

令和5年度第1回 本庄市交通政策協議会 次第

日 時：令和5年5月26日（金）

午後1時30分～

場 所：本庄市役所（6階）大会議室

1. 開 会

2. 挨 拶

3. 報告事項

（1）デマンドバス及びシャトルバスの利用状況の推移

報告事項

4. 議 事

（1）令和4年度 事業報告及び歳入歳出決算について

資料1

（2）令和5年度 事業計画（案）及び歳入歳出予算（案）について

資料2

（3）令和6年度 地域公共交通確保維持改善事業費補助金に係る
地域公共交通計画の認定申請について

資料3

（4）今後のスケジュールについて

資料4

5. そ の 他

6. 閉 会

令和5年度本庄市交通政策協議会委員名簿

第3条関係	選出区分	職 名	氏 名
1号委員	本庄市長又はその指名する者	本庄市副市長	山下部 勝
2号委員	一般乗合旅客自動車運送事業者	朝日自動車(株) 運輸部 部長	田沼 健一
		十王自動車(株) 代表取締役 専務	石倉 実希雄
	一般乗合旅客自動車運送事業者が組織する団体	一般社団法人埼玉県バス協会 専務理事	関根 肇
3号委員	一般貸切旅客自動車運送事業者	本庄観光(株) 相談役	山田 三二
		武蔵観光(株) 総務部長	家内 知宣
4号委員	一般乗用旅客自動車運送事業者が組織する団体	本庄地区タクシー協議会 会長	神宮 つぐよ
		一般社団法人埼玉県乗用自動車協会 専務理事	高原 昭
5号委員	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の代表者	朝日自動車労働組合 執行委員長	飯塚 光弘
6号委員	住民又は利用者の代表	共栄(本庄)自治会長	黒澤 一雄
		本庄市老人クラブ連合会 副会長	柳田 信
		本庄商工会議所 専務理事	田中 一成
		児玉商工会 会長	江原 貞治
		本庄市身体障害者福祉会 会長	種村 朋文
7号委員	本庄警察署長又はその指名する者	本庄警察署交通課 課長	笹原 久雄
8号委員	児玉警察署長又はその指名する者	児玉警察署交通課 課長	金子 昇
9号委員	国又は県の交通政策行政の経験及び知識を有する者	埼玉県企画財政部交通政策課 主査	古川 雄哉
10号委員	関東運輸局埼玉運輸支局長 又はその指名する者	国土交通省関東運輸局埼玉運輸支局 首席運輸企画専門官	中山 俊夫
11号委員	国又は県の都市計画行政の経験及び知識を有する者	国土交通省関東地方整備局建政部 都市調整官	大関 弘之
12号委員	道路管理者(国道)	国土交通省大宮国道事務所 所長	中洲 啓太
	道路管理者(県道)	埼玉県本庄県土整備事務所 道路部長	岡本 史靖
13号委員	学識経験を有する者その他協議会が必要と認める者	早稲田大学 名誉教授	浅野 光行
		本庄市議会 議員	林 富司

○本庄市交通政策協議会設置要綱

平成24年1月20日

告示第17号の2

改正 平成28年5月31日告示第200号

令和4年3月25日告示第100号

(設置)

第1条 市内の交通の実態について調査及び研究を行い、本市の交通政策のあり方を協議することにより、住民の利便性及び生活環境の向上に寄与するため、本庄市交通政策協議会（以下「協議会」という。）を設置する。

2 協議会は、市内の公共交通のあり方についての協議を行うため、道路運送法施行規則（昭和26年運輸省令第75号）第9条の2に規定する地域公共交通会議及び地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）第6条第1項に規定する協議会を兼ねるものとする。

(業務)

第2条 協議会は、前条の目的を達成するため、次に掲げる業務を行う。

- (1) 総合的な交通政策の検討及び推進に必要と認められる事項に関すること。
- (2) 地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱（平成23年3月30日国総計第97号、国鉄財第368号、国鉄業第102号、国自旅第240号、国海内第149号及び国空環第103号）第2条第1項第1号に規定する生活交通確保維持改善計画（以下「生活交通確保維持改善計画」という。）の策定及び変更に係る協議に関すること。
- (3) 生活交通確保維持改善計画に位置付けられた事業の実施の調整に関すること。
- (4) 地域の実情に応じた適切な交通手段の態様及び運賃、料金等の検討に関すること。
- (5) 地域公共交通計画の作成及び変更に関する協議に関すること。
- (6) 地域公共交通計画の実施に関する協議に関すること。
- (7) 地域公共交通計画に位置付けられた事業の実施に関すること。

- (8) 前各号に掲げるもののほか、協議会の目的を達成するために必要なこと。

(委員)

第3条 協議会は、委員24人以内をもって組織する。

2 委員は、次に掲げる者のうちから市長が委嘱し、又は任命する。

- (1) 市長又はその指名する者
- (2) 一般乗合旅客自動車運送事業者及びその組織する団体の代表者
- (3) 一般貸切旅客自動車運送事業者
- (4) 一般乗用旅客自動車運送事業者が組織する団体の代表者
- (5) 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の代表者
- (6) 住民又は利用者の代表
- (7) 本庄警察署長又はその指名する者
- (8) 児玉警察署長又はその指名する者
- (9) 国又は県の交通政策行政の経験及び知識を有する者
- (10) 国土交通省関東運輸局埼玉運輸支局長又はその指名する者
- (11) 国又は県の都市計画行政の経験及び知識を有する者
- (12) 道路管理者
- (13) 学識経験を有する者その他協議会が必要と認める者

(任期)

第4条 委員の任期は、市長が委嘱、又は任命した日から当該日の属する年度の翌年度の末日までとする。ただし、再任を妨げない。

2 前項の規定にかかわらず、補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。

(役職)

第5条 協議会に会長及び顧問を1人ずつ置き、それぞれ次に掲げる者をもって充てる。

- (1) 会長 第3条第2項第1号の者
- (2) 顧問 第3条第2項第13号の者のうちから会長が選任するもの

2 会長は、協議会の会務を総括し、協議会を代表する。

3 顧問は、協議会における協議事項に対し、指導又は助言を行う。

(会議)

第6条 協議会の会議（以下「会議」という。）は、会長が招集し、その議長となる。

2 会議は、委員の過半数が出席しなければ、これを開くことができない。ただし、書面により代理者に権限の委任がある場合には、代理者を出席委員とみなす。

3 会議の議事は、出席した委員の過半数で決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。

4 会議は、必要があると認めるときは、関係者の出席を求め、その説明又は意見を聴くことができる。

5 会議は、原則として公開とする。ただし、会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められる場合は、非公開とする。

(協議結果の尊重義務)

第7条 会議において協議が調った事項について、関係者はその結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

(幹事会)

第8条 協議会に提案する事項について協議又は調整を行うため、必要に応じ協議会に幹事会を置くことができる。

2 幹事会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(事務局)

第9条 協議会の業務を処理するため、協議会に事務局を置く。

2 事務局に事務局長及び事務局員を置き、会長が定めた者をもって充てる。

3 事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(経費の負担)

第10条 協議会の運営に要する経費は、補助金、交付金その他の収入をもって充てる。

(監査)

第11条 協議会に監査委員を2人置き、会長が指名する委員をもって充てる。

2 監査委員は、協議会の出納の監査を行い、その結果を会長に報告しなければならない。

(財務に関する事項)

第12条 協議会の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(協議会が解散した場合の措置)

第13条 協議会が解散した場合は、協議会の収支は、解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを決算する。

(その他)

第14条 この要綱に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

附 則

この告示は、公示の日から施行する。

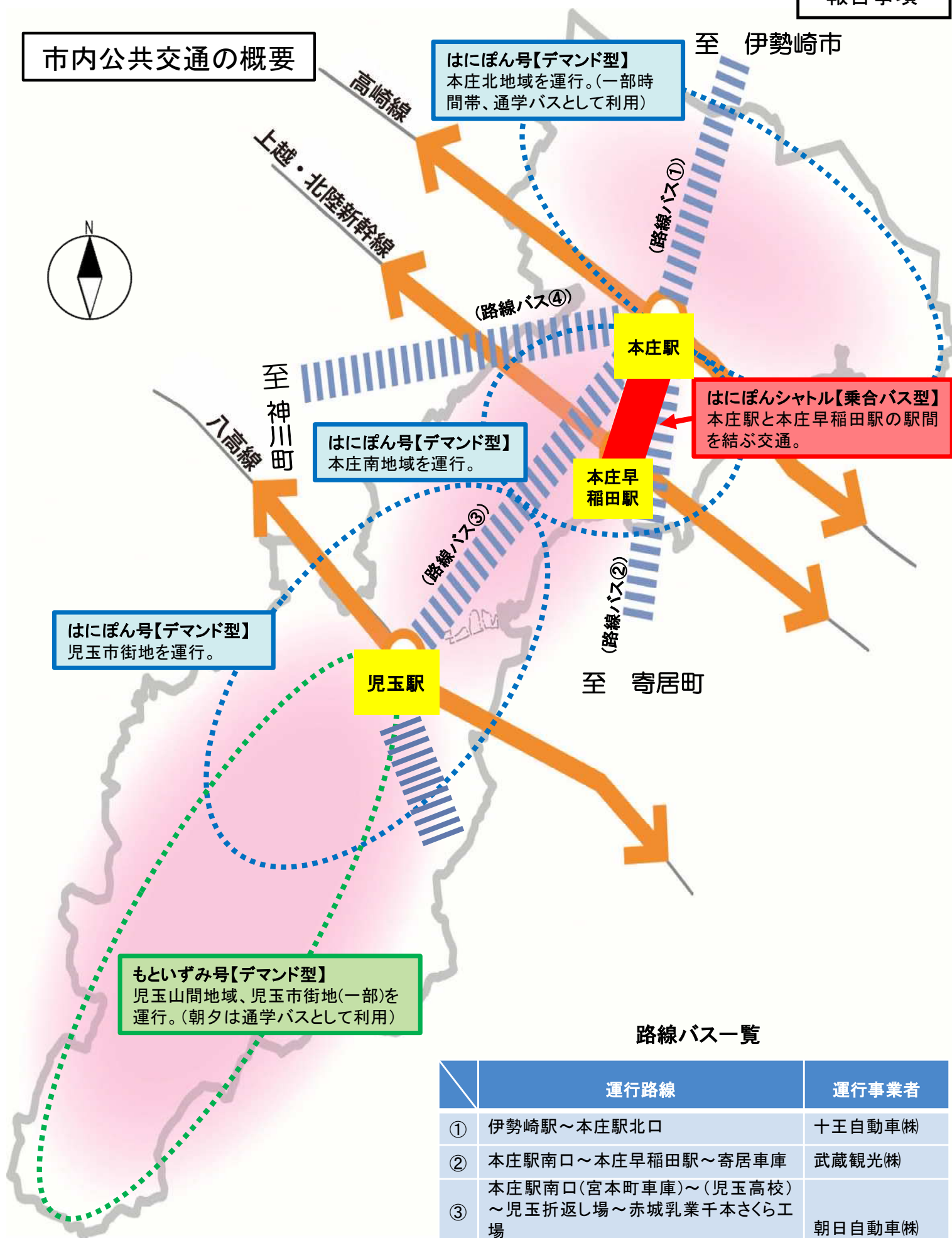
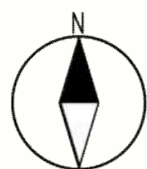
附 則 (平成28年5月31日告示第200号)

この告示は、公示の日から施行する。

附 則 (令和4年3月25日告示第100号)

この告示は、令和4年4月1日から施行する。

市内公共交通の概要

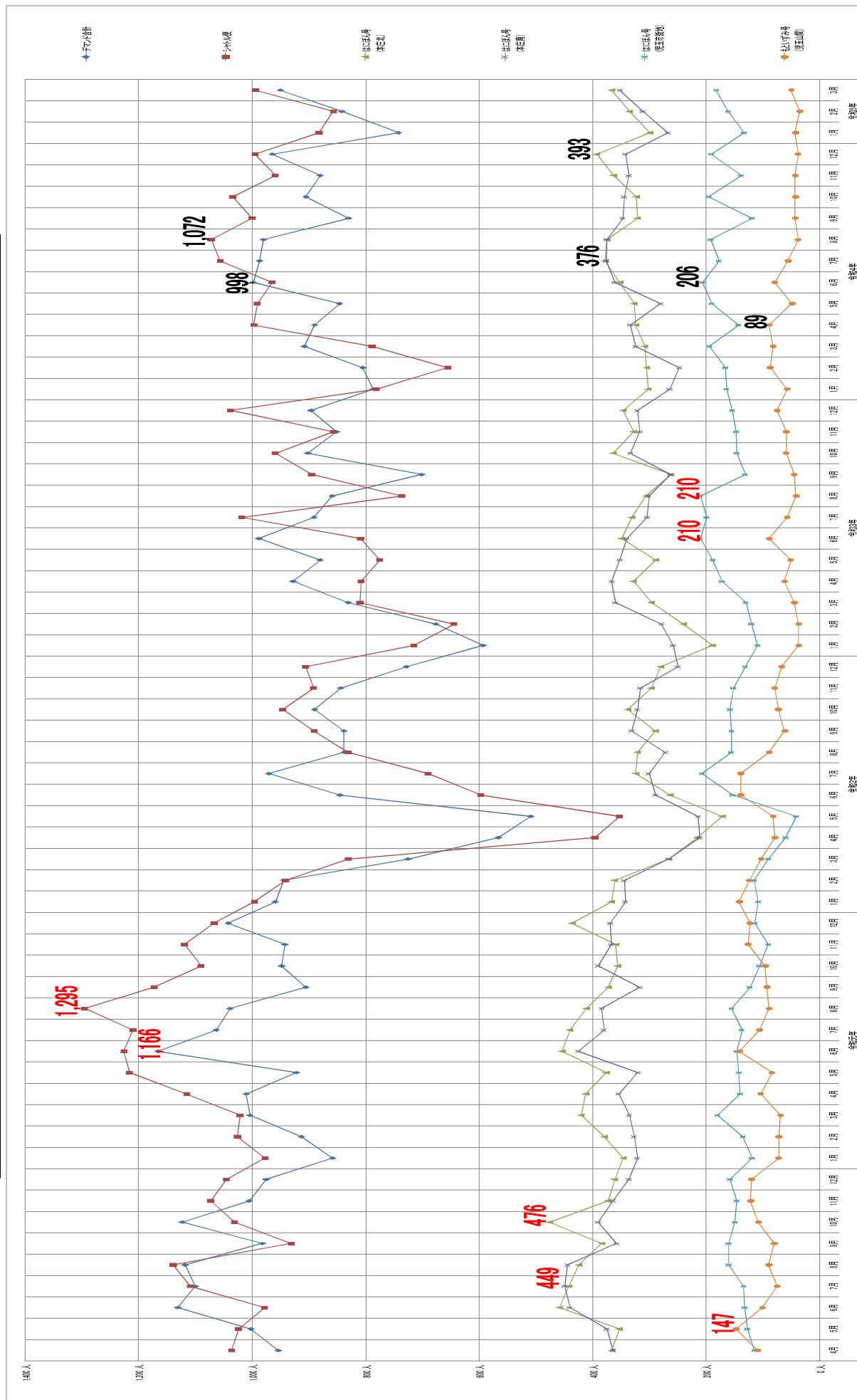


路線バス一覧

	運行路線	運行事業者
①	伊勢崎駅～本庄駅北口	十王自動車(株)
②	本庄駅南口～本庄早稲田駅～寄居車庫	武蔵観光(株)
③	本庄駅南口(宮本町車庫)～(児玉高校)～児玉折返し場～赤城乳業千本さくら工場	朝日自動車(株)
④	本庄駅南口～神泉総合支所	

デマンド交通（はにぼん号・もといずみ号）・シャトル便 利用状況

(直近 5 年の状況)



デマンド交通・シャトル便 利用者数

①デマンド交通(はにぼん号・もといずみ号) 利用者数

		令和4年												令和5年			合計	参考 (R3年度)	前年比
		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月						
運行日数		25日	23日	26日	25日	26日	24日	23日	24日	24日	23日	22日	26日	291日	292日				
はにぼん号 (本庄北)	月 間	324	327	352	378	375	321	323	363	393	299	335	366	4,156	3,818	8.9%			
	1日平均	13.0	14.2	13.5	15.1	14.4	13.4	14.0	15.1	16.4	13.0	15.2	14.1	14.3	13.1	9.0%			
はにぼん号 (本庄南)	月 間	334	280	361	376	375	347	344	336	342	267	311	352	4,025	3,732	7.9%			
	1日平均	13.4	12.2	13.9	15.0	14.4	14.5	15.0	14.0	14.3	11.6	14.1	13.5	13.8	12.8	8.1%			
はにぼん号 (児玉市街地)	月 間	143	190	206	177	192	119	195	138	191	133	161	182	2,027	2,081	-2.6%			
	1日平均	5.7	8.3	7.9	7.1	7.4	5.0	8.5	5.8	8.0	5.8	7.3	7.0	7.0	7.1	-1.9%			
もといずみ号 (児玉山間)	月 間	89	49	79	56	38	43	43	43	38	43	35	50	606	765	-20.8%			
	1日平均	3.6	2.1	3.0	2.2	1.5	1.8	1.9	1.8	1.6	1.9	1.6	1.9	2.1	2.6	-19.9%			
市内合計	月 間	890	846	998	987	980	830	905	880	964	742	842	950	10,814	10,396	4.0%			
	1日平均	35.6	36.8	38.4	39.5	37.7	34.6	39.3	36.7	40.2	32.3	38.3	36.5	37.2	35.6	4.4%			

(単位:人)

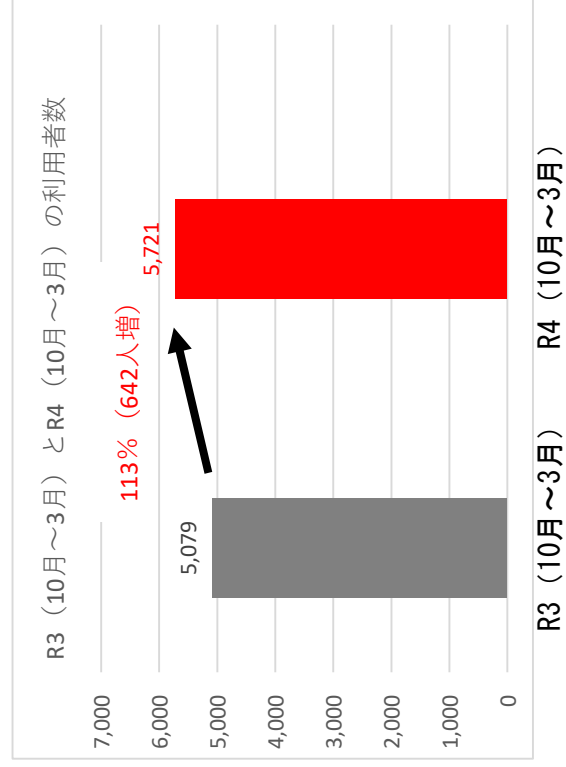
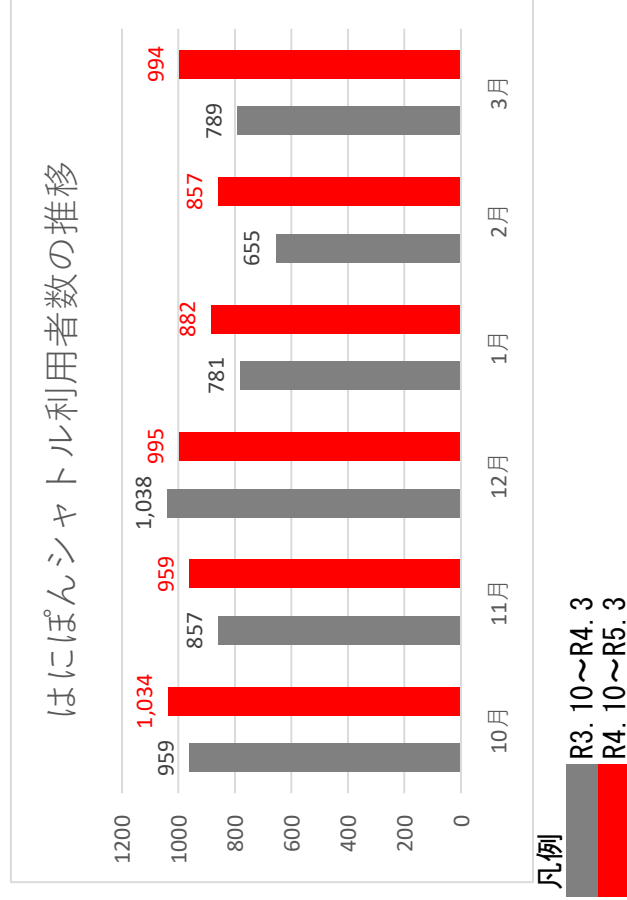
(単位:人)

②シャトル便(はにぼんシャトル) 利用者数

		令和4年												令和5年			合計	参考 (R3年度)	前年比
		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月						
運行日数		30日	31日	30日	31日	31日	31日	30日	31日	31日	30日	31日	31日	28日	31日	365日			
シャトル便	月 間	997	991	965	1,056	1,072	1,000	1,034	959	995	882	857	994	994	994	11,802	10,120	16.6%	
	1日平均	33.2	32.0	32.2	34.1	34.6	33.3	33.4	32.0	32.1	28.5	30.6	32.1	32.1	32.1	32.3	27.7	16.7%	

(単位:人)

はにぽんチャトル運行ダイヤ改正前と改正後の利用者の推移

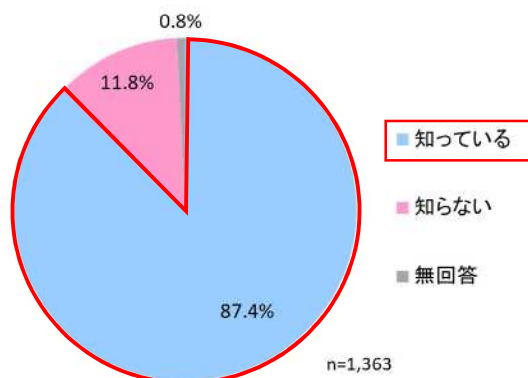


第4章 各種意識調査の結果

（5）デマンドバスの利用について

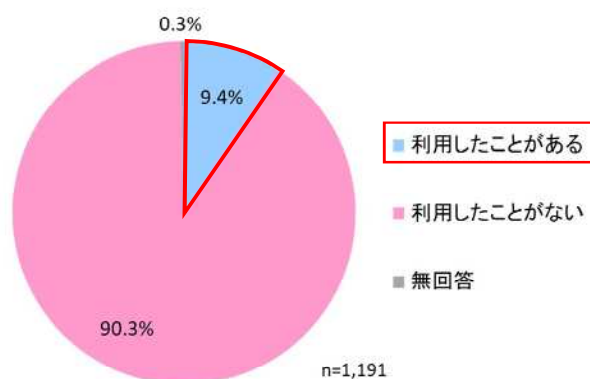
〔問①〕 はにぼん号・もといずみ号を知っていますか。

デマンドバスの認知度は9割弱となっており、多くの市民に認知されています。

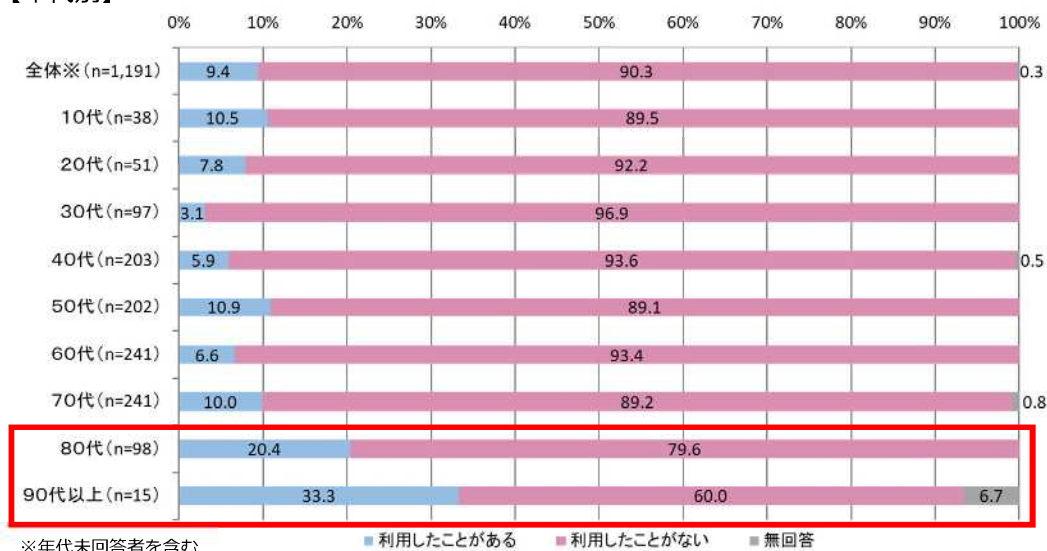


〔問②〕 【知っていると回答した方のみ】 利用したことはありますか。

デマンドバスを知っている方のうち、利用したことがある方の割合は1割程度です。また、すべての年代の方に利用されており、特に「80代」以上では2割以上の方が「利用したことがある」と回答しています。一方で、その他の年代で「利用したことがある」と回答した方は1割以下にとどまっています。

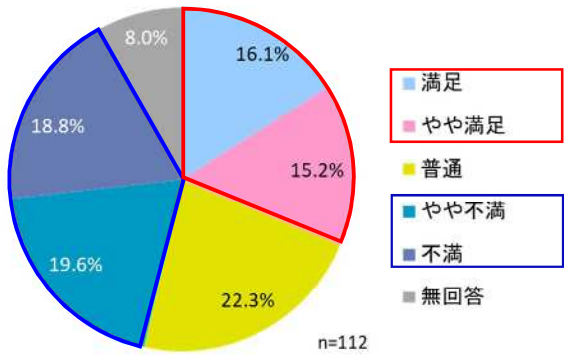


【年代別】

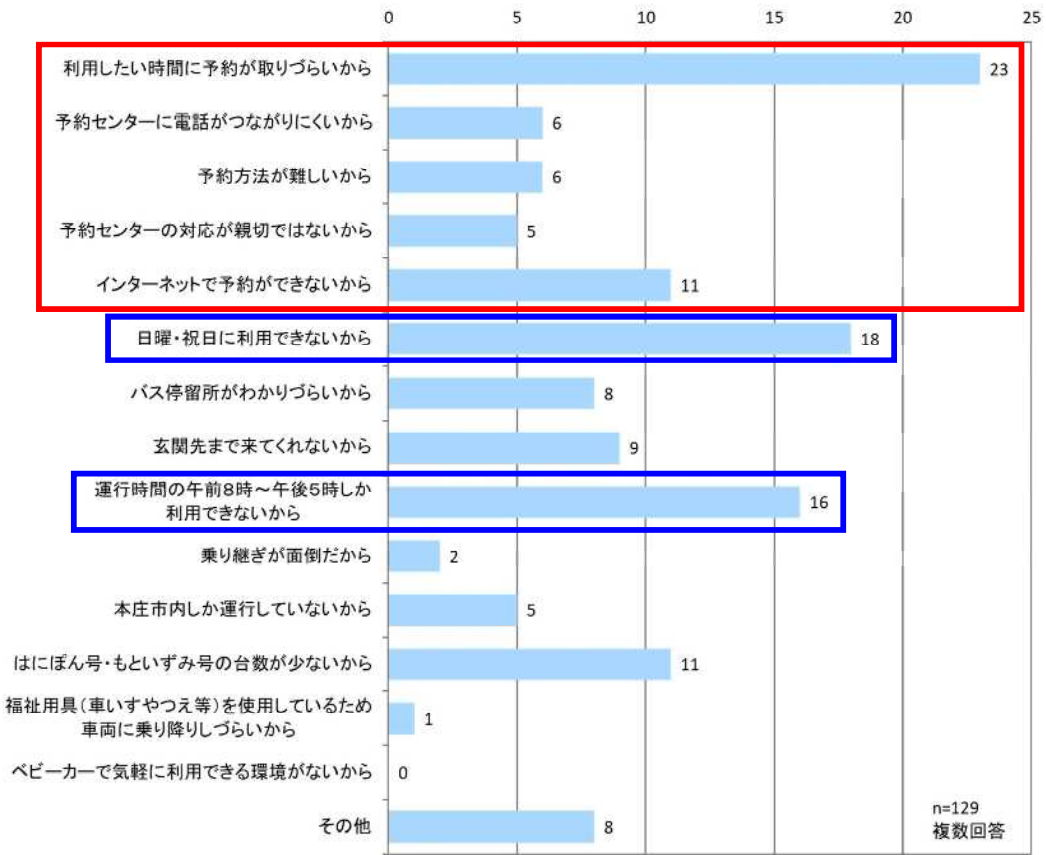


【問③】 【利用したことがあると回答した方のみ】 デマンドバスの満足度と不満な場合はその理由

「やや不満・不満」と回答した方が「満足・やや満足」と回答した方より多くなっています。また、「やや不満・不満」と回答した方の不満理由としては、予約に関する内容が最も多く、次に運行日・運行時間帯に関する不満が多く寄せられています。



《「やや不満・不満」と回答した方の不満理由》

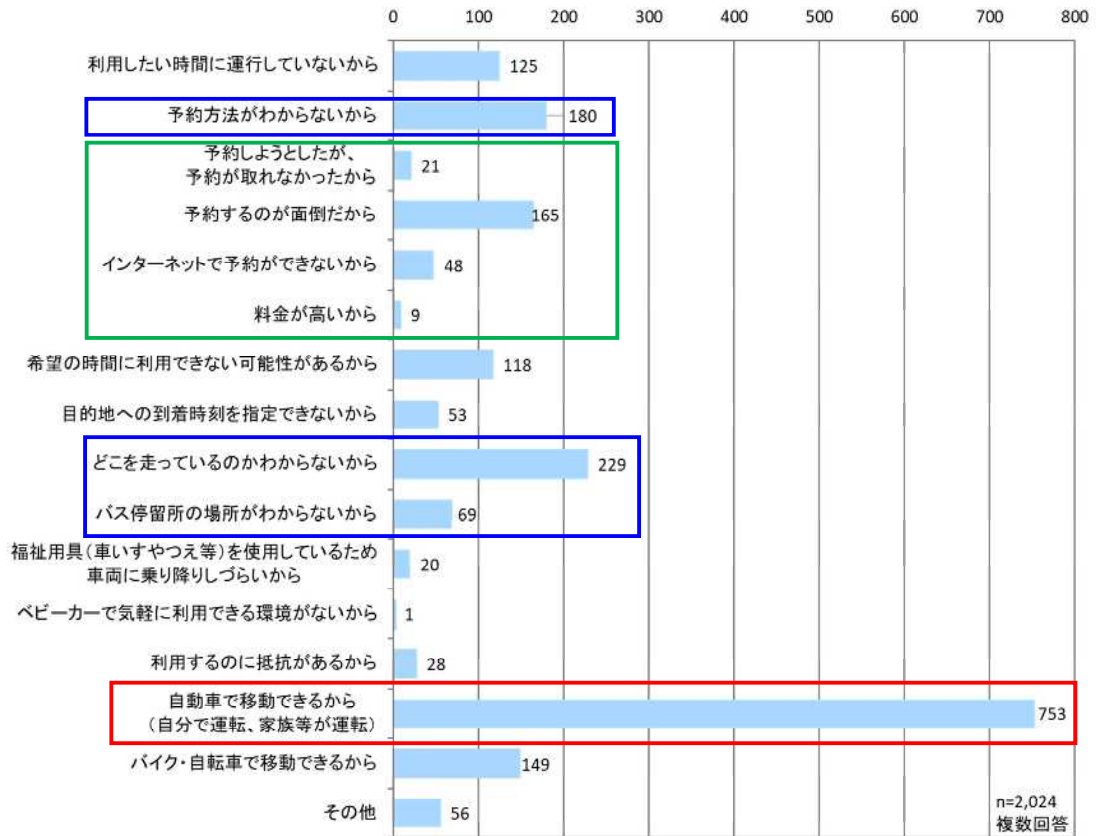


※いくつでも選択可

第4章 各種意識調査の結果

【問④】 【利用したことがないと回答した方のみ】 デマンドバスを利用しない理由

デマンドバスを利用しない理由としては、「自動車で移動できるから」と回答した方が最も多くを占めています。その他、予約方法や運行内容がわからないこと、予約の手間がかかることで利用していない方も一定数います。

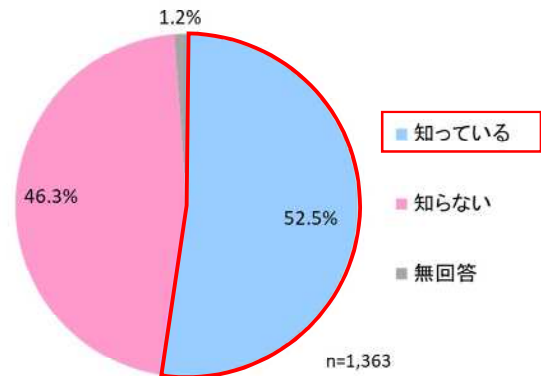


※ 3つまで選択可

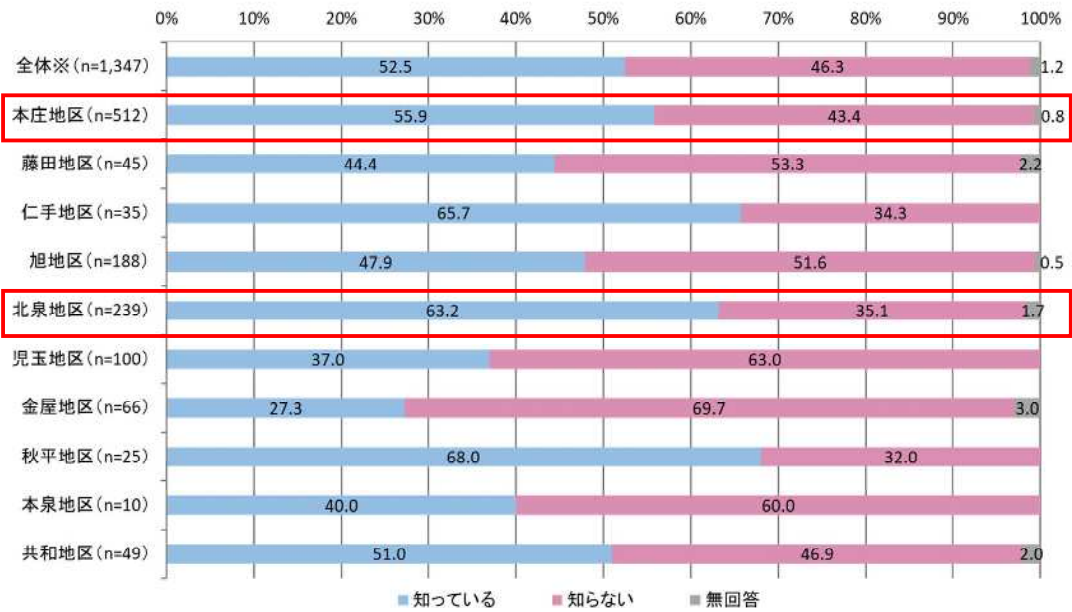
(6) シャトルバスの利用について

【問①】 はにぼんシャトルを知っていますか。

シャトルバスの認知度は5割程度であり、シャトルバスが運行している「本庄地区」及び「北泉地区」においても約4割の方が知らないと回答しており、認知度は低い状況です。



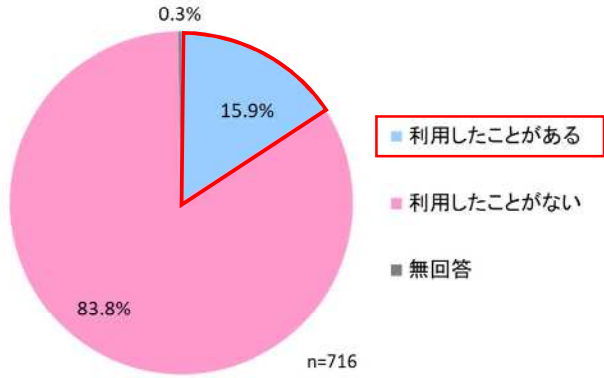
【住まい別】



※住まい未回答者を含む（本庄市外在住の方を除く）

【問②】 【知っていると回答した方のみ】 利用したことはありますか。

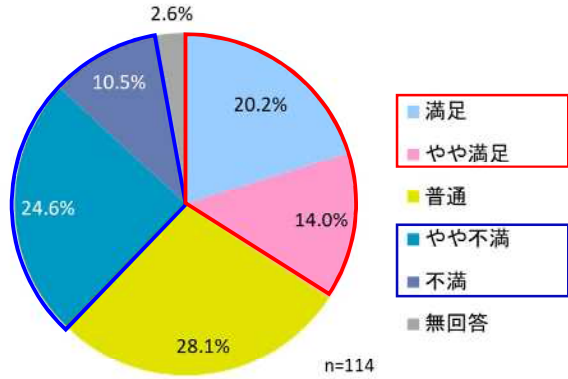
シャトルバスを知っている方のうち、利用したことがある方の割合は2割弱です。



第4章 各種意識調査の結果

〔問③〕 【利用したことがあると回答した方のみ】 シャトルバスの満足度と不満な場合はその理由

「満足・やや満足」と回答した方と「やや不満・不満」と回答した方の割合が同程度となっています。また、「やや不満・不満」と回答した方の不満理由としては、運行本数が少ないことその他、鉄道との乗り継ぎや運行時間帯に関する意見が多く寄せられています。



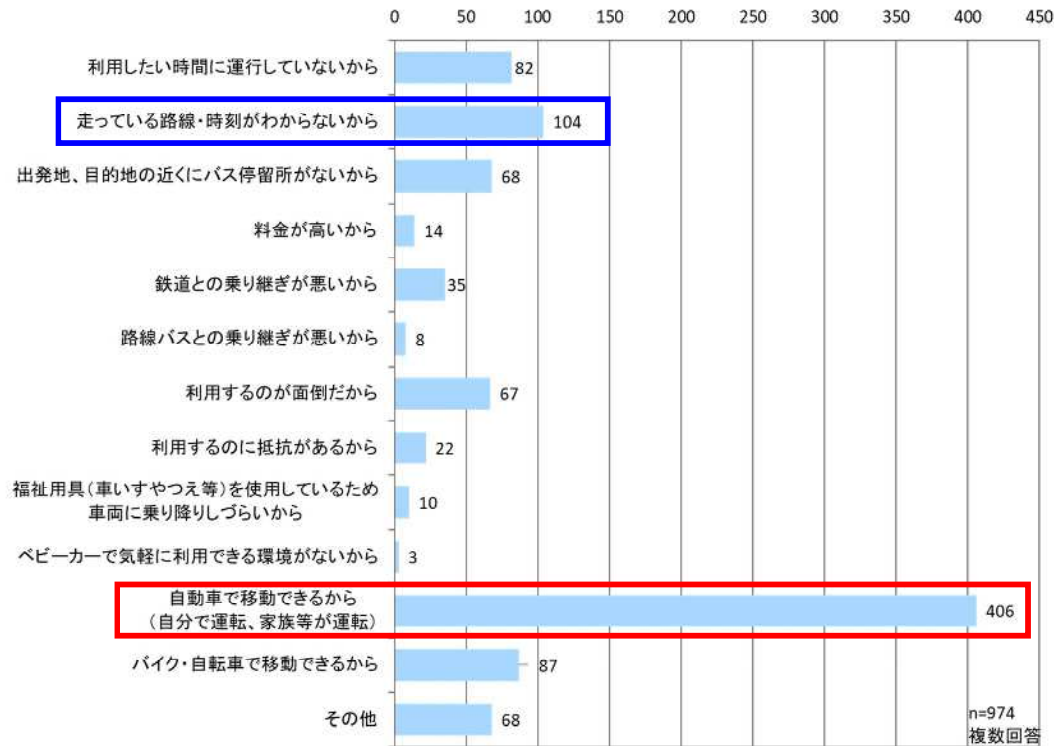
《「やや不満・不満」と回答した方の不満理由》



※いくつでも選択可

〔問④〕 【利用したことがないと回答した方のみ】シャトルバスを利用しない理由

シャトルバスを利用しない理由としては、「自動車で移動できるから」と回答した方が最も多く、次に路線・時刻がわからないことで利用していない方も一定数います。



※ 3 つまで選択可

令和4年度 デマンド電話予約 お断り数とキャンセル数

令和4年4月～令和5年3月までのキャンセル等を集計したもの

	当日														1週間前～前日																	
	8:00～10:00				10:00～12:00				13:00～15:00				15:00～17:00				8:00～10:00				10:00～12:00				13:00～15:00				15:00～17:00			
	▼	▽	×	△	▼	▽	×	△	▼	▽	×	△	▼	▽	×	△	▼	▽	×	△	▼	▽	×	△	▼	▽	×	△	▼	▽	×	△
本庄北地域	19	46	39	5	28	82	121	13	14	79	99	9	3	68	101	9	0	71	126	155	0	87	139	130	0	66	97	65	0	55	40	34
本庄南地域	16	46	66	5	15	112	179	13	12	109	154	12	8	117	105	14	0	89	144	200	0	132	148	105	0	101	87	72	0	94	49	35
児玉市街地	26	34	4	2	4	40	25	6	5	54	18	1	1	71	19	6	0	71	11	13	0	57	6	15	0	51	4	7	0	78	7	8
児玉山間地域	1	2	0	0	0	5	0	2	0	14	2	0	0	4	0	0	0	2	0	0	0	8	0	2	0	17	0	0	0	0	0	1

- ▼ キャンセル（連絡無し）
- ▽ キャンセル（連絡有り）
- ×
- △ 混雑のため希望の時間が取れず、断念した
- △ 混雑のため希望の時間が取れず、時間を変更して予約した

当日のキャンセル : 1,035 件/年 (連絡あり) : 883 件/年 連絡なし : 152 件/年
 当日の予約断念・変更 : 1,029 件/年 (予約断念) : 932 件/年※ 予約変更 : 97 件/年
 ※本庄市地域公共交通計画 評価指標④「デマンドバスの予約不成立件数」(現状値: 1,000件/年 目標値: 700件/年)

令和 4 年度 本庄市交通政策協議会 事業報告

令和 4 年	5 月 3 0 日 (月)	令和 4 年度第 1 回 本庄市交通政策協議会 <u>報告事項</u> ・利用状況の推移 ・デマンドバス・シャトルバスに対するアンケート結果 ・デマンドバス予約のお断りとキャンセル件数 <u>議 事</u> ・令和 3 年度 事業報告及び歳入歳出決算について ・令和 4 年度 事業計画(案)及び歳入歳出予算(案)について ・令和 5 年度 生活交通確保維持改善計画(案)について ・はにぼんシャトルの運行見直しについて <u>その他</u> ・地域公共交通計画の策定について
	7 月 8 日 (金)	デマンドバス停留所「白楊高校前」新設
	7 月 2 1 日 (木)	令和 4 年度第 2 回 本庄市交通政策協議会 <u>議 事</u> ・地域公共交通計画策定のスケジュールについて ・地域公共交通計画策定に係る各種意識調査について <u>報告事項</u> ・路線バス児玉線の延伸について
	8 月～1 0 月	地域公共交通計画策定に係る各種意識調査
	1 0 月 1 日 (土)	はにぼんシャトル運行ダイヤ改正
	1 1 月 1 6 日 (水)	令和 4 年度第 3 回 本庄市交通政策協議会 <u>議 事</u> ・地域公共交通計画策定に係る各種意識調査結果について

		・地域公共交通に関する現状整理と課題について ・地域公共交通計画の基本方針と目標の骨子（案）
	11月22日（火）	デマンドバス停留所の名称変更（旧称） ・彩北病院（上武病院） ・ヤマダアウトレット本庄店（ヤマダ電機テックランド本庄店） ・ディスカウントドラッグコスモス本庄けや木店（やましろや本庄店） ・元祖からあげ本舗桃太郎本庄店（カーブス本庄東台）
	12月23日（金）	令和4年度第4回 本庄市交通政策協議会 <u>議 事</u> ・本庄市地域公共交通計画（素案）について ・令和4年度 生活交通確保維持改善計画事業評価について
令和5年	1月11日（水）	デマンドバス停留所の新設 ・ウエルシア本庄児玉南店 ・本庄東地域包括支援センター安誠園 ・やましろや本庄店 ・ヤマダデンキテックランド New 本庄店
	1月～2月	本庄市地域公共交通計画（案）に対するパブリックコメントの実施
	3月	本庄市地域公共交通計画の策定
	3月	路線バス児玉線の延伸認可

令和4年度 本庄市交通政策協議会 歳入歳出決算報告

1 歳入

単位：円

款	項	目	予算額	収入済額	比較	説明
1 補助金	1 補助金	1 補助金	0	0	0	
2 交付金	1 交付金	1 交付金	182,000	182,000	0	本庄市交付金
3 繰越金	1 繰越金	1 繰越金	0	0	0	
4 諸収入	1 諸収入	1 雑入	1,000	0	▲ 1,000	預金利子
合 計			183,000	182,000	▲ 1,000	

2 歳出

単位：円

款	項	目	予算額	支出済額	不用額	説明
1 事務費	1 会議費	1 会議費	83,000	97,850	▲ 14,850	・顧問謝金 項目内流用額 14,850
	2 事務費	1 事務費	100,000	63,674	36,326	・需用費 ・役務費
合 計			183,000	161,524	21,476	

収入済額	182,000
支出済額	161,524
差引残額	20,476
市への返戻額	20,476
差引残高	0

会 計 監 査 報 告

令和 4 年度 本庄市交通政策協議会
歳入歳出決算について、関係諸帳簿及び
証拠書類に基づき監査を実施したところ、
計数的に正確であり、内容も適正である
ことを認めます。

令和 5 年 4 月 18 日

監査委員 杯 甬 司 

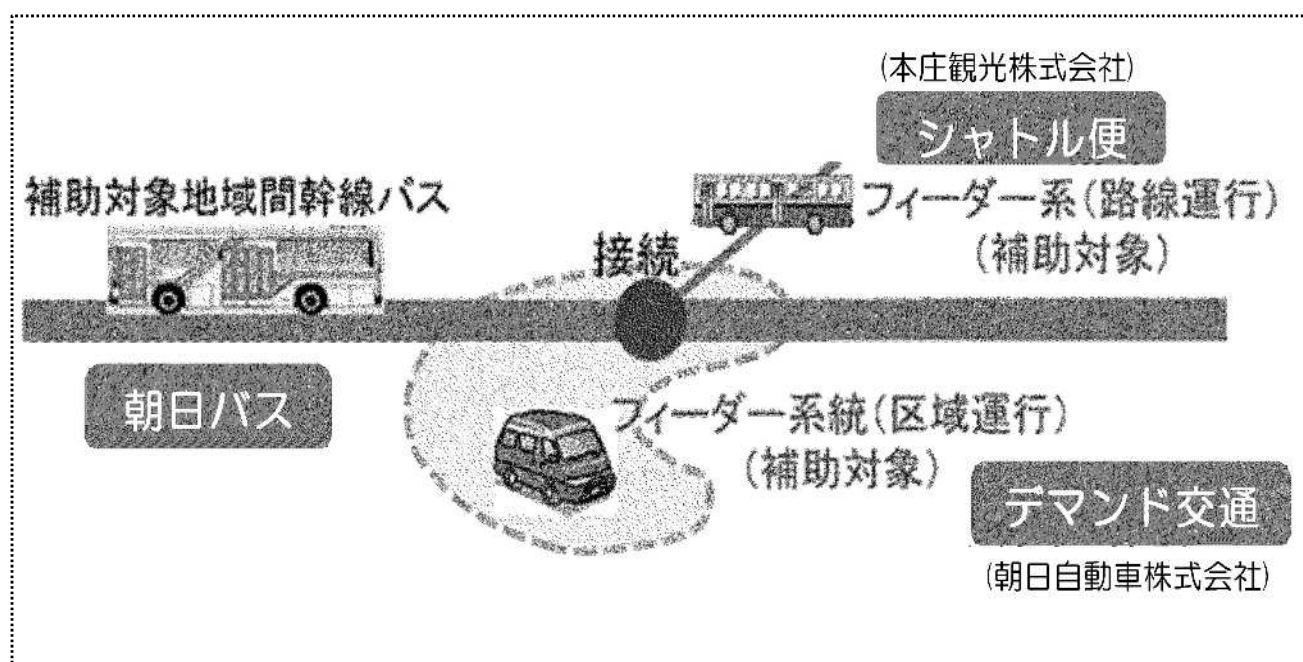
監査委員 田 中 一 成 

令和 5 年度 本庄市交通政策協議会 事業計画（案）

1. 地域公共交通確保維持改善事業の認定申請及び事業評価

- (1) 地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域内フィーダー補助）に関する協議及び国への認定申請を行う（デマンドバス、シャトルバス／下図参照）。

⇒ 本日の議事（3）



*フィーダーバス…幹線バスに接続して支線の役割をもって運行されるバス

- (2) 令和 5 年度計画【運行期間：令和 4 年 1 0 月 1 日～令和 5 年 9 月 3 0 日、現在運行中の計画】の事業評価の実施。

2. 運行方法等の改善・見直しの実施

3. 協議会スケジュール

- 令和 5 年 5 月 2 6 日（令和 5 年度第 1 回協議会）
- 令和 5 年 7 月下旬（令和 5 年度第 2 回協議会）
- 令和 5 年 9 月下旬（令和 5 年度第 3 回協議会）
- 令和 6 年 1 月上旬（令和 5 年度第 4 回協議会 令和 5 年度計画の事業評価を実施予定）

令和5年度 本庄市交通政策協議会 歳入歳出予算（案）

1 歳入

単位：円

款	項	目	予算額	説明
1 補助金	1 補助金	1 補助金	0	
2 交付金	1 交付金	1 交付金	182,000	・ 本庄市交付金
3 繰越金	1 繰越金	1 繰越金	0	
4 諸収入	1 諸収入	1 雑入	1,000	・ 預金利子
合 計			183,000	

2 歳出

単位：円

款	項	目	予算額	説明
1 事務費	1 会議費	1 会議費	108,000	・ 会議開催費用
	2 事務費	1 事務費	75,000	・ 事務用品購入 ・ 切手代 ・ P R 物品の購入
合 計			183,000	

本庄市地域公共交通計画

地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統）に関する記載箇所一覧表

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地域の公共交通における位置づけ・役割
本庄市地域公共交通計画 95 ページ～98 ページ
2. 前号を踏まえた地域公共交通確保維持事業の必要性
本庄市地域公共交通計画 98 ページ
3. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統に係る事業及び実施主体の概要
本庄市地域公共交通計画 103 ページ
4. 地域公共交通計画の区域内全体における地域旅客運送サービスの利用者の数、収支、費用に係る国又は地方公共団体の支出の額その他の定量的な目標・効果及びその評価手法
本庄市地域公共交通計画 120 ページ～123 ページ

（添付資料）

- ・上記記載の地域公共交通計画の該当ページ（写し）

※ご参考

- ・要綱第17条第1項

陸上交通（地域内フィーダー系統）に係る地域公共交通確保維持事業（以下この条において単に「地域公共交通確保維持事業」という。）を行う場合は、地域公共交通計画に、当該地域公共交通計画の計画期間内における次に掲げる事項について具体的に記載するものとする。

- 一 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地域の公共交通における位置づけ・役割
- 二 前号を踏まえた地域公共交通確保維持事業の必要性
- 三 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統に係る事業及び実施主体の概要
- 四 地域公共交通計画の区域内全体における地域旅客運送サービスの利用者の数、収支、費用に係る国又は地方公共団体の支出の額その他の定量的な目標・効果及びその評価手法

令和5年5月26日

(名称) 本庄市交通政策協議会

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

本庄市においては、鉄道駅（本庄駅、本庄早稻田駅、児玉駅）を交通結節点として、地域間幹線（路線バス）、デマンドバス、シャトルバス、タクシーにより構成される公共交通網が広がっている。このうち、デマンドバス及びシャトルバスは、幹線に通じる支線の役割を果たしている。

しかしながら、近年、人口減少や高齢化の進展に加え、ゼロカーボンシティの実現や新型コロナウイルスの感染拡大に伴う「新しい生活様式」の定着により、当市の公共交通機関の利用者は減少を続け、収支悪化による行政負担の増加をはじめ、運行に様々な問題が発生している。また、地域公共交通計画策定に係る各種意識調査では、公共交通に対する満足度は高いとは言えず、デマンドバスの予約方法の改善など様々な課題が浮き彫りとなっている。

今後、高齢者や運転免許返納者の増加などにより、公共交通の需要が増加することが予測されている。また、公共交通は、車を運転できない高齢者等を中心に、生活に必要な不可欠な交通として機能している。

このため、地域公共交通確保維持事業により、フィーダー系統を確保・維持することで、住民の生活交通手段を存続させ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

①公共交通の利用者数

	現状値	計画策定	計画期間				
	R3 年度	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度
デマンドバス	10,396 人	-	10,604 人	10,711 人	10,818 人	10,926 人	11,000 人
シャトルバス	10,120 人	-	10,323 人	10,426 人	10,530 人	10,636 人	10,700 人
目標設定の考え方	デマンドバス、シャトルバスは、現状値に年間の伸び率 1 % を乗じた値を目標値とします。						

②デマンドバスの予約不成立件数

	現状値	計画策定	計画期間				
	R3 年度	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度
予約不成立件数	1,000 件	-	900 件	900 件	900 件	800 件	700 件
目標設定の考え方	予約システムの見直しや利用者登録制の導入（R7 年度）により、現状値から 3 割削減することを目標値とします。						

③公共交通の収支率

	現状値	計画策定	計画期間				
	R3 年度	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度
デマンドバス	5.8%	-	現状値以上	現状値以上	現状値以上	現状値以上	現状値以上
シャトルバス	18.1%	-	現状値以上	現状値以上	現状値以上	現状値以上	現状値以上
目標設定の考え方	利用者増による運賃収入の増加を目指しますが、人件費、燃料費、車両管理費などの運行経費の増加も想定されることから、現状より低下させないことを目標値とします。						

(本庄市地域公共交通計画 P 1 2 0 参照)

(2) 事業の効果

フィーダー系統を維持することにより、高齢者等の日常生活に必要不可欠な移動手段が確保される。また、幹線・支線のネットワークが連携することで、効率的な運行体系が実現できる。

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

- ・デマンドバスの運行日の見直し(交通事業者、市)
- ・デマンドバスの運行形態の見直し(交通事業者、民間事業者、市)
- ・シャトルバスの時刻表の定期的な見直し(交通事業者、市)

その他、各事業を検討・協議のうえ、必要と判断したものを実施する。

(本庄市地域公共交通計画 P 1 0 3 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 を添付

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

地域公共交通確保維持事業によって運行の維持を図るデマンドバス及びシャトルバスについて、その運行に係る費用総額 31,121,000 円(令和 5 年度予算)のうち、本庄市から運行事業者への補助金額については、運行収入及び国庫補助金を運行経費から差し引いた差額分を負担することとしている。

6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法

- ・利用者数、予約不成立件数、収支率について、数値指標によるモニタリング・評価を実施

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、実施時期及びその他特記事項
【地域間幹線系統のみ】
※該当なし
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】
表5を添付
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】
※該当なし
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
※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 【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】
※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）
【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4年5月30日（令和4年度第1回） 法定協議会設置、令和5年度生活交通確保維持改善計画を協議・承認
- ・令和4年7月21日（令和4年度第2回） 地域公共交通計画策定のスケジュール、各種意識調査の内容について合意
- ・令和4年11月16日（令和4年度第3回） 地域公共交通計画策定に係る各種意識調査結果、現状整理と課題、基本方針と目標の骨子について合意
- ・令和4年12月23日（令和4年度第4回） 地域公共交通計画全体について合意、令和4年度生活交通確保維持改善計画の事業評価を協議・承認
- ・令和5年5月26日（令和5年度第1回） 令和6年度地域公共交通確保維持改善事業費補助金に係る地域公共交通計画の認定申請について

19. 利用者等の意見の反映状況

地域公共交通計画策定に係る各種意識調査の結果、デマンドバスの予約方法の改善を求める声が多かったため、目標達成のための施策・事業においてもデマンドバスの見直しに重点を置いた計画とした。

6-2. 公共交通の位置づけと役割分担

(1) 各公共交通の特性による整理

本市では、平成25年3月に「本庄市総合交通計画」を策定し、これまでの鉄道や路線バスに加え、市内全域を網羅するデマンドバス、本庄駅と本庄早稲田駅を結ぶシャトルバスの運行を開始したこともあり、複数の移動手段により市内のほとんどの地域で公共交通を利用できる環境が構築されています。

ただし、これらの移動手段は、移動範囲や輸送量、主な利用者等が異なっており、多様な移動手段をより効率的に運用するには、利用の目的や料金、時間的制約などに応じて、上手に使い分けていく必要があります。以下に、本市の公共交通について、移動範囲等の移動手段の特性等に着目した整理を行いました。

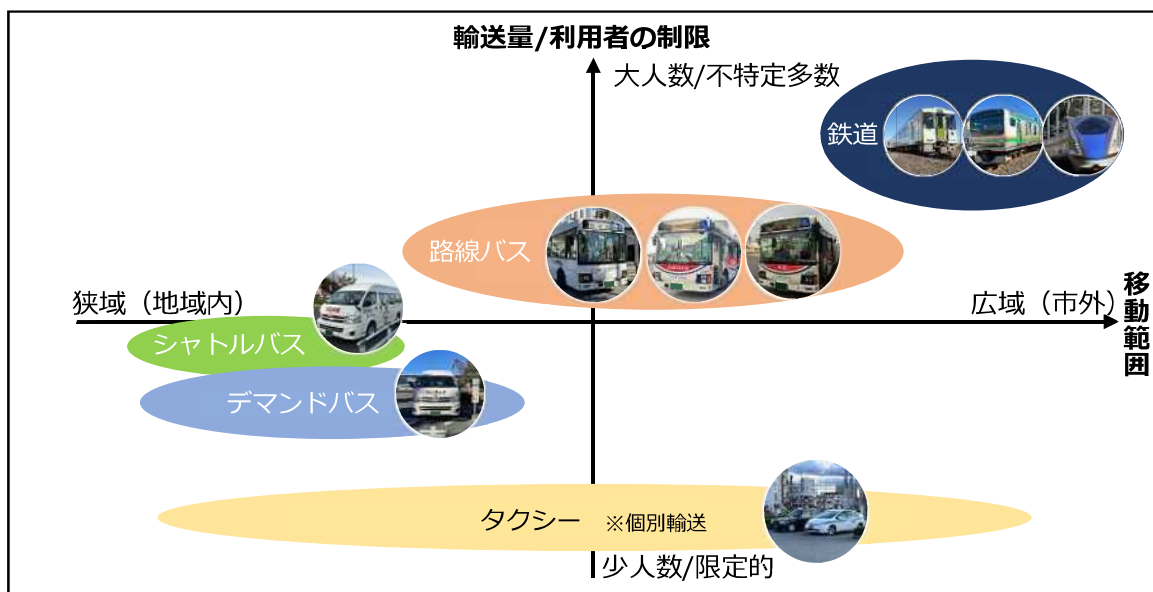


図 各公共交通機関の移動範囲と輸送量・利用者の制限による整理

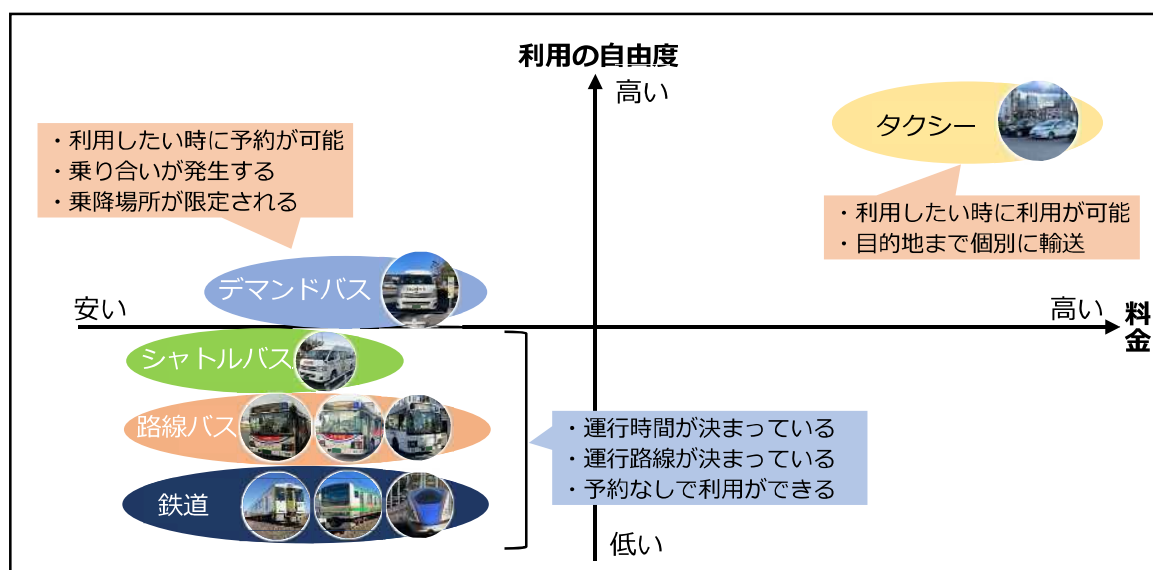


図 各公共交通機関の利便性と料金による整理

第6章 基本理念・基本方針、目標

(2) 各公共交通の位置づけと役割分担

本市では、JR高崎線、上越・北陸新幹線、JR八高線の3路線が運行しており、埼玉県内だけでなく、東京方面や上信越・北陸方面の広域的な都市間移動を担っています。路線バスは、本庄駅を起点に、伊勢崎市、美里町・寄居町、上里町・神川町・藤岡市の近隣市町を結ぶ路線、皆野町と児玉地域の南部を結ぶ路線、本庄地域と児玉地域を結ぶ路線があり、近隣市町を含む拠点間を連絡する路線が運行しています。

また、シャトルバスは、在来線駅である本庄駅と新幹線駅である本庄早稲田駅を結ぶ駅間輸送を担っています。デマンドバスは、市内を4つの区域に分け、鉄道や路線バスへの接続と日常生活における移動を面的に担っています。

なお、上記の公共交通では対応できない個別の輸送は、タクシーが担っていますが、利用したい時に確実に利用でき、目的地まで想定している到着時刻に大きく遅れることなく運行するため、利便性が高く自由度の高い交通手段である一方、他の公共交通と比較すると利用料金が高いのが特徴です。利用方法が似ているデマンドバスにおいては、利用したい時に予約ができるものの、乗降場所が限定されていることや乗り合いの発生により到着時間が不確定であること、予約が埋まっている場合には希望する時間に乗れないこと、日曜日や祝日、早朝・夜間には運行していないといった、一定の制約のある交通手段となっています。

各公共交通の特性による整理の結果を踏まえ、位置づけと役割分担を下表に整理しました。

表 各公共交通の位置づけと役割分担

位置づけ	系統	役割	維持・確保策
広域幹線	JR高崎線 上越・北陸新幹線 JR八高線	地域の拠点と市外を結び、通勤・通学、買物、観光等の広域的な移動を担います。	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保します。
地域間幹線	路線バス ・伊勢崎線 ・寄居線 ・皆野町営バス	本市近隣市町を結び、通勤・通学、通院、買物等の移動を担います。	交通事業者や近隣市町と協議の上、一定以上の運行水準を確保します。 寄居線においては、近隣市町で負担金を負担し、一定以上の運行水準を確保します。
	路線バス ・神泉総合支所線 ・児玉折返し場線	本庄地域と児玉地域又は近隣市町を結び、通勤・通学、通院、買物等の移動を担います。	地域公共交通確保維持改善事業（幹線補助）を活用し持続可能な運行を目指します。
地域内フィーダー	シャトルバス（乗合バス） （はにぼんシャトル）	本庄駅と本庄早稲田駅を結び、駅間移動、通勤、通院、買物、観光等の移動を担います。	地域公共交通確保維持改善事業（フィーダー補助）を活用し持続可能な運行を目指します。
	デマンドバス（区域運行） ・はにぼん号 （本庄北、本庄南、児玉市街地） ・もといずみ号 （児玉山間）	広域幹線・地域間幹線へのアクセス及び通学、通院、買物、観光等の日常生活における移動を担います。	
個別輸送	タクシー	個別の移動ニーズに応じた柔軟で自由度の高い移動を担います。	—

補助対象 幹線補助 フィーダー補助

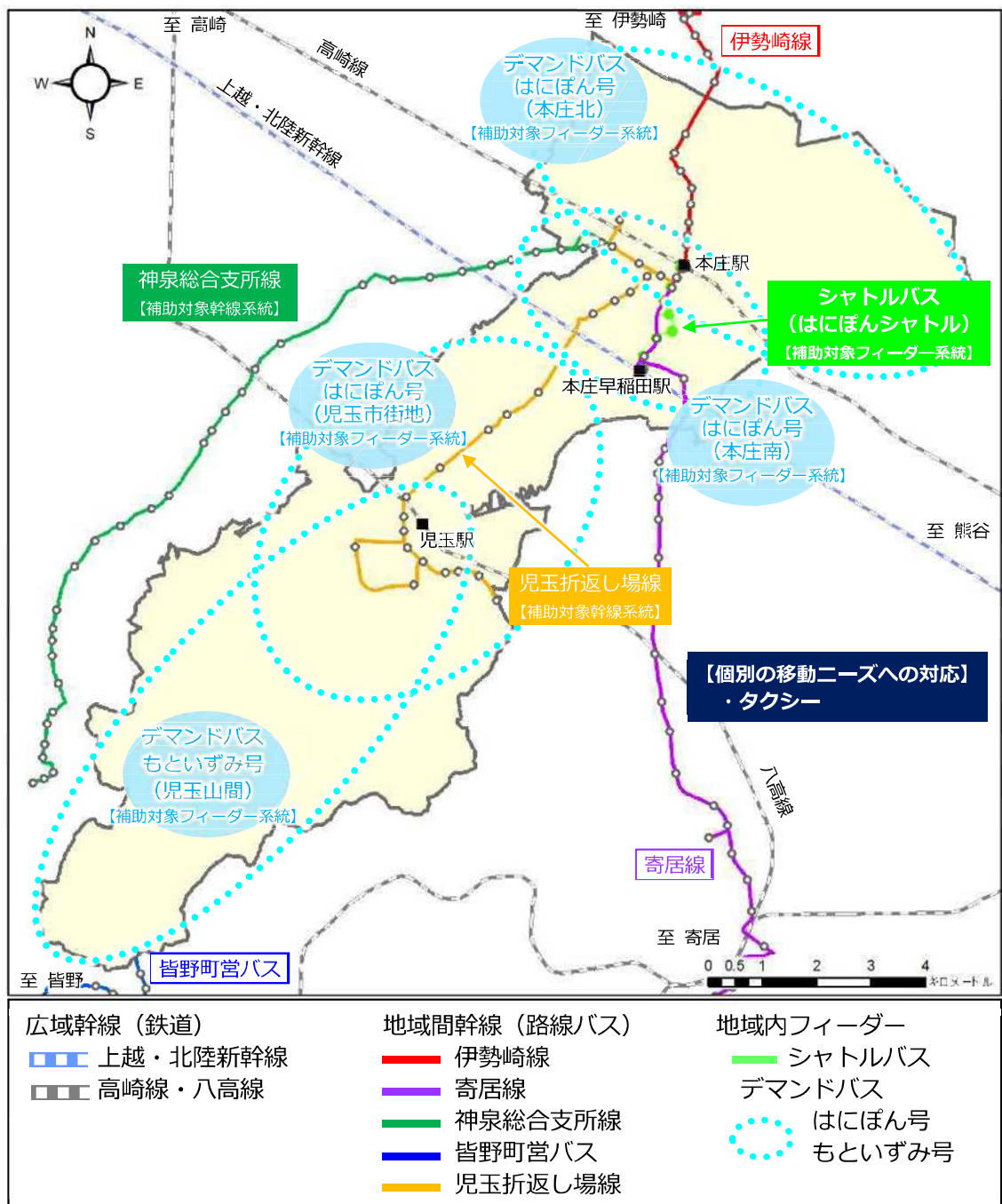


図 本庄市の地域公共交通

●路線バス（伊勢崎線、寄居線、神泉総合支所線）の位置づけ及び役割

本庄駅と近隣市町の拠点間を連絡し、通勤・通学、通院、買物等日常生活における移動や趣味・旅行など、人が移動する目的の全般を担っています。特に、利用者の半数以上は市外の方の利用であり、近隣市町から本市へのアクセス手段の1つとなっています。また、広域幹線である鉄道駅へ連絡しており、公共交通ネットワークを構築する上で重要な役割を担っています。一方で、神泉総合支所線においては、本市や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持改善事業（幹線補助）により運行を維持・確保する必要があります。

第6章 基本理念・基本方針、目標

●路線バス（児玉折返し場線）の位置づけ及び役割

本庄地域と児玉地域の拠点となる、本庄駅と児玉駅を連絡し、通勤・通学や通院、買物等の移動を担っています。特に、本市では東西方向には鉄道による広域幹線があるものの南北を結ぶ公共交通は少なく、本庄地域と児玉地域を定時定路線で結ぶ唯一の公共交通となっており、公共交通ネットワークを構築する上で重要な役割を担っています。一方で、本市や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持改善事業（幹線補助）により運行を維持・確保する必要があります。

●路線バス（皆野町営バス）の位置づけ及び役割

皆野町が運行する町営バスであり、児玉地域の南部に一部乗り入れています。本路線の停留所には、デマンドバスの停留所も設置されており、乗り継ぐことで皆野駅へアクセス可能な路線となっています。

●シャトルバスの位置づけ及び役割

シャトルバスは、本庄市立地適正化計画により「都市機能誘導区域」に指定されている本庄駅周辺と本庄早稲田駅周辺を連絡しており、平成25年3月に策定された「本庄市総合交通計画」において、これらの拠点間の移動快適性の向上、地域の活性化の促進を目的に運行が開始されました。また、利用者の半数近くが市外からであり、市外の方も含めた駅間移動の需要へ対応する重要な交通手段となっています。一方で、本市と運行事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持改善事業（フィーダー補助）により運行を維持・確保する必要があります。

●デマンドバスの位置づけ及び役割

デマンドバスの導入前は、市内循環バスが地域内の移動を担っていましたが、居住地が面的に分布している本市では、循環バスだけでは居住地を全てカバーすることができず、公共交通の利用可能人口は人口全体の73.3%に留まっていました。平成25年3月の「本庄市総合交通計画」に基づき、市内全域を網羅的にカバーするデマンドバスを導入することで、現在は市内のほとんどの地域で公共交通が利用できる環境（公共交通の利用可能人口:97.2%）となっています。このように、デマンドバスは、広域幹線・地域間幹線への連絡や通院、買物等の日常生活における移動を網羅的に担い、広域幹線・地域間幹線を補完する重要な交通手段となっています。一方で、本市と運行事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持改善事業（フィーダー補助）により運行を維持・確保する必要があります。

7-2. 実施主体とスケジュール

計画期間である令和5年度から令和9年度にかけて、各事業を検討・協議のうえ、必要と判断したものを実施していきます。各事業の概ねの事業期間として、短期間（2～3年程度）、中期間（5年程度）、長期間（10年程度）に分類しました。

なお、中期間、長期間で設定した事業のうち、本計画の期間である5年間で実施できなかったものについては、計画期間以降も継続的に検討していきます。

施策	事業	実施主体	事業 期間	事業スケジュール					
				R5年度	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度	継続検討
安心して利用できる 環境の整備	公共交通の情報提供	交通事業者、市	中期間						
	ノンステップバスの導入	交通事業者	長期間	車両の更新に合わせて継続的に実施					
	バス停留所の構造改良	市	長期間	改良箇所の確認・検討		道路整備等他事業等と併せて実施			
	児玉駅の駅前広場の利便性向上	交通事業者、市	長期間	導入機能等の検討・協議					
ニーズに合わせた公共交通サービスの提供	デマンドバスの運行日の見直し	交通事業者、市	短期間	必要に応じて、継続的に実施					
	デマンドバスの運行形態の見直し	交通事業者、民間事業者、市	短期間	必要に応じて、継続的に実施					
	デマンドバスの利用者登録制の導入	交通事業者、市	短期間						
	デマンドバスの停留所の増設・移設	交通事業者、市	短期間	必要に応じて、継続的に実施					
	シャトルバスの時刻表の定期的な見直し	交通事業者、市	短期間	必要に応じて、継続的に実施					
	路線バスの時刻表の定期的な見直し	交通事業者、市	短期間	必要に応じて、継続的に実施					
	デマンドバスとタクシーの役割の明確化	交通事業者、市	短期間	他事業と併せて、継続的に実施					
	民間企業サービスなどの公共交通以外の輸送資源との連携	民間事業者、市	長期間	先進事例等の把握・検討					
ICTを活用した公共交通サービスの導入	デマンドバス予約システムの改善	交通事業者、市	短期間	導入システムの検討					
	ICカードの導入	交通事業者	長期間	車両の更新に合わせて継続的に実施					
	バスロケーションシステムの導入	交通事業者、市	長期間	導入の検討					
	新たなモビリティ技術の導入	交通事業者、市	長期間	先進事例等の把握・検討					
利用促進策の実施	デマンドバスの詳細パンフレットの作成	市	短期間						
	定期的な利用促進イベント・キャンペーンの実施	交通事業者、市	短期間						
	観光の移動手段としてデマンドバスを活用	市	短期間						
	運転免許証返納者や高齢者等へのデマンドバス・シャトルバス試乗券の配布	市	短期間						

検討・協議

実施・整備

継続的に実施

事業期間

短期間

中期間

長期間

■ 検討・協議 ■ 実施・整備 ■■■ 継続的に実施

事業期間 短期間 中期間 長期間

第8章 数値目標の達成状況の評価

8-1. 評価指標・評価方法

目標に対する指標及び数値目標を以下のとおり設定します。

目標	指標	数値目標		
		現状値		目標値 (令和9年度)
目標① 誰もが安心して利用できる 公共交通環境の整備	指標① 公共交通の利用者 数	鉄道※1	3,218,570人/年 (令和3年度)	3,218,570人/年
		路線バス	707,796人/年 (令和3年度)	751,300人/年
		デマンドバス	10,396人/年 (令和3年度)	11,000人/年
		シャトルバス	10,120人/年 (令和3年度)	10,700人/年
	指標② 公共交通の利用可 能人口	人口カバー率	97.2% (令和2年度)	現状値以上
目標② 快適で利便性の高い公共交 通への改善	指標③ 公共交通に対する 満足度	鉄道	36.5% (令和4年度)	53%
		路線バス	35.1% (令和4年度)	55%
		デマンドバス	31.3% (令和4年度)	51%
		シャトルバス	34.2% (令和4年度)	52%
	指標④ デマンドバスの 予約不成立件数	1,000件/年 (令和3年度)		700件/年
目標③ 持続可能な公共交通体系の 実現	指標⑤ 公共交通の収支率 (鉄道を除く)	路線バス※2	55.8% (令和3年度)	現状値以上
		デマンドバス	5.8% (令和2年10月～ 令和3年9月)	現状値以上
		シャトルバス	18.1% (令和2年10月～ 令和3年9月)	現状値以上
	指標⑥ シャトルバスの 認知度	52.5% (令和4年度)		66%

※1 鉄道の利用者数は本庄駅及び本庄早稻田駅のみ（児玉駅については令和3年3月13日から駅員無配属駅のため利用者数の公表はされていない）

※2 路線バスの収支率はデータのある朝日自動車（児玉折返し場線、神泉総合支所線）のみ

指標① 公共交通の利用者数

数値目標	鉄道	現状値	3,218,570人/年	目標値	3,218,570人/年
	路線バス		707,796人/年		751,300人/年
	デマンドバス		10,396人/年		11,000人/年
	シャトルバス		10,120人/年		10,700人/年
目標値設定の考え方	本庄市総合振興計画で定めている利用者数と整合を図り、鉄道は現状維持、路線バス、デマンドバス、シャトルバスは、現状値に年間の伸び率1%を乗じた値を目標値とします。				
算出方法	各公共交通の利用者数				

指標② 公共交通の利用可能人口

数値目標	人口カバー率	現状値	97.2%	目標値	現状値以上
目標値設定の考え方	公共交通を利用できる人を減らさないため、現状値以上を目標値とします。				
算出方法	公共交通利用可能圏域を鉄道駅から800m、バス停留所※から300m圏内とし、その中に入る人口を算出				

※ 路線バス、デマンドバス、シャトルバス全ての停留所を対象とする

指標③ 公共交通に対する満足度

数値目標	鉄道	現 状 値	36.5%	目 標 値	53%
	路線バス		35.1%		55%
	デマンドバス		31.3%		51%
	シャトルバス		34.2%		52%
目標値設定の 考え方	令和4年度市民意識調査での「やや不満・不満」と回答した方の約5割が、「満足・やや満足」へ転換することを目標値とします。				
算出方法	市民意識調査				

指標④ デマンドバスの予約不成立件数

数値目標	予約不成立件数	現状値	1,000件/年	目標値	700件/年
目標値設定の考え方	利用したい方が利用できる交通手段とするため、予約システムの見直しや利用者登録制等の導入により、現状値から3割削減することを目標値とします。				
算出方法	各年度の予約不成立件数				

第8章 数値目標の達成状況の評価

指標⑤ 公共交通の収支率（鉄道を除く）

数値目標	路線バス	現状値	55.8%	目標値	現状値以上
	デマンドバス		5.8%		
	シャトルバス		18.1%		
目標値設定の考え方	利用者増による運賃収入の増加を目指しますが、人件費、燃料費、車両管理費などの運行経費の増加も想定されることから、現状より低下させないことを目標値とします。				
算出方法	（路線バス） 経常収益＝営業収入＋営業外収入 経常費用＝営業費用＋営業外費用 収支率＝経常収益/経常費用　×100 （デマンドバス・シャトルバス） 営業収益＝運送収入＋運送雑収入 営業費用＝人件費＋燃料油脂費＋修繕費＋固定資産償却費＋一般管理費等 収支率＝営業収益/営業費用　×100				

指標⑥ シャトルバスの認知度

数値目標	認知度	現状値	52.5%	目標値	66%
目標値設定の考え方	運行を維持するためには、まずは制度を知っていただくことが必要であるため、周知活動などを通じて、令和4年度市民意識調査において「知らない」と回答した方の約3割が、「知っている」へ転換することを目標値とします。				
算出方法	市民意識調査				

8-2. 達成状況の評価・評価スケジュール

本計画では、設定した目標に対する評価指標の達成状況を本庄市交通政策協議会でPDCAサイクルにより点検・評価します。評価指標が達成できそうにない場合は、要因を分析し、実施すべき事業の見直しを行います。

評価のスケジュールについては、毎年確認が可能な指標の継続的な点検を実施しつつ、計画期間が終了する令和9年度に最終評価を行うこととします。

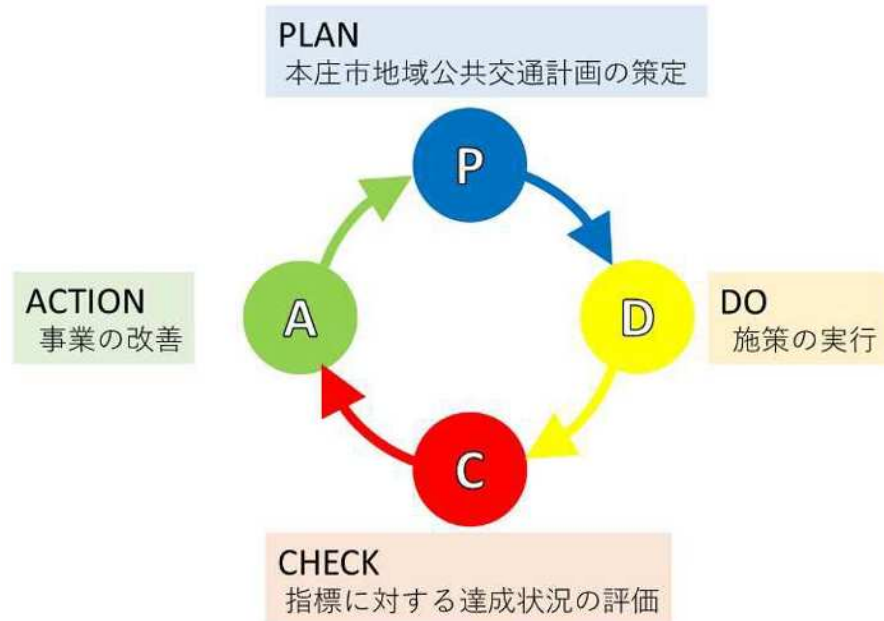


表 評価スケジュール

目標	指標	計画期間				
		R5年度	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度
目標① 誰もが安心して利用できる公共交通環境の整備	指標① 公共交通の利用者数	○	○	○	○	◎
	指標② 公共交通の利用可能人口	状況に変化があった時は適宜実施				◎
目標② 快適で利便性の高い公共交通への改善	指標③ 公共交通に対する満足度					◎
	指標④ デマンドバスの予約不成立件数	○	○	○	○	◎
目標③ 持続可能な公共交通体系の実現	指標⑤ 公共交通の収支率 (鉄道を除く)	○	○	○	○	◎
	指標⑥ シャトルバスの認知度					◎

○：点検 ◎：最終評価

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（地域内フィーダーシステム）

令和6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			計画 運行 回数	計画 運行 日数	系統 キロ程	利便増進 特例措置	運送継続 特例措置	地域内フィーダーシステムの基準適合 （別表7・別表9・別表10）		
			起点	經由地	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 （別表7のみ）
本庄市	本庄観光（株）	(1) 本庄シャトル便	本庄 駅南 口	新田原	本庄 早稲田 駅北口	往30km 復30km	366日	4941回			路線定期運行	①	・補助対象地域間幹線系統神泉線及び児玉線に接続 ・停留所「本庄駅南口」 ・JR高崎線に接続 ・停留所「本庄駅南口」 ・JR上越・北陸新幹線に接続 ・停留所「本庄早稲田駅北口」
	朝日自動車（株）	(2) 本庄北地域デマンド		本庄 北地 域		往 復 km	293日	4891回			区域運行	①	・補助対象地域間幹線系統神泉線及び児玉線に接続 ・停留所「本庄駅南口」「松澤医院」 ・JR高崎線に接続 ・停留所「本庄駅北口西」「本庄駅南口」
	朝日自動車（株）	(3) 本庄南地域デマンド		本庄 南地 域		往 復 km	293日	4688回			区域運行	①	・補助対象地域間幹線系統神泉線に接続 ・停留所「飯沼内科産婦人科」「和菓子いじま前」 ・補助対象地域間幹線系統児玉線に接続 ・停留所「やない産科医院」 ・補助対象地域間幹線系統神泉線及び児玉線に接続 ・停留所「本庄駅南口」「松澤医院」 ・JR高崎線に接続 ・停留所「本庄駅北口西」「本庄駅南口」 ・JR上越・北陸新幹線に接続 ・停留所「本庄早稲田駅北口」
	朝日自動車（株）	(4) 児玉市街地デマンド		児玉 市街 地		往 復 km	293日	2594回			区域運行	①	・補助対象地域間幹線系統児玉線に接続 ・停留所「高岡」「東坂産科医院」「吉田林大北」「木田産科医院」「埼玉りそな銀行児玉支店前」「木村医院」「児玉折返し場」「児玉警察署」 ・JR八高線に接続 ・停留所「児玉駅前」
	朝日自動車（株）	(5) 児玉山間地域デマンド		児玉 山間 地域		往 復 km	293日	1375回			区域運行	①	・補助対象地域間幹線系統児玉線に接続 ・停留所「木田産科医院」「埼玉りそな銀行児玉支店前」「木村医院」「児玉折返し場」「児玉警察署」 ・JR八高線に接続 ・停留所「児玉駅前」

（注）

神泉線・・・本庄駅南口～神泉総合支所線
児玉線・・・本庄駅南口（宮本町車庫）～（児玉高校）～児玉折返し場～赤城乳業本社工場線

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「經由地」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キロ程を記載し、もう片方の欄に「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、地域内フィーダーシステム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、地域内フィーダーシステム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. 本表に記載する運送予定システム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。

デマンド交通営業区域 … 本庄市域

デマンド交通運用地域

本庄北地域	地域①、区域b及び区域bに近接する公共施設(「保健センター」、「市民文化会館」)に設置する乗降ポイント間を運行する。
本庄南地域	地域②、区域a及び区域aに近接する公共施設(「本庄市役所」、「湯かっこ」)に設置する乗降ポイント間を運行する。
児玉市街地	地域③並びに地域③に近接する「間瀬湖」及び商業施設「ビッグマーケット」に設置する乗降ポイント間を運行する。 ただし、1日1往復に限り、「児玉総合支所」、「湯かっこ」に設置する乗降ポイント間を運行する。
児玉山間地域	県道秩父児玉線の「いろは橋折返し場」に設置する乗降ポイントを起点、「児玉総合支所」に設置する乗降ポイントを終点として同県道を往復することを基本とし、地域④に設置する乗降ポイントと同県道沿いに設置する乗降ポイント、区域cに設置する乗降ポイント及び区域cに近接する公共施設(「セルディ」、「エコーピア」、「秋平小学校」)、商業施設、医療施設に設置する乗降ポイント間を運行する。

地域① … JR高崎線以北の地域

地域② … JR高崎線以南の本庄地域

地域③ … 児玉地域のうち児玉町元田、稲沢、河内、太駄下、太駄中、太駄上を除く地域

地域④ … 児玉町元田、稲沢、河内、太駄下、太駄中、太駄上

区域a … 南をJR高崎線、北を県道勅使河原本庄線(旧中山道)、西を蛭子塚通り線、東を国道17号と県道藤岡本庄線(南大通り線)で囲まれる地域

区域b … 北をJR高崎線、南を二本松通り線、西を蛭子塚通り線、東を県道藤岡本庄線(南大通り線)で囲まれる地域

区域c … 国道254号以南の児玉町児玉、八幡山、吉田林

表 1 添付図面

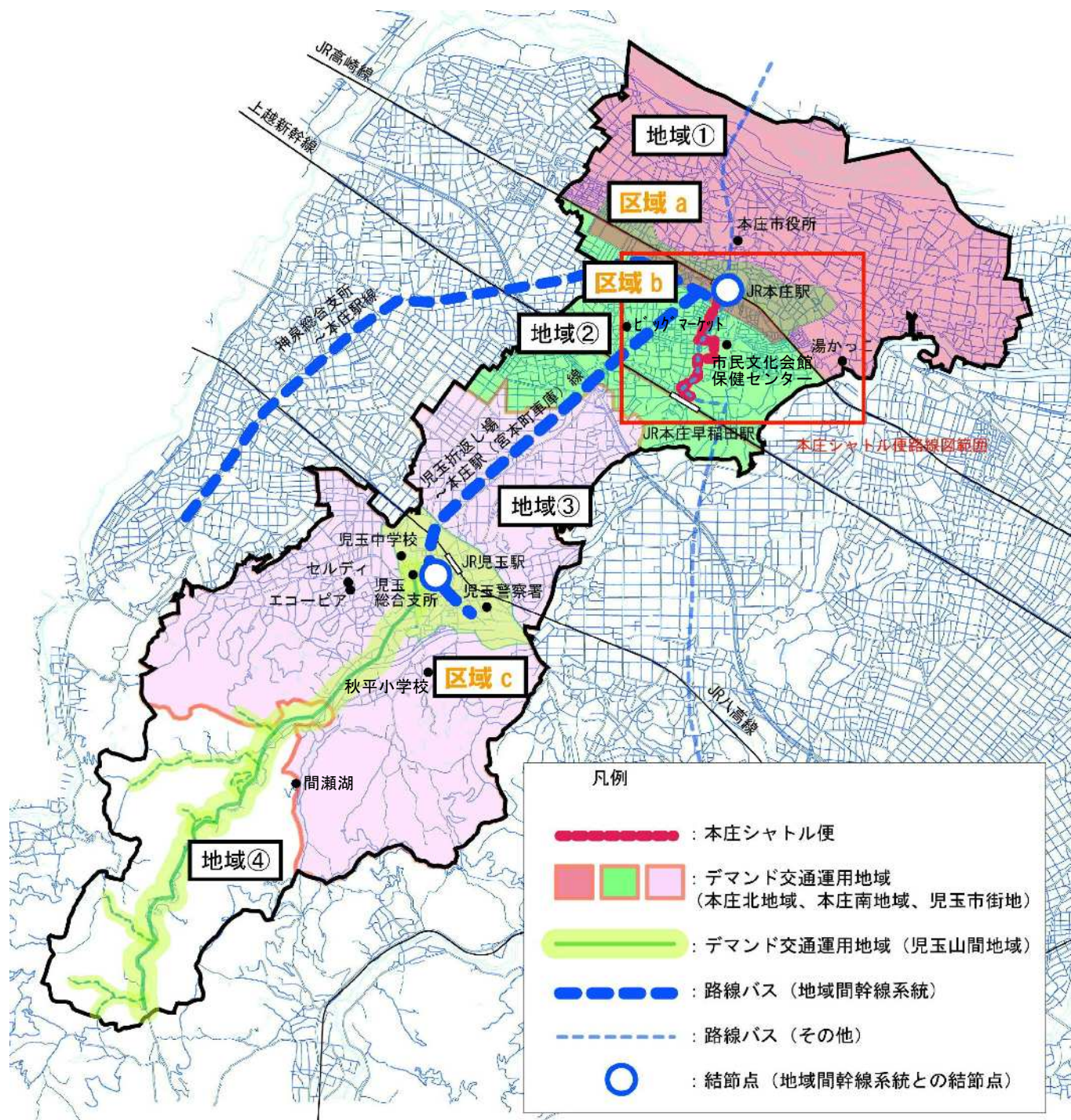


表 1 添付資料 (運行ダイヤ)

テマント交通

◎たにほん号(本庄北・本庄南・見玉市街地)

月～土曜日	8:00～17:00
-------	------------

(日曜・休日・12/29～1/3は運休)
※最終降車時刻は17:00

◎もといすみ号(見玉山間)

月～土曜日	8:00～17:00
-------	------------

(日曜・休日・12/29~1/3は運休)

8:00～17:00
※通学用として児玉中学校の開校日に合わせて7:40（いろは橋折返し場発）、18:10（児玉中学校発）も運行。
席に余裕がある場合、予約のうえ一般客も乗車可。一般客の予約がない場合には、通学区間のみ運行。ただし、
18:10（児玉中学校発）については、一般客の予約がなく、かつ、当該便を利用する生徒がいらないことが明らか
な場合には、運行しない。

本庄シヤトル便

平日、土曜・休日とも同じダイヤ
年中無休

停留所名	本庄駅南口 → → → → 本庄早稲田駅北口														
本庄駅南口	9:00	9:32	10:07	10:57	11:37	12:17		13:47	14:22	14:57	15:47	16:22	17:02	18:02	18:47
駅南交番前	9:02	9:34	10:09	10:59	11:39	12:19		13:49	14:24	14:59	15:49	16:24	17:04	18:04	18:49
南本町	9:03	9:35	10:10	11:00	11:40	12:20		13:50	14:25	15:00	15:50	16:25	17:05	18:05	18:50
什や木	9:05	9:37	10:12	11:02	11:42	12:22		13:52	14:27	15:02	15:52	16:27	17:07	18:07	18:52
新田原	9:06	9:38	10:13	11:03	11:43	12:23		13:53	14:28	15:03	15:53	16:28	17:08	18:08	18:53
法務局南	9:07	9:39	10:14	11:04	11:44	12:24		13:54	14:29	15:04	15:54	16:29	17:09	18:09	18:54
久下塚	9:09	9:41	10:16	11:06	11:46	12:26		13:56	14:31	15:06	15:56	16:31	17:11	18:11	18:56
本庄早稲田駅北口	9:13	9:45	10:20	11:10	11:50	12:30		14:00	14:35	15:10	16:00	16:35	17:15	18:15	19:00

停留所名	本庄早稲田駅北口 → → → 本庄駅南口													
	9:15	9:50	10:40	11:20	12:00	13:30	14:05	14:40	15:30	16:05	16:45	17:45	18:30	
本庄早稲田駅北口	9:15	9:50	10:40	11:20	12:00		13:30	14:05	14:40	15:30	16:05	16:45	17:45	18:30
久下塚	9:17	9:52	10:42	11:22	12:02		13:32	14:07	14:42	15:32	16:07	16:47	17:47	18:32
法務局南	9:19	9:54	10:44	11:24	12:04		13:34	14:09	14:44	15:34	16:09	16:49	17:49	18:34
新田原	9:20	9:55	10:45	11:25	12:05		13:35	14:10	14:45	15:35	16:10	16:50	17:50	18:35
けや木	9:21	9:56	10:46	11:26	12:06		13:36	14:11	14:46	15:36	16:11	16:51	17:51	18:36
南本町	9:23	9:58	10:48	11:28	12:08		13:38	14:13	14:48	15:38	16:13	16:53	17:53	18:38
駅南交番前	9:24	9:59	10:49	11:29	12:09		13:39	14:14	14:49	15:39	16:14	16:54	17:54	18:39
本庄駅南口	9:28	10:03	10:53	11:33	12:13		13:43	14:18	14:53	15:43	16:18	16:58	17:58	18:43

表 1 添付図面

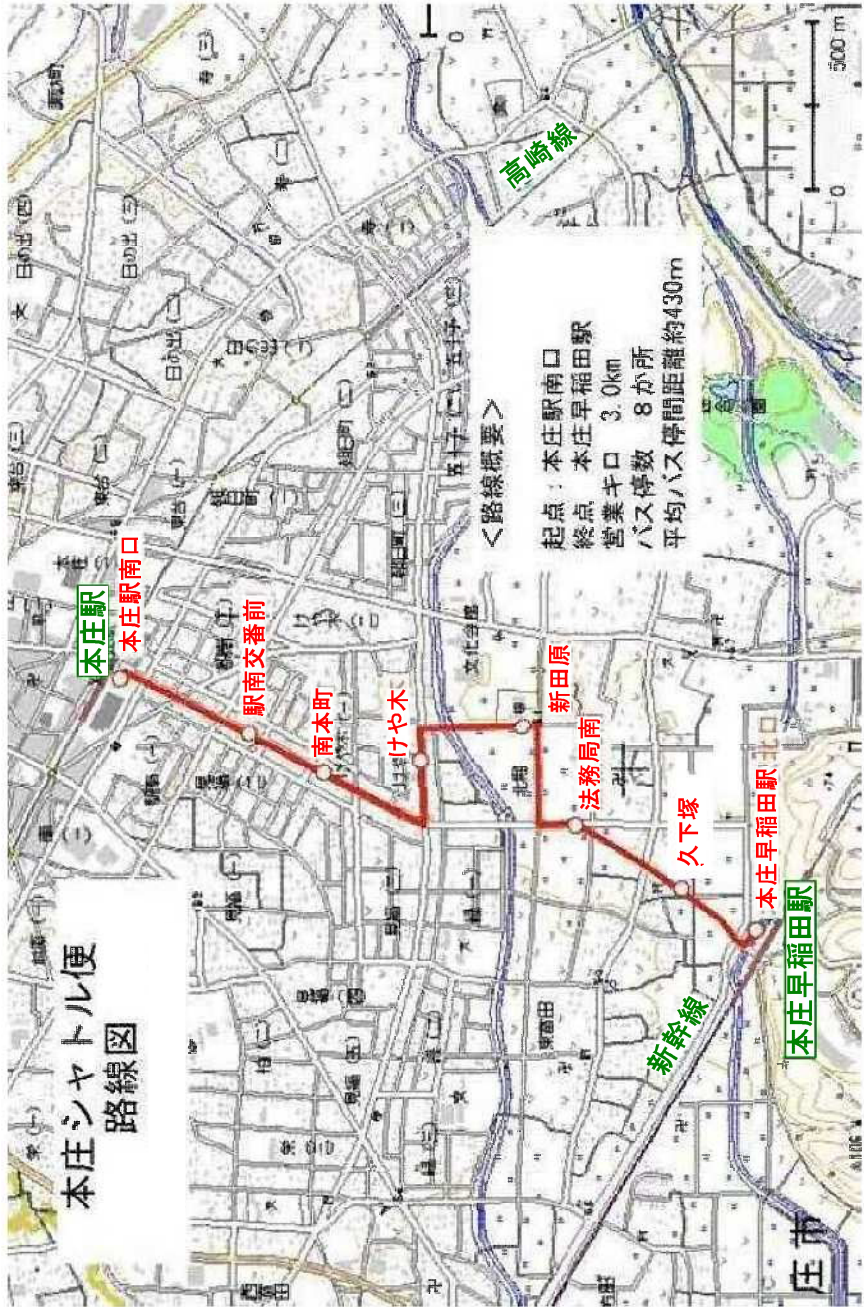


表5 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

市区町村名	本庄市
-------	-----

(単位:人)

	人 口
人口集中地区以外	33,454
交通不便地域等	636

交通不便地域等の内訳

人 口	対象地区	根拠法
636	本泉地区	山村振興法

地域公共交通計画、地域公共交通利便増進実施計画、地域旅客運送サービス継続実施計画の策定年月日及び
特例適用開始年度

計画名	策定年月日	特例適用開始年度
本庄市地域公共交通計画	令和5年3月24日	

(1)記載要領

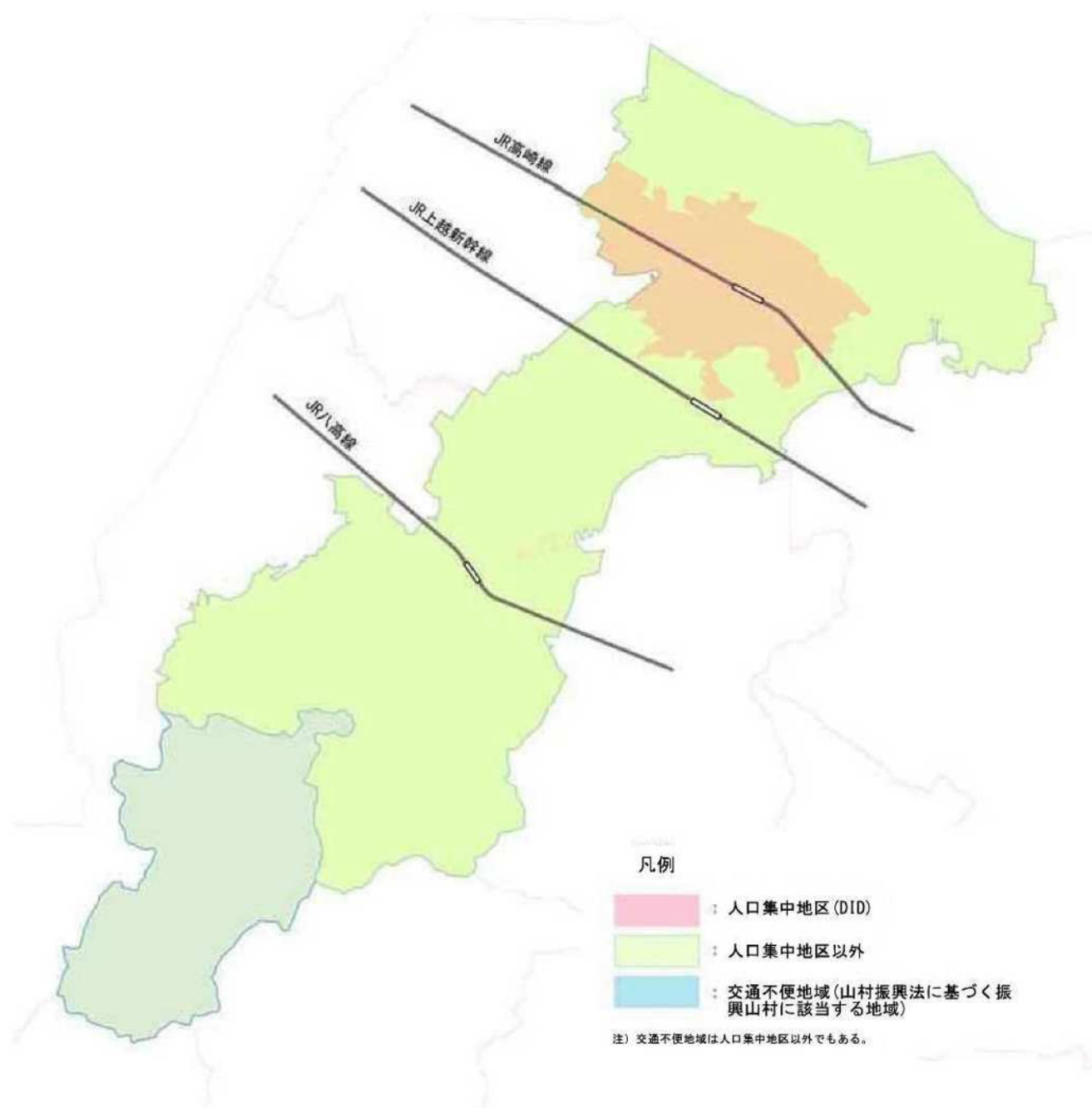
1. 人口は最新の国勢調査結果を基に記載すること。ただし、地方運輸局長等が指定する交通不便地域の場合は、申請する年度の前年度の3月末現在の住民基本台帳を基に記載すること。
2. 「人口集中地区以外」の欄は、国勢調査結果により設定された人口集中地区に該当しない地区の人口を記載すること。
3. 「交通不便地域等」の欄は、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱（以下、「交付要綱」という。）の別表7（ハ②（1））に記載のある過疎地域の人口、交付要綱別表7（ハ②（2）（実施要領の2.（1）⑪））に基づき地方運輸局長等が指定する交通不便地域の人口及び交付要綱別表7リに基づき地方運輸局長等が認める地域の
4. 「対象地区」の欄には、当該市町村の一部が交付要綱別表7（ハ②（1））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等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。また、乗用タクシー以外での輸送が著しく困難であるものとして地方運輸局長等が認めた場合は、「局長指定（乗用）」と記載すること。
6. 「特例適用開始年度」の欄は、地域公共交通利便増進実施計画又は地域旅客運送サービス継続実施計画を策定し、利便増進特例又は運送継続特例を適用する場合に記載すること。

(2)添付書類

1. 「人口集中地区以外の地区」及び「交通不便地域等」の区分が分かる地図を添付すること。（ただし、全域が交通不便地域等となる場合には省略可）

表5 添付図面

人口集中地区、人口集中地区以外、交通不便地域の状況



今後のスケジュール（案）

