

事 務 連 絡

令和 6 年 5 月 1 5 日

地域間幹線系統確保維持費国庫補助金

関係市町村担当課長 様

埼玉県企画財政部交通政策課長（公印省略）

地域間幹線系統における幹線補助計画認定の申請事務について

本県の交通政策行政の推進につきましては、日頃格別のご指導を賜り、厚くお礼申し上げます。

さて、標記申請事務について、従前は県協議会から国へ申請を行っていたところ、令和 3 年 4 月 5 日付け「地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱」の改正（令和 3 年 4 月 1 6 日県送付（別途メール①参照））により、活性化法法定協議会（以下、「法定協議会」とする）において地域公共交通計画に必要書類を添付して申請をすることとなったところです（同要綱第 8 条）。

同要綱の附則（国総地第 1 2 1 号、国自旅第 5 0 4 号、国海内第 2 3 4 号）第 2 条の経過措置により、昨年度申請（令和 6 年度予算）までは県協議会から国へ申請を行っていましたが、今年度の申請からは市町村ごとに設置される法定協議会にて申請いただくこととなりますのでご注意ください。

なお、本年は事務の変更初年度ということもあり、事業者様からの情報提供の取りまとめ等は別添資料（③認定申請の流れ）のとおり、県交通政策課にて対応をさせていただきます。来年度以降の事務については、改めてご相談させていただきたく存じます。

担当：交通政策課 交通企画・バス担当 近藤

電話：0 4 8－8 3 0－2 2 3 9

E-Mail：a2220-10@pref.saitama.lg.jp

幹線補助計画の認定申請の流れ

昨年度

県で「地域間幹線系統確保維持計画」を策定し、国へ提出



今年度

各市町村で幹線補助系統について定めた「地域公共交通計画」の別紙を策定し、国へ提出



令和〇〇年〇〇月〇〇日

(名称) 〇〇市公共交通活性化協議会

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性
(〇〇地域公共交通計画 P● 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
(〇〇地域公共交通計画 P● 参照)
(2) 事業の効果
(〇〇地域公共交通計画 P● 参照)
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
(〇〇地域公共交通計画 P● 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
(〇〇地域公共交通計画 P● 参照)
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
6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法
7. 別表1の補助対象事業の基準木ただし書に基づき、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>
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 <u>【地域間幹線系統のみ】</u>
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>

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>
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
(2) 事業の効果
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>
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>
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>
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
(2) 事業の効果
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>
18. 協議会の開催状況と主な議論

19. 利用者等の意見の反映状況

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所)

(所 属)

(氏 名)

(電 話)

(e-mail)

令和〇〇年〇〇月〇〇日

(名称) 〇〇市公共交通活性化協議会

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

(記載例)

〇〇市においては、▲▲市へ通じる唯一の幹線交通である鉄道（バス）を軸に、市内に広範に路線バス、コミュニティバス、乗合タクシーにより構成される公共交通機関網が広がっている。これらの公共交通については、▲▲市の総合病院・大規模な商店等が当市民の日常生活機能を担う中で、幹線交通が▲▲市に向かう唯一の手段として、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。

また、この幹線交通に通じるコミュニティバス等が支線の役割を果たしている。

しかしながら、人口減少と自家用車の普及により、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。

また一部地域では、幹線交通とコミュニティバスの乗り継ぎが不十分であったり、××集落はそもそも交通手段が確保されていなかったり、住民に不便を強いている状況にある。

加えて、令和●●年度からは、△△バスが～～路線の廃止を表明しており、■地区の住民の通院・買い物を中心とした生活に不可欠な当該路線を存続していくことが必要である。

このため、地域公共交通確保維持事業により、～～路線及び▽▽路線を確保・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。

(〇〇地域公共交通計画 P● 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

(記載例)

◇◇路線の利用者数を●人以上（直近年度の実績△人）とする。

◇◇路線に係る収入を●以上、国からの支出を●以内、〇〇市からの支出を●以内とする。

◇◇路線の収支率を●%以上（直近年度の実績△%）とする。

(〇〇地域公共交通計画 P● 参照)

※地域の上位計画等との整合性を図りつつ、「何のために地域公共交通を確保・維持・改善するのか」という目的を確認・整理した上で、目的の達成状況を計る定量的な目標を設定して下さい。

※地域公共交通計画の目標を達成するために行う事業及びその実施主体と整合性のとれたものを記載して下さい。

※3. に記載する系統・便数見直し等利用者利便の向上や事業採算性向上の改善策、バスマップ配布や広報誌掲載等利用促進の改善策などの効果を踏まえ、現状の改善を目指す目標値を設定して下さい。

(2) 事業の効果
(記載例) 〇〇路線を維持することにより、××集落の高齢者等の日常生活に必要な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。さらには、外出促進・地域活性化にもつながる。 (〇〇地域公共交通計画 P● 参照)
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
(記載例) ・ 系統や便数、運行ダイヤの見直し (事業者) ・ 鉄道や路線バスも含めた公共交通のネットワークが一目で分かる公共交通マップの作成・市内全戸配布 (〇〇市) ・ 収支率に応じたトリガー制度を導入し、定期的に地域住民と各自治会での勉強会を行い実績に応じて利用促進策を検討する。(〇〇市) ・ 沿線の学校にモビリティマネジメントを行う。(〇〇市、事業者) (〇〇地域公共交通計画 P● 参照) ※地域公共交通計画等の目標と整合性のとれたものを設定して下さい。
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
(記載例) 表 1 を添付。 (〇〇地域公共交通計画 P● 参照)
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
(記載例) 地域公共交通確保維持事業によって運行の維持を図る◇◇路線について、その運行に係る費用総額●円のうち、〇〇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
(記載例) ・ 利用者数や収支について、数値指標によるモニタリング・評価を実施 ・ OD 調査 ・ 利用者アンケート (車内聞き取りアンケート等) ・ 住民ヒアリング (住民懇談会実施等) 等 ※内容も含め具体的に記載して下さい。
7. 別表 1 の補助対象事業の基準ただし書に基づき、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>
(記載例) 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>
(記載例) ◇◇路線を運行するバス車両については、耐用年数を大幅に上回る▽年を経過し、早急な買い換えが必要となっていることから、安全な輸送を確保するために～～車両を×台購入する必要がある。 ◆◆路線は新規に運行を開始する路線であり、当該路線を運行するための車両を手当てすることができないため、新たに～～車両を×台導入する必要がある。 ▲▲路線は、乗合バス事業者の撤退に伴い、□□市が新規に運行を開始する自家用有償旅客運送路線であり、当該路線を運行するために新たに～～車両を×台導入する必要がある。さらに運転者■名が認定講習を受講する必要がある。
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
(記載例) ◇◇路線の収支率を●%以上（直近年度の実績△%）とする。 ◇◇路線の利用者数/満足度を●以上（直近年度の実績△）とする。
(2) 事業の効果
(記載例) ◇◇路線を維持することにより、××集落の高齢者等の日常生活に必要な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。さらには、外出促進・地域活性化にもつながる。 購入予定の車両と既存車両と合わせて、××台を～～路線、～～路線に〇〇のように配車することで、効率的な運行形態を構築する。 ※(1)の定量的な目標を踏まえ、具体的に事業の効果を記載して下さい。
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>

(記載例) 表 6、表 8 又は表 10 を添付。 なお、地域公共交通確保維持事業によって運行を維持する◇◇路線の車両の取得について、購入費用総額●円のうち、〇〇市から運行事業者への補助金額については、国庫補助金を差し引いた差額分を負担することとしている。
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】 ① 車両の代替による費用削減等の内容 ※本補助金により取得した車両の活用等によるバス事業者等が行う費用削減の取組やその効果等（例えば、燃費向上、修繕費削減等）について具体的に記載して下さい。 ② 代替車両を活用した利用促進策 (記載例) ・利用者のニーズに合わせた運行ダイヤの見直し。 ・ノンステップバスの車内を活用した地域コミュニティの創出 ・バス停周辺住民への「営業活動」の実施 ・バス利用者等からの意見を聞く場（モニター会議等）の設置・意見聴取
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】 (記載例) 利用者が年々減少傾向にある〇〇路線について、収支率の向上や路線の維持等を図る必要があるため、既存のバス車両を改造し、貨客混載を導入する必要がある。
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 (記載例) 〇〇路線の収支率を●%以上（直近年度の実績△%）とする。 (2) 事業の効果 (記載例) 利用者が年々減少傾向にある〇〇路線だが、この路線を維持するために貨客混載を導入することで効率的に事業を行うことができる。これにより、収支率の向上も見込める。 ※（1）の定量的な目標を踏まえ、具体的に事業の効果を記載して下さい。
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】 (記載例) 表 12 を添付。 なお、地域公共交通計画に位置付けた◇◇路線への貨客混載の導入について、改造費用総額●円のうち、〇〇市から運行事業者への補助金額については、国庫補助金を差し引いた差額分を負担することとしている。

18. 協議会の開催状況と主な議論

(記載例)

- ・ 令和〇年〇月〇日（第 1 回） 協議会設立、事業内容について協議
- ・ 令和〇年〇月〇日（第 2 回） 費用負担について議論、各者持ち帰り
- ・ 令和〇年〇月〇日（第 3 回） 費用負担について合意、計画全体について合意
(令和〇年〇月〇日～〇日 持ち回り協議にて、全ての構成員から合意を得られた。)

19. 利用者等の意見の反映状況

(記載例)

市のホームページにて本計画に関する意見を募集した。▽▽を対象にしたアンケート調査や××を対象にした個別ヒアリング調査等の結果、〇〇駅～〇〇病院の系統について本数の充実を求める声が特に強かったため、そちらに重点を置いた計画とした。

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所)

(所 属)

(氏 名)

(電 話)

(e-mail)

注意： 本様式はあくまで参考であり、補助要綱の要件を満たすものであれば、この様式によらなくても差し支えありません。

実際の計画作成に当たっては補助要綱等を踏まえて作成をお願いいたします。

各記載項目について、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画を作成している場合には、当該計画から該当部分を転記したり、別添〇〇計画△節のとおり、等として引用したりすることも可能です。(ただし、上記 2.・3. については、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画に定める目標、当該目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項との整合性を図るようにして下さい。また、地域公共交通計画全体として、協議会における協議が整った上で提出される必要があります)。

※該当のない項目は削除せず、「該当なし」と記載して下さい。

令和6年度地域間幹線系統確保維持計画

令和5年6月28日
埼玉県生活交通確保対策地域協議会

生活交通確保維持改善計画の名称		
埼玉県地域間幹線系統確保維持計画		
1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性		
埼玉県の年間のバス利用者数は、モータリゼーション化などの影響で平成13年度には延べ約1億7,200万人にまで減少したが、令和元年度には、約2億1,393万人にまで増加した。その後、新型コロナウイルス感染症の拡大により大きく落ち込んだものの、最近では9割程度まで回復してきている。 路線バスは住民の日常生活を支える最も身近な公共交通機関であり、高齢化の進展や環境問題への対応が急がれる中で、その役割はますます大きくなっている。 また、中心市街地から離れた住宅地や農山村地域に暮らす、車を運転できない高齢者や学生などにとって、バスは生活に必要な不可欠な交通手段である。 そのため、地域公共交通の存続が危ぶまれている地域において、生活交通路線として必要なバス路線の運行の維持確保を図る必要がある。 今回、当該計画において認定申請する幹線バス系統は、総合病院等地域の中核的な医療機関や高等学校や福祉施設等の公共施設など利用者のニーズに対応しているものである。 本協議会としては、今後も、県民が安心して社会生活を送り、積極的に社会参加でき、活力ある地域へとつながるよう、複数市町村にまたがる広域的・幹線的なバス系統の確保・維持に引き続き努めるとともに、市町村において維持に努める地域的・支線的な公共交通との接続を図ることとする。		
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		
県内の乗合バスは、令和3年度末現在で、総系統数は2,904系統、総延長距離は7,947km、年間の総走行距離は約6,101万km、年間輸送人員は約1億6,265万人となっている。 乗合バスの利用者は、新型コロナウイルス感染症の影響から回復傾向にあるものの、人口減少や高齢化が進む地域では利用者が少なく採算の取れないバス路線の廃止により、県民の生活に必要な不可欠な交通手段がなくなることが懸念されている。 地域公共交通確保維持事業の活用により、生活交通として必要なバス路線を維持することとし、県民の最も身近な公共交通機関として重要な役割を担う乗合バスの充実を図ることを目標とする。 ※ 地域間幹線バス系統の輸送人員について、各系統において令和4年度の実績値を上回る値とする。 <参考 各路線の令和4年度実績値>		
事業者名	系統名	輸送人員数
国際興業	飯能駅～名郷線	232,080人
朝日自動車	五霞町役場～桜まつり会場(まつり開催時)～幸手駅線	48,475人
	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	156,682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	46,536人
	本庄駅南口～小島南・沖電気前～神泉総合支所線	138,437人
イーグルバス	小川町駅～白石車庫線	38,312人
	小川町駅～和紙の里線	20,147人
国際十王交通	熊谷駅～南河原支所～犬塚線	138,306人
合 計		818,975人

(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、地域で生活する移動制約者の生活に必要な不可欠な交通手段が確保される。具体的には、8系統のバス路線が維持確保されることとなり、補助対象期間中、延べ約80万人の県民の生活に必要な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、県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
・彩京のびのびバスのPRを強化〔国際興業(株)〕 ・名栗ふるさとまつり、ノーラ名栗周辺イベントの開催〔飯能市〕 ・沿線観光地(権現堂)へのバス利用促進〔朝日自動車(株)、幸手市〕 ・工場見学者(赤城乳業)へのバス利用促進〔朝日自動車(株)、本庄市、赤城乳業(株)〕 ・沿線自治体職員へのバス利用の働きかけ〔イーグルバス(株)、東秩父村、小川町〕 ・南河原ふれあい祭り開催時にバス利用促進のPR〔国際十王交通(株)、行田市〕 等
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行予定者
運行系統の概要については、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1」を添付。 また、運行予定者は、輸送サービスの品質、運賃、運行内容等を総合的に勘案して、現行のバス事業者を選定。
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. 補助金の交付を受けようとする補助対象事業者の名称
国際興業株式会社 <u>朝日自動車株式会社</u> イーグルバス株式会社 国際十王交通株式会社
7. 補助を受けようとする手続きに係る利用状況等の継続的な測定方法 <u>【活性化法法定協議会を補助対象事業者とする場合のみ】</u>
該当なし
8. 別表1の補助対象事業の基準二ただし書に基づき、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

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 【地域間幹線系統のみ】
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 4」を添付。
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（収支改善率 1 %以上を原則）、実施時期及びその他特記事項 【地域間幹線系統のみ】
別添資料「生産性向上の取組について」のとおり。
11. 外客来訪促進計画との整合性
該当なし
12. 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】
該当なし
13. 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
14. 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
15. 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者、要する費用の総額、負担者及びその負担額 【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
16. 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
17. 協議会の開催状況と主な議論
令和 5 年 6 月 2 8 日 令和 5 年度第 1 回埼玉県生活交通確保対策地域協議会分科会開催（書面協議）

18. 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、県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。	
19. 協議会メンバーの構成員	
関係都道府県	埼玉県企画財政部交通政策課
関係市区町村	熊谷市、行田市、飯能市、本庄市、幸手市、小川町、東秩父村、神川町、上里町
交通事業者・交通施設管理者等	一般社団法人埼玉県バス協会、国際興業株式会社、朝日自動車株式会社、イーグルバス株式会社、国際十王交通株式会社
地方運輸局	国土交通省関東運輸局、国土交通省関東運輸局埼玉運輸支局

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 埼玉県さいたま市浦和区高砂 3-15-1

(所 属) 埼玉県企画財政部交通政策課

(氏 名) 古川

(電 話) 048-830-2239

(e-mail) a2220-10@pref.saitama.lg.jp

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) 6年度

「国際興業(株)・イーグルバス(株)・国際十王交通(株)」については令和7年度、令和8年度については令和6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」

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	国際興業(株)	(1) 飯能駅～名郷線	6,034.5	
	国際興業(株) 小計		6,034.0	
	朝日自動車(株)	(2) 五霞町役場～桜まつり会場(まつり開催時)～幸手駅	706.5	
	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	7,019.0	
	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	2,031.0	
	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	11,279.5	
	朝日自動車(株) 小計		21,036.0	
	イーグルバス(株)	(6) 小川町駅～白石車庫線	3,279.0	
	イーグルバス(株)	(7) 小川町駅～和紙の里線	1,502.5	
	イーグルバス(株) 小計		4,781.0	
	国際十王交通(株)	(8) 熊谷駅～南河原支所～犬塚線	3,170.0	
	国際十王交通(株)小計		3,170.0	
合 計			35,021.0	

(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「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。
2. 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」)

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)

	8年度
「国際興業(株)・イーグルバス(株)・国際十王交通(株)」については令和7年度、令和8年度については令和6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	

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	朝日自動車(株)	(2) 五霞町役場～桜まつり会場(まつり開催時)～幸手駅	701.0	
	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	7,001.0	
	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	1,955.0	
	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	11,247.5	
	朝日自動車(株) 小計		20,904.0	
合 計			20,904.0	

(注)

1. 本表に記載する運行予定システムを示した地図(運行予定システム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. 「特別措置」には、地域公共交通再編実施計画の認定を受け、地域間幹線システムに係る特別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あり、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)

表4 別表1及び別表3の補助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」と認めた市町村の一覧

都道府県名	広域行政圏名	市町村名	指 定 の 理 由
埼玉県	埼玉県西部第二広域行政圏	飯能市	飯能市内に位置する東飯能駅及び飯能駅周辺には、総合病院等の医療機関、小・中学校等の公共施設、商店街やスーパーマーケット等の商業施設が存在するなど、住民の生活を支える生活基盤が整備されている。
	比企広域市町村圏	小川町	通勤・通学に利用される東武東上線小川町駅(池袋への直通列車の始発駅)、JR八高線小川町駅があるほか、商店街やスーパーマーケット、総合病院(小川赤十字病院)など、住民の生活を支える生活基盤が整備されている。
	埼玉県利根広域行政圏	幸手市	幸手市内に位置する東武日光線幸手駅周辺には、総合病院等の医療機関、小学校等の公共施設、スーパーマーケット等商業施設が存在するなど、住民の生活を支える生活基盤が整備されている。

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。徒歩や自転車が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５３万７千円の収入増を図る。

（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）

②令和５年１０月～令和６年９月（関係各所と利用へ向けての PR）

（５）実施時期

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

②令和５年１０月～令和６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47.3%→取組後48.3%(+1.0%)

	経常収益	経常費用	経常収支	収支率	増減
取組前	25,417,662	53,782,982	-28,365,320	45.5%	
取組後	25,955,492	53,782,982	-27,827,490	46.5%	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２３万６千円の収入増を図る。

（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）

②令和５年１０月～令和６年９月（関係各所と利用へ向けての PR）

（５）実施時期

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

②令和５年１０月～令和６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31.8%→取組後32.8%(+1.0%)

	経常収益	経常費用	経常収支	収支率	増減
取組前	7,520,558	23,643,267	-16,122,709	31.8%	
取組後	7,756,991	23,643,267	-15,886,276	32.8%	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「企画乗車券」の検討

沿線施設と連携した「企画乗車券」を検討し、バスで施設へ来訪した利用者へ付加価値を提供することで、沿線住民だけでなく観光利用の取込みを図る。

（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・上里町・神川町・藤岡市

（３）定量的な効果目標

上記取組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）

②令和５年１０月～令和６年９月（関係各所と企画乗車券導入へ向けて協議検討）

（５）実施時期

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

②令和５年１０月～令和６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、企画乗車券の導入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%

申請番号3

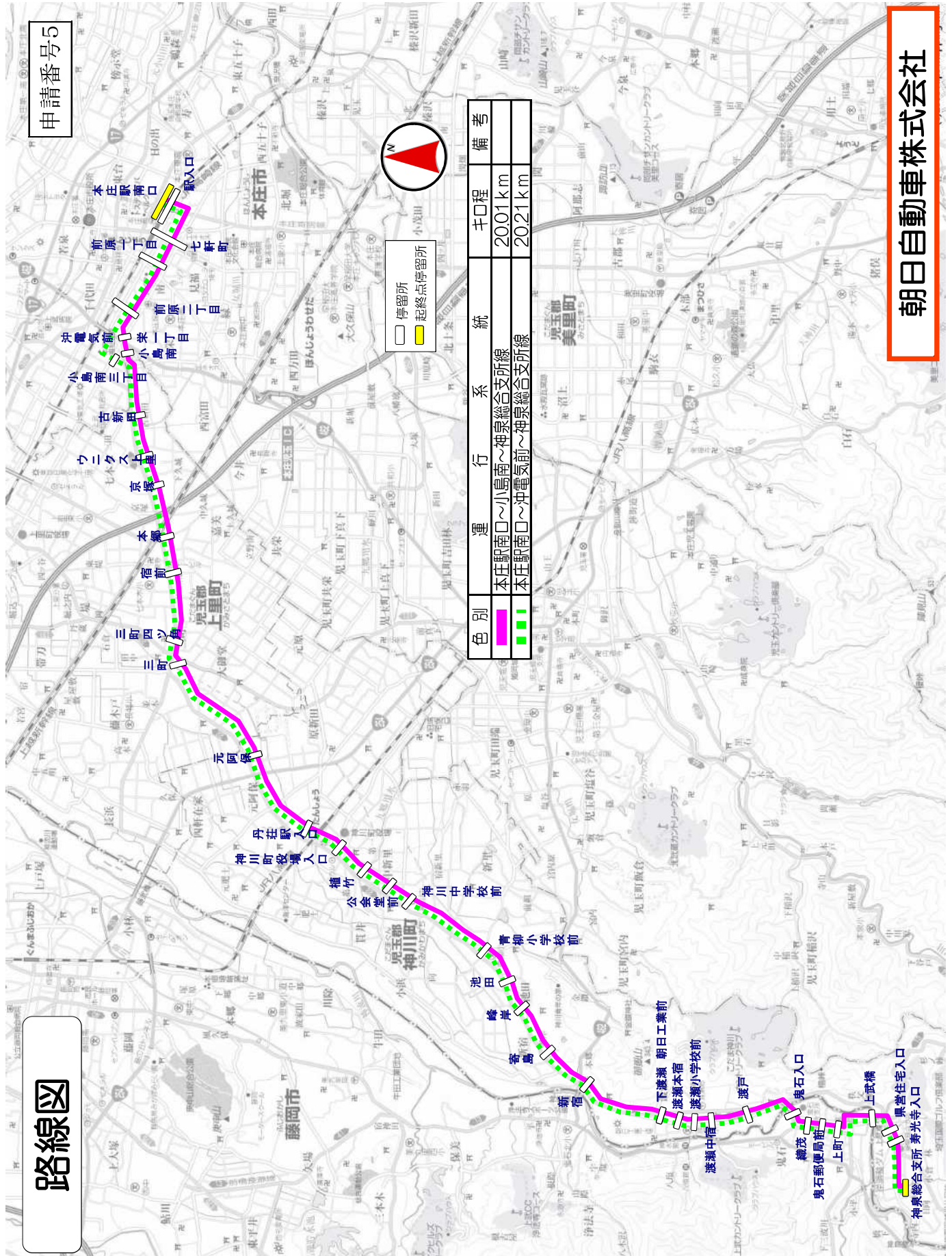


申請番号4



路線図

申請番号5



朝日自動車株式会社

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 古澤 広介

運行系統別実績及び平均乗車密度算定表(令和4年度)

実態調査日 申請番号2令和4年4月26日 申請番号3、4、5令和4年4月28日																			
運 行 系 統				年 間 輸 送 実 績				経 常 収 益			平 均 乗 車 密 度 算 定				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 (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)		平均乗車 密度 (F) (円) (C)×(F) (G)	輸送量 (A)×(G)	
2	五霞町役場～桜まつり会場 (まつり開催時)～幸手駅 (五霞町役場～幸手駅は常時運行しない)	五霞町役場	桜まつり会場 (まつり開催時)	幸手駅	6.7	14.0	48,475	3.2	155,120.0	7,775,414	68,675.0	0	67,705	7,843,119	20,914,284	62.17	1.8	25.2	有(無)
3	本庄駅南口～蛭川～ 蛭川駅南口～本庄駅南口 (本庄駅南口～蛭川駅南口は常時運行しない)	本庄駅南口	蛭川	見沼町渡し場・赤 城東葉千本さくら 工場	9.6	25.3	156,682	6.7	1,049,769.4	25,009,394	176,604.0	188,886	219,382	25,417,662	53,782,982	50.39	2.8	70.8	有(無)
4	宮本町車庫～本庄駅南口～ 宮本町役場～本庄駅南口 (本庄駅南口～本庄町車庫は常時運行しない)	宮本町車庫	本庄駅南口	原主町渡し場・赤 城東葉千本さくら 工場	12.1	8.6	46,536	6.6	307,137.6	7,399,771	77,636.0	55,882	64,905	7,520,558	23,643,267	44.68	2.1	18.0	有(無)
5	本庄駅南口～小島南 沖電気前～神泉総合支所 (本庄駅南口～小島南は常時運行しない)	本庄駅南口	小島南 沖電気前	神泉総合支所	19.5	14.5	138,437	7.6	1,052,121.2	27,436,494	205,745.9	207,205	210,658	27,884,357	62,657,856	41.41	3.2	46.4	有(無)
合計					47.9		390,130		2,564,148.2	67,621,073	528,660.9	451,973	592,650	68,665,696	160,998,389				

[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条で定めた有効期間)の最終日に、補助対象期間の末日現在における状態に及び、運行系統ごとに作成すると(補助対象系統のみ記載すること)。
2. 申請書一式は、生活交通確保維持計画認定申請書の申請番号と同一のものとする。
3. 起点及び終点は停留所名をもって記載し、小数は整数と区別できる停留所とする。
4. 運行回数(1)は、補助対象期間における1日の平均を小数第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人平均乗車率は、運行系統ごとに実施調査に基づいて記載すること。
6. 送迎士キロは、輸送人員×1人1平均乗車率×1回以上実施調査を実施し、その結果に基づいて算出すること。また、実施調査日についても記載すること。
7. 送迎収入は、当該運行系統の補助対象期間の送迎収入について、原則として年1回以上実施調査を実施し、その結果に基づいて算出すること。
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系統ごとに経路異なる実車走行キロ(当り経路費用)に当該系統の实車走行キロを乗じたるものとする。
10. 平均貨率は、停留所相互間の送迎乗額÷停留所相互間乗車キロで算出すること(乗未端四捨五入)。
11. 平均乗客密度は(8)÷(9)×(4)と算し、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、スライキ、積雪等の理由によるバスの運行がなされた期間があった場合は運賃改定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、変更の有無について記載すること。
13. 各運行系統の回数を、輸送人員、輸送士キロ、送迎収入、実車走行キロ、送迎乗額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. 市町村による回数を、輸送人員、輸送士キロ、送迎収入に含めるとする旨について記載すること。