

第3章 計画の基本方針と目標

3.1 計画の基本方針等

地域公共交通を取り巻く課題や本市が目指す将来のまちの姿と方向性を踏まえて、沼田市地域公共交通計画の基本理念と基本方針を以下のように決めました。

3.1.1 計画の基本理念

～基本理念：目指すべき公共交通の将来像～

**未来につなぐ公共交通
誰もが便利・安心に利用できる公共交通**

3.1.2 計画の基本方針

基本方針 1：地域特性に応じた持続可能な地域公共交通ネットワークの構築

本市の市街地周辺では短距離移動が多く、山あいの地域では市街地に向けた長距離移動が多いという地域特性に対応するため、路線バス、デマンド交通のほか、一般タクシー、スクールバスなどを含めた、住民にとって有益な公共交通ネットワークの構築を図ります。また、市外とのアクセスについても必要十分な充実を図るべく、沼田駅におけるJR上越線との接続率向上や、沼田駅前・沼田市保健福祉センター前等での鎌田線・猿ヶ京線との接続確保による上毛高原駅からのアクセス性向上などを模索します。

また、社会、経済の側面から持続可能な公共交通の構築を目指すとともに、環境の側面からも持続可能性を追求し、車両のエコ化や省エネルギー化、自家用車からの転換を進めることで、日本初の森林文化都市としてふさわしい脱炭素社会の実現を目指します。

基本方針 2：快適性の高い利用環境の整備と、利用促進の積極的実施

公共交通利用者がより快適に利用できるよう、また、これまで公共交通を利用しなかった市民や市外からの来訪者が「利用したい」と感じる交通サービスを提供するため、ソフト面、ハード面双方の視点から、各交通サービスにおける利用環境の整備を推進します。

併せて、地域公共交通は、移送サービスを担う社会インフラであることから、そのサービスは将来にわたって維持・確保していく必要があります。そのため、各種体験イベント等の実際に公共交通に触れる機会を創出するモビリティ・マネジメントの手法を取り入れ、市民、交通事業者、行政等の協働による積極的な利用促進を図ります。

基本方針 3：すべての地域を見捨てない、充実した公共交通網の検討

本市の公共交通は、デマンド交通の運行により、市内すべての地域において利用することが可能となりました。しかし、移動できる範囲が限られるケースや、市街地・集客施設へのアクセス強化が求められるエリアがあるなど、日常生活におけるニーズに対応できていない地域もみられます。

そのため、学生、高齢者をはじめとする交通弱者が、日常生活に必要な買い物、通院、通学などの移動に利用できていない状況が生じています。交通弱者が利用しやすい公共交通の仕組み・在り方について検討します。

3.1.3 計画の基本目標

基本方針 1 地域特性に応じた持続可能な地域公共交通ネットワークの構築

1. 市街地内の移動利便性の向上

市内移動の中でも利用が多く、また市外からの来訪者の観光・周遊需要も見込める市街地内の短距離移動について、利便性向上を図ることで、中心市街地における回遊性を向上し、地域の活性化を図ります。

指標：①Aエリアでのデマンド交通予約時の予約候補返却率

②Aエリアでの路線バス運行本数

※予約候補返却率：デマンド交通予約の際、希望日時に基づく予約照会に対して、予約できる候補を提示できた回数割合。

2. 郊外部・山間部の対市街地輸送の確立

郊外部・山間部の地域において需要が高い対市街地輸送について、地域間輸送でのアクセス性向上や、地域内交通サービスの周知を積極的に行い、対象地域における市街地への公共交通ルートの確立を図ります。

指標：①B・Cエリアの路線バス運行本数

②B・Cエリアの路線バス年間利用者数

3. 環境にやさしいまちづくりへの貢献

既存の公共交通について、車両や施設の更新・改修時などにおける省エネルギー化や再生可能エネルギーへの転換、市民の自家用車から公共交通利用への転換支援等、本市の公共交通における持続可能性の検討を行います。

指標：①モビリティ・マネジメントの実施件数

②省エネルギー設備導入車両・施設数

4. 広域交通とのアクセス性向上

前橋市、高崎市といった県内主要都市へのアクセスを担うJR上越線について、市街地内外からのアクセス性向上を図るため、沼田駅における路線バスと鉄道の接続率の向上を図ります。

また、県外へのアクセスを担う上越新幹線についても、地域間交通におけるアクセス性向上を図るため、路線バスと新幹線の接続率の向上を図ります。

指標：①沼田駅におけるJR上越線との接続率※

②地域間交通における上毛高原駅での新幹線との接続率※

※＜接続率＞

鉄道⇄バスに乗換する際、接続拠点において待合時間が20分以内で乗継ぎ可能な便数の割合。

基本方針2 快適性の高い利用環境の整備と、利用促進の積極的実施

1. 公共交通の利用環境の向上

公共交通における車内環境や、停留所・乗降場所での待合環境などを充実させて、公共交通利用時の快適性向上を図ります。

- 指標：①ベンチ・照明の設置等、待合環境改善を図ったバス停留所・乗降場所数
②英語表記を併記したバス停留所・乗降場所数

2. デマンド交通の輸送能力・予約可能時間の拡大

本市の公共交通網において、特に重要度の高いデマンド交通に関し移動希望者がより気軽に、また、手軽に利用できるよう、利便性向上を図ります。

- 指標：①市全域でのデマンド交通予約時の予約候補返却率
②接続拠点の整備数

3. 地域住民への利用促進・利用機会の創出

公共交通の主な利用者である地域住民の更なる利用を促すべく、利用方法や運行情報の周知・PR、沿線の施設と連携した利用支援策による利用機会の創出を図ります。

- 指標：①モビリティ・マネジメント施策の実施数
②民間事業者との連携施策数

基本方針3 すべての地域を見捨てない、充実した公共交通網の検討

1. 郊外部・山間部における公共交通サービスの維持・確保

白沢・利根地区をはじめとする郊外部・山間部については、居住区域の広さや市街地からの距離により、沼田地区周辺と比べて利用者数が乏しく、公共交通の維持・確保が難しい地域です。

そのような郊外部・山間部においても、一定以上の水準で公共交通を維持できるよう、既存交通について、今後も今の体制での運行を維持するために、運行事業者をはじめとする関係者と調整を行うとともに、路線バス停留所や、エリア内の接続拠点（新設）まで距離がある山間部の小規模集落等で需要があると考えられるワンマイル輸送について、現行のデマンド交通の活用に関する周知・PRを強化します。

- 指標：①路線バス鎌田線運行本数
②バス停留所・接続拠点（新設）へのデマンド交通年間利用者数

2. 多様な輸送サービスの活用検討

郊外部・山間部の公共交通の充実においては、現在対象地域に向けて運行されている民間迎・輸送サービスの活用など、様々な運行形態での検討を行います。

併せて、全国的に導入事例が増えつつあるスクールバスの一般混乗や、公共交通への転換などについても、沿線住民における利便性向上の観点から、その在り方について検討を行います。

- 指標：①民間送迎・輸送サービスの活用に向けて運行者と協議を行った案件数
②スクールバスの運行見直しについて、関係者と協議を行った案件数

3.1.4 地域公共交通ネットワークの再構築

市民の高齢化や、民間施設を含めた主要施設の都市部への集約傾向といった状況を踏まえると、公共交通サービスの充実及び維持・確保は喫緊の課題であり、今後更に重要度が増すことが想定されます。一方で、前章において整理したとおり、人口減少や自家用車の普及といった昨今の状況により、生活移動における公共交通利用の減少が課題となっています。

この状況を踏まえて、市民の移動利便性の向上及び、既存公共交通の維持・確保を図るため、交通ネットワークの再構築を図ります。

(1) 公共交通ネットワークの基本的な考え方

本市においては、地域によって特性やまちづくりにおける役割等が異なることから、求められる内容も地域により違いが生じます。このため、以下のとおり公共交通ネットワークを機能別に分類・定義し、それぞれの類型に沿った方針で再構築を行います。

類型	基本的な機能	求められる役割	現状の 主な公共交通	再編後の 主な公共交通
幹線 ネットワーク	市内と市外を結ぶ広域的なネットワーク	首都圏や周辺都市などへの移動手段を確保し、本市の広域的な交流を支える幹線軸であり、公共交通網の骨格を担うネットワーク	〈鉄道〉 〈路線バス〉 関越交通路線	〈鉄道〉 〈路線バス〉 関越交通路線
地域間 ネットワーク	・市内地域間を結ぶネットワーク ・主要施設と都市拠点をつなぐネットワーク	幹線ネットワークを補完する支線軸として、市内の各地域を繋ぎ、都市機能連携の軸となる地域の主要ネットワーク	〈路線バス〉 関越交通路線 ぬまくる（定時定路線系統）	〈路線バス〉 関越交通路線 ぬまくる（定時定路線系統）
地域内 ネットワーク	地域拠点を中心とした地域内の移動を担うネットワーク	居住地が点在し、人口密度が低い地域を最寄りの地域拠点や都市拠点へと繋げる、地域の生活を支えるネットワーク	〈路線バス〉 ぬまくる（定時定路線系統） 〈デマンド交通〉 ぬまくる（デマンド型系統）	〈路線バス〉 ぬまくる（定時定路線系統） 〈デマンド交通〉 ぬまくる（デマンド型系統）
補完的 ネットワーク	末端地域の移動ニーズ対応や、より利便性の高い移動を担うネットワーク	上記の3つのネットワークにて対応できない地区の移動や、ドアツードア輸送などの、より利便性の高い移動を担うネットワーク	〈一般タクシー〉	〈一般タクシー〉

(2) 既存公共交通の機能

本市に係る既存の公共交通について、前項の「公共交通ネットワークの基本的な考え方」に基づき、下記のとおり分類します。

■現状

類型	主な公共交通	機能
幹線 ネットワーク	〈鉄道〉	<ul style="list-style-type: none"> ・周辺市町及び県内主要都市への広域的な移動を担う ・定時定路線を基本とし、多くの人を運ぶことができる
	〈路線バス〉 関越交通路線	<ul style="list-style-type: none"> ・本市のバス交通の骨格を担う路線であり、交通結節点である鉄道駅に接続し、市域を跨いで周辺市町村と本市を結ぶ路線 ・定時定路線を基本とする
地域間 ネットワーク	〈路線バス〉 関越交通路線	<ul style="list-style-type: none"> ・市内地域間を結ぶ路線 ・定時定路線を基本とする ・地域内ネットワーク機能を有する
地域内 ネットワーク	〈路線バス〉 ぬまくる (定時定路線型系統) 〈デマンド交通〉 ぬまくる (デマンド型系統)	<ul style="list-style-type: none"> ・市内地域内での輸送を担う公共交通 ・運行形態はミーティングポイント型 ・地域内ネットワーク機能を有する
補完的 ネットワーク	一般タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道駅等から離れた主要施設などへの広域的な移動を担い、幹線ネットワークを補完する ・市内移動(地域間・地域内)において、ドアツードアでの移動ニーズに対応できる機能を有し、速達・直行といった特化型での役割で、地域間ネットワーク及び地域内ネットワークを補完する

(3) 公共交通ネットワーク再編案

ア 地域間ネットワーク

①基本となるネットワーク

活用する交通サービス：路線バス鎌田線＋地域内交通

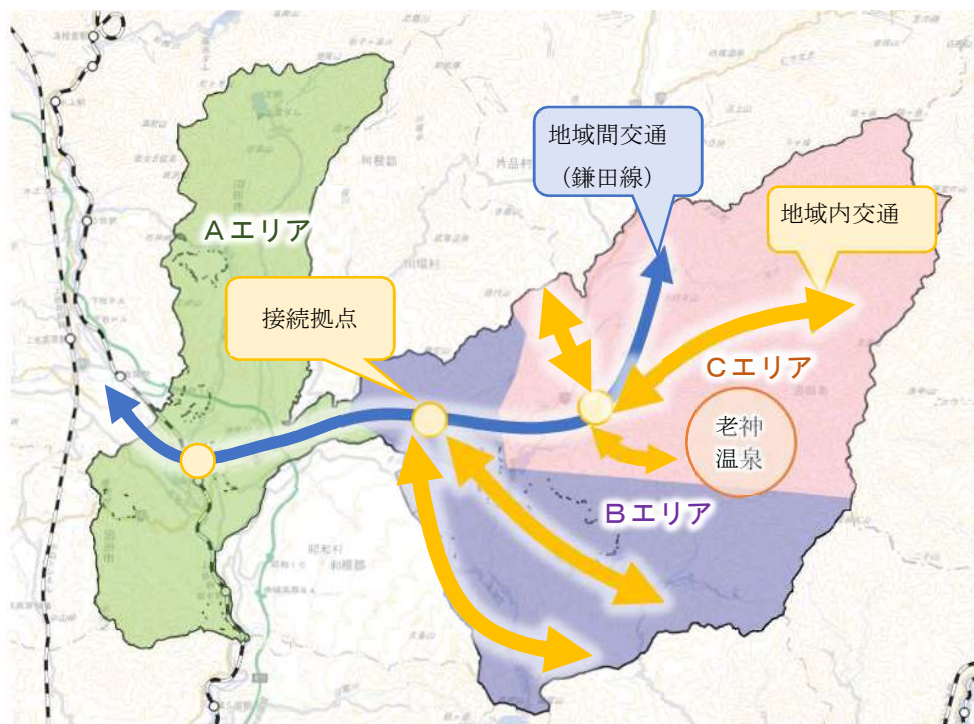
地域間の移動については、地域間交通の軸として、関越交通(株)が運行する路線バス鎌田線を位置付け、対市街地輸送や、広域交通との結節点でもある沼田駅へのアクセスを担います。

併せて、鎌田線バス停留所から距離がある地域における停留所までの移動利便性や、観光における移動である路線バス停留所から老神温泉までのワンマイル輸送といった、地域内の補完については、デマンド交通(既存のぬまくるデマンド)による乗継ぎ利用を推奨します。また、この際の乗継ぎ利便性を高めるため、各エリアに接続拠点を整備し、待合環境の向上や運行状況などの情報提供環境の充実を図るとともに、路線バス及びデマンド交通双方の接続利用を考慮した設備の導入を図ります。

②各エリアの運行体制の見直しについて

活用する交通サービス：路線バス鎌田線

各エリア間の移動については前述のとおり鎌田線を軸としますが、エリア間の接続や地域の範囲について、関係者と協議の上、検討していきます。



<本計画に位置付ける取組>

○乗継拠点の整備

白沢・利根地区から市街地へのアクセスについては、デマンド交通と路線バスとの乗継ぎを要することから、双方の交通がアクセスできる場所に乗継拠点を整備し、同時刻に至近距離で乗換えができる環境を整備するとともに、ベンチの設置等待合環境の向上を図り、乗継ぎに際して一定以上の利便性確保に努める。

○地域間交通⇄地域内交通の接続利便性の向上

乗継拠点の整備と合わせて、路線バス及びデマンド交通において、乗継ぎ利用を考慮した運行体制を整備するため、双方の車両の運行に係る設備に共通のシステムや情報共有用の端末を設置するなど、確実かつ利便性の高い接続を実現するための取組を検討する。

イ 地域内ネットワーク

地域内交通においては、現在運行しているぬまくるデマンドのエリア（Aエリア・Bエリア・Cエリア）ごとに整理します。

①【Aエリア】

活用する交通サービス：ぬまくるデマンド型運行+ぬまくる定時定路線型運行

Aエリア（旧沼田市域）においては、既存交通であるぬまくるデマンドのエリア全域を対象とした包括的な運行を基軸とし、利用者層や利用状況に応じて使用車両の増車、システムの改良などを検討します。

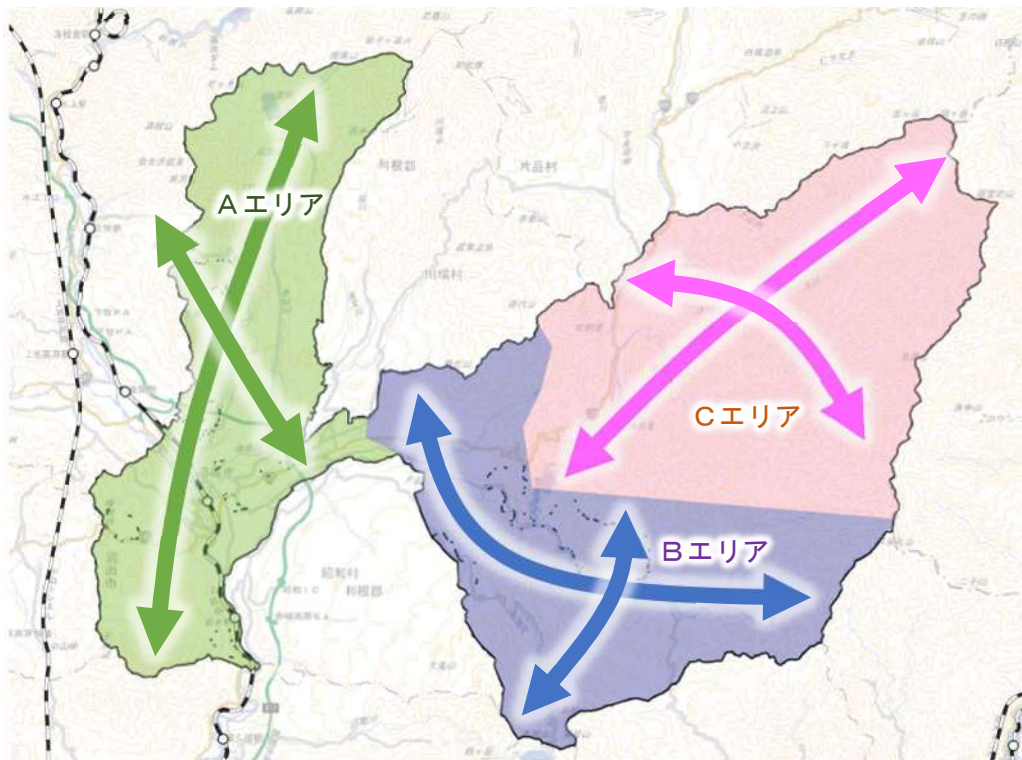
また、朝夕の通勤通学需要や休日の行楽客など、一定のまとまった移動需要に対しては、それに特化した交通として、ぬまくる定時定路線型の路線を運行します。

②【Bエリア】【Cエリア】

活用する交通サービス：ぬまくるデマンド型運行

<検討すべき取組>

Bエリア（白沢地区・利根地区南部）、Cエリア（利根地区北部）については、既存交通であるぬまくるデマンドの、エリア全域を対象とした包括的な運行を基軸とし、利用者層や利用状況に応じて使用車両の増車、システムの改良等を検討します。



<本計画に位置付ける取組>

○Aエリア（旧沼田市域）での運行体制の見直し

本市で運行しているぬまくる各路線のうち、旧沼田市域を運行する系統については他のエリアと比べて利用が多いほか、中心市街地の回遊を担っており、まちの活性化という観点でも重要な交通サービスの一つである。これを更に強化するため、利用に応じた増車・増便等運行体制の見直しを検討する。

○Bエリア、Cエリアを中心としたデマンド交通の周知・PR等の利用促進策

白沢地区、利根地区においては、デマンド交通の運行が貴重な交通サービスとなっており、今後の継続的な運行が必要不可欠となっている。運行を継続するには利用者の維持・増加が不可欠なため、エリア内の地域住民に向けて、デマンド交通の利用方法や活用案などの周知・PRや、実際に予約・利用する機会を設ける等積極的な利用促進策を図る。

3.1.5 現状の路線バスシステムの必要性・有効性

既存の公共交通の運行にあたっては、運営努力だけでは路線の維持が難しいため、国の地域公共交通確保維持事業や群馬県のバス運行費補助制度を活用し、補助幹線系統や地域内フィーダー系統の運行を維持していきます。

系統	必要性・有効性	概要	補助
鎌田線	<ul style="list-style-type: none"> ・ 主要幹線（JR上越線）に連絡し、群馬県内の主要拠点へのアクセスを担う交通手段になっている。 ・ 市内の地域拠点や主要施設へのアクセスを担い、生活（通勤、通学、買い物、通院、沼田駅・市街地周辺への移動等）の際の交通手段になっている。 ・ 本市とみなかみ町・片品村の移動の際の通勤、通学、買い物、通院利用者等の交通手段となっている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 関越交通(株)が運行 	※1
猿ヶ京線	<ul style="list-style-type: none"> ・ 主要幹線（JR上越線）に連絡し、群馬県北部の各拠点へのアクセスを担う交通手段になっている。 ・ 市街地内の地域拠点や主要施設へのアクセスを担い、生活（通勤、通学、買い物、通院、沼田駅・市街地周辺への移動等）の際の交通手段になっている。 ・ 本市とみなかみ町との移動の際の通勤、通学、買い物、通院利用者等の交通手段となっている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 関越交通(株)が運行 	※1
高速バス アップル号	<ul style="list-style-type: none"> ・ 県庁所在地である前橋市へのアクセスを担う主要幹線の役割を担っている。 ・ 本市と前橋市との移動の際の通勤、通学、買い物、通院利用者等の交通手段となっている 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 関越交通(株)が運行 	※1
ぬまくる デマンド (Aエリア)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市内での生活（通勤、通学、買い物、通院、沼田駅・市街地周辺への移動等）の際の交通手段になっている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 関越交通(株)が運行 	※2
ぬまくる デマンド (Bエリア)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市内での生活（通勤、通学、買い物、通院等）の際の交通手段になっている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 関越交通(株)が運行 	※2
ぬまくる デマンド (Cエリア)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市内での生活（通勤、通学、買い物、通院等）の際の交通手段になっている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ (株)老神観光バスが運行 	※2
中山本宿線	<ul style="list-style-type: none"> ・ 本市と高山村住民の生活（通勤、通学、買い物、通院、沼田駅への移動等）の際の交通手段になっている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 関越交通(株)が運行 	※3

※1 国の地域公共交通確保維持事業における「地域間幹線系統確保維持費国庫補助金」を活用

※2 国の地域公共交通確保維持事業における「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金」を活用

※3 群馬県市町村乗合バス指定路線運行費補助金を活用