

令和 7 年度第 4 回 士別市地域公共交通活性化協議会 議案

日時：令和 7(2025)年 12 月 16 日 午前 10 時から

場所：士別市議会議場

1. 開 会

2. 挨 拶

3. 協議事項

(1) 士別市地域公共交通計画の骨子について【2～9 ページ】

(2) 習い事応援タクシーについて【10～22 ページ】

(3) 地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価（福祉タクシー）について
【23～25 ページ】

4. その他

5. 閉 会

士別市地域公共交通計画 骨子

【必】…地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき、必ず記載する必要がある事項
赤字は「次世代モビリティ推進会議」の意見を反映しています。

第1章 はじめに

■計画策定の目的

本市では、人口減少と少子高齢化が進行し、市民の移動は自家用車への依存度が高い状況です。一方で、自家用車を運転できない高齢者や学生、あるいは自家用車を所有していない市民にとって、路線バスや鉄道、タクシーといった公共交通は、通院、買い物、通学など、日々の暮らしを支える上で不可欠な社会基盤です。

しかし、その公共交通を取り巻く環境は、利用者の減少に伴う運行事業者の経営悪化、深刻な運転手不足、燃料費の高騰など厳しさを増しており、路線の減便や廃止が現実的な課題となっています。

このような状況を踏まえ、本市における持続可能な地域公共交通を将来にわたって形成し、市民生活に必須の移動手段を確保するため、今後の地域公共交通に関する基本的な指針として「士別市地域公共交通計画」を策定します。

■計画の区域【必（計画の区域）】

士別市全域とします。

■計画期間【必（計画期間）】

令和 8(2026)年度から令和 12(2030)年度までの 5 年間とします。

※国の「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」に基づき、計画期間を 5 年間と設定します。

■計画の位置づけ

本計画は、「第 2 次士別市まちづくり総合計画」を上位計画とし、「士別市都市計画マスタープラン」及び「士別市立地適正化計画」と連携を図りながら推進します。

また、広域計画である「北海道上川地域公共交通計画」と整合を図ります。

■計画推進体制

本計画の実効性を確保するため、交通事業者、行政、市民、地域団体など、多様な関係者で構成する「士別市地域公共交通活性化協議会」を計画推進の中核組織と位置づけます。同協議会において、計画（Plan）、実行（Do）、評価（Check）、改善（Action）の PDCA サイクルに基づき、取組の進捗管理と評価・見直しを定期的に行い、計画を着実に推進します。

第2章 地域公共交通の現況

■地域特性

・市の位置・地理的特性

本市は上川地方の北部に位置し、都市間の移動は主に鉄道（JR 宗谷本線）や都市間バス、自家用車が利用されています。広大で山間地域を含む地理的特性が、効率的な地域公共交通を維持する上での課題となっています。

・都市機能の分布状況

市街地中心部に行政、医療、商業などの都市機能が集積しており、「士別市立地適正化計画」においても、これらの機能の維持・誘導を図っています。地域公共交通は、これらの拠点へのアクセス手段として重要な役割を担います。

・人口の推移（総合計画「人口ビジョン」を活用）

・自動車保有台数の推移（過去5年程度を想定）

・自動車普通免許保有率の推移（年代ごとに過去5年程度を想定）

・交通事故発生件数の推移（年代ごとに過去5年程度を想定）

■地域公共交通の現況

・路線バスの運行状況及び利用者数

・鉄道（JR 宗谷本線）の運行状況

・タクシーの運行状況

■地域公共交通に関する市の施策

・地域公共交通に関する市の支援及び事業費の推移（過去5年度分）

第3章 地域公共交通に対する市民意識と課題

1. 市民に対する公共交通に関する調査結果

※下記4調査の詳細結果は、計画本体とは別に資料編としてまとめます。

■公共交通に関するアンケート調査結果

・市民1,500人を対象とした公共交通に関するアンケート調査を実施しました。

・市民の多くは自家用車を所有していますが、学生や高齢者など交通弱者にとっての公共交通の必要性は強く認識されています。現在の画一的な路線バスは非効率で不便だとの意見もあり、市民は利用者のニーズに合わせた柔軟なデマンド交通や車両の小型化といった抜本的な改革を求めています。

■高校生の通学に関するアンケート調査結果

・市内高校の全校生徒を対象とした通学に関するアンケートを実施しました。

・高校生にとって公共交通機関であるバスは特に冬期に重要な交通手段ですが、運行時間が部活動の時間に対応しきれていない課題もあり、保護者の送迎に大きく依存する原因となっています。

■放課後の子どもの外出行動に関する調査結果

- ・市内小中学生の保護者を対象に、放課後の子どもの外出行動に関するアンケート調査を実施しました。
- ・小中学生の放課後の外出頻度は高く、スポーツや文化活動などの習い事が活発に行われている傾向にあります。
- ・交通手段は「車での送迎」が最も多く、次いで夏期は「自転車」、冬期は「徒歩」となっており、公共交通の利用は少ない現状です。
- ・特に路線バスに関しては、利用に抵抗がない層が多い一方で実際の利用はほとんどなく、利用したい時間帯と運行時間が合わないことが課題と考えられます。
- ・現在、実証事業として実施中の「習い事応援タクシー（乗合タクシーによるドア・ツー・ドア送迎）」は、放課後の教育活動における移動手段として有効活用されていることがうかがえます。

■バス乗降調査結果

- ・土別軌道運行の「市内外回り循環線」について、2日間乗降調査（利用者アンケート・乗降人数）を行いました。
- ・主要な停留所としては「西條前」（商業施設）と「市立病院」の利用が特に多く、買い物と通院が主な利用目的であることを示しています。
- ・朝夕の便で乗客が少なく、時間帯による乗客数のばらつきが大きい傾向があります。
- ・現行の「市内外回り循環線」は、主に高齢者が買い物や通院といった生活に不可欠な目的で利用するライフラインとなっていますが、直近に実施された減便による利便性の低下や、時間帯による運行の非効率さといった課題があります。

2. 地域公共交通の課題

■公共交通利用の低迷と運行事業者の経営悪化

市民の移動は自家用車への依存度が高く、公共交通の利用は低迷しています。これに人口減少が追い打ちをかけ、運賃収入の減少は避けられない状況です。さらに、燃料費をはじめとする物価高騰が運行経費を圧迫しており、運行事業者は深刻な経営悪化に直面し、現行のサービス水準の維持が困難な状況です。

■公共交通を支える運転手の不足

バス、タクシー等の公共交通機関では、運転手の高齢化と若年入職者の減少による担い手不足が深刻化しています。いわゆる「2024年問題」に代表される働き方改革関連法への対応や、長時間労働といった厳しい勤務環境も人材確保を一層困難にしており、路線の減便や廃止の直接的な要因となっています。

■公的負担の増加と財政的な限界

市は、通学・買い物・通院といった市民生活に不可欠な移動手段を確保するため、路線バスに対して財政支援を行っています。しかし、運行事業者の経営状況の悪化に伴い支援額は増加傾向にあり、限られた財源の中で公的負担を増額し続けることには限界があるため、持続可能な制度の構築が喫緊の課題となっています。

■子育て・教育環境を支える通学・移動手段の確保

高校生の通学利便性の向上に加え、小中学生等の「放課後の活動（習い事、部活動等）」における移動手段の確保が課題となっています。保護者の送迎負担を軽減し、活動環境の向上に向けて、既存の資源を活用しながら新たな移動手段の検討が必要です。

第4章 計画の基本方針・目標と取組

■基本方針【必（基本的な方針）】

『持続可能な地域公共交通』

（前回基本方針：「地域を支える持続的な公共交通ネットワークの構築」）

■基本方針の考え方

公共交通の利用低迷、交通事業者の経営悪化、深刻な運転手不足、増え続ける公的負担といった複合的な課題に直面し、本市の地域公共交通は、既存のサービスを維持するだけでは存続が困難な危機的状況にあります。

特に、「現在は利用していないが、将来のために残してほしい」と考える市民等の需要に対し、実際の利用が伴わなければ路線の維持が不可能になるという厳しい現実を共有し、市民全体の意識づくりと行動の変容を促す必要があります。

このため本計画では、単に現状を維持するのではなく、特に自家用車の利用が困難な高齢者や、通学でバスを必要とする高校生など、移動手段の確保が不可欠な方々へのサービスを将来にわたり維持することを最優先とします。そして、利用者のニーズを的確に捉え、限られた資源を最大限に活用することで、持続可能な地域公共交通の実現を目指します。

■計画の目標【必（計画の目標）】

基本方針の実現に向け、本計画では以下の5つの目標を掲げ、取組を推進します。

【目標1】利用実態に応じた効率的なバス路線の再編

利用者の少ない路線や時間帯を見直し、より多くの利用が見込まれるルートや時間帯へ運行を重点化するなど、効率的なバス路線（運行ルート・便数・時間）へ再編します。

【目標2】ニーズや地域特性に応じた新たな交通モードの導入・検討

市民ニーズや地域特性を踏まえ、従来の画一的な路線バスだけでなく、デマンド交通や乗合タクシーといった、より柔軟で多様な交通手段の導入を検討します。

【目標3】地域全体で支え合う官民共創の推進

行政による財政支援や交通事業者の経営努力だけではなく、地域公共交通の重要性について市民の理解と協力を促し、市民や地域団体等も一体となって支え合う、官民共創による持続可能な地域公共交通を構築します。

【目標 4】 分かりやすく利便性の高い情報発信の強化

誰もが必要な時に公共交通の情報を簡単に入手できるよう、デジタル技術の活用も視野に入れ、路線図や時刻表、運行状況などの情報発信を強化し、利用者の利便性向上と利用促進を図ります。

【目標 5】 将来を見据えた交通体系の調査・研究

5 年間の計画期間の先を見据え、自動運転技術や MaaS (Mobility as a Service) といった新たな技術の動向を注視し、バスやタクシー、徒歩、自転車など、あらゆる交通手段の連携によるシームレスな交通体系の構築を検討し、将来の人口構造やライフスタイルの変化に対応できる、持続可能で先進的な交通体系に向けた調査・研究を進めます。

■目標達成に向けた取組【必（事業・実施主体）】

【目標 1】 利用実態に応じた効率的なバス路線の再編

①都市間を結ぶ公共交通との連携強化

- ・交通結節点である JR 土別駅及び「まちなか交流プラザ」等の主要拠点を活用し、JR 宗谷本線や都市間バス、自家用車等との接続機能（結節機能）を強化します。
- ・地域間幹線交通を担う道北バス名寄線との連携を図ります。

②利用ニーズに応じたダイヤの見直し

- ・市民の利用が「買い物」や「通院」に集中している実態を踏まえ、利用の多い時間帯への運行の集約化を図ります。
- ・高校生の通学や、子どもの放課後活動（部活動・習い事等）の移動ニーズに対応するため、時間帯やルート of 適正化、あるいは柔軟な移動サービスの活用を検討し、利便性の向上を図ります。
- ・利用者が極端に少ない便については、減便やデマンド交通への移行を検討します。
- ・乗降調査結果に基づき、商業施設や病院など市民の主要な目的地をより効率的に結ぶ市内循環線のルートを再検討します。

【目標 2】 ニーズや地域特性に応じた新たな交通モードの導入・検討

①デマンド型交通の導入検討

- ・市民アンケートの意見を踏まえ、路線バスの減便・廃止が見込まれる地域や、利用が非効率な時間帯の代替交通として、乗合タクシー等のデマンド型交通の導入を検討します。

②既存交通サービスの有効活用

- ・路線バスの運行が困難な地域において、タクシー利用料金の助成制度の導入を検討します。

③地域内の輸送資源の活用

- ・スクールバスなど、特定の利用者を対象とした輸送資源について、一般住民の同乗（混乗）の可能性を検討します。

④物流と人流の連携（貨客混載）の検討

- ・市民の移動手段の確保を図るため、現行の法制度下において実施可能な、旅客輸送車両による荷物輸送（貨客混載）等の導入可能性について、関係機関と協議・検討を進めます。

【目標 3】地域全体で支え合う官民共創の推進

①公共交通の担い手確保

- ・交通事業者と連携し、運転手確保に向けた採用活動等を支援します。

②公共交通の利用促進

- ・公共交通の必要性への理解を実際の利用につなげるため、「ノーカーデー」等の利用促進を推進します。

③市民理解の促進

- ・公共交通が直面する存続の危機や、地域社会における役割について、広報紙やホームページ等を活用して継続的に情報発信します。また、将来にわたり交通を残すためには「市民一人ひとりの利用と負担」が必要であり、移動を「自分ごと」として捉える意識改革や行動変容を促します。

【目標 4】分かりやすく利便性の高い情報発信の強化

①運行情報のデジタル化とリアルタイム提供

- ・バスロケーションシステムを活用し、リアルタイムでの運行情報を提供することで、利用者の待ち時間短縮や利便性向上を図ります。
- ・ウェブサイトやスマートフォンアプリ等で、最適なルート・時刻・運賃を容易に検索できる機能の提供を検討します。

②利便性向上のための環境整備

- ・スムーズな乗降を促すため、キャッシュレス決済システムの導入を検討します。

【目標 5】将来を見据えた交通体系の調査・研究

①新技術の活用に向けた調査・研究

- ・市民からの「抜本的な改革」を求める声も踏まえ、運転手不足への対応や利用者の利便性向上に資する自動運転技術や MaaS の導入可能性について、調査・研究を行います。

②次世代モビリティ推進会議における調査・研究

- ・交通事業者や関係機関、専門家で構成する「次世代モビリティ推進会議」をにおいて、新技術やシームレスな交通体系の導入に関する先進的な調査・研究を進めます。

第5章 計画の達成状況の評価

■計画の達成状況の評価【必（達成状況の評価）】

各目標の達成状況を測るため、以下の指標を用いて毎年度評価を行います。

【目標 1】 利用実態に応じた効率的なバス路線の再編

- ・市内外回り循環線の1便当たりの平均乗車数
- ・路線バス運行維持に関する市の財政支援額

【目標 2】 ニーズや地域特性に応じた新たな交通モードの導入・検討

- ・乗合タクシーなどの新たな交通サービスの導入状況

【目標 3】 地域全体で支え合う官民共創の推進

- ・市内の公共交通（バス・タクシー）に従事する運転手の人数

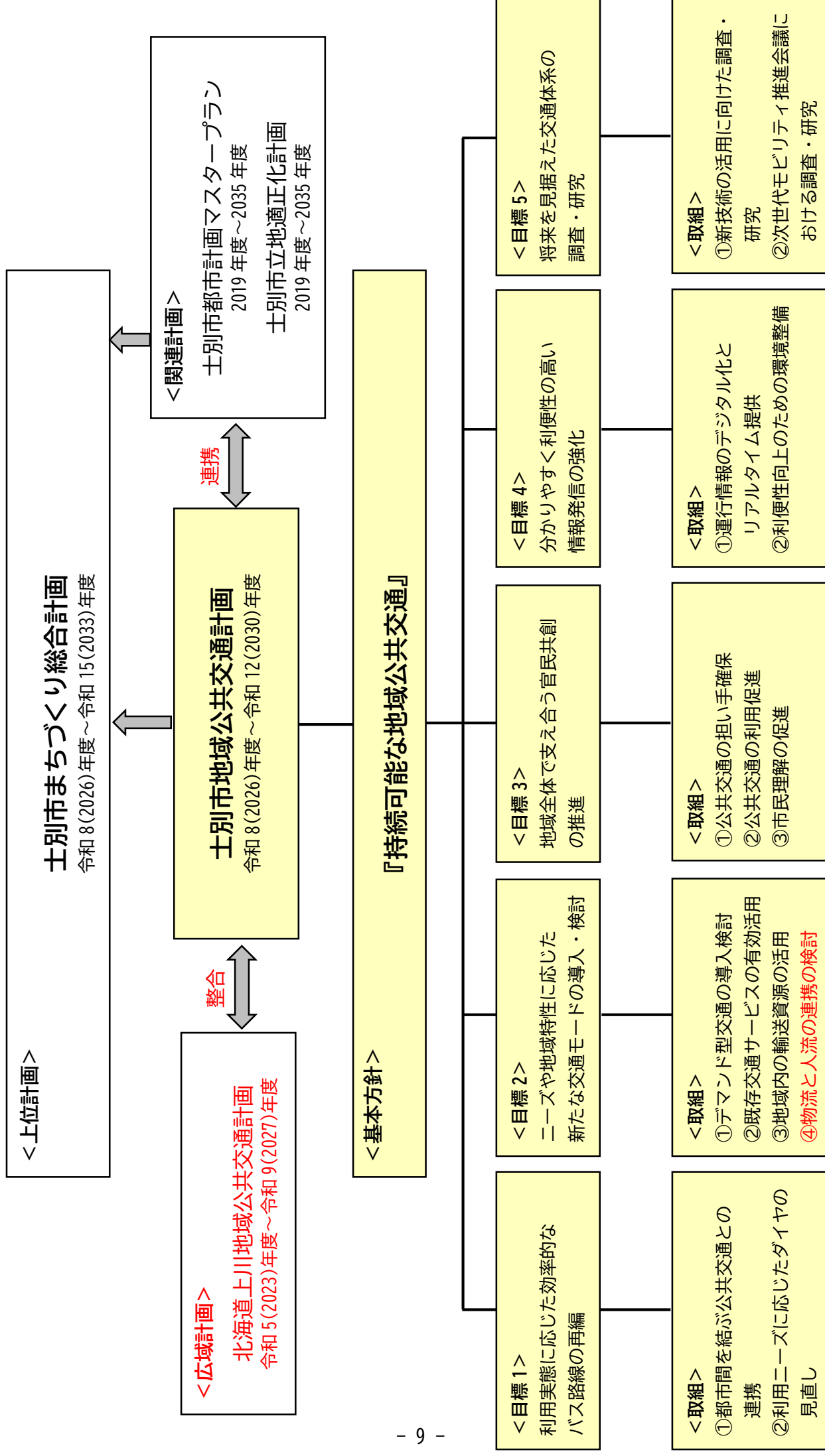
【目標 4】 分かりやすく利便性の高い情報発信の強化

- ・ウェブサイトなどの新たな情報提供手段の導入状況

【目標 5】 将来を見据えた交通体系の調査・研究

- ・自動運転や MaaS 等、新技術の導入可能性に関する調査・研究の実施状況

士別市地域公共交通計画 体系図



放課後の子どもの外出行動に関する調査

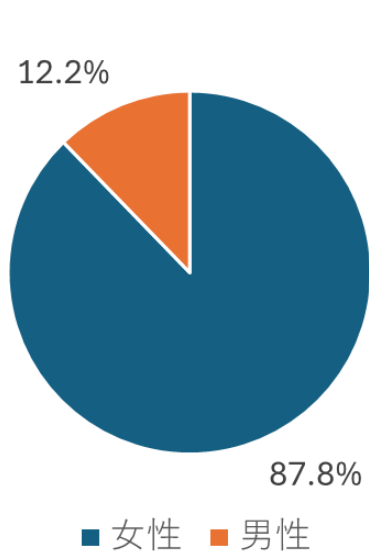
2025年12月2日

北海道大学大学院工学研究院
社会資本計画学研究室

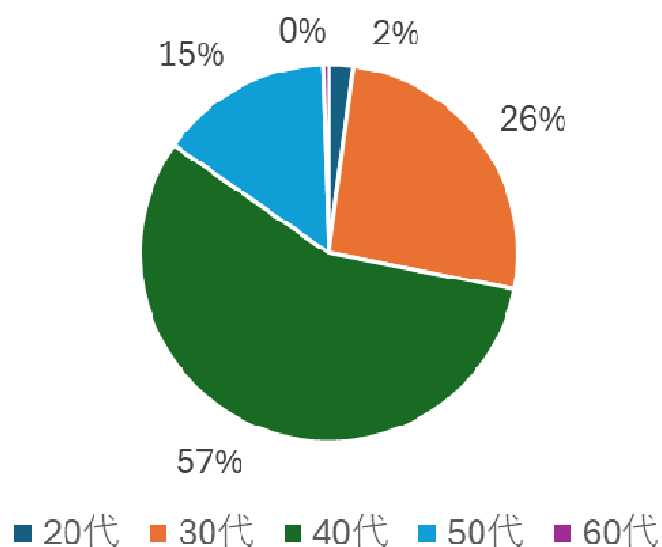
意識調査の概要

対象者	士別市内の小中学校10校の児童・生徒の保護者
調査方法	Webアンケート(Googleフォーム)
調査期間	2025年10月22日～10月31日
対象世帯数	706世帯
回答者数	196
回収率	27.8%

回答者性別・年齢



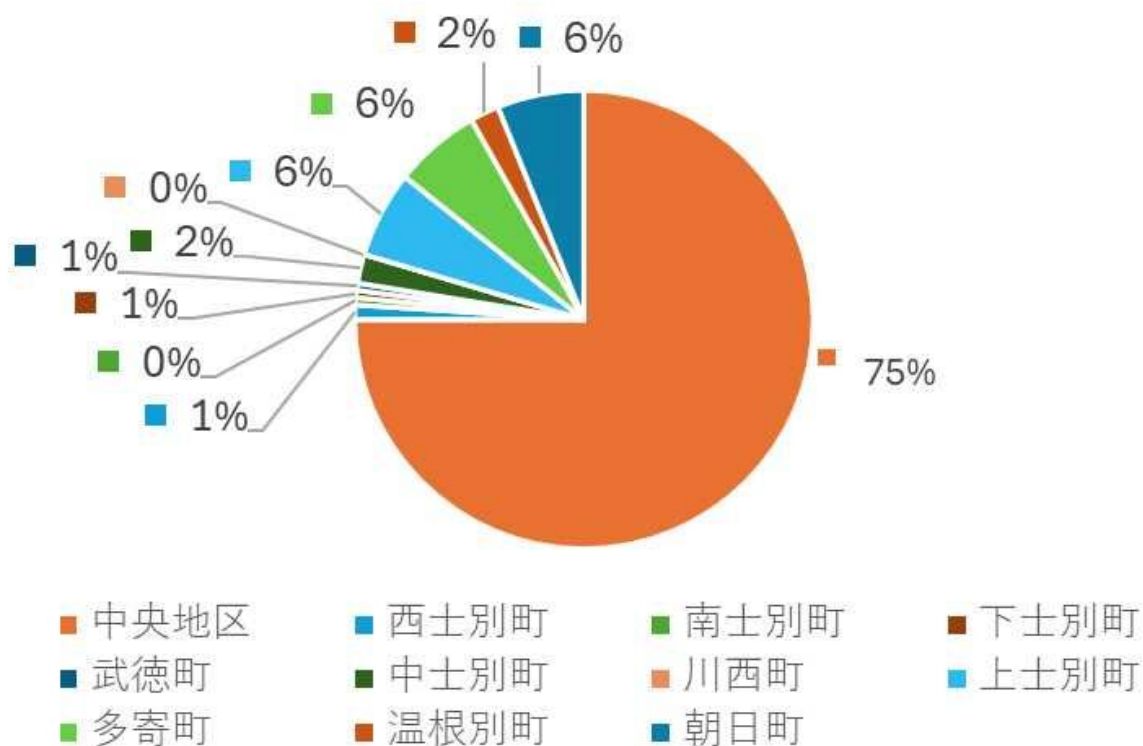
回答者性別



回答者年齡

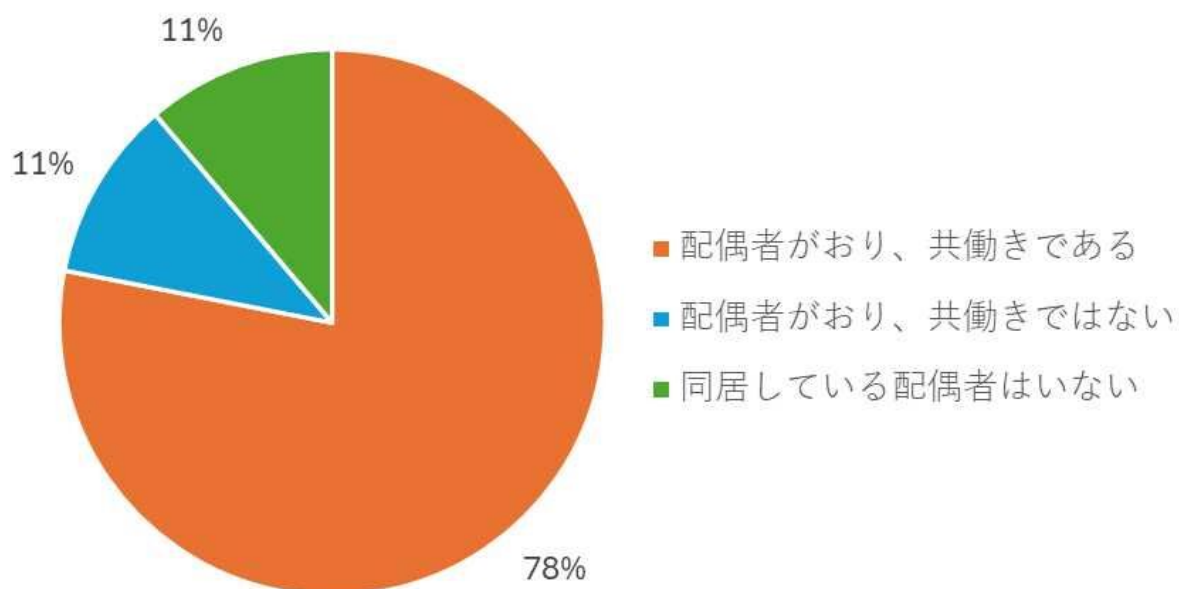
(n=196)

回答者居住地域



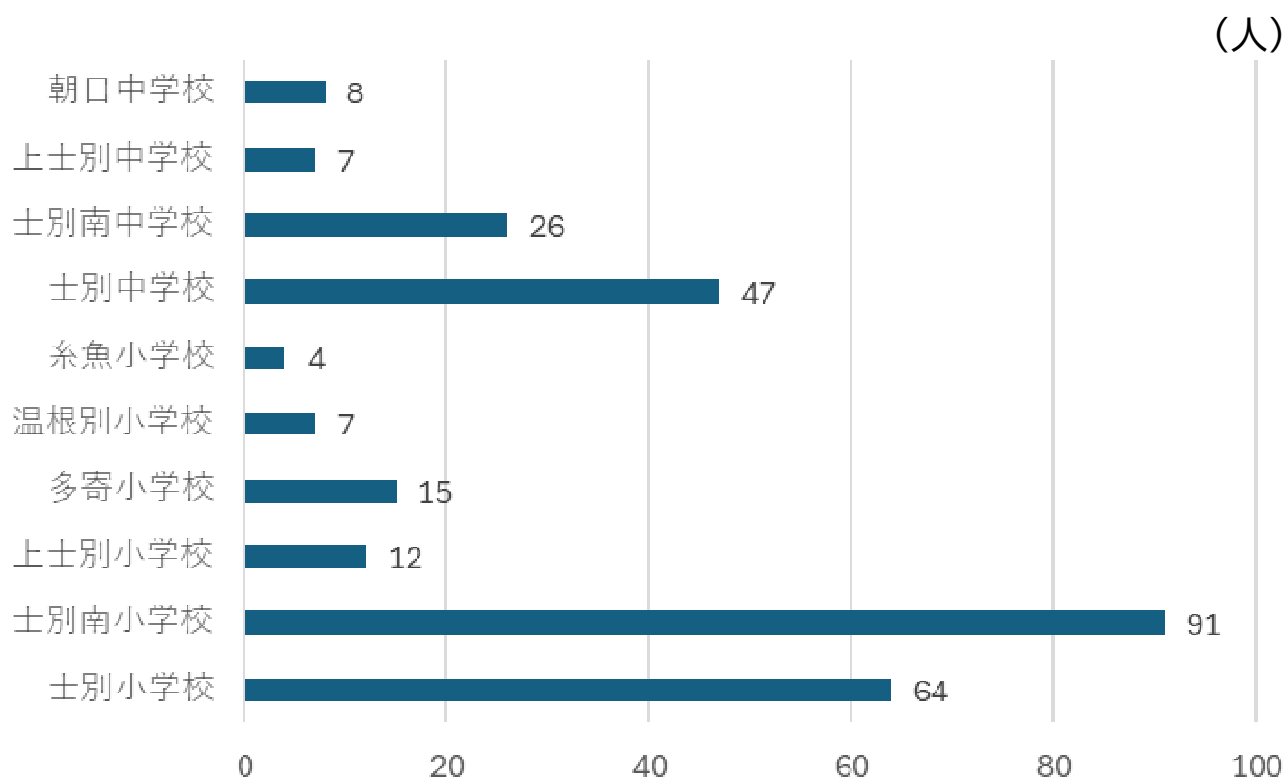
(n=196)

配偶者の有無と共働き状況



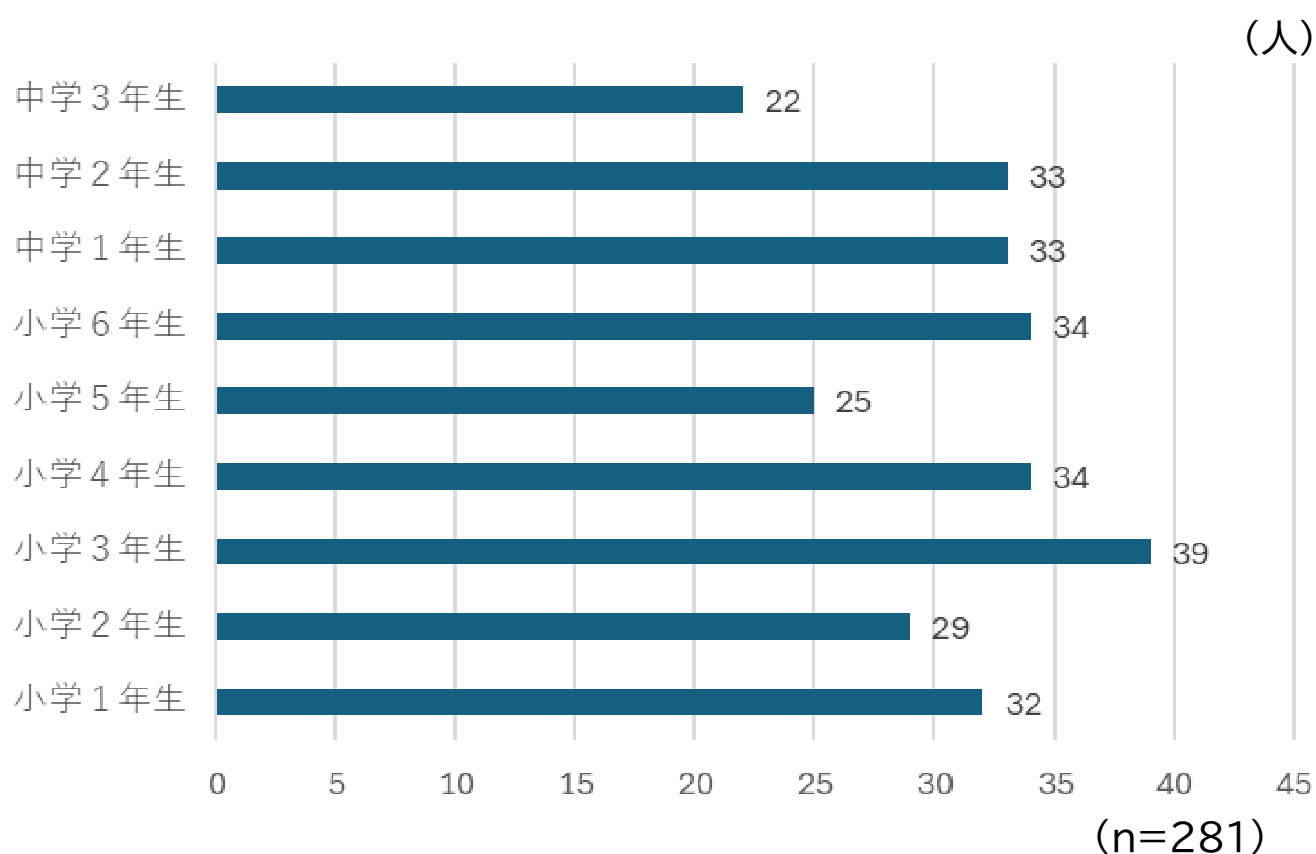
(n=196)

回答者の子どもの学校の学校(小中学生)

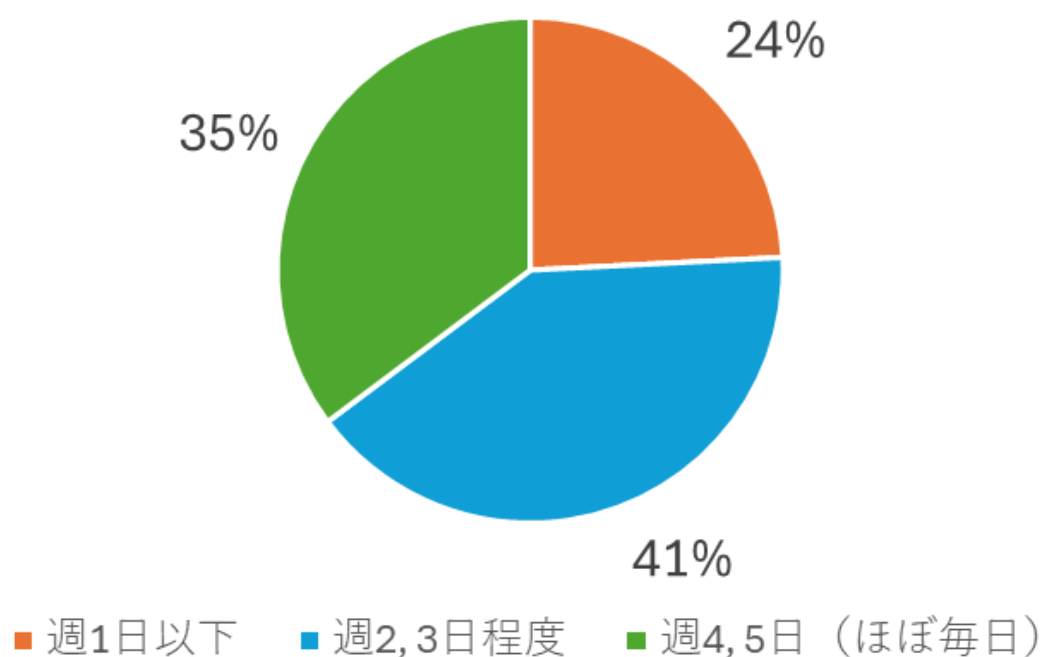


(n=281)

回答者の子どもの学年(小中学生)

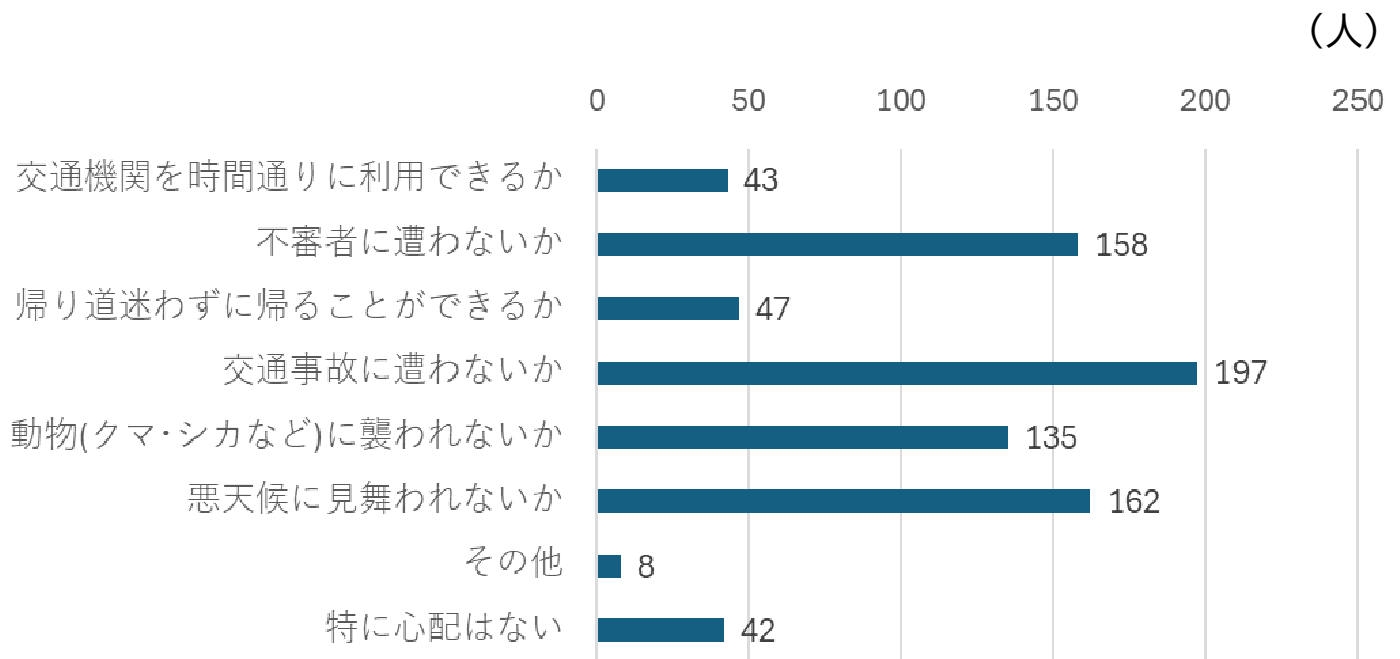


子どもの放課後の外出頻度



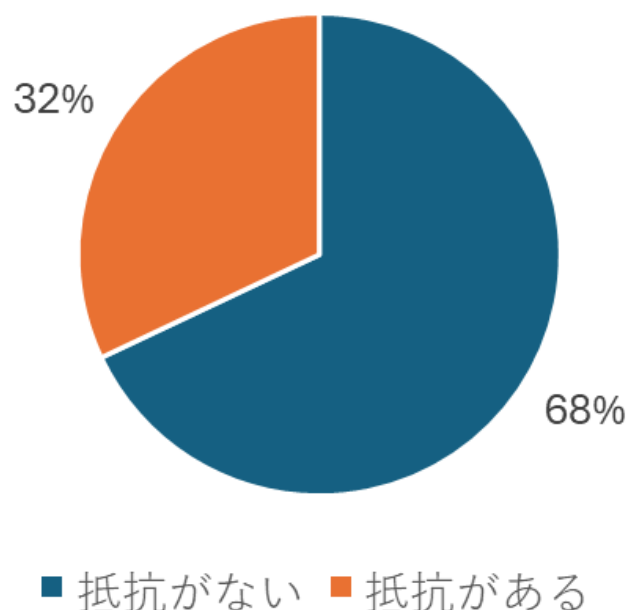
(n=281)

子どもの外出時の親の不安(複数回答)



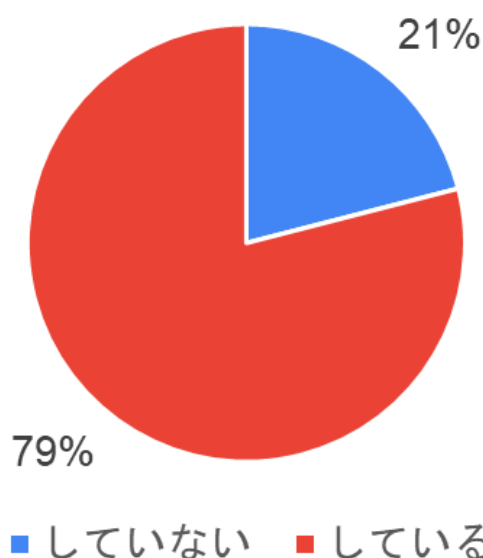
(n=281)

習い事に行く際に路線バスを利用することの抵抗意識



(n=281)

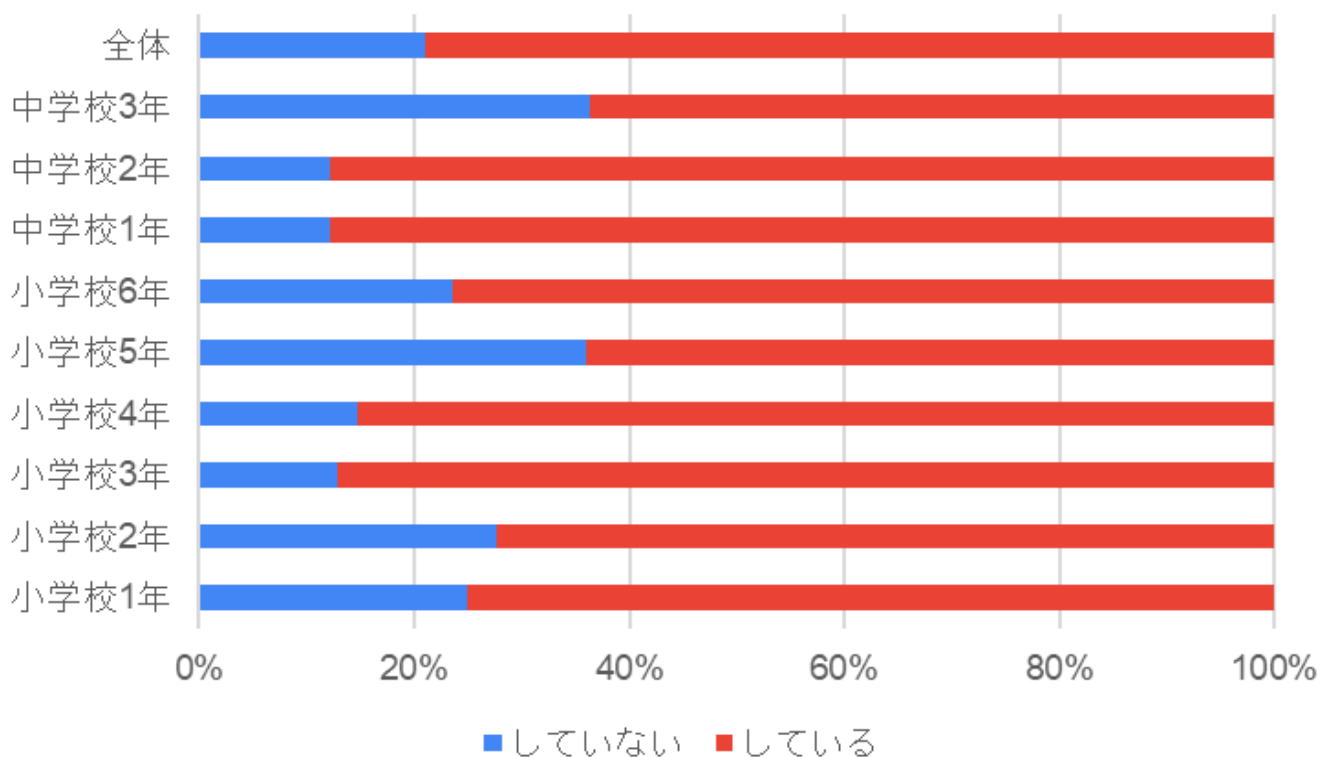
子供は習い事をしているか



	1人目	2人目	3人目	4人目	計
行っていない	38	15	6	0	59
行っている	158	53	9	2	222
計	196	68	15	2	281

(n=281)

子供は習いごとをしているか(学年別)



習い事の出発地と目的地(月曜日)

月曜日 行き		到着地（習い事・部活動の活動場所）									
		中央地区	西土別町	南土別町	上土別町	多寄町	朝日町	名寄市	旭川市	その他	計
出発地	中央地区	56.5		1		5	1				63.5
	西土別町										0
	南土別町										0
	下土別町										0
	武徳町										0
	中土別町	0.5									0.5
	川西町										0
	上土別町	3			6		2				11
	多寄町	2.5				2					4.5
	温根別町	2									2
	朝日町						4		1		5
	その他・空欄	3.5									3.5
	計	68	0	1	6	7	7	0	1	0	90

習い事の出発地と目的地(火曜日)

火曜日 行き		到着地（習い事・部活動の活動場所）									
		中央地区	西土別町	南土別町	上土別町	多寄町	朝日町	名寄市	旭川市	その他	計
出発地	中央地区	98.5	1	1.5	2	2	10		3	6	124
	西土別町	2									2
	南土別町										0
	下土別町										0
	武徳町										0
	中土別町	1		0.5							1.5
	川西町										0
	上土別町	2			5		3				10
	多寄町	4.5				1			1		6.5
	温根別町	4									4
	朝日町						9				9
	その他・空欄	14			1					1	16
	計	126	1	2	8	3	22	0	4	7	173

習い事の出発地と目的地(水曜日)

水曜日 行き		到着地（習い事・部活動の活動場所）									
		中央地区	西土別町	南土別町	上土別町	多寄町	朝日町	名寄市	旭川市	その他	計
出発地	中央地区	77	2	2.5		5	7		4	12	109.5
	西土別町	2									2
	南土別町										0
	下土別町										0
	武徳町	1									1
	中土別町			0.5							0.5
	川西町										0
	上土別町				6		3			1	10
	多寄町	2		1		2					5
	温根別町	4									4
	朝日町						9				9
	その他・空欄	6									6
	計	92	2	4	6	7	19	0	4	13	147

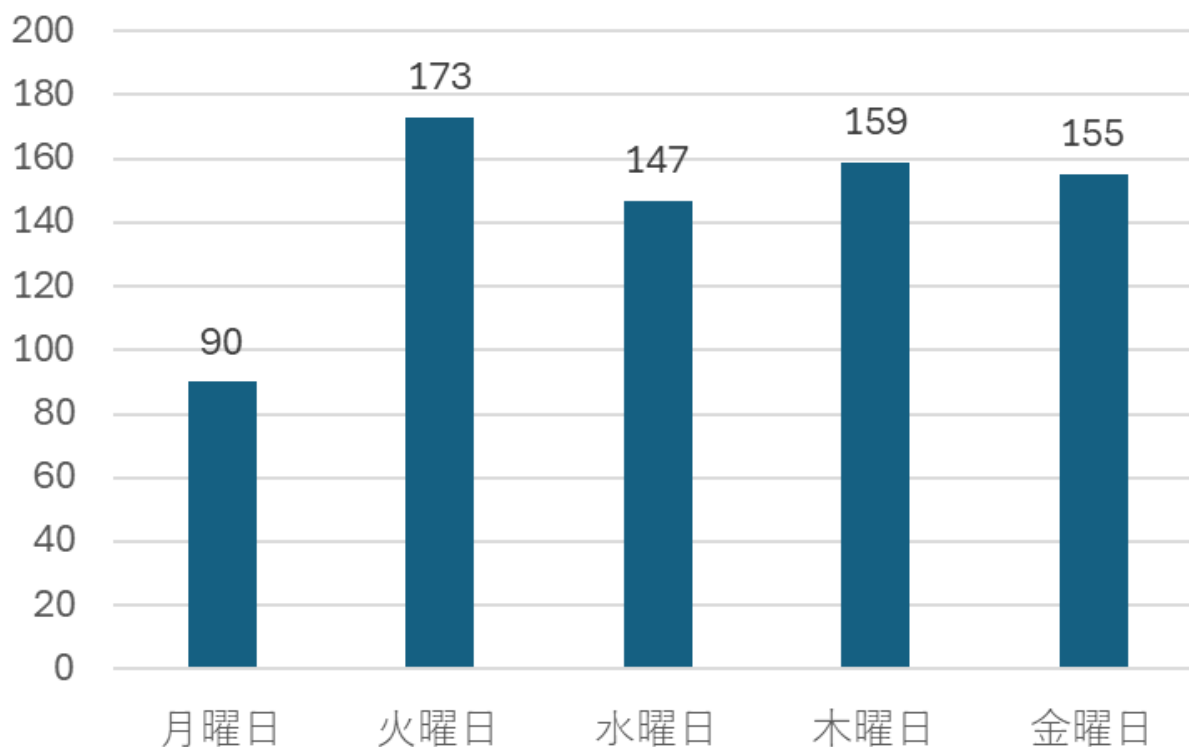
習い事の出発地と目的地(木曜日)

木曜日 行き		到着地（習い事・部活動の活動場所）									
		中央地区	西土別町	南土別町	上土別町	多寄町	朝日町	名寄市	旭川市	その他	計
出発地	中央地区	88	1	1.5	1	4	5	1	2	7	110.5
	西土別町	4									4
	南土別町										0
	下土別町										0
	武徳町										0
	中土別町			0.5				1			1.5
	川西町										0
	上土別町	1			2		2			1	6
	多寄町	5.5		1		1					7.5
	温根別町	6									6
	朝日町						9				9
	その他・空欄	11.5			1			1		1	14.5
	計	116	1	3	4	5	16	3	2	9	159

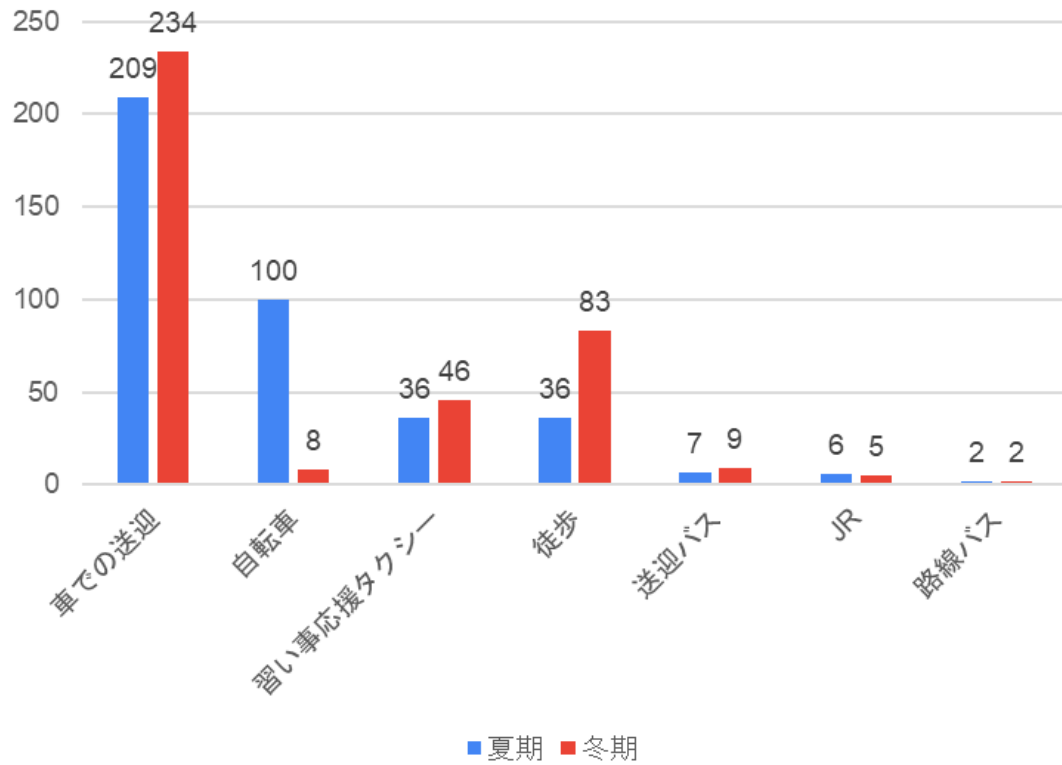
習い事の出発地と目的地(金曜日)

金曜日 行き		到着地（習い事・部活動の活動場所）								
		中央地区	西士別町	南士別町	上士別町	多寄町	朝日町	名寄市	旭川市	その他
出発地	中央地区	83		1	1	5	9		4	1
	西士別町	3								
	南士別町									
	下士別町									
	武徳町									
	中士別町									
	川西町									
	上士別町	2			5		3			
	多寄町	4		1		3			3	1
	温根別町	1								
	朝日町						7		2	
	その他・空欄	13							2	1
	計	106	0	2	6	8	19	0	11	3

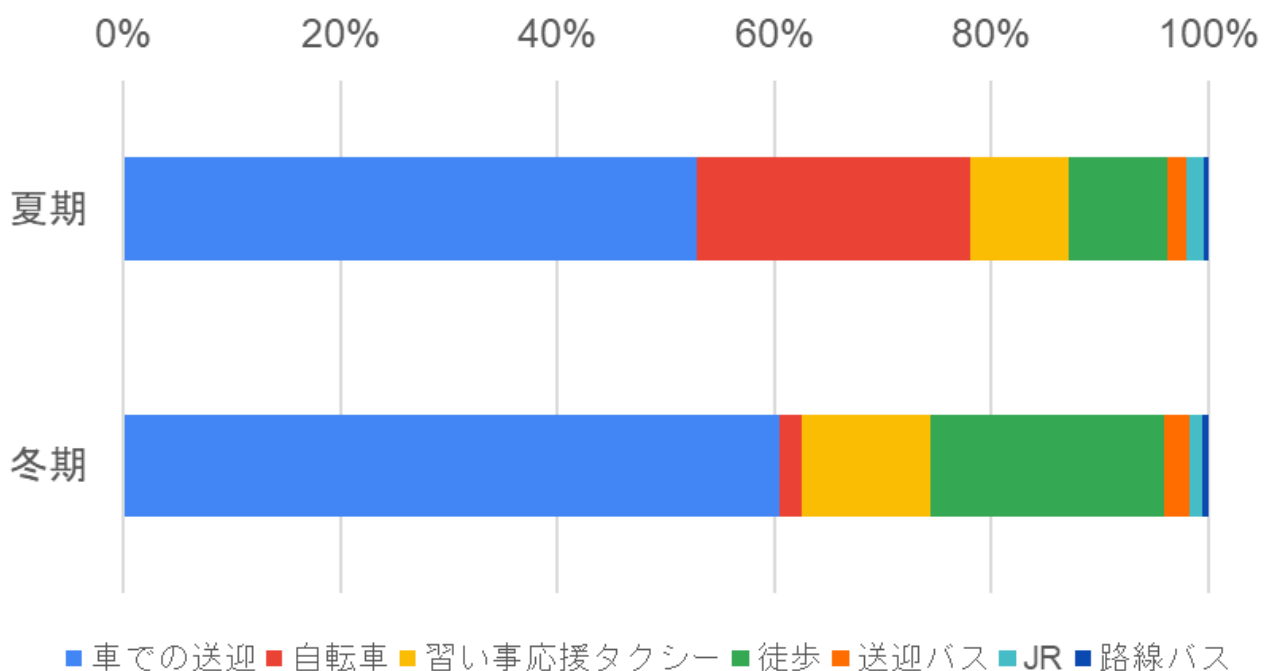
習い事の曜日別トリップ数



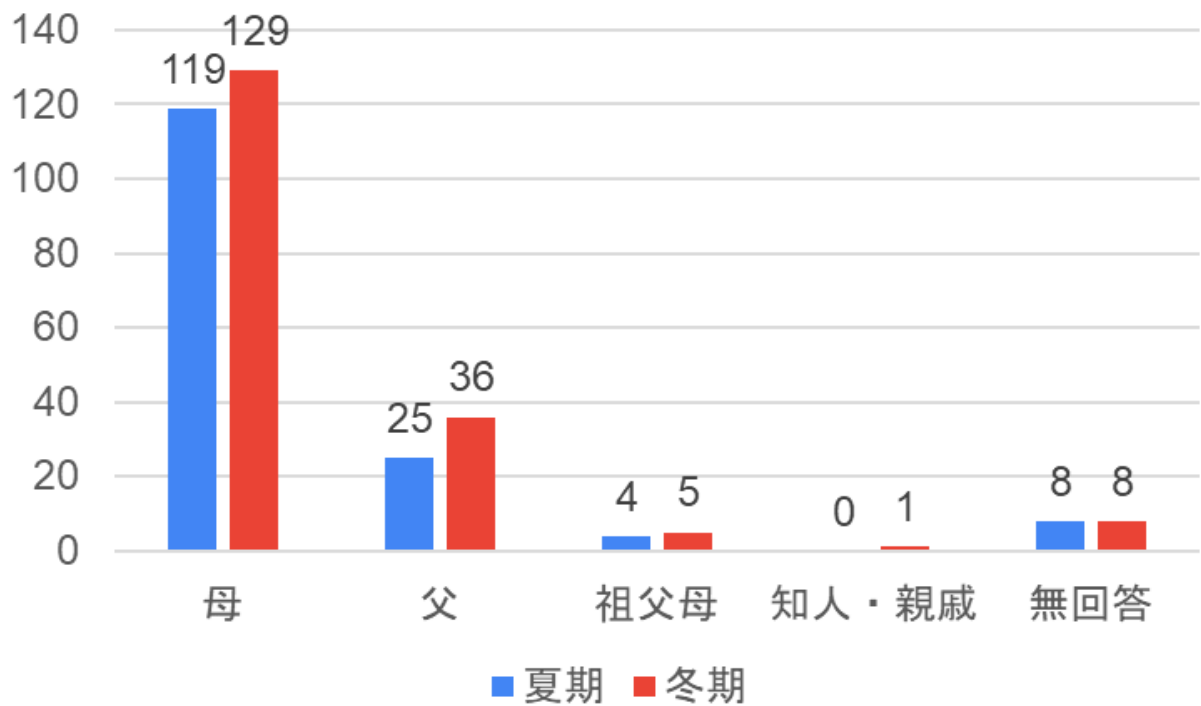
習い事に行く交通手段



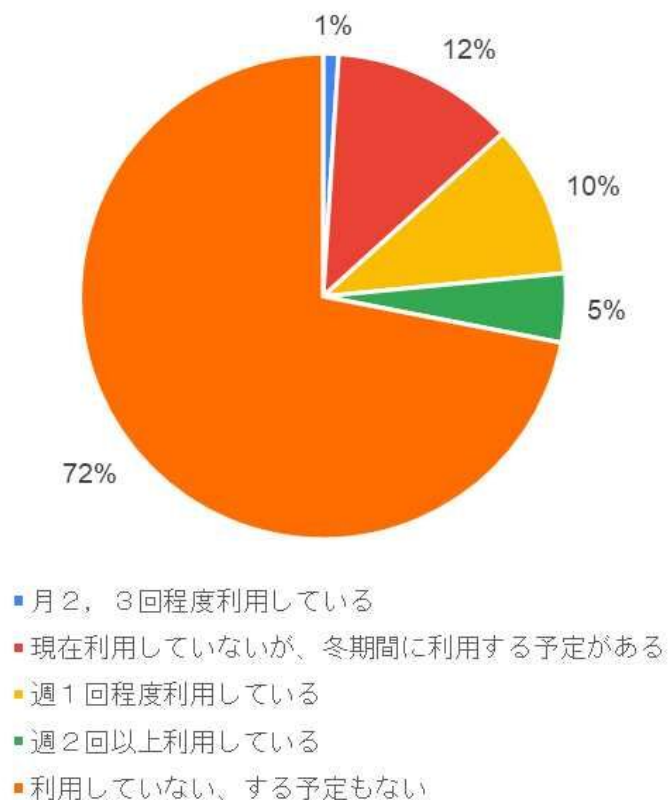
習い事に行く交通手段(割合)



車での送迎者

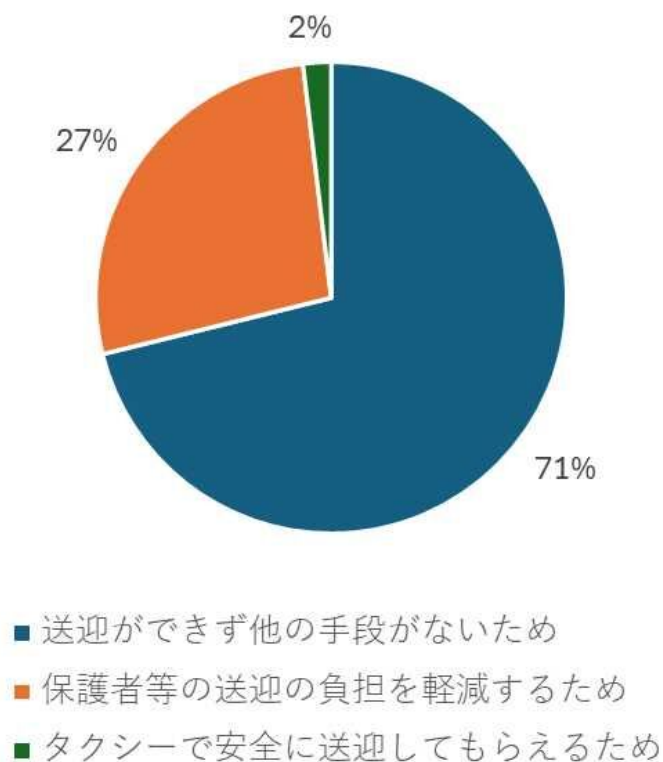


習い事応援タクシーの利用状況



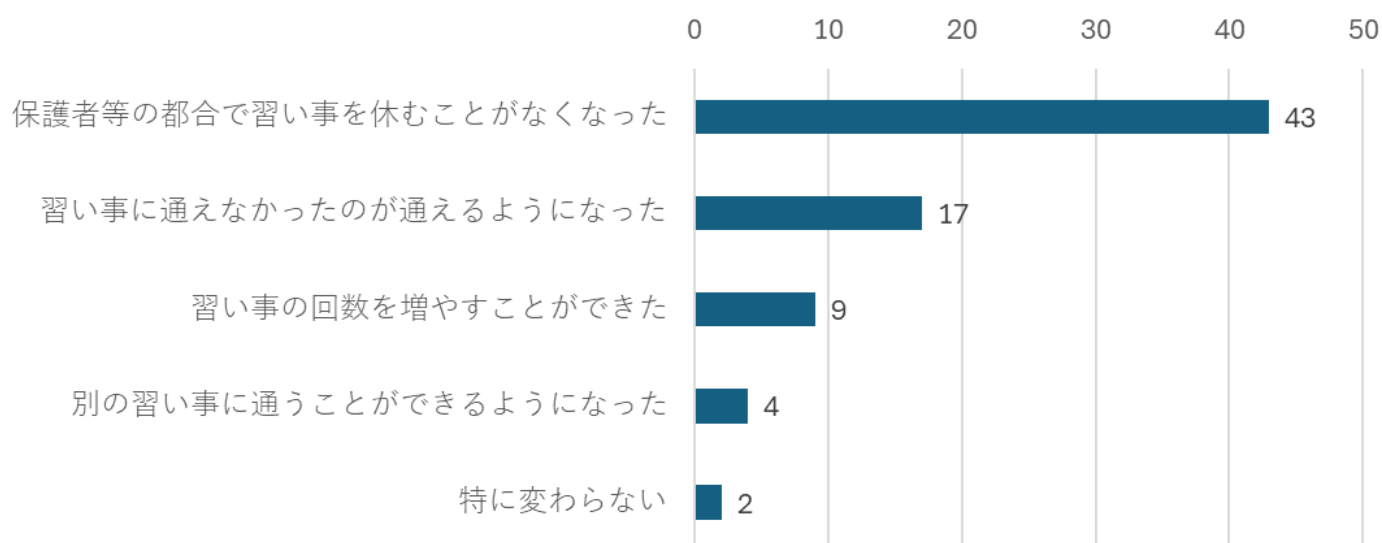
(n=196)

習い事応援タクシーの利用理由

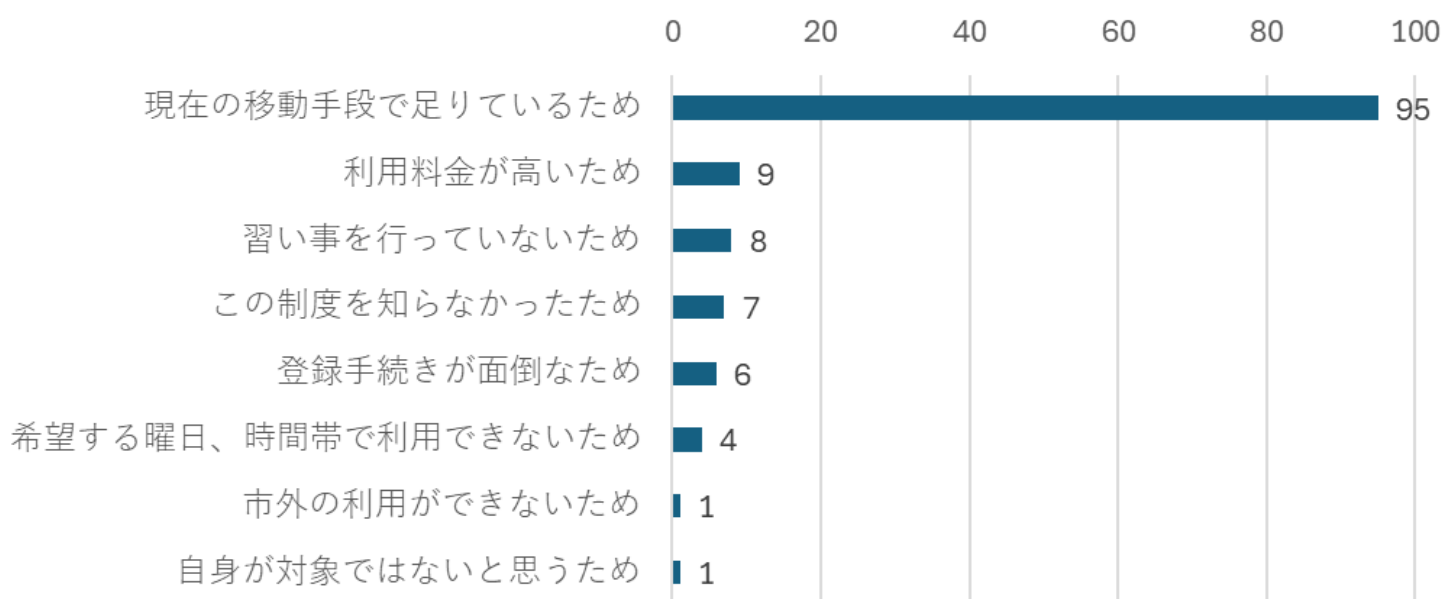


(n=52)

習い事応援タクシー利用による変化(複数回答)



習い事応援タクシーを利用しない理由

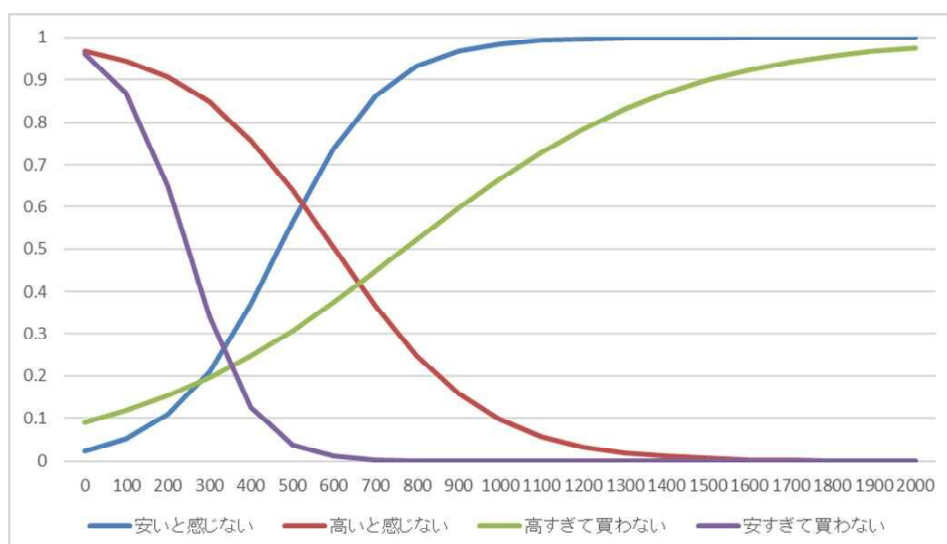


(n=131)

ロジット型価格感度測定法による 習い事応援タクシーの運賃評価

士別市街地での利用に対し、「安いと感じる価格」「高いと感じる価格」「高すぎて利用しない価格」「安すぎてこれでは維持できないと感じる価格」を尋ね、値ごろ感を持つ価格帯を明らかにする

	価格(円)
上限価格	661
基準価格	524
割安価格	347
下限価格	331



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)

令和7年12月16日

協議会名： 士別市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(地域公共交通・バリア解消促進等事業)

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)
			A	A		
株式会社士別ハイヤー	福祉タクシーを1台導入	車いす利用者等の移動への負担が軽減され、移動の円滑化が図られるため積極的に導入した。		計画通り事業は適切に実施された。	車いす利用者等の移動への負担が軽減されスムーズな移動が可能となった。	今後も地域の皆様の要望に添えるよう、福祉タクシーの導入を積極的に行う。

生活交通改善事業計画（バリアフリー化設備等整備事業）

令和 6(2024) 年 7 月 12 日

(名 称) 士別市地域公共交通活性化協議会
(代表者名) 会長 士別市副市長 法邑 和浩

1. 生活交通改善事業計画の名称

令和 5 年度地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域公共交通バリア解消促進等事業）

2. バリアフリー化設備等整備事業の目的・必要性

人口減少と少子高齢化が急激に進む本市では、高齢者の方が、今後も健康でいきいきと暮らすことを目的に、外出支援事業など各種取り組みを進めており、障がいのある方の社会進出についても進んでいる状況にあり、高齢者や障がい者など誰もが安全で快適に利用できる交通環境の整備が求められており、災害時における移動の不便を解消するため、さらに福祉タクシー車両の導入・整備が必要であると考えます。

3. バリアフリー化設備等整備事業の定量的な目標及び効果

(1) 事業の目標

現在、地域内で 3 台保有している福祉タクシーを令和 6 年度内に 1 台増台する

(2) 事業の効果

福祉タクシー車両を導入することにより、車いす利用者等の移動への負担が軽減され、移動の円滑化が図られるとともに、これまで自家用車で送迎されていた車いす利用者などが福祉タクシーの利用に移行することも見込まれることから、公共交通利用者の増加が期待できる。

4. バリアフリー化設備等整備事業の内容と当該事業を実施する事業者

(1) 事業の内容：実施事業者（補助対象事業者）

(内容) 福祉タクシー車両の導入 1 台：株式会社士別ハイヤー

(実施事業者（補助対象事業者）の身体・知的・精神の 3 区分における運賃割引率について) 身体障害者手帳、又は療育手帳制度（昭和 48 年 9 月 27 日付け厚生事務次官通知）に規定する知的障害者療育手帳の交付を受けている者を対象とし、当該手帳を提示したときに 1 割引とする

(実施事業者（補助対象事業者）における特定地域での減休車の状況について)
・対象外

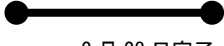
(2) 関連事項

〈バス車両の導入に係る事業〉 該当なし

〈福祉タクシー車両・共同配車センターに係る事業〉
・士別市が実施している特定地域に居住している市民対象のスクールハイヤーや観光施設等への移動手段の確保事業に、株式会社士別ハイヤーが導入を予定している福祉タクシーの活用を進め、行政と事業者が連携し利用者に優しいまちづくりを進める。
・士別市と株式会社 士別ハイヤーで「災害時における緊急輸送等に関する協定」を締結しており、災害発生時に行政と事業者が連携して対応することが可能。

〈バスターミナルに係る事業〉 該当なし

5. バリアフリー化設備等整備事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額					
令和6年度（当該年度） ※総事業費については見込み額。					
事業の名称	総事業費 割合	国費 割合	都道府県負担 割合	市区町村負担 割合	事業者負担 割合
福祉タクシー の導入事業	2,238千円	600千円	0千円	0千円	1,638千円
	100%	27%	0%	0%	73%
合 計	2,238千円	600千円	0千円	0千円	1,638千円
	100%	27%	0%	0%	73%
令和7年度（翌年度）					
事業の名称	総事業費 割合	国費 割合	都道府県負担 割合	市区町村負担 割合	事業者負担 割合
合 計					

6. 計画期間												
以下項目別に概ねの着手・実施期間を矢印（←→）、または横棒線（——）で記載。 ●で年度ごとの事業着手日、事業完了日を記載												
事業の名称	令和6年度				令和 年度				令和 年度			
	4月	9月	12月	3月	4月	9月	12月	3月	4月	9月	12月	3月
福祉タクシー の導入事業	1台 交付決定日着手  2月28日完了											

7. 協議会の開催状況と主な議論
令和6年7月12日、令和6年度第2回士別市公共交通活性化協議会（書面開催）にて、生活交通改善事業計画について承認

8. 利用者等の意見の反映
現在の福祉車両利用者に個別聞き取り（乗車時）

9. 協議会メンバーの構成員	
関係市区町村	士別市
交通事業者等	上川北部ハイヤー協会士別支部、士別軌道株式会社、道北バス株式会社、北海道旅客鉄道株式会社 士別駅
地方運輸局	旭川地方運輸局
その他協議会が必要と認める者	士別市自治会連絡協議会（中央地区、上士別地区、多寄地区、温根別地区、朝日地区） 士別市社会福祉協議会、士別商工会議所、士別市PTA連合会 士別翔雲高等学校 北海道開発局旭川開発建設部士別道路事務所 上川総合振興局地域創生部地域政策課、旭川建設管理部士別出張所 私鉄総連北海道地方労働組合士別軌道支部

【本計画に関する担当者・連絡先】

（住 所）士別市東6条4丁目1番地

（所 属）士別市総務部企画課まちづくり推進係

（氏 名）竹下 祐輔

（電 話）0165-26-7790

（e-mail）kikakuka@city.shibetsu.lg.jp