

令和7年度地域公共交通計画の変更届
(地域内フィーダー系統) について

追記、修正部分は赤字となっております

上里町地域公共交通網形成計画

地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統）に関する記載箇所一覧表

1. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の地域の公共交通における位置づけ・役割
上里町地域公共交通計画 59ページ 上里町地域公共交通網形成計画 81ページ
2. 前号を踏まえた地域公共交通確保維持事業の必要性
上里町地域公共交通計画 60ページ 上里町地域公共交通網形成計画 48ページ
3. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統に係る事業及び実施主体の概要
上里町地域公共交通計画 49～51ページ、60ページ 上里町地域公共交通網形成計画 48～51ページ、83ページ
4. 地域公共交通計画の区域内全体における地域旅客運送サービスの利用者の数、収支、費用に係る国又は地方公共団体の支出の額その他の定量的な目標・効果及びその評価手法
上里町地域公共交通計画 61～64ページ 上里町地域公共交通網形成計画 78～96ページ

（添付資料）

- ・上記記載の地域公共交通計画の該当ページ（写し）

※ご参考

- ・要綱第17条第1項

陸上交通（地域内フィーダー系統）に係る地域公共交通確保維持事業（以下この条において単に「地域公共交通確保維持事業」という。）を行う場合は、地域公共交通計画に、当該地域公共交通計画の計画期間内における次に掲げる事項について具体的に記載するものとする。

- 一 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の地域の公共交通における位置づけ・役割
- 二 前号を踏まえた地域公共交通確保維持事業の必要性
- 三 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統に係る事業及び実施主体の概要
- 四 地域公共交通計画の区域内全体における地域旅客運送サービスの利用者の数、収支、費用に係る国又は地方公共団体の支出の額その他の定量的な目標・効果及びその評価手法

令和6年6月26日
令和6年12月〇〇日変更

(名称) 上里町地域公共交通活性化協議会

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

上里町は、埼玉県最北端に位置しており、北西部には神流川が流れ、群馬県との県境を成し、町内全域が平坦な地形を呈しています。面積は29.18km²、人口は30,769人（令和3年3月31日現在）となっています。広域交通網である関越自動車、JR高崎線、上越新幹線、国道17号が町内を横断しており、本町の広域交通網における交通結節施設として、JR高崎線神保原駅が町内にあります。また、町内には民間路線バスが1路線運行されており、

鉄道駅やバス路線がカバーしている地域は、JR高崎線神保原駅の1km圏域と南部の県道22号線で運行しているバス停の1km圏域であり、本町の約61%の面積がいわゆる交通空白地域となっています。

平成15年より運行をしてきた無償の町内巡回バスは、交通空白地域をカバーしているものの、運行本数が1日4本程度と少ないため、運行距離の長距離化につながっていました。また、町内の人口は中心部を除き、薄く広い分布となっており、町全体が低密度な公共交通網となっています。さらに、自動車免許の保有、自家用車両の保有は90%近くあり、自家用車への依存度が高い傾向にあります。しかし、これから高齢化が更に進行していく中で、アンケート結果からも70%以上の人が将来の移動手段に関して不安を抱いています。このような中で、高齢者や障害者などの交通弱者の日常の買い物、通院などの移動手段の確保が課題となっています。

令和2年3月に策定しました「上里町地域公共交通網形成計画」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、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を目的とし、令和6年12月に「上里町地域公共交通計画」を策定しました。計画に基づき、町内公共交通ネットワークを充実させることで交通不便地域を解消します。また、町民の誰もが利用しやすい公共交通を構築することを目的とし、地域公共交通確保維持改善事業に取り組みます。

町内の公共交通ネットワークを充実させるためには、基軸となる鉄道駅や路線バスに接続するフィーダーシステムの運行が必要であります。

2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果

(1) 事業の目標

上里町地域公共交通計画に基づく目標

- 令和7年度（令和6年10月～令和7年3月）
 - ・コミュニティバス年間利用者数全体目標者数：11,150人
 - ・コミュニティバス高齢者無料パス全体目標者数：150人

- 令和7年度（令和7年4月～令和7年9月）利用者数
 - ・コミュニティバス年間利用者数全体目標者数：8,000人
 - ・デマンド交通年間利用者全体目標数：2,000人

- 令和7年度収支率
 - 【収支率】
 - ・コミュニティバス収支率：2.16%
 - ・デマンド交通収支率：2.16%

（上里町地域公共交通計画 P62 参照 ※目標値補足資料）

(2) 事業の効果

- ・交通不便地域の解消
- ・高齢者・障害者など交通制約者の生活圏内における移動手段の確保
- ・交通ネットワークの連携により、効率的な運行体系が図られる

3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体

令和7年3月まで

○上里町が実施

- ・時刻表の見方や乗り継ぎが分からない方のために『わたしの時刻表』作成
- ・埼玉県が取り組んでいる『バスまちスポット』への登録施設の拡充
- ・高齢者無料パス交付事業の充実
- ・利用者の満足度を調査し、利便性向上を図るため『利用者アンケート』を実施
(上里町地域公共交通網形成計画 P.90 参照)
- ・次期運行形態決定のための定時定路線の検証
(上里町地域公共交通網形成計画 P.83-87 参照)

○運行予定者（株式会社協同バス）が実施

- ・利用実態を把握するためOD調査及び支線停留所利用状況調査を実施
(上里町地域公共交通網形成計画 P.90 参照)

令和7年4月から

- ・「こむぎっち号」の再編による利便性向上（運行事業者、町）
中央ルート of 利便性向上、デマンド交通の導入
(上里町地域公共交通計画 P49 参照)
- ・公共交通の利用促進（運行事業者、町）
割引制度の継続、回数券の導入、こむぎっち号の日曜日運行
(上里町地域公共交通計画 P55 参照)
- ・データや利用者の意見に基づく定期的なサービス改善（運行事業者、町）
(上里町地域公共交通計画 P56 参照)

4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び
運送予定者

別添の表1のとおり。

5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額
<p>費用総額：53,159,538円 負担額：47,240,626円 令和7年3月まで</p> <p>●コミュニティバス 費用総額：26,579,769円 負担額：23,620,313円</p> <p>令和7年4月から</p> <p>●コミュニティバス 費用総額：22,006,630円 負担額：18,888,630円</p> <p>●デマンド交通 費用総額：11,850,150円 負担額：10,850,150円</p> <p>上里町から運行事業者への補助金額については、運賃収入及び国庫補助金を運行経費から差し引いた差額分を負担することとしている。</p>
6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法
事業終了後、輸送人員数の実績値とその増減の要因を運送事業者に提出してもらい、評価を実施する。
7. 別表1の補助対象事業の基準ホただし書に基づき、協議会が平日1日当たりの運行回数が3回以上で足りると認めた系統の概要 【地域間幹線系統のみ】
※該当なし
8. 別表1の補助対象事業の基準ニに基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧 【地域間幹線系統のみ】
※該当なし
9. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項 【地域間幹線系統のみ】
※該当なし

10. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要 【地域内フィーダー系統のみ】
別添の表5のとおり。
11. 車両の取得に係る目的・必要性 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
中央ルートを現在運行しているバス車両2台については、耐用年数を大幅に上回る9年を経過し、早急な買い替えが必要となっていることから、ノンステップバス車両を2台購入することにより、快適性向上による利用機会の増加を図るとともに、安全な輸送を確保する。
12. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
(1) 事業の目標
中央ルートの利用者数を15,428人以上（直近年度実績より算出）で維持する。
(2) 事業の効果
中央ルートを維持することにより、高齢者等の日常生活に必要な移動手段が確保される。また、幹線・支線のネットワークが連携することで、効率的な運行体系が実現できる。さらには、外出促進・地域活性化にもつながる。 加えて、新たなノンステップバス車両を購入することで、快適性向上による利用機会の増加が期待される。
13 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する費用の総額、負担者とその負担額 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
表6を添付。 なお、地域公共交通確保維持事業によって運行を維持する中央ルートの車両の取得について、購入費用総額8030万円（1台：4015万円）のうち、上里町から運行事業者への補助金額については、国庫補助金を差し引いた差額分を負担することとしている。
14. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策） 【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
15. 貨客混載の導入に係る目的・必要性 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
16. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
(1) 事業の目標
※該当なし
(2) 事業の効果
※該当なし

17. 貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額
【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

※該当なし

18. 協議会の開催状況と主な議論

【令和5年度】

(第1回) 上里町地域公共交通活性化協議会 令和5年6月19日(金)

- ・ 令和4年度上里町地域公共交通活性化協議会事業報告
- ・ 令和4年度上里町地域公共交通活性化協議会歳入歳出決算報告
- ・ 令和4年度上里町地域公共交通網形成計画の達成状況の評価(案)
- ・ 令和5年度上里町地域公共交通活性化協議会事業計画(案)
- ・ 令和5年度上里町地域公共交通活性化協議会歳入歳出予算(案)
- ・ 令和6年度上里町生活交通確保維持改善計画【令和6～8年度分】(案)
- ・ 上里町地域公共交通網作成計画の変更について(案)
- ・ 上里町地域公共交通計画策定(スケジュール・アンケート)について(案)

(第2回) 上里町地域公共交通活性化協議会 令和5年6月28日(水) 書面協議

- ・ 上里町地域公共交通計画策定のためのアンケート(案)について

(第3回) 上里町地域公共交通活性化協議会 令和5年8月23日(水) 書面協議

- ・ 「こむぎっち号」南部ルート(ユニクス循環)のルート変更について(案)
- ・ 「こむぎっち号」中央ルート、北部ルート(ユニクス循環)、及び南部ルート(ユニクス循環)「ユニクス」バス停留所の移設について(案)

(第4回) 上里町地域公共交通活性化協議会 令和5年12月18日(月)

- ・ 令和5年度地域公共交通確保維持改善事業に係る事業評価について
- ・ 上里町地域公共交通網形成計画の改訂(令和6年度版)について
- ・ 次期導入形態について
- ・ 一般乗合旅客自動車運送事業の運賃協議会について

(第5回) 上里町地域公共交通活性化協議会 令和6年3月18日(月)

- ・ 次期導入形態の制度構築について
- ・ 上里町コミュニティバス「こむぎっち号」運行業務仕様書(案)
- ・ 上里町デマンド交通運用システム導入支援業務委託仕様書(案)
- ・ 上里町デマンド交通運行業務仕様書(案)

【令和6年度】

(第1回) 上里町地域公共交通活性化協議会 令和6年6月24日(月)

- ・ 令和5年度上里町地域公共交通活性化協議会事業報告
- ・ 令和5年度上里町地域公共交通活性化協議会歳入歳出決算報告
- ・ 令和5年度上里町地域公共交通網形成計画の達成状況の評価(案)
- ・ 令和6年度上里町地域公共交通活性化協議会事業計画(案)
- ・ 令和6年度上里町地域公共交通活性化協議会歳入歳出予算(案)
- ・ 令和7年度地域公共交通計画認定申請(地域内フィーダー系統)について(案)
- ・ 令和7年度地域公共交通計画認定申請(地域間幹線系統)について(案)
- ・ 上里町デマンド交通運行業務仕様書の変更について(案)
- ・ 上里町地域公共交通計画策定スケジュールについて(案)

(第2回) 上里町地域公共交通活性化協議会 令和6年8月6日(火)

- ・上里町地域公共交通計画の骨子(案)
- ・上里町コミュニティバス運行計画(案)
- ・上里町デマンド交通運行計画(案)

(第3回) 上里町地域公共交通活性化協議会 令和6年10月7日(月)

- ・上里町地域公共交通計画(素案)について
- ・上里町コミュニティバス及デマンド交通運行計画(案)について

(第4回) 上里町地域公共交通活性化協議会(書面) 令和6年11月26日(火)

- ・上里町地域公共交通計画(案)について
- ・上里町コミュニティバス運行計画(案)について
- ・上里町デマンド交通運行計画(案)について
- ・令和7年度地域公共交通計画の変更届(地域内フィーダー系統)について

(全ての協議事項において、出席構成員全員から承認を得られた。)

19. 利用者等の意見の反映状況

「こむぎっち号」利用者アンケート

対象者 : こむぎっち号利用者

実施期間 : 令和5年9月25日から令和5年10月6日

回収数 : 中央ルート 83人(75%)

北部ルート 11人(10%)

南部ルート 17人(15%)

無回答 0人(0%)

前回(令和4年8月実施)と比較して、利用者の属性(性別・年齢・住所)に大きな変化はなかった。

片道のみ利用した方が、中央ルートで39.8%、北部ルートで36.4%、南部ルートで41.2%であった。

利用者の満足度については、前回57.8%から86.4%と大きく増加した。不満と回答した方、無回答の方の割合が低下した。

運行便数に不満を感じている方が多かった。

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住所) 埼玉県児玉郡上里町大字七本木 5518

(所属) 上里町役場総合政策課政策調整係

(氏名) 関根 康平

(電話) 0495-35-1238

(e-mail) sousei@town.kamisato.lg.jp

表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者（地域内フィーダー系統）

変更前 令和7年度

市区町村名	運送予定者名	運行系統名等 (申請番号)	運行系統			系統 キロ程	計画 運行 日数	計画 運行 回数	利便 増進 特別 措置	運送 継続 特別 措置	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7・別表9・別表10)			
			起点	経由地	終点						運行態様の 別	基準ハで該 当する要件 (別表7・9)	補助対象地域間幹 線系統等と接続の 確保	基準ホで該 当する要件 (別表7のみ)
上里町	株式会社 協同バス	(1) 中央ルート	アグリ パーク 上里	イオンタウン	ウニクス	往 15.2km 復 15.2km	308日	2464回			路線定期運行	①	「ウニクス上里」補助対象幹線 系統朝日自動車株式会社神泉 総合支所線	③
	株式会社 協同バス	(2) 北部ルート(ウニクス ス循環)	ウニクス	カインズホー ム	ウニクス	循環 18.5km	153日	918回			路線定期運行	①	「ウニクス上里」補助対象幹線 系統朝日自動車株式会社神泉 総合支所線	③
	株式会社 協同バス	(3) 北部ルート(ウニクス ス循環)(1便)	神保原 駅北口	カインズホー ム	ウニクス	往 11.7km (片道)	153日	76.5回			路線定期運行	①	「ウニクス上里」補助対象幹線 系統朝日自動車株式会社神泉 総合支所線	③
	株式会社 協同バス	(4) 北部ルート(ウニクス ス循環)(8便)	ウニクス	上里東公民 館	神保原 駅北口	往 6.7km (片道)	153日	76.5回			路線定期運行	①	「ウニクス上里」補助対象幹線 系統朝日自動車株式会社神泉 総合支所線	③
	株式会社 協同バス	(5) 南部ルート(ウニクス ス循環)	ウニクス	浅間神社	ウニクス	循環 15.1km	155日	1085回			路線定期運行	①	「ウニクス上里」補助対象幹線 系統朝日自動車株式会社神泉 総合支所線	③
	株式会社 協同バス	(6) 南部ルート(ウニクス ス循環)(8便)	ウニクス	浅間神社	神保原 駅南広 場	往 12.1km (片道)	155日	77.5回			路線定期運行	①	「ウニクス上里」補助対象幹線 系統朝日自動車株式会社神泉 総合支所線	③
	株式会社 協同バス	(7) 北部ルート(アグリ パーク循環)	アグリ パーク 上里	イオンタウン	アグリ パーク 上里	循環 14.3km	153日	1071回			路線定期運行	②(2)	「ウニクス上里」補助対象幹線 系統朝日自動車株式会社神泉 総合支所線	③
	株式会社 協同バス	(8) 北部ルート(アグリ パーク循環)(8便)	アグリ パーク 上里	イオンタウン	神保原 駅北口	往 8.7km (片道)	153日	76.5回			路線定期運行	②(2)	「ウニクス上里」補助対象幹線 系統朝日自動車株式会社神泉 総合支所線	③
	株式会社 協同バス	(9) 南部ルート(アグリ パーク循環)	アグリ パーク 上里	上里町役場	アグリ パーク 上里	循環 18.2km	155日	1085回			路線定期運行	②(2)	「ウニクス上里」補助対象幹線 系統朝日自動車株式会社神泉 総合支所線	③
	株式会社 協同バス	(10) 南部ルート(アグリ パーク循環)(8便)	アグリ パーク 上里	上里町役場	神保原 駅南広 場	往 12.8km (片道)	155日	77.5回			路線定期運行	②(2)	「ウニクス上里」補助対象幹線 系統朝日自動車株式会社神泉 総合支所線	③

(注)

1. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名等」に運賃低価格化を行う運行サービスの名称を記載すること。
2. 区域運行又は乗用タクシーによる運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域又は運賃低価格化対象地域を記載することとし、「起点」、「終点」、「終点」及び「系統キロ程」について記載を要しない。
3. 「系統キロ程」については、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで記載すること。なお、循環系統の場合には、往又は復のどちらかの欄にキロ程を記載し、もう片方の欄に「循環」と記載すること。
4. 「利便増進特別措置」及び「運送継続特別措置」については、利便増進計画又は運送継続計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特別措置の適用(別表9又は別表10)を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載すること。
5. 「運行態様の別」については、路線定期運行、路線不定期運行、区域運行、乗用タクシーによる運行の別を記載すること。
6. 「補助対象地域間幹線系統等と接続の確保」については、地域内フィーダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークなどのように接続を確保するかについて記載すること。
7. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名」「利便増進特別措置」について記載を要しない。
8. 本表に記載する運行予定系統を示した地図及び運行ダイヤを添付すること。乗用タクシーによる運行の場合は、営業区域を示した地図を添付すること。

表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者(地域内ファイダーシステム) 変更後

令和7年度

市区町村名	運送予定者名	運行系統名等 (申請番号)	運行系統			系統 キロ程	計画 運行 日数	計画 運行 回数	利便 増進 特別 措置	運送 継続 特別 措置	地域内ファイダー系統の基準適合 (別表7・別表9・別表10)			
			起点	経由地	終点						運行態様の 別	基準ハで該 当する要件 (別表7・9)	補助対象地域間幹 線系統等と接続の 確保	基準ホで該 当する要件 (別表7のみ)
上里町 (~R7.3)	株式会社 協同バス	(1) コミュニティバス 中央ルート	アグリ パーク 上里	イオンタウン	ウニクス	往 15.2km 復 15.2km	151日	1208回			路線定期運行	①	「ウニクス上里」で補助対象幹 線系統朝日自動車株式会社神 泉総合支所線と接続	③
		(2) コミュニティバス (ウニクス循環)	ウニクス	カインズホー ム	ウニクス	循環 18.5km	75日	450回			路線定期運行	①	「ウニクス上里」で補助対象幹 線系統朝日自動車株式会社神 泉総合支所線と接続	③
		(3) コミュニティバス 北部ルート (ウニクス循環)(1便)	神保原 駅北口	カインズホー ム	ウニクス	往 11.7km (片道)	75日	37.5回			路線定期運行	①	「ウニクス上里」で補助対象幹 線系統朝日自動車株式会社神 泉総合支所線と接続	③
		(4) コミュニティバス 北部ルート (ウニクス循環)(8便)	ウニクス	上里東公民 館	ウニクス	往 6.7km (片道)	75日	37.5回			路線定期運行	①	「ウニクス上里」で補助対象幹 線系統朝日自動車株式会社神 泉総合支所線と接続	③
		(5) コミュニティバス 南部ルート (ウニクス循環)	ウニクス	浅間神社	ウニクス	循環 15.1km	76日	532回			路線定期運行	①	「ウニクス上里」で補助対象幹 線系統朝日自動車株式会社神 泉総合支所線と接続	③
		(6) コミュニティバス 南部ルート (ウニクス循環)(8便)	ウニクス	浅間神社	ウニクス	往 12.1km (片道)	76日	38回			路線定期運行	①	「ウニクス上里」で補助対象幹 線系統朝日自動車株式会社神 泉総合支所線と接続	③
		(7) コミュニティバス 北部ルート (アグリパーク循環)	アグリ パーク 上里	イオンタウン	アグリ パーク 上里	循環 14.3km	75日	525回			路線定期運行	②(2)	神保原駅で地域間交通ネット ワークであるJR高崎線と接続	③
		(8) コミュニティバス 南部ルート(アグリパーク 循環)(8便)	アグリ パーク 上里	イオンタウン	神保原 駅北口	往 8.7km (片道)	75日	37.5回			路線定期運行	②(2)	神保原駅で地域間交通ネット ワークであるJR高崎線と接続	③
		(9) コミュニティバス 南部ルート (アグリパーク循環)	アグリ パーク 上里	上里町役場	アグリ パーク 上里	循環 18.2km	76日	532回			路線定期運行	②(2)	神保原駅で地域間交通ネット ワークであるJR高崎線と接続	③
		(10) コミュニティバス 南部ルート(アグリパーク 循環)(8便)	アグリ パーク 上里	上里町役場	神保原 駅南広 場	往 12.8km (片道)	76日	38回			路線定期運行	②(2)	神保原駅で地域間交通ネット ワークであるJR高崎線と接続	③
上里町 (R7.4~)	庄和観光バス 株式会社 花園観光バス 株式会社	(1) コミュニティバス 中央ルート	ウニクス	イオンタウン	アグリ パーク 上里	往 12.8km 復 13.3km	157日	1,197回			路線定期運行	①	「ウニクス上里」で補助対象幹 線系統朝日自動車株式会社神 泉総合支所線と接続	③
		(2) デマンド交通 北部エリア		上里町 北部エリア			131日	655回			区域運行	②(2)	神保原駅で地域間交通ネット ワークであるJR高崎線と接続	③
		(3) デマンド交通 南部エリア		上里町 南部エリア			131日	655回			区域運行	①	「ウニクス上里」で補助対象幹 線系統朝日自動車株式会社神 泉総合支所線と接続	③

表5 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

変更前

市区町村名	上里町
-------	-----

(単位:人)

	人口
人口集中地区以外	24,471
交通不便地域等	5,944

交通不便地域等の内訳

人口	対象地区	根拠法
5,944人	埼玉県児玉郡上里町 黛、金下、金上、内出、西 金、勝一、勝二、原一、原二、 天神、真下、堀込、屋敷、宿、 東宮、十八軒四軒家、中五 明、南五明、下郷、宮、上郷、 久保、寺西、新堀、並木沖、 石倉丹蔵、岡、堀之内、 (JR高崎線 神保原駅及び 朝日自動車株式会社 本庄駅 南口～神泉総合支所線の 停留所から半径1キロメー トルの区域を除く)	局長指定

地域公共交通計画、地域公共交通利便増進実施計画、地域旅客運送サービス継続実施計画の策定年月日及び特例適用開始年度

計画名	策定年月日	特例適用開始年度
上里町地域公共交通網形成計画	令和2年3月	

(1)記載要領

1. 人口は最新の国勢調査結果を基に記載すること。ただし、地方運輸局長等が指定する交通不便地域の場合は、申請する年度の前年度の3月末現在の住民基本台帳を基に記載すること。
2. 「人口集中地区以外」の欄は、国勢調査結果により設定された人口集中地区に該当しない地区の人口を記載すること。
3. 「交通不便地域等」の欄は、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱(以下、「交付要綱」という。)の別表7(ハ②(1))に記載のある過疎地域の人口、交付要綱別表7(ハ②(2)(実施要領の2.(1)⑩))に基づき地方運輸局長等が指定する交通不便地域の人口及び交付要綱別表7リに基づき地方運輸局長等が認める地域の合計(重複する場合を除く)を記載すること。
4. 「対象地区」の欄には、当該市町村の一部が交付要綱別表7(ハ②(1))に掲げる法律(根拠法)に基づき地域指定されている場合に、根拠法ごとに当該区域の旧市町村名等を記載すること。また、地方運輸局長等が指定する交通不便地域等が存在する場合には、該当する区域名を記載すること。
5. 「根拠法」の欄は、交通不便地域を地方運輸局長等が指定した場合は、「局長指定」と記載すること。また、乗用タクシー以外での輸送が著しく困難であるものとして地方運輸局長等が認めた場合は、「局長指定(乗用)」と記載すること。
6. 「特例適用開始年度」の欄は、地域公共交通利便増進実施計画又は地域旅客運送サービス継続実施計画を策定し、特例を適用する場合に記載すること。

(2)添付書類

1. 「人口集中地区以外の地区」及び「交通不便地域等」の区分が分かる地図を添付すること。(ただし、全域が交通不便地域等となる場合には省略可)

表5 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

変更後

市区町村名	上里町
-------	-----

(単位:人)

	人口
人口集中地区以外	24,471
交通不便地域等	5,944

交通不便地域等の内訳

人口	対象地区	根拠法
5,944人	埼玉県児玉郡上里町 黛、金下、金上、内出、西金、勝一、勝二、原一、原二、天神、真下、堀込、屋敷、宿、東宮、十八軒四軒家、中五明、南五明、下郷、宮、上郷、久保、寺西、新堀、並木沖、石倉丹蔵、岡、堀之内、 (JR高崎線 神保原駅及び朝日自動車株式会社 本庄駅南口～神泉総合支所線の停留所から半径1キロメートルの区域を除く)	局長指定

地域公共交通計画、地域公共交通利便増進実施計画、地域旅客運送サービス継続実施計画の策定年月日及び特例適用開始年度

計画名	策定年月日	特例適用開始年度
上里町地域公共交通計画	令和6年12月20日	

(1)記載要領

1. 人口は最新の国勢調査結果を基に記載すること。ただし、地方運輸局長等が指定する交通不便地域の場合は、申請する年度の前年度の3月末現在の住民基本台帳を基に記載すること。
2. 「人口集中地区以外」の欄は、国勢調査結果により設定された人口集中地区に該当しない地区の人口を記載すること。
3. 「交通不便地域等」の欄は、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱(以下、「交付要綱」という。)の別表7(ハ②(1))に記載のある過疎地域の人口、交付要綱別表7(ハ②(2)(実施要領の2.(1)⑩))に基づき地方運輸局長等が指定する交通不便地域の人口及び交付要綱別表7リに基づき地方運輸局長等が認める地域の合計(重複する場合を除く)を記載すること。
4. 「対象地区」の欄には、当該市町村の一部が交付要綱別表7(ハ②(1))に掲げる法律(根拠法)に基づき地域指定されている場合に、根拠法ごとに当該区域の旧市町村名等を記載すること。また、地方運輸局長等が指定する交通不便地域等が存在する場合には、該当する区域名を記載すること。
5. 「根拠法」の欄は、交通不便地域を地方運輸局長等が指定した場合は、「局長指定」と記載すること。また、乗用タクシー以外での輸送が著しく困難であるものとして地方運輸局長等が認めた場合は、「局長指定(乗用)」と記載すること。
6. 「特例適用開始年度」の欄は、地域公共交通利便増進実施計画又は地域旅客運送サービス継続実施計画を策定し、特例を適用する場合に記載すること。

(2)添付書類

1. 「人口集中地区以外の地区」及び「交通不便地域等」の区分が分かる地図を添付すること。(ただし、全域が交通不便地域等となる場合には省略可)

表6 車両の取得計画の概要(車両減価償却費等補助)(地域内ライダーシステム)

変更前

市区町村名	バス事業者等名	申請番号	運行の用に供する補助対象系統名(申請番号)	補助対象車両の種類		乗車定員	購入年月	利便増進特例措置	運送継続特例措置	購入等の種別
				イ	ロ					
上里町	株式会社協同バス	1	(1) 中央ルート	ノンステップバス型	スロープ付き	36	R7.3			一括
		2	(1) 中央ルート	ノンステップバス型	スロープ付き	36	R7.3			一括
	3	()								
	4	()								
	5	()								

(注)

1. 「補助対象車両の種類」については、イ欄にノンステップ型、ワンステップ型、小型車両又はプティバスの別を、ロ欄にスロープ付き又はリフト付きの別を、ハ欄に標準仕様(ノンステップバス認定要領(平成22年6月4日付け国自技第49号又は平成27年7月2日付け国自技第75号)に基づく認定を受けたもの)又は非標準仕様の別を記載すること。
2. 「乗車定員」については、座席数(運転席を含む)に立席数を加えた数を記載すること。なお、立席は座席を除いた面積を1人あたりの専有面積0.14平方メートルで除した数とする(道路運送車両保安基準第24条、第53条)。
3. 「購入年月」については、初年度の場合は購入予定年月を記載すること。
4. 「利便増進特例措置」又は「運送継続特例措置」については、地域公共交通利便増進計画又は地域旅客運送サービス継続実施計画の認定を受け、地域内ライダーシステムに係る特例措置の適用(別表9又は別表10)を受けた補助対象系統の運行の用に供する場合のみ「○」を記載すること。
5. 「購入等の種別」については、一括、割賦又はリースの別を記載すること。

表6 車両の取得計画の概要(車両減価償却費等補助)(地域内ライダーシステム)

変更後

市区町村名	バス事業者等名	申請番号	運行の用に供する補助対象系統名(申請番号)	補助対象車両の種類		乗車定員	購入年月	利便増進特例措置	運送継続特例措置	購入等の種別
				イ	ロ					
上里町	庄和観光バス(株)	1	(1) 中央ルート	ノンステップバス型	スロープ付き	36	R7.3			リース
		2	(1) 中央ルート	ノンステップバス型	スロープ付き	36	R7.3			リース
	3	()								
	4	()								
	5	()								

(注)

1. 「補助対象車両の種類」については、イ欄にノンステップ型、ワンステップ型、小型車両又はプティバスの別を、ロ欄にスロープ付き又はリフト付きの別を、ハ欄に標準仕様(ノンステップバス認定要領(平成22年6月4日付け国自技第49号又は平成27年7月2日付け国自技第75号)に基づく認定を受けたもの)又は非標準仕様の別を記載すること。
2. 「乗車定員」については、座席数(運転席を含む)に立席数を加えた数を記載すること。なお、立席は座席を除いた面積を1人あたりの専有面積0.14平方メートルで除した数とする(道路運送車両保安基準第24条、第53条)。
3. 「購入年月」については、初年度の場合は購入予定年月を記載すること。
4. 「利便増進特例措置」又は「運送継続特例措置」については、地域公共交通利便増進計画又は地域旅客運送サービス継続実施計画の認定を受け、地域内ライダーシステムに係る特例措置の適用(別表9又は別表10)を受けた補助対象系統の運行の用に供する場合のみ「○」を記載すること。
5. 「購入等の種別」については、一括、割賦又はリースの別を記載すること。

上里町地域公共交通網形成計画

令和6年度改訂版

上里町地域公共交通活性化協議会

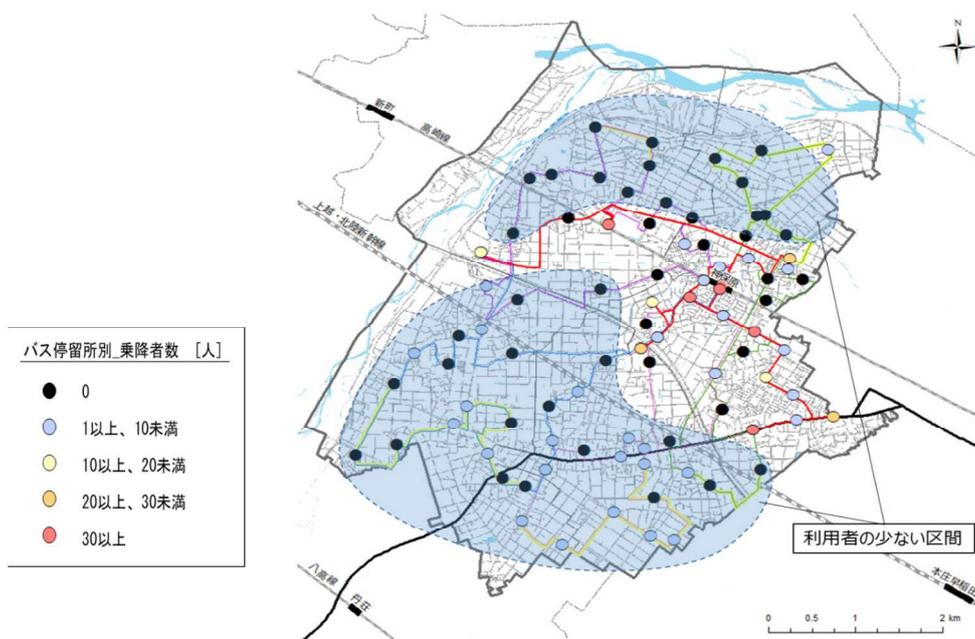
目標1：町内公共交通の利便性向上により、
公共交通利用者数の増加を図る

施策1：「こむぎっち号」(定時定路線)の検証

①施策内容

こむぎっち号については、令和6年度までは現行の運行形態を継続しつつ、その間に利用者ニーズ等を詳細に把握して、利便性の向上に向けた再編検討を行う。

具体的には、利用者が少ない区間においては、廃止・減便を検討するとともに、エリアを限定した運行についても検討を行う。利用者が多い区間については、増便の検討を行う。



※令和4年10月3日(月)～10月8日(土)の6日間における乗降者数

②実施主体

上里町、交通事業者

③実施スケジュール

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

④評価指標・評価スケジュール

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

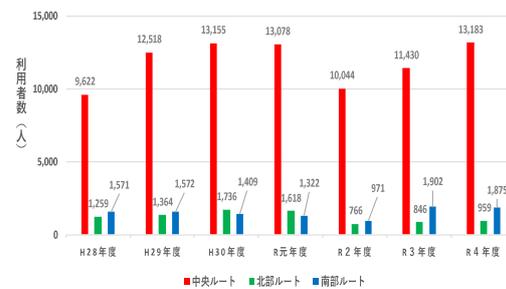
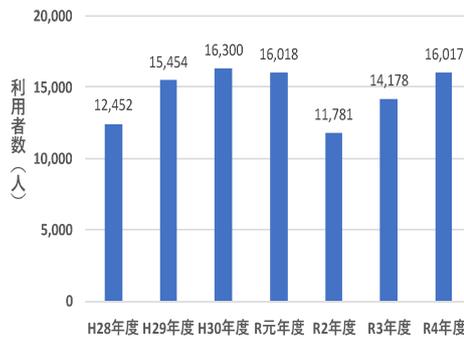
◎：実施、○：必要に応じて実施

⑤評価指標の目標値

年間利用者数：令和6年度までに22,300人

<計画策定時の設定の考え方>

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



ルート別

「こむぎっちゃん」の利用者数推移

④評価指標・評価スケジュール

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

◎：実施、○：必要に応じて実施

⑤評価指標の目標値

乗り継ぎ実施者数：利用者OD調査回答者の2%（R3まで）

<設定の考え方>

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

交通結節点利用の満足度：8割（R4から）

<設定の考え方>

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

施策3：次期公共交通の導入可能性の検討

①施策内容

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

【検討項目】

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

②実施主体

上里町、交通事業者

③実施スケジュール

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

<関連施策：福祉施策における交通サービス>

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

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

施策2：交通結節点の整備

①施策内容

駅や商業施設等において、異なるルート間や他交通機関との乗り換えがしやすいように、ルートやダイヤの調整を検討する。

また、乗り換えの待ち時間を快適に過ごせるよう、「バスまちスポット」として停留所の環境整備（椅子や屋根等）も行う。特に商業施設には、施設内のスペース利用の協議も実施する。

検討する交通結節点とルートを以下に示す。



「バスまちスポット」の目印

検討する交通結節点とルート

バス停名	関係するルート（交通機関）
神保原駅（北口、南広場）	J R 高崎線、こむぎっち号全ルート
上里町役場	こむぎっち号全ルート
ユニクス	こむぎっち号全ルート、路線バス
ベルク七本木店	こむぎっち号全ルート、路線バス、 （本庄市の公共交通）
アグリパーク上里	こむぎっち号全ルート
イオンタウン	こむぎっち号中央ルート、北部ルート

②実施主体

上里町、交通事業者、交通結節点設置箇所管理者

③実施スケジュール

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

施策6：利用者の意見聴取

①施策内容

各種施策の評価・検証を行い、後述するPDCAサイクルを回して、よりよい公共交通の利用環境を実現するために、現在定期的に実施している利用者アンケートを継続的に実施し、評価・検証の基礎資料とする。

利用者OD調査は毎年実施し、交通結節点の評価に用いるため、出発地目的地のほか、乗り換え利用の有無も確認する。

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

②実施主体上里町

③実施スケジュール

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

施策7：路線バスの維持・充実

①施策内容

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

②実施主体

交通事業者及び沿線市町（本庄市、上里町、神川町、藤岡市）

③実施スケジュール

施策名	短期（R6）	長期
関係機関との協議調整	実施	

④評価指標・評価スケジュール

評価指標	評価スケジュール（R6）
路線バスの利用者数	◎

◎：実施

⑤評価指標の目標値

路線バスの利用者数：令和6年度までに146,560人

<設定考え方> 現状値(令和4年度末)143,672人に年間伸び率1%を乗じた値

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

施策2 「こむぎっち号」の再編による利便性の向上

中央ルートの利便性向上																														
<p>①施策の内容</p>	<ul style="list-style-type: none"> 「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。 <p>●運行ルート</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 <div data-bbox="667 705 1289 1323" data-label="Figure"> </div> <p>図 2-12 中央ルートの見直し後の運行ルート</p> <p>●運行時間</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 <p>●運行日</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 																													
<p>②実施主体</p>	<p>「こむぎっち号」運行事業者、上里町</p>																													
<p>③実施スケジュール</p>	<table border="1"> <thead> <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> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="5" style="text-align: center;">※適宜見直し</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	短期（R7～R11）					長期	R7	R8	R9	R10	R11							※適宜見直し											
短期（R7～R11）					長期																									
R7	R8	R9	R10	R11																										
※適宜見直し																														

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。

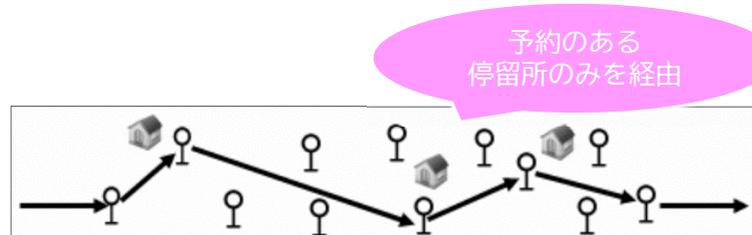


図 2-13 「自由経路・ミーティングポイント型」のイメージ

参考) デマンド交通の導入事例 (本庄市)

利用方法

①電話で希望を伝える

伝えること

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



②予約の時間に乗る場所 (停留所) に行く

乗車するときに料金を支払います。



③降りる場所(停留所) に到着



●**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。

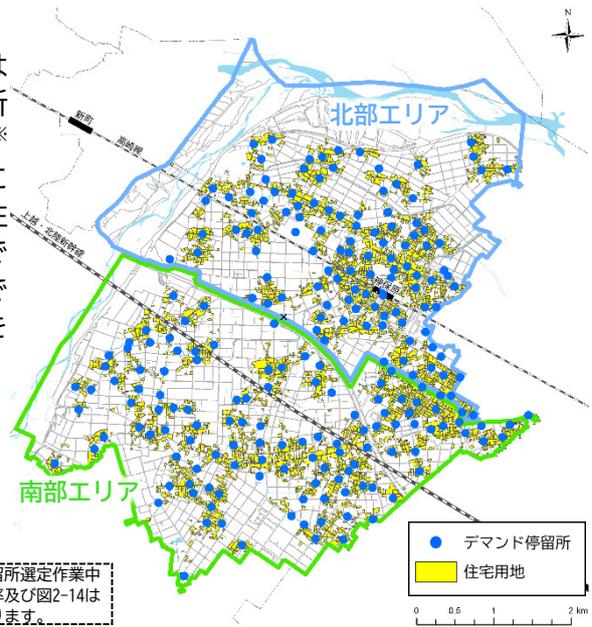


図 2-14 デマンド交通の停留所 (案)

●**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7 公共交通の利用促進

「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																								
<p>①施策の内容</p>	<ul style="list-style-type: none"> 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。 <div data-bbox="1050 376 1353 795" style="text-align: right;">  </div> <p style="text-align: right;">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)</p>																							
<p>②実施主体</p>	<p>「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</p>																							
<p>③実施スケジュール</p>	<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <thead> <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> </thead> <tbody> <tr> <td style="background-color: #0056b3;"></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	短期 (R7~R11)					長期	R7	R8	R9	R10	R11												
短期 (R7~R11)					長期																			
R7	R8	R9	R10	R11																				

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																								
<p>①施策の内容</p>	<ul style="list-style-type: none"> 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。 																							
<p>②実施主体</p>	<p>「こむぎっち号」運行事業者、上里町</p>																							
<p>③実施スケジュール</p>	<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <thead> <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> </thead> <tbody> <tr> <td style="background-color: #0056b3;"></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	短期 (R7~R11)					長期	R7	R8	R9	R10	R11												
短期 (R7~R11)					長期																			
R7	R8	R9	R10	R11																				

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

「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

①施策の内容

- 「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。

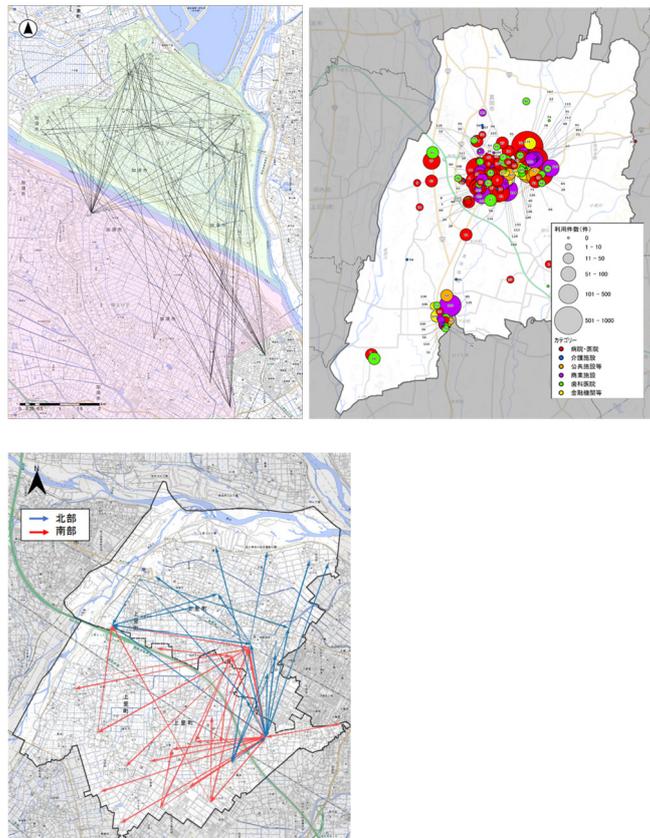


図 2-19 運行サービスレベルの見直しに関する分析のイメージ

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

(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。

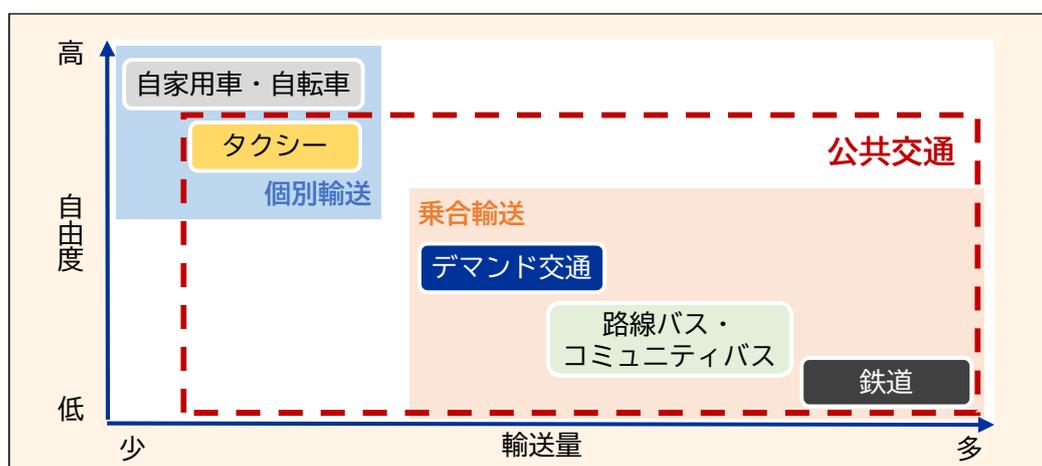


図 2-21 各交通手段の位置付け

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	ユニクス上里	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	ユニクス	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 of 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。

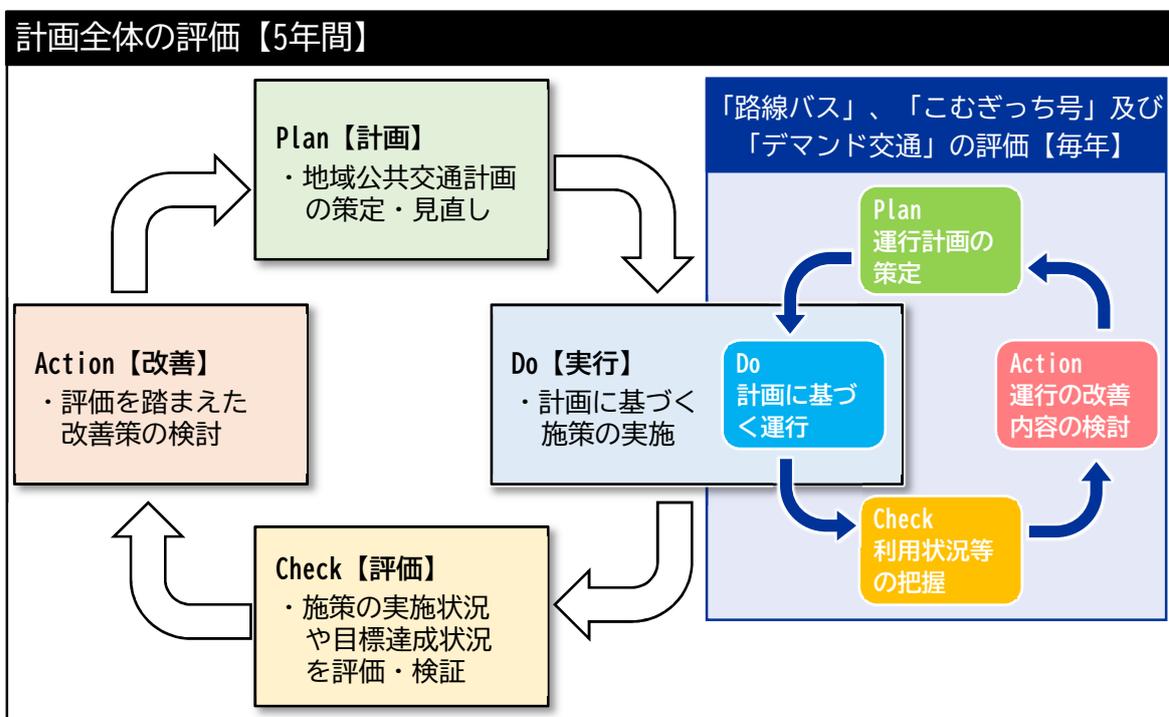


図 2-22 PDCAサイクル

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)	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%	
こむぎっち号	1.8%	▶	1.8%	
デマ ンド交通	-		-	
				目標値 (R11) 現状値以上※ 3.6% 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	54.3% (中央ルートの値)	64.3%	▶ 「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
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)	
路線バス	172,257人/年	182,900人/年	▶ 年間の利用実績
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)	
路線バス・こむぎっち号	1回/年	1回/年	▶ 年間の開催実績
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