

協議事項9**令和9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)****【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(幹線補助)」の申請にあたり、事業(ここでは路線バス(本庄駅南口～小島南・沖電気前～神泉総合支所線の運行))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…

①複数市町村にまたがるもの(本庄市、上里町、神川町、藤岡市)

→→→本庄市、上里町、神川町、藤岡市において、

①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8年10月1日から令和9年9月30日

【補助対象路線】

路線バス「本庄駅南口～小島南・沖電気前～神泉総合支所線」が補助対象路線

【補助対象事業者】

朝日自動車(株)

国土交通大臣 殿

上里町地域公共交通活性化協議会
埼玉県児玉郡上里町大字七本木5518
会 長 島 田 邦 弘

地域公共交通計画認定申請書

地域公共交通計画のうち、地域公共交通確保維持事業に係る計画を別紙のとおり定めたので、関係書類を添えて申請します。

※本申請書に、記載すべき事項を全て記した地域公共交通計画を添付すること。

令和8年6月15日

(名称) 上里町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。

町内を運行する幹線系統の路線バスとしては、令和5年度まで、埼玉県が事務局を担当する埼玉県生活交通確保対策地域協議会において、埼玉県地域間幹線系統確保維持計画を定め、〈地域間幹線系統〉の地域公共交通確保維持改善事業費補助金を申請し、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ってきました。

制度改正等に伴い、令和5年度第4回上里町地域公共交通活性化協議会において、上里町地域公共交通網形成計画内に地域間幹線系統を位置づけ、以後、本町の協議会より申請をするものとなります。

中心市街地から離れた住宅地や農村地域に暮らす、車を運転できない高齢者や学生などにとって、バスは生活に必要不可欠な交通手段です。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のバス路線の運行維持は必要不可欠であります。

今回、当該申請において認定申請する幹線バス系統は、町内及び隣接市町の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をつなぐ、利用者のニーズに対応しているものとなります。

本協議会としては、今後も、町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、市町をまたぐ広域的・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、上里町においても維持に努めているコミュニティバス等の支線系統の公共交通との接続を図ることとします。

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計画に基づく目標

事業者名：朝日自動車

路線名：本庄駅南口～小島南・沖電気前～神泉総合支所線

令和9年度目標利用者数：208,982人（令和7年度利用実績数：206,913人）

※交通計画上から算出した令和9年度（R8.10～R9.9）目標値として178,400人ですが、同数値は令和5年度（R5.4～R6.3）実績からの年間伸び率1%で想定しているものとなります。今回の申請においては、正確な目標値設定のため、直近実績である令和7年度実績から年間伸び率1%として算出した数値を基にしています。

（上里町地域公共交通計画 P63 参照 ※目標値補足資料）

(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ます。具体的には、本庄駅南口～小島南・沖電気前～神泉総合支所線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20万人の住民の生活に必要な不可欠な移動手段の確保が見込まれます。

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ります。

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**○交通事業者（朝日自動車株式会社）が実施**

- 沿線観光地への利用促進。
- 「スマホ定期券（定期）」の販売促進。
- 「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。

○上里町が実施

- 「バスの利用促進PR活動」を実施。
（上里町地域公共交通計画 P54 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

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。

（上里町地域公共交通計画 P20 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

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**【地域間幹線系統のみ】**

※該当なし

8. 別表1の補助対象事業の基準二に基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧**【地域間幹線系統のみ】**

※該当なし

9. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項**【地域間幹線系統のみ】**

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7年度】

- (第1回) 上里町地域公共交通活性化協議会 令和7年6月23日(月)
- ・ 令和6年度上里町地域公共交通活性化協議会事業報告
 - ・ 令和6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6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7年度上里町地域公共交通活性化協議会事業計画(案)
 - ・ 令和7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8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8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)

(第2回) 上里町地域公共交通活性化協議会 令和8年1月19日(月)

- ・ 令和7年度地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(地域内フィーダー系統確保維持事業)について
- ・ 令和7年度地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(地域間幹線系統確保維持事業)について
- ・ 上里町デマンド交通停留所移設・新設基準及びフロー図について

【令和8年度】

- (第1回) 上里町地域公共交通活性化協議会 令和8年6月15日(月)
- ・ 令和7年度上里町地域公共交通活性化協議会事業報告
 - ・ 令和7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7年度上里町地域公共交通計画の達成状況の評価(案)
 - ・ 令和8年度上里町地域公共交通活性化協議会事業計画(案)
 - ・ 令和8年度上里町地域公共交通活性化協議会歳入歳出予算(案)
 - ・ 上里町地域公共交通計画の一部変更について(案)
 - ・ 交通不便地域指定申請について(案)
 - ・ 令和9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9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)

(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

○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。

【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行予定者(地域間幹線系統)

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 (上里町)	朝日自動車(株)	本庄駅南口～小島南・沖電気前～神泉 (1) 総合支所線	11,639.5	
合 計			11,639.5	

(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)を添付すること。
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)

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 (上里町)	朝日自動車(株)	(1) 本庄駅南口～小島南・沖電気前～神泉 総合支所線	11,669.5	
合 計			11,669.5	

(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)を添付すること。
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」に記載する。
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)

11年度

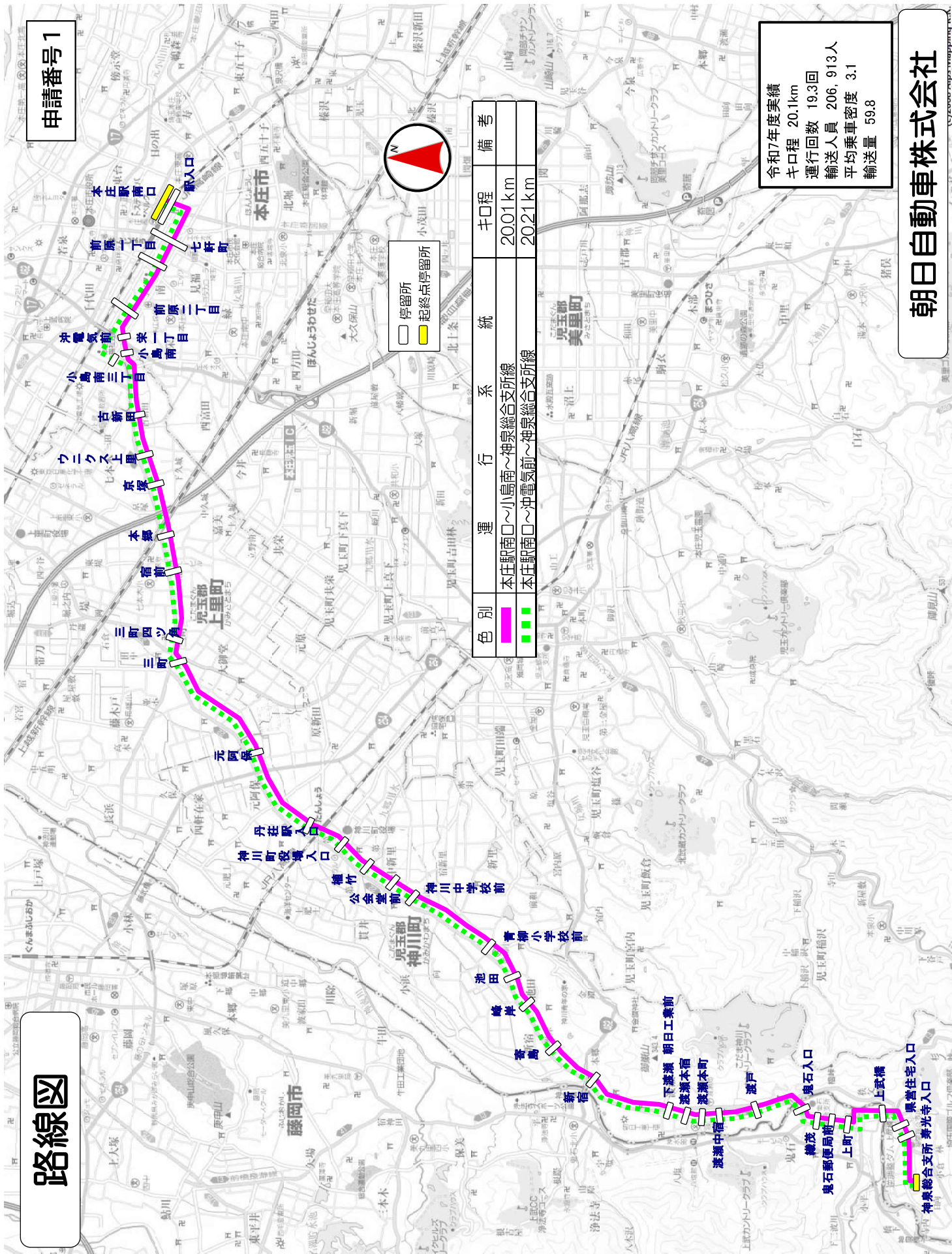
都道府県 (市区町村)	運行予定者名	運行系統名 (申請番号)	確保維持事業に要する 国庫補助額 (千円)	特 例 措 置
埼玉県 (上里町)	朝日自動車(株)	(1) 本庄駅南口～小島南・沖電気前～神泉 総合支所線	11,636.5	
合 計			11,636.5	

(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)を添付すること。
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とする。また、休日・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)。

路線図

申請番号 1



○ 停留所
 〓 起終点停留所

色別	選 行 系 統	キロ程	備 考
〓	本庄駅南口～小島南～神泉総合支所線	2001 km	
〓	本庄駅南口～沖電気前～神泉総合支所線	2021 km	

令和7年度実績
 キロ程 20.1km
 運行回数 19.3回
 輸送人員 206,913人
 平均乗車密度 3.1
 輸送量 59.8

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

補助対象期間の前々年度(基準期間 [※])の損益状況	乗合バス事業						
	営業収益	千円	営業外収益	千円	経常収益(イ)	千円	
	営業費用	千円	営業外費用	千円	経常費用(ロ)	千円	
	営業損益	千円	営業外損益	千円	経常損益	千円	
補助対象期間の前々年度の実車走行キロ(ハ)	km					経常収支率	%

基準期間の前年度の損益状況	乗合バス事業						
	営業収益	千円	営業外収益	千円	経常収益(イ')	千円	
	営業費用	千円	営業外費用	千円	経常費用(ロ')	千円	
	営業損益	千円	営業外損益	千円	経常損益	千円	
基準期間の前年度の実車走行キロ(ハ')	km					経常収支率	%

基準期間の前々年度の損益状況	乗合バス事業						
	営業収益	千円	営業外収益	千円	経常収益(イ'')	千円	
	営業費用	千円	営業外費用	千円	経常費用(ロ'')	千円	
	営業損益	千円	営業外損益	千円	経常損益	千円	
基準期間の前々年度の実車走行キロ(ハ'')	km					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(基準期間の前々年度) $\square \div \text{ハ} = \text{a}$	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) $\square \div \text{ハ} = \text{c}$
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 ヘ	キロ当たり経常費用の差 ニ - ヘ = ケ	キロ当たり経常収益 イ ÷ ハ = ト
武蔵・相模	345 円 5 銭	617 円 70 銭	345 円 5 銭	0 円 0 銭	366 円 84 銭
	円 銭	円 銭	円 銭	円 銭	円 銭

3. 旅客運賃の上限変更認可状況

補助ブロック名	認可日	認可を受けた補助対象期間	補助金交付要綱別表2(注)4.の適用割合	改定率
		基準期間の 年度	／3	
		基準期間の 年度	／3	
		基準期間の 年度	／3	

4. 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 (チー(リ+ヌ+ル))÷チ=ヲ
				起点	主な経由地	終点				往	復			往	復				
武蔵・相模	1		本庄駅南口	小島南	神泉総合支所	7052 (19,3)	3.1	59.8 人	往20.1km 復20.1km	20.1km			往1.4km 復1.4km	1.4km				93.034%	
合計			系統						往20.1km 復20.1km	20.1km			往1.4km 復1.4km	1.4km					

補助ブロック名	申請番号	特例措置	補助対象経常費用から経常収益を控除した額	補助対象経費の限度額	補助対象システムのキロ当たり経常収益										補助対象経常収益の見込額					
					補助金交付要綱別表2(注)4.の適用がある場合			3年平均		基準期間の前々年度			基準期間の前年度			基準期間				
					基準期間における実車走行キロ当たり経常収益の運賃改定による増収分 $f \times \text{コ} \div (1 + \text{コ}) \times \text{フ} = \text{g}$	経常収益控除額 $\text{ケ} + \text{エ}$ のいずれか少ない額 h	補助金交付要綱別表2(注)4.の適用後のキロ当たり経常収益 $\text{ノ} - \text{ハ} = \text{ジ}$	$(\text{d} + \text{e} + \text{f}) / 3 = \text{イ}$	経常収益 ヤ	実車走行キロ マ	補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益 $\text{ヤ} \div \text{マ} = \text{ド}$	経常収益 ヤ	実車走行キロ マ	補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益 $\text{ヤ} \div \text{マ} = \text{ド}$		経常収益 ヤ	実車走行キロ マ	補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益 $\text{ヤ} \div \text{マ} = \text{ド}$		
武蔵相模	1		93,034%	282,753.9 km	97,564,233円	138円.35銭	0円.00銭	0円.00銭	138円.35銭	138円.35銭	32,983,964円	244,369.3 km	134円.97銭	37,325,765円	283,394.1 km	131円.70銭	41,843,080円	282,673.0 km	148円.38銭	39,119,002円
合計				282,753.9 km	97,564,233円						32,983,964円	244,369.3 km		37,325,765円	283,394.1 km		41,843,080円	282,673.0 km		39,119,002円

補助ブロック名	申請番号	特例措置	補助対象経常費用から経常収益を控除した額	補助対象経費の限度額	タ又はののうちいずれか少ないほうの額	ノ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	損失額から在庫補助額を控除した額
武蔵相模	1		58,445,231円	43,903,904円	43,903,904円	40,845,558円	#####円	232,798,511円	23,279千円	11,639.5千円	#####円	46,805,731円
合計			58,445,231円	43,903,904円	43,903,904円	40,845,558円	#####円	23,279,851円	23,279千円	11,639千円	58,445,231円	46,805,731円

補助ブロック名	申請番号	特例措置	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		
武蔵相模	1			0.0%	46,805,731円	100.0%			0.0%	0円	0.0%	
合計			0円	0.0%	46,805,731円	100.0%	0円	0.0%	0円	0.0%		

- (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05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。
 - 認可を受けた補助対象期間の欄は、認可を受けた日付について、基準期間の「当年度」、「前年度」又は「前々年度」のいずれか該当するかを記載すること。
 - 補助金交付要綱別表2(注)4.の適用割合の欄は、「認可を受けた補助対象期間」が基準期間の「当年度」の場合は「3/3」、「前年度」の場合は「1/3」、「前々年度」の場合は「1/3」をそれぞれ記載すること。
 - 改定率の欄は、認可を受けた旅客運賃の上限変更の平均改定率を小数点第2位(第3位以下四捨五入)にて記載すること。
 - 申請番号は、事業者ごと、系統ごとに連番号とすること。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」を記載すること。
 - 「計画運行回数」の欄は、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こと。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こと。
 - 「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には(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って、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、当該補助ブロック内区間(系統キロ程(チ)一補助ブロック外乗入部分のキロ程(リ)一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、「ノ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、「補助対象システムのキロ当たり経常収益」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)の金額を記載すること。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こと。さらに、「特例措置」の欄に「2」を記載した系統については、(ツ)の金額を記載すること(千円未満の端数は切り捨て)。
 - 「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・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)と、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計画平均乗車密度算定表(補助対象路線に係るものに限る)と、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ようとする場合は、地域公共交通再編実施計画の写し並びに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
 - 旅客運賃の上限変更認可を受け、補助金交付要綱別表2(注)4.の適用を受けることとなる場合は、当該認可書の写し

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)

令和 10 年度

事業者名	朝日自動車株式会社
------	-----------

1. 申請事業者の概要

補助対象期間の 前々年度(基準期間※) の損益状況	乗合バス事業						
	営業収益	千円	営業外収益	千円	経常収益(イ)	千円	
	営業費用	千円	営業外費用	千円	経常費用(ロ)	千円	
	営業損益	千円	営業外損益	千円	経常損益	千円	
補助対象期間の 前々年度の 実車走行キロ(ハ)	km					経常収支率	%

基準期間の前年度の 損益状況	乗合バス事業						
	営業収益	千円	営業外収益	千円	経常収益(イ')	千円	
	営業費用	千円	営業外費用	千円	経常費用(ロ')	千円	
	営業損益	千円	営業外損益	千円	経常損益	千円	
基準期間の前年度の 実車走行キロ(ハ')	km					経常収支率	%

基準期間の前々年度の 損益状況	乗合バス事業						
	営業収益	千円	営業外収益	千円	経常収益(イ'')	千円	
	営業費用	千円	営業外費用	千円	経常費用(ロ'')	千円	
	営業損益	千円	営業外損益	千円	経常損益	千円	
基準期間の前々年度の 実車走行キロ(ハ'')	km					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年間に於ける実車走行キロ当たり経常費用等)

補助ブロック名	補助対象事業者の実車走行 キロ当たり経常費用 (基準期間の前々年度) ロ''÷ハ''=a	補助対象事業者の実車走行キ ロ当たり経常費用 (基準期間の前年度) ロ'÷ハ'=b	補助対象事業者の実車走行 キロ当たり経常費用 (基準期間) ロ÷ハ=c
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 = 二	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 ヘ	キロ当たり経常費用 の差 ニ-ヘ=ケ	キロ当たり経常収益 イ÷ハ=ト
武蔵・相模	345 円 5 銭	617 円 70 銭	345 円 5 銭	0 円 0 銭	366 円 84 銭
	円 銭	円 銭	円 銭	円 銭	円 銭

3. 旅客運賃の上限変更認可状況

補助ブロック名	認可日	認可を受けた補助対 象期間	補助金交 付要綱別 表2(注) 4.の適用 割合 フ	改定率 コ
		基準期間の 年度	／3	
		基準期間の 年度	／3	
		基準期間の 年度	／3	

4. 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 回数 () ①=カ コ内	計画平均乗 車密度 ②	計画 輸送量 ①×② =③	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				チ	オ			リ	ヌ				
武蔵 ・ 相模	1		本庄 線	本庄 駅南口	小島南 口	神原 総合支所	365 日	7070 (19,3)	3.1	59.8 人	往20.1km 復20.1km	20.1km		往1.4km 復1.4km	1.4km				93.034%
合計			系統								往20.1km 復20.1km	20.1km		往1.4km 復1.4km	1.4km				

補助ブロック名	申請番号	特例措置	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	計画乗車走行キロ	補助対象経常費用の見込額	補助対象システムのキロ当たり経常収益										補助対象経常収益の見込額				
						補助金交付要綱別表2(注)4.の適用がある場合			3カ年平均	基準期間の前々年度			基準期間の前年度				基準期間			
						基準期間における実車走行キロ当たり経常収益の算定による増収分 $f \times g \div (1 + \alpha) \times \beta = g$	経常収益控除額 g のいずれか少ない額 h	補助金交付要綱別表2(注)4.の適用後のキロ当たり経常収益 $h - \alpha = \beta$	$(d + e + f) / 3 = \gamma$	経常収益 γ	実車走行キロ α	補助対象実車走行キロ当たり経常収益 $\gamma \div \alpha = \delta$	経常収益 γ	実車走行キロ α	補助対象実車走行キロ当たり経常収益 $\gamma \div \alpha = \delta$		経常収益 γ	実車走行キロ α	補助対象実車走行キロ当たり経常収益 $\gamma \div \alpha = \delta$	
武威・相模	1		93.034%	283,475.1 km	97,813,083円	138円.35銭	0円.00銭	0円.00銭	138円.35銭	138円.35銭	32,983,964円	244,369.3 km	134円.97銭	37,325,765円	283,394.1 km	131円.70銭	41,943,080円	282,673.0 km	148円.39銭	39,218,780円
合計				283,475.1 km	97,813,083円						32,983,964円	244,369.3 km		37,325,765円	283,394.1 km		41,943,080円	282,673.0 km		39,218,780円

補助ブロック名	申請番号	特例措置	補助対象経常費用から経常収益を控除した額	補助対象経費の限度額	タ又はレのうちいずれか少ないほうの額	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
武威・相模	1		58,594,303円	44,015,887円	44,015,887円	40,949,740円	40,949,740円	233,392,300円	23,339千円	11,669.5千円	58,594,303円	46,924,803円
合計			58,594,303円	44,015,887円	44,015,887円	40,949,740円	40,949,740円	233,392,300円	23,339千円	11,669千円	58,594,303円	46,924,803円

補助ブロック名	申請番号	特例措置	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」の具体的な概要
			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	
武威・相模	1		0円	0.0%	46,924,803円	100.0%	0円	0.0%	0円	0.0%	
合計			0円	0.0%	46,924,803円	100.0%	0円	0.0%	0円	0.0%	

(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。
- 認可を受けた補助対象期間の適用は、認可を受けた日付について、基準期間の「当年度」、「前年度」又は「前々年度」のいずれに該当するかを記載すること。
- 補助金交付要綱別表2(注)4.の適用割合欄は、「認可を受けた補助対象期間」が基準期間の「当年度」の場合は「3/3」、「前年度」の場合は「2/3」、「前々年度」の場合は「1/3」をそれぞれ記載すること。
- 改定率欄は、認可を受けた旅客運賃の上限変更の平均改定率を小数点第2位(第3位以下四捨五入)にて記載すること。
- 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」の欄は、補助対象期間中の全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、当該補助ブロック内区間(系統キロ程(チ)一補助ブロック外乗入部分のキロ程(リ)一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。
- 「計画乗車走行キロ」の欄、「補助対象システム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、(ナ) (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(ナ)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(ナ)の金額又は(ツ)の金額に、(ク)の金額又は(ウ)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)。
- 「補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益」の欄(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1/20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」)

(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る)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
- 旅客運賃の上限変更認可を受け、補助金交付要綱別表2(注)4.の適用を受けることとなる場合は、当該認可書の写し

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)

令和 11 年度

事業者名 朝日自動車株式会社

1. 申請事業者の概要

補助対象期間の 前々年度(基準期間 [※]) の損益状況	乗合バス事業						
	営業収益	千円	営業外収益	千円	経常収益(イ)	千円	
	営業費用	千円	営業外費用	千円	経常費用(ロ)	千円	
	営業損益	千円	営業外損益	千円	経常損益	千円	
補助対象期間の 前々年度 の実車走行キロ(ハ)	km					経常収支率	%

基準期間の前年度の 損益状況	乗合バス事業						
	営業収益	千円	営業外収益	千円	経常収益(イ')	千円	
	営業費用	千円	営業外費用	千円	経常費用(ロ')	千円	
	営業損益	千円	営業外損益	千円	経常損益	千円	
基準期間の前年度の 実車走行キロ(ハ')	km					経常収支率	%

基準期間の前々年度の 損益状況	乗合バス事業						
	営業収益	千円	営業外収益	千円	経常収益(イ'')	千円	
	営業費用	千円	営業外費用	千円	経常費用(ロ'')	千円	
	営業損益	千円	営業外損益	千円	経常損益	千円	
基準期間の前々年度の 実車走行キロ(ハ'')	km					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 (基準期間の前々年度) □'÷ハ''=a	補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用 (基準期間の前年度) □'÷ハ'=b	補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用 (基準期間) □÷ハ=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 ヘ	キロ当たり経常費用の差 ニ-ヘ=ケ	キロ当たり経常収益 イ÷ハ=ト
武蔵・相模	345 円 5 銭	617 円 70 銭	345 円 5 銭	0 円 0 銭	366 円 84 銭
	円 銭	円 銭	円 銭	円 銭	円 銭

3. 旅客運賃の上限変更認可状況

補助ブロック名	認可日	認可を受けた補助対象期間	補助金交付要綱別表2(注)4.の適用割合	改定率
		基準期間の 年度	／3	
		基準期間の 年度	／3	
		基準期間の 年度	／3	

4. 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			計画運行回数 () ①=カッコ内	計画平均乗車密度 ②	計画輸送量 ①×②=③	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 (チー(リ+ヌ+ル))÷チ=ヲ
				起点	主な経由地	終点				往	復			往	復				
武蔵・相模	1		本庄駅南口	小島南	神泉総合支所	365 日	7050 回 (19.3)	3.1	59.8 人	往20.1km 復20.1km	20.1km			往1.4km 復1.4km	1.4km				93.034%
合計			系統							往20.1km 復20.1km	20.1km			往1.4km 復1.4km	1.4km				

補助ブロック名	申請番号	特例措置	補助対象経常費用から経常収益を控除した額	補助対象経費の限度額	補助対象システムのキロ当たり経常収益										補助対象経常収益の見込額					
					補助金交付要綱別表2(注)4.の適用がある場合			3か年平均			基準期間の前々年度			基準期間の前年度			基準期間			
					基準期間における実車走行キロ当たり経常収益の増収分 $f \times \text{コ} \div (1 + \text{コ}) \times \text{フ} = \text{g}$	経常収益控除額 $\text{ケ} + \text{エ}$ のいずれか少ない額 h	補助金交付要綱別表2(注)4.の適用後のキロ当たり経常収益 $\text{ノ} - \text{ハ} = \text{ジ}$	$(\text{d} + \text{e} + \text{f}) / 3 = \text{イ}$	経常収益 ヤ	実車走行キロ マ	補助対象システムのキロ当たり経常収益 $\text{ヤ} \div \text{マ} = \text{ド}$	経常収益 ヤ	実車走行キロ マ	補助対象システムのキロ当たり経常収益 $\text{ヤ} \div \text{マ} = \text{ド}$		経常収益 ヤ	実車走行キロ マ	補助対象システムのキロ当たり経常収益 $\text{ヤ} \div \text{マ} = \text{ド}$	経常収益 ヤ	実車走行キロ マ
武蔵相模	1		93,034%	282,673,0km	97,536,318円	138円,35銭	0円,00銭	0円,00銭	138円,35銭	138円,35銭	32,983,964円	244,369,3 km	134円,97銭	37,325,765円	283,394,1 km	131円,70銭	41,843,080円	282,673,0 km	148円,38銭	39,107,809 円
合計				282,673,0 km	97,536,318円						32,983,964円	244,369,3 km		37,325,765円	283,394,1 km		41,843,080円	282,673,0 km		39,107,809 円

補助ブロック名	申請番号	特例措置	補助対象経常費用から経常収益を控除した額	補助対象経費の限度額	タ又はのうちのいずれか少ないほうの額	ノ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	損失額から在庫補助額を控除した額
武蔵相模	1		カーヨ=タ	カ×9/20=レ	ソ	ソ×ラ=ツ	ソ×マ'=ツ'	ツ×みなし運行回数/①計画運行回数=ネ	ナ	ナ×1/2=ラ	ニ×ワ=ヨ=ム	ム=ラ=ウ
武蔵相模	1		58,428,509 円	43,891,343 円	43,891,343 円	40,833,872 円	##### 円	23273191 円	23,273 千円	11,636.5 千円	##### 円	46,792,009 円
合計			58,428,509 円	43,891,343 円	43,891,343 円	40,833,872 円	##### 円	23,273,191 円	23,273 千円	11,636 千円	58,428,509 円	46,792,009 円

補助ブロック名	申請番号	特例措置	ウの負担額とその負担割合								
			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	
武蔵相模	1			0.0%	46,792,009円	100.0%		0.0%	0円	0.0%	
合計			0円	0.0%	46,792,009円	100.0%	0円	0.0%	0円	0.0%	

- (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05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。
 - 認可を受けた補助対象期間の欄は、認可を受けた日付について、基準期間の「当年度」、「前年度」又は「前々年度」のいずれか該当するかを記載すること。
 - 補助金交付要綱別表2(注)4.の適用割合の欄は、「認可を受けた補助対象期間」が基準期間の「当年度」の場合は「3/3」、「前年度」の場合は「1/3」、「前々年度」の場合は「1/3」をそれぞれ記載すること。
 - 改定率の欄は、認可を受けた旅客運賃の上限変更の平均改定率を小数点第2位(第3位以下四捨五入)にて記載すること。
 - 申請番号は、事業者ごと、系統ごとに連番号とすること。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」を記載すること。
 - 「計画運行回数」の欄は、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こと。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こと。
 - 「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には(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って、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、当該補助ブロック内区間(系統キロ程(チ)ー補助ブロック外乗入部分のキロ程(リ)ー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、「ノ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、「補助対象システムのキロ当たり経常収益」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)の金額を記載すること。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こと。さらに、「特例措置」の欄に「2」を記載した系統については、(ツ)の金額を記載すること(千円未満の端数は切り捨て)。
 - 「補助対象システム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・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)と、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る)と、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1-5-1。
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ようとする場合は、地域公共交通再編実施計画の写し並びに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
 - 旅客運賃の上限変更認可を受け、補助金交付要綱別表2(注)4.の適用を受けることとなる場合は、当該認可書の写し

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 吉澤 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)

申請 番号	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			市町村 による回 数券購 入等の 有無	備考		
	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) (A)	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 賃率 (F) (円)			平均乗車 密度	
																			乗用 平均賃 日数 ×	運賃改 定後の 平均賃 日数 ×
1	本庄駅南口~小島南 神電5両~神泉総合支所	本庄駅南口	小島南 神電駅前	神泉総合支所	20.1	19.3	206,913	7.3	1,510,464.9	40,904,465	282,673.0	341,388	697,227	41,943,080	103,300,021	45.42	3.1	59.8	有無	
合計					20.1		206,913		1,510,464.9	40,904,465	282,673.0	341,388	697,227	41,943,080	103,300,021					

実施調査日 令和7年4月23日

【記載要領】

- 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)の表績について、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)。
- 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。
- 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。
- 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位以下四捨五入)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。
- 1人平均乗車キロは、運行系統ごとに実施調査に基づいて記載すること。
- 輸送収入は、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回以上実施調査を実施し、その結果により算出すること。また、実施調査日についても記載すること。
- 実車走行キロは、小敷点第1位(第2位以下四捨五入)まで算出すること。
- 1系統当りの経常費用は、補助対象事業者の実車走行キロ当りの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。
- 平均賃率は、停留所相互間送貨額÷停留所相互間送貨キロにより算出すること(送貨単位まで算出すること(送貨未割捨て)。ただし、補助対象期間中に運賃改定があった場合は、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)。
- 平均乗車密度は(B)÷(C)÷(F)と算出し、その値について、小数点第1位(第2位以下四捨五入)まで算出すること。
- 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なかった場合は運賃改定がなか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。
- 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有無について記載すること。

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 吉澤 広介

運行系統別実績及び平均乗車密度算定表(令和9年度)

実績調査日 令和8年4月21日

申請 番号	運行系統			年間輸送実績				経常費用	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					
	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) (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)	平均 賃率 (F) (円)
1	本庄駅南口~小島南 神電5両~神泉総合支所	本庄駅南口	小島南 神電駅前	神泉総合支所	20.1	19.3	192,627	8.2	1,579,541.4	38,080,387	282,753.9	341,388	697,227	39,119,002	45.42	2.9	55.9	有無
合計					20.1	192,627	1,579,541.4		38,080,387	282,753.9	341,388	697,227	39,119,002					

【記載要領】

- 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)の表績について、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)。
- 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。
- 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。
- 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位以下四捨五入)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。
- 1人平均乗車キロは、運行系統ごとに実績調査に基づいて記載すること。
- 輸送収入は、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回以上実績調査を実施し、その結果により算出すること。また、実績調査日についても記載すること。
- 実車走行キロは、小数点第1位(第2位以下四捨五入)まで算出すること。
- 1系統当たりの経常費用は、補助対象事業者の実車走行キロ当たりの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。
- 平均賃率は、停留所相互間送貨額÷停留所相互間送貨キロにより算出すること(送貨単位まで算出すること(送貨未割捨))。ただし、補助対象期間中に運賃改定があった場合は、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。
- 平均乗車密度は(B)÷(C)×(F)と算出し、その値について、小数点第1位(第2位以下四捨五入)まで算出すること。
- 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は運賃改定がなか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。
- 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。
- 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①）

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「スマホ定期券（定期）」の販売促進

スマートフォンアプリ「バスもり」上で、２４時間３６５日いつでも購入できるスマホ定期券を導入。定期券発売所が近くでない通勤の利用客の利用促進に繋げる。

③「バスの利用促進PR活動」の実施

バスの利用促進PR活動を関係自治体の高齢者向けの交通安全講習会時に開催し、需要の掘り起こしを図る。

（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

③上里町

（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５，０００人の増員を図り年間１０３万３千円の収入増を図る。

（４）実施に向けたスケジュール

①令和８年９月～令和８年１０月・令和９年３月～令和９年４月（共通学生フリーパスのPR）

②令和８年１０月～令和９年９月

③令和８年１０月～令和９年７月

(5) 実施時期

- ①令和8年9月～令和8年10月・令和9年3月～令和9年4月
- ②令和8年10月～令和9年9月
- ③令和9年7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40.6%→取組後41.6% (+1.0%)

	経常収益	経常費用	経常収支	収支率	増減
取組前	41,943,080	103,300,021	-61,356,941	40.6%	
取組後	42,976,080	103,300,021	-60,323,941	41.6%	1.0%

(3) 路線バスの現状

上里町では朝日自動車株式会社が1路線（神電気経由と小島南経由の2系統）運行しており、本庄駅から上里町内を経由し、神川町の神泉総合支所までを結んでいる。1日の運行本数は神泉総合支所行き・本庄駅南口行き共に20本となっている。

利用者は、コロナ禍により令和2年度（2020年度）で減少したものの、令和3年度（2021年度）以降はコロナ禍前と同程度まで回復しており、令和5年度（2023年度）ではコロナ禍前の利用者数を上回っている。

運行経費は年々上昇しており、収支率は平成29年度（2017年度）以降より低下傾向にある。なお、令和5年度（2023年度）では、運行ルートの見直しによる公共施設への路線の延長や人件費の増加、物価の高騰、働き方改革等の要因により運行経費が大きく増加している。

なお、当路線は、沿線市町や事業者の運営努力だけでは、路線の維持が難しいため、地域公共交通確保維持改善事業（地域間幹線系統補助）の補助を受けるとともに、本庄市、神川町、藤岡市、朝日自動車株式会社と運行に関する協定を締結し、上里町からも補助金を拠出することによって運行を維持・確保している。

表 1-1 路線バス（神泉総合支所線）の運行概要

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
路線バス	本庄駅南口	ウニクス上里	神泉総合支所	4条乗合	路線定期運行	交通事業者（朝日自動車）	幹線補助

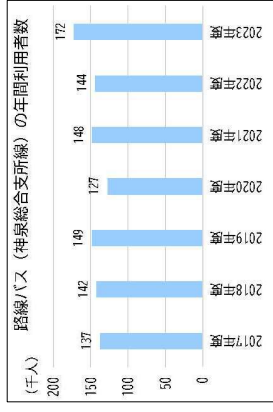


図 1-18 路線バス（神泉総合支所線）の年間利用者数

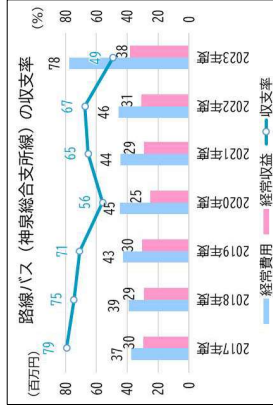


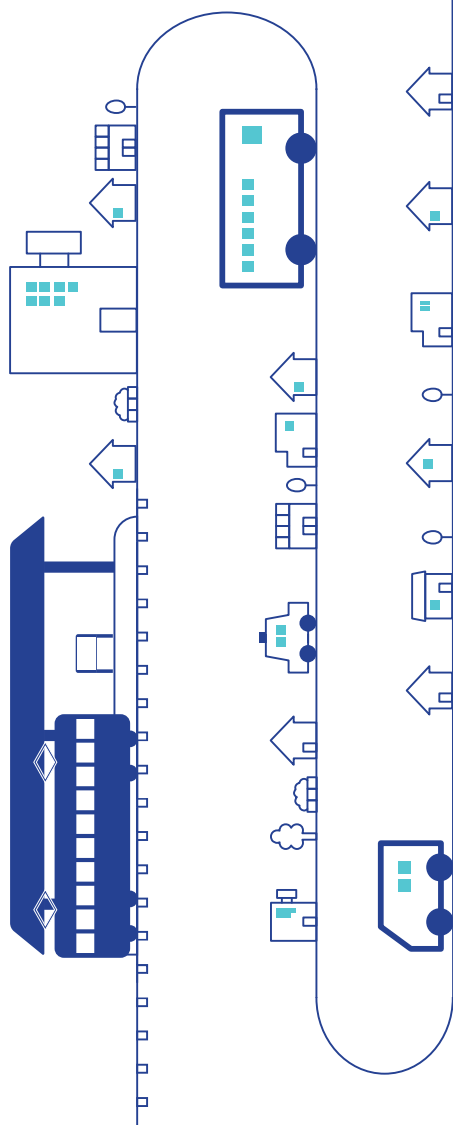
図 1-19 路線バス（神泉総合支所線）の収支状況及び収支率

出典：朝日自動車（株）提供資料

上里町地域公共交通計画

令和8年度改訂版

上里町



2-3. 目標を達成するための施策

(1) 施策の概要

目標達成に向けて実施する施策は以下のとおりである。なお、次項に施策の詳細を示す。

表 2-2 目標を達成するための施策一覧

施策	実施主体	事業スケジュール			
		R7年度	R8年度	R9年度	R10年度 R11年度
施策1 神保原駅の交通結節点としての機能向上	鉄道事業者、上里町				
施策2 「こむぎっちゃん号」の再編による利便性の向上	「こむぎっちゃん号」運行事業者、「デマンド交通」運行事業者・システム事業者、上里町			※適宜見直し	
施策3 鉄道との乗り継ぎ改善	「こむぎっちゃん号」運行事業者、鉄道事業者、上里町			※適宜見直し	
施策4 誰もが利用しやすい車両の導入	「こむぎっちゃん号」運行事業者、「デマンド交通」運行事業者、上里町				
施策5 運賃の見直し	「こむぎっちゃん号」運行事業者、「デマンド交通」運行事業者、上里町			※適宜見直し	
施策6 公共交通に関するさらなる情報提供	「デマンド交通」システム事業者、上里町				
施策7 公共交通の利用促進	「こむぎっちゃん号」運行事業者、「デマンド交通」運行事業者・システム事業者、上里町				
施策8 データや利用者の意見に基づき定期的なサービス改善	「デマンド交通」システム事業者、上里町			※適宜見直し	
施策9 周辺自治体との連携	「デマンド交通」運行事業者・システム事業者、上里町				

路線バス・コミュニティバスの乗り方教室の継続																			
① 施策の内容	 <ul style="list-style-type: none"> 現在も年に1回バスの乗り方教室を行っており、継続的に実施していく。 																		
② 実施主体	上里町																		
③ 実施スケジュール	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="5">短期 (R7~R11)</th> <th>長期</th> </tr> <tr> <th>R7</th> <th>R8</th> <th>R9</th> <th>R10</th> <th>R11</th> <th></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	短期 (R7~R11)					長期	R7	R8	R9	R10	R11							
短期 (R7~R11)					長期														
R7	R8	R9	R10	R11															

図 2-16 「バス乗り方案内」の実施状況


デマンド交通の乗り方教室・登録会の開催																			
① 施策の内容	<ul style="list-style-type: none"> 新たに導入する「デマンド交通」に関して、利用方法や予約の方法等、従来の定時路線型のバスとは異なるため、定期的に乗り方教室を開催するとともに、利用者登録を行う。 乗り方教室の開催にあたっては、予約が必要であることや相乗りが生じることなど、定時路線型と異なることやデマンド型の公共交通のメリット・デメリットを十分に説明する。 																		
② 実施主体	「デマンド交通」システム事業者、上里町																		
③ 実施スケジュール	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="5">短期 (R7~R11)</th> <th>長期</th> </tr> <tr> <th>R7</th> <th>R8</th> <th>R9</th> <th>R10</th> <th>R11</th> <th></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	短期 (R7~R11)					長期	R7	R8	R9	R10	R11							
短期 (R7~R11)					長期														
R7	R8	R9	R10	R11															

図 2-17 デマンド交通の乗り方教室・登録会（事例）

表 2-4 再編後の運行概要

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
路線バス	本庄駅南口	ウニクス上里	神泉総合支所	4条乗合	路線定期運行	交通事業者(朝日自動車)	幹線補助
こむぎっち号	アグリパーク上里	イオンタウン	ウニクス	4条乗合	路線定期運行	上里町(運行は交通事業者)	フィーダー補助
デマンド交通(北部エリア)		上里町 北部エリア		4条乗合	区域運行	上里町(運行は交通事業者)	フィーダー補助
デマンド交通(南部エリア)		上里町 南部エリア		4条乗合	区域運行	上里町(運行は交通事業者)	フィーダー補助

① 路線バス(神泉総合支所線)

神泉総合支所線は、町内及び近隣市町を結び、通勤・通学、通院、買物等の移動を担っており、地域間を結ぶ幹線交通である。一方で、沿線市町や事業者の運営努力だけでは、路線の維持が難しいため、今後の運行においても、地域公共交通確保維持改善事業(地域間幹線系統補助)の補助により維持・確保する必要がある。また、本庄市、神川町、藤岡市、朝日自動車株式会社と運行に関する協定を締結しており、地域公共交通確保維持改善事業(地域間幹線系統補助)の補助に加えて、上里町からも補助金を拠出することによって運行を維持・確保することとする。

② こむぎっち号

こむぎっち号は、現在の「こむぎっち号」中央ルート(北部エリア)の運行を定時定路線により継続して運行するものであり、町内の広域幹線・地域幹線へのアクセス及び通院、買物等の日常生活における移動を担う町内の基幹交通である。一方で、上里町と運行事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しいため、地域公共交通確保維持改善事業(地域内フィーダー補助)の補助により運行を維持・確保する必要がある。

③ デマンド交通(北部エリア・南部エリア)

デマンド交通は、現在の「こむぎっち号」北部ルート・南部ルートが運行している地域において区域運行として新たに導入する交通手段であり、需要に応じた運行により町内全域を面的にカバーし、広域幹線・地域幹線へのアクセス及び通院、買物等の日常生活における移動を担うものである。ただし、現在のこむぎっち号の利用状況等より、上里町と運行事業者の運営努力だけでは運行の維持が難しいと予測されるため、地域公共交通確保維持改善事業(地域内フィーダー補助)の補助により運行を維持・確保する必要がある。

(2) 各地域公共交通の位置付けと役割分担

令和7年度(2025年度)より新たに導入する「デマンド交通」は、WE.Bまたは電話により乗車場所及び降車場所を指定して予約を行うものであり、定時定路線型のバスとは乗車方法が異なる。一方で、乗車場所・降車場所に従来のバスと同様に指定された停留所間のみの利用である点、同時時間帯に複数利用者の乗り合いが生じるものであり、公共交通のなかでも乗合輸送にあたるものである。また、車両台数に限りがあることや運行時間帯が決められており、利用したい時間帯に予約が取れないこともある。

上記を踏まえ、各交通手段の位置付けや地域公共交通の位置付けと役割分担を以下に示す。公共交通のうち、乗合輸送に該当するものは一定の制限のもと、利用者同士で譲り合いながら利用することが求められる一方で、個別輸送であるタクシーは個別のニーズに対応した輸送が可能である。利用にあたっては、利用目的に応じた使い分けが求められる。

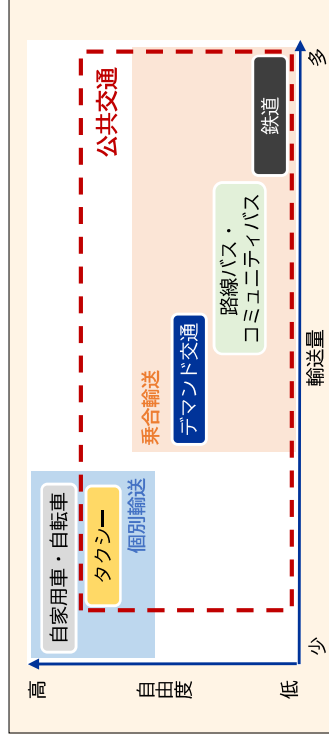


表 2-3 地域公共交通の位置付けと役割分担

交通手段	位置付け	役割	維持・確保策
鉄道	広域幹線	町外への移動を可能にし、通勤・通学、観光等の広域的な移動を担う。	交通事業者との協議の上、一定以上の水準を確保する。
路線バス	地域間幹線	町内及び近隣市町を結び、通勤・通学、通院、買物等の移動を担う。	地域公共交通確保維持改善事業(地域間幹線系統補助)を活用し、持続可能な運行を目指す。
コミュニティバス こむぎっち号	地域内 フィーダー	定時定路線の運行により町内の基幹アクセス及び通院、買物等の日常生活における移動を担う。	地域公共交通確保維持改善事業(地域内フィーダー補助)を活用し、持続可能な運行を目指す。
デマンド交通	地域内 フィーダー	需要に応じた運行により町内全域を面的にカバーし、広域幹線・地域幹線へのアクセス及び通院、買物等の日常生活における移動を担う。	地域公共交通確保維持改善事業(地域内フィーダー補助)を活用し、持続可能な運行を目指す。
タクシー	個別輸送	個別の移動ニーズに応じた柔軟で自由度の高い移動や、福祉サービス(タクシー助成)としての移動を担う。	—

② 評価指標

目標に対する評価指標を以下のとおり設定する。

長期目標①：まちづくりにおける政策と連携し、都市機能の基盤を形成する

評価指標 1 乗り換えに関する満足度

数値指標		算出方法
長期目標設定時点(R3)	現状値(R5)	「こむぎっちょ号」及び「デマンド交通」の利用者アンケート調査により把握
30.5% (中央ルート)の値)	26.5% (中央ルート)の値)	
	目標値(R11)	44.6%

長期目標②：持続可能な公共交通網を実現する

評価指標 2 収支率

	数値指標			算出方法
	長期目標設定時点(R2)	現状値(R5)	目標値(R11)	
路線バス	56%	49%	現状値以上*	路線バス 経常収益 = 営業収入+営業外収入(補助金を除く) 経常費用 = 営業費用+営業外費用
こむぎっちょ号	1.8%	1.8%	3.6%	収支率 = 経常収益/経常費用×100
デマンド交通	-	-	4.2%	「こむぎっちょ号」・「デマンド交通」 収支率 = 運賃収入等/費用×100

※路線バスの目標値に関しては、評価指標 5 において年間利用者数を増加させることを目指しており、運賃収入にも増加を目指すものであるが、人件費や燃料費等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する。

2-5. 計画の評価

(1) 評価方法

① 評価の方法

本計画は、前計画である「網形成計画」で定める、令和 2 年度 (2020 年度) から令和 11 年度 (2029 年度) までの 10 年間にわたる「地域公共交通に関する基本方針及び長期目標」の実現に向けた後期計画である。計画の評価においては、長期目標及び短期目標の達成状況を評価するものとする。

本計画の評価においては、長期目標及び短期目標ごとに評価指標を設定し、本計画期間である令和 2 年度 (2020 年度) から令和 11 年度 (2029 年度) までの 5 年間のサイクルで実施するものとし、上里町地域公共交通活性化協議会において、PDCA サイクルの実行を管理するものとする。

なお、「施策 2 「こむぎっちょ号」の再編による利便性の向上」に基づき、令和 7 年度 (2025 年度) からはコミュニティバス「こむぎっちょ号」の一部において新たな交通手段として「デマンド交通」の導入を予定しており、実際に運行する中で改善点等が生じることが予測される。また、その他施策の実施により公共交通の利便性向上や利用促進を図り、利用者数の増加を目指す。以上より、「路線バス」の利用状況及び利用者満足度を毎年把握し、上里町地域公共交通活性化協議会への報告を行い、1 年間の短スパンでの PDCA サイクルの実行を予定する。

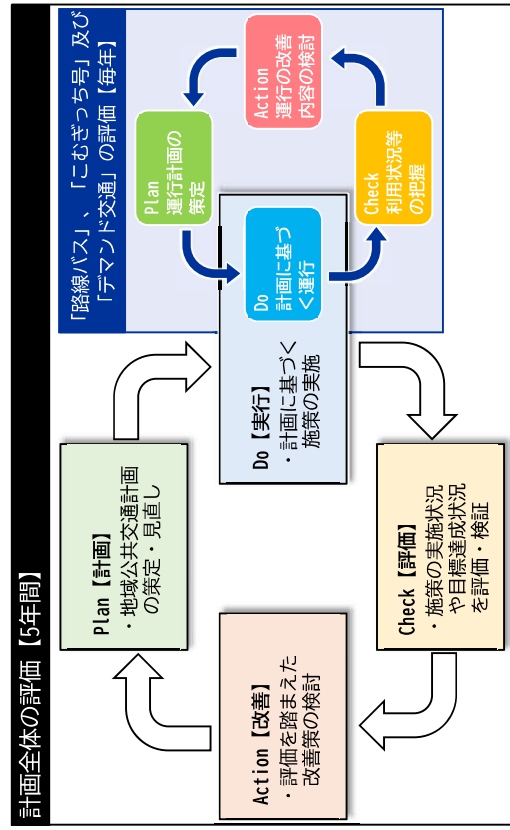


図 2-2-2 PDCA サイクル

(2) 評価スケジュール

前項の評価指標による評価スケジュールを以下に示す。

表 2-5 評価スケジュール

目標	評価指標	評価スケジュール				
		R7	R8	R9	R10	R11
長期目標① まちづくりにおける政策 と連携し、都市機能の基 盤を形成する	評価指標1 乗り換えに関する満足度	○	○	○	○	◎
長期目標② 持続可能な公共交通網を 実現する	評価指標2 収支率	○	○	○	○	◎
短期目標① 利用実態を踏まえた公共 交通網への見直し	評価指標3 「こむぎっちゃん」及び「デマ ンド交通」の全体満足度	○	○	○	○	◎
	評価指標4 人口カバー率	-	-	-	-	◎
短期目標② 誰もが利用しやすい公共 交通サービスへの改善	評価指標5 年間利用者数	◎	◎	◎	◎	◎
	評価指標6 乗り方教室の開催回数	◎	◎	◎	◎	◎

◎：実施 ○：必要に応じて実施

短期目標①：利用実態を踏まえた公共交通網への見直し

評価指標3 「こむぎっちゃん」及び「デマンド交通」の全体満足度

項目	数値指標		算出方法
	現状値(R5)	目標値(R11)	
こむぎっちゃん	54.3% (中央ルートのみ)	64.3%	「こむぎっちゃん」及び「デマンド交通」の利用者アンケート調査により把握
デマンド交通	-	50.0%	乗り継ぎに関する満足度の設問において、「満足」「やや満足」と回答する方の割合より算定

評価指標4 人口カバー率

項目	数値指標		算出方法
	現状値(R5)	目標値(R11)	
91.5%	現状値以上		市内の全人口に対する、鉄道駅から1,000m及び「こむぎっちゃん」「デマンド交通」の停留所から300m圏内の人口の割合により算定

短期目標②：誰もが利用しやすい公共交通サービスへの改善

評価指標5 年間利用者数

項目	数値指標		算出方法
	現状値(R5)	目標値(R11)	
路線バス	172,257人/年	182,900人/年	年間の利用実績
こむぎっちゃん	15,428人/年	19,331人/年	
デマンド交通	-	6,000人/年	

評価指標6 乗り方教室の開催回数

項目	数値指標		算出方法
	現状値(R5)	目標値(R11)	
路線バス・こむぎっちゃん	1回/年	1回/年	年間の開催実績
デマンド交通	-	R7～R8:2回/年 R9～R11:1回/年	