

令和 7 年 6 月 日

国土交通大臣 殿

氏名又は名称	行田市地域公共交通会議
住 所	行田市本丸 2 - 5
代表者氏名	会長 横 田 英 利

地域公共交通計画変更届出書

令和 6 年 9 月 2 5 日付け国総地第 1 2 5 号で国土交通大臣より認定された地域公共交通計画を以下のとおり変更するので、関係書類を添えて届出します。

○ 変更日

令和 7 年 4 月 1 日

○ 変更箇所

地域公共交通計画別紙

表 1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要
及び運送予定者(地域内フィーダー系統)

表 6 車両の取得計画の概要(車両減価償却費等補助)

○ 変更理由

令和 7 年 4 月 1 日付でダイヤ改正を行い、計画運行回数に変更となったため
一部路線に導入する車両 4 台の納期が令和 7 年 1 0 月以降にずれ込む見込みのため

※本届出書に、変更する事項を全て記した地域公共交通計画を添付すること。

※「変更理由」は、具体的に記述すること。

令和6年6月24日

行田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

本市においては、広域幹線として市外との広域交通を担う鉄道（ＪＲ高崎線、秩父鉄道秩父本線）のほか、地域間幹線として近隣市のＪＲ駅を発着地とし市内及び隣接市の各拠点を連絡する骨格路線となる４系統の路線バスが運行されている。これらの公共交通を補完する支線として、令和７年９月末時点で３系統の市内循環バス（南大通り線コース、西循環コース、観光拠点循環コース）を運行し、自動車運転免許証を所有していない学生、高齢者、障がい者等の交通弱者に対しての移動手段を確保している状況である。しかし、自動車の依存度が高く、将来的な公共交通の利用意向が高い状況とは言えない。

一方で、本市は少子高齢化の進展が著しく、高齢ドライバーの交通事故、自動車運転免許証の自主返納者の増加等により、自家用車がなくても移動ができる公共交通の必要性は一層高まっている。

今回、当該計画において認定申請する地域内フィーダー系統は、総合病院等地域の中核的な医療機関や鉄道駅等の公共施設など、利用者の移動ニーズに対応して運行しているものである。

本会議としては、今後も市民が安心して社会生活を送り、積極的に社会参加でき、活力ある地域へとつながるよう、広域幹線や地域間幹線に接続する市内循環バスの確保・維持を図るとともに、便利で愛される持続可能な地域公共交通の実現に向けた公共交通網の再編に取り組む。

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

- ・公共交通の年間利用者数が３８０万人（令和４年度実績３８０万人）を維持する
※少子高齢化による人口減少の影響を踏まえ現状維持を目指す
- ・市内循環バスの収支率を１６．１％以上（令和４年度実績１５％）とする
※令和１０年度目標値２０．４％の計画期間１年目における割合

（行田市地域公共交通計画 Ｐ７７～７９参照）

（２）事業の効果

市内循環バスを維持することにより、自動車運転免許証を所有していない学生、高齢者、障がい者等の交通弱者の生活に必要な交通手段が確保される。また、広域幹線、地域間幹線、支線の有機的な連携により、外出機会の創出による健康増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

- ・市内循環バスとデマンドタクシーの見直し・再編（行田市）
- ・新たなモビリティサービスの導入（行田市・事業者）
- ・鉄道や路線バスを含めた公共交通ネットワークが一目でわかる公共交通マップの作成、配布（行田市）

（行田市地域公共交通計画 Ｐ６６、６７、７１参照）

4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者
運行系統の概要については、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱に定める「表 1」を添付。 また、運行予定者は、輸送サービスの品質、運賃、運行内容等を総合的に勘案して、現行のバス事業者を選定。
5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額
地域公共交通確保維持事業により運行の維持を図る市内循環バスについては、その運行に係る経費総額 78,801,592 円のうち、行田市から運行事業者への補助金額については、運行経費から運行収入および国庫補助金を差し引いた差額分を負担する。
6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法
・ 交通事業者からの提供資料等による鉄道、路線バス、市内循環バスの年間利用者数の合計 ・ 市内循環バスの運賃収入額を運行経費で除した割合
7. 別表 1 の補助対象事業の基準ホただし書に基づき、協議会が平日 1 日当たりの運行回数が 3 回以上で足りると認めた系統の概要 <u>【地域間幹線系統のみ】</u>
該当なし
8. 別表 1 の補助対象事業の基準ニに基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧 <u>【地域間幹線系統のみ】</u>
該当なし
9. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項 <u>【地域間幹線系統のみ】</u>
該当なし
10. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要 <u>【地域内フィーダー系統のみ】</u>
表 5 を添付
11. 車両の取得に係る目的・必要性 <u>【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</u>
補助対象系統とする市内循環バスの車両については、南大通り線コース及び西循環コースは各 2 台の車両で、観光拠点循環コースは 1 台の車両で運行している。いずれの車両も耐用年数を大幅に上回る年数を経過し、早急な買い替えが必要となっていることから、安全な運行を確保するとともに、快適性の向上による利用促進を図るために車両 5 台を購入する。
12. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 <u>【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</u>

(1) 事業の目標
・利用者数2%増 (令和6年1～3月利用者数 38,946人)4倍にしたうえで2%増を算出 目標値 158,899人 ※令和6年1月に減便を実施したため、減便後実績をもとに目標値を算出
(2) 事業の効果
新規車両への更新を行うことにより、安全安心な運行が確保できることに加え、燃費が向上するため、燃料高騰による運行経費の増え幅を抑えることができる。また、車両の老朽化に起因する故障等による修繕の費用を抑えることができ、運行経費が削減される。これらの効果として、収支率の向上が見込まれる。
13 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する費用の総額、負担者とその負担額【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】
表6を添付 取得に係る費用総額 127,340,750 円のうち、行田市から運行事業者への補助金額については、購入費用から国庫補助金を差し引いた差額分を負担することとしている。
14. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策） 【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
該当なし
15. 貨客混載の導入に係る目的・必要性 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
該当なし
16. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
(1) 事業の目標
該当なし
(2) 事業の効果
該当なし
17. 貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
該当なし
18. 協議会の開催状況と主な議論

- ・ 令和 6 年 5 月 8 日 令和 6 年度第 1 回行田市地域公共交通会議開催
令和 5 年度決算・令和 6 年度予算案の承認
令和 5 年度市内循環バスおよびデマンドタクシーの運行実績報告
市内循環バスのダイヤ改正の承認
乗合型 AI オンデマンド交通の導入についての承認
- ・ 令和 6 年 6 月 2 4 日 令和 6 年度第 2 回行田市地域公共交通会議開催（書面協議で承認）
令和 7 年度地域間幹線系統補助の計画認定申請についての承認
令和 7 年度地域内フィーダー系統補助の計画認定申請についての承認
交通不便地域指定申請についての承認

19. 利用者等の意見の反映状況

令和 4 年に実施した公共交通に関する市民アンケートの結果や市民意見交換会の結果では、市内循環バスでは「目的地まで時間がかかる」「最終便が早い」などの意見があり、デマンドタクシー（令和 6 年 1 2 月制度終了予定）では「地域によって自己負担額が多くなり不公平がある」「利用可能な時間帯が短い」などの意見があった。

これらの意見を、公共交通網の再編にあたり導入を検討している乗合型 AI オンデマンド交通の運行時間や運賃に反映することを検討中。

【本計画に関する担当者・連絡先】

（住 所）埼玉県行田市本丸 2－5

（所 属）行田市役所 市民生活部 交通対策課

（氏 名）伊藤 充洋

（電 話）0 4 8－5 5 6－1 1 1 1（内線 284）

（e-mail）koutsu@city.gyoda.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。

令和7年6月〇〇日

行田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

本市においては、広域幹線として市外との広域交通を担う鉄道（ＪＲ高崎線、秩父鉄道秩父本線）のほか、地域間幹線として近隣市のＪＲ駅を発着地とし市内及び隣接市の各拠点を連絡する骨格路線となる４系統の路線バスが運行されている。これらの公共交通を補完する支線として、令和７年９月末時点で３系統の市内循環バス（南大通り線コース、西循環コース、観光拠点循環コース）を運行し、自動車運転免許証を所有していない学生、高齢者、障がい者等の交通弱者に対しての移動手段を確保している状況である。しかし、自動車の依存度が高く、将来的な公共交通の利用意向が高い状況とは言えない。

一方で、本市は少子高齢化の進展が著しく、高齢ドライバーの交通事故、自動車運転免許証の自主返納者の増加等により、自家用車がなくても移動ができる公共交通の必要性は一層高まっている。

今回、当該計画において認定申請する地域内フィーダー系統は、総合病院等地域の中核的な医療機関や鉄道駅等の公共施設など、利用者の移動ニーズに対応して運行しているものである。

本会議としては、今後も市民が安心して社会生活を送り、積極的に社会参加でき、活力ある地域へとつながるよう、広域幹線や地域間幹線に接続する市内循環バスの確保・維持を図るとともに、便利で愛される持続可能な地域公共交通の実現に向けた公共交通網の再編に取り組む。

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

- ・公共交通の年間利用者数が３８０万人（令和４年度実績３８０万人）を維持する
※少子高齢化による人口減少の影響を踏まえ現状維持を目指す
- ・市内循環バスの収支率を１６．１％以上（令和４年度実績１５％）とする
※令和１０年度目標値２０．４％の計画期間１年目における割合

（行田市地域公共交通計画 Ｐ７７～７９参照）

（２）事業の効果

市内循環バスを維持することにより、自動車運転免許証を所有していない学生、高齢者、障がい者等の交通弱者の生活に必要な交通手段が確保される。また、広域幹線、地域間幹線、支線の有機的な連携により、外出機会の創出による健康増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

- ・市内循環バスとデマンドタクシーの見直し・再編（行田市）
- ・新たなモビリティサービスの導入（行田市・事業者）
- ・鉄道や路線バスを含めた公共交通ネットワークが一目でわかる公共交通マップの作成、配布（行田市）

（行田市地域公共交通計画 Ｐ６６、６７、７１参照）

4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者
運行系統の概要については、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱に定める「表1」を添付。 また、運行予定者は、輸送サービスの品質、運賃、運行内容等を総合的に勘案して、現行のバス事業者を選定。
5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額
地域公共交通確保維持事業により運行の維持を図る市内循環バスについては、その運行に係る経費総額 78,801,592 円のうち、行田市から運行事業者への補助金額については、運行経費から運行収入および国庫補助金を差し引いた差額分を負担する。
6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法
・ 交通事業者からの提供資料等による鉄道、路線バス、市内循環バスの年間利用者数の合計 ・ 市内循環バスの運賃収入額を運行経費で除した割合
7. 別表1の補助対象事業の基準ホただし書に基づき、協議会が平日1日当たりの運行回数が3回以上で足りると認めた系統の概要 <u>【地域間幹線系統のみ】</u>
該当なし
8. 別表1の補助対象事業の基準ニに基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧 <u>【地域間幹線系統のみ】</u>
該当なし
9. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項 <u>【地域間幹線系統のみ】</u>
該当なし
10. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要 <u>【地域内フィーダー系統のみ】</u>
表5を添付
11. 車両の取得に係る目的・必要性 <u>【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</u>
補助対象系統とする市内循環バスの車両のうち、観光拠点循環コースで使用する車両については、耐用年数を大幅に上回る年数を経過しており、早急な買い替えが必要となっている。安全な運行を確保するとともに、快適性の向上による利用促進を図るために、車両1台を購入する。
12. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 <u>【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</u>
(1) 事業の目標

- ・観光拠点循環コースの利用者数2%増
(令和5年4月～令和6年3月の利用者数27,655人に対して2%増を算出)
目標値 28,208人

(2) 事業の効果

新規車両への更新を行うことにより、安全安心な運行が確保できることに加え、燃費が向上するため、燃料高騰による運行経費の増え幅を抑えることができる。また、車両の老朽化に起因する故障等による修繕の費用を抑えることができ、運行経費が削減される。これらの効果として、収支率の向上が見込まれる。

13 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する費用の総額、負担者とその負担額【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】

表6を添付

取得に係る費用総額 25,468,150 円のうち、行田市から運行事業者への補助金額については、購入費用から国庫補助金を差し引いた差額分を負担することとしている。

14. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策） 【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

該当なし

15. 貨客混載の導入に係る目的・必要性 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

該当なし

16. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

(1) 事業の目標

該当なし

(2) 事業の効果

該当なし

17. 貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

該当なし

18. 協議会の開催状況と主な議論

- ・ 令和 6 年 5 月 8 日 令和 6 年度第 1 回行田市地域公共交通会議開催
令和 5 年度決算・令和 6 年度予算案の承認
令和 5 年度市内循環バスおよびデマンドタクシーの運行実績報告
市内循環バスのダイヤ改正の承認
乗合型 AI オンデマンド交通の導入についての承認
- ・ 令和 6 年 6 月 2 4 日 令和 6 年度第 2 回行田市地域公共交通会議開催（書面協議で承認）
令和 7 年度地域間幹線系統補助の計画認定申請についての承認
令和 7 年度地域内フィーダー系統補助の計画認定申請についての承認
交通不便地域指定申請についての承認
- ・ 令和 6 年 8 月 2 8 日 令和 6 年度第 3 回行田市地域公共交通会議開催
市内循環バスの運賃見直しについての承認
乗合型 AI オンデマンド交通についての承認
行田市における地域公共交通の再編についての承認
熊谷市ゆうゆうバスの JR 行田駅への乗り入れについての承認
- ・ 令和 6 年 9 月 1 9 日 令和 6 年度第 1 回行田市地域公共交通会議運賃協議部会開催
意見募集（パブリックコメント）の経過報告
市内循環バスの運賃改定についての承認
乗合型 AI オンデマンド交通の運賃についての承認
- ・ 令和 7 年 2 月 3 日 令和 6 年度第 4 回行田市地域公共交通会議開催
市内循環バスのダイヤ見直しについての承認
鴻巣市ひなちゃんタクシー・こうのす乗合タクシーの市内乗り入れ
についての承認
ほか報告事項 4 件
- ・ 令和 7 年 5 月 2 3 日 令和 7 年度第 1 回行田市地域公共交通会議開催
令和 6 年度決算・令和 7 年度予算案の承認
うきしろ号（乗合型 AI オンデマンド交通）の運行内容の見直しにつ
いての承認
ほか報告事項 3 件
- ・ 令和 7 年 6 月 ● 日 令和 7 年度第 2 回行田市地域公共交通会議開催（書面協議で承認）
令和 7 年度地域内フィーダー系統補助の計画変更申請についての
承認
令和 8 年度地域内フィーダー系統補助の計画認定申請についての
承認
交通不便地域変更申請についての承認

19. 利用者等の意見の反映状況

令和 4 年に実施した公共交通に関する市民アンケートの結果や市民意見交換会の結果では、市内循環バスでは「目的地まで時間がかかる」「最終便が早い」などの意見があり、デマンドタクシー（令和 6 年 12 月制度終了予定）では「地域によって自己負担額が多くなり不公平がある」「利用可能な時間帯が短い」などの意見があった。

これらの意見を、公共交通網の再編にあたり導入を検討している乗合型 AI オンデマンド交通の運行時間や運賃に反映することを検討中。

【本計画に関する担当者・連絡先】

（住 所）埼玉県行田市本丸 2－5

（所 属）行田市役所 市民生活部 交通政策課

（氏 名）伊藤 充洋

（電 話）0 4 8－5 5 6－1 1 1 1（内線 284）

（e-mail）koutsu@city.gyoda.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。

表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者(地域内フィーダー系統)

変更前

令和7年度

市区町村名	運送予定者名	運行系統名等 (申請番号)	運行系統			系統 キロ程	計画 運行 日数	計画 運行 回数	利便 増進 特例 措置	運送 継続 特例 措置	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7・別表9・別表10)			
			起点	経由地	終点						運行態様の別	基準ハで該当する要件 (別表7・9)	補助対象地域間幹線系統等と接続の確保	基準ホで該当する要件 (別表7のみ)
行田市	朝日自動車(株)	(1) 南大通り線コース	JR行田駅前	水城公園前	工業団地	往7.16km 復7.16km	359日	6136回			路線定期運行	②(2)	JR行田駅で地域間交通ネットワークである高崎線と接続	②
	朝日自動車(株)	(2) 西循環コース	忍城バスターミナル	JR行田駅前	忍城バスターミナル	12.62km 循環	359日	7710回			路線定期運行	②(2)	JR行田駅で地域間交通ネットワークである高崎線と接続	②
	(株)大堰観光バス	(3) 観光拠点循環コース	JR行田駅前	忍城バスターミナル	JR行田駅前	17.2km 循環	359日	3231回			路線定期運行	②(2)	JR行田駅で地域間交通ネットワークである高崎線と接続	②
		(4)				往 km 復 km	日	回						
		(5)				往 km 復 km	日	回						

- (注)
1. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名等」に運賃低廉化を行う運行サービスの名称を記載すること。
2. 区域運行又は乗用タクシーによる運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域又は運賃低廉化対象地域を記載することとし、「起点」、「終点」及び「系統キロ程」について記載を要しない。
3. 「系統キロ程」については、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで記載すること。なお、循環系統の場合には、往又は復のどちらかの欄にキロ程を記載し、もう片方の欄に「循環」と記載すること。
4. 「利便増進特例措置」及び「運送継続特例措置」については、利便増進計画又は運送継続計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用(別表9又は別表10)を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載する
5. 「運行態様の別」については、路線定期運行、路線不定期運行、区域運行、乗用タクシーによる運行の別を記載すること。
6. 「補助対象地域間幹線系統等と接続の確保」については、地域内フィーダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークとどのように接続を確保するかについて記載すること。
7. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名」「利便増進特例措置」について記載を要しない。
8. 本表に記載する運行予定系統を示した地図及び運行ダイヤを添付すること。乗用タクシーによる運行の場合は、営業区域を示した地図を添付すること。

表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者(地域内フィーダー系統)

変更後

令和7年度

市区町村名	運送予定者名	運行系統名等 (申請番号)	運行系統			系統 キロ程	計画 運行 日数	計画 運行 回数	利便 増進 特例 措置	運送 継続 特例 措置	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7・別表9・別表10)			
			起点	経由地	終点						運行態様の 別	基準ハで該 当する要件 (別表7・9)	補助対象地域間幹 線系統等と接続の 確保	基準ホで該 当する要件 (別表7のみ)
行田市	朝日自動車(株)	(1) 南大通り線コース	JR行田駅前	水城公園前	工業団地	往7.16km 復7.16km	359日	5888回			路線定期 運行	②(2)	JR行田駅で地域間交 通ネットワークである 高崎線と接続	②
	朝日自動車(株)	(2) 西循環コース	忍城バ スターミ ナル	JR行田駅前	忍城バ スターミ ナル	12.62km 循環	359日	7710回			路線定期 運行	②(2)	JR行田駅で地域間交 通ネットワークである 高崎線と接続	②
	(株)大堰観光バス	(3) 観光拠点循環コ ース	JR行田駅前	忍城バス ターミナル	JR行田駅前	17.2km 循環	359日	3231回			路線定期 運行	②(2)	JR行田駅で地域間交 通ネットワークである 高崎線と接続	②
		(4)				往 km 復 km	日	回						
		(5)				往 km 復 km	日	回						

- (注)
- 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名等」に運賃低廉化を行う運行サービスの名称を記載すること。
 - 区域運行又は乗用タクシーによる運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域又は運賃低廉化対象地域を記載することとし、「起点」、「終点」及び「系統キロ程」について記載を要しない。
 - 「系統キロ程」については、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで記載すること。なお、循環系統の場合には、往又は復のどちらかの欄にキロ程を記載し、もう片方の欄に「循環」と記載すること。
 - 「利便増進特例措置」及び「運送継続特例措置」については、利便増進計画又は運送継続計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用(別表9又は別表10)を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載する
 - 「運行態様の別」については、路線定期運行、路線不定期運行、区域運行、乗用タクシーによる運行の別を記載すること。
 - 「補助対象地域間幹線系統等と接続の確保」については、地域内フィーダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークとどのように接続を確保するかについて記載すること。
 - 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名」「利便増進特例措置」について記載を要しない。
 - 本表に記載する運行予定系統を示した地図及び運行ダイヤを添付すること。乗用タクシーによる運行の場合は、営業区域を示した地図を添付すること。

表6 車両の取得計画の概要(車両減価償却費等補助)(地域内フィーダー系統)

変更前

市区町村名	バス事業者等名	申請 番号	運行の用に供する 補助対象系統名 (申請番号)	補助対象車両の種別			乗車 定員	購入年月	利便 増進 特例 措置	運送 継続 特例 措置	購入等の種別
				イ	ロ	ハ					
行田市	朝日自動車(株)	1	(1) 南大通り線コース	ノンステップ型	スロープ付き	標準仕様	36	R7年9月			一括
	朝日自動車(株)	2	(1) 南大通り線コース	ノンステップ型	スロープ付き	標準仕様	36	R7年9月			一括
	朝日自動車(株)	3	(2) 西循環コース	ノンステップ型	スロープ付き	標準仕様	36	R7年9月			一括
	朝日自動車(株)	4	(2) 西循環コース	ノンステップ型	スロープ付き	標準仕様	36	R7年9月			一括
	(株)大堰観光バス	5	(3) 観光拠点循環コース	ノンステップ型	スロープ付き	標準仕様	36	R7年9月			一括

(注)

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

表6 車両の取得計画の概要(車両減価償却費等補助)(地域内フィーダー系統)

変更後											
市区町村名	バス事業者等名	申請 番号	運行の用に供する 補助対象系統名 (申請番号)	補助対象車両の種別			乗車 定員	購入年月	利便 増進 特例 措置	運送 継続 特例 措置	購入等の種別
				イ	ロ	ハ					
行田市	(株)大堰観光バス	1	(1) 観光拠点循環コース	ノンステップ型	スロープ付き	標準仕様	36	R7年3月			一括

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