

次期導入形態の制度構築





【第4回協議会資料より】次期導入形態のイメージ

本協議における協議事項

- ・「こむぎっちゃん号（中央ルート）」の運行内容の見直し
- ・「デマンド交通（北部エリア・南部エリア）」の制度構築

「こむぎっちゃん号（中央ルート）」

- ・現在の定時定路線による運行を維持する。
- ・また、より利用しやすくなるよう、運行内容を見直しを行う。



定時定路線

定時定路線

町の中心部を運行しており、定時定路線の運行により、町内の基幹交通を担う。

次期導入形態（案）のイメージ図

デマンド交通（北部エリア）



バス停までの移動が困難な方

- ▶福祉施策における「福祉タクシー制度」や「上里町高齢者お出かけサポート助成事業」等のタクシー助成の活用

交通結節点

- ▶町外への交通手段（鉄道・路線バス）との連携強化（利便性向上）

「こむぎっちゃん号（中央ルート）」

デマンド交通

- 北部エリア
- 南部エリア

人口（人）

- 1 - 250
- 251 - 500
- 501 - 1000
- 1001 以上

「こむぎっちゃん号」

- 中央ルート

路線バス

- 路線バスルート

施設

- 主要な商業施設

交通結節点

- 町外への交通手段（鉄道・路線バス）との乗換地点

上里町立地適正化計画

- 都市機能誘導区域
- 居住誘導区域

「こむぎっちゃん号（北部・南部ルート）」

- ・次期導入形態として「デマンド交通」を導入する。
- ・ルートを定めなため、広い範囲を柔軟に運行することができる。

（現在）



定時定路線

（見直し後）



デマンド交通

需要が分散している北部・南部エリアにおいて、町内全域の移動を面的にカバーする。

図1 次期導入形態（案）のイメージ図

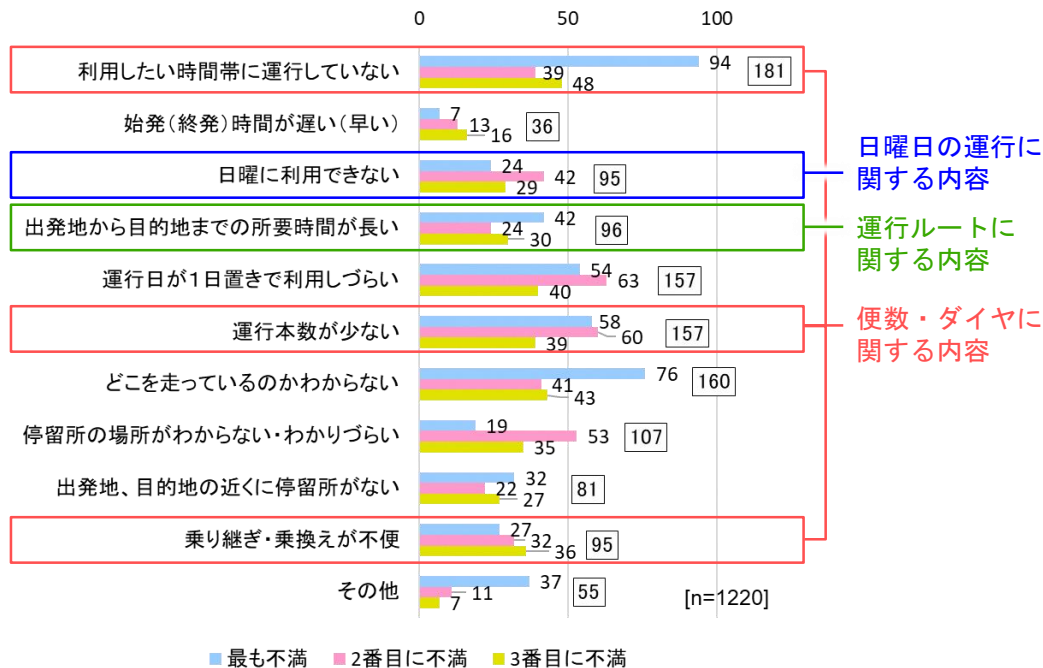


「こむぎっち号（中央ルート）」の課題【町民意識調査結果】

- 町民意識調査の結果、「こむぎっち号」に関する不満理由として、「利用したい時間帯に運行していない」が最も多く、便数やダイヤに関する内容が多くあげられている。その他、運行ルートに関する内容や日曜日の運行に関する内容が多くなっている。
- 自由意見としては、「利用者が少ないため、車両のサイズを小さくした方がよい」等の意見がある。

●町民意識調査結果

【「こむぎっち号」に関する不満】



【自由意見（「こむぎっち号」に関する主な内容）】

- 利用者が少ないため、車両のサイズを小さくした方がよい。
- 駅へ行くのに利用したい人は、多いと思うが、通勤時間がない。
- こむぎっち号は日曜日も含めて神保原駅に行くようにしてほしい。
- こむぎっち号100円は安いと思う。200円にしても良い。
- Googleマップの経路案内などにもこむぎっち号の情報が載ると助かります。



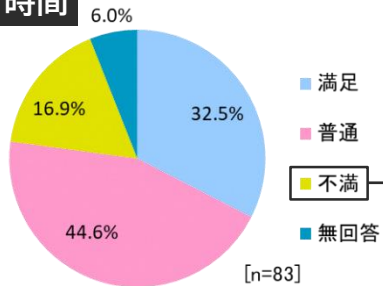
「こむぎっち号（中央ルート）」の課題【利用者ヒアリング結果】

- 「こむぎっち号」の不満理由としては、乗りたい時間帯に運行していないことや、運行便数が少ないことがあげられている。また、日曜日運行を望む声もあがっている。

●中央ルートに関する利用者ヒアリング結果

【「こむぎっち号」に対する満足度】

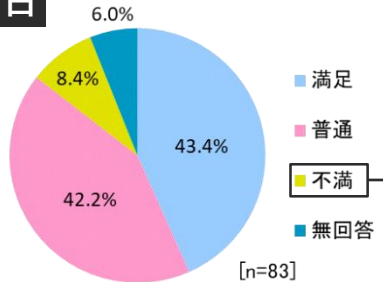
運行時間



「運行時間」に関する主な不満理由

ルート	主な不満理由
中央ルート	帰りの時間にバスがない。タクシーになることが多い。
	朝7:30の便がほしい。
	運行便数が少ない。
	朝、絶対に遅れている。
	同時刻に同じバス停に来て間違った。

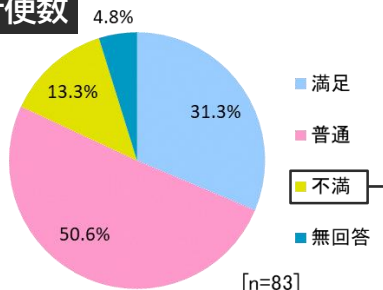
運行日



「運行日」に関する主な不満理由

ルート	主な不満理由
中央ルート	日曜日でも運行してほしい。

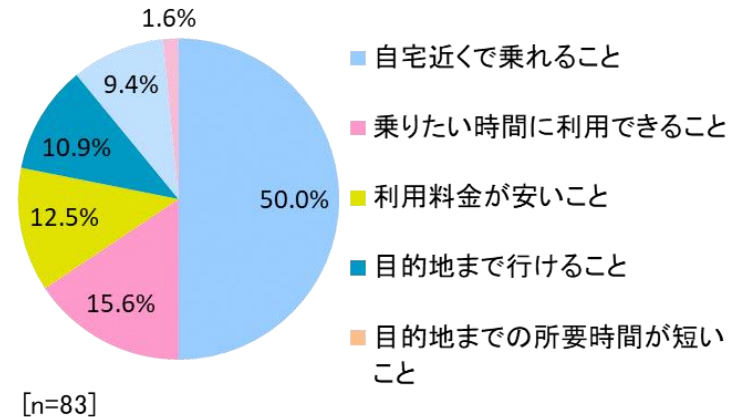
運行便数



「運行便数」に関する主な不満理由

ルート	主な不満理由
中央ルート	本数を増やしてほしい。

【公共交通サービスにおいて、最も重要だと思うこと】



【自由意見（主な内容）】

- 運行本数を増やしてほしい
- 日曜日でも運行してほしい
- 駅での乗り継ぎをスムーズにしてほしい
- 定期券や回数券を導入してほしい
- バスロケーションシステムを導入してほしい



「こむぎっち号（中央ルート）」の課題【OD調査・利用実績】

- 利用者は、イオンタウンやユニクス等の商業施設、神保原駅に集中しており、1週間のうちに数人のみしか利用されていないバス停留所もある。
- 便別の乗車人数より、乗車人数0人の割合が高い便がある。

●こむぎっち号の利用状況（R5年度OD調査）

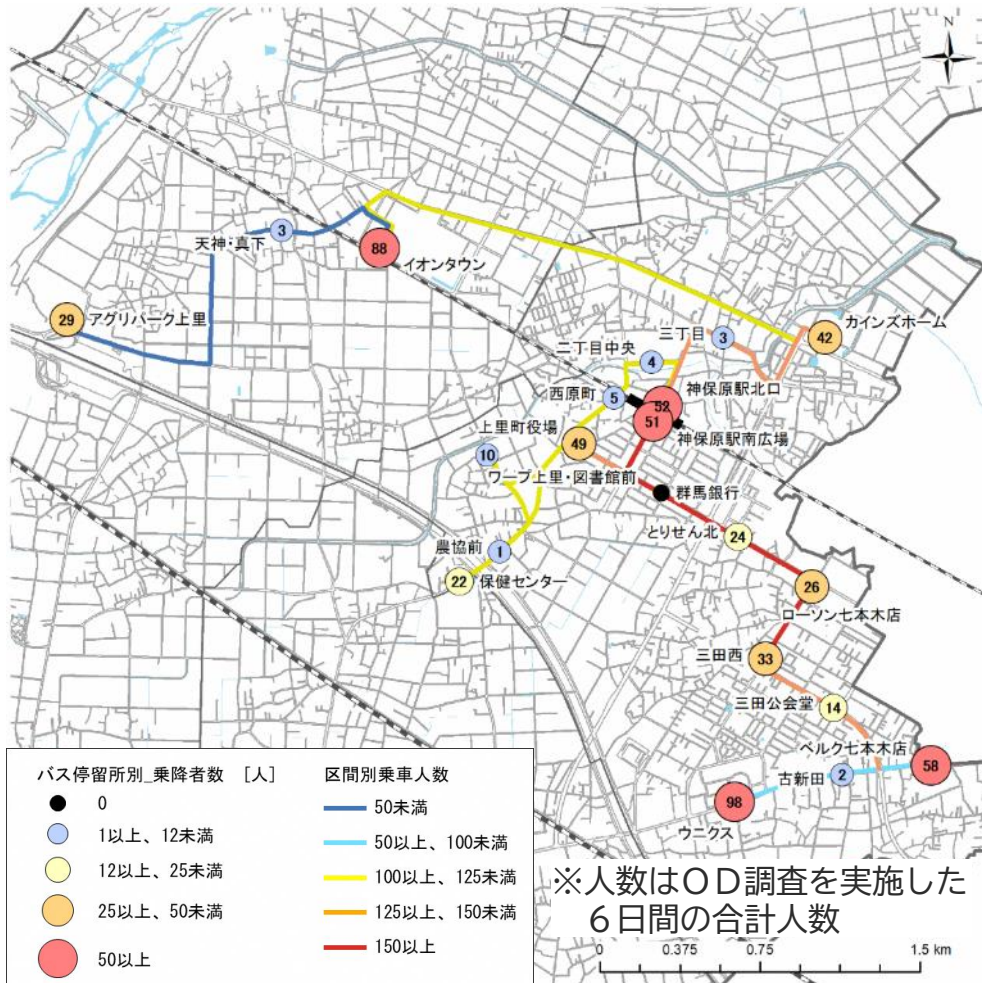


図2 バス停留所別の乗降者数及び区間乗車人数

●こむぎっち号の利用状況（R4年度利用実績）

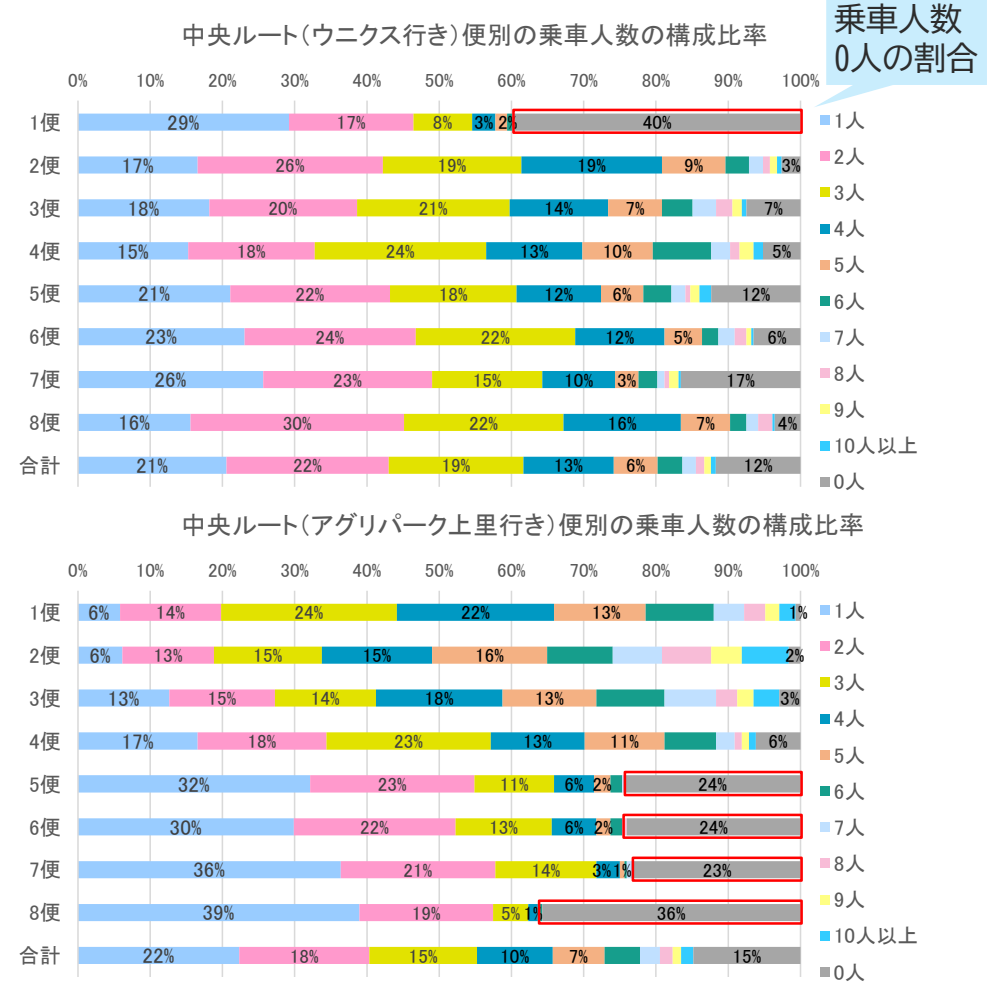


図3 中央ルートの便別の乗車人員



「こむぎっち号（中央ルート）」の課題と検討事項

表1 「こむぎっち号（中央ルート）」の課題と検討事項

運行内容	現在の状況	課題点・検討事項
①運行日	月曜日～土曜日（週6日間）	<ul style="list-style-type: none">「日曜日の運行」を求める意見があがっている。 <p>【検討事項】</p> <ul style="list-style-type: none">➤ 日曜日運行の可否に関する検討
②車両サイズ	マイクロバス 乗客数：乗客18人+車椅子利用者1人	<ul style="list-style-type: none">「利用者が少ないため、車両のサイズを小さくした方がよい」との意見があがっている。 <p>【検討事項】</p> <ul style="list-style-type: none">➤ 現在の利用状況を基に、適切な車両サイズを検討
③運行ルート・ダイヤ・停留所の位置	ルート：人口が集積している居住誘導区域を通過し、 鉄道駅・役場・商業施設を結ぶ ダイヤ：アグリパーク上里行き 8便 ユニクス行き 8便 (計16便) 停留所：21箇所（主に 駅・公共施設・商業施設）	<ul style="list-style-type: none">利用の少ないバス停留所や、施設の統廃合で利用が減少するバス停留所がある。「乗車時間の短縮」を求める意見があがっている。「運行便数の増加」を求める意見があがっている。「乗り換え時間の短縮」を求める意見があがっている。 <p>【検討事項】</p> <ul style="list-style-type: none">➤ 短縮可能な区間の検討および増便又はルート見直し、停留所の追加等の可能性を検討➤ 分かりやすいダイヤへの見直しや鉄道との乗り換えに関する検討
④運賃	1乗車：100円（割引制度あり）	<ul style="list-style-type: none">運行経費が年々増加しており、町の負担も増加している。 <p>【検討事項】</p> <ul style="list-style-type: none">➤ 運賃制度に関する検討

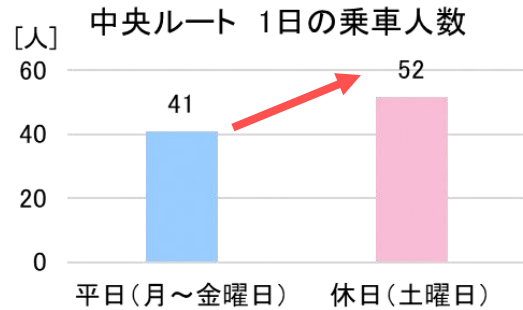


「こむぎっちゃん号（中央ルート）」の見直し方針【①運行日】

【検討事項】 日曜日運行の可否に関する検討

現在の利用状況

- R4年度の休日（土曜日）の利用実績では、平日と比較して休日の方が1日あたりの利用者数が多い。
- また、土曜日の1便あたりの利用者数では、アグリパーク上里行きの第1～3便（午前便）において10人以上の利用の割合が8%以上を占めており、第2便では最も多い22%となっている。



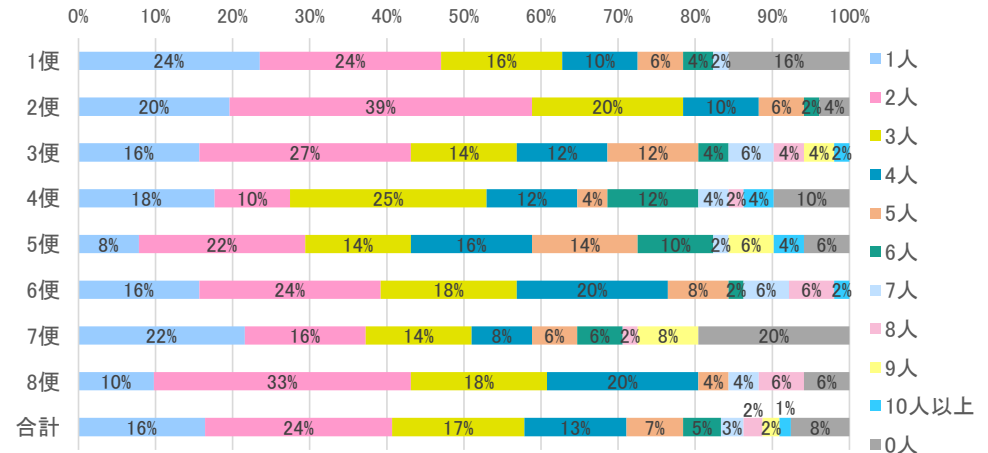
休日の方が
1日あたりの利用者が多い

図4 「こむぎっちゃん号（中央ルート）」の平日・休日別の1日の平均乗車人数（R4実績値）

土曜日は
複数人の
利用が多い

土曜日のみで集計

中央ルート(ユニクス行き)便別の乗車人数の構成比率



中央ルート(アグリパーク上里行き)便別の乗車人数の構成比率

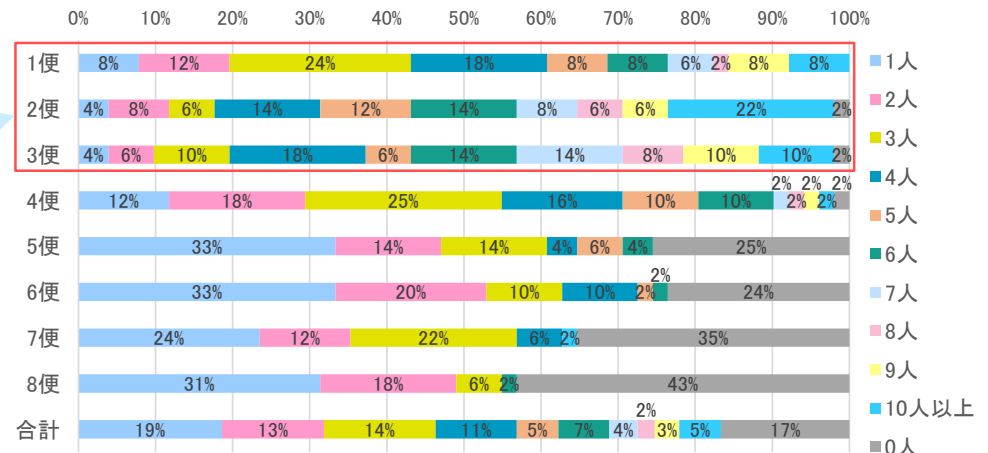


図5 「こむぎっちゃん号（中央ルート）」の土曜日の便別の乗車人数の構成比率

見直し方針

- 平日と比較して休日の利用者の方が多く、日曜日運行においても需要が見込めると想定される。アグリパーク上里では日曜日にイベントを行っており、日曜日運行を行うことで公共交通によるアクセスが可能となる。
- 現状の週6日以上運行を維持したうえで、日曜日運行の実現に向けて検討を行う。



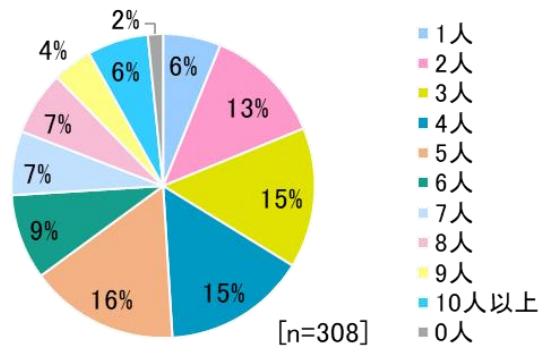
「こむぎっちゃん号（中央ルート）」の見直し方針【②車両サイズ】

【検討事項】 現在の利用状況を基に、適切な車両サイズを検討

現在の利用状況

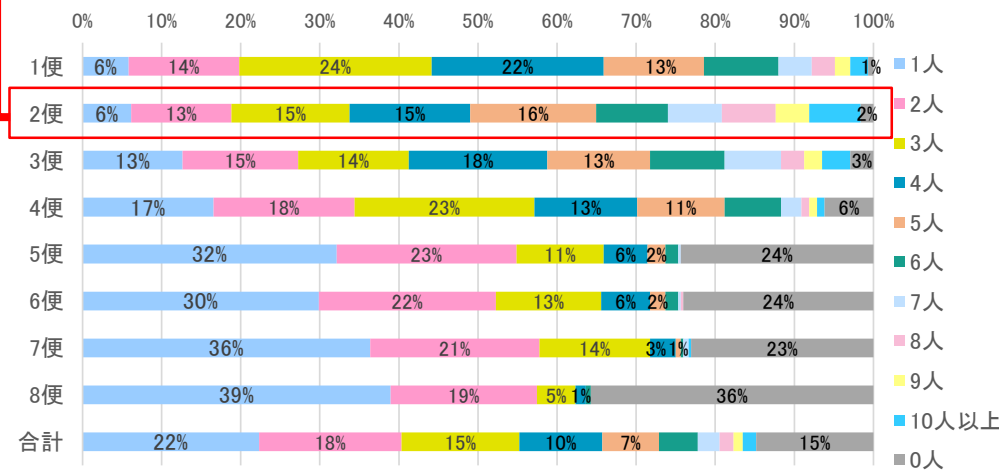
- R4年度の「こむぎっちゃん号（中央ルート）」の便別の乗車人数において、「アグリパーク上里行き第2便」では乗車人数「5人」が最も多く、「8人以上」の割合が17%である。
- また、最大で18人/便（満員）乗車した実績がある。

中央ルート（アグリパーク上里行き第2便）の乗車人数の構成比率



R4年度における最大乗車人数：18人（満員）

中央ルート（アグリパーク上里行き）便別の乗車人数の構成比率



現在こむぎっちゃん号で
使用している車両

【中央ルート】

マイクロバス
18名+車椅子利用者1名

【北部・南部ルート】

ワンボックス車両
12名
（車椅子利用者未乗車時）
6名+車椅子利用者1名
（車椅子利用者乗車時）

ワンボックス車両へ変更した場合、車椅子利用者が乗車する場合、計8人以上は乗車できない

図6 「こむぎっちゃん号（中央ルート）」の便別の乗車人数の構成比率

見直し方針

- ピークの時間帯では、8人以上の乗車が17%を占めており、ワンボックス車両へサイズダウンした場合、車椅子利用者がいると乗車定員を超える。また、R4年度では、13人以上の乗車が18回発生しており、積み残しが発生する可能性がある。
- 日曜日運行を行う場合、アグリパーク上里でのイベント開催時は利用者増加が見込めるため大量輸送可能な車両が望ましい。
- 現在の車両サイズを維持する。



「こむぎっち号（中央ルート）」の見直し方針

【③運行ルート・ダイヤ・停留所の位置】

- 【検討事項】
- ・短縮可能な区間の検討および増便又はルート見直し、停留所の追加等の可能性を検討
 - ・分かりやすいダイヤへの見直しや鉄道との乗り換えに関する検討



図7 「こむぎっち号（中央ルート）」の運行ルート・ダイヤ・停留所の位置に関する検討事項

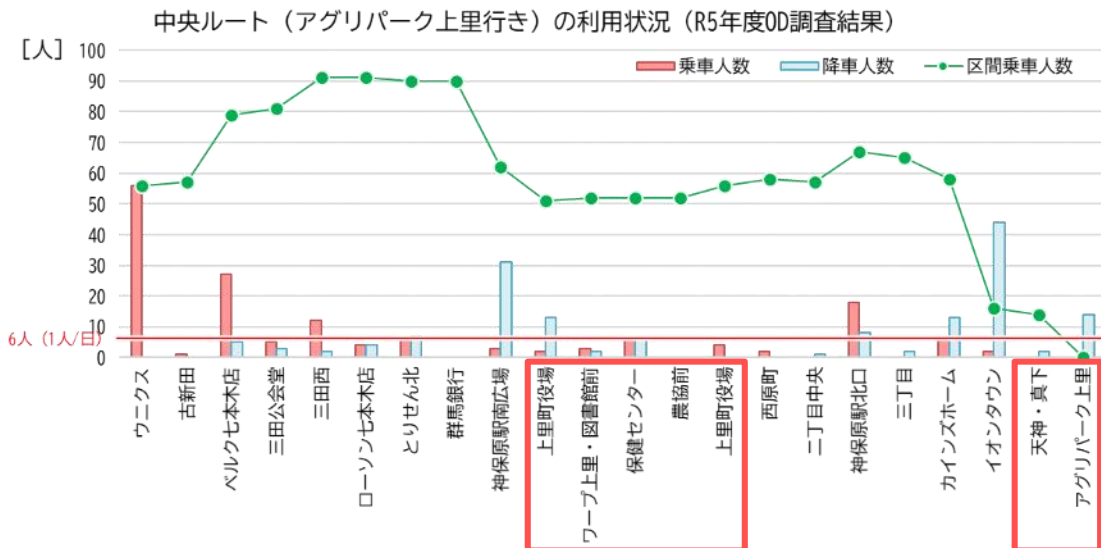


「こむぎっち号（中央ルート）」の見直し方針

【③運行ルート・ダイヤ・停留所の位置】

検討1. ルートの短縮の検討

【中央ルート（アグリパーク上里行き）の利用実績】



※各値は、調査期間（6日間）の合計人数

「保健センター」は、今後移転を予定している。
「ワープ上里・図書館前」は、利用者は少数であるが、ホールや会議室等があり、図書館が併設されているため存続させる。

「天神・真下」の利用者はなく、「アグリパーク上里」の利用者は午前に集中している。また、第1便は調査期間中、毎日利用されている。

図8 R5年度OD調査における「アグリパーク上里行き」の乗降実績

表2 R5年度OD調査における「アグリパーク上里行き」の乗降実績

単位：人（調査期間：6日間の合計値）

中央ルート (アグリパーク 上里行き)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
	ウニクス	古新田	ベルク七本木店	三田公会堂	三田西	ローソン七本木店	とりせん北	群馬銀行	神保原駅南広場	上里町役場	ワープ上里・図書館前	保健センター	農協前	上里町役場	西原町	二丁目中央	神保原駅北口	三丁目	カインズホーム	イオンタウン	天神・真下	アグリパーク上里
乗車人数	1便 3	0	8	0	5	2	0	0	0	1	1	2	0	1	1	0	6	0	0	0	0	0
降車人数	1便 0	0	0	0	1	0	3	0	7	0	0	0	0	0	0	1	5	0	0	6	0	7
利用人数(乗+降)	1便 3	0	8	0	6	2	3	0	7	1	1	2	0	1	1	1	11	0	0	6	0	7
合計	56	1	32	8	14	8	13	0	34	15	5	12	0	4	2	1	26	2	19	46	2	14

■：利用者が6人以下（1人/日以下）のバス停留所
■：便別で利用者が0人のバス停留所

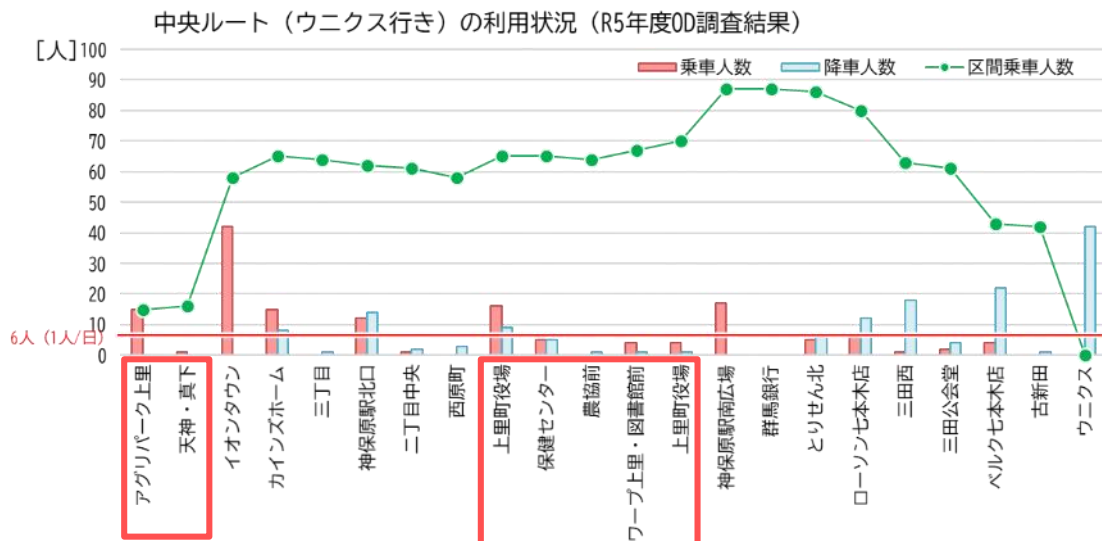
利用者の少ないバス停留所はあるが、運行経路上に設定されており、除外した場合でも、運行時間の短縮には寄与しない。ただし、「上里町役場」は2回経由しており、2回目は利用者が少ないことから、経由しないこととする。



「こむぎっちゃん号（中央ルート）」の見直し方針

【③運行ルート・ダイヤ・停留所の位置】

【中央ルート（ユニクス行き）の利用実績】



※各値は、調査期間（6日間）の合計人数

「天神・真下」の利用者は少なく、「アグリパーク上里」の利用者は午後

「保健センター」は、今後移転を予定している。「ワープ上里・図書館前」は、利用者は少数であるが、ホールや会議室等があり、図書館が併設されているため存続させる。

図9 R5年度OD調査における「ユニクス行き」の乗降実績

- 「保健センター」は、今後移転を予定していることから、ルートを短縮する。なお、「ワープ上里・図書館前」は、不特定多数の方の利用が想定される公共施設のため存続とする。
- 「アグリパーク上里」～「イオンタウン」間については、利用者数が少なく、「アグリパーク上里」の利用者も限定的である。当該区間については、短縮することによる効果を検証し判断する。

表3 R5年度OD調査における「ユニクス行き」の乗降実績

単位：人（調査期間：6日間の合計値）

乗車人数	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
1便	1	1	3	1	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	0
2便	2	0	2	2	0	1	0	0	2	2	0	0	0	8	0	1	0	0	1	1	0	0
3便	1	0	4	3	0	3	1	0	11	2	0	0	3	1	0	0	0	0	0	2	0	0
4便	4	0	6	1	0	1	0	0	0	0	0	3	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0
5便	1	0	4	3	0	3	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	2	0	0	0	0	0
6便	2	0	9	1	0	3	0	0	0	0	0	1	0	1	0	1	2	0	0	0	0	0
7便	2	0	3	0	0	1	0	0	1	0	0	0	1	5	0	0	0	0	0	1	0	0
8便	2	0	11	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0
合計	15	1	42	15	0	12	1	0	16	5	0	4	4	17	0	5	6	1	2	4	0	0
降車人数	1便	0	0	0	0	1	2	1	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	2	0	3
2便	0	0	0	1	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0	0	4	0	1	5	0	8	
3便	0	0	0	1	0	2	0	1	0	1	0	0	0	0	0	3	4	0	4	1	14	
4便	0	0	0	3	0	2	0	0	3	0	0	0	0	0	0	1	1	0	1	0	6	
5便	0	0	0	0	0	2	0	1	0	1	0	0	0	0	0	1	3	0	4	0	2	
6便	0	0	0	1	1	2	0	0	2	2	1	0	0	0	0	2	3	3	1	0	2	
7便	0	0	0	1	0	2	0	0	0	1	0	0	0	0	3	1	3	0	0	0	3	
8便	0	0	0	1	0	2	0	0	3	0	0	0	1	0	0	0	4	0	5	0	4	
合計	0	0	0	8	1	14	2	3	9	5	1	1	1	0	0	6	12	18	4	22	1	42
利用人数（乗+降）	1便	1	1	3	1	0	1	2	1	2	1	0	0	0	0	3	1	1	1	2	0	3
2便	2	0	2	3	0	2	0	0	3	2	0	1	0	8	0	1	4	0	2	6	0	8
3便	1	0	4	4	0	5	1	1	11	3	0	0	3	1	0	0	3	4	0	6	1	14
4便	4	0	6	4	0	3	0	0	3	0	0	3	0	1	0	1	1	1	0	1	0	6
5便	1	0	4	3	0	5	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	3	3	0	4	0	2
6便	2	0	9	2	1	5	0	2	2	2	1	1	0	1	0	1	4	3	3	1	0	2
7便	2	0	3	1	0	3	0	0	1	1	0	0	1	5	0	3	1	3	0	1	0	3
8便	2	0	11	5	0	2	0	0	3	0	0	0	1	0	0	2	1	4	0	5	0	4
合計	15	1	42	23	1	26	3	3	25	10	1	5	5	17	0	11	18	19	6	26	1	42

■：利用者数が6人以下（1人/日以下）のバス停留所
 ■：便別で利用者数が0人のバス停留所

利用者の少ないバス停留所はあるが、運行経路上に設定されており、除外した場合でも、運行時間の短縮には寄与しない。ただし、「上里町役場」は2回経由しており、2回目は利用者数が少ないことから、経由しないこととする。



「こむぎっち号（中央ルート）」の見直し方針

【③運行ルート・ダイヤ・停留所の位置】

【上位計画における「アグリパーク上里」の位置付け】

- 「上里町都市計画マスタープラン」では、町民と訪問客の交流エリアとして「広域交流拠点」へ位置づけており、地元農産物の販売促進やイベントなどによる農業・観光振興を推進している。
- 「第5次上里町総合振興計画 後期基本計画」では、「このはなパーク上里」（アグリパーク上里）を観光拠点と位置づけており、集客イベントやキャンペーンを実施している。

具体的な取組

施策項目 14-1 観光拠点の充実（総合戦略基本目標 2-(2)）

「このはなパーク上里」を本町の中心的な観光拠点と位置づけ、観光案内機能の設置と多様な媒体による情報発信などを推進します。また、地元農業者や企業と連携し地産地消と6次産品の生産・販売をめざします。

【主な取組・事業】

- ◆農業振興プロジェクトによる農業観光の推進

施策項目 14-2 交流人口と関係人口の増加（総合戦略基本目標 2-(2)）

上里スマートインターチェンジを本町の交流人口拡大に有効に活かしていくため、ふれあいまつりをはじめとする集客イベント・キャンペーンを充実させます。また、町営上里ゴルフ場をはじめとする烏川・神流川総合運動公園の観光交流機能の充実、中山道散策など歴史文化を観光に活かす取組の推進など潜在的な観光資源の発掘、収穫体験など農業を観光に活かす取組の推進などにより、観光客と関係人口の増加を図ります。

さらに、ふるさと納税制度により、本町の特産物のPRを推進し、交流人口や関係人口の増加を図ります。

【主な取組・事業】

- ◆集客イベント・キャンペーンの充実 ◆上里ゴルフ場の充実（イベントの開催等）
- ◆ふるさと納税の推進

図10 総合振興計画における具体的な取組内容

出典：第5次 上里町 上里町総合振興計画 後期基本計画(R4.3)

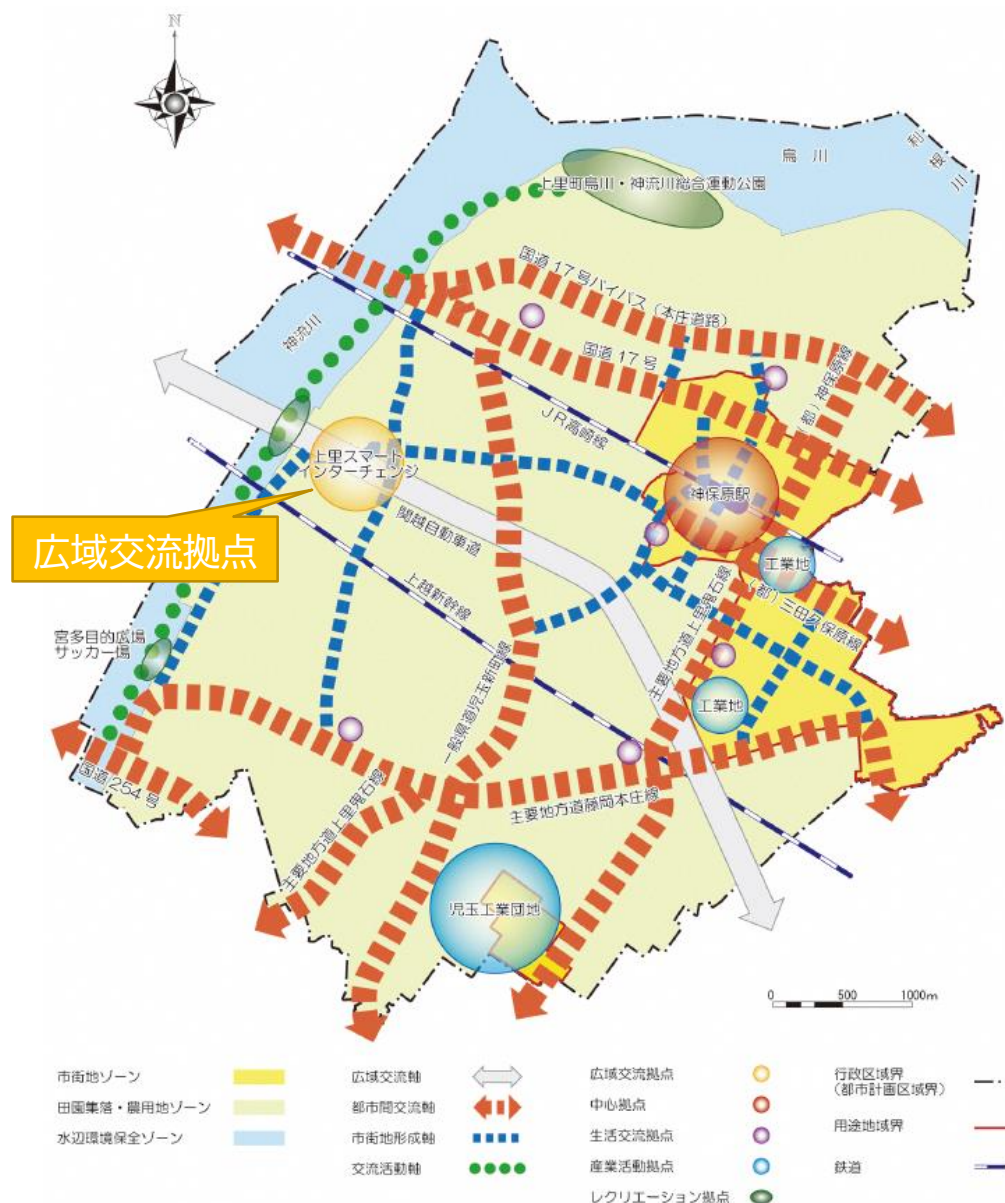


図11 将来都市構造図

出典：上里町都市計画マスタープラン 一部改定 (R3.3)



「こむぎっち号（中央ルート）」の見直し方針

【③運行ルート・ダイヤ・停留所の位置】

ルート短縮区間：保健センター周辺

- 「保健センター」が施設の統廃合により今後移転する予定であることから、利用者の少ない「農協前」を含めてバス停留所を廃止し、ルートを短縮する。
- 「上里町役場」は、2回経由することで、北部・南部ルートとの乗り換えをしやすい時間設定となっていたが、北部・南部ルートをデマンド交通へ転換することから、2回経由する必要性は低く、利用者数も少ないことから経由回数を1回へ削減する。

短縮区間 アグリパーク上里行き：「上里町役場」→「ワープ上里・図書館前」→「保健センター」→「農協前」→「上里町役場」→「西原町」
 ウニクス行き：「上里町役場」→「保健センター」→「農協前」→「ワープ上里・図書館前」→「上里町役場」→「神保原駅南広場」
 （赤字区間を短縮）

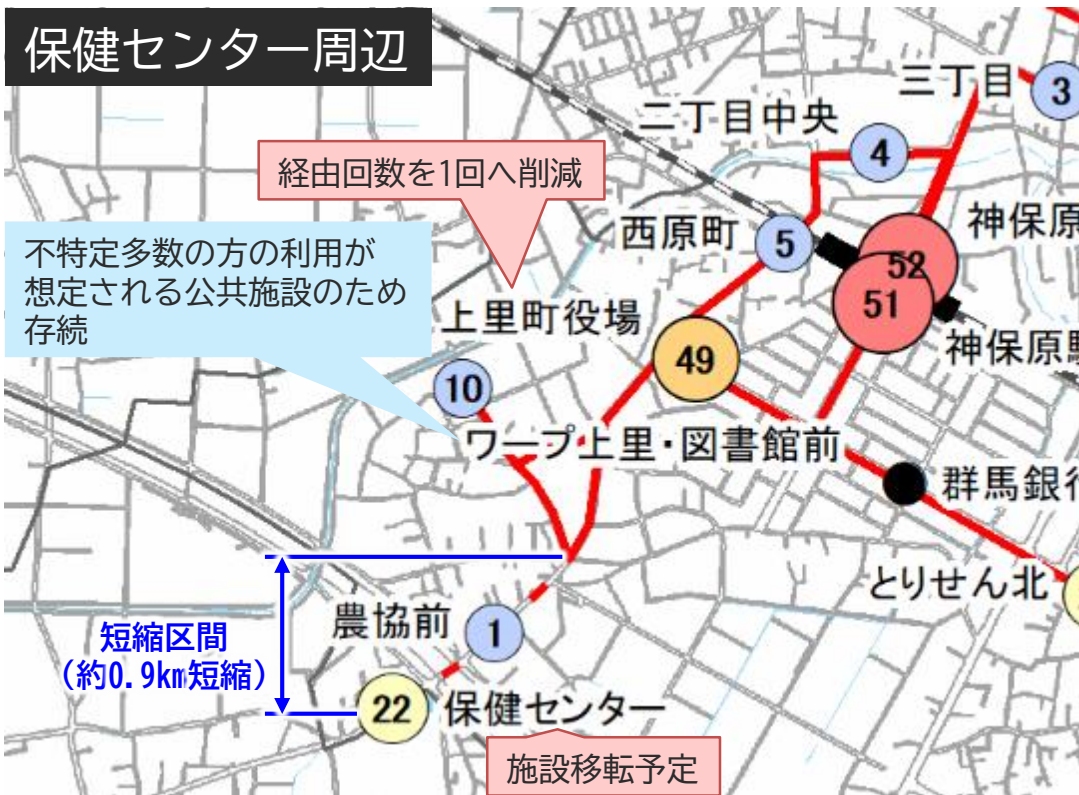


図12 保健センター周辺の区間短縮箇所

【短縮時間】 4分短縮可能

◆アグリパーク上里方面の短縮時間
 （現在の運行ダイヤ）

停留所	時刻表
ワープ上里・図書館前	8:55
保健センター	8:58
農協前	8:59
上里町役場	9:03
西原町	9:04

（見直し後の運行ダイヤ）

停留所	時刻表
ワープ上里・図書館前	8:55
西原町	9:00

4分短縮可能

【経費削減】 12.9万円/年削減

短縮距離	約0.9km	※計測値
燃料費単価	29.00円/km	※R5年協定額より算定
1運行あたりの削減経費	26.1円/回	
年間運行回数	4,944回	※R5協定資料の運行日数 309日×18便
年間の削減経費	12.9万円/年	

見直し方針 ルートを短縮する。



「こむぎっち号（中央ルート）」の見直し方針

【③運行ルート・ダイヤ・停留所の位置】

ルート短縮区間：アグリパーク上里周辺

- 「アグリパーク上里」～「イオンタウン」間を短縮することで、運行時間を6～9分短縮することができる。
- 以下の3ケースについて、利便性・経済性・上位計画との整合性を踏まえて検討する。
 - 同区間の全便廃止
 - 同区間の朝・昼・夕便（1・4・8便）以外の廃止
 - 現状維持（1・8便については短縮）

【短縮時間】 6～9分短縮可能

◆アグリパーク上里行きの短縮時間

停留所	時刻表	短縮時間
アグリパーク上里	8:30	-6分
天神・真下	8:33	
イオンタウン	8:36	

◆ユニクス行ききの短縮時間

停留所	時刻表	短縮時間
イオンタウン	9:18	-9分
天神・真下	9:21	
アグリパーク上里	9:27	



図13 アグリパーク上里周辺の区間短縮箇所

(1) 「アグリパーク上里」～「イオンタウン」間の全便廃止

【利便性】

- 中央ルートにより「アグリパーク上里」「天神・真下」を利用できなくなり、利用できるバス停留所が減少する。
- 上記バス停留所を利用するためには、デマンド交通を利用することとなる。

【経費性】

- 運行距離・運行時間が短縮されるため、燃料費及び人件費分の経費58.9万円/年が削減される。

燃料費の削減	距離の変化	-2.0km
	年間運行回数	4,944回
	年間の経費増減	-28.7万円/年
人件費の削減	運行の短縮時間	15分
	年間の経費増減	-30.2万円/年
年間の経費増減（合計）		-58.9万円/年

【上位計画との整合性】

- 都市マスタープランにおいて「広域交流拠点」に位置付けられている「アグリパーク上里」までの、定時運行かつ大量輸送可能な運行手段がなくなる。



「こむぎっちゃん号（中央ルート）」の見直し方針

【③運行ルート・ダイヤ・停留所の位置】

(2) 「アグリパーク上里」～「イオンタウン」間の朝・昼・夕便（1・4・8便）以外の廃止

【利便性】

- 運行便数は減少するものの、現在利用者の多い1・4便は運行を含む、朝・昼・夕に運行することで、午前・午後で1往復は可能となる。

◆R5年度OD調査における
「アグリパーク上里」バス停留所の利用状況

便数	アグリパーク上里	
	【乗車】ユニクス行き	【降車】アグリパーク上里行き
1便	1	7
2便	2	1
3便	1	1
4便	4	3
5便	1	0
6便	2	2
7便	2	0
8便	2	0
合計	15	14

: 3人以上（0.5人/日以上）の利用がある便

【経費性】

- 運行距離が短縮されるため、燃料費分の経費17.9万円/年が削減される。

燃料費の削減	距離の変化	-2.0km
	削減される運行回数	-3,090回
	年間の経費増減	-17.9万円/年

【上位計画との整合性】

- 便数が減少し利便性は低下するものの、上里町都市マスタープランにおいて「広域交流拠点」に位置付けられている「アグリパーク上里」まで、定時運行かつ大量輸送可能な公共交通による輸送が可能。

(3) 現状維持（1・8便については短縮）

【利便性】

- R5年度OD調査結果より、「ユニクス行き」の1便、「アグリパーク上里行き」の8便においては、「アグリパーク上里」～「イオンタウン」間の利用者が少ないことから、運行時間を短縮する。
- 現状で利用者が少ないため、利便性は変化しないと想定する。

【経費性】

- 運行距離・運行時間が短縮されるため、燃料費及び人件費分の経費18.7万円/年が削減される。

燃料費の削減	距離の変化	-2.0km
	削減される運行回数	-618回
	年間の経費増減	-3.6万円/年
人件費の削減	運行の短縮時間	6～9分
	年間の経費増減	-15.1万円/年
年間の経費増減（合計）		-18.7万円/年

【上位計画との整合性】

- 上里町都市マスタープランにおいて「広域交流拠点」に位置付けられている「アグリパーク上里」まで、定時運行かつ大量輸送可能な公共交通による輸送が可能。



「こむぎっちゃん号（中央ルート）」の見直し方針

【③運行ルート・ダイヤ・停留所の位置】

●各ケースの比較結果

表4 アグリパーク上里周辺のルート検討に関する比較結果

ケース	(1) 区間の全便廃止	(2) 区間の朝・昼・夕便 (1・4・8便) 以外の廃止	(3) 現状維持 (1・8便については短縮)
概要	「アグリパーク上里」～「イオンタウン」 区間の全便を廃止	「アグリパーク上里」～「イオンタウン」 区間の朝・昼・夕便 (1・4・8便) 以外の便 を廃止	現在の運行を概ね継続
利便性	△ ・中央ルートでは、「アグリパーク上里」 「天神・真下」が利用できなくなる。	△ ・運行便数は3便に減少するものの、現状で 利用者の多い1・4便は運行を継続とし、 午前・午後で1往復が可能である。	○ ・ユニクス行きの第1便、アグリパーク上里 行きの第8便は、ルートを短縮するが、現 状で利用者が少ないため、利便性は変わ らない。
経済性	◎ ・58.9万円/年 の経費削減	○ ・17.9万円/年 の経費削減	○ ・18.7万円/年 の経費削減
上位計画との整合性	× ・「広域交流拠点」に位置付けられている 「アグリパーク上里」までの、定時運行 かつ大量輸送可能な運行手段がなくなる。	△ ・便数が減少し利便性は低下するものの、 「広域交流拠点」に位置付けられている 「アグリパーク上里」まで、定時運行か つ大量輸送可能な交通手段による輸送が 可能。	◎ ・「広域交流拠点」に位置付けられている 「アグリパーク上里」まで、定時運行か つ大量輸送可能な交通手段による輸送が 可能。

見直し方針

- ・アグリパーク上里は、上位計画において「広域交流拠点」として位置づけられ、現在は集客イベントやキャンペーンが行われている。また、日曜日運行を行う場合、中央ルートによりイベントへ参加できることから、訪問客を含めた不特定多数の利用者が見込まれる。
- ・現状の運行を概ね維持しつつ経費の削減が可能となる、「(3) 現状維持 (1・8便については短縮)」とする。



「こむぎっちゃん号（中央ルート）」の見直し方針

【③運行ルート・ダイヤ・停留所の位置】

検討2. 利用しやすいダイヤへの見直し

- 検討1の結果より運行時間が短縮され、片道45分未満となることから、ラウンドダイヤを導入することが可能となる。
- 「こむぎっちゃん号」と鉄道の乗り継ぎに関して、利用者ヒアリングより乗り継ぎ時間の短縮を求める意見があがっている。一部の便で、乗り継ぎまで20分以上かかる便がある。

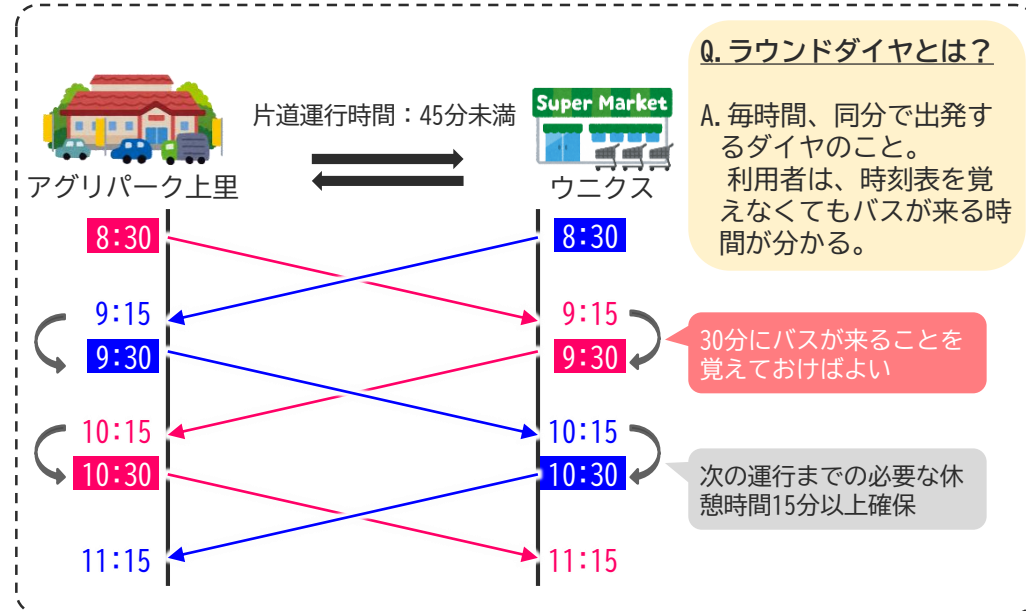


図14 ラウンドダイヤのイメージ

表5 「こむぎっちゃん号（中央ルート）」と神保原駅の時刻表

	ユニクス行き (平日)	鉄道⇒こむぎっちゃん号※		こむぎっちゃん号 時刻表	こむぎっちゃん号⇒鉄道※	
		熊谷方面	高崎方面		熊谷方面	高崎方面
1便	神保原駅北口	8:38	8:36	8:50	9:04	8:55
	神保原駅南広場	8:38	8:55	9:04	9:30	9:24
2便	神保原駅北口	9:45	9:57	10:10	10:29	10:17
	神保原駅南広場	10:10	10:17	10:24	10:29	10:32
3便	神保原駅北口	11:08	10:50	11:15	11:29	11:33
	神保原駅南広場	11:08	11:18	11:29	11:46	11:43
4便	神保原駅北口	12:07	12:26	12:30	12:46	12:51
	神保原駅南広場	12:29	12:26	12:44	13:07	12:51
5便	神保原駅北口	14:04	14:26	14:30	14:44	14:49
	神保原駅南広場	14:29	14:26	14:44	15:07	15:03
6便	神保原駅北口	15:45	15:26	15:50	16:10	16:03
	神保原駅南広場	15:45	15:48	16:04	16:10	16:26
7便	神保原駅北口	16:41	16:49	17:00	17:14	17:16
	神保原駅南広場	17:00	16:49	17:14	17:28	17:36
8便	神保原駅北口	17:51	18:04	18:15	18:29	18:37
	神保原駅南広場	18:15	18:17	18:29	18:49	18:37

※ こむぎっちゃん号の到着時刻の前後に到着する鉄道の時刻を記載
(乗り換え時間を5分程度と想定)

※ : こむぎっちゃん号の到着時刻と20分以上の乖離があるものを示す

見直し方針

- ラウンドダイヤの導入を検討するとともに、「こむぎっちゃん号」と鉄道の乗り継ぎ時間が大きく乖離している便においては、可能な範囲で短縮を検討する。
- また、中央ルートの見直し内容を踏まえたうえで、利用状況に応じてダイヤの調整を行う。

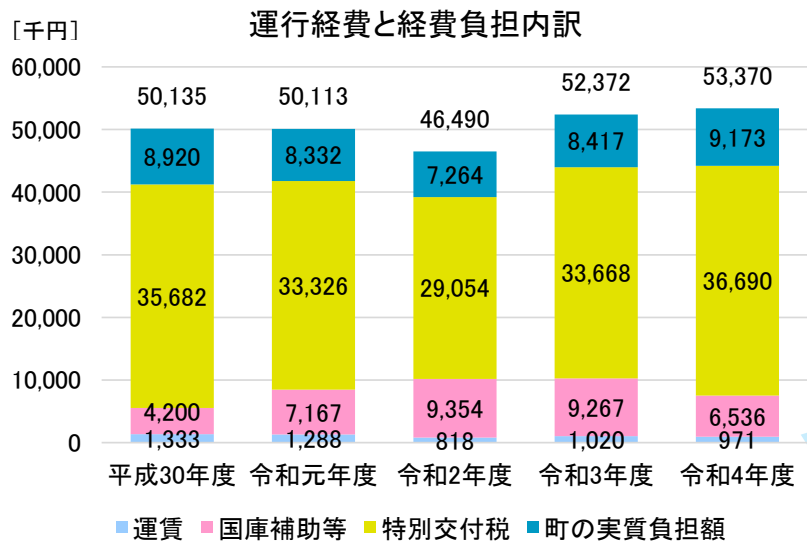


「こむぎっちゃん号（中央ルート）」の見直し方針【④運賃】

【検討事項】 運賃制度に関する検討

これまでの運賃設定について

- 「こむぎっちゃん号」は、平成28年3月の導入から運賃100円を継続している。
- また、「こむぎっちゃん号」の導入以降、公共交通利用者の増加に向けた割引制度の導入・改善が行われており、令和4年時点では、約4割の方が運賃無料制度を利用している。
- 令和元年度から令和4年度にかけて運行経費は増加しているが、運賃収入は減少しており、収支率が低下している。



運賃収入による収支率
 令和元年度：2.6%
 令和4年度：1.8%

図15 「こむぎっちゃん号」の運行経費と経費負担内訳

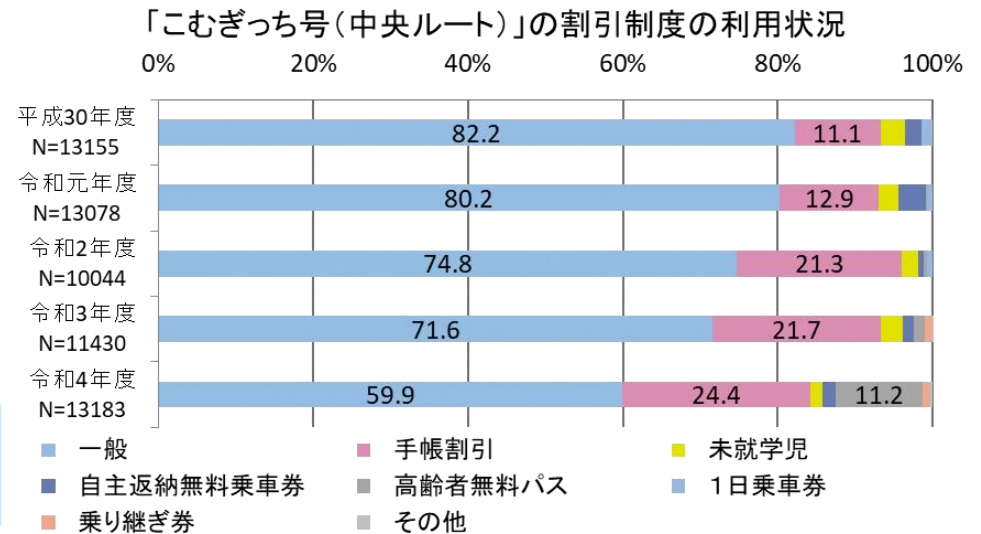


図16 「こむぎっちゃん号（中央ルート）」の割引制度の利用状況



「こむぎっちゃん号（中央ルート）」の見直し方針【④運賃】

見直し方針

- ・ 今後も運行経費の増加が想定される中、収支率が低下しており、日曜日運行を実施した場合さらに経費の増加が想定される。収支率の低下を緩和するため、運賃の増額を検討する。ただし、新たに導入するデマンド交通への利用者の流出を防ぐため、デマンド交通との価格差を設けることが求められる。
- ・ 現在の利用者の4割は割引制度を利用しており、障害者や運転免許証返納者、高齢者等の移動手段の確保につながっている。
- ・ 以上より、**運賃を200円へ増額**し収支率の低下の緩和を図るとともに、**現在の割引制度は継続**を検討する。
- ・ なお、利用頻度の高い方の急な負担増加を軽減するため、定期券の導入を検討する。導入により、デマンド交通への利用者の流出軽減も期待できる。

●見直し後の運賃

表6 見直し後の料金イメージ

制度等		料金	考え方
一般		200円	<ul style="list-style-type: none"> ・ 収支率の低下を緩和するため、町外からの訪問者を含む一般利用者の運賃を増額する ・ ただし、デマンド交通よりは低い金額設定とする
運賃割引制度等	定期券	割引率は要調整	<ul style="list-style-type: none"> ・ 利用頻度の高い一般利用者の負担を軽減し、デマンド交通への利用者の流出軽減ため導入
	乗り継ぎ券	無料	<ul style="list-style-type: none"> ・ デマンド交通と乗り継ぎを行う場合の負担軽減のため継続を検討する。
	手帳割引	無料	<ul style="list-style-type: none"> ・ 他に移動手段を持たない方については、現状の割引制度を継続する
	未就学児		
	運転免許証自主返納無料乗車券		
高齢者無料パス			

※赤字は見直した箇所



「こむぎっち号（中央ルート）」の見直し案

表7 「こむぎっち号（中央ルート）」の運行内容に関する見直し案

運行内容	見直し案（赤字：見直し箇所）
①運行日	週6日以上（日曜日運行を検討）
②車両サイズ	マイクロバスと同等 （乗客数：乗客18人+車椅子利用者1人）
③運行ルート・ダイヤ・停留所の位置	<p>ルート：</p> <ul style="list-style-type: none"> 以下の区間を廃止 「上里町役場」から「ワープ上里・図書館前」 以下の便・区間を短縮 短縮する便：ユニクス行きのみ1便、アグリパーク上里行きのみ8便 短縮区間：「アグリパーク上里」から「イオンタウン」 <p>停留所：19箇所（主に 駅・公共施設・商業施設） （「保健センター」「農協前」の2箇所を廃止）</p> <p>ダイヤ：アグリパーク上里行き 8便 ユニクス行き 8便（計16便） ※利用状況に応じて今後検討</p>
④運賃	1乗車：200円 現状の運賃割引制度の継続に加え、定期券の導入等を検討

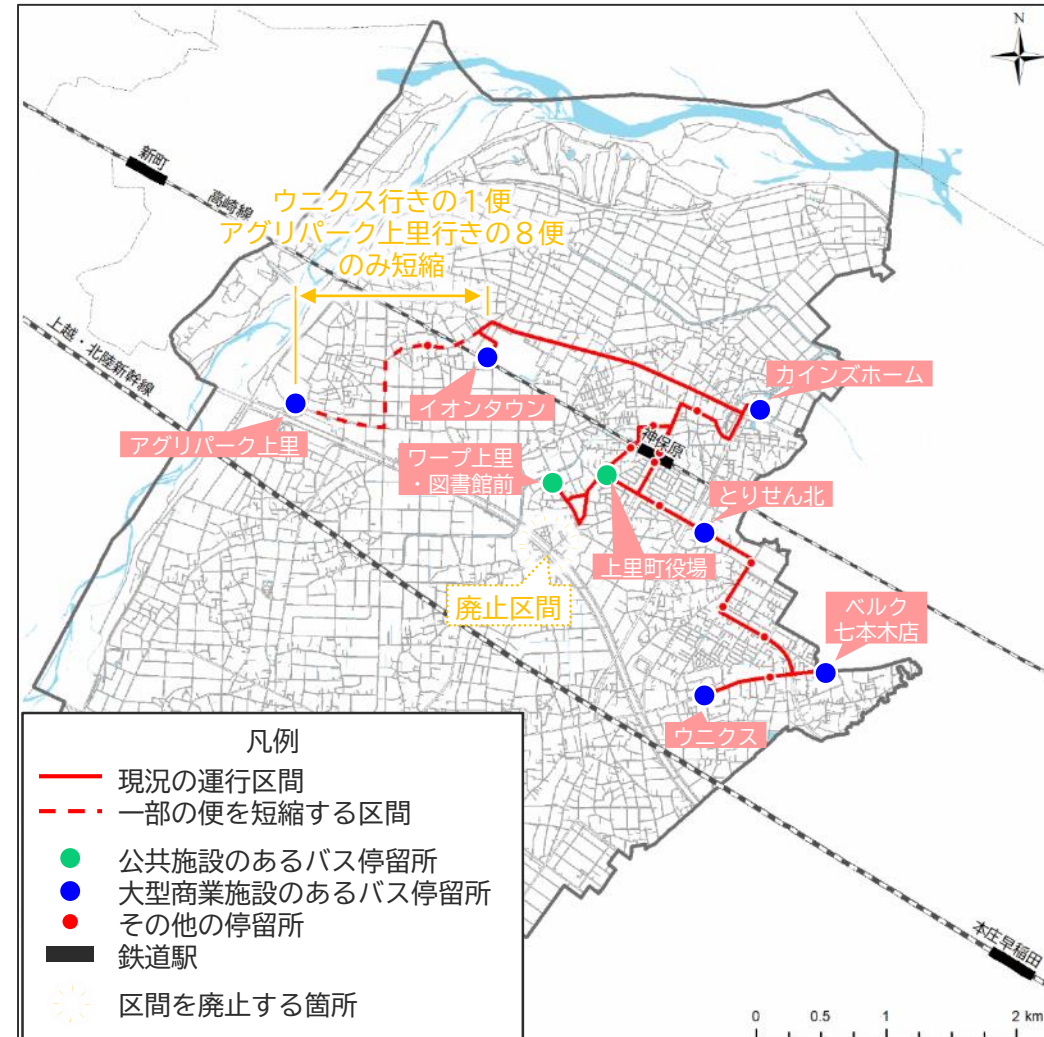


図17 「こむぎっち号（中央ルート）」の見直し後の運行ルート



次期運行形態が担う公共交通の考え方

(「第2回上里町地域公共交通活性化協議会分科会」より)

- 公共交通と福祉の役割分担を考えると、公共交通では不特定多数の方が利用可能な「デマンド交通」が望ましい。デマンド交通においては、停留所を設定する「自由経路ミーティングポイント型」とし、停留所まで歩けない方に対するドアtoドアでの移動は福祉施策のタクシー助成を使用させていただくこととして、役割分担してはどうか。



上里町における公共交通の考え方

- 上里町における公共交通の考え方としては、不特定多数の方が利用できるサービスの提供を前提とする。自宅から目的地までサービスは個別輸送に該当するため、「福祉サービス」と捉え「公共交通サービス」との棲み分けを図る。
- 「こむぎっちゃん号」北部・南部ルート of 次期導入形態においては、少ない需要に対しても柔軟な運用が可能であり、不特定多数の方の日常的な移動手段として利用可能な「デマンド交通」とする。
- 「デマンド交通」の運行形態としては、自宅から目的地を結ぶ「フルデマンド型」と、停留所間を結ぶ「自由経路ミーティングポイント型」があるが、「福祉サービス」との棲み分けを図るため、「自由経路ミーティングポイント型」による運行とする。



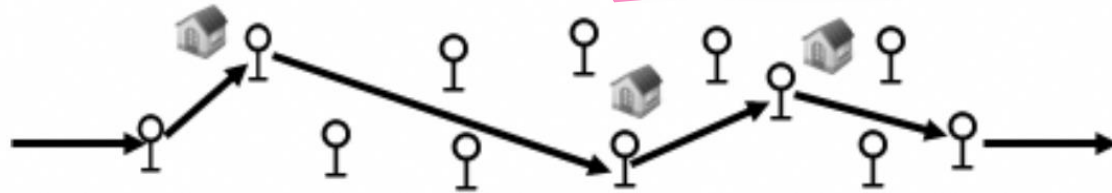
【第4回協議会資料より】次期導入形態（デマンド交通）の概要

●デマンド交通（自由経路ミーティングポイント型）

運行形態の説明

- 予約が入った時のみ運行し、運行ルートは予約状況に応じて設定される。
- 乗降場所は、**定められた停留所のみ**で可能となる。自治体によっては、地域ごとに運行エリアを限定することや、市区町村外に停留所を設置する事例もある。
- 同時間帯に複数の予約が入っている場合は、**乗り合いが発生し**、予約のある各停留所を経由しながら運行する。

運行のイメージ



事例：本庄市（はにぽん号・もといずみ号）

- 乗降可能な停留所が市内約400箇所設置されている。
- 市内を4つのエリアに分割し、エリア内であれば乗降場所は自由に選択可能。

運行ルート：変動（予約の状況に応じて設定）
 時間：非固定（予約時に利用したい時間帯を伝える）
 運行頻度：月～土（6日間）
 運行時間：午前8時～午後5時（正午～午後1時を除く）
 予約の有無：必要（1週間前から当日まで）
 利用形態：乗り合い
 料金：300円

使用している
車両



利用方法

①電話で希望を伝える

伝えること

- 乗りたい日にち・時間
- 乗る場所（停留所名）
- 降りる場所（停留所名）
- 利用する人数

②予約の時間に乗る場所（停留所）に行く

乗車するときに料金を支払います。

③降りる場所(停留所)に到着





デマンド交通の制度構築における検討事項

表10 デマンド交通の制度構築における検討項目

項目	具体の検討事項	検討方針
①運行エリア	北部・南部エリアの具体的な運行エリアの設定	<ul style="list-style-type: none">・町丁目の人口を基に設定・現在のバスルートを基に設定
②デマンド停留所	乗降可能な停留所の位置の検討	<ul style="list-style-type: none">・町内全域でデマンド交通が利用できるよう、デマンド停留所の設置数を設定・デマンド停留所を設置する箇所の設定
③対象者	デマンド交通を利用できる人の条件設定	<ul style="list-style-type: none">・現在の利用状況を基に設定
④車両サイズ	適切な車両サイズの検討	<ul style="list-style-type: none">・車椅子利用を考慮した車両サイズの設定
⑤車両台数	必要な車両台数の検討 (各エリアで1台(計2台)を予定)	<ul style="list-style-type: none">・現在の車両台数を基本とする
⑥運行日	運行する曜日の検討	<ul style="list-style-type: none">・現在の利用状況を基に設定
⑦運賃	運賃の検討	<ul style="list-style-type: none">・利用者負担や周辺自治体の事例を参考に設定
⑧事前利用登録	事前の利用登録方法の検討	<ul style="list-style-type: none">・デマンド交通を導入している自治体の事例を基に設定
⑨予約方法	デマンド交通の予約方法の検討	<ul style="list-style-type: none">・現在デマンドシステムを提供している各社製品等の実績を参考に設定



デマンド交通の制度構築における検討事項【①運行エリア】

【検討事項】 北部・南部エリアの具体的な運行エリアの設定

- 町民意識調査結果における、普段の外出における「目的」「最終目的地」より、「買い物」及び「通院」を目的とする方の最終目的地を整理した。整理の結果、移動圏域として北側の「賀美地域」「神保原地域」、南側の「上里東地域」「七本木地域」「長幡地域」の2つに分けられる。

表11 「買い物」「通院」を目的とする方の居住地別の最終目的地

居住地	上里町内					上里町外
	神保原地域	賀美地域	上里東地域	七本木地域	長幡地域	
金久保	17%	29%	15%	11%	0%	28%
黛	42%	25%	0%	25%	0%	8%
忍保	60%	10%	3%	7%	0%	20%
八町河原	50%	8%	4%	4%	4%	29%
神保原町	37%	6%	13%	18%	0%	26%
七本木	5%	1%	26%	37%	0%	31%
嘉美	7%	1%	12%	48%	0%	33%
勅使河原	17%	25%	11%	15%	0%	31%
帯刀	19%	4%	15%	23%	12%	27%
堤	17%	6%	28%	19%	0%	31%
三町	6%	4%	15%	40%	2%	32%
大御堂	16%	2%	21%	14%	0%	47%
長浜	5%	8%	8%	24%	8%	46%
五明	10%	20%	17%	30%	3%	20%
藤木戸	8%	6%	17%	33%	3%	33%

■：「上里町外」を除いて最も割合の高い地域
 ※端数処理により、居住地別の割合の合計値が100%とならない場合がある。

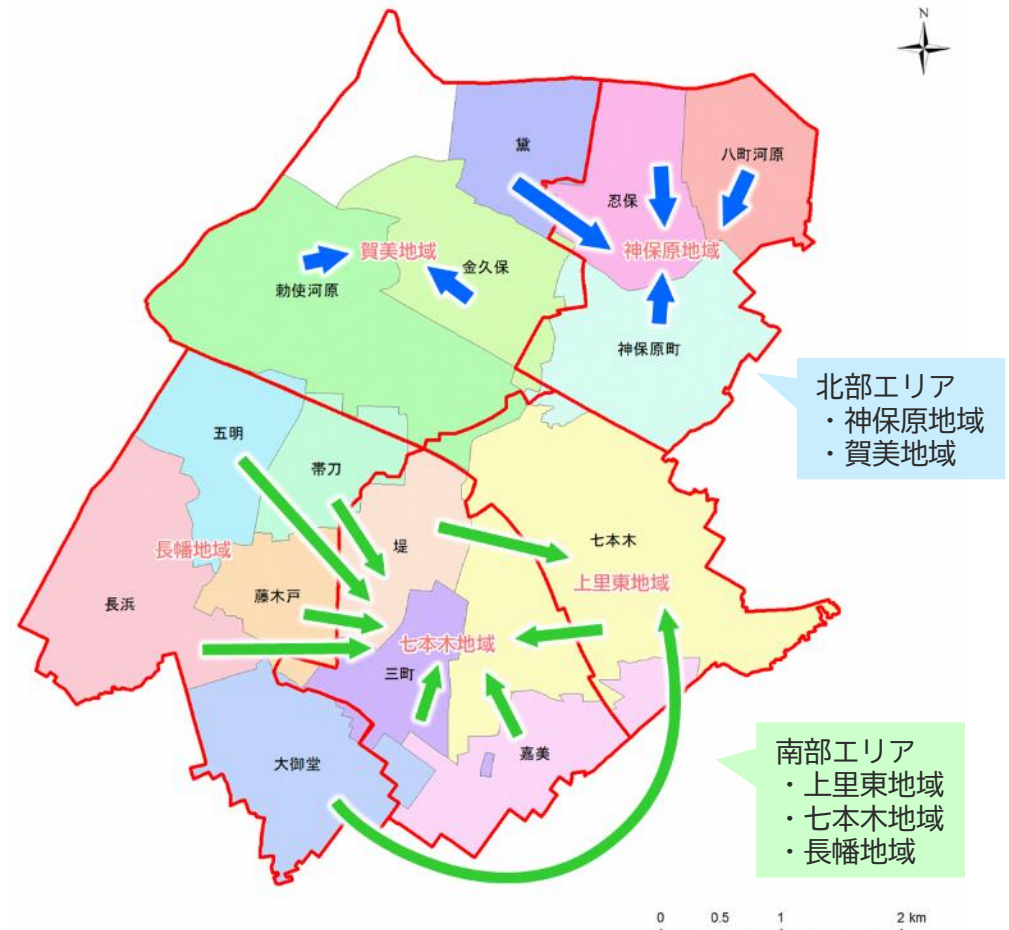


図18 「買い物」「通院」を目的とする方の居住地別の最終目的地



デマンド交通の制度構築における検討事項【①運行エリア】

- 町民意識調査の結果に基づき、町丁目境で北部エリア・南部エリアの2エリアに分割する。
- エリアを分割するにあたり、北部・南部で人口割合が均等になるようにする案と、現在の「こむぎっち号（北部・南部ルート）」の運行区域を基本とする案を以下に示す。
- 現在の北部・南部ルートの運行区域を基本とする案では、南部エリアが負担する人口・面積の割合が大きい。

パターン（1）北部・南部の人口均衡案

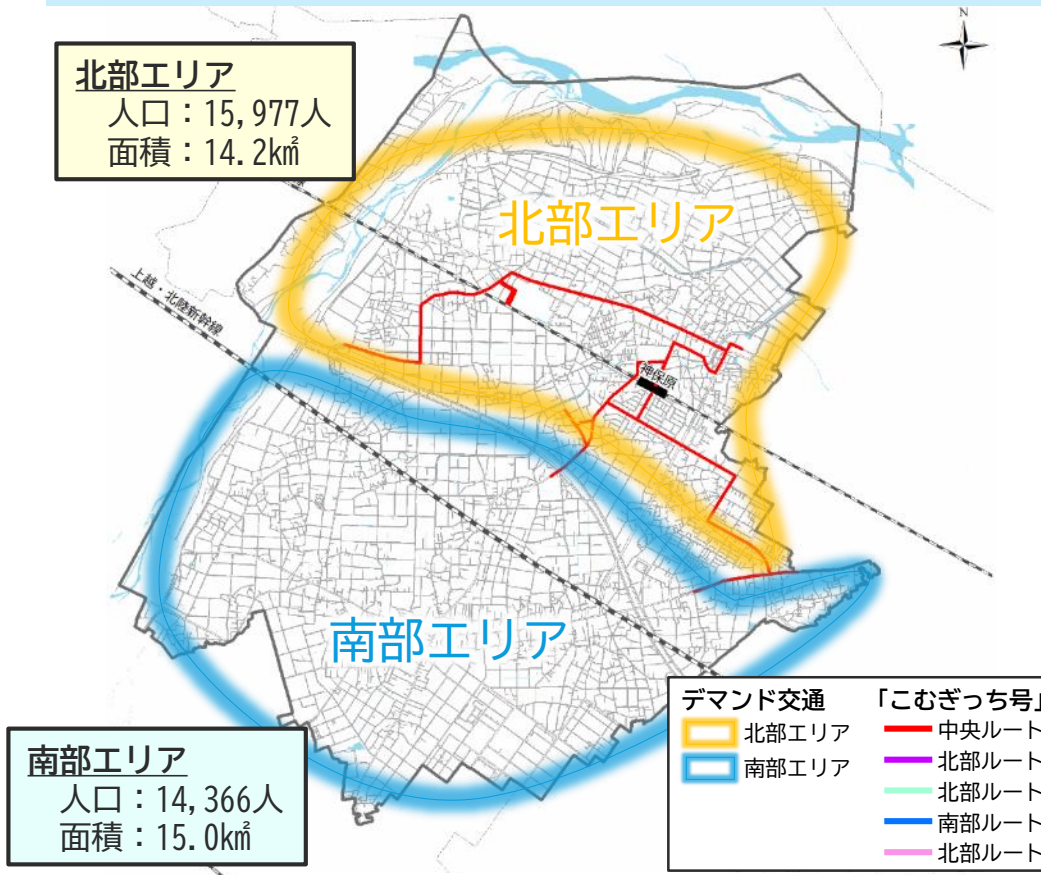


図19 デマンド交通の運行エリア案（人口均衡）

パターン（2）現在の北部・南部ルートの運行区域を基本とする案

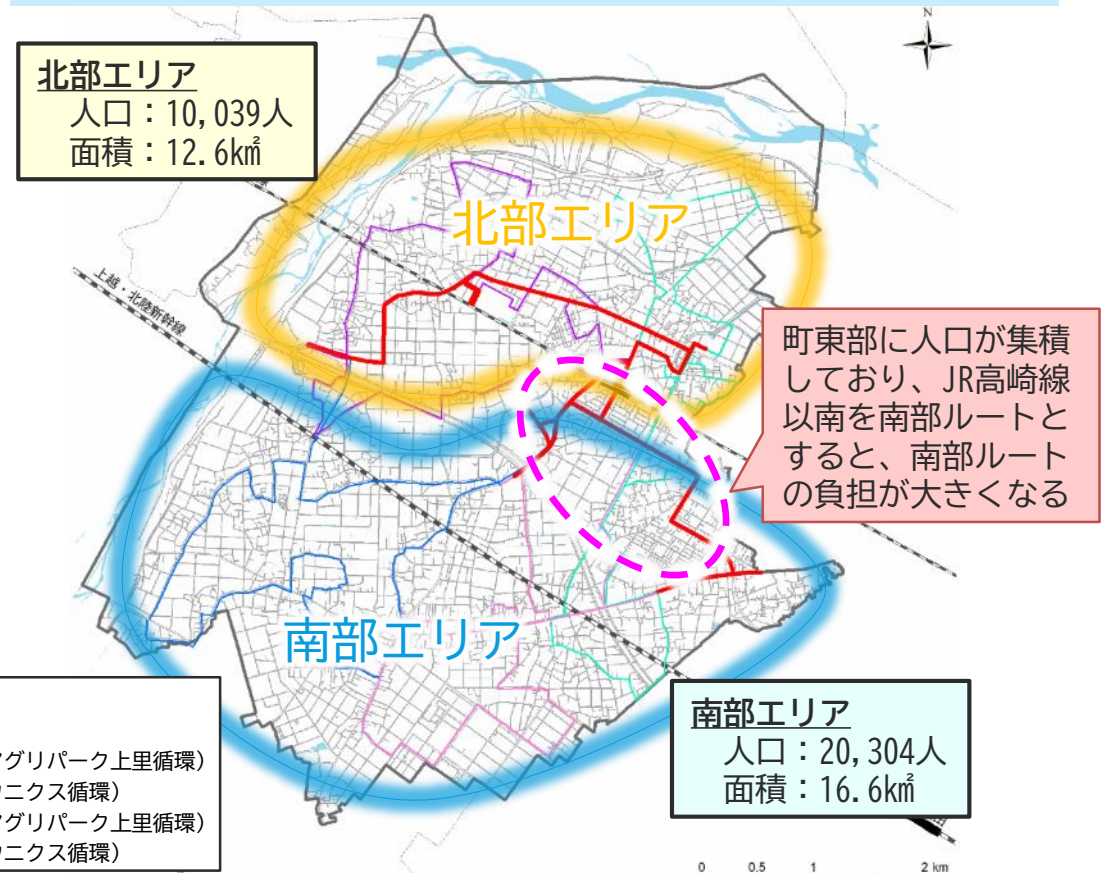


図20 デマンド交通の運行エリア案（現在の北部・南部ルートの運行区域）

「運行エリア」に関する制度の検討結果

- 運行エリアは、北部・南部エリアの人口均衡を考慮した「パターン（1）北部・南部の人口均衡案」とする。

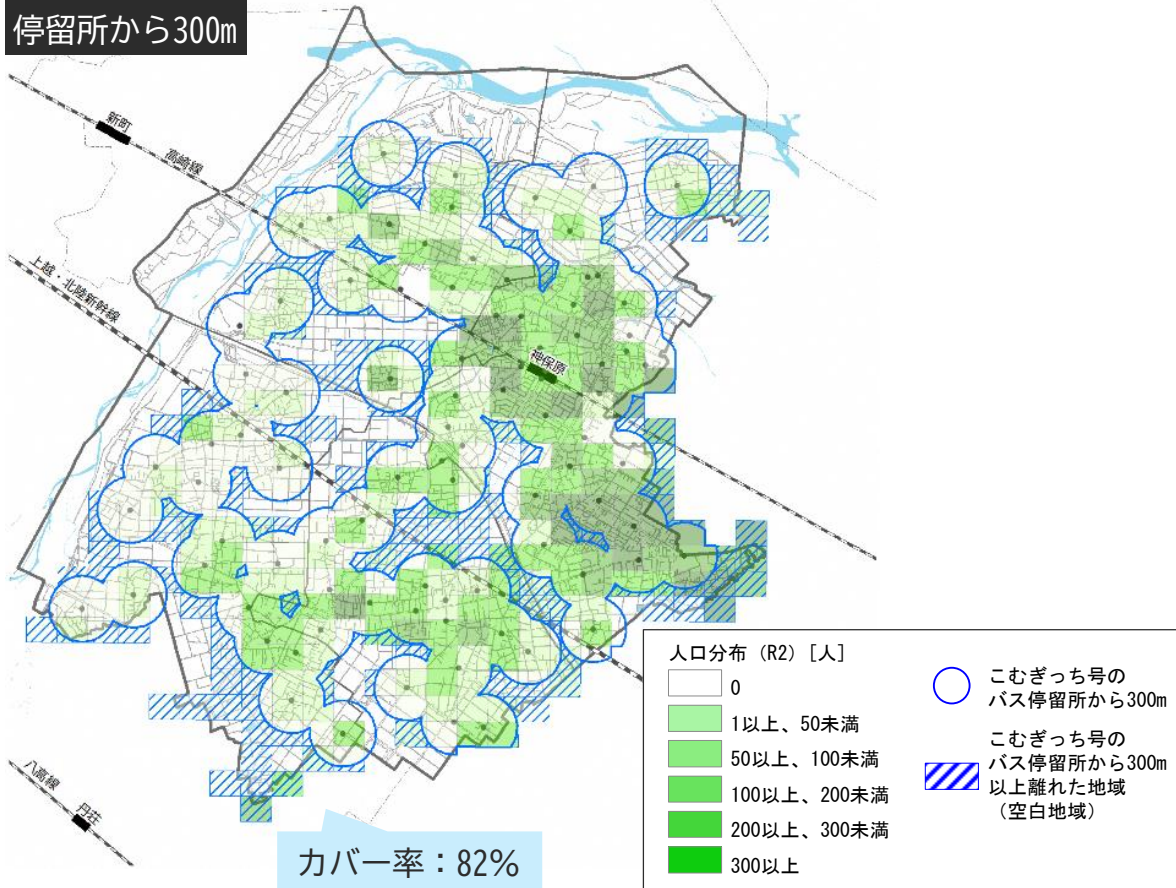


デマンド交通の制度構築における検討事項【②デマンド停留所】

【検討事項】 乗降可能な停留所の位置の検討

- 現在の「こむぎっち号」のバス停留所から、300mまでの範囲に入る人口の割合は82%であり、一部の方は公共交通の利用において不便な状況にある。
- 利用者ヒアリングの結果では、「公共交通サービスにおいて、最も重要だと思うこと」として、「自宅近くで乗れること」の回答が約37%と最も多い。

【こむぎっち号の空白地域】



【公共交通サービスにおいて、最も重要だと思うこと】

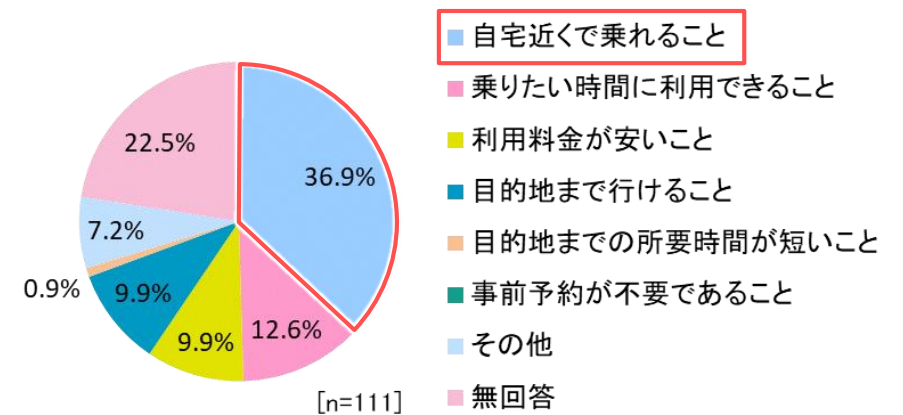


図21 「こむぎっち号」における交通空白地域



デマンド交通の制度構築における検討事項【②デマンド停留所】

デマンド停留所の設置間隔の検討

- デマンド交通により、町内全体を自宅から150m以内で利用可能とする場合、必要な停留所数は約210箇所である。

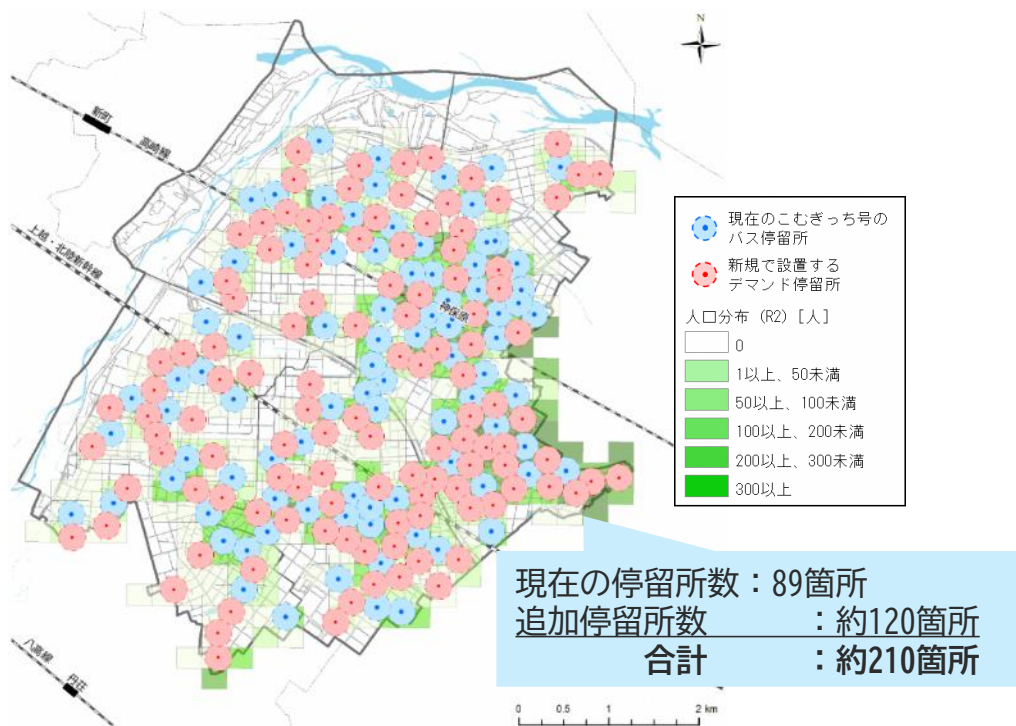


図22 停留所を150m間隔で設置した場合の配置イメージ図

デマンド停留所の設置力所の検討

- デマンド停留所の設置箇所としては、町民の生活に必要と想定される以下の施設を基本に検討する。
- 北部エリア・南部エリアの両方のエリア共通で利用できる「共通デマンド停留所」を設置する。

表12 デマンド停留所を設置する箇所（案）

デマンド停留所（案）		
生活に必要な施設	公共施設	(町役場等)
		(地区公民館、小・中学校等)
	大型商業施設（ショッピングセンター、スーパーマーケット等）	
	商業施設（コンビニ、ドラッグストア等）	
他の公共交通との乗り換え地点	病院（歯科を含む）	
	鉄道駅（神保原駅）	
	こむぎっち号（中央ルート）・路線バスのバス停留所	
	他エリアへの乗換地点	

□：「共通デマンド停留所」として、北部エリア、南部エリアの両方で利用できるようにする

「デマンド停留所」に関する制度の検討結果

- 現在の「こむぎっち号」では、バス停留所までの距離が300m以上の地域もあり、アンケート結果より停留所まで遠いといった意見もあがっている。デマンド交通では、町内全域の停留所までの距離を、現在の半分の約150mでカバーできるように、デマンド停留所を配置することとする。
- バス停留所の設置箇所は、公共施設・商業施設・病院に加え、他の公共交通との乗り換えが可能な地点を選定する。また、北部エリア・南部エリアの両方が利用できる「共通デマンド停留所」を設定する。



デマンド交通の制度構築における検討事項【③対象者】

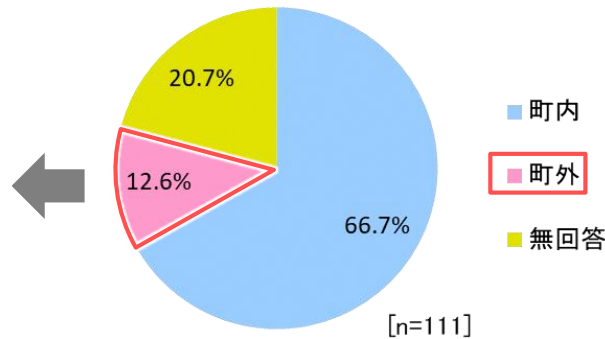
【検討事項】 デマンド交通を利用できる人の条件設定

- 上里町の公共交通の基本的な考え方として「不特定多数の方が利用できる」ことを前提としている。
- 「こむぎっち号」利用者ヒアリングの結果より、町外の方の利用が約13%であり、近隣市町村の方も利用されている。
- 利用者の年齢は、「60代以上」の方の割合が約40%を占めているものの、「70代」「80代」に次いで、「40代」「50代」の回答が多く、幅広い年代の方に利用されている。

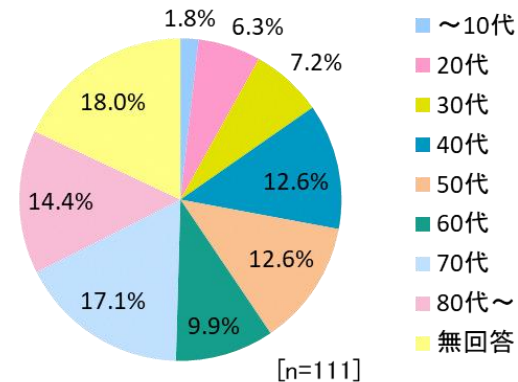
● 「こむぎっち号」利用者ヒアリング結果

【お住まい】

お住まい		人数[人]
埼玉県	本庄市	4
	さいたま市	1
	春日部市	1
群馬県		3
東京都		2
兵庫県		1
無回答		2



【年齢】



「対象者」に関する制度の検討結果

- 現在の「こむぎっち号」では、幅広い年代の方に利用されており、町外の方の利用も一定数見られる。
- 本町としては、公共交通の役割として、誰でも利用できることを前提とし、年齢や居住地等による利用者の制限については設けないものとする。





デマンド交通の制度構築における検討事項【④車両サイズ】

【検討事項】 適切な車両サイズの検討

- 公共交通であるため、車椅子の方でも利用できる車両の選定が必要となる。
- R4年度のこむぎっち号（北部・南部ルート）の利用実績では、1便あたり2人以下の利用が約9割を占めている。

表13 車椅子に乗った状態で乗車可能な車両（例）

車両	事例
タクシー車両 【乗車人数】 通常時：4人 車椅子利用時：2人	ユニバーサルデザインタクシー  <p>車椅子のまま乗車可能 ※運転手によるスロープの設置等が必要</p> <p>出典：「TAXI TODAY in Japan2022」 (←)全国ハイヤー・タクシー連合会</p>
ワンボックス車両 【乗車人数】 通常時：7人 車椅子利用時：5人	福祉車両（トヨタ ノア）  <p>車椅子利用時は、後列に車椅子を固定可能</p> <p>出典：トヨタ自動車株式会社HP</p>

北部・南部ルートの乗車人数の構成比率

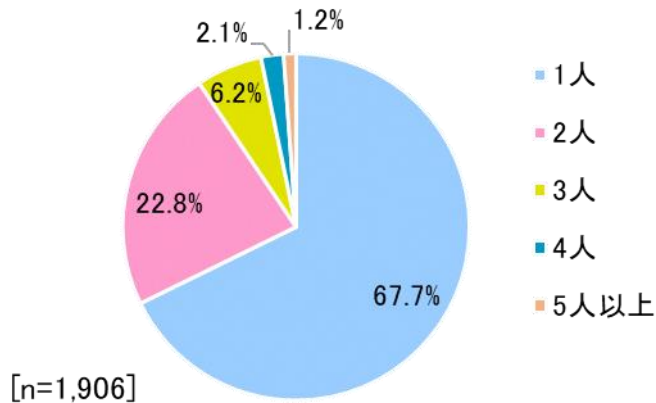


図23 R4年度実績に基づく北部・南部ルートの乗車人数の構成比率

「車両サイズ」に関する制度の検討結果

- R4年度の利用実績より、1便あたりの乗車人数は2人以下が9割を占めており、車両サイズを小さくすることが可能である。また、運行ルートが決まっていないデマンド交通では、車両サイズが小さいほうが車両の取り回しが容易である。
- 以上より、車両サイズを「タクシー車両」とする。



デマンド交通の制度構築における検討事項【⑤車両台数】 【⑥運行日】

【検討事項】 必要な車両台数の検討

- 現在は、車両2台により北部・南部ルート（アグリパーク上里循環・ユニクス循環）の4ルートを隔日運行している。

「車両台数」に関する制度の検討結果

- 運行エリアを北部エリア・南部エリアの2エリアとすることから、各エリア1台とし、計2台による運行とする。

【検討事項】 運行する曜日の検討

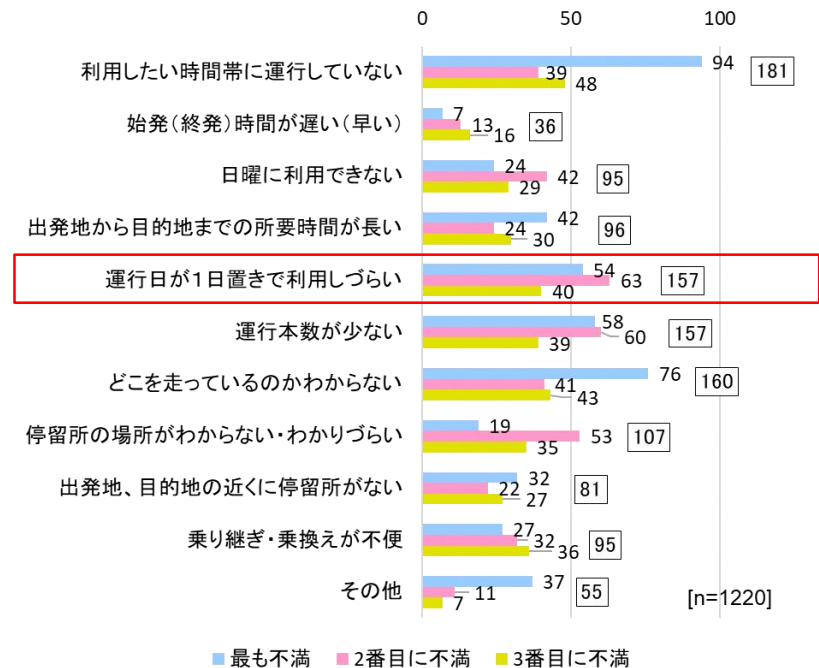
- 現在の北部・南部ルートは隔日（週3日）の運行である。
- 町民意識調査の結果、「こむぎっち号」に関する不満理由として、「運行日が1日置きで利用しづらい」が3番目に多くあがっている。

「運行日」に関する制度の検討結果

- 利用者から「運行日が1日置きで利用しづらい」といった不満がでていることから、運行日を拡大する。
- 一方で、中央ルートとの競合が懸念されることから、サービスレベルの差別化が必要である。
- 以上より、現在の隔日運行から週5日（月～金）運行へ拡大する。

●町民意識調査結果

【「こむぎっち号」に関する不満】





デマンド交通の制度構築における検討事項【⑦運賃】

【検討事項】 運賃の検討

- 町民の日常生活で利用できる料金の設定が求められる。現在の「こむぎっちゃん号」の運賃が100円であることから、利用者の負担が現状から大きく変化しないこととする。
- 「こむぎっちゃん号（中央ルート）」との競合を避けるため、「こむぎっちゃん号」とは運賃の価格差を設けることが求められる。
- デマンド交通を導入している近隣自治体では、運賃を300円としている。
- 現在の「こむぎっちゃん号」では、約4割の利用者が運賃割引制度を活用しており、交通弱者の方の移動を支えている。

「運賃」に関する制度の検討結果

- 運賃については、「こむぎっちゃん号（中央ルート）」との運賃の価格差を設けることや、近隣自治体で同様のサービスにおける実績があることから、**1乗車あたりの運賃を300円とする。**
- 割引制度や回数券等の導入を想定する。ただし、タクシーとの競合が生じることから、割引後においても利用者は一定の負担を必要とする。



デマンド交通の制度構築における検討事項【⑧事前利用登録】

【検討事項】 事前の利用登録方法の検討

- ・ 県内のデマンド交通を実施している自治体では、本庄市以外は利用者登録を行っており、本庄市においても令和7年度より利用者登録制度を導入予定である。
- ・ 利用者登録方法としては、WEB、窓口、郵送、FAX等を採用している自治体が多い。

表14 県内のデマンド交通導入自治体における事前利用登録制度の状況

自治体	運行形態	利用者登録の有無	利用者制限	利用者登録方法	会員証の有無
本庄市	ミーティングポイント型	なし ※令和7年度より導入予定	なし	—	—
ときがわ町	ミーティングポイント型	あり	なし	WEB、窓口、FAX、 電子メール、電話	会員証を後日送付 (登録日からの利用が可能)
深谷市	ミーティングポイント型	あり	市民 障害者手帳をお持ちの方	WEB (マイナンバーカード必要)、 窓口、郵送	登録証を後日郵送
吉見町	ドアtoドア型	あり	町民	窓口 (役場) ・ 郵送 ・ FAX	利用者登録カードを後日郵送

【無断キャンセルに対する対策例】

- ・ 常習者に対しては、一定期間の利用停止
- ・ 電話による口頭注意
- ・ 無断キャンセル時のキャンセル料の発生
- ・ 車内への無断キャンセル抑制のチラシの掲示

「事前利用登録」に関する制度の検討結果

- ・ 既にデマンド交通を導入している自治体においては、基本的に「事前利用登録」を行っている。無断キャンセルへの対策を考慮した場合においても利用者の識別が可能となる利用登録が有効である。
- ・ 以上より、**事前利用登録を行うこととする。**
- ・ 事前利用登録においては、**窓口、郵送、WEB**とし、会員証は後日郵送または窓口による即日発行を想定する。



デマンド交通の制度構築における検討事項【⑨予約方法】

【検討事項】 デマンド交通の予約方法の検討

- 近隣自治体等では、電話予約が同時時間帯に集中し、電話が繋がらないことが頻発しており、利用者の不満の要因となっている。予約方法においては、電話予約の負荷軽減を考慮する必要がある。
- デマンド予約の方法としては、「電話」の他、下表に示す方法がある。「WEB」や「専用アプリ」の利用においては、高齢者の利用が課題となっているが、高齢者でも普段から利用している割合の高い「LINE」による予約を導入することで、高齢者の「電話」以外の予約率を高めている事例もある。

表15 デマンド交通の予約方法と特徴

予約方法	特徴
電話	<ul style="list-style-type: none"> 電話オペレーターとの会話により予約が可能であり、利用者の操作が不要である。 予約受付が可能な時間が限られる。 近隣自治体においては、同時時間帯に予約の電話が重なることから、電話が繋がらないことが頻発しており、利用者の不満の要因となっている。
WEB	<ul style="list-style-type: none"> 予約の時間的な制約がなく、待ち時間なく予約が可能である。
専用アプリ	<ul style="list-style-type: none"> 予約の時間的な制約がなく、待ち時間なく予約が可能である。外出先でも予約を行うことができる。
LINE	<ul style="list-style-type: none"> 予約の時間的な制約がなく、待ち時間なく予約が可能である。外出先でも予約を行うことができる。 普段から利用してるアプリのため、専用アプリ等と比較して高齢者の利用の増加が期待できる。 (LINEによる予約を導入することで、電話予約の削減が期待される)
自動音声通話	<ul style="list-style-type: none"> スマートフォンを持っていない方でも、有人の電話予約以外の方法で予約が可能となる。
FAX	<ul style="list-style-type: none"> 電話やPC・スマートフォン等を利用せずに予約が可能である。 聴覚障害者等の電話による予約が困難な方の代替手段となる。 FAXを受領後、オペレーターによる入力が必要となる。

「予約方法」に関する制度の検討結果

システム会社に確認の結果、FAXによる即時の予約受付が困難であることが分かったため、FAXは対象外とする

- 電話予約の負荷軽減のため、「電話」「~~FAX~~」のほか、「WEB」「専用アプリ」「LINE」等のインターネットを活用した予約方法のいずれかを採用することで、複数の方法により予約を可能とする。



上里町の今後の公共交通体系（案）【公共交通体系の将来像】



図24 上里町の公共交通体系の将来像

●各交通手段の役割

交通手段	役割
鉄道	・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。
路線バス	・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。
こむぎっち号 (中央ルート)	<ul style="list-style-type: none"> ・人口集積地と神保原駅や商業施設、公共施設等を結び、交通結節点へのアクセス及び買い物、通院等の日常生活における移動を担う。 ・定時定路線の運行により、町内の基幹交通を担う。
デマンド交通 (北部エリア) (南部エリア)	<ul style="list-style-type: none"> ・需要に応じた運行により町内全域を面的にカバーし、こむぎっち号 (中央ルート) の補完や交通結節点へのアクセス、買い物、通院等の日常生活における移動を担う。
個別輸送 (タクシー)	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・福祉サービス (タクシー助成) としての移動を担う。

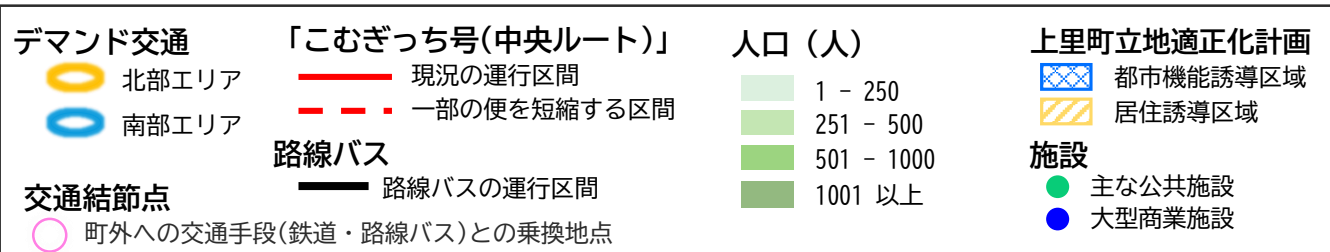
交通結節点

【神保原駅】

「鉄道」と「こむぎっち号」・「デマンド交通」の乗り換えが可能

【ウニクス】

「路線バス」と「こむぎっち号」・「デマンド交通」の乗り換えが可能





上里町の今後の公共交通体系（案） 【こむぎっち号（中央ルート）とデマンド交通の比較】

「こむぎっち号（中央ルート）」と「デマンド交通」の運行区間が重複することから、両者の競合が懸念される。デマンド交通への利用者の流出を防ぐため、運行内容の以下の点で差を設ける。

運行日：中央ルートは週6日以上（日曜日を含む）の運行であるが、デマンド交通は平日のみ

利用方法：デマンド交通を利用する場合は、利用登録や利用毎に予約が必要

運賃：運賃の価格差として、中央ルートは「200円」に対して、デマンド交通は「300円」
割引制度では、中央ルートは「無料」に対して、デマンド交通は一定額の負担を必要とする
中央ルートでは定期券等の導入を検討

表16 「こむぎっち号（中央ルート）」と「デマンド交通」の運行内容の比較

運行内容	こむぎっち号（中央ルート）	デマンド交通
①運行日	週6日以上（日曜日運行を検討）	週5日運行（月曜日～金曜日）
②車両サイズ	マイクロバスと同等 （乗客数：乗客18人+車椅子利用者1人）	タクシー車両 乗客数：乗客4人（車椅子利用時：1人+車椅子利用者1人）
③運行方法 ・利用方法	定時定路線	予約に応じて運行 ・利用には、利用者登録を行う必要がある ・利用毎に、電話やWEB等により予約を行う必要がある
④運行便数	アグリパーク上里行き 8便 ユニクス行き 8便（計16便） ※利用状況に応じて今後検討	予約状況による
⑤停留所数	19箇所	210箇所程度を想定
⑥運賃	一般利用者：200円（定期券などの割引を検討予定） 割引き制度：無料（手帳割引等の現在の割引制度を継続）	一般利用者：300円（回数券などの割引を検討予定） 割引き制度：導入を予定するが、利用者は一定額の負担を必要とする。