

令和7年度第1回 本庄市交通政策協議会 次第

日 時：令和7年5月16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 | 8 頁 |
|---------------------------|-----|

4. 議 事

- | | |
|---|------|
| （1）令和6年度 事業報告及び歳入歳出決算について | 20 頁 |
| （2）令和7年度 事業計画（案）及び歳入歳出予算（案）について | 24 頁 |
| （3）デマンドバス日曜日の運行実証実験に係る日程について | 26 頁 |
| （4）令和8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（地域間幹線系統）の認定申請について | 27 頁 |
| （5）令和8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（地域内フィーダー系統）の認定申請について | 49 頁 |
| （6）令和7年度 地域内フィーダー系統補助金交付申請について | 71 頁 |

5. そ の 他

6. 閉 会

令和7年度 本庄市交通政策協議会 委員名簿

(敬称略・順不同)

役 職	氏 名	選 出 区 分 (本庄市交通政策協議会設置要綱第3条第2項)		備 考
会長	ササキ クニアキ 佐々木 邦明	第13号委員 (学識経験を有する者)	早稲田大学 教授	
委員	サイトウ ジュンイチ 齊 藤 順 一	第1号委員 (本庄市長又はその指名する者)	本庄市都市整備部長	
委員	タヌマ ケンイチ 田 沼 健 一	第2号委員 (一般乗合旅客自動車運送事業者)	朝日自動車株式会社 運輸部長	
委員	イシクラ ミキオ 石倉 実希雄		十王自動車株式会社 代表取締役 社長	
委員	セキネ ハジメ 関 根 肇	第2号委員 (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	
委員	カネコ トシユキ 金 子 英 俊	第3号委員 (一般貸切旅客自動車運送事業者)	庄和観光バス株式会社 代表取締役	
委員	アサミ ロクロウ 浅 見 禄 郎		協同貨物自動車株式会社 代表取締役	
委員	ジングウ つぐよ 神宮 つぐよ	第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	
委員	フジタ ミツギ 藤 田 ミツギ		一般社団法人埼玉県乗用自動車協会 事務局長	
委員	イヅツカ ミツヒロ 飯 塚 光 弘	第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	
委員	マチダ ジュンイチ 町 田 純 一	第6号委員 (住民又は利用者の代表)	西今井自治会長	
委員	ヤナギタ マコト 柳 田 マコト		本庄市老人クラブ連合会 副会長	
監査委員	タナカ カズナリ 田 中 カズナリ		本庄商工会議所 専務理事	
委員	ミヤベ タカオ 宮 部 孝 夫		児玉商工会 副会長	
委員	タネムラ トモフミ 種 村 トモフミ		本庄市身体障害者福祉会 会長	
委員	オギワラ マサユキ 荻 原 マサユキ	第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	
委員	サカモト ヌウ 坂 本 ヌウ	第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	
委員	シマ ネ アツシ 島 根 アツシ	第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	
委員	タカギ ジュンコ 高 木 ジュンコ	第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	
委員	ハラダ ヒデユキ 原 田 ヒデユキ	第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	
委員	ナカス ケイタ 中 洲 ケイタ	第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	
委員	クリハラ リュウイチ 栗 原 リュウイチ	第12号委員 (道路管理者 (県道))	埼玉県本庄県土整備事務所 道路部長	
監査委員	ハヤシ トミジ 林 トミジ	第13号委員 (その他協議会が必要と認める者)	本庄市議会 議員	

令和7年度 本庄市交通政策協議会 運賃協議分科会 構成員名簿

(敬称略・順不同)

役 職	氏 名	選 出 区 分 (本庄市交通政策協議会設置要綱第7条第3項)	備 考
分科会長	サイトウ ジュンイチ 齊 藤 順 一	第1号委員（第3条第2項第1号の者 本庄市長 又はその指名する者）	本庄市都市整備部長
構成員	タヌマ ケンイチ 田 沼 健 一	第2号委員（当該運賃等を定めようとする一般乗 合旅客自動車運送事業者）	朝日自動車株式会社 運輸部長
構成員	ジングウ つぐよ 神宮 つぐよ		本庄タクシー株式会社 代表取締役社長
構成員	カネコ ヒデトシ 金 子 英 俊		庄和観光バス株式会社 代表取締役
構成員	タカギ ジュンコ 高 木 純 子	第3号委員（第3条第2項第10号の者 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
構成員	マチダ ジュンイチ 町 田 純 一	第4号委員（第3条第2項第6号の者のうち、本 庄市長が指名する者 住民又は利用者の代表）	西今井自治会長
構成員	ヤナギタ マコト 柳 田 信		本庄市老人クラブ連合会 副会長
構成員	タナカ カズナリ 田 中 一 成		本庄商工会議所 専務理事
構成員	ミヤベ タカオ 宮 部 孝 夫		児玉商工会 副会長
構成員	タネムラ トモフミ 種 村 朋 文		本庄市身体障害者福祉会 会長

○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

(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4条第2項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) 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第5条第1項に規定する地域公共交通計画（以下「地域公共交通計画」という。）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 協議会に会長を置き、第3条第2項第13号に規定する者のうち、学識経験を有するものをもって充てる。

2 会長は、協議会の会務を総括し、協議会を代表する。

(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。

(運賃協議分科会)

第7条 協議会に道路運送法（昭和26年法律第183号）第9条第4項に規定する協議組織として運賃協議分科会（以下「分科会」という。）を置く。

- 2 分科会は、第2条第1項第4号に規定する運賃及び料金（以下「運賃等」という。）に関する事項について協議を行う。
- 3 分科会の構成員は、次に掲げる者とする。

- (1) 第3条第2項第1号の者
- (2) 当該運賃等を定めようとする一般乗合旅客自動車運送事業者
- (3) 第3条第2項第10号の者
- (4) 第3条第2項第6号の者のうち、市長が指名する者

- 4 分科会に分科会長を置き、前項第1号に掲げる者をもって充てる。
- 5 分科会長は、分科会の会務を総理し、分科会を代表する。
- 6 分科会の会議においては、前条の規定を準用する。この場合において、同条中「協議会」とあるのは「分科会」と、「会長」とあるのは「分科会長」と読み替えるものとする。

(協議結果の尊重義務)

第8条 会議及び分科会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9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10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11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12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13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14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15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。

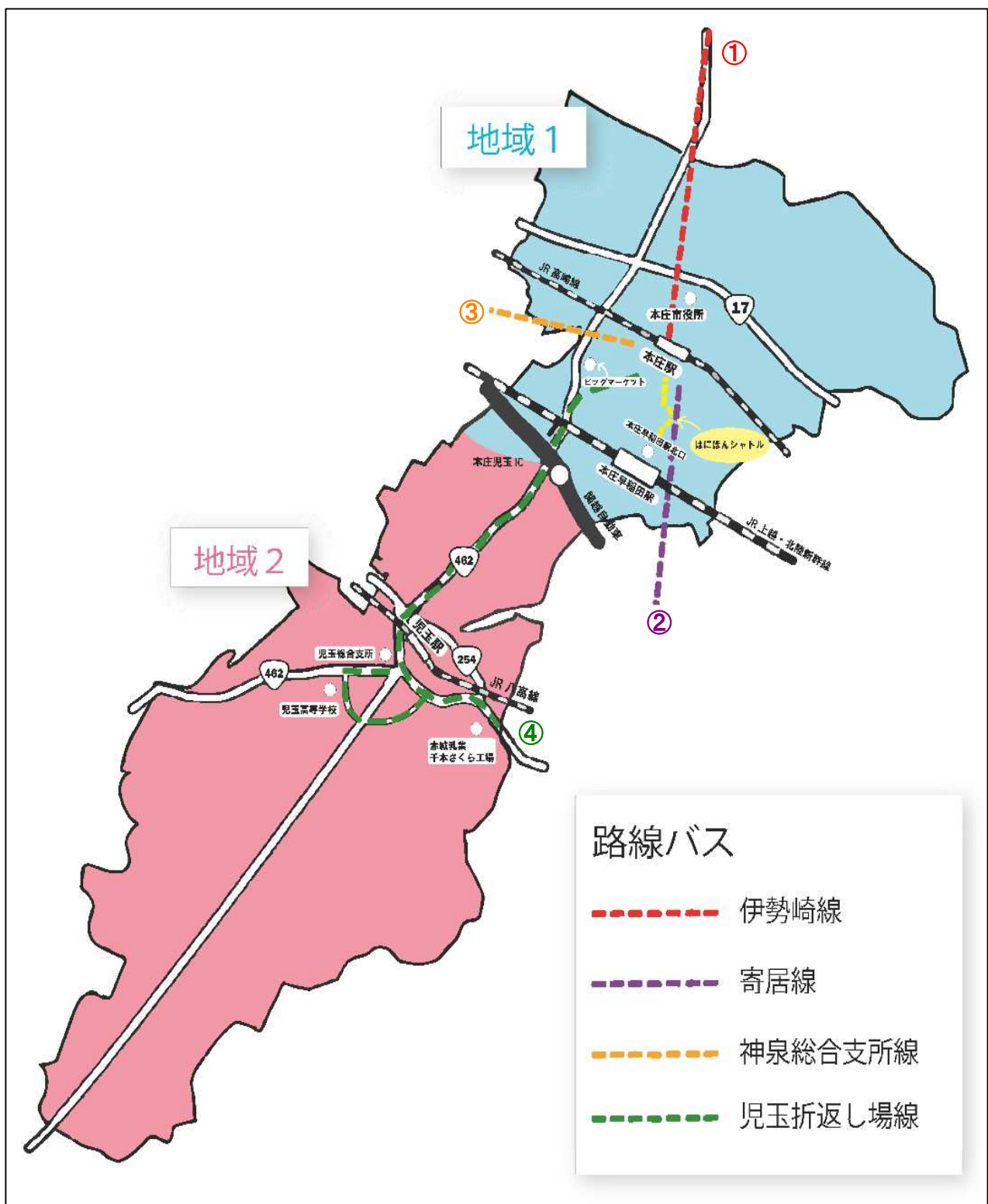
附 則（令和 6 年 3 月 2 9 日告示第 1 4 0 号）

この告示は、令和 6 年 4 月 1 日から施行する。ただし、第 1 条及び第 2 条の改正規定は、公示の日から施行する。

附 則（令和 6 年 6 月 2 6 日告示第 2 2 7 号）

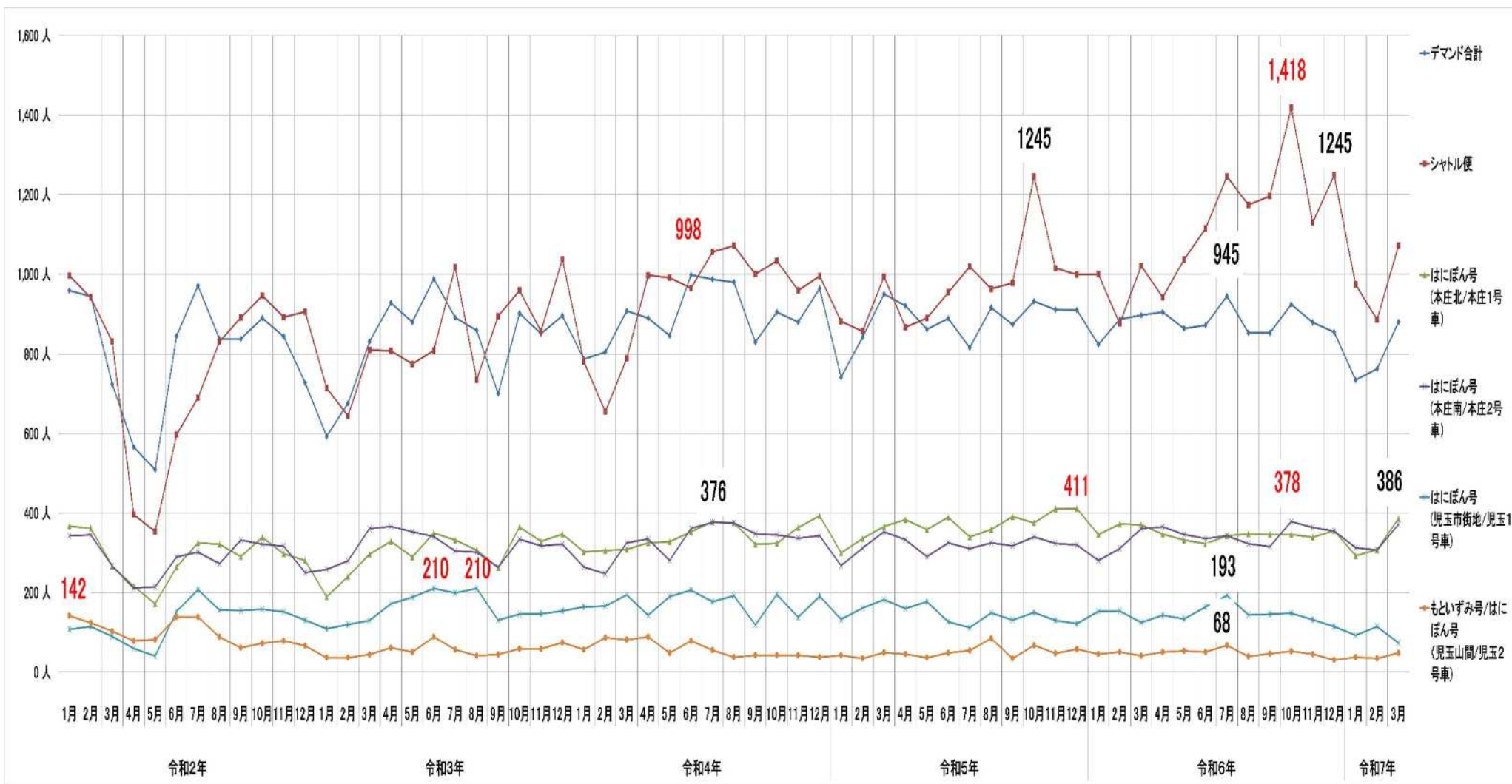
この告示は、公示の日から施行する。

市内公共交通の概要



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

デマンドバス・シャトルバス 直近5年の利用状況



デマンドバス・シャトルバス 利用者数

①デマンドバス(はにぼん号・もといずみ号) 利用者数

		令和6年								令和7年			合計	参考 (R5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			
運行日数		25日	23日	25日	26日	26日	23日	26日	24日	24日	23日	22日			
はにぼん号 (本庄北/本庄1号車)	月間	346	331	322	342	347	345	345	338	355	292	307			
	1日平均	13.8	14.4	12.9	13.2	13.3	15.0	13.3	14.1	14.8	12.7	14.0			
はにぼん号 (本庄南/本庄2号車)	月間	365	345	335	342	322	315	378	363	354	312	306			
	1日平均	14.6	15.0	13.4	13.2	12.4	13.7	14.5	15.1	14.8	13.6	13.9			
はにぼん号 (児玉市街地/児玉1号車)	月間	143	134	164	193	144	146	148	132	115	93	115			
	1日平均	5.7	5.8	6.6	7.4	5.5	6.3	5.7	5.5	4.8	4.0	5.2			
もといずみ号 (児玉山間) はにぼん号/児玉2号車	月間	51	54	51	68	40	47	53	46	31	38	35			
	1日平均	2.0	2.3	2.0	2.6	1.5	2.0	2.0	1.9	1.3	1.7	1.6			
市内合計	月間	905	864	872	945	853	853	924	879	855	735	763			
	1日平均	36.2	37.6	34.9	36.3	32.8	37.1	35.5	36.6	35.6	32.0	34.7			

(単位:人)

②シャトルバス(はにぼんシャトル) 利用者数

		令和6年								令和7年			合計	参考 (R5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	30日	31日	30日	31日	31日	28日	31日		
シャトル便	月間	942	1,037	1,115	1,245	1,174	1,196	1,418	1,130	1,248	974	886	1,072		
	1日平均	31.4	33.5	37.2	40.2	37.9	39.9	45.7	37.7	40.3	31.4	31.6	34.6		

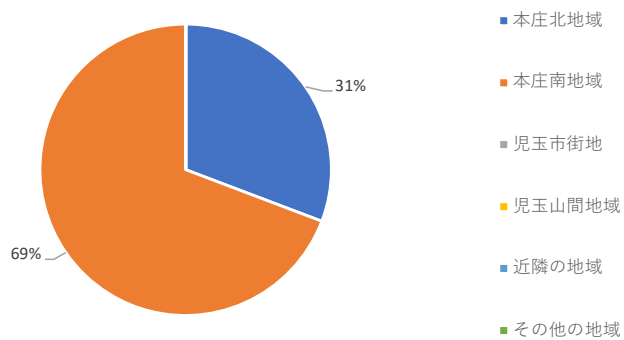
(単位:人)

はにぼん号・もといずみ号
利用者アンケート結果

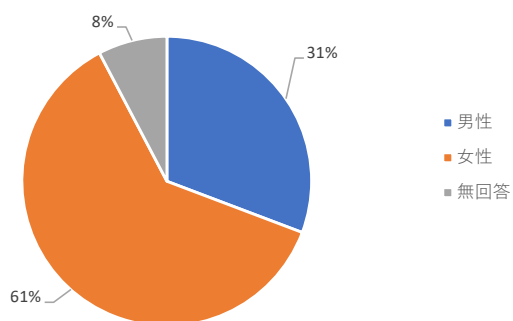
アンケート期間：令和6年12月～
令和7年2月

回答者：13名

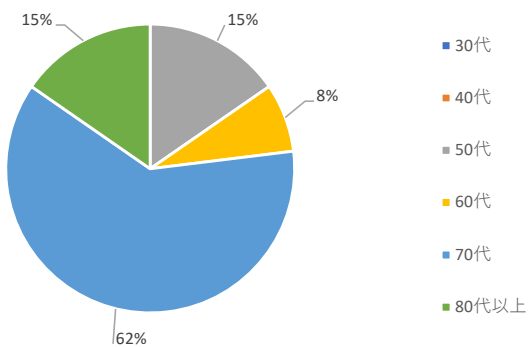
1-1 住まい



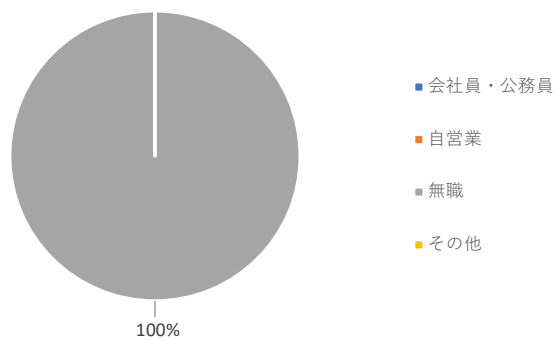
1-2 性別



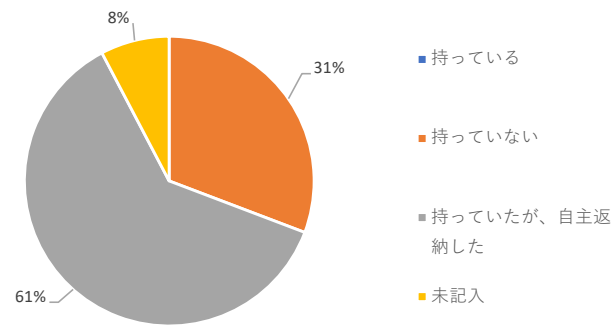
1-3 年齢



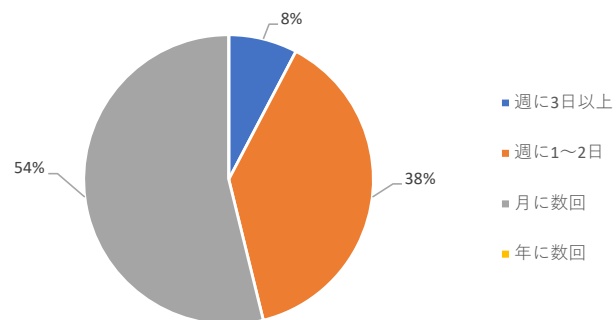
1-4 職業



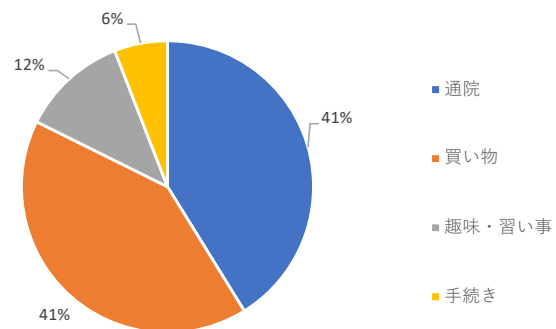
1 - 5 運転免許証



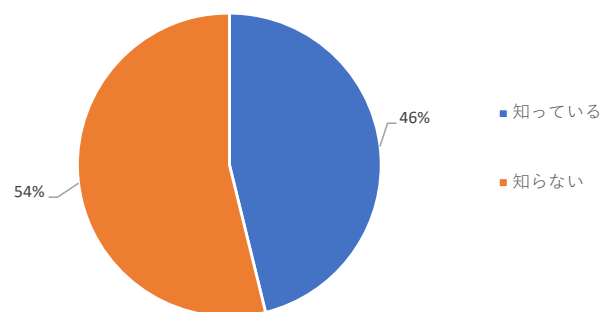
2 利用頻度



3 利用目的



4 はにぼんシャトルの認知度



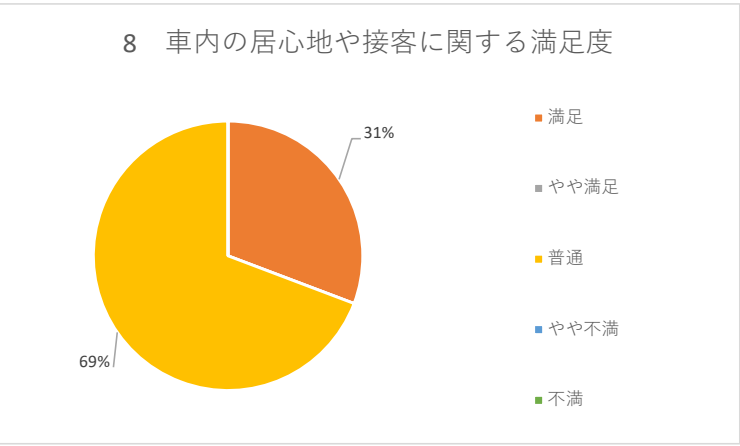
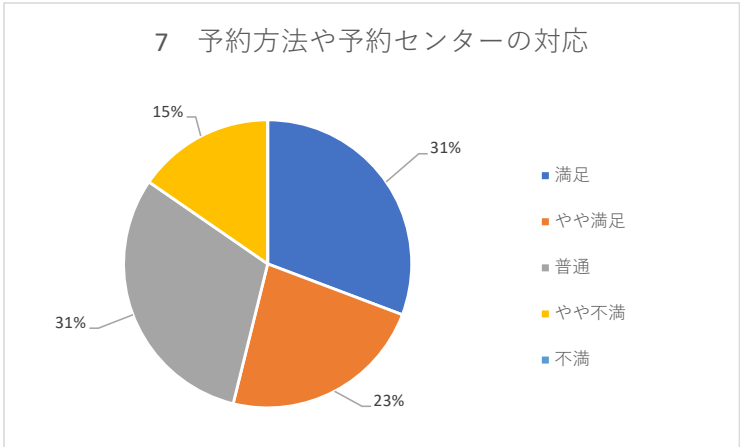
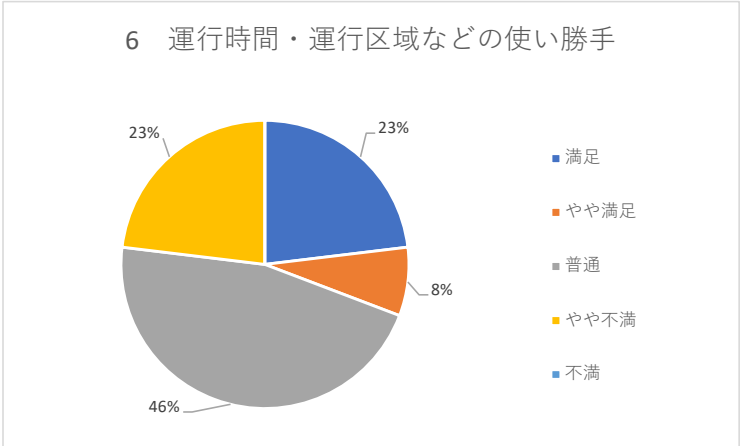
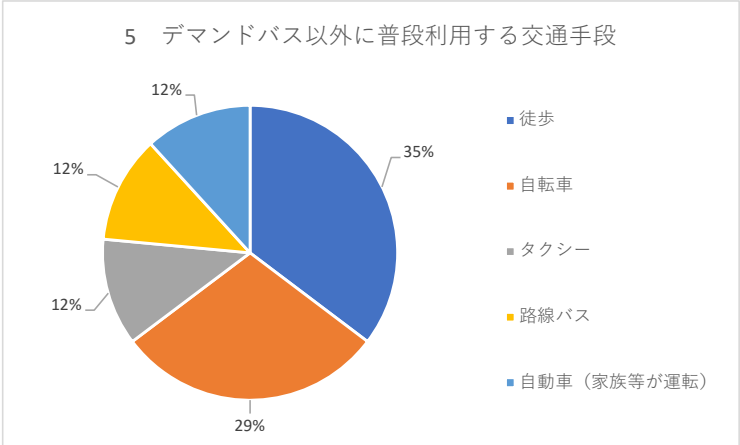
【参考 R4市民意識調査】

シャトルバスの認知度

R4 52.5%

目標値 (R9) 66%

【R4 市民意識調査】		
満足	16.1%	} <u>31.3%</u>
やや満足	15.2%	
普通	22.3%	} <u>38.4%</u>
やや不満	19.6%	
不満	18.8%	
無回答	8.0%	



9 不満点、ご意見等

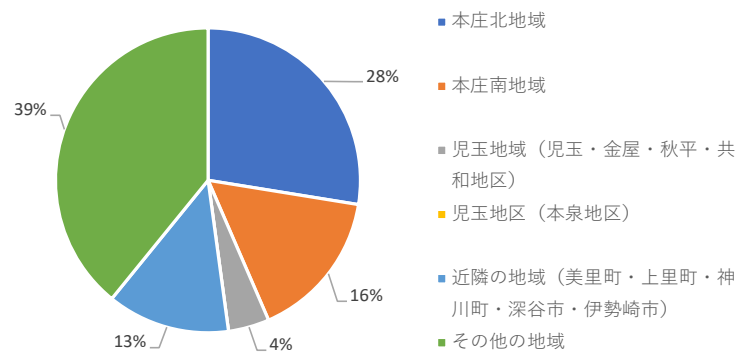
- ・運転手さんも予約センターも皆親切で助かります。
- ・予約が取りづらい。
- ・乗り継ぎが大変。
- ・電話が繋がりにくい。予約するのに1時間～1時間30分待たねばならないときもあります。
- ・スムーズに予約が出来たらよいと思います。はにぼん号利用のしおりがあると利用しやすいと思います。
- ・運行区域を広げてほしい。

はにぼんシャトル
利用者アンケート結果

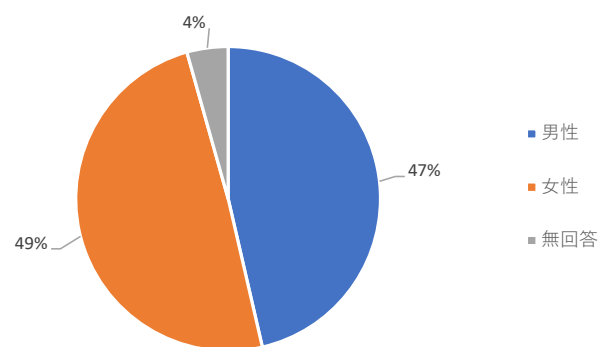
アンケート期間：令和6年12月～令和7年2月

回答者数：69名

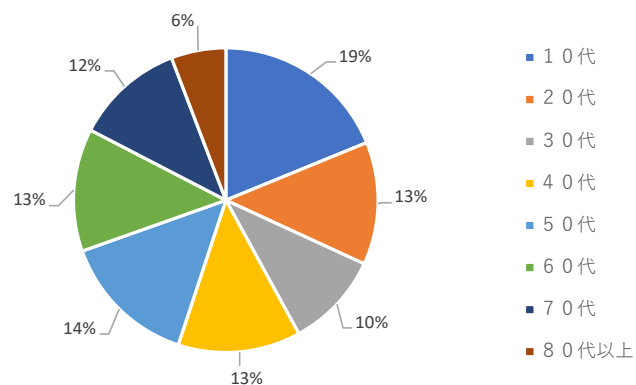
1-1 住まい



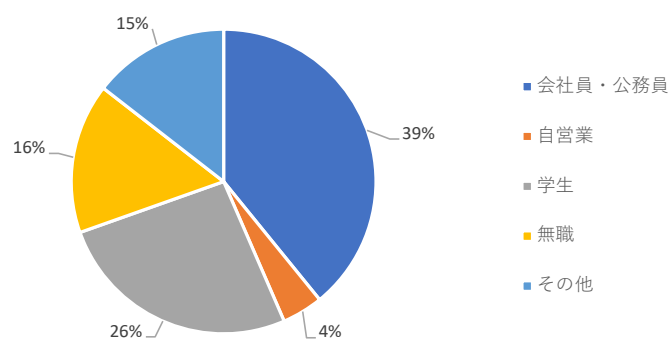
1-2 性別



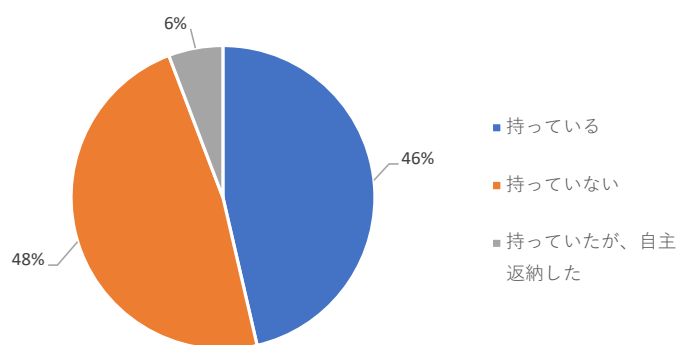
1-3 年齢



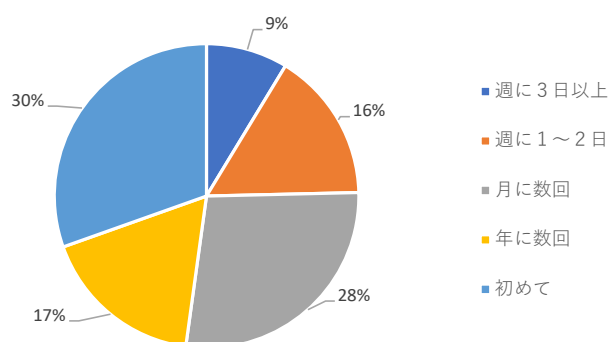
1-4 職業



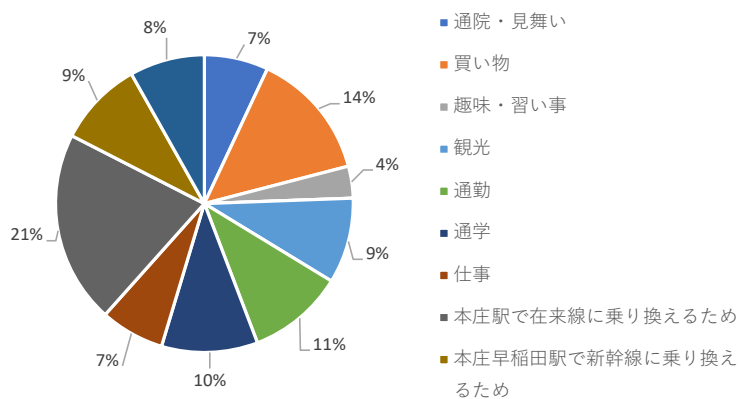
1 - 5 運転免許証



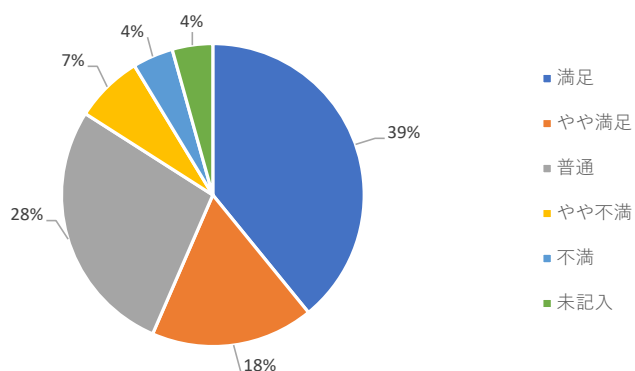
2 利用頻度



3 利用目的



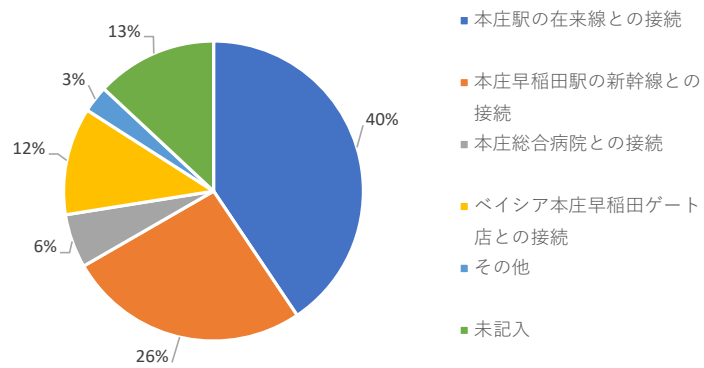
4 運行時間や運行区域などの使い勝手



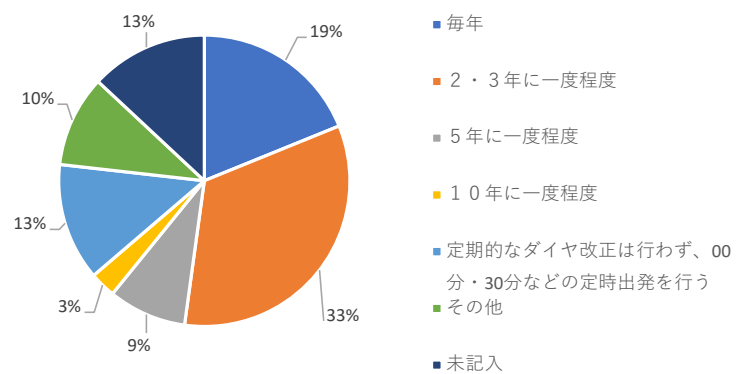
【参考 R4市民意識調査】

満足	20.2%	}	34.2%
やや満足	14.0%		
普通	28.1%	}	35.1%
やや不満	24.6%		
不満	10.5%		
無回答	2.6%		

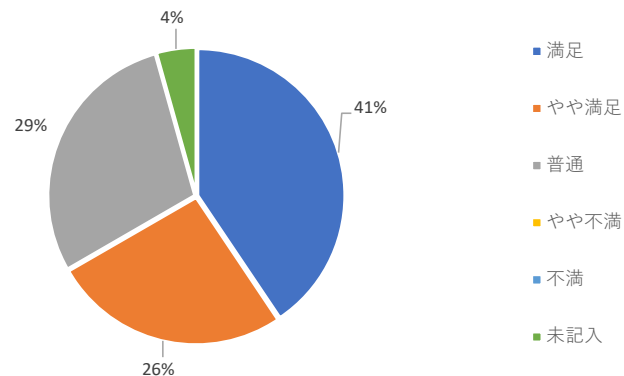
5 運行時間について優先順位が高いもの



6 運行時間の見直しの頻度



7 車内の居心地や接客に関する満足度



8 不満点、ご意見等

- ・ 時間によって全然本数が無いときに困る。
- ・ 定員オーバーで本庄早稲田駅まで歩いたことがある。
- ・ はにぼんシャトル以外の交通手段が分かりにくいいため積極的に案内・PRしてもらいたい。
- ・ 在来線の発車時刻に合わせて運行してください。
- ・ 最終便が早いので、もう少し遅い時間にほしいです。
- ・ もう少し昼過ぎに本数を増やしてほしい。
- ・ バス停が分かりづらかったです。
- ・ 時間帯本数を増加してほしい。
- ・ はにぼんシャトルのバス停を増やしてほしい。
- ・ 新幹線ダイヤに合わせて運行してもらいたい。

令和6年度 デマンド電話予約 お断り数とキャンセル数

令和6年4月～令和7年2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	5	27	26	3	7	72	80	9	16	70	72	7	12	87	67	12	0	53	70	69	0	85	145	87	0	75	79	48	0	50	34	30
本庄南地域	18	29	42	6	20	84	112	13	19	98	107	4	14	121	89	13	0	76	153	83	0	101	199	77	0	98	136	66	0	108	124	41
児玉市街地	7	10	2	0	1	21	12	2	7	19	6	3	7	17	9	1	0	33	8	9	0	53	21	10	0	28	6	7	0	55	5	2
児玉山間地域	0	2	0	0	1	4	0	0	1	1	0	0	1	1	0	0	0	1	1	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0

▼ 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 : 799 件/年 (連絡あり : 663 件/年 連絡なし : 136 件/年)

当日の予約断念・変更 : 697 件/年 (予約断念 : 624 件/年※ 予約変更 : 73 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7年3月 AIシステムより抽出した電話・LINE・アプリの 1週間前から当日までの未予約件数

電話予約



未予約 206件 (21%)

予約到達 778件 (79%)

「デマンドバスの当日予約不成立件数」の目標値算出方法
※本庄市地域公共交通計画 評価指標④ 現状値：1,000件/年 目標値：700件/年

年度	合計件数	当日件数	当日割合	
R3	1,766件	1,000件	56.6%	
R4	1,790件	932件	52.1%	
R5	1,581件	849件	53.7%	
R6 (R7年2月まで)	1,605件	624件	38.9%	R7年3月の実績値代替値
合計	6,742件	3,405件	50.5%	206件 × 50.5% = 104件

R7年2月までの実績値624件+R7年3月の実績代替値104件=R6年度実績値 728件

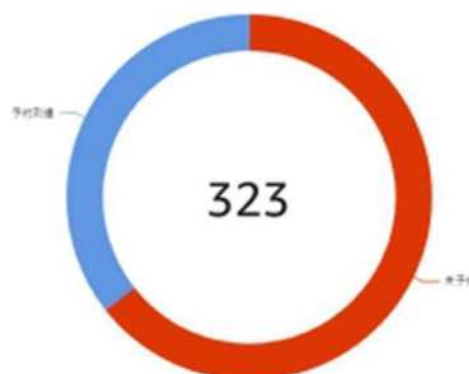
LINE予約



未予約 760件 (82%)

予約到達 168件 (18%)

アプリ予約



未予約 208件 (64%)

予約到達 115件 (36%)

令和6年度 本庄市交通政策協議会 事業報告

令和6年	5月17日(金)	令和6年度第1回 本庄市交通政策協議会 <u>報告事項</u> ・利用状況の推移等 <u>議 事</u> ・令和5年度 事業報告及び歳入歳出決算について ・令和6年度 事業計画（案）及び歳入歳出予算（案）について ・令和7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 ・今後のスケジュール及び運行にあたって協議・合意が必要な事項 ・運賃協議会分科会の設置に伴う本庄市交通政策協議会設置要綱の一部改正について ・デジタル田園都市国家構想交付金の活用に伴う「本庄市AI デマンドバスシステム導入支援業務仕様書（案）」の変更について
	8月9日（金）	令和6年度第2回 本庄市交通政策協議会 <u>報告事項</u> ・運賃協議分科会の設置について ・運賃改定（案）に関する意見募集について ・本庄市オンデマンド型交通システム導入等業務受注候補者の選定結果について <u>議 事</u> ・運行事業者の選定について
	9月	・運行事業者の選定
	9月30日（月）	令和6年度第3回 本庄市交通政策協議会（書面協議） <u>議 事</u> ・令和6年度事業計画及び歳入歳出予算の変更（案）について

	11月1日（金）	令和6年度第4回 本庄市交通政策協議会 <u>報 告</u> ・運行事業者の選定結果について <u>議 事</u> ・令和7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変更申請について ・今後のスケジュール及び運行にあたって協議・合意が必要な事項 ・令和6年度地域内フィーダー系統補助金交付申請について
	11月1日（金）	令和6年度第1回 本庄市交通政策協議会運賃協議分科会 <u>議 事</u> ・デマンドバス等の運賃改定について
	12月～2月	・はにぼん号・もといずみ号利用者アンケート ・はにぼんシャトル利用者アンケート
令和7年	1月20日（月）	令和6年度第5回 本庄市交通政策協議会 <u>議 事</u> ・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事業評価について ・令和7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変更申請について ・今後のスケジュール及び運行にあたって協議・合意が必要な事項 <u>その他</u> ・オンデマンド型交通システムについて
	3月1日（土）	・オンデマンド型交通システム導入
	3月	・はにぼん号 停留所更新作業 ・はにぼんシャトル 停留所更新作業

令和6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	6,314,000	6,314,000	0	R6地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）
2 交付金	1 交付金	1 交付金	685,000	685,000	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	70	▲ 930	預金利子
合 計			7,000,000	6,999,070	▲ 930	

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	300,000	240,000	60,000	・会長謝金
	2 事務費	1 事務費	386,000	322,446	63,554	・需用費 ・役務費
2 補助金	1 補助金	1 補助金	6,314,000	6,314,000	0	・R6地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）※本庄観光及び朝日自動車
合 計			7,000,000	6,876,446	123,554	

収入済額	6,999,070
支出済額	6,876,446
差引残額	122,624
市への返戻額	122,624
差引残高	0

会 計 監 査 報 告

令和 6 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 7 年 4 月 9 日

監査委員

田中 一 成 

監査委員

林 昌 司 

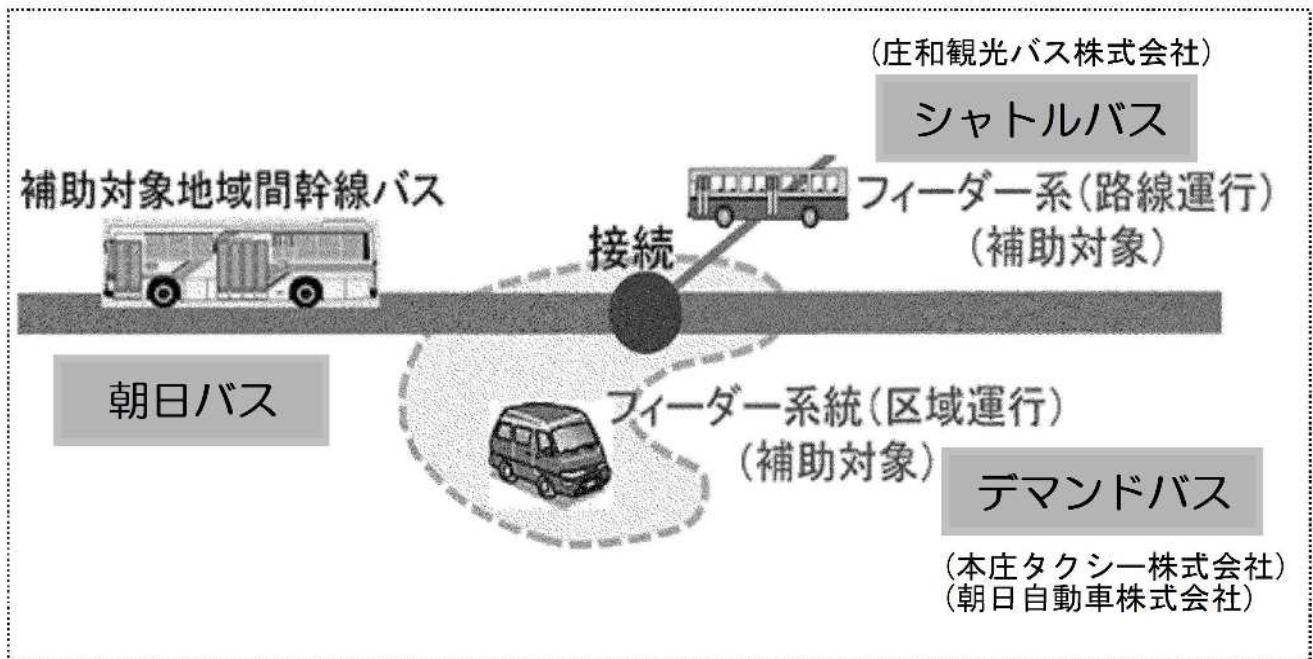
令和7年度 本庄市交通政策協議会 事業計画（案）

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に係る地域公共交通計画の認定申請

（地域間幹線バス・シャトルバス・デマンドバス／下図参照）

⇒ 本日の議事（4）・（5）



*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7年度計画【運行期間：令和6年10月1日～令和7年9月30日、現在運行中の計画】の事業評価の実施。

2. 協議会スケジュール

○令和7年5月16日（第1回協議会）

○令和8年1月中旬（第2回協議会 令和7年度計画の事業評価を実施予定）

令和7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	2,000,000	・地域公共交通確保維持改善事業費補助金
2 交付金	1 交付金	1 交付金	65,900,000	・本庄市交付金
3 運賃収入	1 運賃収入	1 運賃収入	2,000,000	・デマンドバス運賃収入 ・シャトルバス運賃収入
4 諸収入	1 諸収入	1 雑入	1,000	・預金利子
合 計			69,901,000	

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	240,000	・会議開催費用
	2 事務費	1 事務費	101,000	・事務用品購入 ・切手代 ・振込手数料
2 事業費	1 委託料	1 委託料	67,264,000	・デマンドバス運行事業費 ・シャトルバス運行事業費
	2 補助金	1 補助金	2,296,000	・地域公共交通確保維持改善事業費補助金 ・乗継券
合 計			69,901,000	

デマンドバス日曜日の運行実証実験に係る日程について

1 協議事項（運行日の変更）

変更前：月曜日から土曜日まで（ただし、国民の祝日に関する法律に基づく休日及び12月29日から1月3日は除く。）

変更後：月曜日から土曜日まで（ただし、国民の祝日に関する法律に基づく休日及び12月29日から1月3日は除く。）並びに10月5日、10月12日、10月19日、10月26日、11月2日、11月9日、11月16日及び11月23日

2 運行事業者

（1）デマンドバス運行事業者（本庄地域標準運行型）

本庄タクシー株式会社

代表取締役 神宮 つぐよ

（2）デマンドバス運行事業者（児玉地域標準運行型）

朝日自動車株式会社

取締役社長 神崎 満

3 スケジュール

月 日	内 容
令和7年5月16日	令和7年度第1回 本庄市交通政策協議会にて日曜日の運行実証実験に係る日程について協議
5月下旬～ 8月下旬	一般乗合旅客自動車運送事業の事業計画変更届出について運行事業者から関東運輸局へ届出
9月 1日	広報ほんじょう9月号にて周知
10月 5日～ 11月23日	日曜日の運行実証実験開始（8週間連続）
令和8年1月中旬	令和7年度第2回 本庄市交通政策協議会にて日曜日の運行実証実験に係る結果報告

本庄市地域公共交通計画

地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統）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 97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 117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

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱

（地域公共交通計画）

第7条 陸上交通（地域間幹線系統）に係る地域公共交通確保維持事業を行う場合は、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。

- (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
- (2) 前号を踏まえた地域公共交通確保維持事業の必要性
- (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
- (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に規定す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 7 年 5 月 1 6 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、地域間幹線バス「神泉総合支所線」は、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・旅行など近隣市町から本市へのアクセス手段の 1 つとなっている。また、地域間幹線バス「児玉折返し場線」は、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る。

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事業（幹線補助）により運行を維持・確保することが必要である。

(本庄市地域公共交通計画 P 9 7・P 9 8 参照)

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

地域間幹線バス系統の目標値として、輸送人員について、令和 5 年度の実績値を上回る値とする。

令和 5 年度の実績値

事業者名	系統名	輸送人員数
朝日自動車	本庄駅南口～蛭川～児玉折り返し場・赤城乳業千本さくら工場線（児玉折返し場線①）	153,164 人
	宮本町車庫～本庄駅南口～児玉折り返し場・赤城乳業千本さくら工場線（児玉折返し場線②）	56,709 人
	本庄駅南口～小島南・沖電気前～神泉総合支所線（神泉総合支所線）	154,650 人
合計		364,523 人

公共交通の利用者数（路線バス）

	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
児玉折返し場線①②	207,172 人	-	211,336 人	213,449 人	215,584 人	217,739 人	219,917 人
神泉総合支所線	148,019 人	-	150,994 人	152,504 人	154,029 人	155,569 人	157,125 人
小 計	355,191 人	-	362,330 人	365,953 人	369,613 人	373,308 人	377,042 人
その他路線	352,605 人	-	359,692 人	363,289 人	366,922 人	370,591 人	374,297 人
合 計	707,796 人	-	722,022 人	729,242 人	736,535 人	743,899 人	751,300※ 人
目標設定の考え方	地域間幹線バスは、現状値（R3 年度）に年間の伸び率 1 % を乗じた値を目標値とします。※令和 9 年度のみ 100 人以下切り捨て						

(本庄市地域公共交通計画 P 1 2 0 参照)

(2) 事業の効果
地域間幹線バス系統を維持することにより、地域で生活する高齢者や運転免許返納者の生活に必要不可欠な交通手段が確保される。 具体的には、地域間幹線バス系統のバス路線「神泉総合支所線」及び「児玉折返し場線」が維持・確保されることとなり、補助対象期間中、延べ約36万人の住民の生活に必要不可欠な移動手段の確保が見込まれる。 また、広域的・幹線的系統と地域的・支線的系統の有機的な連携により、効率的なバスネットワークが形成され、沿線住民の社会参加促進や地域活性化にもつながる。
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
・利用実態に合わせた時刻表の定期的な見直し（朝日自動車(株)） ・工場見学者（赤城乳業千本さくら工場）へのバス利用促進や朝日自動車グループ共通学生フリーパス（定期）の販売促進などの定期的な利用促進イベント・キャンペーンの実施（朝日自動車(株)、本庄市、赤城乳業(株)） （本庄市地域公共交通計画 P103 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改善事業費補助金交付要綱に定める「表2」を添付。
6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法
・事業終了後、輸送人員数の実績値とその増減の要因を運送事業者に提出してもらい、評価を実施する。
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 <u>【地域間幹線系統のみ】</u>
※該当なし
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 <u>【地域間幹線系統のみ】</u>
※該当なし
9. 別表1の補助対象事業の基準ハに基づき、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」認めた市町村の一覧 <u>【地域間幹線系統のみ】</u>
※該当なし
10. 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 <u>【地域間幹線系統のみ】</u>
別添資料「生産性向上の取組について」のとおり。

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6年5月17日（令和6年度第1回） 令和7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協議・承認 ・ 令和6年8月9日（令和6年度第2回） 運行事業者の選定（仕様書）について協議 ・ 令和6年9月30日（令和6年度第3回） 令和6年度事業計画及び歳入歳出予算の変更について協議

- ・令和6年11月1日（令和6年度第4回） 令和7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変更申請（地域内フィーダー系統）について協議・承認、令和6年度地域内フィーダー系統補助金交付申請について協議・承認
- ・令和7年1月20日（令和6年度第5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事業評価請について協議・承認、令和7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変更申請（地域内フィーダー系統）について協議・承認
- ・令和7年5月16日（令和7年度第1回） 令和8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（地域内フィーダー系統・地域間幹線系統）について協議

19. 利用者等の意見の反映状況

○利便性等に関する意見

- ・バスの運行本数を増やしてほしい。
- ・電車との接続を考慮した時刻にしてほしい。
- ・大型ノンステップバスを導入してほしい。

○路線維持に関する意見

- ・バスがあって助かっている。
- ・バスは欠かすことのできない交通手段の一つであり、今後も維持してほしい。

これらの意見を踏まえ、市民の生活交通として必要なバス路線について、引き続き維持・確保を図っていくこととする。

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。

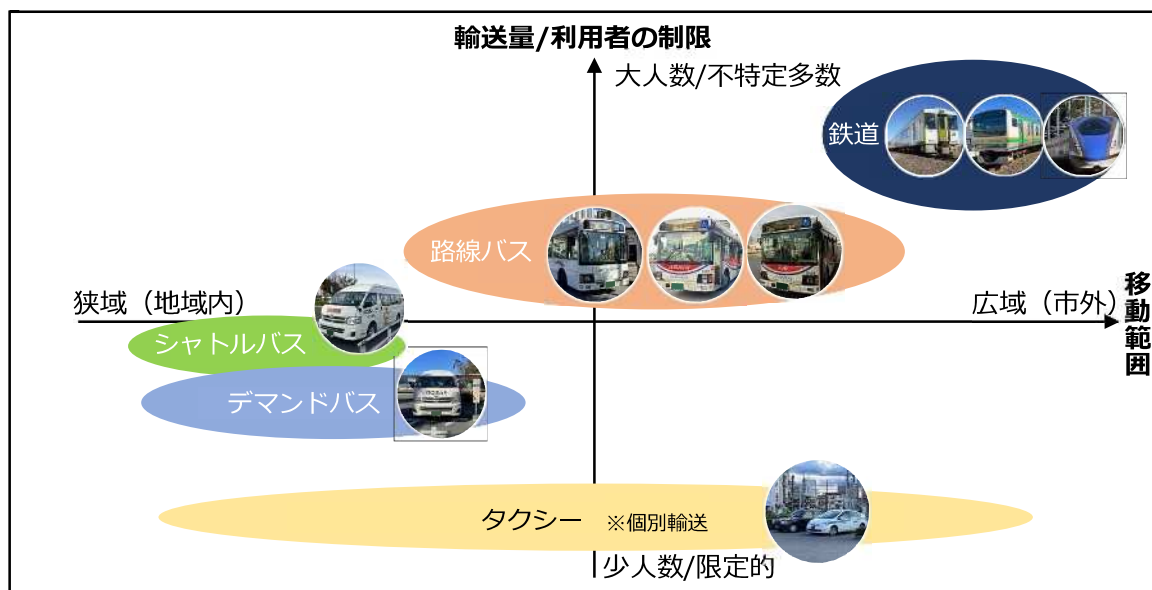


図 各公共交通機関の移動範囲と輸送量・利用者の制限による整理

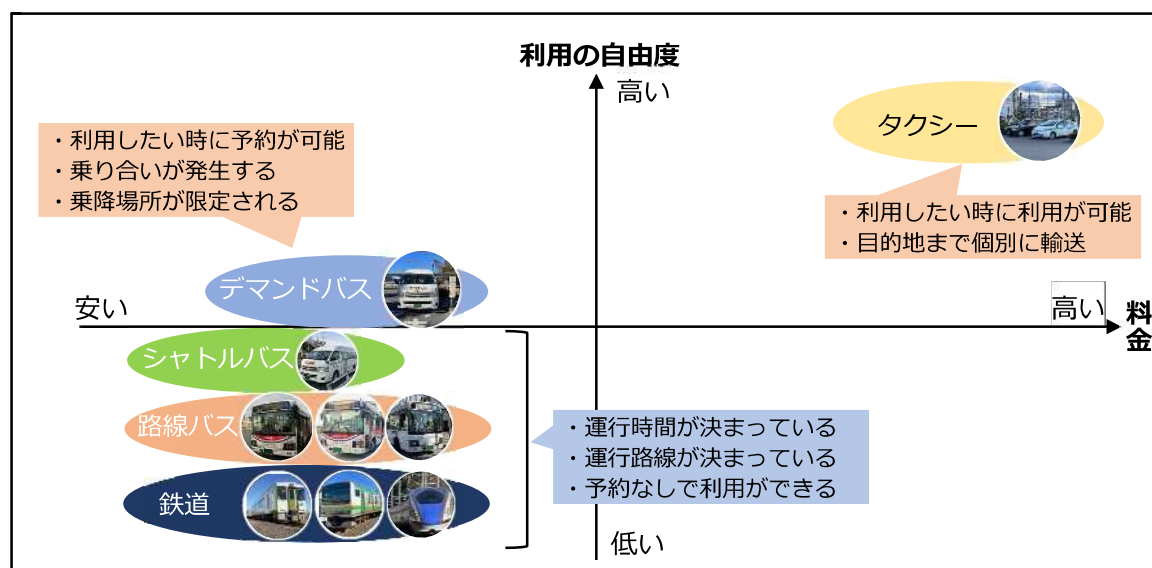


図 各公共交通機関の利便性と料金による整理

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稻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） 当初計画	本庄駅と本庄早稻田駅を結び、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。	—

デマンドバス（区域運行）
・はにぼん号
（本庄地域・児玉地域）

補助対象 幹線補助 フィーダー補助

変更計画 - 96 -

令和6年度第4回本庄市交通政策協議会で変更承認(R6.11.1)
地域公共交通計画変更届出書を提出(R6.11.11)

変更計画

本庄北・本庄南地域を統合した「本庄地域」と児玉市街地・児玉山間地域を統合した「児玉地域」の2つの区域に変更しました。また、名称を「はにぼん号」に統一しました。

令和6年度第4回本庄市交通政策協議会で変更承認(R6.11.1)
地域公共交通計画変更届出書を提出(R6.11.11)

第6章 基本理念・基本方針、目標

当初計画

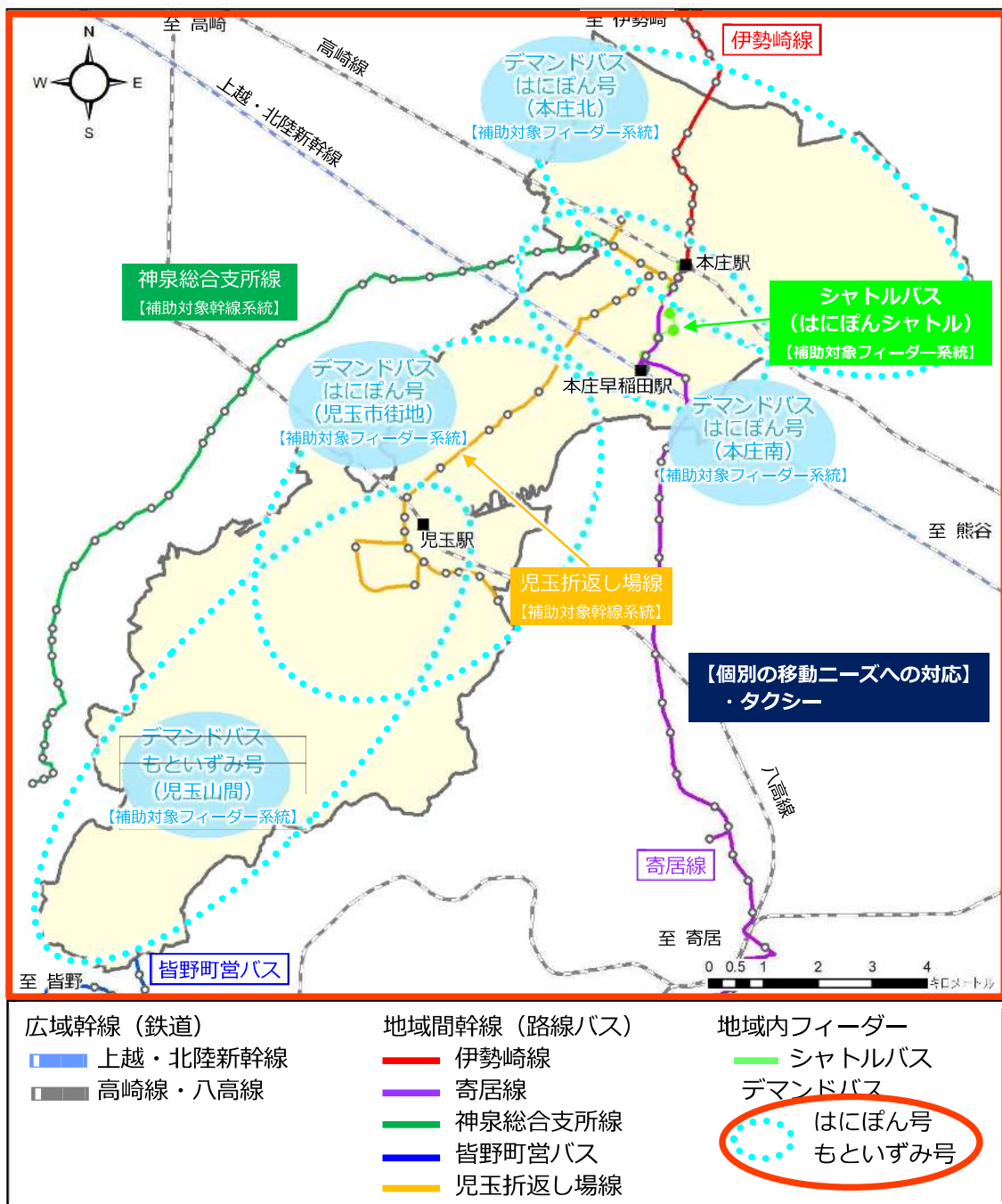


図 本庄市の地域公共交通

●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。

7-4. 公共交通の運行に係る事業

市内の地域公共交通について、事業及び実施主体等を以下に整理します。本計画期間においては、以下の交通手段の維持・確保することで、本市の地域公共交通を支えています。

当初計画

系統名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
伊勢崎線	伊勢崎駅	東京福祉大学	本庄駅北口	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	—
寄居線	本庄駅南口	本庄早稲田駅北口	寄居車庫	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	—
神泉総合支所線	本庄駅南口	小島南・沖電気前	神泉総合支所	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
児玉折返し場線	本庄駅南口 (宮本町車庫)	蛭川	児玉折返し場・赤城乳業千本さくら工場	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
シャトルバス	本庄駅南口	新田原	本庄早稲田駅北口	4条乗合	路線定期運行	本庄市 (交通事業者へ委託)	フィーダー補助
本庄北地域 デマンドバス	本庄北地域			4条乗合	区域運行	本庄市 (交通事業者へ委託)	フィーダー補助
本庄南地域 デマンドバス	本庄南地域			4条乗合	区域運行	本庄市 (交通事業者へ委託)	フィーダー補助
児玉市街地 デマンドバス	児玉市街地			4条乗合	区域運行	本庄市 (交通事業者へ委託)	フィーダー補助
児玉山間地域 デマンドバス	児玉山間地域			4条乗合	区域運行	本庄市 (交通事業者へ委託)	フィーダー補助

本庄地域 デマンドバス	本庄地域
児玉地域 デマンドバス	児玉地域

変更計画 本庄北・本庄南地域を統合した「本庄地域」と児玉市街地・児玉山間地域を統合した「児玉地域」の2つの区域に変更しました。

令和6年度第4回本庄市交通政策協議会で変更承認(R6.11.1)
地域公共交通計画変更届出書を提出(R6.11.11)

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。

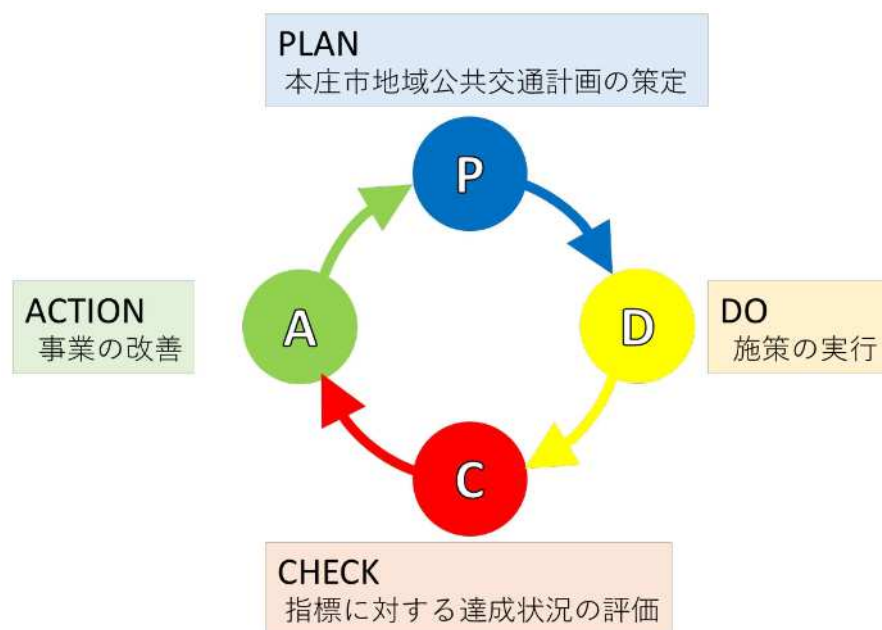


表 評価スケジュール

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行予定者(地域間幹線系統)

7年度

都道府県 (市区町村)	運行予定者名	運行系統名 (申請番号)	確保維持事業に要する 国庫補助額 (千円)	特 例 措 置
埼玉県 (本庄市)	朝日自動車(株)	(3) 本庄駅南口～蛭川～児玉折返し場・赤城乳業千本さくら工場線	6,677.5	
	朝日自動車(株)	(4) 宮本町車庫～本庄駅南口～児玉折返し場・赤城乳業千本さくら工場線	2,688.0	
	朝日自動車(株)	(5) 本庄駅南口～小島南・沖電気前～神泉総合支所線	10,598.5	
	朝日自動車(株) 小計		19,964.0	
合 計			19,964.0	

(注)

1. 本表に記載する運行予定系統を示した地図(運行予定系統が熊本地震被災市町村における応急仮設住宅の1キロメートル以内を経由することを図示したものを含む)を。
2. 「特例措置」には、地域公共交通再編実施計画の認定を受け、地域間幹線系統に係る特例措置の適用を受ける場合には「1」を、平成29年8月2日改正附則第2条の規定に該当する場合には「2」を、補助金交付要綱別表2-5. ただし書きに該当する場合には「3」を記載する。
3. 補助対象期間の計画と比較し、翌年度及び翌々年度の計画が同じ若しくは曜日の違いによる運行回数以外に変更がない場合については、その旨を記載することで足りるものとする。(記載例「令和○年度、令和○年度については、令和○年度事業から 土日・祝日の日数による運行回数等の違いを除き、変更がないため省略」)

申請番号3

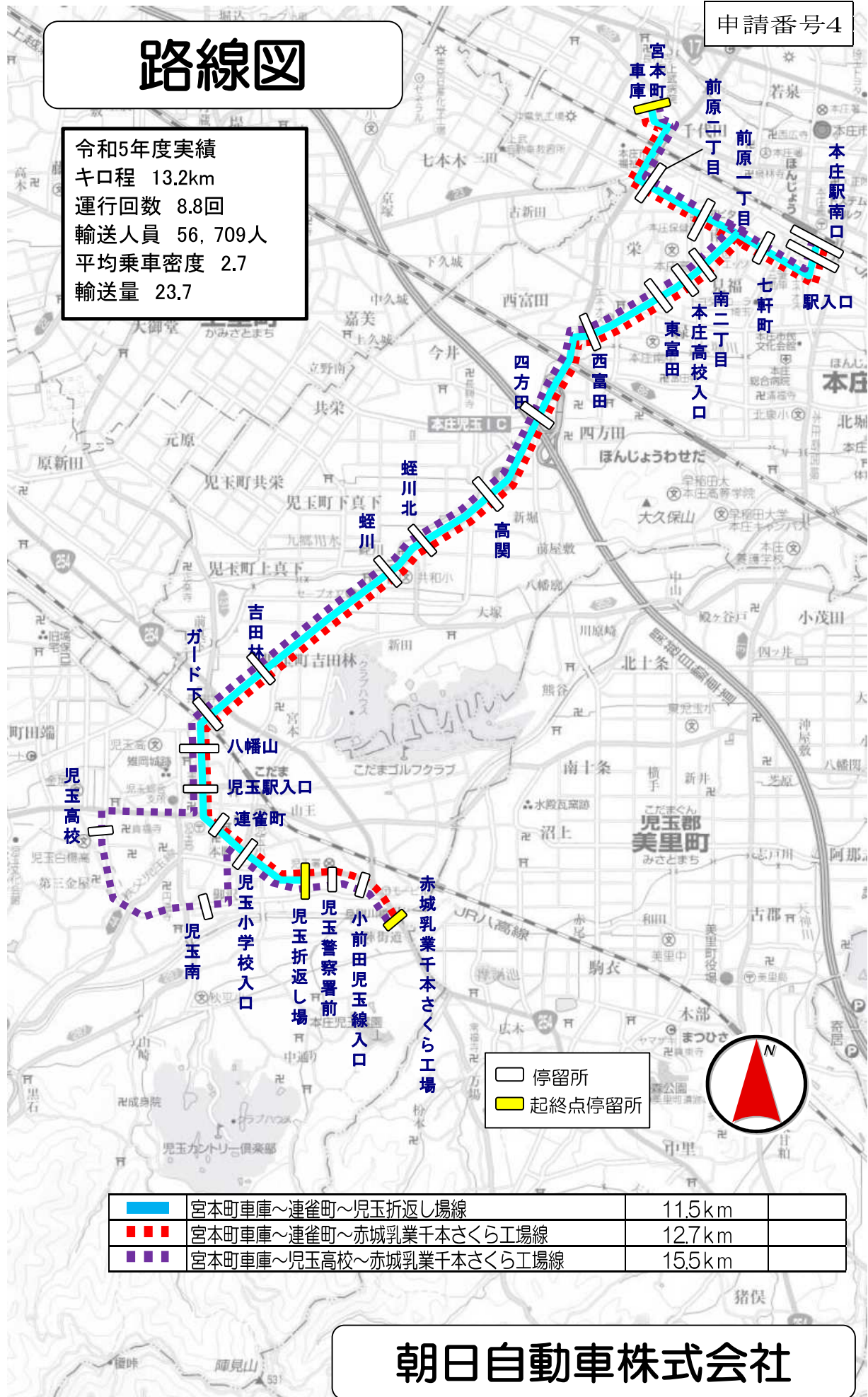
色 別	運 行 系 統	キロ程	備 考
	本庄駅南口～連雀町～児玉折返し場線	9.0km	
	本庄駅南口～連雀町～赤城乳業千本さくら工場線	10.2km	
	本庄駅南口～児玉高校～赤城乳業千本さくら工場線	13.0km	

42

申請番号4

路線図

令和5年度実績
 キ口程 13.2km
 運行回数 8.8回
 輸送人員 56,709人
 平均乗車密度 2.7
 輸送量 23.7

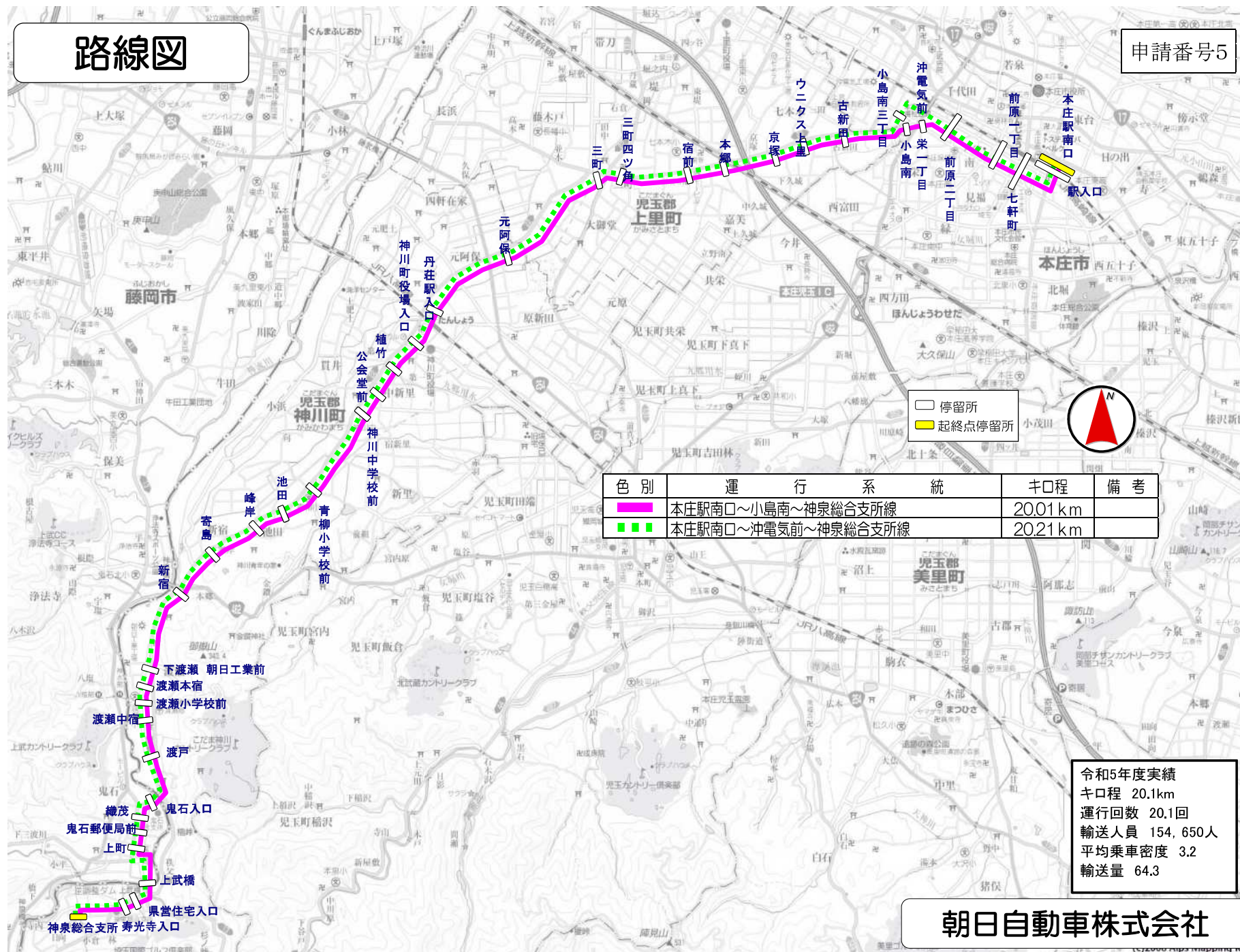


■	宮本町車庫～連雀町～児玉折返し場線	11.5km	
■ ■ ■	宮本町車庫～連雀町～赤城乳業千本さくら工場線	12.7km	
■ ■ ■	宮本町車庫～児玉高校～赤城乳業千本さくら工場線	15.5km	

朝日自動車株式会社

路線図

申請番号5



朝日自動車株式会社

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(地域間幹線系統用)

事業者名	朝日自動車株式会社
------	-----------

1. 申請事業者の概要

		乗合バス事業			
補助対象期間の前々年度(基準期間※)の損益状況	営業収益		営業外収益		経常収益(イ)
	営業費用		営業外費用		経常費用(ロ)
	営業損益		営業外損益		経常損益
補助対象期間の前々年度の 実車走行キロ(ハ)					経常収支率

		乗合バス事業			
基準期間の前年度の損益状況	営業収益		営業外収益		経常収益(イ)
	営業費用		営業外費用		経常費用(ロ)
	営業損益		営業外損益		経常損益
基準期間の前年度の 実車走行キロ(ハ)					経常収支率

		乗合バス事業			
基準期間の前々年度の 損益状況	営業収益		営業外収益		経常収益(イ)
	営業費用		営業外費用		経常費用(ロ)
	営業損益		営業外損益		経常損益
基準期間の前々年度の 実車走行キロ(ハ)					経常収支率

(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 (基準期間の前年度) $\square \div \text{ハ} = \text{a}$	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) $\square \div \text{ハ} = \text{b}$	補助対象事業者の実車走行キ ロ当たり経常費用 (基準期間の前年度) $\square \div \text{ハ} = \text{c}$
武蔵・相模			
	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経常収益

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 (a+b+c)/3 = 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 = ト
武相	314円.27銭	557円.81銭	314円.27銭	311円.92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	特例措置	運行系統名	運行系統			計画運行日数	計画運行回数 ()	計画平均乗車密度	計画輸送量	系統キロ程	地域公共交通再編事業を実施する区域におけるキロ程	系統キロ程と地域公共交通再編事業を実施する区域におけるキロ程との比率	補助ブロック外乗入部分のキロ程	同一補助ブロック都道府県外乗入部分のキロ程	他路線との競合部分に係るキロ程	他路線との競合率	補助ブロック外乗入部分、同一補助ブロック都道府県外乗入部分及び他路線との競合部分以外のキロ程の比率		
				起点	主な経由地	終点														
武蔵	3		本庄駅前口	連省町児玉高校	※本庄駅前～本庄駅前・本庄駅前～小島津間、沖電気利用一時は池袋発着	365	9,145 (25)	回	2.7	67.5	人	往 10.7Km 復 10.7Krr	. Km	往 . Km 復 . Km	%	往 . Km 復 . Km	. Km	往 . Km 復 . Km	%	100.000%
	4		宮本町庫	連省町児玉高校	※本庄駅前～本庄駅前・本庄駅前～小島津間、沖電気利用一時は池袋発着	365	13000 (8.9)	回	2.4	21.3	人	往 13.2Km 復 13.2Krr	. Km	往 . Km 復 . Km	%	往 . Km 復 . Km	. Km	往 . Km 復 . Km	%	100.000%
	5		本庄駅前口	小島津沖電気	神泉館池袋実用	365	10000 (19.3)	回	2.9	55.9	人	往 20.1Km 復 20.1Krr	. Km	往 . Km 復 . Km	%	往 1.4Km 復 1.4Km	. Km	往 . Km 復 . Km	%	93.034%
合計			系統									往 44.0Km 復 44.0Krr	. Km	往 . Km 復 . Km		往 1.4Km 復 1.4Km	. Km	往 . Km 復 . Km		

補助ブ ロック 名	申 請 番 号	特 別 措 置	補助ブロック 外乗入部分 及び同一補 助ブロック都 道府県外乗 入部分以外 のキロ程の 比率 (チー(リ+ ヌ))÷チ=ブ	計画実車走 行キロ ワ	補助対象 経常費用 の見込額 ヘ×フ以下の額:カ (d+e+f)/3=ノ	補助対象系統のキロ当たり経常収益									補助対象 経常収益 の見込額 ノ×フ以上の額:ヨ	補助対象経常 費用から経常 収益を控除した 額 カーコ=タ	補助対象経費 の限度額 カ×9/20=レ	タ又はレのうちいずれか 少ないほうの額 ソ	
						基準期間の前々年度			基準期間の前年度			基準期間							
						経常収益 ヤ ^a	実車走行 キロ マ ^a	補助対象 系統の実 車走行キ ロ当たり 経常収 益 ヤ ^a ÷マ ^a = d	経常収益 ヤ ^a	実車走行 キロ マ ^a	補助対象 系統の実 車走行キ ロ当たり 経常収 益 ヤ ^a ÷マ ^a = e	経常収益 ヤ ^a	実車走行 キロ マ ^a	補助対象 系統の実 車走行キ ロ当たり 経常収 益 ヤ ^a ÷マ ^a = f					
武 相	3		100.00%	181,606.0km	57,073.317 円	149円.05銭	28,076.162 円	176604.0 . km	147円.65銭	27,242.784 円	176604.0 . km	154円.25銭	28,010.968 円	179060.8 . km	145円.26銭	31,199.364 円	25,873.953 円	25,682.992 円	25,682.992 円
	4		100.00%	84,582.0km	26,581.585 円	118円.77銭	9,310.742 円	77636.0 . km	119円.92銭	9,184.078 円	77636.0 . km	118円.29銭	9,605.723 円	81321.0 . km	118円.12銭	11,710.017 円	14,871.568 円	11,961.713 円	11,961.713 円
	5		93.034%	262,673.0km	88,835.643 円	146円.37銭	31,578.787 円	205745.9 . km	153円.48銭	31,000.860 円	205745.9 . km	150円.67銭	32,983.964 円	244369.3 . km	134円.97銭	41,374.847 円	47,460.796 円	39,976.039 円	39,976.039 円
合 計				548,861.0km	172,490.545 円		68,965.691 円	459,985.9 . km		67,427.722 円	459,985.9 . km		68,800.655 円	504,751.1 . km		84,284.228 円	88,206.317 円	77,620.744 円	77,620.744 円

補助ブ ロック 名	申請 番号	特 例 措 置	ソのうち補助ブロック 外乗入部分、同一補 助ブロック都道府県 外乗入部分及び他路 線との競合部分以外 に係るもの	ソのうち補助ブロック 外乗入部分及び同一 補助ブロック都道府県 外乗入部分以外に係 るもの	計画平均 乗車密度 が5人未満 の路線	補助対象経費	計画額	経常費用から 経常収益を 控除した額	損失額から国庫補 助額を控除した額	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		
武相	3		25,682,992 円	25,682,992 円	13,355,155 円	13,355 千円	6,677.5 千円	25,873,953 円	19,196,453 円	円	%	19,196,453 円	100 %	円	%	円	%		
	4		11,961,713 円	11,961,713 円	5,376,050 円	5,376 千円	2,688.0 千円	14,871,568 円	12,183,568 円	円	%	12,183,568 円	100 %	円	%	円	%		
	5		37,191,308 円	37,191,308 円	21,197,118 円	21,197 千円	10,598.5 千円	47,460,796 円	36,862,296 円	円	%	36,862,296 円	100 %	円	%	円	%		
合計			74,836,013 円	74,836,013 円	39,928,323 円	39,928 千円	19,964 千円	88,206,317 円	68,242,317 円	円	%	68,242,317 円	100 %	円	%	円	%		

- (1) 記載要領
- 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等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あつては、補助対象期間の仮決算を行い、その損益状況（千円未満の端数は切り捨て）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、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。なお、これにより会計を整理することができない特別の理由があるときは、国土交通大臣に報告し、その承認を求めること。
 - 「補助対象期間の前々年度（基準期間）の損益状況」の欄、「基準期間の前年度の損益状況」の欄、「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。
 - 「補助ブロック名」の欄は、補助金交付要綱別表6の名称を記載すること。
 - 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等が通知した数値によること。
 - 申請番号は、事業者ごと、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。
 - 「特例措置」の欄は、地域公共交通再編実施計画の認定を受け、特例措置の適用を受けることとなる場合には「1」を、平成29年8月2日改正附則第2条の規定に該当する場合には「2」を、補助金交付要綱別表2 5. ただし書きに該当する場合には「3」を記載する。
 - 「計画運行回数」の欄には、補助対象期間中の全暦日数における総計画運行回数を記載する。また、カッコ内には1日当り計画運行回数又は平日1日当り計画運行回数のいずれかを記載する。
 - 「系統キロ程」の欄、「地域公共交通再編事業を実施する区域におけるキロ程」の欄、「補助ブロック外乗入部分のキロ程」の欄、「都道府県外乗入部分のキロ程」の欄及び「他路線との競合部分に係るキロ程」の欄は、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。
 - 「同一補助ブロック都道府県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都道府県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都道府県外乗入部分は（リ）に記載すること。
 - 「他路線との競合部分に係るキロ程」とは、他の運行系統との競合区間の合計が50%以上の生活交通路線であつて、当該競合区間の輸送量が1日当たり150人を超える部分のキロ程のことをいい、当該補助ブロック内区間（系統キロ程（チ）－補助ブロック外乗入部分のキロ程（リ）－同一補助ブロック都道府県外乗入部分のキロ程（ヌ））に係るキロ程を記載すること。
 - 「補助ブロック外乗入部分及び都道府県外乗入部分以外のキロ程の比率」の欄、「ソのうち補助ブロック外乗入部分及び同一補助ブロック都道府県外乗入部分以外に係るもの」の欄は、「特例措置」の欄に「1」又は「2」を記載した系統のみ記載すること。
 - 「系統キロ程と地域公共交通再編事業を実施する区域におけるキロ程との比率」の欄、「他路線との競合率」の欄、「補助ブロック外乗入部分、都道府県外乗入部分及び他路線との競合部分以外のキロ程の比率」の欄、「補助ブロック外乗入部分及び都道府県外乗入部分以外のキロ程の比率」の欄については、%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」の欄、「補助対象系統のキロ当たり経常収益」の「実車走行キロ」の欄は、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。
 - 「計画平均乗車密度が5人未満の路線」の欄は、計画平均乗車密度が5人未満の路線についてのみ記載すること。なお、みなし運行回数とは当該運行系統の計画輸送量を5人で除した数値（端数切り捨て）をいう。
 - 「補助対象経費」の欄は、（ネ）（計画平均乗車密度が5人未満の路線）に記載がある場合は（ネ）の金額を記載し、記載がない場合は（ツ）の金額を記載する。また、「特例措置」の欄に「1」を記載した系統については、左記の場合の（ネ）の金額又は（ツ）の金額に、（ツ）の金額から左記の場合の（ネ）の金額又は（ツ）の金額を控除して得た金額に（ク）の比率を乗じて得た金額を加えた金額を記載する。さらに、「特例措置」の欄に「2」を記載した系統については、（ツ）の金額を記載する（千円未満の端数は切り捨てること）。
 - 「補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益」の欄の（ノ）は、基準期間、基準期間の前年度と基準期間の前々年度の各系統におけるキロ当たり経常収益の実績を平均して算出すること。なお、新設系統で基準期間の実績がない場合は、補助対象経常費用の見込額の11／20に相当する額と都道府県協議会等が算出する経常収益の見込額のうち、いずれか高い額を記載すること。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実績を平均して算出することとし、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、基準期間の実績を記載すること。
 - 「計画額」の欄は、系統ごとに百円単位（0.5千円）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。
 - 計算上生じた単位未満の端数は切り捨てること。
 - 補助対象期間の計画と比較し、翌年度及び翌々年度の計画が同じ若しくは曜日の違いによる運行回数以外に変更がない場合については、その旨を記載することとする。（記載例「令和〇年度、令和〇年度については、令和〇年度事業から 土日・祝日の日数による運行回数等の違いを除き、変更がないため省略」）

- (2) 添付書類
- 補助対象期間（補助金交付要綱第5条で定める期間）の前々年度（基準期間）に係る旅客自動車運送事業等報告規則第2条第2項の「事業報告書」（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）及びこれに関連する必要な事項を記載した書類（関連書類）、並びに基準期間の前年度、基準期間の前々年度に係る事業報告書及び関連書類。
ただし、過去に生活交通確保維持改善計画の認定申請又は補助金交付申請の添付書類として既に提出している場合は、当該書類の添付を省略することができる。
 - 補助対象期間（補助金交付要綱第5条で定める期間）の前々年度（基準期間）に係る様式第1－5の運行系統別輸送実績及び平均乗車密度算定表（補助対象路線に係るものに限り）、並びに基準期間の前年度、基準期間の前々年度に係る様式第1－5。
ただし、過去に生活交通確保維持改善計画の認定申請又は補助金交付申請の添付書類として既に提出している場合は、当該書類の添付を省略することができる。
 - 地域公共交通再編実施計画の認定を受け、特例措置の適用を受けることとなる場合は、地域公共交通再編実施計画の写し及び認定通知書の写し並びに再編特例を受けようとする系統の再編の概要

事 業 者 名	朝 日 自 動 車 株 式 会 社	
運行計画担当部門	(担当部門の名称) 運輸部	(責任者役職・氏名) 運輸部長 田沼 健一
補助金担当部門	(担当部門の名称) 運輸部	(責任者役職・氏名) 運輸部主任 ・ 澤 広介

運行系統別実績及び平均乗車密度算定表(令和7年度)

実態調査日 申請番号2令和5年4月27日 申請番号3.4令和5年4月24日 申請番号5令和4年4月26日

運 行 系 統							年 間 輸 送 実 績					経 常 収 益			経 常 費 用	平 均 乗 車 密 度 算 定			輸送量 (A) × (G)	市町村 による回 数券購 入等の 有無	備 考	
申請 番号	運行 系統名	起点	主な 経由地	終点	キロ程 (km)	運行 回数 (A) (回)	輸送人員 (人)	1人平均 乗車キロ (km)	輸 送 人キロ (人キロ)	運送収入 (B) (円)	実車走行 キロ(C) (km)	運送雑収 (D) (円)	営業外収益 (E) (円)	計 (B)+(D)+(E) (円)	1系統当り 経常費用 (円)	運賃改定前の 平均賃率 × 適用 日数 + 運賃改定後の 平均賃率 × 適用 日数		平均 賃率 (F) (円)				平均乗車 密度 (B) (C) × (F) (G)
																総適用日数						
3	本庄駅南口～蓮雀町・児玉高校～ 児玉折返し場・赤城乳業千本さくら工場	本庄駅南口	連雀町 児玉高校	児玉折返し場・赤城乳業千本さくら工場	10.7	25.0	184,129	7.2	1,325,728.8	30,851,967	182,167.2	243,537	103,860	31,199,364	57,073,317	(51.70×365日) 365日		51.70	3.2	80.0	有(無)	
4	宮本町車庫～蓮雀町・児玉高校～ 児玉折返し場・赤城乳業千本さくら工場	宮本町車庫	連雀町 児玉高校	児玉折返し場・赤城乳業千本さくら工場	13.2	8.9	69,300	6.7	464,310.0	11,581,750	84,636.0	89,920	38,347	11,710,017	26,581,585	(47.37×365日) 365日		47.37	2.8	24.9	有(無)	
5	本庄駅南口～小島南 神電気前～神泉総合支所	本庄駅南口	小島南 沖電気前	神泉総合支所	20.1	19.3	194,329	7.9	1,535,199.1	40,893,421	283,394.1	308,796	131,691	41,333,908	88,838,786	(45.42×365日) 365日		45.42	3.1	59.8	有(無)	
合計					44.0		447,758		3,325,237.9	83,327,138	550,197.3	642,253	273,898	84,243,289	172,493,688							

[記載要領]

1. この書類は、補助対象期間（補助金交付要綱第5条で定める期間）の実績について、補助対象期間の末日現在における状態に応じて、運行系統ごとに作成すること（補助対象系統のみ記載すること）。
2. 申請番号は、生活交通確保維持改善計画認定申請書の申請番号と同一のものとすること。
3. 起点及び終点は停留所名をもって記載し、主な経由地は他の運行系統と区別できる停留所名をもって記載し、キロ程は小数点以下第1位まで記載すること。
4. 運行回数は、補助対象期間における1日の平均を小数点第1位（第2位以下切り捨て）まで算出して記載すること。なお1往復を運行回数1回とし、循環系統の場合は、1循環で運行回数1回とする。
5. 1人平均乗車キロは、運行系統ごとに実態調査に基づいて記載すること。
6. 輸送人キロは、輸送人員×1人平均乗車キロにより算出すること。
7. 運送収入は、当該運行系統の補助対象期間の運送収入について、原則として年1回以上実態調査を実施し、その結果により算出すること。また、実態調査日についても記載すること。
8. 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。
9. 1系統当たり経常費用は、補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用に当該系統の実車走行キロを乗じたものとする。
10. 平均賃率は、停留所相互間総運賃額÷停留所相互間総キロにより銭単位まで算出すること（銭未満切捨て）。ただし、補助対象期間中に運賃改定があった場合の当該運行系統の平均賃率は、表中の計算式により算出すること。なお、この場合において、ストライキ、積雪等の理由によりバスが運行されなかった日は適用日数から除くものとする。
11. 平均乗車密度は(B)÷(C)÷(F)と連算し、その値について、小数点第1位（第2位以下切り捨て）まで算出すること。
12. 備考欄には、補助対象期間中に運行回数の変更があった場合、ストライキ、積雪等の理由によりバスが運行されなかった期間があった場合又は運賃改定があった場合等特記すべき事項について、変更年月日又は期間及びその内容を記載すること。
13. 各運行系統のキロ程、輸送人員、輸送人キロ、運送収入、実車走行キロ、運送雑収及び営業外収益の合計欄については必ず記載すること。
14. 市町村による回数券購入等の有無は、運送収入に含まれるものの有無について記載すること。

生産性向上の取組について（申請③）

事業者名：朝日自動車株式会社

系 統 名：本庄駅南口～連雀町～児玉折返し場線

本庄駅南口～連雀町～赤城乳業千本さくら工場線

本庄駅南口～児玉高校～赤城乳業千本さくら工場線

運行区間：本庄駅南口～連雀町・児玉高校～児玉折返し場・赤城乳業千本さくら工場

（１）取組内容

①「朝日自動車グループ共通学生フリーパス（定期）」の販売促進

朝日自動車グループ５社（朝日自動車（株）・川越観光自動車（株）・阪東自動車（株）・茨城急行自動車（株）・国際十王交通（株））の路線が利用できる共通学生フリーパスを発売。徒歩や自転車を中心の学生に対して、バス利用の需要掘り起こしを行い、学生の頃からバス利用に慣れ親しんで頂き、将来の通勤利用に繋げる。

②「赤城乳業」工場見学者への PR 活動を実施

令和２年７月より路線を延伸した「赤城乳業千本さくら工場」について、関係自治体や赤城乳業と協力し PR 活動を実施することで、工場への通勤利用だけでなく工場見学に訪れた観光者の利用へ繋げる。

（２）実施主体

①朝日自動車株式会社

②朝日自動車株式会社・本庄市・赤城乳業

（３）定量的な効果目標

上記取組みを実施することにより輸送人員３，３００人の増員を図り年間５６万円の収入増を図る。

（４）実施に向けたスケジュール

①令和６年９月～令和６年１０月・令和７年３月～令和７年４月
（共通学生フリーパスの PR）

②令和６年１０月～令和７年９月（関係各所と利用へ向けての PR）

（５）実施時期

①令和６年９月～令和６年１０月・令和７年３月～令和７年４月

②令和６年１０月～令和７年９月

(6) 具体的な検討

【取組事例1】貨客混載の取組

スペース確保によりお客様がご乗車できなくなる可能性があるため難しい。

【取組事例2】バス路線の再編

今後必要に応じて検討していく。

【取組事例3】路線バスへの混乗化

沿線の学校や企業に引き続き利用していただく。

【取組事例4】地域住民の生活利用と観光利用の混乗

共通学生フリーパスの拡販と、赤城乳業工場見学のPR活動により生活利用と観光利用の混乗化を図る。

(7) 目標収支率

(1) の取組により1.0%の収支率改善を図る。

収支率 取組前46.4%→取組後47.4%(+1.0%)

	経常収益	経常費用	経常収支	収支率	増減
取組前	26,010,968	56,084,982	-30,073,752	46.4%	
取組後	26,571,815	56,084,982	-29,512,905	47.4%	1.0%

生産性向上の取組について（申請④）

事業者名：朝日自動車株式会社

系 統 名：宮本町車庫～連雀町～児玉折返し場線

宮本町車庫～連雀町～赤城乳業千本さくら工場線

宮本町車庫～児玉高校～赤城乳業千本さくら工場線

運行区間：宮本町車庫～連雀町・児玉高校～児玉折返し場・赤城乳業千本さくら工場

（１）取組内容

①「朝日自動車グループ共通学生フリーパス（定期）」の販売促進

朝日自動車グループ５社（朝日自動車（株）・川越観光自動車（株）・阪東自動車（株）・茨城急行自動車（株）・国際十王交通（株））の路線が利用できる共通学生フリーパスを発売。徒歩や自転車を中心の学生に対して、バス利用の需要掘り起こしを行い、学生の頃からバス利用に慣れ親しんで頂き、将来の通勤利用に繋げる。

②「赤城乳業」工場見学者への PR 活動を実施

令和２年７月より路線を延伸した「赤城乳業千本さくら工場」について、関係自治体や赤城乳業と協力し PR 活動を実施することで、工場への通勤利用だけでなく工場見学に訪れた観光者の利用へ繋げる。

（２）実施主体

①朝日自動車株式会社

②朝日自動車株式会社・本庄市・赤城乳業

（３）定量的な効果目標

上記取組みを実施することにより輸送人員１，４００人の増員を図り年間２５万３千円の収入増を図る。

（４）実施に向けたスケジュール

①令和６年９月～令和６年１０月・令和７年３月～令和７年４月
（共通学生フリーパスの PR）

②令和６年１０月～令和７年９月（関係各所と利用へ向けての PR）

（５）実施時期

①令和６年９月～令和６年１０月・令和７年３月～令和７年４月

②令和６年１０月～令和７年９月

(6) 具体的な検討

【取組事例1】貨客混載の取組

スペース確保によりお客様がご乗車できなくなる可能性があるため難しい。

【取組事例2】バス路線の再編

今後必要に応じて検討していく。

【取組事例3】路線バスへの混乗化

沿線の学校や企業に引き続き利用していただく。

【取組事例4】地域住民の生活利用と観光利用の混乗

共通学生フリーパスの拡販と、赤城乳業工場見学のPR活動により生活利用と観光利用の混乗化を図る。

(7) 目標収支率

(1) の取組により1.0%の収支率改善を図る。

収支率 取組前37.9%→取組後38.9%(+1.0%)

	経常収益	経常費用	経常収支	収支率	増減
取組前	9,605,723	25,363,108	-15,757,385	37.9%	
取組後	9,859,354	25,363,108	-15,503,754	38.9%	1.0%

生産性向上の取組について（申請⑤）

事業者名：朝日自動車株式会社

系 統 名：本庄駅南口～小島南～神泉総合支所線

本庄駅南口～沖電気前～神泉総合支所線

運行区間：本庄駅南口～小島南・沖電気前～神泉総合支所

（１）取組内容

①「朝日自動車グループ共通学生フリーパス（定期）」の販売促進

朝日自動車グループ５社（朝日自動車（株）・川越観光自動車（株）・阪東自動車（株）・茨城急行自動車（株）・国際十王交通（株））の路線が利用できる共通学生フリーパスを発売。徒歩や自転車を中心の学生に対して、バス利用の需要掘り起こしを行い、学生の頃からバス利用に慣れ親しんで頂き、将来の通勤利用に繋げる。

（２）実施主体

①朝日自動車株式会社

（３）定量的な効果目標

上記取組みを実施することにより輸送人員３，１００人の増員を図り年間６２万６千円の収入増を図る。

（４）実施に向けたスケジュール

①令和５年９月～令和５年１０月・令和６年３月～令和６年４月（共通学生フリーパスのPR）

（５）実施時期

①令和６年９月～令和６年１０月・令和７年３月～令和７年４月

（６）具体的な検討

【取組事例１】貨客混載の取組

スペース確保によりお客様がご乗車できなくなる可能性があるため難しい。

【取組事例２】バス路線の再編

今後必要に応じて検討していく。

【取組事例３】路線バスへの混乗化

沿線の学校や企業に引き続き利用していただく。

【取組事例４】地域住民の生活利用と観光利用の混乗

共通学生フリーパスの拡販により、生活利用と観光利用の混乗化を図る。

(7) 目標収支率

(1) の取組により 1.0%の収支率改善を図る。

収支率 取組前 44.5%→取組後 45.5% (+1.0%)

	経常収益	経常費用	経常収支	収支率	増減
取組前	27,884,357	62,657,856	－34,773,499	44.5%	
取組後	28,510,936	62,657,856	－34,146,920	45.5%	1.0%

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 117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

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱

（地域公共交通計画）

第17条 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。

- (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付け・役割
- (2) 前号を踏まえた地域公共交通確保維持事業の必要性
- (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
- (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

令和7年5月16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、P 1 0 6、P 1 0 8 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要する費用総額は、その運行経費（本庄市が負担する運行業務委託料等 81,176,000 円（令和 7 年度予算）を含む。）から、運行収入及び国庫補助金を差し引いた差額分を本庄市が負担する。

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 <u>【地域間幹線系統のみ】</u>
※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 <u>【地域内フィーダー系統のみ】</u>
表5を添付
11. 車両の取得に係る目的・必要性 <u>【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】</u>
※該当なし
12. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 <u>【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】</u>
(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 <u>【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】</u>
※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） <u>【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】</u>
※該当なし
15. 貨客混載の導入に係る目的・必要性 <u>【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】</u>
※該当なし
16. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果 <u>【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】</u>
(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 <u>【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】</u>
※該当なし

18. 協議会の開催状況と主な議論

- ・ 令和 6 年 5 月 17 日（令和 6 年度第 1 回） 令和 7 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協議・承認
- ・ 令和 6 年 8 月 9 日（令和 6 年度第 2 回） 運行事業者の選定（仕様書）について協議
- ・ 令和 6 年 9 月 30 日（令和 6 年度第 3 回） 令和 6 年度事業計画及び歳入歳出予算の変更について協議
- ・ 令和 6 年 11 月 1 日（令和 6 年度第 4 回） 令和 7 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変更申請（地域内フィーダー系統）について協議・承認、令和 6 年度地域内フィーダー系統補助金交付申請について協議・承認
- ・ 令和 7 年 1 月 20 日（令和 6 年度第 5 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事業評価について協議・承認、令和 7 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変更申請（地域内フィーダー系統）について協議・承認
- ・ 令和 7 年 5 月 16 日（令和 7 年度第 1 回） 令和 8 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（地域内フィーダー系統・地域間幹線系統）について協議

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。

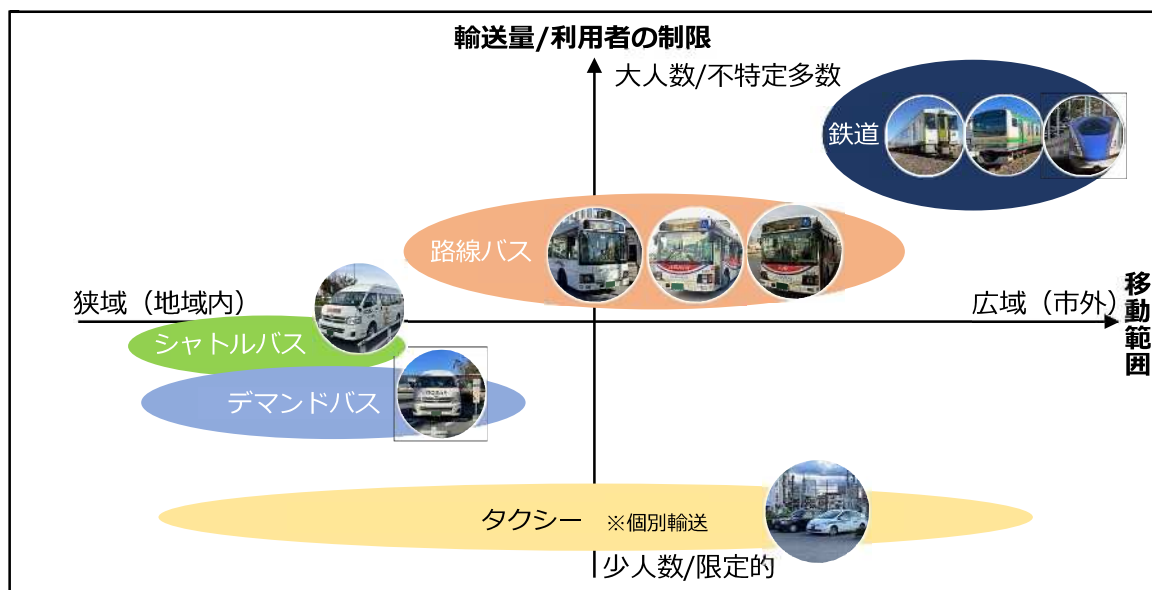


図 各公共交通機関の移動範囲と輸送量・利用者の制限による整理

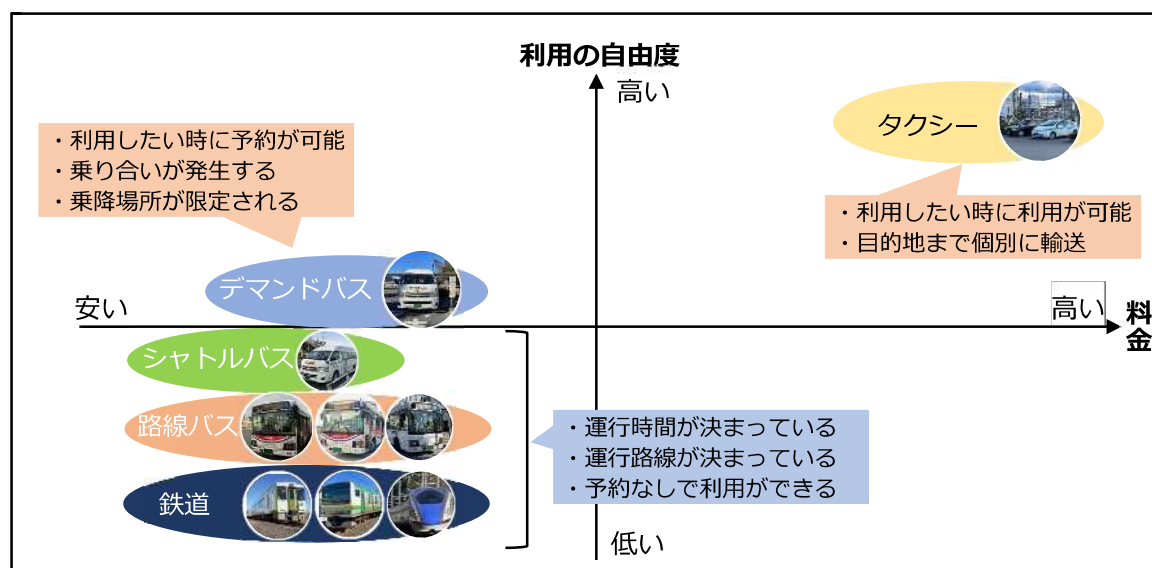


図 各公共交通機関の利便性と料金による整理

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稻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） 当初計画	本庄駅と本庄早稻田駅を結び、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。	—

デマンドバス（区域運行）
・はにぼん号
（本庄地域・児玉地域）

補助対象 幹線補助 フィーダー補助

変更計画 - 96 -

令和6年度第4回本庄市交通政策協議会で変更承認(R6.11.1)
地域公共交通計画変更届出書を提出(R6.11.11)

本庄北・本庄南地域を統合した「本庄地域」と児玉市街地・児玉山間地域を統合した「児玉地域」の2つの区域に変更しました。また、名称を「はにぼん号」に統一しました。

第6章 基本理念・基本方針、目標

Map of the Maibara area showing various bus routes and systems. The map includes a compass rose in the top left, a scale bar in the bottom right, and several labels for bus lines and stations. Key locations include Maibara Station (本庄駅), Maibara Early Rice Field Station (本庄早稲田駅), and Maibara Station (児玉駅). The map shows the Ise Line (伊勢崎線), Maibara Line (高崎線), and Maibara Line (上越・北陸新幹線). It also shows the Maibara Line (神泉総合支所線), Maibara Line (皆野町営バス), and Maibara Line (寄居線). The map highlights the Maibara Line (はにぼん号) and Maibara Line (もといずみ号) as demand buses. The map also shows the Maibara Line (はにぼん号) and Maibara Line (もといずみ号) as demand buses. The map also shows the Maibara Line (はにぼん号) and Maibara Line (もといずみ号) as demand buses.

広域幹線 (鉄道)	地域間幹線 (路線バス)	地域内フィーダー
上越・北陸新幹線	伊勢崎線	シャトルバス
高崎線・八高線	寄居線	デマンドバス
	神泉総合支所線	はにぼん号
	皆野町営バス	もといずみ号
	児玉折返し場線	

●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

- 97 -

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。

7-4. 公共交通の運行に係る事業

市内の地域公共交通について、事業及び実施主体等を以下に整理します。本計画期間においては、以下の交通手段の維持・確保することで、本市の地域公共交通を支えています。

当初計画

系統名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
伊勢崎線	伊勢崎駅	東京福祉大学	本庄駅北口	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	—
寄居線	本庄駅南口	本庄早稲田駅北口	寄居車庫	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	—
神泉総合支所線	本庄駅南口	小島南・沖電気前	神泉総合支所	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
児玉折返し場線	本庄駅南口 (宮本町車庫)	蛭川	児玉折返し場・赤城乳業千本さくら工場	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
シャトルバス	本庄駅南口	新田原	本庄早稲田駅北口	4条乗合	路線定期運行	本庄市 (交通事業者へ委託)	フィーダー補助
本庄北地域 デマンドバス	本庄北地域			4条乗合	区域運行	本庄市 (交通事業者へ委託)	フィーダー補助
本庄南地域 デマンドバス	本庄南地域			4条乗合	区域運行	本庄市 (交通事業者へ委託)	フィーダー補助
児玉市街地 デマンドバス	児玉市街地			4条乗合	区域運行	本庄市 (交通事業者へ委託)	フィーダー補助
児玉山間地域 デマンドバス	児玉山間地域			4条乗合	区域運行	本庄市 (交通事業者へ委託)	フィーダー補助

本庄地域 デマンドバス	本庄地域
児玉地域 デマンドバス	児玉地域

変更計画 本庄北・本庄南地域を統合した「本庄地域」と児玉市街地・児玉山間地域を統合した「児玉地域」の2つの区域に変更しました。

令和6年度第4回本庄市交通政策協議会で変更承認(R6.11.1)
地域公共交通計画変更届出書を提出(R6.11.11)

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。

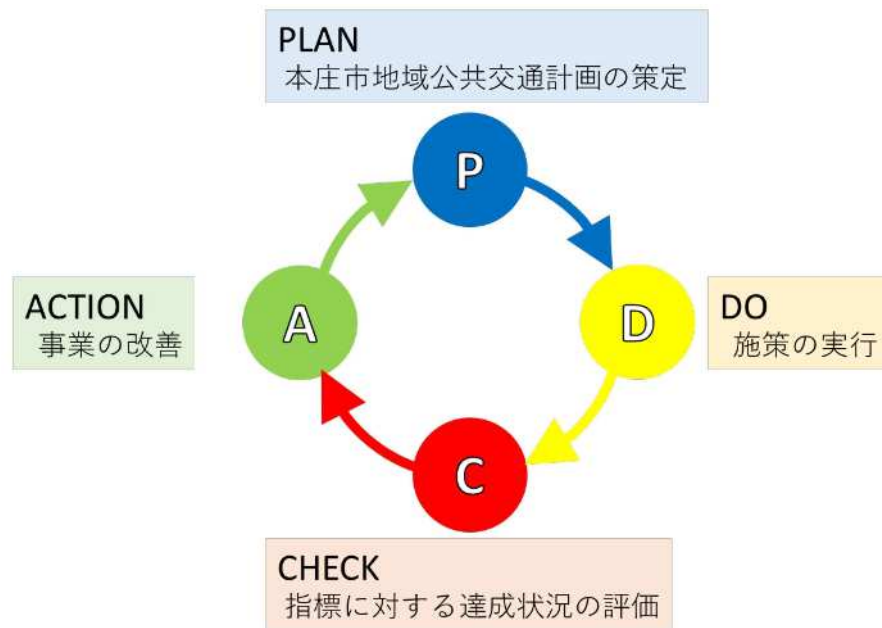


表 評価スケジュール

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	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7・別表9・別表10)			
			起点	経由地	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	基準ホで該 当する要件 (別表7のみ)
本庄市	庄和観光バス(株)	(1) 本庄シャトルバス		本庄 駅南 口	新田原	本庄 早稲田 駅北口	往3.0km 復3.0km	365日	4927.5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」	③
	本庄タクシー(株)	(2) 本庄地域デマンドバス			本庄 地域		往 km 復 km	291日	9734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」「飯塚内科産婦人科」「和菓子いじま前」「やない歯科医 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」	③
	朝日自動車(株)	(3)	児玉地域デマンドバス		児玉 地域		往 km	291日	1151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「高間」「浜坂歯科医院」「吉田林大北」「木田歯科医院」「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」 ・JR上越・北陸新幹線に接続 停留所「本庄早稲田駅北口」	③
	本庄タクシー(株)	(4)					復 km		1297回					

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～赤城乳業千本さくら工
場線

(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 添付図面

デマンドバス運行エリア（営業区域）…本庄市域

デマンドバス運用地域

本庄地域	地域 1 を「本庄地域」とする。
児玉地域	地域 2 を「児玉地域」とする。 地域 2 並びに地域 2 に近接する「ビッグマーケット」及び「本庄早稲田駅北口」に設置する乗降ポイント間を運行する。

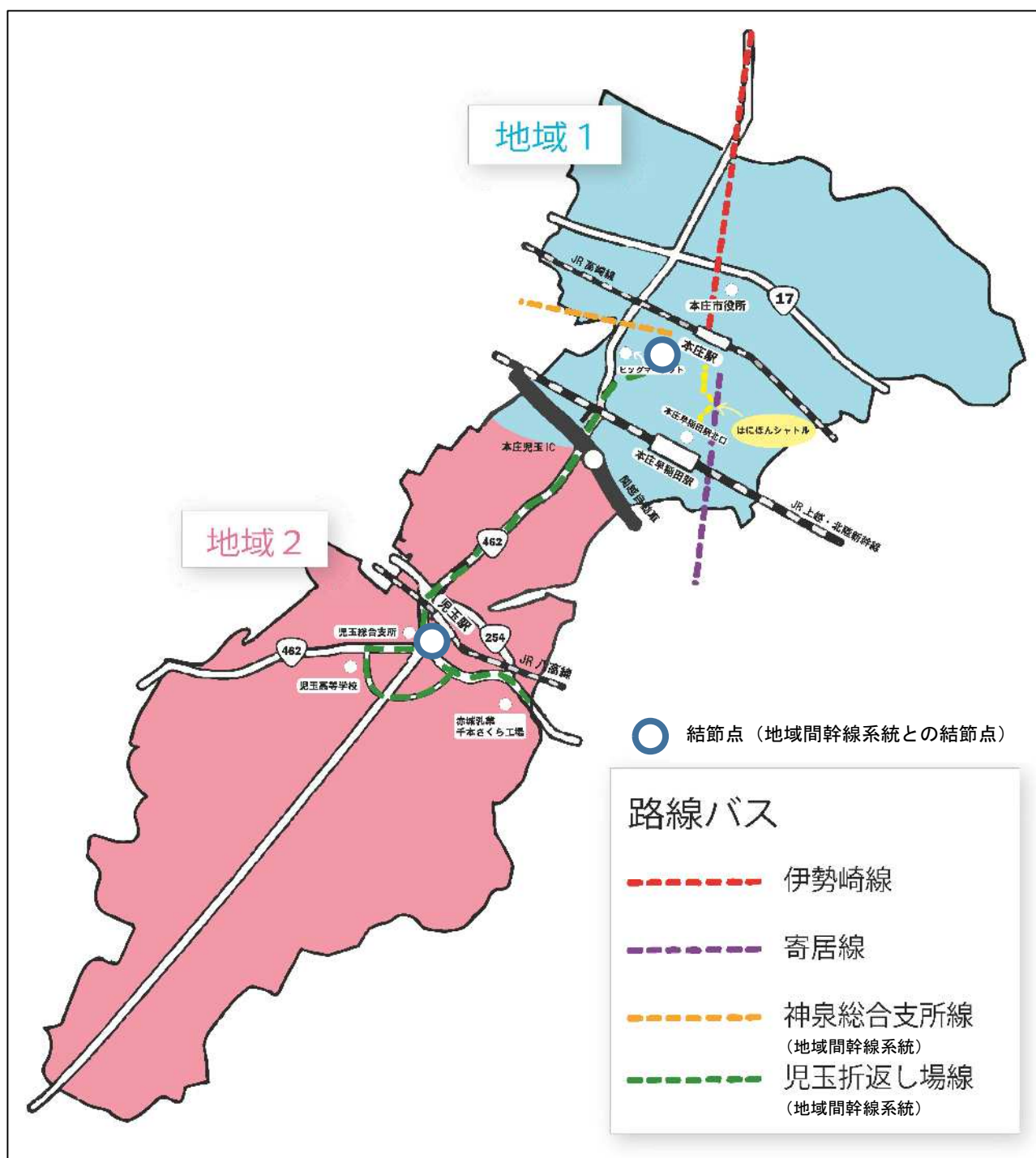


表 1 添付図面



表 1 添付資料（運行ダイヤ）

デマンドバス

◎はにぼん号（本庄地域・児玉地域（標準運行型））

月～土曜日 （日曜・休日・12/29～1/3は運休）	8:00～17:00 ※最終降車時刻は17:00
-------------------------------	-----------------------------

* 日曜日の運行実証実験の実施（10月5・12・19・26日、11月2・9・16・23日の8日間）

◎はにぼん号（本庄地域・児玉地域（延長運行型））

月～土曜日 （日曜・休日・12/29～1/3は運休）	8:00～18:00 ※最終降車時刻は18:00
-------------------------------	-----------------------------

本庄シャトルバス

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
けや木	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													
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	602

交通不便地域等の内訳

人 口	対象地区	根拠法
602	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

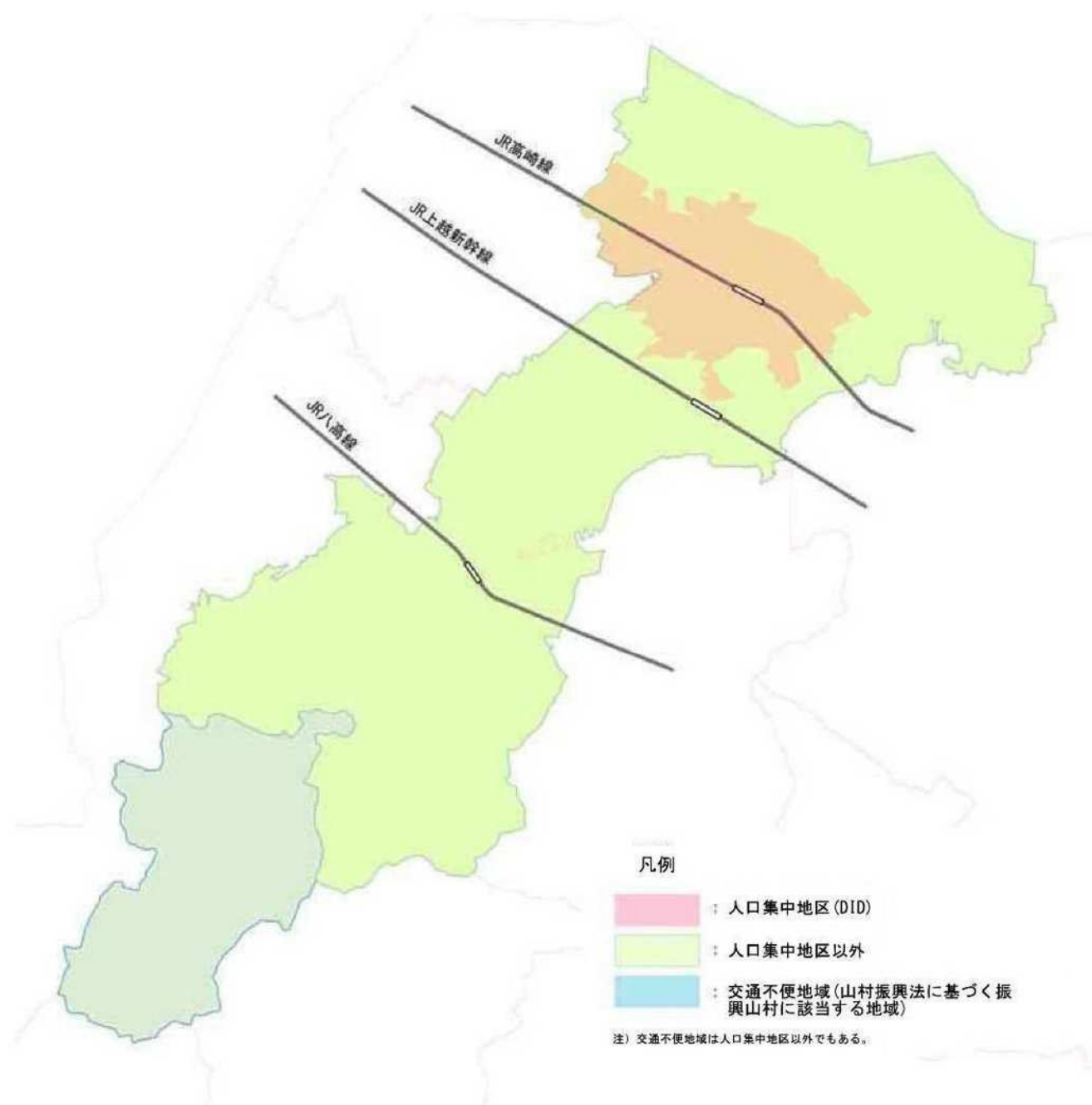
1. 人口は最新の国勢調査結果を基に記載すること。ただし、地方運輸局長等が指定する交通不便地域の場合は、申請する年度の前年度の3月末現在の住民基本台帳を基に記載すること。
2. 「人口集中地区以外」の欄は、国勢調査結果により設定された人口集中地区に該当しない地区の人口を記載すること。
3. 「交通不便地域等」の欄は、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱(以下、「交付要綱」という。)の別表7(ハ②(1))に記載のある過疎地域の人口、交付要綱別表7(ハ②(2)(実施要領の2.(1)①))に基づき地方運輸局長等が指定する交通不便地域の人口及び交付要綱別表7リに基づき地方運輸局長等が認める地域の合計(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



令和6年度地域内フィーダー系統補助金交付申請に係る提出資料について

※詳細につきましては、がんばる地域応援プロジェクト2024（第4回）の資料「フィーダー補助金のイロハ part2（交付申請、事業評価等）」をご覧ください。

【提出期限・提出先】

各申請書の押印は不要となっておりますので、**電子メールで提出してください。**

提出期限：**令和6年11月29日（金）必着**

提出方法：電子データのみ（押印なし）

提出先：ktt-koutsuu1@mlit.go.jp ※関東運輸局交通政策部交通企画課1係あて

※件名を「【〇〇市／〇〇交通（事業者名）】令和6年度フィーダー補助金交付申請の提出について」として下さい。

【送付ファイル説明】

【申請書】

令和6年度地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金交付申請書）

●全申請者共通

①様式第1-8（表紙）

●該当するものを提出（※連動様式）

☆路線型運行の場合

②様式1-8（2.以降）、様式1-5（路線型）

☆区域型運行の場合

③様式1-8（2.以降）、様式1-5（区域型）

※路線型・区域型の両方を申請している協議会については、両方の様式を提出してください。

【添付書類】

●全申請者共通

④自家用有償運送収支計算書（※運送事業者による運行の場合は不要です。その代わりに、事業報告書が必要です。）

⑤【参考】【241017国総地第137号の1】令和6年度の国庫補助上限額について（※以前、メールで通知いたしましたものと同様です。）

⑥【参考】ブロック単価表（R6年度適用）（※以前、メールで通知いたしましたものと同様です。）

⑦【参考様式】国庫補助上限額の系統別按分表

⑧（例）申請者と補助金受け入れ先が異なる理由書

（※令和6年度計画認定申請を新要綱で行った場合（地域公共交通計画認定申請書で申請の場合）、補助金の受け入れ先は協議会のみとなりますが、やむを得ない理由により変更したい場合に作成いただく理由書です。「条例で付属機関に定められており、財務会計行為が一切行えない」以外の理由の場合は、個別の判断となりますので事前にご相談ください。）

●該当するものを提出

☆路線型運行の場合

⑨【R6】運行回数・実車キロ算出表（路線型）（※こちらの様式に限らず、運行の実績の記録及び積み上げを行ったデータであれば例年通り可です。）

- 申請系統ごとに作成してください。
- 必要に応じて、日報や月報などの挙証書類の提出を求めることがあります。

※複数市町村をまたがる路線型で、複数市町村を併記したい場合のみ、以下添付⑩、⑪を使用

⑩様式 1－8（2.以降）

⑪様式 1－5

☆区域型運行の場合

⑫【R6】サービス提供時間・運行回数内訳表（区域型）（※こちらの様式に限らず、運行の実績の記録及び積み上げを行ったデータであれば例年通り可です。）

- 申請系統ごとに作成してください。
- 作成に当たっては（添付資料⑬）「サービス提供時間の考え方」を参照のこと。
- 添付様式⑫内訳表は、月別のシートに入力すると、自動的に「（提出様式）集計」シートに各月の数値が入り、完成するように数式を入れております。集計方法については、本表の集計方法に依らず、事業者が集計しやすい方法で実施していただいても構いません。
- 添付資料⑬の積算例①・②については、あくまで参考になりますので、各自治体の運行に応じた積算をしてください。
- 実際の運行時間や走行キロをもとに集計してください。必要に応じて、日報や月報などの挙証書類の提出を求めることがあります。

⑬【参考】サービス提供時間の考え方（区域型）

※路線型・区域型の両方を申請している協議会については、両方の様式を提出してください。

【場合により添付が必要な書類】

○計画認定以降、運行回数を変更した場合は、利用者向けに掲出した時刻表等運行回数のわかる資料（コロナウィルスの影響等で一時的に減便した場合も含む）（事前に変更届を提出済みの場合は除く）

活性化法法定協議会を補助対象事業者とする場合における取扱いについて

活性化法法定協議会を補助対象事業者とする場合、交付申請書は協議会より申請すること。その際、交付申請書（添付①）「１．地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金」については、全事業者の合計とし、交付申請書（添付②または③）「２．補助対象期間における損益の実績」以降は、事業者毎に分けること。

なお、運行系統別輸送実績「様式第１－５」（添付②または③）についても、事業者毎に分けて記載すること。

以 上

問い合わせ先
関東運輸局交通政策部交通企画課
フィーダー補助金担当
電 話 ０４５－２１１－７２０９
メール ktt-koutsuu1@mlit.go.jp

国土交通大臣 殿

氏名又は名称 本庄市交通政策協議会
住 所 埼玉県本庄市本庄 3－5－3
代 表 者 氏 名 会長 佐々木 邦明（公印省略）

令和 6 年度 地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）交付申請書

令和 6 年度地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）の交付を関係書類を添えて、下記のとおり申請します。

記

1. 交付を受けようとする補助金の額

○地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

運 行 系 統 数	補 助 金 の 額
4	6, 3 1 4 千円

2. 補助対象期間における損益の実績【地域内フィーダー系統(路線型(路線定期・路線不定期)運行)】

補助対象期間の 損益状況	一般乗合旅客自動車運送事業・自家用有償旅客運送					
	営業収益		営業外収益		経常収益	
	営業費用		営業外費用		経常費用(イ)	
	営業損益		営業外損益		経常損益	
補助対象期間の実車走行キロ(ロ)	29,565.0		km		経常収支率	

本庄観光株式会社

3. キロ当たり補助対象経常費用

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 イ÷ロ＝ハ	地域キロ当たり標準経常費用 二	キロ当たり経常費用 ハと二のいずれか少ない額 ホ
武蔵・相模			

4. 補助対象系統ごとの国庫補助金申請額、負担者とその負担割合

市区町村	申請番号	利便増進特例措置又は運送継続特例措置	運行系統名	運行系統			計画運行回数 (イ)	実績運行回数 (ロ)	運休回数 (ハ)	運休回数のうち12条2項ただし書によりやむを得ないとして大臣が認めた回数 (ニ)	運行割合 (100%を超える場合は100%を上限とする。) (ホ)	系統キロ程 ヘ	補助ブロック市町村外乗入部分のキロ程 ト	同一補助ブロック市町村外乗入部分のキロ程 チ	補助ブロック外乗入部分のキロ程 ハ(ト+チ)÷ヘ
				起点	主な経由地	終点									
本庄市	1	—	本庄シャトル線	本庄駅南口	新田原	本庄市街地環状線	4,941	4,941	0	0	100.00	往 3.0km 復 3.0km	往 復	往 復	100.00%
							往 0.0km 復 0.0km	往 復	往 復	往 復	%	往 0.0km 復 0.0km	往 復	往 復	
							往 0.0km 復 0.0km	往 復	往 復	往 復	%	往 0.0km 復 0.0km	往 復	往 復	
							往 0.0km 復 0.0km	往 復	往 復	往 復	%	往 0.0km 復 0.0km	往 復	往 復	
							往 0.0km 復 0.0km	往 復	往 復	往 復	%	往 0.0km 復 0.0km	往 復	往 復	
							往 0.0km 復 0.0km	往 復	往 復	往 復	%	往 0.0km 復 0.0km	往 復	往 復	
							往 0.0km 復 0.0km	往 復	往 復	往 復	%	往 0.0km 復 0.0km	往 復	往 復	
							往 0.0km 復 0.0km	往 復	往 復	往 復	%	往 0.0km 復 0.0km	往 復	往 復	
							往 0.0km 復 0.0km	往 復	往 復	往 復	%	往 0.0km 復 0.0km	往 復	往 復	
							往 0.0km 復 0.0km	往 復	往 復	往 復	%	往 0.0km 復 0.0km	往 復	往 復	
							往 0.0km 復 0.0km	往 復	往 復	往 復	%	往 0.0km 復 0.0km	往 復	往 復	
							往 0.0km 復 0.0km	往 復	往 復	往 復	%	往 0.0km 復 0.0km	往 復	往 復	
							往 0.0km 復 0.0km	往 復	往 復	往 復	%	往 0.0km 復 0.0km	往 復	往 復	
							往 0.0km 復 0.0km	往 復	往 復	往 復	%	往 0.0km 復 0.0km	往 復	往 復	
合計															

市区町村	申請 番号	実車走行キロ	補助対象 経常費用	補助対象系統 の経常収益	補助対象経常 費用から経常 収益を控除した額	補助対象経費 のうち補助プロジェクト 参加市及び同一補助 プロジェクト参加市外未 参加市にのみ生ずるもの	補助対象経費	補助対象経費の1/2	国庫補助 上乗額	国庫補助金 申請額
		ヌ	ホ×ヌ＝ル	ヲ	ルー＝ツ	ワ×リ＝カ	ヨ	ヨ×1/2＝タ	レ	ソ
本庄市	1	29,565.0 km	10,450,511 円	2,248,150 円	8,202,361 円	8,202,361 円	8,202 千円	4,101 千円	1,374 千円	1,374 千円
		km	円	円	円	円				. 千円
		km	円	円	円	円				. 千円
		km	円	円	円	円				. 千円
		km	円	円	円	円				. 千円
		km	円	円	円	円				. 千円
		km	円	円	円	円				. 千円
		km	円	円	円	円				. 千円
		km	円	円	円	円				. 千円
		km	円	円	円	円				. 千円
合計		29,565.0 km	10,450,511 円	2,248,150 円	8,202,361 円	8,202,361 円	8,202 千円	4,101 千円	1,374 千円	1,374 千円

市区町村	申請番号	経常費用から経常収益を控除した額 ハ×ヌー＝ツ	損失額から国庫補助額を控除した額 ツ－ソ＝ネ	ネ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	
				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
本庄市	1	8,202,361 円									
		円									
		円									
		円									
		円									
		円									
		円									
		円									
		円									
合計		8,202,361 円	6,828,381 円	円	0 %	6828361 円	100 %	円	0 %	円	0 %

- (1) 記載要領
- 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等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9節に係る経常費用を指す。
 - 補助対象事業者の決算期間が補助対象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。
 - 補助対象期間中の一般乗合旅客自動車運送事業(自家用有償旅客運送)と他の事業を兼業している場合の開通収益及び費用の配分については、原則として、自動車運送事業に係る収益及び費用並びに固定資産の配分基準について(昭和55年6月17日付け自賠第338号、自賠第55号)によること。
 - 「補助対象期間の損益状況」については、消費税相当額を控除した額に記載すること。
 - 「補助ブロック名」は、補助金交付要綱第6の名称に記載すること。
 - 「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等が通知した数値によること。
 - キロ当たり補助対象経常費用の計算上生じた単位未満の端数は切り捨てること。
 - 申請番号は、事業者及び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。
 - 「利便増進特例措置又は運送継続特例措置」については、地域公共交通利便増進実施計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用(別表9)を受けて補助対象となる場合は「利便」と記載し、地域旅客運送サービス継続実施計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用(別表10)を受けて補助対象となる場合は「継続」と記載すること。
 - 「計画運行回数」については、大臣に認定された地域公共交通計画に記載された回数を転載すること。
 - 「実績運行回数」については、補助対象期間中に運行した回数を記載すること。
 - 「運休回数」については、計画運行回数のうち、補助対象期間中に運休した回数を記載すること。
 - 「運休回数のうち12条2項ただし書によりやむを得ないとして大臣が認めた回数」については、補助対象期間中に運休した回数のうち、天災その他やむを得ない事情がある場合にによる回数を記載すること。
 - 「運行割合」は、小数点第2位(第3位以下切り捨て)まで算出して記載すること。
 - 「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)まで算出すること。なお、管理系統の場合には、往又は復のどちらかの順にキロ程を記載し、もう片方の順に「復」または「往」と記載すること。
 - 同一補助ブロック市町村外乗入部分のキロ程については、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(ト)欄に記載すること。
 - 補助ブロック外乗入部分及び同一補助ブロック市町村外乗入部分以外のキロ程の比率は、%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。
 - 「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。
 - 「補助対象経常費用」は、円未満の端数を切り捨てること。
 - 「補助対象系統の経常収益」については、補助対象期間における各補助対象系統の経常収益の実績額を記載すること。
 - 「補助対象経費」については、(カ)の金額を記載すること(円未満の端数は切り捨てること)。
 - 「補助対象経費の1/2」については、系統ごとに百円未満(0.5千円)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。
 - 「国庫補助上乗額」については、市区町村等が当該市区町村等に係る国庫補助上乗額のうち、各事業者の系統ごとに授分した額を記載することとし、千円未満の端数は切り捨てること。
- (2) 添付書類
- 補助対象期間に係る旅客自動車運送事業等報告規則第2条第2項の「事業者報告書」又は自家用有償旅客運送の損益明細表。
 - 様式第1～5の運行系統別輸送実績。

事業者名	本庄観光株式会社
------	----------

運行系統別輸送実績（令和6年度）【フィーダー系統】

運行系統							年間輸送実績										経常収益				経常費用	市町村の別	備考	
申請 番号	運行形態	運行系統名 (乗用タクシーの場合は、 運行サービス名)	起点	主な 経由地	終点	キロ程 (km)	運行回数 (A) (回)	輸送人員 (B) (人)	1運行 当たり 輸送人員 (B)/(A) (人/回)	1人平均 乗車キロ (km)	輸送 人キロ (人×キロ)	実車走行 キロ (km)	サービス提供時間(時間)				運送収入 (C) (円)	運送雑収 (D) (円)	営業外 収益 (E) (円)	計 (C)+(D)+(E)	1系統当たり 経常費用 (乗用タクシーの場 合は運行サービス 当たりの経常費用)			
													実運行 時間	待機 時間	回送 時間	予約受付 時間								
1	路線定期運行	本庄シャトル便	本庄駅南口	新田原	本庄早稲田駅北口	往 3.0km 復 3.0km	4,941.0	12,865	2.6	2.5	32,162.5	29,646.0	0.0					2,248,150	0	0	2,248,150	10,450,511	本庄市	
						往					0.0		0.0								0	0		
						復							0.0								0	0		
						往					0.0		0.0								0	0		
						復							0.0								0	0		
						往					0.0		0.0								0	0		
						復							0.0								0	0		
						往					0.0		0.0								0	0		
						復							0.0								0	0		
						往					0.0		0.0								0	0		
						復							0.0								0	0		
						往					0.0		0.0								0	0		
						復							0.0								0	0		
合計							4,941.0	12,865			32,162.5	29,646.0	0.0					2,248,150	0	0	2,248,150	10,450,511		

【記載要領】

【記載要領】

1. この書類は、補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)の実績について、補助対象期間の末日現在における状態に応じて、運行系統(乗用タクシーの場合は運行サービス)ごとに作成すること。(補助対象系統のみ記載すること。)

2. 申請番号は、地域公共交通計画認定申請書の申請番号と同一のものとすること。

3. 運行形態は、路線定期運行、路線不定期運行、区域型運行、乗用タクシーの別を記載すること。

4. 起点及び終点は停留所名をもって記載し、主な経由地は他の運行系統と区別できる停留所名をもって記載し、キロ程は小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで記載すること。

5. 運行回数は、補助対象期間における合計運行回数を記載すること。なお、路線型運行においては1往復を運行回数1回(往路若しくは復路のみの場合は、0.5回とする。)、区域型運行及び乗用タクシーによる運行においては1運行(片道)を運行回数1回、循環系統においては1循環で運行回数1回とする。

6. 1運行当たり輸送人員は、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで算出すること。

7. 実車走行キロ及びサービス提供時間は、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。

8. 1系統当たり経常費用は、路線型にあっては事業者の実車走行キロ当たり経常費用に当該系統の実車走行キロを乗じたもの、デマンド型及び乗用タクシーによる運行にあっては運送実施者のサービス提供時間当たり経常費用に当該系統(乗用タクシーの場合は運行サービス)のサービス提供時間を乗じたものとする。

9. 備考欄には、補助対象期間中にスト及び積雪等の理由によりバスが運行されなかった期間があった場合等、特記すべき事項について、変更年月日又は期間及びその内容を記載すること。

10. 各運行系統のキロ程、運行回数、輸送人員、輸送人キロ、実車走行キロ、サービス提供時間、運送収入、運送雑収及び営業外収益の欄については必ず記載すること。(乗用タクシーによる運行の場合は、キロ程、実車走行キロは記載不要。)

2. 補助対象期間における損益の実績【地域内フィーダー系統(区域型運行)】

補助対象期間の 損益状況	一般乗合旅客自動車運送事業・自家用有償旅客運送				
	営業収益		営業外収益		経常収益
	営業費用		営業外費用		経常費用(イ)
	営業損益		営業外損益		経常損益
補助対象期間のサービス提供時間(ロ)	10,558.0 時間				経常収支率

朝日自動車株式会社

3. キロ当たり補助対象経常費用

補助ブロック名	補助対象事業者の時間当たり経常費用 イ÷ロ＝ハ	地域時間当たり標準経常費用 ニ	時間当たり経常費用 ハとニのいずれか少ない額 ホ
武蔵・相模			

4. 補助対象系統ごとの国庫補助金申請額、負担者とその負担割合

市区町村	申請番号	利便増進特例措置又は運送継続特例措置	運行系統名	営業区域	計画運行回数(イ)	実績運行回数(ロ)	運休回数(ハ)	運休回数のうち12条2項ただし書によりやむを得ないとして大臣が認めた回数(ニ)	運行割合(100%を超える場合は100%を上限とする。)(ホ)	サービス提供時間 ヘ	補助ブロック外乗入部分に係るサービス提供時間 ト	同一補助ブロック市区町村外乗入部分に係るサービス提供時間 チ	補助ブロック外乗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サービス提供時間の比率 (ヘ-(ト+チ))÷ヘ×100
本庄市	2	-	本庄市	本庄市	4,891 回	3,691 回	0 回	0 回	75.46 %	2,344. 時間	0.0 時間	0.0 時間	100.000%
本庄市	3	-	本庄市	本庄市	4,688 回	3,635 回	0 回	0 回	77.53 %	2,344. 時間	0.0 時間	0.0 時間	100.000%
本庄市	4	-	本庄市	本庄市	2,594 回	1,393 回	0 回	0 回	53.70 %	2,930. 時間	0.0 時間	0.0 時間	100.000%
本庄市	5	-	本庄市	本庄市	1,266 回	403 回	0 回	0 回	31.83 %	940. 時間	0.0 時間	0.0 時間	100.000%
					回	回	回	回	%	時間	時間	時間	
					回	回	回	回	%	時間	時間	時間	
					回	回	回	回	%	時間	時間	時間	
					回	回	回	回	%	時間	時間	時間	
					回	回	回	回	%	時間	時間	時間	
					回	回	回	回	%	時間	時間	時間	
合計					回	回	回	回	%	時間	時間	時間	

市区町村	申請番号	補助対象経常費用 ホ×ヘ＝ヌ	補助対象系統の経常収益 ル	補助対象経常費用から経常収益を控除した額 ヌ－ル＝ラ	そ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 ラ×リ＝ワ	補助対象経費 カ	補助対象経費の1/2 カ×1/2＝ヨ	国庫補助上限額 タ	国庫補助金申請額 レ
本庄市	2	8,587,079 円	672,233 円	7,914,846 円	7,914,846 円	7,914 千円	3,957.0 千円	1,326. 千円	1,326. 千円
本庄市	3	8,587,079 円	694,499 円	7,892,580 円	7,892,580 円	7,892 千円	3,946.0 千円	1,322. 千円	1,322. 千円
本庄市	4	10,733,849 円	378,262 円	10,355,587 円	10,355,587 円	10,355 千円	5,177.5 千円	1,734. 千円	1,734. 千円
本庄市	5	3,443,624 円	111,259 円	3,332,365 円	3,332,365 円	3,332 千円	1,666.0 千円	558. 千円	558. 千円
		円	円	円	円				. 千円
		円	円	円	円				. 千円
		円	円	円	円				. 千円
		円	円	円	円				. 千円
		円	円	円	円				. 千円
合計		31,351,631 円	1,856,253 円	29,495,378 円	29,495,378 円	29,493 千円	14,746. 千円	4,940 千円	4,940. 千円

市区町村	申請 番号	経常費用から 経常収益を控除 した額 ハ×ヘール＝ソ	損失額から国庫 補助額を控除し た額 ソーレニツ	ツ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							
本庄市	2	11,675,373	円															
本庄市	3	11,653,107	円															
本庄市	4	15,056,245	円															
本庄市	5	4,840,426	円															
			円															
			円															
			円															
			円															
			円															
			円															
合計		43,225,151	円	38,285,151	円		円	0	%	38,285,151	円	100	%		円	0	%	

事業者名	朝日自動車株式会社
------	-----------

運行系統別輸送実績（令和6年度）【フィーダー系統】

運行系統							年間輸送実績										経常収益				経常費用	市町村の別	備考	
申請 番号	運行形態	運行系統名 (乗用タクシーの場合は運行サービス名)	起点	主な 経由地	終点	キロ程 (km)	運行回数 (A) (回)	輸送人員 (B) (人)	1運行 当たり 輸送人員 (B)/(A) (人/回)	1人平均 乗車キロ (km)	輸送 人キロ (人キロ)	実車走行 キロ (km)	サービス提供時間(時間)				運送収入 (C) (円)	運送雑収 (D) (円)	営業外 収益 (E) (円)	計 (C)+(D)+(E)	1系統当たり 経常費用 (乗用タクシーの場 合は運行サービス 当たりの経常費用)			
													実運行 時間	待機 時間	回送 時間	予約受付 時間								
2	区域型運行	本庄北地域デマンド		本庄市			3,691.0	4,316	1.1				2,344.0	441.73	976.07	311.01	615.19	672,233	0	0	672,233	12,347,606	本庄市	
3	区域型運行	本庄南地域デマンド		本庄市			3,635.0	3,955	1.0				2,344.0	516.57	848.93	372.65	605.88	694,499	0	0	694,499	12,347,606	本庄市	
4	区域型運行	児玉市街地デマンド		本庄市			1,393.0	1,758	1.2				2,930.0	198.31	2,290.02	209.49	232.18	378,262	0	0	378,262	15,434,507	本庄市	
5	区域型運行	児玉山間地域デマンド		本庄市			403.0	624	1.5				940.0	74.12	698.23	100.39	67.26	111,259	0	0	111,259	4,951,685	本庄市	
													0.0								0	0		
													0.0								0	0		
													0.0								0	0		
													0.0								0	0		
													0.0								0	0		
													0.0								0	0		
合計							9,122.0	10,653			0.0	0.0	8,558.0					1,856,253	0	0	1,856,253	45,081,404		

- 【記載要領】
- 【記載要領】
1. この書類は、補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)の実績について、補助対象期間の末日現在における状態に応じて、運行系統(乗用タクシーの場合は運行サービス)ごとに作成すること。(補助対象系統のみ記載すること。)
2. 申請番号は、地域公共交通計画認定申請書の申請番号と同一のものとすること。
3. 運行形態は、路線定期運行、路線不定期運行、区域型運行、乗用タクシーの別を記載すること。
4. 起点及び終点は停留所名をもって記載し、主な経由地は他の運行系統と区別できる停留所名をもって記載し、キロ程は小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで記載すること。
5. 運行回数は、補助対象期間における合計運行回数を記載すること。なお、路線型運行においては1往復を運行回数1回(往路若しくは復路のみの場合は、0.5回とする。)、区域型運行及び乗用タクシーによる運行においては1運行(片道)を運行回数1回、循環系統においては1循環で運行回数1回とする。
6. 1運行当たり輸送人員は、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで算出すること。
7. 実車走行キロ及びサービス提供時間は、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。
8. 1系統当たり経常費用は、路線型にあっては事業者の実車走行キロ当たり経常費用に当該系統の実車走行キロを乗じたもの、デマンド型及び乗用タクシーによる運行にあっては運送実施者のサービス提供時間当たり経常費用に当該系統(乗用タクシーの場合は運行サービス)のサービス提供時間を乗じたものとする。
9. 備考欄には、補助対象期間中にスト及び積雪等の理由によりバスが運行されなかった期間があった場合等、特記すべき事項について、変更年月日又は期間及びその内容を記載すること。
10. 各運行系統のキロ程、運行回数、輸送人員、輸送人キロ、実車走行キロ、サービス提供時間、運送収入、運送雑収及び営業外収益の欄については必ず記載すること。(乗用タクシーによる運行の場合は、キロ程、実車走行キロは記載不要。)

(1) 記載要領

- 1.乗合バス事業の収益、サービス提供時間については、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等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。
- 2.補助対象事業者の決算期間が補助対象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。
- 3.補助対象期間中の一般乗合旅客自動車運送事業（自家用有償旅客運送）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については、原則として、自動車運送事業に係る収益及び費用並びに固定資産の配分比率について（昭和52年5月17日付け自総第338号、自統第151号、自資第55号）によること。
- 4.「補助対象期間の損益状況」については、消費税相当額を控除した額を記載すること。
- 5.「補助ブロック名」については、補助金交付要綱別表6の名称を記載すること。
- 6.「地域時間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等が通知した数値によること。
- 7.時間当たり補助対象経常費用の計算上生じた単位未満の端数は切り捨てること。
- 8.申請番号は、事業者及び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。
- 9.「利便増進特例措置又は運送継続特例措置」については、地域公共交通利便増進実施計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用（別表9）を受けて補助対象となる場合は「利便」と記載し、地域旅客運送サービス継続実施計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用（別表10）を受けて補助対象となる場合は「継続」と記載する。
- 10.「計画運行回数」については、大臣に認定された地域公共交通計画に記載された回数を転載すること。
- 11.「実績運行回数」については、補助対象期間中に運行した回数を記載すること。
- 12.「運休回数」については、計画運行回数のうち、補助対象期間中に運休した回数を記載すること。
- 13.「補助対象回数のうち12条2項ただし書によりやむを得ないとして大臣が認めた回数」については、補助対象期間中に運休した回数のうち、天災その他やむを得ない事情がある場合による回数を記載すること。
- 14.「運行割合」は、小数点第2位（第3位以下切り捨て）まで算出して記載すること。
- 15.「サービス提供時間」、「補助ブロック外乗入部分に係るサービス提供時間」及び「同一補助ブロック市区町村外乗入部分に係るサービス提供時間」は、小数点第1位（第2位以下切り捨て）まで算出すること。
- 16.「同一補助ブロック市区町村外乗入部分に係るサービス提供時間」については、同一補助ブロック内における市区町村外乗入部分のサービス提供時間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（ト）に記載すること。
- 17.「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サービス提供時間の比率」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。
- 18.「補助対象経常費用」は、円未満の端数を切り捨てること。
- 19.「補助対象系統の経常収益」については、補助対象期間における各補助対象系統の経常収益の実績額を記載すること。
- 20.「補助対象経費」は、（ツ）の金額を記載する（千円未満の端数は切り捨てること）。
- 21.「補助対象経費の1／2」は、系統ごとに百円単位（0.5千円）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。
- 22.「国庫補助上限度」については、市区町村等が当該市区町村等に係る国庫補助上限度のうち、各事業者の系統ごとに按分した額を記載することとし、千円未満の端数は切り捨てること。
- 23.サービス提供時間とは、事業開始時間から事業終了時間までの間をいい、そのうち、待機時間、回送時間、予約受付に係る時間についても定める。ただし、時間外に行われる予約受付に係る時間等については含めない。
- 24.待機時間とは、サービス提供時間のうち、実運行しなかった時間をいう。ただし、休憩時間及びその他事業に従事している時間については含めない。
- 25.回送時間については、乗客が降車した後、帰庫する際の回送運行は実運行時間として差し支えない。ただし、回送運行中（帰庫途中）に乗用事業による配車指示があり、乗用事業の運行を行った場合は、当該回送運行は実運行時間とは認められない。

(2) 添付書類

- 1.補助対象期間に係る旅客自動車運送事業等報告規則第2条第2項の「事業報告書」又は自家用有償旅客運送の損益明細表。
- 2.様式第1～5の運行系統別輸送実績。