

令和9年度地域公共交通確保維持事業に係る
地域公共交通計画認定申請について

1 地域間幹線系統・地域内フィーダー系統 共通

提出資料

様式第1-1(日本産業規格A列4番)

幸く防発第 号

令和8年6月 日

国土交通大臣 殿

氏名又は名称 幸手市地域公共交通会議
住 所 幸手市東4-6-8
代表者氏名 会長 安部 貴昭

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 日

(名称) 幸手市地域公共交通会議

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

幸手市は、国道4号を中心に市街地が発達し、病院や商業施設も国道4号沿いに集中している。一方で居住地や公共施設は郊外にも拡散している。

市の公共交通としては鉄道、路線バス、タクシーが挙げられ、路線バスについては、東武日光線幸手駅をはじめ、鉄道駅などへと接続する路線が市内・市外を通り放射状に延びている。

このような状況の中、地域間幹線系統である五霞町役場～令和橋～幸手駅線は、市内の鉄道駅（幸手駅）に接続するとともに、当市と五霞町の拠点施設を連絡することにより、日常生活における移動を確保しており、地域間の公共交通ネットワークを構成する上で重要な役割を担っている。

また、地域内フィーダー系統である幸手市市内循環バスは、市内の鉄道駅、路線バス停留所に接続するとともに、市内の拠点施設と居住地を循環することにより、日常生活における移動を確保しており、当市の公共交通ネットワークを構成する上で特に重要な役割を担っている。

一方で、両系統とも自治体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により運行を確保・維持する必要がある。

(幸手市地域公共交通計画 P73 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

- ① 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7年度の実績値を上回る値とする。

<参考> 令和7年度の実績値

事業者名	系統名	輸送人員数
朝日自動車	五霞町役場～令和橋～幸手駅線	54,061 人

- ② 地域内フィーダー系統の目標値として、利用客数及び収支率（※国庫補助金の収入は含まない）について、令和7年度の実績値を上回る値とする。

<参考> 令和7年度の実績値

系統名	利用客数	収支率
市内循環バス	31,533 人	9.35%

(幸手市地域公共交通計画 P75～76 参照 ※地域内フィーダー系統)

(2) 事業の効果
地域間幹線バス系統及び地域内フィーダー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交通手段が確保される。具体的には、五霞町役場～令和橋～幸手駅線及び市内循環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8万5千人の住民の生活に必要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
① 地域間幹線バス系統（五霞町役場～令和橋～幸手駅線） ・沿線観光地への利用促進[朝日自動車株式会社・幸手市・五霞町] ・「スマホ定期券（定期）」の販売促進[朝日自動車（株）] ・桜まつり開催時の定時性確保[朝日自動車（株）・幸手市・五霞町] ・「バスの乗り方教室」の開催[朝日自動車株式会社・五霞町] ・「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（株）] ② 地域内フィーダー系統（市内循環バス） ・運行方法の変更等、利便性向上策の検討（幸手市） ・利用者が店舗などで特典を受けられる「幸手市市内循環バスハッピー乗り乗り事業（ハピノリ）」を継続し、ハピノリ応援ショップを積極的に募集（幸手市） ・「杉戸町町内巡回バス」との追加料金なしの相互乗り継ぎの継続（幸手市） ・リーフレットの改良等、不慣れな人や高齢者にもわかりやすい情報提供方法の検討（幸手市） ・各地区の集まりに訪問する出張説明会などの企画（幸手市） ・乗り場や乗り継ぎ拠点での案内の充実（幸手市・事業者） ・乗り継ぎ拠点での待ち環境の充実（幸手市） ・無料乗車キャンペーンの実施（幸手市） ・転入者に対し、窓口などでのリーフレット配布の継続（幸手市） ・運転免許返納者に対する利用を促す仕組みの検討（幸手市）
(地域公共交通計画 P59～60, 62～64, 67～68 参照 ※地域内フィーダー系統)
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。 （幸手市地域公共交通計画 P73 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
① 地域間幹線バス系統（五霞町役場～令和橋～幸手駅線） ・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。 ② 地域内フィーダー系統（市内循環バス） ・幸手市から運行事業者への委託料については、運賃収入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

① 地域間幹線バス系統（五霞町役場～令和橋～幸手駅線） ・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。
② 地域内フィーダー系統（市内循環バス） ・事業終了後、利用客数の実績値とその増減の要因を分析し、評価を実施する。
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 【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】
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。
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。
10. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要 【地域内フィーダー系統のみ】
別添資料 表5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8年6月29日 令和8年度第1回幸手市地域公共交通会議開催 ・令和8年度地域公共交通確保維持事業に係る計画について協議 （地域間幹線系統及びフィーダー系統）
19. 利用者等の意見の反映状況
① 地域間幹線バス系統（五霞町役場～令和橋～幸手駅線） ○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。

② 地域内フィーダー系統（市内循環バス）

令和4年4月から市内循環バス利用者を対象に車内アンケートを開始した。

車内にアンケート用紙を設置し、車内又は市役所の回収ボックス、FAXにより回収を行っている。今後の市内循環バス運行の参考とするため、継続して実施し、意見集約を図っていく。

その他、本計画策定のため、令和5年1月からは運転免許返納者に対する移動手段等についてのアンケート、令和5年2月に公共交通に関する市民アンケート、令和5年4月には公共交通に関する民生委員・児童委員アンケート、令和6年1月から2月にかけては素案に対するパブリックコメントを実施。

○利便性等に関する意見

- ・反対回りのバスを運行してほしい。
- ・通勤通学時間帯に運行してほしい。
- ・自宅からバス停まで遠く使用しづらい。

○路線維持に関する意見

- ・運転免許返納後の移動手段としてバスが必要。

これらの意見を踏まえ、市民の日常生活の移動手段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）埼玉県幸手市東4丁目6番8号

（所 属）幸手市市民生活部くらし防災課

（氏 名）落合 利恵

（電 話）0480-43-1111 内線 586

（e-mail）kurashi@city.satte.lg.jp

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。

2 「五霞町役場～令和橋～幸手駅線」 (地域間幹線系統)

提出資料

幸手市地域公共交通計画

— みんなで考え みんなで育てる、
持続可能な公共交通の実現 —



令和6年(2024年)3月  幸手市

ごあいさつ

本市の公共交通は、鉄道、路線バス、タクシーが運行しており、通勤・通学や買い物、通院などの日常生活に欠くことのできない移動手段として、重要な役割を担っています。

また、市営の公共交通としては、平成8年からの市内循環バス、平成27年からのデマンド交通に引き続き、令和4年1月から現在の市内循環バスを運行しており、利用者や市民の皆様からの御意見・御要望等を考慮しながら、その運行形態を見直して参りました。

近年、公共交通をとりまく環境は、人口減少や新型コロナウイルス感染症の影響による生活様式の変化に伴う利用者数の減少、全国的なバス・タクシー運転手不足により、運行を維持・確保することが厳しさを増す一方で、超高齢化社会の中、高齢者等の交通弱者の外出手段としての期待は高まりを見せるなど、非常に複雑な様相を呈しております。

このような状況を踏まえ、公共交通の維持・利便性の向上のため、本市の地域公共交通に関する基本方針や具体的な取り組み内容を示す「幸手市地域公共交通計画」を策定しました。

本計画では、基本理念を「みんなで考え みんなで育てる、持続可能な公共交通の実現」とし、この理念の基に、行政、運行事業者、関係機関、市民が一体となって、市民の生活に貢献できる公共交通の実現に向けて取り組みを実施してまいります。

結びに、本計画策定にあたり、パブリックコメントやアンケート等を通じて貴重なご意見をいただきました多くの皆様、幸手市地域公共交通会議委員の皆様には厚く御礼申し上げます。



令和6年3月

幸手市長 木村 純夫

目 次

I	計画の概要	1
1.	背景・目的	1
2.	計画の位置づけ	2
3.	計画の区域	2
4.	計画期間	2
II	地域および公共交通の現状	3
1.	地域の概況	3
2.	公共交通の現状	14
3.	幸手市が目指す姿（上位・関連計画）	25
III	市民などの外出状況・意識	29
1.	市民へのアンケート	29
2.	市内循環バス乗降客調査	37
3.	鉄道利用客へのアンケート	40
4.	公共交通に関するその他のアンケート	43
IV	今後に向けた課題	45
1.	幸手市の現状・問題の要点	45
2.	今後に向けた課題・着眼点	49
V	幸手市の公共交通が目指す姿・方向性	51
VI	今後の取り組み（事業）	53
1.	取り組み（事業）の体系	53
2.	各取り組み（事業）の内容	55
3.	これからの公共交通ネットワーク	72
VII	今後の進め方	74

I

計画の概要

1. 背景・目的

本市の公共交通は、南北方向を基軸としての鉄道（東武日光線）、民間の路線バス、幸手市市内循環バス、タクシーなどが運行しているとともに、利便性を確保するための様々な取り組みを行ってきました。しかしながら、人口減少やクルマ中心の外出スタイルにより、バスなどの利用客は少ないことに加え、新型コロナウイルス感染症流行による生活様式の変化の影響もあり、きわめて厳しい運営状況にあります。

一方で、今後も少子・高齢化が進展する見通しであり、クルマを運転しない高齢者などの日々の外出手段として、公共交通の重要性は、ますます高まっていくと考えられます。

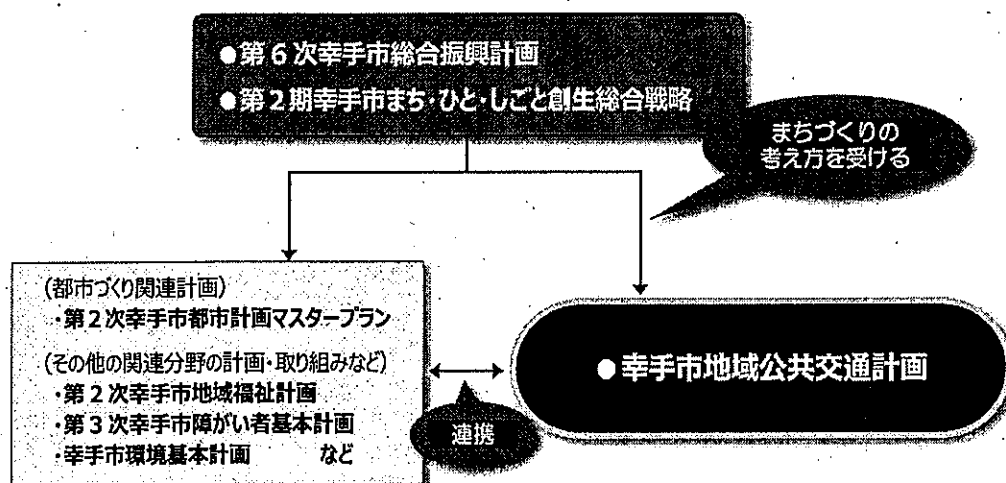
このような中、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（平成 19 年（2007 年）法律第 41 号）が平成 26 年（2014 年）、令和 2 年（2020 年）、さらには令和 5 年（2023 年）に一部改正され、地域の関係者の連携・協働（共創）を通じ、利便性・持続可能性・生産性の高い地域公共交通へ再構築を進めることとされています。また本市の最上位計画である「幸手市総合振興計画」においても、「だれもが気軽に市内外へ移動ができる公共交通の利便性を確保すること」を施策の一つとして掲げています。

これらの背景から、地域や公共交通の現状、本市のまちづくりをふまえ、市民・利用客、各公共交通の運行事業者、各分野の関係者や行政が一体となって取り組みを進められるよう、今後の取り組みの方向性、考え方を示す計画として「幸手市地域公共交通計画」を策定しました。

2. 計画の位置づけ

「幸手市地域公共交通計画」は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づくとともに、本市の最上位計画である「幸手市総合振興計画」の考え方をふまえた計画であり、各分野の関連計画との連携を図りながら進める計画です。

計画の位置づけ



3. 計画の区域

本計画の計画区域は、**幸手市全域** とします。

4. 計画期間

計画期間は、**令和6年度(2024年度)～令和10年度(2028年度)**の5年間とします。

Ⅱ

地域および公共交通の現状



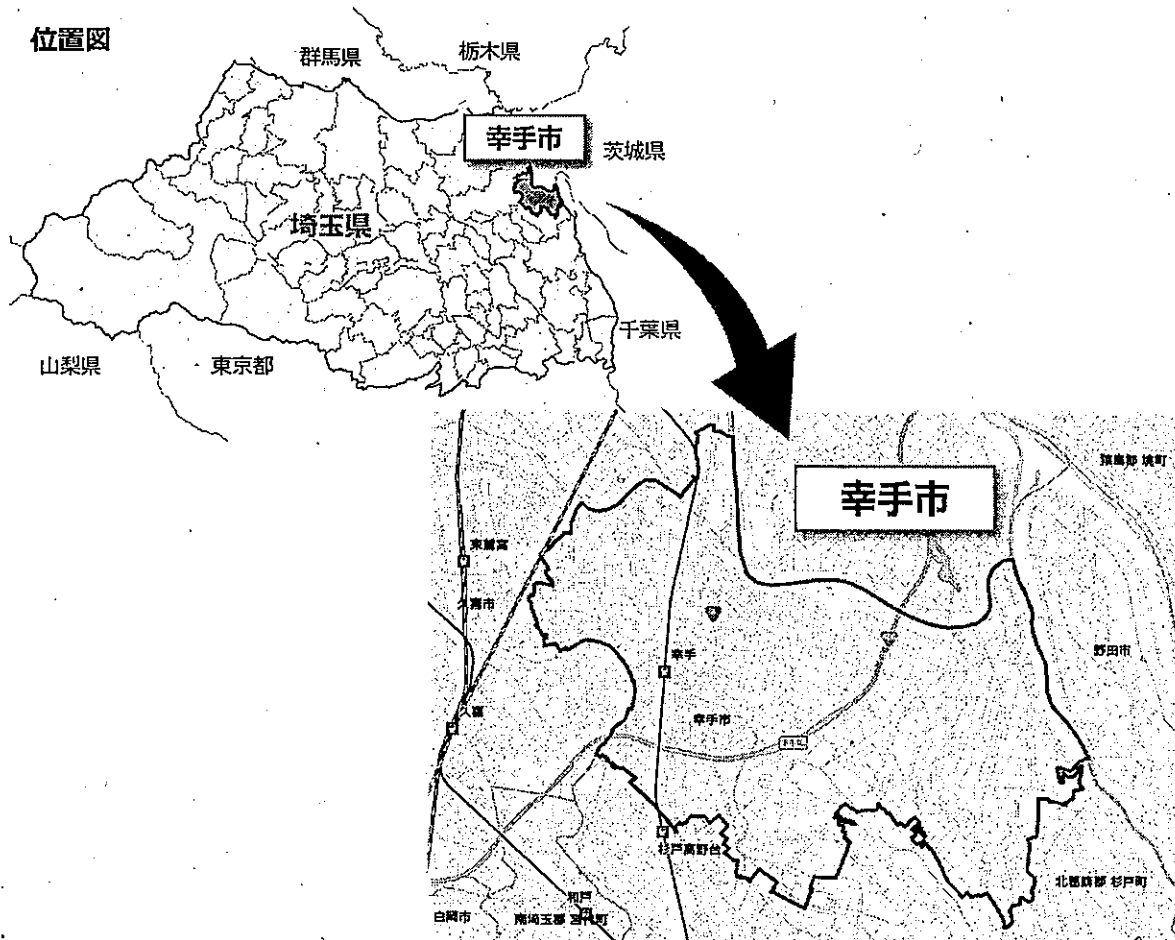
本市の人口、施設の立地状況などに関する地域の状況および市内を運行する公共交通の現状は、以下のとおりです。

1. 地域の概況

1-1 位置・地勢

- 本市は、埼玉県北東部に位置し、東京都心から約50kmに位置しています。東は江戸川を挟んで千葉県野田市、北は中川を境にして茨城県五霞町との県境があり、西は久喜市、南は杉戸町と接しています。
- 約34km²の市域に、約4万9千人が暮らしています。市内の西寄りを通る東武日光線、旧・日光街道、国道4号の周辺は住宅を中心とする市街地となっており、その東側には田園風景が広がっており、住宅が点在しています。

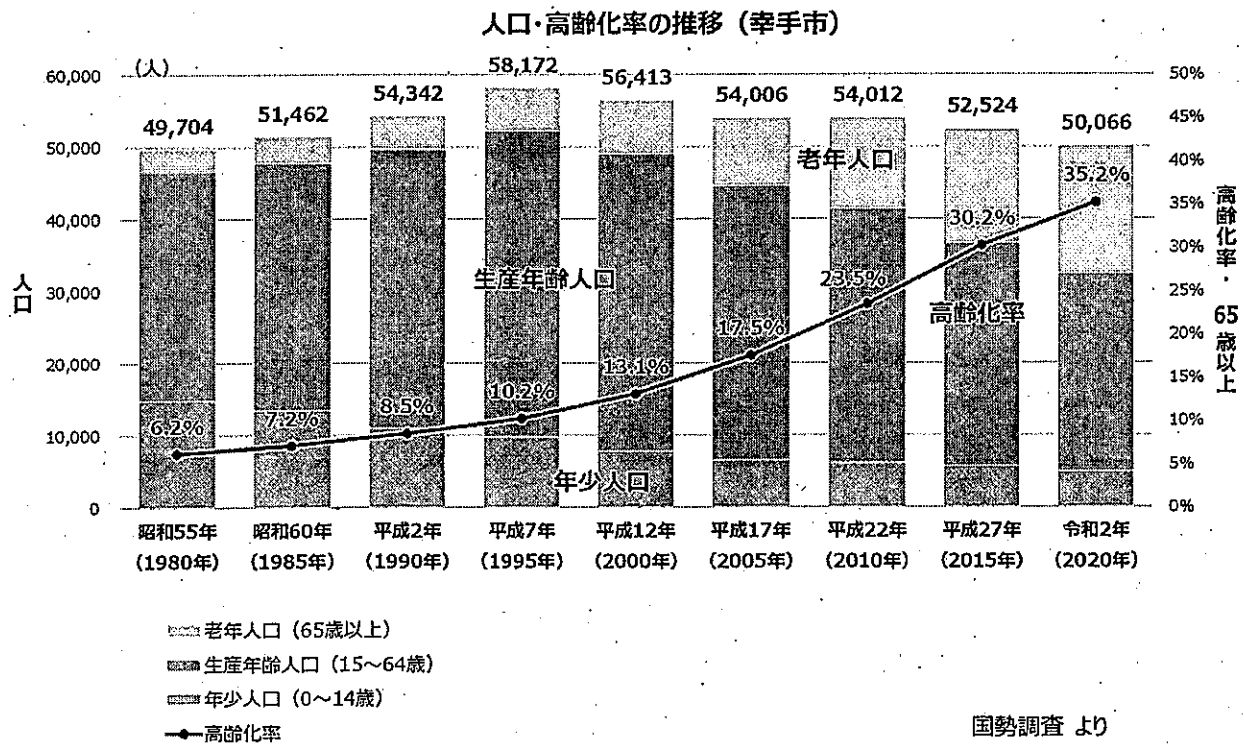
位置図



1-2 人口などの状況

(1) 人口の推移

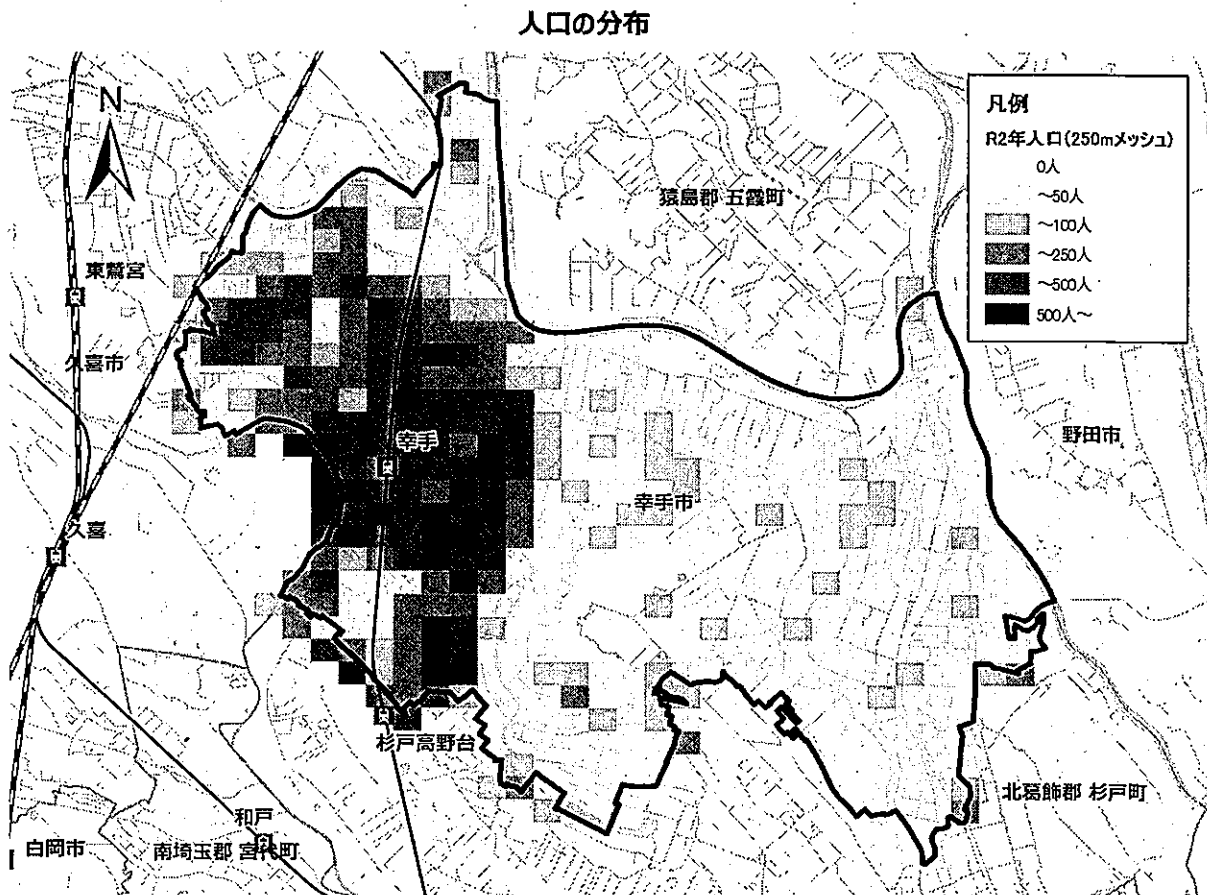
- 本市の人口は、平成7年（1995年）をピークに減少に転じており、令和5年（2023年）10月の総人口は約4万9千人となっています。
- また、少子高齢化が進んでおり、年少人口（0～14歳）の減少、老年人口（65歳以上）の増加が顕著です。高齢化率は令和2年（2020年）には35%を超えている状況です。



(2) 人口の分布状況

・人口の分布

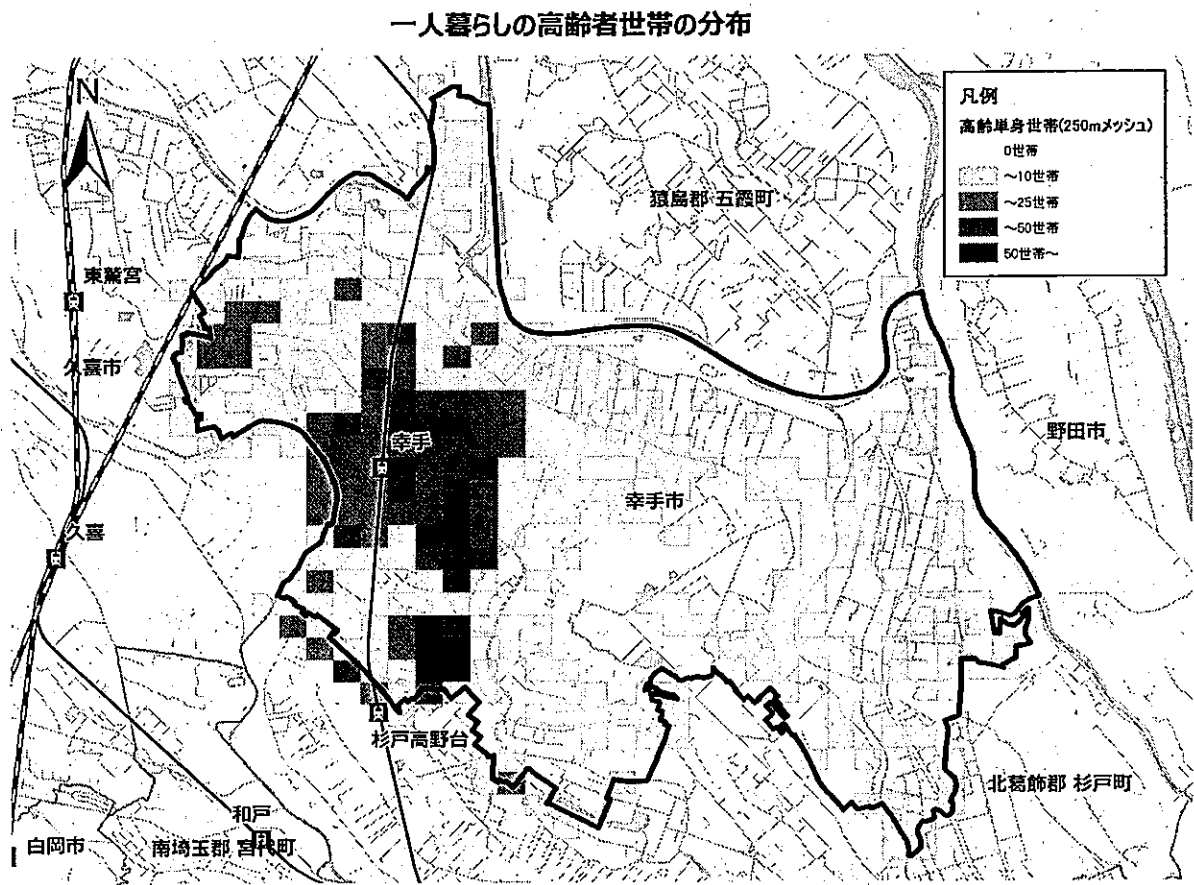
- 本市の人口は、東武日光線、旧日光街道、国道4号が通り幸手駅、市役所、店舗などが立地する中央および西側のエリアに集まっています。
- 東側の地域にも人口が分散しており、250mメッシュあたり50人未満の居住エリアが市域全体に広がっている状況です。



国勢調査(令和2年(2020年))より

・一人暮らしの高齢者世帯の分布

●総人口と同様に、一人暮らしの高齢者の世帯も、市の中央および西側のエリアに集まる一方で、市域全体に散在している状況です。

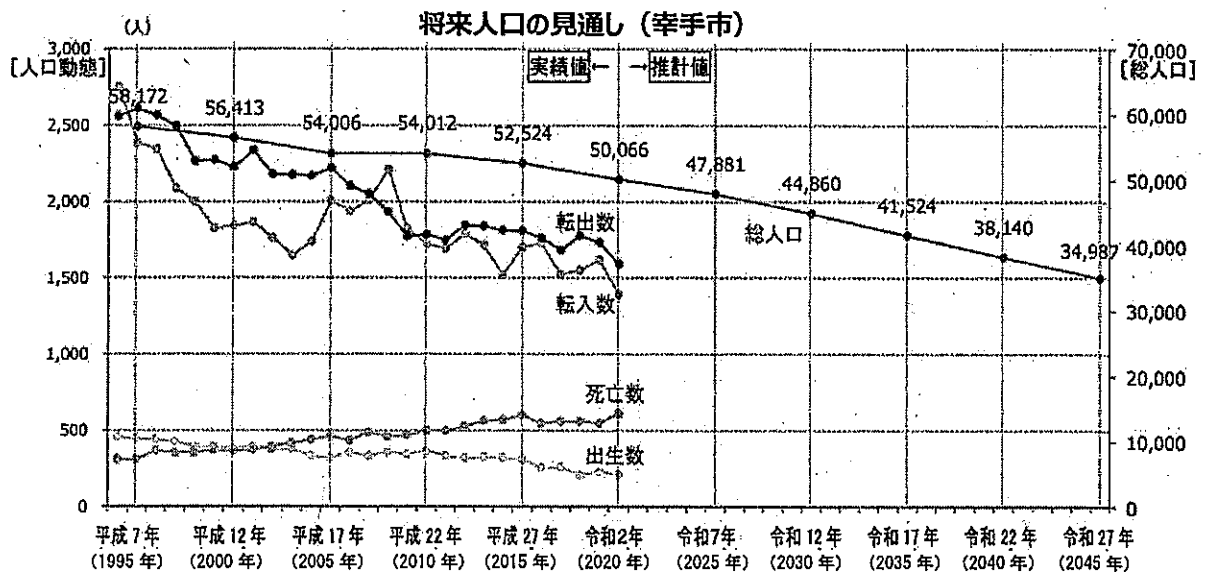


国勢調査（令和2年（2020年））より

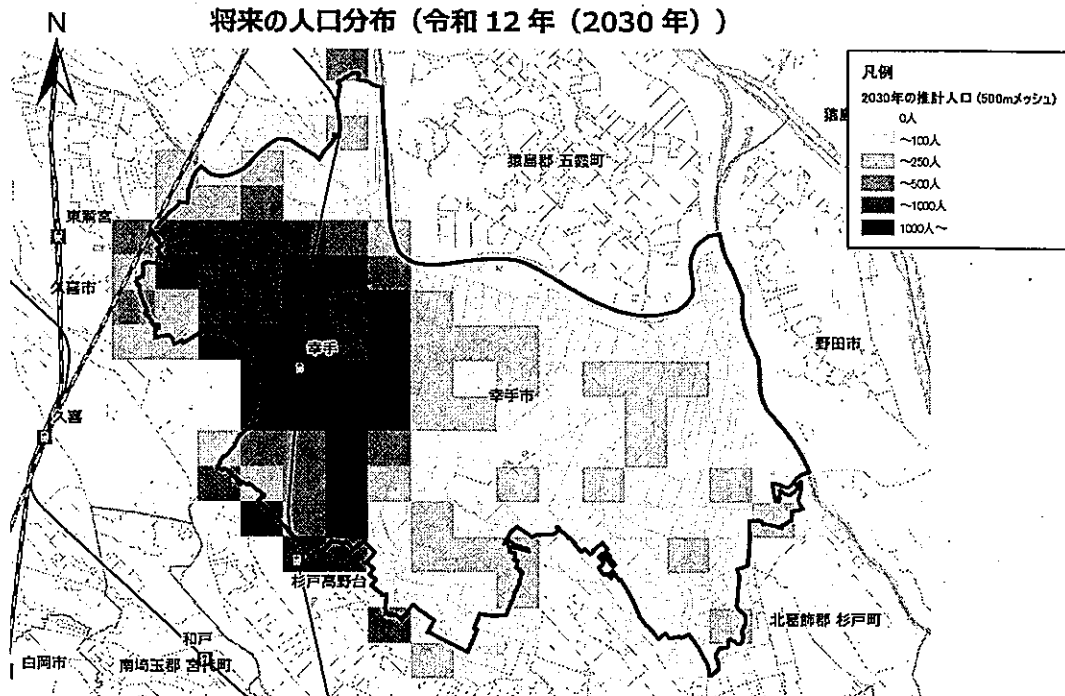
(3) 将来人口

・将来人口の見通し

- 将来推計によると、現在の傾向が続いた場合、本市の総人口はさらに減少し令和27年(2045年)には約3万5千人になる見通しです。
- 将来の人口の見通しから、人口は市域全体で減少し、将来も現在と同様、中央および西側のエリアに集まる一方で、市域全体に広がる状況が続く見通しです。



地域経済分析システム RESAS より



国立社会保障・人口問題研究所推計 より

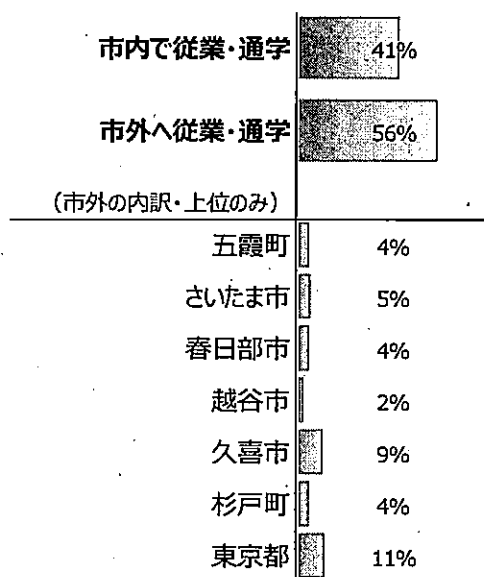
1-4 市民の移動などの状況

(1) 通勤・通学

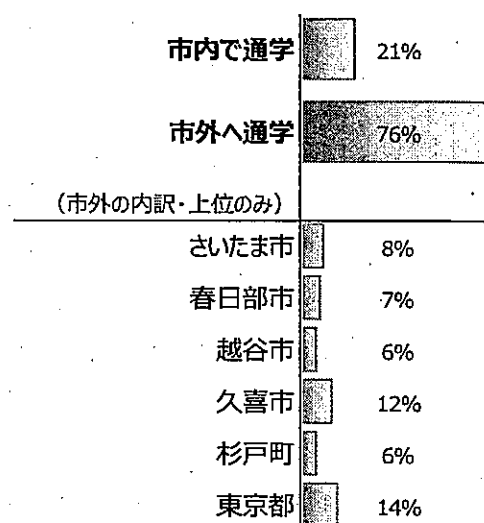
・通勤・通学の行先

- 市民の約4割が、市内に通勤・通学しています。市外では東京都内（特別区部）へ通う人が多く、次いで久喜市、さいたま市、春日部市、杉戸町、茨城県五霞町が多くなっています。
- 市民の通学（15歳以上）では、市内へ通う人は2割程度であり、県内他市町や東京都内の学校に通う人が多くなっています。

通勤・通学者（幸手市民）



15歳以上通学者（幸手市民）



* 通勤・通学先が「不詳」「外国」を除くため、市内・市外の合計が100%にならない。

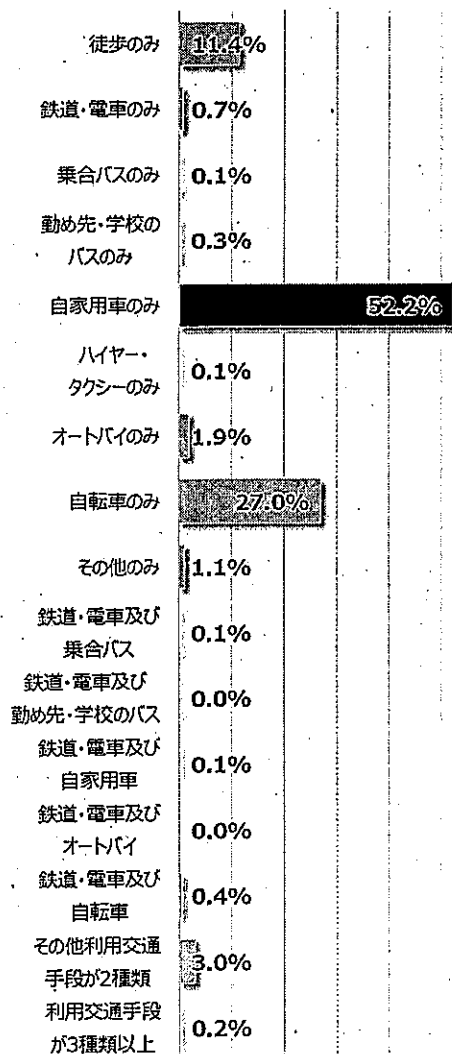
* 通勤・通学者（幸手市民）には、15歳以上通学者を含む。

国勢調査（令和2年（2020年））より

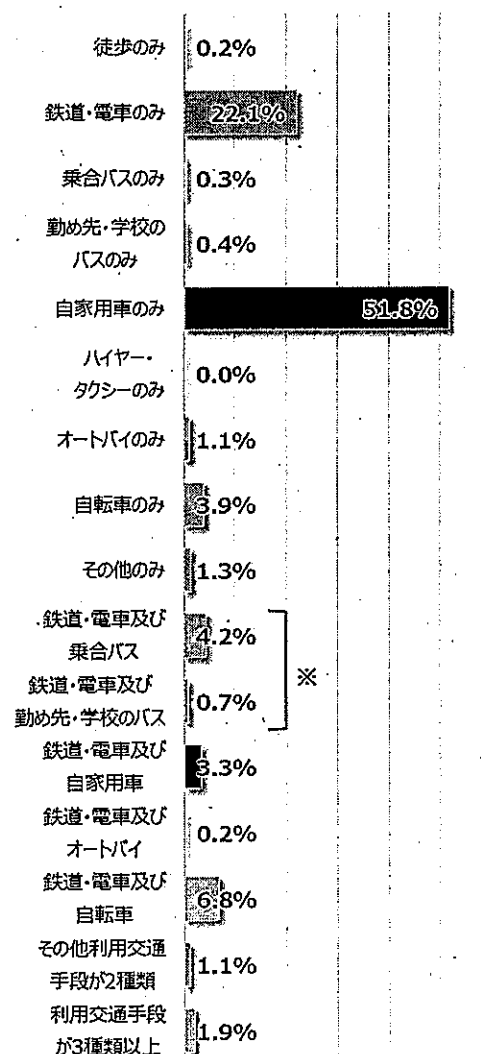
・通勤・通学の交通手段

- 市民の通勤・通学の交通手段は、市内・市外ともクルマが中心となっています。
- 市内の通勤・通学では、特にクルマを利用する人が突出して多くなっています。次いで自転車の利用が多く、バスの利用は少ないのが現状です。市外への通勤・通学では、クルマに次いで鉄道・電車が多くなっており、鉄道・電車とバス※を乗り継ぐ人も一部で見られます。
(※市内のバスとの乗り継ぎとは限りません。)

市内で通勤・通学（幸手市民）



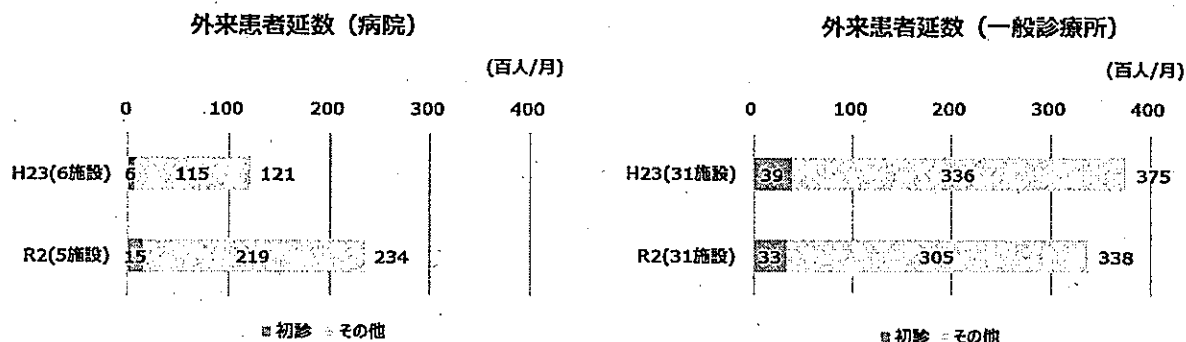
市外へ通勤・通学（幸手市民）



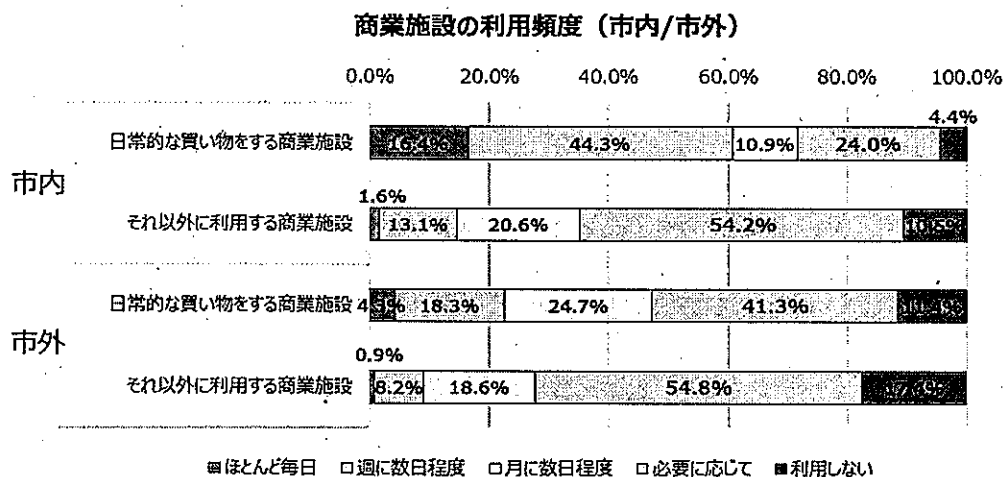
国勢調査（令和2年（2020年））より

(2) 通院・買い物

- 市内の病院の利用状況は、10年前と比較して増加傾向にあります。
- 市民の買い物先について、日常的な買い物に市内商業施設を利用する人は利用頻度が高い傾向にあり、市外商業施設を利用する人の利用頻度は低い傾向にあるものの、ほとんど毎日・週に数日程度利用する人も2割程度います。



埼玉県保健統計年報より
(各年9月1ヶ月間の状況)

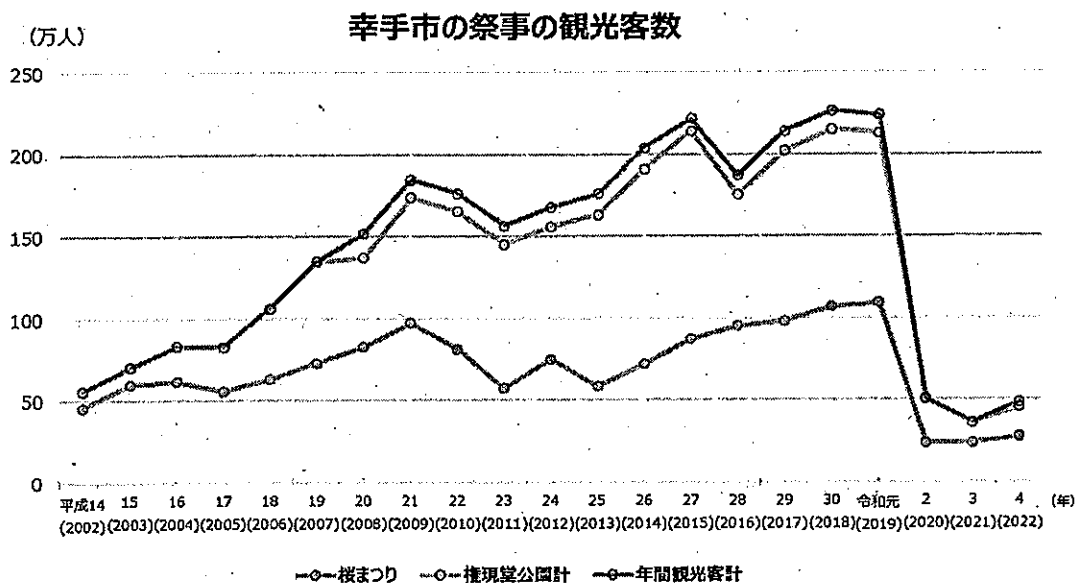


第6次幸手市総合振興計画後期基本計画
市民意識調査（令和4年（2022年））より

1-5 観光の状況

・観光などによる来訪客の状況

- 権現堂公園には一年を通して市内外から多くの人を訪れます。特に桜まつりは本市で最も多くの観光客が集まる期間です。観光客数は増加傾向にありましたが、コロナ禍で大きく落ち込みました。
- 桜まつりへの来訪手段はクルマが多くを占めており、駐車場の周辺で混雑が生じている状況です。



幸手市資料より

幸手桜まつりのポスター

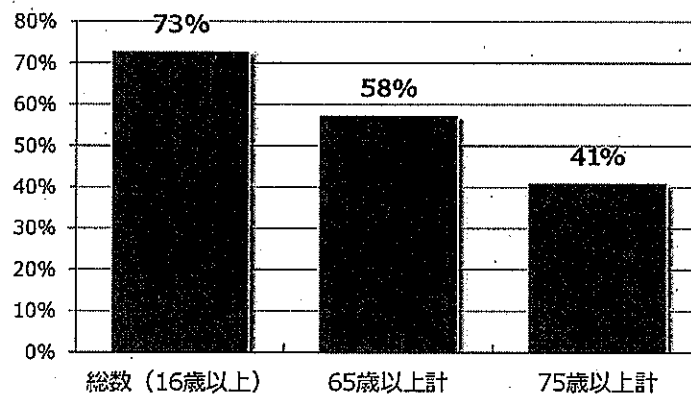


1-6 その他、本市の状況

・運転免許証の保有状況

●市民の運転免許証保有者の割合は7割以上となっています。高齢ドライバーの交通事故防止対策が社会的な課題となっている中、65歳以上で約6割、75歳以上でも約4割の市民が運転免許証を持っている状況です。

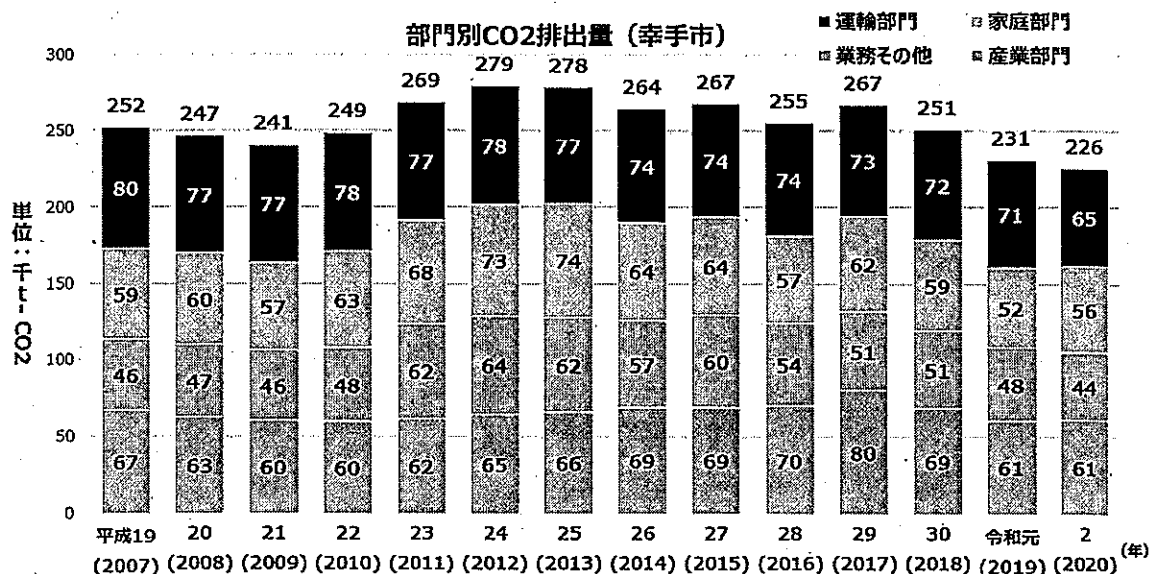
運転免許証保有率（幸手市）



幸手市資料（令和4年（2022年））の運転免許証保有者数・人口より算出

・地球環境面（CO₂排出量の状況）

●本市の部門別のCO₂排出量では、運輸部門が最も多くを占めています。なお、運輸部門の中では、乗用車が最も多くを占めています。



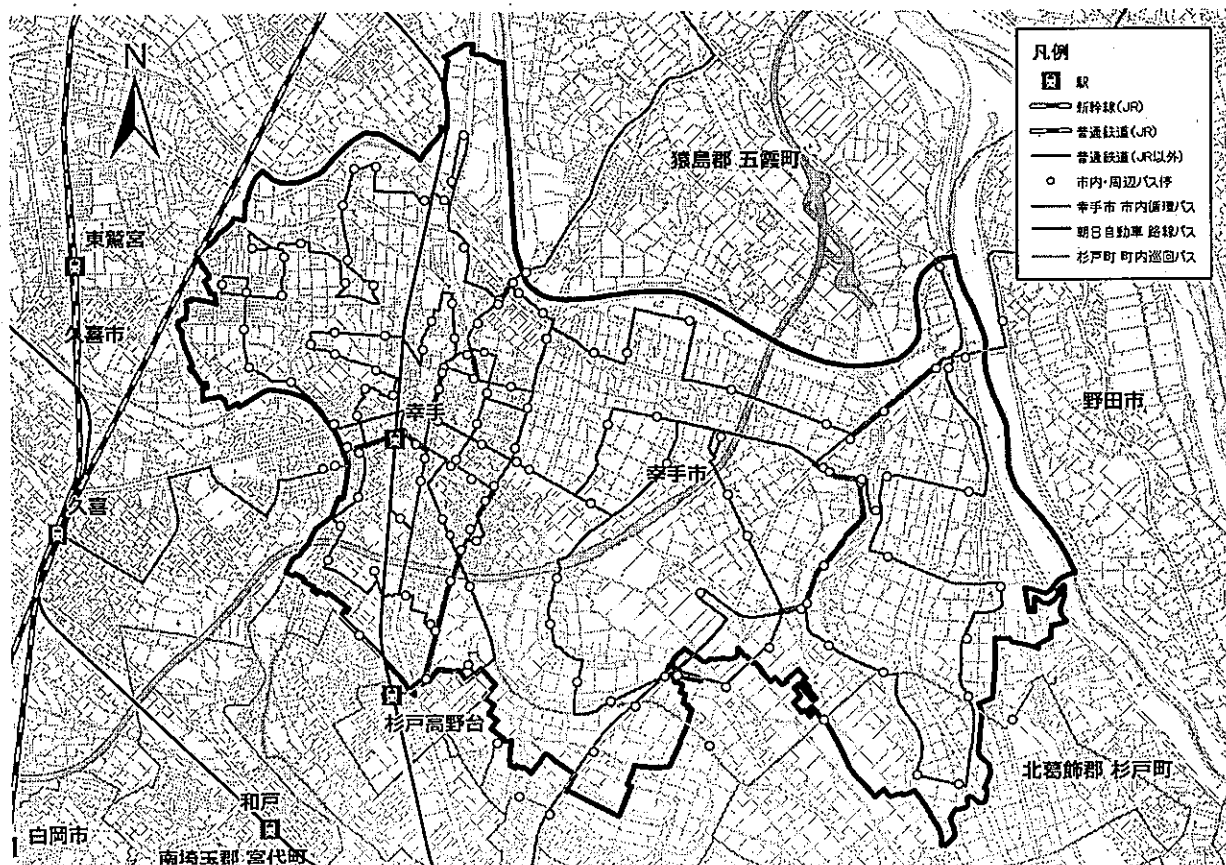
埼玉県資料より

2. 公共交通の現状

2-1 公共交通ネットワークの概要

(幸手市の公共交通ネットワーク)

- 本市の公共交通ネットワークは、市内の西寄りを通り東京都心方面と栃木県方面をつなぐ東武日光線、本市を経由して近隣市町をつなぐ朝日自動車の路線バス、タクシーおよび市内各方面を運行する市内循環バス5路線で構成されています。
- 幸手駅が乗り継ぎ拠点となっており、路線バス、市内循環バスが乗り入れるほか、タクシーが待機しています。また地域によっては杉戸町の杉戸高野台駅や久喜市の東鷲宮駅が最寄り駅となっています。
- 市内循環バスは、市役所、幸手市保健福祉総合センター（ウェルス幸手）でコース間の乗り換えができるようになっています。
- 本市の南側の東埼玉総合病院などに杉戸町町内巡回バス「あいあい号」が乗り入れています。

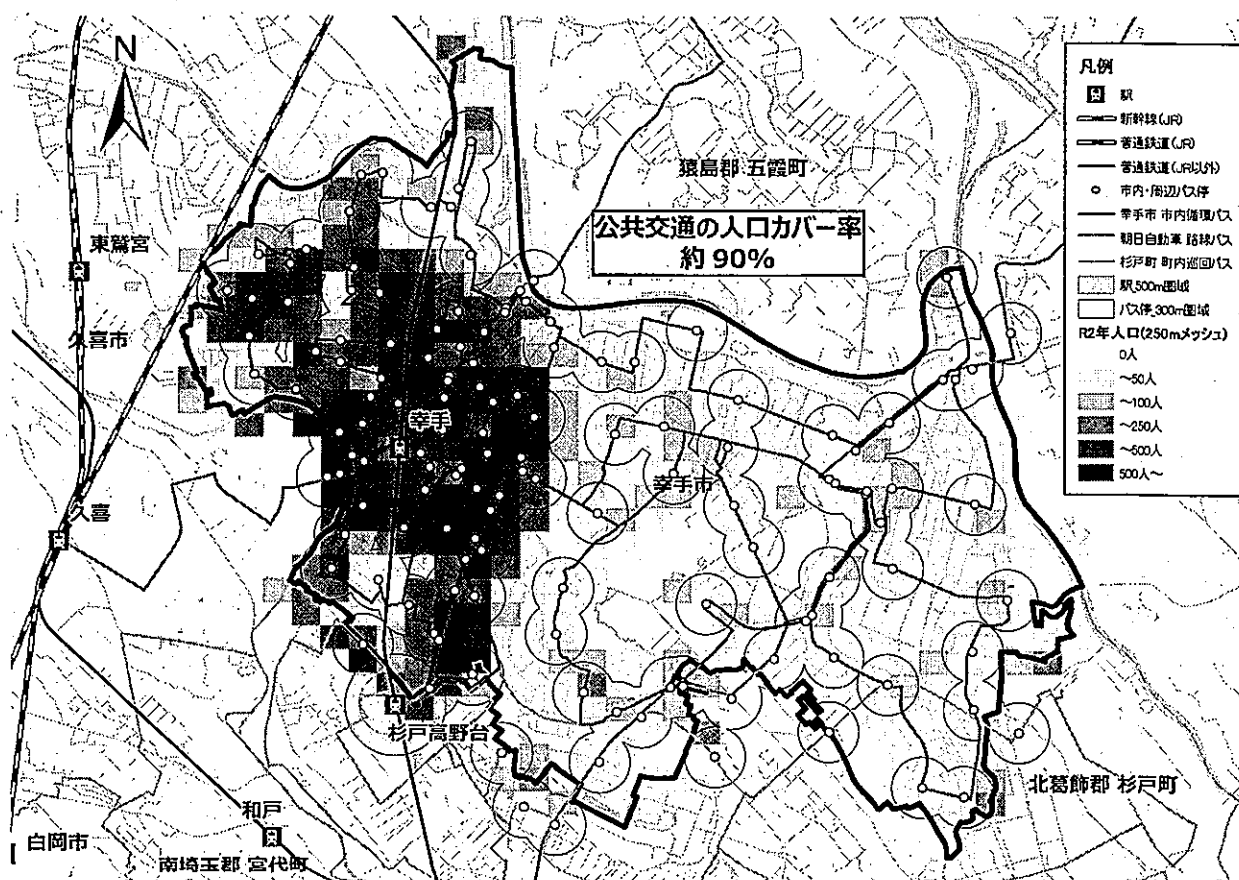


* 朝日自動車のバス路線のうち、幸手駅～幸手団地～杉戸高野台駅線は、令和5年(2023年)12月末に運行終了。

各市町・事業者 HP より作成 (令和5年(2023年)10月時点)

(公共交通の利用圏域の状況)

●本市の公共交通の利用圏域の人口カバー率(※)は約90%となっていますが、市の東側はカバーされていない箇所もある状況です。



公共交通：各市町・事業者 HP より作成 人口メッシュ：国勢調査（令和2年（2020年））より

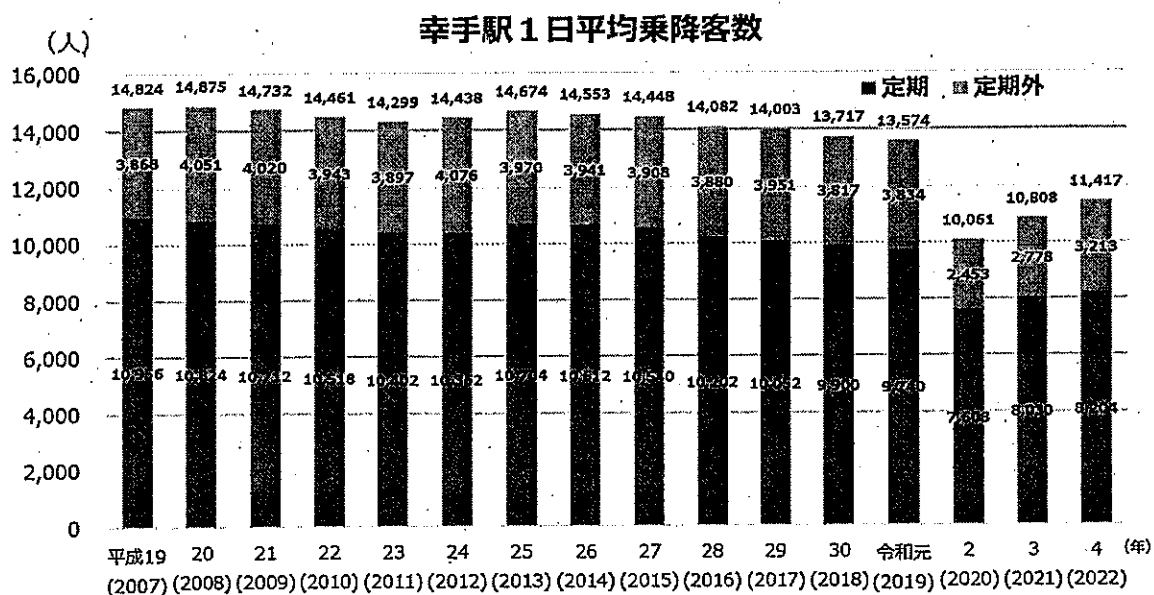
※公共交通の利用圏域：

鉄道駅徒歩利用圏（500m）、バス停徒歩利用圏（300m）として算出。

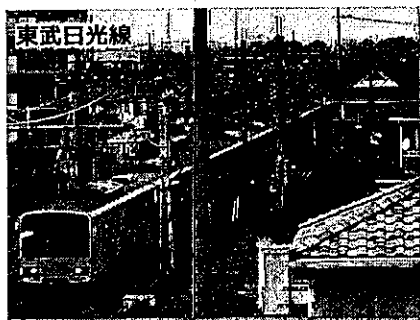
2-2 公共交通の利用状況

(1) 東武日光線の利用状況

- 東武日光線の幸手駅の乗降客数は微減傾向が続いていましたが、コロナ禍で大きく落ち込んでいます。
- 幸手駅の乗降客のうち、定期券利用客が7割程度を占めており、通勤・通学での利用が多いことがうかがえます。

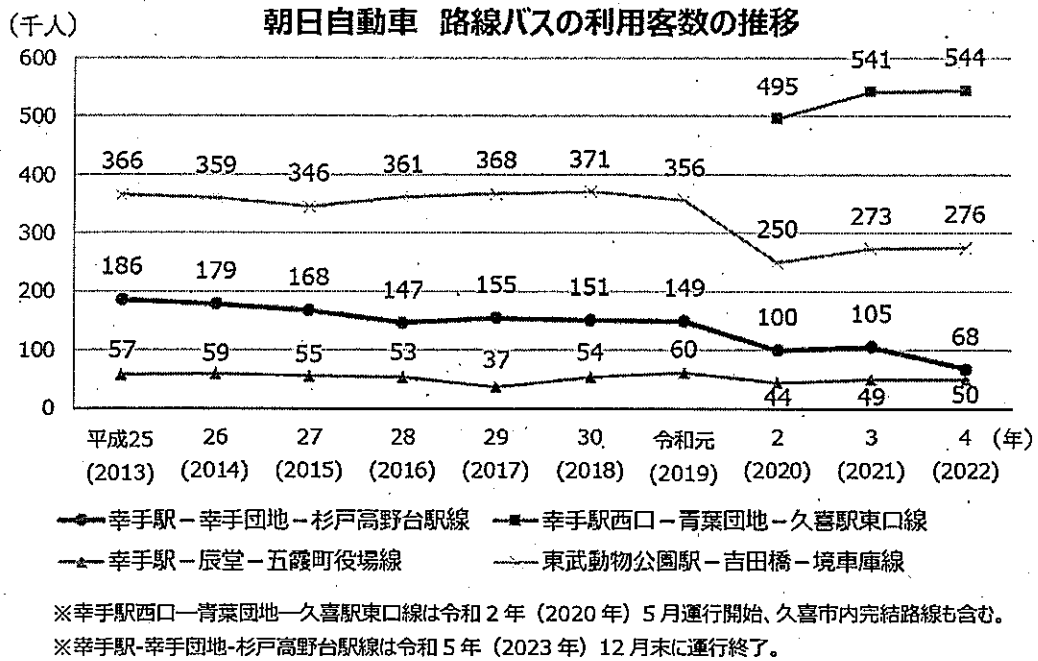


埼玉県統計、東武鉄道資料より



(2) 路線バス（朝日自動車）の利用状況

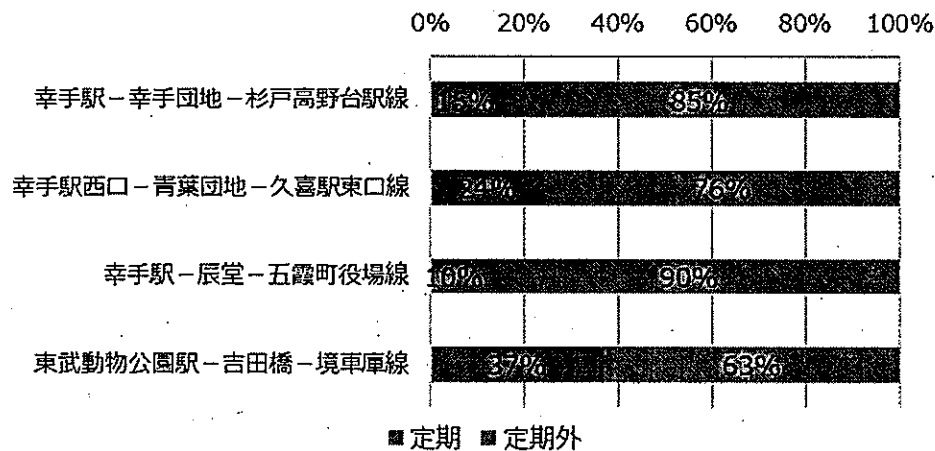
- 本市を運行する路線バス（朝日自動車）の利用客数は横ばいまたは微減傾向が続いていましたが、コロナ禍で大きく落ち込んでいます。
- 路線バスの利用客のうち、定期券利用客が定期外の利用客を下回っています。



朝日自動車資料より

朝日自動車 路線バス利用客の内訳

（令和4年度（2022年度））



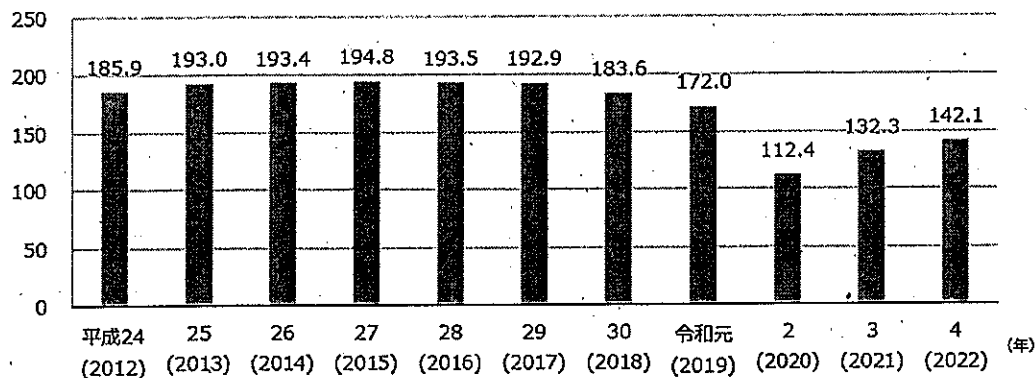
朝日自動車資料より

(3) タクシーの利用状況

- 市内にはタクシー会社が2社あり、幸手駅前にはタクシーの待機場があります。
- 市内のタクシーの輸送回数は、年間20万回弱で推移していましたが、コロナ禍で大きく落ち込みました。
- 実車1回当たりの距離は4km程度で推移していましたが、コロナ禍で近距離の利用が多くなっていると見受けられます。1回当たりの輸送人員は1.4人程度であり、1人で乗車するケースも多い傾向にあります。

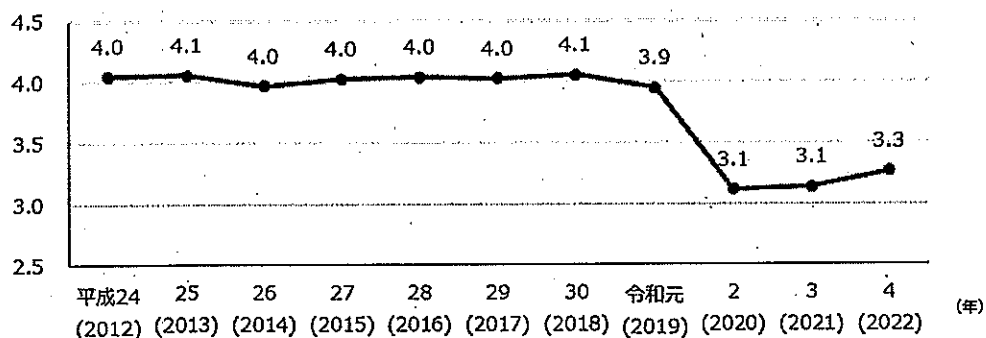
(千回/年)

タクシー輸送回数(幸手市)



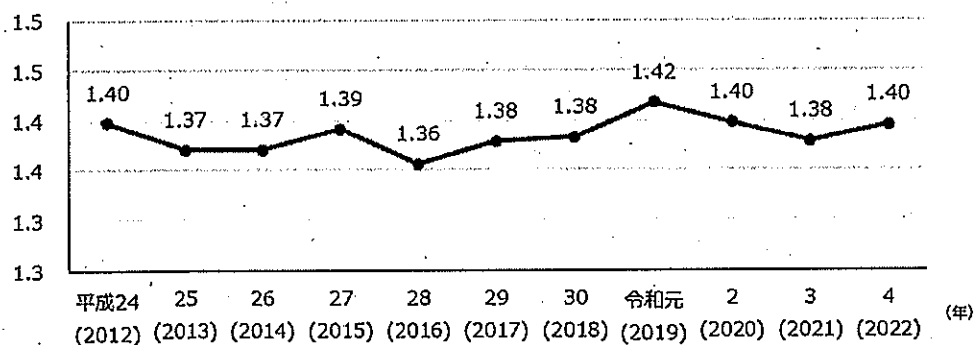
(km/回)

タクシー実車1回当たりの距離(幸手市)



(人/回)

タクシー実車1回当たりの輸送人員(幸手市)

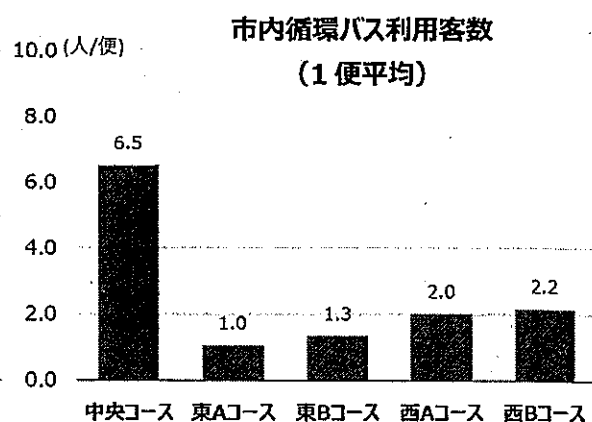
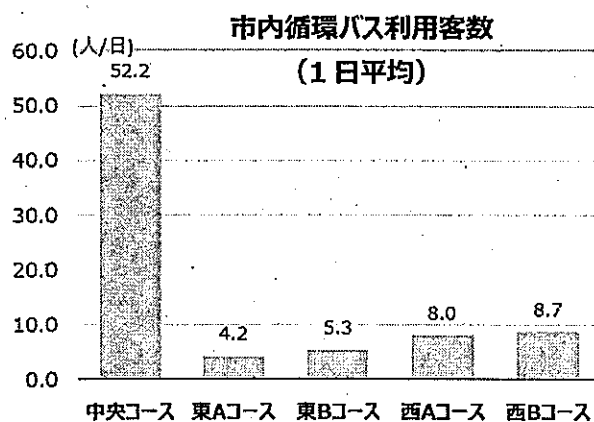
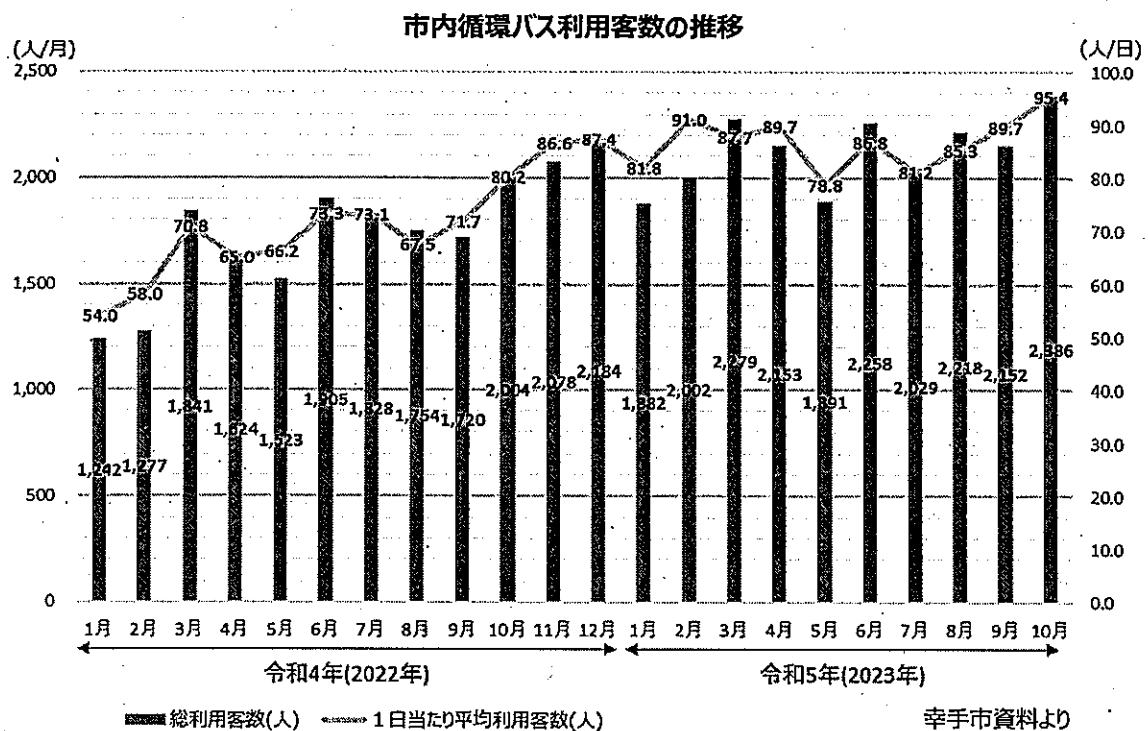


埼玉県乗用自動車協会資料より

(4) 市内循環バスの利用状況

(運行状況・全路線の利用状況)

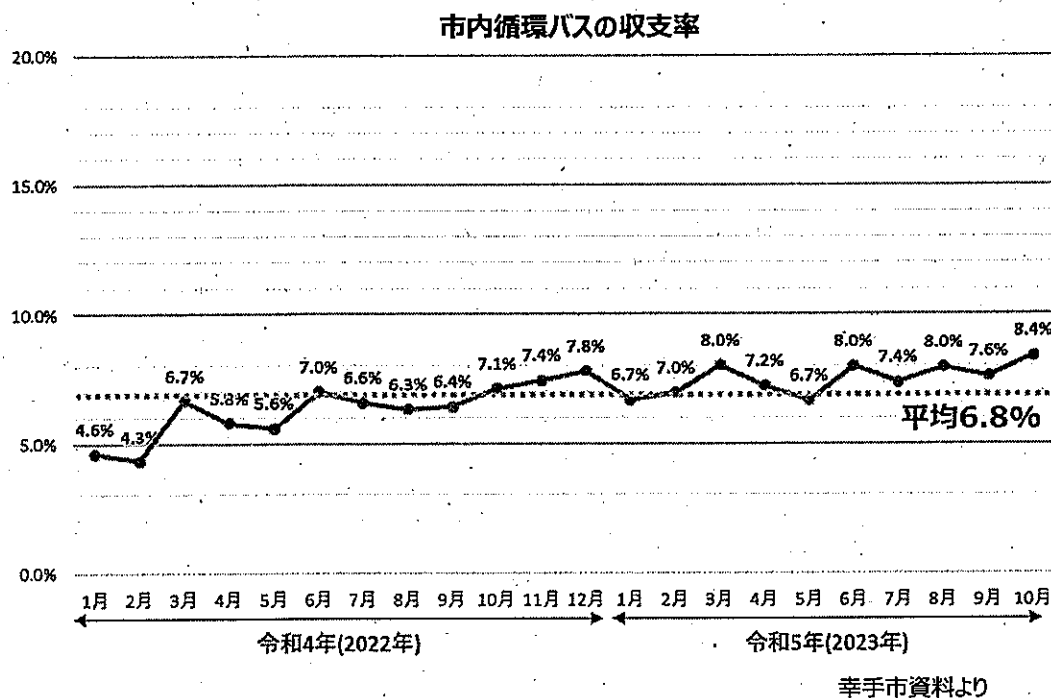
- 市内循環バスは、5 路線（中央コース、東 A コース、東 B コース、西 A コース、西 B コース）を運行しています。
- 市役所、ウェルス幸手が、コース間の乗換ポイントとなっています。1 乗車 200 円ですが、1 日乗車券（300 円）を利用すれば、どのコースに何回でも乗ることができ、杉戸町のあいあい号にも追加で運賃を支払うことなく乗ることができます。
- 令和 5 年（2023 年）の全コース合計の利用客数は、前年の同時期と比べて増加しています。
- 1 日当たりの利用客数は令和 4 年（2022 年）10 月以降、80～90 人程度で推移しており、ほとんどが中央コースの利用客です。東コース、西コースの 1 便当たりの利用客数は、少数の利用となっています。



幸手市資料（令和 4 年（2022 年）1 月～令和 5 年（2023 年）10 月の平均）より

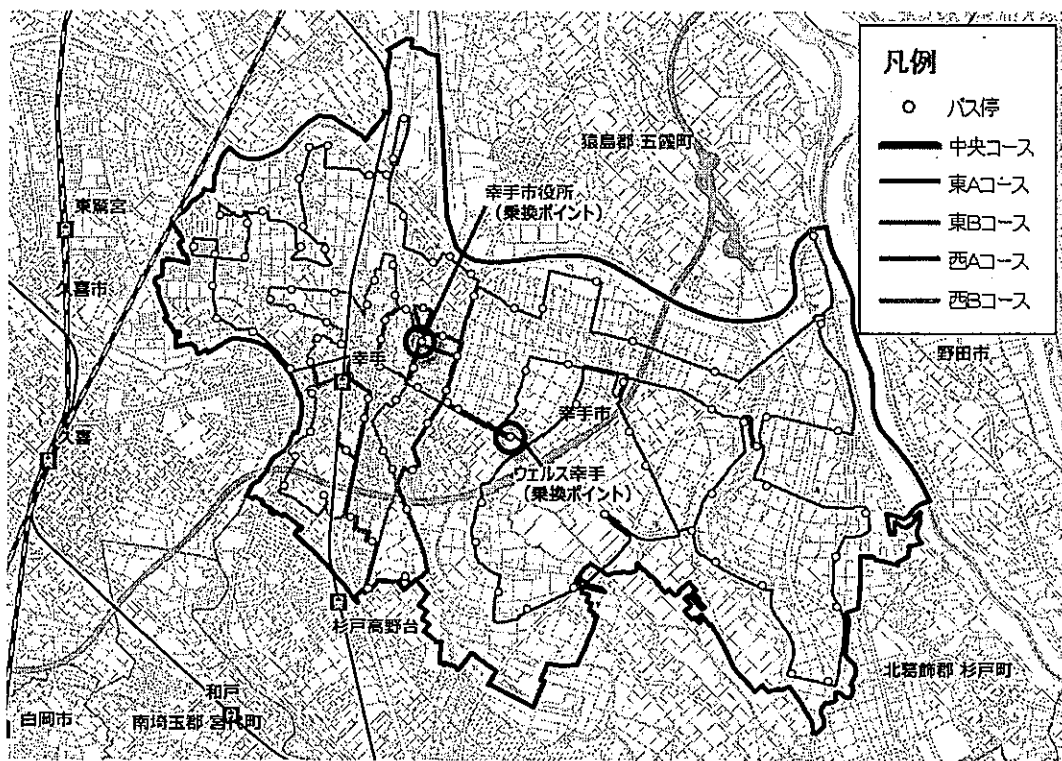
(収支状況)

- 市内循環バス全コース合計の収支率（運行経費に対する運賃収入の割合）は月平均で6.8%となっており、運行経費に対して運賃収入が大きく不足しています。
- 収支率は運行開始当初の5%未満から上昇傾向にあり、令和5年（2023年）10月では8%を超えていますが、運行経費に対し運賃収入が1割未満の状況が続いています。



(各コースの運行概要)

各コースのルートおよび乗換ポイント

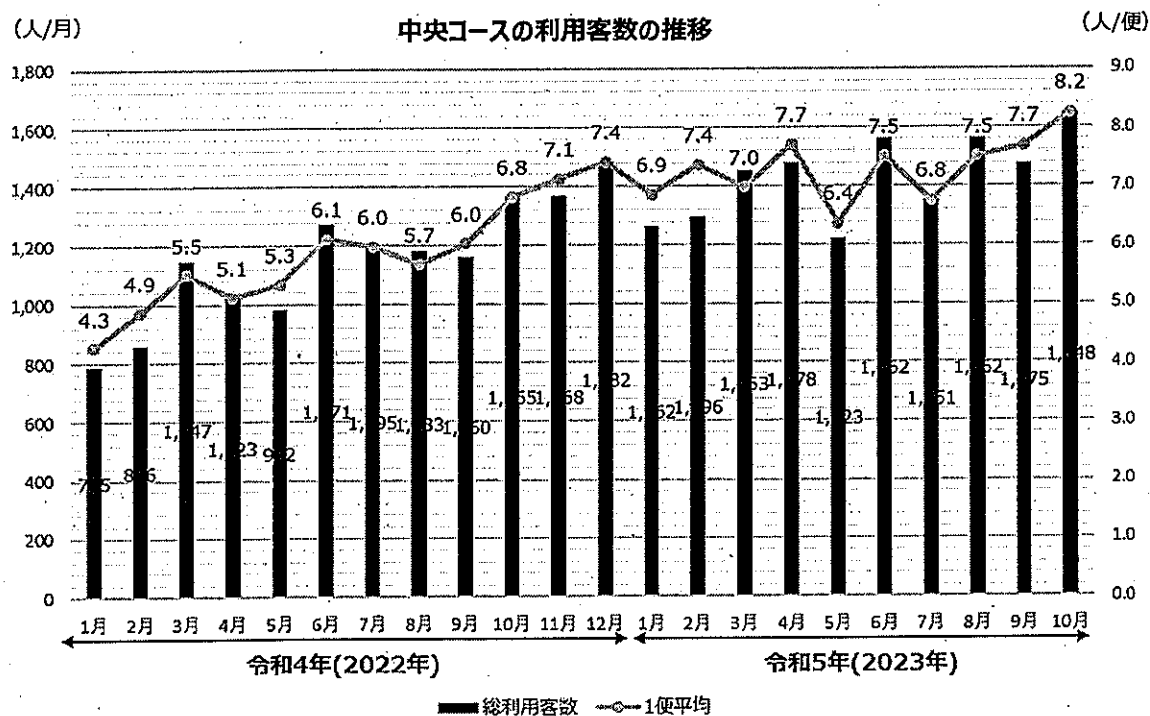


幸手市資料より作成 (令和 5 年 (2023 年) 10 月時点)

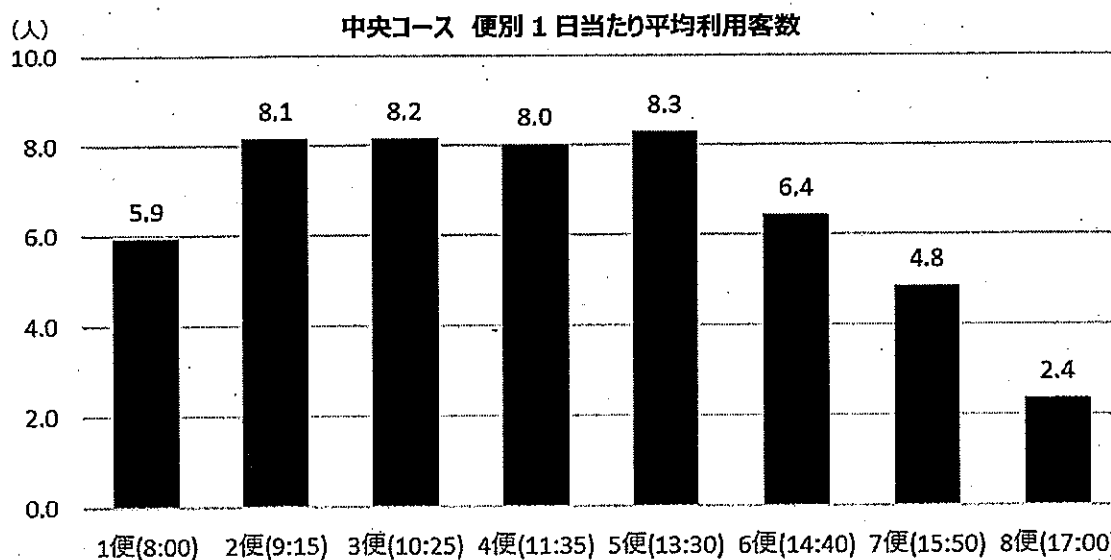


(中央コースの利用状況)

- 中央コースの1便当たりの利用客数は、令和5年(2023年)で6~8人程度であり、全コースの中で最も多い状況です。
- 便別でみると、9時台~13時台の利用が多く、17時台の利用が少なくなっています。



幸手市資料より



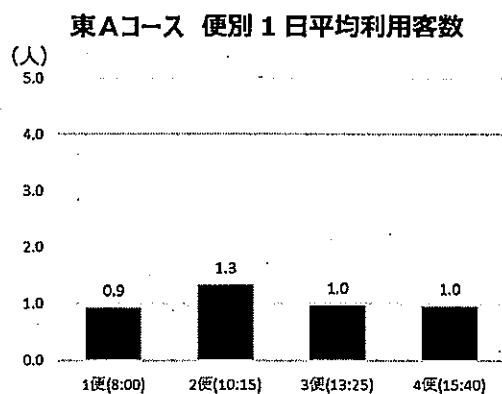
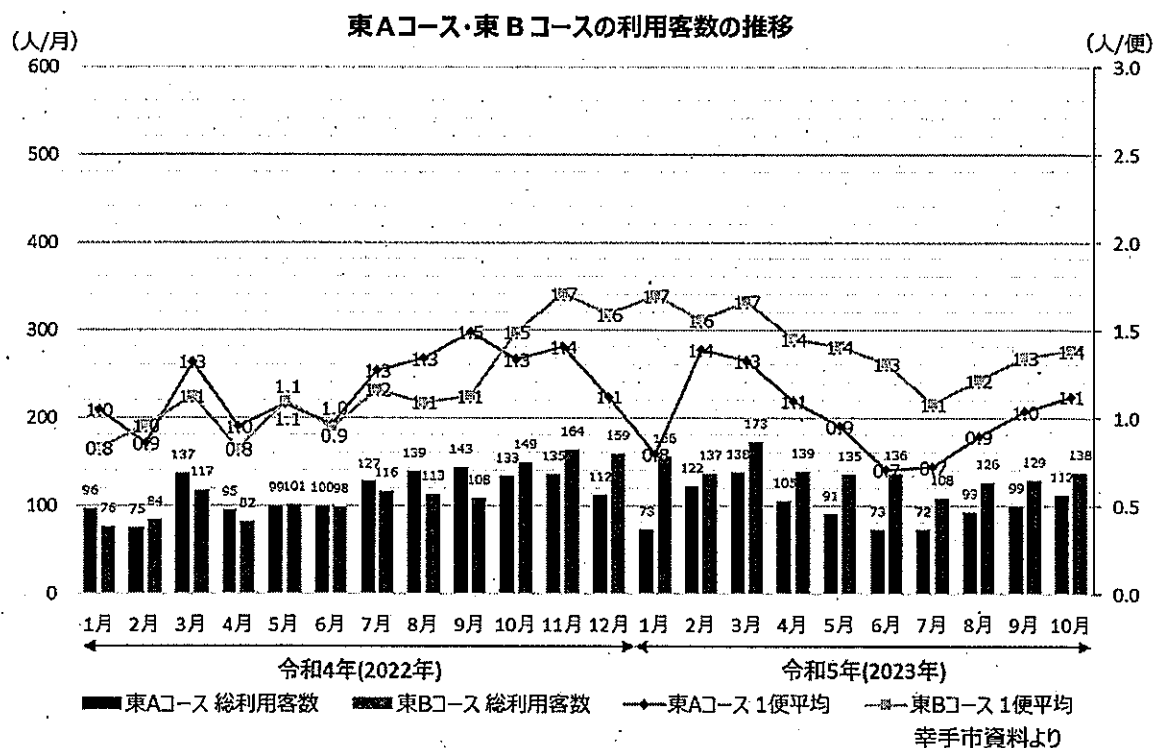
※ () 内は市役所出発時刻

幸手市資料 (令和4年(2022年)1月~令和5年(2023年)10月の平均) より

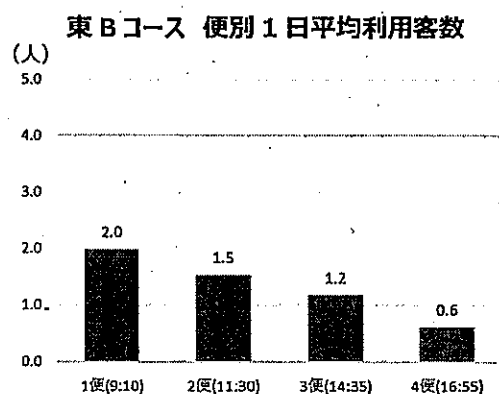
(東Aコース・東Bコースの利用状況)

●東Aコースの1便当たりの利用客数は、令和5年(2023年)で2人未満となっており、利用のない便もあります。便別でみると、いずれの便も利用客が少なく、10時台の便がやや多く、8時台の便はやや少なくなっています。

●東Bコースの1便当たりの利用客数は、令和5年(2023年)で2人未満となっています。便別でみると、9時台、11時台の便が多い傾向にありますが、16時台の便は少なくなっています。



※ () 内はウェルス幸手出発時刻

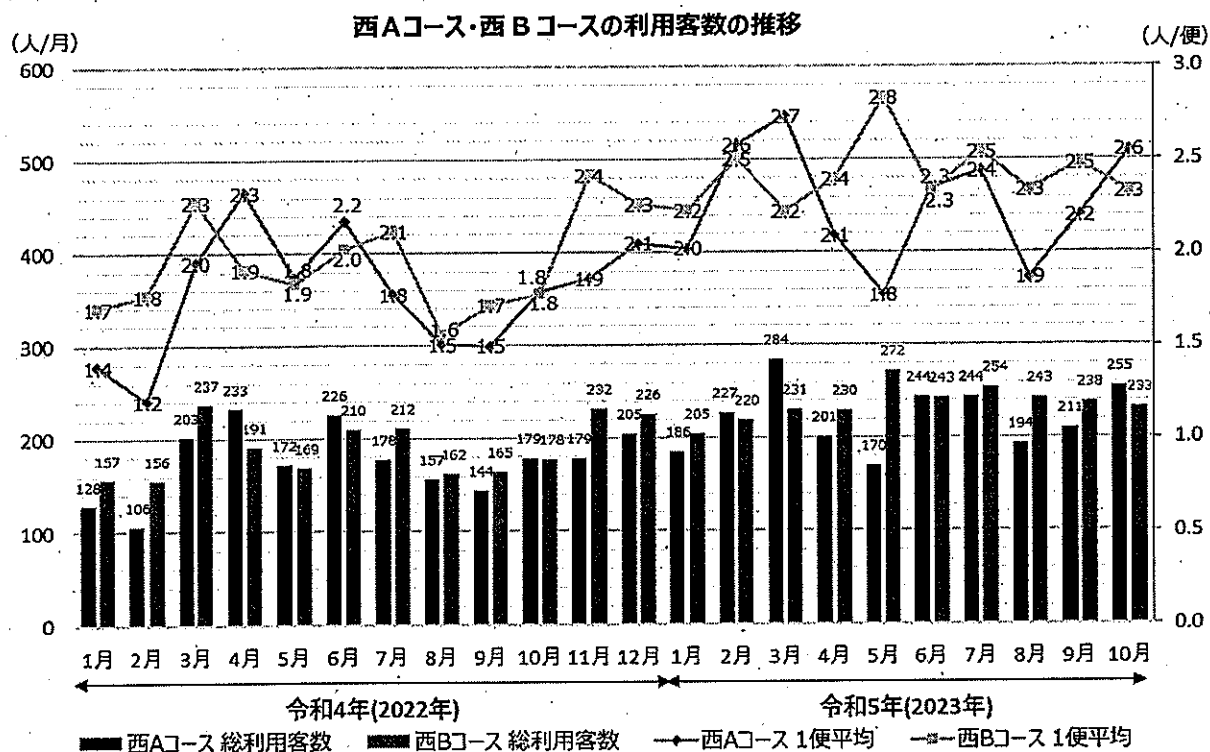


※ () 内は市役所出発時刻

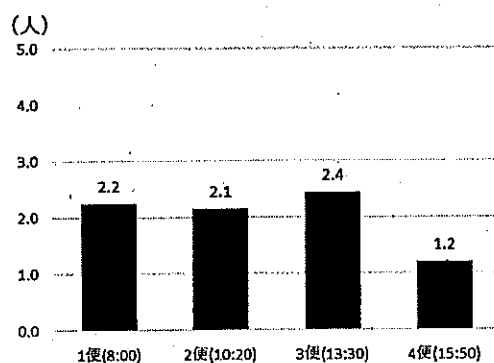
幸手市資料 (令和4年(2022年)1月～令和5年(2023年)10月の平均) より

(西Aコース・西Bコースの利用状況)

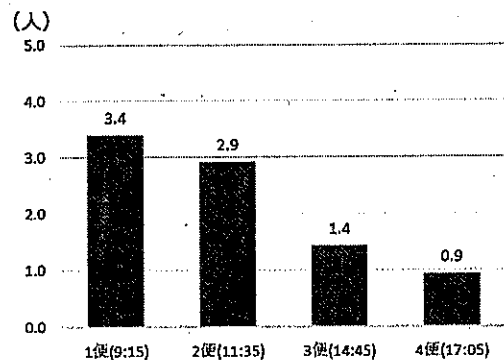
- 西Aコースの1便当たりの利用客数は、令和5年(2023年)で2~3人程度となっています。
便別でみると、8時台~13時台の利用が多く、15時台の便の利用は比較的少なくなっています。
- 西Bコースの1便当たりの利用客数は、令和5年(2023年)で2~3人程度となっています。
便別でみると、9時台~11時台の利用が多く、14時台、17時台の便の利用は少なくなっています。



西Aコース 便別 1日平均利用客数



西Bコース 便別 1日平均利用客数



※ () 内は市役所出発時刻

※ () 内は市役所出発時刻

幸手市資料 (令和4年(2022年)1月~令和5年(2023年)10月の平均) より

3-1 上位計画

・計画期間：令和元年度（2019年度）～令和10年度（2028年度）

●政策 6「だれもが快適に暮らせるまち（都市基盤）」の施策の一つとして「公共交通の利便性の確保」を掲げ、だれもが気軽に市内外へ移動できる公共交通の利便性を確保することを目的とし、持続可能な公共交通ネットワークの確保、市民の移動手段の継続的な確保、市内循環バスの充実を進めることとしています。



(2) 第2期幸手市まち・ひと・しごと創生総合戦略

・計画期間：令和3年度（2021年度）～令和7年度（2025年度）（令和4年度（2022年度）改定）

- まち・ひと・しごと創生総合戦略では、目指すべき将来の方向（人口ビジョン）として、「若者が住みたいまち幸手（若者の定住促進）」、「子どもを生み育てたいまち幸手（少子化、子育て対策）」、「魅力をアピールできるまち幸手（情報発信）」を掲げています。
- 基本目標4「ひとが集う、安心して暮らすことができる魅力的な地域をつくる」では、施策2として「快適に暮らすための都市基盤整備」を掲げ、さらなる高齢化が進むなかで、市民ニーズなどを踏まえ、だれもが快適に移動できる環境を目指し、公共交通の利便性の確保に努めることとしています。取り組み内容としては、市民ニーズを踏まえた利便性の高い公共交通手段の検討などを進めることとしています。

基本目標	施策
基本目標1 安定した雇用を創出するとともに、安心して働けるようにする	1 産業団地進出企業や市内事業者との連携による雇用の創出
	2 多様な働き方への支援
	3 地域農業の推進
基本目標2 新しいひとの流れをつくる	1 幸手市の特性を活かした観光振興
	2 移住・定住の促進
	3 シティプロモーションの推進
基本目標3 結婚・出産・子育ての希望をかなえる	1 結婚・妊娠・出産・子育てに対する切れ目のない支援
	2 子育てしやすい環境の整備
	3 教育環境の充実と学力の向上
基本目標4 ひとが集う、安心して暮らすことができる魅力的な地域をつくる	1 安全・安心に暮らすための環境の整備
	2 快適に暮らすための都市基盤整備
	3 生涯を通じた健康と生きがいづくりの支援

重要業績評価指標（KPI）

項目	当初値	目標値
市の公共交通機関の満足度※	6.6%	70.0%

※幸手市総合振興計画基本計画策定のための市民意識調査より

(2) 第2次幸手市地域福祉計画

・計画期間：令和3年度（2021年度）～令和7年度（2025年度）

- ・「一人ひとりが手を取り支え合う、地域に根ざした幸手の福祉」を基本理念として、地域と行政の協働による地域福祉を推進していく中で、すべての市民が住み慣れた地域でともに安心して暮らせるよう、地域社会における共生の実現を図ることを目指しています。
- ・基本目標「安心できる生活の基盤づくり」において、施策「だれもが住みよいまちづくりの推進」を掲げ、今後の高齢化に対応し、市民のニーズに合った公共交通の見直しや充実により、不自由を感じることなく移動できるまちづくりを推進していくこととしています。

(3) 第3次幸手市障がい者基本計画・第7期幸手市障がい福祉計画・第3期幸手市障がい児福祉計画

・計画期間：「第3次幸手市障がい者基本計画」平成30年度（2018年度）～令和8年度（2026年度）
「第7期幸手市障がい福祉計画」 令和6年度（2024年度）～令和8年度（2026年度）
「第3期幸手市障がい児福祉計画」 令和6年度（2024年度）～令和8年度（2026年度）

- ・障がい者基本計画においては「自立し、社会参加をし、安心して暮らせる共生社会の実現」を基本理念とし、6つの基本目標を定めて基本理念の実現を目指しています。
- ・基本目標「人にやさしいまちづくりの推進」において、施策「道路・交通環境等移動手段の整備」を掲げ、車いすで乗車できる公共交通の推進、移動手段の拡充（屋外での移動手段の充実）をしていくこととしています。

(4) 幸手市環境基本計画

・計画期間：平成17年度（2005年度）～令和7年度（2025年度）

- ・本市の環境像として、「大地の恵みを共有し共生する営み」、「郷土を愛するところを育てる美しい風景」、「資源の環・人の和・生命の輪で実現されるしあわせのWA」を掲げ、望ましい姿と基本目標を定めています。
- ・基本目標の実現に向けた公共交通に関する取り組みとして、行政は「徒歩・自転車・公共交通による移動に関する啓発・支援と施設・制度の整備に取り組むこと」、市民は「自転車・公共交通の活用や徒歩に努めて、自動車への依存を減らすこと」、事業者は「公共交通の活用、輸送効率の向上に取り組むこと」としています。

(5) 幸手市中心市街地にぎわい創造方針

・計画期間：平成29年度（2017年度）～令和9年度（2027年度）

- ・中心市街地のにぎわい創造へ向けた基本方針「権現堂桜堤や幸手宿の歴史や文化を活かした幅広い世代が安全に楽しく回遊できるまちづくり」のための事業展開として、観光回遊行動の誘発に向けた商店会全体への回遊性を高める仕組みの検討、歩行者・自転車にやさしいまちづくりの推進などを掲げています。

Ⅲ

市民などの外出状況・意識



市民などの外出状況や利用交通手段、公共交通に対する意識の状況を把握するため、市民やバス・鉄道利用客へのアンケート、聞き取りなどの調査を行いました。以下に結果の概要を示します。

1. 市民へのアンケート

1-1 調査の実施概要

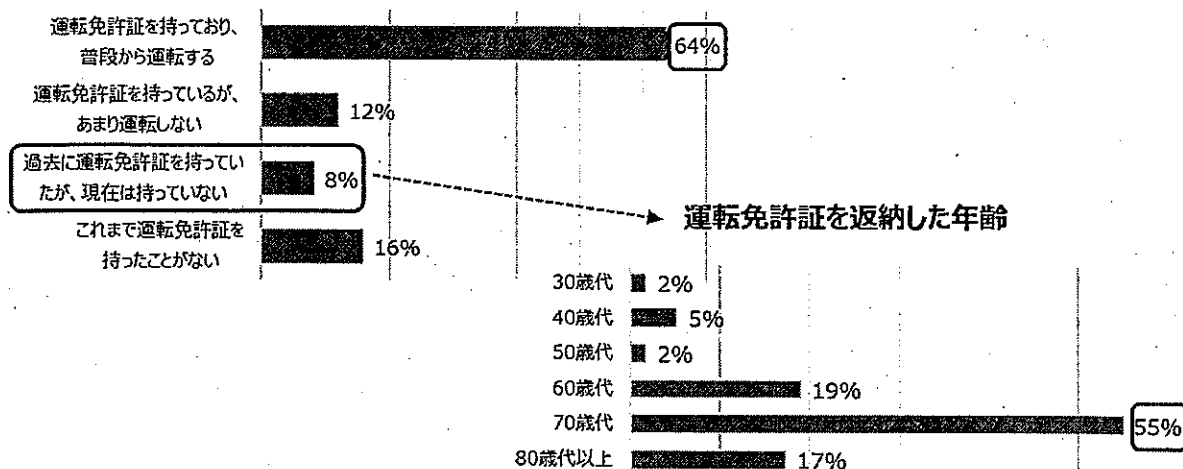
- 【調査の対象】 15歳以上の市民 2,000 人を無作為抽出
- 【調査期間】 令和 5 年（2023 年）3 月
- 【調査方法】 郵送配布・郵送回収または回答用二次元コードから WEB で回答
- 【回答数】 920 人（郵送 741 人、WEB 179 人）、回収率 46%

1-2 主な調査結果

（1）運転免許証の保有状況

- 回答者の 6 割以上が運転免許証を保有しており、普段から運転をしています。
- 「過去に運転免許証を持っていたが現在は持っていない」という人が運転免許証を返納した年齢は、70 歳代が最も多くなっています。

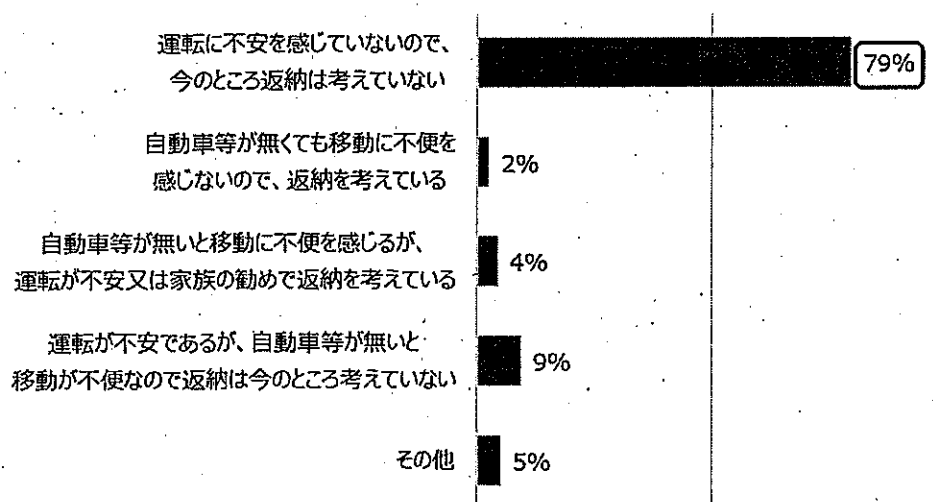
運転免許証の保有状況



(2) 運転免許証の返納に対する考え

- 運転免許証の返納に対する考えとして、「運転に不安を感じていないので、今のところ返納は考えていない」という人が約8割となっています。
- 一方で、「運転が不安であるが、自動車等が無いと移動が不便なので返納は今のところ考えていない」という人が約1割となっており、運転に不安を抱えながらも運転を続けている人が一定数います。

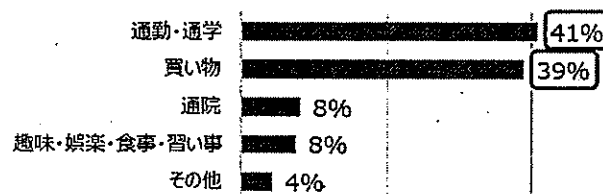
運転免許証の返納に対する考え



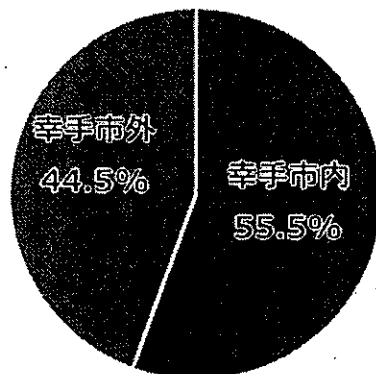
(3) 最も多い外出について

- 外出の目的は、「通勤・通学」、「買い物」が特に多くなっており、行先は市内が市外をやや上回っています。
- 外出手段については、「自動車（自ら運転）」が特に多く、「家族などの送迎」も含めると半数以上を占めており、市民がクルマ中心の外出スタイルである状況がうかがえます。クルマ以外では、「鉄道」、「自転車」、「徒歩」が比較的多く、バスなどを利用して外出する人の割合は少ない現状です。

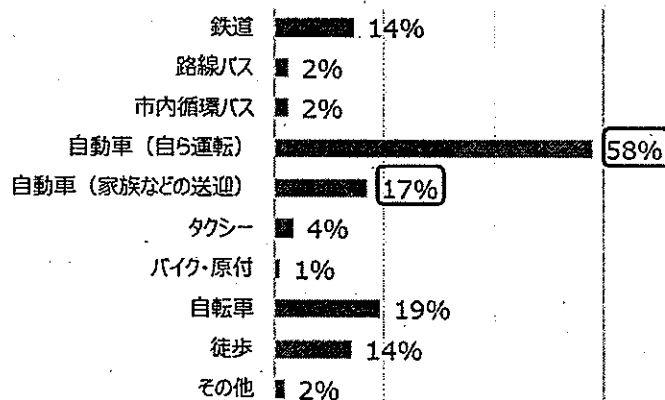
最も多い外出の目的



最も多い外出の行先



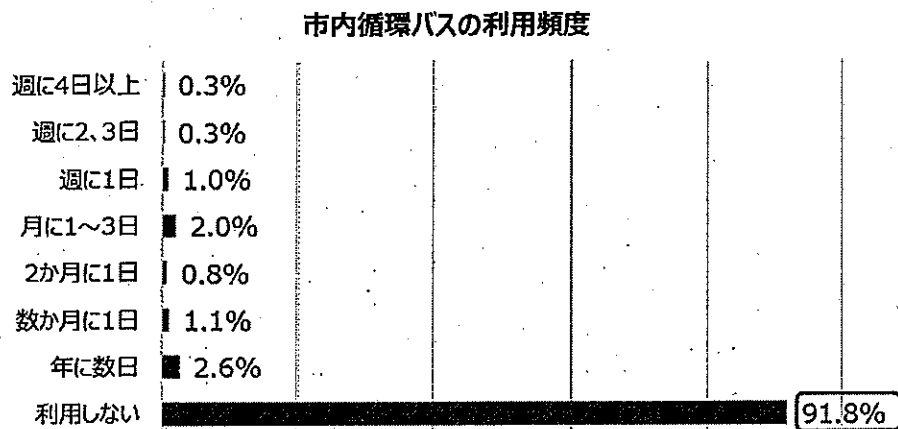
最も多い外出先への交通手段（複数回答）



(4) 幸手市市内循環バスについて

・市内循環バスの利用頻度

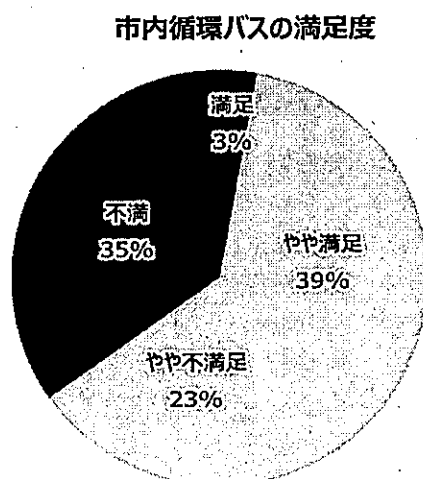
●市内循環バスを利用しない人が 9 割を超えており、利用する人は一部に限られている状況です。



・市内循環バスの満足度について

●市内循環バスの総合的な満足度は、「不満」・「やや不満」との回答が 6 割程度で、「満足」・「やや満足」と回答した割合を上回っています。

●詳細な項目では、運賃について「満足」・「やや満足」との回答が特に多い一方で、運行本数、乗り換えについては「不満」・「やや不満」との回答が多くなっています。

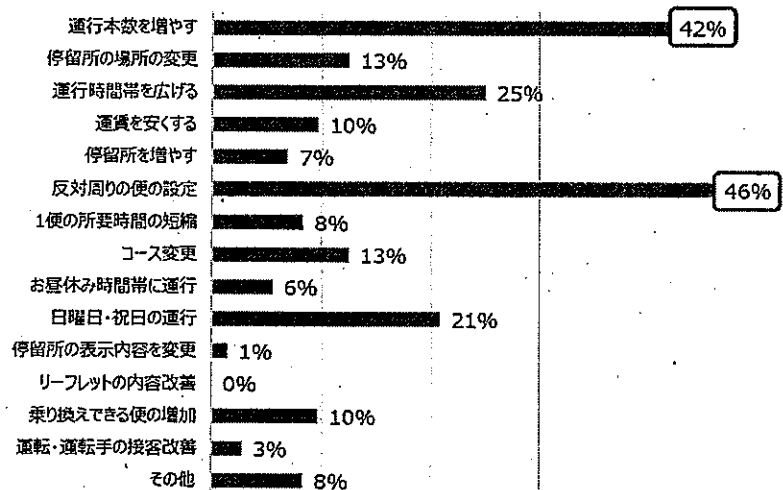


(市内循環バス利用者のみ)

・市内循環バスを利用する人が必要と考える取り組みについて

●市内循環バスを利用している人が必要と考える取り組みは、「反対周りの便の設定」、「運行本数を増やす」が特に多くなっています。

市内循環バスがより良くなるために必要と考える取り組み（複数回答）

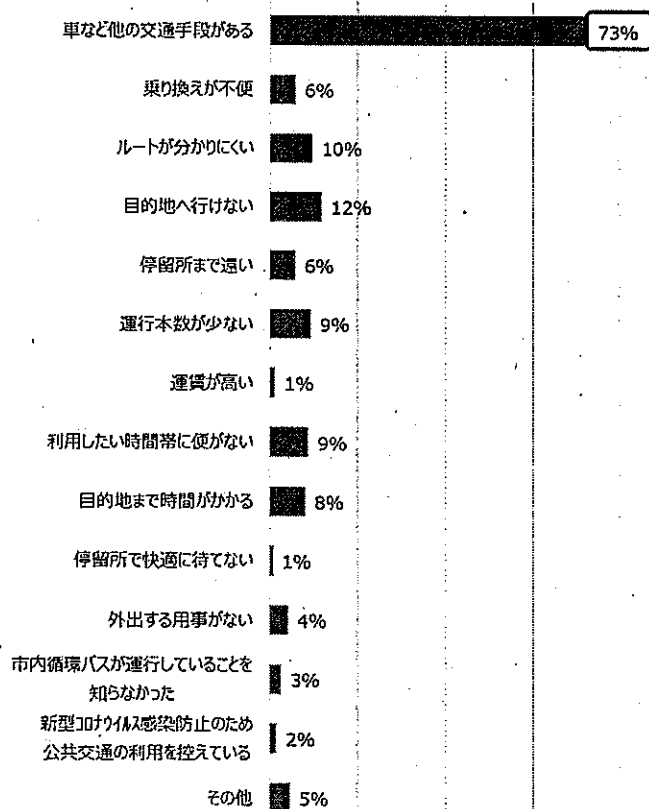


（市内循環バス利用者のみ）

・市内循環バスを利用しない人の理由

●市内循環バスを利用しない人の理由は、「車など他の交通手段がある」が7割程度で特に多くなっています。

市内循環バスを利用しない人の理由（複数回答）



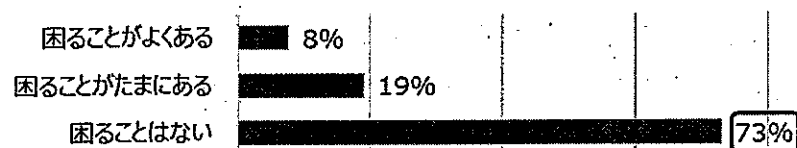
（市内循環バスの非利用者のみ）

(5) 移動手段の確保について

・移動手段の確保に困る頻度

●外出したい時の移動手段の確保に困ることの頻度について、「困ることはない」との回答が7割程度で大半を占めていますが、困ることがあるという人も一定数います。

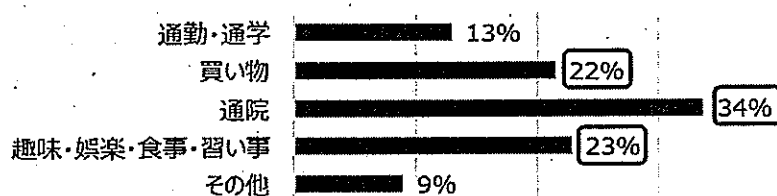
移動手段の確保に困る頻度



・移動手段の確保に困る場面

●移動手段に困ることのあると回答した人が困る場面は、「通院」が最も多く、次いで「趣味・娯楽・食事・習い事」、「買い物」が多くなっています。

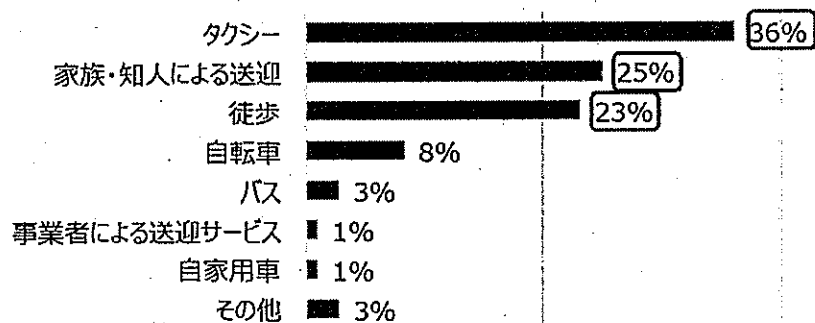
移動手段の確保に困る場面



・移動手段の確保に困った際の対応

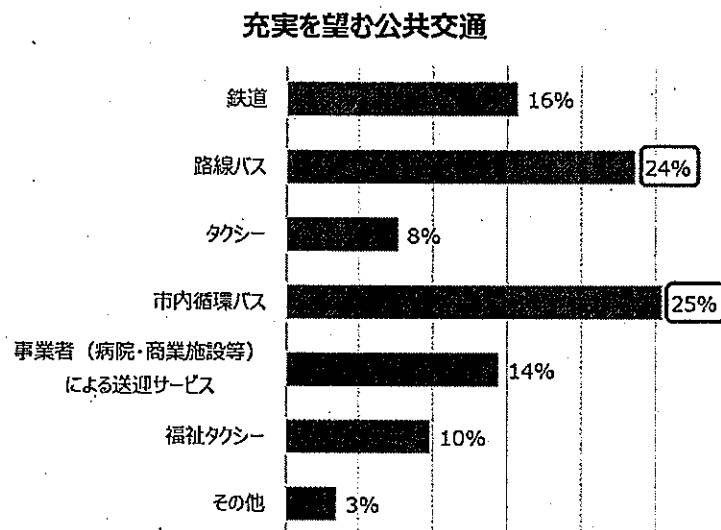
●移動手段に困った際の対応方法は、「タクシー」の利用が最も多く、次いで「家族・知人による送迎」、「徒歩」が多くなっています。

移動手段の確保に困った際の対応



・充実を望む公共交通

●今後、充実を望む公共交通は、「市内循環バス」、「路線バス」が多くなっています。

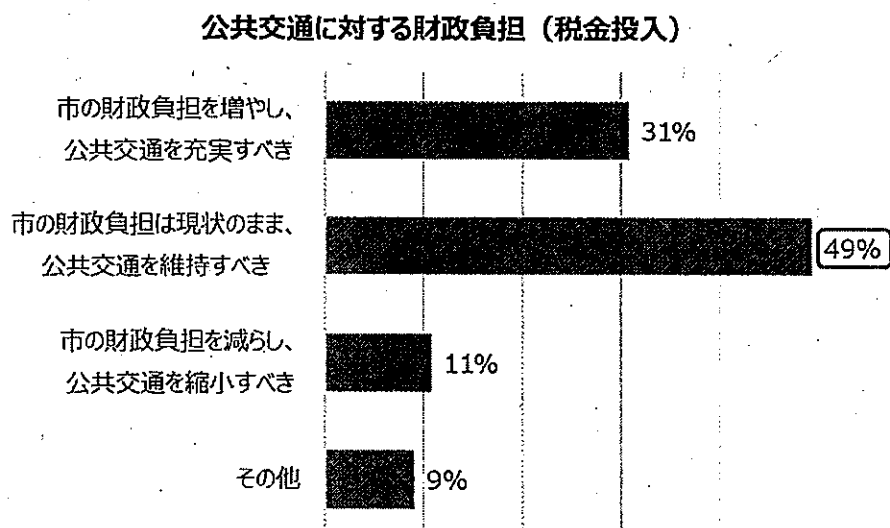


(6) 公共交通の今後のあり方について

・公共交通に対する財政負担(税金投入)に対する考え

●公共交通に対する財政負担(税金投入)の考え方については、「市の財政負担は現状のまま、公共交通を維持すべき」との回答が5割程度で最も多く、次いで「市の財政負担を増やし、公共交通を充実すべき」が多くなっています。

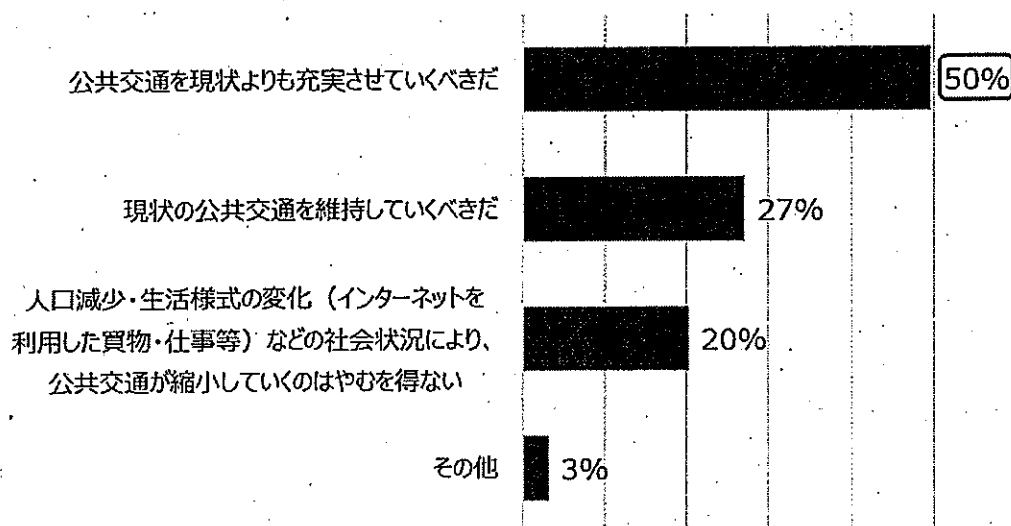
●一方で、「公共交通に対する市の財政負担を減らすべき」との回答も1割程度あります。



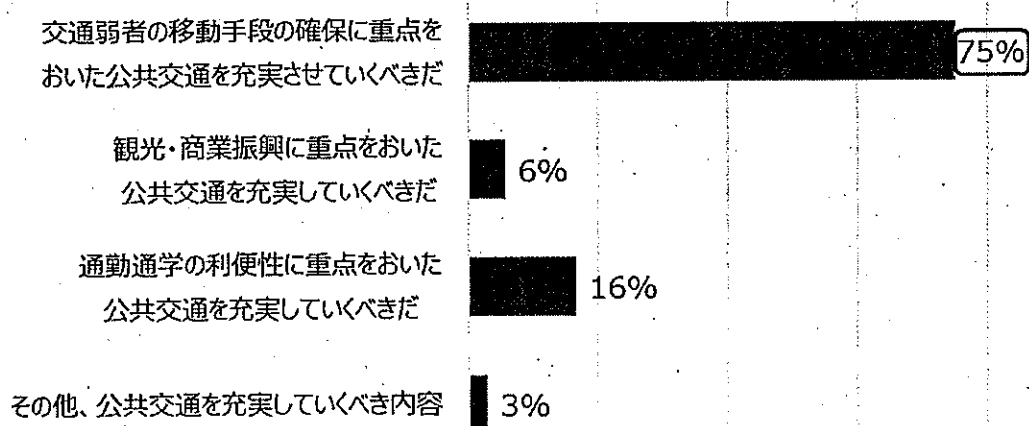
●今後の公共交通についての考え

- 今後の公共交通についての考え方は、「公共交通を現状よりも充実させるべき」との回答が5割と最も多く、次いで「現状の公共交通を維持していくべき」が3割程度となっています。一方で、「公共交通の縮小はやむを得ない」との回答も2割あります。
- 「公共交通を現状よりも充実させていくべき」と回答した人の考える充実すべき内容は、「交通弱者の移動手段の確保に重点を置くべき」との回答が7割以上で特に多くなっています。

今後の公共交通についての考え



充実すべき内容



2. 市内循環バス乗降客調査

2-1 調査の実施概要

- 【対 象】 調査当日の市内循環バスの全便の利用客
- 【調査期間】 令和5年（2023年）7月19日（水）および22日（土）
- 【調査方法】 調査員が市内循環バスに乗り込み、乗降客数を調査するとともに、調査票によって利用客の属性などを調査
- 【回 答 数】 122人（平日75人、休日47人）

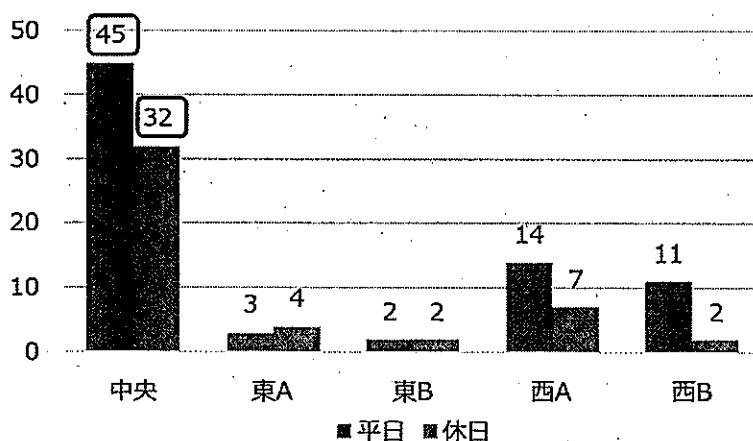


2-2 主な調査結果

（1）調査当日の利用客数

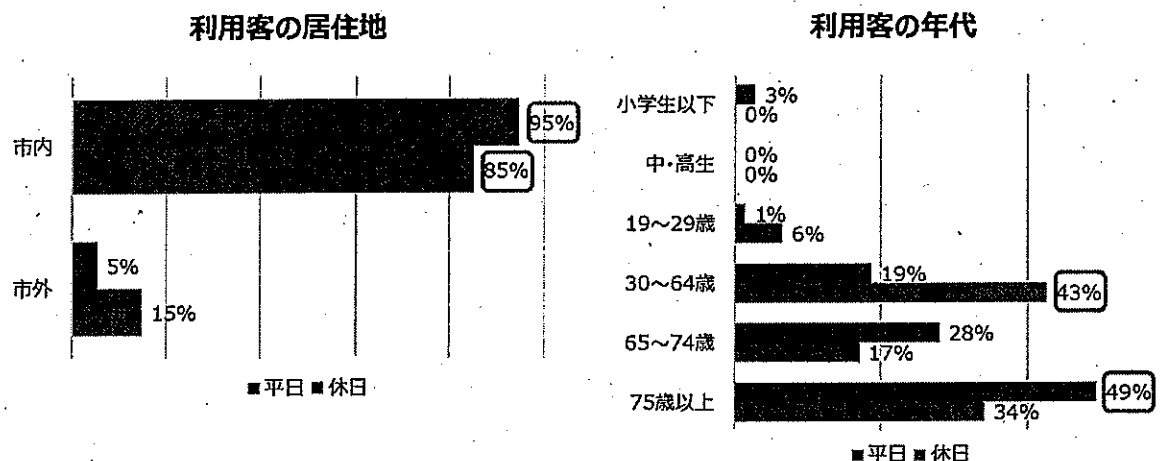
- 調査当日の利用客数は、全コースの中で、中央コースが平日・休日とも最も多くなっています。
- 東コースは平日・休日とも、西コースは休日の利用客数が少なく、1日10人未満の状況です。

各コースの利用客数（人/日）



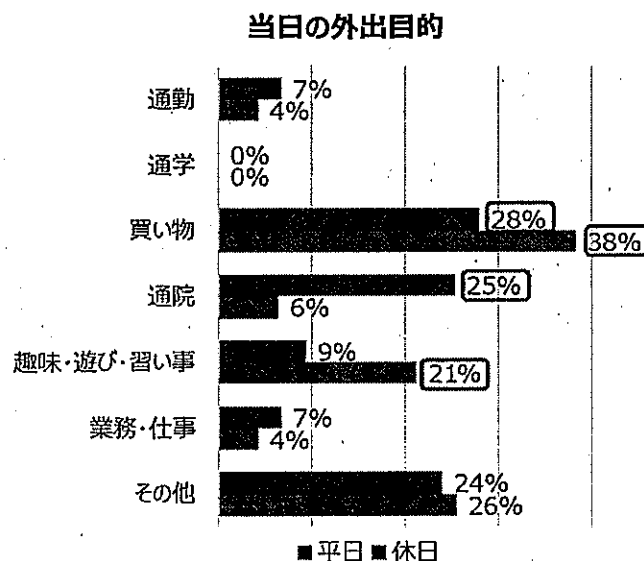
(2) 利用客の属性

- 利用客の居住地は、平日・休日ともに大半が市内です。
- 利用客の年代は、平日は高齢者が中心であるのに対し、休日は 30～64 歳の利用が多くなっています。



(3) 利用当日の外出目的

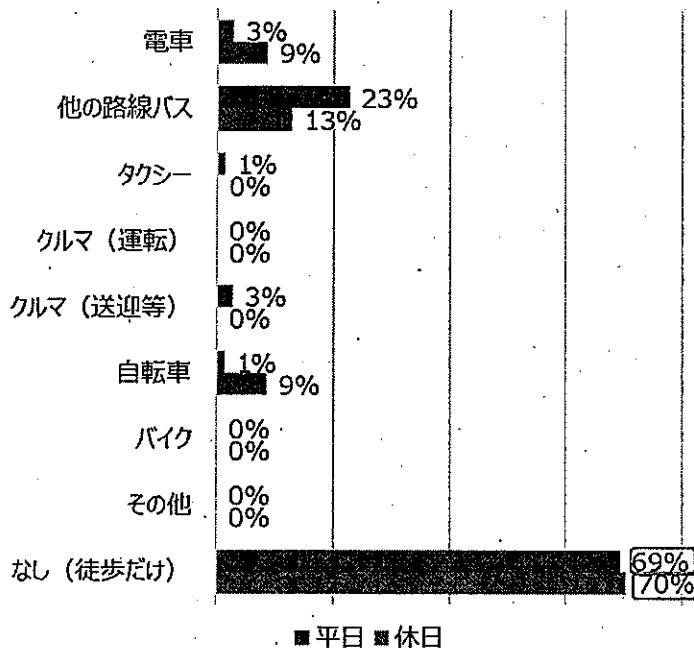
- 平日は「買い物」、「通院」、休日は「買い物」、「趣味・遊び・習い事」での利用が多くなっています。
- 「通勤・通学」、「業務・仕事」での利用は、平日、休日とも少ない状況です。



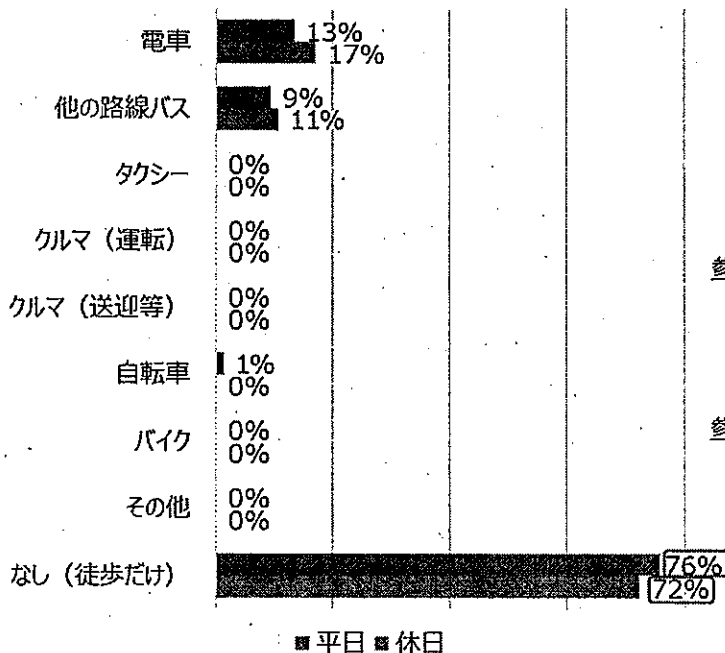
(4) 乗車前・降車後の交通手段

- 市内循環バスに乗る前、降りた後の交通手段は、「なし（徒歩だけ）」との回答が約 7 割と多くなっており、利用客の多くはバス停から徒歩圏の利用であることがうかがえます。
- 幸手駅東口・西口の乗降客の電車との乗り継ぎ、市役所・ウェルス幸手の乗降客の市内循環バスの他のコースとの乗り継ぎも比較的多くみられます。

バスに乗る前の交通手段



バスを降りた後の交通手段



参考：電車と乗り継ぐ利用客

・ほぼ全員、幸手駅東口または幸手駅西口での乗降客（幸手駅東口が多数）

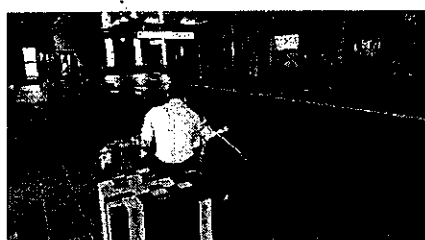
参考：他のバスと乗り継ぐ利用客

・ほぼ全員、幸手市役所またはウェルス幸手での乗降客（幸手市役所が多数）

3. 鉄道利用客へのアンケート

3-1 調査の実施概要

- 【対 象】 東武日光線 幸手駅の利用客
 【調査期間】 令和5年（2023年）7月19日（水）および22日（土）
 【調査方法】 幸手駅の改札前および駅前において、調査員が直接配布・回収または聞き取り
 【回 答 数】 491人（平日275、休日216人）

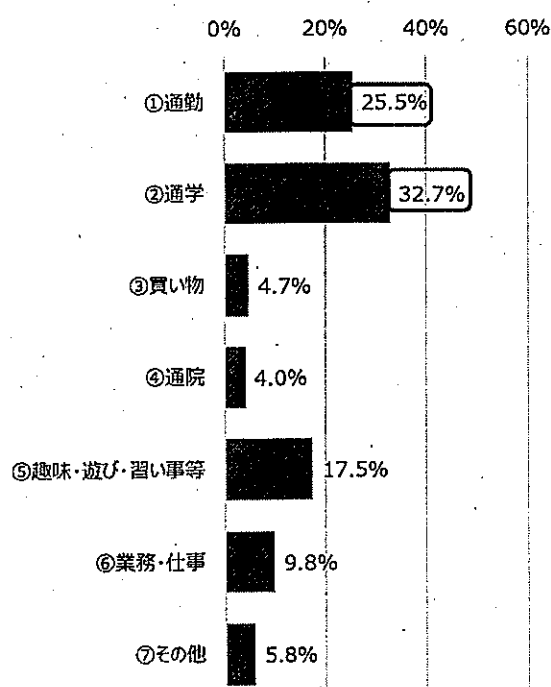


3-2 主な調査結果

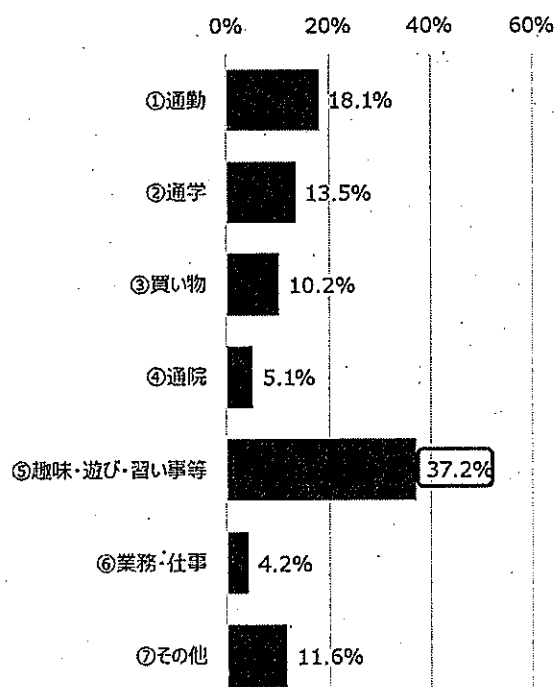
（1）当日の外出（鉄道の利用）の目的

- 調査当日の外出（鉄道の利用）の目的について、平日は「通勤」、「通学」が多く、休日は「趣味・遊び・習い事等」が多い傾向にあります。一方で、平日でも「趣味・遊び・習い事等」が、休日でも「通勤」、「通学」が、それぞれ1割以上あります。

外出の目的（平日）



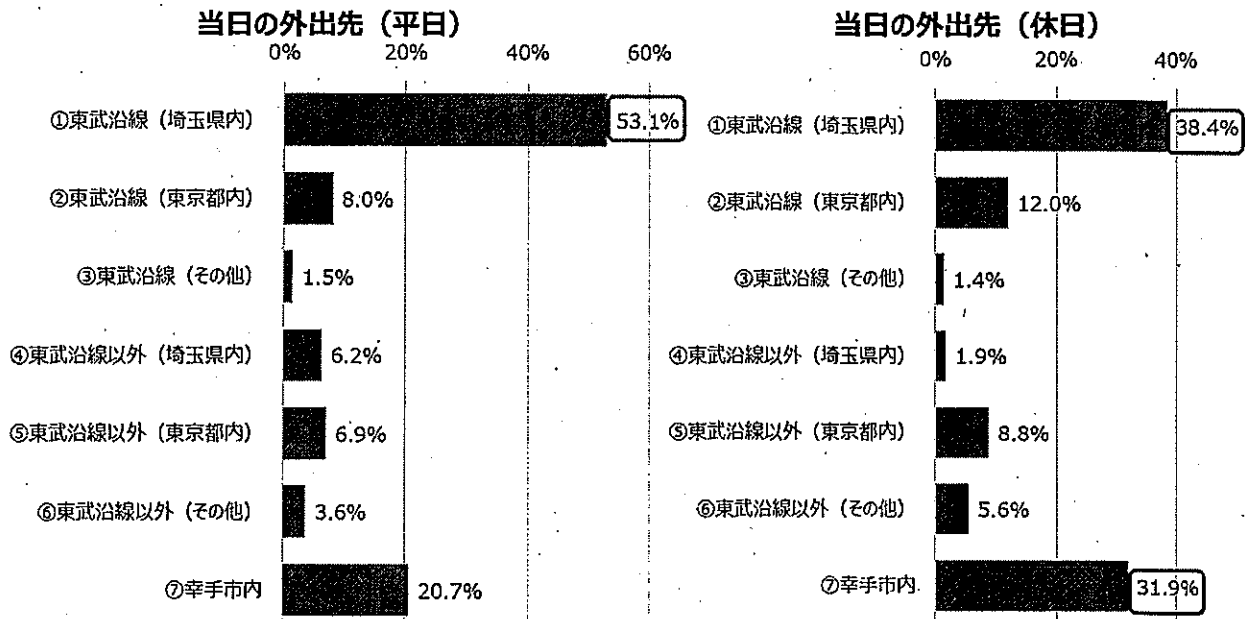
外出の目的（休日）



(2) 当日の外出先（目的地）

●当日の外出先は、平日は「東武沿線（埼玉県内）」が突出して多く、休日は「東武沿線（埼玉県内）」が最も多いものの、平日と比べて「幸手市内」（来訪）が多くなる傾向にあります。

●休日には、東京都内へ出かける人が若干増加しています。

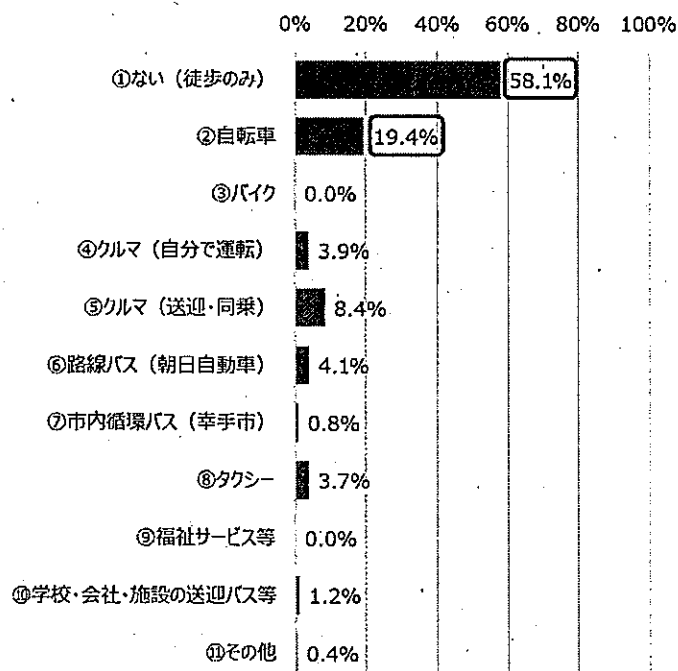


(3) 鉄道に乗る前または鉄道を降りた後の交通手段

●鉄道に乗る前または降りた後の交通手段は、「ない（徒歩のみ）」が突出して多く、次いで「自転車」が多く、これらの合計が8割近くを占めています。

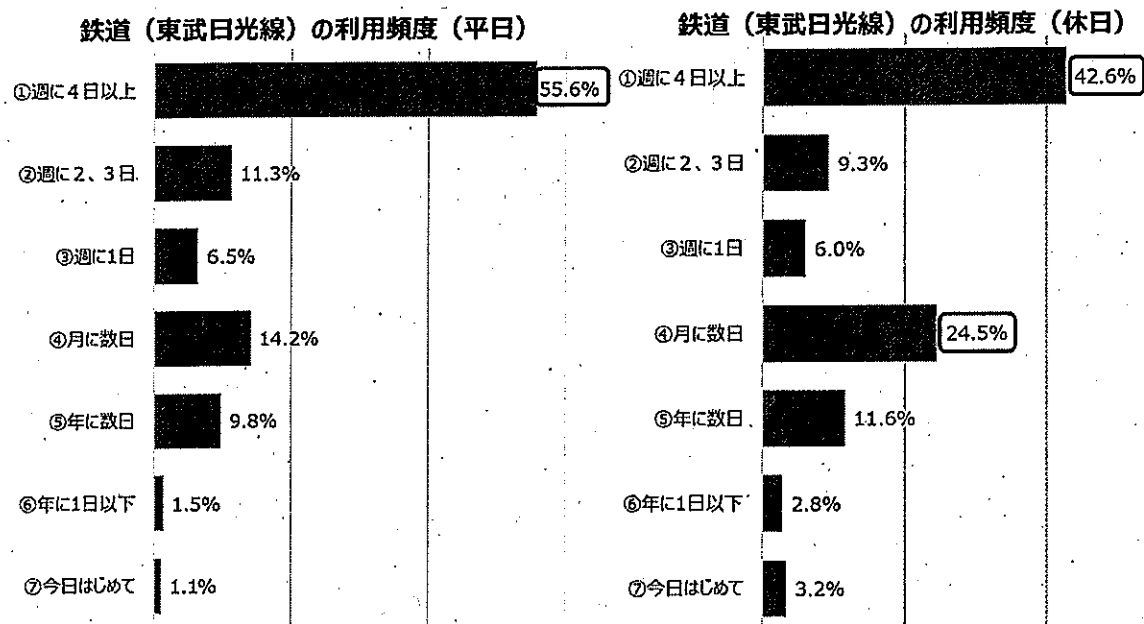
●路線バス、市内循環バスでのアクセスは少なくなっています。

鉄道（東武日光線）に乗る前後の交通手段



(4) ふだんの鉄道（東武日光線）の利用頻度

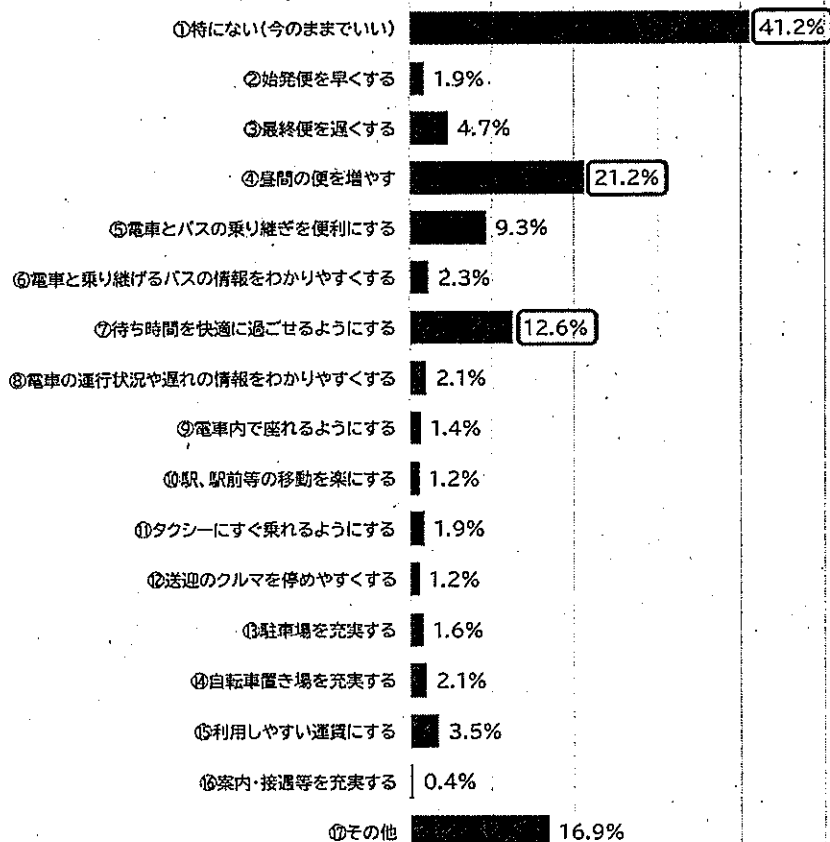
- 特に平日は利用頻度が高い人が多く、週4日以上が過半数を占めています。
- 休日は利用頻度の比較的低い人が若干増加しています。



(5) もっと鉄道（東武日光線）を使うために望まれること

- 「改善の希望は特にない」との回答が最も多く、次いで「昼間の便を増やす」、「待ち時間を快適に過ごせるようにする」が多くなっています。

もっと鉄道（東武日光線）を使うために望まれること



4. 公共交通に関するその他のアンケート

4-1 民生委員・児童委員へのアンケート

【アンケート票配布・回収方法】直接配布・回収（令和5年（2023年）4～5月）

【回答数】47人

【調査結果の概要】

- 民生委員・児童委員が外出に関し相談を受けることが多いと感じるのは、買い物、通院が大半です。
- 相談者がよく利用する交通手段は、「自動車（自分で運転、家族等の送迎）」、「徒歩」、「自転車」が多く、公共交通を利用する人は少ない状況です。
- 外出について、いつも困っている人は少なく、ときどき困っている人が多くなっています。
- 外出時の移動に困った場合の交通手段については、タクシー、家族・友人・知人の送迎、徒歩・自転車代替している人が多くなっています。
- 外出時の移動に困っている相談者のために充実したほうがよいと思われる交通手段は、個別の送迎である「福祉タクシー」と、公共交通である「市内循環バス」が同程度で多くなっています。

4-2 市内循環バス利用客へのアンケート

【アンケート票配布・回収方法】車内据え置き・車内投函で回収（随時）

【回答数】90人

【調査結果の概要】

- 市内循環バスを利用した際の外出の目的は、買い物、通院が多数を占めます。
- 利用頻度は、週に1～2日が最も多く、次いで月に2～3日が多くなっています。週に1日以上利用する人が計4割程度を占めており、利用者に関しては、日常的に利用する人が多いことがうかがえます。
- 市内循環バスについて、満足・やや満足という回答が、不満足・やや不満足という回答と同程度となっています。
- 市内循環バスの困り事について、「停留所が遠い」、「乗り換え方法がわかりにくい」、「時刻表（リーフレット）がわかりにくい」の順で多くなっています。
- 市内循環バスについて望まれる事項は、「運行本数を増やす」、「反対周りの便の設定」が特に多くなっています。次いで「日曜・祝日の運行」、「停留所の場所の変更」が多くなっています。

4-3 運転免許証返納者へのアンケート

【アンケート票配布・回収方法】運転免許証返納時に直接配布・郵送回収（随時）

【回答数】30人

【調査結果の概要】

- 「自動車がないことに不安を感じるが、運転の不安や家族の勧めで免許を返納した」という人が大半を占めています。
- 免許証返納者の外出で最も多いのは「買い物」、次いで「通院」が多くなっています。外出頻度は、週2、3日と週4日以上が計7割程度を占めています。
- 免許証返納後の移動手段は、「徒歩」、「自転車」が特に多く、次いで、「自動車（家族などの送迎）」、「タクシー」、「市内循環バス」が多くなっています。
- 充実が望まれる公共交通については、「市内循環バス」が最も多く、半数程度を占めています。

IV

今後に向けた課題



1. 幸手市の現状・問題の要点

基礎情報の整理、市民・利用客へのアンケートの結果およびヒアリングなどで得られた運行事業者、関係者からの情報・意見から、本市の地域および公共交通の現状・問題の要点は以下のように整理されます。

地域の概況

（人口の状況）

- 人口はすでに減少に転じており、少子・高齢化が進んでいます。
- 一人暮らしの高齢者や、高齢者だけの世帯は、市域に広く散在しています。
- 人口減少、少子・高齢化は今後も進む見通しであり、クルマを運転しない高齢者などの外出手段の確保は、今後ますます重要になると考えられます。

（施設の立地状況）

- 大規模小売店舗や医療施設は、概ね東武日光線、国道4号（日光街道）の沿線のエリアに集まって立地しており、これらを利用するには、市内での交通手段が必要な状況です。

（市民の移動の状況）

- 市民の半数以上が市外へ通勤・通学しています。現状では、クルマで通う人が特に多く、鉄道も一定の利用がありますが、バスの利用は少ないのが現状です。

（観光の状況）

- 桜まつりで本市に多くの観光客が訪れますが、来訪手段はクルマが中心となっており、駐車場周辺で混雑が生じています。

（その他）

- 高齢ドライバーの交通事故防止対策が社会的な課題になるなか、本市の高齢者の半数以上が免許証を保有しています。
- その他、クルマ中心の外出スタイルとなっていることで、地球環境面やまちなかの賑わいなどへの悪影響が生じることも危惧されます。

公共交通の現状

(公共交通のネットワーク)

- 本市の公共交通ネットワークは、鉄道、路線バス、市内循環バス、タクシーで構成されており、概ね市内をカバーしています。バス、タクシーは駅に発着し、鉄道と乗り継ぐことで県内他都市や東京方面に移動することができ、ネットワークとしては概成しています。

(公共交通の利用状況、運営状況)

- 鉄道、路線バス、タクシーの利用客数はコロナ禍以前からすでに微減傾向にあり、コロナ禍で大きく落ち込みました。
- 市内循環バスは、利用客数がきわめて少なく、経費に対して収入が大きく不足している状況です。
- バス、タクシーの運行事業者は、全国的な乗務員不足・高齢化が深刻となっており、きわめて厳しい運営状況にあります。

本市のまちづくりにおける考え方

- まちづくりの上位計画において、既存の主要な公共交通や多様な輸送資源が連携した「持続可能な公共交通ネットワークの確保」、地域の特性・ニーズの把握、公共交通の改善、市民全体で守り育てる意識の形成と積極的な利用による「市民の移動手段の継続的な確保」、利便性向上のための改善や見直しによる「市内循環バスの充実」が施策の考え方として示されています。

市民の外出状況・意識（市民へのアンケート結果より）

(運転免許証に対する意識)

- 免許証の返納については考えていない人が大半です。

(外出状況、外出手段)

- 通勤・通学のほか、買い物や通院に出かける人が多くなっています。
- 外出手段は、クルマ（自ら運転、家族などの送迎）がきわめて多くなっています。鉄道、自転車も一定の利用があります。
- 市内循環バスは、利用していない人がほとんどであり、決まった人がよく利用している状況です。
- 市内循環バスを利用しない人は、「車など他の交通手段がある」との理由が多数です。
- 市内循環バスの満足度では、運行本数のほか、乗り換えについて不満が多くなっています。また反対回りの便を希望する意見も多く得られています。

(今後に向けた考え方)

- アンケート時点では、移動手段に困ることのない人が大半です。困った際にはタクシー、家族・知人による送迎などで対処されています。ただし、今後充実してほしい公共交通として、市内循環バス、路線バスが挙げられています。
- 市の財政負担は現状のままで公共交通を維持すべきとの意見が多数となっています。一方で、公共交通を現状よりも充実すべきとの意見も多数となっています。
- 充実すべき内容として、交通弱者の移動手段を確保すべきとの意見が大半を占めています。

市内循環バスの利用状況（乗降客調査結果より）

- 東コース、西コースの利用客数はきわめて少なく、夕方には利用がない便もあります。
- 別のコースに乗り継ぎ可能な市役所や、鉄道に乗り継ぐための幸手駅の乗降客が多くなっています。その他には利用客が集中するようなバス停はありません（年間の利用実績をみると、頻繁には利用されていないが、時々利用されるようなバス停が多く見られます）。
- 市内循環バスは、平日の利用は高齢者が多く、休日には 30～60 歳代にも利用されています。
- 他の交通機関と乗り継ぎをせず、徒歩圏で利用する人が多くを占めています。ただし、鉄道との乗り継ぎのほか、市役所、ウェルス幸手で乗り継ぐ人もいます。

鉄道（幸手駅）利用客の意見（鉄道利用客へのアンケート結果より）

- 平日は「通勤・通学」が多く、休日は「趣味・遊び・習い事等」が多くなっています。東武沿線の埼玉県内へ出かける人が多数を占めますが、休日は東京都内へ行く人のほか、本市へ来訪する人が増える傾向があります。
- 幸手駅で、鉄道と他の交通手段を乗り継ぐ人は少なく、徒歩・自転車で駅へアクセスする人が大半です。
- 鉄道に望まれることについて、「特にない（今のままでいい）」との意見が多数です。次いで「昼間の便を増やす」、「待ち時間を快適に過ごせるようにする」との意見が多くなっています。

困り事のある人の状況（民生委員・児童委員へのアンケート結果より）

- 買い物、通院で困り事のある人（相談者）は、ふだんクルマ（自分で運転、家族などの送迎）、徒歩、自転車を使っている人が多いものとみられます。
- 困り事のある人は、いつもではなく、ときどき困ることがある状況です。その場合、家族・友人・知人の送迎、タクシーなどで対処しているものとみられます。
- 困り事のある人のために充実したほうがよいものについて、委員の意見としては、個別の送迎である福祉タクシーと、公共交通である市内循環バスがともに多く挙げられています。

市内循環バス利用客の意見（市内循環バス利用客へのアンケート結果より）

- 通院、買い物での利用が多数を占めています。
- 週に 1 ～ 2 日利用する人が最も多く、日常的に利用する人が多いことがうかがえます。
- 利用客の困り事は、停留所が遠い、乗り換え方法がわかりにくい、時刻表がわかりにくい、の順で多く挙げられています。
- 市内循環バスに望まれることについて、運行本数を増やすことに次いで、反対回りの便の設定が多数となっています。

運転免許証返納者の状況（運転免許証返納者へのアンケート結果より）

- 自動車がないことに不安を感じるが、運転の不安や家族の勧めで免許証を返納したという人が大半を占めています。
- 免許証の返納後の外出手段は、「徒歩」、「自転車」が特に多く、次いで、「自動車（送迎）」、「タクシー」、「市内循環バス」が多くなっています。

2. 今後に向けた課題・着眼点

地域・公共交通の現状や市民などの外出状況・意識をふまえ、本市の公共交通の今後に向けた課題・着眼点として以下が挙げられます。

● 高齢化の進展をみすえ、市内の外出手段を確保すること

本市では、今後も少子・高齢化が進み、クルマを運転しない高齢者や一人暮らしの高齢者が増える可能性があります。したがって、公共交通などによって、市民などの日々の生活における外出手段を確保することが必要となります。

● 厳しい運営状況で、人口減少も見込まれる中、将来にわたり、公共交通を持続していくこと

本市を運行するバスなどは、利用客数がきわめて少なく、さらに、人口減少、乗務員の不足・高齢化によって、厳しい運営状況となっています。したがって、将来に向け、地域の実情に見合った形で、公共交通を確保し持続できるようにしていく必要があります。

● 外出の利便性を確保する方策を模索すること

公共交通を利用する市民などは少数であり、クルマを利用できるため外出に関する困り事のない人が多い状況ですが、実際に公共交通を利用している人からは、乗り継ぎや運行方法について不便との意見があります。限られた資源の中で、運行の調整・工夫によって、外出の利便性を確保する方策を模索することが必要です。

● 全体として、「わかりやすさ」を充実すること

公共交通を使う人、使った経験のある人から、バスの乗り換えの方法や、路線・時刻表がわかりにくいとの声があり、これらが利用の抵抗感になっている可能性もあります。実際にバスなどを利用する人も、決まった路線の決まった便を使っているように見受けられます。これらに対し、公共交通全体のわかりやすさを充実する必要があります。

● 乗り継ぎの拠点となる場所の「待ち環境」を充実すること

市内には、バスと鉄道とを乗り継ぐ幸手駅、市内循環バスのコース間を乗り換える市役所、ウェルス幸手などの乗り継ぎ拠点があります。日常的に公共交通を利用している人からの要望もあるため、待ち時間が長くても快適に過ごせるように待ち環境を充実することが必要です。

● 公共交通への意識を醸成し、クルマ中心の外出スタイルの見直しを図ること

本市では、バスなどの公共交通を利用しない市民が大半であり、クルマを使えるかぎり公共交通が外出手段として意識されていないように見受けられます。この状況では、公共交通を確保・持続しても利用されないことが危惧されるため、少しずつでも、使える時に使える方法で公共交通を利用する意識の醸成を図っていく必要があります。

● 観光・まちの賑わい、福祉、地球環境、健康、交通安全など、多様な分野との連携を模索すること

現状では、市民だけでなく観光などの来訪者もクルマを利用する人が大半です。クルマによるドアツードアの移動と比べ、公共交通の利用と歩くことによる移動は、多様な面でよい影響があると考えられるため、関連する分野と連携しながら公共交通の取り組みを行っていく必要があります。

V

幸手市の公共交通が目指す姿・方向性

本市の現状、課題と将来に向けたまちづくりを踏まえ、以下を本市の地域公共交通が目指す姿（基本理念）および今後の取り組みの方向性（基本方針）とします。

■ 幸手市の公共交通が目指す姿（基本理念）

**みんなで考え
みんなで育てる、
持続可能な公共交通の実現**

人口減少、少子・高齢化、それらに伴う利用客数の減少や運転手不足など、公共交通を取り巻く環境は、今後ますます厳しくなっていくことが予想されます。

他方で、現状の本市では、クルマが移動手段の主流であり公共交通の利用者は少ない傾向にある反面、年齢を重ね将来の外出手段に心配事のある人が一定数存在しており、公共交通へのニーズは今後ますます高まっていくものと見込まれます。

このように不安定な状況の中で、将来に渡り持続可能な公共交通を実現していくためには、行政、運行事業者、関係機関、市民が一体となって、公共交通の現状と課題について認識を共有し、現在そして将来の市民の生活に貢献できる公共交通のあり方について、**みんなで試行錯誤を繰り返す（考える）**こと、今以上に関心を持ち利用する（育てる）ことが必要です。その想いを「目指す姿（基本理念）」としました。

■ 今後の取り組みの方向性（基本方針）

方向性1

**将来にわたり、地域にふさわしい公共交通を
持続します**

本市の公共交通は、将来にわたって持続し日々の暮らしやまちづくりを支えていくことを目指します。そのため、地域の実情に適した形での公共交通の持続的な運行、日常的な利用客の確保、効率的な運行・運用に取り組みます。

方向性2

高齢化などを見据え、外出手段を確保し、 便利にする調整・工夫をします

高齢者をはじめ、市内の各地域で暮らす市民が日々の外出に使える公共交通サービスの提供を目指します。そのため、種々の調整・工夫による方策を検討し、市内・市外への外出手段の確保・利便性向上に取り組みます。

方向性3

利用時のわかりやすさ、 やさしさを充実します

現在までほとんど利用していない人や、不慣れな高齢者、市外からの来訪者にもわかりやすく、人にも地球にもやさしい公共交通を目指します。そのため、市内の公共交通全体のわかりやすさ、乗り場での案内の充実、乗り継ぎ拠点での待ち環境や人にやさしい利用環境の充実に取り組みます。

方向性4

将来にわたって確保・維持していけるように、 公共交通を利用する意識の醸成を図ります

市民などが少しずつでもクルマだけに依存した外出スタイルを見直すよう促し、使える時には公共交通を使ってもらい、持続できるようみんなで守っていくという意識を育むことを目指します。そのため、市民への公共交通のことを知る機会、乗る機会、考える機会の提供に取り組みます。

方向性5

まちの賑わい創出に貢献する方策を 模索します

なるべく多くの人々の来訪、回遊に利用されることを通して、まちの賑わいに貢献する公共交通を目指します。そのため、観光と公共交通が連携した企画や利便性の充実に取り組みます。

VI

今後の取り組み（事業）



1. 取り組み（事業）の体系

本市の公共交通は、「目指す姿」の実現に向けた「5つの方向性」を基に取り組んでいきます。今後の取り組み（事業）の体系は以下の通りであり、計画期間において順次進めていきます。

方向性1

将来にわたり、地域にふさわしい公共交通を持続します



取り組み
1-1

公共交通の持続的な運行



取り組み
1-2

運行形態の見直しによる持続的な運行



取り組み
1-3

日常的な利用客（固定客）の確保



取り組み
1-4

持続的な運営のための方策の検討

方向性2

高齢化などを見据え、外出手段を確保し、便利にする調整・工夫をします



取り組み
2-1

市内の外出手段の効率的な確保



取り組み
2-2

市内のお出かけの利便性向上のための運行・運用方法の工夫



取り組み
2-3

市外へのお出かけの利便性向上のための運行・運用方法の工夫



取り組み
2-4

福祉と連携した外出支援

方向性 3

利用時のわかりやすさ、
やさしさを充実します



取り組み
3-1

市の公共交通全体のわかりやすさの充実



取り組み
3-2

乗り場での案内の充実



取り組み
3-3

乗り継ぎ拠点での案内の充実



取り組み
3-4

乗り継ぎ拠点での待ち環境の充実



取り組み
3-5

人にも地球にもやさしい利用環境

方向性 4

将来にわたって確保・維持していけるように、
公共交通を利用する意識の醸成を図ります



取り組み
4-1

市民への広報 PR



取り組み
4-2

地域が中心になって考える機会の提供



取り組み
4-3

市民が乗る機会・考える機会の提供



取り組み
4-4

運転免許証返納者への支援

方向性 5

まちの賑わい創出に貢献する方策を
模索します



取り組み
5-1

イベント開催時の連携



取り組み
5-2

観光オンシーズンに公共交通が連携した企画などの検討



取り組み
5-3

来訪者の利便性の充実

2. 各取り組み（事業）の内容

本計画の5つの方向性に基づいた取り組み（事業）の内容を以下に示します。

各取り組みは、計画期間（5年間）に、具体的な実施方法について関係者、運行事業者、市民との意見交換や調整を行いながら検討し、必要に応じて実証運行・試行をふまえた上で本格的な導入を行います。

方向性1

将来にわたり、地域にふさわしい公共交通を持続します



取り組み
1-1

公共交通の持続的な運行

今後、人口減少が見込まれる中、本市の公共交通は、将来にわたり、市民の日々の暮らしやまちづくりを支える重要な移動手段の1つです。そのため、市内の外出を担う公共交通を持続的に運行します。

取り組みの内容

市内循環バスなどの市営の公共交通について、地域の状況に応じた運行方法、運行形態などの調整、見直しを行うとともに、国の補助（地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助））を活用しながら、持続的に運行し、各地区と駅、路線バス、市内の拠点施設をつなぐ外出手段としての役割を担っていきます。



市内循環バス

この取り組みの主体

幸手市	公共交通事業者	関係機関・団体	市民・利用客
●	○	○	

（●：取り組み主体 ○：連携・協力）



取り組み
1-2

運行形態の見直しによる持続的な運行

市民の外出手段を確保するため、利用客が少ないなど運行の継続に問題のある既存路線について、地域の状況に見合った運行形態への見直しなどを行い、持続的な運行を行います。

取り組みの内容

市内循環バスの利用者について、全体としては緩やかに増加傾向にあります。コース別では中央コースが増加傾向にある一方で、東・西コースについては運行開始当初から少数で推移しています。このような状況から、地域の特性やニーズを踏まえながら、運行形態の見直しを行います。

このほか、運行の持続が困難なバス路線に関し、利用状況や地域のニーズの現状把握を行った上で、運行形態の見直しによる運行継続や代替手段などの可能性を検討します。

この取り組みの主体

幸手市	公共交通事業者	関係機関・団体	市民・利用客
●	○	○	

(●：取り組み主体 ○：連携・協力)



取り組み
1-3

日常的な利用客（固定客）の確保

本市の公共交通を将来にわたり安定的に運行・運営できるよう、鉄道、路線バス、市内循環バスの運行事業者、関係者が連携し、日常的な利用客（固定客）を確保するための取り組みを行います。

取り組みの内容

鉄道・バスを乗り継いで利用する人の利便性を確保するため、市、各運行事業者が、ダイヤの調整や相互の利用客のニーズについて情報・意見を交換する場を設けます。

市内循環バスの日常的な利用を促すため、「1日乗車券」を継続するとともに、例えば複数日の利用に便利なチケットの販売などについて、可能性を検討します。

鉄道、路線バスの通学利用客を確保するため、運行事業者による高校、中学校でのPR活動の実施や、市が支援する仕組みについても検討します。

この取り組みの主体

幸手市	公共交通事業者	関係機関・団体	市民・利用客
●	●	○	

(●：取り組み主体 ○：連携・協力)

本市のバス・タクシーが今後も運行を持続できるようにするため、市と運行事業者が連携しながら、乗務員の確保など運営上の喫緊の問題に対処する方策や、運行事業者の負担を軽減する方策を検討し取り組んでいきます。

取り組みの内容

乗務員不足・高齢化をはじめとする運営上の問題を共有するため、定期的に市、バス・タクシー事業者による意見交換の場を設けます。各事業者が乗務員確保の取り組みを継続的に行うとともに、今後、市が可能な支援の方策を検討します。

市内循環バスについて、乗務員の負担となっている運行ルート上の箇所を定期的に確認し、状況に応じた調整を行います。また、市が行っている広告掲示収入の拡大や他の方法による収入の仕組みを検討します。

将来に向けては、自動運転、AI技術の活用、低エネルギー車など、運行事業者の負担軽減につながるような新技術の動向について、市、運行事業者が継続的に情報収集を行います。

この取り組みの主体

幸手市	公共交通事業者	関係機関・団体	市民・利用客
●	●	○	

(●：取り組み主体 ○：連携・協力)

方向性 2

高齢化などを見据え、外出手段を確保し、
便利にする調整・工夫をします

取り組み 2-1

市内の外出手段の効率的な確保

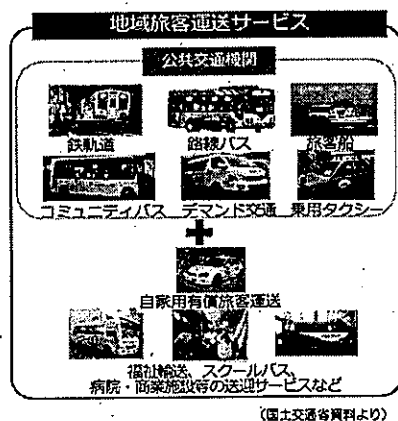
本市のバスなどの利用客は少なく厳しい運営状況にあるなか、市内各地域の外出手段を効率的に確保するため、地域に見合った運行・運営方法による公共交通を検討するほか、地域の輸送資源を活かした方策について検討し取り組んでいきます。

取り組みの内容

市内循環バスの利用者について、全体としては緩やかに増加傾向にあります。コース別では中央コースが増加傾向にある一方で、東・西コースについては運行開始当初から少数で推移しています。このような状況から、地域の特性やニーズを踏まえながら、運行形態の見直しを行います。【再掲】

このほか、運行の持続が困難なバス路線に関し、利用状況や地域のニーズなどの現状把握を行った上で、運行形態の見直しによる運行継続や代替手段などの可能性について検討します。【再掲】

本市に立地する大学や企業などの送迎バスについて市が情報収集を行い、市民の外出手段としての活用の可能性について検討します。また、地域が運営する相乗りタクシーや地域ボランティアによる送迎といった、住民が中心となった外出サービスに主体的に取り組む地区に対し、市が支援する仕組みについて検討します。



まちづくりと連携した
地域公共交通
ネットワークの形成

地域における
輸送資源の総動員

バス・タクシー等の公共交通機関をフル活用したうえで、地域の多様な輸送資源（自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等）を活用し、地域の移動ニーズにきめ細やかに対応

地域の多様な輸送資源の活用

この取り組みの主体

幸手市	公共交通事業者	関係機関・団体	市民・利用客
●	○	○	●

（●：取り組み主体 ○：連携・協力）

市民が、市内の店舗、病院などへ、公共交通を使って便利に出かけられるようにするため、市内循環バスの運行方法の工夫を行うとともに、市内の店舗などと連携した取り組みを行います。

取り組みの内容

市内循環バスについて、利用客からのニーズが多い反対回りなどの運行方法に関し、便数を大幅に増やすことなく実施できる方策の可能性を検討します。

楽しみながらバスを使ってお出かけできるようにするため、店舗などで特典を受けられる「幸手市市内循環バスハッピー乗り乗り事業（市内循環バス利用促進事業、通称「ハピノリ」）」を継続し、ハピノリ応援ショップを積極的に募集します。また、荷物を持ってバス停まで歩く負担を軽減するため、店舗などへのバスの乗り入れに関する協力依頼を継続します。

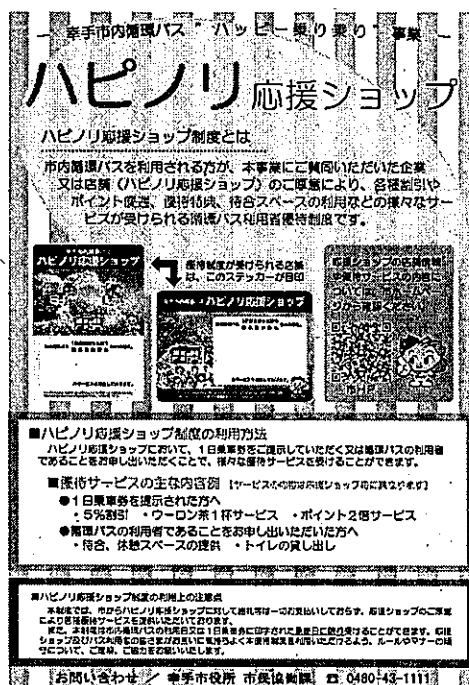


市内循環バス 1日乗車券をお持ち
乗車をお待ち のお客様に、

のサービスを用意しております。

サービスの内容は、協賛・協力店（応援ショップ）のご厚意により提供されています。
お問い合わせは幸手市役所市民相談課まで（TEL：0460-43-1111）

ハピノリ応援ショップステッカー



ハピノリ応援ショップ チラシ

この取り組みの主体

幸手市	公共交通事業者	関係機関・団体	市民・利用客
●	○	○	

（●：取り組み主体 ○：連携・協力）

市民などが、鉄道やバスを乗り継いで、市外へ便利に出かけられるようにするため、本市の複数の公共交通が連携した運行・運用方法を検討し取り組んでいきます。

取り組みの内容

鉄道・バスを乗り継いで利用する人の利便性を確保するため、市、各運行事業者が、ダイヤの調整や相互の利用客のニーズについて情報・意見を交換する場を設けます。【再掲】

本市の市内循環バスと「杉戸町町内巡回バス」との追加料金なしの相互乗り継ぎを今後も市が杉戸町と連携しながら運用を継続します。その他の公共交通と市内循環バスとの乗り継ぎを便利にする方策についても、必要性、可能性について継続的に検討します。

**幸手市市内循環バス 1日乗車券で
杉戸町巡回バス あいあい号にも
乗車できます！**


幸手市バスコストキャラクター
「さっちゃん」

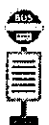
同日であれば1日乗車券を提示することで、新たに運賃を支払うことなくご利用できます。


杉戸町バスコストキャラクター
「すぎびよん」

幸手市内循環バス

↔

杉戸町あいあい号


東埼玉総合病院に
幸手市(中央コース)
杉戸町(東・西・南コース)の
停留所があります。


あいあい号HP

杉戸町町内循環バスとの追加料金なしでの相互乗り継ぎ

この取り組みの主体

幸手市	公共交通事業者	関係機関・団体	市民・利用客
●	○	○	

(●：取り組み主体 ○：連携・協力)



取り組み
2-4

福祉と連携した外出支援

今後高齢化が進むことを見据え、乗り合いの公共交通の利用が難しい人が市内へのお出かけをできるようにするため、公共交通と福祉の関係者が連携して、なるべく公共交通を利用して出かける方策や、乗り合いの公共交通以外の手段で出かける方策を検討し取り組んでいきます。

取り組みの内容

市の福祉関連部門が現在行っている「福祉タクシー利用料金補助事業」(障がいのある人の外出を容易にし、生活範囲の拡大を図ることを目的としたタクシー券の交付)を継続します。

利用に不安をかかえる人のお出かけを支援するため、例えば降りるバス停を教えたり、荷物の積み下ろしを助けたりする方策について検討します。また、地区の高齢者などが貸切タクシーに乗り合って出かける買い物ツアーなどについて検討します。

妊娠中、子育て中の人や介護や支援が必要な人が安心して公共交通を利用できるようにするための支援を継続します。

この取り組みの主体

幸手市	公共交通事業者	関係機関・団体	市民・利用客
●	●		●

(●：取り組み主体 ○：連携・協力)

方向性 3

利用時のわかりやすさ、
やさしさを充実します

取り組み 3-1

市の公共交通全体のわかりやすさの充実（出発前の情報）

本市の公共交通について、これまで利用していない人だけでなく、日常的に利用している人からも、運行状況や乗り継ぎ方法をわかりやすくすることを望む声が多くあります。出発前に得られる市の公共交通全体の情報を充実させ、利用に対する理解を促す取り組みを進めます。

取り組みの内容

市が発行している「幸手市市内循環バス時刻表・路線図（市内循環バスリーフレット）」にコースごとの最小限の情報を示すなど、不慣れな人や高齢者にもわかりやすい情報提供の方法を検討します。また、これまで公共交通を利用しなかった人に、使い方をわかりやすく伝えるため、市が各地区の集まりに訪問する出張説明会などを企画します。

2023年10月 運行ルート・時刻表改正

幸手市市内循環バス

時刻表・路線図

1日乗車券 300円
1乗車 200円（全区域）
割引制度あり

マイ時刻表 目的地ごとに利用するバスの時間などをご記入ください。

【目的地①】

コース	行	回	時刻	停留所
A	行	1	7:00	幸手駅前
	回	1	7:10	幸手駅前
B	行	1	7:00	幸手駅前
	回	1	7:10	幸手駅前
C	行	1	7:00	幸手駅前
	回	1	7:10	幸手駅前

【目的地②】

コース	行	回	時刻	停留所
A	行	1	7:00	幸手駅前
	回	1	7:10	幸手駅前
B	行	1	7:00	幸手駅前
	回	1	7:10	幸手駅前
C	行	1	7:00	幸手駅前
	回	1	7:10	幸手駅前

運行日 平日・土曜日 休日・祭日・年末年始（12月29日～1月3日）は運行停止

幸手市ホームページでも時刻表・路線図を確認できます。 幸手市市内循環バス 検索

お問い合わせ先
 運行状況や運行経路、忘れ物などに関すること
 幸手市観光課（観光課）・・・0480-42-6200
 市内循環バス全線に関すること
 幸手市観光課バス課・・・0480-43-1111

幸手市市内循環バス時刻表・路線図

この取り組みの主体

幸手市	公共交通事業者	関係機関・団体	市民・利用客
●	○		

（●：取り組み主体 ○：連携・協力）



取り組み
3-2

乗り場での案内の充実（現地でわかりやすさ）

市内循環バスの複数のコースや路線バスなどについて、外出先の現地で迷うことなく利用できるようにするための工夫を行い、乗り場での案内を充実します。

取り組みの内容

市内循環バスの車両更新時に、例えば各コースの車両とバス停のシンボルカラーを合わせするなど、利用者に乗るべきバスをわかりやすく示す方法について、市が運行事業者と連携して検討します。また、店舗や病院などの協力によって高齢者などに簡易な案内を行うことについても可能性を検討します。

この取り組みの主体

幸手市	公共交通事業者	関係機関・団体	市民・利用客
●	○	○	

（●：取り組み主体 ○：連携・協力）



取り組み
3-3

乗り継ぎ拠点での案内の充実

市内には鉄道とバスを乗り継ぐ幸手駅、市内循環バスのコース間を乗り換える市役所、ウェルス幸手などの乗り継ぎ拠点がありますが、実際に利用する人から、乗り継ぎをわかりやすくすることを望む声が多いため、現地で案内を充実していきます。

取り組みの内容

幸手駅改札前での西口・東口に発着するバスの路線や行先などに関する案内、駅前の各バス乗り場の配置に関する案内を行う方策について、市が関係者と調整します。また、市役所、ウェルス幸手などの乗り継ぎ拠点での案内情報について、高齢者などにもわかりやすく伝える方法を検討します。

この取り組みの主体

幸手市	公共交通事業者	関係機関・団体	市民・利用客
●	○		

（●：取り組み主体 ○：連携・協力）



取り組み
3-4

乗り継ぎ拠点での待ち環境の充実

市内の乗り継ぎ拠点について、利用者から、待ち時間が長くても快適に過ごせるようにすることを望む声が多いため、幸手駅、市役所、ウェルス幸手などでのバス案内情報の充実や、施設内の待ち環境の充実に取り組みます。

取り組みの内容

乗り継ぎ拠点となる施設内でバスを待てるようにするため、施設内にバスの案内情報を掲示するよう市が関係者と調整します。また、バスの到着直前まで施設内で待てるようにするため、バスのリアルタイム位置情報の提供について検討します。その他、幸手駅、市役所などでのバス待ち環境の充実について、市が関係者と継続的に意見交換を行います。

なお、幸手駅周辺については、本市の都市づくりにおける中心拠点として、店舗などの都市機能の立地が進められる地区であるため、公共交通が連携した取り組みを行い、駅前の賑わいの創出につなげていきます。

この取り組みの主体

幸手市	公共交通事業者	関係機関・団体	市民・利用客
●	○	○	

(●：取り組み主体 ○：連携・協力)



取り組み
3-5

人にも地球にもやさしい利用環境

人にも地球にもやさしい公共交通の利用環境を創出するため、車両の低エネルギー化や、乗り場、車両のユニバーサルデザインに取り組んでいきます。

取り組みの内容

バスなどの車両更新時に、市と運行事業者が連携し、EV（電気自動車）、FCV（燃料電池自動車）などの低エネルギー車の導入を検討します。また、駅、バス停などの施設や、バス、タクシーの車両のユニバーサルデザインについて、市と運行事業者が連携し、今後も継続的に取り組んでいきます。

この取り組みの主体

幸手市	公共交通事業者	関係機関・団体	市民・利用客
●	●		

(●：取り組み主体 ○：連携・協力)

方向性 4

将来にわたって確保・維持していけるように、公共交通を利用する意識の醸成を図ります

取り組み
4-1

市民への広報 PR

市民が少しずつでもクルマだけに依存した外出スタイルを見直すよう促し、使える時には公共交通を使う意識を育むため、市民への広報 PR を積極的に行います。

取り組みの内容

市の広報媒体での記事の掲載、イベントでの PR により、市民に対する公共交通の利用の呼びかけを継続的に行います。また、バス車内、駅などでの児童のお絵かき展といった、家族と一緒に公共交通に親しめる催しなどを企画します。

この取り組みの主体

幸手市	公共交通事業者	関係機関・団体	市民・利用客
●	○	○	○

(●：取り組み主体 ○：連携・協力)

人口減少、少子・高齢化が進む中、近い将来における外出手段について、地区の住民が中心となって主体的に考える機会を設け、公共交通に対する意識の醸成を図ります。

取組みの内容

今後の外出手段や公共交通の現状について市民が主体的に考える機会とすることを目的として、市と自治会などが連携し、各地区での「意見交換会」を定期的を開催します。また、地区住民が中心となった外出サービスに主体的に取り組む地区に対し、検討段階の会合にアドバイザーを派遣するなど、考える機会を市が支援する仕組みについて検討します。



地域が中心になって考える機会

この取組みの主体

幸手市	公共交通事業者	関係機関・団体	市民・利用客
●	○	●	●

(●：取組み主体 ○：連携・協力)

市民が公共交通に乗る機会や、公共交通のことについて考える機会を提供することによって、公共交通を利用する意識の醸成を図ります。

取り組みの内容

公共交通への意識を育むため、市と学校関係者、運行事業者が連携し、小学生などへの「乗り方教室」を行います。これまで利用していなかった人に、市内循環バスの利用を体験する機会を提供するため、「幸手市市内循環バス無料乗車キャンペーン」などを定期的に行うとともに、市と自治会などが連携した「高齢者の乗車体験会」（公共交通を使ったお出かけツアー）を行います。

転入者への情報提供を目的として、窓口などでの市内循環バスリーフレットの配布を継続します。また、商工会や企業団体に従業員のエコ通勤（できる人が、できる時に、できる方法で実施する自家用車以外の通勤手段の利用）の呼びかけを依頼します。

さらに、市民の公共交通への自発的な転換を促すため、庁内の関連部門と更なる連携を模索するとともに、公共交通に対する考え方の共有を図るため、定期的に意見交換の場を設けます。



幸手市市内循環バス無料乗車キャンペーン

この取り組みの主体

幸手市	公共交通事業者	関係機関・団体	市民・利用客
●	●	○	●

（●：取り組み主体 ○：連携・協力）

高齢者などが安心して運転免許証の返納を検討できるよう、公共交通を利用する機会の提供による動機付けを行います。

取り組みの内容

運転免許証を返納した人への支援として、公共交通を利用する機会の提供のため、市の交通安全関連部門が行っている「運転免許証自主返納者支援事業」（タクシー利用券 10 枚を 1 回限り交付）を継続し、警察と連携しながら積極的に PR します。また、市内循環バスの利用を促す仕組みについても可能性を検討します。さらに、運転免許証の返納を検討する高齢者への支援として、返納前に、市内循環バスをお試しで利用できるようにする仕組みについて検討します。

この取り組みの主体

幸手市	公共交通事業者	関係機関・団体	市民・利用客
●	○	○	○

（●：取り組み主体 ○：連携・協力）

方向性5

まちの賑わい創出に貢献する方策を
模索します ●

取り組み
5-1

イベント開催時の連携

公共交通を利用して、多くの人に本市へ来訪してもらえるようにするため、イベント開催時に公共交通が連携する取り組みを行います。

取り組みの内容

毎年、市内外から多くの人が集まる桜まつり、市民まつりなどのイベントの開催に合わせ、市、観光などの関係者および運行事業者が連携し、臨時バスを運行します。



市民まつりと連携した取り組み

この取り組みの主体

幸手市	公共交通事業者	関係機関・団体	市民・利用客
●	○	●	

(●：取り組み主体 ○：連携・協力)

なるべく多くの人が公共交通を利用して本市を来訪し、市内を回遊してもらえるようにするため、観光オンシーズに、公共交通が観光と連携した企画などを検討します。

取り組みの内容

公共交通の待ちスペースと観光の案内スペースを兼ね備えた拠点づくりといった、まちなかの賑わいにつながる新たな企画や、案内サービスについて検討するため、市が観光などの関係者と公共交通の運行事業者が意見交換する場を定期的に設けます。

公共交通で訪れた人に市内の回遊手段を提供するため、例えば小型シェアモビリティの導入や観光タクシーの運行について、市が関係者や運行事業者と連携しながら可能性を検討します。

この取り組みの主体

幸手市	公共交通事業者	関係機関・団体	市民・利用客
●	●	○	

(●：取り組み主体 ○：連携・協力)

来訪者の利便性の充実

公共交通による本市への来訪の利便性を高めるため、一般に普及している民間サービスや情報技術の導入を検討するとともに、将来、導入の可能性がある新たな技術の動向に関する情報収集を継続的にを行います。

取り組みの内容

民間のサイトで経路検索ができるように、市と運行事業者が、バスの運行情報をオープンデータ化し定期的に更新します。また、交通系ICカード、二次元コードなどによるキャッシュレス決済や、タクシーの配車アプリなどの多様なサービスについて、市や運行事業者が継続的に検討し充実を図ります。

MaaS（スマホアプリなどで、複数の公共交通や宿泊施設の検索、予約、支払い、特典付与を一元的に行えるサービス）や、アプリを活用した民間の新たなサービスなど、公共交通を利用する来訪者にとって便利な新技術について、市と運行事業者が継続的に情報収集を行います。

この取り組みの主体

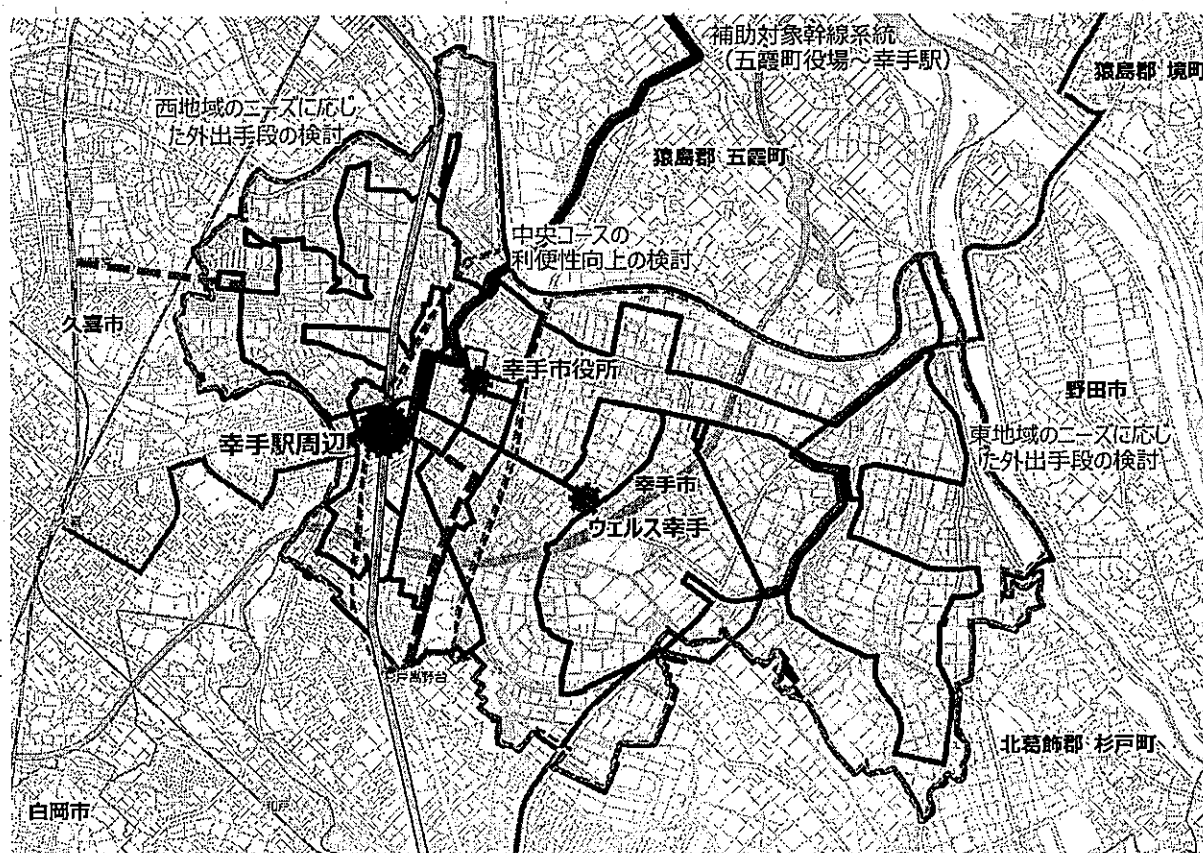
幸手市	公共交通事業者	関係機関・団体	市民・利用客
●	●		

（●：取り組み主体 ○：連携・協力）

3. これからの公共交通ネットワーク

本市の公共交通は、現状のネットワークの構成を活かし、地域の実情に応じた運行方法・運行形態の見直しや、新たな公共交通サービスの可能性、公共交通以外の送迎サービスとの連携などについて検討しながら、将来まで持続し、市民の日々の暮らしやまちづくりを支えていくことを目指します。また運行面だけでなく、拠点における待ち環境やわかりやすさ、市内外への外出での使いやすさの充実、市民意識の醸成を通じた公共交通の利用促進を図るとともに、まちの賑わいへの貢献を目指した取り組みを行います。（なお、市内循環バスは、今後の利用状況などによって、運行方法や形態の見直しを行った場合においても、本市の公共交通ネットワークの構成の中で、現状の役割を担っていきます。）

《これからの公共交通ネットワークのイメージ》



鉄道（東武日光線）	
地域間の路線（路線バス）	
うち補助対象幹線系統	
地域内の路線（幸手市 市内循環バス）	
・・・補助対象フィーダー系統	
他市町の路線	
代替手段の検討路線	
中心拠点	
乗換拠点	

《地域公共交通確保維持事業（幹線補助、フィーダー補助）について》

■地域公共交通確保維持費事業（幹線補助）：地域間の幹線（路線バス）

地域間の幹線である五霞町役場～桜まつり会場（まつり開催時）～幸手駅線（補助対象幹線系統）は、市内の鉄道駅（幸手駅）に接続するとともに、本市と五霞町の拠点施設を連絡することにより、日常生活における移動を確保しており、地域間の公共交通ネットワークを構成する上で重要な役割を担っています。一方で、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）により運行を確保・維持する必要があります。

■地域公共交通確保維持費事業（フィーダー補助）：地域内の幹線（幸手市市内循環バス）

市内循環バス（補助対象フィーダー系統）は、市内の鉄道駅、路線バス停留所に接続するとともに、市内の拠点施設と居住地を循環することにより、日常生活における移動を確保しており、本市の公共交通ネットワークを構成する上で特に重要な役割を担っています。一方で、自治体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（フィーダー補助）により運行を確保・維持する必要があります。

《補助系統に係る事業及び主体の概要》

系統	起点	経由地	終点	運行形態	主体	補助事業の活用
五霞町役場～ 桜まつり会場 （まつり開催時）～ 幸手駅線	五霞町役場	桜まつり会場 （まつり開催時）	幸手駅	路線定期運行	バス事業者	幹線補助
幸手市 市内循環バス	中央コース	幸手市役所	東埼玉総合病院		幸手市 （運行は事業者 者に委託）	フィーダー補助
	東 A コース	保健福祉 総合センター	東公民館			
	東 B コース	幸手市役所	東公民館			
	西 A コース	幸手市役所	コミュニティセンター			
	西 B コース	幸手市役所	南公民館			

VII

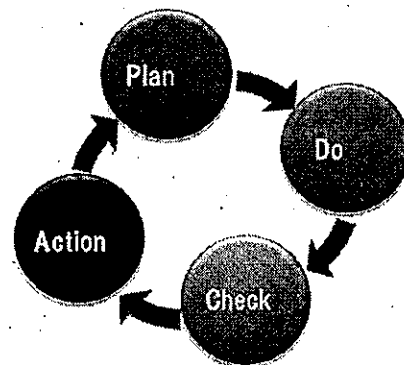
今後の進め方



本市の公共交通が目指す姿の実現に向け、計画期間において、本計画に基づく取り組みを進めていきます。また、目指す姿が実現できているかどうかを確認するための指標と目標値を設け、評価・検証を行います。

《達成状況の検証》

計画を進めるに当たっては、PDCA（Plan・Do・Check・Action）のサイクルによる継続的な取り組みを行い、必要に応じて適宜改善を図っていきます。取り組みの実施状況、目標の達成状況については、各年度および最終年度に確認、評価・検証し幸手市地域公共交通会議で報告します。また今後、本市の公共交通を取りまく地域や社会の情勢、交通手段に関する技術革新の動向、人々の意識・行動や嗜好・流行の変化によっては、計画内容の見直し・改善を行うことも必要となります。



Plan : 計画・調整など
 Do : 取り組みの実行
 Check : 進捗状況の確認、評価・検証
 Action : 見直し・改善

(取り組みの進め方)

	令和6年度(2024年度)				令和7年度(2025年度)				令和8年度(2026年度)				令和9年度(2027年度)				令和10年度(2028年度)			
	4	7	10	1	4	7	10	1	4	7	10	1	4	7	10	1	4	7	10	1
Plan	次年度の計画・調整				次年度の計画・調整				次年度の計画・調整				次年度の計画・調整				次年度の計画・調整			
Do	取組の実行				取組の実行				取組の実行				取組の実行				取組の実行			
Check	前年度の確認				前年度の確認				前年度の確認				前年度の確認				前年度の確認 全体の評価・検証			
Action	見直し・改善				見直し・改善				見直し・改善				見直し・改善				見直し・改善			

* 前年度の取り組み状況の確認、全体の評価・検証の結果は、幸手市地域公共交通会議で報告。

《評価指標と目標値》

本計画が「目指す姿」の実現に向けた「5つの方向性」に対し、達成状況を測るための「ものさし(目安)」として、評価指標と目標値を以下のように設定します。なお現況値については、令和5年度(2023年度)の基礎調査期間に入手可能な情報をもとに設定しました。新型コロナウイルス感染拡大後の外出行動状況など、計画期間中に大きな変化があった場合には目標値の見直しを行います。

方向性1

将来にわたり、地域にふさわしい公共交通を
持続します

●達成イメージ：市営の公共交通を、持続的に運行している。

市営の公共交通を持続的に運行し、人口減少が進展する状況においても現況値と同等以上の運行経費を確保していることを指標とします。

・指標① 市営の公共交通（市内循環バスなど）の運行経費（市による投入額の確保）

現況値（令和4年度（2022年度））

目標値（令和10年度（2028年度））

38,410 千円／年

53,791 千円／年（現状以上）

・市内循環バスなどの費用の合計

●達成イメージ：市営の公共交通が、効率的に運営できている。

定期的な見直しなどによって運行・運営が効率的になり、市内循環バスの収支率が上がっていることを指標とします。

・指標② 市内循環バスの収支率

現況値（令和4年度（2022年度））

目標値（令和10年度（2028年度））

7.98%

9.20%（現状以上）

・市内循環バスの運行経費に対する運賃収入の割合

方向性2

高齢化などを見据え、外出手段を確保し、
便利にする調整・工夫をします

●達成イメージ：公共交通を利用した外出が増えている。

市民などが日々の外出で公共交通を便利に使えるようになり、多くの人が公共交通を利用して外出していることを指標とします。

・指標③ 市内の公共交通（鉄道・バス・タクシー）の利用客数の合計

現況値（令和4年度（2022年度））

目標値（令和10年度（2028年度））

5,326 千人／年

5,400 千人／年（現状以上）

・市内循環バスの利用客数、幸手駅の乗降人員、朝日自動車の路線バスの輸送人員（市内を運行する路線）、市内タクシーの輸送人員の合計（市資料、各運行事業者保有データ、タクシー協会資料による）

なお、市内の公共交通のうち、地域公共交通確保維持改善事業の補助を活用する市内循環バス（令和 4 年度（2022 年度）利用客数 23 千人）、朝日自動車（五霞町役場～幸手駅線）（令和 4 年度（2022 年度）輸送人員 50 千人）については、それぞれ単独でも現状以上の利用客数を目指します。

（五霞町地域公共交通計画（令和 9 年度（2027 年度）目標値）では、朝日自動車当該路線の輸送人員 55 千人を目指しています。）

方向性 3

利用時のわかりやすさ、
やさしさを充実します

●達成イメージ： 公共交通に満足している市民が増えている。

公共交通全体のわかりやすさ・やさしさが充実し、市内循環バスに対する市民の満足度が向上していることを指標とします。

・指標④ 市内循環バスの満足度

現況値（令和 4 年度（2022 年度））	目標値（令和 10 年度（2028 年度））
42%	50%以上

・市民アンケート（令和 4 年度（2022 年度））による「満足」「やや満足」との回答の割合の計

方向性 4

将来にわたって確保・維持していけるように、
公共交通を利用する意識の醸成を図ります

●達成イメージ： 公共交通への意識の醸成を主旨とする取り組みが着実に行われている。

市民のクルマ利用の見直し、公共交通に対する意識の醸成を促す取り組み（モビリティ・マネジメント）が着実に行われていることを指標とします。

・指標⑤ 公共交通のことを考える機会を提供する会合・イベントなどの開催回数

現況値	目標値（令和 10 年度（2028 年度））
—	4 回以上/年

・市民の会合などの開催回数、地区・イベントへ出向いての広報活動の実施回数

●達成イメージ： 使える時には公共交通を使う外出スタイルが徐々に広がっている。

意識の醸成を促す取り組みにより、市内循環バスを全く使わない市民が減少していることを指標とします。

・指標⑥ 市内循環バスを利用しない市民の割合

現況値（令和4年度（2022年度））

目標値（令和10年度（2028年度））

92%

80%以下

・市民アンケート（令和4年度（2022年度））による「市内循環バスを利用しない」との回答の割合

方向性5

まちの賑わい創出に貢献する方策を
模索します

●達成イメージ： まちの賑わいに貢献する公共交通の取り組みが着実に行われている。

観光と公共交通が連携した取り組みが着実に行われていることを指標とします。

・指標⑦ 観光と公共交通が連携した企画の件数

現況値

目標値（令和10年度（2028年度））

2件／年

5件以上／年

・観光などの関係者と公共交通の運行事業者が連携したイベント・キャンペーン・企画の件数

《進捗管理》

計画全体の取り組みの進捗確認や結果の評価・検証を行う主体が必要であり、「幸手市地域公共交通会議」において行います。

《今後の取り組みのスケジュール》

取り組みごとの具体的な実施体制などについて調整・決定し、令和6年度(2024年度)以降の5年間で、具体的な実施内容や方法の検討、準備を行いながら取り組みを進めます。必要に応じて試行、実証運行を実施し、状況によっては計画の見直しも適宜行います。取り組みの進捗状況や、指標とした数値の経過を把握可能なものについて毎年確認を行い、最終的な目標の達成状況を令和10年度(2028年度)に検証します。

取り組み		計画期間（年度）				
		2024 (令和6)	2025 (令和7)	2026 (令和8)	2027 (令和9)	2028 (令和10)
1. 将来にわたり、地域にふさわしい公共交通を持続します						
1-1	公共交通の持続的な運行			継 続		
1-2	運行形態の見直しによる持続的な運行		検討・見直し		実 施	
1-3	日常的な利用客（固定客）の確保			継 続		
1-4	持続的な運営のための方策の検討			継 続		
2. 高齢化などを見据え、外出手段を確保し、便利にする調整・工夫をします						
2-1	市内の外出手段の効率的な確保		検討・見直し		実 施	
2-2	市内のお出かけの利便性向上のための運行・運用方法の工夫			検討・実施		
2-3	市外へのお出かけの利便性向上のための運行・運用方法の工夫			継 続		
2-4	福祉と連携した外出支援			継 続		
3. 利用時のわかりやすさ、やさしさを充実します						
3-1	市の公共交通全体のわかりやすさの充実			検討・実施		
3-2	乗り場での案内の充実			検討・実施		
3-3	乗り継ぎ拠点での案内の充実			検討・実施		
3-4	乗り継ぎ拠点での待ち環境の充実			検討・実施		
3-5	人にも地球にもやさしい利用環境			検討・実施		
4. 将来にわたって確保・維持していけるように、公共交通を利用する意識の醸成を図ります						
4-1	市民への広報PR			継 続		
4-2	地域が中心になって考える機会の提供			検討・実施		
4-3	市民が乗る機会・考える機会の提供			検討・実施		
4-4	運転免許証返納者への支援			継 続		
5. まちの賑わい創出に貢献する方策を模索します						
5-1	イベント開催時の連携			継 続		
5-2	観光オンシーズに公共交通が連携した企画などの検討			検 討		
5-3	来訪者の利便性の充実			継 続		

（取り組みの検証）

- 実施状況、把握可能な指標を、毎年チェック
- 最終年度に、すべての取り組み、全目標値の達成状況を検証

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) 9年度
「国際興業(株)・イーグルバス(株)」の令和10年度、令和11年度については、令和9年度事業から土日・祝日の日数分の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)～幸手駅線	991.5	
合 計			991.5	

(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
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」)

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) 10年度
「国際興業(株)・イーグルバス(株)」の令和10年度、令和11年度については、令和9年度事業から土日・祝日の日数分の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)～幸手駅線	993.5	
合 計			993.5	

(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「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) 11年度
「国際興業(株)・イーグルバス(株)」の令和10年度、令和11年度については、令和9年度事業から土日・祝日の日数分の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)～幸手駅線	998.0	
合 計			998.0	

(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。
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は、その旨を記載することであり、補助対象期間の計画と比べて、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」)

路線図

申請番号2

令和7年度実績
 キロ程 7.5km
 運行回数 13.5回
 輸送人員 54,061人
 平均乗車密度 2.2
 輸送量 29.7

□ 停留所
 □ 起終点停留所

色別	運行系統	キロ程	備考
	五霞町役場前～令和橋～幸手駅線	7.5km	

朝日自動車株式会社

令和 9 年度

※「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。

補助ブロック名	申請番号	特例措置	運行系統			計画運行日数	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		地域公共交通両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両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	他路線との割合部分に係るキロ程		他路線との割合率 ル÷チ (「チー(リ＋ヌ＋ル)」÷「チー」)	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割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		ル			
武蔵相模	2		系統町役場の一本千原	五原町役場前	令和橋 幸手駅	365 日	4,855 回 (13.3)	2.1	27.9 人	往7.5km 復7.5km	(平均) 7.5km		(平均)	往4.0km 復4.0km	(平均) 4.0km		(平均)			46.56%
	3																			
	4																			
	5																			
合計			系統							往7.5km 復7.5km	7.5km	往0.0km 復0.0km	0.0km	往4.0km 復4.0km	4.0km	往0.0km 復0.0km	0.0km	往0.0km 復0.0km	0.0km	

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 ($\text{チー} \div (\text{リ} + \text{ヌ}) + \text{チー} = \text{ゾ}$)	計画実車走 行キロ	補助対象 経常費用 の見込額 ヘ・ホ・フ・ゾ・マの乗カ	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×ワ以上の額:ヨ	
						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 ($d+e+f)/3 = \text{ノ}$)	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 ($f \times \text{コ} \div (\text{リ} + \text{ヌ}) \times \text{フ} = \text{g}$)	経常収益 控除額 ノと 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 ノーh=ノ		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 ヤ'÷マ' =d	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 ヤ'÷マ' =e	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 ヤ'÷マ'=f		
武蔵 相模	2		46.666%	72,825.0 km	0円	145円.55銭	0円.00銭	0円.00銭	145円.55銭	145円.55銭	9,091,463円	68,686.4 km	132円.35銭	10,308,032円	68,844.2 km	149円.72銭	10,784,593円	69,770.4 km	154円.57銭	10,599,678 円
	3																			0 円
	4																			0 円
	5																			0 円
合計				72,825.0 km	0円						9,091,463円	68,686.4 km		10,308,032円	68,844.2 km		10,784,593円	69,770.4 km		10,599,678 円

補助ブロック名	申請番号	特別措置	補助対象経常収益を控除した額 カーヨ=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	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×ラ=ツ	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 ソ×ラ'=ツ'	計画平均乗車密度が5人未満の路線 ツ×みなし運行回数÷①計画運行回数=ホ	補助対象経費 ナ	計画額 ナ×1/2=ラ	経常費用から経常収益を控除した額 ニ×ワ-ヨ=ム	損失額から国庫補助額を控除した額 ム-ラ=ウ
武蔵相模	2		14,528,588 円	11,307,719 円	11,307,719 円	5,276,860 円	5,276,860 円	1,983,781 円	1,983 千円	991.5 千円	14,528,588 円	13,537,088 円
	3											0 円
	4											0 円
	5											0 円
	合計		14,528,588 円	11,307,719 円	11,307,719 円	5,276,860 円	5,276,860 円	1,983,781 円	1,983 千円	991 千円	14,528,588 円	13,537,088 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	2			0.0%	13,537,088円	100.0%		0.0%	0円	0.0%	
	3				0円				0円		
	4				0円				0円		
	5				0円				0円		
合計			0円	0.0%	13,537,088円	100.0%	0円	0.0%	0円	0.0%	

(1) 記載要領

- 1.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。
- 2.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ついては、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。
- 3.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308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。
- 4.「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。
- 5.「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。
- 6.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。
- 7.「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」のいずれに該当するかを記載すること。
- 8.「補助金交付要綱別表2(注)4.の運用割合」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。
- 9.「改定率」欄は、認可を受けた旅客運賃の上限定率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。
- 10.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。
- 11.「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26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。
- 12.「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日当たり計画運行回数又は平日1日当たり計画運行回数のいずれかを記載する。
- 13.「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。
- 14.「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。
- 15.「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。
- 16.「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、「リ」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。
- 17.「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。
- 18.「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。
- 19.「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。
- 20.「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)。
- 21.「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。
- 22.「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。
- 23.計算上生じた単位未満の端数は切り捨てること。
- 24.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

1. 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。
2. 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。
3. 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
4. 旅客運賃の上限定率認可を受け、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

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)	km	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')	km	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'')	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) $\text{ロ}'' \div \text{ハ}'' = \text{a}$	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) $\text{ロ}' \div \text{ハ}' = \text{b}$	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) $\text{ロ} \div \text{ハ} = \text{c}$
武蔵・相模			

※「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 ($\text{a} + \text{b} + \text{c}$) / 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値 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	0 円 0 銭	617 円 70 銭	0 円 0 銭	0 円 0 銭	円 銭
	0 円 0 銭	円 銭	0 円 0 銭	0 円 0 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	1/3	
		基準期間の 年度	1/3	
		基準期間の 年度	1/3	

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 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					チ	オ			リ	ヌ		ル			
①＝カツコ内、②、①×②＝③、チ、オ、オ÷チ＝ク、リ、ヌ、ル、ル÷チ (チー(リ＋ヌ＋ル))÷チ＝ラ																					
武蔵 相模	2		五箇年 定期前 一年手 取	五箇年 定期前 年度	令和10 年度	東千原	365 日	4,885 回 (13.3)	2.1	27.9 人	往7.5km 復7.5km	(平均) 7.5km		(平均)	往4.0km 復4.0km	(平均) 4.0km		(平均)		(平均)	46.66%
合計	系統										往7.5km 復7.5km	7.5km	往0.0km 復0.0km	0.0km	往4.0km 復4.0km	4.0km	往0.0km 復0.0km	0.0km	往0.0km 復0.0km	0.0km	

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))÷チニラ	計画実車走行キロ ウ	補助対象経常費用の見込額 ヘ×ウ以下の額 カ	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×ウ以上の額 コ		
						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 (ド+エ)/3 = ノ	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 (×コ)+(1+コ) × フ = グ	経常収益 控除額 ケと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 ノーh = ノ		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 ヤ'÷マ' = 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 ヤ'÷マ' = エ	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 ヤ'÷マ' = イ	
武蔵相模	2		46.66%	72,975.0 km	0円	145円.55銭	0円.00銭	0円.00銭	145円.55銭	145円.55銭	9,091,463円	68,686.4 km	132円.36銭	10,308,032円	68,844.2 km	149円.72銭	10,784,593円	69,770.4 km	154円.57銭	10,621,511円
																				0円
																				0円
																				0円
合計				72,975.0 km	0円						9,091,463円	68,686.4 km		10,308,032円	68,844.2 km		10,784,593円	69,770.4 km		10,621,511円

補助ブロック名	申請番号	特別措置	補助対象経常費用から経常収益を控除した額 カーヨ=タ	補助対象経常費用の算定額 カ×9/20=レ	タ又はレのうちいずれか少ないほうの額 ソ	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×ラ=ツ	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 ソ×ラ'=ツ'	計画平均乗車密度が5人未満の路線 ツ×みなし運行回数=ネ	補助対象経常費用 ナ	計画額 ナ×1/2=ラ	経常費用から経常収益を控除した額 ニ×ワ-ヨ=ム	損失額から国庫補助額を控除した額 ムーラ=ウ
武蔵相模	2		14,558,512円	11,331,010円	11,331,010円	5,287,729円	5,287,729円	1,987,868円	1,987千円	993.5千円	14,558,512円	13,565,012円
												0円
												0円
												0円
合計			14,558,512円	11,331,010円	11,331,010円	5,287,729円	5,287,729円	1,987,868円	1,987千円	993千円	14,558,512円	13,565,012円

補助ブロック名	申請番号	特別措置	ウの負担者とその負担割合								「その他の者」の具体的な概要
			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	
武蔵・相模	2			0.0%	13,565,012円	100.0%		0.0%	0円	0.0%	
	0										
	0										
	0										
合計			0円	0.0%	13,565,012円	100.0%	0円	0.0%	0円	0.0%	

(1) 記載要領

- 1.乗合バス事業の収益、乗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。
- 2.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おいては、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。
- 3.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。
- 4.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。
- 5.「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。
- 6.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。
- 7.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」のいずれに該当するかを記載すること。
- 8.「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。
- 9.「改定率」欄は、認可を受けた旅客運賃の上限度定率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。
- 10.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。
- 11.「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。
- 12.「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日当たり計画運行回数又は平日1日当たり計画運行回数のいずれかを記載する。
- 13.「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。
- 14.「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。
- 15.「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い、当該補助ブロック内区間(系統キロ程(リ)～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。
- 16.「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、「リ」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。
- 17.「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。
- 18.「計画乗車走行キロ」の欄、「補助対象系統のキロ当たり経常収益」の「乗車走行キロ」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。
- 19.「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。
- 20.「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、(ヅ)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、(ヅ)の金額を記載する(千円未満の端数は切り捨てること)。
- 21.「補助対象系統の乗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。
- 22.「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。
- 23.計算上生じた単位未満の端数は切り捨てること。
- 24.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

1. 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。
2. 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。
3. 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
4. 旅客運賃の上限度定認可を受け、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)

事業者名 朝日自動車株式会社

令和 11 年度

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	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)	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	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')	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	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'')	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) 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			

※「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=ニケ	キロ当たり経常収益 イ÷ハ=ト
武蔵・相模	0 円 0 銭	617 円 70 銭	0 円 0 銭	0 円 0 銭	円 銭
	0 円 0 銭	円 銭	0 円 0 銭	0 円 0 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 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																				
				①＝カ ツ 内	②	①×② ＝③					チ	オ	オ÷チ＝ク	リ	ヌ	ル	ル÷チ	(チ－(リ＋ヌ＋ハ))÷チ＝マ								
武蔵・ 相模	2	五野町役場前 一乗車区	五野町役場前	令和橋	幸手駅	365 日	4,850 回 (132)	2.1	27.7 人	往7.5km 復7.5km	(平均) 7.5km		(平均)		往4.0km 復4.0km	(平均) 4.0km		(平均)			46.656%					
	3																									
	4																									
	5																									
合計		系統								往7.5km 復7.5km	7.5km	往0.0km 復0.0km	0.0km		往4.0km 復4.0km	4.0km	往0.0km 復0.0km	0.0km	往0.0km 復0.0km	0.0km						

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+ス)」÷「チニズ」)	計画実車走行キロ ワ	補助対象経常費用の見込額 ハ×ワ以下の額	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×ワ以上の額:ヨ	
						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 $(d+e+f)/3 = \text{ノ}$	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 $f \times \text{コ} \div (1 + \text{コ}) \times \text{フ} = \text{g}$	経常収益控除額 ケと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 ノ-h = ノ		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 ヤ'÷マ' = ロ $\text{ノ} - \text{h} = \text{ノ}$	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 ヤ'÷マ' = ロ	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 ヤ'÷マ' = ロ
武蔵相模	2		46.66%	72,750.0km	0円	145円.55銭	0円.00銭	0円.00銭	145円.55銭	9,091,463円	68,686.4 km	132円.36銭	10,308,032円	68,844.2 km	149円.72銭	10,784,593円	69,770.4 km	164円.57銭	10,588,762 円
	3																	0 円	
	4																	0 円	
	5																	0 円	
合計				72,750.0 km	0円					9,091,463円	68,686.4 km		10,308,032円	68,844.2 km		10,784,593円	69,770.4 km		10,588,762 円

補助ブロック名	申請番号	特別措置	補助対象経常費用から経常収益を控除した額 カーヨ=タ	補助対象経常費用の限度額 カ×ヨ/20=レ	タ又はレのうちいずれか少ないほうの額 ソ	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×ラ=ツ	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 ソ×ヅ=ツ'	計画平均乗車密度が5人未満の路線 ツ×みなし運行回数÷①計画運行回数=ホ	補助対象経費 ナ	計画額 ナ×1/2=ラ	経常費用から経常収益を控除した額 ニ×ワ-ヨ=ム	損失額から国庫補助額を控除した額 ム-ラ=ウ
武蔵相模	2		14,513,625 円	11,296,074 円	11,296,074 円	5,271,425 円	5,271,425 円	1,996,751 円	1,996 千円	998.0 千円	14,513,625 円	13,515,625 円
	3											0 円
	4											0 円
	5											0 円
	合計		14,513,625 円	11,296,074 円	11,296,074 円	5,271,425 円	5,271,425 円	1,996,751 円	1,996 千円	998 千円	14,513,625 円	13,515,625 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								「その他の 者」の具 体的概 要
			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	
武蔵 相模	2			0.0%	13,515,625円	100.0%		0.0%	0円	0.0%	
	3										
	4										
	5										
合計			0円	0.0%	13,515,625円	100.0%	0円	0.0%	0円	0.0%	

(1) 記載要領

1. 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。
2. 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。
3. 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営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、自賃第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。
4. 「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。
5. 「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。
6. 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。
7. 「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」のいずれに該当するかを記載すること。
8. 「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。
9. 「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。
10. 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、その比率に同じ低い方をカッコ書きの番号とすること。
11. 「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。
12. 「計画運行回数」の欄には、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こと。
13. 「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。
14. 「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。
15. 「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とし、当該補助ブロック内区間(系統キロ程(リ)一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(リ))に係るキロ程を記載すること。
16. 「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、「リ」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。
17. 「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。
18. 「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。
19. 「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。
20. 「補助対象経費」の欄は、(ホ) (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(ホ)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(ホ)の金額又は(ツ)の金額に、(ツ')の金額から左記の場合の(ホ)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(千円未満の端数は切り捨てること)。
21. 「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出資割合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。
22. 「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。
23. 計算上生じた単位未満の端数は切り捨てること。
24. 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

1. 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。
2. 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。
3. 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
4. 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
補助金担当部門	(責任者役職・氏名) 運輸部長 田沼 健一 (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)

寒地調査日 申請番号2令和7年4月28日 申請番号3.4令和7年4月24日 申請番号5令和7年4月23日																		
運行系統				年間輸送実績				經常収益		經常費用		平均乗車密度算定			市町村による回数乗降入等の有無			
申請番号	運行系統名	起点	主な経由地	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)	營業外収益(E)(円)	計(B)+(D)+(E)(円)	1系統当り經常費用(F)(円)	平均賃率(F)(円)	平均乗車密度(B)(C)×(F)(G)	輸送量(A)×(G)	備考
2	五箇町役場～令和橋 ～幸手駅	五箇町役場	令和橋	7.5	13.5	54,061	4.0	216,244.0	10,657,672	69,770.4	0	126,921	10,784,593	25,496,895	68.81	2.2	29.7	有無
3	五箇町役場～五箇町役場 ～幸手駅	本庄駅南口	五箇町役場															
4	五箇町役場～五箇町役場 ～幸手駅	宮本町車庫	五箇町役場															
5	本庄駅南口～小島南 神電支所～神電総合支所	本庄駅南口	小島南															
合計				7.5		54,061		216,244.0	10,657,672	69,770.4	0	126,921	10,784,593	25,496,895				

【記載要領】

- この事項は、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)。
- 申請番号は、生活交通関係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、簡便系統の場合は、1往復で運行回数1回とする。
- 1人平均乗車キロは、運行系統ごとに其他調査に基づいて記載すること。
- 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。
- 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回以上其他調査を基とし、その結果により算出すること、また、其他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位以下切り捨て)まで算出して記載すること。
- 1系統当たり經常費用は、補助対象事業者の乗車走行キロ当たり經常費用に当該系統の乗車走行キロを乗じたものとする。
- 平均賃率は、停留所相互間距離(運賃額)と運賃額とを乗じて算出すること(後述の通り)。
- 平均乗車密度は(B)÷(C)×(F)と算出する。
- 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、ストライク、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。
- 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、運送雑収及び營業外収益の合計欄については必ず記載すること。
- 市町村による回数乗降入等の有無は、運送収入に含まれるものの有無について記載すること。

事業者名	朝日自動車株式会社
運行計画担当部門	(担当者役職・氏名) 運輸部長 田沼 健一
補助金担当部門	(担当者役職・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)

実態調査日 申請番号2令和8年4月17日 申請番号3.4令和8年4月20日 申請番号5令和8年4月21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
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)	運送 支弁の 平均費 率× 車× 日数 + 運送 支弁の 適用 平均費 率× 車× 日数	平均 貨率 (F) (円)	平均乗車 密度 (B) (C)×(F) (G)	輸送量 (A)×(G)									
2	五霞町役場前 ～令和橋～幸手駅	五霞町役場前	幸手駅	7.5	13.3	53,123	3.9	207,179.7	10,472,757	72,825.0	0	126,921	10,599,678	25,128,266	71.48	(71.48×365日) 365日	2.0	26.6	有	無							
合計				7.5	7.5	53,123		207,179.7	10,472,757	72,825.0	0	126,921	10,599,678	25,128,266													

【記載要領】

1. この表は、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基づいて、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。
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周を運行回数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系統当りの経常費用は、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輸送収入を乗じたものとする。
10. 平均貨率は、停留所相互間の運賃率(停留所相互間のキロ程)により算出すること(未納税除く)。ただし、補助対象期間中に運賃改定があった場合は、改定後の平均貨率を算出すること、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から除くものとする。
11. 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は、運賃改定があった場合や特記すべき事項について、改定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。

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②）

事業者名：朝日自動車株式会社

系 統 名：五霞町役場前～令和橋～幸手駅線

運行区間：五霞町役場前～令和橋～幸手駅

（１）取組内容

①沿線観光地への利用促進

沿線観光地の権現堂（桜の名所）について、関係自治体と連携し、桜だけでなく紫陽花・彼岸花等、来場者が見込まれる期間にＰＲ活動を行い、路線バスの利用増に繋げる。

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発売。定期券発売所が近くにない通勤の利用客の利用促進に繋げる。

③桜まつり開催時の定時性確保

桜まつり開催時は交通渋滞により大幅な遅延が発生してしまうため、駐車場の確保等を関係自治体へ協力を求め、定時制を確保することで、祭り会場への利用増に繋げる。

④「バスの乗り方教室」の開催

バスの乗り方教室を五霞町のイベント時に開催し、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・幸手市・五霞町

②朝日自動車株式会社

③朝日自動車株式会社・幸手市・五霞町

④朝日自動車株式会社・五霞町

（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１，２００人の増員を図り年間２５万４千円の収入増を図る。

（４）実施に向けたスケジュール

①令和８年１０月～令和９年９月（関係各所と権現堂のＰＲ検討）

②令和８年１０月～令和９年９月

③令和８年１０月～令和９年９月（関係各所と渋滞緩和対策の検討）

④令和８年１０月～令和８年１１月（五霞町ふれあい祭りでのバス教室開催を準備）

(5) 実施時期

①令和8年10月～令和9年9月

②令和8年10月～令和9年9月

③令和9年3月

④令和8年10～11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

沿線観光地である権現堂について関係各所と連携し、花の開花時期に合わせてバスの利用促進を図る。

(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42.3%→取組後43.3% (+1.0%)

	経常収益	経常費用	経常収支	収支率	増減
取組前	10,784,593	25,496,895	-14,712,302	42.3%	
取組後	11,039,562	25,496,895	-14,457,333	43.3%	1.0%

載されている者又は地域公共交通確保維持事業に係る地域公共交通計画を作成した活性化法法定協議会とする。

- 2 国土交通大臣（以下「大臣」という。）は、予算の範囲内において、第6条の補助対象事業に係る補助対象経費の1/2に相当する額以内の額を、補助対象事業者に対し交付する。ただし、災害等の予期しない事由により欠損が増大した場合その他特に調整を必要とする場合には、予算の範囲内で額を増減することができる。

（補助対象期間）

第5条 本節における補助対象事業の補助対象期間は、国庫補助金の交付を受けようとする会計年度（財政法（昭和22年法律第34号）第11条に規定する会計年度をいう。以下同じ。）の9月30日を末日とする1年間とする。

（補助対象事業の基準）

第6条 本節における補助対象事業は、別表1に定める要件に適合する運行系統に係る運行であって、かつ、別表2に定めるところにより補助対象経費の額が算定されるものとする。

- 2 前項の規定は、利便増進計画又は運送継続計画に地域間幹線系統と位置付けられた運行系統については、当該利便増進計画又は当該運送継続計画に実施予定期間として定められた期間中に限り、「別表1」とあるのは「別表3」と、「別表2」とあるのは「別表4」と読み替えるものとする。

（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（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。ただし、次条第1項の認定の申請に必要な地域公共交通計画の計画期間が、補助対象期間に満たない場合について、その満たない計画期間が6月以下である場合には、合理的理由があると認められるときは、当該地域公共交通計画の計画期間内とみなす。

- 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（活性化法第1条に規定する地域旅客運送サービスをいう。以下同じ。）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

- 2 前項の地域公共交通計画には、次に掲げる事項について具体的に記載した書類を添付するものとする。

- 一 地域公共交通確保維持事業の内容及び実施主体に関する詳細
- 二 前項第一号の運行系統の概要及び運送予定者
- 三 前項第一号の運行系統の利用者の数、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・測定方法
- 四 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
- 五 別表1の補助対象事業の基準ホただし書（前条第2項の場合においては、別表3の補助対象事業の基準ホただし書）に基づき、活性化法法定協議会が平日1日当たりの運行回数が3回以上で足りると認めた運行系統にあっては、当該運行系統の概要
- 六 別表1の補助対象事業の基準ニ（前条第2項の場合においては、別表3の補助対象事業の基準ニ）に基づき、活性化法法定協議会が「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」と認めた市町村への需要に対応して設定された運行系統にあっては、当該市町村の一覧
- 七 地域公共交通確保維持事業の生産性を向上させる取組（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）
- 3 第6条第2項の規定による補助対象事業の基準の特例（以下この節において「利便増進特例」又は「運送継続特例」という。）を受けようとする場合においては、第1項及び第2項の規定にかかわらず、第1項及び第2項に掲げる事項のうち利便増進計画又は運送継続計画に記載された事項については、記載を省略することができる。
- 4 活性化法法定協議会は、第2項第二号の運行系統に係る運送予定者の選定に当たっては、これに拠りがたい事情があると大臣が認める場合を除き、サービスの品質・企画内容、価格等を総合的に比較考慮するため、企画競争その他これに準ずる競争性のある方法により行わなければならない。なお、一の補助対象期間を分割して又は複数の補助対象期間にまたがって運送予定者を選定することを妨げない。
- 5 補助対象期間の前々補助対象期間及び前々々補助対象期間において、第2項第七号に規定する定量的な効果目標の達成度合いが著しく悪い状況（当該補助対象期間の収支率がいずれもその前年度の補助対象期間の収支率を下回る状況）となった運行系統にあっては、同号における生産性を向上させる取組の実施状況を踏まえ、当該運行系統の収支率を改善させるための具体的な取組内容及び収支率の改善目標値を記載した「改善計画（2ヶ年計画）」を策定し、地域公共交通計画に添付するものとする。ただし、燃料高騰等のやむを得ない外的要因により当該目標の達成度合いが著しく悪い状況となったと認められる場合を除く。
- 6 補助対象期間の前補助対象期間の終了時において、前補助対象期間、前々補助対象期間及び前々々補助対象期間のいずれもが、定量的な効果目標の達成度合いが著しく悪い状況となった運行系統にあっては、前項の改善計画を実施するものとする。ただし、燃料高騰等のやむを得ない外的要因により当該目標の達成度合いが著しく悪い状況となったと認められる場合を除く。

（地域公共交通計画の認定の申請）

第8条 活性化法法定協議会は、本節の補助金の交付を受けて補助対象系統の運行を確

3 「幸手市市内循環バス」 (地域内フィーダー系統)

提出資料

市内循環バス路線図

- 中央コース(小型バス)
- 東Aコース(ワゴン)
- 東Bコース(ワゴン)
- 西Aコース(ワゴン)
- 西Bコース(ワゴン)

凡例

- 杉戸町・五霞町・朝日自動車バス路線
- 道路
- 河川・水路等
- 公園・グラウンド等
- 市役所
- 警察署・交番
- 消防署・消防署分署
- 郵便局
- 小中学校・高校・大学・専門学校
- 病院
- 公立保育園・幼稚園
- 市内公共施設

市内循環バスの乗り方 バス乗車から降車までの流れ

①停留所へ

停留所でのバスの先行や後発をご確認ください。
停留所の色は、コースごとに分けています。ただし、複数のコースで共通する停留所は赤色(右イラスト)で表示しています。



②バス乗車

運賃は乗車(往復)のみです。バスが停留所に到着しましたら、乗車口よりそのまま乗車ください。
なお、車いすのご乗車を希望される場合には、乗務員がスロープ又はリフトをご用意いたします。

③目的地で降車ボタンを押す

車内アナウンスで目的地の停留所名が放送されましたら、降車ボタンを押してください。



④両替

中央コースでは、運賃箱に備え付けられた両替機に紙幣又は硬貨を入れてください。それ以外のコースでは、乗務員にお申し付けください。
※両替機は両替機が故障している場合があります。



⑤運賃を支払う

お降りの際に現金を運賃箱に入れてください。なお、1日乗車券をご購入される方は、乗務員にお申し付けください。
※乗車券は両替機又は乗務員に渡す必要があります。



⑥バス降車

降車時は必ず車両が完全に止まってからお立ちください。



補助対象地域間幹線系統

「朝日自動車 五霞町役場前～令和橋～幸手駅線」

(4) 西Aコース

①幸手市役所、②桜堤入口、
③北三丁目集会所前、④幸手駅西口で
補助対象地域間幹線系統 朝日自動車
五霞町役場～幸手駅線と接続

(1) 中央コース

①幸手市役所、②増玉りそな銀行前、
③幸手駅東口で
補助対象地域間幹線系統 朝日自動車
五霞町役場～幸手駅線と接続

(5) 西Bコース

①幸手市役所、②幸手駅西口で
補助対象地域間幹線系統 朝日自動車
五霞町役場～幸手駅線と接続

(2) 東Aコース

①幸手市役所で
補助対象地域間幹線系統 朝日自動車
五霞町役場～幸手駅線と接続

(3) 東Bコース

①幸手市役所で
補助対象地域間幹線系統 朝日自動車
五霞町役場～幸手駅線と接続

市内循環バス運行日数・回数算出表(令和7年10月～令和8年9月)
 運行日:月～土(祝日・年末年始(12/29～1/3)を除く)

※:運休日(日・祝・年末年始(12/29～1/3))

		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	
10月	曜 日	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	合 計
	運行日	○	○	○		○	○	○	○	○	○			○	○	○	○	○		○	○	○	○	○	○		○	○	○	○	○		
	曜 日	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	合 計	
11月	運行日		○		○	○	○	○		○	○	○	○		○		○	○	○	○	○	○				○	○	○	○	○	○	○	23
	曜 日	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	合 計	
	運行日	○	○	○	○	○		○	○	○	○		○		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○		○	○	○	○	○	○		
12月	曜 日	○	○	○	○	○	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	合 計
	運行日							○	○	○	○	○	○		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○		
	曜 日	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	合 計
1月	運行日				○	○	○	○	○	○			○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	24
	曜 日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	合 計	
	運行日	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	23
2月	曜 日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	合 計	
	運行日	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	23	
	曜 日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	合 計
3月	運行日				○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	26
	曜 日	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	合 計
	運行日	○	○	○		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
4月	曜 日	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	合 計
	運行日	○	○	○		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	曜 日	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	合 計
5月	運行日	○					○	○	○		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	23
	曜 日	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	合 計	
	運行日		○					○	○		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
6月	曜 日	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	合 計	
	運行日	○	○	○	○	○		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	26
	曜 日	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	合 計
7月	運行日				○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	曜 日	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	合 計
	運行日	○	○	○	○	○		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
8月	曜 日	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	合 計
	運行日		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	25
	曜 日	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土
9月	運行日	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	24

計画運行日数
294

【計画運行回数算出根拠】

運行系統名等 (申請番号)	計画運行日数	回数/日	計画運行回数
(1)中央コース	294	8(便)	2,352
(2)東Aコース	294	4(便)	1,176
(3)東Bコース	294	4(便)	1,176
(4)西Aコース	294	4(便)	1,176
(5)西Bコース	294	4(便)	1,176

運賃

区分		1乗車(1回)	1日乗車券
大人	中学生以上	200円	300円
小児	小学生	100円	200円
幼児・乳児	小学生未満	無料	

※1日乗車券は利用日当日限り有効で、何回でもご乗車することが出来ます。なお、1日乗車券は車内でのみ購入出来ます。

割引運賃

区分		1乗車(1回)	1日乗車券
①身体障害者手帳・療育手帳・精神障害者保健福祉手帳の交付を受けている方		100円	200円
②療育手帳・療育手帳・療育手帳の交付を受けている方		100円	200円
③上記①②に該当する方と乗車する介護者(1人まで)			

※運賃のお支払い時に上記の各手帳又は介護保険被保険者証などを提示された場合に限り、割引運賃にてご乗車出来ます。

中央コース

【所要時間:約55分】

No	停留所名	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	8便
1	幸手市役所	8:00	9:15	10:25	11:35	13:30	14:40	15:50	17:00
2	幸手北モール	8:03	9:18	10:28	11:38	13:33	14:43	15:53	17:03
3	荒宿交差点	8:04	9:19	10:29	11:39	13:34	14:44	15:54	17:04
4	埼玉りそな銀行前	8:05	9:20	10:30	11:40	13:35	14:45	15:55	17:05
5	中1丁目	8:07	9:22	10:32	11:42	13:37	14:47	15:57	17:07
6	幸手駅東口	8:15	9:30	10:40	11:50	13:45	14:55	16:05	17:15
7	志手橋(神明神社前)	8:16	9:31	10:41	11:51	13:46	14:56	16:06	17:16
8	南1丁目	8:17	9:32	10:42	11:52	13:47	14:57	16:07	17:17
9	エムスタウン幸手	8:21	9:36	10:46	11:56	13:51	15:01	16:11	17:21
10	ジョイフル本田	8:26	9:41	10:51	12:01	13:56	15:06	16:16	17:26
11	幸手団地中央	8:28	9:43	10:53	12:03	13:58	15:08	16:18	17:28
12	コモシティ幸手	8:29	9:44	10:54	12:04	13:59	15:09	16:19	17:29
13	東埼玉総合病院	8:32	9:47	10:57	12:07	14:02	15:12	16:22	17:32
14	三ツ家(ヨークフーズ前)	8:34	9:49	10:59	12:09	14:04	15:14	16:24	17:34
15	東武中央公園	8:36	9:51	11:01	12:11	14:06	15:16	16:26	17:36
16	中央公民館・図書館入口	8:38	9:53	11:03	12:13	14:08	15:18	16:28	17:38
17	ヤオコー前	8:39	9:54	11:04	12:14	14:09	15:19	16:29	17:39
18	ウェルス幸手(アスカ幸手前) 北口バスター	8:49	10:02	11:12	12:22	14:17	15:27	16:37	17:47
19	児童館・武道館前	8:51	10:04	11:14	12:24	14:19	15:29	16:39	17:49
20	東3丁目自治会館前	8:52	10:05	11:15	12:25	14:20	15:30	16:40	17:50
21	東4丁目(いじまクリニック前)	8:53	10:06	11:16	12:26	14:21	15:31	16:41	17:51
22	オータニ前	8:54	10:07	11:17	12:27	14:22	15:32	16:42	17:52
23	幸手市役所 南口バスター	8:57	10:10	11:20	12:30	14:25	15:35	16:45	17:55

※中央コースの乗車(例: 中央1便→中央2便)は、ご乗車の前後乗車が可能です。(追加運賃なし)

2023年10月 運行ルート・時刻表改正

幸手市市内循環バス

時刻表・路線図

1日乗車券

300円

1乗車

200円

(全区間)

割引制度あり

「ざっちゃん」

マイ時刻表 目的地ごとに利用するバスの時間などをご記入ください。

【目的地①:】				【目的地②:】			
乗車	降車	コース	停留所名	乗車	降車	コース	停留所名
発	着	時	分	発	着	時	分
乗換	乗換	コース	停留所名	乗換	乗換	コース	停留所名
発	着	時	分	発	着	時	分
降車	降車	コース	停留所名	降車	降車	コース	停留所名
着	着	時	分	着	着	時	分

運行日 平日・土曜日

※日曜日・祝日・年末年始(12月29日～1月3日)は運休



幸手市ホームページでも時刻表・路線図を確認できます。 [幸手市市内循環バス](#) [検索](#)

お問い合わせ先

- 運行状況や運行経路、忘れ物などに関すること
中田商会株式会社(運行事業者)・・・☎0480-42-6200
- 市内循環バス全般に関すること
幸手市役所市民協働課・・・☎0480-43-1111

東Aコース

【所要時間:約60分】

No	停留所名	1便	2便	3便	4便
1	ウェルス幸手(アスカ幸手前) 北口バスター	8:00	10:15	13:25	15:40
2	平賀上休養会館	8:03	10:18	13:28	15:43
3	安賀寺前	8:04	10:19	13:29	15:44
4	横須賀・ひらさかの駅前	8:06	10:21	13:31	15:46
5	芦島	8:07	10:22	13:32	15:47
6	八代小学校入口	8:08	10:23	13:33	15:48
7	神楽会館	8:11	10:26	13:36	15:51
8	八代郵便局	8:13	10:28	13:38	15:53
9	中野集会所前	8:14	10:29	13:39	15:54
10	天神橋	8:15	10:30	13:40	15:55
11	玉子橋	8:17	10:32	13:42	15:57
12	一ツ谷	8:18	10:33	13:43	15:58
13	新牧場(カワカキ特産館前)	8:20	10:35	13:45	16:00
14	北杉山(しんみせ)	8:21	10:36	13:46	16:01
15	横野田	8:23	10:38	13:48	16:03
16	中瀬	8:25	10:40	13:50	16:05
17	東公民館	8:32	10:50	13:57	16:15
18	古川橋	8:33	10:51	13:58	16:16
19	吉羽(吉田橋入口)	8:35	10:53	14:00	16:18
20	八代郵便局	8:36	10:54	14:01	16:19
21	水道部(第二浄水場)	8:38	10:56	14:03	16:21
22	東中学校入口	8:39	10:57	14:04	16:22
23	老人福祉センター	8:41	10:59	14:06	16:24
24	神明内会館前(浄智寺前)	8:43	11:01	14:08	16:26
25	ウェルス幸手(アスカ幸手前) 南口バスター	8:50	11:10	14:18	16:35
26	児童館・武道館前	8:52	11:12	14:17	16:37
27	JJA幸手駅前(幸手駅東口)	8:53	11:13	14:18	16:38
28	商工会前	8:54	11:14	14:19	16:39
29	幸手市役所 南口バスター	8:57	11:17	14:22	16:42

※東Aコースの乗車(例: 東A1便→東A2便)は、ご乗車の前後乗車が可能です。(追加運賃なし)

東Bコース

【所要時間:約49分】

No	停留所名	1便	2便	3便	4便
1	幸手市役所	9:08	11:28	14:33	16:53
2	東4丁目(いじまクリニック前)	9:11	11:31	14:36	16:56
3	東4丁目(いじまクリニック前)	9:15	11:35	14:40	17:00
4	横須賀	9:17	11:37	14:42	17:02
5	幸手警察署前	9:19	11:39	14:44	17:04
6	上野原児童センター入口	9:20	11:40	14:45	17:05
7	ひばり丘児童館(環状線)	9:23	11:43	14:48	17:08
8	木立	9:25	11:45	14:50	17:10
9	幸手学園入口	9:27	11:47	14:52	17:12
10	西園街(福島商店)	9:34	11:54	14:59	17:19
11	三田交差点	9:37	11:57	15:02	17:22
12	九郎右衛門	9:39	11:59	15:04	17:24
13	中新田	9:41	12:01	15:06	17:26
14	東公民館	9:46	12:06	15:11	17:31
15	下羽交差点	9:48	12:08	15:13	17:33
16	老人福祉センター	9:50	12:10	15:15	17:35
17	少年サッカー場入口	9:52	12:12	15:17	17:37
18	神楽会館前	9:54	12:14	15:19	17:39
19	ウェルス幸手(アスカ幸手前) 南口バスター	9:57	12:17	15:22	17:42

※東Bコースの乗車(例: 東B1便→東B2便)は、ご乗車の前後乗車が可能です。(追加運賃なし)

西Aコース

【所要時間:約62分】

No	停留所名	1便	2便	3便	4便
1	幸手市役所	8:00	10:20	13:30	15:50
2	東4丁目(いじまクリニック前)	8:02	10:22	13:32	15:52
3	横須賀	8:04	10:24	13:34	15:54
4	北3丁目(中川上宇上)	8:06	10:26	13:36	15:56
5	横須賀入口	8:08	10:28	13:38	15:58
6	北3丁目集会所前	8:07	10:27	13:37	15:57
7	北公民館	8:11	10:31	13:41	16:01
8	行幸橋	8:14	10:34	13:44	16:04
9	外国館前	8:15	10:35	13:45	16:05
10	高須賀集会所前	8:17	10:37	13:47	16:07
11	高須賀(常福寺入口)	8:18	10:38	13:48	16:08
12	高須賀公園	8:20	10:40	13:50	16:10
13	松石	8:21	10:41	13:51	16:11
14	行幸小学校入口	8:22	10:42	13:52	16:12
15	千塚団地	8:23	10:43	13:53	16:13
16	内蔵	8:24	10:44	13:54	16:14
17	西公民館	8:30	10:50	14:00	16:20
18	下千塚集会所前	8:32	10:52	14:02	16:22
19	上千塚	8:34	10:54	14:04	16:24
20	千塚(宮田徳義院前)	8:35	10:55	14:05	16:25
21	コミュニティセンター	8:36	10:56	14:06	16:26
22	千塚西公園	8:38	10:58	14:08	16:28
23	春日山荘	8:39	10:59	14:09	16:29
24	春日山荘(春日山荘前)	8:40	11:00	14:10	16:30
25	中川橋	8:41	11:01	14:11	16:31
26	中川橋公園	8:42	11:02	14:12	16:32
27	中5丁目幸手	8:43	11:03	14:13	16:33
28	幸手駅西口	8:49	11:09	14:19	16:39
29	清瀬	8:53	11:13	14:23	16:43
30	勤労福祉会館	8:54	11:14	14:24	16:44
31	商工会前	8:55	11:15	14:25	16:45
32	東4丁目(いじまクリニック前)	8:59	11:19	14:29	16:49
33	幸手市役所	9:02	11:22	14:32	16:52

※西Aコースの乗車(例: 西A1便→西A2便)は、ご乗車の前後乗車が可能です。(追加運賃なし)

西Bコース

【所要時間:約52分】

No	停留所名	1便	2便	3便	4便
1	幸手市役所	9:15	11:35	14:45	17:05
2	幸手北モール	9:18	11:38	14:48	17:08
3	北1丁目	9:19	11:39	14:49	17:09
4	北2丁目	9:20	11:40	14:50	17:10
5	幸手桜高校入口	9:21	11:41	14:51	17:11
6	幸手中学校	9:22	11:42	14:52	17:12
7	西1丁目	9:25	11:45	14:55	17:15
8	西中学校	9:26	11:46	14:56	17:16
9	下川崎	9:27	11:47	14:57	17:17
10	下中学校裏	9:28	11:48	14:58	17:18
11	牛村橋	9:29	11:49	14:59	17:19
12	牛村病院前	9:31	11:51	15:01	17:21
13	中5丁目小公園	9:32	11:52	15:02	17:22
14	中5丁目 駅入口交差点	9:33	11:53	15:03	17:23
15	幸手駅西口	9:40	12:00	15:10	17:30
16	さざなみ会館入口	9:41	12:01	15:11	17:31
17	南2丁目	9:42	12:02	15:12	17:32
18	上高野	9:44	12:04	15:14	17:34
19	廣作	9:46	12:06	15:16	17:36
20	南公民館	9:49	12:09	15:19	17:39
21	ジョイフル本田	9:55	12:15	15:25	17:45
22	幸手団地中央	9:57	12:17	15:27	17:47
23	大蔵(さくら整形外科前)	9:59	12:19	15:29	17:49
24	上高野1丁目	10:00	12:20	15:30	17:50
25	東2丁目	10:03	12:23	15:33	17:53
26	商工会前	10:04	12:24	15:34	17:54
27	幸手市役所 南口バスター	10:07	12:27	15:37	17:57

※西Bコースの乗車(例: 西B1便→西B2便)は、ご乗車の前後乗車が可能です。(追加運賃なし)

表 5 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

都道府県名	市区町村名	協議会名
埼玉県	幸手市	幸手市地域公共交通会議

年度
令和 9 年度

	人 口
人口集中地区以外（人）	24,205 人
交通不便地域等（人）	人

交通不便地域等の内訳

人口（人）	対象地区	根拠法

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

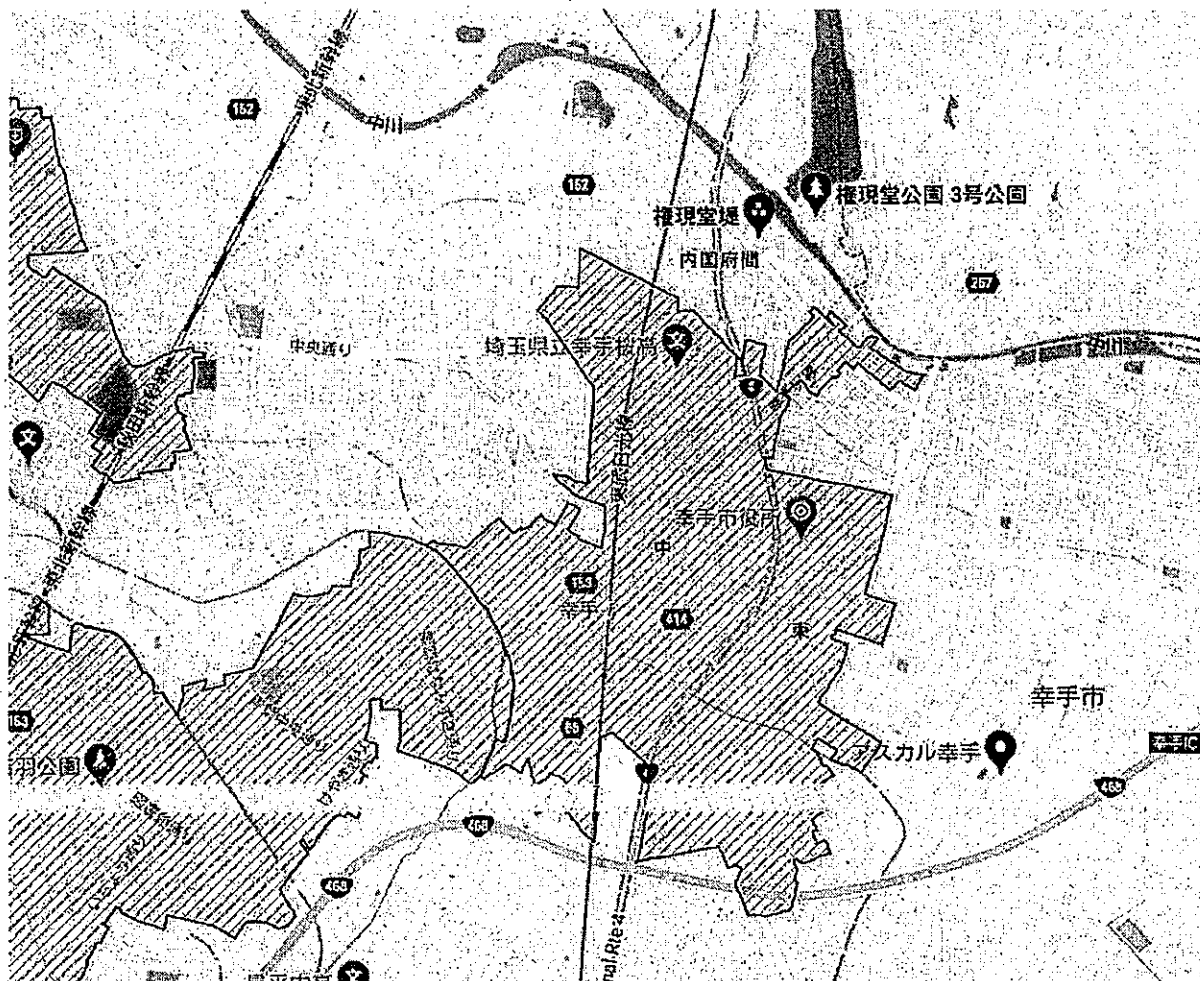
計画名	策定年月日	特例適用開始年度

R2 国勢調査結果

総人口 50,066人

人口集中地区人口 25,861人

人口集中地区以外の人口 = 24,205人



幸手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
幸手市地域公共交通計画 73 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
幸手市地域公共交通計画 73 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
幸手市地域公共交通計画 73 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
幸手市地域公共交通計画 74 ページ～78 ページ

（添付資料）

- ・上記記載の地域公共交通計画の該当ページ（写し）

※ご参考

- ・要綱第17条第1項

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

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

《地域公共交通確保維持事業（幹線補助、フィーダー補助）について》

■地域公共交通確保維持費事業（幹線補助）：地域間の幹線（路線バス）

地域間の幹線である五霞町役場～桜まつり会場（まつり開催時）～幸手駅線（補助対象幹線系統）は、市内の鉄道駅（幸手駅）に接続するとともに、本市と五霞町の拠点施設を連絡することにより、日常生活における移動を確保しており、地域間の公共交通ネットワークを構成する上で重要な役割を担っています。一方で、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）により運行を確保・維持する必要があります。

■地域公共交通確保維持費事業（フィーダー補助）：地域内の幹線（幸手市市内循環バス）

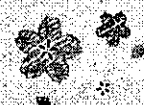
市内循環バス（補助対象フィーダー系統）は、市内の鉄道駅、路線バス停留所に接続するとともに、市内の拠点施設と居住地を循環することにより、日常生活における移動を確保しており、本市の公共交通ネットワークを構成する上で特に重要な役割を担っています。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持改善事業（フィーダー補助）により運行を確保・維持する必要があります。

《補助系統に係る事業及び主体の概要》

系統	起点	経由地	終点	運行形態	主体	補助事業の活用
五霞町役場～ 桜まつり会場 （まつり開催時）～ 幸手駅線	五霞町役場	桜まつり会場 （まつり開催時）	幸手駅	路線定期運行	バス事業者	幹線補助
幸手市 市内循環バス	中央コース	幸手市役所	東埼玉総合病院		幸手市 （運行は事業者 者に委託）	フィーダー補助
	東 A コース	保健福祉 総合センター	東公民館			
	東 B コース	幸手市役所	東公民館			
	西 A コース	幸手市役所	コミュニティセンター			
	西 B コース	幸手市役所	南公民館			

VII

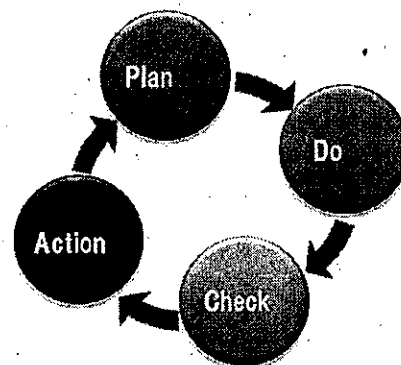
今後の進め方



本市の公共交通が目指す姿の実現に向け、計画期間において、本計画に基づく取り組みを進めていきます。また、目指す姿が実現できているかどうかを確認するための指標と目標値を設け、評価・検証を行います。

《達成状況の検証》

計画を進めるに当たっては、PDCA（Plan・Do・Check・Action）のサイクルによる継続的な取り組みを行い、必要に応じて適宜改善を図っていきます。取り組みの実施状況、目標の達成状況については、各年度および最終年度に確認、評価・検証し幸手市地域公共交通会議で報告します。また今後、本市の公共交通を取りまく地域や社会の情勢、交通手段に関する技術革新の動向、人々の意識・行動や嗜好・流行の変化によっては、計画内容の見直し・改善を行うことも必要となります。



Plan : 計画・調整など
 Do : 取り組みの実行
 Check : 進捗状況の確認、評価・検証
 Action : 見直し・改善

（取り組みの進め方）

	令和6年度(2024年度)				令和7年度(2025年度)				令和8年度(2026年度)				令和9年度(2027年度)				令和10年度(2028年度)			
	4	7	10	1	4	7	10	1	4	7	10	1	4	7	10	1	4	7	10	1
Plan	次年度の計画・調整				次年度の計画・調整				次年度の計画・調整				次年度の計画・調整				次年度の計画・調整			
Do									取組の実行											
Check					前年度の確認				前年度の確認				前年度の確認				前年度の確認 全体の評価・検証			
Action					見直し・改善				見直し・改善				見直し・改善				見直し・改善			

* 前年度の取り組み状況の確認、全体の評価・検証の結果は、幸手市地域公共交通会議で報告。

《評価指標と目標値》

本計画が「目指す姿」の実現に向けた「5つの方向性」に対し、達成状況を測るための“ものさし（目安）”として、評価指標と目標値を以下のように設定します。なお現況値については、令和5年度（2023年度）の基礎調査期間に入手可能な情報をもとに設定しました。新型コロナウイルス感染拡大後の外出行動状況など、計画期間中に大きな変化があった場合には目標値の見直しを行います。

方向性1

将来にわたり、地域にふさわしい公共交通を持続します

●達成イメージ：市営の公共交通を、持続的に運行している。

市営の公共交通を持続的に運行し、人口減少が進展する状況においても現況値と同等以上の運行経費を確保していることを指標とします。

・指標① 市営の公共交通（市内循環バスなど）の運行経費（市による投入額の確保）

現況値（令和4年度（2022年度））

目標値（令和10年度（2028年度））

38,410 千円／年

53,791 千円／年（現状以上）

・市内循環バスなどの費用の合計

●達成イメージ：市営の公共交通が、効率的に運営できている。

定期的な見直しなどによって運行・運営が効率的になり、市内循環バスの収支率が上がっていることを指標とします。

・指標② 市内循環バスの収支率

現況値（令和4年度（2022年度））

目標値（令和10年度（2028年度））

7.98%

9.20%（現状以上）

・市内循環バスの運行経費に対する運賃収入の割合

方向性2

高齢化などを見据え、外出手段を確保し、便利にする調整・工夫をします

●達成イメージ：公共交通を利用した外出が増えている。

市民などが日々の外出で公共交通を便利に使えるようになり、多くの人が公共交通を利用して外出していることを指標とします。

・指標③ 市内の公共交通（鉄道・バス・タクシー）の利用客数の合計

現況値（令和4年度（2022年度））

目標値（令和10年度（2028年度））

5,326 千人／年

5,400 千人／年（現状以上）

・市内循環バスの利用客数、幸手駅の乗降人員、朝日自動車の路線バスの輸送人員（市内を運行する路線）、市内タクシーの輸送人員の合計（市資料、各運行事業者保有データ、タクシー協会資料による）

なお、市内の公共交通のうち、地域公共交通確保維持改善事業の補助を活用する市内循環バス（令和 4 年度（2022 年度）利用客数 23 千人）、朝日自動車（五霞町役場～幸手駅線）（令和 4 年度（2022 年度）輸送人員 50 千人）については、それぞれ単独でも現状以上の利用客数を目指します。

（五霞町地域公共交通計画（令和 9 年度（2027 年度）目標値）では、朝日自動車当該路線の輸送人員 55 千人を目指しています。）

方向性 3

利用時のわかりやすさ、
やさしさを充実します

●達成イメージ： 公共交通に満足している市民が増えている。

公共交通全体のわかりやすさ・やさしさが充実し、市内循環バスに対する市民の満足度が向上していることを指標とします。

・指標④ 市内循環バスの満足度

現況値（令和 4 年度（2022 年度））	目標値（令和 10 年度（2028 年度））
42%	50%以上

・市民アンケート（令和 4 年度（2022 年度））による「満足」「やや満足」との回答の割合の計

方向性 4

将来にわたって確保・維持していけるように、
公共交通を利用する意識の醸成を図ります

●達成イメージ： 公共交通への意識の醸成を主旨とする取り組みが着実に行われている。

市民のクルマ利用の見直し、公共交通に対する意識の醸成を促す取り組み（モビリティ・マネジメント）が着実に行われていることを指標とします。

・指標⑤ 公共交通のことを考える機会を提供する会合・イベントなどの開催回数

現況値	目標値（令和 10 年度（2028 年度））
—	4 回以上／年

・市民の会合などの開催回数、地区・イベントへ出向いての広報活動の実施回数

●達成イメージ： 使える時には公共交通を使う外出スタイルが徐々に広がっている。

意識の醸成を促す取り組みにより、市内循環バスを全く使わない市民が減少していることを指標とします。

・指標⑥ 市内循環バスを利用しない市民の割合

現況値（令和4年度（2022年度））

92%

目標値（令和10年度（2028年度））

80%以下

・市民アンケート（令和4年度（2022年度））による「市内循環バスを利用しない」との回答の割合

方向性5

まちの賑わい創出に貢献する方策を
模索します

●達成イメージ： まちの賑わいに貢献する公共交通の取り組みが着実に行われている。

観光と公共交通が連携した取り組みが着実に行われていることを指標とします。

・指標⑦ 観光と公共交通が連携した企画の件数

現況値

2件／年

目標値（令和10年度（2028年度））

5件以上／年

・観光などの関係者と公共交通の運行事業者が連携したイベント・キャンペーン・企画の件数

《進捗管理》

計画全体の取り組みの進捗確認や結果の評価・検証を行う主体が必要であり、「幸手市地域公共交通会議」において行います。

《今後の取り組みのスケジュール》

取り組みごとの具体的な実施体制などについて調整・決定し、令和6年度(2024年度)以降の5年間で、具体的な実施内容や方法の検討、準備を行いながら取り組みを進めます。必要に応じて試行、実証運行を実施し、状況によっては計画の見直しも適宜行います。取り組みの進捗状況や、指標とした数値の経過を把握可能なものについて毎年確認を行い、最終的な目標の達成状況を令和10年度(2028年度)に検証します。

取り組み		計画期間（年度）				
		2024 （令和6）	2025 （令和7）	2026 （令和8）	2027 （令和9）	2028 （令和10）
1. 将来にわたり、地域にふさわしい公共交通を持続します						
1-1	公共交通の持続的な運行			継 続		
1-2	運行形態の見直しによる持続的な運行		検討・見直し		実 施	
1-3	日常的な利用客（固定客）の確保			継 続		
1-4	持続的な運営のための方策の検討			継 続		
2. 高齢化などを見据え、外出手段を確保し、便利にする調整・工夫をします						
2-1	市内の外出手段の効率的な確保		検討・見直し		実 施	
2-2	市内のお出かけの利便性向上のための運行・運用方法の工夫			検討・実施		
2-3	市外へのお出かけの利便性向上のための運行・運用方法の工夫			継 続		
2-4	福祉と連携した外出支援			継 続		
3. 利用時のわかりやすさ、やさしさを充実します						
3-1	市の公共交通全体のわかりやすさの充実			検討・実施		
3-2	乗り場での案内の充実			検討・実施		
3-3	乗り継ぎ拠点での案内の充実			検討・実施		
3-4	乗り継ぎ拠点での待ち環境の充実			検討・実施		
3-5	人にも地球にもやさしい利用環境			検討・実施		
4. 将来にわたって確保・維持していけるように、公共交通を利用する意識の醸成を図ります						
4-1	市民への広報PR			継 続		
4-2	地域が中心になって考える機会の提供			検討・実施		
4-3	市民が乗る機会・考える機会の提供			検討・実施		
4-4	運転免許証返納者への支援			継 続		
5. まちの賑わい創出に貢献する方策を模索します						
5-1	イベント開催時の連携			継 続		
5-2	観光オンシーズンに公共交通が連携した企画などの検討			検 討		
5-3	来訪者の利便性の充実			継 続		

（取り組みの検証）

- 実施状況、把握可能な指標を、毎年チェック
- 最終年度に、すべての取り組み、全目標値の達成状況を検証

申請者と補助金の受け入れ先が異なる理由書

令和9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)における補助対象事業者は「協議会のみ」となっていますが、幸手市では「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第6条の規定による「幸手市地域公共交通会議」を「幸手市地域公共交通会議設置要綱」により設置するもので、当会議は財務規程がなく財務会計行為の主体となる権限を有しておりません。幸手市の設置要綱により設置されている全ての協議する組織(会議・協議会)において財務会計行為をする例はなく、市としてその定め也没有ありません。幸手市が予算執行の管理を行うことにより、財務の健全かつ透明性を堅持するものです。また、契約行為も同様に、一定金額以上の契約は、担当課ではなく、契約を管轄する部署において契約事務を管理・執行することにより透明性・公正性を確保してきました。当会議が独立して契約執行することは、市として定めがなく透明性及び信頼性へのリスクが生じかねないと考えております。

従いまして、幸手市では当該補助金における「申請者は協議会」とし、契約や支払行為については幸手市において実施することから補助金の「受け入れ先は幸手市」として御対応いただきますようお願い申し上げます。

令和8年6月 日

幸手市地域公共交通会議
会長 安部 貴昭

地域公共交通確保維持事業（陸上交通：地域間幹線系統補助）

地域特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、地域間交通ネットワークを形成する地域間幹線系統の運行について支援。

補助内容

○ 補助対象事業者

一般乗合旅客自動車運送事業者又は地域公共交通活性化再生法に基づく協議会

○ 補助対象経費

予測費用(補助対象経常費用見込額)から予測収益(経常収益見込額)を控除した額

予測費用	補助対象経費	欠損
	予測収益	

<補助対象経費算定方法>

予測費用

(事業者のキロ当たり経常費用見込額
× 系統毎の実車走行キロ)

予測収益

(系統毎のキロ当たり経常収益見込額
× 系統毎の実車走行キロ)

○ 補助率

1/2

○ 主な補助要件

都道府県等が定めた地域公共交通計画に位置付けられた系統であり(※1)
一般乗合旅客自動車運送事業者による運行であること
複数市町村にまたがる系統であること(平成13年3月31日時点で判定)

・1日当たりの計画運行回数が3回以上のも
・輸送量が15人～150人/日と見込まれること

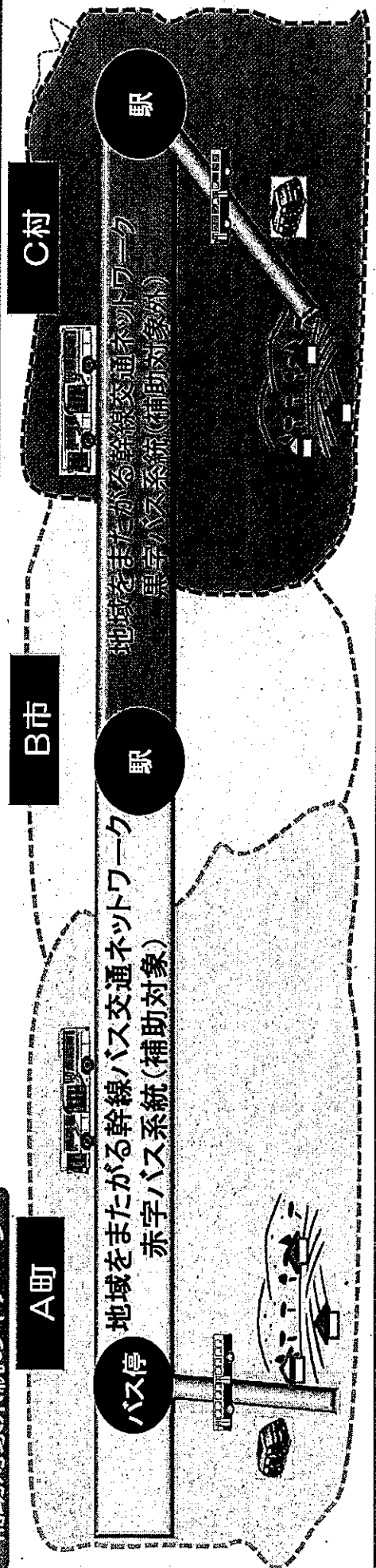
※ 1日の運行回数3回(朝、昼、夕)以上であって、1回当たりの輸送量5人以上(乗用車では輸送できず、バス車両が必要と考えられる人数)

※ ①復興特会から移行する応急仮設住宅非経由系統のうち、東日本大震災前に輸送量要件を満たし、補助対象期間に輸送量見込が要件を満たさない系統、②熊本地震前に輸送量要件を満たし、補助対象期間に輸送量見込が要件を満たさない系統については、輸送量要件を緩和(一定期間)

・経常赤字が見込まれること

※1: 令和6年度までは経過措置により、令和2年度以前の生活交通確保維持改善計画等による申請も可能。

補助対象系統のイメージ



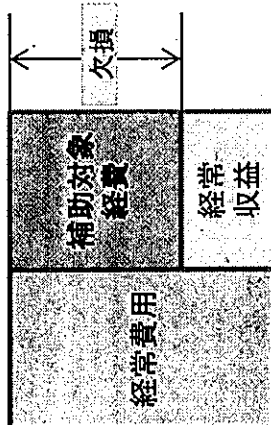
地域公共交通確保維持事業（陸上交通：地域内フィーダーシステム補助）



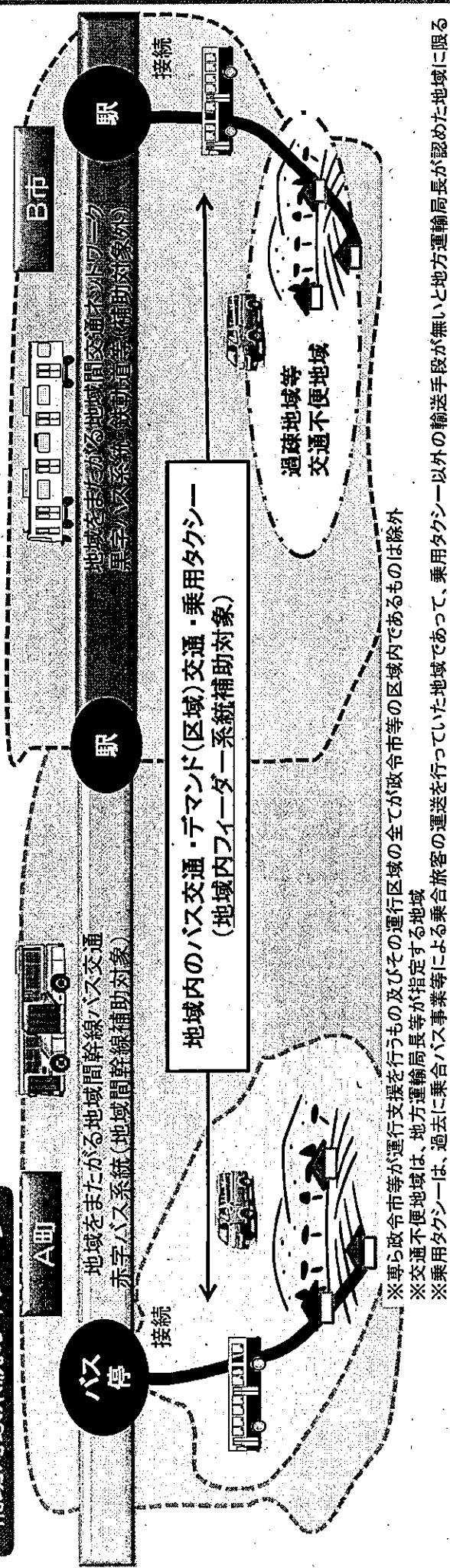
地域特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、幹線バス等の地域間交通ネットワークと密接な地域内のバス交通・デマンド交通の運行について支援。

補助内容

- 補助対象事業者
地域公共交通活性化再生法に基づき協議会
- 補助対象経費
補助対象系統に係る経常費用から経常収益を控除した額
- 補助率
1/2以内
- 主な補助要件
市町村等が定めた地域公共交通計画に確保又は維持が必要として掲載され、
・一般乗合旅客自動車運送事業者、一般乗用旅客自動車運送事業者、
・自家用有償旅客運送者による運行であること
・補助対象地域間幹線バス系統等に接続するフィーダー系統であること
・新たに運行を開始するもの又は公的支援を受けるものであること
・路線定期運行の場合、輸送量が2人/1回以上であること
・経常赤字であること



補助対象系統のイメージ



※専ら政令市等が運行支援を行うもの及びその運行区域の全てが政令市等の区域内であるものは除外
※交通不便地域は、地方運輸局長等が指定する地域
※乗用タクシーは、過去に乗合バス事業等による乗合旅客の運送を行っていた地域であって、乗用タクシー以外の輸送手段が無いと地方運輸局長が認めた地域に限る

2. 地域公共交通確保維持事業について

(1) 陸上交通に係る確保維持事業

②協議会について

ア. 地域公共交通計画の変更と活性化法法定協議会の開催について

陸上交通（地域間幹線系統又は地域内フィーダー系統）について記載した地域公共交通計画の策定後に鉄道のダイヤ改正や学校の登校時間・登校日の変更への対応、沿線の集客施設の新設・廃止への対応等による運行回数・運行日の変更や運行経路の一部変更が生じることが見込まれる場合は、予め活性化法法定協議会において事前に包括的な合意が得られている

ことを前提に、次のいずれをも満たす軽微な変更に関し、変更の都度、活性化法法定協議会を開催しなくても交付要綱第9条第1項（第18条の規定により準用する場合を含む。）の活性化法法定協議会の議論を経たものとして取り扱う。

- ・各補助対象系統の1日当たり計画運行回数の10%以内又は1回以内の増減
- ・各補助対象系統の計画運行日数の10%以内の増減
- ・各補助対象系統のキロ程（デマンド型にあつてはサービス提供時間）の10%以内の増減
- ・地域間幹線系統補助対象事業者に係る計画額の総額の10%以内の増減

ただし、当該変更後の地域公共交通計画については、活性化法法定協議会構成員において情報共有されることが必要である。

