

国土交通大臣 殿

氏名又は名称 北海道上川地域公共交通活性化協議会
住 所 北海道旭川市永山 6 条 19 丁目 1 番 1 号
代 表 者 氏 名 会長 上田 昌宏

地域公共交通計画変更認定申請書

令和 年 月 日付け 第 号で国土交通大臣より認定された地域公共交通計画を別紙のとおり変更したいので、関係書類を添えて申請します。

- 変更日
令和 6 年 1 0 月 1 日
- 変更箇所
別紙のとおり
- 変更理由
別紙のとおり

※本申請書に、変更する事項を全て記した地域公共交通計画を添付すること。
※「変更理由」は、具体的に記述すること。

別紙

変更箇所

事業者名	系統名	変更内容	補助予定額の変更
道北バス(株)	名寄線	計画額変更	国庫補助額：＋10,714.0 千円 (変更前：11,083.0 千円⇒変更後：21,797.0 千円)
	愛別線（比布経由）	計画額変更	国庫補助額：＋3,740.5 千円 (変更前：3,869.5 千円⇒変更後：7,610.0 千円)
	当麻線	計画額変更	国庫補助額：＋2,023.0 千円 (変更前：1,591.0 千円⇒変更後：3,614.0 千円)
	層雲峡線	計画額変更	国庫補助額：＋5,523.5 千円 (変更前：14,535.0 千円⇒変更後：20,058.5 千円)

変更理由

事業者名	系統名	変更理由
道北バス(株)	名寄線	利便増進実施計画の認定を受け、利便増進特例の適用を受けるため。
	愛別線（比布経由）	利便増進実施計画の認定を受け、利便増進特例の適用を受けるため。
	当麻線	利便増進実施計画の認定を受け、利便増進特例の適用を受けるため。
	層雲峡線	利便増進実施計画の認定を受け、利便増進特例の適用を受けるため。

令和6年9月 日

北海道上川地域公共交通活性化協議会

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

当地域は、旭川市、士別市・名寄市、富良野市を中心として日常生活圏が形成されていることから、周辺地域の住民にとって必要不可欠なバス路線として、これらの中心都市と周辺地域とを結ぶ広域的・幹線的なバス路線である地域間幹線系統を維持することが必要である。

旭川市から名寄市方面の名寄線、愛別線は、国道40号線沿いの病院への通院や高校への通学など地域住民の生活交通として機能しており、並行するＪＲ宗谷本線と同様に広域的輸送の機能の一部を担っている。

旭川市から上川町方面の層雲峡線については、旭川市内の病院への通院など地域住民の生活交通として機能しており、ＪＲ石北本線と同様に広域的輸送の機能の一部を担っている。また、当麻線については、当麻町市街地と当麻町民の生活圏である旭川市永山地区とを直接結ぶ路線として利用が多く、地域住民の生活交通として機能している。

旭川市から富良野市方面の旭川線（ラベンダー号）については、富良野市から中富良野町、上富良野町、美瑛町の市街地や旭川空港、旭川医大病院を經由して旭川市へ至る路線として、沿線市町村から旭川市や富良野市への病院への通院等の生活路線としての利用が多く、旭川空港から沿線の観光地へ向かうことができる観光路線としての側面を併せ持ち、観光客の利用も多い。旭川空港経由旭岳線（いで湯号）については、旭川市から旭川空港を經由し、旭岳ロープウェイに至る路線で、主に観光目的での輸送を担っている。

名寄市近郊地域の恩根内線については、名寄市から美深町市街地を經由し美深町恩根内地区へ至る路線として、美深町から名寄市のみならず、美深高校への通学に利用されており、必要な生活路線として機能している。下川線については、名寄市から下川町へ至る路線として、下川町民の生活圏である名寄市を結ぶ生活路線として機能している。興部線については、廃止となったＪＲ名寄本線の代替バスとして運行を開始し、名寄市から興部町へ至る路線として、沿線住民の通院・通勤・通学等に利用される広域的な生活路線として機能している。

富良野市近郊地域の西達布線については、ＪＲ根室本線一部廃止による代替バスとして、令和6年4月から終点を西達布から幾寅駅まで延伸し、通学等に利用される生活路線として機能させていく必要がある。

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

公共交通（広域交通※）利用者数を942,000人以上（令和3年度の実績848,231人）とする。

公的資金が投入されている公共交通（広域交通※）の収支率を38.31%以上（令和3年度の実績37.15%）とする。

公共交通（広域交通※）への公的資金投入額を524,022千円以下（令和3年度の実績524,022千円）とする。

（北海道上川地域公共交通計画 P142 参照）

※ 広域交通：地域間幹線系統及び広域生活交通路線

(2) 事業の効果

中心都市（旭川市、士別市・名寄市、富良野市）と周辺地域とを結ぶ17系統を維持していくことにより、地域間幹線系統と結ばれている他のバス路線を含め地域全体として、住民の生活交通手段として必要不可欠な公共交通機関であるバス路線が確保される。

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
・関係者で協議・検討を行い広域交通の維持・確保の方針を設定し、必要に応じて見直しを行う（市町村・事業者） ・運行形態の最適化について地域の実情に応じた協議・検討を行う（市町村） ・利用者等のデータの提供や、運行形態の最適化について必要に応じた協議・検討を行う（事業者） ・バス運転手の業務内容や社会的重要性などの情報発信を行う（事業者） ・就職活動イベントなどを実施すると共に、情報の周知を行う（市町村・事業者） ・各市町村における実情やニーズに応じた乗換拠点の機能集約や情報提供機能の強化等による乗換環境の向上を検討・実施する（市町村） ・観光施策と連携した利用促進の取組について、情報共有を図るとともに検討を行う（市町村・事業者）（北海道上川地域公共交通計画 P137～141 参照）
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送予定者
表1のとおり
5. 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
表2のとおり
6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法
広域交通の運行事業者からの提供データによる確認
7. 別表1の補助対象事業の基準ホただし書に基づき、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
8. 別表1の補助対象事業の基準二に基づき、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」と認めた市町村の一覧【地域間幹線系統のみ】
※該当なし
9. 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、実施時期及びその特記事項【地域間幹線系統のみ】
別紙「生産性向上の取組について」のとおり
10. 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】
※該当なし
11. 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】
地域公共交通確保維持改善事業を活用し、沿線住民の日常生活の移動や広域的な移動手段を持続的に確保していく。 また、住民等の移動実態やニーズを踏まえ、最適化を検討しながら移動手段の確保に努める。
12. 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
多くの地域において、バス利用者が減少傾向にある中、事業者の投資意欲は低く車両の老朽化が進んでおり、法定耐用年数（5年）を超える車両が多く使用されている状況であり、また、国の「移動円滑化の促進に関する基本方針」に定められている令和7年度末までに約80%をノンステップバスに転換するという目標に対し、本道の整備水準は38.3%（平成31年3月末現在）と低位にあることから、当地域において

も事業者の車両取得に対する補助を活用し、車両の更新を促進する必要がある。
(2) 事業の効果
安定かつ快適な輸送サービスの提供が可能になることに加え、低床車両の導入により、体の不自由な方や高齢者、車椅子利用者の利便性向上が図られる。
13. 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体・要する費用の総額、負担者とその負担額【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】
地域公共交通確保事業費補助金交付要綱「表6及び表7」を添付。
14. 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】
※該当なし
15. 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
16. 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
17. 貨客混載の導入に係る計画の概要、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
18. 協議会の開催状況と主な議論
・令和5年6月30日（令和5年度第1回） 事業報告、予算決算、地域公共交通計画の承認 ・令和5年12月28日（令和5年度第2回）各施策・事業の実施状況、地域公共交通計画の一部改定 ・令和6年6月14日（令和6年度第1回）事業報告、予算決算、地域公共交通計画の一部改定
19. 利用者等の意見の反映状況
計画策定にあたって関係市町村の担当部署責任者（地域協議会構成員）と令和6年5月に協議を行い、地域住民から寄せられている意見、要望等の有無、内容の確認を行った上で、本計画を策定した。 また、通勤・通学など、近隣市町村への移動も多くみられることから、地域の実情に即した交通ネットワークの維持・確保に重点を置いた計画とした。

【本計画に関する担当者：連絡先】

（住 所） 北海道旭川市永山6条19丁目

（所 属） 上川総合振興局地域創生部地域政策課

（氏 名） 主事 矢作 亮

（電 話） 0166-46-5915

（メール） yahagi.ryou@pref.hokkaido.lg.jp

表 1 確保・維持する地域間幹線系統の概要

協議会名	運行予定者名	申請番号	運行系統名 (申請番号)	確保維持事業に要 する国庫補助額 (千円)	特 例	備考
北海道上 川地域公 共交通活 性化協議 会	道北バス(株)	第1号	名寄線	21,797.0	1	
		第2号	愛別線(比布経 由)	7,610.0	1	
		第3号	白金線	7,140.5		
		第4号	当麻線	3,614.0	1	
		第5号	層雲峡線	20,058.5	1	
	ふらのバス(株)	第1号	旭川線	20,385.0		
		第2号	西達布線	9,300.5		
	名士バス(株)	第1号	恩根内線	5,278.0		
		第2号	下川線	1,420.0		
		第3号	興部線	3,843.2		
	旭川電気軌道(株)	第1号	旭川空港経由 旭岳線	9,820.5		
	空知中央バス	第2号	深旭線	1,721.6		
	道北バス(株)・ 沿岸バス(株)	第1号	留萌旭川線	4,212.0		
				116,200.8千円		

表2 地域公共交通確保持改善事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額(地域間幹線系統用)

事業者名	道北バス株式会社
------	----------

令和 7 年度

1. 申請事業者の概要

補助対象期間の 前々年度(基準期間 [※])の 損益状況	乗合バス事業					
	営業収益	851,935 千円	営業外収益	15,514 千円	経常収益(イ)	867,449 千円
	営業費用	1,085,232 千円	営業外費用	3,319 千円	経常費用(ロ)	1,088,551 千円
	営業損益	△ 233,297 千円	営業外損益	12,195 千円	経常損益	△ 221,102 千円
補助対象期間の 前々年度の 実車走行キロ(ハ)	3,907,977.3 km					経常収支率 79.69 %

基準期間の前年度の 損益状況	乗合バス事業					
	営業収益	831,131 千円	営業外収益	8,936 千円	経常収益(イ')	840,067 千円
	営業費用	1,098,360 千円	営業外費用	4,074 千円	経常費用(ロ')	1,102,434 千円
	営業損益	△ 267,229 千円	営業外損益	4,862 千円	経常損益	△ 262,367 千円
基準期間の前年度の 実車走行キロ(ハ')	4,460,990.0 km					経常収支率 76.20 %

基準期間の前々年度の 損益状況	乗合バス事業					
	営業収益	767,928 千円	営業外収益	29,379 千円	経常収益(イ'')	797,307 千円
	営業費用	1,038,764 千円	営業外費用	3,048 千円	経常費用(ロ'')	1,041,812 千円
	営業損益	△ 270,836 千円	営業外損益	26,331 千円	経常損益	△ 244,505 千円
基準期間の前々年度の 実車走行キロ(ハ'')	4,554,299.6 km					経常収支率 76.53 %

(補助対象事業者の「基準期間[※]を最終年度とする連続した過去3年間」における実車走行キロ当たり経常費用等)

補助ブロック名	補助対象事業者の実車走行キ ロ当たり経常費用 (基準期間の前々年度) ロ''÷ハ''=a	補助対象事業者の実車走行キロ当 たり経常費用 (基準期間の前年度) ロ'÷ハ'=b	補助対象事業者の実車走行キ ロ当たり経常費用 (基準期間) ロ÷ハ=c
北海道	228円 75銭	247円 12銭	278円 54銭
	円 銭	円 銭	円 銭

※「基準期間」とは、補助対象期間の前々年度の前年度の補助対象期間をいう。

2. キロ当たり補助対象経常費用及び経常収益

補助ブロック名	補助対象事業者の実車走 行キロ当たり経常費用 (a+b+c)/3 = 二	地域キロ当たり 標準経常費用 ホ	キロ当たり経常費用 二とホのいずれか少ない額 ヘ	キロ当たり経常収益 イ÷ハ = ト
北海道	251円 47銭	336円 09銭	251円 47銭	221円 96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	特 例 措 置	運行 系統名	運行系統			計画運行 日数	計画運行回 数 ()	計画平均乗車 密度	計画 輸送量	系統キロ程	地域公共交通再編事業を 実施する区域におけるキ ロ程	系統キロ程と地域公共交 通再編事業を実施する区 域におけるキロ程との比率	補助ブロック外 乗入部分のキロ程	同一補助ブロック 都道府県外乗入 部分のキロ程	他路線との競合 部分に係るキロ程	他路線との競合 率	補助ブロック外 乗入部分、同一 補助ブロック都 道府県外乗入 部分及び他路 線との競合部分 以外のキロ程の 比率											
				起点	主な 経由地	終点																							
																			①＝カッ コ内	②	①×② ＝③	チ	オ	オ÷チ＝ク	リ	ヌ	ル	ル÷チ	(チー(リ＋ヌ＋ ル)÷チ＝ミ)
北海道	第1号	1	名寄線	旭川駅前	和歌	名寄	365	2185.5 (5.9)	回	3.3	19.4 人	往88.4Km (平均) 復88.2Km	88.3Km	往88.2Km (平均) 復88.3Km	100.000%	往 . Km (平均) 復 . Km	往 . Km (平均) 復 . Km	往 . Km (平均) 復 . Km	0.000%	100.000%									
北海道	第2号	1	愛別線 (比布経由)	旭川駅前	比布	愛別	364	2183.5 (5.9)	回	3.3	19.4 人	往30.9Km 復30.7Km	30.8Km	往30.9Km 復30.7Km	100.000%	往 . Km 復 . Km	往 . Km 復 . Km	往 . Km 復 . Km	0.000%	100.000%									
北海道	第3号		白金線	旭川駅前	美沢小学校 大宮青少年交流の 前		365	1460.0 (4.0)	回	6.5	26.0 人	往47.5Km 復47.5Km	47.5Km	往 . Km 復 . Km	%	往 . Km 復 . Km	往 . Km 復 . Km	往 . Km 復 . Km	0.000%	100.000%									
北海道	第4号	1	当麻線	旭川駅前	永山2番待 下目	当麻ヘル プセンター	364	3638.0 (9.9)	回	4.9	48.5 人	往22.3Km 復22.3Km	22.3Km	往22.3Km 復22.3Km	100.000%	往 . Km 復 . Km	往 . Km 復 . Km	往11.5Km 復11.5Km	11.5Km	51.569%	48.430%								
北海道	第5号	1	勝雲峡線	旭川駅前	上川駅前	勝雲峡	365	2550.5 (6.9)	回	4.0	27.6 人	往69.5Km 復69.5Km	69.5Km	往69.5Km 復69.5Km	100.000%	往 . Km 復 . Km	往 . Km 復 . Km	往 . Km 復 . Km	0.000%	100.000%									
								日	回		人	往 . Km 復 . Km	. Km	往 . Km 復 . Km	%	往 . Km 復 . Km	往 . Km 復 . Km	往 . Km 復 . Km	%	%									
								日	回		人	往 . Km 復 . Km	. Km	往 . Km 復 . Km	%	往 . Km 復 . Km	往 . Km 復 . Km	往 . Km 復 . Km	%	%									
								日	回		人	往 . Km 復 . Km	. Km	往 . Km 復 . Km	%	往 . Km 復 . Km	往 . Km 復 . Km	往 . Km 復 . Km	%	%									
								日	回		人	往 . Km 復 . Km	. Km	往 . Km 復 . Km	%	往 . Km 復 . Km	往 . Km 復 . Km	往 . Km 復 . Km	%	%									
								日	回		人	往 . Km 復 . Km	. Km	往 . Km 復 . Km	%	往 . Km 復 . Km	往 . Km 復 . Km	往 . Km 復 . Km	%	%									
合計			5系統								往258.6Km 復258.2Km	258.4Km	往211.1Km 復210.7Km	210.9Km	往 . Km 復 . Km	往 . Km 復 . Km	往11.5Km 復11.5Km	11.5Km											

再編特例適用

補助ブ ロック名	申請 番号	特 例 措 置	補助ブロック外 乗入部分及び 同一補助ブ ロック都道府県 外乗入部分以 外のキロ程の 比率 ($\frac{\text{チー}(\text{リナス}))}{\text{チニマ}}$)	計画実車走行 キロ ワ	補助対象 経常費用 の見込額 $\text{ヘ} \times \text{フ}$ 以下の額:カ	補助対象系統のキロ当たり経常収益									補助対象 経常収益 の見込額 $\text{ノ} \times \text{ワ}$ 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 カーヨ=タ	補助対象経費 の限度額 カ $\times$ 9/20=レ	タ又はレのうちいずれか少 ないほうの額 ソ	
						$(\text{d}+\text{e}+\text{f})/3=\text{ノ}$	基準期間の前々年度			基準期間の前年度			基準期間						
							経常収益 ヤ	実車走行 キロ マ	補助対象系 統の実車走 行キロ当た り経常収益 ヤ'÷マ'=d	経常収益 ヤ	実車走行 キロ マ	補助対象系 統の実車走 行キロ当た り経常収 益 ヤ'÷マ'=e	経常収益 ヤ	実車走行 キロ マ					補助対象系 統の実車走 行キロ当た り経常収益 ヤ÷マ'=f
北北海道	第1号	1	100.000%	385,241.0km	96,876,554円	75円71銭	30,549,140円	426,877.2km	71円56銭	33,188,713円	426,877.2km	77円74銭	57,026,590円	732,703.8km	77円83銭	29,166,596円	67,709,958円	43,594,449円	43,594,449円
北北海道	第2号	1	100.000%	134,503.5km	33,823,595円	117円66銭	16,755,881円	151,771.3km	110円40銭	17,904,186円	151,771.3km	117円96銭	18,914,058円	151,771.3km	124円62銭	15,825,681円	17,997,914円	15,220,617円	15,220,617円
北北海道	第3号		%	138,700.0km	34,878,889円	148円50銭	14,785,724円	138,652.5km	106円63銭	18,234,195円	138,652.5km	131円51銭	28,754,991円	138,652.5km	207円38銭	20,596,950円	14,281,939円	15,695,500円	14,281,939円
北北海道	第4号	1	100.000%	162,254.8km	40,802,214円	206円92銭	29,317,893円	149,137.5km	196円58銭	30,146,584円	149,137.5km	202円13銭	33,119,555円	149,137.5km	222円07銭	33,573,763円	7,228,451円	18,360,996円	7,228,451円
北北海道	第5号	1	100.000%	354,519.5km	89,151,018円	123円49銭	36,441,027円	351,645.0km	103円63銭	41,860,373円	351,645.0km	119円04銭	51,975,526円	351,645.0km	147円80銭	43,779,613円	45,371,405円	40,117,958円	40,117,958円
			%	. km	円	円 銭	円	. km	円 銭	円	. km	円 銭	円	. km	円 銭	円	円	円	円
			%	. km	円	円 銭	円	. km	円 銭	円	. km	円 銭	円	. km	円 銭	円	円	円	円
			%	. km	円	円 銭	円	. km	円 銭	円	. km	円 銭	円	. km	円 銭	円	円	円	円
			%	. km	円	円 銭	円	. km	円 銭	円	. km	円 銭	円	. km	円 銭	円	円	円	円
			%	. km	円	円 銭	円	. km	円 銭	円	. km	円 銭	円	. km	円 銭	円	円	円	円
			%	. km	円	円 銭	円	. km	円 銭	円	. km	円 銭	円	. km	円 銭	円	円	円	円
合計				1,175,218.8km	295,532,270円		127,849,665円	1,218,083.5km		141,334,051円	1,218,083.5km		189,790,720円	1,523,910.1km		142,942,603円	152,589,667円	132,989,520円	120,443,414円

補助ブ ロック名	申請 番号	特 例 措 置	ソのうち補助ブロック外乗入部 分、同一補助ブロック都道府県 外乗入部分及び他路線との結 合部分以外に係るもの ソ×マ=ツ	ソのうち補助ブロック外 乗入部分及び同一補助 ブロック都道府県外乗入 部分以外に係るもの ソ×マ'=ツ'	計画平均 乗車密度 が5人未満 の路線 ソ×みなし運行回数÷ ①計画運行回数=ネ	補助対象経費 ナ	計画額 ナ×1/2=ラ	経常費用から 経常収益を 控除した額 ニ×ワ-ヨ=ム	損失額から国庫補助 額を控除した額 ム-ラ=ウ	ウ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	
北北海道	第1号	1	43,594,449円	43,594,449円	22,166,668円	43,594千円	21,797.0千円	67,709,958円	45,912,958円	21,797,000円	47.47%	24,115,000円	52.52%	0円	0.00%	958円	0.00%	
北北海道	第2号	1	15,220,617円	15,220,617円	7,739,296円	15,220千円	7,610.0千円	17,997,914円	10,387,914円	7,610,000円	73.26%	2,777,000円	26.73%	0円	0.00%	914円	0.01%	
北北海道	第3号		14,281,939円	円	円	14,281千円	7,140.5千円	14,281,939円	7,141,439円	7,140,500円	99.99%	0円	0.00%	0円	0.00%	939円	0.01%	
北北海道	第4号	1	3,500,738円	7,228,451円	3,182,489円	7,228千円	3,614.0千円	7,228,451円	3,614,451円	3,614,000円	99.99%	0円	0.00%	0円	0.00%	451円	0.01%	
北北海道	第5号	1	40,117,958円	40,117,958円	29,070,984円	40,117千円	20,058.5千円	45,371,405円	25,312,905円	20,058,500円	79.24%	5,254,000円	20.76%	0円	0.00%	405円	0.00%	
			円	円	円	千円	千円	円	円	円	%	0円	%	0円	%	円	%	
			円	円	円	千円	千円	円	円	円	%	0円	%	0円	%	円	%	
			円	円	円	千円	千円	円	円	円	%	0円	%	0円	%	円	%	
			円	円	円	千円	千円	円	円	円	%	0円	%	0円	%	円	%	
合計			116,715,701円	106,161,475円	62,159,437円	120,440千円	60,220千円	152,589,667円	92,369,667円	60,220,000円	65.19%	32,146,000円	34.80%	0円	0.00%	3,667円	0.00%	

補助ブ ロック名	申請 番号	特 例 措 置	地域公共交通の活性化法及び再生に関する法律(地域交通法)に基 づく協議会(以下、「法定協議会」)名	法定協議会にて算出するキロ程	法定協議会にお ける 運行割合	法定協議会において 算出する 計画額
北北海道	第1号	1	上川地域公共交通活性化協議会	往88.4Km 復88.2Km (平均) 88.3Km	100.000%	21,797.0千円
北北海道	第2号	1	上川地域公共交通活性化協議会	往30.9Km 復30.7Km (平均) 30.8Km	100.000%	7,610.0千円
北北海道	第3号		上川地域公共交通活性化協議会	往47.5Km 復47.5Km (平均) 47.5Km	100.000%	7,140.5千円
北北海道	第4号	1	上川地域公共交通活性化協議会	往22.3Km 復22.3Km (平均) 22.3Km	100.000%	3,614.0千円
北北海道	第5号	1	上川地域公共交通活性化協議会	往69.9Km 復69.9Km (平均) 69.9Km	100.000%	20,058.5千円
合計		5系統				

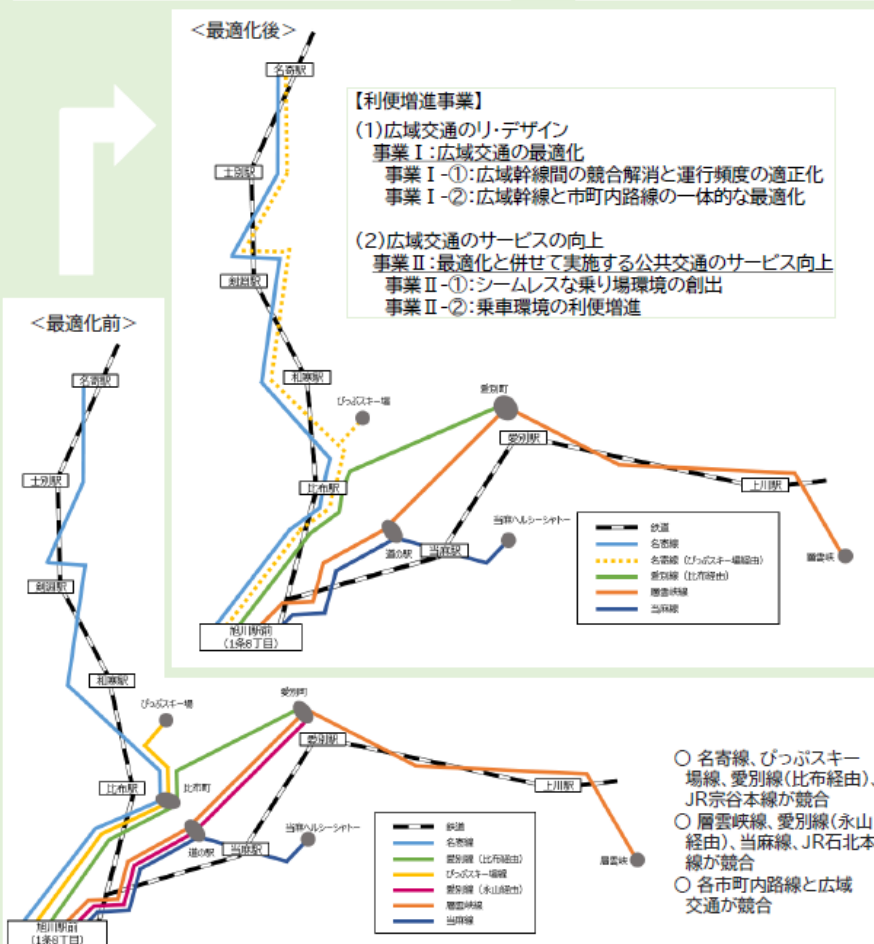
- (1) 記載要領
- 1 乗合バス事業の収益、実車走行キロについては、高速バス及び 定期観光バス等を除き、費用については、高速バス及び定期観光バス等並びに補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)における補助金交付要綱第2編第1章第3節に係る経常費用を除くこと。
- 2 補助対象事業者の決算期間が補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)と相違している事業者にあつては、補助対象期間の仮決算を行い、その損益状況(千円未満の端数は切り捨て)を損益状況欄に記載すること。
- 3 補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)中の乗合バス事業と他の事業を兼業している場合の関連収益及び費用の配分は、昭和52年5月17日付け自総第338号、自旅第151号、自貨第55号によること。なお、これにより会計を整理することができない特別の理由があるときは、国土交通大臣に報告し、その承認を求めること。
- 4 「補助対象期間の前々年度(基準期間)の損益状況」の欄、「基準期間の前年度の損益状況」の欄、「基準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。
- 5 「補助ブロック名」の欄は、補助金交付要綱別表6の名称を記載すること。
- 6 地域キロ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等が通知した数値によること。
- 7 申請番号は、事業者ごと、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。
- 8 「特例措置」の欄は、地域公共交通再編実施計画の認定を受け、特例措置の適用を受けることとなる場合には「1」を、平成29年8月2日改正附則第2条の規定に該当する場合には「2」を記載する。
- 9 「計画運行回数」の欄には、補助対象期間中の全暦日数における総計画運行回数を記載する。また、カッコ内には1日当り計画運行回数又は平日1日当り計画運行回数のいずれかを記載する。
- 10 「系統キロ程」の欄、「地域公共交通再編事業を実施する区域におけるキロ程」の欄、「補助ブロック外乗入部分のキロ程」の欄、「都道府県外乗入部分のキロ程」の欄及び「他路線との競合部分に係るキロ程」の欄は、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで算出し、往・復のキロ程が異なる系統については、平均値も記載すること。また、平均値の合計の欄については、往・復の合計の平均値ではなく、各申請系統の往・復の平均値の合計を記載すること。
- 11 「同一補助ブロック都道府県外乗入部分のキロ程」の欄は、同一補助ブロック内における都道府県外乗入部分のキロ程を記載することとし、補助ブロックが異なる都道府県外乗入部分は(リ)に記載すること。
- 12 「他路線との競合部分に係るキロ程」とは、他の運行系統との競合区間の合計が50%以上の生活交通路線であつて、当該競合区間の輸送量が1日当たり150人を超える部分のキロ程のことをいい、当該補助ブロック内区間(系統キロ程(チ)ー補助ブロック外乗入部分のキロ程(リ)ー同一補助ブロック都道府県外乗入部分のキロ程(ヌ))に係るキロ程を記載すること。
- 13 「補助ブロック外乗入部分及び都道府県外乗入部分以外のキロ程の比率」の欄、「ノのうち補助ブロック外乗入部分及び同一補助ブロック都道府県外乗入部分以外に係るもの」の欄は、「特例措置」の欄に「1」又は「2」を記載した系統のみ記載すること。
- 14 「系統キロ程と地域公共交通再編事業を実施する区域におけるキロ程との比率」の欄、「他路線との競合率」の欄、「補助ブロック外乗入部分、都道府県外乗入部分及び他路線との競合部分以外のキロ程の比率」の欄、「補助ブロック外乗入部分及び都道府県外乗入部分以外のキロ程の比率」の欄については、%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。
- 15 「計画実車走行キロ」の欄、「補助対象系統のキロ当たり経常収益」の「実車走行キロ」の欄は、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。
- 16 「計画平均乗車密度が5人未満の路線」の欄は、計画平均乗車密度が5人未満の路線についてのみ記載すること。なお、みなし運行回数とは当該運行系統の計画輸送量を5人で除した数値(端数切り捨て)をいう。
- 17 「補助対象経費」の欄は、(ネ)(計画平均乗車密度が5人未満の路線)に記載がある場合は(ネ)の金額を記載し、記載がない場合は(ソ)の金額を記載する。また、「特例措置」の欄に「1」を記載した系統については、左記の場合の(ネ)の金額又は(ソ)の金額に、(ヅ)の金額から左記の場合の(ネ)の金額又は(ソ)の金額を控除して得た金額に(ク)の比率を乗じて得た金額を加えた金額を記載する。さらに、「特例措置」の欄に「2」を記載した系統については、(ヅ)の金額を記載する(千円未満の端数は切り捨てること)。
- 18 「補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益」の欄の(ノ)は、基準期間、基準期間の前年度と基準期間の前々年度の各系統におけるキロ当たり経常収益の実績を平均して算出すること。なお、新設系統で基準期間の実績がない場合は、補助対象経常費用の見込額の11/20に相当する額と都道府県協議会等が算出する経常収益の見込額のうち、いずれか高い額を記載すること。
- また、基準期間の前々年度の実績がない場合は、基準期間と基準期間の前年度の実績を平均して算出することとし、基準期間の前年度と基準期間の前々年度のいずれの実績がない場合は、基準期間の実績を記載すること。
- 19 「計画額」の欄は、系統ごとに百円単位(0.5千円)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。
- 20 計算上生じた単位未満の端数は切り捨てること。

- (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(基準期間)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(関連書類)、並びに基準期間の前年度、基準期間の前々年度に係る事業報告書及び関連書類。
ただし、過去に生活交通確保維持改善計画の認定申請又は補助金交付申請の添付書類として既に提出している場合は、当該書類の添付を省略することができる。
2. 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(基準期間)に係る様式第1ー5の運行系統別輸送実績及び平均乗車密度算定表(補助対象路線に係るものに限る)、並びに基準期間の前年度、基準期間の前々年度に係る様式第1ー5。
ただし、過去に生活交通確保維持改善計画の認定申請又は補助金交付申請の添付書類として既に提出している場合は、当該書類の添付を省略することができる。
3. 地域公共交通再編実施計画の認定を受け、特例措置の適用を受けることとなる場合は、地域公共交通再編実施計画の写し並びに認定通知書の写し並びに再編特例を受けようとする系統の再編の概要

- ・北海道上川地域の旭川市～名寄市エリアと旭川市～上川町エリアでは、一部区間において広域バス路線間での競合がみられるとともに、バスと鉄道も競合していることから、本計画による最適化を図ることで、二重に必要となっていた車両や人材、管理費用などの削減を図るほか、運行ダイヤや経路の調整とともに交通結節点を設けることにより、運行効率化と利便性の向上を目指します。
- ・広域路線の最適化に加えて、各市町内のコミュニティ交通とも連携を図りながら、持続可能な形での広域的な公共交通ネットワークの確保を目指します。

最適化の方向性：最適化により持続可能な形での広域的な公共交通ネットワークの確保を図ります

- バスと鉄道、バスとバスがそれぞれ競合している
 - 名寄線は比布駅を経由しない
 - バスと鉄道間の乗り継ぎサービスはない など
- 競合路線の解消
 - 交通結節化による利便性の向上
 - サービス向上策の実施



事業の内容

事業Ⅰ 広域交通の最適化

- 事業Ⅰ-① 広域幹線間の競合解消と運行頻度の適正化
- ・各系統の運行頻度・ダイヤを調整
 - ・名寄線の一部をびっバススキー場経由化
- 事業Ⅰ-② 広域幹線と市町内路線の一体的な最適化
- ・比布町内の無料定期バスの運行を再編し、名寄線（びっバススキー場経由）への利用に集約
 - ・層雲峡線及び当麻線と旭川市内の競合系統のダイヤを調整

事業Ⅱ 最適化と併せて実施する公共交通のサービス向上

- 事業Ⅱ-① シームレスな乗り場環境の創出
- ・名寄線、愛別線を比布駅経由化
 - ・当麻線、層雲峡線の経路変更（旭川駅前）
- 事業Ⅱ-② 乗車環境の利便増進
- ・タッチ決済の利活用促進やW i - F i 設備の導入

事業の効果

事業Ⅰ 広域交通の最適化

- ・運行効率性の向上による公共交通のサービスの確保

事業Ⅱ 最適化と併せて実施する公共交通のサービス向上

- ・アクセス性の向上、車内環境の充実、速達性の向上

作成自治体 北海道、旭川市～名寄市・上川町方面の市町

事業実施区域 旭川市～名寄市エリア（旭川市、士別市、名寄市、比布町、和寒町、剣淵町）
旭川市～上川町エリア（旭川市、当麻町、比布町、愛別町、上川町）

事業実施予定期間 令和6年10月～令和10年3月

北 交 企 第 2 9 号
令和6年8月27日

北海道上川地域公共交通活性化協議会
会長 上田 昌宏 殿

北海道運輸局長 井上 健二

地域公共交通利便増進実施計画の認定について

令和6年7月25日付け北上交協第22号で申請のあった地域公共交通利便増進実施計画については、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第27条の15第2項により認定したので通知します。

名寄線 運行概要

※赤字は変更箇所

項 目		内 容	
運行事業者		道北バス株式会社	
事業の種類		一般乗合旅客自動車運送事業	
運送の態様		路線定期運行	
系統 ①	起 点	旭川駅前	旭川駅前
	主な経由地	和寒	和寒、 比布駅
	終 点	名寄	名寄
	キロ程	往路84.1km 復路83.9km	往路85.1km 復路84.9km
系統 ②	起 点	同上	旭川駅前
	主な経由地		和寒、 比布駅、遊湯ぴっぷ
	終 点		名寄
	キロ程		往路88.4km 復路88.2km
系統 ③	起 点	同上	旭川駅前
	主な経由地		和寒、 比布駅、ぴっぷスキー場
	終 点		名寄
	キロ程		往路89.8km 復路89.6km
系統 ④	起 点		
	主な経由地		
	終 点		
	キロ程		
車両		大型バス	
運行日		各系統共通 通年運行（12/29～1/1 の減便・運休を除く）	

※ 自家用有償運送の場合

旅客の運送に付随した、少量の郵便物、新聞紙等の貨物の運送 行う ・ 行わない

愛別線（比布経由） 運行概要

※赤字は変更箇所

項 目		内 容	
運行事業者		道北バス株式会社	
事業の種類		一般乗合旅客自動車運送事業	
運送の態様		路線定期運行	
系統 ①	起 点	旭川駅前	旭川駅前
	主な経由地	比布	比布、 比布駅
	終 点	愛別	愛別
	キロ程	往路29.9km 復路29.7km	往路30.9km 復路30.7km
系統 ②	起 点		
	主な経由地		
	終 点		
	キロ程		
系統 ③	起 点		
	主な経由地		
	終 点		
	キロ程		
系統 ④	起 点		
	主な経由地		
	終 点		
	キロ程		
車両		大型バス	
運行日		各系統共通 通年運行（12/29～1/1 の減便・運休を除く）	

※ 自家用有償運送の場合

旅客の運送に付随した、少量の郵便物、新聞紙等の貨物の運送 行う ・ 行わない

当麻線 運行概要

※赤字は変更箇所

項 目		内 容	
運行事業者		道北バス株式会社	
事業の種類		一般乗合旅客自動車運送事業	
運送の態様		路線定期運行	
系統 ①	起 点	1 条 8 丁目	旭川駅前
	主な経由地	永山 2 条 19 丁目	1 条 8 丁目、永山 2 条 19 丁目
	終 点	当麻ヘルシーシャトー	当麻ヘルシーシャトー
	キロ程	往路 20.5km 復路20.5km	往路22.3km 復路22.3km
系統 ②	起 点		
	主な経由地		
	終 点		
	キロ程		
系統 ③	起 点		
	主な経由地		
	終 点		
	キロ程		
系統 ④	起 点		
	主な経由地		
	終 点		
	キロ程		
車両		大型バス	
運行日		各系統共通 通年運行（12/29～1/1 の減便・運休を除く）	

※ 自家用有償運送の場合

旅客の運送に付随した、少量の郵便物、新聞紙等の貨物の運送 行う ・ 行わない

層雲峡線 運行概要

※赤字は変更箇所

項 目		内 容	
運行事業者		道北バス株式会社	
事業の種類		一般乗合旅客自動車運送事業	
運送の態様		路線定期運行	
系統 ①	起 点	旭川駅前	旭川駅前
	主な経由地	上川駅前	1 条 8 丁目、上川駅前
	終 点	層雲峡	層雲峡
	キロ程	往路68.9km 復路69.0km	往路69.5km 復路69.5km
系統 ②	起 点		
	主な経由地		
	終 点		
	キロ程		
系統 ③	起 点		
	主な経由地		
	終 点		
	キロ程		
系統 ④	起 点		
	主な経由地		
	終 点		
	キロ程		
車両		大型バス	
運行日		各系統共通 通年運行（12/29～1/1 の減便・運休を除く）	

※ 自家用有償運送の場合

旅客の運送に付随した、少量の郵便物、新聞紙等の貨物の運送 行う ・ 行わない