



澁川市 地域公共交通計画

あいさつ

渋川市は、日本、そして群馬県のほぼ中央部に位置する「日本のまんなかへそのまち」であり、古くから交通の要衝として栄えてきました。

市内には、今年7月に開通100周年を迎えるJR上越線と吾妻線の2路線が通っており、県内最大の8駅を有しています。

また、関越自動車道と国道17号、東西に国道353号が通り、関越自動車道には渋川伊香保ICと赤城ICがあります。近年は上信自動車道の整備も進み、吾妻方面へのアクセス性も向上しました。



このような交通網を背景に、本市では交通事業者の皆様とともに、県内でも高い水準の公共交通サービスを維持してまいりました。しかし、自家用車の普及や人口減少等の影響により、公共交通の利用者は年々減少しており、運営の厳しさは増し、昨年から続く新型コロナウイルス感染症の拡大はこの状況に追い打ちをかけています。

交通業界の苦境が続く一方で、高齢者の運転免許の返納が年々増加しており、受け皿としての移動手段の確保は、本市の喫緊の課題であるとともに、全国的にも大きな社会問題となっています。このような国内の情勢を受け、令和2年11月には「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」を改正する法律が施行されました。

今日の地方自治体には、地域の多様な輸送資源やバス、タクシー等の公共交通機関をフル活用すること、また持続可能な運送サービスを確保することが強く求められております。このたび策定しました「渋川市地域公共交通計画」は、本市の中心拠点である鉄道駅の整備事業や、市内の主要な拠点を結ぶバス路線のサービスレベルの維持・確保策を図るとともに、既存のバス路線の再編や地域内交通の導入により、すべての市民に対し、必要な移動手段を確保することを目指しています。

引き続き、利用者や交通事業者の皆様にご意見を伺いながら、スピード感をもってそれぞれの施策を進め、「水と緑といで湯のまち 渋川市」にふさわしい、新たな公共交通体系を構築し、誰もが生き生きとした人生を送ることができる共生社会を実現していきたいと思っております。

結びに、2ヶ年にかけて計画の策定にご尽力を賜りました渋川市地域公共交通再生協議会の委員の皆様、また各種アンケート調査等にご協力くださいました市民の皆様にご心から感謝を申し上げ、本計画策定にあたってのあいさつとさせていただきます。

令和3年3月

渋川市長 高木 勉

目次

第1章	はじめに	1
1.1	計画策定の背景と目的	2
1.2	計画の区域	2
1.3	計画の期間	2
第2章	上位計画及び分野別計画の整理及び把握	3
2.1	各計画の整理方針	4
2.2	本計画の位置づけ	4
2.3	各計画における公共交通に関する主な施策	5
第3章	本市を取り巻く社会情勢等	7
3.1	人口動態	8
3.2	市民の移動実態	11
3.3	高齢者に関する動向	13
3.4	高齢者の移動支援に係る事業	20
3.5	公共交通に係る本市の財政状況	28
3.6	公共交通不便地域	30
第4章	市民の意向	31
4.1	市民アンケート調査	32
4.2	路線バス利用者アンケート調査	38
4.3	鉄道利用者アンケート調査	41
第5章	渋川市の公共交通の現状と課題整理	45
5.1	公共交通の現状	46
5.2	本市の通学バスの現状	55
5.3	その他の移動資源の現状	56
5.4	地区ごとの特徴と課題	62
5.5	路線ごとの特徴と課題	65
第6章	基本的な方向性の検討	71
6.1	現状分析と課題整理	72
6.2	課題を踏まえた本市の目指すべき基本的な方向性	76

第7章 基本構想	77
7.1 公共交通の果たすべき役割	78
7.2 公共交通の将来像.....	79
7.3 将来の公共交通体系イメージ	80
7.4 基本方針の設定	82
第8章 具体的な施策	83
8.1 施策体系	84
8.2 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	86
8.3 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	95
8.4 基本方針3「公共交通の利用促進を図る」に基づく施策	99
第9章 計画の推進	105
9.1 基本目標の設定	106
9.2 標準指標の設定	107
9.3 計画の達成状況の評価	108
参考資料	109
1. 渋川市地域公共交通再生協議会 設置要綱	110
2. 渋川市地域公共交通再生協議会 委員名簿	112
3. 渋川市地域公共交通計画 策定の経過	113
4. 各種アンケート実施概要	114

第 1 章

はじめに

1.1 計画策定の背景と目的

地域の暮らしと産業を支え、活力ある地域の振興を図る上で「移動」は不可欠であるが、人口減少や少子高齢化、モータリゼーションの進展により、公共交通を取り巻く環境は厳しさを増している。また、地域における移動手段の維持・改善は交通分野の課題解決にとどまらず、まちづくり、観光振興、福祉等、様々な分野で大きな効果をもたらすものとなっている。本市においても地域公共交通の確保は地域社会全体の価値の向上に直結することから、持続可能な公共交通の形成に取り組む必要がある。

これらの背景を踏まえ、本計画は、本市における公共交通の利便性と効率性の向上を図り、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ことを目的とする。

1.2 計画の区域

本計画の区域は、渋川市域全体とする。

1.3 計画の期間

本計画の期間は、令和3（2021）年度から令和7（2025）年度までの5年間とする。

第2章

上位計画及び分野別計画の 整理及び把握

2.1 各計画の整理方針

上位計画である渋川市総合計画、各種分野別計画（渋川市都市計画マスタープラン、渋川市環境基本計画、渋川市交通安全計画、渋川市地域福祉計画、渋川市中心市街地活性化プラン、渋川市観光基本計画等）について、交通政策に関連する内容を抽出・整理した。

2.2 本計画の位置づけ

本計画は、「やすらぎとふれあいに満ちた“ほっと”なまち」を将来像に掲げる「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。

また、本市の都市計画の基礎となる「渋川市都市計画マスタープラン（平成24年12月～令和9年12月）」や、本計画と一体となってまちづくりを進める「渋川市立地適正化計画（策定中）」と整合を図り、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ものである。

推進にあたっては、平成29年度に群馬県が策定した「群馬県交通まちづくり戦略」が掲げる『「自動車以外の移動手段」も選択できる社会をつくる』の実現を視野に入れ、関係機関等と一体となって取り組むものとする。

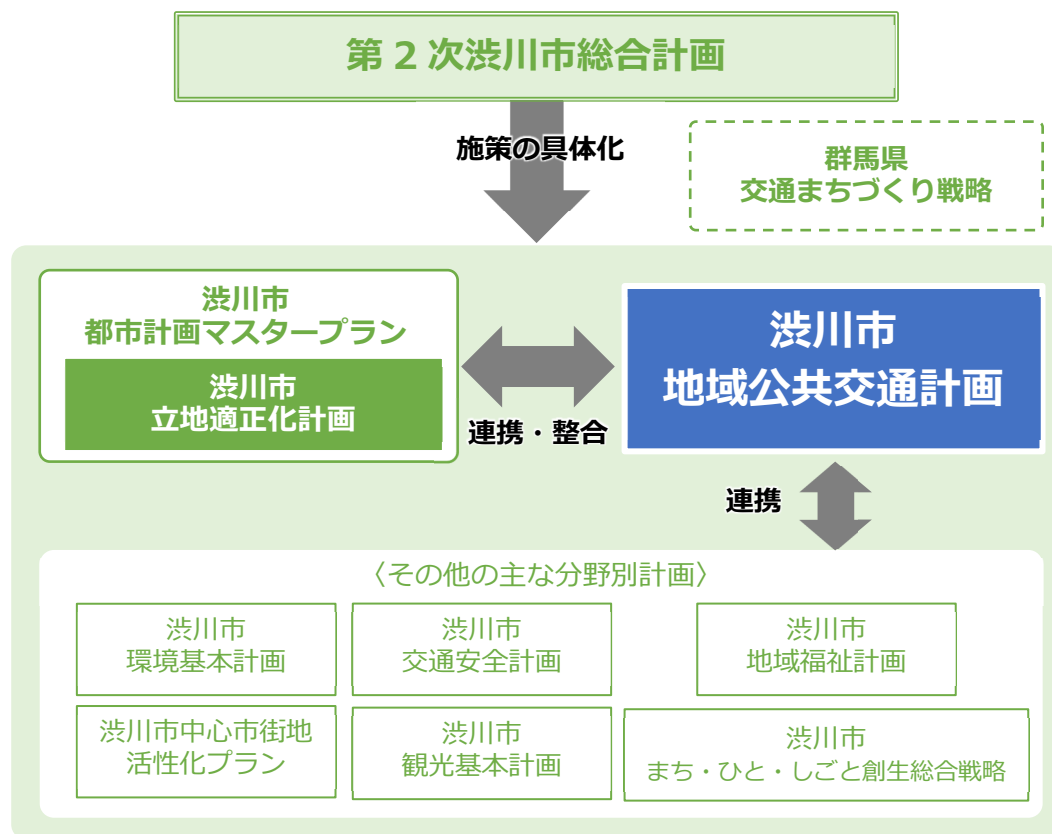


図 2-1 各計画との関係図

2.3 各計画における公共交通に関する主な施策

公共交通に関する施策は、市の分野別計画に位置づけられ、観光・商業の振興、環境への配慮、健康・福祉の増進等多様な観点から役割が求められている。各計画における主な施策は以下のとおりである。

表 2-1 各計画における公共交通に関する主な施策(1)

	計画名	公共交通に関する主な施策
上位計画	第2次渋川市総合計画	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道利便性の向上 ・バス路線の充実 ・交通機関などとの連携強化
分野別計画等	第2期渋川市 まち・ひと・しごと創生総合戦略	<ul style="list-style-type: none"> ・駅周辺整備を推進し、利便性向上を図る ・需要を踏まえたバス路線や車両補助等を行い、バスの利便性向上を図る
	渋川市都市計画マスタープラン	<ul style="list-style-type: none"> ・渋川市役所周辺・JR渋川駅周辺では、駅西側は整備済みの街区を活用するなどの市街地の再生を行い、駅東側は民間投資誘発効果の高い都市基盤の必要な整備を行う ・JR八木原駅周辺では、適切な土地利用規制と併せて都市基盤の必要な整備を行う ・JR渋川駅周辺は、周辺環境との調和や来訪者の滞在性・回遊性が考慮され、まちの特徴を活かした賑わいと交流を生む都市景観を形成する ・鉄道は、JR渋川駅やJR八木原駅などの主要な交通結節点の必要な整備を行う ・バスは、地域の特性に応じた円滑な移動手段の確保、鉄道との接続性の向上、バス待ち環境の改善を行う
	渋川市立地適正化計画 (策定中)	<ul style="list-style-type: none"> ・ライフスタイルに合わせたおでかけ環境の整ったまちを目指し、以下のとおり基本的な方向性を掲げる <ul style="list-style-type: none"> ┌ 地域の特性に応じた円滑な移動手段の確保 ├ 交通移動サービスの維持・向上 └ 交通結節点の利便性の向上
	第2次渋川市環境基本計画	<ul style="list-style-type: none"> ・省エネルギー型ライフスタイルの普及 ・公共交通の活用 ・自転車の活用 ・次世代モビリティの活用
	渋川市交通安全計画	<ul style="list-style-type: none"> ・バス路線網の維持及び整備

表 2-2 各計画における公共交通に関する主な施策(2)

	計画名	公共交通に関する主な施策
分野別 計画等	渋川市地域福祉計画	<ul style="list-style-type: none"> ・地域特性に応じた公共交通ネットワークの構築 ・移動・外出に関する情報提供の充実
	第5期渋川市障害者計画及び 第6期渋川市障害福祉計画	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通施設のバリアフリー化 ・公共交通機関等の移動手段の確保
	渋川市高齢者福祉計画	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者運転免許証返納支援事業 ・公共交通の充実 ・路線バスのバリアフリー化 ・高齢者等の移動支援（福祉有償運送）
	第3期渋川市健康増進計画 「健康プランしぶかわ21」	<ul style="list-style-type: none"> ・健康を支えるための社会環境の整備
	第2次渋川市中心市街地 活性化プラン	<ul style="list-style-type: none"> ・まちなか居住の推進 ・パークアンドライド機能の充実
	渋川市地域防災計画	<ul style="list-style-type: none"> ・大規模災害時の交通対策・緊急輸送
	第2次渋川市観光基本計画	<ul style="list-style-type: none"> ・観光資源間のアクセス網整備や、公共交通機関・タクシー利用による市内観光の利便性の向上を推進する ・伊香保温泉の玄関口である渋川駅や周辺的环境整備を行い、観光客だけでなく市民に対する余暇空間を提供し、鉄道の利用促進や駅を中心とした賑わいを創出する

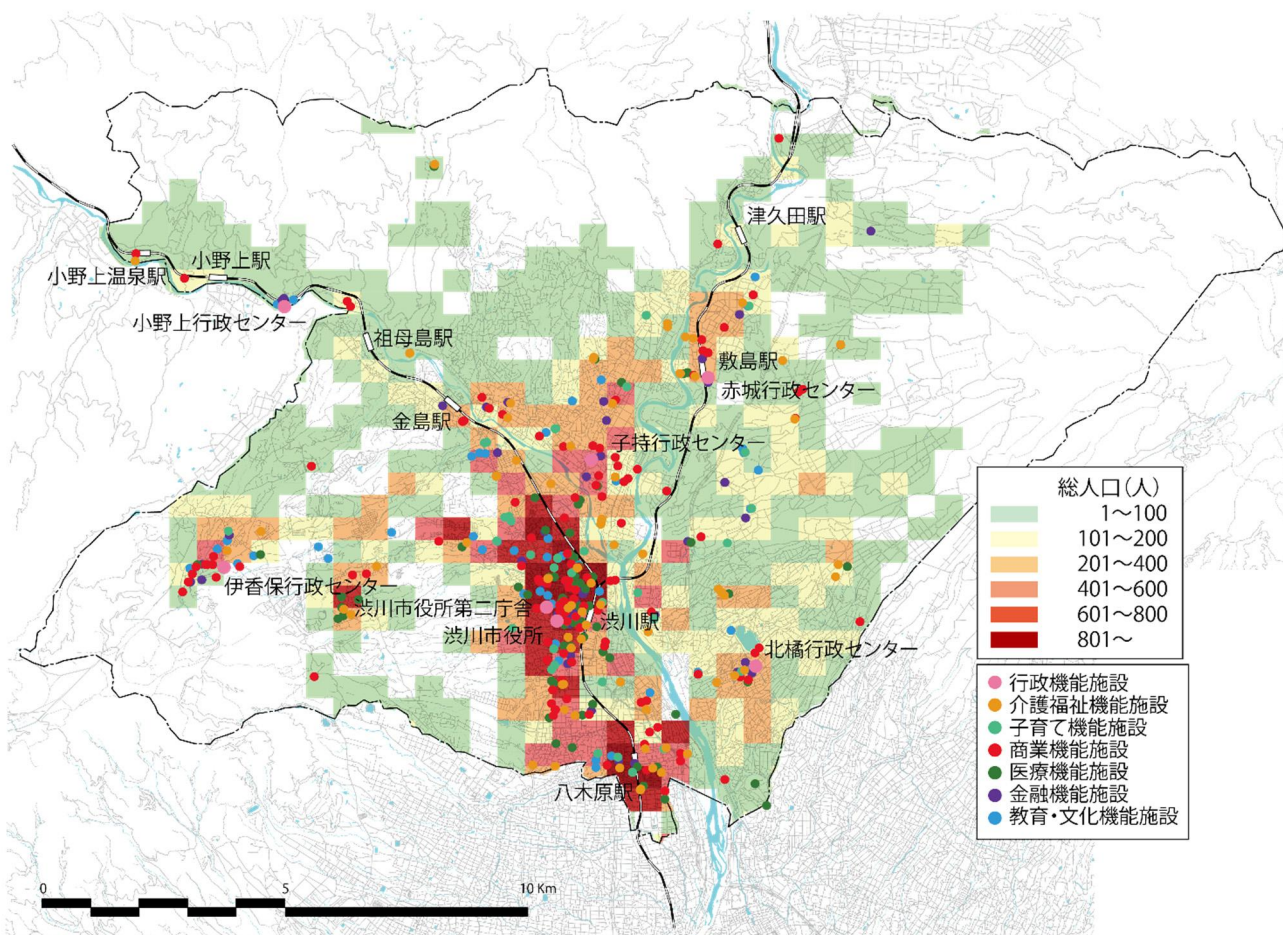
第3章

本市を取り巻く社会情勢等

3.1 人口動態

(1) 人口分布の現状

本市の人口分布を 500mメッシュで表すと、人口が多いのは J R 渋川駅西側の南北に伸びた地域で、特に北西方面に人口が密集している。また、J R 八木原駅周辺の地域にも人口が密集している。

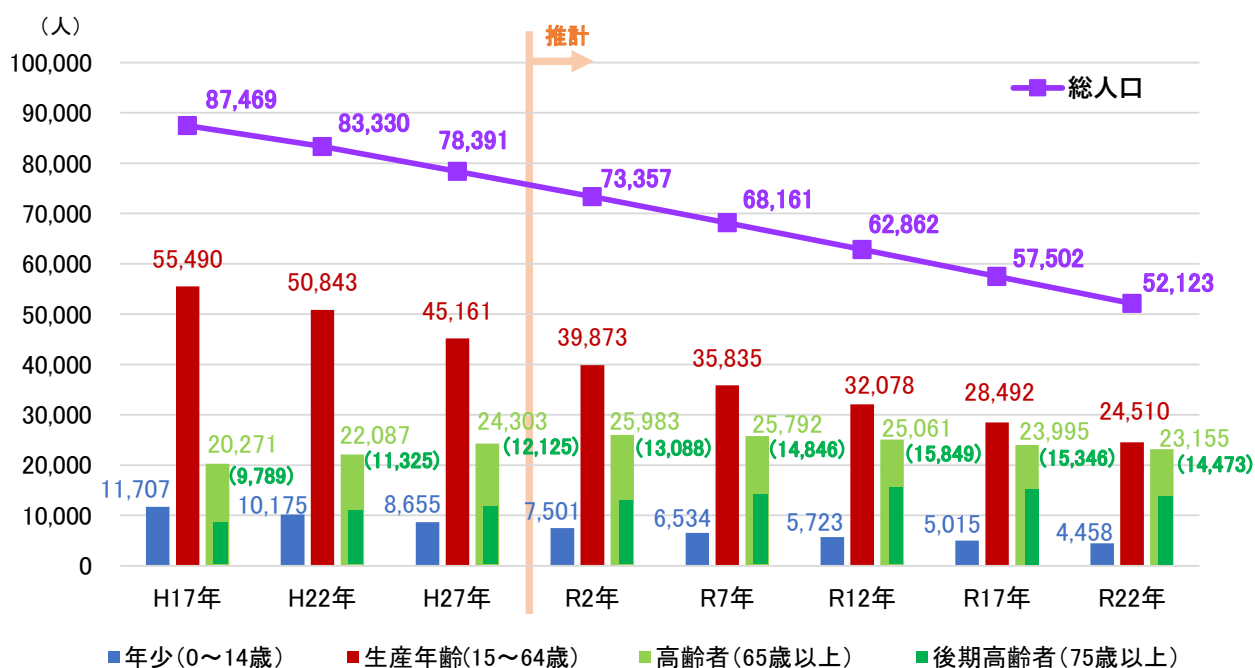


出典:平成 27 年国勢調査

図 3-1 人口分布図

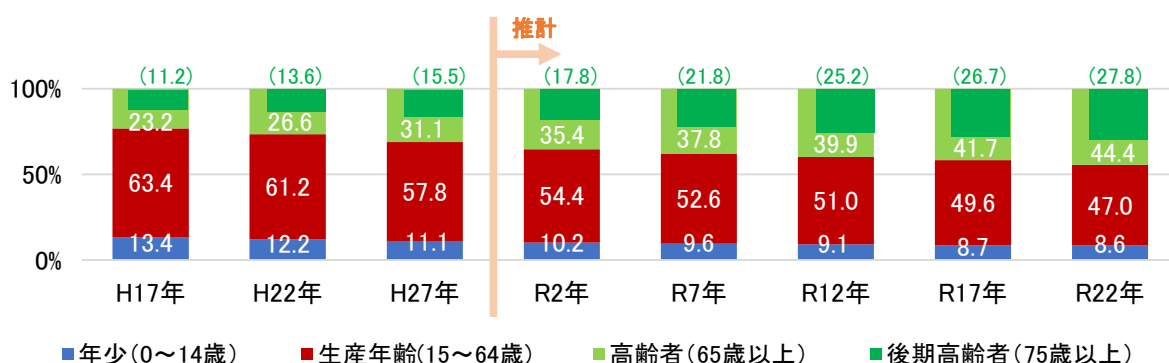
(2) 人口の推移と将来推計

本市の人口の推移及び将来推計を見ると、図3-2のとおり、今後20年ほどで約2万1,000人の減少が見込まれる。令和22年(2040年)の年齢構成別人口では年少人口(0~14歳)が4,458人(構成比8.6%)、生産年齢人口(15~64歳)が24,510人(構成比47.0%)、高齢者人口(65歳以上)が23,155人(構成比44.4%)となり、令和2年(2020年)と比べると年少人口は3,043人の減少、生産年齢人口は15,363人の減少、高齢者人口は2,828人減少する見込みである。これまで増加してきた高齢者人口は令和2年(2020年)頃をピークに減少していくが、75歳以上の後期高齢者の占める割合は年々増加していくことが見込まれる。



出典：平成27年国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所将来推計人口(出生中位、死亡中位推定)
 ※総数には年齢不詳の人口も含むため、年齢構成別人口の合計値とは一致しない

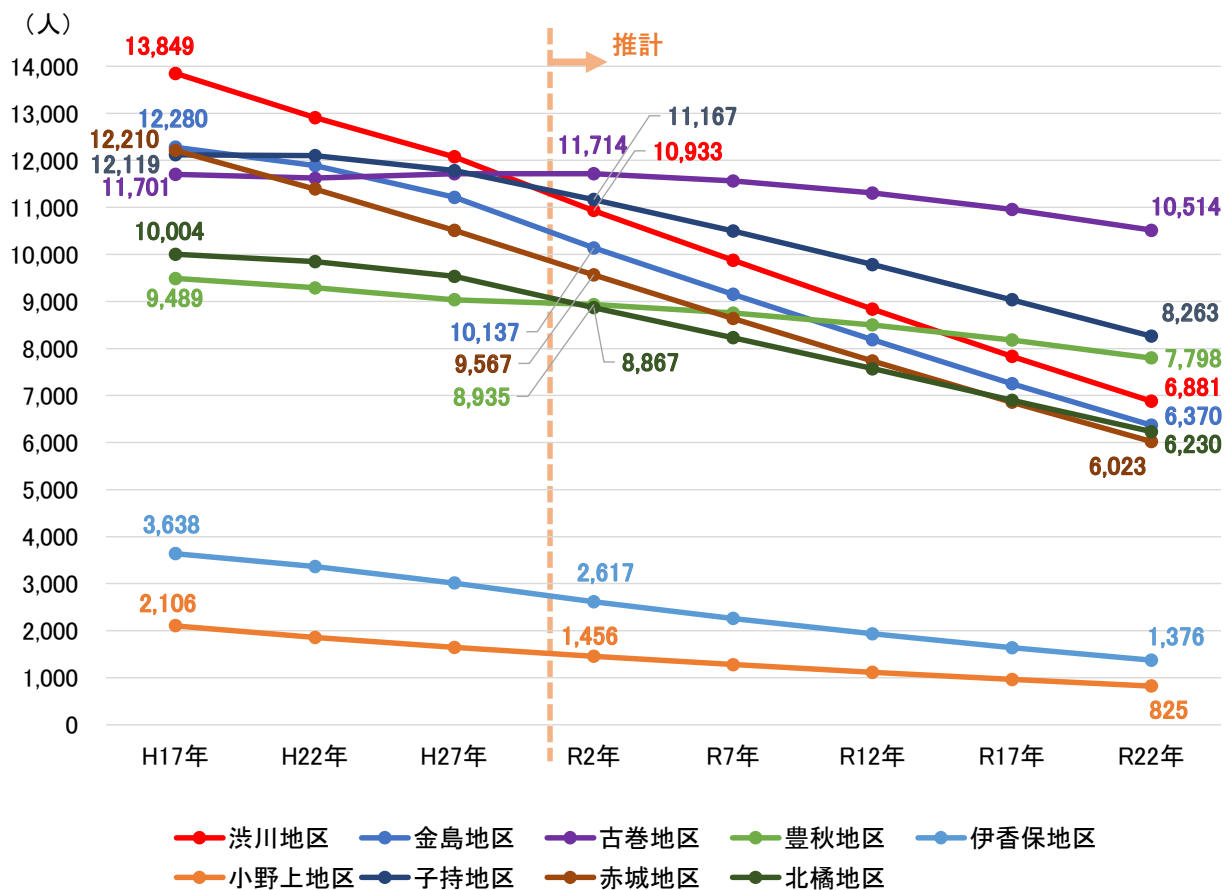
図3-2 総人口及び年齢構成別人口の推移と将来推計



出典：平成27年国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所将来推計人口(出生中位、死亡中位推定)

図3-3 年齢別人口の構成比

本市の地区別人口の将来推計を見ると、どの地区も減少する見込みだが、渋川地区、赤城地区の減少幅が大きく、古巻地区、豊秋地区の減少幅が小さいことが分かる。なお、地区別人口の推計は住民基本台帳地区別人口を基礎データとして使用しているため、図 3-2 及び 3-3 の推計値とは異なる。



推計の考え方:住民基本台帳の地区別人口をベースに国立社会保障・人口問題研究所の将来推計の増減率を踏まえて地区別将来人口を推計

図 3-4 地区別人口の推移と将来推計

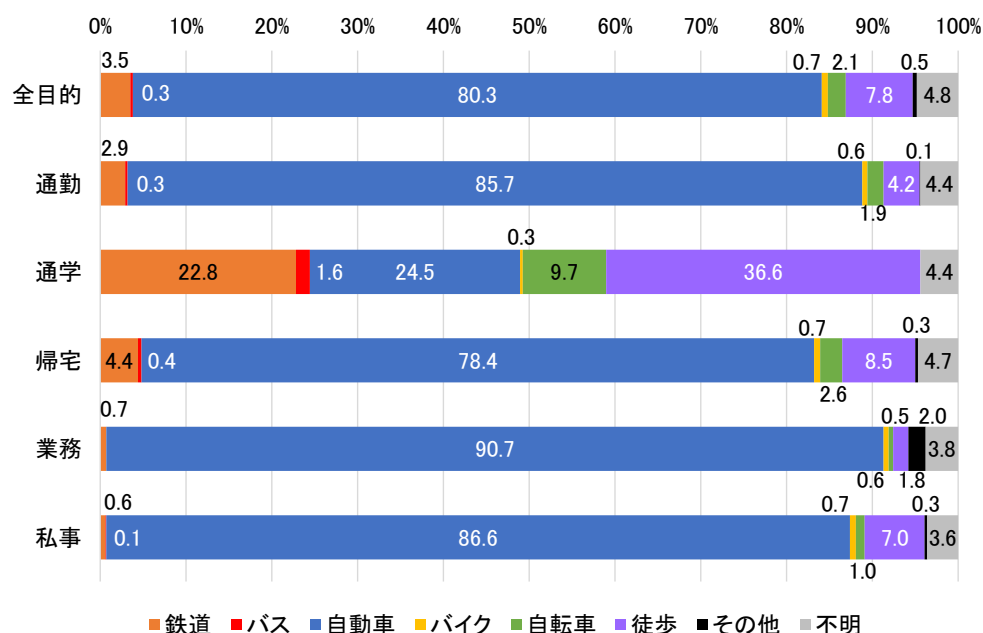
3.2 市民の移動実態

(1) 交通手段と移動状況

平成 27、28 年に行われた群馬県パーソントリップ調査を用いて、市民の移動実態を分析する。本節では、調査結果から得られた交通手段分担率（代表交通手段^{※1}別のトリップ数^{※2}の全交通手段の数に占める割合）及び地域間移動の状況から、市民の移動実態を把握する。

全目的で自動車の分担率が圧倒的に高く、自動車への依存の高さが分かる。一方でバスの交通手段分担率は極めて低い。特に、私事についてはバス利用者がゼロに等しく、買物や通院、娯楽等、普段の生活ではバスを利用せず、自動車に依存していることが分かる。

通学においては5割弱が自転車・徒歩によるトリップ^{※2}となっている。また、鉄道利用と自動車利用はともに2割強となっている。バスは1.6%にとどまっている。



出典：群馬県パーソントリップ調査

図 3-5 交通手段の目的別分担率

※1 代表交通手段：1回のトリップでの代表的な交通手段を示す。複数の交通手段を用いる場合は、優先順位の高い交通手段を指す。（優先順位：鉄道＞バス＞自動車＞二輪車＞徒歩）

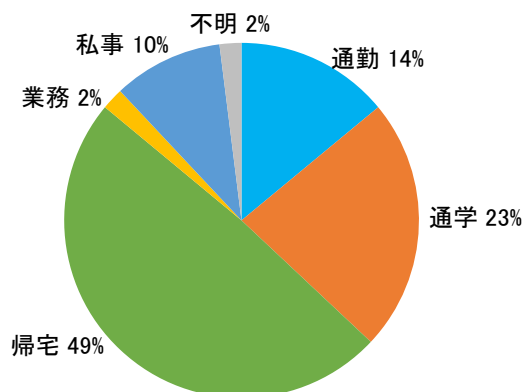
※2 トリップ：人がある目的をもって、ある地点からある地点へと移動する単位のこと。

出典：群馬県総合都市交通計画協議会ホームページ

(2) バス需要に関する状況

ア 移動目的構成比

「通学」を目的とする利用が最も多く23%、次いで「通勤」での利用が14%となっている。日常生活での利用である「私事」は10%と少ない。

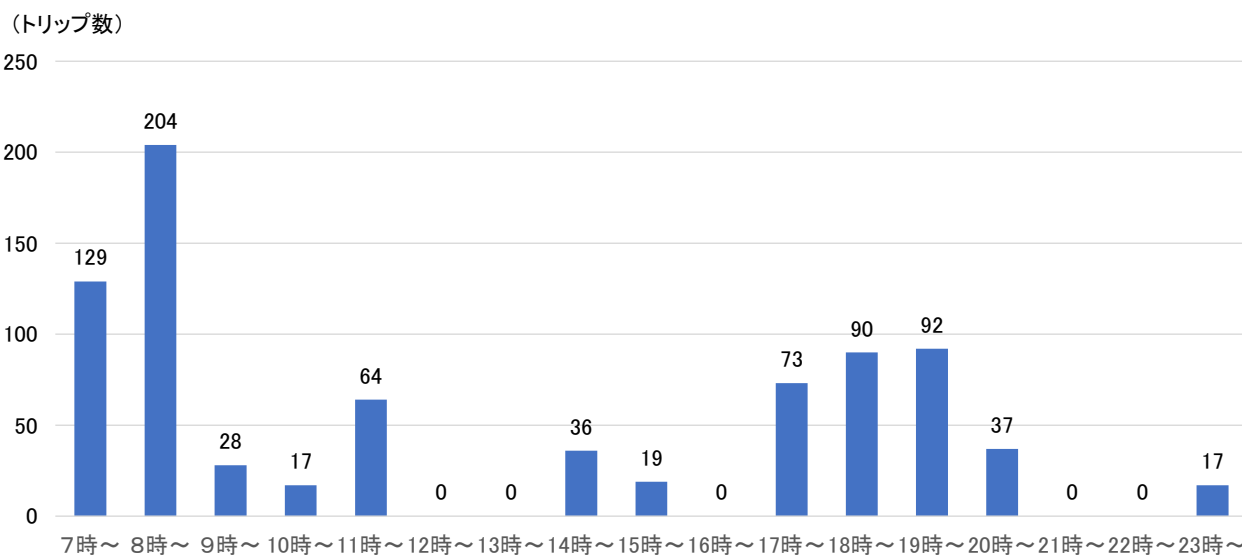


出典：群馬県パーソントリップ調査

図 3-6 移動目的構成比(代表交通手段:バス)

イ 利用時間帯の分布

朝の時間帯は8時台、夕方から夜の時間帯は19時台が最も利用されており、通勤・通学での利用者が多いことが想定される。日中の時間帯の利用者は通勤・通学の時間帯に比べ利用者がかなり少ない。



出典：群馬県パーソントリップ調査

図 3-7 バスの利用時間帯(代表交通手段:バス)

3.3 高齢者に関する動向

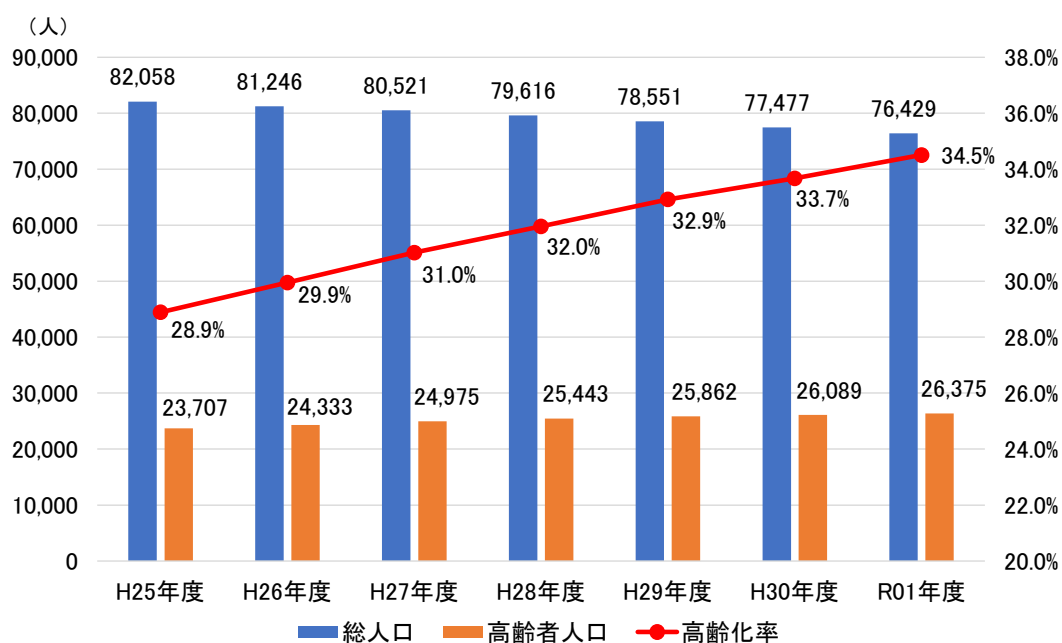
(1) 本市の高齢化の状況

ア 高齢者人口及び高齢化率の推移

本市の人口は年々減少傾向にあり、平成25年度と令和元年度を比較すると約6.9% (5,629人) 減少している。

その一方で、65歳以上の高齢者人口は年々増加傾向にあり、平成25年度と比較すると約11.3%増加している。

このため、高齢化率（総人口に占める高齢者人口の割合）は令和元年度では34.5%で、6年間で5.6ポイント上昇しており、高齢化の度合いはますます高まっている。

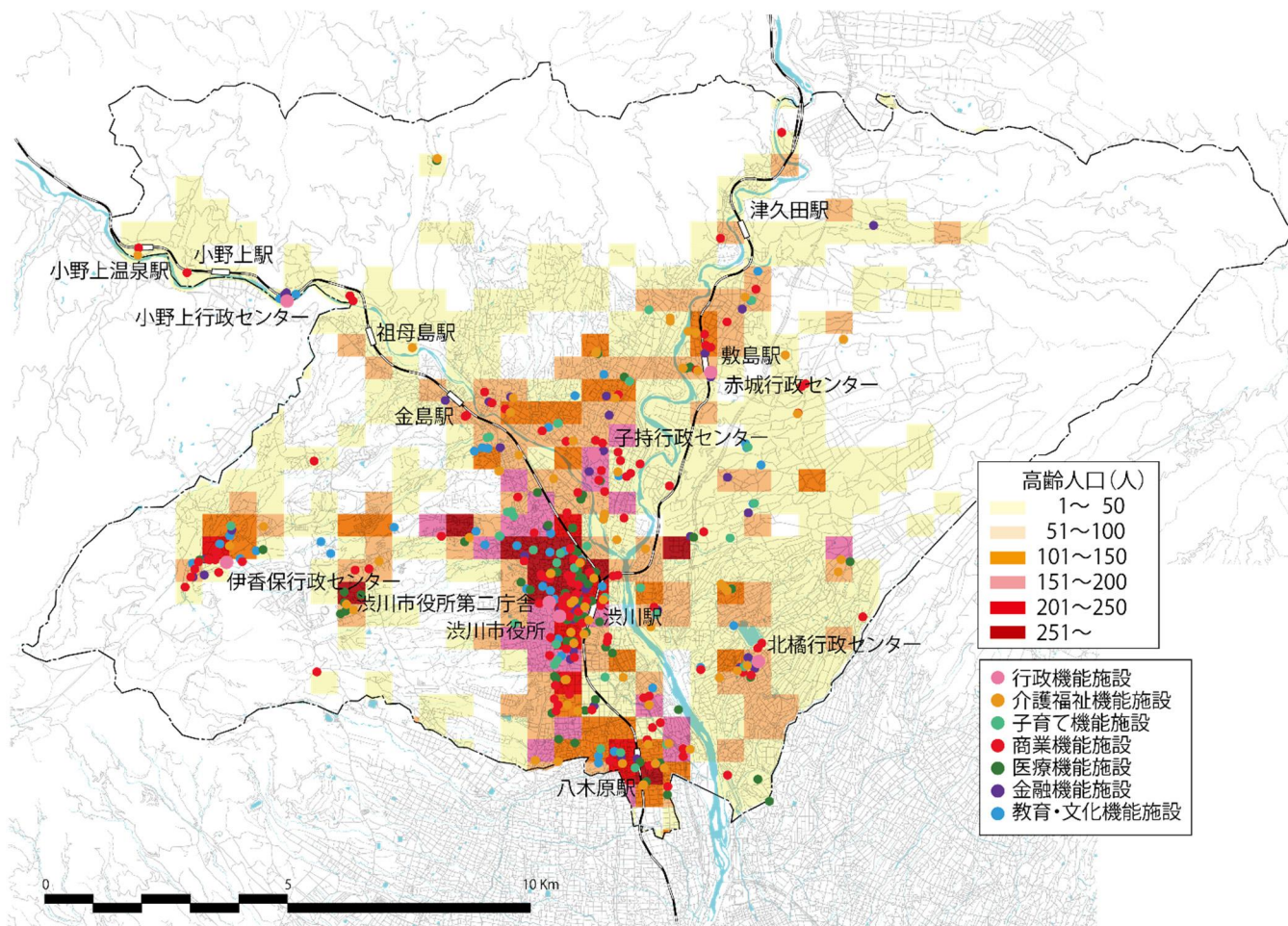


出典：渋川市ホームページ地区別・年齢別人口集計

図 3-8 本市人口と高齢者人口及び高齢化率

イ 高齢者人口の分布

65歳以上の高齢者人口分布を500mメッシュで表すと、高齢者人口の多い場所は、人口の密集している渋川地区に固まっている。特に、JR渋川駅西側の南北に伸びた地域や、JR八木原駅周辺の地域に高齢者人口が密集している。



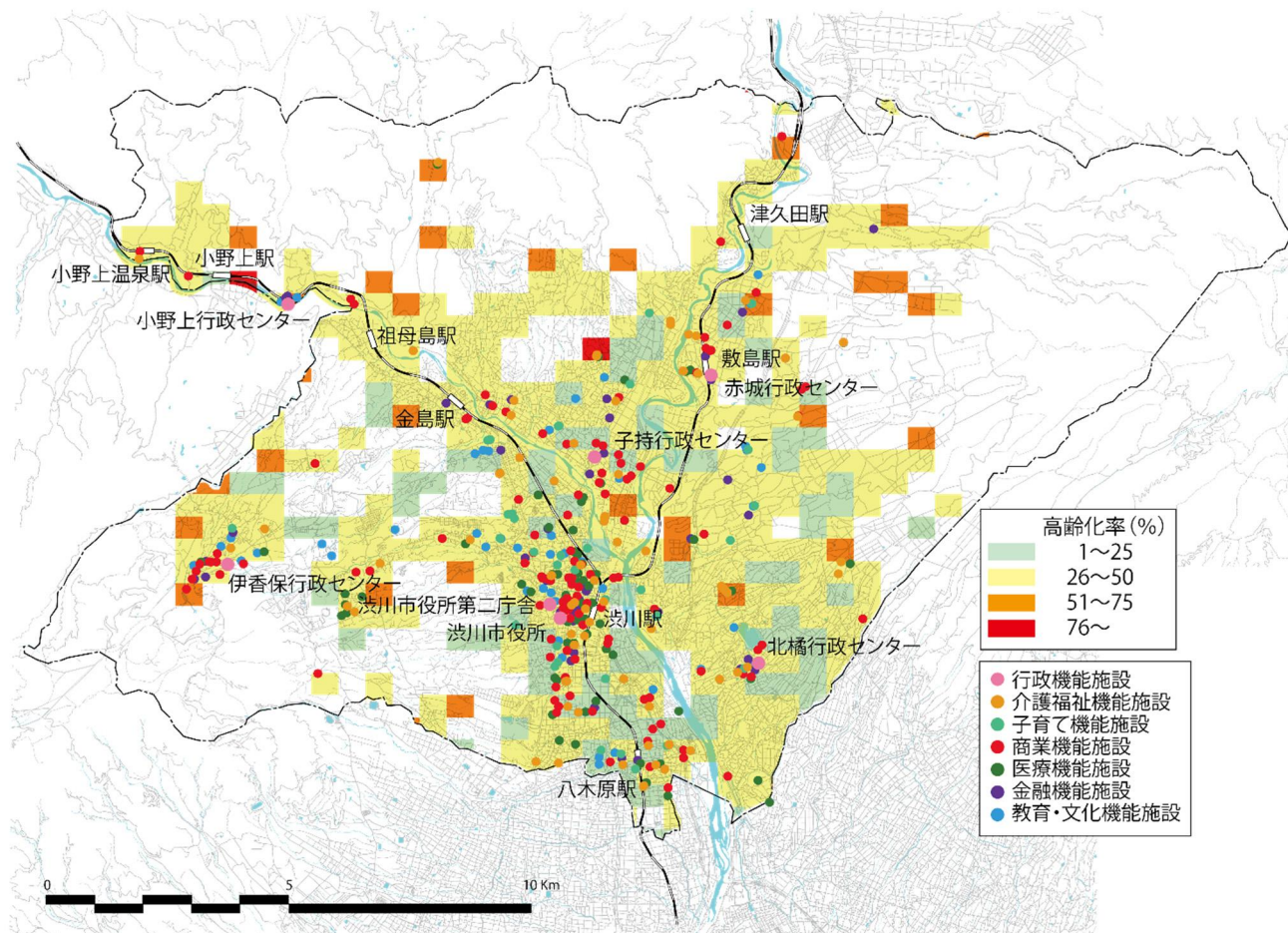
※高齢者人口：メッシュごとの、年齢が65歳以上の人口総数

出典：平成27年国勢調査

図 3-9 高齢者人口の分布図

ウ 高齢化率の分布

高齢化率を500mメッシュで表すと、高齢化率の高い場所は、小野上地区や子持地区、赤城地区等に多く点在している。全市的に山間部の人口が少ないエリアで、高齢化率が高い傾向にある。



※高齢化率:メッシュごとの、総人口に対する年齢が65歳以上の人口総数の割合

出典:平成27年国勢調査

図 3-10 高齢化率の分布図

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

第6章

第7章

第8章

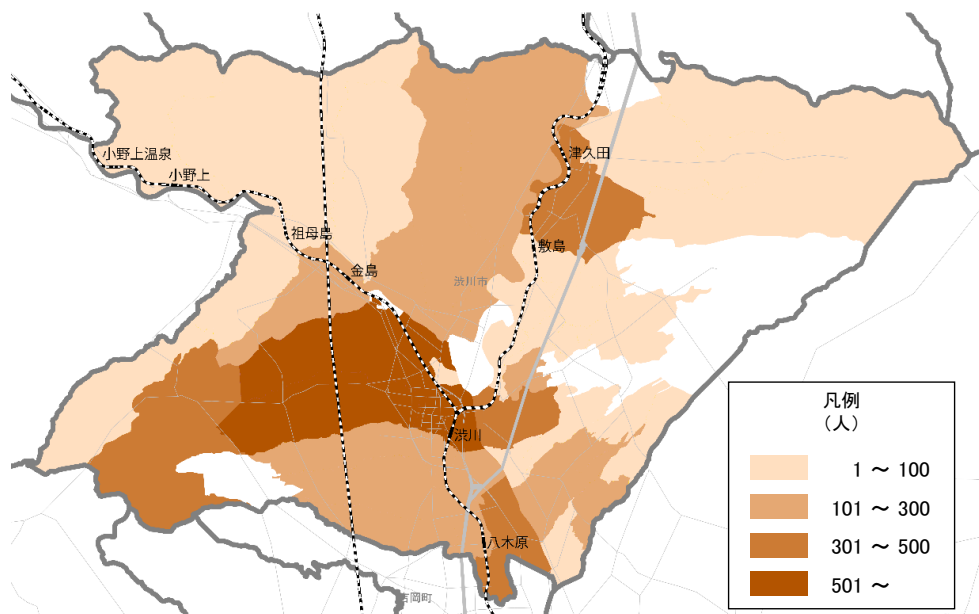
第9章

参考資料

(2) 高齢者の外出状況

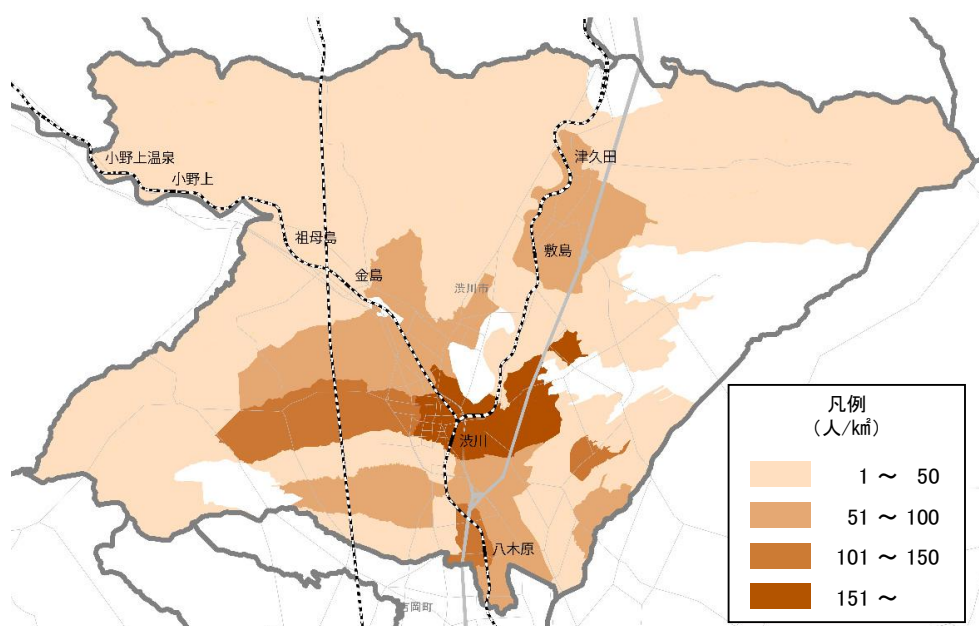
ア 運転免許非保有者高齢者の分布

渋川地区や金島地区において、運転免許を持たない高齢者が比較的多くなっている。人口密度で見ると、渋川地区の東部、北橘地区八崎等において高密度となっている。



出典：群馬県パーソントリップ調査

図 3-11 地域別の運転免許非保有高齢者数

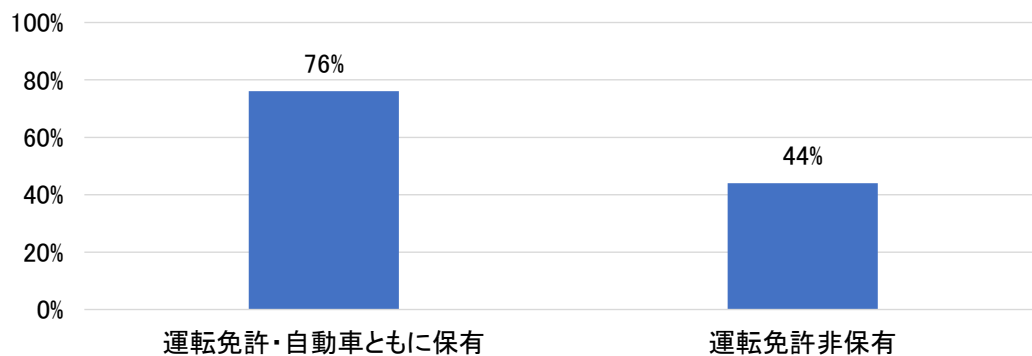


出典：群馬県パーソントリップ調査

図 3-12 地域別の運転免許非保有高齢者の人口密度

イ 高齢者の外出率

運転免許と自動車とともに保有する場合は外出率が76%であるのに対し、免許を保有しない場合は44%と低くなっている。

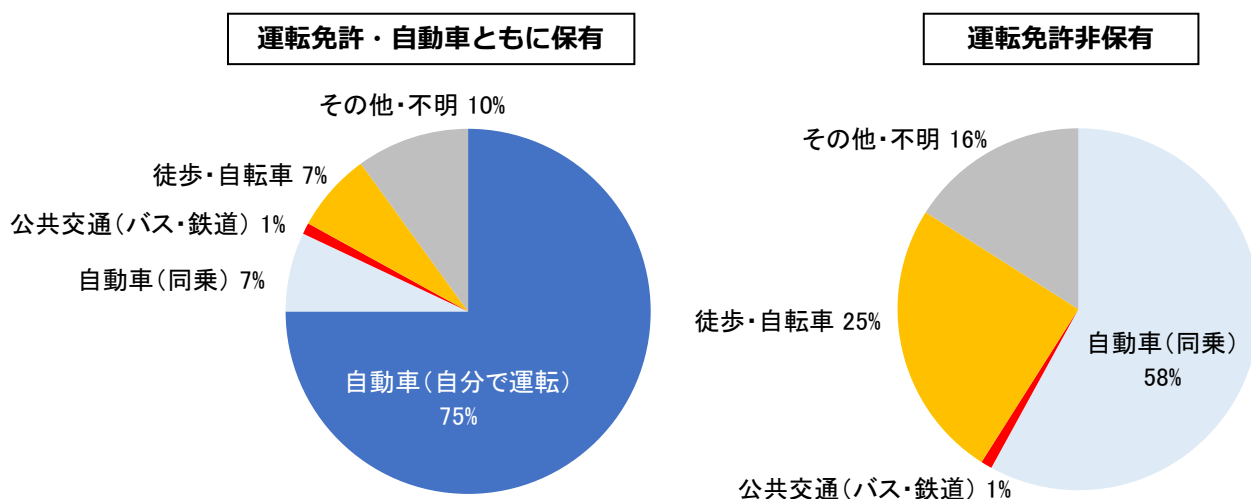


出典：群馬県パーソントリップ調査

図 3-13 運転免許・自動車保有有無別 高齢者の外出率

ウ 高齢者の交通手段分担率

運転免許と自動車とともに保有する高齢者の75%は、自動車を自分で運転して外出している。運転免許を保有していない高齢者であっても、その58%は自動車に同乗して外出している。運転免許保有の有無に関わらず、公共交通（バス・鉄道）の分担率はそれぞれ1%と非常に低い。

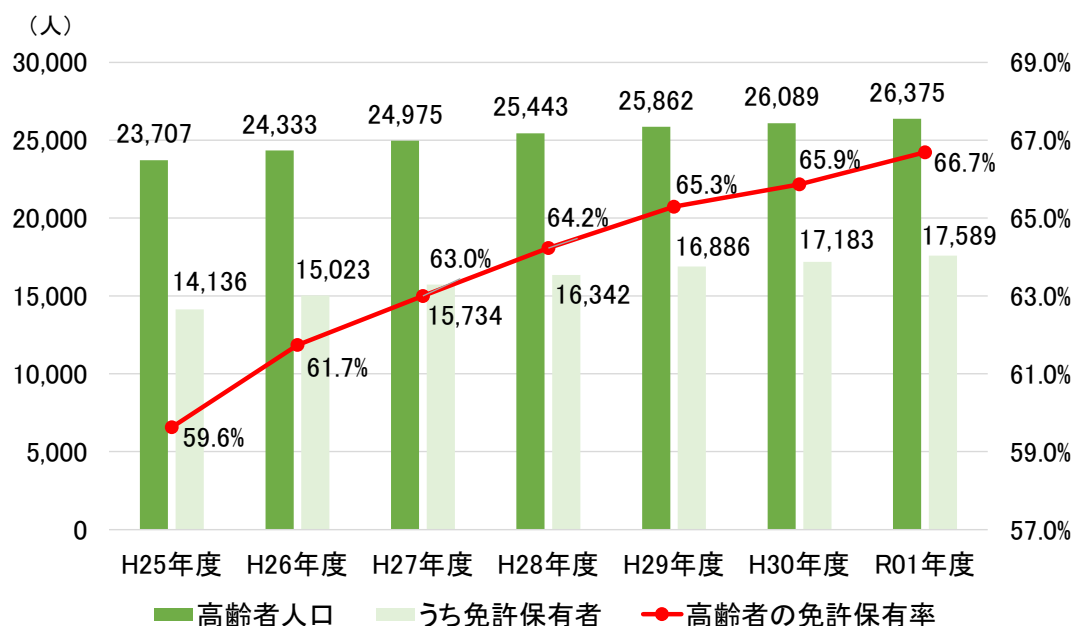


出典：群馬県パーソントリップ調査

図 3-14 高齢者の交通手段分担率

■ 高齢者の免許保有状況の推移

65歳以上の高齢者人口の増加とともに、高齢者のうち自動車の運転免許を保有する者は増加傾向にある。令和元年度における高齢者の運転免許保有率は66.7%で、10人のうち約7人が運転免許を保有していることになる。



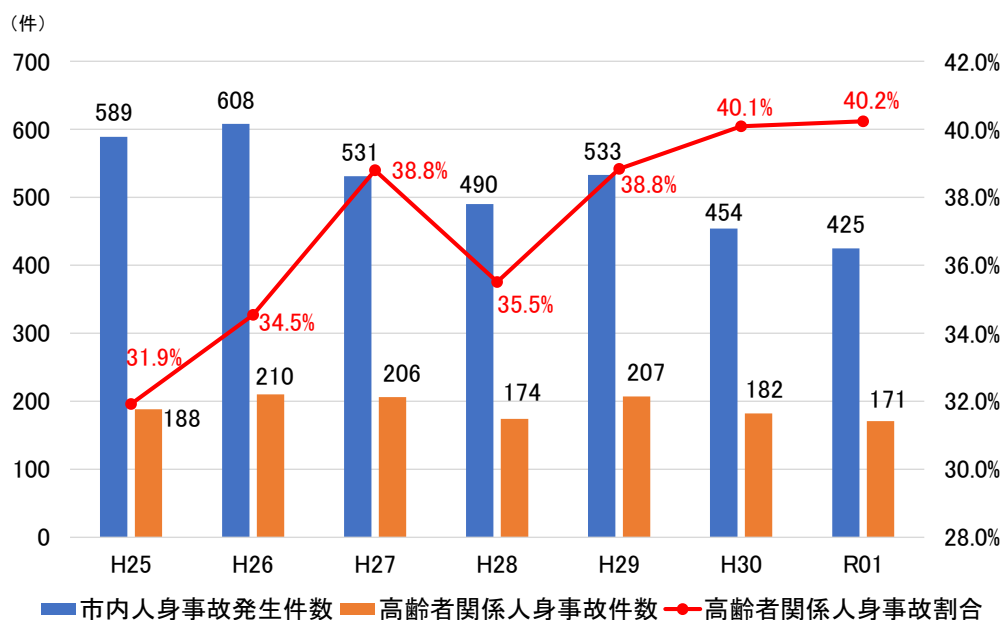
年度	高齢者人口 (人)	高齢者免許保有者数 (人)	高齢者 免許保有率 (%)
H25	23,707	14,136	59.6
H26	24,333	15,023	61.7
H27	24,975	15,734	63.0
H28	25,443	16,342	64.2
H29	25,862	16,886	65.3
H30	26,089	17,183	65.9
R01	26,375	17,589	66.7

出典：渋川市ホームページ地区別・年齢別人口集計、渋川警察署交通課・資料提供(暦年データ)

図 3-15 高齢者人口に占める免許保有者数と免許保有率

(3) 高齢者の交通事故発生状況

交通事故発生件数は全体では減少傾向にあるが、高齢者の交通事故件数はほぼ横ばいとなっている。このため、高齢者の関係する事故割合は増加傾向にある。



出典: 浜川市交通安全計画, 浜川警察署交通課・資料提供 (暦年データ)

図 3-16 交通事故発生状況に占める高齢者関係事故件数

3.4 高齢者の移動支援に係る事業

(1) 事業の全体概要

現在、高齢者の移動支援として実施している事業は、下記のとおりである。運転免許証自主返納者を対象にバスカード等を交付する「高齢者運転免許証自主返納支援事業」と、運転免許証を有していない75歳以上の高齢者を対象にタクシー利用券を交付する「高齢者移動支援事業」は、対象者に直接支援を行う事業となっている。また、「バス利用促進敬老割引補助事業」は、バス事業者が敬老割引で販売したバスカード等に係る割引額の一部を、市がバス事業者に対して補助するため、対象者を間接的に支援する事業となっている。

表 3-1 高齢者の移動支援に係る事業

	高齢者運転免許証 自主返納支援事業	高齢者移動支援事業	バス利用促進 敬老割引補助事業
バス	バスカード(5,800円) ^{※1} バス回数券(8,700円) ^{※2}	-	バスカード20%割引 ^{※1} バス回数券割引 ^{※2}
タクシー	タクシー券(5,000円)	タクシー券(500円×48枚) ^{※3}	-
対象者	65歳以上で免許を返納した方	75歳以上で免許を有しない方	65歳以上
備考	<ul style="list-style-type: none"> 申請は一度のみ 利用期限は2年 いずれかのサービスを選択するもの 	<ul style="list-style-type: none"> 料金を超えない範囲で1回の乗車につき1人2枚まで 相乗り可 使用期限は年度末 	バス回数券割引は、運行事業者・路線により割引率が異なる
直近の利用 申請状況	H29年度:332名 H30年度:320名 R01年度:448名	1,429名 (令和2年3月31日現在)	H29年度補助額:2,469千円 H30年度補助額:2,290千円 R01年度補助額:1,840千円

※1:群馬県共通バスカード(敬老バスカード)

※2:バス回数券(敬老バス回数券)

※3:令和2年度の交付枚数は、一般券及び相乗り券それぞれ24枚で計48枚

上記の本市が実施する支援事業に加え、群馬県タクシー協会では以下の割引制度を実施している。

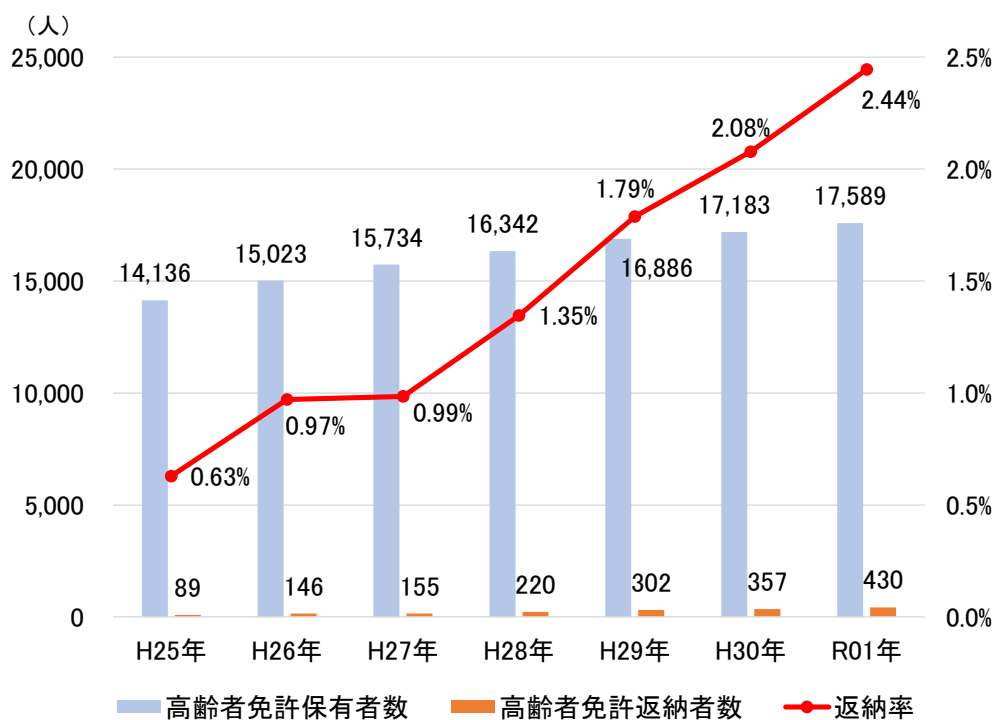
表 3-2 高齢者の移動支援に係る事業

事業者	制度名	補助対象者	支援内容
群馬県タクシー協会	運転免許返納者割引	<ul style="list-style-type: none"> 運転経歴証明書を提示した方 年齢制限なし 	運賃10%割引
	障害者割引	<ul style="list-style-type: none"> 身体障害者手帳、療育手帳を提示した方 	

(2) 高齢者運転免許証自主返納支援事業

ア 高齢者の運転免許保有者数及び自主返納者数の推移

65歳以上の運転免許証自主返納者数の推移をみると、高齢者人口の増加とともに増加傾向にある。平成26、27年には1%以下であった返納率も、平成30年以降は2%を超えている。

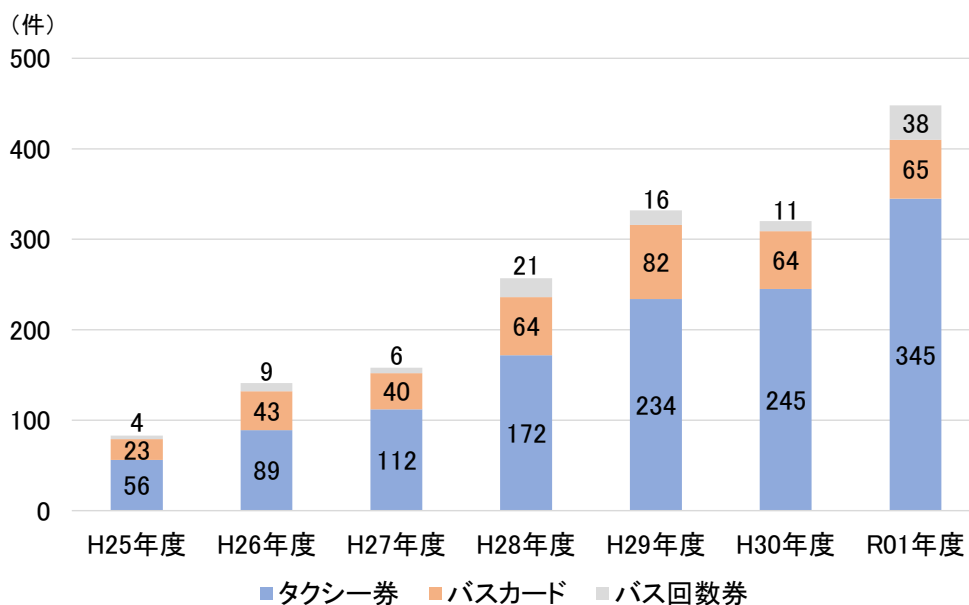


出典：渋川警察署交通課・資料提供(暦年データ)

図 3-17 高齢者の運転免許保有者数及び自主返納者数の推移

イ 高齢者運転免許自主返納支援事業の申請状況

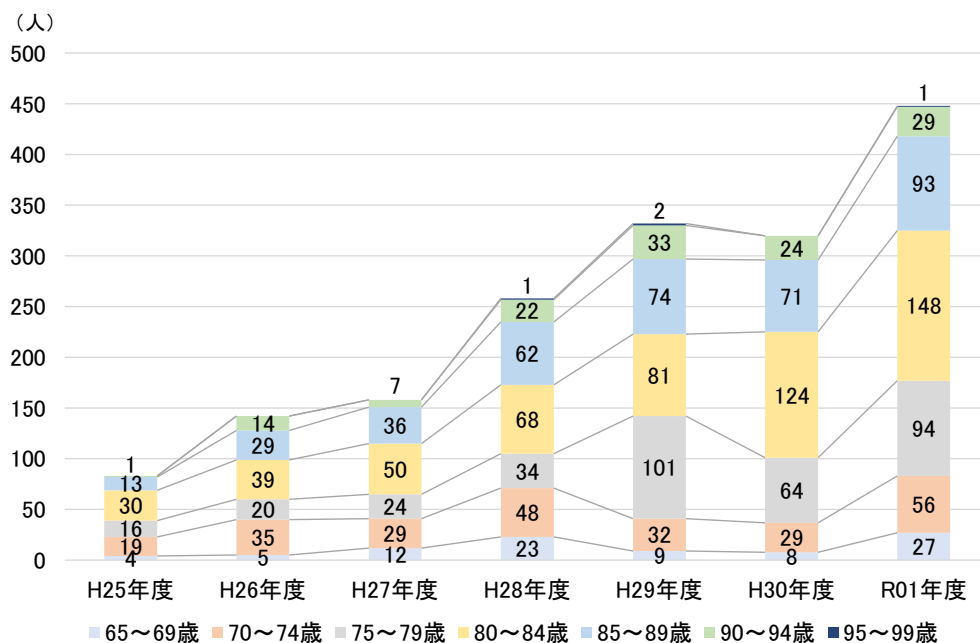
65歳以上の運転免許証自主返納者数の増加に伴い、支援事業の申請者数も増加傾向にある。バスカードやバス回数券よりタクシー券を選択する方が圧倒的に多く、全体の70%以上を占めている。



	H25年度		H26年度		H27年度		H28年度		H29年度		H30年度		R01年度	
申請者数(人)	83		141		158		257		332		320		448	
タクシー券	56	67%	89	64%	112	71%	172	67%	234	70%	245	77%	345	77%
バスカード	23	28%	43	30%	40	25%	64	25%	82	25%	64	20%	65	15%
バス回数券	4	5%	9	6%	6	4%	21	8%	16	5%	11	3%	38	8%

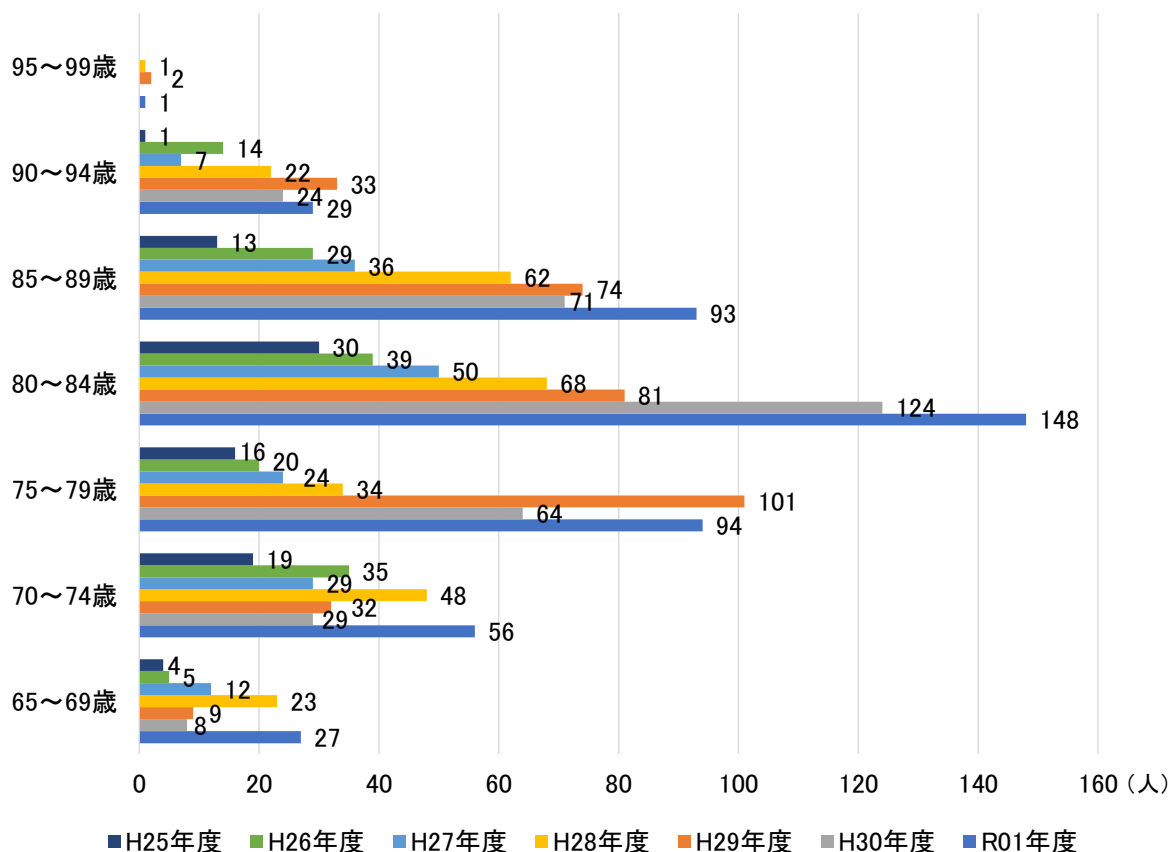
出典:高齢者運転免許自主返納支援事業申請者統計(年度データ)

図 3-18 高齢者運転免許証自主返納支援事業の申請状況



出典:高齢者運転免許自主返納支援事業申請者統計(年度データ)

図 3-19 年度別申請者数の年齢の内訳



出典:高齢者運転免許自主返納支援事業申請者統計(年度データ)

図 3-20 年齢別申請者数の推移

(3) 高齢者移動支援事業

高齢者移動支援事業は、75歳以上で免許を有しない市民を対象にタクシー利用券を交付し、高齢者の移動手段の確保を図るものである。令和元年度の申請者数の実績をみると、申請者数は1,429人となっている。性別では女性の申請者が約78%と多い。また、地区別にみると渋川地区が約74%と圧倒的に多く、次いで子持地区が約7.8%となっている。山間部に行くほどタクシー料金が高額で負担が大きく、頻繁に利用する機会が少ないため、申請数も少なくなっていると推測される。

表 3-3 高齢者移動支援事業の申請状況(令和元年度)

申請者数	1,429人	平均年齢	82.9歳
最高年齢	103歳	最低年齢	75歳
男性	314人	男性比率	22.0%
女性	1,115人	女性比率	78.0%

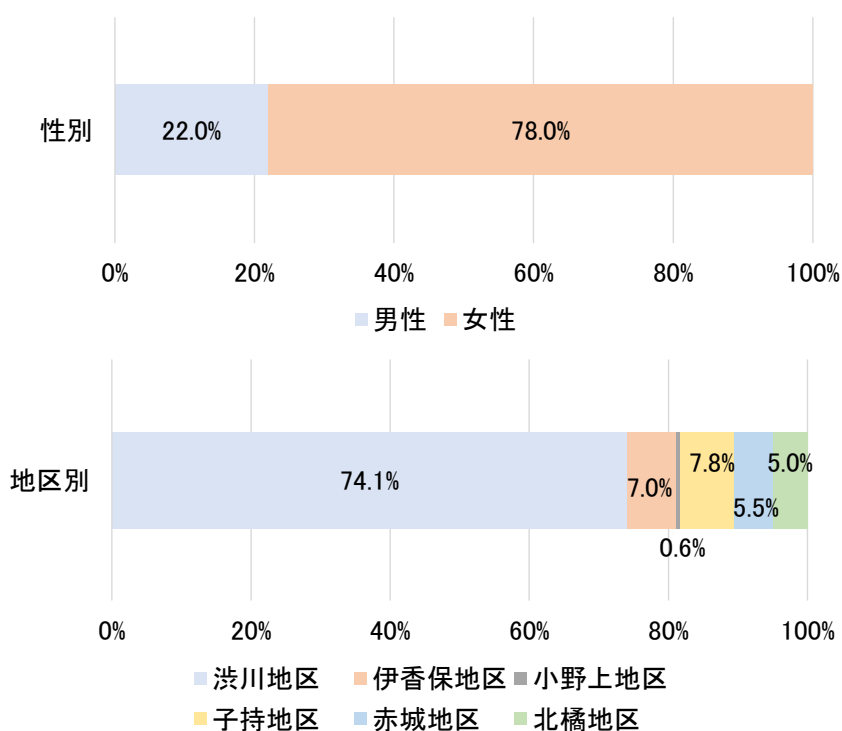
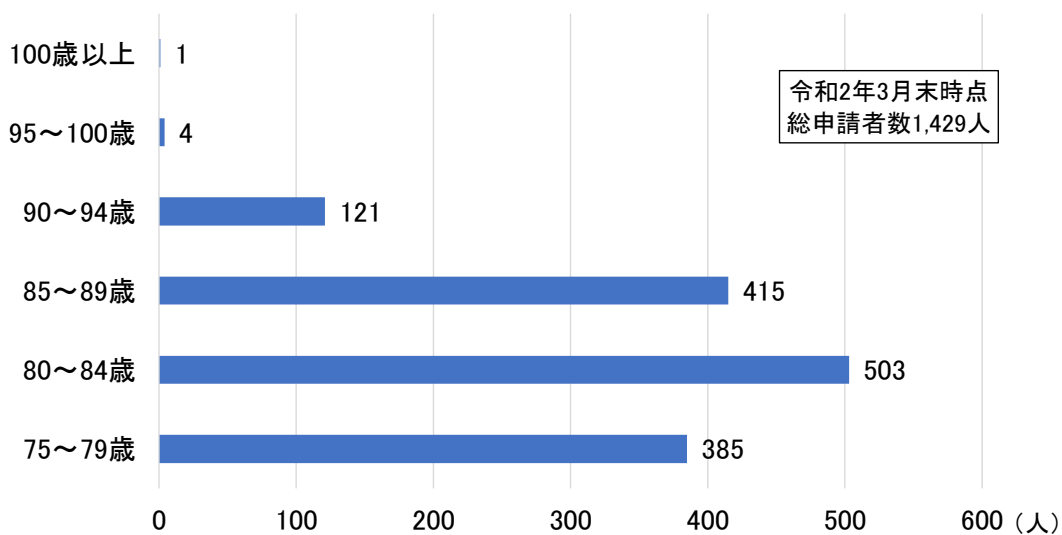
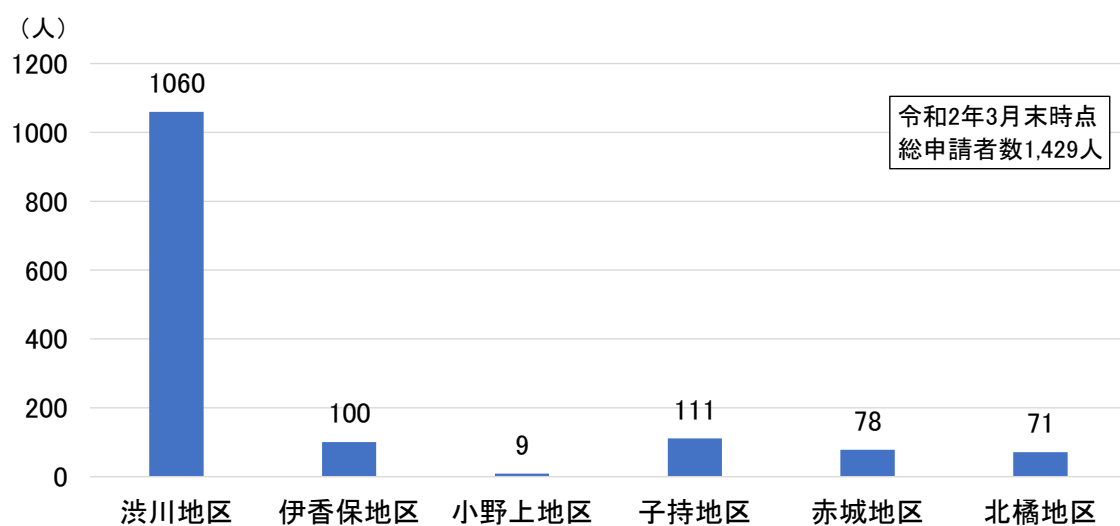


図 3-21 性別・地区別申請割合



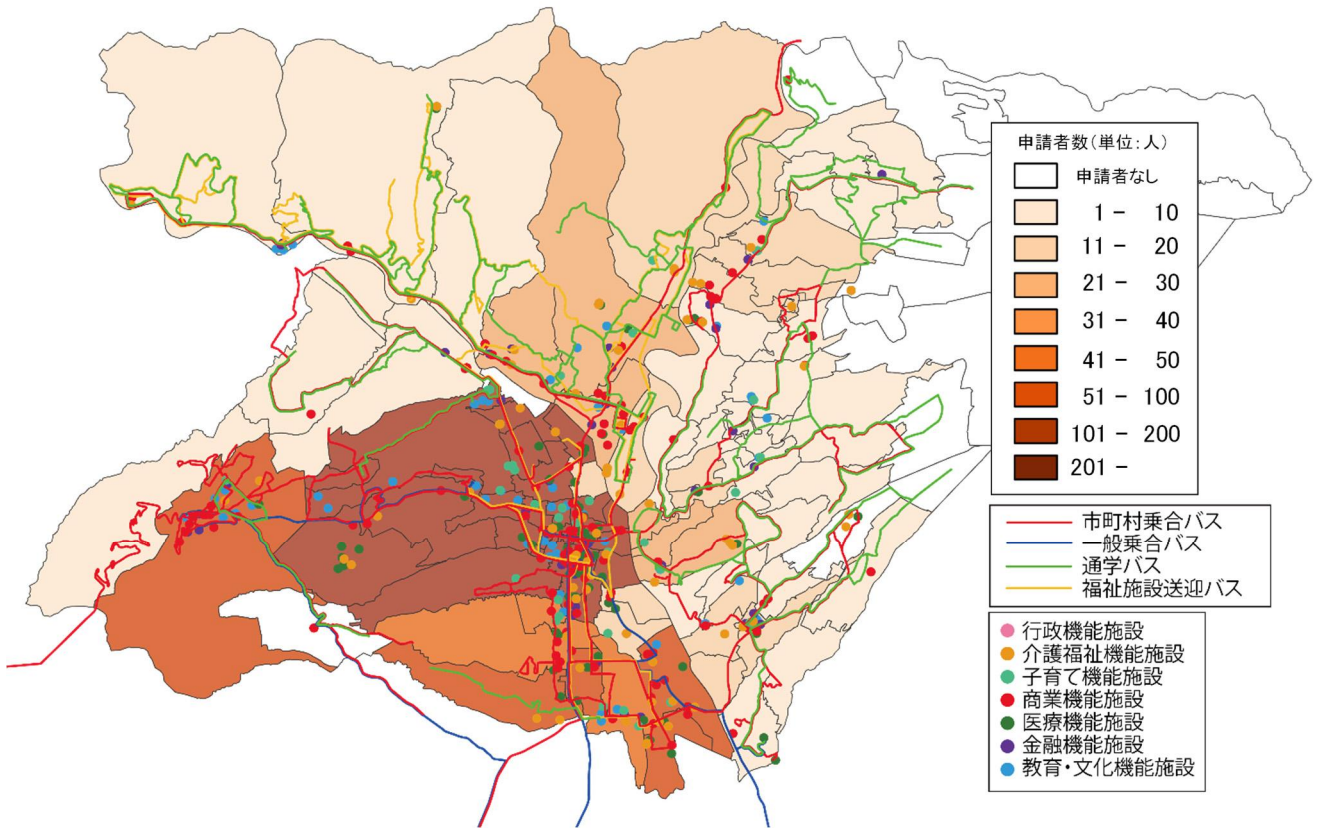
出典:高齢者移動支援事業実績

図 3-22 年齢別申請者数



出典:高齢者移動支援事業実績

図 3-23 地区別申請者数



出典:高齢者移動支援事業実績(令和2年3月末現在)

図 3-24 地域別の申請者数

(4) バス利用促進敬老割引補助事業

バス利用促進敬老割引補助事業は、バス事業者が敬老割引で販売したバスカード等に係る割引額の一部を、市がバス事業者に対して補助する事業である。65歳以上の渋川市民に限り、20%割引でバスカード等を購入できる。

平成25年度は市の補助額が5,000千円を超えていたが、販売冊数の減少により、令和元年度は2,000千円以下となっている。

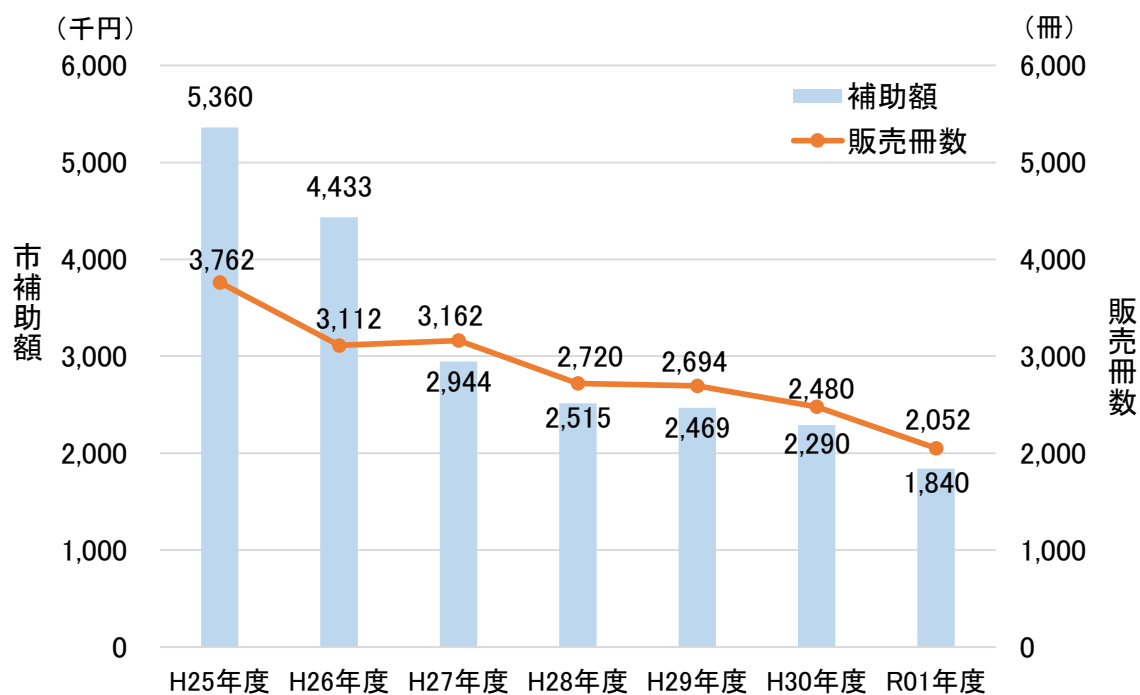
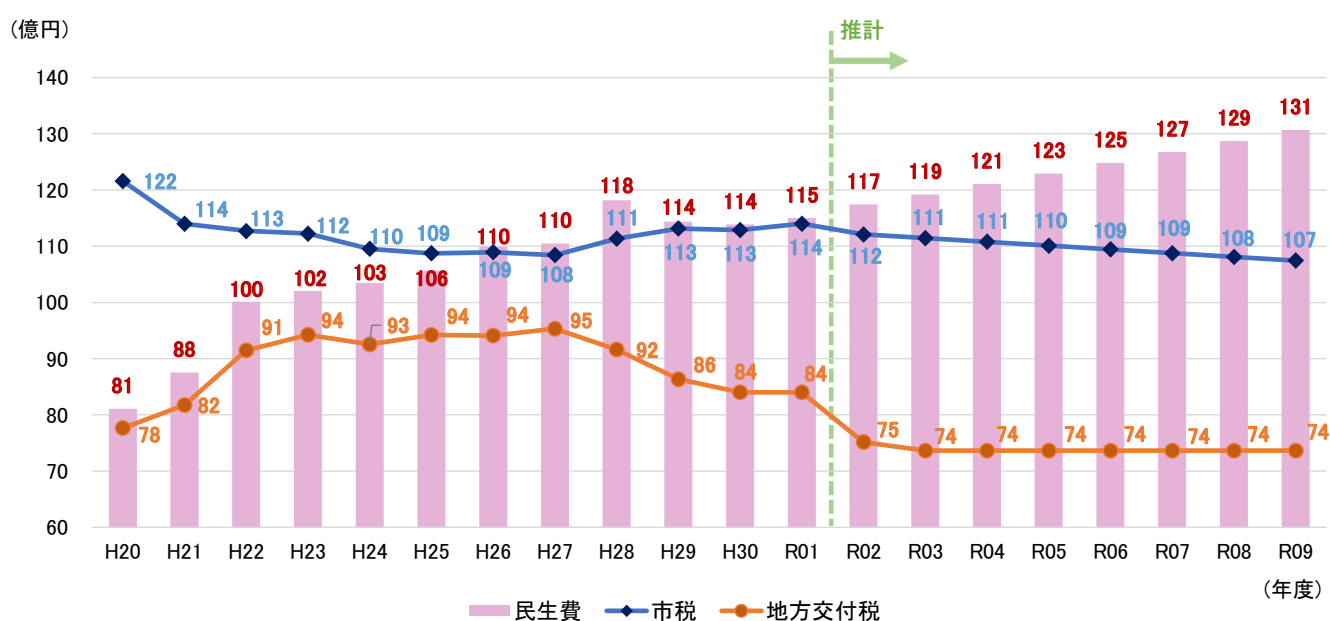


図 3-25 バス利用促進敬老割引補助事業補助額の推移

3.5 公共交通に係る本市の財政状況

(1) 市全体の財政状況

平成20年度以降、減収が続いていた市税は、平成27年度を底に持ち直したものの、近年は113億円ほどで推移している。今後、生産年齢人口の減少等により減収が見込まれる。福祉等への支出である民生費は、平成20年度の段階では81億円ほどの歳出であったが、平成30年度には約114億円となり、10年間で約33億円も増加した。今後も緩やかに増加することが見込まれる。地方公共団体が合理的かつ妥当な水準の行政を行うために必要な財源が国から交付される地方交付税は、市町村合併後の特例期間が終了することで、交付額が段階的に縮減され、大幅な減額となる。



出典：渋川市決算資料、渋川市財政運営方針（民生費は独自推計）

図 3-26 本市の財政状況の推移

- ※民生費：地方公共団体の歳出において福祉等に支出される費用。生活保護、高齢者福祉、障害者福祉、児童福祉に関する費用や、国民健康保険、介護保険特別会計への繰入金等。
- ※市税(地方税)：地方公共団体が課税権の主体である税で、地方税法、各地方公共団体の条例により徴収される。固定資産税、市民税、法人市民税等がこれにあたる。市であれば、市税という。
- ※地方交付税：地方公共団体の自主性を損わずに地方財源の均衡化を図るとともに、各地方公共団体が合理的かつ妥当な水準の行政を行うために必要な財源を国が保障する制度。普通交付税(総額の94%)と特別交付税(総額の6%)で構成されている。財源は、国税(所得税・法人税の33.1%、酒税の50%、消費税の19.5%、地方法人税の全額)として国が地方に代わって徴収したもので、それを一定の合理的な基準によって再配分する。

(2) 公共交通に係る財政負担

現在、市町村乗合バスの年間運行に係る補助費は毎年度約1.5億円の支出となっている。さらに、通学バスの運行に掛かる経費等を合わせれば、公共交通や移動サービスに関する経費は、毎年度約3億円となっている。今後の厳しい財政状況を踏まえると、公共交通の再編等の効率化により経費を削減していく必要がある。

表 3-4 公共交通等に関する事業の決算額一覧

(単位:千円)

事業名	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	R01年度
乗合バス運行費補助事業	150,574	152,683	152,361	150,968	149,133	150,694
通学バス運行委託料	77,877	79,454	105,719	124,015	124,641	134,000
高齢者温泉シャトルバス運行費	4,431	4,589	4,536	4,671	4,942	4,887
老人福祉センターバス運行費	10,958	6,111	10,253	3,179	2,847	2,661
ゆうあいピック記念温水プール送迎バス運行委託費	2,990	1,166	1,120	1,092	1,088	1,178
バス利用促進敬老割引補助事業	4,433	2,944	2,515	2,469	2,290	1,840
高齢者運転免許証自主返納支援事業	569	466	711	849	867	1,133
高齢者移動支援事業(タクシー券補助)※	-	-	-	-	182	12,056
遠距離通学児童・生徒通学費補助事業(バス定期券補助)	2,594	3,482	3,468	3,376	3,452	2,825
合計	254,426	250,895	280,683	290,619	289,442	311,274

※平成30年度は実証調査事業

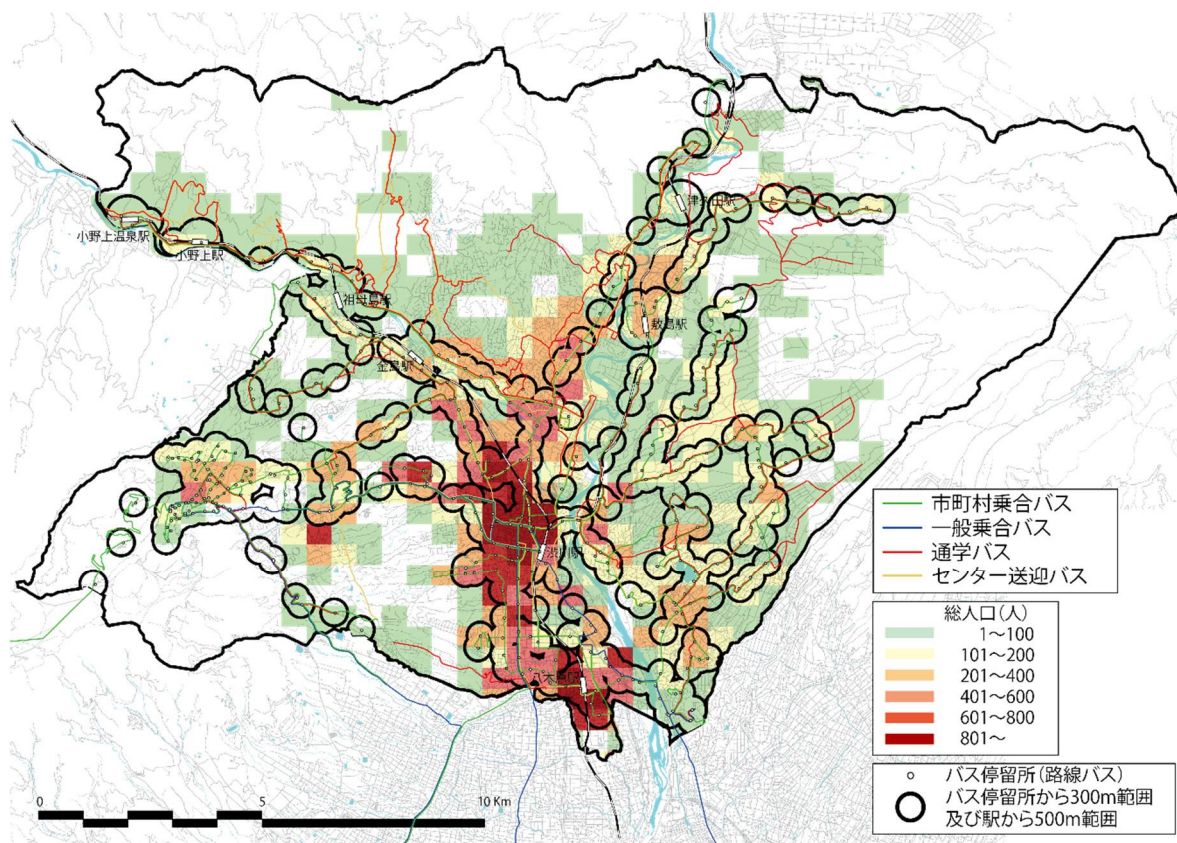
出典: 渋川市決算資料他

3.6 公共交通不便地域

(1) 公共交通不便地域の現状

公共交通不便地域※は小野上地区、子持地区、赤城地区に多い。これらの地域は公共交通へアクセスしづらい環境にあることが分かる。

※公共交通不便地域…住民が公共交通にアクセスしづらい地域として、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た。



出典：国土数値情報（バス停留所）、市内バス路線図

図 3-27 公共交通不便地域と人口分布

(2) 公共交通不便地域の人口

公共交通不便地域の人口は以下のとおりである。本市人口が 78,391 人（平成 27 年国勢調査）であることから、市民の約 3 割が公共交通不便地域に居住していることになる。

公共交通不便地域の人口 (バス停留所(路線バス)から 300m・鉄道駅から 500m 範囲外)	22,752 (単位：人)
--	------------------

※本市内の 250m メッシュの中心点がバス停留所から 300m 及び鉄道駅から 500m 範囲内に無いメッシュを交通不便地域として設定した

第4章

市民の意向

4.1 市民アンケート調査

(1) 公共交通利用実態

令和元年8月から9月までの間、市民の公共交通の利用実態等を把握するため、独自にアンケート調査を行った。

ア 公共交通（路線バス、鉄道、タクシー）の利用実態

1年以内の利用実態が最も多かったのは「鉄道」で47.3%であった。路線バス及びタクシーについては、ともに17~18%と同程度であった。

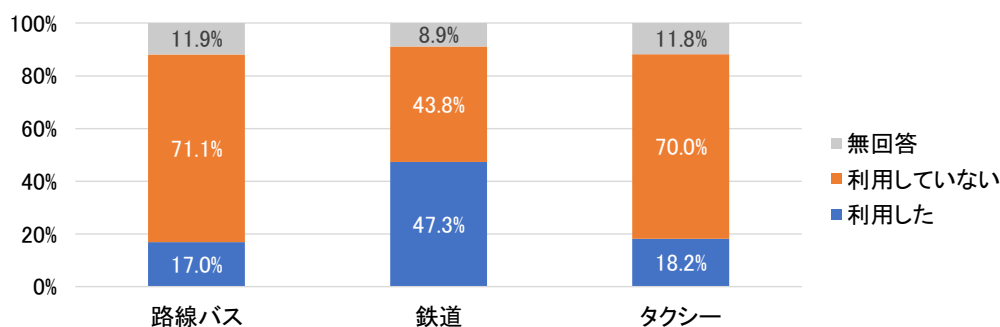


図 4-1 公共交通の利用実態(全体)

イ 路線バスの利用頻度

「まったく利用しない」が79.5%と最も高かった。なお、路線バスを週1回以上利用している人は2.0%に過ぎず、年に数回以上までを含めても17.6%と路線バスの利用頻度が非常に低いことが分かった。

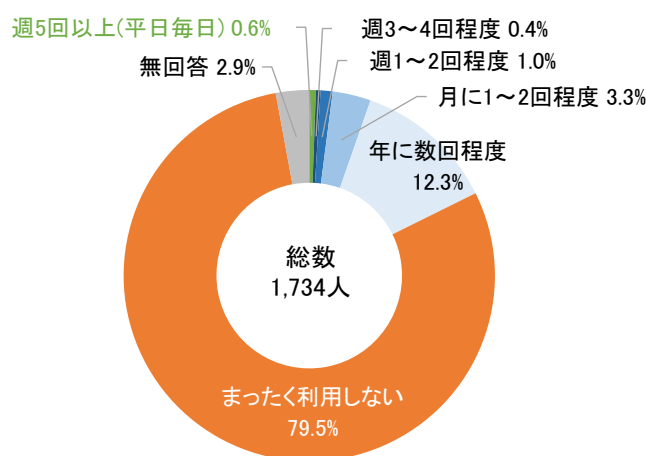


図 4-2 路線バスの利用頻度(全体)

ウ 日常生活における各種施設への移手段及び利用頻度

教育施設への移動を除き、各種施設への移手段は自家用車がメインとなっている。また、バスの利用割合は教育施設及び医療・介護施設を除き1%以下であった。各種施設への移手段としては、路線バスをはじめとする公共交通の優先度が低いことが分かった。

(2) 公共交通に関する市民ニーズ

ア 路線バスを利用しない理由

路線バスを「まったく利用しない」と答えた方に対して、利用しない理由（複数選択）を伺ったところ、自由記載欄へ「自家用車があるから」あるいは「自動車が便利だから」との記述回答が最も多かった。次いで、「行きたい目的地まで直接行けない、乗り換えが面倒」、「利用したい時間帯にバスがない」が続き、運行ルートや運行時間を利用しない理由として挙げる回答が多かった。

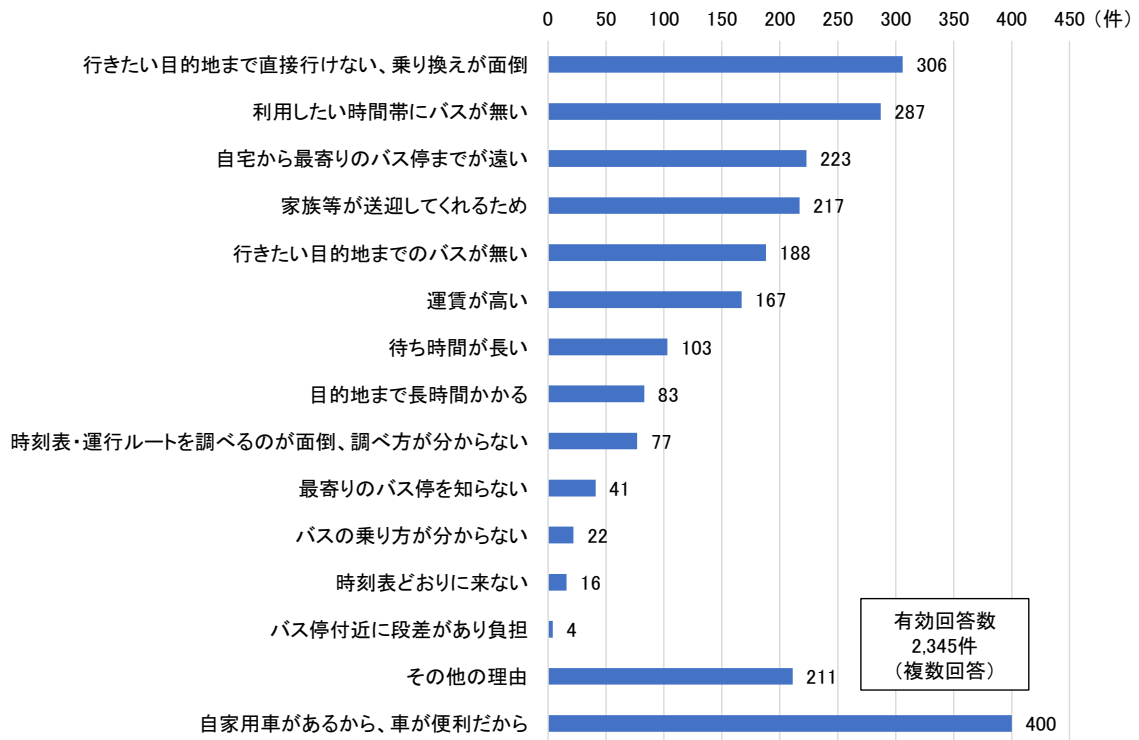


図 4-3 路線バスを利用しない理由(全体)

イ 路線バスの利便性を高めるために必要な取組

路線バスの利便性を高めるために必要な取組として最も回答が多かったのは「バスの運行本数を増やす」で、特に若い世代が強い傾向を示した。次いで、「路線バスの経路を大幅に見直す」、「事前予約制のデマンドバスを導入する」といった路線バスの運行体制についての要望が多かった。

「時刻表・運行ルートを住民へ分かりやすく周知・PRする」という回答が4番目に多く、公共交通の積極的な情報発信が求められている。

「時刻表・運行ルートを住民へ分かりやすく周知・PRする」については地区ごとの差が大きく、渋川、豊秋及び古巻地区は10%を超えているのに対し、小野上地区は5%未満であった。

「交通系ICカードを導入する」については、年代で傾向が異なり、若い世代ほど高い傾向を示した。

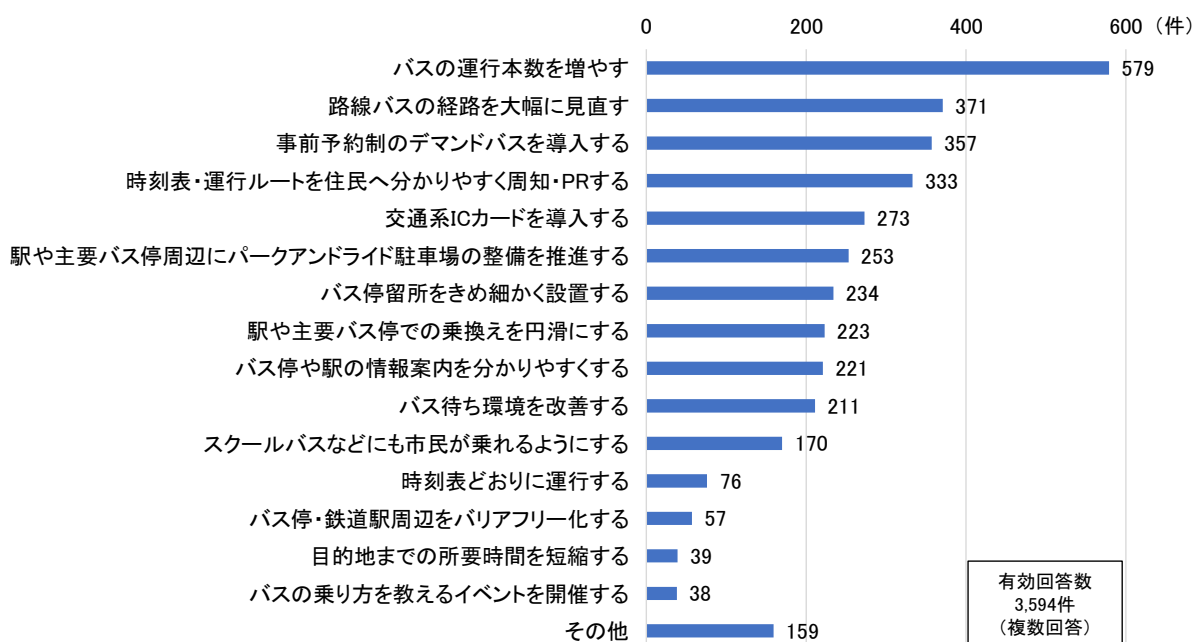


図 4-4 バスを使いやすくするための取組(全体)

(3) 免許返納に関する市民意識

ア 免許返納の意思

免許保有者に対し免許返納の意思を尋ねたところ、72.2%が「返納したい」、「条件が揃えば返納したい」と回答しており、免許保有者の7割以上は免許返納について積極的であることが分かった。

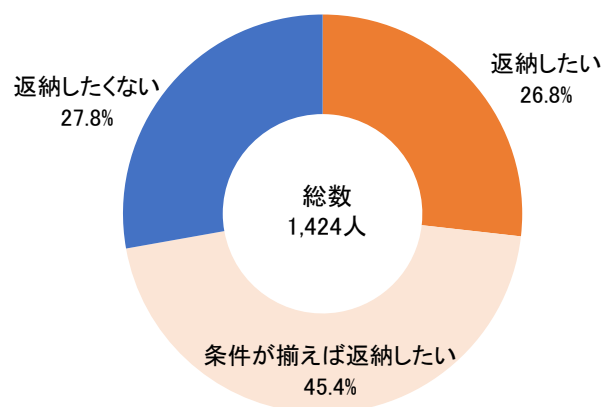


図 4-5 免許返納の意思

イ 免許を返納しない理由

「自動車がないと仕事や生活ができないから」が69.4%と圧倒的に多く、全地区、全年代で最も高い傾向を示した。

「公共交通の利便性が低い(バス停や駅が遠い、運行本数が少ない)から」が2番目に多く9.7%であった。

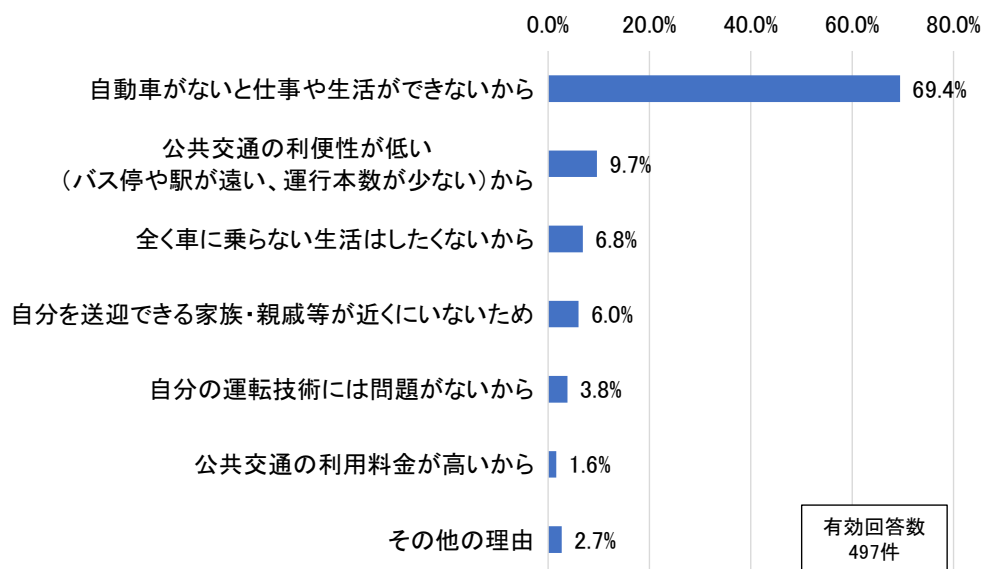


図 4-6 免許を返納したくない理由(全体)

ウ 免許返納の条件

「条件が揃えば返納したい」を選択した方に免許返納の条件を伺ったところ、「バス路線が見直され最寄りにバス停ができる」が最も高く28.6%であった。次いで「バスの運行本数を増やす」が24.4%となっており、市民の多くは運行ルートや本数の変更により、自分に使いやすい公共交通となれば免許を返納しても良いと考えていることが分かった。

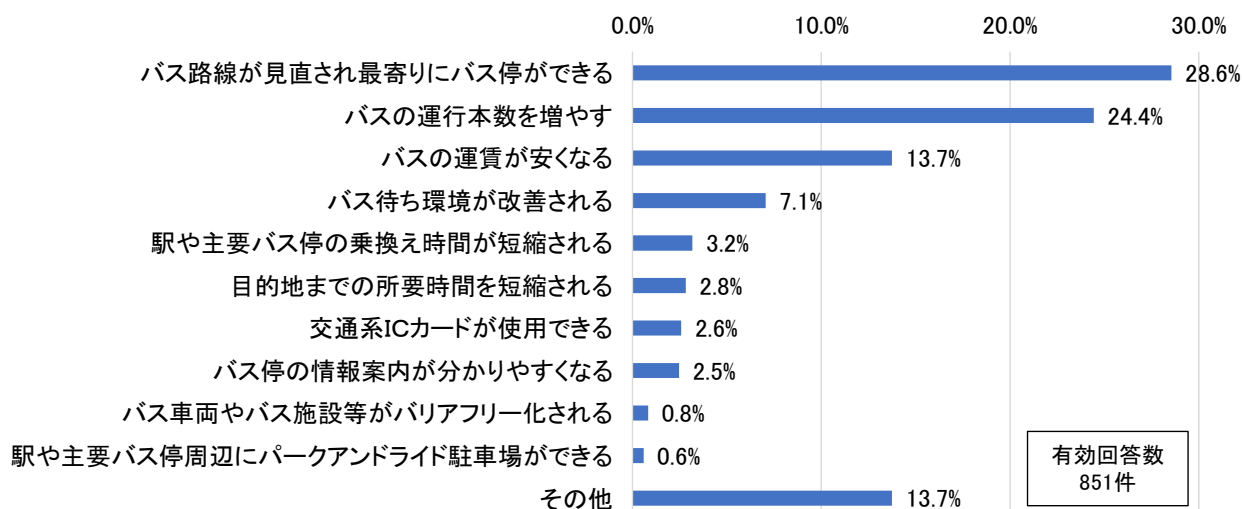


図 4-7 免許返納の条件(全体)

(4) その他の市民意見（自由記述）

表 4-1 市民アンケート調査における自由記述意見(1)

意見分類	自由記述意見
免許返納や将来への不安 について	<ul style="list-style-type: none"> ・現在は、自分の車でいくことができるので不自由はありませんが、ある程度の年齢になったら運転免許を返納して公共交通機関を利用したいと考えておりました。スマートフォンやタブレット端末を持っていないと時刻表や運行ルートが調べられないとなったら、なんだか不安になりました。 ・近い将来には、必ず自分に降りかかる重要な問題であることは認識していますが、現時点ではなかなか自分事としてとらえることが出来ないというところです。
運行本数や時間帯 について	<ul style="list-style-type: none"> ・タウンバスが家の前を通っていますがあまり乗客が少ないようです。本数が少ないので利用したくてもつい車で移動してしまいます。お年寄り等は運賃無料等、利用しやすい状況になればよいと思います。 ・夜の遅いバスの時刻を少し増やし、高齢者やどなた様でも便利で安全に帰れるようにできたらうれしいと思う。特に渋川駅から伊香保行は 20 時までなので 22 時まで 1 本ずつ運行していたら少しは助かる。
バス待ち環境・車両 について	<ul style="list-style-type: none"> ・車いすごと乗れるバスがあればよいと思う。 ・バス停に屋根のある待合所（いすがあればなお可）をつくる。炎天下や雨の時、立ってバスを待つのは高齢者にはつらい人もいることを考慮してもらえれば有難い。
デマンドバス・デマンド タクシーについて	<ul style="list-style-type: none"> ・運転免許がない人のために（高齢一人暮らし又は高齢夫婦）医療機関や買い物に行きたい時、事前に連絡を取り家までの送迎ができるようになれば最高だと思います。 ・渋川市の公共交通利用は車の免許を持たない方や、免許を返納した方の利用が主になると思うので、デマンドバスの周知やそこで利用できるスイカのような IC カードがあれば便利ではないかと思います。
バス以外の公共交通（鉄 道・タクシー）について	<ul style="list-style-type: none"> ・電車が 1 時間に 1 本しかないのはとても不便なのでいつも自分の車で移動しています。もう少し本数が増えると良いと思いました。最近渋川駅に広めの駐車場が出来たのはありがたいです。渋川が大好きなのでこれからもっと住みやすくなると良いです。宜しくお願いします。 ・現在の路線バスだけでは公共機関を利用するのに不便である。市役所や図書館、公民館等へ行ける乗り物（この場合バスは無理と思うから、タクシーになるかも）がほしいと思う。 ・今年妻が市からタクシー券をもらったが一回 1,000 円分だけだし、私が運転が出来るのでもらっても意味がない（使えない）。一度にいくら使っても良い方法にしてほしいです。それに期限があるので。

表 4-2 市民アンケート調査における自由記述意見(2)

意見分類	自由記述意見
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・ 渋川の街は空っぽで用を足すことが出来ない。住みにくい街です。コンパクトシティというなら一場所である程度の用事が済むような街作りがこれからの人口対策には必要ではないかと思います。 ・ 電車と比べてもバスの料金は高く感じるので、バスに乗ろうとあまり思えません。下がれば利用回数も増えるのではないのでしょうか。 ・ 学生や高齢者の方が公共交通を利用する事が多いと思うので、渋川市内だけではなく市外まで行く為の路線バス等がわかりにくく、できれば何のバスがどの路線（ルート）を走っているか分かる見取り図が以前よりほしいと思っていました。時刻表だけでは分かりにくい時もあります。各家庭に配布していただきたいです。バスの利用方法もあると安心していただけると思います。 ・ とにかく情報が分かりにくいので見やすい路線図をつくってほしいです。（HP も）

4.2 路線バス利用者アンケート調査

(1) 路線バスの利用実態

令和元年9月から10月までの間、路線バスを実際に利用されている方に対し、その利用実態やニーズを把握するため、独自にアンケート調査を行った。

ア 利用頻度

週に5回以上（平日毎日）利用する方が最も多く、33.6%であった。また約67%が週に1回以上の利用頻度となった。

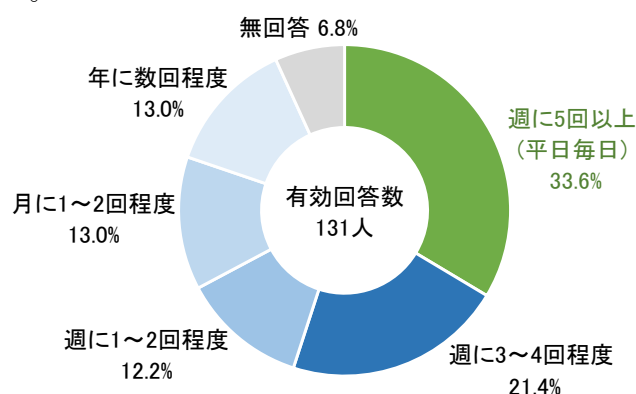


図 4-8 路線バスの利用頻度(全体)

イ 利用目的

利用目的で最も多かったのが「通勤」と「買物」で、同率の25.2%であった。また、観光利用が回答者のうちの17.6%を占めた。通勤・通学、買物、観光等、路線により利用目的が異なることも分かった。

小野上温泉線、南柏木線、北橋循環線、伊香保温泉線、前橋駅線、高崎駅線は通勤・通学利用が多く、これに対し、青葉台団地経由りんご団地線、神田原・祖母島線、深山線については買物利用が半数以上を占めた。

勝保沢線、伊香保タウンバス1号、水沢シャトルバス、伊香保～榛名湖線、水沢経由伊香保線は観光に利用される傾向が高かった。

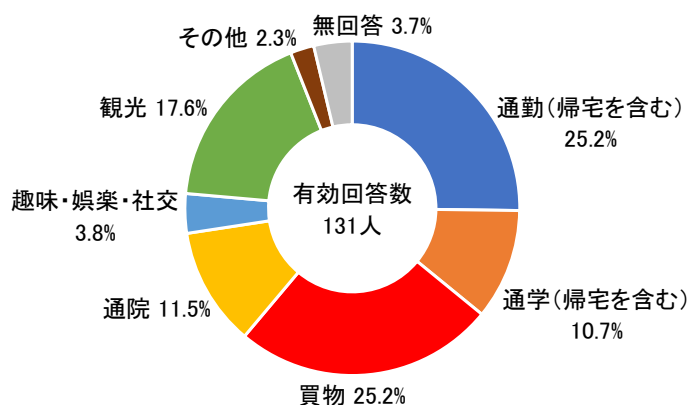


図 4-9 路線バスの利用目的(全体)

(2) 路線バスに求める利用者要望

ア バスを使いやすくするための取組

「バスの運行本数を増やす」が最も多く、次いで「駅や主要バス停での乗り換えを円滑にする」、「バス待ち環境を改善する」と続いた。

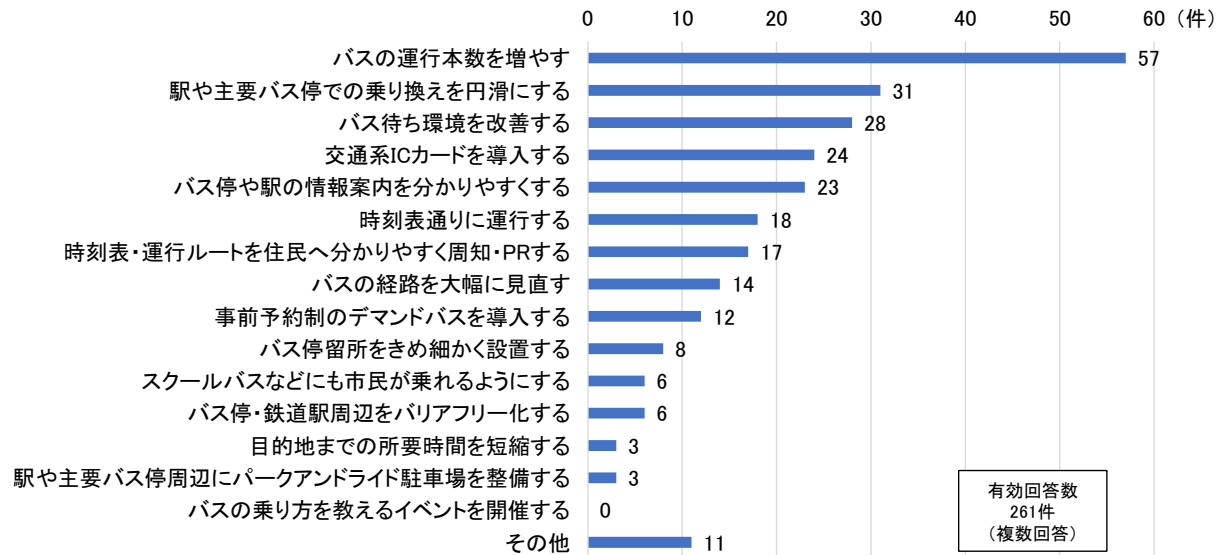


図 4-10 バスを使いやすくするための取組(全体)

イ 運行頻度、運行時間帯、料金、行先・ルートの満足度

運行頻度、運行時間帯、料金、行先・ルートについて、概ね 20%以上の方が「やや満足」あるいは「満足」を選択している。なお、最も高い満足度は「料金」、次いで「行先・ルート」であった。

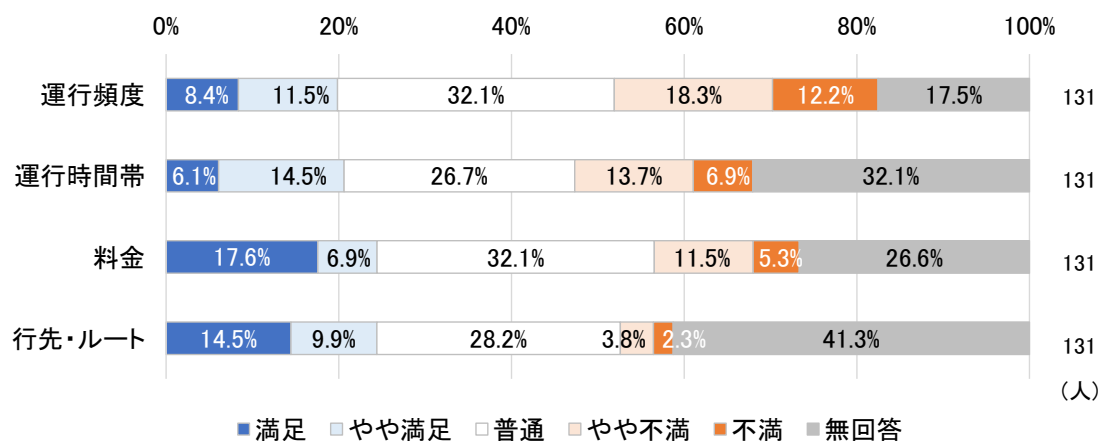


図 4-11 各項目の満足度(全路線)

(3) その他の市民意見（自由記述）

表 4-3 路線バス利用者アンケート調査における自由記述意見

意見分類	自由記述意見
免許返納や将来への不安について	<ul style="list-style-type: none"> ・私は自分の持っている病気の為、車の運転が出来ません。バスがなくなってしまうと学校に行けなくなってしまいます。このバスのおかげでとても助かっています。【桜の木線】 ・今現在では、主人が足になっていますが主人が運転免許を返納した時には不便になるので、真剣に考えると思います。【りんご団地線】
運行本数や時間帯について	<ul style="list-style-type: none"> ・本数が少なく、電車との接続もいまいち悪いので、乗るのをやめてしまう人も多いのでは？日祝運行が無いことも不便に感じている。終バスが早いので、もう1時間遅いと働き方も考えられて有難いです。【北橋循環線】 ・石段街口～榛名湖～榛名神社の乗り換え待ち時間を含む運行時間の見直しと本数を増やして欲しい。乗り換えの榛名湖でバスがいるのに30分～1時間待たされるのは辛い。時間が気になって榛名神社をゆっくり観光することが出来ない。もし、本数を増やせないのであれば、バスが無い時間に伊香保バスターミナル・石段街～榛名神社直行のデマンドバスを走らせても良いと思う（タクシー会社と相談しながら往復3,000円位で※石段街口に止まっているタクシー片道6,500円は高すぎる！）。又は、乗り換え周辺のお店を一つにまとめて、道の駅のような待ち時間も楽しめる施設を作っても良いと思う。【伊香保榛名湖線】
バス待ち環境・車両について	<ul style="list-style-type: none"> ・バスの利用の時にいすをおいていただきたい。【勝保沢線】 ・バス停に屋根が欲しいです。【北橋循環線】 ・バス停に屋根をつけてほしい（雨風が結構キツイです。待ってるとき）【りんご団地線】
乗り換えについて	<ul style="list-style-type: none"> ・群バスとの乗り換えが悪く、朝夕1時間2年間駅で待っていました。手を上げたら、乗せてもらえたら有難いです。【桜の木線】 ・三原田～渋川たまに乗り換えに間に合わないことがある。あと2-3分あればいいなと思うことがある。【南柏木線】
バス以外の公共交通（電車・タクシー）について	<ul style="list-style-type: none"> ・タクシーの料金が高すぎる。利用できません。他の都市並みの料金に出来ませんか。バスに関しては頑張っていると思います。近々免許を返納するのでバスが頼りです。【りんご団地線】
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・観光で伊香保の町を訪問したのですが、ホテルで伺って、このバスの存在を教えていただいたので、いろいろ回れました。ただし、ホテルでも私たちがたまたま聞いたので時刻表が出てきました。【伊香保タウンバス1号】 ・観光できました。バスの乗り換えについて、ネットで調べにくい。バス停にある時刻表、経路表が見にくい。【水沢経由伊香保温泉線】 ・バス料金が高い。70歳以上の人は無料にしてほしい。【青葉台団地経由りんご団地線】

4.3 鉄道利用者アンケート調査

(1) 鉄道の利用実態

令和元年9月26、27日の2日間、鉄道を実際に利用されている方に対し、その利用実態やニーズを把握するため、独自にアンケート調査を行った。

ア 利用頻度

J R八木原駅利用者のうち平日毎日利用は約9割に上り、J R渋川駅の平日毎日利用（44.2%）と比較して利用頻度は高い傾向にある。

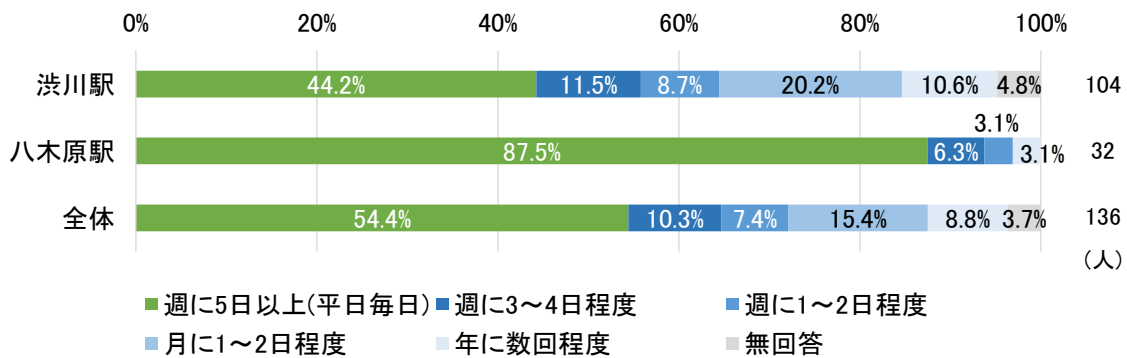


図 4-12 鉄道利用頻度(駅別・全体)

イ 利用目的

J R八木原駅利用者は約9割が通勤・通学を目的としており、J R渋川駅利用者は約6割が通勤・通学で利用している。

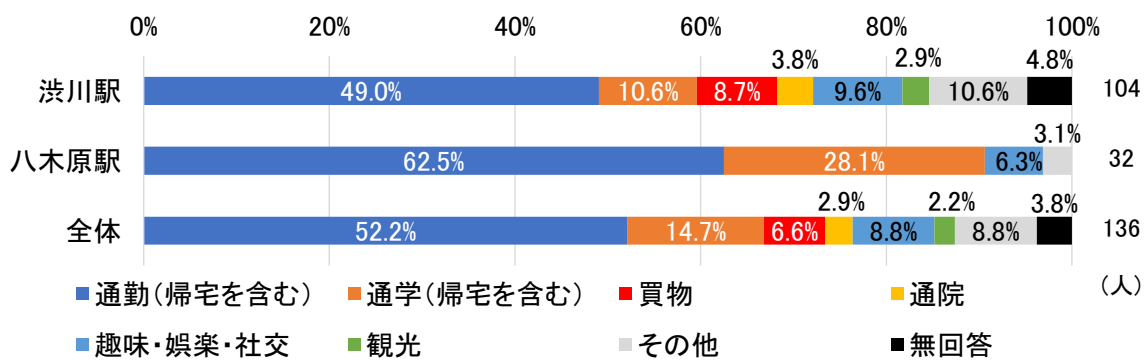


図 4-13 鉄道利用目的(駅別・全体)

(2) 鉄道に求める利用者の要望

ア バスをはじめとした鉄道へのアクセスを向上させるための取組

全体では「鉄道に接続するバスの運行本数を増やす」を選択する傾向が強く、次いで「鉄道駅・バス待ち環境を改善する」「バス停や駅の情報案内を分かりやすくする」が選ばれた。

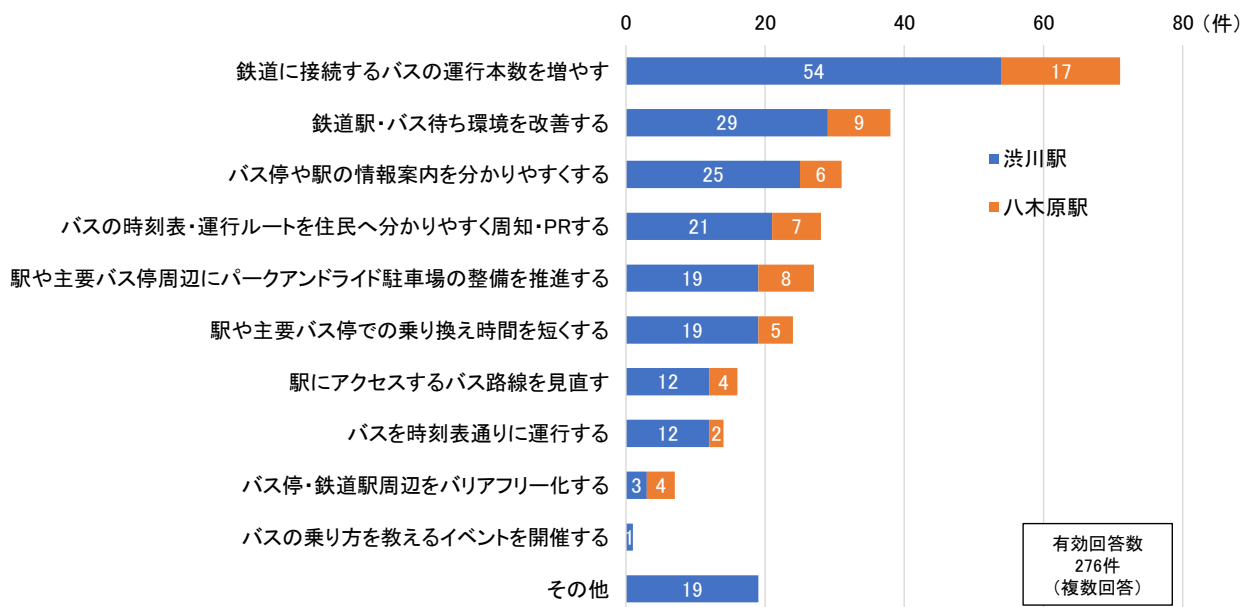


図 4-14 鉄道へのアクセスを向上させるための取組(駅別・全体)

イ 鉄道と路線バスとの乗り換え時間に関する満足度

鉄道と路線バスとの乗り換え時間については、約7%が「やや満足」以上、約21%が「やや不満」以上を選択しており、満足度はやや低い傾向にある。

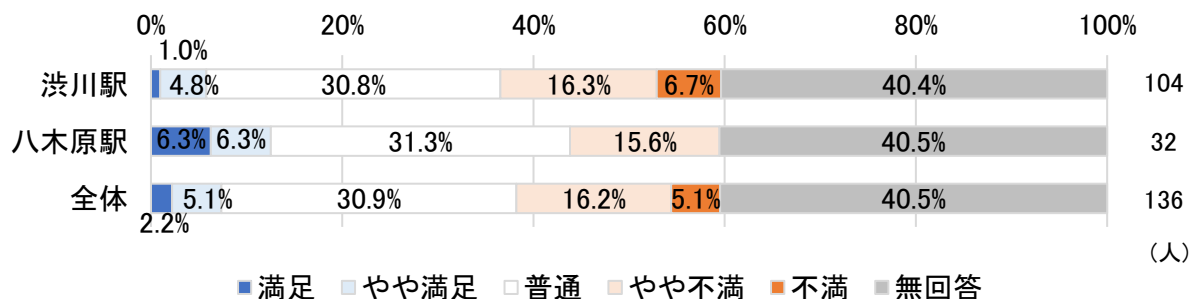


図 4-15 乗り換え時間満足度(駅別・全体)

(3) その他の市民意見（自由記述）

表 4-4 鉄道利用者アンケート調査における自由記述意見(1)

意見分類	自由記述意見
鉄道・バスの 運行ルート・停留所 について	<ul style="list-style-type: none"> 市内の主要な箇所（市役所第一第二、ベルク、群銀、足銀等、西友、公園、医療センター、図書館、保健センター、中央公民館、郵便局（本局））を通る渋川駅から渋川駅までの循環バスが欲しいです。1日券（600～700円位）があるともっといいです。住民にとっても、観光で訪れた方にもとてもよいのではと思います。今の路線バスで来た方もどこかの停留所で循環バスに乗り換えることが出来ると思います。【渋川駅】
鉄道・バスの運行本数や 時間帯について	<ul style="list-style-type: none"> 運行本数を増やさないことには、利用者は増えない。帰りの電車が無いことで渋川から乗ることをやめてしまう。終電が早すぎる。新幹線に合う本数は欲しい！【渋川駅】 鉄道の運行本数を増やすだけでなく時間も満遍なくあるといいなと思います。【八木原駅】 本数が1時間に1本とかなので（長野原方面）せめてそれよりは増やしてほしいです。【渋川駅】 私は学生で毎日電車を使用していますが水上行の電車の本数を朝の時間帯だけでもいいので、少し増やしてほしいと思います。そして、いつも本当にありがとうございます。朝の7:00くらいに渋川を出発する電車があると良いなと思います。【八木原駅】
鉄道・バスの待合環境・ 車両について	<ul style="list-style-type: none"> バス停がもう少し整備されて待っているのに安全だと利用しやすいです。（例：夜は真っ暗で怖かったり、歩道が狭くて車が飛ばして来るのが怖い。）車に乗らない人のニーズに応えるためには歩道の整備はマストかなと思いますし、ぜひやってほしいです。【八木原駅】 駅をきれいにする必要があると感じる。ホームと電車の段差をなくしたり、トイレを新しくする等、ロータリーの整備をしたほうがよい。【八木原駅】
乗り換えについて	<ul style="list-style-type: none"> 朝の通勤時、電車の到着時刻とバスの発車時刻が同じになっていて使いづらい。【渋川駅】 渋川駅の鉄道はとにかく便が良くないと思います。新幹線できても高崎で20～30分待ちますし、高崎から東京に向かう場合も便数が少なく、高崎まで行けず不便を感じております。【渋川駅】

表 4-5 鉄道利用者アンケート調査における自由記述意見(2)

意見分類	自由記述意見
情報発信について	<ul style="list-style-type: none"> ・バスの路線図ではわかりにくく、地図と合わせた情報が欲しい。(県外から来たので) バス停の名前見ても場所が分かりません…。バスが便利になれば定期とかも持ちたい!【八木原駅】 ・渋川駅の電車時刻表を各家庭に配布、渋川市のバスの時刻表、乗り換えの路線図をお願いできればと思います。【渋川駅】 ・バスの時刻表をパソコンでwebサイトから簡単に検索できるようにしてほしい。【渋川駅】 ・バス停がどこにあるか分からないから、地図みたいなものが手に入るようにしてほしい。【渋川駅】
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・バスが時刻通りに来なくて、もう通りすぎてしまったか、まだ来ていないのか不明で困ったことがあった。ネット上で今どこの区間を走っているのか確認できるシステムがあるとうれしいです。【八木原駅】 ・全ての路線が通るところに休憩所やふれあいサロン等を作って人と交流が出来ることと孤立の防止にもなるのでは?また社協のあいのりのような事業とも連携できれば利用者の利便性は高まると思う。【渋川駅】 ・週に1回は通勤を車から公共交通に変えてみる等の取組を自治体と企業が一体となって行う等も必要だと思います。【渋川駅】 ・利用者が減少(少子化、過疎化)し山間部のバスの本数が少なくなっていますが高齢化の中、みんなで利用してバス路線を存続させていかないとはいけません。【渋川駅】 ・渋川は車がないと生活できない街なので、電車、バスを使って出かける場合は駅やバス停に行くまでに車を使わないといけないことが多いです。そうすると駅やバス停付近に無料または格安での駐車場が無いと、とても公共の乗り物を利用する気にはなれません。【渋川駅】



図 4-16 整備計画が進む JR 八木原駅

第5章

渋川市の公共交通の現状と 課題整理

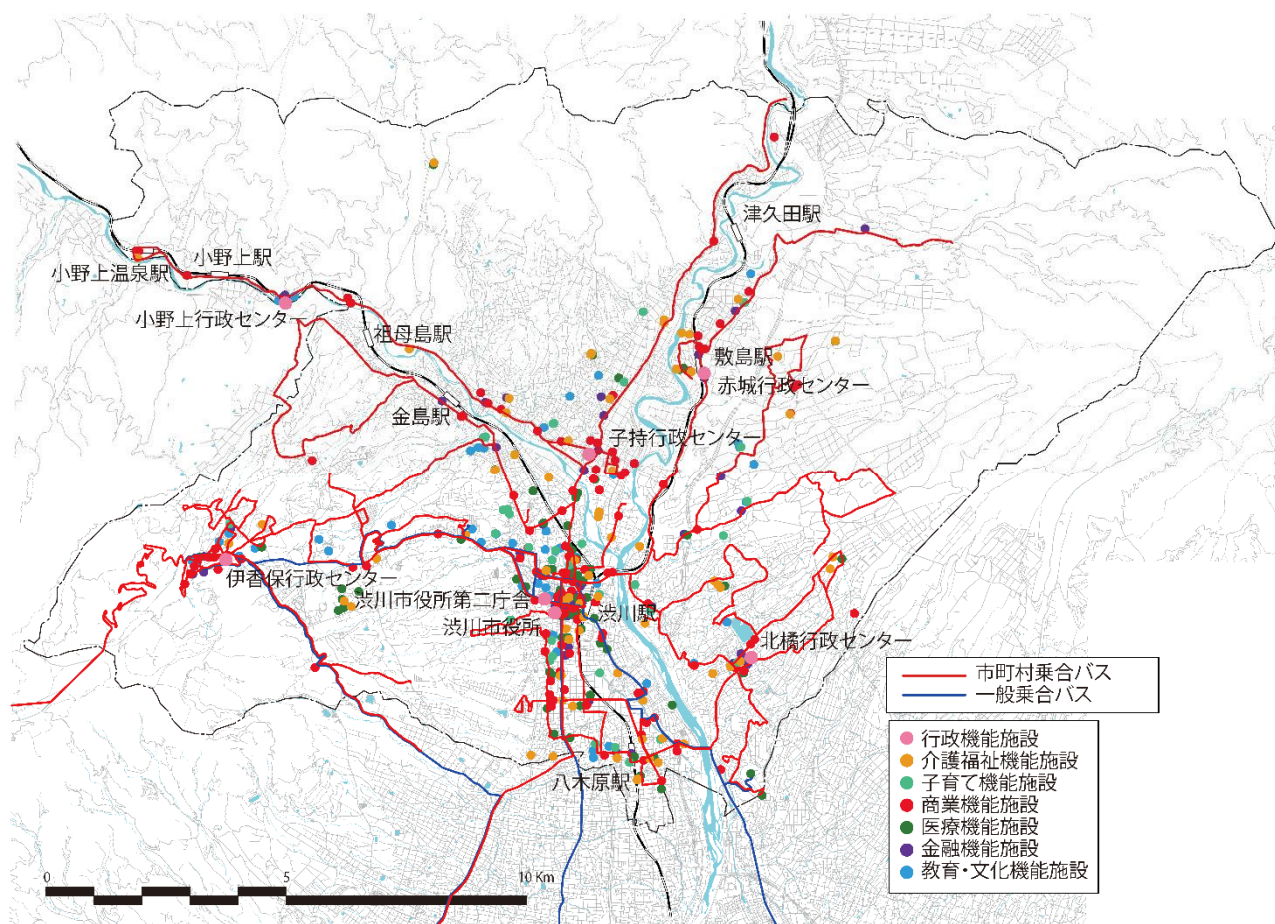
5.1 公共交通の現状

(1) バス路線の現状

ア バス路線の現状

市内には市町村乗合バス（市がバス事業者に委託をして運行するバス）が19路線、一般乗合バス（バス事業者が自主運行するバス）が5路線の計24路線があり、主としてJR渋川駅を中心に放射状に運行されている。

一般乗合バスは、伊香保温泉への観光路線と前橋・高崎駅方面への広域路線となっている。

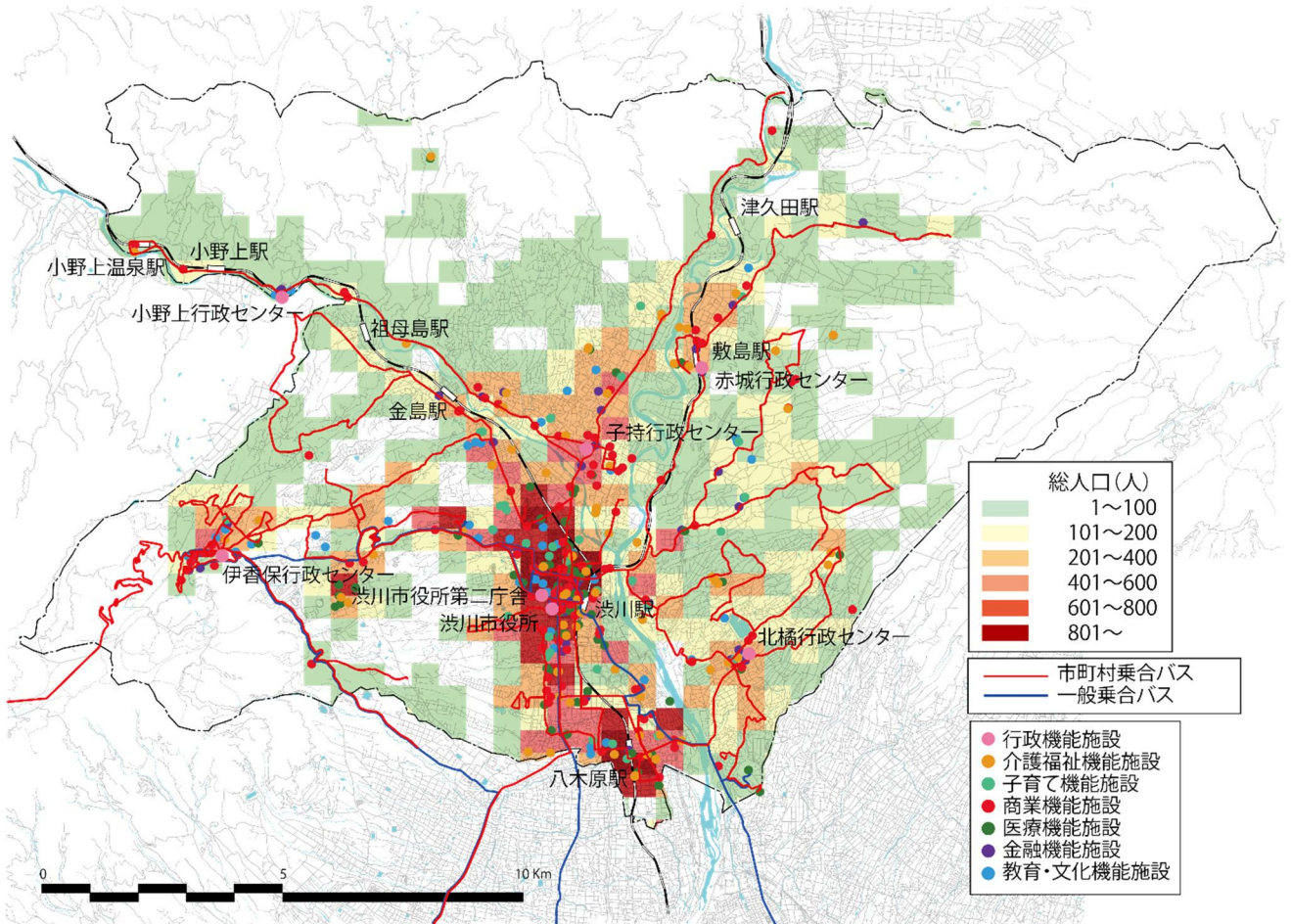


出典：国土数値情報（都市機能施設）、市内バス路線図（バス路線）

図 5-1 バス路線の状況（令和3年1月現在）

イ 人口分布とバス路線

市民の多くはバス路線にアクセスしやすいエリアに集中的に居住している。一方で、バス路線にアクセスしにくいエリアにも広く人口が分布していることから、市内全域を対象とした公共交通の利便性向上が求められる。



出典:平成 27 年国勢調査

図 5-2 人口分布とバス路線

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

第6章

第7章

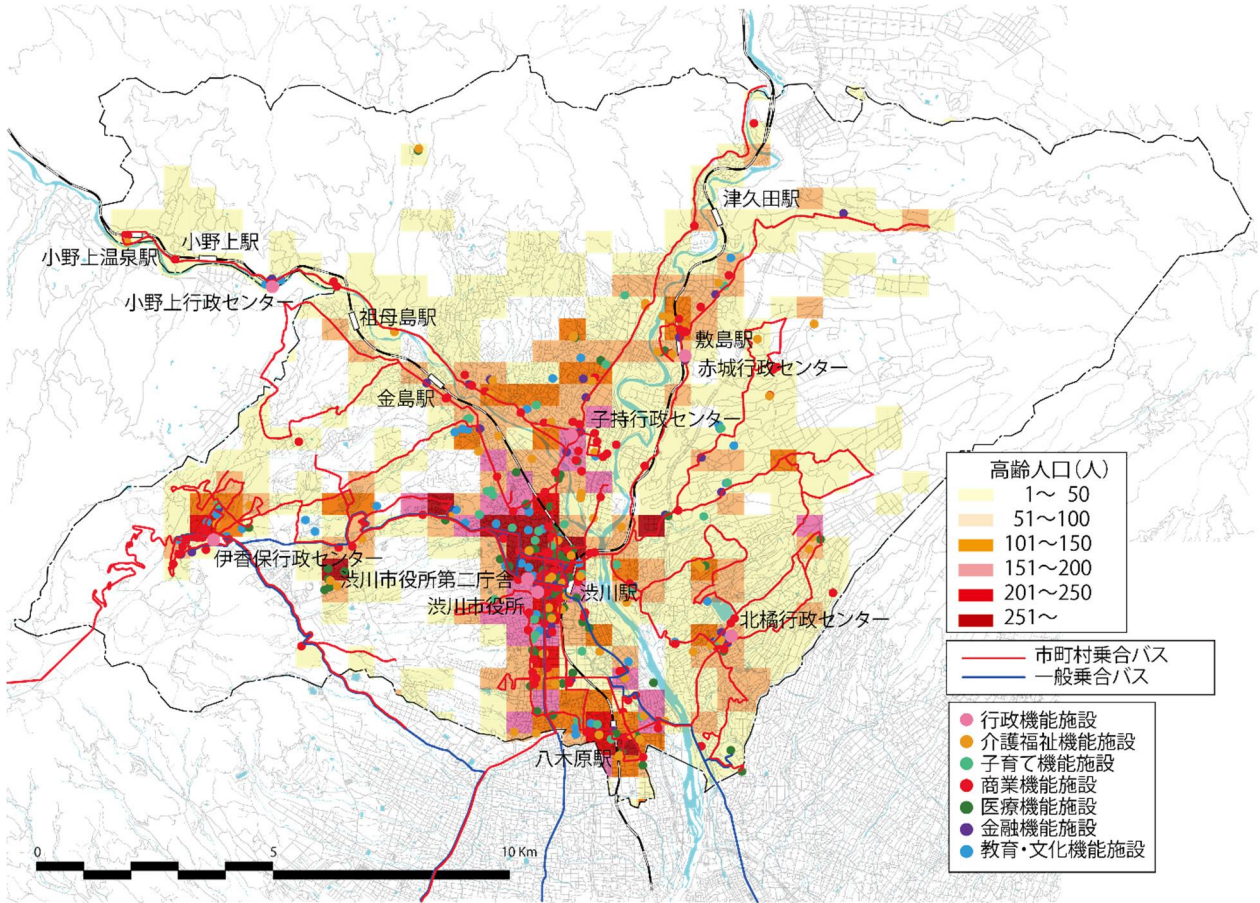
第8章

第9章

参考資料

ウ 高齢者人口の分布とバス路線

人口の密集している渋川地区には高齢者人口も多く、また高齢者人口 100 人を上回る地域には概ね路線バスが存在している。一方で、子持地区等の高齢者人口の多い一部のエリアでは路線バスが存在しておらず、今後移動が困難になる市民の増加が想定されることから、高齢者にとって利便性の高い移動手段の整備が求められる。



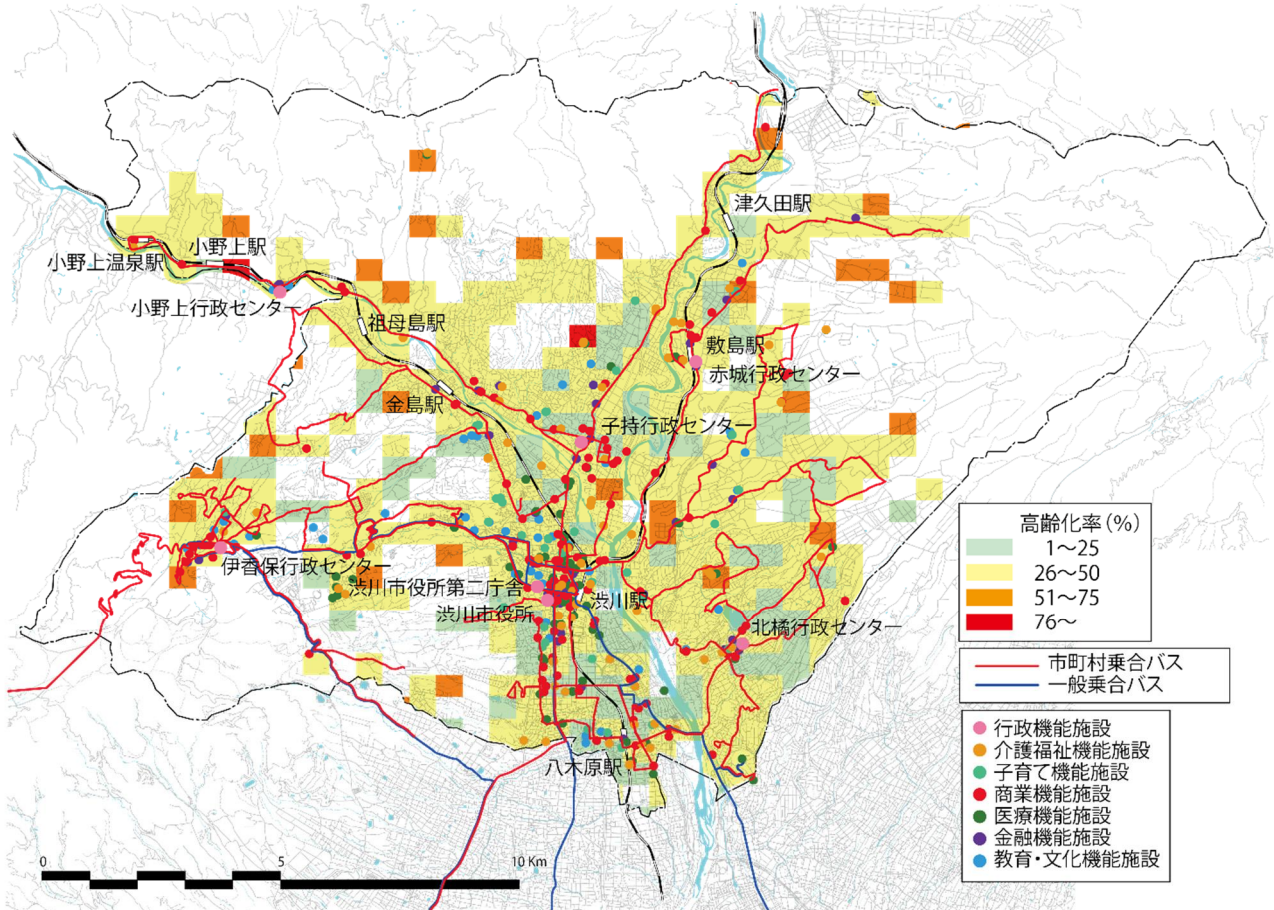
※高齢者人口:メッシュごとの、年齢が65歳以上の人口総数

出典:平成27年国勢調査

図 5-3 高齢者人口の分布とバス路線

■ 高齢化率の分布とバス路線

小野上地区や子持地区、赤城地区等に多く点在する高齢化率の高いエリアにはバス路線が無く、公共交通へのアクセス性が悪い。人口の少ない山間部では高齢化率が高い傾向にあることから、バス路線に依存しない移動手段の整備が求められる。



※高齢化率:メッシュごとの、総人口に対する年齢が65歳以上の人口総数の割合

出典:平成27年国勢調査

図 5-4 高齢化率の分布とバス路線

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

第6章

第7章

第8章

第9章

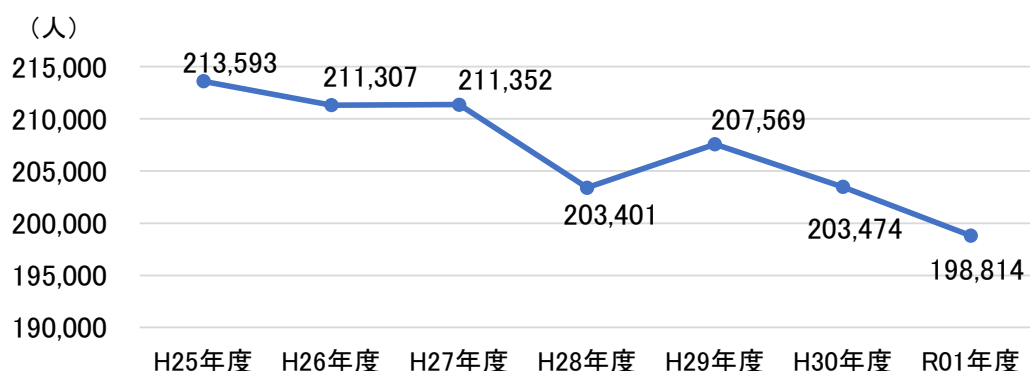
参考資料

(2) 市町村乗合バスの状況

ア 輸送人員

市全体の輸送人員は減少傾向にあり、令和元年度は平成25年度と比較して約7%（約1.5万人）減少している。

平成28年4月1日に国立病院機構西群馬病院と渋川総合病院が統合し、国立病院機構渋川医療センターが開院したことに伴い、新たな路線として渋川駅～渋川医療センター線を開設した。



単位：人

路線名	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	R01年度
渋川温泉～渋川スカイランドパーク線	23,261	22,445	22,026	23,690	23,178	20,322	18,666
渋川温泉～りんご団地線	26,500	24,513	25,076	15,805	18,648	17,462	15,027
渋川駅～青葉台団地経由りんご団地線	16,368	15,085	15,684	12,037	11,945	12,750	12,065
渋川駅～神田原・祖母島線	9,594	8,835	8,745	8,295	7,255	7,446	6,964
伊香保タウンバス1号	20,885	21,288	23,964	23,305	23,783	23,502	25,078
伊香保タウンバス2号	5,408	5,121	4,477	4,141	4,339	4,681	4,580
伊香保タウンバス3号	13,190	12,003	11,766	9,587	9,227	10,603	11,500
伊香保タウンバス4号	1,750	2,077	2,023	1,775	1,681	2,123	2,010
水沢シャトルバス	3,206	3,802	3,634	3,616	3,725	4,724	3,632
渋川駅～小野上温泉線	7,581	7,510	6,976	6,214	5,790	5,301	5,563
渋川駅～桜の木線	10,104	9,788	10,188	8,766	8,218	8,440	8,452
渋川駅～渋川医療センター線	-	-	-	14,544	16,513	16,891	15,819
渋川駅～深山線	6,464	5,401	5,318	4,526	4,338	4,078	3,763
渋川駅～勝保沢線	9,220	9,458	8,437	7,585	8,188	8,280	7,745
渋川駅～南柏木線	9,183	10,894	10,351	9,038	9,609	8,716	8,828
あかぎ診療所線	42	-	-	-	-	-	-
北橋循環線	18,712	18,591	17,086	16,526	17,514	17,970	18,494
北町～小室～下箱田線	3,139	3,196	2,875	2,302	2,271	1,895	2,065
渋川駅～箕郷線（広域路線）	14,864	15,161	15,714	15,244	14,869	11,910	10,680
伊香保～榛名湖線（広域路線）	14,122	16,139	17,012	16,405	16,478	16,380	17,883
合計	213,593	211,307	211,352	203,401	207,569	203,474	198,814

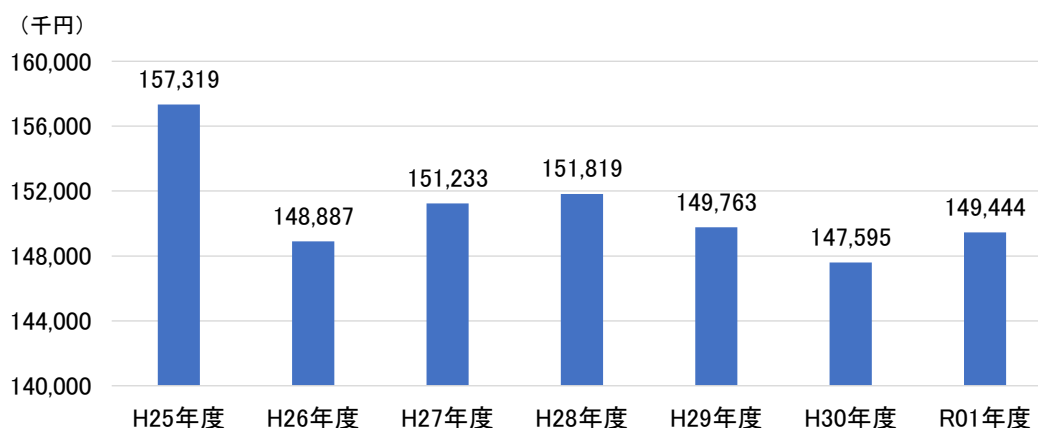
出典：令和元年度バス輸送実績報告書

図 5-5 市町村乗合バス輸送人員

イ 年間運行費補助の状況

本市では、市民の日常生活に必要な交通手段の確保を図るため、前年度の運行実績に基づき、乗合バスの運行費用に運賃収入が満たなかったバス運行委託事業者に対して補助金を交付している。年度によりばらつきがあるものの、毎年度、約1億5,000万円の補助金を交付している。

全ての路線に補助が必要な状況となっており、黒字路線は無い。補助額は路線によって異なる。



単位:千円

路線 ※現在の名称	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	R01年度
渋川温泉～渋川スカイランドパーク線	19,695	18,848	19,465	18,199	18,771	17,798	17,067
渋川温泉～りんご団地線	15,596	17,511	18,662	17,048	16,198	15,034	17,534
渋川駅～青葉台団地經由りんご団地線	7,537	7,449	8,638	8,475	8,446	8,838	9,178
渋川駅～神田原・祖母島線	13,954	8,461	8,679	8,789	8,247	9,763	9,072
伊香保タウンバス1号	6,681	5,955	5,992	5,859	6,357	6,670	7,158
伊香保タウンバス2号	6,689	6,495	6,306	6,170	6,486	6,883	6,660
伊香保タウンバス3号	6,603	6,840	7,554	7,534	7,621	8,149	7,769
伊香保タウンバス4号	5,909	5,186	5,441	4,784	6,039	5,633	5,376
水沢シャトルバス	779	991	832	597	596	556	602
渋川駅～小野上温泉線	10,843	9,746	9,516	9,880	9,486	10,030	9,785
渋川駅～桜の木線	9,311	8,845	8,975	9,054	9,224	8,696	7,757
渋川駅～渋川医療センター線	-	-	-	-	3,052	2,879	2,954
渋川駅～深山線	8,593	8,394	9,052	8,905	7,834	8,039	8,131
渋川駅～勝保沢線	6,645	6,793	7,160	7,537	7,651	7,426	7,853
渋川駅～南柏木線	9,447	9,410	8,928	8,794	9,247	8,774	8,803
あかぎ診療所線	1,256	666	-	-	-	-	-
北橋循環線	16,220	15,755	15,442	17,777	15,493	14,666	16,068
北町～小室～下箱田線	8,402	8,498	7,559	7,927	8,147	6,317	6,036
渋川駅～箕郷線 (広域路線) ※H28年度は渋川市が幹事市	-	-	-	3,906	-	-	-
伊香保～榛名湖線 (広域路線) ※渋川市が幹事市	3,160	3,045	3,034	582	867	1,445	1,641
合計	157,319	148,887	151,233	151,819	149,763	147,595	149,444

出典: 渋川市決算事項別説明書(平成25～27年度)乗合バス運行費補助金及び負担金(平成28～30、令和元年度)
 ※各路線ごとに千円未満を四捨五入しているため、19路線の和が合計欄と一致しない場合がある

図 5-6 市町村乗合バスに係る年間運行費補助額

(3) 鉄道の状況

ア JR上越線

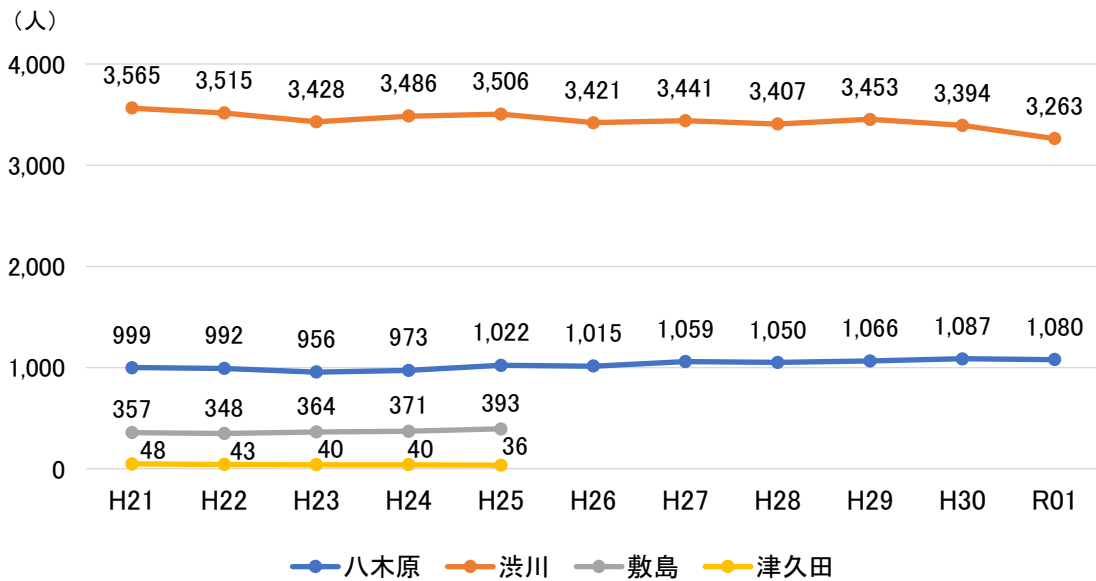
市内にはJR上越線の駅が、八木原駅、渋川駅、敷島駅、津久田駅の4駅ある。そのうち、敷島駅と津久田駅は無人駅となっている。上越線の各駅には改札機が設置されており、JR東日本の交通系ICカード「Suica（スイカ）」が利用できる。

渋川駅の1日あたりの乗車人員は、近年では3,200～3,400人前後で推移している。平成21年度と令和元年度の乗車人員を比較すると、約8.5%減少している。

八木原駅の1日あたりの乗車人員は、近年では1,000人強で推移している。平成21年度と令和元年度の乗車人員を比較すると、約8.1%増加している。

乗車人員公表時（～平成25年度）の敷島駅及び津久田駅の1日あたりの乗車人員は、それぞれ350人前後、40人前後と非常に少ない状況となっている。

群馬県は、平成30年3月に策定した「群馬県交通まちづくり戦略」に基づき、JR上越線の利用を促進するアクションプログラムを令和2年に策定した。



※平成26年度から無人駅の乗車人員が非公表

出典：JR東日本・資料提供

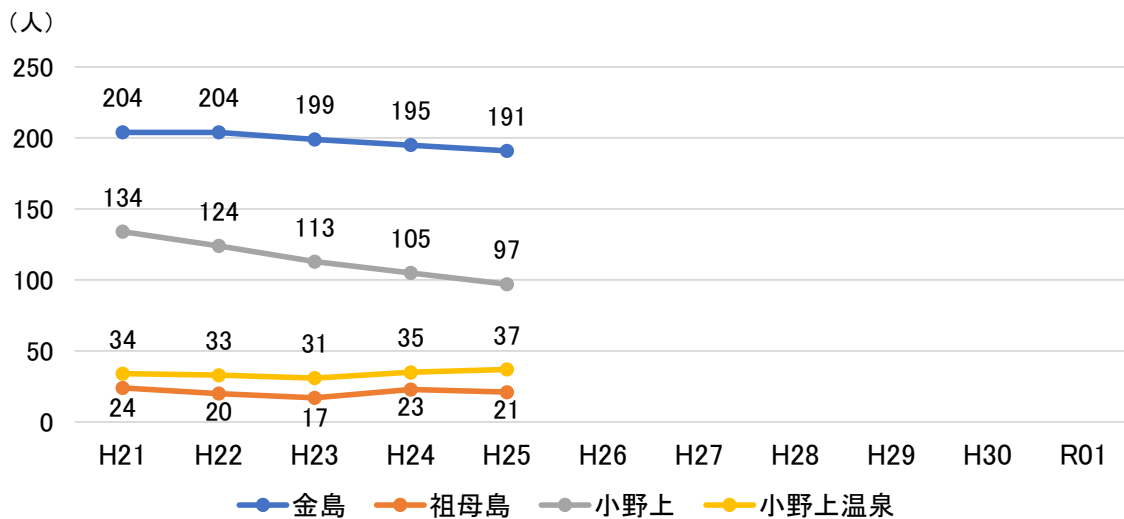
図 5-7 JR上越線各駅の1日あたり乗車人員の推移

イ JR吾妻線

市内にはJR吾妻線の駅が、渋川駅、金島駅、祖母島駅、小野上駅、小野上温泉駅の5駅あり、うち4駅が無人駅となっている。渋川駅を除く4駅には改札機が設置されておらず、「Suica」は利用できない。

乗車人員公表時（～平成25年度）の各無人駅の1日あたりの乗車人員は、金島駅が200人前後、祖母島駅が20人前後、小野上駅が100人前後、小野上温泉駅が35人前後とかなり少ない状況であった。

群馬県は、平成30年3月に策定した「群馬県交通まちづくり戦略」に基づき、JR吾妻線の利用を促進するアクションプログラムを策定した。このプログラムでは、渋川・吾妻地域の暮らしを支えるJR吾妻線をこれからも存続させていくため、「年間一度も鉄道を利用しない割合」を66%から令和5（2023）年度までに56%まで減らす目標を掲げている。また、行政の取組としては、「駅で車から鉄道に乗り換えるための駐車場（パークアンドライド駐車場）」等、自動車と鉄道を使いやすくつなげるための環境整備を「今後5年間で路線として一体的に実施」と記載されている。



※平成26年度から無人駅の乗車人員が非公表

出典：JR東日本・資料提供

図 5-8 JR吾妻線各駅の1日あたり乗車人員の推移(渋川駅を除く)

(4) タクシーの状況

市内にはタクシー事業者が3社存在しており、各事業者のタクシー保有台数は下表のとおりである。渋川市全体で71台が配置されており、その内61台がJR渋川駅前、10台が伊香保に配置されている。なお、現在JR八木原駅前に待機車両はいない。渋川市内タクシーの運賃制度は群馬県B地区に該当し、初乗運賃（普通車）は1,368mまで600円、加算運賃は以降216mごとに90円である。

表 5-1 市内タクシー事業者のタクシー配置状況(令和2年9月現在)

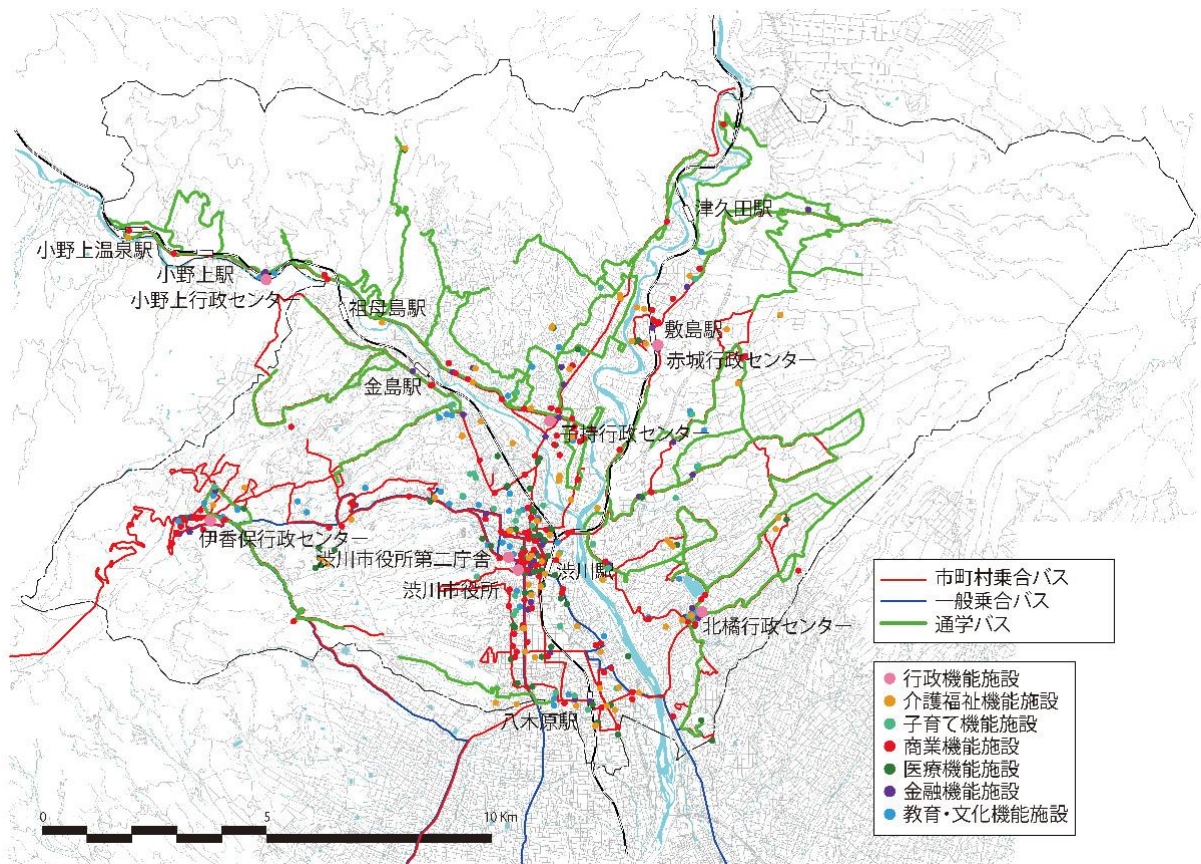
事業者名	タクシー配置場所	車両配置台数
日本中央交通株式会社	渋川営業所（渋川市渋川）	34台
群北第一交通株式会社	渋川営業所（渋川市渋川）	22台
	伊香保営業所（渋川市伊香保町）	10台
関越交通株式会社	渋川営業所（渋川市石原）	5台
合計		71台

事業者へのヒアリング結果によれば、タクシー業界では運転手の高齢化と人手不足が問題となっており、今後の運転手確保が喫緊の課題である。また、高齢者移動支援事業（タクシー利用券）によりタクシー利用客は新規利用者が増加傾向にあったものの、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴い、利用者数は減少に転じている。

5.2 本市の通学バスの現状

本市では、通学する小・中学校から遠距離（2.5Km以上）にある児童・生徒の通学の利便を図るため、市内19路線（条例上20路線）に通学バスを運行している。令和2年6月1日現在、622人（小学生402人・中学生220人）の児童・生徒が利用している。平成28年度に小野上中学校を子持中学校に統合したことに伴い、小野上地区から新たに2路線を運行し、現在の路線数となった。

通学バスの路線には、乗合バスの路線と重複している路線が多く存在する（上村線、祖母島線、りんごの里線（金島小・中学校区）、下箱田・赤城山線（橘小・北橘中学校区）及び八崎・小室線（橘北小・北橘中学校区）はほぼ重複）。また、市町村乗合バスと通学バスの運行には、合わせて3億円程度の予算が毎年度投入されている。



出典：国土数値情報（都市機能施設）、市内バス路線図（バス路線）

図 5-9 通学バス路線図

5.3 その他の移動資源の現状

(1) その他の移動資源の概要

本市では、渋川市社会福祉協議会（以下、「社協」という。）の取組を含め、令和2年度現在、下記のとおり鉄道・路線バス以外の移動資源を有している。

表 5-2 その他の移動資源の概要

事業の名称		概要	運行事業者	対象利用者	運賃
渋川市の取組	温泉シャトルバス	【赤城地区温泉シャトルバス】 「あかぎ診療所」「ユートピア赤城」を目的地とした無料バス。	市直営	65歳以上	無料
		【北橋地区温泉シャトルバス】 「ぼんどうの湯」を目的地とした無料バス。	市直営	温泉利用者	無料
	老人福祉センター送迎バス	各老人福祉センターを目的地とした無料バス。市内3地区で運行している。	社協 (指定管理業務)	センター利用者	無料
	ゆうあいピック記念温水プール送迎バス	ゆうあいピック記念温水プールへの送迎を目的とした無料バス。	群馬県社会福祉事業団	障害者・高齢者	無料
社協の取組	福祉のあし	社協の運営施設の他、医療施設や商業施設の間を無料で巡回するバス。高齢者、障害者、子育て世代の外出支援とボランティアの育成を目的としており、社協が独自で運営している。	社協	65歳以上・障害者等	無料
	ささえあい買い物事業「あいのり」	地域の高齢者がタクシーに相乗りして買物に行く事業。社協が相乗りメンバーを調整する。通常のタクシー料金と比較し大幅に安い料金で利用可能。	社協	買物に困っている 75歳以上の方	有料

(2) 渋川市の取組

ア 赤城地区温泉シャトルバス

赤城地区では、旧赤城村時代に村民の健康保持や福祉の増進を図るため、平成5年に「赤城の湯ふれあいの家」を、平成9年には「ユートピア赤城」をオープンした。「赤城の湯ふれあいの家」のオープンにあたり、施設までの高齢者の移動手段を確保するため、幼稚園バスの空き時間を利用し、70歳以上の高齢者を対象に、村直営で無料のシャトルバスの運行を開始した。

その後、平成18年2月の市町村合併前に、旧赤城村で温泉シャトルバスは一度廃止されたが、住民等からの要望を受け、平成19年2月から市が直営で無料のシャトルバスの運行を再開した。平成22年4月からは、南北の各診療所を統合して整備した「渋川市国民健康保険あかぎ診療所（以下、「あかぎ診療所」という。）」もルートに加え、主に65歳以上の高齢者の足として現在に至っている。

表 5-3 赤城地区温泉シャトルバスの運行経路

路線No.	①	②	③	④
停留場所	小池原三本辻	鉄橋下	※個人宅西	深山バス回転場所
	津久田第三集会所	津久田駅西	※個人宅西	深山大橋
	津久田第二集会所	沼尾橋	※個人宅裏	芳ヶ沢公会堂
	上宿バス停	温泉	温泉	芳ヶ沢西
	北中学校前	あかぎ診療所	あかぎ診療所	温泉
	※個人宅前	ベイシア	ベイシア	あかぎ診療所
	温泉			ベイシア
	あかぎ診療所			
	ベイシア			
路線No.	⑤	⑥	⑦	⑧
停留場所	持柏木農事倉庫西	(有)東山電気前	南中学校前	溝呂木構造改善センター
	三原田小学校前	快中山前	J A赤城橋本所前	赤城銘木前
	上三原田歌舞伎舞台前	中峯バス停	上三原田バス停	栄集会所
	三原田スーパー前	水上バス停	茂木建窓西	※個人宅前
	温泉	温泉	温泉	沖門バス停
	あかぎ診療所	あかぎ診療所	あかぎ診療所	温泉
	ベイシア	ベイシア	ベイシア	あかぎ診療所
				ベイシア

イ 北橋地区温泉シャトルバス

北橋地区では、旧北橋村時代に村民の健康保持や福祉の増進を図るため、平成13年に「北橋温泉ばんどうの湯」をオープンした。温泉施設までの高齢者の移動手段については、無料シャトルバスの運行が村の直営により事業化された。当初は、村民であれば年齢に制限なく利用可能であったが、移動手段の無い高齢者に対象を絞るべきとの考えから、対象者を限定した。合併後も新市に事業が引き継がれ、現在は、温泉の利用者を対象としている。

表 5-4 北橋地区温泉シャトルバスの運行経路

路線名	運行ルート				
第1路線	北橋橋	～	地藏橋	～	ばんどうの湯
第2路線	ふるさと公園	～	生活共同館	～	ばんどうの湯
第3路線	金子建設	～	上ノ原団地	～	ばんどうの湯
第4路線	桂昌寺入口	～	箱田浄水場	～	ばんどうの湯
第5路線	光団地	～	松原団地	～	ばんどうの湯

ウ 老人福祉センター送迎バス

渋川老人福祉センター送迎バス

送迎バスの運行日は毎週日曜日のみ。指定管理業務の中で社協が運行している。往路は前原団地午前9時15分発で市内を運行し、復路はセンターを午後2時発車となる。



出典：国土数値情報（都市機能施設）、市内バス路線図

図 5-10 渋川老人福祉センター送迎バス

小野上地域福祉センター送迎バス

指定管理業務の中で社協が運行している。毎週、月・火・木・金曜日の4日間、村上方面と小野子方面から往復1便を運行。往路は午前9時25分発、復路は午後3時25分発。主な利用者は、センターを利用する高齢者である。

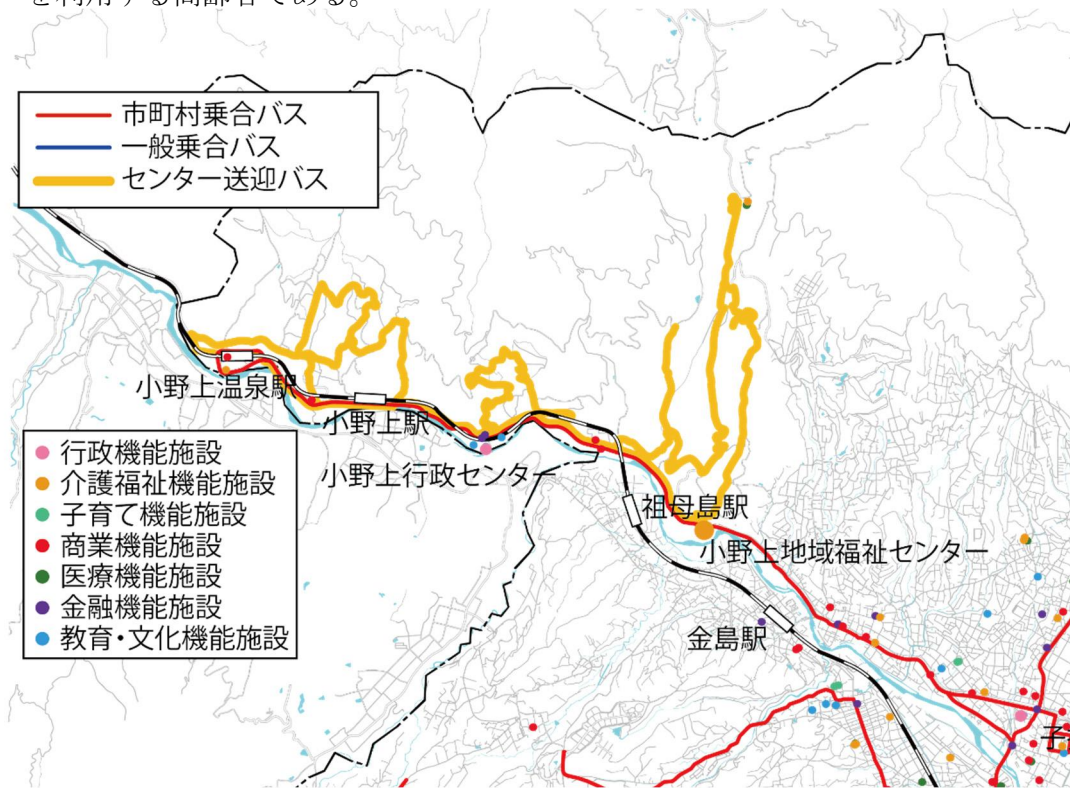
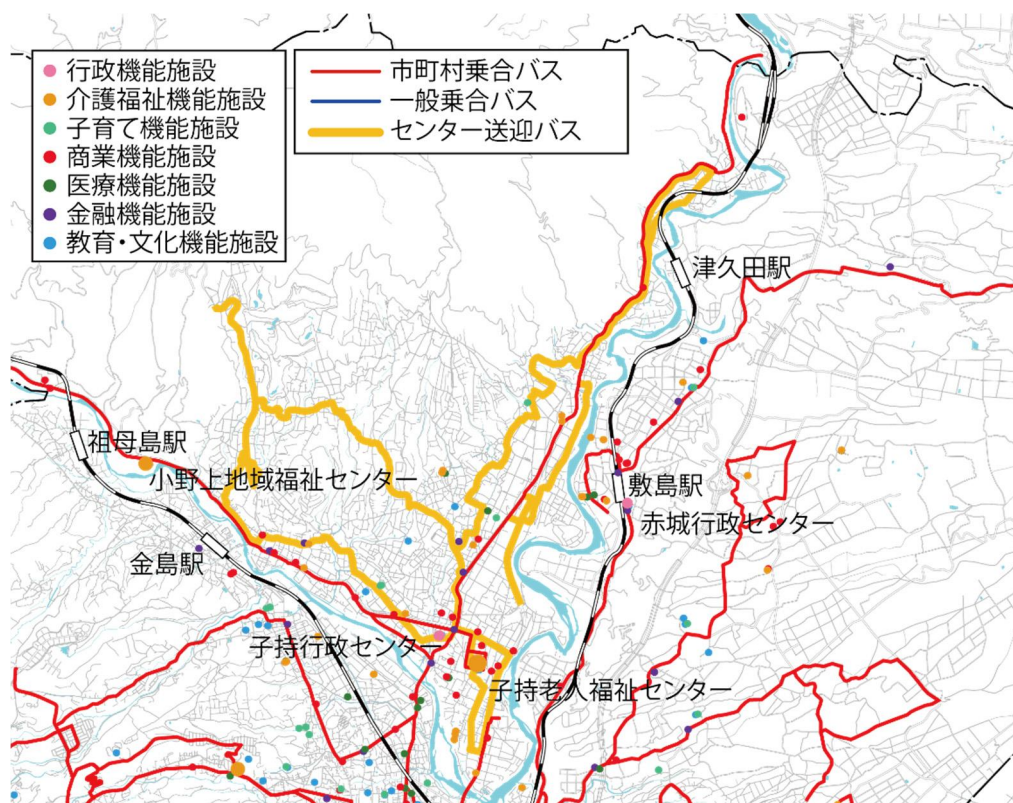


図 5-11 小野上地域福祉センター送迎バス

子持老人福祉センター送迎バス

元々は市が直営で運行していた通学バスの空き時間を利用して、地区内を無料で巡回していた。平成27年度に通学バスを民間委託したため、平成28年度までは市が直営で子持地区の巡回バスとして単独運行していた。

平成29年度から指定管理業務の中で社協が運行することになり、東西2コースで、1日各2便が巡回。日曜・祝日と年末年始は運休。1台のバスで両コースを運行している。



出典：国土数値情報（都市機能施設）、市内バス路線図

図 5-12 子持老人福祉センター送迎バス

■ ゆうあいピック記念温水プール送迎バス

本市では、市内の障害者や高齢者等を対象に、無料の送迎バスを運行し、プールの利用促進を図っている。送迎バスの経費は、市が委託料として負担し、県の指定管理者である群馬県社会福祉事業団が運行している。

平成 21 年度の乗車人数は 1,089 人だったが、令和元年度の乗車人数は 1,257 人となり、新型コロナウイルス感染症の拡大が影響する中でも約 15% の増加となった。運行ルートは、平成 21 年度時点では渋川地区のみだったが、平成 30 年度までには、子持地区と赤城地区の一部にも運行ルートを拡大している。さらに令和元年度は、小野上地区と北橋地区の一部も経由するよう見直しを図った。

なお、伊香保地区については、伊香保タウンバス 4 号線（水沢・南原線）がプールまで乗り入れている。

(3) 社協の取組

ア 福祉のあし

社協が運営する施設のバスを活用し、巡回バスを運行するものである。移動が困難な高齢者、障害者、子育て世代の方々の外出支援（買物・通院・居場所づくり等）及びボランティアの育成を目的としている。事業の運営費は、社協の施設運営で得た利益を財源としている。



出典: 渋川市社会福祉協議会ホームページ

図 5-13 福祉のあしバス停マップ

イ ささえあい買い物事業「あいのり」

買物に困っている地域の高齢者がタクシーに相乗りして買物に行く事業である。利用を希望する方は、社協に事前申込を行い、社協で相乗りするメンバーを調整する。利用者は、店舗からの距離に応じた利用料金を支払うことになるが、タクシー料金の一部を店舗と社協で負担するため、通常のタクシー料金より大幅に安い料金で買物に行くことができる。平成30年度から豊秋地区、古巻地区を皮切りに、実施可能地区を段階的に拡大し、令和元年7月に市内全地区に広がった。事業の運営費は、社協の介護保険事業で得た利益を財源としている。

5.4 地区ごとの特徴と課題

表 5-5 地区ごとの特徴と課題(1)

地区	地区内の移動資源			市民アンケート結果			地区の課題	
				利用状況 (%)				取組要望
				バス	鉄道	タクシー		
渋川地区 (東部)	バス	自主路線	4	15.9	58.4	23.0	<ul style="list-style-type: none"> ①バスの運行本数を増やす ②時刻表・運行ルート住民へ分かりやすく周知・PRする 	<ul style="list-style-type: none"> ・交通結節点であるJR渋川駅の情報案内も含めたバス待ち環境の改善
		委託路線	12					
	鉄道	路線	2					
		駅	1					
	他 (有無)	老人福祉	○					
		福祉のあし	○					
		温泉シャトル						
通学バス								
渋川地区 (西部)	バス	自主路線	1	27.9	38.7	31.5	<ul style="list-style-type: none"> ①時刻表・運行ルート住民へ分かりやすく周知・PRする ②バスの運行本数を増やす 	<ul style="list-style-type: none"> ・主要地方道渋川松井田線沿線から離れた公共交通不便地域の移動手段の確保
		委託路線	3					
	鉄道	路線						
		駅						
	他 (有無)	老人福祉	○					
		福祉のあし						
		温泉シャトル						
通学バス								
金島地区	バス	自主路線		26.5	51.5	19.8	<ul style="list-style-type: none"> ①バスの運行本数を増やす ②路線バスの経路を大幅に見直す ③事前予約制のデマンドバスを導入する 	<ul style="list-style-type: none"> ・通学バスと路線バス一本化の可能性についての検討 ・地区内から渋川医療センターへ移動する際のアクセス性の向上 ・駅施設の利便性の向上や、駅へのアクセス性の確保によるJR吾妻線の利用促進
		委託路線	2					
	鉄道	路線	1					
		駅	2					
	他 (有無)	老人福祉	○					
		福祉のあし						
		温泉シャトル						
通学バス	○							

表 5-6 地区ごとの特徴と課題(2)

地区	地区内の移動資源			市民アンケート結果				地区の課題
				利用状況 (%)			取組要望	
				バス	鉄道	タクシー		
古巻地区	バス	自主路線	2	11.1	44.0	17.6	①バスの運行本数を増やす ②時刻表・運行ルートに住民へ分かりやすく周知・PRする	・JR八木原駅の公共交通の結節点としての機能強化 ・鉄道駅やバス停留所から遠い公共交通不便地域における移動手段の確保
		委託路線	4					
	鉄道	路線	1					
		駅	1					
	他 (有無)	老人福祉	○					
		福祉のあし						
		温泉シャトル						
	通学バス	○						
豊秋地区	バス	自主路線	2	20.6	51.1	25.5	①バスの運行本数を増やす ②時刻表・運行ルートに住民へ分かりやすく周知・PRする	・長距離路線の渋川温泉～渋川スカイランドパーク線におけるJR渋川駅での切り分け ・渋川伊香保IC周辺から大型スーパーのある有馬・行幸田地内への公共交通等によるアクセス性の確保
		委託路線	3					
	鉄道	路線						
		駅						
	他 (有無)	老人福祉	○					
		福祉のあし						
		温泉シャトル						
	通学バス							
伊香保地区	バス	自主路線	3	35.2	52.3	27.3	①バスの運行本数を増やす ②駅や主要バス停留所にパークアンドライド駐車場の整備を推進する	・伊香保タウンバスにおける観光面と生活面を踏まえた路線の見直し ・通学バスと路線バスの一本化の可能性についての検討
		委託路線	6					
	鉄道	路線						
		駅						
	他 (有無)	老人福祉						
		福祉のあし						
		温泉シャトル						
	通学バス	○						
小野上地区	バス	自主路線		8.6	44.8	12.4	①バスの運行本数を増やす ②事前予約制のデマンドバスを導入する	・地区内を運行するバス路線の見直し(渋川駅～小野上温泉線) ・地区内から渋川医療センターへ移動する際のアクセス性の向上 ・駅施設の利便性の向上や、駅へのアクセス性の確保によるJR吾妻線の利用促進 ・公共交通を補完する移動手段として、福祉バスや通学バスの有効活用を検討
		委託路線	1					
	鉄道	路線	1					
		駅	2					
	他 (有無)	老人福祉	○					
		福祉のあし	○					
		温泉シャトル						
	通学バス	○						

表 5-7 地区ごとの特徴と課題(3)

地区	地区内の移動資源			市民アンケート結果			地区の課題	
				利用状況 (%)				取組要望
				バス	鉄道	タクシー		
子持地区	バス	自主路線		12.3	42.8	12.3	<ul style="list-style-type: none"> ①バスの運行本数を増やす ②時刻表・運行ルートを住民へ分かりやすく周知・PRする 	<ul style="list-style-type: none"> ・区内を運行するバス路線の見直し（渋川駅～小野上温泉線他） ・区内から渋川医療センターへ移動する際のアクセス性の向上 ・公共交通を補完する移動手段として、福祉バスや通学バスの有効活用を検討
		委託路線	3					
	鉄道	路線						
		駅						
	他(有無)	老人福祉	○					
		福祉のあし	○					
		温泉シャトル						
	通学バス	○						
赤城地区	バス	自主路線		15.3	46.7	14.9	<ul style="list-style-type: none"> ①バスの運行本数を増やす ②事前予約制のデマンドバスを導入する 	<ul style="list-style-type: none"> ・区内を運行するバス路線の見直し（渋川駅～深山線他） ・区内から渋川医療センターへ移動する際のアクセス性の向上 ・駅施設の利便性の向上や、駅へのアクセス性の確保によるJR上越線の利用促進 ・ユートピア赤城の民間譲渡や利用者数の減少に伴う、温泉シャトルバスのあり方検討 ・公共交通を補完する移動手段として、福祉バスや通学バスの有効活用を検討
		委託路線	3					
	鉄道	路線	1					
		駅	2					
	他(有無)	老人福祉						
		福祉のあし	○					
		温泉シャトル	○					
	通学バス	○						
北橋地区	バス	自主路線	1	15.0	54.2	15.9	<ul style="list-style-type: none"> ①バスの運行本数を増やす ②路線バスの経路を大幅に見直す 	<ul style="list-style-type: none"> ・区内を運行するバス路線の見直し（北橋循環線他） ・JR八木原駅や近接する前橋市への公共交通によるアクセス性の向上 ・民間譲渡や利用者数の減少に伴う、温泉シャトルバスのあり方検討
		委託路線	2					
	鉄道	路線						
		駅						
	他(有無)	老人福祉						
		福祉のあし						
		温泉シャトル	○					
	通学バス	○						

5.5 路線ごとの特徴と課題

(1) 市町村乗合バス（市がバス事業者に委託をして運行しているバス）

表 5-8 路線ごとの特徴と課題(1)

路線名	運行事業者	運行状況 (平日/土日)	1便当り 利用者数 (人/便)	R01 運行経費 (千円)	R01 収支率 (%)	要望 (利用者アンケート)	路線の抱える課題
りんご団地線	関越交通	20/13	2.3	17,534	16.4	①運行本数の増便 ②バス待ち環境の改善 ②乗り換えの円滑化	・交通結節点である JR 渋川駅の情報案内も含めたバス待ち環境の改善 ・実際の利用者数を踏まえた路線の見直しによる収支率の改善
青葉台団地経由 りんご団地線	関越交通	17/16	2.0	9,178	25.5	①運行本数の増便 ②乗り換えの円滑化	・交通結節点である JR 渋川駅の情報案内も含めたバス待ち環境の改善 ・実際の利用者数を踏まえた路線の見直しによる収支率の改善
神田原・ 祖母島線	関越交通	9/9 ※日祝運休	2.6	9,072	12.7	①乗り換えの円滑化 ②運行本数の増便	・交通結節点である JR 渋川駅の情報案内も含めたバス待ち環境の改善 ・実際の利用者数を踏まえた路線の見直しによる収支率の改善
小野上温泉線	関越交通	14/12 ※日祝運休	1.4	9,785	11.5	①運行本数の増便 ②デマンドバスの導入	・実際の利用者数を踏まえた路線の見直しによる収支率の改善
桜の木線	関越交通	15/14 ※日祝運休	1.9	7,757	20.0	①運行本数の増便 ②時刻表どおりの運行	・実際の利用者数を踏まえた路線の見直しによる収支率の改善 ・公共交通を補完する移動手段として福祉バスや通学バスの有効活用を検討
深山線	関越交通	14/12 ※日祝運休	0.9	8,131	10.8	①時刻表どおりの運行 ②運行本数の増便	・子持地区の商業施設、医療施設へのアクセス性向上 ・実際の利用者数を踏まえた路線の見直しによる収支率の改善 ・通学バス路線と重複するルートの有効活用検討
勝保沢線	関越交通	13/10 ※日祝運休	2.1	7,853	24.7	①乗り換えの円滑化 ②情報案内を分かりやすく	・実際の利用者数を踏まえた路線の見直しによる収支率の改善 ・通学バス路線と重複するルートの有効活用検討

表 5-9 路線ごとの特徴と課題(2)

路線名	運行事業者	運行状況 (平日/土日)	1便当り 利用者数 (人/便)	R01 運行経費 (千円)	R01 収支率 (%)	要望 (利用者アンケート)	路線の抱える課題
南 柏 木 線	関越 交通	14/14 ※日祝運休	2.1	8,803	20.2	①運行本数の増 便 ①デマンドバス の導入	・実際の利用者数を踏まえた路線 の見直しによる収支率の改善 ・通学バス路線と重複するルート の有効活用検討
渋 川 医 療 セ ン タ ー 線	関越 交通	28/16	2.2	2,954	24.3	①運行本数の増 便 ②乗り換えの円 滑化	・実際の利用者数を踏まえた路線 の見直しによる収支率の改善 ・市内各方面から渋川医療センタ ーへ向かう乗客の乗り換え円滑 化と利便性向上
渋 川 パ ー ク イ ン ド 線	日本 中央	22/11 ※平日・土/日祝 但し日曜一部平日 ・土同様運行有	2.5	17,067	22.0	①運行本数の増 便 ②デマンドバス の導入	・実際の利用者数を踏まえた路線 の見直しによる収支率の改善 ・交通結節点であるJR渋川駅の情 報案内も含めたバス待ち環境の 改善
タ ウ ン バ ス 1 号 伊 香 保	日本 中央	18/18	3.8	7,158	27.6	①情報案内を分 かりやすく ②運行本数の増 便	・停留所や路線が複雑で観光客に 分かりにくい伊香保タウンバス 全般の見直し ・観光客と一般市民の利用形態を 踏まえた路線の見直し ・渋川駅方面、榛名湖方面との交 通結節点としての利便性向上
タ ウ ン バ ス 2 号 伊 香 保	日本 中央	8/8	1.6	6,660	5.9	①バス待ち環境 の改善 他	・実際の利用者数を踏まえた路線 の見直しによる収支率の改善 ・停留所や路線が複雑で観光客に 分かりにくい伊香保タウンバス 全般の見直し ・観光客と一般市民の利用形態を 踏まえた路線の見直し
タ ウ ン バ ス 3 号 伊 香 保	関越 交通	9/9	3.5	7,769	11.5	①時刻表・経路の 周知 ②乗り換えの円 滑化	・実際の利用者数を踏まえた路線 の見直しによる収支率の改善 ・停留所や路線が複雑で観光客に 分かりにくい伊香保タウンバス 全般の見直し ・観光客と一般市民の利用形態を 踏まえた路線の見直し

表 5-10 路線ごとの特徴と課題(3)

路線名	運行事業者	運行状況 (平日/土日)	1便当り 利用者数 (人/便)	R01 運行経費 (千円)	R01 収支率 (%)	要望 (利用者アンケート)	路線の抱える課題
タウンバス 伊香保 4号	群馬 バス	10/0	0.8	5,376	8.9	-	<ul style="list-style-type: none"> ・実際の利用者数を踏まえた路線の見直しによる収支率の改善 ・停留所や路線が複雑で観光客に分かりにくい伊香保タウンバス全般の見直し ・観光客と一般市民の利用形態を踏まえた路線の見直し
北橋循環線	日本 中央	17/14/8 ※平日/土/日 祝	3.3	16,068	17.9	①運行本数の増便 ②交通系 IC カードの導入	<ul style="list-style-type: none"> ・北橋地区内の他の路線と合わせた見直し ・駅へのアクセス性の確保による JR 上越線の利用促進
北下町 箱田 小室 線	日本 中央	8/8 ※日祝運休	0.9	6,036	7.0	①デマンドバスの導入 他	<ul style="list-style-type: none"> ・北橋地区内の他の路線と合わせた見直し ・実際の利用者数を踏まえた路線の見直しによる収支率の改善 ・JR 渋川駅・八木原駅から北関東循環器病院へのアクセス性向上
水沢シャトルバス	群馬 バス	0/4	7.2	602	46.3	①時刻表・経路の周知 他	<ul style="list-style-type: none"> ・停留所や路線が複雑で観光客に分かりにくい伊香保タウンバス全般の見直し ・観光客と一般市民の利用形態を踏まえた路線の見直し
箕郷 渋川 駅線	群馬 バス	10/10	2.9	3,515	40.6	①運行本数の増便 ②経路の見直し 他	<ul style="list-style-type: none"> ・JR 八木原駅へのアクセス性向上による沿線住民のバス利用促進
伊香保 榛名 湖線	群馬 バス	14/14 ※冬季は減便	4.1	1,641	87.1	①運行本数の増便	<ul style="list-style-type: none"> ・榛名湖～榛名神社方面へのバスとの乗り継ぎ時間短縮による利便性向上

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

第6章

第7章

第8章

第9章

参考資料

(2) 一般乗合バス（バス事業者が自主運行するバス）

表 5-11 路線ごとの特徴と課題（一般乗合バス）

路線名	運行事業者	運行状況 (平日/土日)	年間 輸送人員 (R01実績)	要望 (利用者アンケート)	路線の抱える課題
前渋 橋川 駅 線	関越交通	132/86	471,924	①交通系ICカードの導入 ②運行本数の増便	・交通結節点であるJR 渋川駅の情報案内も含めたバス待ち環境の改善
高渋 崎川 駅 線	関越交通	88/62	306,533	①バス待ち環境の改善 ②時刻表どおりの運行	・交通結節点であるJR 渋川駅の情報案内も含めたバス待ち環境の改善
高伊 崎香 駅保 線	群馬バス	42/32	58,302	-	・停留所や路線が複雑で観光客に分かりにくい伊香保タウンバス全般の見直しとの整合 ・観光客と一般市民の利用形態を踏まえた路線の見直し
渋 伊川 香駅 温水 沢 線 経 由	群馬バス	7/9	24,012	①情報案内を分かりやすくする ②運行本数の増便	・交通結節点であるJR 渋川駅の情報案内も含めたバス待ち環境の改善
伊 香渋 保川 温泉 駅 線	関越交通	88/86	374,733	①バス待ち環境の改善 ②運行本数の増便	・交通結節点であるJR 渋川駅の情報案内も含めたバス待ち環境の改善

(3) 鉄道

表 5-12 駅ごとの特徴と課題(鉄道)

駅名	上越線	吾妻線	1日あたり乗降者数※ (人)	鉄道へのアクセス向上のための取組要望** (利用者アンケート)	課題
J R八木原駅	●		1,080	①バスの時刻表・運行ルートを住民へ分かりやすく周知・PRする ②駅や主要バス停周辺にパークアンドライド駐車場の整備を推進する ③バス停・鉄道駅周辺をバリアフリー化する	・JR八木原駅の公共交通の結節点としての機能強化 ・駅及びバス停留所のバリアフリー化
J R渋川駅	●	●	3,263	①鉄道に接続するバスの運行本数を増やす ②鉄道駅・バス待ち環境を改善する ③バス停や駅の情報案内を分かりやすくする	・鉄道・バスとの交通結節点としての利便性向上 ・交通結節点であるJR渋川駅の情報案内も含めたバス待ち環境の改善
J R敷島駅	●		393	-	
J R津久田駅	●		36	-	
J R金島駅		●	191	-	
J R祖母島駅		●	21	-	
J R小野上駅		●	97	-	
J R小野上温泉駅		●	37	-	

※八木原駅・渋川駅以外は無人駅であり、1日あたり乗降者数は平成25年度の実績値となる。渋川駅・八木原駅は令和元年度の実績値である。

※※利用者アンケートは渋川駅・八木原駅の2駅のみで実施した。

第 6 章

基本的な方向性の検討

6.1 現状分析と課題整理

(1) 現状分析

これまでの調査結果を踏まえ、社会情勢、財政状況、公共交通の現状、まちづくりの状況の4つの観点から現状を整理した。

表 6-1 現状分析(1)

分類	分析内容
社会情勢	<p>①人口減少</p> <p>本市の人口は、市町村合併前の平成 17 年度から約 15 年間で約 1 万 2,000 人減少した。国立社会保障・人口問題研究所の将来推計では、今後 20 年間で約 2 万 1,000 人減少する見込み。</p> <p>各地区とも人口が徐々に減少するが、渋川地区、赤城地区の減少率が大きい。また、人口の減少率が少ない古巻地区や豊秋地区でも、約 1 割強の人口減となる。小野上地区は人口が 1,000 人を下回る見込み。</p>
	<p>②少子高齢化</p> <p>人口推計では、年少人口は、今後 20 年間で約 3,000 人減少して約 5,000 人（構成比約 9%）となり、少子化が加速する。</p> <p>生産年齢人口は、今後 20 年間で約 1 万 5,000 人減少して約 2 万 5,000 人（構成比約 47%）となることが見込まれ、現役世代が 1 人で 1 人の高齢者を支える時代を迎える。</p> <p>高齢者人口は、今後 20 年間で約 3,000 人減少して 2 万 3,000 人（構成比約 44%）となることが見込まれる。</p> <p>高齢者人口は令和 2 年度頃をピークに減少するが、75 歳以上の後期高齢者の占める割合は年々増加していく。</p> <p>高齢化率の高い地区は、小野上地区や子持地区、赤城地区等に多い。</p>
	<p>③人口密度</p> <p>渋川駅西側の中心市街地や八木原駅周辺の人口密度が高い。また、小野上、子持、赤城地区の人口密度が低い。</p> <p>DID(人口集中地区)の人口は、昭和 50 年をピークに減少している。面積は、平成 7 年をピークに減少している。また、平成 27 年の人口密度は、昭和 45 年（45 年前）の人口密度の半分以下になっている。</p> <p>市域における一定の人口密度（40 人/ha）を形成する区域の平成 27 年度の面積は約 45ha だが、人口減少により、中心市街地や住宅団地の低密度化が進み、20 年後には 5ha まで減少する。</p>
	<p>④高齢者に関する動向</p> <p>高齢者の自動車運転免許保有率は令和元年時点で 66.7%で、10 人に 7 人が保有している状況。今後保有率はさらに上がっていく。</p> <p>市内の交通事故発生件数は年々減少傾向にあるが、高齢者が関係する事故件数の割合は増加傾向にある。</p> <p>高齢者の自動車運転免許の自主返納者数は年々増加傾向にある。</p> <p>免許返納後の移動手段について不安を抱えている高齢者が多い。</p>

表 6-2 現状分析(2)

分類	分析内容
財政状況	<p>生産年齢人口の減少に伴い、市税収入は減少する見込みである。</p> <p>地方交付税（普通交付税）は、市町村合併後の特例期間が終了するため、交付額が段階的に縮減され、大幅な減額となる。</p> <p>生活保護や高齢者福祉、児童福祉等に支出される民生費は、年々増加傾向にあり、今後も増加する見込みである。</p> <p>市税や地方交付税の減収及び民生費の増加等に対応するためには、効果的かつ効率的な事業の見直しを通じて歳出削減を図り、持続可能な財政運営を行うことが求められる。</p>
公共交通の現状	<p>①バス・鉄道・タクシーの状況</p> <p>市町村乗合バスの輸送人員は年々減少傾向にあり、平成 30 年度までの 5 年間で約 5%（約 1 万人）減少している。</p> <p>市町村乗合バス 19 路線中 3 路線が、収支率が 10%に満たない状況である。</p> <p>鉄道の乗車人員は J R 渋川駅、八木原駅ともに横ばい傾向であるが、他の駅については全て無人駅で、乗車人員が非常に少ない状況である。</p> <p>交通系 I C カードの相互利用が全国的に進んでいるが、本市のバス路線では、交通系 I C カードを利用できない路線が存在する。また、J R 吾妻線では I C カードがほとんどの駅で利用できない状況である。</p> <p>乗合バスやタクシーの運転手の確保が難しくなっており、今後、担い手不足の顕在化が予想される。</p> <p>②財政負担</p> <p>市町村乗合バスや通学バスの運行委託に年間 3 億円ほどの経費がかかっている。</p> <p>高齢者移動支援事業として平成 31 年度（令和元年度）から実施しているタクシー利用券の交付には、年間 1,300 万円の予算が措置されている。</p> <p>③公共交通不便地域</p> <p>乗合バスのバス停から 300m、鉄道駅から 500mの範囲外の地域を「公共交通不便地域」と定義すると、市民の約 3 割が交通不便地域に居住している。</p> <p>④市民のニーズ（市民アンケートより）</p> <p>将来的な免許返納の意思を約 7 割の人が持っている。</p> <p>免許を返納したくない人の約 7 割が「自動車がないと仕事や生活ができない」と回答している。</p> <p>バスの利便性を高めるためには「バスの運行本数を増やす」、「路線バスの経路を大幅に見直す」、「事前予約制のデマンドバスを導入する」、「時刻表・運行ルートに住民に分かりやすく周知・PRする」等の意見が多い。</p> <p>⑤市民の移動実態</p> <p>交通手段の中では自動車の分担率が圧倒的に高く、バスの分担率は極めて低い。</p> <p>市民アンケートではバスを全く利用しない人が約 80%を占めている。また、バスを全く利用しない人の理由として最も多いのが「行きたい目的地まで直接行けない、乗り換えが面倒」であり、乗り換えに対する抵抗感が高いのが現状である。</p> <p>運転免許・自動車を保有していない高齢者の外出率が低い。</p>

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

第6章

第7章

第8章

第9章

参考資料

表 6-3 現状分析(3)

分類	分析内容
公共交通 の現状	<p>⑥公共交通を補完する他の移動手段</p> <p>通学する小・中学校から遠距離（2.5Km以上）に居住する児童・生徒の通学の足を確保するため、市内で19路線の通学バスを運行している。また一部の小・中学校区の児童・生徒は、遠距離通学費として定期券相当額の助成対象であり、路線バスを利用している。</p> <p>通学バスの運行経費として1億5,000万円程度の予算が毎年度投入されている。また、市内の児童・生徒数は年々減少しており、路線の統合等今後の運行体制について検討が求められる。</p> <p>路線バスと通学バスが一部の路線で重複している。</p> <p>市では高齢者温泉シャトルバス（赤城・北橋地区）や老人福祉センターバス（渋川・小野上・子持地区）等の福祉バスを無料で運行している。</p> <p>高齢者等の買物や通院の足を確保するため、社協では、ささえあい買い物事業「あいのり」や「福祉のあし」が行われている。また、地区によっては住民が主体となり高齢者の移動を支援する取組が始まっている。</p>
まちづくり の状況	<p>①総合計画</p> <p>第2次渋川市総合計画では、「公共交通体系の充実」を施策として「多様な交流を生み、効率的で利便性の高い公共交通網の整備を推進する」としている。</p> <p>②立地適正化計画（令和3年度内に策定予定）</p> <p>人口減少社会の中で将来にわたり一定のエリアの人口密度を維持し、生活サービスやコミュニティを持続的に確保するため、居住機能や都市機能（行政、介護福祉、子育て、商業、医療、金融、教育・文化）を緩やかに誘導し、まちのまとまりを形成するとしている。</p> <p>③観光施策の推進</p> <p>新型コロナウイルス感染症の感染拡大前は、伊香保温泉を中心にインバウンドの観光客が増加していた。</p> <p>JR渋川駅前観光客の手荷物を預かり旅館へ届ける「手ぶら観光サービス」の実施や、訪日外国人に限定した路線バスのフリーパス券「渋川伊香保エリアパス」の販売等、二次交通の充実を図っている。</p>

(2) 課題整理

現状分析を踏まえ、今後の本市の公共交通サービスの改善を図るにあたっての課題を整理した。

表 6-4 課題の整理

少子高齢化・人口減少社会への対応
<p>年少人口の減少や高齢化率の増加、人口減少による居住地の低密度化等多くの変化が生じる中、これまでの公共交通体系のままでは年々対応が難しくなっていく。利用者のニーズや地域の実態に即した交通手段が必要である。</p> <p>公共交通不便地域を減らしていくためには、既存の公共交通網の大幅な見直しや新たな交通手段の検討等が必要である。</p> <p>地域に応じたニーズに対応するためには、行政だけでなく、地域や交通事業者、社協、NPO、各種団体等が連携・協力して課題解決を図る必要がある。特に市民や住民団体が主体となって、その地域に見合った交通手段を自ら考えていく必要がある。</p>
利用しやすく効率的な公共交通網の再編・整備
<p>全体的に利用の少ない路線や短区間で利用が多い路線等を大幅に見直し、効率的なバス路線網にしていく必要がある。</p> <p>利用実態に応じた、分かりやすいバスダイヤの見直しが必要である。</p> <p>収支率を踏まえた運賃の見直しについて、検討する必要がある。</p> <p>鉄道へのアクセス性の向上や快適なバス待ち環境を整備する必要がある。</p> <p>乗合バス路線と通学バス路線の重複解消による効率的な運行や、児童・生徒数の減少による運行体制の見直しが必要である。</p> <p>誰もが利用しやすいユニバーサルデザインに配慮した整備が必要である。</p>
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
<p>公共交通に関する様々な情報を分かりやすく整理し、市民に提供する必要がある。</p> <p>公共交通を利用していない市民が、公共交通に関心を持ち、利用してみたいと思う意識の啓発活動が必要である。</p>
まちづくりと一体となった公共交通の推進
<p>立地適正化計画との整合性を確保する必要があるが、中心拠点と生活拠点を結ぶ基幹的な公共交通軸を具体的にどのように整理するかが課題である。</p> <p>路線によっては一定のサービス水準を確保することが困難な路線がある。</p> <p>中心拠点で居住誘導区域及び都市機能誘導区域が設定される渋川市役所及びJR渋川駅周辺と、生活拠点で居住誘導区域が設定されるJR八木原駅周辺を公共交通の拠点としてどのようにしていくか、立地適正化計画に掲げる拠点整備の方向性に沿って検討していく必要がある。</p> <p>公共交通を利用する観光客の利便性の向上を図る必要がある。特に増加するインバウンドへの対応が求められる。</p>

6.2 課題を踏まえた本市の目指すべき基本的な方向性

これまでの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。

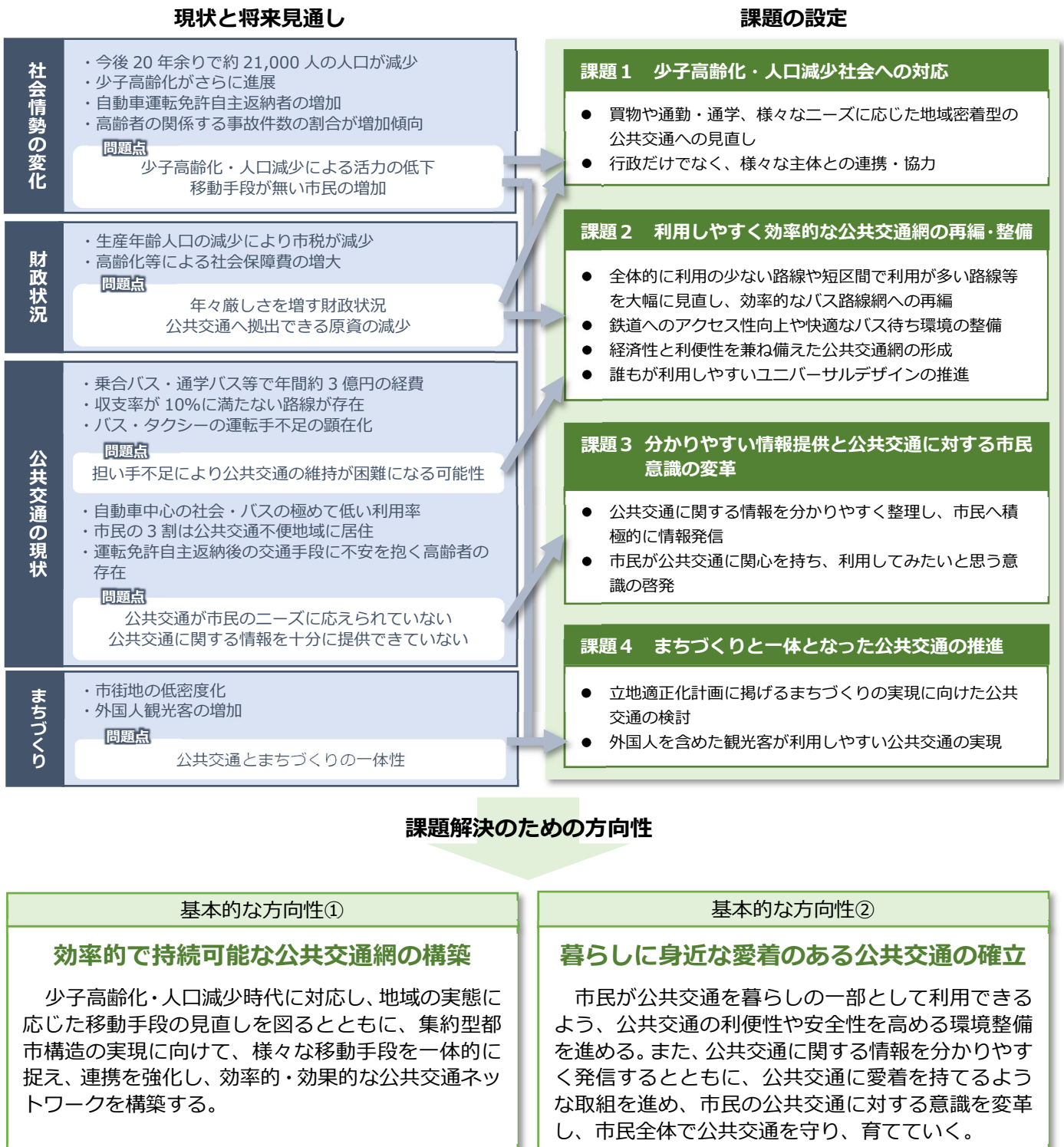


図 6-1 課題解決のための基本的な方向性

第7章

基本構想

7.1 公共交通の果たすべき役割

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。



図 7-1 公共交通の果たすべき役割

7.2 公共交通の将来像

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んでいく。

～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～

住みやすく活気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んでいきます。

7.3 将来の公共交通体系イメージ

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。

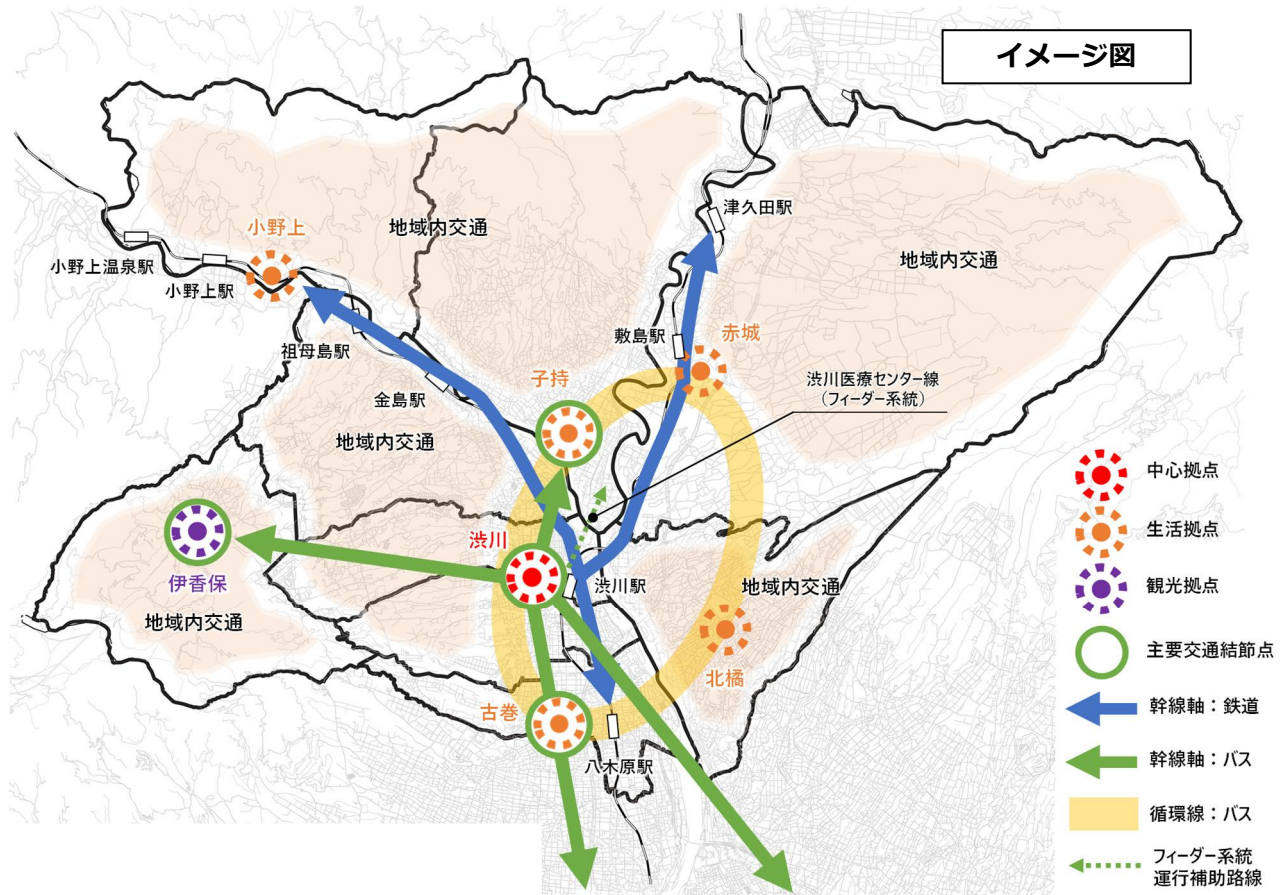


図 7-2 将来の公共交通体系(イメージ)

(1) 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。

(2) 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型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型商業施設へ移動する際の利便性を高める。

(3) 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。

(4) 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。

7.4 基本方針の設定

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。

(1) 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

(2) 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

(3) 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

第 8 章

具体的な施策

8.1 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。

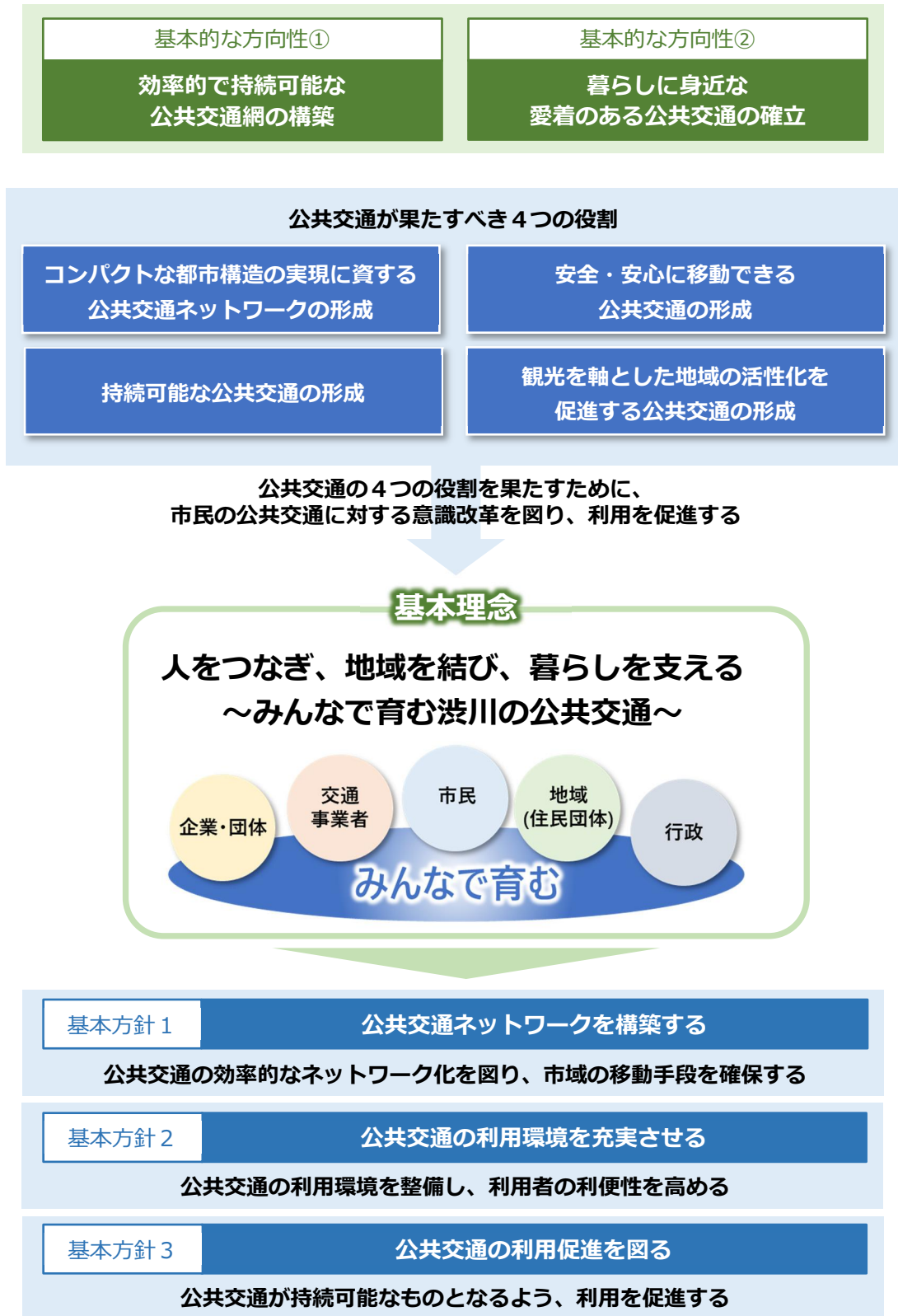


図 8-1 施策体系

表 8-1 施策の一覧

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	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			事業者、行政
	①-2 路線バスダイヤの見直し			事業者、行政
	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			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
	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			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	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			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「待ちなくなるバス停」			行政
	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			事業者、行政
	⑤-2 バス停留所のバリアフリー化			行政
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			行政	
⑥-2 交通系 IC カードの導入に向けた検討			事業者、行政	
3 公共交通の 利用促進 を図る	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			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
	施策⑧運行事業者との協働			
	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
	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			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	

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

第6章

第7章

第8章

第9章

参考資料

8.2 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

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

(1) 施策① 公共交通ネットワークの見直し

背景と課題

現在、市内には19の市町村乗合バス路線が存在するが、全ての路線に運行費補助が必要となっており、黒字路線は存在しない。収支率は6~87%とばらつきがあるが、半数以上の路線が25%以下、10%に満たない路線も複数存在する。

採算性の低い路線が存在する中、交通ネットワークを再編するにあたり、現在のニーズや今後の社会構造の変化を踏まえ、公共交通機関・路線ごとにレベル分けし、施策を展開する必要がある。

課題に対する方向性

- ・主要な公共交通路線を「幹線軸」として設定する
- ・鉄道駅や交通拠点における幹線軸と地域内交通との連携により、公共交通不便地域の解消を図る
- ・幹線軸となる鉄道とバスの結節機能強化のため、乗り換え時間を考慮したバス運行ダイヤを設定する

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。

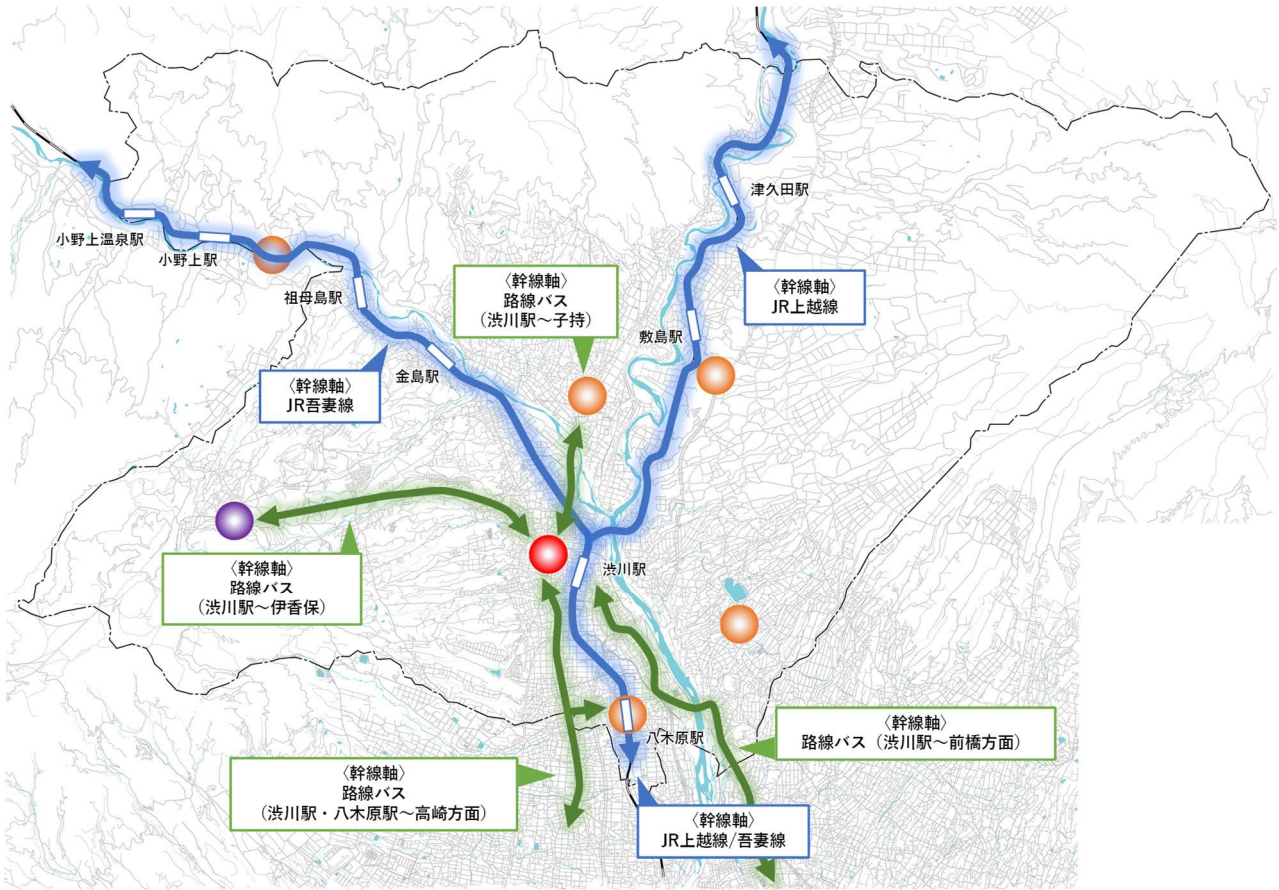


図 8-2 幹線軸の明確化

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。

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						

(2) 施策② 地域内交通の強化**背景と課題**

現在、市内には公共交通不便地域が複数のエリアに存在している。
 地域ごとに移動支援事業が複数存在しているものの、利用者は少ない。
 通学バスや市が運営する移動支援事業の路線が既存の路線バスと重複している。

課題に対する方向性

- ・公共交通不便地域を解消し、市民全体の公共交通へのアクセス性を向上させる
- ・既存の市内移動支援事業や通学バス等を連携させることにより、利便性の高い公共交通を実現する
- ・地域の住民や事業者が主体となった地域内交通の導入を支援し、積極的な市民の関与を推進する

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移動支援事業等を含め、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。

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			
②-2	地域主体の地域内交通の導入支援	実施計画の検討					
		関係者との協議調整					
				段階的に実施			
②-3	通学バスと路線バスの連携	実施計画の検討					
		関係者との協議調整					
				段階的に実施			

(3) 施策③ 具体的な路線の再編

背景と課題

市民全体の買物・通勤・通学・通院等の生活に必要な移動支援を公共交通により実施する必要がある。

課題に対する方向性

- ・市民アンケート等の結果を踏まえ、現状の路線の利便性を確認し、必要に応じて生活利便性の高い新たなバス路線を構築する
- ・北橋地区で試行運行中のデマンドバスの実績を基に課題を抽出し、他地区への展開を検討する
- ・路線の再編に向けては、既存の渋川医療センター線における「地域内フィーダー系統確保維持費 国庫補助金」の継続利用の他、様々な補助制度を活用することにより、各交通サービスの持続性の向上に努める

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、令和7年度の事業完成を目途に進められている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。

表 8-2 伊香保タウンバスの観光・生活路線の明確化

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

● 観光路線（1号線・4号線）の再編の方向性

伊香保タウンバス1号線は、伊香保温泉街を中心に循環する路線である。毎日18便運行されており、平日1便あたりの利用者数は4人/便程度である。見晴下～梨木東を運行路線から除外する等、経路短縮を検討する。



図 8-3 伊香保タウンバス1号線の再編イメージ

伊香保タウンバス4号線は、伊香保温泉の中心街と水沢地区を結ぶ路線である。平日5往復のみ運行されており、1便あたりの利用者数は1人/便と非常に少ない。伊香保温泉街や水沢地区、伊香保グリーン牧場を周遊できるようにする等、観光客の利便性を向上させるための経路の再編を検討する。

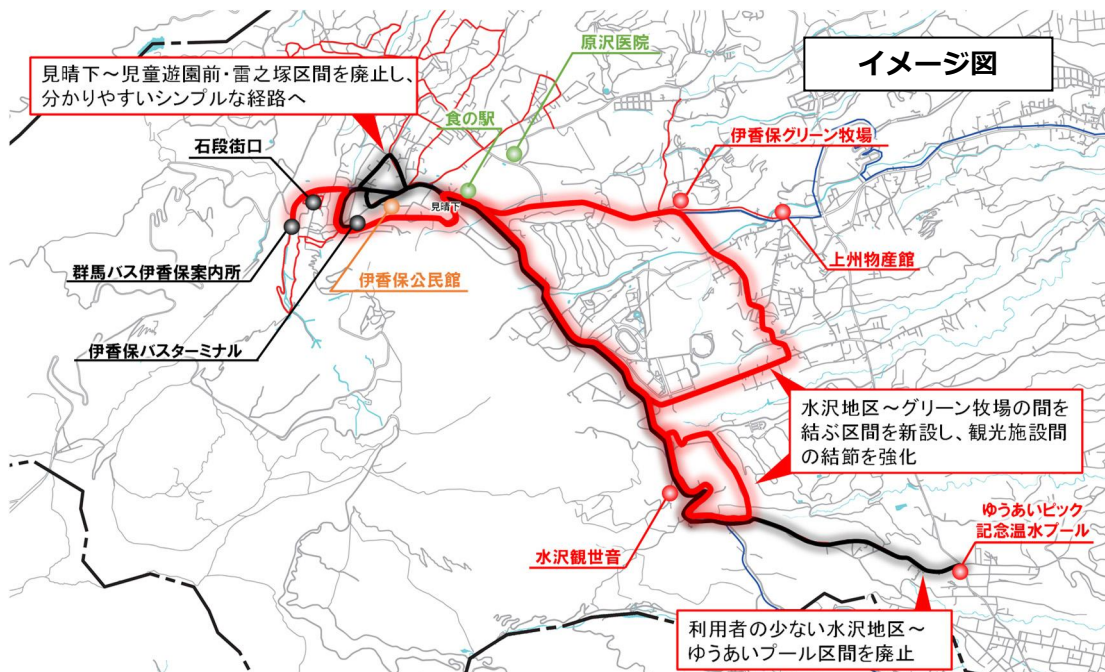


図 8-4 伊香保タウンバス4号線の再編イメージ

● 生活路線（2号線・3号線）の再編の方向性

伊香保タウンバス2号線は、伊香保バスターミナルを出発し、湯中子地区を運行する路線である。毎日8便運行されており、平日1便あたりの利用者数は2人/便程度である。距離の長い路線であることから、路線分割やデマンド化等による利便性の向上を検討する。

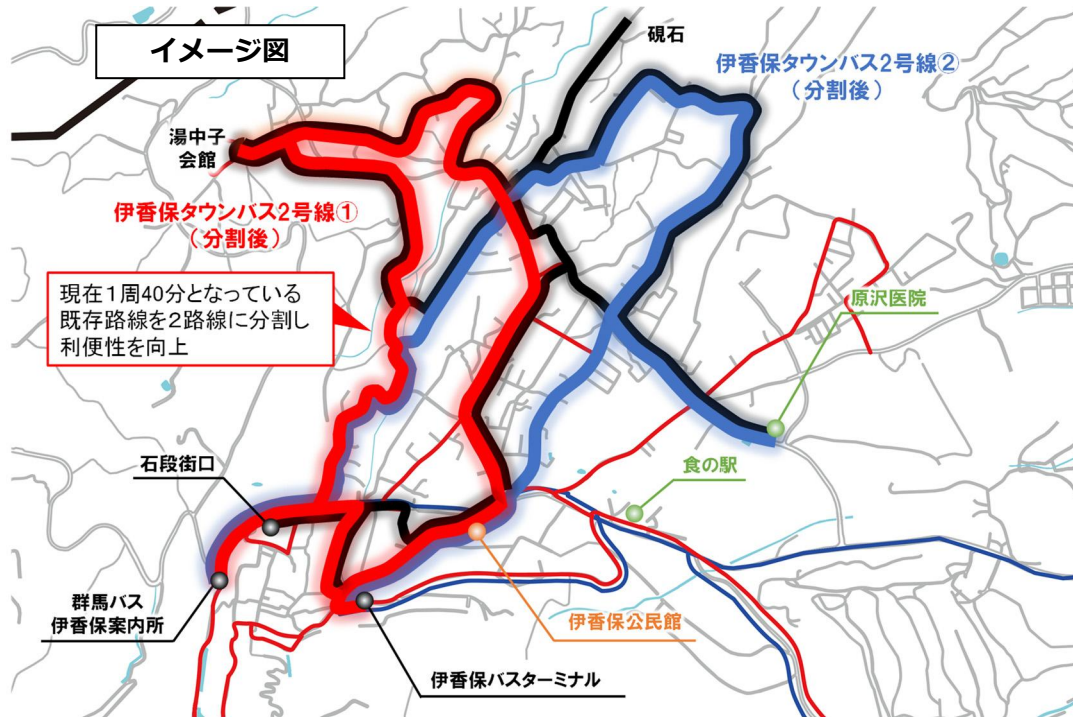


図 8-5 伊香保タウンバス2号線の再編イメージ

伊香保タウンバス3号線は、伊香保バスターミナル～伊香保温泉口（上州物産館）間を運行する路線である。毎日9便運行されており、平日1便あたりの利用者数は4人/便程度である。伊香保温泉口は伊香保温泉～JR渋川駅間を結ぶ自主路線との乗り換え地点であることから、その利便性の向上を検討する。



図 8-6 伊香保タウンバス3号線の再編イメージ

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他、市南部・北部の生活拠点を經由し、通学や通院への利便性が高いルートを検討する。

●赤城地区住民の買物・通院利便性を考慮した循環線の設定

市民アンケートの結果より、赤城地区から渋川医療センター・ベイシア等へのアクセス性向上が課題として挙げられている。そこで、赤城地区（敷島駅・赤城行政センター・あかぎ診療所等）と子持地区（ベイシア、とりせん、渋川医療センター、子持行政センター）を結び、生活利便性の高い循環線を設定する。さらに、渋川駅を結ぶことにより、渋川市中心市街地への移動も可能とする。

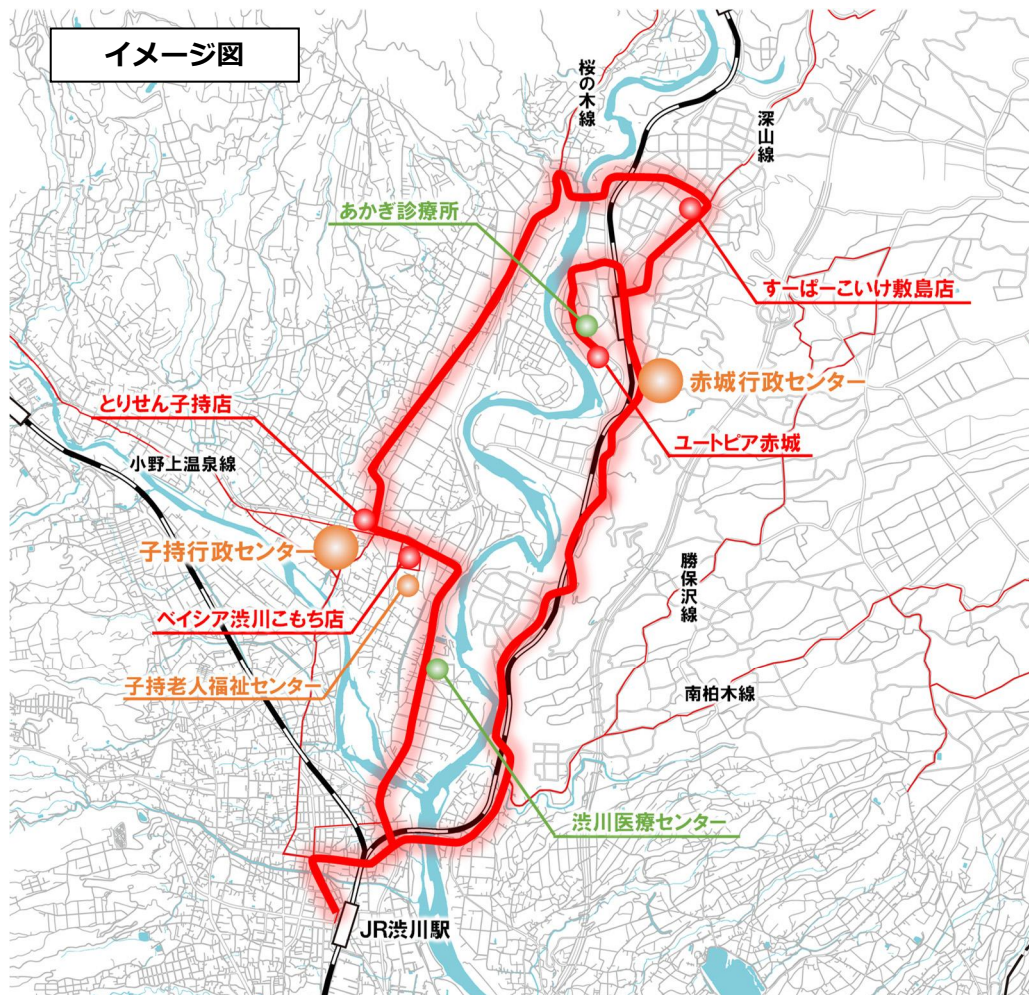


図 8-7 赤城地区と子持地区を結ぶ循環線のイメージ

●北橋循環線の利便性向上

現在、北橋循環線は北橋行政センター、Aコープ北橋店、佐藤医院、上之原病院等の施設が沿線にあり、生活路線としての役割を果たしているが、買物ではベルク渋川店、フレッシュ有馬店等の地区外店舗へのアクセスを求める声が市民アンケートで挙がっている。また、鉄道駅からタクシー利用の多い北関東循環器病院との連携によるアクセス性向上も必要である。

ただし、ルートを拡大する場合、現状の通勤・通学者の速達性が損なわれてしまうことから、朝・夕はほぼ既存のルートとし、昼間は買物や通院に便利なルート（青線）とする。

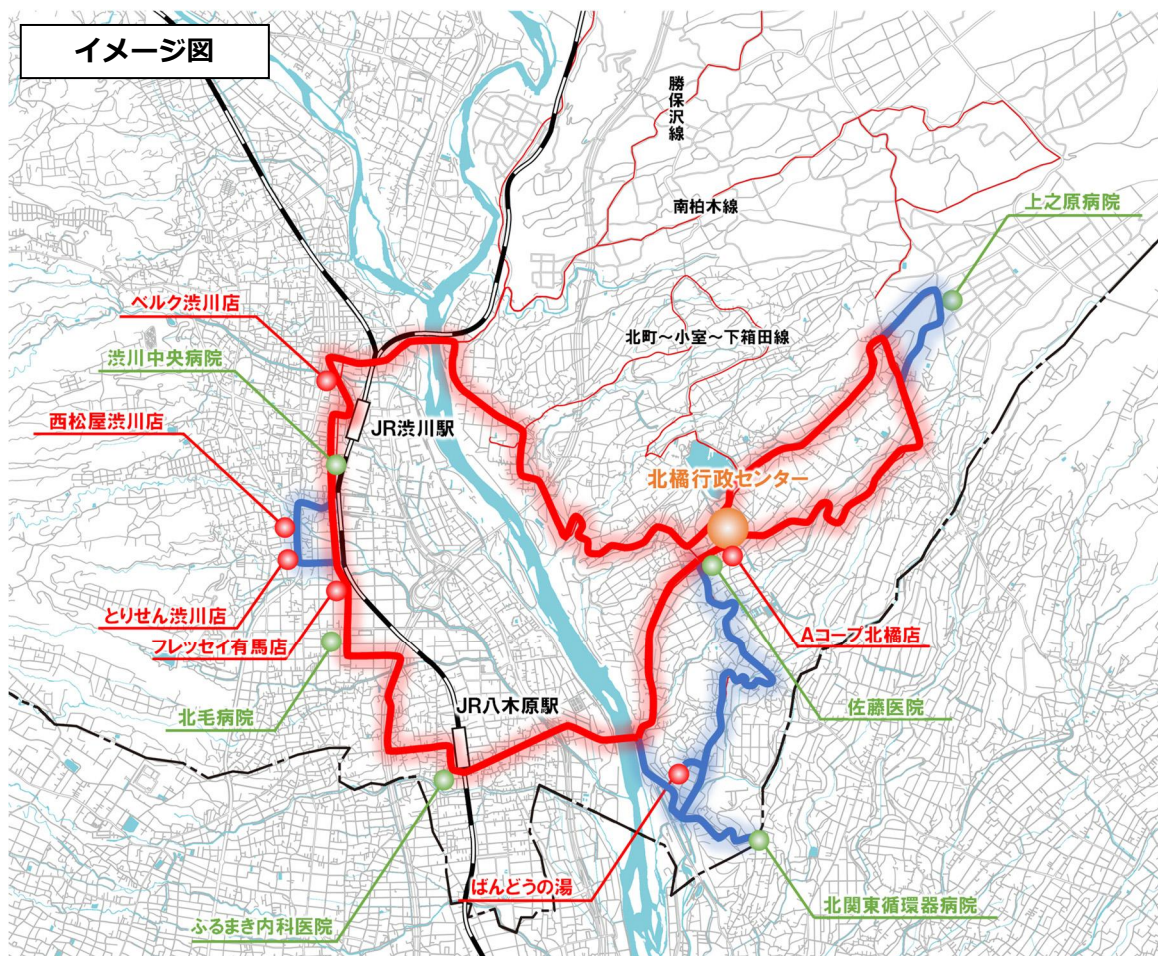


図 8-8 北橋循環線の利便性向上のイメージ

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。

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				



水沢うどん街を運行する
伊香保タウンバス



試行運行中の北橋地区予約型
(デマンド)バス

8.3 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

(1) 施策④ バス待ち環境の改善

背景と課題
<p>市内のバス停留所の多くは屋根やベンチが無く、悪天候時等の利用には困難があり、公共交通の利用を妨げている側面がある。</p> <p>バス停留所には基本的に当該停留所の時刻表しか情報提供されておらず、乗り換えに関する情報提供が無いことがほとんどである。</p>
課題に対する方向性
<ul style="list-style-type: none"> ・バス停留所の待合環境の整備により、公共交通のバリアフリー化を推進する ・バス停留所において、乗り換え情報、路線情報等の情報提供能力を強化する ・移動の目的地となり、市民の公共交通に対する親和性を高めることができる、魅力的な機能を有する交通拠点を検討する

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 渋谷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。



【事例】バス停留所に隣接している企業の敷地内に、ログハウス型の待合施設を企業が自主的に制作し設置（高崎市・上信電鉄）

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

(2) 施策⑤ 車両やバス停留所のバリアフリー化の推進

背景と課題

バリアフリー化されていない車両があり、高齢者や身体障害者には利用しにくい移動手段となっている。

停留所周辺に段差がある場合、車いす利用者にとって利用しにくい移動手段となっている。

案内板や時刻表の文字が小さい・かすれている等の理由で、利用者に視認しづらい状況のバス停留所が存在する。

課題に対する方向性

- ・ 停留所周辺における段差の解消や、低床車両の導入、公共交通のバリアフリー化を推進する
- ・ 文字の大きさ等、視認性に配慮した案内表示板の設置を推進する

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			



北橋循環線に導入された
ノンステップバス

(3) 施策⑥ 運賃体系・支払い方法の改善**背景と課題**

市民アンケートの結果より、バス料金が高額であることが公共交通を利用しない理由の一つとなっている。また、鉄道と比較してバス料金の割高感がある。

市内の路線バスには、一部の路線しか交通系 IC カードが導入されておらず、特に交通系 IC カードに慣れている若い世代の不満が高い。

課題に対する方向性

- ・利用者にとって分かりやすい定額運賃（均一制・ゾーン制）の導入を検討する
- ・交通系 IC カードの導入に向け、関係者との協議を進める

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く、かつ採算のとりやすい運賃制度であるゾーン制の採用を検討する。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 IC カードの導入に向けた検討

アンケート調査結果でも要望の多かった、運賃支払いがスムーズな IC カードの導入を検討する。また、IC 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。検討にあたっては、導入コスト及び維持管理コストを踏まえ検討を行う。

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 IC 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					



市内一部路線で導入されている IC カード

8.4 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

(1) 施策⑦ 情報発信力の強化

背景と課題

市民アンケートの結果より、身近なバス停留所を知らない、どんな路線が走っているのかわからない、といった意見が多数あり、市民の公共交通への理解度は低い。

課題に対する方向性

- ・市民が公共交通を認識し、「まずは乗ってみよう」と思えるような情報を発信することにより、公共交通利用のきっかけを作る
- ・既存の路線図の改定や総合時刻表の作成により、まず手に取って公共交通を知ることができる機会を提供する

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。



バスの時刻表		長門市駅周辺・仙崎地区												
上り No.13		長門市駅周辺												
運行注意	路線	長門市駅	大池	青海大橋	仙崎	仙崎	仙崎	仙崎	仙崎	仙崎	仙崎	仙崎	仙崎	仙崎
大池	6:25	6:29	7:23	7:35	8:04									
王子山公園	6:26	6:30	7:24	7:36	8:05									
青海大橋	6:30	6:34	7:25	7:37	8:06									
仙崎駅前	6:31	6:35	7:26	7:38	8:07									
八坂神社前	6:22	6:26	7:27	7:39	8:08									
ヒノヤシロ前	6:23	6:27	7:27	7:39	8:08									
仙崎駅前	6:24	6:28	7:29	7:41	8:10									
栗木駅前	6:25	6:29	7:30	7:42	8:11									
田原	6:26	6:30	7:31	7:43	8:12									
大池駅前	6:27	6:31	7:33	7:45	8:14									
仙崎駅前	↓	↓	↓	↓	↓									
水産校前	↓	↓	7:52	↓	↓									
仙崎駅前	↓	↓	7:54	↓	↓									
仙崎駅前	↓	↓	7:55	↓	↓									
仙崎駅前	↓	↓	7:59	↓	↓	8:18								
下野駅前	↓	↓	8:00	↓	↓									
仙崎駅前	↓	↓	8:01	↓	↓									
長門市駅前	↓	↓	8:03	↓	↓									
下野駅前	↓	↓	8:04	↓	↓									
長門市駅前	6:28	6:36	6:40	6:51	8:06	7:34	7:59	7:46	8:23					
長門市駅前	6:29	6:37	6:41	6:52	8:07	7:35	8:00	7:47	8:23	8:45				
中野通	6:31	止	6:44	6:54	8:10	7:38	8:02	7:50	8:26	8:48				
長門市駅前	6:32	6:45	6:55	8:11	7:39	8:03	7:51	8:27	8:49					
丁島駅前	6:33	6:46	6:56	8:12	7:40	8:04	7:52	8:28	8:50					
長門市駅前	6:35	↓	6:38	↓	↓	8:08	↓	↓	↓					
長門市駅前	↓	↓	↓	↓	↓	8:07	↓	↓	↓					
ウエーゴ前	↓	↓	↓	↓	↓	8:08	↓	↓	↓					
ウエーゴ前	↓	↓	↓	↓	↓	8:09	↓	↓	↓					
下野駅前	6:36	↓	6:59	↓	↓	8:10	↓	↓	↓					
下野駅前	6:37	↓	7:00	↓	↓	8:11	↓	↓	↓					
長門市駅前	↓	↓	↓	↓	↓	8:11	↓	↓	↓					
長門市駅前	6:38	↓	7:01	↓	↓	8:12	↓	↓	↓					
終着	長門市駅前	7:56	下野駅前	8:06	下野駅前	8:11	下野駅前	8:20	下野駅前	8:30	下野駅前	8:40	下野駅前	8:50

鉄道・バス等の公共交通に関する情報を集約した総合時刻表の先進事例（山口県長門市）

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。



現状の渋川駅バス乗り場案内

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		

(2) 施策⑧ 運行事業者との協働

背景と課題

公共交通の利用促進を図るためには、本市に人を呼び込むイベントや魅力的な観光地と連携する必要がある。

そもそもバスの利用方法が分からない、バスを利用してどこに行けるのかが分からない市民も存在する。

課題に対する方向性

- ・行政と交通事業者、市内商業施設等が一体となり、公共交通を利用することでメリットが生まれるような企画を検討する
- ・交通事業者と協力し、バスを利用したことがない、あるいは利用の仕方が分からない方に対して情報提供を行う

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					

(3) 施策⑨ 『みんなで育む』モビリティマネジメント**背景と課題**

市民の公共交通利用が減少する中では、行政と交通事業者だけではなく、市民、地域、企業、団体との連携が不可欠である。

各主体が「みんなで」公共交通について議論し、本市にふさわしい公共交通へと「育てる」ことが重要である。

課題に対する方向性

- ・まずは「みんなで」公共交通に関心を持ち、考えることから始める必要があるため、意見交換・議論の場を構築する
- ・議論するのみではなく、その結果や事業の進捗状況を「みんなで」把握できるような情報発信を行う

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。

事例	特徴
みんなでかいぜん会議 (青森県八戸市)	地域公共交通プラットフォーム(みんなでかいぜん会議)において、情報共有・意見交換を実施し、各主体の連携した取組やより効果的で経済性の高い取組へと改善を図っている。主な参加者は、八戸市民、地域公共交通会議事務局、バス事業者、観光関係者等となっている。

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。

事例	特徴
八戸公共交通ポータルサイト (青森県八戸市)	路線情報/各種プロジェクトの実施状況/企画乗車券に関する情報提供 等
飯綱町交通ポータルサイト (長野県上水内郡飯綱町)	路線情報/おでかけレシピ/交通施策 等

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		



75歳以上の運転免許証を持たない方が利用できるタクシー券



市民モニターが乗車が行われた路線バス自動運転実証実験

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

第6章

第7章

第8章

第9章

参考資料

第9章

計画の推進

9.1 基本目標の設定

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、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する。

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) 29.0 % → 目標値 (R7) 0 %

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) 2.4 % → 目標値 (R7) 5.0 %

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) 12.1 % → 目標値 (R7) 30.0 %

9.2 標準指標の設定

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） 目標値：212,000人（令和7年度目標）
目標値の根拠	第2次渋川市総合計画における目標値との整合を図った。

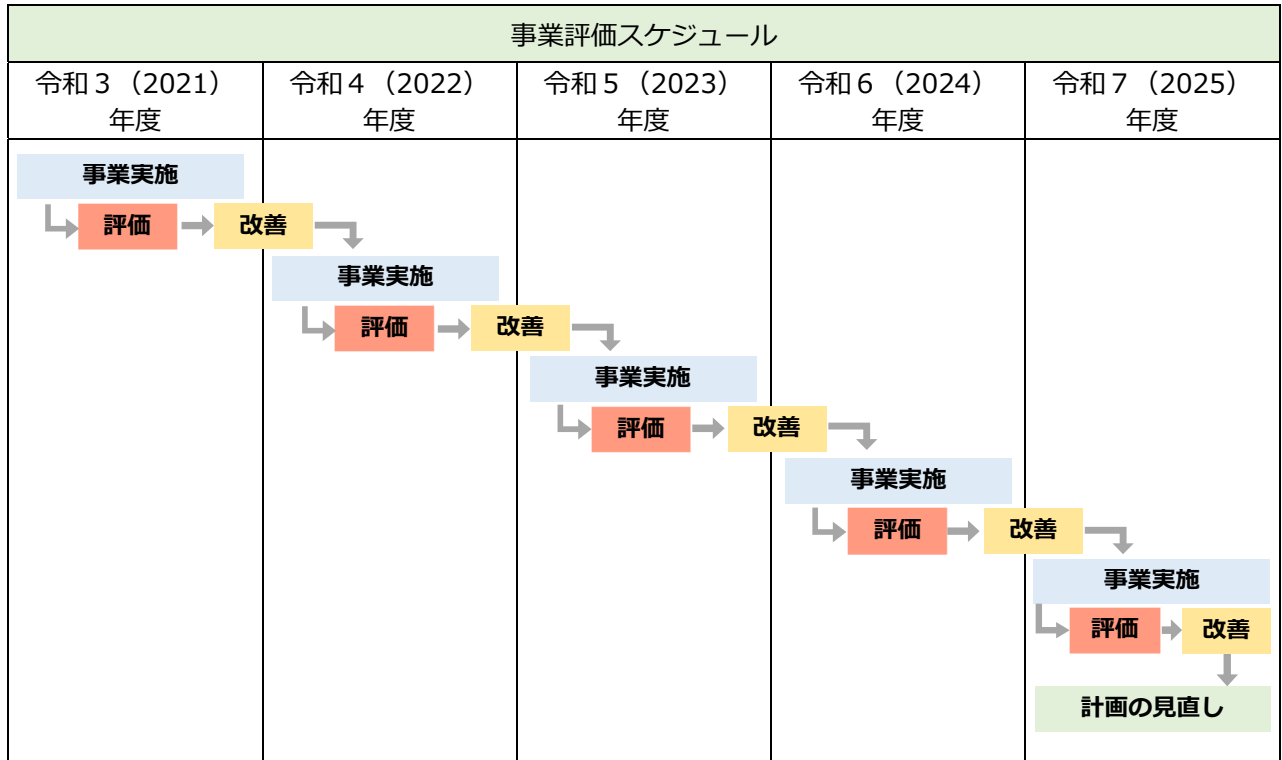
標準指標 2	地域旅客サービス事業の収支率（市町村乗合バスの収支率）
現状値と目標値	現状値：23.3%（令和元年度実績） 目標値：24.8%（令和7年度目標）
目標値の根拠	標準指標1の地域旅客サービスの利用者数の増加による運賃収入及び経費から算出した。

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） 目標値：155,279(千円)（令和7年度目標）
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増加による運賃収入を考慮し、算出した。

9.3 計画の達成状況の評価

本計画は、達成状況について毎年度評価し、次年度の施策の改善に活用する。

PDC 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する。



參考資料

1. 渋川市地域公共交通再生協議会 設置要綱

(設置)

第1条 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）第6条第1項の規定に基づき、地域公共交通計画（以下「交通計画」という。）の策定及び実施に関し必要な協議を行うため、渋川市地域公共交通再生協議会（以下「協議会」という。）を設置する。

(事務所)

第2条 協議会は、事務所を群馬県渋川市石原80番地に置く。

(協議事項)

第3条 協議会は、次に掲げる事項を協議する。

- (1) 交通計画の策定及び変更に関すること。
- (2) 交通計画に位置付けられた事業の実施に関すること。
- (3) 前各号に掲げるもののほか、協議会の目的を達成するために必要な事項に関すること。

(委員)

第4条 協議会の委員は、次の各号に掲げる者のうちから市長が委嘱し、又は任命する。

- (1) 公共交通事業者
- (2) 道路管理者
- (3) 公安委員会又は警察
- (4) 住民又は公共交通の利用者
- (5) 学識経験者
- (6) 市職員
- (7) その他、協議会の運営上必要と認める者

(任期)

第5条 委員の任期は、2年とし、再任を妨げない。ただし、補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。

(会長及び副会長)

第6条 協議会に会長及び副会長を置き、それぞれ委員の互選により定める。

2 会長は、協議会を代表し、会務を総理する。

3 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。

(監事)

第7条 協議会に監事を2人置き、委員のうちから会長が指名する。

2 協議会の会計監査は、監事によって行う。

3 監事は、会計監査の結果を協議会の会議において報告する。

(会議)

第8条 協議会の会議（以下「会議」という。）は、会長が招集し、会長が議長となる。

2 会議は、委員の過半数が出席しなければ開くことができない。

3 委員は、やむを得ない理由により会議を欠席する場合、代理の者を出席させることができるとし、あらかじめ会長に代理の者の氏名等を報告することにより、その代理の者の出席をもって当該委員の出席とみなす。

4 会議の議事は、出席した委員の過半数で決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。

5 会議は、原則として公開とする。ただし、会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められる協議については、非公開で行うものとする。

6 会長は、必要があると認めるときは、委員以外の者に対して、資料を提出させ、又は会議への出席を依頼し、助言等を求めることができる。

7 会長は、緊急その他やむを得ない事由により会議を招集することが困難な場合は、事案の概要を記載した書面を委員に送付し、意見の聴取及び賛否の確認を行い、その結果をもって会議の議決に代えることができる。

8 前各項に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。
(協議結果の尊重義務)

第9条 協議会で協議が調った事項については、協議会の構成員はその協議結果を尊重しなければならない。
(部会)

第10条 第2条各号に掲げる事項について専門的な調査、検討を行うため、必要に応じて協議会に部会を置くことができる。

2 部会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。
(事務局)

第11条 協議会の運営に関する事務を処理するため、渋川市建設交通部交通政策課内に事務局を置く。

2 事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。
(経費の負担)

第12条 協議会の運営に要する経費は、負担金、補助金及びその他の収入をもって充てる。
(財務に関する事項)

第13条 協議会の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。
(協議会が解散した場合の措置)

第14条 協議会が解散した場合には、協議会の収支は、解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを決算する。

2 協議会の解散にあたり残余財産が生じた場合は、渋川市に帰属する。
(委任)

第15条 この要綱に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

附 則

(施行期日)

1 この要綱は、平成31年3月1日から施行する。
(経過措置)

2 この要綱の施行後、最初に開かれる会議は、第6条第1項の規定にかかわらず、市長が招集する。
(委員の任期の特例)

3 この要綱の施行後、最初に委嘱又は任命する委員の任期は、第4条の規定にかかわらず、平成33年3月31日までとする。

附 則

この要綱は、平成31年4月1日から施行する。

附 則

この要綱は、令和2年2月1日から施行する。

附 則

この要綱は、令和2年4月1日から施行する。

附 則

この要綱は、令和2年11月27日から施行する。

2. 渋川市地域公共交通再生協議会 委員名簿

(令和3年3月現在)

No.	区分	所属・役職
1	公共交通事業者	東日本旅客鉄道（株）高崎支社総務部 経営・財務戦略室 統括リーダー
2		関越交通（株）常務取締役
3		（株）群馬バス常務執行役員
4		日本中央交通（株）統括総務部長
5		ジェイアールバス関東（株）長野原支店長
6		群北第一交通（株）所長
7	道路管理者	群馬県渋川土木事務所長
8	公安委員会・警察	渋川警察署交通課長
9	住民（利用者）	渋川市自治会連合会長
10		渋川市老人クラブ連合会副会長
11		渋川市小中学校 PTA 連絡協議会顧問
12	学識経験者 協議会会長	公立大学法人高崎経済大学名誉教授
13	関係機関・団体	国土交通省関東運輸局交通政策部交通企画課長
14		国土交通省関東運輸局群馬運輸支局長
15		群馬県県土整備部交通政策課長
16		（一社）群馬県バス協会長
17		（一社）群馬県タクシー協会専務理事
18		（社福）渋川市社会福祉協議会常務理事
19		渋川商工会議所常議員
20		しぶかわ商工会青年部長
21		（一社）渋川伊香保温泉観光協会常務理事
22		渋川市
23	総合政策部長	
24	福祉部長	
25	産業観光部長	
26	教育委員会教育部長	

3. 渋川市地域公共交通計画 策定の経過

開催日・開催場所	会議名称	議事
平成 31 年 4 月 4 日 渋川市役所 本庁舎 3 階 大会議室	第 1 回協議会	委嘱状交付 市長あいさつ 委員紹介 渋川市地域公共交通再生協議会について 会長及び副会長の選出について 渋川市の公共交通等の現状・課題について 地域公共交通網形成計画について
令和元年 7 月 30 日 渋川市役所 本庁舎 3 階 大会議室	第 2 回協議会	本市の公共交通の現状と課題について 市民アンケート調査等の実施について
令和元年 11 月 20 日 渋川市役所 本庁舎 3 階 大会議室	第 3 回協議会	基礎調査結果の報告について 市民アンケート調査結果等の報告について 課題の整理と基本的な方向性の検討について
令和 2 年 1 月 23 日 渋川市役所 本庁舎 3 階 大会議室	第 4 回協議会	基礎調査結果の報告について 地域公共交通網形成計画の基本構想について 令和元年度の事業評価及び今後の計画策定スケジュールについて
書面開催	第 5 回協議会	渋川市地域公共交通再生協議会設置要綱の一部改正について
書面開催	第 6 回協議会	監事の指名について 令和 2 年度渋川市地域公共交通再生協議会事業計画（案）について 令和 2 年度渋川市地域公共交通再生協議会予算（案）について
令和 2 年 10 月 27 日 渋川市役所 第二庁舎 201 会議室	第 7 回協議会	住民説明会の開催結果について 公共交通事業者へのヒアリング実施結果について 地域公共交通活性化法の改正に伴う対応について 計画目標の達成に向けた事業・施策体系について 今後の計画策定スケジュールについて
令和 2 年 12 月 24 日 渋川市役所 第二庁舎 201 会議室	第 8 回協議会	渋川市地域公共交通計画（案）について 市民意見公募の実施方針について 今後のスケジュールについて
書面開催	第 9 回協議会	令和 2 年度の事業評価について
書面開催	第 10 回協議会	市民意見公募実施結果について 渋川市地域公共交通計画（案）について

4. 各種アンケート実施概要

(1) 市民アンケート調査

項目	内容
調査目的	本市に居住する人に対し、公共交通の利用実態等を把握し、計画策定の基礎資料とすることを目的とする。
調査対象区域	渋川市全域
調査対象者	住民基本台帳（平成31年4月1日現在）に記載された15歳以上90歳以下の者の中から、4,000人を無作為抽出
調査方法	アンケート調査票及び返送用封筒を対象者へ郵送。
調査期間	令和元年8月13日（発送日）～令和元年9月6日（締切日）
調査票回収数	1,734通（回収率43.4%）

(2) 路線バス利用者アンケート調査

項目	内容
調査目的	路線バスを実際に利用されている方に対し、利用実態やニーズを把握し、計画策定の基礎資料とすることを目的とする。
調査対象路線	渋川市内で運行する路線バス24路線（委託19路線、自主5路線）
調査対象者	路線バス利用者
調査方法	対象路線バスに調査員が乗車し、利用者にアンケート調査票及び返送用封筒を手渡しする。
調査期間	令和元年9月4日～10月4日
調査票配布数	368通
調査票回収数	131通（回収率35.6%）

(3) 鉄道利用者アンケート調査

項目	内容
調査目的	鉄道を実際に利用されている方に対し、利用実態やニーズを把握し、計画策定の基礎資料とすることを目的とする。
調査対象駅	JR渋川駅、JR八木原駅
調査対象者	駅利用者（主に鉄道乗車前の利用者）
調査方法	対象駅改札前（建物外）に調査員が立ち、利用者にアンケート調査票及び返送用封筒を手渡しする。
調査期間	JR八木原駅：令和元年9月26日（木）5:30～9:00 JR渋川駅：令和元年9月27日（金）5:30～15:00
回収期間	令和元年9月26日～10月11日（締切）
調査票配布数	JR渋川駅：300通 JR八木原駅：120通
調査票回収数	JR渋川駅：104通（34.7%） JR八木原駅：32通（26.7%）

(4) 交通事業者ヒアリング

項目	内容
調査目的	交通計画を策定するため、交通事業者（バス・タクシー）が把握している利用者の移動実態やニーズを調査するとともに、交通事業者が抱える課題や問題点について把握・整理することを目的とする。
調査対象事業者	令和元年11月22日、令和2年9月17日 群馬バス株式会社（箕郷営業所：高崎市箕郷町） 令和元年11月25日、令和2年9月16日 関越交通株式会社（本社：渋川市中村） 令和元年11月26日、令和2年9月25日 日本中央交通株式会社（渋川営業所：渋川市渋川） 令和元年11月26日、令和2年9月25日 群北第一交通株式会社（渋川営業所：渋川市渋川）

(5) 市民意見公募

項目	内容
実施期間	令和3年1月4日～ 令和3年2月3日
閲覧場所	交通政策課、各行政センター、市役所第二庁舎2階西入口、市役所本庁舎市民ホール前、市ホームページ
提出方法	所定の様式に記入し、郵送、ファクス、電子メールまたは直接交通政策課へ
募集結果	2名 15件

渋川市地域公共交通計画

発行日 令和3年3月

渋川市 建設交通部 交通政策課

〒377-8501 群馬県渋川市石原 80 番地

電話 : 0279-22-2111(代)

