ボランティア活動

生活交通確保改善計画の目標

- ・令和3年度 予約運行型タクシーの平均日利用者数 5.3名
※令和元年度、令和2年度に実施した実証実験(無料)時の数値を参考に決定
- ・令和4年度 予約運行型タクシーの平均日利用者数 6.5名
- ・令和5年度 予約運行型タクシーの平均日利用者数 7.7名
- ・令和6年度 予約運行型タクシーの平均日利用者数 9.0名

協議会開催状況

- ・令和5年6月19日 第1回協議会を開催
- ①乗合タクシーの有料運行(片道300円)。
- ②実績豊富な大正交通有限会社とすること。
- ③運行に必要な経費は、国(補助金)と運賃収入、不足分は更別村(委託料)の負担とすること。
- ・令和6年1月15日 第2回協議会を開催
- ①地域公共交通確保改善事業・事業評価(案)
- ②更別村地域公共交通形成計画の見直し
- ③生活交通確保改善計画の変更

令和5年度事業概要

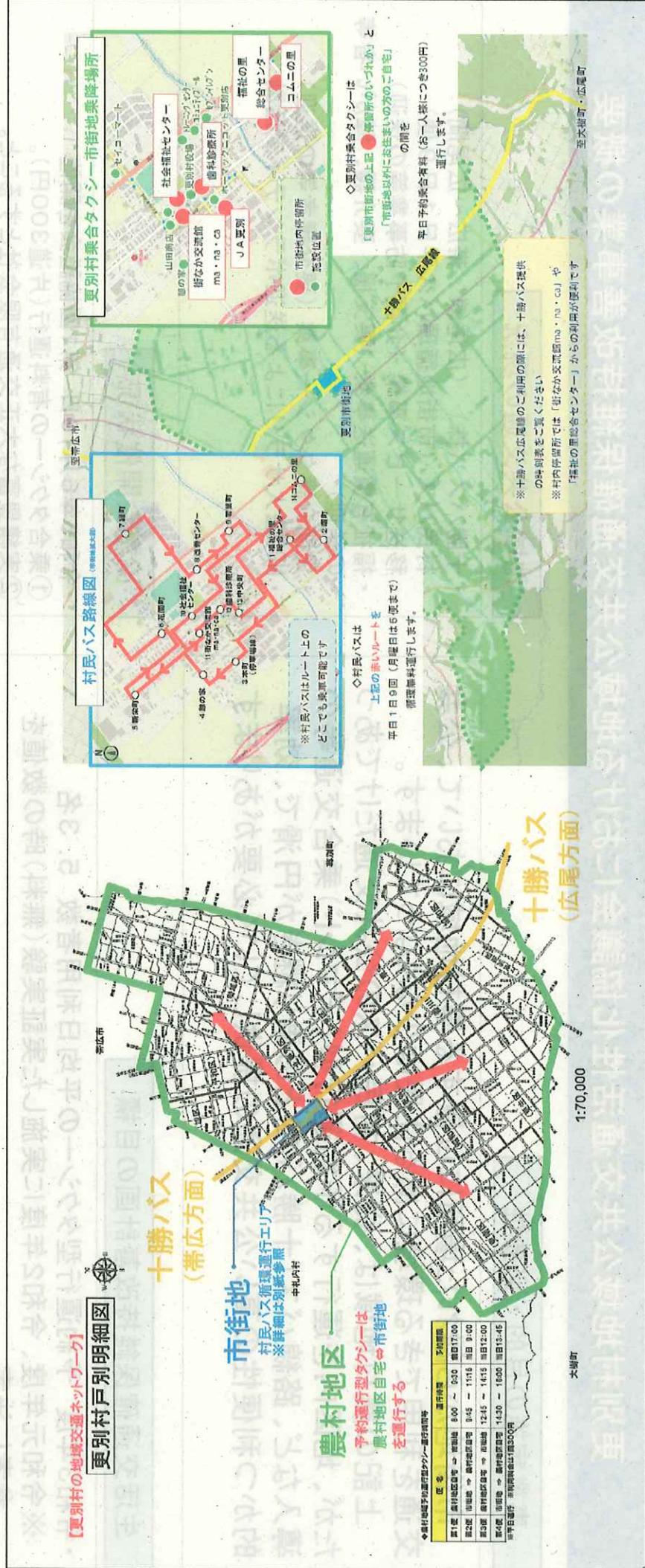
運行系統名：更別村内便
運行区間：農村地区～市街地
運行回数：261回
運賃：192,900円

令和5年度事業の実施状況

1) プロセス、創意工夫

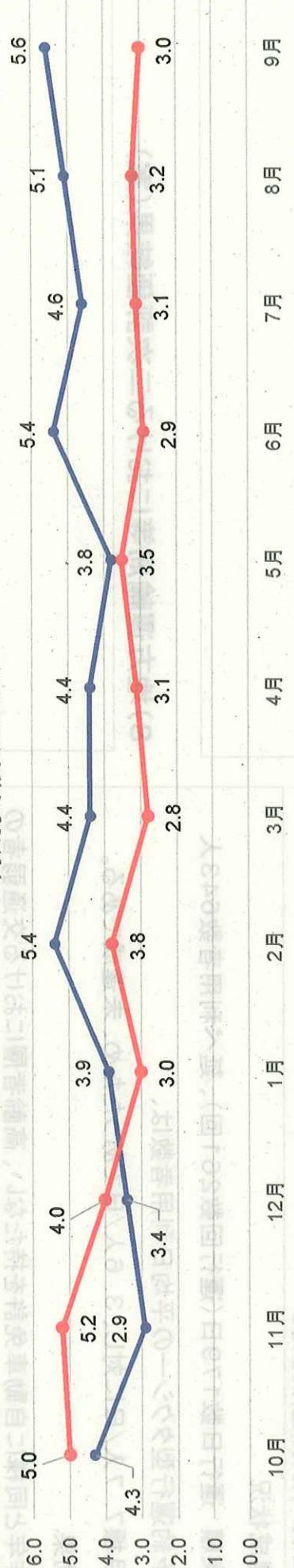
- ・広報に乗合タクシーの特集記事とQ&Aを掲載し、利用促進に繋がるPRを行った。
・農村部の老人クラブへ説明会を開催するための登録、運行時間や気になる疑問について、回答した。
・さらべつ版生涯活躍のまち構想である、高齢者や次世代を担う若者、子供たち、そして障がいをもつ方々の就労・交流を促す拠点となるカフェを
・福祉の里総合センターに臨時開設から常設とし、併せて高齢者グループ等の活動の場でもあり、連携した実施計画を実行した。
・アプリから、村民バス、予約運行型タクシーの現在位置及び各停留所の時刻表が閲覧することができる。

2) 運行系統



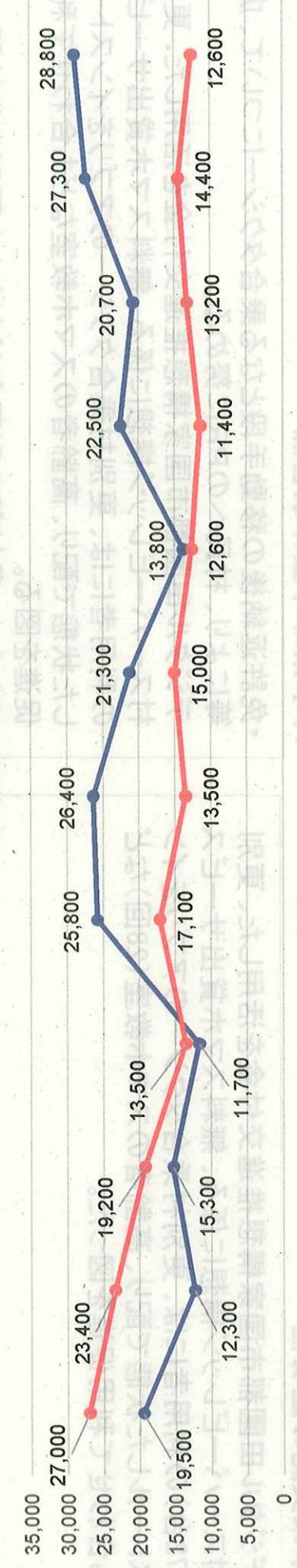
3) 利用実績

利用実績(人/日)



4) 収入実績

収入実績(円)



5)事業実施の適切性

・デジタル田園都市国家構想推進交付金を活用した、更別村スープーパービレッジ構想に係る、無料スマホ貸出サービス(72台)の利用者には、更別村乗合タクシーのアプリをインストールした状態で配り、高齢者のスマホ教室(28回)なども合わせて利用促進を図った。

7)事業の今後の改善点

- ・免許返納後の移動手段となる乗合タクシーについて、広報等により、村民へのPRに努める。
- ・デジタル田園都市国家構想推進交付金を活用した、更別村スープーパービレッジ構想に係る、無料スマホ貸出サービスの利用者には、更別村乗合タクシーのアプリをインストールした状態で配り、高齢者のスマホ教室なども合わせて利用促進を図る。
- ・これまで、農村部の利用者が自宅から更別市街地間の利用に限定していたが、全村民が村内どの場所でも、乗降が可能なよう拡充を図る。(農村部の商業、公共施設への利用拡大)

6)目標・効果達成状況

・達成状況

実績 運行日数179日(運行回数261回)、延べ利用者数643人

予約運行型タクシーの平均日利用者数は、

目標7.7人/日に対し、3.6人/日であったため、未達成である。

・効果

昨年と同様に自動車免許を持たない、高齢者層における交通弱者の移動手段が確保され、一定数の効果は達成できたものと考へている。しかし、要望者と利用者が概ね同じで、そのほとんどが高齢者である中、介護施設への入居やこれまで通っていた介護予防教室の送迎化により、利用回数の減少や免許保有者の返納数も少ないことから、延べ利用人数が目標値を下回る結果となつた。

8)地方運輸局等における二次評価結果(案)

・運輸局記載欄

更別村予約運行型乗合タクシー事業の見直しについて

～今回見直しするものは3項目～

運行便	運行方面	運行時間帯	予約受付時間
第1便	自宅 → 市街地	8:00 ~ 9:30	前日 17:00まで
第2便	市街地 → 自宅	9:45 ~ 11:15	当日 9:00まで
第3便	自宅 → 市街地	12:45 ~ 14:15	当日 12:00まで
第4便	市街地 → 自宅	14:30 ~ 16:00	当日 13:45まで

※予約受付：前日若しくは出発45分前まで

運行方面の村内全域へ※土日祝日を除く平日運行(これまでどおり)				
運行便	運行方面	運行時間帯	運行時間帯	予約受付時間
午前	村内全域	8:00 ~	11:15	
運休	休憩・回送時間	11:15 ~	12:45	到着 45分前 まで
午後	村内全域	12:45 ~	16:00	

・利用対象者 農村部の方
（初回のみ利用申込み兼個人情報使用同意書の提出）

・運行範囲 運行区域内で利用者が「農村部の自宅」と「更別市街地の6つの停留所」の間をルートを定めずに運行する

※農村部 ⇄ 更別市街地 ※更別市街地以外の方

・利用対象者 農村部の方
（初回のみ利用申込み兼個人情報使用同意書の提出）

・運行範囲 運行方面の拡大
「更別市街地の6つの停留所」の間をルートを定めずに運行する

※農村部 ⇄ 更別市街地 ※更別市街地以外の方

全村民（初回のみ利用申込み兼個人情報使用同意書の提出）
これまでの運行区域内で、運行方面を限定せず、
利用者が指定する乗降地点間を運行します。

例 ①農村部（自宅） ⇄ 農村部（自宅、カントリーパークなど）
②更別市街地（自宅） ⇄ 更別市街地（スーパーなど）
③上更別市街地（自宅） ⇄ 農村部（友達）
④自宅発 ⇄ 上更別市街地（友達） ⇒ 道の駅 ⇒ 自宅帰

など、新たに村内全域の行き来が可能になります。

市街地内停留所	③乗降場所の設定廃止
・歯科診療所	
・社会福祉センター	
・ma·na·ca（商工会）	
・更別村農業協同組合	
・福祉の里総合センター、福祉の里温泉、国保診療所	
・コムニの里さらべつ	

※北海道運輸局帯広運輸支局との協議により、内容が修正される場合があります。

2019年1月号

プロジェクト直見の業務一覧と直見回り

～目次～

出発地	着地地	運送方法	料金
岡山市北区	吉備郡赤穂町	面交手渡	運賃
倉敷市	倉敷市	現金内附	手料
倉敷市	倉敷市	現金内附	手料

(出発地)岡山市北区
（着地地）吉備郡赤穂町
（運送方法）面交手渡
（料金）現金内附
（出発地）倉敷市
（着地地）倉敷市
（運送方法）現金内附
（料金）現金内附
（出発地）倉敷市
（着地地）倉敷市
（運送方法）現金内附
（料金）現金内附

音楽放題
周辺手渡

音楽放題
周辺手渡

音楽放題
周辺手渡

（出発地）岡山市北区
（着地地）吉備郡赤穂町
（運送方法）現金内附
（料金）現金内附

（出発地）岡山市北区
（着地地）吉備郡赤穂町
（運送方法）現金内附
（料金）現金内附

（出発地）岡山市北区
（着地地）吉備郡赤穂町
（運送方法）現金内附
（料金）現金内附

（出発地）岡山市北区
（着地地）吉備郡赤穂町
（運送方法）現金内附
（料金）現金内附

出発地	着地地	運送方法	料金
岡山市北区	吉備郡赤穂町	現金内附	手料
倉敷市	倉敷市	現金内附	手料
倉敷市	倉敷市	現金内附	手料

(出発地)岡山市北区
（着地地）吉備郡赤穂町
（運送方法）現金内附
（料金）現金内附

（出発地）岡山市北区
（着地地）吉備郡赤穂町
（運送方法）現金内附
（料金）現金内附

（出発地）岡山市北区
（着地地）吉備郡赤穂町
（運送方法）現金内附
（料金）現金内附

（出発地）岡山市北区
（着地地）吉備郡赤穂町
（運送方法）現金内附
（料金）現金内附

生活交通確保維持改善計画（地域内フィーダー系統確保維持計画を含む）

令和6年1月15日

生活交通確保維持改善計画の名称

更別村地域内フィーダー系統確保維持計画

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

更別村では十勝管内の中心都市である帯広市へ通じる唯一の幹線交通である十勝バスを軸に、村内は村が無償で運行する村民バスが運行しています。現在、村民バスは平日月曜～金曜日にかけて市街地を循環する便が平日1日9回（月曜日は5便まで）、農村地区は乗合タクシーが自宅と市街地の往復を平日1日2便運行しています。このほか、利用者は限定されるがスクールバスの運行、移送サービス事業（介護予防事業等の高齢者等の送迎を実施）、福祉有償運送事業（要支援、要介護、障がい者等の送迎を実施）を実施しています。

民間事業者の取組として介護タクシー事業（身体の不自由な人や要介護者等の送迎を実施）、NPO法人サラリによる送迎ボランティア活動（高齢者の日常生活（生活交通を含む）支援を目的に、住民の互助を推進する事業を実施）、スーパービレッジ構想関係では自動運転移動サービス、さらカル無料移動サービスも実施されています。

こうした村内における公共交通網の勢力圏（バス停から300m内）は、本村の全人口の約6割をカバーしており、とりわけ字更別地区においては市街地を運行する村民バス及び十勝バスのバス路線を利用しやすい環境にあることから、7割以上の住民が公共交通を利用できる状況となっているものの、字弘和・字勢雄地区といった市街地から離れた場所に位置する住民及び~~において~~、農村部にある道の駅等の公共施設の利用、友人交流・集会などコミュニティへの参加や日常生活・医療関連への移動など、農村部に限らず全村民が公共交通を利用できる環境が少なくなっています。

上記により~~の地区をはじめとした農村地域において~~、バスなどの従来の公共交通だけではなく、~~区域~~地区内を運行する予約運行型タクシー（デマンド）乗合交通など、運行方面を限定せず、利用者が指定する乗降地点間を運行し、効率的かつ利便性の高い公共交通を提供していく必要があります。

2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果

(1) 事業の目標

地域公共交通確保維持改善事業の実施にあたり、以下の目標を設定する。

- ・令和3年度 予約運行型タクシーの平均日利用者数 5.3名（延べ利用者数）
※令和元年度、令和2年度に実施した実証実験（無料）時の数値を参考に決定
- ・令和4年度 予約運行型タクシーの平均日利用者数 6.5名（延べ利用者数）
- ・令和5年度 予約運行型タクシーの平均日利用者数 7.7名（延べ利用者数）
- ・令和6年度 予約運行型タクシーの平均日利用者数 9.0名（延べ利用者数）
(更別地域公共交通網形成計画P5参照)

(2) 事業の効果

更別村内の農村地域に**限定せず**、予約型運行タクシーを導入することにより、自動車免許を持たない高齢者等の交通弱者の移動手段が確保される。また、幹線である十勝バスとのアクセス向上や村内の市街地を循環する村民バス（R3 増便）への接続、さらには農村部にある道の駅等の公共施設の利用、友人交流・集会などコミュニティへの参加や日常生活・医療関連への移動が、地域の活性化に繋げていくと共に、利便性の向上による定住促進の効果も期待できる。

（令和3年事業実績：R3.10.1～R4.9.30 延べ利用者数 818人）

（令和4年事業実績：R4.10.1～R5.9.30~~1~~ 延べ利用者数 643458人）※参考値

3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体

- ・村内の公共交通機関のネットワークが一目でわかる公共交通マップのHP掲載（更別村）
- ・予約運行型タクシーの広報掲載（更別村）
- ・予約運行型タクシーの現在位置や予約ができるアプリの運営（更別村、事業者）
(更別村地域公共交通網形成計画 P 47～48～49 参照)
- ・更別村スーパー・バーレッジ構想に係る、無料スマート貸出サービスの利用者に、更別村乗合タクシーのアプリをインストールした状態で配り、高齢者へのサポートなども合わせた利用の促進。

4. 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

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表1」を添付。

5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の負担者

運行に必要な経費から、運行収入及び国庫補助金を差し引いた差額分を更別村が負担し、更別村は運行事業者に委託料を支払うこととしている。

6. 補助金の交付を受けようとする補助対象事業者の名称

大正交通有限会社

7. 補助を受けようとする手続きに係る利用状況等の継続的な測定方法 【活性化法法定協議会を補助対象事業者とする場合のみ】

※該当なし

8. 別表1の補助対象事業の基準二ただし書に基づき、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 【地域間幹線系統のみ】

※該当なし

9. 別表1の補助対象事業の基準ハに基づき、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」認めた市町村の一覧 【地域間幹線系統のみ】

※該当なし

10. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項 【地域間幹線系統のみ】

※該当なし	果樹の葉草（2）
11. 外客來訪促進計画との整合性 【外客來訪促進計画が策定されている場合のみ】	
※該当なし	
12. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要 【地域内フィーダー系統のみ】	
地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表5」を添付。	
13. 車両の取得に係る目的・必要性 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】	
※該当なし	
14. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】	
(1) 事業の目標	
※該当なし	
(2) 事業の効果	
※該当なし	
15. 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者、要する費用の負担者【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】	
※該当なし	
16. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策） 【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】	
① 車両の代替による費用削減等の内容 ※該当なし	
② 替代車両を活用した利用促進策 ※該当なし	
17. 貨客混載の導入に係る目的・必要性 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】	
※該当なし	
18. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】	
(1) 事業の目標	
※該当なし	

(2) 事業の効果	
※該当なし	
19. 貨客混載の導入に係る計画の概要 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】	
※該当なし	
20. 貨客混載の導入に要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】	
※該当なし	
21. 協議会の開催状況と主な議論	
<ul style="list-style-type: none"> ・令和元年11月1日 村民アンケート調査及び村民バスの乗降調査の結果について 農村地域予約運行型タクシー実証運行（冬季）実施概要（案）について ・令和2年4月13日（コロナのため書面開催） 更別地域公共交通網形成計画の決定 ・令和2年8月4日 令和元年度の更別村公共交通の実証実験の結果等について 令和2年度の更別村公共交通の実証実験の予定等について ・令和3年2月17日 令和2年度の更別村公共交通の実証実験の結果等について 今後の更別村の公共交通体系について ・令和3年5月6日（書面開催） 地域内フィーダー系統確保維持計画案について協議 ・令和4年6月3日（書面開催） 地域内フィーダー系統確保維持計画案について協議 ・令和5年1月13日 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価について協議 ・令和5年6月19日 地域内フィーダー系統確保維持計画案について協議（承認） ・令和6年1月15日 更別村地域公共交通網形成計画（案）の改正について協議 事業評価（案）について協議 生活交通確保維持改善計画（案）の変更について協議 	
22. 利用者等の意見の反映状況	
<p>各種団体等から利用者及び住民を代表する委員として参加いただいた協議会での議論や、実証実験の際の利用者から意見を参考に、運行エリアや運行曜日等を決定し、計画に反映した。</p> <p>また、老人クラブ等の利用者からの意見やアンケート結果（Well-being）を参考に、利用対象者や運行方面の拡大を決定し、合わせて計画に反映した。</p>	
23. 協議会メンバーの構成員	
関係都道府県	北海道十勝総合振興局地域創生部地域政策課
関係市区町村	更別村
交通事業者・交通施設管理者等	十勝バス株式会社、大新東株式会社、大正交通有限会社、北海道開発局帯広開発建設部、北海道十勝総合振興局帯広建設管理部、帯広警察署

地方運輸局	北海道運輸局帯広運輸支局
その他協議会が必要と認める者	十勝地区バス労働組合連絡会、更別村商工会、更別村社会福祉協議会、NPO法人どんぐり村サラリ、Social Knowledge Bank 合同会社

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 北海道河西郡更別村字更別南1線93番地

(所 属) 更別村企画政策課

(氏 名) 課長補佐兼地域開発係長 井内 浩路

(電 話) 0155-52-2114

(e-mail) kikaku@sarabetsu.jp

注意： 本様式はあくまで参考であり、補助要綱の要件を満たすものであれば、この様式によらなくとも差し支えありません。

また、既存計画部分で生活交通確保維持改善計画の記載項目に合致する部分は、そこからの転記や、該当部分を明確にした上での添付などにより活用いただいて差し支えありません。

実際の計画作成に当たっては補助要綱等を踏まえて作成をお願いいたします。

各記載項目について、地域公共交通計画及び地域公共交通利便増進実施計画を作成している場合には、当該計画から該当部分を転記したり、別添〇〇計画△節のとおり、等として引用したりすることも可能です。(ただし、上記2.・3.については、地域公共交通計画及び地域公共交通利便増進実施計画に定める目標、当該目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項との整合性を図るようにして下さい。また、生活交通確保維持改善計画全体として、協議会における協議が整った上で提出される必要があります)。

外客来訪促進計画を作成している場合には、当該計画から該当部分を転記したり、別添〇〇計画△節のとおり、等として引用したりすることも可能です。

※該当のない項目は削除せず、「該当なし」と記載して下さい。

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(地域内フィーダー系統)

令和6年度

市区町村	運行予定者名	運行系統名 (申請番号)	運行系統			地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7及び別表9)		
			起点	経由地 営業区域	終点	系統 キロ程 運行 日数	計画 運行 回数	利便増 進特 例措 置
更別村	大正交通有限公司	(1) 更別村内便	村内全域 農耕地区	更別村	村内全域 停靠地	往 復 km km	246 日 492.0 回	区域運行 ①
						往 復 km km	日 回	
						往 復 km km	日 回	
						往 復 km km	日 回	
						往 復 km km	日 回	
						往 復 km km	日 回	
						往 復 km km	日 回	

(注)

1. 区域運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域を記することとし、「系統キロ程」について記載を要しない。
2. 「系統キロ程」については、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで記載すること。なお、循環系統の場合には、往又は復のどちらかの欄にキロ程を記載し、もう片方の欄に「循環」と記載すること。
3. 「利便増進特例措置」については、地域公共交通利便増進実施計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用(別表9)を受けて補助対象となる場合のみ「〇」を記載する。
4. 「運行態様の別」については、路線定期運行、路線不定期運行、区域運行の別を記載すること。
5. 「接続する補助対象地域間幹線系統等と接続確保策」については、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。
6. 本表に記載する運行予定系統を示した地図及び運行ダイヤを添付すること。

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	更別村
------	-----

(単位:人)

	人口
人口集中地区以外	
交通不便地域	3,080

交通不便地域の内訳

人口	対象地区	根拠法
3,080	更別村	過疎地域の持続的発展の支援に関する特別措置法

地域公共交通計画、地域公共交通利便増進実施計画の策定年月日及び算定式適用開始年度

計画名	策定年月日	算定式適用開始年度
更別村地域公共交通網形成計画	令和2年4月20日	令和4年度

(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。ただし、地方運輸局長等が指定する交通不便地域の場合は、申請する年度の前年度の3月末現在の住民基本台帳を基に記載すること。
※なお、実施要領等で別に定める場合は、それによること。
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、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱（以下、「交付要綱」という。）の別表7（口②（1））に記載のある過疎地域の人口及び交付要綱別表7（口②（2）（実施要領の2.（1）⑩））に基づき地方運輸局長等が指定する交通不便地域の人口の合計（重複する場合を除く）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上記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。また、地方運輸局長等が指定する交通不便地域が存在する場合には、該当する区域名を記載すること。
5. 「根拠法」の欄は、交通不便地域を地方運輸局長等が指定した場合は、「局長指定」と記載すること。

(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
(ただし、全域が交通不便地域となる場合には省略可)

運行回数・サービス提供時間算定表①

- *1 運行回数は、1回としカウントする。
(往、復、循環各1回)
- *2 天災欄は、運休のうちやむを得ない理由のもの

10

境

年月	曜日区分	片道・往復回数	計画		運行回数		運行回数*		実績		サービス提供時間		(調整、増便、運休、補助 対象外となつた理由等)	
			運行日数 A	運行回数 B	運行回数 $A \times B = C$	調整% D	運行回数 $C \times D = E$	増便 G	運休 H	実運行時間 J	待機時間 K	回送時間 L	予約時間 M	
6年 3月	平日	往	20	40.0	100.0%	40.0								
	復	往												
	往	往												
	往	往												
	往	往												
	往	往												
	往	往												
	往	往												
	往	往												
	往	往												
小計								20	40.0	40.0				

運行回数・サービス提供時間算定期定表①

運行 系統 別内便	曜日 区分	片道・循環 回数	運行日数 B	実績運行日数		F	運休回数 (い) - (ろ)= (は)		運行回数 (い) = (は) やむを得ない運休回数 ((い))	運行割合 ((い+ロ)/ (い))	備 考
				計画運行回数 (い) E	実績運行回数 (ろ)		J	K	M	N	
計画運行回数 A×B=C	運行回数 C×D=E	サービス提供時間 (y)	492.0	492.0	492.0						
小計											

運行 系統 別内便	曜日 区分	片道・循環 回数	運行日数 B	調整後の運行回数		運行日数 F	運行回数*1		サービス提供時間 実運行時間 K	待機時間 L	回送時間 M	予約時間 N	備 考
				計画 運行回数 A	運休 回数 (-)		増便 G	運休 H					
計画運行回数 A×B=C	運行回数 C×D=E	サービス提供時間 (y)	492.0	492.0	492.0								
小計													

運行 系統 別内便	曜日 区分	片道・循環 回数	運行日数 B	調整後の運行回数		運行日数 F	運行回数*1		サービス提供時間 実運行時間 K	待機時間 L	回送時間 M	予約時間 N	備 考
				計画 運行回数 A	運休 回数 (-)		増便 G	運休 H					
計画運行回数 A×B=C	運行回数 C×D=E	サービス提供時間 (y)	492.0	492.0	492.0								
小計													

運行回数・サービス提供時間算定期表①

運行系統 更別村内便	曜日区分	片道・循環 回数	運行日数 B	実績運行回数			運行回数* 1			実績	備考
				計画運行回数 (い)	E	A×B=C	F	G	H	J	
6年	平日	往復	22	44.0	100.0%	44.0					492.0
7月	往復										
	往復										
	往復										
	往復										
小計			22	44.0		44.0					

運行系統 更別村内便	曜日区分	片道・循環 回数	運行日数 B	調整後の運行回数			運行回数* 1			実績	備考		
				計画	調整 % D	C×D=E	運休 (一)	運休 (二)	J	実運行時間 K	待機時間 L	回送時間 M	予約時間 N
6年	平日	往復	21	42.0	100.0%	42.0							0
8月	往復												
	往復												
	往復												
	往復												
小計			21	42.0		42.0							

運行系統 更別村内便	曜日区分	片道・循環 回数	運行日数 B	調整後の運行回数			運行回数* 1			実績	備考		
				計画	調整 % D	C×D=E	運休 (一)	運休 (二)	J	実運行時間 K	待機時間 L	回送時間 M	予約時間 N
6年	平日	往復	19	38.0	100.0%	38.0							0
9月	往復												
	往復												
	往復												
	往復												
小計			19	38.0		38.0							
合計			246	492.0		492.0							

*1 運行回数は、1運行を1回としてカウントする。
(生、後、循環各1回)
*2 天災欄は、運休のうちやむを得ない理由のもの

【更別村の地域交通ネットワーク】



広域幹線

+ 勝バス広尾線(帯広方面)

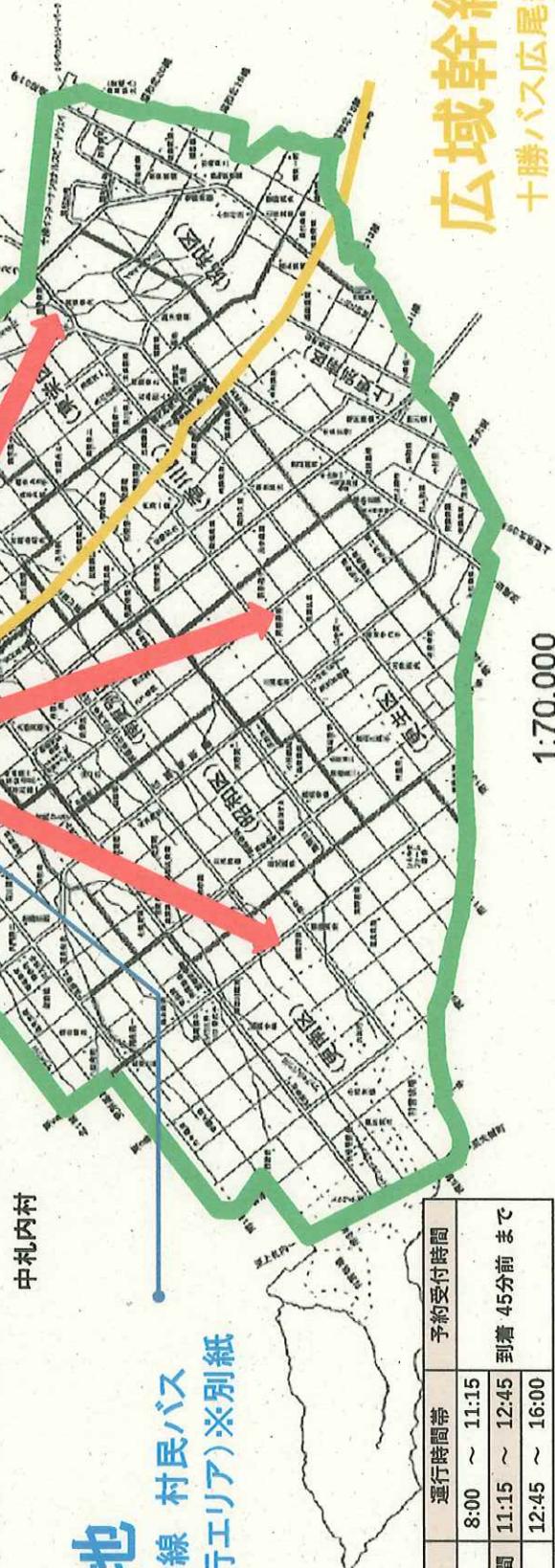
利用対象者 村民 これまでの運行範囲内で、
運行方面を限定せず、利用者が
指定する乗降地点間を運行します。

- 農村部 ⇔ 市街地
- 市街地 ⇔ 市街地
- 農村部 ⇔ 農村部

更別村乗合タクシーは
村内全域を運行する
支線 予約運行型タクシー
(補助対象ファイダース系統)

市街地

地域内幹線 村民バス
(循環運行エリア)※別紙



広域幹線
+ 勝バス広尾線(帯広方面)

運行範囲

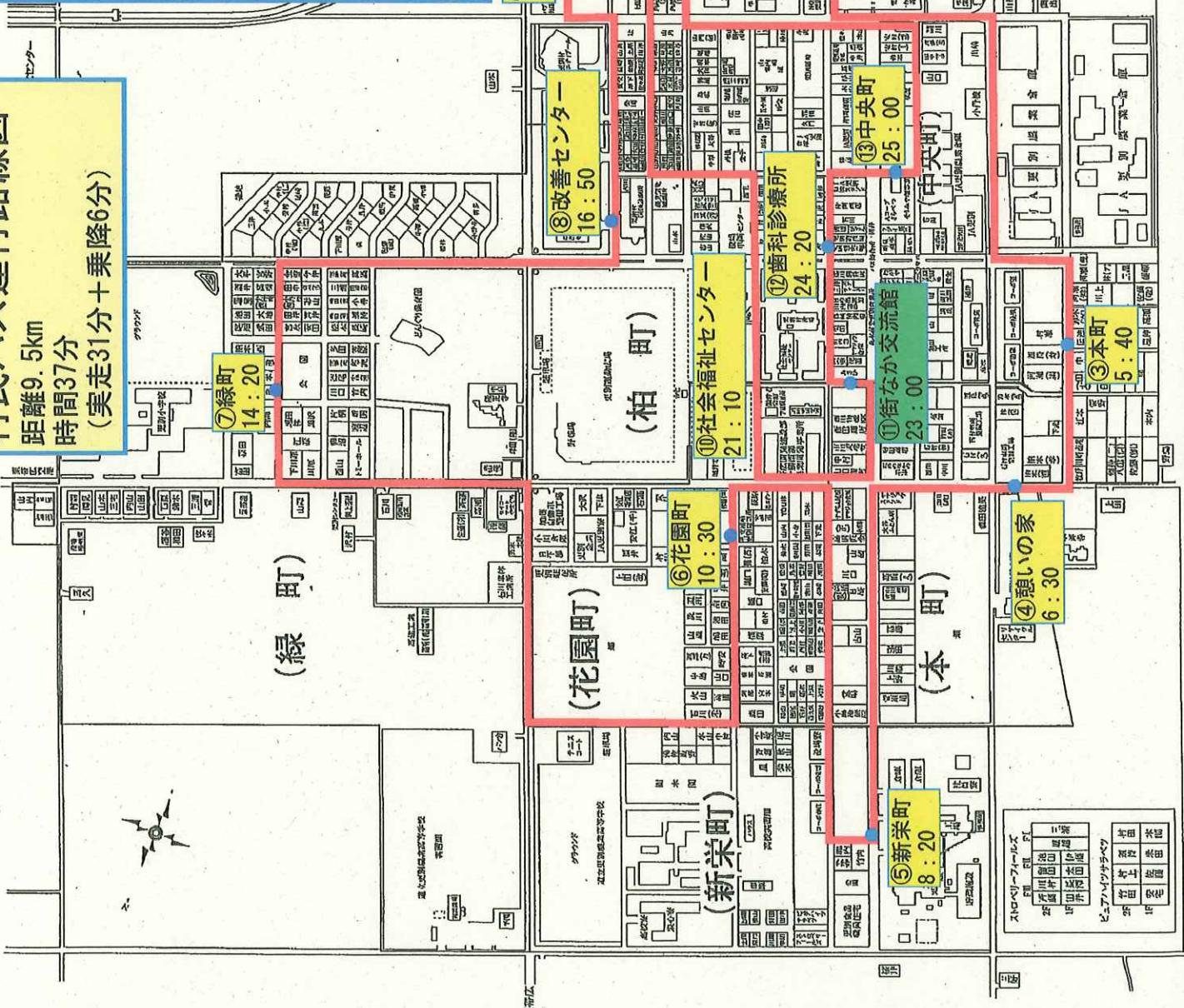
1:70,000

運行便	運行方面	運行時間帯	予約受付時間
午前	村内全域	8:00 ~ 11:15	
運休	休憩・回送時間	11:15 ~ 12:45	到着 45分前まで
午後	村内全域	12:45 ~ 16:00	

※土曜日・日曜日・祝日は運休

村民バス運行路線図

距離9.5km
時間37分
(実走31分+乗降6分)



午前運行	(月・火・水・木・金)
1便	8 : 15 着
2便	9 : 15 着
3便	10 : 15 着
4便	11 : 15 着
5便	12 : 15 着

午後運行	(火・水・木・金)
6便	14 : 00 発 → 14 : 37 着
7便	14 : 40 発 → 15 : 17 着
8便	15 : 30 発 → 16 : 07 着
9便	16 : 10 発 → 16 : 47 着

着 着 着 着 着 着 着 着 着 着

発 発 発 発 発 発 発 発 発 発

着 着 着 着 着 着 着 着 着 着

発

総合センター 総合センター 総合センター 総合センター 総合センター 総合センター

発

総合センター 総合センター 総合センター 総合センター 総合センター 総合センター

発

表1の別紙

曙町

*時間は乗降無しの通過時間

更別村乗合タクシーのご利用方法

①下記「大正交通(有)」に電話をかけ「更別村乗合タクシー」の予約であることを伝えます。(ご予約は、事前に「利用申込み兼個人情報使用同意書」役場提出済みであることが必要です) ※同意書は初回のみ

ご予約電話番号 大正交通(有) 0155-64-5012



②名前、ID番号(同意書返送後通知)、行政区、利用希望日を伝えます。

予約受付は、到着の45分前までに、ご連絡下さい。



③利用したい便と希望の時刻を伝えます。

「帰りの便」も利用する場合は、あわせてお知らせ下さい。片道だけの利用もできます。



④乗降場所・ご利用人数を伝えます。

村内どの場所でも、乗降ができます、乗降場所をお知らせ下さい。

例「自宅から診療所まで」、「自宅から●●区(町)の●●さん宅まで」、「●●店から自宅まで」

⑤お迎えの時間が伝えられます。

大正交通(有)から、ご自宅または、指定場所までのお迎えの時間をお知らせします。

⑥キャンセルや変更をする場合

キャンセルや変更などをする場合は、すみやかに大正交通(有)の予約電話番号にご連絡下さい。また、予定のお迎え時間を過ぎると予約の変更はできませんが、キャンセルの場合はすぐに、ご連絡下さい。

⑦お迎えの時間までに、ご自宅の前、もしくは指定場所にお越し下さい。

お迎え時刻が前後する場合がありますので、5分前までにはご自宅の前や乗降場所までお越しください。道路状況によっては、到着が遅れる場合もありますので、ご了承下さい。

降車時に、お一人様につき運賃300円を運転手にお支払い下さい。

*お迎え時刻を過ぎて、お見えにならない場合、出発する場合があります。

*大雪などの悪天候により、運休する場合がございますので、ご了承下さい。

更別村乗合タクシーの乗降について

令和3年10月1日からスタートしています更別村乗合タクシーは、令和6年4月1日から運行内容を見直し、村内にお住まいの方で「これまでの運行範囲で、運行方面を限定せず、利用者が指定する乗降地点間を乗り合いで運行するものです。ご利用にあたっては事前の予約と、降車時に利用料金300円（お一人様）が必要で、平日1日2便（午前・午後）運行します。

ご利用できる方は、村内にお住まいで、「更別村乗合タクシー利用申込み兼個人情報使用同意書」（様式は村HPからもダウンロード可能）を返送・提出済みの方に原則限られます。（「～同意書」を提出いただきましたら後日、予約に必要なID番号等を役場企画政策課より通知させていただきます。）

【時刻表・予約受付時間】

運行便	運行方面	運行時間帯	予約受付時間
午前	村内全域	8:00 ~ 11:15	
運休	休憩・回送時間	11:15 ~ 12:45	到着 45分前 まで
午後	村内全域	12:45 ~ 16:00	

※土曜日・日曜日・祝日は運休

【運行エリア】



◎更別村乗合タクシー

- ◆運賃：1乗車（お一人）300円
- ◆運行方面：村内全域（裏面）
- ◆利用者：同意書（初回のみ）を提出した村民

事前のご利用申込み（1回だけ）とご予約（ご利用の都度）が必要

更別村 地域公共交通のご案内

◎村民バス 予約不要 どなたでもご利用できます

- ◆運賃：無料
- ◆時刻表（運行ルート裏面）

No	バス停名	運行時間帯			予約受付時間			※月曜日の6便以降と土曜・日曜・祝日は運休となります		
		1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	8便	9便
1	福祉の里総合センター	8:15	9:15	10:15	11:15	12:15	14:00	14:40	15:30	16:10
2	曙町	8:17	9:17	10:17	11:17	12:17	14:02	14:42	15:32	16:12
3	本町	8:20	9:20	10:20	11:20	12:20	14:05	14:45	15:35	16:15
4	憩の家	8:22	9:22	10:22	11:22	12:22	14:07	14:47	15:37	16:17
5	新栄町	8:24	9:24	10:24	11:24	12:24	14:09	14:49	15:39	16:19
6	花園町	8:27	9:27	10:27	11:27	12:27	14:12	14:52	15:42	16:22
7	緑町	8:30	9:30	10:30	11:30	12:30	14:15	14:55	15:45	16:25
8	改善センター	8:33	9:33	10:33	11:33	12:33	14:18	14:58	15:48	16:28
9	若葉町	8:35	9:35	10:35	11:35	12:35	14:20	15:00	15:50	16:30
10	社会福祉センター	8:39	9:39	10:39	11:39	12:39	14:24	15:04	15:54	16:34
11	街なか交流館	8:41	9:41	10:41	11:41	12:41	14:26	15:06	15:56	16:36
12	歯科診療所	8:43	9:43	10:43	11:43	12:43	14:28	15:08	15:58	16:38
13	中央町	8:44	9:44	10:44	11:44	12:44	14:29	15:09	15:59	16:39
14	コムニの里	8:48	9:48	10:48	11:48	12:48	14:33	15:13	16:03	16:43

ご予約電話番号 大正交通㈱ 0155-64-5012

②名前、ID番号（同意書返送後通知）、行政区、利用希望日を伝えます。

予約受付は、到着の45分前までに、ご連絡下さい。

③利用したい便と希望の時刻を伝えます。

「帰りの便」も利用する場合は、あわせてお知らせ下さい。
片道だけの利用もできます。

④乗降場所・ご利用人数を伝えます。

村内どの場所でも、乗降ができます、乗降場所をお知らせ下さい。
例「自宅から診療所まで」「自宅から●区（町）の●さん宅まで」、「●店から自宅まで」

⑤お迎えの時間が伝えられます。

大正交通㈱から、ご自宅または、指定場所までのお迎えの時間をお知らせします。

⑥キャンセルや変更をする場合

お迎えする場合は、すみやかに大正交通(有)の予約電話番号にご連絡下さい。また、予定のお迎え時間をお過ぎると予約の変更是できませんが、キャンセルの場合はすぐに、ご連絡下さい。

⑦お迎えの時間までに、ご自宅の前、もしくは指定場所にお支払い下さい。

お迎え時刻が前後する場合がありますので、5分前までにはご自宅の前や乗降場所までお越し下さい。道路状況によっては、到着が遅れる場合もありますので、ご了承下さい。
降車時に、お一人様につき運賃300円を運転手にお支払い下さい。

※出発時刻を過ぎて、お見えにならない場合、出発する場合があります。
※大雪などの悪天候により、運休する場合がございますので、ご了承下さい。

※交通アプリシステムについて

- こちらのQRコードを読み取ることで、更別村の交通予約等システムにアクセスすることができます。
- このシステムでは「村民バス」や「乗合タクシー」の現在地がリアルタイムで把握することができます。



←更別村乗合タクシー ↓村民バス



【お問い合わせ窓口】
 ●村民バス～更別村建設課（0155-52-5200）
 ●乗合タクシー～更別村企画政策課（0155-52-2114）
 ※ご予約は大正交通（有）（0155-64-5012）

市街地詳細図

セイコーマート

山田商店

穂の家

社会福祉センター

トレーニングセンター

ミニコニティパーク

更別村役場

セブンイレブン

街なか交流館

JAさらべつ

ma·na·ca

ホーマックニコット更別店

コムニの里

総合センター

福祉の里

トヨタ自動車販売

村民バス路線図(市街地拡大図)



※村民バスはルート上の
どこでも乗車可能です

更別村乗合タクシーの運行範囲

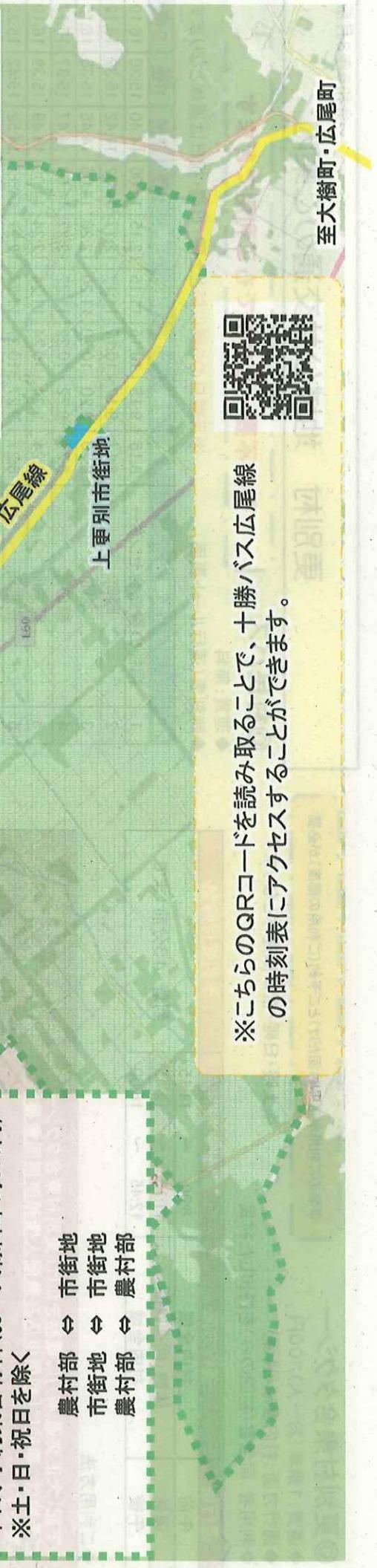
「村内全域で、運行方面を限定せず」、
利用者が指定する乗降地点間を運行します。

平日、予約乗合有料(お一人様降車時300円)
※土・日・祝日を除く

農村部 ⇔ 市街地
市街地 ⇔ 市街地
農村部 ⇔ 農村部

◆村民バスは
上記の赤いルートを
循環無料運行します。
平日1日9回(月曜日は5便まで)

◆村民バスは
上記の赤いルートを
循環無料運行します。
平日1日9回(月曜日は5便まで)



※こちらのQRコードを読み取ることで、十勝バス広尾線
の時刻表にアクセスすることができます。

更別村地域公共交通活性化協議会 第2回会議 出席者名簿

日時:令和6年1月15日 14:00~

場所:更別村役場3階大会議室

法の規定区分	所 属	職 名	氏 名	備 考
第6条第2項 第1号の委員	地方公共団体及び村長が指名する者	更別村	副村長	大野 仁 会長
		更別村企画政策課	課長	本内 秀明 会長代理
		更別村産業課	課長	高橋 祐二
		更別村保健福祉課	課長	新闇 保
		更別村住民生活課	課長	小野寺 達弥
第6条第2項 第2号の委員	公共交通事業者等	十勝バス株式会社モビリティグループ乗合企画チーム	次長	鈴木 洋平
		大新東株式会社道東営業所	現場担当責任者	丹 信也 代理出席
		大正交通有限会社	専務取締役	道見 賢人
	道路管理者	北海道開発局帯広開発建設部道路計画課	道路計画専門官	田中 健司 代理出席
		十勝総合振興局帯広建設管理部事業室地域調整課	課長	佐々木 昇 欠席
		更別村建設水道課	課長	石川 亮
第6条第2項 第3号の委員	公安委員会	釧路方面帯広警察署交通第一課	課長	堺 玄州
	地域公共交通の利用者	更別村社会福祉協議会	副会長	高畠 昭子
		NPO法人どんぐり村サラリ	理事長	及川 末雄
	学識経験者その他当該地方公共団体が必要と認めるもの	北海道運輸局帯広運輸支局	企画輸送・監査担当 首席運輸企画専門官	若杉 貴志
		十勝総合振興局地域創生部地域政策課	課長	範国 修史
		十勝地区バス労働組合連絡会	代表	久保 真司
		更別村商工会	経営指導員	濱村 好弘 監査
		Social Knowledge Bank合同会社	代表社員 株式会社長大職務執行者	今井 母土子
オブザーバー	株式会社長大更別支店	計画事業部計画1部 部長	船田 尚吾	
	更別村企画政策課	課長補佐	井内 浩路	
	更別村企画政策課地域開発係	主任	石井 悠一郎	
事務局	更別村企画政策課地域開発係	主任	井原 靖博	

*法とは「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」をいう。

令和6年1月15日

更別村地域公共交通活性化協議会第2回会議 座席表

	事務局	会長	企画政策課	事務局	
十勝バス					株長更別支店
大新東					産業課
大正交通					保健福祉課
帯広開発建設部					住民生活課
帯広建設管理部					建設水道課
帯広警察署					S K B o n a c o n k i w l 合同会社 a 1 e d g e
社会福祉協議会					更別村商工会
	どんぐり村 サラリ	帯広運輸支局	十勝総合振興局 地域創生部	十勝地区バス 労働組合	入口

