

協議事項6

令和7年度地域公共交通計画認定申請(地域内フィーダー系統)について(案)

【申請の概要】

国土交通省所管の「地域公共交通確保維持事業費補助金(フィーダー補助)」の申請にあたり、事業(ここではコミュニティバス『こむぎっち号』の運行)の目的や必要性、目標や効果、費用等を上里町地域公共交通網形成計画に記載し、その他の事項を計画の「別紙」として提出する必要があります。

【補助金を申請するための要件】

導入する(もしくは実施している)公共交通サービスが…

- ①補助対象地域間幹線バス系統を補完するもの
- ②過疎地域や交通不便地域の移動確保を目的とするもの

→→→上里町は①②を要件として補助金の申請を行うこととする。

【補助対象期間】

令和6年10月1日から令和7年9月30日

【補助対象路線】

上里町は5路線(中央ルート・北部ルート・南部ルート)すべてが補助対象路線となる予定。

【補助対象事業者】

(株)協同バス

上里町地域公共交通網形成計画

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
上里町地域公共交通網形成計画　８１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
上里町地域公共交通網形成計画　４８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
上里町地域公共交通網形成計画　４８～５７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
上里町地域公共交通網形成計画　７８～９６ページ

（添付資料）

- ・上記記載の地域公共交通計画の該当ページ（写し）

※ご参考

- ・要綱第１７条第１項

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

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

令和6年6月26日

(名称) 上里町地域公共交通活性化協議会

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性
上里町は、埼玉県の最北端に位置しており、北西部には神流川が流れ、群馬県との県境を成し、町内全域が平坦な地形を呈しています。面積は29.18km²、人口は30,769人（令和3年3月31日現在）となっています。広域交通網である関越自動車、ＪＲ高崎線、上越新幹線、国道17号が町内を横断しており、本町の広域交通網における交通結節施設として、ＪＲ高崎線神保原駅が町内にあります。また、町内には民間路線バスが1路線運行されております。 鉄道駅やバス路線がカバーしている地域は、ＪＲ高崎線神保原駅の1km圏域と南部の県道22号線で運行しているバス停の1km圏域であり、本町の約61%の面積がいわゆる交通空白地域となっています。 平成15年より運行をしてきた無償の町内巡回バスは、交通空白地域をカバーしているものの、運行本数が1日4本程度と少ないため、運行距離の長距離化につながっていました。また、町内の人口は中心部を除き、薄く広い分布となっており、町全体が低密度な公共交通網となっています。さらに、自動車免許の保有、自家用車両の保有は90%近くあり、自家用車への依存度が高い傾向にあります。しかし、これから高齢化が更に進行していく中で、アンケート結果からも70%以上の人が将来の移動手段に関して不安を抱いています。このような中で、高齢者や障害者などの交通弱者の日常の買い物、通院などの移動手段の確保が課題となっています。 令和2年3月に策定しました「上里町地域公共交通網形成計画」に基づき、町内公共交通ネットワークを充実させることで交通不便地域を解消します。また、町民の誰もが利用しやすい公共交通を構築することを目的とし、地域公共交通確保維持改善事業に取り組みます。 町内の公共交通ネットワークを充実させるためには、基軸となる鉄道駅や路線バスに接続するフィーダー系統の運行が必要であります。
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 上里町地域公共交通網形成計画に基づく目標 ○年間利用者数：令和7年度 全体目標者数：22,300人 ○高齢者無料パスの発行件数：令和7年度 全体目標者数：300人 ※計画上は令和6年度（R6.4～R7.3）目標値のみ掲載されていますが、令和7年度以降についても横ばい推移することを想定しているため、目標値は計画値と同数となります。 (上里町地域公共交通網形成計画 P.83-90 参照 ※目標値補足資料)

(2) 事業の効果
・ 交通不便地域の解消 ・ 高齢者・障害者など交通制約者の生活圏域内における移動手段の確保 ・ 交通ネットワークの連携により、効率的な運行体系が図られる
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
○上里町が実施 ・ 時刻表の見方や乗り継ぎが分からない方のために『わたしの時刻表』作成 ・ 埼玉県が取り組んでいる『バスまちスポット』への登録施設の拡充 ・ 高齢者無料パス交付事業の充実 ・ 利用者の満足度を調査し、利便性向上を図るため『利用者アンケート』を実施 (上里町地域公共交通網形成計画 P. 90 参照) ・ 次期運行形態決定のための定時定路線の検証 (上里町地域公共交通網形成計画 P. 83-87 参照) ○運行予定者(株式会社協同バス)が実施 ・ 利用実態を把握するためOD調査及び支線停留所利用状況調査を実施 (上里町地域公共交通網形成計画 P. 90 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
別添の表1のとおり。
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
費用総額：53,159,538 円 負担額：47,240,626 円 上里町から運行事業者への補助金額については、運賃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
株式会社協同バス
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>
※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 <u>【地域間幹線系統のみ】</u>
※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>
別添の表5のとおり。
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>
中央ルートを現在運行しているバス車両2台については、耐用年数を大幅に上回る9年を経過し、早急な買い替えが必要となっていることから、ノンステップバス車両を2台購入することにより、快適性向上による利用機会の増加を図るとともに、安全な輸送を確保する。
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
中央ルートの利用者数を18,420人以上（直近年度実績より算出）で維持する。
(2) 事業の効果
中央ルート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。さらには、外出促進・地域活性化にもつながる。 加えて、新たなノンステップバス車両を購入することで、快適性向上による利用機会の増加が期待される。
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>
表6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中央ルートの車両の取得について、購入費用総額8030万円（1台：4015万円）のうち、上里町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） <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【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5年度】

(第1回) 上里町地域公共交通活性化協議会 令和5年6月19日(金)

- ・令和4年度上里町地域公共交通活性化協議会事業報告
- ・令和4年度上里町地域公共交通活性化協議会歳入歳出決算報告
- ・令和4年度上里町地域公共交通網形成計画の達成状況の評価(案)
- ・令和5年度上里町地域公共交通活性化協議会事業計画(案)
- ・令和5年度上里町地域公共交通活性化協議会歳入歳出予算(案)
- ・令和6年度上里町生活交通確保維持改善計画【令和6～8年度分】(案)
- ・上里町地域公共交通網作成計画の変更について(案)
- ・上里町地域公共交通計画策定(スケジュール・アンケート)について(案)

(第2回) 上里町地域公共交通活性化協議会 令和5年6月28日(水) 書面協議

- ・上里町地域公共交通計画策定のためのアンケート(案)について

(第3回) 上里町地域公共交通活性化協議会 令和5年8月23日(水) 書面協議

- ・「こむぎっち号」南部ルート(ユニクス循環)のルート変更について(案)
- ・「こむぎっち号」中央ルート、北部ルート(ユニクス循環)、及び南部ルート(ユニクス循環)「ユニクス」バス停留所の移設について(案)

(第4回) 上里町地域公共交通活性化協議会 令和5年12月18日(月)

- ・令和5年度地域公共交通確保維持改善事業に係る事業評価について
- ・上里町地域公共交通網形成計画の改訂(令和6年度版)について
- ・次期導入形態について
- ・一般乗合旅客自動車運送事業の運賃協議会について

(第5回) 上里町地域公共交通活性化協議会 令和6年3月18日(月)

- ・次期導入形態の制度構築について
- ・上里町コミュニティバス「こむぎっち号」運行業務仕様書(案)
- ・上里町デマンド交通運用システム導入支援業務委託仕様書(案)
- ・上里町デマンド交通運行業務仕様書(案)

【令和6年度】

(第1回) 上里町地域公共交通活性化協議会 令和6年6月24日(月)

- ・令和5年度上里町地域公共交通活性化協議会事業報告
 - ・令和5年度上里町地域公共交通活性化協議会歳入歳出決算報告
 - ・令和5年度上里町地域公共交通網形成計画の達成状況の評価(案)
 - ・令和6年度上里町地域公共交通活性化協議会事業計画(案)
 - ・令和6年度上里町地域公共交通活性化協議会歳入歳出予算(案)
 - ・令和7年度地域公共交通計画認定申請(地域内フィーダー系統)について(案)
 - ・令和7年度地域公共交通計画認定申請(地域間幹線系統)について(案)
 - ・上里町地域公共交通計画策定スケジュールについて(案)
- (全ての協議事項において、出席構成員全員から承認を得られた。)

19. 利用者等の意見の反映状況

「こむぎっち号」利用者アンケート

対象者 : こむぎっち号利用者

実施期間 : 令和5年9月25日から令和5年10月6日

回収数 : 中央ルート 83人(75%)

北部ルート 11人(10%)

南部ルート 17人(15%)

無回答 0人(0%)

前回(令和4年8月実施)と比較して、利用者の属性(性別・年齢・住所)に大きな変化はなかった。

片道のみ利用した方が、中央ルートで39.8%、北部ルートで36.4%、南部ルートで41.2%であった。

利用者の満足度については、前回57.8%から86.4%と大きく増加した。不満と回答した方、無回答の方の割合が低下した。

運行便数に不満を感じている方が多かった。

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 埼玉県児玉郡上里町大字七本木 5518

(所 属) 上里町役場総合政策課政策調整係

(氏 名) 関根 康平

(電 話) 0495-35-1238

(e-mail) sousei@town.kamisato.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送予定者（地域内フィーダー系統）

令和7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)
上里町	株式会社 協同バス	(1) 中央ルート	アグリ パーク 上里	イオンタウン	ウニクス	往 15.2km 復 15.2km	308日	2464回			路線定期運行	①	「ウニクス上里」補助対象幹線 系統朝日自動車株式会社神泉 総合支所線	③
	株式会社 協同バス	(2) 北部ルート(ウニクス ス循環)	ウニクス	カインズホー ム	ウニクス	循環 18.5km	153日	918回			路線定期運行	①	「ウニクス上里」補助対象幹線 系統朝日自動車株式会社神泉 総合支所線	③
	株式会社 協同バス	(3) 北部ルート(ウニクス ス循環)(1便)	神保原 駅北口	カインズホー ム	ウニクス	往 11.7km (片道)	153日	76.5回			路線定期運行	①	「ウニクス上里」補助対象幹線 系統朝日自動車株式会社神泉 総合支所線	③
	株式会社 協同バス	(4) 北部ルート(ウニクス ス循環)(8便)	ウニクス	上里東公民 館	神保原 駅北口	往 6.7km (片道)	153日	76.5回			路線定期運行	①	「ウニクス上里」補助対象幹線 系統朝日自動車株式会社神泉 総合支所線	③
	株式会社 協同バス	(5) 南部ルート(ウニクス ス循環)	ウニクス	浅間神社	ウニクス	循環 15.1km	155日	1085回			路線定期運行	①	「ウニクス上里」補助対象幹線 系統朝日自動車株式会社神泉 総合支所線	③
	株式会社 協同バス	(6) 南部ルート(ウニクス ス循環)(8便)	ウニクス	浅間神社	神保原 駅南広 場	往 12.1km (片道)	155日	77.5回			路線定期運行	①	「ウニクス上里」補助対象幹線 系統朝日自動車株式会社神泉 総合支所線	③
	株式会社 協同バス	(7) 北部ルート(アグリ パーク循環)	アグリ パーク 上里	イオンタウン	アグリ パーク 上里	循環 14.3km	153日	1071回			路線定期運行	②(2)	鉄道軌道駅(JR高崎線神保原 駅との接続)	③
	株式会社 協同バス	(8) 北部ルート(アグリ パーク循環)(8便)	アグリ パーク 上里	イオンタウン	神保原 駅北口	往 8.7km (片道)	153日	76.5回			路線定期運行	②(2)	鉄道軌道駅(JR高崎線神保原 駅との接続)	③
	株式会社 協同バス	(9) 南部ルート(アグリ パーク循環)	アグリ パーク 上里	上里町役場	アグリ パーク 上里	循環 18.2km	155日	1085回			路線定期運行	②(2)	鉄道軌道駅(JR高崎線神保原 駅との接続)	③
	株式会社 協同バス	(10) 南部ルート(アグリ パーク循環)(8便)	アグリ パーク 上里	上里町役場	神保原 駅南広 場	往 12.8km (片道)	155日	77.5回			路線定期運行	②(2)	鉄道軌道駅(JR高崎線神保原 駅との接続)	③

（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
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. 本表に記載する運送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	上里町
-------	-----

(単位:人)

	人 口
人口集中地区以外	24,771
交通不便地域等	5,944

交通不便地域等の内訳

人 口	対象地区	根拠法
5,944人	埼玉県児玉郡上里町 黛、金下、金上、内出、西 金、勝一、勝二、原一、原二、 天神、真下、堀込、屋敷、宿、 東宮、十八軒四軒家、中五 明、南五明、下郷、宮、上郷、 久保、寺西、新堀、並木沖、 石倉丹蔵、岡、堀之内、 (JR高崎線 神保原駅及び 朝日自動車株式会社 本庄駅 南口～神泉総合支所線の 停留所から半径1キロメー トルの区域を除く)	局長指定

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
上里町地域公共交通網形成計画	令和2年3月	

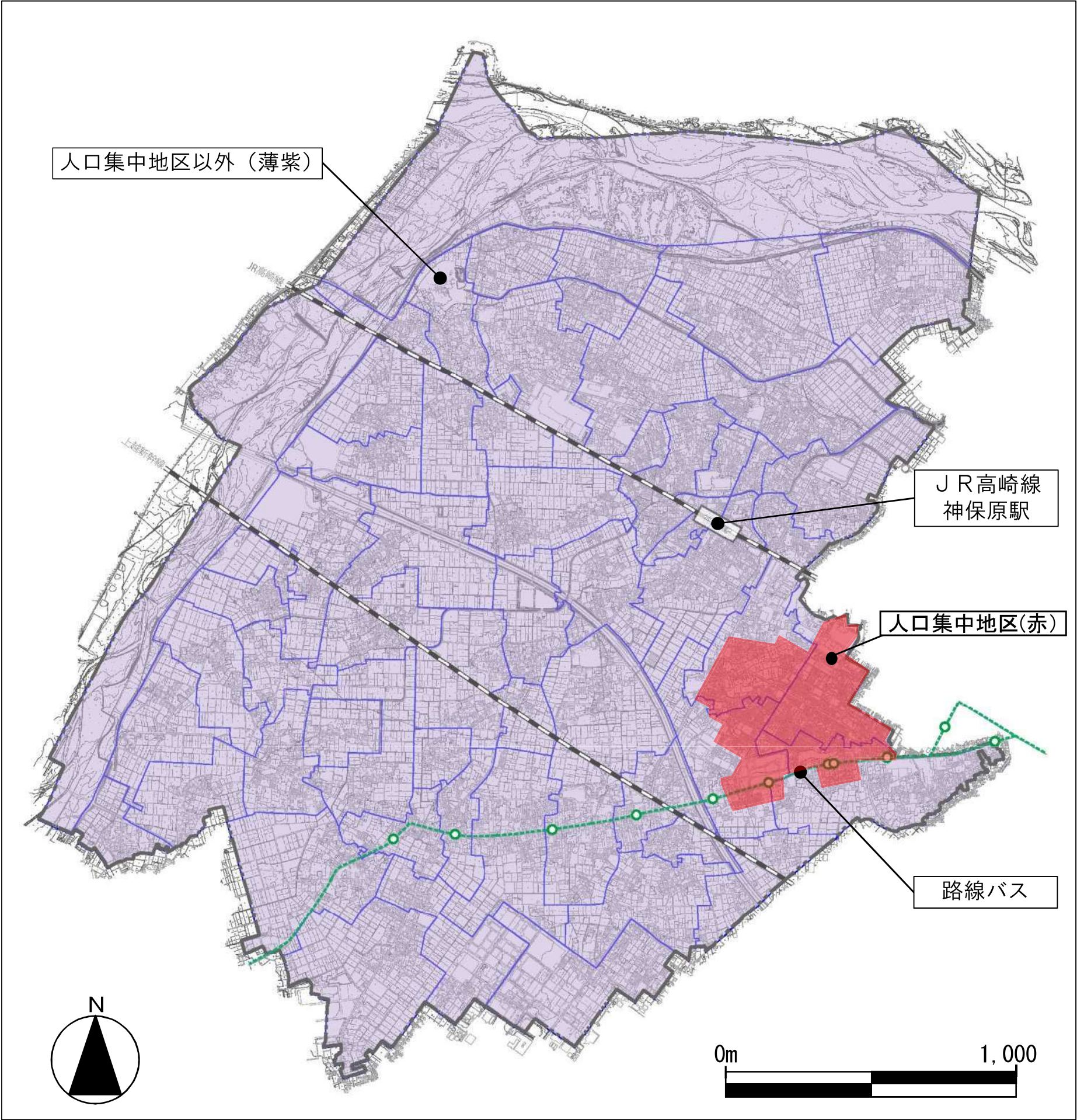
(1)記載要領

1. 人口は最新の国勢調査結果を基に記載すること。ただし、地方運輸局長等が指定する交通不便地域の場合は、申請する年度の前年度の3月末現在の住民基本台帳を基に記載すること。
2. 「人口集中地区以外」の欄は、国勢調査結果により設定された人口集中地区に該当しない地区の人口を記載すること。
3. 「交通不便地域等」の欄は、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱(以下、「交付要綱」という。)の別表7(ハ②(1))に記載のある過疎地域の人口、交付要綱別表7(ハ②(2)(実施要領の2.(1)⑪))に基づき地方運輸局長等が指定する交通不便地域の人口及び交付要綱別表7リに基づき地方運輸局長等が認める地域の合計(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、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)

人口集中地区区域図



上里町全図と交通空白地域

半径 1 km以内にバス停、鉄道駅が存在しない地域

- ・面積 約18平方km
- ・ルート 5ルート

指定を受けようとする地域

神保原駅(J R 高崎線)

中央ルート

北部ルート(アグリパーク上里循環)

北部ルート(ユニクス循環)

南部ルート (アグリパーク上里循環)

南部ルート (ユニクス上里循環)

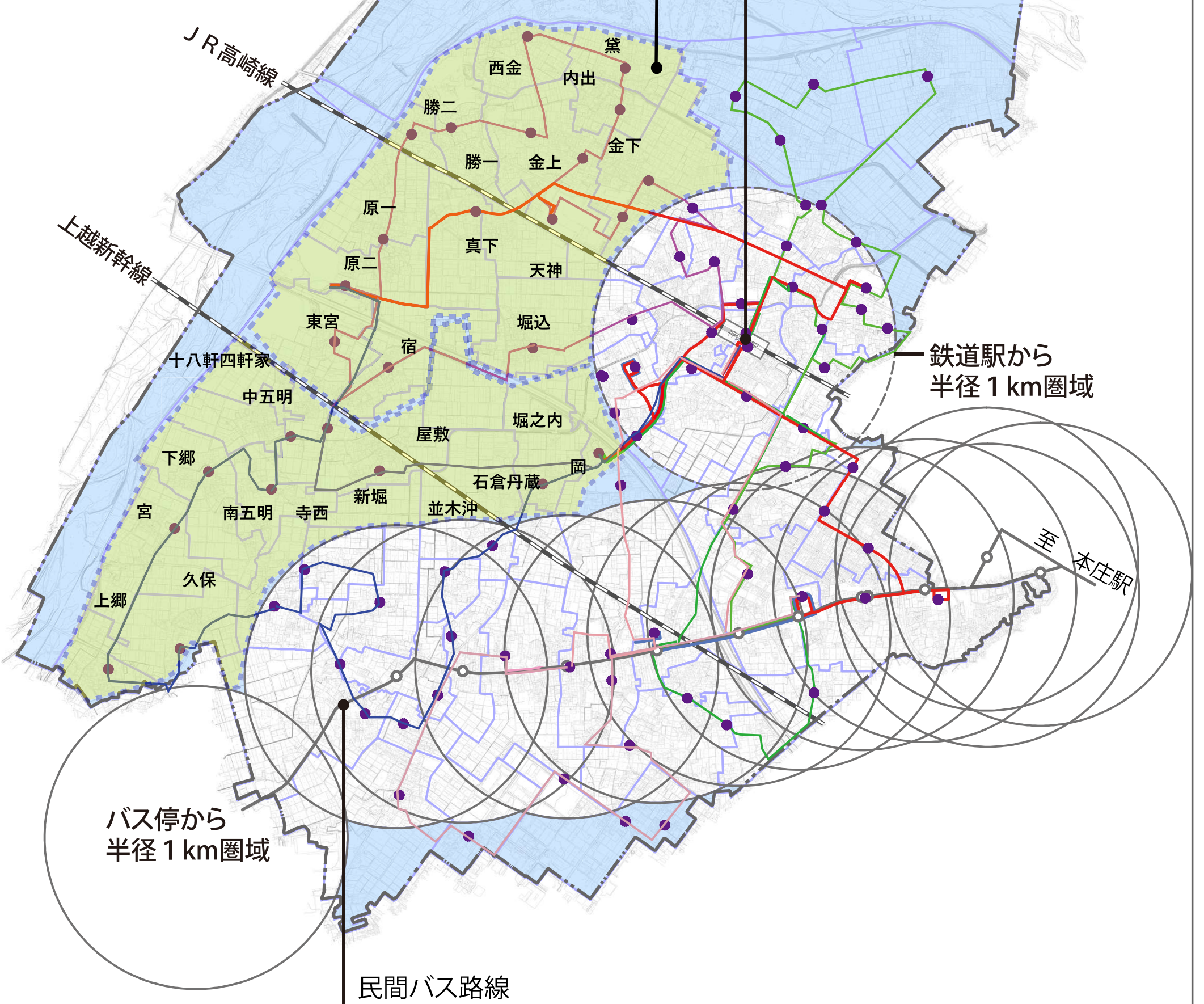


表6 車両の取得計画の概要（車両減価償却費等補助）（地域内ファイダーシステム）

市区町村名	バス事業者等名	申請番号	運行の用に供する補助対象系統名 （申請番号）	補助対象車両の種別			乗車定員	購入年月	利便増進特例措置	運送継続特例措置	購入等の種別
上里町				イ	ロ	ハ					
	株式会社協同バス	1	(1) 中央ルート	ノンステップバス型	スロープ付き	標準仕様	36	R7.3			一括
	株式会社協同バス	2	(1) 中央ルート	ノンステップバス型	スロープ付き	標準仕様	36	R7.3			一括
		3	()								
		4	()								
		5	()								

(注)

1. 「補助対象車両の種別」については、イ欄にノンステップ型、ワンスステップ型、小型車両又はプティバスの別を、ロ欄にスロープ付き又はリフト付きの別を、ハ欄に標準仕様（ノンステップバス認定要領（平成22年6月4日付け国自技第49号又は平成27年7月2日付け国自技第75号）に基づく認定を受けたもの）又は非標準仕様の別を記載すること。
2. 「乗車定員」については、座席数（運転席を含む）に立席数を加えた数を記載すること。なお、立席は座席を除いた面積を1人あたりの専有面積0.14平方メートルで除した数とする（道路運送車両保安基準第24条、第53条）。
3. 「購入年月」については、初年度の場合は購入予定年月を記載すること。
4. 「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計画又は地域旅客運送サービス継続実施計画の認定を受け、地域内ファイダーシステムに係る特例措置の適用（別表9又は別表10）を受けた補助対象系統の運行の用に供する場合のみ「○」を記載すること。
5. 「購入等の種別」については、一括、割賦又はリースの別を記載すること。