館林都市圏地域公共交通計画
（素案）

令和3年〇月

館林市、板倉町、明和町、千代田町、邑楽町
群馬県

目　次

1. はじめに……5
1.1 計画の趣旨……5
1.2 計画の区域と期間……5
2. 地域特性の把握と分析……6
2.1 人口推移と土地利用……6
2.2 生活関連施設の配置……7
2.3 自動車保有状況……8
3. 都市圏の公共交通の現況把握と分析……9
3.1 鉄道……9
3.2 高速バス……10
3.3 路線バス……11
3.4 デマンド型交通……15
3.5 タクシー……15
3.6 施設送迎バス及びスクールバス……16
3.7 その他の交通機関……17
3.8 高齢者等支援・運転免許返納事業……18
3.9 現況データ等のまとめ……19
4. 住民アンケート調査……21
4.1 実施概要……21
4.2 集計結果……22
4.3 集計結果CS分析結果……29
4.4 住民アンケート調査結果のまとめ……31
5. 地域懇談会……32
5.1 開催状況……32
6. パーソントリップ調査を用いた移動実態把握……37
6.1 実施概要……37
6.2 発生集中量（市町村別）……37
6.3 流動量（OD）……38
6.4 目的構成……39
6.5 交通手段構成……39
6.6 目的別流動……40
6.7 交通集中（都市圏内発トリップ）拠点（500mメッシュ）……41
6.8 都市圏内大学・高校の代表交通手段、駅端末交通手段……44
6.9 パーソントリップ調査を用いた分析結果のまとめ……45
7. 上位計画・関連計画におけるまちづくりの方向性……46
7.1 群馬県・東毛地域……46
7.2 館林都市圏……47
7.3 館林市……49
7.4 板倉町……51
7.5 明和町……53
7.6 千代田町……54
7.7 邑楽町……55
8. 都市圏公共交通の現状と課題の整理……57
9. 基本理念と基本方針……59

9.1 基本理念 59
9.2 基本方針 60
10. 路線再編方針 61
10.1 現況の鉄道・バス路線配置と再編方針 61
10.2 将来像 63
11. 計画目標と事業 64
11.1 計画目標・事業総括 64
11.2 数値目標 66
11.3 基本方針1の計画目標と事業 68
11.4 基本方針2の計画目標と事業 73
11.5 基本方針3の計画目標と事業 85
11.6 基本方針4の計画目標と事業 88
11.7 基本方針5の計画目標と事業 92
11.8 基本方針6の計画目標と事業 95
12. 進行管理 96
13. 資料編 98

1. はじめに

1.1 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、鉄道では東武鉄道伊勢崎線、日光線、佐野線及び小泉線が運行し、広域公共路線バスとして１市４町主導のもと運行事業者と協力し、全８路線を運行しているが、近年では路線バスの利用者も伸び悩み、自治体負担は年々増加しています。

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ているなか、既存路線について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状況である。しかしながら、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現状です。

そのため、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、市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、病院の送迎バス等々、様々な輸送手段との連携を図り、都市圏住民の生活圏を把握しつつ、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、特に過疎地などでは、地域の輸送資源を総動員して移動ニーズに対応する取組を促すため、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を目的としたものです。

このような背景により、館林都市圏地域公共交通を策定したものです。

1.2 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

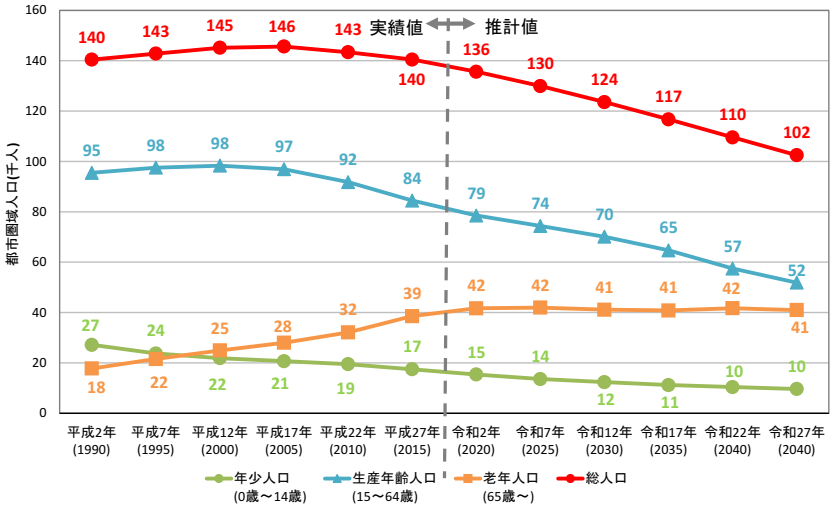
2. 地域特性の把握と分析

2.1 人口推移と土地利用

(1)人口推移

本都市圏の人口は、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。

■本都市圏の年齢３区分別人口推移

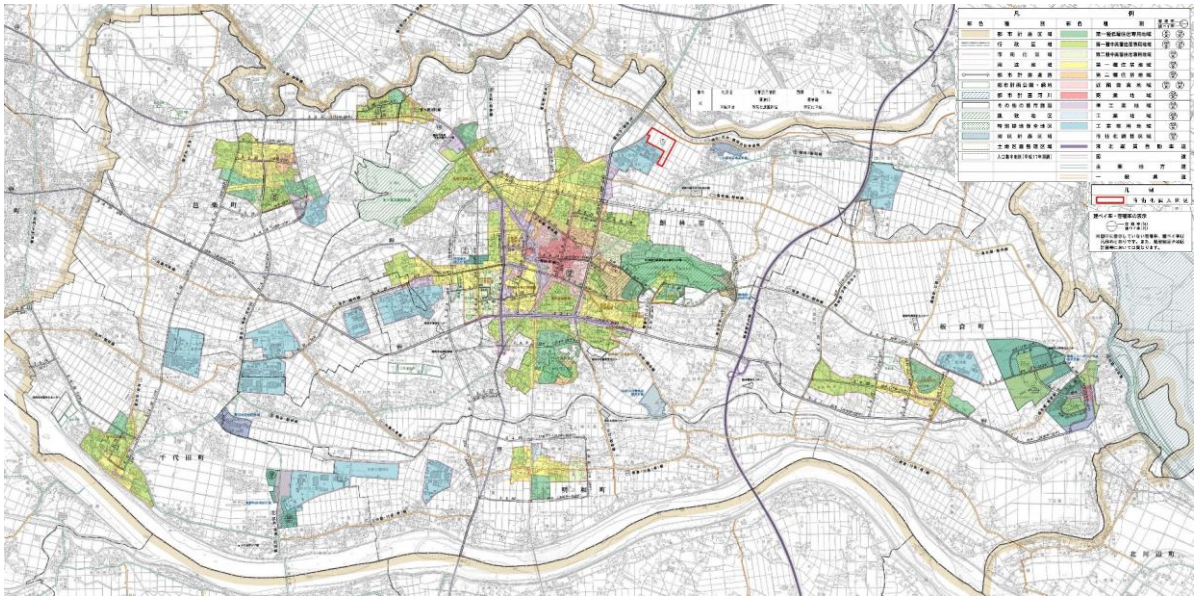


データ：平成 27 年までは国勢調査、令和 2 年以降は国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(平成 30 年(2018)年推計)」

(2)都市計画図

館林都市圏は、商業系用途が館林中心部に配置され、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



2.2 生活関連施設の配置

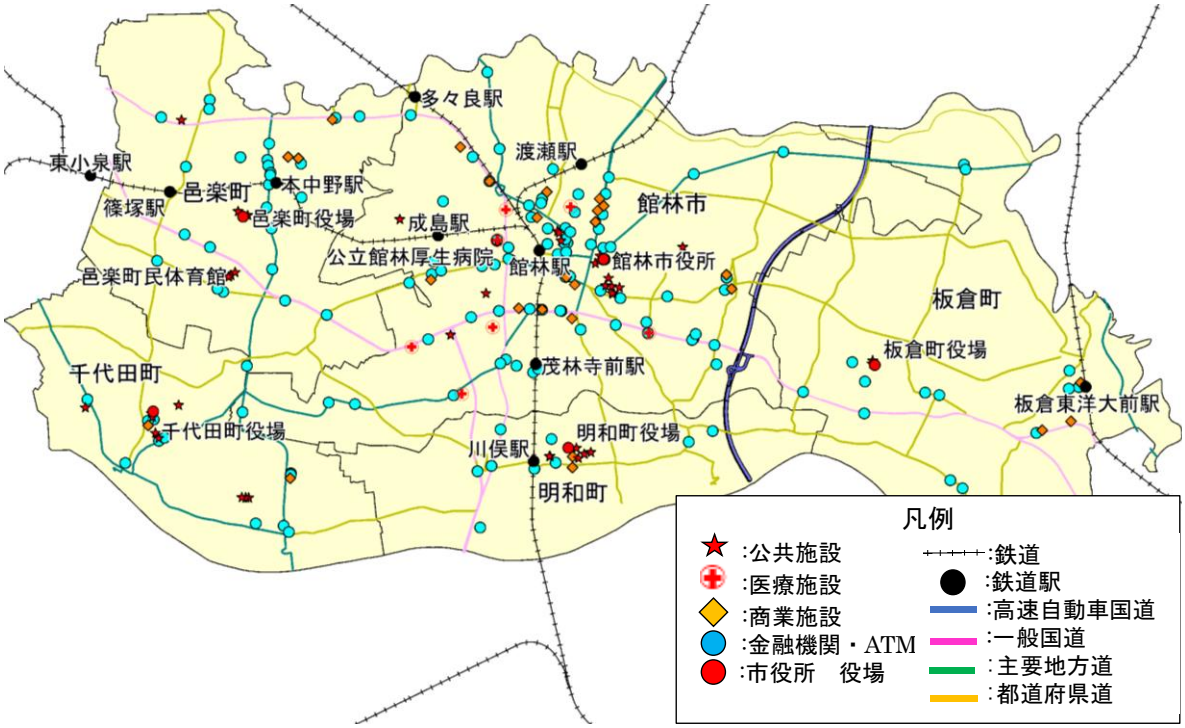
本都市圏の生活関連施設は、公共施設（役場等）は、館林市では館林駅東側に、邑楽町では役場周辺と町民体育館周辺に、それ以外の町では役場周辺に集積しています。

医療施設は、第三次救急医療機関、第二次救急医療機関、初期救急医療機関のいずれかに指定されている病院、もしくは 100 床以上を有する病院は、本都市圏では館林市内だけに立地しています（7 箇所）。公立館林厚生病院が都市圏では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 1000 ㎡超）は、館林市内に多く立地しています。また板倉町、明和町、千代田町、邑楽町においても２～３店舗ほど立地しています。都市圏では 27 箇所となっています。

金融機関・ATM は、各市町に広く立地しています。

■本都市圏の生活関連施設



2.3 自動車保有状況

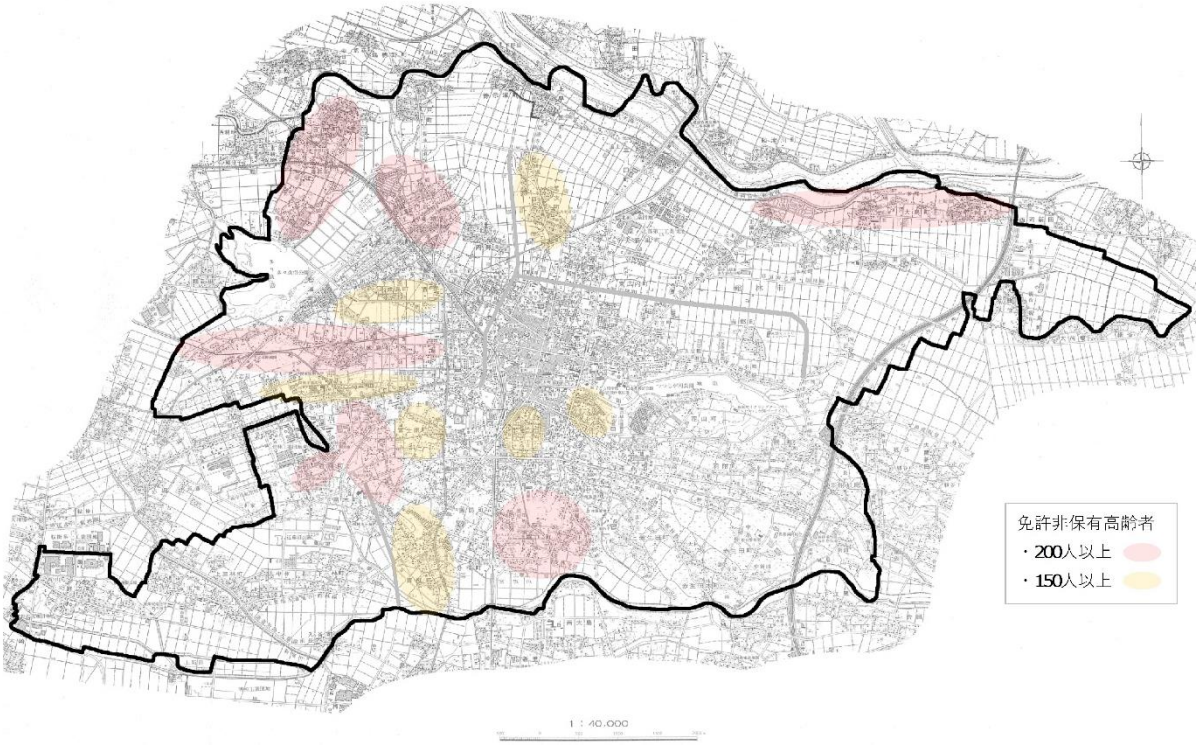
世帯当たり自動車保有台数は、都市圏平均で 1.68 と群馬県平均 1.62 を上回っています。群馬県が全国平均 1.05 を大きく上回っています。

また、館林市内の地域別運転免許非保有者数では、郊外において２００人以上の地域が存在します。

■世帯当たり自動車保有台数

市町名	① 自家用乗用車台数 (平成31年3月)	② 自家用軽乗用車 （平成31年3月）	③（＝①＋②） 自家用乗用車合計	④ 世帯数 （平成31年4月、 但し全国は平成31年1月）	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
館林都市圏合計	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

■地域別運転免許非保有者数分布図（参考：館林市）

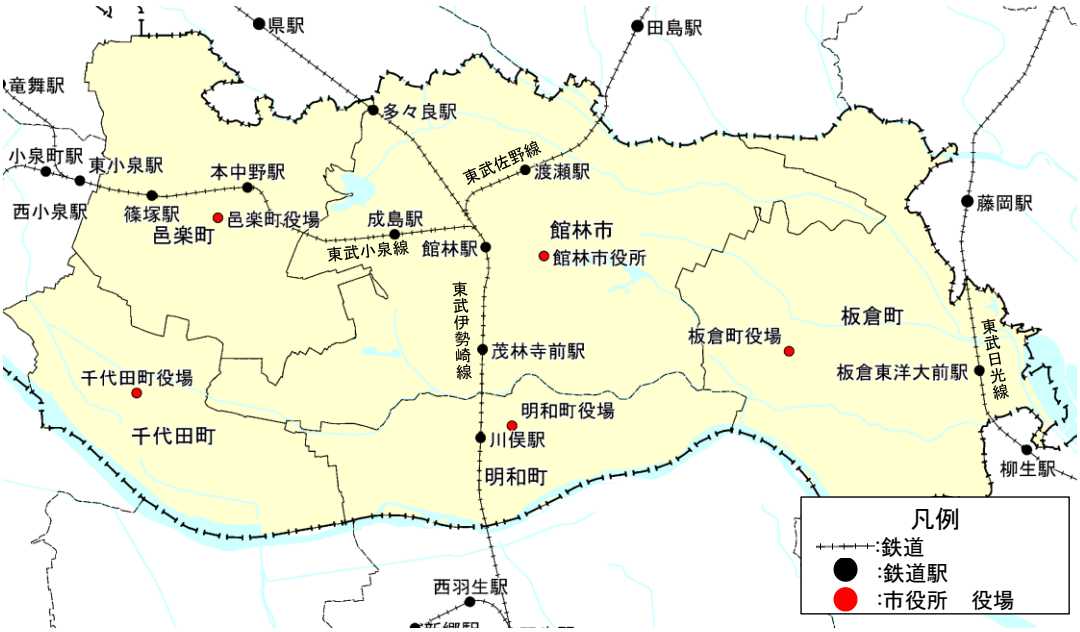


3. 都市圏の公共交通の現況把握と分析

3.1 鉄道

本都市圏の鉄道は、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。千代田町には鉄道がなく、町外鉄道駅までは路線バスやタクシー、自家用車利用となっています。

■本都市圏の鉄道網



市区町村	駅名	路線名	運行本数（平日）	1日平均乗降人員(人)
館林市	館林駅	東武伊勢崎線	上り(浅草方面)　：87本 下り(伊勢崎方面)　：68本	11,125
		東武佐野線	下り(葛生方面)　：33本	
		東武小泉線	下り(西小泉方面)　：33本	
	茂林寺前駅	東武伊勢崎線	上り(浅草方面)　：60本 下り(伊勢崎方面)　：63本	1,640
	多々良駅	東武伊勢崎線	上り(浅草方面)　：46本 下り(伊勢崎方面)　：44本	629
	渡瀬駅	東武佐野線	上り(館林方面)　：33本 下り(葛生方面)　：33本	259
	成島駅	東武小泉線	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	東武伊勢崎線	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	東武小泉線	上り(館林方面)　：32本 下り(西小泉方面)　：33本	1,042
	篠塚駅	東武小泉線	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	東武日光線	上り(東武動物公園方面)：53本 下り(東武日光方面)　：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２０１８年度データ

3.2 高速バス

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

■本都市圏の高速バス運行状況（通常時）

路線（都市圏内発着地～行先）		運行本数（往復）
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

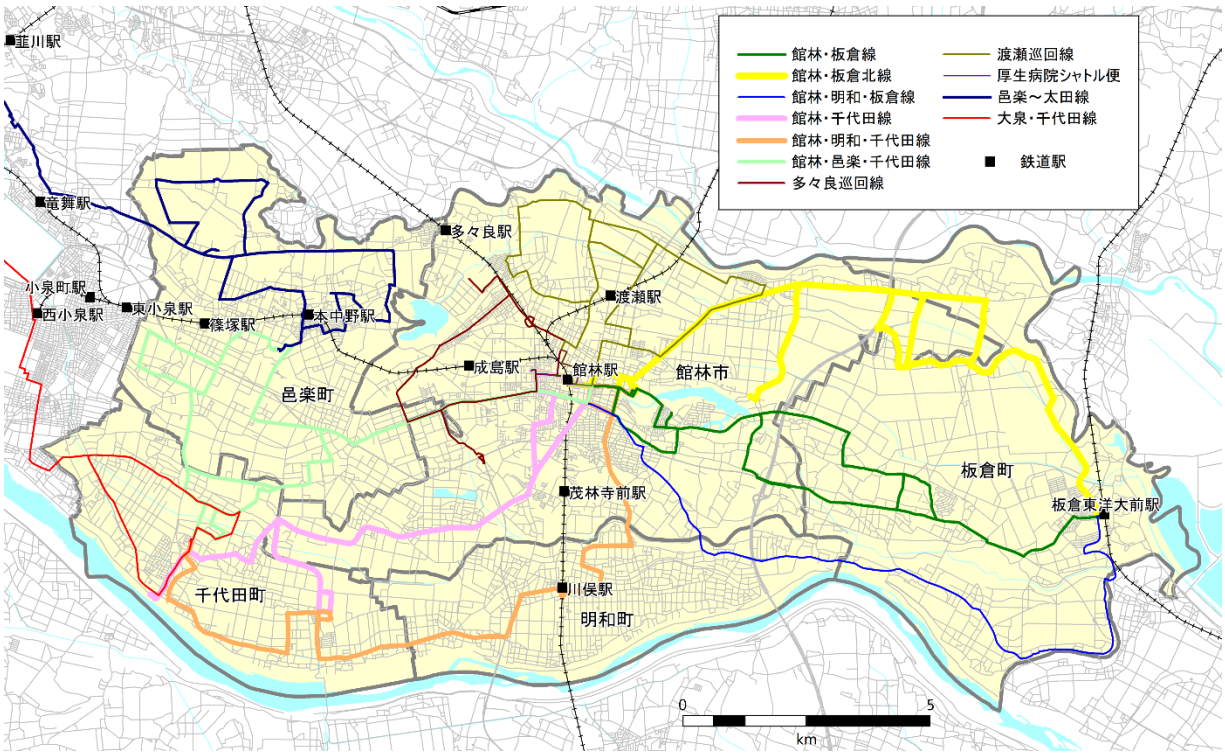
※新型コロナウイルスの影響により減便や運休有り

3.3 路線バス

(1)バス網

本都市圏では、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、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バスは館林駅を中心として隣接４町への放射状路線や循環線で８路線となっています。邑楽～太田線は邑楽町から太田市を結び、広域公共バスあおぞらは千代田町から大泉町を経由し、太田市を結んでいます。

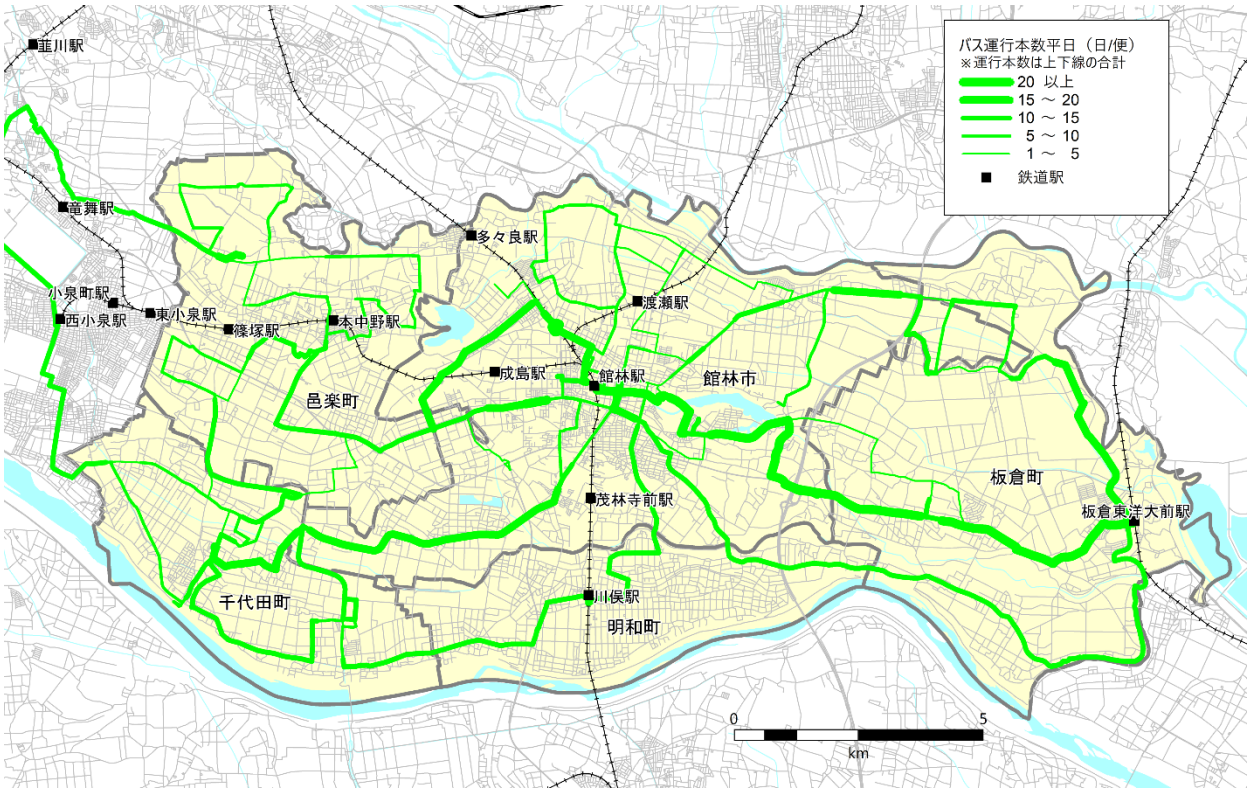
■本都市圏のバス路線網



(2)バス運行本数

バスの運行本数は、館林・板倉線が最も多く、平日で上下線合計が約 32 便/日で片道約 1 本/時の運行です。板倉方面、館林市内を走る路線の運行本数が多い傾向にあります。厚生病院シャトル線に関しては土曜・日曜・祝日運休、館林・板倉北線、館林・明和・板倉線、館林・明和・千代田、館林・邑楽・千代田線、渡瀬巡回線は日曜・祝日が運休となっています。

■本都市圏のバス運行本数

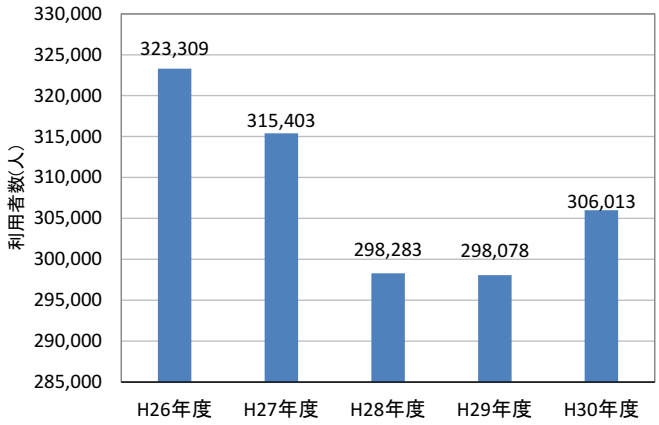


(3)バス利用者数と収支率

本都市圏の路線バスの利用者数は平成 26 年度から平成 29 年度まで減少傾向にありましたが、平成 29 年度から増加に転じています。突出して利用者の多い路線は館林・板倉線です。

また、本都市圏の各バス路線の平成 30 年度の収支率をみると、館林・板倉線が最も高く 39.3%で、最も低いのが渡瀬巡回線の 7.5%となっています。

■館林都市圏路線バス利用者数と収支率



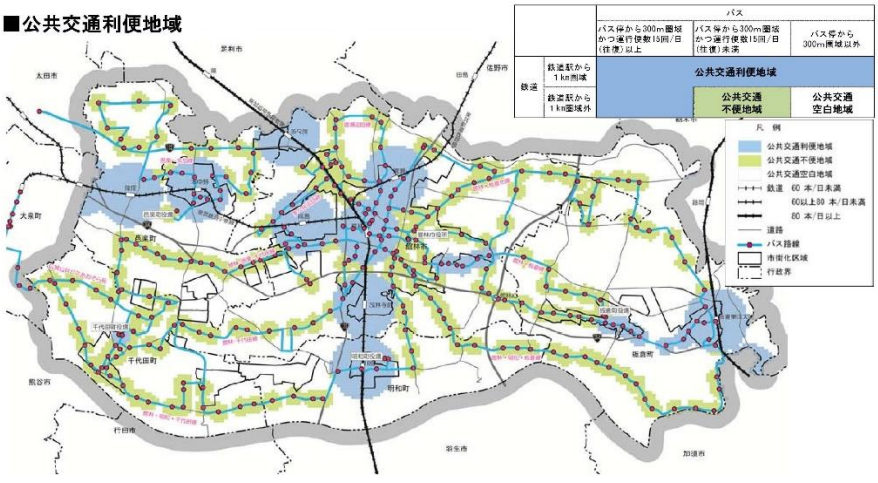
	H30年度 利用者数	H30年度 収支率
館林・板倉線	148,651	39.3%
館林・板倉北線	16,283	15.9%
館林・千代田線	24,579	20.1%
多々良巡回線	20,135	16.8%
館林・明和・板倉線	15,447	11.8%
渡瀬巡回線	5,624	7.5%
館林・明和・千代田線	21,188	17.5%
館林・邑楽・千代田線	9,754	11.2%
大泉・千代田線	31,009	32.4%
邑楽～太田線	13,343	15.8%

※コロナの影響により、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(H29.5)

(5)路線バスの乗降概要

１日当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。館林・板倉線は 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、特に館林駅～板倉高校前間の利用者数が多くなっています。一方で利用が少ない路線もあり、平均乗車密度が 1 人以下の路線が２路線存在しています。

■路線バス乗降調査結果

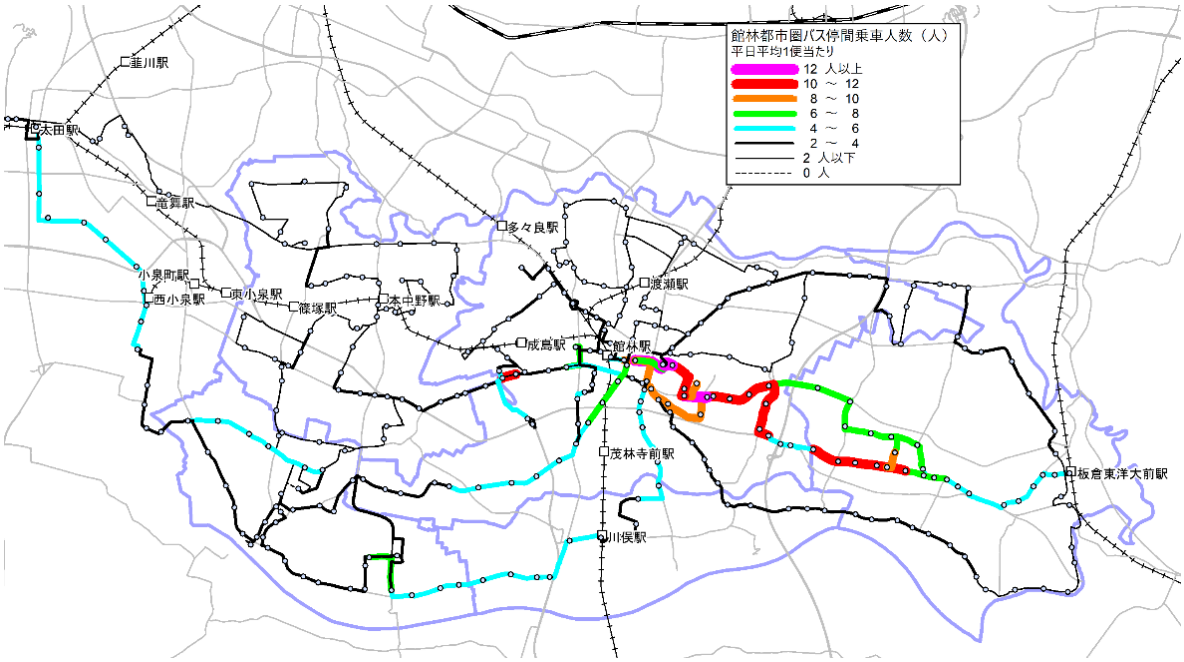
平日1日当たり平均（令和元年10月7日～11日の平均）

路線	総走行距離（km）	往復便数	乗車人数（人）	1便当たりの乗車人数（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※1	225.6	11	36.0	3.3	1.3
広域公共バスあおぞら（大泉・千代田線）※2	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

※1　平日1日当たり平均（平成29年6月1日～14日の平日平均）

※2　1日当たり平均（平成30年8月23日～28日・9月8日～14日・9月22日～28日の計19日間）

■バス停間乗車人数（平日 1 便当たり平均）



※広域公共バスあおぞら（大泉・千代田線）は土日・休日含め 1 便あたり平均

3.4 デマンド型交通

本都市圏のデマンド型交通は、明和町においてちょいそこ明和とラクシーが運行されています。詳細は下記のとおりです。

■デマンド型交通運行一覧

施設名・路線名	路線等
ちょいそこ明和（明和町）	運行日時：月～金、8：30～16：30 運賃：無料 対象：会員制 乗降場：既存のバス停、ゴミステーション 予約：事前に電話で予約、乗合で送迎
ラクシー（明和町）	運行主体：社会福祉協議会、群馬トヨタ 運賃：5000 円／月・乗り放題 対象：会員制 運行日：月曜を除く毎日、8：30～17：00

3.5 タクシー

本都市圏のタクシー会社は 4 社あります。それぞれのタクシー会社の車両保有台数は次のとおりです。

■タクシー保有台数（R元.12 時点）

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

3.6 施設送迎バス及びスクールバス

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８時から 17 時の間に２本／時運行されています。

板倉ゴルフ場では、板倉東洋大前駅を結ぶ送迎バスが運行されています。

スクールバスにおいては、館林駅を中心として、大学１校、中学・高校が５校においてスクールバスが運行されています。また、板倉町では小学校再編に伴い、令和２年４月より西小学校、東小学校においてスクールバスが運行します。

■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
開智未来中学・高等学校	館林駅東口、板倉東洋大前駅西口
関東学園大学附属高等学校	館林駅西口、板倉中央公民館、楠町
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
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)	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 セブンイレブン板倉内蔵新田店 館林駅 板倉東洋大前駅 セブンイレブン板倉ニュータウン店
常盤高等学校	明和町役場 館林駅西口 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) 令和 2 年 4 月より運行	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

3.7 その他の交通機関

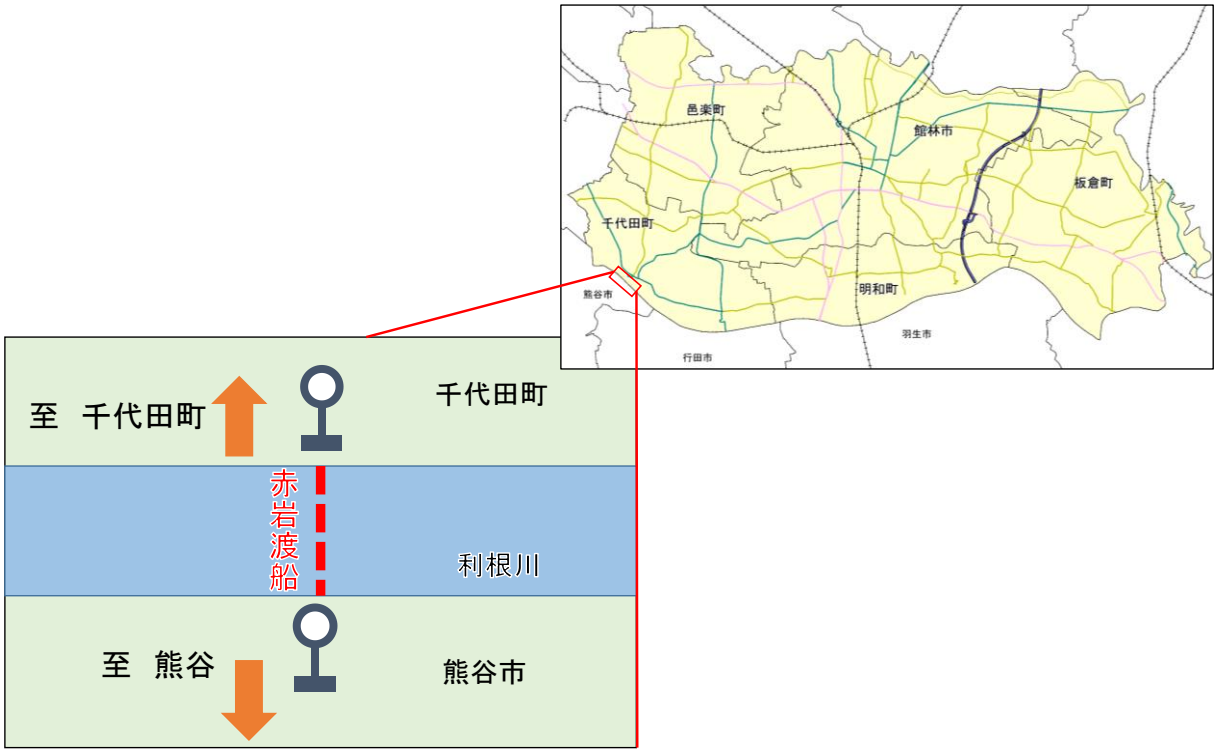
赤岩渡船は千代田町赤岩から埼玉県熊谷市葛和田をつなぐ主要地方道(県道)熊谷・館林線上で運行されています。

■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



※バス⇔渡船⇔バスの連絡により県境を結んでいる

3.8 高齢者等支援･運転免許返納事業

■各市町の高齢者支援事業・運転免許返納事業一覧（1）

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 （通院限定） 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ひとがいないかた	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

3.9 現況データ等のまとめ

前項までの結果をまとめたのが次表です。

■既存データ等からみた現状・課題

区分	現状・課題
地域特性	・令和 27 年には、人口が 27%減少し、約 10 万人と予測 ・商業施設、医療施設、金融機関などの生活関連施設は、館林市を中心として都市圏内に点在、拡散している ・一世帯当たり自動車保有台数が 1.68 台と多い ・館林市内では 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、少子高齢化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など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） ・８路線中６路線が広域路線であり、それぞれの経路が長い ・広域連絡と町内巡回の性質を合わせもった路線が多く、迂回感が強い ・運行本数は、館林・板倉線が 1 本／時間あるが、それ以外は運行間隔が 1 時間以上 ・３路線を除き、日曜、祝日は運休 ・黒字路線は無く、一番収支率の高い路線は館林・板倉線の 39.3%、低い路線は渡瀬巡回線の 7.5% ・交通空白地域（鉄道駅 1km・バス停 300m 圏外）の人口比は 23%。交通不便地域（運行本数 15 本/日）の人口比は 59%。合わせて 82%の住民は公共交通の利便性が低い ・バスの平均乗車密度は、館林・板倉線が 8.8 人、次いで館林・明和・千代田線が 4.3 人。低いのは渡瀬巡回線の 0.7 人 （デマンド型交通） ・明和町では会員制のデマンド型交通を運行 （タクシー） ・タクシーは４事業者にて総台数 114 台 （施設送迎バス等） ・施設送迎バスは主に病院やゴルフ場で運行されている ・スクールバスは大学 1 校、中学・高校 5 校で運行しており、板倉町では小学校スクールバスを 4 系統運行 （その他） ・利根川の渡し船（赤岩渡船）により、埼玉県熊谷市葛和田停留所へ乗り継ぎが可能 （高齢者等支援制度） ・1 市 4 町では、高齢者や免許返納者などへのタクシー利用助成を実施

【課題】
- 鉄道、高速バス等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
- 公共交通空白地域や不便地域の解消
- 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の改善
- 交通モードの役割分担と連携強化
- 高齢者等支援制度の効果的な活用

4. 住民アンケート調査

4.1 実施概要

公共交通に関する意向・意識調査を目的とした住民アンケート調査を実施しました。

(1)対象と調査方法

・対象者

館林都市圏在住の 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

・困っている事項や利用意向等を把握することに重点を置きました。設問は次のとおりです。（資料編にアンケート票を掲載）

■設問概要

設問内容	・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 ・小型乗合交通の受容性 ・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

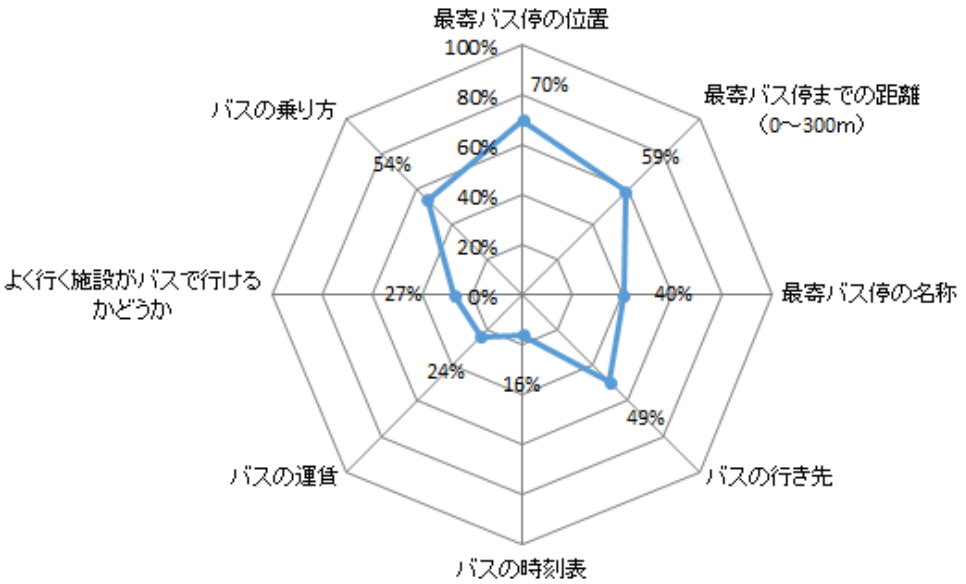
・回収数　881 票

4.2 集計結果

(1)個人属性

性別	・性別は都市圏全体で女性の割合がやや高くなっています。館林市では男女比率が同程度となっています。
年代	・年代は都市圏全体で 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)自宅周辺の路線バスの認知度



●バス予報(バスロケーションシステム)

・バス予報の認知度は都市圏全体で 3%と非常に低くなっています。バスを利用している人でも認知度が 18%と低い状況です。

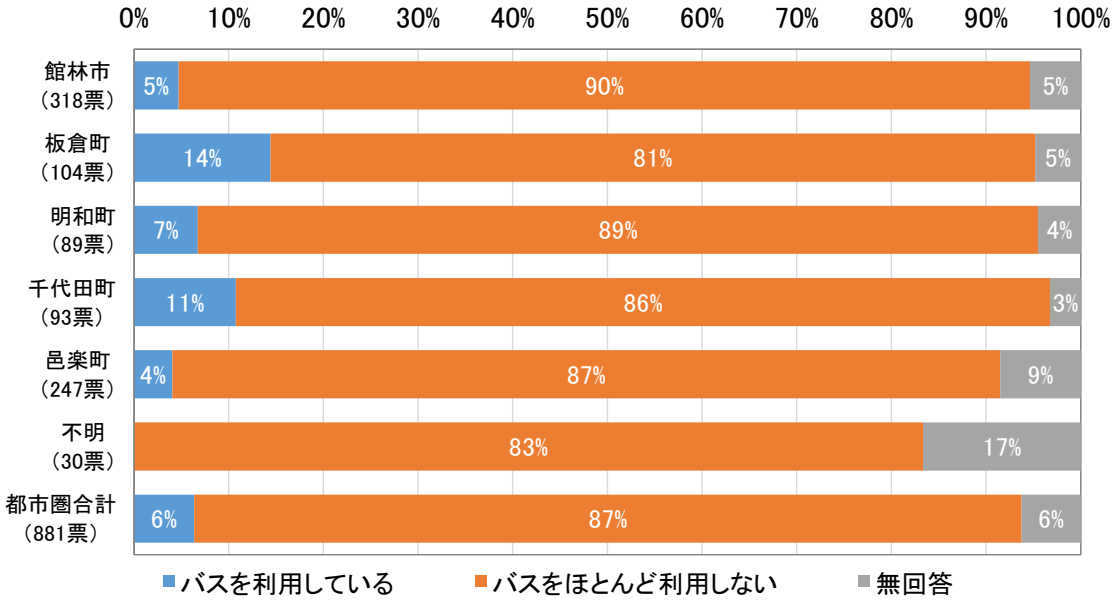
●ぐんま乗換コンシェルジュ

・ぐんま乗換コンシェルジュの認知度は都市圏全体で 4%と非常に低くなっています。バスを利用している人でも認知度が 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都市圏全体で 6%と低くなっています。その中では板倉町が 14%、千代田町が 11%と比較的高くなっています。



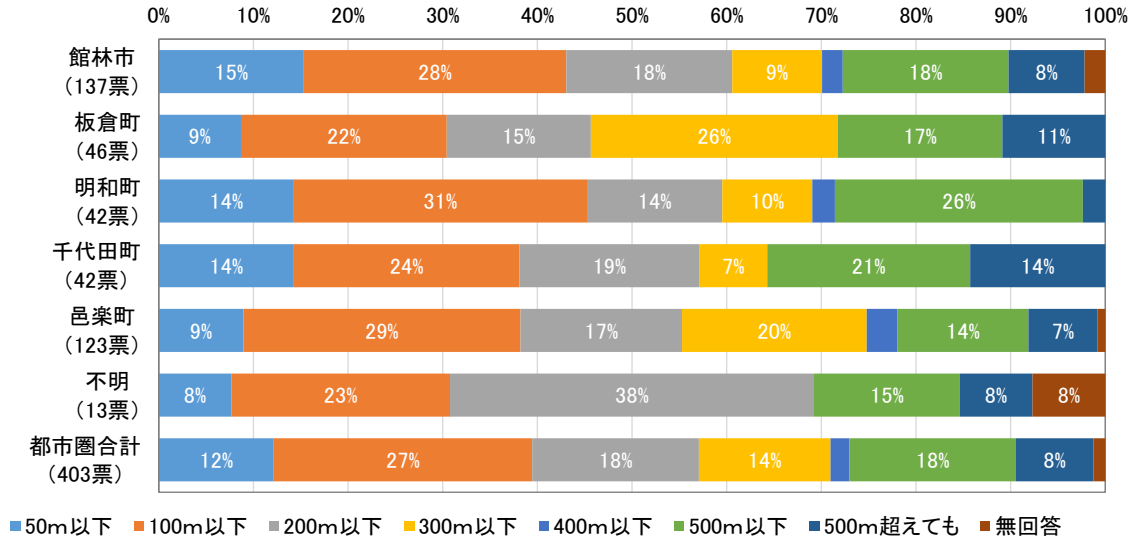
(4)路線バスのサービス許容範囲

●バス停までの距離による利用意向

・バス停までの距離によっては利用するとの意向は都市圏全体では 46%で、各市町でも同様の傾向です。

●バス停までの距離の許容範囲

・バス停までの距離の受忍限度は都市圏全体では、バス停までの距離が 300mであると約 40%しか利用意向がありません。100m以下と 50m以下の合計が約 40%となっており非常に短距離でないと利用意向が少ないです。

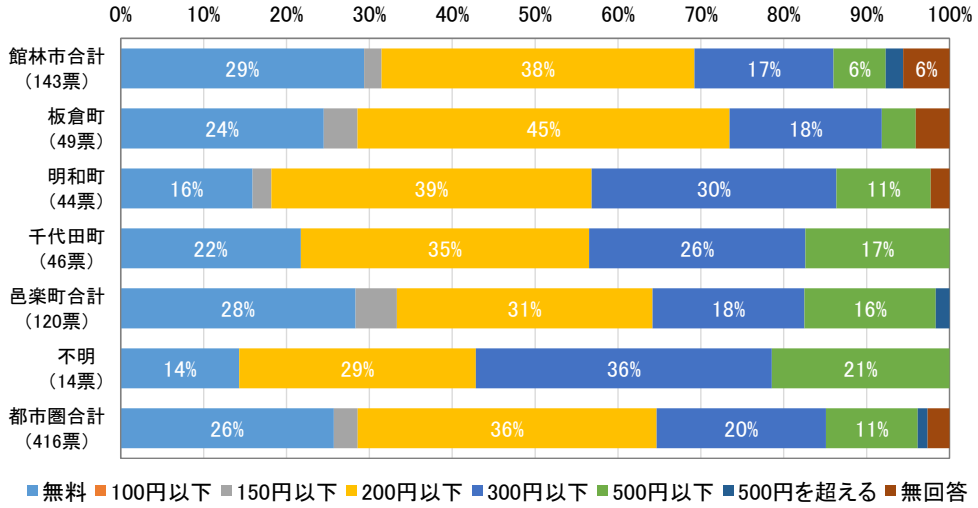


●運賃による利用意向

・運賃によっては利用するとの意向は都市圏全体では 47%で、各市町でも同様の傾向です。

●運賃の許容範囲

・運賃の受忍限度は都市圏全体では、200 円であると約 70%の利用意向があります。無料でなければ利用意向のない割合が 26%もあります。



●運賃支払い方法の希望

・運賃支払い方法の希望は都市圏全体では、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、運賃が値上げとなっても、60 分間隔なら利用する人が 39%です。

・バスを利用していない人は、運賃が値上げとなっても、60 分間隔なら利用する人が 16%です。

●終バス時刻の許容範囲

・バスを利用している人は、運賃値上げとなっても、22 時までなら利用する人が 59%です。

・バスを利用していない人は、運賃値上げとなっても、22 時までなら利用する人が 34%です。

(5)路線バスの乗り換えの許容範囲

●乗り換え回数への抵抗

・バスを利用している人は、乗り換えがあってもその回数しだいで利用する人が 73%で、乗り換えがあるなら利用しないという人は１３%です。

●乗り換え回数の許容範囲

・バスを利用している人は、乗り換えが１回でも利用する人は 51%、乗り換えが２回でも利用する人は 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は、乗り換え待ち時間が短時間なら利用する人が 80%です。

●乗り換え距離の許容範囲

・バスを利用している人は、乗り換えバス停までの距離が近ければ利用する人が 75%です。

●乗り換え待ちの環境の許容範囲

・バスを利用している人は、待合所や上屋・風よけのあるバス停であれば利用する人が 77%です。

・バス停環境改善の希望は都市圏全体では、上屋が 22%、風よけが 17%、ベンチが 15%、情報提供機器が 5%となっています。各市町でも同様の傾向です。

●乗り換えにおける最重要項目

・バスを利用している人は、乗り換えで最も重要な項目を待ち時間としている人が 54%です。

(6)小型車両での乗合に対する許容範囲

・小型車両での乗合に対する許容を都市圏全体でみると、運賃が高くなっても他の人と乗り合いたくないとの回答は 7%でしかなく、乗り合うことに抵抗がないが 28%、運賃が安いなら小型車両に乗り合うが 26%となっています。

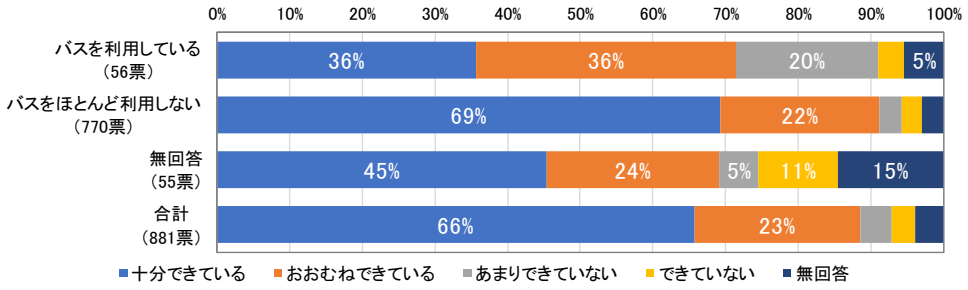
(7)デマンド型交通の時間調整等に対する許容範囲

・デマンド型交通の時間調整等に対する受忍性を都市圏全体でみると、運賃が高くなっても時間調整しない運行サービスを希望する人は 8%で、多少の時間調整に抵抗がないが 24%、運賃が安いなら時間調整があっても利用するが 17%となっています。

(8)希望する外出の達成度

●買物

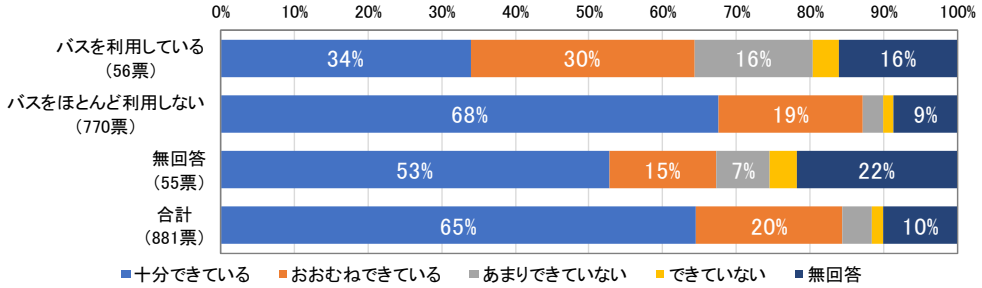
・買物を十分できている人の割合は、バスを利用している人で 36%、バスをほとんど利用してない人で 69%、バスを利用する人の方が低くなっています。



・買物が達成できない理由は、バスを利用している人では 77%が移動手段がない、バスをほとんど利用してない人では 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で約 35%、バスをほとんど利用してない人で約 70%、バスを利用する人の方が低くなっています。



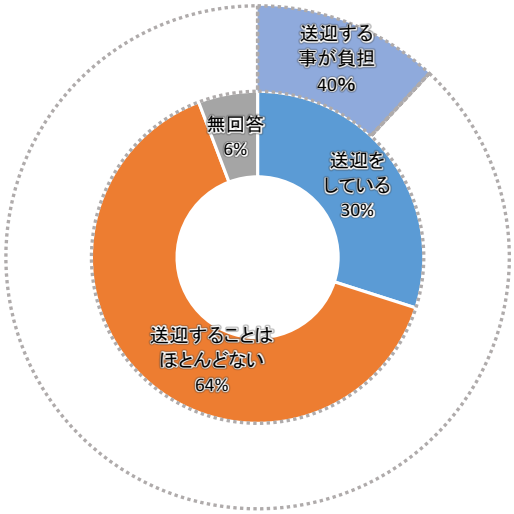
・通院が達成できない理由は、バスを利用している人では 73%が移動手段がない、バスをほとんど利用してない人では 34%が移動手段がないと回答しています。

(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割合は都市圏全体で 30%となっています。特に明和町では 45%と高くなっています。

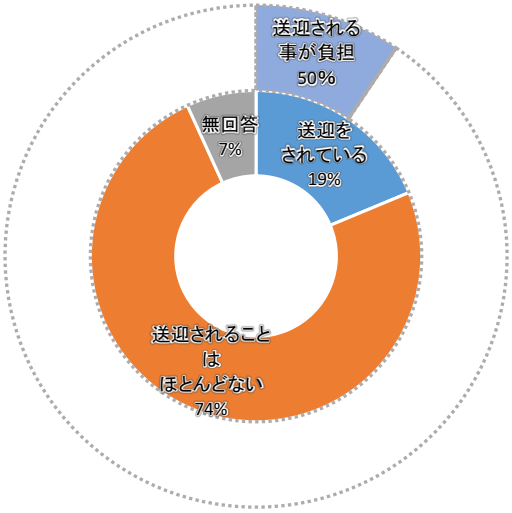
・送迎することの負担感は都市圏全体で、送迎することが負担になっているので公共交通の利便性が向上すれば公共交通の利用を勧めるが 18%、送迎することが負担になっているが公共交通での移動が困難な状態なので送迎を継続するが 22%となっており、負担となっている人が４０%となっています。



●送迎されている人

・定期的に送迎されている人が都市圏全体で 19%となっています。各市町とも同様な傾向となっています。

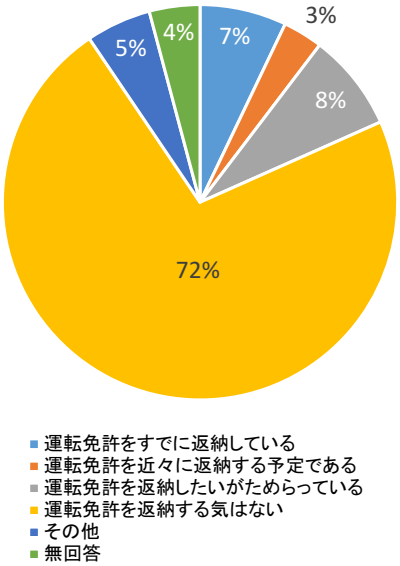
・送迎されることの負担感は都市圏全体で、送迎してもらうことは申し訳ないので公共交通の利便性が向上すれば公共交通を利用したいが２1%、送迎してもらうことは申し訳ないが公共交通での移動が困難なので送迎を続けてもらいたいが 29%となっており、負担となっている人が 50%となっています。



(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都市圏全体では、運転免許をすでに返納しているが 7%、運転免許を近々に返納する予定であるが３%、運転免許を返納したいがためらっているが８%、運転免許を返納する気はないが 72%となっています。



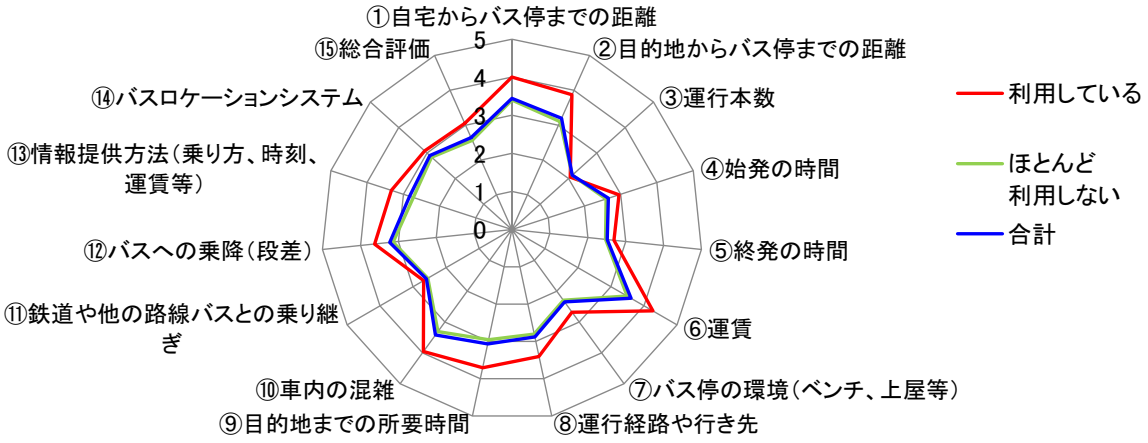
(11)バスで行きたい施設

バスで行きたい施設の有無	・行きたい施設があるとの回答は 8%です。 ・行きたい施設がないとの回答は 71%です。
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、アゼリアモール、川俣駅、つつじが岡公園、公立館林厚生病院、図書館、飲食店、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集中しています。
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は都市圏全体で約 22 日/年となっています。 ・最も多い回答は年に数回で約 28%となっています。
バスで行きたい施設の現在の交通手段	・現在の交通手段は、自家用車が 61%と最も多く、次いで自転車が 7%、タクシーが６%となっています。

●路線バスの利用度別満足度

- バスを利用している人の方が全般的に満足度は高いが、運行本数についてはバス利用している人の方が満足度が低くなっています。
- バスを利用している人がバスを利用していない人よりも満足度が特に高いのは、目的地までの所要時間、自宅とバス停の距離、目的地とバス停の距離及び運賃となっています。

居住地区 評価項目	利用している 満足度	ほとんど利用しない 満足度	合計 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
⑮総合評価	3.05	2.57	2.64

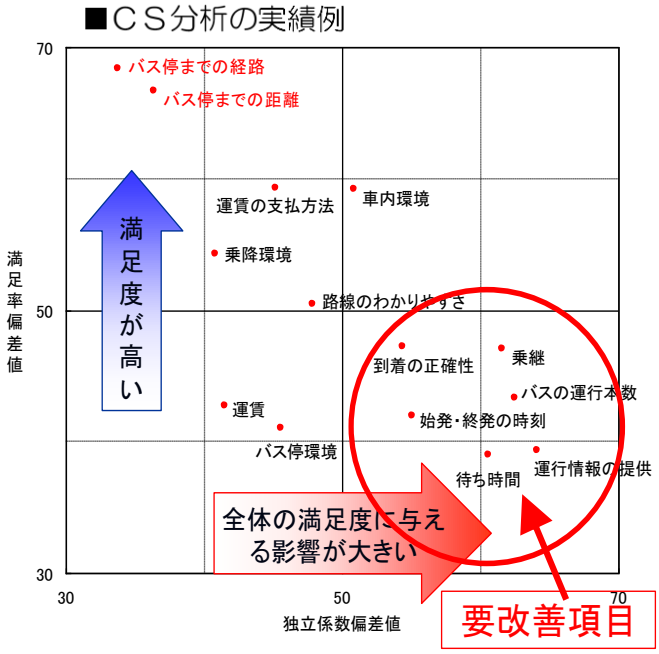


各評価項目の回答について、満足を最高点の5点、やや満足を4点、どちらでもないを3点、やや不満を2点、不満を最低点の1点（平均点を3点）として指数化した。

4.3 集計結果CS分析結果

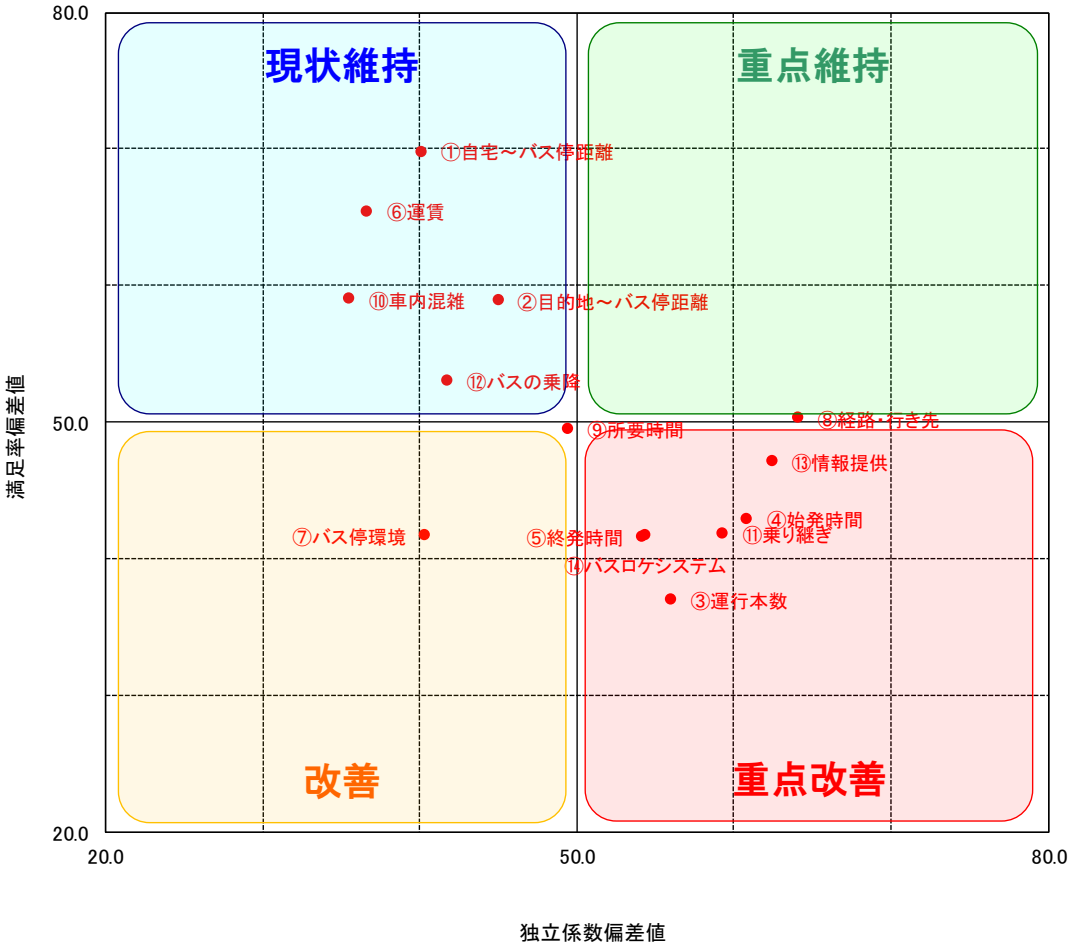
バス満足度についてはＣＳ分析を行い、路線毎に改善効果の高い改善課題を把握します。

なお、ＣＳ分析とは、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。



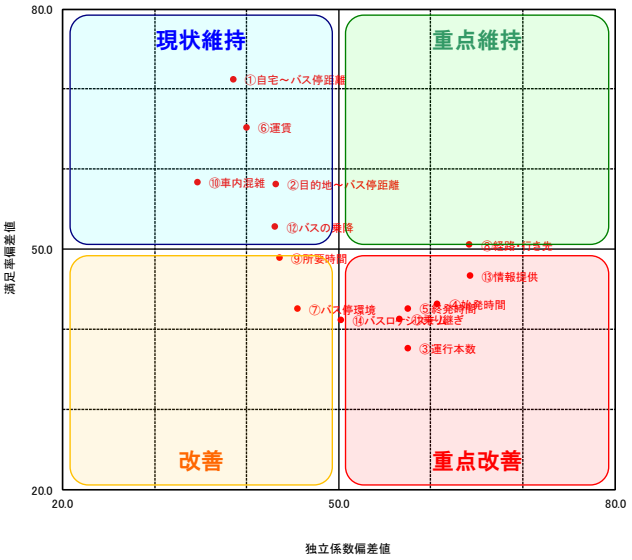
(1)館林都市圏

- 館林都市圏全体では、改善効果が高いのは、鉄道や他の路線バスとの乗り継ぎ、始発の時間、運行本数、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。



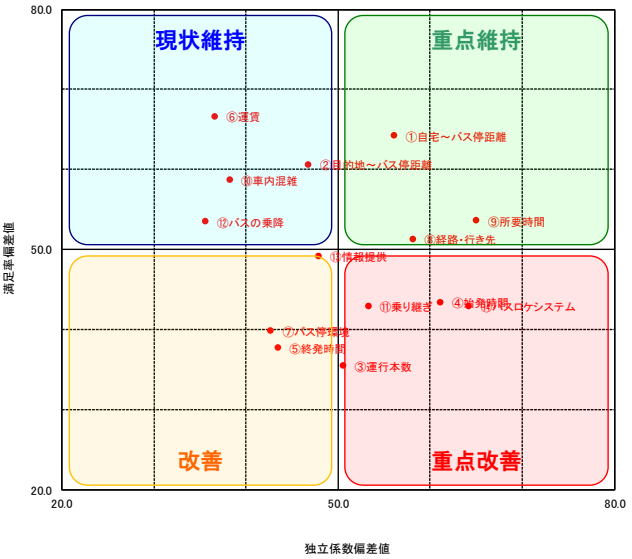
(2)バスをほとんど利用しない人

・バスをほとんど利用しない人では、改善効果が高いのは、運行本数、始発の時間、終発の時間、鉄道や他の路線バスとの乗り継ぎ、情報提供方法（乗り方、時刻、運賃等）の順となっています。



(3)バスを利用している人

・バスを利用している人では、改善効果が高いのは、バスロケーションシステム、始発の時間、運行本数、鉄道や他の路線バスとの乗り継ぎ、目的地までの所要時間の順となっています。



4.4 住民アンケート調査結果のまとめ

住民アンケート調査結果のまとめたのが次表です。

■アンケート調査からみた現状・課題

区分	現状・課題
住民意識	（認知度） ・最寄バス停の位置は 65%の人が認知しているが、運賃は 20%、時刻表は 16%の人しか認知していない ・ぐんま乗換コンシェルジュは４%、バス予報は３%の認知度。バスを利用している人でもそれぞれ 23%と 18%と低い （許容範囲） ・バス停までの距離は約 80%が 300mまで ・バス利用意向のある人の約 80%が割引や通し運賃を希望 ・バス利用意向がある人の約 80%が、乗り換えは 1 回で短距離を希望 ・乗り換えで最も重要なのは待ち時間 ・小型車両に乗り合いたくない人は 7%のみ （送迎） ・自家用車による送迎をしている人は 30%で、うち 40%が負担と感じている （満足度） ・運行本数やバス待ち環境、始発・終発時刻、鉄道や他の路線バスとの乗り継ぎに不満意見が多い ・満足度を高めるには、鉄道や他の路線バスとの乗り継ぎ、始発の時間、運行本数、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改善が効果的 （その他） ・行きたい施設は館林駅とアゼリアモールに集中 【課題】 ・認知度を上げるための広報周知や意識醸成 ・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 ・館林駅やアゼリアモール等拠点施設のターミナル化

5. 地域懇談会

地域懇談会を次のとおり開催しました。

5.1 開催状況

(1)地域懇談会

区分	相手先
行政区（館林市）	堀工町、※路線バス未運行地区
行政区（館林市）	郷谷地区、※路線バス未運行地区
行政区（館林市）	日向町、※路線バス未運行地区
行政区（邑楽町）	地域公共交通会議（邑楽～太田線）
行政区（明和町）	福祉交通検討会
行政区（千代田町）	区長会
行政区（板倉町）	区長会
高齢者（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（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
館林女子高校	生徒
館林高校	生徒
板倉高校	バス通学生徒

(2)意見交換

区分	相手先
バス・タクシー	つゝじ観光バス㈱、㈱矢島タクシー
ジェロンタクシー	明和町社会福祉協議会、JTB 宇都宮支店　両毛オフィス
商業施設	アゼリアモール、㈱とりせん
企業送迎バス	富士通㈱、東洋水産関東工場
病院送迎バス	慶友整形外科病院
施設送迎バス	愛光園　館林事業所（三枡屋）
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	学校法人　富士学園

■地域懇談会からみた意見・課題

区分	意見・課題
地域住民	（全　　体） ・鉄道とバスの役割分担 ・運行系統をナンバリングして分かりやすく ・片回り巡回線は時間がかかる ・休日も運行してほしい ・雨の日はバス停で濡れてしまう ・停留所の文字が小さい ・玄関先までの交通手段（ドアツードア） ・福祉施策も含めた経費で検討 ・フリー乗降のバスがあるとよい ・妊婦子育て応援デマンドがあるとよい ・子ども連れは自家用車でないと不安 （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 ・小型車両で狭幅員道路まで運行してほしい ・館林駅から市街地巡回バスを 30 分間隔で運行 ・上堀工、茂林寺、分福町にバスを走らせてほしい ・郷谷地区を南北につなぐバスや城沼を巡回するバス ・日向地区は邑楽町へ買物に行っている ・乗合タクシーの検討 ・タクシー助成を必要としている人に重点配分するべき ・運転免許や自家用車を有していない人への永続的なタクシー助成 ・まち中でのフリー乗降のグリーンスローモビリティ （板 倉 町） ・生活圏は、西側が館林、北側が藤岡、東側が古河である ・集落が円弧上に広がっているためデマンドの検討も必要 （明 和 町） ・川俣駅に医療施設、保健施設を整備予定 ・明和・板倉線を東小に、明和・千代田線を西小につなぐ ・川俣駅から千代田方面へは遅い時間の便がほしい （千代田町）

	• 高齢化が進むと病院（厚生病院、慶友、太田記念病院）に行く路線が重要 • 社会福祉協議会が福祉センターへの巡回バスを運行 • 町内巡回バスを検討 （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 • 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分かりにくい路線になっている 【課題】 • 鉄道とバスの役割分担の明確化 • 小型車両の活用（再掲） • 生活実態に合わせた路線の編成 • 路線と連携した区域型デマンド交通の活用 • タクシー助成の効果的な活用 • 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）	• 邑楽町方面から板倉方面へのバスの乗り換えが不便 • 高校の下校時間に合わせたダイヤ • 電車との接続がよいダイヤ • 通学時間帯や雨天時の運行本数を増やす • 30 分間隔が利用しやすい • 天候に左右されないバス待ち環境がほしい • バス待ちスペースが狭い • バスの情報発信の強化（バス停や路線の周知） • ＩＣカードを利用可能にする • 高校入学時にバスの定期券を販売 • 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券 • ＳＮＳで情報発信する • アニメの聖地を活かす • 自転車ごとバスに乗車できるようにする • 観光需要も検討 【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） • 乗換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） • 情報発信方法の拡大や強化 • 多様な割引サービスの実施 • 自転車からバスへの乗り換え方法検討 • 周遊観光に利用できる交通手段の検討

運送事業者	• バス乗務員数は現状の路線だけでも厳しい状況 • タクシーは鞍掛工業団地の従業者の利用が多く、6 時から 21 時までフル稼働 • 昼過ぎの時間帯はタクシーに余力がある状況 • 乗合タクシーも有効 • 邑楽～太田線は日中イオンモール太田止まりでいい • 館林駅や川俣駅から鞍掛工業団地への送迎バスを運行 • 送迎バスの運行区間を路線バスがカバーすれば送迎バス運行は不要 【課題】 • 乗務員確保のための支援 • タクシーの余力を活用した事業検討 • 送迎バス等との役割分担と連携強化
商業施設	（アゼリアモール） • バスの乗り入れに全面的に協力 • 公共交通と連携した割引サービスなども検討 • 施設内にバス待合所を設置すれば、快適な待合空間となる （とりせん） • 店舗や車両サイズによって、出入口での停車、乗降に協力 • イートインスペースを待合空間として活用検討 【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） • 路線バスと連携し、別の地区の送迎にも余力を活用したい • 通院の帰りにスーパー等に立ち寄る需要があり、通院可能な巡回線であれば利用するのではないか （事 業 所） • 路線バスを通勤に活用したい • 理想は朝２便と夕方３便（自社送迎バスと同等） • 館林駅から、愛光園への送迎ワゴンが運行されている （買物支援） • 買い物支援事業は民生委員への負担を考慮 • 高齢者世帯の買物は週に 1～2 回 【課題】 • 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

福祉有償運送	• 介護サービスと福祉有償運送をセットで実施する事業所が多い • 移動支援の需要は高い • 福祉有償運送だけでは資金面で事業継続が難しい • 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

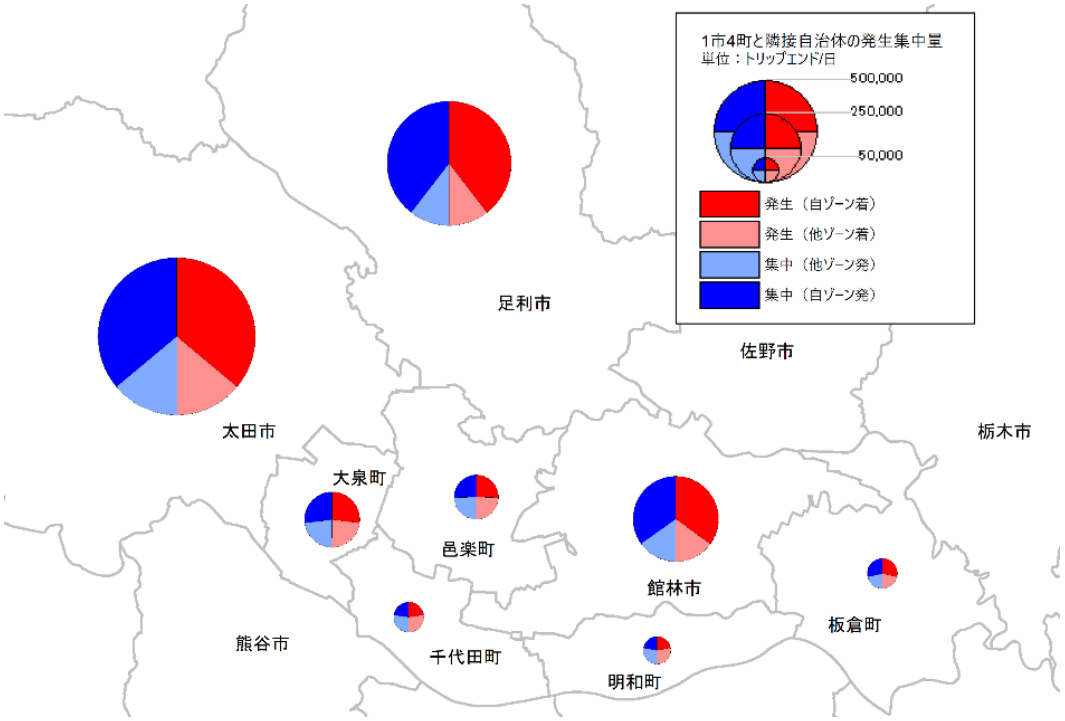
6. パーソントリップ調査を用いた移動実態把握

6.1 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、群馬県全域と足利市を対象として実施されました。

6.2 発生集中量（市町村別）

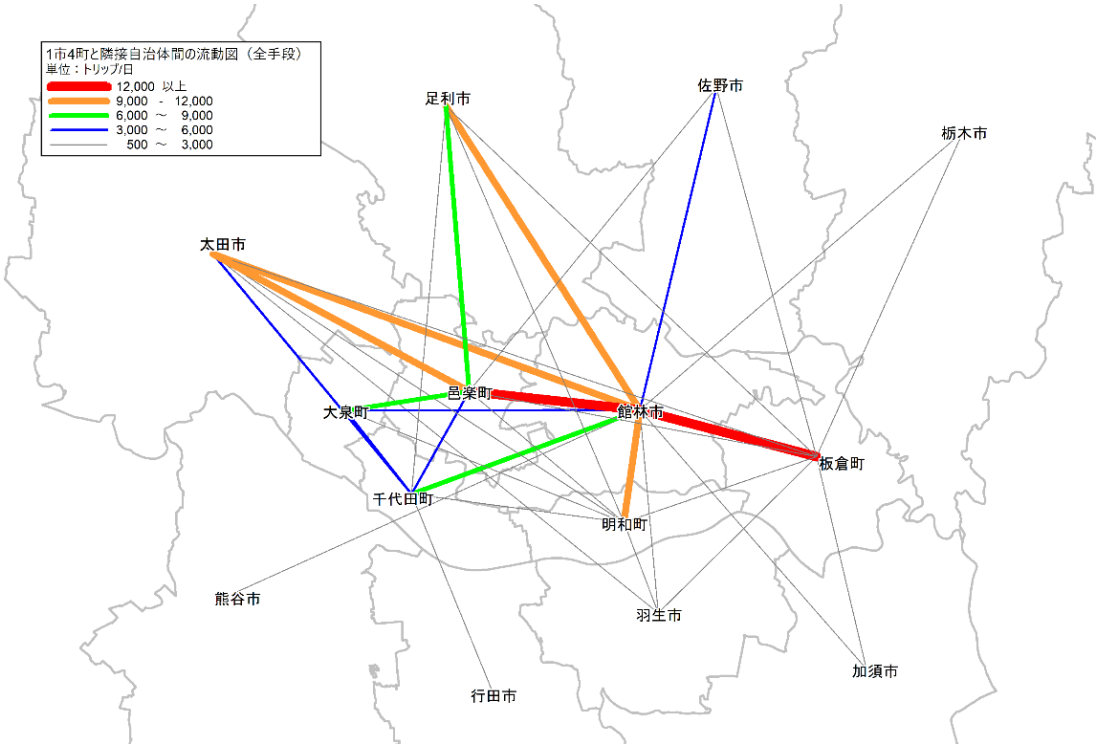
都市圏域内では館林市における発生集中量（トリップ数）が最も多く、邑楽町が次いでいます。館林市と板倉町、邑楽町については自市町内での発生集中量が多くみられますが、千代田町と明和町では他市町への発生集中量の方が多くみられる結果となっています。



6.3 流動量(OD)

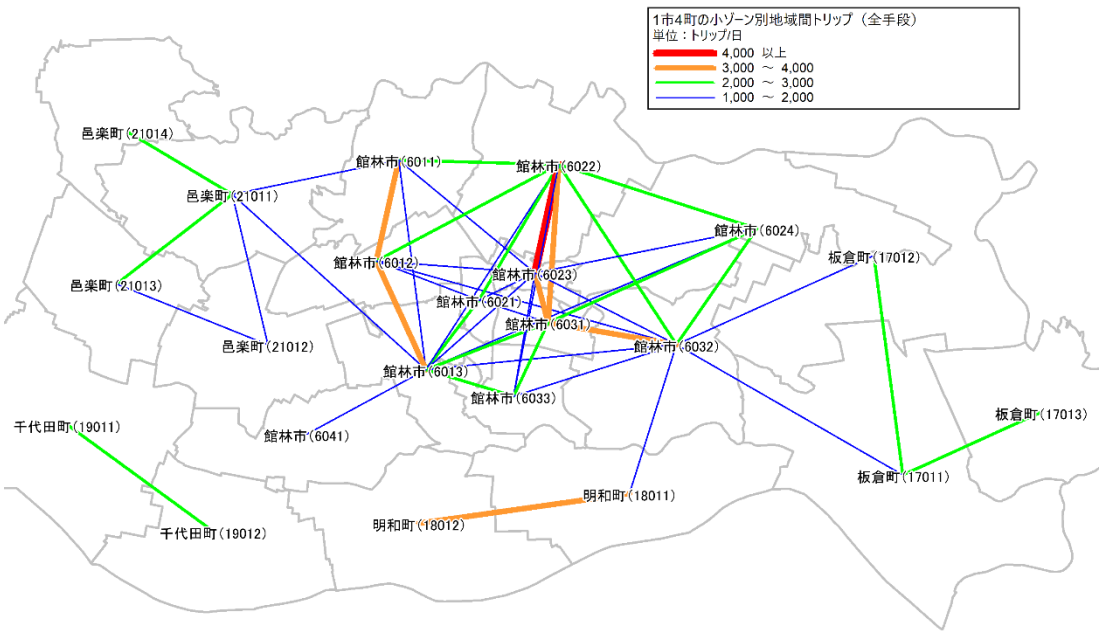
(1)市町村間流動(都市圏外含む)

館林市と板倉町、邑楽町間の流動が目立ちます。館林市と都市圏外の足利市・太田市間についても比較的多くの流動がみられます。



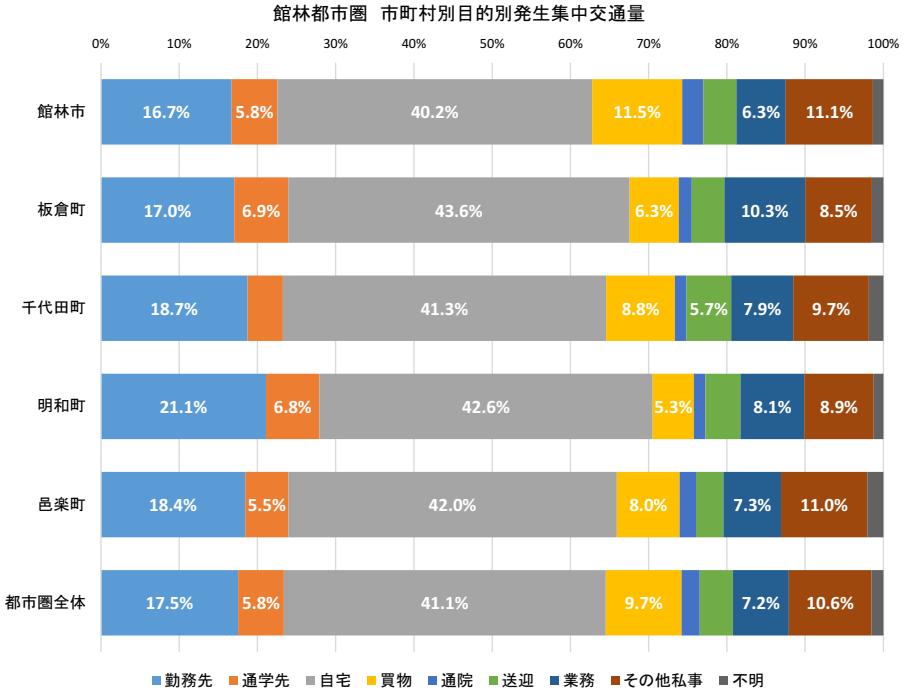
(2)小ゾーン間流動

館林市内の各小ゾーン間の流動、及び明和町の２ゾーン間の流動が目立ちます。



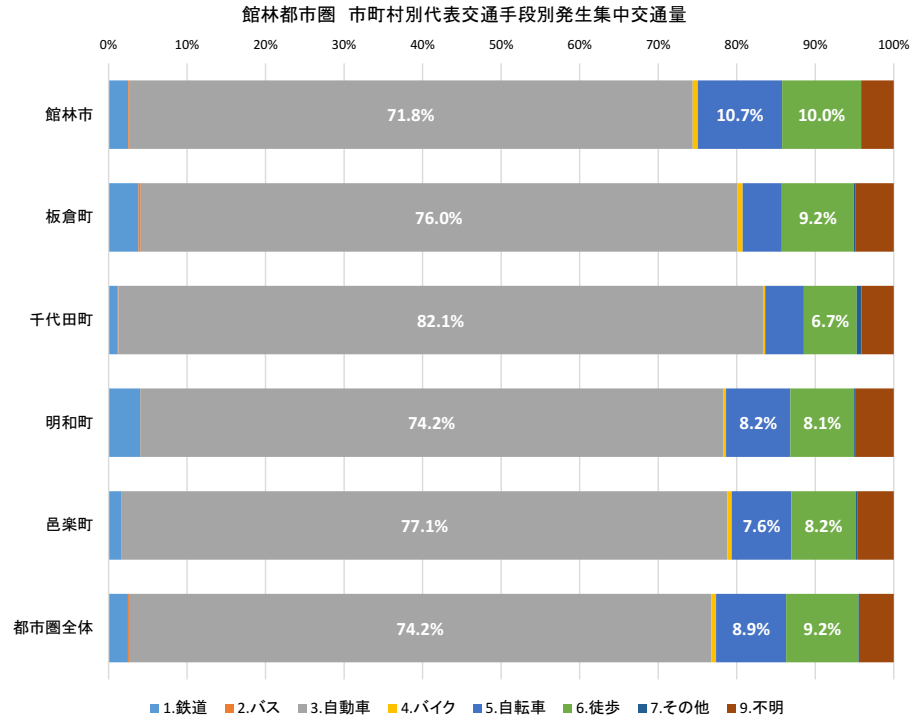
6.4 目的構成

都市圏域全体でみると「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。



6.5 交通手段構成

都市圏域全体でみると「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。

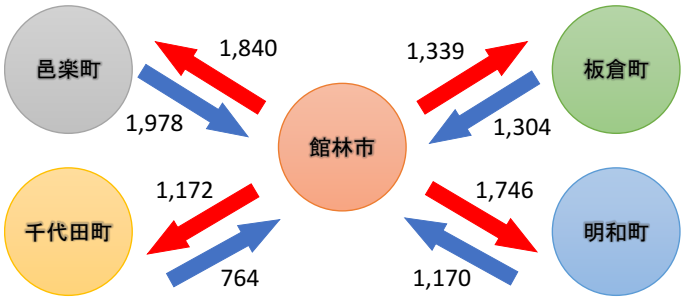


6.6 目的別流動

(1)通勤

都市圏域内の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、館林市と太田市、足利市間の通勤流動も比較的多くみられます。

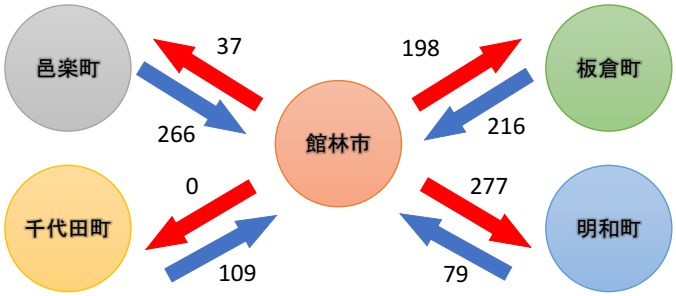
一日のトリップ数



(2)通学

多くの高校が立地する館林市への通学が多くみられます。館林市から高校が立地する板倉町、明和町への通学もみられます。

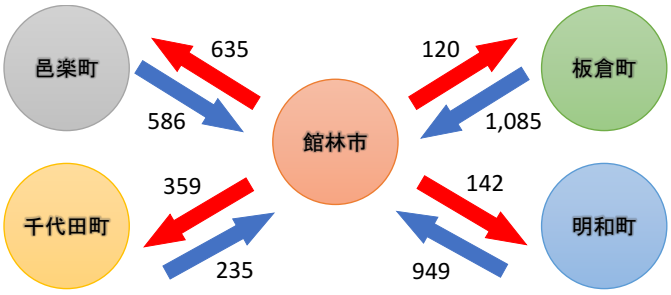
一日のトリップ数



(3)買物

板倉町、明和町については館林市からの買物移動者よりも館林市への買物移動者の方が多くみられます。一方で千代田町、邑楽町については、館林市への買物移動者よりも館林市からの買物移動者の方が多くみられます。

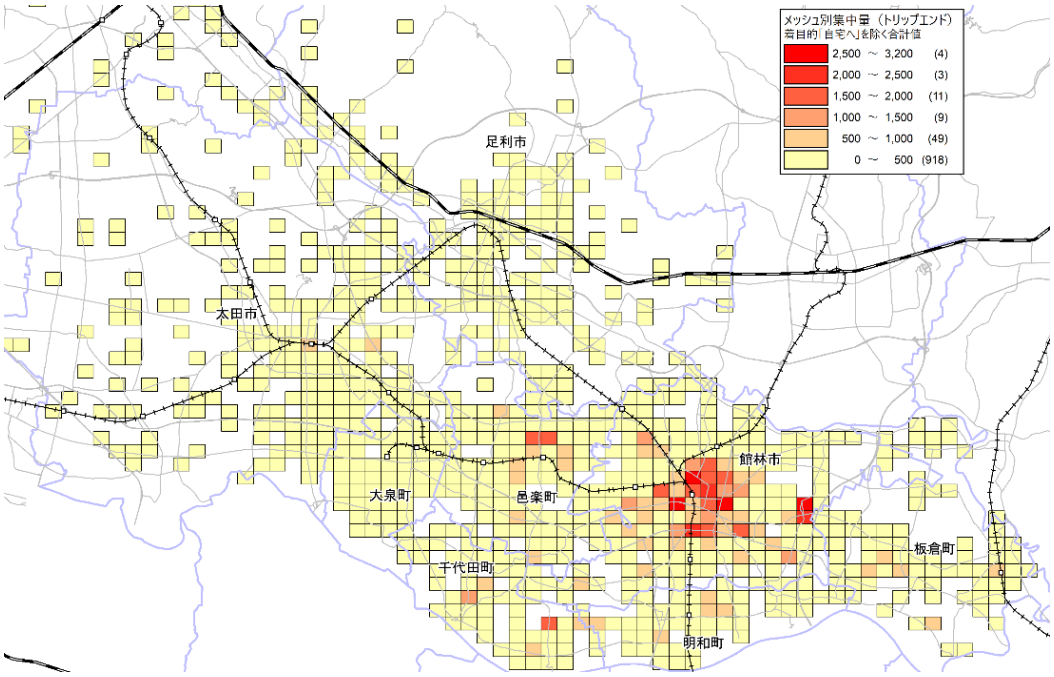
一日のトリップ数



6.7 交通集中（都市圏内発トリップ）拠点（500mメッシュ）

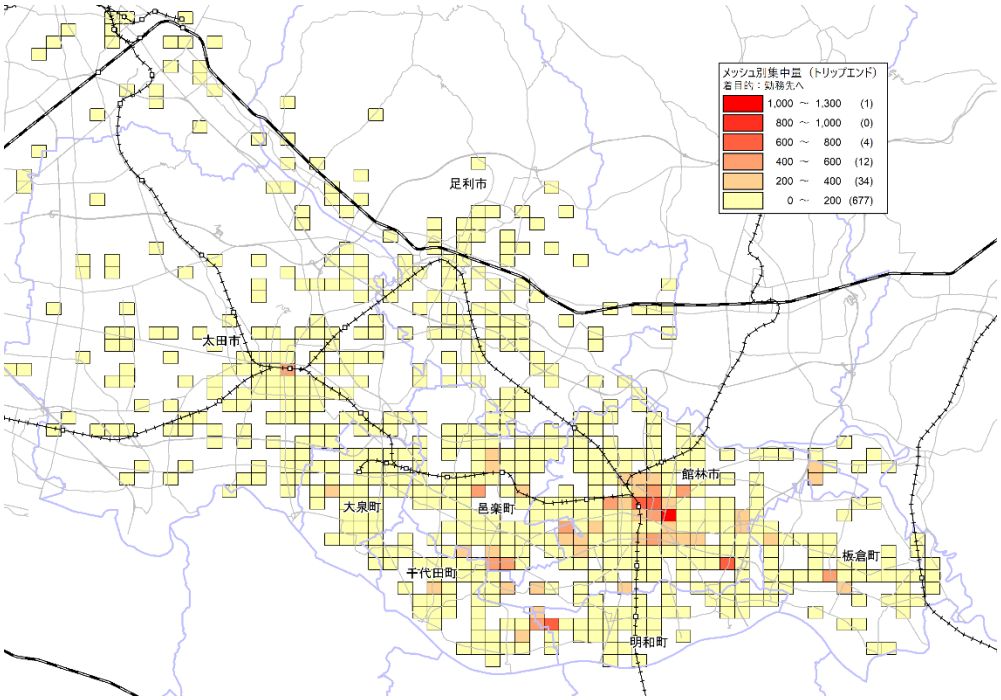
(1)全体

各メッシュへの集中量（帰宅目的を除く）は、館林駅周辺地域において多く、その他には館林市の東部や千代田町の南部、邑楽町の北部に比較的集中量の多いメッシュが点在しています。



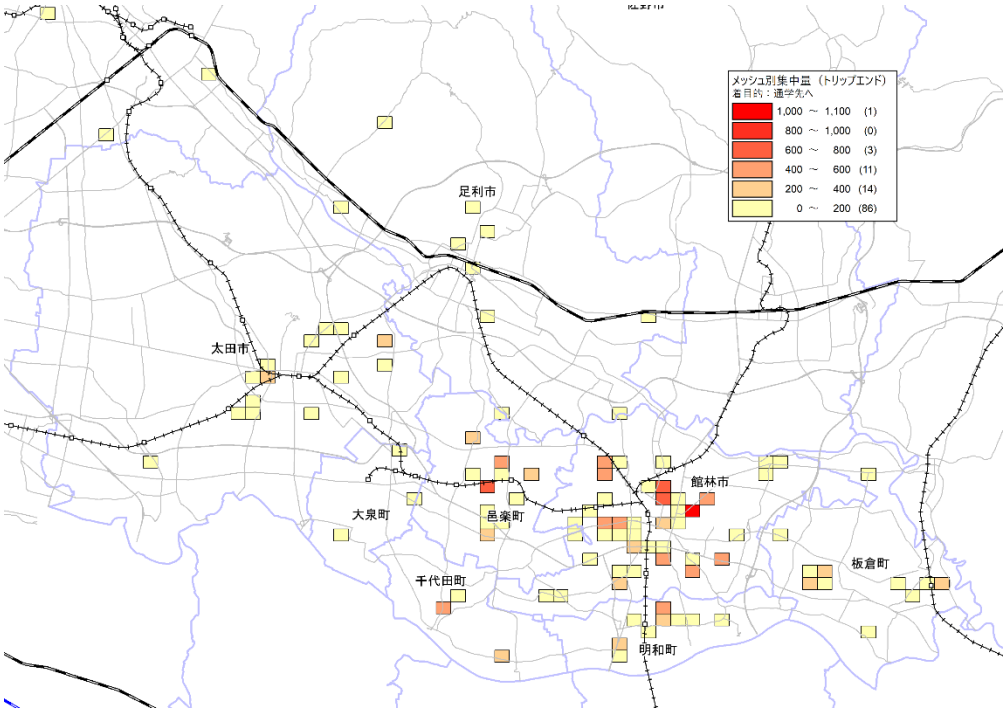
(2)勤務先

通勤目的での集中量が多いメッシュは、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点在しています。



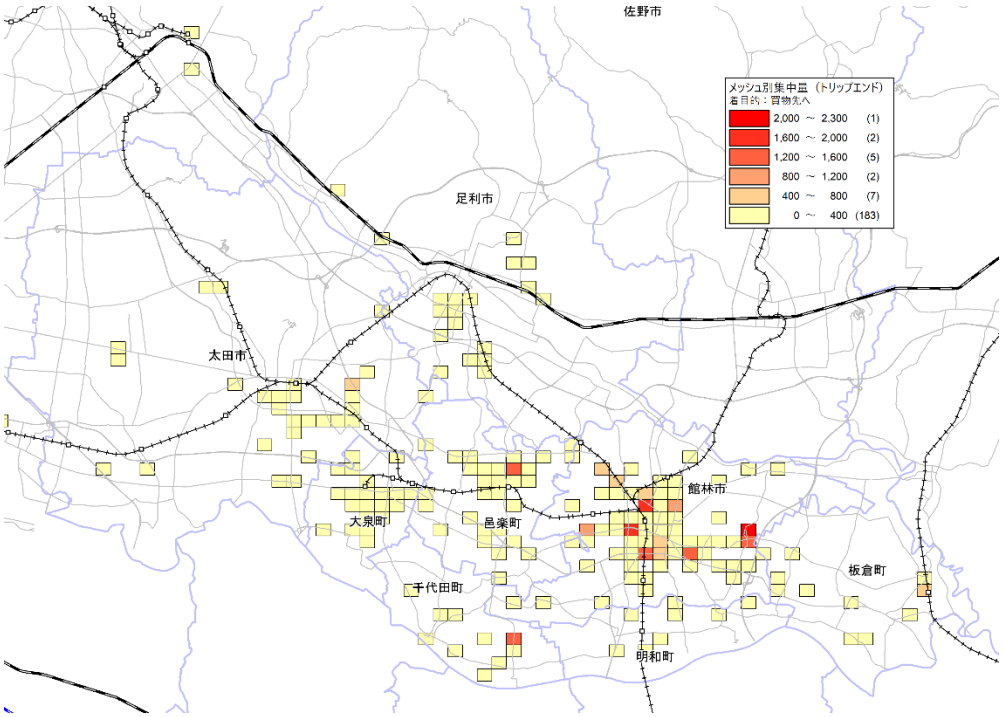
(3)通学先

通学目的での集中量が多いメッシュは、高校・中学校等周辺に点在しています。



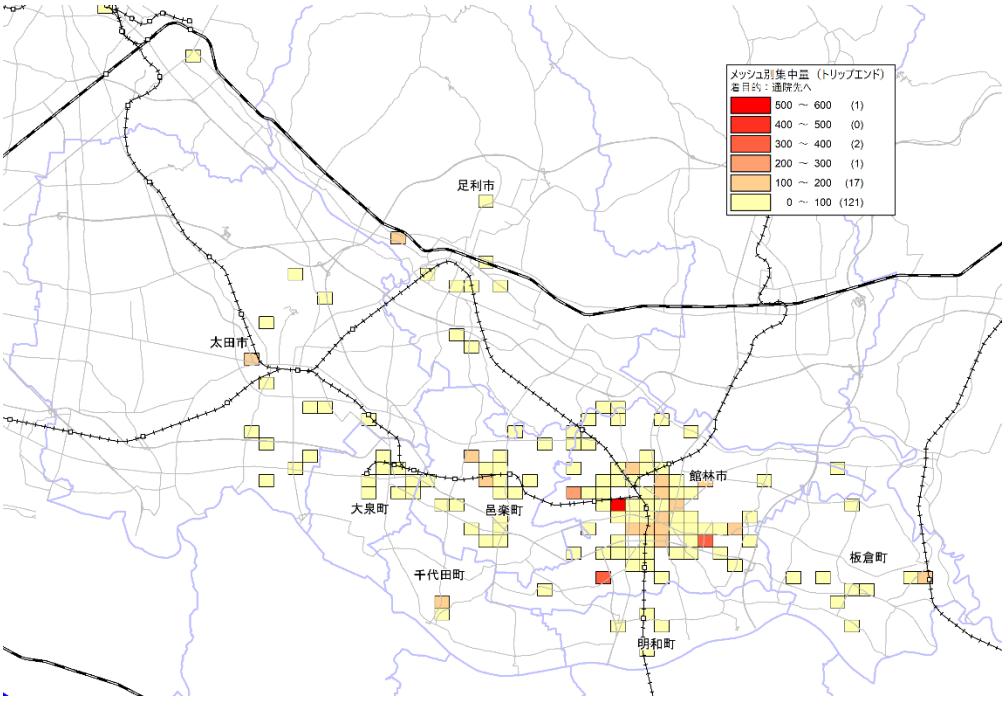
(4)買物

買物目的での集中量が多いメッシュは、館林駅周辺及びアゼリアモール周辺、ジョイフル本田周辺等に点在しています。



(5)通院

通院目的での集中量が多いメッシュは、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点在しています。

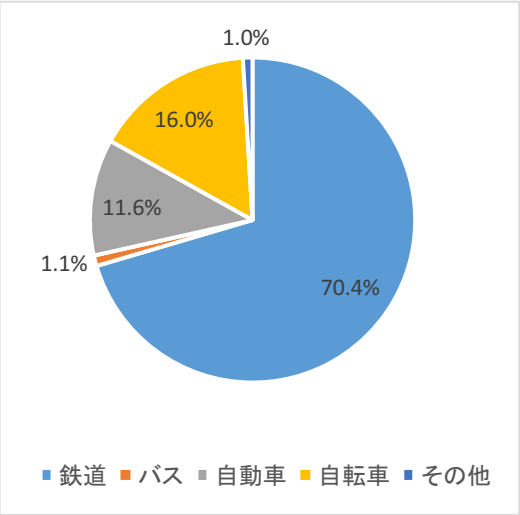


6.8 都市圏内大学･高校の代表交通手段、駅端末交通手段

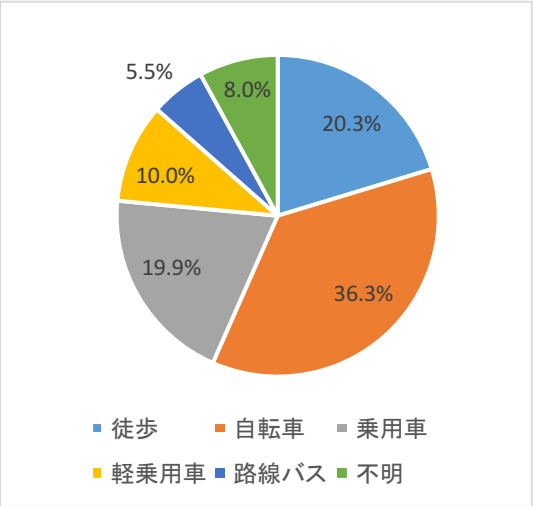
(1)都市圏外への通学

都市圏内から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。駅端末交通手段については自転車が 36%で最も多く、徒歩（20%）、乗用車（20%）が次いでいます。

代表交通手段



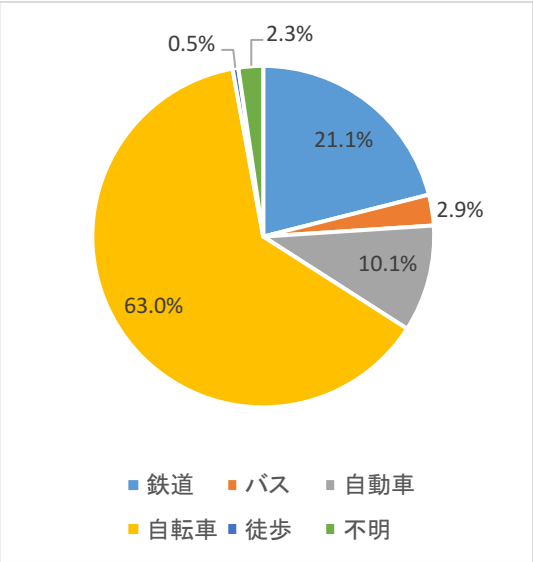
駅端末交通手段



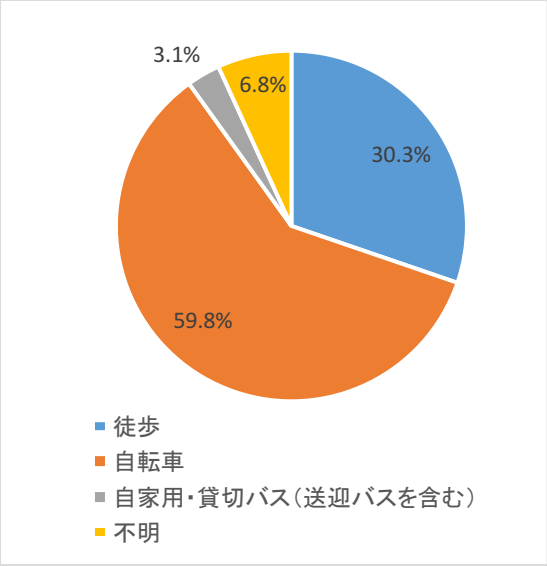
(2)都市圏内への通学

都市圏外から都市圏内の学校への通学については、代表交通手段の 63%を自転車が占めています。駅端末交通手段についても自転車が 60%で最も多く、徒歩（30%）が次いでいます。

代表交通手段



駅端末交通手段



6.9 パーソントリップ調査を用いた分析結果のまとめ

ＰＴ調査結果を用いた分析結果をまとめたのが次表です。

■ＰＴ調査からみた現状・課題

区分	現状・課題
移動実態	• 広域移動では館林市と板倉町、邑楽町間の流動が多い • 地域内移動は館林市内での細かな移動や、明和町内での東西移動が多い • 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 町内で互いへの通勤移動が見られるが、邑楽町以外の 3 町で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徒歩と自転車で約 60%、送迎が約 30%、バスは約 6% • 都市圏内への通学は、自転車が約 60%、鉄道が約 20%、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者も多い • 館林駅周辺、アゼリアモール周辺、ふれあいタウンジョイフル本田が多い （通院） • 館林駅周辺や公立館林厚生病院、新橋病院、慶友整形外科病院等が多い 【課題】 • 地域内移動の充実 • 館林駅を中心とした交通網の充実 • 都市圏内通学のための広域移動手段確保 • 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

7. 上位計画・関連計画におけるまちづくりの方向性

7.1 群馬県・東毛地域

(1)群馬県交通まちづくり戦略

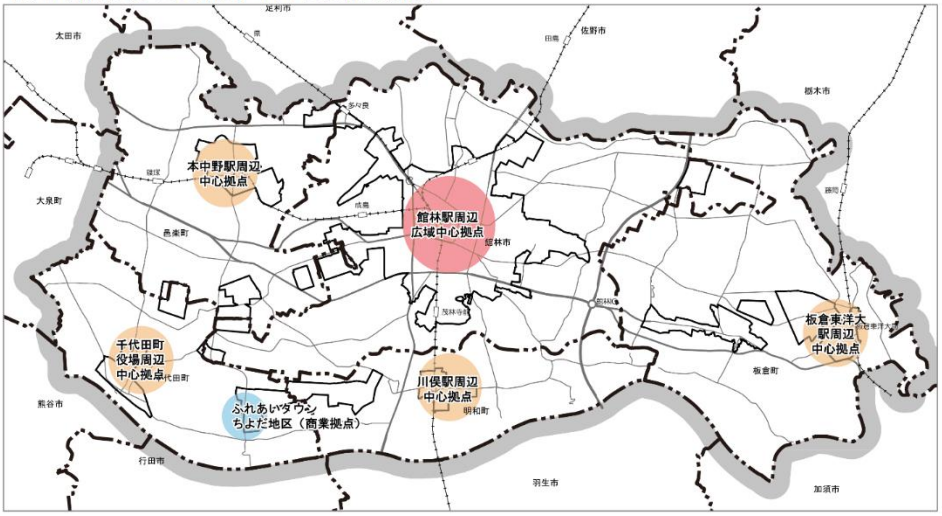
策定時期	平成 30 年３月
計画期間	平成 30 年から令和 19 年の 20 か年
計画の構成	群馬県交通まちづくり戦略では、「自動車を使えない県民の移動手段がなくなっていく」という大きな課題に対して、３つの基本方針（基本方針１「地域的な暮らしの足の確保」、基本方針２「基幹公共交通軸の強化・快適化」、基本方針３「まちのまとまりを形成する」）と目指すべき将来像を掲げています。

(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	平成 27 年５月
計画期間	平成 22 年から令和 12 年(都市づくりの基本理念、将来の都市構造) 平成 22 年から令和２年(土地利用、都市施設等の決定の方針)
計画の構成	ぐんま“まちづくり”ビジョンにおける将来像を上位計画とし、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。 ・地域の誇れる個性・景観・くらしを支える機能を備えた魅力的な「まちのまとまり」つくり ・ぐんまの強みを活かした産業の誘致や新エネルギーによる産業創出環境づくり ・都市間移動も都市内移動も高い利便性の確保 ・人口減少を前提とした土地利用計画にあわせた公共交通や都市施設の再構築 ・災害時でも安全・安心な都市の防災機能の強化

7.2 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
計画の構成	広域立地適正化方針は、本都市圏において、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ある。 【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。

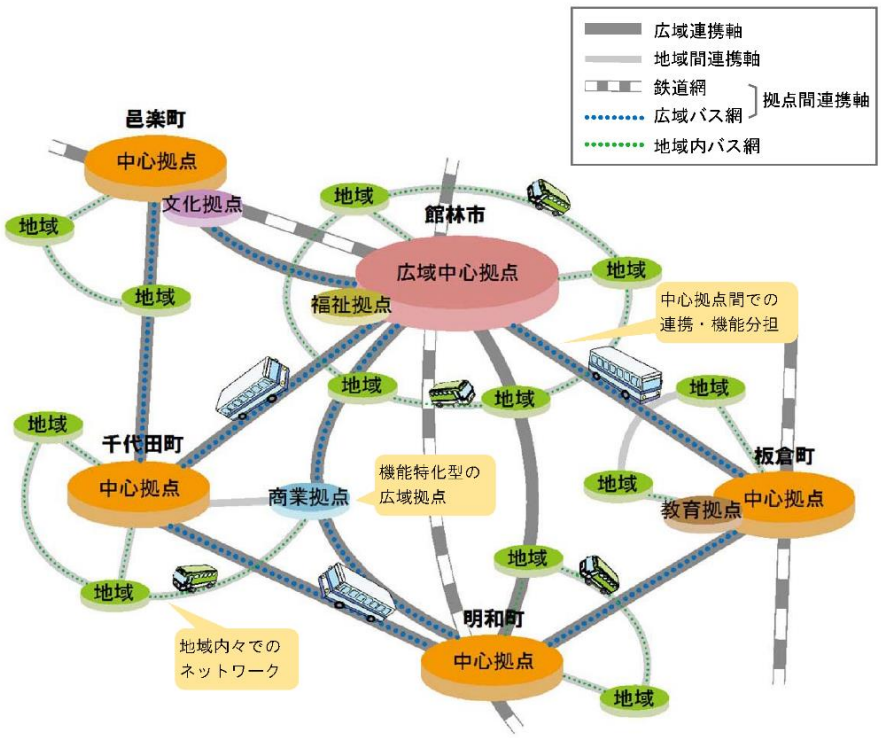
≪特化型拠点の役割と必要な機能≫
【ふれあいタウンちよだ地区周辺（商業拠点）】
　広域利用の多い既存の商業施設を維持するとともに、新たな商業施設の誘導などの機能拡充を図ることで、主に都市圏西部をカバーする商業の拠点とします。

●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



7.3 館林市

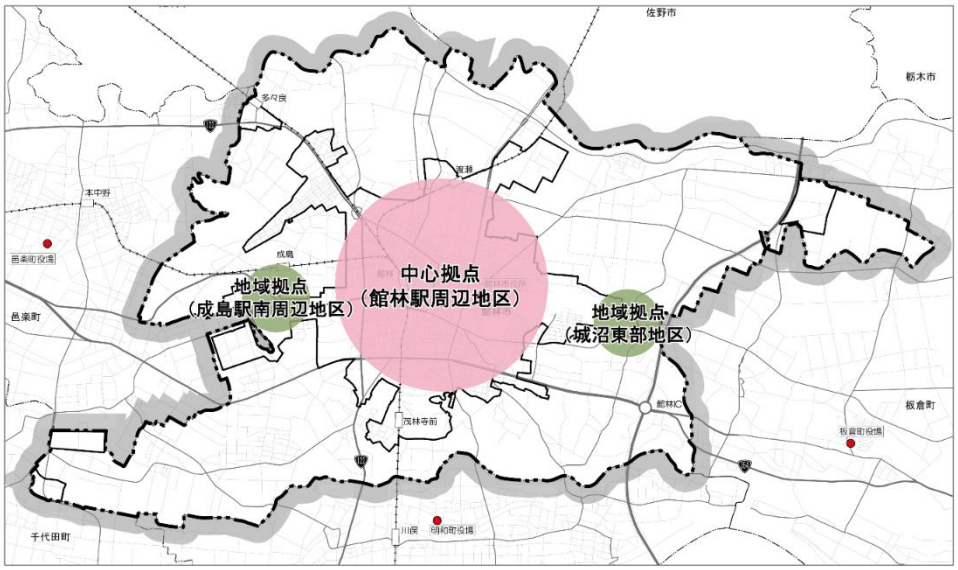
(1)たてばやし市民計画2020／館林市第五次総合計画(改訂中)

策定時期	平成 22 年３月
計画期間	平成 23 年から令和２年の 10 か年
公共交通に関する記載	・鉄道の利便性向上のため、関係市町と連携を深めながら、地下鉄の乗り入れなどを鉄道会社に要望します。 ・路線バスの運行については、近隣町との連携により、利用者ニーズに対応し、市の中心部や各地域を効率的かつ効果的に結ぶため、路線の見直しやダイヤの改正などを図ります。また、駅や大型商業施設などの交通結節点の円滑化など利便性の向上を図ります。 ・だれもが移動できる路線バスをつくるため、車両などのバリアフリー化を推進するとともに、利用者がわかりやすく使いやすい公共交通情報の提供を行います。また、地域全体で路線バスを支えていく意識を醸成するなど、利用促進の取り組みを積極的に進めます。

(2)館林市都市計画マスタープラン(改訂中)

策定時期	平成 17 年３月
計画期間	平成 17 年から令和７年の 20 か年
公共交通に関する記載	・鉄道の利便性の維持および向上について 東武線については、複線化や特急の増発などを働きかけていきます。 ・バス路線の維持・充実について 鉄道駅への乗り入れやサイクル＆バスライドなどに供するような停留所の改善に努める。観光資源や福祉拠点など、主要な拠点や施設を訪れる人々の利便性の向上のため、路線案内の充実を図るとともに、需要に応じたシステムを検討します。また、東北自動車道を利用した高速バスについては、今後とも維持増進を図ります。 ・交通結節機能の改良について 館林駅については、東西駅前広場の連絡機能の強化を図ります。東口の広場に全路線が集中しているバス乗場については西口の広場へ分散する。

(3)館林市立地適正化計画

策定時期	平成 31 年２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 ・館林都市圏の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組を推進します。 ・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組を推進します。 ●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。

(4)館林市アクションプログラム

策定時期	平成 29 年３月
計画期間	令和３年を目標年とする
公共交通に関する記載	・公共交通と連携した土地利用計画を行う ・自動車利用を減らし、公共交通の利用者を増やす ・交通結節機能を強化する ・移動の負担を軽減する（乗継や移動制約者） ・移動のコストを減らす（外出支援サービス等）

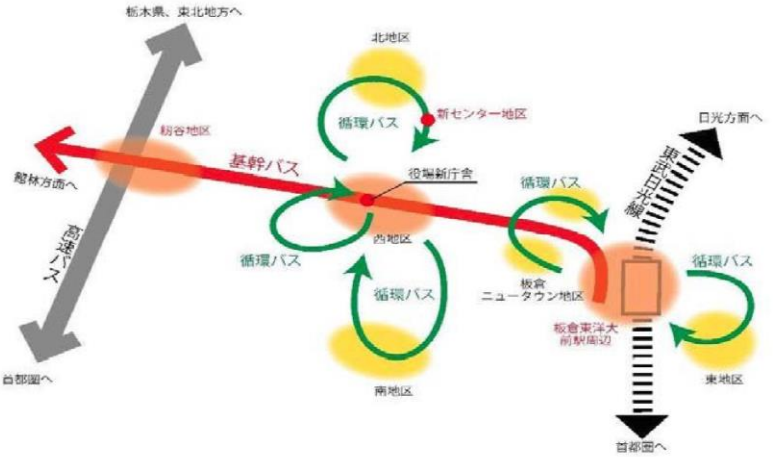
7.4 板倉町

(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７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検討していくとともに、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（ターミナルバス停で後述）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。 ・役場新庁舎周辺や籾谷地区（ターミナルバス停で後述）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・アンド・バス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。

	《バス交通体系の構想・方針の概念図》 

7.5 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 年までの 10 か年
公共交通に関する記載	・駅前広場に広域路線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要望活動を行います。 ・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、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組みを推進

7.6 千代田町

(1)千代田町第 6 次総合計画(原案)

策定時期	令和２年９月
計画期間	令和３年から令和 10 年の７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	平成 24 年３月
計画期間	令和２年を目標年とする
公共交通に関する記載	・バス交通の充実や交通結節点の利便性向上により、高齢化社会や環境問題に対応した交通体系の確立を図ります。

7.7 邑楽町

(1)邑楽町第六次総合計画

策定時期	平成 28 年９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 ・東武鉄道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（株）へ要望活動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、バスの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、さまざまな取組の検討を進めます。 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、行政区単位での乗合自動車の運行（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合自動車の運行（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６月
計画期間	令和 17 年を目標年とする うち短期的取組は令和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 ・多様な取組みの検討（需要に応じた運行本数・ルート見直し、乗換拠点の整備、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）

8. 都市圏公共交通の現状と課題の整理

前項までの結果より整理した現状と課題について総括表にて整理しました。

●課題の総括表

区分	既存データ、ＰＴ調査、アンケート調査及び地域懇談会での現状・課題	上位関連計画の考え方
交通体系全体	・人口減少、少子高齢化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など交通弱者に対する移動手段確保 ・公共交通空白地域や不便地域の解消 ・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、高速バス等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交通網の充実 ・都市圏内通学のための広域移動手段確保	・隣接都市圏との連携 ・基幹公共交通軸の強化、快適化
地域内移動	・高齢者等支援制度の効果的な活用 ・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 ・生活実態に合わせた路線の編成 ・路線と連携した区域型デマンド交通の活用 ・タクシー助成の効果的な活用 ・タクシーの余力を活用した事業検討 ・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 ・地域内移動の充実 ・通院実態を考慮した移動手段の構築	・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	・館林駅やアゼリアモール等拠点施設のターミナル化 ・乗換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	・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

	・バス待ち環境の整備 ・自転車からバスへの乗り換え方法検討 ・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	・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） ・認知度を上げるための広報周知や意識醸成 ・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の改善 ・小型車両の活用（再掲） ・乗務員確保のための支援 ・情報発信方法の拡大や強化 ・多様な割引サービスの実施 ・送迎（通学）から公共交通利用への転換	・移動負担を軽減 ・移動コストの削減 ・運転手不足の解消
地域活性化	・新たなモビリティの導入 ・周遊観光に利用できる交通手段の検討	・観光利用

9. 基本理念と基本方針

9.1 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「地域公共交通網のあるべき姿」を表現します。計画目標は「計画期間中に達成すべき目標」です。その計画目標を達成するために実施するのが事業です。

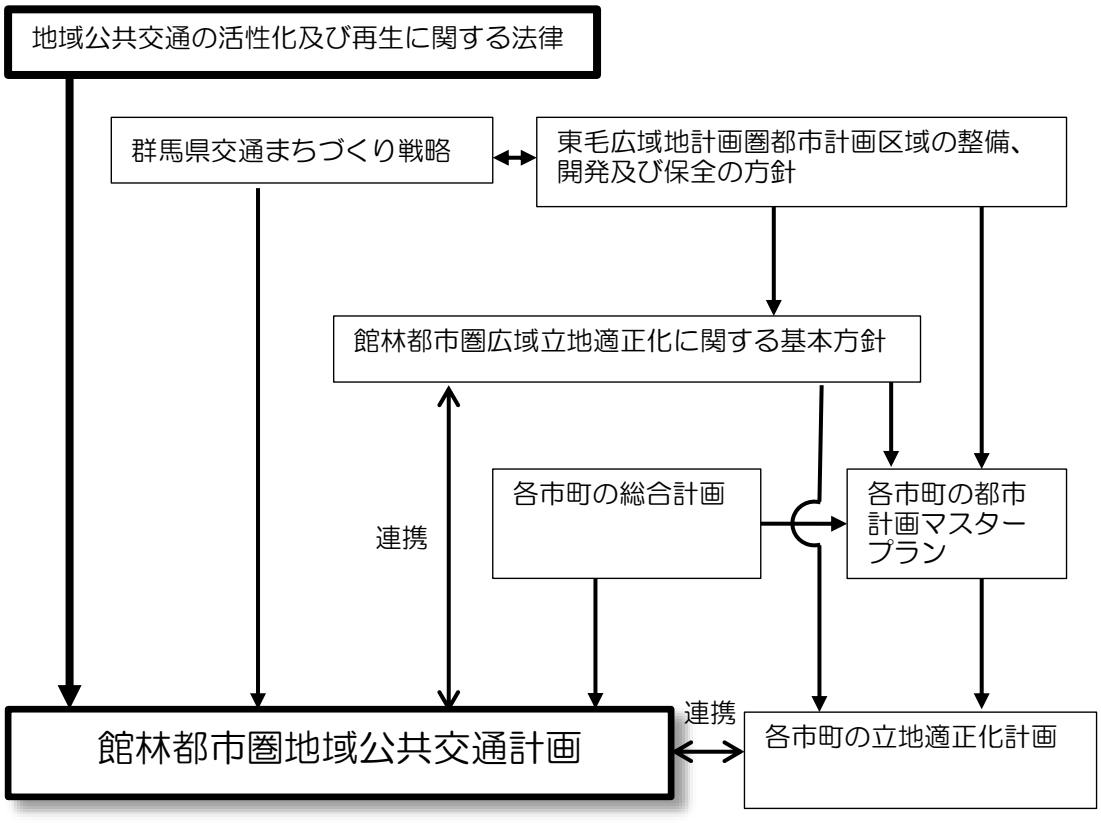
館林都市圏地域公共交通計画の基本理念は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」を根幹とし、「群馬県交通まちづくり戦略」、各市町総合計画、「館林都市圏広域立地適正化の基本方針」、各市町立地適正化計画及び各市町都市計画マスタープランを踏まえ、地域公共交通の現状と課題より次のように定めます。

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



9.2 基本方針

基本方針（地域公共交通のあるべき姿）は、基本理念及び地域公共交通の問題・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	本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。 本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、地域間を直行し連絡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、地域内を巡回するコミュニティバス、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、乗換え時などのバス待ち環境を充実させることが重要です。そのため、バスや他の交通手段もアクセスする鉄道駅、バスの乗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、多くのかたが利用し、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、グリーンスローモビリティ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、MaaS と呼ばれる情報通信技術を活用する案内・予約・決済サービスや、自転車シェアリング等の取組も進んでいます。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。

10. 路線再編方針

10.1 現況の鉄道･バス路線配置と再編方針

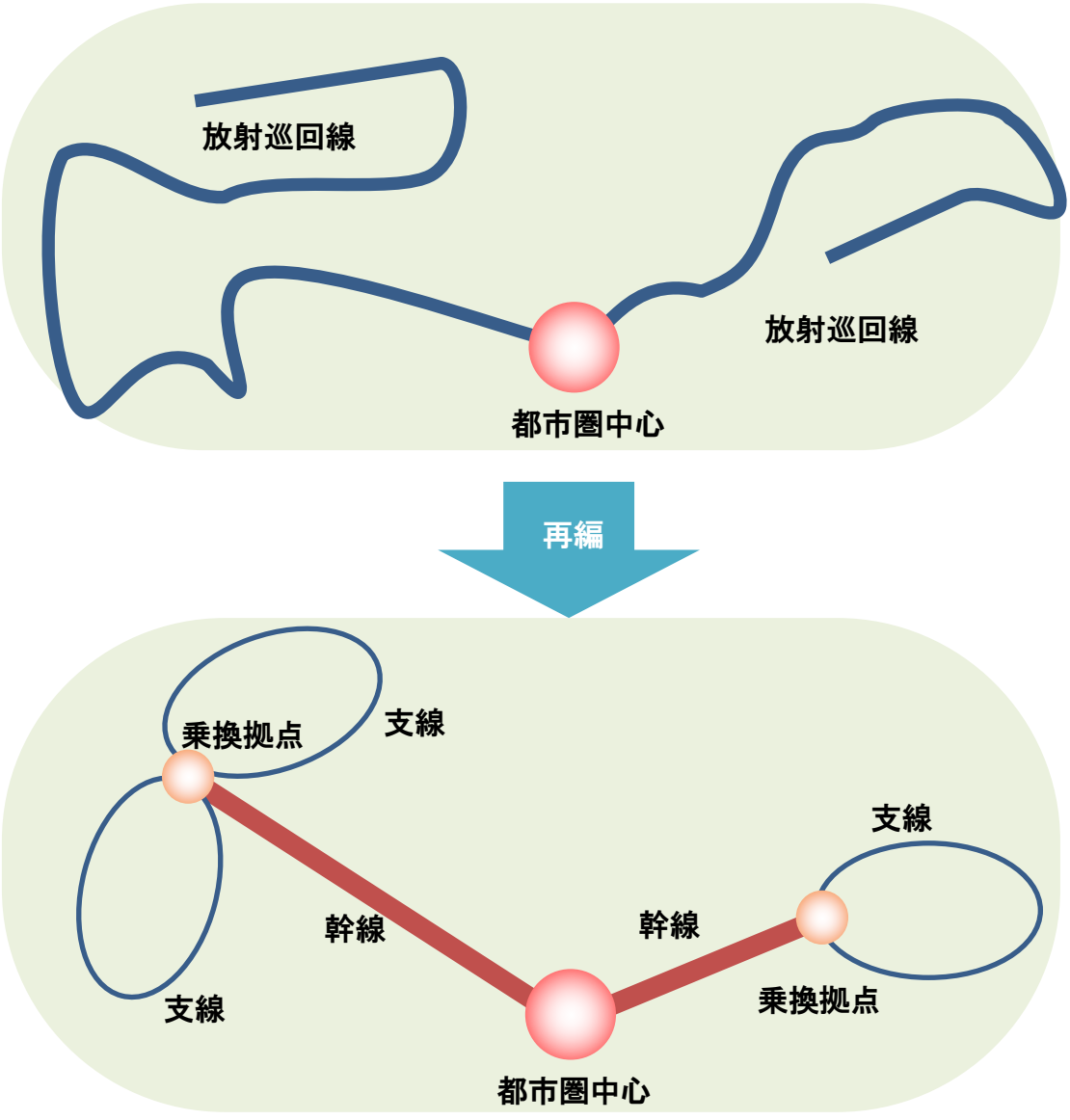
現在の鉄道・バス路線配置は次頁のとおりです。

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を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換えが不要ですが、長大路線により運行間隔の長さや、交通障害の影響も大きいことにより、サービス水準の確保が難しいなどの課題があります。

そこで、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」へ再編し効率化を図ります。

●再編イメージ



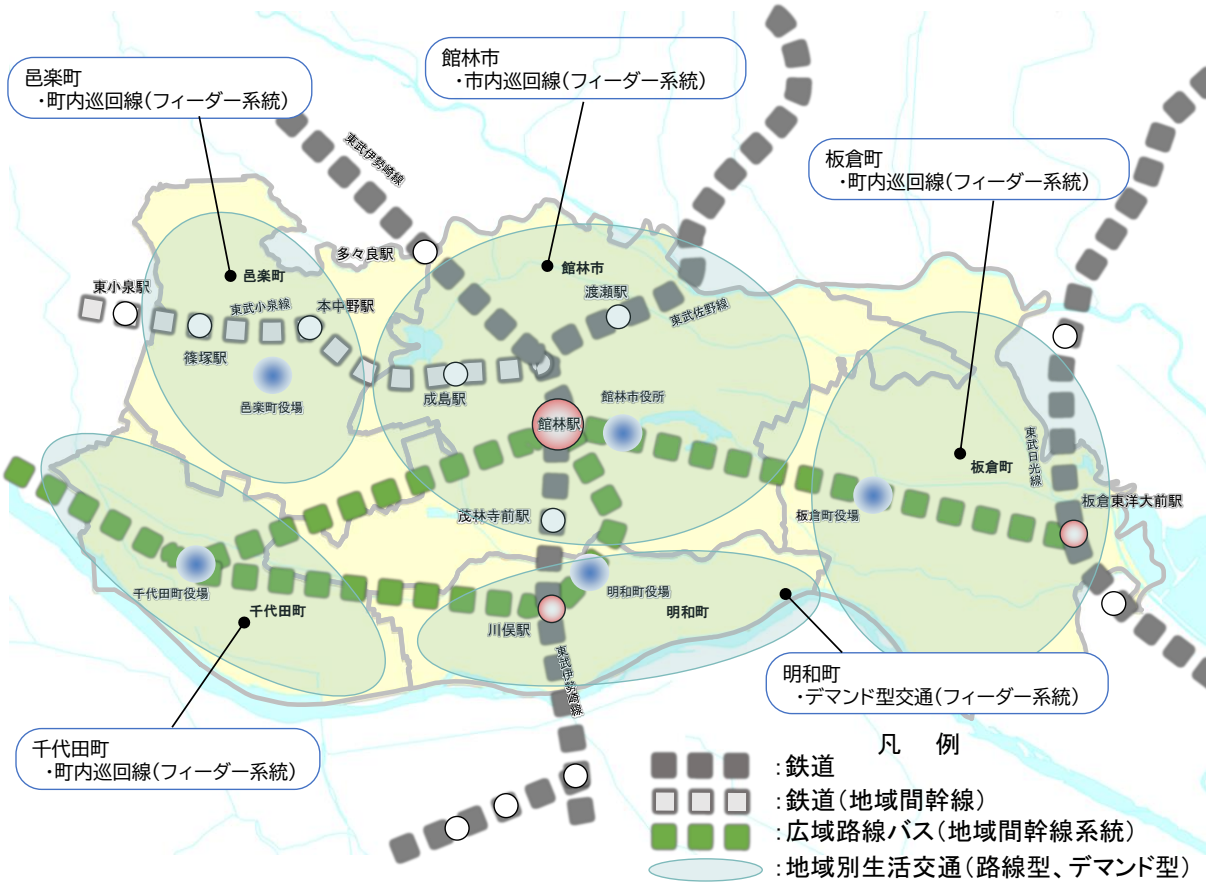
路線現況図（2020年10月）

10.2 将来像

幹線（広域路線）は、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５路線とし、邑楽町方面は東武小泉線（鉄道）を幹線と位置づけます。これにより、構成市町を連絡します。

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などの効果的な活用により、ラストマイル対策を推進していきます。なお明和町では現在、区域運行型乗合タクシーの実証実験が行われています（令和４年度まで）。

●将来像のイメージ



11. 計画目標と事業

11.1 計画目標･事業総括

計画目標（計画期間中に達成すべき目標）とその計画目標を達成するための事業は、これまでの検討結果から次のとおりとします。

●事業一覧（その 1）

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継・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 バス停の乗継・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

●事業一覧（その２）

基本方針、計画目標		事　　業
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組の推進	**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

11.2 数値目標

令和２年、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が一部改正され、地域公共交通計画においては、利用者の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。

この点を鑑み、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	249,703人	256,400人	265,800人	278,300人	294,100人	309,700人	増加
広域路線バスの利用者数	221,399人	207,600人	196,200人	180,800人	180,800人	180,800人	路線減少（6⇒4）により減少
広域路線バス収支率	25.4%	27%	29%	30%	30%	30%	向上
広域路線バス利用者一人当たりの公的資金投入額	377円/人	350円/人	320円/人	300円/人	300円/人	300円/人	減少
公共交通に対する住民満足度	2.64	－	－	－	－	3.00	1不満～5満足の5段階評価による総合評価値
路線バス利用者状況	－	－	－	－	－	－	

【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	26,675人	40,000人	53,300人	66,600人	79,900人	93,200人	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人	7,100人	13,400人	13,500人	13,600人	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	
チョイソコめいわ・ラクシー利用者数	1,629人	1,800人	1,950人	2,100人	2,450人	2,600人	増加
チョイソコめいわ・ラクシー収支率	－	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	－	－	500人	1,000人	1,250人	1,500人	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	－	－	6,750人	14,400人	16,200人	18,000人	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	963人	963人	970人	980人	990人	1,000人	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＋デマンド利用者数
広域路線バスの利用者数	現況値（多々良線と渡瀬線除く６路線のR1実績）
広域路線バス収支率	収入額／支出額 現況値（利用者数と同様）
広域路線バス利用者一人当たりの公的資金投入額	補助額／利用者数 現況値（利用者数と同様）
公共交通に対する住民満足度	住民満足度総合評価値 1不満～5満足の5段階評価
路線バス利用者状況	自治体職員による聞き取り調査等

【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＋新設路線 現況値はR1
市内路線収支率	収入額／支出額 現況値（利用者数と同様）

板倉町

指標	算出方法
町内路線利用者数	南線（仮称）
公共交通の充実について満足している人の割合	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
チョイソコめいわ・ラクシー利用者数	現況＝R2.11末実績
チョイソコめいわ・ラクシー収支率	

千代田町

指標	算出方法
町内路線利用者数	新規町内路線のため、チョイソコ明和会員数を基に算出

邑楽町

指標	算出方法
町内路線利用者数	現２路線R1支出約1800万基準：一般利用(200円)で同年目標収支率換算した場合の利用者数 R4途中で運行開始予定のため、R4は半数で試算
町内路線収支率	R7に20%となるよう段階的に目標値を増加 R1収支率13.8%(現2路線平均)
本中野駅及び篠塚駅利用者数	東武鉄道HP

11.3 基本方針1の計画目標と事業

<table>
<tr><th colspan="6">計画目標　１　都市圏内外の広域移動の確保</th></tr>
<tr><th colspan="6">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</th></tr>
<tr><td>事業概要</td><td colspan="5">〇館林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（運行本数、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。

〇本計画では、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。
</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td colspan="5">東武鉄道、市町</td></tr>
<tr><td>事業期間</td><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></td><td colspan="5">←――――――――― 実施 ―――――――――→</td></tr>
</table>

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

〇館林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（運行本数、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。

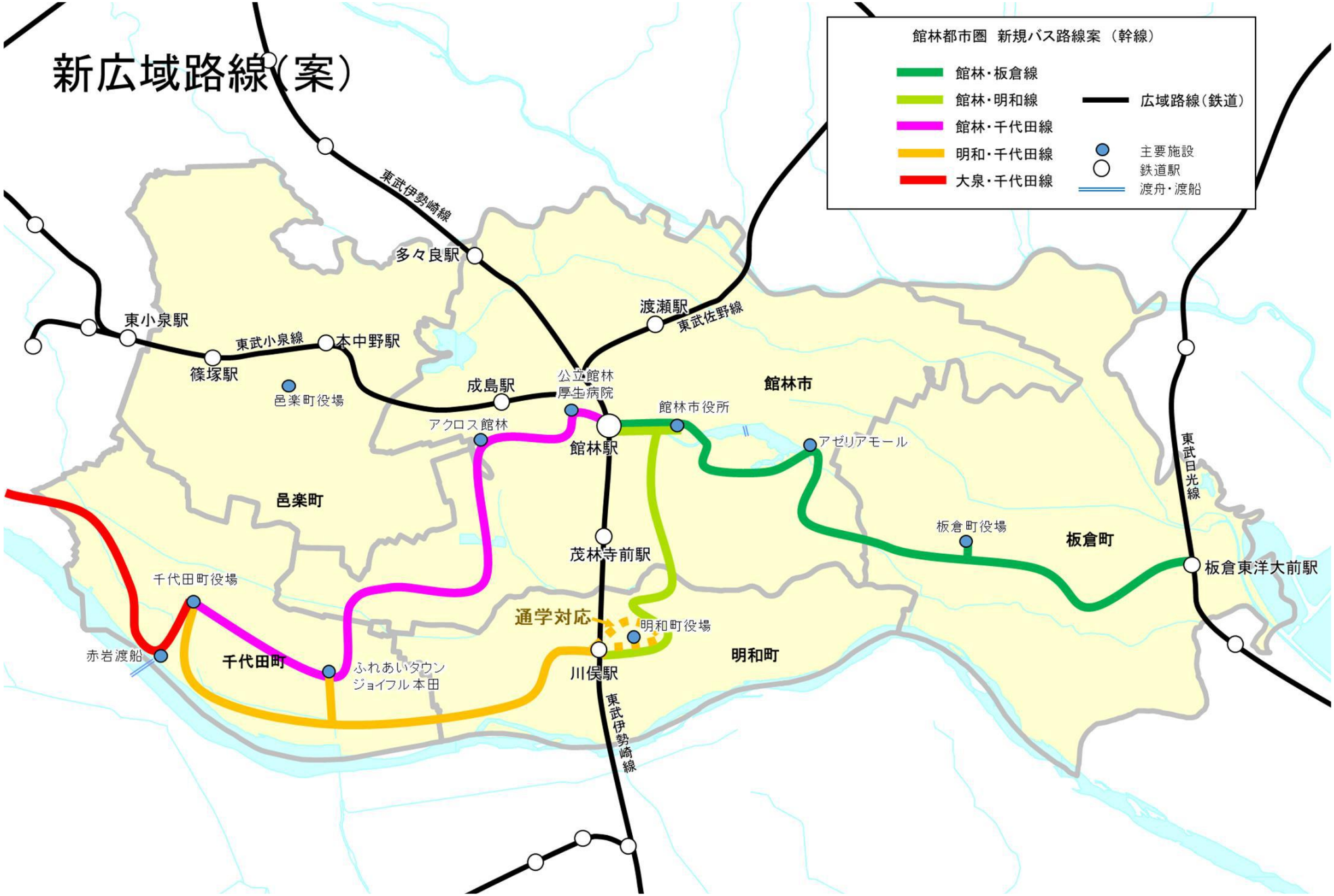
路線（都市圏内発着地～行先）	
エアポートリムジン	邑楽町役場～館林市役所～羽田空港
シルクライナー	邑楽町役場～館林市役所～名古屋・京都・大阪
仙台ライナー	邑楽町役場～館林市役所～仙台
メープル号	邑楽町役場～館林市役所～成田空港

〇本都市圏における高速バス乗り場は、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、乗換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）は次の考え方で配置します。 ・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(現)館林・板倉線、(現)館林・千代田線、(現)館林・明和・千代田線及び(現)大泉・千代田線は、通学需要に配慮しつつルートの短絡化を行い、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、ふれあいタウンジョイフル本田 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>概ね現行路線を引き継ぐが、速達性向上のため短絡ルートの検討を行います。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・千代田線の速達性を向上させるため、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、ふれあいタウンジョイフル本田までのルート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、ふれあいタウンジョイフル本田、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・千代田線の速達性を向上させるため、川俣駅で分割します。川俣駅発着を基本とするが、朝のみ館林商工高校まで運行します。主要拠点は川俣駅、ふれあいタウンジョイフル本田、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>現行路線を維持しつつ、サービス水準の向上に努めます。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>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→ | ←順次実施→</td></tr>
</table>

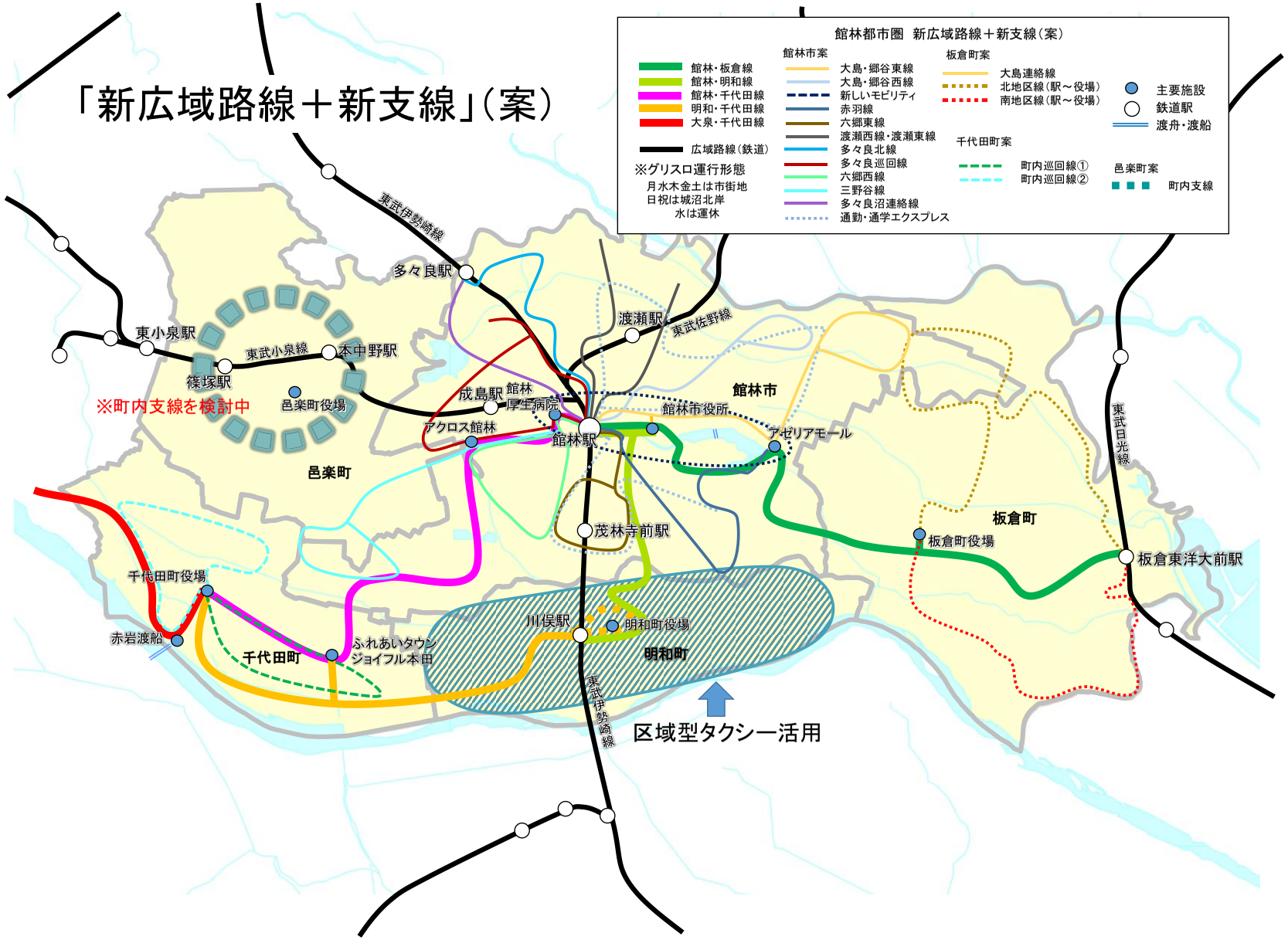

新広域路線(案)
館林都市圏　新規バス路線案（幹線）
館林・板倉線
館林・明和線
館林・千代田線
明和・千代田線
大泉・千代田線
広域路線（鉄道）
主要施設
鉄道駅
渡舟・渡船
東武伊勢崎線
多々良駅
東小泉駅
東武小泉線
本中野駅
篠塚駅
邑楽町役場
成島駅
渡瀬駅
東武佐野線
公立館林厚生病院
館林市
館林市役所
アクロス館林
館林駅
アゼリアモール
東武日光線
邑楽町
板倉町役場
板倉町
茂林寺前駅
板倉東洋大前駅
千代田町役場
通学対応
明和町役場
赤岩渡船
千代田町
ふれあいタウンジョイフル本田
川俣駅
明和町
東武伊勢崎線

11.4 基本方針2の計画目標と事業

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

<table>
<tr><th colspan="6">計画目標　３　地域に適した公共交通サービスの提供</th></tr>
<tr><td colspan="6">事業　３－１　コミュニティバスの路線再編の推進</td></tr>
<tr><td>事業概要</td><td colspan="5">〇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。</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td colspan="5">バス事業者、タクシー事業者、市町</td></tr>
<tr><td rowspan="2">事業期間</td><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>実施</td><td></td><td>→</td></tr>
</table>

「新広域路線＋新支線」（案）

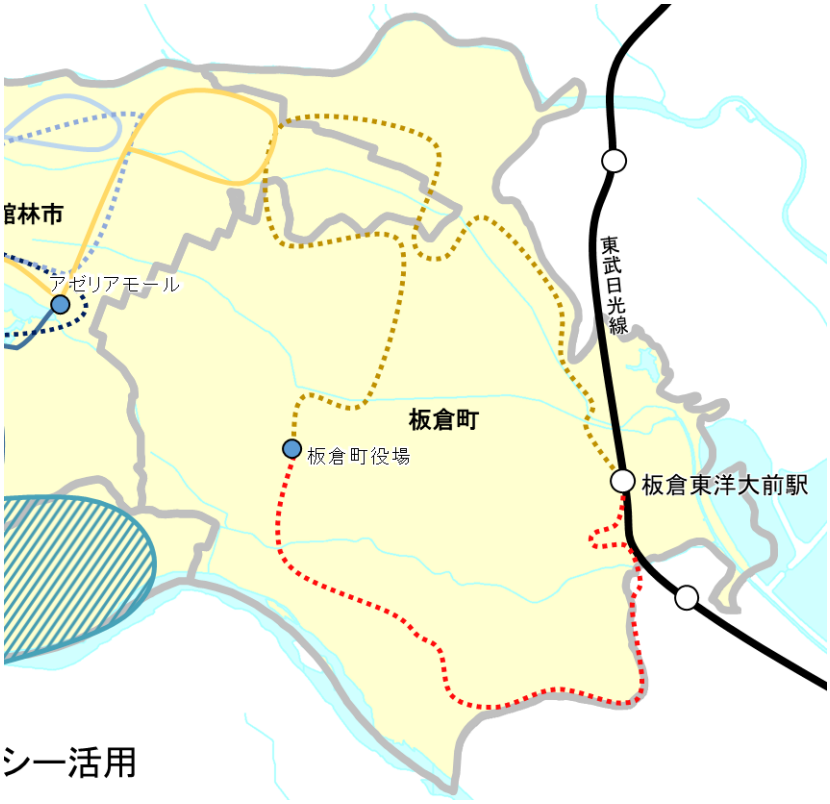
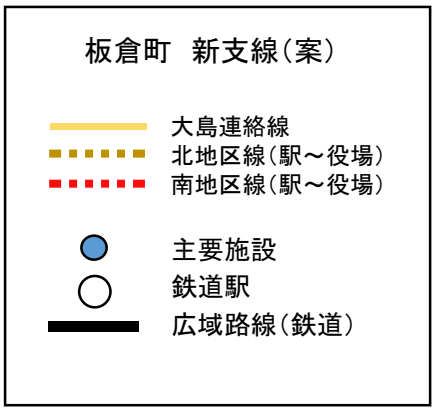

館林都市圏　新広域路線＋新支線（案）
館林市案
館林・板倉線
館林・明和線
館林・千代田線
明和・千代田線
大泉・千代田線
広域路線（鉄道）
※グリスロ運行形態
月水木金土は市街地
日祝は城沼北岸
水は運休
大島・郷谷東線
大島・郷谷西線
新しいモビリティ
赤羽線
六郷東線
渡瀬西線・渡瀬東線
多々良北線
多々良巡回線
六郷西線
三野谷線
多々良沼連絡線
通勤・通学エクスプレス
板倉町案
大島連絡線
北地区線（駅～役場）
南地区線（駅～役場）
千代田町案
町内巡回線①
町内巡回線②
主要施設
鉄道駅
渡舟・渡船
邑楽町案
町内支線
東武伊勢崎線
多々良駅
東小泉駅
東武小泉線
本中野駅
篠塚駅
※町内支線を検討中
邑楽町役場
邑楽町
渡瀬駅
東武佐野線
成島駅
館林厚生病院
アクロス館林
館林駅
館林市
館林市役所
アゼリアモール
東武日光線
茂林寺前駅
板倉町
板倉町役場
板倉東洋大前駅
千代田町役場
赤岩渡船
千代田町
ふれあいタウンジョイフル本田
川俣駅
明和町役場
明和町
東武伊勢崎線
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、東西の拠点を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とします。生活路線として地域ごとの巡回線、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、日中は地域ごとの集落や病院・店舗などを巡回する路線を配置し、曜日（隔日）運行などを活用しつつ持続性を高めます。 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、館林駅を起点とする（仮称）通勤・通学エクスプレスを運行します。 このほか路線で賄えない地域などを補完するため、地域の実情にあったバス以外の交通手段を個別事業として検討します。

館林市　新支線（案）

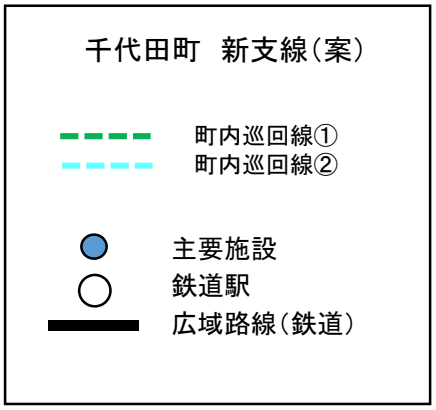
- 大島・郷谷東線
- 大島・郷谷西線
- 新しいモビリティ
- 赤羽線
- 六郷東線
- 渡瀬西線・渡瀬東線
- 多々良北線
- 多々良巡回線
- 六郷西線
- 三野谷線
- 多々良沼連絡線
- 通学エクスプレス

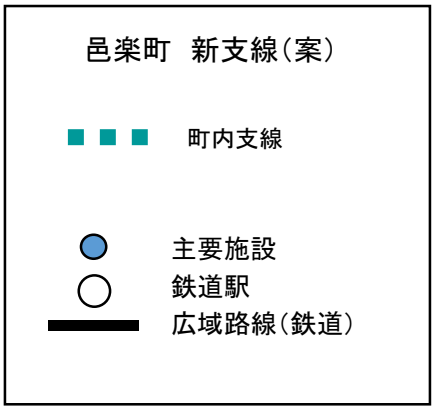
- 主要施設
- 鉄道駅
- 広域路線（鉄道）

事業概要	○板倉町 館林・板倉線の主要拠点である板倉町役場を、町のターミナルバス停とするとともに、町内支線の西の拠点とします。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付け、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。運用に関しては、館林・板倉線や板倉東洋大前駅に効率的な乗り継ぎに配慮した運行ダイヤとします。 巡回線の整備に加え、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 川俣駅を拠点とし、西は千代田町（役場、ジョイフル本田）、北は館林市（市役所、館林駅）とします。広域路線で賄えない移動手段を、交通弱者が生活のためや健康増進等を目的とした下記２つの活用を促し、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可能とします。 ○チョイソコめいわ 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 会員制乗り合いタクシー。月額定額制で、自宅と町内外のバス停（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 千代田町役場を拠点とし、町外への広域幹線と東部地区・西部地区への巡回線をベースとする支線を配置します。町内巡回線については、現在、社会福祉協議会で運行している施設送迎ワゴンをベースとし、運行ルート等を検討します。



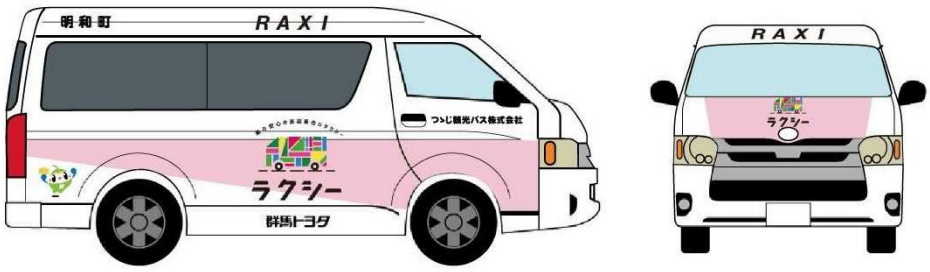
事業概要	○邑楽町 広域軸を１次交通である東武鉄道小泉線に位置付けし、２次交通である公共バスは幹線バスから町内循環バスに変更します。町内循環バスは同ルートを右回り１本左回り１本とし、１次交通である駅（鉄道）や公共施設、スーパーなどの町内拠点を結ぶルートとします。 あわせて、国道３５４号に新設するバスターミナルに公共バス及び高速バス停留所を邑楽町役場から移転集約し、交通結節点として位置付けます。運行間隔を短くするため、ルートを集約するとともに、公共バスで補えない縁辺部等については、福祉タクシー券交付割増などの福祉施策で対応します。 

<table>
<tr><th colspan="6">事業　３－２　路線バスと連携したデマンド型交通の導入</th></tr>
<tr><td>事業概要</td><td colspan="5">〇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。よって、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進めます。

〇デマンド交通の運営形態は、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、明和町では社会福祉協議会と群馬トヨタが、チョイソコめいわ（会員制デマンドバス）及びラクシー（旅行業法に基づく会員制乗り合いタクシー）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
社会福祉協議会・群馬トヨタ運営
会員制（町民）
運賃：実験中につき無料
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
社会福祉協議会・群馬トヨタ運営
会員制（町民）
運賃：5000 円/月・乗り放題
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

 
</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td colspan="5">社会福祉協議会、ＪＴＢ、群馬トヨタ、タクシー事業者、市町</td></tr>
<tr><td>事業期間</td><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></td><td colspan="5">検討・順次実施</td></tr>
</table>

事業　３－３　タクシーの効率的な活用の推進

事業概要

〇現在、本都市圏では高齢者や障がい者、免許返納者など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とらえ、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。

・本都市圏内の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

写　真

出典：つつじ観光バス㈱HP

〇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などについて、前述同様バス路線の再編と一体的にとらえ、タクシー事業者と連携しつつ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 HP

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・順次実施	―	→

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、障がい者や要介護・要支援者などに限り利用できる交通手段ですが、利用者への細やかな支援が可能であることから、欠かせない移送支援事業となっています。
今後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。本都市圏では、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。

・館林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などの実態を把握し、路線バスとの競合箇所がある場合、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などと連携しつつ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バス　　・板倉町スクールバス

（参考事例）

■スクールバスへ混乗
- 廃止路線代替バスの赤字化に伴い、廃止路線代替バスを廃止しスクールバスへの一般者の混乗を実施
- 事前予約制
- 運賃：大人 200 円、小人 100 円

出典：長野市ＨＰ

■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座席(約 570 席)に対する保険料、パスカードの手続き費用負担

出典：我孫子市 HP

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・順次実施	―――	―――→

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

〇本都市圏では、社会福祉協議会や行政などによる、買物支援（移動支援、出張販売、宅配等）に関する取組が一部地域で実施されています。取組実態を把握し、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、地域住民などによる新たな移動支援事業についても調査・検討し、協力体制を構築しつつ、積極的に支援していきます。

（館林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歳以上の一人暮らしまたは二人暮らし高齢者（要介護認定者除く）

実施主体：館林市社会福祉協議会

写　真

■館林市　買い物弱者サポート

・出張販売については、専門業者（青果・鮮魚）の誘致、販売場所確保、地域への周知活動

・宅配マップについては、生鮮食品や米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

・外出が困難な方やお忙しい方に代わって、タクシーセンターの乗務員が買い物やお届け物を代行するサービス

・料金：タクシーの時間制運賃

サービス代行料金　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：つつじ観光バス株式会社

出典：つつじ観光バス株式会社 HP

実施主体	自治会、ボランティア団体、都市圏内社会福祉協議会、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・順次実施		→

11.5 基本方針3の計画目標と事業

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

<table>
<tr><td colspan="6">計画目標　５　バスターミナルの乗継・待合環境の向上</td></tr>
<tr><td colspan="6">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</td></tr>
<tr><td>事業概要</td><td colspan="5">〇既存のバスターミナル（館林駅等）及びバス相互の乗換地点（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）
〇邑楽町内に、バスからバスへの乗り継ぎ抵抗の軽減を目的としたバスターミナルを整備します。</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td colspan="5">バス事業者、市町</td></tr>
<tr><td>事業期間</td><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></td><td colspan="5">←――――――――― 随時実施 ―――――――――→</td></tr>
</table>

計画目標　６　バス停の乗継・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と協力し、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、2019 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。この取組を本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（出典：群馬県 web ページ） **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） 				
実施主体	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、風除け、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・風除け・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―	―――	―――→

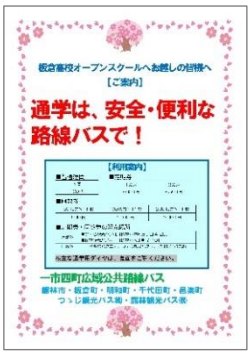
計画目標　7　地域の施設等を活用した交通モード間の結節点機能の確保					
事業　7－1　既存施設を活用したパーク＆ライド等の導入					
事業概要	○高速バスの利便性向上のため、発着所周辺の既存施設駐車場をパーク＆バスライド駐車場として活用します。 写　真 ○館林市では、館林駅を起点とした通勤・通学特化路線（仮称：通勤・通学エクスプレス）に対応するため、地域の公共施設駐輪場を活用したサイクル＆バスライドを展開します。 公民館駐輪場				
実施主体	バス事業者、市町				
事業期間	令和３年度	令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度
	←検討→	←随時実施→			

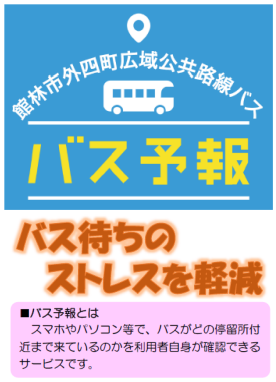
11.6 基本方針4の計画目標と事業

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

<table>
<tr><td colspan="6">計画目標　８　住民の意識醸成の場や機会の創出</td></tr>
<tr><td colspan="6">事業　８－１　利用促進イベント等の実施</td></tr>
<tr><td>事業概要</td><td colspan="5">〇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。
（本都市圏での実施例）
・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）」を実施しています。

・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」を開催しています。
・路線バス車内展示会
　小学校児童からバス利用促進につながるポスターを募集し、車内展示を行っています。

・通学利用の促進
⑴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）を配布しています。
⑵定期券出張販売
　高校入学式時に、定期券の出張販売を行っています。
  </td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td colspan="5">バス事業者、市町</td></tr>
<tr><td>事業期間</td><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></td><td colspan="5">←――――――――― 随時実施 ―――――――――→</td></tr>
</table>

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など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などを実施してきましたが、サービスの認知度から、施策が十分な効果をあげられていないことも考えられます。そのため、改善に向けた検討を行い、有効性及び実現可能性が高い施策を実施します。 ・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るもの。 ・「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など、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、利用促進を図るもの。  ・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・時刻表を作成するもの。 ・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など、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」の作成を支援するもの。				
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

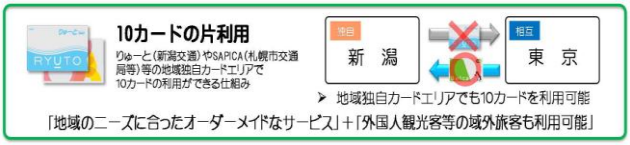
事業概要

〇本都市圏内の鉄道駅では「Suica」「PASMO」が利用できることから、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（高齢者割引や乗継割引等）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。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）

〇近年は国を中心に「MaaS（Mobility as a Service）」の導入検討が進められています。本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であり、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です。

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組の推進					
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を行う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→			

11.7 基本方針5の計画目標と事業

基本方針５　地域の活性化を支えるモビリティの確保

<table>
<tr><th colspan="6">計画目標　11　新しいモビリティ導入による活性化支援</th></tr>
<tr><td colspan="6">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</td></tr>
<tr><td>事業概要</td><td colspan="5">〇近年、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、実用化に向けた取組が進んでいます。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、実証実験など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 ㎞未満で公道を走る４人乗り以上の電動パブリックモビリティです。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。

 </td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td colspan="5">バス事業者、市町</td></tr>
<tr><td rowspan="2">事業期間</td><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 colspan="3">←――随時実施――→</td><td></td></tr>
</table>

<table>
<tr><th colspan="6">計画目標　12　自転車の多様な活用による観光の魅力向上</th></tr>
<tr><th colspan="6">事業　12－1　自転車を活用した二次交通サービスの推進</th></tr>
<tr><td>事業概要</td><td colspan="5">〇本都市圏内の観光移動に活用できるシェアサイクル（複数の箇所での相互貸し借り）を導入し、観光地の周遊性向上を目指します。

（現在の取組み）
・館林市　無料レンタル自転車「ぽんチャリ」
観光などで訪れたかたのために無料で自転車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。

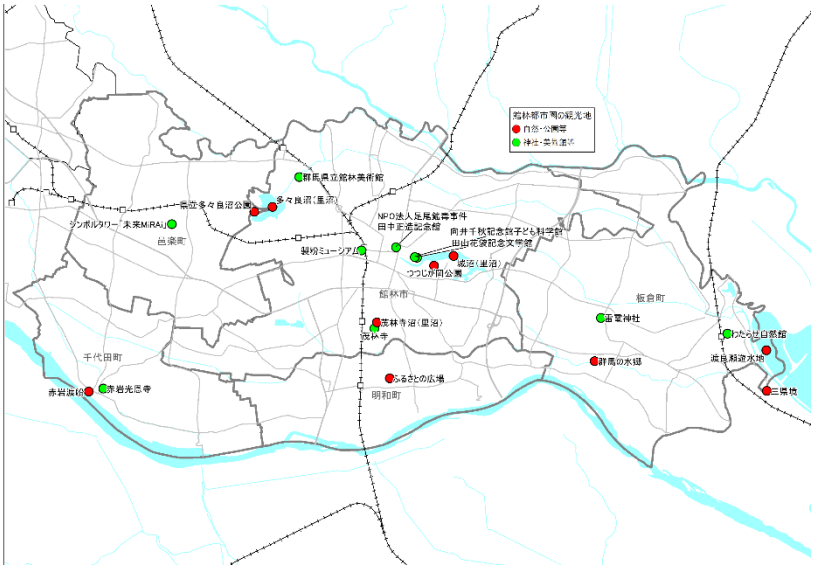
貸出自転車

貸出所例
（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重要文化的景観も含め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、渡良瀬遊水地周辺の栃木県栃木市、埼玉県加須市と相互利用協定を結び、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）で行っております。※定休日（月・火・祝日の翌日）

貸出自転車

貸出所（板倉町レンタサイクルセンター）</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td colspan="5">観光協会、市町</td></tr>
<tr><td>事業期間</td><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></td><td>←検討→</td><td colspan="3">←随時実施→</td><td></td></tr>
</table>

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	○本都市圏にはつつじが岡公園を始め、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。 ■館林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	―――	―――→

11.8 基本方針6の計画目標と事業

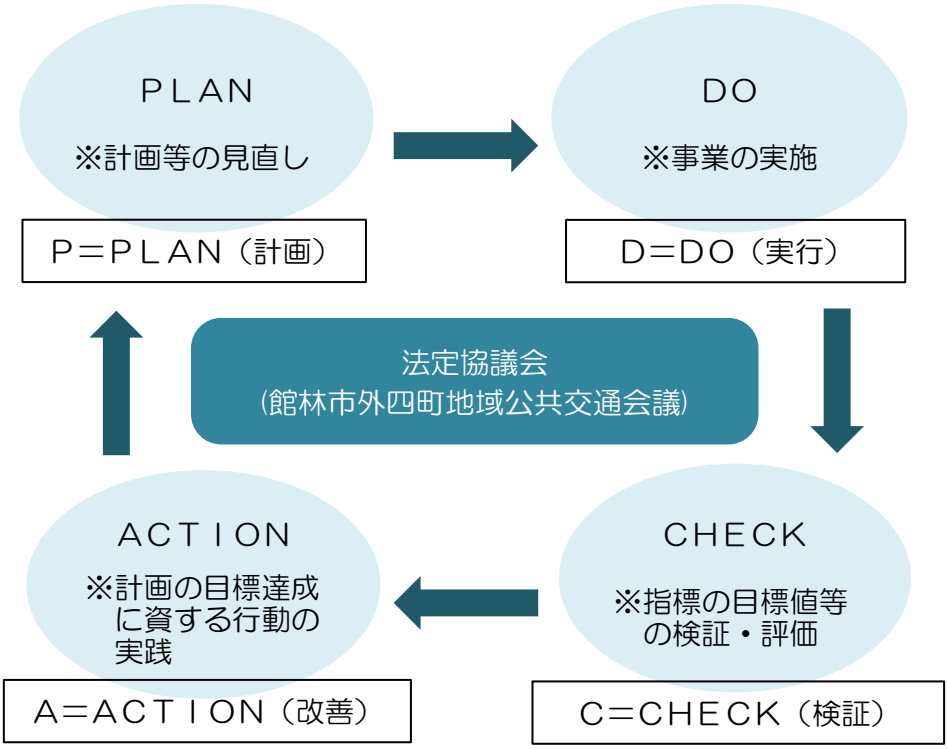
基本方針６　計画目標を達成するための進行管理・評価体制の強化

<table>
<tr><td colspan="6">計画目標　14　法定協議会のガバナンス強化</td></tr>
<tr><td colspan="6">事業　14－１　協議会によるＰＤＣＡサイクルの推進</td></tr>
<tr><td>事業概要</td><td colspan="5">〇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、計画を見直すなどするものとします。

〇協議会は、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</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td colspan="5">法定協議会（館林市外四町地域公共交通会議）</td></tr>
<tr><td rowspan="2">事業期間</td><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 colspan="5">←――――――――― 実施 ―――――――――→</td></tr>
</table>

12. 進行管理

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、計画を見直すなどするものとします。



（1）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。

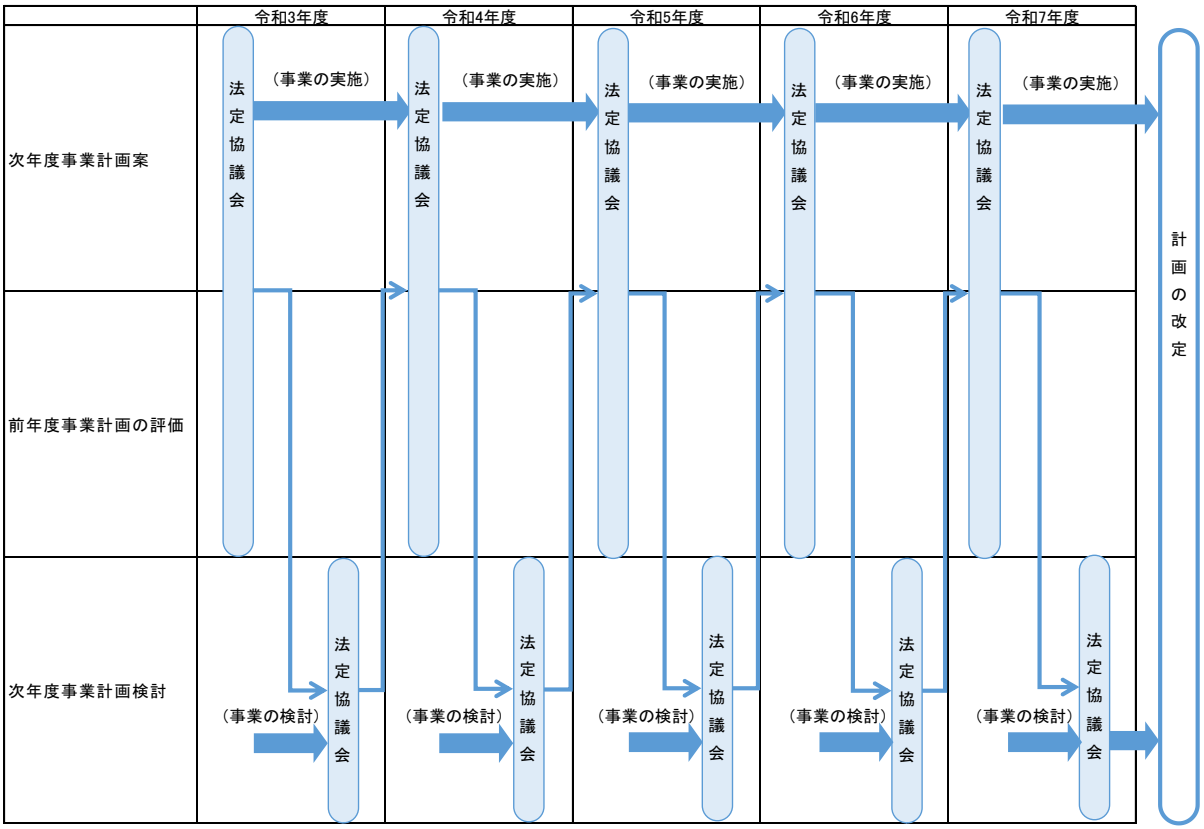
施策・事業の進捗状況をモニタリングします。年に２回は定期開催とし、事業の進捗状況及び設定した指標の評価値を法定協議会に報告します。

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検討し、今後の事業の進め方を議論します。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。

■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(株)
一般乗合旅客自動車運送事業者	つゝじ観光バス(株) 館林観光バス(株) （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(株)運転者 館林観光バス(株)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

（2）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