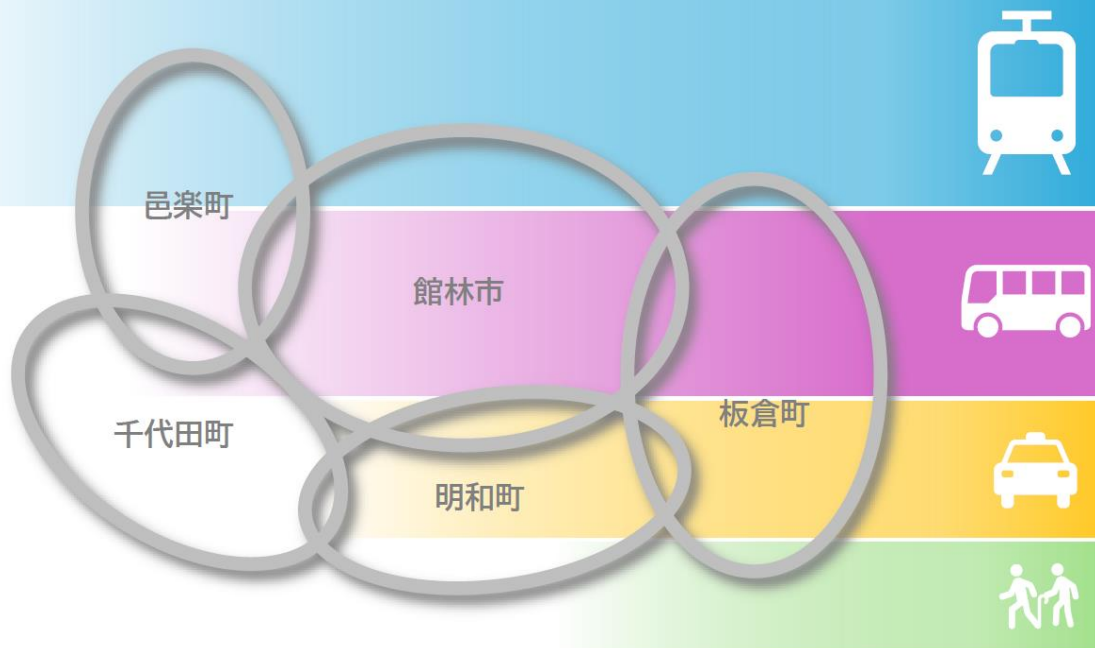


# 第2次館林都市圏地域公共交通計画【概要版】



## 1. 計画の趣旨

### 1. これまでの成果と現状

館林都市圏(館林市、板倉町、明和町、千代田町、邑楽町)では、前計画(令和3年度～7年度)において「幹線・支線型バス網」への再編を推進し、広域路線の集約及び生活路線の拡充等により、公共交通ネットワークの強化を図りながら地域の移動手段を支えています。

### 2. 直面する新たな課題

一方で、少子高齢化による需要の不透明化や、乗務員不足の深刻化により、公共交通サービスの維持そのものが困難になりつつあり、持続可能なネットワークを維持するためには、さらなる効率化と最適化が急務となっています。

### 3. 第2次計画の策定

こうした状況を踏まえ、国の推奨する計画のアップデート方針に沿って、「第2次館林都市圏地域公共交通計画」を策定しました。

本計画では、国の構造基準(モデルアーキテクチャ)を取り入れ、輸送資源の最適化とPDCAサイクルによる継続的な改善を推進することにより、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。

## 2. 計画の区域と期間

- 計画区域: 館林都市圏(館林市、板倉町、明和町、千代田町、邑楽町)
- 計画期間: 令和8年度～令和12年度の5年間

### 3. 都市圏における公共交通の課題

本都市圏の鉄道・路線バスの配置は下図のとおりです。



免許非保有者の状況及び移動支援の状況等から、各市町とも自動車依存度が高く、路線バス等の利用は少ないですが、免許非保有者等の移動制約者の移動手段として、次のような課題があります。

館林市	<p>【運行路線】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道：東武伊勢崎線、東武小泉線、東武佐野線</li> <li>・路線バス：広域路線バス(幹線)3路線、生活路線(支線)8路線</li> </ul> <p>【公共交通の課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「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</li> <li>・路線バスが利用しにくい地域について、タクシー助成制度の見直し</li> </ul>
板倉町	<p>【運行路線】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道：東武日光線</li> <li>・路線バス：広域路線(幹線)1路線、コミュニティバス(支線)2路線</li> </ul> <p>【公共交通の課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・コミュニティバスについて、効率的な運行ダイヤ及び経路の検討</li> </ul>
明和町	<p>【運行路線】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道：東武伊勢崎線</li> <li>・路線バス：広域路線(幹線)1路線</li> <li>・デマンド型交通：チョイソコめいわ</li> </ul> <p>【公共交通の課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・通勤通学需要については、広域路線と鉄道の接続の維持</li> <li>・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</li> </ul>
千代田町	<p>【運行路線】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バス：広域路線(幹線)3路線</li> <li>・社会福祉協議会の買い物支援などの施策(高齢者の移動需要について概ね対応)</li> </ul> <p>【公共交通の課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バスの効率化を図るためのダイヤ及び停留所について、利用状況を踏まえた見直し</li> <li>・スクールバス、福祉送迎、地域交通及びタクシー事業者間における人材及び車両の有効活用について検討</li> </ul>
邑楽町	<p>【運行路線】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道：東武小泉線(広域軸(幹線))</li> <li>・路線バス：町内循環線(支線)……本中野駅及び篠塚駅で鉄道と接続</li> </ul> <p>【公共交通の課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・幹線・支線ネットワークによる町内循環線の運行効率化</li> <li>・バス停までのアクセスが不便な地域における路線変更等の検討</li> </ul>

## 4. 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、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

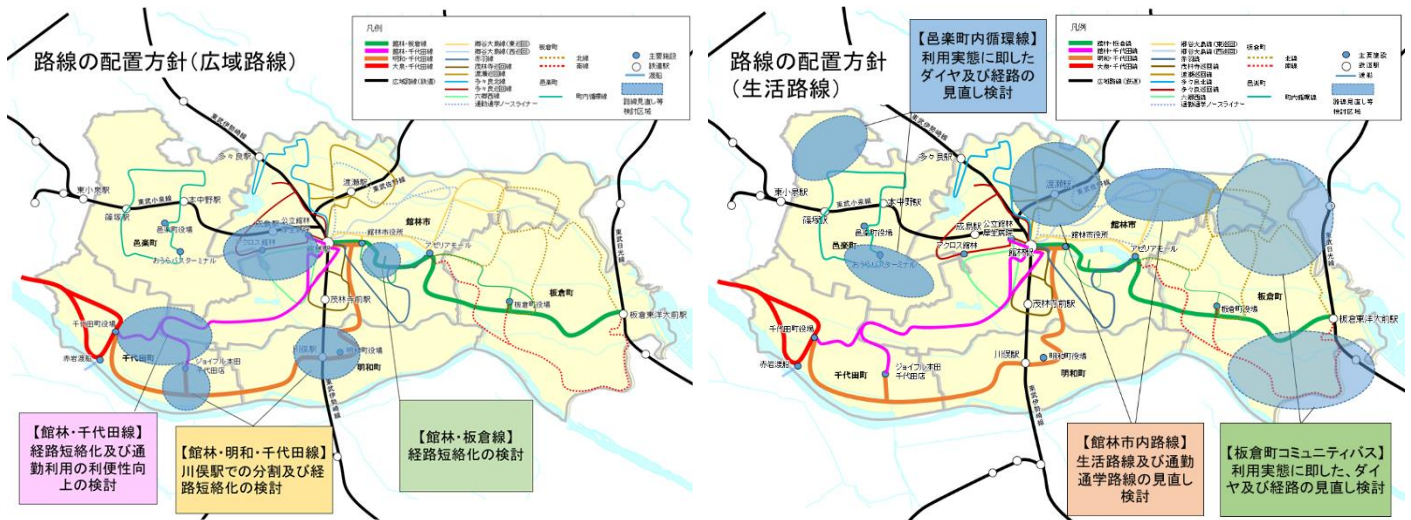
## 5. 基本方針、計画目標と事業

基本方針、計画目標及び事業は次のとおりとし、計画期間内に実施していきます。

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>	
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
<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>	
計画目標2 生活圏の地域内移動の充実	事業2 持続可能な生活路線の確保に向けた路線の整備
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
<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>	
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
計画目標5 地域一体となった運行体制の検討・充実	事業5 路線の維持・確保に向けた関係者との協力体制の構築
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

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。

## 【路線の配置方針】



## 6. 数値目標

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。

地域	指標	単位	現況値 (R6年)	目標値 (R12年)
都市圏	都市圏全体の公共交通利用者数	人/年	264,497	280,760
	広域路線バスの利用者数	人/年	200,837	211,300
	広域路線バスの収支率	%	28.7	30
	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	303
館林市	市内路線利用者数	人/年	50,804	54,700
	市内路線収支率	%	11.7	13.0
	市内路線の利用者一人当たり公的資金投入額	円/人	1,119	1,045
板倉町	コミュニティバス利用者数	人/年	6,997	7,500
	一人当たり公的資金投入金額	円/人	1,867	1,867
明和町	チョイソコ利用者数	人/年	1,997	2,200
	一人当たり公的資金投入金額	円/人	5,396	5,510
千代田町	社会福祉協議会による町内送迎	人/年	163	260
邑楽町	町内路線利用者数	人/年	3,699	4,800
	町内路線収支率	円/人	3.8%	7.3%
	本中野駅及び篠塚駅利用者数	人/日	1,078	1,300

## 7. 進行管理と推進体制

進行管理は、法定協議会(館林市外四町地域公共交通会議)がPDCAサイクルに基づき行います。法定協議会は、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。