

第 8 回 新得町地域公共交通活性化協議会議案

と き 平成 2 5 年 6 月 2 5 日 (火) 1 0 : 0 0 ~

と ころ 新得町役場 3 階 大会議室

会議次第

1 開 会

2 会長あいさつ

3 新委員の紹介

4 報告事項

報告第 1 号 経過報告 2

報告第 2 号 コミュニティバス愛称の決定について 3

報告第 3 号 コミュニティバス運行事業企画競争の実施結果について
. 4

報告第 4 号 コミュニティバス購入について 5

報告第 5 号 バス停設置業務企画競争の実施結果について 6

5 議 題

議案第 1 号 地域内フィーダー系統確保維持計画について 7

6 そ の 他

7 閉 会

新得町地域公共交通活性化協議会 委員名簿

平成25年6月25日現在

	分野	所属団体名等	役職	氏名	備考
1	計画策定	新得町	副町長	田 中 透 嗣	
2	道路管理者	帯広開発建設部道路計画課	課長	金 井 仁 志	
3		十勝総合振興局帯広建設管理部鹿追出張所	所長	長 沢 誠	
4	公共交通事業者	北海道拓殖バス株式会社	営業課長	小 森 明 仁	
5		新得ハイヤー有限会社	社長	石 畑 政 俊	
6		株式会社新交通	代表取締役	吉 尾 正 一	
7		北海道旅客鉄道株式会社新得駅	駅長	菅 原 俊 明	
8		北海道地方交通運輸産業労働組合協議会 十勝地区交通運輸産業労働組合協議会	副議長	高 橋 敏 朗	
9	利用者代表	新得町商工会	会長	湯 浅 悟 史	
10		屈足商工振興協議会	会長	竹 浦 隆	
11		新得町観光協会	会長	若 原 敏 勝	
12		新得町PTA連合会	会長	乙 井 逸 人	
13		社会福祉法人 新得町社会福祉協議会	会長	古 川 盛	
14		新得町女性団体連絡協議会	会長	中 井 由 利 子	
15		新得市街地区連合町内会	会長	岩 谷 吉 彦	
16		屈足市街地区連合町内会	理事	片 桐 浅 夫	新 委 員
17		すこやかクラブ	会長	北 敏 夫	新 委 員
18		報徳クラブ	会長	菅 野 益 二 郎	
19		株式会社福原 新得店	店長	社 内 充	
20		株式会社福原 屈足店	店長	大 泉 和 繁	新 委 員
21		けいら整形外科医院	総務課長	福 木 琢 也	
22		新得診療所	院長	佐 藤 夏 子	
23		サホロクリニック	事務長	若 林 尚	
24	運輸局	北海道運輸局 帯広運輸支局	首席運輸企画専門官	桑 山 秀 也	
25	警察	新得警察署	交通課長	山 内 寛 人	
26	北海道	十勝総合振興局地域政策部地域政策課	課長	吉 田 健 二	
	事務局長	新得町地域戦略室	室長	佐 藤 博 行	
	事務局員	新得町地域戦略室地域戦略係	係長	加 賀 谷 敬	
			主事	永 田 智 子	
			主事	石 上 陽 基	

報告第1号

経過報告（第7回協議会以降）

平成25年

5月24日	コミュニティバス愛称を「そばくる」と決定
5月29日	新得町コミュニティバス運行事業企画競争実施
6月7日	コミュニティバス使用車両（ノンステップバス）購入契約締結
6月19日	バス停設置業務企画競争実施

報告第2号

コミュニティバス愛称の決定について

1. 愛称

「そばくる」

2. 愛称の由来

新得の特産品の「そば」、家の「そば」に「くる」、町内を「くるくる」回る、英語で乗り物を意味する「vehicle」（ビークル）の「くる」から名前をとり、「そばくる」とした。

3. 考案者

町内在住 40代女性

4. 応募総数

128点（73人）

5. 今後の利用

「そばくる」という愛称を持つ新得町コミュニティバスをより多くの人に親しみを持ってもらうため、コミュニティバスやバス停などに愛称を表示させます。

報告第3号

コミュニティバス運行事業企画競争の実施結果について

1. 企画競争審査委員会について

(1) 開催日時 平成25年5月29日(水) 14:00~15:00

(2) 開催場所 新得町役場3階 第3会議室

(3) 参加者 審査委員 田中 透嗣(協議会会長)
湯浅 悟史(協議会副会長)
片桐 浅夫(協議会副会長)
佐藤 博行(協議会事務局長)

企画提案者 北海道拓殖バス(株)

中木 基博(統括部長)

小森 明仁(営業課長)

進行 加賀谷 敬(協議会事務局)

石上 陽基()

2. 企画競争実施結果について

(1) 事業名 新得町コミュニティバス運行事業

(2) 協定の相手方として特定した者 名称:北海道拓殖バス(株)

代表者:代表取締役 中木 雄三郎

所在地:河東郡音更町字然別北5線西37番地1

(3) 特定日 平成25年5月29日

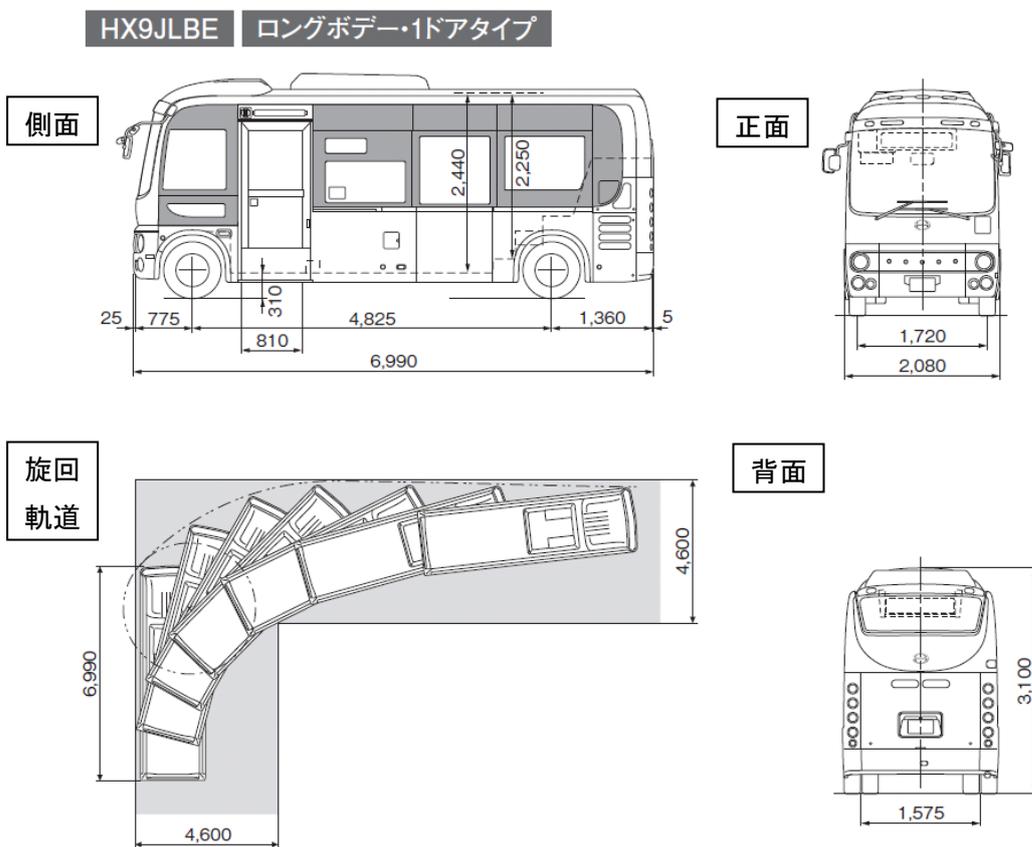
(4) 企画提案者の評価点合計 376点/400点(平均94点)

※企画競争の評価基準に基づく評価平均が60点を満たしている。

報告第4号

コミュニティバス購入について

1. 形 式 日野自動車 SDG-HX9JLBE
2. 契約の相手 帯広市西19条北1丁目7番6号
東北海道日野自動車株式会社 帯広支店
取締役支店長 鹿嶋 彰
3. 車種の選定理由 高齢者等の利用を考慮し、ノンステップバスで、車いすスペースを有し、町内の細かい道を走行が可能な車両



報告第5号

バス停設置業務企画競争の実施結果について

1. 企画競争審査委員会について

(1) 開催日時 平成25年6月19日(水) 14:00~15:00

(2) 開催場所 新得町役場3階 第3会議室

(3) 参加者 審査委員 田中 透嗣(協議会会長)
中井 由利子(協議会監事)
岩谷 吉彦(協議会委員)
北 敏夫(協議会委員)

企画提案者 A社
(統括部長)
B社
(代表取締役・常務)

進行 加賀谷 敬(協議会事務局)
石上 陽基()

2. 企画競争実施結果について

(1) 業務名 新得町コミュニティバスに係るバス停設置業務

(2) 契約の相手方として特定した者 名称:(株)かとう看板工業 <B社>

代表者: 武士澤 雄一

所在地: 北海道帯広市東7条南10丁目7-2

(3) 特定日 平成25年6月19日

(4) 企画提案者の評価点合計 441点/500点(平均88.2点)

※最も評価点が高く、企画競争の評価基準に基づく評価平均が60点を満たしている。

平成 2 5 年度

地域内フィーダー系統確保維持計画

平成 2 5 年 6 月

新得町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

新得町は、JR石勝線、根室線を走る列車が交差する新得駅があり、鉄道交通は、帯広方面、札幌方面へ重要な交通手段となっています。また路線バスは、新得市街地から屈足市街地、他町の清水町、鹿追町、音更町、帯広市へ運行しており、幹線の交通については、一定の公共交通サービスを充足しているものと考えられます。しかし、幹線の交通は充実しているものの、その交通につなげるためのフィーダー交通がないため、住宅地と幹線交通の駅や停留所に距離があり、公共交通の利用がしにくい状況となっています。

新得市街地には公営住宅や団地が多く存在し、昭和50年代に団地造成が行われたため、住民の高齢化が進んでいますが、中心市街地から2km以上離れている団地もあり、自家用車を持たない住民にとっては、日常生活に支障が出る事態となっているほか、高齢者が危険を感じながらも自家用車の運転を余儀なくされているケースもあります。また、屈足市街地においては、役場・病院・銀行・公共施設などの主要施設が約6km離れた新得市街地にあるため、同様に自家用車を手放せない状況があります。

自家用車を持たない、または利用できない高齢者等の交通弱者が外出に不便を感じている中、通院や買物など日常生活の移動を担う公共交通の導入をきっかけとして、経済活動や住民活動を活性化し、住民全体の活気を取り戻す取り組みが求められています。また小中学生、高校生にとっても、通学や放課後の各種活動を目的として、誰もが利用できる移動手段の確保が求められています。

これらの状況を踏まえ、平成24年度には、10月、2月にコミュニティバスの実証運行を行ったところ、多くの方に利用され、住民の移動手段として、公共交通の必要性が十分確認されました。

今後のさらなる高齢化が進むことが予測されており、これに向けた対策が求められています。また、住民が将来にわたって住み続けたいと思える町を実現するためには、コミュニティバスを含めた公共交通の確保が不可欠であります。

上述のとおり、住民のニーズに合った新たな交通サービスの提供と公共交通の利用拡大を行うことで住民が安全で安心して暮らせる交通環境を確保することを目的とします。

2. 地域公共交通確保維持事業に係る定量的な目標・効果

(1) 目標

○コミュニティバスの利用者数

4月～11月（積雪のない期間）

新得市街地→ 11. 3人/日
屈足地区→ 9. 1人/日
12月～3月（積雪のある期間）
新得市街地→ 24. 7人/日
屈足地区→ 16. 6人/日

(2) 効果

- 自家用車を持たない、または利用できない高齢者等の交通弱者の通院や買物等を目的とする生活交通が確保され、外出機会の促進が図られる。
- 幹線交通とフィーダー交通の連携を強化することにより、公共交通の利用拡大を図り、安全で安心して暮らせる交通環境を確保する。

3. 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
別紙「表1」参照
4. 地域公共交通確保維持に要する費用の総額、負担者及びその負担額
別紙「表2」参照
5. 別表4の補助事業の基準二に基づき、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
地域内フィーダー系統確保維持計画なので該当なし。
6. 別表4の補助事業の基準八に基づき、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
地域内フィーダー系統確保維持計画なので該当なし。
7. 地域公共交通確保維持事業を行う地域の概要
別紙「表5」及び「交通不便地域の区分地図」参照
8. 車両の取得に係る目的・必要性
車両の取得を行わないため記載なし。
9. 車両の取得に係る定量的な目標・効果
車両の取得を行わないため記載なし。
10. 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者
車両の取得を行わないため記載なし。
11. 協議会の開催状況と主な議論

- (1) 平成24年2月17日(金)
第1回新得町地域公共交通活性化協議会
主な内容 ・新得町における地域公共交通活性化の取組みについて
- (2) 平成24年7月11日(水)
第2回新得町地域公共交通活性化協議会
主な内容 ・新得町地域公共交通総合連携計画策定調査業務企画競争の実施及び企画競争審査委員会の設置について
- (3) 平成24年8月3日(金)
第3回新得町地域公共交通活性化協議会
主な内容 ・新得町コミュニティバス実証運行业務委託について
- (4) 平成24年10月5日(金)
第4回新得町地域公共交通活性化協議会
主な内容 ・コミュニティバス実証運行(10月)について
・新得町地域公共交通総合連携計画策定調査事業の概要について
- (5) 平成24年12月27日(木)
第5回新得町地域公共交通活性化協議会
主な内容 ・公共交通に関する町民アンケートの結果について
・コミュニティバス実証運行(2月)について
- (6) 平成25年3月22日(金)
第6回新得町地域公共交通活性化協議会
主な内容 ・コミュニティバス実証運行実施結果について
・新得町地域公共交通総合連携計画(素案)について
- (7) 平成25年4月23日(木)
第7回新得町地域公共交通活性化協議会
主な内容 ・コミュニティバス運行业務について
・運行业務者の選定について
- (8) 平成25年6月25日(火)
第8回新得町地域公共交通活性化協議会
主な内容 ・地域公共交通確保維持事業に係る地域内フィーダー系統確保維持計画の申請について

12. 利用者等の意見の反映の状況

利用者代表である当協議会の委員からの意見を反映。

13. 協議会メンバーの構成

別紙「新得町地域公共交通活性化協議会 委員名簿」参照

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

平成26年度

都道府県 (市区町村)	運行予定者名	運行系統名	地域間幹線/ 地域内フィーダー の別	確保維持事業 に要する国庫 補助額(千円)	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表6「補助対象の基準」)		
					基準ロで 該当する要件	接続する補助対象 地域間幹線系統等 と接続確保策	基準二で 該当する要件
新得町	北海道拓殖バス株式会社	新得市街地線	地域内フィーダー	1,629.5 千円	②(1)	停留所の共有、JR北海道根室本線との接続したダイヤの設定	①
	北海道拓殖バス株式会社	屈足地区線	地域内フィーダー	2,242.5 千円	②(1)	停留所の共有、JR北海道根室本線との接続したダイヤの設定	①
合 計				3,872 千円			

- (注)
- 「地域内フィーダー系統の基準適合」は地域内フィーダー系統を記載する場合のみ記載する。
 - 「接続する補助対象地域間幹線系統等と接続確保策」には、地域内フィー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。
 - 本表に記載する運行予定系統を示した地図を添付すること。

表2 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(地域内フィーダー系統(乗合バス型運行)用)

事業者名	北海道拓殖バス株式会社	平成26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・自家用有償旅客運送					
	営業収益	382,982 千円	営業外収益	5,626 千円	経常収益(イ)	388,608 千円
	営業費用	463,355 千円	営業外費用	3,460 千円	経常費用(ロ)	466,815 千円
	営業損益	△ 80,373 千円	営業外損益	2,166 千円	経常損益	△ 78,207 千円
補助対象期間の前々年度の実車走行キロ(ハ)	1,989,556.9 km			経常収支率	83.24 %	

基準期間の前年度の損益状況	乗合バス事業・自家用有償旅客運送					
	営業収益	340,110 千円	営業外収益	6,582 千円	経常収益(イ')	346,692 千円
	営業費用	438,473 千円	営業外費用	3,000 千円	経常費用(ロ')	441,473 千円
	営業損益	△ 98,363 千円	営業外損益	3,582 千円	経常損益	△ 94,781 千円
基準期間の前年度の実車走行キロ(ハ')	1,809,761.3 km			経常収支率	78.53 %	

基準期間の前々年度の損益状況	乗合バス事業・自家用有償旅客運送					
	営業収益	341,268 千円	営業外収益	4,554 千円	経常収益(イ'')	345,822 千円
	営業費用	453,178 千円	営業外費用	5,336 千円	経常費用(ロ'')	458,514 千円
	営業損益	△ 111,910 千円	営業外損益	△ 782 千円	経常損益	△ 112,692 千円
基準期間の前々年度の実車走行キロ(ハ'')	1,866,341.3 km			経常収支率	75.42 %	

(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	平均増減率 (((b ÷ a) - 1) + ((c ÷ b) - 1)) ÷ 2 = d
北北海道	245 円 .67 銭	243 円 .93 銭	234 円 .63 銭	-2.26 %
	円 . 銭	円 . 銭	円 . 銭	%

※「基準期間」とは、補助対象期間の前々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 c × (1 + (d ÷ 2)) ² = 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
北北海道	229 円 .35 銭	267 円 .83 銭	229 円 .35 銭	195 円 .32 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	運行系統名	運行系統			計画運行回数	系統キロ程	補助ブロック外 乗入部分のキロ程	同一補助ブロック 市区町村外乗入 部分のキロ程	補助ブロック外 乗入部分及び同一 補助ブロック市区 町村外乗入部分 以外のキロ程の 比率 (チ - (リ + ス)) ÷ チ = ル	計画実車走行キロ ヲ
			起点	主な 経由地	終点						
北北海道	第1号	新得市街地線	JR新得駅前	新得公民館前	JR新得駅前	365 日	往 11.6km (平均) 復 11.6km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	往 km (平均) 復 km 0.0km	100.000 %	17,110.0km
北北海道	第2号	屈足地区線	JR新得駅前	屈足総合会館前	JR新得駅前	365 日	往 24.2km 復 km 24.2km	往 0.0km 復 km 0.0km	往 km 復 km 0.0km	100.000 %	21,417.0km
						日	往 km 復 km km	往 km 復 km km	往 km 復 km km	%	km
						日	往 km 復 km km	往 km 復 km km	往 km 復 km km	%	km
						日	往 km 復 km km	往 km 復 km km	往 km 復 km km	%	km
						日	往 km 復 km km	往 km 復 km km	往 km 復 km km	%	km
合計		2系統					往 35.8km 復 0.0km 35.8km	往 0.0km 復 0.0km 0.0km	往 0.0km 復 0.0km 0.0km		38,527.0km

補助ブロック名	申請番号	補助対象経常費用の見込額 ヘ × ヲ以下の額: ヲ	補助対象系統のキロ当たり 経常収益(ノ)の額 ト	補助対象系統の経常 収益の見込額 ト × ヲ以上の額: カ	補助対象経常費用 から経常収益を控 除した額 ワ - カ = ヨ	ヨのうち補助ブロック外 乗入部分及び同一補助 ブロック市区町村外乗 入部分以外に係るもの ヨ × ル = ソ	補助対象経費 ツ	補助対象経費の 1/2 ツ × 1/2 = ネ	国庫補助 上限額 ナ	国庫補助金 内定申請額 (ネ又はナのうちいずれ か少ないほうの額) ラ
北北海道	第1号	3,924,178円	38円.86銭	664,895円	3,259,283円	3,259,283円	3,259 千円	1,629.5 千円		
北北海道	第2号	4,911,988円	19円.93銭	426,841円	4,485,147円	4,485,147円	4,485 千円	2,242.5 千円		
		円	円 . 銭	円	円	円	千円	千円		

補助ブロック名	申請番号	経常費用から経常収益を控除した額 ニ×ラーカ=ム	損失額から国庫補助額を控除した額 ムーラ=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				
北海道	第1号	3,259,283円													
北海道	第2号	4,485,147円													
		円													
		円													
		円													
		円													
合計		7,744,430円	3,872,430円	円	%	3,872,430円	100.0%	円	%	円	%				

(補助対象系統のキロ当たり経常収益の算定表)

補助ブロック名	申請番号	補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益 (基準期間の前々年度) e	補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益 (基準期間の前年度) f	補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益 (基準期間) g	平均増減率 $\frac{(((f \div e) - 1) + ((g \div f) - 1)) \div 2}{= h}$	補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益 $g \times (1 + (h \div 2))^2 = \text{ノ}$
北海道	第1号	31円 .06銭	61円 .06銭	31円 .06銭	23.72%	38円 .86銭
北海道	第2号	19円 .93銭	19円 .93銭	19円 .93銭	0.00%	19円 .93銭
		円 . 銭	円 . 銭	円 . 銭	%	円 . 銭
		円 . 銭	円 . 銭	円 . 銭	%	円 . 銭
		円 . 銭	円 . 銭	円 . 銭	%	円 . 銭
		円 . 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補助対象期間をいう。

(1) 記載要領

1. 「補助ブロック名」の欄は、補助金交付要綱別表1(附則第12条の適用を受ける事業者については別表2)の名称を記載すること。
2. 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。
3. 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ついては、補助対象期間の仮決算を行い、その損益状況を損益状況欄に記載すること。
4. 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(自家用有償運送)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、原則として、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。
5. 申請番号は、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。
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長が通知した数値によること。
7. 計算上生じた単位未満の端数は切り捨てること。
8. 「系統キロ程」、「補助ブロック外乗入部分のキロ程」及び「市区町村外乗入部分のキロ程」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。
9. 「同一補助ブロック市区町村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市区町村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市区町村外乗入部分は(リ)に記載すること。
10. 「補助ブロック外乗入部分及び市区町村外乗入部分以外のキロ程の比率(ル)」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。
11. 「計画実車走行キロ」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。
12. 「補助対象経費」の欄は、(ソ)の金額を記載する(千円未満の端数は切り捨てること)。
13. 「補助対象経費の1/2」の欄は、系統ごとに百円単位(0.1~0.9千円)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。
14. 「国庫補助上限額」の欄は、市区町村等が当該市区町村等に係る国庫補助上限額のうち、各事業者ごとに配分した額を記載すること。
15. 「補助対象期間の前々年度(基準期間)の損益状況」、「基準期間の前年度の損益状況」、「基準期間の前年度の損益状況」の欄は、消費税相当額を控除した額を記載すること。
16. 「補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益(ノ)」の欄は、新設系統で基準期間の実績がない場合は、市区町村協議会等が算出する経常収益の見込額を記載すること。
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増減率を平均増減率として「補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益(ノ)」を算出することとし、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「補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益(ノ)」として記載すること。
17. 「平均増減率」は%以下第2位(小数点第3位切り捨て)まで算出して記載すること。

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行予定者

平成27年度

都道府県 (市区町村)	運行予定者名	運行系統名	地域間幹線/ 地域内フィーダー の別	確保維持事業 に要する国庫 補助額(千円)	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表6「補助対象の基準」)		
					基準口で 該当する要件	接続する補助対象 地域間幹線系統等 と接続確保策	基準二で 該当する要件
新得町	北海道拓殖バス株式会社	新得市街地線	地域内フィーダー	1,696.0 千円	②(1)	停留所の共有、JR北海道根室本線との接続したダイヤの設定	①
	北海道拓殖バス株式会社	屈足地区線	地域内フィーダー	2,242.5 千円	②(1)	停留所の共有、JR北海道根室本線との接続したダイヤの設定	①
合 計				3,938 千円			

- (注)
- 「地域内フィーダー系統の基準適合」は地域内フィーダー系統を記載する場合のみ記載する。
 - 「接続する補助対象地域間幹線系統等と接続確保策」には、地域内フィー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。
 - 本表に記載する運行予定系統を示した地図を添付すること。

表2 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(地域内フィーダー系統(乗合バス型運行)用)

事業者名	北海道拓殖バス株式会社	平成27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・自家用有償旅客運送					
	営業収益	382,982 千円	営業外収益	5,626 千円	経常収益(イ)	388,608 千円
	営業費用	463,355 千円	営業外費用	3,460 千円	経常費用(ロ)	466,815 千円
	営業損益	△ 80,373 千円	営業外損益	2,166 千円	経常損益	△ 78,207 千円
補助対象期間の前々年度の実車走行キロ(ハ)	1,989,556.9 km				経常収支率	83.24 %

基準期間の前年度の 損益状況	乗合バス事業・自家用有償旅客運送					
	営業収益	340,110 千円	営業外収益	6,582 千円	経常収益(イ')	346,692 千円
	営業費用	438,473 千円	営業外費用	3,000 千円	経常費用(ロ')	441,473 千円
	営業損益	△ 98,363 千円	営業外損益	3,582 千円	経常損益	△ 94,781 千円
基準期間の前年度の実車走行キロ(ハ')	1,809,761.3 km				経常収支率	78.53 %

基準期間の前々年度の 損益状況	乗合バス事業・自家用有償旅客運送					
	営業収益	341,268 千円	営業外収益	4,554 千円	経常収益(イ'')	345,822 千円
	営業費用	453,178 千円	営業外費用	5,336 千円	経常費用(ロ'')	458,514 千円
	営業損益	△ 111,910 千円	営業外損益	△ 782 千円	経常損益	△ 112,692 千円
基準期間の前々年度の実車走行キロ(ハ'')	1,866,341.3 km				経常収支率	75.42 %

(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	平均増減率 (((b÷a)-1)+(c÷b)-1)÷2 = d
北海道	245 円 .67 銭	243 円 .93 銭	234 円 .63 銭	-2.26 %
	円 . 銭	円 . 銭	円 . 銭	%

※「基準期間」とは、補助対象期間の前々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 c×(1+(d÷2))²=ニ	地域キロ当たり 標準経常費用 ホ	キロ当たり経常費用 ニとホのいずれか少ない額 へ	キロ当たり経常収益 イ÷ハ
北海道	229 円 .35 銭	267 円 .83 銭	229 円 .35 銭	195 円 .32 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	運行 系統名	運行系統			計画 運行日数	計画 運行回数	系統キロ程			補助ブロック外 乗入部分のキロ程	同一補助ブロック 市区町村外乗入 部分のキロ程	補助ブロック外乗 り入れ部分及び同 一補助ブロック市 区町村外乗入れ 部分以外のキロ程 の比率 (チー(リナ ス)÷チ=ル	計画実車走行キロ ヲ
			起点	主な 経由地	終点			チ	リ	ヌ				
北海道	第1号	新得市街地線	JR新得駅前	新得公民館前	JR新得駅前	365 日	1,475.0 回	往 11.6km (平均) 復 11.6km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	往 km (平均) 復 0.0km	100.000 %	17,110.0km		
北海道	第2号	屈足地区線	JR新得駅前	屈足総合会館前	JR新得駅前	365 日	885.0 回	往 24.2km 復 24.2km	往 0.0km 復 0.0km	往 km 復 0.0km	100.000 %	21,417.0km		
						日	回	往 km 復 km	往 km 復 km	往 km 復 km	%	km		
						日	回	往 km 復 km	往 km 復 km	往 km 復 km	%	km		
						日	回	往 km 復 km	往 km 復 km	往 km 復 km	%	km		
						日	回	往 km 復 km	往 km 復 km	往 km 復 km	%	km		
合 計		2系統						往 35.8km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km		38,527.0km		

補助ブ ロック 名	申請 番号	補助対象 経常費用 の見込額 へ×ヲ以下の 額:フ	補助対象系統 のキロ当たり 経常収益 (ノの額) ト	補助対象系統の経 常収益の見込額 ト×ヲ以上 の額:カ	補助対象経常費用 から経常収益を控 除した額 ワ-カ=ヨ	ヨのうち補助ブロック外 乗入部分及び同一補助 ブロック市区町村外乗 入部分以外に係るもの ヨ×ル=ソ	補助対象経費 ツ	補助対象経費の 1/2 ツ×1/2=ネ	国庫補助 上限額 ナ	国庫補助金 内定申請額 (ネ又はナのうちいづれ か少ないほうの額) ラ
北海道	第1号	3,924,178円	31円.06銭	531,437円	3,392,741円	3,392,741円	3,392 千円	1,696.0 千円		
北海道	第2号	4,911,988円	19円.93銭	426,841円	4,485,147円	4,485,147円	4,485 千円	2,242.5 千円		
		円	円. 銭	円	円	円	千円	千円		

補助ブロック名	申請番号	経常費用から経常収益を控除した額 ニ×ラ-カ=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		3,392,741円											
北北海道 第2号		4,485,147円											
		円											
		円											
		円											
		円											
合計		7,877,888円	3,939,888円	円	%	3,939,888円	100.0%	円	%	円	%		

(補助対象系統のキロ当たり経常収益の算定表)

補助ブロック名	申請番号	補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益 (基準期間の前々年度) e	補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益 (基準期間の前年度) f	補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益 (基準期間 [※]) g	平均増減率 $\frac{((f \div e) - 1) + ((g \div f) - 1)}{2} = h$	補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益 $g \times (1 + (h \div 2))^2 = \text{ノ}$
北北海道 第1号		31円 .06銭	31円 .06銭	31円 .06銭	0.00%	31円 .06銭
北北海道 第2号		19円 .93銭	19円 .93銭	19円 .93銭	0.00%	19円 .93銭
		円 . 銭	円 . 銭	円 . 銭	%	円 . 銭
		円 . 銭	円 . 銭	円 . 銭	%	円 . 銭
		円 . 銭	円 . 銭	円 . 銭	%	円 . 銭
		円 . 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補助対象期間をいう。

(1) 記載要領

- 「補助ブロック名」の欄は、補助金交付要綱別表1(附則第12条の適用を受ける事業者)にあっては別表2)の名称を記載すること。
- 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。
- 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ついては、補助対象期間の仮決算を行い、その損益状況を損益状況欄に記載すること。
- 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(自家用有償運送)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、原則として、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。
- 申請番号は、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。
- 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長が通知した数値によること。
- 計算上生じた単位未満の端数は切り捨てること。
- 「系統キロ程」、「補助ブロック外乗入部分のキロ程」及び「市区町村外乗入部分のキロ程」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。
- 「同一補助ブロック市区町村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市区町村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市区町村外乗入部分は(リ)に記載すること。
- 「補助ブロック外乗入部分及び市区町村外乗入部分以外のキロ程の比率(ル)」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。
- 「計画実車走行キロ」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。
- 「補助対象経費」の欄は、(ノ)の金額を記載する(千円未満の端数は切り捨てること)。
- 「補助対象経費の1/2」の欄は、系統ごとに百円単位(0.1~0.9千円)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。
- 「国庫補助上限額」の欄は、市区町村等が当該市区町村等に係る国庫補助上限額のうち、各事業者ごとに配分した額を記載すること。
- 「補助対象期間の前々年度(基準期間)の損益状況」、「基準期間の前年度の損益状況」、「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。
- 「補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益(ノ)」の欄は、新設系統で基準期間の実績がない場合は、市区町村協議会等が算出する経常収益の見込額を記載すること。
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増減率を平均増減率として「補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益(ノ)」を算出することとし、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「補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益(ノ)」として記載すること。
- 「平均増減率」は%以下第2位(小数点第3位切り捨て)まで算出して記載すること。

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行予定者

平成28年度

都道府県 (市区町村)	運行予定者名	運行系統名	地域間幹線/ 地域内フィーダー の別	確保維持事業 に要する国庫 補助額(千円)	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表6「補助対象の基準」)		
					基準口で 該当する要件	接続する補助対象 地域間幹線系統等 と接続確保策	基準二で 該当する要件
新得町	北海道拓殖バス株式会社	新得市街地線	地域内フィーダー	1,640.5 千円	②(1)	停留所の共有、JR北海道根室本線との接続したダイヤの設定	①
	北海道拓殖バス株式会社	屈足地区線	地域内フィーダー	2,257.5 千円	②(1)	停留所の共有、JR北海道根室本線との接続したダイヤの設定	①
合 計				3,898 千円			

- (注)
- 「地域内フィーダー系統の基準適合」は地域内フィーダー系統を記載する場合のみ記載する。
 - 「接続する補助対象地域間幹線系統等と接続確保策」には、地域内フィー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。
 - 本表に記載する運行予定系統を示した地図を添付すること。

表2 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(地域内フィーダー系統(乗合バス型運行)用)

事業者名	北海道拓殖バス株式会社	平成28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・自家用有償旅客運送					
	営業収益	382,982 千円	営業外収益	5,626 千円	経常収益(イ)	388,608 千円
	営業費用	463,355 千円	営業外費用	3,460 千円	経常費用(ロ)	466,815 千円
	営業損益	△ 80,373 千円	営業外損益	2,166 千円	経常損益	△ 78,207 千円
補助対象期間の前々年度の実車走行キロ(ハ)	1,989,556.9 km				経常収支率	83.24 %

基準期間の前年度の 損益状況	乗合バス事業・自家用有償旅客運送					
	営業収益	340,110 千円	営業外収益	6,582 千円	経常収益(イ')	346,692 千円
	営業費用	438,473 千円	営業外費用	3,000 千円	経常費用(ロ')	441,473 千円
	営業損益	△ 98,363 千円	営業外損益	3,582 千円	経常損益	△ 94,781 千円
基準期間の前年度の実車走行キロ(ハ')	1,809,761.3 km				経常収支率	78.53 %

基準期間の前々年度の 損益状況	乗合バス事業・自家用有償旅客運送					
	営業収益	341,268 千円	営業外収益	4,554 千円	経常収益(イ'')	345,822 千円
	営業費用	453,178 千円	営業外費用	5,336 千円	経常費用(ロ'')	458,514 千円
	営業損益	△ 111,910 千円	営業外損益	△ 782 千円	経常損益	△ 112,692 千円
基準期間の前々年度の実車走行キロ(ハ'')	1,866,341.3 km				経常収支率	75.42 %

(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) $\frac{\text{ロ}'}{\text{ハ}'} = \text{a}$	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) $\frac{\text{ロ}''}{\text{ハ}''} = \text{b}$	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) $\frac{\text{ロ}}{\text{ハ}} = \text{c}$	平均増減率 $\frac{((b \div a) - 1) + ((c \div b) - 1)}{2} \div 2 = \text{d}$
北海道	245 円 .67 銭	243 円 .93 銭	234 円 .63 銭	-2.26 %
	円 . 銭	円 . 銭	円 . 銭	%

※「基準期間」とは、補助対象期間の前々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 $c \times (1 + (d \div 2)) = \text{ニ}$	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
北海道	229 円 .35 銭	267 円 .83 銭	229 円 .35 銭	195 円 .32 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	運行 系統名	運行系統			計画 運行日数	計画 運行回数	系統キロ程 チ	補助ブロック外 乗入部分のキロ程 リ	同一補助ブロック 市区町村外乗入 部分のキロ程 ヌ	補助ブロック外乗 り入れ部分及び同 一補助ブロック市 区町村外乗り入れ 部分以外のキロ程 の比率 (チ-(リ+ ヌ))÷チ=ル	計画実車走行キロ ヲ
			起点	主な 経由地	終点							
北海道	第1号	新得市街地線	JR新得駅前	新得公民館前	JR新得駅前	366 日	1,485.0 回	往 11.6km (平均) 復 11.6km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	往 km (平均) 復 0.0km	100.000 %	17,226.0km
北海道	第2号	屈足地区線	JR新得駅前	屈足総合会館前	JR新得駅前	366 日	891.0 回	往 24.2km 復 24.2km	往 0.0km 復 0.0km	往 km 復 0.0km	100.000 %	21,562.2km
						日	回	往 km 復 km	往 km 復 km	往 km 復 km	%	km
						日	回	往 km 復 km	往 km 復 km	往 km 復 km	%	km
						日	回	往 km 復 km	往 km 復 km	往 km 復 km	%	km
						日	回	往 km 復 km	往 km 復 km	往 km 復 km	%	km
合 計		2系統						往 35.8km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km		38,788.2km

補助ブ ロック 名	申請 番号	補助対象 経常費用 の見込額 ヘ×ヲ以下の 額:ワ	補助対象系統 のキロ当たり 経常収益 (ノ)額 ト	補助対象系統の経 常収益の見込額 ト×ヲ以上 の額:カ	補助対象経常費用 から経常収益を控 除した額 ワ-カ=ヨ	ヨのうち補助ブロック外 乗入部分及び同一補助 ブロック市区町村外乗 入部分以外に係るもの ヨ×ル=ツ	補助対象経費 ツ	補助対象経費の 1/2 ツ×1/2=ネ	国庫補助 上限額 ナ	国庫補助金 内定申請額 (ネ又はナのうちいずれ か少ないほうの額) ラ
北海道	第1号	3,950,783円	38円.86銭	669,403円	3,281,380円	3,281,380円	3,281 千円	1,640.5 千円		
北海道	第2号	4,945,290円	19円.93銭	429,735円	4,515,555円	4,515,555円	4,515 千円	2,257.5 千円		
		円	円 . 銭	円	円	円	千円	千円		

補助ブロック名	申請番号	経常費用から経常収益を控除した額 ニ×ラーカ=ム	損失額から国庫補助額を控除した額 ムーラ=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	3,281,380円										
北北海道	第2号	4,515,555円										
		円										
		円										
		円										
		円										
合計		7,796,935円	3,898,935円	円	%	3,898,935円	100.0%	円	%	円	%	

(補助対象系統のキロ当たり経常収益の算定表)

補助ブロック名	申請番号	補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益 (基準期間の前々年度) e	補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益 (基準期間の前年度) f	補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益 (基準期間 [※]) g	平均増減率 $\frac{((f \div e) - 1) + ((g \div f) - 1)}{2} = h$	補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益 $g \times (1 + (h \div 2))^2 = \text{ノ}$
北北海道	第1号	31円 .06 銭	61円 .06 銭	31円 .06 銭	23.72 %	38円 .86 銭
北北海道	第2号	19円 .93 銭	19円 .93 銭	19円 .93 銭	0.00 %	19円 .93 銭
		円 . 銭	円 . 銭	円 . 銭	%	円 . 銭
		円 . 銭	円 . 銭	円 . 銭	%	円 . 銭
		円 . 銭	円 . 銭	円 . 銭	%	円 . 銭
		円 . 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補助対象期間をいう。

(1) 記載要領

- 「補助ブロック名」の欄は、補助金交付要綱別表1(附則第12条の適用を受ける事業者)にあっては別表2)の名称を記載すること。
- 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。
- 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ついては、補助対象期間の仮決算を行い、その損益状況を損益状況欄に記載すること。
- 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(自家用有償運送)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、原則として、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。
- 申請番号は、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。
- 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長が通知した数値によること。
- 計算上生じた単位未満の端数は切り捨てること。
- 「系統キロ程」、「補助ブロック外乗入部分のキロ程」及び「市区町村外乗入部分のキロ程」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。
- 「同一補助ブロック市区町村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市区町村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市区町村外乗入部分は(リ)に記載すること。
- 「補助ブロック外乗入部分及び市区町村外乗入部分以外のキロ程の比率(ル)」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。
- 「計画実車走行キロ」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。
- 「補助対象経費」の欄は、(ノ)の金額を記載する(千円未満の端数は切り捨てること)。
- 「補助対象経費の1/2」の欄は、系統ごとに百円単位(0.1~0.9千円)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。
- 「国庫補助上限額」の欄は、市区町村等が当該市区町村に係る国庫補助上限額のうち、各事業者ごとに配分した額を記載すること。
- 「補助対象期間の前々年度(基準期間)の損益状況」、「基準期間の前年度の損益状況」、「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。
- 「補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益(ノ)」の欄は、新設系統で基準期間の実績がない場合は、市区町村協議会等が算出する経常収益の見込額を記載すること。
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増減率を平均増減率として「補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益(ノ)」を算出することとし、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「補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益(ノ)」として記載すること。
- 「平均増減率」は%以下第2位(小数点第3位切り捨て)まで算出して記載すること。

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	新得町
------	-----

(単位:人)

	人口
人口集中地区以外	6,653
交通不便地域	6,653

交通不便地域の内訳

人口	対象地区	根拠法
6,653	新得町全域	過疎地域自立促進特別措置法

(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。
※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、過疎地域自立促進特別措置法に基づく過疎地域（過疎地域とみなされる市町村、過疎とみなされる区域を含む。）、離島振興法に基づく離島振興対策実施地域、半島振興法に基づく半島振興対策実施地域、山村振興法に基づく振興山村に該当する地域の人口及び実施要領（2.（1）⑫）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

道路運送法第9条第4項及び同法施行規則第9条2項に
掲げる協議事項

1. 協議が整っている路線又は営業区域

別紙運行系統図のとおり

2. 協議が整っている運行系統又は運送の区間

新得市街地線 起点：JR新得駅前 主な経由地：新得公民館前

終点：JR新得駅前（11.6km）

屈足地区線 起点：JR新得駅前 主な経由地：屈足総合会館前

終点：JR新得駅前（24.2km）

運賃（料金）の種類、額及び適用方法

100円（全区間均一）小中学生・身体障害者・知的障害者等の割引は50円。

運賃の支払い方法

乗車時、運賃箱に運賃を入れる方式とし、1回のバスの利用運賃を100円とする。1台のバスで新得市街地線、屈足地区線を巡回するため、継続乗車に限り、乗り継ぎとしての追加料金はかからないこととする。

3. 適用する期間又は区間その他の条件を付す場合には、その他の条件

平成25年10月1日より通年

