

令和6年度 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価（計画策定等に係る事業）

令和7年1月●日

協議会名： 上里町地域公共交通活性化協議会

評価対象事業名： 地域公共交通計画策定事業

①事業の結果概要	②事業実施の適切性		③計画等の策定等に向けた方針
(1)地域公共交通計画の方針・目標の設定 人口減少・高齢化などの進展やまちづくり施策の実施状況などを踏まえた短期的な目標に加え、立地適正化計画などを踏まえた地域公共交通のあるべき姿、公共交通の果たす役割などを長期目標として設定した。 (2)対応方針及び具体施策の検討 町民・公共交通利用者ニーズ、上位・関連計画等を踏まえた様々な施策の必要性の検討を行い、現行計画で位置付けている施策については、継続の必要性について評価・検証を行い、次期計画への位置付けを検討した。 (3)地域公共交通計画(案)のとりまとめ 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に定められている事項の記載以外に、計画をより実行しやすくするために、現行計画の評価や検証、各施策における事業の内容・制度概要等を盛り込んだ。 (4)次期導入形態の制度構築、実施に向けての準備 次期公共交通サービスの制度を構築し、実施に向けて各種準備を実施した。 (5)協議会開催 計画策定に向けた調査内容や調査結果を受けて今後の交通体系のあり方等について議論するため、上里町地域公共交通活性化協議会(全5回)及び上里町地域公共交通活性化協議会分科会(全2回)を開催した。	A	事業が計画に位置づけられたとおり適切に実施された。	令和7年3月に上里町地域公共交通計画を策定予定

令和6年度 上里町地域公共交通活性化協議会（埼玉県上里町） （地域公共交通計画策定事業）

公共交通の概況・地域の特徴

上里町は埼玉県の最北端に位置しており、北・西は神流川や烏川・利根川を隔てて群馬県と接し、町内全域が平坦な地形を呈しており、面積は29.18km²、人口は30,483人（令和6年4月1日時点）となっている。65歳以上の老年人口割合は平成27年度では23.8%（平成27年国調）でしたが、令和2年度では27.4%（令和2年国調）と増加しており、今後も高齢化の加速が懸念される。

広域交通網は、上里サービスエリアに設置されている上里スマートインターチェンジを通じてアクセスできる関越自動車道があり、東京方面や新潟・長野方面と連絡している。主要な幹線道路は国道17号、国道254号があり、国道17号バイパスの整備が進められている。鉄道網については、町内にJR高崎線の神保原駅が設置されている。民営の路線バスとしては、JR高崎線本庄駅から群馬県藤岡市までを結ぶ「神泉総合支所線」を朝日バス株式会社が運行している。この「神泉総合支所線」に対しては、4市町で路線キロ比率に応じて補助金を負担している。

地域の抱える問題点・計画策定調査の必要性

鉄道駅や民営の路線バス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る。自動車運転免許及び自家用車の保有率は90%近くあり、自家用車への依存度が高い傾向にある。このような中、高齢者や障害者等の交通制約者の日常の買い物、通院等の移動手段の確保が課題となっている。

また、今後は更に、高齢化の進行等により、需要の低下やバスやタクシーの運転手不足による事業者の撤退など公共交通を取り巻く環境がより厳しくなっていくことも考えられる。

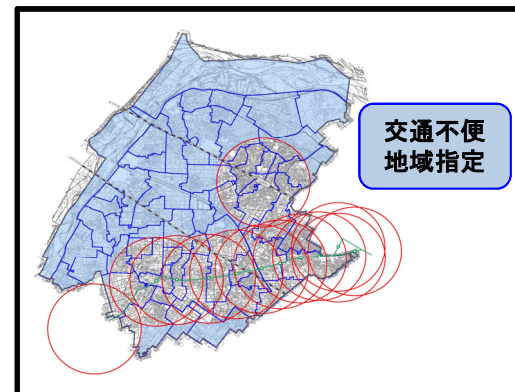
以上のことから、今後の効率的な公共交通体系の再構築が喫緊の課題となっている。

「立地適正化計画」が掲げる「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の考えに基づき、まちづくりと連携した面的な公共交通ネットワークの形成に資するとともに、上位計画や関連計画との整合を図りつつ、また、近隣市町村との連携による広域交通圏全体を見据えた地域公共交通計画を策定する。

また、今後の効率的な公共交通体系を構築するためにも、現状及び将来見通しにおける公共交通の課題の分析、まちづくりの方向性整理、公共交通利用者ニーズの把握、地域公共交通の課題と解決の方向性などについて、調査を行ったうえで整合性を図っていく必要がある。

アピールポイント

町民の公共交通に対するニーズを把握し、上里町の地域公共交通を取り巻く課題、今後の公共交通のあり方の検討を行い、上里町の公共交通網の新たな将来像を作成した。



面積	29.18 km ²
人口（R6.4.1時点）	30,483 人
15歳未満	3,260 人
65歳以上	8,880 人
高齢化率	29.1 %

協議会開催状況

◆協議会の開催状況 5回開催◆

◎令和6年度第1回（令和6年6月24日）

- ・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
- ・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等スケジュールについて（案）

◎令和6年度第2回（令和6年8月6日）

- ・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）

◎令和6年度第3回（令和6年10月7日）

- ・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びデマンド交通運行計画（案）について

◎令和6年度第4回書面会議（令和6年12月5日）

- ・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

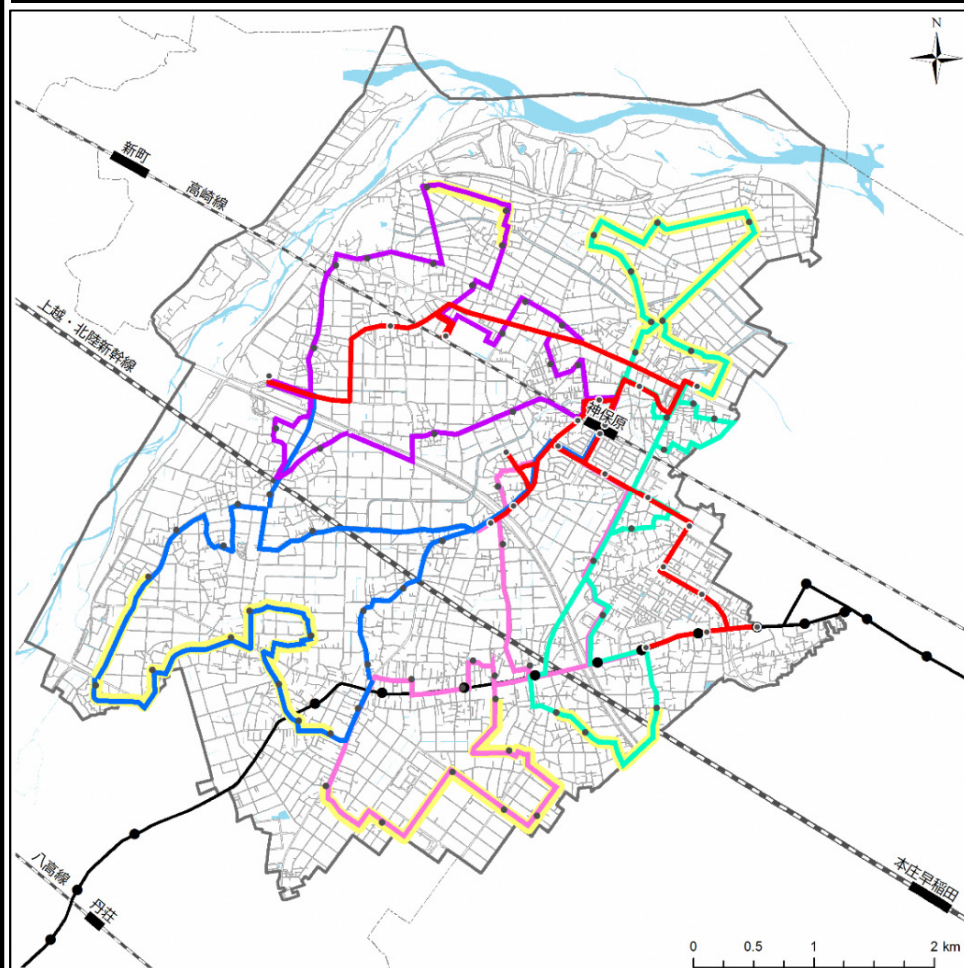
◎令和6年度第5回書面会議（令和7年1月27日予定）

- ・上里町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

○公共交通の現状と将来像

参考資料

現在の公共交通網



鉄道

- 鉄道駅
- 上越・北陸新幹線
高崎線、八高線

路線バス

- 停留所（路線バス）
- 神泉総合支所線

タクシー

※町内全域

コミュニティバス（こむぎっち号）

- こむぎっち号_停留所
- 中央ルート
- 北部ルート（アグリパーク上里循環）
- 北部ルート（ユニクス循環）
- 南部ルート（アグリパーク上里循環）
- 南部ルート（ユニクス循環）
- フリー乗降区間

公共交通網の将来像



鉄道

- 鉄道駅
- 上越・北陸新幹線
高崎線、八高線

路線バス

- 停留所（路線バス）
- 神泉総合支所線

タクシー

※町内全域

コミュニティバス（こむぎっち号）

- こむぎっち号_停留所
- 中央ルート

デマンド交通

- 北部エリア
- 南部エリア

上里町地域公共交通計画【概要版】

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。

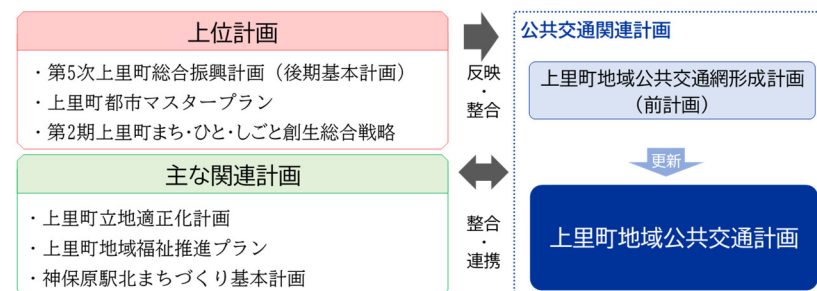


図1 本計画の位置づけ

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。

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

上里町都市計画マスタープラン	上里町立地適正化計画
【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』 【鉄道利用環境の充実】 ➢ 神保原駅は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】 ➢ 「こむぎっちょ」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。	【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』 【交通結節機能の強化】 ➢ 「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。

1-2. 上里町の現状

（1）人口の推移及び分布

上里町の総人口は、平成22年（2010年）の約31,000人をピークに減少に転じており、現在から約10年後の令和17年（2035年）には約26,000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、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。また、人口は、神保原駅周辺から町東部に集中しており、町西部は人口が分散して分布している。

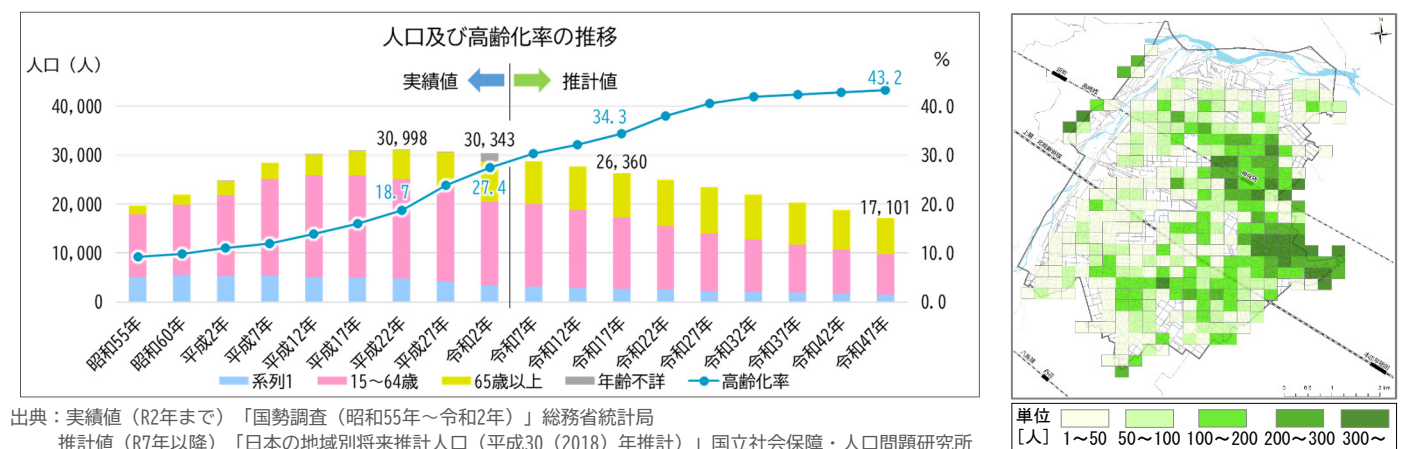


図3 人口及び高齢化率の推移

図4 人口分布（R2年時点）

（2）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、「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。

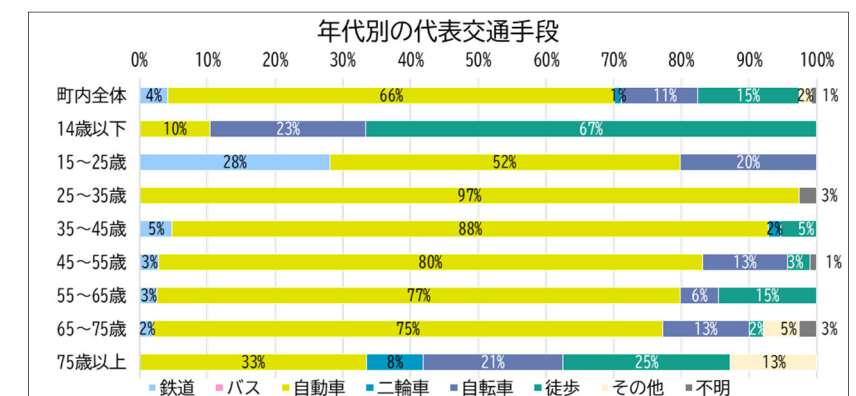


図5 年代別の代表交通手段

1-3. 上里町の公共交通の現状（コミュニティバス「こむぎっち号」の現状）

コミュニティバス「こむぎっち号」（以下、「こむぎっち号」とする。）の全体の利用者数は、コロナ禍により一時減少しているが、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。利用者全体の約8割は中央ルートの利用者であり、1便あたりの乗車人数も他ルートと比較して多い。一方で、北部・南部ルート（ウニクス循環を除く）では、1便あたりの乗車人数が1.0人/便を下回っている。

また、停留所別の利用者数では、中央ルートはイオンタウンやウニクス等の商業施設、神保原駅を経由しており各停留所で一定の利用者が見られるものの、北部・南部ルートでは、右図に示すとおり、利用されていない停留所が多い。

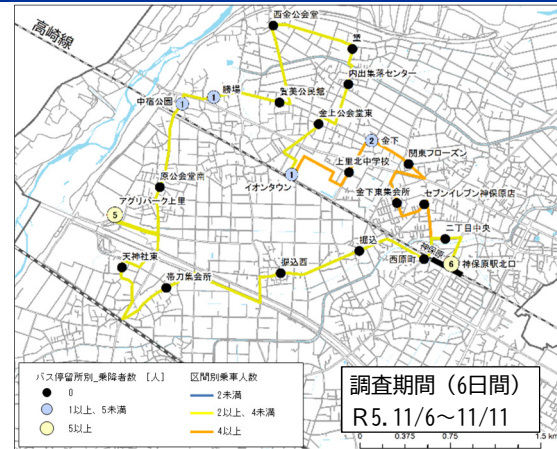


図6 「こむぎっち号」の停留所別利用状況（一部ルート抜粋）[R5OD調査結果]

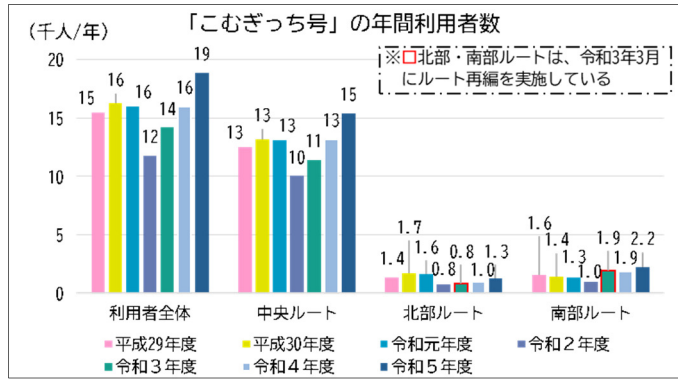


図7 「こむぎっち号」の年間利用者数の推移

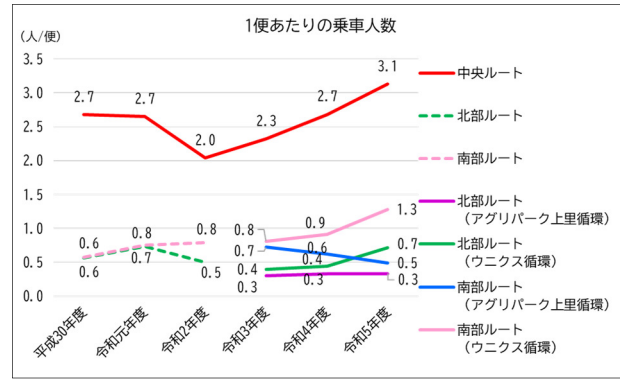


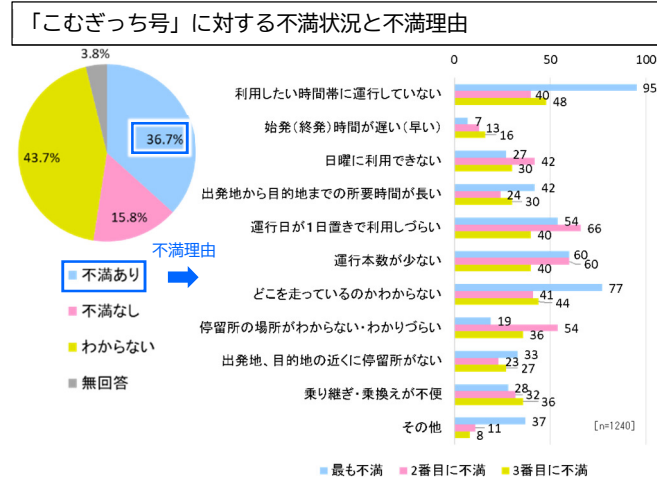
図8 「こむぎっち号」の1便あたりの乗車人数の推移
出典：「こむぎっち号」の利用実績

1-4. 公共交通に関する町民の意識

(1) 町民意識調査の結果

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）
回収数：1,306票（回収率：43.5%）

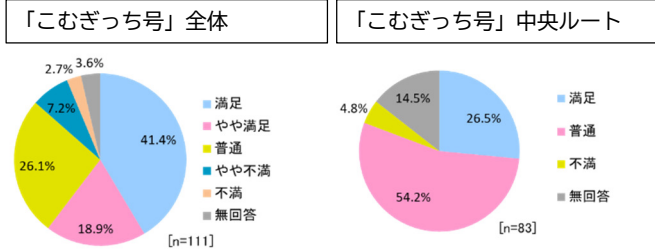
設問 町内の公共交通について、不満に思っていることを教えてください



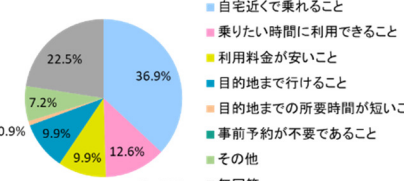
(2) 「こむぎっち号」利用者ヒアリング調査の結果

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
回収数：178人（※複数回答している方を含めた延べ人数）

設問 「こむぎっち号」に対する満足度【総合評価】



設問 公共交通サービスにおいて、最も重要だと思われる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

前章で整理した上里町及び公共交通の現状、町民の意識調査結果等より、公共交通の課題を以下の5つとした。

上里町及び公共交通の現状、町民の意識調査結果等

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低下している

「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

2－2．計画の基本的な考え方

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、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。

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。

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

目標達成に向けて実施する施策を以下に示す。

表1 目標を達成するための施策一覧								
施策	概要	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	➤「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	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	➤中央ルートの利便性向上 ➤デマンド交通の導入	「こむぎっち号」 運行事業者、 「デマンド交通」 運行事業者・システム事業者、 上里町						
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	「こむぎっち号」 運行事業者、 鉄道事業者、 上里町						
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	「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	➤利用状況や町の財政状況に応じた運賃の見直し	「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						
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 ➤路線バス・コミュニティバスの乗り方教室の継続 ➤デマンド交通の乗り方教室・登録会の開催	「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」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 ➤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	「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	➤「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	「デマンド交通」 システム事業者、 上里町						
施策9 周辺自治体との連携	➤近隣市町のデマンド交通との乗換が可能な停留所の設置	「デマンド交通」 運行事業者・システム事業者、 上里町						

2-4. 上里町の目指す地域公共交通網

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、中央ルートは現在の定時定路線型の運行とし、北部・南部ルートは新たな運行形態として「デマンド交通」を導入する。また、これらの町内の交通手段と、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。



図 9 上里町の公共交通網の将来像

表 2 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。	—

※路線バスの収支率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。

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等、定時定路線型のバスとは異なる運行形態ではあるものの、同時時間帯に複数の予約が入る場合は乗り合いが生じるものであり、公共交通の中でも乗合輸送にあたるものである。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。

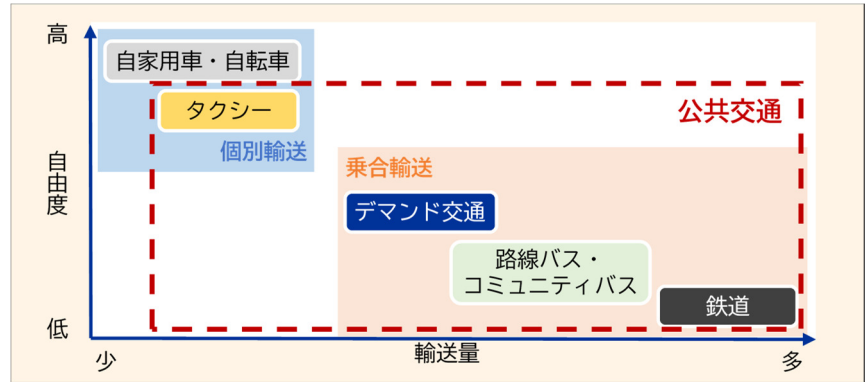


図 10 各交通手段の位置付け

2-5. 計画の評価

本計画の目標に対する評価指標及び数値指標と評価スケジュールを以下に示す。

目標		評価指標	数値指標		評価スケジュール				
			現状値 (R5)	目標値 (R11)	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度
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	—	26.5%	44.6%	○	○	○	○	◎
		路線バス	49%	現状値以上※	○	○	○	○	◎
		こむぎっち号	1.8%	3.6%					
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	デマンド交通	—	3.6%					
		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	こむぎっち号 54.3% デマンド交通 —	64.3% 50.0%	○	○	○	◎
		評価指標4 人口カバー率	町全体	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	路線バス	172,257千人/年	182,900千人/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	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					

※路線バスの収支率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。

国土交通大臣に提出した交付申請書の写

様式第 5－1（日本産業規格 A 列 4 番）

令和 6 年 4 月 1 日

国土交通大臣 殿

住 所	埼玉県児玉郡上里町大字七本木 5 5 1 8
氏名又は名称	上里町地域公共交通活性化協議会
	会長 島 田 邦 弘

令和 6 年度地域公共交通確保維持改善事業費補助金
(地域公共交通調査事業 (地域公共交通計画策定事業)) 交付申請書

令和 6 年度地域公共交通確保維持改善事業費補助金 (地域公共交通調査事業 (地域公共交通計画策定事業)) 金 500, 000 円を交付されるよう、補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律 (昭和 30 年法律第 179 号) 第 5 条の規定に基づき、別紙関係書類を添えて申請します。

令和 6 年度地域公共交通確保維持改善事業費補助金
(地域公共交通調査事業 (地域公共交通計画策定事業)) 交付申請事業

補助対象事業者名 上里町地域公共交通活性化協議会		(単位：円)	
補助対象事業の 名称及び内容	補助対象事業の着手 及び完了予定日	補助対象経費	補助金額
【名称】 上里町地域公共交通 計画策定調査業 務	着手予定日： 交付決定日以降 完了予定日： 令和 7 年 3 月 31 日	6, 710, 000	500, 000
【内容】 ・地域公共交通計 画の方針・目標の 設定 ・対応方針及び具 体施策の検討 ・地域公共交通計 画（案）のとりま とめ ・次期導入形態の 制度構築、実施に 向けての準備 ・協議会開催			

(添付書類)

(1) 補助対象経費に係る見積書

(2) その他補助金の交付に関して参考となる書類

地域公共交通調査事業（地域公共交通計画策定事業）の実施に関する計画

1. 当該地域の公共交通の概況・問題点

上里町は埼玉県の最北端に位置しており、北・西は神流川や烏川・利根川を隔てて群馬県と接し、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 30,550 人（令和 6 年 1 月末現在）となっています。65 歳以上の老年人口割合は平成 27 年度では 23.8%（平成 27 年国調）でしたが、令和 2 年度では 27.4%（令和 2 年国調）と増加しており、今後も高齢化の加速が懸念されます。

広域交通網は、上里サービスエリアに設置されている上里スタートインターチェンジを通じてアクセスできる関越自動車道があり、東京方面や新湊・長野方面と連絡しています。主要な幹線道路は国道 17 号、国道 254 号があり、国道 17 号バイパスの整備が進められています。鉄道網については、町内に J R 高崎線の神保原駅が設置されています。民営の路線バスとしては、J R 高崎線本庄駅から群馬県藤岡市までを結ぶ「神泉総合支所線」を朝日自動車株式会社が運行しています。この「神泉総合支所線」に対しては、4 市町で路線キロ比率に応じて補助金を負担しております。

鉄道駅や民営の路線バスがカバーしている地域は、J R 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。

この交通空白地域をカバーするため、現在コミュニティバス「こむぎうち号」を町で運行していますが、町の中心部を通る中央ルートは利用者の増加がみられるものの、人口密度が少ない地域を少ない本数で運行している北部ルートおよび南部ルートは、利用者数が伸び悩んでいます。令和 4 年度の実績では年間の運賃収入が 97 万 1 千円に対し、年間の経費は 5,337 万円となっており、大幅な赤字となっています。

また、今後は更に、高齢化の進行等により、需要の低下やバスやタクシーの運転手不足による事業者の撤退など、公共交通を取り巻く環境がより厳しくなっていくことも考えられます。上記のことから、今後の効率的な公共交通体系の再構築が喫緊の課題となっています。

〔計画の区域内における公共交通の概要〕

	路線バス		デマンド（バス・タクシー）事業者数	その他
	事業者数	路線数		
全体	2	6	0	鉄道 1 事業者 1 路線 タクシー 1 事業者
うち公営 ・コミバス等	1	5	0	

2. 目指す交通計画と策定調査の必要性

「立地適正化計画」が掲げる「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の考えに基づき、まちづくりと連携した面的な公共交通ネットワークの形成に資するとともに、上位計画や関連計画との整合を図りつつ、また、近隣市町村との連携による広域交通圏全体を見据えた地域公共交通計画を策定します。

また、今後の効率的な公共交通体系を構築するためにも、現状及び将来見通しにおける公共交通の課題の分析、まちづくりの方向性整理、公共交通利用者ニーズの把握、地域公共交通の課題と解決の方向性などについて、調査を行ったうえで整合性を図っていくことが必要となります。

3. 事業の実施内容	
実施項目	実施内容
地域公共交通計画の方針・目標の設定	人口減少・高齢化などの進展やまちづくり施策の実施状況などを踏まえた短期的な目標に加え、立地適正化計画などを踏まえた地域公共交通のあるべき姿、公共交通の果たす役割などを中・長期計画として設定する。
対応方針及び具体施策の検討	町民・公共交通利用者ニーズ、上位・関連計画等を踏まえた様々な施策をソフト・ハードの両面から必要性の検討を行う。現行計画で位置付けている施策については、継続の必要性について評価・検証を行い、次期計画への位置付けを検討する。
地域公共交通計画（案）のとりまとめ	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に定められている事項の記載以外に、計画をより実行しやすくするために、現行計画の評価や検証、各施策における補助事業の内容・制度概要等を盛り込んでいく。
次期導入形態の制度構築、実施に向けての準備	次期公共交通サービスの制度を構築し、実施に向けて各種準備を行う。
協議会開催	計画策定に向けた調査内容や調査結果を受けて今後の交通体系のあり方等について議論するため、上里町地域公共交通活性化協議会及び上里町地域公共交通活性化協議会分科会を開催する。