

北海道生活交通確保対策協議会議長
総合政策部交通政策局長 三戸部 正行 様

十勝地域生活交通確保対策協議会議長
十勝総合振興局地域政策部長 小野田 弘義

地域間幹線系統確保維持地域計画書
地域間幹線系統確保維持地域計画書を次のとおり定めたので、提出します。

記

1. 地域間幹線系統の確保維持に関する基本方針

①地域における地域間幹線系統の現状

○地域の状況

- ・十勝総合振興局管内は1市16町2村で構成され、人口は349,384人（H25.12末住民基本台帳）で、前年同期比で1,568人減少している。帯広市に隣接する町村の人口は、横ばいないしは微増傾向にあるが、帯広市から遠い町村部では引き続き過疎化が進行している。
- ・総面積は、全道総面積の13%にあたる、10,831 k㎡で14振興局の中で最大である。これは、東京、千葉、埼玉の1都2県とほぼ同じ面積である。
- ・このように広大な面積を有する管内は自動車交通への依存度が高く、帯広市を中心とした放射線状の陸上交通体系が形成されている。

○乗合バス、JR等公共交通機関の運行状況

- ・乗合バスは、管内の市町村で運行されている。
- ・JRは、石勝線及び根室本線が東西に横断し、1市7町（新得町、清水町、芽室町、帯広市、幕別町、池田町、豊頃町、浦幌町）を通過しているが、十勝管内の地域交通として見ると、帯広市を中心とした運行形態となっている。
- ・JR沿線地域以外の多くの地域においては、乗合バスが唯一の公共交通機関となっている。

○地域間幹線系統の状況

- ・乗合バスは、住民にとって必要不可欠な移動手段となっており、その中でも、地域間幹線系統は、商業、医療、教育及び就業といった機能が集積した帯広市を中心に運行され、生活交通ネットワークを確保・維持するための幹線として重要な役割を担っている。

②地域の必要とする地域間幹線系統

- ・公共交通機関としての乗合バスは、高齢者や学生、自家用車を持たない住民にとって、各市町村の中心市街地や近隣市町村等への移動手段となっている。
- ・商業、医療、教育及び就業といった機能が集積した帯広市への買い物、通院、通学及び通勤等のアクセス手段の役割を果たしている地域間幹線系統は、周辺地域の高齢者や学生など自ら移動手段を持たないの住民の「足」として、特にその維持が必要である。

③地域間幹線系統確保維持の目的・必要性

- ・当地域は、帯広市が地域の中核として都市機能を果たしていることから、周辺地域の住民にとって必要不可欠なバス路線として、帯広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。

④地域間幹線系統確保維持の目標・効果

- ・帯広市と周辺市町村とを結ぶ14系統を維持していく。また、これにより、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。

⑤地域間幹線系統確保維持のための課題

○公共交通機関の利用状況

- ・町村部における過疎化の進行、自家用車の普及などにより、乗合バスの輸送需要は減少傾向にある。

○赤字バス路線の状況

- ・帯広市内の路線など一部を除き、大半の路線が不採算となっており、路線の再編をはじめとする様々な対策が積極的に行われているが、バス事業者の経営努力だけでは路線の維持確保は困難な状況である。

○市町村財政の状況

- ・財政状況が年々厳しさを増している中、近年増加傾向にある生活路線に対する公的支援は、各市町村にとって重い負担となっており、今後の路線維持の範囲・形態についてバス事業者、地域住民等とともに検討すべき状況にある。

⑥地域間幹線系統確保維持のための必要な支援措置

- ・道においては、国、関係地方公共団体及び事業者等を構成員とした「生活交通確保対策協議会」を設置し、市町村が地域住民のニーズやバスの利用実態などから、真に必要な生活路線であると判断したもので、一定の輸送需要があり、この地域協議会において維持することが必要であると判断されたバス路線について、公的支援（補助）の対象としている。
- ・地域住民の足を確保するという観点から、国が補助する地域間幹線系統について、道は協調して支援を行う。
- ・地域においては、路線系統ごとに協議・検討が行われており、関係法令等の改正内容や他の地域における取扱いなどを踏まえ、利用者ニーズに沿った路線運行のあり方などについて、今後も検討を進めていく必要がある。

2. 地域間幹線系統の概要

表1 確保・維持する地域間幹線系統の概要

表3 地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱別表4の補助事業の基準二に基づき、地域協議会が平日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

3. 地域公共交通確保維持改善事業(地域間幹線系統)に係る収支改善計画

平成26年度地域公共交通確保維持改善事業(地域間幹線系統)に係る収支改善計画報告表(策定)

平成25年度地域公共交通確保維持改善事業(地域間幹線系統)に係る収支改善計画報告表(振り返り)

北海道生活交通確保対策協議会議長
総合政策部交通政策局長 三戸部 正行 様

十勝地域生活交通確保対策協議会議長
十勝総合振興局地域政策部長 小野田 弘義

生活交通路線確保維持地域計画書（広域生活交通路線等）
生活交通路線確保維持地域計画書を次のとおり定めたので、提出します。

記

1. 生活交通路線の確保に関する基本方針

①地域における生活交通路線の現状

○地域の状況

- ・十勝総合振興局管内は1市16町2村で構成され、人口は349,384人（H25.12末住民基本台帳）で、前年同期比で1,568人減少している。帯広市に隣接する町村の人口は、横ばいないしは微増傾向にあるが、帯広市から遠い町村部では引き続き過疎化が進行している。
- ・総面積は、全道総面積の13%にあたる、10,831 k㎡で14振興局の中で最大である。これは東京、千葉、埼玉の1都2県とほぼ同じ面積である。
- ・このように広大な面積を有する管内は自動車交通への依存度が高く、帯広市を中心とした放射線状の陸上交通体系が形成されている。

○乗合バス、JR等公共交通機関の運行状況

- ・乗合バスは、管内の市町村で運行されている。
- ・JRは、石勝線及び根室本線が東西に横断し、1市7町（新得町、清水町、芽室町、帯広市、幕別町、池田町、豊頃町、浦幌町）を通過しているが、十勝管内の地域交通として見ると、帯広市を中心とした運行形態となっている。
- ・JR沿線地域以外の多くの地域においては、乗合バスが唯一の公共交通機関となっている。

②地域の必要とする生活交通路線

- ・公共交通機関としての乗合バスは、高齢者や学生、自家用車を持たない住民にとって、各市町村の中心市街地や近隣市町村等への移動手段となっている。
- ・商業、医療、教育及び就業といった機能が集積した帯広市への買い物、通院、通学及び通勤等のアクセス手段の役割を果たしている広域的・幹線的路線のほか、準広域的・幹線的路線である複数市町村にまたがる路線や同一市町村の長距離路線、市町村が自ら運行するバス路線など、一定の輸送量や運行回数があるものについては、その維持・確保が必要である。

③生活交通路線確保のための課題

○公共交通機関の利用状況

- ・町村部における過疎化の進行、自家用車の普及などにより、乗合バスの輸送需要は減少傾向にある。

○赤字バス路線の状況

- ・帯広市内の路線など一部を除き、大半の路線が不採算となっており、路線の再編をはじめとする様々な対策が積極的に行われているが、バス事業者の経営努力だけでは路線の維持確保は困難な状況である。

○市町村財政の状況

- ・財政状況が年々厳しさを増している中、近年増加傾向にある生活路線に対する公的支援は、各市町村にとって重い負担となっており、今後の路線維持の範囲・形態についてバス事業者、地域住民等とともに検討すべき状況にある。

④生活交通路線確保のための必要な支援措置

- ・道においては、国、関係地方公共団体及び事業者等を構成員とした「生活交通確保対策協議会」を設置し、市町村が地域住民のニーズやバスの利用実態などから、真に必要な生活路線であると判断したもので、一定の輸送需要があり、この地域協議会において維持することが必要であると判断されたバス路線について、公的支援（補助）の対象としている。
- ・地域住民の足を確保するという観点から、国が補助する広域的・幹線的路線について、道は協調して支援を行う。
- ・国の補助対象とならない路線については、道単独補助制度を設け、一定の基準に該当する複数市町村にまたがる路線、同一市町村内のみの路線、市町村自らが運行するバス路線について支援を行う。
- ・地域においては、路線系統ごとに協議・検討が行われており、関係法令等の改正内容や他の地域における取扱いなどを踏まえ、利用者ニーズに沿った路線運行のあり方などについて、今後も検討を進めていく必要がある。

2. 生活交通路線の概要

表（1） 広域生活交通路線の概要

表（2） 地域協議会が平日1日当たりの運行回数が3回以上で足りると認めた路線の概要

表（4） 市町村単独補助路線の概要

表（5） 地域内フィーダー系統の概要

3. 生活交通路線維持対策事業に係る収支改善計画

平成26年度生活交通路線維持対策事業（広域生活交通路線）に係る収支改善計画報告表（策定）

平成25年度生活交通路線維持対策事業（広域生活交通路線）に係る収支改善計画報告表（振り返り）