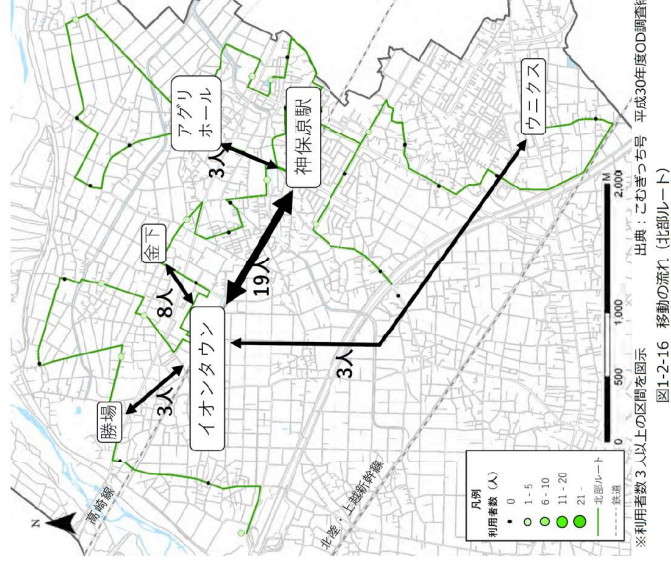


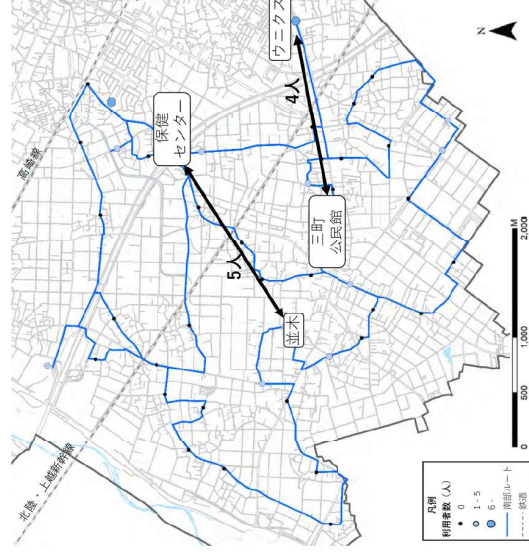
全ルート集約して
記載したため削除

3) 北部ルート
イオンタウンと駅を中心に、利用されている。
北部ルートを利用した移動のうち、北部ルートでしか行かない移動は27人
(ルート全体の26%) となっている。
※神保原駅の利用は、北口と南広場の利用者数を合算。



全ルート集約して
記載したため削除

4) 南部ルート
近隣の商業施設や公共施設までの利用が一定数存在する。
南部ルートを利用した移動のうち、南部ルートでしか行けない移動は22人
(全体の92%) となっている。

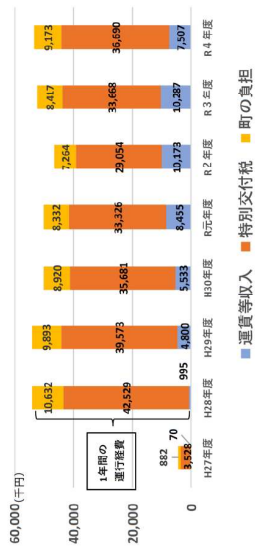


※利用者数3人以上の区間を明示 図1-2-17 移動の流れ（南部ルート） 出典：こむぎまち号 平成30年度OD調査結果

改正(案)

③運営状況
1) 収支

平成29年度(2017年度)より、交通不便地域解消を目的とした「生活交通確保維持事業費補助金」を受けている。補助金を加味した収支の差は、特別交付税により補填している状況となっている。



※運行経費については協定の中で総額が定められている。H30～R2年度に於て年間の運行経費が軽減されているが、総額の範囲内で推移しているもので実質的な経費削減が図られているものではない。

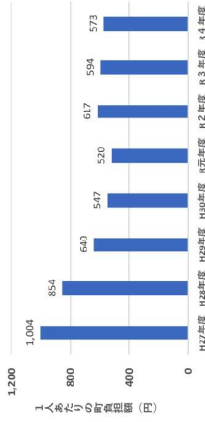
「運営等収入」には「生活交通確保維持事業費補助金」を含む。

「こむぎっちょ号」は平成28年3月運行開始のため、平成27年度の運行経費は3月分のみのものである。

出典：こむぎっちょ号 利用実態データ
図1-2-11 「こむぎっちょ号」の運行経費

2) 1人あたりの町負担額

利用者1人あたりの運行経費の町負担分はR元年度まで減少していたが、R2年度には利用者数が減少となったため増加したが、R3年度以降、回復傾向にある。

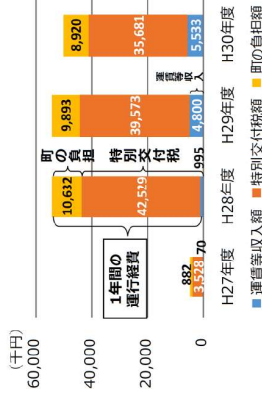


出典：こむぎっちょ号 利用実態データ
図1-2-12 1人あたりの運行経費町負担分

現行

③運営状況
1) 収支

平成29年度(2017年度)より、交通不便地域解消を目的とした「生活交通確保維持事業費補助金」を受けている。補助金を加味した収支の差は、特別交付税により補填している状況となっている。



※運行経費については協定の中で5年間の総額が定められている。H28～H30年度にかけて年間の運行経費が軽減されているが、総額の範囲内で推移しているもので実質的な経費削減が図られているものではない。

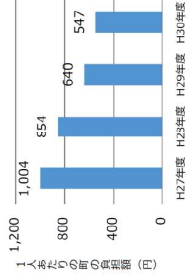
「運営等収入」には「生活交通確保維持事業費補助金」を含む。H30年度の運営収入は1,333千円。

「こむぎっちょ号」は平成28年3月運行開始のため、平成27年度の運行経費は3月分のみのものである。

出典：こむぎっちょ号 利用実態データ
図1-2-18 「こむぎっちょ号」の運行経費

2) 1人あたりの町負担額

利用者数が増加傾向にあるため、利用者1人あたりの運行経費の町負担分は減少傾向となっている。



出典：こむぎっちょ号 利用実態データ
図1-2-19 1人あたりの運行経費町負担分

改正(案)

改訂なし

現行

第2章 上里町地域公共交通網形成計画

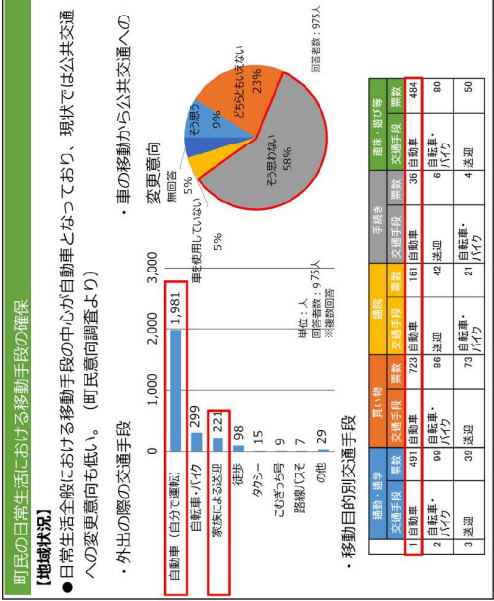
改訂なし

第2章 上里町地域公共交通網形成計画

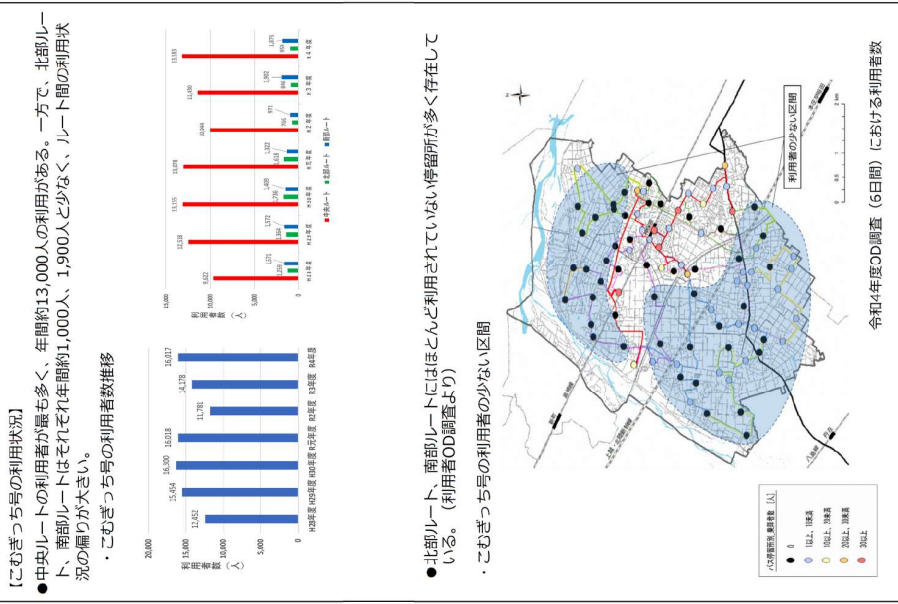
2-1-1. 上里町の公共交通の課題

(1) 公共交通の課題
上里町の現状、交通特性、町民意向調査の結果より、公共交通の課題を以下の観点で整理する。

【整理の観点】
 ○町民の日常生活における移動手段確保
 高齢化に伴う移動制約者の増加に対応するための移動手段の確保
 ○公共交通の利便性
 より便利な公共交通体系の構築
 ○公共交通の維持・改善
 公共交通を維持していくとともに、まちづくりとも連携した柔軟な対応・改善の実施

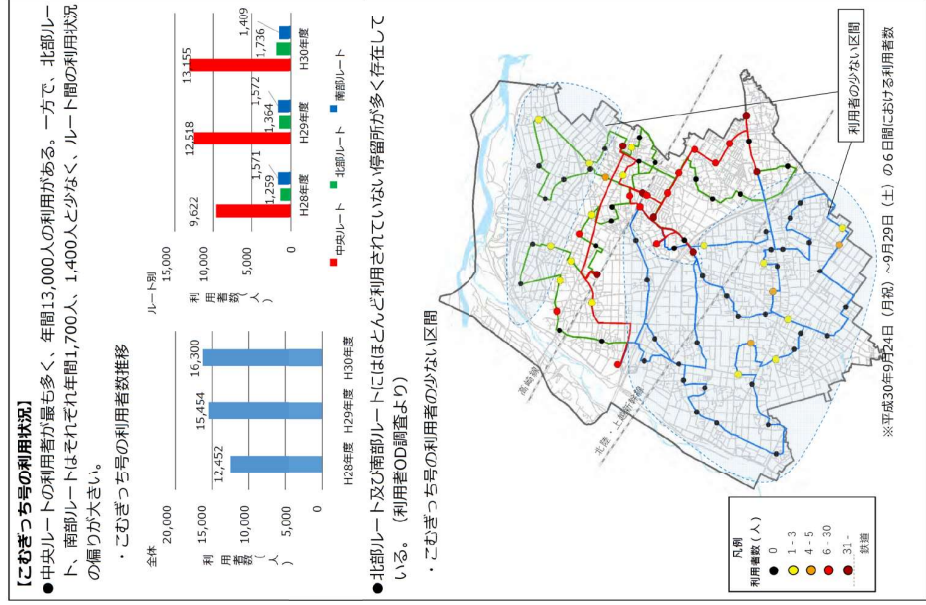


改正 (案)



71

現行



73

改訂なし

【市民の移動特性】

- 町外への外出が多く、特に本庄市との繋がりが強い。(町民意向調査より)
また、町内に総合病院が無く、本庄市等の近隣市の病院まで行く必要がある。
- ・最も多い外出の目的地
 - 無回答 6%
 - 神保原地域 9%
 - 上里町外 54%
 - 七本木地域 16%
 - 上里町地域 6%
 - 踏美地域 8%
 - 長巻地域 1%

地域名	乗数
1 本庄市	175
2 高崎市	45
3 深谷市	30
4 藤岡市	27
5 熊谷市	26

※無効を除く

町外の目的地

通学・通学	買い物	親類	手続き	趣味・遊び等
町名	町名	町名	町名	町名
1 本庄市 150	108	46	本庄市 118	5 本庄市 118
2 高崎市 43	35	27	熊谷市 47	1 高崎市 47
3 深谷市 28	16	9	高崎市 30	1 深谷市 30
4 熊谷市 20	14	7	伊勢崎市 23	1 藤岡市 23
5 伊勢崎市 23	7	6	群馬県 21	1 熊谷市 21
				1 全体 21

※無効を除く

【高齢者の交通事故状況】

- 埼玉県内で発生した交通事故のうち、高齢者が主たる当事者となった事故割合は増加傾向にあり、上里町においても同様の傾向にあると推察される。

埼玉県内における交通事故発生状況

※高齢運転者による事故とは、高齢者・二輪車運転中の高齢者が主たる当事者となった事故を指します。

発生数	21年	22年	23年
死亡数	27	31	33
重傷	64	71	74
軽傷	1,008	1,108	1,114
乗車	1,124	1,214	1,224

（構成比）

発生数	21年	22年	23年
死亡数	23%	25%	26%
重傷	20%	21%	22%
軽傷	14%	15%	16%
乗車	10%	11%	12%

（構成比）

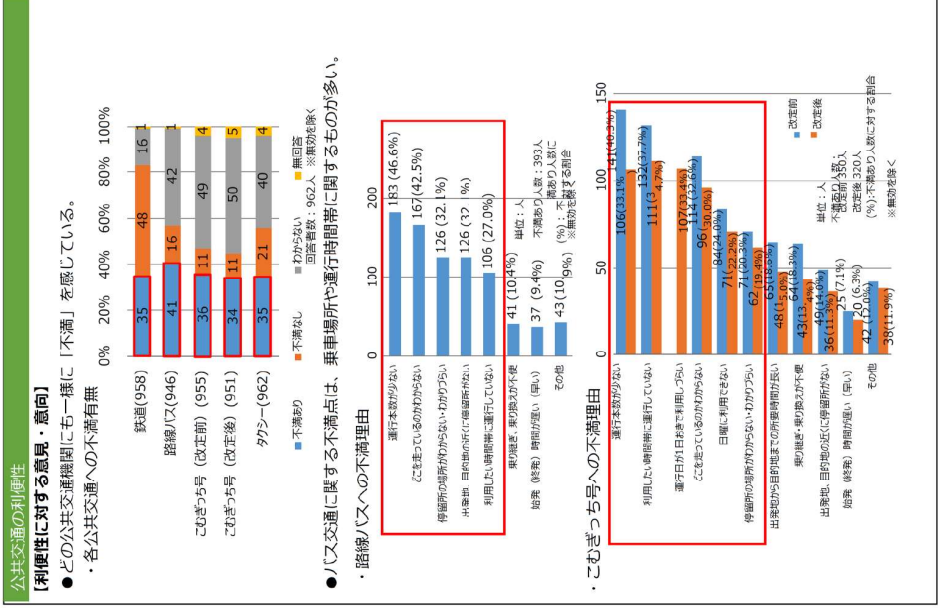
- 高齢運転者による事故の年別推移

● 公共交通への変更意向を持っている方は、運転技術面で不安を感じている方が多い。

変更意向	割合
公共交通への変更意向	6%
運転技術面で不安を感じている	21%
その他	13%
自家用車の維持費	17%
健康を理由	19%
環境配慮	10%

回答者数：87人

改訂なし



改正(案)

【公共交通機関間の連携状況(乗り継ぎの利便性)】

- こむぎっちょ号は神保原駅等において、こむぎっちょ号の他ルートへの乗り継ぎが考慮されているものの、他交通機関等との乗り継ぎの利便性は確保されていない。

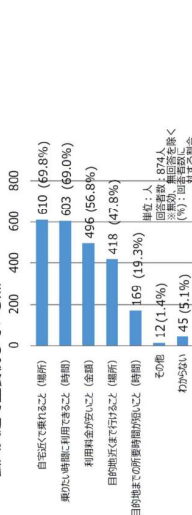
- ・連携が行われているダイヤ(こむぎっちょ号中央ルートと南部ルート)

中央ルート(アクリパーク上里駅行)月～土	7:00	7:30	8:00	8:30	9:00	9:30	10:00	10:30	11:00	11:30	12:00	12:30	13:00	13:30	14:00	14:30	15:00	15:30	16:00	16:30	17:00	
バス停名	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前
中央ルート(ワニクス行き)月～土	8:15	8:45	9:15	9:45	10:15	10:45	11:15	11:45	12:15	12:45	13:15	13:45	14:15	14:45	15:15	15:45	16:15	16:45	17:15	17:45	18:15	
バス停名	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前
北部ルート(アクリパーク上里駅行)月・水・金	8:47	9:17	9:47	10:17	10:47	11:17	11:47	12:17	12:47	13:17	13:47	14:17	14:47	15:17	15:47	16:17	16:47	17:17	17:47	18:17	18:47	
バス停名	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前
北部ルート(ワニクス行き)月・水・金	9:02	9:32	10:02	10:32	11:02	11:32	12:02	12:32	13:02	13:32	14:02	14:32	15:02	15:32	16:02	16:32	17:02	17:32	18:02	18:32	19:02	
バス停名	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前

【公共交通において重要視している事項】

- 乗降場所や運行時間帯など、「利便性」に関する内容が重要視されている。

- ・公共交通で重要視している点



- 公共交通へ変更する条件も、乗降場所や運行時間など「利便性」に関する内容が重視されている。

- ・公共交通利用へ変更したくなる条件



現行

【公共交通機関間の連携状況(乗り継ぎの利便性)】

- こむぎっちょ号の上里町役場において、中央・南部ルート間の一部ダイヤで乗り継ぎが考慮されているものの、他交通機関等との乗り継ぎの利便性は確保されていない。

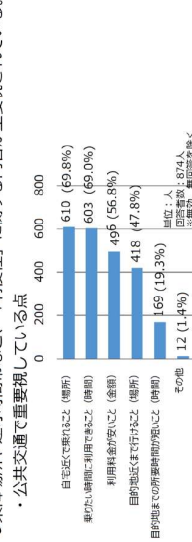
- ・連携が行われているダイヤ(こむぎっちょ号中央ルートと南部ルート)

中央ルート(アクリパーク上里駅行)月～土	7:00	7:30	8:00	8:30	9:00	9:30	10:00	10:30	11:00	11:30	12:00	12:30	13:00	13:30	14:00	14:30	15:00	15:30	16:00	16:30	17:00	17:30	
バス停名	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前
こむぎっちょ号	8:15	8:45	9:15	9:45	10:15	10:45	11:15	11:45	12:15	12:45	13:15	13:45	14:15	14:45	15:15	15:45	16:15	16:45	17:15	17:45	18:15	18:45	
バス停名	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前
南部ルート(ワニクス行き)月～土	9:02	9:32	10:02	10:32	11:02	11:32	12:02	12:32	13:02	13:32	14:02	14:32	15:02	15:32	16:02	16:32	17:02	17:32	18:02	18:32	19:02	19:32	
バス停名	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前	神保原駅前

【公共交通において重要視している事項】

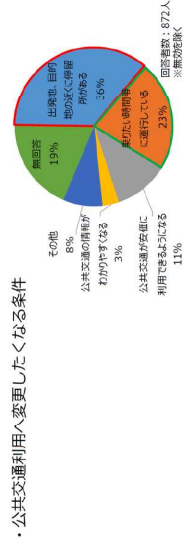
- 乗降場所や運行時間帯など、「利便性」に関する内容が重要視されている。

- ・公共交通で重要視している点

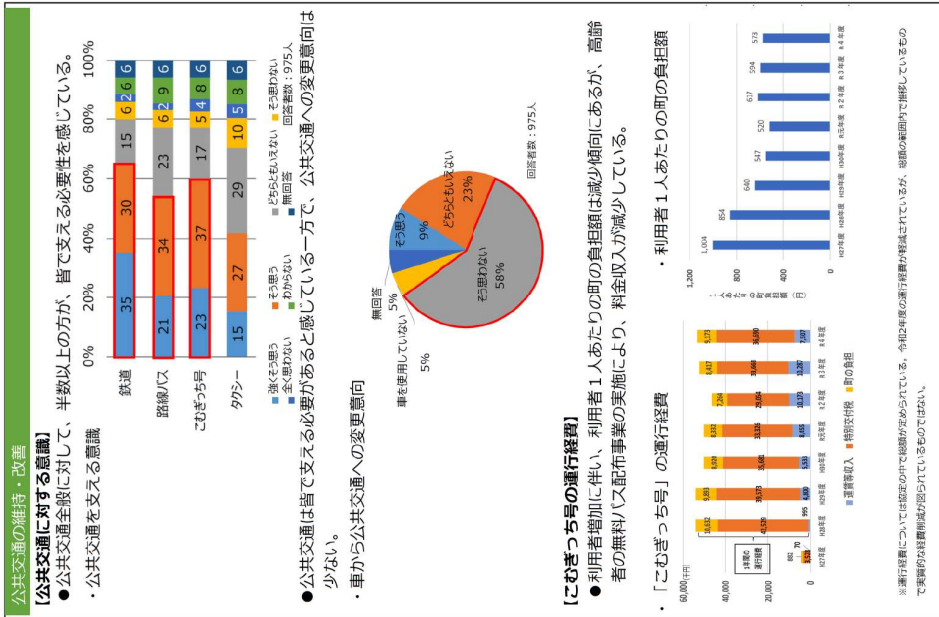


- 公共交通へ変更する条件も、乗降場所や運行時間など「利便性」に関する内容が重視されている。

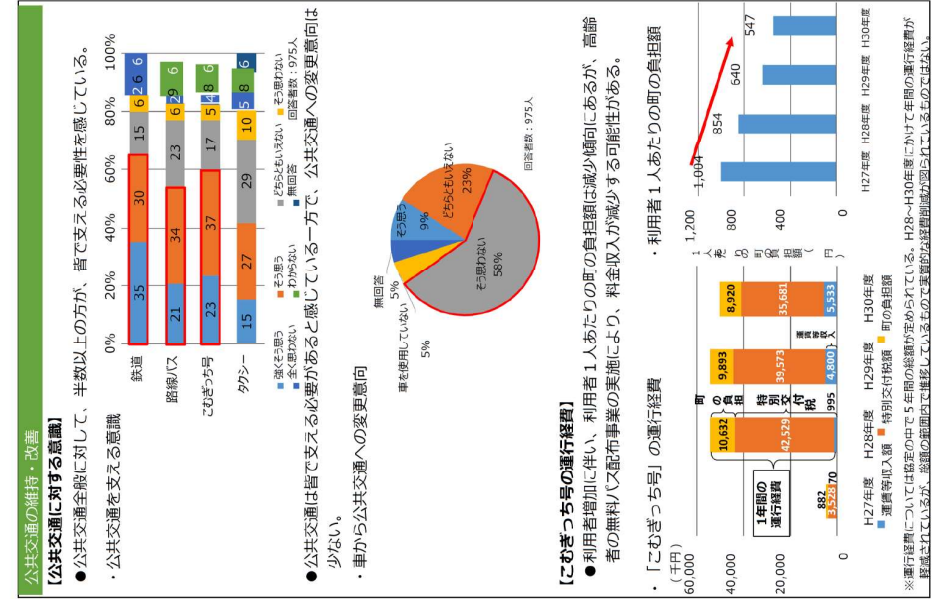
- ・公共交通利用へ変更したくなる条件



改正 (案)



現行



改訂なし

(2) 公共交通の課題に対する解決の方向性を整理した公共交通の現状と課題をもとに、上里町の公共交通の課題に対する解決の方向性を以下に示す。

日常生活の移動手段に関する課題

- ・日常生活における移動の中心が自動車となっており、現状は公共交通への変更意向も少ないが、今後、運転技術面や健康面等から公共交通の利用意向が増えることが想定できる。(公共交通の需要が高まる)
- ・町外、特に本庄市との繋がりが強く、町内に限定しない公共交通網が必要である。



①町民の日常生活における移動手段確保

- 町民の日常的な利用施設である、神保原駅や公共施設、商業・医療施設等(町内に限定しない)への移動手段を確保

公共交通の利便性に関する課題

- ・公共交通において重要視されていることは、利便性に関する内容であり、現状は一律に「不満」を持っている。



②公共交通の利便性向上

- 利用者ニーズに対応した公共交通の運行経路・本数等のサービス水準の設定

改訂なし

公共交通の維持・改善に関する課題

- ・公共交通を省で支える必要性は感じているが、自身のことは切り離されておき、町民の意識醸成が必要である。
- ・高齢者の無料バス配布や税収減などにより、町負担が増える可能性がある。



③公共交通の維持・改善

- 厳しい財政状況における公共交通サービスに関する行政経費の削減
- 公共交通の利用促進、効率的な運行計画による公共交通の収益性向上
- 持続可能な公共交通に向けて、町民や交通事業者、近隣市等との協働体制による運営のしくみづくり

2-2. 計画の基本的な考え方

(1) 基本方針

上里町の公共交通は、JR高崎線と、路線バス1路線に、こむぎっちゃん号が町内を網羅するかたちで整備されている。

現状の公共交通に対する町民の不満は高く、利用状況の観点からも改善の必要がある。町の財政状況等が今後一層厳しくなると想定されることから、町民、交通事業者、行政等が一体となって、持続可能で利用者ニーズに対応した公共交通の実現を目指す必要がある。

また、第5次上里町総合振興計画で掲げられている、町の将来像「ひと・まち・自然が共に輝く「ハーモニータウン かみさと」の実現や、**立地適正化計画によるまちづくりを支える都市基盤として機能する必要がある。**

以上を踏まえ、上里町地域公共交通形成計画における基本方針を次頁に示す。

2-2. 計画の基本的な考え方

(1) 基本方針

上里町の公共交通は、JR高崎線と、路線バス1路線に、こむぎっちゃん号が町内を網羅するかたちで整備されている。

現状の公共交通に対する町民の不満は高く、利用状況の観点からも改善の必要がある。町の財政状況等が今後一層厳しくなると想定されることから、町民、交通事業者、行政等が一体となって、持続可能で利用者ニーズに対応した公共交通の実現を目指す必要がある。

また、第5次上里町総合振興計画で掲げられている、町の将来像「ひと・まち・自然が共に輝く「ハーモニータウン かみさと」の実現や、今後、推進される立地適正化計画によるまちづくりを支える都市基盤として機能する必要がある。

以上を踏まえ、上里町地域公共交通形成計画における基本方針を次頁に示す。

改訂なし

基本方針1：利用者ニーズに対応した公共交通サービスの構築

運行計画の見直しや新たな公共交通サービスの実施により、町民の誰もが利用しやすい公共交通を構築する。

①利用者ニーズのある地域への対応と日常生活の移動手段の確保

- ・既存のコミュニティバスは利用者ニーズに対応した運行とするとともに、新たな公共交通形態の導入など、町民の日常生活における移動手段を確保する。
- ・まちづくりに関する上位・関連計画との連携・整合をとり、移動しやすいまちづくりを実現させる。

②公共交通の前提として、バス停からバスまでの移動手段を担う

- ・自宅玄関からのサービスは「福祉」と捉え、福祉サービスとの棲み分けを明確にする。
- ・ただし、バリアフリー対応等、高齢者や障害者への配慮はしっかりと行う。

基本方針2：町民、交通事業者、行政の協働による

持続可能なしくみづくり

公共交通を維持・改善していくために、各々が協力しあう体制づくりや町民の意識改革を促すしくみづくりを行う。

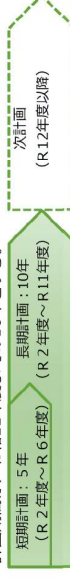
また、町が運行する公共交通（こむぎっちょ号）においては、公共交通の一端として実施するものであり、利便性を向上させながら、運行を維持できる体制を構築する。

(2) 計画の区域

計画の区域は、上里町全域とする。

(3) 計画の期間

計画期間は、令和11年度までの10年とする。



(4) 計画の目標

長期的目標

目標1：まちづくりにおける政策と連携し、都市機能の基盤を形成する

今後、立地適正化計画等により、まちの構造が大きく変わることが想定される。公共交通は、まちづくりを進める中で、都市機能の基盤の一つであり、公共交通網が適切に整備されないと、まちづくりが進まないといっても過言ではない。

そのため、今後のまちづくりの方向性やあり方などと連携しながら、より利便性の高い公共交通網の形成を目指す。

目標2：持続可能な公共交通を実現する

公共交通を維持していくためには、上里町だけの取り組みでは限界があるため、町民や交通事業者にも積極的な参加、利用を促し、公共交通運行の体制および財政の両面で持続可能な公共交通体系を構築することを旨とする。

短期的目標

目標1：町内公共交通の利便性向上により、公共交通利用者数の増加を図る

町民アンケート調査結果より、「こむぎっちゃん」に関して運行場所及び運行本数に不満を感じている方が多くみられたため、利用実態や将来の利用見込み等を考慮し、適切な運行体系を構築することにより、「こむぎっちゃん」の利用者数の増加を図る。

また、町民の多くが日常生活全般において、本庄市への移動が多く見られることから、本庄市とも連携した公共交通の体系を構築するとともに、**町民の生活を支える公共交通の維持・充実を図る。**

目標2：持続可能な公共交通を実現する

「こむぎっちゃん」の利便性向上による料金収入の増加のほか、さらなる周知による公共交通への転換を図るとともに、車内広告などの別収益を得るなどの方策を検討する。

また、**町民・事業者・行政等の地域の関係者が連携し、公共交通体系を維持・確保していく。**

(4) 計画の目標

長期的目標

目標1：まちづくりにおける政策と連携し、都市機能の基盤を形成する

今後、立地適正化計画等により、まちの構造が大きく変わることが想定される。公共交通は、まちづくりを進める中で、都市機能の基盤の一つであり、公共交通網が適切に整備されないと、まちづくりが進まないといっても過言ではない。

そのため、今後のまちづくりの方向性やあり方などと連携しながら、より利便性の高い公共交通網の形成を目指す。

目標2：持続可能な公共交通を実現する

公共交通を維持していくためには、上里町だけの取り組みでは限界があるため、町民や交通事業者にも積極的な参加、利用を促し、公共交通運行の体制および財政の両面で持続可能な公共交通体系を構築することを旨とする。

短期的目標

目標1：町内公共交通の利便性向上により、公共交通利用者数の増加を図る

町民アンケート調査結果より、「こむぎっちゃん」に関して運行場所及び運行本数に不満を感じている方が多くみられたため、利用実態や将来の利用見込み等を考慮し、適切な運行体系を構築することにより、「こむぎっちゃん」の利用者数の増加を図る。

また、町民の多くが日常生活全般において、本庄市への移動が多く見られることから、本庄市とも連携した公共交通の体系を構築する。

目標2：持続可能な公共交通を実現する

「こむぎっちゃん」の利便性向上による料金収入の増加のほか、さらなる周知による公共交通への転換を図るとともに、車内広告などの別収益を得るなどの方策を検討する。

改正（案）

現 行

(5) 地域公共交通の位置付けと役割分担

交通手段	位置付け	役割	維持・確保
鉄道	広域幹線	町外への移動を可能にし、通勤・通学、観光等の広域的な移動を担う。	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保する。
路線バス	地域間幹線	町内及び近隣市町を結び、通勤・通学、通院、買物等の移動を担う。	地域公共交通確保推進改進黨事業（地域間幹線系統補助）を活用し、持続可能な運行を目指す。
コミュニティバス	地域内 フィーダー	広域幹線・地域間幹線へのアクセス及び通院、買物等の日常生活における移動を担います。	地域公共交通確保推進改進黨事業（地域内フィーダー補助）を活用し、持続可能な運行を目指す。
タクシー	個別輸送	個別の移動ニーズに応じた柔軟で自由度の高い移動を担う。	-

追加

改正（案）

2-3-3. 短期的目標を達成するための施策

(1) 概要

目標 1：町内公共交通の利便性向上により、公共交通利用者数の増加を図る

施策内容	概要
1. 「こむぎっちょ号」(定時定路線)の検証	利用者が少ない区間の減便または廃止、運行エリアの拡大の検証。利用者が多い区間の増便の検証。
2. 交通結節点の整備	他交通機関との乗り換えがしやすいルートやダイヤの調整。停留所の環境整備。
3. 次期公共交通の導入可能性の検討	こむぎっちょ号(定時定路線)の検証により把握した課題に対して、新たな公共交通体系の導入可能性の検討。
4. 本庄市との連携	こむぎっちょ号の延伸や本庄市コミュニティ交通との連携の検討。
5. 高齢者の公共交通利用支援	交通安全に関する講習を受講した高齢者を対象にこむぎっちょ号の高齢者無料バスの交付。
6. 利用者の意見聴取	利用者へのアンケートの継続実施。
7. 路線バスの維持・充実	路線バスの利用者増加に向けた取組を交通事業者及び沿線市町と協議・調整の実施。

目標 2：持続可能な公共交通を実現する

施策内容	概要
1. 運営収入の確保、公共交通の収支率の維持・改善	目標 1 での施策も含め、利用者数増加によるこむぎっちょ号の運営収入の確保。 こむぎっちょ号、路線バスの収支率の維持・改善。
2. 財源の確保	車内広告等による収入等、運賃以外の収入源の確保。
3. 広報・チラシ、[乗り方教室]等による啓発活動	広報誌、ポスター、チラシ、イベント等による公共交通利用の習慣づけの推進。
4. 各地区への聞き取りの実施	より具体的な利用者ニーズを把握するために、各地区へ向き意見の聞き取りを行う。

(2) 具体的施策の詳細

具体的施策の詳細を次頁以降に整理する。

現 行

2-3-3. 短期的目標を達成するための施策

(1) 概要

目標 1：町内公共交通の利便性向上により、公共交通利用者数の増加を図る

施策内容	概要
1. 「こむぎっちょ号」(定時定路線)の検証	利用者が少ない区間の減便または廃止、運行エリアの拡大の検証。利用者が多い区間の増便の検証。
2. 交通結節点の整備	他交通機関との乗り換えがしやすいルートやダイヤの調整。停留所の環境整備。
3. 次期公共交通の導入可能性の検討	こむぎっちょ号(定時定路線)の検証により把握した課題に対して、新たな公共交通体系の導入可能性の検討。
4. 本庄市との連携	こむぎっちょ号の延伸や本庄市コミュニティ交通との連携の検討。
5. 高齢者の公共交通利用支援	交通安全に関する講習を受講した高齢者を対象に、こむぎっちょ号の高齢者無料バスの交付。
6. 利用者の意見聴取	利用者へのアンケートの継続実施。

目標 2：持続可能な公共交通を実現する

施策内容	概要
1. 運営収入の確保	目標 1 での施策も含め、利用者数増加による運営収入の確保。
2. 財源の確保	車内広告等による収入等、運賃以外の収入源の確保。
3. 広報・チラシ、[乗り方教室]等による啓発活動	広報誌、ポスター、チラシ、イベント等による公共交通利用の習慣づけの推進。
4. 各地区への聞き取りの実施	より具体的な利用者ニーズを把握するために、各地区へ向き意見の聞き取りを行う。

(2) 具体的施策の詳細

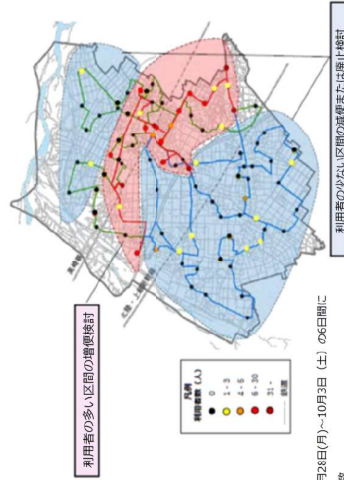
具体的施策の詳細を次頁以降に整理する。

改訂なし

目標 1：町内公共交通の利便性向上により、公共交通利用者数の増加を図る

施策 1：「こむぎっち号」（定時定路線）の検証

①施策内容
こむぎっち号については、令和6年度までは現行の運行形態を継続しつつ、その間に利用者ニーズ等を詳細に把握して、利便性の向上に向けた再編検討を行う。
具体的には、利用者が少ない区間においては、廃止・減便を検討するとともに、エリアを限定した運行についても検討を行う。利用者が多い区間については、増便の検討を行う。



※令和2年9月28日(月)～10月3日(土)の6日間に
おける乗降数

利用者の少ない区間の廃止または廃止検討

- ②実施主体
上里町、交通事業者
- ③実施スケジュール

施策名	短期 (R2～R6)						長期
	R2	R3	R4	R5	R6		
「こむぎっち号」の運行本数・運行ダイヤ・運行経路及び停留所の見直し							再編計画・運行 ↑

改正（案）

④評価指標・評価スケジュール

評価指標	評価スケジュール			
	R2	R3	R4	R5 R6
年間利用者数	◎	◎	◎	◎

◎：実施、○：必要に応じて実施

⑤評価指標の目標値

年間利用者数：令和6年度までに22,300人

<計画策定時の設定の考え方>

現在の全体の利用者数は増加傾向にあり、平成30年度時点で年間約1万6000人となっている。ルート別では同年度で中央ルートが約13,000人、北部ルートが約1,700人、南部ルートが約1,400人となっている。現在の利用者数より、毎日往復利用する方が1年に2人ずつ増えていくことを想定する。

ルート別
「こもぎっちゃん」の利用者数推移

現行

④評価指標・評価スケジュール

評価指標	評価スケジュール			
	R2	R3	R4	R5 R6
年間利用者数	◎	◎	◎	◎

◎：実施、○：必要に応じて実施

⑤評価指標の目標値

年間利用者数：令和6年度までに22,300人

<計画策定時の設定の考え方>

現在の全体の利用者数は増加傾向にあり、平成30年度時点で年間約1万6000人となっている。ルート別では同年度で中央ルートが約13,000人、北部ルートが約1,700人、南部ルートが約1,400人となっている。現在の利用者数より、毎日往復利用する方が1年に2人ずつ増えていくことを想定する。

ルート別
「こもぎっちゃん」の利用者数推移

改訂なし

施策 2：交通結節点の整備

① 施策内容
 駅や商業施設等において、異なるルート間や他交通機関との乗り換えがしやすいように、ルートやダイヤの調整を検討する。
 また、乗り換える待ち時間を快適に過ごせるよう、「バスまちスポット」として停留所の環境整備（椅子や屋根等）も行う。特に商業施設には、施設内のスペース利用の協議も実施する。検討する交通結節点とルートを以下に示す。



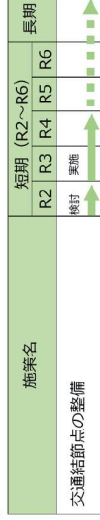
検討する交通結節点とルート

バス停名	関係するルート（交通機関）
神保原駅（北口、南広場）	J R 高崎線、こむぎうち号全ルート
上里町役場	こむぎうち号全ルート
ウニクス	こむぎうち号全ルート、路線バス
ヘルク七木本店	こむぎうち号全ルート、路線バス、 （本庄市の公共交通）
アグリパーク上里	こむぎうち号全ルート
イオンタウン	こむぎうち号中央ルート、北部ルート

② 実施主体

上里町、交通事業者、交通結節点設置箇所管理者

③ 実施スケジュール



改訂なし

④評価指標、評価スケジュール

評価指標	評価スケジュール					
	R2	R3	R4	R5	R6	
乗り換え利用有無 (利用者OD調査により把握)		◎				
交通結節点利用の満足度 (利用者意見調査により把握)			○	◎	◎	◎

◎：実施、○：必要に応じて実施

⑤評価指標の目標値

乗り換え実施率数：利用者OD調査回答者の2%（R3まで）

<設定の考え方>

現状、乗り換え利用の実態は把握できていない。従来実施されてきた利用者OD調査で乗り換え利用有無を確認することとし、回答者の2%が乗り換えを行うものとする。

交通結節点利用の満足度：8割（R4から）

<設定の考え方>

利用者意見調査により、交通結節点利用の満足度を調査し、「普通」と回答した方が割合が8割と想定する。

改訂なし

施策3：次期公共交通の導入可能性の検討

① 施策内容
こむぎっちょ号（定時定路線）の検証により把握した課題の対応として、新たな公共交通体系の導入可能性を検討する。

検討項目	具体的な検討内容
定時定路線継続の検討	運行ダイヤ、経路等の見直し
定時定路線以外の公共交通形態検討	事例収集や自治体ヒアリング
上里町への導入可能性検討	運行形態、運用方法、 需要・収支予測、課題等の整理
導入に向けた対応	実証運行計画及びその実施

【検討項目】

② 実施主体
上里町、交通事業者

③ 実施スケジュール

施策名	短期（R2～R6）						長期
	R2	R3	R4	R5	R6		
次期公共交通の導入可能性の検討							
							導入

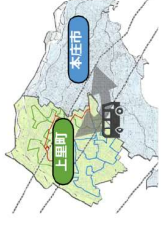
検討・実証運行・開通

＜関連施策：福祉施策における交通サービス＞
こむぎっちょ号が利用できない歩行困難者等を対象とした、社会福祉施設としてタクシー補助券の交付等について検討する。
令和2年度において具体案を検討し、令和2年度から試験的に補助制度を開始予定。

改訂なし

施策 4：本庄市との連携

① 施策内容
 繋がり強い本庄市への移動を支援するため、こむぎっち号の延伸や本庄市マインド交通との連携を検討する。
 ● こむぎっち号の本庄市までの延伸
 ⇒ 鉄道運航や医療施設などへの延伸を優先的に検討
 ● 本庄市マインド交通（本庄市民以外も利用可）停留所の上里町内への設置



本庄市との連携

また、施策2に据けるように、JRや路線バスと、こむぎっち号との乗り継ぎにより、本庄市へ移動できるようルートやダイヤの調整も検討する。

② 実施主体
 上里町、本庄市

③ 実施スケジュール

施策名	短期 (R2～R6)						長期
	R2	R3	R4	R5	R6		
本庄市との連携	検討						

本庄市との連携

＜参考＞
 上里町から本庄市へ通院する方は、全体の5分の1であり、そのうち半数が月2日以上以上の通院を行っている。（町民意向調査より）

地域名	月1～2日		月3～4日		月5日		その他	集計	その内月1回
	回数	人数	回数	人数	回数	人数			
1 本庄市	4	0	0	22	2	42	26	3ヶ月に1回	
2 熊岡市	1	3	7	14	1	1	8		
3 高崎市			5	2		1	7		
4 伊勢崎市			2	4		1	7		
5 新橋市			1	3	1	6	2ヶ月に1回		
・ 通院合計 (町民+町外)	9	29	63	105	12	9	227	-	

改訂なし

施策 5：高齢者の公共交通利用支援

①施策内容
 高齢者による交通事故を未然に防止し、公共交通の利用を支援するため、交通安全に関する講習を受講した高齢者を対象に、公共交通利用支援事業として「こむぎっちょ」の高齢者無料バスを交付する。(令和元年度より実施)

②実施主体
 上里町

③実施スケジュール

施策名	短期 (R2～R6)			長期		
	R2	R3	R4	R5	R6	
高齢者の公共交通利用支援	実施	実施	実施	実施	実施	実施

④評価指標・評価スケジュール

評価指標	評価スケジュール					
	R2	R3	R4	R5	R6	
高齢者無料バスの発行件数	◎	◎	◎	◎	◎	○

◎：実施、○：必要に応じて実施

⑤評価指標の目標値
 高齢者無料バスの発行件数：令和6年度までに...300人

<設定の考え方>
 令和4年度までの実績 209人
 直近3カ年の70歳以上の免許証返納者数は103人であり、そのうち約半数(約50人)の方が申請すると想定し、2か年(令和5・6年)で約100人、令和4年度の実績が209人であるため合算し、令和6年度までに300人とする。

年 度	免許保有者総数(年々現在)		免許証返納者数(年中)	
	うち70歳以上			
令和2年度	22,060人	3,866人	114人	
令和3年度	22,106人	4,063人	97人	
令和4年度	22,117人	4,268人	99人	
3カ年平均	22,094人	4,066人	103人	

運転免許証保有者数・返納者数(市町内別運転免許保有者等の資料より)

施策6：利用者の意見聴取

① 施策内容
 各種施策の評価・検証を行い、後述するPDCAサイクルを回して、よりよい公共交通の利用環境を実現するために、現在定期的に実施している利用者アンケートを継続的に実施し、評価・検証の基礎資料とする。
 利用者OD調査は毎年実施し、交通結節点の評価に用いるため、出発地目的地のほか、乗り換え利用の有無も確認する。
 利用者意見調査は、実証運行の実施時や短期計画の見直し時等に必要に応じて実施し、利用者の満足度や町内の公共交通への意見、実施した施策への意見等を確認する。

② 実施主体
 上里町

③ 実施スケジュール

施策名	短期 (R2~R6)					長期
	R2	R3	R4	R5	R6	
利用者の意見聴取						

施策6：利用者の意見聴取

① 施策内容
 各種施策の評価・検証を行い、後述するPDCAサイクルを回して、よりよい公共交通の利用環境を実現するために、現在定期的に実施している利用者アンケートを継続的に実施し、評価・検証の基礎資料とする。
 利用者OD調査は毎年実施し、交通結節点の評価に用いるため、出発地目的地のほか、乗り換え利用の有無も確認する。
 利用者意見調査は、実証運行の実施時や短期計画の見直し時等に必要に応じて実施し、利用者の満足度や町内の公共交通への意見、実施した施策への意見等を確認する。

② 実施主体
 上里町

③ 実施スケジュール

施策名	短期 (R2~R6)					長期
	R2	R3	R4	R5	R6	
利用者の意見聴取						

施策7：路線バスの維持・充実

① 施策内容
 必要に応じて、路線バスの維持のための必要な検討や利用者増加に向けた取組を交通事業者及び谷線沖町と協議・調整をする。

② 実施主体
 交通事業者及び谷線市町(本庄市、上里町、神川町、藤岡市)

③ 実施スケジュール

施策名	短期 (R6)	長期
	関係機関との協議調整	実施

④ 評価指標・評価スケジュール

評価指標	評価スケジュール (R6)
路線バスの利用者数	◎

◎：実施

⑤ 評価指標の目標値
 路線バスの利用者数：令和6年度までに146,560人
 <設定考え方> 現状値(令和4年度末)143,672人に年間伸び率1%を乗じた値

施策7：路線バスの維持・充実

① 施策内容
 必要に応じて、路線バスの維持のための必要な検討や利用者増加に向けた取組を交通事業者及び谷線沖町と協議・調整をする。

② 実施主体
 交通事業者及び谷線市町(本庄市、上里町、神川町、藤岡市)

③ 実施スケジュール

施策名	短期 (R6)	長期
	関係機関との協議調整	実施

④ 評価指標・評価スケジュール

評価指標	評価スケジュール (R6)
路線バスの利用者数	◎

◎：実施

⑤ 評価指標の目標値
 路線バスの利用者数：令和6年度までに146,560人
 <設定考え方> 現状値(令和4年度末)143,672人に年間伸び率1%を乗じた値

改正（案）

目標 2：持続可能な公共交通を実現する

施策 1：運賃収入の確保、収支率の維持・改善

- ① 施策内容
目標 1 における施策も含め、利用者数の増加により、こむぎっち号の運賃収入を確保する。
また、こむぎっち号、路線バスの収支率の維持・改善を目指す。
- ② 実施主体
こむぎっち号：上里町
路線バス：交通事業者
- ③ 実施スケジュール

施策名	短期 (R2~R6)						長期
	R2	R3	R4	R5	R6		
こむぎっち号の運賃収入の確保							

施策名	短期 (R6)		長期
	R6		
収支率の維持・改善			

④ 評価指標・評価スケジュール

施策名	短期 (R2~R6)					
	R2	R3	R4	R5	R6	
こむぎっち号における町の費用負担割合	○	○	○	○	○	○
こむぎっち号、路線バスの収支率	-	-	-	-	-	○

⑤ 評価指標の目標値

- ・こむぎっち号における町の費用負担：現状維持
 - ・こむぎっち号及び路線バスの収支率：現状維持
 - 現状値 (R4)：こむぎっち号 1.8%、路線バス 46.8%
- <設定の考え方> 利用者増による運賃収入の増加を指しますが、人件費、燃料費、車両管理費等の運行経費の増加も想定されるため現状より低下させないことを目標値とする。

91

現行

目標 2：持続可能な公共交通を実現する

施策 1：運賃収入の確保

- ① 施策内容
目標 1 における施策も含め、利用者数の増加により、運賃収入を確保する。
- ② 実施主体
上里町
- ③ 実施スケジュール

施策名	短期 (R2~R6)						長期
	R2	R3	R4	R5	R6		
運賃収入の確保							

④ 評価指標・評価スケジュール

評価指標	評価スケジュール					
	R2	R3	R4	R5	R6	
町の費用負担割合	○	○	○	○	○	○

○：実施

⑤ 評価指標の目標値

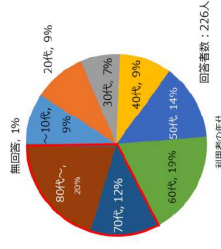
町の費用負担割合：現状維持

<設定の考え方>

こむぎっち号利用者の約3割が70歳以上の高齢者であり、今後実施する高齢者無料バスの交付（目標 1 - 施策 5）により、運賃収入が減少することが懸念される。

こむぎっち号の再編（目標 1 - 施策 1）による利用者の増加や、運賃収入以外の収入（広告等、目標 2 - 施策 2）を得ることで、無料バスによる減収分を補填することを旨とし、現状以上に町負担が増えないことを目標とする。

※高齢者無料バスの対象者は75歳以上であり、アンケートの集計区分とは異なる。



平成28～30年度利用者アンケートより

92

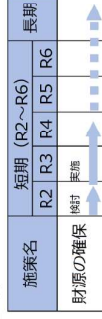
改訂なし

施策2：財源の確保

① 施策内容
こもぎっち号の車内やバス停、時刻表、路線図等における広告掲載による収入等、運営収入以外の収入源を確保する。
現在（再編後も含む）、こもぎっち号が運行している商業施設等に広告掲載の協力を打診する。

② 実施主体
上里町

③ 実施スケジュール



④ 評価指標、評価スケジュール

評価指標	評価スケジュール					
	R2	R3	R4	R5	R6	
広告掲載数	◎	◎	◎	◎	◎	○

◎：実施、○：必要に応じて実施

⑤ 評価指標の目標値

広告掲載による収入：年間運賃収入の1.5%
 <設定の考え方>
 高齢者無料バスの減収分の補填の一部として、年間運営収入の1.5%程度の広告掲載による収入確保を目指す。

改訂なし

施策3：広報・チラシ、「乗り方教室」等による啓発活動

① 施策内容
 広報誌「広報かみさと」やポスターでの案内、チラシの配布等により周知を行うとともに、公民館等での説明会や「乗り方教室」等を開催することで、バス利用に対する不安を払拭し、公共交通利用の習慣が身につくよう推進する。

② 実施主体
 上里町

③ 実施スケジュール

施策名	短期 (R2~R6)						長期
	R2	R3	R4	R5	R6		
広報・チラシ、「乗り方教室」等による啓発活動	実施						↑

④ 評価指標・評価スケジュール

評価指標	評価スケジュール					
	R2	R3	R4	R5	R6	
交通安全教室と連携したバスの乗り方教室等、啓発活動の開催回数	◎	◎	◎	◎	◎	◎

◎：実施

⑤ 評価指標の目標値
 年1回実施

改訂なし

施策4：各地区への聞き取りの実施

①実施内容
 こむぎっち号の再編や次期公共交通導入検討にあたり、より具体的な利用者ニーズを把握するために、各地区に出向き聞き取りを実施する。聞き取りを通じて、公共交通が町民自身のものであることの意識醸成も図る。

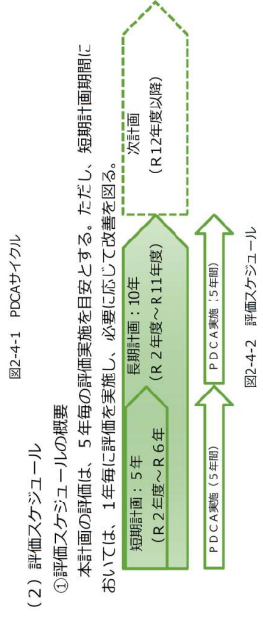
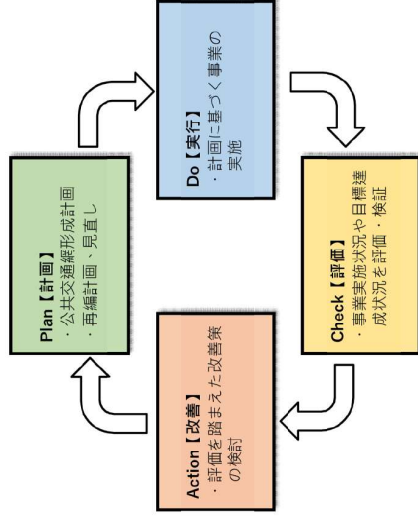
②実施主体
 上里町、町民、交通事業者

③実施スケジュール

施策名	短期 (R2～R6)					長期
	R2	R3	R4	R5	R6	
聞き取りの実施						▲

改訂なし

2-4. 上里町地域公共交通網形成計画の評価
 (1) PDCA サイクルの実行
 各種施策を委施した後、利用者ニーズや、交通事業者の状況、行政の財政状況等の各種外部環境の変化に合わせて、本計画で定められた事業計画を、適宜、計画・見直ししていく必要がある。
 本計画は、上里町地域公共交通活性化協議会において、PDCAサイクルの実行を管理するものとする。



改正(案)

②短期計画期間における評価スケジュール
各施策の評価スケジュールを以下に再掲する。

表2-4-1 短期計画期間における評価スケジュール

【目標1】町内公共交通の利便性向上により、公共交通利用者の増加を図る

施策	評価指標					
	R2	R3	R4	R5	R6	
「こむぎっちょ号」(定時定路線)の検証、次期公共交通の導入可能性の検討						
乗り換え利用有無(利用者OD調査により把握)						
交通結節点の整備(利用者OD調査により把握)						
高齢者の公共交通利用支援						
-						
路線バスの維持・充実						

【目標2】持続可能な公共交通を実現する

施策	評価スケジュール					
	R2	R3	R4	R5	R6	
運賃収入の確保、収支割合						
「こむぎっちょ号」の維持・改善						
路線バスの収支率						
広告掲載数						
広報・チラシ、「乗り方教室」等による啓発活動						

◎：実施、○：必要に応じて実施

(3) 評価結果への対応
設定した評価指標について、継続的・定期的に評価を実施するとともに、目標値を下回った場合には、運行形態等について見直し・検討を行う。

現行

②短期計画期間における評価スケジュール
各施策の評価スケジュールを以下に再掲する。

表2-4-1 短期計画期間における評価スケジュール

【目標1】町内公共交通の利便性向上により、公共交通利用者の増加を図る

施策	評価指標					
	R2	R3	R4	R5	R6	
「こむぎっちょ号」(定時定路線)の検証、次期公共交通の導入可能性の検討						
乗り換え利用有無(利用者OD調査により把握)						
交通結節点の整備(利用者OD調査により把握)						
高齢者の公共交通利用支援						
-						
路線バスの維持・充実						

【目標2】持続可能な公共交通を実現する

施策	評価スケジュール					
	R2	R3	R4	R5	R6	
運賃収入の確保						
財源の確保						
広報・チラシ、「乗り方教室」等による啓発活動						
「こむぎっちょ号」の維持・改善						
交通安全教室と連携したバスの乗り方教室等、啓発活動の開催回数						

◎：実施、○：必要に応じて実施

(3) 評価結果への対応
設定した評価指標について、継続的・定期的に評価を実施するとともに、目標値を下回った場合には、運行形態等について見直し・検討を行う。