資料１

上里町地域公共交通計画（案）

令和６年１１月

上里町地域公共交通活性化協議会

目　次

はじめに……1
１．背景と目的……1
２．計画の経緯及び位置づけ……2
３．計画の区域……2
４．計画の期間……2

第１章 上里町の現状と公共交通……3
１－１．上位計画・関連計画……3
（１）上位計画……3
（２）関連計画……7
１－２．上里町の現状……10
（１）位置、地勢……10
（２）人口……11
（３）施設の立地状況……14
（４）町民の主な移動手段……15
（５）運転免許証返納者数の推移……15
１－３．上里町の公共交通の現状……16
（１）町内の公共交通網……16
（２）鉄道の現状……19
（３）路線バスの現状……20
（４）コミュニティバスの現状……21
（５）タクシーの現状……30
１－４．公共交通に関する町民の意識……31
（１）町民意識調査の結果……31
（２）「こむぎっち号」利用者ヒアリング調査の結果……35

第２章 上里町地域公共交通計画……38
２－１．上里町の公共交通に関する課題……38
（１）地域公共交通に関する課題……38
（２）前計画の評価……44
２－２．計画の基本的な考え方……45
（１）計画の基本方針……45
（２）計画の目標……46
２－３．目標を達成するための施策……47
（１）施策の概要……47
（２）施策の内容……48
２－４．上里町の目指す地域公共交通網……58
（１）上里町の目指す地域公共交通網の姿……58
（２）各地域公共交通の位置付けと役割分担……59
２－５．計画の評価……61
（１）評価方法……61
（２）評価スケジュール……64

資料編……65
１．町民意識調査の結果……**エラー! ブックマークが定義されていません。**
２．「こむぎっち号」利用者ヒアリング調査の結果…**エラー! ブックマークが定義されていません。**

はじめに

１．背景と目的

近年、地域公共交通を取り巻く社会情勢は急速に変化しており、モータリゼーションの拡大や少子高齢化の深刻化、コロナ禍による外出頻度の減少、物価高騰による運行経費の増加に加え、運転手等の担い手不足等の様々な課題が生じている。

一方で、増加する高齢者の移動手段の確保や地球環境に対する関心の高まりにより、公共交通の必要性は増している。また、上里町の将来計画の１つである「上里町立地適正化計画」で示している「コンパクトで持続可能なまちづくり」の実現に向けて、公共交通の果たす役割は大きいものである。

上里町では、令和2年3月に「上里町地域公共交通網形成計画」（上里町地域公共交通活性化協議会）（以下、「網形成計画」とする。）を策定しており、令和2年度から令和11年度までの10年間における地域公共交通の基本方針及び長期目標と、網形成計画の計画期間である5年間の短期目標を設定している。

このような背景を踏まえ、「上里町地域公共交通計画」（以下、「本計画」とする。）は、前計画である「網形成計画」における基本方針及び長期目標を基に、地域公共交通の抱える課題へ対応するとともに、上里町の上位・関連計画における将来像の実現及び持続可能かつ利便性の高い公共交通サービスの構築を目的として、町民、交通事業者、行政等が一体となって策定するものである。

2．計画の経緯及び位置づけ

本計画は、有識者、住民、交通事業者、行政（国、県、町、警察）により組織された「上里町地域公共交通活性化協議会」における協議を踏まえ、計画の基本方針や具体的な施策、事業化に向けた検討を行い、とりまとめたものである。

また、本計画は、「第５次上里町総合振興計画」及び「上里町都市計画マスタープラン」等の上位計画に即すとともに、「上里町立地適正化計画」等の関連計画と連携を図るものとする。

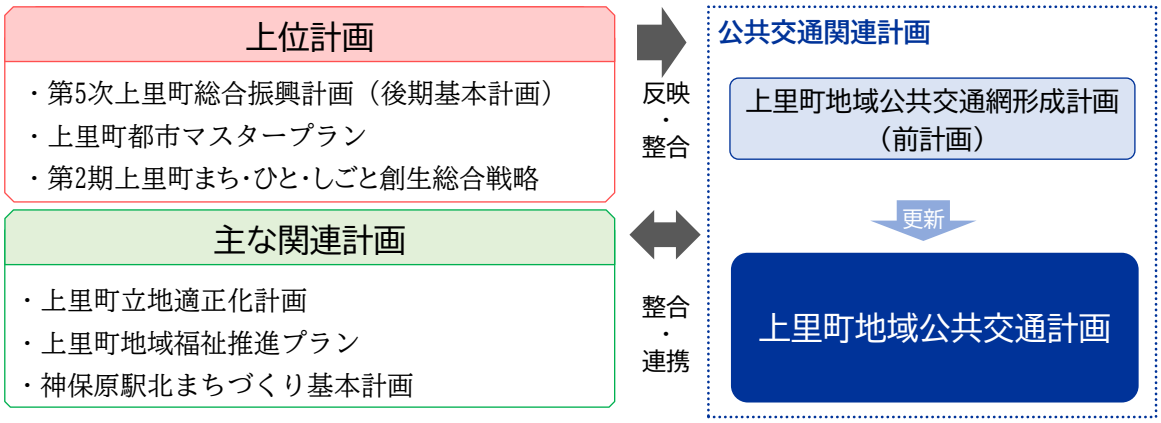


図１　本計画の位置づけ

3．計画の区域

本計画の対象区域は、上里町全域とする。

4．計画の期間

本計画の期間は、令和7年度（2025年度）から令和11年度（2029年度）までの5年間とする。

なお、本計画は、前計画である「網形成計画」で定める、令和2年度（2020年度）から令和11年度（2029年度）までの10年間における基本方針及び長期目標の実現に向けた後期計画である。

年度	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11
地域公共交通に関する基本方針・長期目標	10年間（令和2年度～令和11年度）									
計画期間	上里町地域公共交通網形成計画（令和2年度～令和6年度）					上里町地域公共交通計画（令和7年度～令和11年度）				

図２　本計画の計画期間

第１章　上里町の現状と公共交通

１－１．上位計画・関連計画

上位計画及び関連計画における地域公共交通に関連する施策及び取組を以下に示す。本計画の策定にあたっては、上位計画・関連計画の施策及び取組を反映し、連携を図る。

（１）上位計画

① 第５次上里町総合振興計画

計画期間

基本構想　　：平成29年度（2017年度）～令和8年度（2026年度）
後期基本計画：令和4年度（2022年度）～令和8年度（2026年度）

将来像

第４次上里町総合振興計画では、町の将来像を「人と自然が響きあう　“ハーモニーガーデン上里”」と定め、豊かな自然と商工業の発展の調和を図りながら、まちづくりを進めてきました。第５次上里町総合振興計画では、本町のまちづくりの様々な場面で「ハーモニー」の趣旨が普及し、言葉が定着していることから、その言葉を活かしつつ、さらなる発展を図るため本町の将来像を以下のとおり掲げます。

上里町の将来像　『ひと・まち・自然がともに輝く“ハーモニータウン　かみさと”』

記載内容

Ⅱ　基本構想　第3章　政策の方向性　２　快適で安全なまち

基本目標６　都市基盤の充実（一部抜粋）

本町の都市核である神保原駅周辺の都市機能の向上を図るとともに、上里サービスエリア周辺地区（以下、愛称の「このはなパーク上里」と表記）の生産機能や観光・交流機能の向上に努めます。また、橋りょうの長寿命化を推進するほか、地域公共交通網の利便性を向上させ、持続可能な地域公共交通の実現に努めます。

Ⅲ　基本計画　基本理念２　快適で安全なまち

基本目標６　都市基盤の充実（一部抜粋）

【数値目標】

指標名	基準値(R2年度)	目標値(R8年度)	備考
町営公共交通年間利用者数	11,781人	22,300人 （令和6年度）	総合戦略の目標

【現状と課題】

ＪＲ高崎線、路線バス、コミュニティバスなどの公共交通については、通勤・通学・買い物・通院などに不可欠であることから、今後も、地域住民のニーズを把握し、利便性向上に努めていくことが求められます。

【施策目標6-3 持続可能な地域公共交通の整備】

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性があります。上里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。

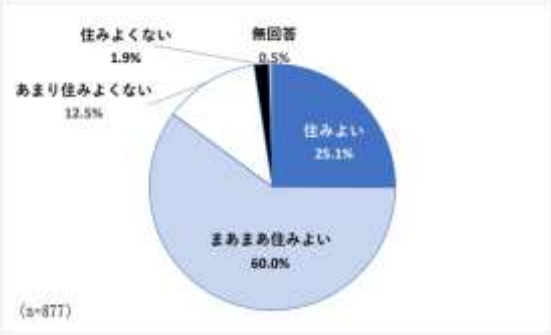
【住民の役割】

環境や人にやさしい公共交通の利用に努めます。

アンケート調査結果（抜粋）

調査概要　　対象者　：上里町に居住する18歳以上の2,000名
　　調査期間：令和3年4月23日～5月10日
　　回収数　：877票（回収率43.85%）

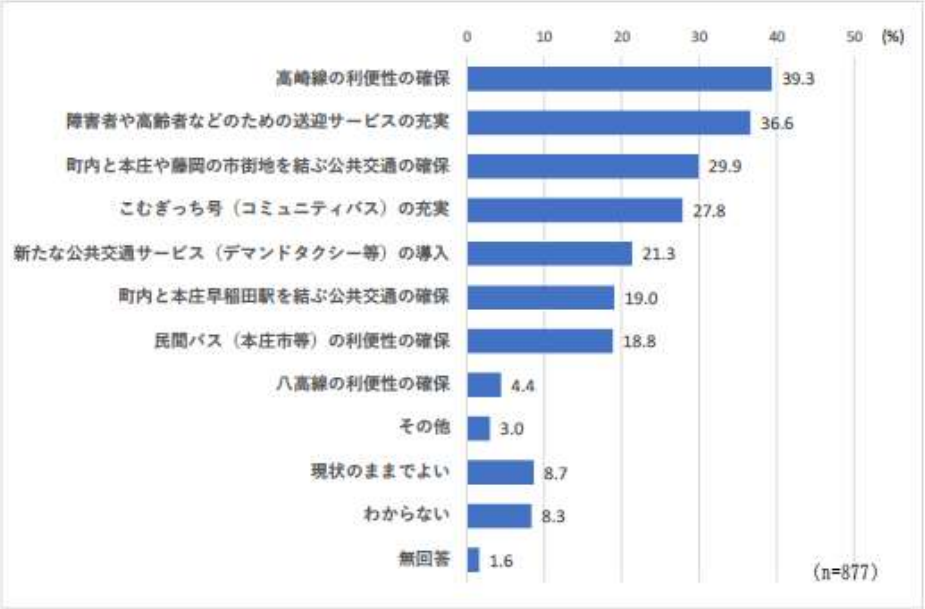
問５あなたは、上里町は住みよいと感じていますか。（１つに○）



【問５で「３．あまり住みよくない」、「４．住みよくない」を選択した方】

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○）



② 上里町都市計画マスタープラン

計画期間
計画策定　　：平成29年（2017年）3月　　計画の目標年次：令和17年（2035年）
将来像・都市づくりの目標
【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　』 【都市づくりの目標】 目標１：みんなで育てるまちの実現 目標２：ゆとりある生活を感じることができるまちの実現 目標３：生産空間と生活空間が調和した、活力に満ちた持続可能なまちの実現 目標４：安全で安心して住み続けられるまちの実現 目標５：田園に包まれた、自然環境に優しいまちの実現
記載内容
第４章 全体構想 ２.都市施設等の整備の方針 （１）道路交通網の整備方針 ①基本的な考え方 道路整備においては、日常生活を支える生活道路の改善及び維持・管理を図るとともに、都市活動を支える道路網の充実に努めます。また、子供や高齢者、身体障者等へ配慮した、すべての人が安心・快適さを感じることができる道路整備を目指します。公共交通については、利便性向上と自家用車等に頼ることなく誰もが快適に移動できる環境の整備に努めます。 ②整備方針（一部抜粋） エ）公共交通の利便性の向上 公共交通については、通勤・通学をはじめ、地域住民の足として一層の利便性の向上を目指します。 【鉄道利用環境の充実】 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。 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、バリアフリー化やユニバーサルデザインの導入等を図り、利便性の向上に努めます。 【コミュニティバスの充実】 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、路線及び便数などの改善・拡充を検討していきます。 【高速バス停留所の設置】 都心・羽田空港・成田空港と高崎・長野・新潟方面を結ぶ、定期高速バスの上里サービスエリアへの停留所設置を関係機関に要望します。 また、パークアンドライド方式による交通手段についても検討します。 ３.都市環境の形成・保全等の方針 （４）地球温暖化対策に関する方針 ①基本的な考え方 地球環境への負荷の軽減が図られた持続的発展可能な地球に優しいまちの形成を目指します。 ②整備方針（一部抜粋） 【その他温暖化抑制策の推進】 低炭素社会の実現に向けて、電気・水素・ハイブリッドカー等の環境配慮型自動車の普及促進、公共交通機関の利用促進、自転車利用の促進等を進めます。

③ 第２期上里町まち・ひと・しごと創生総合戦略

計画期間

令和2年（2020年）～令和6年（2024年）

基本目標

【基本目標】

基本目標１　町の資源を活かして、仕事をつくり、産業を盛んにする
基本目標２　「かみさと」の魅力を生み出し、発信し、人を呼び込む
基本目標３　結婚・出産・子育ての希望をかなえる
基本目標４　時代の変化に対応し、安心してくらせる地域をつくる

記載内容

第３章 基本目標と施策

基本目標４　時代の変化に対応し、安心してくらせる地域をつくる

（４）誰もが住みやすい都市基盤の整備

①最適な地域公共交通の整備

少子高齢化の進展による交通弱者の増加が予想されることから、町民の生活の足を確保し、自立した生活を支援する必要があります。このため、現行の地域公共交通をより町の現状に合った形になるよう改善に努め、多くの人が満足できる効率的な地域公共交通の確立を目指します。

重要業績評価指標〔KPI〕	現状（平成30年度）	目標（令和6年度）
町営公共交通年間利用者数	16,300人	22,300人

（2）関連計画

① 上里町立地適正化計画

計画期間

令和4年（2022年）1月～令和24年度（2042年度）

基本目標

【立地適正化計画における都市づくりの目標】

『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』

第３章 基本方針

２．目指すべき都市の骨格構造

（２）立地適正化計画における「拠点」と「公共交通軸」の設定について

本計画における都市構造の拠点は、都市計画マスタープランにおける「中心拠点」を「拠点市街地」に位置づけ、用途地域が指定されている地域を基本として「住宅市街地」に位置づけます。

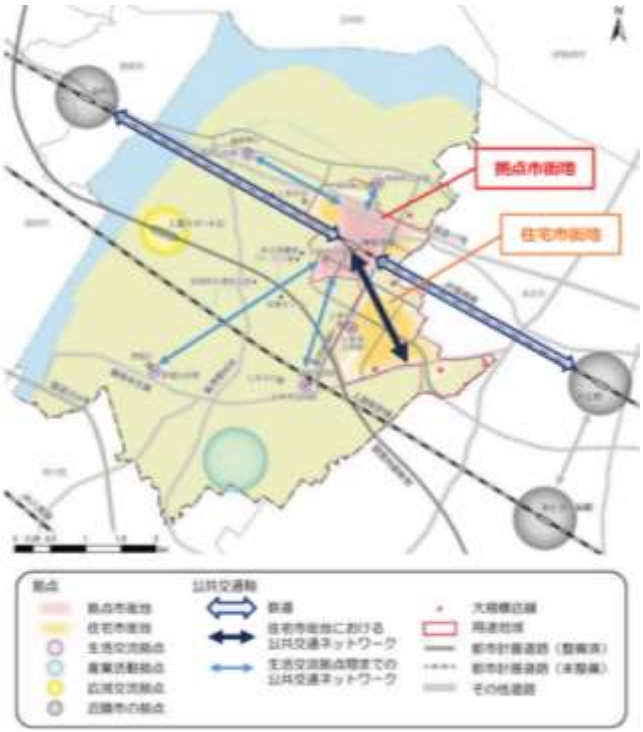
立地適正化計画における都市構造		位置づけと考え方
拠点	拠点市街地	都市計画マスタープランにおける「中心拠点」を基本に、多様な機能集積と高密度な人口集積を目指す拠点を、「拠点市街地」として位置づける。
	住宅市街地	用途地域が指定されている地域を基本に、「拠点市街地」の生活サービス施設や公共交通サービスを支える、一定の人口密度を維持する地域を「住宅市街地」として位置づける。
	生活交流拠点	既存集落の公民館周辺を、地域コミュニティの活動の場を担う「生活交流拠点」として位置づけ、「拠点市街地」との公共交通アクセスを確保する。
軸	公共交通軸	各拠点間を結ぶ役割を担い、通勤通学や日常生活を行う上で利便性が高い公共交通路線の位置づけを行う。

※国が示す「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の両輪は、「立地適正化計画」と「地域公共交通網形成計画」とされており、都市構造の骨格として示すのは、拠点と拠点間をつなぐのは道路ネットワークではなく、公共交通ネットワークとなります。

（３）立地適正化計画で目指す都市構造

神保原駅を中心とする「拠点市街地」と、その周辺に広がる「住宅市街地」を基本とした都市構造の構築によりコンパクトで持続可能な都市構造を目指します。

また、都市機能を集積する「拠点市街地」へのアクセス性を高め、過度な自動車依存率の減少を目指し、「住宅市街地」における公共交通ネットワークの強化を図るとともに、「拠点市街地」と「生活交流拠点」を結ぶ公共交通アクセスを確保する、コンパクトシティ・プラス・ネットワーク型の都市づくりを進めます。



記載内容

第７章 計画の推進に向けた取組

１．立地適正化計画で目指す都市構造の実現に向けた施策

（１）都市機能誘導区域における施策

施策1-2 駅周辺の賑わい・魅力の向上

◆回遊性を高めるまちなか空間の整備

誰もが利用しやすい駅周辺のまちなか空間の整備により、居心地が良く歩きたくなるウォーカブルなまちなかづくりを推進します。

施策1-3 公共交通サービスの構築

◆交通結節機能の強化

神保原駅へのアクセス性と利便性を向上させるため、駅前広場や周辺の道路等の整備を推進します。

「上里町地域公共交通網形成計画」に基づき、「拠点市街地」と「住宅市街地」を結ぶ交通ネットワークの充実・強化を図り、公共交通の利用を促進します。

駅利用者のみならず、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を行い、交流機能の拡充を図ります。

（２）居住誘導区域等における施策

施策2-3 住環境整備の推進

◆交通ネットワークの充実

「上里町地域公共交通網形成計画」に基づき、「拠点市街地」と「住宅市街地」を結ぶ交通ネットワークの充実・強化を図り、公共交通の利用促進を図ります。

施策2-4 田園環境の保全

◆既存集落の活力維持

農地や自然が身近にあり、ゆとりある居住環境を有する既存集落においては、住み慣れた地域で住み続けられるよう既存インフラの維持を図り、「生活交流拠点」を中心とした地域コミュニティ活動の支援を行い、既存集落の活力維持に取組みます。

「上里町地域公共交通網形成計画」に基づき、「拠点市街地」と「生活交流拠点」を結ぶ交通ネットワークによる公共交通アクセスを確保します。

第９章 計画の評価指標及び進行管理

１．計画の評価指標の設定

（１）目標指標

● 公共交通の利用促進

目標指標２	基準値 （2019年度）	目標値 （2041年度）
神保原駅の乗客数（日平均）	2,799人／日	2,653人／日以上

【補足】※神保原駅の乗客数は、「埼玉県統計年鑑」から集計

※目標値は、2020年から2040年の人口減少率（94.8%）を考慮して算出

② 上里町地域福祉推進プラン

計画期間

令和5年度（2023年度）から令和9年度（2027年度）

将来像

【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』

地域で支援を必要とする方が、地域の中で孤立することを防ぎ、適切なサービス・支援につながるためには、日常のコミュニケーションによる人間関係づくりが大切であり、お互いに支え合える人との結びつきが重要となります。新型コロナウイルス感染症の影響により、地域の人々との付き合いが薄れ、つながりが途切れがちになるなかで、要支援者が自らも目を外に向け、いきいきと暮らせる取組が必要とされています。

これらのことから、本計画では前計画の基本理念である『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』を踏襲し、地域共生社会の実現に向けて取り組みます。

記載内容

第４章 計画の内容　第6節 施策の展開

基本目標３ 地域ネットワークによる支え合いの構築

【現状】

交通対策・バリアフリーでは、福祉有償運送の情報提供やタクシー初乗り料金補助事業、こむぎっち号の運行などを行うとともに、公共施設等のバリアフリー化に努めています。

【取組内容】

（４）交通対策・バリアフリー

取組	内容	担当課
①公共交通の充実	町内の主要施設への移動の利便性を確保するため、公共交通の充実を図ります。	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、福祉タクシー券等の事業を進めます。	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、バリアフリー化に努めます。	関係各課

③ 神保原駅北まちづくり基本計画

将来像

【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～』

上里町は、鉄道駅や幹線道路、スマートインターチェンジなど交通の利便性に恵まれ、日常の買い物に必要な商業施設も多く立地し、緑豊かな田園環境の中で住むのにちょうど良い魅力的な町です。このような町の魅力を活かし、賑わいとゆとりのある駅北に訪れたくなるよう、ひと・まち・駅をつなぎ、歩いて楽しめるまちづくりを推進していきます。

記載内容

第５章 今後のまちづくりの進め方について

１.実現化に向けた検討

本基本構想に基づいたまちづくりを実現するため「整備方針の検討図」を示します。各ゾーンの整備を進めるには、まず第一に、駅周辺と町全域とを結ぶアクセスの改善や、通学する児童・生徒の安全確保が必要であるため、神保原停車場線や駅北東通り線、駅機能、駅前広場の改善を中心に進め、駅北全体のまちづくりに波及させていきます。

１－２．上里町の現状

（１）位置、地勢

上里町は埼玉県の最北端、都心部から約85kmの距離に位置し、神流川や烏川、利根川等を境に、本庄市や神川町、群馬県の藤岡市、高崎市、玉村町と接している。平坦な土地が多く、広く集落が点在しており、その周囲を田畑が取り囲んでいる状態にある。一部は、本庄市と市街地が一体化している。昭和29年（1954年）に七本木村、神保原村、長幡村、賀美村が合併して上里村になり、昭和46年（1971年）に上里町となり、現在に至っている。

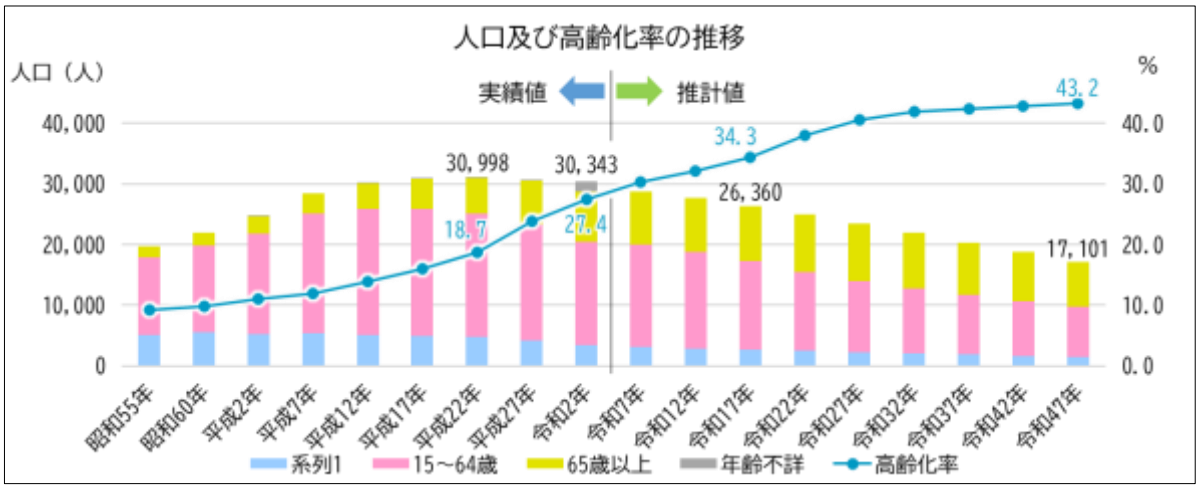
図　1-1　上里町位置図

（2）人口

① 人口推移

上里町の総人口は、平成 22 年（2010 年）まで増加を続けてきたが、約 31,000 人をピークに減少に転じている。国立社会保障・人口問題研究所の「日本の地位別将来推計人口」によると、今後も人口減少が続き、約 10 年後の令和 17 年（2035 年）には約 26,000 人、令和 47 年（2065 年）には約 17,000 人に至ると予測されている。

また、高齢化率も年々増加傾向にあり、約 10 年後の令和 17 年（2035 年）には 34.3%と 3 人に 1 人が 65 歳以上になる見通しである。

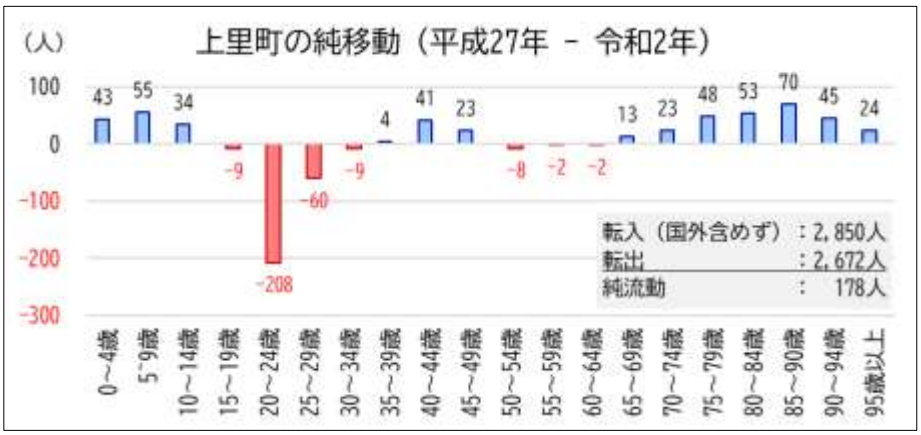


出典：実績値（2020年まで）　「国勢調査（1980年～2020年）」総務省統計局
推計値（2025年以降）　「日本の地域別将来推計人口（平成30（2018）年推計）」国立社会保障・人口問題研究所

図 1-2　人口及び高齢化率の推移

② 人口動態

平成 27 年（2015 年）から令和 2 年（2020 年）にかけての上里町内の人口動態は、転出者数より転入者数が約 180 人超過している。年齢別では、15 歳～34 歳では転出者が多いものの、15 歳未満・35 歳～49 歳の子育て世代及び 65 歳以上の高齢者において転入超過の状況にある。



出典：「国勢調査（平成27年、令和2年）」総務省統計局

図 1-3　上里町の純移動

③ 人口分布

人口は町内全域に分布している。特に、神保原駅周辺から町東部に集中しており、平成27年（2015年）から令和2年（2020年）にかけて人口が増加傾向にある。一方で、町西部は人口が分散して分布しており、平成27年（2015年）から令和2年（2020年）にかけて、広い範囲で減少傾向にある。

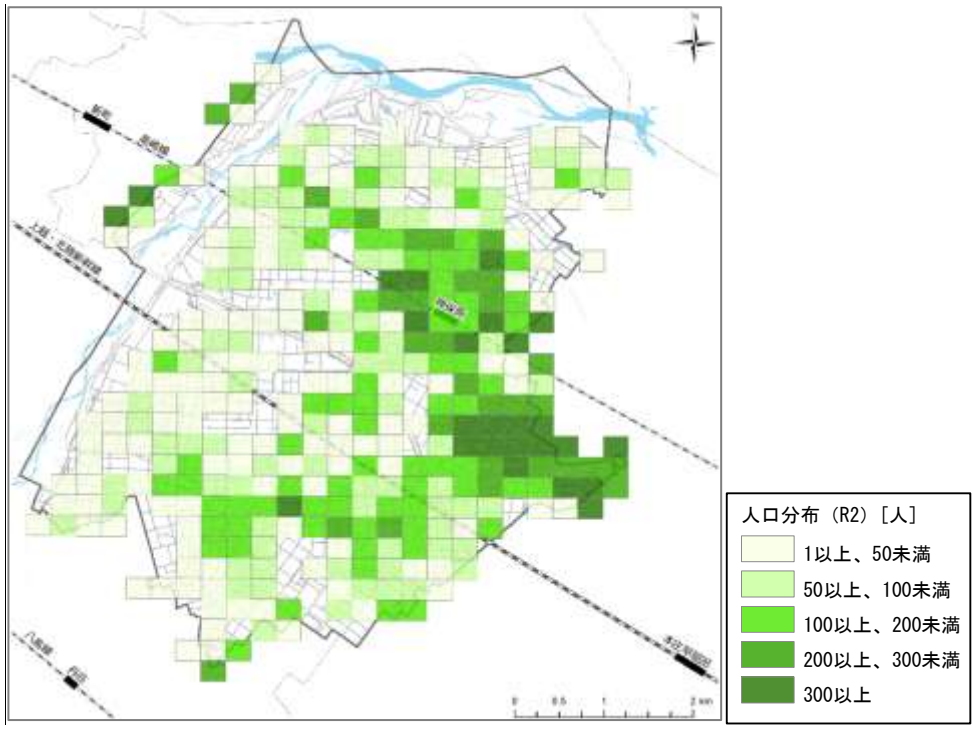


図 1-4　人口分布（令和2年時点）

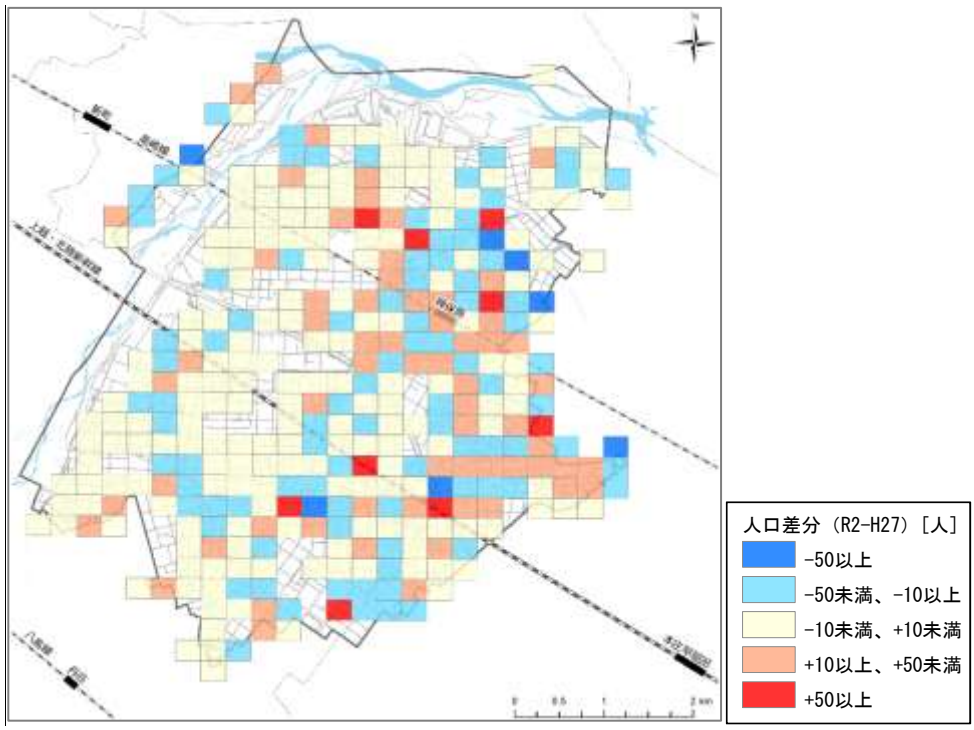


図 1-5　人口分布（平成27年から令和2年の変化）

出典：「国勢調査（平成27年、令和2年）」総務省統計局

④ 高齢者分布

高齢者人口においても、人口全体と同様に町内全域に分布している。特に、神保原駅周辺から町東部に集中しており、平成 27 年（2015 年）から令和 2 年（2020 年）にかけて高齢者の増加が大きい。一方で、町東部では高齢化率が 30%未満の箇所が多く、その他の地域では高齢化率が 40%以上の地域が広く分布している。なお、平成 27 年（2015 年）から令和 2 年（2020 年）にかけての高齢化率の増加は町内全域で生じている。

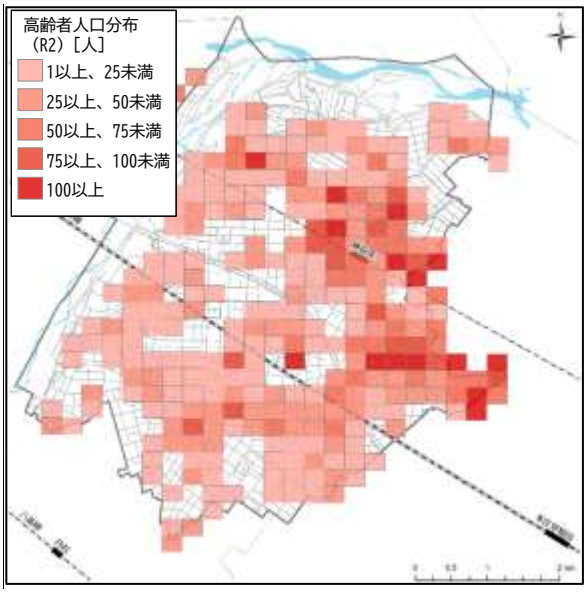


図 1-6　高齢者分布（令和2年）

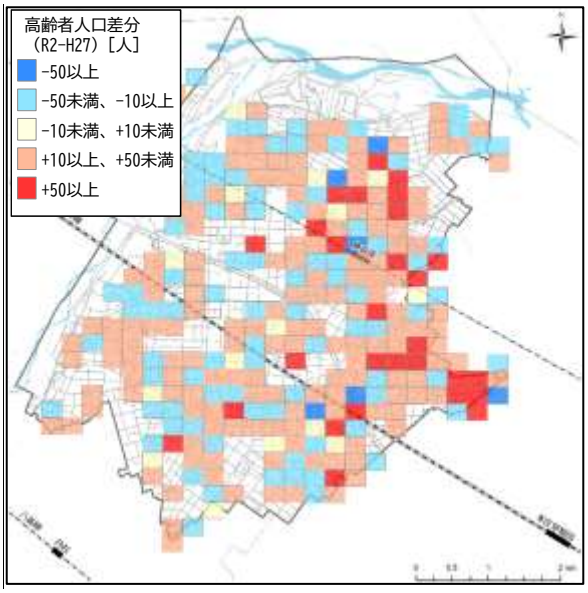


図 1-7　高齢者分布の変化
（平成27年から令和2年の変化）

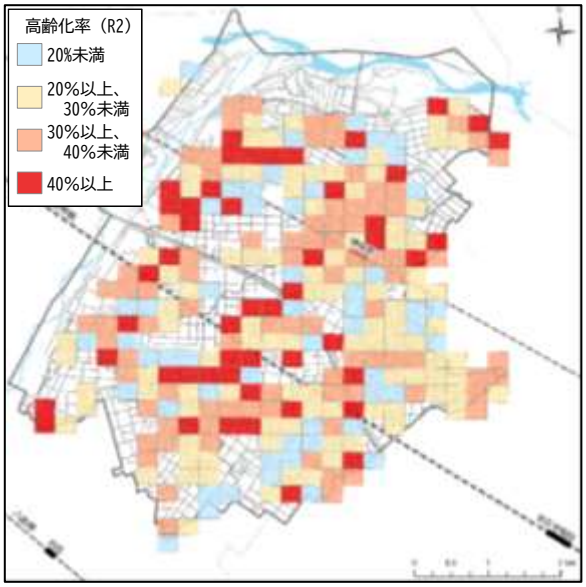


図 1-8　高齢化率分布（令和2年）

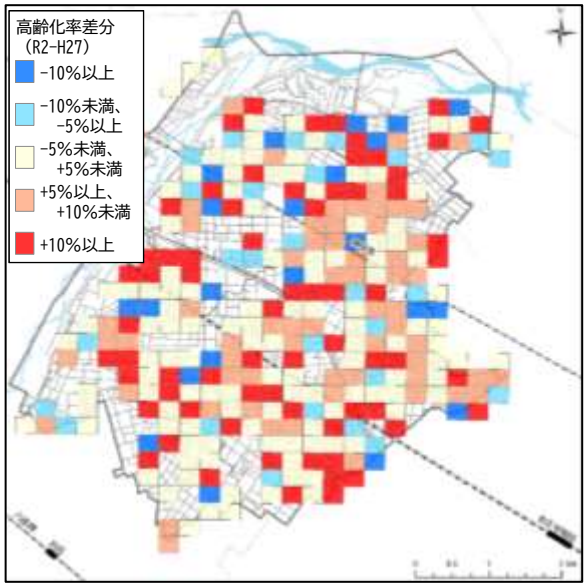


図 1-9　高齢化率分布
（平成27年から令和2年の変化）

出典：「国勢調査（平成27年、令和2年）」総務省統計局

（３）施設の立地状況

商業施設及び医療施設は、立地適正化計画で設定している「居住誘導区域」内に多く立地しており、特に医療施設は神保原駅周辺に集中している。

なお、公共施設に関しては、「上里町公共施設再配置・維持保全計画」により将来的に廃止・移設が計画されている。現在、上里町で運行しているコミュニティバス「こむぎっち号」の停留所に設定している「保健センター」は、令和7年度中に移転予定である。

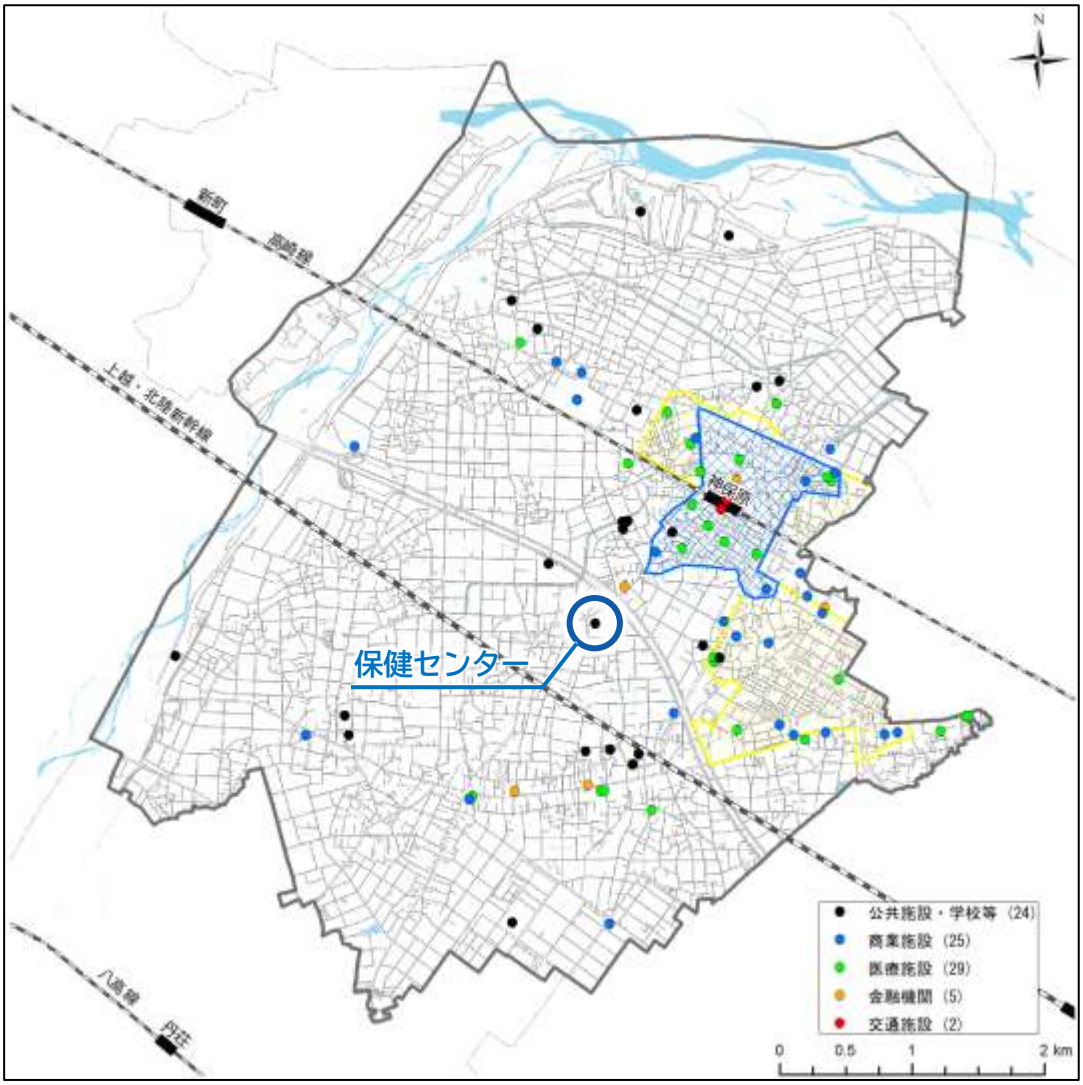
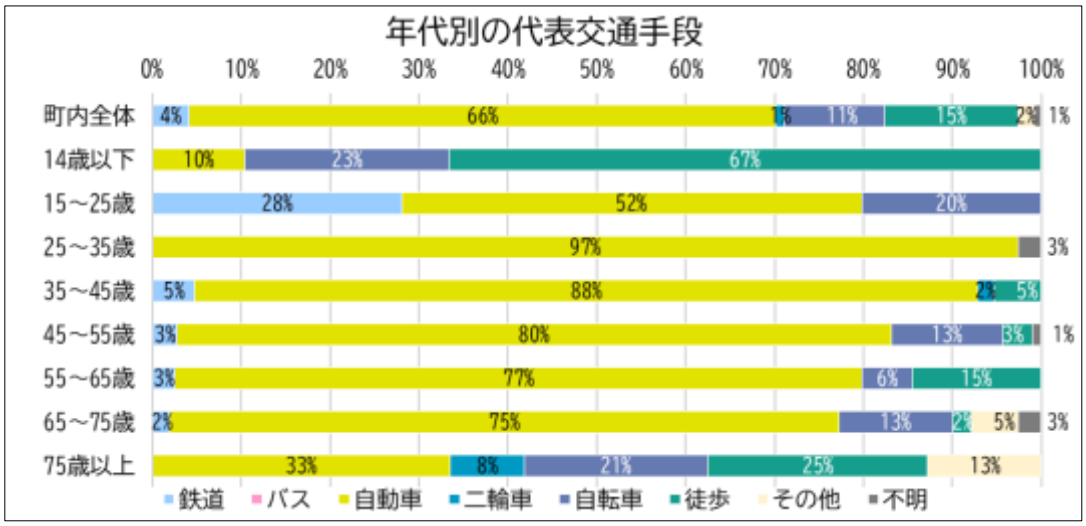


図 1-10 施設分布

（４）町民の主な移動手段

町民の主な移動手段は、自動車が最も多く、全体の66％を占めている。一方で公共交通（鉄道及びバス）は全体の4％程度である。

15～25歳においては、運転免許証の取得ができない18歳未満を含むことから「鉄道」が28％、「自転車」が20％を占めており、他の年代と比較して「自動車」以外の利用が多い。また、75歳以上になると、「自動車」の割合が33％まで減少し、「自転車」「徒歩」の割合が高い。

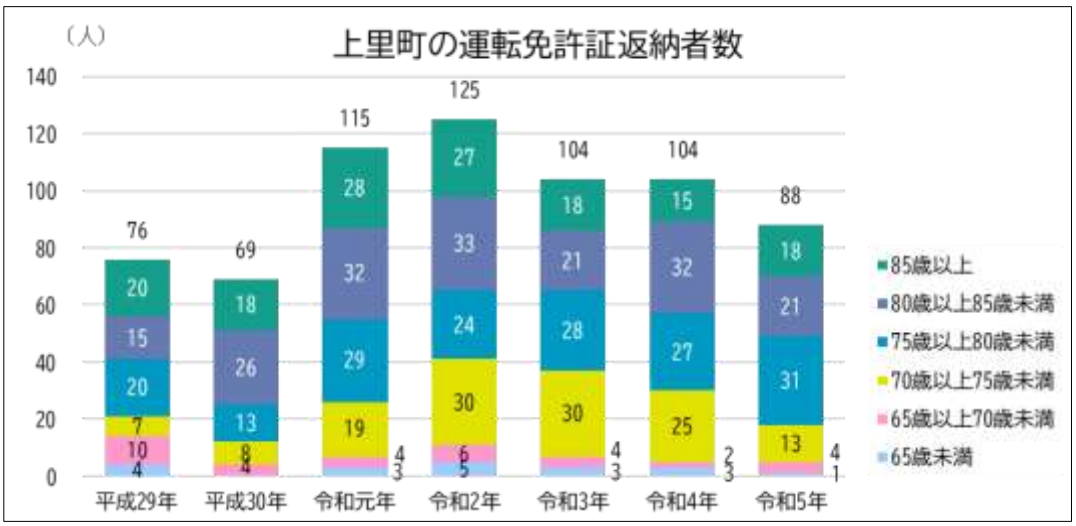


出典：「第6回東京都市圏パーソントリップ調査（平成30年）」東京都市圏交通計画協議会

図　1-１１　年代別の代表交通手段

（５）運転免許証返納者数の推移

上里町の運転免許証返納者数は、令和2年をピークに減少はしているものの、平成29年（2017年）及び平成30年（2018年）と比較すると令和元年（2019年）以降は増加傾向にある。また、令和5年（2023年）の運転免許証返納者数を年齢別に見ると、75歳以上が約8割を占めている。



出典：「市区町村別・年齢別運転免許申請取消(全部取消)及び経歴証明発行数（累計）」

図　1-１２　上里町の運転免許証返納者数

１－３．上里町の公共交通の現状

（１）町内の公共交通網

① 町内にある公共交通

上里町では、公共交通としてＪＲ高崎線、町南部を運行する路線バス（神泉総合支所線）及びコミュニティバス「こむぎっち号」、タクシーが運行している。

ＪＲ高崎線及び路線バスが町外と町内を結ぶ交通手段であり、「こむぎっち号」が町内全域の交通手段としての役割を担っている。

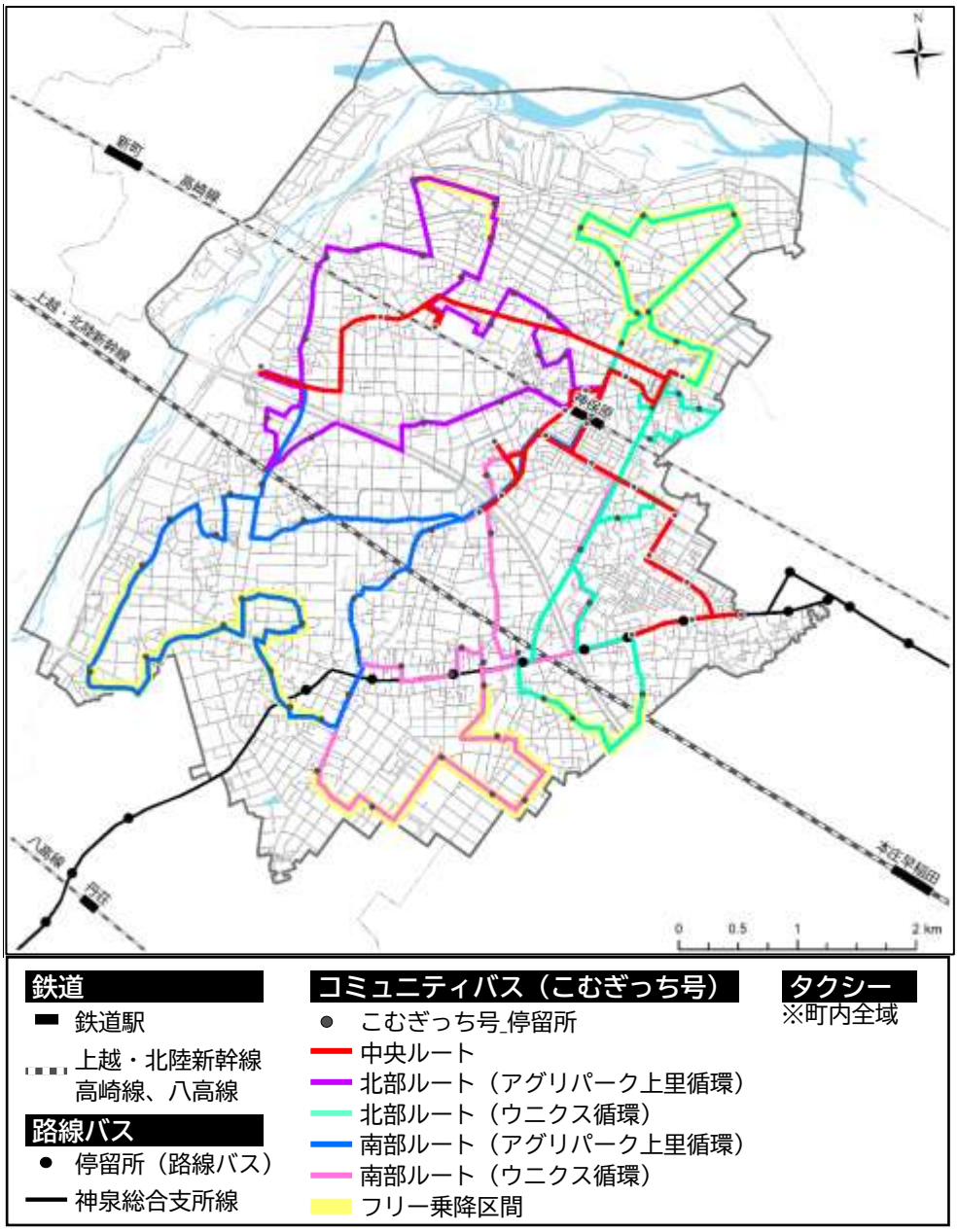


図１-１３　上里町の公共交通網

② 公共交通の利用に関する補助制度

上里町が公共交通に関して実施している交通弱者の方への移動支援等の取組・制度等を以下に示す。様々な取組・制度により、町民の移動の支援を実施している。

上里町高齢者お出かけサポート助成事業

制度の概要

歩行困難等により、「こむぎっち号」を利用できない高齢者の外出を支援するため、タクシー利用1回につき初乗り運賃相当額を助成する上里町高齢者お出かけサポート利用券を交付

●対象者（以下のいずれにも該当する方）

1.町内に住所を有している方
2.在宅で満65歳以上の方
3.要支援1・2、要介護1～5の認定を受けている方
4.単身者又は満65歳以上の方のみで構成する世帯に属している方
5.運転免許証を持っていない方
6.上里町重度心身障害者福祉タクシー利用券の交付対象者でない方

●助成内容

利用券枚数：28枚
利用助成額：初乗運賃相当額（国土交通省基準）

備考・利用券は、1回の利用につき、2枚まで利用可能
各種割引（障害者割引・シルバー・サポーター制度）と併用可能

福祉タクシー制度・重度心身障害者自動車等燃料費の助成

制度の概要

重度心身障害者の社会参加を図るため、福祉タクシー利用券を発行し料金の一部を助成または、重度身体障害者が自ら所有し自ら運転する自動車等の運行に伴う燃料費の一部を助成

●対象者

【福祉タクシー制度】
・身体障害者手帳1・2級の方
・療育手帳
（みどりの手帳）Ⓐ・Aの方

【重度心身障害者自動車等燃料費の助成】
・身体障害者手帳1・2級の方または、身体障害者のうち、視覚障害者と同居し、生計を一にする親族で、その方の移動手段を行っている方
・療育手帳（みどりの手帳）Ⓐ・Aの方または、その方と同居し、生活を一にする親族で、その方の移動手段を行っている方
・精神障害者保健福祉手帳1，2級の方

運転免許証自主返納者支援事業

制度の概要

高齢者等の交通事故防止及び公共交通の利用を促進し、安心安全でくらしやすいまちづくりを推進することを目的とし、運転免許証自主返納者へ「こむぎっち号」の1年間の無料乗車券を交付

●対象者

・申請日時点で上里町に在住している（住民登録している）方

上里町コミュニティバス高齢者無料パス交付事業

制度の概要

「こむぎっち号高齢者無料パス」をお渡しすることで、公共交通への転換のハードルを低くし、高齢者の方が公共交通の利用を意識するきっかけを提供することを目的とし、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歳以上の方へ「こむぎっち号」の無料乗車券を交付

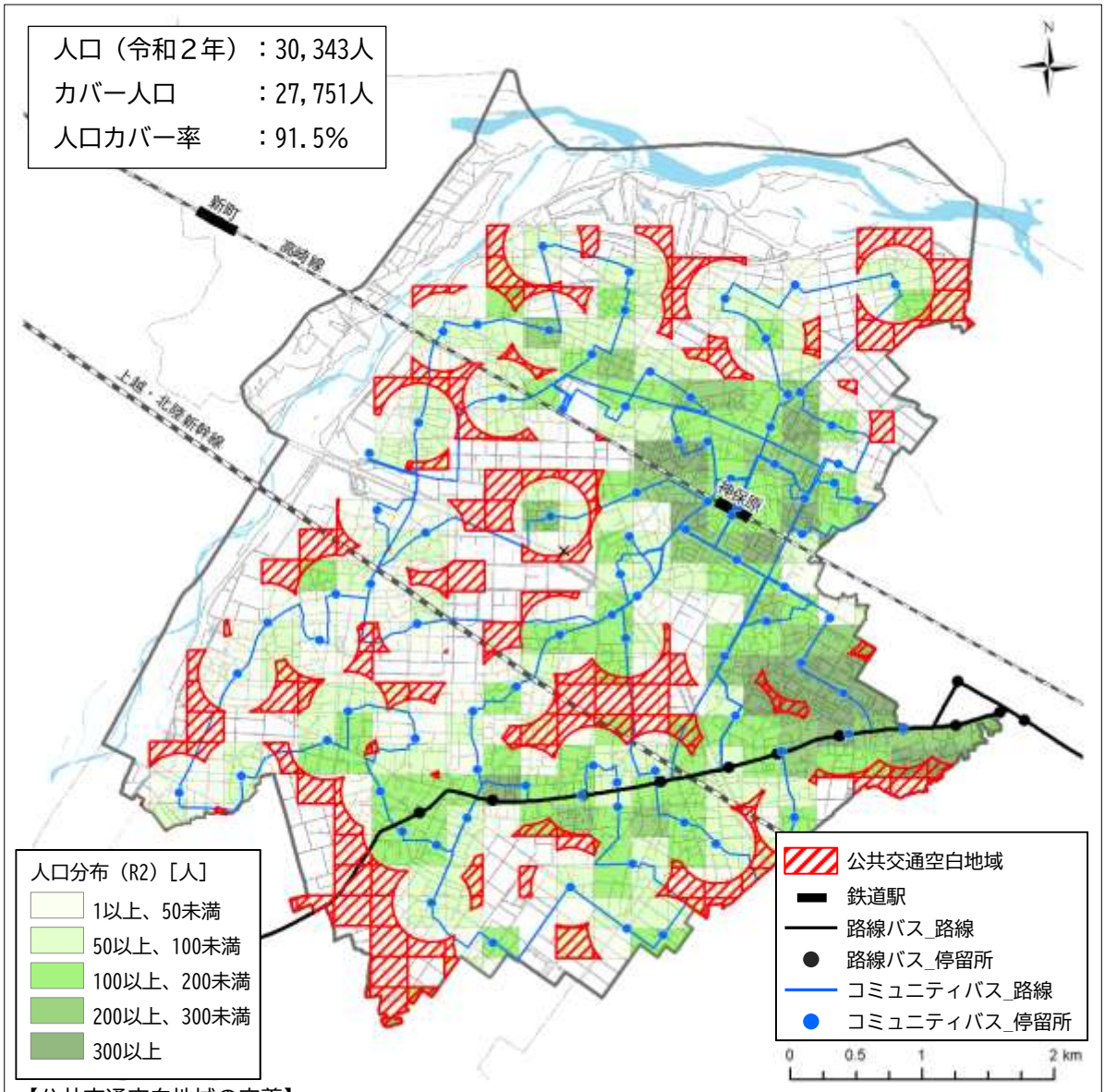
●対象者（以下のいずれかに該当する方）

・上里町高齢者無料パス交付対象の交通安全講習会を受講する意思のある方、又は受講された方
・申請日時点で上里町に在住している（住民登録している）方
・講習を受講した年度の3月31日までに70歳以上の方

③ 公共交通空白地域

鉄道駅から 1,000m、路線バス・コミュニティバスのバス停留所から 300m以上離れている地域を公共交通の利用が不便な「公共交通空白地域」とする。

また、上記の「公共交通空白地域」以外に住んでいる人口の割合を公共交通による「人口カバー率」とすると、上里町では約 92%が公共交通を利用可能な状況にある。



【公共交通空白地域の定義】
鉄道駅から1,000m、路線バス・コミュニティバスのバス停留所から300m以上離れている地域
【カバー人口・人口カバー率】
鉄道駅から1,000m、路線バス・コミュニティバスのバス停留所から300m以内の人口とその割合

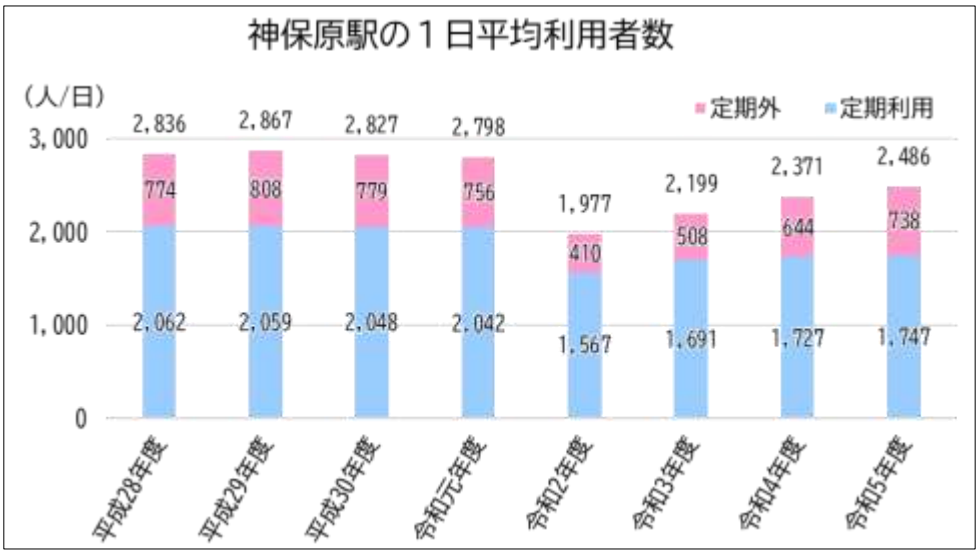
出典：「国勢調査（令和２年）」総務省統計局

図１-１４　公共交通空白地域

（２）鉄道の現状

上里町北東部にＪＲ高崎線の神保原駅が位置しており、平日においては朝の通勤・通学時間帯は１時間に5～7本、昼間の時間帯は１時間に3本、夕方の帰宅時間帯は１時間に3～5本程度となっている。

神保原駅の利用者数は、コロナ禍により令和2年度（2020年度）に大きく減少したものの、現在は回復傾向にある。また、駅利用者の約7割は定期利用者であり、通勤・通学での利用が約9割を占めている。駅へのアクセス手段（端末交通手段）としては、乗用車・軽自動車が最も多く、約半数を占めている。



出典：「各駅の乗車人員」ＪＲ東日本ＨＰ（計算の都合上、合計値が一致しない場合がある）

図　１-１５　神保原駅の１日平均利用者数

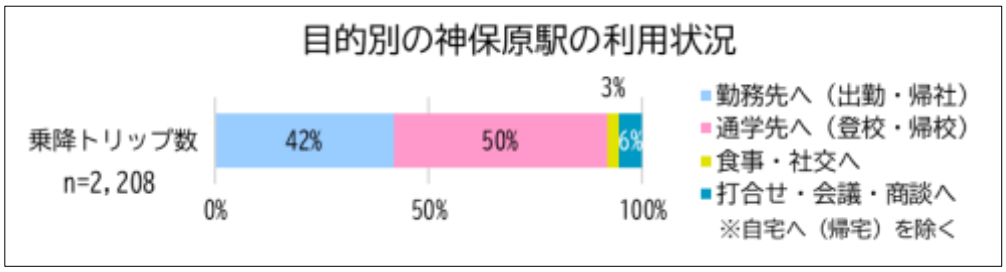


図　１-１６　目的別の神保原駅の利用状況

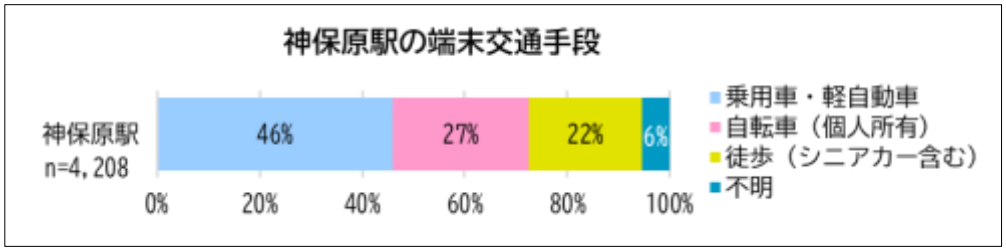


図　１-１７　神保原駅の端末交通手段

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

（３）路線バスの現状

上里町では朝日自動車株式会社が１路線（沖電気経由と小島南経由の2系統）運行しており、本庄駅から上里町内を経由し、神川町の神泉総合支所までを結んでいる。1日の運行本数は神泉総合支所行き・本庄駅南口行き共に20本となっている。

利用者数は、コロナ禍により令和2年度（2020年度）で減少したものの、令和3年度（2021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（2023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年度（2017年度）以降より低下傾向にある。なお、令和5年度（2023年度）では、運行ルートの見直しによる公共施設への路線の延長や人件費の増加、物価の高騰、働き方改革等の要因により運行経費が大きく増加している。

なお、当路線は、沿線市町や事業者の運営努力だけでは、路線の維持が難しいため、地域公共交通確保維持改善事業（地域間幹線系統補助）の補助を受けるとともに、本庄市、神川町、藤岡市、朝日自動車株式会社と運行に関する協定を締結し、上里町からも補助金を拠出することによって運行を維持・確保している。

表　1-1　路線バス（神泉総合支所線）の運行概要

系統名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
路線バス	本庄駅南口	ウニクス上里	神泉総合支所	４条乗合	路線定期運行	交通事業者（朝日自動車）	幹線補助

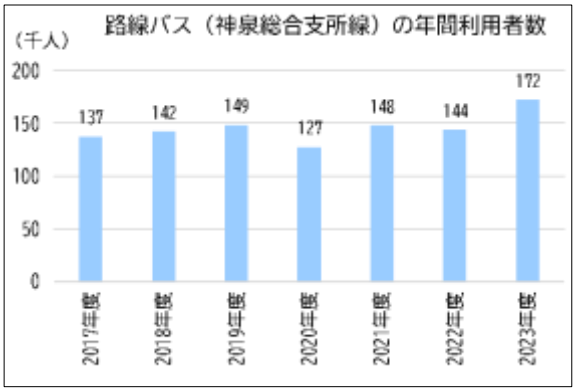


図　1-１９　路線バス（神泉総合支所線）の年間利用者数

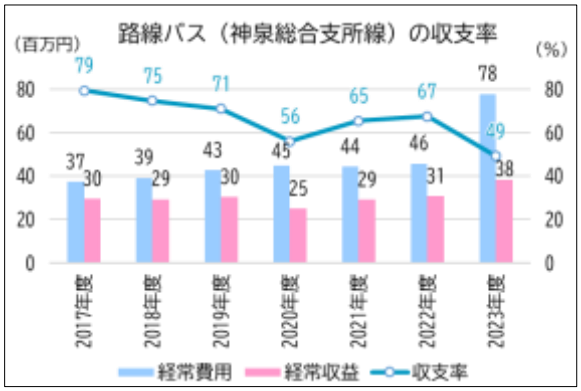


図　1-１８　路線バス（神泉総合支所線）の収支状況及び収支率

出典：朝日自動車（株）　提供資料

（4）コミュニティバスの現状

上里町が運行する公共交通は、平成15年（2003年）より「福祉巡回バス」として運行を開始し、平成24年（2012年）に「町内巡回バス」として再編、さらに平成28年（2016年）に「こむぎっち号」として再編されたものである。

現在のコミュニティバス「こむぎっち号」は月～土曜日（祝日含む）に５ルート運行されている。なお、令和元年（2019年）9月にダイヤ改定が行われ、北部ルートと南部ルートは隔日運行となる代わりに増便となった。また、令和3年（2021年）3月には、北部ルートと南部ルートのルート再編を実施し、3ルートから5ルートとなった。

なお、「こむぎっち号」は上里町と運行事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しいため、地域公共交通確保維持改善事業（地域内フィーダー補助）の補助により運行を維持・確保している。

① 運行概要

「こむぎっち号」の運行概要を以下に示す。

表 1-2 「こむぎっち号」の運行概要

運行ルート		運行便数	運行日	運用台数	所要時間	停留所数
中央ルート	ウニクス行・アグリパーク上里行	16便	２台	月～土（6日間）	46分	22か所
北部ルート	アグリパーク上里循環	8便	１台	月・水・金（3日間）	43分	23か所
	ウニクス循環	8便	１台		45分	25か所
南部ルート	アグリパーク上里循環	8便	１台	火・木・土（3日間）	44分	26か所
	ウニクス循環	8便	１台		43分	22か所

運行ルート		起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
中央ルート	ウニクス行・アグリパーク上里行	アグリパーク上里	イオンタウン	ウニクス	4条乗合	路線定期運行	上里町（運行は交通事業者）	フィーダー補助
北部ルート	アグリパーク上里循環	アグリパーク上里	イオンタウン	アグリパーク上里	4条乗合	路線定期運行	上里町（運行は交通事業者）	フィーダー補助
	ウニクス循環	ウニクス	カインズホーム	ウニクス	4条乗合	路線定期運行	上里町（運行は交通事業者）	フィーダー補助
南部ルート	アグリパーク上里循環	アグリパーク上里	上里町役場	アグリパーク上里	4条乗合	路線定期運行	上里町（運行は交通事業者）	フィーダー補助
	ウニクス循環	ウニクス	浅間神社	ウニクス	4条乗合	路線定期運行	上里町（運行は交通事業者）	フィーダー補助

出典：上里町WEBサイト「上里町コミュニティバスこむぎっち号利用案内」

図 1-２０　こむぎっち号・路線バスの路線図

出典：上里町WEBサイト「上里町コミュニティバスこむぎっち号利用案内」

図 1-21　こむぎっち号・路線バスの時刻表

② 利用者数の推移

利用者数全体としては、コロナ禍により令和 2 年度（2020 年度）で減少しているものの、令和 4 年度（2022 年度）にはコロナ禍前まで回復しており、令和 5 年度（2023 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、利用者全体の約 8 割を占めており、年々利用者数が増加している。北部及び南部ルートは、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（2023 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（2021 年）3 月のルート変更以降、利用者数が増加しており、コロナ禍前を上回る利用者数となっている。ただし、南部ルートのアグリパーク上里循環では 1 便あたりの利用者数が 1.0 人/便を下回っている。

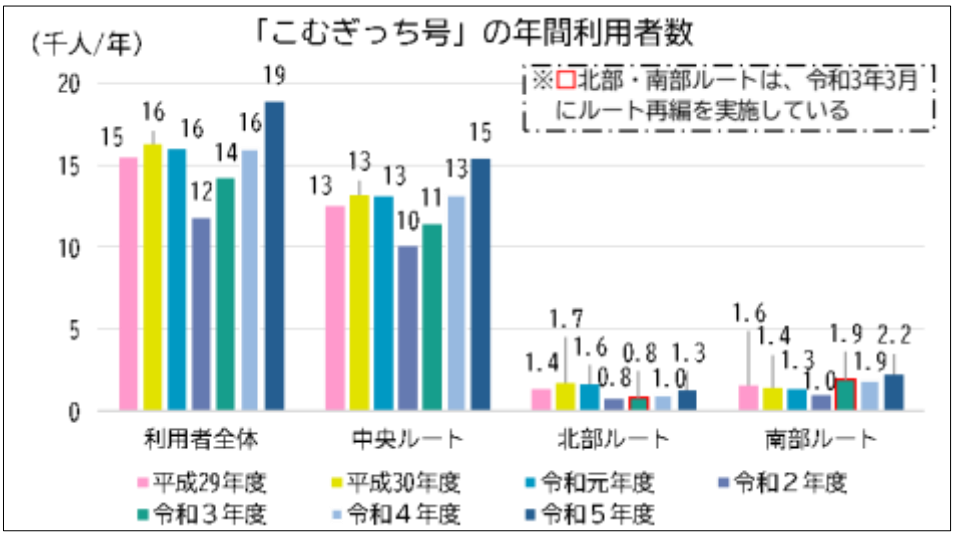


図 1-２２ 「こむぎっち号」の年間利用者数の推移

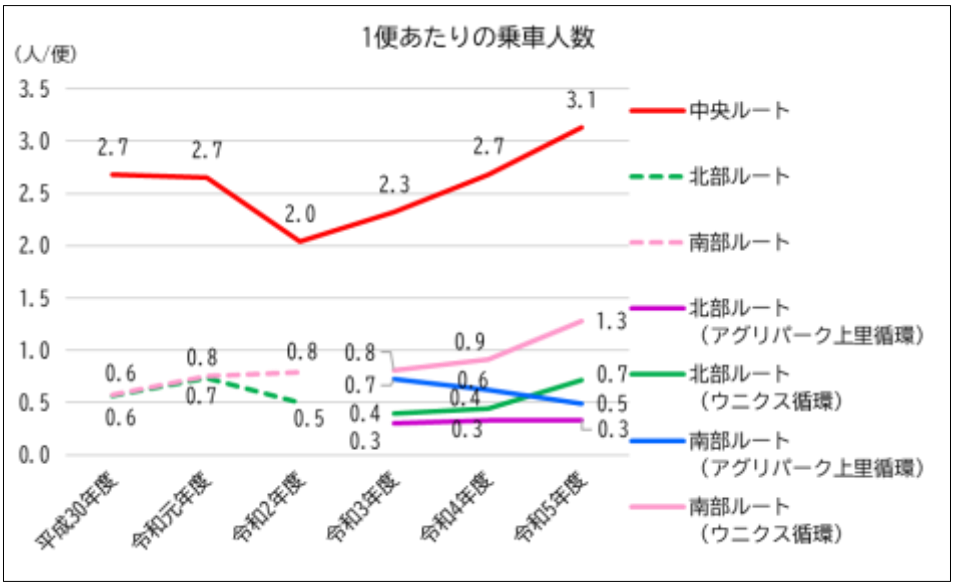
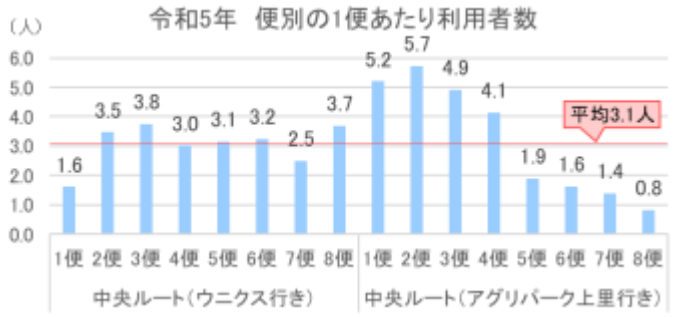


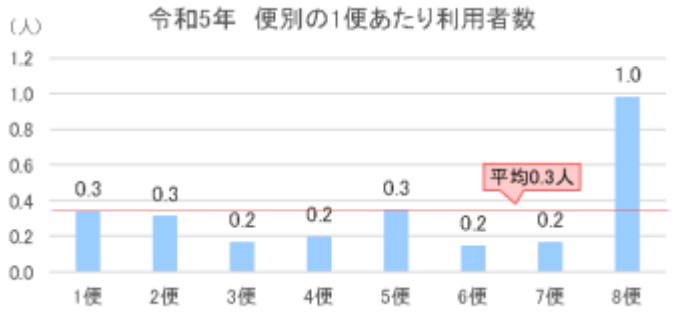
図 1-２３ 「こむぎっち号」の1便あたりの乗車人数の推移

出典：「こむぎっち号」の利用実績

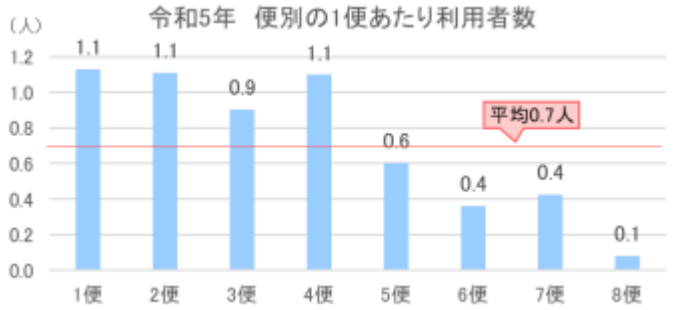
中央ルート
　アグリパーク上里行
　ウニクス行



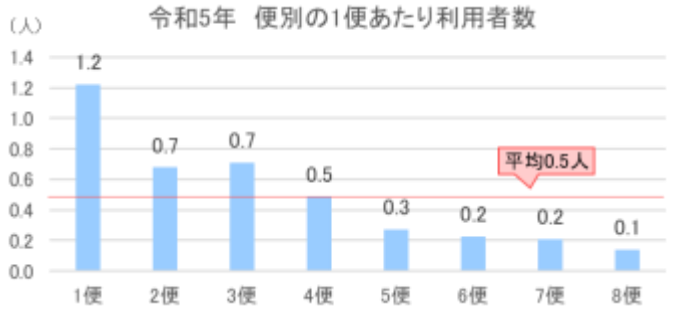
北部ルート
　アグリパーク上里循環



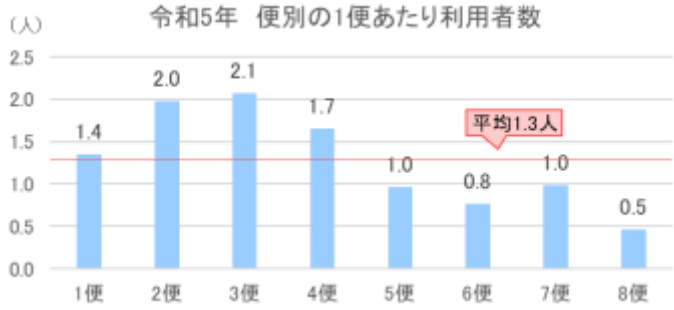
北部ルート
　ウニクス循環



南部ルート
　アグリパーク上里循環



南部ルート
　ウニクス循環



出典：「こむぎっち号」の利用実績

図　1-２４　「こむぎっち号」の便別の利用状況

③ 停留所別の利用状況

令和 5 年度（2023 年度）に実施したＯＤ調査による、各ルートの停留所別の乗降者数及び停留所間の乗降者数を以下に示す。

● 調査概要

調査期間	令和5年（2023年）11月6日（月）～11月11日（土）

● 調査結果

中央ルート

利用者は、イオンタウンやウニクス等の商業施設、神保原駅に集中している。一方で、一部では 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。

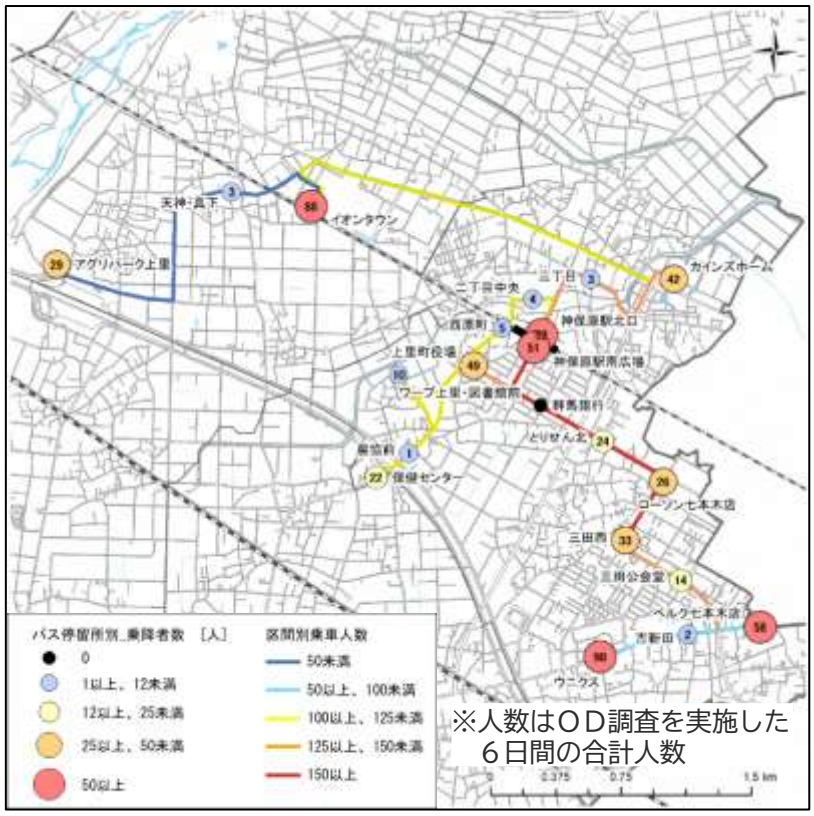


図 1-２５ 「こむぎっち号」中央ルートの停留所別利用状況

北部ルート

利用されているバス停留所は限定的であり、アグリパーク上里循環では「アグリパーク上里」「神保原駅」、ウニクス循環では「ウニクス」に集中している。区間乗車人数は一定数はいるものの、利用者数が０人の停留所を経由しており、非効率な運行となっている。

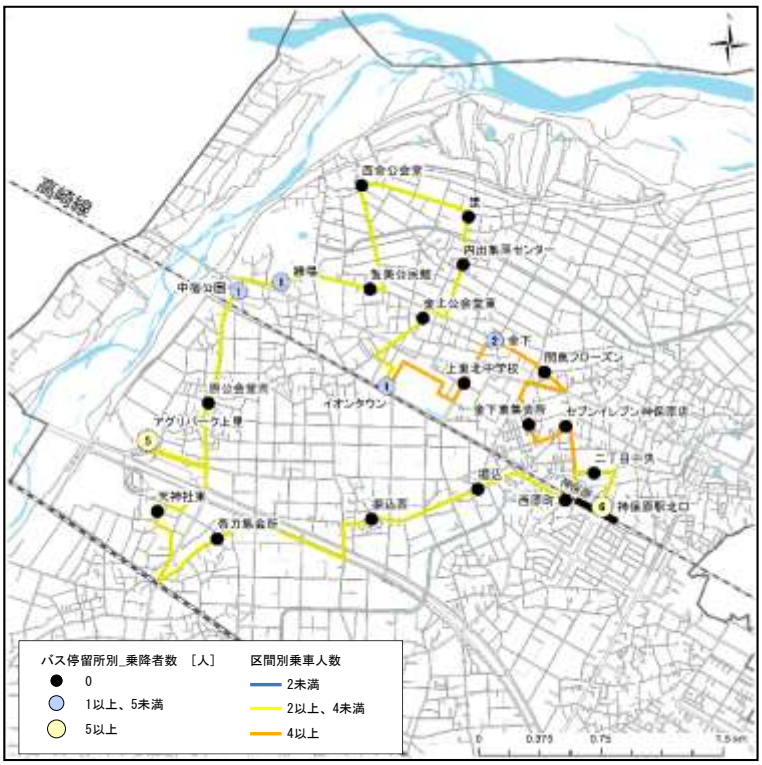


図 1-２６ 「こむぎっち号」北部ルート（アグリパーク上里循環）の停留所別利用状況

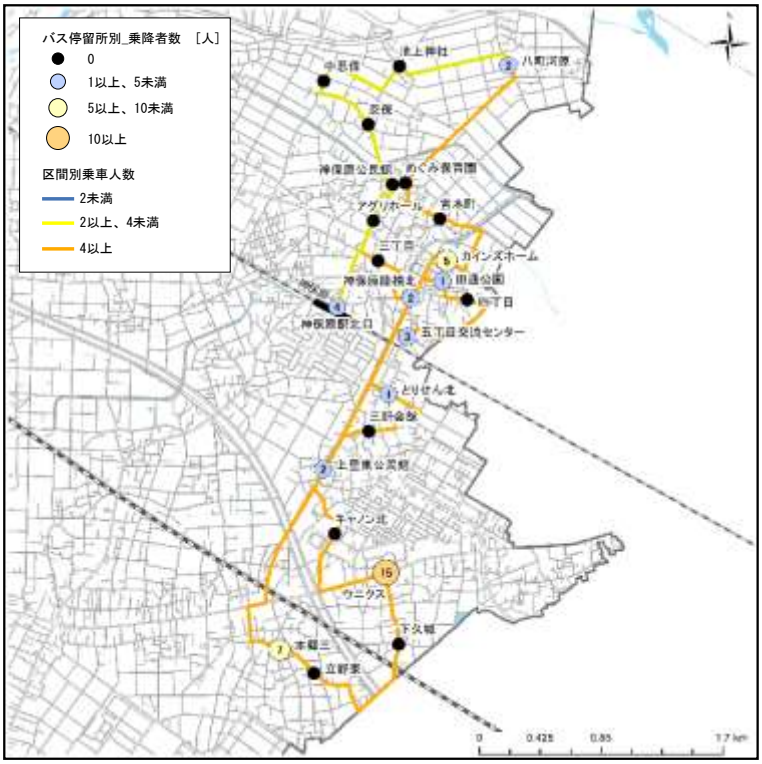


図 1-２７ 「こむぎっち号」北部ルート（ウニクス循環）の停留所別利用状況

南部ルート

利用されているバス停留所は限定的であり、アグリパーク上里循環では「神保原駅南広場」、ウニクス循環では「上里町役場」「ウニクス」に集中している。区間乗車人数は一定数はいるものの、利用者数が０人の停留所を経由しており、非効率な運行となっている。

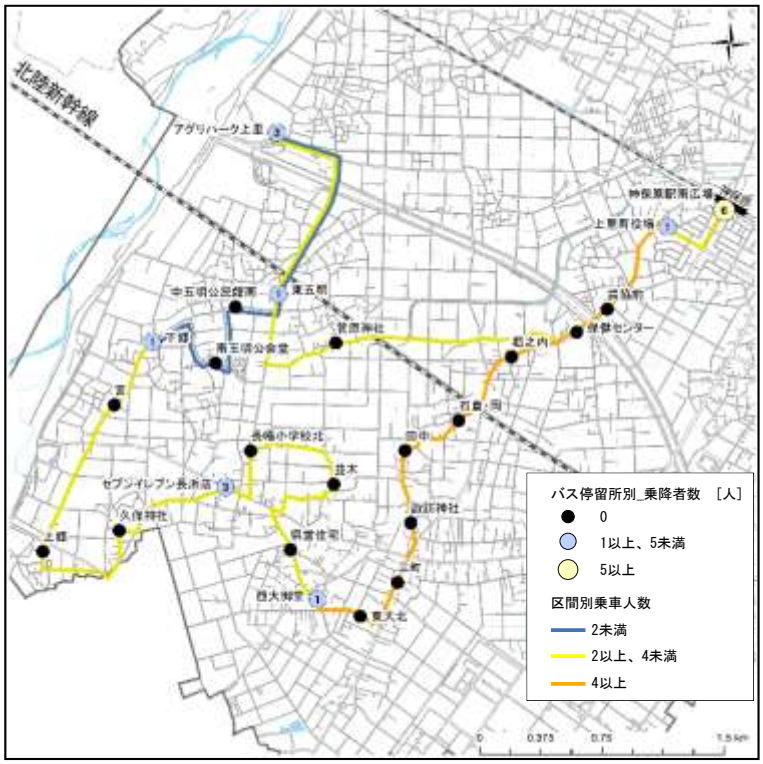


図 1-２８ 「こむぎっち号」南部ルート（アグリパーク上里循環）の停留所別利用状況

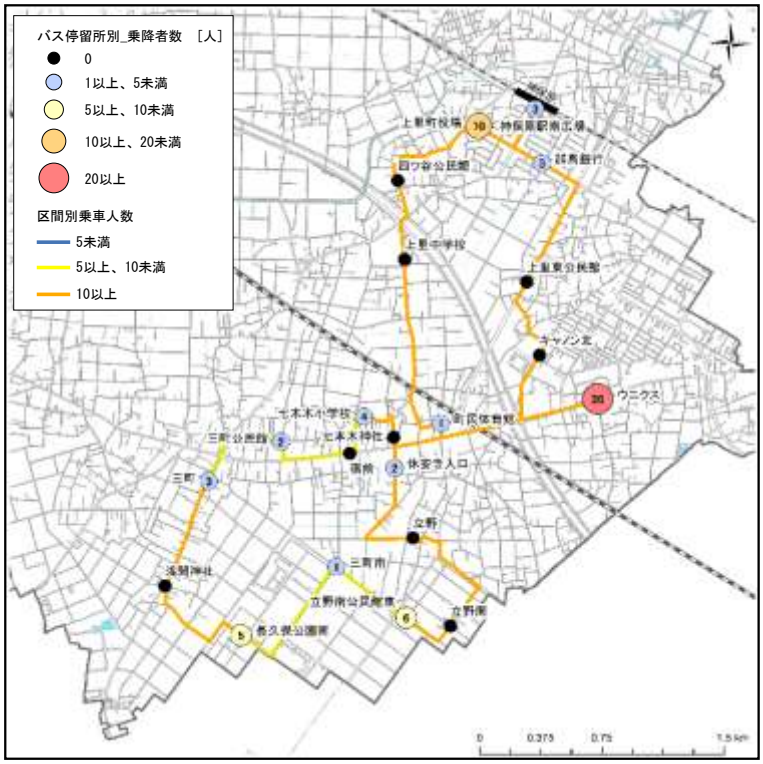


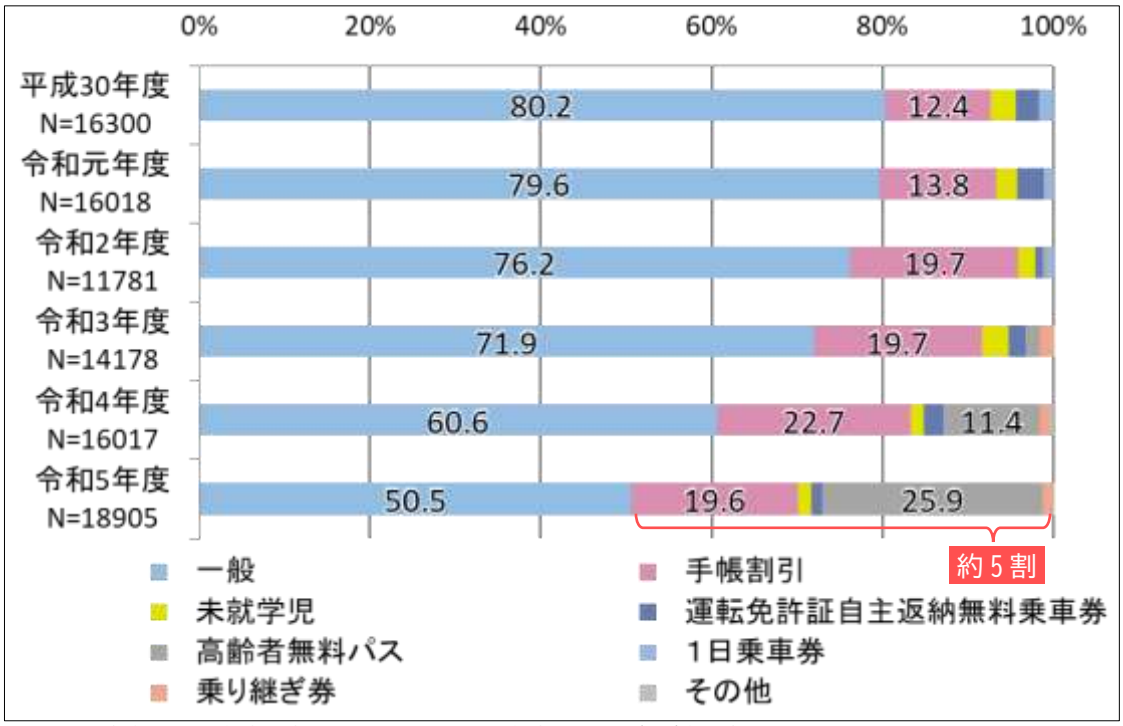
図 1-２９ 「こむぎっち号」南部ルート（ウニクス循環）の停留所別利用状況

④ 割引制度の利用実績

「こむぎっち号」は様々な割引制度が導入されており、令和 5 年度（2023 年度）においては約半数が運賃無料で利用している。特に、「手帳割引」「高齢者無料パス」の利用割合が高く、「高齢者無料パス」は令和 4 年（2022 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（2022 年度）以降の利用者が大きく増加している。

表 1-3 「こむぎっち号」の割引制度一覧

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、ミライロIDを提示した方は運賃無料
運転免許証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（令和3年3月）	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



※1日乗車券は令和2年度に廃止されており、令和3年度より乗り継ぎ券へ変更している。
出典：「こむぎっち号」の利用実績

図 1-30 「こむぎっち号」の割引制度利用実績

⑤ 運行経費及び収支率の推移

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。また、運賃収入による収支率は、令和 5 年（2023 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。

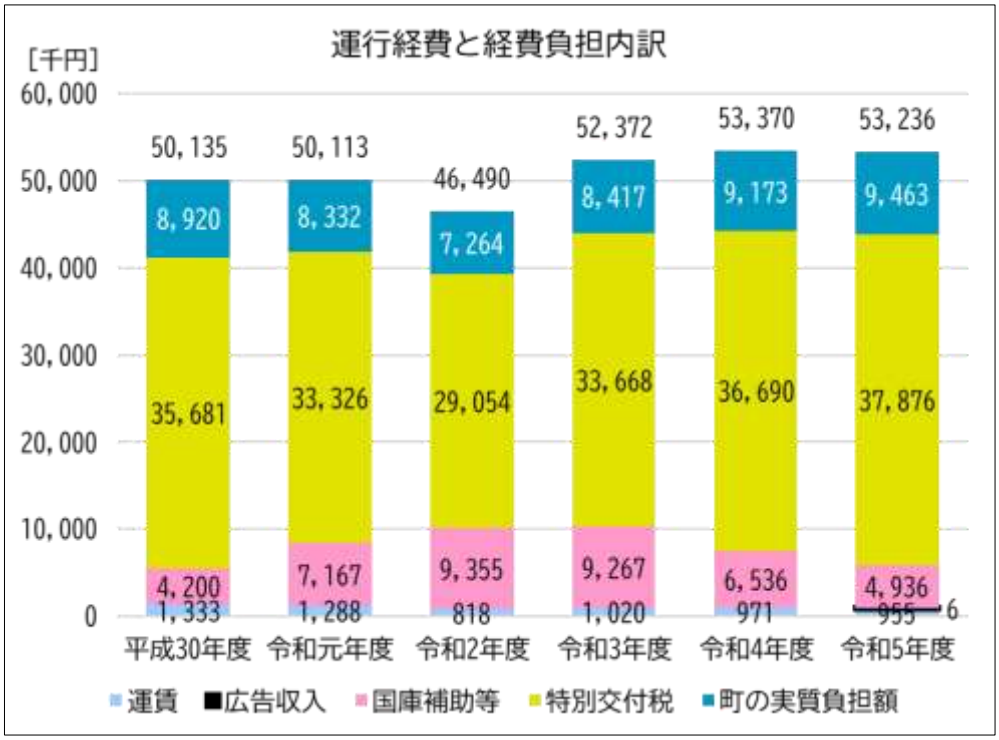


図 1-31 「こむぎっち号」の運行経費と経費負担内訳

（5）タクシーの現状

上里町では、以下の3社が運行している。配車状況においては、近隣市からの配車がほとんどの状況にある。

表 1-4 上里町内のタクシー事業者と保有台数

会社名	所在地	保有台数		
		一般車両数	ハイヤー	福祉車両
(有)本庄合同タクシー	上里町神保原町264	4	－	－
	本庄市本庄1-1-26	20	－	－
本庄タクシー（株）	本庄市本庄2-2-25	27	－	－
(有)明日香交通	本庄市けや木3-13-15	13	－	－

出典（上里町内で運行している事業者）：TAXISITE、HTTPS://WWW.TAXISITE.COM/
出典(所在地･保有台数)：一般社団法人埼玉県乗用自動車協会WEBサイト「加入事業者」、HTTP://WWW.TAXI-SAITAMA.OR.JP/PAGE2.HTML

１－４．公共交通に関する町民の意識

本計画の策定に向け、令和5年度（2023年度）に実施した公共交通に関する「町民意識調査」及びコミュニティバス「こむぎっち号」の利用者を対象とする「利用者ヒアリング調査」の結果概要を以下に示す。なお、詳細な調査結果については資料編に示す。

（１）町民意識調査の結果

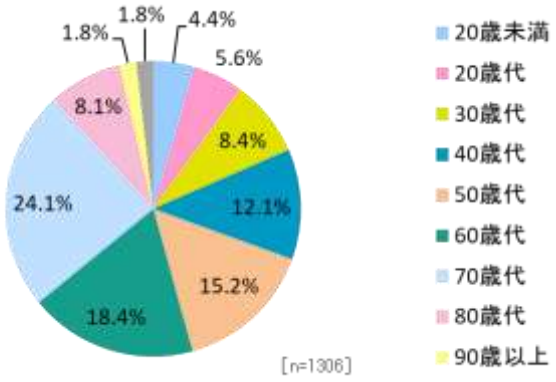
① 調査概要

調査期間	令和5年（2023年）7月26日（水）～8月25日（金）
調査対象	15歳以上の町民3,000人（無作為抽出）
調査方法	郵送配布、郵送回収及びＷＥＢ回答
配付・回収数	配布数　3,000票 回収数　1,306票（郵送回収：1,209票、WEB回答：97票） 回収率　43.5％

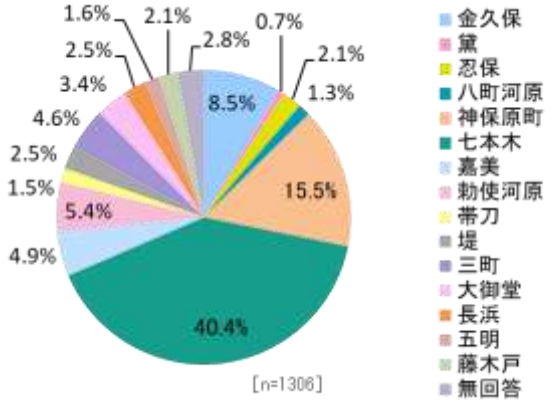
② 調査結果（概要）

1）回答者属性

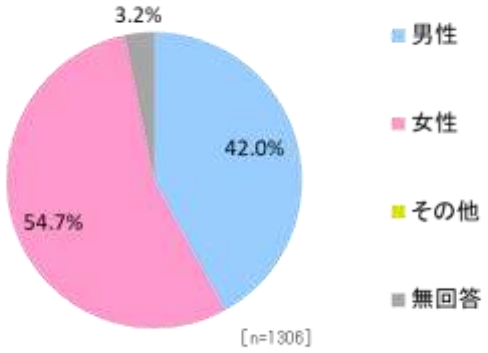
【年齢】



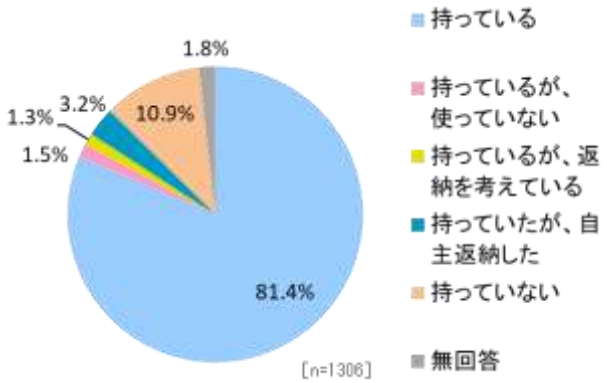
【お住まい】



【性別】

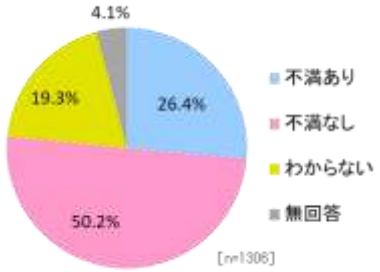
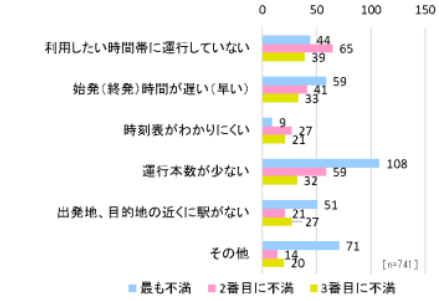
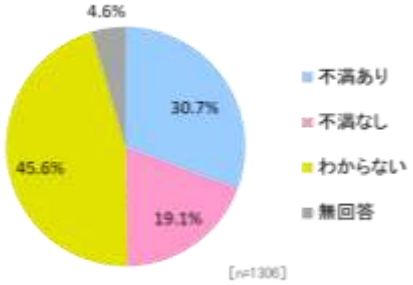
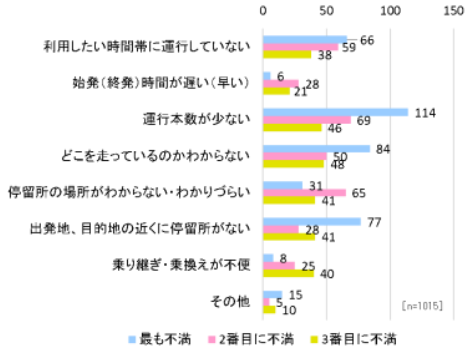
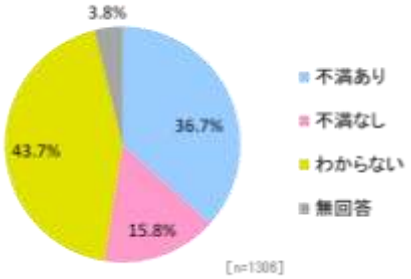
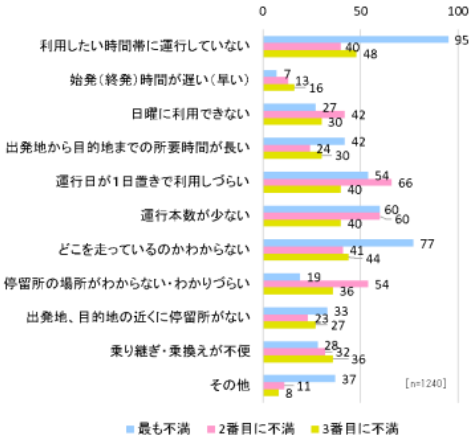
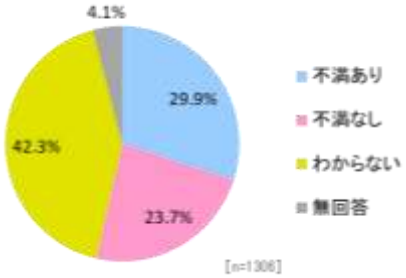
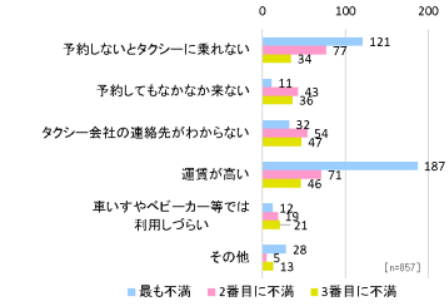


【運転免許証の保有状況】



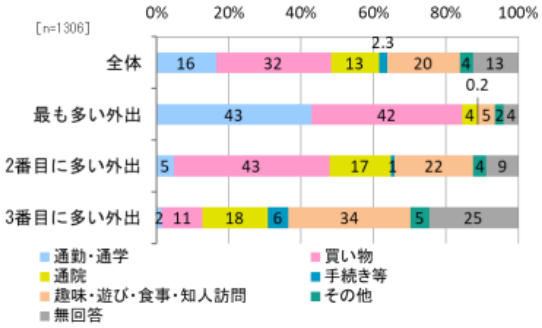
2）設問への回答

■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。

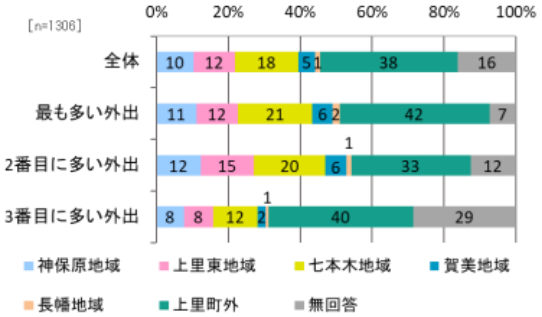
交通手段	満足度	不満理由の内訳
鉄道		
路線バス		
コミュニティバス		
タクシー		

■設問２：あなたが普段外出する際の目的ごとの目的地、頻度、移動手段についておうかがいします。外出頻度の高い目的3つ以内でお答えください。

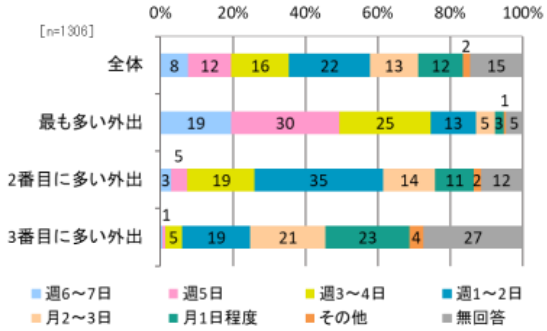
【目的】



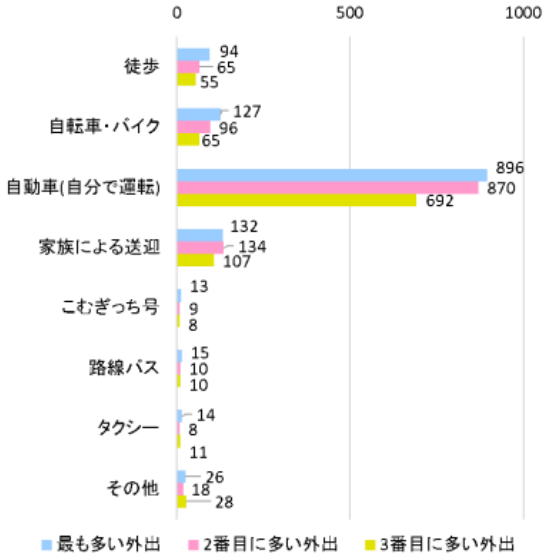
【最終目的地】



【外出頻度】

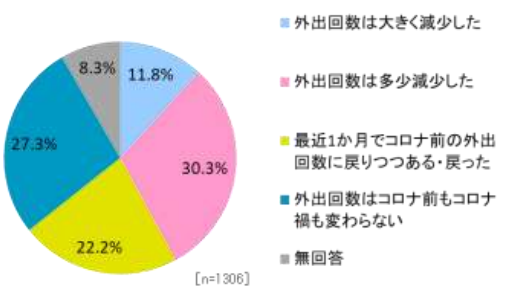


【交通手段】



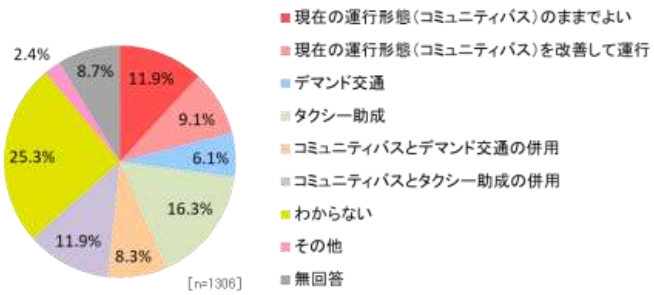
■設問３

新型コロナウイルス感染症の流行が始まる前と、流行から5類感染症へ引き下げとなった現在までのあなたの日常生活における外出回数に変化はありましたか。



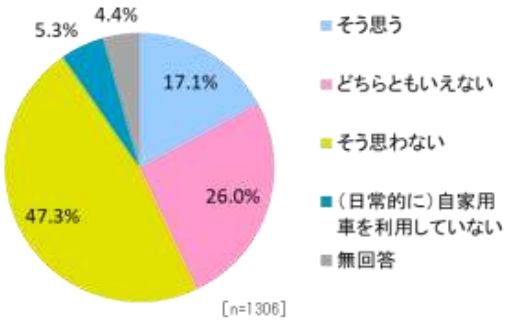
■設問４

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。



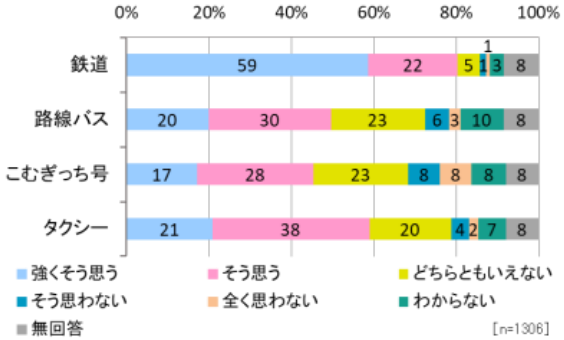
■設問５

町民の移動は、自家用車が中心となっています。あなたは今後自家用車による移動から公共交通を利用した移動に変更したいと思いますか。



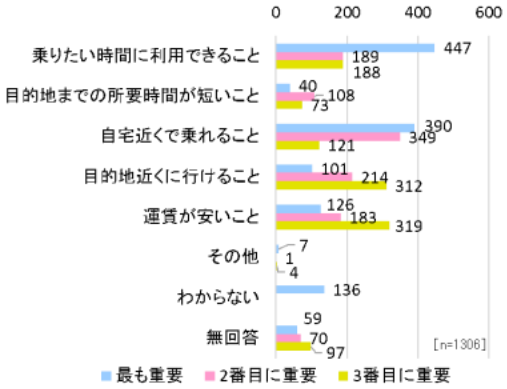
■設問６

公共交通（鉄道、路線バス、こむぎっち号、タクシー）は、町民の移動において必要不可欠であると思いますか。



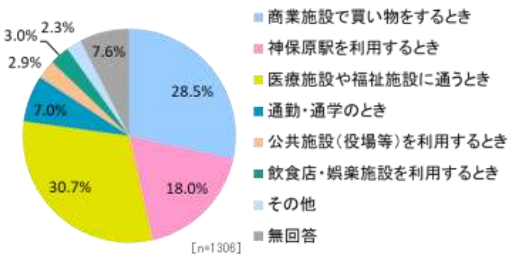
■設問７

あなたが公共交通サービスにおいて重要だと思うことを教えてください。



■設問８

どのような目的の時に、利用しやすい公共交通になればより便利になると思いますか。



（2）「こむぎっち号」利用者ヒアリング調査の結果

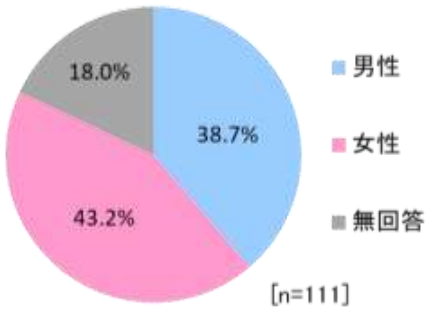
① 調査概要

調査期間	令和5年（2023年）9月25日（月）～10月7日（土）
調査対象	「こむぎっち号」の利用者
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	全体：178人（中央ルート：138人、北部ルート：14人、南部ルート：26人） ※回答者数は、複数回回答している方を含めた延べ人数とする。 複数回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。

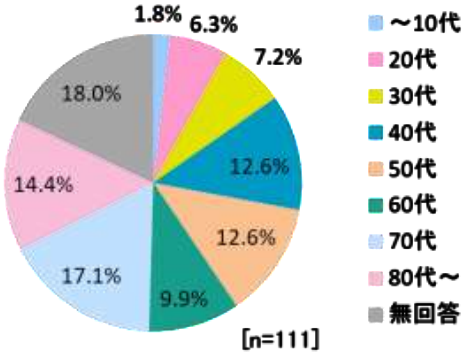
② 調査結果（概要）

1）回答者属性

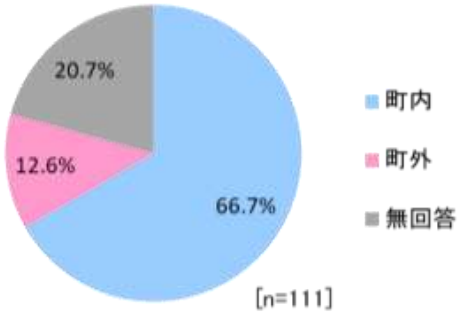
【性別】



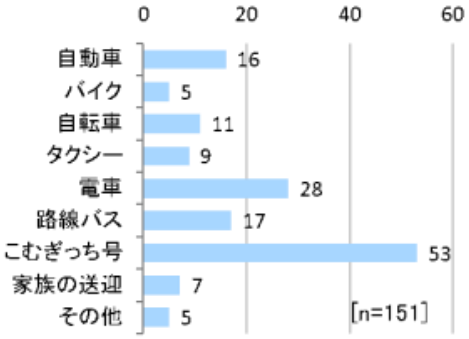
【年齢】



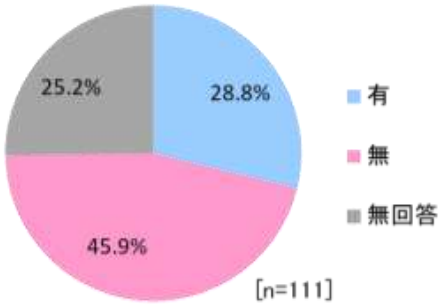
【住所】



【日常の主な交通手段】（複数回答あり）

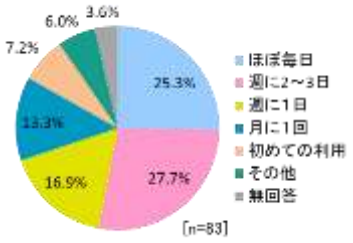
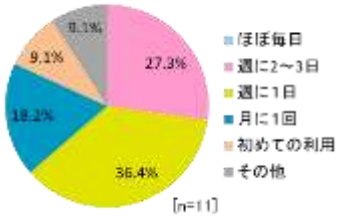
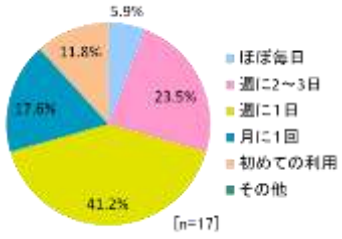


【運転免許証の保有状況】

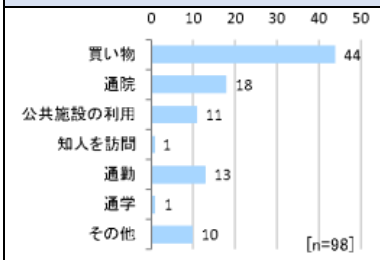
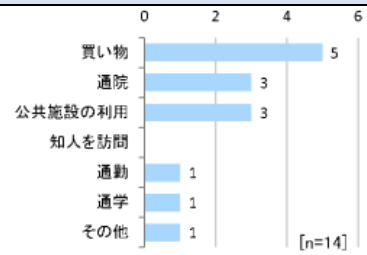
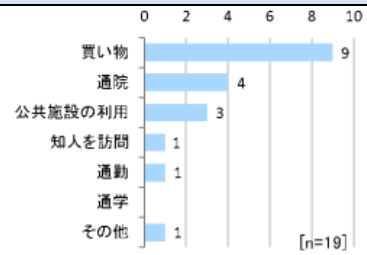


2）設問への回答

■こむぎっち号の利用頻度を教えてください。

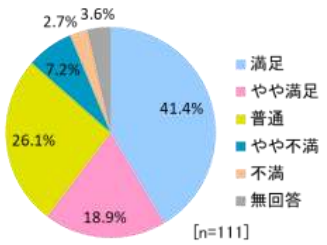
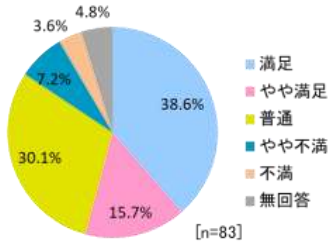
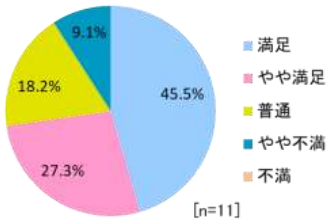
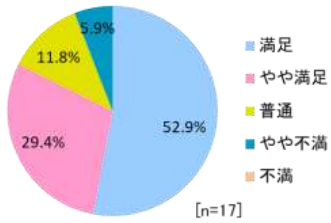
中央ルート	北部ルート	南部ルート
		

■主な利用目的を教えてください。　（複数回答あり）

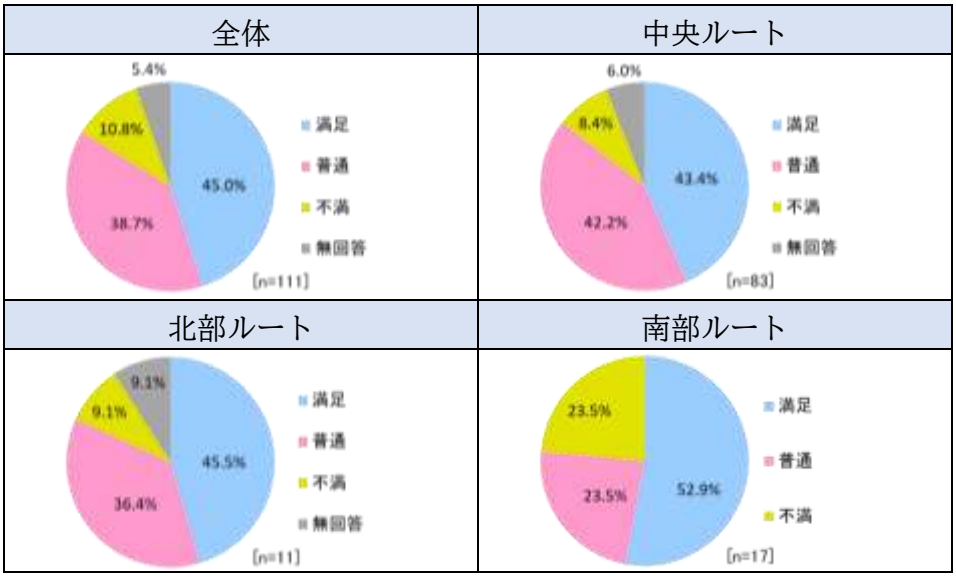
中央ルート	北部ルート	南部ルート
		

■「こむぎっち号」に対する満足度

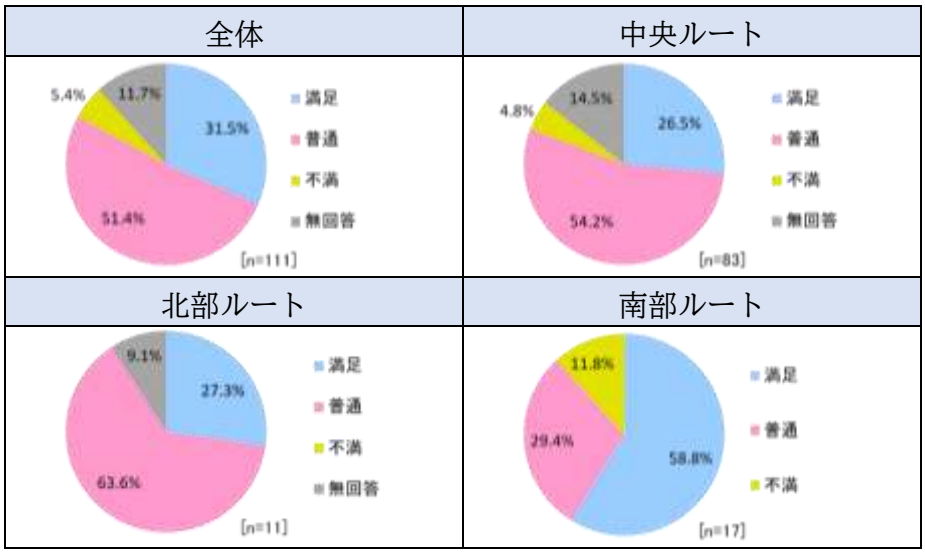
【総合評価】

全体	中央ルート
	
北部ルート	**南部ルート**
	

【運行日】

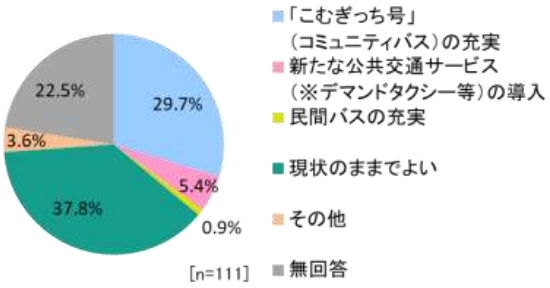


【乗り継ぎ】

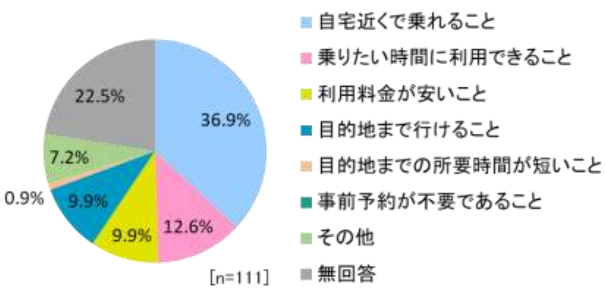


■今後の公共交通サービスについて

【今後の町内の交通手段として、どのような取り組みが充実すればよいと思いますか。】



【公共交通サービスにおいて、最も重要だと思うことを教えてください。】



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

（１）地域公共交通に関する課題

前章で整理した上里町及び公共交通の現状、町民の意識調査の結果等より、公共交通の課題を以下の観点で整理した。

【整理の観点】

● 移動手段の確保の観点

課題１　誰もが利用しやすい公共交通サービスの提供

課題２　今後増加する高齢者の移動需要への対応

● 上位関連計画との整合の観点

課題３　神保原駅を中心とした都市構造への変革

● 現在の公共交通サービスの観点

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

● 公共交通の持続性の観点

課題５　公共交通の持続的な維持

上里町及び公共交通の現状、町民の意識調査の結果等	課題
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	**課題１** 誰もが利用しやすい 公共交通サービスの提供 **課題２** 今後増加する高齢者の 移動需要への対応
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	**課題３** 神保原駅を中心とした 都市構造への変革
「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 町民意識調査の結果、「こむぎっち号」に対して36.7%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 利用者ヒアリング調査の結果、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 「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	**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
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５** 公共交通の持続的な維持

図　2-1　上里町の現状等と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。「第５次上里町総合振興計画後期基本計画」策定時のアンケート（以下、「総合振興計画策定時アンケート」という。）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、約 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」の不満理由として「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。

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つまでに〇）

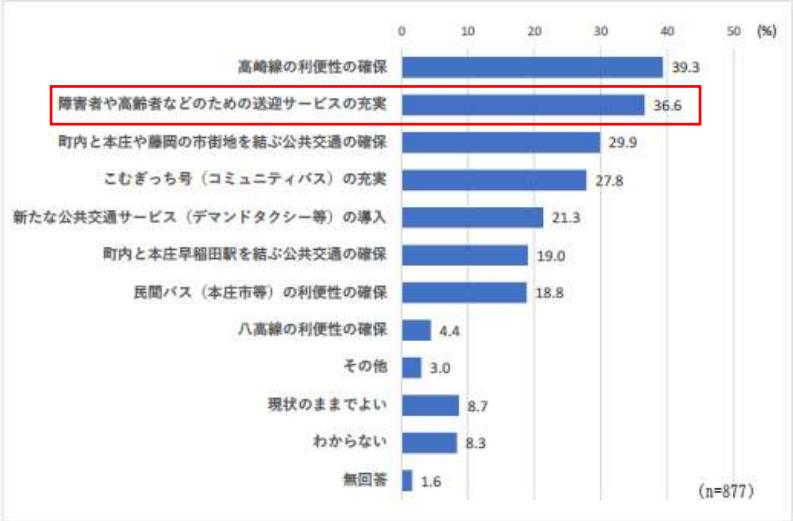


図　2-2　「総合振興計画策定時アンケート」の結果（再掲載）

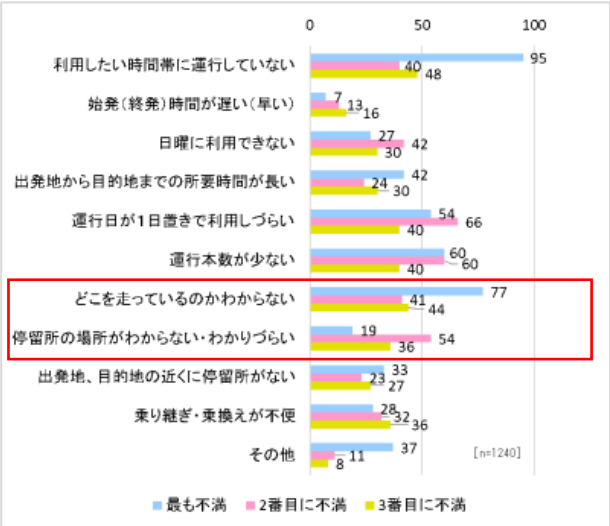


図　2-3　「町民意識調査」の結果（再掲載）

課題２　今後増加する高齢者の移動需要への対応

令和 2 年（2020 年）時点で高齢化率が 40%を超える地域が町内に広く分布しており、今後ますます深刻化することが予測されている。

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。

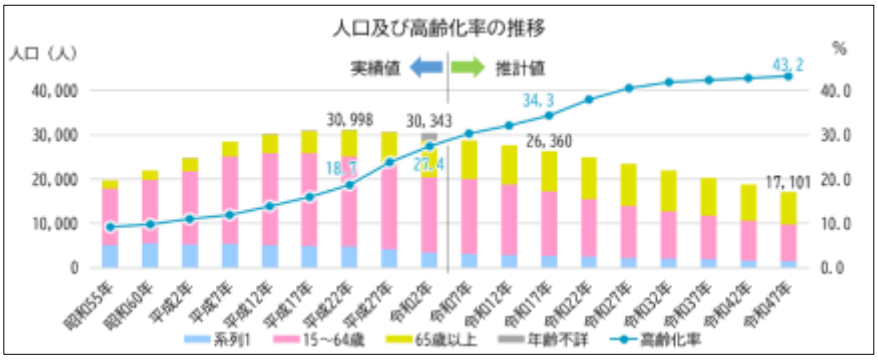


図　2-4　人口及び高齢化率の推移（図　1-2再掲載）

課題３　神保原駅を中心とした都市構造への変革

「上里町都市計画マスタープラン」や「上里町立地適正化計画」等において、将来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。一方で、「総合振興計画策定時アンケート」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。

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○）

図　2-5　「総合振興計画策定時アンケート」の結果（再掲載）

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調査の結果より、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調査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。

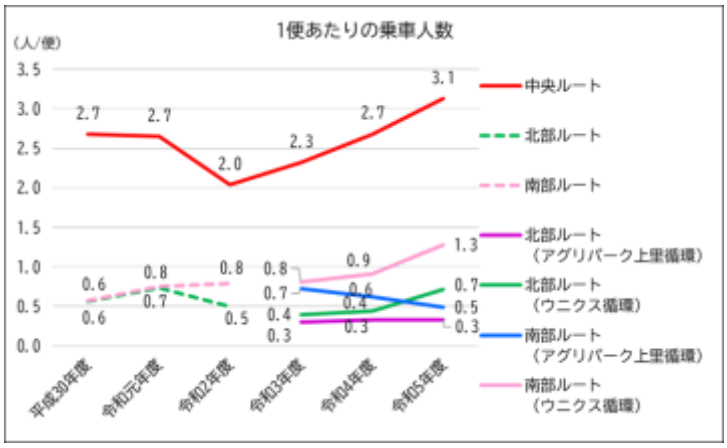


図　2-6　「こむぎっち号」の1便あたりの乗車人数の推移（図　1-２３再掲載）

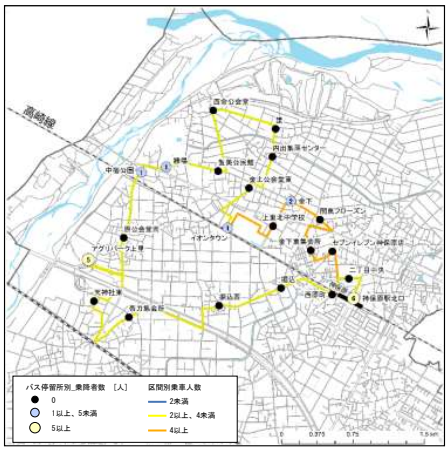


図　2-7　「こむぎっち号」北部ルート（アグリパーク上里循環）の停留所別利用状況（図　1-２６再掲載）

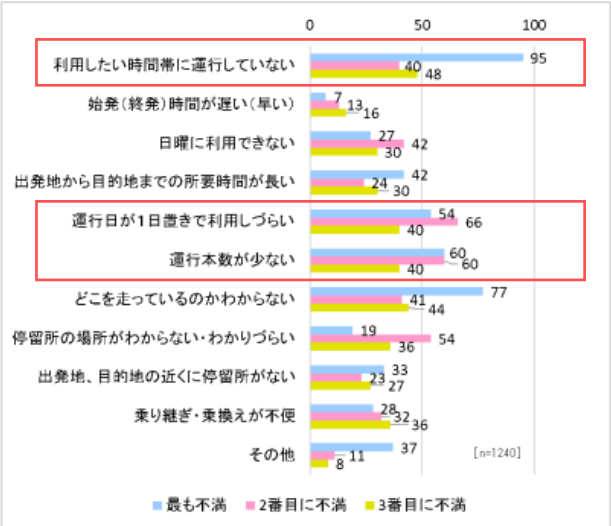


図　2-8　「町民意識調査」の結果（再掲載）

課題５　公共交通の持続的な維持

上里町では、自動車の利用割合が 66％と高く、公共交通の利用は 4％程度に留まっている。

また、利用者数はコロナ禍から利用者数は回復しつつあるものの、路線バスや「こむぎっち号」の運行経費は年々増加傾向にあり、収支率の低下や町の負担割合が増加している。

特に、「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、北部ルート及び南部ルート（アグリパーク上里循環）の 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。

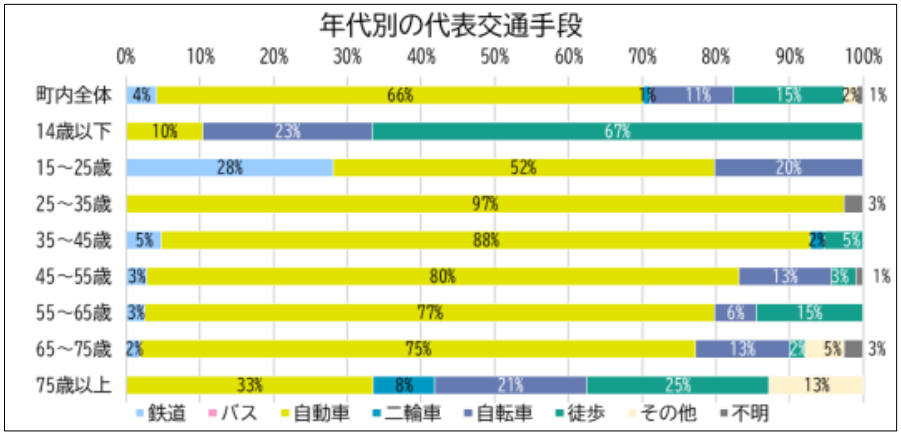


図　2-9　年代別の代表交通手段（図　1-１１再掲載）

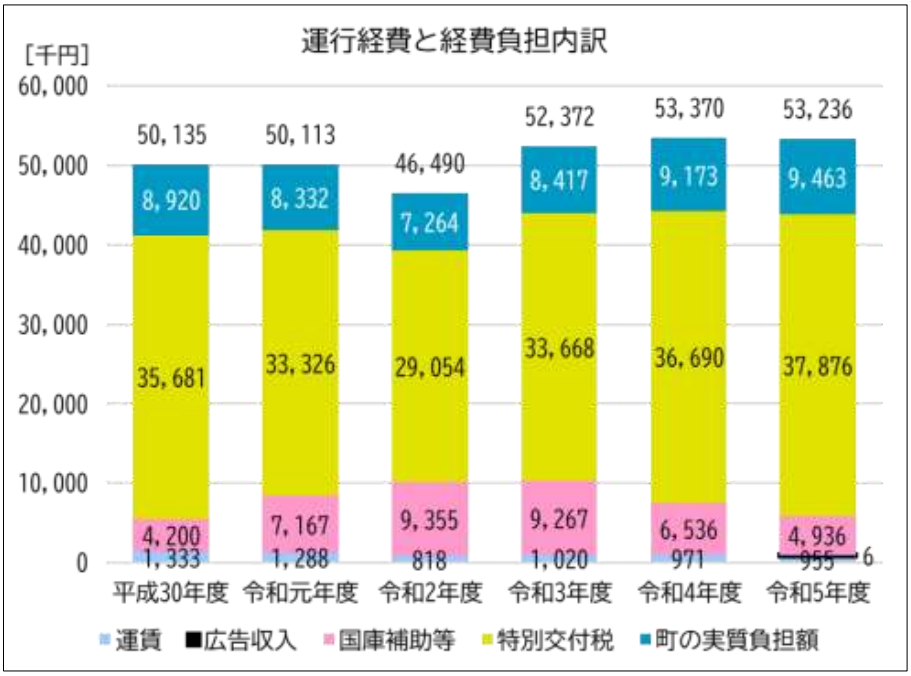


図　2-１０　「こむぎっち号」の運行経費と経費負担内訳（図　1-３１再掲載）

（2）前計画の評価

前計画である「上里町地域公共交通網形成計画」の評価結果を以下に示す。

表 2-1 前計画の評価結果（令和5年4月～令和6年3月）

目標	目標を達成するための取組	調査方法	達成状況・分析	評価・次年度に向けた課題や取組
「こむぎっち号」の年間利用者数 目標値：21,100人	利便性向上により、公共交通利用者数の増加を図る	乗車実績	実績値：18,905人 令和4年度から令和5年度までの伸び率としては18%となっており、令和3年度から令和4年度における伸び率の13%と比較すると増加傾向にあり、達成率も上がっているが、目標値には達していない。	令和6年度が計画として最終年度であり、現行体制（バス4台）での運用も最後となるが、引き続き利用促進の取組みを実施し、目標値の達成に努める。
交通結節点利用の満足度 目標値：80%	交通結節点の整備、わたしの時刻表の作成	利用者意見調査	実績値：82.9% 乗り継ぎに関して「満足、やや満足、普通」と回答した人の割合である。令和3年度より利用促進方策として実施している「わたしの時刻表」においては、令和5年度の作成件数が58件となっており、令和4年度の42件よりも大幅に増加している。同取組等の影響から、満足度においても令和4年度の57%からよりも満足度が大幅に上昇し、目標値を達成した。	「わたしの時刻表」の活用を促し、今後も引続き、効率的な乗り換え案内を実施していく。
「こむぎっち号」高齢者無料パスの発行件数 目標値：255件	広報かみさと、HP、交通安全講習会時に周知	高齢者無料パスの発行簿	実績値：283件 制度改正により令和4年度の発行件数が大幅に増加したことを踏まえ、令和5年度の数値を上方修正した上で、目標値を達成することができている。	引続き、制度周知を実施し、高齢者の公共交通利用支援となるよう努める。
「こむぎっち号」全体満足度	利便性向上により、公共交通利用者数の増加を図る	利用者意見調査	満足度：86.4% 総合的に「満足、やや満足、普通」と回答した人の割合である。昨年度よりも満足度が大幅に上昇している。	令和4年度と比較して回答率･満足度ともに大幅に上昇した。不満で回答をいただいた意見についても次期導入形態検討の際には、現状の課題として解決策等を検討していくとともに、アンケートの回答精度を更に上げていく必要がある。
町の費用負担割合 目標値：16.6%	運賃収入の増加となるよう、利用者数の増加に努める	事業実績	実績値：17.8% 昨年度より国庫補助金が減少し、燃料が高騰しているため、町の費用負担割合は増加した。	引続き燃料が高騰状態であるため、総支出は増加傾向にある。少しでも利用者数を増加させ、運賃収入が増加となるよう努める。
広告掲載数 目標値：143,310円	広報かみさと、HPで周知	広告掲載申請者数	実績値：6,000円 広報とHPで募集を実施した。１件の申請を受け、中央・北部・南部すべてのルート車両内に１カ月間掲示した。	引続き、掲載につながるよう周知を実施していく。
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 目標値：年1回	広報かみさと、HPで周知	事業実績	実績値：年2回 6月(1回)、1月（1回）に開催された交通安全講習会時に、バスの啓発と高齢者無料パス事業の周知を実施した。	こむぎっち号利用へのハードルが下がるよう積極的に利用促進をしていく。

出典:令和6年度 第1回上里町地域公共交通活性化協議会 資料

２－２．計画の基本的な考え方

（１）計画の基本方針

上里町の公共交通は、ＪＲ高崎線と路線バス、コミュニティバス「こむぎっち号」により町内を網羅するかたちで整備されている。一方で、令和5年度に実施した公共交通に関する町民意識調査の結果では公共交通に関する不満があがっており、少子高齢化の深刻化や「こむぎっち号」の利用状況等の観点からも、公共交通の見直しが必要である。

また、公共交通においては、上位・関連計画である「第5次上里町総合振興計画　後期基本計画」や「上里町都市計画マスタープラン」「上里町立地適正化計画」等で示している町の将来像の実現に向けた都市基盤としての機能が求められる。

以上を踏まえ、本計画における基本方針を以下に示す。

地域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
- 課題２　今後増加する高齢者の移動需要への対応
- 課題３　神保原駅を中心とした都市構造への変革
- 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
- 課題５　公共交通の持続的な維持

上位・関連計画

第５次上里町総合振興計画　後期基本計画

【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”』

上里町都市計画マスタープラン

【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』

上里町立地適正化計画

【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』

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

今後の高齢者の増加や、障害のある方、町外からの転入者の増加等、公共交通を必要とする方は増加しており、公共交通を維持していくことの重要性が増している。

一方で、現状の利用状況の分析やアンケート調査の結果より、利用者ニーズとの不一致等が発生していることが示されている。

町内の公共交通網を見直し、利用者ニーズに対応した公共交通サービスを構築する。

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

公共交通の重要性が増している一方で、町内の人口は今後も減少していくことが予測されており、さらに運行経費の増加等の課題が生じている。

将来的に公共交通を維持していくために、町と運行事業者が協力し利便性の高いサービスを提供していくとともに、町民に利用していただくことで、町民・交通事業者・行政の協働による持続可能な仕組みづくりを行う。

（2）計画の目標

基本方針を踏まえ、計画の目標を以下に設定する。

長期目標

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

「立地適正化計画」で示されている”コンパクトで持続可能な都市構造”の実現に向けて、各公共交通が連携することで、神保原駅を中心に各拠点を結ぶ公共交通ネットワークの維持・強化を図る。

目標②：持続可能な公共交通網を実現する

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、町民や各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。

短期目標

目標①：利用実態を踏まえた公共交通網への見直し

将来の都市構造や公共交通の利用実態、町民意識調査の結果を踏まえるとともに、各公共交通を連携させることで、町民にとってより利用しやすい公共交通網への見直しを行う。

目標②：誰もが利用しやすい公共交通サービスへの改善

今後増加する高齢者や、障害のある方等の移動手段を確保するとともに、利用者ヒアリング調査等で把握した利用者ニーズへ対応したサービスへ改善を図る。

また、サービスの改善とともに、利用促進による公共交通利用者の増加を図る。

２－３．目標を達成するための施策

（１）施策の概要

目標達成に向けて実施する施策は以下のとおりである。なお、次項に施策の詳細を示す。

表　2-2　目標を達成するための施策一覧

施策	実施主体	事業スケジュール					
		R7年度	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	長期
施策１ 神保原駅の 交通結節点としての機能向上	鉄道事業者、 上里町						
施策２ 「こむぎっち号」の再編 による利便性の向上	「こむぎっち号」 運行事業者、 「デマンド交通」 運行事業者・システム事業者、 上里町	※適宜見直し					
施策３ 鉄道との乗り継ぎ改善	「こむぎっち号」 運行事業者、 鉄道事業者、 上里町	※適宜見直し					
施策４ 誰もが利用しやすい 車両の導入	「こむぎっち号」 運行事業者、 「デマンド交通」 運行事業者、 上里町						
施策５ 運賃の見直し	「こむぎっち号」 運行事業者、 「デマンド交通」 運行事業者、 上里町	※適宜見直し					
施策６ 公共交通に関する さらなる情報提供	「デマンド交通」 システム事業者、 上里町						
施策７ 公共交通の利用促進	「こむぎっち号」 運行事業者、 「デマンド交通」 運行事業者・システム事業者、 上里町						
施策８ データや利用者の意見に基 づく定期的なサービス改善	「デマンド交通」 システム事業者、 上里町	※適宜見直し					
施策９ 周辺自治体との連携	「デマンド交通」 運行事業者・システム事業者、 上里町						

（２）施策の内容

施策１　神保原駅の交通結節点としての機能向上

<table>
<tr><th colspan="2">「神保原駅北口まちづくり基本計画」等と連携した、公共交通の利用しやすい交通結節点の整備</th></tr>
<tr><td>①施策の内容</td><td>

- 現在の神保原駅北口では、「こむぎっち号」のバス停留所が駅舎出入口より約 40m離れた公衆トイレ前に位置しており、バス停留所の位置が分かりづらいことや乗り換えに時間を有する。また、ベンチ等の待合環境も整備されていない状況である。
- 現在、「神保原駅北口まちづくり基本計画」に基づき、神保原駅北口の駅前広場の設計が進められており、鉄道と「こむぎっち号」及び「デマンド交通」、タクシー等の公共交通を利用しやすい交通結節点の整備に向けた要望をしていくことや連携を図ることとする。

図　2-１１　現在の神保原駅北口広場

</td></tr>
<tr><td>②実施主体</td><td>鉄道事業者、上里町</td></tr>
<tr><td>③実施スケジュール</td><td>

<table>
<tr><th colspan="5">短期（R7～R11）</th><th rowspan="2">長期</th></tr>
<tr><th>R7</th><th>R8</th><th>R9</th><th>R10</th><th>R11</th></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
</table>

</td></tr>
</table>

施策２　「こむぎっち号」の再編による利便性の向上

<table>
<tr><th colspan="2">中央ルートの利便性向上</th></tr>
<tr><td>①施策の内容</td><td>

- 「こむぎっち号」中央ルートの利便性向上に向け、令和７年度（2025 年度）からの運行内容の見直しを行った。見直し内容を以下に示す。また、令和 7 年度（2025 年度）以降においても、運行状況に合わせて適宜見直しを行っていく。

<u>●運行ルート</u>

- 公共施設の統廃合に合わせて、運行ルートを見直す。
- 現在のバス停留所、「保健センター」及び「農協前」を廃止し、運行ルートの短縮を図る。

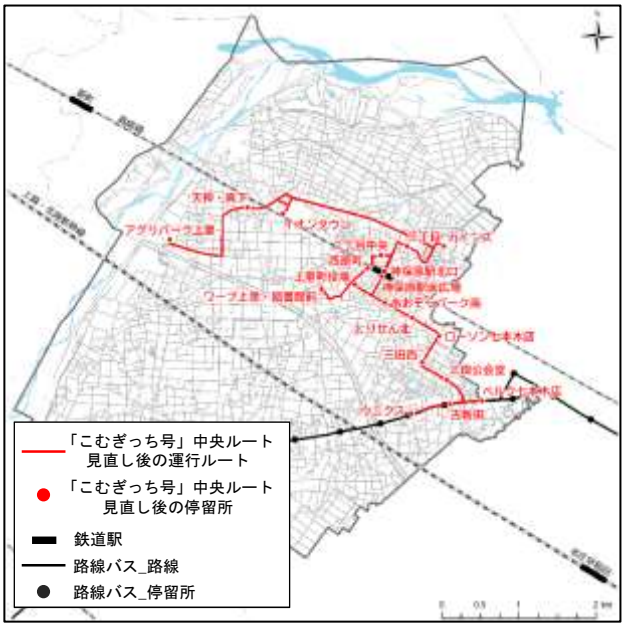


図　2-１２　中央ルートの見直し後の運行ルート

<u>●運行時間</u>

- 各便が同じ分数の出発となるラウンドダイヤを導入することで、利用者にとって分かりやすい時刻表とする。

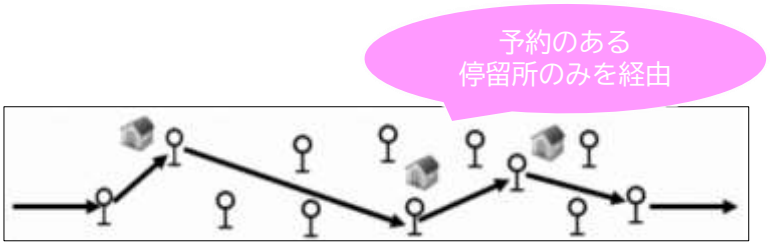
<u>●運行日</u>

- 現在の月曜日から土曜日までの週６運行から、病院が休みであることが多い木曜日の運行を廃止し日曜日の運行とする週６運行へ変更する。

</td></tr>
<tr><td>②実施主体</td><td>「こむぎっち号」運行事業者、上里町</td></tr>
<tr><td>③実施スケジュール</td><td>

<table>
<tr><th colspan="5">短期（R7～R11）</th><th rowspan="2">長期</th></tr>
<tr><th>R7</th><th>R8</th><th>R9</th><th>R10</th><th>R11</th></tr>
<tr><td colspan="5">※適宜見直し</td><td rowspan="2"></td></tr>
</table>

</td></tr>
</table>

デマンド交通の導入	
①施策の内容	• 「こむぎっち号」北部ルート・南部ルートの利用状況や地域の状況を踏まえると、定時定路線型の運行方法では少ない需要かつ広範囲をカバーすることが困難であることから、新たな交通手段として令和 7 年度（2025 年度）より「デマンド交通」を導入する。 • 運行手法としては、運行ルートは設定せず、町内に設置する「デマンド停留所」を基に、予約のある停留所間のみを運行する「自由経路・ミーティングポイント型」とする。なお、同時間帯に複数の予約が入った場合は乗合が発生する。 • 運行内容を以下に示す。詳細な運行内容は運行計画書に示す。 • また、令和 7 年度（2025 年度）以降においても、運行状況に合わせて適宜見直しを行っていく。  **図 2-13 「自由経路・ミーティングポイント型」のイメージ** 参考）デマンド交通の導入事例（本庄市）

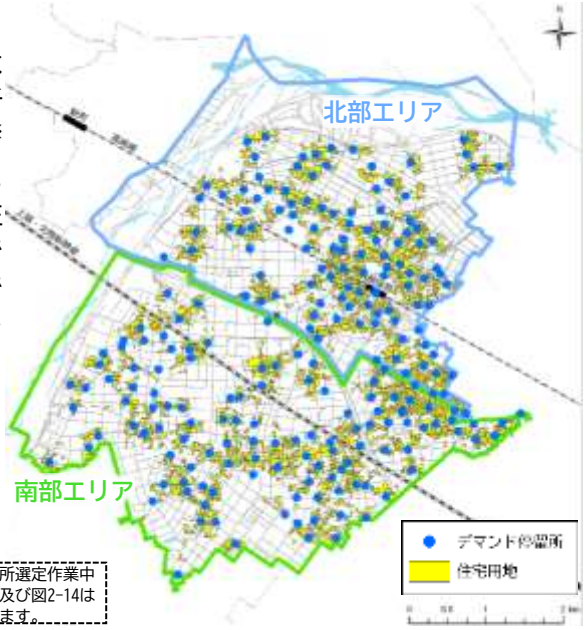
●運行エリア

- 町民の移動状況や、現在の「こむぎっち号」が北部ルート・南部ルートに分かれていることを考慮し、運行エリアは「北部エリア」「南部エリア」の 2 エリアとする。なお、エリアは、2 つのエリアの人口が概ね均衡するように設定する。

●デマンド停留所

- デマンド停留所は町内に約 230 箇所配置し、住宅用地※の約 90.3%以上において、町内の各住宅から直線距離で概ね150mカバーできるように配置を予定する。

※住宅用地は、「都市計画基礎調査（令和3年度）」の土地利用状況における住宅用地とする。



現在、デマンド交通停留所選定作業中のため、住宅用地カバー率及び図2-14は軽微な変更の可能性があります。

図 2-14 デマンド交通の停留所（案）

●利用対象者

- 現在の「こむぎっち号」において、町外の利用者が一定数いることや、幅広い年代に利用されていることから、利用者に制限は設けないこととする。

●車両サイズ・台数

- 本運行手法においては、ルートを設定しておらず、幅員の狭い道路の走行も想定されることから、車両のサイズは乗車定員 5 名（運転士含む）かつ車椅子のまま乗車可能な車両を各エリア 1 台ずつ配置する。

●利用者登録

- 予約時の利便性向上や無断の予約キャンセル等への対策となることから、「デマンド交通」利用者は事前に利用者登録を必要とする。

●予約方法

- 予約方法は、予約センターへの電話又はＷＥＢアプリによるものとする。

②実施主体

「デマンド交通」運行事業者・システム事業者、上里町

③実施スケジュール

短期（R7～R11）					長期
R7	R8	R9	R10	R11	
※適宜見直し					

施策３　鉄道との乗り継ぎ改善

鉄道の時刻表に合わせたダイヤへの見直し	
①施策の内容	• 鉄道との乗り継ぎを円滑にするため、「こむぎっち号」の神保原駅への到着時間を、ＪＲ高崎線の時刻表を考慮し、ダイヤ見直しを行う。
②実施主体	「こむぎっち号」運行事業者、鉄道事業者、上里町
③実施スケジュール	短期（R7～R11）：R7 R8 R9 R10 R11／長期 ※適宜見直し

施策４　誰もが利用しやすい車両の導入

「こむぎっち号」へのノンステップバスの導入 デマンド交通への車椅子のまま乗車可能な車両の導入	
①施策の内容	• 現在の「こむぎっち号」の利用状況においては、約半数が高齢者無料パスや手帳割引による利用者である。また、バリアフリー法が改正されたことを踏まえ、車両の入れ替えのタイミングに合わせて、「こむぎっち号」はノンステップバスを、「デマンド交通」は車椅子のままの利用が可能な車両を選定することとする。 **図 2-15　ノンステップバス【BYD　小型電気(EV)バス J6】**
②実施主体	「こむぎっち号」及び「デマンド交通」運行事業者、上里町
③実施スケジュール	短期（R7～R11）：R7 R8 R9 R10 R11／長期

施策５　運賃の見直し

利用状況や町の財政状況に応じた運賃の見直し	
①施策の内容	• 現在の利用状況や収支状況を踏まえ、「こむぎっち号」の料金を見直し、収支率の改善を図る。なお、料金の見直しにおいては、日常的に利用されている方の費用負担が大きくならないように回数券を発行することや現在の割引制度を継続するなど、配慮するものとする。また、「デマンド交通」の料金に関しては、周辺自治体で導入しているデマンド交通の料金設定を参考にするとともに、「こむぎっち号」と競合しない料金設定とする。 • 「こむぎっち号」及び「デマンド交通」の料金に関しては、料金改定後も、今後の利用状況や収支率の状況を踏まえ、必要に応じて見直しを実施することとする。
②実施主体	「こむぎっち号」及び「デマンド交通」運行事業者、上里町
③実施スケジュール	短期（R7～R11）：R7 R8 R9 R10 R11 長期 ※適宜見直し

施策６　公共交通に関するさらなる情報提供

バスマップの作成及び配布	
①施策の内容	• 町民意識調査の結果より、「こむぎっち号」の運行ルートやバス停留所の位置が分からないといった意見も上がっていることや、新たな交通手段として「デマンド交通」を導入し、町内全域にデマンド停留所を配置することから、バスマップの作成及び配布を行う。 • バスマップの作成にあたっては、「こむぎっち号」及び「デマンド交通」の利用方法等の情報を合わせて掲載し、町民が利用しやすいように配慮する。
②実施主体	上里町
③実施スケジュール	短期（R7～R11）：R7 R8 R9 R10 R11 長期

路線バス・コミュニティバスの乗り方教室の継続	
①施策の内容	• 現在も年に 1 回バスの乗り方教室を行っており、継続的に実施していく。 **図 2-16 「バス乗り方案内」の実施状況**
②実施主体	上里町
③実施スケジュール	短期（R7～R11）：R7 R8 R9 R10 R11 長期

デマンド交通の乗り方教室・登録会の開催	
①施策の内容	• 新たに導入する「デマンド交通」に関して、利用方法や予約の方法等、従来の定時定路線型のバスとは異なるため、定期的に乗り方教室を開催するとともに、利用者登録を行う。 • 乗り方教室の開催にあたっては、予約が必要であることやあいのりが生じることなど、定時定路線型と異なることやデマンド型の公共交通のメリット・デメリットを十分に説明する。 **図 2-17 デマンド交通の乗り方教室・登録会（事例）**
②実施主体	「デマンド交通」システム事業者、上里町
③実施スケジュール	短期（R7～R11）：R7 R8 R9 R10 R11 長期

施策７　公共交通の利用促進

<table>
<tr><th colspan="2">「こむぎっち号」の割引制度の継続、回数券の導入
デマンド交通の割引クーポン等の導入検討</th></tr>
<tr><td>①施策の内容</td><td>・現在「こむぎっち号」で設定している運賃の割引制度は継続するとともに、料金の見直しに合わせて回数券を導入する。
・「デマンド交通」においては、回数券等の割引制度を導入するとともに、WEB を活用した割引クーポン等の導入を検討する。

図　2-１８　割引クーポンの事例
（出典：千葉市高津戸乗合タクシー）</td></tr>
<tr><td>②実施主体</td><td>「こむぎっち号」運行事業者、「デマンド交通」運行事業者・システム事業者、上里町</td></tr>
<tr><td>③実施スケジュール</td><td><table><tr><th colspan="5">短期（R7～R11）</th><th rowspan="2">長期</th></tr><tr><th>R7</th><th>R8</th><th>R9</th><th>R10</th><th>R11</th></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table></td></tr>
</table>

<table>
<tr><th colspan="2">広域交流拠点や商業施設を結ぶ「こむぎっち号」の日曜日運行</th></tr>
<tr><td>①施策の内容</td><td>・広域交流拠点である「アグリパーク上里」や大型商業施設では、日曜日にイベント等を開催しているものの、現在は公共交通によるアクセスができない状況にある。
・「こむぎっち号」の運行日を、月曜日から土曜日までの週６日運行から、木曜日を廃止し日曜日運行を行う週６日運行とすることで、「アグリパーク上里」や大型商業施設へのアクセスを可能とし、町内の活性化を図る。</td></tr>
<tr><td>②実施主体</td><td>「こむぎっち号」運行事業者、上里町</td></tr>
<tr><td>③実施スケジュール</td><td><table><tr><th colspan="5">短期（R7～R11）</th><th rowspan="2">長期</th></tr><tr><th>R7</th><th>R8</th><th>R9</th><th>R10</th><th>R11</th></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table></td></tr>
</table>

施策８　データや利用者の意見に基づく定期的なサービス改善

<table>
<tr><th colspan="2">「こむぎっち号」及びデマンド交通の利用実績や利用者の意見に基づき、定期的なサービス内容の見直し</th></tr>
<tr><td>①施策の内容</td><td>

- 「こむぎっち号」の運行見直し、デマンド交通導入後の運行実績データを基に停留所別の乗降者数や利用者ＯＤなどを分析する。
- 運行実績データの分析結果を踏まえ「こむぎっち号」の運行ルートやダイヤ、デマンド交通の停留所や運行サービスレベルについて適宜見直しを検討。

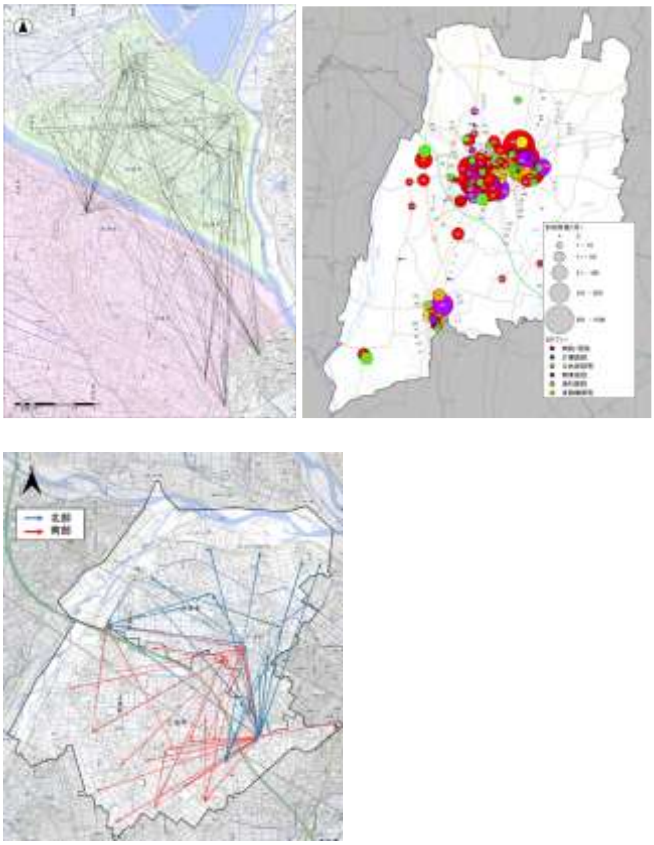


図　2-１９　運行サービスレベルの見直しに関する分析のイメージ

</td></tr>
<tr><td>②実施主体</td><td>「デマンド交通」システム事業者、上里町</td></tr>
<tr><td>③実施スケジュール</td><td>

<table>
<tr><th colspan="5">短期（R7～R11）</th><th rowspan="2">長期</th></tr>
<tr><th>R7</th><th>R8</th><th>R9</th><th>R10</th><th>R11</th></tr>
<tr><td colspan="5"></td><td rowspan="3"></td></tr>
<tr><td colspan="5">※適宜見直し</td></tr>
<tr><td colspan="5"></td></tr>
</table>

</td></tr>
</table>

施策９　周辺自治体との連携

<table>
<tr><th colspan="2">近隣市町のデマンド交通との乗り換えが可能な停留所の設置</th></tr>
<tr><td>①施策の内容</td><td>・近隣市町である本庄市ではすでにデマンド交通が導入されており、神川町においてはデマンド交通の導入が検討されている。近隣市町のデマンド交通と乗り換えが可能となるように検討する。</td></tr>
<tr><td>②実施主体</td><td>「デマンド交通」運行事業者・システム事業者、上里町</td></tr>
<tr><td>③実施スケジュール</td><td>
<table>
<tr><th colspan="5">短期（R7～R11）</th><th rowspan="2">長期</th></tr>
<tr><th>R7</th><th>R8</th><th>R9</th><th>R10</th><th>R11</th></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
</table>
</td></tr>
</table>

２－４．上里町の目指す地域公共交通網

（１）上里町の目指す地域公共交通網の姿

前項で示す各施策を実施することで、上位･関連計画で示している町の将来像の実現と、利用者ニーズに合わせ、少子高齢化等に対応した地域公共交通網の実現を目指す。

本計画では、現在、町内を網羅的に運行している「こむぎっち号」を対象に、現在の利用状況や将来的な人口分布の推移を考慮し、運行形態の見直しを図るとともに、町外への交通手段であるＪＲ高崎線や路線バス（神泉総合支所線）との連携を強化するため、神保原駅等の交通結節点の整備の促進を図る。

「こむぎっち号」のうち、現在の中央ルートは定時定路線による運行を継続することとし、立地適正化計画における居住誘導区域と駅や役場、大型商業施設等の施設、広域交流拠点を繋ぐ町内の基幹交通として、利便性の向上に向けた運行内容の見直しを図る。一方、北部ルート・南部ルートは、現在の定時定路線では広い範囲を効果的に運行することが難しく、将来的な人口減少を考慮すると運行の継続が厳しい状況にある。そこで、現在住んでいる方々の交通手段を確保するため、広い範囲を柔軟に運行可能な「デマンド交通」を導入し、限られた資源の中での持続可能な公共交通の実現を目指す。

また、バス停までの移動が困難な方に対しては、現在実施しているタクシー助成制度等の福祉施策と連携し、上里町内全体の公共交通の利便性向上を図る。

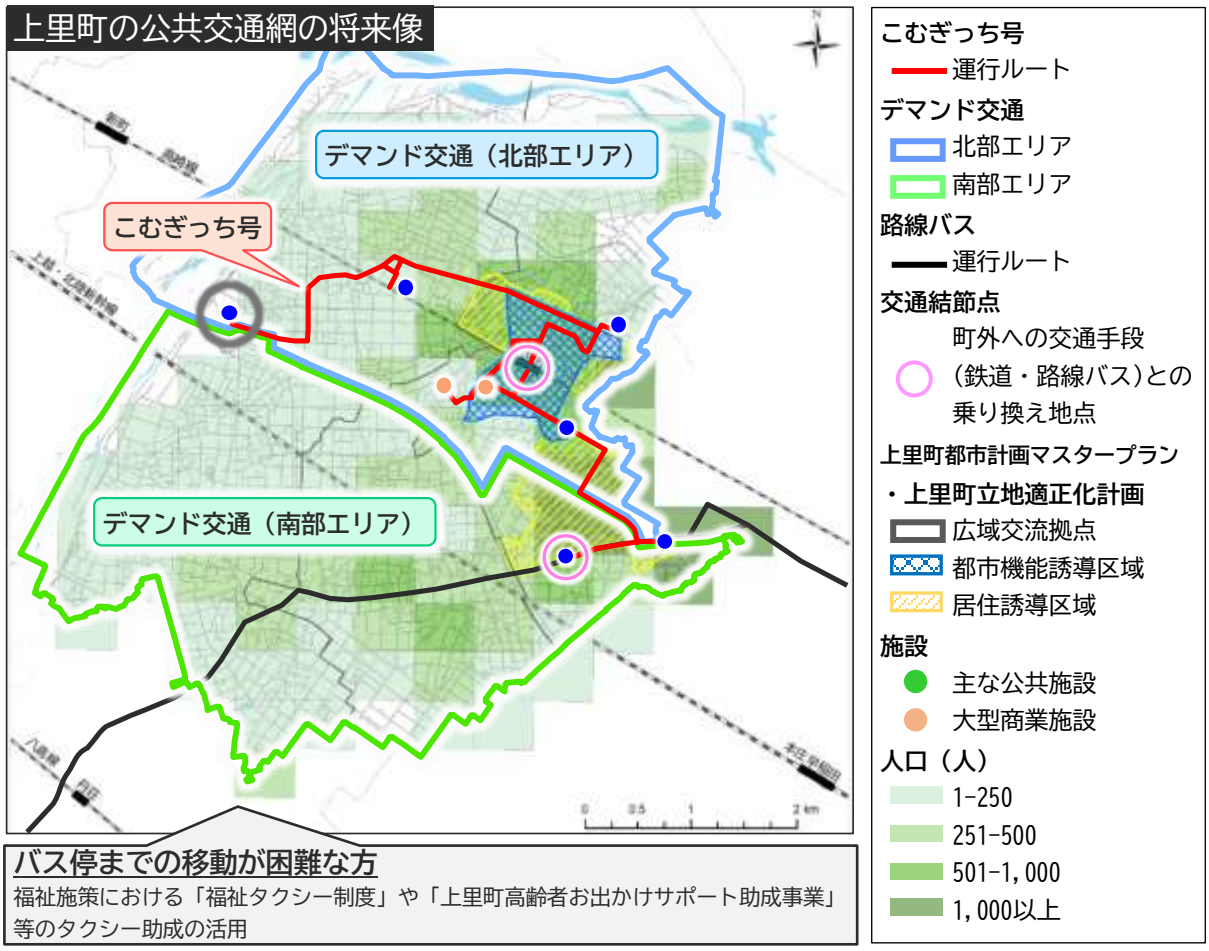


図　2-20　上里町の公共交通網の将来像

（２）各地域公共交通の位置付けと役割分担

令和7年度（2025年度）より新たに導入する「デマンド交通」は、ＷＥＢまたは電話により乗車場所及び降車場所を指定して予約を行うものであり、定時定路線型のバスとは乗車方法が異なる。一方で、乗車場所・降車場所は従来のバスと同様に指定された停留所間のみの利用である点、同時間帯に複数利用者の乗り合いが生じるものであり、公共交通のなかでも乗合輸送にあたるものである。また、車両台数に限りがあることや運行時間帯が決められており、利用したい時間帯に予約が取れないこともある。

上記を踏まえ、各交通手段の位置付けや地域公共交通の位置付けと役割分担を以下に示す。公共交通のうち、乗合輸送に該当するものは一定の制限のもと、利用者同士で譲り合いながら利用することが求められる一方で、個別輸送であるタクシーは個別のニーズに対応した輸送が可能である。利用にあたっては、利用目的に応じた使い分けが求められる。

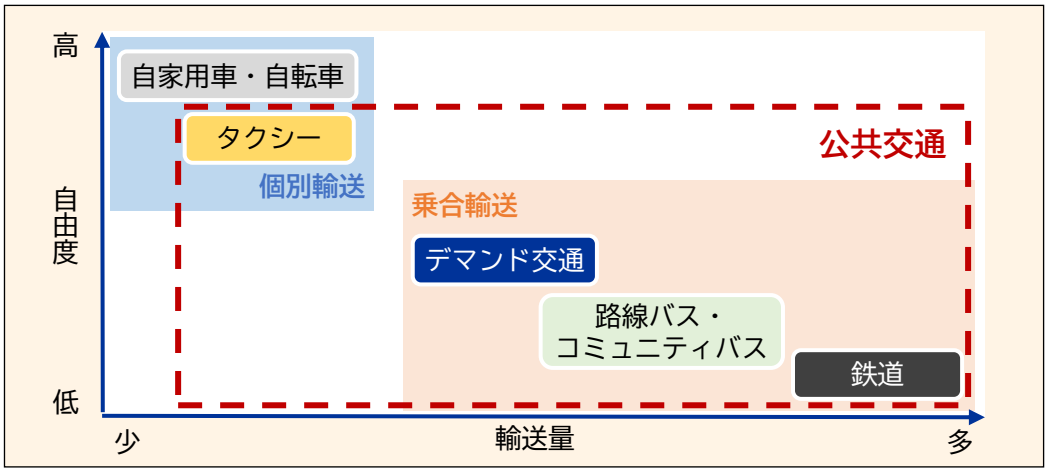


図　2-21　各交通手段の位置付け

表　2-3　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・確保策
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。	交通事業者との協議の上、一定以上の水準を確保する。
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。	地域公共交通確保維持改善事業（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 こむぎっち号	地域内 フィーダー	定時定路線の運行により町内の基幹交通として、広域幹線・地域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う。	地域公共交通確保維持改善事業（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。
デマンド交通	地域内 フィーダー	需要に応じた運行により町内全域を面的にカバーし、広域幹線・地域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う。	地域公共交通確保維持改善事業（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や、福祉サービス（タクシー助成）としての移動を担う。	―

表 2-4 再編後の運行概要

系統名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
路線バス	本庄駅南口	ウニクス上里	神泉総合支所	４条乗合	路線定期運行	交通事業者（朝日自動車）	幹線補助
こむぎっち号	アグリパーク上里	イオンタウン	ウニクス	４条乗合	路線定期運行	上里町（運行は交通事業者）	フィーダー補助
デマンド交通（北部エリア）	上里町北部エリア			４条乗合	区域運行	上里町（運行は交通事業者）	フィーダー補助
デマンド交通（南部エリア）	上里町南部エリア			４条乗合	区域運行	上里町（運行は交通事業者）	フィーダー補助

① 路線バス（神泉総合支所線）

神泉総合支所線は、町内及び近隣市町を結び、通勤・通学、通院、買物等の移動を担っており、地域間を結ぶ幹線交通である。一方で、沿線市町や事業者の運営努力だけでは、路線の維持が難しいため、今後の運行においても、地域公共交通確保維持改善事業（地域間幹線系統補助）の補助により維持・確保する必要がある。また、本庄市、神川町、藤岡市、朝日自動車株式会社と運行に関する協定を締結しており、地域公共交通確保維持改善事業（地域間幹線系統補助）の補助に加えて、上里町からも補助金を拠出することによって運行を維持・確保することとする。

② こむぎっち号

こむぎっち号は、現在の「こむぎっち号」中央ルートの運行を定時定路線により継続して運行するものであり、町内の広域幹線・地域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う町内の基幹交通である。一方で、上里町と運行事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しいため、地域公共交通確保維持改善事業（地域内フィーダー補助）の補助により運行を維持・確保する必要がある。

③ デマンド交通（北部エリア・南部エリア）

デマンド交通は、現在の「こむぎっち号」北部ルート・南部ルートが運行している地域において区域運行として新たに導入する交通手段であり、需要に応じた運行により町内全域を面的にカバーし、広域幹線・地域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うものである。ただし、現在のこむぎっち号の利用状況等より、上里町と運行事業者の運営努力だけでは運行の維持が難しいと予測されるため、地域公共交通確保維持改善事業（地域内フィーダー補助）の補助により運行を維持・確保する必要がある。

２－５．計画の評価

（１）評価方法

① 評価の方法

本計画は、前計画である「網形成計画」で定める、令和２年度（2020 年度）から令和 11 年度（2029 年度）までの 10 年間における「地域公共交通に関する基本方針及び長期目標」の実現に向けた後期計画である。計画の評価においては、長期目標及び短期目標の達成状況を評価するものとする。

本計画の評価においては、長期目標及び短期目標ごとに評価指標を設定し、本計画期間である令和 2 年度（2020 年度）から令和 11 年度（2029 年度）までの 5 年間のサイクルで実施するものとし、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。

なお、「施策２　「こむぎっち号」の再編による利便性の向上」に基づき、令和 7 年度（2025 年度）からはコミュニティバス「こむぎっち号」の一部において新たな交通手段として「デマンド交通」の導入を予定しており、実際に運行する中で改善点等が生じることが予測される。また、その他施策の実施により公共交通の利便性向上や利用促進を図り、利用者数の増加を目指す。以上より、「路線バス」の利用状況を把握するとともに、「こむぎっち号」及び「デマンド交通」に関しては、利用状況及び利用者満足度を毎年度把握し、上里町地域公共交通活性化協議会への報告を行い、1 年間毎の短スパンでのＰＤＣＡサイクルの実行を予定する。

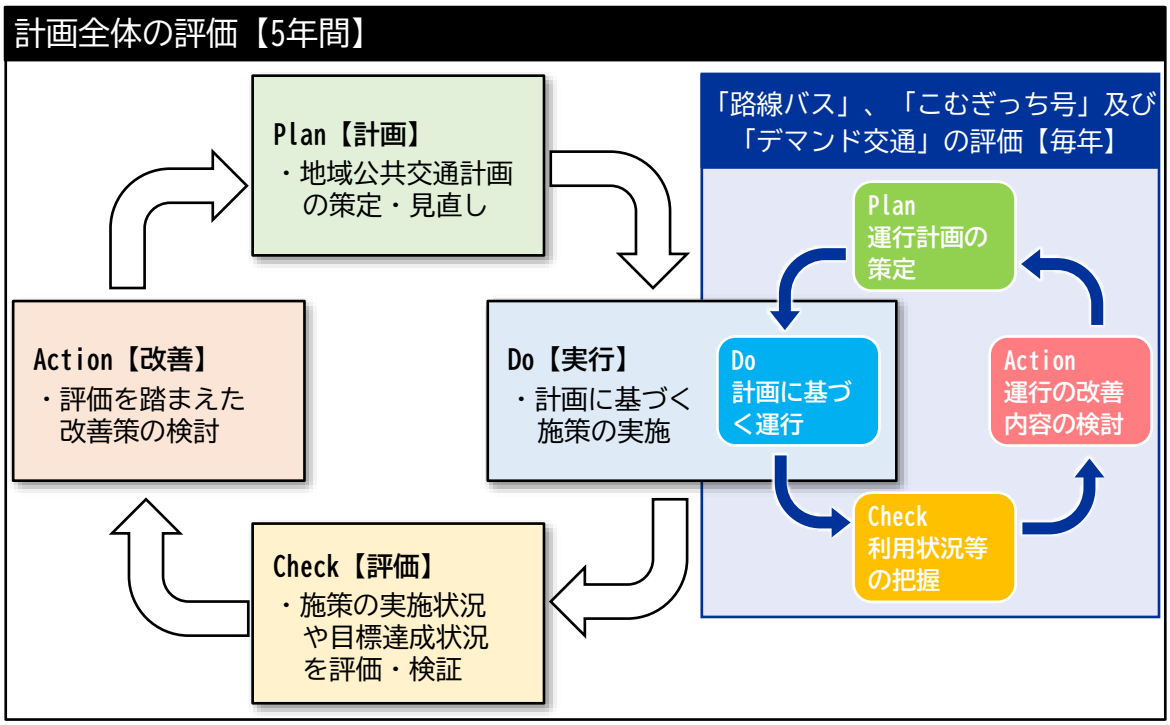


図　2-22　PDCAサイクル

② 評価指標

目標に対する評価指標を以下のとおり設定する。

長期目標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

評価指標１　　乗り換えに関する満足度

数値指標					算出方法
長期目標設定時点(R3)		現状値(R5)		目標値(R11)	➢ 「こむぎっち号」及び「デマンド交通」の利用者アンケート調査により把握 ➢ 乗り継ぎに関する満足度の設問において、「満足」「やや満足」と回答する方の割合より算定
30.5% （中央ルートの値）	▶	26.5% （中央ルートの値）	▶	44.6%	

長期目標②：持続可能な公共交通網を実現する

評価指標２　　収支率

数値指標						算出方法
	長期目標設定時点(R2)		現状値(R5)		目標値(R11)	路線バス 経常収益＝ 営業収入+営業外収入(補助金を除く) 経常費用＝営業費用+営業外費用 収支率＝経常収益/経常費用×100 「こむぎっち号」・「デマンド交通」 収支率＝運賃収入等/費用×100
路線バス	56%		49%		現状値以上※	
こむぎっち号	1.8%	▶	1.8%	▶	3.6%	
デマンド交通	-		-		3.6%	

※路線バスの目標値に関しては、評価指標 5 において年間利用者数を増加させることを目指しており、運賃収入に関しても増加を目指すものであるが、人件費や燃料費等の運行経費の増加も想定されることから、現状より低下させないことを目標値とする。

短期目標①：利用実態を踏まえた公共交通網への見直し

評価指標３　「こむぎっち号」及び「デマンド交通」の全体満足度

数値指標				算出方法
	現状値(R5)		目標値(R11)	➢ 「こむぎっち号」及び「デマンド交通」の利用者アンケート調査により把握 ➢ 乗り継ぎに関する満足度の設問において、「満足」「やや満足」と回答する方の割合より算定
こむぎっち号	54.3% （中央ルートの値）	▶	64.3%	
デマンド交通	－		50.0%	

評価指標４　人口カバー率

数値指標			算出方法
現状値(R5)		目標値(R11)	➢ 町内の全人口に対する、鉄道駅から 1,000m及び「こむぎっち号」「デマンド交通」の停留所から 300m圏内の人口の割合により算定
91.5%	▶	現状値以上	

短期目標②：誰もが利用しやすい公共交通サービスへの改善

評価指標５　年間利用者数

数値指標				算出方法
	現状値(R5)		目標値(R11)	➢ 年間の利用実績
路線バス	172,257人/年		182,900人/年	
こむぎっち号	15,428人/年	▶	16,700人/年	
デマンド交通	－		6,000人/年	

評価指標６　乗り方教室の開催回数

数値指標				算出方法
	現状値(R5)		目標値(R11)	➢ 年間の開催実績
路線バス・こむぎっち号	1回/年		1回/年	
デマンド交通	－	▶	R7～R8:2回/年 R9～R11:1回/年	

（2）評価スケジュール

前項の評価指標による評価スケジュールを以下に示す。

表 2-5 評価スケジュール

目標	評価指標	評価スケジュール				
		R7	R8	R9	R10	R11
長期目標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	評価指標１ 乗り換えに関する満足度	○	○	○	○	◎
長期目標② 持続可能な公共交通網を実現する	評価指標２ 収支率	○	○	○	○	◎
短期目標① 利用実態を踏まえた公共交通網への見直し	評価指標３ 「こむぎっち号」及び「デマンド交通」の全体満足度	○	○	○	○	◎
	評価指標４ 人口カバー率	－	－	－	－	◎
短期目標② 誰もが利用しやすい公共交通サービスへの改善	評価指標５ 年間利用者数	◎	◎	◎	◎	◎
	評価指標６ 乗り方教室の開催回数	◎	◎	◎	◎	◎

◎：実施　○：必要に応じて実施

資料編

1．町民意識調査の結果

（1）調査概要

調査概要を以下に示す。

<table>
<tr><td>調査対象</td><td>15 歳以上の町民 3,000 人（無作為抽出）</td></tr>
<tr><td>調査方法</td><td>郵送配布、郵送回収及び WEB 回答</td></tr>
<tr><td>調査日</td><td>令和5年（2023 年）7月26日（水）～8月25日（金）</td></tr>
<tr><td>調査項目</td><td>・属性（年齢、お住まい、性別、職業、運転免許証の有無、福祉用具の使用）
・町内公共交通（鉄道、路線バス、コミュニティバス、タクシー）の不満点
・外出時の移動における目的や交通手段等について
・新型コロナウイルス感染症の影響による移動の変化について
・今後の公共交通としてふさわしい運行形態について
・公共交通への町民意識について</td></tr>
<tr><td>配布・
回収数</td><td>配布数：3,000 票
回収数：1,306 票（郵送回収：1,209 票、WEB 回答：97 票）
回収率：43.5%

【居住地別の回収状況】※人口比率により配布数は決定
<table>
<tr><th>居住地</th><th>金久保</th><th>黛</th><th>忍保</th><th>八町河原</th><th>神保原町</th><th>七本木</th><th>嘉美</th><th>勅使河原</th></tr>
<tr><td>配布数</td><td>280</td><td>22</td><td>57</td><td>44</td><td>459</td><td>1208</td><td>162</td><td>150</td></tr>
<tr><td>回収数</td><td>111</td><td>9</td><td>28</td><td>17</td><td>203</td><td>527</td><td>64</td><td>71</td></tr>
<tr><td>回収率</td><td>40%</td><td>41%</td><td>49%</td><td>39%</td><td>44%</td><td>44%</td><td>40%</td><td>47%</td></tr>
</table>
<table>
<tr><th>居住地</th><th>帯刀</th><th>堤</th><th>三町</th><th>大御堂</th><th>長浜</th><th>五明</th><th>藤木戸</th><th>無回答</th></tr>
<tr><td>配布数</td><td>49</td><td>88</td><td>159</td><td>112</td><td>95</td><td>55</td><td>60</td><td>―</td></tr>
<tr><td>回収数</td><td>20</td><td>33</td><td>60</td><td>45</td><td>33</td><td>21</td><td>27</td><td>37</td></tr>
<tr><td>回収率</td><td>41%</td><td>38%</td><td>38%</td><td>40%</td><td>35%</td><td>38%</td><td>45%</td><td>―</td></tr>
</table>
【本調査結果の有意性】
以下の公式を用いて、本調査結果の回収数に対する有意性を検証する。
$$n = \frac{N}{\left(\frac{\varepsilon}{K}\right)^2 \frac{N-1}{P(1-P)} + 1}$$
ε：標本誤差（許容できるサンプリングの誤差（一般的には 5%以内））
K：正規分布の性質から与えられる値
（ε＝5%の場合、1.96。ε＝2.9%の場合、2.18）
P：調査結果の比率（最も安全側の値である 0.5 とする）
N：母集団の大きさ（上里町人口：30,354 人（2023 年 4 月時点の町人口））
n：回収数（1,306 票）

今回の回収数を上式の n にあてはめて、標本誤差を求めると 2.9%となる。
一般的な基準である 5%を下回っており、<u>本調査は有意性を確保できている。</u></td></tr>
</table>

調査票及び公共交通に関する調査の目的を示した概要を一緒に配布した。

上里町内の公共交通に関するアンケート調査のお願い

町民の皆様には、日頃より町政にご理解、ご協力をいただき、厚く御礼申し上げます。

近年、急速な人口減少、運転手の担い手不足や新型コロナウイルス感染症の影響等による利用者数の減少など、公共交通を取り巻く環境が悪化しております。一方で、高齢化や運転免許返納者数の増加等により、公共交通の重要性がより高まると考えられます。

このような状況を踏まえ、上里町では、地域特性や公共交通の利用状況の変化を踏まえつつ、利便性が高く持続可能な公共交通体系（令和7年度からの町が実施する公共交通サービスの検討を含む）を構築するため、「上里町地域公共交通計画」を策定します。

この計画の策定にあたり、町民の皆様の公共交通の利用状況や意見を参考にさせていただくため、アンケート調査を実施いたします。

お忙しいところ誠に恐縮ではございますが、本調査の趣旨をご理解いただき、ご協力くださいますよう、よろしくお願い申し上げます。

令和5年7月

上里町長　山下　博一

≪ご記入にあたってのお願い≫

1. お答えいただく方は、上里町に住民登録のある方の中から抽出した、15歳以上の 3,000 人の方が対象です。
2. 対象者全員の方にご意見を頂きたいと考えていますが、都合により記入できない方がいる場合は、ご家族など代理の方でも結構ですので、できる限りご返信いただくようご協力お願いいたします。
3. ご回答は無記名です。お名前を記載する必要はありません。
4. 調査票の設問にしたがって、鉛筆か、黒または青のボールペンではっきりと記入ください。
5. ご回答いただいた調査票は、そのまま同封の返信用封筒に入れ、8月25日（金）までにお近くの郵便ポストに投函してください（切手は不要です）。
6. このアンケートは、PC・スマートフォンからでもご回答いただけます。

アンケート回答 URL：https://rsch.jp/72be66f1adc7dac6/login.php

※ご回答の内容は、全て統計的に処理し、他の目的に利用することは一切ございません。

（問い合わせ先）上里町　総合政策課　政策調整係
住所：埼玉県児玉郡上里町大字七本木 5518 番地
TEL：0495－35－1221（代表）
FAX：0495－33－2429（代表）

上里町内の公共交通に関するアンケート調査票

※ご回答しにくい設問についてのご記入は、無理にお答えいただく必要はありません。
※ご回答の内容は、全て統計的に処理し、他の目的に利用することは一切ございません。

■町内の公共交通について

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。
【選択肢から、それぞれ不満と思う順に最大３つまで選択肢番号をご記入ください。】

鉄道（JR 高崎線）：【不満】 最も不満 □ 2番目に不満 □ 3番目に不満 □ 左から最も不満と思う順に下の番号を記載
【不満なし】 □ 不満なしの方は✔印
【わからない】 □ わからない方は✔印

＜選択肢＞
1. 利用したい時間帯に運行していない
2. 始発（終発）時間が遅い（早い）
3. 時刻表がわかりにくい
4. 運行本数が少ない
5. 出発地、目的地の近くに駅がない
6. その他（　　）

路線バス（神泉総合支所線）：【不満】 最も不満 □ 2番目に不満 □ 3番目に不満 □ 左から最も不満と思う順に下の番号を記載
【不満なし】 □ 不満なしの方は✔印
【わからない】 □ わからない方は✔印

＜選択肢＞
1. 利用したい時間帯に運行していない
2. 始発（終発）時間が遅い（早い）
3. 運行本数が少ない
4. どこを走っているのかわからない
5. 停留所の場所がわからない・わかりづらい
6. 出発地、目的地の近くに停留所がない
7. 乗り継ぎ・乗換えが不便
8. その他（　　）

こむぎっち号：【不満】 最も不満 □ 2番目に不満 □ 3番目に不満 □ 左から最も不満と思う順に下の番号を記載
【不満なし】 □ 不満なしの方は✔印
【わからない】 □ わからない方は✔印

＜選択肢＞
1. 利用したい時間帯に運行していない
2. 始発（終発）時間が遅い（早い）
3. 日曜に利用できない
4. 出発地から目的地までの所要時間が長い
5. 運行日が１日置き（北部：月・水・金、南部：火・木・土のみ運行）で利用しづらい
6. 運行本数が少ない
7. どこを走っているのかわからない
8. 停留所の場所がわからない・わかりづらい
9. 出発地、目的地の近くに停留所がない
10. 乗り継ぎ・乗換えが不便
11. その他（　　）

タクシー：【不満】 最も不満 □ 2番目に不満 □ 3番目に不満 □ 左から最も不満と思う順に下の番号を記載
【不満なし】 □ 不満なしの方は✔印
【わからない】 □ わからない方は✔印

＜選択肢＞
1. 予約しないとタクシーに乗れない
2. 予約してもなかなか来ない
3. タクシー会社の連絡先がわからない
4. 運賃が高い
5. 車いすやベビーカー等では利用しづらい
6. その他（　　）

1

■外出時の移動について

設問 2 あなたが普段外出する際の目的ごとの目的地、頻度、移動手段についておうかがいします。外出頻度の高い目的３つ以内でお答えください。目的地は下図の地域から選択し、目的地が上里町外の場合は市町村名をご記入ください。

	目的【1つに○印】	最終目的地【1つに○印】 町内	最終目的地【1つに○印】 町外	外出頻度【1つに○印】	交通手段（電車を利用される方はJR駅までの交通手段）
最も多い外出	1．通勤・通学 2．買い物 3．通院 4．手続き等 5．趣味・遊び・食事・知人訪問 6．その他 （　　）	1．神保原地域 2．上里東地域 3．七本木地域 4．賀美地域 5．長幡地域	6．上里町外 （　　） 市・町・村 鉄道利用 □ 鉄道を利用される方は✔印	1．週6～7日 2．週5日 3．週3～4日 4．週1～2日 5．月2～3日 6．月1日程度 7．その他 （　　）	1．徒歩 2．自転車・バイク 3．自動車(自分で運転) 4．家族による送迎 5．こむぎっち号 6．路線バス 7．タクシー 8．その他 （　　）
2番目に多い外出	1．通勤・通学 2．買い物 3．通院 4．手続き等 5．趣味・遊び・食事・知人訪問 6．その他 （　　）	1．神保原地域 2．上里東地域 3．七本木地域 4．賀美地域 5．長幡地域	6．上里町外 （　　） 市・町・村 鉄道利用 □ 鉄道を利用される方は✔印	1．週6～7日 2．週5日 3．週3～4日 4．週1～2日 5．月2～3日 6．月1日程度 7．その他 （　　）	1．徒歩 2．自転車・バイク 3．自動車(自分で運転) 4．家族による送迎 5．こむぎっち号 6．路線バス 7．タクシー 8．その他 （　　）
3番目に多い外出	1．通勤・通学 2．買い物 3．通院 4．手続き等 5．趣味・遊び・食事・知人訪問 6．その他 （　　）	1．神保原地域 2．上里東地域 3．七本木地域 4．賀美地域 5．長幡地域	6．上里町外 （　　） 市・町・村 鉄道利用 □ 鉄道を利用される方は✔印	1．週6～7日 2．週5日 3．週3～4日 4．週1～2日 5．月2～3日 6．月1日程度 7．その他 （　　）	1．徒歩 2．自転車・バイク 3．自動車(自分で運転) 4．家族による送迎 5．こむぎっち号 6．路線バス 7．タクシー 8．その他 （　　）

地域区分図

2

■新型コロナウイルス感染症の影響について

設問 3 新型コロナウイルス感染症の流行が始まる前と、流行から 5 類感染症へ引き下げとなった現在までのあなたの日常生活における外出回数に変化はありましたか。**【1 つに○印】**

1. 外出回数は大きく減少した（→設問 3-1 へ）　2. 外出回数は多少減少した（→設問 3-1 へ）
3. 最近 1 か月でコロナ前の外出回数に戻りつつある・戻った（→設問 4 へ）
4. 外出回数はコロナ前もコロナ禍も変わらない（→設問 4 へ）

＜設問 3 で「1. 大きく減少した」「2. 多少減少した」と回答された方へ＞

設問 3-1

① 主にどのように変わりましたか。**【選択肢から最大3つまで選択肢番号をご記入ください。】**

【変わったこと】 □□□ 最大 3 つまで下の番号を記載

＜選択肢＞

1. 通勤・通学の回数が減った　2. 買い物に行く回数が減った
3. 通院する回数が減った　4. 観光やレジャーの回数が減った
5. 家族や友人との外食回数が減った　6. その他（＿＿＿＿＿＿＿＿）

②へお進みください。

② コロナ前の移動手段と現在の移動手段に変化はありましたか。**【1 つに○印】**

1. 公共交通（鉄道、路線バス、こむぎっち号、タクシー）を利用する回数が減った
2. 自家用車の使用が増えた　3. 徒歩や自転車で移動することが増えた
4. 移動手段は変わらない　5. その他（＿＿＿＿＿＿＿＿）

③へお進みください。

③ 外出の目的ごとの外出回数についておうかがいします。
【外出の目的ごとにあてはまる数字 1 つに○印】

通勤・通学での外出回数
1. テレワークやオンライン授業が定着しているため、コロナ前には戻っていない・戻らない
2. 出社や登校は必要なので、コロナ前に戻る・既に戻っている
3. 通勤・通学はしていない　4. その他（　　）
買い物での外出回数
1. ネットショッピングやデリバリー等の利用ができるため、コロナ前には戻っていない・戻らない
2. 商品を見て買いたいので、コロナ前に戻る・既に戻っている
3. その他（　　）
観光やレジャー、外食での外出回数
1. 人との接触や密になることが不安なので、コロナ前には戻っていない・戻らない
2. 感染の不安が無くなれば、コロナ前に戻る・既に戻っている
3. その他（　　）

■上里町における運行形態の検討について

◆こむぎっち号について

上里町では、平成 28 年から町内を循環する公共交通サービスとしてコミュニティバス「こむぎっち号」が運行されています。こむぎっち号は、町内の公共施設や商業施設を中心にバス停を配置しており、全５ルートで運行し、町内のほぼ全域を網羅しています。運賃は１乗車 100 円で、町内外問わず、どなたでも利用することができます。

写真　こむぎっち号(南部ルート)

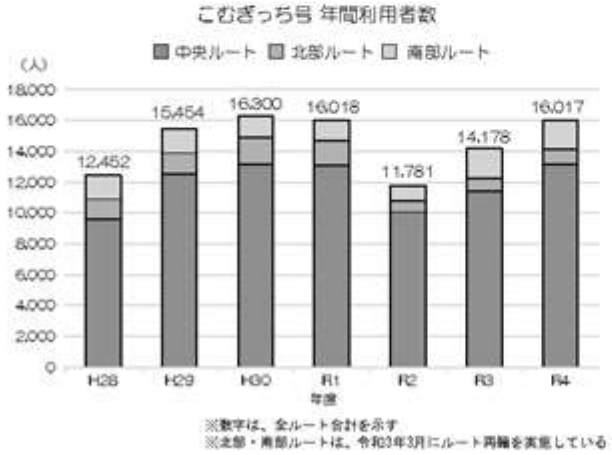
◆こむぎっち号の現状

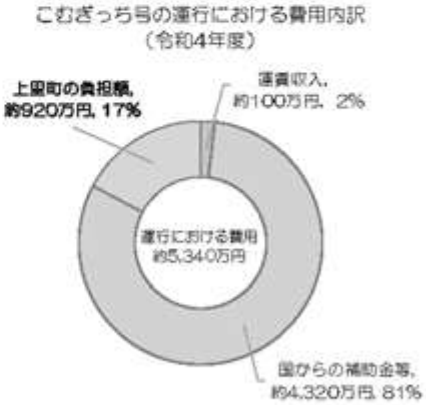
上里町では少子高齢化が進んでおり、今後は運転免許証を返納した方等、移動手段が限られる方が増えることが想定されます。

町内の移動手段としての役割を持つこむぎっち号の年間利用者数は、中央ルートでは一定数いますが、北部ルート及び南部ルートでは中央ルートに比べて少ない状況です。また、こむぎっち号の運行における費用は約 5,340 万円/年(R4年度)であり、運賃収入は約 100 万円/年(R4年度)となっています。

運賃収入だけでは運行できない状況であるため、国からの補助金等を活用するとともに、上里町においても約 920 万円/年(R4年度)を負担しています。上里町の負担額を1乗車当たりで計算すると、約 574 円/1 乗車(R4年度)の費用がかかっていることになります。

少子高齢化の進行により公共交通の需要は高まる一方で、公共交通を維持していくためには現在の運行形態の改善が必要となっています。そのような状況の中で、上里町にふさわしい運行形態を検討しています。





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。
【設問４下の「◆運行形態の一例」を参考に最もふさわしいと思うもの１つに○印】

1. 現在の運行形態（コミュニティバス）のままでよい	
2. 現在の運行形態（コミュニティバス）を改善して運行⇒改善してほしい所（　　）	
3. デマンド交通	4. タクシー助成
5. コミュニティバスとデマンド交通の併用	6. コミュニティバスとタクシー助成の併用
7. わからない	8. その他（　　）

◆運行形態の一例

運行形態の一例として、現在運行しているコミュニティバスの他、利用者のニーズに応じて柔軟に対応する「デマンド交通」、タクシー運賃を助成する「タクシー助成」があり、それぞれ下の表のような特徴・運用方法等があります。

運行形態	特徴	運用方法	メリット	デメリット	他市町村事例
コミュニティバス	運行ルートとダイヤが決まっている乗合型の運行形態	【こむぎっち号】 町内を5ルート運行している乗り合いバス 写真 こむぎっち号	○決まった時間に運行しているため事前登録や事前予約を行う必要がない ○運賃があらかじめ決まっている	△バス停まで遠い方がいる △運行ルートが長距離になるため所要時間が長くなる可能性がある	【深谷市】 2km 未満 1回 100 円 2km 以上 1回 200 円 【桶川市】 1回 200 円 (中学生以上)
デマンド交通	利用者からの予約により運行され、予約ができれば、利用したい時間に利用できる乗合型の運行形態	【本庄市事例】 はにぼん号 事前の電話予約に応じて停留所から停留所まで送迎する乗合いバス 写真 はにぼん号	○予約があった際に運行する形で、予約ができれば自分の利用したい時に利用ができる	△予約ができない可能性がある △コミュニティバスと比較すると運賃の自己負担額が大きくなる可能性がある △予約や事前登録等の手間がかかる △異なる目的地に行く方が乗り合った場合、所要時間が長くなる可能性がある	【本庄市】 停留所～停留所 1回 300 円 【北本市】 自宅～目的地※ 1回 500 円 ※北本市内に限る。ただし指定された市外医療機関への運行も可能。
タクシー助成	一般的なタクシーと使い方は同じであり、運賃の一部を助成する仕組み	【美里町事例】 申請した方(40 歳以上の運転免許証を持っていない方・自動車を持っていない方等)が、町内又は乗降場所のどちらかが町内でタクシーを利用する場合、タクシー運賃の一部を助成するもの	○自宅から目的地までの利用が可能 ○タクシーとほぼ同じ使い方なので乗り方を覚える必要がない	△乗車距離によっては、コミュニティバスやデマンド交通と比較すると、運賃の自己負担が大きくなる可能性がある △利用対象者、助成回数、助成額に一定の制限がかかる可能性がある	【美里町】 1 乗車で 1 人 3,000 円分まで使用できる。(年間 43,200 円分まで) 【富士見市】 タクシー運賃の半額を助成・上限額 600 円

■これからの公共交通について

設問 5 町民の移動は、自家用車が中心となっています。あなたは今後自家用車による移動から公共交通を利用した移動に変更したいと思いますか。**【1 つに○印】**

1. そう思う　（→設問 5-1 へ）　2. どちらともいえない（→設問 5-3 へ）
3. そう思わない（→設問 5-2 へ）　4. （日常的に）自家用車を利用していない（→設問 6 へ）

＜設問 5 で「1. そう思う」と回答された方へ＞

設問 5-1　自家用車から公共交通利用へ変更したい理由を教えてください。**【1 つに○印】**

1. 技術面で運転に不安を感じているから　2. 健康面で運転に不安を感じているから
3. 健康を意識して少しでも歩く機会を増やすべきだと思うから
4. 環境への配慮が必要だと思うから　5. 自家用車の維持にお金がかかるから
6. その他（＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿）　設問 5-3 へお進みください。

＜設問 5 で「3. そう思わない」と回答された方へ＞

設問 5-2　自家用車から公共交通利用へ変更したくない理由を教えてください。**【1 つに○印】**

1. 自家用車での移動が便利だから　2. 公共交通の利用は不便だから
3. 運転に不安を感じないから　4. その他（＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿）
設問 5-3 へお進みください。

＜設問 5 で「1. そう思う」「2. どちらともいえない」「3. そう思わない」と回答された方へ＞

設問 5-3　あなたはどのような条件が整えば自家用車から公共交通を利用した移動に変更したいと思いますか。**【最も望ましいもの 1 つに○印】**

1. 出発地、目的地の近くに駅や停留所がある　2. 乗りたい時間帯に運行している
3. 公共交通が安価に利用できるようになる　4. 公共交通の情報が分かりやすくなる
5. その他（＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿）　6. 何があっても変更しない

設問 6 公共交通（鉄道、路線バス、こむぎっち号、タクシー）は、町民の移動において必要不可欠であると思いますか。**【それぞれあてはまる番号 1 つずつ、計 4 個に○印】**

	強くそう思う	そう思う	どちらともいえない	そう思わない	全く思わない	わからない
鉄道	1	2	3	4	5	6
路線バス	1	2	3	4	5	6
こむぎっち号	1	2	3	4	5	6
タクシー	1	2	3	4	5	6

設問 7 あなたが公共交通サービスにおいて重要だと思うことを教えてください。
【選択肢から、重要だと思う順に最大３つまで選択肢番号をご記入ください。】

【重要だと思うこと】 最も重要 □ 2番目に重要 □ 3番目に重要 □ 左から最も重要だと思う順に下の番号を記載

【わからない】 □ わからない方は✔印

＜選択肢＞

1. 乗りたい時間に利用できること（時間）
2. 目的地までの所要時間が短いこと（時間）
3. 自宅近くで乗れること（場所）
4. 目的地近くに行けること（場所）
5. 運賃が安いこと（金額）
6. その他（＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿）

設問 8 どのような目的の時に、利用しやすい公共交通になればより便利になると思いますか。
【1 つに○印】

1. 商業施設で買い物をするとき
2. 神保原駅を利用するとき
3. 医療施設や福祉施設に通うとき
4. 通勤・通学のとき
5. 公共施設（役場等）を利用するとき
6. 飲食店・娯楽施設を利用するとき
7. その他（＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿）

■あなた自身のことについて

設問 9 あなたご自身についておうかがいします。**【それぞれ 1 つに○印】**

①年齢	1. 20 歳未満　2. 20 歳代　3. 30 歳代　4. 40 歳代 5. 50 歳代　6. 60 歳代　7. 70 歳代　8. 80 歳代　9. 90 歳以上
②お住まい	1. 金久保　2. 黛　3. 忍保　4. 八町河原 5. 神保原町　6. 七本木　7. 嘉美　8. 勅使河原 9. 帯刀　10. 堤　11. 三町　12. 大御堂 13. 長浜　14. 五明　15. 藤木戸
③性別	1. 男性　2. 女性　3. その他（　　）
④職業	1. 自営業・自営業の家族従業者　2. 会社員・公務員・団体職員等（派遣含む） 3. 臨時雇用・パート　4. 学生　5. 家事専業　6. 無職
⑤運転免許証	1. 持っている　2. 持っているが、使っていない 3. 持っているが、返納を考えている　4. 持っていたが、自主返納した 5. 持っていない
⑥福祉用具	1. 常に使用する　2. 時々使用する　3. 使用しない ※上記で「1. 常に使用する」と「2. 時々使用する」を選んだ方 使用する福祉用具【あてはまるものすべてに○印】 1. シルバーカー（押し車）　2. 電動カート 3. 車いす　4. 歩行補助つえ 5. 盲人安全つえ　6. 補聴器 7. その他（　　）

裏面へ

■上里町の公共交通に関するご意見・ご要望等があれば教えてください。

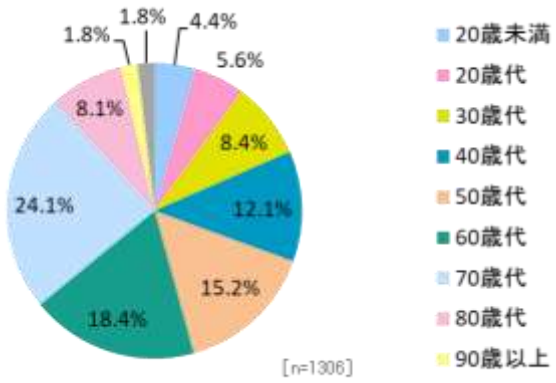
＜自由意見＞

アンケートは以上です。ご協力ありがとうございました。
返信用封筒（切手不要）に入れて、8月25日（金）までに
お近くのポストに投函下さい。

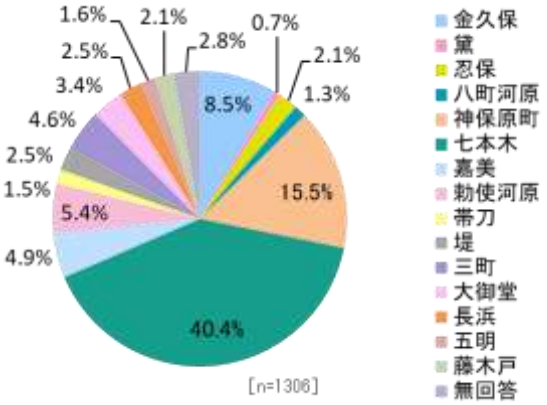
（２）調査結果

① 回答者属性

【年齢】

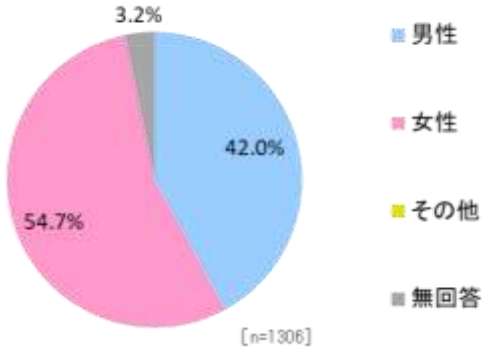


【お住まい】

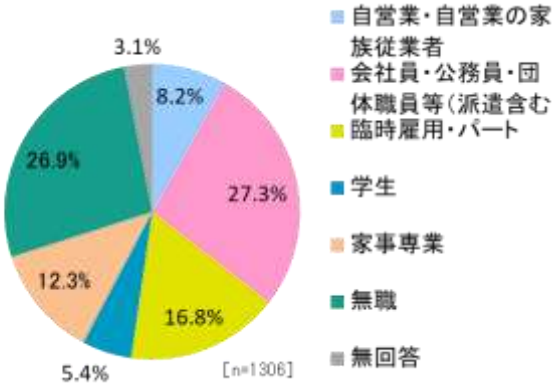


- 70 歳代からの回答が最も多いが、全世代から回答を得られた。
- 七本木地区からの回答が最も多く、次に神保原町地区からの回答が多い。

【性別】



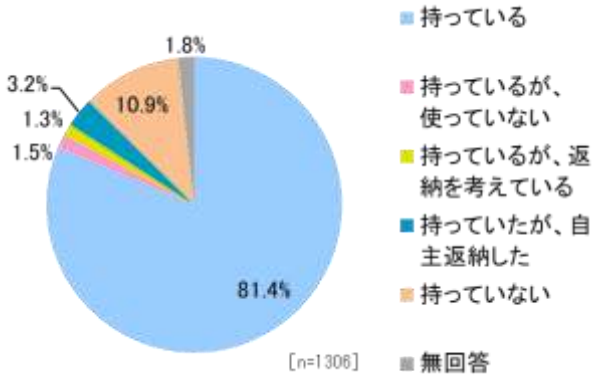
【職業】



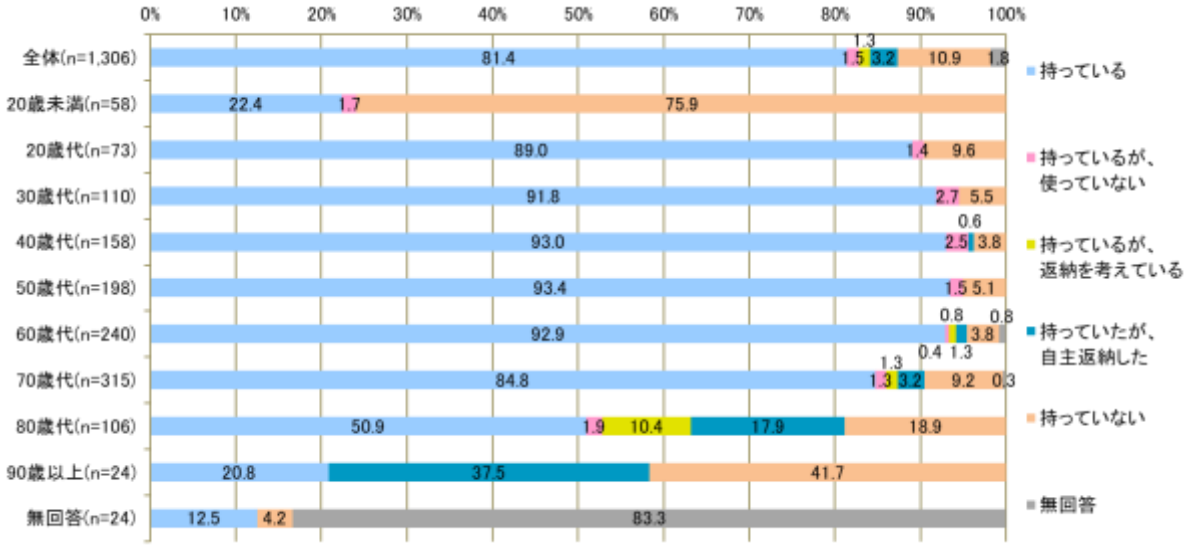
- 女性からの回答が 54.7%と、男性よりも若干多い。
- 様々な職業の方から回答を得られた。

【運転免許証】

・81.4%の方が運転免許証を所持・運転している状況であり、自動車中心の移動であることが窺える。
・20～60 歳代は各年代約 9 割の方が所持、運転している状況であり、自主返納や持っていない方等、運転をしていない方は 20 歳未満や 80 歳代以上の一部となっている。
・80 歳代以上は、自主返納している方や自主返納を考えている方の割合が高くなっている。

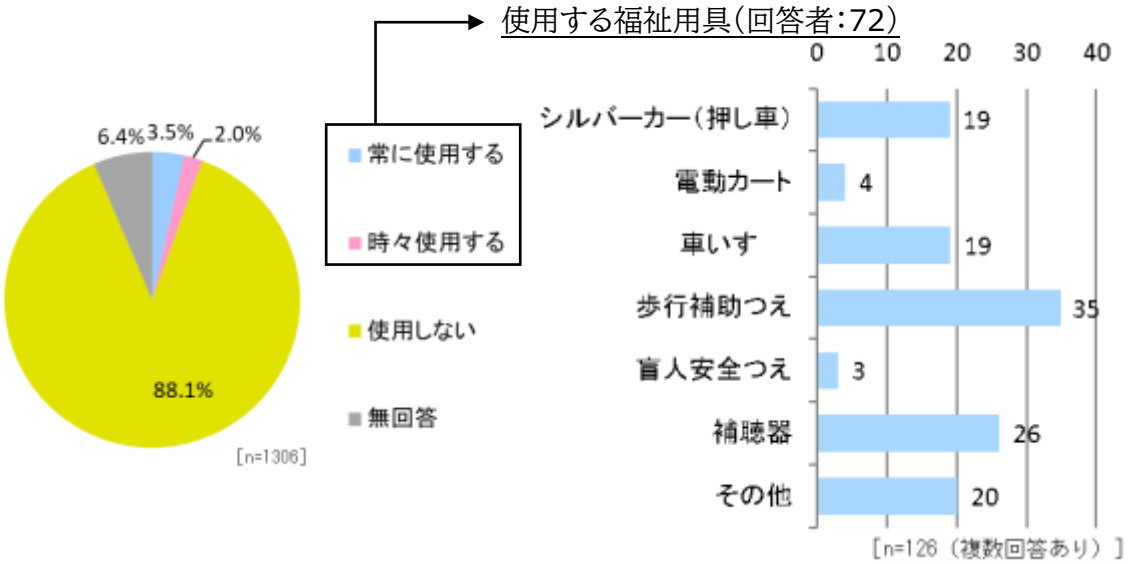


＜年齢別＞



【福祉用具】

・88.1%の方が福祉用具を使用しないと回答している。
・常に使用する、時々使用すると回答した方は約 5.5%で、歩行補助つえを使用している方が最も多い。その他には、シルバーカーや車いす等の福祉用具の使用や、補聴器を使用している方が一定数いる。

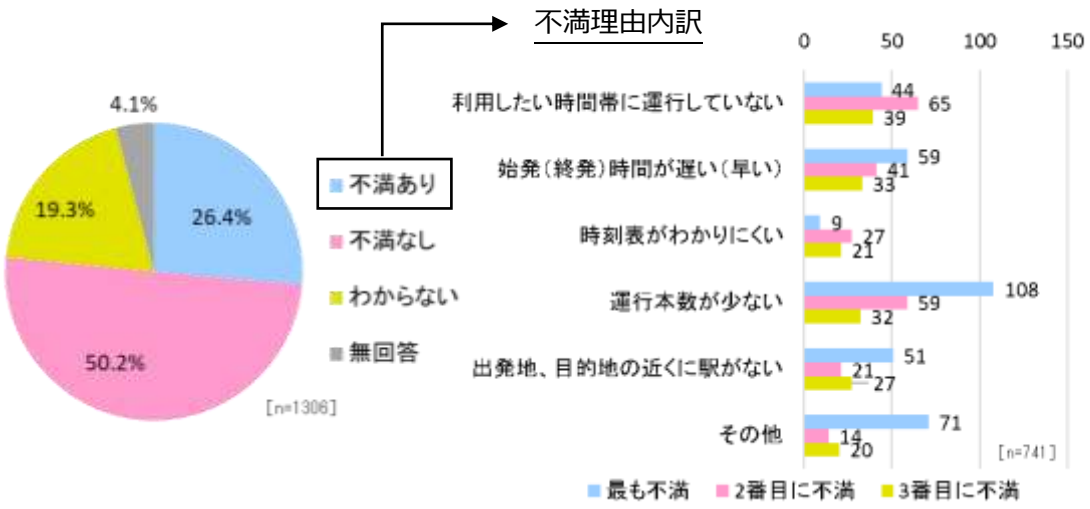


② 設問への回答

■　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。

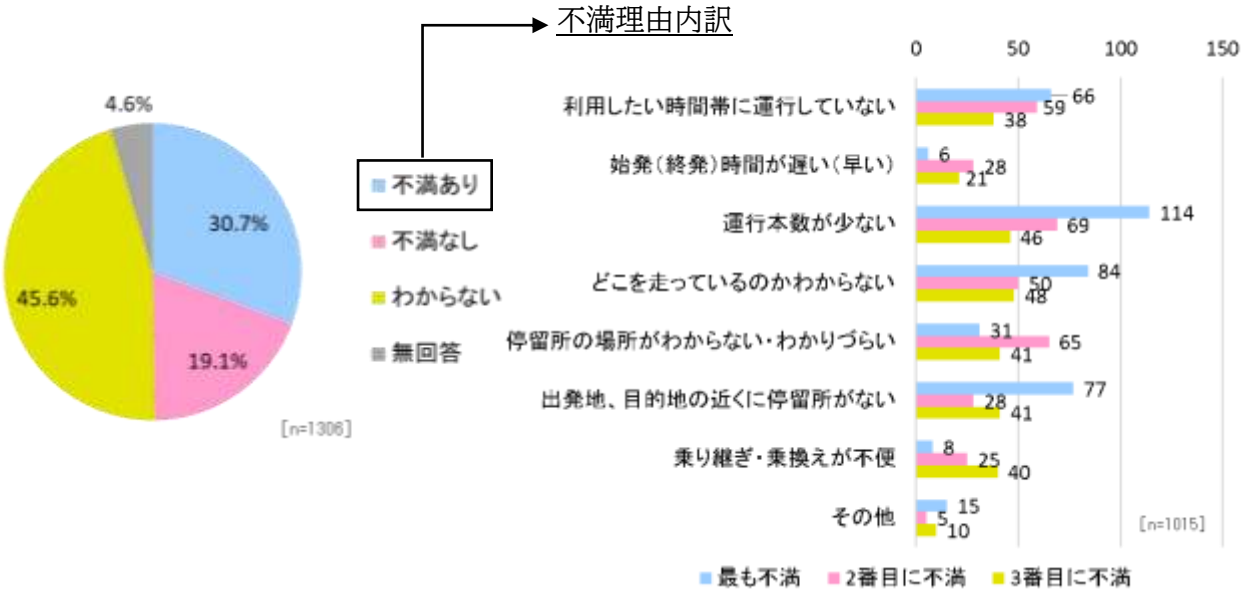
【鉄道（JR 高崎線）】

・約半数の方が「不満なし」と回答している。
・不満理由としては、「運行本数が少ない」ことが最も多い。



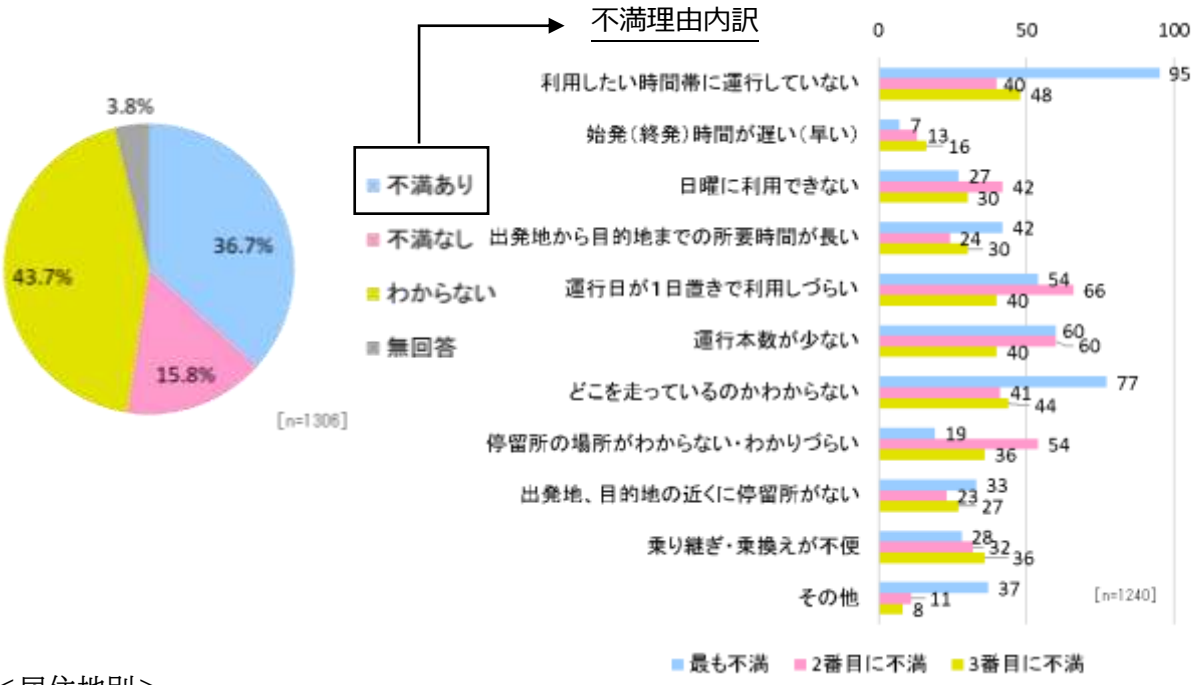
【路線バス（神泉総合支所線）】

・30.7%の方が「不満あり」と回答している。
・不満理由としては、「運行本数が少ない」ことのほか、「どこを走っているのかわからない」「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意見があげられている。

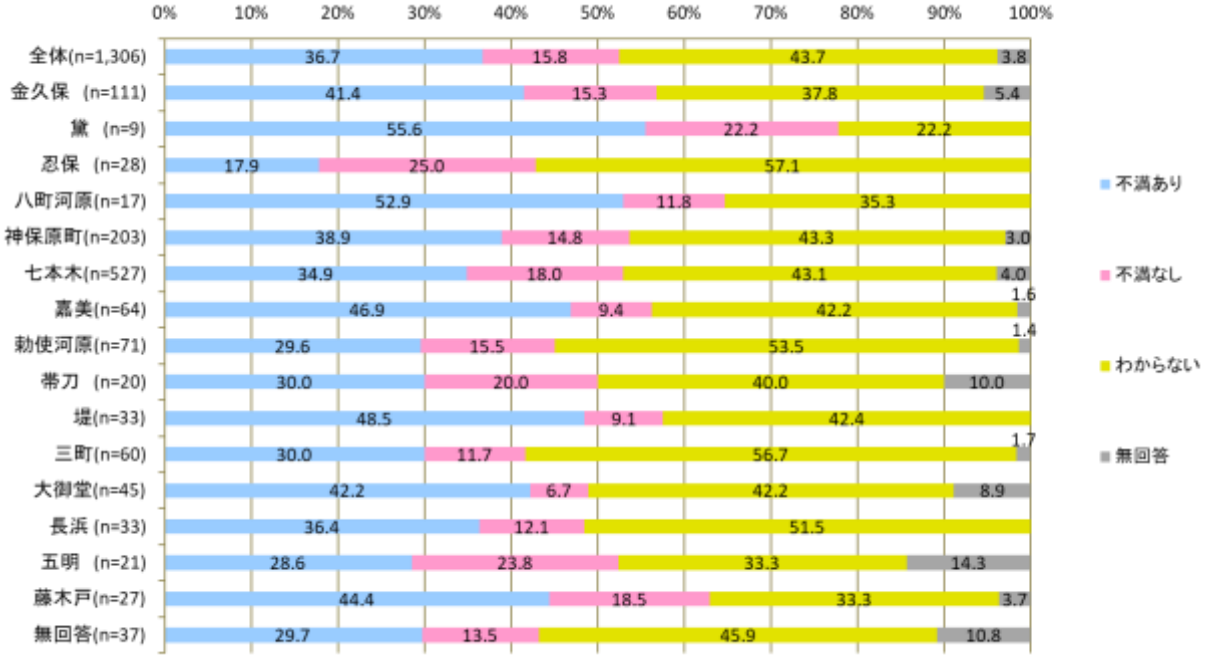


【こむぎっち号】

・36.7%の方が「不満あり」と回答している。
・不満理由として、「利用したい時間帯に運行していない」ことのほか、「どこを走っているのかわからない」「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意見があげられている。また、「運行日が１日置きで利用しづらい」といった意見もあげられている。
・地域によって傾向はあまり変わらないが、忍保や勅使河原、三町、長浜の地域では「わからない」と回答している方が半数以上の地域もある。

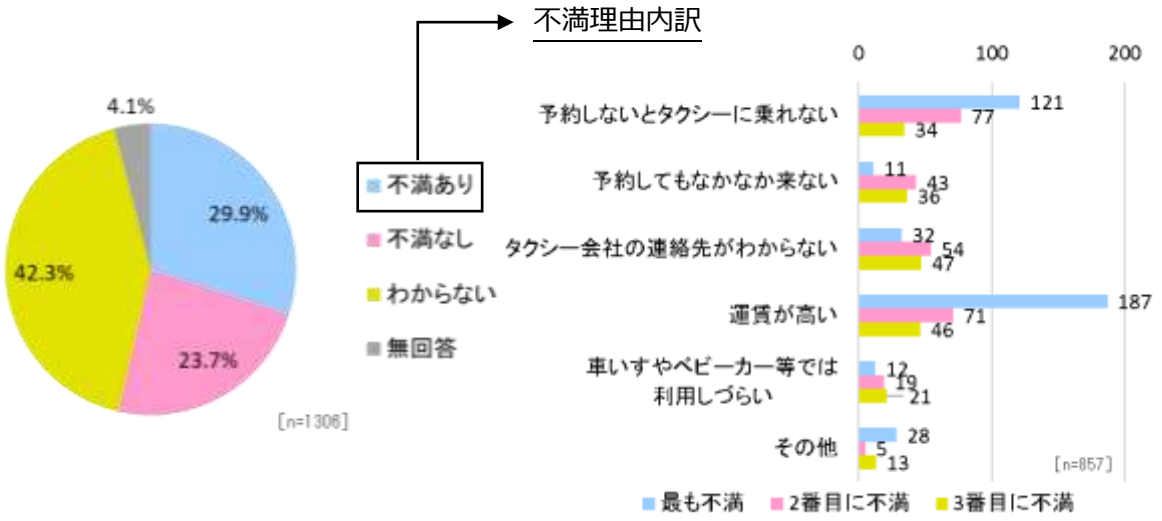


＜居住地別＞



【タクシー】

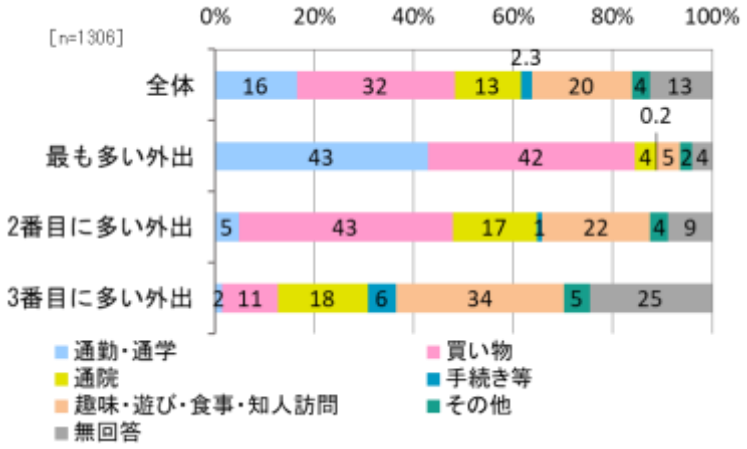
・「不満あり」と「不満なし」が同程度となっている。
・不満理由としては、「運賃が高い」が最も多い。



■　設問２：あなたが普段外出する際の目的ごとの目的地、頻度、移動手段についておうかがいします。外出頻度の高い目的３つ以内でお答えください。

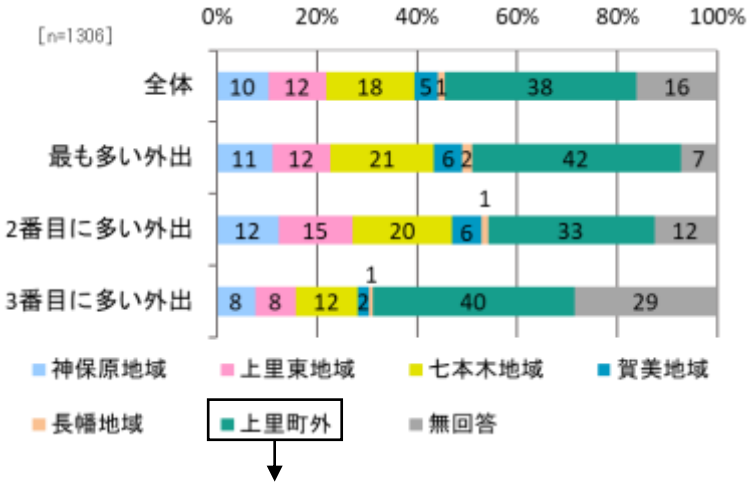
【目的】

・全体では、「買い物」が 32%と最も多く、
・最も多い外出では、「通勤・通学」「買い物」が多い。
・2 番目、3 番目に多い外出では、「趣味・遊び・食事・知人訪問」や「通院」の割合が、最も多い外出より大きくなっている。



【最終目的地】

・全体では、「上里町外」への移動が 38%と最も多く、本庄市、深谷市、高崎市等が多い。
・町内では、「七本木地域」が最も多く、次いで「上里東地域」「神保原地域」となっている。

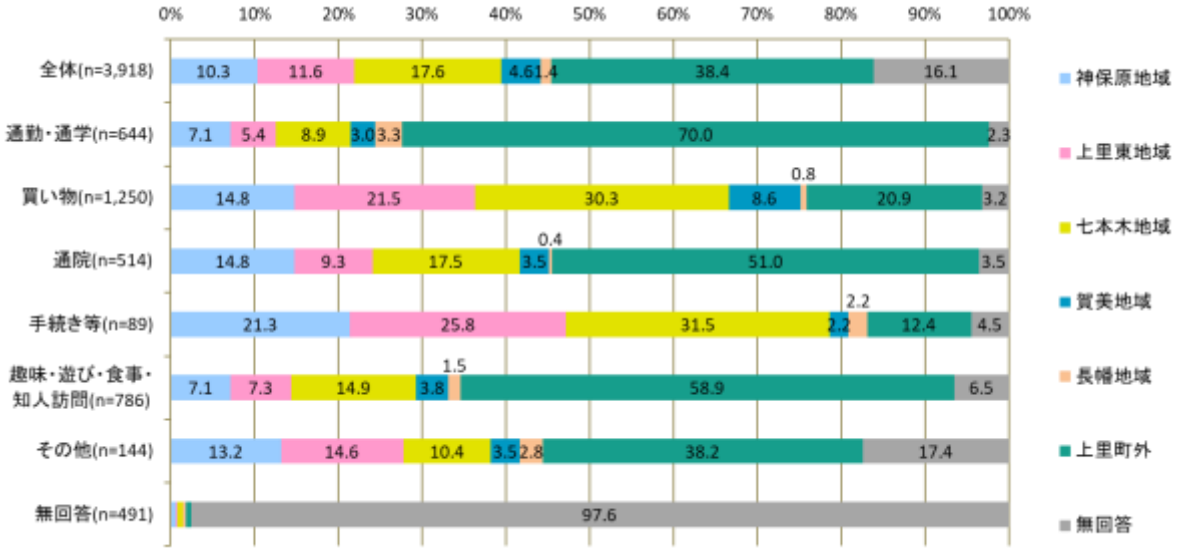


上里町外と回答した結果（上位10箇所）

順位	最も多い外出		2番目に多い外出		3番目に多い外出	
	最終目的地	件数	最終目的地	件数	最終目的地	件数
1	本庄市	200	本庄市	174	本庄市	182
2	深谷市	38	藤岡市	34	高崎市	50
3	高崎市	35	高崎市	33	藤岡市	43
4	藤岡市	29	伊勢崎市	13	伊勢崎市	22
5	神川町	19	前橋市	12	群馬県	18
6	熊谷市	18	群馬県	10	深谷市	14
7	伊勢崎市	18	深谷市	9	前橋市	14
8	美里町	15	神川町	9	東京都	8
9	前橋市	13	東京都	7	熊谷市	7
10	東京都	10	熊谷市	6	県外	7

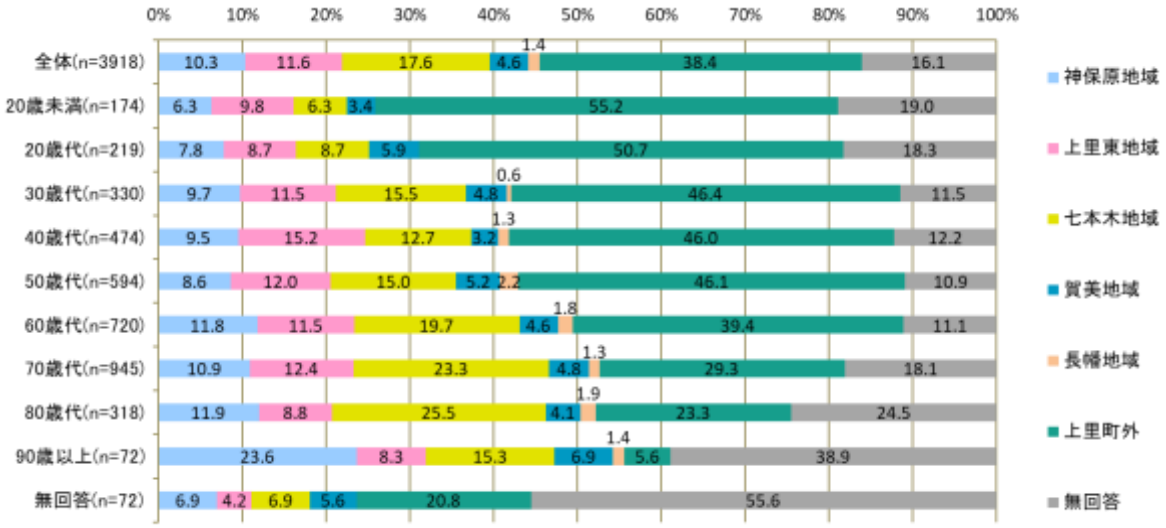
＜目的別＞

・「通勤・通学」や「通院」、「趣味・遊び・食事・知人訪問」では、半数以上が町外と回答している。一方で、「買い物」は町内の回答が多い。



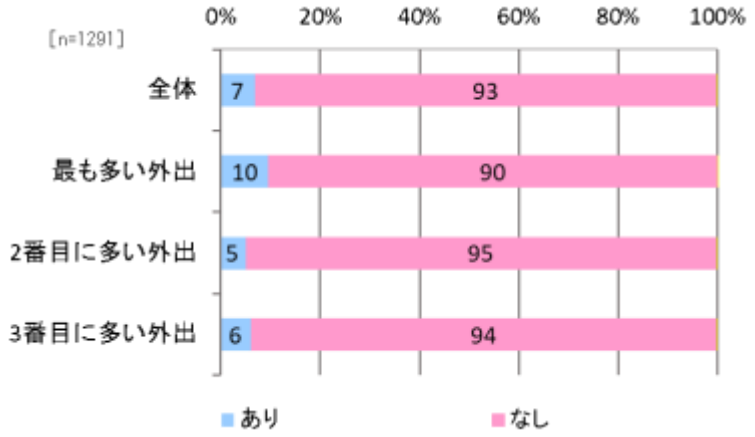
＜年齢別＞

・50 歳代までは「上里町外」への外出が約半数を占めており、60 歳代から徐々に「上里町外」への外出が減少傾向にある。



【鉄道利用】

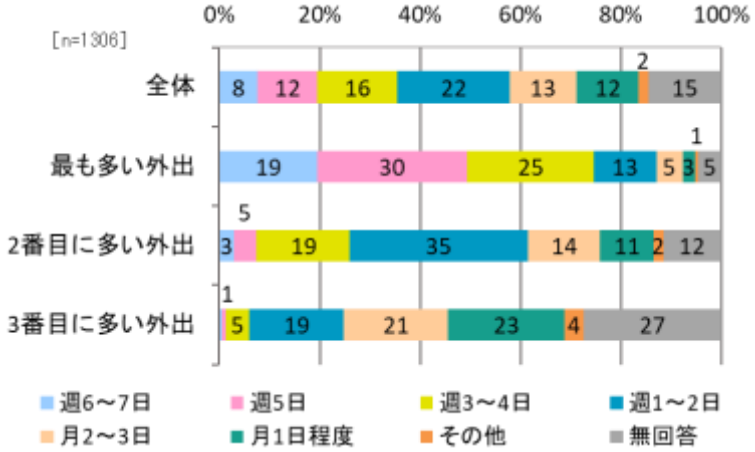
・90%以上が外出時に鉄道を利用していない。



【外出頻度】

・「通勤・通学」では約 77%の方が週 5 日以上と回答している。

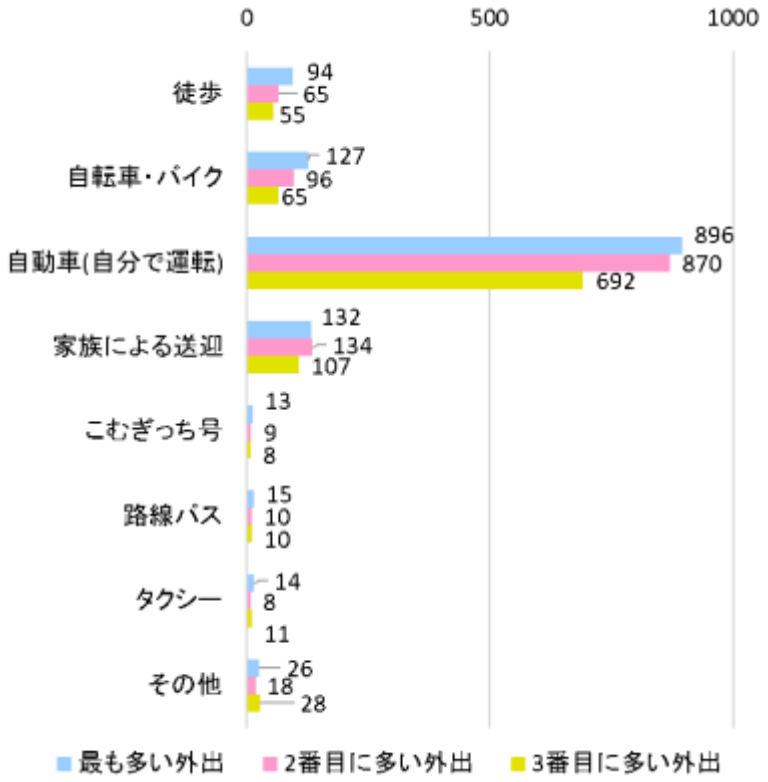
・「買い物」は約 86%の方が週 1 日以上外出している。



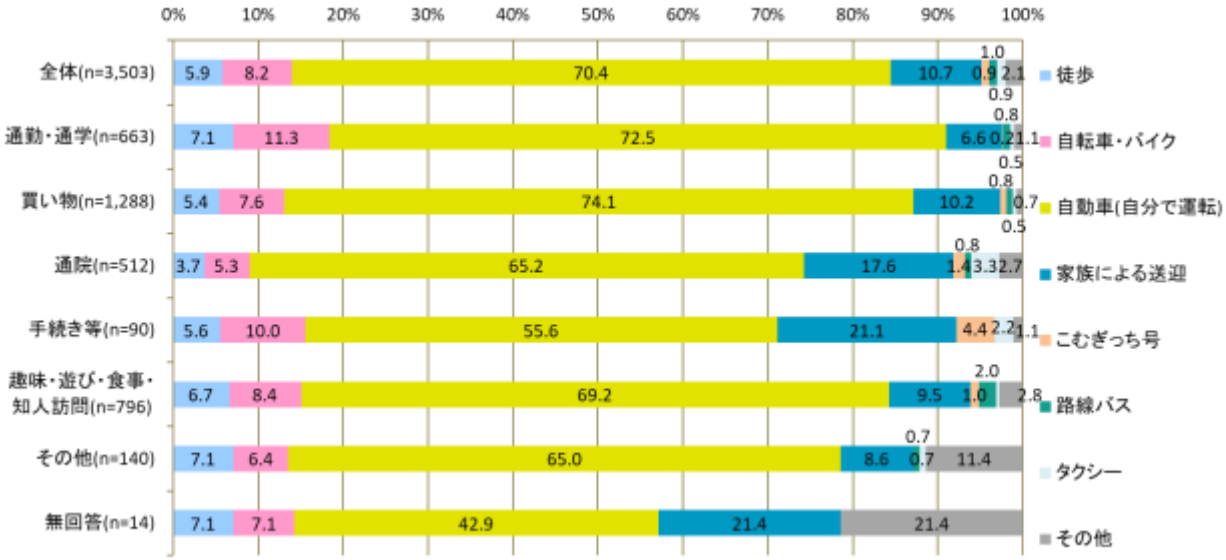
＜目的別＞

【交通手段】

・ほとんどの方が「自動車（自分で運転）」と回答しており、自動車への依存度が高い。
・「買い物」「通勤・通学」においては、「自動車（自分で運転）」が 70%を超えており、その他の目的で外出する際にも半数以上が「自動車（自分で運転）」と回答している。

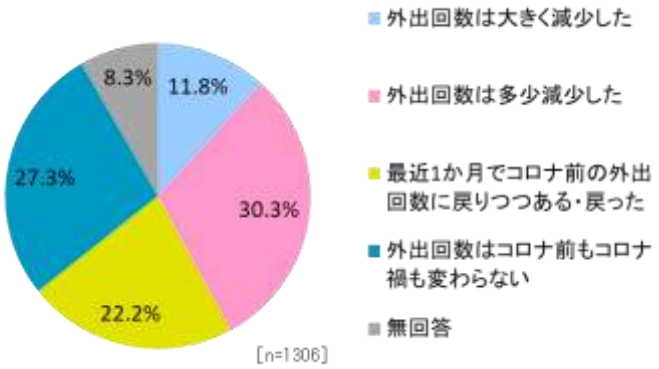


<目的別>



■　設問３：新型コロナウイルス感染症の流行が始まる前と、流行から５類感染症へ引き下げとなった現在までのあなたの日常生活における外出回数に変化はありましたか。

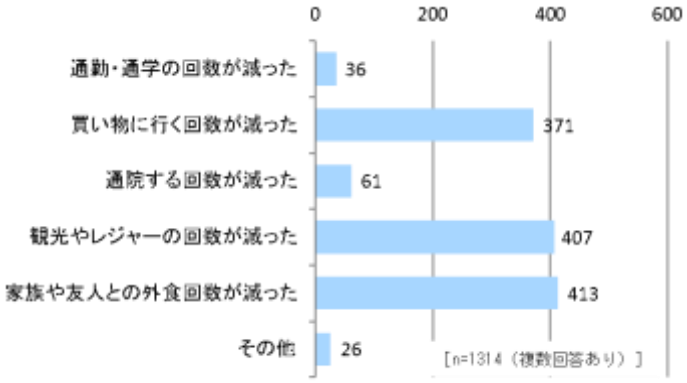
・「外出回数は大きく減少した」「外出回数は多少減少した」が約 42%である。



【設問３で「1．大きく減少した」「2．多少減少した」と回答された方】のみ回答

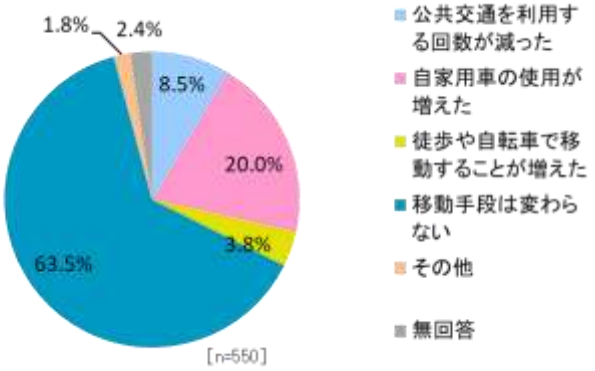
①主にどのように変わりましたか。

・「家族や友人との外食回数が減った」「観光やレジャーの回数が減った」「買い物に行く回数が減った」の回答が多い一方で、通勤・通学や通院の回答は比較的少ない傾向にある。



②コロナ前の移動手段と現在の移動手段に変化はありましたか。

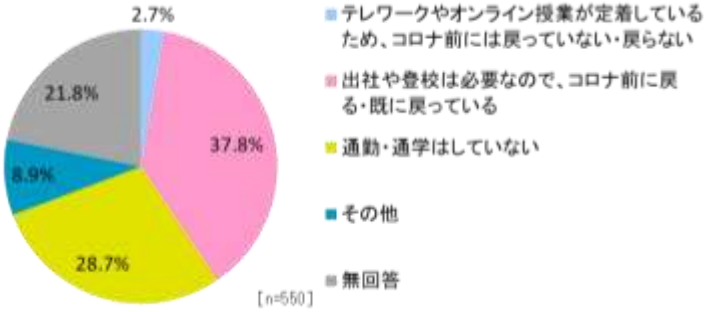
・「移動手段は変わらない」と回答した方が 63.5%と最も多いが、「公共交通を利用する回数が減った」「自家用車の使用が増えた」と回答した方が合わせて 28.5%となっている。



③外出の目的ごとの外出回数についておうかがいします。

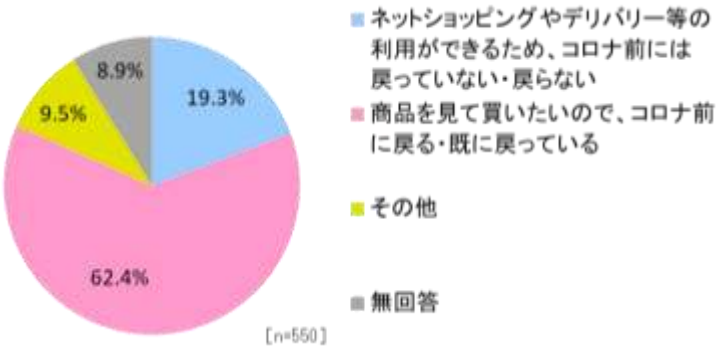
【通勤・通学での外出回数】

・「出社や登校は必要なので、コロナ前に戻る・既に戻っている」が最も多く 37.8%である。



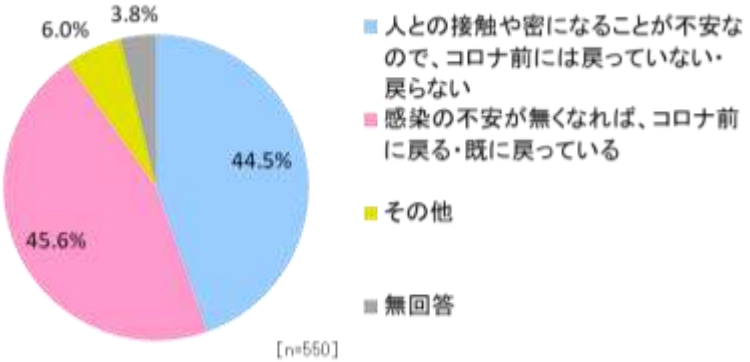
【買い物での外出回数】

・「商品を見て買いたいので、コロナ前に戻る・既に戻っている」と回答した方が 62.4%と最も多い。一方で、「通勤・通学」と比較して、コロナ前には戻っていない・戻らないと回答する割合が高くなっている。



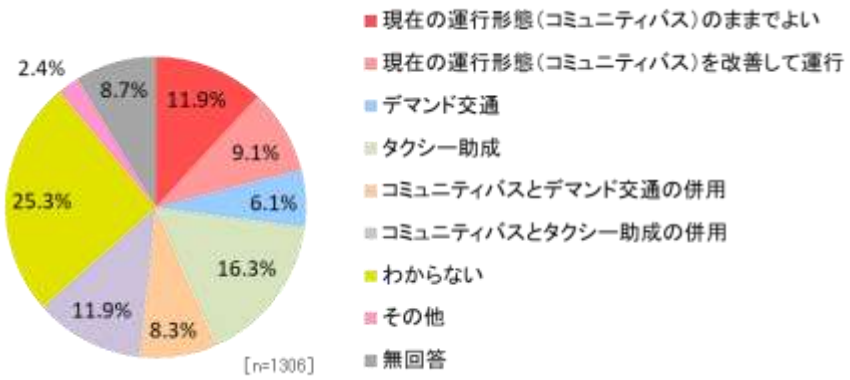
【観光やレジャー、外食での外出回数】

・「人との接触や密になることが不安なので戻っていない・戻らない」と「感染症の不安が無くなれば、コロナ前に戻る・既に戻っている」が同程度であり、【通勤・通学】や【買い物】と比較して、「コロナ前には戻っていない・戻らない」と回答する割合が高くなっている。

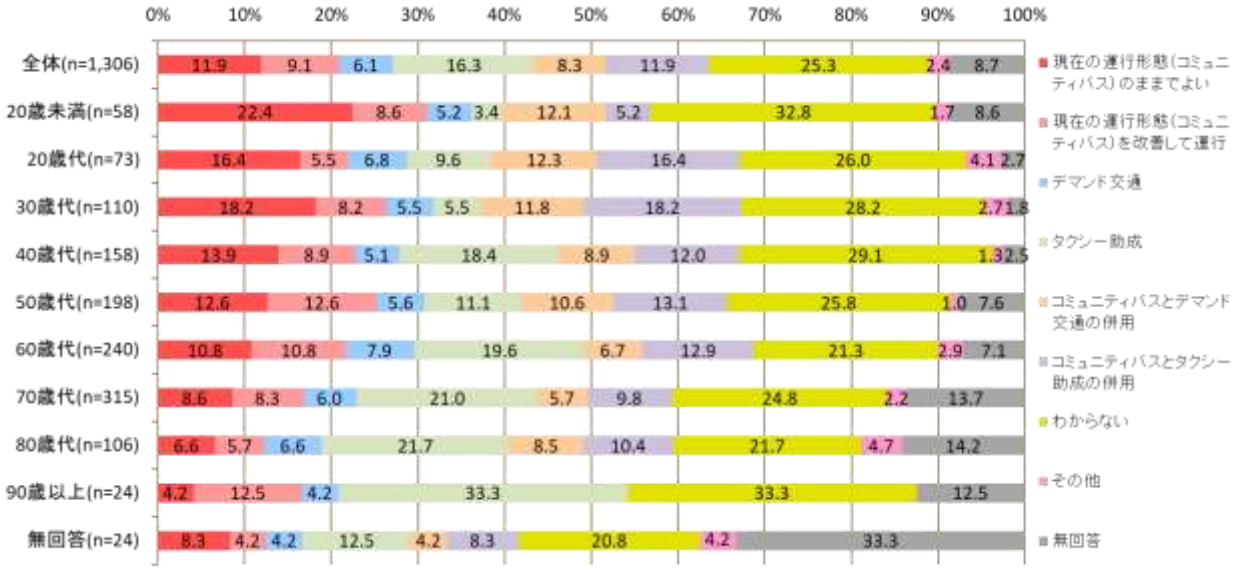


■　設問４：上里町の今後の公共交通としてふさわしいと思うものを教えてください。

・「わからない」と回答する方が最も多い。
・次いで、「現行の運行形態」を望む回答が最も多い。



＜年齢別＞

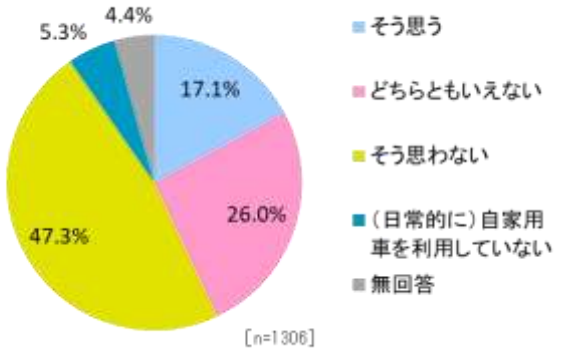


＜居住地別＞

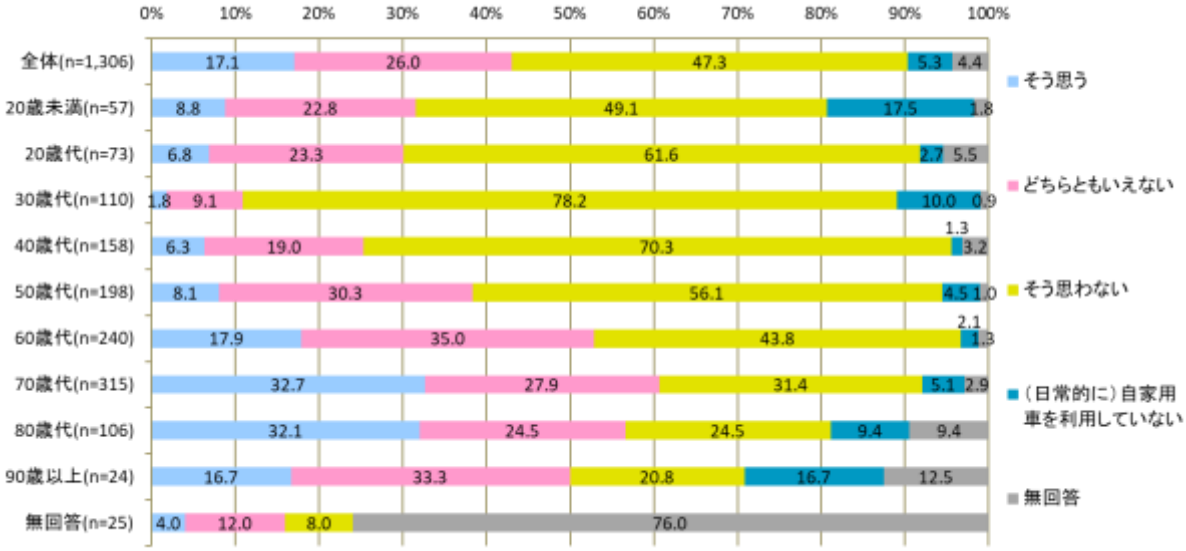
0%
10%
20%
30%
40%
50%
60%
70%
80%
90%
100%
全体(n=1,306) 11.9 9.1 6.1 16.3 8.3 11.9 25.3 2.4 8.7
金久保 (n=111) 8.1 10.8 7.2 16.2 7.2 19.8 21.6 1.8 7.2
黛 (n=9) 11.1 22.2 11.1 11.1 33.3 11.1
忍保 (n=28) 14.3 10.7 21.4 7.1 7.1 35.7 3.6
八町河原(n=17) 5.9 5.9 17.6 23.5 5.9 5.9 17.6 17.6
神保原町(n=203) 11.3 9.9 3.9 14.3 12.8 11.3 27.1 3.9 5.4
七本木(n=527) 15.0 7.6 5.1 17.3 7.8 12.0 25.4 1.5 8.3
嘉美(n=64) 4.7 9.4 6.3 21.9 3.1 12.5 34.4 1.6 6.3
勅使河原(n=71) 9.9 7.0 9.9 15.5 5.6 11.3 28.2 1.4 11.3
帯刀 (n=20) 10.0 15.0 15.0 5.0 25.0 20.0 5.0 5.0
堤(n=33) 6.1 12.1 6.1 18.2 15.2 9.1 15.2 3.0 15.2
三町(n=60) 11.7 16.7 8.3 11.7 5.0 5.0 25.0 5.0 11.7
大御堂(n=45) 6.7 11.1 6.7 15.6 13.3 17.8 22.2 2.2 4.4
長浜 (n=33) 9.1 9.1 6.1 18.2 6.1 27.3 3.0 21.2
五明 (n=21) 14.3 9.5 9.5 9.5 14.3 4.8 23.8 4.8 9.5
藤木戸(n=27) 18.5 3.7 7.4 29.6 11.1 11.1 7.4 7.4 3.7
無回答(n=37) 8.1 10.8 5.4 8.1 2.7 10.8 27.0 2.7 24.3
現在の運行形態(コミュニティバス)のままでよい
現在の運行形態(コミュニティバス)を改善して運行
デマンド交通
タクシー助成
コミュニティバスとデマンド交通の併用
コミュニティバスとタクシー助成の併用
わからない
その他
無回答

■　設問５：町民の移動は、自家用車が中心となっています。あなたは今後自家用車による移動から公共交通を利用した移動に変更したいと思いますか。

・「そう思わない」と回答した方が 47.3%と最も多い。
・60 歳代から「そう思う」と回答する方が増え、70～80 歳代では 30%を超えている。



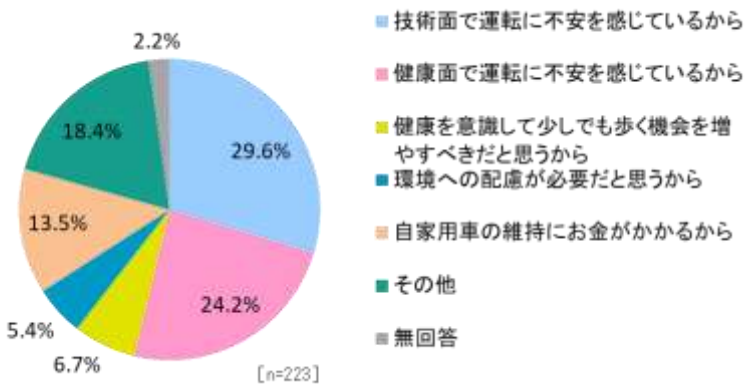
＜年齢別＞



【設問 5 で「1．そう思う」と回答された方】のみ回答

①自家用車から公共交通利用へ変更したい理由を教えてください。

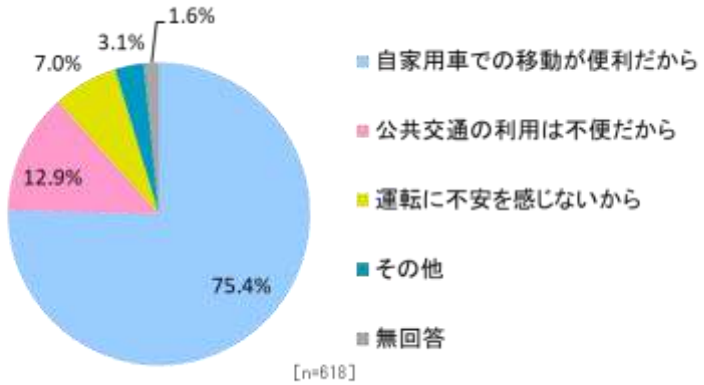
・技術面や健康面で運転に不安を感じている方が半数以上である。



【設問 5 で「3．そう思わない」と回答された方】のみ回答

①自家用車から公共交通利用へ変更したくない理由を教えてください。

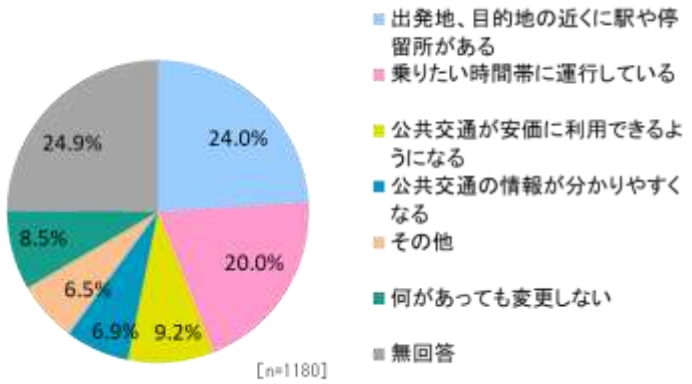
・「自家用車での移動が便利だから」が 75.4%と最も多い。



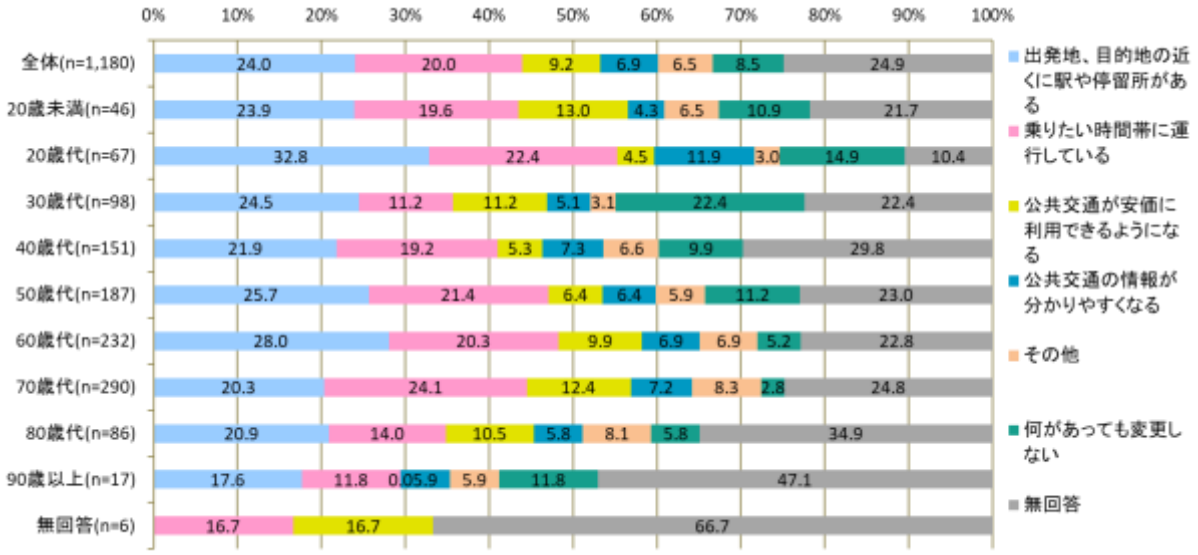
【設問 5 で「1．そう思う」「2．どちらともいえない」「3．そう思わない」と回答された方】のみ回答

①あなたはどのような条件が整えば自家用車から公共交通を利用した移動に変更したいと思いますか。

・停留所の近さ、運行時間の条件が整えば公共交通を利用した移動に変更したいという方が多い。
・30 歳代の「何があっても変更しない」と回答している割合が比較的多い。

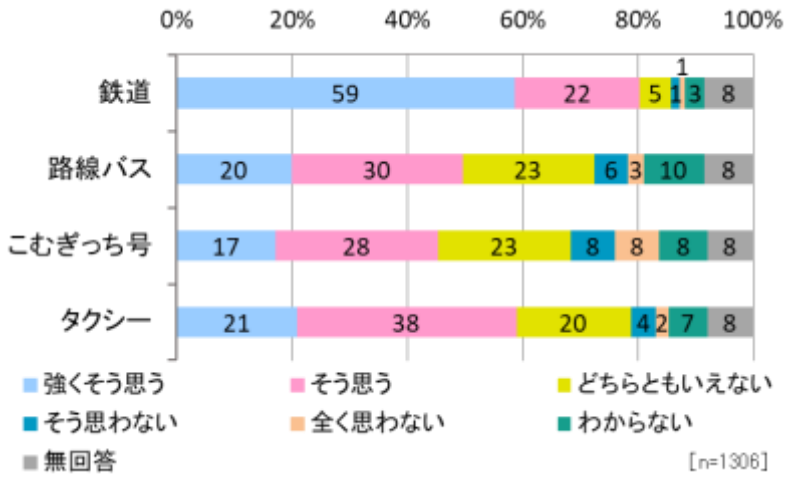


＜年齢別＞



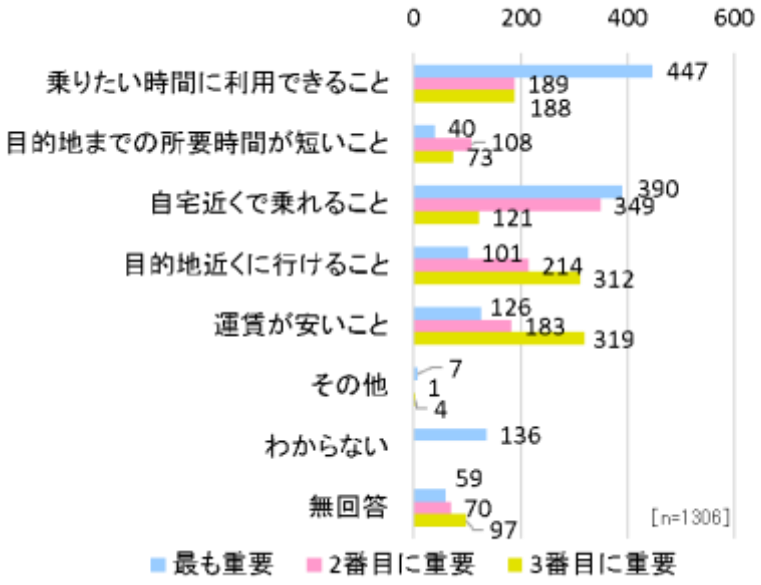
■　設問６：公共交通（鉄道、路線バス、こむぎっち号、タクシー）は、町民の移動において必要不可欠であると思いますか。

・鉄道では「強くそう思う」と回答している方が 59%と最も多い。



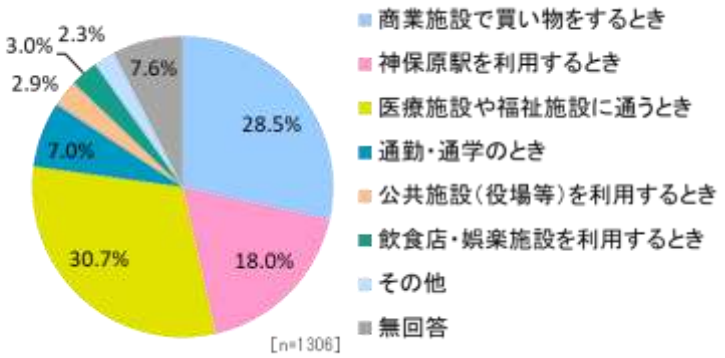
■　設問７：あなたが公共交通サービスにおいて重要だと思うことを教えてください。

・「乗りたい時間に利用できること」「自宅近くで乗れること」の回答が多い。

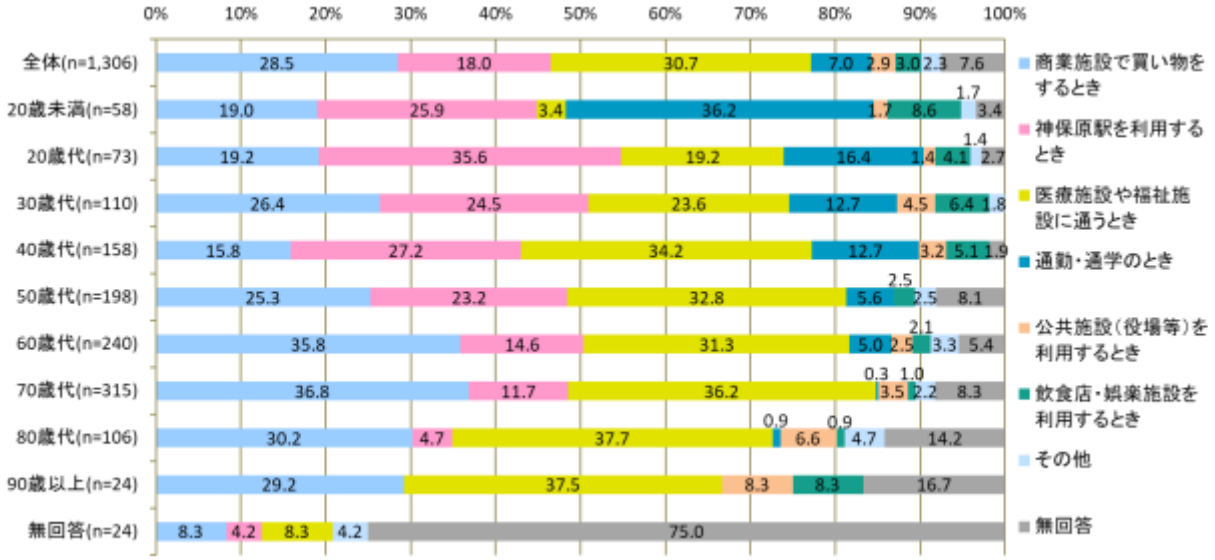


■　設問８：どのような目的の時に、利用しやすい公共交通になればより便利になると思いますか。

・「医療施設や福祉施設に通うとき」と回答している方が最も多く、次いで「商業施設で買い物をするとき」の回答が多い。
・「商業施設で買い物をするとき」「医療施設や福祉施設に通うとき」の回答は全年代で上位であるが、「神保原駅を利用するとき」は、80 代以上になると減少している。



＜年齢別＞



2．「こむぎっち号」利用者ヒアリング調査の結果

（1）調査概要

調査概要を以下に示す。

<table>
<tr><td>調査対象</td><td>「こむぎっち号」の利用者</td></tr>
<tr><td>調査日</td><td>令和 5 年(2023 年)9 月 25 日(月)～10 月7日(土)</td></tr>
<tr><td>調査方法</td><td>【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</td></tr>
<tr><td>調査項目</td><td>・属性(性別、年齢、住所、日常の主な交通手段、運転免許証の有無)
・「こむぎっち号」の利用状況
・「こむぎっち号」に対する満足度
・今後の公共交通サービスについて</td></tr>
<tr><td>回答者数</td><td>
<table>
<tr><th colspan="2">ルート</th><th>回答者数</th><th>複数回の回答含む
延回答数※</th></tr>
<tr><td colspan="2">全体</td><td>111</td><td>178</td></tr>
<tr><td rowspan="3">ルート別</td><td>中央ルート</td><td>83</td><td>138</td></tr>
<tr><td>北部ルート</td><td>11</td><td>14</td></tr>
<tr><td>南部ルート</td><td>17</td><td>26</td></tr>
</table>
※調査期間内に複数回「こむぎっち号」を利用された方においては、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。
複数回の回答含む延回答数とは、利用したバス停留所のみの回答を含む、調査期間中の総回答数を示す。
</td></tr>
</table>

以下の調査票を以下に示す。

「こむぎっち号」利用者アンケート

「こむぎっち号」にご乗車いただき、ありがとうございます。
ただ今、上里町では「こむぎっち号」の利便性向上のため、ご利用の皆様にアンケート調査をお願いしております。ご協力をお願いいたします。

【アンケート記入にあたってのお願い】

※　期間中、お一人様１回の回答をお願いします。
※　選択肢の番号を○で囲むか、下線または（　　）内にご記入ください。

利用日・乗車時間	月　　日（　　）曜日　　時　　分　　発
利用のバス	１．中央ルート ２．北部ルート（アグリパーク上里循環）　３．北部ルート（ウニクス循環） ４．南部ルート（アグリパーク上里循環）　５．南部ルート（ウニクス循環）

１．「こむぎっち号」の利用状況

①利用する停留所を記入してください。

乗ったバス停（　　）⇨ 降りるバス停（　　）

②このバスに乗る前（または降りた後）に、「こむぎっち号の他ルート、または他の交通機関への乗り継ぎをしましたか。

１．乗り継いでいない　→④へお進みください　　２．乗り継いだ　→③へお進みください

③乗り継いだ交通機関を教えてください。

１．「こむぎっち号」他のルート　２．鉄道　３．路線バス
４．タクシー　５．その他（　　）

④バスは「行き」と「帰り」の往復で利用されましたか。

１．往復で利用した　→⑥へお進みください
２．片道のみで利用した　→⑤へお進みください

⑤往復でバスを利用されなかった移動について、利用した移動手段を教えてください。

１．自動車（家族等の送迎）　２．タクシー　３．徒歩　４．その他（　　）

⑥こむぎっち号の利用頻度を教えてください。

１.ほぼ毎日　２.週に２～３日　３.週に１日
４．月に１回　５．初めての利用　６．その他（　　）

⑦主な利用目的を教えてください。　※複数選択可

１.買い物　２.通院　３.公共施設の利用（施設名：　　）
４.知人を訪問　５.通勤　６.通学　７.その他（　　）

２．「こむぎっち号」に対する満足度

「不満」を選択した場合には、その理由を記入してください。

総合評価	１．満足　２．やや満足　３．普通　４．やや不満　５．不満（　　）
運行時間	１．満足　２．普通　３．不満（　　）
運行日	１．満足　２．普通　３．不満（　　）
運行便数	１．満足　２．普通　３．不満（　　）
停留所の場所	１．満足　２．普通　３．不満（　　）
乗り継ぎ	１．満足　２．普通　３．不満（　　）

アンケートは裏面に続きます⇒

３．今後の公共交通サービスについて

①今後の町内の交通手段として、どのような取組が充実すればよいと思いますか。
１．「こむぎっち号」（コミュニティバス）の充実 ２．新たな公共交通サービス（※デマンドタクシー等）の導入 ３．民間バスの充実 ４．現状のままでよい　　５．その他（　　） ※デマンドタクシー：予約制の乗り合いタクシーのことで、利用者の要望（デマンド）に応じて利用する時間帯や乗降場所を決められる交通サービス。
②公共交通サービスにおいて、最も重要だと思うことを教えてください。
１．自宅近くで乗れること　　２．乗りたい時間に利用できること ３．利用料金が安いこと　　４．目的地近くまで行けること ５．目的地までの所要時間が短いこと　６．事前予約が不要であること ７．その他（　　）

４．あなた自身のことについて

性別	１．男性　　２．女性
年齢	１．～１０代　２．２０代　３．３０代　４．４０代 ５．５０代　６．６０代　７．７０代　８．８０代～
住所	１．町内 ２．町外（　　都・道・府・県　　市・町・村） →「こむぎっち号」をどこで知りましたか？ （　　）
日常の主な交通手段	１．自動車　２．バイク　３．自転車　４．タクシー ５．電車　６．路線バス　７．こむぎっち号　８．家族の送迎 ９．その他（　　）
運転免許証の有無	１．有　　２．無

５．「こむぎっち号」や「今後の公共交通サービス」対する要望やご意見

（例）駅での乗り継ぎに時刻表を合わせてほしい

アンケートへのご協力ありがとうございました。アンケート用紙は、回収箱にお願いします。

※アンケート結果につきましては、上記目的以外に使用することはありません。

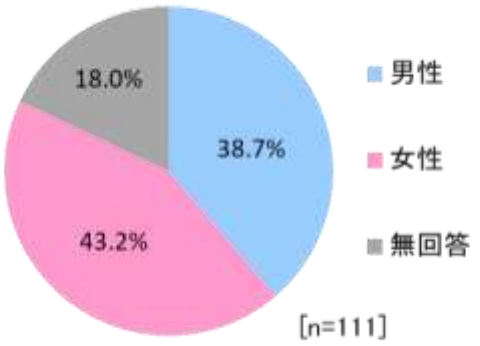
【このアンケートに関するお問合せ先】
上里町地域公共交通活性化協議会事務局（上里町役場　総合政策課内　35-1238）

（2）調査結果

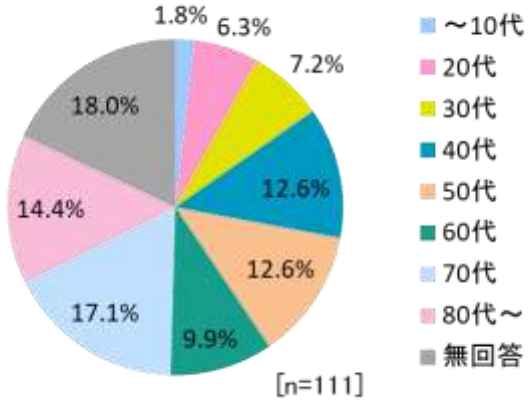
① 利用者属性

【性別】

・女性からの回答が 43.2%と、男性よりも若干多い。
・60 代以上の回答が多いが、全世代から回答が得られた。

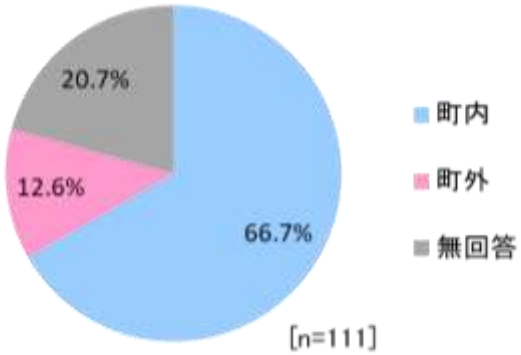


【年齢】

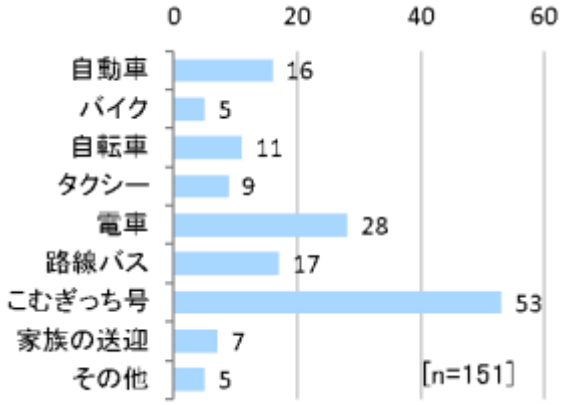


【住所】

・町内の方からの回答が半数以上で、「こむぎっち号」を日常的に利用している方が最も多い。

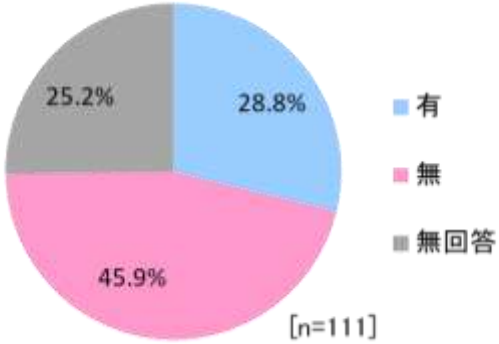


【日常の主な交通手段】　（複数回答あり）



【運転免許証】

・約半数が運転免許証を持っていないと回答している。



② 回答内容

1.「こむぎっち号」の利用状況

①利用する停留所を記入してください。

【中央ルート】

・乗車する停留所はウニクス、神保原駅、ベルク七本木店の順に多く、降車では神保原駅、ウニクス、イオンタウンの順に多い。
・駅及び商業施設の利用が上位を占めている。

利用の多い停留所（乗車）
1位　ウニクス(乗22人)
2位　神保原駅(乗19人)
3位　ベルク七本木店(乗18人)

利用の多い停留所（降車）
1位　神保原駅(降28人)
2位　ウニクス(降19人)
3位　イオンタウン(降18人)

【北部ルート】

・乗車する停留所、降車する停留所共に、ウニクスが最も多い。

利用の多い停留所（乗車）
1位　ウニクス(乗4人)
2位　神保原駅北口(乗3人)

利用の多い停留所（降車）
1位　ウニクス(降4人)
2位　神保原駅北口(降2人)
2位　神保原陸橋北(降2人)

【南部ルート】

・乗車する停留所、降車する停留所共に、ウニクスが最も多い。

利用の多い停留所（乗車）
1位　ウニクス(乗6人)
2位　神保原駅南広場(乗3人)
2位　立野南公民館東(乗3人)

利用の多い停留所（降車）
1位　ウニクス(降7人)
2位　神保原駅南広場(降6人)
3位　上里町役場(降4人)

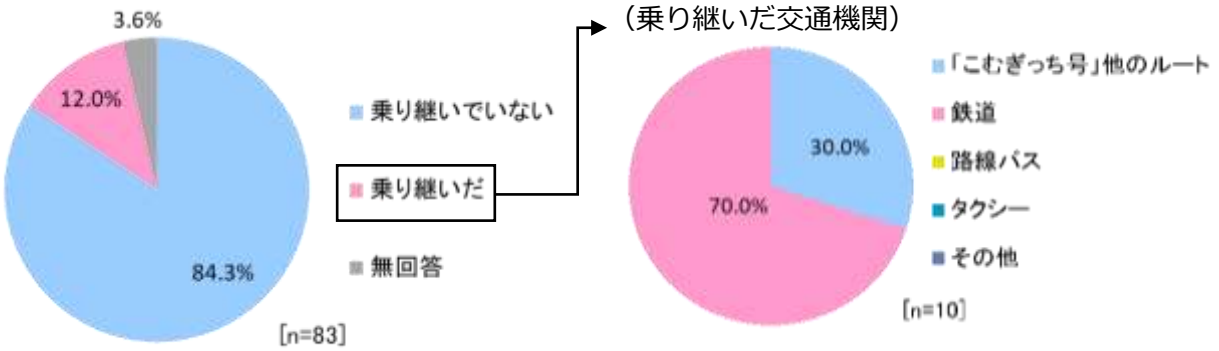
※利用者数が2人以上の上位3箇所を示す。

②このバスに乗る前（または降りた後）に、「こむぎっち号」の他ルート、または他の交通機関への乗り継ぎをしましたか。

【「乗り継いだ」と回答した方のみ】
③乗り継いだ交通機関を教えてください。

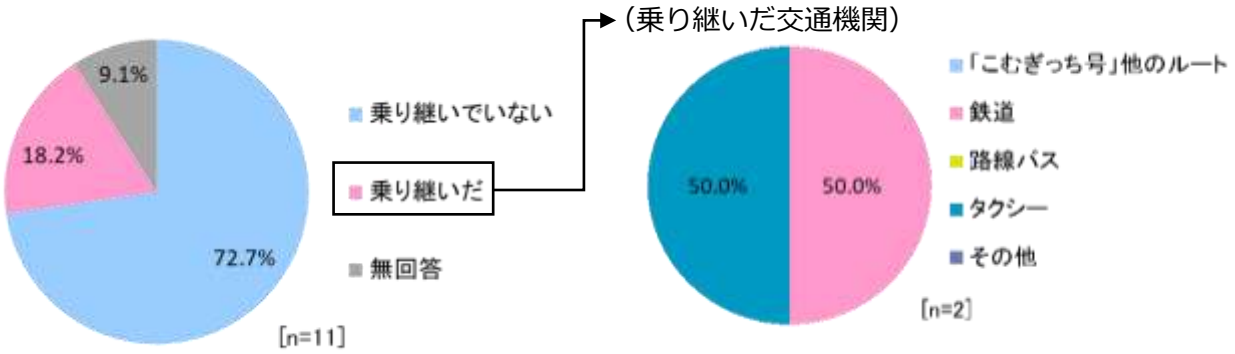
【中央ルート】

・乗り継いでいない方が 84.3%と多く、乗り継いだ方の 70%は「鉄道」を利用している。



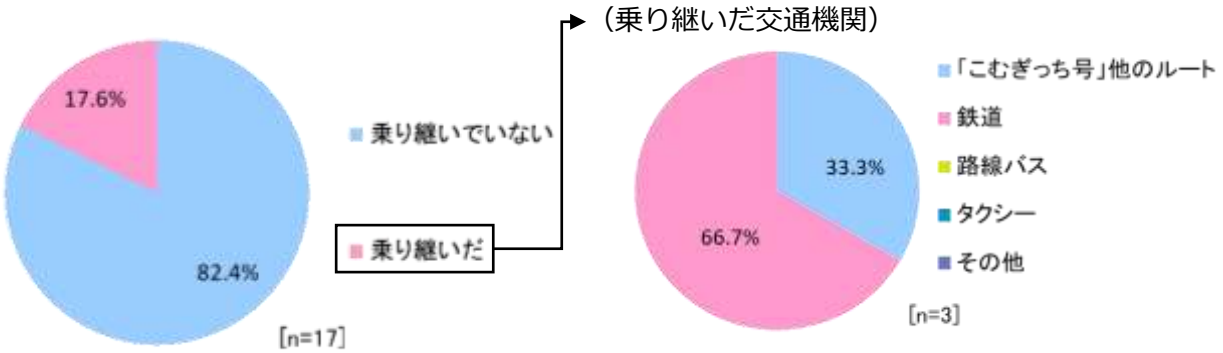
【北部ルート】

・乗り継いでいない方が 72.7%と多く、乗り継いだ方は「鉄道」または「タクシー」を利用している。



【南部ルート】

・乗り継いでいない方が 82.4%と多く、乗り継いだ方は「こむぎっち号他のルート」「鉄道」を利用している。



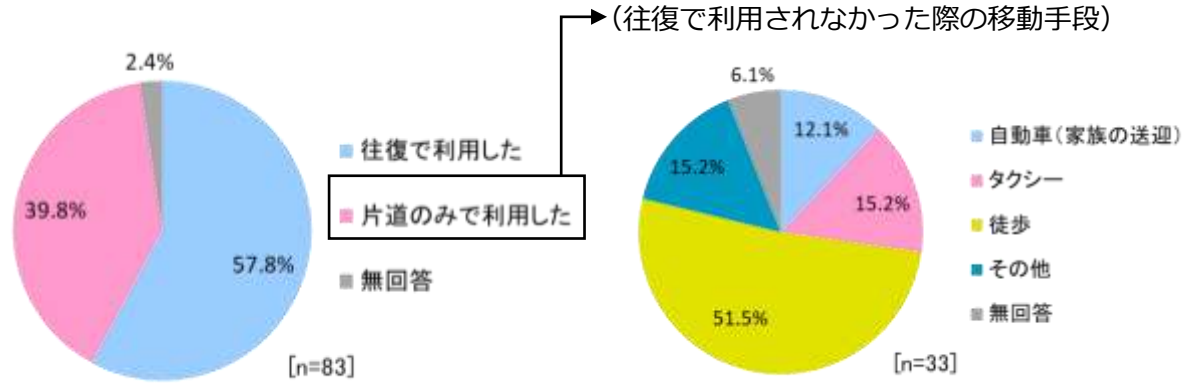
④バスは「行き」と「帰り」の往復で利用されましたか。

【「片道のみで利用した」と回答した方のみ】

⑤往復でバスを利用されなかった移動について、利用した移動手段を教えてください。

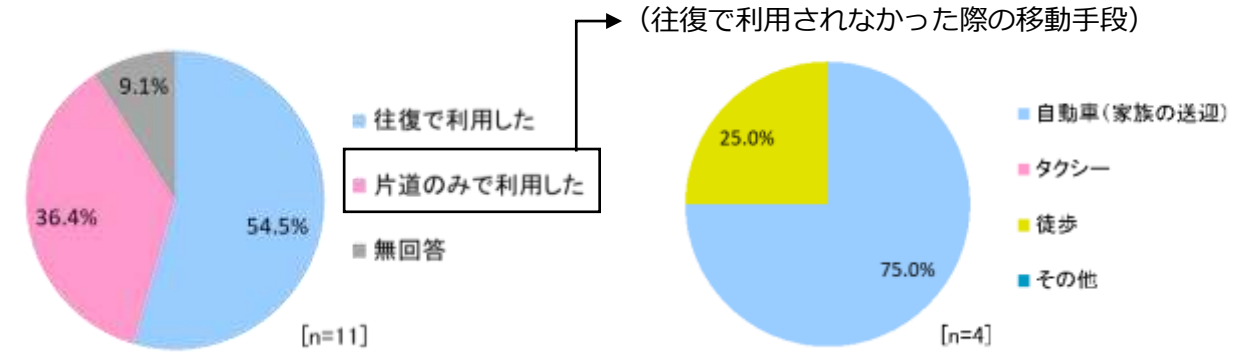
【中央ルート】

・「往復で利用した」と回答した方が 57.8%と半数以上を占めている。
・「片道のみで利用した」方は、半数以上の方が「徒歩」で移動している。



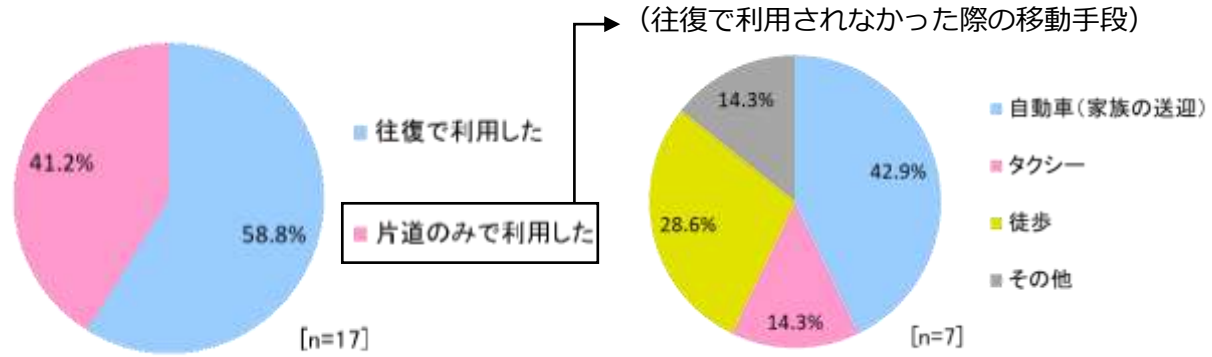
【北部ルート】

・「往復で利用した」と回答した方が 54.5%と半数以上を占めている。
・「片道のみで利用した」方は、75%が「自動車(家族の送迎)」で移動している。



【南部ルート】

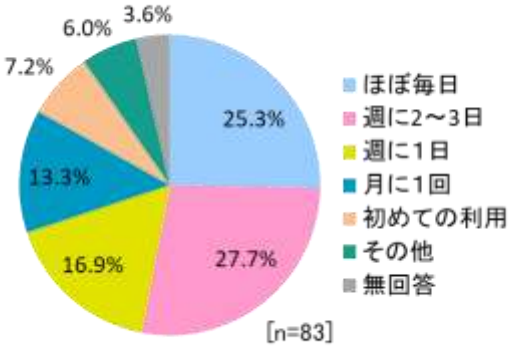
・「往復で利用した」と回答した方が 58.8%と半数以上を占めている。
・「片道のみで利用した」方は、約 40%が「自動車(家族の送迎)」で移動をしている。



⑥こむぎっち号の利用頻度を教えてください。

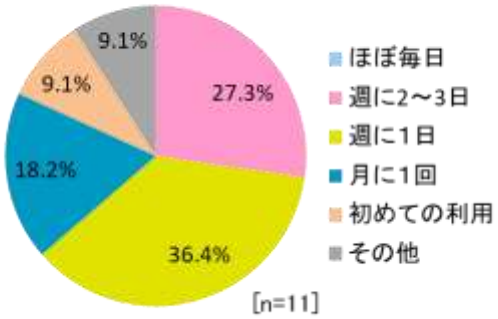
【中央ルート】

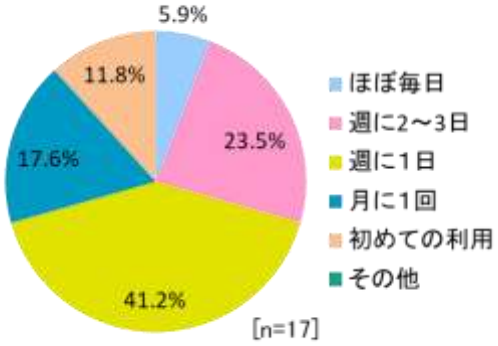
・「週に 2～3 日」利用している方が 27.7%と最も多い。
・「ほぼ毎日」、「週に 1 日」と回答した人が次に多く、週 1 日以上利用している方が 69.9%である。



【北部ルート】　　【南部ルート】

・北部ルート、南部ルート共に「週に 1 回」と回答した方が最も多い。

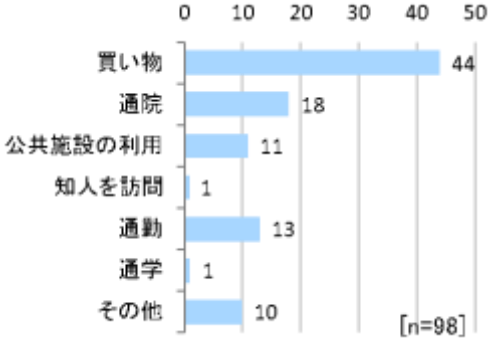




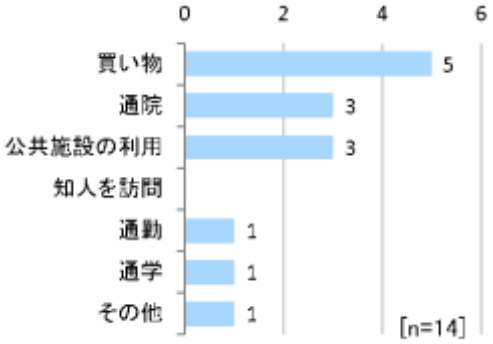
⑦主な利用目的を教えてください。　（複数回答あり）

・どのルートでも、「買い物」に行くために利用する方が一番多く、次いで「通院」での利用が多い。
・中央ルートでは「通勤」で利用している方もいる。

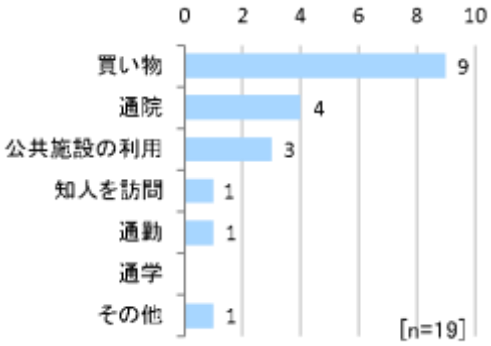
【中央ルート】



【北部ルート】



【南部ルート】

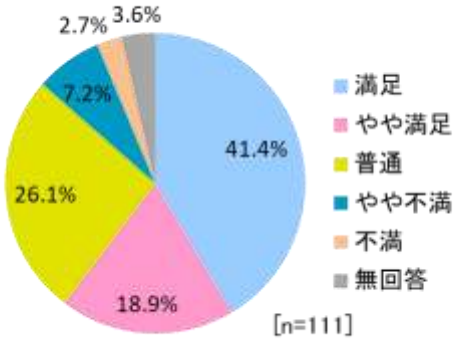


2.「こむぎっち号」に対する満足度

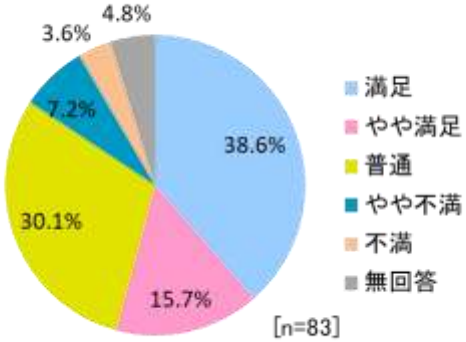
①総合評価

・どのルートを見ても、「やや満足」「満足」の回答が半数を超えている。

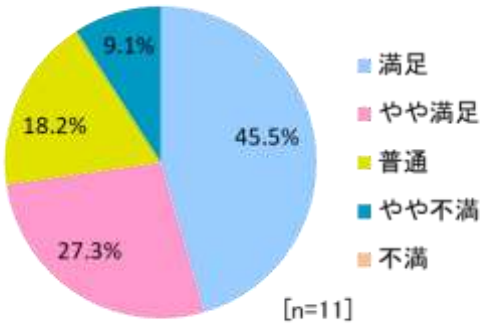
【全体】



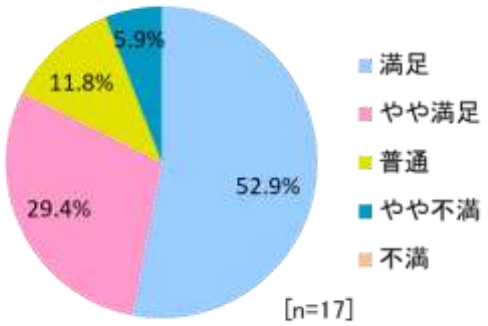
【中央ルート】



【北部ルート】



【南部ルート】



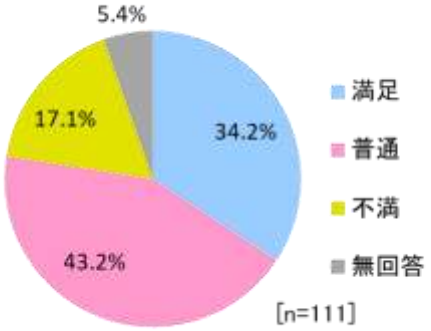
■「総合評価」における主な不満理由

ルート	主な不満理由
中央ルート	運行本数が少ない。徒歩の方が早い時がある。

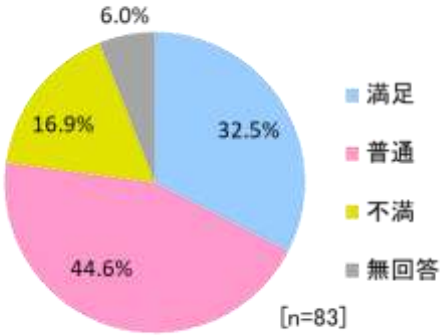
②運行時間

・中央ルート及び南部ルートでは、「普通」、北部ルートでは「満足」と回答とした方が最も多い。
・不満の理由としては、帰宅時間に運行していないこと等があげられている。

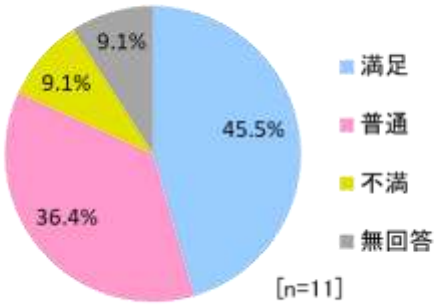
【全体】



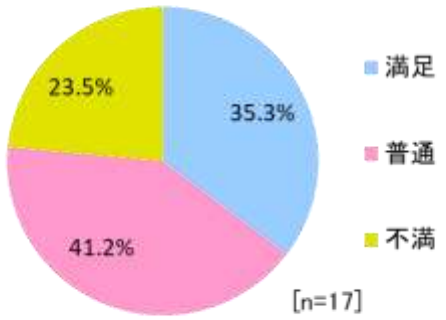
【中央ルート】



【北部ルート】



【南部ルート】



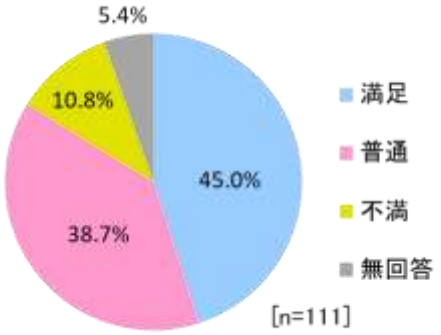
■「運行時間」に関する主な不満理由

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。

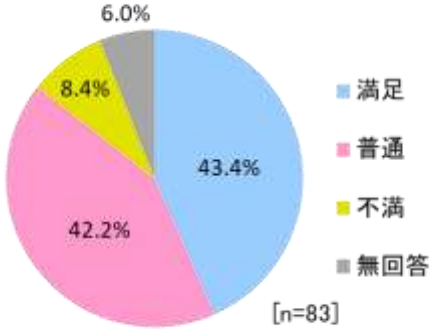
③運行日

・全てのルートで「満足」と回答とした方が最も多い。
・不満の理由としては、日曜日運行があげられている。

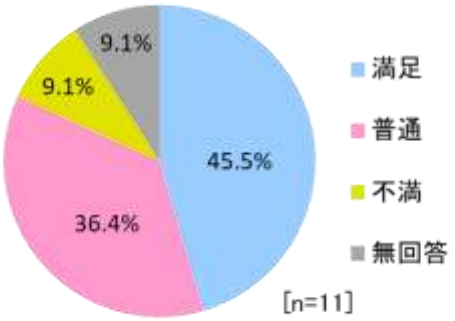
【全体】



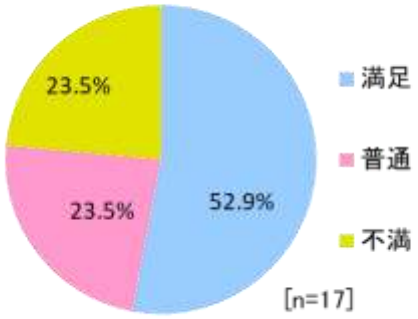
【中央ルート】



【北部ルート】



【南部ルート】



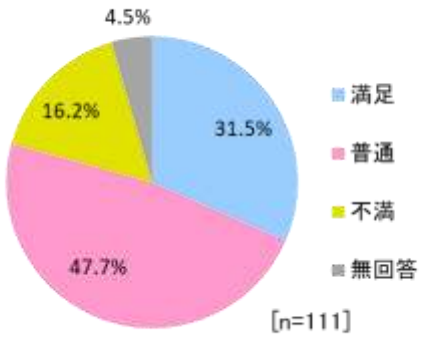
■「運行日」に関する主な不満理由

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。

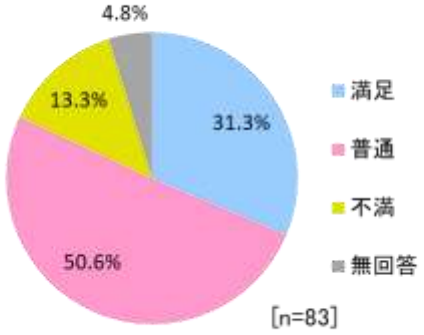
④運行便数

・中央ルート及び北部ルートでは、「普通」、南部ルートでは「満足」と回答とした方が最も多い。

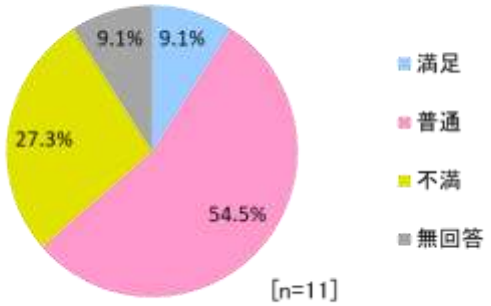
【全体】



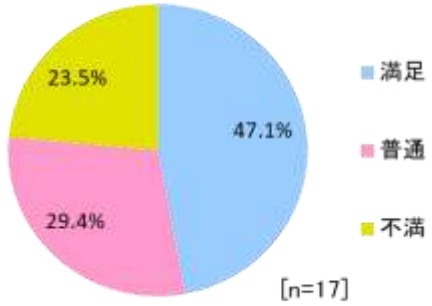
【中央ルート】



【北部ルート】



【南部ルート】



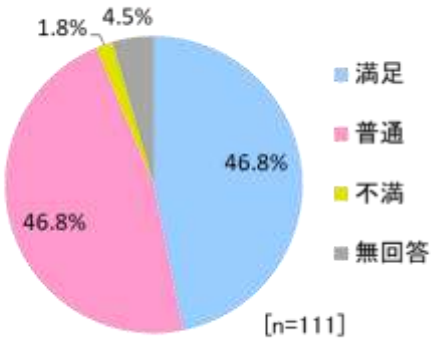
■「運行便数」に関する主な不満理由

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。

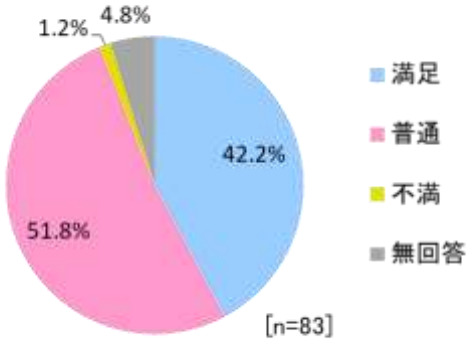
⑤停留所の場所

・どのルートでも約９割の方が「普通」または「満足」と回答している。

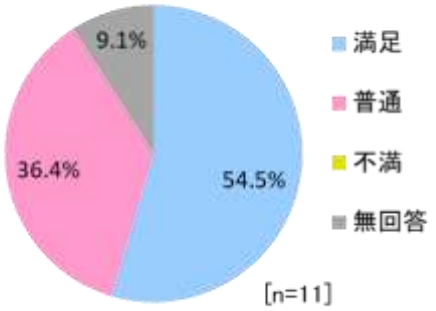
【全体】



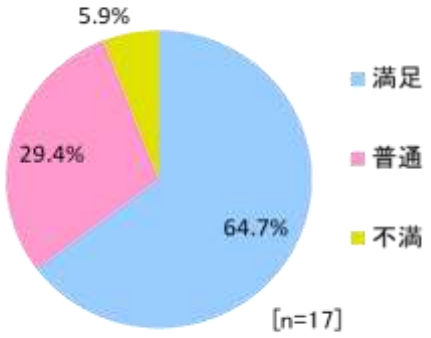
【中央ルート】



【北部ルート】



【南部ルート】



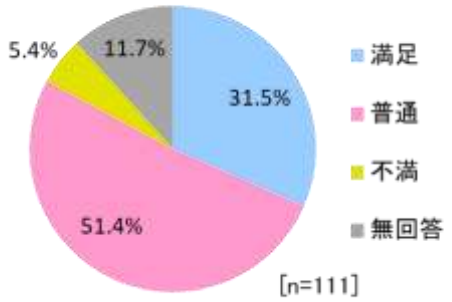
■「停留所の場所」に関する主な不満理由

ルート	主な不満理由
南部ルート	家から少し距離がある。

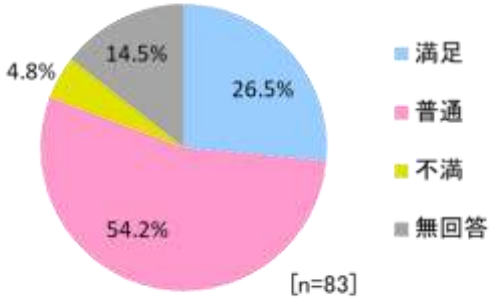
⑥乗り継ぎ

・中央ルート及び北部ルートでは、「普通」、南部ルートでは「満足」と回答とした方が最も多い。

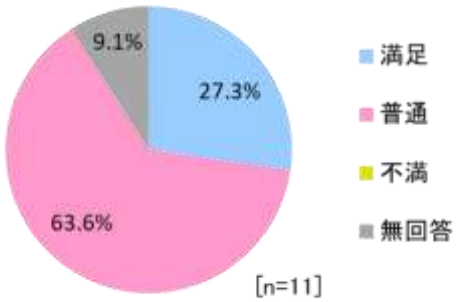
【全体】



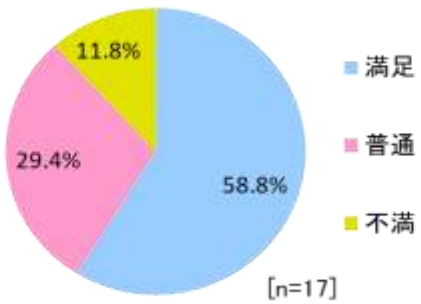
【中央ルート】



【北部ルート】



【南部ルート】



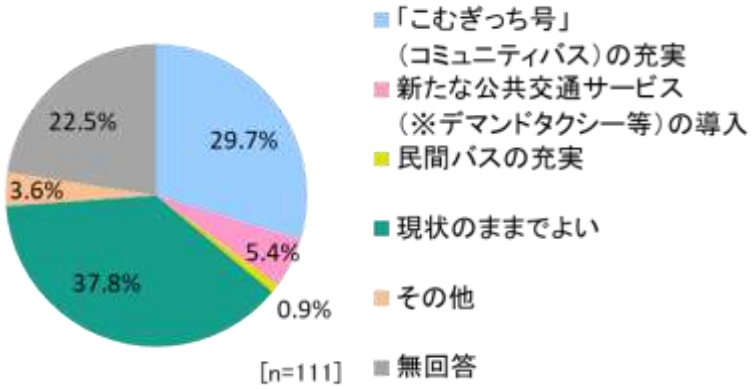
■「乗り継ぎ」に関する主な不満理由

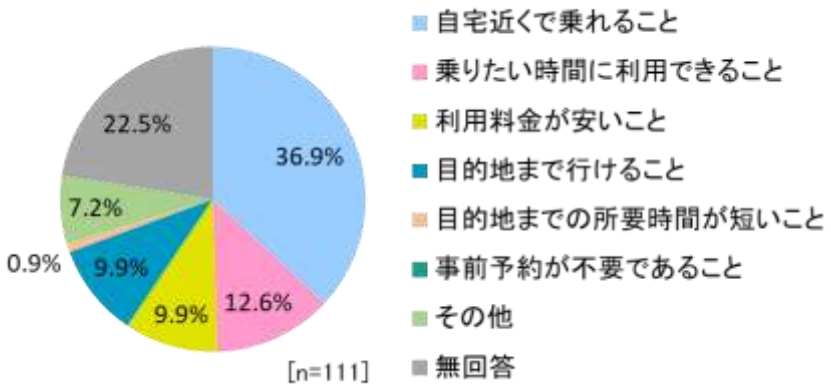
ルート	主な不満理由
中央ルート	時間が合わないことが多い。
南部ルート	乗り継ぎが難しい。

3.今後の公共交通サービスについて

①今後の町内の交通手段として、どのような取り組みが充実すればよいと思いますか。

・「現状のままでよい」が最も多く、次いで「「こむぎっち号」の充実」が多くなっている。



②公共交通サービスにおいて、最も重要だと思うことを教えてください。

・「自宅近くで乗れること」と回答している方が最も多い。