暮らしに寄り添う交通ネットワーク

館林都市圏地域公共交通計画

第1章　はじめに

(1) 計画の趣旨 ・・・1

(2) 計画の区域と期間・・1

第2章　都市圏の現状分析と公共交通の課題

(1) 地域特性の把握と分析・・・2

(2) 都市圏公共交通の現況把握と分析・・5

(3) 住民アンケート調査・・16

(4) 地域懇談会 ・・27

(5) パーソントリップ調査を用いた移動実態把握 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・31

(6) 上位計画・関連計画におけるまちづくりの方向性・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・40

(7) 都市圏公共交通の現状と課題の整理・・52

第3章　基本理念と基本方針

(1) 基本理念 ・・・54

(2) 基本方針 ・・・55

(3) 路線再編方針と将来像・・・56

第4章　計画目標と事業

(1) 計画目標と取り組み事業の設定 ・・59

(2) 基本方針の実現に向けた取り組み事業 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・61

■基本方針1　利便性の高い広域交通ネットワークの形成 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・61

■基本方針2　利用者の視点に立った生活交通ネットワークの形成・・・・・・・・・・・・・・・・・66

■基本方針3　交通結節点の強化による交通ネットワークの機能向上・・・・・・・・・・・・・・78

■基本方針4　持続可能な地域交通の確保・維持に向けた利用促進策の実施・・・・・・81

■基本方針5　地域の活性化を支えるモビリティの確保・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・85

■基本方針6　計画目標を達成するための進行管理・評価体制の強化・・・・・・・・・・・・88

第5章　目標値の設定と推進体制

(1) 数値目標 ・・・89

(2) 進行管理と推進体制・・92

参考資料

第1章　はじめに

(1) 計画の趣旨

館林都市圏（館林市、板倉町、明和町、千代田町、邑楽町）における公共交通機関は、東武鉄道㈱により伊勢崎線、日光線、佐野線及び小泉線が運行され、路線バスでは広域公共路線バス全８路線と厚生病院シャトル線を自治体主導のもと運行していますが、近年では路線バスの利用者数も伸び悩み、自治体負担は増加傾向にあります。

一方、少子高齢化が進む現代において、誰もが移動しやすい公共交通ネットワークの形成が求められるなか、既存路線だけでは運行地域が限られるとともに、運行頻度も少なく、公共交通の充実した地域とは言えない現状であり、これまで取り組んできた運行経路やダイヤの見直しだけでは、公共交通の充実に関して根本的な改善を図ることが難しい状況です。

そのため、住民の移動手段となる公共交通の利便性・効率性の向上を図り、路線バスだけではなく、福祉輸送やスクールバス、病院の送迎バス等、さまざまな輸送手段との連携を図り、住民の生活圏を把握しながら、まちづくりと一体となった持続可能な地域公共交通ネットワークを再構築する必要性が高まっています。

国では令和２年 11 月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の一部改正が施行されました。これは、自治体が交通事業者をはじめとする地域の関係者と協議しながら、公共交通の改善や移動手段の確保に取り組める仕組みを拡充するとともに、特に地方部などでは、地域の輸送資源を総動員して移動ニーズに対応する取り組みを促すため、持続可能な運送サービスの確保に資する取り組みを推進することを目的としたものです。

このような背景から、「館林都市圏地域公共交通計画」を策定しました。

(2) 計画の区域と期間

計画区域：館林都市圏（館林市、板倉町、明和町、千代田町、邑楽町）

計画期間：令和３年度～令和７年度の５年間

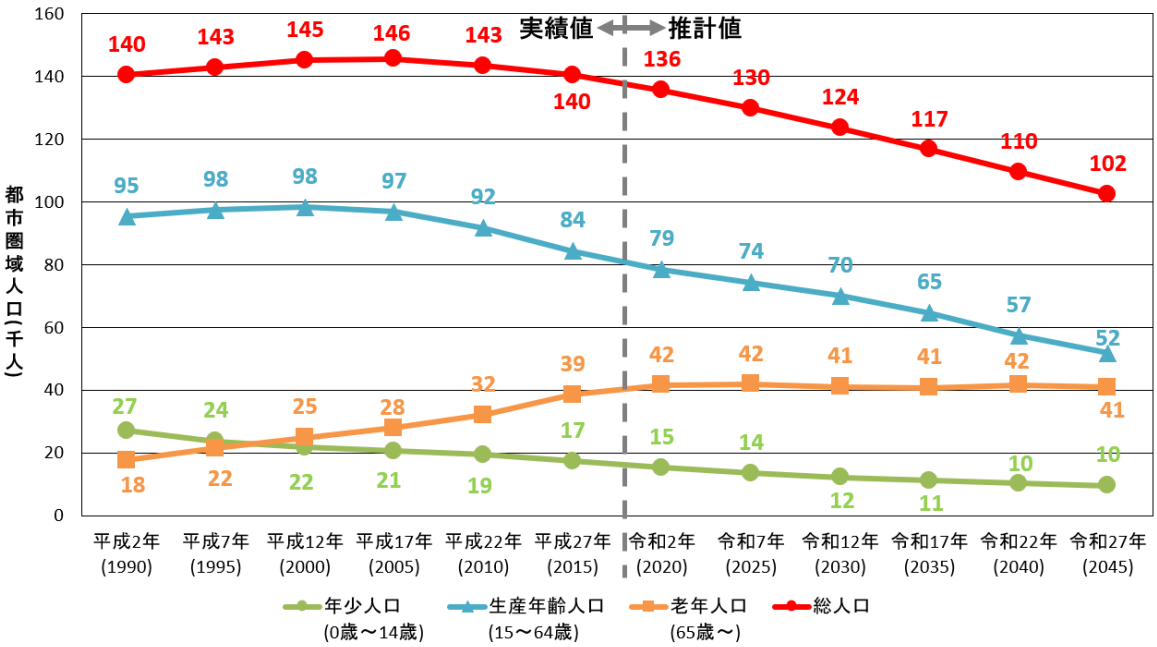
第2章　都市圏の現状分析と公共交通の課題

(1)　地域特性の把握と分析

■人口推移

都市圏の人口は、平成 17 年（146 千人）をピークに減少傾向に転じており、令和 27 年予測値は平成 27 年（140 千人）と比較して 38 千人（27%）減少し、102 千人になると予測されています。今後、年少人口と生産年齢人口の割合が減少し、老年人口の割合が増加すると予測されています。

【年齢３区分別人口推移】

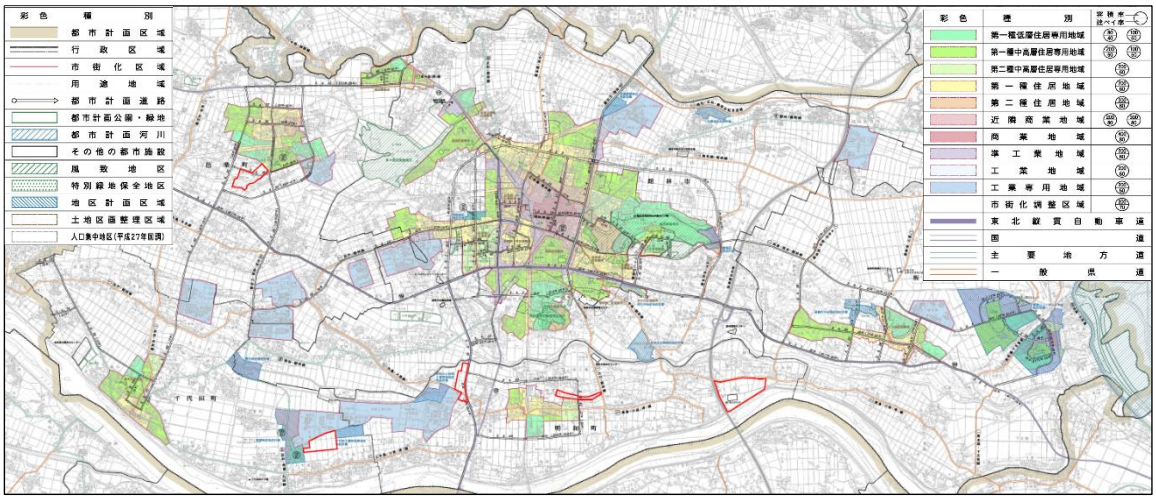


データ：平成 27 年までは国勢調査、令和２年以降は国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成 30 年推計）」

■土地利用

商業系用途が館林市中心部に配置され、工業系用途が周辺の町に配置されています。

【館林都市計画区域】



※令和２年 10 月時点

■生活関連施設の配置

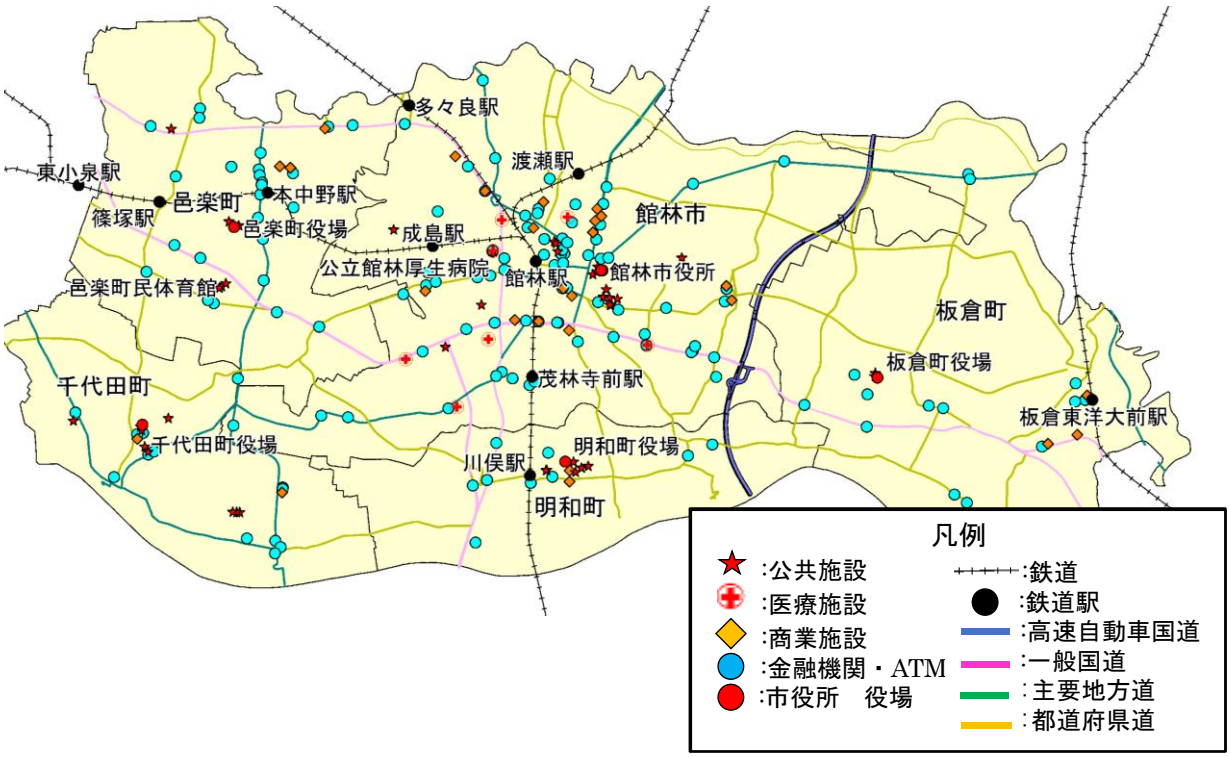
公共施設は、館林市では館林駅東側、邑楽町では役場周辺と町民体育館周辺、他の町では役場周辺に集積しています。

医療施設は、第三次・第二次・初期救急医療機関のいずれかに指定、もしくは 100 床以上を有する病院は、館林市内にのみ立地しています（7 か所）。また、公立館林厚生病院が都市圏の基幹的病院となっています。

商業施設は、大型小売店舗（店舗面積 1,000 ㎡超）は、館林市内に多く立地していますが、板倉町、明和町、千代田町、邑楽町においても数店舗ずつ立地しており、都市圏では 27 か所となっています。

金融機関・ATM は、都市圏内に広く立地しています。

【生活関連施設】



■自動車保有状況

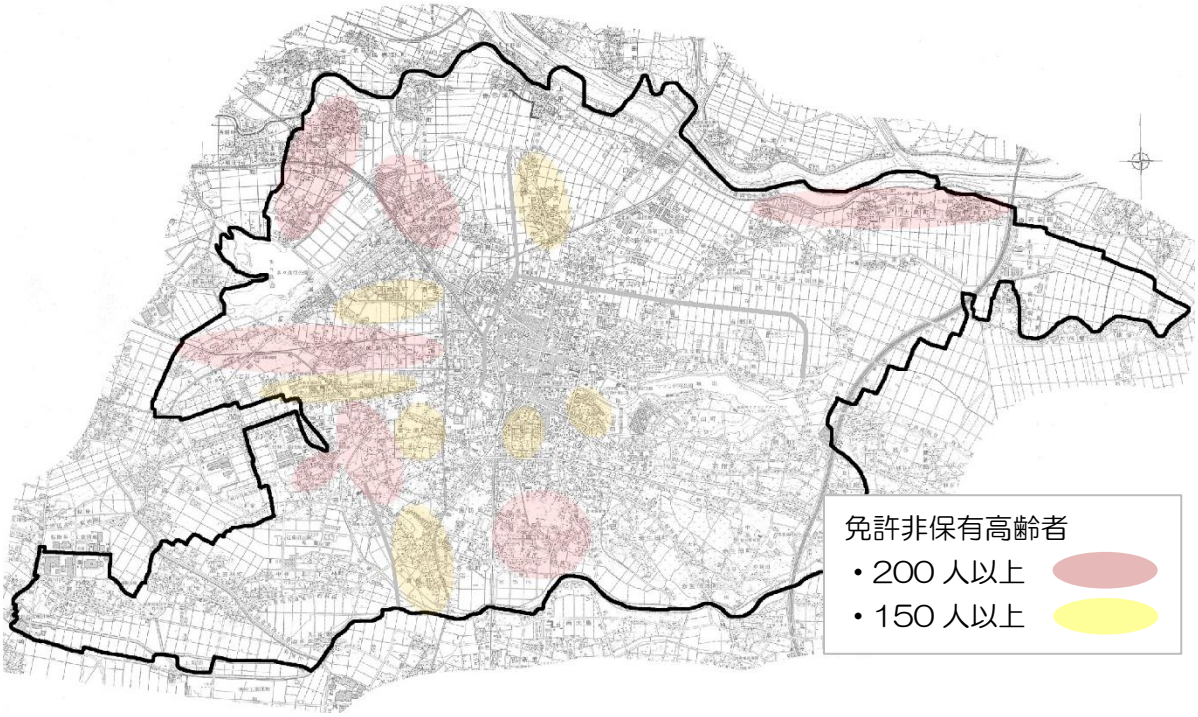
世帯当たりの自動車保有台数は、都市圏平均で 1.68 台と群馬県平均 1.62 台を上回っています。（全国平均 1.05 台）

また、館林市内では 65 歳以上の運転免許非保有者が 200 人以上存在する行政区が複数確認できます。

【世帯当たりの自動車保有台数】

市町	① 自家用 乗用車	② 自家用 軽乗用車	③（①＋②） 自家用乗用車 合計	④ 世帯数	⑤（③÷④） 世帯当たり 自動車台数
館林市	31,630	19,771	51,401	33,061	1.55
板倉町	6,394	3,804	10,198	5,624	1.81
明和町	4,498	3,051	7,549	4,274	1.77
千代田町	5,015	3,347	8,362	4,450	1.88
邑楽町	11,805	7,673	19,478	10,271	1.90
都市圏合計	59,342	37,646	96,988	57,680	1.68
群馬県	874,966	503,275	1,378,241	850,204	1.62
全国	39,221,506	22,339,113	61,560,619	58,527,117	1.05

【行政区別 65 歳以上運転免許非保有者数分布図（参考：館林市）】

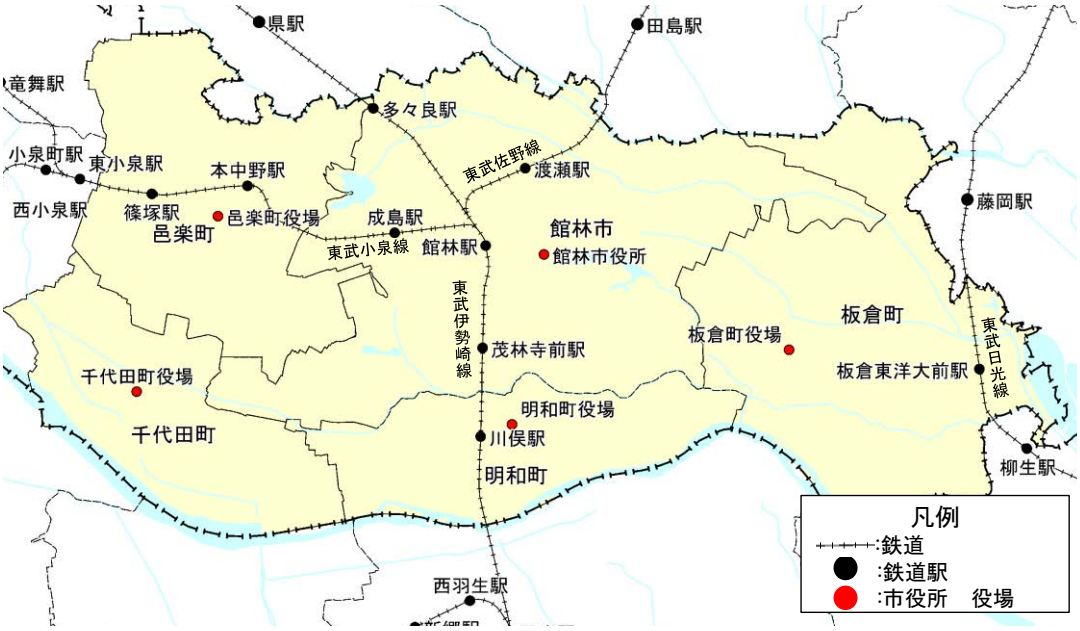


(2) 都市圏公共交通の現況把握と分析

■鉄道

都市圏の鉄道は、館林市、明和町を通る東武伊勢崎線、館林駅を起点とする東武佐野線、東武小泉線、板倉町を通る東武日光線の４路線、９駅から成っています。

【鉄道網】



市町	駅名	路線名（東武鉄道）	運行本数（平日）	１日平均乗降人員（人）
館林市	館林駅	伊勢崎線	上り（浅草方面）：87 本 下り（伊勢崎方面）：68 本	11,125
		佐野線	下り（葛生方面）：33 本	
		小泉線	下り（西小泉方面）：33 本	
	茂林寺前駅	伊勢崎線	上り（浅草方面）：60 本 下り（伊勢崎方面）：63 本	1,640
	多々良駅	伊勢崎線	上り（浅草方面）：46 本 下り（伊勢崎方面）：44 本	629
	渡瀬駅	佐野線	上り（館林方面）：33 本 下り（葛生方面）：33 本	259
	成島駅	小泉線	上り（館林方面）：32 本 下り（西小泉方面）：33 本	1,129
明和町	川俣駅	伊勢崎線	上り（浅草方面）：60 本 下り（伊勢崎方面）：63 本	2,884
邑楽町	本中野駅	小泉線	上り（館林方面）：32 本 下り（西小泉方面）：33 本	1,042
	篠塚駅	小泉線	上り（館林方面）：32 本 下り（西小泉方面）：33 本	216
板倉町	板倉東洋大前駅	日光線	上り（東武動物公園方面）：53 本 下り（日光方面）：52 本	3,996

※運行本数は令和元年 10 月現在、１日平均乗降人員は平成 30 年度データ

■高速バス

高速バスは、館林市役所及び邑楽町役場から羽田空港、成田空港、名古屋・京都・大阪、名古屋・奈良・大阪、仙台までが運行されています。

【高速バス運行状況】

路線（発着地～行先）		往復運行本数
エアポートリムジン	邑楽町役場～館林市役所～羽田空港	4
シルクライナー	邑楽町役場～館林市役所～名古屋・京都・大阪	2
仙台ライナー	邑楽町役場～館林市役所～仙台	1
メープル号	邑楽町役場～館林市役所～成田空港	7

※令和元年 10 月現在

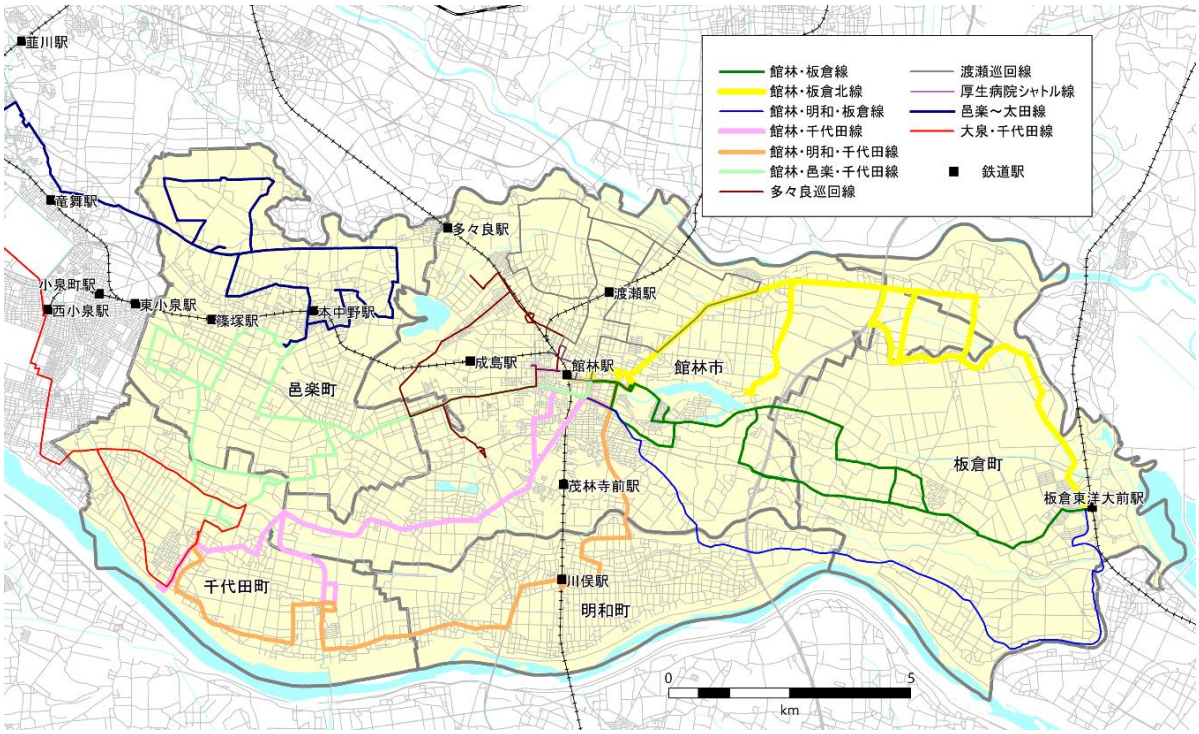
※新型コロナウイルス感染症の影響により減便や運休有り

■路線バス

①バス網

館林市外四町広域公共路線バス（８路線）、厚生病院シャトル線、邑楽～太田線、広域公共バスあおぞらが運行されています。館林市外四町広域公共路線バスは館林駅を中心に都市圏４町への放射状路線や循環線で構成しています。邑楽～太田線は邑楽町～太田市間、広域公共バスあおぞら（大泉・千代田線）は千代田町から大泉町を経由し、太田市を結んでいます。

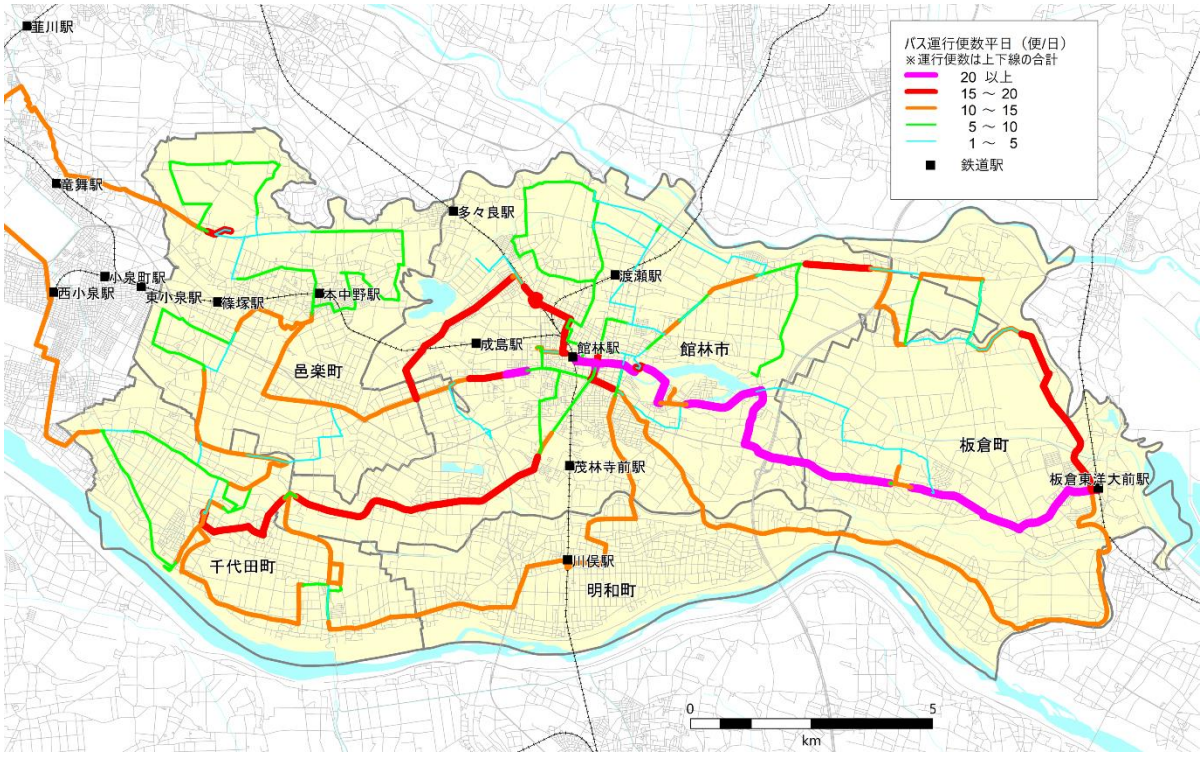
【バス路線網】



②バス運行便数

バスの運行便数は、館林・板倉線が最も多く、平日では上下線合計で１日 32 便で、概ね１時間に１便の運行です。館林市から板倉町・千代田町間を走る路線の運行便数が多い傾向にあります。また、館林・板倉線、館林・千代田線、多々良巡回線以外の路線では、日曜・祝日運休。また、運賃無料の厚生病院シャトル線は、土・日曜・祝日運休となっています。

【バス運行便数】

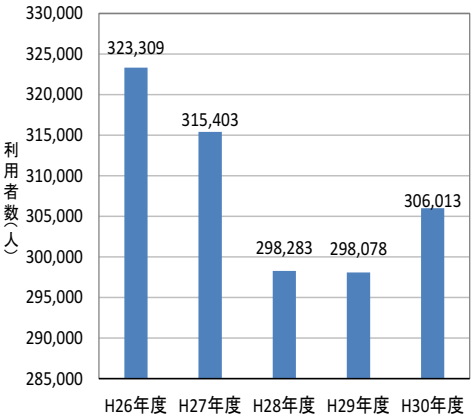


③バス利用者数と収支率

路線バスの利用者数は平成 26 年度から平成 29 年度まで減少していましたが、平成 30 年度から増加に転じています。最も利用者の多い路線は館林・板倉線です。

また、収支率は利用者数に比例しています。

【路線バス利用者数と収支率】



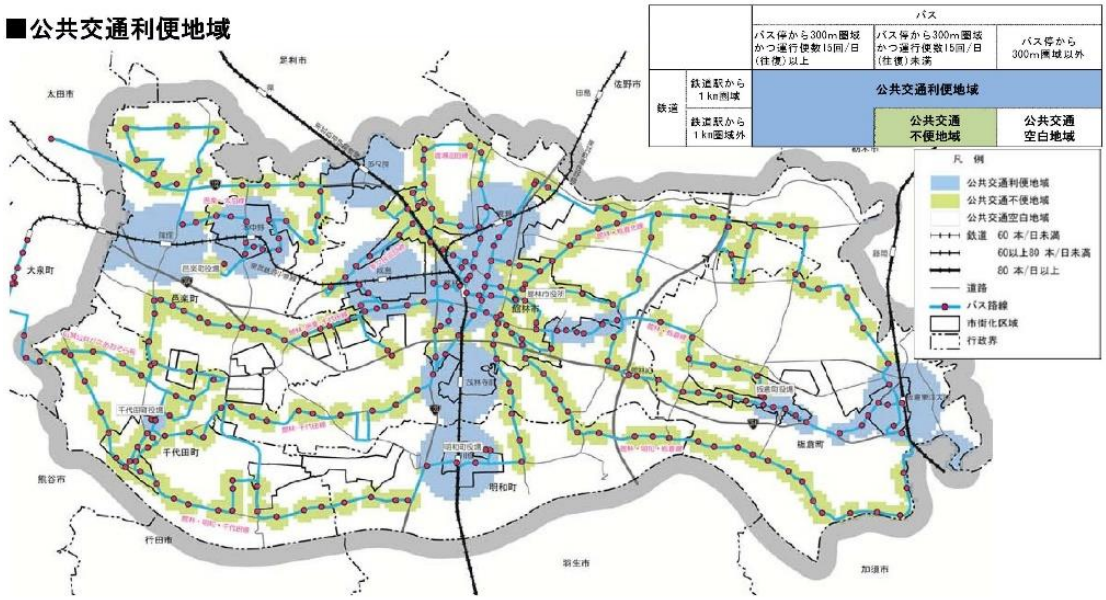
路線	平成 30 年度 利用者数	平成 30 年度 収支率
館林・板倉線	148,651	39.3%
館林・板倉北線	16,283	15.9%
館林・明和・板倉線	15,447	11.8%
館林・千代田線	24,579	20.1%
館林・明和・千代田線	21,188	17.5%
館林・邑楽・千代田線	9,754	11.2%
多々良巡回線	20,135	16.8%
渡瀬巡回線	5,624	7.5%
邑楽～太田線	13,343	15.8%
大泉・千代田線	31,009	32.4%

※新型コロナウイルス感染症の影響により、平成 30 年度までの実績を利用

④館林都市圏広域立地適正化に関する基本方針による定義

「館林都市圏広域立地適正化に関する基本方針」では、公共交通利便地域を「鉄道駅から 1km 圏域もしくは鉄道駅から 1km 圏域外でバス停から 300m 圏域かつ運行便数 15 回/日（往復）の地域」と定め、公共交通不便地域を「鉄道駅から 1km 圏域外かつバス停から 300m 圏域かつ運行便数 15 回/日（往復）未満の地域」と定め、公共交通空白地域を「鉄道駅から 1km 圏域外かつバス停から 300m 圏域以外の地域」と定めています。

【「館林都市圏広域立地適正化に関する基本方針」における公共交通不便地域】



出典：館林都市圏広域立地適正化に関する基本方針（平成 29 年５月）

⑤路線バスの乗降概要

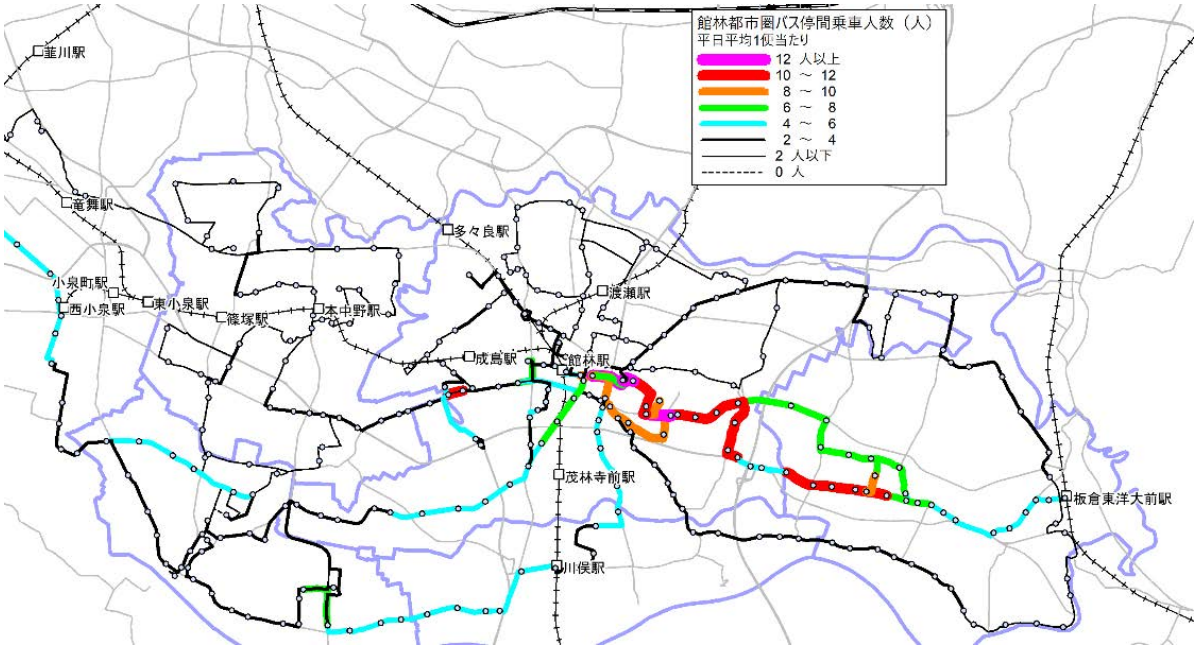
１日当たりの乗車人数では館林・板倉線が最も多く、全体の 46%を占めています。同路線は１便当りの乗車人数が 15 人（全路線平均 6.4 人）、平均乗車密度が 8.8 人（全路線平均 3.6 人）であり、館林駅～板倉高校前間の利用者数が多くなっています。一方で、平均乗車密度が１人以下の路線が２路線あります。

【路線バス乗降調査結果】

路線	総走行距離（km）	往復便数	乗車人数（人）	１便当たり乗車人数（人）	平均乗車密度（人）
館林・板倉線	479.8	32	479.0	15.0	8.8
館林・板倉北線	272.2	14	60.0	4.3	2.2
館林・明和・板倉線	250.8	14	55.4	4.0	2.2
館林・千代田線	260.0	16	105.8	6.6	3.4
館林・明和・千代田線	202.8	10	106.2	10.6	4.3
館林・邑楽・千代田線	232.2	12	49.0	4.1	1.8
多々良巡回線	172.3	15	73.0	4.9	2.0
渡瀬巡回線	144.4	11	20.2	1.8	0.7
厚生病院シャトル線	54.1	22	20.2	0.9	0.8
邑楽～太田線　※	225.6	11	36.0	3.3	1.3
大泉・千代田線　※	184.3	10	70.6	7.1	3.8
全路線合計	2,478.6	167	1,075.4	6.4	3.6

※　平日１日当たり平均（令和元年 10 月７日～11 日の平均）
※　平日１日当たり平均（平成 29 年６月１日～14 日の平均）
※　１日当たり平均（平成 30 年８月～９月の計 19 日間の平均）

【バス停間乗車人数（平日平均１便当たり）】



※広域公共バスあおぞら（大泉・千代田線）は土日・休日含め平均１便当たり

■デマンド型交通

デマンド型交通（区域型運行）は、明和町において「チョイソコめいわ」と「ラクシー」が運行されています。

※デマンド型交通：利用者の事前予約（デマンド）に応じて、乗降場所、出発時刻などを適宜決定して運行する交通サービスのことです。

【デマンド型交通運行一覧】

デマンド型交通	運行形態
チョイソコめいわ（明和町） ※実証実験中 （令和５年３月まで）	運行区間：町内の指定停留所間 運行日時：８：30～16：30（月曜日～金曜日） 運　　賃：実証実験中は無料 対　　象：会員制 乗 降 場：路線バス停留所、ゴミステーション等 予　　約：事前に電話で予約、乗り合いで送迎
ラクシー（明和町） ※実証実験中 （令和５年３月まで）	運行区間：会員自宅～町内外指定停留所 運行日時：８：30～17：00（月曜日～金曜日） 運　　賃：令和３年４月から 5,000 円／月（定期券） 5,000 円分（回数券／500 円券 10 枚） 対　　象：会員制 乗 降 場：会員自宅、公立館林厚生病院など登録施設 予　　約：事前に電話で予約、乗り合いで送迎

■タクシー

タクシー事業者は４社あり、合計 100 台以上の車両が運行しています。

【タクシー保有台数】

タクシー会社	台数
つゝじ観光バス株式会社　館林タクシーセンター	51 台
有限会社北関東観光	36 台
日本中央交通株式会社　館林営業所	16 台
株式会社明和交通	11 台

※令和元年 12 月時点

※日本中央交通株式会社　館林営業所は令和３年３月をもって営業停止

■施設送迎バス及びスクールバス

施設送迎バスは、慶友整形外科病院、慶友整形外科クリニック、宇沢整形外科の３病院と館林駅を結ぶ送迎バスが運行されています。

また、板倉ゴルフ場、板倉東洋大前駅を結ぶ送迎バスが運行されています。

スクールバスは、館林駅を中心として、都市圏内外の中学・高校・大学で運行されており、都市圏内の小学校では板倉町がスクールバスを運行しています。

【施設送迎バス運行一覧】

施設名・路線名	路線等
慶友整形外科病院	館林駅～宇沢整形外科・慶友整形外科クリニック・慶友整形外科病院
板倉ゴルフ場	板倉東洋大前駅～板倉ゴルフ場

【スクールバス運行一覧】

学校名	行先
東洋大学(板倉キャンパス)	館林駅
群馬県立館林特別支援学校	千代田町役場
開智未来中学・高等学校	館林駅東口、板倉東洋大前駅
関東学園大学附属高等学校	館林駅西口、板倉東洋大前駅 板倉中央公民館 楠町（アゼリアモール）
佐野日本大学高等学校 佐野日本大学中等教育学校	館林駅東口、板倉東洋大前駅
白鷗大学足利高等学校	板倉東洋大前駅 セブンイレブン板倉ニュータウン店
白鷗大学足利高等学校 (富田キャンパス)	館林駅、板倉東洋大前駅 フライングガーデン邑楽町店 セブンイレブン邑楽中野横町店 〃　　板倉内蔵新田店 〃　　板倉ニュータウン店
足利大学附属高等学校	千代田町役場
常盤高等学校	館林駅西口 明和町役場、千代田町役場、邑楽町役場
板倉町小学校スクールバス (西小学校、東小学校)	さくら西岡コース、みどり細谷コース きいろ飯野コース、あお下五箇コース
佐野清澄高等学校	板倉東洋大前駅

■その他の交通機関

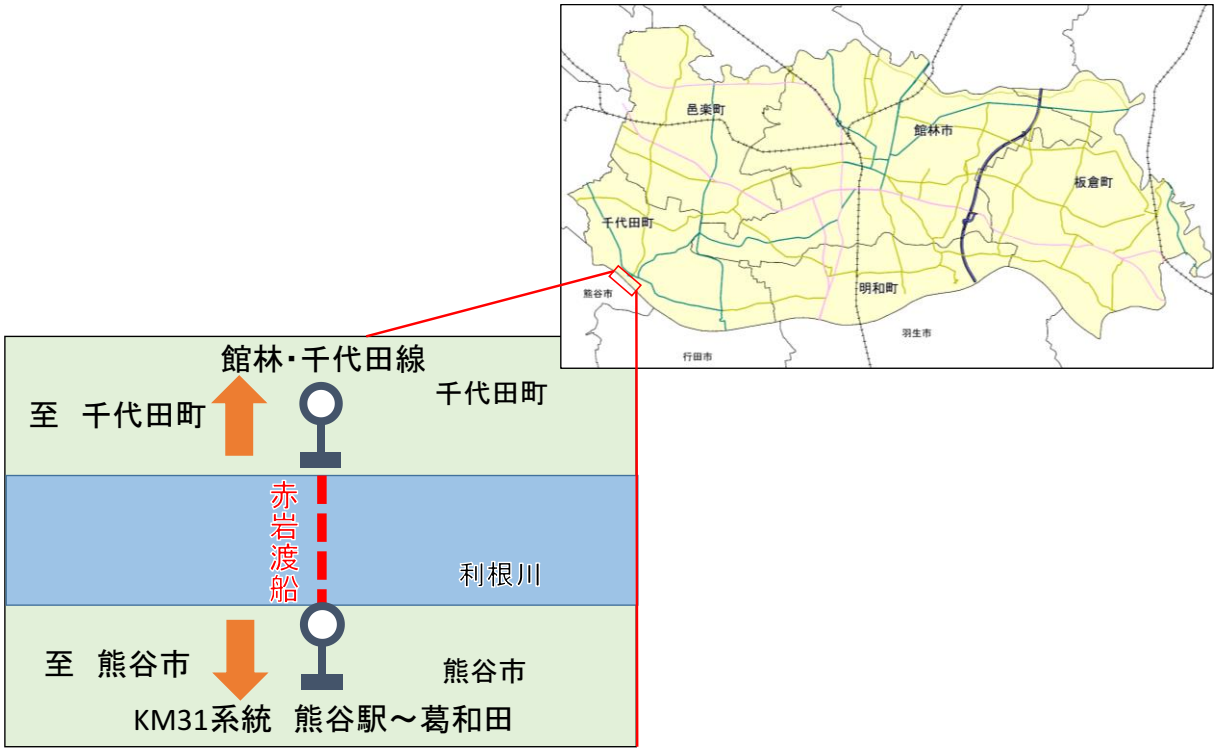
赤岩渡船は千代田町赤岩から埼玉県熊谷市葛和田をつなぐ主要地方道熊谷・館林線上で運行されています。

【赤岩渡船運行概要】

千代田丸

新千代田丸

出典：千代田町ホームページ



※路線バス⇔渡船⇔路線バスの連絡により県境を結んでいる

■高齢者等支援･運転免許返納事業

【高齢者等支援事業・運転免許返納事業一覧】

市町	事業名	対象者	助成内容
館林市	高齢者通院等タクシー助成事業	70 歳以上のかた	タクシー券 500 円×24 枚＝12,000 円
	いきいきタクシー料金補助事業	要介護・要支援者、障がい者、ひとり親	タクシー券 500 円×36 枚＝18,000 円
	高齢者路線バス無料定期券交付事業	70 歳以上で運転免許非保有かつ同一世帯に運転できる人がいないかた	路線バス定期券 申請ごとに６か月分
	高齢者運転免許自主返納支援事業	70 歳以上で運転免許を返納したかた	タクシー券 500 円×24 枚＝12,000 円
板倉町	福祉タクシー料金支援事業	70 歳以上のみの世帯、障がい者、ひとり親、運転免許を返納したかた	タクシー券 500 円×48 枚＝24,000 円 免許返納は 24 枚 12,000 円
明和町	福祉タクシー利用料助成事業	70 歳以上のみの世帯、70 歳以上と 65 歳以上の者の２人暮らし世帯、障がい者、ひとり親、生活保護受給世帯	タクシー券 初乗り料金分×36 枚
	高齢者運転免許自主返納支援事業	70 歳以上で運転免許を返納したかた	タクシー券 500 円×24 枚＝12,000 円
千代田町	福祉公共交通利用料補助事業	75 歳以上で１人暮らし世帯等、障がい者、妊産婦	公共交通機関利用代金の 1/3 補助 年間上限 24,000 円
	歩行補助用電動車等購入費補助事業	65 歳以上のかたや障がい者のかたで、自動車の運転ができないかた、運転免許を自主返納されたかた、自動車を所有していないかた	電動車等購入費の 1/3 補助 対象物件による補助限度額あり
	遠距離通学者助成事業	15 歳以上 30 歳未満で電車を利用して町外へ遠距離通学をするかた	定期券購入費の 1/2 補助 月額上限あり
邑楽町	福祉タクシー推進事業	70 歳以上のみの世帯、障がい者(自動車税の減免を受けていないかた)、日中 70 歳以上の世帯(月２回以上通院しているかた)で免許・車両を所有していないかた、運転免許を返納したかた	タクシー券 400 円×48 枚＝19,200 円

■地域特性や公共交通の現況データ等のまとめ

【地域特性や公共交通の現況データ等からみた現状と課題】

区分	現状と課題
地域特性	・令和 27 年に人口が 27%減少し、都市圏全体で約 10 万人となる可能性 ・商業施設、医療施設、金融機関等の生活関連施設は、館林市に多く立地し、都市圏内にも点在、拡散している ・世帯当たりの自動車保有台数が群馬県平均より高い ・館林市では 65 歳以上の約 34%が運転免許非保有者となっている 【課題】 ・人口減少により市街地が縮小する都市構造への対応 ・マイカーから公共交通への転換 ・高齢者や運転免許非保有者等交通弱者に対する移動手段確保
公共交通	（鉄道・高速バス） ・鉄道は南北方向を中心に整備されており、東西方向の輸送に弱い ・高速バスの発着地は館林市役所と邑楽町役場の２か所 （路線バス） ・広域連絡と町内巡回の役割を合わせもった路線が多く、迂回感が強い ・一部路線を除き、運行間隔が１時間以上及び日曜・祝日運休 ・全体的に低い収支率 ・交通不便地域や交通空白地域の人口が多い ・平均乗車密度が１人未満の路線がある （デマンド型交通） ・明和町で会員制のデマンド型交通を実証実験中 （タクシー） ・都市圏内の事業者で 100 台以上保有 （施設送迎バス等） ・施設送迎は病院やゴルフ場などで運行 ・スクールバスは都市圏内外の中学高校大学と、板倉町小学校で運行 （その他） ・千代田町の渡船により、埼玉県への乗り継ぎが可能 （高齢者等支援制度） ・各市町でタクシー利用助成等の高齢者等支援実施 【課題】 ・鉄道など都市圏外への移動手段の確保維持 ・広域路線バスによる東西方向の輸送力強化 ・迂回感の少ない路線への改善 ・運行便数の充実 ・公共交通不便地域や空白地域の解消 ・運行収支率の改善（生産性の向上） ・利用者増につながる運行サービス水準の向上 ・各種交通モードの役割分担と連携強化 ・タクシー助成など交通弱者支援制度の効果的な活用

(3) 住民アンケート調査

■実施概要

公共交通に関する意識・意向調査を目的に住民アンケートを実施しました。

①対象と調査方法

- 対象者
  都市圏在住の 15 歳以上 2,200 名（住民基本台帳より無作為抽出）
- 調査方法
  郵送配布

②設問内容

- 日常生活における移動について困っている事項や、公共交通の利用意向等を把握することに重点を置きました。

【設問概要】

- 個人属性（居住地、年齢、外出頻度等）
- 路線バスに対する認知度（バス停位置、時刻表など）
- バスの満足度
- 望むバスサービス
- バスの乗り換えの受容性
- 小型乗り合い交通の受容性
- 通院、買物等の外出が思うようにできているかとその理由
- 自動車による送迎の受容性
- 運転免許返納に対する考えときっかけ
- バスで行きたい施設
- 乗ってみたいバスのアイデア

③調査実施結果

- 配布回収期間
  令和元年 12 月 13 日～
  令和２年１月 15 日
- 回収数　881 票
- 回収率　40.0%

館林都市圏　公共交通に関する住民アンケート調査票

ご回答は、あて名にあるご本人がご記入くださるようお願い致します。ただし、あて名の方が回答できない場合は、ご家族の方が回答して下さるようお願い致します。なお、アンケート用紙や封筒へのお名前の記入は不要です。

§１　回答するご本人についてお聞きします。

性別	1．男性　2．女性　3．その他※	年齢	歳
お住まいの郵便番号	－		
お住まいの町名	市・町　町・大字・字　丁目	中学校区	中学校区（不明の場合は不要）
職　業（該当するもの1つに○）	1．会社員・公務員・団体職員　2．自営業（農林業・商工業など） 3．学生・生徒　4．アルバイト・パート　5．専業主婦（夫） 6．無職　7．その他（　）		
運転免許証（該当するもの1つに○）	1．所持している　2．自主返納した　3．所持していない（失効も含む）		
普段利用している車両（該当するものすべてに○）	1．自動車　2．自動二輪・原付バイク　3．自転車 4．シニアカー　5．車両は利用しない		
日頃の外出頻度（該当するもの1つに○）	1．週５日以上　2．週３～４日　3．週１～２日 4．月２～３日　5．月１日程度　6．月１日未満		

※性別の「３．その他」とは、性的マイノリティを考慮した選択肢です。戸籍上の区分とは別にご自身の主観によりご記入ください。

§２　公共交通についてお聞きします。

問１　自宅周辺を運行している路線バスについてお聞きします。該当する番号1つに○印をつけてください。

①自宅の最寄バス停の位置を知っていますか	1．知っている（バス停まで約　m） 2．知らない
②自宅の最寄バス停の名称を知っていますか	1．知っている　2．知らない
③バスの行き先を知っていますか	1．知っている　2．知らない
④バスの時刻表を知っていますか	1．知っている　2．知らない
⑤バスの運賃を知っていますか	1．知っている　2．知らない
⑥よく行く施設がバスで行けるかを知っていますか	1．知っている　2．知らない
⑦バスの乗り方を知っていますか	1．知っている　2．知らない
⑧ぐんま乗換コンシェルジュを知っていますか	1．知っている　2．知らない
⑨バス予報（バスロケーションシステム）を知っていますか	1．知っている　2．知らない

問２　普段、路線バスを利用していますか。該当する番号1つに○印をつけてください。利用している場合にはその路線バスの番号すべてに○印をつけてください。

1．バスを利用している　→　最も利用している下記路線バスの番号1つに○印をつけてください。
2．バスはほとんど利用しない→　設問３へ

1．館林・板倉線　2．館林・明和・千代田線　3．館林・板倉北線　4．館林・邑楽・千代田線
5．館林・明和・板倉線　6．多々良巡回線　7．館林・千代田線　8．渡瀬巡回線
9．厚生病院シャトル　10．邑楽～太田線　12．大泉・千代田線

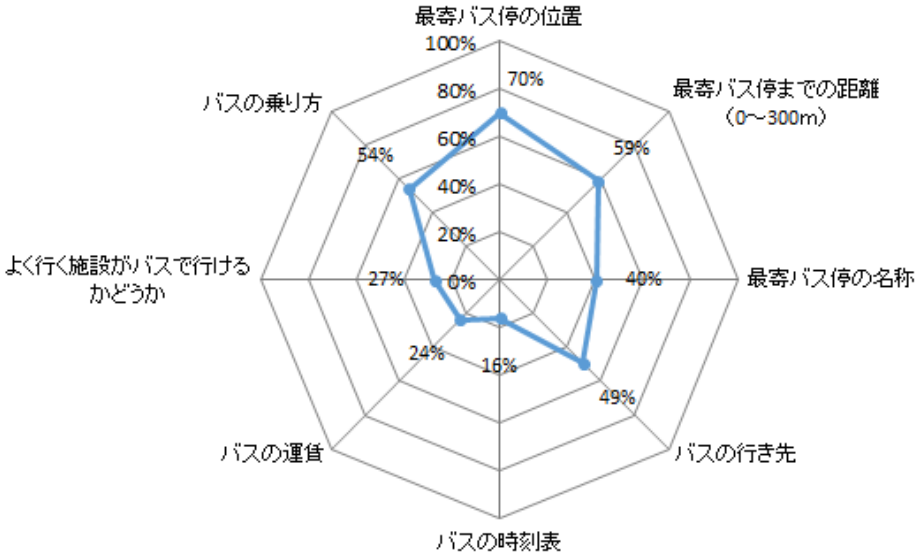
※住民アンケート調査票（1 枚目/4 枚中）

■集計結果

①回答者の個人属性

性　別	・全体で男性 44%、女性 54%と女性の割合がやや高くなっています。館林市では男性 50%、女性 49%とほぼ同比率となっています。
年　代	・全体で 60 歳以上が 53%を占めています。千代田町では 60 歳以上の割合が 61%となっています。

②路線バスの認知度



●バス予報（バスロケーションシステム）

※スマホやパソコンなどで、バスの位置情報を利用者自身が確認できるサービス

・バス予報の認知度は全体で 3%と非常に低く、バス利用者でも 18%と低い状況です。

●ぐんま乗換コンシェルジュ

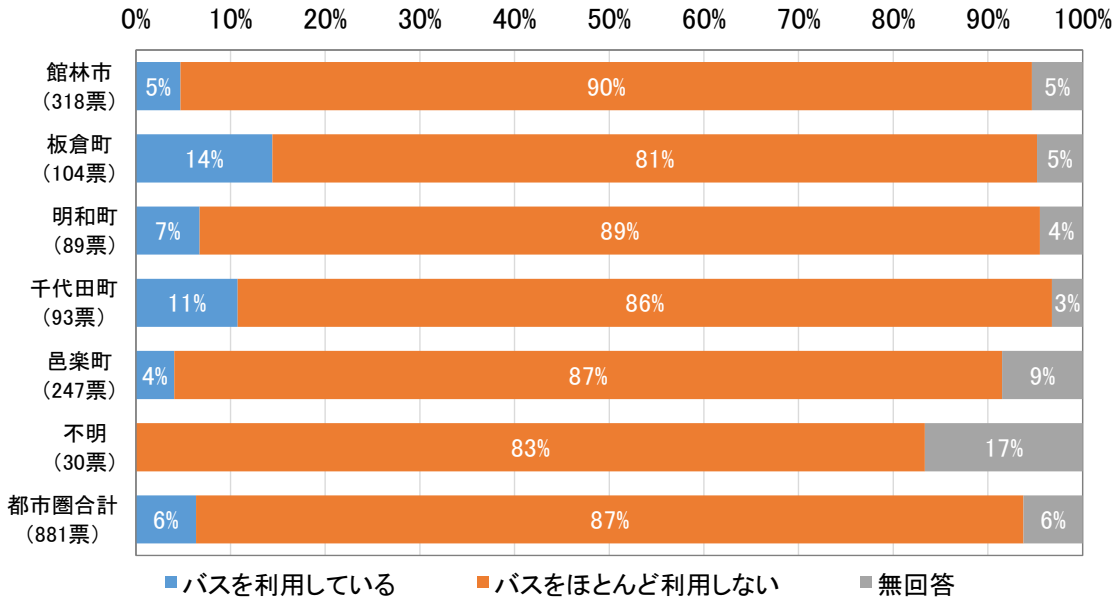
※群馬県内の鉄道、路線バスに対応した路線検索アプリ

・ぐんま乗換コンシェルジュの認知度は全体で 4%と非常に低く、バス利用者でも 23%と低い状況です。

③路線バスの利用状況

●路線バスの利用有無

・路線バスの利用率は全体で 6%と低い状況ですが、板倉町は 14%、千代田町は 11%と比較的高い状況となっています。



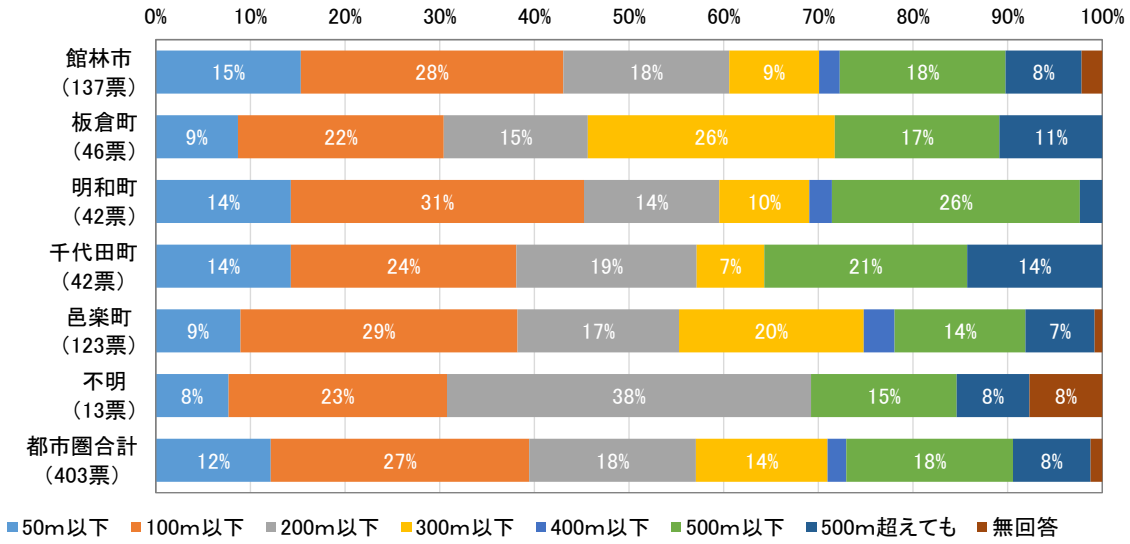
④路線バスのサービス許容範囲

●バス停までの距離による利用意向

・バス停までの距離が近ければ利用したいかたは全体で 46%で、各市町でも同様の傾向です。半数近くの人がバス停までの距離が近ければ利用したいとの意向があります。

●バス停までの距離の許容範囲

・バス停までの距離の許容範囲は 100m以下に含まれる回答が全体の 40%となっており短距離でないと利用意向が少ない傾向があります。

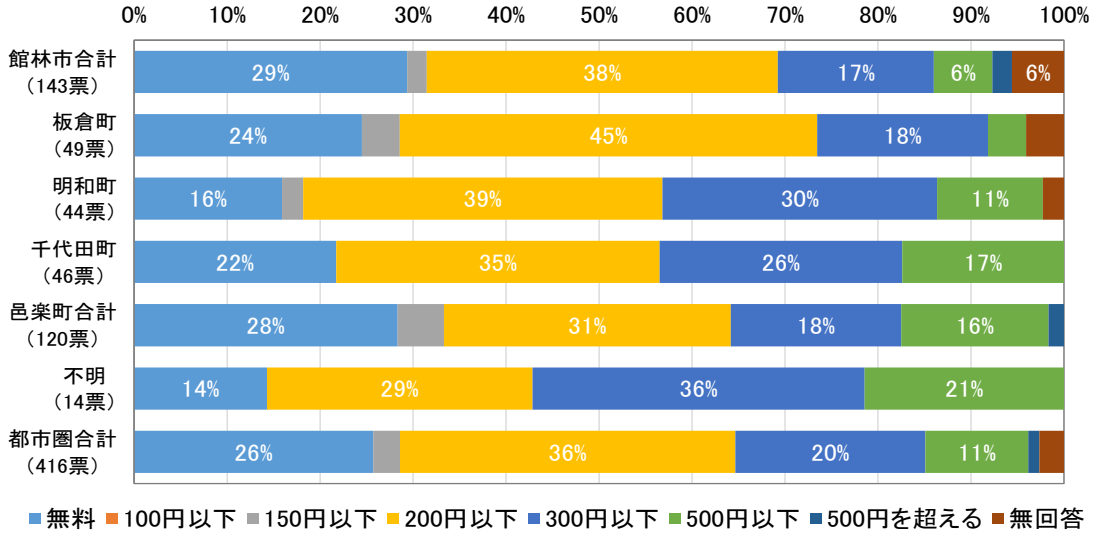


●運賃による利用意向

・運賃が安ければ利用したいかたは全体では 47%で、各市町でも同様の傾向です。

●運賃の許容範囲

・運賃の許容範囲は 200 円以下に含まれる回答が全体の 70%となっています。また、無料でなければ利用意向のない割合も 26%となっています。



●運賃支払い方法の希望

・運賃支払い方法の希望は全体では、現金（回数券・定期券含む）が 39%、鉄道系ＩＣカードが 34%、スマホ決済が 6%で、各市町でも同様の傾向です。

●運行間隔の許容範囲

・バスを利用している人は、運賃の額に関わらず、60 分間隔なら利用する人が全体で 39%です。

・バスを利用していない人は、運賃の額に関わらず、60 分間隔なら利用する人が全体で 16%です。

●終バス時刻の許容範囲

・バスを利用している人は、運賃の額に関わらず、22 時まで運行しているなら利用する人が全体で 59%です。

・バスを利用していない人は、運賃の額に関わらず、22 時まで運行しているなら利用する人が全体で 34%です。

⑤路線バスの乗り換えに関する意向

●乗り換え回数への抵抗

・バスを利用している人のうち、乗り換えがあっても利用する人は全体で 73%、乗り換えがある場合利用しない人は 13%です。

●乗り換え回数の許容範囲

・バスを利用している人の乗り換え回数の許容範囲は、全体で 1 回が 51%、2 回が 34%です。

●乗り換え待ち時間の許容範囲

・バスを利用している人のうち、乗り換え待ち時間が短時間なら利用する人が全体で80%です。

●乗り換え距離の許容範囲

・バスを利用している人のうち、乗り換えバス停が近距離（直近）なら利用する人が全体で 75%です。

●乗り換え待ち環境の希望

・バスを利用している人のうち、待合所や上屋・風よけのあるバス停を希望する人は全体で 77%であり、希望の内訳は、上屋が 22%、風よけが 17%、ベンチが 15%、運行情報提供設備が 5%となっています。

●乗り換えにおける最重要項目

・バスを利用している人のうち、乗り換えの際に待ち時間を重視している人は全体で54%です。

⑥小型車両での乗り合いに対する抵抗

・タクシーなど小型車両での乗り合いに対する抵抗を全体でみると、運賃が高くても他人と同乗したくないとの回答は 7%、他人との同乗に抵抗がないが 28%、運賃が安いなら同乗してもよいが 26%となっています。

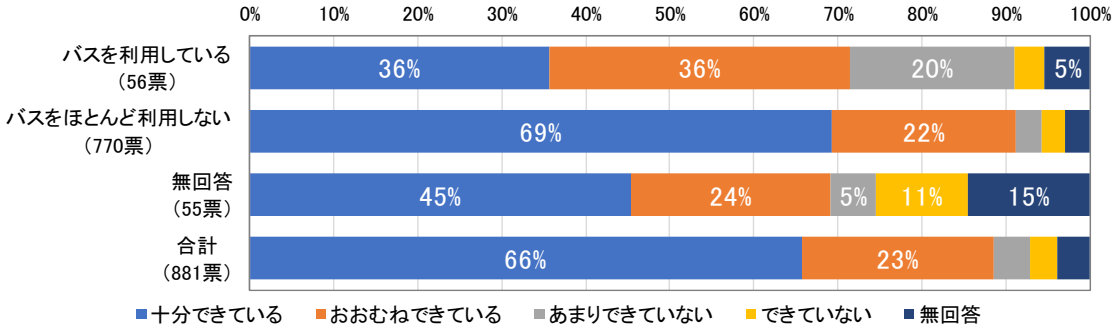
⑦デマンド型交通の時間調整に対する抵抗

・予約制デマンド型交通の時間調整（待ち時間）に対する抵抗を全体でみると、運賃が高くても希望時間での運行サービスを希望する人は 8%で、多少の待ち時間に抵抗がないが 24%、運賃が安いなら時間調整に関係なく利用するが 17%となっています。

⑧希望する外出の達成度

●買物

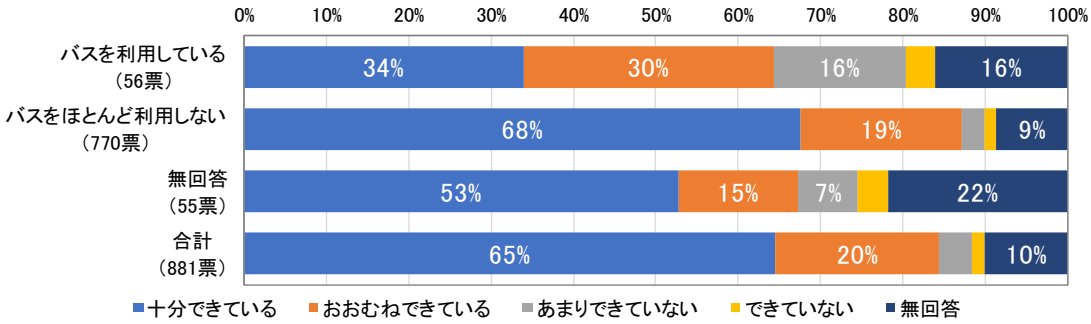
・買物を十分できている人の割合を全体でみると、バスを利用している人が 36%、バスをほとんど利用しない人が 69%と、バスを利用する人の方が低くなっています。



・買物が十分できない理由として、バスを利用している人の 77%、バスをほとんど利用しない人の 36%が移動手段がないと回答しています。

●通院

・通院を十分できている人の割合は、バスを利用している人が約 35%、バスをほとんど利用しない人が約 70%と、バスを利用する人の方が低くなっています。



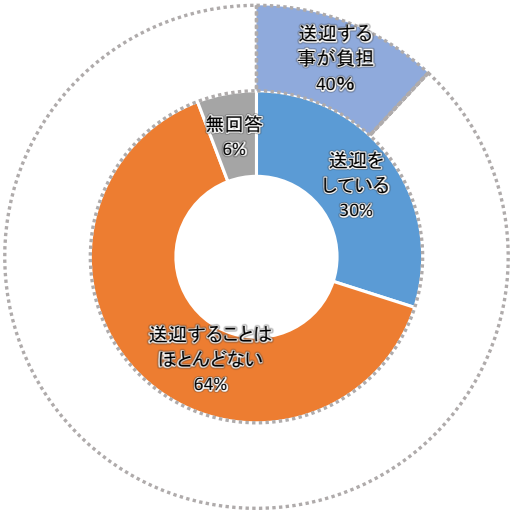
・通院が十分できない理由は、バスを利用している人の 73%、バスをほとんど利用しない人の 34%が移動手段がないと回答しています。

⑨自家用車による送迎

●送迎している人

・定期的に自家用車で送迎する人の割合は、全体で 30%となっています。明和町では 45%と高い状況です。

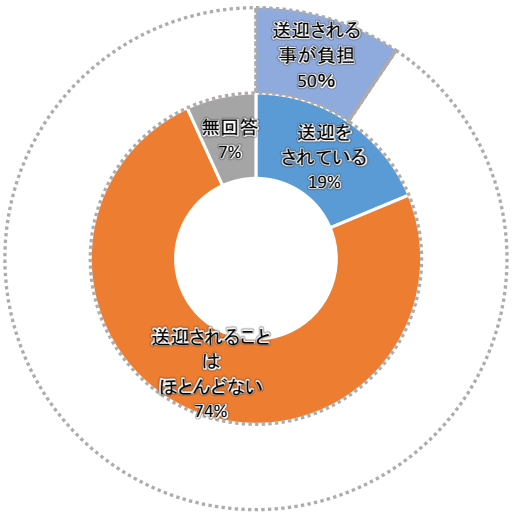
・送迎することの負担感は全体で、「送迎が負担なので公共交通の利便性が向上すれば公共交通利用を勧める」が 18%、「送迎は負担だが公共交通での移動が困難な状態なので送迎を継続する」が 22%となっており、送迎を負担に感じている人が 40%となっています。



●送迎されている人

・定期的に送迎されている人の割合は、全体で 19%となっています。各市町とも同様の状況です。

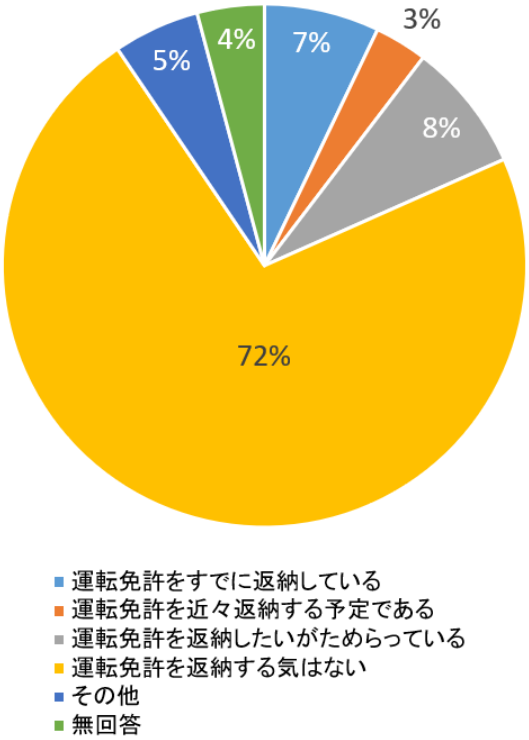
・送迎されることの負担感は全体で、「送迎してもらうことは気が引けるので公共交通の利便性が向上すれば公共交通を利用したい」が 21%、「送迎してもらうことは気が引けるが公共交通での移動が困難なので送迎を続けてもらいたい」が 29%となっており、送迎されることを負担に感じる人が 50%となっています。



⑩運転免許の返納

●運転免許返納の意向

・運転免許の返納意向は全体では、すでに返納しているが 7%、近々返納する予定であるが３%、返納したいがためらっているが８%、返納する気はないが 72%となっています。

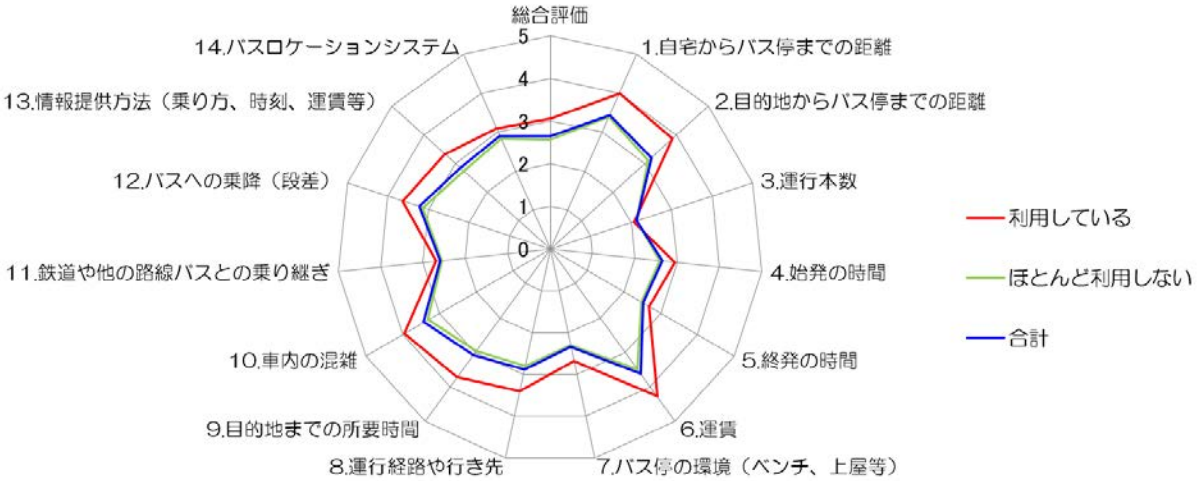


⑪バスで行きたい施設

バスで行きたい施設（複数人の回答があった施設）	・バスで行きたい施設は、館林駅、川俣駅、公立館林厚生病院、アゼリアモール、飲食店、図書館、つつじが岡公園、館林美術館となっています。 ・特に館林駅とアゼリアモールに回答が多くなっています。
バスで行きたい施設の現在の利用頻度	・バスで行きたい施設の現在の利用頻度の平均は、月に２回程度となっています。 ・年に数回との回答が最も多く、約 28%となっています。
バスで行きたい施設までの現在の交通手段	・現在の交通手段は、自家用車が 61%、自転車が 7%、タクシーが 6%となっています。

⑫路線バスの項目別満足度

- 各評価項目において、バスをほとんど利用しない人に比べ、利用している人の満足度は全般的に高いものの、運行本数については利用しない人と変わらない状況です。
- バスを利用している人の満足度が特に高いのは、目的地までの所要時間、バス停までの距離、運賃となっています。



※各評価項目の回答について、満足を最高点の５点、やや満足を４点、どちらでもないを３点、やや不満を２点、不満を最低点の１点として指数化した。

評価項目	利用している	ほとんど利用しない	合計
	満足度	満足度	満足度
1.自宅からバス停までの距離	4.00	3.40	3.45
2.目的地からバス停までの距離	3.87	3.10	3.20
3.運行本数	2.06	2.13	2.13
4.始発の時間	2.95	2.60	2.66
5.終発の時間	2.69	2.47	2.51
6.運賃	4.27	3.49	3.61
7.バス停の環境（ベンチ、上屋等）	2.68	2.29	2.35
8.運行経路や行き先	3.40	2.80	2.88
9.目的地までの所要時間	3.71	2.95	3.07
10.車内の混雑	3.95	3.31	3.42
11.鉄道や他の路線バスとの乗り継ぎ	2.68	2.56	2.59
12.バスへの乗降（段差）	3.63	3.14	3.23
13.情報提供方法（乗り方、時刻、運賃等）	3.33	2.73	2.83
14.バスロケーションシステム	3.09	2.84	2.90
総合評価	3.05	2.57	2.64

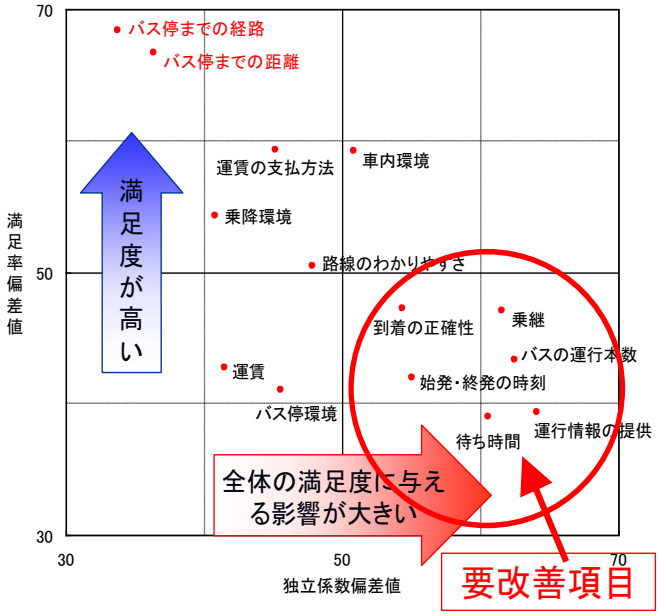
■集計結果CS分析結果

バス満足度についてはＣＳ分析を行い、バス利用に改善効果の高い課題を把握しました。

※CS 分析

顧客満足度を表現するもので、満足度を高めるためには、どのサービスを改善するのが効果的かを定量的に表現するものです。

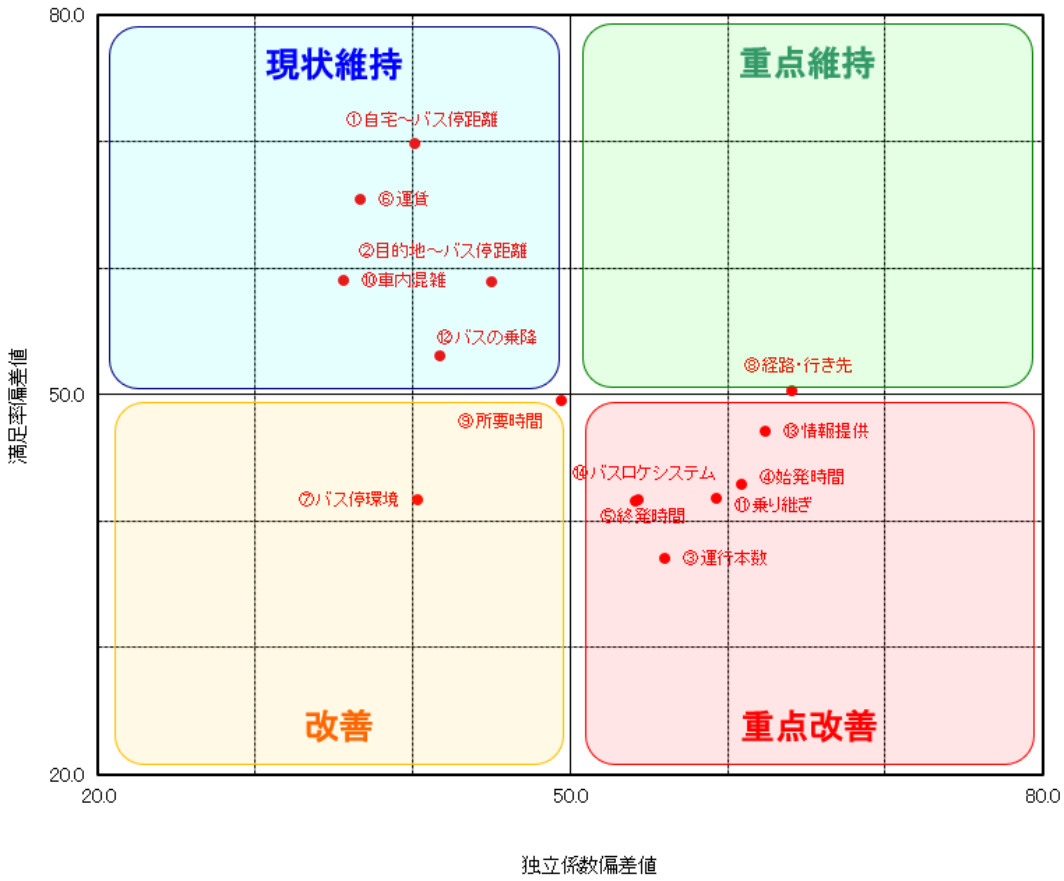
■ＣＳ分析の実績例



①都市圏全体

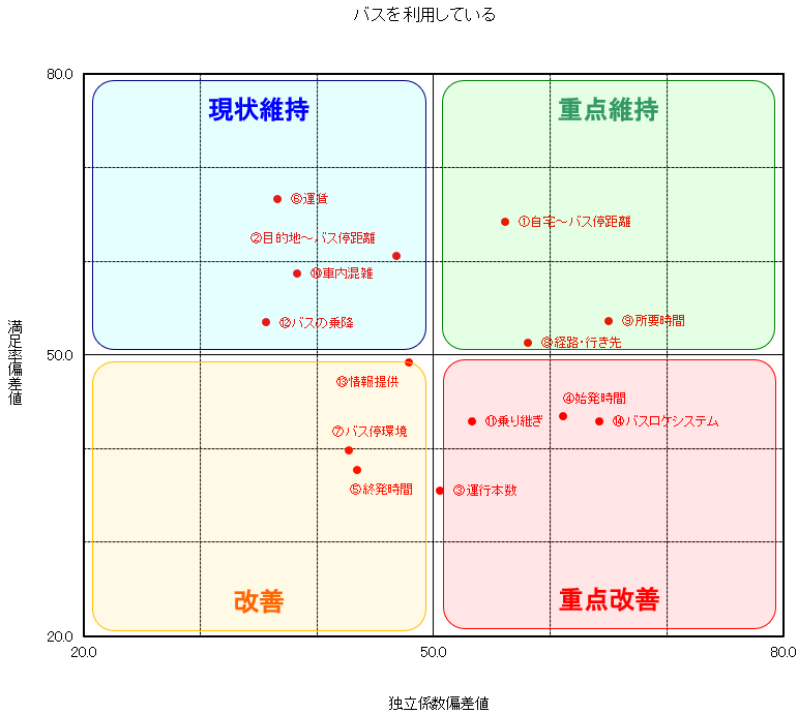
- 都市圏全体では、改善効果が高いのは、鉄道や他の路線バスとの乗り継ぎ、始発時間、運行便数、情報提供方法（乗り方、時刻、運賃等）、バスロケーションシステムの順となっています。

館林都市圏



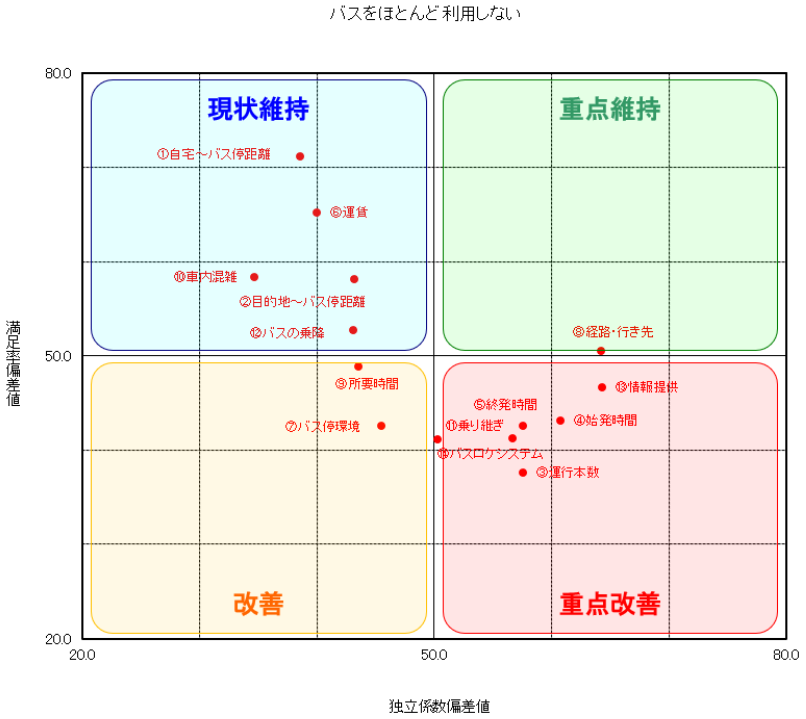
②バスを利用している人

・バスを利用している人で、改善効果が高い項目は、バスロケーションシステム、始発時間、運行便数、鉄道やバスとの乗り継ぎ、所要時間の順となっています。



③バスをほとんど利用しない人

・バスをほとんど利用しない人で、改善効果が高い項目は、運行便数、始発・終発時間、鉄道やバスとの乗り継ぎ、情報提供（乗り方、時刻、運賃等）の順となっています。



■住民アンケート調査結果のまとめ

【住民アンケート調査からみた現状と課題】

区分	現状と課題
住民意識	（認知度） ・最寄バス停の認知度は 65%あるが、運賃は 20%、時刻表は 16%の認知度にとどまっている ・ぐんま乗換コンシェルジュは４%、バス予報は３%の認知度。バス利用者でもそれぞれ 23%と 18%と低い （許容範囲） ・バス停までの距離が短ければ利用するかたは全体の 46% ・バス利用意向がある人の 51%が乗り換えは 1 回までを希望 （送迎） ・自家用車送迎をしている人は 30%で、うち 40%が負担に感じている （満足度） ・運行便数やバス待ち環境、始発・終発時刻、鉄道やバスとの乗り継ぎの満足度が低い ・満足度を高めるには、鉄道やバスとの乗り継ぎ、始発時間、運行本数、情報提供（乗り方、時刻、運賃等）、バスロケーションシステムの改善が効果的 （その他） ・乗り換えで重要なのは待ち時間 ・小型車両での同乗を希望しない人は 7% ・行きたい施設の希望が多いのは鉄道駅と大型店舗 【課題】 ・認知度向上のための広報や住民意識醸成 ・乗り換えしやすいダイヤへの改善 ・小型車両の活用 ・送迎を不要とする移動手段確保 ・分かりやすい情報提供方法への改善 ・駅や商業施設等拠点のターミナル化

(4) 地域懇談会

地域懇談会を次のとおり開催しました。

■開催状況

①懇談会

区分	相手先
地域住民（館林市）	堀工町、郷谷地区、日向町 ※いずれも路線バスが充実していない地区
地域住民（板倉町）	区長会
地域住民（明和町）	公共交通及び福祉サービス等検討委員会
地域住民（千代田町）	区長会
地域住民（邑楽町）	地域公共交通会議（邑楽～太田線）
高齢世代（館林市）	寿連合会
妊婦・子育て世代（館林市）	子育てサロン（新生児母）
地域包括ケア（館林市）	ささえあい地域づくり協議体
商店街（館林市）	商店街連合会
学生	館林高校、館林女子高校、板倉高校 ※ワークショップ実施

②意見交換

区分	相手先
運送事業者	つゝじ観光バス㈱、㈱矢島タクシー
デマンド交通実施主体	明和町社会福祉協議会、㈱ＪＴＢ
商業施設	アゼリアモール、㈱とりせん
企業送迎	富士通㈱館林データセンター、東洋水産㈱関東工場
病院送迎	慶友整形外科病院
福祉施設送迎	愛光園館林事業所
福祉有償運送	ＮＰＯ法人東毛地域生活支援センターセサミ、 ＮＰＯ法人お互いさまネットワーク
幼稚園送迎	学校法人富士学園

【地域懇談会からみた意見と課題】

区分	意見と課題
地域住民 （一般・高齢者等）	（全体） ・路線系統が複雑で分かりづらい ・一方向運行の巡回線は不便 ・休日運行してほしい ・上屋のあるバス停の設置 ・停留所の文字（時刻）が小さい ・フリー乗降可能なバスの運行 ・妊婦・子育て世代応援デマンド交通があるとよい ・子育て世代には公共交通は不安 （館林市） ・中心市街地にバスターミナルを整備してほしい ・病院やスーパーの敷地内で乗降したい ・小型車両で集落内も運行してほしい ・館林駅から市街地巡回バスを 30 分間隔で運行してほしい ・バス未運行地区にバスを走らせてほしい ・城沼を巡回するバスなどの運行 ・買物など隣接町も生活圏となっている地区がある ・高齢者世帯の買物は週に 1～2 回が多い ・乗り合いタクシーがあるとよい ・タクシー助成を真に必要な人には手厚くしてほしい ・市街地で電気自動車などを運行してほしい （板倉町） ・生活圏は町内だけでなく隣接市町に及んでいる ・集落が円弧上に広がっているためデマンド型交通の検討も必要 （明和町） ・医療・保健施設整備が予定されている川俣駅を交通拠点としたい ・東小と西小を路線バスで経由したい ・川俣駅から千代田方面への遅い時間の便がほしい （千代田町） ・病院（公立館林厚生病院、慶友整形外科病院、太田記念病院）に行く路線が重要 ・社会福祉協議会が運営している福祉センター巡回バスを活用したい

	• 町内巡回バスの運行を検討 （邑楽町） • 東武小泉線の利用促進を図りたい • 長柄地域と高島地域には商業施設がないため買物が不便 • 北部から公立館林厚生病院への路線がほしい • 邑楽～太田線は１路線で広範囲をカバーしているため路線が分かりづらい 【課題】 • 小型車両の活用【再掲】 • 生活実態に合わせた路線の構築 • 路線と連携した区域型デマンド交通の検討 • タクシー助成など交通弱者支援制度の効果的な活用【再掲】 • 地域の移動支援事業との役割分担と連携 • 新たなバスターミナルの検討 • バス待ち環境の整備 • 新たなモビリティの導入
地域住民 （高校生）	• 邑楽方面から板倉方面へのバスの乗り換えが不便 • 下校時間に合わせたダイヤ • 鉄道接続を意識したダイヤ • 通学時間帯や雨天時の運行本数を増便してほしい • 30 分間隔運行 • 天候に左右されないバス待ち環境がほしい • バス待ちスペースの確保 • 情報発信の強化（バス停や路線の周知） • ＩＣカードを利用可能に • 学校内でのバス定期券販売 • １日観光バスの旅、学生割引、バス得、乗り放題券など多様な割引制度 • アニメの聖地を活かしてＳＮＳで情報発信する • 自転車と一緒にバスに乗車できるようにしてほしい 【課題】 • 乗り換えしやすいダイヤへの改善【再掲】 • 分かりやすい情報提供方法への改善【再掲】 • 乗り換え拠点のバス待ち空間や情報提供施設整備 • バス待ち環境の整備【再掲】 • 情報発信の強化 • 多様な割引制度の実施 • サイクル＆バスライド環境整備
運送事業者	• バス乗務員数の確保維持が厳しい状況 • タクシーは鞍掛工業団地の利用が多く、通勤や帰宅時間帯はフル稼働状況 • 昼から夕方にかけての時間帯はタクシーに余力がある • 乗り合いタクシーの事業化は対応可能 • 邑楽～太田線は日中イオンモール太田止まりでも十分である

	・送迎バスの運行区間を路線バスでカバーできれば送迎バス運行は不要の可能性がある 【課題】 ・乗務員確保に向けた支援策の検討 ・タクシーの余力時間帯を活用した新たな事業の検討 ・送迎バス等との役割分担と連携強化
商業施設	・バスの乗り入れに協力可能 ・路線バスと連携した割引サービスなどは検討可能 ・施設内にバス待合所が設置できれば、快適な待合空間となる ・イートインスペースなど店内を待合空間として活用検討可能 【課題】 ・施設出入口付近での乗降 ・施設と連携した待合空間の創出
送迎バス等	（病院） ・路線バスと連携することができれば、送迎エリア等の拡充が可能になる ・通院帰りに買物をしたいかたが多い （事業所） ・路線バスを通勤に活用したい 【課題】 ・送迎バスとの役割分担と連携
福祉有償運送	・移動支援の需要は高い現状がある ・福祉有償運送だけでは採算性の面で容易ではないため、介護サービスとセットで実施する事業所が多い ・公共交通との役割分担を明確化し、連携していきたい 【課題】 ・福祉有償運送との役割分担と連携

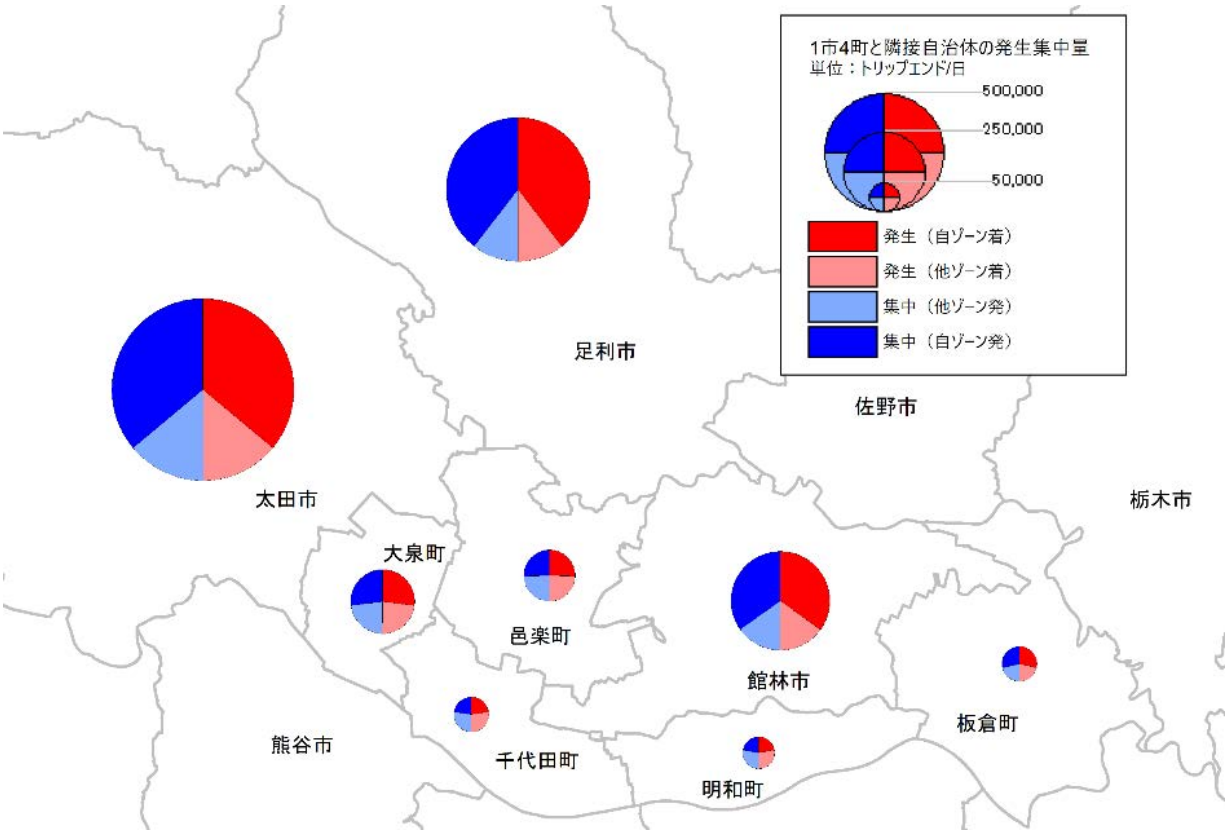
(5) パーソントリップ調査を用いた移動実態把握

■実施概要

パーソントリップ調査とは、どのような年齢・職業の人が、どのような目的で、どこからどこへ、どのような交通手段で、いつ移動したか、といった平日１日の生活行動などを調べるものです。平成 27･28 年度群馬県パーソントリップ調査は、群馬県全域と群馬県と流動の多い足利市を対象として実施されました。

■発生集中量（市町村別）

都市圏における発生集中量は、人口に比例して館林市、邑楽町が多くなっています。また、館林市、板倉町、邑楽町では自市町内での発生集中量が多くみられますが、千代田町、明和町では他市町への発生集中量の方が多くなっています。



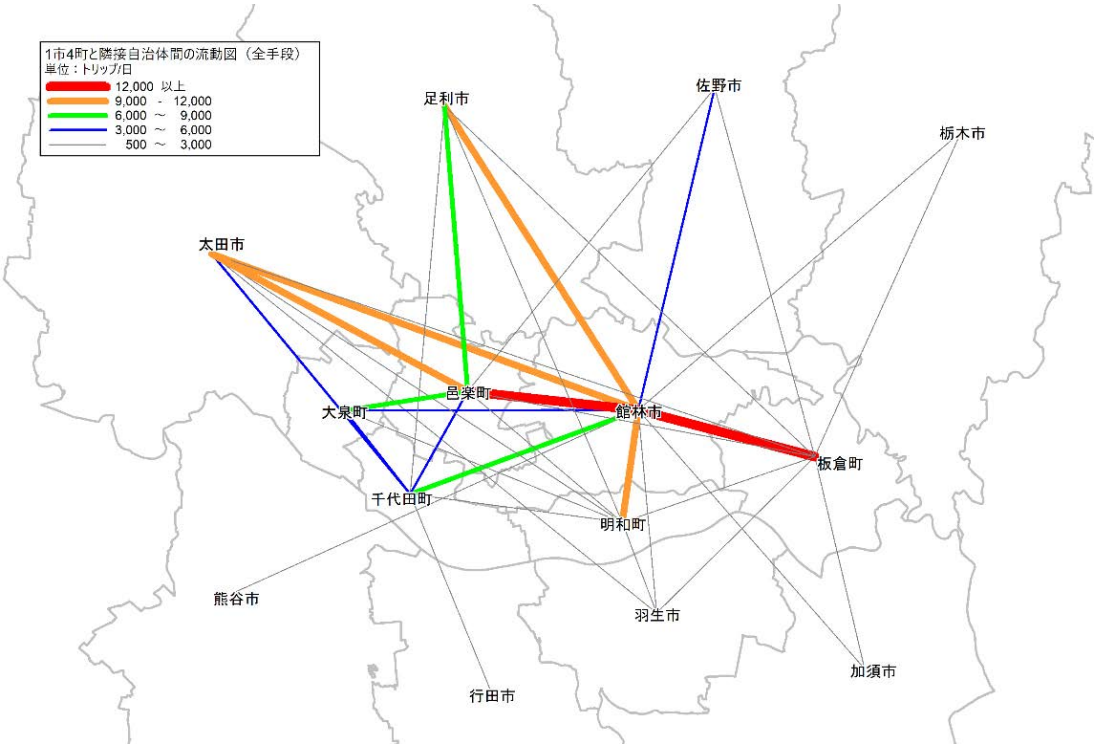
※発生集中量：ある地域を「出発地」とする人のトリップ数をその地域の「発生量」、「到着地」とする人のトリップ数をその地域の「集中量」といい、この発生量と集中量を合計したものを「発生集中量」といいます。

※トリップ数：人がある目的をもって、ある地点からある地点へ移動する単位をトリップと数えます。

■流動量（OD）

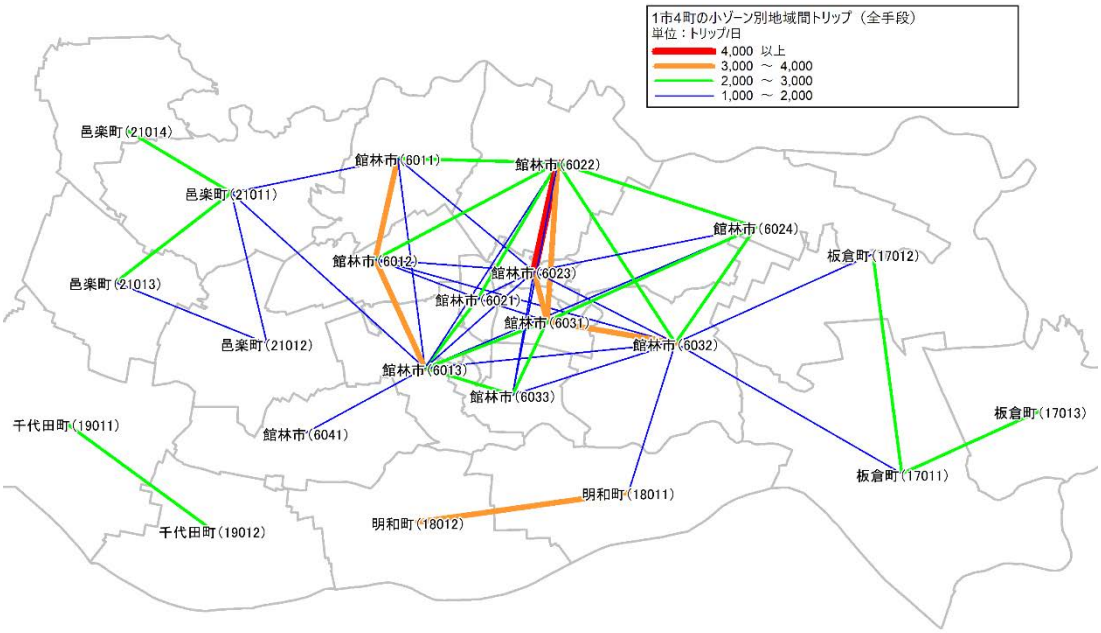
①市町間流動（都市圏外含む）

市町間流動については、館林市、板倉町、邑楽町間の流動が多くみられます。また、館林市と都市圏外の太田市、足利市間にも比較的多くの流動がみられます。



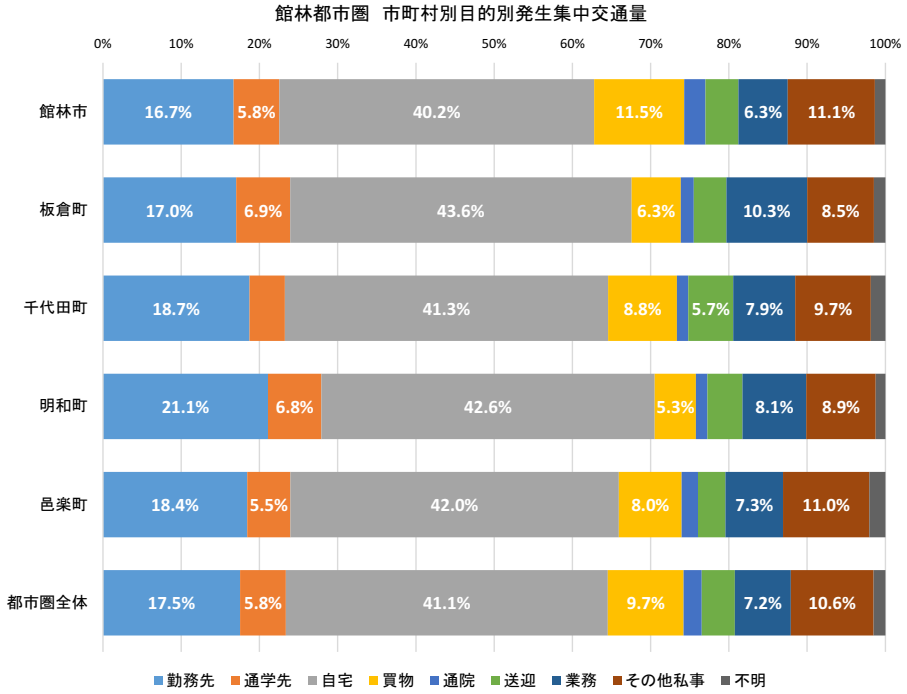
②小ゾーン間流動

各市町を地域ごとに区分した小ゾーン間の流動（隣接小ゾーン間）では、館林市内の小ゾーン間流動や明和町内の小ゾーン間流動が多くみられます。



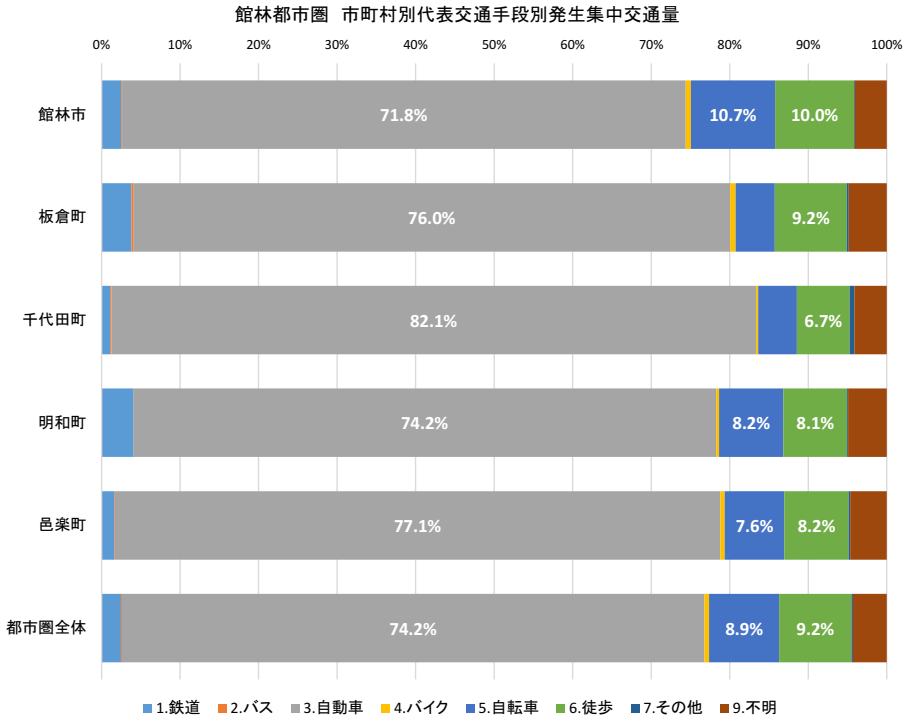
■目的構成

移動目的について、全体では、自宅（帰宅目的）が 41%で最も多く、勤務先（通勤目的）18%、その他私事 11%、買物 10%となっています。



■交通手段構成

移動手段について、全体では、自動車が 74%と大半を占めています。公共交通（鉄道・バス）の割合は低く、5%に満たない状況です。

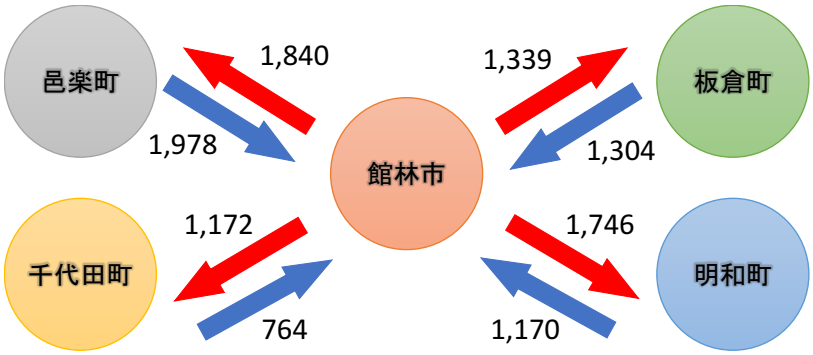


■目的別流動

①通勤

４町から館林市への通勤だけでなく、館林市から４町への通勤も多く、邑楽町以外の３町ではむしろ館林市への通勤よりも館林市からの通勤の方が多くなっています。また、館林市、太田市、足利市間の通勤流動も多くみられます。

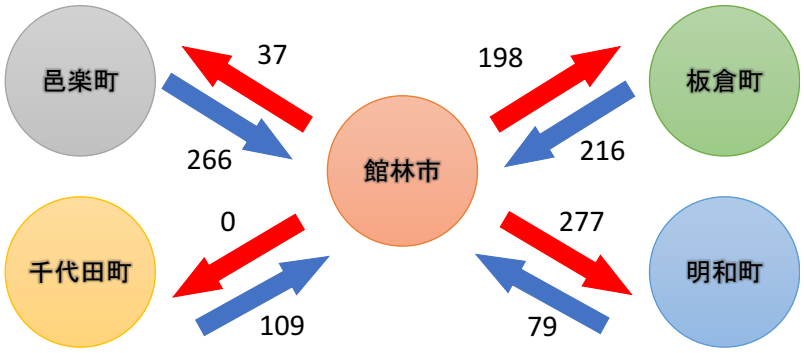
一日のトリップ数



②通学

高校が多く立地する館林市への通学が多くみられます。また、高校が立地する板倉町、明和町へも館林市からの通学が多くみられます。

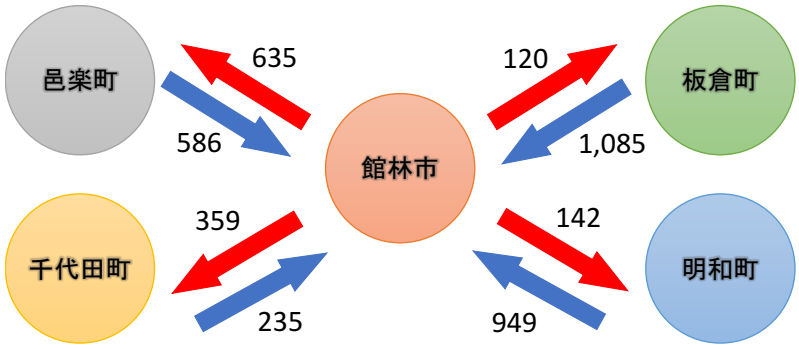
一日のトリップ数



③買物

板倉町、明和町は館林市への買物移動者が多くみられます。一方、千代田町、邑楽町は、館林市からの買物移動者が多くみられます。

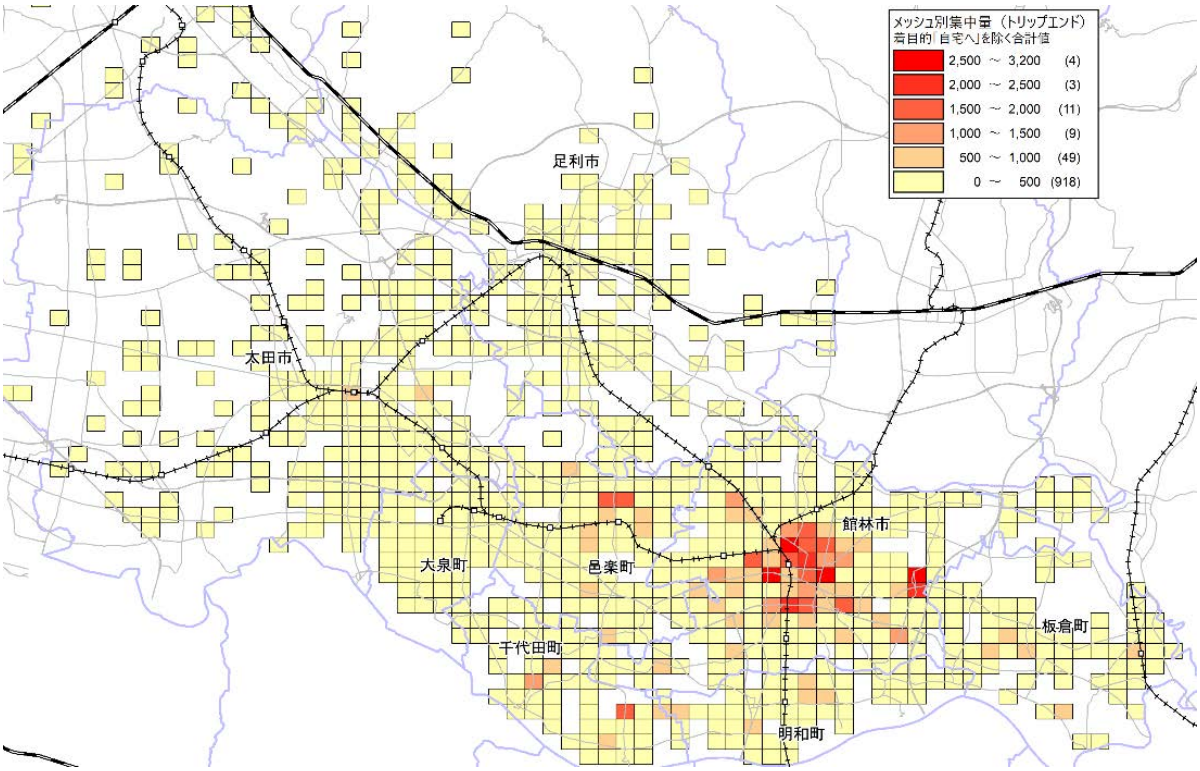
一日のトリップ数



■交通集中（都市圏内発トリップ）拠点（500mメッシュ）

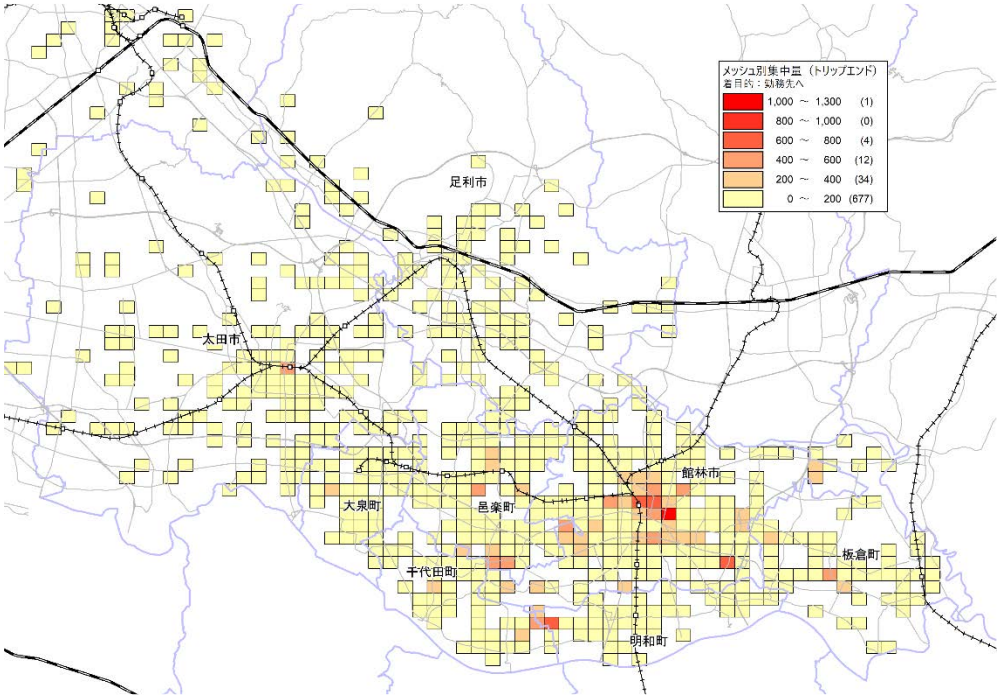
①全体

交通集中（帰宅目的を除く）は、館林駅周辺で多くみられます。また、館林市東部や千代田町南部、邑楽町北部など商業施設周辺にも集中量の多いメッシュがみられます。



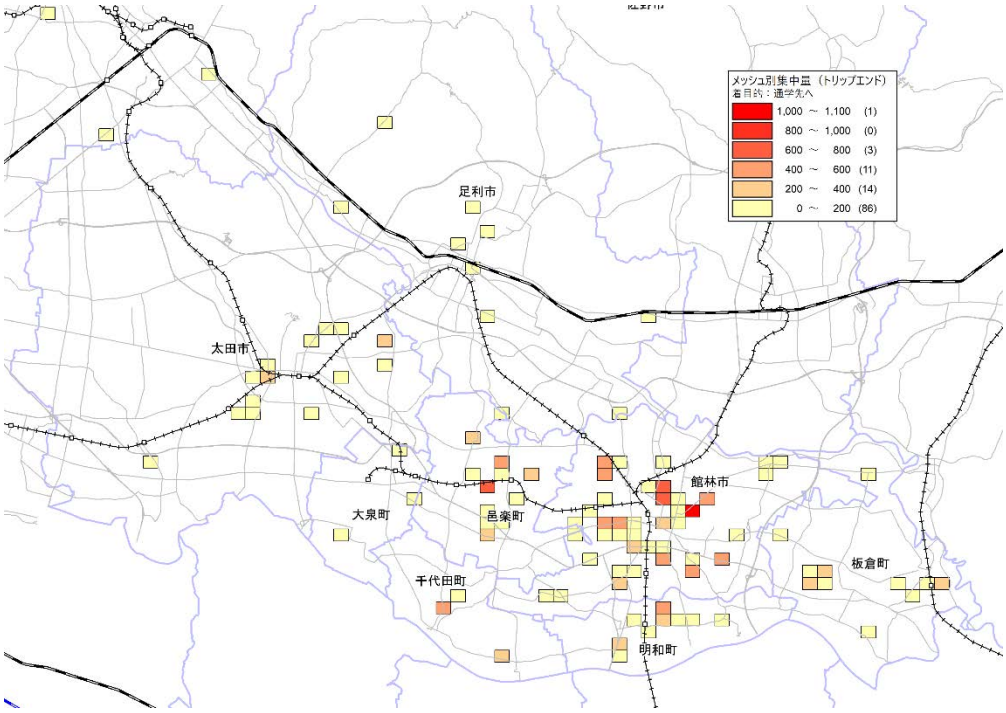
②勤務先

通勤目的での交通集中は、館林駅周辺及び東北自動車道館林インターチェンジ周辺、明和工業団地周辺等にみられます。



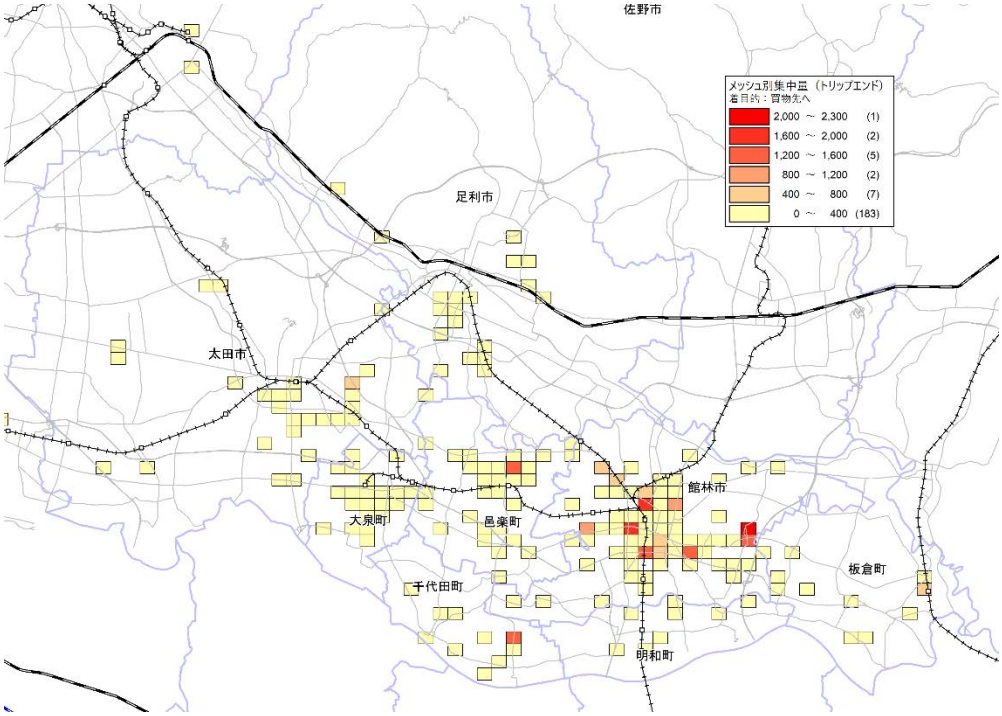
③通学先

通学目的での交通集中は、中学校・高校等周辺にみられます。



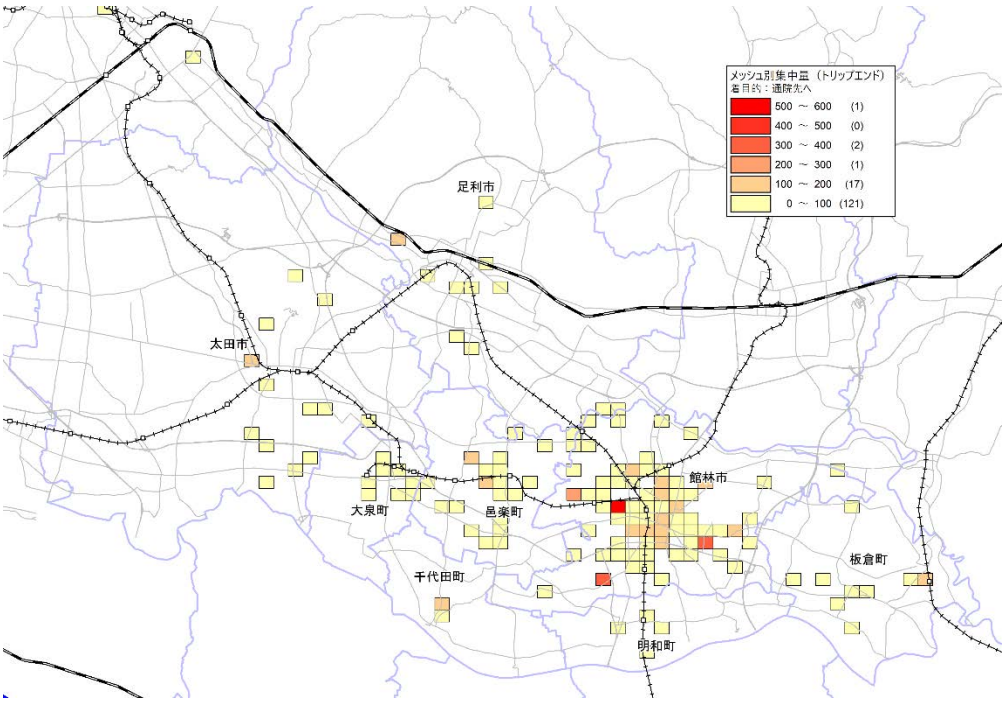
④買物

買物目的での交通集中は、館林駅周辺及びアゼリアモール周辺、ジョイフル本田千代田店周辺等にみられます。



⑤通院

通院目的での交通集中は、館林駅周辺及び公立館林厚生病院周辺、新橋病院周辺、慶友整形外科病院周辺等にみられます。

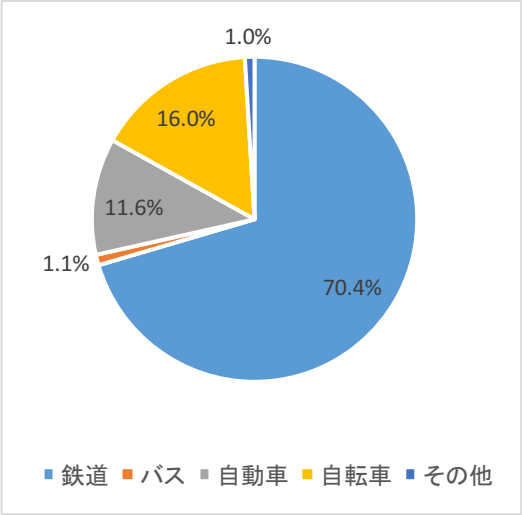


■高校・大学への代表交通手段、駅端末交通手段

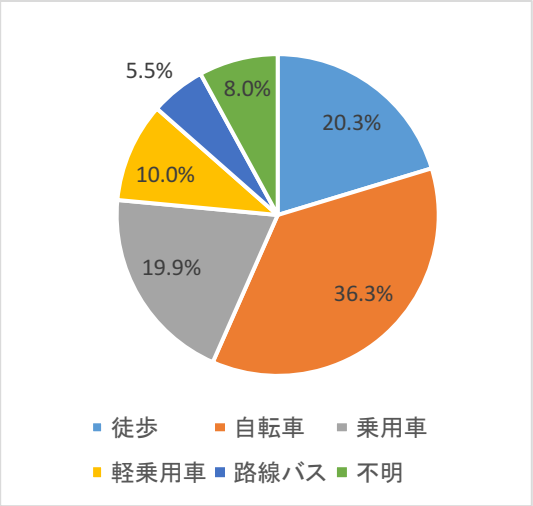
①都市圏外への通学

都市圏外の学校への通学については、代表交通手段の 70%を鉄道が占めています。そのうち、駅までの交通手段については自転車が 36%、徒歩が 20%、乗用車が 20%となっています。

代表交通手段



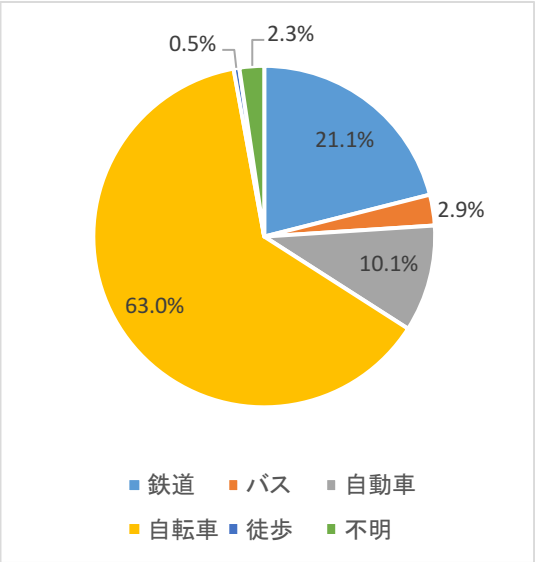
駅端末交通手段



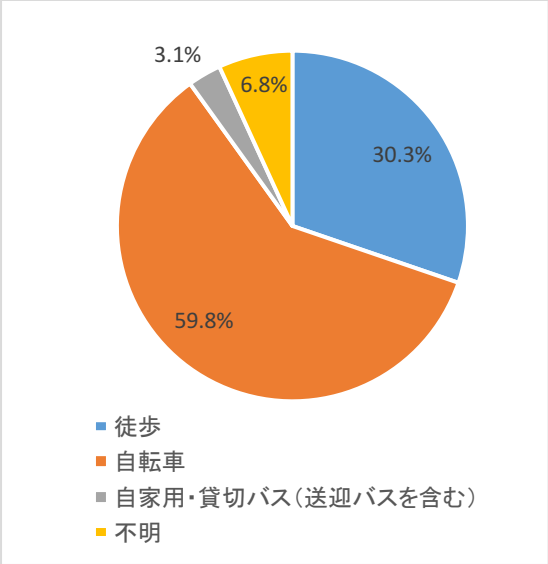
②都市圏内への通学

都市圏外から圏内の学校への通学については、代表交通手段の 63%を自転車が占めており、鉄道が 21%となっています。鉄道のうち、駅からの交通手段については自転車が 60%、徒歩が 30%となっています。

代表交通手段



駅端末交通手段



■パーソントリップ調査を用いた分析結果のまとめ

【パーソントリップ調査からみた現状と課題】

区分	現状と課題
移動実態	・広域移動では館林市、板倉町、邑楽町間の流動が多い ・地域内移動は館林市、明和町において多い ・交通手段構成は、自動車が 74%、公共交通は 5% ・目的地は館林駅周辺が多い （通勤） ・１市４町相互に通勤移動が多いが、邑楽町以外の３町は館林市からの通勤移動も多い （通学） ・館林市への通学が多いが、板倉町、明和町への通学も見られる ・都市圏外への通学は、鉄道が約 70%を占め、駅までの移動手段は自転車と徒歩で約 60%、送迎が約 30%、バスは約 6% ・都市圏内への通学は、鉄道が約 20%、自転車が約 60%、送迎が約 10%、バスは約 3% （買物） ・全体的に館林市への買物移動が多いが、千代田町、邑楽町は館林市からの買物移動も多い ・館林駅周辺、アゼリアモール周辺、ジョイフル本田千代田店への移動が多い （通院） ・館林駅周辺や公立館林厚生病院、新橋病院、慶友整形外科病院が多い 【課題】 ・地域内移動の充実 ・館林駅を中心とした公共交通ネットワークの充実 ・都市圏内通学に対応した広域移動手段確保 ・送迎（通学）から公共交通利用への転換 ・通院実態を考慮した移動手段の構築

(6) 上位計画・関連計画におけるまちづくりの方向性

■群馬県・東毛地域

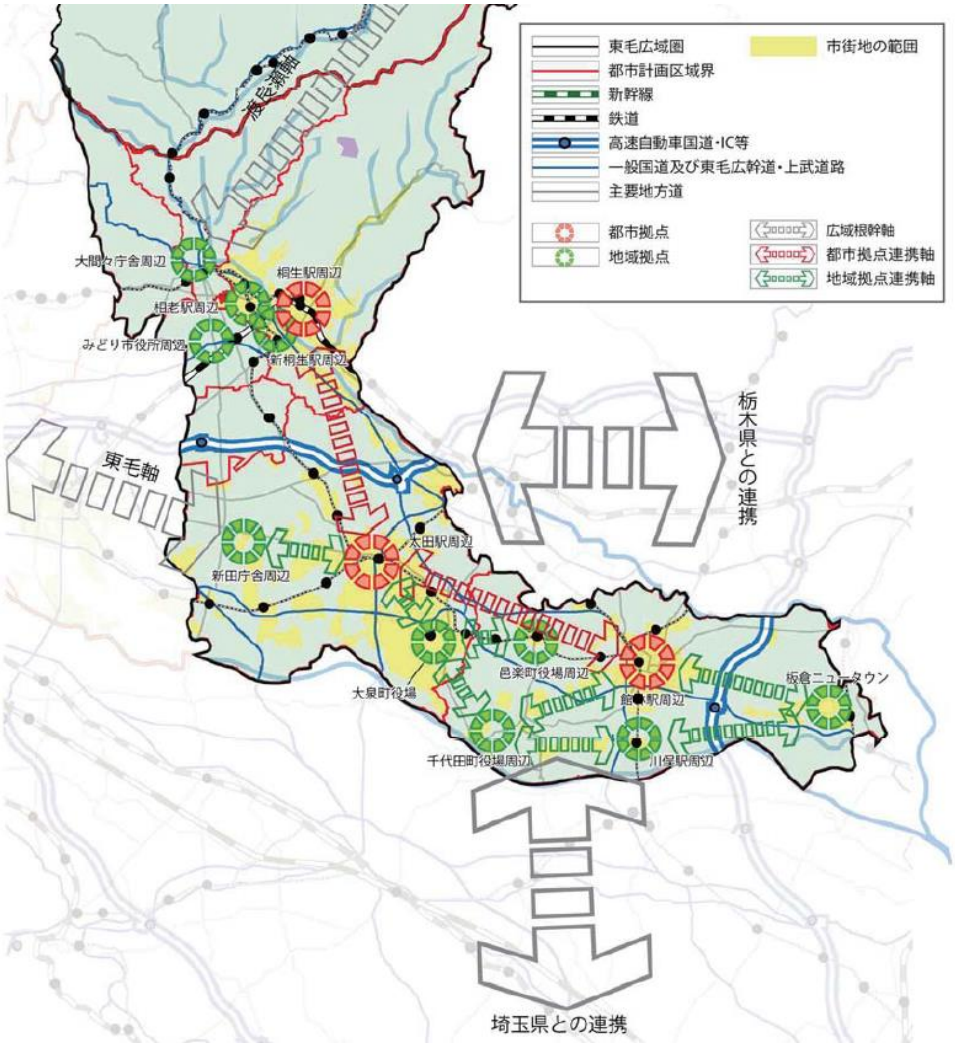
①群馬県交通まちづくり戦略

策定時期	平成 30 年３月
計画期間	平成 30 年から令和 19 年の 20 か年
公共交通に関する記載	群馬県交通まちづくり戦略では、「自動車を使えない県民の移動手段がなくなっていく」という大きな課題に対して、３つの基本方針（「地域的な暮らしの足の確保」、「基幹公共交通軸の強化・快適化」、「まちのまとまりの形成」）と目指すべき将来像を掲げています。

②東毛広域都市計画圏 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針

策定時期	令和２年 12 月
計画期間	基準年（平成 27 年）から令和７年
公共交通に関する記載	ぐんま“まちづくり”ビジョンを上位計画とし、本広域都市計画圏において取り組むべき基本方針を設定しています。 ●都市間移動も都市内移動も高い利便性の確保 ・高齢者や高校生などの自動車を利用できない県民でも、公共交通や地域の支え合いによって生活スタイルに合わせた移動が可能となる環境を整え、「自動車以外の移動手段」も選択できる社会をつくる。 ・公共交通においても既存路線間を有機的に繋ぐと共に鉄道、バス路線が運行されていない地域からも鉄道、バス路線までアクセスできるよう、公共交通のネットワーク化を図る。 ●人口減少を前提とした土地利用計画に合わせた公共交通や都市施設の再構築

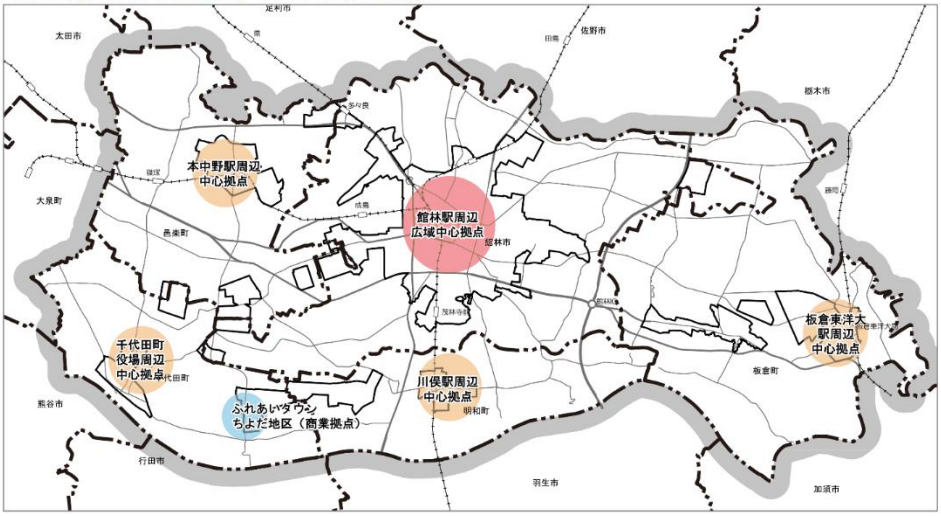
・現状で人口が集積している鉄道駅または路線バスの沿線を中心に「まちのまとまり」を形成する。
・まちのまとまりを公共交通で結び、鉄道やバスの利用環境を改善することで、公共交通を利用しやすく移動の負担を軽減する。
・まちの拡散を抑え、移動手段を確保しやすい都市構造に転換するため、都市機能が利用しやすく公共交通の利便性が高い地域に居住機能を誘導する。



【館林都市計画区域】
●まちのまとまりに向けた対応方針
　本広域都市計画圏に隣接する渡良瀬遊水地などの自然環境について、住環境との調和に配慮しつつ保全を図るとともに、広域的な観光拠点として活用していくために、近接する地域資源との連携を図るための多様な移動手段を整える。

■館林都市圏

①館林都市圏広域立地適正化に関する基本方針

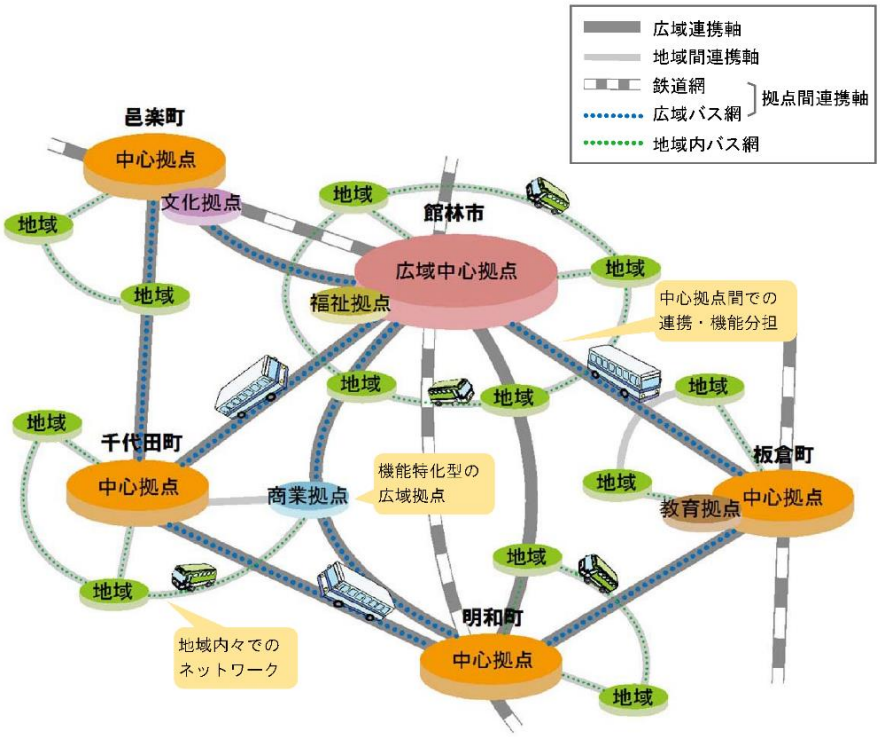
策定時期	平成 29 年５月
計画期間	平成 29 年から令和 29 年の 30 か年
公共交通に関する記載	広域立地適正化方針は、都市圏において、広域的な連携や調整が必要な都市機能や居住の配置、交通ネットワークの形成について方針を定めるものです。 【都市機能誘導区域の設定に向けた拠点の設定】  ≪広域中心拠点の役割と必要な機能≫ 【館林駅周辺】 広域的な利用が見込まれる機能を維持し、各町に不足する機能を補完するために必要な都市機能を誘導するとともに、各町の中心拠点との連携を促進するための交通ネットワークの充実を図ることにより、都市圏全体の利便性を向上させる役割を担う拠点とします。 ≪各町の中心拠点の役割と必要な機能≫ 【板倉東洋大前駅周辺】 東洋大学を中心として、広域的に相互利用可能な教育関連施設の維持・誘導を図り都市圏の教育機能の中枢を担うとともに、住・職・学が近接してにぎわいが創出される板倉町の中心拠点としての役割を担う拠点とします。 【本中野駅周辺～邑楽町役場周辺】 邑楽町の日常的な生活サービスを提供する役割を担うとともに、図書館を中心として文化関連施設の維持・誘導や広域的な相互利用を促進することにより、都市圏の文化機能を維持・向上させる役割を担う拠点とします。 【川俣駅周辺及び千代田町役場周辺】 鉄道からバス、バスからバスなど公共交通の乗り継ぎが可能な交通結節点として、駅等交通関連施設、周辺施設の機能強化や公共交通ネット

ワークの充実など、公共交通の利便性を向上させ、公共交通利用の促進を図ります。

≪特化型拠点の役割と必要な機能≫
【ふれあいタウンちよだ地区周辺（商業拠点）】
　広域利用の多い既存の商業施設を維持するとともに、新たな商業施設の誘導などの機能拡充を図ることで、主に都市圏西部をカバーする商業の拠点とします。

●広域連携を促進する交通ネットワークの形成について
・各拠点が有する都市機能のポテンシャルを活かしつつ、都市圏全体でその効果を享受していくためには、拠点間相互の連携を促進・強化することが必要です。このため、連携促進に寄与する道路及び公共交通による交通ネットワークを形成していきます。
・高齢化が進展する中では、日常的な移動手段として公共交通を確保・維持し、過度な自動車依存から転換を図ることが重要です。このため、拠点間や都市圏内外を結ぶ鉄道・バス路線を拠点間連携軸として、機能の維持・向上を図ります。
・拠点と都市圏内の地域間を結び、広域連携軸や拠点間連携軸と連携する道路やバス交通を地域間連携軸として、確保・維持していきます。

■めざすべき将来都市構造のイメージ



■館林市

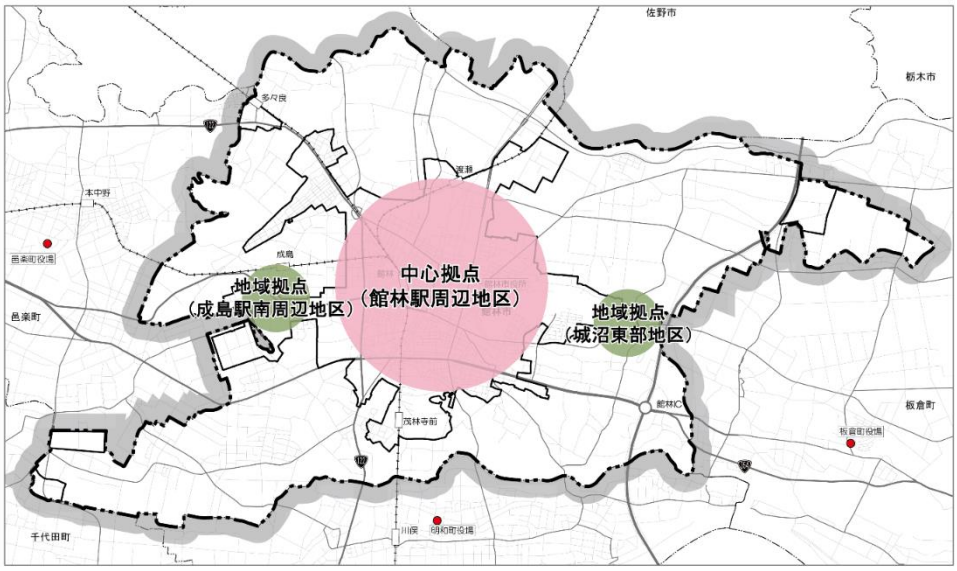
①館林市第6次総合計画（第2期館林市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン・総合戦略）

策定時期	令和３年３月
計画期間	令和３年から令和 12 年の 10 か年
公共交通に関する記載	●公共交通ネットワークの再構築 ・住みやすく活力ある地域社会実現に向け、まちづくりと連携した持続可能な公共交通ネットワークの再構築が求められています。 ●移動環境の確保 ・地域の実情や移動ニーズに適切に対応できるよう、公共交通も含め多様な移動環境の整備を推進します。

②館林市都市計画マスタープラン

策定時期	令和３年３月
計画期間	令和３年から令和 22 年の 20 か年
公共交通に関する記載	＜都市構造の再編プロセス＞ 　人口減少、高齢化が進行するなかでは、将来に向けて、地域や集落でまちのまとまりを維持しながら、集約型都市構造への転換を進めていくことが必要となります。 ＜都市活力と利便性を高めるバランスのとれた交通網の構築＞ ●公共交通（鉄道、バス）軸の強化（地域公共交通計画） ・鉄道や高速バスのサービス水準の確保、維持に向けた協力体制の構築や広域バスの路線再編の推進による利便性の高い広域交通ネットワークの形成を図ります。 ・駅前バスターミナル、バス乗り換えターミナルの整備や、待合環境、情報提供を充実し、交通結節点の強化による交通ネットワークの機能向上を図ります。 ●地域に適した交通手段の形成（地域公共交通計画） ・コミュニティバス路線の再編をはじめ、利用者の視点に立った生活交通ネットワークの形成を図ります。 ●新たな交通手段の検討 ・新しいモビリティの導入による活性化支援や周遊観光行動に対応した移動手段の整備を検討します。

③館林市立地適正化計画

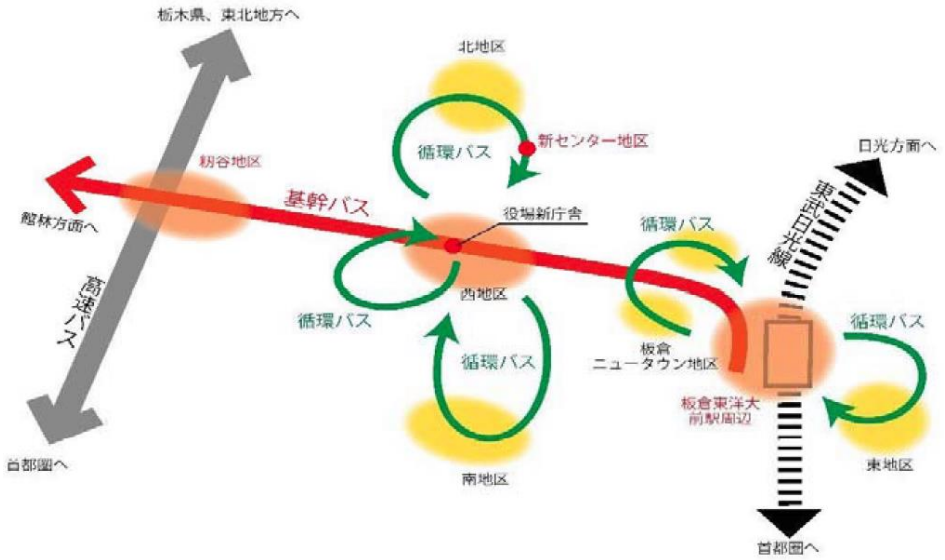
策定時期	平成 31 年４月
計画期間	令和 11 年を目標年とし、おおむね５年ごとに見直しを行う
公共交通に関する記載	●目指すべき都市構造の考え方 拠点間については、道路に加え、鉄道やバスの公共交通で構成される交通ネットワークを形成し、住民ニーズなども的確に捉えながら公共交通の維持・充実を図ることで、移動の利便性を高め、過度に自動車に頼ることなく暮らすことが可能なまちの形成を目指します。  ●交通ネットワークの維持・充実 ・都市圏各市町の連携により、鉄道やバス路線を維持するとともに利便性の確保や利用促進に向けた取り組みを推進します。 ・定期的な利用状況の調査や運行の見直しなどにより、需要に応じた利便性が高く、効率的なサービスレベルを確保します。 ・自家用車利用から公共交通利用への転換を促すための環境整備や利用者の意識を醸成するための取り組みを推進します。 ●交通結節機能の強化 ・鉄道からバス、バスからバスへの乗り継ぎが可能な交通結節点において、駅など交通施設のバリアフリー化の促進や周辺関連施設の充実などにより、交通結節点としての機能強化を図ります。

■板倉町

①板倉町総合計画

策定時期	令和２年３月
計画期間	令和２年から令和９年の８か年
公共交通に関する記載	●路線バスの運行 ・近隣市町と共同で民間企業に業務を委託し、板倉東洋大前駅と館林駅を結ぶ路線バスの運行については、利便性の向上を図りつつ、継続して実施していきます。 ●板倉東洋大前駅の利用促進 ・板倉東洋大前駅での通勤や通学の利便性向上のため、快速電車の増発や最終列車の時刻の繰り下げ及び地下鉄の乗り入れについて働きかけるとともに、町の活性化のため、鉄道の利用を促進します。

②板倉町都市計画マスタープラン

策定時期	平成 27 年３月
計画期間	中間年次・平成 31 年　目標年次・令和 12 年
公共交通に関する記載	●基幹バス ・埼玉県方面や館林市方面を結節するとともに、町内唯一の鉄道駅である板倉東洋大前駅を経由する基幹バスを配置し、都市間連携の強化を図ります。 ・首都圏方面へのアクセス性を向上させるため、籾谷地区において高速バスに結節する方法について検討を進めます。 ●循環バス ・西地区や板倉ニュータウン地区へのアクセスや地区内の移動を支援する循環バスを配置し、地域住民の身近な足を確保します。 ・役場周辺や籾谷地区において基幹バスと結節することで、町外への移動の支援を図ります。 

	●ターミナルバス停 ・板倉東洋大前駅については、主要ターミナル型バス停として位置づけ、鉄道～バス交通及び自家用乗用車交通、バス交通相互の交通結節機能の強化を図ります。 ・新たな拠点やバス交通の相互連携が可能なエリアについては、ターミナル型バス停として位置づけ、バス相互の乗り換えを支援するとともに、必要に応じてパーク＆ライド及びサイクル＆バスライド駐車場を配置することで交通結節機能の強化を図り、バス利用促進の支援を図ります。 ●その他バス停 ・居住地や従業地からの徒歩距離を考慮したバス停の再配置やバリアフリー化等バス停周辺の施設整備について検討を進めます。

■明和町

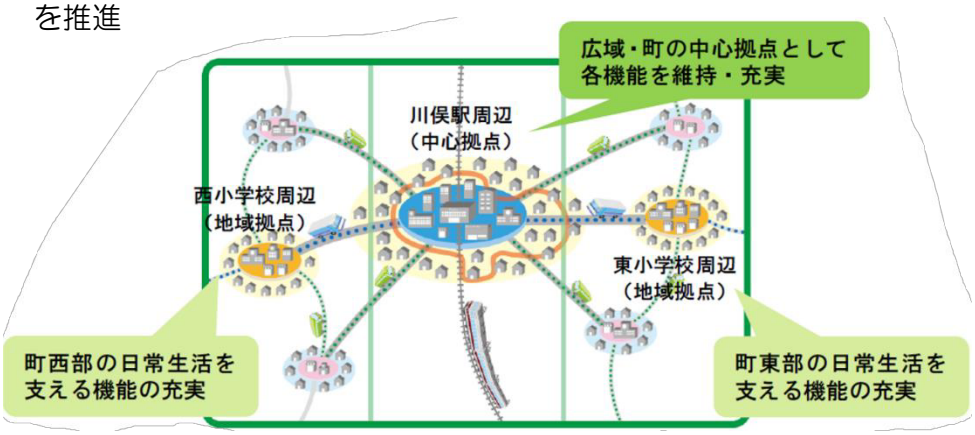
①第6次明和町総合計画

策定時期	平成 27 年
計画期間	平成 27 年から令和６年の 10 か年
公共交通に関する記載	・川俣駅前広場に広域バス等の乗り入れを図り、広域的な利用や学校・公共施設等へのアクセス向上を図ります。 ・鉄道の利便性向上のため、運行本数及び運行時間帯等を検討し、鉄道会社や関係機関へ働きかけます。 ・関係市町と連携し、路線や便数等の検討を行い、利用しやすいバスの運行、時代に即した公共交通のあり方の推進に努めます。

②明和町都市計画マスタープラン

策定時期	平成 28 年３月
計画期間	令和６年を目標年とする
公共交通に関する記載	・川俣駅を交通結節点として位置づけ、既存の広域バスと町内巡回バスの連携を図りながら、学生や高齢者などの交通弱者に対する交通環境の向上に努めます。 ・川俣駅を交通結節点とした広域バスや町内巡回バスの連携軸を形成し、公共交通の利用促進を図ります。

③明和町立地適正化計画

策定時期	平成 30 年６月
計画期間	令和 10 年を目標年とする
公共交通に関する記載	・都市機能誘導区域は、川俣駅周辺地区・役場周辺地区の２地区 ・居住誘導区域は、川俣駅周辺やバス路線沿線など、公共交通の利便性が高く、日常生活に必要な都市施設が集積する地域 ・交通ネットワークの強化（町内循環バスの運行路線や運行方法の見直しなど） ・交通結節点である川俣駅周辺において、機能強化を図るための取り組みを推進 

■千代田町

①千代田町第六次総合計画（第2期千代田町まち・ひと・しごと創生総合戦略）

策定時期	令和３年３月
計画期間	令和３年から令和 10 年の８か年
公共交通に関する記載	●広域公共路線バスの維持 ・広域公共路線バスを運営する関係市町との連携を図りつつ、乗降調査やアンケートなどを通じてニーズの把握や広域公共バスの路線・便数の確保と利用者の利便性の向上などを図りながら、広域公共路線バスの維持に努めます。 ●公共交通手段の研究・検討 ・近隣市町で実施しているデマンドバスやデマンドタクシーなど、時代に即した公共交通のあり方を研究・検討していきます。

②千代田町都市計画マスタープラン

策定時期	令和３年３月
計画期間	令和 22 年を目標年とする
公共交通に関する記載	・都市圏における「館林都市圏地域公共交通計画」等をもとに、バス路線の維持やダイヤ・運行便数の見直しなど利便性の向上に向けた取り組みを推進します。 ・ＩＣＴ技術（路線検索プロバイダー、交通系ＩＣカード、ＭａａＳ（Mobility as a Service）等）の活用による分かりやすい公共交通情報の提供、利用環境の整備を図ります。 ・民間事業者やＮＰＯ 等の地域の移動資源の活用や新しいモビリティの導入等の検討を行い、生活交通ネットワークの形成に努めます。

③千代田町立地適正化計画

策定時期	令和３年５月（予定）
計画期間	令和 22 年を目標年とする
公共交通に関する記載	●居住誘導に関する基本的な考え方 ・既存施設が集積するなど都市機能による生活利便性が高く、公共交通ネットワークが形成されている地域への誘導を図ります。 ●都市機能誘導に関する基本的な考え方 ・役場周辺など公共交通ネットワークが形成されているとともに、既存施設が立地し、移動や生活の利便性がともに高い地域を都市機能誘導区域として位置づけます。 ●目指すべき都市構造の考え方 ・拠点間や地域内外の移動については、自動車のほか、住民ニーズなどを的確に捉えながら、路線バスによる公共交通で構成される交通ネットワークを形成し、維持・充実によって、移動の利便性を高めることにより、過度に自動車に頼ることなく暮らすことが可能なまちの形成を目指します。

■邑楽町

①邑楽町第六次総合計画

策定時期	平成 28 年９月（後期基本計画令和２年 12 月）
計画期間	平成 28 年から令和７年までの 10 か年
公共交通に関する記載	●鉄道交通の推進 ・東武小泉線の運行間隔の短縮と特急りょうもう号との利便的な接続に向けて、東武鉄道整備促進期成同盟会の構成市町とともに東武鉄道㈱への働きかけを継続して実施します。 ・東武鉄道の利用促進に向けて、東武鉄道整備促進期成同盟会の構成市町とともに啓発活動を継続して実施します。 ●公共バス路線の整備 ・公共バスの維持を図るため、運行事業者への支援を継続して行います。 ・バス車内へのポスター展示、バス乗り方教室等を行うことで、公共バスの利用促進を図ります。 ・広域での公共交通ネットワークの形成を目指す館林都市圏地域公共交通計画に基づき、町内路線についても、結節点、経路等の改善を図ります。 ●新たな公共交通ネットワークの構築 ・館林都市圏地域公共交通計画に基づき、まとまりのあるまちづくりと一体となった持続可能な新たな公共交通ネットワークの形成を図ります。 ・地域住民、民間ボランティア団体等の互助による輸送だけでなく、民間企業が行う工場への送迎バス、タクシー等を活用し、地域全体で新たな移動手段の確保を目指します。

②邑楽町都市計画マスタープラン

策定時期	平成 30 年３月
計画期間	令和 17 年を目標年とする
公共交通に関する記載	●バス交通 ・町内中心拠点と各地区を結ぶバス路線の再編を図り、基幹となるバス交通ネットワークの構築を進めます。 ・バス交通の利用促進のため、さまざまな取り組みの検討を進めます。 ⑴ 利用者需要に応じた運行本数、運行ルートの見直し ⑵ 快適な乗り換え拠点の整備（駅、役場庁舎、各地区生活拠点） ⑶ 主要バス停の機能向上 ⑷ 利用促進のための魅力向上（バス車内に町民の絵画などの展示） ⑸ 観光利用への展開 ●鉄道・交通結節点 ・鉄道駅の利便性向上に向けて、東武鉄道㈱等との連携のもと、駅前広場の整備や橋上駅舎化、複合駅舎化の可能性について検討していきます。 ●その他 ・移動困難者の外出を支援する地域の共助による交通システムなどの導入可能性について検討します。

	・既に実施している交通弱者送迎支援サービス（タクシー券、福祉タクシーなど）の効果的な活用方策についても検討します。 ・自転車や徒歩での移動でも生活できる、歩いて暮らせるまちづくりを推進していきます。 ●地域別構想 ⑴ 中野地区 ・本中野駅へのアクセス道路の整備を図るとともに、バスとの結節、送迎車、駐輪場等の設置を見据えた駅前広場の整備を検討します。また、橋上駅舎化、複合駅舎化等について、東武鉄道㈱と調整するなど、可能性を検討します。 ⑵ 中野東地区 ・本中野駅へのアクセス道路の整備を図るとともに、バスとの結節、送迎車、駐輪場等の設置を見据えた駅前広場の整備を検討します。また、橋上駅舎化、複合駅舎化等について、東武鉄道㈱との調整など、可能性を検討します。 ⑶ 高島地区 ・篠塚駅へのアクセス道路の整備を検討するとともに、バスとの結節、送迎車、駐輪場等の設置を見据えた駅前広場の整備について、東武鉄道㈱と調整、検討を進めます。 ・移動困難者の外出を支援するデマンド型交通や送迎支援サービス、行政区単位での乗り合い自動車の運行（共助）について検討します。 ⑷ 長柄地区 ・篠塚駅へのアクセス道路の整備を検討するとともに、バスとの結節、送迎車、駐輪場等の設置を踏まえた駅前広場の整備について、東武鉄道㈱と調整、検討を進めます。 ・移動困難者の外出を支援するため、送迎支援サービスや行政区単位での乗り合い自動車の運行（共助）について検討します。

③邑楽町立地適正化計画

策定時期	平成 30 年３月
計画期間	令和 17 年を目標年とする 短期的取り組みについては令和７年を目標年とする
公共交通に関する記載	・町内中心拠点と各地区を結ぶ路線の再編を図り、基幹となるネットワークの構築 ・多様な取り組みの検討（需要に応じた運行本数・ルート見直し、乗り換え拠点の整備、バス停機能向上など） ・鉄道駅の利便性向上に向け、駅前広場の整備や橋上・複合駅舎化の可能性を検討 ・その他（移動困難者の外出を支援するシステムの導入可能性検討、既存サービスの活用方策の検討など）

(7) 都市圏公共交通の現状と課題の整理

前項までの結果から、都市圏公共交通の課題と上位関連計画の考え方について、以下の通り総括表にて整理しました。

区分	既存データ、アンケート調査、地域懇談会及びパーソントリップ調査からみた課題	上位関連計画の考え方
交通体系全体	・人口減少により市街地が縮小する都市構造への対応 ・マイカーから公共交通への転換 ・高齢者や運転免許非保有者等交通弱者に対する移動手段確保 ・公共交通不便地域や空白地域の解消 ・各種交通モードの役割分担と連携強化 ・送迎を不要とする移動手段確保	・誰もが利用しやすい公共交通ネットワーク ・自動車から公共交通への転換 ・公共交通と土地利用の連携
広域移動	（鉄道・高速バス） ・鉄道など都市圏外への移動手段の確保維持 （広域路線バス） ・広域路線バスによる東西方向の輸送力強化 ・迂回感の少ない路線への改善 ・運行便数の充実 ・乗り換えしやすいダイヤへの改善 ・館林駅を中心とした公共交通ネットワークの充実 ・都市圏内通学に対応した広域移動手段確保	・隣接都市圏との連携 ・基幹公共交通軸の強化、快適化 ・立地適正化で位置づけた拠点間の連絡
地域内移動	・小型車両の活用 ・乗り換えしやすいダイヤへの改善【再掲】 ・送迎を不要とする移動手段確保【再掲】 ・生活実態に合わせた路線の構築 ・路線と連携した区域型デマンド交通の検討 ・タクシー助成など交通弱者支援制度の効果的な活用 ・タクシーの余力時間帯を活用した新たな事業の検討 ・福祉有償運送との役割分担と連携 ・送迎バスとの役割分担と連携 ・地域の移動支援事業との役割分担と連携 ・通院実態を考慮した移動手段の構築 ・地域内移動の充実	・共助型交通システムの検討 ・交通弱者支援サービスとの役割分担 ・市町内生活路線の充実
交通結節点・停留所	・駅や商業施設等拠点のターミナル化 ・乗り換え拠点のバス待ち空間や情報提供施設整備 ・新たなバスターミナルの検討 ・バス待ち環境の整備 ・サイクル＆バスライド環境整備 ・施設出入口付近での乗降 ・施設と連携した待合空間の創出	・乗り継ぎの利便性向上 ・交通結節機能の強化とバリアフリー化 ・主要駅の結節機能強化 ・主要バス停の環境整備

持続性・生産性	・運行収支率の改善（生産性の向上） ・認知度向上のための広報や住民意識醸成 ・分かりやすい情報提供方法への改善 ・利用者増につながる運行サービス水準の向上 ・小型車両の活用【再掲】 ・乗務員確保に向けた支援策の検討 ・情報発信の強化 ・多様な割引制度の実施 ・送迎（通学）から公共交通利用への転換	・移動コストの削減 ・乗務員不足の解消
地域活性化	・新たなモビリティの導入	・観光利用 ・周遊観光に利用できる交通手段の検討

第3章　基本理念と基本方針

(1) 基本理念

基本理念は「目指すまち・社会」を表現し、基本方針は「地域公共交通のあるべき姿」を表現します。

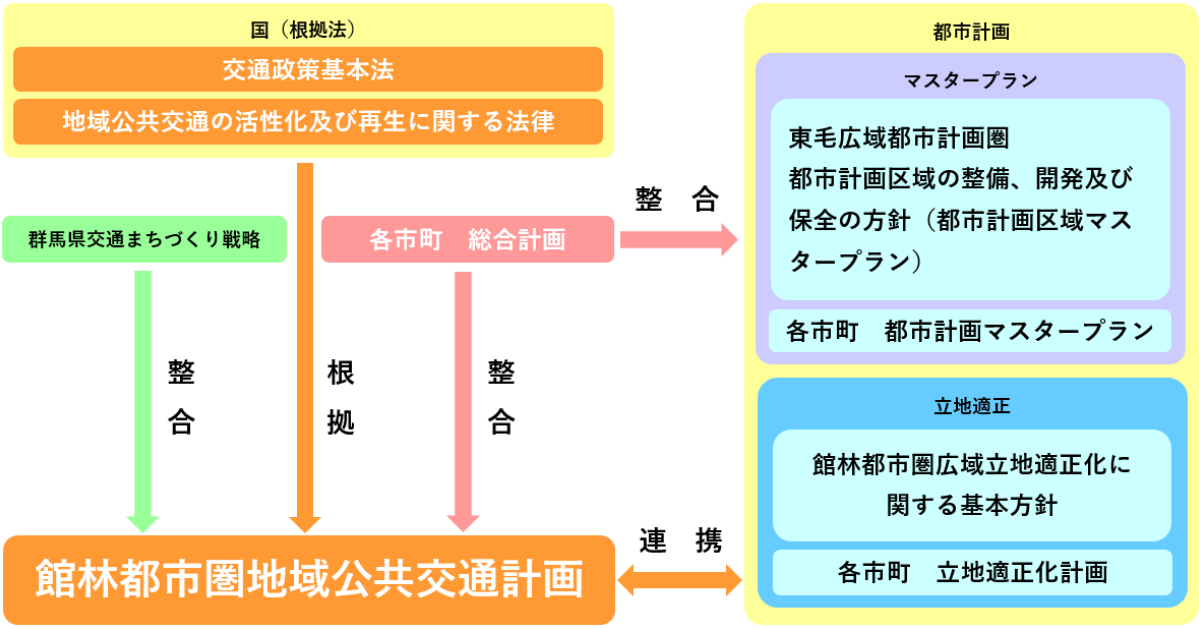
館林都市圏地域公共交通計画の基本理念は、「交通政策基本法」、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」を根幹とし、「群馬県交通まちづくり戦略」、各市町総合計画、「館林都市圏広域立地適正化に関する基本方針」、各市町立地適正化計画及び各市町都市計画マスタープランを踏まえ、都市圏公共交通の現状と課題より次のように定めます。

基　本　理　念

地域とともにデザインし、暮らしに寄り添う地域交通

誰もが移動しやすく、活力にあふれる館林都市圏

【館林都市圏地域公共交通計画の位置づけ】



(2) 基本方針

基本方針（地域公共交通のあるべき姿）は、基本理念及び都市圏公共交通の現状と課題の整理結果より次のように集約します。

基本方針１ 利便性の高い広域交通 ネットワークの形成	都市圏内外を連絡する鉄道・高速バスについては、現況のサービス水準を確保・維持します。 都市圏内の地域間を連絡する幹線（広域路線バス）については、「館林都市圏広域立地適正化に関する基本方針」に位置づけられた拠点間を直行する路線に再編し、効率化とサービス水準の向上を図ります。
基本方針２ 利用者の視点に立った 生活交通ネットワークの形成	上述の幹線と結節し、生活交通に主眼を置いた支線として、地域内を巡回する路線バス、区域型運行の導入やタクシーの効果的な活用、さらには各種送迎バス等地域の移動資源と連携し、ラストマイル対策を推進します。
基本方針３ 交通結節点の強化による 交通ネットワークの機能向上	公共交通の利便性向上のためには、乗り換え時等のバス待ち環境を充実させることも重要です。そのため、バスや他の交通モードもアクセスする鉄道駅、バスの乗り換えポイントやバス停について、待合環境の整備や駐車・駐輪場等の活用による利便性向上を図ります。
基本方針４ 持続可能な地域交通の確保・ 維持に向けた利用促進策の 実施	持続可能な地域交通を実現するためには、多くのかたに利用され、地域住民等が主体的に支えていくことが必要です。そのため、行政や事業者は利用しやすい情報提供等を行うとともに、地域住民等の意識啓発に取り組み、地域交通の持続性を高めます。
基本方針５ 地域の活性化を支える モビリティの確保	近年、低速電気自動車等の新たな移動手段の普及とともに、自動運転技術も実用化しつつあります。また、情報通信技術を活用した案内・予約・決済サービスや、自転車シェアリング等の取り組みも進んでいます。これらの活用により地域の魅力を創造し、公共交通とともに観光等産業の活性化を図ります。
基本方針６ 計画目標を達成するための 進行管理・評価体制の強化	本計画の目標達成のため、法定協議会（館林市外四町地域公共交通会議）により、各年ごとのＰＤＣＡサイクルによる進行管理と目標達成評価を行い、計画事業の実現と目標達成を推進します。

※ラストマイル：最寄り駅やバス停から自宅や目的地までのことです。

(3) 路線再編方針と将来像

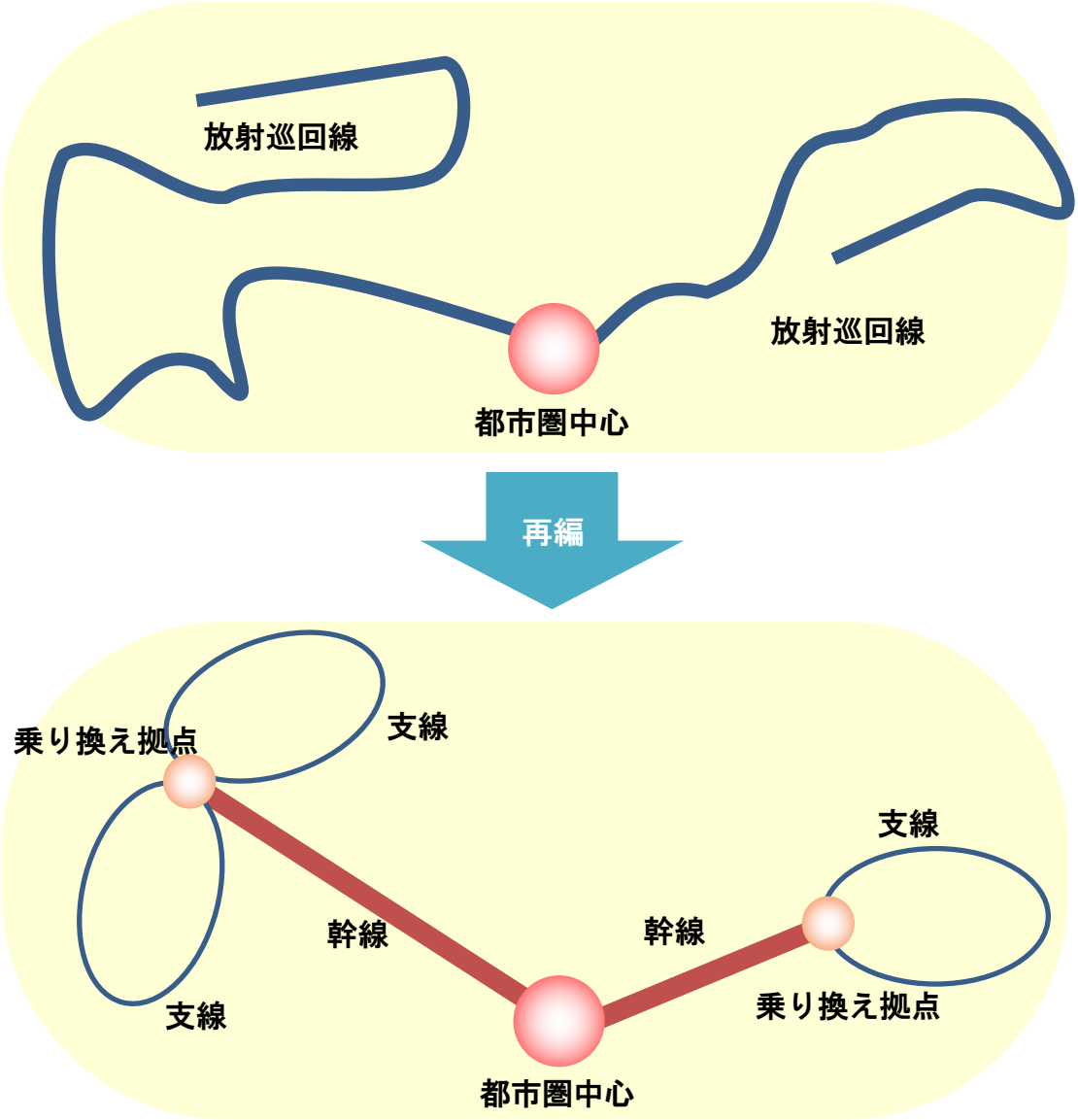
■路線再編方針

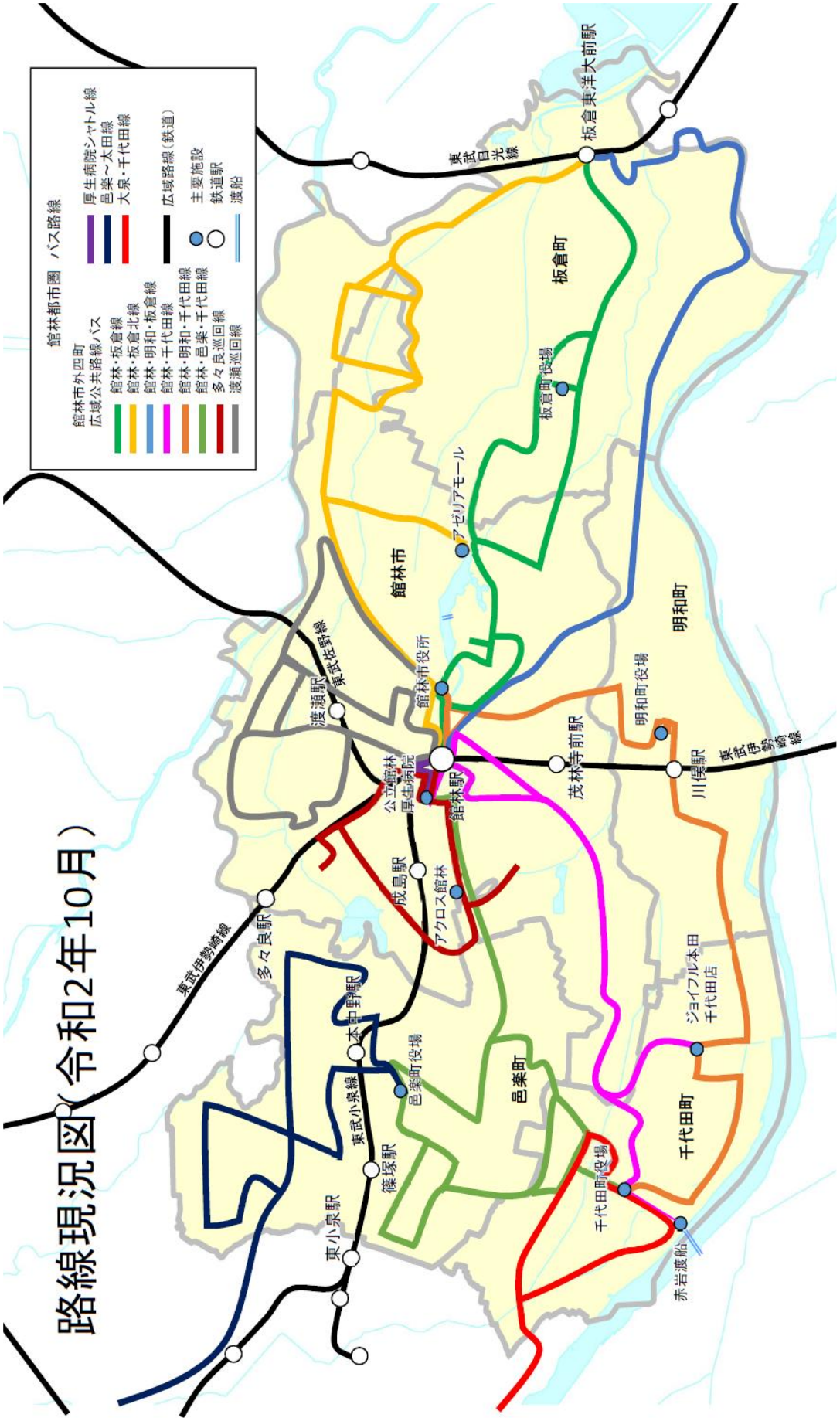
現在バス路線は館林駅を中心に放射状に配置されています。館林市と４町を連絡する路線は地域を連絡しつつ地域内も巡回する形態となっています。また、館林市内の路線は距離の長い循環線となっています。

４町から都市圏の中心である館林駅周辺まで移動するには乗り換えが不要ですが、長大路線による運行間隔の長さや、交通障害の影響も大きく受けることにより、サービス水準の確保に課題があります。

上記課題を踏まえ、一極集中型のバス網から、市町を連絡する幹線（広域路線）と市町内を巡回する支線を配置する、「幹線・支線型バス網」へ再編し、運行の効率化を図ります。

●再編イメージ



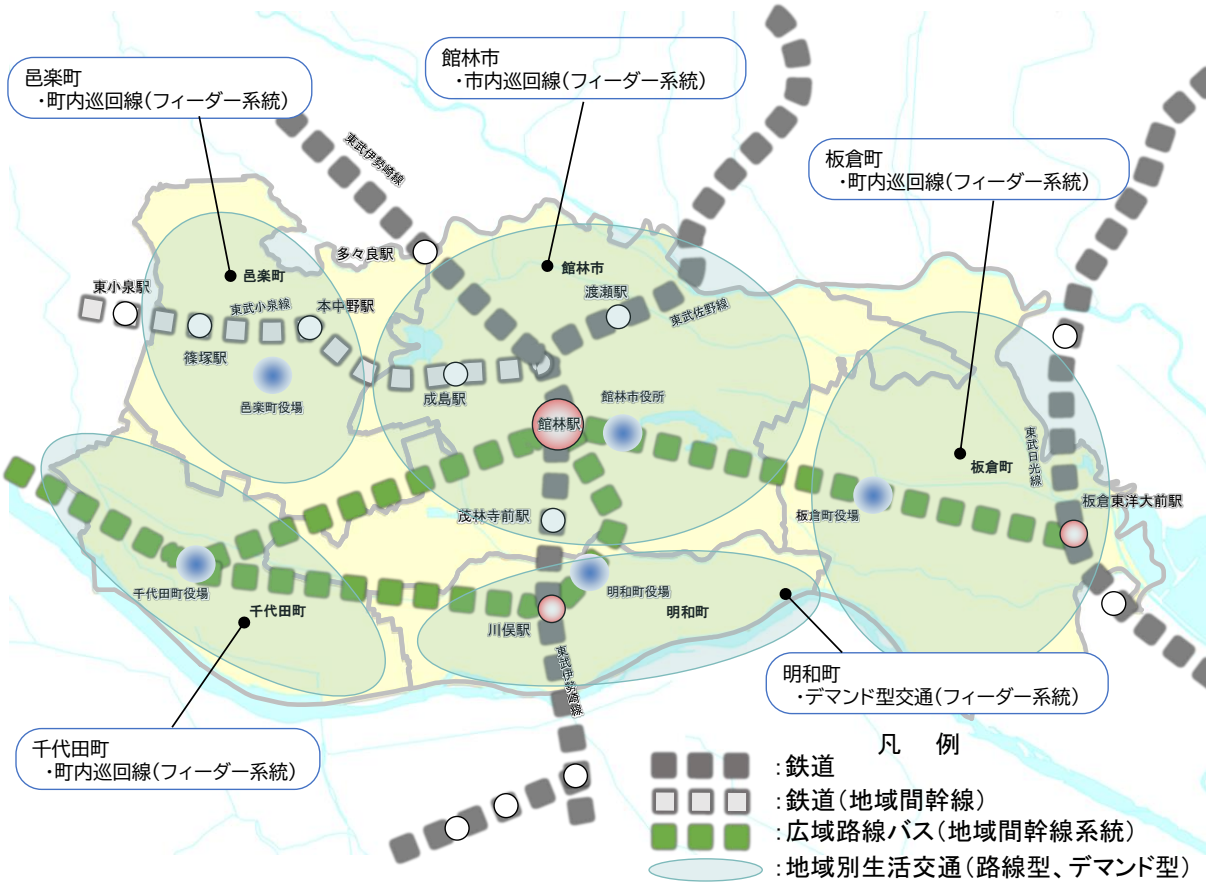

路線現況図（令和2年10月）
館林都市圏　バス路線
館林市外四町
広域公共路線バス
館林・板倉線
館林・板倉北線
館林・明和・板倉線
館林・千代田線
館林・明和・千代田線
館林・邑楽・千代田線
多々良巡回線
渡瀬巡回線
厚生病院シャトル線
邑楽～太田線
大泉・千代田線
広域路線（鉄道）
主要施設
鉄道駅
渡船
東武日光線
板倉東洋大前駅
板倉町
板倉町役場
アゼリアモール
館林市
館林市役所
渡瀬駅
東武佐野線
公立館林厚生病院
館林駅
茂林寺前駅
明和町役場
明和町
川俣駅
東武伊勢崎線
成島駅
アクロス館林
多々良駅
本中野駅
邑楽町役場
邑楽町
東武小泉線
篠塚駅
東小泉駅
ジョイフル本田千代田店
千代田町
千代田町役場
赤岩渡船

■将来像

幹線（広域路線）は「館林都市圏広域立地適正化に関する基本方針」に位置づけられた各市町の拠点間を連絡するよう配置し、館林・板倉線、館林・明和線、館林・千代田線、明和・千代田線及び大泉・千代田線のバス路線及び東武小泉線の鉄道を位置づけることで、１市４町を連絡します。

市町内においては上述の幹線と結節し、生活交通に主眼を置いた支線として、地域内を巡回するコミュニティバス、区域型デマンド交通の導入やタクシー等の効果的な活用により、生活交通ネットワークの形成を推進していきます。なお明和町では現在、区域運行型乗り合いタクシーの実証実験が行われています（令和５年３月まで）。

●将来像のイメージ



※フィーダー系統：バスの停留所、鉄軌道駅、海港及び空港において、地域間幹線系統と接続する支線系統のことをいいます。

第4章　計画目標と事業

(1) 計画目標と取り組み事業の設定

計画目標は、基本方針（地域公共交通のあるべき姿）を実現するために「計画期間中に達成すべき目標」です。計画目標及び目標を達成するために実施する事業は、次のとおりとします。

■事業一覧

基本方針、計画目標		事　　業
基本方針１　利便性の高い広域交通ネットワークの形成		
	計画目標１ 都市圏内外の広域移動の確保	**事業１－１** 鉄道サービス水準の確保・維持に向けた協力体制の構築
		事業１－２ 高速バスサービス水準の確保・維持に向けた協力体制の構築
	計画目標２ 都市圏内の地域間移動の確保	**事業２－１** 都市圏内広域路線バスの再編の推進
基本方針２　利用者の視点に立った生活交通ネットワークの形成		
	計画目標３ 地域に適した公共交通サービスの提供	**事業３－１** コミュニティバスの路線再編の推進
		事業３－２ 路線バスと連携したデマンド型交通の導入
		事業３－３ タクシーの効果的な活用の推進
	計画目標４ 地域の移動資源の活用	**事業４－１** 福祉有償運送との協力体制の構築
		事業４－２ スクールバスや企業送迎バス等との協力体制の構築
		事業４－３ 地域の移動支援事業との協力体制の構築
基本方針３　交通結節点の強化による交通ネットワークの機能向上		
	計画目標５ バスターミナルの乗り継ぎ・待合環境の向上	**事業５－１** バスターミナルの整備、待合環境・情報提供の充実
	計画目標６ バス停の乗り継ぎ・待合環境の向上	**事業６－１** バス待ち協力施設事業の推進
		事業６－２ バス停の環境整備の推進
	計画目標７ 地域の施設等を活用した交通モード間の結節点機能の確保	**事業７－１** 既存施設を活用したパーク＆ライド等の導入

基本方針４　持続可能な地域交通の確保・維持に向けた利用促進策の実施		
	計画目標８ 住民の意識醸成の場や機会の創出	**事業８－１** 利用促進イベント等の実施
	計画目標９ 広報・周知活動やＩＣＴの活用等による情報提供の場の創出	**事業９－１** 分かりやすい公共交通情報提供とその利用環境整備の推進
		事業９－２ ＩＣＴ活用の研究・検討
	計画目標 10 住民に愛されるバスへの取り組みの推進	**事業 10－１** 愛称、マスコットやラッピング等による楽しさの創出
		事業 10－２ 自治会、企業・団体、商店街等との連携及び住民協働の推進
基本方針５　地域の活性化を支えるモビリティの確保		
	計画目標 11 新しいモビリティの導入による活性化支援	**事業 11－１** 新しいモビリティ及び先進技術による地域の魅力創出
	計画目標 12 自転車の多様な活用による観光の魅力向上	**事業 12－１** 自転車を活用した二次交通サービスの推進
	計画目標 13 観光地への移動手段の確保	**事業 13－１** 周遊観光に対応した移動手段の研究・検討
基本方針６　計画目標を達成するための進行管理・評価体制の強化		
	計画目標 14 法定協議会のガバナンス強化	**事業 14－１** 協議会によるＰＤＣＡサイクルの推進

(2) 基本方針の実現に向けた取り組み事業

■基本方針１　利便性の高い広域交通ネットワークの形成

計画目標　１　都市圏内外の広域移動の確保					
事業　１－１　鉄道サービス水準の確保・維持に向けた協力体制の構築					
事業概要	●都市圏と他の地域を結ぶ広域移動を担う鉄道について、サービス水準（運行便数、運行時間帯等）が確保・維持されるように、市町及び鉄道事業者の協力体制を構築することが必要です。 そのため、法定協議会等で定期的に意見交換・情報共有し、地域公共交通の維持対策を図ります。 ●本計画では、バスの再編に際し、東武小泉線と一部競合している「邑楽～太田線」及び「館林・邑楽・千代田線」を見直し、東武小泉線を館林との幹線交通として位置づけ、鉄道の利用促進を図ります。 				
実施主体	東武鉄道、市町				
事業期間	令和３年度	令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度
	←実施→				

事業　１－２　高速バスサービス水準の確保・維持に向けた協力体制の構築

事業概要

●都市圏と他の地域を結ぶ広域移動を担う高速バスについて、サービス水準（運行便数、運行時間帯等）が確保・維持されるように市町及び高速バス事業者の協力体制を構築することが必要です。
そのため、定期的に意見交換・情報共有することで、地域公共交通の維持対策を図ります。

路線（発着地～行先）	
エアポートリムジン	邑楽町役場～館林市役所～羽田空港
シルクライナー	邑楽町役場～館林市役所～名古屋・京都・大阪
仙台ライナー	邑楽町役場～館林市役所～仙台
メープル号	邑楽町役場～館林市役所～成田空港

●高速バス乗り場は、館林市役所と邑楽町役場です。邑楽町では高速バスターミナル移設の検討が行われており、整備に合わせ高速バスが乗り入れることで、乗り換え利便性向上を図ります。

実施主体	高速バス事業者、市町				
事業期間	令和３年度	令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度
	←実施→				

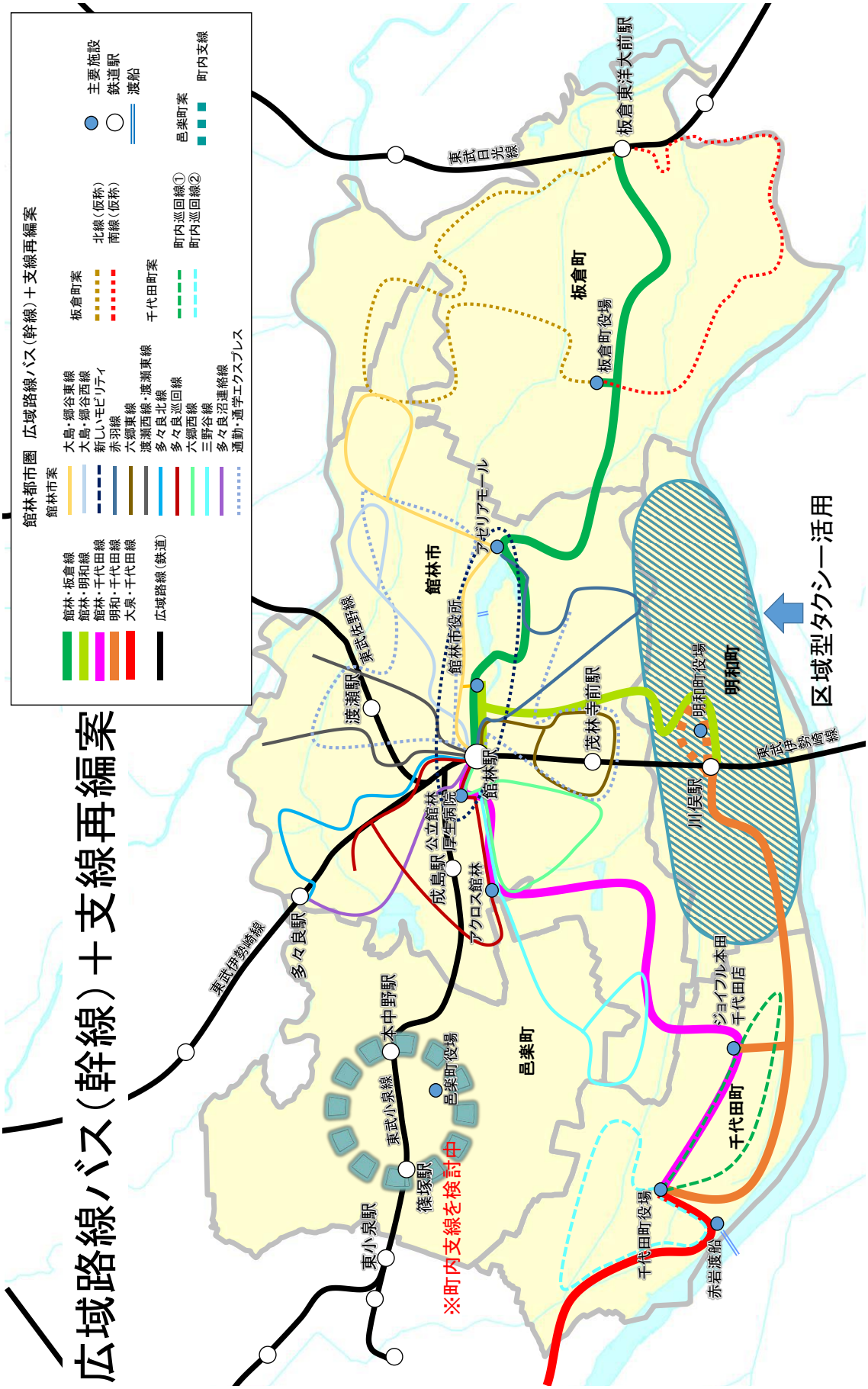
計画目標　２　都市圏内の地域間移動の確保	
事業　２－１　都市圏内広域バスの路線再編の推進	
事業概要	●広域路線バス（幹線）の配置 広域路線バス（幹線）の配置方針は次のとおりとします。 ・館林駅と各町の間は、鉄道または広域路線バスで連絡することとします。 ・拠点駅の一つとなる川俣駅からは、千代田町及び大泉・太田方面へ連絡します。 ・利用者数の多い館林・板倉線、館林・千代田線、館林・明和・千代田線及び大泉・千代田線は、通学需要に配慮しつつ経路の短絡化を行い、速達性の向上を図ります。 ・アクセスする主要拠点は次のとおりとします。 館林市　：館林駅、館林市役所、公立館林厚生病院、アゼリアモール、アクロス館林 板倉町　：板倉東洋大前駅、板倉町役場 明和町　：川俣駅、明和町役場 千代田町：千代田町役場、ジョイフル本田千代田店 大泉町　：大泉町役場、西小泉駅前バスターミナル、ベイシア大泉店 太田市　：太田駅、BUS ターミナルおおた、太田記念病院 広域路線バス（幹線）の概要及び路線案は次頁のとおりです。

<table>
<tr><td>事業概要</td><td>●広域路線バス（幹線）の概要
<table>
<tr><th>路線名</th><th>概要</th><th>実施主体</th></tr>
<tr><td>館林・板倉線</td><td>概ね現行路線を踏襲するが、速達性向上のため経路短絡化の検討を行います。主要拠点は館林駅、館林市役所、アゼリアモール、板倉町役場、板倉東洋大前駅とします。</td><td>館林市
板倉町
バス事業者</td></tr>
<tr><td>館林・明和線</td><td>現行の館林・明和・千代田線の速達性向上のため、川俣駅で分割します。館林商工高校の通学及び館林駅から館林女子高校への通学に配慮。主要拠点は館林駅、館林市役所、明和町役場、川俣駅とします。</td><td>館林市
明和町
バス事業者</td></tr>
<tr><td>館林・千代田線</td><td>速達性と利便性向上のため、アクロス館林を経由し、ジョイフル本田千代田店までの経路の短絡化を図ります。主要拠点は館林駅、公立館林厚生病院、アクロス館林、ジョイフル本田千代田店、千代田町役場とします。</td><td>館林市
千代田町
バス事業者</td></tr>
<tr><td>明和・千代田線</td><td>現行の館林・明和・千代田線の速達性向上のため、川俣駅で分割します。川俣駅発着を基本とし、館林商工高校の通学にも配慮。主要拠点は川俣駅、ジョイフル本田千代田店、千代田町役場とします。</td><td>明和町
千代田町
バス事業者</td></tr>
<tr><td>大泉・千代田線</td><td>現行路線を維持しながら、サービス水準向上に努めます。主要拠点は、千代田町役場、大泉町役場、西小泉駅前バスターミナル、BUS ターミナルおおた、太田駅、太田記念病院とします。</td><td>千代田町
大泉町
バス事業者</td></tr>
</table></td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td>バス事業者、市町</td></tr>
<tr><td>事業期間</td><td>
<table>
<tr><td>令和３年度</td><td>令和４年度</td><td>令和５年度</td><td>令和６年度</td><td>令和７年度</td></tr>
<tr><td>←検討→</td><td>←</td><td>随時実施</td><td></td><td>→</td></tr>
</table></td></tr>
</table>

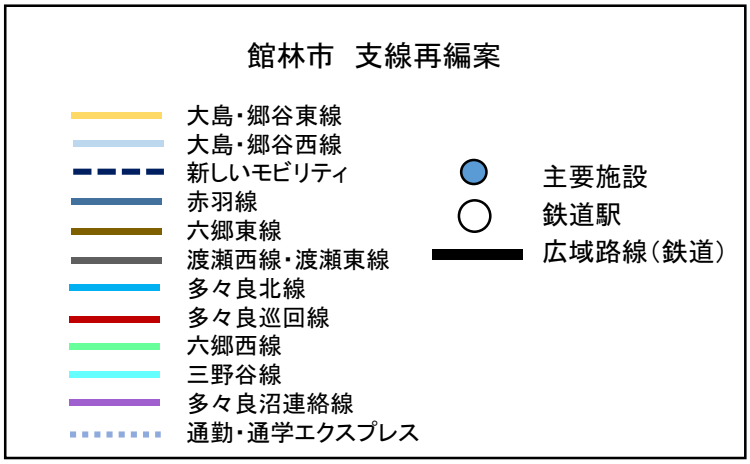
広域路線バス（幹線）再編案
館林都市圏　広域路線バス（幹線）再編案
館林・板倉線
館林・明和線
館林・千代田線
明和・千代田線
大泉・千代田線
広域路線（鉄道）
主要施設
鉄道駅
渡船
東武伊勢崎線
多々良駅
東小泉駅
東武小泉線
本中野駅
篠塚駅
邑楽町役場
邑楽町
渡瀬駅
東武佐野線
成島駅
公立館林厚生病院
アクロス館林
館林市
館林駅
館林市役所
アゼリアモール
茂林寺前駅
明和町役場
明和町
川俣駅
東武伊勢崎線
ジョイフル本田千代田店
千代田町
千代田町役場
赤岩渡船
板倉町役場
板倉町
東武日光線
板倉東洋大前駅

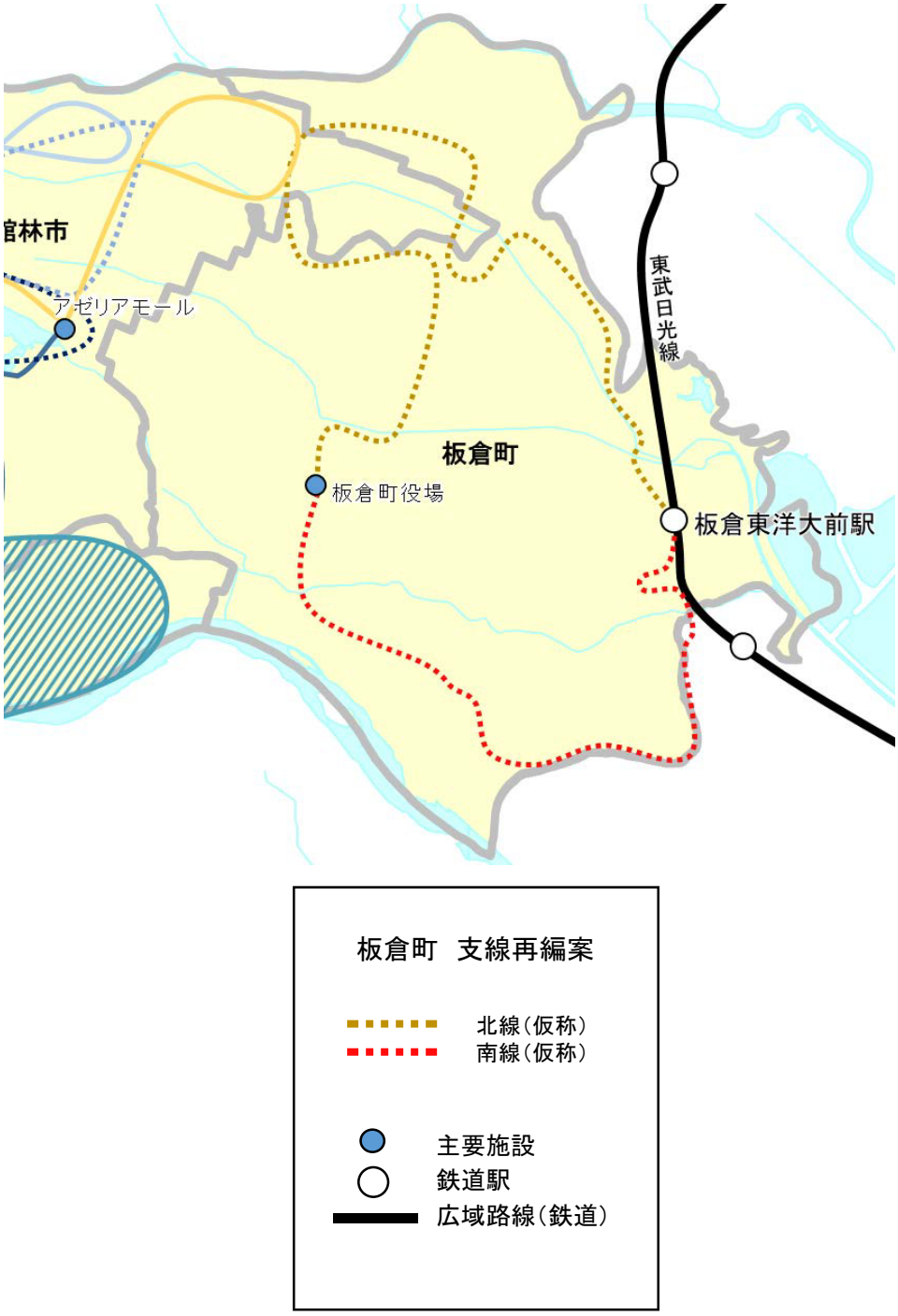
■基本方針２　利用者の視点に立った生活交通ネットワークの形成

計画目標　３　地域に適した公共交通サービスの提供					
事業　３－１　コミュニティバスの路線再編の推進					
事業概要	●支線となるバスは地域内を巡回しつつ、広域路線バス（幹線）に接続するものとし、地域内の生活交通として整備を推進します。 全体図は次頁に示し、各自治体ごとの配置方針を示します。				
実施主体	バス事業者、タクシー事業者、市町				
事業期間	令和３年度	令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度
	←―	―	検討・随時実施	―	―→


広域路線バス（幹線）＋支線再編案
館林都市圏　広域路線バス（幹線）＋支線再編案
館林・板倉線
館林・明和線
館林・千代田線
明和・千代田線
大泉・千代田線
広域路線（鉄道）
館林市案
大島・郷谷東線
大島・郷谷西線
新しいモビリティ
赤羽線
六郷東線
渡瀬西線・渡瀬東線
多々良北線
多々良巡回線
六郷西線
三野谷線
多々良沼連絡線
通勤・通学エクスプレス
板倉町案
北線（仮称）
南線（仮称）
千代田町案
町内巡回線①
町内巡回線②
邑楽町案
町内支線
主要施設
鉄道駅
渡船
東武伊勢崎線
東武佐野線
東武日光線
東武小泉線
東武伊勢崎線
多々良駅
本中野駅
東小泉駅
篠塚駅
邑楽町役場
※町内支線を検討中
渡瀬駅
成島駅
公立館林厚生病院
アクロス館林
館林駅
館林市役所
アゼリアモール
茂林寺前駅
川俣駅
明和町役場
明和町
邑楽町
館林市
板倉町
板倉町役場
板倉東洋大前駅
ジョイフル本田千代田店
千代田町
千代田町役場
赤岩渡船
区域型タクシー活用

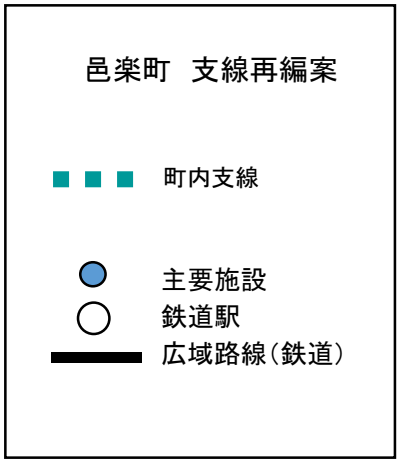
事業概要	●館林市 館林駅を中心拠点とし、館林市役所及びアゼリアモール、公立館林厚生病院及びアクロス館林を東西拠点とします。生活交通として地域巡回線、連絡線など定時定路線型の路線バスを配置しますが、車両の小型化も図り、集落内運行や店舗等への乗り入れを実現します。 また、生活圏域と利用実態に合わせた地域交通を目指すため、日中は地域の集落や病院・店舗等を巡回する路線を配置し、曜日（隔日）運行等を活用しながら持続性を高めます。 さらに、朝夕は通勤・通学に特化し、公共施設でのサイクル＆バスライドを活用した、通勤・通学エクスプレスを運行します。 このほか路線で補えない地域等を補完するため、地域の実情にあったバス以外の交通手段を検討します。



事業概要	●板倉町 　主要拠点である板倉町役場をターミナルバス停とするとともに、町内支線の西の拠点に位置づけます。また、商業施設や医療機関が周辺に立地する板倉東洋大前駅を東の拠点に位置づけ、各拠点を結ぶ町内巡回線を町の北地区と南地区に整備します。さらに、館林・板倉線や板倉東洋大前駅での乗り継ぎに配慮した運行ダイヤとします。 　このほか、高齢者等の交通弱者の交通手段を引き続き確保するため、福祉タクシー料金支援事業の継続実施を検討します。 

事業概要	●明和町 広域路線で賄えない移動手段は、交通弱者の生活のためや健康増進等のため、積極的に外出するきっかけづくりを目的とした下記事業の活用を促し、個別のニーズに合わせた地域密着型のきめ細やかなサービスを展開します。 ・チョイソコめいわ（実証実験中、令和５年３月まで） 会員登録制（実証実験中は無料）のデマンドバス。希望の行き先と時間を受け付け、指定停留所（町内 100 箇所以上）間を乗り合いで送迎します。 ・ラクシー（実証実験中、令和５年３月まで） 会員制乗り合い送迎タクシー。月額定額制で、自宅と町内外の指定停留所（町内外 50 箇所以上）間を乗り合いで送迎します。

事業概要	●千代田町 　千代田町役場を中心拠点とし、支線として東部及び西部地区への巡回線を配置します。町内巡回線については、現在、社会福祉協議会が運行している施設送迎ワゴンを活用し、運行ルート等を検討します。

事業概要	●邑楽町 　広域軸を東武小泉線に位置づけし、公共バスは広域路線バスから町内循環バスに変更します。町内循環バスは同ルートを左右回り運行し、駅や公共施設、商業施設等の町内拠点を結ぶルートとします。 　また、国道３５４号に整備するバスターミナルに公共バス及び高速バス停留所を邑楽町役場から移転集約し、交通結節点として位置づけます。速達性向上のため、ルートを集約するとともに、公共バスで補えない地域については、福祉タクシー推進事業の拡充等により対応します。 

事業　３－２　路線バスと連携したデマンド型交通の導入

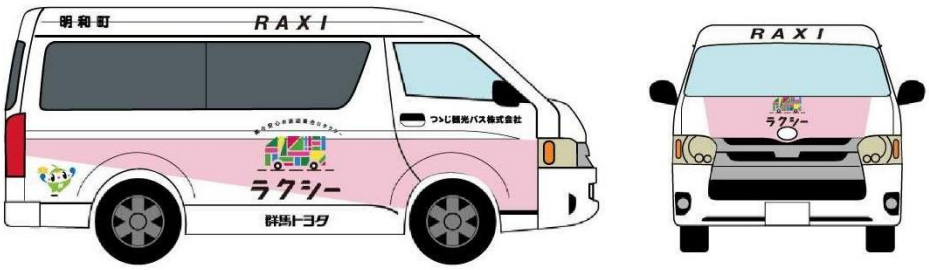
事業概要

●低人口密度地域においては、通勤・通学需要を考慮しない場合、地域の状況に応じたデマンド型交通（区域運行）も効果的です。また、通院や買物に関しては他市町への移動も多く見られることから、停留所設置について十分に協議のうえ、路線バス（幹線・支線）と連携し、地域特性に適合したデマンド型交通の導入も検討します。

●デマンド型交通の運営形態は、道路運送法第４条の一般乗合旅客自動車運送事業で行うものが一般的ですが、明和町では会員制乗り合いデマンド型交通として、チョイソコめいわと旅行業法を活用したラクシーを運行しています。
※実証実験期間：令和５年３月まで

・明和町　チョイソコめいわ
運営：明和町社会福祉協議会
　　群馬トヨタ自動車㈱
会員制（町民）
運賃：実験中は無料
町内指定乗降場所間移動による乗合型デマンド

・明和町　ラクシー
運営：明和町社会福祉協議会
　　群馬トヨタ自動車㈱
　　㈱ＪＴＢ
会員制（町民）
運賃：令和３年４月から
　　5,000 円／月（定期券）
　　5,000 円分（回数券／500 円券 10 枚）
自宅と町内外指定乗降場所間移動による乗合型デマンド



実施主体	社会福祉協議会、群馬トヨタ自動車㈱、㈱ＪＴＢ、タクシー事業者、市町				
事業期間	令和３年度	令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度
	←―	―	検討・随時実施	―	―→

事業　３－３　タクシーの効果的な活用の推進

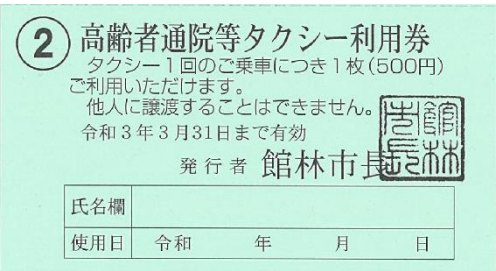
事業概要

●現在、都市圏では高齢者や障がい者、免許返納者等への移動支援を行っています。バス路線の再編と一体的に捉え、役割分担の明確化と連携の強化を図りながら、支援制度の見直しや新たな支援の導入を検討します。

【高齢者等移動支援事業】

市町	実施事業
館林市	高齢者通院等タクシー助成事業 いきいきタクシー料金補助事業 高齢者路線バス無料定期券交付事業 高齢者運転免許自主返納支援事業
板倉町	福祉タクシー料金支援事業
明和町	福祉タクシー利用料助成事業 高齢者運転免許自主返納支援事業
千代田町	福祉公共交通利用料補助事業 歩行補助用電動車等購入費補助事業 遠距離通学者助成事業
邑楽町	福祉タクシー推進事業

出典：つゝじ観光バス㈱ホームページ



令和２年度館林市高齢者通院等タクシー利用券

●タクシーの余力を活用した、相乗りタクシーや定額タクシー等について、前述同様バス路線の再編と一体的に捉え、タクシー事業者と連携しながら事業実施を検討していきます。

【参考事例】

・ＡＩ相乗りタクシー
　Ｗｅｂアプリを用いた相乗り型低額タクシー
　通常 のタクシー運賃の 75%
　出典：静岡型ＭａａＳ基幹事業実証プロジェクトホームページ

実施主体	タクシー事業者、市町				
事業期間	令和３年度	令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度
	←		検討・随時実施		→

計画目標　４　地域の移動資源の活用

事業　４－１　福祉有償運送との協力体制の構築

事業概要

●福祉有償運送は、障がい者や介護サービス利用者等に限り利用できる移動手段ですが、利用者への細やかな支援が可能であり、欠かせない移送支援事業となっています。
誰もが移動しやすい地域の実現のためには、公共交通との役割分担の明確化と連携の強化を図りながら、事業の確保・維持に向けて協力していくことが必要です。

●自家用有償運送事業は、その運送形態や利用者の属性について、交通事業者を含む運営協議会の合意を得る必要があります。本地域では、東部地域福祉有償運送運営協議会（桐生市、太田市、館林市、みどり市、板倉町、明和町、千代田町、大泉町及び邑楽町）及び同幹事会が組織されており、運営協議会のサポートも含め、協力体制を構築していきます。

【都市圏内の福祉有償運送】

法人名等	保有車両		登録者数
	福祉車両	セダン型	
NPO法人セサミ	3	27	230
お互いさまネットワーク	4	16	120
計	7	43	350

※令和２年３月 31 日現在

【福祉有償運送車両】

出典：NPO 法人お互いさまネットワーク

実施主体	NPO 等、市町				
事業期間	令和３年度	令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度
	←―	―	―実施―	―	―→

事業　４－２　スクールバスや企業送迎バス等との協力体制の構築

事業概要

●スクールバスや企業送迎バス等の実態を把握し、路線バスとの競合が生じる場合、解消に向けた連携の強化を図り、双方の効率化を図ります。

●スクールバスや企業送迎バス等と連携しながら路線バスの再編を推進するとともに、地域住民の混乗や路線バスへの転換策（大口定期割引等）について検討します。

【慶友整形外科病院送迎ワゴン】　【板倉町スクールバス】

【参考事例】

●スクールバスへの混乗
- 廃止路線代替バスの収支率低下改善のため、廃止路線代替バスを廃止しスクールバスへの一般混乗
- 事前予約制
- 運賃：大人 200 円、小人 100 円

出典：長野市ホームページ

●送迎バスの空席を活用した高齢者等の混乗
- 自動車教習所や病院、大学、市の福祉施設への送迎バスの空席混乗
- 対象者：65 歳以上
- 運賃無料
- 市が送迎バス車両の混乗に必要なパスカード（定期券）を交付

出典：我孫子市ホームページ

実施主体　スクールバス、企業バス等運行主体、市町

事業期間

令和３年度	令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度
←―――	―――	検討・随時実施	―――	―――→

事業　４－３　地域の移動支援事業との協力体制の構築

事業概要

●都市圏では、社会福祉協議会や行政等による、買物支援（移動支援、出張販売、宅配等）に関する取り組みが一部地域で実施されています。取り組みの実態を把握し、公共交通との役割分担の明確化と連携の強化を図ります。
また、地域住民等による新たな移動支援事業についても調査・検討し、協力体制を構築しながら、積極的に支援していきます。

【都市圏での実施事業】

●館林市　買物支援サービス
※一部地区で実施
買物に困っている高齢者を対象とした送迎サービス
・対象者：70 歳以上一人暮らしまたは高齢者のみ世帯（要介護認定者除く）
実施主体：館林市社会福祉協議会

●館林市　買い物弱者サポート
・出張販売
食料品業者の誘致し、出張販売場所の確保、地域への周知活動などを支援
・宅配マップ
食料品を扱う商店の宅配可能範囲などを紹介
実施主体：館林市

●買い物代行タクシー
・外出が困難なかたや、時間が無いかたに代わって、タクシー乗務員が買物や届け物を代行するサービス
・料金：　1～30 分　980 円　31～60 分　1,480 円
61～90 分　1,980 円　以降 30 分毎に 500 円加算
実施主体：つゝじ観光バス㈱

実施主体

自治会、ボランティア団体、社会福祉協議会、タクシー事業者、市町など

事業期間

令和３年度	令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度
←―――	―――	検討・随時実施	―――	―――→

■基本方針３　交通結節点の強化による交通ネットワークの機能向上

計画目標　５　バスターミナルの乗り継ぎ・待合環境の向上

事業　５－１　バスターミナルの整備、待合環境・情報提供の充実

事業概要

●既存のバスターミナル（館林駅等）及びバス相互の乗り換え地点（商業施設等）に、待合空間及びバスロケーションシステムと連携したデジタルサイネージ（屋内）やスマートバス停（屋外）等の情報表示端末を整備し、バスの待合環境の向上を図ります。

【屋内・屋外での情報提供イメージ】

屋内：デジタルサイネージ

屋外：スマートバス停

待合空間のイメージ（公立館林厚生病院内）

●邑楽町内に、パーク＆ライドやバスからバスへの乗り継ぎ利便性向上を目的としたバスターミナルを整備します。

実施主体　バス事業者、市町

事業期間

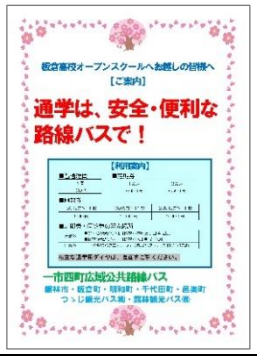
令和３年度	令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度
←―	―	随時実施	―	―→

計画目標　６　バス停の乗り継ぎ・待合環境の向上					
事業　６－１　バス待ち協力施設事業の推進					
事業概要	●群馬県では、路線バスの待合環境を改善するため、県と地域活性化包括連携協定を締結している企業が協力し、バス停留所近くにある店舗等をバス待合所として利用させていただく「バスまち協力施設」事業を、令和元年 12 月から前橋・高崎市内にあるコンビニエンスストア 17 店舗で実施しています。この取り組みを都市圏においても推進します。 【群馬県「バスまち協力施設」の概要】 **2　バスまち協力施設の概要** 1. 店舗入口付近に、ステッカーが貼付してあります。（右図） 2. 協力施設では、バス待合所としての利用が可能です。 3. 各店舗で提供しているサービス（トイレ、無料Wi-Fiなど）を利用できます。 4. バス時刻表などの情報が確認できます。（各店舗によって、サービスやバス情報の提供方法が異なります） 出典：群馬県ホームページ				
実施主体	協力企業・店舗、群馬県、バス事業者、市町				
事業期間	令和３年度	令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度
	←―	―	―随時実施―	―	―→

事業　６－２　バス停の環境整備の推進					
事業概要	●利用者が多いバス停を中心に、上屋、風よけ、ベンチ、駐輪設備、情報提供環境等を整備します。また、バス停施設の整備状況はデータベース化し、適切な維持管理を行います。 上屋・風よけ・ベンチが整備されたバス停（千代田町役場前停留所）				
実施主体	バス事業者、市町				
事業期間	令和３年度	令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度
	←検討→	←―	―随時実施―	―	―→

計画目標　７　地域の施設等を活用した交通モード間の結節点機能の確保					
事業　７－１　既存施設を活用したパーク＆ライド等の導入					
事業概要	●高速バスの利便性向上のため、発着所周辺の既存施設駐車場をパーク＆ライド駐車場として活用します。 公園駐車場（邑楽町） ●館林市では、通勤・通学特化路線（仮称：通勤・通学エクスプレス）に対応するため、地域の公共施設駐輪場を活用したサイクル＆バスライドを展開します。 公民館駐輪場（館林市）				
実施主体	バス事業者、市町				
事業期間	令和３年度	令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度
	←検討→	←――	――	随時実施 ――	――→

■基本方針４　持続可能な地域交通の確保・維持に向けた利用促進策の実施

計画目標　８　住民の意識醸成の場や機会の創出					
事業　８－１　利用促進イベント等の実施					
事業概要	●公共交通に対する住民の意識醸成の場や機会の創出を目指し、利用促進イベント等を実施します。 （都市圏での実施例） ・バス乗り方教室 　イベント時（交通安全フェスティバル、公民館まつり、産業祭等）にバス乗り方教室（モデルコースでの乗車体験）を実施。 ・出前講座 　館林市では、乗り方だけでなく路線バスの歴史についても解説するほか、路線図と時刻表から日常生活での利用方法を考える体験学習も行う出前講座を実施。 ・路線バス車内展示会 　小学生からバス利用促進につながるポスターを募集し、車内展示を実施。 ・通学利用の促進 ①高校オープンスクール等での啓発 　高校オープンスクールや入学説明会において路線バスの利用案内（通学・帰宅時間帯の時刻表）を配布。 ②定期券出張販売 　高校入学式時に、定期券の出張販売を実施。  				
実施主体	バス事業者、市町				
事業期間	令和３年度	令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度
	←―	―	随時実施 ―	―	―→

計画目標　９　広報・周知活動やＩＣＴの活用等による情報提供の場の創出					
事業　９－１　分かりやすい公共交通情報提供とその利用環境整備の推進					
事業概要	●分かりやすい公共交通情報提供に向けて、グーグルマップやナビタイム等の路線検索サービスや、「バス予報」によるバスの位置情報の提供等を実施していますが、サービスの認知度から、施策が十分な効果をあげていないことが考えられます。そのため、改善に向けた検討を行い、有効性が高い施策を実施します。 ・「バス予報」及び路線検索サービスの利用促進 「バス予報」アプリのほか、グーグルマップやナビタイム等、一般に普及しているアプリでも時刻表や遅延情報が入手できることを周知し、利用促進を図ります。 ・路線系統ナンバリングによる分かりやすさ改善 方面別等のナンバリングにより、車両の行先表示や停留所の案内板、時刻表等に表示することで、分かりやすさの向上を図ります。 ・使いやすい路線図・時刻表の作成 サイズ・掲載情報等の見直しを行い、分かりやすく使いやすい路線図・時刻表を作成します。 ・マイ時刻表の作成支援 時刻表が分かりづらい、電車との接続時間が分からない等、公共交通利用が不安なかたへ、移動目的に合わせて利用バス停・駅・時刻を記載した個人専用の時刻表「マイ時刻表」の作成を支援します。				
実施主体	バス事業者、市町				
事業期間	令和３年度	令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度
	←―	―	随時実施 ―	―	―→

事業　９－２　ＩＣＴ活用の研究・検討

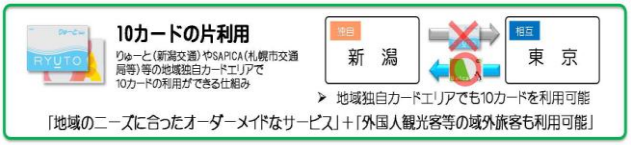
事業概要

●都市圏内の鉄道駅では「Ｓｕｉｃａ」や「ＰＡＳＭＯ」が利用できることから、路線バスへの交通系ＩＣカード導入に向けた研究・検討を行います。また、ＩＣカードだけでなく、スマートフォン決済によるキャッシュレス化についても検討を行います。

・地域バスへの交通系ＩＣカード導入について

「全国相互利用カード（ＰＡＳＭＯ等）を導入する方法」と、「地域独自カードを導入する方法」があります。後者は、対象エリア外の交通機関を利用することはできませんが、地域内においては利用促進に向けた独自の割引（高齢者割引や乗り継ぎ割引等）や商店街と連携したポイントシステム等を導入することが可能です。また、全国相互利用カードと連携することで、来訪者も利用可能となります。

【全国相互利用カード片利用の概要】



出典：交通系ＩＣカードの普及・利便性拡大に向けた検討会とりまとめ（国土交通省総合政策局）

●近年は国を中心に「ＭａａＳ（Mobility as a Service）」の導入検討が進められています。都市圏への導入に向けて研究・検討を行います。

・ＭａａＳについて

地域住民や来訪者の移動ニーズに対応して、複数の交通機関や他の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスなど、宿泊等交通以外のサービスとの連携により、移動の利便性向上だけでなく、観光振興にも資する重要な手段となるもの。

出典：国土交通省総合政策局

実施主体	バス事業者、市町				
事業期間	令和３年度	令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度
	←研究・検討→				

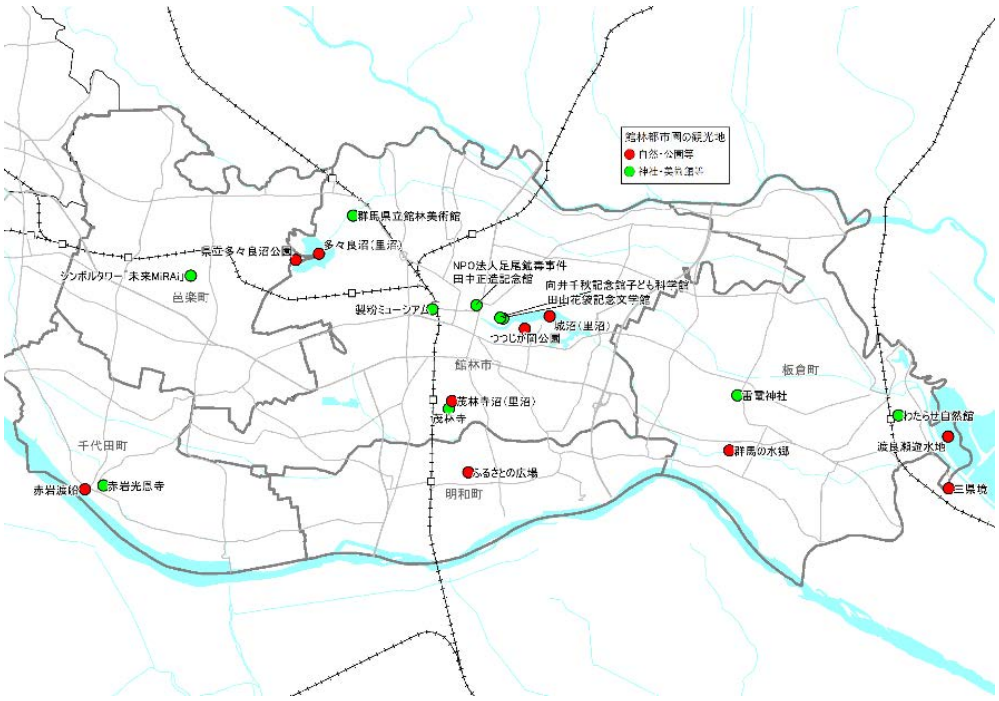
計画目標　10　住民に愛されるバスへの取り組みの推進					
事業　10－１　愛称、マスコットやラッピング等による楽しさの創出					
事業概要	●身近で、愛されるバスへの変革を目指し、バスの愛称やラッピングデザインの公募、イベント開催等を実施します。 キャラクターラッピングの例				
実施主体	バス事業者、市町				
事業期間	令和３年度	令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度
	←検討→	←――	――	随時実施 ――	――→

事業　10－２　自治会、企業、団体、商店街等との連携及び住民協働の推進					
事業概要	●バス路線沿線の自治会、企業、団体、商店街等と連携し、バス停設置やバスのＰＲ、バス利用者特典等を検討します。また、路線再編においては住民協働で進めることにより意識啓発を促し、バス停の環境整備（ベンチの設置等）の協力体制が構築できるよう取り組みます。 バスが発着する商業施設「アゼリアモール」				
実施主体	バス事業者、自治会、企業、団体、商店街、住民等、市町				
事業期間	令和３年度	令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度
	←検討→	←――	――	随時実施 ――	――→

■基本方針５　地域の活性化を支えるモビリティの確保

計画目標　11　新しいモビリティ導入による活性化支援					
事業　11－１　新しいモビリティ及び先進技術による地域の魅力創出					
事業概要	●近年、低速電気自動車をはじめとした新しいモビリティが次々と登場しており、実用化に向けた取り組みが進んでいます。それぞれのモビリティの特徴を把握し、適材適所を活かした地域の魅力創出を目指します。また、進展する自動運転技術について、動向を注視し、実証実験等の活用を検討します。 【参考事例】 ・グリーンスローモビリティ 　時速 20 ㎞未満で公道走行可能な４人乗り以上の電動パブリックモビリティ。環境負荷が少なく、狭い路地も通行が可能で、高齢者の移動手段や観光客の周遊に資する「新たなモビリティ」として期待されています。 				
実施主体	バス事業者、市町				
事業期間	令和３年度	令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度
	←検討→	←――	――随時実施――	――	――→

計画目標　12　自転車の多様な活用による観光の魅力向上					
事業　12－１　自転車を活用した二次交通サービスの推進					
事業概要	●都市圏内の観光移動に活用できるシェアサイクル（複数の場所での相互貸し借り）を導入検討し、観光地の周遊性向上を目指します。 【都市圏での取り組み】 ・館林市無料レンタル自転車「ぽんチャリ」 観光来訪者向けに無料自転車の貸出を行っています。現在、貸出は４か所（館林駅前、多々良駅前、茂林寺駅前、つつじが岡ふれあいセンター）で行っております。 貸出自転車 貸出所例 （館林駅前 TATEBAYASHI HILLS HOTEL） ・板倉町レンタサイクル 渡良瀬遊水地のサイクリングや町内の観光スポット散策に利用できる自転車の貸出を行っています。また、渡良瀬遊水地に隣接する栃木県栃木市、埼玉県加須市と、自転車の相互利用が可能です。現在、貸出は１か所（わたらせ自然館）で行っています。※定休日（月・火曜、祝日の翌日） 貸出自転車 貸出所（わたらせ自然館 板倉レンタサイクルセンター）				
実施主体	観光協会、市町				
事業期間	令和３年度	令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度
	←―――	―――	随時実施	―――	―――→

計画目標　13　観光地への移動手段の確保					
事業　13－１　周遊観光に対応した移動手段の研究・検討					
事業概要	●都市圏にはつつじが岡公園をはじめ、茂林寺や日本遺産認定の「里沼」等、複数の観光スポットが存在していますが、周遊観光に対応した交通ネットワークは構築されていません。地域資源を活かした観光の活性化に向け、交通拠点と観光地とを結ぶ区間や観光地間における移動手段について研究・検討を行います。 【都市圏内の主な観光地】  				
実施主体	観光協会、市町				
事業期間	令和３年度	令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度
	←検討・実施→				

■基本方針６　計画目標を達成するための進行管理・評価体制の強化

計画目標　14　法定協議会のガバナンス強化					
事業　14－１　協議会によるＰＤＣＡサイクルの推進					
事業概要	●計画の達成状況に関する評価は、法定協議会が、ＰＤＣＡサイクルに基づき、指標の目標値や事業の進捗状況を定期的に評価し、進行管理するものとします。また、地域の状況や社会情勢が変化した場合において、計画を見直すものとします。 ●協議会は、定期開催（年２回）するものとします。 ・目標値の結果検証及び事業実施内容の評価 ・事業の見直しを含めた次年度事業計画の検討 館林市外四町地域公共交通会議開催風景				
実施主体	法定協議会（館林市外四町地域公共交通会議）				
事業期間	令和３年度	令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度
	←実施→				

第5章　目標値の設定と推進体制

(1) 数値目標

令和２年 11 月、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の一部改正により、地域公共交通計画においては、利用者数及び収支率その他の定量的な目標を定めることとされています。

この点を踏まえ、前記の事業が実施され計画目標（1～14）が達成されるとした場合の「地域公共交通全体の数値目標」は次のとおりとします。

【数値目標】

●都市圏目標値

指標	目標値						目標値の考え方
	現況	R3	R4	R5	R6	R7	
都市圏全体の公共交通利用者数（人）	249,703	256,400	265,800	278,300	294,100	309,700	増加
広域路線バスの利用者数（人）	221,399	207,600	196,200	180,800	180,800	180,800	路線減少（6⇒4）により減少
広域路線バスの収支率	25.4%	27%	29%	30%	30%	30%	向上
広域路線バスの利用者一人当たり公的資金投入額（円／人）	377	350	320	300	300	300	減少
公共交通に対する住民満足度	2.64	－	－	－	－	3.00	５段階評価による総合評価値
路線バス利用者意識調査	－	－	－	－	－	－	定期的に実施

●市町別目標値

・館林市

指標	目標値						目標値の考え方
	現況	R3	R4	R5	R6	R7	
市内路線利用者数（人）	26,675	40,000	53,300	66,600	79,900	93,200	増加
市内路線収支率	14.0%	15%	16%	17%	18%	20%	向上

・板倉町

指標	目標値						目標値の考え方
	現況	R3	R4	R5	R6	R7	
町内路線利用者数	－	7,000	7,100	13,400	13,500	13,600	増加
公共交通の充実について満足している人の割合	20.0%	－	－	24%	－	－	向上

・明和町

指標	目標値						目標値の考え方
	現況	R3	R4	R5	R6	R7	
町内デマンド利用者数（人）	1,629	1,800	1,950	2,100	2,450	2,600	増加
町内デマンド収支率	－	18.50%	37.00%	55.50%	74.00%	92.50%	向上

・千代田町

指標	目標値						目標値の考え方
	現況	R3	R4	R5	R6	R7	
町内路線利用者数（人）	－	－	500	1,000	1,250	1,500	新設後増加

・邑楽町

指標	目標値						目標値の考え方
	現況	R3	R4	R5	R6	R7	
町内路線利用者数（人）	－	－	6,750	14,400	16,200	18,000	新設後増加
町内路線収支率	－	－	15%	16%	18%	20%	向上
本中野駅及び篠塚駅利用者数（人）	1,176	1,176	1,180	1,190	1,200	1,210	再編後微増

【数値目標の算出方法】

●都市圏目標値

指標	算出方法
都市圏全体の公共交通利用者数	広域路線バス＋市町路線＋市町デマンド利用者数
広域路線バスの利用者数	現況値は多々良線と渡瀬線除く６路線の R1 実績
広域路線バスの収支率	経常収入／経常支出 現況値は多々良線と渡瀬線除く６路線の R1 実績
広域路線バスの利用者一人当たり公的資金投入額	補助額／利用者数 現況値は多々良線と渡瀬線除く６路線の R1 実績
公共交通に対する住民満足度	本計画に係る住民アンケート調査における住民満足度総合評価値（1 不満～5 満足の５段階評価）
路線バス利用者意識調査	自治体職員による定期的な聞き取り調査等

●市町別目標値

・館林市

指標	算出方法
市内路線利用者数	多々良巡回線＋渡瀬巡回線＋市内新設路線 現況値は R1 実績
市内路線収支率	経常収入／経常支出 現況値は R1 実績

・板倉町

指標	算出方法
町内路線利用者数	R3～R4 南線（仮称） R5～南線（仮称）＋北線（仮称）
公共交通の充実について満足している人の割合	まちづくり町民アンケートにおける 問４「各事業の重要度と満足度」の回答割合

・明和町

指標	算出方法
町内デマンド利用者数	チョイソコめいわ＋ラクシー 現況値は R2.11 末実績
町内デマンド収支率	経常収入／経常支出

・千代田町

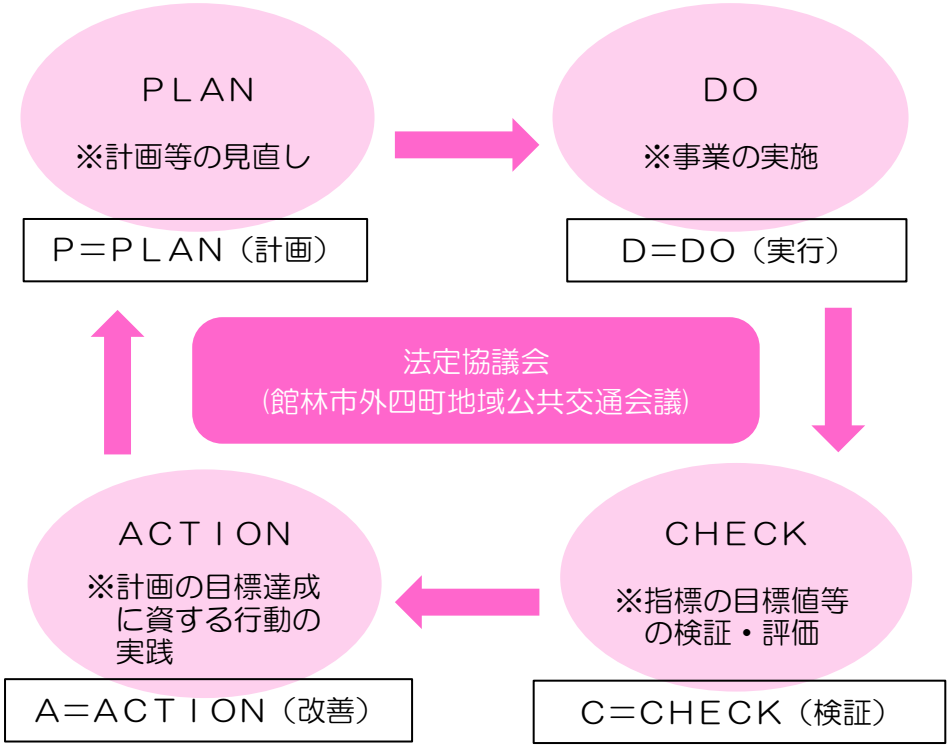
指標	算出方法
町内路線利用者数	町内新設路線

・邑楽町

指標	算出方法
町内路線利用者数	町内新設路線
町内路線収支率	経常収入／経常支出
本中野駅及び篠塚駅利用者数	東武鉄道 HP から

(2) 進行管理と推進体制

計画の達成状況に関する評価は、法定協議会がＰＤＣＡサイクルに基づき、指標の目標値や事業の進捗状況を定期的に評価するものとします。地域の状況や社会情勢が変化した場合についても、計画を見直すものとします。



■体制と役割

進行管理は法定協議会（館林市外四町地域公共交通会議）が行います。その構成は次のとおりです。

施策・事業の進捗状況をモニタリングします。年に２回は定期開催とし、事業の進捗状況及び設定した指標の評価値を法定協議会に報告します。

法定協議会では、市町のモニタリング報告を受け、適切に事業が実施されているか、その成果が適正であるか等を評価し、今後の事業の進め方を協議します。また必要に応じて地域公共交通計画を変更するものとします。なお、評価結果は国土交通省関東運輸局へ報告する必要があります。

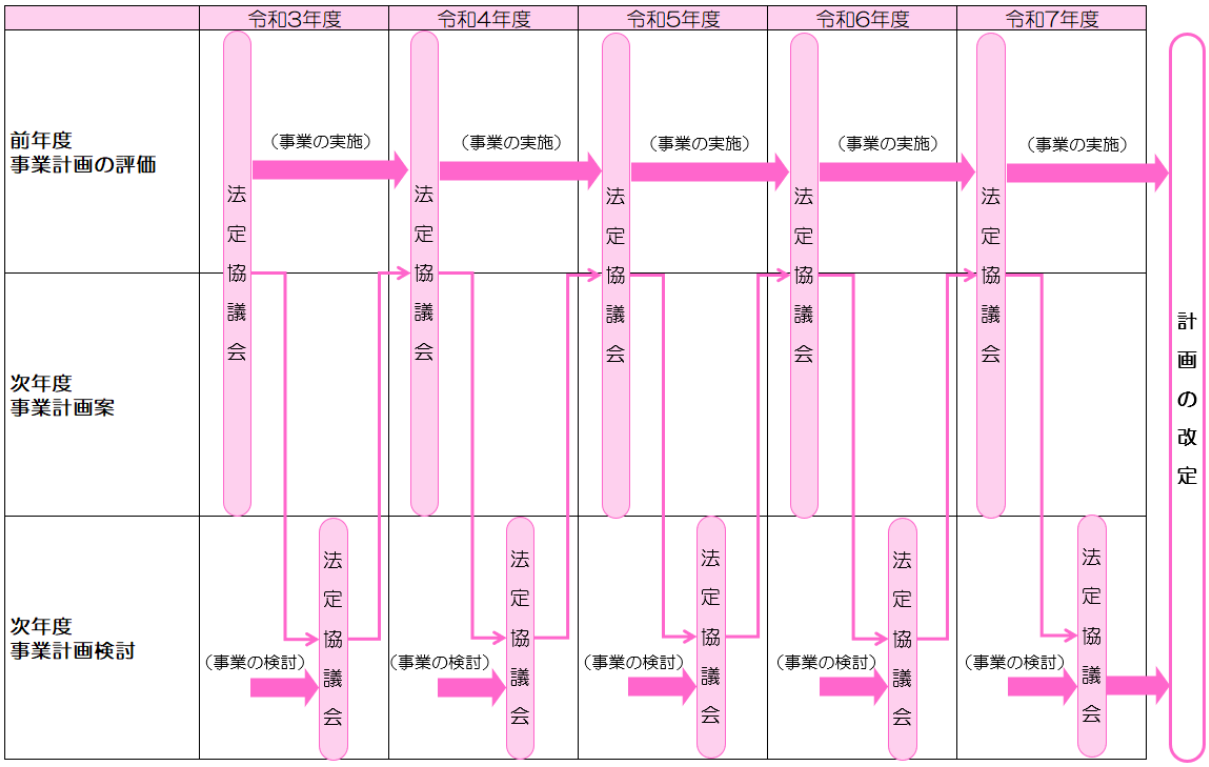
【法定協議会の構成】

区分	所属団体（職名）
首長又はその指名する者	館林市、板倉町、明和町、千代田町、邑楽町
鉄道事業者	東武鉄道㈱
一般乗合旅客自動車運送事業者	つゝじ観光バス㈱ 館林観光バス㈱ （一社）群馬県バス協会
一般乗用旅客自動車運送事業者	（一社）群馬県タクシー協会
住民又は利用者の代表	館林市区長協議会、板倉町区長会、明和町区長会、 千代田町区長会、邑楽町区長会
国及び県	関東運輸局交通企画課 関東運輸局群馬運輸支局 群馬県県土整備部交通政策課
一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体	つゝじ観光バス㈱運転者 館林観光バス㈱運転者
交通会議の運営に必要と認める者	館林商工会議所、板倉町商工会、明和町商工会、 千代田町商工会、邑楽町商工会 館林土木事務所 館林警察署、大泉警察署 学識経験者

■法定協議会のスケジュール

法定協議会の進捗管理スケジュールは次のとおりです。

【進捗管理スケジュール】



参考資料

策定経緯（館林市外四町地域公共交通会議開催状況）

開催日	議事内容
令和元年　６月 25 日	法定協議会立ち上げ 調査方針説明
令和２年　２月　４日	調査結果中間報告
令和２年　５月 18 日	調査結果報告 計画策定方針説明
令和２年 11 月 25 日	基本方針及び路線再編方針説明
令和２年 11 月 30 日	計画目標及び取り組み事業説明
令和２年 12 月 22 日	計画素案説明 パブリックコメント実施説明
令和３年　２月 12 日	パブリックコメント実施結果報告 計画最終承認

館林市外四町地域公共交通会議委員名簿

NO	区分	所属団体	職名
1	首長又はその指名する者	館林市	副市長
2		館林市	総務部長
3		館林市	安全安心課長
4		板倉町	総務課長
5		明和町	総務課長
6		千代田町	企画財政課長
7		邑楽町	企画課長
8	鉄道事業者	東武鉄道㈱	館林駅長
9	一般乗合旅客自動車運送事業者	つゝじ観光バス㈱	代表取締役社長
10		館林観光バス㈱	代表取締役社長
11		（一社）群馬県バス協会	会長
12	一般乗用旅客自動車運送事業者	（一社）群馬県タクシー協会	会長
13	住民又は利用者の代表	館林市区長協議会	会長
14		板倉町区長会	会長
15		明和町区長会	会長
16		千代田町区長会	会長
17		邑楽町区長会	会長
18	国及び県	国土交通省関東運輸局 交通政策部交通企画課	課長
19		国土交通省関東運輸局 群馬運輸支局	支局長
20		群馬県県土整備部交通政策課	課長
21	一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体	つゝじ観光バス㈱	運転者代表
22		館林観光バス㈱	運転者代表
23	交通会議の運営に必要と認める者	館林商工会議所	会頭
24		板倉町商工会	会長
25		明和町商工会	会長
26		千代田町商工会	会長
27		邑楽町商工会	会長
28		群馬県館林土木事務所	所長
29		群馬県館林警察署	署長
30		群馬県大泉警察署	署長
31		交通ジャーナリスト	鈴木文彦 先生
32		東洋大学	岡村敏之 教授

※アドバイザー：国土交通省関東運輸局 地域公共交通マイスター 為国隆敏 先生

館林都市圏地域公共交通計画

発　行／令和３年３月
発行者／館林市外四町地域公共交通会議
（館林市、板倉町、明和町、千代田町、邑楽町）