

令和3年度第3回上尾市地域公共交通活性化協議会次第

日 時 令和4年2月8日(火)
午前10時00分から
場 所 ・上尾市役所 7階 大会議室
・Microsoft teams によるウェブ会議

1 開 会

2 議 事

(1) 上尾市地域公共交通計画(案)について

(2) バス停の移設について

(3) その他

3 閉 会

令和3年度 第3回上尾市地域公共交通活性化協議会出席者名簿

(敬称略)

区 分	所 属	委員氏名	出欠	代理出席者	備考	ウェブ会議システム「teams」による出席
法第6条第2項 第2号委員	東武バスウエスト株式会社	山科 和仁	出席			○
	朝日自動車株式会社	田沼 健一	出席			○
	丸建つばさ交通株式会社	野口 佳一	出席	鈴木 義和		
	株式会社協同バス	鈴木 貴大	出席	鈴木 秀忠		○
	上尾地区タクシー協議会	山口 正史	出席			○
	一般社団法人埼玉県バス協会	関根 肇	出席			○
	一般社団法人埼玉県乗用自動車協会	藤田 貢	欠席			
	国土交通省大宮国道事務所	渡邊 正	欠席			
	埼玉県北本県土整備事務所	新井 昌行	出席	小林 純一		
	東日本旅客鉄道株式会社高崎支社	坂口 真一	出席	神宮 一雄		○
	埼玉新都市交通株式会社	渡邊 哲	欠席			
法第6条第2項 第3号委員	上尾警察署	森越 透	出席	築井 功次郎		
	上尾市自治会連合会	市川 好夫	出席			
	上尾市いきいきクラブ連合会	刀根 正克	出席			
	学識経験者(大学教授)	久保田 尚	出席		副会長	○
	国土交通省関東運輸局埼玉運輸支局	小川 ゆかり	出席			○
	埼玉県企画財政部交通政策課	根岸 甚高	出席			○
	さいたま市	立石 一弘	出席	甫坂 啓太		○
	桶川市	向井 一哲	出席			○
法第6条第2項 第1号委員	上尾市行政経営部長	小田川 史明	欠席			
	上尾市子ども未来部長	岡野 孝史	出席			○
	上尾市健康福祉部長	石川 克美	出席			○
	上尾市市民生活部長	西嶋 秋人	出席		会長	
	上尾市都市整備部長	長島 徹	出席			○

議事 1：上尾市地域公共交通計画（案）

令和 3 年 1 2 月 1 9 日～令和 4 年 1 月 19 日に、上尾市地域公共交通計画（案） について、市民コメント制度に基づくパブリックコメントを受付しました。

提出された意見及び意見を受けたうえでの計画の修正点を示し、諮ります。

修正した計画案をもとに、令和 4 年 3 月中に、上尾市地域公共交通計画として策定する予定です。

上尾市地域公共交通計画(案)に係る市民コメント実施概要

実施期間	令和3年12月20日(月)～令和4年1月19日(水)
設置場所	①交通防犯課 ②情報公開コーナー ③各支所・出張所・公民館 ④上尾市Webサイト
周知方法	①広報あげお12月号 ②上尾市Webサイト
意見等提出人数	22人

上尾市地域公共交通計画案に対する市民コメント要旨及び市の考え、方針等

※ほぼ同内容の意見書は、趣旨を損なわない範囲でまとめてあります。

No.	提出された市民コメント		市の考え、方針等	対応
	意見書記載のページ番号	意見要旨		
1	30 39 40	デマンドタクシーについての政策がないので、デマンドタクシーの運行の可能性を具体的に示し、デマンドタクシーの創設を急いで行ってください。	本市は、バス(民間路線バス・コミュニティバス)路線網が広範囲に設定されていることから、デマンド交通導入による公共交通全体への影響を考慮すると、本計画への具体的な明記は行いませんが、計画(案)の「施策4-2 タクシー車両の有効活用方法の研究」の中で、引き続き調査研究を行ってまいります。	参考意見
2	22 33	高齢者向けの移動サービスの充実を要望する声は大きい。このことは、市が実施した市民アンケート(22ページ目)でも明白である。また、計画案(33ページ目)第1章/1-7/留意点においても、⑥今後増加する高齢者の移動の確保 が明示されている。 ところで、このような移動の確保策として、デマンド交通を導入する自治体が増えている。たとえば、北本市のデマンドバスもその1例である。「北本市デマンドバス 利用案内」には、以下の記述がある。 ・「運行範囲は北本市内、運行時間は朝8時30分から夕方5時30分まで、年中無休です。 ・病院、駅、店舗、公共施設などのほか、自宅付近の登録場所から利用できます。 ・市内在住、または市内に在勤・在学であれば、どなたでも利用できます。」 そこで、上尾市の計画に、デマンド交通の導入を明記してはどうか？ なお、デマンド交通を導入できないとする場合、その理由を明示すべきと思うが如何か？		
3	49	高齢者が増えます。病院への通院や買い物、介護施設への面会など、タクシーを利用することが多くなります。必要な時に低料金で利用できるデマンドタクシーが実用できると、多くの方が利用するのは、利用者にとってもタクシー事業者にとってもよいことに思えます。		

No.	意見書記載のページ番号	意見要旨	市の考え、方針等	対応
4	40 49	<p>③タクシー車両の有効活用方法の研究 ・5年間研究だけでは時間の無駄ではありませんか？「計画・試行」くらいは予定に入れてほしい。 理由：1いわゆる「団塊の世代」が間もなく後期高齢者になります。通院や買い物に出かけられない生活困難者の存在を無視できない事態になることは容易に考えられます。早急な実施を望みます。 2協議会はすでに東松山市、鴻巣市、深谷市を視察し検討しているとのことですので。</p>		
5	49	<p>タクシー車両の有効活用方法の研究に「デマンド交通への市民アンケートを実施し、5年以内に実証実験を行う。」を追加する。 理由 (1)上尾市地域公共交通計画(案)は「バスなどの公共交通の利便性」に対する市民満足度は高くない(P15『都市計画マスタープラン2020』)と評価している。ところが対策が書かれてない。具体的対策の一つが(基本施策4)タクシーの有効活用です。(2)鴻巣市をはじめとして埼玉県内22自治体でデマンド交通が既に実施されています。</p>		
6	35	<p>方針1 市民が移動しやすい公共交通ネットワークの構築 ⇒バスのネットワークのこのようですが割安タクシーのことをネットワークに位置付けて下さい。</p>		
7	33	<p>運転返納者への支援と言ってもぐるっとくんのチケットが24枚もらえるだけで、高齢者の移動の確保としては不十分です。 高齢になれば足が悪くなり、腕力も減ります。通院や買い物(買った物が重くて持てないのでタクシーで買い物に行く人がいます)ができる様に格安タクシーが必要です。 タクシー券を発行してもらっても良いと思います。足が悪い低所得の人に限定して移動を支援しても良いと思います。</p>		
8	記載なし	<p>計画を読んで、意見を申し述べます。私は高齢のため歩くのは長距離は難しいのです。近くのスーパーに買い物に行く場合、シルバーカーを押して行きますが帰りは重いものを運ぶのと長距離の歩行で疲れて帰りの歩行で帰る自信がなく タクシーを呼んで帰ってきます。1000円位掛かります。近くの石橋クリニックに通院していますが、夢の郷で出してくれる乗り合い自動車 で送ってもら場合もありますが、帰りはタクシーです。1000円前後掛かります。近くの美容院に行くにもタクシーでしたが、店の人が迎えに来てくれる様になっています。駅まで行くのは、バス停まで150m程ありますが何とかなっています。タクシー代が結構かさむので、友人にお願いして送迎してもら事もあります。ガソリン代として1000円位は払わせて頂いていますが、毎回毎回お願いするのも遠慮してしまうのでタクシーになります。私の友人でやはり歩くのが大変な人がいます。銀行に行くにも病院に行くにもタクシーでいってと言っていました。年金が6万円ほどなのにタクシー代がかさむと息子に生活費を出してもらおう頼んでもいい顔をしませんとのこと。この方は私より更に歩行が困難で、家の中を家具や壁に掴まりながら歩いています。ヘルパーは来てくれている様ですが、銀行や病院に付いていってくれる訳ではありません。 是非早急に割安のタクシーを作って欲しいと思います。タクシー券でも良いと思います。</p>		

No.	意見書記載のページ番号	意見要旨	市の考え、方針等	対応
9	記載なし	デマンドタクシーが運行されるのを待っています。いつ頃運行されるのでしょうか。		
10	全体	全体としてデマンド交通 ないし割安タクシー(タクシー券を含む)のことは計画の中に位置づけられていない点が大変不満です。		
11	25 39 40	市内循環バスのコース拡大と増車・増便を行ってください。	施策2-1で示すとおり、市内循環バスについては、今後も利用者や市民のニーズを踏まえ、再編検討を行ってまいります。いただいたご意見を参考としながら、検討を進めます。	参考意見
12	45	瓦葺地域から上尾市役所や中心部に行く場合、今の朝日バスとぐるっとくんの便では不便です。行きたい時間にバスがありません。1時間に1本の運行をしてほしい。100円でなくても、200円とか300円でもかまいません。JR東大宮駅から大宮経由で上尾駅へいく方法がありますが、いつでもいけるが大変です。		
13	記載なし	「ぐるっとくん」を今は利用していますが、本数が少ないので駅や病院に行くときは困ります。本数を増やして下さいをお願いします。		
14	39 40	市内循環バスの東大宮駅西口への発着をお願いします。	市内循環バスの東大宮駅への乗入れについては、施策2-2の中で検討していきます。	参考意見
15	48	バス停に屋根やベンチの設置を希望します。高齢者のバスをまつ間の措置をしてほしい。	バス停の待合環境の向上については、施策3-3の中で検討していきます。	参考意見

No.	意見書記載のページ番号	意見要旨	市の考え、方針等	対応
16	15	<p>市内循環バスの収支状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・厳しい状況は理解できますが、交付金の財政保障(80%)があるときいているので、このことを付け加えることでより正確に理解できると思います 	<p>ご指摘の手引きで示す「公的資金」とは、運行経費に対する直接の公的資金投入を指しており、特別地方交付税のようにある特定の目的のために交付されるものではなく、一般財源として交付されるものはあてはまらないものと認識しており、計画への記載は馴染まないものと考えます。</p> <p>なお、昨年の法律改正により、令和4年度から本市の算定数値は、これまでの0.8から0.4となります。</p>	参考意見
17	15	<p>収支状況の推移の表に市内循環バスの収支状況に地方交付金で80%の財政補償があることを明記する。</p> <p>理由</p> <p>(1)「地域公共交通計画を作成する際は、資金の確保(国や都道府県、市区町村等による公的資金の投入)に関する記載が求められるため、その見通しを整理しておくことも重要です。」『手引き』P32</p> <p>(2)「地域公共交通は、収支が赤字だから問題があるとは言えません。…地域公共交通のクロスセクター効果とは、地域公共交通を廃止したときに追加的に必要となる多様な行政部門の分野別代替費用と、運行に対して行政が負担している財政支出を比較することにより把握できる地域公共交通の多面的な効果です。」『手引き』p61 参考資料 鴻巣市</p>		
18	15	<p>年間赤字がR1年に1.35億 R2年には1.55億円という数字を出しているが赤字の80%は国から補填される事を書くべきだと思います。</p>		
19	28	<p>目標3ネットワーク効率化に伴う市の財政負担の軽減【数値目標低下の要因】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市民アンケートに基づいての実施ですが、「運賃の値上げ」も視野に入れてはどうでしょうか？ <p>理由: 1 民間路線バスと市内循環バスの運賃の格差は非常に大きいので、格差を縮めるには多少の値上げはやむを得ないと思います。利用率が低下しない程度の値上げになると思います。</p> <p>2 燃料費や人件費が増加している現状から、多少の運賃値上げは仕方が無いと思います。</p>	<p>施策2-1にあるとおり、市内循環バスの再編検討を進める中で、利用者や市民のニーズを確認しながら、運賃についても留意しつつ、検討してまいります。</p>	参考意見

No.	意見書記載のページ番号	意見要旨	市の考え、方針等	対応
20	51	<p>評価方法に「評価指標5:市民アンケート」を追加してください。 理由: 移動手段を持たない障がい者や高齢者の意見を聞いてほしいのです。</p>	<p>評価指標を計測する際に、市民アンケートを実施予定です。このことについては、p38の各指標の把握方法に記載しています。</p>	
21	51	<p>評価に「指標5 公共交通に関する市民アンケート調査を実施する」を追加する。 理由 (1)『地域公共交通計画等の作成と運用の手引き 第2版(令和3年3月)国土交通省』(以下『手引き』)に次のように書かれています。「住民・利用者の移動状況や満足度に関する指標等については、そのための独自調査が必要となりますので、数年に1度実施する、あるいは、他部署で実施している総合的な住民意識調査等に組み込んでもらう、などの手法も考えられます。』『手引き』p58 (2)「情報提供を考える際には、公共交通の利用者には高齢者が多いことを考えると、紙媒体の活用や説明会の実施など、アナログな情報提供も不可欠です。』『手引き』p79 参考資料 羽生市</p>	<p>また、市民ニーズの把握の為に、市民アンケートや市民意識調査等の活用を検討しているため、追記します。</p>	計画修正
22	32	<p>市内循環バス、民間路線バスとも運行本数増の要望が多くなっていますが、収支率が低い現状を踏まえた慎重な議論が必要です。 ⇒収支率が低いから増便は難しいという事でしょうか？ 市民の外出の機会を多くすることが高齢者の健康を保持する効果があり、介護・医療費を減らす効果がある点も計算して欲しい。高齢者の住みよいまちを目指すと言う事は「みんなでつくるみんなが輝くまち」の中に入らない事なのではないでしょうか。収支率と交通利便性を同等に天秤に掛ける考え方ではなく、利便性に重点を置いて欲しいと思います。</p>	<p>公共交通は、必ずしも単純な収支率により規定されるものではありませんが、利用者ニーズの充足が重要である一方で、持続可能な公共交通の維持のため、財政負担とのバランスも課題であるという認識です。 施策2-1にあるとおり、今後も市内循環バスの再編検討を進める中で、利用者や市民のニーズを確認しながら、運賃についても留意しつつ、検討を進めます。</p>	
23	11	<p>市内循環バスは運行本数が少ないため、利用者ニーズと財政負担のバランスを踏まえた改善が必要。 ⇒運行本数が少ないために利用づらいものになっている。そのため、利用者ニーズがあるにもかかわらず、利用できない状態になっている可能性がある。地域の意見を吸い上げて本数と循環コースを改善する必要がある。 財政負担よりも、ニーズを優先して工夫する必要がある。</p>		参考意見

No.	意見書記載のページ番号	意見要旨	市の考え、方針等	対応
24	23	<p>民間路線バスと市内循環バスの運賃の格差是正について配慮が必要 ⇒民間なみに運賃を上げる事を意味するとしたら、少々業者の皆さんは勘違いしている。ぐるっとくんの運賃を上げたとしても路線バスの乗客が増えるとは思いません。現在は民間バスと併走しているのですが、重複を避け、採算性は悪いがバス運行回数の少ない地域に資源を回す考え方で動いているように思うので、この問題は解消するでしょう。</p>	<p>p23は事業者意見ですが、施策2-1にあるとおり、今後も市内循環バスの再編検討を進める中で、利用者や市民のニーズを確認しながら、運賃についても留意しつつ、検討を進めます。</p>	参考意見
25	16	二輪車⇒自動二輪	修正いたします。	計画修正
26	19	週初⇒終発 ではありませんか	修正いたします。	計画修正
27	33	<p>市内循環バス、民間路線バス以外での対応としては、高齢者の移動サービスの充実と書かれていますが、移動サービスの充実とは何を意味しているのか分かる様に書いて下さい。</p>	<p>こちらは市民アンケートから得られたニーズを記載しており、アンケート選択肢が「高齢者向けの移動サービスの充実」となっているため、このような表記になっています。</p>	参考意見
28	34	<p>計画段階において、市民、事業者、行政が互いに連携し、協力し、補完し合う必要があります。 ⇒地域公共交通活性化協議会の委員としての2人の委員が出ていますが、高齢者や現役世の声なき声を拾い上げる工夫をすべきだと思います。 地域毎に市民に集まってもらってぐるっとくん、デマンド交通について説明し実施して欲しいかどうか聞く会を設けたらいいかがでしょう。 その上で、実証実験を行ってみたいかがでしょう。</p>	<p>市民の声を聞く方法として、市民アンケートの実施、意識調査の活用等を検討しておりますが、「地域ごとの聴取会」というご意見は、今後の意見聴取の参考とさせていただきます。</p>	参考意見
29	37	<p>方針3 持続可能な公共交通の実現 の目標として 目標5 市民の公共交通に対する認識の向上 ⇒認識の向上とは何か。持続可能のためには利便性は予算の範囲で行う事を分かってもらうという事なのでしょうか。意味が具体的に分かる様に表現して下さい。</p>	<p>p39に記載のとおり、目標5は、「現在公共交通を利用していない市民に対し、引き続き、公共交通に興味を持たせる施策を展開」するものですが、いただいた意見を参考に、記載内容を修正します。</p>	計画修正

No.	意見書記載のページ番号	意見要旨	市の考え、方針等	対応
30	記載なし	<p>提案です。</p> <p>1.大型免許を必要としない程度に車両を小さくし、数を増やす</p> <p>1.山の手線のように環状線をつくる。 上尾駅・北上尾駅周辺で市民ニーズの高い施設10カ所くらいを選んで循環する。乗り換えは15分以内とする。右回り、左回り共。</p> <p>1.各地域にはこの環状線に最寄りのバス停へ、放射状に行き来する。</p> <p>1.市民は300m以内にバス停に行けるように配置する。</p>	<p>頂戴したご提案については、市内循環バスの再編事業、公共交通網形成における参考とさせていただきます。</p>	<p>参考意見</p>
31	記載なし	<p>協議会の構成メンバーに、市民の声が反映できる人を増やしてください。</p> <p>理由:1市民代表が2人(24人中)はあまりにも少ないと思います。</p> <p>2部長5人の中に健康福祉部長が入っていますが、生活保護、障がい者や高齢福祉を直接担当する課長が入っているほうが、より広く市民の声を反映できると思います。特に物言えぬ、いわゆる「生活弱者」が最も必要としています。</p>	<p>今後の協議会構成の検討の参考とさせていただきます。</p>	<p>参考意見</p>
32	記載なし	<p>地域公共交通活性化協議会委員に市民代表委員の人数を増やす。</p> <p>理由</p> <p>(1)上尾市では24人の委員の中で市民を代表する委員が2人しか選ばれてない。(自治会連合会、いきいきクラブ連合会)鴻巣市では21人の委員の中で市民を代表する委員が8人選ばれている。(自治会連合会、老人クラブ連合会、民生委員児童委員協議会連合会、商工会、交通安全母の会、PTA 連合会、くらしの会、医師会)鴻巣市は副市長1人なのに、上尾市は部長が5人入っている。(行政経営部長、子ども未来部長、健康福祉部長、市民生活部長、都市整備部長)</p> <p>(2)「地域公共交通計画の作成においては、「法定協議会」の役割が非常に重要となります。」</p> <p>「法定協議会は単なる計画作成のオーソライズ機関ではなく、これからの公共交通の見直しを推進していく上での「推進本部」ともなるものです。」『手引き』p19</p>	<p>市民コメント実施の際の参考とさせていただきます。</p>	<p>参考意見</p>
33	記載なし	<p>「計画書」の扱いを改善してください。</p> <p>理由:「計画書」が窓口でしか閲覧できない状況(コピーも不可)は市民の立場に立った施策でしょうか?市民には様々な人がいます。パソコンやスマホを十分使いこなせる人だけ対象にしたような現状を改善してください。パソコンのない方やあっても使えない人に紙媒体で配布することを検討してください。(政府の出している「地域公共交通計画書の作成と運用の手引き第2版」にこれらのことが書いてあるはずですが・・・)</p>	<p>市民コメント実施の際の参考とさせていただきます。</p>	<p>参考意見</p>

上尾市地域公共交通計画案 修正箇所

ページ	箇所	修正前表記	修正後表記（赤字部分が修正部分）	修正理由
p 1 6	【普通の外出状況】 ①移動手段	普通の生活で最も多い外出の移動手段は、自動車（自分で運転、家族等の送迎の合計）が最も多く、次に徒歩や自転車、二輪車となっています。	普通の生活で最も多い外出の移動手段は、自動車（自分で運転、家族等の送迎の合計）が最も多く、次に徒歩や自転車、 自動二輪車 となっています。	市民コメントを反映
p 1 9	【公共交通の満足度】 ①市内循環バス	項目別では、バスの運行本数や始発、週初の時間、……	項目別では、バスの運行本数や始発、 終発 の時間、……	市民コメントを反映 (誤字修正)
p 3 7	2-3 計画目標と数値指標 目標 5	市民の公共交通に対する認識の向上	市民の公共交通に対する 理解 の向上	市民コメントを反映
p 3 7	2-3 計画目標と数値指標 目標 5	現在公共交通を利用していない市民に対し、引き続き、公共交通に興味を持たせる施策を展開	現在公共交通を利用していない市民に対し、 公共交通サービスの情報を知ってもらい、利用増につなげる	市民コメントを反映
p 51	評価、改善の視点	社会情勢の変化や市民ニーズの変化なども踏まえた、計画変更の必要性についても検討を行います。	社会情勢の変化や市民ニーズの変化なども踏まえた、計画変更の必要性についても検討を行います。 ニーズ調査は、市民アンケートや市民意識調査等により実施します。	市民コメントを反映

上尾市地域公共交通計画

(案)

令和4年●月

上 尾 市

目次

序章 はじめに	- 1 -
序-1 計画の背景と目的	- 1 -
序-2 上尾市の地勢	- 1 -
序-3 上尾市の人口	- 2 -
序-4 計画の区域	- 2 -
序-5 計画の期間	- 2 -
序-6 計画の検討経緯	- 3 -
序-7 上位・関連計画	- 3 -
第1章 上尾市の公共交通をとりまく現状と課題	- 6 -
1-1 上尾市公共交通全体の課題	- 6 -
1-2 上尾市公共交通の地区別課題	- 24 -
1-3 上尾市公共交通における市内循環バスの位置付け	- 25 -
1-4 新型コロナウイルス感染症による公共交通への影響	- 26 -
1-5 計画での数値指標の達成状況	- 27 -
1-6 これまでの取組の実施状況	- 29 -
1-7 計画改訂における留意点の整理	- 31 -
第2章 基本理念、基本方針、目標	- 34 -
2-1 基本理念	- 34 -
2-2 基本方針	- 35 -
2-3 計画目標と数値指標	- 37 -
第3章 施策内容	- 39 -
3-1 今後の上尾市の将来像を踏まえた基本施策の設定	- 39 -
3-2 施策の一覧	- 40 -
3-3 施策の具体内容	- 41 -
第4章 計画の進行管理	- 50 -
4-1 計画の推進及び確認体制	- 50 -
4-2 計画の評価及び見直し	- 50 -

序章 はじめに

序-1 計画の背景と目的

上尾市では、鉄道、民間路線バス、市内循環バス、タクシー等の公共交通機関が連携し、誰もが使いやすい公共交通の実現を目的に、平成 27 年 9 月に「上尾市地域公共交通網形成計画」を策定し、市内循環バスの見直しをはじめとし、地域公共交通の維持、活性化に向けた取組を行ってきました。

この計画の策定から 7 年が経過し、昨今では、新型コロナウイルスの影響による公共交通利用者数の大幅な減少、生活様式の変化、多様化などが起きており、一方で、IT 技術の著しい進展なども踏まえ、時代に対応した公共交通の構築が求められています。

また、令和 2 年 11 月より施行された「持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律」を踏まえ、地域が自らデザインする地域の交通、地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実なども求められています。

以上を踏まえ、平成 27 年 9 月に策定した計画について、今回見直しを行い、今後 5 年間の目指す姿や取組内容を設定するものです。

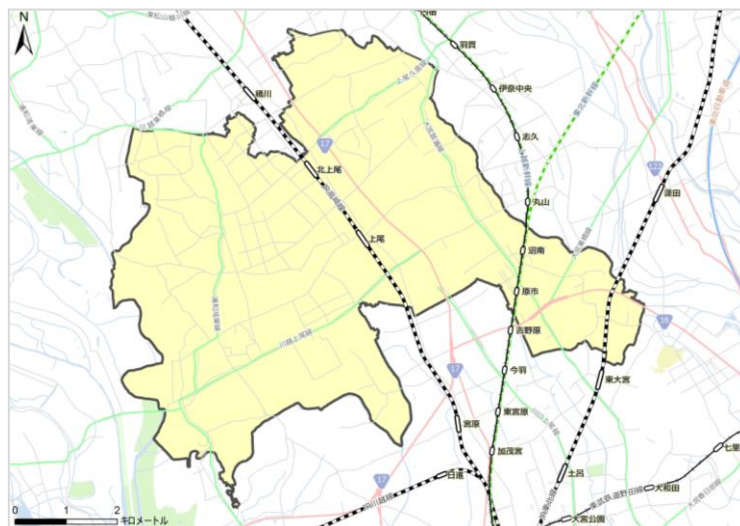
序-2 上尾市の地勢

上尾市は、首都東京から 35km の距離にあり、埼玉県南東部に位置しています。東は伊奈町と蓮田市に、南はさいたま市に、西は川越市と川島町に、北は桶川市と隣接しています。

主要な道路は、J R 高崎線の東側では、国道 17 号、県道大宮菖蒲線が J R 高崎線と並行する形で南北方向に、県道上尾久喜線が東方向に、県道さいたま栗橋線が南北方向に、国道 16 号東大宮バイパスが東西方向に向かって走っています。J R 高崎線の西側では、県道さいたま鴻巣線が南北方向に、県道川越上尾線が東西方向に走っています。また、新大宮バイパスの宮前 IC から国道 17 号の西側を並行し桶川北本 IC で圏央道に接続する上尾道路が暫定開通済みとなっており、川口市南部からさいたま市見沼区、上尾市、桶川市に接続する第二産業道路は、上尾環状線まで暫定開通済みとなっています。

鉄道は、J R 高崎線に上尾駅、北上尾駅、埼玉新都市交通伊奈線に原市駅と沼南駅があります。

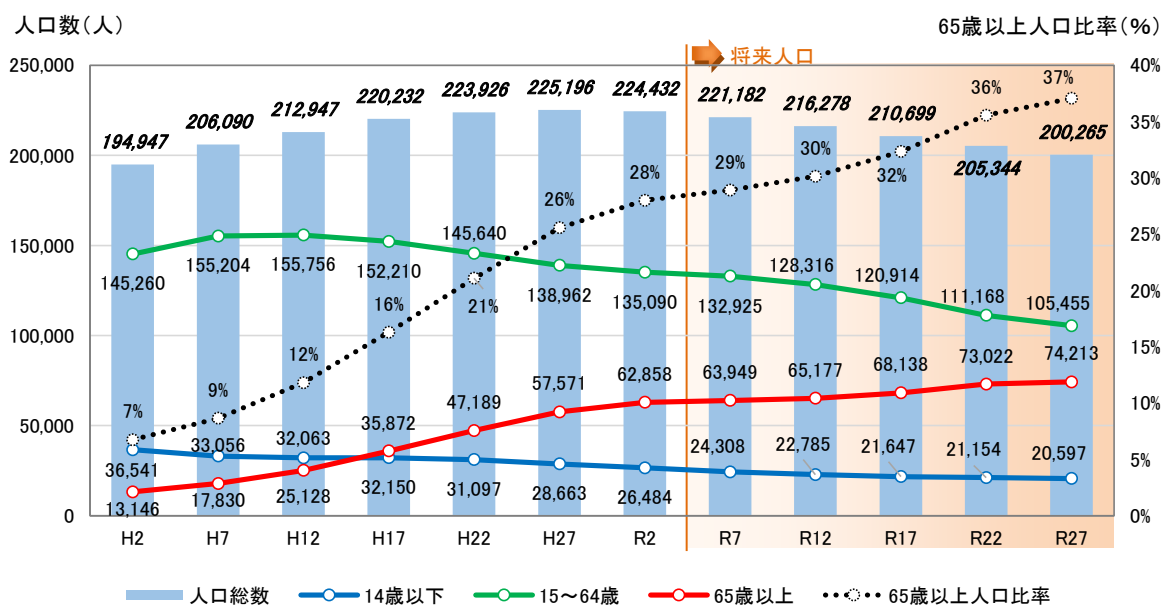
地勢的には平坦な地形で、上尾駅を中心に半径 5km 円内に収まり、面積は 45.51km² を有しています。



■図 上尾市の地勢

序-3 上尾市の人口

平成2年以降の人口総数、年齢階層別人口数、高齢化率の推移を以下に示します。これまで人口は増加傾向にありましたが、今後は人口が減少に転じ、年少人口、生産年齢人口ともに減少が想定されています。一方、高齢者人口は増加を見込んでおり、少子高齢化が進むと見込まれています。



■図 上尾市の人口推移・将来推計

出典：H27 までは国勢調査、
R2 以降は国立社会保障・人口問題研究所の市町村別将来推計人口（H30年3月公表）

序-4 計画の区域

本計画は、上尾市の全域を計画区域とします。

序-5 計画の期間

本計画の計画期間は5年間（令和4年度～令和8年度）とします。前計画である「上尾市地域公共交通網形成計画」の取組期間では、市民ニーズを踏まえた市内循環バスを中心とする公共交通体系の再編を行っており、本計画では、民間路線バス等との連携の中でより利便性の高い公共交通体系を構築します。また、今後ますます進展する高齢化社会への対応を図ります。

序-6 計画の検討経緯

本計画は、地域公共交通の活性化及び再生の法律第5条に基づき、上尾市の持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するため、「地域公共交通計画」として策定します。

なお、策定主体は、市民、学識経験者、交通事業者及び行政（国・県・市）から構成する上尾市地域公共交通活性化協議会とします。

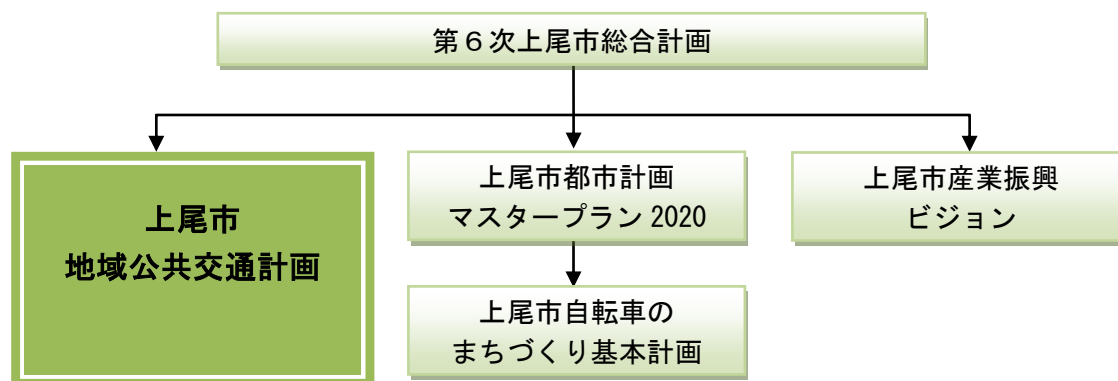
（地域公共交通計画）

第五条 地方公共団体は、基本方針に基づき、国土交通省令で定めるところにより、市町村にあっては単独で又は共同して、都道府県にあっては当該都道府県の区域内の市町村と共同して、当該市町村の区域内について、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するための計画（以下「地域公共交通計画」という。）を作成するよう努めなければならない。

序-7 上位・関連計画

本計画は、以下の計画内容との整合を図り、まちづくりや産業振興等の地域戦略と一体となった、調和のとれた持続可能な地域公共交通を推進します。

- ①第6次上尾市総合計画
- ②上尾市都市計画マスタープラン2020
- ③上尾市自転車のまちづくり基本計画
- ④上尾市産業振興ビジョン



■図 上尾市の上位関連計画の体系

<第6次上尾市総合計画における公共交通に関連する記載内容>

令和3年3月に策定された第6次上尾市総合計画では、「安心・安全な暮らし」「誰もが自分らしく」「人とつながりのあるまちへ」「持続可能な未来への責任」をキーワードとする基本理念のもとで、市が抱える基本的課題の解決に向け、協働でまちづくりに取り組み、安心・安全で、誰もが輝くことのできるまちを、次世代を担う子どもたちへ引き継いでいくことを目指し、「みんなでつくる みんなが輝くまち あげお」を将来都市像として掲げています。

将来都市像の達成にあたり、計画で定めるまちづくりの基本方向のうち、「安全な暮らしを守るまちづくり」では、防災、防犯、交通、消防の4つのテーマを掲げており、このうち交通では、「市民が交通事故の不安を感じることなく安心して移動できる」を目指し、市内循環バスの利便性向上、放置自転車対策、公共交通ネットワークの維持・充実、免許返納者への支援などを取組として位置づけています。

総合計画
P. 84

施策1 交通手段の充実・自転車施策の推進

現況と課題	取組の方向	主な事業・取組
<p>《交通》</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 市内循環バス“ぐるっとくん”について、今まで以上に誰もが利用しやすいバスとしていくことが求められています。 ● 本市は比較的平坦な地形であることから、自転車の利用に適しています。公共交通を補完する交通手段として、安心・安全に自転車を利用できる環境の整備や放置自転車対策が必要です。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 利用者のサービス向上を図りながら、効率的・効果的な運行に努めます。 (交通防犯課) ● 安心・安全に自転車を利用できるよう、自転車利用マナーの啓発に努めながら、放置自転車対策を行います。 (交通防犯課) ● 「コンパクト・プラス・ネットワーク」の観点から、持続可能な公共交通ネットワークとサービスの維持・充実を目指します。(交通防犯課) 	<ul style="list-style-type: none"> ● 市内循環バス“ぐるっとくん”の適切な運行管理と利便性向上の検討 ● 放置自転車対策 ● 上尾市地域公共交通活性化協議会における利便性の向上に向けた協議

施策2 交通安全の確保

現況と課題	取組の方向	主な事業・取組
<p>《交通安全》</p> <ul style="list-style-type: none"> ● ここ数年、市内の交通事故件数は5,000件前後で推移しており、高齢者の交通事故や自転車の交通事故を減らしていくことが必要です。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 交通事故が多発する箇所での交通事故を減らすため、交通安全施設の整備を推進します。(交通防犯課・道路課) ● 警察などの関係機関や交通安全団体等との連携を強め、情報の共有に努めます。(交通防犯課) ● 交通安全団体等との連携により、自転車のマナーも含め、広く交通安全意識の普及・啓発を推進します。(交通防犯課) ● 高齢者の交通事故防止を推進します。 (交通防犯課) 	<ul style="list-style-type: none"> ● 道路照明灯や道路反射鏡、区画線標示などの整備 ● 交通安全母の会や交通安全協会等と連携した交通安全に関する啓発活動 ● 幼児や児童、高齢者等の交通弱者を対象にした交通安全教室の実施 ● 運転免許証の自主返納者への支援
<ul style="list-style-type: none"> ● 交通規制の対象となっていない路線に対する要望や、通学路の危険箇所の改善要望が多く、着実な対応が求められています。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 生活道路・通学路の利用者が安心して通行できるよう安全対策を行います。 (交通防犯課・学務課) 	<ul style="list-style-type: none"> ● 速度抑止対策や注意喚起の路面標示の実施 ● 登下校サポーターの配置
<ul style="list-style-type: none"> ● 近年自転車の事故に対する社会的な責任の重みが増している中、「埼玉県自転車の安全な利用の促進に関する条例」が改正され、埼玉県内で自転車を運転する場合には自転車損害保険等への加入が義務となりました。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 自転車損害保険の加入義務化に関する啓発を進めます。(交通防犯課) 	<ul style="list-style-type: none"> ● 自転車損害保険の加入の啓発活動

＜上尾市都市計画マスタープラン 2020 における公共交通に関連する記載内容＞

令和 3 年 3 月に策定された上尾市都市計画マスタープラン 2020 では、総合計画に示す将来都市像の達成に向け、「コンパクト・プラス・ネットワーク」型の都市構造を目指すこととしています。

公共交通の整備方針では、鉄道のサービス水準の向上、バスネットワークの強化、エリアコミュニティ輸送の充実、自転車の活用などが掲げられています。計画の目標では、市内循環バス「ぐるっとくん」の利用者数の増加、市民意識調査による交通満足度の増加などを掲げています。

図 コンパクト・プラス・ネットワークのイメージ

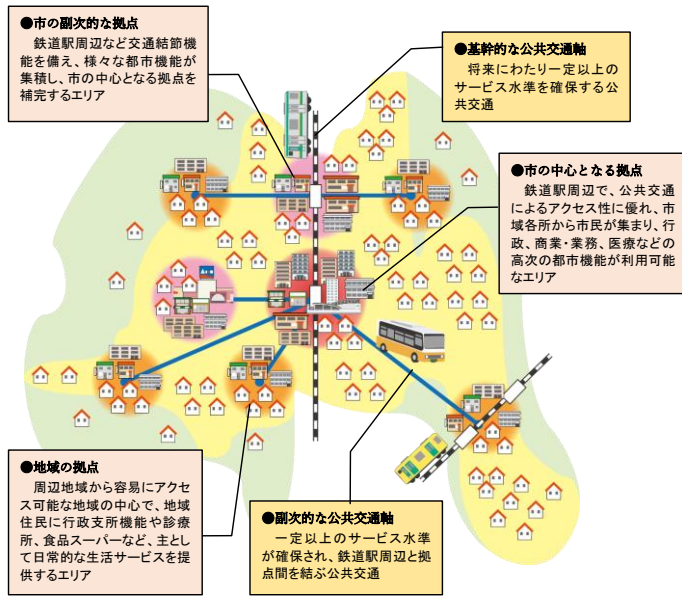
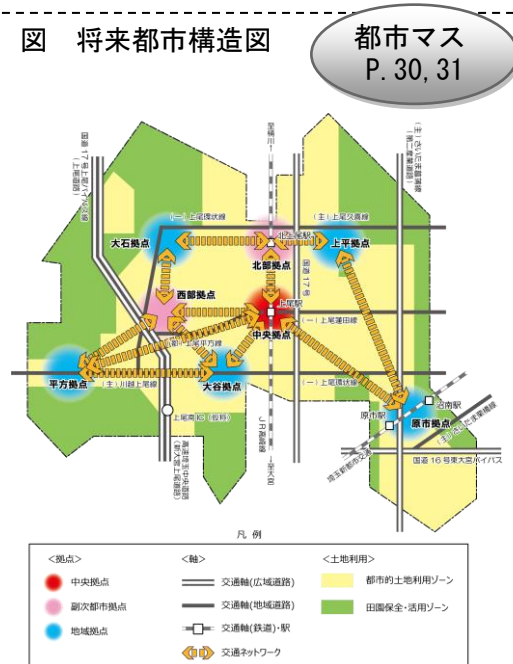


図 将来都市構造図



都市マス
P. 30, 31

表 公共交通の整備方針

	取組内容	具体内容
鉄道	① 鉄道のサービス水準の向上	<ul style="list-style-type: none"> ・JR 高崎線の輸送力強化を関係者へ要請 ・駅施設、駅周辺のバリアフリー化の推進
バス等	① バスネットワークの強化、サービス水準の向上	<ul style="list-style-type: none"> ・バスの利便性の向上（拠点間輸送、便数増、定時性等） ・各種交通計画等の継続的な見直し
	② エリアコミュニティ輸送の充実	<ul style="list-style-type: none"> ・地域内を循環するエリアコミュニティ輸送の構築 ・拠点周辺における乗り継ぎ場所の確保
	③ 公共交通を補完する移動手段としての自転車の活用	<ul style="list-style-type: none"> ・バスとの連携強化を図るサイクル&バスライドを推進 ・需要に応じた駐輪場の確保、放置自転車対策の実施

表 計画での目標指標

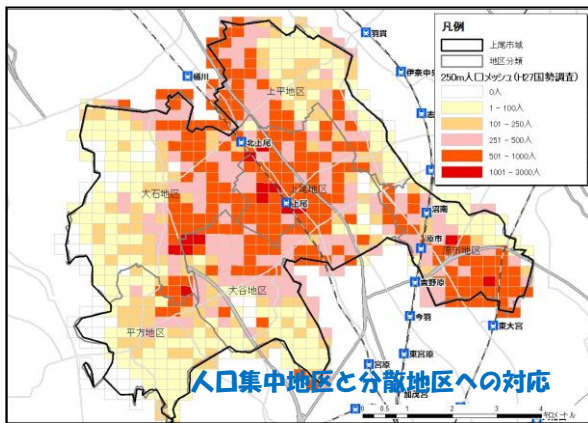
指標	基準値	基準値から見た指標の方向性（令和 12 年度末）
バスライド整備エリア駐輪場整備台数	0 台	↗（現状、整備なし）
市内循環バス「ぐるっとくん」の利用者数	468,262 人	↗
市民意識調査による交通満足度	-%	↗（現状、調査未実施）

第1章 上尾市の公共交通をとりまく現状と課題

1-1 上尾市公共交通全体の課題

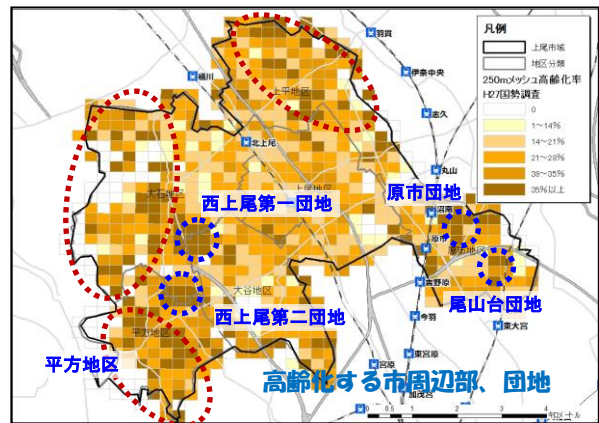
(1) 都市構造、人口分布、施設分布等

特性	課題
<ul style="list-style-type: none"> 上尾市は平坦な地形であり、上尾駅を中心に約5km円内に収まる。 市中心部（上尾駅・北上尾駅周辺等）やニューシャトル東部（原市団地や尾山台団地等）の周辺地区に人口が集中している。 一方、高齢化率は郊外部（平方地区等）が高く、今後、更なる高齢化が進むと想定。 医療、公共、福祉施設は上尾駅周辺に多く分布し、公共施設は市内に広く点在している。 	<p>⇒コンパクトな都市形態を生かした交通体系の構築が必要。</p> <p>⇒市中心部やニューシャトル東部などの人口集中地区への対応が必要。</p> <p>⇒高齢化が顕著である地区への対応が必要。</p> <p>⇒施設が市域に広く分布しており、市民の利用が多い施設への対応（選択）が必要。</p>



■図 250m メッシュ人口

(出典:平成 27 年度国勢調査)



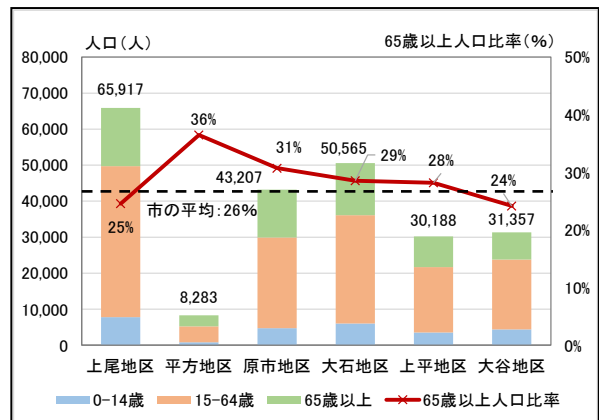
■図 高齢化率分布

(出典:平成 27 年度国勢調査)



■図 施設分布

(出典:国土数値情報)

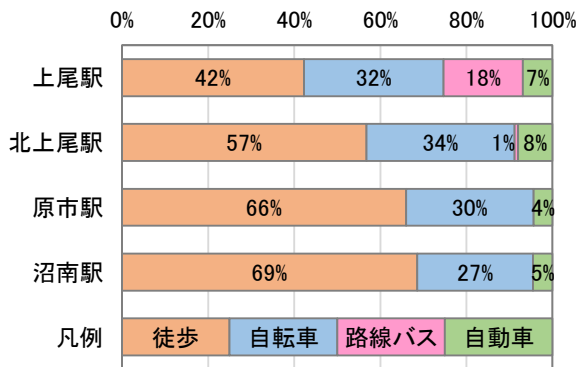


■図 地区別の人口および高齢化率 (令和 3 年 1 月現在)

(出典:住民基本台帳人口)

(2) 市民の移動実態、交通手段

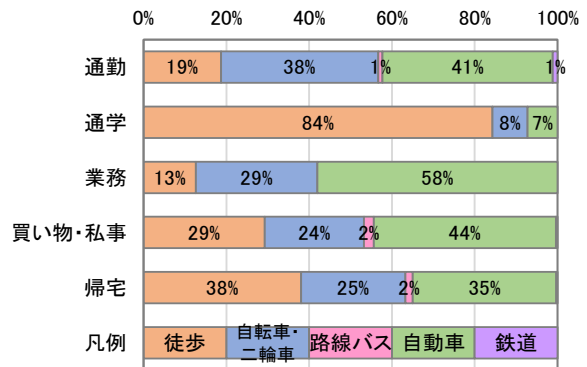
特性	課題
<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道端末交通手段分担率は、徒歩と自転車の分担率が高い。民間路線バスは、上尾駅で約2割の割合を占めるものの、その他の駅においては非常に低い割合である。 ・目的別交通手段分担率にバラつきが見られるものの、通学目的では徒歩が約8割、通学目的以外では自転車が約2~4割を占める。 ・移動実態としては、上尾市西側、上尾市東側の内々の移動が多いが、さいたま市、東京都内方面の移動が多く、また桶川市や上尾市内の東西間の移動も多くなっている。 	<p>⇒市の公共交通の中心を担うバス交通の利用(分担率)が低く、自転車等の利用が現在高いが、今後の高齢化を想定すると、バス交通の利便性向上や利用促進が必要。</p> <p>⇒市内移動のほか、近隣市や東京方面(鉄道との連携)も踏まえた交通体系の確保が必要(鉄道、民間路線バス、市内循環バスとの連携)。</p>



■ 駅端末のバスの分担率が低い

■ 図 市内鉄道駅の端末交通手段分担率

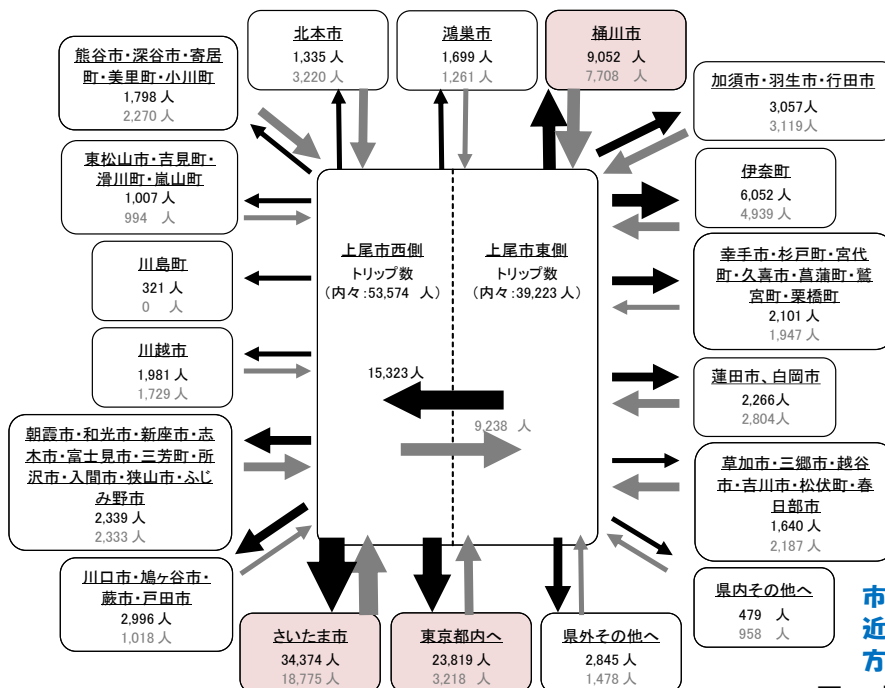
(出典：H30 東京都市圏 PT 調査)



■ バスの分担率が低く、自転車の分担率が高い

■ 図 市内移動の目的別交通手段分担率

(出典：H30 東京都市圏 PT 調査)

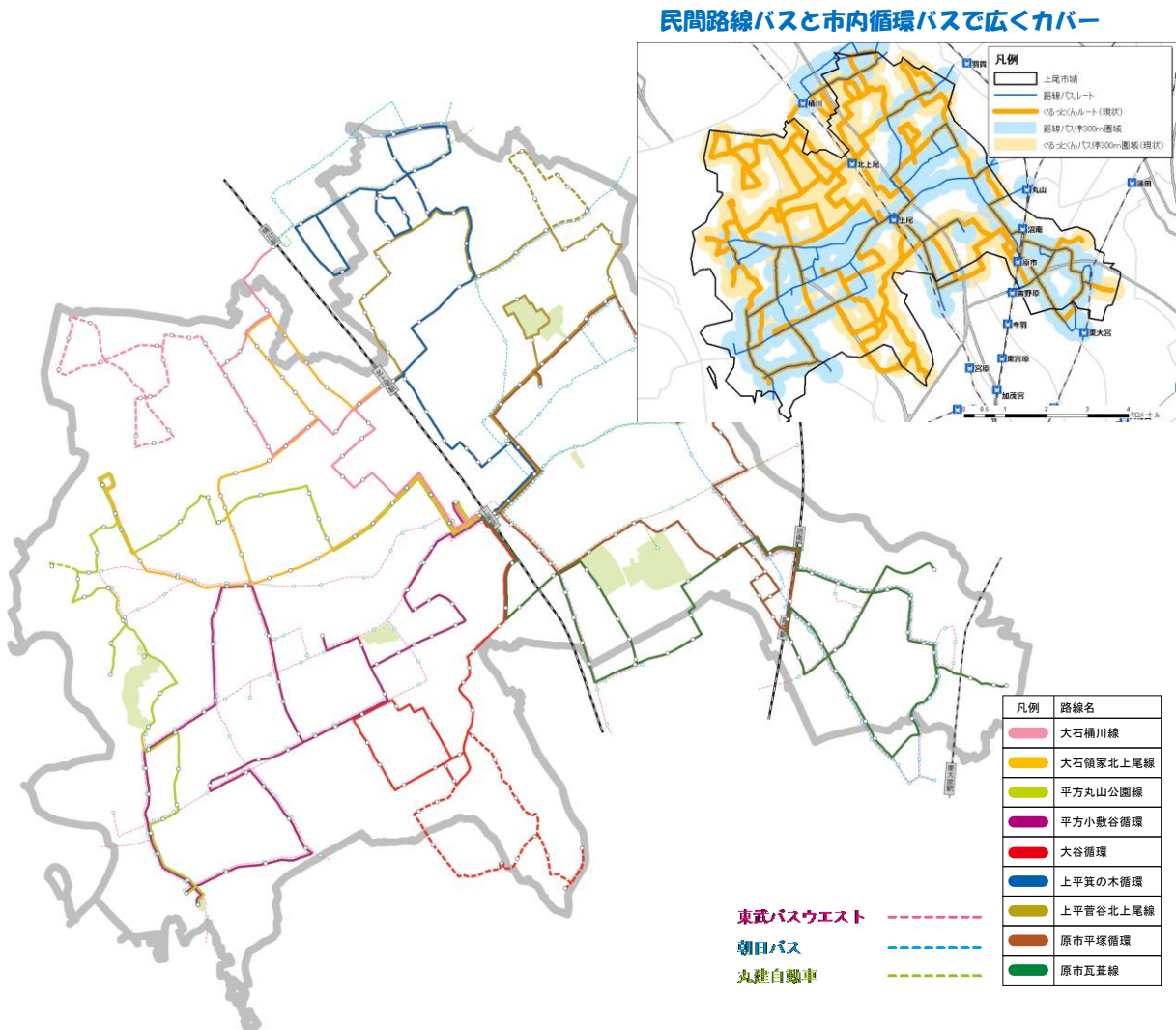


■ 図 市民の移動実態(帰宅除く)

(出典：H30 東京都市圏 PT 調査)

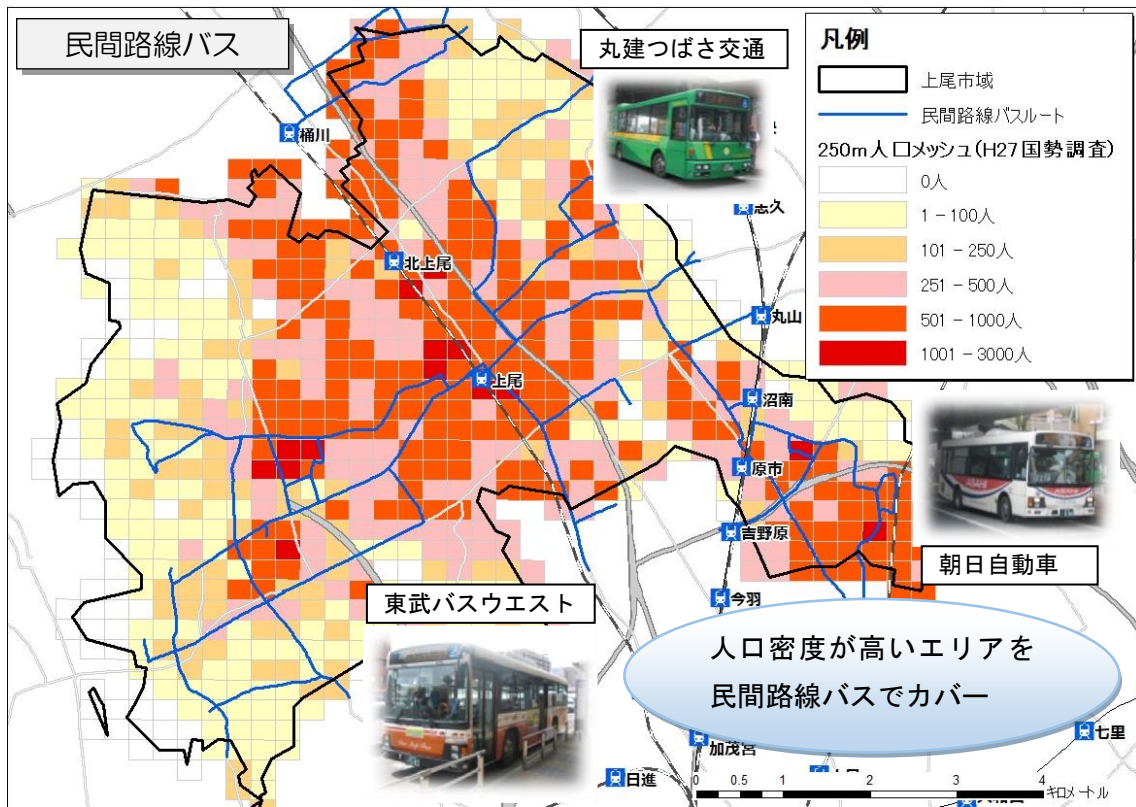
(3) 公共交通体系の整備状況

特性	課題
<ul style="list-style-type: none"> 上尾市には鉄道2路線、4駅が存在する。また、バス交通として民間バス路線（朝日自動車、東武バスウエスト、丸建つばさ交通の3事業者）、上尾市内循環バス（ぐるっとくん）が運行している。 民間路線バスは上尾駅を中心に放射状に路線が整備されている。また、大宮駅、東大宮駅など、近隣市を結ぶ路線も整備されている。 民間路線バスでカバーできない市の周辺部、人口密度の低い地区について、市内循環バスが広くカバーしている。 	<p>⇒バス交通は、<u>民間バス路線、市内循環バスの明確な役割分担</u>のもと交通体系を構築することが必要。</p> <p>⇒幹線的な運行となる<u>民間路線バスを補完する形で市の市内循環バスがサービスを提供</u>し、効率的かつ効果的なネットワークを構築していくことが必要。</p> <p>⇒<u>民間路線バスと市内循環バスの重複、市内循環バス同士の重複</u>など、非効率な運行状況の区間の改善が必要。</p>

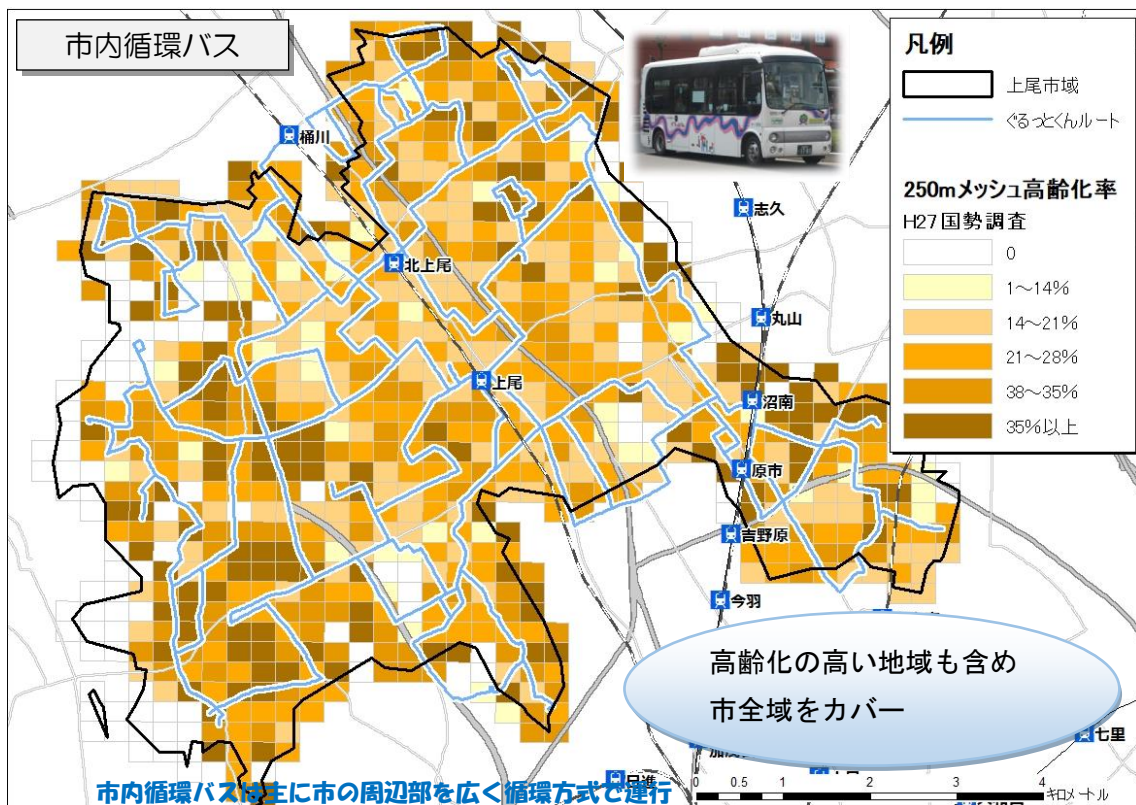


■図 鉄道、民間路線バス、市内循環バスの整備状況および交通空白地域（バス停 300m）

<民間路線バスと市内循環バスの路線形態>

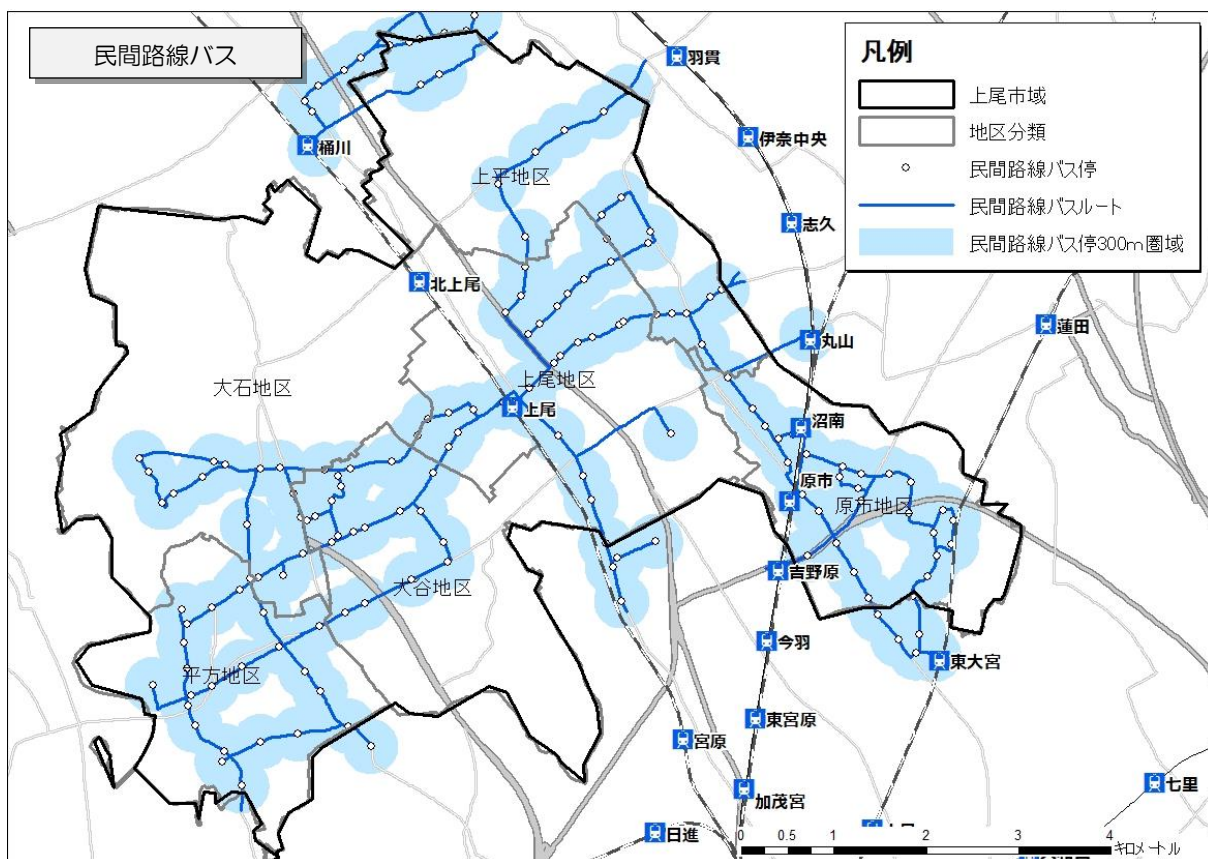


民間路線バスが市内の公共交通の骨格を担う

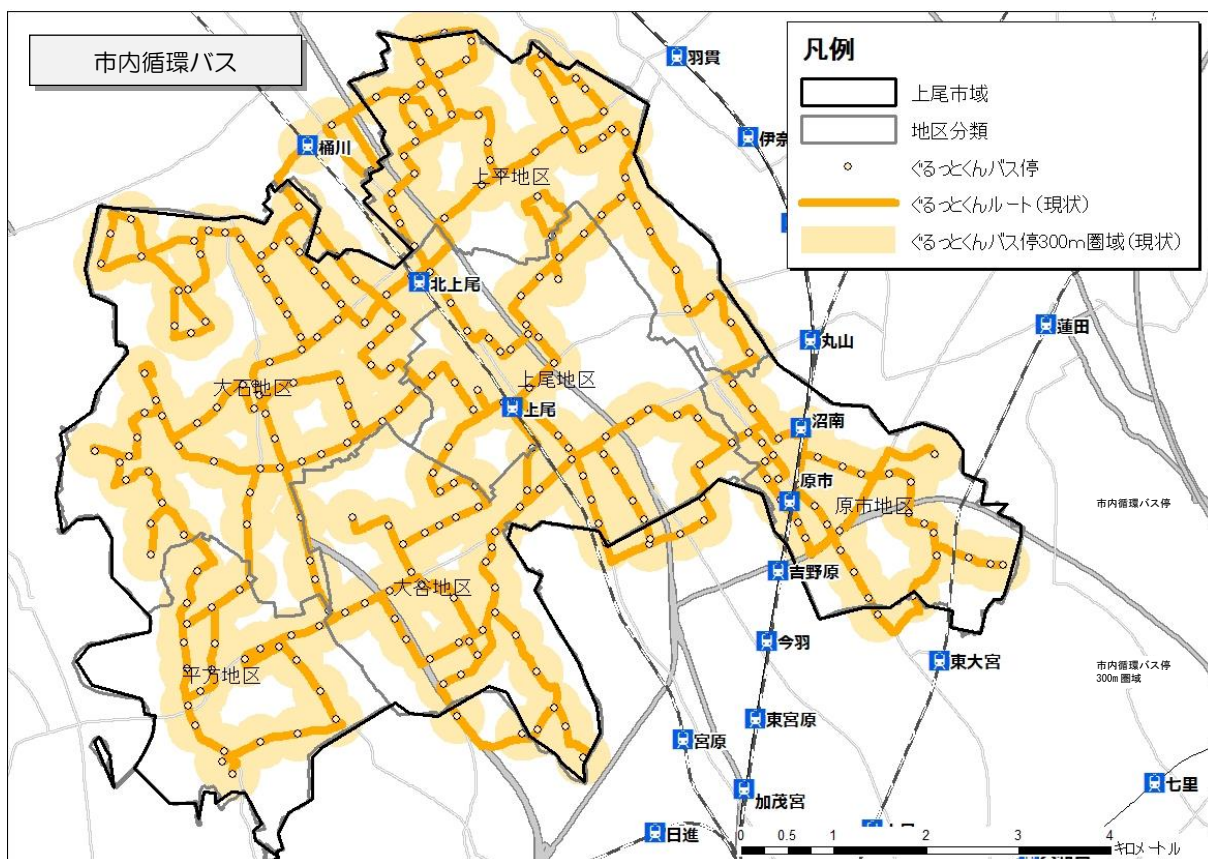


市内循環バスは主に市の周辺部を広く循環方式で運行

<民間路線バスと市内循環バスのサービスカバー状況>



民間路線バスのみではサービスのカバーが限られる



民間路線バスでカバーできない市の周辺部を中心にカバー（ただし、中心部など民間路線バスとの重複がある）

■表 民間路線バス、市内循環バスのサービス水準

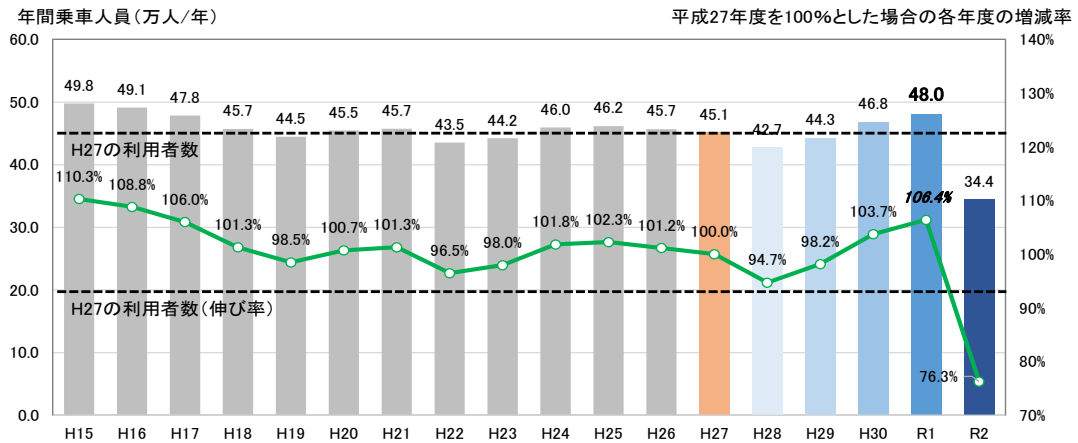
系統番号	運行経路	運行本数	
		上り (上尾駅、桶川駅方面)	下り
東武バスウエスト(株)			
大51	大宮駅東口—宮原駅入口—上尾駅東口	100	104
尾52	上尾駅東口—吉野町車庫	24	20
東大11	東大宮駅—尾山台団地—東大宮駅(尾山台団地循環)	7	-
東大12	東大宮駅—原市団地—東大宮駅(原市団地循環)	69	-
東大12	東大宮駅—原市診療所(原市団地循環)	3	-
大45	大宮駅東口—東大宮駅—原市団地中学校入口(深夜バス)	1	-
東大12	東大宮駅—原市団地中学校入口	3	-
大77	大宮駅東口—東宮原駅・丸山駅前(ミッドナイトアロ・伊奈・内宿)—内宿	1	-
宮01	宮原駅東口—原市陸橋—東大宮駅・宮原駅入口	2	2
宮01	宮原駅東口—原市団地循環—宮原駅東口	1	-
尾12	上尾駅西口—西柏座—西上尾車庫—畔吉—西上尾車庫	9	10
尾11	上尾駅西口—西柏座—西上尾車庫	63	64
尾13	上尾駅西口—西柏座—西上尾第一団地	34	26
尾21	上尾駅西口—市民体育館前—西上尾第一団地	55	55
尾31	上尾駅西口—市民体育館前—西上尾第二団地	101	87
尾32	上尾駅西口—市民体育館前—西上尾第二団地—リハビリセンター	8	12
尾62	上尾駅西口—日産ディーゼル前—平方	5	3
尾61	上尾駅西口—日産ディーゼル前—平方—リハビリセンター	7	4
川越06	上尾駅西口—日産ディーゼル前—平方—埼玉医大	3	5
川越06	上尾駅西口—日産ディーゼル前—平方—埼玉医大—川越駅	13	15
川越06	平方—埼玉医大—川越駅	-	-
尾63	上尾駅西口—日産ディーゼル前—平方—丸山公園	2	1
大60	大宮駅西口—平方上野・大石南中学校入口—西上尾車庫	3	8
大62	大宮駅西口—平方上野—平方	36	26
大62	大宮駅西口—平方上野—丸山公園	7	8
大63	大宮駅西口—西上尾第一団地・西上尾第二団地—西上尾車庫	-	-
大65	大宮駅西口—リハビリセンター入口—平方	15	8
大65	大宮駅西口—リハビリセンター入口—丸山公園	5	5
大65	大宮駅西口—清河寺—リハビリセンター	9	9
扇02	指扇駅—平方・フェニックスゴルフ場—上尾駅西口	-	-
扇02	指扇駅—平方・日産ディーゼル前—上尾駅西口	2	3
扇01	指扇駅—平方—フェニックスゴルフ場	2	5
扇01	指扇駅—峰岸団地—平方	8	3
扇01	指扇駅—峰岸団地—リハビリセンター	7	5
西大02	西大宮駅—運輸支局前—わくわくランド	13	12
-	大宮駅西口—平方上野—リハビリセンター	20	23
朝日自動車(株)			
-	上尾駅東口—小室志久—伊奈役場線	16	12
-	上尾駅東口—がんセンター—伊奈役場線	26	28
-	上尾駅東口—原の前—がんセンター線	23	23
-	東大宮駅—県営砂団地—上尾駅東口線	8	8
-	東大宮駅—沼南駅前—上尾駅東口線	8	8
-	上尾駅東口—向原入口—平塚住宅前線	17	16
-	上尾駅東口—平塚—上尾駅東口線	41	-
-	上尾駅東口—六道—羽貴駅前線	15	19
-	上尾駅東口—六道—伊奈学園線	18	15
-	桶川駅東口—加納公民館—桶川駅東口線	45	-
-	桶川駅東口—加納公民館—みの木線	1	6
-	桶川駅東口—西窪台—菖蒲車庫線	4	3
丸建つばさ交通(株)			
-	上尾駅東口—葉科大—志久駅—蓮田駅西口	35	36
-	上尾駅東口—新がんセンター—丸山駅—蓮田駅西口	1	1
-	上尾駅東口—水上公園(武道館・アイスアリーナ)直行便	11	14
-	桶川駅東口—伊奈学園前	11	12
上尾市内循環バス「ぐるっとくん」			
大石桶川線		6	6
大石領家北上尾線		6	6
平方丸山公園線		5	4
平方小敷谷循環		5	4
大谷循環		14	-
上平箕の木循環		7	-
上平菅谷北上尾線		7	7
原市平塚循環		5	6
原市瓦葺線		5	4

データは令和3年9月時点

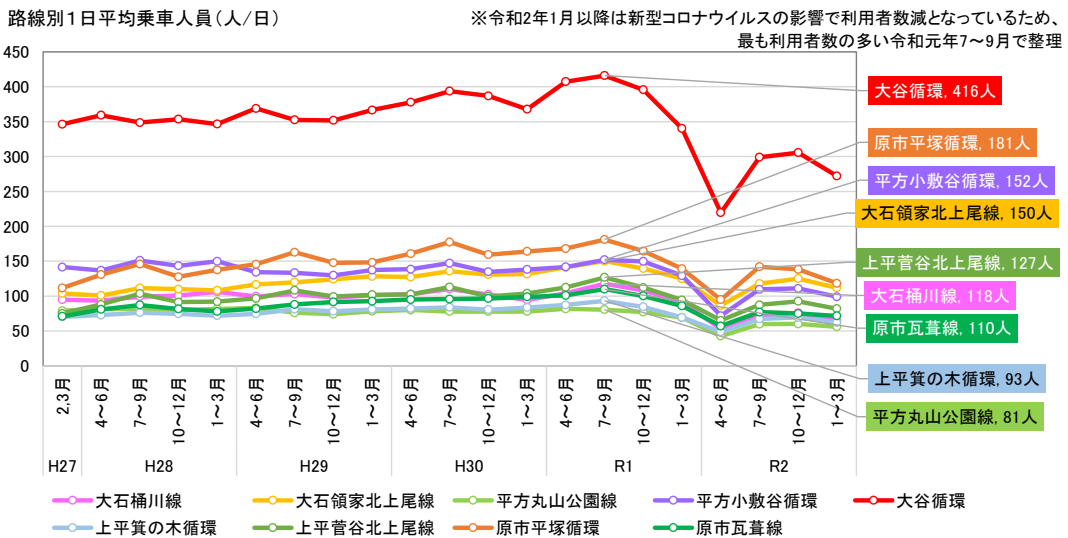
民間路線バスにおいてはサービス水準が高い路線があるが、市内循環バスのサービスは低い

(5) 市内循環バスの利用状況

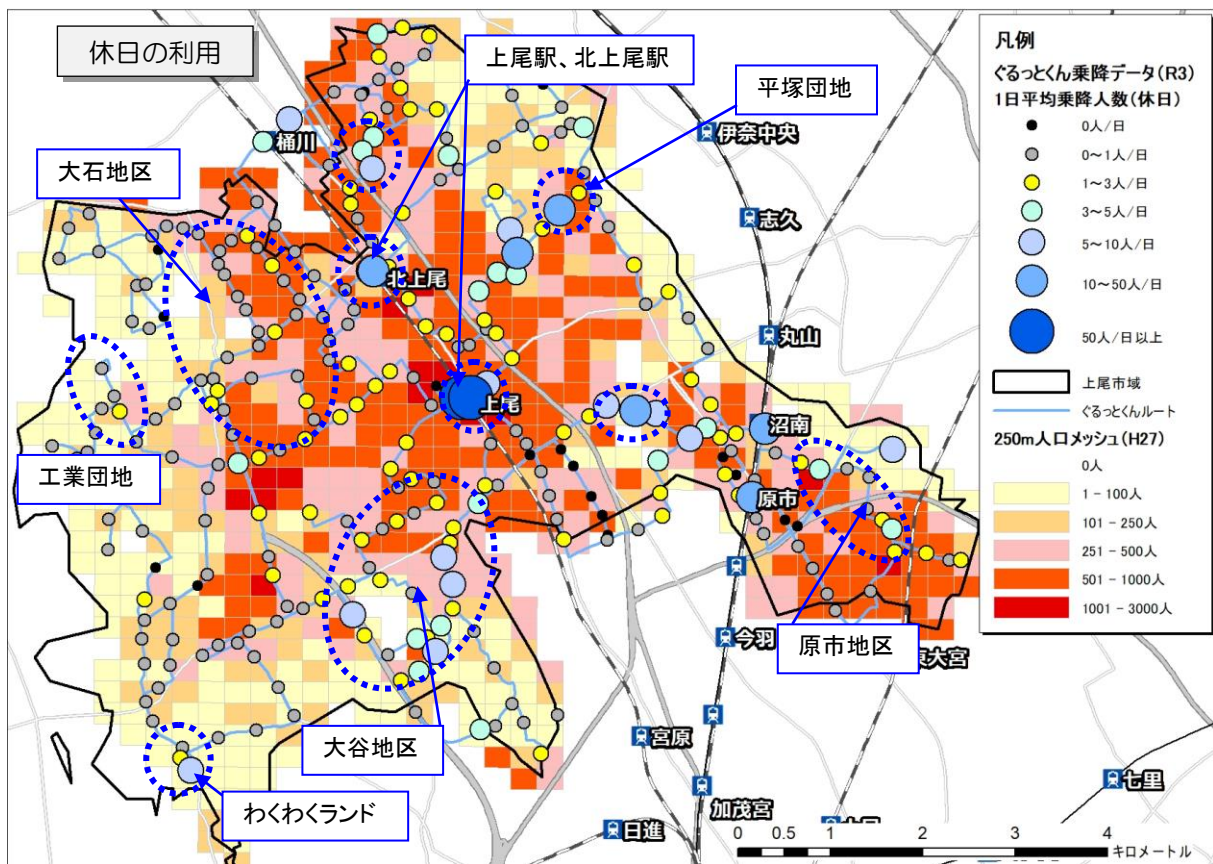
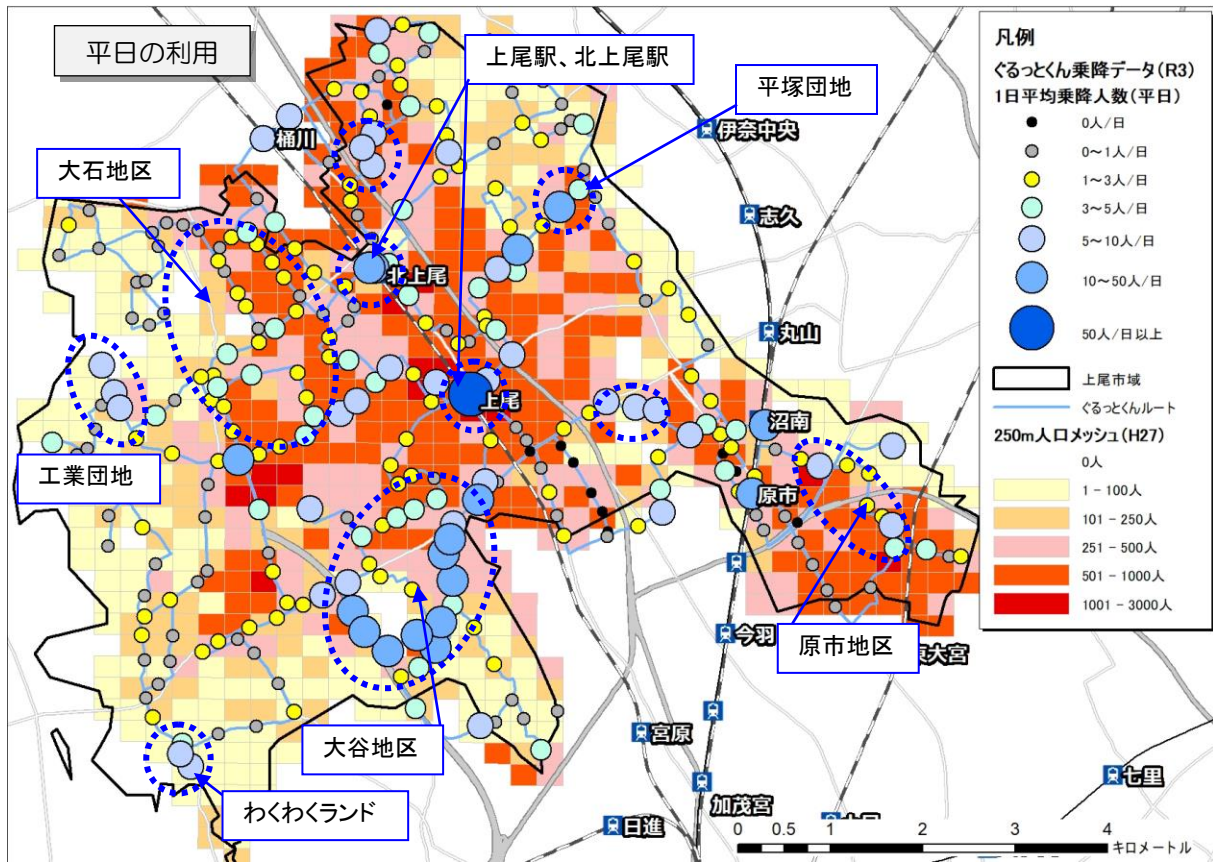
特性	課題
<ul style="list-style-type: none"> 市内循環バス全体の乗車人員は、平成15年度以降減少傾向にあったが、平成27年度の再編以降、新型コロナウイルスの影響がみられる令和2年度を除き、増加傾向にある。令和元年度は平成27年度より6%増加している。 系統別では、大谷循環の利用が再編前と変わらず最も多いが、全ての路線について、再編後、利用増の傾向が見られる。 その中でも、平方丸山公園線、平方小敷谷循環は、増加率が低い路線となっている。 	<p>⇒「大谷循環」は増加傾向にあり、今後も重要な役割を担う。</p> <p>⇒いずれの路線も再編後、利用が増加傾向にあるが、平方地区を運行する「平方丸山公園線」、「平方小敷谷循環」は増加率が低く、改善あるいは利用促進策が必要である。</p>



■図 市内循環バスの年間乗車人員 (H15～R2) (出典：上尾市資料)



■図 市内循環バスの系統別1日平均乗車人員 (H27～R2) (出典：上尾市資料)



■図 市内循環バスのバス停別乗降者数（上段：平日、下段：休日）

（出典：人口メッシュは平成27年国勢調査、乗降データは市内循環バスの乗降カウントシステムより入手（令和3年4~7月を対象））

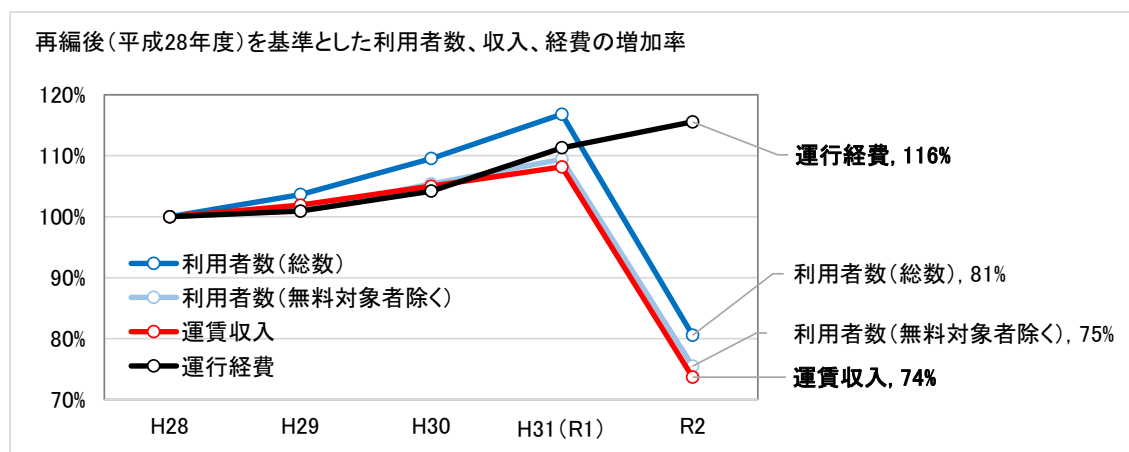
(6) 市内循環バスの収支状況

特性	課題
<ul style="list-style-type: none"> 再編の翌年度である平成28年度以降、令和元年度までは、利用者数は17%の増加となっているが、無料対象者の拡大により、運賃収入は8%の増加にとどまっている。一方、運行経費は燃料費や人件費の増加などにより、11%の増加となっている。 これより、平成28年度から令和元年度にかけての収支率は若干の悪化となっており、年間の赤字額（行政による補填）は令和元年度において約1.4億円となっている。 令和2年度については、新型コロナウイルスの影響で利用者数が大きく減少したことから、収支率は大きく下がっている。 	<p>⇒市内循環バスの財政負担額は令和元年度で約1.4億円、令和2年度で約1.6億円。</p> <p>⇒令和2年度は新型コロナウイルスの影響による利用減がみられるが、令和元年度までは、運行経費の増加が大きな要因を占める。今後も運行経費は増加が見込まれており、路線の効率化や利用促進を引き続き図る必要がある。</p>

■表 上尾市市内循環バスの運行経費と収支状況の推移

		H27	H28	H29	H30	H31(R1)	R2	
利用者数	実績	1,233	1,171	1,214	1,283	1,368	937	人/日
	対H28比	105%	100%	104%	110%	117%	80%	
無料対象者	実績	6	69	100	122	162	112	人/日
	対H28比	8%	100%	145%	176%	234%	161%	
無料対象者を除く 利用者数	実績	1,228	1,102	1,113	1,161	1,206	826	人/日
	対H28比	111%	100%	101%	105%	109%	75%	
運賃収入	実績	115,937	104,657	106,651	109,900	113,222	77,115	円/日
	対H28比	111%	100%	102%	105%	108%	74%	
運行経費	実績	423,126	436,152	440,214	454,419	485,450	504,059	円/日
	対H28比	97%	100%	101%	104%	111%	116%	
収支額	実績	-307,189	-331,495	-333,563	-344,519	-372,228	-426,944	円/日
収支率	実績	27.4%	24.0%	24.2%	24.2%	23.3%	15.3%	%

年間の赤字額	-112,124	-120,996	-122,084	-125,749	-135,863	-155,835	千円/年
--------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	------



■図 上尾市市内循環バスの運行経費と収支状況の推移

(7) 市民の公共交通へのニーズ (市民アンケート)

市民の外出パターン、市内公共交通に関する利用実態、満足度、要望、意向等を全市的に把握し、さらに地区ごとの潜在ニーズを把握することを目的に、市民を対象としたアンケート調査を実施しています。計画策定時の平成25年度、計画見直しに向けた令和元年度にそれぞれ実施しており、以下では、令和元年度の結果について記載し、平成25年度の結果との比較を示します。

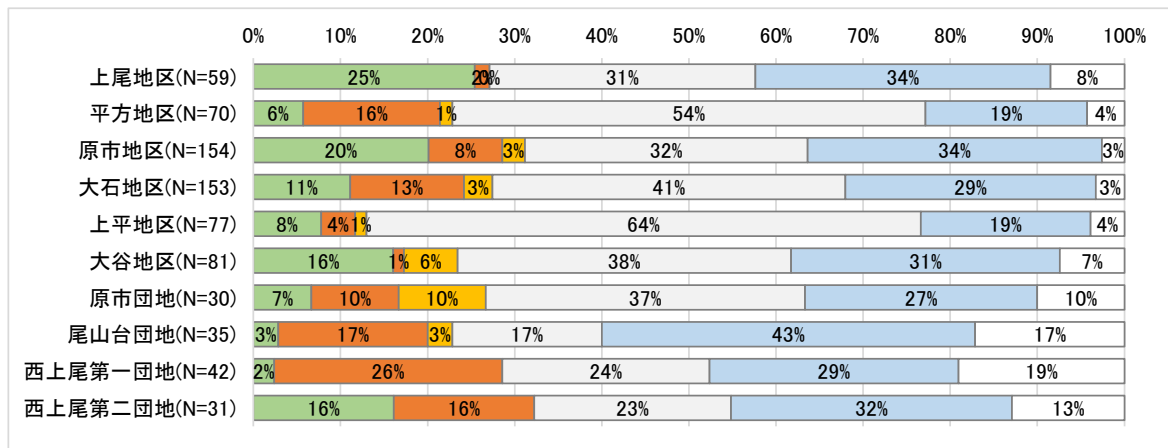
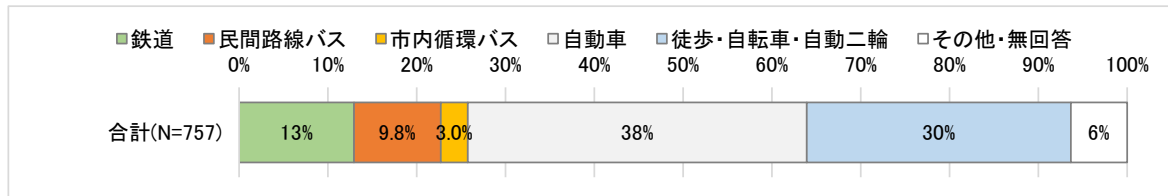
【普段の外出状況】

① 移動手段

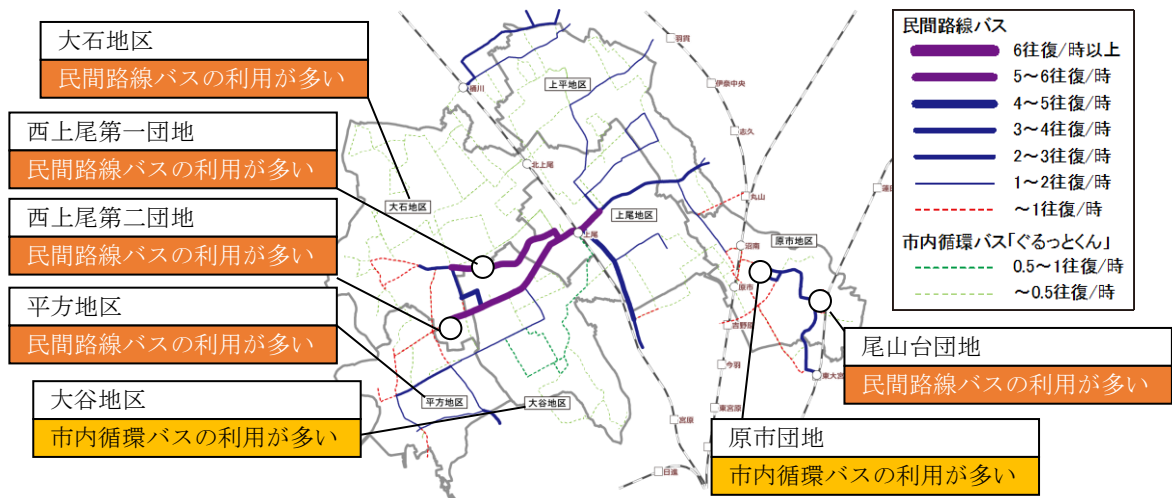
普段の生活で最も多い外出の移動手段は、自動車(自分で運転、家族等の送迎の合計)が最も多く、次に徒歩・自転車・自動二輪となっています。

民間路線バスの比率は9.8%、市内循環バスの比率は3.0%です。平成25年度の調査では民間路線バスが7.2%、市内循環バスが1.4%となっており、それぞれ微増しています。

地区別では、大谷地区や原市団地などで市内循環バスの比率が高い他、平方地区、大石地区、尾山台団地、西上尾第一団地、西上尾第二団地、などで民間路線バスの利用が多くなっています。



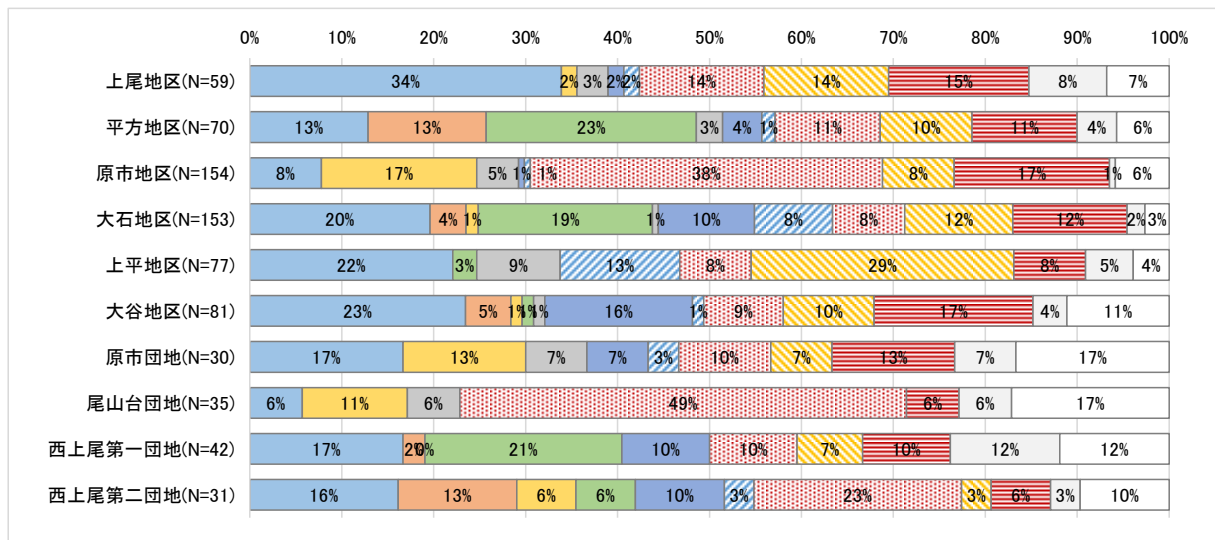
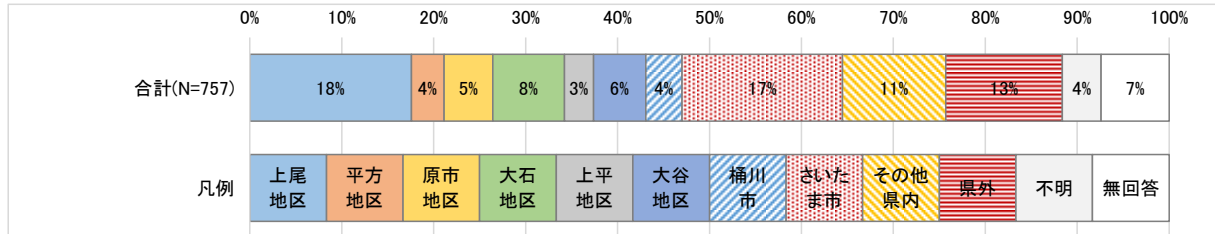
■図 最も多い外出の移動手段



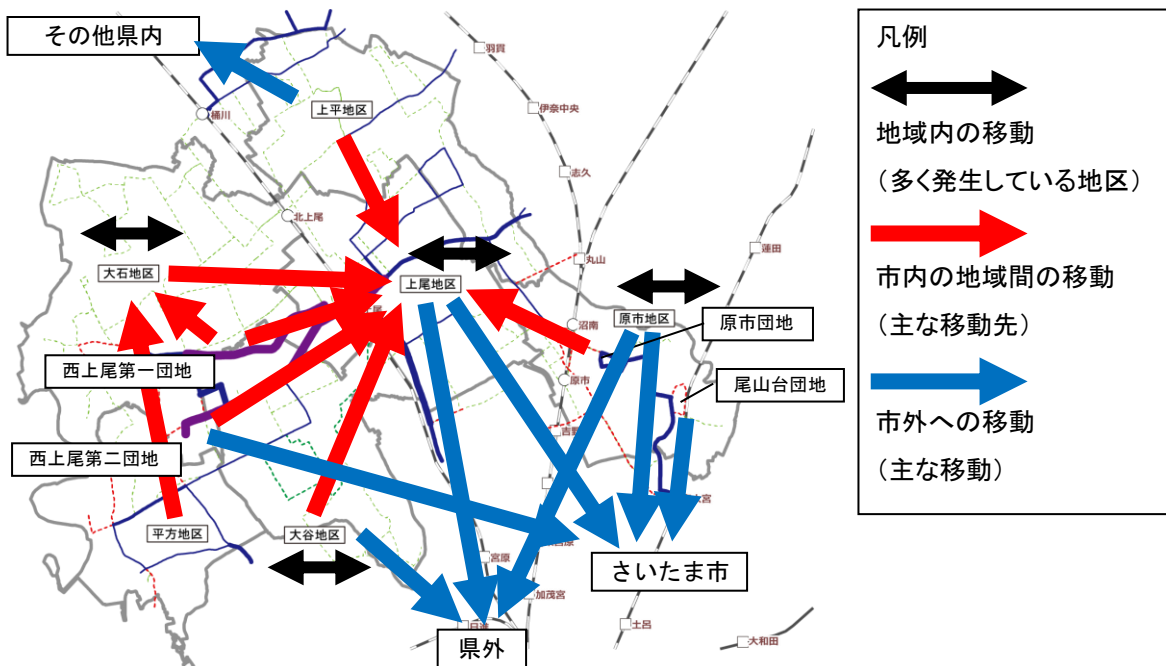
②移動先

普段の生活の移動先は、上尾市内の上尾地区が最も多くなっていますが、さいたま市、県外も多くなっています。

地区別では、大石地区や平方地区、西上尾第一団地は大石地区への移動、西上尾第二団地や原市地区や尾山台団地はさいたま市への移動、上平地区はその他県内（桶川市、伊奈町などが多い）など、地区によって傾向が異なります。



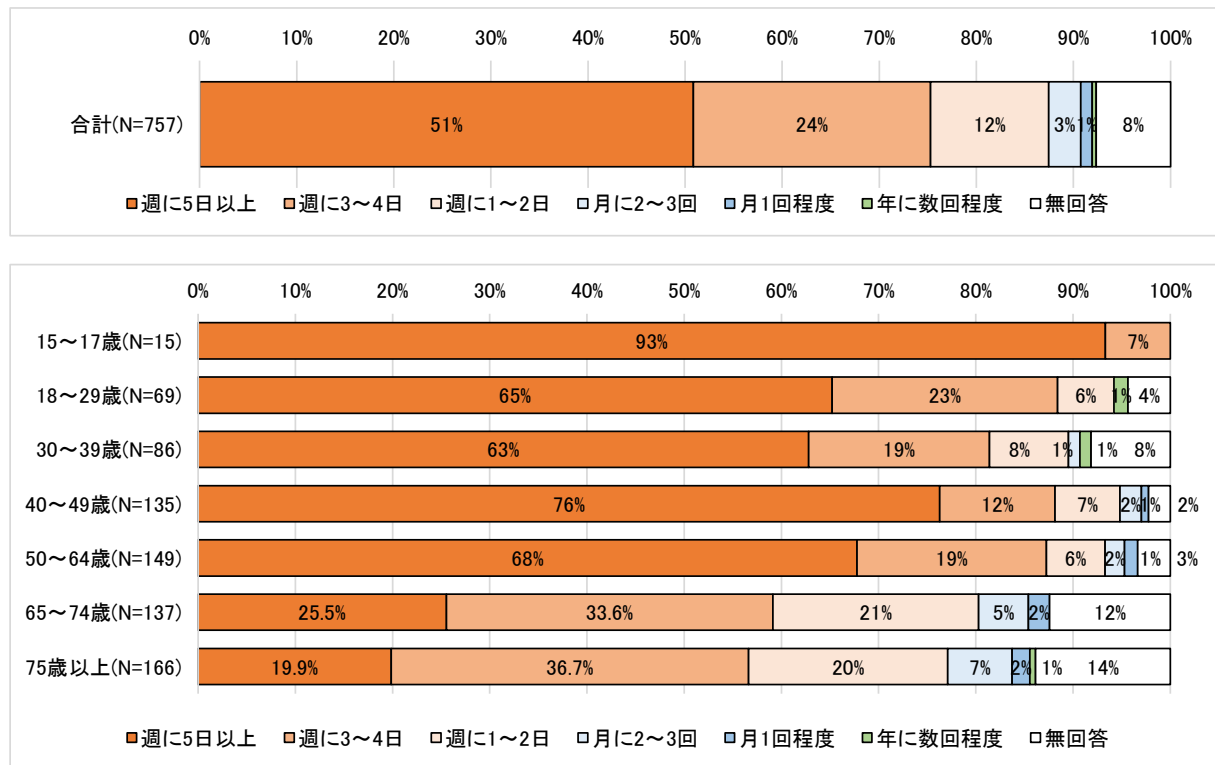
■図 最も多い外出の移動先



③年代別の外出頻度

最も多い移動の移動頻度は、64歳以下は週に5日以上の割合が高く、65歳以上は週に3～4日、週に1～2日が中心であり、移動頻度に差が見られます。

週3日以上外出する比率は、それぞれ65歳～74歳が59.1%（平成25年度調査では62.4%のため減少）、75歳以上が56.6%（平成25年度調査では46.2%のため増加）となっています。



■図 最も多い外出の外出頻度（年代別）

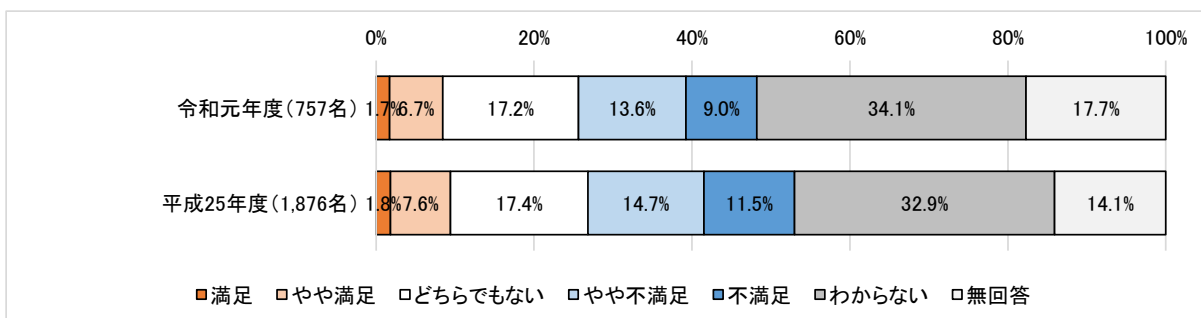
【公共交通の満足度】

①市内循環バス

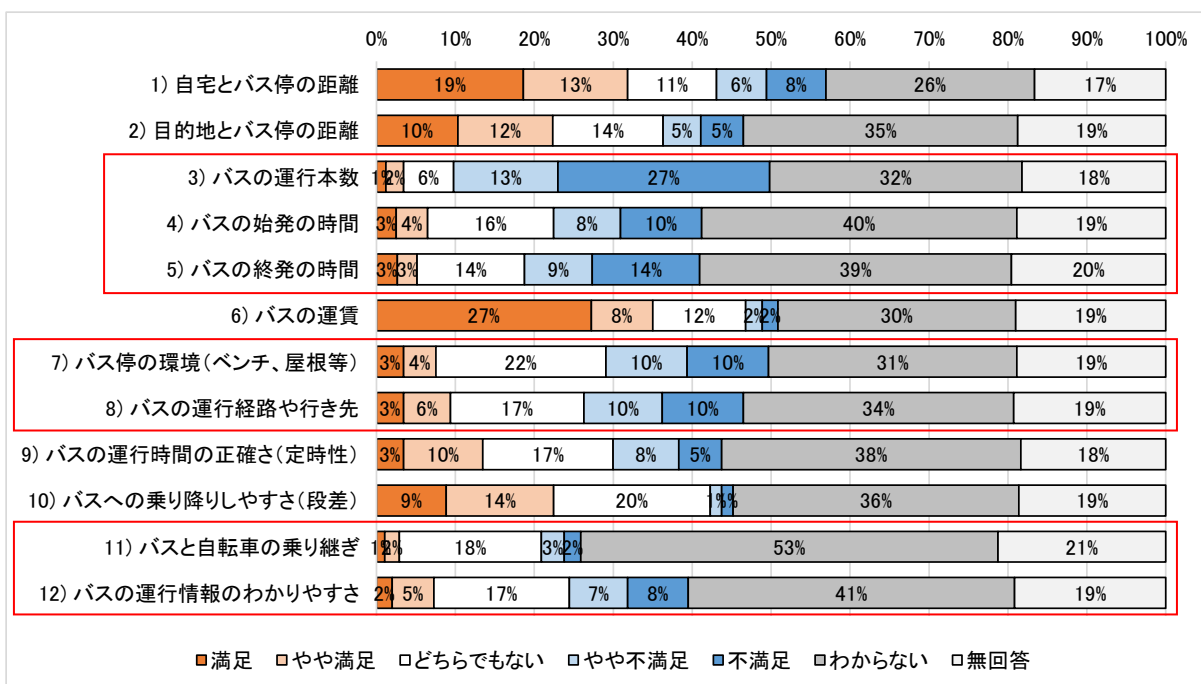
市内循環バスの総合満足度、項目別の満足度を以下に示します。総合満足度について「満足」「やや満足」と回答した比率は8.4%であり、平成25年度調査での9.4%からやや減少しています。

項目別では、バスの運行本数や始発、終発の時間、バス停環境、運行経路や行き先、バスの運行情報のわかりやすさなどの項目の満足度が低く、本数、時間帯、待合環境、ルート、情報提供など各項目での課題が見られます。

■総合満足度



■項目別満足度



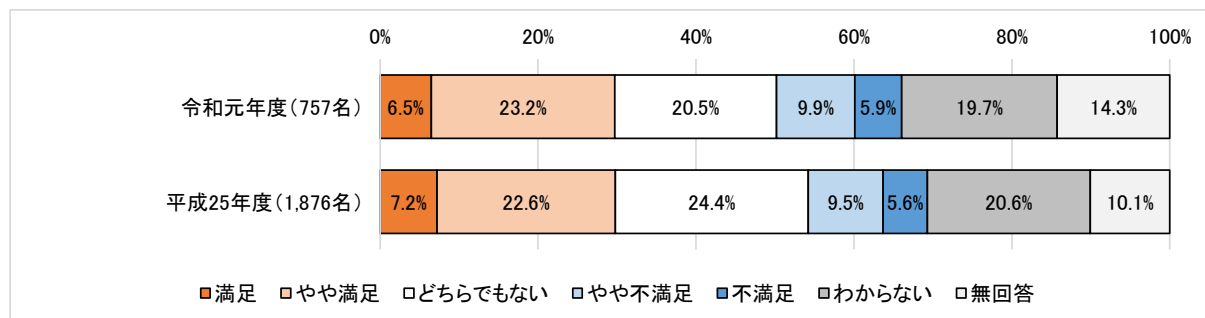
■図 市内循環バスの満足度

②民間路線バス

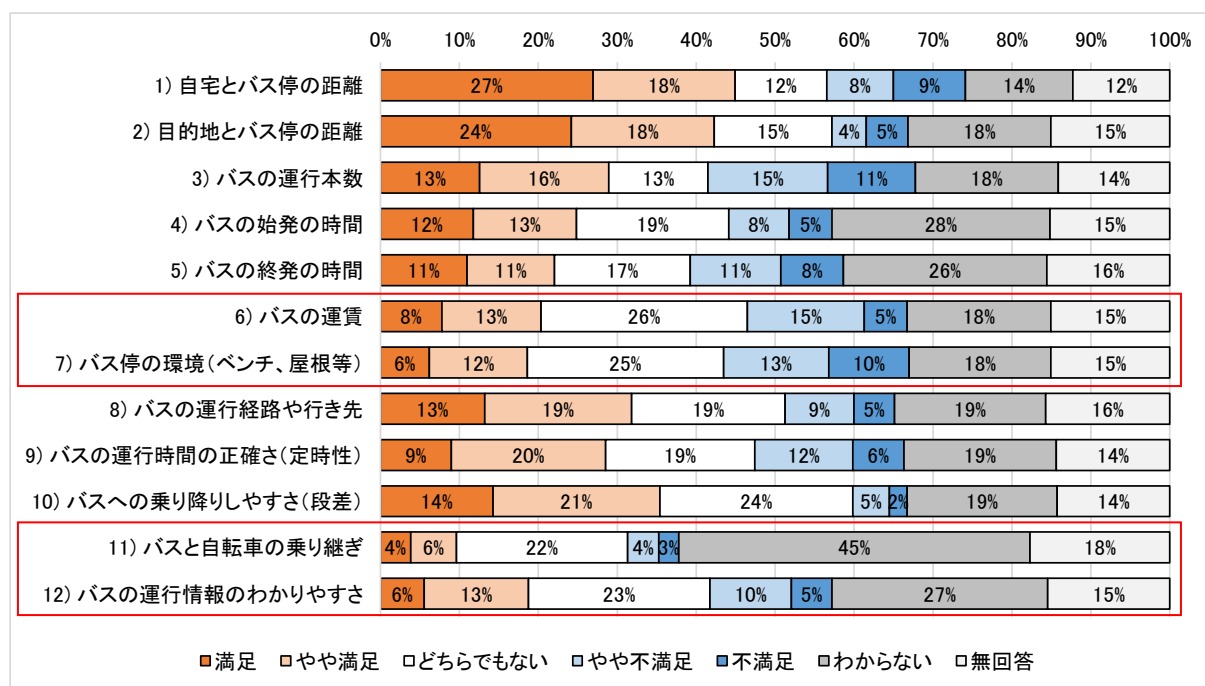
民間路線バスの総合満足度、項目別の満足度を以下に示します。総合満足度について「満足」「やや満足」と回答した比率は29.7%であり、平成25年度調査での29.8%と比較し、横ばいとなっています。

項目別では、バスの運賃やバス停環境、バスの運行情報のわかりやすさなどの項目で満足度が低くなっています。

■総合満足度



■項目別満足度



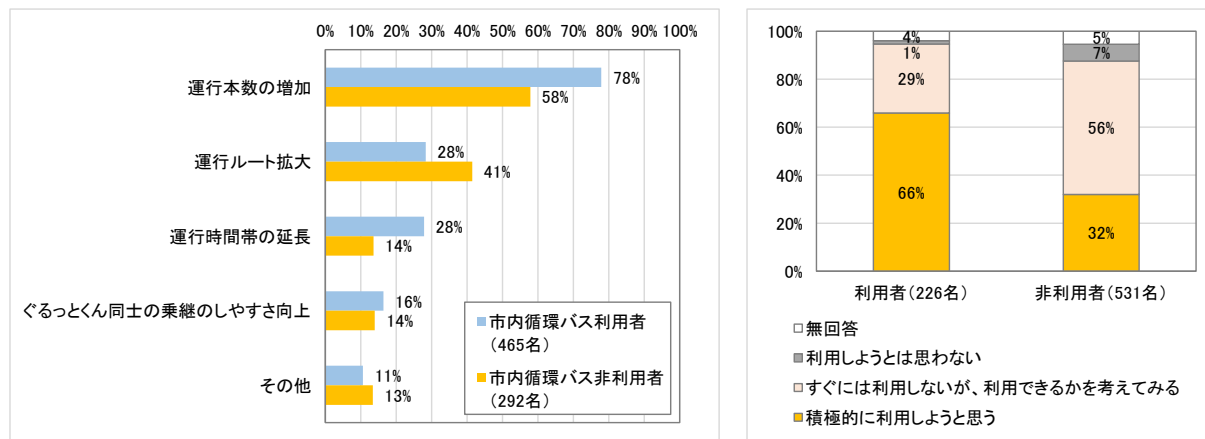
■図 民間路線バスの満足度

【公共交通の改善要望、改善時の利用意向】

①市内循環バスへの要望と改善後の利用意向

市内循環バスへの要望は、運行本数の増加が利用者、非利用者ともに最も多く、非利用者は次に運行ルート拡大、利用者は運行ルート拡大と運行時間帯の延長が同程度となっています。

改善後の利用意向は、利用者、非利用者ともに積極的な利用の意向が見られ、特に利用者はこの比率が高くなっています。

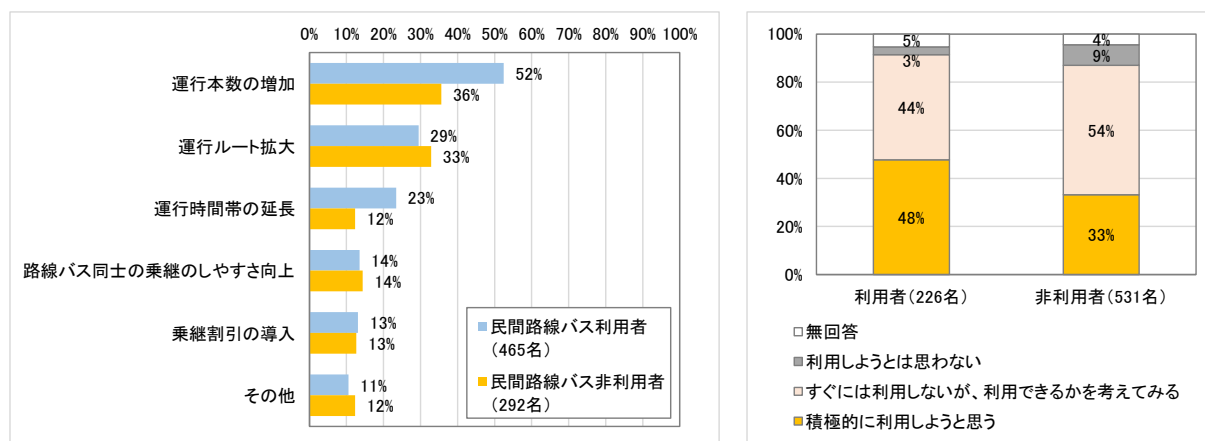


■図 市内循環バスの改善要望、改善後の利用意向

②民間路線バスへの要望と改善後の利用意向

民間路線バスへの要望は、市内循環バスと同様に、運行本数の増加が利用者、非利用者ともに最も多く、非利用者は次に運行ルート拡大、利用者は運行ルート拡大と運行時間帯の延長が同程度となっています。

改善後の利用意向は、利用者、非利用者ともに積極的な利用の意向が見られ、特に利用者はこの比率が高くなっています。

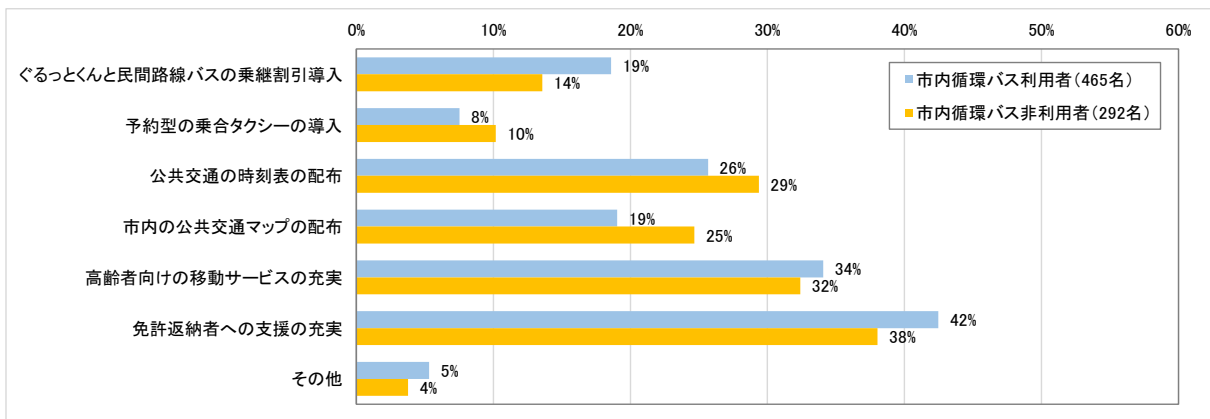


■図 民間路線バスの改善要望、改善後の利用意向

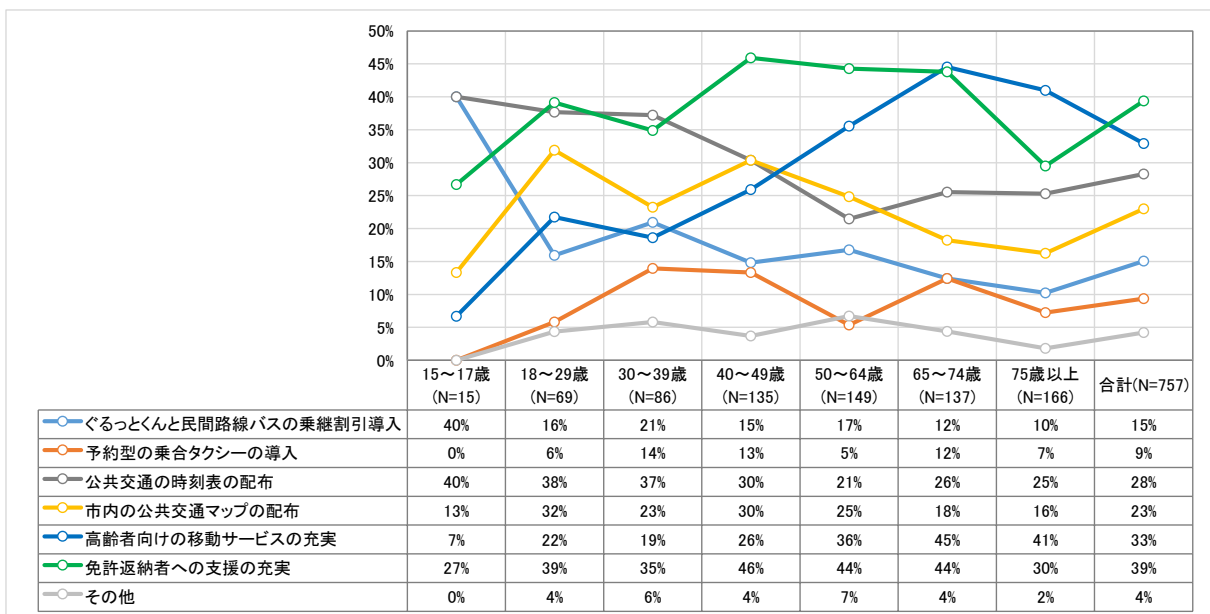
③その他の対応策

その他の対応策の要望では、高齢者向けの移動サービスの充実、免許返納者への支援の充実などが高くなっています。

年代別で見ると、免許返納者への支援の充実は40歳代以上の世代で高くなっており、高齢者向けの移動サービスの充実は、65歳以上の世代で高くなっています。また、公共交通の時刻表の配布、公共交通マップの配布などは、40歳代以下の世代で高くなる傾向にあります。



■図 その他の対応策の要望（市内循環バス利用者、非利用者別）



■図 その他の対応策の要望（年代別）

（８）交通事業者の立場から見た課題（事業者意見）

需要側である利用者の立場では把握することのできない、供給側の立場である交通事業者が考える上尾市の公共交通の問題点や課題を把握するため、上尾市内を運行するバス事業者４社について、過年度の地域公共交通活性化協議会で出た意見を整理しました。

【バス事業全般について】

○運転手不足、運行経費の増加

- ・全国的な課題であるが、市内交通事業者もバス運転手不足、運転手の高齢化が深刻化している。
- ・各社、定期的に人材確保のため説明会を開催しているが、それでもなかなか集まらない。
- ・バスの運行経費については、労務環境の改善等に伴い、今後も増加すると見込まれる。

○上尾駅周辺の混雑、駅前広場の混雑について

- ・上尾駅の周辺では、通勤時間帯に混雑が発生しており、通常数分で着くところが30分かかる場合もある。最も混雑の激しい上尾駅東口については、バスやタクシー車両を優先するなど、有効な対策が必要。
- ・上尾駅東口では、市内循環バスの車両が3台同時に待機する必要がある。今後、民間路線バスや市内循環バスの増便を検討する場合、車両待機状況について考慮が必要。

○ICカード対応、キャッシュレス対応について

- ・市内の民間路線バス、市内循環バスのうち、民間路線バスの東武バス、朝日バスはICカード対応を行っているが、その他の事業者は、現在ICカード対応をしていない。
- ・ICカード対応は経費の問題で難しく、キャッシュレス決済についても、混雑時間帯での導入が難しいなどの課題がある。

【市内循環バスの見直しについて】

○再編の必要性について

- ・平成27年度の再編から5年が経過し、利用者数は増加傾向にあり、着実に現在の路線が定着しつつある。ここからのさらなる再編については、十分な議論が必要。

○再編の方向性について

- ・現在の運行本数から増便し、1時間に1本を目指すことは望ましいが、上尾駅発着の変更、乗継ポイントの設定など、課題も多い。利用者のニーズを把握しながら進めるべき。

○運賃の競合について

- ・民間路線バスと市内循環バスの運賃の格差是正について、配慮が必要。

1-2 上尾市公共交通の地区別課題

上尾市内の6地区・4団地別に、地域現状、公共交通整備状況、ニーズ等を比較し、課題と対応の考え方を整理します。

■表 地区別の現状および課題

地区および団地名	地域の現状				公共交通による人口カバー状況			運行本数			地域ニーズ、満足度					現状、課題	
	人口 ※1	面積	人口密度	高齢化率	民間路線 バス ※2	市内循環 バス	カバー外	民間路線 バス		市内循環 バス	主な移動先	公共交通の利用状況 ※3			公共交通の満足度 ※4		
								少ない 区間	多い 区間			民間路線 バス	市内循環 バス	鉄道	民間路線 バス		市内循環 バス
人	km2	人/km2	%	%	%	%	-	-	-	-	%	%	%	%	%		
上尾地区	65,917	7.84	8,408	24.6%	57%	36%	8%	1~2本/時	6本/時以上	~0.5本/時	上尾地区内 さいたま市 県外	3%	0%	41%	14%	3%	・上尾駅が立地する地区であり、鉄道の利用率が高く、民間路線バス、市内循環バスの利用率が低い →駅から離れた地域も存在するため、民間路線バス、市内循環バスの有効活用が必要
平方地区	8,283	5.74	1,443	36.5%	85%	6%	9%	~1本/時	2~3本/時	~0.5本/時	大石地区	24%	3%	20%	30%	9%	・上尾駅から距離のある、市西部の地区であり、高齢化率も高い。民間路線バスの利用率は高いが、市内循環バスの利用率は低い。 →民間路線バスと市内循環バスの目的地が重複するため、効率化による利用促進が必要
原市地区	33,459	5.82	5,749	25.7%	75%	10%	15%	~1本/時	3~4本/時	~0.5本/時	原市地区内 さいたま市 県外	13%	3%	31%	30%	10%	・上尾市の東部に位置し、複数の鉄道路線が運行。路線バスの運行サービスが高いが、市内循環バスとの重複区間も多い。 →民間路線バスと市内循環バスの運行区間が重複するため、効率化による利用促進が必要
大石地区	45,423	11.90	3,817	26.6%	29%	64%	7%	~1本/時	2~3本/時	~0.5本/時	上尾地区 大石地区内	24%	7%	34%	42%	10%	・上尾市の北西部に位置し、路線バスの運行範囲は少なく、主に市内循環バスでカバーされている。 →主に運行する市内循環バスは運行本数が少ないため、本数充実による利便性向上が必要
上平地区	30,188	7.27	4,152	28.2%	48%	44%	8%	1~2本/時	2~3本/時	~0.5本/時	上尾地区 その他県内	5%	4%	16%	9%	9%	・上尾市の北東部に位置。民間路線バス、市内循環バスともに利用率が低い。 →駅から離れた地域も存在するため、民間路線バス、市内循環バスの有効活用が必要
大谷地区	31,357	6.99	4,486	24.2%	53%	39%	8%	1~2本/時	6本/時以上	0.5~1本/時	上尾地区 大谷地区内 県外	9%	9%	28%	31%	7%	・上尾市の南部に位置。民間路線バスと市内循環バスの運行エリアが分かれており、それぞれ運行本数も多い。 →運行サービスは充実していることから、これらの維持、さらなる利用促進が必要。
原市団地	2,489	-	-	42.4%	-	-	-	3~4本/時		~0.5本/時	上尾地区 原市地区 県外	17%	10%	17%	27%	13%	・原市地区内に位置し、東大宮駅方面の民間路線バス、市内循環バスが運行。市内循環バスの利用率が高い。 →民間路線バスと市内循環バスの重複が見られるため、効率化、連携による利便性向上が必要
尾山台団地	2,653	-	-	49.5%	-	-	-	3~4本/時		~0.5本/時	さいたま市	40%	11%	34%	20%	6%	・原市地区内に位置し、東大宮駅方面の民間路線バス、市内循環バスが運行。民間路線バスと市内循環バスどちらも利用率が高い。 →民間路線バスと市内循環バスの重複が見られるため、効率化、連携による利便性向上が必要
西上尾 第一団地	5,165	-	-	48.2%	-	-	-	6本/時以上		~0.5本/時	上尾地区 大石地区	36%	5%	19%	43%	7%	・大谷地区内に位置し、上尾駅への民間路線バスの本数が充実する。市内循環バスの利用率は低い。 →上尾駅方面は民間路線バスが充実するため、市内循環バスをそれ以外の用途で利用できるよう有効活用が必要
西上尾 第二団地	4,583	-	-	48.0%	-	-	-	6本/時以上		~0.5本/時	上尾地区 さいたま市	48%	10%	39%	48%	3%	・大石地区内に位置し、上尾駅への民間路線バスの本数が充実する。市内循環バスの利用率は低い。 →上尾駅方面は民間路線バスが充実するため、市内循環バスをそれ以外の用途で利用できるよう有効活用が必要

※1 人口は令和3年1月現在のデータ。 ※2 民間路線バスと市内循環バス両方でカバーするエリアは民間路線バスに含む。
 ※3 利用実態は「週に5回以上」「週に3~4回」「週に1~2回」と回答した人の割合。 ※4 満足度は「満足」「やや満足」と回答した人の割合。

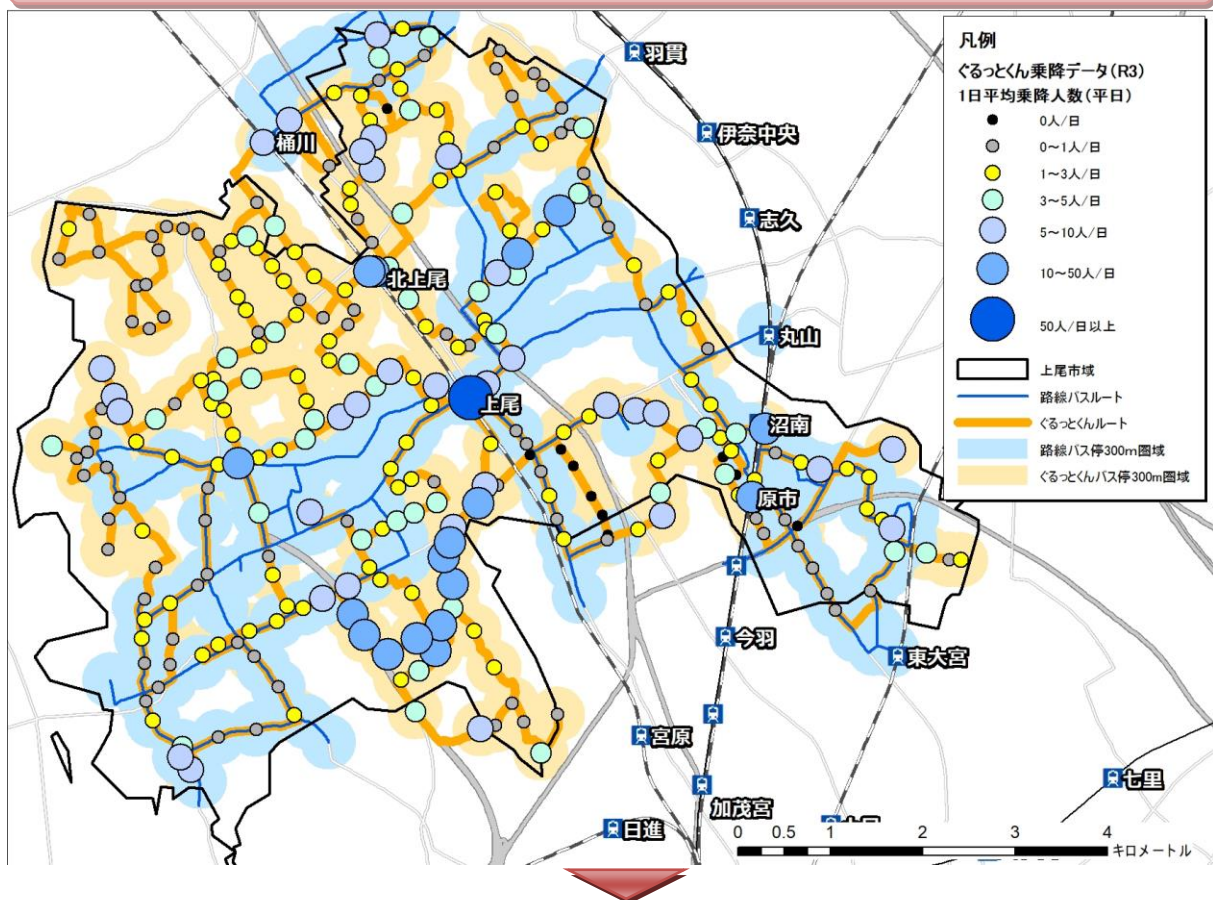
1-3 上尾市公共交通における市内循環バスの位置付け

市内の公共交通の中でも市が運行する市内循環バスは、市内を広範囲に網羅しており、上尾市の公共交通ネットワークを形作る重要な役割を果たしています。

平成28年2月の再編後、現在の運行内容となっており、利用者数は、新型コロナウイルス感染症の影響が生じるまで（令和元年度まで）は着実に増加しています。しかしながら、利用者数の増加に対し運行経費の増加が多く、収支率は悪化傾向にあります。また、路線長が長い、民間路線バスとの重複が発生している、市民のニーズである運行本数の増には引き続き課題があります。

これを踏まえ、市内循環バスは、市内を広範囲に網羅する現在の運行形態を引き続き維持し、車両投入による運行本数増、利用状況等を踏まえた見直しの検討を行っていきます。

現状：市内循環バスが市内を広範囲に網羅（一部は民間路線バスと重複）



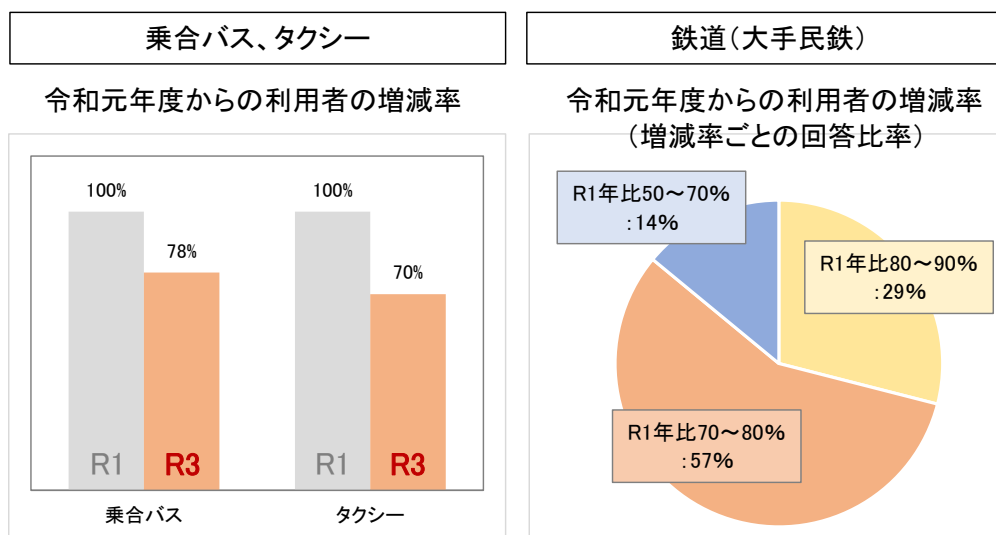
引き続き市内を広範囲に網羅する運行を継続
利用状況に合わせた見直し、運行本数増など利用者ニーズへの対応を図る

■図 市内循環バスと民間路線バスの体系図

1-4 新型コロナウイルス感染症による公共交通への影響

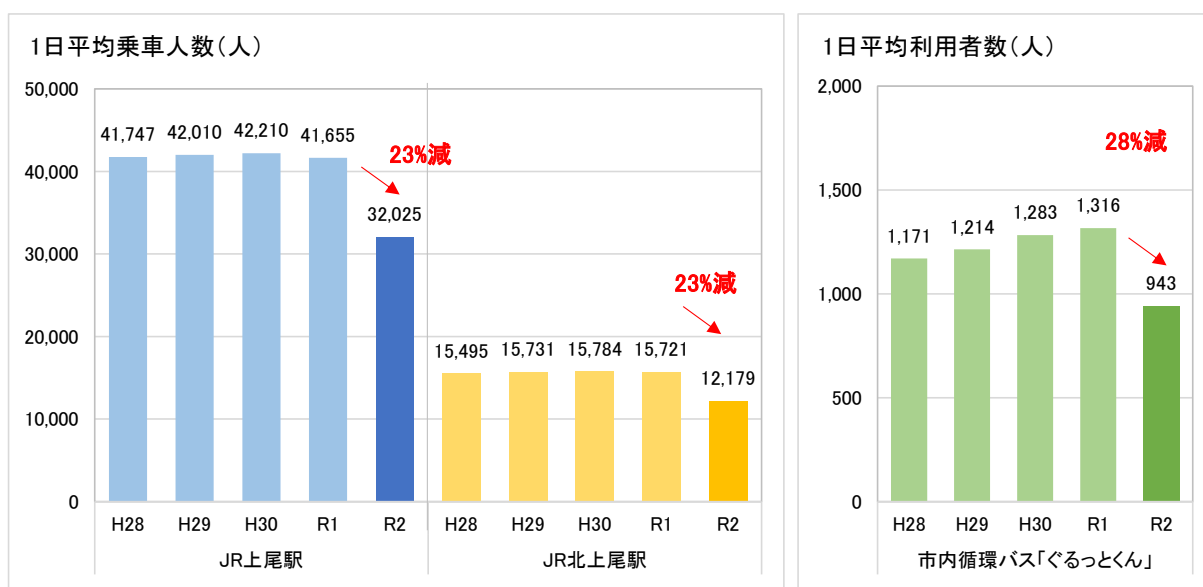
新型コロナウイルスの影響により、鉄道、路線バス、タクシーなどの公共交通利用者数は大きく減少しており、現在においてもその影響が続いています。

以下に示すデータは、鉄道、バス、タクシーの令和3年10月利用者数の対令和元年度比の状況（国土交通省が実施したアンケート調査の回答事業者より）ですが、鉄道、路線バス、タクシーともに令和元年度と比較して20～30%の利用者数減が現在も続いています。



■ 図 乗合バス、タクシー、鉄道の利用者数の推移（国土交通省資料より）
 （令和3年10月と令和元年の同月と比較し、利用者数がどの程度減少しているか）

また、市内のJR駅（上尾駅、北上尾駅）や市内循環バス「ぐるっとくん」についても、令和2年度は前年度と比べて2割以上の減少がみられています。



■ 図 市内JR駅、市内循環バス「ぐるっとくん」の利用者数の推移

出典：JR東日本公表資料、上尾市資料より

1-5 計画での数値指標の達成状況

上尾市地域公共交通網形成計画で掲げる、取り組み実施に対する数値目標とその推移は以下の通りです。

目標 1 各交通モードが有機的に機能することによるネットワーク効率化と利便性向上

数値目標 1 市内バスの主な交通手段としての利用率の増加を図る

<数値目標設定の考え方>

→誰もが利用しやすいネットワークの効率化と利便性の向上により、利用者数の増加が図られる

<数値目標の整理方法>

→市民アンケート調査（平成 25 年度、令和元年度実施）より、普段の主な外出の利用交通手段において、「民間路線バス」「市内循環バス」と回答した比率より設定

【数値目標の推移】

H25 年度調査：

民間路線バス 7.2%
市内循環バス 1.4%



増加

R1 年度調査：

民間路線バス 9.8%
市内循環バス 3.0%

【数値目標の向上の要因】

- ・市内循環バスについては、65～74 歳の回答者について、市内循環バスを主な利用手段とする比率が増加。再編後の利用増もあるため、利用する年代の幅が広がったと考えられる。
- ・民間路線バスについては、64 歳以下の各年代で主な利用手段とする比率が増加。

回答者の年代	平成25年度調査			令和元年度調査		
	回答件数	市内循環バス	民間路線バス	回答件数	市内循環バス	民間路線バス
15～17歳	41	0.0%	2.4%	15	0.0%	6.7%
18～29歳	172	0.6%	4.1%	69	0.0%	11.6%
30～39歳	270	0.0%	3.7%	86	2.3%	8.1%
40～49歳	291	0.3%	5.8%	135	1.5%	8.9%
50～64歳	380	0.8%	3.9%	149	1.3%	9.4%
65～74歳	457	0.7%	11.6%	137	5.1%	8.0%
75歳以上	247	6.9%	13.0%	166	6.0%	12.7%
合計	1876	1.4%	7.2%	757	3.0%	9.8%

※平成25年度の合計は年代無回答を含む

民間路線バスの
利用率が増加

市内循環バスの
利用率が増加

目標 2 公共交通サービス向上による高齢者等の外出機会の増加

数値目標 2 高齢者の外出回数の増加を図る

<数値目標設定の考え方>

→誰もが利用しやすいネットワークの効率化と利便性の向上により、高齢者の外出回数の増加が図られる

<数値目標の整理方法>

→市民アンケート調査（平成 25 年度、令和元年度実施）より、高齢者（65-74 歳、75 歳以上）の外出頻度の比率（週 3 日以上の外出の方の比率）より設定

【数値目標の推移】

H25 年度調査：

65-74 歳 62.4%
75 歳以上 46.2%



横ばい

R1 年度調査：

65-74 歳 59.1%
75 歳以上 56.6%

目標 3 ネットワーク効率化に伴う市の財政負担の低減

数値目標 3 市内循環バスの収支率（年間全路線合計）の改善を図る

<数値目標設定の考え方>

→路線再編によるネットワークの効率化により、運賃収入の増加が図られる

<数値目標の整理方法>

→市内循環バスの運行実績より、各年度の収支率を整理

【数値目標の推移】

H25 年度：収支率 28.6%

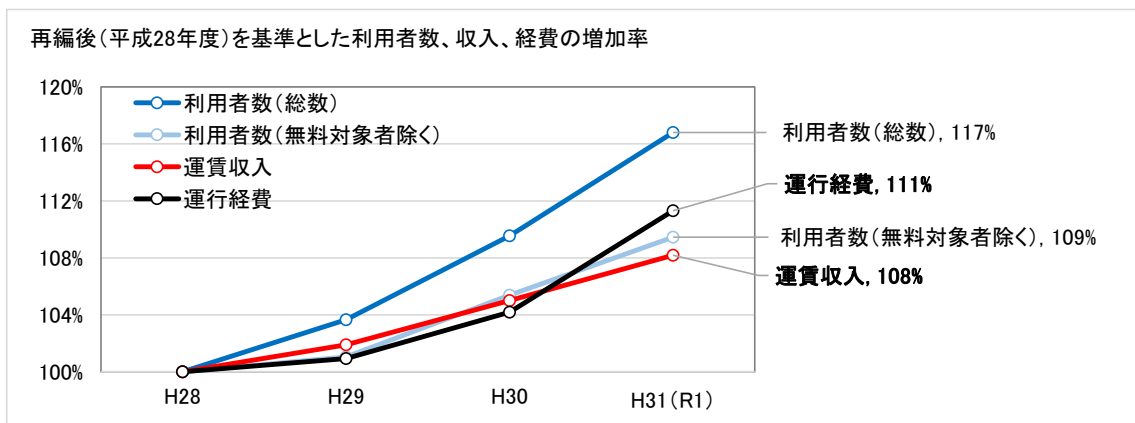


R1 年度：収支率 23.3%
R2 年度：15.3%（参考）

低下

【数値目標の低下の要因】

- 再編以降、運行経費の増分が運賃収入の増分を上回っている（経費は燃料費、人件費などの増加、収入は無料対象者拡大が要因）。



目標 4 公共交通のわかりやすさの向上

目標 5 市民の公共交通に対する認識の向上

目標 6 関係者および施策間の連携による地域の活性化

数値目標 4 市内バスの総合的な満足度の向上を図る

<数値目標設定の考え方>

→きめ細やかな情報提供と市民、地域ぐるみの利用促進の取組により、市内公共交通への満足度の向上が図られる

<数値目標の整理方法>

→市民アンケート調査（平成 25 年度、令和元年度実施）より、民間路線バス、市内循環バスの総合的な満足度で「満足」「やや満足」とする比率より設定

【数値目標の推移】

H25 年度調査：
民間路線バス 29.8%
市内循環バス 9.4%



R1 年度調査：
民間路線バス 29.7%
市内循環バス 8.5%

低下

【数値目標の低下の要因】

- 民間路線バス、市内循環バスともに再編、新規路線の開設等が実施されているが、市民の主要なニーズである運行本数増は未達成のため、満足度がやや減少したと考えられる。

1-6 これまでの取組の実施状況

上尾市地域公共交通網形成計画で整理した取組について、計画策定後の実施状況を以下に示します。

計画策定時は、利用者数が減少傾向にあり、長大路線などの課題が見られた市内循環バスの見直しが急務であったことから、市内循環バスの再編に関連した取組（市内循環バスの再編、市内循環バスでのバスロケーションシステムの導入、総合時刻表や公共交通マップの作成、配布）が主に実施されています。

基本施策	取組実施状況
1. 市内循環バスの再編	<ul style="list-style-type: none">・長大路線の解消を目指し、平成 28 年 2 月より再編運行開始・以降、利用者数は増加傾向・桶川駅への乗り入れを継続中
2. 市内循環バスの再編、民間路線バスの拡充	<ul style="list-style-type: none">・上尾中央病院への市内循環バスの乗り入れを実施・戸崎公園への市内循環バスの乗入れを実施
3. 民間路線バスの拡充	<ul style="list-style-type: none">・桶川駅を起点とした市内運行路線の拡充、西大宮駅からわくわくランドへの新規路線の開設など、民間路線バスの拡充が図られている
4. 駅の交通結節機能の強化	<ul style="list-style-type: none">・原市駅のバリアフリー化の実施
5. タクシーの利用促進	<ul style="list-style-type: none">・市内でのデマンド型交通の実施可能性について検討
6. 公共交通の利便性の向上	<ul style="list-style-type: none">・市内循環バスにおけるバスロケーションシステムの導入・市内循環バスにおける障害者割引の拡充・市内の公共交通の案内として、総合時刻表や公共交通マップの作成、配布
7. 自転車施策との連携	<ul style="list-style-type: none">・実施施策はなし

上尾市地域公共交通網形成計画で整理した取組の実施状況、実施状況を踏まえた今後の継続、発展に関する方向性を以下に示します。

基本施策	事業	実施目標/スケジュール		評価	今後の 進め方	取組実施状況
		短期(1~5年)	中長期			
市内循環 バスの再編	1. 市内循環バスの再編	再編・運行	再々編・運行	○	発展	平成28年2月より再編運行開始、以降、利用者数は増加傾向
	2. 東大宮駅・桶川駅への乗入れ (乗り継ぎ社会実験)	検討・計画	実施	△	検討	引き続き社会実験を実施しており、本格実施は未定
市内循環バス・ 路線バスの再編	3. 新規施設への路線拡充	検討	施設の新設に合わせ、検討・計画・実施	○	継続	平成29年5月に上尾中央総合病院に乗り入れ、令和元年9月に戸崎公園に乗り入れ
	4. フィーダーシステムの強化		検討・計画・実施	○	継続	平成28年2月より市内循環バスの再編運行開始。
民間路線バス の拡充	5. ノンステップバスの導入推進		実施	○	継続	ノンステップバス化はほぼ完了(東武バス44/45、朝日バス58/58、丸建自動車4/5)
	6. 民間路線バスの増便・路線拡充	実施	検討・計画・実施	○	継続	東武バスウエスト、丸建自動車(現丸建つばさ交通)での新規路線を開設
	7. バス停の利用環境の整備 (バス待ちスポットの展開)		検討・計画・実施	△	継続	市内4施設(市役所、わくわくランド、コープ今泉店・ニツ宮店)をバス待ちスポット化
駅の 交通結節機能 の強化	8. 交通結節機能の強化		検討・計画・実施	△	見直し	平成28年2月の市内循環バス再編実施時に乗継券の範囲を拡大
	9. 原市駅のバリアフリー化	実施	完了	○	完了	バリアフリー化実施完了(平成26年度にエレベーターやトイレを整備完了)
	10. ホームドア設置等によるバリアフリー化の向上		協議・実施	△	見直し	ホームドアの設置については、JR東日本に要望書を提出 内方線付き点状ブロック及びCPラインは設置済み
	11. バリアフリー基本構想の調査検討	調査		×	見直し	未実施
	12. 自転車駐車場の整備 (機械式駐輪施設の導入)		計画・実施	△	見直し	民間駐輪場の利用状況調査の実施。導入については、継続して検討
タクシーの 利用促進	13. タクシーの待合環境の整備		実施	×	見直し	未実施
	14. デマンド運行の可能性検証		検討	△	見直し	平成29年度に東松山市、平成30年度に鴻巣市と深谷市を視察。協議会において検討
	15. 福祉・介護タクシーの導入検討		検討	×	見直し	未実施
公共交通の 利便性の向上	16. バスロケーションシステムの導入		検討・計画・実施	○	発展	平成28年度より市内循環バスでのバスロケーションシステムを導入
	17. ICカードの導入検討		検討	△	継続	未導入の運行事業者と継続して協議
	18. 障害者割引運賃制度の拡充		検討・計画・実施	○	継続	平成28年2月の再編実施時からすべての手帳所持者及び第一種身体障害者手帳又は療育手帳 所持者の介護人1名無料に拡充
	19. 高齢者の新たな割引制度や企画キップの検討		検討・計画・実施	△	継続	敬老月間を実施中
	20. モビリティ・マネジメントの実施		検討・計画・実施	○	継続	公共交通マップ、総合時刻表を作成し、市民や新規居住者に配布
	21. 公共交通マップの作成		検討・計画・実施	○	継続	令和元年度より公共交通マップを作成、以降転入者向けに配布
	22. 総合時刻表等の作成		検討・計画・実施	○	継続	平成28年度より公共交通マップを作成、以降市民に毎年配布
	23. 市内循環バス情報誌の発行		検討・計画・実施	×	継続	未実施
	24. 市内循環バス利用啓発イベントの開催		検討・計画・実施	×	継続	未実施
	25. サポーター・応援団の組織化		検討・計画・実施	×	見直し	未実施
自転車施策 との連携	26. サイクル&バスライドの推進		検討	×	見直し	未実施
	27. コミュニティ・サイクルの導入検討		調査・研究	×	見直し	未実施

1-7 計画改訂における留意点の整理

上尾市の公共交通を取り巻く現状、課題、現計画策定後の数値指標の達成状況や取組の実施状況を踏まえ、本計画の策定にあたっての留意点を以下の通り整理しました。

留意点 1 市民ニーズに対応し、将来に渡り持続可能なネットワークの構築

今後の人口減少、高齢者の増加、生活様式の変化、市民のニーズに対応しながら、将来に渡り持続可能な公共交通ネットワークの構築が求められます。

【社会状況の変化】

- ・人口減少時代に突入し、少子高齢化が加速すると想定されています。
- ・新型コロナウイルスの影響で、公共交通の利用者数が減少しており、生活様式の変化も合わせ、今後の公共交通利用は従来と大きく変わることが想定されます。

【公共交通の状況、再編状況】

- ・市内循環バスは、路線の長大化、重複の解消を目指し、平成 28 年 2 月より再編運行を開始しており、利用者数は増加傾向にありました。しかし、新型コロナウイルスの影響で、令和 2 年度は大幅な減少がみられます。
- ・民間路線バスについても、引き続き高頻度で運行されており、市内の幹線的な軸を担っています。

【市民のニーズ】

- ・市内循環バス、民間路線バスともに運行本数増の要望が多くなっていますが、収支率が低い現状を踏まえた慎重な議論が必要です。

留意点 2 個別路線の最適化（重複の解消、移動ニーズへの対応）

民間路線バスと市内循環バスの役割分担を明確化、重複運行の解消による市内循環バスの各路線の最適化が求められます。

【市内循環バスの再編状況】

- ・市内循環バスは、路線の長大化、重複の解消を目指し、平成 28 年 2 月より再編運行を開始しており、利用者数は増加傾向にありました。しかし、新型コロナウイルスの影響で、令和 2 年度は大幅な減少がみられます。
- ・また、市内循環バス同士、市内循環バスと民間路線バスの重複は完全には解消されていない、全路線が上尾駅を起終点とするため路線長が長い、などの課題もあります。

【移動のニーズ】

- ・大石地区などでの地域内の移動ニーズ、大石地区や上平地区、原市地区での近隣市への移動ニーズなど、様々な移動ニーズが見られています。

留意点3 路線情報や運行情報のわかりやすさの確保・強化

これまでの取組（バスロケーションシステムの導入、公共交通マップや総合時刻表の配布）を活かし、よりわかりやすい情報提供が求められます。

【計画策定後の取組実施状況】

- ・市内循環バスではバスロケーションシステムが導入され、市内を運行する民間路線バス、市内循環バスともに運行情報がリアルタイムで確認できる環境が整いました。
- ・また、公共交通マップや総合時刻表など、公共交通に関する案内の発信媒体も充実しつつあります。

【市民のニーズ】

- ・公共交通に対する施策では、公共交通マップや総合時刻表の配布が依然として高い割合を示しています。

【IT技術の進展】

- ・バス情報のオープンデータ化について、標準的な形式が整備され、様々な場面で二次的な利用の環境が整いつつあります。

留意点4 利用しやすい、快適な待合環境の確保

公共交通の主な利用層である高齢者の増加が今後想定される中、引き続き待合環境の確保が求められます。

【計画策定後の取組実施状況】

- ・鉄道駅においては、上尾駅を中心に、バスやタクシーの待合環境の整備（屋根やベンチの設置）が実施されています。
- ・埼玉県取組である「バスまちスポット」の登録については、市内4施設が登録しています。

【市民のニーズ】

- ・今後、増加が想定される高齢者や免許返納者への支援の充実が求められています。

留意点5 市民の利用促進意識の醸成

公共交通の情報を適切に提供し、市民1人1人が公共交通の維持に向け、必要となる取組を実践できる環境が求められます。

【計画策定後の取組実施状況】

- ・公共交通マップや総合時刻表など、市民が公共交通の状況を知り、確認するためのツールの作成を行ってきました。

【市民のニーズ】

- ・市内循環バス、民間路線バスともに運行本数増の要望が多くなっていますが、収支率が低い現状を踏まえた慎重な議論が必要です。

留意点6 今後増加する高齢者の移動の確保

今後、公共交通利用の中心となりうる高齢者や免許返納者に対し、適切な移動サービスの確保、支援が求められます。

【計画策定後の取組実施状況】

- ・高齢者（65歳以上）が市内循環バスを無料で利用できる「敬老月間」を実施しています。
- ・免許返納者に対し、無料乗車券（回数券）の配布と、公共交通の案内を実施しています。
- ・バス待ちスポットの登録、公共交通マップや総合時刻表の配布などを行っていますが、待合環境の改善は課題を残しています。
- ・市内循環バスの再編に伴い、障害者及び介助者への割引の拡充を実施しています。

【市民のニーズ】

- ・公共交通に対し、市内循環バス、民間路線バス以外での対応としては、高齢者向けの移動サービスの充実、免許返納者への支援の充実の比率が高くなっています。

【地域公共交通活性化再生法の改正】

- ・令和2年度に地域公共交通活性化再生法が改正され、鉄道や路線バスを補完し、地域の輸送サービスの総動員による移動の確保が明文化され、今後、これらの資源を活用した細やかなサービスの提供が想定されます。

留意点7 交通モード間の連携

主要な移動手段である鉄道、民間路線バス、市内循環バスについて、タクシーも合わせて交通モード間の連携が引き続き求められます。

【計画策定後の取組実施状況】

- ・IT技術の進展、検索情報の充実で、鉄道とバスを組み合わせた検索などが可能となっていますが、駅でのバス、タクシーの案内は引き続き課題を残しています。

【市民の移動状況】

- ・市内移動の他、さいたま市や都内への移動も多く、鉄道駅までのアクセスとして、徒歩や自転車が多くなっていますが、民間路線バスや市内循環バスも活用されています。

第2章 基本理念、基本方針、目標

2-1 基本理念

上尾市の地域公共交通は、第1章で述べたように、鉄道2路線4駅が存在し、民間路線バス、市内循環バスが市全域を網羅する形で整備されています。

上位計画である第6次上尾市総合計画においては、「安心・安全な暮らし」「誰もが自分らしく」「人とつながりのあるまちへ」「持続可能な未来への責任」をキーワードとし、「みんなでつくる みんなが輝くまち あげお」を将来都市像として掲げています。

本計画では、上位計画を踏襲し、市内の充実した地域公共交通を活用しながら、将来都市像の達成に努めます。

以上の内容を踏まえ、計画の基本理念は、以下の通りとします。

基本理念

「みんなでつくる みんなが輝くまち あげお」

子どもから高齢者まで誰もが快適に移動できる公共交通ネットワークの構築を目指します。

上記の基本理念に基づき、計画を推進していくためには、複数ある公共交通機関が互いに連携しながら、各々が持つ役割を最大限に発揮する必要があります。

そのためには、計画段階において、市民、事業者、行政が互いに連携し、協力し、補完し合う必要があります。

ここでは、上位計画である第6次上尾市総合計画の基本理念の一つである「持続可能な未来への責任」を踏まえ、市民、事業者、行政が各々の役割に基づき協働して、上尾市の地域公共交通を形成していくものとします。

市民、事業者、行政の役割

市民：市民・利用者の視点から、地域公共交通の形成について共に考え支えます。

事業者：安定運行と安全確保に万全を期し、地域公共交通の形成を推進します。

行政：まちづくり施策等とも連携し、持続可能な地域公共交通の形成を実現します。

2-2 基本方針

本計画の基本方針は、基本理念、1章で整理した上尾市の地域公共交通の確保における留意点（計画策定における留意点）を踏まえ、以下の3点とします。

留意点1 市民ニーズに対応し、将来に渡り持続可能なネットワークの構築

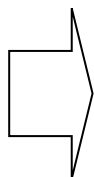
留意点2 個別路線の最適化（重複の解消、移動ニーズへの対応）



方針1 市民が移動しやすい公共交通ネットワークの構築

→今後の上尾市の状況変化、市民ニーズへの対応を行い、将来に渡り持続可能で、市民にとって移動しやすい公共交通ネットワークの構築を図ります。
→個別路線についても、引き続き重複解消や役割分担の明確化、市民ニーズである本数増を目指し、充実を図ります。

留意点3 路線情報や運行情報のわかりやすさの確保・強化



方針2 市民が安心して利用できるわかりやすい公共交通の実現

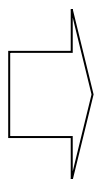
→これまでの取組を更に発展させ、より市民や利用者が公共交通に関連する情報へのアクセス性の確保、わかりやすい情報提供の実施を図ります。

留意点4 利用しやすい、快適な待合環境の確保

留意点5 市民の利用促進意識の醸成

留意点6 今後増加する高齢者の移動の確保

留意点7 交通モード間の連携



方針3 市民・交通事業者・行政間の連携による持続可能な公共交通の実現

→持続可能な公共交通の実現に向け、待合環境の改善、市民意識の醸成、高齢者の移動の確保、交通モード間の連携について、関係者間の連携、各主体における取組の推進を図ります。

<本計画とSDGsの関連について>

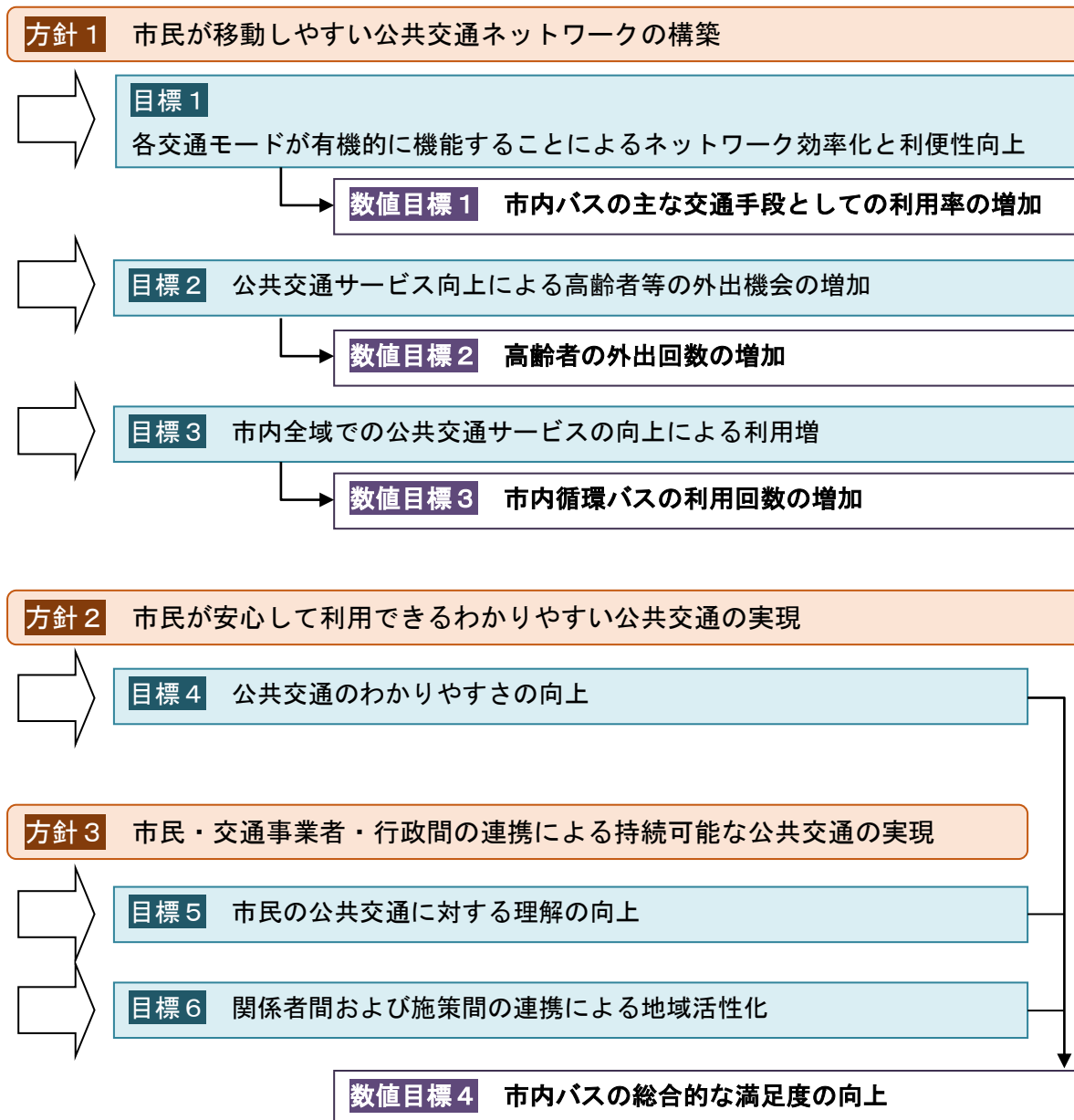
本計画の取組内容は、国連が2015年に定めた「持続可能な開発目標（SDGs：Sustainable Development Goals）」の達成に寄与する内容となります。

以下の17の目標のうち、本計画で取組む各種施策、基本方針、基本理念の実現により、全ての人にとって移動しやすく、住みやすいまちづくりを目指すことから、以下の赤枠で示す2つの目標が関連します。



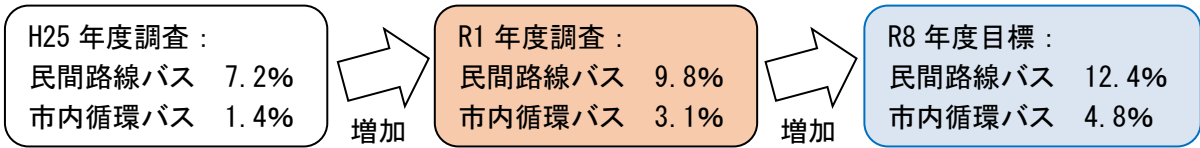
2-3 計画目標と数値指標

前項の基本方針の達成に向け、達成すべき目標とその達成度を測る数値指標は以下の通りとします。なお、目標 1、目標 2、目標 3 についてはそれぞれの数値指標を設定し、目標 4 から目標 6 については、数値指標 4 において評価を行います。



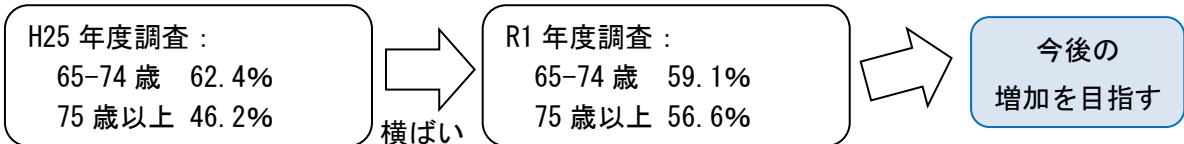
前項で整理した数値指標の詳細は以下の通りです。

数値目標 1 市内バスの主な交通手段としての利用率の増加



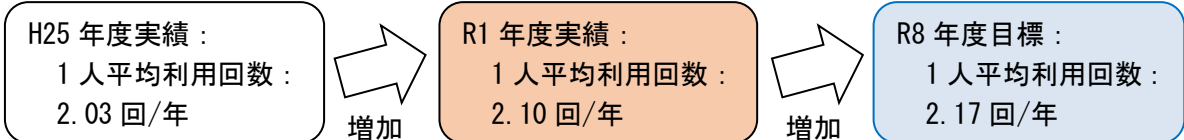
設定の考え方	市内移動の主な手段である民間路線バス、市内循環バスの利用率より、「 目標 1 誰もが利用しやすいネットワークの効率化と利便性の向上」の達成度を評価する
把握方法	市民アンケート調査より把握（主な外出手段として「民間路線バス」「市内循環バス」を選択する方の比率）

数値目標 2 高齢者の外出回数の増加



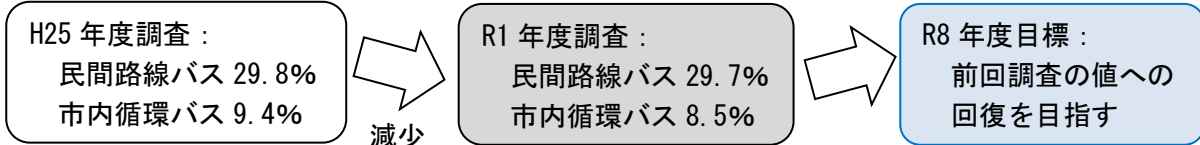
設定の考え方	65歳以上の高齢者の外出状況を把握することで、「 目標 2 公共交通サービス向上による高齢者等の外出機会の増加」の達成度を評価する
把握方法	市民アンケート調査より把握（65-74歳、75歳以上の回答者のうち、外出日数が週3日以上）の比率）

数値目標 3 市民の市内循環バスの利用回数の増加



設定の考え方	市内循環バス「ぐるっとくん」の利用者数を把握することで、「 目標 3 市内全域での公共交通サービスの向上による利用増」の達成度を評価する
把握方法	毎年度の運行実績より整理。

数値目標 4 市内バスの総合的な満足度の向上



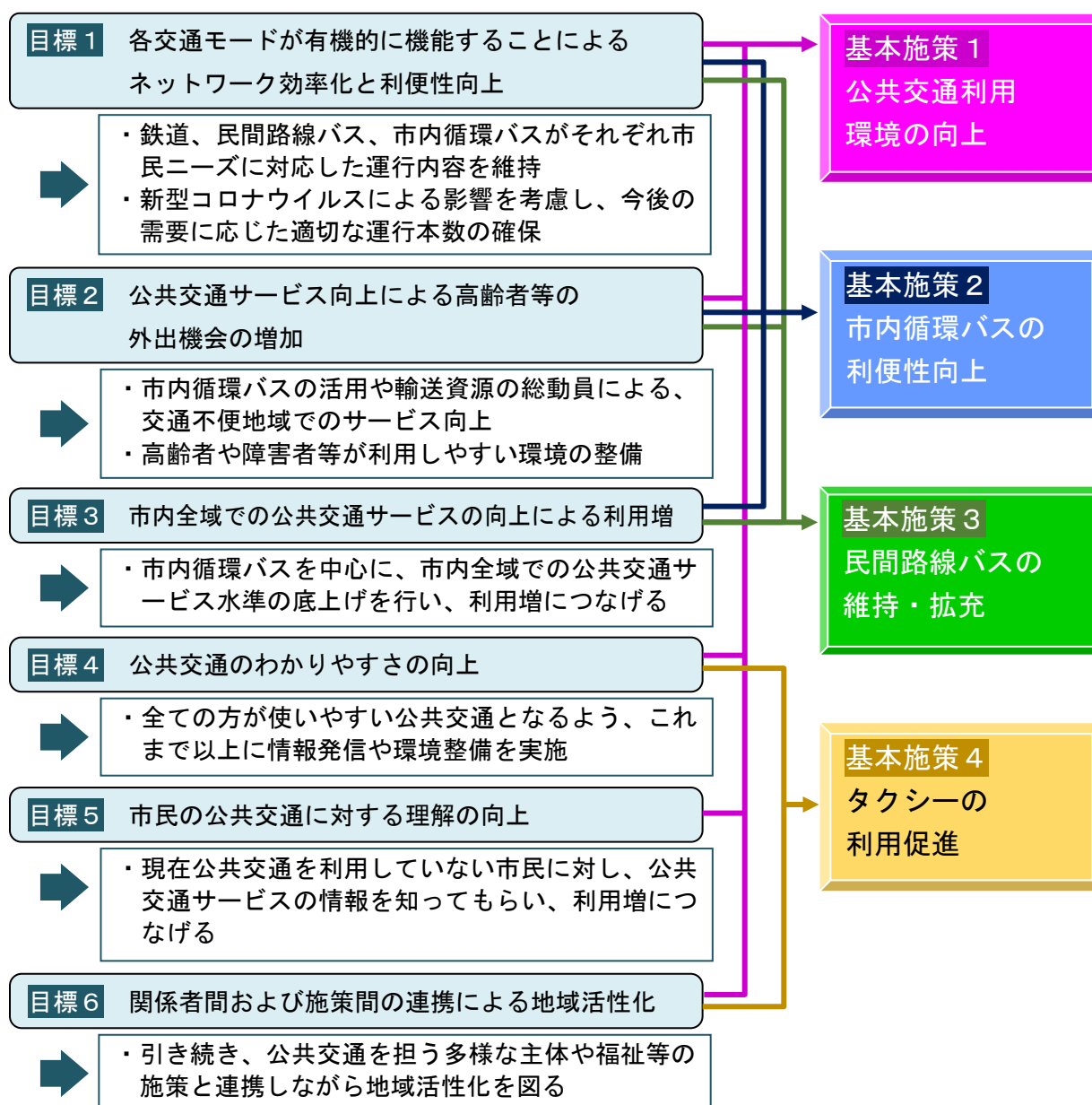
設定の考え方	きめ細かな情報提供と利用促進の取組により、市内公共交通への満足度の向上が図られ、「 目標 4 公共交通のわかりやすさの向上」「 目標 5 市民の公共交通に対する理解の向上」「 目標 6 関係者間および施策間の連携による地域活性化」の達成度を評価する
把握方法	市民アンケート調査より把握（民間路線バス、市内循環バスそれぞれの総合的な満足度の回答結果から、「満足」「やや満足」とする比率）

第3章 施策内容

3-1 今後の上尾市の将来像を踏まえた基本施策の設定

これまでの施策内容の総括、今後 5 年間の上尾市の地域状況の変化、社会情勢の変化を踏まえ、計画の 6 つの目標に対する施策の方向性及び基本施策を以下の通り設定します。

施策の実施状況	● 市内循環バスの再編及び再編に関連する利用促進施策を主に実施
今後の上尾市の地域状況の変化	● 人口減少が本格的に始まり、高齢化の進展、高齢者の増加も加速 ● 高齢者の増加に伴い、免許返納者の増加など、公共交通を必要とする方の増加が見込まれる
社会情勢の変化	● 地域公共交通活性化再生法が改正され、地域資源を総動員した移動手段確保が求められる ● 新型コロナウイルスの感染拡大により、公共交通利用者数の減少、移動の多様化などの生活様式変化が顕著となっている



3-2 施策の一覧

基本施策に対応する各種施策の一覧を以下に示します。

【重点施策】と位置付ける 4 つの施策については、公共交通利用環境の向上や、市内公共交通ネットワークの維持、利便性向上に向け、今後 5 年間で特に重視する施策とします。

各種施策		R4	R5	R6	R7	R8
基本施策 1 公共交通利用環境の向上						
1-1	駅におけるバス案内の強化、見やすさ向上 【重点施策】		検討・計画・実施			
1-2	モビリティ・マネジメントの実施 【重点施策】		検討・計画・実施			
1-3	バス情報の高度化		関係者協議			
1-4	ICカード・キャッシュレス決済の導入検討			検討		
1-5	障害者割引運賃制度の実施			実施		
1-6	交通不便地域における輸送資源を活用した移動手段確保の検討			検討・計画・実施		
基本施策 2 市内循環バスの見直し						
2-1	市内循環バスの再編検討 【重点施策】	再編検討		準備・実施		
2-2	東大宮駅・桶川駅への乗り入れ			実施継続・乗入協議		
2-3	市内の新たな施設へのアクセス性の確保			検討・協議・実施		
基本施策 3 民間路線バスの維持・拡充						
3-1	今後のバス需要に対応した適切な運行本数の検討 【重点施策】			検討・協議		
3-2	ノンステップバスの導入推進			実施		
3-3	バス停の利用環境の整備、改善			検討・計画・実施		
基本施策 4 タクシーの利用促進						
4-1	タクシーの待合環境の向上			検討・計画・実施		
4-2	タクシー車両の有効活用方法の研究			研究		

3-3 施策の具体内容

基本施策 1 公共交通利用環境の向上

施策 1-1 駅におけるバス案内の強化、見やすさ向上【新規】

重点施策

○実施目的

- ・ 駅における民間路線バス、市内循環バスの路線案内、発着案内について、高齢者を含む全市民の利用増、公共交通のわかりやすさ向上を目指す

○実施内容

- ・ 駅における路線案内、のりば案内の強化
- ・ 民間路線バス、市内循環バスの発着案内の強化

■バス路線発着案内の整備例（三島駅）



○実施主体 上尾市・バス事業者・鉄道事業者

○スケジュール R4 R5 R6 R7 R8

検討・計画・実施

施策1-2

モビリティ・マネジメントの実施【継続・発展】

重点施策

○実施目的

- ・市民の公共交通に対する意識改革となるモビリティ・マネジメントを実施し、公共の将来的な利用増、利用維持につなげる

○実施内容

- ・転入者、市民を対象にしたモビリティ・マネジメントの検討、実施
- ・学校教育でのモビリティ・マネジメントの検討・実施（公共交通と自動車の使い分けなど）
- ・公共交通マップ、公共交通の総合時刻表の作成、配布
- ・市内循環バスを活用した利用啓発イベントの企画、実施
- ・ぐるっとくん情報誌などの作成、発行（路線と施設の関係がわかる冊子）

■バス教室の開催例（三郷市 HP より）

URL <http://www.city.misato.lg.jp/item/30348.htm>



■上尾市公共交通マップ



■地域マップの作成例（三島市 HP より）

URL <https://www.city.mishima.shizuoka.jp/ipn046420.html>



■情報誌の作成例（三島市 HP より）

URL <https://www.city.mishima.shizuoka.jp/kouhou/kouhou2018101500.html>



○実施主体

上尾市

○スケジュール

R4	R5	R6	R7	R8
検討・計画・実施				



施策1-3 バス情報の高度化【バスロケ導入から継続・発展】

○実施目的

- ・バス情報のオープンデータ化を推進し、公共交通利用促進や利便性の向上、情報公開による自由な二次的利用の促進を図る

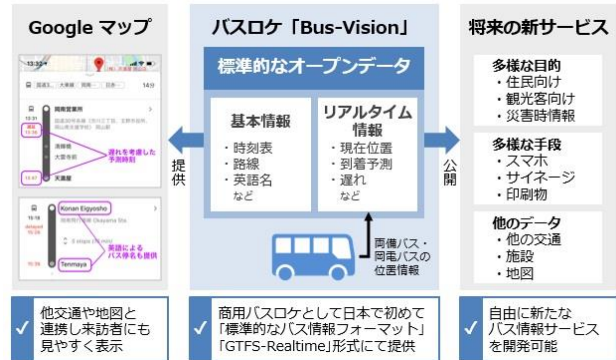
○実施内容

- ・市内の民間路線バス、市内循環バスの運行情報等を標準的なバスフォーマットで作成
- ・バス情報の活用方法について検討

■バス情報のオープンデータ化の

イメージ（両備グループHPより）

URL <https://ryobi.gr.jp/news/4946/>



○実施主体

上尾市・バス事業者

○スケジュール	R4	R5	R6	R7	R8
	関係者間協議				

施策1-4 ICカード・キャッシュレス決済の導入検討【継続】

○実施目的

- ・市内循環バス、タクシーでのキャッシュレス決済等の導入推進により、利便性向上を図る

○実施内容

- ・市内循環バス、タクシーでのICカード、キャッシュレス決済の導入検討

■路線バスでのキャッシュレス決済の事例（羽後交通 HP より）

URL <https://ugokotsu.co.jp/archives/4061>

The advertisement for B.App (Bus Payment App) promotes a cashless payment trial. It features the app interface showing a QR code and a payment screen with a ¥490 discount. The trial period is from January 24 to March 31, 2020. Participants can receive a ¥490 discount on bus fares and have a chance to win a gift (up to 30 winners). The app is available for both Android and iOS. Contact information for support is provided at the bottom.

○実施主体

上尾市・バス事業者・タクシー事業者

○スケジュール	R4	R5	R6	R7	R8
	検討				

施策 1-5 障害者割引運賃制度の実施【継続】					
○実施目的 ・障害者の運賃割引制度を引き続き実施、市民の移動性の向上を図る					
○実施内容 ・市内循環バスにおける障害者、介助者の運賃割引制度の継続					
○実施主体	上尾市				
○スケジュール	R4	R5	R6	R7	R8
	実施				

施策 1-6 交通不便地域における輸送資源を活用した移動手段確保の検討【新規】					
○実施目的 ・市内の地域資源を最大限活用し、既存公共交通（鉄道、民間路線バス、市内循環バス）を補完する地域交通を確保し、市内の移動性の向上に努める					
○実施内容 ・市内各種施設（乳幼児施設、福祉施設、商業施設等）での地域資源活用としての意向確認 ・公共交通による移動が不便な地域における地域資源を活用した移動手段確保の検討 ・移動手段の確保における制度面の検討					
<p>■地域資源の総動員による旅客運送サービスの確保のイメージ（国土交通省資料より）</p> <p>URL https://www.mlit.go.jp/common/001374657.pdf</p>					
○実施主体	上尾市・各種施設				
○スケジュール	R4	R5	R6	R7	R8
	検討・計画・実施				

基本施策 2 市内循環バスの利便性向上

施策 2-1 市内循環バスの再編検討【継続・発展】

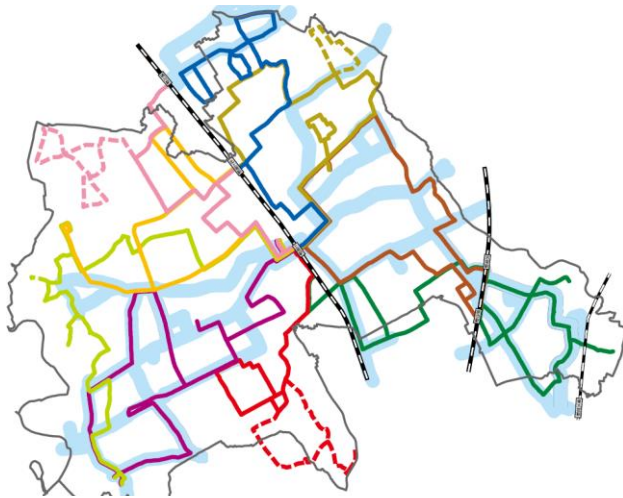
重点施策

○実施目的

- ・市民のニーズに対応した運行内容への再編を行い、市内全体の公共交通ネットワークの効率化と利便性向上、高齢者等の外出機会の増加、市民全体での利用増を促す

○実施内容

- ・必要に応じ、市民や利用者への意向調査を実施
- ・バス事業者との協議、市民への説明を踏まえ、運行再編を実施



市民のニーズに見合う
運行内容への見直し
(運行本数増、ルート見直し、
民間路線バスとの役割分担の
明確化など)



○実施主体	上尾市・バス事業者				
○スケジュール	R4	R5	R6	R7	R8
	再編検討	準備・実施			
	➡				

施策 2-2 東大宮駅・桶川駅への乗り入れ【継続】

○実施目的

- ・市民の目的地の一つとなる桶川駅や東大宮駅への乗り入れ、他の公共交通機関との連携促進を図り、高齢者等の外出機会の増加、市民全体での利用増を促す

○実施内容

- ・JR 桶川駅への乗り入れ、桶川市コミュニティバスとの連携の継続
- ・JR 東大宮駅への乗り入れに向けた協議、検討

○実施主体	上尾市・バス事業者・協議会・さいたま市・桶川市				
○スケジュール	R4	R5	R6	R7	R8
	乗入継続、協議				
	➡				

施策2-3 市内の新たな施設へのアクセス性の確保【新規】

○実施目的

- ・新たな商業施設の開業に伴い、商業施設への公共交通でのアクセス性を高めることで、高齢者等の外出機会の増加、市民全体での利用増を促す

○実施内容

- ・市内で新たな施設が整備された場合は、市内循環バスと民間路線バスが連携し、施設へのアクセス性の向上を検討（施設内への停留所の移設、新たな停留所の設置等）

民間路線バスと連携し、必要に応じ停留所移設や運行内容見直しを実施



○実施主体	上尾市・バス事業者・商業施設				
○スケジュール	R4	R5	R6	R7	R8
	検討・協議・実施				



基本施策3 民間路線バスの維持・拡充

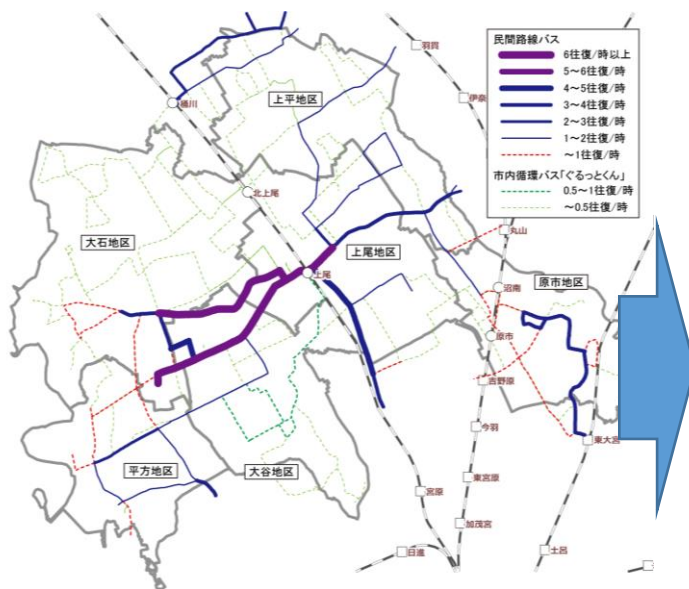
施策3-1 今後のバス需要に対応した適切な運行本数の検討【新規】 重点施策

○実施目的

- ・新型コロナウイルスの感染拡大により、公共交通（特に路線バス）の利用減少が顕著である中、民間路線バスの運行見直しを行うことで、今後も持続可能な公共交通ネットワークを維持する。

○実施内容

- ・利用状況、市民のニーズを踏まえ、将来的に持続可能な運行形態（運行本数、運行時間帯等）の検討、見直し実施
- ・複数会社が運行する区間については、時間調整などを実施し、パターンダイヤ化などを検討
- ・民間路線バス事業者において、民間路線バスとしての事業採算性が見込まれる地域における新たな路線の運行、既存路線での増便等の検討、実施



利用状況、収支状況を踏まえ、維持可能な運行形態（本数、時間帯）への見直しを実施



○実施主体

上尾市・バス事業者

○スケジュール

R4	R5	R6	R7	R8
検討・協議				



施策3-2 ノンステップバスの導入推進【継続】

○実施目的

- ・ノンステップバス導入推進により、高齢者等の外出機会の増加、市民全体での利用増を促す

○実施内容

- ・民間路線バスにおけるノンステップバスの導入推進
- ・導入推進に向けた行政補助の実施

■図 ノンステップバスのイメージ（東武バス、いすゞHPより）

URL <https://www.tobu-bus.com/pc/inquiry/nonstep.html>

<https://www.g-mark.org/award/describe/42611>



○実施主体	上尾市・バス事業者・埼玉県				
○スケジュール	R4	R5	R6	R7	R8
	実施				



施策3-3 バス停の利用環境の整備、改善【継続】

○実施目的

- ・バス停の利用環境の改善により、高齢者等の外出機会の増加、市民全体での利用増を促す

○実施内容

- ・バス待ちスポットの展開
- ・バス停待合環境の向上

■図 バス停での上屋、ベンチ等の設置

（積水樹脂株式会社 HP より）



URL https://www.sekisuijushi.co.jp/products/shelter/product/busstop_passage_shelter/

○実施主体	上尾市・バス事業者・埼玉県				
○スケジュール	R4	R5	R6	R7	R8
	検討・計画・実施				



基本施策 4 タクシーの利用促進

施策 4-1 タクシーの待合環境の向上【継続】

○実施目的

- ・タクシーの利用環境向上により、公共交通の一つであるタクシーの利用向上、市内全体の移動性の向上を目指す

○実施内容

- ・タクシーの乗降ポイントとなる市内の公共施設でのタクシー待合環境の向上
- ・駅における案内の充実（主要施設までの所要時間や料金目安の表示）など

■上尾駅での上屋の整備状況



■タクシー案内の設置例（修善寺駅）



○実施主体

上尾市・タクシー事業者・鉄道事業者

○スケジュール

R4	R5	R6	R7	R8
検討・計画・実施				

施策 4-2 タクシー車両の有効活用方法の研究【新規】

○実施目的

- ・高齢者や障害者等の交通弱者の移動手段確保のため、公共交通の一つであるタクシーの利用向上、市内全体の移動性の向上を目指す

○実施内容

- ・タクシー車両の有効活用方法について、関係者間での情報共有、制度的検討を含めた研究の実施

○実施主体

上尾市・タクシー事業者

○スケジュール

R4	R5	R6	R7	R8
研究				

第4章 計画の進行管理

4-1 計画の推進及び確認体制

上尾市地域公共交通活性化協議会に、道路運送法に基づく地域公共交通会議の機能をプラスし、計画の推進体制を強化します。また、協議会では適宜計画の実施状況を確認し、進行管理を行います。このため、乗降客数の推移や移動実態等の市民ニーズに即した計画実施のための情報収集を行います。

4-2 計画の評価及び見直し

上尾市地域公共交通計画は、実施計画の策定（Plan）、施策・事業の実施（Do）、進行管理・評価（Check）、見直し・改善（Action）を繰り返すPDCAサイクルの考え方により推進します。

（1）Plan（計画）

上尾市地域公共交通計画に基づき、上尾市地域公共交通活性化協議会が具体的な事業の進め方や実施期間等を検討し、実施計画を作成します。

（2）Do（実施）

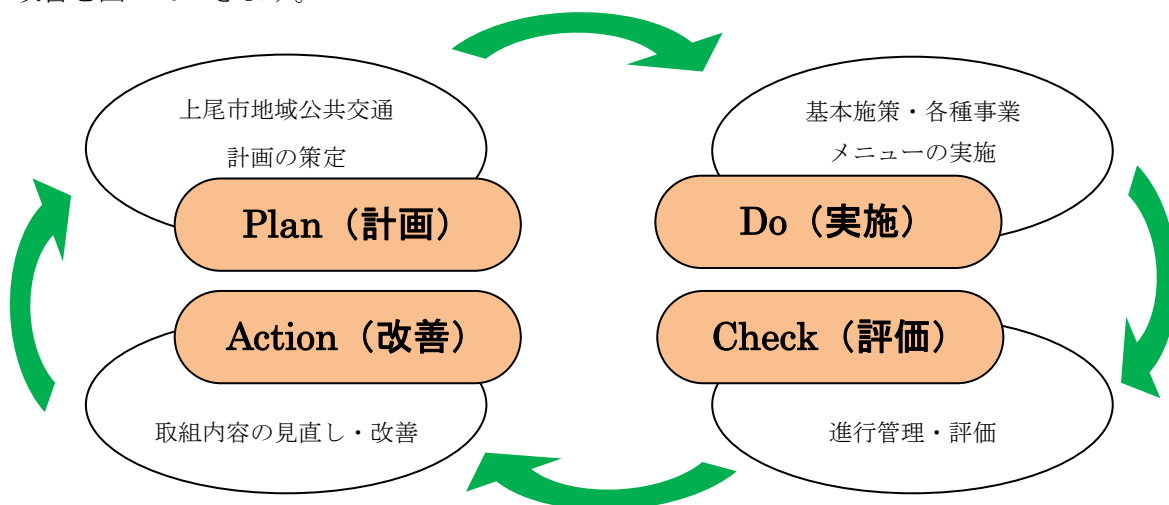
目標を達成するために設定した施策・事業を、計画に沿って実施していきます。なお、本計画の目標達成に効果的につながるよう、各関係者が連携しながら推進します。

（3）Check（評価）

目標を達成するために設定した施策・事業が計画に沿って実施されているか、また、目標が達成されているかについて、適宜進行管理・評価を実施します。目標については、毎年、設定した目標値への達成状況を確認します。

（4）Action（改善）

事業の実施状況や目標の達成状況、さらには社会環境の変化などを踏まえ、施策の見直しや改善を図っていきます。



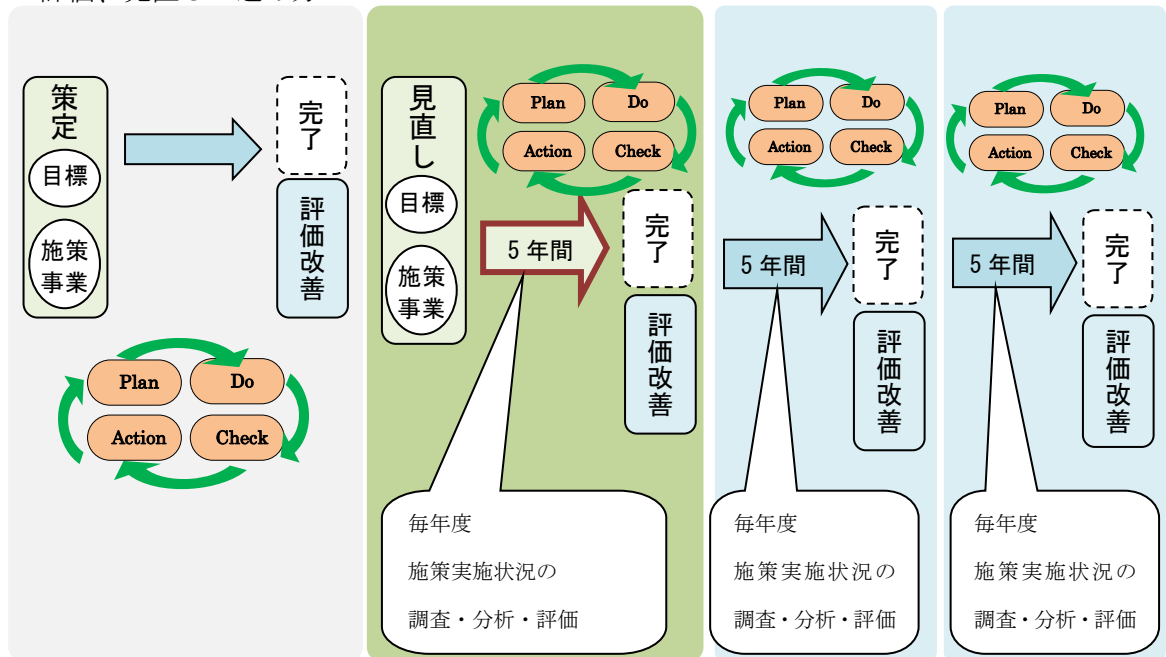
■図 上尾市地域公共交通計画の進行管理イメージ

評価スケジュールは、以下のように毎年度及び5年ごとに評価を行い、必要に応じた事業の見直し等を行うこととします。

<計画の期間>



<評価、見直しの進め方>



評価、改善の視点

- ・基本理念、留意点、基本方針に沿って事業が進められ、そして数値目標が達成されているかを評価・検証を行います。
- ・目標が達成されない項目については、その課題や改善方法について検討を行います。
- ・社会情勢の変化や市民ニーズの変化なども踏まえた、計画変更の必要性についても検討を行います。ニーズ調査は、市民アンケートや市民意識調査等により実施します。
- ・上記を踏まえ、必要に応じた計画や施策の改善を行っていきます。

評価方法

評価にあたっては次の評価指標に基づいて、調査・検証します。

- 評価指標 1 市内バスの主な交通手段としての利用率
- 評価指標 2 高齢者の外出回数
- 評価指標 3 市内循環バスの利用回数
- 評価指標 4 民間路線バス、市内循環バス「ぐるっとくん」の満足度

また、市民の地域公共交通に対する意識や意見・提案について、地域検討会の開催等により把握・検証します。これら検証結果を踏まえ、上尾市地域公共交通活性化協議会において、事業改善方策の検討を行います。

議事 2：バス停の移設について

市内循環バスぐるっとくんのバス停の移設について諮ります。

バス停の移設について

市内循環バスぐるっとくんのバス停の移設のため協議する。

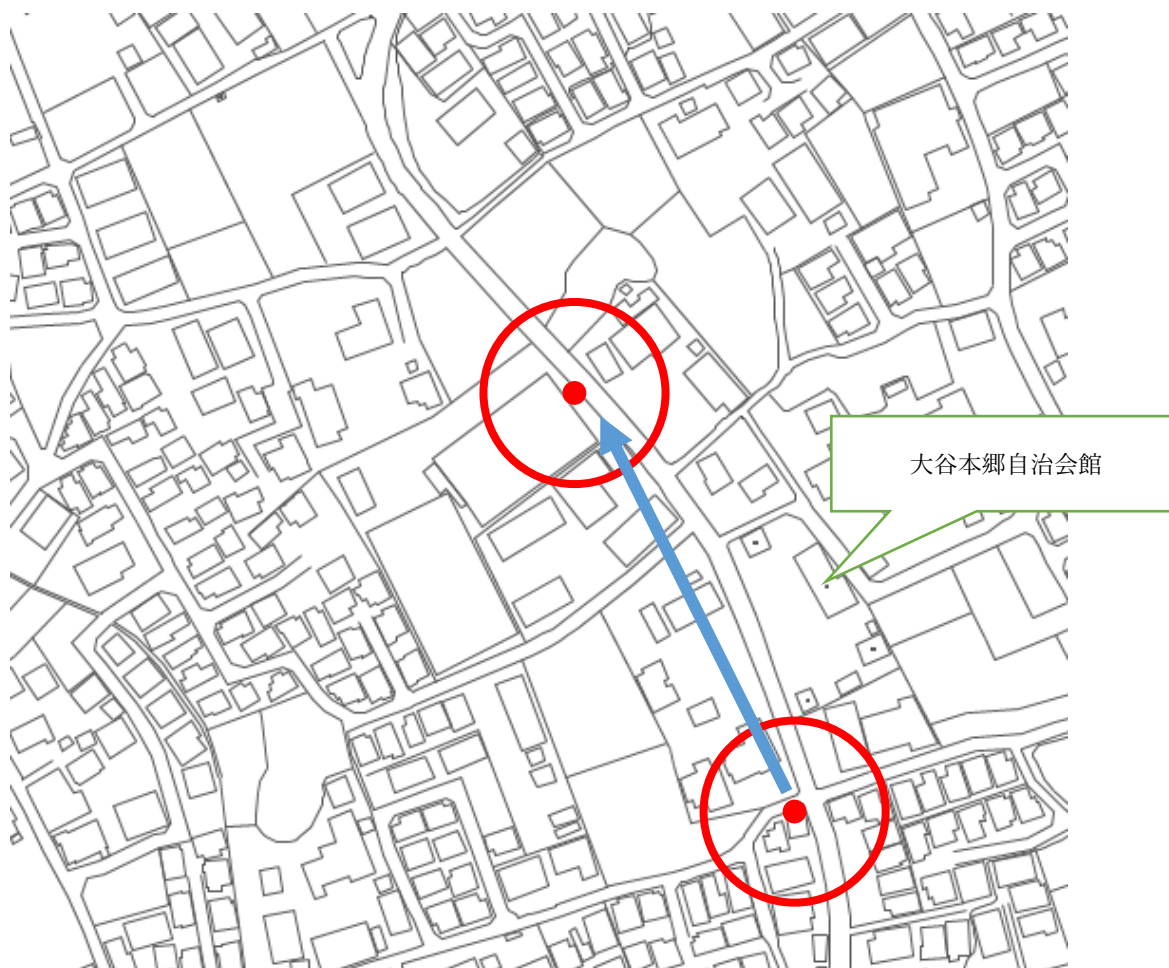
- ①大谷本郷
- ②老丁目東

①大谷本郷（大谷循環）

現在位置：埼玉県上尾市大谷本郷290-5地先

移設先：埼玉県上尾市大谷本郷815-2地先

移設理由：現在位置が交差点にある危険なバス停のため



② 壺丁目東（大谷循環、平方小敷谷循環）

現在位置：埼玉県上尾市大字壺丁目東 1-15 地先

移設先：埼玉県上尾市壺丁目東 37-1 地先

移設理由：現在位置が交差点にある危険なバス停のため

