

第2次  
館林都市圏地域公共交通計画  
(素案・資料編)

令和8年 月

館林市、板倉町、明和町、千代田町、邑楽町

## 地域特性の把握と分析

生活関連施設の配置	1
1市4町免許保有状況	2
路線図	3
バス運行便数	4
路線概要	5
主要停留所における環境整備状況	7
主要停留所における二次交通の状況	8
都市圏内の主な観光地	8

## 上位・関連計画との整理

群馬県・東毛地域	9
館林市	13
板倉町	15
明和町	17
千代田町	18
邑楽町	19

## 地域特性の把握と分析

### ■生活関連施設の配置

公共施設については、館林市では館林駅東側、邑楽町で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では役場周辺に集積しています。

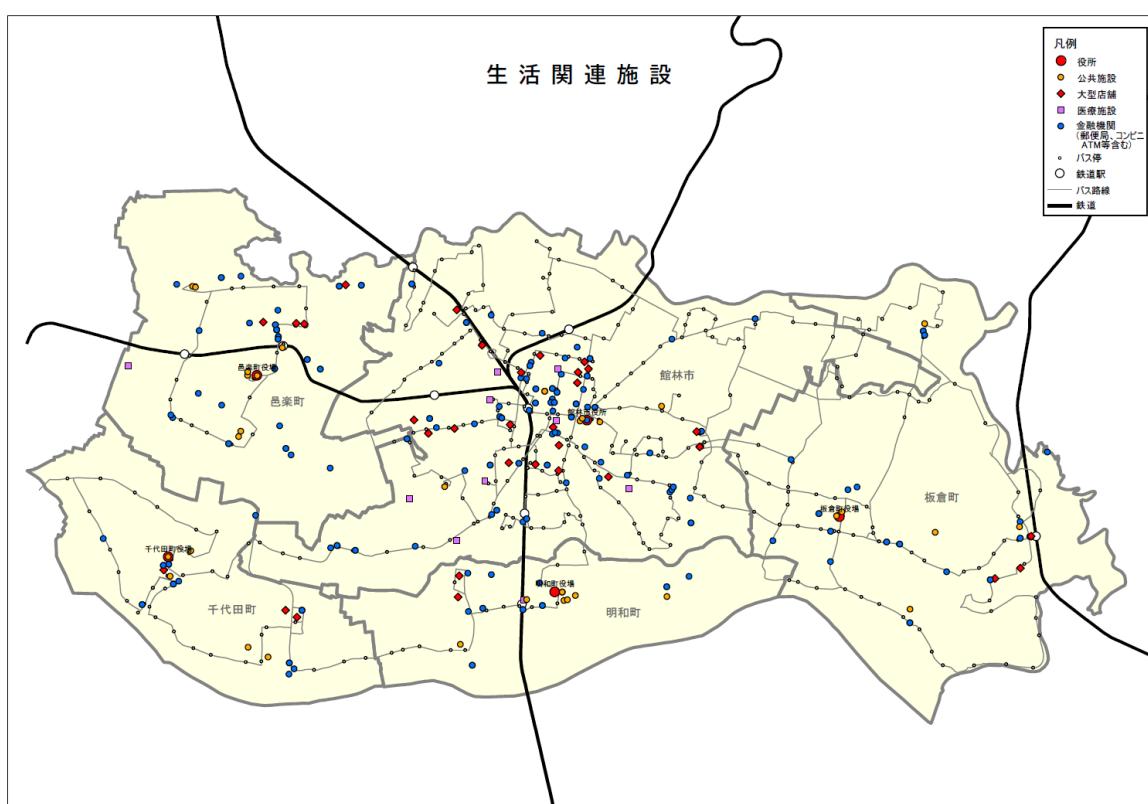
医療施設については、第三次、第二次及び初期救急医療機関（救急医療告示及び救急医療協力機関を含む）のいずれかに指定、もしくは100床以上を有する病院は、館林市、明和町及び邑楽町に10施設所在しています。

また、公立館林厚生病院が都市圏の基幹的病院となっています。

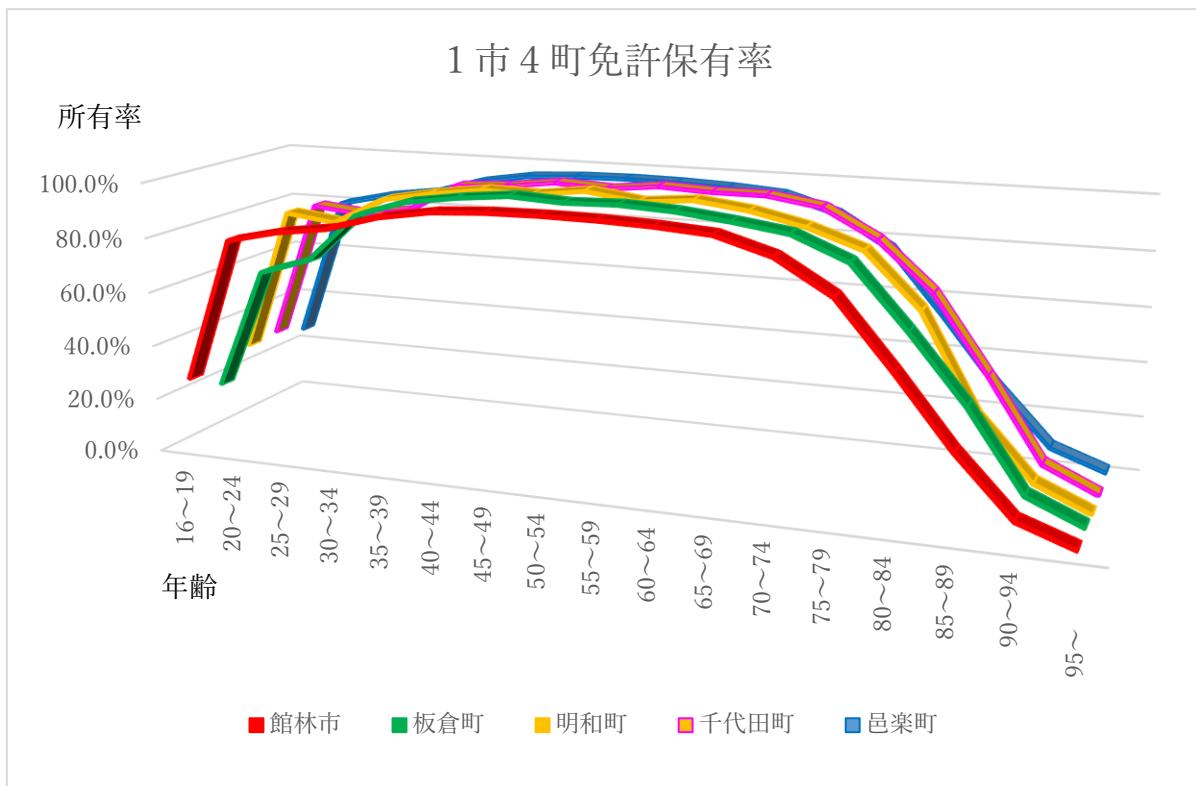
商業施設については、大型小売店舗（店舗面積1,000m<sup>2</sup>超）は、館林市に多く所在していますが、板倉町、明和町、千代田町、邑楽町においても数店舗ずつ所在しており、都市圏では32施設所在しています。

金融機関・ATMは、都市圏内に広く所在しています。

#### 【生活関連施設】

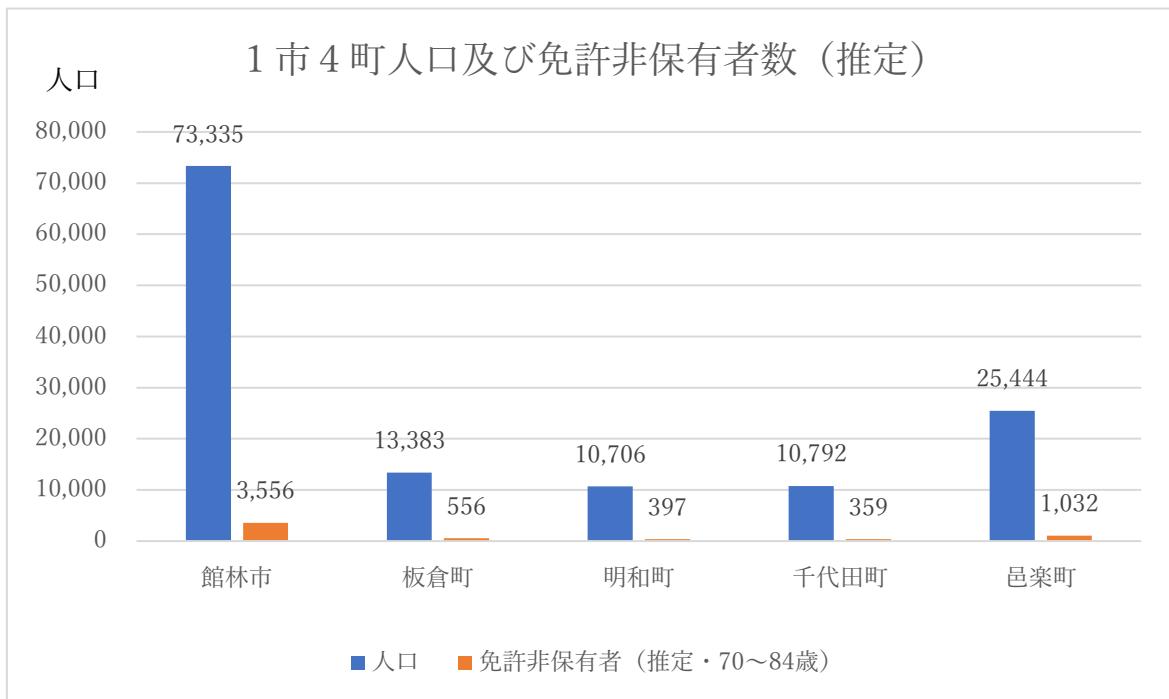


## ■ 1市4町免許保有状況



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



## ■バス運行便数



路線バスの運行便数については、広域路線「館林・板倉線」が最も多い、平日は上下線合計で1日33便（板倉高校直行便含む）で、概ね1時間に1本程度となっています。次に、「邑楽町内循環線」が、右回り・左回り合計で1日25便、広域路線「館林・千代田線」は上下線合計で1日16便となっています。

また、広域路線「館林・板倉線」、「館林・千代田線」及び「大泉・千代田線」、生活路線「多々良巡回線」以外の路線では、日曜・祝日運休となっています。

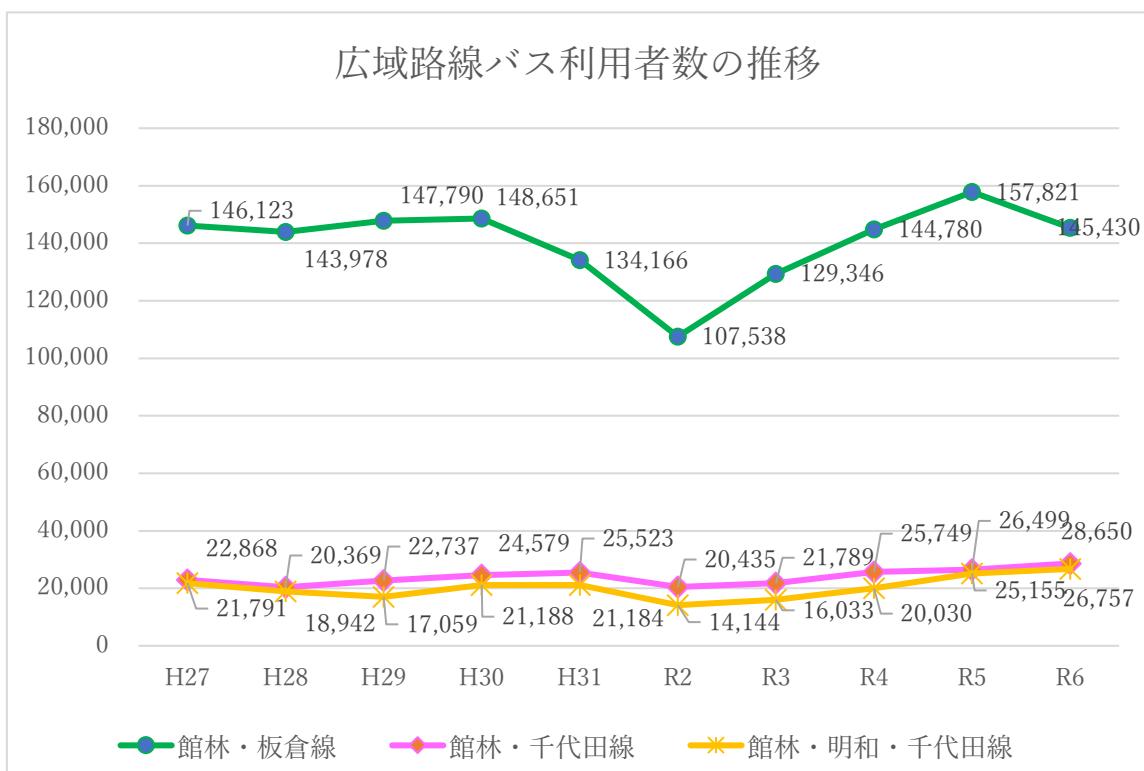
館林市の生活路線「茂林寺巡回線」、「六郷西線」、「郷谷大島線（西巡回）」は月・水・金曜日、「赤羽線」、「多々良北線」、「郷谷大島線（東巡回）」は火・木・土曜日の週3日の曜日運行となっています。

なお、無料運行の「厚生病院シャトル線」は、土・日・祝日運休となっています。

## ■路線概要

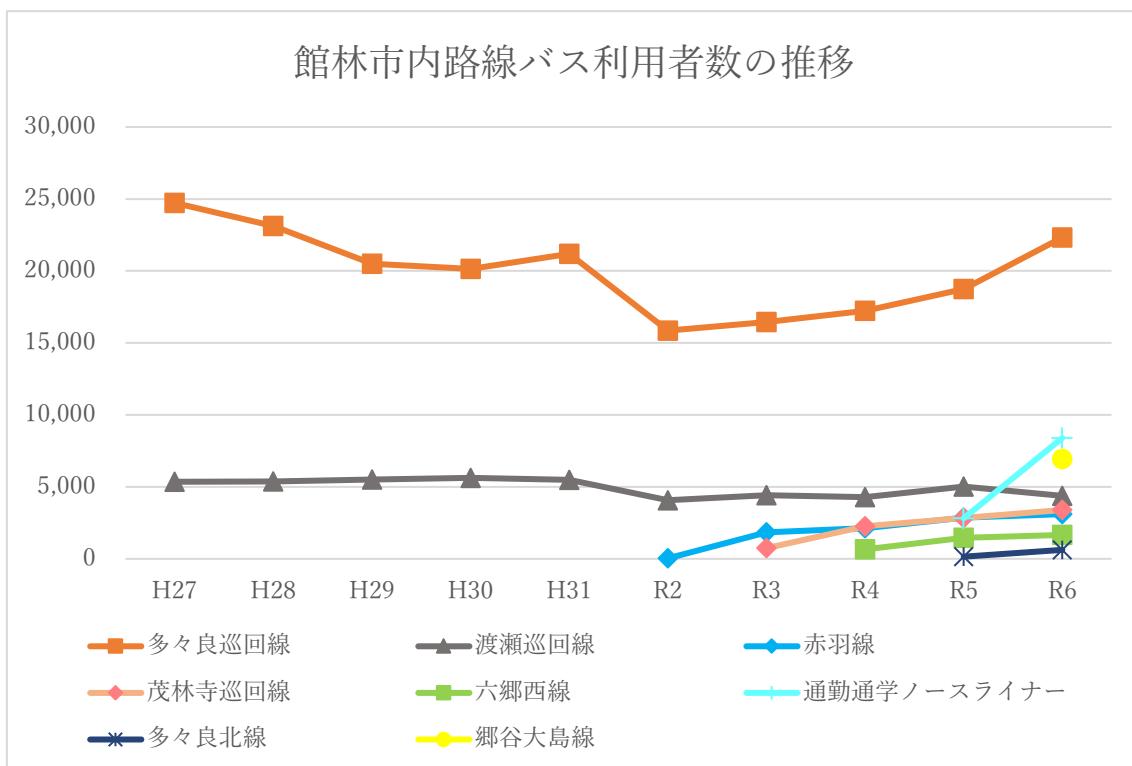
### ●広域路線

路線名	運行日	運行本数 ( ) 内は日・祝日 便数	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



## ●館林市内路線

路線名	運行日	運行本数 (○内は日・祝日 便数)	運行距離 (km)	乗車人員/人 (R6 年度)
多々良巡回線	年末年始を除く 毎日	14 (11)	7.4~10.5	22,325
渡瀬巡回線	日・祝日を除く	9	16.7~17.5	4,378
赤羽線	火・木・土	14	11.1~11.2	3,105
茂林寺巡回線	月・水・金	10	16.0~17.0	3,391
六郷西線	月・水・金	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	5	11.2~11.6	622
郷谷大島線（西巡回）	月・水・金	5	17.4	6,926
郷谷大島線（東巡回）	火・木・土	4	24.5	



●邑楽町内路線

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

●板倉町内路線

路線名	運行日	運行本数 ( ) 内は日・祝日 便数	運行距離 (km)	乗車人員/人 (R6 年度)
板倉町コミュニティバス南線	月～金 祝日及び年末 年始を除く	14	15.3～17.6	4,776
板倉町コミュニティバス北線	月～金 祝日及び年末 年始を除く	14	13.2～20.0	2,221

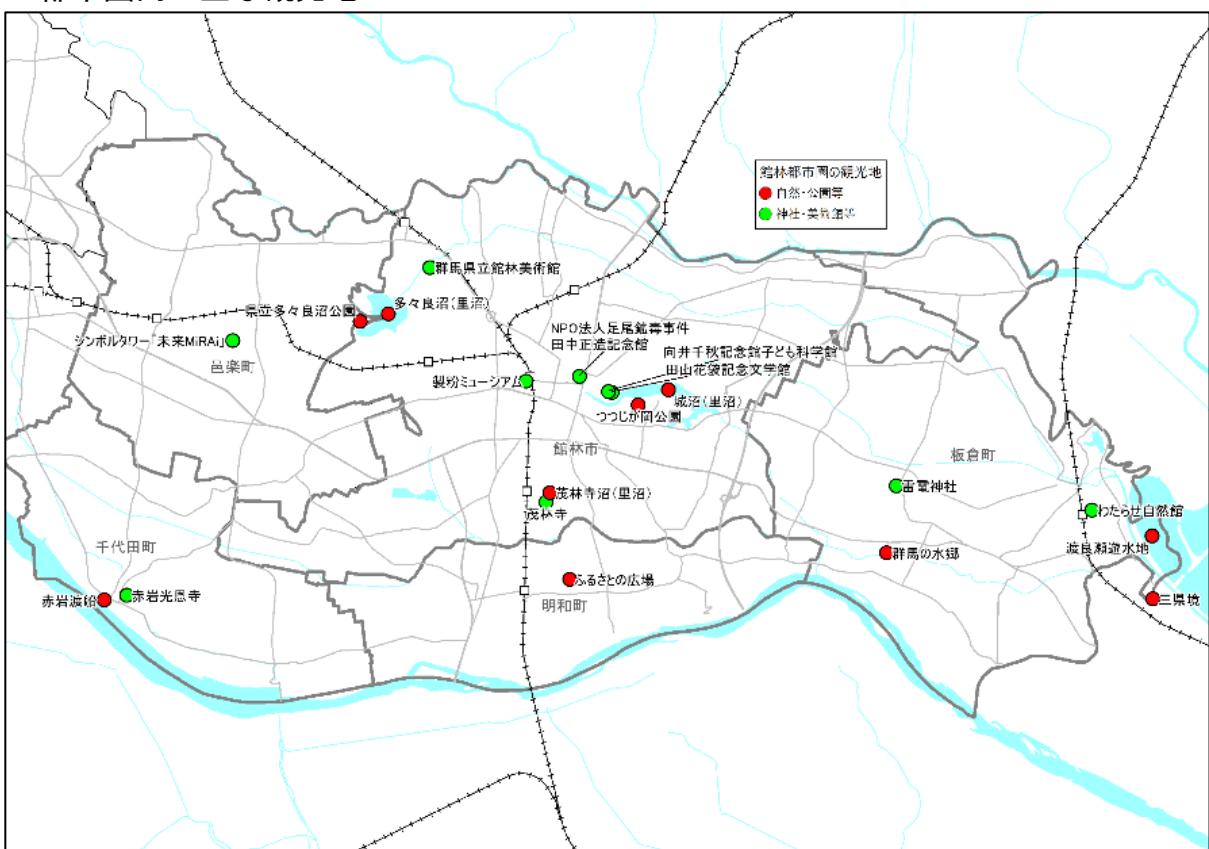
■主要停留所における環境整備状況

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		
本中野駅	駐輪場(町営)		
篠塚駅	駐輪場(町営)		

## ■都市圏内の主な観光地



## ■上位・関連計画との整理

## ●群馬県・東毛地域

## ①群馬県交通まちづくり戦略

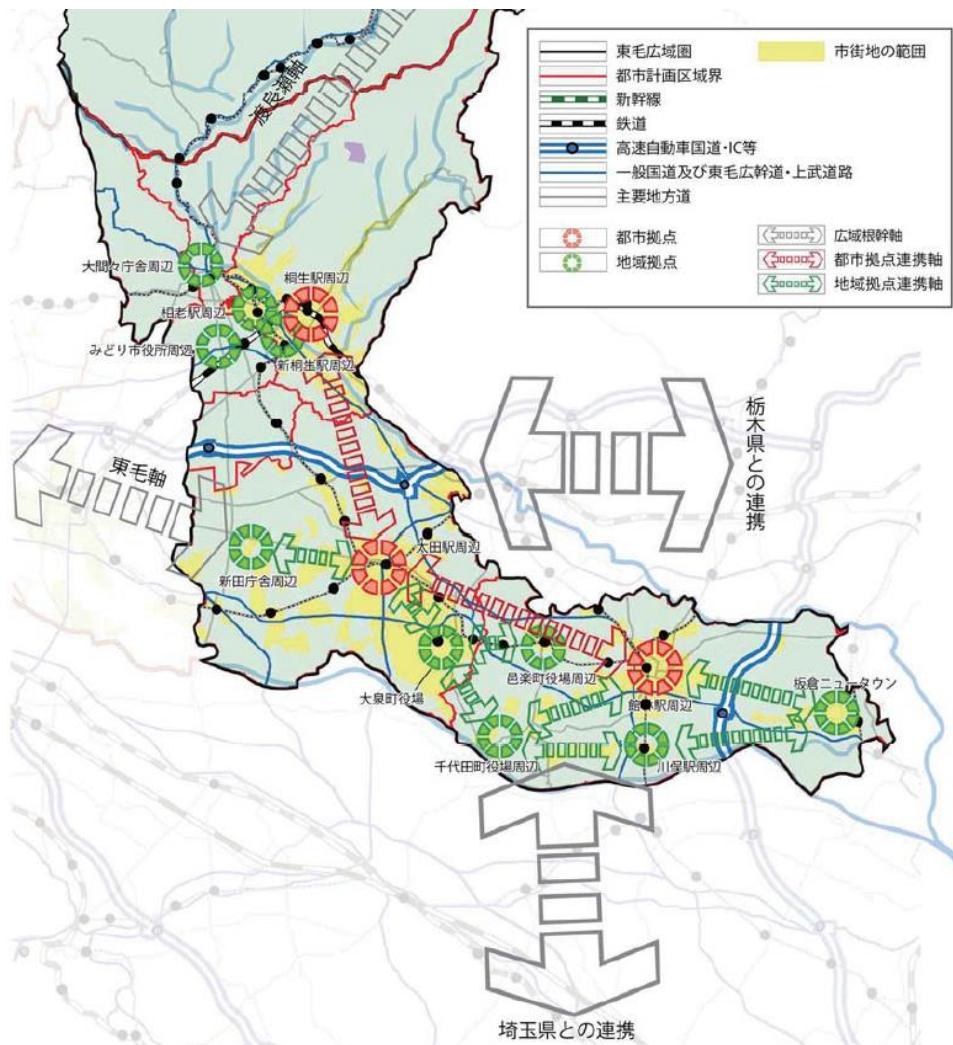
策定時期	平成 30 年 3 月
計画期間	平成 30 年から令和 19 年の 20 か年
公共交通に関する記載	<p>群馬県交通まちづくり戦略では、「自動車を使えない県民の移動手段がなくなっていく」という大きな課題に対して、3つの基本方針（「地域的な暮らしの足の確保」、「基幹公共交通軸の強化・快適化」、「まちのまとまりの形成」）と目指すべき将来像を掲げています。</p>  <p>The map illustrates the 'Future Public Transportation System' in Gunma Prefecture, showing five life circles (Nagano, Koga, Tochigi, Toguchinohara, and Saitama-Tokyo) and their connections. A green line represents the 'New Main Line' (New Main Line), which is a backbone for long-distance regional exchange. Blue lines represent the 'Main Line' (Main Line) and 'New Transportation Axis (Concept)' (New Transportation Axis (Concept)). Dashed lines represent 'Access to the Main Line' (Access to the Main Line). The map also shows 'Relay Points' (Relay Points) and 'Relay Lines' (Relay Lines) for connecting to the main lines.</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2年12月
計画期間	基準年（平成27年）から令和7年
公共交通に関する記載	<p>ぐんま“まちづくり”ビジョンを上位計画とし、本広域都市計画圏において取り組むべき基本方針を設定しています。</p> <p>●都市間移動も都市内移動も高い利便性の確保</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・高齢者や高校生などの自動車を利用できない県民でも、公共交通や地域の支え合いによって生活スタイルに合わせた移動が可能となる環境を整え、「自動車以外の移動手段」も選択できる社会をつくる。</li><li>・公共交通においても既存路線間を有機的に繋ぐと共に鉄道、バス路線が運行されていない地域からも鉄道、バス路線までアクセスできるよう、公共交通のネットワーク化を図る。</li></ul> <p>●人口減少を前提とした土地利用計画に合わせた公共交通や都市施設の再構築</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・現状で人口が集積している鉄道駅または路線バスの沿線を中心に「まち</li></ul>

のまとめ」を形成する。

- ・まちのまとまりを公共交通で結び、鉄道やバスの利用環境を改善することで、公共交通を利用しやすく移動の負担を軽減する。
  - ・まちの拡散を抑え、移動手段を確保しやすい都市構造に転換するため、都市機能が利用しやすく公共交通の利便性が高い地域に居住機能を誘導する。



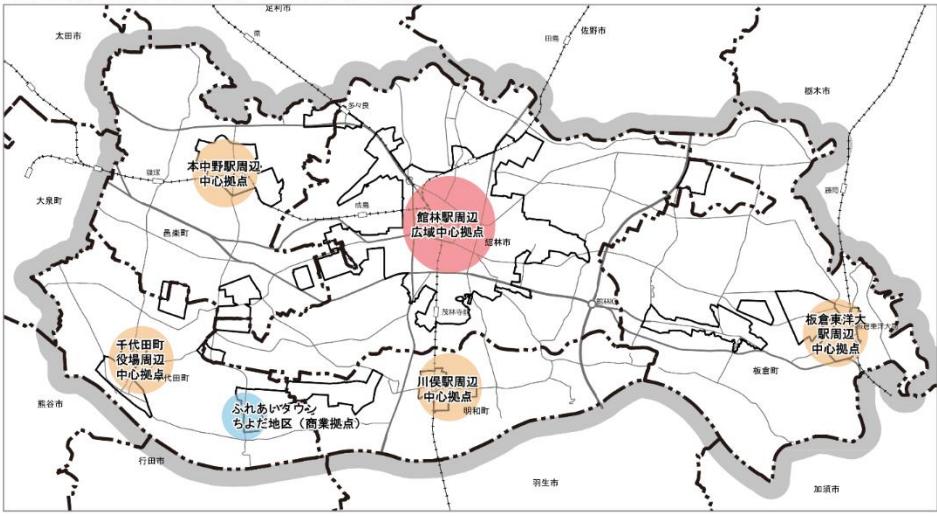
## 【館林都市計画区域】

### ●まちのまとまりに向けた対応方針

本広域都市計画圏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
計画期間	平成 29 年から令和 29 年の 30 か年

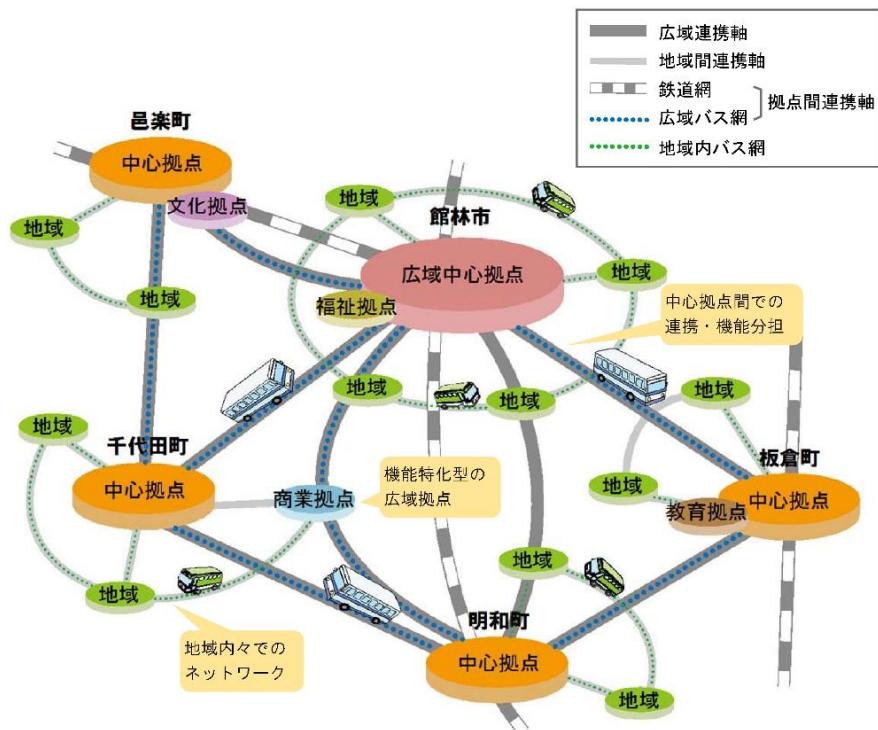
<p>公共交通に関する記載</p>	<p>広域立地適正化方針は、都市圏において、広域的な連携や調整が必要な都市機能や居住の配置、交通ネットワークの形成について方針を定めるものです。</p> <p>【都市機能誘導区域の設定に向けた拠点の設定】</p>  <p>『広域中心拠点の役割と必要な機能』</p> <p>【館林駅周辺】</p> <p>広域的な利用が見込まれる機能を維持し、各町に不足する機能を補完するため必要な都市機能を誘導するとともに、各町の中心拠点との連携を促進するための交通ネットワークの充実を図ることにより、都市圏全体の利便性を向上させる役割を担う拠点とします。</p> <p>『各町の中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>東洋大学を中心として、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>【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</p>
-------------------	--

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享受していくためには、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

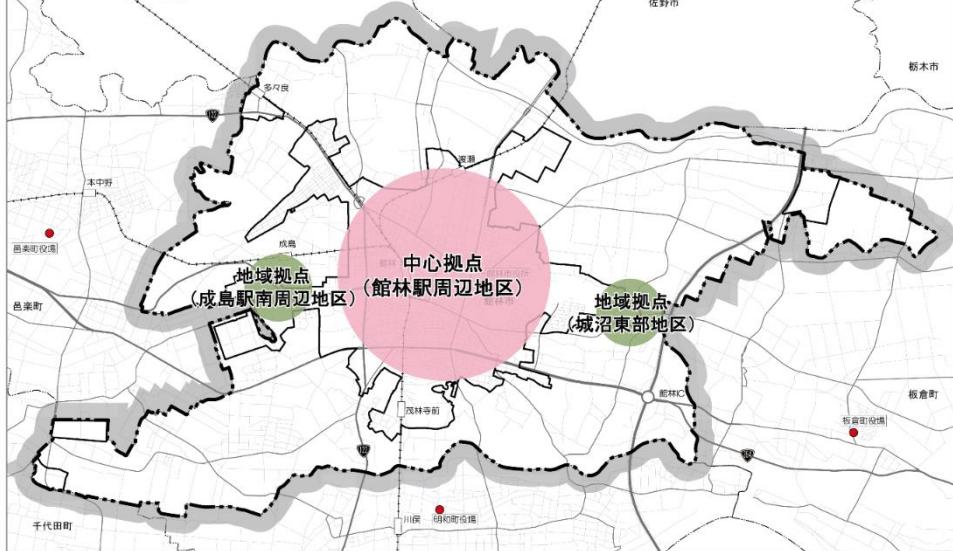
### ①館林市第6次総合計画(第2期館林市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン・総合戦略)

策定時期	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plan

策定時期	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、地域や集落でまちの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>集約型都市構造へ向けて、拠点等への誘導、市街化調整区域も含めた地域ごとの集約化</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> <ul style="list-style-type: none"> <li>●公共交通（鉄道、バス）軸の強化（地域公共交通計画） <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> </li> <li>●地域に適した交通手段の形成（地域公共交通計画） <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> </li> <li>●新たな交通手段の検討 <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> </li> </ul>

### ③館林市立地適正化計画

策定期	平成 31 年 4 月
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>●目指すべき都市構造の考え方</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>●交通ネットワークの維持・充実</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>●交通結節機能の強化</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

策定時期	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plan

策定時期	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、糀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>・役場周辺や糀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>

●ターミナルバス停

- ・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。
- ・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＆ライド及びサイクル＆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。

●その他バス停

- ・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。

## ●明和町

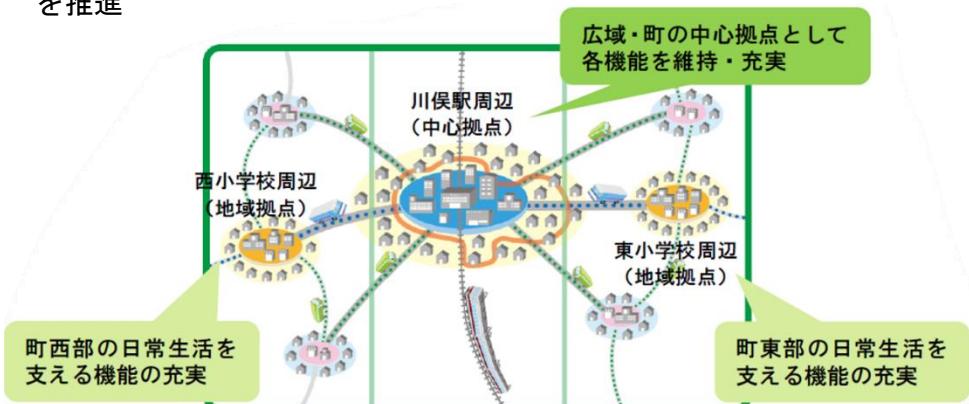
### ①第7次明和町総合計画

策定時期	令和 7 年
計画期間	令和 7 年から令和 16 年の 10 か年
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トップラン

策定時期	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

策定時期	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> <li>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</li> </ul> 

## ●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	<ul style="list-style-type: none"><li>●広域公共路線バスの維持<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></li><li>●公共交通手段の研究・検討<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></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>・I C T 技術（路線検索プロバイダー、交通系 I C カード、M a a S（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N P O 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	<ul style="list-style-type: none"><li>●居住誘導に関する基本的な考え方<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></li><li>●都市機能誘導に関する基本的な考え方<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></li><li>●目指すべき都市構造の考え方<ul style="list-style-type: none"><li>・拠点間や地域内外の移動については、自動車のほか、住民ニーズなど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により、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></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か年
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トップラン

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。           <ul 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> </ul> </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> <p>(1) 中野地区</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、</li> </ul>

	<p>橋上駅舎化、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	平成 30 年 3 月
計画期間	令和 17 年を目標年とする 短期的取り組みについては令和 7 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>