



# みんなで育む公共交通

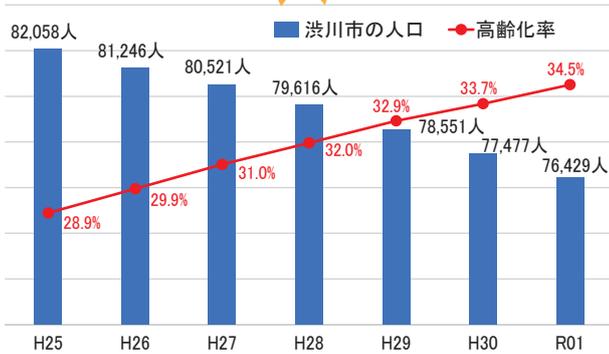
## 渋川市地域公共交通計画 【概要版】

### 公共交通を取り巻く社会情勢

本市では、少子高齢化と人口減少が年々進行しています。また、自動車に依存した生活スタイルが定着しており、公共交通の利用者は長らく減少傾向にあります。

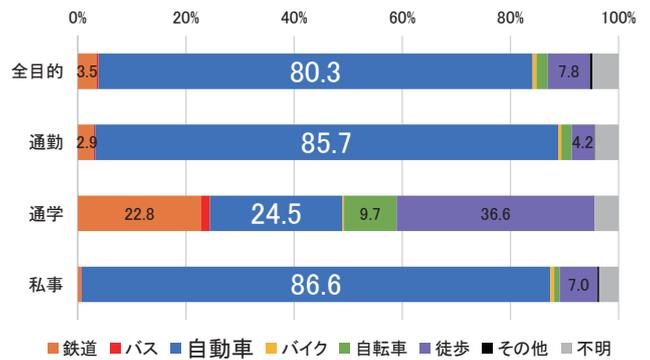
このままの状況が続くと、市民の暮らしを支える移動手段のサービス低下が危惧されます。

#### 人口は減少傾向にあり、高齢化の 度合いはますます高まる



#### 自動車に依存した生活と都市の構造

群馬県「人の動き」実態調査



今は車を運転できるから良いけど、  
歳をとって運転できなくなったら  
どうしよう・・・。



#### 公共交通利用者の 減少



路線バスが無くなってしまったら、  
買物や通院に困るわね・・・。



### 時代に対応した、誰もが利用しやすい 公共交通の実現が求められています

そこで本市では、今後の社会構造の変化や、すでに顕在化している課題を解決するために、基本的な方向性や公共交通の将来像、具体的な施策を示した、

**「渋川市地域公共交通計画」**を策定しました。

- ▶ 公共交通の将来像：人をつなぎ、地域を結び、暮らしを支える ～みんなで育む渋川の公共交通～
- ▶ 計画期間：令和3(2021)年度～令和7(2025)年度の5年間
- ▶ 計画区域：渋川市全域

# 公共交通の現状

市町村乗合バスの利用客数は5年間で約**1万人**減少

市町村乗合バスや通学バスに毎年**約3億円**ほどの運行経費が必要

JR 渋川駅の利用者は**緩やかに減少**しており、市内の8駅中、6駅が無人駅

市町村乗合バスの19路線中、約半分の収支率が**20%未滿**

市民の**約80%**がバスを全く利用しない

市民の**約3割**が公共交通不便地域に居住

## アンケートで寄せられた市民の声

- ◆「自動車が無いと仕事や生活ができない」ので、免許は返納できない。
- ◆ 炎天下や雨の時にバス停で待つのはつらいので、屋根をつけてほしい。
- ◆ 路線バスの情報が分かりにくいので、見やすい路線図やホームページを作ってほしい。
- ◆ 「運行本数の増便」や「経路の見直し」でバスは使いやすくなる。
- ◆ 運転免許を持たない人のために、医療機関や買物の送迎が必要。
- ◆ 電車と比べてバスの料金が高く感じるので、バスに乗ろうと思わない。
- ◆ 交通系ICカードを利用できるようにしてほしい。

# 課題と解決の方向性

## 現状の分析から浮かび上がった4つの問題点

社会情勢の変化

少子高齢化・人口減少による活力の低下  
移動手段が無い市民の増加

公共交通の現状

担い手不足により公共交通の維持が困難になる可能性  
公共交通が市民のニーズに答えられていない  
公共交通に関する情報を十分に提供できていない

財政状況

年々厳しさを増す財政状況  
公共交通へ拠出できる原資の減少

まちづくり

公共交通とまちづくりの一体性

## 公共交通を良くするための4つの課題

少子高齢化・人口減少社会への対応

分かりやすい情報提供と公共交通に対する市民意識の変革

利用しやすく効率的な公共交通網の再編・整備

まちづくりと一体となった公共交通の推進

効率的で持続可能な公共交通網の構築

課題解決のための2つの方向性

暮らしに身近な愛着のある公共交通の確立

- 地域の実態に応じた移動手段の見直し
- 集約型都市構造の実現に向けて、様々な移動手段を一体的に捉え、連携を強化

- 公共交通の利便性や安全性を高める環境の整備
- 公共交通に関する情報を分かりやすく発信し、公共交通に愛着を持てるような取組を推進

人をつなぎ、地域を結び、暮らしを支える

## みんなで育む渋川の公共交通



『みんなで育む』  
とは?

行政や交通事業者をはじめ、市民・地域・企業が一体となって、将来にわたり地域を支える公共交通を育てていきます。



市民交流の活性化や健康の増進を図るとともに、観光客の移動の利便性や回遊性を向上させ、交流人口を増やします。



人をつなぐ



まちのまとまりの実現に向けて、拠点間を結び、拠点と居住エリアを結ぶ、コンパクトプラスネットワークを目指します。

地域を結ぶ

暮らしを支える

高齢者や障害者、学生などが自動車を運転できなくても、安全・安心に利用できる移動手段となり、市民の暮らしを支えます。

## 渋川市の公共交通の将来像

### 幹線軸の設定

各拠点間を結ぶバス路線と鉄道路線を幹線軸として、サービスレベルの確保・維持を図り、地域内交通と幹線軸の連携を強化させます。

### 地域内交通の導入

居住エリアと生活拠点をつなぐ地域内交通を導入し、地域内交通とバス路線・鉄道との接続性を向上させます。



### 交通結節点の設定

JR 渋川駅、JR 八木原駅、伊香保温泉、子持地区に交通結節点を設定し、市内循環線との接続などにより、鉄道と路線バスとの連携を強化します。

### 市内循環線の導入

中心拠点や南部・北部の生活拠点を乗り換えポイントとし、病院やスーパーなどを経由する生活利便性の高い市内循環線の導入を検討します。

# 実現するための基本方針と施策体系

## 基本方針① 公共交通ネットワークを構築する

公共交通の効率的なネットワーク化を図り、市域の移動手段を確保します。

- 施策① 公共交通ネットワークの見直し**
  - ①-1 幹線軸と地域内交通の明確化と交通拠点の設定
  - ①-2 路線バスダイヤの見直し
- 施策② 地域内交通の強化**
  - ②-1 現在の地域内交通の集約・効率化
  - ②-2 地域主体の地域内交通の導入支援
  - ②-3 通学バスと路線バスの連携
- 施策③ 具体的な路線の再編**
  - ③-1 交通結節点としての渋川駅及び八木原駅の機能強化
  - ③-2 観光面・生活面を踏まえた伊香保タウンバスの再編
  - ③-3 通学・通院の利便性向上に向けた循環線の導入検討
  - ③-4 地域内交通（デマンド方式）の試験運行
  - ③-5 高崎駅新幹線最終便と連携した路線バスの運行

## 基本方針③ 公共交通の利用促進を図る

公共交通が持続可能なものとなるよう、利用を促進します。

- 施策⑦ 情報発信力の強化**
  - ⑦-1 住民にも観光客にも分かりやすいバスマップや総合時刻表の作成
  - ⑦-2 渋川駅における分かりやすい案内板の作成
  - ⑦-3 観光路線における情報発信力の強化
- 施策⑧ 運行事業者との協働**
  - ⑧-1 企画乗車券の検討
  - ⑧-2 公共交通の乗り方教室の実施
- 施策⑨ 『みんなで育む』モビリティマネジメント**
  - ⑨-1 意見交換・議論の場の構築
  - ⑨-2 専用ホームページの開設と可視化の検討
  - ⑨-3 高齢者免許返納にメリットのある施策の検討
  - ⑨-4 利用促進イベントの実施
  - ⑨-5 ターゲットに応じた利用促進キャンペーンの実施

## 基本方針② 公共交通の利用環境を充実させる

公共交通の利用環境を整備し、利用者の利便性を高めます。

- 施策④ バス待ち環境の改善**
  - ④-1 バス停留所における待合環境の整備
  - ④-2 交通拠点における乗り継ぎ情報の提供
  - ④-3 交通拠点の機能強化「待ちなくなるバス停」
- 施策⑤ 車両やバス停留所のバリアフリー化の推進**
  - ⑤-1 低床車両の普及促進
  - ⑤-2 バス停留所のバリアフリー化
- 施策⑥ 運賃体系・支払い方法の改善**
  - ⑥-1 運賃体系の見直し
  - ⑥-2 交通系ICカードの導入に向けた検討



【北橋地区を走るデマンドバス】

【整備計画が進む JR 八木原駅】

## 目標の設定

### 公共交通不便地域を解消します

指標	公共交通不便地域に住む市民の割合
現状値	29.0%（令和元年度）
目標値	0%（令和7年度）

### 自動車を運転しなくても移動できる環境を整えます

指標	65歳以上の自動車運転免許返納割合
現状値	2.4%（令和元年度）
目標値	5.0%（令和7年度）

### 市民の公共交通に対する満足度を高めます

指標	市民意識調査における公共交通に対する市民満足度
現状値	12.1%（令和元年度）
目標値	30.0%（令和7年度）

この計画では、公共交通の将来像を実現するために、数値目標を設定して進行管理を行います。

3つの基本方針に対応した「基本目標」に加えて、本市の公共交通の経営状況を可視化する「標準指標」の2種類の指標を設定しました。

### 【標準指標】

指標	市町村乗合バスの利用者数
現状値	198,814人（令和元年度）
目標値	212,000人（令和7年度）
指標	市町村乗合バスの収支率
現状値	23.3%（令和元年度）
目標値	24.8%（令和7年度）
指標	市町村乗合バスに係る年間運行費補助額
現状値	158,401（千円）（令和元年度）
目標値	155,279（千円）（令和7年度）

## 渋川市地域公共交通計画【概要版】

発行 令和3年3月