

# 地域公共交通計画の骨子（案）

①地域公共交通計画の目次案

①上位・関連計画

②上里町及び公共交通の現状等

③公共交通に関する町民の意識

④地域公共交通の課題





# ①地域公共交通計画の目次案

## 上里町地域公共交通計画の目次構成（案）

はじめに
1. 背景と目的
2. 計画の経緯
3. 計画の区域 ←町全域に設定
4. 計画の期間 ←原則5年程度
第1章 上里町の現状と公共交通
1-1. 上位計画、関連計画
1-2. 上里町の現状
1-3. 公共交通の現状
1-4. 公共交通を取り巻く環境
1-5. 公共交通に関する町民の意識
(1) 町民意識調査の結果の概要
(2) 「こむぎっち号」利用者ヒアリングの結果の概要
第2章 上里町地域公共交通計画
2-1. 上里町の公共交通に関する課題
2-2. 計画の基本的な考え方
(1) 計画の基本方針
(2) 計画の目標
(3) 地域公共交通の位置づけと役割分担
2-3. 目標を達成するための施策
(1) 施策の概要
(2) 施策の内容
2-4. 上里町地域公共交通計画の評価
(1) 評価指標と評価方法
(2) 評価スケジュール
資料編
1. 町民意識調査結果（詳細）
2. 「こむぎっち号」利用者ヒアリング結果（詳細）

本協議会での説明事項

本協議会での説明事項  
分科会での協議事項

次回協議会

※計画書として記載が必要な項目

## 上里町地域公共交通計画の策定 に向けたスケジュール

8月：第2回上里町地域公共交通活性化協議会  
8月：第2回上里町地域公共交通活性化協議会分科会

【協議事項】

- 上里町地域公共交通計画書の骨子（案）を基に、計画に記載する内容の確認
- 施策概要の確認

10月：第3回上里町地域公共交通活性化協議会

【協議事項】

- 上里町地域公共交通計画書（素案）について

12月：第4回上里町地域公共交通活性化協議会

【協議事項】

- 上里町地域公共交通計画書（案）の承認

## ①上位・関連計画



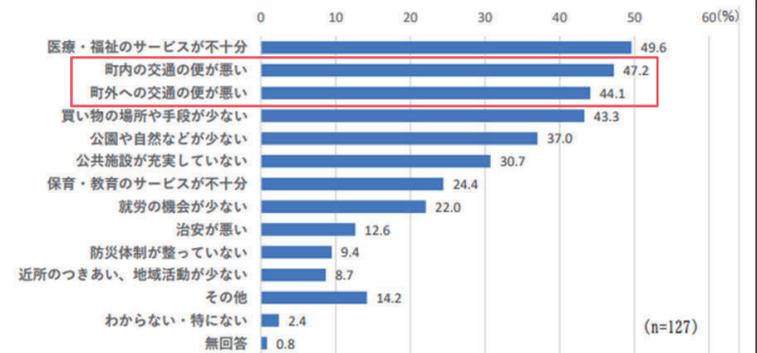
# 【上位計画】第5次上里町総合振興計画 後期基本計画

- 住民の足として、持続可能な地域公共交通の実現が求められている。
- アンケート調査の結果においては、上里町が住みよくないと感じる原因の2・3番目に「町内の交通の便が悪い」「町外への交通の便が悪い」があげられており、交通に関する不満が大きい。
- 町内や近隣への交通手段として充実すれば良いと思うこととして、「高崎線の利便性の確保」が最も多く、次いで「障害者や高齢者などのための送迎サービスの充実」があげられている。

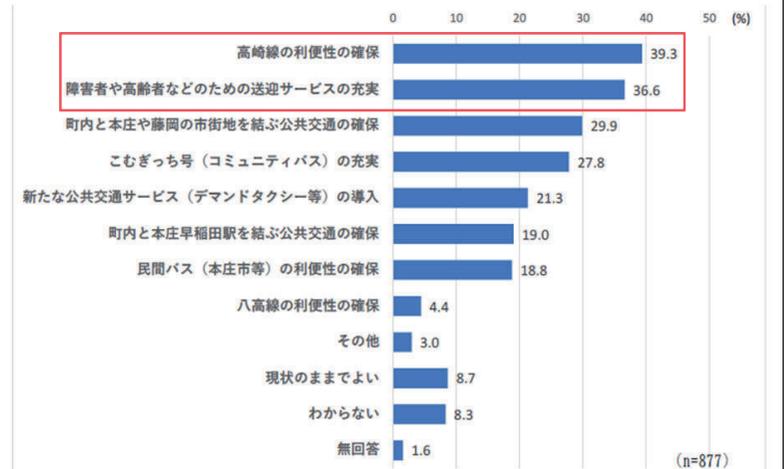
## ● 第5次上里町総合振興計画後期基本計画アンケート集計結果

項目	記載内容（抜粋）
将来像	<p>【将来像】 『ひと・まち・自然がともに輝く “ハーモニータウン かみさと”』</p>
公共交通に関する記載	<p><b>基本目標6 都市基盤の充実</b></p> <p>【施策目標6-3 持続可能な地域公共交通の整備】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 高齢化の進展による交通制約者の増加が予想されることから、住民の足を確保し、自立した生活を支援する必要があります。本町の現状にあった地域公共交通ネットワークの形成に努め、利便性を向上させつつ、持続可能な地域公共交通を実現させることをめざします。</li> </ul>

【問5-2】  
上里町が住みよくないと感じる原因は何ですか。（あてはまるものすべてに○）



【問15】  
あなたは、町内や近隣への交通手段として、どのような取組が充実すればいいと思いますか。（主なもの3つまでに○）





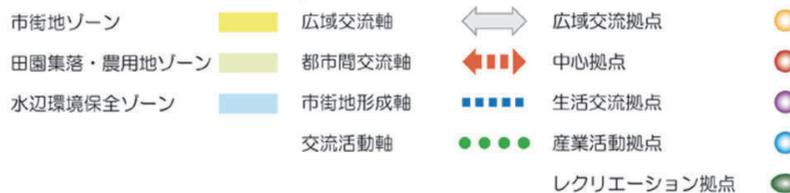
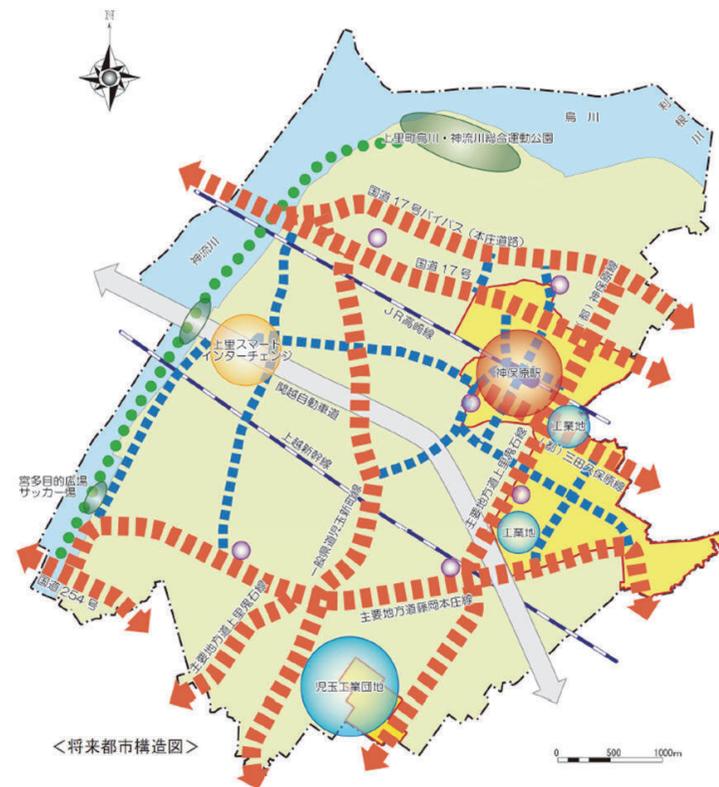
# 【上位計画】上里町都市計画マスタープラン

- 将来の都市構造を示しており、神保原駅を中心拠点として定めている。
- 公共交通に関する記載では、神保原駅のバリアフリー化・ユニバーサルデザインの導入等や「こむぎっち号」の利便性の向上について記載されている。

項目	記載内容（抜粋）
将来像	【将来像】 『 ゆとりと成長力に満ちあふれた田園交流都市 かみさと 』
公共交通に関する記載	<p><b>第4章 全体構想 2. 都市施設等の整備の方針</b></p> <p><b>(1) 道路交通網の整備方針</b></p> <p><b>【鉄道利用環境の充実】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• JR高崎線の利便性の向上を図るために、神保原駅北口駅前広場の整備を進めるとともに、沿線市町との連携を図り、本数の増加や車両数の増加などJR東日本に要望します。</li> <li>• 神保原駅については、町の玄関口に相応しい魅力ある駅舎としての再整備を関係機関と調整を図りつつ検討します。また、<b>バリアフリー化やユニバーサルデザインの導入等</b>を図り、利便性の向上に努めます。</li> </ul> <p><b>【コミュニティバスの充実】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 上里町コミュニティバス「こむぎっち号」の安定運行に努めるとともに、経営動向を見ながら、<b>路線及び便数などの改善・拡充を検討</b>していきます。</li> </ul>

### 【拠点の概要】

- 中心拠点 : 神保原駅周辺
- 広域交流拠点 : 上里スマートインターチェンジ周辺
- 生活交流拠点 : 町内各所の公民館周辺
- 産業活動拠点 : 児玉工業団地、市街地内の大規模工業地
- レクリエーション拠点 : 運動公園やサッカー場、河川敷等



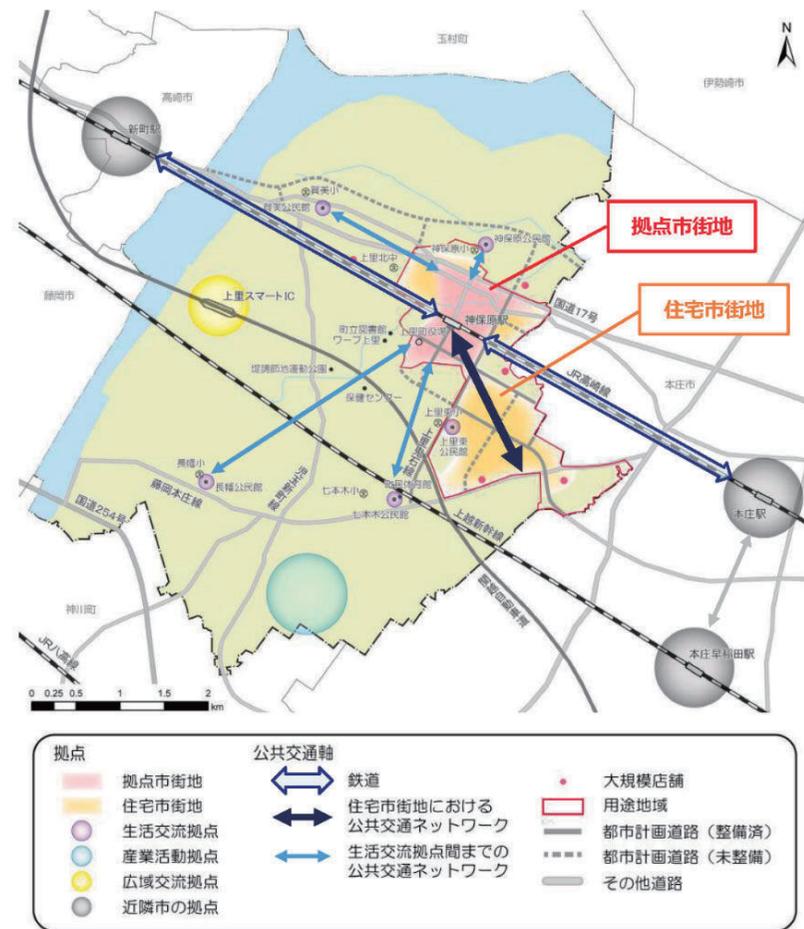


# 【関連計画】 上里町立地適正化計画

- 基本方針として、神保原駅を交通結節点とし、各地域と公共交通による交通ネットワークのアクセス強化及び確保を行うこととしている。
- 神保原駅は、交通結節点として機能強化とともに、町民の憩い・集いの場となる駅前広場・バス停留所等の整備が求められている。

項目	記載内容（抜粋）
将来像	<p>【都市づくりの目標】 『拠点を中心に交通ネットワークでつながる、安全に住み続けられるコンパクトなまち』</p> <p>【基本方針】 (3) 立地適正化計画で目指す都市構造</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>「拠点市街地」「住宅市街地」「生活交流拠点」を設定し、「<b>拠点市街地</b>」を交通拠点とした公共交通ネットワークの構築を目指している。</li> <li>「拠点市街地」には、神保原駅周辺を指定しており、「<b>駅を起点に「住宅市街地」とのアクセス強化と、「生活交流拠点」とのアクセス確保</b>を行う。</li> </ul>
公共交通に関する記載	<p><b>施策1-3 公共交通サービスの構築</b></p> <p>◆交通結節機能の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>「<b>拠点市街地</b>」と「<b>住宅市街地</b>」を結ぶ<b>交通ネットワークの充実・強化</b>を図り、公共交通の利用を促進します。</li> <li>駅利用者のみならず、<b>駅が町民の憩い・集いの場となるよう駅前広場・バス停留所等の整備</b>を行い、交流機能の拡充を図ります。</li> </ul>

※拠点市街地⇒都市機能誘導区域  
 拠点市街地+住宅市街地⇒居住誘導区域





# 【関連計画】上里町地域福祉推進プラン・神保原駅北まちづくり基本計画

## ■上里町地域福祉推進プラン

・主要施設までの移動の利便性向上や、公共施設のバリアフリー化が求められている。

項目	記載内容（抜粋）												
基本理念・基本目標	<p>【基本理念】 『地域で支え合いながら誰もがいきいきと充実して暮らせるまち』</p> <p>【基本目標】 3. 地域ネットワークによる支え合いの構築 ・住民の福祉意識を醸成するとともに、専門職のネットワーク、災害時の避難支援、交通対策・バリアフリーを推進します。</p>												
公共交通に関する記載	<p>【取組内容】 <b>（4）交通対策・バリアフリー</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>取組</th> <th>内容</th> <th>担当課</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>①公共交通の充実</td> <td>町内の<b>主要施設への移動の利便性を確保</b>するため、<b>公共交通の充実</b>を図ります。</td> <td>総合政策課</td> </tr> <tr> <td>②福祉タクシー券等</td> <td>障害者等の移動支援や社会参加を促進するため、<b>福祉タクシー券等の事業</b>を進めます。</td> <td>町民福祉課 高齢者いきいき課</td> </tr> <tr> <td>③公共施設等のバリアフリー化</td> <td>公共施設等の安全性や利便性を高めるため、<b>バリアフリー化</b>に努めます。</td> <td>関係各課</td> </tr> </tbody> </table>	取組	内容	担当課	①公共交通の充実	町内の <b>主要施設への移動の利便性を確保</b> するため、 <b>公共交通の充実</b> を図ります。	総合政策課	②福祉タクシー券等	障害者等の移動支援や社会参加を促進するため、 <b>福祉タクシー券等の事業</b> を進めます。	町民福祉課 高齢者いきいき課	③公共施設等のバリアフリー化	公共施設等の安全性や利便性を高めるため、 <b>バリアフリー化</b> に努めます。	関係各課
取組	内容	担当課											
①公共交通の充実	町内の <b>主要施設への移動の利便性を確保</b> するため、 <b>公共交通の充実</b> を図ります。	総合政策課											
②福祉タクシー券等	障害者等の移動支援や社会参加を促進するため、 <b>福祉タクシー券等の事業</b> を進めます。	町民福祉課 高齢者いきいき課											
③公共施設等のバリアフリー化	公共施設等の安全性や利便性を高めるため、 <b>バリアフリー化</b> に努めます。	関係各課											

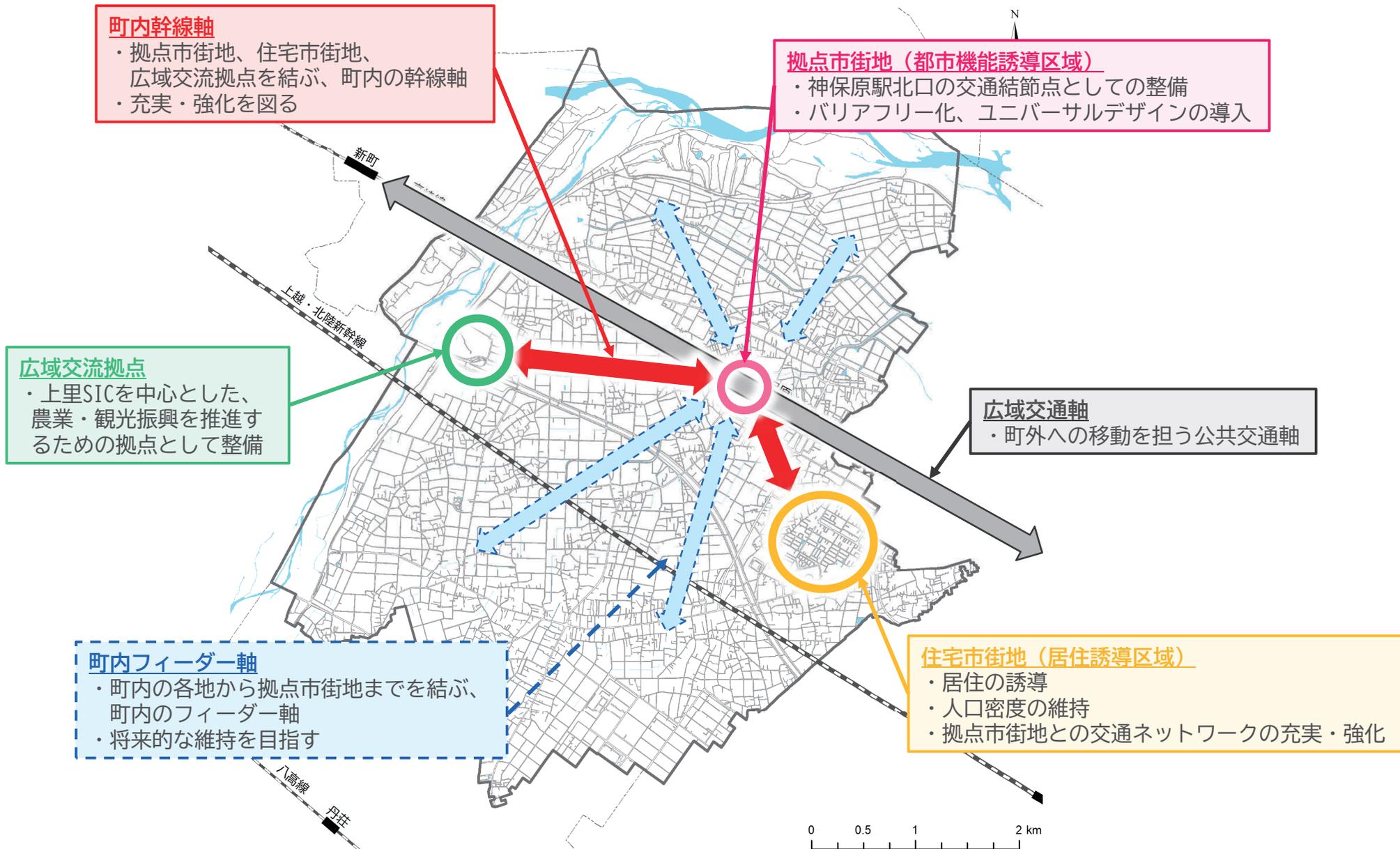
## ■神保原駅北まちづくり基本計画

・神保原駅北口の交通結節点としての整備や、バリアフリー化が求められている。

項目	記載内容（抜粋）
将来像・基本方針	<p>【駅北の将来像】 『賑わいとゆとりを感じ 歩いて楽しむ「まちなか」～ひと・まち・駅をつなぐまちづくり～』</p> <p>【基本目標】 3. 地域ネットワークによる支え合いの構築 ・住民の福祉意識を醸成するとともに、専門職のネットワーク、災害時の避難支援、交通対策・バリアフリーを推進します。</p>
公共交通に関する記載	<p>【I.まちづくり施策】 <b>（3）安全・安心な場所づくり</b></p> <p>⑤神保原駅北口 駅前広場の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・町の玄関口としての交通結節点機能を強化するため、現況の交通量をベースとしつつ、駅北の賑わい創出による将来的な交通量の増加や<b>公共交通の利用状況を見据えた神保原駅北口駅前広場の整備</b>を行います。</li> <li>・空間整備に当たっては、<b>ユニバーサルデザイン</b>に留意したものとします。</li> <li>・<b>コミュニティバスの停車スペース</b>、送迎者のための駐停車や乗降スペース、タクシープール、タクシー乗降スペース等を確保できる空間を設計します。</li> <li>・歩きたくなる空間づくりの一助として、「県道神保原停車場線」に直結する歩行者空間や、広場等の公共空間と一体的な空間となるような整備を検討します。</li> </ul>



# 上位・関連計画の整理



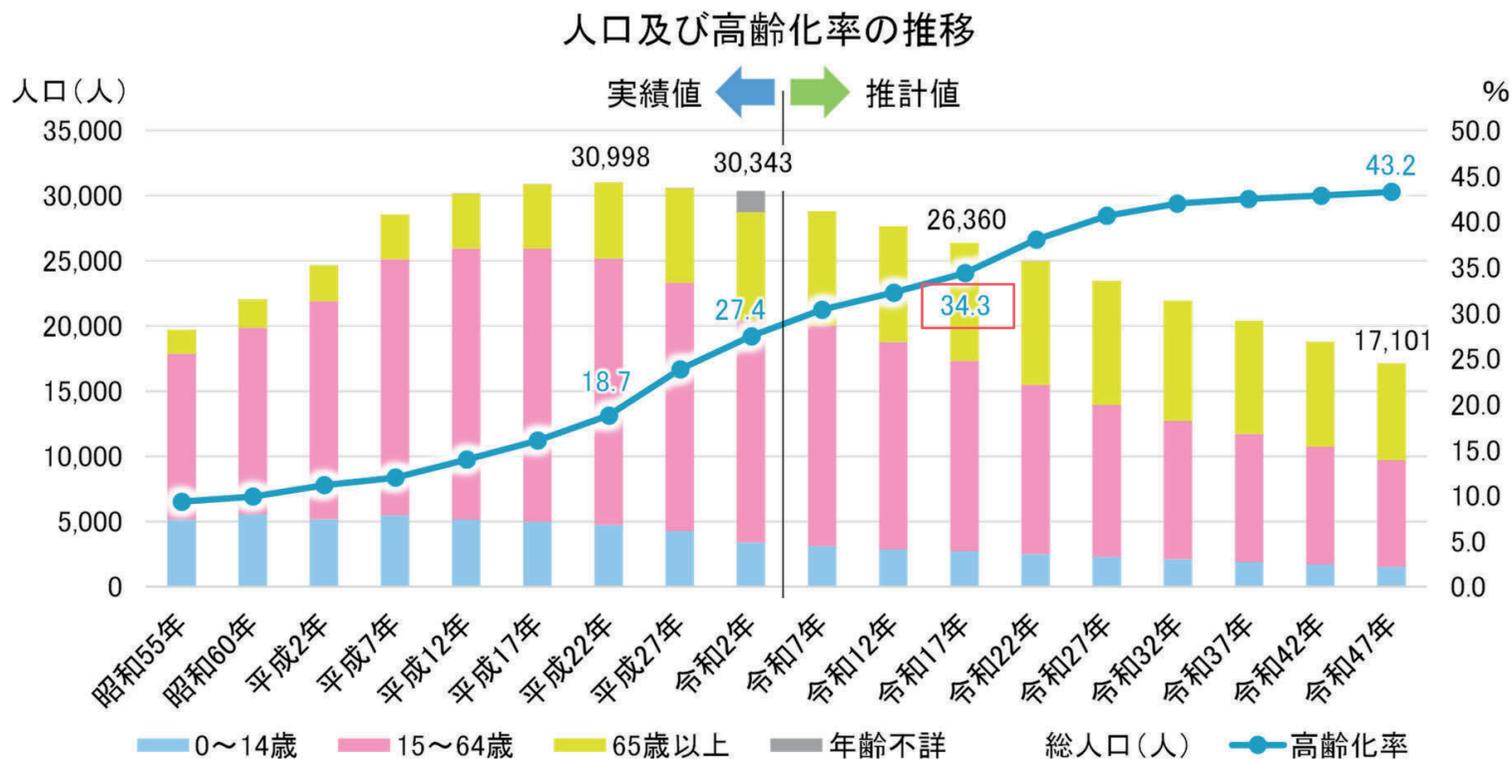
## ②上里町及び公共交通の現状等

地域の特徴	人口及び高齢化率の推移
	人口動態
	人口分布
	高齢者人口・高齢化率の分布
	施設の分布
公共交通の現状	上里町内の公共交通網
	公共交通空白地域
	鉄道の利用状況
	路線バスの利用状況
	こむぎっち号について（利用者数、利用実態、分類、経費の推移）
公共交通を取り巻く環境	町民の主な移動手段
	運転免許証返納者数の推移



# 【地域の特徴】 人口及び高齢化率の推移

- 人口は平成22年まで増加し、その後は減少に転じており、今後も人口減少が続くと予測されている。
- 高齢化率は年々上昇しており、令和17年には34.3%と3人に1人が65歳以上となる見通しである。



▲人口及び高齢化率の推移

出典：実績値（令和2年まで）  
推計値（令和7年以降）

「国勢調査（昭和55年～令和2年）」総務省統計局  
「日本の地域別将来推計人口（平成30（2018）年推計）」国立社会保障・人口問題研究所

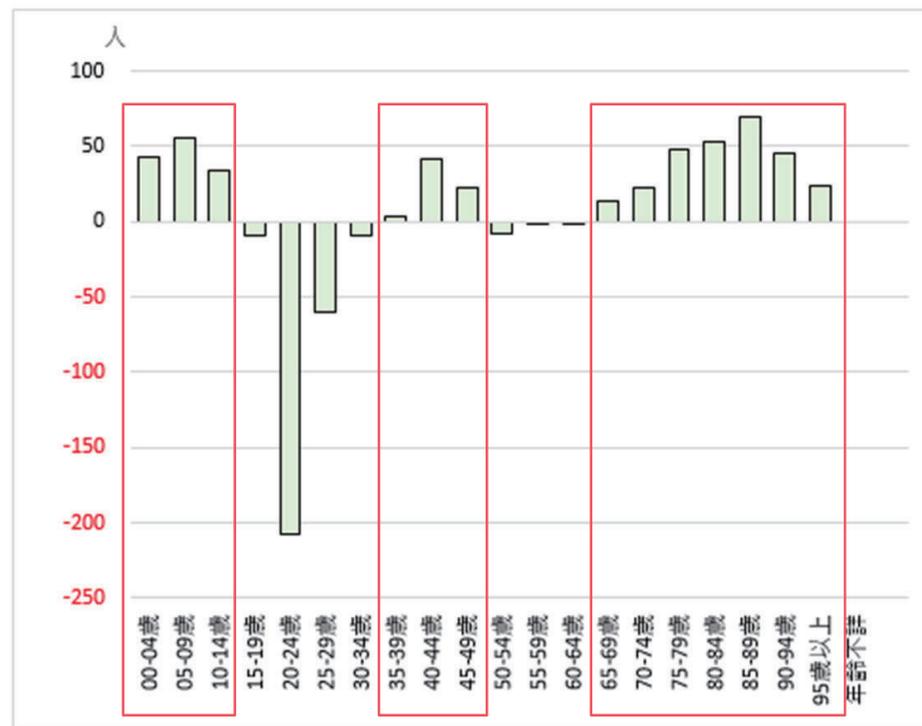


# 【地域の特徴】 人口動態

- 2015年と比較して、2020年の総人口は減少しているものの、町外への転入・転出状況としては転入超過にある。
- 15歳未満及び40代において転入が超過しており、子育て世代が転入してきている。また、65歳以上においても転入超過の状況にあり、高齢者も増加している。

▼年齢別の人口及び純移動量

男女	2015年人口	2020年人口	純移動（国内間移動）	転入（国外含めず）	転出
総数	30,565	30,343	178	2,850	2,672
00-04歳	1,126	910	43	128	85
05-09歳	1,428	1,091	55	183	128
10-14歳	1,688	1,383	34	92	58
15-19歳	1,683	1,583	-9	91	100
20-24歳	1,438	1,283	-208	186	394
25-29歳	1,439	1,210	-60	354	414
30-34歳	1,661	1,296	-9	362	371
35-39歳	2,145	1,562	4	283	279
40-44歳	2,508	2,084	41	230	189
45-49歳	2,031	2,409	23	160	137
50-54歳	1,865	1,896	-8	112	120
55-59歳	1,975	1,790	-2	89	91
60-64歳	2,289	1,898	-2	60	62
65-69歳	2,487	2,223	13	70	57
70-74歳	1,661	2,354	23	79	56
75-79歳	1,162	1,543	48	75	27
80-84歳	979	978	53	92	39
85-89歳	616	732	70	107	37
90-94歳	288	358	45	63	18
95歳以上	77	134	24	34	10
年齢不詳	19	1,626	0	0	0



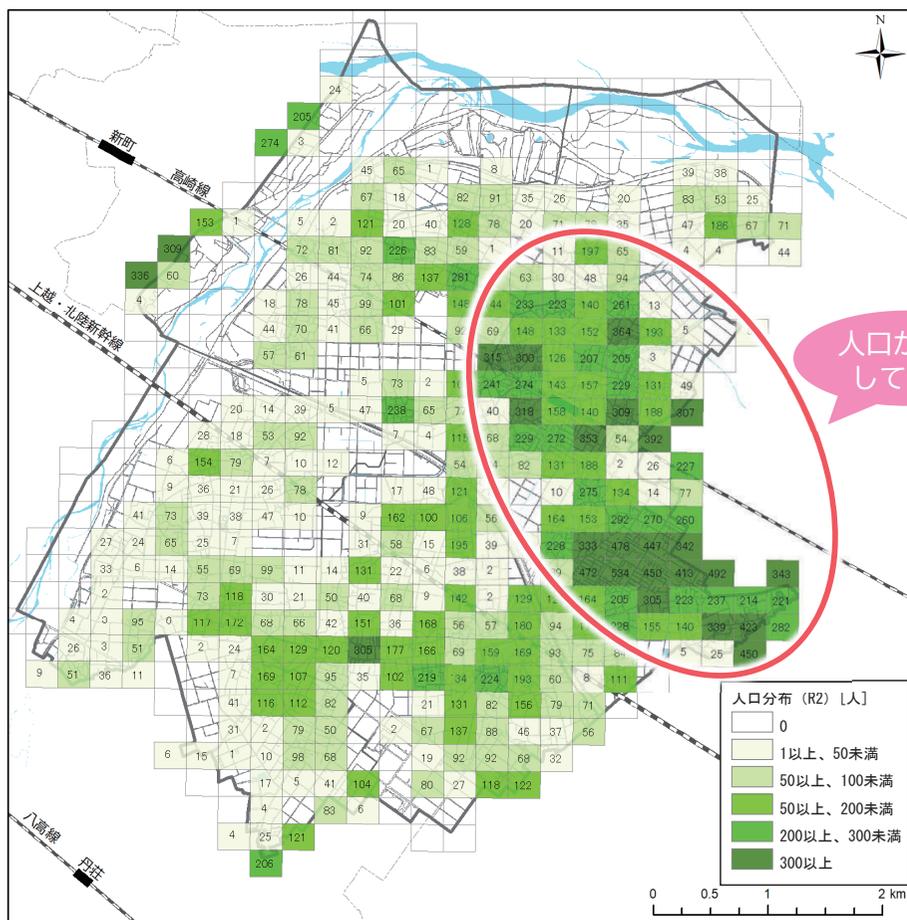
▲年齢別の純移動量

※純移動：町外への転入者数から、町外への転出者数を引いた人数

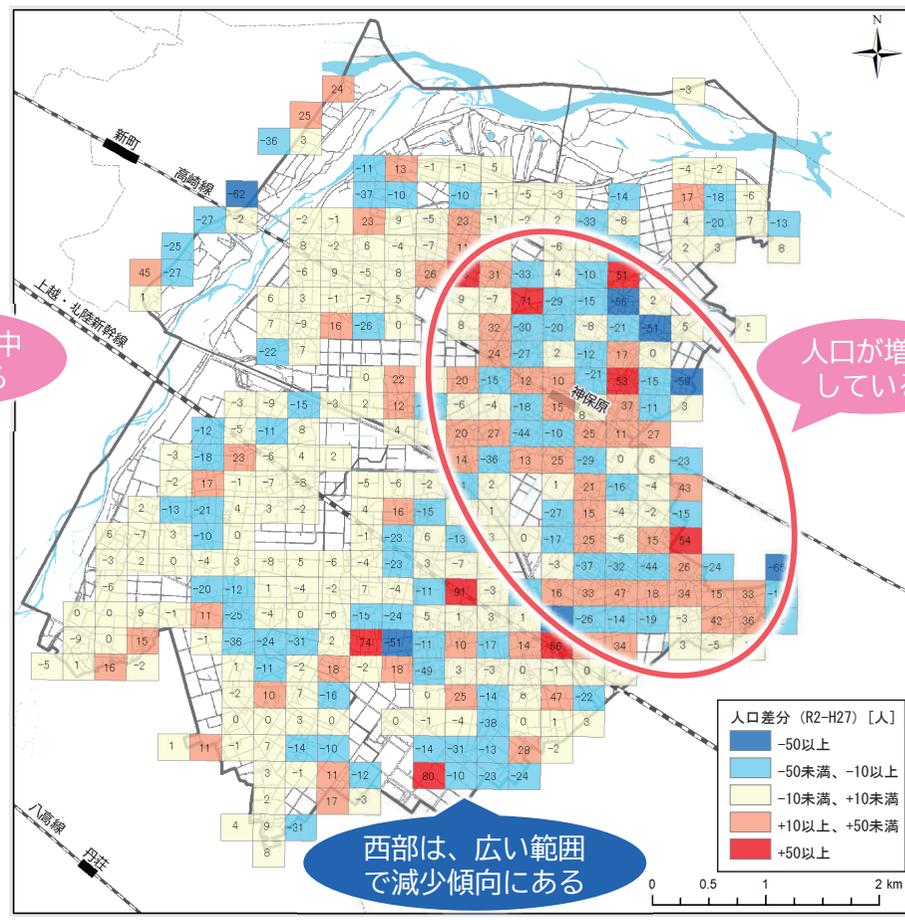


# 【地域の特徴】 人口分布

- 人口は、町内全域に面的に広がっている。
- 特に、神保原駅周辺から町東部に集中しており、平成27年から令和2年にかけて人口も増加する箇所が多く存在する。
- 町西部は、人口が分散して分布しており、平成27年から令和2年にかけて、広い範囲で減少傾向にある。



▲人口分布（令和2年時点）

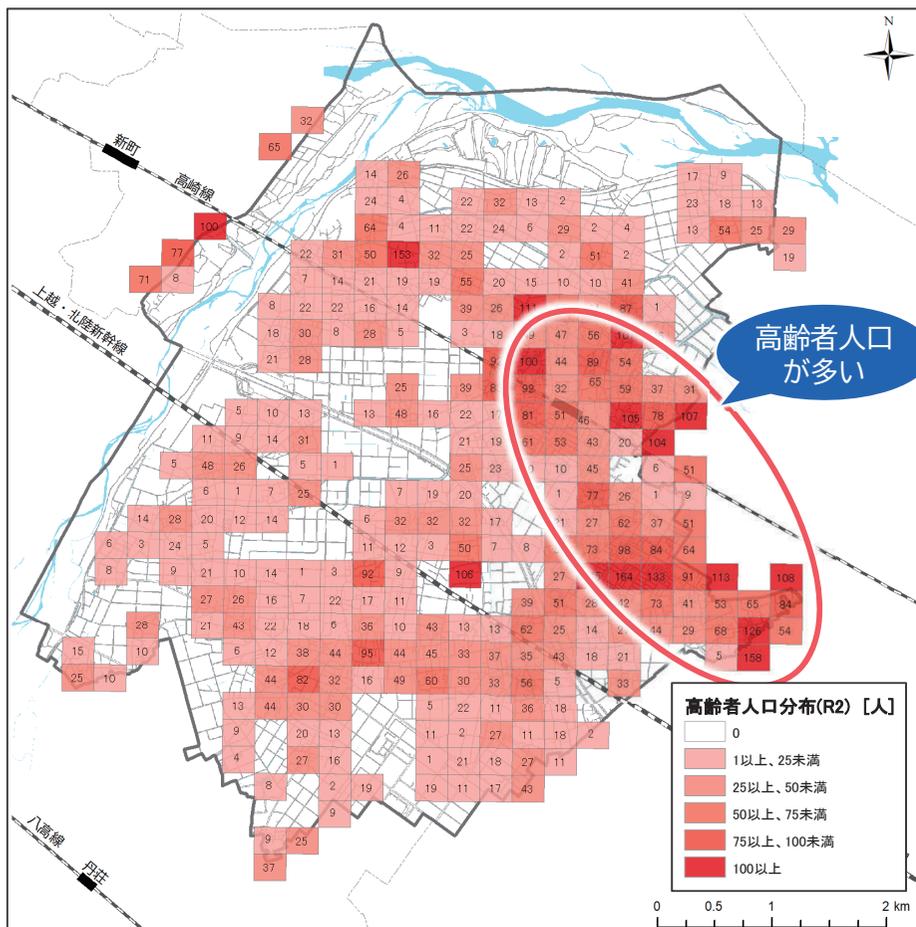


▲人口の増減（平成27年から令和2年の変化）  
[令和2年の人口-平成27年の人口]

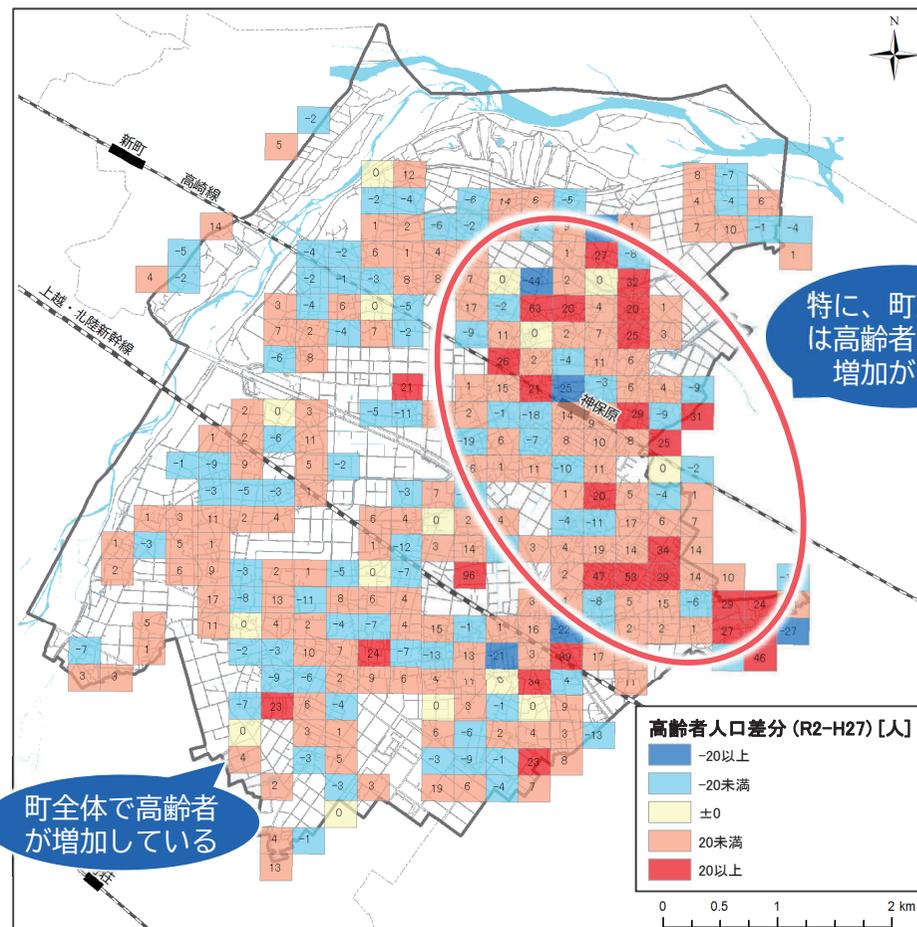


# 【地域の特徴】 高齢者人口の分布

- 高齢者人口においても、町内全域に広がっており、平成27年から令和2年にかけて、町内全域で増加している。
- 特に、神保原駅周辺から町東部に集中しており、平成27年から令和2年にかけて、特に高齢者人口の増加が大きい箇所が多く存在する。



▲高齢者人口（令和2年時点）

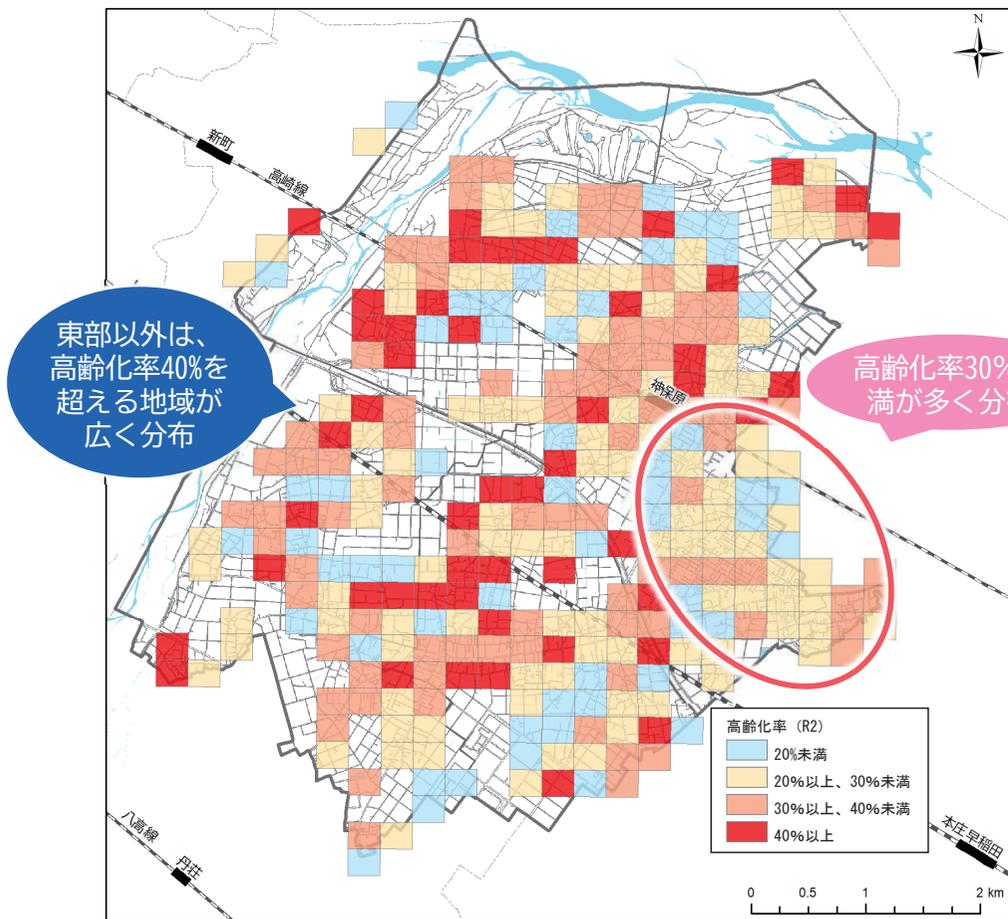


▲高齢者人口の増減（平成27年から令和2年の変化）  
[令和2年の高齢化率-平成27年の高齢化率]

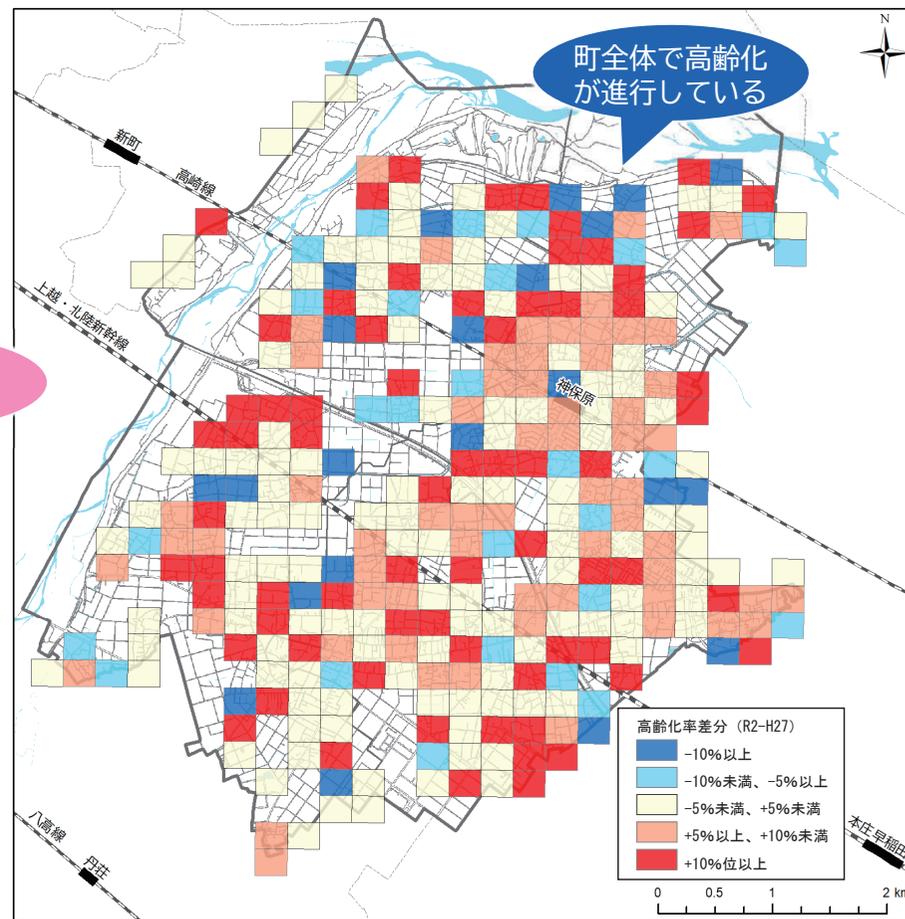


# 【地域の特徴】 高齢化率の分布

- 町東部は高齢化率が30%未満の箇所が多く、一部40%未満の箇所が見られる。一方で、そのほかの地域では、高齢化率が40%以上の箇所が広く分布している。
- 平成27年度から令和2年度にかけては、高齢化率が+10%となる箇所が町全体で見られる。



▲高齢化率（令和2年時点）



▲高齢化率の増減（平成27年から令和2年の変化）  
[令和2年の高齢化率-平成27年の高齢化率]



# 【地域の特徴】 施設の分布

- ・医療施設は神保原駅周辺及び居住誘導区域内に集中しており、商業施設についても居住誘導区域内に集中している。
- ・また、一部の公共施設では「上里町公共施設再配置・維持保全計画」等により、将来的には施設の廃止・移設が計画されている。



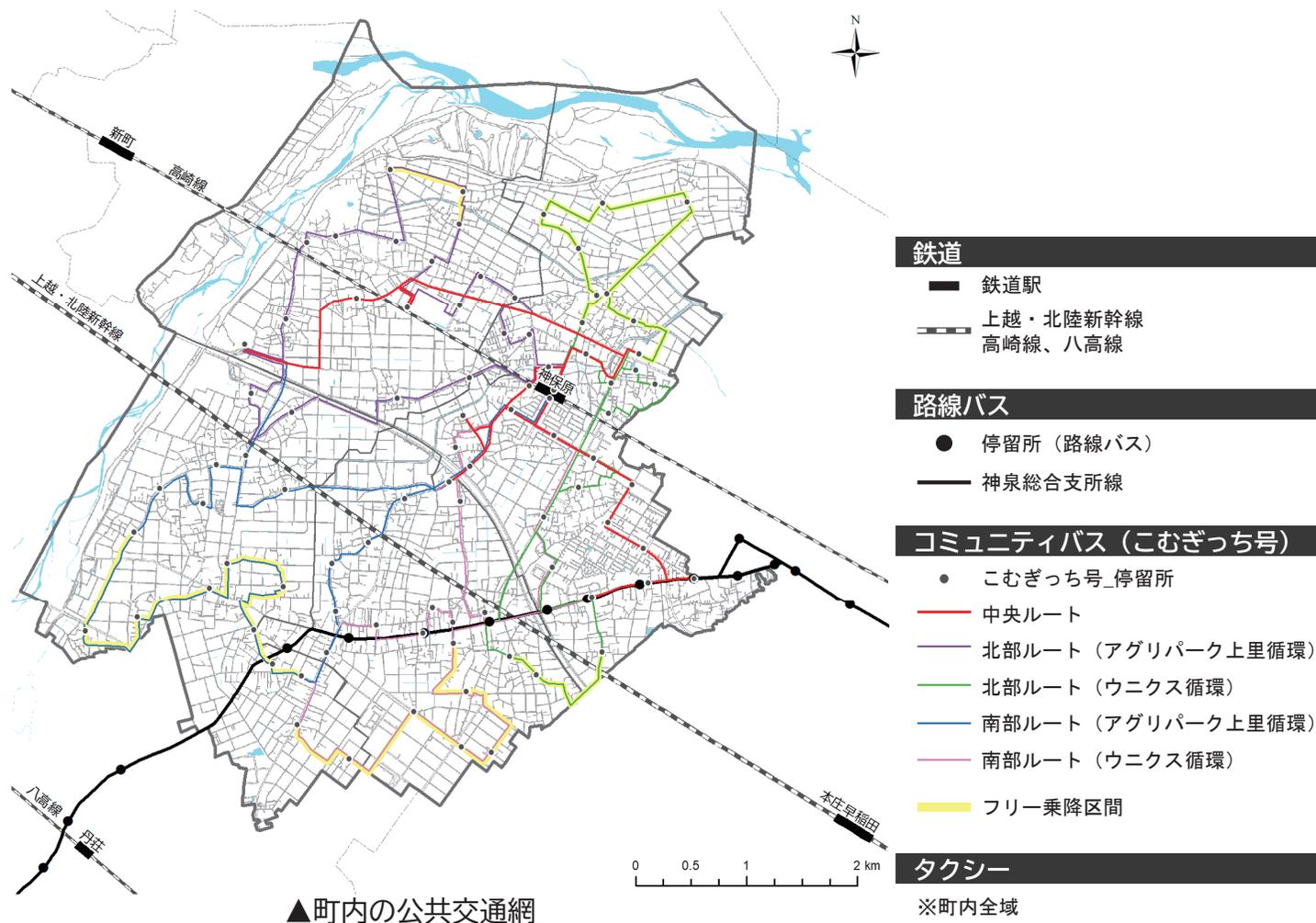
## ■上里町公共施設再配置・維持保全計画

項目	記載内容（抜粋）
基本方針・基本原則・取組方針	<p><b>【基本方針】（要約）</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・上位計画の将来の町の姿を見定めながら、持続可能な都市づくりに向けて公共施設の効率的な配置や維持管理による行政コストの低減を目指します。</li> <li>・また、施設の適正配置により、サービスの多機能化や共有可能なオープンスペースや駐車場等の確保を行うことにより、利便性や行政サービス機能の向上、地域コミュニティの活性化を目指します。</li> </ul> <p><b>【基本原則】</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 施設保有量の最適化</li> <li>2. 人口分布と利用状況に応じた施設配置の最適化</li> <li>3. 民間活力の導入を見据えた施設の運営管理の見直し</li> <li>4. 適正な更新と大規模改修による施設の長寿命化</li> </ol> <p><b>【取組方針】</b></p> <p><b>(2) 適正配置の方針</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・施設の適正配置にあたっては、以下に示す4つのうちのいずれかの方法で行うものとします。</li> </ul> <p><b>■適正配置の手法</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>①拠点への複合・集約化（拠点集約）</li> <li>②類似施設の集約（類似集約）</li> <li>③近隣施設の複合・集約化（近隣集約）</li> <li>④大規模施設への集約化（大規模集約）</li> </ol>



# 【公共交通の現状】 上里町内の公共交通網

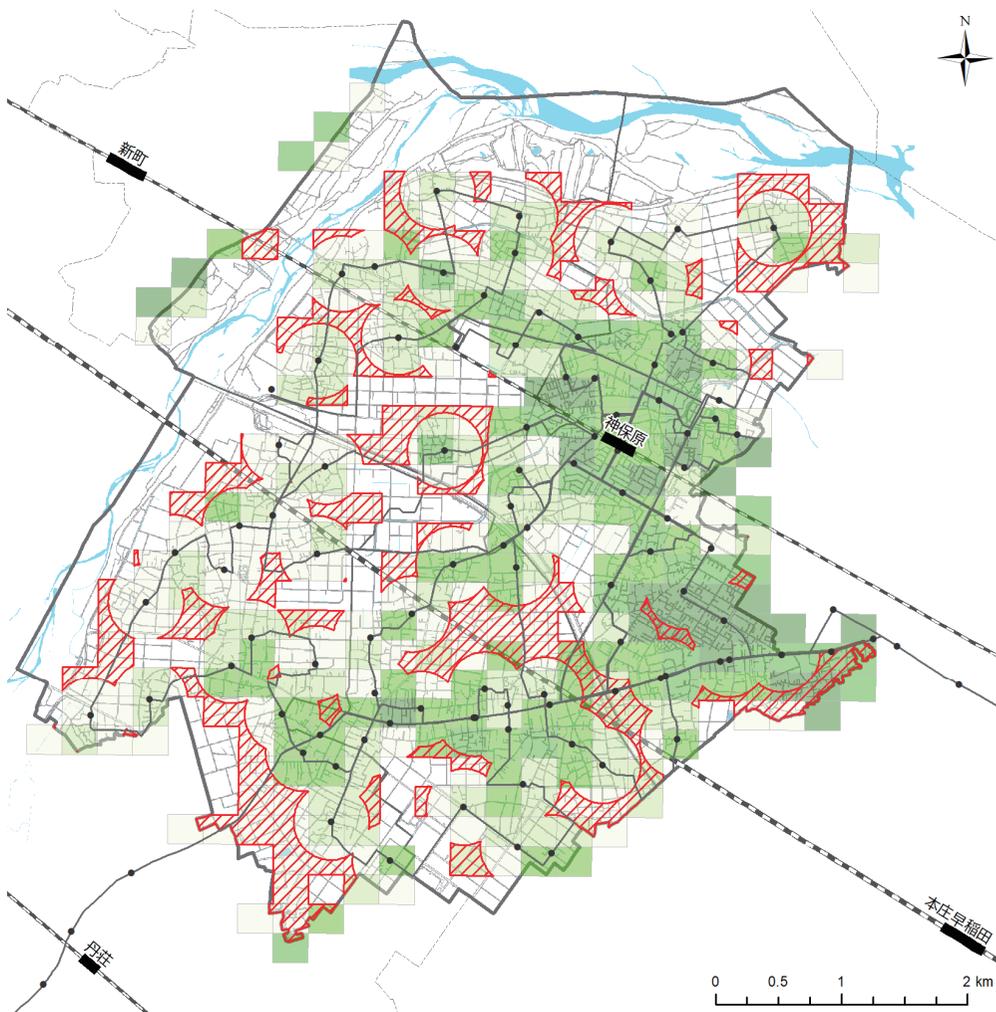
- JR高崎線の神保原駅を交通結節点とし、コミュニティバス（こむぎっち号）が町内全域を運行している。
- 町南部には、路線バスが運行しており、一部のバス停では「こむぎっち号」と乗り換えが可能である。
- 町外と町内を結ぶ公共交通は「JR高崎線」と「路線バス」の2つであり、町内の移動は「こむぎっち号」が担っている。





# 【公共交通の現状】 公共交通空白地域

・ 鉄道利用圏を1,000m、バス利用圏を300mとしたときの人口カバー率は93.9%であり、「こむぎっち号」が町内を網羅的に運行している。



## 公共交通空白地域

- ・ 公共交通利用圏域  
鉄道駅から1,000m  
バス停から 300m

## 人口カバー率

- ・ 93.9%



▲公共交通空白地域

出典：「国勢調査（令和2年）」総務省統計局（人口カバー率の算出に使用）



# 【公共交通の現状】 鉄道の利用状況

- 神保原駅の利用者数は、コロナ禍の影響により令和2年度で大きく減少したものの、現在は回復傾向にある。
- 駅利用者の約7割は定期利用者であり、通勤・通学での利用者が約9割を占めている。
- 駅へのアクセス手段としては、乗用車・軽自動車が多く、約半数を占めている。

### 神保原駅の1日平均利用者数

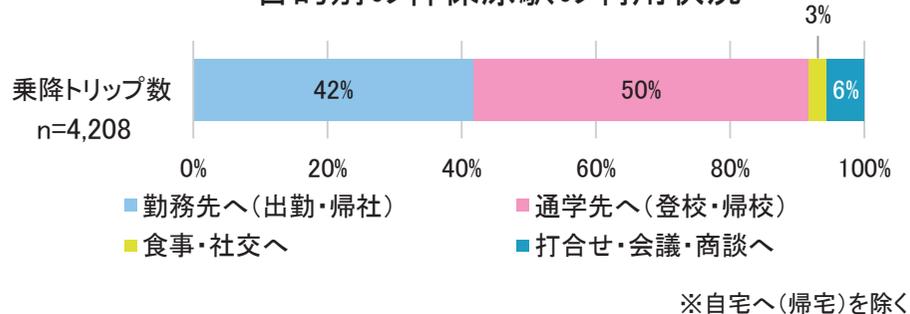


▲神保原駅の1日平均利用者数

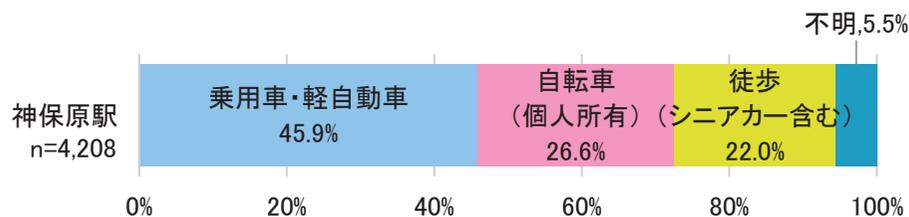
▼神保原駅の運行便数

方面	運行便数
熊谷・上野・新宿方面（上り）	平日：64便 土曜・休日：65便
高崎方面（下り）	平日：64便 土曜・休日：63便

### 目的別の神保原駅の利用状況



### 神保原駅の端末交通手段



▲神保原駅の利用状況及び端末交通手段

● 神保原駅の1日平均利用者数  
出典：「各駅の乗車人員」JR東日本HP

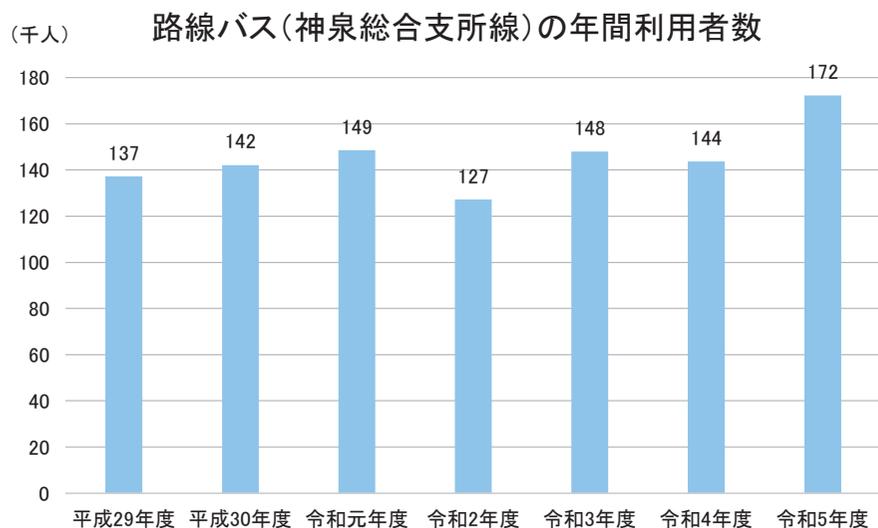
● 神保原駅の端末交通手段、目的別の神保原駅の利用状況  
出典：「第6回東京都市圏パーソントリップ調査（平成30年）」  
東京都市圏交通計画協議会

● 神保原駅の運行便数  
出典：JR東日本HP（令和5年9月7日時点）



# 【公共交通の現状】 路線バスの利用状況

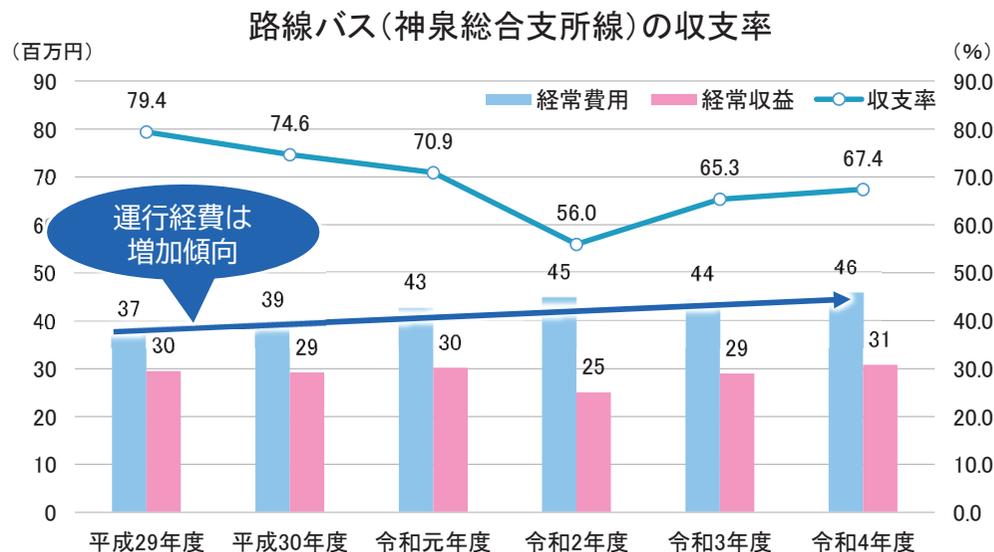
- 路線バス（神泉総合支所線）の利用者数は、コロナ禍により令和2年度で減少したものの、令和3年度以降はコロナ禍前と同程度まで回復しており、令和5年度ではコロナ禍前の利用者数を上回っている。
- 運行経費は年々上昇しており、収支率は平成29年から低下傾向にある。



▲路線バス（上泉総合支所線）の年間利用者数

▼神泉総合支所線の運行便数

方面	運行便数
本庄駅南口行き	月～金：20便 土日祝：18便
神泉総合支所行き	月～金：20便 土日祝：18便



※収支率 (%) = 経常収益 / 経常費用 × 100

▲路線バス（上泉総合支所線）の収支率

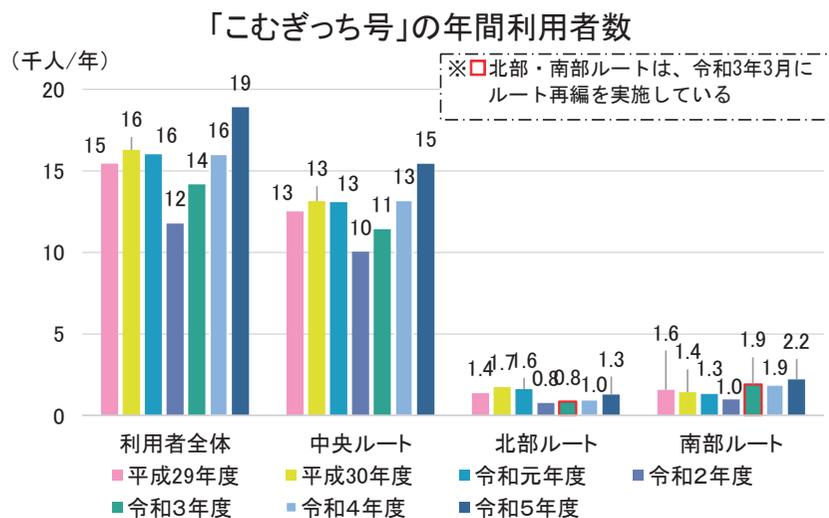
●神泉総合支所線の年間利用者数及び経常費用・経常収益  
出典：朝日自動車（株）提供資料

●神泉総合支所線の運行便数  
出典：「コミュニティバス及び市内路線バス時刻表」（令和5年4月1日改正）



# 【公共交通の現状】 こむぎっち号の利用者数①

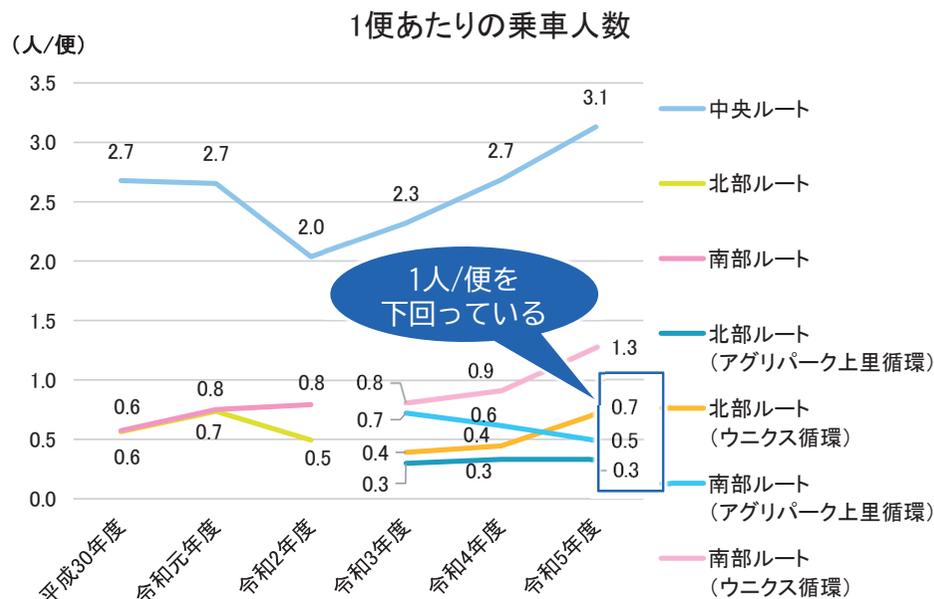
- 利用者数全体は、コロナ禍により令和2年度で減少しているものの、令和4年度にはコロナ禍前まで回復しており、令和5年度ではコロナ禍前を上回る利用者数となっている。
- 中央ルートは、週6日運行しており利用者全体の約8割である。年々利用者数が増加している。
- 北部南部ルートは、週3日の隔日運行であり、中央ルートと比較すると利用者数は少ない。
- 北部ルートは、令和5年度においてもコロナ禍前の利用者数には戻っておらず、1便あたりの利用者数が1.0人/便を下回っている。
- 南部ルートでは、令和3年のルート変更以降、利用者数が増加しており、令和5年度ではコロナ禍前を上回る利用者数となっている。一方で、アグリ循環では1便あたりの利用者数が1.0人/便を下回っている。



▲ 「こむぎっち号」の年間利用者数

▼ こむぎっち号の運行便数

ルート	運行便数
中央ルート (アグリパーク上里行き・ウニクス行き)	月～土：各8便
北部ルート (アグリパーク上里循環・ウニクス循環)	月・水・金：各8便
南部ルート (アグリパーク上里循環・ウニクス循環)	火・木・土：各8便



※1便当たりの乗車人数＝年間利用者数/年間運行便数

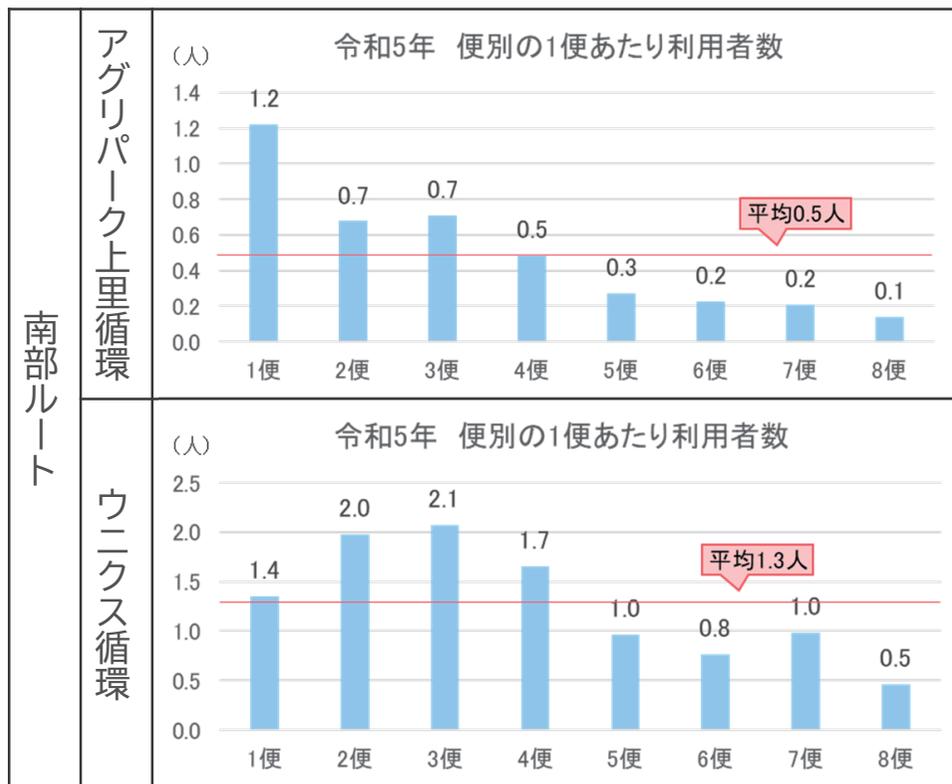
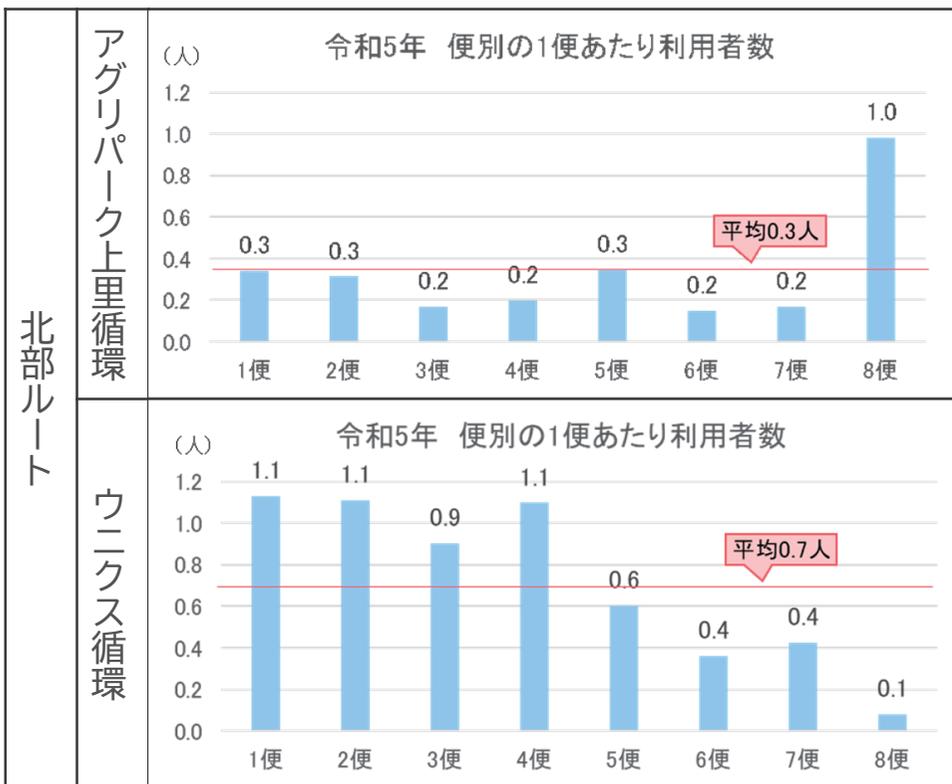
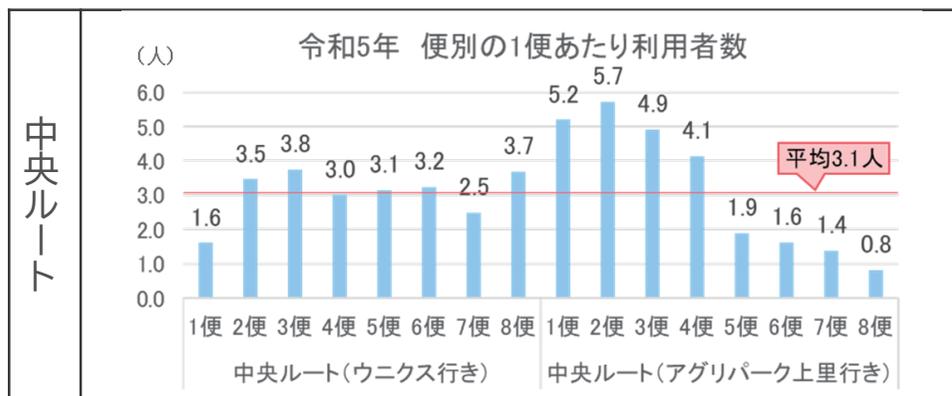
▲ 「こむぎっち号」の1便当たりの乗車人数

- 「こむぎっち号」の年間利用者数・運行便数  
出典：平成30年度～令和5年度までの「こむぎっち号」の利用実績
- 「こむぎっち号」の運行便数  
出典：「コミュニティバス及び庁内路線バス時刻表」(令和5年4月1日改正)



# 【公共交通の現状】 こむぎっち号の利用者数②

- 中央ルートでは、概ねの便で3.0人/便以上の利用者があるものの、一部の便で1.0人/便を下回っている。
- 北部・南部ルート共に、アグリパーク上里循環は1.0人/便を下回る便が多い。
- ウニクス循環は、1.0人/便を上回る便もあるが、全体的に利用者は少ない。

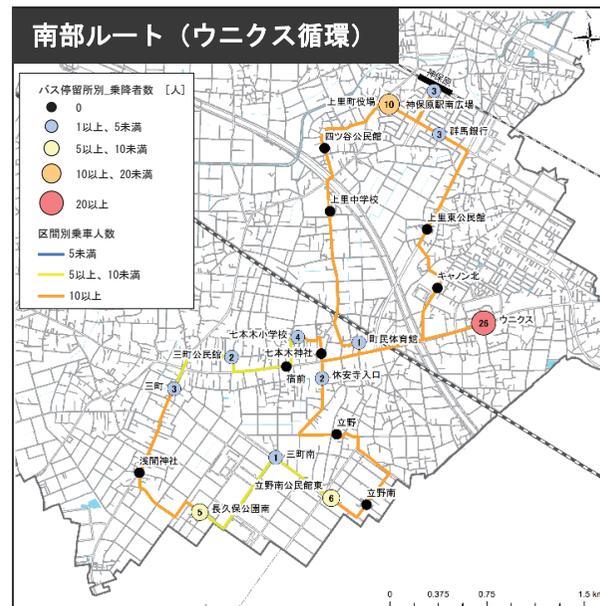




# 【公共交通の現状】

# こむぎっち号の利用実態

- 中央ルートでは、イオンタウンやユニクス等の商業施設、鉄道駅の利用者が多い。また、神保原駅南口広場より南側の区間の利用が多い。
- 北部・南部ルートでは、利用者が0人の停留所が多く、乗車中人数より、目的地まで長い区間乗車していることが推察される。





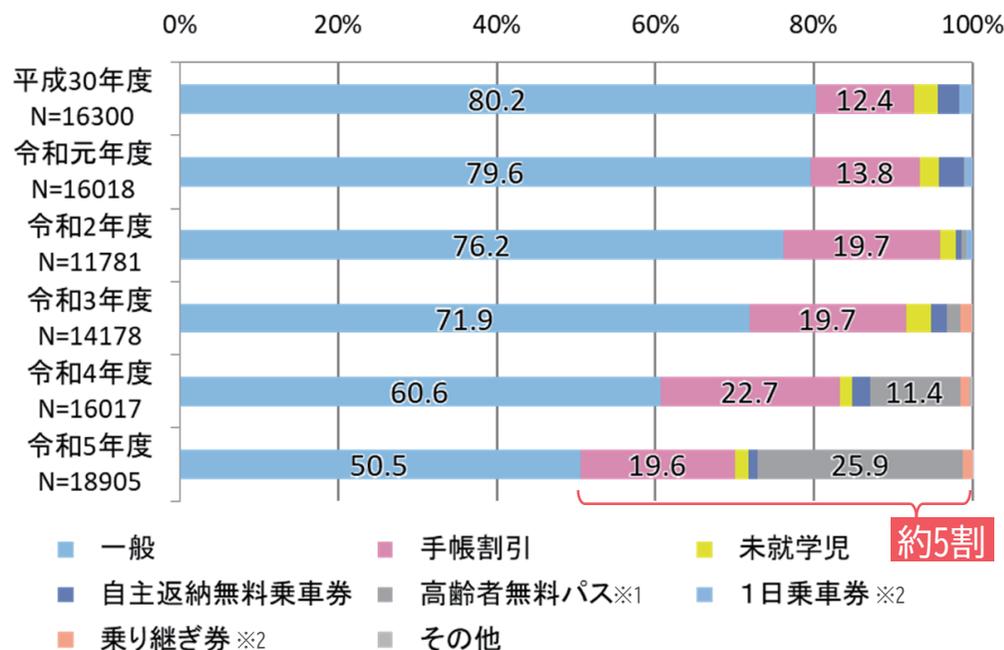
# 【公共交通の現状】 こむぎっち号の利用者分類

- 「こむぎっち号」は様々な割引制度があり、令和5年度では利用者の約5割が運賃無料となっている。
- 特に、障害者等を対象とした手帳割引や、高齢者無料パスの利用者が多い。

## ▼「こむぎっち号」の割引制度

割引制度	内容
手帳割引	身体障害者手帳、療育手帳、精神障害者保健福祉手帳、マイIDを提示した方は運賃無料
自主返納無料乗車券	町内在住の運転免許証を自主返納した方に、有効期限が1年間の「無料乗車券」を交付しており、提示した方は運賃無料
高齢者無料パス	交通安全講習会を受講する意思のある（または受講した）町内在住の70歳以上の方に「こむぎっち号高齢者無料パス」を配布しており、提示した方は運賃無料
乗り継ぎ券	こむぎっち号を乗り継ぐ場合は、乗り継ぎ前のバスの運賃支払い時に無料乗り継ぎ券を発行してもらうことで運賃無料
未就学児	未就学児は運賃無料

様々な割引制度があり、町民に活用されている



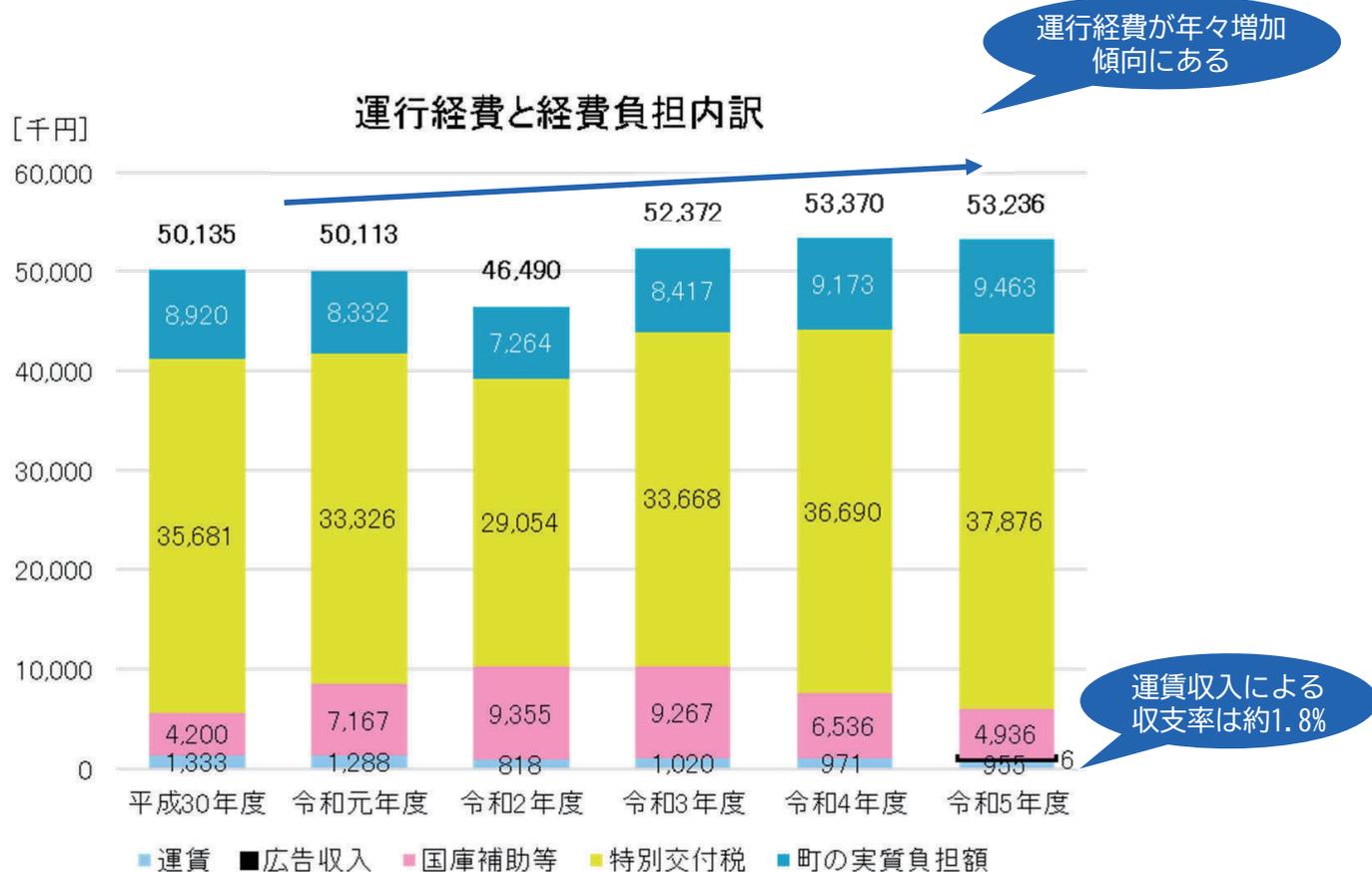
※1 高齢者無料パスは、令和4年9月に交付要件を緩和したため、申請者が増加し、令和4年度以降の利用者大きく増加している。  
 ※2 1日乗車券は令和2年度に廃止し、令和3年度より乗り継ぎ券に変更している。

## ▲「こむぎっち号」の割引制度の利用状況



# 【公共交通の現状】 こむぎっち号の運行にかかる経費の推移

- 運行経費は年々増加傾向にあり、町の実質負担額も令和元年度より増加傾向にある。
- 運賃収入による収支率は、令和5年では約1.8%であり、ほとんどの運行経費は町の負担や補助金により賄われている。

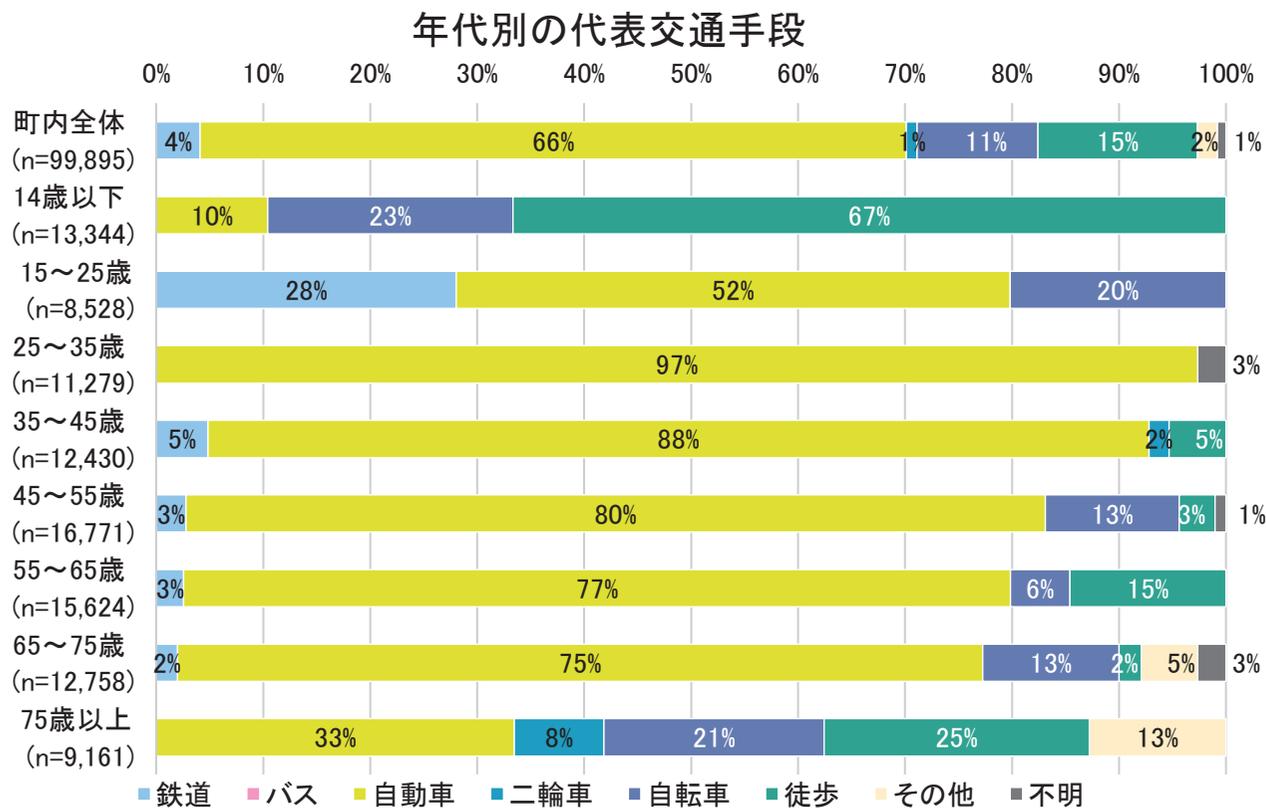




# 【公共交通を取り巻く環境】

# 町民の主な移動手段

- 代表交通手段の分担率は、町内全体では「自動車」が66%を占めている。
- 公共交通（鉄道及びバス）の分担率は4%程度である。
- 年齢別では、「15～25歳」の28%が「鉄道」であり、75歳以上では「自動車」の割合が33%まで減少し、「徒歩」や「自転車」の割合が高くなっている。



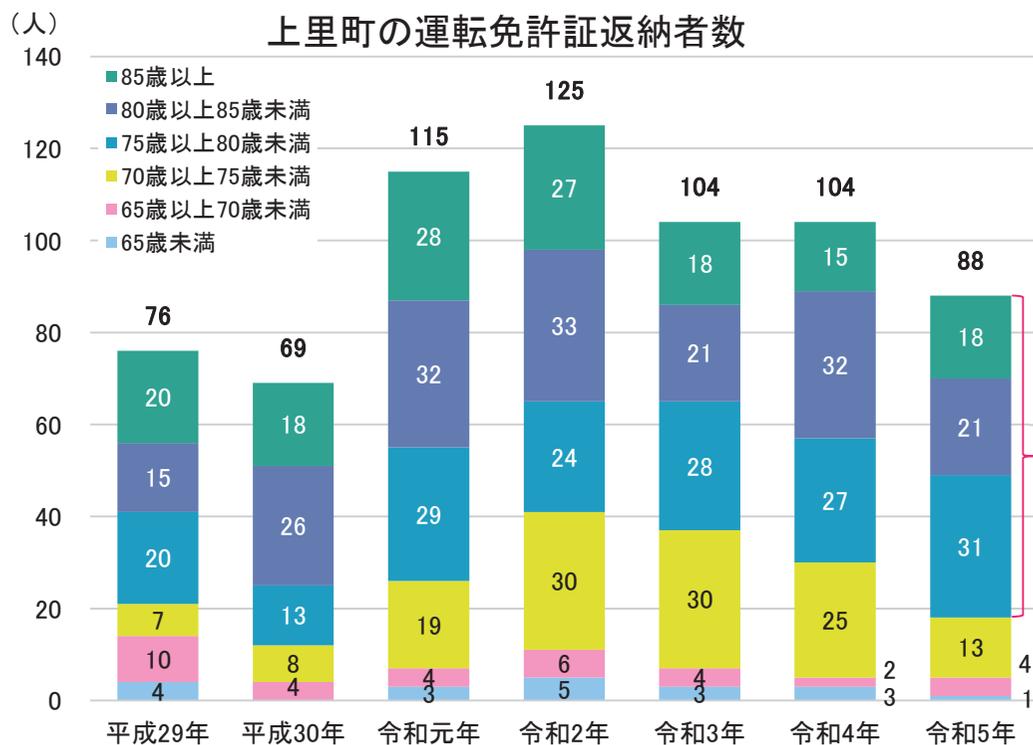
▲上里町の年代別の代表交通手段



# 【公共交通を取り巻く環境】

# 運転免許証返納者数の推移

- 上里町の令和5年の運転免許証返納者は、8割が75歳以上の高齢者である。
- 運転免許証返納者数は、平成29・30年と比較して、令和元年以降は増加している。



75歳以上の高齢者が8割を占めている

▲上里町の運転免許証返納者数の推移

### ③公共交通に関する町民の意識



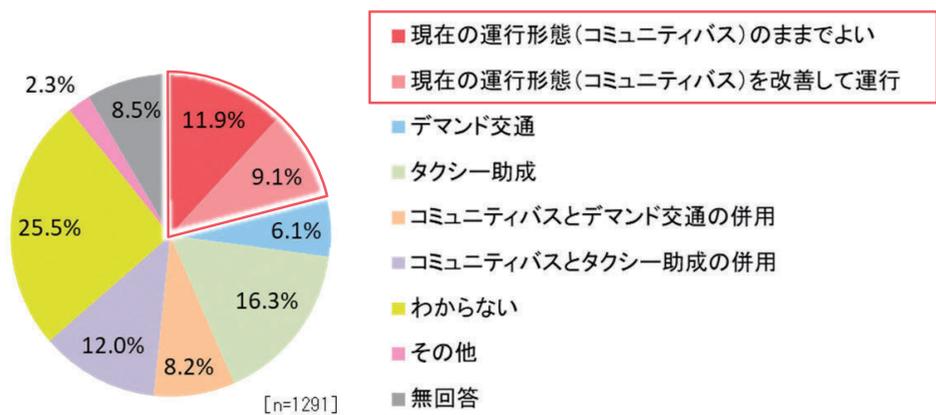
# 町民意識調査結果

- 令和5年度 町民意識調査の結果では、上里町にふさわしい公共交通として、「現在の運行形態」の維持・改善に関する回答が最も多い。
- 現在の「こむぎっち号」に対する不満内容は、運行時間帯や便数に関するものが多い。

### 【令和5年度 町民意識調査結果の概要】

調査対象 : 15歳以上の町民3,000人（無作為抽出）  
 調査期間 : 令和5年（2023年）7月26日（水）～8月25日（金）  
 配布・回収数 : 配布数 3,000票  
                   回収数 1,291票（郵送回収：1,194票、WEB回答：97票）  
                   回収率 43%

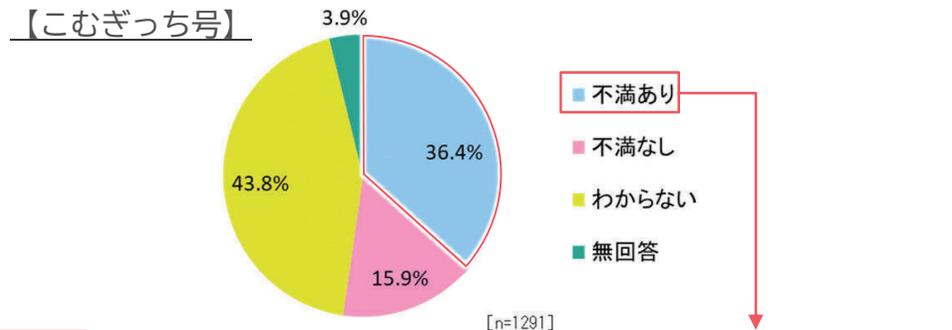
### ■設問4：上里町の今後の公共交通としてふさわしいと思うものを教えてください。



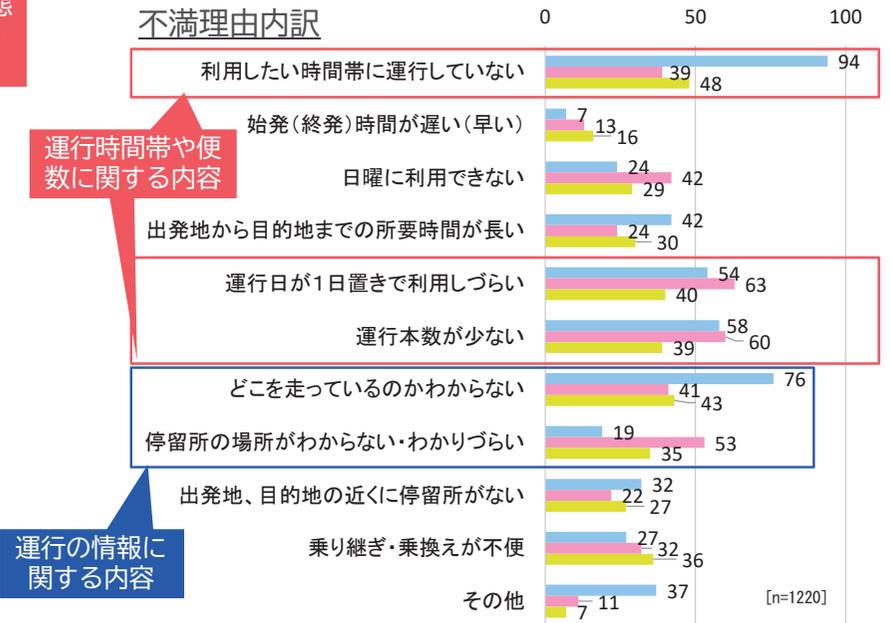
現状の運行形態の維持・改善 21.0%

### ■設問1：町内の公共交通（鉄道・路線バス・こむぎっち号・タクシー）について、不満に思っていることを教えてください。

#### 【こむぎっち号】



#### 不満理由内訳



運行時間帯や便数に関する内容

運行の情報に関する内容

※集計結果は端数処理により、合計値が100%とならない場合がある



# 利用者ヒアリング結果①

- 利用者の約40%が60代以上の高齢者であり、約46%の方は運転免許証を持っていない方である。
- 日常の主な交通手段は「こむぎっち号」が最も多く、運転免許が無い方の重要な移動手段となっている。
- 利用目的では、「買い物」「通院」「公共施設の利用」が多く、「通勤」「通学」での利用は少数である。
- 利用者満足度では、全てのルートで、「満足」「やや満足」が半数以上を占めている。

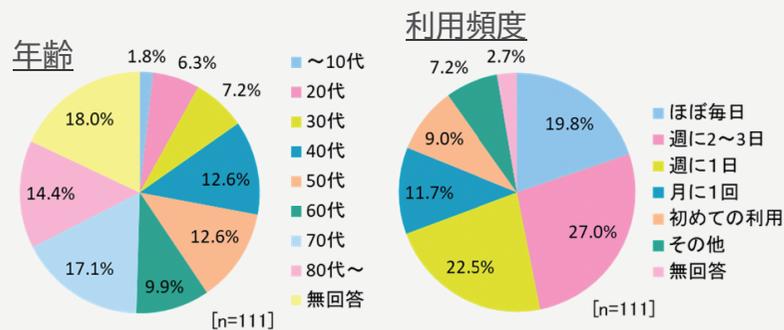
## 【令和5年度「こむぎっち号」利用者ヒアリングの概要】

調査対象 : 「こむぎっち号」の利用者  
 調査期間 : 令和5年(2023年)9月25日(月)～10月6日(金)  
 調査方法 : 【9月26日、9月27日】調査員がバスに乗り込み、利用者に直接ヒアリング  
 【 上記日程以外 】 運転手による調査票の配布・回収  
 回答者数 : 右表のとおり

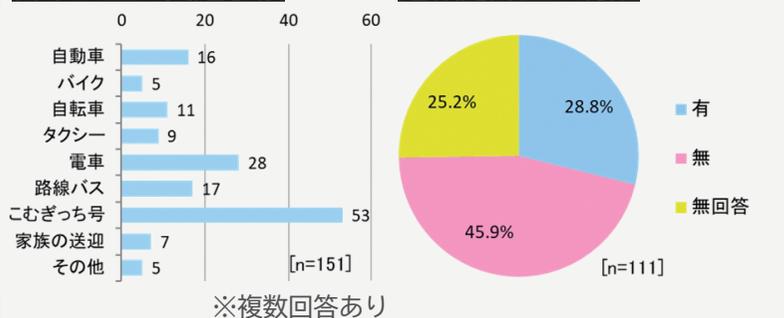
ルート		回答者数※
全体		178
ルート別	中央ルート	138
	北部ルート	14
	南部ルート	26

※回答者数は、複数回答している方を含めた延べ人数とする。  
 複数回答している方においては、2回目以降の回答では利用したバス停留所のみを確認している。

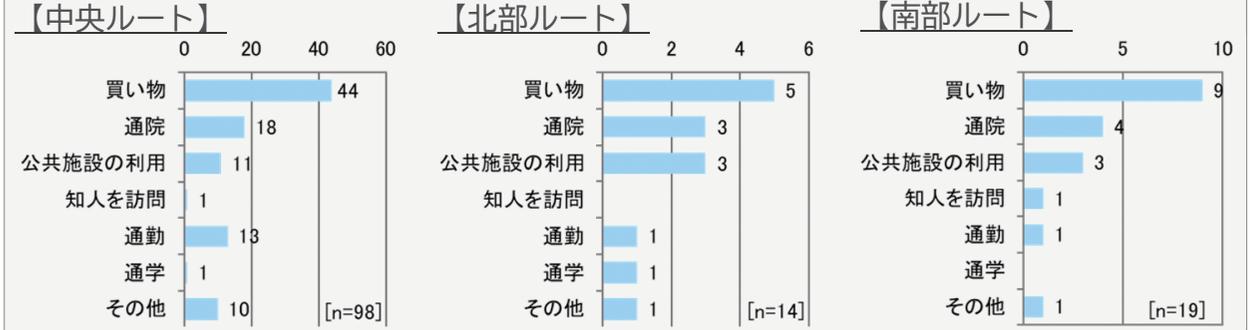
## ■利用者属性(全体)



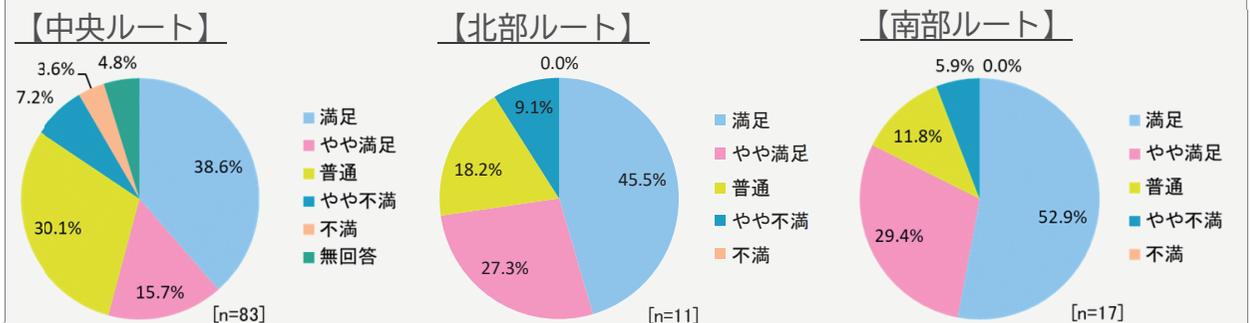
## ■日常の主な交通手段



## ■「こむぎっち号」を利用する目的 ※複数回答あり



## ■「こむぎっち号」に対する満足度(総合評価)



※集計結果は端数処理により、合計値が100%とならない場合がある



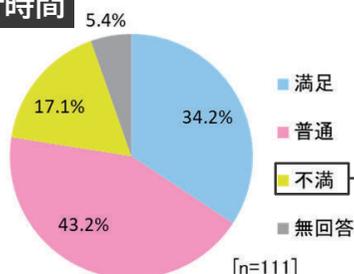
# 利用者ヒアリング結果②

- 「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。
- また、公共交通に求めることとしては、自宅近くで乗れることである。

## ●利用者ヒアリング結果

### 【「こむぎっち号」に対する満足度】

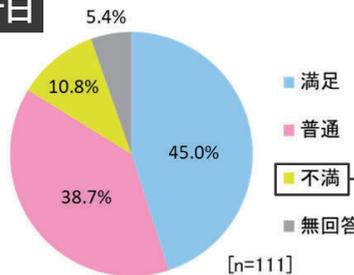
#### 運行時間



#### ■「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。タクシーになる事が多い。 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。
北部ルート	もう少し遅ければ良い。
南部ルート	帰りの時間が合わない。 もう少し本数が多いとうれしい。 循環なので帰りがタクシーになる。

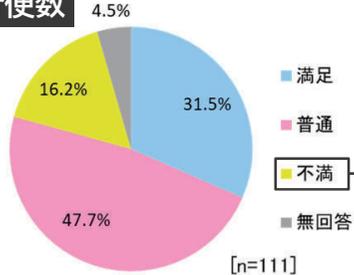
#### 運行日



#### ■「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。
北部ルート	毎日運行してほしい。
南部ルート	日曜日でも運行してほしい。 運行日を増やしてほしい。

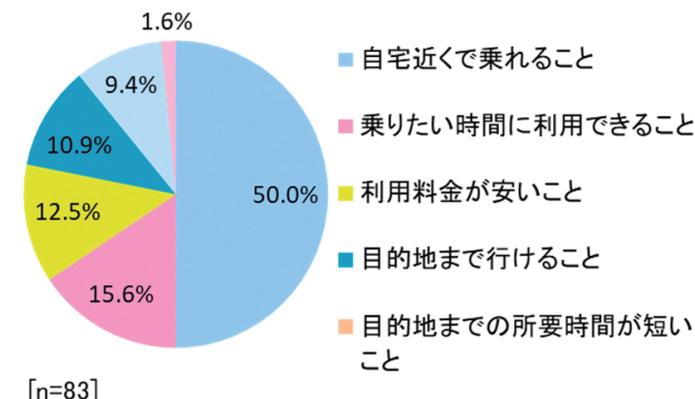
#### 運行便数



#### ■「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。
北部ルート	本数を増やしてほしい。
南部ルート	行きしかない。 本数を増やしてほしい。 お昼の時間帯の便が少ない。

### 【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

## ④地域公共交通の課題



# 上里町の公共交通に関する現状と課題

● 町の現状や、各意識調査の結果を基に、公共交通に関する課題を以下に設定する。

## ●現状

- 上位計画等によりバリアフリー化やユニバーサルデザインの導入が求められている
- 総合計画策定時のアンケートでは、町内や近隣への交通手段として充実すればいいと思うことに、37%の人が「障害者や高齢者などのための送迎サービスの充実」と回答している
- 高齢化率が既に40%を超える地域が町内全域に分布しており、今後も高齢化率の増加が予測されている
- 人口動態の変化として、子育て世代の転入が見られる
- 令和5年度のこむぎっち号利用者のうち、約5割が「手帳割引」と「高齢者無料パス」利用者である
- 高齢者の運転免許証返納者が増加している
- 町民意識調査の結果、「こむぎっち号」への不満として「どこを走っているかわからない」「停留所の場所がわからない・わかりづらい」といった、情報提供に関する内容があげられている
- 立地適正化において、神保原駅周辺が「拠点市街地（都市機能誘導地域）」に指定されており、各地域から神保原駅までのアクセス手段の確保が求められている
- 総合計画策定時のアンケート結果より、上里町が住みよくないと回答した人の44.1%が、「町外への交通の便が悪い」ことを理由としている
- 町内と町外を結ぶ広域の移動を担う公共交通は、JR高崎線と路線バスの2つのみであり、町外を結ぶ公共交通との連携が求められる
- 「こむぎっち号」の北部・南部ルートの利用者数は、中央ルートと比較して少なく、1便当たりの利用者数では1人/便未満の便がある
- 「こむぎっち号」の北部・南部ルートでは、利用されているバス停留所が偏っており、非効率な運行となっている
- 町民意識調査の結果、「こむぎっち号」に対して36.4%の人は不満を持っており、「利用したい時間帯に運行していない」「運行が1日おきで利用しづらい」「運行本数が少ない」といった、運行内容の改善に関する意見があげられている
- 利用者ヒアリングの結果、運行日に関する不満理由として「日曜日運行」を求める意見があげられている
- 路線バスの運行経費は年々増加傾向にあり、コロナ禍から利用者数は回復しているものの、路線バスの収支率はコロナ禍前と比較して減少している
- 「こむぎっち号」の運行経費が年々増加しており、「こむぎっち号」の令和5年度の収支率は1.8%と低い値である
- 代表交通手段は自動車であり、公共交通の利用は4%程度に留まっている

## ●課題

誰もが利用しやすい公共交通サービスの提供

今後増加する高齢者の移動需要への対応

神保原駅を中心とした都市構造への変革

地域の需要や利用者ニーズに応じた交通サービスへの見直し

公共交通の持続的な維持

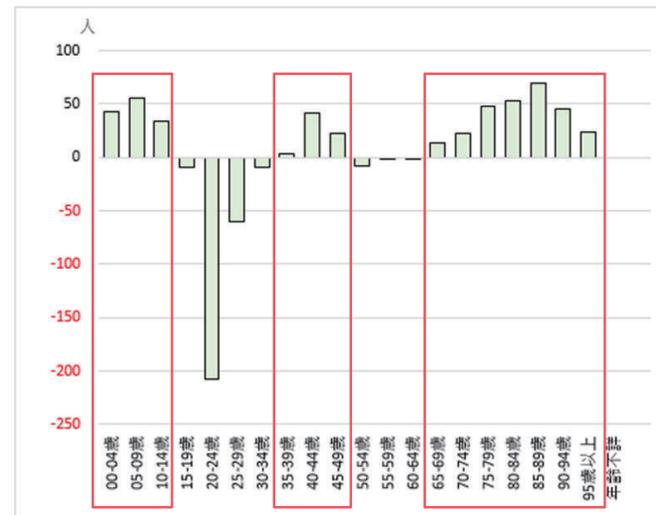


# 上里町の公共交通に関する課題

## 課題1：誰もが利用しやすい公共交通サービスの提供

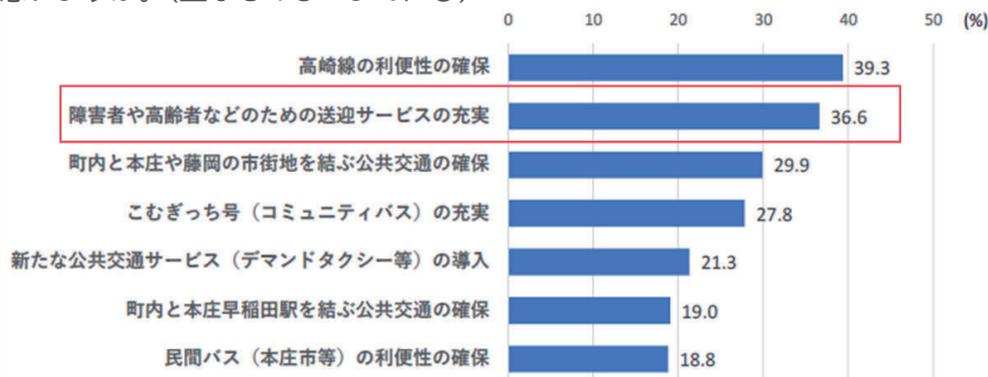
- ✓ 人口動態より、子育て世代及び高齢者が転入超過の状況にあり、町外から来た人の移動手段の確保が求められる。
- ✓ 総合計画策定時のアンケートでは、町内や近隣への交通手段として充実すればいいと思うことに、37%の人が「障害者や高齢者などのための送迎サービスの充実」と回答している。
- ✓ 町民意識調査の結果、「こむぎっち号」の不满理由として「どこを走っているのか分からない」「停留所の場所が分からない・わかりづらい」といった意見があげられており、情報提供の不足が問題である。

高齢者や障害のある方、町外から来た人等の増加等により幅広い需要が高まっている。一方で、情報提供の不足に関する意見があがっており、誰もが利用しやすい公共交通サービスの提供が求められている。



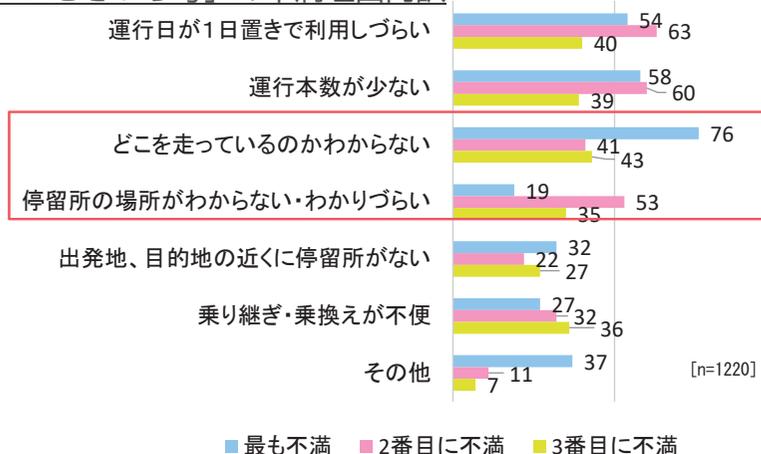
▲年齢別の純移動量

あなたは、町内や近隣への交通手段として、どのような取組が充実すればいいと思いますか。(主なもの3つまでに○)



▲第5次上里町総合振興計画後期基本計画アンケート集計結果(抜粋)

### 「こむぎっち号」の不满理由内訳



▲町民意識調査における「こむぎっち号」の不满理由(抜粋)

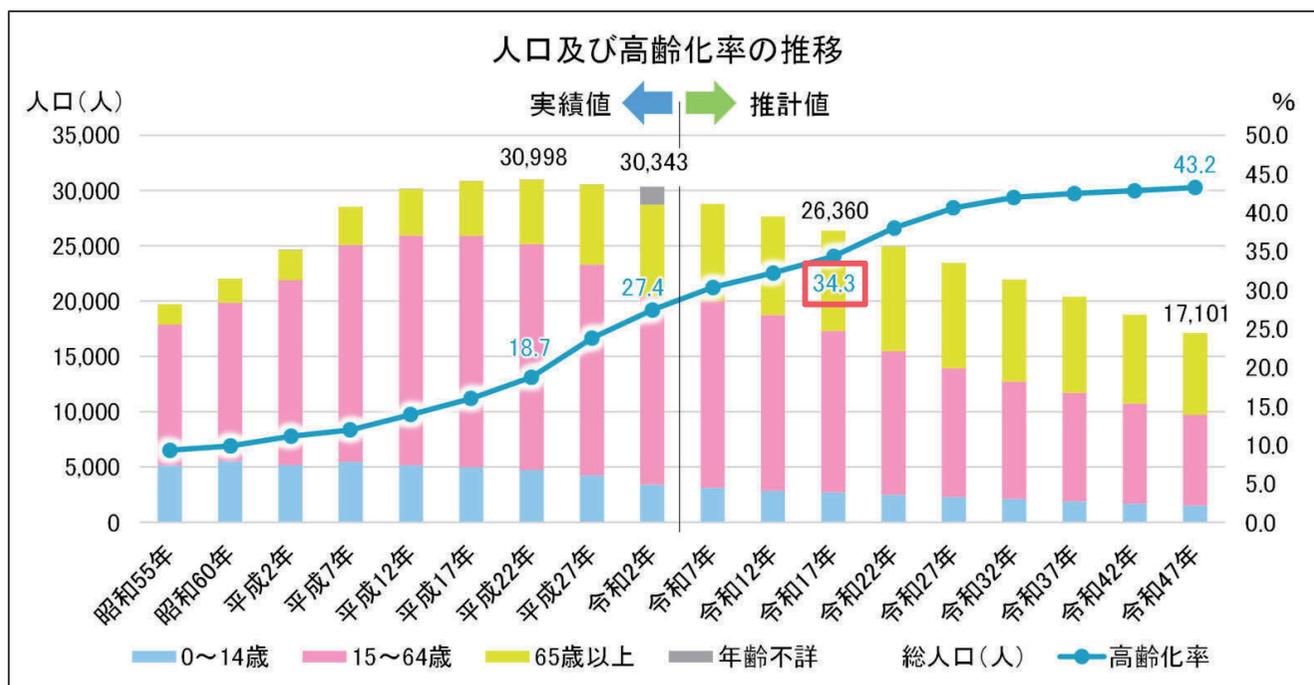


# 上里町の公共交通に関する課題

## 課題2：今後増加する高齢者の移動需要への対応

- ✓ 高齢化は、今後ますます深刻化することが予測されており、令和17年には3人に1人が高齢者となる。
- ✓ 令和2年時点で、高齢化率が40%を超える地域が町全体に分布している。

▶ 今後増加する高齢者の移動需要へ対応した公共交通サービスへの転換が求められる。





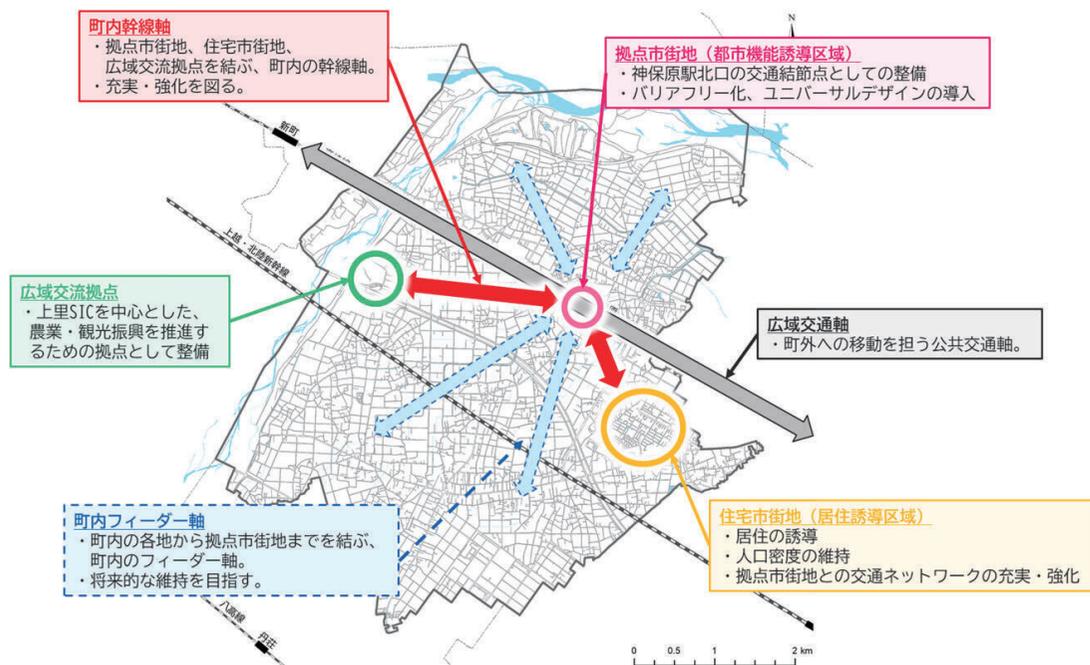
# 上里町の公共交通に関する課題

## 課題3：神保原駅を中心とした都市構造への変革

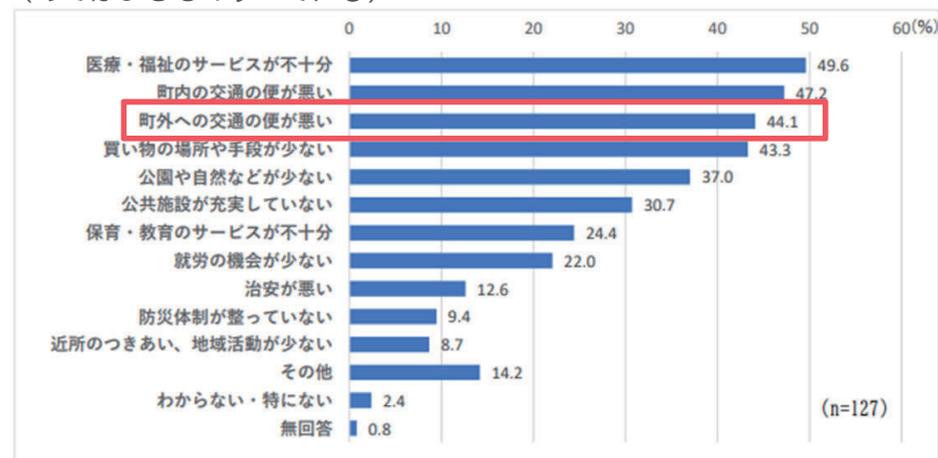
- ✓ 上位・関連計画の「目指すべき都市構造」として、神保原駅を中心とした都市構造が示されている。
- ✓ 総合計画策定時のアンケートでは、上里町の住みよくないと感じる要因として、約44%の人が「町外への交通の便が悪い」と回答している。

各地域から拠点市街地（都市機能誘導区域）の神保原駅へのアクセスの確保が求められている。

- ▶ また、アンケート調査の結果より、町外への交通の便の悪さに関する意見があがっている。町外へアクセス可能な公共交通は「JR高崎線」及び「路線バス」の2つのみであり、「こむぎっち号」との連携が求められる。



上里町が住みよくないと感じる原因は何ですか。  
(あてはまるものすべてに○)



▲第5次上里町総合振興計画後期基本計画  
アンケート集計結果（抜粋）

▲上位・関連計画におけるまちの将来像

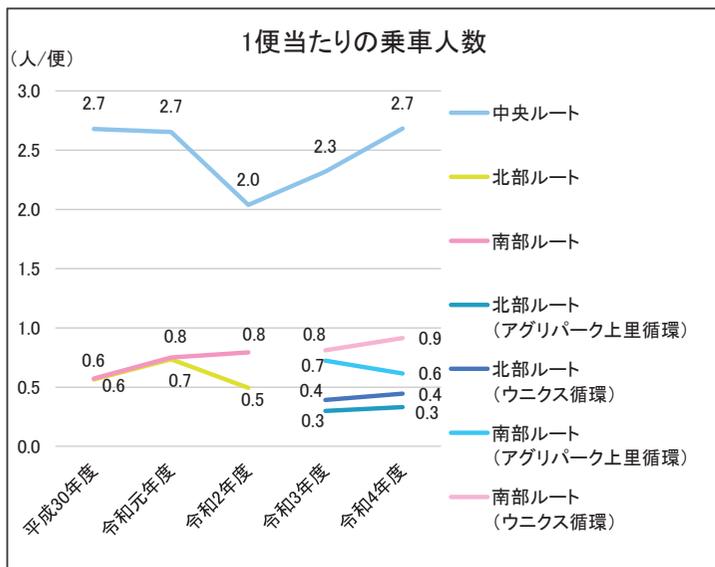


# 上里町の公共交通に関する課題

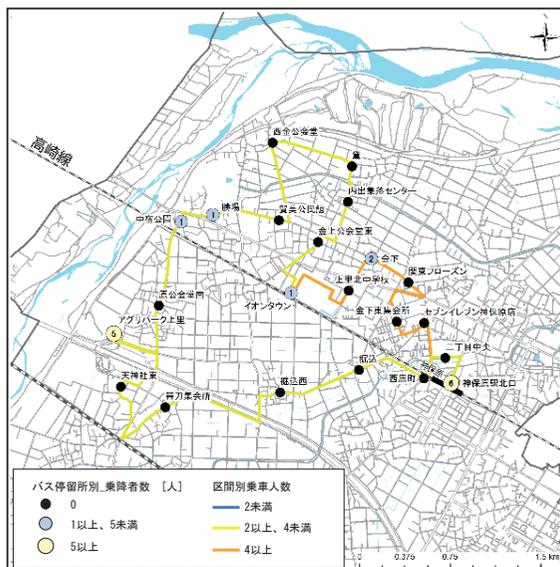
## 課題4：地域の需要や利用者ニーズに応じた交通サービスへの見直し

- ✓ 1便あたりの乗車人数は、北部・南部ルートの一部で1.0人/便を下回っており、1人も乗っていない便が発生している。
- ✓ 北部・南部ルートの利用状況より、利用されていないバス停留所が多く、非効率な運行となっている。
- ✓ 町民意識調査や利用者ヒアリングの結果より、運行時間や運行便数、日曜日運行等を求める声があがっている。

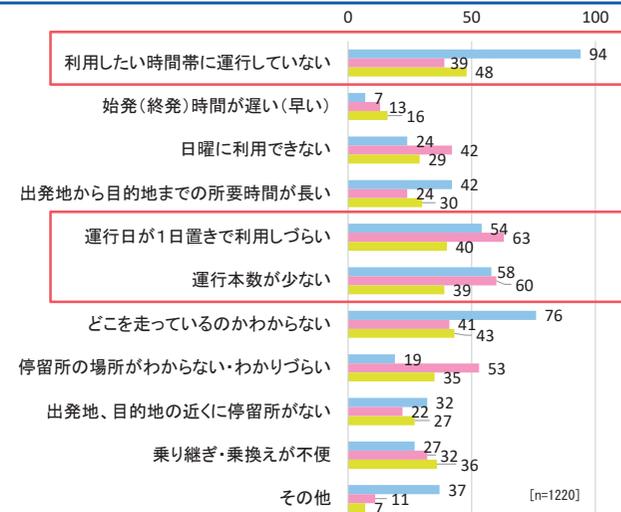
現状の利用状況より、非効率な運行となっていることや、町民意識調査や利用者ヒアリングの結果よりニーズの不一致等が分かっている。地域の需要、利用者ニーズに応じた交通サービスへの見直しが求められている。



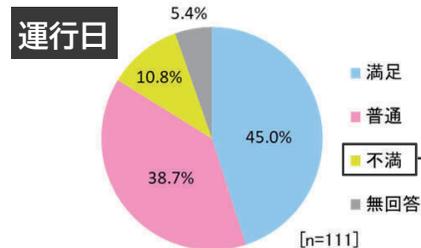
▲「こむぎっち号」の1便当たりの乗車人数



▲「こむぎっち号」の停留所毎の利用状況



▲町民意識調査における「こむぎっち号」の不満理由(抜粋)



ルート	主な不満理由
中央ルート	日曜日も運行してほしい。
北部ルート	毎日運行してほしい。
南部ルート	日曜日も運行してほしい。 運行日を増やしてほしい。

▲「こむぎっち号」利用者ヒアリングにおける運行日に関する満足度



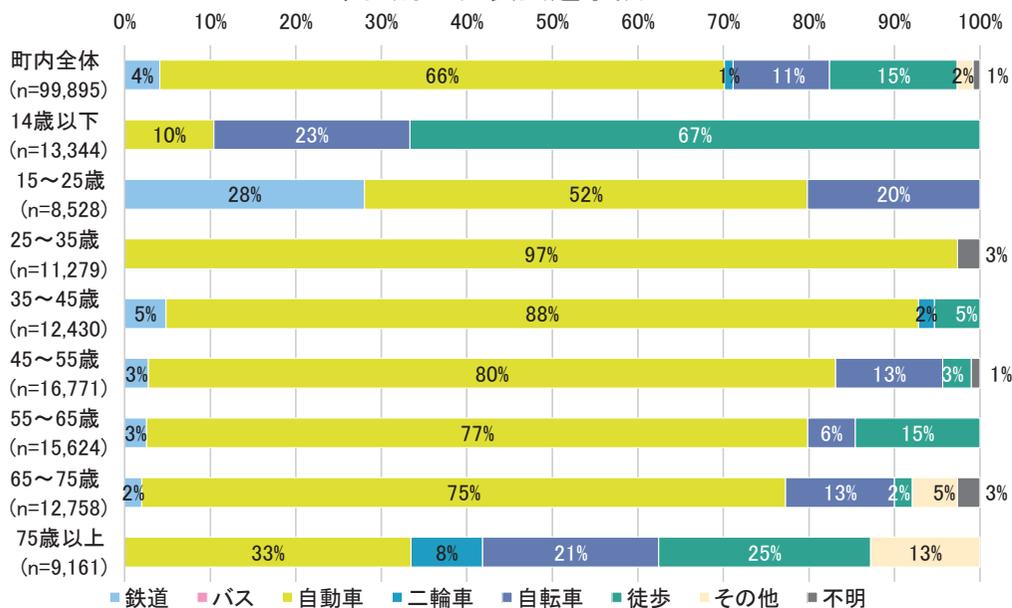
# 上里町の公共交通に関する課題

## 課題5：公共交通の持続的な維持

- ✓ 代表交通手段は自動車であり、公共交通の利用は4%程度に留まっている
- ✓ 路線バスの運行経費は年々増加傾向にあり、コロナ禍前は収支率が年々低下しているとともに、令和5年度においてはコロナ禍前の利用者数まで回復しつつあるものの、収支率は大きく低下したままである
- ✓ 「こむぎっち号」の収支率は、令和5年度で1.8%と非常に低く、北部・南部ルート1便当たりの利用者数は1.0人/便を下回っている。

公共交通の分担率が低く、特にバスの分担率が低い状況にある。また、路線バス・コミュニティバス共に運行経費は年々増加傾向にあるものの、収支率は低い値にある。公共交通の持続的な維持に向けた対策が求められている。

年代別の代表交通手段



▲上里町の年代別の代表交通手段

運行経費と経費負担内訳



運行経費が年々増加傾向にある

▲「こむぎっち号」の運行経費と経費負担内訳

運賃収入による収支率は約1.8%