

# 澁川市地域公共交通計画

## 【アフターコロナ編】

令和6年3月一部変更

※地域交通法の改正等によるもの

澁 川 市

## 【目次】

第1章	計画変更の必要性	1
(1)	改正地域交通法への対応	1
(2)	新型コロナウイルス感染拡大と長期化による公共交通への影響	2
(3)	各種計画との整合	5
第2章	変更方針	6
(1)	現計画の承継	6
(2)	本市の公共交通を取り巻く現状分析と事業評価	6
(3)	地域公共交通確保維持事業の位置付け等の整理及び記載	6
(4)	施策やスケジュールの見直し	6
第3章	本市の公共交通を取り巻く現状の分析と事業評価	7
(1)	市委託路線バスの輸送人員	7
(2)	計画期間中に実施した市の交通施策	8
(3)	2024年問題と運転手の不足	10
(4)	世界的なエネルギーの需給ひっ迫と、燃料費の高騰	12
(5)	各交通モードにおける運賃改定の実施	12
(6)	計画期間中の交通計画の評価等の結果	13
第4章	変更後の計画内容	15
(1)	計画の区域（地域交通法第5条第2項第2号関係）	15
(2)	計画の期間（地域交通法第5条第2項第6号関係）	15
(3)	本市の目指すべき基本的な方向性（地域交通法第5条第2項第1号関係）	16
(4)	公共交通の果たすべき役割（地域交通法第5条第2項第1号関係）	17
(5)	公共交通の将来像（地域交通法第5条第2項第1号関係）	18
(6)	将来の公共交通体系イメージ（地域交通法第5条第2項第1号関係）	19
(7)	基本方針の設定（地域交通法第5条第2項第1号関係）	21
(8)	施策体系	22
第5章	具体的な事業・実施主体（地域交通法第5条第2項第4号関係）	23
(1)	基本方針1「公共交通ネットワークを構築する」に基づく施策	24
(2)	基本方針2「公共交通の利用環境を充実させる」に基づく施策	31
(3)	基本方針3「公共交通の利用促進を図る」に基づく施策	34
(4)	地域公共交通確保維持事業の活用	37
(5)	MaasやGX、DX、自動運転等先進技術の研究・実証	39
第6章	計画の目標（地域交通法第5条第2項第3号関係）	40
(1)	基本目標の設定	40
(2)	標準指標の設定	41
第7章	計画の達成状況の評価（地域交通法第5条第2項第5号関係）	42

## 第1章 計画変更の必要性

### (1) 改正地域交通法への対応

「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）（以下、「地域交通法」という。）」では、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するための計画（以下「交通計画」という。）の作成や実施を地方公共団体の努力義務とし、併せて「施策の実施の状況についての調査、分析及び評価を行うよう努め、必要があると認めるときは、交通計画を変更するもの」と、定めている。

令和2年11月の同法の改正（令和2年法律第36号）により、交通計画の作成及び計画における補助系統等の位置付けの補助要件化が行われ、今後国の補助事業を活用するためには、補助系統の地域の公共交通における位置付けや補助事業活用の必要性等について、その系統がある市町村の交通計画への記載が必要となったとともに、地域交通法に基づく協議会等（以下、「法定協議会」という。）において協議がなされる必要がある。

本市に関しては、これらの手続きの経過措置期間が令和6年事業年度（令和5年10月1日～令和6年9月30日）までとなっており、現在補助対象となっている次の路線について対応が必要である。

- ア 渋川駅～渋川医療センター線
- イ 小野上・子持地区予約型バス

なお、令和5年10月の同法の改正（令和5年法律第18号）では、「地域の関係者の連携と協働の促進」を行うとともに、「ローカル鉄道の再構築」に関する仕組みや、「バス・タクシー等のエリア一括協定」及び「バス・タクシー等の交通DX（※1）・GX（※2）」を推進する事業が創設され、地域の関係者の連携・協働（共創）を通じ、利便性・持続可能性・生産性の高い地域公共交通への「リ・デザイン（再構築）」を進めることとした。

※1 Digital Transformation（デジタルトランスフォーメーション）の略称。「ITの浸透が、人々の生活をあらゆる面でより良い方向に変化させる」という概念のこと。

※2 Green Transformation（グリーントランスフォーメーション）の略称。化石燃料をできるだけ使わず、クリーンなエネルギーを活用していくための変革やその実現に向けた活動のこと。

## (2) 新型コロナウイルス感染拡大と長期化による公共交通への影響

令和2年1月15日に新型コロナウイルス感染症の感染者が我が国で初確認されてから、同ウイルスの感染症法上の位置付けが5類に移行するまでの間に、約3年4か月の年月が必要となった。

公共交通の利用者数は、少子化による学生の減少、交通手段におけるマイカー利用の増加等により、近年減少傾向にあったが、コロナ禍がこの減少傾向に追い打ちをかけることとなった。

国土交通省が発表した「国土交通月例経済」からは、各交通モードの輸送人員は、コロナ禍の収束後においても、コロナ禍以前と同等には回復しない状況が確認される。

感染予防を目的とした「新しい生活様式」の定着が人流の抑制にとどまらず、人々の意識の変化をもたらし、テレワーク率の上昇や通勤手段の変化、通信販売利用率の上昇等が生じ、各種調査結果からも、交通・物流分野にとっては逆風と言える状態が継続してると言え、本計画に基づく取組を社会情勢に適した展開としていく必要がある。

### 【参考】各交通モードの輸送人員

		バス			タクシー			J R		
		千人	前年 同月比	2019年 同月比	千人	前年 同月比	2019年 同月比	千人	前年 同月比	2019年 同月比
2018年	3月	372,938	1.4	1.3	123,630	0.7	5.9	788,247	1.3	△ 1.3
平成31年	9月	366,749	△ 2.0	△ 1.8	113,631	△ 0.1	7.8	775,769	0.2	△ 5.0
2019年	3月	368,080	△ 1.3	—	116,745	△ 5.6	—	798,732	1.3	—
令和元年	9月	373,351	1.8	—	105,456	△ 7.2	—	816,790	5.3	—
2020年	3月	295,010	△ 19.9	△ 19.9	69,534	△ 40.4	△ 40.4	640,871	△ 19.8	△ 19.8
令和2年	9月	292,195	△ 21.7	△ 21.7	70,915	△ 32.8	△ 32.8	597,431	△ 26.9	△ 26.9
2021年	3月	277,718	△ 5.9	△ 24.5	68,147	△ 2.0	△ 41.6	571,834	△ 10.8	△ 28.4
令和3年	9月	268,906	△ 8.0	△ 28.0	59,537	△ 16.0	△ 43.5	553,521	△ 7.3	△ 32.2
2022年	3月	286,159	3.0	△ 22.3	65,297	△ 4.2	△ 44.1	594,259	3.9	△ 25.6
令和4年	9月	303,182	12.7	△ 18.8	81,455	36.8	△ 22.8	638,436	15.3	△ 21.8
2023年	3月	313,040	9.4	△ 15.0	87,536	34.1	△ 25.0	677,583	14.0	△ 15.2
令和5年	9月	322,725	6.4	△ 13.6	79,092	△ 2.9	△ 25.0	684,343	7.2	△ 16.2

※「国土交通月例経済」、「自動車輸送統計月報」、「鉄道輸送統計月報」より。

※バスについては、乗車定員11名以上の営業用乗合バスによる輸送量である。

※タクシーについては、乗車定員10名以下の営業用乗用車による輸送量である。

テレワーカーの割合は、昨年度からわずかに減少もほぼ同水準を維持！  
～令和4年度のテレワーク人口実態調査結果を公表します～

国土交通省では、テレワーク関係府省※と連携して、テレワークの普及促進に取り組んでおり、今後の促進策に役立てることを目的として、「テレワーク人口実態調査」を毎年実施しています。

今年度調査における雇用型テレワーカーの割合は、昨年度調査からわずかに減少し、26.1%となりました。

※：内閣官房、内閣府、デジタル庁、総務省、厚生労働省、経済産業省、国土交通省

○ 調査結果の概要

(1) 雇用型就業者のテレワーク実施状況

雇用型就業者のテレワーカー（雇用型テレワーカー）の割合は、全国で26.1%（0.9ポイント減）であった。

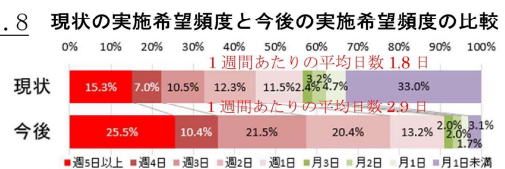
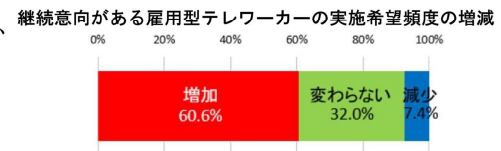
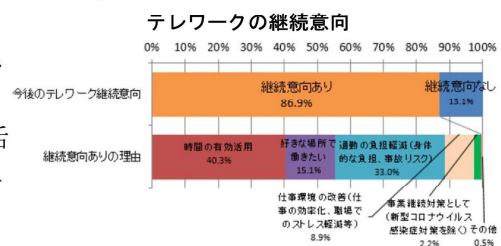
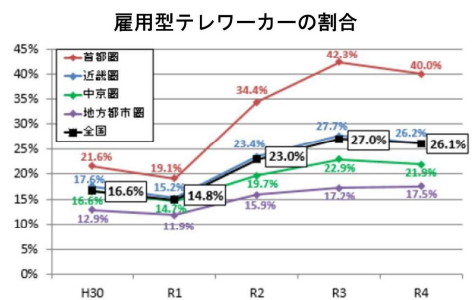
勤務地域別でみると、首都圏は2.3ポイント減少したが、昨年度と同様の4割の水準を維持している。一方で、地方都市圏は0.3ポイント増加したものの17.5%にとどまり、依然として首都圏との差は大きい。

雇用型テレワーカーのうち、テレワークの継続意向がある者の割合は、約87%と高い水準であった。

継続意向がある理由としては、「時間の有効活用」が約40%と最も多く、次いで「通勤の負担軽減」が約33%となっている。

また、継続意向がある雇用型テレワーカーに、テレワーク実施希望頻度を調査したところ、約6割が、現状を上回る頻度でのテレワークの実施を希望している。

日数としては、現状の実施頻度の平均は週1.8日だったが、希望は週2.9日であった。



**【参考】新型コロナウイルス感染症を巡るこれまでの経緯**

令和元年	1月30日	中国武漢市にて原因不明のウイルス性肺炎の発生を当局が発表
令和2年	1月15日	国内で初の新型コロナウイルス感染症患者を確認
	1月30日	WHOが緊急事態宣言、政府が対策本部を設置
	2月3日	「ダイヤモンド・プリンセス号」の横浜・大黒ふ頭沖での検疫開始
	2月26日	全国規模のイベントの中止、延期、規模縮小等の対応を要請
	2月27日	小学校・中学校、高等学校等へ、臨時休校を要請
	4月7日	緊急事態宣言の発出
	4月16日	緊急事態措置の対象地域を全都道府県に拡大（5月25日に全面解除）
	7月22日	G o T o トラベル事業の開始（その後、12月14日に全国一時停止）
令和3年	1月8日	緊急事態宣言発出（その後、11都府県に拡大し、3月21日に全面解除）
	2月17日	国内で新型コロナワクチンの接種が開始
	4月12日	新型コロナワクチンの一般接種が高齢者を対象に開始
	4月23日	緊急事態宣言発出（その後、一部はまん延防止等重点措置へ移行）
	8月17日	緊急事態措置が群馬まで拡大、期間延長（順次9月30日まで延長）
	12月22日	空港検疫外でオミクロン株に感染した者を確認
令和4年	1月9日	まん延防止等重点措置実施（拡大後、19日に群馬へ。3月21日まで）
	7月～9月	流行波第7波
	10月～1月	流行波第8波
令和5年	3月13日	マスクの着用は個人の判断が基本となる
	5月8日	新型コロナウイルスの感染症法上の位置付けが5類に移行

（「厚生労働白書」や厚生労働省ホームページより抜粋）

**【参考】新型コロナウイルス感染症に関する状況**

各都道府県の検査陽性者の状況から抜粋（令和5年5月8日0：00時点）

	陽性者数	死亡（類型）
合計	33,802,739人	74,669人
群馬県	444,814人	1,106人

（厚生労働省ホームページより）

**【参考】新型コロナワクチンの接種回数別の内訳（令和5年12月10日までの実績）**

全年代	計	うち1回目	うち2回目	うち3回目	うち4回目以上
総接種回数（単位：回）	431,153,059	104,730,469	103,447,695	86,653,408	13,632,487
人口あたり接種率	－	80.8%	79.8%	67.4%	－

（首相官邸ホームページより抜粋）

### (3) 各種計画との整合

「渋川市地域公共交通計画」は、「第2次渋川市総合計画（平成30年度～令和9年度）」を公共交通に関する施策の面から具体的に推進するための基本となる計画であるが、令和5年3月に「第2次渋川市総合計画後期基本計画」が策定されたため、改めて整合を図る。

また、推進にあたっては、令和5年3月に策定された「群馬県交通まちづくり戦略（群馬県地域公共交通計画）」が掲げる『ぐんまらしい「快疎」な空間の形成とそれを支える多様な移動手段が整った社会の実現』を視野に、群馬県や交通事業者等と連携した取組となるよう配慮する。

本計画と一体となったまちづくりの推進に関する「渋川市立地適正化計画」は令和3年11月に策定されたが、策定段階からの整合性を踏まえ、引き続き相互に連携しながら公共交通網の再編を行い、コンパクトプラスネットワークによる集約型都市構造の実現を目指す。



## 第2章 変更方針

法定協議会である「渋川市地域公共交通会議」での協議を踏まえ、次の（１）から（４）までの方針に基づき、交通計画の変更を行うものとする。

### （１） 現計画の承継

現計画の内容を承継することを原則とする。

これにより、計画期間は、現計画の残期間（令和8年3月31日まで）とし、令和7年度末までに、第2次交通計画の策定を行う。

また、令和3年3月の計画策定時に実施した、「第2章 上位計画及び分野別計画の整理及び把握」、「第3章 本市を取り巻く社会情勢等」、「第4章 市民の意向」、「第5章 渋川市の公共交通の現状と課題整理」、「第6章 基本的な方向性の検討」の各章で整理した現状分析や課題の抽出等の成果を活用した上で、変更を行う。

### （２） 本市の公共交通を取り巻く現状分析と事業評価

コロナ禍を経て、本市の公共交通を取り巻く状況が大きく変化していることから、現状の分析を行うとともに、毎年度実施してきた事業評価を整理する。

### （３） 地域公共交通確保維持事業の位置付け等の整理及び記載

地域交通法の改正を踏まえ、国土交通省の補助制度である「地域公共交通確保維持事業」により運行を確保・維持する運行系統(以下「補助系統」という。)の地域の公共交通における位置付けと役割、同事業の必要性、補助系統に係る事業及び実施主体の概要等を整理し、新たに記載する。

### （４） 施策やスケジュールの見直し

上記の現状分析や事業評価を踏まえ、計画に掲げた施策の推進や実施スケジュールの調整を行う。



### 第3章 本市の公共交通を取り巻く現状の分析と事業評価

#### (1) 市委託路線バスの輸送人員

前述のとおり、少子化やマイカー利用の普及に起因した数十年来の市委託路線バスの利用者数の減少は、コロナ禍を経て拍車がかかり、コロナ禍前となる令和元年度との比較では、令和4年度に約75%と、大幅な減少傾向が続いている。

(単位：人)

輸送人員	平成29年度	平成30年度	平成31年度 令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
スカイランドパーク線	23,178	20,322	18,666	12,693	12,808	15,061
りんご団地線	18,648	17,462	15,027	12,019	13,538	12,457
青葉台経由線	11,945	12,750	12,065	8,578	9,611	9,900
神田原・祖母島線	7,255	7,446	6,964	5,384	5,206	5,005
伊香保バス1号	23,783	23,502	25,078	12,351	13,788	15,594
伊香保バス2号	4,339	4,681	4,580	4,211	4,658	5,843
伊香保バス3号	9,227	10,603	11,500	7,424	8,519	9,207
伊香保バス4号	1,681	2,123	2,010	798	956	1,187
水沢シャトルバス	3,725	4,724	3,632	1,252	1,908	2,370
小野上温泉線	5,790	5,301	5,563	4,070	3,829	3,055
桜の木線	8,218	8,440	8,452	5,974	6,643	5,327
小野上・子持地区予約型						218
医療センター線	16,513	16,891	15,819	10,310	12,370	13,813
深山線	4,338	4,078	3,763	3,312	3,453	3,252
勝保沢線	8,188	8,280	7,745	5,797	5,333	4,992
南柏木線	9,609	8,716	8,828	7,810	7,603	7,266
北橋循環線	17,514	17,970	18,494	13,574	11,846	14,894
北町～小室～下箱田線	2,271	1,895	2,065	951		
北橋地区予約型				142	1,297	1,553
箕郷線	14,869	11,910	10,680	7,678	8,141	7,310
榛名湖線	16,478	16,380	17,883	7,283	8,203	11,328
合計	207,569	203,474	198,814	131,611	139,710	149,632

【参考】国内の交通モード別の輸送人員の推移 (単位：万人)

種別	平成31年度 令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和3年度/ 令和元年度
乗合バス (三大都市圏+その他地域)	396,700	290,200	306,800	77.3%
貸切バス	27,458	14,129	15,840	57.7%
タクシー	122,841	75,182	79,088	64.4%

(「令和5年度国土交通白書 関連データ集」より)

## (2) 計画期間中に実施した市の交通施策

現計画の策定以降、計画期間（令和3年度及び令和4年度）に実施した市の交通施策の主なものは次のとおりである。

### ■公共交通不便地域解消に向けた取り組み

#### ・バス交通デマンド化検証事業

路線定期バスでは網羅されない公共交通不便地域の交通弱者の移動支援策として、北橘地区においてデマンドバスの試験運行（令和3年2月1日～令和4年3月31日）を実施し、事業効果の検証を行った。

この結果を踏まえ、令和4年4月1日から道路運送法第4条に基づく本運行へ移行した。

また、利用状況を踏まえ、車両をダウンサイズしながら更新し、中学生から募集した愛称「北橘メグール」をデザインする等、ラッピングを施した。

#### ・バス交通デマンド化事業

令和3年度には、北橘地区に続き、区域内の大型の商業施設や医療機関に直接アクセスするバス路線が無かった小野上及び子持地区で、デマンドバスの新たな事業展開を行うため、小野上・子持の両地区において、通勤、通学のほか、運転免許を持たない高齢者の買い物や通院などの様々な移動ニーズ（移動需要）とデマンド型交通の適性を把握するための基礎調査を実施した。

その結果を踏まえ、令和4年12月12日より、日中の定時定路線運行を、当該エリア全域を運行するデマンド運行に転換し、交通不便地域の解消を図った。

両地区とも、デマンドバスの案内チラシを作成し、周知を図った。

### ■公共交通の利用環境及び利便性向上に向けた取り組み

#### ・バス交通活性化推進事業

令和3年度は、新型コロナウイルス感染対策として、市委託路線バスやタクシーに対して、手すりや座席等の抗菌加工及び高性能空気清浄機の導入の費用を補助した。

また、委託路線車両への交通系ICカードの導入費用を補助し、感染症対策と併せ、路線バス利用者の利便性向上を図った。

#### ・公共交通乗り継ぎ環境整備事業

令和4年度は、破損した上屋の修繕に加え、乗り継ぎの拠点となる行政センターに待合ベンチを設置するとともに、路線が多く乗り入れる「八崎口」のバス停には、他の交通モードとの乗り継ぎを含めた案内板を設置し、環境整備を行った。

### ■高齢者の移動支援

#### ・高齢者移動・生活支援事業

#### ・ワクチン接種高齢者移動支援事業

令和3年度は、市内在住で運転免許を持たない75歳以上の高齢者の生活の維持・向上及び市内タクシー事業の需要喚起のため「タクシー利用券24枚」及び「おつかいタクシー利用券6枚」を交付した。

また、市内在住で運転免許を持たない75歳以上の高齢者のコロナワクチンの早期の接種完了とコロナ禍における外出機会を創出するほか、健康増進及び市内の消費喚起を図るため「タクシー利用券24枚」を追加交付した。

令和4年度も事業規模を維持し、「タクシー利用券48枚」及び「おつかいタクシー利用券6枚」を交付した。

・バス利用促進敬老割引補助

市内在住の65歳以上の高齢者に対し「バスカード」及び「回数券」を特別価格(敬老価格)で販売した。(差額は市補助金と事業者で負担)

令和4年4月1日からは、バスカードの販売終了に伴い、引き続き、「回数券」を特別価格(敬老価格)で販売するとともに、新しい高齢者向けのバス割引制度の構築に向けた準備を進めた。

■公共交通の利用促進の取り組み

・バス交通活性化推進事業

バスマップ(路線図・時刻表)を令和3年度は10,000部、令和4年度は8,000部作成し、公共施設等に配布したほか、渋川市ホームページ等で情報発信を行った。

・JR在来線利用促進事業

渋川・吾妻地域在来線活性化協議会において、啓発品(令和3年度:ポスター550枚、ポケットティッシュ6,500個、令和4年度:ポケットティッシュ6,000個)の作成の他、令和4年度からはSNSでの情報発信を開始し、JR吾妻線・上越線の活性化を推進した。

・「公共交通教室～バスの乗り方教室～」

群馬県及び群馬県バス協会、バス事業者の連携事業として、年2校ずつ乗り方教室を実施した。(令和3年度:渋川北小学校・長尾小学校、令和4年度:津久田小学校・橘小学校)

・渋川駅観光案内所(窓口案内)及び伊香保石段街ロバス待合所(バス路線図・時刻表を配置)において、公共交通乗り継ぎ及び観光情報を発信し、観光客等の利便性向上を図った(観光課)

■交通結節点の機能強化に向けた取り組み

・JR渋川駅周辺整備事業

・JR八木原駅周辺整備事業

渋川駅前広場内で、一般車両とバス・タクシー等の利用場所をゾーン分けして利便性の向上を図った他、イベント等の開催のため広場スペースを拡充した。

八木原駅では、開発用地の確保を進めるとともに、JR東日本と自由通路や駅舎の整備に関する基本協定を締結し、詳細設計業務に移行している。

このほか、令和3年度は、コロナ禍で業況が悪化した市内の公共交通事業者に対し、市民生活に不可欠な公共交通の維持継続を図るための財政的支援を行った。

令和5年度の事業では、群馬県共通バスカード及び敬老バスカードが終了となり、バス利用における高齢者の割引制度がなくなったことから、引き続きバスの利用促進及び高齢者福祉の向上を図るため、ICカードを使用して決済をする場合に半額割引を行う制度を6月1日から新たに開始したほか、敬老割引回数券を購入する際に行っていた助成も、路線ごとに異なっていた割引額を統一し、8月1日から利用可能額の2分の1相当まで引き上げた。

また、運転手不足の解決策として期待される自動運転技術の実装化に向け、群馬県及び関越交通(株)とコンソーシアム(共同事業体)を組織した上で、国土交通省所管の地域公共交通確保維持改善事業費補助金を活用し、市内中心市街地を循環するルートで、路線バスの自動運転化に向けた実証調査を行った。

### (3) 2024年問題と運転手の不足

令和5年秋に発表された大阪府の富田林市・太子町・河南町・千早赤阪村を運行する金剛自動車株式会社のバス事業廃止の決定は、全国的にも大きな報道となった。

同社のリリース資料によれば、「乗務員の人手不足・売上の低下等様々な要因」による廃止とされているが、運転手不足は、全国各地でも問題となっている。日本バス協会の調査では、令和5年度は全国で12万1,000人の運転手が必要な状況に対し、実際は11万1,000人で、約1万人の運転手不足が生じている状況である。

また同調査では、令和12年度には9万3,000人まで減少し、3万6,000人の乗務員が不足するとの試算も示された。

これに加え、いわゆる「2024問題」として、「働き方改革関連法に基づく改善基準告示」が令和6年4月1日に施行されることにより、自動車運転手の時間外労働（残業）に上限規制が適用され、今後1人の運転手が1日に従事できる労働時間が減少する。

路線バスを運転するために必要な大型二種免許の取得者数も減少傾向にあるほか、運転手の高齢化が進んでおり、今までの路線や便数を維持することが困難な状況が生じてきている。

運転者の長時間労働を防ぐことは、運転手の労働環境の改善のみならず、市民の安全確保の観点からも重要であるが、全国的にも、他の労働者に比べ、バス運転者の労働時間は長く、給料は安いという状況である。

さらに、路線バスの運転手には、早朝・深夜や土休日の不規則勤務のほか、人命を預かる仕事のために責任も大きく、若者の就業が敬遠される傾向にあり、雇用を確保していくには、労働条件や環境の改善が必要であり、本市においても早急な対応が求められている。

#### 【参考】改正基準告示に関する国のパンフレット

令和6年4月~適用

バス運転者の改善基準告示が改正されます!

自動車運転者の労働時間等の基準が改正されます

1年の拘束時間	1か月の拘束時間	1日の休息期間
改正前(年換算) 原則:3,380時間 最大:3,484時間	改正前(月換算) 原則:281時間 最大:309時間	改正前 継続8時間
改正後 原則:3,300時間 最大:3,400時間	改正後 原則:281時間 最大:294時間	改正後 継続11時間を基本とし、継続9時間

※4歳平均1週間の拘束時間は調査参照

自動車運転の業務(ドライバー)に年960時間の上限規制が適用されます

厚生労働省  
Ministry of Health, Labour and Welfare  
http://www.mhlw.go.jp

詳しい情報や相談窓口はこちら  
厚生労働省 改善基準告示 検索

詳しくは  
裏面へ

【参考】自動車運転者の有効求人倍率

	平成 31 年度 令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度
全産業平均	1.42	1.01	1.06
バス	2.34	1.27	1.43
タクシー・ハイヤー	4.72	3.47	3.32
トラック	2.82	1.94	1.97

(厚生労働省「職業安定業務統計」より)

【参考】大型二種免許保有者の推移

平成 14 年	内、65 歳以上	令和 4 年	内、65 歳以上
1,185,062 人	38.3%	802,143 人	46.2%

(「警察庁 運転免許統計」より)

【参考】自動車運転者の平均年齢 (単位: 歳)

	全産業平均	バス	タクシー・ハイヤー	大型トラック	中小型トラック
令和 3 年度	43.4	53.0	60.7	49.9	47.4

(厚生労働省「賃金構造基本統計調査」より)

【参考】自動車運転者の年間労働時間 (単位: 時間)

	平成 29 年度	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度
全産業平均	2,136	2,136	2,088	2,100	2,112
バス	2,532	2,544	2,448	2,244	2,232
タクシー・ハイヤー	2,268	2,328	2,304	2,184	2,112
大型トラック	2,592	2,580	2,580	2,532	2,544
中小型トラック	2,580	2,568	2,484	2,484	2,484

(厚生労働省「賃金構造基本統計調査」より)

【参考】自動車運転者の年間所得額 (単位: 万円)

	平成 29 年度	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度
全産業平均	488	494	494	487	489
バス	461	467	484	428	404
タクシー・ハイヤー	331	348	363	300	280
大型トラック	458	459	456	454	463
中小型トラック	418	419	421	419	431

(厚生労働省「賃金構造基本統計調査」より)

## (4) 世界的なエネルギーの需給ひっ迫と、燃料費の高騰

資源エネルギー庁の発表では、世界的な原油需要のひっ迫等を背景に、群馬県内のガソリン価格は15年ぶりの高値を更新し、交通事業者各社の経営を圧迫している。

同庁発行の「令和4年度エネルギーに関する年次報告（エネルギー白書2023）」によれば、背景としては、令和3年度から「世界全体で新型コロナ禍からの経済回復や、寒波の到来等によるエネルギー需要の増加に加えて、LNGプラントでのトラブル等も重なったことで、エネルギーの需給ひっ迫が発生」していた。これに伴い、「原油や天然ガス等のエネルギー価格も上昇」を始め、2月に「ロシアによるウクライナ侵略が発生したことで、エネルギー市場における混迷が一層拡大する」こととなった、という分析が行われている。

政府の対策等も行われたが、資源エネルギー庁の「給油所小売価格調査（ガソリン、軽油、灯油）」では、令和6年3月4日の群馬県内のレギュラー現金価格（税込）は175.6円/Lであり、引き続き高値となっている。

### 【参考】レギュラーガソリンと軽油の9月初旬の過去10年の価格の推移

調査日		2014/9/1	2015/9/7	2016/9/5	2017/9/4	2018/9/3	2019/9/2	2020/9/7	2021/9/6	2022/9/5	2023/9/4
レギュラー	全国	167.8	135.1	122.9	131.4	152.1	143.2	135.5	158.1	169.6	186.5
	群馬	167.0	131.9	119.2	128.8	151.6	140.4	138.1	160.2	170.9	188.7
	関東局	166.9	133.4	121.2	130.3	151.0	141.6	135.1	157.4	168.2	186.9
軽油	全国	145.9	114.0	102.5	110.3	130.8	124.6	116.0	138.1	149.6	165.8
	群馬	143.5	109.9	97.9	107.3	130.8	123.2	116.0	139.1	151.2	167.3
	関東局	144.2	111.6	99.9	108.4	129.0	122.8	115.3	136.9	148.1	165.7

（経済産業省資源エネルギー庁「給油所小売価格調査（ガソリン、軽油、灯油）」より）

※本県では、当該調査において、令和5年（2023年）9月に、過去最高値を記録した。

※レギュラーガソリンのうちガソリン税は53.8円、軽油のうち軽油引取税32.1円

※消費税込み価格。なお、2014～2019年の税率は8%、2020年以降は10%である。

## (5) 各交通モードにおける運賃改定の実施

各交通事業者は、利用者の減少に伴う収入減に対し、事業の効率化や他事業の内部留保で対応を行ってきたが、コロナ禍後はそれらの事業収入の減収も大きく、燃料価格の高騰も重なり事業の存続が困難となってきており、令和4年度から全国的に運賃改定の動きが進められてきた。

本市においては、関越交通株式会社が令和5年10月1日を実施日とする群馬県内の乗合バス運賃の上限認可申請を国土交通省関東運輸局へ行い、30年ぶりに運賃の改定が行われ、渋川市の委託路線バスもこれに併せて改定を行った。

貸切バスも、現行の運賃制度が導入された平成26年以降に、人件費や燃料費等のコストが上昇していることから、運転者不足の解消、さらなる安全への取組みを着実に実施することを目的として、令和5年8月25日付けで新たな貸切バスの運賃・料金が公示された。

また、タクシー業においても、令和4年10月20日に、群馬県A地区及び群馬県B地区（渋川市を含む。）のタクシー事業者より、地域の車両数の70%を超える要請があったことから、国による運賃改定の審査が行われ、令和5年10月10日より新たな料金体系となった。

## (6) 計画期間中の交通計画の評価等の結果

地域交通法第7条の2の規定や現計画に定めた計画の達成状況の評価に関する事項に基づき、毎年度実施してきた法定協議会での調査、分析及び評価の結果を次のとおり整理した。

### <地域公共交通計画の評価等結果の様式>

渋川市地域公共交通計画の評価等結果（令和3年4月～4年3月）

目標	目標を達成するための取組	調査方法	達成状況・分析	評価・次年度に向けた課題や取組	備考
公共交通不便地域に住む市民の割合：29.0%（令和元年度）→0%（令和7年度）	—	—	—	—	公共交通ネットワークの構築に向けて計画期間中に取り組んだ各種事業を令和7年度において総合的に評価・検証する。
65歳以上の自動車運転免許返納割合：2.4%（令和元年度）→5.0%（令和7年度）	公共交通の利用環境を整備し、利用者の利便性を高める。 ・バス待ち環境や乗り継ぎ環境の向上を図る ・鉄道駅へのアクセス性の向上を図る ・バス利用のサービス水準を維持しながら、利便性の向上を図る	渋川警察署の統計データより	・2.1%（令和2年度） ・令和2年に群馬県内で運転免許を自主返納した人は前年比623人（7.6%）減の8,250人であった。全国的にも同年は返納者数は減少しており、その要因として、新型コロナウイルスの感染拡大の影響で、重症化しやすい高齢者が外出しづらくなった可能性が指摘されている。	・令和2年度の目標値は2.9%を見込んだが、計画期間初年度の分析でもあり、達成には至らなかった。 ・令和3年度は、公共交通バス車両の抗菌コートや空気清浄機の設置、非接触式決済システム搭載など、行政と交通事業者が一体となって、新型コロナウイルスの感染対策と公共交通利用者の利便性向上に取り組んだ。 また、自動車運転免許を持たない高齢者にタクシー券を配布することで、高齢者の移動支援と公共交通の利活用促進に取り組んだ。 年度途中にも、新型コロナウイルスワクチンの早期接種完了とコロナ禍での外出機会確保のため、タクシー券の追加配布を行った。 ・令和4年度は前年度の施策をベースに、アフターコロナを見据えつつ、引き続き感染予防や高齢者の移動支援に取り組む。 次年度はさらに、幹線軸となる鉄道や既存バス路線への乗り継ぎ環境を整備し、居住エリアから各拠点へアクセスの向上を図る。	検証の結果、地域公共交通計画の変更の必要はなし。
市民意識調査における公共交通に対する市民満足度：12.1%（令和元年度）→30.0%（令和7年度）	公共交通が持続可能なものとなるよう、利用を促進する ・ターゲット（①高齢者、②通勤・通学者、③観光客）に応じた利用促進を行う ・地域内交通は地域で主体的に考え、多様な主体の連携によって、運行する仕組みを構築する	無作為抽出した、市内に居住する18歳以上の市民4,000人を対象とした、自記式アンケート結果より計測	・14.1%（令和2年度） ・上記のとおり公共交通での感染予防対策を進めた他、バスマップや市ホームページ、近隣市町村で構成する鉄道在来線の活性化協議会との連携事業等、様々な形で情報発信を行った。また、県やバス事業者により、小学生のバスの乗り方教室等も行われ、コロナ禍においてもモビリティマネジメントを推進した結果と見込まれる。	・令和2年度の目標値15.7%に到達はしなかったが、数値は改善した。 ・次年度も、アフターコロナを見据えた上で、行政と交通事業者が連携し、市民、また観光客を対象としながら、モビリティマネジメントを推進する。	検証の結果、地域公共交通計画の変更の必要はなし。
地域旅客サービスの利用者数（市町村乗合バス）：198,814人（令和元年度）→212,000人（令和7年度）	上記施策に加え、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する。 ・鉄道や路線バスを幹線軸として拠点間をつなぐ ・既存の路線バス等を見直し、幹線軸と地域内交通に分類・整理する ・様々な移動手段の総動員により地域内交通を確保する	バス事業者の有する乗降データを用いて計測	・131,611人（令和2年度） ・新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う移動制限などにより、利用者数は対前年度比約35%の減少となった。	・令和2年度の目標値は201,000人を見込んだが、達成できなかった。 ・令和3年度には徐々に回復基調にあり、一部路線では令和2年度の利用者数を上回る状況となっているが、コロナ禍前の令和元年度の水準までとはならない状況である。 ・市内北橋地区デマンドバスの試行運行を実施した結果、一定程度の利用が見込めるものと判断し、令和4年4月1日より本運行へ移行した。 令和4年度も、他地区での試験運行等、地域内交通の強化・拡充に向けた取り組みを進めたい。	検証の結果、地域公共交通計画の変更の必要はなし。
地域旅客サービス事業の収支率（市町村乗合バスの収支率）：23.3%（令和元年度）→24.8%（令和7年度）	利用者数の増加による運賃収入の増収や経費削減を通じ、収支率の改善を図る。	バス事業者から提出される損益計算書より	・19.4%（令和2年度） ・利用者数の減少に伴い、運賃収入が減少したことにより収支率が3.9ポイント減少となった。	・令和2年度の目標値は23.6%を見込んだが、達成できなかった。 ・次年度は、地域内交通の強化・拡充に向けた取り組みを進め、利用者数の増加を図る。	検証の結果、地域公共交通計画の変更の必要はなし。
公的資金投入額（市町村乗合バスに係る年間運行経費補助額）：158,401千円（令和元年度）→155,279千円（令和7年度）	利用者数の増加により、運賃収入の増収を達成し、投入額の軽減を図る。	令和2年度一般会計決算より	・157,236千円（令和2年度） ・利用者数に比例し、運賃収入が減少したが、故障の際に比較的高額な修繕費が必要となる老朽化車両を更新したことにより、年間運行経費は減少した。	・令和2年度の目標値は157,777千円を見込み、これを下回る削減となった。 ・次年度は、地域内交通の強化・拡充に向けた取り組みを進め、利用者数の増加を図る。	検証の結果、地域公共交通計画の変更の必要はなし。

＜地域公共交通計画の評価等結果の様式＞

渋川市地域公共交通計画の評価等結果（令和4年4月～5年3月）

目標	目標を達成するための取組	調査方法	達成状況・分析	評価・次年度に向けた課題や取組	備考
公共交通不便地域に住む市民の割合：29.0%（令和元年度）→0%（令和7年度）	—	—	—	<ul style="list-style-type: none"> <li>令和4年度は、市内の北橋地区に続き、区域内の大型の商業施設や医療機関に直接アクセスするバス路線の無かった小野上及び子持地区で、日中の定時定路線運行を、当該エリア全域を運行するデマンド運行に転換し、交通不便地域の解消を図った。</li> <li>なお、導入にあたっては、両地区及び隣接する赤城地区を対象とした調査業務を行い、現状分析等を行った他、デマンドバスの案内チラシを作成し、周知を図った。</li> </ul>	公共交通ネットワークの構築に向けて計画期間中に取り組んだ各種事業を令和7年度において総合的に評価・検証する。
65歳以上の自動車運転免許証返納割合：2.4%（令和元年度）→5.0%（令和7年度）	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通の利用環境を整備し、利用者の利便性を高める。</li> <li>バス待ち環境や乗り継ぎ環境の向上を図る</li> <li>鉄道駅へのアクセス性の向上を図る</li> <li>バス利用のサービス水準を維持しながら、利便性の向上を図る</li> </ul>	渋川警察署の統計データより	<ul style="list-style-type: none"> <li>2.2%（令和3年度）</li> <li>令和3年に群馬県内で運転免許を自主返納した人は前年比1,095人減の6,976人であった。</li> <li>全国的にも、令和2年に引き続き、ほぼ全ての都道府県で返納者数が減少しており、新型コロナウイルスの感染拡大の影響で、「3密」を避けた移動手段が好まれる状況が続いていると考えられる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>令和3年度の目標値は2.9%を見込んだが、前年度に続き、達成には至らなかった。</li> <li>令和4年度は、破損した上屋の修繕に加え、乗継ぎの拠点となる行政センターに待合ベンチを設置するとともに、路線が多く乗入れるバス停には、他の交通モードとの乗継ぎを含めた案内板を設置し、環境整備を行った。</li> <li>市内在住で運転免許を持たない75歳以上の高齢者の生活の維持・向上及び市内タクシー事業の需要喚起のため、事業規模を維持し、「タクシー利用券48枚」及び「おつかいタクシー利用券6枚」を交付した。</li> <li>また、市内在住の65歳以上の高齢者に対し「回数券」を特別価格（敬老価格）で販売した。</li> <li>令和5年度は、引き続き免許返納後の移動支援に加えて、公共交通の利便性向上に資する施策を講じ、高齢者が自動車を運転しなくても、安心して暮らすことのできる環境づくりを進める必要がある。</li> </ul>	検証の結果、地域公共交通計画の変更の必要はなし。
市民意識調査における公共交通に対する市民満足度：12.1%（令和元年度）→30.0%（令和7年度）	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通が持続可能なものとなるよう、利用を促進する</li> <li>ターゲット（①高齢者、②通勤・通学者、③観光客）に応じた利用促進を行う</li> <li>地域内交通は地域で主体的に考え、多様な主体の連携によって、実行する仕組みを構築する</li> </ul>	無作為抽出した、市内に居住する18歳以上の市民4,000人を対象とした、自記式アンケート結果より計測	<ul style="list-style-type: none"> <li>未実施（令和3年度）</li> <li>13.6%（令和4年度）</li> <li>調査の前年度（令和3年度）は、国の新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金を財源として、委託路線への交通系ICカードや高性能空気清浄機、バス車両の手すりや座席等の抗菌加工の導入支援等、安心して公共交通が利用できるような環境づくりを行ったが、直後の調査では前回よりも定量的には伸びを欠くこととなった。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>令和4年度の数値は、前回調査時より、減少してしまった。</li> <li>取組としては、バスマップ（路線図・時刻表、8,000部）を作成し、公共施設等に配布したほか、渋川市ホームページ等で情報発信を行った。</li> <li>群馬県及び群馬県バス協会、バス事業者の連携事業として「公共交通教室～バスの乗り方教室」を実施した。</li> <li>渋川駅観光案内所（窓口案内）及び伊香保石段街ロバス待合所（バス路線図・時刻表を配置）において、公共交通乗継ぎ及び観光情報を発信し、観光客等の利便性向上を図った。</li> <li>渋川・吾妻地域在来線活性化協議会において、啓発品の作成やSNSでの情報発信等により、JR吾妻線・上越線の活性化を推進した。</li> <li>交通手段の中でも自動車の分担率が極めて高く、バスや鉄道の分担率が低い本市では、コロナ禍で一度公共交通から離れた利用者を取り戻すことは容易ではないため、次年度以降も公共交通を知り、公共交通に親しめるような仕掛けづくりを丁寧に継続する必要があると考える。</li> </ul>	検証の結果、地域公共交通計画の変更の必要はなし。
地域旅客サービスの利用者数（市町村乗合バス）：198,814人（令和元年度）→212,000人（令和7年度）	<ul style="list-style-type: none"> <li>上記施策に加え、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する。</li> <li>鉄道や路線バスを幹線軸として拠点間をつなぐ</li> <li>既存の路線バス等を見直し、幹線軸と地域内交通に分類・整理する</li> <li>様々な移動手段の総動員により地域内交通を確保する</li> </ul>	バス事業者の有する乗降データを用いて計測	<ul style="list-style-type: none"> <li>139,710人（令和3年度）</li> <li>前年度比では、約6%の改善が確認され、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う行動や移動への制限が緩和されたことが大きな要因であったと推測される。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>令和3年度の目標値は204,000人を見込んだが、達成できなかった。</li> <li>令和4年度も回復基調にあるが、コロナ禍前となる令和元年度の水準までには戻っておらず、依然として利用者の回帰を誘導する施策が必要である。</li> </ul>	検証の結果、地域公共交通計画の変更の必要はなし。
地域旅客サービス事業の収支率（市町村乗合バスの収支率）：23.3%（令和元年度）→24.8%（令和7年度）	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者数の増加による運賃収入の増収や経費削減を通じ、収支率の改善を図る。</li> </ul>	バス事業者から提出される損益計算書より	<ul style="list-style-type: none"> <li>21.8%（令和3年度）</li> <li>利用者数の回復に比例して、収支も2.4ポイントの回復となった。上記項目で確認された利用者数に加え、バスカードの購入件数の増えたため、運賃収入も同様に推移した結果と推測する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>令和3年度の目標値は23.6%を見込んだが、達成できなかった。</li> <li>次年度も引き続き、地域内交通の強化・拡充に向けた取り組みを進め、利用者数の増加を図る。</li> </ul>	検証の結果、地域公共交通計画の変更の必要はなし。
公的資金投入額（市町村乗合バスに係る年間運行経費補助額）：158,401千円（令和元年度）→155,279千円（令和7年度）	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者数の増加により、運賃収入の増収を達成し、投入額の軽減を図る。</li> </ul>	令和3年度一般会計決算より	<ul style="list-style-type: none"> <li>164,364千円（令和3年度）</li> <li>利用者数や運賃収入は回復しているが、令和2年度より続く、燃料価格の高騰、人件費の上昇、ICカード関連機器のランニングコスト等、複合的な要因により、支出額が増加している状況と推測される。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>令和3年度の目標値は157,777千円を見込んだが、達成できなかった。</li> <li>次年度も引き続き、地域内交通の強化・拡充に向けた取り組みを進め、利用者数の増加を図る。</li> </ul>	検証の結果、地域公共交通計画の変更の必要はなし。



## 第4章 変更後の計画内容

第2章に定めた変更方針と、第3章で行った現状分析と事業評価を踏まえ、次のとおり計画内容を一部変更する。

### (1) 計画の区域 (地域交通法第5条第2項第2号関係)

承継

本計画の区域は、引き続き、渋川市域全体とする。

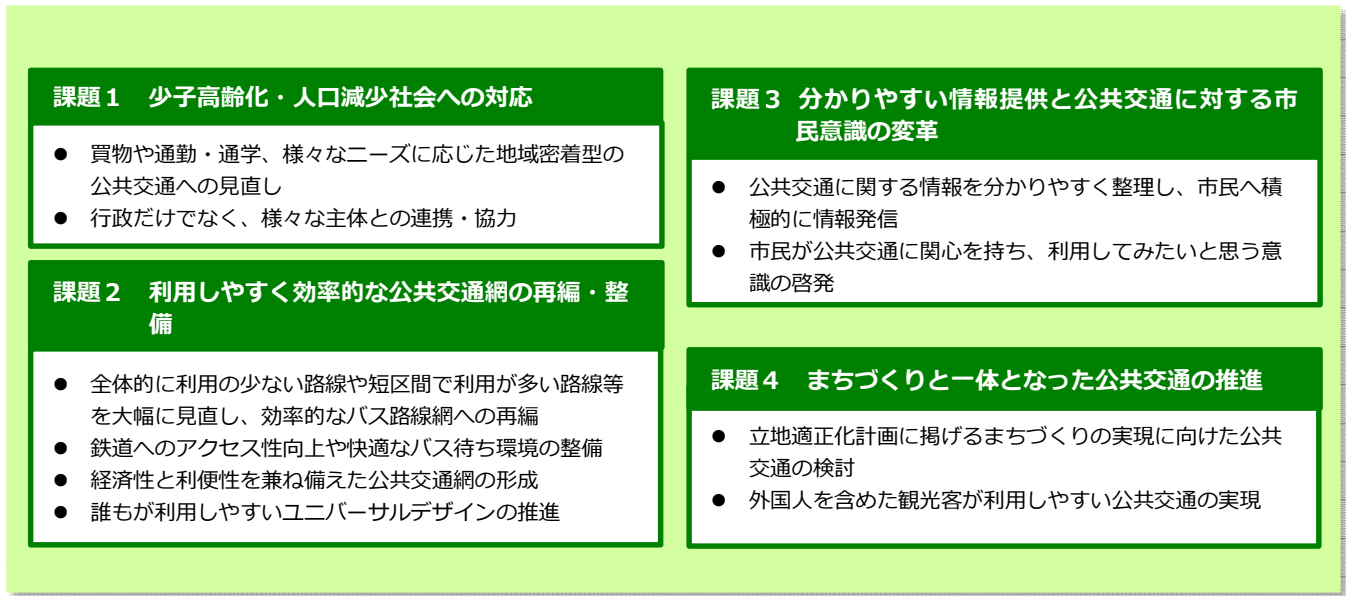
### (2) 計画の期間 (地域交通法第5条第2項第6号関係)

承継

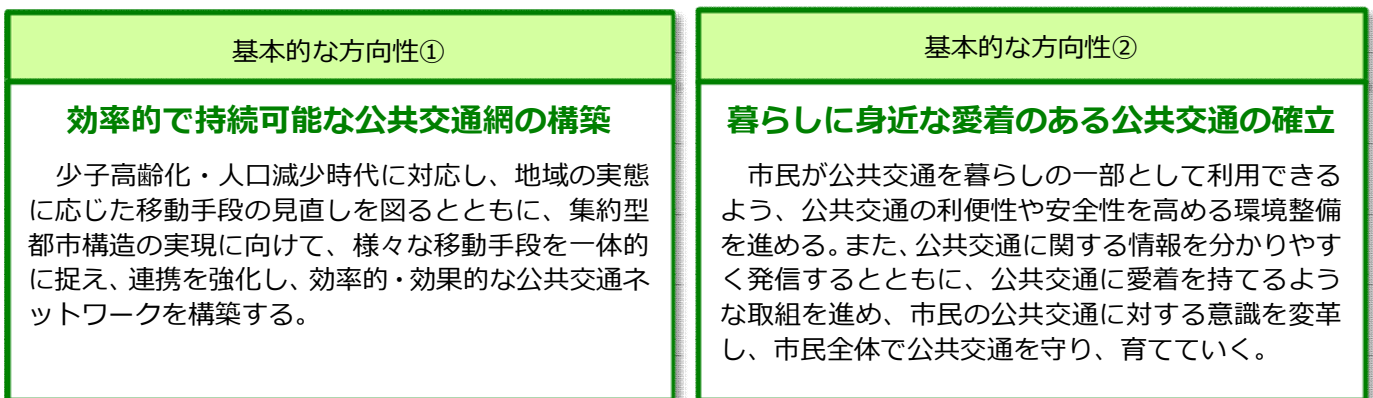
本計画の期間は、引き続き、令和3年度から令和7年度までの5年間とする。

### (3) 本市の目指すべき基本的な方向性 (地域交通法第5条第2項第1号関係)

策定時に抽出した4つの課題である「少子高齢化・人口減少社会への対応」、「利用しやすく効率的な公共交通網の再編・整備」、「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」、「まちづくりと一体となった公共交通の推進」を踏まえ、計画の基本的な方向性を以下のとおり設定する。



#### 課題解決のための方向性



## (4) 公共交通の果たすべき役割 (地域交通法第5条第2項第1号関係)

基本的な方向性と併せて、これからの本市における公共交通の果たすべき役割を示す。

## コンパクトな都市構造の実現に資する公共交通ネットワークの形成

公共交通の利便性を高め、地域間の連携が図られることで、本市が次世代においても、誰もが住みやすく活動しやすいコンパクトな都市構造を形成するよう、拠点内や拠点間、郊外部を有機的につなぐ。

## 安全・安心に移動できる公共交通の形成

誰もが安全かつ安心して利用できる移動手段を提供することで、市内各地区において、自動車を運転できない高齢者や障害者、学生等であっても、日常生活が安心して送れるよう、市民生活や地域を守る。

## 持続可能な公共交通の形成

公共交通の課題を地域において共有し、市民や住民団体が課題解決に向けて主体的に取り組むことで、持続可能な公共交通を形成する。

また、これまでの公共交通のあり方を見直し、地域特性や利用者のニーズに応じて、多様な交通サービスを総動員し、地域に必要な運行サービスを提供する。

## 観光を軸とした地域の活性化を促進する公共交通の形成

本市の重要な地域資源である伊香保温泉等の観光地の回遊性を高めるため、来訪者に分かりやすい交通サービスを提供し、市民との交流を図ることで地域の活性化を促進する。

公共交通の4つの役割を果たすために

## 公共交通の利用促進

市民に公共交通を積極的に利用してもらえよう、利用促進を図る。また、過度な自動車利用からの脱却を図り、次世代も安心して暮らせるよう、環境負荷の少ない社会の実現に向けて、公共交通への転換に向けた意識改革を図る。



## (5) 公共交通の将来像 (地域交通法第5条第2項第1号関係)

承継

基本的な方向性や公共交通の果たすべき役割を踏まえ、公共交通の将来像を以下のとおり設定する。

### 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～

「第2次渋川市総合計画（平成30年度～令和9年度）」では、『やすらぎとふれあいに満ちた“ほっと”なまち』を将来像に掲げ、様々な施策を展開している。また、策定中の「渋川市立地適正化計画」では、『誰もが安心して快適に暮らせるまちのまとまりの形成』を基本理念とし、コンパクトプラスネットワークによる持続可能な集約型都市構造の実現を目指している。これらを踏まえ、本計画では、鉄道及び路線バスを本市の拠点間を結ぶ幹線軸とし、バスやタクシーをはじめ、様々な移動手段を活用した地域内交通と連携することにより、地域の実態や住民生活に即した利用しやすい持続可能な公共交通ネットワークを形成するため、『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～』を目指した取組を推進する。そのために、行政、交通事業者をはじめ、市民、地域、企業がそれぞれの立場を尊重しつつ、相互に連携し一体となり、将来にわたり地域を支える公共交通を育てていく。

#### ～人をつなぐ～

市民交流の活性化や健康の増進を図るとともに、本市を訪れる観光客の移動の利便性や回遊性を向上させ、交流人口の増加に寄与する公共交通を目指します。

#### ～地域を結ぶ～

中心拠点や生活拠点等の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による公共交通を目指します。

#### ～暮らしを支える～

高齢者や障害者、学生等が自動車を運転できなくても、安全かつ安心して利用できる移動手段となり、市民の暮らしを支える公共交通を目指します。

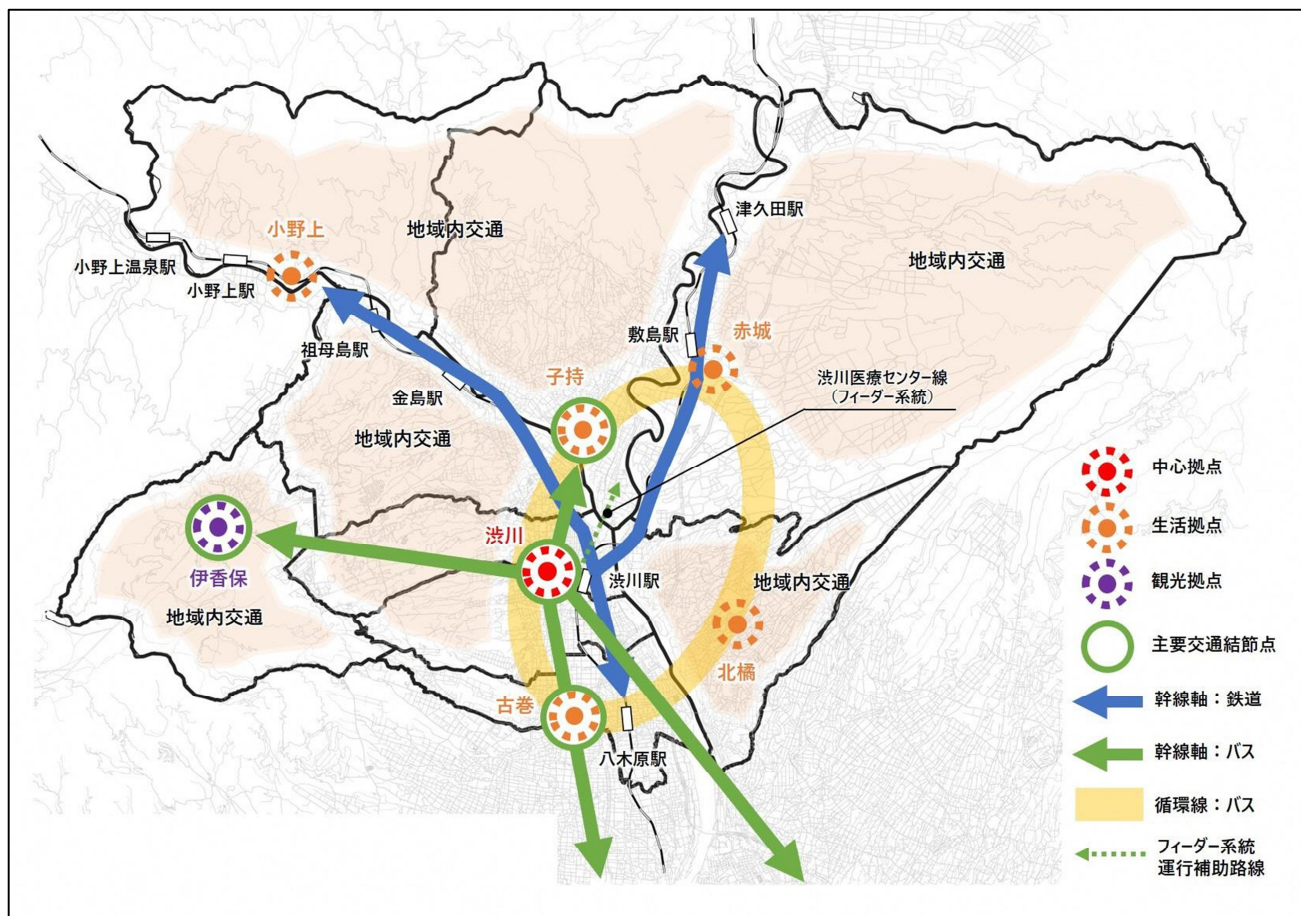
#### ～みんなで育む渋川の公共交通～

住みやすく活力に満ちた渋川市の実現に向けて、行政、交通事業者をはじめ、市民、地域、企業がそれぞれの役割を担い、相互に連携し、一体となって公共交通の再編に取り組み、将来にわたり地域を支える公共交通を育てていきます。

## (6) 将来の公共交通体系イメージ (地域交通法第5条第2項第1号関係)

承継

総合計画や都市計画マスタープラン等に掲げる将来都市構造と、公共交通に関する諸課題を踏まえ、本計画が目指す公共交通体系イメージを以下のとおり示す。



### ア 幹線軸の設定

各拠点間を結ぶバス路線及びJR上越線、吾妻線の鉄道路線を幹線軸とし、サービスレベルの確保・維持を図る。また、他の路線や後述する地域内交通と幹線軸との連携を強化することにより、拠点間の移動を確保する。

### イ 交通結節点の設定

JR渋川駅、伊香保温泉エリアに加え、本市の人口減少対策のポイントとなるJR八木原駅に交通結節点を設定し、鉄道と路線バスとの連携を強化する。また、北毛の医療拠点である渋川医療センターや近隣の大規模商業施設への移動を可能とするため、子持行政センター付近に交通結節点を設定する。

さらに後述する新たな市内循環線との接続により、各地区から公共交通を利用して渋川医療センターや大規模商業施設へ移動する際の利便性を高める。

## ウ 地域内交通の導入

既存のバス路線では網羅できない地域については、居住エリアと生活拠点をつなぐ地域内交通を導入する。また、地域内交通とバス路線や鉄道との接続性を向上させ、中心拠点となるＪＲ渋川駅周辺へのアクセス性を向上させる。

導入にあたっては、持続可能で継続的な運行とするため、市民や住民団体が主体となって交通手段を確保して運行する仕組みの導入を検討し、市や交通事業者が支援する方向で制度設計を図る。

また、既に地区内を循環するタウンバスが運行している伊香保地区については、観光の視点と地元住民の生活の視点から、既存路線の見直しを検討する。

## エ 市内循環線の導入検討

ほとんどのバス路線がＪＲ渋川駅を中心に放射状に運行されているため、渋川駅以外を目的地とする人にとって路線バスを敬遠する一因となっている。このため、バス路線の再編の中で、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た市内循環線の導入を検討する。ルートの設定にあたっては、市民アンケート調査で利用者の多かった病院やスーパー等を経由する生活利便性の高い路線を検討する。

**(7) 基本方針の設定** (地域交通法第5条第2項第1号関係)

本計画が定める公共交通の将来像を実現するため、以下のとおり3つの基本方針を設定する。

**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する。

- ・鉄道や路線バスを幹線軸として拠点間をつなぐ
- ・既存の路線バス等を見直し、幹線軸と地域内交通に分類・整理する
- ・様々な移動手段の総動員により地域内交通を確保する

**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る。

- ・バス待ち環境や乗り継ぎ環境の向上を図る
- ・鉄道駅へのアクセス性の向上を図る
- ・バス利用のサービス水準を維持しながら、利便性の向上を図る

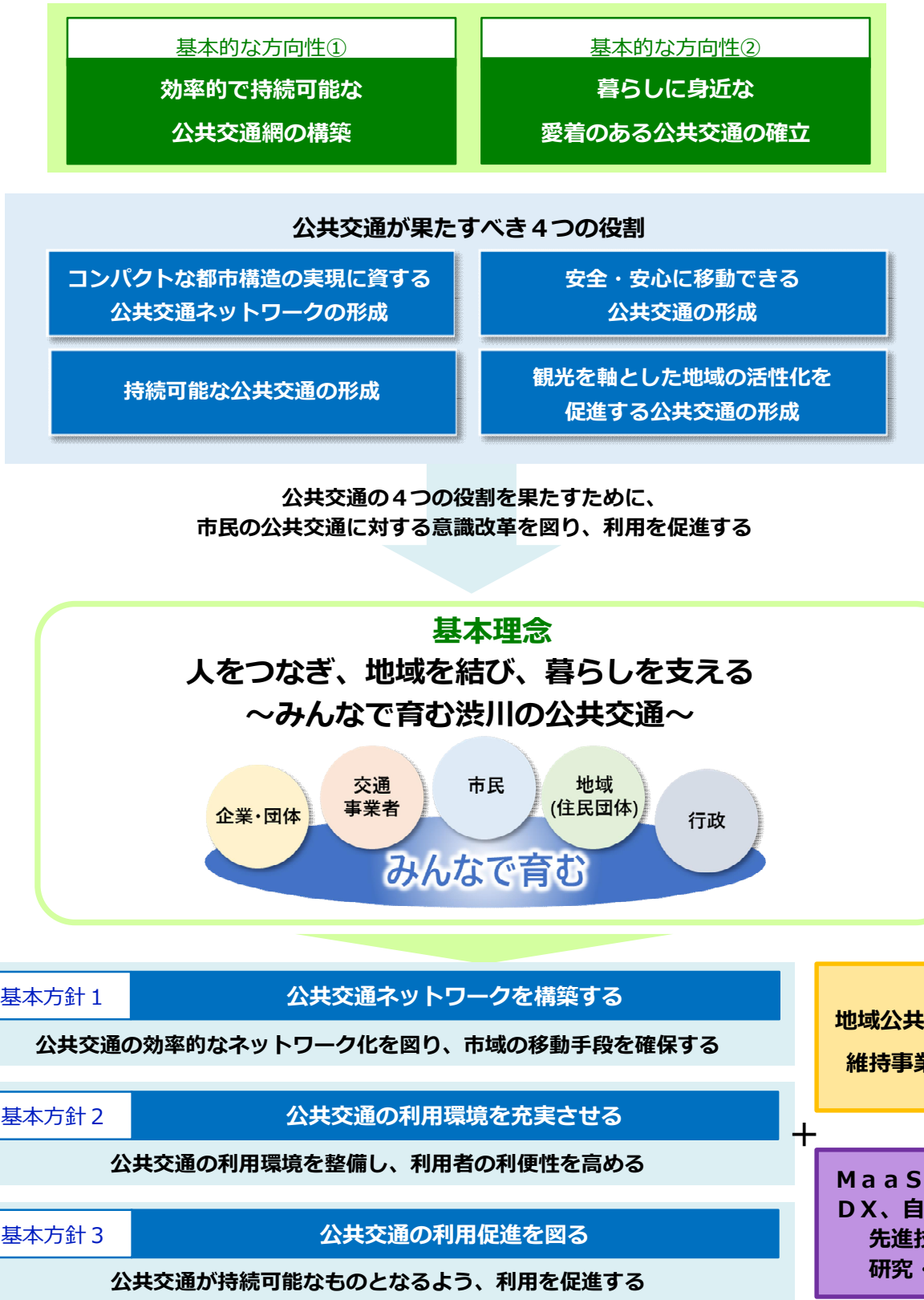
**基本方針3 公共交通の利用促進を図る**

公共交通が持続可能なものとなるよう、利用を促進する。

- ・ターゲット（①高齢者、②通勤・通学者、③観光客）に応じた利用促進を行う
- ・地域内交通は地域で主体的に考え、多様な主体の連携によって、運行する仕組みを構築する

(8) 施策体系

本計画の目標達成のために行う事業及び施策体系を次のとおり定める。





## 第5章 具体的な事業・実施主体（地域交通法第5条第2項第4号関係）

変更

従前からの事業の一部変更と、新たな取組みを加え、本計画を推進する。

基本方針	施策	施策スケジュール		実施主体
		R03～R07	R08～	
1 公共交通ネットワークを構築する	<b>施策①公共交通ネットワークの見直し</b>			
	①-1 幹線軸と地域内交通の明確化と交通拠点の設定			事業者、行政
	①-2 路線バスダイヤの見直し			事業者、行政
	<b>施策②地域内交通の強化</b>			
	②-1 現在の地域内交通の集約・効率化			事業者、行政
	②-2 地域主体の地域内交通の導入支援			事業者、行政
	②-3 通学バスと路線バスの連携			事業者、行政
	<b>施策③具体的な路線の再編</b>			
	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			行政
	③-2 観光面・生活面を踏まえた伊香保タウンバスの再編			事業者、行政
	③-3 通学・通院の利便性向上に向けた循環線の導入検討			行政
③-4 地域内交通（デマンド方式）の試験運行			行政	
③-5 高崎駅新幹線最終便と連携した路線バスの運行			事業者、行政	
2 公共交通の利用環境を充実させる	<b>施策④バス待ち環境の改善</b>			
	④-1 バス停留所における待ち環境の整備			行政
	④-2 交通拠点における乗り継ぎ情報の提供			行政
	④-3 交通拠点の機能強化「待ちたくなるバス停」			行政
	<b>施策⑤車両やバス停留所のバリアフリー化の推進</b>			
	⑤-1 低床車両の普及促進			事業者、行政
	⑤-2 バス停留所のバリアフリー化			行政
<b>施策⑥運賃体系・支払い方法の改善</b>				
⑥-1 運賃体系の見直し			行政	
⑥-2 交通系 IC カードの導入			事業者、行政	
3 公共交通の利用促進を図る	<b>施策⑦情報発信力の強化</b>			
	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			行政
	⑦-2 渋川駅における分かりやすい案内板の作成			行政
	⑦-3 観光路線における情報発信力の強化			事業者、行政
	<b>施策⑧運行事業者との協働</b>			
	⑧-1 企画乗車券の検討			事業者、行政
	⑧-2 公共交通の乗り方教室の実施			行政
	<b>施策⑨『みんなで育む』モビリティマネジメント</b>			
	⑨-1 意見交換・議論の場の構築			事業者、行政
	⑨-2 専用ホームページの開設と可視化の検討			行政
⑨-3 高齢者免許返納にメリットのある施策の検討			行政	
⑨-4 利用促進イベントの実施			行政	
⑨-5 ターゲットに応じた利用促進キャンペーンの実施			事業者、行政	
新規	<b>地域公共交通確保維持事業の活用</b>			事業者、行政
	<b>MaaSやGX、DX、自動運転等先進技術の研究・実証</b>			事業者、行政

## (1) 基本方針「公共交通ネットワークを構築する」に基づく施策

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する。

- ・鉄道や路線バスを幹線軸として拠点間をつなぐ
- ・既存の路線バス等を見直し、幹線軸と地域内交通に分類・整理する
- ・様々な移動手段の総動員により地域内交通を確保する

### 施策① 公共交通ネットワークの見直し

変更

#### 施策①-1 幹線軸と地域内交通の明確化と交通拠点の設定

##### ●幹線軸の明確化

鉄道と路線バスによる幹線軸を明確化し、サービスレベルの確保・維持を図る。鉄道（JR上越線、吾妻線）については大量輸送性、速達性、定時性等の面で優れていることから、幹線軸と位置づける。路線バスでは、主に各拠点間を結ぶ路線をサービスレベルを維持する幹線軸と位置づける。

##### ●地域内交通の明確化

公共交通の利用状況等各種調査結果及び市民アンケート結果を踏まえ、地区ごとの地域内交通の要否や、適切な地域内交通の形を検討する。

##### ●交通拠点の設定

交通拠点の設定や、幹線軸にアクセス可能な地域内交通の導入により、市全体のネットワークを改善し、公共交通不便地域を解消する。

#### 施策①-2 路線バスダイヤの見直し

各種交通モードの連携強化と利便性向上に向け、既存のバスダイヤの見直しを検討する。特に、電車の発着時刻や、交通拠点における幹線軸と地域内交通との結節を考慮した運行ダイヤを検討する。

#### 変更前の施策スケジュール

No.	施策名	R03	R04	R05	R06	R07	R08～	
①-1	幹線軸と地域内交通の明確化と交通拠点の設定	実施計画の検討						
		関係者との協議調整						
		段階的に実施						
①-2	路線バスダイヤの見直し	実施計画の検討						
		関係者との協議調整						
		段階的に実施						

## 変更後の施策スケジュール

No.	施策名	R03	R04	R05	R06	R07	R08～
①-1	幹線軸と地域内交通の明確化 と交通拠点の設定	実施計画の検討					
		関係者との協議調整					
		段階的に実施					
①-2	路線バスダイヤの見直し	実施計画の検討					
		関係者との協議調整					
		段階的に実施					

### ※変更のポイント

コロナ禍を経て、輸送人員の大幅な減少や運転手の不足が顕著な状況である。

また、令和5年度から各交通モードの運賃改定が行われたことや、令和6年4月1日からの改正基準告示に対応した運行ダイヤの見直しや雇用環境の改善等が現在進行形で進められていることから、現況分析と関係者との調整を丁寧に実施しながら、見直しを進めるもの。

## 施策② 地域内交通の強化

変更

### 施策②-1 現在の地域内交通の集約・効率化

現在、多様な主体により進められている地域内交通事業を集約した上で、タクシーを活用した高齢者外出支援事業等を含め、福祉政策等とも横断的に連携させながら、より利用しやすい交通サービスとなるよう、効率化を図る。

### 施策②-2 地域主体の地域内交通の導入支援

デマンド交通の導入等、市民や住民団体が主体となった移動手段の導入を検討する地域に、アドバイザーの派遣や試行運行の提案等の支援を行う。

### 施策②-3 通学バスと路線バスの連携

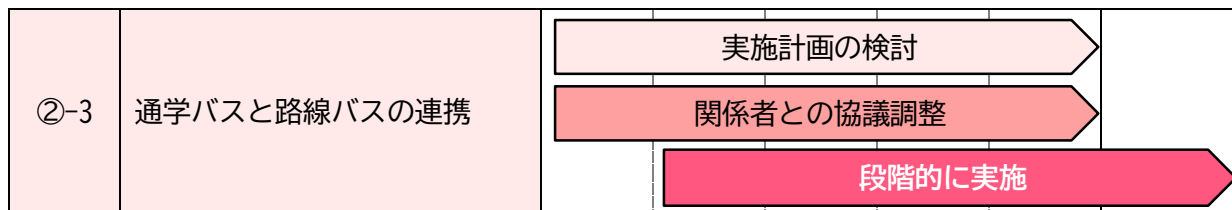
現在運行されている通学バスと、既存の路線バスや地域内交通との連携について、統合や他の形態への転換を検討する。転換にあたっては、通学利用の多い時間帯でダイヤを組む等、運行の効率化を図る。

#### 変更前の施策スケジュール

No.	施策名	R03	R04	R05	R06	R07	R08～
②-1	現在の地域内交通の集約・効率化	実施計画の検討		関係者との協議調整		実施	
		実施計画の検討		関係者との協議調整		段階的に実施	
		実施計画の検討		関係者との協議調整		段階的に実施	

#### 変更後の施策スケジュール

No.	施策名	R03	R04	R05	R06	R07	R08～
②-1	現在の地域内交通の集約・効率化	実施計画の検討		関係者との協議調整		段階的に実施	
		実施計画の検討		関係者との協議調整		段階的に実施	
		実施計画の検討		関係者との協議調整		段階的に実施	



**※変更のポイント**

コロナ禍を経て、輸送人員の大幅な減少や運転手の不足が顕著な状況である。

市内の一部地区では、福祉部門の移動資源との集約・効率化を進めているが、運転手不足や令和6年4月1日からの改正基準告示に対応した運行ダイヤの見直しと雇用環境の改善等が現在進行形で進められていることから、現況分析と関係者との調整を丁寧に実施しながら、取組を進めるもの。

## 施策③ 具体的な路線の再編

変更

### 施策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

JR 渋川駅及びJR 八木原駅周辺エリアにおいて、アクセス道路や駅前広場、駐車場の整備を進め、交通結節点としての機能強化を図る。

また、八木原駅周辺整備と合わせ、既存路線の八木原駅乗り入れによる公共交通の利便性向上を検討する。さらに、吉岡方面からのアクセス性向上に向けたバスネットワークの見直し等については、関係市町村との調整を進める。

### 施策③-2 観光面・生活面を踏まえた伊香保タウンバスの再編

市民と観光客の双方にとって、経路や停留所が分かりづらい状況を解消し、両者に分かりやすく、利便性の高い路線に再編する。具体的には、①バス停留所の統一化やターミナル機能の整理、②利用者に分かりやすい情報提供、③複数の観光地を周遊可能な「観光路線」と住民の生活に利便性の高い「生活路線」の明確化、を進める。

分類	対象路線	観光・生活路線の明確化に向けた再編の方向性
観光路線	伊香保タウンバス1号線 (伊香保温泉街の循環線)	経路短縮(見晴下～梨木東間)による路線の明確化
	伊香保タウンバス4号線 (水沢地区方面)	観光施設を周遊できる路線に再編し、観光利便性を向上
生活路線	伊香保タウンバス2号線 (中子・湯中子地区方面)	路線分割やデマンド化による利便性の向上
	伊香保タウンバス3号線 (伊香保温泉口方面)	伊香保～渋川駅間を結ぶ自主路線との乗り換え利便性を向上

### 施策③-3 通学・通院の利便性向上に向けた循環線の導入検討

市民アンケート調査において利用者の多かった病院やスーパーのほか、市南部・北部の生活拠点を経由し、通学や通院への利便性が高いルートを検討する。

### 施策③-4 地域内交通(デマンド方式)の試験運行

北橋地区内を運行する、利用者の少ない北町～小室～下箱田線をデマンド方式に転換し、利用者のニーズに合わせた地域内運行の実証実験を行う。令和4年3月までの実験期間において、アンケートや聞き取りにより利用実態を調査し、地域に応じた運行方法・運行エリア・乗降ポイントの設定等を検討する。

### 施策③-5 高崎駅新幹線最終便と連携した路線バスの運行

高崎駅に23時台に到着する新幹線では、鉄道による渋川駅へのアクセスが不可能なため、高崎駅新幹線最終便と連携した深夜帯の路線バスの導入を検討する。

## 変更前の施策スケジュール

No.	施策名	R03	R04	R05	R06	R07	R08～
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	検討		関係者協議			段階的に実施
③-2	観光面・生活面を踏まえた伊香保タウンバスの再編	検討		関係者協議		実施	
③-3	通学・通院の利便性向上に向けた循環線の導入検討	検討		関係者協議		実施	
③-4	地域内交通（デマンド方式）の試験運行	試験運行	展開検討	関係者協議			段階的に他地区へ展開
③-5	高崎駅新幹線最終便と連携した路線バスの運行	検討		関係者協議			実施

## 変更後の施策スケジュール

No.	施策名	R03	R04	R05	R06	R07	R08～
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	検討		関係者協議			実施
③-2	観光面・生活面を踏まえた伊香保タウンバスの再編	検討		関係者協議		段階的に実施	
③-3	通学・通院の利便性向上に向けた循環線の導入検討	検討		関係者協議		段階的に実施	
③-4	地域内交通（デマンド方式）の試験運行	試験運行	検討		関係者との協議調整		段階的に他地区へ展開
③-5	高崎駅新幹線最終便と連携した路線バスの運行	検討		関係者協議			実施

## ※変更のポイント

J R 渋川駅では、令和 3 年度に駅前バスロータリーほか改修工事、令和 4 年度の一般車乗降場ほか改修工事に引き続き、令和 5 年度はタクシー乗降場にシェルター（屋根）の整備を進めている。

J R 八木原駅の整備事業についても開発用地の確保を進めるとともに、J R 東日本と自由通路や駅舎の整備に関する基本協定を締結し、詳細設計業務に移行した。

コロナ禍を経て、現在輸送人員の大幅な減少や運転手の不足が顕著な状況である。

運転手不足や令和 6 年 4 月 1 日からの改正基準告示に対応した運行ダイヤの見直し等が現在進行形で進められているが、令和 5 年 1 2 月の J R 東日本のリリースのとおり、上越新幹線の終電時刻の繰り上げを含んだ鉄道のダイヤ改正も行われることから、現況分析と関係者との調整を丁寧に行いながら、取組を進める。

地域内交通としてのデマンド方式の導入については、北橘地区については、令和 3 年 2 月 1 日からの試験運行後、令和 4 年 4 月 1 日から本運行に移行し、小野上・子持地区でも令和 4 年 1 2 月 1 2 日から運行を開始している。



## (2) 基本方針2「公共交通の利用環境を充実させる」に基づく施策

公共交通の利用環境を整備し、利用者の利便性を高める。

- ・バス待ち環境や乗り継ぎ環境の向上を図る
- ・鉄道駅へのアクセス性の向上を図る
- ・バス利用のサービス水準を維持しながら、利便性の向上を図る

### 施策④ バス待ち環境の改善

継続

#### 施策④-1 バス停留所における待合環境の整備

乗降調査・アンケート調査の結果等から利用者の多いバス停留所を把握し、ベンチや屋根、風防設備等の設置により、利用しやすい待合環境の整備を検討する。加えて、主要なバス停留所等の交通拠点では、分かりやすい路線図や時刻表の整備を検討する。

#### 施策④-2 交通拠点における乗り継ぎ情報の提供

JR渋川駅を含む交通拠点では、よりスムーズに乗り継ぎが行えるよう、分かりやすい情報案内板の整備を検討する。

#### 施策④-3 交通拠点の機能強化「待ちたくなるバス停」

交通拠点には単なる待合所としてのベンチだけではなく、長い待ち時間でも飽きないような、「待ちたくなるバス停」として、カフェや休憩場の併設を検討する。交通拠点での集いが目的化することにより、高齢者の外出機会を増やして孤立化を防ぎ、健康増進も期待できる。

#### 施策スケジュール

No.	施策名	R03	R04	R05	R06	R07	R08～
④-1	バス停留所における待合環境の整備	実施計画の検討		段階的に実施			
④-2	交通拠点における乗り継ぎ情報の提供	実施計画の検討		段階的に実施			
④-3	交通拠点の機能強化 「待ちたくなるバス停」		実施計画の検討		関係者との協議調整		実施

## 施策⑤ 車両やバス停留所のバリアフリー化の推進

継続

### 施策⑤-1 低床車両の普及促進

地域内交通・路線バス・福祉バス等、あらゆる移動手段において低床車両（ノンステップバス）の普及促進を図る。また、各種移動手段の利用状況や高齢者の利便性を考慮しながら、よりコンパクトな車両の導入を検討する。

### 施策⑤-2 バス停留所のバリアフリー化

現在バリアフリー化が進んでいないバス停留所については、道路管理者等と協議を行い、歩道形状の変更・段差の解消を検討する。

### 施策スケジュール

No.	施策名	R03	R04	R05	R06	R07	R08～
⑤-1	低床車両の普及促進	実施計画の検討		段階的に実施			
⑤-2	バス停留所のバリアフリー化	実施計画の検討		段階的に実施			

## 施策⑥ 運賃体系・支払い方法の改善

変更

### 施策⑥-1 運賃体系の見直し

現状、市内の路線バスは区間制運賃制度を採用（一部では均一制）しているが、一般的には定額運賃（均一制・ゾーン制）が利用者にとって分かりやすく満足度が高い。そこで、利用者にとって分かりやすい運賃制度の採用を検討する。また、地域での暮らし方に焦点を当てた、地域ごとの料金設定を検討する。

### 施策⑥-2 交通系 I Cカードの導入

アンケート調査結果でも要望が多かった、運賃支払いがスムーズな I Cカードの導入を進める。また、I Cカード導入により利用状況を把握し、今後の交通施策に生かすためのデータを蓄積する。

### 施策スケジュール

No.	施策名	R03	R04	R05	R06	R07	R08～
⑥-1	運賃体系の見直し	実施計画の検討					
		関係者との協議調整					実施
⑥-2	交通系 I Cカードの導入に向けた検討	関係者との協議調整					
		段階的に実施					

### 変更後の施策スケジュール

No.	施策名	R03	R04	R05	R06	R07	R08～
⑥-1	運賃体系の見直し	実施計画の検討					
		関係者との協議調整・住民からの意見聴取					
							段階的に実施
⑥-2	交通系 I Cカードの導入	関係者との協議調整					
			段階的に実施				

### ※変更のポイント

コロナ禍後、各交通モードの運賃改定や運行ダイヤの見直し、運転手等の雇用環境の改善等が現在進行形で進められているほか、令和5年の地域交通法の改正により、運賃協議制度の導入や公聴会の実施等、協議運賃の進め方も大きく変わったことから、現況分析と関係者との調整に加え、住民からの意見聴取等を丁寧に実施しながら、見直しを進めるもの。

交通系 I Cカードの市内導入については、新型コロナウイルス感染対策として一斉に整備を進めたため、おおむね完了する。

### (3) 基本方針3「公共交通の利用促進を図る」に基づく施策

公共交通が持続可能なものとなるよう、利用を促進する。

- ・ターゲット（①高齢者、②通勤・通学者、③観光客）に応じた利用促進を行う
- ・地域内交通は地域で主体的に考え、多様な主体の連携によって、運行する仕組みを構築する

#### 施策⑦ 情報発信力の強化

継続

##### 施策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

市民向け、観光客向けそれぞれの目的に応じた分かりやすいマップを作成・配布することにより、利用促進を図る。また、バスだけでなくタクシーや鉄道等の時刻表・運賃、路線周辺施設の情報、公共交通の利用方法を掲載した総合時刻表を作成することにより、さらなる促進を図る。

##### 施策⑦-2 渋川駅における分かりやすい案内板の作成

交通拠点であるJR渋川駅では、大まかな行先と停留所が対応した案内板が設置されているものの、初めて見る利用者には分かりにくい。そこで、市全体のマップや観光名所等を明記した分かりやすい案内板への更新を検討する。

##### 施策⑦-3 観光路線における情報発信力の強化

観光客が主な利用客となる路線においては、バス停留所において近隣の観光案内や乗り継ぎ情報等を発信するよう整備を進める。

#### 施策スケジュール

No.	施策名	R03	R04	R05	R06	R07	R08～
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	検討	実施	必要に応じて更新			
⑦-2	渋川駅における分かりやすい案内板の作成	実施計画の検討		実施			
⑦-3	観光路線における情報発信力の強化	実施計画の検討		関係者協議	実施		

**施策⑧-1 企画乗車券の検討**

市内イベント開催時に利用できるイベント乗車券や、市内商業施設と連携した割引券・買物券、温泉利用客が利用可能な温泉乗車券等、交通事業者・観光事業者と連携して企画乗車券を検討し、路線バスやタクシーの利用促進を図る。例えば、公共交通の活性化及び観光地・沿線施設の活性化を目的として、バス乗車券や施設利用券をセットにした企画乗車券を関係事業者と協議し、開発を行う。

**施策⑧-2 公共交通の乗り方教室の実施**

平成 30 年度まで継続して実施してきた公共交通の乗り方教室を充実させ、利用促進に向けて改善を図る。また、公共交通とともにある生活が具体的にイメージできるよう、地域ごとに提案を行う。

**施策スケジュール**

No.	施策名	R03	R04	R05	R06	R07	R08~	
⑧-1	企画乗車券の検討	実施計画の検討						
		関係者との協議調整						
		実施						
⑧-2	公共交通の乗り方教室の実施	検討						
		実施						

**施策⑨-1 意見交換・議論の場の構築**

今後の地域公共交通に関する課題解決に向けては、あらゆる主体からの協力と、まちづくり・観光振興との一体性の確保が重要となる。そこで、行政機関や交通事業者だけではなく、各主体間の意見交換ができる場を形成し、継続的に課題の共有と解決に向け、「みんなで育む」動きを促す。

**施策⑨-2 専用ホームページの開設と可視化の検討**

「みんなで育む」ことを発信するために、本計画の達成状況やバスの利用状況、満足度調査状況、利用者からいただいた意見等を市のホームページにて公開し、見直しや改善内容が共有できるようにする。これにより、市民に対して自分事としての意識を啓発する。特に、公共交通に対して「みんなで育む」ことを意識した公共交通ポータルサイトの構築を目指す。

**施策⑨-3 高齢者免許返納にメリットのある施策の検討**

高齢の免許返納者に対しては、今後の返納率向上を目指して、返納時から永続的に活用できるメリットを打ち出す。

**施策⑨-4 利用促進イベントの実施**

バスの乗車体験等のイベントの実施、市民の年齢や居住地区を絞って乗車無料日を設定する等により、路線バス、タクシー、鉄道のいずれについても利用の促進を図る。また、公共交通単独イベントだけではなく、市内で開催されるあらゆるイベントやお祭りで公共交通に関するブースを出展し、継続的に広報活動を実施する。

**施策⑨-5 ターゲットに応じた利用促進キャンペーンの実施**

対象を高齢者、通勤・通学者、観光客等に応じた利用促進プログラムを検討する。

**施策スケジュール**

No.	施策名	R03	R04	R05	R06	R07	R08～
⑨-1	意見交換・議論の場の構築	検討	実施				
⑨-2	専用ホームページの開設と可視化の検討	検討	実施				
⑨-3	高齢者免許返納にメリットのある施策の検討	検討	実施				
⑨-4	利用促進イベントの実施	計画の検討	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	計画の検討	実施				

## (4) 地域公共交通確保維持事業の活用

新規

国の「地域公共交通確保維持事業」を活用し、次の路線の運行の確保・維持を図る。

なお、同事業の補助系統の地域の公共交通における位置付けと役割、同事業の必要性、補助系統に係る事業及び実施主体について、以下の表や図により整理・記載する。

### 位置付け等

位置付け	系統	役割	確保・維持策
広域幹線	J R上越線 J R吾妻線	都市拠点から市外への広域交通を担う。	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準の確保を目指す
支線	乗合バス <b>赤系統</b> 「 <b>渋川駅～渋川医療センター線</b> 」	J R渋川駅を発着地とした、医療拠点への移動手段であり、市内バス路線及び地域間幹線系統、 <b>青系統</b> と接続する。	地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)を活用し、持続可能な運行を目指す
支線	乗合バス(区域運行) <b>青系統</b> 「小野上・子持地区予約型バス」	小野上・子持地区を運行し、軸となる幹線や地域拠点、市内バス路線、 <b>赤系統</b> に接続する。	地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)を活用し、持続可能な運行を目指す

系統名	起点	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
<b>赤系統</b>	J R渋川駅	渋川医療センター	4条乗合	路線定期運行	渋川市(運行は交通事業者へ委託)	フィーダー補助
<b>青系統</b>	小野上・子持地区内		4条乗合	区域運行	渋川市(運行は交通事業者へ委託)	フィーダー補助 (将来的な車両購入費補助の活用を見込む)

### 上記の位置付け等を踏まえた地域公共交通確保維持事業の必要性

・**赤系統**の「渋川駅～渋川医療センター線」は、本市の最も重要な交通拠点である「J R渋川駅」と、医療サービスの重要施設である「渋川医療センター」を結ぶ近距離の路線である。

J R渋川駅を発着する市内バス路線及び地域間幹線系統のバス路線と「渋川医療センター」とを接続させるほか、**青系統**とも乗り継ぐことが可能であり、公共交通ネットワークを構築する上で重要な役割を担っている。

一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。

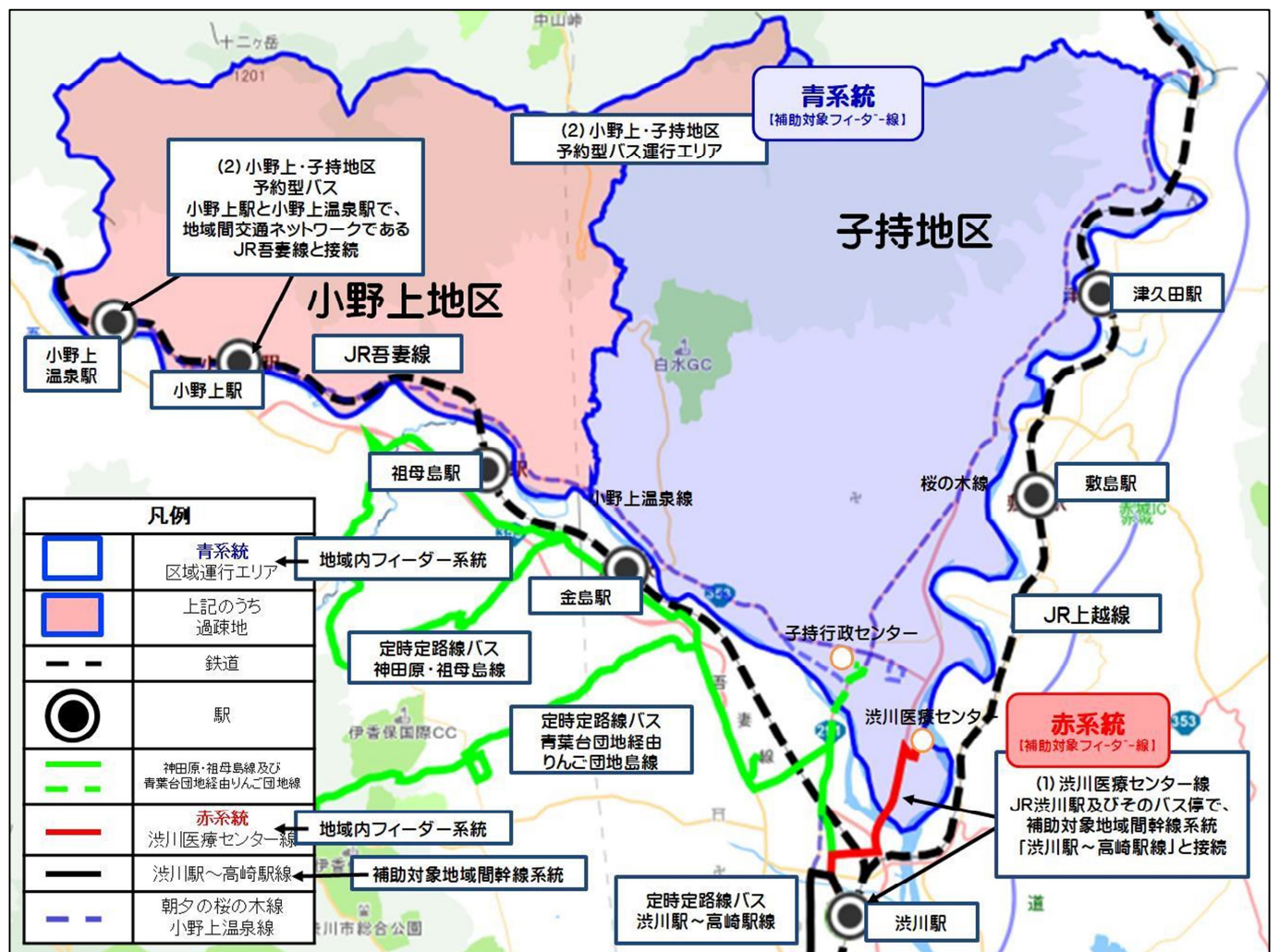
・**青系統**の「小野上・子持地区予約型バス」は、過疎地を含む小野上・子持地区において、地域間交通ネットワークである「J R吾妻線」と接続する区域運行である。

同地区には商業施設や医療機関がエリア南東部に集中しているが、そこに直接アクセスできるバスが無い状態であったため、この両地域を運行している定時定路線「小野上温泉線」及び「桜

の木線」を、通勤・通学時間帯を除いた日中に両地域全域を運行する地域内交通として転換を図り、住民の利便性を向上させるとともに、利用者の確保により地域公共交通の確保・維持を図ることができる。

一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。

### 地図上での整理



※本市交通計画の計画区域である「渋川市域全体」では、公共交通ネットワークが、JR上越線、JR吾妻線、民間バス事業者が運行する路線バス（自主運行路線5路線）及び市が委託し運行する路線バス（18路線と2区域）、タクシー等によって構成されているが、補助系統の内容が明確になるよう、上の図では小野上・子持地区を中心とした表記とする。



## (5) MaaS(※1)やGX、DX、自動運転等先進技術の研究・実証

新規

公共交通を含むモビリティの分野においては、「CASE(※2)」と称される「コネクテッド」、「自動化」、「シェアリング&サービス」、「電動化」の技術革新が進み、100年に一度のモビリティ革命と言われる時代にあると言われる。現在進行中のこの技術革新は、広範な社会的課題の解決策として期待されるが、本市においても、運転手をはじめとした人手不足の解消等による公共交通の持続可能性及び生産性の向上、並びにサービス水準の高度化や付加価値化に資することが見込まれ、国や県との連携を通じ、効果的に市域へ展開することも可能なことから、様々な先進技術に関する研究や実証を順次進めていく。

※1 Mobility as a Service の略。地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外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、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるもの。

※2 C (Connected : コネクテッド)、A (Autonomous : 自動運転)、S (Shared & Service : シェアリング/サービス)、E (Electric : 電動化) の頭文字をとった造語で、自動車の今後の技術革新を表すもの。

地域公共交通の「リ・デザイン」とは 国土交通省

○ローカル鉄道・路線バスなどの地域公共交通は、地域の社会経済活動に不可欠な基盤。人口減少や少子化、マイカー利用の普及やライフスタイルの変化等による長期的な需要減により、引き続き、多くの事業者が厳しい状況。加えて、新型コロナウイルスの影響により、一気に10年以上時間が進んだとの見方もあるほど深刻な状況。

○こうした需要の減少は、交通事業者の経営努力のみでは避けられないものであるため、自動運転やMaaSなどデジタル技術を実装する「交通DX」、車両電動化や再生エネルギー地産地消な「交通GX」、①官民共創、②交通事業者間共創、③都分野共創の「3つの共創」すなわち、地域の関係者の連携と協働を通じて、利便性・持続可能性・生産性を高め、地域公共交通の「リ・デザイン」(再構築)を進める。

○これにより、『デジタル田園都市国家構想』及びこれを具体化する「地域生活圏の構築」の実現と、社会課題の解決を経済成長のエンジンとする『新しい資本主義』の実現を目指す。

**交通DX**  
**自動運転** 地方公共団体が地域づくりの一環として行うバスサービスにおいて、実証実験を実施  
**MaaS** 交通事業者等の連携高度化を後押しするデータ連携基盤の提供化・構築・普及を推進

**交通GX**  
**交通のコスト削減・地域のCN化** 車両電動化と効率的な運行管理・エネルギー・メンテナンス等の導入を一体的に推進

**3つの共創**  
**官民の共創** 一定の力によって、地域でサービス水準を決定し、事業者が持続可能な経営を遂行して民間路線運行  
**交通事業者間共創** 複数の交通事業者が共同経営を行うことにより、地域交通に、様々な都分野の強みを越えた事業連携を実現  
**他分野を含めた共創** 地域交通に、様々な都分野の強みを越えた事業連携を実現

官民共創	交通事業者間共創	他分野を含めた共創
自治体	バス事業者	民間企業
民間企業	バス事業者	自治体
民間企業	バス事業者	民間企業
民間企業	バス事業者	民間企業

左：国土交通省ホームページより  
下：「群馬県交通まちづくり戦略」より

### 【基本方針2】 DX※・新技術導入による公共交通サービスの効率化・高度化

DX※・新技術導入による MaaS※や自動運転等の新たな交通サービスの導入と EBPM※による地域公共交通の再編・効率化などにより、公共交通サービス効率化と高度化を目指します。

#### 施策4 DX※の推進による公共交通サービスの効率化・高度化

- 施策 4-1：都市 OS による都市データのオープン化と利活用検討
- 施策 4-2：MaaS※の導入・普及
- 施策 4-3：EBPM※による地域公共交通網の再編・効率化
- 施策 4-4：公共交通のオープンデータ※の活用によるサービスの高度化
- 施策 4-5：ICT※技術の導入によるまちなかウォークラブル※の高度化

#### 施策5 自動運転等の先進技術や新たなモビリティの社会実装による課題解決

- 施策 5-1：自動運転技術の社会実装による課題解決（路線バスの自動運転）
- 施策 5-2：新たなモビリティの社会実装による課題解決（自動運転に応じた段階的まちなづくり及び地域内交通シェアリングサービスの検討）



MaaS※のイメージ

## 第6章 計画の目標（地域交通法第5条第2項第3号関係）

### （1）基本目標の設定

承継

本計画が定める公共交通の将来像を実現するため、数値目標を設定し、引き続き進行管理を行う。

数値目標の設定にあたっては、基本方針に基づく本計画の推進状況を評価・モニタリングするための「基本目標」、そして本市の公共交通の経営状況を可視化するための「標準指標」の2種類の指標を設定する。

基本目標は、基本方針を実現するための各施策の推進によって得られる成果指標とし、目標値を据え置く。

#### 基本方針

##### 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、地域の移動手段を確保する。

- ・ 鉄道や路線バスを幹線軸として拠点間をつなぐ
- ・ 既存の路線バス等を見直し、幹線軸と地域内交通に分類・整理する
- ・ 様々な移動手段の総動員により地域内交通を確保する

##### 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る。

- ・ バス待ち環境や乗り継ぎ環境の向上を図る
- ・ 鉄道駅へのアクセス性の向上を図る
- ・ バス利用のサービス水準を維持しながら、利便性の向上を図る

##### 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、利用を促進する。

- ・ ターゲット（①高齢者、②通勤・通学者、③観光客）に応じた利用促進を行う
- ・ 地域内交通は地域で主体的に考え、多様な主体の連携によって、運行する仕組みを構築する

#### 基本目標

##### 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 (R1)	目標値 (R7)
29.0 %	0 %

（バス停留所から300m及び鉄道駅から500mの範囲外を公共交通不便地域と設定し、地図上で、範囲の人口を集計し、算出）

##### 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証返納割合

現状値 (R1)	目標値 (R7)
2.4 %	5.0 %

（渋川警察署の統計データより）

##### 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 (R1)	目標値 (R7)
12.1 %	30.0 %

（市民意識調査により計測）

## (2) 標準指標の設定

変更

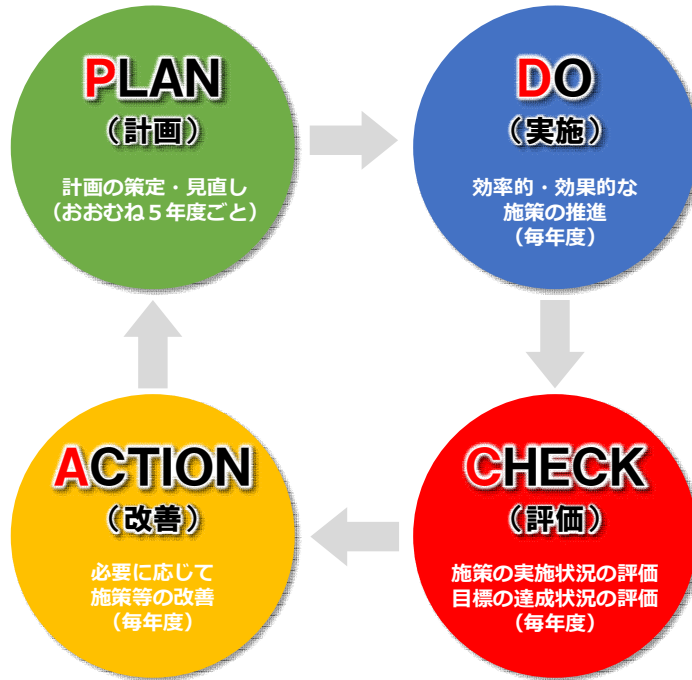
基本方針に対応した基本目標の達成に加え、地域公共交通の経営状況を可視化するために、以下3つの「標準指標」を設定し、目標値を再設定する。

標準指標 1	地域旅客サービスの利用者数（市町村乗合バス）
現状値と目標値	現状値：198,814人（令和元年度実績）、149,632人（令和4年度実績） 目標値：212,000人 ⇒ <u>150,000人（令和7年度目標）</u>
目標値の根拠	当初より第2次渋川市総合計画における目標値との整合を図っているが、後期計画の策定に伴い、新たな指標値を設定したため、改めて整合させた。 なお、現状、少子化による学生の減少や交通手段におけるマイカー利用の増加といった従前の傾向に加え、コロナ禍における人々の意識の変化により、交通需要がコロナ前の水準に完全には戻らないと予見されていること、また自動車運転者の働き方改革への対応が必要なことを踏まえ、「輸送人員を着実に回復軌道へ乗せ、これを維持すること」を令和7年度までの目標とする。
データの取得方法	バス事業者の有する乗降データを用いて計測

標準指標 2	地域旅客サービス事業の収支率（市町村乗合バスの収支率）
現状値と目標値	現状値：23.3%（令和元年度実績）、14.1%（令和4年度実績） 目標値：24.8% ⇒ <u>15.6%（令和7年度目標）</u>
目標値の根拠	標準指標1の「地域旅客サービスの利用者数」の設定の背景や、全国的な人件費や燃料費の高騰といった社会情勢、直近の実績値を勘案し、令和3年3月の策定時に目標とした「1.5%」の収支率の改善を現時点からの2年間で達成し、「輸送人員の着実な回復と維持」を定量的にも目指す。
データの取得方法	バス事業者から提出される損益計算書より

標準指標 3	公的資金投入額（市町村乗合バスに係る年間運行費補助額）
現状値と目標値	現状値：158,401千円（令和元年度実績）、196,299千円（令和4年度実績） 目標値：155,279千円 ⇒ <u>193,177千円（令和7年度目標）</u>
目標値の根拠	標準指標1の「利用者数」や標準指標2の「収支率」の増加による運賃収入の確保、直近の実績値といった要素を勘案し、令和3年3月の策定時に目標とした「3,122千円」の健全化を現時点からの2年間で達成し、「輸送人員の着実な回復と維持」を定量的にも目指す。
データの取得方法	各年度一般会計決算より

本計画では、引き続きP D C Aサイクルにより、施策の実施状況及び目標値の達成状況を毎年度評価し、必要に応じて、改善を図りながら、効率的・効果的に施策を推進していくが、地域公共確保維持事業との連動性を高めるため、評価の実施スケジュールの改善を行う。



【変更前】

事業評価スケジュール				
令和3 (2021) 年度	令和4 (2022) 年度	令和5 (2023) 年度	令和6 (2024) 年度	令和7 (2025) 年度
事業実施 ↳ 評価 → 改善	事業実施 ↳ 評価 → 改善	事業実施 ↳ 評価 → 改善	事業実施 ↳ 評価 → 改善	事業実施 ↳ 評価 → 改善 ↓ 計画の見直し

【変更後】

