

## 第2章 上里町地域公共交通網形成計画

---

## 第2章 上里町地域公共交通網形成計画

### 2-1. 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

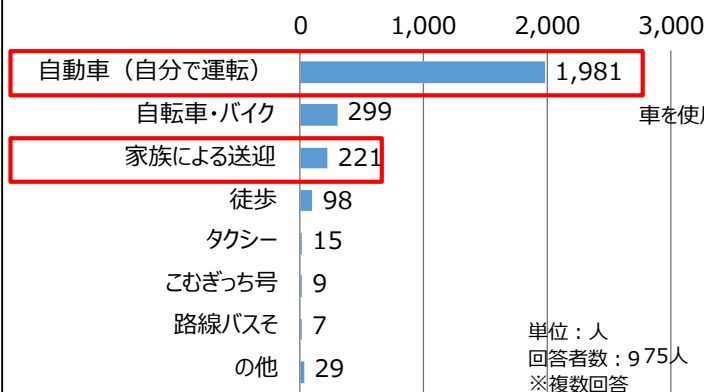
公共交通を維持していくとともに、まちづくりとも連携した柔軟な対応・改善の実施

### 町民の日常生活における移動手段の確保

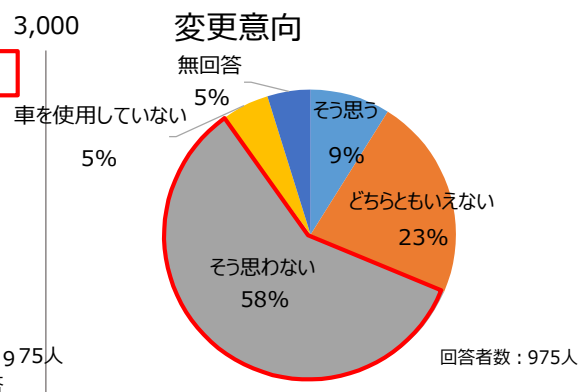
#### 【地域状況】

- 日常生活全般における移動手段の中心が自動車となっており、現状では公共交通への変更意向も低い。（町民意向調査より）

#### ・外出の際の交通手段



#### ・車の移動から公共交通への変更意向



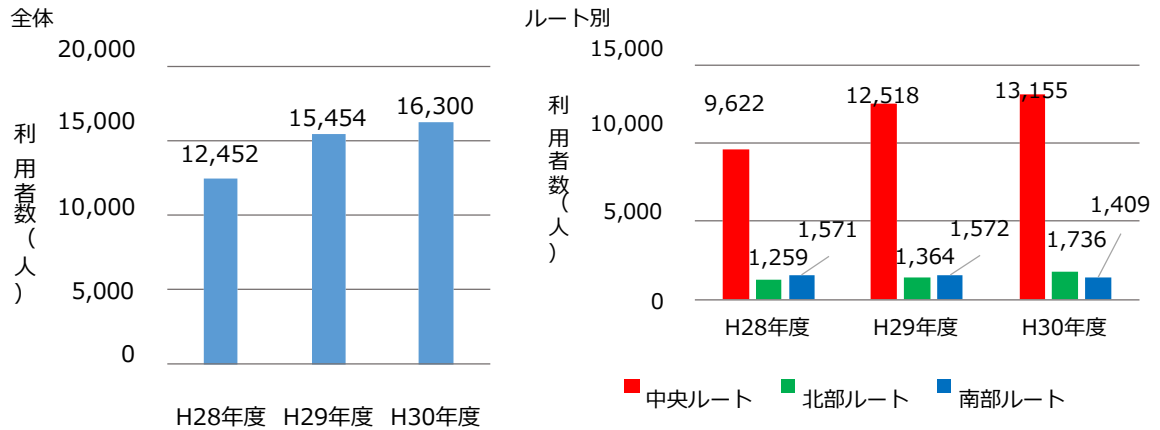
#### ・移動目的別交通手段

	通勤・通学		買い物		通院		手続き		趣味・遊び等	
	交通手段	票数	交通手段	票数	交通手段	票数	交通手段	票数	交通手段	票数
1	自動車	491	自動車	723	自動車	161	自動車	36	自動車	484
2	自転車・バイク	99	自転車・バイク	86	送迎	42	送迎	6	自転車・バイク	80
3	送迎	39	送迎	73	自転車・バイク	21	自転車・バイク	4	送迎	50

### 【こむぎっち号の利用状況】

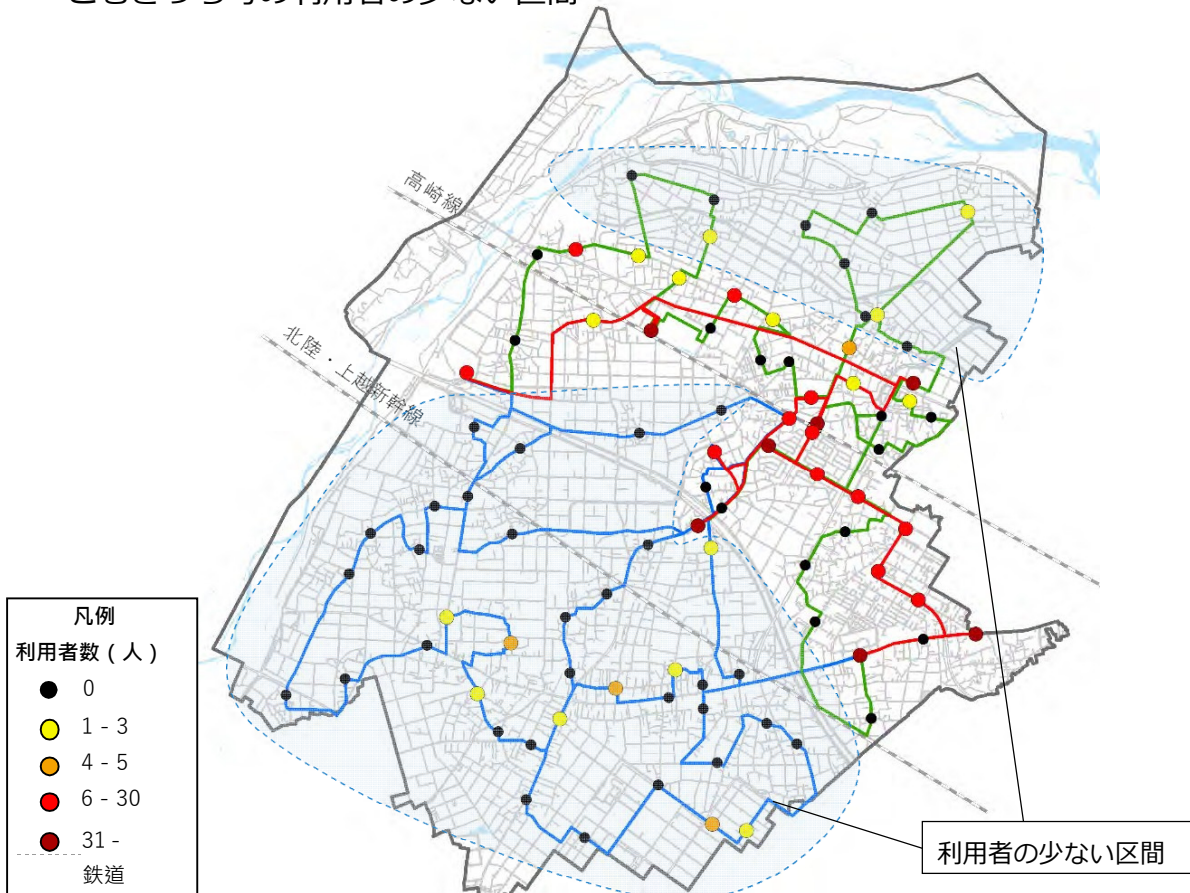
- 中央ルートの利用者が最も多く、年間13,000人の利用がある。一方で、北部ルート、南部ルートはそれぞれ年間1,700人、1,400人と少なく、ルート間の利用状況の偏りが大きい。

・こむぎっち号の利用者数推移



- 北部ルート及び南部ルートにはほとんど利用されていない停留所が多く存在している。(利用者OD調査より)

・こむぎっち号の利用者の少ない区間

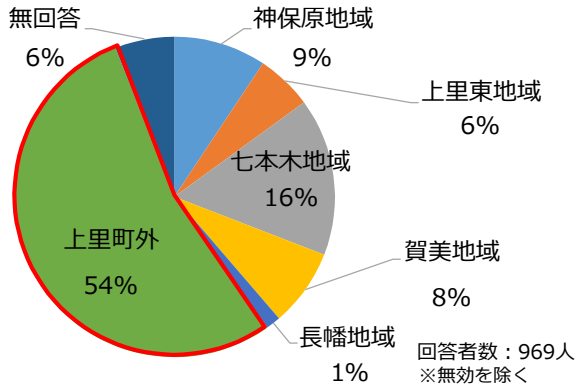


※平成30年9月24日 (月祝) ~9月29日 (土) の6日間における利用者数

### 【町民の移動特性】

- 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



#### ・町外の目的地上位5地

	地域名	票数
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

	通勤・通学		買い物		通院		手続き		趣味・遊び等	
	地域名	票数	地域名	票数	地域名	票数	地域名	票数	地域名	票数
1	本庄市	150	本庄市	108	本庄市	46	本庄市	5	本庄市	118
2	高崎市	43	高崎市	35	藤岡市	27	熊谷市	1	高崎市	47
3	深谷市	28	藤岡市	18	高崎市	8	—	—	東京都	30
4	熊谷市	26	伊勢崎市	14	伊勢崎市	7	—	—	伊勢崎市	25
5	伊勢崎市	23	東京都	7	前橋市、 深谷市	6	—	—	群馬県 (全体)	21

※無効を除く

### 【高齢者の交通事故状況】

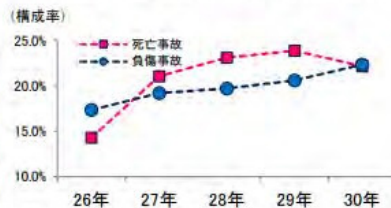
- 埼玉県内で発生した交通事故のうち、高齢者が主たる当事者となった事故割合は増加傾向にあり、上里町においても同様の傾向にあると推察される。

#### 高齢運転者による交通事故発生状況

※高齢運転者による事故とは、四輪車・二輪車運転中の高齢者が主たる当事者となった事故を示します。

#### ● 高齢運転者による事故の年別推移

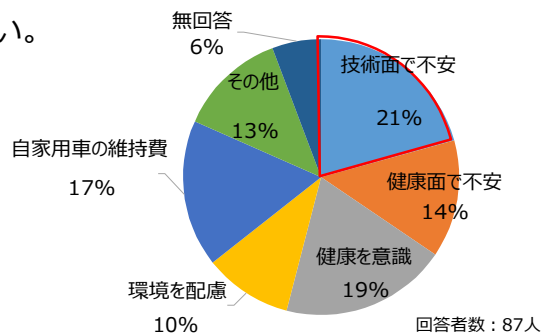
	26年	27年	28年	29年	30年
死亡事故	32	36	31	34	33
構成率	14.3%	21.1%	23.1%	23.8%	22.1%
負傷事故	5,241	5,200	5,179	5,163	4,868
構成率	17.3%	19.2%	19.7%	20.6%	22.3%



● 人身事故全体に占める高齢運転者の事故割合は全体の約2割です。

出典：埼玉県警察本部交通部交通総務課「交通安全のために ～平成30年中の交通事故から～」

- 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。

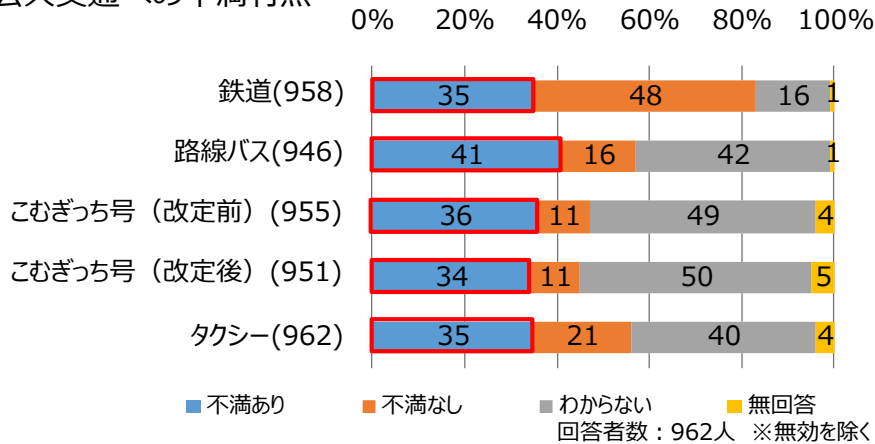


## 公共交通の利便性

### 【利便性に対する意見・意向】

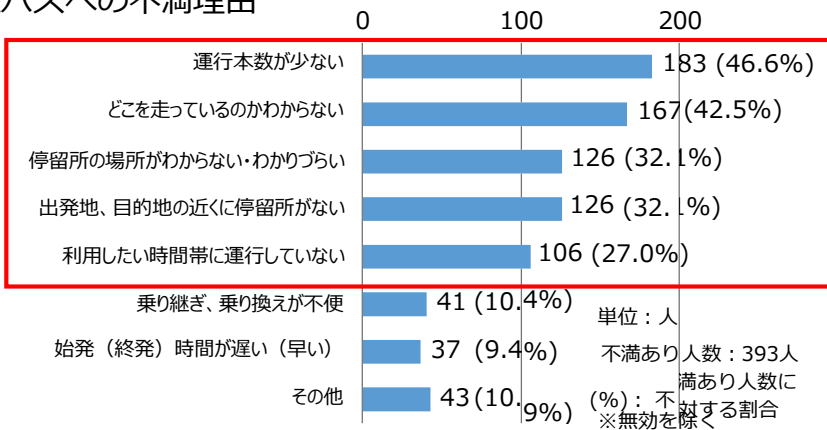
●どの公共交通機関にも一様に「不満」を感じている。

・各公共交通への不満有無

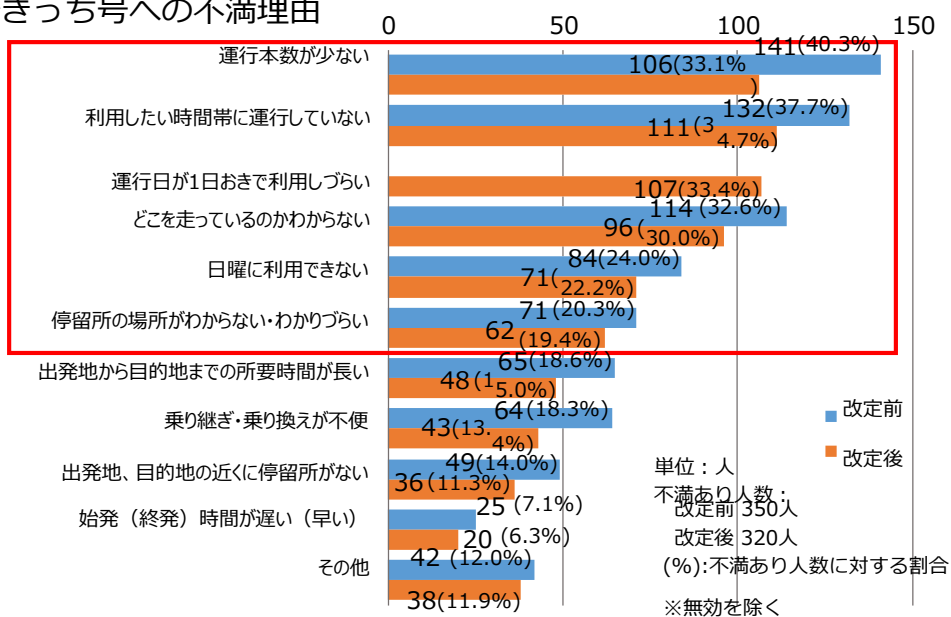


●バス交通に関する不満点は、乗車場所や運行時間帯に関するものが多い。

・路線バスへの不満理由



・こむぎっち号への不満理由



## 【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（こむぎっち号中央ルートと南部ルート）

中央ルートアグリパーク上里側→南部ルートウニクス方面

バス停名称	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	8便
上里町役場	8:53	10:13	11:18	12:33	14:33	15:53	17:03	18:18

こむぎっち号  
南部ルートウニクス行き  
上里町役場出発時刻（火・木・土）

バス停名称	1便	2便	3便	4便
上里町役場	8:57	11:22	14:37	17:07

赤字：乗り換え余裕時間  
（分）

### ・連携が行われていないダイヤの一例（こむぎっち号南部ルートと路線バス）

上里町→本庄駅方面（こむぎっち号南部ルート・路線バス利用）

こむぎっち号  
南部ルートウニクス行き  
ウニクス到着時刻（火・木・土）  
路線バス 本庄駅南口行き  
ウニクス出発時刻（平日）

バス停名称	1便	2便	3便	4便
ウニクス	9:32	11:57	15:12	17:42

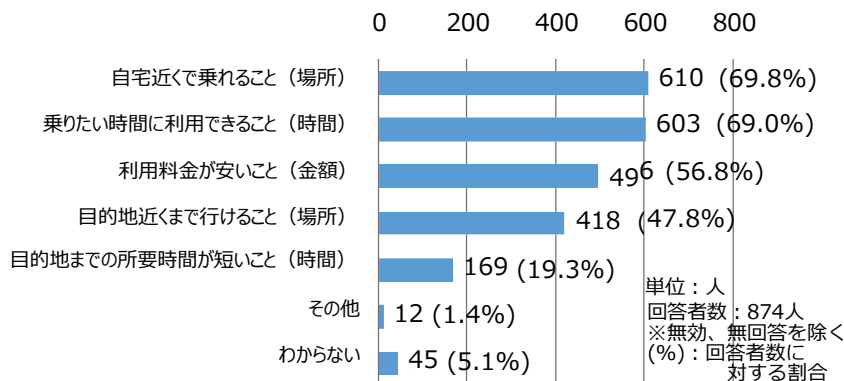
バス停名称	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	8便	9便	10便	11便	12便	13便	14便	15便	16便
ウニクス上里	6:15	6:44	7:26	8:18	9:41	10:30	11:34	12:11	13:10	14:48	16:28	17:05		18:29	19:30	20:19

赤字：乗り換え余裕時間  
（分）

## 【公共交通において重要視している事項】

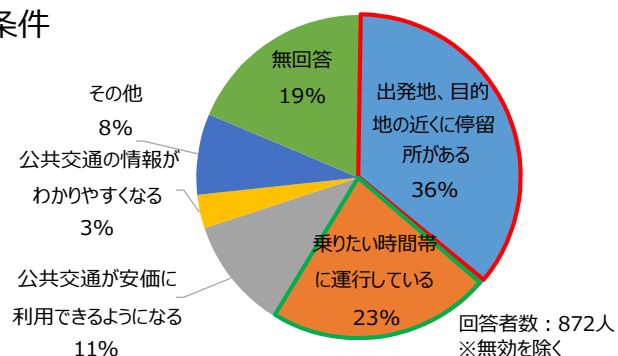
- 乗降場所や運行時間帯など、「利便性」に関する内容が重要視されている。

### ・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帯など「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



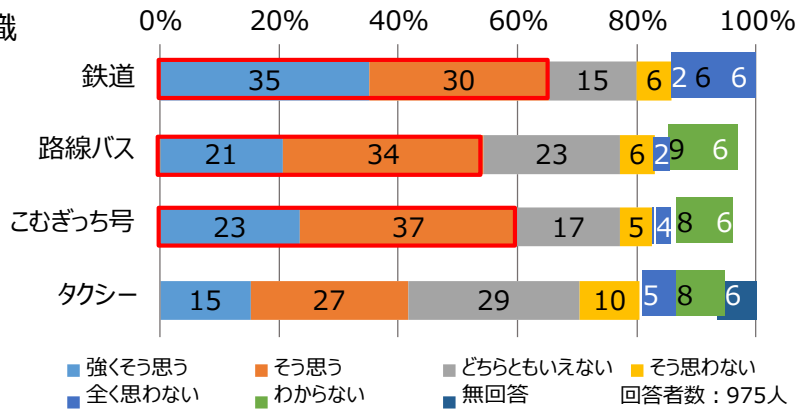


## 公共交通の維持・改善

### 【公共交通に対する意識】

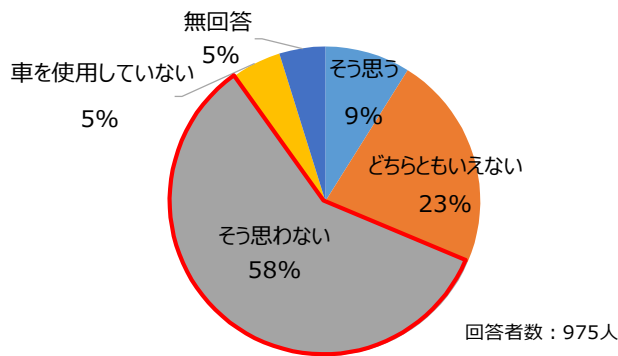
●公共交通全般に対して、半数以上の方が、皆で支える必要性を感じている。

・公共交通を支える意識



●公共交通は皆で支える必要があると感じている一方で、公共交通への変更意向は少ない。

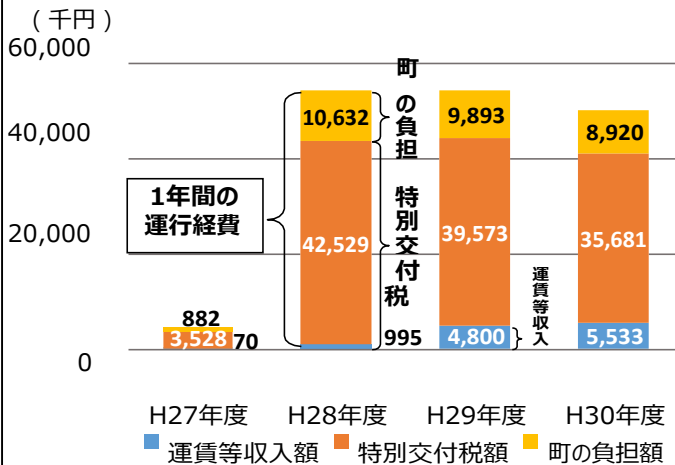
・車から公共交通への変更意向



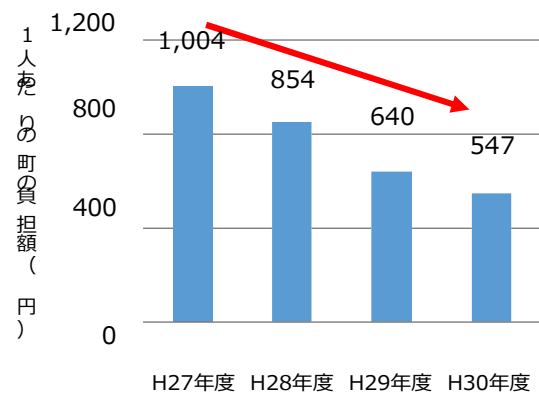
### 【こむぎっち号の運行経費】

●利用者増加に伴い、利用者1人あたりの町の負担額は減少傾向にあるが、高齢者の無料パス配布事業の実施により、料金収入が減少する可能性がある。

・「こむぎっち号」の運行経費



・利用者1人あたりの町の負担額



※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。

## (2) 公共交通の課題に対する解決の方向性

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を持たれる方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、現状は一様に「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



### 公共交通の維持・改善に関する課題

- ・公共交通を皆で支える必要性は感じているが、自身のこととは切り離されており、町民の意識醸成が必要である。
- ・高齢者の無料パ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、こむぎっし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網形成計画における基本方針を次頁に示す。

## 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、バス停からバス停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。

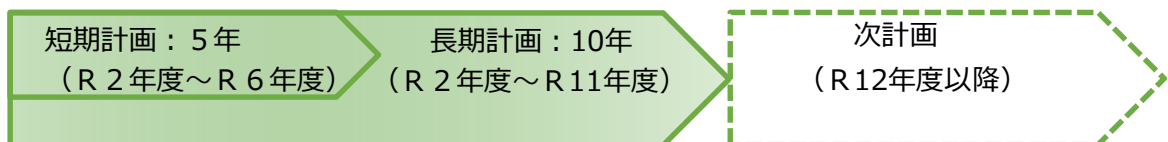
また、町が運行する公共交通（こむぎっちゃん号）においては、公共サービスの一環として実施するものであり、利便性を向上させながら、運行を維持できる体制を構築する。

### (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目指す。

##### 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、「こむぎっち号」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、「こむぎっち号」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

「こむぎっち号」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。

## 2-3. 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、運行エリアの限定の検討。利用者が多い区間の増便の検討。
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	こむぎっち号の延伸や本庄市デマンド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、こむぎっち号の高齢者無料パスの交付。
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. 運賃収入の確保	目標1での施策も含め、利用者数増加による運賃収入の確保。
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、各地区へ出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。

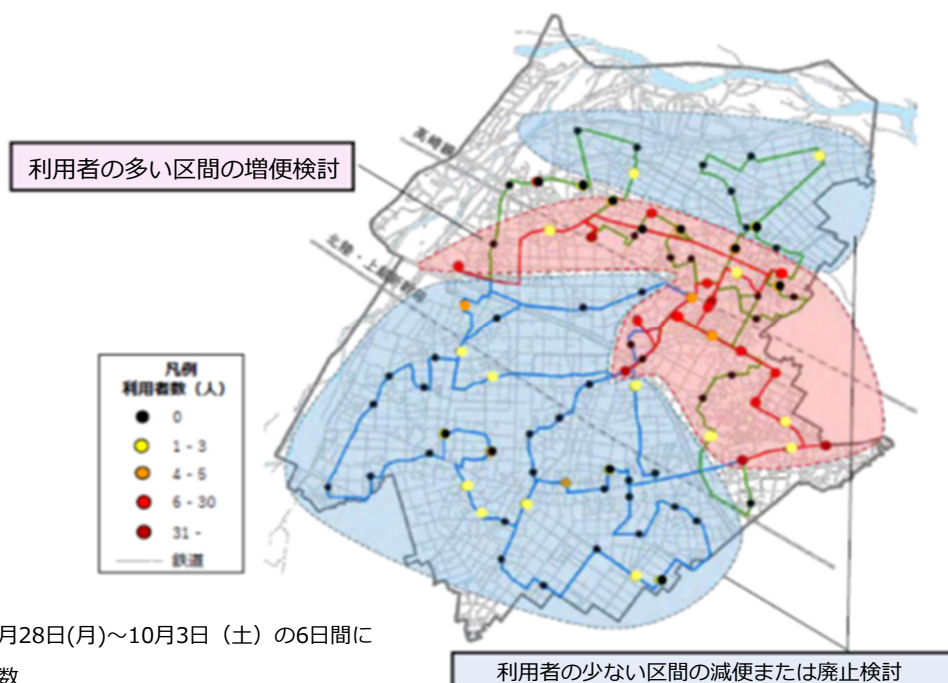
目標1：町内公共交通の利便性向上により、  
公共交通利用者数の増加を図る

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日間における容赦数

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					
	➔					

#### 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	◎	◎	◎	◎	◎

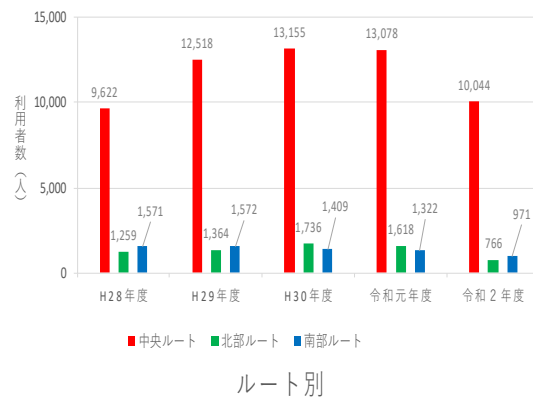
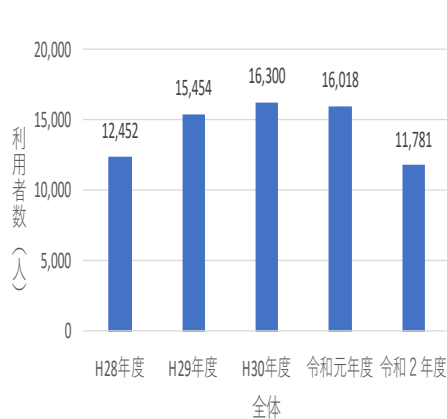
◎：実施、○：必要に応じて実施

#### 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。



「こむぎっちゃん」の利用者数推移



## 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、乗り換えの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。



「バスまちスポット」の目印

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、こむぎっち号全ルート
上里町役場	こむぎっち号全ルート
ユニクス	こむぎっち号全ルート、路線バス
ベルク七本木店	こむぎっち号全ルート、路線バス、 （本庄市の公共交通）
アグリパーク上里	こむぎっち号全ルート
イオンタウン	こむぎっち号中央ルート、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

施策名	短期（R2～R6）					長期
	R2	R3	R4	R5	R6	
交通結節点の整備	検討 →	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
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

乗り継ぎ実施者数：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%分が乗り換えを行うものと想定する。

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、「満足」「普通」と回答した方の割合が8割と想定する。

### 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】

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

#### 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	検討	・実証運行	・判断			導入
	→					→

#### <関連施策：福祉施策における交通サービス>

こむぎっち号が利用できない歩行困難者等を対象とした、社会福祉施策としてタクシー補助券の交付等について検討する。

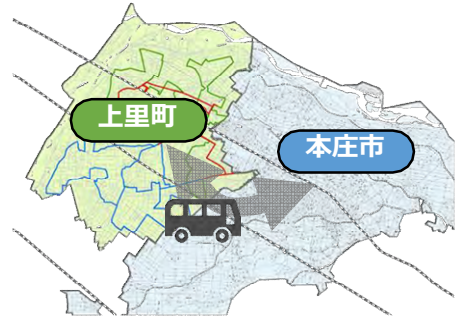
令和2年度において具体案を検討し、令和2年度から試験的に補助制度を開始予定。

## 施策4：本庄市との連携

### ①施策内容

繋がりの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デマ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  
⇒鉄道駅や医療施設などへの延伸を優先的に検討
- 本庄市デマンド交通（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に掲げるように、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な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					

### <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日以上に通院を行っている。（町民意向調査より）

地域名	週3~4日	週1~2日	月2~3日	月1日程度	その他	無回答	票数	その他内容
1 本庄市	4	6	8	22	2		42	時々
2 藤岡市	1	3	7	14	1		26	3ヶ月に1回
3 高崎市			5	2		1	8	
4 伊勢崎市			2	4		1	7	
5 前橋市			1	3	1	1	6	2ヶ月に1回
- 通院合計 (町内+町外)	9	29	63	105	12	9	227	-

## 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「こむぎっちゃん号」の高齢者無料パスを交付する。（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 →			→	→	→

### 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
高齢者無料パスの発行件数	◎	◎	◎	○	○

◎：実施、○：必要に応じて実施

### ⑤評価指標の目標値

高齢者無料パスの発行件数：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（年末現在）		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（市町村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。

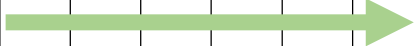
利用者意見調査は、実証運行の実施時や短期計画の見直し時等に必要に応じて実施し、利用者の満足度や町内の公共交通への意見、実施した施策への意見等を確認する。

### 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	継続実施					



## 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	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
町の費用負担割合	◎	◎	◎	◎	◎

◎：実施

#### ⑤ 評価指標の目標値

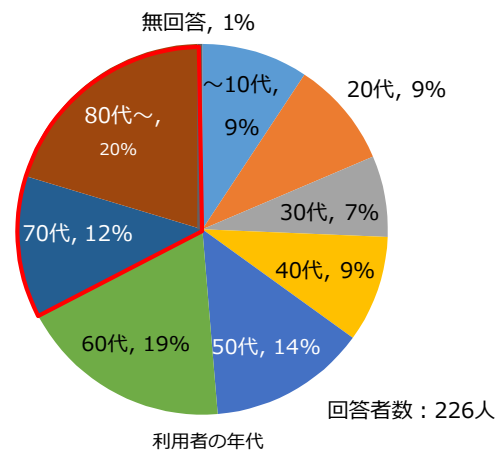
町の費用負担割合：現状維持

<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パスの交付（目標 1 - 施策 5）により、運賃収入が減少することが想定される。

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、無料パスによる減収分を補填することを目指し、現状以上に町負担が増えないことを目標とする。

※高齢者無料パスの対象者は 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



## 施策2：財源の確保

### ①施策内容

こむ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、運賃収入以外の収入源を確保する。

現在（再編後も含む）、こむ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

施策名	短期（R2～R6）					長期
	R2	R3	R4	R5	R6	
財源の確保	検討 →	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
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15%

<設定の考え方>

高齢者無料パスの減収分の補填の一部として、年間運賃収入の15%程度の広告掲載による収入確保を目指す。

### 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

#### 施策4：各地区への聞き取りの実施


##### ①施策内容

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	実施					

## 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

各種施策を実施した後も、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。

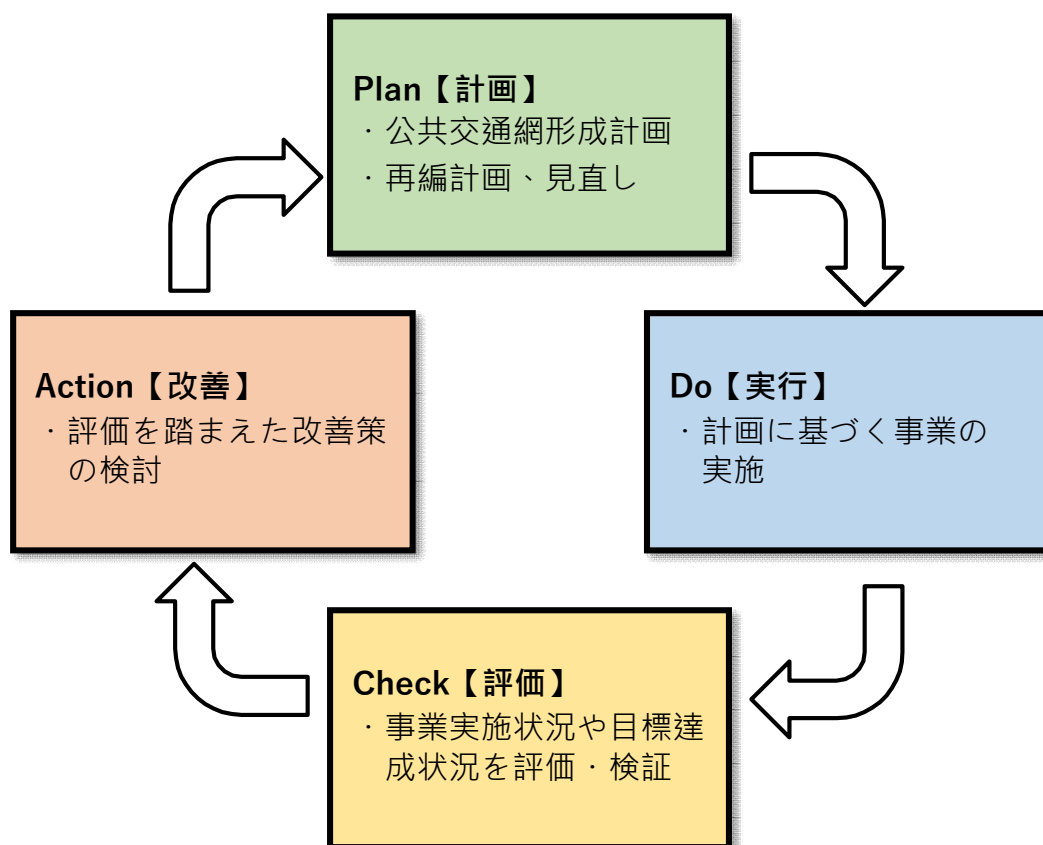


図2-4-1 PDCAサイクル

### (2) 評価スケジュール

#### ① 評価スケジュールの概要

本計画の評価は、5年毎の評価実施を目安とする。ただし、短期計画期間においては、1年毎に評価を実施し、必要に応じて改善を図る。



図2-4-2 評価スケジュール

## 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	評価スケジュール				
		R2	R3	R4	R5	R6
「こむぎっち号」 (定時定路線)の 検証、 次期公共交通の導入 可能性の検討	年間利用者数	◎	◎	◎	○	○
交通結節点の整備	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)		○	◎	◎	◎
高齢者の公共交通利 用支援	高齢者無料パスの発行件数	◎	◎	◎	○	○
—	全体満足度 (利用者意見調査により把握)		○	○	○	○

### 【目標2】 持続可能な公共交通を実現する

施策	評価指標	評価スケジュール				
		R2	R3	R4	R5	R6
運賃収入の確保	町の費用負担割合	◎	◎	◎	◎	◎
財源の確保	広告掲載数	◎	◎	◎	○	○
広報・チラシ、「乗 り方教室」等による 啓発活動	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。