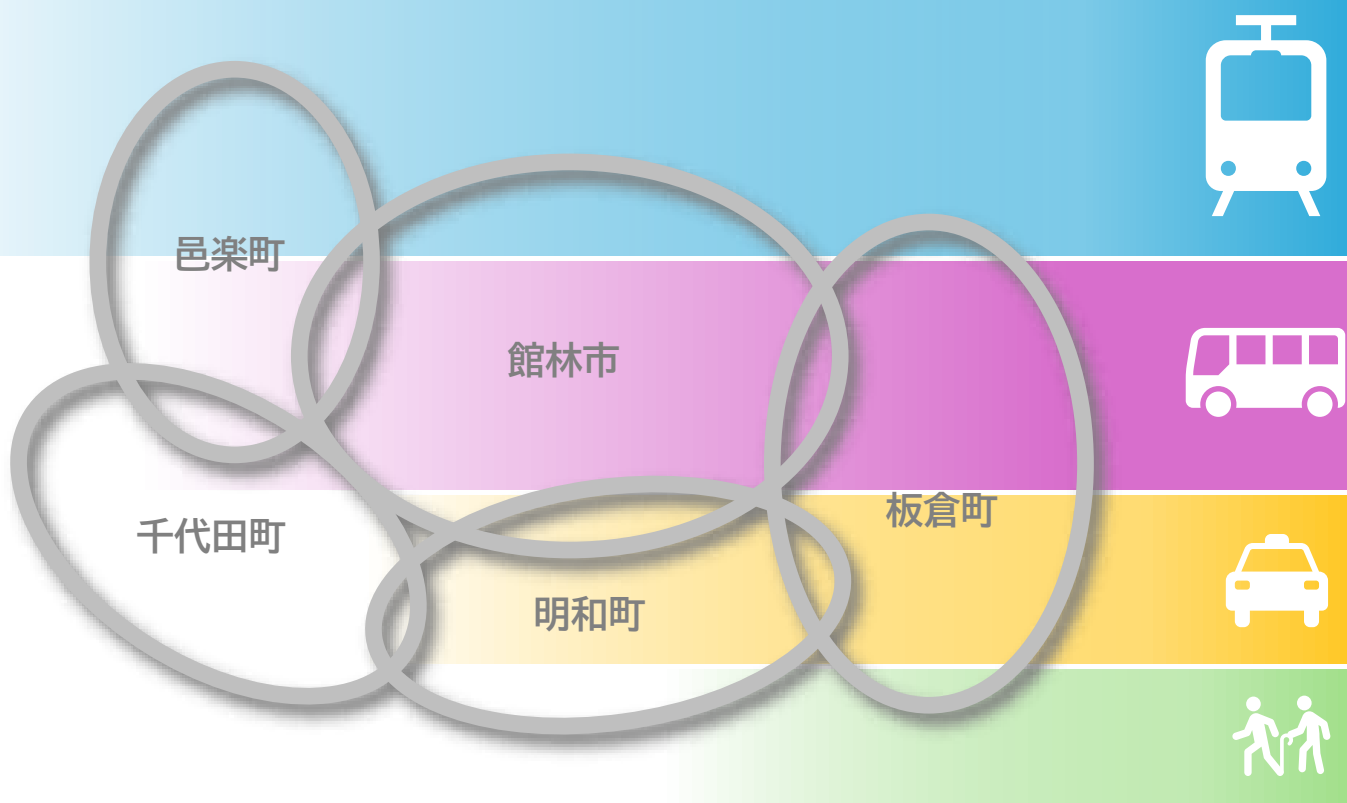


# 第2次館林都市圏地域公共交通計画



～暮らしに寄り添う持続可能な地域交通～

はじめに .....	1
<u>1. 現状診断</u>	
(1)地域特性の把握と分析 .....	2
(2)現状と課題 .....	6
(3)計画策定の枠組み .....	8
<u>2. 地域交通が目指す姿の設定</u>	
(1)基本理念 .....	10
(2)基本方針 .....	11
<u>3. 施策の設定</u>	
(1)館林都市圏市町施策概要 .....	12
■基本方針1 都市圏広域ネットワークの充実 .....	17
■基本方針2 移動資源を活用した生活交通ネットワークの充実 .....	20
■基本方針3 持続可能な地域交通の維持・確保に向けたサポート体制の充実 .....	22
<u>4. KPI 及び目標値の設定</u>	
(1)数値目標 .....	28
<u>5. 評価・見直し(PDCA)</u>	
(1)推進体制と進行管理 .....	32

## ■ はじめに

館林都市圏(館林市、板倉町、明和町、千代田町、邑楽町)では、令和3年度から令和7年度を計画期間とする「館林都市圏地域公共交通計画」を策定し、「地域とともにデザインし、暮らしに寄り添う地域交通」を基本理念に掲げ、バス路線再編をはじめとする各種事業を推進してきました。

これまでの取り組みでは、館林駅を中心に放射状に配置された一極集中型のバス網から幹線(広域路線)と支線(生活路線)を配置する「幹線・支線型バス網」への再編を核として、広域路線を6路線から3路線へ集約し、運行効率の向上を図る等の成果を上げています。

また、館林市においては、生活路線を2路線から8路線へ拡充するとともに、特定目的路線「通勤通学ノースライナー」を整備し、邑楽町においては、幹線とする東武小泉線の各駅と町内各拠点を結ぶ支線、「邑楽町内循環線」を整備し、地域の移動手段を支えています。

さらに、コミュニティバスや福祉輸送との連携による公共交通ネットワークの強化に取り組んできました。

これらの施策により、計画期間中の新型コロナウイルス感染症流行により落ち込んだ路線バス利用者は、令和5年5月、5類感染症移行後においては、利用者回復が確認され、特に生活路線では堅調な利用が続いています。

一方で、通学利用が多い広域路線における少子高齢化の影響による需要の不透明化や公共交通事業者における乗務員不足と高齢化によるサービス維持の困難化等が新たな課題として顕在化してきており、持続可能な公共交通ネットワークの形成に向けた更なる効率化の必要性が求められています。

こうした状況を受け、国においては、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(地域交通法)」に基づき、地域公共交通計画の定期的な見直し(アップデート)について、地方都市を中心に推奨しています。

館林都市圏においても、この方針に沿って「第2次館林都市圏地域公共交通計画」を策定しました。

本計画においては、国の「アップデートガイダンス」に準拠した「モデルアーキテクチャ(構造基準)」を採用し、路線再編及びダイヤ効率化等による輸送資源の最適化をはじめとする施策を推進し、PDCAサイクルを通じた継続的な改善を図り、「誰もが移動しやすい活力ある館林都市圏」の実現を目指します。

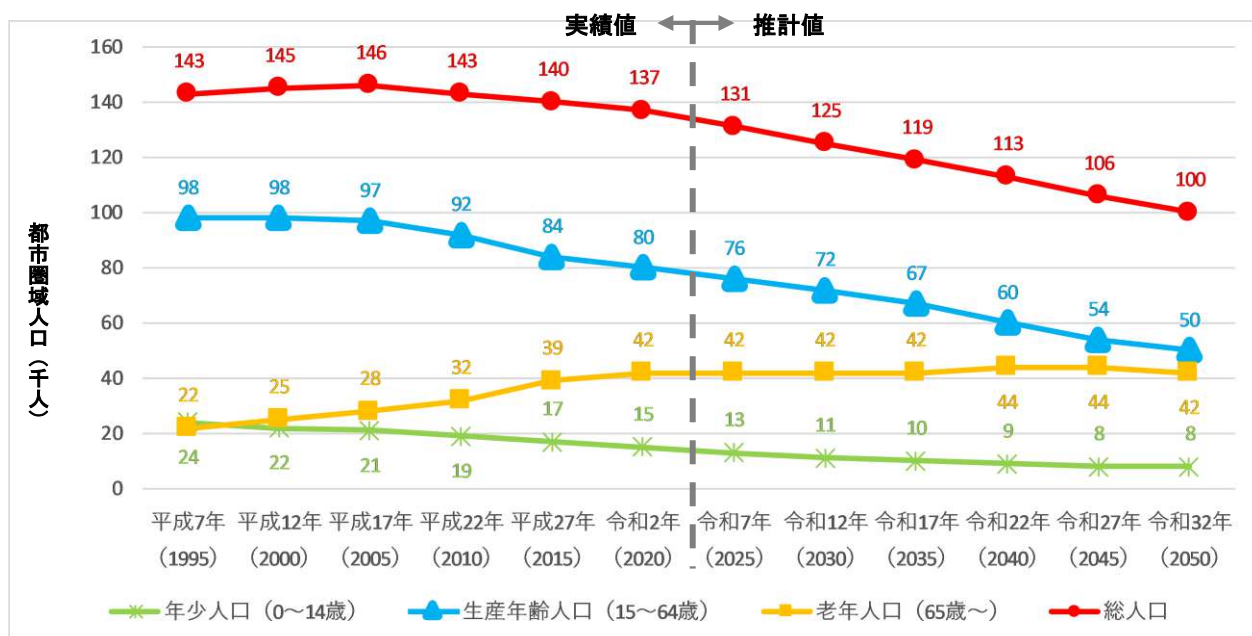
# 1. 現状診断

## (1) 地域特性の把握と分析

### ■ 人口推移

館林都市圏の人口は、平成17年(146千人)をピークに減少傾向に転じており、令和32年予測値は令和2年(137千人)と比較して37千人(27%)減少し、100千人を下回ると予測されています。今後、年少人口と生産年齢人口の割合が減少し、老年人口の割合が増加すると予測されています。

【年齢3区分人口推移】



データ:令和2年までは国勢調査、令和7年以降は国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(令和5年推計)」

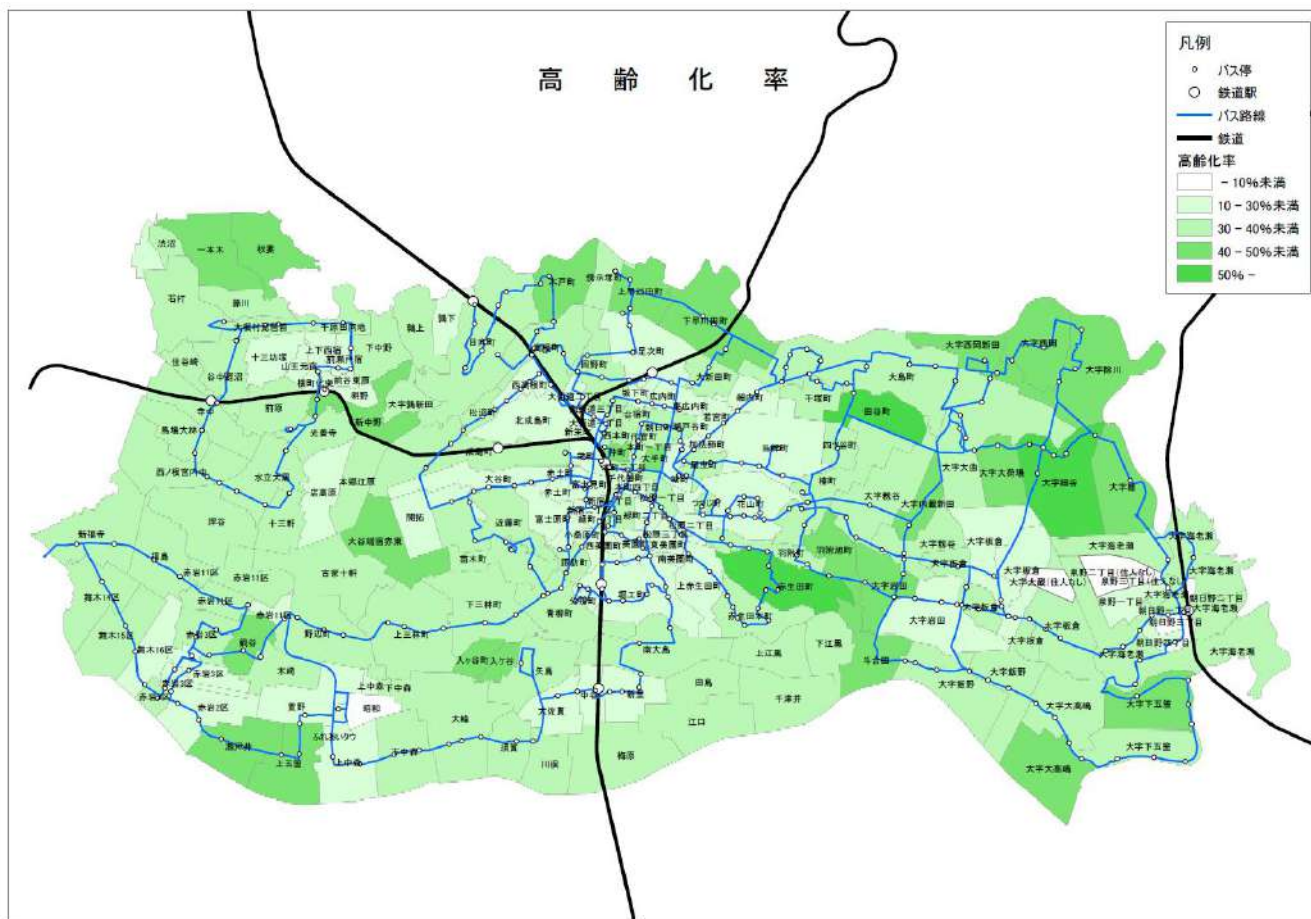
## ■ 高齢化率

高齢化率とは、人口に占める 65 歳以上の高齢者人口の割合を示す数値です。

内閣府「高齢社会白書」によると、日本全体の高齢化率は、令和6年 10 月時点で 29.3%となっており、超高齢社会(高齢化率が 21%超)と定義されます。館林都市圏における高齢化率は令和7年4月時点で 31.8%と全国平均を上回っており、高齢化率が 30%を超える行政区が半数以上存在しています。

さらに、令和 27 年には館林都市圏の人口が 106 千人となり、現在と比較して 28 千人減少すると予測されているものの、都市圏の高齢者人口は 12 千人増加すると予測されています。

【館林都市圏の行政区ごとの高齢化率データ:各市町人口統計(令和7年4月1日時点)】



## ■ 公共交通利用者

館林都市圏において公共交通を利用して移動するかたの多くが、学生、都市圏外からの通勤者及び高齢者となっています。

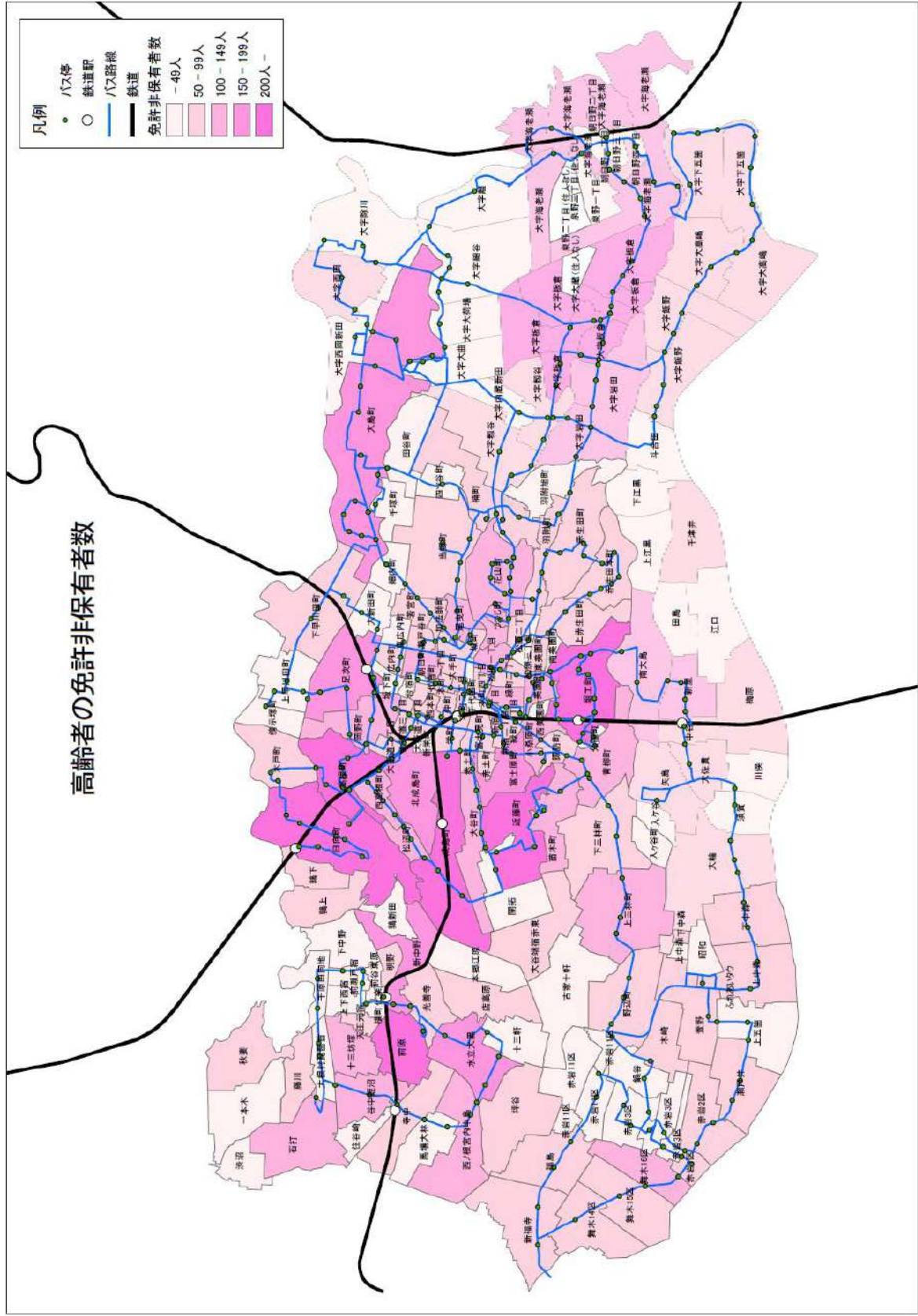
学生は主に東武鉄道を利用し、広域バス路線沿線の高校に通学していて、館林女子高校、館林高等特別支援学校、板倉高校、館林商工高校が該当します。

通勤者についても同様に、館林都市圏外から鉄道を利用するかたが大半で、二次交通として広域及び通勤通学バス路線を利用するかたが見られます。

高齢者については、免許を自主返納されたかたなど、免許非保有者が多く、館林都市圏全域に見られます。

なお、免許保有者のデータから、免許非保有の高齢者が多い地域が確認できます。

【都市圏の行政区別65歳以上運転免許非保有者数分布図】



## (2) 現状と課題

免許非保有者の状況及び移動支援の状況等を踏まえ、館林都市圏市町における現状と課題を次のように整理します。

館林市	<p>免許非保有者が多い地区は、生活路線が整備されている地域と一部の未整備地域に区分されています。</p> <p>また、高齢者の免許保有率は、70歳以上85歳未満で75%と都市圏4町と比較すると低いものの、自動車への依存度は高い状況にあると言えます。</p> <p>日中の公共交通利用者の多くは高齢者であり、通院及び買い物などの用途で多く利用されていることから、「幹線・支線型バス網」による運行を継続しながら、輸送の効率化を図る必要性があります。</p> <p>また、路線バスが利用しにくい地域については、タクシーの効果的な活用を推進しており、タクシー助成制度の見直しを進めています。</p>
板倉町	<p>「館林都市圏地域公共交通計画」における路線再編方針により廃線となった、広域路線「館林・明和・板倉線」、「館林・板倉北線」の代替交通として、2系統の町内コミュニティバスを運行しています。</p> <p>朝夕は板倉東洋大前駅と板倉町役場間の運行により、広域路線「館林・板倉線」への接続による館林方面へのアクセス及び板倉東洋大前駅を利用する通勤通学を考慮しています。また、日中は板倉東洋大前駅とアゼリアモール間の運行により、アゼリアモール及び駅周辺の商業施設等への利便性を考慮しています。</p> <p>しかしながら、免許保有率も高いことから、自らもしくは家族の運転する自家用車による移動が主となる地域であり、コミュニティバスの利用者は多くない状況ですが、コミュニティバスは他の交通機関を利用しづらい地域を広く運行しており、免許非保有者等の移動制約者には必要不可欠な移動手段であることから、効率的な運行ダイヤ及び経路を検討していく必要性があります。</p>
明和町	<p>70歳代前半までの免許保有率が9割を超えており、免許非保有者等の町内の移動需要については、町が運行するデマンド型交通「チョイソコめいわ」により対応しています。</p> <p>近年、新たに医療施設及び商業施設が整備されましたが、公共交通利用者は大きく増えていない状況です。</p> <p>通勤通学需要については、広域路線と鉄道の接続を維持し、高齢者等の移動需要については、デマンド型交通の利用実態把握及び運用体制の整理を行っていく必要性があります。</p>



### (3) 計画策定の枠組み

「館林都市圏地域公共交通計画」においては、6つの基本方針と 14 の計画目標及び 22 の事業を設定し、令和3年度から令和7年度を計画期間として取り組んできました。

中でも、「事業 2-1 都市圏内広域路線バスの再編の推進」、「事業 3-1 コミュニティバスの路線再編の推進」、「事業 3-2 路線バスと連携したデマンド型交通の導入」、「事業 3-3 タクシーの効果的な活用の推進」を主軸に取り組んでおり、館林都市圏内の広域移動や生活交通については、計画期間内において路線の整理及び整備が進められました。

一方、計画期間においては、新型コロナウイルス感染症の流行により落ち込んだ移動需要が回復に転じたものの、人口減少及び交通事業者における乗務員不足等の社会課題も浮き彫りとなる等、社会環境が大きく変化している時期でもあり、設定した 22 事業においては、その全てを推進することは現実的ではない状況となっていました。

上記の状況を踏まえ、館林都市圏のバス路線における利用実態及び今後の状況を勘案した上で、「第2次館林都市圏地域公共交通計画」においては、設定する5年間の計画期間に重点的に取り組む事業として、「都市圏内の広域ネットワークの充実」及び都市圏市町の地域実情に即した生活交通として、「移動資源を活用した生活交通の充実」を主軸とすることとしました。

持続可能な地域公共交通を推進するためには、鉄道、館林都市圏内広域移動、都市圏内ネットワークの機能向上、利用促進及び新技術の導入等も検討及び推進すべきところではありますが、計画期間において確実な成果を積み重ねていくためには、事業の優先順位を明確にしながらか推進していく必要性があります。

「第2次館林都市圏地域公共交通計画」においては、都市圏内の広域移動と生活交通の充実に着目し、都市圏の活力向上に寄与する持続可能な公共交通ネットワークの推進に取り組むものとします。

なお、館林都市圏内広域移動については、モビリティデータを活用した都市圏市町における検証及び評価を踏まえ検討するものとし、生活交通については、都市圏市町におけるまちづくりの方向性を見据えた検証及び評価を行った上で検討するものとします。

■ 計画名称:第2次館林都市圏地域公共交通計画

■ 計画区域:館林都市圏(館林市、板倉町、明和町、千代田町、邑楽町)



■ 計画期間:令和8年4月~令和13年3月

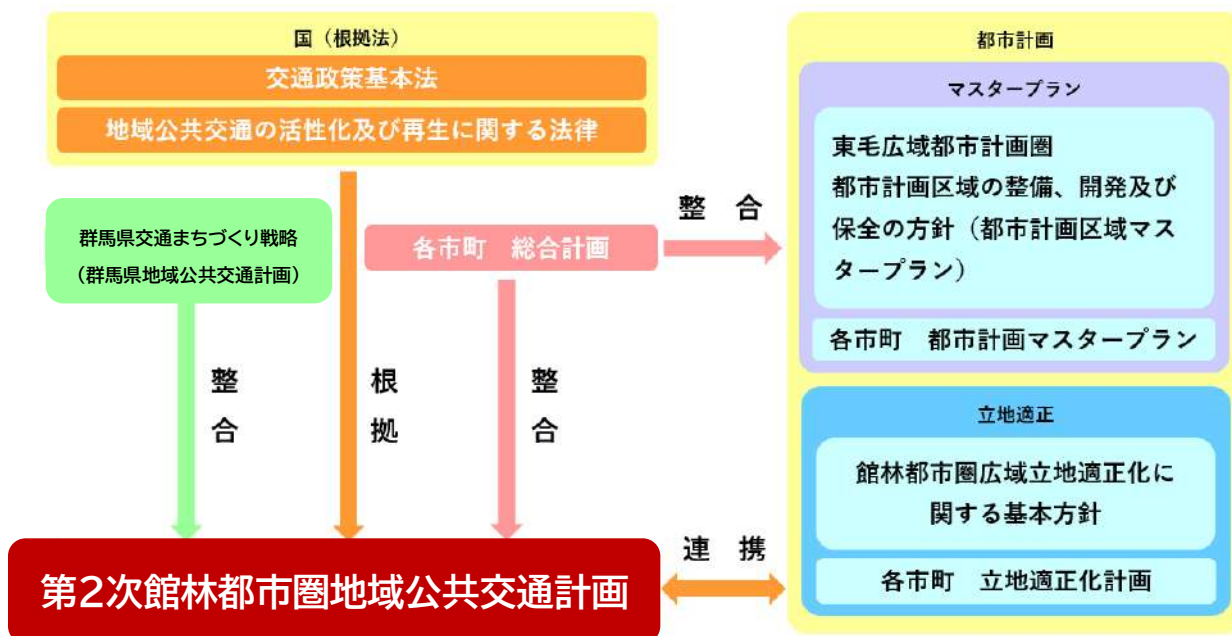
■ 根拠法令:地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

## 2. 地域交通が目指す姿の設定

### (1) 基本理念

本計画の基本理念は、前計画の基本理念を踏襲しながら、「交通政策基本法」、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」を根幹とし、「群馬県交通まちづくり戦略(群馬県地域公共交通計画)」、各市町総合計画、「館林都市圏広域立地適正化に関する基本方針」、都市圏市町立地適正化計画及び都市圏市町都市計画マスタープランを踏まえ、前章における都市圏公共交通の現状と課題より次のように設定します。

地域の実情に合わせた暮らしに寄り添う  
持続可能な地域交通



## (2) 基本方針

基本方針及び計画目標は都市圏の現状と課題から次のように集約します。

基本方針、計画目標	事業
<b>基本方針 1 都市圏広域ネットワークの充実</b>	
<b>計画目標 1</b> 都市圏内の広域移動の充実	<b>事業 1</b> 都市圏内広域バス路線の維持・確保
<b>基本方針 2 移動資源を活用した生活交通ネットワークの充実</b>	
<b>計画目標 2</b> 生活圏の地域内移動の充実	<b>事業 2</b> 持続可能な生活路線の確保に向けた路線の整備
<b>計画目標 3</b> 地域内の移動資源の活用	<b>事業 3</b> 利用者ニーズに対応した移動資源の維持・確保
<b>基本方針 3 持続可能な地域交通の維持・確保に向けたサポート体制の充実</b>	
<b>計画目標 4</b> わかりやすい情報発信の検討・充実	<b>事業 4</b> ICT活用によるわかりやすい公共交通情報の提供
<b>計画目標 5</b> 地域一体となった運行体制の検討・充実	<b>事業 5</b> 路線の維持・確保に向けた関係者との協力体制の構築
<b>計画目標 6</b> 地域内の持続可能な支援体制の充実に向けたPDCAの推進	<b>事業 6</b> 協議会によるPDCAサイクルの推進

この他、前計画において事業に位置付けたものの、実施に至らなかった事業については、本計画期間においても引き続き検討の対象とします。地域実情や社会情勢等の変化を踏まえつつ、事業内容の見直しや実現手法の検討を行い、実現可能性を含めた検証について継続して検討します。

### 3. 施策の設定

#### (1) 館林都市圏市町施策概要

<b>施策概要</b>	<b>事業主体:館林市</b> <p>前計画における路線再編を実施し、免許非保有者の多い地域を中心に生活路線を整備しています。</p> <p>本計画においては、既存路線の利用状況及び運行形態等を精査し、輸送効率の向上等、持続可能な路線の実現に向けた見直しを検討します。</p> <p>また、中心拠点の館林駅並びに東西拠点の公立館林厚生病院、アクロス館林及びアゼリアモールへの速達性向上を図るとともに、医療機関や商業施設等への利便性向上に向け、利用者の生活実態に合わせた路線の見直しを進めます。</p> <p>さらに、利用者が増加傾向にある通勤通学路線については、利用者の実態把握と需要の確認に努めるとともに、新たな産業団地の開発を見据え、企業誘致部門と連携し、路線の整備について検討します。</p> <p>バス車両については、広域路線においては通勤通学需要へ対応可能な大きさの車両、生活路線においては集落内、医療機関及び商業施設等の敷地内に乗り入れが可能なワゴン車を主に検討します。</p> <p>また、前計画において事業に位置付けたものの、実現に至らなかった路線については、需要予測や実現可能性等の状況を精査します。</p> <p>観光地への移動手段の確保については、つつじが岡公園、茂林寺及び日本遺産認定「里沼」等の観光スポットの周遊観光に対応した交通ネットワークは構築されていない状況ですが、令和6年度から「里沼めぐり循環バス運行事業実行委員会」による「里沼」等の観光スポットを巡るバス運行実証実験を行っており、地域資源を活かした観光の活性化に向け、交通拠点と観光スポットを結ぶ区間及び観光スポット間における移動手段について関係機関等と連携し、調査及び検討します。</p> <p>情報発信については、館林市版時刻表及び路線図の作成を見やすさの向上に努めながら継続するとともに、車両へのデジタルサイネージ設置を進め、リアルタイムな情報の発信と車内環境の向上を図ります。</p> <p>また、館林駅デジタルサイネージを活用した観光情報発信について検討します。</p>
-------------	--

	利用促進施策については、各種団体等の要望に応じつつ、既存のバス路線を活用した乗り方教室の実施を継続します。				
実施主体 役割	地域住民	館林市	交通事業者	都市圏町	関連機関等
	協力	運営	運行	情報共有	連携協力
実施 スケジュール (目標年次)	R8	R9	R10	R11	R12
	○	○ ●(一部)	●	●	●

○:調査・検討、●:実施

施策概要	<b>事業主体:板倉町</b>				
	<p>コミュニティバスの利用状況等を精査し、ダイヤや経路について適宜見直しを図ります。</p> <p>また、安全に配慮しつつ、フリー乗降区間を設定することで、利便性の向上を図ります。</p> <p>前計画における路線再編により廃止路線となった「館林・明和・板倉線」、「館林・板倉北線」の代替交通及び移動制約者対策として、コミュニティバスの運行を行っておりますが、町公用車を用いた無償運行で、シルバー人材センターの人材活用による運行のため、経費が抑えられています。</p> <p>また、小型車両の特性を生かし、集落を丁寧に廻る経路としており、利便性の向上が図られているものの、運行距離が長くなることから速達性に欠けることが懸念されます。</p> <p>そのため、乗降データを活用し、より効果的かつ効率的なダイヤ及び経路での運行していく必要性があり、朝夕の通勤通学利用と日中の買い物利用では、特性が異なるため、朝夕便については速達性の向上、日中便については丁寧な経路設定とする等、利用者のニーズに即した効率的な運行を検討します。</p>				
実施主体 役割	地域住民	板倉町	交通事業者	都市圏市町	関連機関等
	協力	運営・運行	—	情報共有	連携協力
実施 スケジュール (目標年次)	R8	R9	R10	R11	R12
	○ ●(一部)	●	●	●	●

○:調査・検討、●:実施

施策概要	事業主体:明和町				
	<p>デマンド交通「チョイソコめいわ」の運行効率化に向け、利用実態の把握に努めます。</p> <p>また、運行コストが課題となっていることから、見直しについて検討するとともに、福祉タクシー券事業により免許非保有者等の移動制約者の通院及び買い物等を支援します。</p> <p>なお、「チョイソコめいわ」においては、会員情報のシステム管理並びに電話及びインターネット予約受付を継続します。</p>				
実施主体 役割	地域住民	明和町	交通事業者	都市圏市町	関連機関等
	協力	運営・運行	連携協力	情報共有	連携協力
実施 スケジュール (目標年次)	R8	R9	R10	R11	R12
	○ ●(一部)	●	●	●	●

○:調査・検討、●:実施

施策概要	事業主体:千代田町				
	<p>限られた資源の中で利用実態に応じた再編を進めます。</p> <p>高齢者の移動支援については、社会福祉協議会等の施策で一定の対応が図られていることから、若年者及び工業団地勤務者等、通勤通学需要への支援を重点的に検討します。</p> <p>また、小中一貫校の開校に合わせたスクールバスの運行を検討しています。乗務員及び車両不足等の課題がある中で、スクールバス、福祉送迎、地域交通及びタクシー事業者との連携による車両や人材の有効活用を研究します。</p> <p>なお、既存の運行ダイヤ見直しなど、低コストで実行可能な施策の実施を優先し、段階的にデジタル化を進めます。</p>				
実施主体 役割	地域住民	千代田町	交通事業者	都市圏市町	関連機関等
	協力	運営・運行	連携協力	情報共有	連携協力
実施 スケジュール (目標年次)	R8	R9	R10	R11	R12
	○ ●(一部)	●	●	●	●

○:調査・検討、●:実施

施策概要	事業主体: 邑楽町				
	<p>「邑楽町内循環線」については、免許非保有者の日中の利用が主であり、今後も移動制約者の貴重な生活交通手段を確保・維持するため、乗車率の著しく低い早朝や夕方について、収支率等の観点から実態に即したダイヤ改正により持続可能な運行を目指します。</p> <p>なお、邑楽町や運行事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しいことから、地域公共交通確保維持事業を活用し、運行を確保・維持します。</p> <p>また、経路の集約は行わず、国の「交通空白」緊急対策事業等の補助金を活用した、交通空白地帯を拾う路線変更や新たな交通手段も含めた検討を行います。</p> <p>さらに、主要拠点として本中野駅、篠塚駅、邑楽町役場、おうらバスターミナルを位置付けます。</p> <p>「邑楽町内循環線」の運行実績や利用者アンケート、位置情報等のモビリティデータを活用し、利用実態や移動ニーズの把握に努めるとともに、循環線だけでは補えない部分については、福祉タクシー事業を活用し、高齢者等の移動制約者への移動支援を図っていきます。</p> <p>バス利用促進のためには、利用者が「いつ、どこへ、どのように」移動できるかが理解できる分かりやすい情報提供が重要であることから路線図及び時刻表の見直し並びにデジタルツールを活用した運行情報の提供等、利用者に寄り添った情報発信に努めます。</p> <p>また、高齢者やデジタル機器に不慣れな利用者にも配慮した情報発信や、各団体等の要望に応じてバスの乗り方教室を開催します。</p> <p>公共交通分野では、全国的に乗務員の確保が難しくなっています。安定的な運行を維持していくためには、運行事業者への支援のあり方を見直し、限られた人材を有効に活用できる体制づくりが必要なため、車両の小型化やダイヤの最適化・運行区間の見直しなどによって運行の効率化を図ることで、限られた資源の中でも持続可能な公共交通の確保に努めます。</p>				
実施主体	地域住民	邑楽町	交通事業者	都市圏市町	関連機関等
役割	協力	運営	運行	情報共有	連携協力
実施スケジュール (目標年次)	R8	R9	R10	R11	R12
	○	●	●	●	●

○:調査・検討、●:実施

【邑楽町の補助系統に係る事業】

実施主体	路線名	起点	終点	道路運送法の事業許可区分	運行態様	補助事業の活用
邑楽町 (運行委託)	邑楽町内循環線	①福祉センター ②福祉センター ③おうらバスターミナル ④おうらバスターミナル ⑤おうらバスターミナル	①福祉センター ②おうらバスターミナル ③おうらバスターミナル ④福祉センター ⑤おうらバスターミナル	4条乗合運送	路線定期運行	地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)を活用して持続可能な運行を目指す

【邑楽町に係る交通サービスの維持・確保策】

位置付け	路線名	役割	維持・確保策
幹線	東武鉄道小泉線	太田市、館林市及び首都圏を結ぶ広域軸。	必要に応じて、交通事業者及び沿線自治体と協議を行い、地域間幹線交通を確保する。
支線	邑楽町内循環線	幹線と接続することで、住民及び来訪者の移動を補完。	国庫補助等を活用し、持続可能な移動手段を確保する。

## 基本方針1 都市圏広域ネットワークの充実

### ■計画目標1 都市圏内の広域移動の充実

#### ■事業1 都市圏内広域バス路線の維持・確保

広域路線においては、沿線の学校への通学利用が多く、これまでも利用実態に合わせた変更を行ってきました。引き続き、利用実態に即した運行形態及び車両の最適化等に取り組み、利便性、生産性及び持続可能性の向上に努めます。

広域路線(幹線)の配置方針については、前計画の方針を踏まえ、次のとおりとします。

- ・鉄道及び広域バス路線を館林駅と各町の間を結ぶ幹線と位置付けます。
- ・主要拠点の一つとなる川俣駅から、千代田町、大泉町・太田市方面及び館林市方面へ連絡します。
- ・利用者の多い「館林・板倉線」、「館林・千代田線」、「館林・明和・千代田線」及び「大泉・千代田線」は、運行距離が長いことから遅延が生じやすく、ダイヤも過密状態にあることから、特に通勤通学の利便性を考慮した経路の短絡化を検討し、運行の効率化及び定時性の向上を図ります。
- ・アクセスする主要拠点は次のとおりとします。

館林市	館林駅、館林市役所、公立館林厚生病院、アゼリアモール、アクロス館林
板倉町	板倉東洋大前駅、板倉町役場
明和町	川俣駅、明和町役場
千代田町	千代田町役場、ジョイフル本田千代田店
邑楽町	本中野駅、篠塚駅

- ・広域路線の配置方針を基に、都市圏市町の現状と課題を踏まえ、広域路線の見直し方針を次のとおりとします。

路線名	概要	実施主体
館林・板倉線	運行効率化及び定時性向上を図るため、経路短絡化及び過密ダイヤ改善を検討します。 主要拠点は、館林駅、館林市役所、アゼリアモール、板倉町役場、板倉高校前及び板倉東洋大前駅とします。	館林市 板倉町 バス事業者
館林・明和・千代田線	運行距離が長く、定時性及び効率的な運行に影響を受けやすいため、朝夕においては、川俣駅での路線分割及び経路短絡化を検討します。	館林市 明和町 千代田町

	<p>また、沿線の館林商工高校及び館林女子高校への通学の利便性を考慮したダイヤを検討します。</p> <p>主要拠点は、館林駅、館林市役所、明和町役場、川俣駅、ジョイフル本田千代田店及び千代田町役場とします。</p>	バス事業者
館林・千代田線	<p>運行効率化及び定時性向上を図るため、経路短絡化及び過密ダイヤの改善を検討します。</p> <p>また、沿線の館林高等特別支援学校の通学の利便性を考慮するとともに、沿線の工業団地の通勤需要を調査し、通勤通学路線としての利便性の向上を検討します。</p> <p>主要拠点は、館林駅、公立館林厚生病院及び千代田町役場とします。</p>	館林市 千代田町 バス事業者
大泉・千代田線	<p>現行路線を維持するとともに、通学需要の利便性を考慮したダイヤを検討します。</p> <p>主要拠点は、都市圏においては千代田町役場とし、沿線については大泉町役場、西小泉駅前バスターミナル、BUSターミナルおおた、太田駅、及び太田記念病院とします。</p>	千代田町 大泉町 バス事業者





## ■計画目標3 地域内の移動資源の活用

### ■事業3 利用者ニーズに対応した移動資源の維持・確保

地域公共交通の持続可能性を高めるためには、路線バスやコミュニティバスだけでは補えない移動需要への対応が必要であり、特に、高齢化率が高く、公共交通の利用が困難な地域においては移動手段の確保が課題となっています。

これらの課題に対し、館林都市圏においては、既存移動資源の最適化と新たな移動手段の導入を両輪とした施策の推進に向け、タクシー、福祉輸送及び送迎バス等の地域資源を、地域の実情に合わせて柔軟に活用し、バス路線の見直しと一体的に検討することにより、移動手段ごとの役割分担の明確化及び連携の強化を目指します。

また、館林都市圏市町においては、高齢者、障がい者及び免許返納者等への移動支援としてタクシー助成事業を行っており、移動支援制度の一元化等の再構築及びデジタル技術を活用した運用等、支援制度の効率的な運用について検討します。

館林市においては、マイナンバーカード等を活用したタクシー助成の運用を令和8年度から予定しています。

明和町においては、デマンド型交通「チョイソコめいわ」を運行しています。

板倉町、明和町及び千代田町においては福祉輸送として、社会福祉協議会による送迎サービスが行われています。

なお、ケア輸送(福祉タクシー)は、障がい者や介護サービス利用者等、公共交通の利用が困難な方を対象とする移動手段であり、利用者への細かな対応が可能です。

事業3 利用者ニーズに対応した移動資源の維持・確保					
事業概要	地域内資源を活用したバス路線の補完				
実施主体	館林市、板倉町、明和町、千代田町、邑楽町、運行事業者(バス・タクシー等)				
実施時期	R8	R9	R10	R11	R12

### **基本方針3 持続可能な地域交通の維持・確保に向けたサポート体制の充実**

#### **■計画目標4 わかりやすい情報発信の検討・充実**

##### **■事業4 ICT活用によるわかりやすい公共交通情報の提供**

スマートフォンの普及により、経路検索アプリケーション等を通じた路線検索サービスが公共交通利用者に浸透していますが、高齢者層のデジタル活用が進むことで公共交通を利用した外出の機会の更なる提供が可能となることから、使いやすさ及び利便性向上に取り組みます。

また、紙媒体の時刻表等についても運用を維持し、見やすさ及び使いやすさの向上に努めます。

さらに、主要拠点となる鉄道駅等へ情報提供端末等を設置し、鉄道利用者等の利便性向上に努めます。

##### **・バスロケーションシステム**

館林都市圏においては、路線バスの現在地や到着時刻等の運行情報を提供する、スマートフォンアプリケーションとして、バスロケーションシステム「バス予報」を運用しています。

また、「バス予報デジタルサイネージ」を館林駅改札に設置し、路線バスへの乗り換え案内を行うことで鉄道利用者の利便性向上を図っています。

さらに、令和6年度からは群馬県が提供するスマートフォン向けサービス「GunMaaS(グンマース)」と連携し、路線バス運行情報を提供することで館林都市圏外からの鉄道利用者に対する利便性の向上を図っています。



【バス予報画面】



【バス予報WEBアクセス用QRコード】



【館林駅改札のデジタルサイネージ】



【GunMaaS画面】

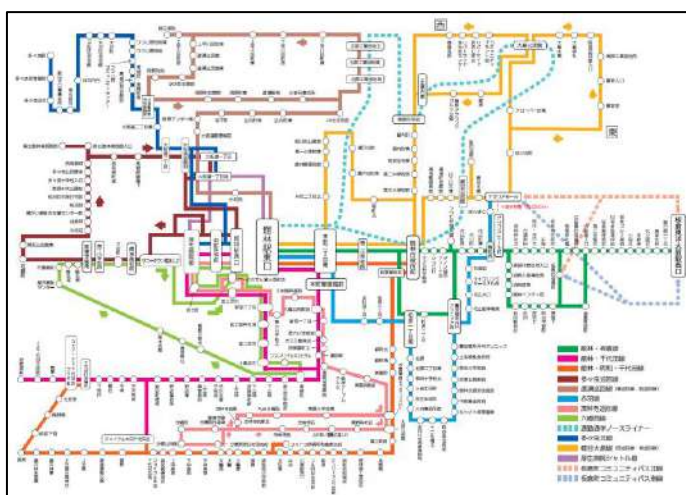


【GunMaaS WEBアクセス用QRコード】

## ・時刻表

時刻表は路線バスと利用者をつなぐ、公共交通の最も基本的なツールであり、ICTが進展する一方で、スマートフォン等を利用しない方にとっては、紙媒体の時刻表が必要なことから作成を継続し、見やすさ及び使いやすさの向上に努めます。

また、時刻表は駅及び商業施設等で配布するとともに、館林都市圏市町ホームページに掲載します。



【1市4町共通時刻表・経路図】

## ・通学利用の促進

バス路線沿線の高校の入学説明会等における路線バス利用案内(通学及び帰宅時間の時刻表等)の配布等、学生の利用を促進します。

高校ご入学の皆様へ

通学は、安全・便利な  
路線バスで！

【利用案内（学生運賃）】

乗車回数	乗車期間			
1回	1か月	3か月	6か月	
100円	3,000円	8,550円	16,200円	

乗車回数	50円券×11枚	100円券×11枚	200円券×11枚
500円	1,000円	2,000円	2,000円

**■定額券・回数券の発行場所**  
 館林市役所 市民生活課 課内バス課  
 館林駅前バス停留所  
 館林駅前バス停留所  
 館林駅前バス停留所  
 館林駅前バス停留所  
 館林駅前バス停留所

**■定額券・回数券の発行時間**  
 館林市役所 市民生活課 課内バス課  
 館林駅前バス停留所  
 館林駅前バス停留所  
 館林駅前バス停留所  
 館林駅前バス停留所  
 館林駅前バス停留所

主な通学利用がたいは、乗車をよくください。

バスの乗車地を  
スマホで確認


バス予約

一市四町広域公共路線バス

館林市・板倉町・明和町・千代田町・邑美町  
つじ観光バス業・館林観光バス業・美奈美タクシー

・ICT活用の研究及び検討

館林都市圏の鉄道駅においては、「Suica(スイカ)」や「PASMO(パスモ)」が利用可能なことから、路線バスへのICカード及びスマートフォンによるコード決済等、キャッシュレス化に向けた研究及び検討を行います。

事業4 ICT活用によるわかりやすい公共交通情報の提供					
事業概要	ICTを活用した情報発信等の推進				
実施主体	館林市、板倉町、明和町、千代田町、邑楽町、運行事業者(バス・タクシー)				
実施時期	R8	R9	R10	R11	R12
					



## ■計画目標6 地域内の持続可能な支援体制の充実に向けたPDCAの推進

### ■事業6 協議会によるPDCAサイクルの推進

館林都市圏の路線バス事業は、公設民営方式を採用しており、都市圏市町が運行費の一部を補助しています。事業の持続可能性を高めるためには、収支面と運行体制面の両面からの総合的なマネジメントを行う必要があります。

具体的な取り組み方針については、新規事業は小規模な実証実験から開始し、段階的に拡大するとともに、主要評価指標(KPI)に基づく客観的評価を実施し、評価結果に応じて路線の継続、改善及び再編を判断といった、段階的導入と効果検証に取り組みます。

また、全路線を対象に毎年度事業評価を実施するとともに、社会情勢や利用実態の変化に対応した柔軟な見直しを図るため、基準を満たさない路線については、代替交通への転換を含む最適化を検討し、継続的な事業改善に取り組みます。

## 4. KPI及び目標値の設定

### (1) 数値目標

「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(地域交通法)」の令和2年 11 月改正を受け、本計画では定量的評価に基づく計画推進を基本方針としています。

具体的には、前述の事業実施により計画目標(1～6)が達成された際の効果測定指標として、以下の地域公共交通全体の数値目標を設定します。

#### ■数値目標(都市圏目標値)

指標	目標値						目標値の考え方
	現況(R6)	R8	R9	R10	R11	R12	
都市圏全体の公共交通利用者数	264,497	275,520	278,300	279,140	279,900	280,760	増加
広域路線バスの利用者数	200,837	210,000	210,400	210,700	211,000	211,300	増加
広域路線バスの収支率	28.7%	29%	30%	30%	30%	30%	向上
広域路線バスの利用者一人当たり公的資金投入額(円/人)	318	314	303	303	303	303	減少

#### ■市町別目標値

##### ・館林市

指標	目標値						目標値の考え方
	現況(R6)	R8	R9	R10	R11	R12	
市内路線利用者数	50,804	52,300	54,400	54,500	54,600	54,700	増加
市内路線収支率	11.7%	12%	12.5%	13.0%	13.0%	13.0%	向上
市内路線の利用者一人当たり公的資金投入額	1,119	1,090	1,045	1,045	1,045	1,045	減少

・板倉町

指標	目標値						目標値の 考え方
	現況 (R6)	R8	R9	R10	R11	R12	
コミュニティバス利用者数(人)	6,997	7,100	7,200	7,300	7,400	7,500	微増
一人当たり公的資金投入額(円)	1,867	1,867	1,867	1,867	1,867	1,867	現状維持

・明和町

指標	目標値						目標値の 考え方
	現況(R6)	R8	R9	R10	R11	R12	
チョイソコ利用者数(人)	1,997	2,040	2,080	2,120	2,160	2,200	増加
一人当たり公的資金投入金額(円)	5,396	5,510	5,510	5,510	5,510	5,510	現状維持

・千代田町

指標	目標値						目標値の 考え方
	現況(R6)	R8	R9	R10	R11	R12	
社会福祉協議会による町内送迎(人)	163	180	200	220	240	260	増加

・邑楽町

指標	目標値						目標値の 考え方
	現況(R6)	R8	R9	R10	R11	R12	
町内路線利用者数(人)	3,699	3,900	4,100	4,300	4,500	4,800	増加
町内路線収支率	3.8%	4.5%	5.2%	5.9%	6.6%	7.3%	増加
本中野駅及び篠塚駅利用者数(人)	1,078	1,120	1,160	1,200	1,250	1,300	微増

## ■数値目標の算出方法

### ・都市圏目標値

指標	算出方法
都市圏全体の公共交通利用者数	広域路線バス＋市町路線＋市町デマンド利用者数
広域路線バスの利用者数	現況値は館林市内生活路線除く3路線の R6 実績
広域路線バスの収支率	経常収入／経常支出 現況値は館林市内生活路線除く3路線の R6 実績
広域路線バスの利用者一人当たり 公的資金投入額	補助額／利用者数 現況値は館林市内生活路線除く3路線の R6 実績

## ■市町別目標値

### ・館林市

指標	算出方法
市内路線利用者数	多々良巡回線＋渡瀬巡回線＋赤羽線＋茂林寺巡回線＋ 六郷西線＋通勤通学ノースライナー＋多々良北線＋郷谷 大島線、現況値は R6 実績
市内路線収支率	経常収入／経常支出、現況値は R6 実績
市内路線の利用者一人当たり 公的資金投入額	補助額／利用者数 多々良巡回線＋渡瀬巡回線＋赤羽線＋茂林寺巡回線＋ 六郷西線＋通勤通学ノースライナー＋多々良北線＋郷谷 大島線

・板倉町

指標	算出方法
町内路線利用者数	板倉町コミュニティバス北線・南線、現況値は R6 実績
一人当たり公的資金投入金額	経費／利用者数

・明和町

指標	算出方法
町内デマンド利用者数	チョイソコめいわ、現況値は R6 実績
町内デマンド収支率	経常収入／経常支出

・千代田町

指標	算出方法
高齢者送迎の利用者数	社会福祉協議会による高齢者送迎、現況値は R6 実績

・邑楽町

指標	算出方法
町内路線利用者数	邑楽町内循環線 現況値は R6 実績
町内路線収支率	経常収入／経常支出
本中野駅及び篠塚駅利用者数	東武鉄道ホームページから

## 5. 評価・見直し(PDCA)

### (1) 推進体制と進行管理

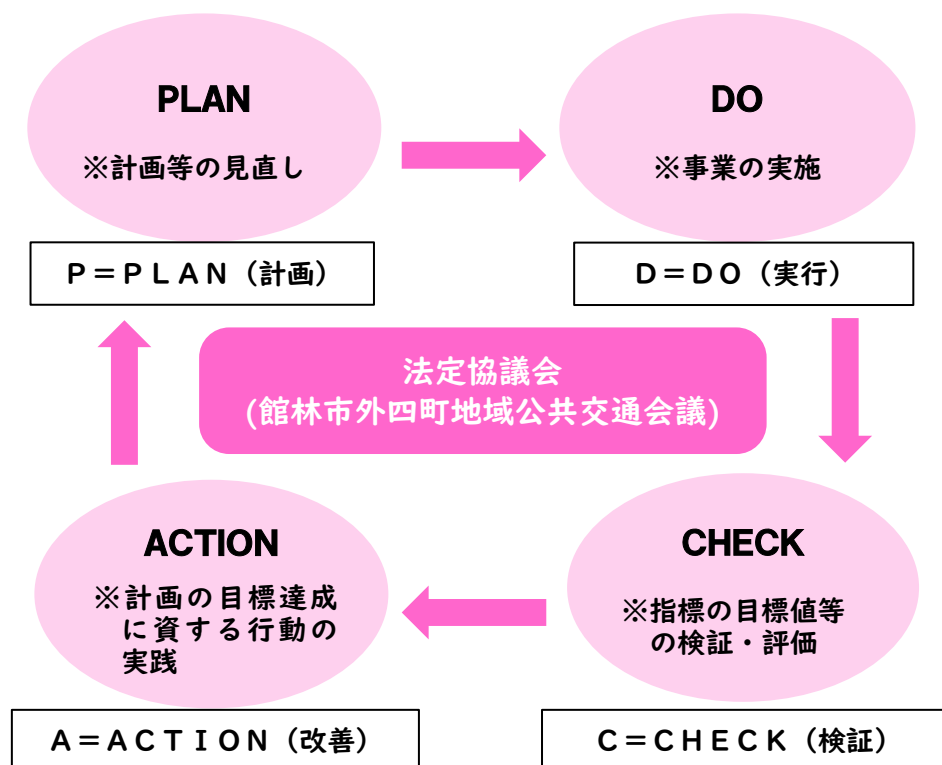
本計画の実効性を確保するため、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（地域交通法）」に基づく法定協議会「館林市外四町地域公共交通会議」が、PDCAサイクルに基づく進行管理を行います。

協議会では、事業の進捗状況を検証及びKPI(重要業績評価指標)に基づく評価のプロセスを通じて、計画の着実な推進及び社会情勢や地域ニーズの変化に対応した柔軟な見直しを図るため、必要に応じて計画内容の部分的な改定等を検討します。

また、「地域交通法」に基づき評価結果は国へ報告します。

### (2) 計画見直し

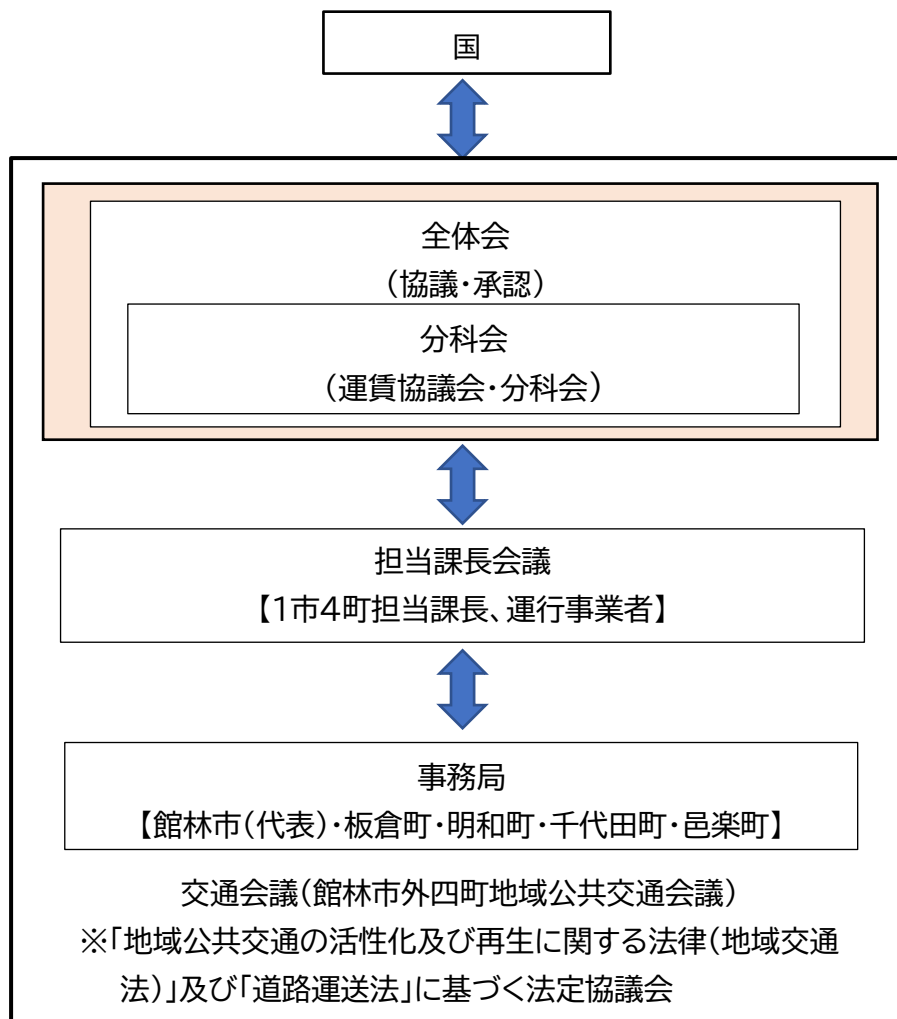
地域公共交通を取り巻く環境に重大な変化が生じた場合及び法定協議会から見直しの提案があった等の場合には、必要に応じて所要の変更を加えるものとします。



・「館林市外四町地域公共交通会議」委員構成

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

・事業実施体制





# 第2次館林都市圏地域公共交通計画 (資料編)

## 地域特性の把握と分析

生活関連施設の配置 .....	37
1市4町免許保有状況 .....	38
路線図 .....	39
バス運行便数 .....	40
路線概要 .....	41
主要停留所における環境整備状況 .....	43
主要停留所における二次交通の状況 .....	43
都市圏内の主な観光地 .....	44

## 上位・関連計画との整理

群馬県及び東毛地域 .....	45
館林市 .....	49
板倉町 .....	51
明和町 .....	53
千代田町 .....	54
邑楽町 .....	55

## 地域特性の把握と分析

### ■ 生活関連施設の配置

館林都市圏においては、生活関連施設が都市圏市町の中心地域に計画的に配置されています。

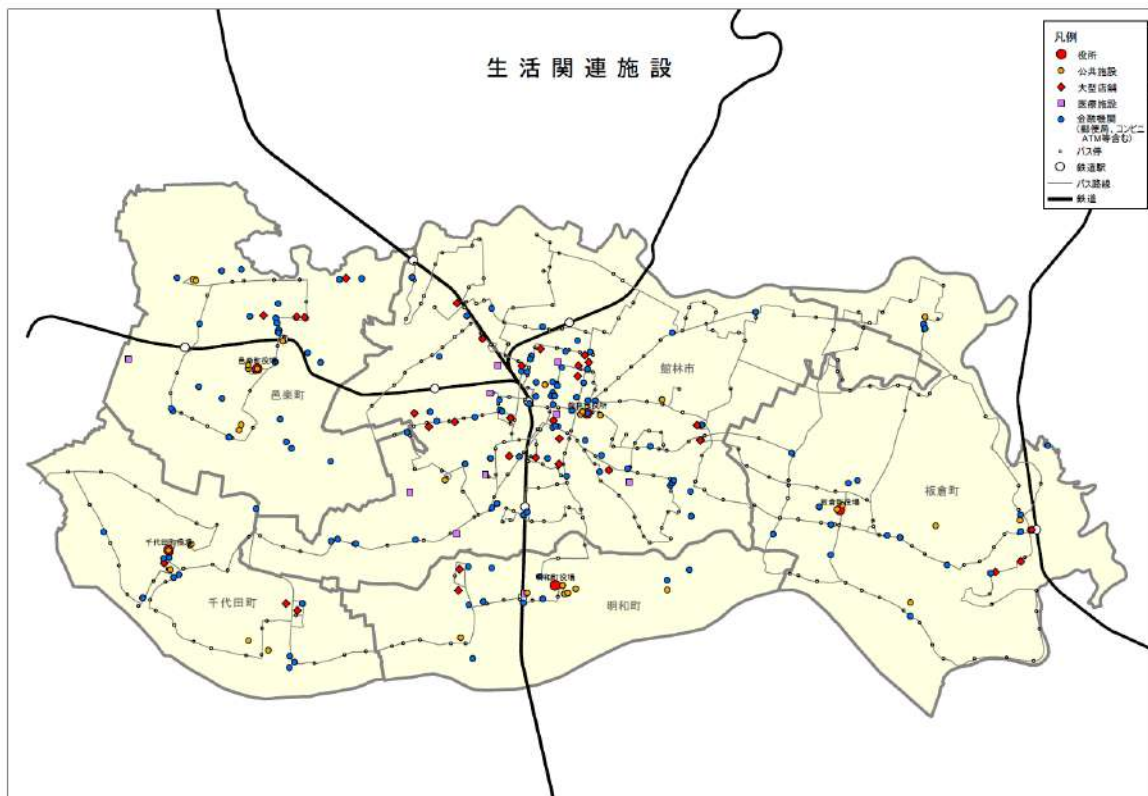
公共施設は、館林市においては館林駅東側に集中し、邑楽町においては役場周辺及び町民体育館周辺、板倉町、明和町及び千代田町においては役場周辺に分布しています。

医療施設は、第三次、第二次救急医療機関及び 100 床以上の病院が 10 施設(館林市、明和町及び邑楽町に所在)所在しており、公立館林厚生病院が都市圏の基幹病院として機能しています。

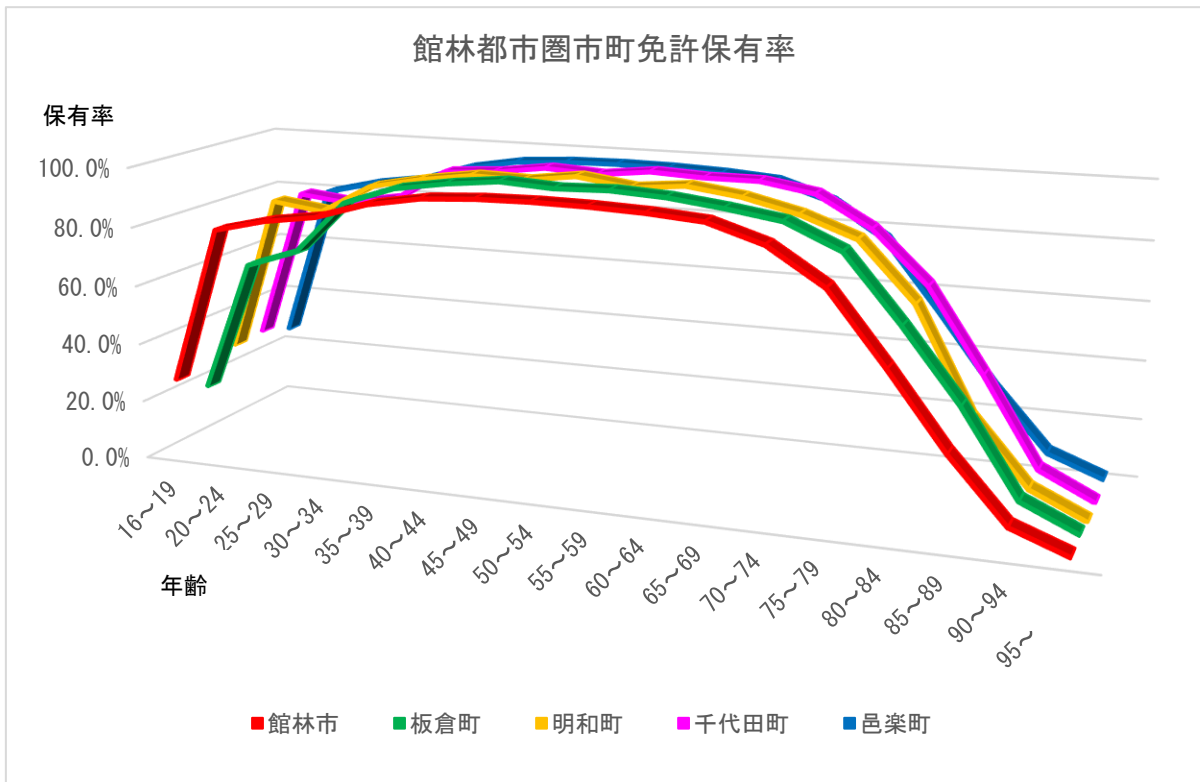
商業施設は、大型小売店舗(店舗面積 1,000 m<sup>2</sup>超)が館林市に多数、都市圏町にも数店舗ずつ所在しており、都市圏では 32 施設所在しています。

金融機関及びATMは、都市圏全域に分散しています。

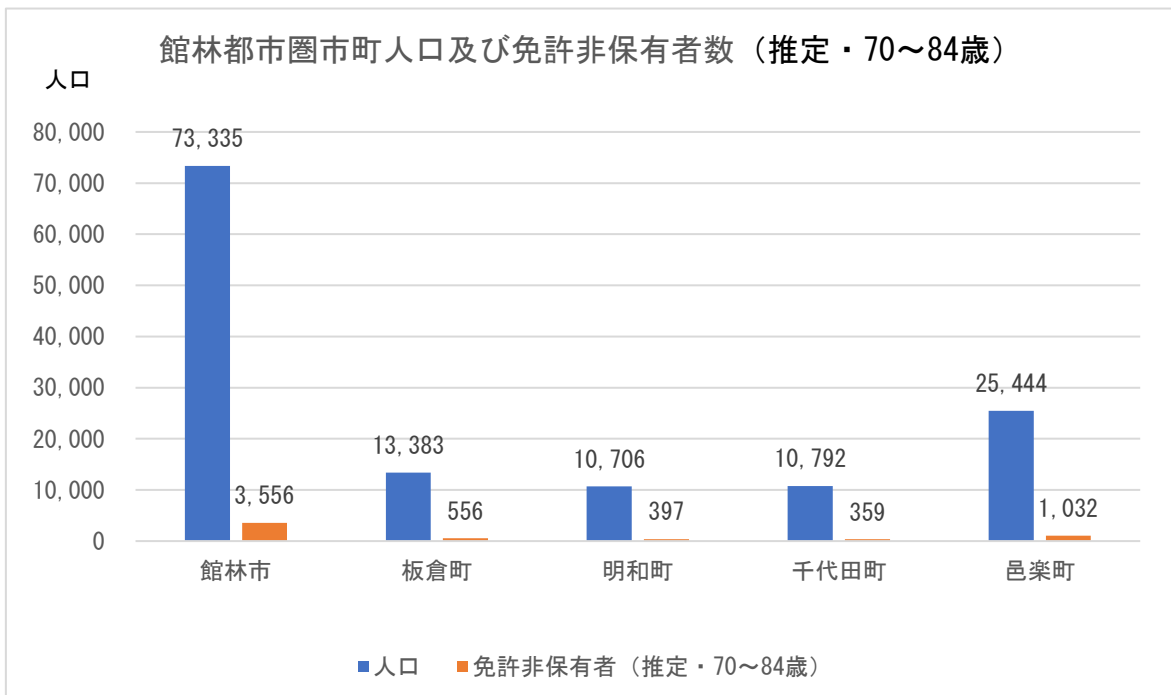
### ・生活関連施設



## ■ 1市4町免許保有状況



データ:群馬県警、各市・町人口統計(令和7年4月1日時時点)



データ:群馬県警、各市・町人口統計(令和7年4月1日時時点)を基に算出

## ■ 路線図

### 都市圏の公共交通の状況 (令和7年4月現在)



## ■ バス運行便数



路線バスの運行状況は、路線種別や運行区間により大きく異なります。

広域路線においては「館林・板倉線」が平日1日33便(板倉高校直行便含む)で最も多く、概ね1時間に1本の状況となっており、次に「館林・千代田線」が1日16便、その他の広域路線(「大泉・千代田線」等)も同程度の運行頻度となっています。

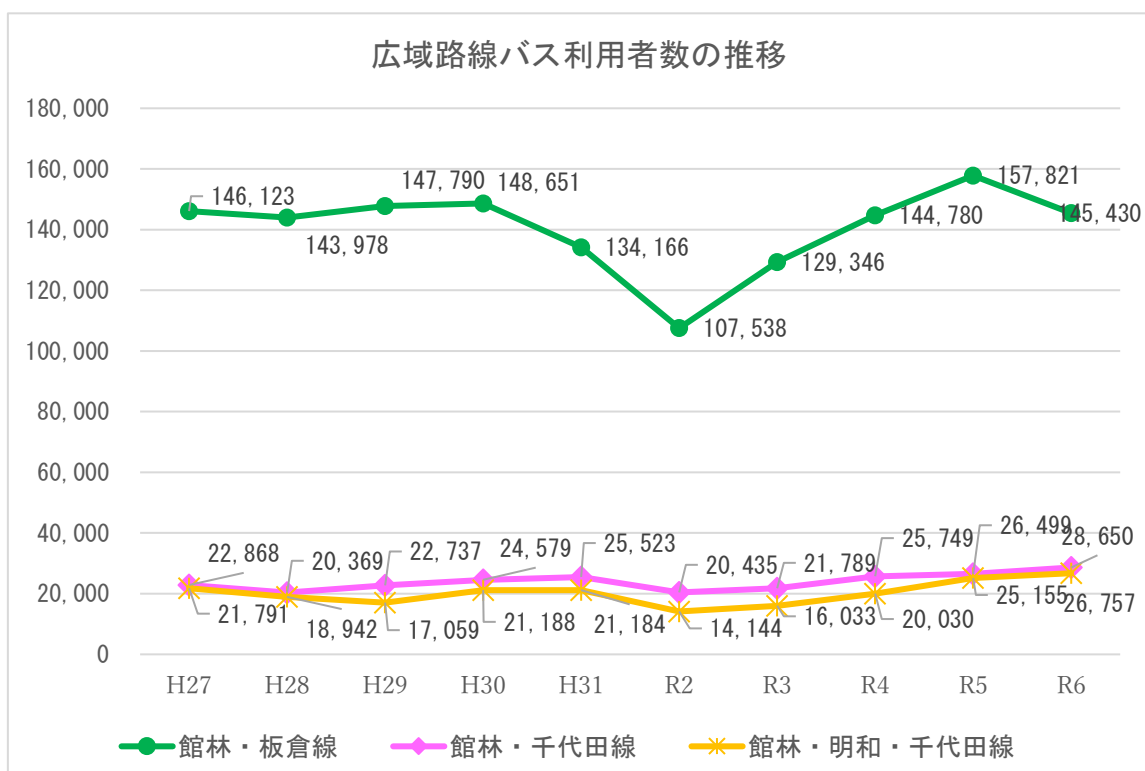
また、生活路線は運行形態が多様な状況であり、館林市においては週3日運行(月・水・金／火・木・土)の路線及び日曜・祝日運休の路線が多数となっており、邑楽町においては「邑楽町内循環線」が1日25便(右回り・左回り合計)となっています。

なお、「厚生病院シャトル線」は無料運行であり、土・日・祝日運休となっています。

## ■ 路線概要

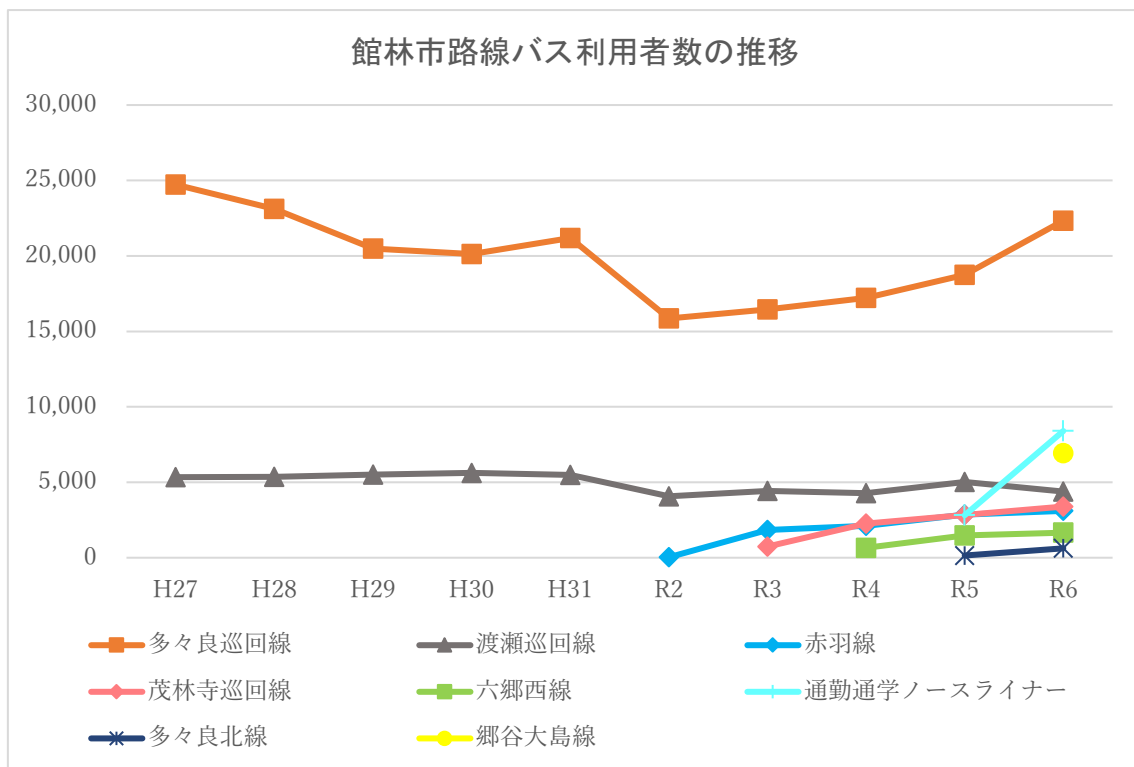
### ・広域路線

路線名	運行日	運行本数 ( )は日・祝日	運行距離 (km)	乗車人員(人) (R6年度)
館林・千代田線	年末年始を除く	16(10)	11.5~19.5	28,650
館林・板倉線	年末年始を除く	33(12)	13.9~15.5	145,430
館林・明和・千代田線	日・祝日を除く	10	20.7~23.9	26,757
大泉・千代田線	元日を除く	10	18.09~18.89	36,256



・館林市路線(年未年始運休)

路線名	運行日	運行本数 ( )は日・祝日	運行距離 (km)	R6 乗車人 員(人)
多々良巡回線	毎日	14(11)	7.4~10.5	22,325
渡瀬巡回線	日・祝日除く	9	16.7~17.5	4,378
赤羽線	火・木・土(祝日運休)	14	11.1~11.2	3,105
茂林寺巡回線	月・水・金(祝日運休)	10	16.0~17.0	3,391
六郷西線	月・水・金(祝日運休)	5	16.4~17.1	1,659
通勤通学ノースライナー	日・祝日を除く	8	15.0	8,398
多々良北線	火・木・土(祝日運休)	5	11.2~11.6	622
郷谷大島線(西巡回)	月・水・金(祝日運休)	5	17.4	6,926
郷谷大島線(東巡回)	火・木・土(祝日運休)	4	24.5	



・板倉町路線(祝日・年末年始運休)

路線名	運行日	運行本数	運行距離(km)	R6 乗車人員(人)
板倉町コミュニティバス南線	月～金	14	15.3～17.6	4,776
板倉町コミュニティバス北線	月～金	14	13.2～20.0	2,221

・邑楽町路線(土日祝日・年末年始運休)

路線名	運行日	運行本数	運行距離(km)	R6 乗車人員(人)
邑楽町内循環線	月～金	25	6.3～15.2	3,699

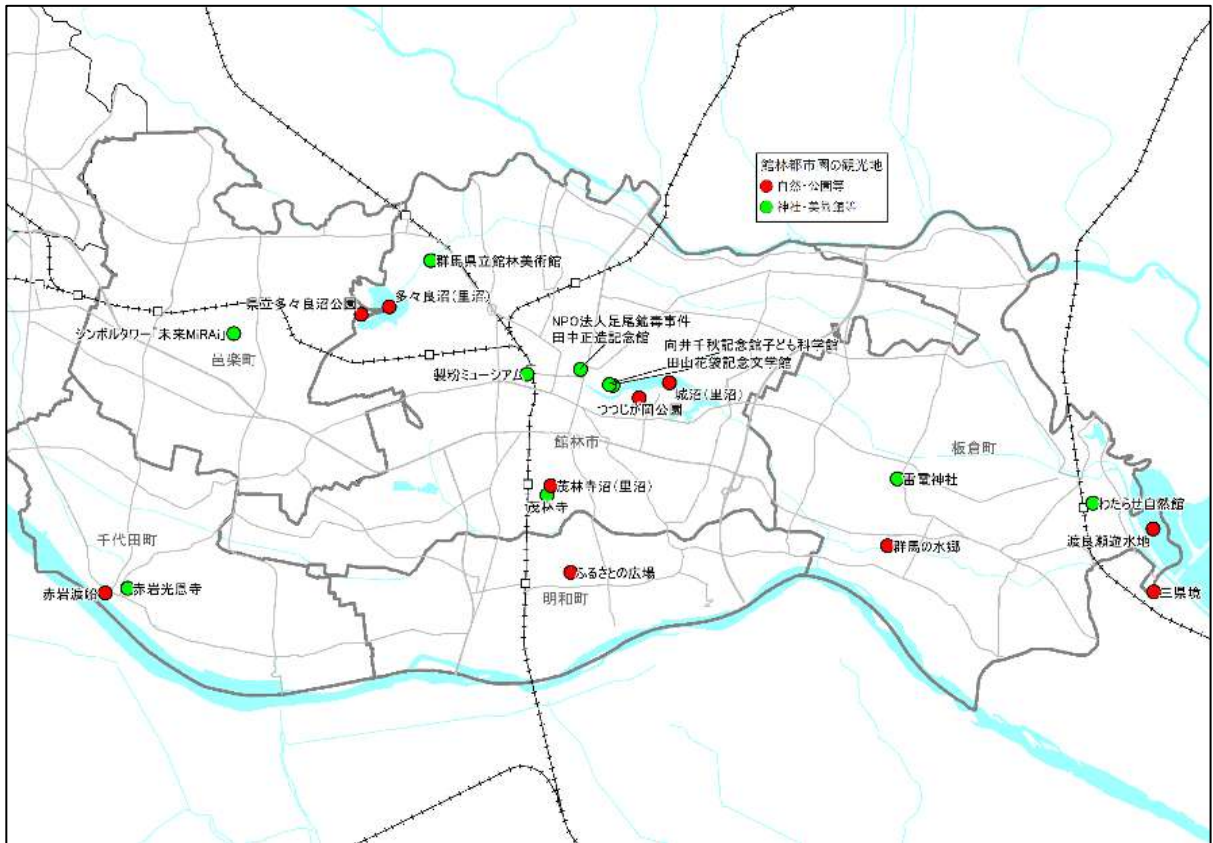
■ 主要停留所における環境整備状況

停留所名	設備
館林駅(東口・西口)	上屋、ベンチ、照明、デジタルサイネージ(運行情報)
館林市役所前	上屋、ベンチ、照明
アゼリアモール前	上屋、ベンチ
千代田町役場	ベンチ、照明
板倉東洋大前駅西口	ベンチ、照明
板倉町役場前	上屋・ベンチ・照明
川俣駅西口	ベンチ
おうらバスターミナル	上屋、ベンチ、照明
邑楽町役場	上屋、ベンチ、照明

■ 主要停留所における二次交通の状況

停留所名	設備		
館林駅(東口・西口)	駐輪場(市営・民営)	レンタサイクル(市営)	タクシープール
茂林寺前駅	駐輪場(民営)	レンタサイクル(市営)	タクシープール
多々良駅	駐輪場(民営)	レンタサイクル(市営)	タクシープール
館林市役所前	タクシープール		
大島公民館	駐輪場		
郷谷公民館	駐輪場		
板倉東洋大前駅	駐輪場(町営)		
本中野駅	駐輪場(町営)		
篠塚駅	駐輪場(町営)		

## ■ 都市圏の主な観光スポット

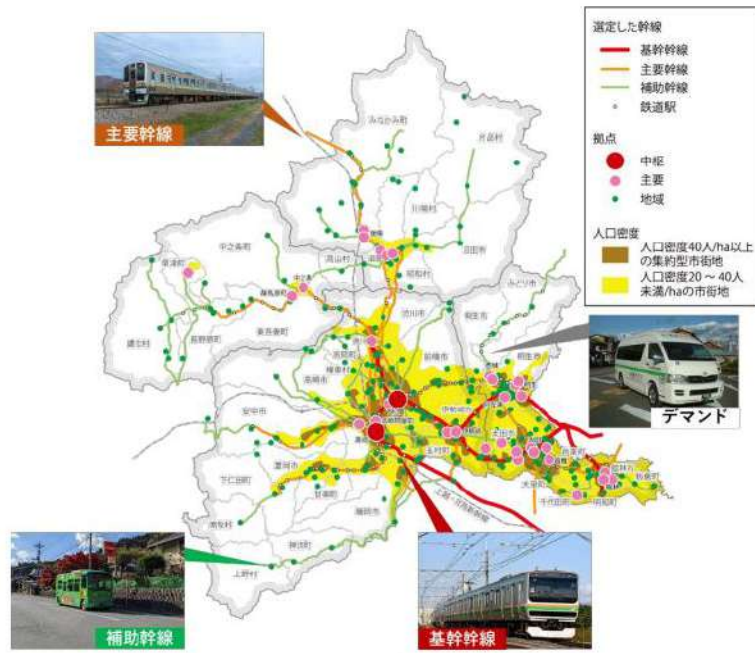


## 上位及び関連計画との整理

### ■群馬県及び東毛地域

#### ①群馬県交通まちづくり戦略(群馬県地域公共交通計画)

策定時期	令和5年3月
計画期間	令和5年度から令和9年度の5か年
公共交通に関する記載	<p>群馬県交通まちづくり戦略(群馬県地域公共交通計画)では、自動車依存が強い地域特性を踏まえ、誰もが自動車以外の移動手段も選べる環境をつくることを重視しています。公共交通を「移動手段」としてだけでなく、まちのまとまり(拠点)をつくり、それらを公共交通で結ぶための基盤として位置づけています。県・市町村・交通事業者などが連携し、公共交通を維持しながら利便性も高める方向性を示しています。</p> <p>また、目指すべき将来像として、20年後を見据え、生活に必要な機能が集まるエリアをつくり、そこへ公共交通でアクセスできる構造を掲げています。</p>



#### ②東毛広域都市計画圏 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針

策定時期	令和7年12月
計画期間	<p>基準年(令和7年)から</p> <p>都市づくりの基本理念、将来の都市構造:令和22年</p> <p>土地利用、都市施設等の決定の方針:令和12年</p>
公共交通に関する記載	<p>群馬県交通まちづくり戦略に基づき、「まちづくりと連携した期間公共交通軸の確保・維持」や「まちづくりと連携した地域的な暮らしの足の確保・維持」などの基本方針に加え、地域ごとの取組方針を設定しています。</p>

■県民の移動手段の確保

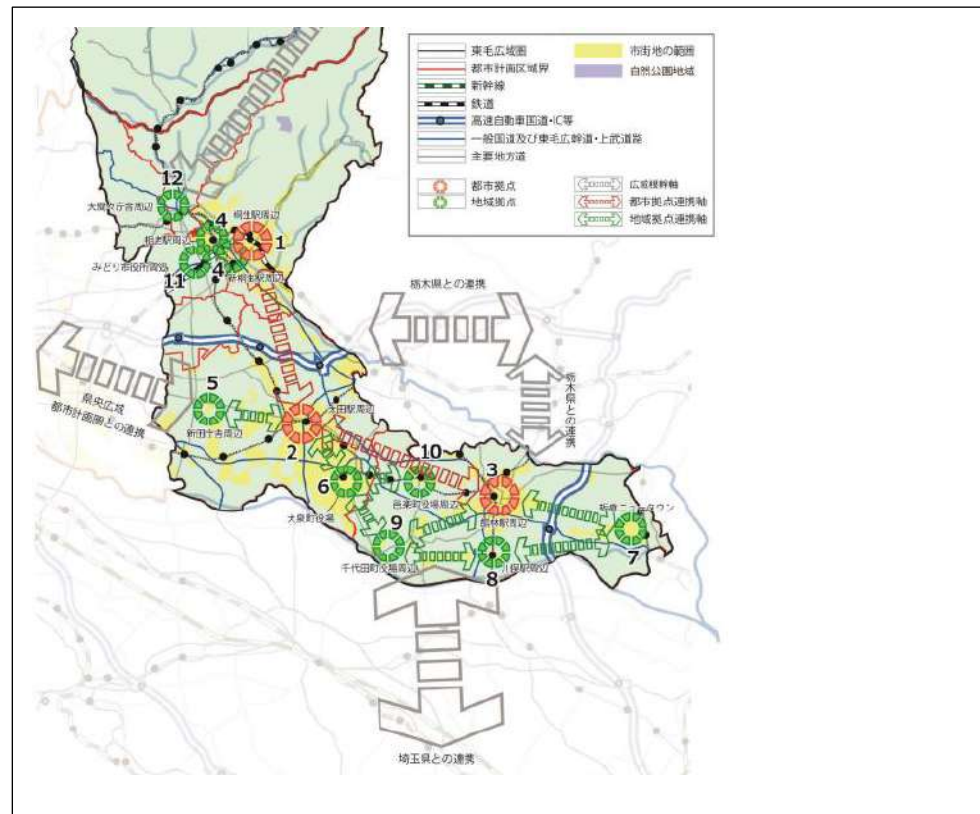
・自動車に過度に依存した移動形態から脱却し、子どもから高齢者まで、誰もが目的に合わせて移動手段を選択できる利便性の高い交通環境を整える。

■新たな技術の活用や交通とまちづくりの連携

・ぐんまらしい「快疎」な空間の形成に向けて、デジタル技術も活用しながら、公共交通とまちづくりの連携を図る。

■基幹公共交通軸の強化・快適化を推進し、日常生活に必要な暮らしの足を確保する

- ・鉄道駅やバス停、バス車両等の老朽化対策、バリアフリー化を推進
- ・シームレスで利便性の高い広域的な基幹公共交通ネットワークを構築
- ・MaaS(Mobility as a Service)の導入検討など、地域内の拠点をつなぐ多様な移動手段のシームレス化を推進



■まちのまとまりに向けた対応方針

本広域都市計画圏内に隣接する渡良瀬遊水地などの自然環境について、住環境との調和に配慮しつつ保全を図るとともに、広域的な観光拠点として活用していくために、近接する地域資源との連携を図るための多様な移動手段を整える。

## ①館林都市圏広域立地適正化に関する基本方針

策定期間	平成 29 年5月(令和5年4月改訂)
計画期間	平成 29 年から令和 29 年の 30 年
公共交通に関する記載	<p>広域立地適正化方針は、都市圏において、広域的な連携や調整が必要な都市機能や居住の配置、交通ネットワークの形成について方針を定めるものです。</p> <p>【広域中心拠点の役割と必要な機能】</p> <p>■館林駅周辺</p> <p>広域的な利用が見込まれる機能を維持し、各町に不足する機能を補完するために必要な都市機能を誘導するとともに、各町の中心拠点との連携を促進するための交通ネットワークの充実を図ることにより、都市圏全体の利便性を向上させる役割を担う拠点とします。</p> <p>【各町の中心拠点の役割と必要な機能】</p> <p>■板倉東洋大前駅周辺</p> <p>広域的に相互利用可能な教育関連施設の維持・誘導を図り都市圏の教育機能の中核を担うとともに、住・職・学が近接してにぎわいが創出される板倉町の中心拠点としての役割を担う拠点とします。</p> <p>■本中野駅周辺～邑楽町役場周辺</p> <p>邑楽町の日常的な生活サービスを提供する役割を担うとともに、図書館を中心として文化関連施設の維持・誘導や広域的な相互利用を促進することにより、都市圏の文化機能を維持・向上させる役割を担う拠点とします。</p> <p>■川俣駅周辺及び千代田町役場周辺</p> <p>鉄道からバス、バスからバスなど公共交通の乗り継ぎが可能な交通結節点として、駅等交通関連施設、周辺施設の機能強化や公共交通ネットワークの充実など、公共交通の利便性を向上させ、公共交通利用の促進を図ります。</p> <p>【特化型拠点の役割と必要な機能】</p> <p>■千代田町ふれあいタウンちよだ地区周辺(商業拠点)</p> <p>広域利用の多い既存の商業施設を維持するとともに、新たな商業施設の</p>

誘導などの機能拡充を図ることで、主に都市圏西部をカバーする商業の拠点とします。

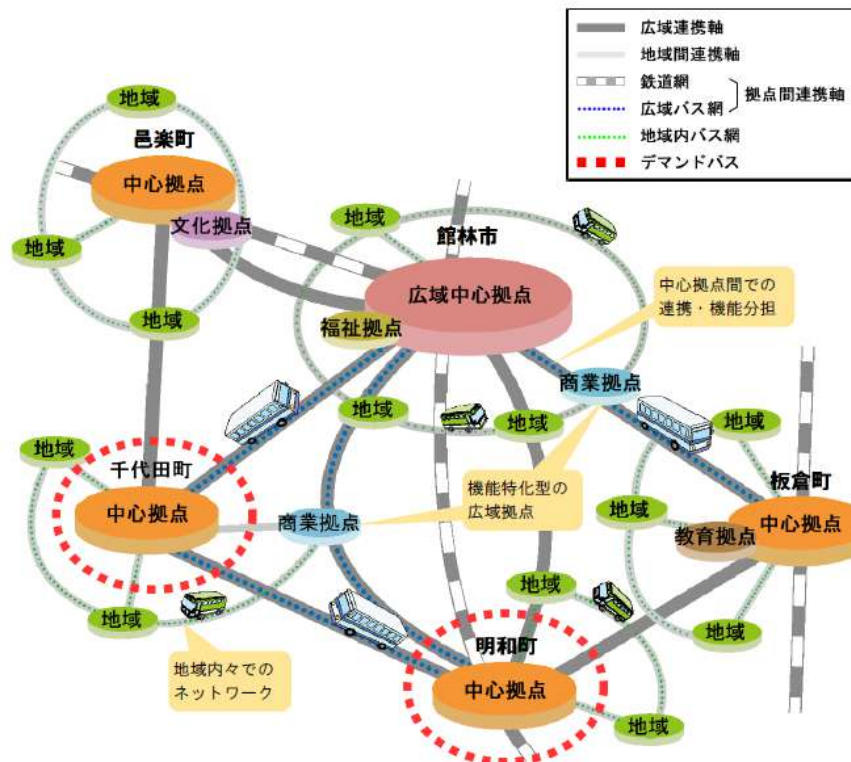
■館林市城沼東部地区(商業拠点)

広域利用の多い既存の商業施設を維持するとともに、新たな商業施設の誘導などの機能拡充を図ることで、都市圏としての商業の拠点とします。

■広域連携を促進する交通ネットワークの形成について

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

■めざすべき将来都市構造のイメージ

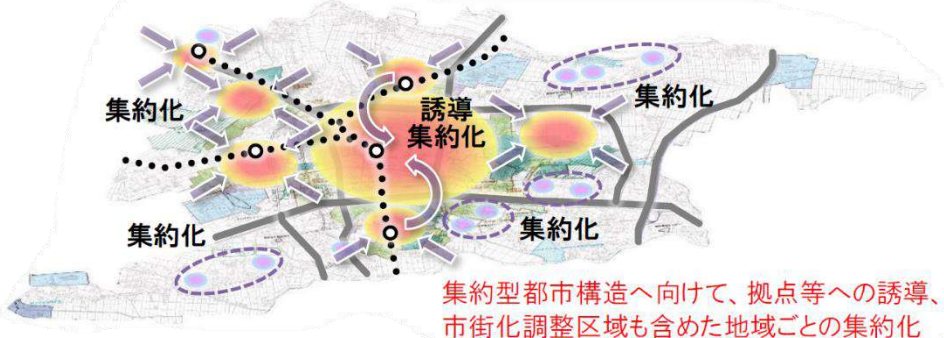


■館林市

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

策定期期	令和3年3月
計画期間	令和3年から令和12年の10か年
公共交通に関する記載	<p>■公共交通ネットワークの再構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・住みやすく活力ある地域社会実現に向け、まちづくりと連携した持続可能な公共交通ネットワークの再構築が求められています。</li> </ul> <p>■移動環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域の実情や移動ニーズに適切に対応できるよう、公共交通も含め多様な移動環境の整備を推進します。</li> </ul>

②館林市都市計画マスタープラン

策定期期	令和3年3月
計画期間	令和3年から令和22年の20か年
公共交通に関する記載	<p>【都市構造の再編プロセス】</p> <p>人口減少、高齢化が進行するなかでは、将来に向けて、地域や集落でまちなまとまりを維持しながら、集約型都市構造への転換を進めていくことが必要となります。</p>  <p>【都市活力と利便性を高めるバランスのとれた交通網の構築】</p> <p>■公共交通(鉄道、バス)軸の強化(地域公共交通計画)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道や高速バスのサービス水準の確保、維持に向けた協力体制の構築や広域バスの路線再編の推進による利便性の高い広域交通ネットワークの形成を図ります。</li> <li>・駅前バスターミナル、バス乗り換えターミナルの整備や、待合環境、情報提供を充実し、交通結節点の強化による交通ネットワークの機能向上を図ります。</li> </ul> <p>■地域に適した交通手段の形成(地域公共交通計画)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・コミュニティバス路線の再編をはじめ、利用者の視点に立った生活交通ネットワークの形成を図ります。</li> </ul> <p>■新たな交通手段の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新しいモビリティの導入による活性化支援や周遊観光行動に対応した移動手段の整備を検討します。</li> </ul>

### ③館林市立地適正化計画

策定期間	平成 31 年4月(令和8年4月改訂)
計画期間	令和 11 年を目標年とし、おおむね 5 年ごとに見直しを行う
公共交通に関する記載	<p><b>■目指すべき都市構造の考え方</b></p> <p>拠点間については、道路に加え、鉄道やバスの公共交通で構成される交通ネットワークを形成し、住民ニーズなども的確に捉えながら公共交通の維持・充実を図ることで、移動の利便性を高め、過度に自動車に頼ることなく暮らすことが可能なまちの形成を目指します。</p>  <p><b>■交通ネットワークの維持・充実</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・都市圏各市町の連携により、鉄道やバス路線を維持するとともに利便性の確保や利用促進に向けた取り組みを推進します。</li> <li>・定期的な利用状況の調査や運行の見直しなどにより、需要に応じた利便性が高く、効率的なサービスレベルを確保します。</li> <li>・自家用車利用から公共交通利用への転換を促すための環境整備や利用者の意識を醸成するための取り組みを推進します。</li> </ul> <p><b>■交通結節機能の強化</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道からバス、バスからバスへの乗り継ぎが可能な交通結節点において、駅など交通施設のバリアフリー化の促進や周辺関連施設の充実などにより、交通結節点としての機能強化を図ります。</li> </ul>

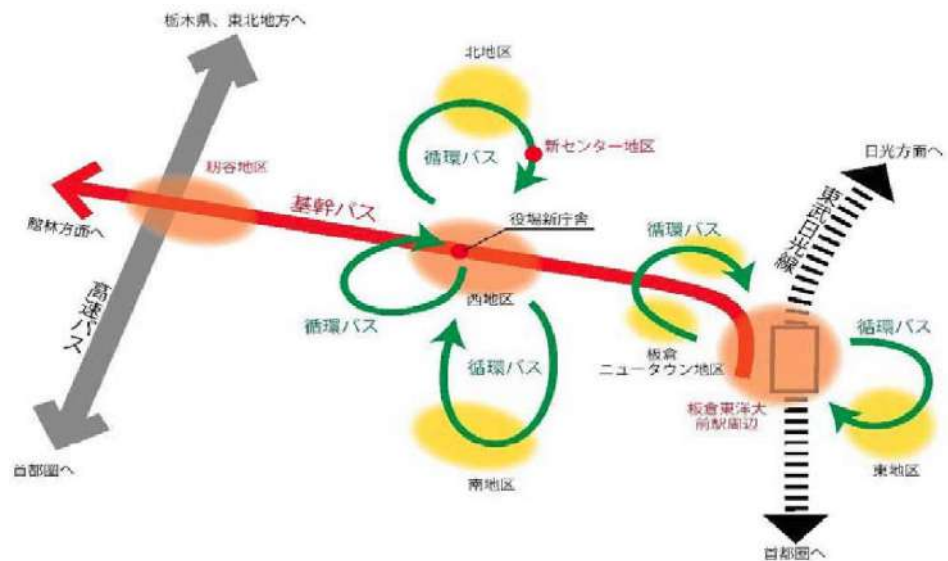
## ■板倉町

### ①板倉町総合計画

策定期期	令和2年3月
計画期間	令和2年から令和9年の8か年
公共交通に関する記載	<p>■路線バスの運行</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・近隣市町と共同で民間企業に業務を委託し、板倉東洋大前駅と館林駅を結ぶ路線バスの運行については、利便性の向上を図りつつ、継続して実施していきます。</li> </ul> <p>■板倉東洋大前駅の利用促進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・板倉東洋大前駅での通勤や通学の利便性向上のため、快速電車の増発や最終列車の時刻の繰り下げ及び地下鉄の乗り入れについて働きかけるとともに、町の活性化のため、鉄道の利用を促進します。</li> </ul>

### ②板倉町都市計画マスタープラン

策定期期	平成 27 年3月
計画期間	中間年次:平成 31 年、目標年次:令和 12 年
公共交通に関する記載	<p>■基幹バス</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・埼玉県方面や館林市方面を結節するとともに、町内唯一の鉄道駅である板倉東洋大前駅を経由する基幹バスを配置し、都市間連携の強化を図ります。</li> <li>・首都圏方面へのアクセス性を向上させるため、粕谷地区において高速バスに結節する方法について検討を進めます。</li> </ul> <p>■循環バス</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・西地区や板倉ニュータウン地区へのアクセスや地区内の移動を支援する循環バスを配置し、地域住民の身近な足を確保します。</li> <li>・役場周辺や粕谷地区において基幹バスと結節することで、町外への移動の支援を図ります。</li> </ul>



	<p><b>■ターミナルバス停</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>・板倉東洋大前駅については、主要ターミナル型バス停として位置づけ、鉄道～バス交通及び自家用乗用車交通、バス交通相互の交通結節機能の強化を図ります。</li><li>・新たな拠点やバス交通の相互連携が可能なエリアについては、ターミナル型バス停として位置づけ、バス相互の乗り換えを支援するとともに、必要に応じてパーク&amp;ライド及びサイクル&amp;バスライド駐車場を配置することで交通結節機能の強化を図り、バス利用促進の支援を図ります。</li></ul> <p><b>■その他バス停</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>・居住地や従業地からの徒歩距離を考慮したバス停の再配置やバリアフリー化等バス停周辺の施設整備について検討を進めます。</li></ul>
--	--

## ■明和町

### ①第7次明和町総合計画

策定期期	令和7年
計画期間	令和7年から令和16年の10年間
公共交通に関する記載	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利便性・安全性を考慮した道路・交通網の整備を行います。</li> <li>・車を使用しない方が買い物・通院などを不便なく行うことができるよう地域公共交通システムの整備を行います。</li> <li>・高齢者に対し免許返納を推進するとともに地域公共交通システムの充実を図ります。</li> <li>・バスルートの見直しや利便性向上等の利用促進のための環境整備が必要です。</li> </ul>

### ②明和町都市計画マスタープラン

策定期期	令和5年3月
計画期間	令和24年度を目標年とする
公共交通に関する記載	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域・交通事業者・館林都市圏と協働・連携し、利便性の高い持続可能な公共交通ネットワークの形成を図ります。</li> <li>・公共交通ネットワークの更なる広域化は、都市機能や都市施設の補完の視点からも有効なため、周辺市町などとの連携・協働を検討します。</li> </ul>

### ③明和町立地適正化計画

策定期期	平成30年6月
計画期間	令和10年を目標年とする
公共交通に関する記載	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市機能誘導区域は、川俣駅周辺地区・役場周辺地区の2地区</li> <li>・居住誘導区域は、川俣駅周辺やバス路線沿線など、公共交通の利便性が高く、日常生活に必要な都市施設が集積する地域</li> <li>・交通ネットワークの強化(町内循環バスの運行路線や運行方法の見直しなど)</li> </ul> <p>■交通結節点である川俣駅周辺において、機能強化を図るための取り組みを推進</p>

## ■千代田町

### ①千代田町第六次総合計画(後期基本計画)

策定時期	令和7年3月
計画期間	令和7年度から令和10年度の4か年
公共交通に関する記載	<p>■広域公共路線バスの維持</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・広域公共路線バスを運営する関係市町との連携を図りつつ、乗降調査やアンケートなどを通じてニーズの把握や広域公共バスの路線・便数の確保と利用者の利便性の向上などを図りながら、広域公共路線バスの維持に努めます。</li> </ul> <p>■公共交通手段の研究・検討</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・近隣市町で実施しているデマンドバスやデマンドタクシーなど、時代に即した公共交通のあり方を研究・検討していきます。</li> </ul>

### ②千代田町都市計画マスタープラン

策定時期	令和3年3月
計画期間	令和22年を目標年とする
公共交通に関する記載	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市圏における「館林都市圏地域公共交通計画」等をもとに、バス路線の維持やダイヤ・運行便数の見直しなど利便性の向上に向けた取り組みを推進します。</li> <li>・ICT技術(路線検索プロバイダー、交通系ICカード、MaaS(Mobility as a Service)等)の活用による分かりやすい公共交通情報の提供、利用環境の整備を図ります。</li> <li>・民間事業者やNPO等の地域の移動資源の活用や新しいモビリティの導入等の検討を行い、生活交通ネットワークの形成に努めます。</li> </ul>

### ③千代田町立地適正化計画

策定時期	令和3年5月(予定)
計画期間	令和22年を目標年とする
公共交通に関する記載	<p>■居住誘導に関する基本的な考え方</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・既存施設が集積するなど都市機能による生活利便性が高く、公共交通ネットワークが形成されている地域への誘導を図ります。</li> </ul> <p>■都市機能誘導に関する基本的な考え方</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・役場周辺など公共交通ネットワークが形成されているとともに、既存施設が立地し、移動や生活の利便性がともに高い地域を都市機能誘導区域として位置づけます。</li> </ul> <p>■目指すべき都市構造の考え方</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・拠点間や地域内外の移動について、自動車の他、住民ニーズ等を的確に捉えながら、路線バスによる公共交通で構成される交通ネットワークを形成し、維持・充実によって移動の利便性を高めることで、過度に自動車に頼ることなく暮らすことが可能なまちの形成を目指します。</li> </ul>

## ■邑楽町

### ①邑楽町第七次総合計画

策定時期	令和8年3月
計画期間	令和8年から令和17年までの10年間
公共交通に関する記載	<p>■鉄道利用の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・若者の鉄道利用促進と定住支援を図るための東京圏に通学する学生の移動支援</li> <li>・東武鉄道整備促進期成同盟会とともに鉄道利用の増加に向けた啓発活動の継続</li> <li>・駅利用者の利便性向上のための駅構内の整備に向けた東武鉄道(株)への要望</li> </ul> <p>■公共交通の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共バスの維持のため、運行事業者への支援継続</li> <li>・公共交通の付加価値向上施策による公共バスの利用促進</li> <li>・「館林都市圏地域公共交通計画」に基づく新たな公共交通の導入の検討</li> </ul>

### ②邑楽町都市計画マスタープラン

策定時期	平成30年3月
計画期間	令和17年を目標年とする
公共交通に関する記載	<p>■バス交通</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・町内中心拠点と各地区を結ぶバス路線の再編を図り、基幹となるバス交通ネットワークの構築を進めます。</li> <li>・バス交通の利用促進のため、さまざまな取り組みの検討を進めます。             <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 利用者需要に応じた運行本数、運行ルートの見直し</li> <li>(2) 快適な乗り換え拠点の整備(駅、役場庁舎、各地区生活拠点)</li> <li>(3) 主要バス停の機能向上</li> <li>(4) 利用促進のための魅力向上(バス車内に町民の絵画などの展示)</li> <li>(5) 観光利用への展開</li> </ol> </li> </ul> <p>■鉄道・交通結節点</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道駅の利便性向上に向けて、東武鉄道(株)等との連携のもと、駅前広場の整備や橋上駅舎化、複合駅舎化の可能性について検討していきます。</li> </ul> <p>■その他</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・移動困難者の外出を支援する地域の共助による交通システムなどの導入可能性について検討します。</li> <li>・既に実施している交通弱者送迎支援サービス(タクシー券、福祉タクシーなど)の効果的な活用方策についても検討します。</li> <li>・自転車や徒歩での移動でも生活できる、歩いて暮らせるまちづくりを推進していきます。</li> </ul> <p>■地域別構想</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>(1)中野地区             <ul style="list-style-type: none"> <li>・本中野駅へのアクセス道路の整備を図るとともに、バスとの結節、送迎車、駐輪場等の設置を見据えた駅前広場の整備を検討します。また、橋</li> </ul> </li> </ol>

	<p>上駅舎化、複合駅舎化等について、東武鉄道(株)と調整するなど、可能性を検討します。</p> <p>(2)中野東地区</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本中野駅へのアクセス道路の整備を図るとともに、バスとの結節、送迎車、駐輪場等の設置を見据えた駅前広場の整備を検討します。また、橋上駅舎化、複合駅舎化等について、東武鉄道(株)との調整など、可能性を検討します。</li> </ul> <p>(3)高島地区</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・篠塚駅へのアクセス道路の整備を検討するとともに、バスとの結節、送迎車、駐輪場等の設置を見据えた駅前広場の整備について、東武鉄道(株)と調整、検討を進めます。</li> <li>・移動困難者の外出を支援するデマンド型交通や送迎支援サービス、行政区単位での乗り合い自動車の運行(共助)について検討します。</li> </ul> <p>(4)長柄地区</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・篠塚駅へのアクセス道路の整備を検討するとともに、バスとの結節、送迎車、駐輪場等の設置を踏まえた駅前広場の整備について、東武鉄道(株)と調整、検討を進めます。</li> <li>・移動困難者の外出を支援するため、送迎支援サービスや行政区単位での乗り合い自動車の運行(共助)について検討します。</li> </ul>
--	---

### ③邑楽町立地適正化計画

策定期期	平成 30 年3月
計画期間	令和 17 年を目標年とする
公共交通に関する記載	<ul style="list-style-type: none"> <li>・町内中心拠点と各地区を結ぶ路線の再編を図り、基幹となるネットワークの構築</li> <li>・多様な取り組みの検討(需要に応じた運行本数・ルート見直し、乗り換え拠点の整備、バス停機能向上など)</li> <li>■鉄道駅の利便性向上に向け、駅前広場の整備や橋上・複合駅舎化の可能性を検討</li> <li>・その他(移動困難者の外出を支援するシステムの導入可能性検討、既存サービスの活用方策の検討など)</li> </ul>



## 第2次館林都市圏地域公共交通計画

発行 令和8年3月

発行者 館林市外四町地域公共交通会議  
(館林市、板倉町、明和町、千代田町、邑楽町)