

第2次
館林都市圏地域公共交通計画
(素案)

令和8年 月

館林市、板倉町、明和町、千代田町、邑楽町

はじめに.....	1
1. 現状診断	
(1)地域特性の把握と分析.....	2
(2)現状と課題.....	5
(3)計画の枠組み.....	7
2. 地域交通が目指す姿の設定	
(1)基本理念.....	9
(2)基本方針.....	10
3. 施策の設定	
(1)各市町施策概要.....	11
■基本方針 1 都市圏広域ネットワークの充実.....	16
■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.....	19
■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	21
4. KPI・目標値の設定	
(1)数値目標.....	25
5. 評価・見直し (PDCA)	
(1)進行管理と推進体制.....	29

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年度までを計画期間とした「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 誰もが移動しやすく、活力にあふれる館林都市圏」を基本理念に、バス路線再編をはじめとした事業に取り組んできました。

路線バスでは、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」への再編を進め、広域路線バスは6路線から3路線へ集約し、館林市においては、生活路線を2路線から8路線へ拡大するとともに通勤通学に特化した路線として「通勤通学ノースライナー」を整備しました。邑楽町においては東武小泉線を広域軸に位置付け、町内の各拠点と鉄道駅を結ぶ支線として「邑楽町内循環線」を整備しました。

また、住民の移動手段となる公共交通の利便性・効率性の向上を図るため、コミュニティバス、福祉輸送、病院の送迎バス等、さまざまな輸送手段との連携を計画に組み込み、住民の生活圏を把握しながら、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構築しました。

新型コロナウイルス感染症が5類感染症に移行した令和5年度以降の都市圏の路線バス等の利用状況では利用者の回復が確認され、新たに整備した生活路線においても利用が堅調に推移していることなどから、バス路線再編については一定の効果を確認できます。

一方、通学利用が多い広域路線においては、少子高齢化により、今後の需要が不透明な状況となっています。また、公共交通を担うバス、タクシー等の事業者においては、乗務員不足と高齢化により、サービスの維持が困難となる問題が館林都市圏においても顕在化しており、誰もが移動しやすい公共交通ネットワークの形成に向けた輸送の効率化や充実が求められるなか、路線の維持・確保が大きな課題となっています。

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）」により地域公共交通計画の策定を全ての自治体に努力義務化していますが、多くの地域で地域交通が深刻な状況であることから、地方都市を中心とした地域公共交通計画のアップデートを推奨しています。これは、自治体や交通事業者をはじめ、地域の多様な関係者が連携・協働して地域交通の再構築（リ・デザイン）を進め、その利便性、生産性及び持続可能性を高めていく必要性があることによるものです。

なお、アップデートの進め方については、国が示した「アップデートガイド」に基づく構造基準（モデルアーキテクチャ）等を準用し、「第2次館林都市圏地域公共交通計画」を策定しました。

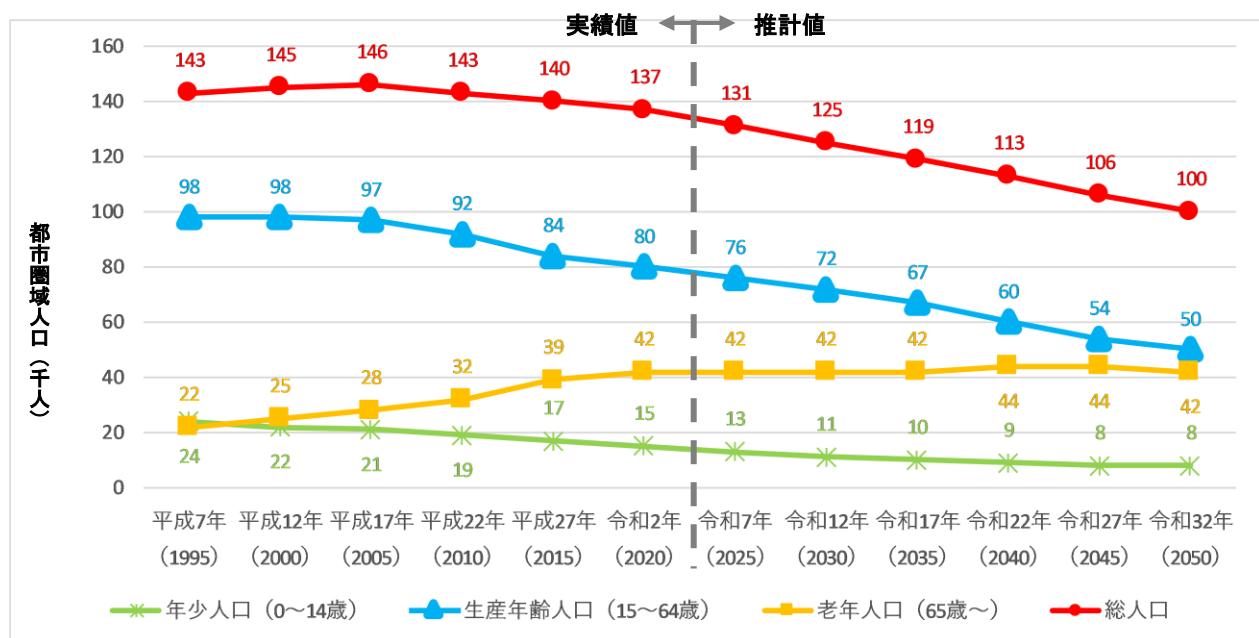
1. 現状診断

(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、老人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】



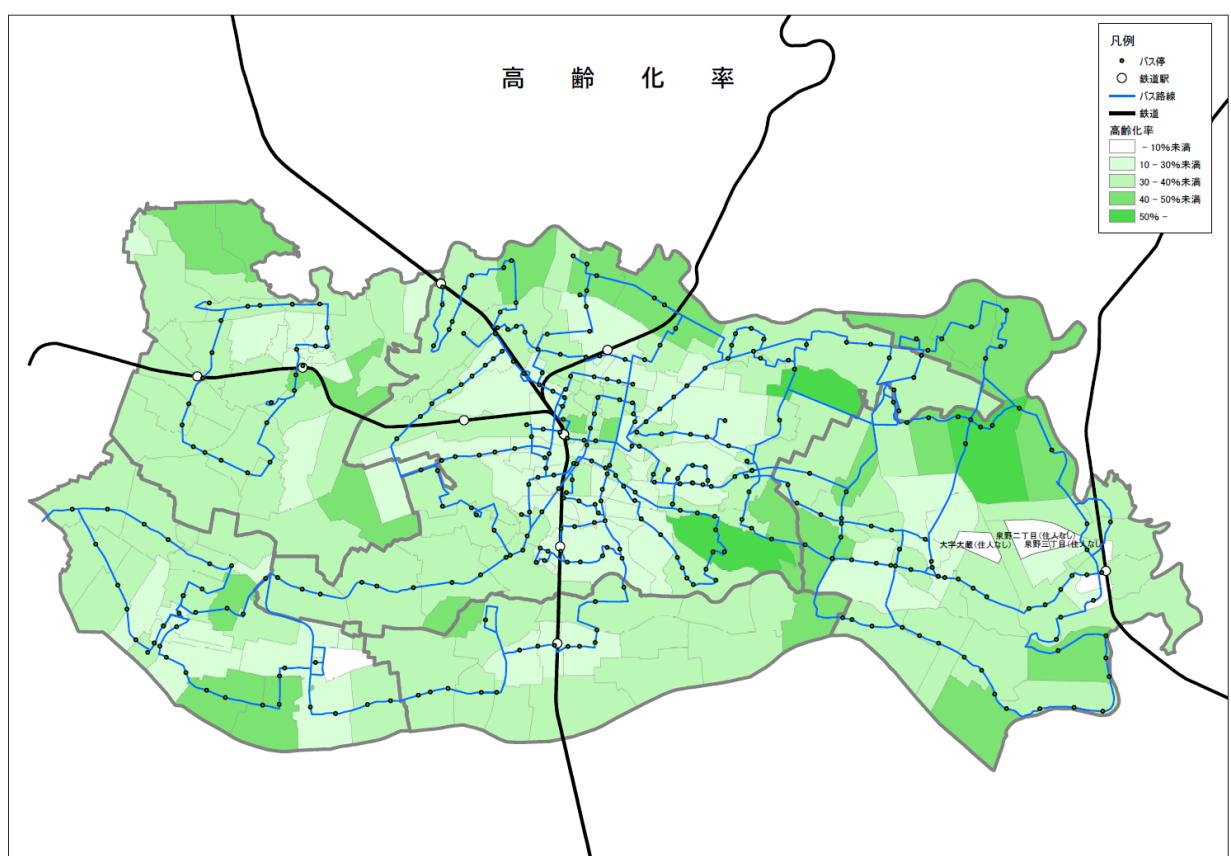
データ：令和2年度までは国勢調査、令和7年以降は国立社会保障・

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。内閣府の「高齢社会白書」によれば、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。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%を超える行政区が大半を占めます。さらに、令和27年には、都市圏の人口が106千人と現在と比較して2.8千人減少すると予測されている一方で、高齢者人口は1.2千人増加すると予測されています。

【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）】



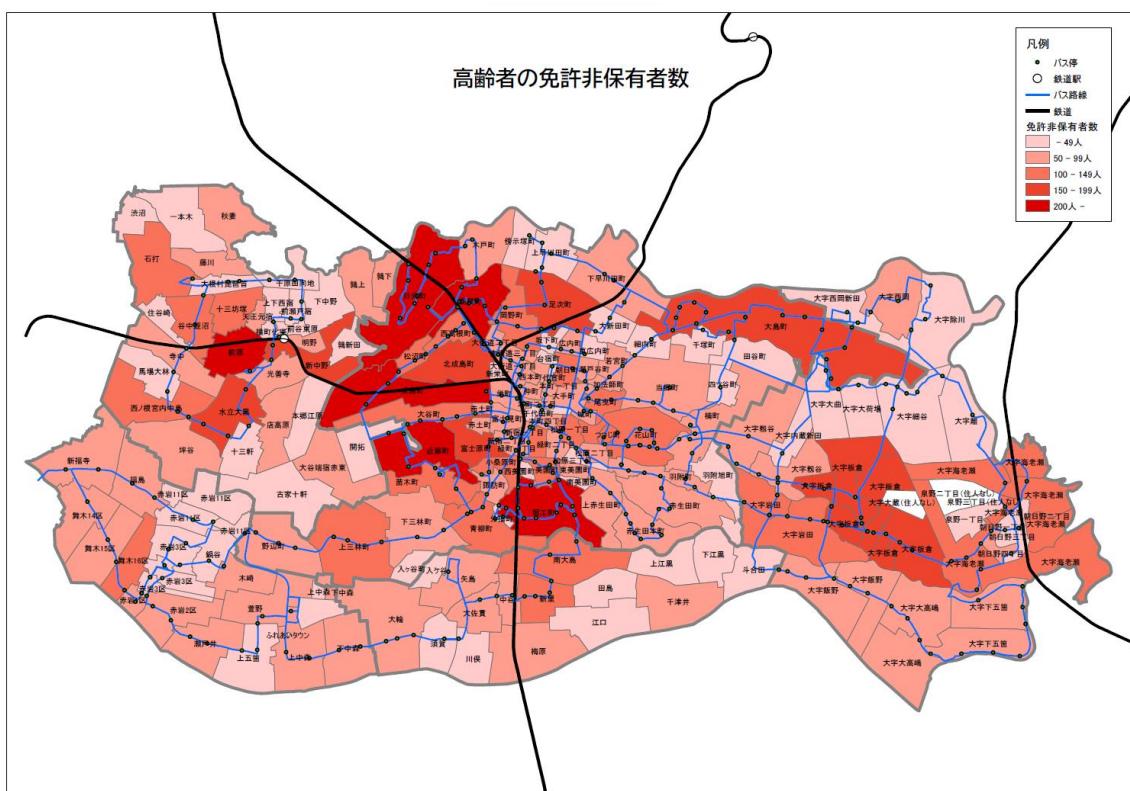
■公共交通利用者

館林都市圏で公共交通を利用して移動する方の多くが、学生、都市圏外からの通勤客、そして高齢者です。学生は、東武鉄道を利用し、主に広域路線バスの沿線の高校に通う生徒で、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。通勤客についても同様に、鉄道で都市圏外から通勤する方が大半で、広域路線及び通勤路線を利用する方が見られます。

一方、高齢者で公共交通を利用する方については、免許を自主返納された方など自動車の運転免許を保有しない方が多く、都市圏全域に見られます。

また、免許保有者のデータから、免許非保有の高齢者の割合が高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や各市町における移動支援の状況等を踏まえ、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区と、一部の未整備地区に分けられます。なお、高齢者の免許保有率は、満70歳以上85歳未満で75%と4町と比較すると低いものの、自動車依存は高い水準にあると言えます。日中に公共交通を利用される方の多くは高齢者であり、その多くが通院、買い物などの用途で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> <p>なお、小中学校の適正配置について検討していることから、学校再編後における児童生徒の通学手段としてスクールバスの確保が将来的な課題となります。</p>
板倉町	<p>地域公共交通計画の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、町内に2系統のコミュニティバスを運行しています。朝夕便は板倉東洋大前駅西口と板倉町役場前間の運行により、広域路線バス「館林・板倉線」への結節による館林方面へのアクセスや板倉東洋大前駅（東武日光線）への通勤・通学利用を考慮しています。一方、日中便については、板倉東洋大前駅西口とアゼリアモール間の運行により、アゼリアモールや駅周辺の大規模小売店舗等への買い物利用など利便性を考慮したダイヤとなっています。</p> <p>一方、高い免許保有率からも窺えるように、自らもしくは家族の運転する自家用車での移動が主となる地域となっており、コミュニティバスの利用者は多い状況ではありません。しかしながら、他の交通機関を利用しづらい地域を広く運行しており、免許非保有者等の交通弱者にとつては必要不可欠な路線であることから、効率的な運行ダイヤ、ルートに改正していく必要があります。</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。近年、町内には医療施設、大型商業施設が新たに整備されました。公共交通利用者は大きく増えていない状況です。通勤需要については、広域路線と鉄道の接続を維持し、高齢者の移動需要については、デマンド型交通の利用実態の把握と運用体制の</p>

整理を行っていく必要があります。	
千代田町	<p>免許保有率が高く、75歳以上においても9割以上が免許を保有しており、依然として自家用車による移動が主な交通手段となっています。</p> <p>移動支援については、社会福祉協議会による買い物支援などの施策が行われており、高齢者の移動需要については概ね対応していることから、現状では若年層を中心とした免許非保有者への支援が求められている状況です。そのため、路線バスの効率化を図るため、ダイヤやバス停について、利用状況を踏まえた見直しを行う必要があります。</p> <p>また、小中一貫校の開校に合わせてスクールバスの運行を予定していますが、乗務員や車両の不足が課題となっている中で、スクールバス、福祉送迎、地域交通及びタクシー事業者間における車両や人材の有効活用について検討を行う必要があります。</p>
邑楽町	<p>東武小泉線を広域軸に位置づけ、町内循環線（フィーダー系統）が本中野駅及び篠塚駅に接続しています。同じルートを左右回りで運行することで日常生活における移動手段としての役割を担っていますが、利用者は多い状況ではありません。高齢者の免許保有率は70歳以上85歳未満で約82%となっており、高齢者においても自家用車による移動が主な交通手段となっています。</p> <p>一方で、免許非保有者の日常生活に必要な移動手段を確保するとともに、幹線・支線のネットワークにより効率的な運行体制を実現するため、町内循環線の維持は必要となっています。</p> <p>また、北部など一部地域においてはバス停までのアクセスが難しい地域があるため、福祉タクシー事業などを拡充していく必要があります。</p>



(3)計画策定の枠組み

「館林都市圏地域公共交通計画（令和3年3月）」では、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7年度を計画期間として取り組んできました。

その中で、「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」を中心に取り組みを実施してきました。こうした都市圏内の広域移動や生活交通については、計画期間内に路線の整理及び整備を進め、現在運行しています。

一方、計画期間とした5年間においては、コロナ禍から移動が回復傾向にある社会状況や人口減少、交通事業者における乗務員不足が深刻化する等の社会問題が顕著化する中で、社会環境が大きく変化している時期もありました。そのため、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。

こうした状況を踏まえ、都市圏のバス路線における今後状況や利用実態を勘案する中で、「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」と、各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していくためには、鉄道や市町間広域移動、都市圏内ネットワークの機能向上、利用促進や新技術の導入等も検討・推進すべきところではありますが、計画期間内に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推進していく必要があります。

本計画では、都市圏内の広域移動と生活交通の充実に着目して、館林都市圏の活力向上に向けた持続可能な公共交通ネットワークを推進することとします。

なお、参加自治体の役割は次のように位置付けました。

広域移動については、モビリティデータを活用した各市町における検証・評価をもとに検討することとし、生活交通については、各市町におけるまちづくりの方向性を見据えて検証・評価を行った上で検討することとします。

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

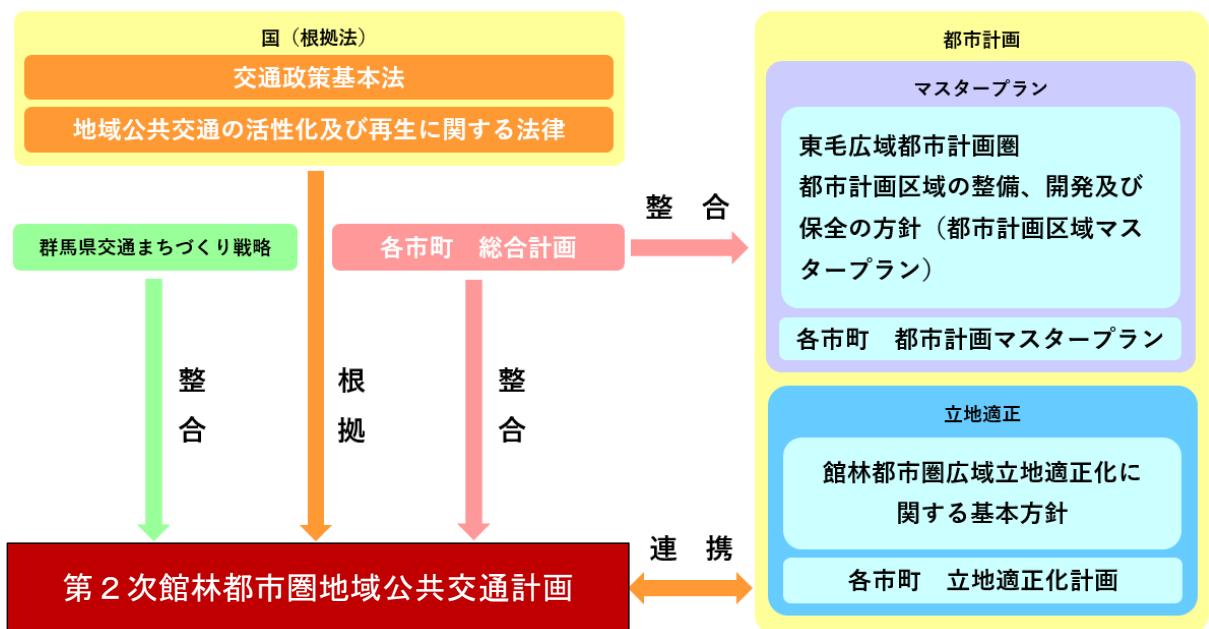
法的位置付け：地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

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、前期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」、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」、各市町立地適正化計画及び各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定めます。

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公共交通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
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 都市圏内広域路線バスの維持・確保
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	
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
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 I C T 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P D C Aの推進	事業6 協議会によるP D C Aサイクルの推進

この他、前期計画において事業に位置付けたものの、これまでに実施に至っていない事業については、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)各市町施策概要

施策概要	事業主体：館林市					
	<p>前期計画において路線再編を実施し、市内においては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。本計画においては、既存路線の運行形態及び利用状況を精査し、輸送効率の向上に努めるなど、持続可能な路線に向けた見直しを検討します。</p> <p>路線の見直しにより、中心拠点である館林駅及び東西拠点の公立館林厚生病院、アクロス館林、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>また、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ます。さらに、新たな産業団地の開発を見据え、企業誘致部門と連携し、路線の整備を検討します。</p> <p>路線における使用車両については、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、医療機関及び商業施設等の敷地内に乗り入れ可能なワゴン車を主に使用します。</p> <p>また、前期計画において整備未達成の路線については、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として、市内にはつつじが岡公園をはじめ、茂林寺や日本遺産認定の「里沼」等の観光スポットが存在していますが、周遊観光に対応した交通ネットワークは構築されていません。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」による里沼を巡るバス運行実証実験を行っており、今後も地域資源を活かした観光の活性化に向け、交通拠点と観光地を結ぶ区間や観光地間における移動手段について関係機関と連携し、調査・検討します。</p> <p>情報発信については、より見やすさを追求した館林市版時刻表及び路線図の作成を継続するとともに、車両へのデジタルサイネージの整備を進め、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>さらに、館林駅におけるデジタルサイネージの有効活用として、沿線の日本遺産「里沼」の情報発信について検討します。</p> <p>また、利用促進施策として、各種団体等の要望に応じて実際のバス路線を活用した乗り方教室の実施を継続します。</p>					
	実施主体	地域住民	館林市	交通事業者	都市圏他町	その他関連機関
	役割	協力	運営	運行	情報共有	連携協力
実施スケジ	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	

ユール（目標年次）	○	○ ●（一部）	●	●	●
-----------	---	------------	---	---	---

○：調査・検討、●：実施

施策概要	事業主体：板倉町				
	コミュニケーションバスの利用状況等を精査し、ダイヤやルートについて適宜見直しを図ります。また、安全に配慮しつつ、フリー乗降可能な区間を設定することで、停留所以外での乗降を可能とします。	廃止路線である「館林・明和・板倉線」、「館林・板倉北線」の代替交通及び交通弱者対策として、コミュニケーションバスを継続運行する必要があります。町公用車を用いた無償運行であり、シルバー人材センターから運転手を派遣されての運行形態となっており、経費が抑えられています。また、小回りの効くコミュニケーションバスの特性を生かし、集落を丁寧に廻るルート設定となっており、利便性の向上が図られている一方で、長距離のルート設定となることで速達性がなく、燃料費等の上昇が懸念されます。	そのため、乗降データを活用し、より効果的・効率的な運行ルート及びダイヤでの運行としていく必要があります。	また、朝夕の通勤・通学利用と日中便の買い物利用では、特性が大きく異なるため、朝夕便については、簡易なルートにより速達性を向上させ、日中便については、丁寧なルート設定とするなど、利用者のニーズに即した効率的な運行を検討します。	
実施主体	地域住民	板倉町	交通事業者	都市圏市他町	その他関連機関
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）	令和8年度 ○ ●（一部）	令和9年度 ●	令和10年度 ●	令和11年度 ●	令和12年度 ●

○：調査・検討、●：実施

施策概要	事業主体：明和町				
	<p>デマンド交通であるチョイソコめいわの運行の効率化に向け、利用実態の把握に努めます。</p> <p>また、運行コストが課題であり、今後の運行について見直しを検討します。そのほか、福祉タクシー券を配布し、交通弱者や免許非保有者（返納者）の通院や買い物を支援します。</p> <p>なお、チョイソコめいわでは、システムにより会員情報の管理、電話のほかインターネットによる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	都市圏市他町
実施スケジ ュール（目 標年次）		協力	運営・運行	連携協力	情報共有
○ ●（一部）	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度	
	●	●	●	●	

○：調査・検討、●：実施

施策概要	事業主体：千代田町				
	<p>限られた人員・財源の中で利用実態に応じた再編を進めます。高齢者向け支援については、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、若者や工業団地勤務者など、通勤・通学需要のある層への支援を重点的に実施します。</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。乗務員や車両の不足が課題となっている中で、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が不可欠です。</p> <p>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	都市圏市他町
実施スケジ ュール（目 標年次）		協力	運営・運行	連携協力	情報共有
○ ●（一部）	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度	
	●	●	●	●	

○：調査・検討、●：実施

施策概要	事業主体：邑楽町				
	邑楽町内循環線については、日中の免許非保有者の利用が主であり、今後も交通弱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の実施及び地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）の活用により持続可能な運行を目指します。				
	また、ルートの集約は行わず、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。				
	なお、アクセスする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。				
	邑楽町内循環線の運行実績データや利用者アンケート、位置情報データなど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ます。これらのデータを基に邑楽町内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、高齢者をはじめとする交通弱者の移動支援を図っていきます。				
	バスの利用促進のためには、利用者が「いつ、どこへ、どのように」移動できるかを分かりやすく理解できる情報提供が不可欠です。路線図や時刻表の見直し、デジタルツールを活用した運行情報の提供など、利用者に寄り添った情報発信に努めます。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。				
	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きています。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です。				
	また、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、限られた人材と財源の中でも持続可能な公共交通の確保に努めます。				
実施主体 役割	地域住民	邑楽町	交通事業者	都市圏市他町	その他関連機関
	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）	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
	○	●	●	●	●

○：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
幹線交通	東武鉄道小泉線	邑楽町と太田市、館林市及び首都圏を結ぶ広域交通としての役割を担う。	交通事業者や沿線自治体と協議を通じて、必要に応じて支援を講じて、首都圏等への地域間幹線交通を確保する。
支線	邑楽町内循環線	邑楽町の町民移動を補完する役割を担うほか、幹線交通との接続を通して広域交通の支線の役割を担うことで、町民や来訪者の移動を補完する。	町の一般財源等のほか、地域公共交通確保維持改善事業(地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金)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 都市圏内広域路線バスの維持・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。利用実態に即した運行形態及び車両の最適化に取り組み、利便性、生産性及び持続可能性の向上に努めます。

●都市圏

広域路線バス（幹線）の配置方針は前期計画の方針を踏まえ、次のとおりとします。

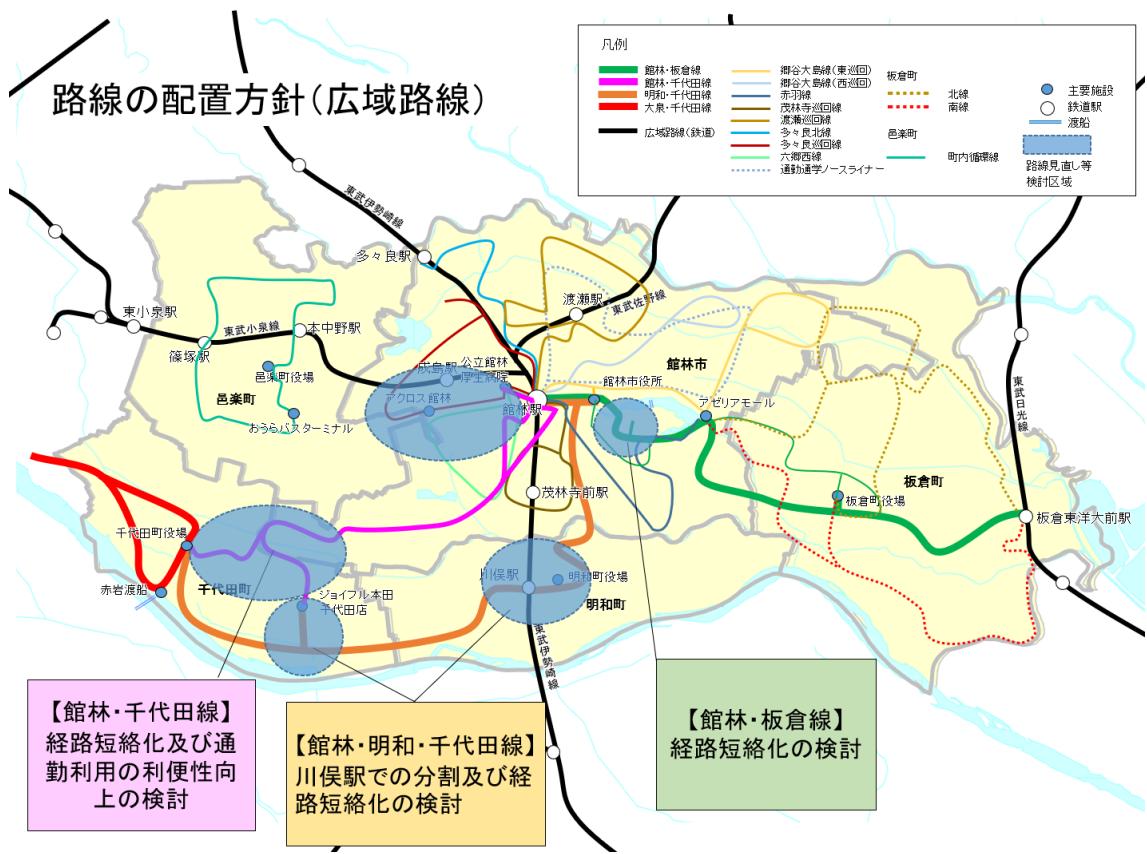
- ・鉄道及び広域路線バスを館林駅と各町の間を結ぶ幹線と位置付けます。
- ・乗り換え拠点の一つとなる川俣駅からは、千代田町及び大泉・太田方面へ加え、館林方面へも連絡します。
- ・利用者数の多い「館林・板倉線」、「館林・千代田線」、「館林・明和・千代田線」及び「大泉・千代田線」は、運行距離が長いため遅延の影響も受けやすく、ダイヤも過密状態にあることから、特に通勤・通学の利便性を考慮し、経路の短絡化を検討し、運行の効率化及び定時性の向上を図ります。
- ・アクセスする主要拠点は次のとおりとします。

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

- ・上記の配置方針を基に、各市町の現状と課題を踏まえ、広域路線の見直しにあたつての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	運行の効率化及び定時性向上を図るため、経路の短絡化及び過密ダイヤ改善を検討します。 本路線における主要拠点は館林駅、館林市役所、アゼリアモール、板倉町役場、板倉高校前、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、	館林市 明和町

	<p>川俣駅での路線の分割と経路短絡化を検討します。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>本路線における主要拠点は館林駅、館林市役所、明和町役場、川俣駅、ジョイフル本田千代田店、千代田町役場とします。</p>	千代田町 バス事業者
館林・千代田線	<p>運行の効率化及び定時性向上を図るため、経路の短絡化及び過密ダイヤの改善を検討します。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>本路線における主要拠点は館林駅、公立館林厚生病院、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、通学需要を考慮します。</p> <p>本路線の主要拠点は、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、太田記念病院とします。</p>	千代田町 大泉町 バス事業者



事業1 都市圏内広域路線バスの維持・確保

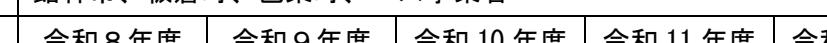
事業概要	広域路線バスの維持に向けた経路等の見直し				
実施主体	館林市、板倉町、明和町、千代田町、バス事業者				
実施時期	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度

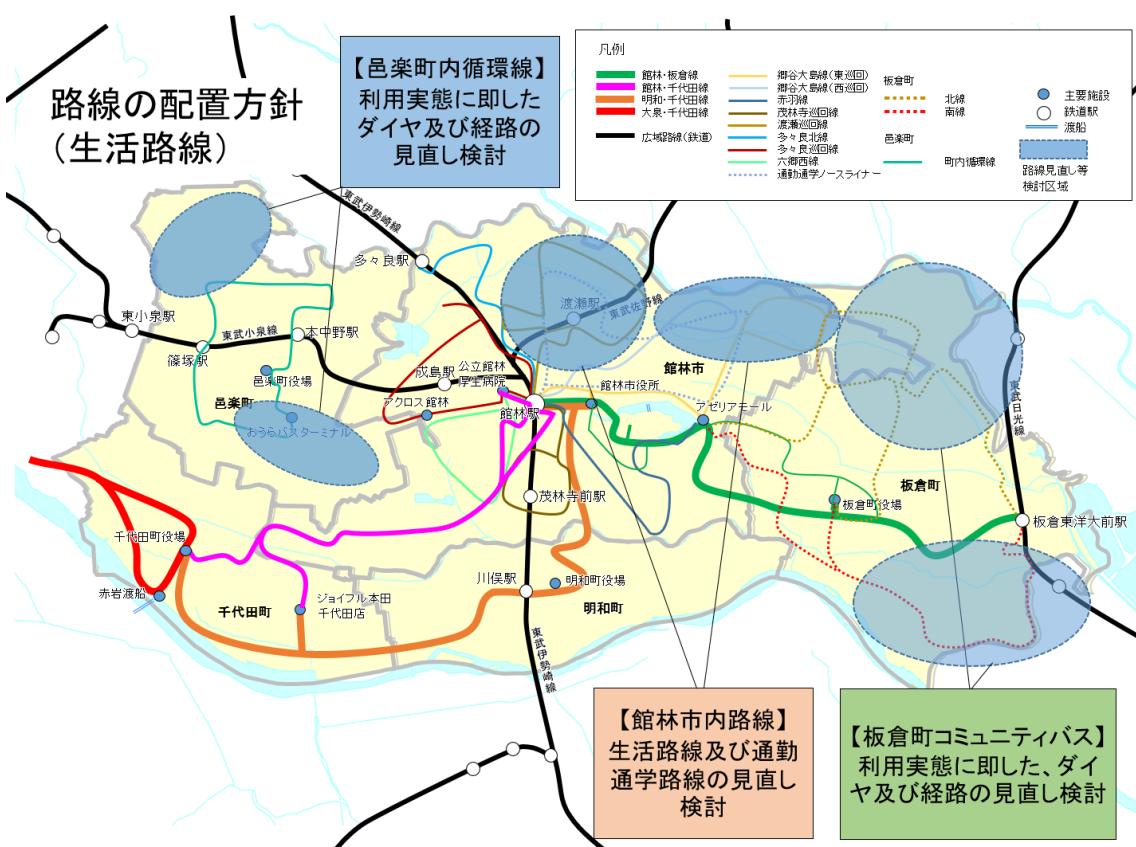


■基本方針2 移動資源を活用した生活交通ネットワークの充実 計画目標2 生活圏の地域内移動の充実

事業2 持続可能な生活路線の確保に向けた路線の整備

日常生活の移動に主眼を置いた生活路線は、地域内を巡回とともに、広域路線に接続することで、生活交通として利便性の向上を図りながら整備を進めます。

事業2 生活路線の維持確保に向けた路線の見直しの推進					
事業概要	生活路線の維持に向けた経路等の見直し				
実施主体	館林市、板倉町、邑楽町、バス事業者				
実施時期	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
					



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

移動需要を路線バスやコミュニティバスで補えない地域においては、移動手段の確保が課題となっており、これを補完又は代替する手段として、タクシー、福祉輸送及び送迎バス等、地域の移動資源を地域実情に応じて活用した様々な取り組みが多くの地域でおこなわれています。地域の移動資源の活用をバス路線の見直しと一体的に捉え、役割分担の明確化と連携の強化を図りながら、支援制度の見直しや新たな制度の導入を検討します。

館林都市圏では、各市町において高齢者や障がい者、免許返納者等への移動支援としてタクシー助成事業をおこなっています。

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を、令和8年度運用開始を予定しています。

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では、社会福祉協議会において福祉輸送として送迎サービスをおこなっています。

また、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した移動手段ですが、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	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	
						

■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、高齢世代にも浸透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、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、適宜見直しを図ります。

さらに、拠点施設等へ情報提供端末等を整備し、鉄道等から乗り換える方へ対応します。

・バスロケーションシステム

館林都市圏においては、スマートフォンで路線バスの現在地や到着時刻をリアルタイムに確認することができるバスロケーションシステム「バス予報」を令和元年から導入しています。

また、路線バス運行情報を提供する「バス予報」のデジタルサイネージを館林駅改札に設置し、鉄道から路線バスへの乗り換え案内をおこない、利用者の利便性向上を図っています。

さらに、令和6年からは群馬県が提供するスマートフォン向けサービス「GUNMAaaS（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都市圏外からの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】



【G u n M a a S 画面】

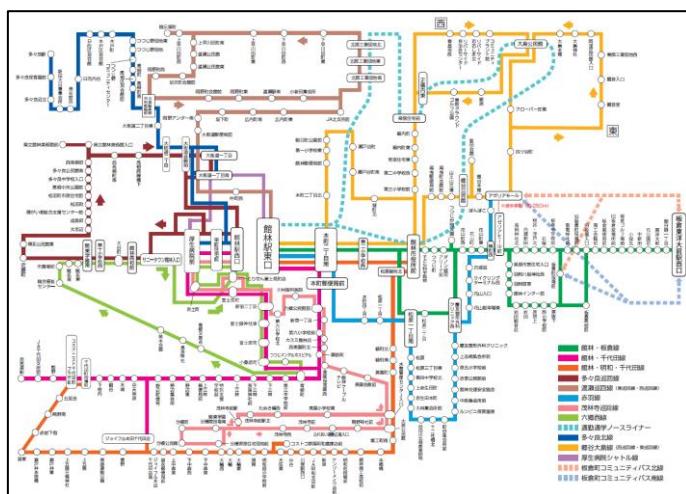


【G u n M a a S W E B
アクセス用QRコード】

・時刻表

時刻表は路線バスと利用者を結び、より良い関係を築くためのツールであり、I C T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、高齢者にも見やすく、わかりやすい時刻表を作成します。

また、時刻表は駅、商業施設等で配布するほか、ホームページに掲載します。



館林-板倉線 館林駅東口行き	
（12/23～1/23）	
（12/23～1/23）	
（12/23～1/23）	
（12/23～1/23）	
館林-板倉線 板倉駅東口行き	
（12/23～1/23）	
（12/23～1/23）	
（12/23～1/23）	
（12/23～1/23）	

【1市4町共通時刻表・経路図】

・通学利用の促進

沿線の高校の入学説明会等において路線バスの利用案内（通学及び帰宅時間帯の時刻表等）を配布する等、新入学生の路線バス利用を促進します。



・ICT活用の研究・検討

館林都市圏内の鉄道駅においては、「S u i c a (スイカ)」や「P A S M O (パスモ)」が利用可能であることから、路線バスへの交通系ICカードの導入及びスマートフォンによるバーコード決済等、キャッシュレス化に向けた研究及び検討をおこないます。

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	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
					

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

公共交通を取り巻く全国的な状況として、特に路線バスについては乗務員不足が顕著となり、路線の維持・確保のためには乗務員不足への対応は喫緊の課題であり、館林都市圏においても同じような状況にあります。「交通政策基本法」において、「地方公共団体は、交通に関する施策を策定し、実施する責務を有する」とされていることからも、人材確保についても対応する必要性はあります。

館林都市圏においては、小型車両の活用やダイヤの最適化等による輸送の効率化を図るとともに、乗務員不足等の課題に対応した公平で効果的な支援策について検討し、地域の移動需要に合わせた効率的で持続可能な公共交通を目指します。

また、利用者の多いバス停等においては、上屋、ベンチ、情報提供端末等を整備し、バスの待合環境の向上を図るとともに、路線の安定運行のためには車両を良好に保つことも必要であることから、車両更新については計画的におこなっていきます。



【上屋・風よけ・ベンチが整備されたバス停】

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					
事業概要	乗務員確保、車両更新、待合環境の整備				
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	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度

4. KPI・目標値の設定

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P D C Aの推進

事業6 協議会によるP D C Aサイクルの推進

路線バス事業者に運行費を補助する観点から、費用対効果の観点を踏まえ、収支面及び体制面の両面において持続可能な運行を図る必要があります。

新規事業については小規模試行から段階的に導入し、KPI（収支率、公的資金投入額、利用者数等）により効果を検証し、拡大又は縮小を判断します。

また、基準に達しない状況が継続する路線については、代替手段への転換等も検討します。

なお、毎年度の事業評価を実施し、必要に応じて見直します。

(1)数値目標

令和2年11月、「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）」の一部改正により、地域公共交通計画においては、利用者数及び収支率、その他の定量的な目標を定めることを踏まえ、前述の事業が実施され、本計画における計画目標（1～6）が達成されたとした場合の「地域公共交通全体の数値目標」は次のとおりとします。

【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)	R 8	R 9	R 10	R 11	R 12	
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)	R 8	R 9	R 10	R 11	R 12	
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	R 8	R 9	R 10	R 11	R 12	
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金額(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	R 8	R 9	R 10	R 11	R 12	
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	R 8	R 9	R 10	R 11	R 12	
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	R 8	R 9	R 10	R 11	R 12	
町内路線利用者数(人)	3,699	3,900	4,100	4,300	4,500	4,800	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+十六郷西線+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	補助額/利用者数

資金投入額	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	現況値は板倉町コミュニティバス北線・南線 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
社会福祉協議会による高齢者送迎の利用者数	社会福祉協議会から 現況値は R6 実績

・呂楽町

指標	算出方法
町内路線利用者数	呂楽町内循環線 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 HP から

5. 評価・見直し（P D C A）

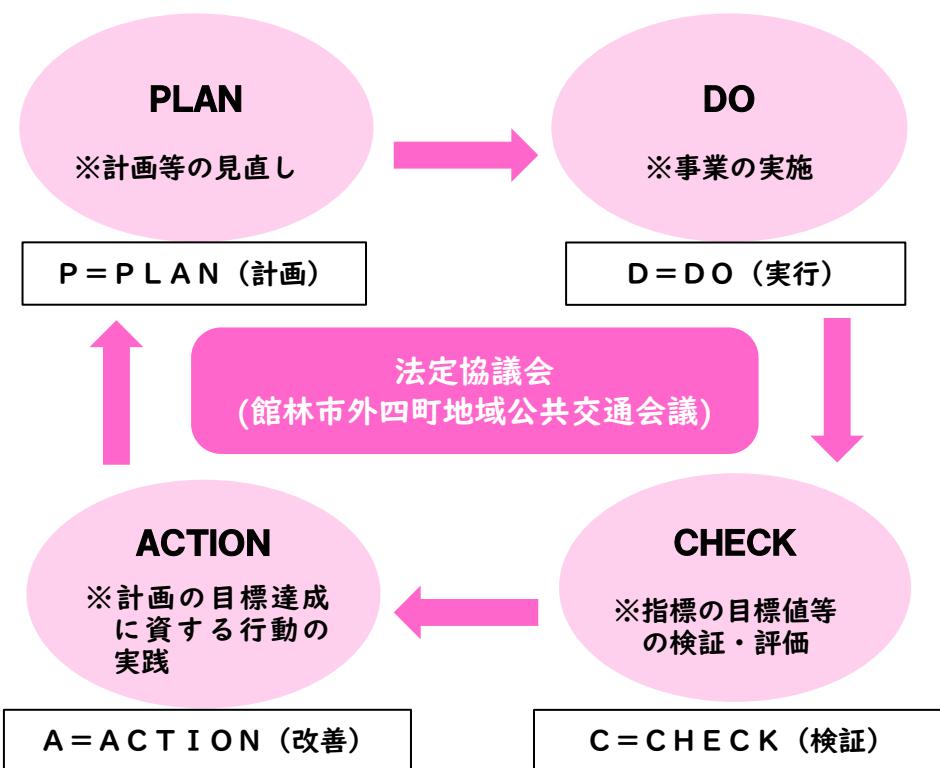
（1）進行管理と推進体制

計画の達成状況に関する評価は、法定協議会（館林市外四町地域公共交通会議）がP D C Aサイクルに基づき、指標の目標値や事業の進捗状況を定期的に評価し、進行管理します。

法定協議会では、市町における施策及び事業の進捗状況をモニタリングし、適切に事業が実施されているか、その結果が適正であるか等を評価し、今後の事業の進め方について協議します。

また、地域実情や社会情勢の変化を踏まえ、必要に応じて所要の変更を加えるものとします。

なお、評価結果については、「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）」に基づき国へ報告します。

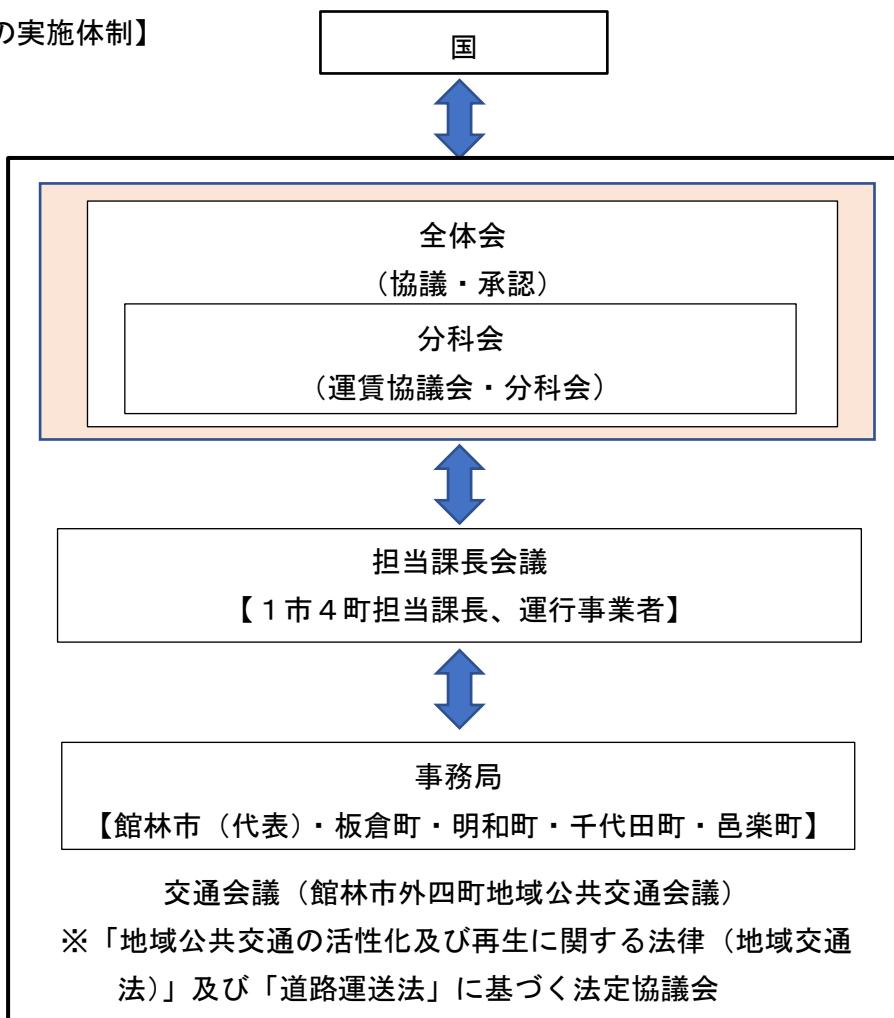


【法定協議会の構成】

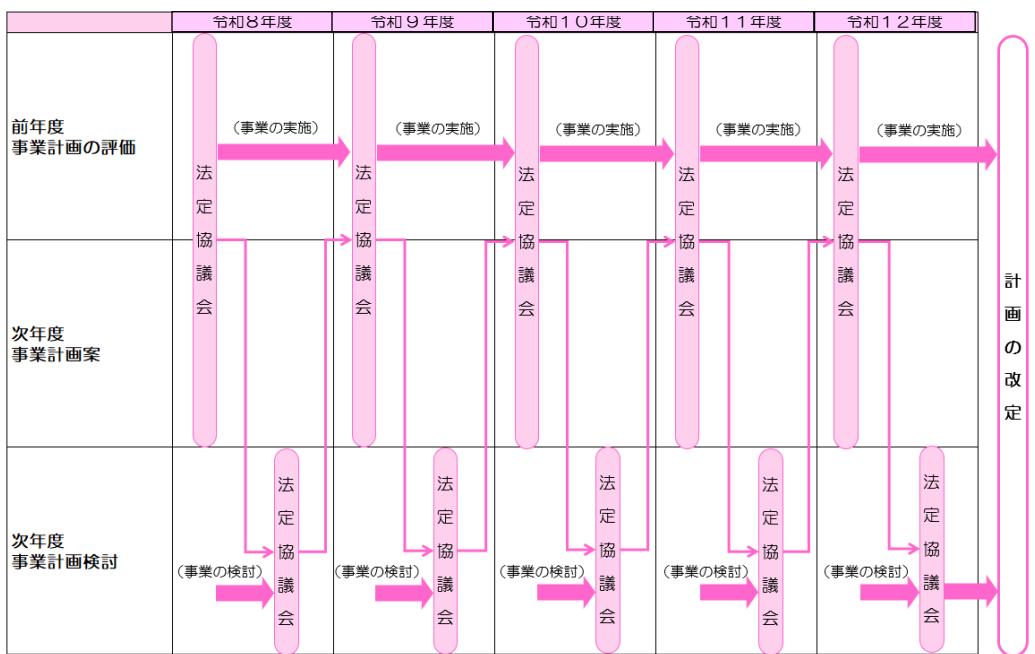
区分	所属団体（職名）
首長又はその指名する者	館林市、板倉町、明和町、千代田町、邑楽町
鉄道事業者	東武鉄道(株)
一般乗合旅客自動車運送事業者	つゝじ観光バス(株)、館林観光バス(株)、(株)矢島タクシー、(一社)群馬県バス協会

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

【事業の実施体制】



【進捗管理スケジュール】



事業 6 協議会による P D C A サイクルの推進

事業概要	事業評価、協議会の開催				
実施主体	館林市外四町地域公共交通会議				
実施時期	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度