

# 令和 8 年度第 1 回 士別市地域公共交通活性化協議会 議案

日時：令和 8(2026)年 6 月 26 日 午前 10 時から  
場所：士別市役所 2 階 会議室 201～203

## 1. 開会

## 2. 挨拶

## 3. 委員紹介【2 ページ】

## 4. 協議会の概要【3 ページ】

## 5. 役員の指名

## 6. 報告事項

(1) 令和 7 年度事業報告および決算報告について【4～10 ページ】

(2) 令和 7 年度会計監査報告について【11 ページ】

(3) 士別軌道の運賃改定に関する届出書類の記載誤りについて【12 ページ】

## 7. 協議事項

(1) 令和 8 年度事業計画（案）および予算（案）について【13～14 ページ】

(2) 習い事応援タクシー事業に関する地域内フィーダー系統認定申請について【15 ページ】

(3) 士別市地域公共交通計画の改定について【15 ページ】

(4) 士別ハイヤーの福祉タクシー導入に関わる生活交通改善事業計画について【16～17 ページ】

## 8. その他

## 9. 閉会

## 士別市地域公共交通活性化協議会 委員名簿

会 長 士別市副市長 法邑 和浩

副会長

監査員

監査員

任 期 令和8(2026)年4月1日から令和9(2027)年3月31日まで

令和8(2026)年6月26日現在

所属	役職	氏名	選出区分	新任
士別市中央地区自治会連絡協議会	会長	石川 公隆	住民又は利用者の代表	
士別市上士別地区自治会連絡協議会	会長	斉藤 隆之	住民又は利用者の代表	
士別市多寄地区自治会連絡協議会	会長	古川 昇	住民又は利用者の代表	
士別市温根別地区自治会連絡協議会	会長	仁村 哲男	住民又は利用者の代表	
士別市朝日地区自治会連絡協議会	会長	川村 慶輔	住民又は利用者の代表	○
社会福祉法人士別市社会福祉協議会	事務局長	鴻野 弘志	住民又は利用者の代表	
士別商工会議所	業務課長	久守 裕介	住民又は利用者の代表	○
士別市PTA連合会	広報委員長	西川 剛	住民又は利用者の代表	○
北海道士別翔雲高等学校	教頭	増山 淳一	住民又は利用者の代表	
道北バス株式会社	営業部長	岡田 倫和	一般乗合旅客自動車運送業者	
士別軌道株式会社	経営管理部長	大内 紀幸	一般乗合旅客自動車運送業者	
上川北部ハイヤー協会士別支部	士別支部長	佐藤 元信	一般乗用旅客自動車運送業者	
北海道旅客鉄道株式会社士別駅	駅長	三塚 俊典	鉄道事業者	○
士別ハイヤー労働組合	執行委員長	大久保 勝也	一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体	
北海道運輸局旭川運輸支局	首席運輸企画専門官	中野渡 剛志	国土交通省北海道運輸局旭川運輸支局長が指名する者	
北海道上川総合振興局地域創生部地域政策課	課長	樋口 晶丈	北海道上川総合振興局長が指名する者	○
北海道開発局旭川開発建設部士別道路事務所	所長	藤岡 博之	北海道開発局旭川開発建設部士別道路事務所長が指名する者	○
北海道上川総合振興局旭川建設管理部士別出張所	所長	辻本 博樹	北海道旭川建設管理部士別出張所長が指名する者	
北海道旭川方面士別警察署	地域・交通課長	小川 一憲	北海道旭川方面士別警察署長が指名する者	
士別市	副市長	法邑 和浩	士別市長が指名する者	

### 【事務局】

所属	役職	氏名	備考
士別市総務部	部長	大橋 雅民	事務局長
士別市総務部総合政策課	課長	増田 晶彦	
士別市総務部総合政策課	副長	伊藤 勉	
士別市総務部総合政策課まちづくり推進係	主任主事	竹下 祐輔	
士別市総務部総合政策課まちづくり推進係	主事	児島 亮太	

## 士別市地域公共交通活性化協議会の概要

本協議会は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」及び「道路運送法」の規定に基づき、多様な関係者が地域の実情に応じた地域公共交通の実現に関する事項を協議する協議会です。

### 士別市地域公共交通活性化協議会

#### 【協議する主な内容】

- ・地域公共交通計画の作成、変更、関連する事業の実施について
- ・地域の実情に応じた地域公共交通のあり方について
- ・市内の公共交通（バス・タクシー・JRなど）の運行について

### 幹事会

路線バスの運賃改定など、協議会の中で関係者を限定して議論する必要がある場合は、幹事会を設置して協議します。

### 次世代モビリティ推進会議

協議会の専門機関としての位置付けで、学識経験者と連携し地域交通の高度化を図るため調査・研究を行い、将来の交通体系のあり方についての指針を協議する会議です。

#### 【委員】

- ・北海道大学大学院工学研究院 教授 岸 邦宏（学識経験者・議長）
- ・国土交通省北海道運輸局
- ・国土交通省北海道運輸局旭川運輸支局
- ・北海道
- ・北海道上川総合振興局
- ・士別軌道株式会社
- ・上川北部ハイヤー協会士別支部
- ・まちづくり士別株式会社

# 令和7年度 士別市地域公共交通活性化協議会 事業報告

## 1. 公共交通利用促進

### (1) バス無料デー

①実施日：令和7年9月19日（金）、20日（土）の2日間

②実施内容：士別軌道および道北バスが運行する路線バスにおいて、乗車・降車の両方が士別市内となる場合に限り、運賃を無料とした。

③事業費：合計 88,530 円（内訳：士別軌道 84,260 円、道北バス 4,270 円）

#### ④乗車実績

##### 【士別軌道】

路線名	19日(金)	20日(土)	合計
外回り循環線	401人	175人	576人
朝日線	22人	9人	31人
その他路線	4人	3人	7人
合計	427人	187人	614人

##### 【道北バス】

路線名	19日(金)	20日(土)	合計
名寄線	9人	5人	14人

#### ⑤概況

- ・最も利用が多かったのは士別軌道運行の「外回り循環線」であり、乗客数は通常時と比較して約1.5倍に増加した。
- ・保育園の行事等にも活用されるなど、普段路線バスを利用する機会が少ない児童の利用も見られた。公共交通に親しむ機会の創出および将来的な利用促進において、一定の効果が得られた。



## (2) 土別まちデータラボ【後援（主催：土別市）】

①事業趣旨：若年層に対してデジタルトランスフォーメーション（DX）の社会的役割への理解を深め、地域の公共交通の重要性を考える契機とするため、市内の中高生を対象に開催。土別軌道の運行情報を世界標準のデータ形式である「GTFS-JP」形式のオープンデータとして作成することを目的とし、本協議会は土別市が主催する本事業の趣旨に賛同し、後援を行った。

### ②活動内容

- ・公共交通経路検索アプリ、データベース、オープンデータの学習
- ・市内循環外回りのデータ作成
- ・川南線、朝日線、中多寄線の路線図の設定

③実施日：令和7年12月25日（木）、令和8年1月7日（水）、1月14日（水）（全3回）

④参加者：土別翔雲高校生 3名

⑤取組の成果：「GTFS-JP」形式のオープンデータの基盤となるデータを作成した。今後、データの精査を行い、実際にオープンデータとして公開できるよう、運行事業者である土別軌道と調整を進める。



## 2. 次世代モビリティ推進会議

### (1) 習い事応援タクシー実証実験

- ①事業内容：共働き世帯の増加に伴う「習い事の送迎」負担の軽減策としての効果を検証するため、タクシーによる送迎支援事業を実施した。
- ②運行期間：令和7年4月1日～令和8年3月31日
- ③利用料金
- ・基本料金（1乗車当たり）  
市街地：400円 / その他郊外地域：1,300円
  - ・きょうだい割引（乗降場所が同一で、同時乗車する場合に適用）  
第2子：半額 / 第3子以降：無料
  - ・スポーツ割（スポーツ関連の習い事の場合）【土別市スポーツ協会支援】  
市街地間：200円割引 / 郊外～市街地間：800円割引 / 郊外間：800円割引
  - ・あさひサンライズホール割（文化関連の習い事で同ホールに通う場合）【舞藝舎支援】  
朝日町内：200円割引 / 市街地～ホール間：800円割引 / その他郊外～ホール間：800円割引
- ④利用実績
- ・登録児童数（令和8年3月末現在）：117名
  - ・延べ運行回数：881回
  - ・延べ利用人数：1,413人  
（内訳：市街地927人、上土別183人、多寄43人、温根別205人、朝日55人）
  - ・平均乗車人数：1.60人
- ⑤令和8年度以降の事業化および方向性
- ・令和4年度から令和7年度にかけて実施した実証運行を通じて、利用者負担の妥当性検証、関係団体による支援体制の構築、通年運行の試行など、地域特性に応じた運行形態の確立に向けた段階的な改善を重ねてきた。
  - ・検証の結果、当初は令和8年度から市の教育事業として本格運行へ移行する予定であったが、運行管理業務の複雑化や持続可能な財源の確保が課題となった。
  - ・そのため、国の「地域公共交通確保維持事業」への採択を見据え、単なる教育支援施策に留まらない、公共交通ネットワークの一部としての財政基盤と持続可能性を確保する方針へ転換した。
  - ・これに伴い、令和8年4月1日から6月30日までの期間を「最終実証運行期間」と位置付け、市主体による新体制下での運行管理システムの適合性検証および事業スキームの最終調整を実施。7月1日からの本格運行の詳細および「地域公共交通確保維持事業」の活用については、協議事項において別途説明する。

## (2) 小中学生バス半額助成事業

### ①事業経過

- ・本事業は、小中学生の路線バスへの理解と利用促進を目的として、小中学生のバス運賃を半額とする事業として平成26年度より士別市において実施されてきた。
- ・利用実態の検証の結果、当初の目的は一定程度達成されたと判断し、令和6年度末での事業終了を検討していたが、本協議会の実証事業である「習い事応援タクシー事業」との連携や、既存路線の活用可能性を再検証するため、令和7年度は本協議会へ事業主体を移行し、1年間の時限的な検証を行った。

### ②事業実績

- ・令和元年度～令和7年度実績

項目		年度						
		R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
延べ乗車数 (人)	小学生	1,144	762	428	270	423	444	225
	中学生	503	302	107	239	320	176	447
	合計	1,647	1,064	535	509	743	620	672
委託料(円)		178,640	101,550	53,610	77,490	74,960	64,290	130,770

- ・令和7年度 学校・学年別延べ利用者内訳

学校名	1年	2年	3年	4年	5年	6年	合計
士別小学校	2	0	0	89	10	2	103
士別南小学校	0	0	0	15	96	2	113
上士別小学校	0	2	0	2	2	2	8
多寄小学校	0	0	0	0	0	0	0
温根別小学校	0	0	0	0	1	0	1
糸魚小学校	0	0	0	0	0	0	0
合計	0	2	0	106	109	6	225

学校名	1年	2年	3年	合計
士別中学校	44	75	3	122
士別南中学校	196	0	0	196
上士別中学校	0	3	113	116
朝日中学校	13	0	0	13
合計	253	78	116	447

・令和7年度 路線別利用実績

路線名	利用者数（人）			乗車運賃（円）		
	小学生	中学生	合計	小学生	中学生	合計
朝日線	4	14	18	880	7,560	8,440
川南・大和線	0	0	0	880	0	880
大和線	4	0	4	0	5,760	5,760
川西・南沢線	0	197	197	0	46,610	46,610
中多寄線	0	0	0	0	0	0
温根別北線	1	58	59	510	20,730	21,240
温根別南線	0	0	0	0	0	0
温根別南・仲線	0	57	57	280	19,880	20,160
武徳線	0	18	18	170	3,370	3,540
外回り線	214	103	317	11,900	12,160	24,060
わくわく買い物線	0	0	0	0	0	0
西回リスクール線	2	0	2	80	0	80
道北バス名寄線 (年度末)	0	0	0	0	0	0
合計	225	447	672	14,700	116,070	130,770

③検証結果

- ・利用状況を分析した結果、利用者が特定の児童生徒に固定化されており、新規利用者の掘り起こしには至っていないことが明らかとなった。
- ・また、習い事等の時間帯と既存バスの運行ダイヤとの不一致、および現状の運行体制における大幅なダイヤ変更の困難さから、タクシー事業との機能的な連携は限定的であると判断した。
- ・以上のことから、本事業は利用者負担の軽減には寄与しているものの、路線バス全体の利用促進という観点では構造的な課題があるため、令和7年度末をもって本助成事業は廃止することとした。

④今後の方向性

- ・小中学生の利用が進まない主因である「運行ダイヤとニーズの不一致」を解消するため、引き続きルートや時間帯の適正化に向けた検討を継続する。
- ・今後は「習い事応援タクシー」をはじめとする、より柔軟な交通モードとの最適化を図ることで、次世代を担う小中学生の移動環境の確保と公共交通の利用促進を目指す。

### 3. その他協議会報告・審議事項

#### (1) 士別市地域公共交通計画の策定について

本市の公共交通に関する指針となる「士別市地域公共交通計画（令和 8 年度～令和 12 年度）」の策定について、本協議会において協議を行った。

#### (2) 士別軌道が運行する路線バスの運賃改定について

物価高騰や乗客数減少による経営状況の悪化を受け、路線の維持を図るため、本協議会内に「幹事会（運賃協議会）」を設置。協議を経て、令和 7 年 10 月 1 日付で運賃改定を実施した。

#### (3) 士別軌道路線バス「外回り線」の一部減便について

利用実態および収支状況の悪化に伴い、路線の持続可能性を確保するため、令和 7 年 10 月 1 日より 3 便の減便を行った。

#### (4) 士別軌道路線バス「わくわく買い物線」の運行形態変更について

冬期間（12 月～3 月）運行の「わくわく買い物線」について、利用実態や運転手不足に対応するため、平日のみの運行とし、8 便から 3 便へ減便を行った。

#### (5) 士別軌道路線バス「温根別線」について

温根別小学校の閉校（令和 8 年 4 月）に伴う児童の士別小学校への通学に対応するため、「温根別スクール線」の再編および「温根別線」一般路線の運行時刻変更について調整を行った。

## 令和7年度 士別市地域公共交通活性化協議会 決算書

### ◎ 収入の部

(単位：円)

項目	予算額	決算額	増減	備考
市負担金	1,430,000	1,430,000	0	協議会運営費：130,000円 協議会事業費：50,000円 次世代モビリティ推進会議：1,250,000円
繰越金	126,378	126,378	0	
諸収入	622	4,981,843	4,981,221	預金利息：1,386円 習い事応援タクシー国補助金：4,980,457円
借入金	0	5,000,000	5,000,000	士別市からの借入金 習い事応援タクシー事業精算のため
合計	1,557,000	11,538,221	9,981,221	

### ◎ 支出の部

(単位：円)

項目	予算額	決算額	増減	備考
協議会運営費	130,000	129,966	▲ 34	
報酬	100,000	90,076	▲ 9,924	協議会委員報酬
費用弁償	20,000	15,800	▲ 4,200	協議会委員費用弁償
事務費	10,000	24,090	14,090	振込手数料
協議会事業費	177,000	114,053	▲ 62,947	
さほっちタクシー事業	7,960	23,360	15,400	R7.3月分：7,960円 看板修正費（道の駅）：15,400円
公共交通利用促進事業	169,040	90,693	▲ 78,347	バス無料デー事業費：88,530円 士別まちデータラボ菓子代：2,163円
次世代モビリティ推進会議	1,250,000	5,840,712	4,590,712	議長謝礼：144,895円 習い事応援タクシー事業：5,576,237円 小中学生バス半額助成事業：119,580円
借入金返済	0	5,000,000	5,000,000	士別市からの借入金返済 無利子による全額返済
合計	1,557,000	11,084,731	9,527,731	

収入決算額：11,538,221円 - 支出決算額：11,084,731円 = 453,490円（次年度繰越）

## 監査報告書

士別市地域公共交通活性化協議会規約第9条第2項の規定に基づき、令和7年度の会計監査を実施しました。

関係書類及び証拠書類を照合し、慎重に調査した結果、会計処理は適正であり、出納並びに現金の保管状況についても正確であることを認めます。

令和8(2026)年6月9日

士別市地域公共交通活性化協議会

会長 法邑 和浩 様

監査員 鴻野 弘志



監査員 久守 裕介



# 士別軌道の運賃改定に関する届出書類の記載誤りについて

## 1. 経緯

令和7年10月1日に実施された士別軌道の乗合バス運賃改定について、同年8月21日の本協議会において承認を得た後、同社より北海道運輸局へ届出を行い、運賃改定が施行されました。

しかし、令和8年3月、本市の公共交通担当者がバス運賃に関する委託契約書類の確認作業を行った際、届出運賃と委託料の算定基準となる運賃に差異があることを発見しました。精査の結果、運輸局へ提出した運賃表の記載に一部誤りがあることが判明したものです。

## 2. 訂正内容

以下の4区間において、届出運賃表の記載を訂正いたします。

路線名	区間	誤（届出値）	正（実際）
中多寄線	風連 ⇄ 日向温泉	650 円	980 円
中多寄スクール線	42 線 ⇄ 30 線	1,260 円	920 円
中多寄スクール線	士別中学校 ⇄ 36 線西3号	660 円	990 円
温根別スクール線	峠下 ⇄ 西士別	230 円	240 円

## 3. 利用者への影響と今後の対応について

### (1) 利用者への影響について

令和7年10月1日の改定以降、実際に運用されている運賃（車内運賃箱の設定等）は上記「正」の金額に基づいております。したがって、利用者への不当な請求や金銭的影響は発生しておりません。

### (2) 公共交通委託料への影響

市が委託している「日向温泉発着のバス運賃無料化」に伴う精算についても、当初より正しい金額に基づき執行されており、公金支出上の問題もございません。

### (3) 委員への報告と対応

本件については、令和8年4月1日付で令和7年度の委員各位へ報告を行い、内容について承認をいただいております。

### (4) 北海道運輸局との協議結果

届出先である北海道運輸局と協議した結果、実務上の徴収金額に誤りがなく実質的な影響がないことから、当初届出の運賃表を正しい金額へと差し替える事務手続きを行うことで合意しております。

# 令和 8 年度 士別市地域公共交通活性化協議会 事業計画（案）

## 1. 公共交通利用促進

公共交通への乗車体験を通じて市民の理解を深め、利用促進を図るため、「ノーカーデー」の実施や「乗車機会の提供」などの取組を展開する。

具体的な内容については、交通事業者と協議のうえ、予算の範囲内において決定するものとする。

## 2. 次世代モビリティ推進会議

交通事業者、関係機関、専門家で構成する「次世代モビリティ推進会議（本協議会の専門部会）」において、新技術の活用や「シームレスな交通体系」の導入に関する先進的な調査・研究を進める。

また、市・士別軌道・士別ハイヤーの3者が連携し、バスとタクシーを組み合わせた最適な交通体系の中長期的な構築を目指す。議論によりまとまった具体案については、同推進会議において専門的な見地から評価・助言を受けたうえで、本協議会にて審議を進める。

## 3. 地域公共交通計画の推進

本協議会において、PDCA サイクル（計画・実行・評価・改善）に基づき、地域公共交通計画に掲げる取組の進捗管理および評価・見直しを定期的に行い、計画を着実に推進する。

## 4. その他審議事項

公共交通における路線の見直しや運行形態の変更、運賃改定、および公共交通に関する財政支援などについて、法定協議会として審議を行う。

## 令和8年度 士別市地域公共交通活性化協議会 予算書（案）

### ◎ 収入の部

（単位：円）

項目	R7年度 予算額	R8年度 予算額	増減	備考
市負担金	1,430,000	300,000	▲ 1,130,000	協議会運営費：100,000円 協議会事業費：50,000円 次世代モビリティ推進会議：150,000円
繰越金	126,378	453,490	327,112	
諸収入	622	1,510	888	預金利息など
合計	1,557,000	755,000	▲ 802,000	

### ◎ 支出の部

（単位：円）

項目	R7年度 予算額	R8年度 予算額	増減	備考
協議会運営費	130,000	100,000	▲ 30,000	
報酬	100,000	75,000	▲ 25,000	協議会委員報酬
費用弁償	20,000	15,000	▲ 5,000	協議会委員費用弁償
事務費	10,000	10,000	0	振込手数料
協議会事業費	177,000	505,000	328,000	①R8年3月分事業費支出 ・習い事応援タクシー：106,650円 ・小中学生バス半額助成事業：11,190円 ②その他公共交通利用促進事業：387,160円
次世代モビリティ推進会議	1,250,000	150,000	▲ 1,100,000	議長謝礼 50,000円×3回=150,000円
合計	1,557,000	755,000	▲ 802,000	

# 習い事応援タクシー事業に関する地域内フィーダー系統認定申請について

## 1. 事業の背景および経緯

習い事応援タクシー事業については、小中学生の習い事・部活動等における移動手段の確保、および子育て世帯の負担軽減を目的とし、本協議会において令和4年度から令和7年度まで実証運行を実施してきた。この間、利用者負担額の妥当性検証や関係団体による支援体制の構築、通年運行の試行など、地域特性に応じた最適な運行形態の確立に向け、段階的な検討・改善を重ねてきたところである。

## 2. 最終実証運行の実施と検証結果

当初、令和8年度からは本格運行への移行を予定し、実施主体を市に変更したが、運行管理業務の複雑化への対応や、将来にわたる安定的な財源確保が極めて重要な課題となった。そのため、令和8年4月1日から同年6月30日までの期間を、国の「地域公共交通確保維持事業」への移行を見据えた「最終実証運行期間」と位置付け、市主体による新体制下での運行管理システムの適合性検証や、事業スキームの最終調整を実施した。

## 3. 本格運行への移行および補助事業の活用

検証の結果、国の支援スキームを活用することで、単なる教育支援施策に留まらない、公共交通事業としての強固な財政基盤と持続可能性を確保できるものと判断した。これを受け、令和8年7月1日をもって、本事業を地域公共交通計画に基づく「本格運行」へと移行することとする。

## 4. 認定申請の実施

以上の検討結果に基づき、国の「地域公共交通確保維持事業」における地域内フィーダー系統認定申請を別添資料のとおり実施し、国の補助事業を活用した市の公共交通事業として展開していくものである。

## 士別市地域公共交通計画の改定について

「士別市地域公共交通計画（令和8年度～令和12年度）」については、本協議会における協議を経て、令和8年3月30日付で策定されたところである。

今般、令和8年7月1日から開始する「習い事応援タクシー」の本格運行に際し、国の「地域公共交通確保維持事業」を活用するため、当該事業を計画内に明確に位置づける改定を行うものである。

なお、改定箇所については、別添資料のとおり赤字で示している。

# 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8年6月26日

（名称）士別市地域公共交通活性化協議会  
（代表者名）会長 法邑 和浩

## 1. 生活交通改善事業計画の名称

令和8年度 交通 DX・GX による経営改善支援事業等補助金（バリアフリー化設備等整備事業）

## 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、福祉タクシー車両の導入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4台保有している福祉タクシーを令和8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8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	2,369千円	600千円	0千円	0千円	1,769千円
	100%	25%	0%	0%	75%
合 計	2,369千円	600千円	0千円	0千円	1,769千円
	100%	25%	0%	0%	75%
令和9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8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 R8.4.1 着手 ●————● 2月28日完了											

7. 協議会の開催状況と主な議論
令和8年6月26日 令和8年度第1回士別市公共交通活性化協議会にて、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、士別ハイヤー労働組合、北海道上川総合振興局地域創生部地域政策課、北海道開発局旭川開発建設部士別道路事務所、北海道上川総合振興局旭川建設管理部士別出張所、北海道旭川方面士別警察署

【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) 士別市総務部総合政策課  
 (氏 名) 竹下 祐輔  
 (電 話) 0165-26-7790  
 (e-mail) seisakuka@city.shibetsu.lg.jp

# 士別市地域公共交通計画

令和 8(2026)年 3 月 30 日 策定

令和 8(2026)年 6 月 26 日改定 第 2 版





# 目 次

第1章	はじめに.....	1
1-1	計画策定の目的.....	1
1-2	計画の区域.....	1
1-3	計画期間.....	1
1-4	計画の位置づけ.....	2
1-5	計画推進体制.....	2
第2章	地域公共交通の現況.....	3
2-1	地域特性.....	3
2-2	地域公共交通の現況.....	5
2-3	地域公共交通に関する市の施策.....	8
第3章	地域公共交通に対する市民意識と課題.....	9
3-1	市民に対する公共交通に関する調査結果.....	9
3-2	地域公共交通の課題.....	15
第4章	計画の基本方針・目標と取組.....	16
4-1	計画の基本方針.....	16
4-2	計画の目標.....	17
4-3	目標達成に向けた取組.....	18
4-4	取組推進のスケジュール.....	21
4-5	地域公共交通確保維持事業の活用.....	22
第5章	計画の達成状況の評価.....	24



## 第1章 はじめに

### 1-1 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、公共交通を取り巻く環境は、利用者の減少や、深刻な運転者不足、燃料費の高騰などにより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。

こうした背景を踏まえ、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構築し、市民生活に不可欠な移動手段を確保するため、今後の公共交通施策の指針として、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、「士別市地域公共交通計画」を策定します。

### 1-2 計画の区域

士別市全域とします。

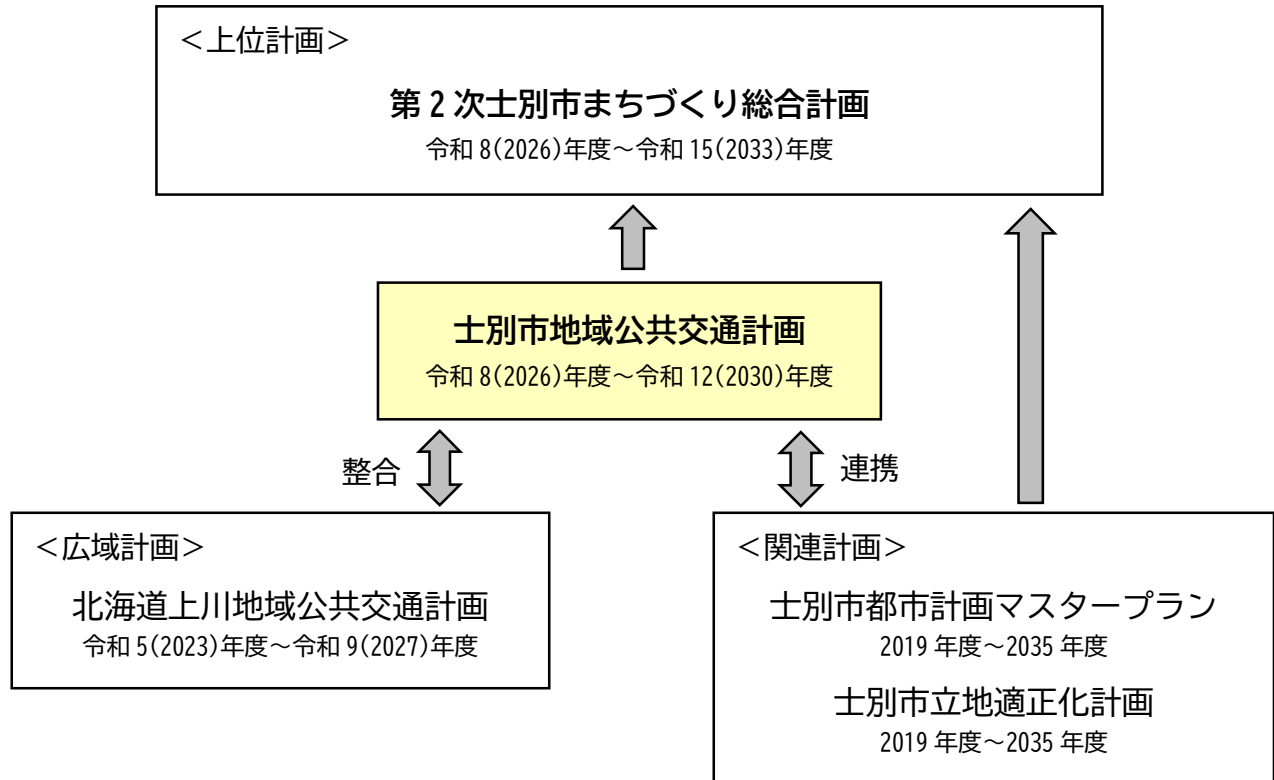
### 1-3 計画期間

令和8(2026)年度から令和12(2030)年度までの5年間とします。

## 1-4 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。

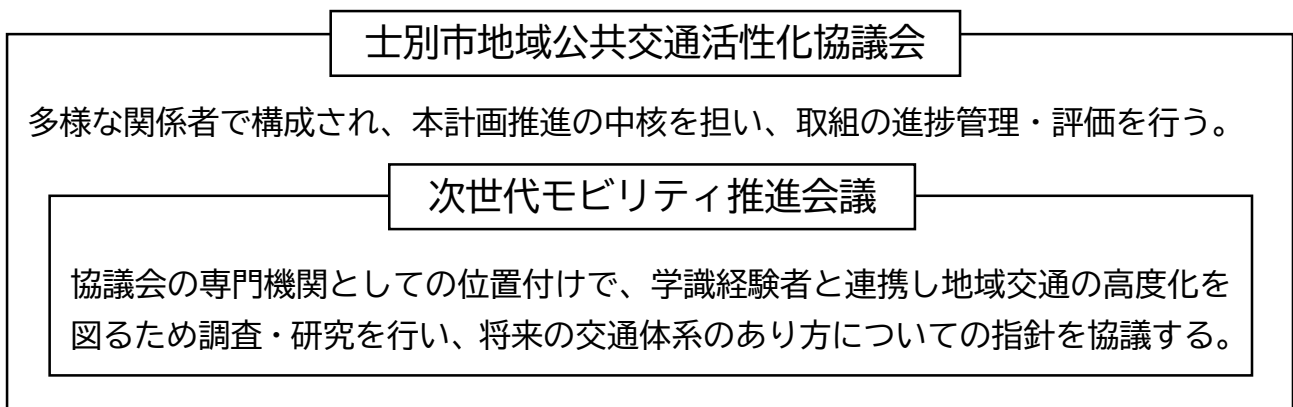


## 1-5 計画推進体制

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Plan（計画）、Do（実行）、Check（評価）、Action（改善）により事業を継続的に改善するための管理を行う「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。

### 【士別市地域公共交通活性化協議会 組織図】



## 第2章 地域公共交通の現況

### 2-1 地域特性

#### (1) 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を有しており、効率的な地域公共交通網の維持・確保に向けた検討が必要な地理的条件となっています。

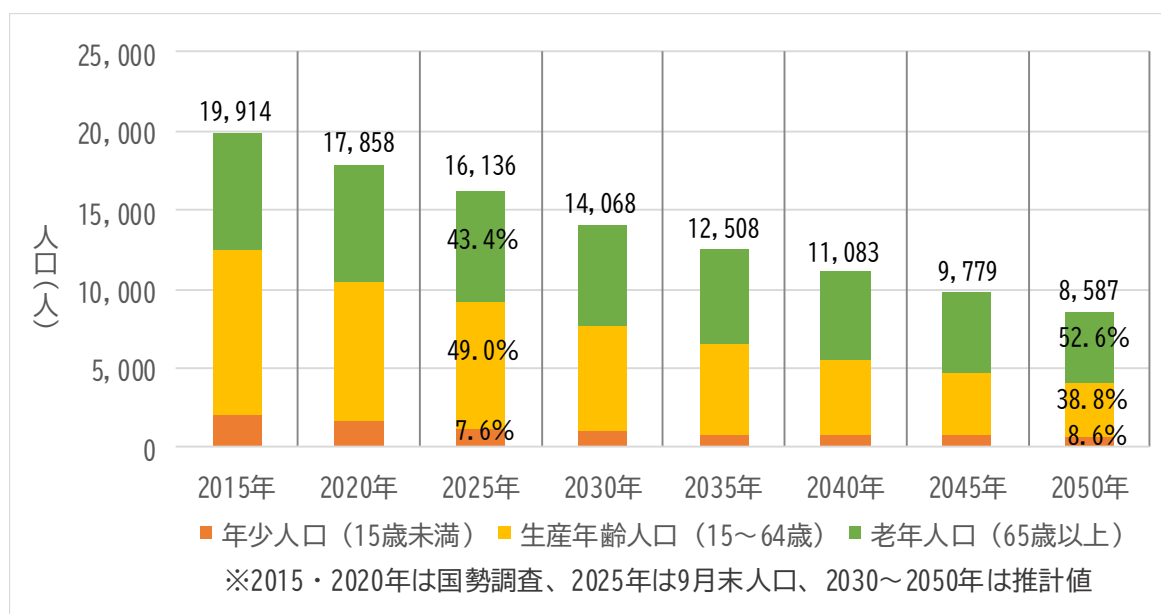
#### (2) 都市機能の分布状況

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・誘導が図られています。地域公共交通は、これら拠点へのアクセスを確保する基本的な手段として位置づけられています。

#### (3) 人口の推移

本市の人口は令和 7(2025)年時点で 16,136 人であり、平成 27(2015)年の 19,914 人と比較し 3,778 人減少しています。また、「第 2 次士別市まちづくり総合計画」の推計では、2050 年には 8,587 人まで減少する見通しが示されています。

老年人口（65 歳以上）の割合は、令和 7(2025)年で 43.4%、2050 年には 52.6%と、人口の半数以上が高齢者となる見込みであり、人口減少と高齢化が並行して進行する推移となっています。



#### (4) 運転免許証保有者数の推移

本市における運転免許証保有者数は、令和6(2024)年時点で11,321人であり、対人口比では直近5年間、一貫して約7割という高い水準で推移しています。このことから、自家用車が日常生活における主要な移動手段となっている状況がうかがえます。

免許保有者に占める65歳以上の高齢者の割合は年々上昇し、令和6(2024)年には37.1%に達しています。全免許保有者の3分の1以上が高齢者となっている現状に加え、身体機能の変化等により将来的に運転の継続が困難となる層が増加していく傾向が見られます。

項目	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年
人口総数	18,134人	17,676人	17,283人	16,869人	16,440人
運転免許証保有者数	12,123人	11,889人	11,683人	11,515人	11,321人
(うち65歳未満)	8,023人	7,780人	7,586人	7,369人	7,121人
(うち65歳以上)	4,100人	4,109人	4,097人	4,146人	4,200人
65歳未満割合	66.2%	65.4%	64.9%	64.0%	62.9%
65歳以上割合	33.8%	34.6%	35.1%	36.0%	37.1%
人口に対する運転免許証保有者割合	66.9%	67.3%	67.6%	68.3%	68.9%

※人口総数及び運転免許証保有者数は、各年12月末日現在

【出典】旭川方面士別警察署

## 2-2 地域公共交通の現況

### (1) 路線バスの状況

市内のバス路線は、士別軌道が運行するスクールバスとの「混乗（同乗）」を含む路線と、道北バスが運行する地域間を結ぶ路線で構成されています。

利用状況については、市街地を巡回する「市内外回り循環線」の平均乗車人数が9.0人と一定の利用がある一方で、平均乗車人数が1.0人を下回る路線も存在しており、路線や区間によって利用実績に大きな差異が生じている状況にあります。

#### 市内路線バス一覧【令和8(2026)年3月現在】

##### ①普通路線

運行主体	路線名	運行地区	起点	終点	運行距離(km)	便数(便)	1便当たり平均乗車数(人)	備考
士別軌道	市内外回り循環線	中央地区	士別駅前	士別駅前	8.8	19	9.0	
	わくわく買い物線	中央地区	士別駅前	士別駅前	15.0	3	5.0	12~3月のみ運行
	士別翔雲高校線	中央地区	士別駅前	士別翔雲高校	3.0	1	6.0	
	武徳線	中央地区	士別駅前	武徳東12号	11.6	3	0.0	デマンド(予約制)
	川西・南沢線	中央地区	士別駅前	南沢11線	19.7	4	1.8	デマンド(予約制)
	川南・大和線	上士別地区	士別駅前	パンケ越	26.3	3	0.5	
	中多寄線	多寄地区	士別駅前	日向~風連町	27.1	2	1.9	
	温根別北線	温根別地区	温根別	温根別北16線	12.3	3	0.9	
	温根別南線	温根別地区	士別駅前	温根別南12線	17.4	3	0.7	
	温根別南・仲線	温根別地区	士別駅前	温根別南12線	27.6	3	0.5	
	トヨタ線	温根別地区	美し乃湯温泉	トヨタ試験場	21.6	3	5.5	1~2月のみ運行
朝日線	朝日地区	士別駅前	朝日	20.0	6	5.4		
道北バス	名寄線	旭川市~名寄市	旭川駅前	名寄駅前	88.4	6	全体：4.4 士別市内：2.8	

##### ②一般乗客も利用できるスクールバスとの混乗路線

運行主体	路線名	運行地区	起点	終点	運行距離(km)	便数(便)	一般乗車数(人)	児童・生徒乗車数(人)
士別軌道	西回りスクール線	中央地区	士別駅前	士別駅前	7.6	6	15	6,816
	武徳スクール線	中央地区	士別駅前	武徳東12号	11.6	3	122	1,105
	上士別スクール線	上士別地区	士別駅前	パンケ越	29.9	4	319	2,861
	中多寄スクール線	多寄地区	士別駅前	中多寄30線	18.4	3	610	2,261
	温根別スクール線	温根別地区	士別駅前	温根別南12線	21.7	4	1,542	1,481

※1 便当たりの平均乗車人数及び乗車数は、令和6年10月から令和7年9月までの乗車人数から算出しています。

※路線図については、今後インターネットによる公開に向けて準備を進めています。

## (2) 朝日地区コミュニティバスの状況

朝日地区内を運行していた路線バス廃止に伴い、地域住民の交通確保のためコミュニティバスを運行しています。

### 運行の概要【令和8(2026)年3月現在】

- ・ 路線：登和里路線・北線路線、茂志利路線の2路線
- ・ 便数：1日3便（朝/昼/夕）
- ・ 運休日：土曜日、日曜日、元日
- ・ 運賃：無料

## (3) スクールバス・タクシーの状況

学校統合に伴い学校が変更となった児童生徒の通学のため、スクールバス・タクシーを運行しています。

一部のスクールバス・タクシーについては、一般乗客と「混乗（同乗）」できるとなっており、公共交通手段の一つとしても活用されています。

### スクールバス・タクシー一覧【令和8(2026)年3月現在】

路線名	運行主体	対象学校	便数	備考
西回りスクール線	士別軌道	士別小・士別南小	6便	一般乗客と混乗
武徳スクール線	士別軌道	士別小・士別中	3便	一般乗客と混乗
北町・西士別タクシー	士別ハイヤー	士別小		児童生徒のみ乗車
中士別スクールバス	士別ハイヤー	士別小・士別中	3便	児童生徒のみ乗車
下士別スクールバス	士別軌道	士別小・士別中	3便	児童生徒のみ乗車
南士別タクシー	士別ハイヤー	士別南小		児童生徒のみ乗車
上士別スクール線	士別軌道	上士別小・上士別中	4便	一般乗客と混乗
中多寄スクール線	士別軌道	士別中	3便	一般乗客と混乗
中多寄タクシー	士別ハイヤー	多寄小		児童生徒のみ乗車
温根別スクール線	士別軌道	温根別小・士別中	4便	一般乗客と混乗

#### (4) 鉄道（JR 宗谷本線）の状況

本市の鉄道は、JR 宗谷本線が南北を貫いており、旭川市や名寄市、さらには札幌圏を結ぶ広域交通ネットワークの基幹的な役割を担っています。

中心となる士別駅は、特急列車などが停車する主要駅であり、1日あたりの乗車人員は466人（令和6年度実績）となっています。利用者の内訳は、高校への通学や通勤・通院が中心となっており、市民の日常生活における広域移動手段として機能しています。

#### 市内 JR 運行状況一覧【令和8(2026)年3月現在】

運行主体	路線名	駅名	種別	運行便数 (便/日)	利用者数 (人/日) ※令和6年度
JR北海道	JR宗谷本線	士別駅	有人駅	30	466
		多寄駅	無人駅	17	-
		瑞穂駅	無人駅	8	-

※多寄駅・瑞穂駅の利用者数データはなし

【出典】国土数値情報 駅別乗降客数データ

#### (5) タクシーの状況

市内のタクシーは、バスや鉄道といった拠点間を結ぶ交通手段を補完し、自宅から目的地までを直接結ぶ「ドア・ツー・ドア」の移動手段としての役割を担っています。

現在は市内を拠点とする士別ハイヤーが運行しており、公共交通の空白時間帯や、バス停への移動が困難な高齢者の通院、買い物といった日常生活を支える交通手段となっています。一方で、近年は利用者数の減少に加え、乗務員の高齢化や不足が進行しており、提供体制の維持を取り巻く環境は厳しさを増しています。

## 2-3 地域公共交通に関する市の施策

本市における令和7(2025)年度の地域公共交通に関する実施事業については、以下のとおりです。

また、令和2(2020)年度から令和6(2024)年度までの5年間の事業費についても記載しています。特に路線バス委託料・補助金は乗客数の減少や物価高騰などの影響により赤字が大きくなることによって、増加しています。

事業名	事業内容	事業費(単位:千円)				
		R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度
路線バス委託料・補助金 (担当部署:企画課)	市内路線バスの運行に対し、市から委託料・補助金を支出している。 ・市町村生活バス路線運行委託 中多寄線、温根別線(北線・南線・南仲線) ・予約制乗合バス路線運行委託 川西・南沢線、武徳線 ・地域生活バス路線運行事業補助金 市内外回り循環線、わくわく買い物線、川南・大和線、大和線 ・地域間幹線運行事業補助金 道北バス名寄線	35,094	36,145	47,893	58,467	51,911
コミュニティバス運行事業 (担当部署:地域生活課)	朝日地区における路線バスの廃止に伴い、コミュニティバスを運行している。 ・路線:登和里路線・北線路線、茂志路路線 ・便数:1日3便(朝/昼/夕) ・運休日:土曜日、日曜日、元日 ・運賃:無料	8,556	8,584	8,632	8,436	8,583
敬老バス事業 (担当部署:高齢者福祉課)	高齢者の外出支援のため、満70歳以上の申請者に敬老バス乗車証を交付し、バス運賃を助成している。	7,892	7,232	7,045	6,645	5,982
日向保養センター行き特別バス運行 (担当部署:畜産林務課)	路線バス「中多寄線」を利用して日向温泉で乗降する場合、運賃を無料としている。	4,502	3,762	4,565	894	818
遠距離等通学助成事業 (担当部署:学校教育課)	遠距離通学や通学の安全を確保する必要がある児童生徒に通学費の助成を行い、父母負担の軽減を図っている。 ・2km以上4km未満の児童は降雪助成 ・4km以上の児童は通年助成 ・3km以上4km未満の生徒は降雪助成 ・4km以上6km未満の生徒は冬期助成 ・6km以上の生徒は通年助成 ・学校統合に伴い学校が変更となった児童生徒については、スクールバス・タクシーを運行 ※冬期間:11~4月、降雪:11~3月	41,958	44,352	41,704	47,825	47,433
高等学校バス通学補助事業 (担当部署:学校教育課)	保護者の負担軽減を図るため、通学バス定期代を補助している。 【対象者】 ・土別東高等学校にバス通学する生徒で、通学距離が片道4キロメートル以上 ・土別市内住所を有し、土別翔雲高等学校にバス通学する生徒	1,393	1,233	762	186	211
要介護者等移動支援助成事業 (担当部署:高齢者福祉課)	公共交通機関を利用することが困難な在宅の要介護者等が、訪問介護員等が同行してハイヤーで通院する際の交通費を助成している。	597	833	832	1,495	2,144
ひとり親家庭等交通費支援事業 (担当部署:こども・子育て応援課)	ひとり親家庭等の児童が、土別市立病院小児科の診療時間外に名寄市立総合病院小児科を受診する際、交通の手段としてハイヤーを利用した場合の交通費を助成している。	41	29	13	27	32
心身障がい者ハイヤー料金等助成事業 (担当部署:地域福祉課)	障がい者等の社会参加の促進と福祉の増進を図るため、ハイヤー運賃または、自家用車の燃料費を助成している。	1,500	1,509	1,524	2,324	2,520
事業費合計		101,533	103,679	112,970	126,299	119,634

### 3-1 市民に対する公共交通に関する調査結果

市民に対する公共交通に関する調査結果の概要について下記のとおり記載しますが、詳細な結果については「資料編」として計画本体とは別にまとめています。

#### (1) 公共交通に関するアンケート調査結果

##### ①調査目的

市民全体の公共交通に対する実態や意識を把握するため、無作為抽出によるアンケート調査を実施しました。

##### ②調査実施月

令和7(2025)年8月

##### ③調査対象者

令和7(2025)年6月1日現在における18歳(高校生除く)から89歳までの市民1,500人

##### ④調査回収数

486件(回収率:32.4%)

##### ⑤調査結果

###### 【市民の現状と意識】

- ・市民の77.6%が免許も自動車も保有しており、士別市が車社会であることが明確です。バスを「利用したことがない」「ほぼ利用しない」と回答した市民は合計で85.6%と多くの割合を占めています。
- ・車に依存している一方で、公共交通を「維持しなくてもよい」と考える市民はわずか2.3%です。多くの市民が、自分は利用しなくても高齢者や学生にとって不可欠なサービスだと認識しています。

###### 【公共交通の将来像】

- ・「利用が少ない路線を減便・廃止するなど、効率化や経費節減に取り組むべき」(20.8%)という意見がある一方、「利用実態に応じて路線や運行時間を見直すなど、利便性を向上すべき」(52.5%)という意見が半数を超えています。
- ・最も支持された改革案は、「乗合タクシーやライドシェアなどの新たな交通形態を検討すべき」(50.8%)であり、現在の路線バスからの転換を求める声があります。

#### 【アンケートで出された自由意見（傾向）】

- ・バスは通院・買い物・通学などのための欠かせない移動手段であり、特に免許返納を控えた高齢者や、部活動等で利用する学生を抱える世帯からは、持続可能な形での維持を求める意見がありました。
- ・将来的な免許返納を見据え、路線や便数の存続を求める意見が多くある一方で、現行の運行時間や路線を見直してほしいという意見がありました。
- ・路線バスに対して、乗客が少ない状態での運行がある中、一定の市の予算を投じている現状に対し、より効率的かつ効果的な運用を求める意見がありました。
- ・利用者の予約に応じて運行する「デマンドバス」や「乗合タクシー」などの「デマンド交通」や、一般のドライバーが自家用車を使用し、目的地まで有料で人を運ぶ輸送サービスである「ライドシェア」の導入を求める声がありました。
- ・利用実態に合わせて車両を小型化し、コストを抑制するとともに、機動性を高めるべきという提案がありました。
- ・免許を返納した高齢者への「無料パス」や「タクシー利用券」の交付など、利用者の経済的負担を軽減する支援策の提案がありました。

#### 【調査分析まとめ】

- ・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などを求めています。

## (2) 高校生の通学に関するアンケート調査結果

### ①調査目的

公共交通機関を主に利用する高校生の通学実態を把握するため、アンケート調査を実施しました。

### ②調査実施月

令和 7(2025)年 9 月

### ③調査対象者

士別翔雲高校、士別東高校の全校生徒 311 人

### ④調査回収数

228 件 (回収率 : 73.3%)

### ⑤調査結果

#### 【通学手段の実態】

- ・夏期 (4~10 月) は「徒歩・自転車」(85.5%) が主ですが、「保護者等の送迎」(56.1%) も半数を超えています。
- ・冬期 (11~3 月) は「保護者等の送迎」が登校時 69.7%、下校時 73.2%と最も多くなり、バス利用 (約 41%) も倍増します。
- ・バスを利用しない最大の理由は「徒歩・自転車や送迎などで通学できるため」(87.8%) ですが、利用者からは「下校時のバスの時間帯が合わない」(8.6%) という不満が挙げられています。

#### 【自由意見から見る具体的な課題】

- ・最も多い意見は、部活動終了後の下校時間に対応できるバスがないという点です。「19 時台や 20 時台の JR に接続するバスが欲しい」「夜 7 時、8 時まで使えるようにしてほしい」という具体的な要望が多数寄せられています。
- ・「値段が高い」「運賃が高い」という意見があり、学生にとって運賃が大きな負担になっていることがわかります。回数券購入への助成を求める声もありました。
- ・「冬のバスを増やしてほしい」という要望に加え、「バス停付近が除雪されておらず、道路の近くで待つのが危険」といった安全面での指摘もあります。

#### 【調査分析まとめ】

- ・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ます。

### (3) 放課後の子どもの外出行動に関する調査結果

#### ①調査目的

小中学生の放課後における外出行動の実態を把握し、子どもの公共交通利用に関する施策や、保護者の送迎負担軽減策を検討するため、北海道大学大学院工学研究院と連携し、保護者を対象としたアンケート調査を実施しました。

#### ②調査実施月

令和7(2025)年10月

#### ③調査対象者

士別市内の小中学校10校に通う児童・生徒の保護者(対象:706世帯)

#### ④調査回収数

196件(回収率:27.8%)

#### ⑤調査結果

##### 【習い事等の実施状況と外出頻度】

- ・子どもの79.0%が習い事をしており、放課後に週4~5日(ほぼ毎日)外出する子どもが35%、週2~3日が41%に達します。多くの子どもが放課後に活発な外出行動をとっている実態が浮き彫りとなりました。
- ・目的地は「中央地区」に集中しており、特に火曜日(173トリップ)や木曜日(159トリップ)に移動が活発化する傾向があります。

##### 【交通手段の実態と課題】

- ・外出手段は「車での送迎」が圧倒的です。夏期(209人)に対し、冬期(234人)はさらに増加し、特に自転車利用が困難になる冬期は、自転車から「送迎」への依存または「徒歩(36人から83人へ増加)」への転換が見られます。
- ・送迎の主体は「母親」が約8割(夏期119人、冬期129人)を占めており、共働き世帯が78%にのぼる中で、保護者の送迎負担が非常に大きいことがわかります。
- ・路線バスの利用については、68%の保護者が「抵抗がない」と回答しているものの、実際の利用は夏冬ともにわずか2人(0.7%)にとどまっています。これは他の調査結果と同様、運行時間や経路が習い事等のニーズに合致していないためと考えられます。

##### 【外出時の不安要素】

- ・親が感じる不安として、「交通事故(197人)」が最も多く、次いで「悪天候(162人)」「不審者(158人)」、さらに士別市の地域特性として「動物(クマ・シカなど)に襲われないか(135人)」という項目が高い割合を占めています。

#### 【習い事応援タクシー（実証事業）の評価】

- ・現在実施中の「習い事応援タクシー」の利用者からは、「保護者の都合で習い事を休むことがなくなった（43人）」との回答が最も多く、次いで「通えなかった習い事に通えるようになった（17人）」と、教育機会の確保に直結する成果が見られます。
- ・利用していない理由の9割以上は「現在的手段（自家用車等）で足りている」ことですが、アンケート調査から消費者が「安すぎて不安」「高い」「適正」と感じる価格帯を分析する手法であるロジット型価格感度測定法（KLP）の結果、妥当な基準価格は「524円」と算出されており、今後の事業化に向けた運賃設定の指標が得られました。

#### 【調査分析まとめ】

- ・小中学生の放課後活動は非常に活発ですが、その移動のほとんどを保護者の送迎に依存しており、特に冬期の負担が顕著です。バス利用への心理的抵抗は低いものの、実態として利用が進んでいない現状から、既存の路線バスでは補えない、自宅から目的地までを直接結ぶ「ドア・ツー・ドア」かつ「安全性の高い」移動手段へのニーズが確認されました。「習い事応援タクシー」のようなデマンド型交通は、保護者の送迎負担軽減と子どもの安全確保、さらには教育機会の確保に有効であると考えられます。

## (4) バス乗降調査結果

### ①調査目的

市内の主要路線である土別軌道「市内外回り循環線」の利用実態を把握するため、乗客を対象としたアンケート調査および停留所ごとの乗降客数調査を実施しました。

### ②調査実施日

令和7(2025)年10月3日(金)及び5日(日)の2日間

### ③アンケート対象者

土別軌道が運行する「市内外回り循環線」の利用者(学生の登下校を除く)

### ④アンケート回収数

118件

### ⑤調査結果

#### 【利用者層と利用目的】

- ・利用者の年齢層は高齢者に著しく偏っており、「70代以上」が64.4%、「60代」が22.0%を占めています。合わせると約86%となり、バスが高齢者の重要な足であることが明確です。
- ・利用目的は「買い物」が61.9%、「通院」が54.2%となっており、日常生活に不可欠な目的で利用されています。
- ・利用頻度は「週に1~2回」が38.1%、「週に3回以上」が27.1%と、定期的な利用者が多いことがわかります。

#### 【自由意見と乗降実績から見る課題】

- ・「昼の時間帯がなくなった」「休日朝の便を復活してほしい」といった意見があり、減便による運行の縮小が利用者の不便に直結していることがうかがえます。
- ・乗降客数は金曜日(合計334人)が日曜日(合計134人)の約2.5倍となっており、平日の生活利用が中心です。
- ・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、買い物と通院という利用目的を裏付けています。
- ・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顕著です。

#### 【調査分析まとめ】

- ・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。

## 3-2 地域公共交通の課題

### (1) 公共交通利用の低迷とサービス水準維持の限界

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。これに人口減少が拍車をかけ、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、運行事業者は現行のサービス水準を維持することが困難な状況です。

### (2) 公共交通を支える運転者の不足

バス、タクシー等の公共交通機関では、全国的に運転者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などから、人材確保は一層困難となっており、路線の減便や廃止の直接的な要因となっています。

### (3) 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、路線バスに対して委託や補助金の支出を行っています。しかし、運行事業者の乗合路線の収支悪化に伴い事業費は増加傾向にあり、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。

### (4) 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

### 4-1 計画の基本方針

本市における上位・関連計画や地域公共交通の課題を踏まえ、本計画の基本方針を次のとおり定めます。

#### 『持続可能な地域公共交通』 ～市民の移動手段の確保を目指して～

##### 【基本方針の考え方】

公共交通の利用低迷、深刻な運転者不足、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となり、実際に減便や廃止等へつながっていく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、特に自家用車での移動が困難な高齢者や、通学でバスを必要とする高校生、小中学生の移動手段などの公共交通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。

## 4-2 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**

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を導入を目指します。

### **【目標3】 地域全体で支え合う官民共創の推進**

行政による委託や補助金の支出、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、積極的な情報発信により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、バス・鉄道・タクシーなど複数の移動手段をITを活用して一つの移動サービスとして統合し、検索・予約・決済を一括で行えるようにする仕組みである「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」（継ぎ目のないスムーズな移動）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。

## 4-3 目標達成に向けた取組

5つの計画の目標から、目標達成に向けた取組を推進します。

なお、特に重点的に取り組むものを、頭に「◎」をつけて表記します。

### 【目標1】利用実態に応じた効率的なバス路線の再編

#### 【取組1-1】都市間を結ぶ公共交通との連携強化（実施主体：バス事業者）

- ・異なる交通手段や路線同士が繋がる（乗り換えができる）「交通結節点」である JR 土別駅及び道の駅（羊のまち 侍・しべつ）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。

#### ◎【取組1-2】利用ニーズに応じた運行体系の見直し（実施主体：バス事業者）

- ・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、時間帯やルートの適正化を検討し、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など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

### ◎【取組2-1】 デマンド型交通の導入検討（実施主体：タクシー事業者）

- ・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。
- ・高校生の通学や、子どもの放課後活動（部活動・習い事等）のきめ細かなニーズに対応し、公共交通の新たな利用者拡大のため、「習い事応援タクシー」を基本としたデマンド型交通の導入について検討します。

### 【取組2-2】 既存交通サービスの有効活用（実施主体：土別市）

- ・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。

### 【取組2-3】 地域内の輸送資源の活用（実施主体：土別市）

- ・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。

### 【取組2-4】 物流と人流の連携（貨客混載）の検討（実施主体：土別市）

- ・市民の移動手段の確保を図るため、旅客輸送車両による荷物輸送または貨物車両による旅客輸送を行う「貨客混載」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

### 【取組3-1】 公共交通の担い手確保（実施主体：土別市）

- ・交通事業者と連携し、運転者確保に向けた採用活動等を支援します。

### 【取組3-2】 公共交通の利用促進（実施主体：土別市地域公共交通活性化協議会）

- ・公共交通への実際の乗車を体験し、市民の公共交通に対する理解と利用促進を図るため、「ノーカーデーによる公共交通の利用促進」や「公共交通機関への乗車機会の提供」などの取組を実施します。

### 【取組3-3】 市民理解の促進（実施主体：土別市）

- ・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

### 【取組4-1】 運行情報のデジタル化とリアルタイム提供（実施主体：交通事業者）

- ・GPS等を利用してバスの現在位置を把握し、スマートフォンやモニターに「あと何分で到着するか」をリアルタイムで表示する「バスロケーションシステム」を活用し、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。

### 【取組4-2】 利便性向上のための環境整備（実施主体：交通事業者）

- ・スムーズな乗降を促すため、現金を使わずクレジットカード、電子マネー、QRコード等で支払う「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

### 【取組5-1】 新技術の活用に向けた調査・研究（実施主体：土別市）

- ・市民からの「抜本的な改革」を求める声も踏まえ、利用者の利便性向上に資する「MaaS（Mobility as a Service）」の導入可能性について、調査・研究を行います。
- ・「自動運転技術」について、他自治体の先進事例等から動向を把握し、調査・研究を進めます。

### 【取組5-2】 次世代モビリティ推進会議における調査・研究（実施主体：次世代モビリティ推進会議）

- ・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」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。

### ◎【取組5-3】 バスとタクシーの連携（実施主体：交通事業者・土別市）

- ・バスとタクシーそれぞれの強みを生かした連携により地域公共交通を構築するため、バス事業所、タクシー事業所、土別市の3者による実務者協議により検討を進めます。

## 4-4 取組推進のスケジュール

取組推進に関するスケジュールは、以下のとおりです。

取組	目標年度				
	2026年度	2027年度	2028年度	2029年度	2030年度
【取組1-1】都市間を結ぶ公共交通との連携強化	●	●	●	●	●
◎【取組1-2】利用ニーズに応じた運行体系の見直し	●	●	●	●	●
◎【取組2-1】デマンド型交通の導入検討	○	●	●	●	●
【取組2-2】既存交通サービスの有効活用	○	●	●	●	●
【取組2-3】地域内の輸送資源の活用	●	●	●	●	●
【取組2-4】物流と人流の連携（貨客混載）の検討	○	○	●	●	●
【取組3-1】公共交通の担い手確保	○	●	●	●	●
【取組3-2】公共交通の利用促進	●	●	●	●	●
【取組3-3】市民理解の促進	●	●	●	●	●
【取組4-1】運行情報のデジタル化とリアルタイム提供	○	●	●	●	●
【取組4-2】利便性向上のための環境整備	○	○	●	●	●
【取組5-1】新技術の活用に向けた調査・研究	○	○	○	○	●
【取組5-2】次世代モビリティ推進会議における調査・研究	○	○	○	○	●
◎【取組5-3】バスとタクシーの連携	○	●	●	●	●

○：検討、●：実施

## 4-5 地域公共交通確保維持事業の活用

「【取組2-1】デマンド型交通の導入検討」において例示している「習い事応援タクシー」については、小中学生の放課後活動（部活動・習い事等）における移動手段の確保を目的に、教育施策として令和8(2026)年度から実施することとしています。

本事業を、単なる教育支援に留まらず、将来的な公共交通の利用者層の育成および持続可能な地域の移動手段の確保へとつなげるため、地域公共交通計画における公共交通事業「土別市習い事応援タクシー事業」として位置づけ、乗合タクシー事業として導入します。

実施にあたっては、国の「地域公共交通確保維持事業」を活用することで、安定的な財源を確保し、持続可能な地域公共交通の構築を図ります。

### (1) 活用する事業名

土別市習い事応援タクシー事業（実施主体：土別市）

### (2) 事業概要

市内の小中学生が部活動や習い事等に従事する際、自宅や学校から活動場所への移動を対象に、乗合タクシーによる送迎を実施します。

### (3) 運行主体・運行区域

運行主体：株式会社土別ハイヤー

運行区域：土別市内全域

### (4) 運行費用に関する市の負担額

運行に要する経費のうち、通常運賃と設定運賃（利用者負担額）の差額分に対する運賃差額の補填、および運行管理システムの利用料について、市が委託料として負担します。

### (5) 事業の目標

①平均乗車密度（1台あたりの平均乗車人数）：2.0人以上

②経常収支率（運行経費に対する運賃収入の割合）：15%以上

## (6) 事業の効果

小中学生という将来の利用客層に対する公共交通の利用習慣の定着が図られるとともに、タクシーと路線バスの結節（乗り継ぎ）を促進することで、市内交通ネットワーク全体の相乗効果が期待できます。

また、保護者による送迎負担を軽減し、地理的・家庭的要因による教育機会の格差を解消するなど、子育て支援および教育環境の向上にも寄与します。

## (7) 目標・効果の評価手法

- ・利用者および保護者へのアンケート調査（満足度・利用頻度の変化）
- ・運行データ（乗降地点、乗車密度、走行ルート）の分析・検証
- ・地域公共交通活性化協議会における事後評価と改善案の検討

## 第5章 計画の達成状況の評価

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

#### 【評価1】 市内外回り循環線の1便当たりの平均乗車人数

市内の主要路線である「市内外回り循環線」について、効率化を図りながら1便当たりの乗車人数の向上を目指します。

現況（2025年度）	目標（2030年度）
9.0人	10.0人

### 【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

#### 【評価2】 乗合タクシーなどの新たな交通サービスの導入状況

路線バスの利用状況や地域の実情から、最適な新たな交通サービスの導入を目指します。

現況（2025年度）	目標（2030年度）
路線バスのみ	乗合タクシーや助成制度、貨客混載の導入

### 【目標3】 地域全体で支え合う官民共創の推進

#### 【評価3】 公共交通の利用に関する市民意識

公共交通は、実際の利用がなければ維持していくことが困難です。そのため、本計画の策定にあたって実施した市民アンケートの項目「市民が積極的に公共交通を使うべき」の回答の割合向上を目指します。

現況（2025年度）	目標（2030年度）
18.7%	30.0%

## 【目標4】 分かりやすく利便性の高い情報発信の強化

### 【評価4】 ウェブサイトなどの新たな情報提供手段の導入状況

利用者がウェブサイト等でルート・時刻・運賃を容易に検索できる環境を整えるため、世界共通の標準フォーマットである「GTFS」形式によるオープンデータ化（誰もが自由に利用できる形式での公開）を推進し、情報提供手段の拡大を目指します。

現況（2025年度）	目標（2030年度）
PDF 時刻表の公開	GTFS データ公開および Google マップ等への経路検索反映

## 【目標5】 将来を見据えた交通体系の調査・研究

### 【評価5】 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

新技術の導入に関し、次世代モビリティ推進会議での議論により検証を実施します。

現況（2025年度）	目標（2030年度）
—	導入に関する検証結果の作成

士別市地域公共交通計画  
令和 8(2026)年度～令和 12(2030)年度

■発行日：令和 8(2026)年 3 月

■担当部署：士別市総務部総合政策課

国土交通大臣 殿

氏名又は名称 士別市地域公共交通活性化協議会  
住 所 北海道士別市東 6 条 4 丁目 1 番地  
代表者氏名 会長 法邑 和浩

地域公共交通計画認定申請書

地域公共交通計画のうち、地域公共交通確保維持事業に係る計画を別紙のとおり定めたので、関係書類を添えて申請します。

※本申請書に、記載すべき事項を全て記した地域公共交通計画を添付すること。

令和8年 月 日

(名称) 士別市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

現在、士別市においては地域公共交通の中心として路線バスがあり、市民の移動手段を支えているが、利用者の減少や燃料費の高騰などにより路線の減便や廃止が現実的な課題となっている。

このような課題から、本市で策定している「士別市地域公共交通計画」においては、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検討を目標としており、公共交通の持続可能性を確保するため、次世代の利用者層となる小中学生を対象に、放課後活動の移動支援を通じて公共交通の利用習慣化を図る事業として「士別市習い事応援タクシー事業」を令和8年7月1日から実施し、本格導入を行う。

このため、地域公共交通確保維持事業により、「士別市習い事応援タクシー事業」の安定的な事業継続を図ることにより、持続可能な地域公共交通を構築していくことが必要である。

## 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

(士別市地域公共交通計画 P22 参照)

- ・平均乗車密度(1台あたりの平均乗車人数): 2.0人以上  
令和7年度(令和7年4月1日~令和8年3月31日)実証運行の実績: 1.6人
- ・経常収支率(運行経費に対する運賃収入の割合): 15%以上  
令和7年度(令和7年4月1日~令和8年3月31日)実証運行の実績: 12.8%

※上記のそれぞれ数値は、令和8事業年度(令和8年7月~令和8年9月)を対象期間として算出している。

※上記のそれぞれ数値は、令和9事業年度(令和8年10月~令和9年9月)を対象期間として算出している。

<p>(2) 事業の効果</p>
<p>小中学生という将来の利用客層に対する公共交通の利用習慣の定着が図られるとともに、タクシーと路線バスの結節（乗り継ぎ）を促進することで、市内交通ネットワーク全体の相乗効果が期待できる。</p> <p>また、保護者による送迎負担を軽減し、地理的・家庭的要因による教育機会の格差を解消するなど、子育て支援および教育環境の向上にも寄与する。</p>
<p>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</p>
<p>(士別市地域公共交通計画 P22 参照)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・乗合人数を増加させるための効率的なルートの作成（タクシー事業者）</li> <li>・学校や習い事先等への積極的な広報・利用勧奨（市、交通事業者、関係団体）</li> </ul>
<p>4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行システムの概要及び運送予定者</p>
<p>表1を添付。</p>
<p>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</p>
<p>費用総額（概算）：829,800円（令和8年7月1日～令和8年9月30日）</p> <p><b>費用総額（概算）：3,319,200円（令和8年10月1日～令和9年9月30日）</b></p> <p>士別市からは費用総額から設定運賃（利用者負担額）及び国庫補助金を差し引いた金額のうち、通常運賃と設定運賃の差額分、および運行管理システムの利用料を委託料として負担することとしている。</p>
<p>6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者および保護者へのアンケート調査（満足度・利用頻度の変化）</li> <li>・運行データ（乗降地点、乗車密度、走行ルート）の分析・検証</li> <li>・地域公共交通活性化協議会における事後評価と改善案の検討</li> </ul>
<p>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システムの概要</p> <p><b>【地域間幹線システムのみ】</b></p>
<p>※該当なし</p>
<p>8. 別表1の補助対象事業の基準ニに基づき、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</p> <p><b>【地域間幹線システムのみ】</b></p>
<p>※該当なし</p>
<p>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、実施時期及びその他特記事項</p> <p><b>【地域間幹線システムのみ】</b></p>
<p>※該当なし</p>

10. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要 <b>【地域内フィーダー系統のみ】</b>
表5を添付。
11. 車両の取得に係る目的・必要性 <b>【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】</b>
※該当なし
12. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 <b>【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】</b>
(1) 事業の目標
※該当なし
(2) 事業の効果
※該当なし
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 <b>【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】</b>
※該当なし
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） <b>【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】</b>
① 車両の代替による費用削減等の内容 ※該当なし
② 代替車両を活用した利用促進策 ※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
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 令和7年5月16日 (R7 第1回) 実証事業の事業計画について承認</li> <li>・ 令和7年8月25日 (R7 第2回) 地域公共交通計画策定のためのアンケート調査の実施について承認</li> <li>・ 令和7年10月24日 (R7 第3回) 実証事業に関するアンケート調査実施について承認</li> <li>・ 令和7年12月16日 (R7 第4回) 地域公共交通計画の骨子について承認、実証事業に関するアンケート調査結果報告</li> <li>・ 令和8年1月29日 (R7 第5回) 地域公共交通計画の素案について承認</li> <li>・ 令和8年3月23日 (R7 第7回 書面開催) 地域公共交通計画の策定について承認</li> <li>・ 令和8年6月26日 (R8 第1回) 地域公共交通計画の変更、本計画全体について承認</li> </ul>
19. 利用者等の意見の反映状況
<p>令和7年度に実施した小中学生の保護者を対象としたアンケート調査により、利用者から「通えなかった習い事に通えるようになった」との回答があり、子どもの教育機会の確保に直結した事業であることが確認された。</p> <p>また、同アンケートにおいて、利用者負担額の妥当な基準価格を分析し、本格運用へ向け反映を行った。</p>

## 【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 北海道士別市東6条4丁目1番地

(所 属) 士別市総務部総合政策課

(氏 名) 竹下 祐輔

(電 話) 0165-26-7790

(e-mail) seisakuka@city.shibetsu.lg.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ても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、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続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、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続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、地域公共交通計画全体として、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)。

※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送予定者(地域内ファイダー系統)

令和8年度

市区町村名	運送予定者名	運行系統名等 (申請番号)	運行系統			系統 キロ程	計画 運行 日数	計画 運行 回数	利便増進特例措置	運送継続特例措置	地域内ファイダー系統の基準適合 (別表7・別表9・別表10)						
			起点	経由地 営業区域	終点						運行態様の別	基準ハで該当する要件 (別表7・9)	補助対象地域間幹線 系統等と接続の確保	基準ホで該当する要件 (別表7のみ)			
士別市	株式会社士別ハイヤー	(1) 習い事応援タクシー		士別市全域		往(循環)	61日	172.0回			区域運行	②(1)	JR士別駅との接続	①			
						復	km										
						往	km	日	回								
						復	km										
						往	km	日	回								
						復	km										

(注)

1. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名等」に運賃低廉化を行う運行サービスの名称を記載すること。
2. 区域運行又は乗用タクシーによる運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域又は運賃低廉化対象地域を記載することとし、「起点」、「終点」、「終点」及び「系統キロ程」について記載を要しない。
3. 「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「循環」と記載すること。
4. 「利便増進特例措置」及び「運送継続特例措置」については、利便増進計画又は運送継続計画の認定を受け、地域内ファイダー系統に係る特例措置の適用(別表9又は別表10)を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載すること。
5. 「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、乗用タクシーによる運行の別を記載すること。
6. 「補助対象地域間幹線系統等と接続の確保」については、地域内ファイ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こと。
7. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名」「利便増進特例措置」について記載を要しない。
8. 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。乗用タクシーによる運行の場合は、営業区域を示した地図を添付すること。

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送予定者(地域内ファイダー系統)

令和9年度

市区町村名	運送予定者名	運行系統名等 (申請番号)	運行系統			系統 キロ程	計画 運行 日数	計画 運行 回数	利便増進特例措置	運送継続特例措置	地域内ファイダー系統の基準適合 (別表7・別表9・別表10)		
			起点	経由地 営業区域	終点						運行態様の別	基準ハで該当する要件 (別表7・9)	補助対象地域間幹線 系統等と接続の確保
士別市	株式会社士別ハイヤー	(1) 習い事応援タクシー		士別市全域		往(循環)	245日	691.0回			②(1)	JR士別駅との接続	①
						復	km						
						往	km	日	回				
						復	km						
						往	km	日	回				
						復	km						
往	km	日	回										
					往	km	日	回					
					復	km							
					往	km	日	回					
					復	km							
					往	km	日	回					
					復	km							

(注)

1. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名等」に運賃低廉化を行う運行サービスの名称を記載すること。
2. 区域運行又は乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統の「経由地」に営業区域又は運賃低廉化対象地域を記載することとし、「起点」、「終点」及び「系統キロ程」について記載を要しない。
3. 「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「循環」と記載すること。
4. 「利便増進特例措置」及び「運送継続特例措置」については、利便増進計画又は運送継続計画の認定を受け、地域内ファイダー系統に係る特例措置の適用(別表9又は別表10)を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載すること。
5. 「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、乗用タクシーによる運行の別を記載すること。
6. 「補助対象地域間幹線系統等と接続の確保」については、地域内ファイ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こと。
7. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名」「利便増進特例措置」について記載を要しない。
8. 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。乗用タクシーによる運行の場合は、営業区域を示した地図を添付すること。

習い事応援タクシー ホームページの URL ↓

[https://www.city.shibetsu.lg.jp/soshikikarasagasu/gasshukunosato\\_supotsusuishinka/shimin-supotsukakari/4707.html](https://www.city.shibetsu.lg.jp/soshikikarasagasu/gasshukunosato_supotsusuishinka/shimin-supotsukakari/4707.html)

**R8 年度**  
**習い事応援タクシー**

**士別市内で習い事（少年団含む）をする士別市在住すべての小中学生対象**  
※小中学生のみようたいと同乗できる場合未就学児も可

**利用登録**

**随時受付中！**

士別ハイヤー公式 LINE  
を友達追加し利用者情報  
を送信して下さい

※昨年度登録されている場合  
も再度登録が必要です

**運行区間**

士別市小中学校  
児童館、自宅（※）

↓

習い事施設

※6 時間授業で 16 時開始の習い事は学  
校・児童館迎えのみ（自宅迎え不可）

**運行時間**

**曜日**

**運行時間**  
16:00～19:30  
に開始する習い事

**運行曜日**  
平日のみ

※土・日・祝日は運行しませ  
んのでご注意ください


利用料金	（/人）	
	市街地	その他郊外地域
1 回あたり 乗車時現金払い	500 円	1,500 円


  

<b>割引</b>	<b>スポーツ割</b> きょうだい割引用可 ※回数上限あり	 <b>【士別市スポーツ協会】</b> が支援 <b>スポーツに関する習い事において</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 市街地から市街地の移動：送迎 1 回につき <b>200 円</b> 割引</li> <li>■ 郊外地域から市街地の移動：送迎 1 回につき <b>1,000 円</b> 割引</li> <li>■ 郊外地域から郊外地域の移動：送迎 1 回につき <b>1,000 円</b> 割引</li> </ul> ※市街地から郊外地域への移動はお問合せください
	<b>文化割</b> きょうだい割引用可 ※回数上限あり	 <b>【舞藝舎】</b> が支援 <b>文化（郊外地域～市街地・郊外地域）に関する習い事において</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 郊外地域から市街地の移動：送迎 1 回につき <b>1,000 円</b> 割引</li> <li>■ 郊外地域から郊外地域の移動：送迎 1 回につき <b>1,000 円</b> 割引</li> </ul>
	<b>きょうだい割</b>	乗車時刻・乗降地点が一致し、同時に乗車するきょうだいに限り 第 2 子目：半額 第 3 子目以降：無料

**登録手順**

- 公式 LINE 追加** → 士別ハイヤーの公式 LINE を追加し、メッセージ欄から利用者情報を送信してください


- 予約アプリインストール** → 利用者登録完了後、公式 LINE より予約アプリのご案内を致しますのでインストールをお願いします



主催：士別市 協力団体：（一財）士別市スポーツ協会・（一社）舞藝舎 運行：（株）士別ハイヤー





運行回数・サービス提供時間算定表①

運行 系統	計画運行回数		実績運行回数		実績運行日数		実績運行回数(イ)ー(ろ)＝(は)		実績運行回数(ハ)ー(ニ)＝(ホ)		備 考  (調整、増便、運休、補助 対象外となった理由等)			
	計画運行回数 (イ)	計画運行回数 (ロ)	実績運行回数 (ハ)	実績運行回数 (ニ)	実績運行日数 (ホ)	実績運行日数 (ヘ)	実績運行回数(イ)ー(ろ)＝(は)	実績運行回数(ハ)ー(ニ)＝(ホ)						
年月	片道・循環 回数 A	運行日数 B	調整後の運行回数 調整% D	調整後の運行回数 調整% D	運行日数 F	運行日数 F	増便 G	運休(ー) H	天災*2 I	C+G+H＝ J	サービス提供時間 回送時間 M	待機時間 L	予約時間 N	K+L+M+N＝ 0
8年 4月	往 復 循 環													
	往 復 循 環													
	往 復 循 環													
	往 復 循 環													
	往 復 循 環													
小計														

\*1 運行回数は、1運行を1回としてカウントする。  
(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

年月	計画		実績		実績		実績		実績		備 考  (調整、増便、運休、補助 対象外となった理由等)			
	計画運行回数 (イ)	計画運行回数 (ロ)	実績運行回数 (ハ)	実績運行回数 (ニ)	実績運行日数 (ホ)	実績運行日数 (ヘ)	実績運行回数(イ)ー(ろ)＝(は)	実績運行回数(ハ)ー(ニ)＝(ホ)						
年月	片道・循環 回数 A	運行日数 B	調整後の運行回数 調整% D	調整後の運行回数 調整% D	運行日数 F	運行日数 F	増便 G	運休(ー) H	天災*2 I	C+G+H＝ J	サービス提供時間 回送時間 M	待機時間 L	予約時間 N	K+L+M+N＝ 0
8年 5月	往 復 循 環													
	往 復 循 環													
	往 復 循 環													
	往 復 循 環													
	往 復 循 環													
小計														

年月	計画		実績		実績		実績		実績		備 考  (調整、増便、運休、補助 対象外となった理由等)			
	計画運行回数 (イ)	計画運行回数 (ロ)	実績運行回数 (ハ)	実績運行回数 (ニ)	実績運行日数 (ホ)	実績運行日数 (ヘ)	実績運行回数(イ)ー(ろ)＝(は)	実績運行回数(ハ)ー(ニ)＝(ホ)						
年月	片道・循環 回数 A	運行日数 B	調整後の運行回数 調整% D	調整後の運行回数 調整% D	運行日数 F	運行日数 F	増便 G	運休(ー) H	天災*2 I	C+G+H＝ J	サービス提供時間 回送時間 M	待機時間 L	予約時間 N	K+L+M+N＝ 0
8年 6月	往 復 循 環													
	往 復 循 環													
	往 復 循 環													
	往 復 循 環													
	往 復 循 環													
小計														

運行回数・サービス提供時間算定表①

運行 系統	計画										実績									
	計画運行回数					実績運行回数					サービス提供時間					実績サービス提供時間				
	曜日 区分	片道・循環 回数	運行日数 B	運行回数 A×B=C	調整後 の運行回数 D	調整率 %	C×D=E	運行日数 F	増便 G	運行回数*1 運休(-) H	天災*2 I	C+G+H=J	実運行時間 K	待機時間 L	回送時間 M	予約時間 N	K+L+M+N=O	備 考		
8年 7月	平日	往 復 循 環 4	22	88.0	70.0%	62.0	62.0													
小計			22	88.0		62.0	62.0													

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

年月	計画										実績									
	計画運行回数					実績運行回数					サービス提供時間					実績サービス提供時間				
	曜日 区分	片道・循環 回数	運行日数 B	運行回数 A×B=C	調整後 の運行回数 D	調整率 %	C×D=E	運行日数 F	増便 G	運行回数*1 運休(-) H	天災*2 I	C+G+H=J	実運行時間 K	待機時間 L	回送時間 M	予約時間 N	K+L+M+N=O	備 考		
8年 8月	平日	往 復 循 環 4.0	20	80.0	70.0%	56.0	56.0													
小計			20	80.0		56.0	56.0													

年月	計画										実績									
	計画運行回数					実績運行回数					サービス提供時間					実績サービス提供時間				
	曜日 区分	片道・循環 回数	運行日数 B	運行回数 A×B=C	調整後 の運行回数 D	調整率 %	C×D=E	運行日数 F	増便 G	運行回数*1 運休(-) H	天災*2 I	C+G+H=J	実運行時間 K	待機時間 L	回送時間 M	予約時間 N	K+L+M+N=O	備 考		
8年 9月	平日	往 復 循 環 4.0	19	76.0	70.0%	54.0	54.0													
小計			19	76.0		54.0	54.0													
合計			61	244.0		172.0	172.0													



運行回数・サービス提供時間算定表①

運行 系統	実績										備 考  (調整・増便・運休・補助 対象外となった理由等)				
	計画					実績									
	曜日 区分	片道・循環 回数 A	運行日数 B	調整後の運行回数 調整% D	運行回数 A×B=C	運行日数 F	増便 G	運休(-) H	調整後の運行回数 調整% D	運行回数 C+G+H=J		サービス提供時間 回送時間 M	待機時間 L	実運行時間 K	予約時間 N
9年 1月	平日	4.0	19	70.0%	76.0	54.0			54.0						
小計		4.0	19		76.0	54.0			54.0						

\*1 運行回数は、1運行を1回としてカウントする。  
(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

年月	計画										備 考  (調整・増便・運休・補助 対象外となった理由等)				
	計画					実績									
	曜日 区分	片道・循環 回数 A	運行日数 B	調整後の運行回数 調整% D	運行回数 A×B=C	運行日数 F	増便 G	運休(-) H	調整後の運行回数 調整% D	運行回数 C+G+H=J		サービス提供時間 回送時間 M	待機時間 L	実運行時間 K	予約時間 N
9年 2月	平日	4.0	18	70.0%	72.0	51.0			51.0						
小計		4.0	18		72.0	51.0			51.0						

年月	計画										備 考  (調整・増便・運休・補助 対象外となった理由等)				
	計画					実績									
	曜日 区分	片道・循環 回数 A	運行日数 B	調整後の運行回数 調整% D	運行回数 A×B=C	運行日数 F	増便 G	運休(-) H	調整後の運行回数 調整% D	運行回数 C+G+H=J		サービス提供時間 回送時間 M	待機時間 L	実運行時間 K	予約時間 N
9年 3月	平日	4.0	22	70.0%	88.0	62.0			62.0						
小計		4.0	22		88.0	62.0			62.0						

運行回数・サービス提供時間算定表①

運行 系統	実績										備 考  (調整、増便、運休、補助 対象外となった理由等)
	計画		実績		実績		実績		実績		
	運行日数 B	調整後の運行回数 調整% D	運行回数 A×B=C	調整後の運行回数 C×D=E	運行日数 F	増便 G	運休(-) H	天災*2 I	サービス提供時間 回数時間 M	予約時間 N	
9年 4月	21	70.0%	84.0	59.0	21						0
小計	21		84.0	59.0							

\*1 運行回数は、1運行を1回としてカウントする。  
(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

年月	実績										備 考  (調整、増便、運休、補助 対象外となった理由等)
	計画		実績		実績		実績		実績		
	運行日数 B	調整後の運行回数 調整% D	運行回数 A×B=C	調整後の運行回数 C×D=E	運行日数 F	増便 G	運休(-) H	天災*2 I	サービス提供時間 回数時間 M	予約時間 N	
9年 5月	18	70.0%	72.0	51.0	18						0
小計	18		72.0	51.0							

年月	実績										備 考  (調整、増便、運休、補助 対象外となった理由等)
	計画		実績		実績		実績		実績		
	運行日数 B	調整後の運行回数 調整% D	運行回数 A×B=C	調整後の運行回数 C×D=E	運行日数 F	増便 G	運休(-) H	天災*2 I	サービス提供時間 回数時間 M	予約時間 N	
9年 6月	22	70.0%	88.0	62.0	22						0
小計	22		88.0	62.0							

運行回数・サービス提供時間算定表①

運行 系統	計画										実績										備 考	
	計画運行回数		計画運行回数		計画運行回数		計画運行回数		計画運行回数		実績運行回数		実績運行回数		実績運行回数		実績運行回数		実績運行回数			
	運行日数	調整後	調整率	運行回数	調整後	調整率	運行回数	調整後	調整率	運行回数	調整後	調整率	運行回数	調整後	調整率	運行回数	調整後	調整率	運行回数	調整後		調整率
9年 7月	21	84.0	70.0%	84.0	84.0	70.0%	59.0	59.0	70.0%	21	84.0	70.0%	59.0	59.0	70.0%	21	84.0	70.0%	59.0	59.0	70.0%	
小計	21	84.0		84.0	84.0		59.0	59.0		21	84.0		59.0	59.0		21	84.0		59.0	59.0		

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

年月	計画										実績										備 考		
	計画運行回数		計画運行回数		計画運行回数		計画運行回数		計画運行回数		実績運行回数		実績運行回数		実績運行回数		実績運行回数		実績運行回数			実績運行回数	
	運行日数	調整後	調整率	運行回数	調整後	調整率	運行回数	調整後	調整率	運行回数	調整後	調整率	運行回数	調整後	調整率	運行回数	調整後	調整率	運行回数	調整後		調整率	運行回数
9年 8月	21	84.0	70.0%	84.0	84.0	70.0%	59.0	59.0	70.0%	21	84.0	70.0%	59.0	59.0	70.0%	21	84.0	70.0%	59.0	59.0	70.0%		
小計	21	84.0		84.0	84.0		59.0	59.0		21	84.0		59.0	59.0		21	84.0		59.0	59.0			

年月	計画										実績										備 考		
	計画運行回数		計画運行回数		計画運行回数		計画運行回数		計画運行回数		実績運行回数		実績運行回数		実績運行回数		実績運行回数		実績運行回数			実績運行回数	
	運行日数	調整後	調整率	運行回数	調整後	調整率	運行回数	調整後	調整率	運行回数	調整後	調整率	運行回数	調整後	調整率	運行回数	調整後	調整率	運行回数	調整後		調整率	運行回数
9年 9月	20	80.0	70.0%	80.0	80.0	70.0%	56.0	56.0	70.0%	20	80.0	70.0%	56.0	56.0	70.0%	20	80.0	70.0%	56.0	56.0	70.0%		
小計	20	80.0		80.0	80.0		56.0	56.0		20	80.0		56.0	56.0		20	80.0		56.0	56.0			
合計	245	980.0		980.0	980.0		691.0	691.0		245	980.0		691.0	691.0		245	980.0		691.0	691.0			