

沼田市地域公共交通計画

令和6年3月

沼 田 市

目 次

| | |
|---|----|
| 第1章 計画の概要..... | 1 |
| 1.1 計画策定の背景及び目的..... | 1 |
| 1.2 計画の位置付け..... | 2 |
| 1.3 計画の対象..... | 2 |
| 1.4 計画の期間..... | 3 |
| 第2章 公共交通を取り巻く現状と課題..... | 4 |
| 2.1 地域の特性..... | 4 |
| 2.1.1 人口動態..... | 4 |
| 2.1.2 人の動き..... | 9 |
| 2.1.3 人口分布と主要施設の立地状況..... | 11 |
| 2.1.4 自動車保有状況..... | 20 |
| 2.1.5 観光来訪者..... | 21 |
| 2.2 地域公共交通の現状..... | 22 |
| 2.2.1 既存の地域公共交通網..... | 22 |
| 2.2.2 地域公共交通カバー圏域..... | 23 |
| 2.2.3 地域公共交通の状況..... | 25 |
| 2.2.4 その他の公共交通・市内の輸送サービス..... | 30 |
| 2.2.5 地域公共交通に係る市負担額..... | 37 |
| 2.3 上位・関連計画における公共交通の位置付け..... | 38 |
| 2.3.1 【上位計画】 沼田市第六次総合計画..... | 39 |
| 2.3.2 【上位計画】 沼田都市計画マスタープラン改訂版..... | 40 |
| 2.3.3 【上位計画】 第2期沼田市まち・ひと・しごと創生総合戦略..... | 42 |
| 2.3.4 【関連計画】 利根沼田地域定住自立圏共生ビジョン..... | 44 |
| 2.3.5 【関連計画】 沼田市過疎地域持続的発展計画..... | 46 |
| 2.3.6 【関連計画】 第二次沼田市環境基本計画..... | 47 |
| 2.3.7 【関連計画】 生き生き長寿のまちづくり計画..... | 48 |
| 2.3.8 【関連計画】 沼田市障害福祉計画（障害者福祉計画・第6期障害福祉計画・第2期障害児福祉計画）..... | 49 |
| 2.3.9 沼田市観光基本計画 改訂版 -with コロナ時代の沼田市の観光-..... | 50 |
| 2.4 公共交通ニーズ等の把握..... | 51 |
| 2.4.1 市民意向について..... | 51 |
| 2.4.2 公共交通利用者の意向について..... | 61 |
| 2.4.3 交通事業者に係る現況・意向の把握..... | 91 |
| 2.5 公共交通を取り巻く課題の整理..... | 98 |
| 第3章 計画の基本方針と目標..... | 99 |
| 3.1 計画の基本方針等..... | 99 |
| 3.1.1 計画の基本理念..... | 99 |

| | |
|-----------------------------------|-----|
| 3.1.2 計画の基本方針..... | 99 |
| 3.1.3 計画の基本目標..... | 100 |
| 3.1.4 地域公共交通ネットワークの再構築..... | 102 |
| 3.1.5 現状の路線バスシステムの必要性・有効性..... | 106 |
| 第4章 目標達成に向けた施策..... | 107 |
| 4.1 施策体系図..... | 107 |
| 4.2 公共交通ネットワークの再編..... | 108 |
| 4.3 快適な利用環境の整備..... | 111 |
| 4.4 既存交通の維持・確保に向けた利用促進策の実施..... | 112 |
| 4.5 環境保全・持続可能性の向上..... | 114 |
| 4.6 将来を見据えた市内公共交通の維持・確保に係る取組..... | 116 |
| 第5章 目標の評価指標と計画の進捗管理..... | 118 |
| 5.1 目標の評価指標..... | 118 |
| 5.1.1 基本方針における評価指標..... | 118 |
| 5.1.2 めまくるにおける評価指標..... | 120 |
| 5.1.3 目標値設定の考え方..... | 121 |
| 5.2 計画の推進..... | 123 |
| 5.2.1 推進・管理体制..... | 123 |
| 5.2.2 進捗管理..... | 123 |
| 5.2.3 多様な関係者との連携・協働..... | 123 |
| 参考資料..... | 124 |
| 1. 沼田市地域公共交通計画策定経過..... | 124 |
| 1.1 沼田市地域公共交通活性化協議会..... | 124 |
| 1.2 市民アンケート調査..... | 125 |
| 1.3 市民意見公募手続き（パブリックコメント）..... | 125 |
| 2. 沼田市地域公共交通活性化協議会規約..... | 126 |
| 3. 沼田市地域公共交通活性化協議会委員名簿..... | 128 |

第1章 計画の概要

1.1 計画策定の背景及び目的

本市の公共交通は、南北に至るJR上越線が広域の地域間の移動を担っている。また、県庁所在地である前橋市へは、関越交通(株)により高速バス「アップル号」が運行されており、群馬県庁などを経て群馬大学医学部附属病院へアクセスしている。

隣接するみなかみ町との移動では、関越交通(株)の路線バス鎌田線及び猿ヶ京線が運行されており、市町村間の移動とともに、上毛高原駅を介して首都圏・新潟都市圏へのアクセスも可能となっている。また、鎌田線は、上毛高原駅から沼田駅や沼田市街地を経由して、市を横断する形で片品村まで運行しており、利根沼田地域の主要な観光地である尾瀬まで至る。

これらを補完する市内交通として、沼田市による委託路線バス「ぬまくる」が挙げられる。従前は定時定路線型の運行であったが、令和4年3月の路線再編により、一部路線を残して新たに導入したAIオンデマンド交通を主体とした運行となった。

上記に加えて、隣接する川場村・昭和村より、交通結節点へのアクセスを担う委託路線バスが、沼田市内まで乗り入れている。

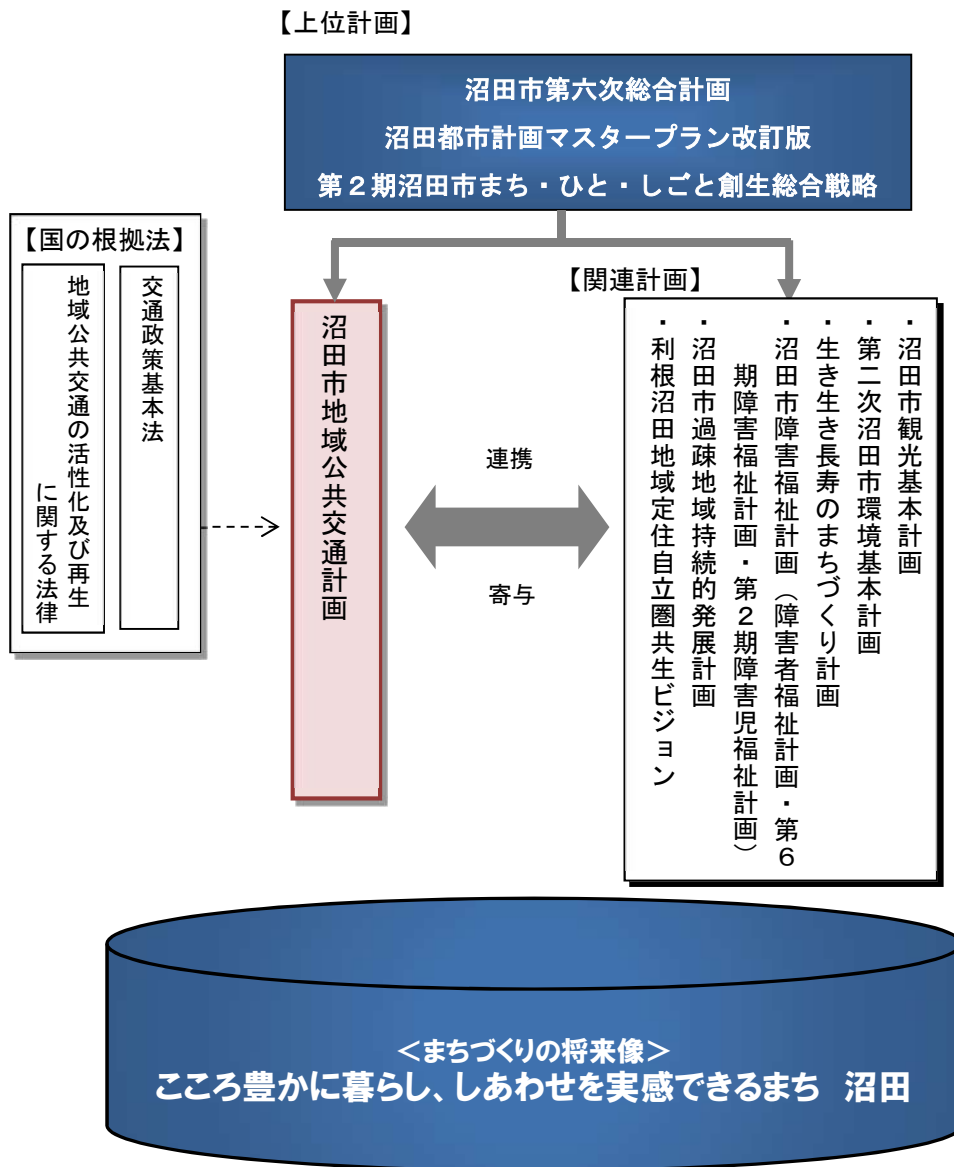
このような中、昨今では全国的に、高齢化の進行等により地域公共交通の重要性が増している一方で、地方における人口減少や自家用車の普及等により公共交通の利用者数は減少傾向にあり、運行に係る負担が増える中での移動サービスの維持が大きな課題となっている。本市においても、地域間輸送の基幹となる路線バスにおける輸送人員、収支率ともに減少傾向にあり、運行経費の補填など、市の負担額が年々増加していることから、将来的な公共交通網の確保に向けて抜本的な対策が求められている。

こうした状況を踏まえ、行政をはじめとする交通に関わる様々な主体が相互に協力して、本市にとって持続可能かつ有効な公共交通網を形成し、公共交通サービスの維持確保を図ることを目的として、公共交通政策のマスタープランとなる「沼田市地域公共交通計画」を策定する。

1.2 計画の位置付け

本計画は、上位計画の「沼田市第六次総合計画」や「第2期沼田市まち・ひと・しごと創生総合戦略」などとの整合を図るとともに、地域公共交通を取り巻く課題を解決するために、公共交通政策のマスタープランとして策定する。

■計画の関係図



1.3 計画の対象

本計画の対象区域は、沼田市全域とする。

ただし、沼田市と他市町村を結ぶ公共交通として、鉄道や一部の路線バス等が運行されているため、広域的なネットワークの在り方等も含めて検討していく。

また、本計画においては、従来の公共交通サービスに加えて、自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等、地域にある多様な輸送資源の有効活用についても、併せて検討していく。

1.4 計画の期間

本計画の期間は、令和6年度（2024年度）から令和10年度（2028年度）までの5年間とする。
ただし、社会情勢の変化などを踏まえ、必要に応じて見直しを行う。

■本計画の計画期間

| 年度 | 令和5 | 令和6 | 令和7 | 令和8 | 令和9 | 令和10 |
|---------------------|---------------------------------------|-------------------------|-----|-----|-----|------|
| 上位計画 ・主な 関連計画 | 沼田市第六次総合計画 (H29～R8) | | | | | |
| | 沼田都市計画マスタープラン (R1～R10) | | | | | |
| | 第2期沼田市 まち・ひと・しごと 創生総合戦略 (R2～R6) | | | | | |
| | 利根沼田地域定住自立圏 共生ビジョン (R3～R7) | | | | | |
| | 沼田市過疎地域持続的 発展計画 (R3～R7) | | | | | |
| | 沼田市障害福祉計画 (R3～R8) | | | | | |
| | 生き生き長 寿のまちづ くり計画 (R3～R5) | | | | | |
| | 第二次沼田市環境基本計画 (H27～R6) | | | | | |
| | 沼田市観光基本計画 (R5～R8) | | | | | |
| 地域公共 交通計画 | | 沼田市地域公共交通計画 (R6～R10) | | | | |

第2章 公共交通を取り巻く現状と課題

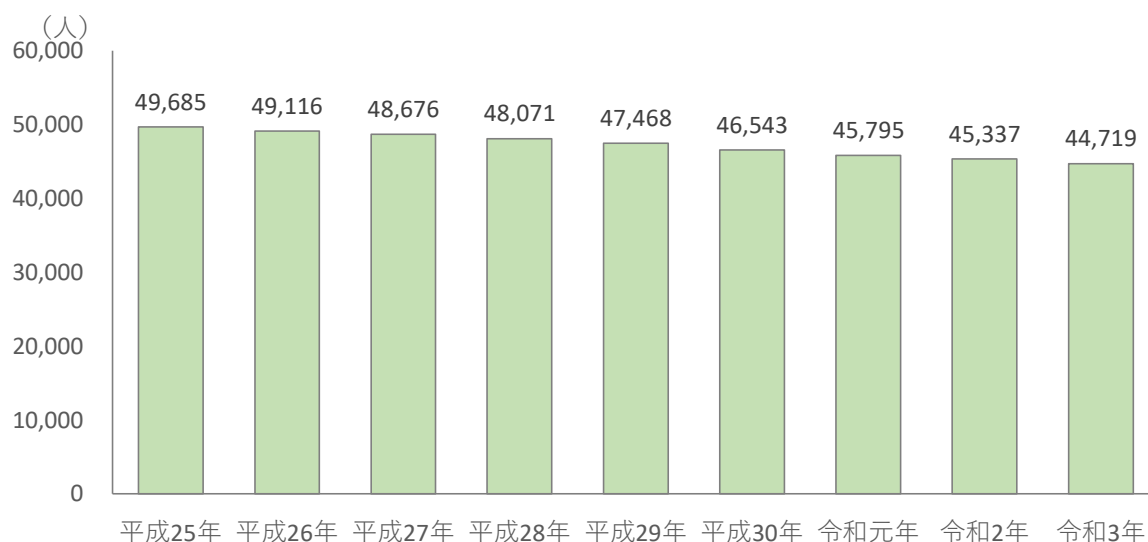
2.1 地域の特性

2.1.1 人口動態

(1) 人口推移

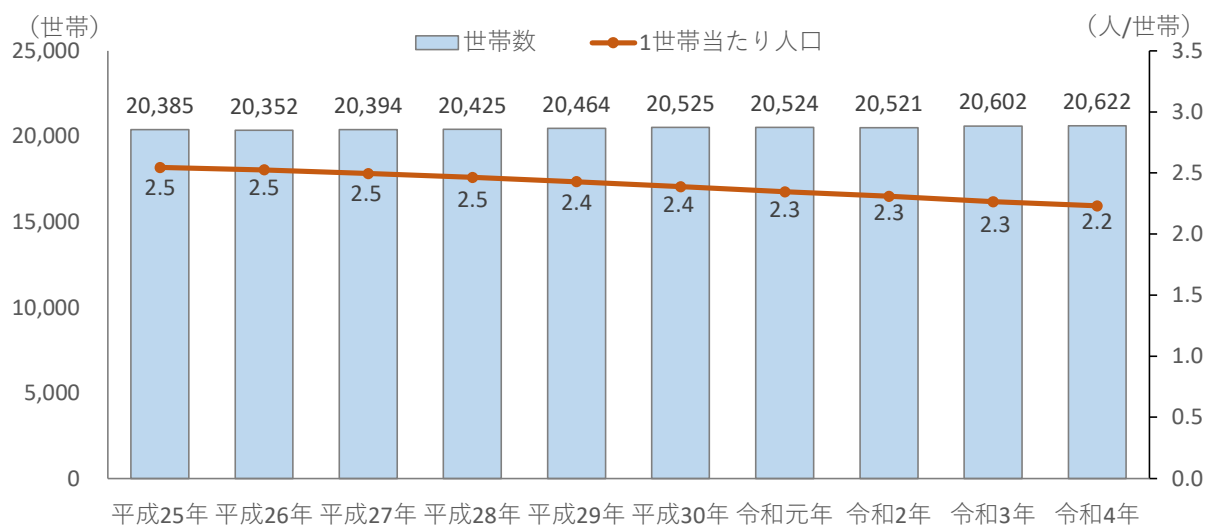
本市の人口は、令和3年で約44,700人、世帯数は約20,600世帯となっている。令和3年の人口は、4年前の平成29年に比べて、約3,700人減少している一方で、世帯数は平成29年に比べて約160世帯増加しており、令和4年の1世帯当たり人口は2.2人となっている。

■人口の推移



資料：群馬県人口動態統計（各年10月1日現在）

■世帯数及び1世帯当たり人口の推移



資料：住民基本台帳（各年1月末現在）

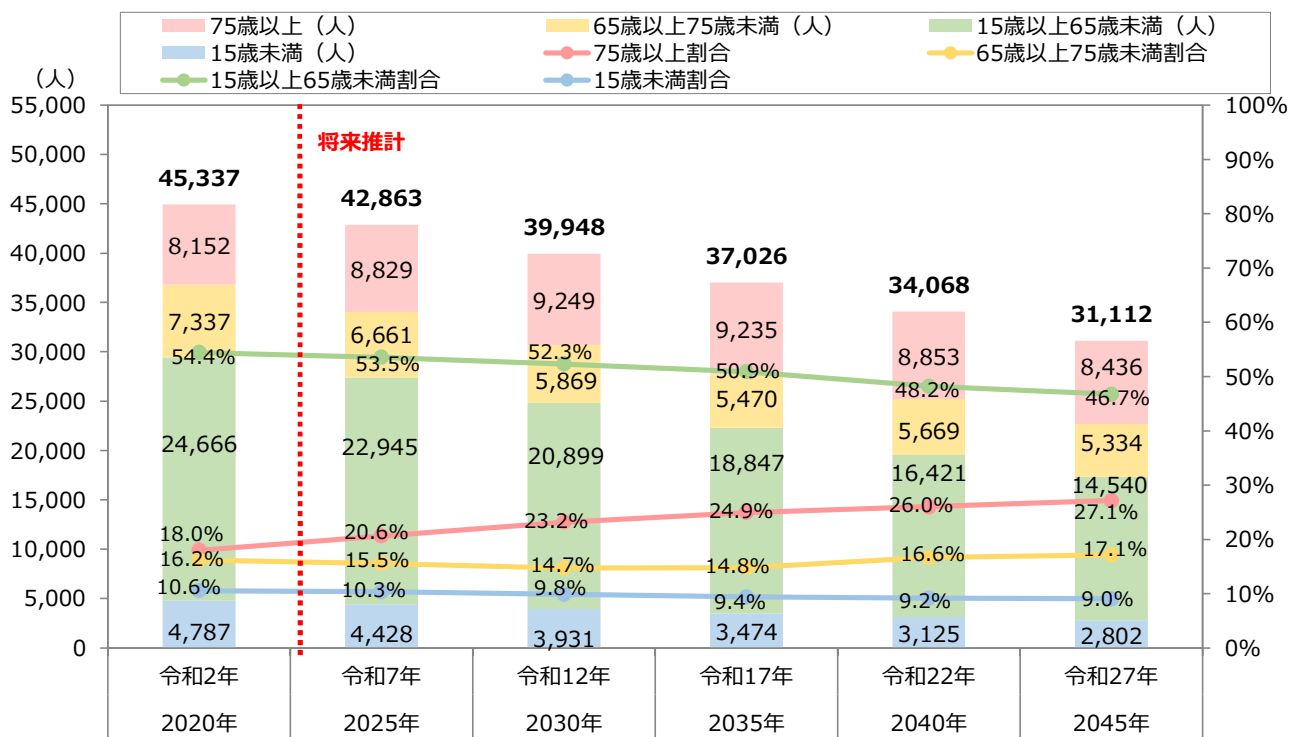
(2) 人口推計

国立社会保障・人口問題研究所による人口推計では、本市の人口は減少傾向で推移するとされており、令和2年の約45,000人から令和27年には約31,000人にまで減少することが見込まれている。

また、年齢別の推移では、15歳未満の年少人口割合は令和2年の10.6%から令和27年の9.0%に減少、15歳以上65歳未満の生産年齢人口割合は54.4%から46.7%に減少する一方で、65歳以上の老年人口割合は34.2%から44.3%に増加する見込みとなっている。

■人口の推計

| | 2020年 | 2025年 | 2030年 | 2035年 | 2040年 | 2045年 |
|---------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | 令和2年 | 令和7年 | 令和12年 | 令和17年 | 令和22年 | 令和27年 |
| 15歳未満(人) | 4,787 | 4,428 | 3,931 | 3,474 | 3,125 | 2,802 |
| 15歳以上65歳未満(人) | 24,666 | 22,945 | 20,899 | 18,847 | 16,421 | 14,540 |
| 65歳以上(人) | 15,489 | 15,490 | 15,118 | 14,705 | 14,522 | 13,770 |
| 65歳以上75歳未満(人) | 7,337 | 6,661 | 5,869 | 5,470 | 5,669 | 5,334 |
| 75歳以上(人) | 8,152 | 8,829 | 9,249 | 9,235 | 8,853 | 8,436 |
| 総人口(人) | 45,337 | 42,863 | 39,948 | 37,026 | 34,068 | 31,112 |
| 15歳未満割合 | 10.6% | 10.3% | 9.8% | 9.4% | 9.2% | 9.0% |
| 15歳以上65歳未満割合 | 54.4% | 53.5% | 52.3% | 50.9% | 48.2% | 46.7% |
| 65歳以上割合 | 34.2% | 36.1% | 37.8% | 39.7% | 42.6% | 44.3% |
| 65歳以上75歳未満割合 | 16.2% | 15.5% | 14.7% | 14.8% | 16.6% | 17.1% |
| 75歳以上割合 | 18.0% | 20.6% | 23.2% | 24.9% | 26.0% | 27.1% |



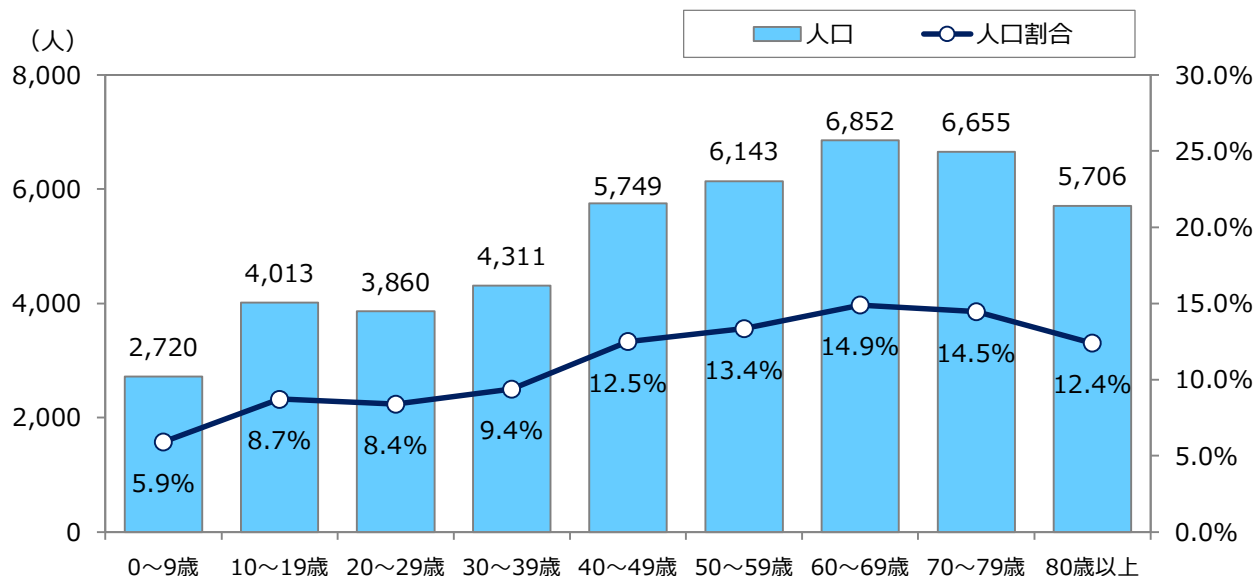
※現況値の総人口は年齢不詳も含む人口を掲載

資料：国立社会保障・人口問題研究所

(3) 年齢別人口

令和4年の年齢別人口は60代が約6,900人、70代が約6,700人と多くなっており、60歳以上の人口が全人口の41.8%となっている。

■年齢別人口

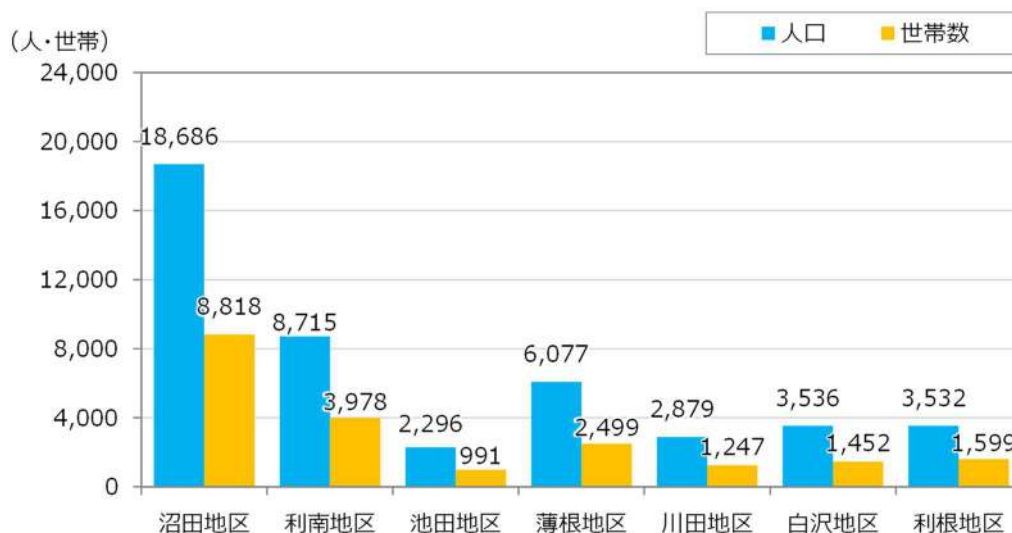


資料：住民基本台帳（令和4年1月末現在）

(4) 地区別人口と世帯数

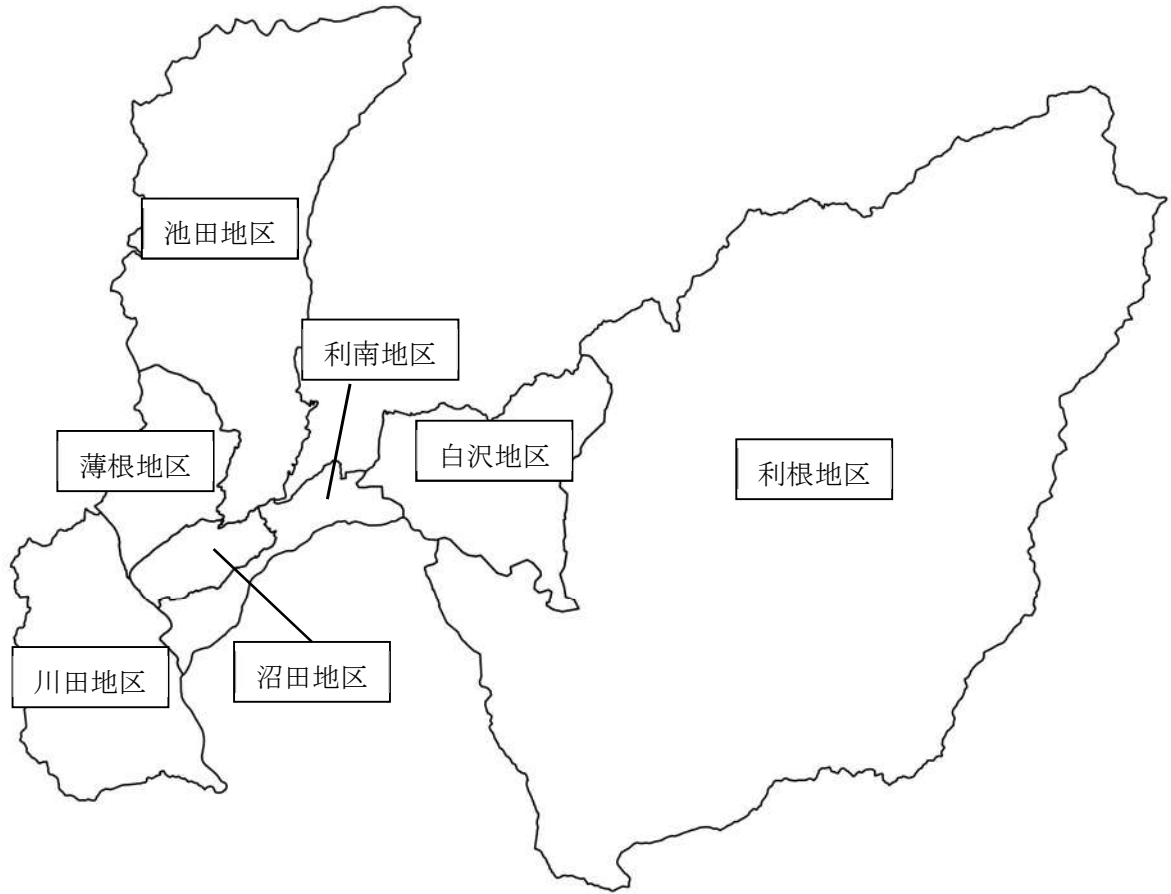
令和4年の地区別人口は、沼田地区が約18,700人と最も多く、次いで、利南地区が約8,700人となっている。世帯数も同様に、沼田地区が約8,800世帯と最も多く、次いで、利南地区が約4,000世帯となっている。

■地区別人口及び世帯数



資料：沼田市 市民課（令和4年3月末現在）

■地区分布図



■ (参考) 大字別人口及び世帯数



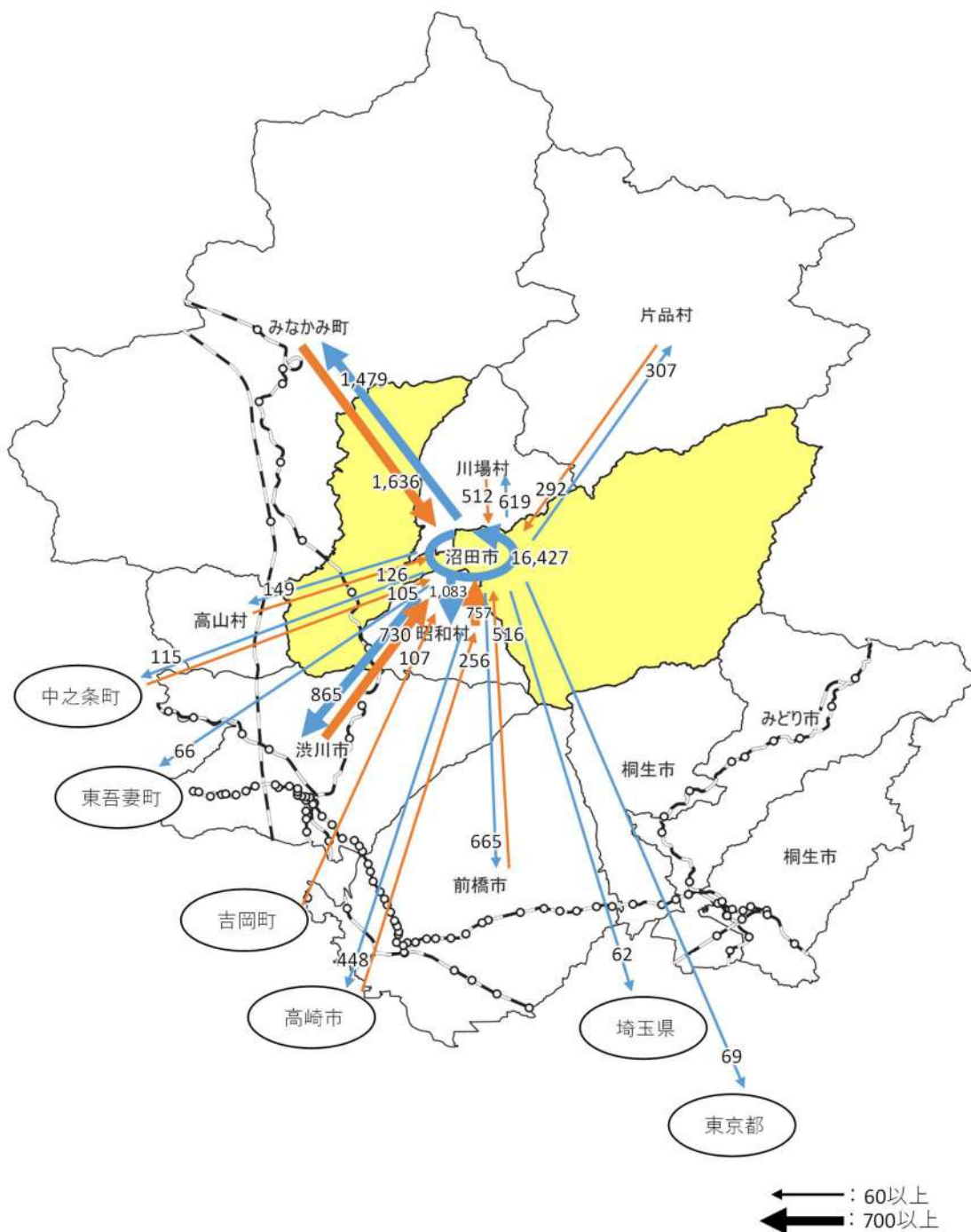
資料：令和2年国勢調査

2.1.2 人の動き

(1) 通勤目的の人の動き

沼田市内の移動（16,427人）が多い一方で、みなかみ町、昭和村、渋川市などの周辺市町村と沼田市との移動も見られる。周辺市町村から沼田市への移動（5,243人）よりも、沼田市から周辺市町村への移動（6,036人）が多くなっている。また、東京都や埼玉県への長距離移動も見られる。

■通勤目的における人の動き

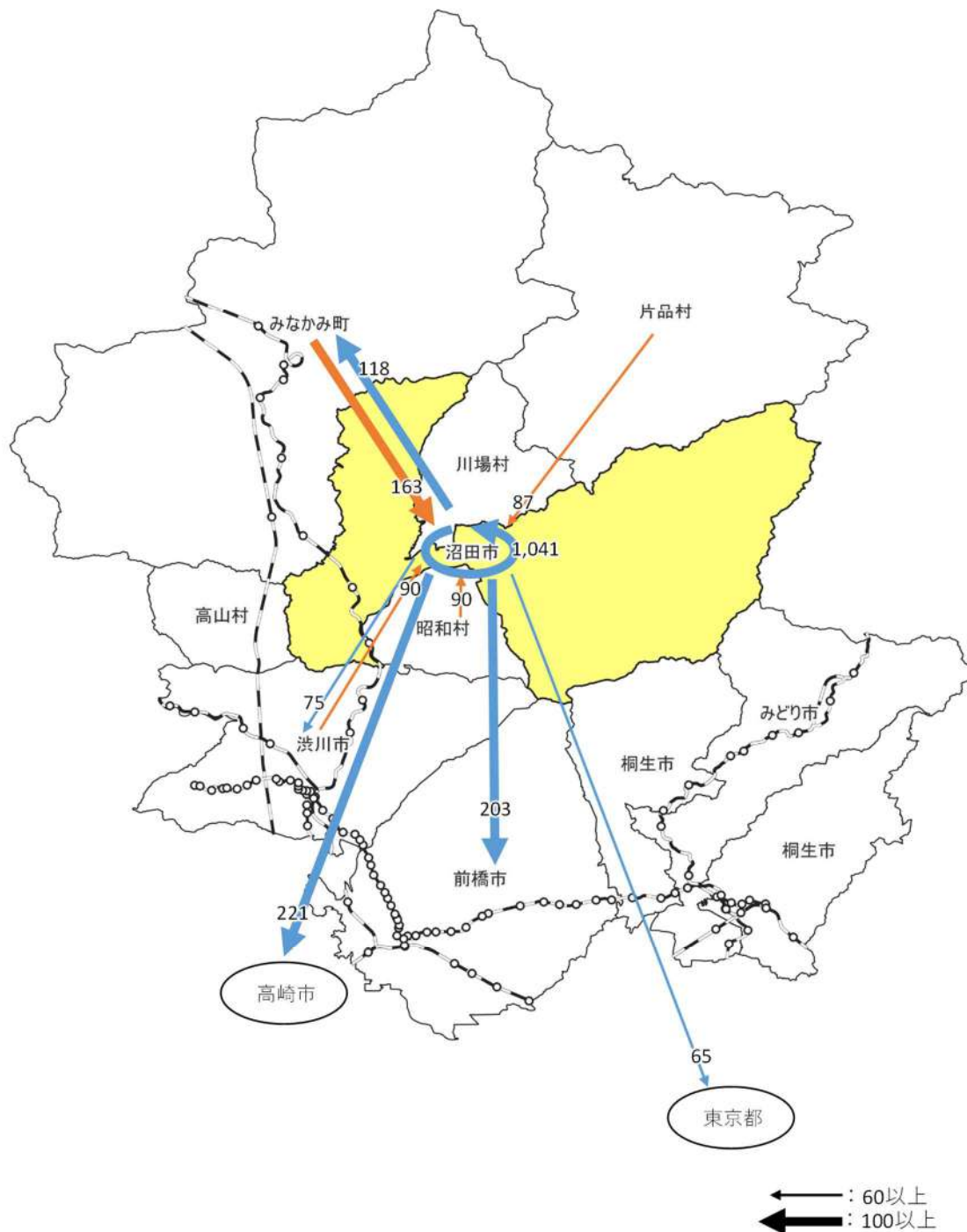


資料：令和2年国勢調査

(2) 通学目的の人の動き

沼田市内の移動（1,041人）が多い一方で、みなかみ町、渋川市、高崎市、前橋市などの周辺市町村と沼田市との間の移動が見られる。周辺市町村から沼田市への移動（532人）よりも、沼田市から周辺市町村への移動（656人）が多くなっている。

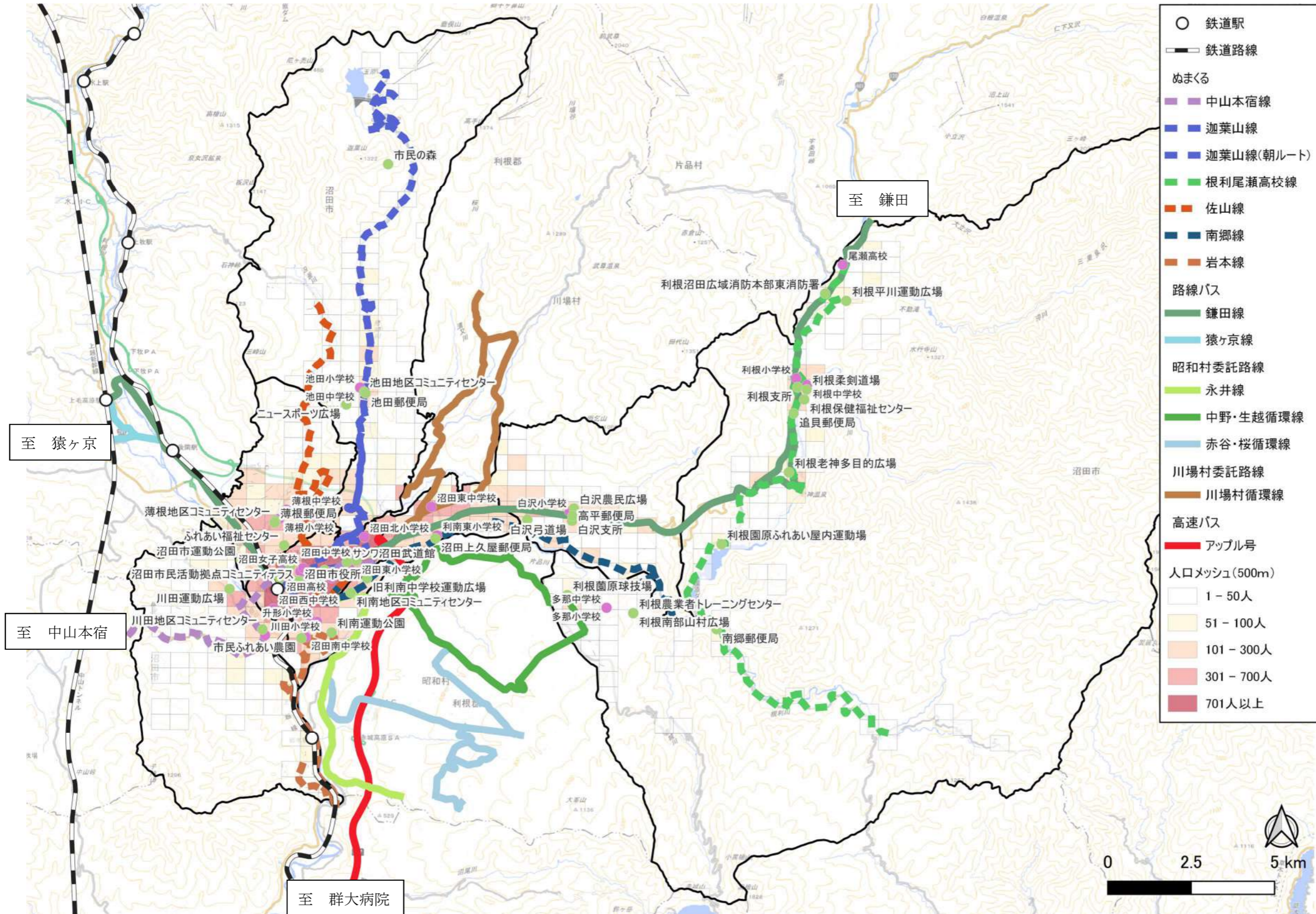
■通学目的における人の動き



資料：令和2年国勢調査

2.1.3 人口分布と主要施設の立地状況

(1) 概観

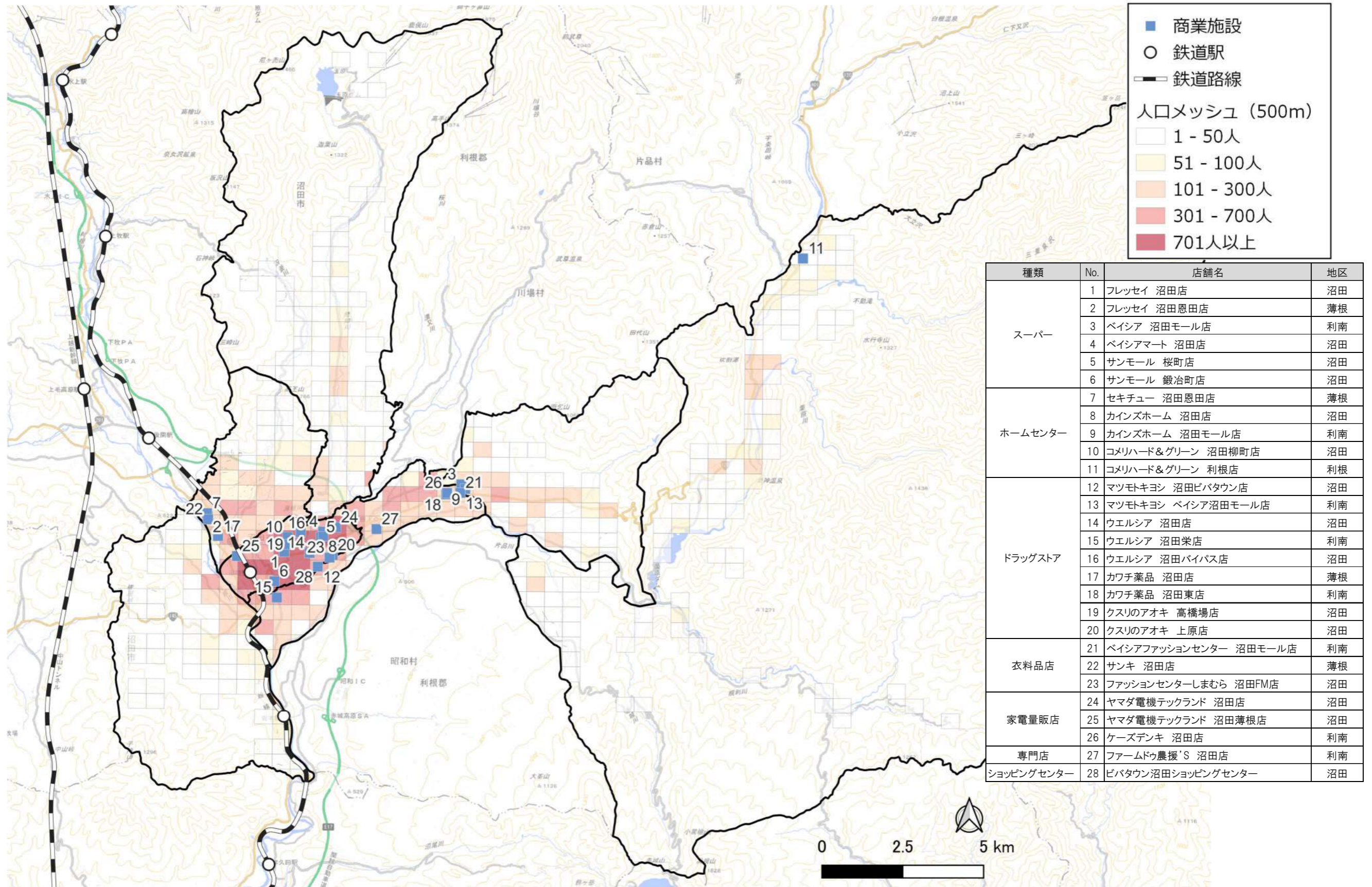


令和5年4月1日現在

■施設等の立地状況

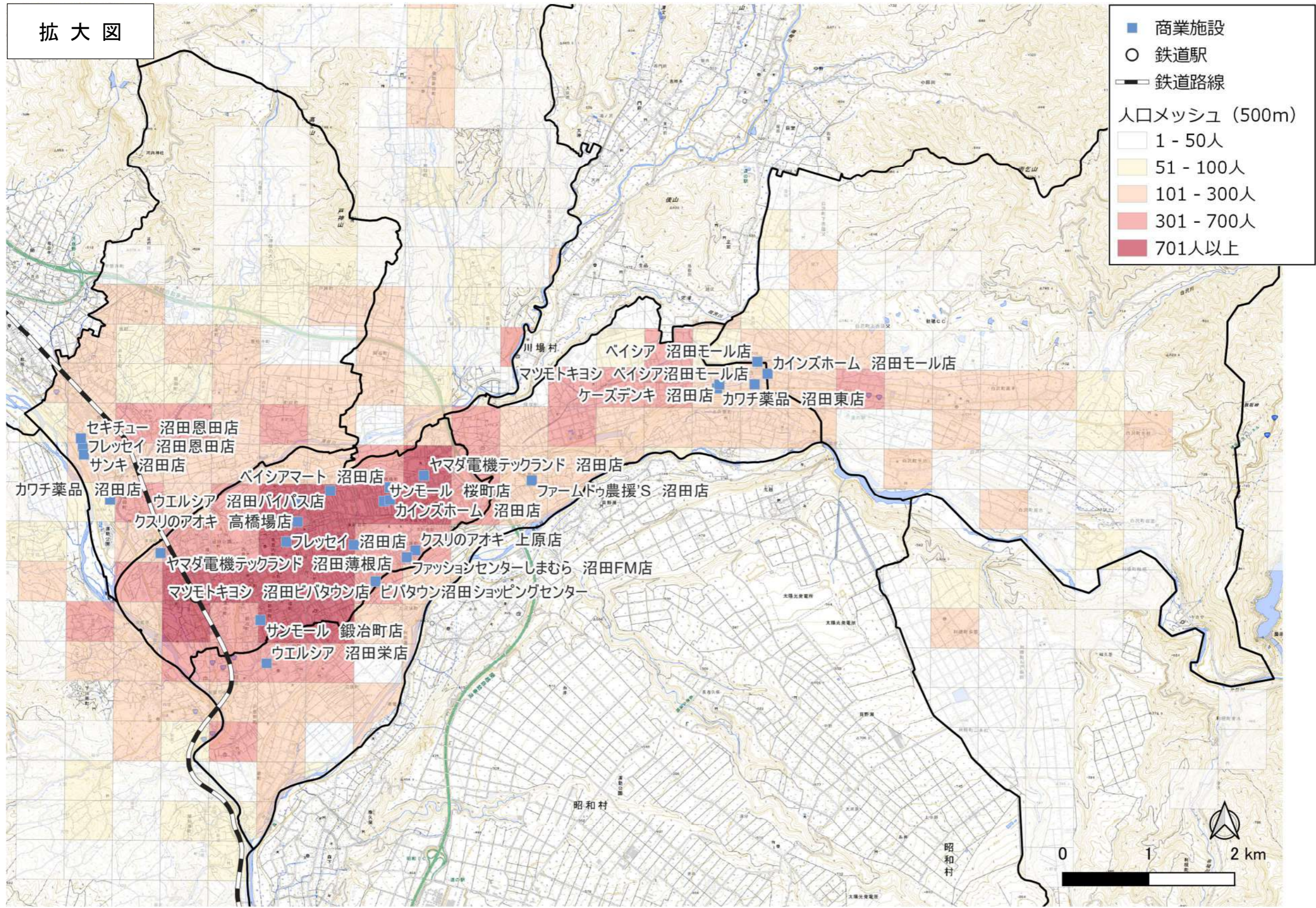
(2) 主な商業施設

商業施設は、沼田地区に多く立地している。



令和5年4月1日現在

■商業施設の立地状況

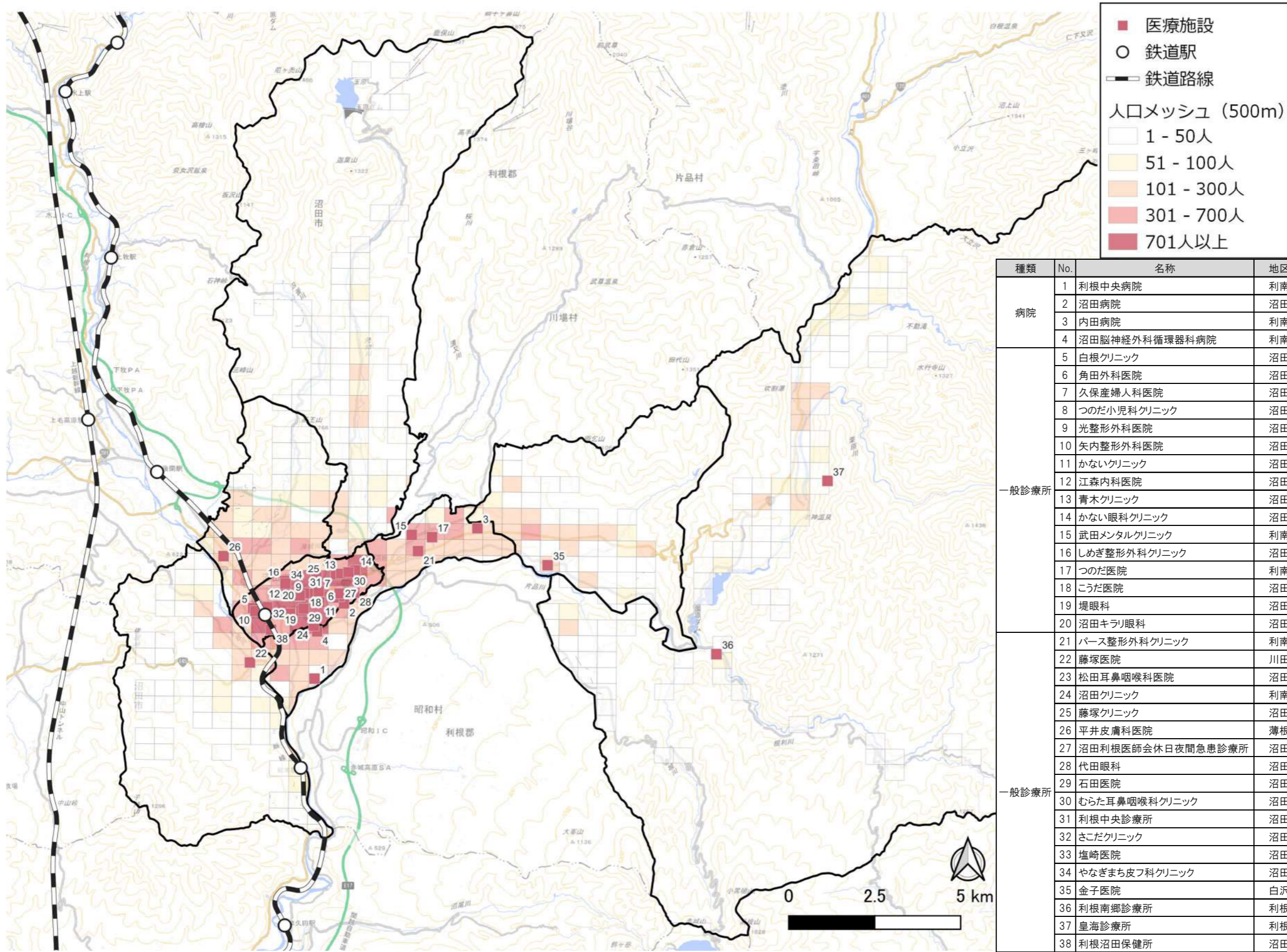


令和5年4月1日現在

■ 商業施設の立地状況

(3) 主な医療施設

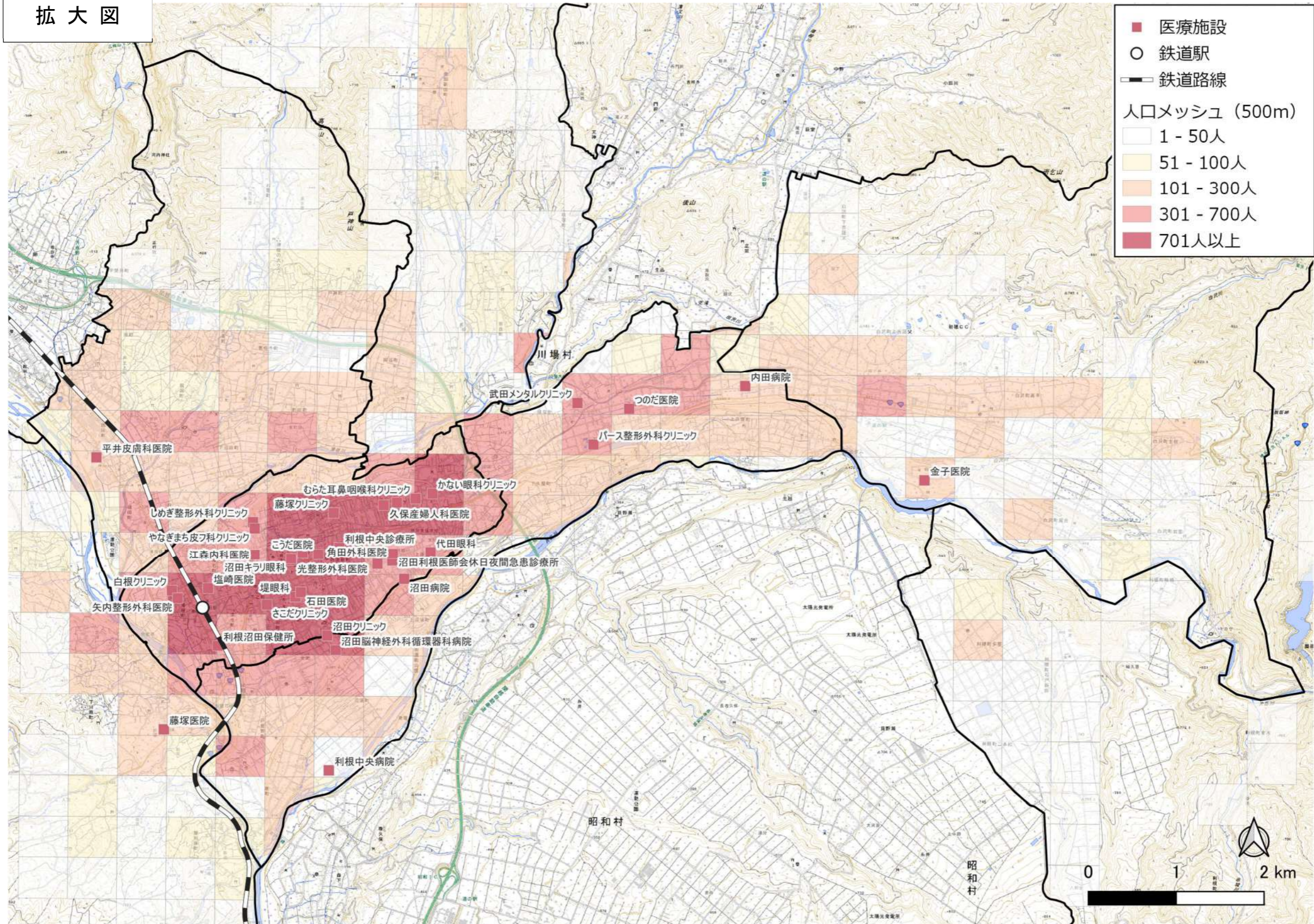
医療施設は沼田地区に多く立地している。



■医療施設の立地状況

令和5年4月1日現在

拡大図

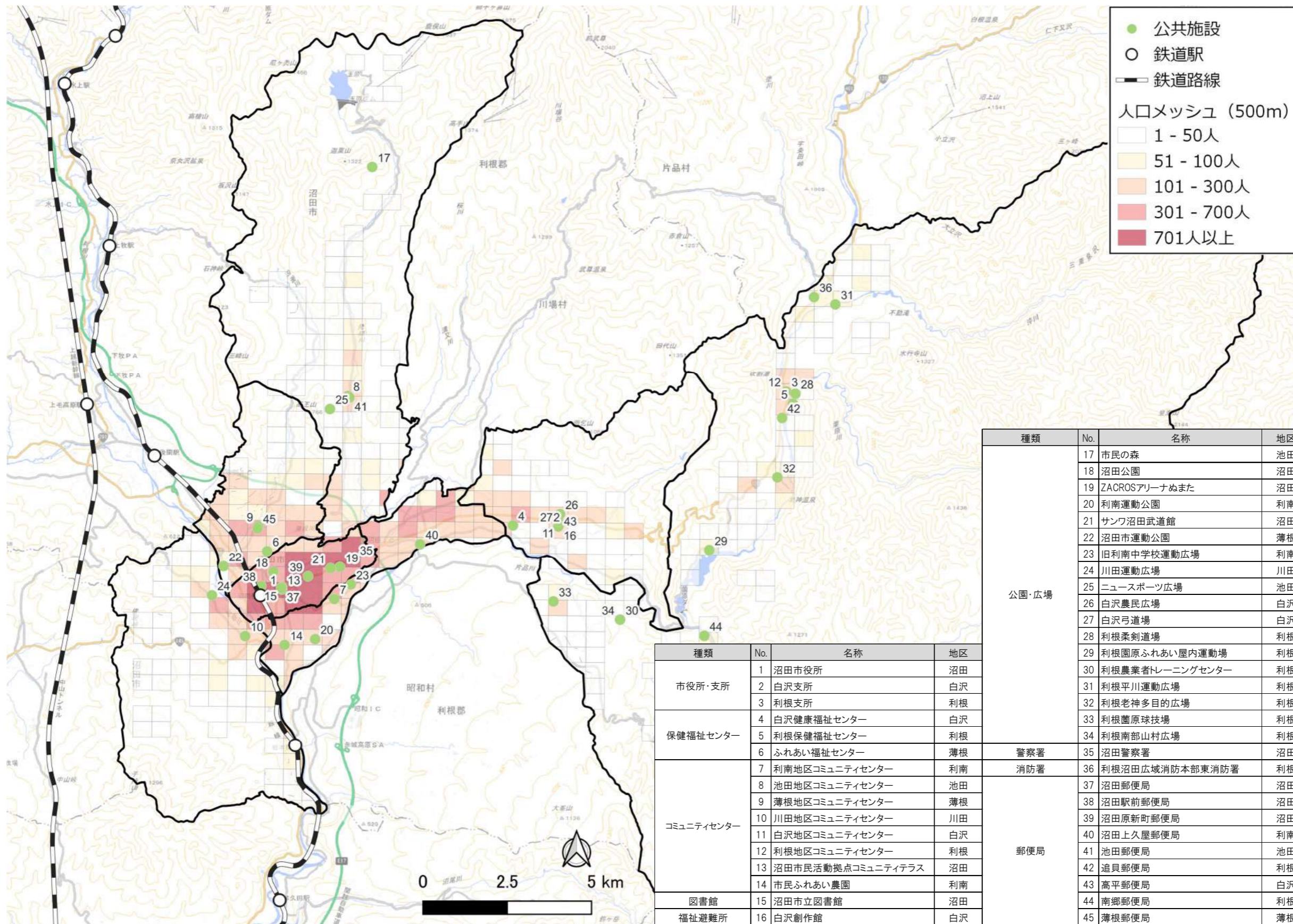


令和5年4月1日現在

■医療施設の立地状況

(4) 主な公共施設

公共施設は、各地区に立地しているが、特に沼田地区に多く立地している。

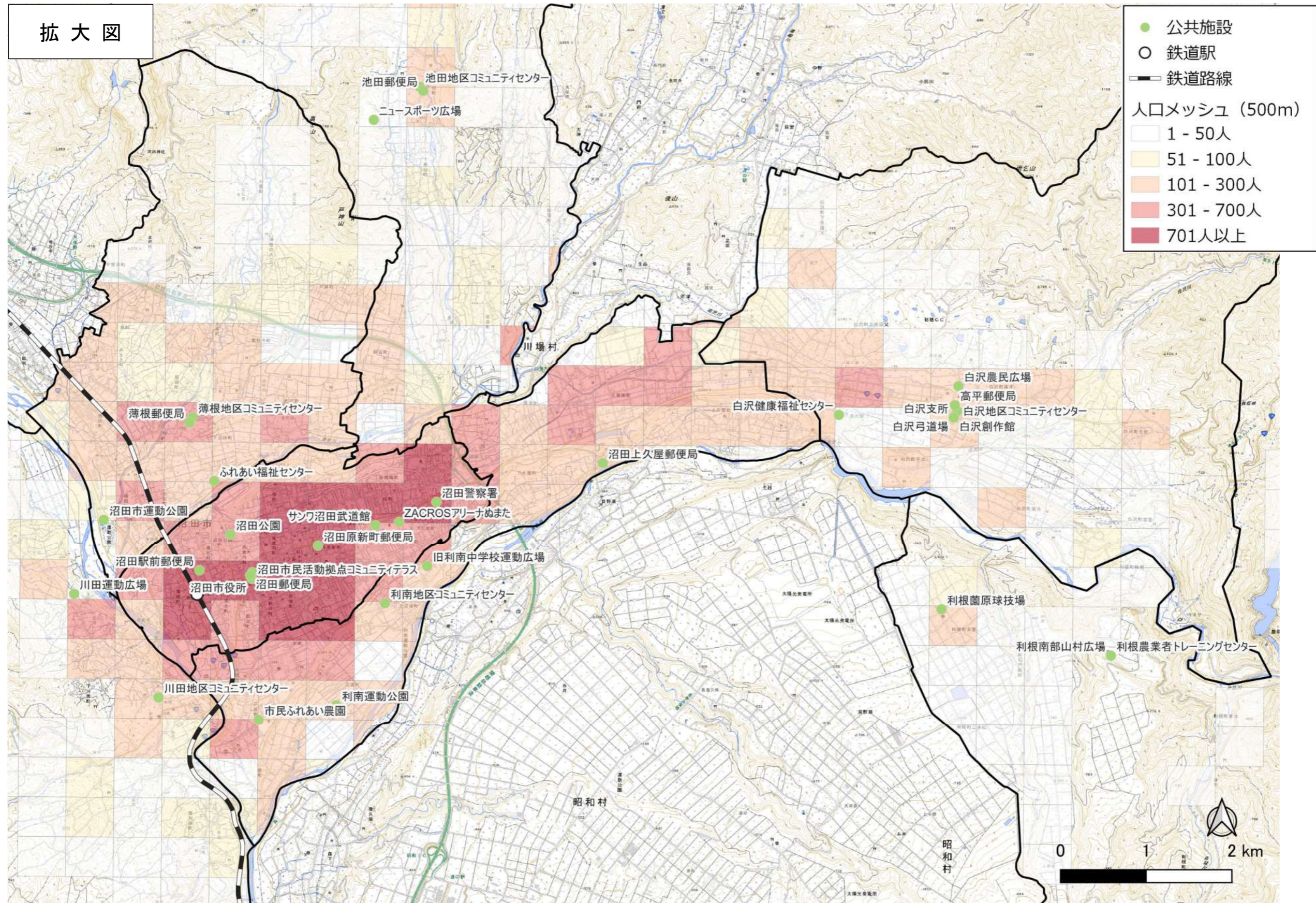


| 種類 | No. | 名称 | 地区 | |
|-------|-----|-----------------|----------|----|
| 公園・広場 | 17 | 市民の森 | 池田 | |
| | 18 | 沼田公園 | 沼田 | |
| | 19 | ZACROSアリーナぬまた | 沼田 | |
| | 20 | 利南運動公園 | 利南 | |
| | 21 | サンワ沼田武道館 | 沼田 | |
| | 22 | 沼田市運動公園 | 薄根 | |
| | 23 | 旧利南中学校運動広場 | 利南 | |
| | 24 | 川田運動広場 | 川田 | |
| | 25 | ニュースポーツ広場 | 池田 | |
| | 26 | 白沢農民広場 | 白沢 | |
| | 27 | 白沢弓道場 | 白沢 | |
| | 28 | 利根柔剣道場 | 利根 | |
| | 29 | 利根園原ふれあい屋内運動場 | 利根 | |
| | 30 | 利根農業者トレーニングセンター | 利根 | |
| | 31 | 利根平川運動広場 | 利根 | |
| 警察署 | 32 | 利根老神多目的広場 | 利根 | |
| | 33 | 利根園原球技場 | 利根 | |
| | 34 | 利根南部山村広場 | 利根 | |
| | 35 | 沼田警察署 | 沼田 | |
| | 36 | 利根沼田広域消防本部東消防署 | 利根 | |
| | 郵便局 | 37 | 沼田郵便局 | 沼田 |
| | | 38 | 沼田駅前郵便局 | 沼田 |
| | | 39 | 沼田原新町郵便局 | 沼田 |
| | | 40 | 沼田上久屋郵便局 | 利南 |
| | | 41 | 池田郵便局 | 池田 |
| 42 | | 追貝郵便局 | 利根 | |
| 43 | | 高平郵便局 | 白沢 | |
| 44 | | 南郷郵便局 | 利根 | |
| 45 | | 薄根郵便局 | 薄根 | |

| 種類 | No. | 名称 | 地区 |
|------------|-----|-------------------|----|
| 市役所・支所 | 1 | 沼田市役所 | 沼田 |
| | 2 | 白沢支所 | 白沢 |
| | 3 | 利根支所 | 利根 |
| 保健福祉センター | 4 | 白沢健康福祉センター | 白沢 |
| | 5 | 利根保健福祉センター | 利根 |
| | 6 | ふれあい福祉センター | 薄根 |
| コミュニティセンター | 7 | 利南地区コミュニティセンター | 利南 |
| | 8 | 池田地区コミュニティセンター | 池田 |
| | 9 | 薄根地区コミュニティセンター | 薄根 |
| | 10 | 川田地区コミュニティセンター | 川田 |
| | 11 | 白沢地区コミュニティセンター | 白沢 |
| | 12 | 利根地区コミュニティセンター | 利根 |
| | 13 | 沼田市民活動拠点コミュニティテラス | 沼田 |
| 図書館 | 14 | 市民ふれあい農園 | 利南 |
| 図書館 | 15 | 沼田市立図書館 | 沼田 |
| 福祉避難所 | 16 | 白沢創作館 | 白沢 |

令和5年4月1日現在

■公共施設の立地状況

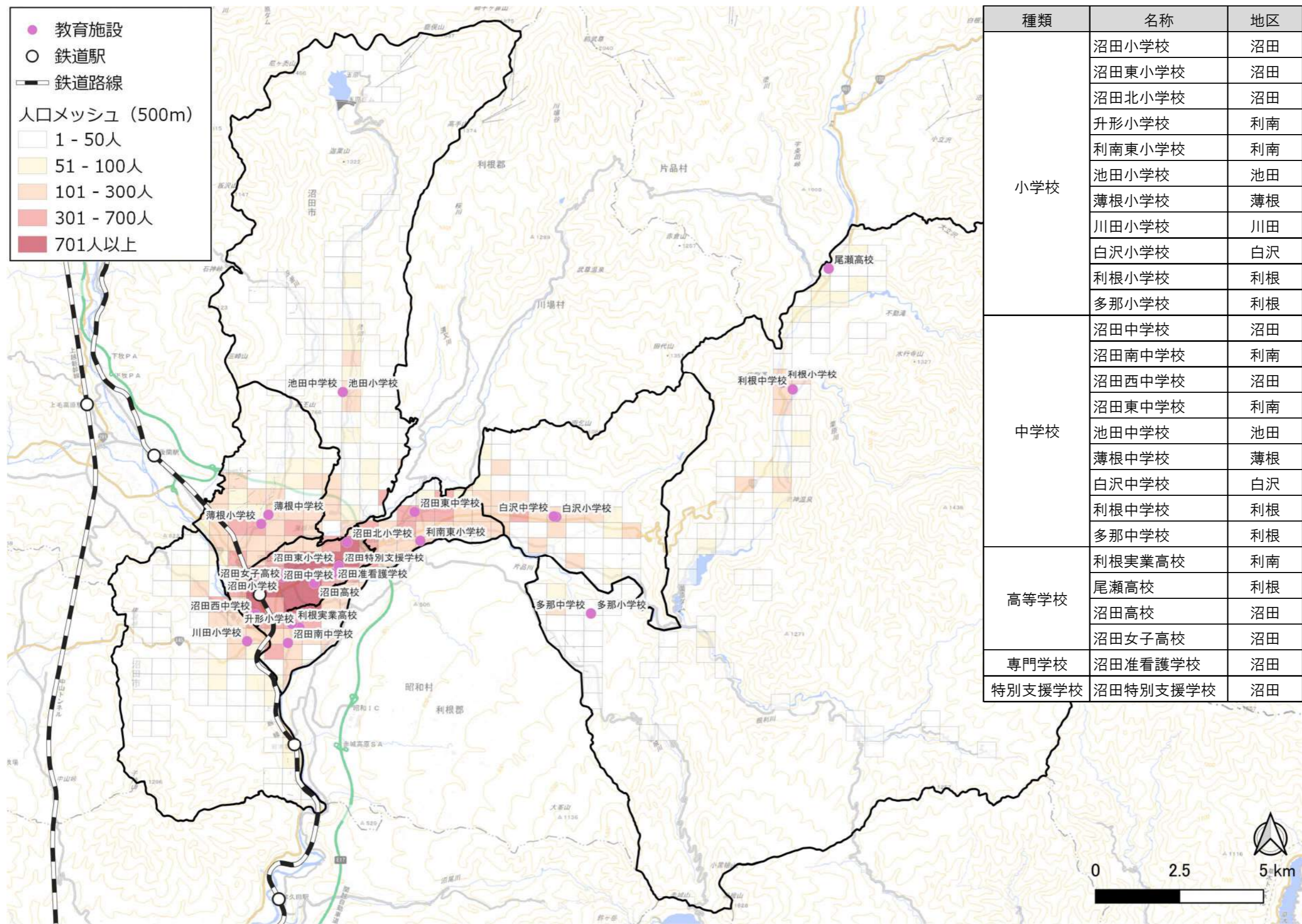


令和5年4月1日現在

■ 公共施設の立地状況

(5) 主な教育施設

教育施設は、各地区に立地しているが、特に沼田地区に多く立地している。

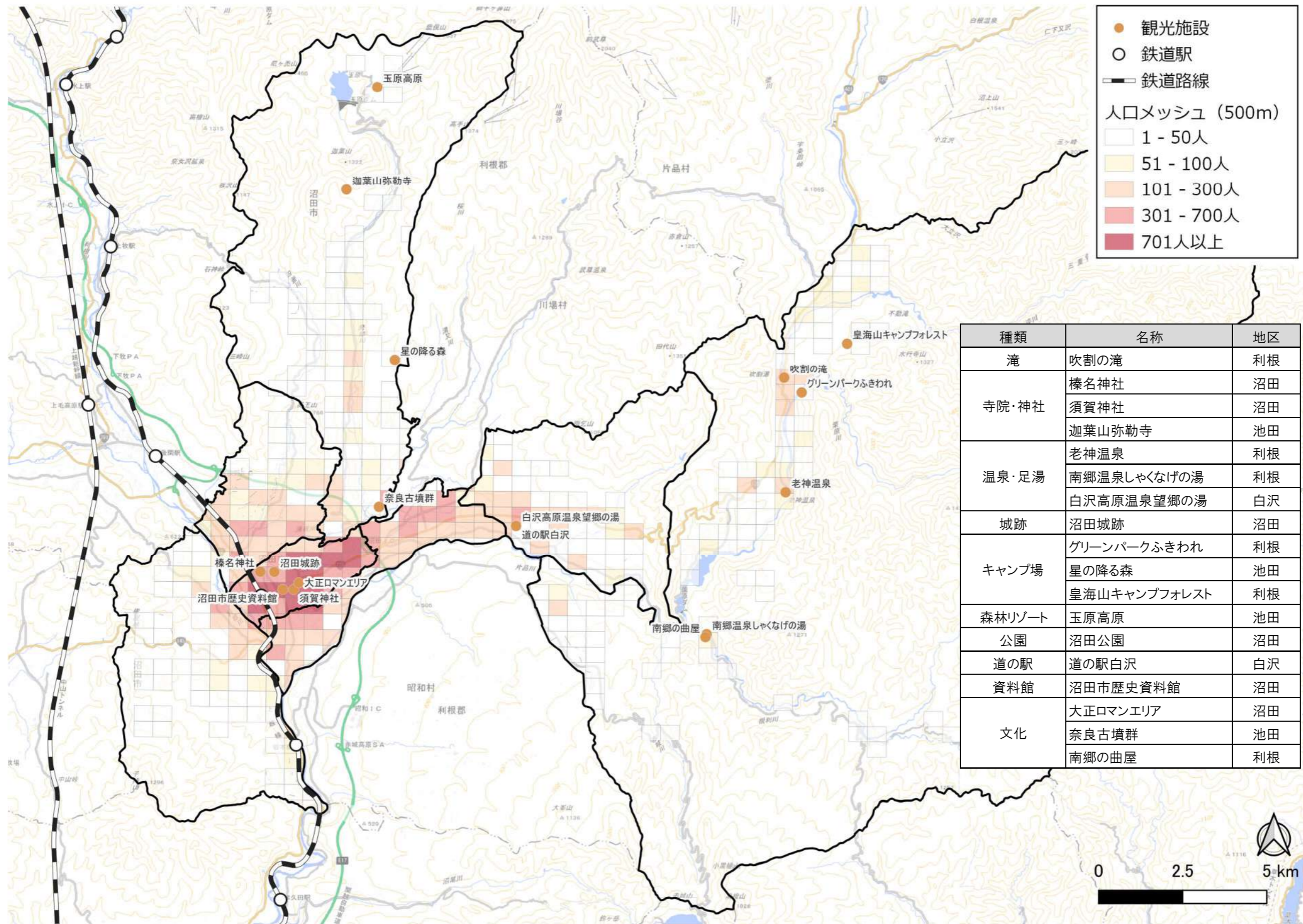


令和5年4月1日現在

■教育施設の立地状況

(6) 主な観光施設

観光施設は、各地区に立地している。



■観光施設の立地状況

令和5年4月1日現在

2.1.4 自動車保有状況

自家用車の保有台数はおおむね横ばいであり、令和4年3月末現在では約23,300台となっている。

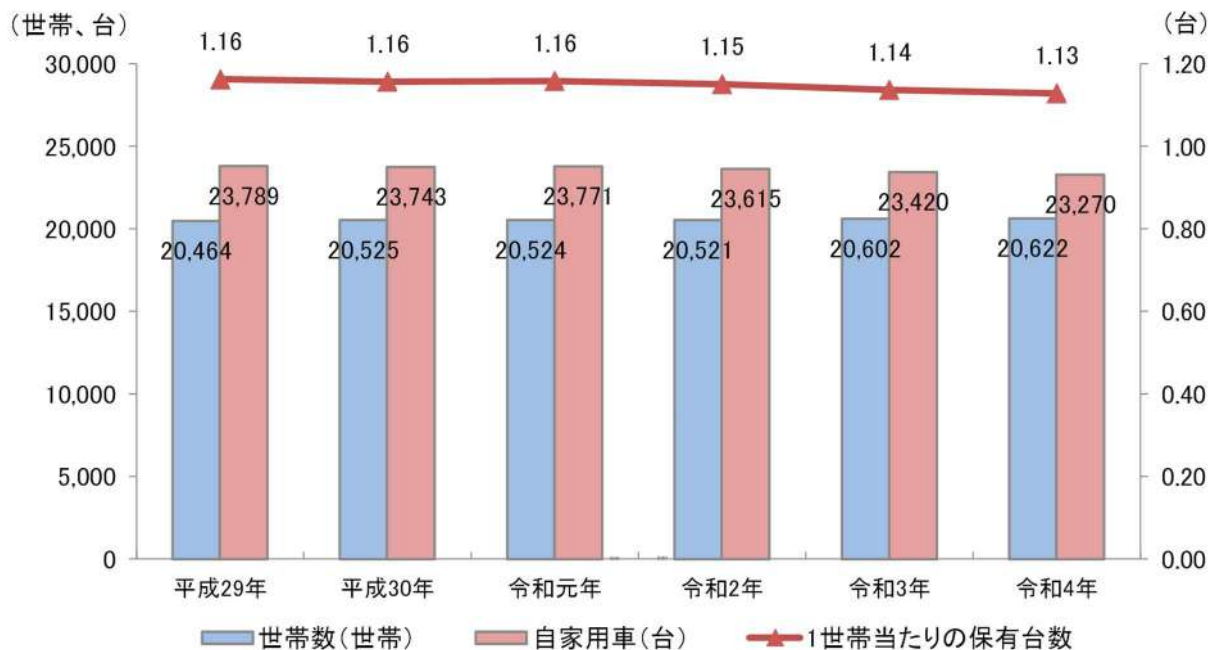
1世帯当たりの自家用車保有台数は、令和4年3月末現在で約1.1台となっている。

■自動車保有状況の推移 ※軽自動車を除く



資料：関東運輸局統計情報（各年3月末現在）

■1世帯当たりの自家用車保有台数の推移



資料：関東運輸局統計情報（各年3月末現在）

2.1.5 観光来訪者

主な観光施設の入込客数の推移は、新型コロナウイルスの影響により、令和2年では年間約148万人と、4年前の平成28年に比べて、約170万人減少している。

■主な観光施設の入込客数

(人)

| | 平成28年度 | 平成29年度 | 平成30年度 | 令和元年度 | 令和2年度 |
|--------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 玉原スキーパーク | 200,817 | 187,334 | 159,040 | 205,905 | 99,841 |
| たんばらラベンダーパーク | 114,847 | 95,401 | 109,716 | 84,008 | 74,335 |
| 迦葉山・玉原高原 | 477,918 | 468,483 | 462,680 | 445,610 | 362,410 |
| りんご狩り等 | 796,282 | 536,949 | 518,276 | 559,923 | 71,671 |
| 望郷の湯 | 212,307 | 200,399 | 188,755 | 178,638 | 106,511 |
| 初穂の湯 | 30,840 | 30,004 | 28,041 | 26,990 | 20,635 |
| ゴルフ場 | 51,087 | 51,489 | 52,137 | 47,013 | 28,333 |
| 座・白沢（直売所） | 121,500 | 115,053 | 109,862 | 95,582 | 73,978 |
| 老神温泉 | 184,402 | 162,436 | 158,187 | 165,355 | 92,967 |
| 吹割の滝 | 806,200 | 810,200 | 796,000 | 774,000 | 409,900 |
| しゃくなげの湯 | 165,475 | 160,107 | 157,754 | 151,051 | 107,740 |
| 南郷市場（直売所） | 47,159 | 47,467 | 46,403 | 40,842 | 32,828 |
| 合計 | 3,208,834 | 2,865,322 | 2,786,851 | 2,774,917 | 1,481,149 |

資料：沼田市統計書

2.2 地域公共交通の現状

2.2.1 既存の地域公共交通網

本市の公共交通は、市西部の沼田駅を中心に形成されている。広域の地域間移動については、J R上越線が南北に運行しており、北はみなかみ町、南は渋川市や前橋市・高崎市といった都市へのアクセスとして機能している。

その他の周辺市町村とのアクセスでは、北方へは関越交通(株)によって、猿ヶ京線、鎌田線の2路線の路線バスが隣接するみなかみ町まで運行しており、上越新幹線と接続する上毛高原駅までのアクセスを担っている。南方へは関越交通(株)による高速バス「アップル号」が沼田駅を起点に運行しており、群馬県庁や群馬大学医学部附属病院など、県中心部の主要施設へのアクセスを担っている。東方へは、前述の鎌田線が市内を経由して、片品村の尾瀬方面まで運行しており、西方へは、中山本宿線が高山村まで乗り入れている。その他では、隣接する川場村、昭和村により運行されている委託路線バスの一部が、それぞれ市内へ乗り入れている。

市内の移動を担う公共交通としては、前述の路線を含む路線バス及び委託路線バスに加えて、これらを補完する地域内交通として、デマンドバスが運行されている。

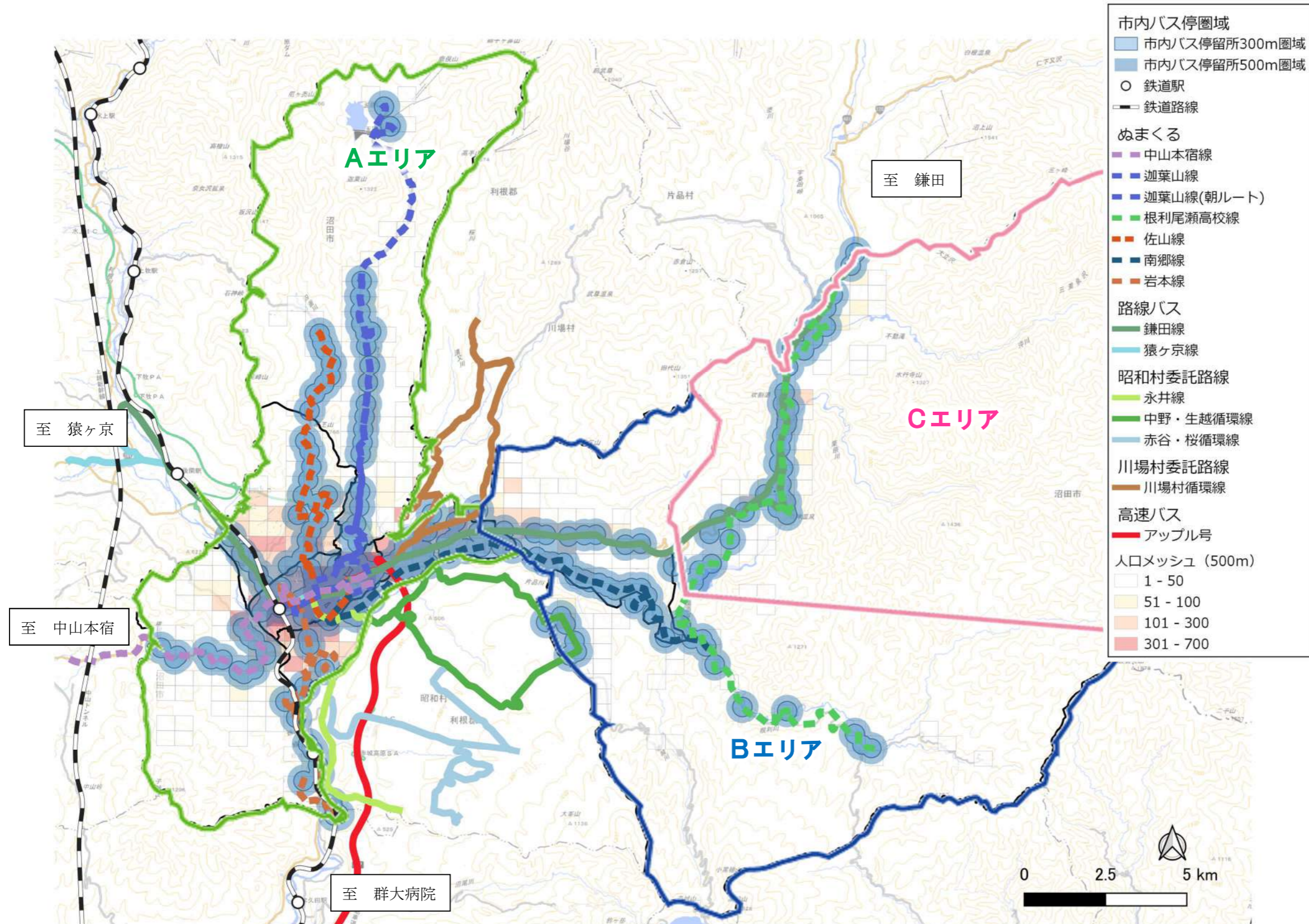
| 路線名 | | 運行主体 | 運行区間 |
|--------|-------------|---------------------|--|
| 鉄道 | J R上越線 | J R東日本 | 高崎駅～新前橋駅～沼田駅～水上駅 |
| 路線バス | 猿ヶ京線 | 関越交通(株) | 沼田市保健福祉センター前～沼田駅～猿ヶ京 |
| | 鎌田線 | | 上毛高原駅～沼田駅～鎌田～大清水 |
| 委託路線バス | ぬまくる中山本宿線 | 沼田市 | 沼田市保健福祉センター前～沼田駅～中山本宿 |
| | ぬまくる迦葉山線 | | 沼田駅～ (高橋場) 木田坂上～サラダパーク～迦葉山 ～たんばらセンターハウス (平日は沼田駅～迦葉山のみ運行) |
| | ぬまくる根利尾瀬高校線 | | 根利集会所～南郷～尾瀬高校前 |
| | ぬまくる佐山線 | | 沼田駅～国立病院～ ふれあい福祉センター～佐山 |
| | ぬまくる南郷線 | 沼田駅～上沼須～輪組～南郷 | |
| | ぬまくる岩本線 | 国立病院～婦人の家～利根中央病院～上野 | |
| | 永井線 | 昭和村 | 関越車庫～材木町～細新道～永井 |
| | 中野・生越循環線 | | 関越車庫～材木町～細新道～中野・生越循環 |
| | 赤谷・桜循環線 | | 関越車庫～材木町～細新道～赤谷・桜循環 |
| | 川場村循環線 | 川場村 | 沼田駅～沼田高校前～土橋～川場循環 |
| デマンドバス | ぬまくる(Aエリア) | 沼田市 | 旧沼田市域 |
| | ぬまくる(Bエリア) | | 白沢地区・利根地区南部 |
| | ぬまくる(Cエリア) | | 利根地区北部 |
| 高速バス | アップル号 | 関越交通(株) | 沼田駅前～県庁前～群大病院 |

※下線部区間：自由乗降区間（停留所以外でも、ルート上の安全に乗降できる場所で乗降可能）

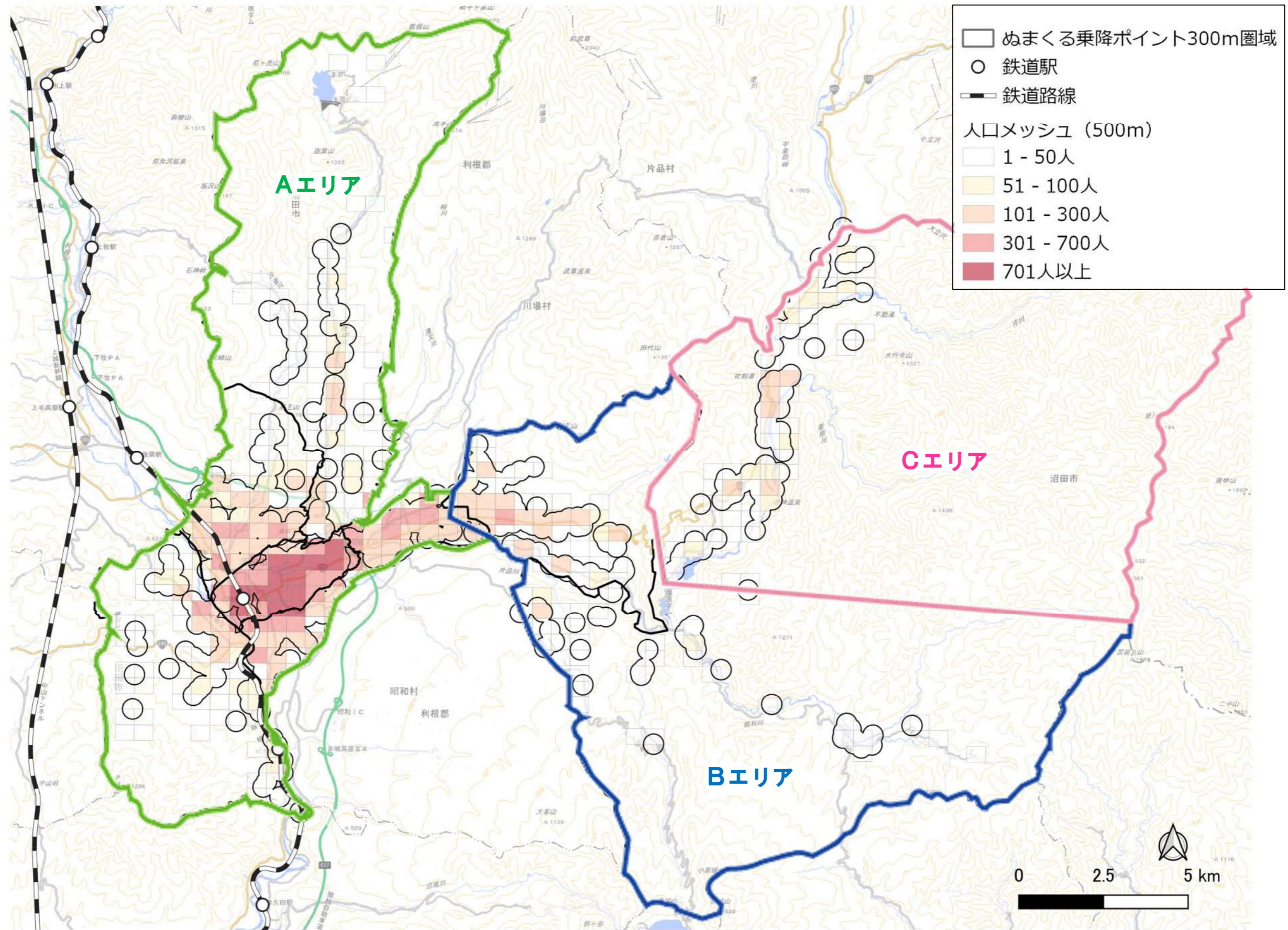
2.2.2 地域公共交通カバー圏域

鉄道及びバス・デマンドバス交通が利用可能な人口は約 21,700 人であり、全人口の 49%となっている。(総務省統計局の令和 2 年国勢調査地域メッシュデータを利用して、鉄道・バス・デマンドバス交通のカバー圏域人口を算出。カバー圏域を鉄道については駅から徒歩 800m以内、バス・デマンドバスについては停留所・乗降ポイントから徒歩 300m 以内とした。)

■人口メッシュと公共交通の運行状況（鉄道・路線バス・ぬまくる定時定路線型系統）



■人口メッシュと公共交通の運行状況（ぬまくるデマンド型系統）



2.2.3 地域公共交通の状況

(1) 鉄道

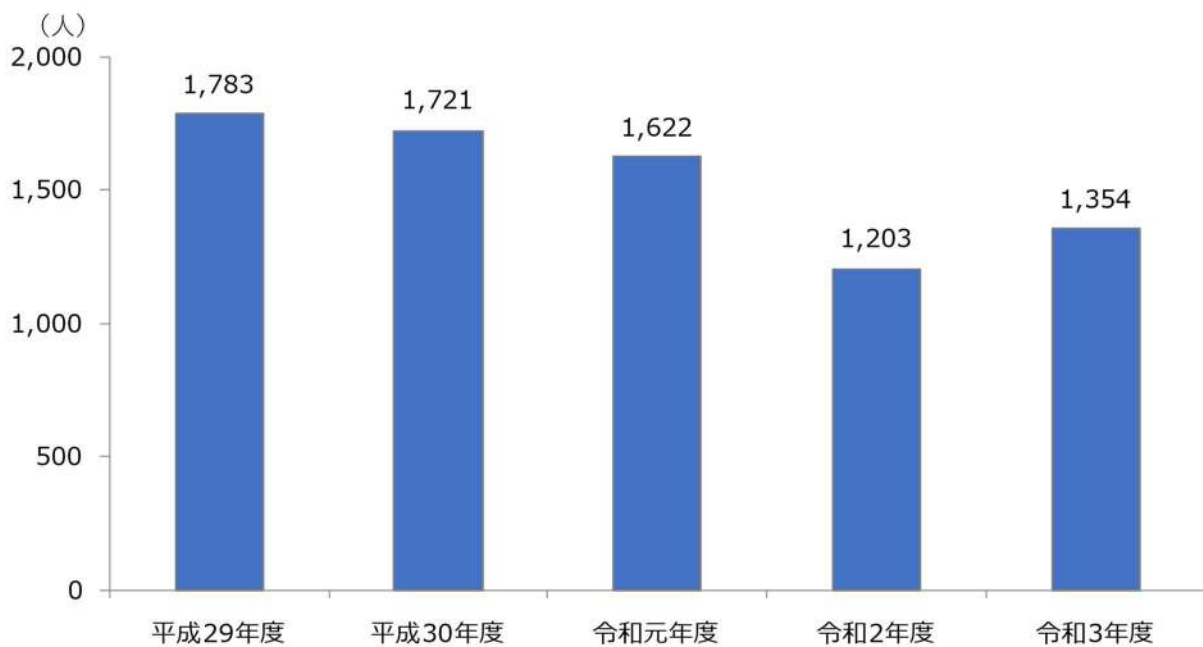
1) 運行概要

JR上越線が、旧沼田市域を南北に運行しており、市内には沼田駅、岩本駅の2駅が位置している。このうち岩本駅は無人駅となっている。

2) 利用状況

令和3年度の沼田駅における1日平均乗車人員は、約1,400人となっている。

■沼田駅1日平均乗車人員



資料：東日本旅客鉄道㈱

※岩本駅については、無人駅であるため1日平均乗車人員が公表されていない。

(2) 民間路線バス

1) 運行概要

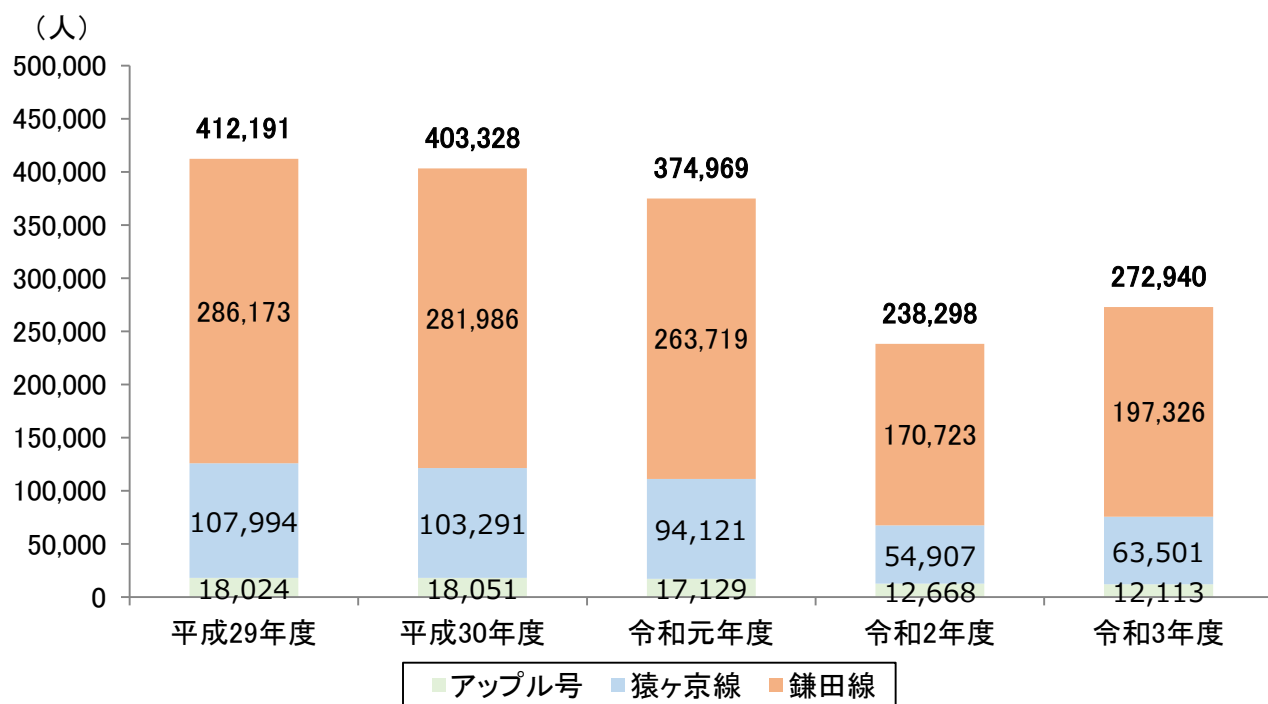
市内の民間路線バスはすべて関越交通(株)によって運行されており、沼田駅を中心にネットワークが形成されている。

みなかみ町の上毛高原駅から本市を東西に横断した後に片品村の尾瀬に至る鎌田線、沼田駅を含む沼田市街地内を起点にみなかみ町の猿ヶ京へ至る猿ヶ京線、関越自動車道を経由して前橋市の群馬県庁等を経て群馬大学医学部附属病院へ至る高速バス「アップル号」が運行されている。

2) 利用状況

年度別輸送人員については令和3年度時点で、高速バス「アップル号」が12,113人、猿ヶ京線が63,501人、鎌田線が197,326人。路線バス2路線は対前年度比115.7%、高速バス「アップル号」は対前年度比95.5%となっている。令和2年度において、新型コロナウイルスの影響もあり、利用者が大きく減少したが、路線バスでは回復の傾向が見られる。

■年度別輸送人員の推移



※市外区間利用者を含む

資料：沼田市

(3) 沼田市委託路線バス（ぬまくる）

1) 運行概要

市内公共交通網の拡充を目的に、前述の関越交通(株)が運行するバスを軸に、これに接続する交通として沼田市の委託路線バス（愛称：ぬまくる）が運行されている。令和5年4月1日現在、定時定路線型で10系統が設定されているが、うち4路線については、令和4年3月25日のダイヤ改正以降は休止扱いとなっている。

併せて、同改正時より沼田市全域において、交通空白地域の解消などを目的にデマンド型交通を新設しており、沼田市を3つのエリアに分割し、各エリア内で運行を行っている。なお、配車にはAI技術を活用したシステムを使用しており、ミーティングポイント型ではあるものの、ドアツードア型に近い利便性を確保している。

■沼田市委託路線バス（ぬまくる）の運行サービス（令和5年4月時点）

| 運行区間 | 日運行本数 | 運行時間帯 | |
|--------------|---|------------------|-----------------------------------|
| 中山本宿線 | 沼田市保健福祉センター前～沼田駅～中山本宿 | 6往復 | 6:10～19:52 |
| 迦葉山線 | 沼田駅～ <u>（高橋場）木田坂上～サラダパーク～迦葉山</u> ～たんばらセンターハウス （平日は沼田駅～迦葉山のみ運行） | 平日：1往復 休日：3往復 | 迦葉山発：7:00～ 沼田駅発：18:27～ （平日） |
| | | | 9:20～17:50 （休日） |
| 根利尾瀬高校線 | 根利集会所～南郷～尾瀬高校前 | 1往復 （休日運休） | 根利集会所発：7:10～ 尾瀬高校発：17:45～ |
| 佐山線 | 沼田駅～国立病院～ <u>ふれあい福祉センター～佐山</u> | 1往復 （休日運休） | 佐山発：7:25～ 沼田駅発：18:22～ |
| 奈良秋塚循環線 | 沼田駅～奈良大倉～秋塚町上循環 | 運行休止 | |
| 南郷線 | 沼田駅～上沼須～輪組～南郷 | 1往復 （休日運休） | 南郷発：7:00～ 沼田駅発：17:27～ |
| 岩本線 | 国立病院～婦人の家～利根中央病院～上野 | 1往復 （休日運休） | 上野発：7:22～ 国立病院発：18:30～ |
| 川田線 | 沼田脳神経外科前～沼田駅～馬込貯水池 | 運行休止 | |
| 宇楚井原線 | 沼田駅～国立病院～荘田城址公園 | 運行休止 | |
| 沼須線 | 沼田駅～国立病院～上沼須～利根中央病院 | 運行休止 | |
| デマンド交通（Aエリア） | 旧沼田市域 | 予約に応じて運行 | 8:35～17:30 |
| デマンド交通（Bエリア） | 白沢地区・利根地区南部地域 | | |
| デマンド交通（Cエリア） | 利根地区北部地域 | | |

※下線部区間：自由乗降区間（停留所以外でも、ルート上の安全に乗降できる場所で乗降可能）

■運賃（令和5年4月時点）

| 形態 | 運賃 | その他 |
|-------------|------|---|
| 距離制（定時定路線型） | - | 小学生は運賃半額、6歳未満は同伴者有りの場合無料 現金のほか、バスカードでの支払いも可能（令和6年1月まで） |
| 均一制（デマンド運行） | 400円 | 小学生は運賃半額、6歳未満は同伴者有りの場合無料 現金、バスカード、tengooでの支払いが可能 |

※運行事業者：関越交通(株)（定時定路線型・デマンド交通A・Bエリア）

(株)老神観光（定時定路線型・デマンド交通Cエリア）

2) 利用状況

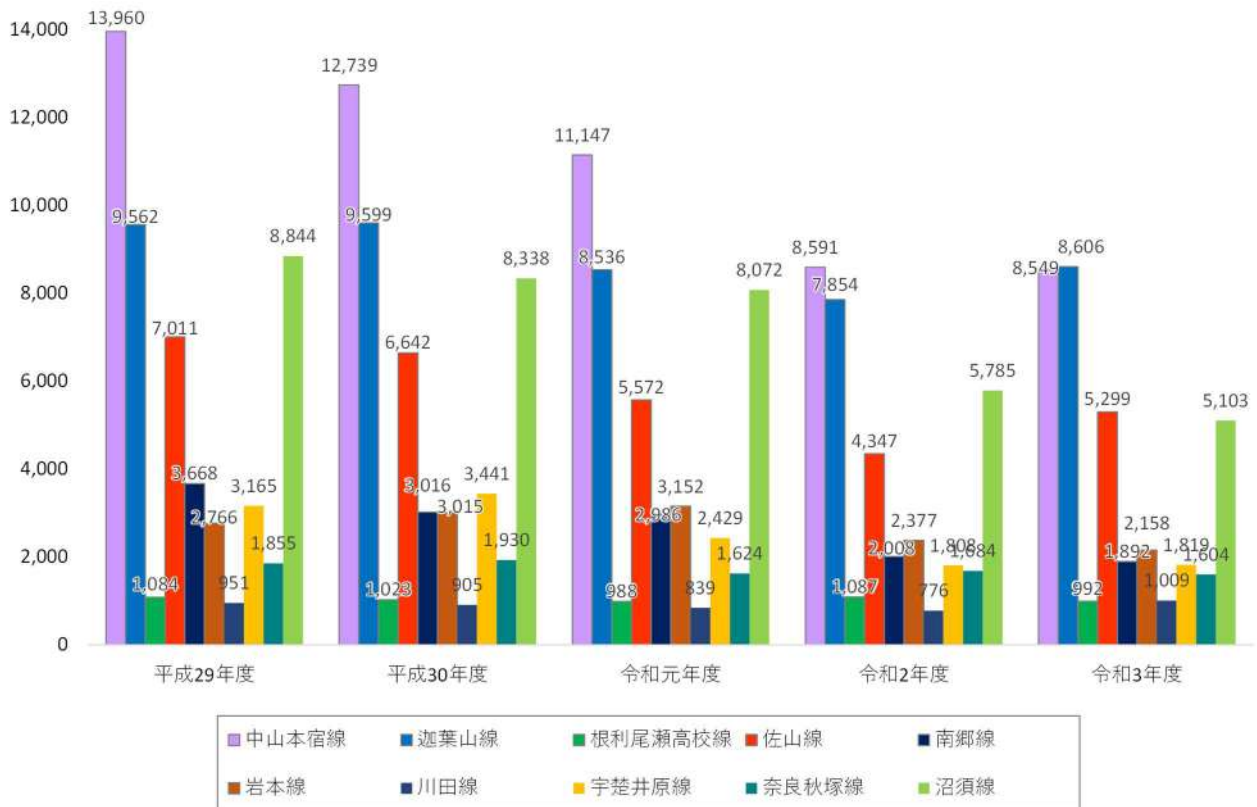
新型コロナウイルスの影響により、令和3年度の輸送実績は、平成29年度と比べて、ほとんどの路線において減少している。

南郷線では1,892人となっており、4年前の平成29年度と比べて、半減している。

■ぬまくるの年度別輸送実績

(単位：人)

| バス名称 | 平成29年度 | 平成30年度 | 令和元年度 | 令和2年度 | 令和3年度 | 増減率 (H29-R3) |
|---------|--------|--------|--------|-------|-------|-----------------|
| 中山本宿線 | 13,960 | 12,739 | 11,147 | 8,591 | 8,549 | -38.8% |
| 迦葉山線 | 9,562 | 9,599 | 8,536 | 7,854 | 8,606 | -10.0% |
| 根利尾瀬高校線 | 1,084 | 1,023 | 988 | 1,087 | 992 | -8.5% |
| 佐山線 | 7,011 | 6,642 | 5,572 | 4,347 | 5,299 | -24.4% |
| 南郷線 | 3,668 | 3,016 | 2,986 | 2,008 | 1,892 | -48.4% |
| 岩本線 | 2,766 | 3,015 | 3,152 | 2,377 | 2,158 | -22.0% |
| 川田線 | 951 | 905 | 839 | 776 | 1,009 | 6.1% |
| 宇楚井原線 | 3,165 | 3,441 | 2,429 | 1,808 | 1,819 | -42.5% |
| 奈良秋塚線 | 1,855 | 1,930 | 1,624 | 1,684 | 1,604 | -13.5% |
| 沼須線 | 8,844 | 8,338 | 8,072 | 5,785 | 5,103 | -42.3% |



※川田線、宇楚井原線、奈良秋塚線、沼須線については、令和4年3月25日より運行休止中

資料：沼田市

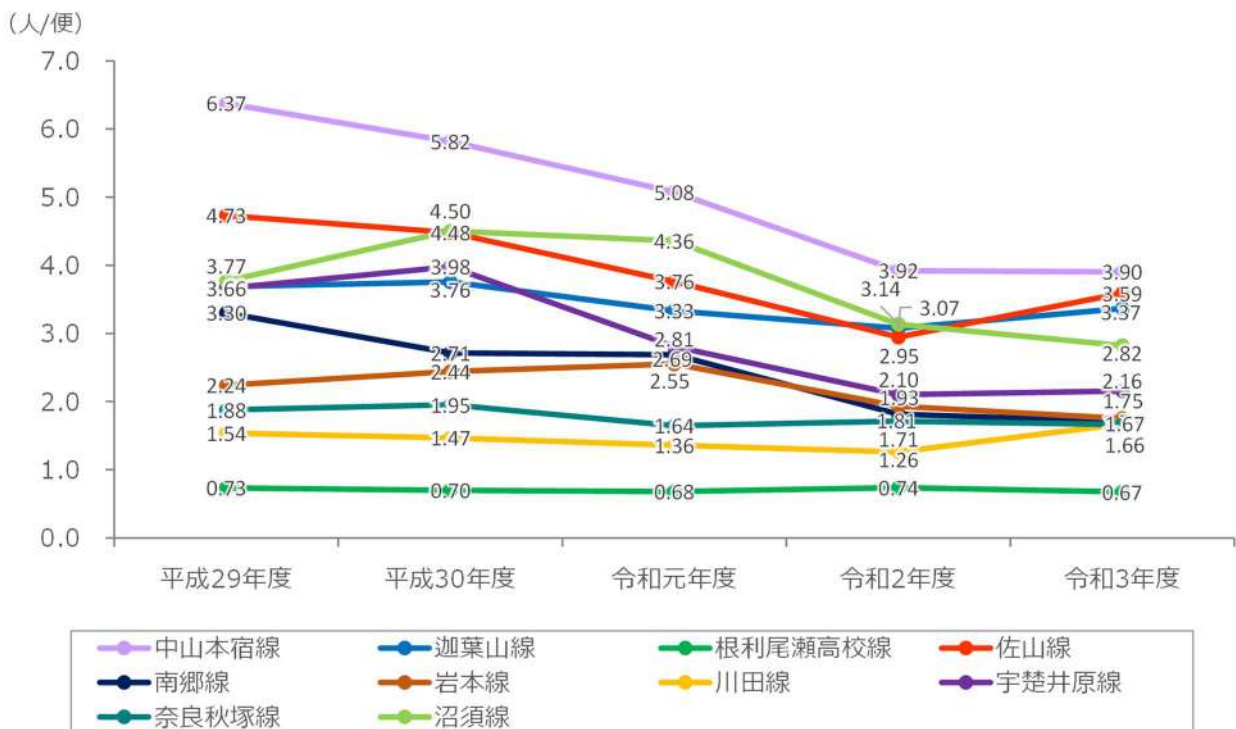
3) 1 便当たり輸送人員

1 便当たり輸送人員は、平成 29 年度以降、減少傾向にある路線が多く、増加傾向にあった路線についても、新型コロナウイルス感染拡大等の影響で、令和 2 年度以降は減少に転じている。

■路線別 1 便当たり輸送人員

(単位：人/便)

| バス名称 | 平成29年度 | 平成30年度 | 令和元年度 | 令和2年度 | 令和3年度 | 増減 (R2-R3) |
|---------|--------|--------|-------|-------|-------|---------------|
| 中山本宿線 | 6.37 | 5.82 | 5.08 | 3.92 | 3.90 | ▲ 0.02 |
| 迦葉山線 | 3.69 | 3.76 | 3.33 | 3.07 | 3.37 | 0.29 |
| 根利尾瀬高校線 | 0.73 | 0.70 | 0.68 | 0.74 | 0.67 | ▲ 0.06 |
| 佐山線 | 4.73 | 4.48 | 3.76 | 2.95 | 3.59 | 0.64 |
| 南郷線 | 3.30 | 2.71 | 2.69 | 1.81 | 1.71 | ▲ 0.10 |
| 岩本線 | 2.24 | 2.44 | 2.55 | 1.93 | 1.75 | ▲ 0.18 |
| 川田線 | 1.54 | 1.47 | 1.36 | 1.26 | 1.67 | 0.41 |
| 宇楚井原線 | 3.66 | 3.98 | 2.81 | 2.10 | 2.16 | 0.06 |
| 奈良秋塚線 | 1.88 | 1.95 | 1.64 | 1.71 | 1.66 | ▲ 0.05 |
| 沼須線 | 3.77 | 4.50 | 4.36 | 3.14 | 2.82 | ▲ 0.31 |



資料：沼田市

2.2.4 その他の公共交通・市内の輸送サービス

(1) 一般タクシー・福祉タクシー

市内を中心に運行している一般タクシー・福祉タクシーは、以下のとおりである。

■沼田市タクシー事業者一覧

| 区 分 | 事業者名 |
|--------|----------------------|
| 一般タクシー | 関越交通(株) |
| 一般タクシー | 丸沼タクシー((株)丸沼) |
| 一般タクシー | サンタクシー |
| 一般タクシー | (有)老神観光タクシー |
| 福祉タクシー | 医療法人大誠会 (ゆうゆう福祉タクシー) |

(2) スクールバス

■スクールバス運行実施校一覧

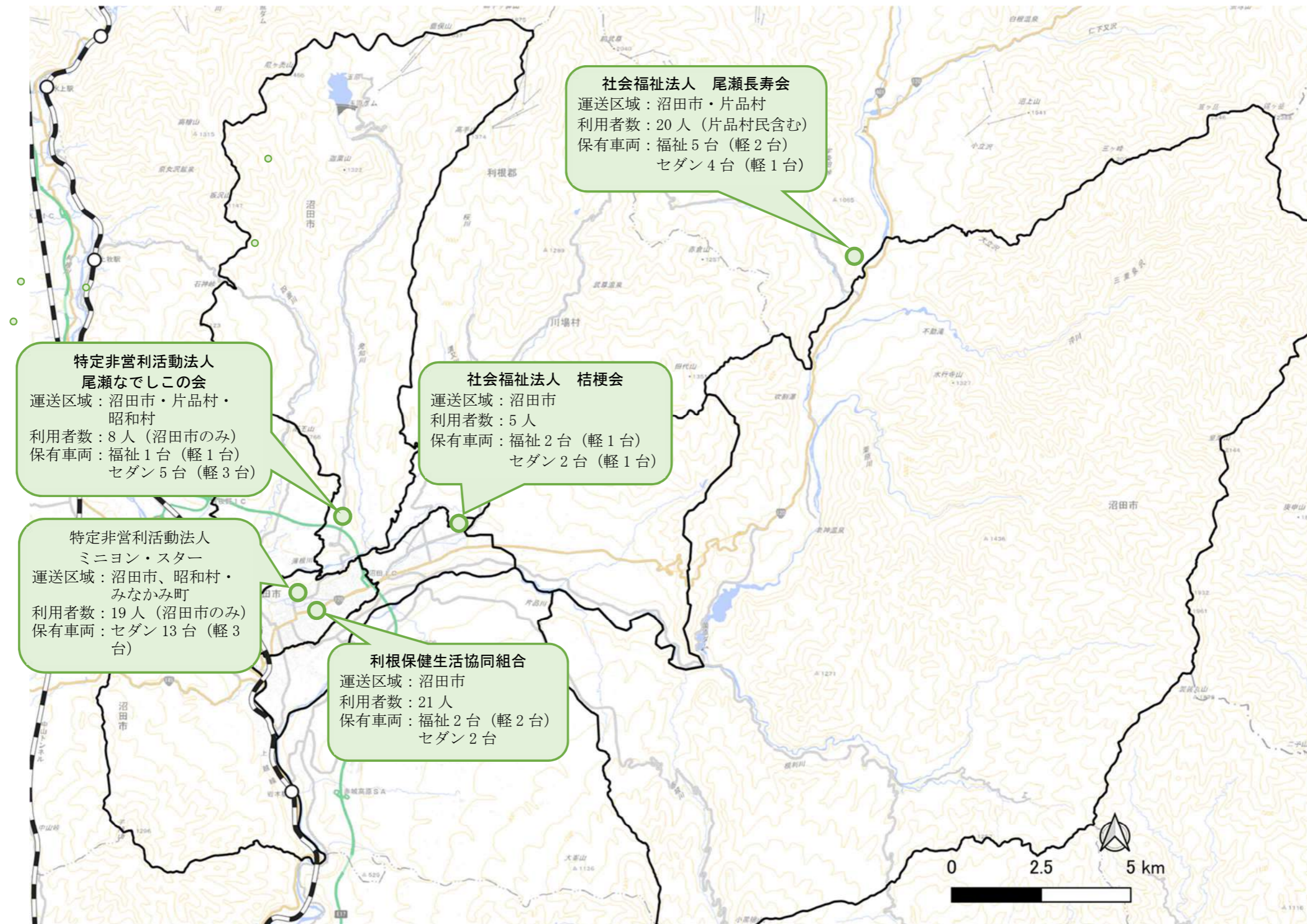
| 学 校 | 路線数 |
|-----------|------|
| 川田小学校 | 2 路線 |
| 多那小学校・中学校 | 3 路線 |
| 白沢小学校 | 2 路線 |
| 池田小学校・中学校 | 2 路線 |
| 利根小学校・中学校 | 2 路線 |

(3) その他の輸送サービス

沼田市内で実施されている輸送サービスは、前述のサービス以外に以下のようなものがある。なお、令和5年4月1日時点の輸送サービスを掲載している。

1) 福祉施設関連の有償運送サービス

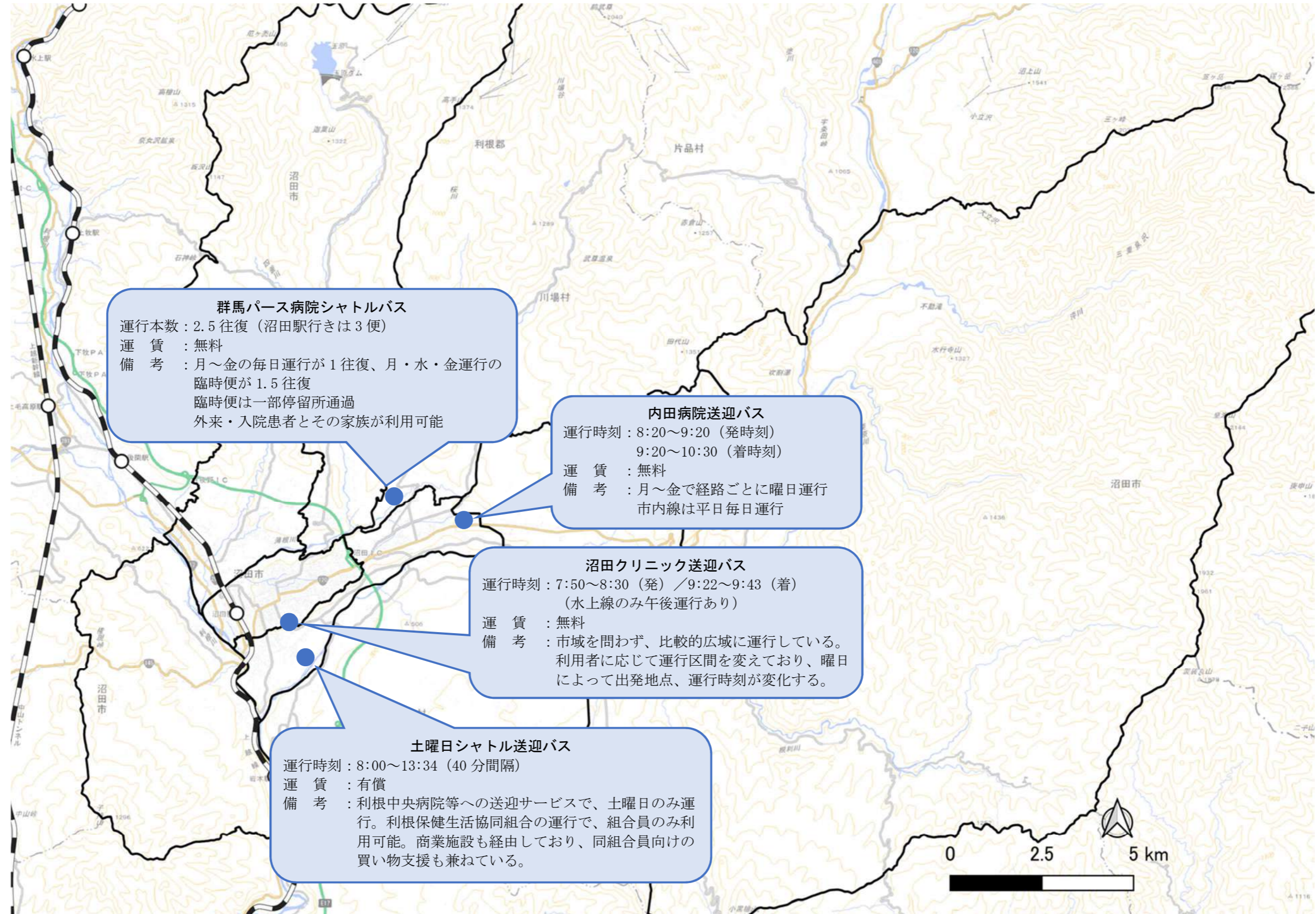
沼田市内で行われている福祉施設の有償運送サービスは、以下のとおりである。いずれのサービスも自宅からのドアツードア送迎で、運送費用以外の対価は請求していない。



令和5年4月1日現在

2) 病院の利用者送迎

市内または関連する病院が運行している定時・定路線型の輸送サービスには、主に以下のようなものがある。いずれも広域的な運行を行っており、経路地及び時刻については、次ページに示す。またこれ以外にも、予約制の不定期運行で、自宅から医療施設へのドアツードアによる手厚い送迎を実施している施設もみられる。



令和5年4月1日現在

○群馬パース病院シャトルバス

| 経由地 | 運行日・時刻 | |
|-----------|--------|-------|
| | 月～金 | 月・水・金 |
| 沼田駅 | 10:23 | 13:40 |
| 下之町 | 10:26 | 13:44 |
| 利根信中町 | 10:27 | 13:45 |
| 神明神社 | 10:29 | 13:47 |
| 利根信本店 | 10:30 | 13:48 |
| 関越車庫 | 10:33 | 13:51 |
| 三軒屋 | 10:35 | 13:53 |
| 金井農機 | 10:40 | ↓ |
| 整形外科クリニック | 10:44 | ↓ |
| 東中学校 | 10:47 | ↓ |
| ベルジ武尊 | 10:51 | ↓ |
| ヴィラージュ尾瀬 | 10:54 | 13:59 |
| 群馬パース病院 | 10:55 | 14:00 |

| 経由地 | 運行日・時刻 | | |
|-----------|--------|-------|-------|
| | 月～金 | 月・水・金 | |
| 群馬パース病院 | 9:20 | 13:00 | 15:00 |
| ヴィラージュ尾瀬 | 9:21 | 13:01 | 15:01 |
| ベルジ武尊 | 9:24 | ↓ | ↓ |
| 東中学校 | 9:28 | ↓ | ↓ |
| 整形外科クリニック | 9:31 | ↓ | ↓ |
| 金井農機 | 9:35 | ↓ | ↓ |
| 三軒屋 | 9:40 | 13:07 | 15:07 |
| 関越車庫 | 9:42 | 13:09 | 15:09 |
| 利根信本店 | 9:45 | 13:12 | 15:12 |
| 神明神社 | 9:46 | 13:13 | 15:13 |
| 利根信中町 | 9:48 | 13:15 | 15:15 |
| 下之町 | 9:49 | 13:16 | 15:16 |
| 沼田駅 | 9:53 | 13:20 | 15:20 |

資料：施設ホームページ（令和5年4月1日現在）

○内田病院送迎バス

| 市内（平日毎日運行） | |
|------------|-------|
| 経由地 | 時刻 |
| 内田病院 | 9:30 |
| 高橋場・柳町 | 9:40 |
| 群銀前（沼田駅） | 9:45 |
| グリーンベル | 9:50 |
| 栄町 | 9:55 |
| 利根信（中町） | 10:00 |
| 神明会館（材木町） | 10:05 |
| 上原 | 10:10 |
| 内田病院 | 10:30 |

| 片品（火～金運行） | |
|-----------|-------|
| 経由地 | 時刻 |
| 小川 | 8:45 |
| 土出 | 9:00 |
| 鎌田 | 9:08 |
| 須賀川 | 9:10 |
| 立沢 | 9:15 |
| 武尊 | 9:18 |
| 平川 | 9:20 |
| 追貝 | 9:25 |
| 大場 | 9:30 |
| 老神 | 9:33 |
| 大原 | 9:38 |
| 生枝 | 9:50 |
| 内田病院 | 10:00 |

| 新治（月曜日運行） | |
|-----------|------|
| 経由地 | 時刻 |
| 相俣 | 8:40 |
| 湯宿 | 8:45 |
| 布施 | 8:50 |
| 今宿 | 8:55 |
| 廻戸 | 9:00 |
| 名胡桃 | 9:05 |
| 内田病院 | 9:20 |

| 水上（水～金運行） | |
|-----------|------|
| 経由地 | 時刻 |
| 栗沢 | 8:20 |
| 大穴 | 8:25 |
| 水上駅 | 8:35 |
| 上牧駅 | 8:45 |
| 上越クリスタル | 8:50 |
| 後閑駅 | 9:03 |
| 真庭 | 9:05 |
| 井土上 | 9:10 |
| 内田病院 | 9:20 |

| 川場（月・木運行） | |
|-----------|------|
| 経由地 | 時刻 |
| 中発知 | 8:30 |
| 立岩 | 9:05 |
| 中野 | 9:10 |
| 谷地 | 9:15 |
| 門前 | 9:20 |
| 天神 | 9:25 |
| 生品 | 9:30 |
| 内田病院 | 9:40 |

| 昭和（月曜日運行） | |
|-----------|------|
| 経由地 | 時刻 |
| 貝野瀬信号 | 9:00 |
| 生越 | 9:05 |
| 赤城原 | 9:15 |
| 糸井 | 9:30 |
| 内田病院 | 9:45 |

| 川田（第2水曜日・第4水曜日運行） | |
|-------------------|------|
| 経由地 | 時刻 |
| 屋形原 | 9:10 |
| 今井 | 9:20 |
| 薄根 | 9:30 |
| 内田病院 | 9:50 |

資料：施設ホームページ（令和5年4月1日現在）

○土曜日シャトル送迎バス（利根中央病院）

| 乗り場名 | 1便 | 2便 | 3便 | 4便 | 5便 | 6便 |
|----------------|------|------|-------|-------|-------|-------|
| 沼田駅 | 8:00 | 8:40 | 9:20 | 10:00 | 10:40 | 11:20 |
| 利根中央病院 | 8:10 | 8:50 | 9:30 | 10:10 | 10:50 | 11:30 |
| ウエルシア栄町店 | 8:16 | 8:56 | 9:36 | 10:16 | 10:56 | 11:36 |
| サンモール鍛冶町店 | 8:18 | 8:58 | 9:38 | 10:18 | 10:58 | 11:38 |
| テラス沼田 | 8:20 | 9:00 | 9:40 | 10:20 | 11:00 | 11:40 |
| 沼田高校前 | 8:23 | 9:03 | 9:43 | 10:23 | 11:03 | 11:43 |
| 沼田市民体育館前 | 8:25 | 9:05 | 9:45 | 10:25 | 11:05 | 11:45 |
| 利根中央診療所利根歯科診療所 | 8:28 | 9:08 | 9:48 | 10:28 | 11:08 | 11:48 |
| フレッセイ材木町店 | 8:32 | 9:12 | 9:52 | 10:32 | 11:12 | 11:52 |
| 旧沼田市役所 | 8:35 | 9:15 | 9:55 | 10:35 | 11:15 | 11:55 |
| 沼田駅 | 8:40 | 9:20 | 10:00 | 10:40 | 11:20 | 12:00 |

| 乗り場名 | 7便 | 8便 |
|----------------|-------|-------|
| 利根中央病院 | 12:20 | 13:00 |
| 沼田駅 | 12:30 | 13:10 |
| 旧沼田市役所 | 12:35 | 13:15 |
| フレッセイ材木町店 | 12:40 | 13:20 |
| 利根中央診療所利根歯科診療所 | 12:42 | 13:22 |
| 沼田市民体育館前 | 12:45 | 13:25 |
| 沼田高校前 | 12:47 | 13:27 |
| テラス沼田 | 12:50 | 13:30 |
| サンモール鍛冶町店 | 12:52 | 13:32 |
| ウエルシア栄町店 | 12:54 | 13:34 |
| 利根中央病院 | 13:00 | 13:40 |

資料：施設ホームページ（令和5年4月1日現在）

3) その他医療施設の利用者送迎

○沼田クリニック無料送迎バス

| | 運行区間 | 運行日時 |
|--------|--|--------------------------------------|
| 新治線 | 永井十二神社前、猿ヶ京郵便局前～ マイハウス、沼田クリニック・沼田脳外 | 月曜日～土曜日 8:15～9:35 |
| 水上線 | 宝川入口バス停、湯檜曾旭神社前 他～ 沼田クリニック・沼田脳外 | 月曜日～土曜日 8:10～9:45/13:00～14:13 (※) |
| 白沢～川場線 | (有)木村工務店作業場交差点～ 沼田クリニック・沼田脳外 | 水曜日 8:30～9:38 |
| 片品線 | 戸倉バス停、白根発電所前バス停～ 沼田クリニック・沼田脳外 | 月曜日～土曜日 7:50～9:39 |
| 花咲線 | 幡谷入口～沼田クリニック・沼田脳外 | 木曜日 8:10～9:38 |
| 根利線 | 根利集会所バス停～ 沼田クリニック・沼田脳外 | 土曜日 8:00～9:22 |
| 高山線 | (利用者数減少のため、予約制・ドアツ ードアでの運行) | 第1・第3金曜日 |
| 帰路便 | (往路と同様の経路) | 往路利用者全員が 乗車次第発車 |

※各路線、曜日によって、利用に応じた運行区間・出発時刻で運行する。

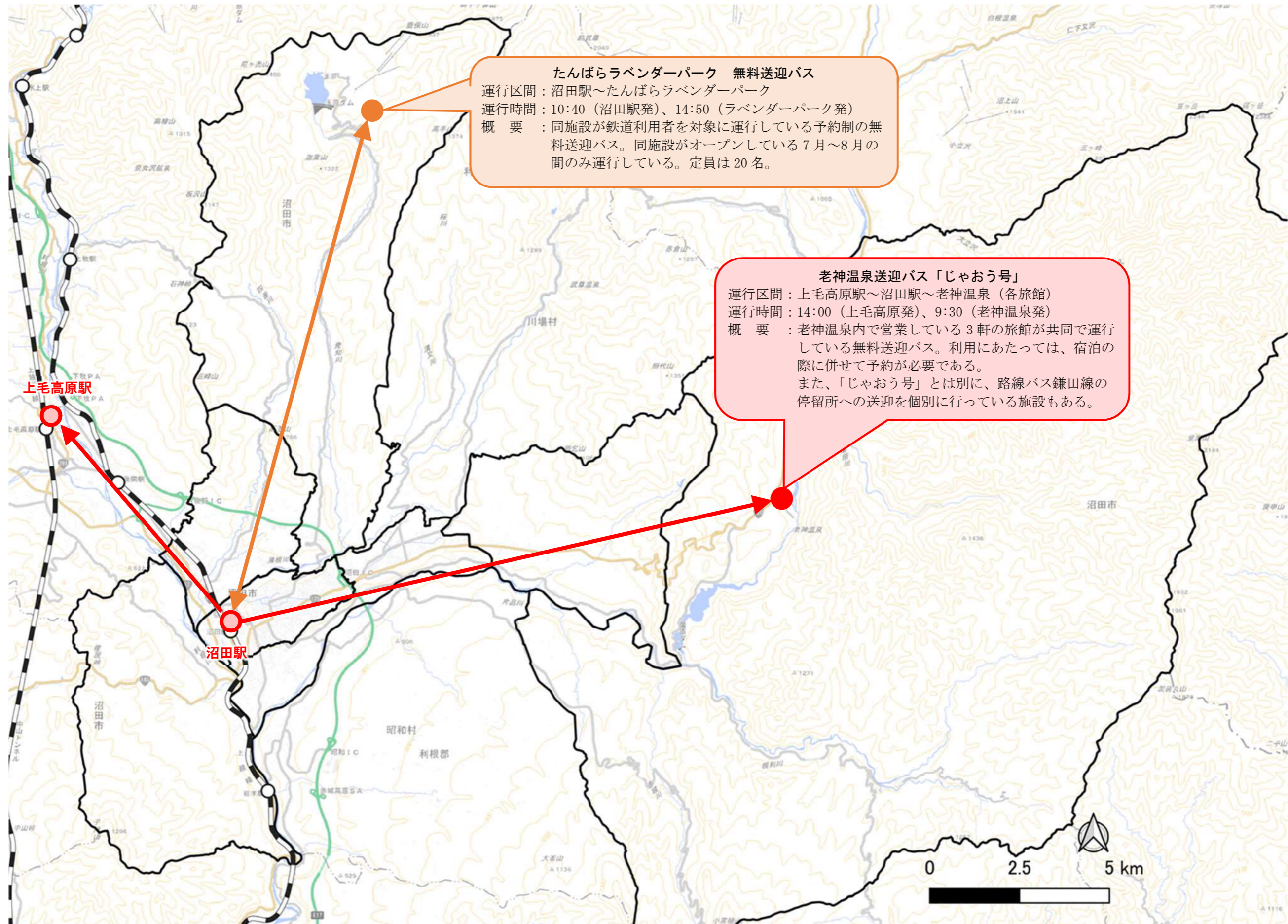
■運行概要図



資料：施設ホームページ（令和5年4月1日現在）

4) その他民間施設等の送迎サービス

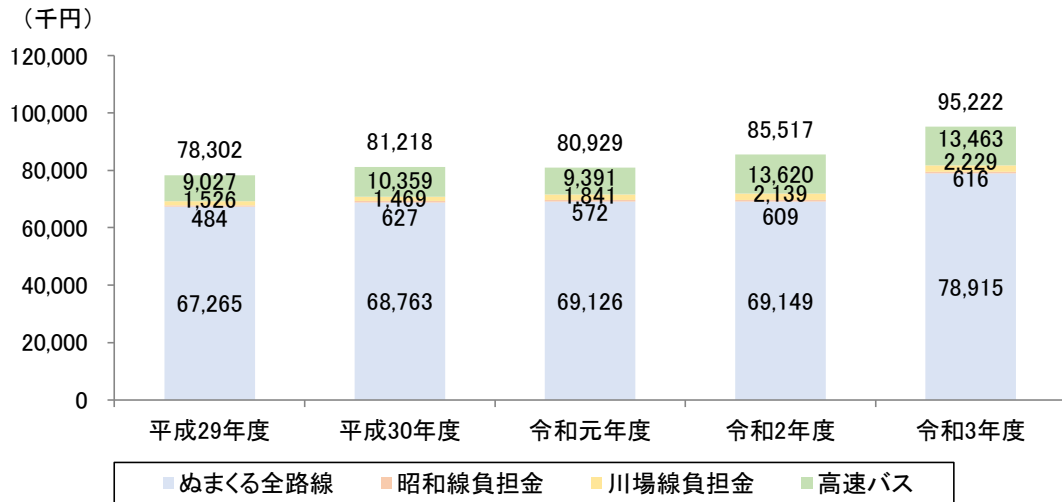
その他、市内の民間施設等が実施している送迎などの輸送サービスについては、主に以下のようなものがある。



2.2.5 地域公共交通に係る市負担額

公共交通の維持に係る市負担額の推移は、令和2年度には川場村・昭和村路線及び高速バスへの負担額増加、令和3年度にはぬまくる路線の負担額増加の影響などにより増加傾向である。令和3年度の公共交通の維持に係る市負担額は、約9,500万円となっている。

■公共交通の維持に係る市負担額の推移



資料：沼田市

市負担額：円、収支率：%

| バス名称 | | 平成29年度 | 平成30年度 | 令和元年度 | 令和2年度 | 令和3年度 | 増減率 (H29-R3) |
|---------------|------|------------|------------|------------|------------|------------|-----------------|
| 中山本宿線 | 市負担額 | 11,378,477 | 11,081,284 | 11,316,600 | 10,564,362 | 11,572,353 | 1.7% |
| | 収支率 | 20.5 | 23.7 | 23.1 | 22.1 | 19.6 | -4.4% |
| 迦葉山線 | 市負担額 | 13,280,206 | 14,671,691 | 14,010,074 | 13,859,065 | 21,284,940 | 60.3% |
| | 収支率 | 15.3 | 14.1 | 14.5 | 14.4 | 8.0 | -47.7% |
| 根利尾瀬高校線 | 市負担額 | 11,156,001 | 11,392,685 | 10,450,762 | 10,362,590 | 11,539,562 | 3.4% |
| | 収支率 | 1.8 | 2.4 | 1.7 | 2.0 | 2.6 | 44.4% |
| 佐山線 | 市負担額 | 7,285,616 | 7,106,311 | 7,440,529 | 8,151,977 | 7,551,527 | 3.6% |
| | 収支率 | 17.9 | 16.6 | 15.6 | 11.8 | 11.7 | -34.6% |
| 南郷線 | 市負担額 | 6,032,659 | 6,581,386 | 7,054,811 | 6,900,974 | 7,001,145 | 16.1% |
| | 収支率 | 20.7 | 16.5 | 12.8 | 11.8 | 10.1 | -51.2% |
| 岩本線 | 市負担額 | 6,608,251 | 6,723,987 | 7,680,620 | 7,777,967 | 7,710,429 | 16.7% |
| | 収支率 | 9.3 | 10.0 | 9.5 | 8.5 | 6.5 | -30.1% |
| 川田線 | 市負担額 | 1,762,716 | 1,677,563 | 1,880,135 | 2,167,724 | 2,661,105 | 51.0% |
| | 収支率 | 9.6 | 10.6 | 9.1 | 6.3 | 3.4 | -64.6% |
| 宇楚井原線 | 市負担額 | 3,056,109 | 2,957,665 | 2,879,623 | 3,084,577 | 3,307,916 | 8.2% |
| | 収支率 | 15.1 | 16.1 | 19.8 | 13.7 | 10.9 | -27.8% |
| 奈良秋塚線 | 市負担額 | 3,474,988 | 3,302,015 | 3,334,818 | 3,341,320 | 3,504,194 | 0.8% |
| | 収支率 | 7.6 | 9.6 | 10.3 | 8.1 | 7.3 | -3.9% |
| 沼須線 | 市負担額 | 3,230,078 | 3,268,735 | 3,077,718 | 2,938,893 | 2,781,399 | -13.9% |
| | 収支率 | 28.2※ | 23.0※ | 22.9※ | 18.3※ | 15.3※ | -45.7% |
| 昭和村委託路線 | 市負担額 | 484,000 | 627,000 | 572,000 | 609,000 | 616,000 | 27.3% |
| | 収支率 | | | | | | |
| 川場村委託路線 | 市負担額 | 1,525,589 | 1,468,906 | 1,840,562 | 2,138,753 | 2,229,118 | 46.1% |
| | 収支率 | | | | | | |
| 高速バス アップル号 | 市負担額 | 9,027,238 | 10,358,815 | 9,390,549 | 13,619,641 | 13,462,785 | 49.1% |
| | 収支率 | 32.7 | 30.6 | 33.3 | 24.6 | 24.4 | -20.3% |

※網掛けの路線は令和4年3月25日以降、運行休止中

※表内※印の数字は、同年10月～翌年9月の数字

資料：沼田市

2.3 上位・関連計画における公共交通の位置付け

沼田市地域公共交通計画は、「沼田市第六次総合計画」等を上位計画とし、これに掲げられている将来都市像やまちづくりの目標を実現するため、公共交通の分野において取り組む計画として位置付けられる。また、関連計画における取組の方向性とも整合を図ることが必要であるため、これらの上位・関連計画の概要、更には同計画内における公共交通関連施策等の位置付けを整理する。

■公共交通に関連する上位・関連計画一覧

| 計画の名称 | 策定年度 |
|---|-------------------|
| 沼田市第六次総合計画 | 平成 29 年度(2017 年度) |
| 沼田都市計画マスタープラン改訂版 | 令和元年度(2019 年度) |
| 第 2 期沼田市まち・ひと・しごと創生総合戦略 | 令和 2 年度(2020 年度) |
| 利根沼田地域定住自立圏共生ビジョン | 令和 3 年度(2021 年度) |
| 沼田市過疎地域持続的発展計画 | 令和 3 年度(2021 年度) |
| 第二次沼田市環境基本計画 | 平成 27 年度(2015 年度) |
| 生き生き長寿のまちづくり計画 | 令和 3 年度(2021 年度) |
| 沼田市障害福祉計画(障害者福祉計画・第 6 期障害福祉計画・第 2 期障害児福祉計画) | 令和 3 年度(2021 年度) |
| 沼田市観光基本計画 | 平成 29 年度(2017 年度) |

2.3.1 【上位計画】沼田市第六次総合計画

「沼田市第六次総合計画」は、本市のまちづくりの基本となる「沼田市民憲章」と「森林文化都市宣言」の理念を引き継ぎ、市民が快適で安全な暮らしを営むことのできる持続可能な市政運営を目指す基本指針として策定されたもので、本市の最上位計画に位置付けられる。

■沼田市第六次総合計画の概要

| 項目 | 内容 |
|-------------|---|
| 計画期間 | 平成 29 年度（2017 年度）～令和 8 年度（2026 年度） |
| 計画概要 | 前計画期間中においては、平成 23 年 3 月に発生した東日本大震災、平成 26 年度から始まった「地方創生」など、地方自治体を取り巻く環境に大きな変化があった。これらを踏まえて、本市のまちづくりの基本となる「沼田市民憲章」、「森林文化都市宣言」の理念をふまえつつ、地方分権への対応と人口減少時代の地方創生など、こころ豊かな暮らしが実感できる沼田市を創造すべく、一人一人が輝くまちづくりの方向と施策の具体的展開を示すものとして策定された。 |
| 目標 | ○まちづくりの理念 1. 沼田の風土を育んできた豊かな自然の保全と歴史・文化の継承 2. 誰もがこころ豊かな暮らしを実感でき、元気で誇りと愛着の持てるまちの実現 3. 市民が主役の市政運営と市民と力を合わせる市政の推進 ○まちづくりの将来像 こころ豊かに暮らし、しあわせを実感できるまち 沼田 |
| 施策体系 | 第 1 章 保健・医療・福祉（ふれあいと支え合いの健やかなまちづくり） （保健・医療、地域福祉、高齢者支援、次世代育成、障害者支援、社会保障） 第 2 章 自然環境・生活環境（人と自然にやさしい持続可能なまちづくり） （環境保全、循環型社会の構築、防犯、交通安全、消費生活、防災、国民保護） 第 3 章 教育・文化（未来を担うたくましいひとづくり・まちづくり） （学校教育、生涯学習、文化・芸術、青少年健全育成、スポーツ） 第 4 章 都市基盤（歴史・文化が息づく自然ゆたかなまちづくり） （中心市街地、道路、まちづくり、公共交通、住宅、公園・緑地、景観、上水道、下水道） 第 5 章 地域経済（ブランド力と交流による元気創生のまちづくり） （農業、林業、水産業、商業、工業、労働、観光、都市間交流、移住、二地域居住） 第 6 章 構想の推進（市民協働のまちづくり） （情報公開、市民協働、コミュニティ、男女共同参画、人権と平和、交流、行財政） |
| 公共交通に関連する施策 | 第 4 章 都市基盤（歴史・文化が息づく自然ゆたかなまちづくり） 第 2 節 利便性の高い地域交通の充実を図ります（公共交通） ■基本施策 （1）公共交通機関（路線バス）の充実 ・高齢社会への対応を踏まえ、公共交通サービスの充実に向けて、バス路線の維持に努める。 ・利根沼田を生活圏として捉え、近隣町村と連携し広域路線の維持に努める。 ・前橋と沼田を結ぶ広域生活路線である高速バスアップル号の運行を支援する。 ・路線バス利用者の利便の増進や本市の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するため、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく法定協議会の設置を検討するとともに、都市計画とも連携しつつ、市民が利用しやすく持続可能な公共交通について総合的に検討する。 |

2.3.2 【上位計画】沼田都市計画マスタープラン改訂版

本市では、平成 21 年度に「豊かな自然とまちの魅力を活かした交流と創造によるまちづくり」を都市づくりの基本理念とする『沼田都市計画マスタープラン』を策定し、市内における事業進捗、既存公共施設の整備・改修、都市計画道路等の見直しなど必要に応じた都市計画変更を進めながら、将来にわたって持続可能なまちづくりを進めてきた。

その後、策定から約 10 年が経過したことで生じた社会情勢への変化や、人口減少・高齢化が同時進行する社会への対応を踏まえて、「沼田市第六次総合計画」をはじめとした本市のまちづくりの上位計画との整合を図りつつ、都市計画事業の進捗に対応するため、改訂を行った。

■沼田都市計画マスタープラン改訂版の概要

| 項目 | 内容 |
|-----------------|---|
| 計画期間 | 令和元年度（2019 年度）～令和 10 年度（2028 年度） |
| 計画概要 | <p>本市が掲げている“平和を守り、人間性ゆたかなまちづくり”（市民憲章）、“人と自然が真にふれあう理想のまち”（森林文化都市宣言）の継承を基本としつつ、本市における人口減少と地域経済縮小の克服、まち・ひと・しごとの創生と好循環の確立を目指すため、今後 10 か年の目標や施策の基本的方向、具体的な施策をまとめたものである。</p> |
| 都市づくりの基本理念、基本目標 | <p>○基本理念 「豊かな自然とまちの魅力を活かした、こころ豊かに暮らせるまちづくり」</p> <p>○将来都市構想の設定 沼田都市計画マスタープランにおける将来都市像を実現するためには、本市の地勢等を考慮しながら、現有する都市施設や歴史文化資源、自然資源等を連携・活用し、将来にわたりその効力や魅力を引き出すような都市構造の設定が必要。 また他方では、進展する人口減少、少子・高齢化、経済成長の停滞や厳しい財政状況などの社会経済問題への対応、あるいは地球温暖化をはじめとする地球環境問題への対応等を視野に入れたまちのまとまりのある持続可能な都市構造が必要とされている。 まず、本市全体における将来のおおむねの都市構造として、都市構造の基盤を形成する交通軸、自然の骨格となる河川軸などの「軸」と、人々の都市的活動の中心となる「拠点」、及び活動が行われる「ゾーン」を設定し、本市全体における将来の都市構造のイメージを示す。</p> <p>■将来都市構造像イメージ（市全域）</p> |

都市づくりの
基本理念、基本目標

■将来都市構造像イメージ（都市計画区域）

利根川、片品川、薄根川の3つの河川と河岸段丘緑地がつくりだす本市の豊かな「水と緑」の自然環境と調和・共生し、少子高齢・人口減少等の社会状況や気候変動等の地球環境問題に対応するため、まちのまとまりのある持続可能な都市構造の実現を目指す。



○基本目標

- 目標 1：都市と自然が調和した暮らしやすいまちづくり
- 目標 2：ひとと地域が「ふれあい・つながる」まちづくり
- 目標 3：地域の特性や資源を活かした活力あるまちづくり
- 目標 4：誰もが安全安心に暮らせるまちづくり
- 目標 5：豊かな自然、歴史、文化を活かしたまちづくり

公共交通に
関連する記
述

○基本目標 2：ひとと地域が「ふれあい・つながる」まちづくり

<達成したい街の目標像>

- ・道路や鉄道など、人々の生活や物流サービスを支える交通環境が整備され、近隣諸都市や市内各地へ往来しやすく暮らしやすいまち
- ・身近な生活道路が整備され、通勤・通学、日常移動がスムーズにできるまち

<基本方針>

- ①都市を支える交通ネットワークの形成

○基本目標 3：地域の特性や資源を活かした活力あるまちづくり

<達成したい街の目標像>

- ・商業・業務機能や歴史・観光資源などの各拠点が公共交通などでつながり、移動が便利でにぎわいを感じられるまち

○基本目標 4：誰もが安全安心に暮らせるまちづくり

<達成したい街の目標像>

- ・高齢者や障害者への生活支援サービスが充実し、行政・企業等の協働による移動支援サービスなどが整ったまち

<基本方針>

- ②利便性の高い交通手段の確保

○基本目標 5：豊かな自然、歴史、文化を活かしたまちづくり

<基本方針>

- ④魅力的な田園環境、歴史文化資源、観光資源のネットワーク化と交流人口の創出

2.3.3 【上位計画】第2期沼田市まち・ひと・しごと創生総合戦略

本市における人口、経済、地域社会の課題に一体的に取り組むため、まち・ひと・しごと創生法第10条に基づき、国の総合戦略に掲げられている基本的な考え方や施策の方向性などを勘案するとともに、沼田市における人口の現状と将来のすがたを示し、市民と課題を共有する沼田市の人口ビジョンを踏まえ、政策目標や施策の基本的な方向、具体的な施策について取りまとめたものである。

なお、第2期戦略においては、令和2年度に改定を行った「沼田市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン」の最新版の内容についても掲載している。

■第2期沼田市まち・ひと・しごと創生総合戦略の概要

| 項目 | 内容 |
|-----------------------|--|
| 計画期間 | 令和2年度（2020年度）～令和6年度（2024年度） |
| 計画概要 | 本市の基本理念の継承を基本としつつ、本市における人口減少と地域経済縮小の克服、まち・ひと・しごとの創生と好循環の確立を目指すため、令和2年度に改定を行った人口ビジョンの結果も踏まえつつ、今後5か年の目標や施策の基本的方向、具体的な施策をまとめたものである。 |
| まち・ひと・しごと創生に向けた施策の方向性 | <p>○施策の基本的な視点</p> <p>視点1：雇用の創出・地域産業の活性化 視点2：定住・移住に向けた環境づくり 視点3：出産・子育てへの支援 視点4：住み続けることができる安全・安心なまちづくり 視点5：市民の幸福感の上昇</p> <p>○SDGsの視点を取り入れた地方創生の推進</p> <p>第2期計画では、SDGsの視点を取り入れることとして、推進にあたっては、市民、事業者及び行政がともにSDGsの視点に立ち、個々の取組が日本や世界にもつながっていることや、相互の連携の重要性を意識するとともに、一層の浸透と、持続可能な都市づくりの推進による、地方創生のさらなる推進を図る。</p> <p>○基本目標</p> <p>目標1：「稼ぐ地域をつくり、安定した雇用を創出する」 目標2：「つながりを築き、新しい人の流れをつくる」 目標3：「結婚・出産・子育ての希望をかなえる」 目標4：「ひとが集い、安心して暮らせる魅力的な地域をつくる」</p> <p>【人口ビジョン（令和2年度改定）】</p> <p>○目指すべき将来の方向性</p> <p>①安定した雇用の創出により転出の抑制、転入の促進を図る。 ②地域の魅力を発信し、二地域（二拠点）居住や移住・定住を促進する。 ③若い世代の結婚・出産・子育ての希望をかなえ、転出抑制・出生数の増加を促す。 ④ひとが集い、住み続けることができる安全・安心な環境を整備する。</p> <p>○長期的展望</p> <p>平成52（2040）年に人口規模40,000人、平成72（2060）年に人口規模34,000人、及び、将来においても持続可能な人口構造の構築を図る。</p> <p>○基本的視点とその目標値</p> <p><基本的視点></p> <p>視点1：若年層・子育て世代の転出抑制 視点2：合計特殊出生率の上昇 視点3：移住・定住の促進と関係人口の創出</p> |

| 項目 | 内容 |
|-----------------------|--|
| まち・ひと・しごと創生に向けた施策の方向性 | <p><将来人口目標> 上記の 3 つの基本的視点の目標を達成することにより、現状で策を講じない場合の推計（22,828 人）と比較して 11,000 人程度の増加を見込む。</p> |
| 公共交通に関連する記述 | <p>○目標 4：「ひとが集い、安心して暮らせる魅力的な地域をつくる」 <基本的方向> ・コンパクト・プラス・ネットワークの推進による快適な生活と持続可能な都市経営の確保 ・時代の変化に即した地域コミュニティの維持・強化 <施策> ・施策 4-2：人口減少等を踏まえた効率的な資産戦略 ④まちのまとまりの形成 ■生活サービス機能や居住しやすい区域を集約し、都市のコンパクト化を推進する。 ・施策 4-4：地域の特性に応じた拠点の形成と交通ネットワークの充実 ①公共交通の充実 ■市内公共交通の充実を図り、高齢者や子どもたちの生活利便性を高める。特に中心市街地から離れた地域における生活を担保するための基盤として、必要に応じ「デマンド交通」など多様な運行方法を取り入れた交通の在り方を検討、実践し路線バス運行の改善に努める。</p> <p>【人口ビジョン（令和 2 年度改定）】 ○目指すべき将来の方向性 ①安定した雇用の創出によって、若年層・子育て世代の転出を抑制する。 <施策の方向性> ・本市での創業支援や地域企業の雇用拡大、企業誘致を図るとともに、本市の生活環境の優位性創出による渋川・前橋・高崎等への通勤者の転出抑制、転入促進を図る。（⇒市全体における優位性の高い生活環境について、公共交通視点からの創出） ④人が集い、住み続けられることができる安全・安心な環境を整備する。 <施策の方向性> ・コンパクト・プラス・ネットワークの推進による快適な生活と持続可能な都市経営の確保を推進する。 ・時代の変化に即したインフラ整備と地域コミュニティの維持・強化を図る。</p> |

2.3.4 【関連計画】利根沼田地域定住自立圏共生ビジョン

今後、大幅な人口減少と急速な少子化・高齢化が見込まれる中、地方圏において安心して暮らせる地域を各地に形成し、地方圏から三大都市圏への人口流出を食い止めるとともに、三大都市圏の住民にもそれぞれのライフステージやライフスタイルに応じた居住の選択肢を提供し、地方圏への人の流れを創出することを目的として、沼田市をはじめとする複数市町村にて定住自立圏構想推進要綱第6の規定に基づき策定した、定住自立圏構想である。

■利根沼田地域定住自立圏共生ビジョンの概要

| 項目 | 内容 |
|--------|--|
| 計画期間 | 令和3年度（2021年度）～令和7年度（2025年度） |
| 計画概要 | 沼田市を中心とした5市町村（沼田市、片品村、川場村、昭和村、みなかみ町）において、人口定住に必要な都市機能及び生活機能を確保し、地域活性化を図るための将来像及び圏域を形成する自治体が連携して取り組む具体的な事業内容を明らかにしたもの。 |
| 圏域の将来像 | <p>○圏域の将来像</p> <p>沼田市と片品村、川場村、昭和村及びみなかみ町の1市1町3村で形成する利根沼田圏域は、福島、栃木、新潟の3県に接し、歴史的、地形的につながりが深く、水清くみどり豊かな里として栄えてきた。</p> <p>昭和44年、「利根沼田広域市町村圏」を組織し、自治体間の連携と効率的な運営に努め、消防業務や介護認定業務、文化会館や火葬場・斎場などの管理に関する事務の共同処理を行うほか、医療、福祉、教育、環境、観光など幅広い分野において、相互に連携、協力しながら地域の発展に努めているところであるが、近年の社会構造の変化や人口の減少と少子高齢化に適切に対応していくためには、より一層、圏域全体で地域力を高め、住民が安心して暮らし続けられる地域社会の形成と、魅力ある地域づくりが必要となる。</p> <p>利根沼田地域は、豊かな森林、水資源、地熱や風光明媚な観光資源をはじめ、エネルギーや食料の自給も可能で、地場産品による6次産業化や交流人口の拡大等によって、足腰の強い定住自立圏を確立できるポテンシャルを有しており、豊かな地域資源をいかした産業の振興による雇用の創出や、生活を支える基礎的な都市機能のほか、子育て世代が安心して暮らせる機能の充実、地域の魅力をいかし大都市圏から地方圏への人材環流の促進、圏域を牽引する人材の発掘・育成と、地域のマネジメント機能の充実など、地域資源を積極的に活用した振興策を進め、活力溢れる地域を目指す。</p> <p>○3つの視点</p> <p>視点1：生活機能の強化</p> <p>視点2：結びつきやネットワークの強化</p> <p>視点3：圏域マネジメント能力の強化</p> |

| 項目 | 内容 | | | | | | | | | |
|-------------|---|---------------|--------------|---------------|-------------|---------|----------|----------|------|------|
| 公共交通に関連する記述 | <p>○視点2：結びつきやネットワークの強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通対策事業 <p><事業内容></p> <p>圏域住民の交通手段の維持・確保のため、地域内における公共交通の課題解決に向けて調査・研究を行うとともに、地域間の交通ネットワークを整備し、委託路線バスの運行補助等を行う。</p> <p><役割分担></p> <p>沼田市・連携自治体：事業の推進、連携の促進</p> <p><事業効果></p> <p>圏域住民の圏域内における移動の利便性が向上する。</p> <p><重要業績評価指標（KPI）></p> <table border="1" data-bbox="491 712 1385 862"> <thead> <tr> <th data-bbox="497 712 1024 784">指標</th> <th data-bbox="1024 712 1209 784">現状値 (調査時)</th> <th data-bbox="1209 712 1378 784">目標値 (達成年度)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="497 784 1024 824">公共交通の年間利用者数</td> <td data-bbox="1024 784 1209 824">97,350人</td> <td data-bbox="1209 784 1378 824">106,000人</td> </tr> <tr> <td data-bbox="497 824 1024 862">担当者会議の開催</td> <td data-bbox="1024 824 1209 862">0回/年</td> <td data-bbox="1209 824 1378 862">1回/年</td> </tr> </tbody> </table> | 指標 | 現状値 (調査時) | 目標値 (達成年度) | 公共交通の年間利用者数 | 97,350人 | 106,000人 | 担当者会議の開催 | 0回/年 | 1回/年 |
| 指標 | 現状値 (調査時) | 目標値 (達成年度) | | | | | | | | |
| 公共交通の年間利用者数 | 97,350人 | 106,000人 | | | | | | | | |
| 担当者会議の開催 | 0回/年 | 1回/年 | | | | | | | | |

2.3.5 【関連計画】沼田市過疎地域持続的発展計画

本市では、過疎地域対策緊急措置法（昭和45年法律第31号）に基づき旧利根村が過疎地域として指定されて以降、過疎計画を策定の上、継続的な各種過疎対策事業を実施している。

令和3年4月1日に、旧利根村区域が引き続き過疎地域として指定されたことに伴い、新たな過疎計画として策定したものである。

■沼田市過疎地域持続的発展計画の概要

| 項目 | 内容 |
|-------------|--|
| 計画期間 | 令和3年度（2021年度）～令和7年度（2025年度） |
| 計画概要 | 過疎地域の持続的発展の支援に関する特別措置法（令和3年法律第19号）に基づき、旧利根村区域が引き続き過疎地域として指定されたことに伴い、過疎からの脱却に向けた方針や、具体的な取組などをとりまとめたものである。 |
| 基本方針 | <p>○基本方針</p> <p>ア 自然環境の保全及び地域資源の整備と魅力の発信 （ア）森林が持つ公益的多面的機能への寄与 （イ）農業経営基盤の強化とブランド化 （ウ）地域資源の活用・保全と情報発信 （エ）移住・定住・交流の推進</p> <p>イ 環境に配慮した健康で住みよい環境づくり （ア）ライフステージに合わせた健康づくり （イ）快適な生活環境の整備 （ウ）低炭素社会の実現</p> <p>ウ 明日をひらく教育文化の推進 （ア）学習環境の整備と学習体制の強化 （イ）地域における伝統文化の継承</p> <p>エ 住民参加による地域の活性化 （ア）地域を担う人材の育成 （イ）地域間交流の促進</p> |
| 公共交通に関連する記述 | <p>5 交通施設の整備、交通手段の確保</p> <p>(1) 現況及び問題点</p> <p>ウ 交通手段 過疎化とモータリゼーションの進展等に伴い、路線バスの利用者は徐々に減少し、民間事業者が不採算路線の一部を廃止したため、代替策として住民の足の確保を目的に、昭和51年4月9日から旧道路運送法第80条に基づく村営による自家用有償バスとして運行（根利～尾瀬高校間）を開始した。 現在は、安全運行の確保及び事業効率を両立させるため、旧道路運送法第21条の許可事業所に運行を委託し、路線バスを存続させているが、過疎化の進行や自家用車の普及、広範な地域に人口が分散する山間地特有の地形から、利用者数の増加は見込めない状況にある。 高齢者や高校生など交通弱者の救済のためには、路線バスのデマンド化など効率性を踏まえた交通手段の確保が不可欠である。</p> <p>(2) その対策</p> <p>ウ 交通手段の確保 過疎化の進行に伴い、地域住民の日常生活に必要な交通手段を維持するため、デマンドバスなど効率性を踏まえた生活交通の確保を図る。</p> |

2.3.6 【関連計画】第二次沼田市環境基本計画

沼田市環境基本条例第8条に定める環境の保全等に関する目標であり、環境の保全等に関する施策を総合的かつ計画的に推進するため、市民・事業者・市の各主体が環境の保全等に取り組んでいく上での道しるべとしての役割を担いつつ、国や県の環境基本計画との整合性を図り、沼田市総合計画における環境面の取組を推進する計画として策定された。

■第二次沼田市環境基本計画の概要

| 項目 | 内容 |
|-------------|---|
| 計画期間 | 平成 27 年度（2015 年度）～令和 6 年度（2024 年度） |
| 計画概要 | 平成 16 年に策定された「沼田市環境基本計画」の内容に加えて、同計画期間中に発生した地球温暖化による気候変動などの世界的な問題や、東日本大震災とそれに伴う原子力発電所の事故により、議論が高まった今後のエネルギーの在り方などを踏まえて、私たちが生きていく上で欠くことの出来ない自然からの恩恵を受け継ぎ、次の世代に引き継ぐことを見据えて策定されている。 |
| 望ましい環境像 | さわやかな空気、澄んだ水、緑豊かな、自然にやさしいまち |
| 基本方針 | <ol style="list-style-type: none"> 1. 自然環境の保全と再生 【重点施策】森林環境の整備、水の保全 2. 自然との共生 【重点施策】自然との共生エリアの創出、事業活動における環境負荷の低減 3. 生活環境の保全 【重点施策】快適な生活環境の確保（安心してくらす安全で快適な環境づくり） 4. 循環型社会の構築 【重点施策】ごみの発生・排出量の削減、廃棄物の適正な処理と資源化の推進 5. 地球温暖化の防止 【重点施策】低炭素社会の実現 6. 協働による環境像の実現 【重点施策】市民・事業所・市の協働による環境問題への取組、環境を保全する人づくり |
| 公共交通に関連する記述 | <ol style="list-style-type: none"> 3. 生活環境の保全 ☆取組施策 ○公共交通機関の充実 <ul style="list-style-type: none"> ・利便性の高い公共交通機関の再編検討 ・公共交通機関の利用促進 |

2.3.7 【関連計画】生き生き長寿のまちづくり計画

国の基本方針や「沼田市第六次総合計画」に基づき、人的基盤の整備や地域共生社会の実現、介護予防・健康づくり施策の充実・推進、認知症施策の推進、今後の高齢者福祉の課題などに対応しながら、「高齢になっても安心して暮らせるまちづくり」を実現するための基本となるものとして策定された。

■生き生き長寿のまちづくり計画の概要

| 項目 | 内容 |
|---------------------|--|
| 計画期間 | 令和3年度（2021年度）～令和5年度（2023年度） |
| 計画概要 | 高齢者が住み慣れた地域において、健康で自立した生活を送ることができる地域社会を目指した「高齢者保健福祉計画」と、各年度の介護給付等対象サービスの種類ごとの量を見込み、その見込み量を確保するための方策を定め、介護保険事業が円滑に実施されるために策定された「介護保険事業計画」を一体のものとして、高齢者の視点に立った総合的なまちづくりを目指す内容としている。 |
| 基本理念 基本目標 | <p><基本理念></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 個人の意思を尊重し、利用者本位で質の高いサービスを提供することを通じて高齢者の自立を支援する。 2. 高齢者の暮らしの状態・環境にかかわらず、支援を必要とする高齢者に必要なサービスを提供する。 3. 保健・福祉・医療・生涯学習等との連携を図り、それぞれの分野の地域資源を幅広く活用して高齢者のニーズに的確に応えることができる、効率的・総合的なサービスを提供する。 4. 市民に最も身近な自治体（市）として柔軟なサービス提供体制をつくるとともに、市民参加型の総合的なまちづくりの視点に立った保健福祉施策を推進し、本市に適したサービスを充実していく。 <p><基本目標></p> <p>基本目標1：高齢者の生きがいくりの推進 基本目標2：地域包括ケアシステムの強化に向けた取組 基本目標3：介護保険サービスの充実</p> |
| 計画各論 | <p>第1章 高齢者保健福祉の推進 第2章 自立支援・重度化防止の推進 第3章 介護保険事業の推進 第4章 介護保険事業費用と介護保険料 第5章 計画の推進体制</p> |
| 公共交通に 関連する記 述 | <p>第1章 高齢者保健福祉の推進 第3節 高齢者の生きがいくりの推進 3. 移送サービスの推進 (1) 敬老バスカード助成事業 (2) 福祉タクシー利用券の交付 (3) 外出支援サービス（福祉有償運送等）の推進 (5) バス運行による交通手段の確保</p> |

2.3.8 【関連計画】沼田市障害福祉計画（障害者福祉計画・第6期障害福祉計画・第2期障害児福祉計画）

障害者福祉に係る計画である「沼田市障害者福祉計画（後期計画）」、「沼田市障害福祉計画（第5期）」及び「沼田市障害児福祉計画（第1期）」が令和2年度で終了となったことから、障害者総合支援法及び児童福祉法の規定に基づき、障害者福祉に係る計画の見直しや現状の分析・評価を行い、総合的かつ計画的に施策を推進するために策定された。

■沼田市障害福祉計画の概要

| 項目 | 内容 |
|--------------|---|
| 計画期間 | 令和3年度（2021年度）～令和8年度（2026年度） |
| 計画概要 | 国・県等の動向及び障害者の実態やニーズに対応し、障害者福祉の向上と地域のノーマライゼーションの実現を図る「沼田市障害者福祉計画」、障害福祉サービス等の具体的な実施計画にあたる「沼田市障害福祉計画」障害児支援に対する支援の充実を目的とする「沼田市障害児福祉計画」の3計画を一体化し、総合的かつ計画的に施策を推進するものである。 |
| 基本理念 基本目標 | <p><基本理念> 「ノーマライゼーション理念」の実現</p> <p><計画策定の視点></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 障害のある人の尊重と自立支援 2. 全員参加のまちづくり 3. 障壁のない社会づくりの推進 4. 施策の総合的かつ体系的な推進 |
| 施策の体系 | <ol style="list-style-type: none"> 1. お互いの理解と交流の促進 2. 生活支援サービスの充実 3. 保健・医療の充実 4. 福祉教育・育成体制の充実 5. 雇用・就労機会の充実 6. コミュニケーション環境の整備推進 7. ユニバーサルデザインのまちづくり推進 8. 権利擁護の充実 9. 計画の推進基盤の整備 |
| 公共交通に関連する記述 | <ol style="list-style-type: none"> 7. ユニバーサルデザインのまちづくり推進 <p>【市が取り組む施策】</p> <p>(3) 移動交通機関の充実</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通機関は障害のある人への配慮が十分なされていない状況である。移動の円滑化を図るため、路線バスにおいてはノンステップバスの導入を促進するとともに、駅及び駅周辺のユニバーサルデザインの整備を更に進める必要がある。 ・社会参加を促進するため、公共交通が利用しやすい環境整備が必要である。 ・障害のある人が通院などの際に、移動サービスを円滑に利用できることが求められている。 |

2.3.9 沼田市観光基本計画 改訂版 -with コロナ時代の沼田市の観光-

平成 29 年に策定された「沼田市観光基本計画」は、沼田市第六次総合計画の“地域経済（ブランド力と交流による元気創生のまちづくり）”における観光部門の基本計画として位置付けられるものだが、令和元年（2019 年）12 月から始まった新型コロナウイルス感染拡大により観光を巡る市場環境が大きな変化したことから、コロナ禍による社会・経済環境の変化を織り込んで前基本計画の見直しと修正を行い、今後の観光回復へ向けての指針とするため策定された。

■沼田市観光基本計画 改訂版の概要

| 項目 | 内容 |
|---------------------|--|
| 計画期間 | 令和 5 年度（2023 年度）～令和 8 年度（2026 年度） |
| 計画概要 | 本市では、平成 29 年に「沼田市観光基本計画」を策定し、中長期的な産業振興と地域活性化観光を「軸」として、観光産業の育成と新たなサービス産業の開発、および観光の波及効果としての農林業・商工業の振興、そして、郷土の自然や歴史文化に基づく市民の郷土意識の向上、さらには、観光を通じての二地域居住などの定住人口増加の入口ともなる施策を実施しているが、新型コロナウイルス感染拡大により観光を巡る市場環境が大きな変化したことから、コロナ禍による社会・経済環境の変化を織り込んで前基本計画の見直しと修正を行い、今後の観光回復へ向けての指針とするため策定されている。 |
| 基本理念 基本目標 | <p><理念></p> <ul style="list-style-type: none"> ①市民が誇り、市民が輝くまち ②「森林文化都市」として、自然と歴史文化のあるまち ③観光を通じて、市民と来訪者が多様にふれあうまち <p><3 つの観光振興像></p> <ul style="list-style-type: none"> ①来訪者が四季折々、何度も訪れたい、豊かな自由時間を過ごしたいと思うまち —「四季折々の魅力、美しい景観、多様なアクティビティ、新鮮な食材」— ②健康保養増進のまち —「温泉と森林、新鮮な食材」— ③来訪者が市民とさまざまに触れあい・交流し、人の温もりを感じるまち —「市民の郷土意識、地域への誇り、地域全体での“おもてなし”」— |
| 施策の体系 | <p><施策の方向性></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 沼田市の比較優位（強み）に基づく観光レクリエーション魅力の訴求 2. 地域特性を生かした新たな市場開拓と環境および条件整備 3. 観光消費促進のための観光レクリエーションの魅力と仕組みづくり 4. エリア別の魅力強化 5. 戦略的な観光マーケティングの展開 6. 広域連携の推進 7. 観光ビジネス・観光まちづくり分野における人材育成 8. 推進体制の整備と計画の進行管理 |
| 公共交通に 関連する記 述 | <ol style="list-style-type: none"> 3. 観光消費促進のための観光レクリエーションの魅力と仕組みづくり <p>③移動消費の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市域内周遊ルートの整備推進 —周遊観光・体験観光利用と連動した交通&観光セット商品の検討— ・オンデマンドバスなどの新たな交通システムの検討。 |

2.4 公共交通ニーズ等の把握

2.4.1 市民意向について

(1) 令和3年度一般住民対象調査結果に基づく把握・分析

沼田市民における公共交通に関する意向を把握するにあたり、令和3年に実施された「沼田市地域公共交通住民アンケート調査」の結果を用いて分析を行う。なお、本調査はデマンド交通の運行開始（令和4年3月25日）以前の交通体系に関する結果である。

1) 調査概要

対象となるアンケート調査の実施概要については、以下のとおりである。

[一般住民対象調査]

- ① 調査対象：沼田市内の5,000世帯
- ② 抽出方法：住民基本台帳より抽出
- ③ 調査期間：令和3年2月22日(月)～3月9日(火)
- ④ 調査票：A4 7ページ（依頼文除く）
- ⑤ 調査方法：郵送による調査依頼及び調査票回収

2) 調査票

対象となるアンケートの調査票を以下に示す。

日常の移動と公共交通に関するアンケート調査

アンケートの趣旨とご協力のお願い

日頃より沼田市政に対して、ご理解とご協力をいただき、厚くお礼申し上げます。

さて本市の公共交通につきましては、現在、路線バスのネットワークにより居住する地域を概ねカバーしている状況ですが、乗車人数が少ない路線・エリアもあり、沼田市委託路線バスの運行には年間約7000万円の費用を要している状況にあります。一方で、移動手段のない方にとって路線バスは生活に欠かせない交通手段であり、また、バス路線から離れた地域もあるため、地域公共交通の維持とさらなる充実・再編が必要であると考えております。

このような状況において、市では、路線バスに代わる新たな移動手段の検討を進めているところです。つきましては、市民の皆さまの日常生活における移動の実態や公共交通の利用状況、意見・要望などを伺い集めるためにアンケート調査を行うことになりました。お忙しいところ大変恐縮ですが、アンケートの趣旨をご理解いただき、ご協力くださいますようお願い申し上げます。

また、このアンケートが公共交通についてご家族でお話していた機会となれば幸いです。

令和3年2月
沼田市政府
総務部企画政策課

この調査について

- この調査は、沼田市の住民基本台帳（令和2年2月1日時点）から、5,000世帯の皆さまを抽出し、調査をさせていただいているものです。
- 調査は世帯ごとに回答をお願いします。回答の対象は15歳以上の方です。世帯代表の方にお答えいただく質問とお1人ずつお答えいただく質問がありますので、ご注意ください。
- このアンケート票には、一通でご家族4人まで回答できます。高校生以上のご家族が4人以上いらっしゃる場合は、運転免許をお持ちでない方や日常の移動に不便を感じていらっしゃる方を優先してご回答ください。なお、世帯代表の方はお必ず回答をお願いします。
- この調査は無記名式の調査です。個人属性（居住地区・年齢・性別など）は記入していただきますが、回答は統計的に処理しますので、個人が特定されることはありません。なお、回答結果につきましては、本調査以外の目的に使用することは一切ありませんのでご安心ください。
- アンケートの実施期間は、2月22日(月)～3月9日(火)です。同封の返信用封筒に入れて、ポストに投函してください。
- アンケートのお問合せ先
沼田市政府総務部企画政策課 担当：政策推進係
電話 0278-23-2111(内線4034)

【1】あなたの世帯・あなた自身について

「問1」は、世帯代表者の方のみお答えください。

問1. あなたの世帯について、①お住まいの地区名・町名、②世帯の種別、③世帯員の年齢別内訳、④自家用車の保有台数についてお答えください。

※地区名・町名については、A4別紙の「地区名一覧表」より、選択してください。
※記載例「沼田地区 村本町」にお住まいの場合 ⇒ 「地区番号：①」「町名：5」と記入

| 問1 | ①地区名 | ①町名 | ②世帯種別 | ③世帯員人数 | | | ④世帯での自家用車の保有台数 |
|----|-------------------------|-----|--|--------|-------|--------|----------------|
| | ※別紙の「地区名一覧表」より選択してください。 | | 1世帯 | 2～4世帯 | 5～9世帯 | 10世帯以上 | |
| | | | ①単身世帯 ②夫婦のみ世帯 ③二世帯同居 ④三世帯以上同居 | 人 | 人 | 人 | |

「問2」以降は、世帯代表者に加え、高校生以上の同居家族の方がそれぞれお答えください。

※高校生以上のご家族が4人以上いる場合は、日常の移動に不便を感じている方を優先してお答えください。

問2. あなたの性別を回答欄に番号で記入してください。

①男性 ②女性

| 記入例 | 世帯代表者 | 回答者2 | 回答者3 | 回答者4 |
|-----|-------|------|------|------|
| ② | | | | |

問3. あなたの年代を回答欄に番号で記入してください。

①10代 ②20代 ③30代 ④40代 ⑤50代 ⑥60～64歳
 ⑦65～69歳 ⑧70～74歳 ⑨75～79歳 ⑩80～84歳 ⑪85歳以上

| 記入例 | 世帯代表者 | 回答者2 | 回答者3 | 回答者4 |
|-----|-------|------|------|------|
| ④ | | | | |

問4. あなたの職業等について最も当てはまるものを1つだけ選び、回答欄に記入してください。

①高校生 ②学生(予備校生含む) ③勤め人(会社員・公務員)
 ④会社経営・役員 ⑤自営業主(農林業含む) ⑥専業主婦・主夫
 ⑦パート・アルバイト ⑧無職(定年退職者含む) ⑨その他(自由回答)

| 記入例 | 世帯代表者 | 回答者2 | 回答者3 | 回答者4 |
|-----|-------|------|------|------|
| ⑦ | | | | |

-51-

【II】 日常生活の移動について 回答欄

問5. 運転免許を所持していますか。

- ①普通自動車免許を所持している ②普通自動車はないが、バイク/原付の免許を所持している
③以前はもっていたが返却した/失効して今はない ④免許をとったことがない

| 記入例 | 世帯代表者 | 回答者2 | 回答者3 | 回答者4 |
|-----|-------|------|---------|------|
| ① | | | ×1000記入 | |

問6. 公共交通(タクシー含む)以外に、利用できる交通手段はありますか。

当てはまるものを全て選び、回答欄に記入してください。(複数回答可)

- ①自家用車(自分の運転) ②隣り/隣にもお答えください
③自家用車(家族・知人による送迎) ④隣りにもお答えください
⑤バイク/原付 ⑥自転車 ⑦その他 ⑧何もない

| 記入例 | 世帯代表者 | 回答者2 | 回答者3 | 回答者4 |
|------|-------|------|---------|------|
| ①, ④ | | | ×1000記入 | |

問7. [問6で自家用車の運転をする方のみ]自家用車は自分が優先的に利用することができますか。

- ①自分が優先的に使える ②自分が優先的に使うことはできない

| 記入例 | 世帯代表者 | 回答者2 | 回答者3 | 回答者4 |
|-----|-------|------|---------|------|
| ② | | | ×1000記入 | |

問8. [問6で自家用車の運転をする方のみ]自家用車の運転はいつまで続けたいですか。

- ①65～69歳 ②70～74歳 ③75～79歳 ④80～84歳 ⑤85歳以上

| 記入例 | 世帯代表者 | 回答者2 | 回答者3 | 回答者4 |
|-----|-------|------|---------|------|
| ③ | | | ×1000記入 | |

問9. [問6で送迎を利用する方のみ]送迎の依頼にあたって何か制約がありますか。

- ①特に制約はない ②曜日・時間帯等の制約がある

| 記入例 | 世帯代表者 | 回答者2 | 回答者3 | 回答者4 |
|-----|-------|------|---------|------|
| ② | | | ×1000記入 | |

問10. あなたの日常の移動パターン(移動形態)についてお聞かせください。

ページ下の「日常の移動パターン」について、右の欄の記入欄に必要に応じて、右の欄の欄に記入してください。

| | |
|--------------|---|
| 1) 主となる目的先施設 | a) 施設の種類 ①学校・教育施設 ②医療・福祉施設 ③会社・事務所・銀行 ④工場・作業所 ⑤公共・行政関連施設 ⑥スーパー・商業施設 ⑦文化・スポーツ・レジャー施設 ⑧自宅 ⑨その他 |
| b) 施設の種類 | 【駅】 ①JR駅 ②私鉄駅 【公共施設】 ③庁舎 ④公民館 ⑤図書館 ⑥公民館 ⑦公民館 ⑧公民館 【高校】 ⑨高等学校 ⑩私立高等学校 ⑪女子高校 【スーパー】 ⑫スーパー ⑬コンビニ ⑭コンビニ ⑮コンビニ ⑯コンビニ 【ホームセンター】 ⑰ホームセンター ⑱ホームセンター ⑲ホームセンター 【ドラッグストア】 ⑳ドラッグストア ㉑ドラッグストア ㉒ドラッグストア 【病院】 ㉓病院 ㉔病院 ㉕病院 ㉖病院 ㉗病院 ㉘病院 ㉙病院 ㉚病院 ㉛病院 ㉜病院 ㉝病院 ㉞病院 ㉟病院 ㊱病院 ㊲病院 ㊳病院 ㊴病院 ㊵病院 ㊶病院 ㊷病院 ㊸病院 ㊹病院 ㊺病院 |
| 2) 月にいく回 | ①2回以上 ②3～4回 ③5～6回 ④7～8回 ⑤9回以上 |
| 3) 移動目的 | ①通勤・仕事 ②通学 ③通院 ④買物 ⑤用件・手続(※) ⑥観光・レジャー ⑦娯楽・余暇・買い物 ⑧その他(自由回答) ※の欄に、手続・行政機関、銀行、郵便局、福祉、美容院など |
| 4) 利用する交通手段 | a) 全手段 ※当てはまるものをすべて選んで記入 ①車上乗換 ②徒歩(※) ③乗車(※) ④自転車 ⑤その他(自由回答) ⑥タクシー ⑦原付/バイク ⑧自転車 ⑨徒歩のみ(※) ※をすべて6種類以上、記入(※)が記入できない場合は、その欄に記入 b) 代表的な手段 ※上記のうち、最も利用頻度が高いものを1つだけ記入 |
| 5) 移動時刻 | a) 出発時刻 目的施設に向かって自宅を出発する時刻(※)時刻 b) 到着時刻 目的施設に到着する時刻(※)時刻 |
| 6) 立ち寄り施設 | a) 施設の種類 ※主たる目的先施設(行先)以外に立ち寄り施設(※)がある場合は、最も重要なものを1つ、①～⑤の選択欄の中から1つを選んで記入(立ち寄りがない場合は記入不要) b) 施設の種類 ※①～⑤の選択欄の中から1つを選んで記入(立ち寄りがない場合は記入不要) c) 頻度 上記で記入した施設へ立ち寄る頻度(※)の選択欄の中から1つを選んで記入 |

日常の移動について
1. あなたにとっての「重要な移動パターン」について、「A最も重要な移動」「B2位目重要な移動」の2区分でそれぞれ回答してください。
2. さらに、あなたが自家用車でよく行く「主な目的先施設」を想定していただき、目的先施設は、「そこに住みかなくなった日常生活に不可欠」と判断して重要な施設を想定してください。
3. ※、※で記入した目的先施設が、1つ以上の移動パターンに含まれる場合、あなたは最も重要な目的先施設が「全手段」で、2番目に重要なものが、全手段以外で1つ立ち寄り施設が「Aスーパー」である場合は、「Aスーパー」は「A最も重要な移動」の施設に立ち寄り施設として回答してください。また、2番目に重要な目的先施設が「駅」である場合は、

問11. 公共交通の利用状況(利用できない状況)についてお聞かせください。

1) あなたは公共交通が不便だと感じて、または、不便と感じる方は、その理由をお答えください。理由については当てはまるものをすべて選んでください。不便の理由が複数ある場合は、**2改善してほめる優先順位**をつけてください。

①とても不便と感じる ②やや不便と感じる ③どちらともいえない ④不便とはあまり感じない ⑤不便とはまったく感じない

⑥車やバス乗車の遅い ⑦乗降の不便 ⑧乗降の不便 ⑨乗降の不便 ⑩乗降の不便 ⑪乗降の不便 ⑫乗降の不便 ⑬乗降の不便 ⑭乗降の不便 ⑮乗降の不便 ⑯乗降の不便 ⑰乗降の不便 ⑱乗降の不便 ⑲乗降の不便 ⑳乗降の不便 ㉑乗降の不便 ㉒乗降の不便 ㉓乗降の不便 ㉔乗降の不便 ㉕乗降の不便 ㉖乗降の不便 ㉗乗降の不便 ㉘乗降の不便 ㉙乗降の不便 ㉚乗降の不便 ㉛乗降の不便 ㉜乗降の不便 ㉝乗降の不便 ㉞乗降の不便 ㉟乗降の不便 ㊱乗降の不便 ㊲乗降の不便 ㊳乗降の不便 ㊴乗降の不便 ㊵乗降の不便 ㊶乗降の不便 ㊷乗降の不便 ㊸乗降の不便 ㊹乗降の不便 ㊺乗降の不便

2) 公共交通が悪い、あるいは公共交通での移動が不便なため、別の交通手段(自家用車や家族送迎、自転車)を使っているというケースはありますか。
①ある ②ない

| 記入例 | 世帯代表者 | 回答者2 | 回答者3 | 回答者4 |
|-----|-------|------|---------|------|
| ① | | | ×1000記入 | |

3) 2で「①ある」と回答された方にお聞かせください。そのときの具体的な目的先施設として、思い当たる施設がある方は「問10の1) a)」の選択欄の中から2つまでお答えください。

| 記入例 | 世帯代表者 | 回答者2 | 回答者3 | 回答者4 |
|-----|-------|------|---------|------|
| ① | | | ×1000記入 | |

問12. 招田市は鉄道駅がなく、市内の公共交通はバスが中心となっていることから、バスの利用についてお聞かせください。 **当てはまるもの1つに○**

1) 自宅からどのくらいの距離にバス停があるか、無理なく利用できますか。(徒歩1分で765m目安とします)
①徒歩5分以内 ②徒歩15分以内 ③徒歩30分以内 ④徒歩5分以内

| 記入例 | 世帯代表者 | 回答者2 | 回答者3 | 回答者4 |
|-----|-------|------|---------|------|
| ② | | | ×1000記入 | |

問13. 沼田市の今後の公共交通の施策についてお聞かせします。

将来にわたって本市の地域公共交通を維持していくためには、現在、運行を委託しているバス路線の検証を行い、路線バス運行事業の見直しにあわせて、新たな移動手段についても検討を進めてまいります。沼田市で検討している新たな交通施策について、実施した場合、利用の可能性についてお答えください。
※4つの交通施策毎に選択肢から1つ選んでください。
「b)条件付きで利用する」と回答した方は、利用する条件をお答えください。
「c)利用しない」と回答した方は、その理由をお答えください。
※以下の施策の用語説明を読んでからお答えください。回答欄は次のページにあります。

①定時定額運行バスのデマンド運行化
②バス車両のマルチタスク化(スクールバスの活用など)
③共助による交通手段の導入
④乗り継ぎ方式への転換

<用語解説>

①デマンド運行とは

予約があった時のみ運行する方式で、電話やスマートフォンによる予約の「予約」が生じる反応、運行するルートや時間帯、乗降場所などの自由度が高くなります。運行の回数を減らすことができ、運行経費を抑制できます。乗降の利用者が多い時間帯は現在の運行方式である定時定額運行、登降のみをデマンド運行とするなど、形態は様々です。

②車両のマルチタスク化とは

路線バスに児童・生徒を乗せさせて、スクールバスとしての機能を持たせる、あるいは、朝夕にスクールバスとして利用している車両を、閑閑の時間帯で地域住民の足として運行するなど、複数の用途で既存の車両を活用します。保有車両を減らすことができ、経費などを削減できます。

同一のスクールバスを活用

③共助による交通手段とは

バス、タクシーによる移動サービスが十分に提供されない場合において、NPO法人等の地域団体や、営利とは認められない範囲の運送団体によって自家用自動車を使用して運送するもの。利用者が少ないバス運行が困難な地域での移動手段であり、「自家用有償旅客運送」がこれに含まれます。

「ドライバーは地域住民 商業地の協力が必須」

④乗り継ぎ方式への転換とは

現在の沼田市のバス路線は、乗り継ぎをせよと目的外へ行けるように設計されていますが、給付金を削ると、乗り継ぎありきの体制へ転換します。乗り継ぎの「時間」が生じますが、バスの運行区間が短くなることにより、便数が増えます。

「延滞点での乗継が必要」

問13. の回答欄 ※4つの交通施策毎に選択肢から1つ選んでください。
「b)条件付きで利用する」と回答した方は、利用する条件をお答えください。
「c)利用しない」と回答した方は、その理由をお答えください。

【選択肢】利用可能性

a)利用する b)条件付きで利用する c)利用しない

| | 記入例 | 世帯代表者 | 回答者2 | 回答者3 | 回答者4 |
|---------------|--|-------|------|------|------|
| ①デマンド化 | 利用可能性 b 利用する条件 利用しない理由 ・自宅近くまで迎えに来てもらえば | | | | |
| ②車両のマルチタスク化 | 利用可能性 d 利用する条件 利用しない理由 | | | | |
| ③共助による交通手段の導入 | 利用可能性 c 利用する条件 利用しない理由 ・プロの運転手ではないから | | | | |
| ④乗り継ぎ方式への転換 | 利用可能性 c 利用する条件 利用しない理由 ・乗り継ぎがまじるから | | | | |

問14. 公共交通のあり方や公共交通へのご意見・ご要望について、あなたのお考えを回答欄にご自由にお書きください。

あなたのご意見・ご要望

自由記述(世界紙)。回答者4名ごとの意見を合わせてご回答ください。

以上でアンケートはすべて終了です。
長時間にわたり、ご協力ありがとうございました。

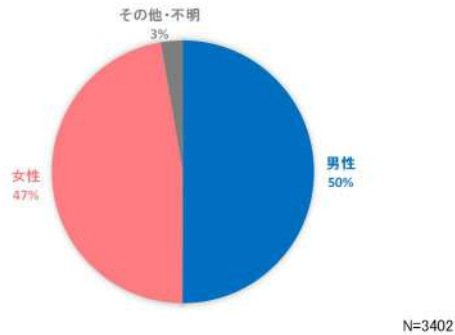
(2) 調査結果

同調査報告書より、対象となるアンケートの調査結果を以下に示す。

1) 回答者の属性

性別・年齢については幅広く分布している。また、半数以上の世帯で自動車を複数台数所有しており、市民の多くが移動を自家用車に依存していることがうかがえる。

■性別



■年齢



■職業



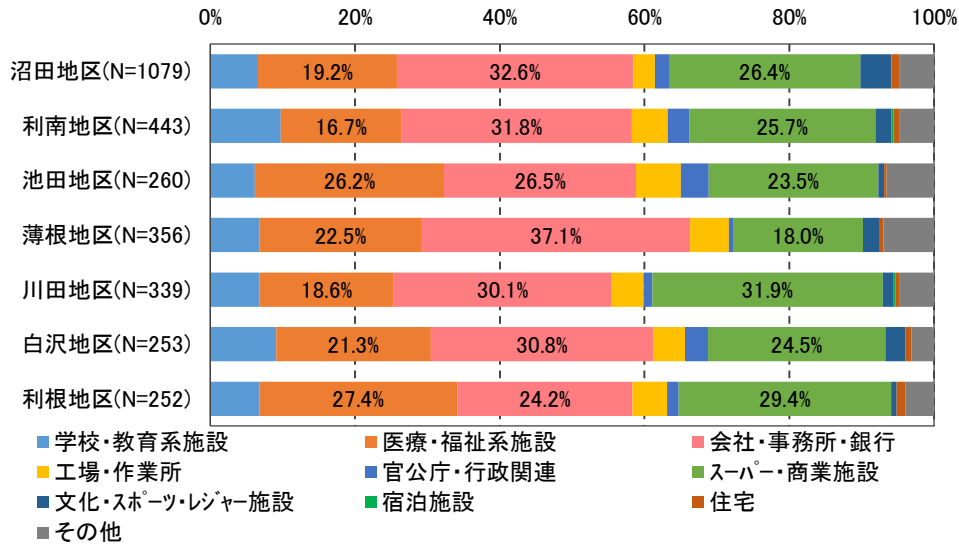
■自動車の保有台数



2) 日常生活における移動について

日常生活の移動目的を見ると、多くの地域で「会社・事務所・銀行」が多く、次いで「スーパー・商業施設」が多い。一方で池田地区、薄根地区、利根地区では、「医療・福祉系施設」が他地区よりも多くなっている。

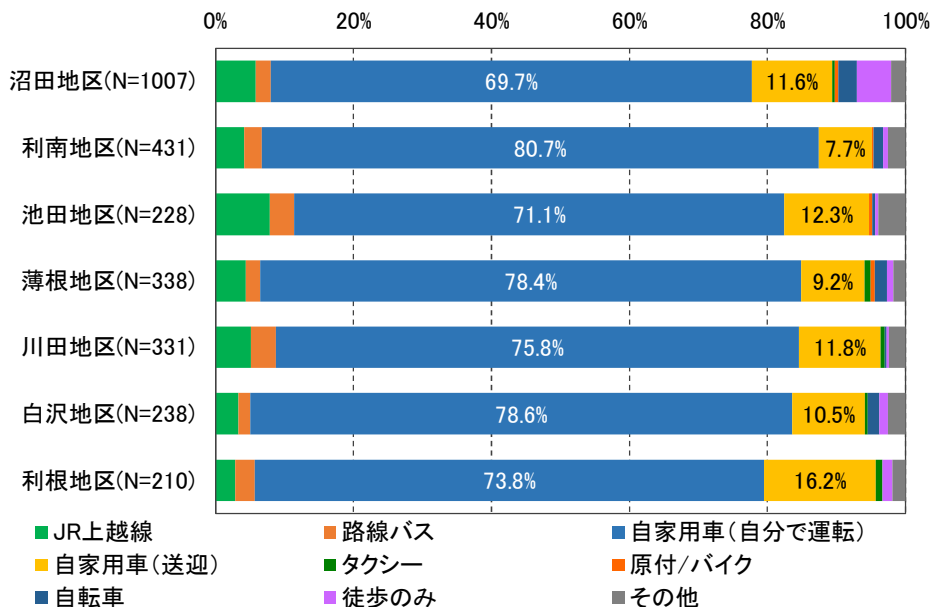
■ 日常生活における移動目的



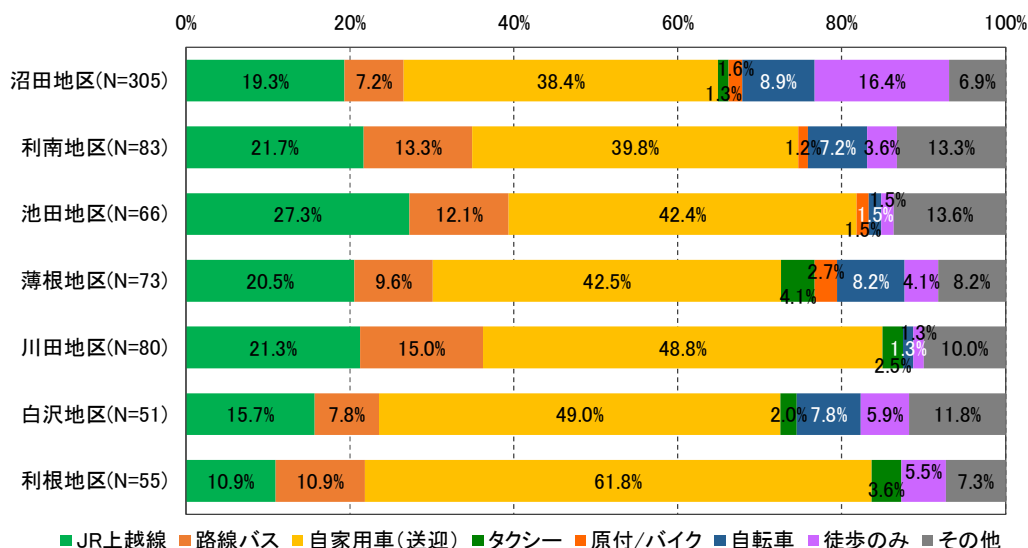
3) 移動の際に用いる交通手段について

いずれの地域でも、多くの市民が自家用車を運転して移動している。自家用車を運転しない人の回答を見ても、多くが送迎による自家用車移動を占めており、公共交通の利用が低い様子が伺える。

■ 移動時に用いる交通手段について



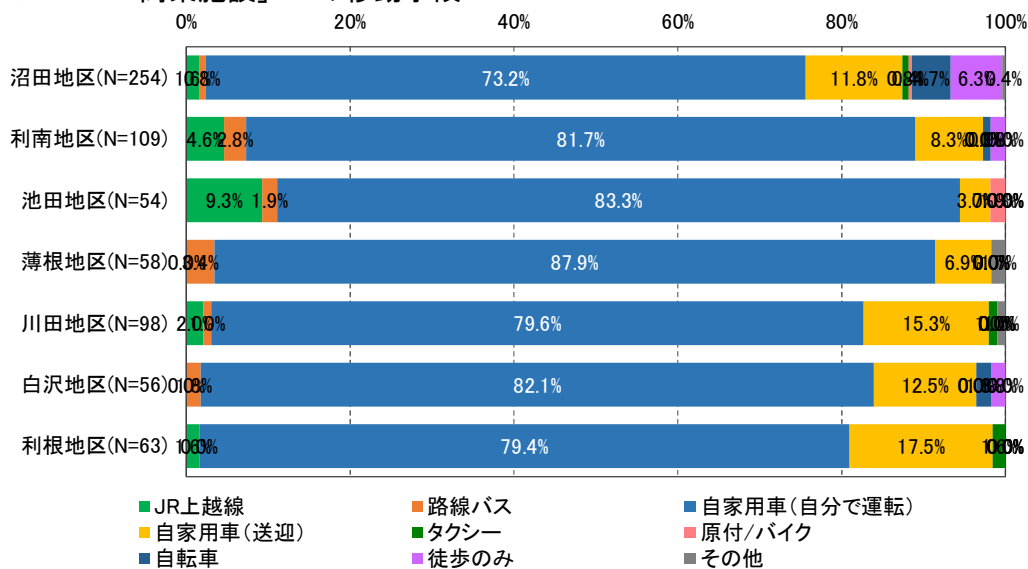
■ 自家用車（自分で運転）を除いた移動手段



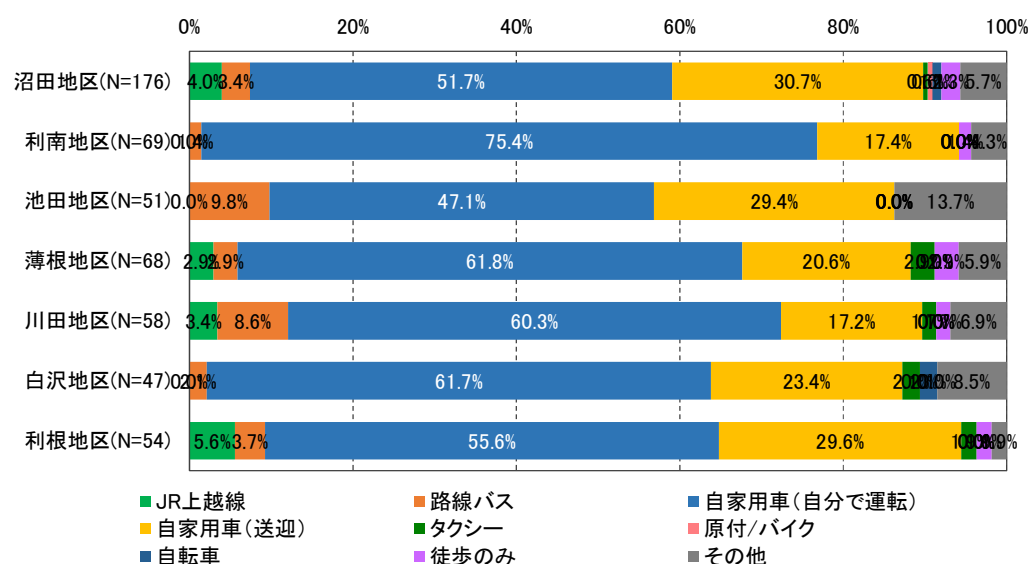
4) 「スーパー・商業施設」「医療・福祉系施設」への移動について

主に日中での移動が想定される買い物移動（スーパー・商業施設）、通院移動（医療・福祉系施設）を見ると、いずれも自家用車を運転して移動する人が特に多くなっている。ただし、医療・福祉系施設に関しては、自家用車での送迎移動が買い物移動よりも多くなっている。

■ 「スーパー・商業施設」への移動手段



■ 「医療・福祉系施設」への移動手段

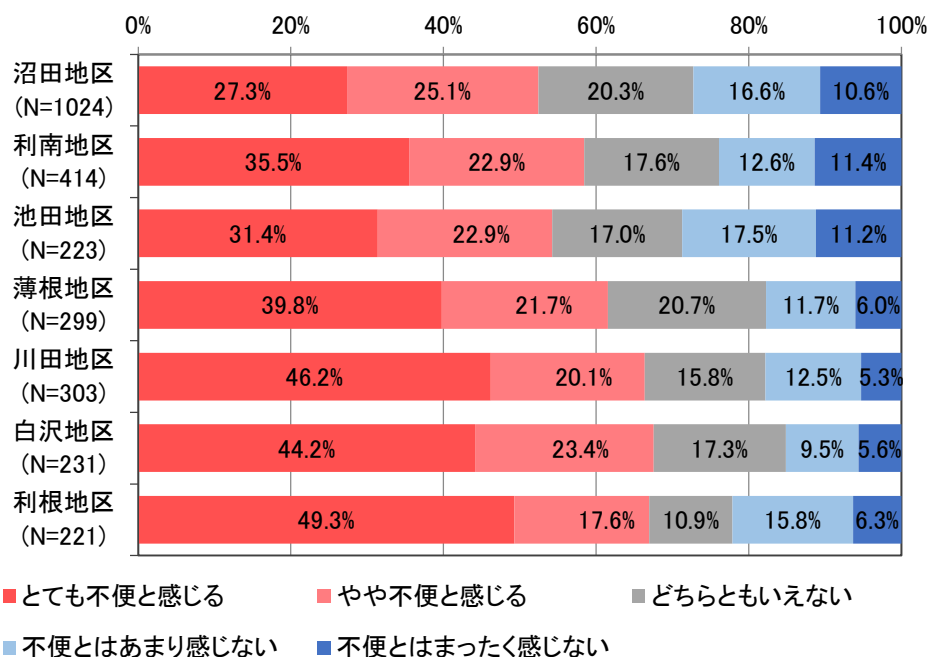


5) 公共交通の利便性について

地区別の満足度については、市街地から離れている白沢地区や利根地区で、不便と感じる人が多くなっている。また、岩本駅を有する川田地区も、同様に鉄道駅（沼田駅）を有する沼田地区や池田地区と比べて不便と感じる人が多く、鉄道よりも路線バスが与える影響の方が大きいことがうかがえる。

また、改善してほしい点については、いずれの地区でも、駅やバス停までの距離または運行本数の少なさが特に意向が強くなっている。一方で、利南地区では車両の混雑、白沢地区ではバリアフリーへの未対応への意向が強くみられる。

■公共交通の利便性について



■公共交通を不便と感じている理由・改善してほしい点

| | 駅やバス停まで遠い | 運行本数が少ない | 時間が不正確 | 車内が混雑する | 運行時間(始発～最終)が短い | スピードが遅い・所要時間が長い | 運賃が高い | バリアフリー化が不十分 | 鉄道駅・バス停の設備が不十分 | 一部交通系ICカードが使えない | その他 |
|------|-----------|----------|--------|---------|----------------|-----------------|-------|-------------|----------------|-----------------|------|
| 沼田地区 | 2.47 | 2.61 | 1.95 | 1.69 | 1.79 | 1.76 | 1.74 | 1.60 | 1.63 | 1.68 | 1.74 |
| 利南地区 | 2.48 | 2.58 | 1.84 | 3.00 | 1.69 | 1.62 | 1.72 | 2.33 | 1.38 | 1.22 | 2.00 |
| 池田地区 | 2.22 | 2.69 | 1.64 | 0.00 | 1.82 | 1.63 | 1.92 | 2.17 | 1.71 | 1.00 | 2.23 |
| 薄根地区 | 2.50 | 2.45 | 1.75 | 1.00 | 1.76 | 1.73 | 1.85 | 2.00 | 1.71 | 2.00 | 1.50 |
| 川田地区 | 2.56 | 2.50 | 1.68 | 1.33 | 1.73 | 1.78 | 1.59 | 1.00 | 1.55 | 1.67 | 2.33 |
| 白沢地区 | 2.64 | 2.43 | 1.60 | 1.14 | 1.46 | 1.60 | 1.95 | 2.67 | 1.00 | 1.00 | 1.67 |
| 利根地区 | 2.61 | 2.44 | 2.17 | 1.60 | 1.40 | 1.47 | 2.03 | 2.00 | 1.71 | 1.50 | 1.57 |

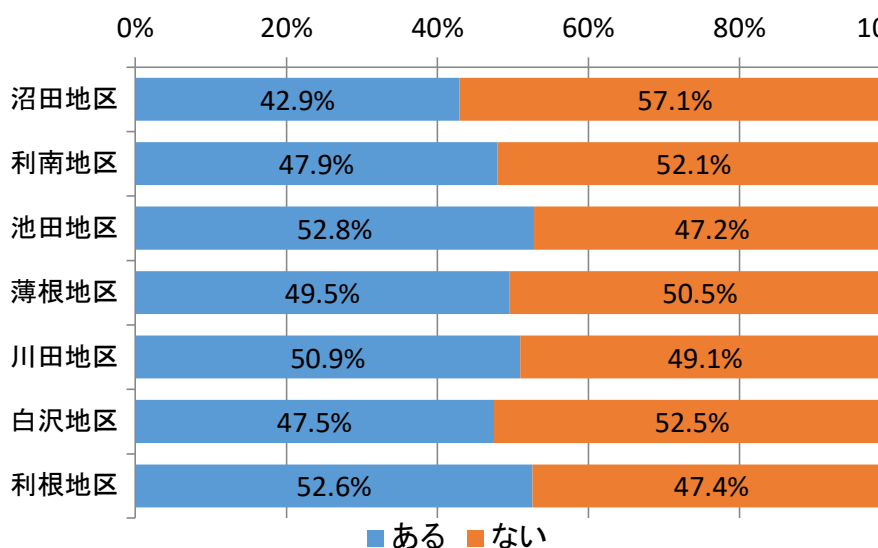
※1位～3位までの回答を加重平均にて点数化したもの

※赤字は特に点数が高い(=順位の高い回答が多い)もの

6) 公共交通の再編方策について

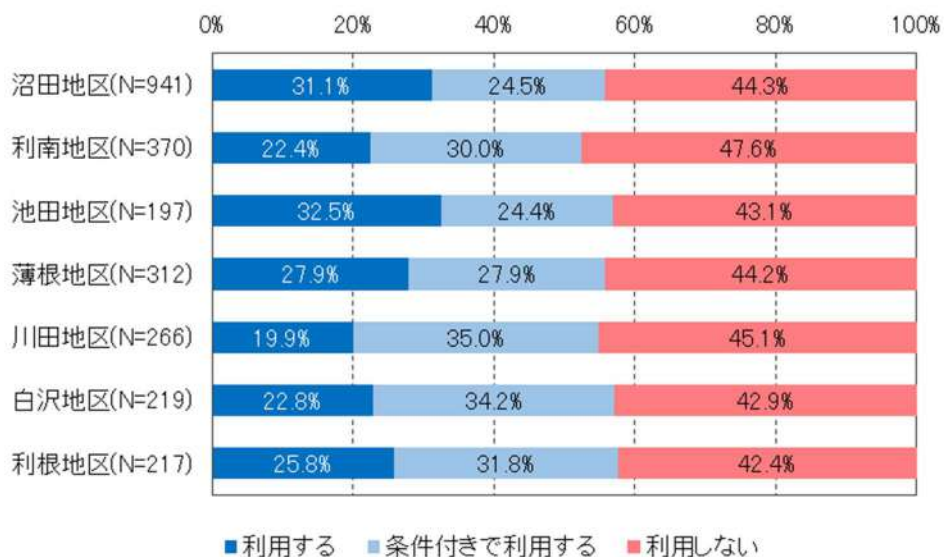
公共交通がない、または不便なために、自家用車等の別の交通手段を利用しているという人が、いずれの地域でも半数前後みられており、彼らのニーズに沿う公共交通の設定により、公共交通利用率の向上が期待できる。

■公共交通がない、または不便なことが理由で、別の交通手段を用いる機会について



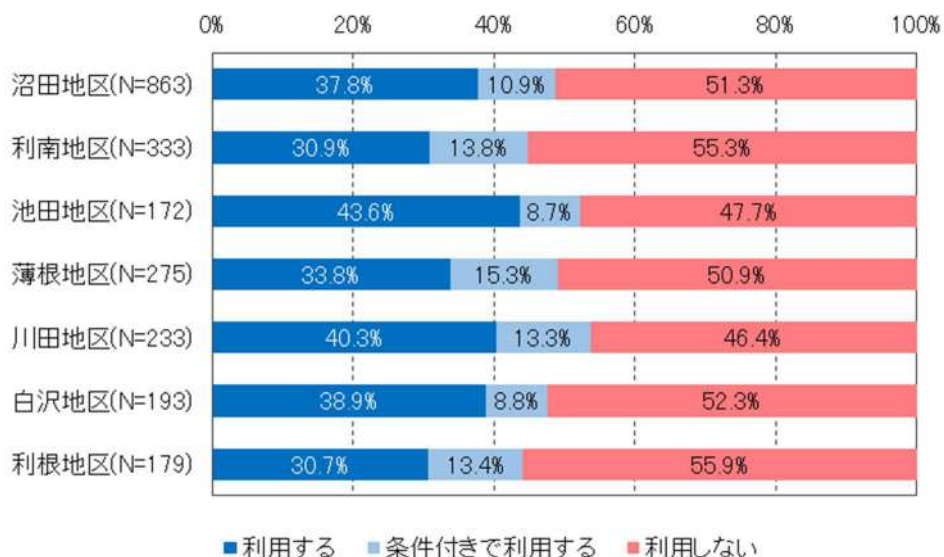
デマンド交通の運行に対してはいずれの地区においても過半数が肯定的な意向を示しており、特に沼田地区、池田地区で約 1/3 が「利用する」と回答している。

■デマンド交通を運行した際の利用意向について



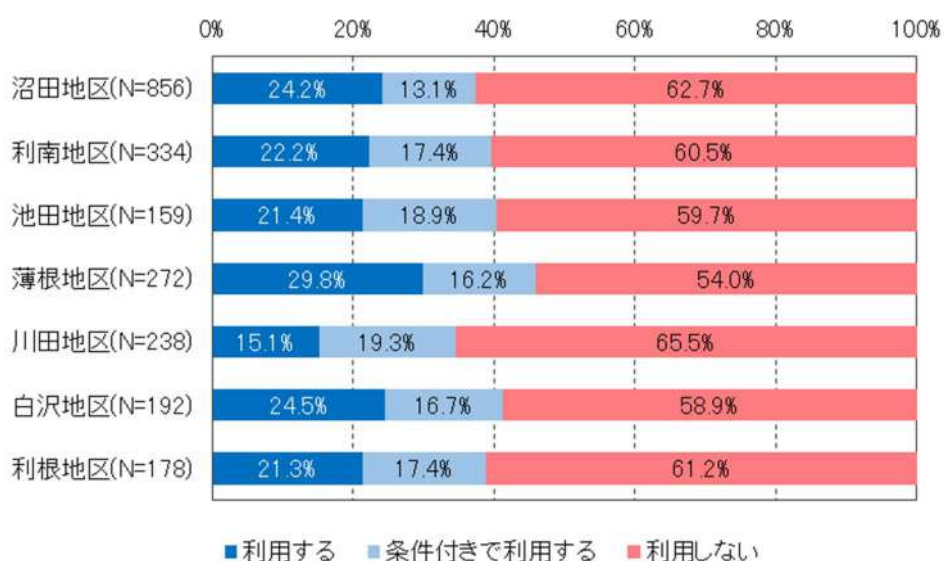
スクールバスの路線バス併用といった車両のマルチタスク化については、いずれの地区も「利用する」の意向は他の施策に比べて高いが、「利用しない」という回答もデマンド運行に比べると高い。こちらでも池田地区の「利用する」という割合が高いが、「利用しない」の割合も高くなっており、デマンド運行ではドアツードア利用の可能性があるのに対し、車両のマルチタスク化では、バス停まで移動してバスを待つという点でデマンド運行に比べて利用を避けられたと考えられる。

■車両のマルチタスク化（スクールバス等の活用）による交通の利用意向について



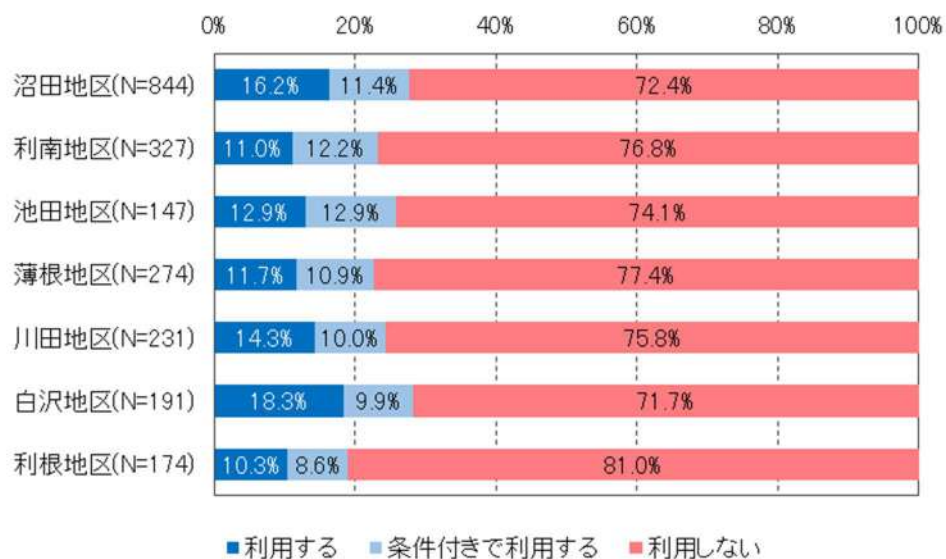
共助による交通手段の導入については、前2種の施策に比べて「利用しない」という割合がいずれの地区でも高くなった。地区間では薄根地区が他地区よりも「利用する」割合が高いという結果になっている。

■地域共助での運行による交通の利用意向について



交通結節点の設定による乗継ぎ方式の導入については、白沢地区の利用意向が高く、利根地区での利用意向が低い結果となった。利根地区は沼田市の市街地まで距離があるため、乗換により所要時間が更に長くなることを避けたものと思われる。

■乗継ぎ方式への転換に係る利用意向について



(3) 調査結果の概要

<回答者の属性>

- ・性別については、男女でほぼ同数からの回答が得られたほか、年齢層についても、40～70代を中心に幅広い年代で回答が得られた。
- ・4分の3の世帯で複数台の自家用車を所有しており、多くの市民が自家用車利用に依存している様子がうかがえる。

<移動状況>

- ・いずれの地域でも、自家用車を運転して移動する人がおおむね7割以上を占め、最も多い。
- ・日常生活の移動については、「会社・事務所・銀行」「スーパー・商業施設」「医療・福祉系施設」への移動が大半を占めている。
- ・「スーパー・商業施設」への買い物移動では、自家用車を運転して移動する人が地区を問わず8割前後と圧倒的に多くなっている。
- ・「医療・福祉系施設」への通院等での移動では、自家用車を用いて移動する人が地区を問わず最も多いが、約2～3割は、自分の運転ではなく家族による送迎で移動している。

<路線バスに関する満足度>

- ・地区を問わず、不便を感じる人が半数以上を占めている。
- ・市街地から離れている白沢地区、利根地区では、特に不便と感じる人が多い。
- ・岩本駅を有する川田地区でも、同様に鉄道駅（沼田駅）を有する沼田地区と比べて不便と感じる人が多く、路線バスに関する意向が強く反映されている傾向にある。
- ・不便な点、改善点については、旧沼田市域では主に運行本数に関する意見が多く出ているが、同じ旧沼田市域でも、薄根地区ではバリアフリー化への対応、利南地区では利根地区と同様、駅やバス停の配置に関する意見が多くなっている。

<公共交通の再編方策について>

- ・地区を問わず、公共交通の整備が不十分なため利用していない市民が半数近くを占めており、再編の方向性次第で、公共交通利用率の向上が期待できる。
- ・デマンド交通の運行については、各地域とも比較的肯定的な意向が強くなっており、池田地区、沼田地区では、3割以上の人が「利用する」と回答している。
- ・スクールバスの路線バス併用といった車両のマルチタスク化や、地域共助による運行については、各地区とも否定的な意向が強くなっている。ただし、前者については「利用する」と特に肯定的な回答をする人も各地区で3割以上と多い。
- ・乗継ぎを伴う交通ネットワークの再編については、いずれの地区でも否定的な意向が強くなっている。特に利根地区では強い傾向が見られ、8割以上が「利用しない」と回答している。

2.4.2 公共交通利用者の意向について

(1) 調査概要

公共交通利用者の移動実態やニーズを把握し、現行の路線網及び運行ダイヤを照らし合わせて、ニーズとのズレや問題点を整理し、公共交通の再編に向けた改善策の検討材料とする。なお、バス利用者アンケートについては、令和3年2月に実施したバス利用者調査の結果との比較を図るため、設問の内容や項目の一部を統一している。

<鉄道・路線バス利用者アンケート>

- ・調査対象：沼田市内に係る鉄道利用者及び、沼田市内を運行する路線バス利用者
- ・抽出・配布方法（鉄道利用者調査）：沼田駅・岩本駅にて、調査員が鉄道利用者に直接配布
（バス利用者調査）：路線バス車内に調査票を設置
- ・回収方法：郵送による調査票回収
- ・調査期間（鉄道利用者調査）：令和5年2月18日(土)～3月6日(月)
（調査票配布日は令和5年2月18日(土)・2月20日(月)の2日間）
（バス利用者調査）：令和5年2月27日(月)～3月13日(月)
- ・調査票（鉄道利用者調査）：A4 7ページ（依頼文除く）
（バス利用者調査）：A4 8ページ（依頼文除く）

<【参考】乗合バス利用者対象調査>

- ・調査対象：沼田市委託路線バス利用者
- ・抽出・配布方法：バス乗務員による直接依頼
- ・回収方法：郵送またはバス車内設置の回収ボックスによる調査票回収
- ・調査期間：令和3年2月22日(月)～3月9日(火)
- ・調査票：A4 4ページ

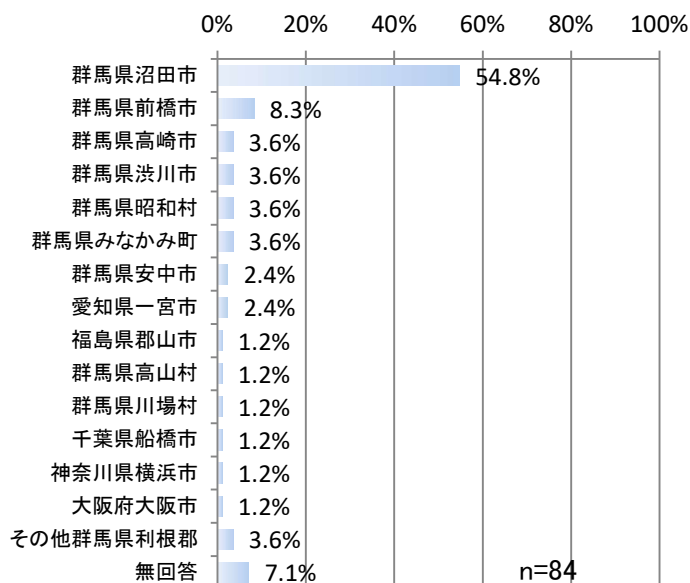
(2) 調査結果

1) 鉄道利用者調査

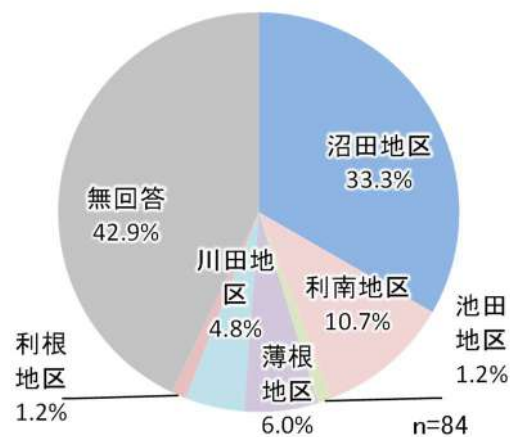
①属性

○居住地

回答者の居住地については、沼田市民が半数以上を占め、その中でも特に沼田地区に住む人の割合が多くなっている。また、沼田市外では群馬県内の各方面からの利用者があるほか、福島県、千葉県、神奈川県、愛知県、大阪府など他地方からの利用者もあり、本市が広域的な誘客力を有していることがうかがえる。



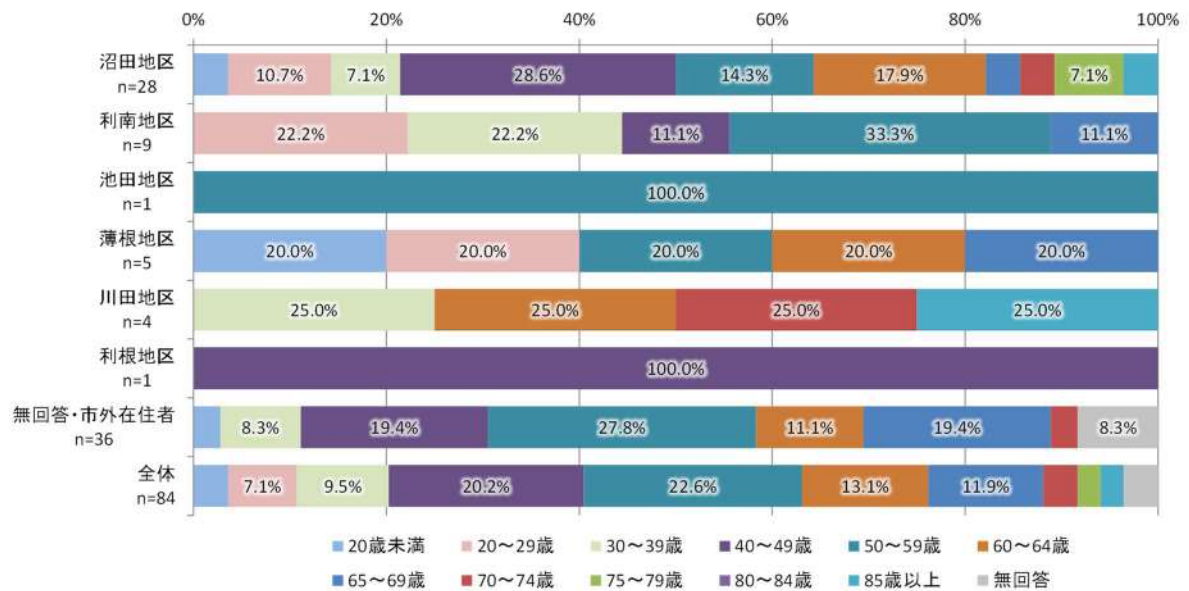
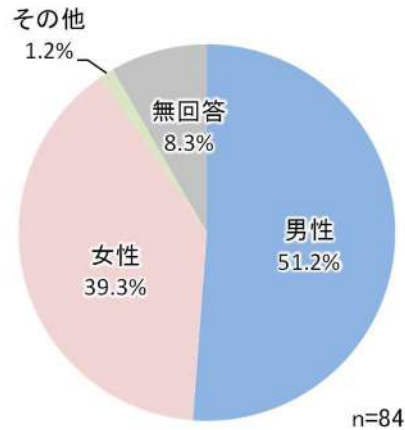
(利用者の内、沼田市在住者の地区別内訳)



○性別・年齢

性別では、男性の回答者が多くっており、年齢層を見ると、40～50 歳代を中心に多くなっている。

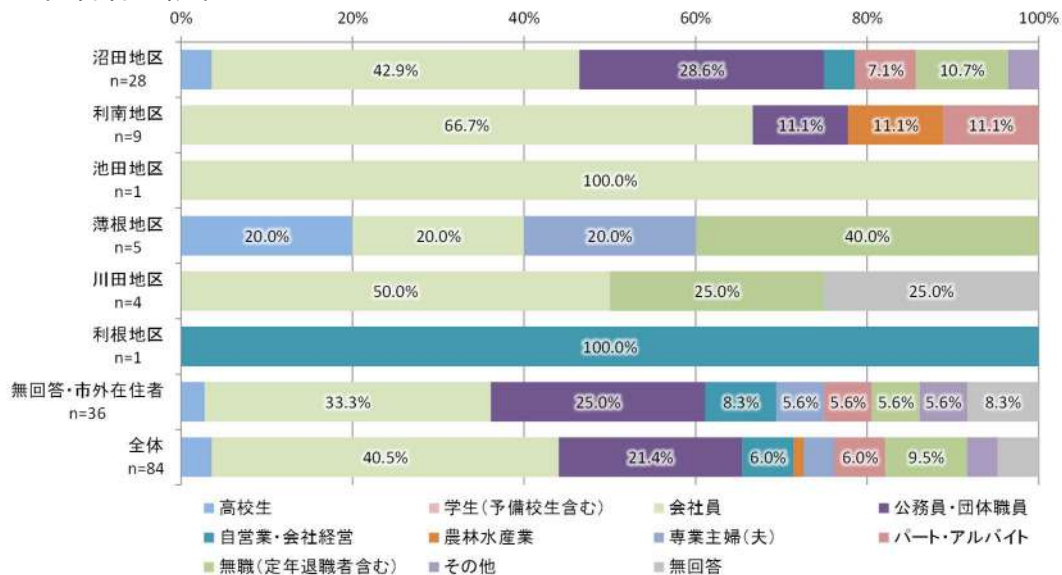
■回答者の性別・年齢について



○就学・就業状況

会社員または公務員・団体職員が多く、就業者の回答が中心となっている。

■回答者の職業について



○運転免許保有状況

普通自動車以上の免許を所持している人が大半を占めている。一方で回答者は少ないものの、川田地区では免許返納済みの人が、薄根地区では免許未取得の人がそれぞれ比較的多くなっている。

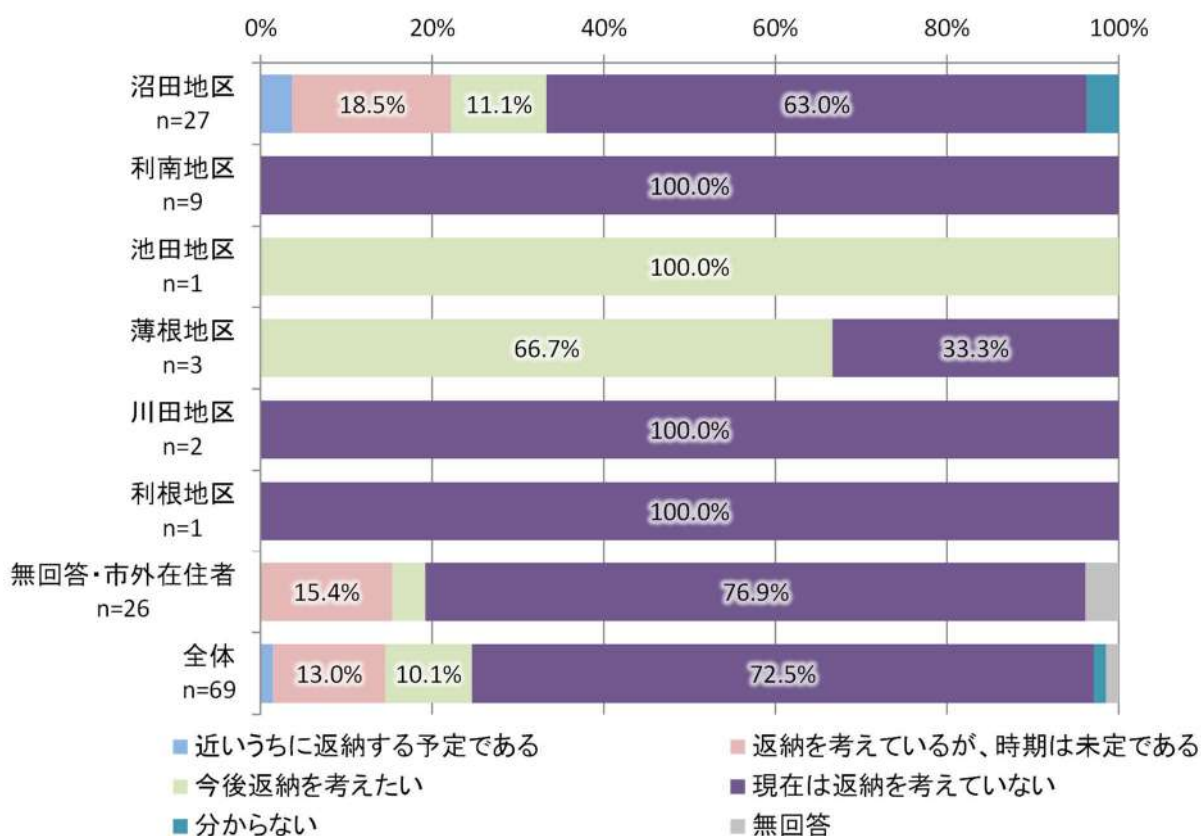
■回答者の免許保有状況について

| | 運転免許保有 | | | | | | | 合計 |
|-------------------|---------|-------|------|-------|----------|--------------|------|--------|
| | 普通自動車以上 | 自動二輪 | 原付のみ | 返納済み | 持ったことがない | その他(免許失効中など) | 無回答 | |
| 沼田地区 n=28 | 92.9% | 7.1% | 3.6% | 0.0% | 3.6% | 0.0% | 0.0% | 107.1% |
| 利南地区 n=9 | 100.0% | 22.2% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 122.2% |
| 池田地区 n=1 | 100.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 100.0% |
| 薄根地区 n=5 | 60.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 40.0% | 0.0% | 0.0% | 100.0% |
| 川田地区 n=4 | 50.0% | 0.0% | 0.0% | 50.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 100.0% |
| 白沢地区 n=0 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 利根地区 n=1 | 100.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 100.0% |
| 無回答・市外在住者 n=36 | 66.7% | 13.9% | 0.0% | 0.0% | 19.4% | 2.8% | 8.3% | 111.1% |
| 全体 n=84 | 78.6% | 10.7% | 1.2% | 2.4% | 11.9% | 1.2% | 3.6% | 109.5% |

○運転免許返納についての考え

現在は返納を考えていないという人が7割以上と多くなっている。

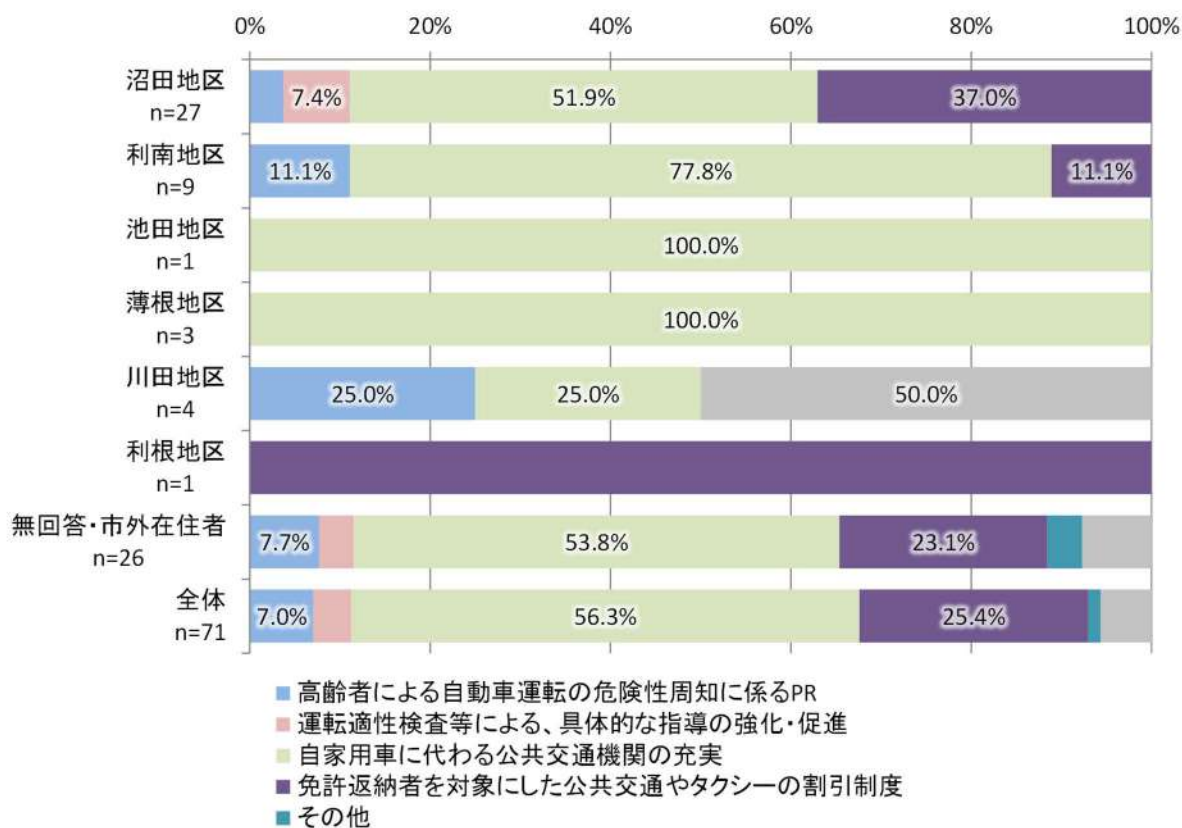
■回答者の免許返納意向について



○免許返納に向けた施策

ほとんどの地区で、自家用車に代わる公共交通機関の充実を求める意見が最も多くなっている。一方で、沼田地区では、免許返納者を対象にした公共交通やタクシーの割引制度導入を求める声も多くみられる。

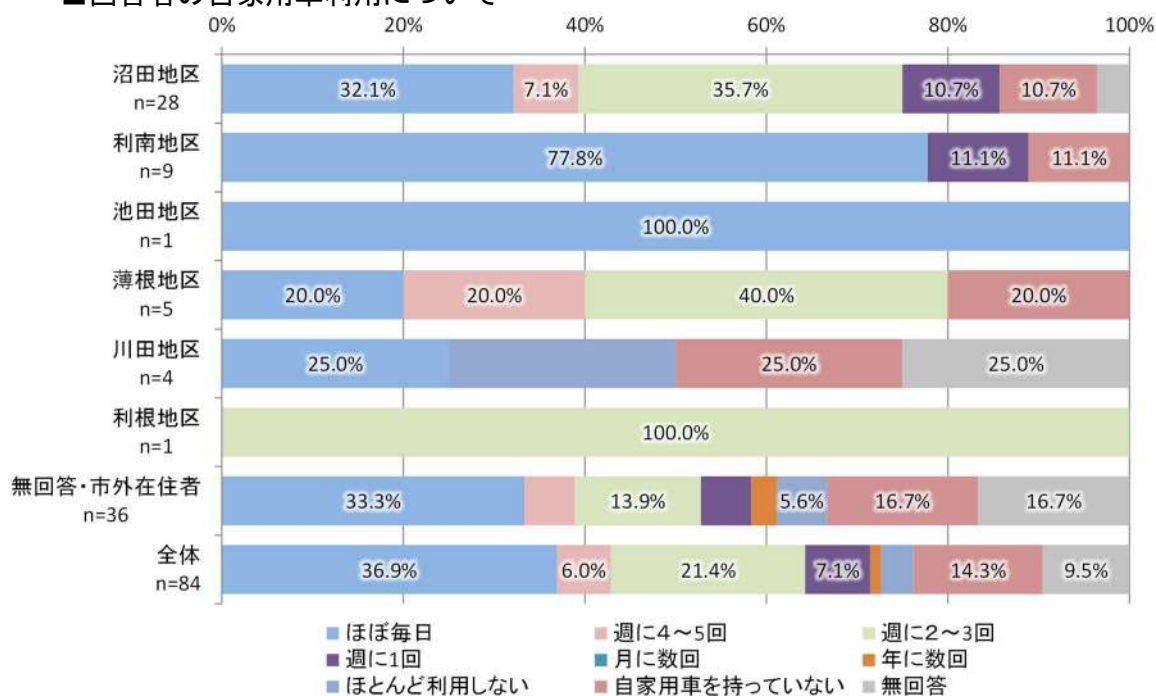
■回答者の免許返納につながる施策について



○自家用車の利用について

ほとんどの地区で、週に4~5回以上利用する人が4割程度を占め、特に多くなっている。

■回答者の自家用車利用について



②アンケート調査時の鉄道利用について

○利用した駅について

沼田駅、岩本駅いずれも、高崎駅、渋川駅、新前橋駅、前橋駅といった県の中心部への移動が多くなっている。また、鉄道については利用者の大半が往復での移動で利用している。

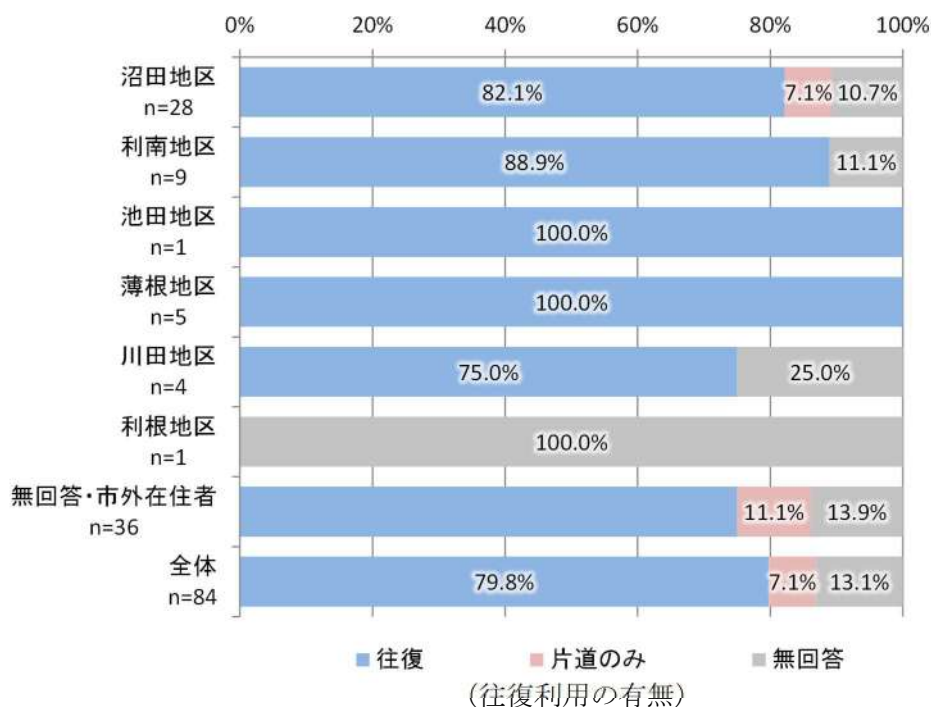
■鉄道の利用区間について



(沼田駅発着での利用区間)



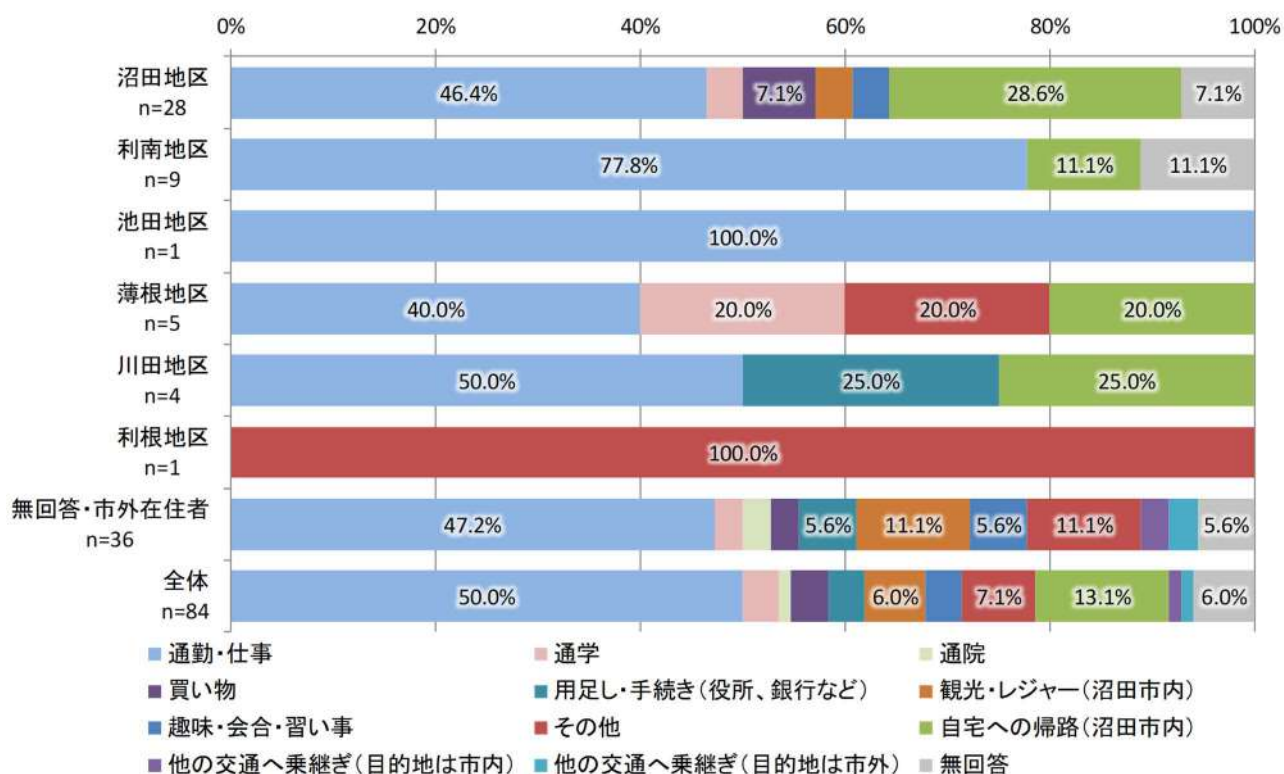
(岩本駅発着での利用区間)



○鉄道利用の目的

沼田駅・岩本駅への来訪目的については、全体として通勤・仕事と回答している人が半数を占め、最も多い。

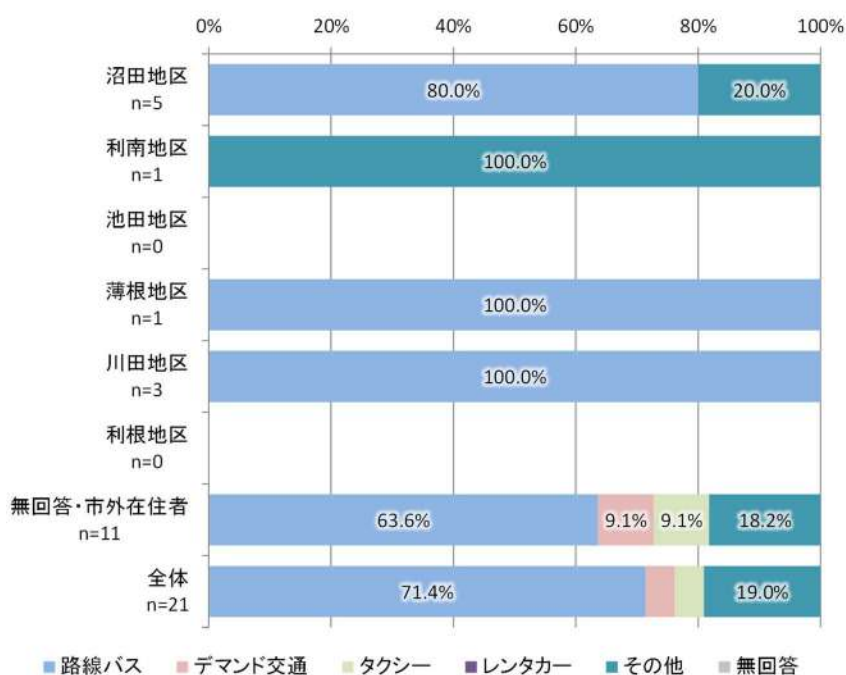
■鉄道利用の目的について



○鉄道駅から乗り継いで利用する移動手段

沼田駅・岩本駅から乗継ぎで利用する移動手段としては、路線バスと回答する人が最も多い。また、それ以外では自家用車への乗継ぎも見られる。

■鉄道駅からの乗継ぎについて



| | 回答数 | 割合 |
|-----------|-----|--------|
| 介護 | 1 | 16.7% |
| 見送り | 1 | 16.7% |
| 孫の世話 | 1 | 16.7% |
| コンサートへ高崎へ | 1 | 16.7% |
| 無回答 | 2 | 33.3% |
| 合計 | 6 | 100.0% |

(その他回答一覧
(鉄道利用の目的))

| | 回答数 | 割合 |
|------|-----|--------|
| 自家用車 | 2 | 50.0% |
| 自転車 | 1 | 25.0% |
| 無回答 | 1 | 25.0% |
| 合計 | 4 | 100.0% |

(その他回答一覧
(鉄道駅からの乗継ぎ))

○鉄道駅から路線バス・デマンド交通等への乗継ぎの際に気になる点

路線バス・デマンド交通等への乗継ぎにあたって、待ち時間が気になるとの回答が特に多い。

■乗継ぎ時に気になる点

| | 市内の移動において、路線バスからデマンド交通等、他の交通への乗継ぎの際に、気になる点 | | | | | | | |
|-------------------|--|-----------|----|------|--------|-----|-----|-----|
| | バス停から乗継ぎ先の乗車場所までの距離 | 乗継ぎ時の待ち時間 | 運賃 | 待合環境 | 気にならない | その他 | 無回答 | 合計 |
| 沼田地区 n=28 | 4 | 12 | 3 | 3 | 3 | 6 | 7 | 38 |
| 利南地区 n=9 | 2 | 6 | 1 | 2 | 2 | 0 | 1 | 14 |
| 池田地区 n=1 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| 薄根地区 n=5 | 2 | 2 | 2 | 1 | 0 | 0 | 2 | 9 |
| 川田地区 n=4 | 1 | 1 | 2 | 1 | 0 | 0 | 2 | 7 |
| 白沢地区 n= | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 利根地区 n=1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 無回答・市外在住者 n=36 | 4 | 12 | 2 | 2 | 6 | 4 | 14 | 44 |
| 全体 n=84 | 13 | 34 | 12 | 9 | 11 | 10 | 26 | 115 |

| | | | | | | | | |
|-------------------|-------|--------|--------|-------|-------|-------|-------|--------|
| 沼田地区 n=28 | 14.3% | 42.9% | 10.7% | 10.7% | 10.7% | 21.4% | 25.0% | 135.7% |
| 利南地区 n=9 | 22.2% | 66.7% | 11.1% | 22.2% | 22.2% | 0.0% | 11.1% | 155.6% |
| 池田地区 n=1 | 0.0% | 100.0% | 100.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 200.0% |
| 薄根地区 n=5 | 40.0% | 40.0% | 40.0% | 20.0% | 0.0% | 0.0% | 40.0% | 180.0% |
| 川田地区 n=4 | 25.0% | 25.0% | 50.0% | 25.0% | 0.0% | 0.0% | 50.0% | 175.0% |
| 利根地区 n=1 | 0.0% | 0.0% | 100.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 100.0% |
| 無回答・市外在住者 n=36 | 11.1% | 33.3% | 5.6% | 5.6% | 16.7% | 11.1% | 38.9% | 122.2% |
| 全体 n=84 | 15.5% | 40.5% | 14.3% | 10.7% | 13.1% | 11.9% | 31.0% | 136.9% |

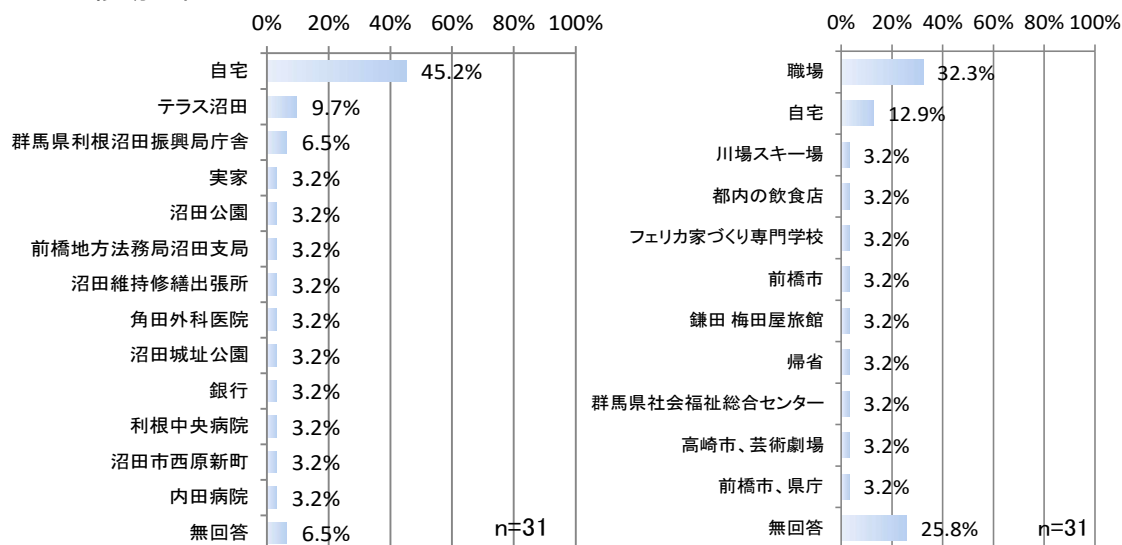
| | 回答数 | 割合 |
|-----------------------|-----|--------|
| 説明を見かけない。 | 1 | 10.0% |
| わからない。 | 1 | 10.0% |
| 乗り継ぎしたことがない。 | 1 | 10.0% |
| デマンドの予約時間を短くしてほしい。 | 1 | 10.0% |
| デマンドバスの利用が今一つ理解が進まない。 | 1 | 10.0% |
| 運行本数が少ない。 | 1 | 10.0% |
| 列車からバスへの乗り継ぎ時の待ち時間 | 1 | 10.0% |
| 使ったことがない。 | 1 | 10.0% |
| 使い方が分からない | 1 | 10.0% |
| 使っていない | 1 | 10.0% |
| 無回答 | 0 | 0.0% |
| 合計 | 10 | 100.0% |

(その他回答一覧)

○移動の目的地について

市内へ移動する人は自宅、市外へ移動する人は職場が多くなっており、前述の設問同様、通勤利用が多いことがうかがえる。

■移動の目的地について

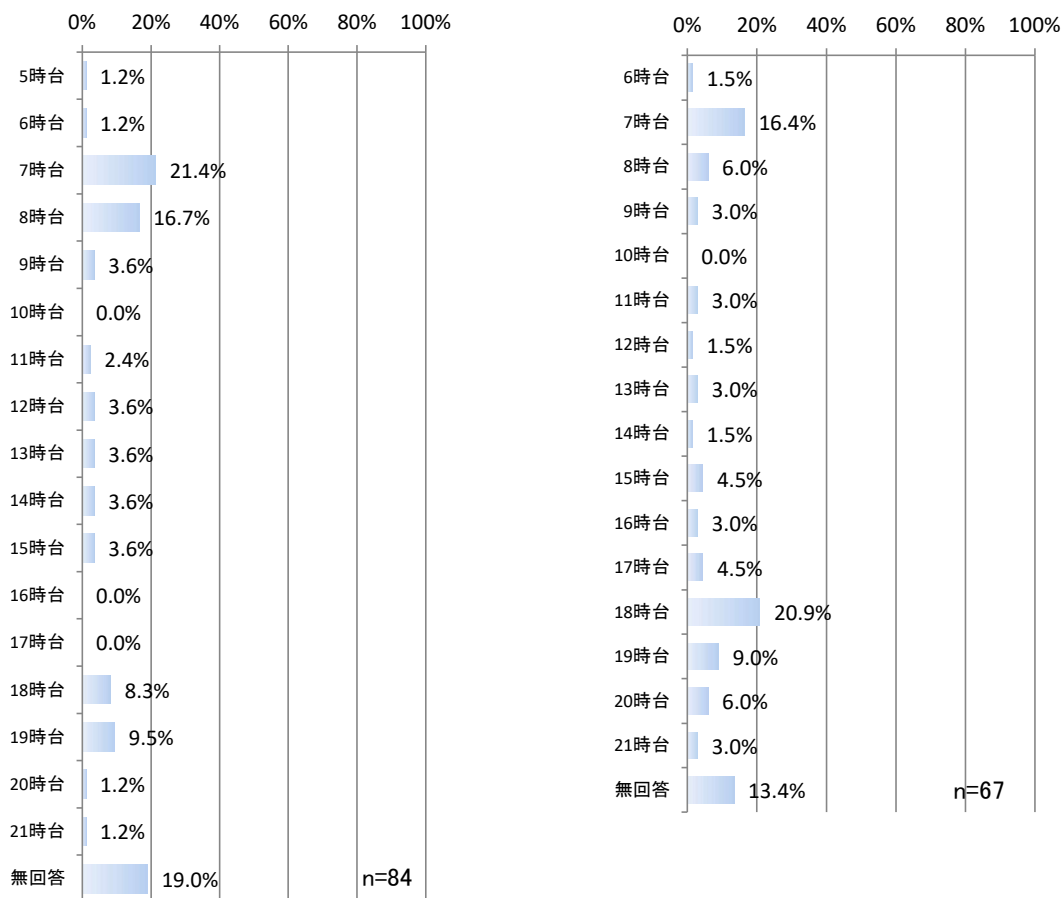


移動の目的地 (左：市内、右：市外)

○鉄道を利用した時間帯

往路では主に7~8時台、復路では主に18時台が多くなっている。

■鉄道を利用した時間帯



鉄道を利用した時間帯 (左：往路、右：復路)

③沼田市内の公共交通について

全体的に、路線バス鎌田線の利用が最も多く、地区別でも同様の傾向となっている。

■公共交通の利用について

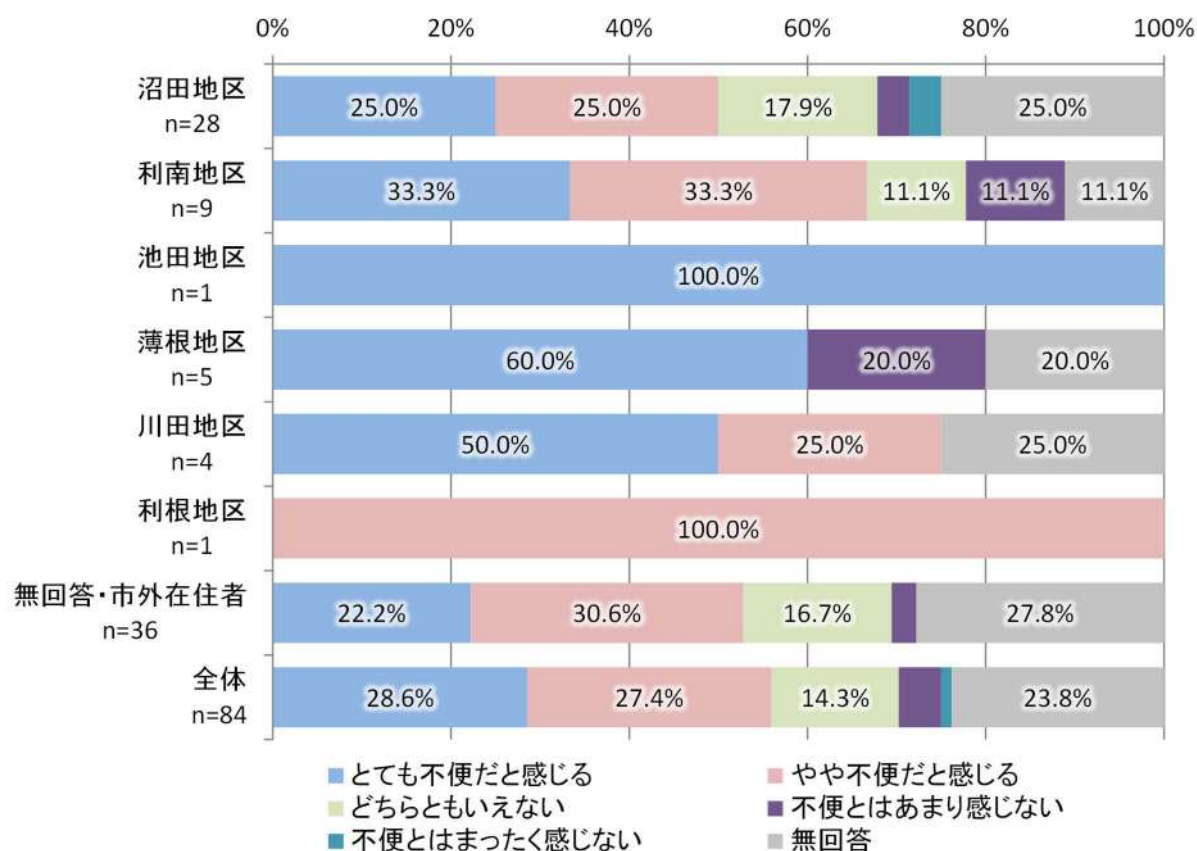
| | 高速バスアップル号(沼田駅~群大病院) | 路線バス鎌田線(上毛高原駅~沼田駅~鎌田~大清水) | 路線バス猿ヶ京線(沼田市保健福祉センター前~沼田駅~猿ヶ京) | 沼田市委託運行バス「ぬまくる」中山本宿線(沼田市保健福祉センター前~沼田駅~中山本宿) | 沼田市委託運行バス「ぬまくる」その他の路線バス | 沼田市委託運行バス「ぬまくる」デマンド交通 | 昭和村・川場村委託路線(永井線/中野・生越循環線/赤谷・桜循環線/川場村循環線) | その他 | 無回答 | 合計 |
|-------------------|---------------------|---------------------------|--------------------------------|---|-------------------------|-----------------------|--|-----|-----|-----|
| 沼田地区 n=28 | 11 | 15 | 8 | 4 | 1 | 1 | 5 | 2 | 8 | 55 |
| 利南地区 n=9 | 2 | 4 | 1 | 0 | 0 | 0 | 3 | 1 | 3 | 14 |
| 池田地区 n=1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 薄根地区 n=5 | 1 | 3 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 7 |
| 川田地区 n=4 | 0 | 3 | 3 | 2 | 1 | 0 | 1 | 0 | 1 | 11 |
| 白沢地区 n=0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 利根地区 n=1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| 無回答・市外在住者 n=36 | 9 | 20 | 14 | 5 | 3 | 2 | 6 | 0 | 11 | 70 |
| 全体 n=84 | 24 | 45 | 28 | 11 | 5 | 3 | 15 | 3 | 25 | 159 |

| | | | | | | | | | | |
|-------------------|--------|-------|-------|-------|-------|------|-------|-------|--------|--------|
| 沼田地区 n=28 | 39.3% | 53.6% | 28.6% | 14.3% | 3.6% | 3.6% | 17.9% | 7.1% | 28.6% | 196.4% |
| 利南地区 n=9 | 22.2% | 44.4% | 11.1% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 33.3% | 11.1% | 33.3% | 155.6% |
| 池田地区 n=1 | 100.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 100.0% |
| 薄根地区 n=5 | 20.0% | 60.0% | 40.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 20.0% | 140.0% |
| 川田地区 n=4 | 0.0% | 75.0% | 75.0% | 50.0% | 25.0% | 0.0% | 25.0% | 0.0% | 25.0% | 275.0% |
| 白沢地区 n=0 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 利根地区 n=1 | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 100.0% | 100.0% |
| 無回答・市外在住者 n=36 | 25.0% | 55.6% | 38.9% | 13.9% | 8.3% | 5.6% | 16.7% | 0.0% | 30.6% | 194.4% |
| 全体 n=84 | 28.6% | 53.6% | 33.3% | 13.1% | 6.0% | 3.6% | 17.9% | 3.6% | 29.8% | 189.3% |

○沼田市の公共交通の利便性について

全体で半数以上の方が不便と感じている。また、地区別で見ると、回答者数は少ないものの、沼田地区から離れるほど、不便寄りの回答の割合が多くなる傾向にある。

■公共交通の利便性について



○優先的に改善すべき箇所について

全体的に、運行本数の改善を求める声が多くなっている。

■公共交通における改善点について

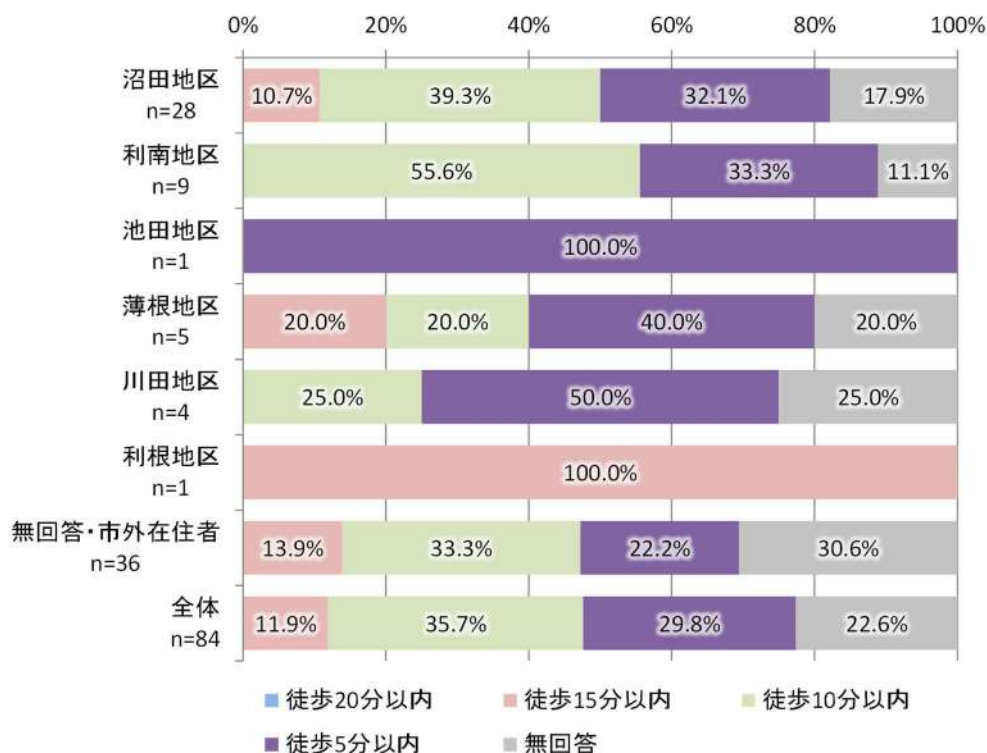
| | 停留所まで遠い | 運行本数が少ない | 時間が不 定期 | 混雑する | 運行時間 帯が短い | スピード が遅い・ 所要時間 が長い | 運賃が高 い | バリアフ リー化が 不十分 | 停留所の 設備が不 十分 | 交通系IC カードが 使えない | その他 | 無回答 | 合計 |
|-----------------------|---------|----------|------------|------|--------------|-----------------------------|-----------|---------------------|--------------------|-----------------------|-----|-----|-----|
| 沼田地区 n=19 | 1.3 | 2.4 | 1.8 | 0.0 | 2.1 | 0.0 | 2.0 | 0.0 | 1.5 | 1.5 | 2.3 | 1.4 | 2.0 |
| 利南地区 n=7 | 1.7 | 2.9 | 0.0 | 0.0 | 2.0 | 0.0 | 2.0 | 1.0 | 0.0 | 1.0 | 3.0 | 1.0 | 2.0 |
| 池田地区 n=1 | 0.0 | 3.0 | 1.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 2.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 2.0 |
| 薄根地区 n=3 | 0.0 | 2.5 | 2.0 | 0.0 | 2.0 | 1.0 | 1.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 2.0 |
| 川田地区 n=3 | 0.0 | 3.0 | 0.0 | 0.0 | 2.0 | 0.0 | 1.5 | 0.0 | 1.0 | 0.0 | 2.0 | 1.0 | 2.0 |
| 白沢地区 n=0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| 利根地区 n=1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 2.0 | 0.0 | 1.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 3.0 | 0.0 | 2.0 |
| 無回答・市外 在住者 n=25 | 2.0 | 2.6 | 1.6 | 1.0 | 2.3 | 1.0 | 2.3 | 2.0 | 2.0 | 2.3 | 2.8 | 1.5 | 2.0 |
| 全体 n=59 | 1.6 | 2.6 | 1.6 | 1.0 | 2.1 | 1.0 | 1.8 | 1.7 | 1.5 | 1.8 | 2.5 | 1.4 | 2.0 |

※1 番目から 3 番目に改善すべき点の回答を点数化し、重み付けしたデータ

○自宅から路線バス停留所までの望ましい距離

ほとんどの地区で徒歩 5~10 分以内と回答する人が多く、これが居住地から公共交通の乗降場所までの許容範囲であると考えられる。

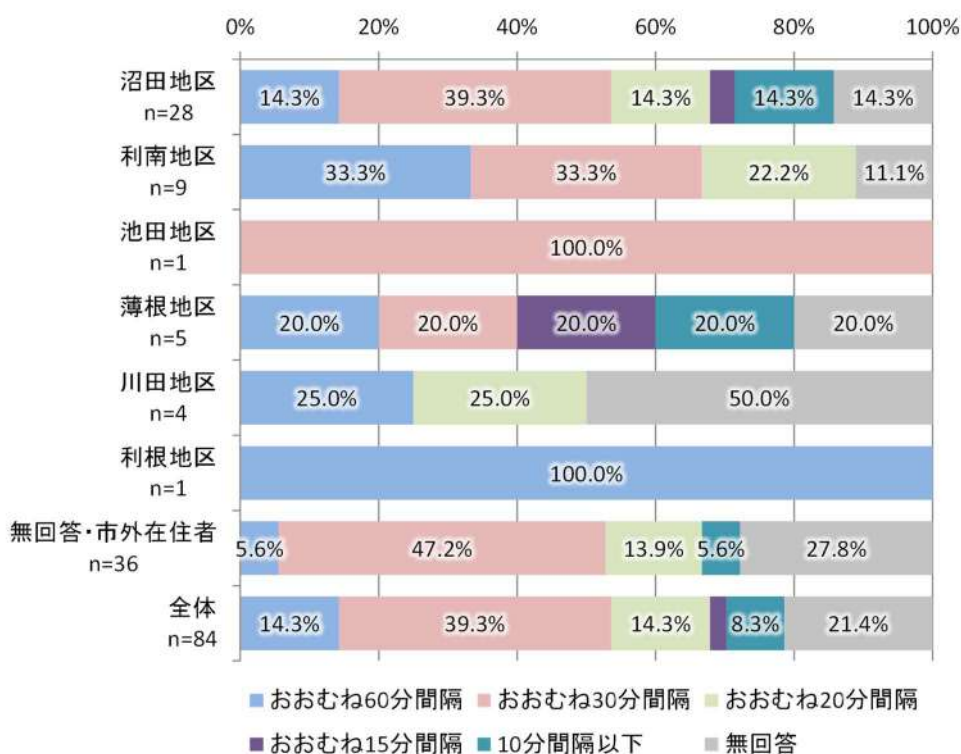
■自宅から路線バス停留所までの距離について



○無理なく利用できる公共交通の運行間隔

全体的な傾向を見ると、理想的な運行間隔はおおむね 30 分以内だが、地区によっては毎時 1 本と回答する人も多い。

■理想的な公共交通の運行間隔について



○市内の移動において、路線バスからデマンド交通等へ乗り継ぐ際に気になる点

全体的には、乗継ぎの際の待ち時間と回答する人が多いが、地区によっては、運賃が気になる」と回答する人が多くなっている。

■路線バスとデマンド交通等への乗継ぎにおける気になる点について

| | バス停など乗継ぎ先の乗車場所までの距離 | 乗継ぎ時の待ち時間 | 運賃 | 待合環境 | 気にならない | その他 | 無回答 | 合計 |
|-------------------|---------------------|-----------|----|------|--------|-----|-----|-----|
| 沼田地区 n=28 | 2 | 14 | 5 | 4 | 3 | 5 | 6 | 39 |
| 利南地区 n=9 | 1 | 4 | 2 | 1 | 0 | 1 | 3 | 12 |
| 池田地区 n=1 | 0 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 3 |
| 薄根地区 n=5 | 1 | 3 | 1 | 1 | 0 | 0 | 2 | 8 |
| 川田地区 n=4 | 1 | 3 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 7 |
| 白沢地区 n=0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 利根地区 n=1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| 無回答・市外在住者 n=36 | 5 | 15 | 2 | 1 | 5 | 4 | 11 | 43 |
| 全体 n=84 | 10 | 40 | 12 | 9 | 9 | 10 | 23 | 113 |

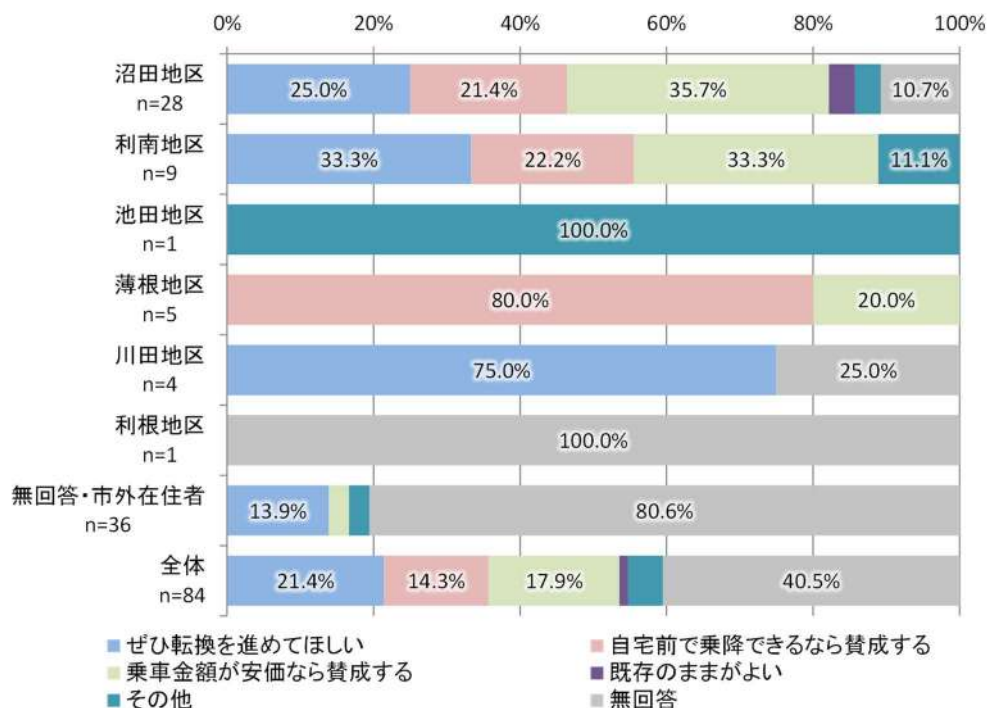
| | | | | | | | | |
|-------------------|-------|--------|--------|--------|-------|-------|--------|--------|
| 沼田地区 n=28 | 7.1% | 50.0% | 17.9% | 14.3% | 10.7% | 17.9% | 21.4% | 139.3% |
| 利南地区 n=9 | 11.1% | 44.4% | 22.2% | 11.1% | 0.0% | 11.1% | 33.3% | 133.3% |
| 池田地区 n=1 | 0.0% | 100.0% | 100.0% | 100.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 300.0% |
| 薄根地区 n=5 | 20.0% | 60.0% | 20.0% | 20.0% | 0.0% | 0.0% | 40.0% | 160.0% |
| 川田地区 n=4 | 25.0% | 75.0% | 25.0% | 25.0% | 25.0% | 0.0% | 0.0% | 175.0% |
| 利根地区 n=1 | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 100.0% | 100.0% |
| 無回答・市外在住者 n=36 | 13.9% | 41.7% | 5.6% | 2.8% | 13.9% | 11.1% | 30.6% | 119.4% |
| 全体 n=84 | 11.9% | 47.6% | 14.3% | 10.7% | 10.7% | 11.9% | 27.4% | 134.5% |

④沼田市の交通施策について

○施策1【既存の路線バスの更なるデマンド交通化】を本市にて導入することについて乗降場所や運賃の設定に関する条件付きの回答も含めると、いずれの地区でも転換に前向きな意見が多くなっている。

また、回答者数は少ないものの、薄根地区では自宅前で乗降できることを求める意見が強くなっている。

■沼田市の公共交通におけるデマンド交通化について

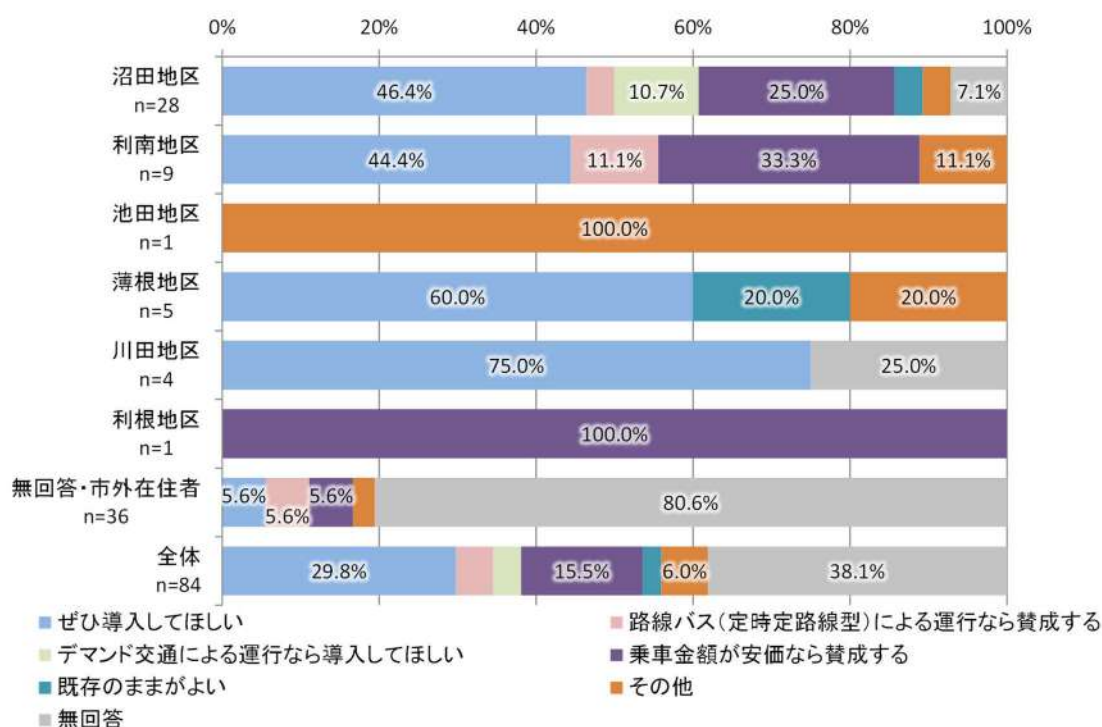


| | 回答数 | 割合 |
|--------------------------------------|-----|--------|
| 高齢者は予約ができないので困る。予約が簡単にできるように。 | 1 | 25.0% |
| デマンド化自体反対。手間が増えて不便になるだけで何もメリットを感じない。 | 1 | 25.0% |
| わからない | 1 | 25.0% |
| 予約の仕方が分からない | 1 | 25.0% |
| 無回答 | 0 | 0.0% |
| 合計 | 4 | 100.0% |

(その他回答一覧)

○施策2【車両のマルチタスク化】を本市に導入することについて
 全体及び多くの地区で「ぜひ導入してほしい」と積極的な回答が多い。

■沼田市の公共交通における車両のマルチタスク化（スクールバス等の活用）の実施について



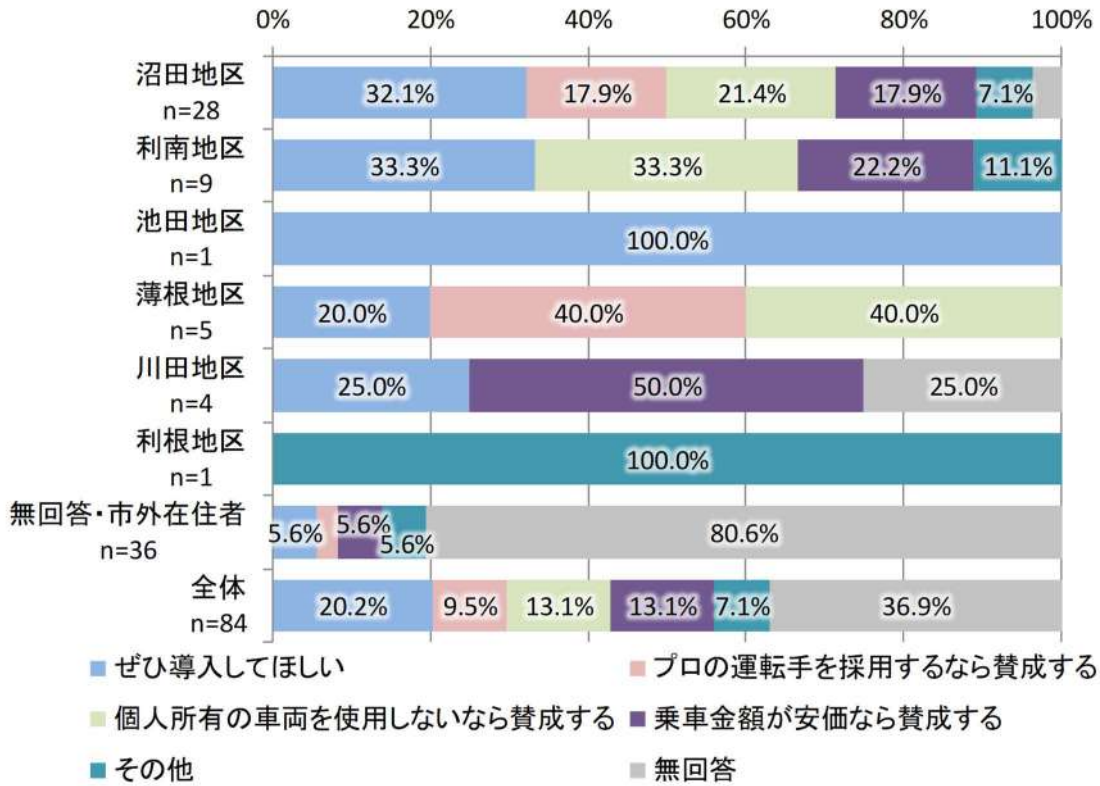
| | 回答数 | 割合 |
|-------------------------------|-----|--------|
| スクールバスが運行していない地区の住民にはメリットがない。 | 1 | 20.0% |
| スクールバスがあるのか不明。 | 1 | 20.0% |
| 通勤には適さない。 | 1 | 20.0% |
| 反対。朝から子供達にうるさくされるのは迷惑。 | 1 | 20.0% |
| 路線バスがなくなったので不便。下沼田町はバスがない。 | 1 | 20.0% |
| 無回答 | 0 | 0.0% |
| 合計 | 5 | 100.0% |

(その他回答一覧)

○施策3【共助による交通手段の導入】を本市にて導入することについて

全体及び多くの地区で、「ぜひ導入してほしい」と積極的な回答が多い。また、その他回答にて出た反対意見については、安全面での不安を理由とする人が多い。

■沼田市の公共交通における地域共助による交通手段の整備について

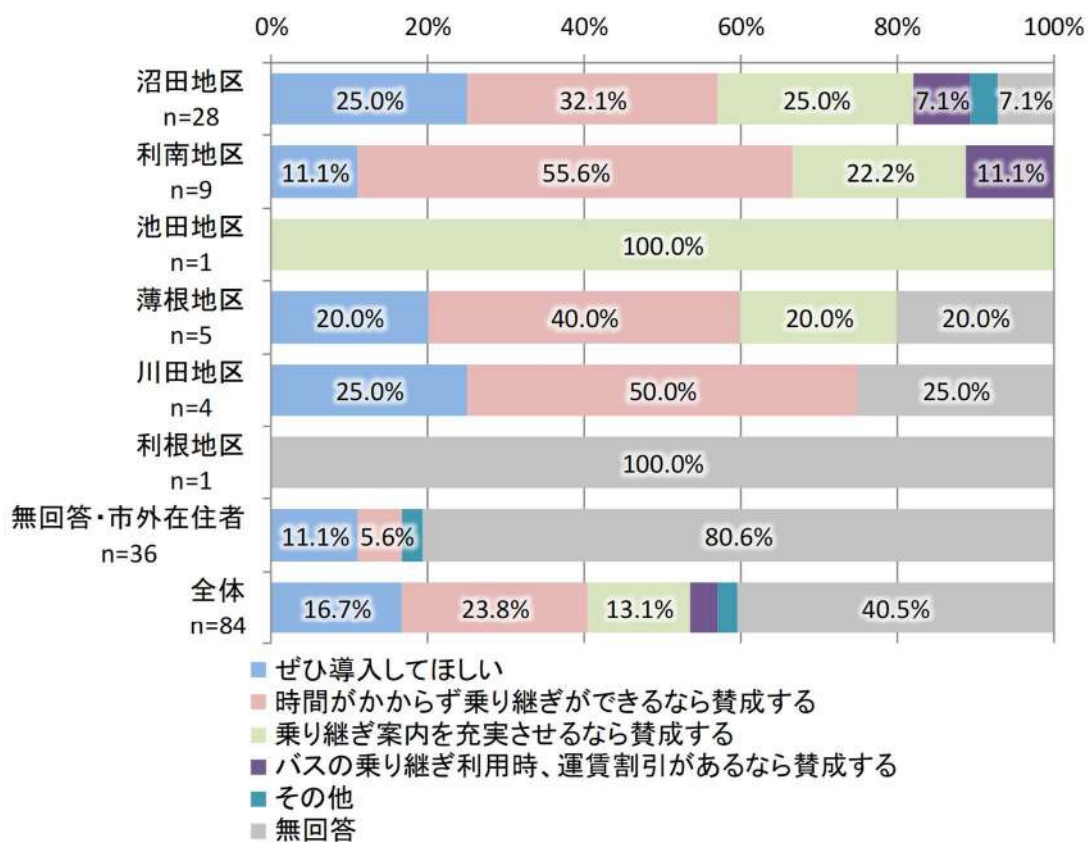


| | 回答数 | 割合 |
|----------------------------------|-----|--------|
| ボランティアの方に気を使って乗るくらいなら、タクシーを利用する。 | 1 | 16.7% |
| 遅い時間まで利用可能なら賛成(22時くらいまで)。 | 1 | 16.7% |
| 登録制で教育済であれば賛成。 | 1 | 16.7% |
| 安全面の確保。事故時の補償等、総合的な検査が必要かと思う。 | 1 | 16.7% |
| 反対。安全面が不安。三密になりやすい。 | 1 | 16.7% |
| 無回答 | 1 | 16.7% |
| 合計 | 6 | 100.0% |

(その他回答一覧)

○施策4【「長距離・低密度」な運行から「短距離・高密度」な運行へ】を本市にて導入することについて
 全体及び多くの地区で、「時間がかからず乗継ぎが出来るなら賛成」とする回答が多い。

■乗継ぎを伴う短距離・高密度な運行について



| 回答 | 回答数 | 割合 |
|---------------------------|-----|--------|
| 不便になるので反対。導入すると利用者が減ると思う。 | 1 | 50.0% |
| 運行情報をスマホで検索可能にするなら良い | 1 | 50.0% |
| 無回答 | 0 | 0.0% |
| 合計 | 2 | 100.0% |

(その他回答一覧)

⑤調査結果の概要

<回答者の属性>

- ・性別、住所については、沼田地区在住の市民の回答が多く、やや男性の回答が多いほか、年齢層については、40～50代が多くなっている。また、就業状況では、会社員、公務員等の就業者が多くみられた。
- ・自家用車の利用頻度は週に4回以上という人が多く、主たる移動手段として自家用車が利用されていることがうかがえる。

<鉄道利用について>

- ・利用目的や利用時間帯などを見ると、通勤や業務における移動で鉄道を利用する人が特に多い。
- ・利用時間帯について、往路は7～8時台、復路は18時台が特に多い。

<沼田市内の公共交通について>

- ・全体として、不便を感じる人が半数以上を占めている。
- ・地区別の利便性では、沼田地区から離れるほど、不便寄りの回答が目立つ傾向にある。
- ・運行本数が少ない点について、改善を求める意見が全体及び各地区で多くなっている。
- ・自宅から路線バス停留所までの望ましい距離は、10分以内と回答する人が多い。
- ・運行本数については、30分間隔以内での運行を求める人が多いが、利南地区、利根地区等では、毎時1本という意見も多くあった。
- ・路線バス⇄デマンド交通など、市内交通の乗継ぎに関しては、多くの地区で乗継ぎの際の待ち時間が気になるという回答が多くなっている。また、地区によっては、運賃が高いという回答が多くなっている。

<公共交通の再編方策について>

- ・路線バスのデマンド交通化、スクールバス等のマルチタスク化、地域共助による交通の整備、短距離輸送による高密度化など、昨今の情勢を踏まえた再編案について、比較的肯定的な意見が多くみられる。

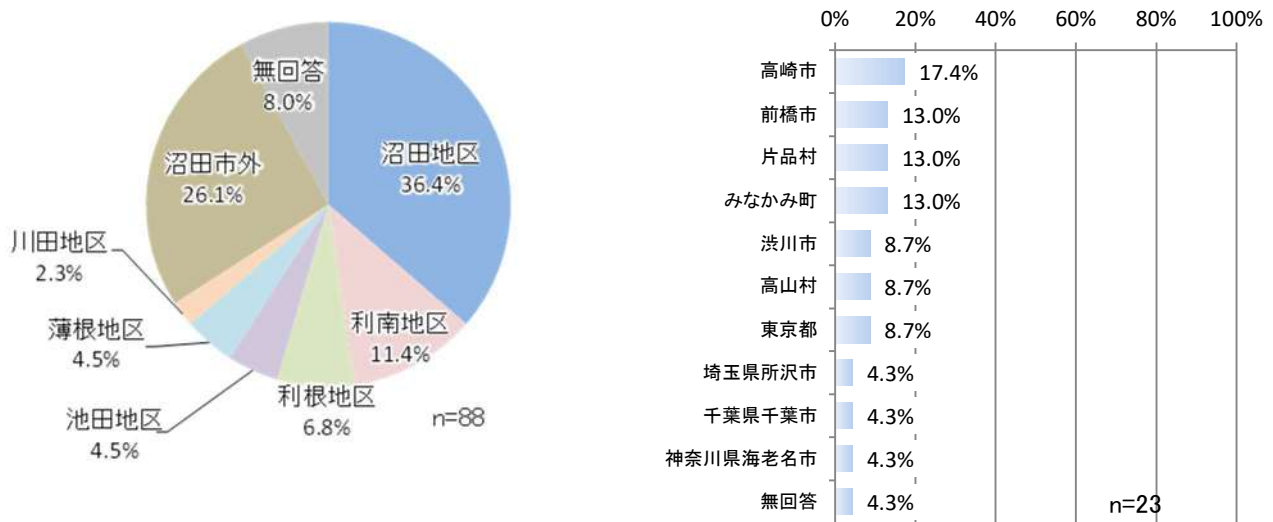
2) 路線バス利用者調査

①属性

○居住地

回答者の居住地については、沼田地区が3分の1以上を占め最も多く、次いで利南地区が多くなっている。また、市外からの利用では、高崎市、前橋市、片品村、みなかみ町の回答が多い。

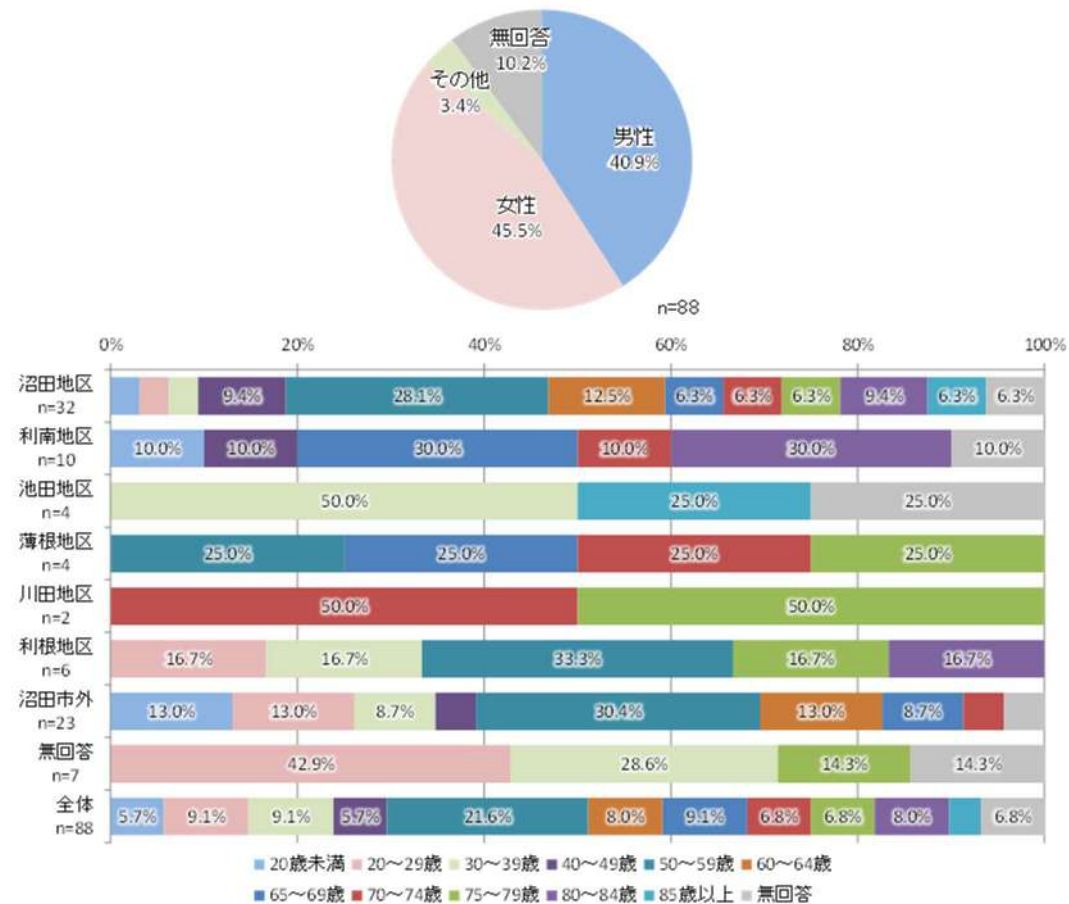
■回答者の居住地について



○性別・年齢

性別では若干ながら女性が多く、年齢層を見ると、50代の回答がやや多いが、それ以外の年代はおおむね同数の回答が得られている。

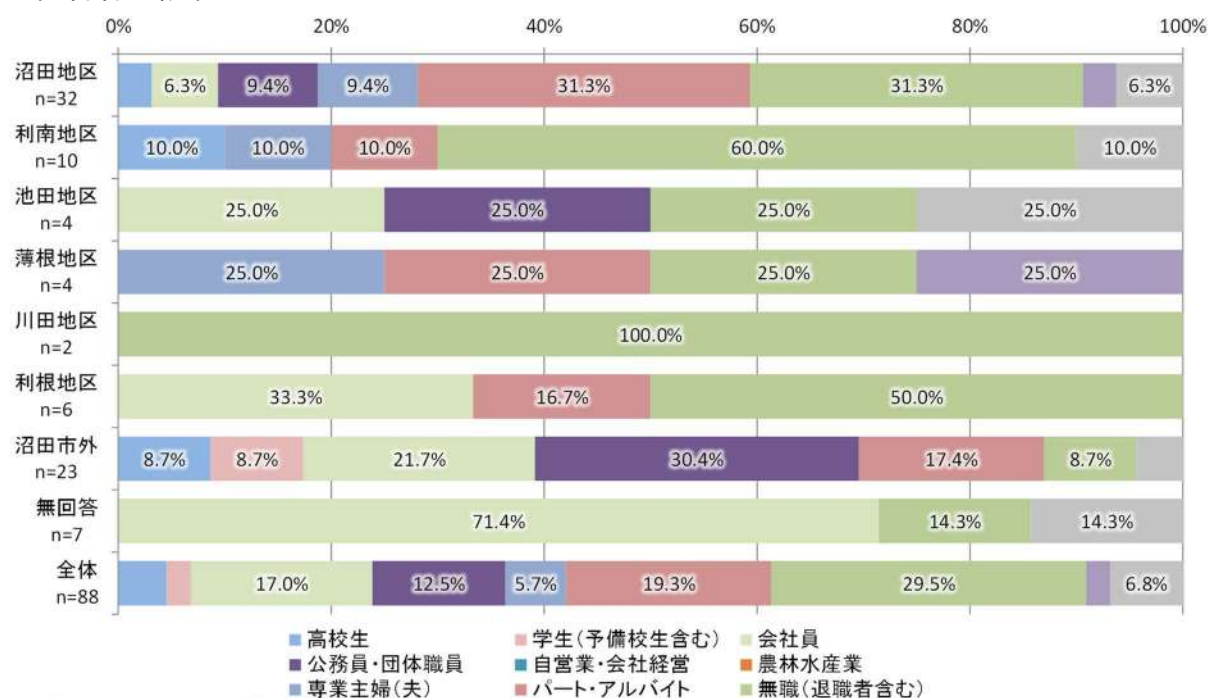
■回答者の性別



○就学・就業状況

就学・就業状況では、退職者等の無職が最も多く、次いでパート・アルバイト、会社員が多くなっている。地区別で見ると、沼田市外からの利用者では、公務員や会社員といった従業者が比較的多い傾向にある。

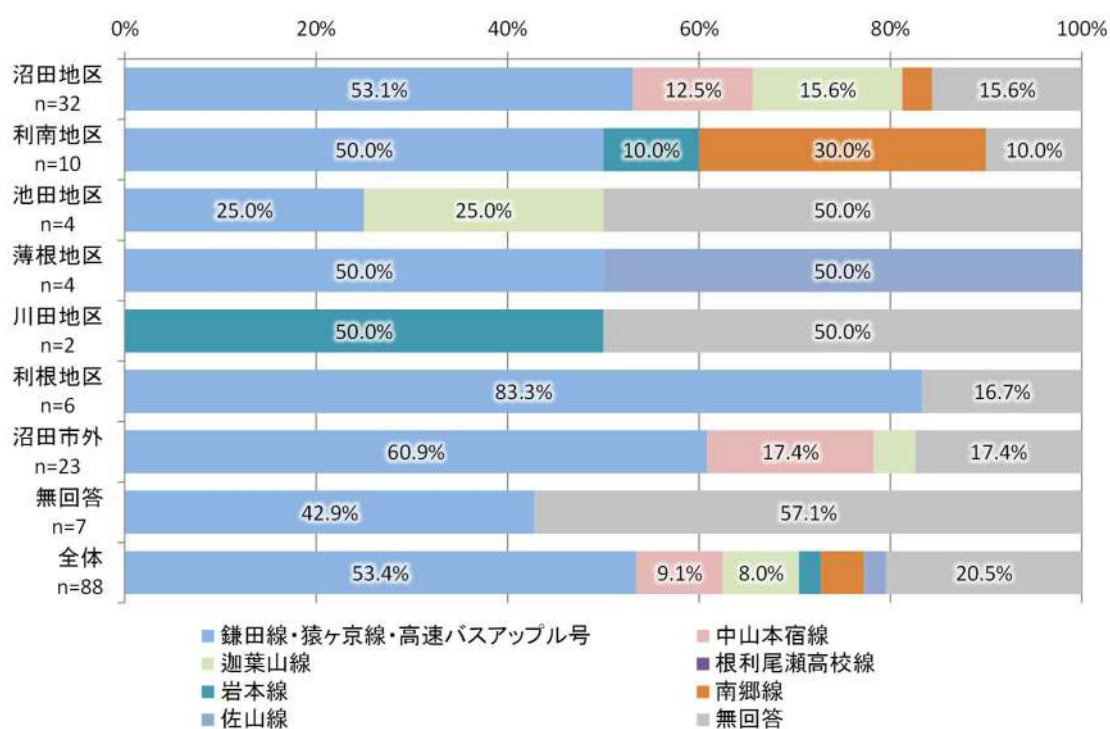
■回答者の職業について



○自宅最寄りの路線

自宅最寄りの路線については、鎌田線・猿ヶ京線・高速バスアップル号が全体の半数以上を占めている。路線ごとに見ると、南郷線は沼田地区と利南地区、岩本線は利南地区と川田地区、中山本宿線は沼田地区または市外からの利用者が占めている。

■自宅の最寄りの路線について



②アンケート調査時の路線バス利用について

○目的地について

移動の目的地としては、スーパーや商業施設が多いが、地区ごとに利用先は分散している様子がうかがえる。具体的な行先では、沼田駅あるいはテラス沼田が最も多く、地区別で見ると、各地区からアクセスできる商業施設や医療施設に回答が集まっている。

■路線バス利用の目的地について

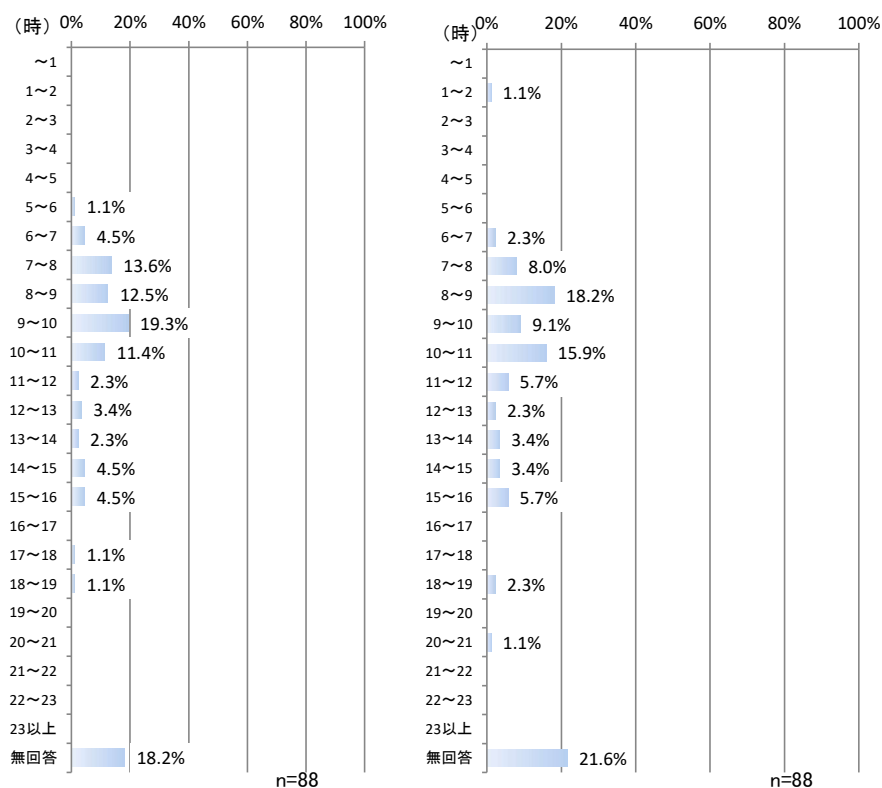


(上：目的の施設種別、下：具体的な目的地)

○利用した時間帯について

利用した時間帯について、乗車時間帯・目的地への到着時間帯共に、午前中が特に多い傾向にある。

■利用した時間帯について

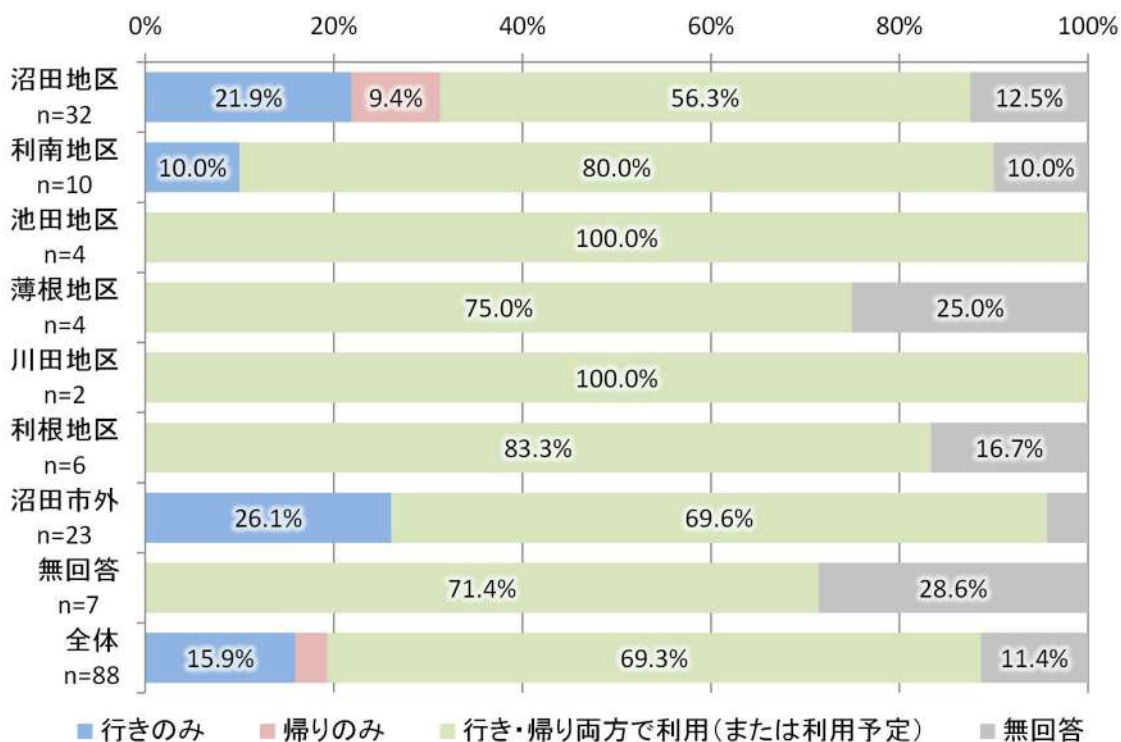


路線バスを利用した時間帯 (左：乗車時間帯、右：目的地に到着する時間帯)

○往復での利用について

全体で7割近くの利用者が、往復で路線バスを利用している。

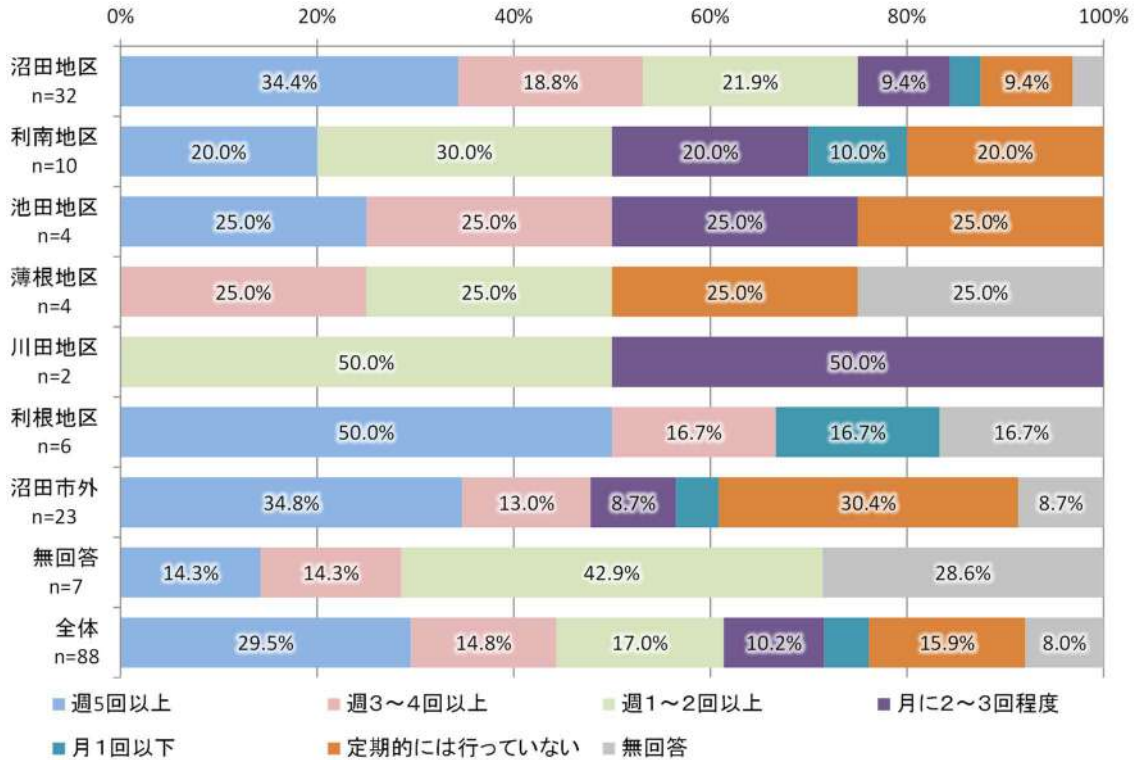
■往復利用の有無について



○目的地への移動頻度

目的地への移動頻度を見ると、おおむね全ての地区で半数以上が週に1回以上と、定期的に移動している様子がうかがえる。

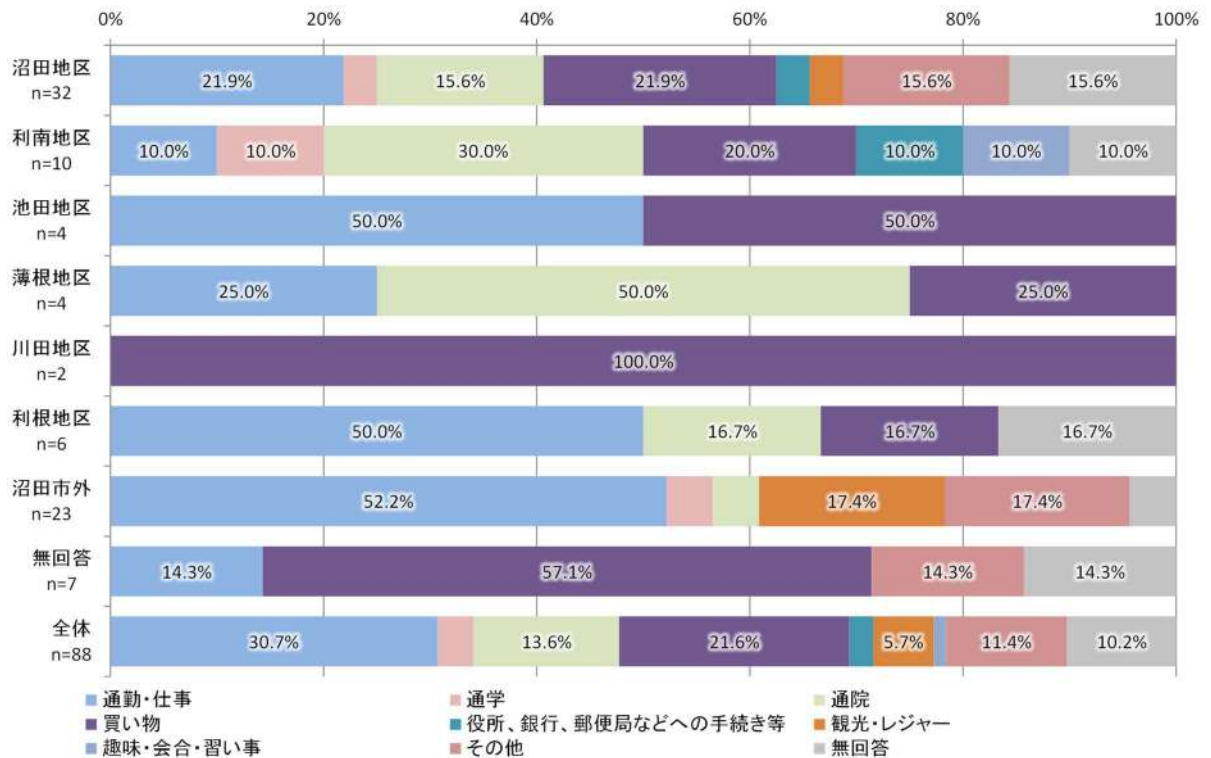
■目的地への移動頻度



○目的地への移動目的

目的地への移動目的では、通勤・仕事での外出が多いが、利南地区、薄根地区では通院、それ以外の旧沼田市内の地区では買い物での移動も多くなっている。

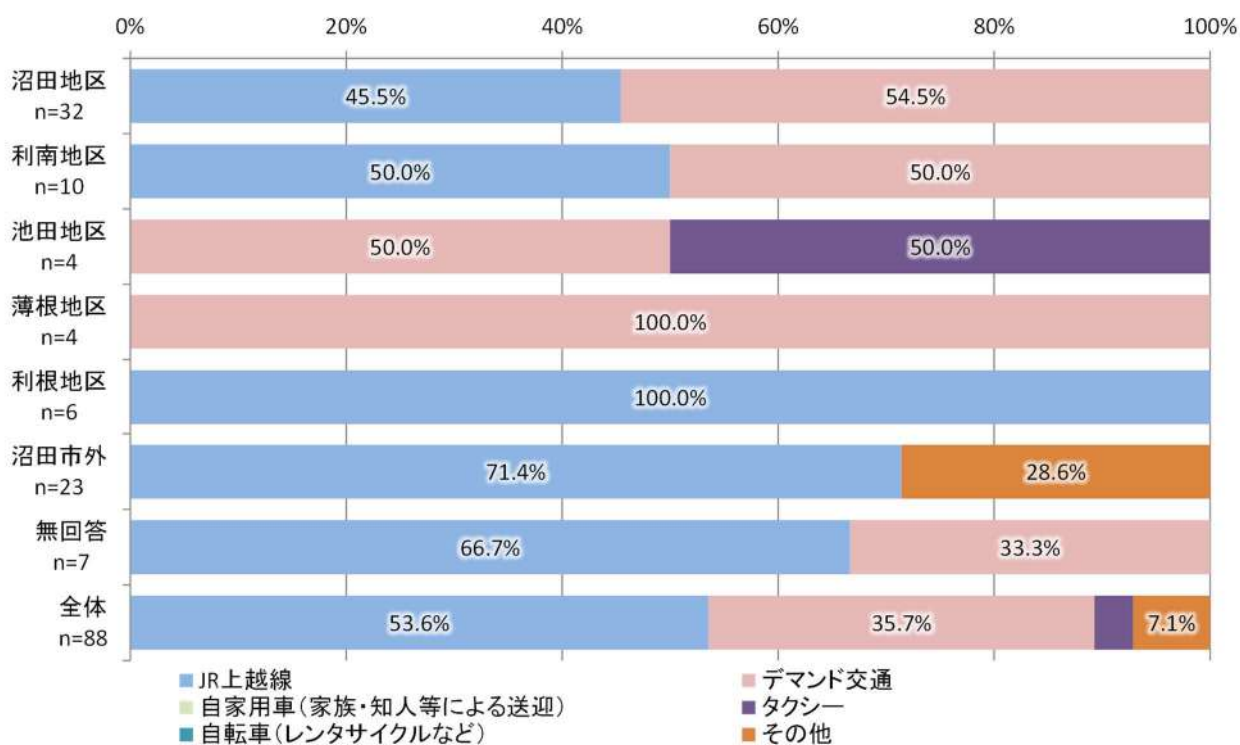
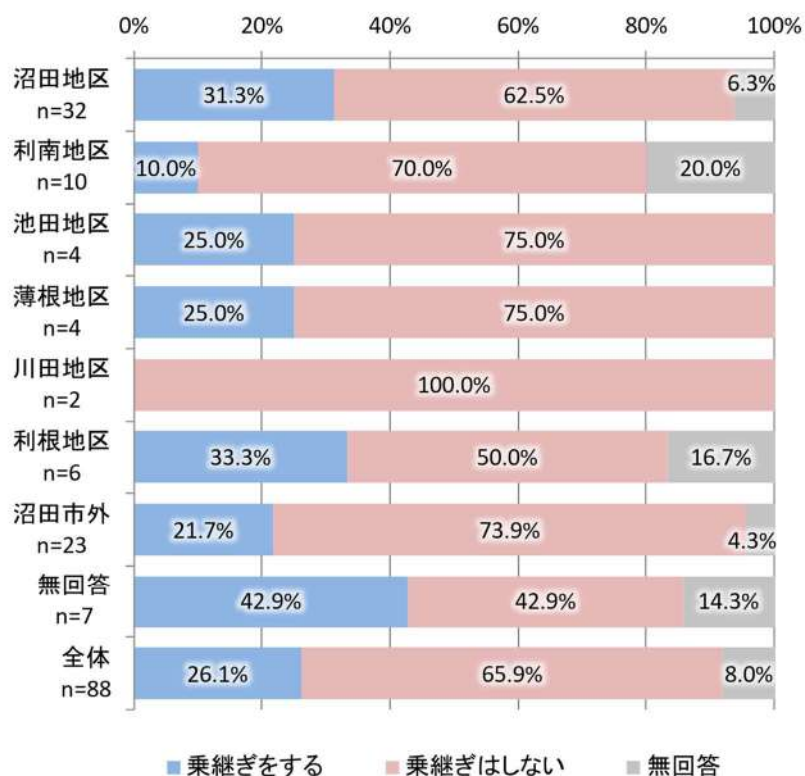
■利用時の移動目的について



○他の交通への乗継ぎ利用について

他の交通へ乗り継ぐ利用者は約4分の1程度に留まっており、乗継ぎ先としては鉄道やデマンド交通が多くなっている。

■他の交通への乗継ぎ利用について



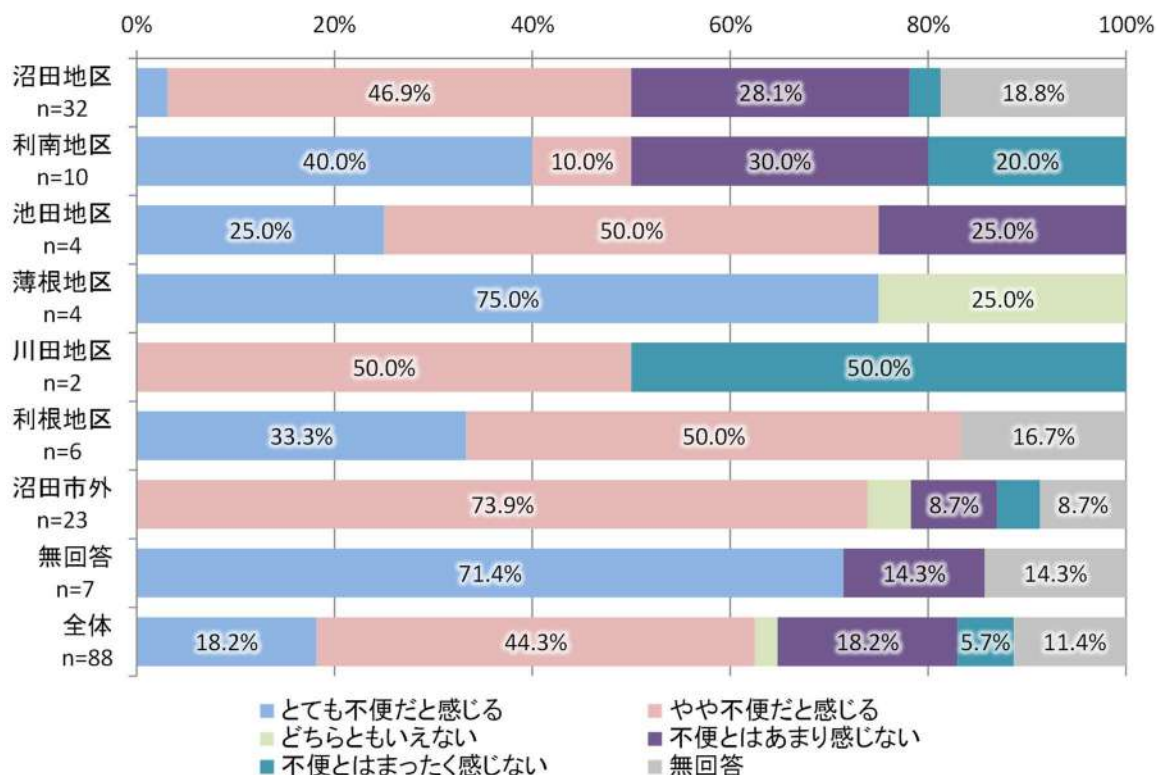
乗継ぎ利用について（上：乗継ぎ利用の有無、
下：乗継ぎ先の移動手段※乗継ぎ利用の有無の無回答除く）

③路線バスの利用ニーズと意識について

○路線バスの利便性について

全体で6割以上の利用者は、路線バスについて不便と感じており、池田地区、薄根地区、利根地区では特にその傾向が強くなっている。一方で、沼田地区、利南地区では、約半数を占めているものの、他の地区と比べると少ない。

■路線バスの利便性について



○優先的に改善すべき箇所について

全体的には、停留所までの距離や運行本数の少なさを改善点として挙げる回答が多いが、利南地区では運賃の高さ、市外からの利用者では所要時間の長さが多くなっている。

■優先的に改善すべき箇所

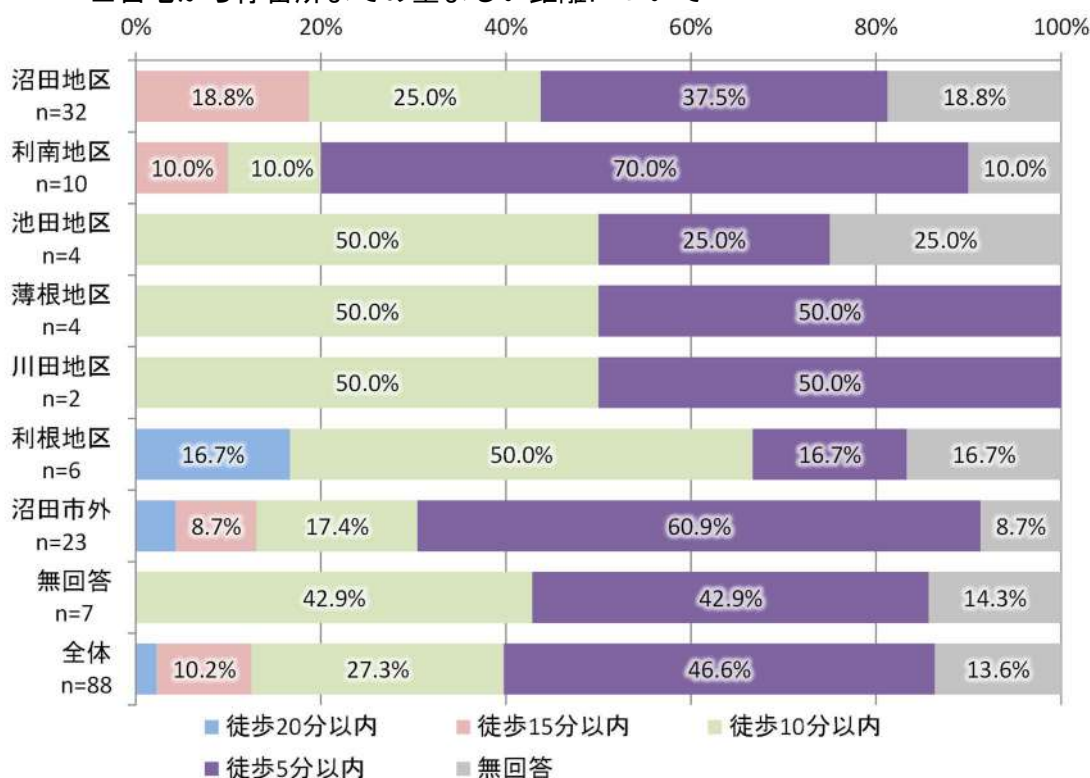
| | 路線バスの利用で最優先に改善してほしいこと | | | | | | | | | | | 無回答 |
|--------------|-----------------------|----------|------------|------|--------------|-----------------------------|-----------|---------------------|--------------------|-----------------------|-----|-----|
| | 停留所まで遠い | 運行本数が少ない | 時間が不 定期 | 混雑する | 運行時間 帯が短い | スピード が遅い・ 所要時間 が長い | 運賃が高 い | バリアフ リー化が 不十分 | 停留所の 設備が不 十分 | 交通系IC カードが 使えない | その他 | |
| 沼田地区 n=16 | 3.0 | 2.7 | 2.4 | 0.0 | 0.0 | 1.0 | 1.7 | 0.0 | 1.7 | 1.0 | 2.6 | 1.5 |
| 利南地区 n=5 | 1.0 | 2.4 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 3.0 | 2.0 | 0.0 | 0.0 | 2.5 | 1.4 |
| 池田地区 n=3 | 0.0 | 3.0 | 2.0 | 0.0 | 0.0 | 1.0 | 2.0 | 1.0 | 2.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| 薄根地区 n=4 | 3.0 | 2.5 | 2.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 2.0 | 1.4 |
| 川田地区 n=1 | 0.0 | 3.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 1.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 2.0 | 0.0 |
| 白沢地区 n= | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| 利根地区 n=5 | 0.0 | 2.8 | 2.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 2.0 | 0.0 | 1.0 | 0.0 | 2.0 | 1.3 |
| 沼田市外 n=18 | 3.0 | 2.7 | 2.0 | 1.0 | 2.0 | 3.0 | 1.6 | 2.0 | 2.0 | 1.0 | 2.3 | 1.4 |
| 無回答 n=5 | 0.0 | 2.0 | 0.0 | 0.0 | 2.0 | 0.0 | 0.0 | 1.0 | 1.5 | 0.0 | 2.3 | 0.0 |
| 全体 n=57 | 2.6 | 2.7 | 2.2 | 1.0 | 2.0 | 1.5 | 1.7 | 1.5 | 1.7 | 1.0 | 2.3 | 1.4 |

※1 番目から 3 番目に改善すべき点の回答を点数化し、重み付けしたデータ

○自宅から路線バス停留所までの望ましい距離

ほとんどの地域で徒歩5～10分以内と回答する人が多く、この距離が居住地から公共交通の乗降場所までの許容範囲であると考えられる。

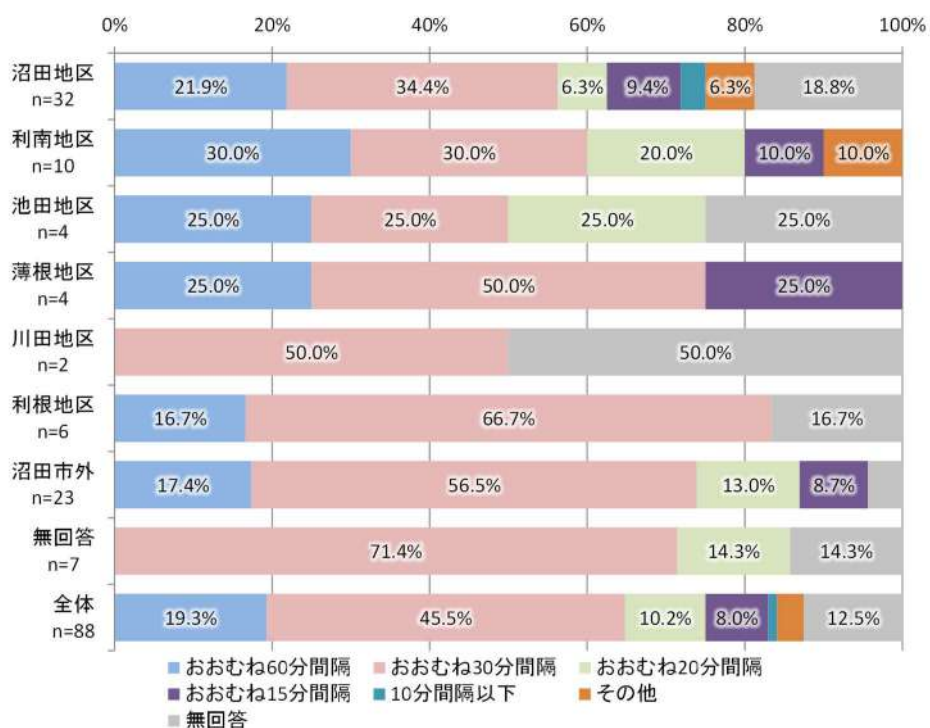
■自宅から停留所までの望ましい距離について



○無理なく利用できる公共交通の運行間隔

全体的な傾向を見ると、30分程度が特に多い。ただし、沼田地区、利南地区、池田地区、薄根地区では、毎時1本間隔でも許容できるという人が比較的多い傾向が見られる。

■望ましい公共交通の運行間隔について



○市内の移動の際に、路線バスからデマンド交通等へ乗り継ぐ際に気になる点

全体的には、乗継ぎの際の待ち時間と回答する人が多い。一方で川田地区、利根地区では、気にならないという回答も多く見られる。

■乗継ぎ時に気になる点について

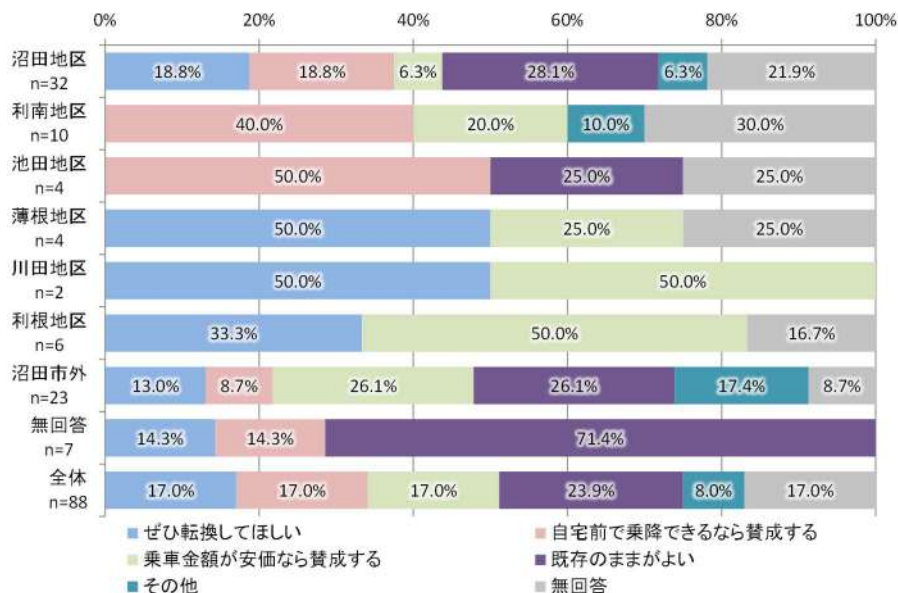
| | 路線バスからデマンド交通等への乗継ぎの際に、気になる点 | | | | | | | 合計 |
|--------------|-----------------------------|-----------|-------|-------|--------|-------|-------|--------|
| | バス停から乗継ぎ先の乗車場所までの距離 | 乗継ぎ時の待ち時間 | 運賃 | 待合環境 | 気にならない | その他 | 無回答 | |
| 沼田地区 n=32 | 18.8% | 21.9% | 9.4% | 18.8% | 18.8% | 15.6% | 34.4% | 137.5% |
| 利南地区 n=10 | 20.0% | 50.0% | 10.0% | 20.0% | 0.0% | 20.0% | 20.0% | 140.0% |
| 池田地区 n=4 | 0.0% | 50.0% | 25.0% | 25.0% | 0.0% | 0.0% | 50.0% | 150.0% |
| 薄根地区 n=4 | 25.0% | 50.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 25.0% | 100.0% |
| 川田地区 n=2 | 0.0% | 0.0% | 50.0% | 0.0% | 50.0% | 0.0% | 0.0% | 100.0% |
| 利根地区 n=6 | 0.0% | 0.0% | 16.7% | 0.0% | 50.0% | 16.7% | 33.3% | 116.7% |
| 沼田市外 n=23 | 17.4% | 39.1% | 26.1% | 13.0% | 4.3% | 17.4% | 17.4% | 134.8% |
| 無回答 n=7 | 57.1% | 71.4% | 28.6% | 57.1% | 0.0% | 71.4% | 14.3% | 300.0% |
| 全体 n=88 | 19.3% | 34.1% | 17.0% | 18.2% | 12.5% | 19.3% | 26.1% | 146.6% |

④沼田市の交通施策について

○施策1【既存の路線バスの更なるデマンド交通化】を、本市にて導入することについて

利南地区、池田地区では、自宅前からの乗降できるデマンド交通を求める回答が、薄根地区、川田地区、利根地区では、積極的な導入を求める回答や、安価で利用できるデマンド交通の導入を求める回答が多い。一方、沼田地区、池田地区では、既存のままだがよいとする回答が比較的多い。

■市内の公共交通におけるデマンド化の推進について

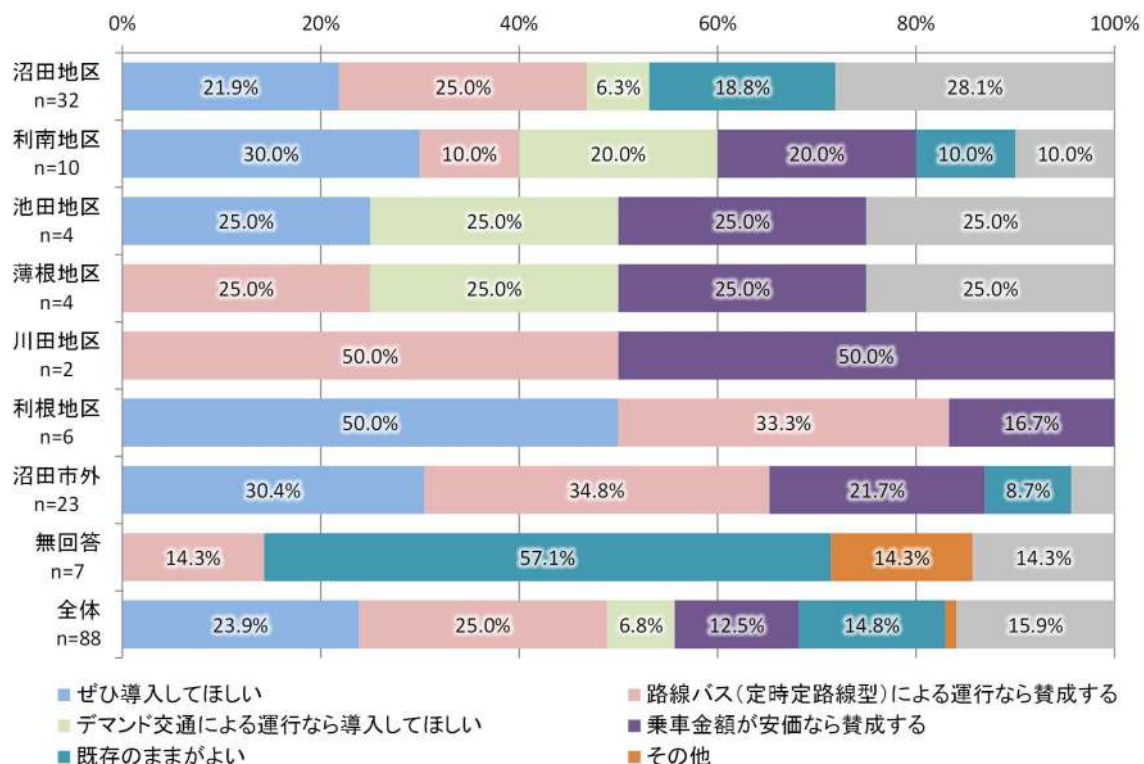


| 回答 | 回答数 | 割合 |
|-----------------------|-----|--------|
| デマンド交通を初めて聞いた。 | 1 | 14.3% |
| 3日前の予約が可能か | 1 | 14.3% |
| 通勤、通学時にはそぐわないシステムだと思う | 1 | 14.3% |
| デマンドは運行利用がよくわからない | 1 | 14.3% |
| 観光客に配慮して欲しい | 1 | 14.3% |
| 利用イメージがわからないので答えられない | 1 | 14.3% |
| 呼び出し、乗車の間の時間の短縮が必要 | 1 | 14.3% |
| 無回答 | 0 | 0.0% |
| 合計 | 7 | 100.0% |

(その他回答一覧)

○施策2【車両のマルチタスク化】を本市にて導入することについて
 定時定路線型による運行を求める人を含め、導入に前向きな意見が多くなっている。

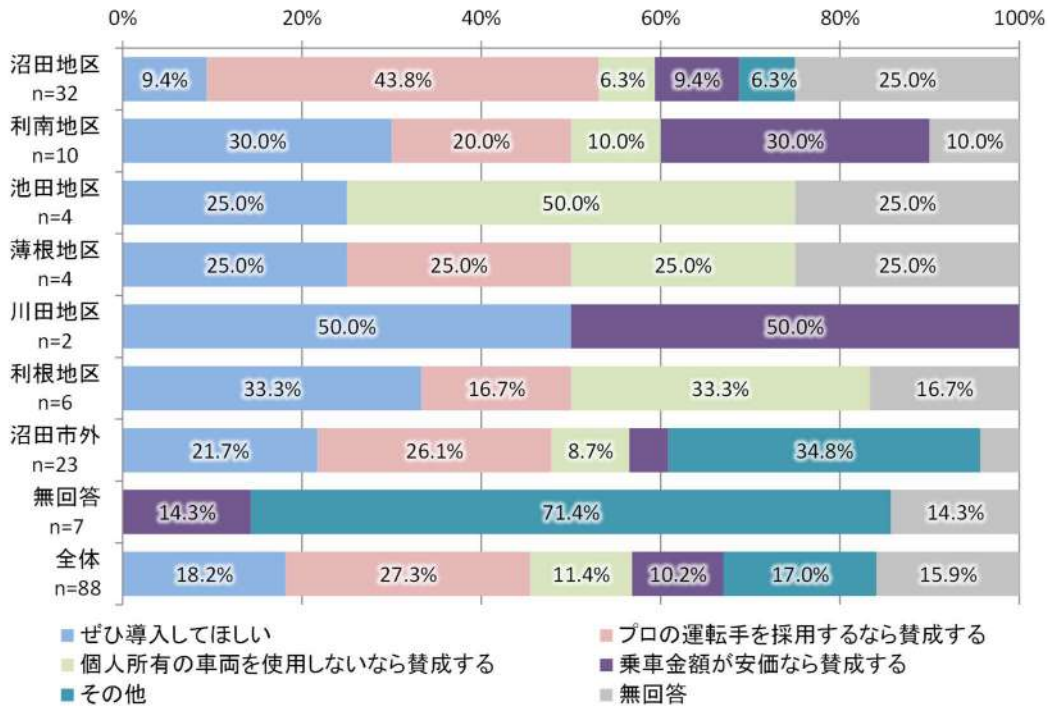
■車両のマルチタスク化（スクールバス等の活用）の導入について



○施策3【共助による交通手段の導入】を本市にて導入することについて

導入に前向きな回答は多いが、条件として、専門の乗務員による運行を求める回答が多くなっている。その他回答でも、安全面を重視すべきとの回答が多い。

■地域共助の運行による交通手段の導入について

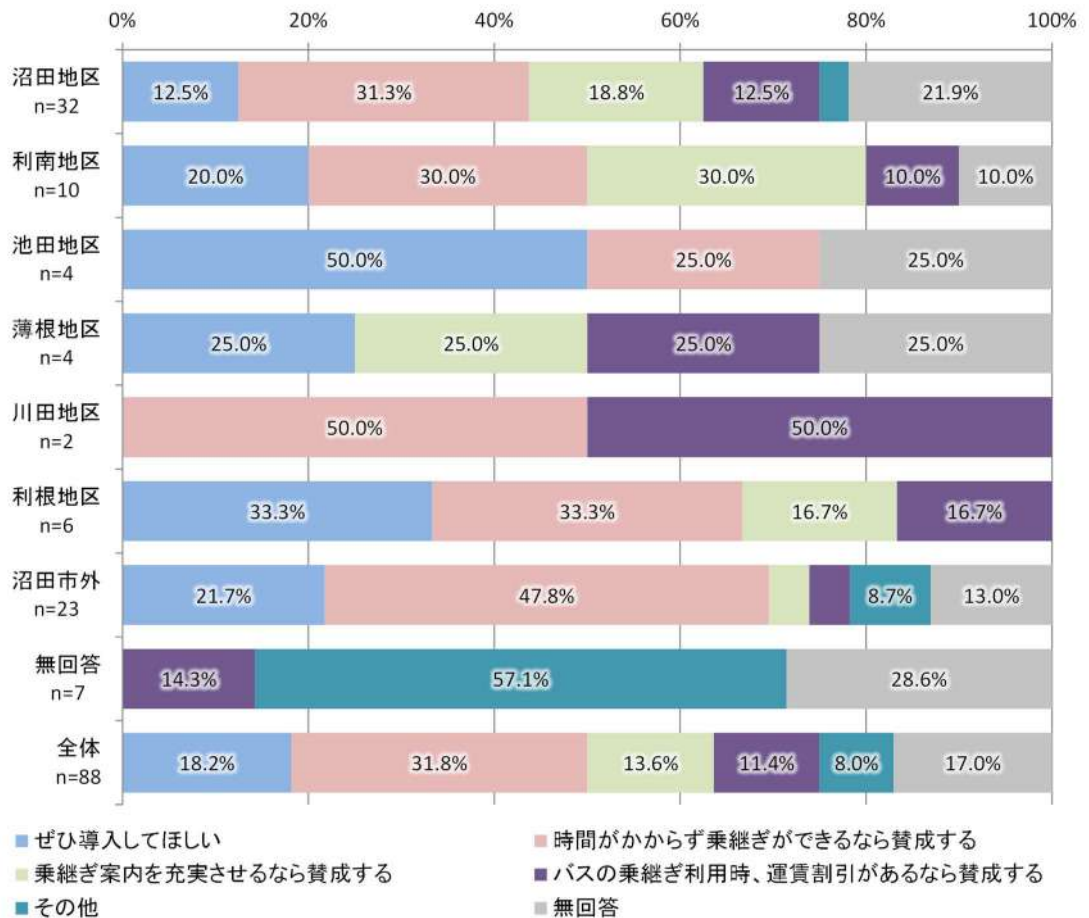


| 回答 | 回答数 | 割合 |
|---|-----|--------|
| 事故が発生した時の保険を充実すれば OK。 | 1 | 6.7% |
| 定時定路がないと働けない。 | 1 | 6.7% |
| 運転手はプロまでいなくてもある程度ちゃんとした人にしてほしい。人の命を預かるのだから。個人所有の車でも良いが、乗降が楽な車種が良い。足が悪いため。 | 1 | 6.7% |
| 不潔な感じがして、絶対に乗りたくない。安全性も不安だし、不愛想な人だったら最悪。料金安くても絶対に嫌。 | 1 | 6.7% |
| タクシー会社を圧迫するのでは、。 | 1 | 6.7% |
| 値段より安全面。 | 1 | 6.7% |
| 知り合いに当たったら気まずい、犯罪に巻き込まれる、話が長くなるなどのリスクがあるため反対 | 1 | 6.7% |
| これをやるくらいなら、増発してほしい | 1 | 6.7% |
| 隣組の感覚で行政が介入しないで進めるべき | 1 | 6.7% |
| どちらでもよい | 1 | 6.7% |
| 24 時間利用が可能なら賛成できる。 | 1 | 6.7% |
| 無回答 | 4 | 26.7% |
| 合計 | 15 | 100.0% |

(その他回答一覧)

○施策4【「長距離・低密度」な運行から「短距離・高密度」な運行へ】を本市にて導入することについて
 全体及び多くの地区で、「時間がかからず乗継ぎが出来るなら賛成」とする回答が多い。

■乗継ぎを伴う「短距離・高密度」運行の実施について



| 回答 | 回答数 | 割合 |
|---|-----|--------|
| 面倒くさくなるだけで何のメリットも感じない。目的地まで一本で行けるからこそ利用しているので、利用者目線に全く立っていない。そんな事をしたら自爆。利用者は増えるどころか減る一方。大体市役所職員は路線バスを利用しているのか？頭でしか考えていないから馬鹿げた事 | 1 | 14.3% |
| 乗継ぎ場所に屋根が欲しい | 1 | 14.3% |
| 1日に1~2本でも長距離路線を残していただければ賛成 | 1 | 14.3% |
| 利用している停留所から乗降できるのなら賛成 | 1 | 14.3% |
| 無回答 | 3 | 42.9% |
| 合計 | 7 | 100.0% |

(その他回答一覧)

調査結果の概要

<回答者の属性>

- ・性別、住所については、沼田地区在住の市民または市外からの回答が多く、やや女性の回答が多いほか、年齢層については、50代が特に多くなっている。また、就業状況では、退職者等の無職が最も多く、次いでパート・アルバイト、会社員等の就業者が多くみられた。
- ・市民の回答では、鎌田線沿線、あるいはその周辺に住む人の回答が多い。

<路線バス利用について>

- ・目的地の停留所としては、沼田駅やテラス沼田（沼田市役所）が多いほか、地域の商業施設への買い物移動も多くみられる。また、通勤・ビジネスでの利用も多い。
- ・回答者の半数以上が、週に1回以上と定期的に移動している。

<沼田市内の公共交通について>

- ・全体として、不便を感じる人が6割以上を占めている。
- ・停留所までの距離、あるいは運行本数が少ない点について、改善を求める意見が比較的多くなっている。
- ・自宅から路線バス停留所までの望ましい距離は、5～10分以内と回答する人が多い。
- ・運行本数については、30分間隔以内での運行を求める人が多いが、沼田地区、利南地区等では、毎時1本という意見も多くあった。

<公共交通の再編方策について>

- ・4施策の中では、車両のマルチタスク化について、積極的な導入を求める意見が多く、定時定路線型での運行を求める意見を合わせると、約半数を占めている。

2.4.3 交通事業者に係る現況・意向の把握

(1) 調査目的

主要公共交通運行事業者の現在の運行状況、運行における課題、行政に求める要望などを把握し、地域公共交通計画の策定に向けた検討材料とする。

(2) 調査対象及び調査方法

令和4年度に、市内の交通事業者を対象にヒアリング調査を実施し、把握すべき内容を整理する。

(3) 調査結果

| 分類 | 交通事業者 | No. | 1 |
|---|---------|--------|-----------|
| 会社名・団体名 | 関越交通(株) | ヒアリング日 | 令和5年2月15日 |
| 1. 利用・運行状況 | | | |
| (1) 従業員数（運転手・事務員）と、車両台数について | | | |
| ・運転手数：40名（沼田営業所内）、沼田市に係る交番は約11名/日で運行 | | | |
| ・保有車両：乗合用41台（大型・中型・ワゴンタイプ等）、貸切用5台、タクシー車両16台（沼田営業所内） | | | |
| ・沼田市、川場村、昭和村委託路線などでは、主に中型orワゴンタイプの車両を使用する。 | | | |
| (2) 利用状況について | | | |
| ＜高速バスアップル号＞ | | | |
| ・かつては群馬大学医学部附属病院周辺の専門学校への通学や、県庁近くへの通勤輸送が見られたが、現在は少数の通勤輸送と、群馬大学医学部附属病院への利用（通院ではなく、見舞いなどでの移動が多い）が主な利用者となっている。 | | | |
| ＜鎌田線＞ | | | |
| ・沼田市内の利用については、朝の時間帯は通学、昼間の時間帯は主に観光客の輸送が多い。 | | | |
| ・かつて沼田駅が尾瀬の玄関口に位置付けられていた頃は、満席になるほどの観光需要があった。 | | | |
| ・かつては老神温泉郷を経由する便も多かったが、沿線の宿泊施設が個別に沼田駅を起点に送迎を実施するようになり、利用が見込めなくなったため、現在のようなダイヤとなった。 | | | |
| ・冬季ダイヤについても、かつては県道277号線を往復して東橋～老神温泉～老神本村～下街道という経路で老神温泉郷を経由する便もあった（大原老神入口～老神温泉間は勾配があり、冬季は危険なため変則的な経路で運行した）。 | | | |
| ・しかし、老神温泉バス停近くの折り返し場にて違法駐車が行われるようになり、運行上の安全が確保できなくなったために、運転を取りやめた。 | | | |
| ＜猿ヶ京線＞ | | | |
| ・朝の時間帯は、渋川・前橋方面への通学（後閑駅でJRに乗継ぎ）や後閑以南～沼田市への通学利用が多い。 | | | |
| ・少子化の影響もあり、学生利用は徐々に減少している。 | | | |
| ＜ぬまくる（定時定路線型）＞ | | | |
| ・主に学生利用を見越して朝夕の時間帯で運行しているが、路線によっては利用者が減少している。 | | | |
| ・迦葉山線などでは特に学生利用が多かったが、数年で大きく減少した。 | | | |
| ・その他、迦葉山線では玉原高原への観光利用も若干みられる。 | | | |
| ＜ぬまくる（デマンド運行）＞ | | | |
| ・基本的な利用者は、運転免許を持たない人や、自家用車を利用していない人（高齢者でも運転免許を持っている人については、自家用車で移動している）。 | | | |

2. 事業としての課題

(1) 利用状況での課題

- ・沼田市に限らず、2017年以降で路線バス利用の減少が顕著になっている。背景としては少子化に加えて、高齢者世代の免許保有が一般的になったという点が考えられる。
- ・近年では免許未取得の若者も増加しており、前橋市や高崎市などでは多少ながら見受けられるが、沼田市では難しいだろう。
- ・これらの背景を踏まえると、地域輸送だけでは路線維持は厳しいため、観光客の誘客を今以上に重視すべきと考えている。
- ・鎌田線に関しては、利用者の乗車区間が長い傾向にあるので、利用減少が小規模であっても、収支に与える影響は他路線よりも大きい。

(2) 運行上での課題

- ・コロナ禍以降、運転手の就業時間減少に伴い、十分な給与が得られなくなったこともあり、応募者は減少している様子である。
- ・大型運転免許の保有者は、若い世代はトラック事業に従事し、中年層になるとバス事業に転職する傾向が多い。

3. 今後の運行について

- ・イベント会場や大型商業施設のように、まとまった需要が見られる施設へのアクセスがないような路線は運行費用が大きくなるため、そういった要素がない場合では、路線の新設や増便は難しい。
- ・地域公共交通確保維持改善事業の要綱変更によって、沼田市の路線についても、利用の少ない便の削除などを検討する可能性がある。
- ・鎌田線・猿ヶ京線の運行については、JRとの接続をしっかりと図ったダイヤでの運行を行う。

4. 交通事業者として求めること

- ・Ma a S事業やI c T事業など、群馬県が積極的に進めている施策について、市町村においてももっと対応していかなければ効果は得られないだろう。
- ・地域公共交通計画を検討するにあたって、「交通空白地域の解消」「地域住民の利便性向上」という観点だけではなく、「既存の幹線交通を残す」という観点も重要ではないか。
- ・上記を踏まえて、鎌田線が運行している区間については、新しく交通を整備するのではなく、鎌田線に誘導するような仕組みを考えていく方が良くと思う。
- ・運輸以外の分野との連携などによって路線維持を図りたいが、事業者主体ではなかなかマッチングしない。自治体においても、そういった方策を検討すべきではないか。
- ・沼田市周遊1日フリー乗車券についても、沿線施設の協力（利用者の割引など）を得たこともあり、一定の利用が見られたことから、沿線施設や自治体と連携してもっと施策を進めれば、市内散策や市内観光について掘り起こしが可能ではないかと考えている。
- ・今後は、企画乗車券の検討にあたり、沿線施設のみならず他の交通も併用できるよう、Ma a Sなどを絡めたシステムを導入する必要がある。
- ・病院や民間施設の送迎輸送は、路線バスの利用減少を招いた一因であり、現在でも脅威であると感じている。運行上の安全管理の観点からも、交通事業者が運行する公共交通を強化すべきだ。

5. 利用促進の方策について

- ・大河ドラマ『真田丸』放送時、関連した観光需要を見込んで、沼田市周遊1日フリー乗車券を発行した。コロナ禍以前は一定の利用が見られていた。
- ・令和5年4月からスマホ定期券の導入を予定しており、今後もスマホや交通系ICカードを活用した施策を検討していきたい。
- ・ICカードを活用した高齢者・障がい者の割引制度の導入についても、調整を進めている。
- ・ヤマト運輸と連携して、貨客混載事業を実施している。

6. ぬまくるの運行について

- ・運行形態を検討する際に、既存の交通機関には影響が最小限に抑えられるように、エリア設定に係る協議は慎重に行った。

- 一部路線のデマンド交通転換により、旧南郷線沿線（白沢町周辺）から沼田市街地へのアクセスがなくなった。

以 上

| 分類 | 交通事業者 | No. | 1 |
|--|-----------|--------|-----------|
| 会社名・団体名 | (株)老神観光バス | ヒアリング日 | 令和5年2月16日 |
| <p>1. 利用・運行状況</p> <p>(1) 従業員数（運転手・事務員）と、車両台数について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運転手数：4名、デマンド交通は2名／日で運行している。 ・支払いは現金の他、クレジットカード決済（令和5年2月まではJCBのみ）が可能 <p>(2) 利用状況について</p> <p><ぬまくる（根利尾瀬高校線）></p> <ul style="list-style-type: none"> ・朝の利用者は3～5名程度。 ・朝の時間帯は、基本的に沼田市内に向かう人たちが利用している。 ・夕方の便では、自宅までの帰路や、割引を利用できる障がい者の利用がある。 ・朝・夕ともに、高校生の利用は全くない。通学の際は、保護者の送迎で移動しているようだ。 ・帰路でバスを利用、というケースは考えられるが、沿線での先高校生の利用が増える見込みはない。 ・デマンド交通Cエリアにおいては、エリア内の高校生が減少している上に、旧沼田市域内の高校へ通学する生徒が多い。 <p><ぬまくる（デマンド運行）></p> <ul style="list-style-type: none"> ・スキー客の利用や、病院への利用が大きい。 ・宿泊施設を利用した市外からの来訪者が、アプリを介して予約・利用するケースがある。 ・A・Bエリアでの利用やエリア間移動について、電話での予約希望や問い合わせがある。 ・運行当初は利用方法に関する問い合わせが多かったが、最近では利用予約の連絡の方が多くなった。 ・地域住民からのアプリ予約はほとんどない。 ・乗降場所の指定においては、電話受付者が利用者の検索結果や利用履歴等を踏まえて提示するなど、簡潔に案内するようにしている。 ・自治体起点の広報よりも、地域住民同士の口コミで利用が広がっている傾向が見られる。 ・市外の尾瀬高校の受験者から、沼田駅から高校まで利用したいという問い合わせが度々ある。 ・利用者の大半が免許未取得者で、免許返納者の利用はほとんどない。 ・免許未取得者については、元々は近隣の旅館従業員の厚意で移動していたが、その際にお礼として渡していた煙草の価格が高騰したことで、デマンド交通に流れた。 ・t e n g o oを用いて利用する人はほぼいない。 <p>2. 事業としての課題</p> <p>(1) 利用状況での課題</p> <ul style="list-style-type: none"> ・Cエリア内に人が集まるところがないため、沼田地区への昼間人口流出が大きい。 ・旧沼田市域の病院への通院利用については、各医療機関が利用者の送迎を行っているので、隔週で通院する場合などは十分なアクセスがある。 <p>3. 今後の運行について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・エリア統合について、利用者については利便性が良くなり、タクシーには影響はないが、路線バスの利用者数や、B・Cエリアの商業施設の利用者に大きな影響が生じる。 ・Cエリア内の施設の中では、従業員が利用客を自宅まで送迎させるところがあるなど、必要に応じた対応を行っていることから、エリア内の移動についても一定以上の需要は無いと考えられる。 ・エリア統合については他にも、鎌田線の利用者を奪うなど、他の事業者にしわ寄せがくる。 | | | |

- ・観光客や宿泊客は一定数いるものの、ほとんどがレンタカーで移動をしているため、タクシーや路線バスを利用することはない。
- ・キャッシュレス決済について、元々はJCBのクレジットカード決済のみ対応していたが、システムを変更し、3月からは全社のクレジットカード決済の他、QR決済にも対応する。
- ・(沼田市全体でも) タクシーや路線バス等へのキャッシュレス決済への対応が遅れていたが、近年ようやく対応が始まってきている。
- ・デマンド交通については、地域住民による現金利用がほとんどなので、キャッシュレス決済は費用が膨らむだけになると考えられる。
- ・Aエリアや、しゃくなげの湯へのエリア間輸送についても、毎日運行とするのではなく、隔週・曜日限定というような臨時運行形式にする方がいいと思う。
- ・エリア拡大となった場合、車両や人員を増やすのは難しい。加えて、移動ルートが一定以上の距離になることから、一人当たりの輸送費がAエリアより高くなり、車両台数を増やすメリットがない。
- ・Cエリアの商店等とタイアップして利用を促しつつ、その結果を踏まえてエリア跨ぎなどを検討してはどうか。

4. 交通事業者として求めること

- ・一般タクシーを対象に配布している福祉乗車券などを、デマンド交通利用にも対応させれば、一般タクシーとの併用で利用を見込めると思う。

5. 一般タクシーの利用・動向について

- ・東京方面から丸沼タクシーを利用した人が、17時以降に帰路につく際に、老神観光バスのタクシーを利用するケースが多い。
- ・運転手の給与を固定給にしたところ、効率を意識する必要がなくなったためか、安全運転への意識が高まり、営業中の事故が減少した。
- ・沼田市の人口が年々、旧沼田市域へ集約されていく傾向にある中で、ぬまくる、路線バス、タクシー等の公共交通ネットワークを活用して、貨客混載や福祉事業、スクールバス等、行政を交えて、B・Cエリアの利便性を確保するための取組を検討することが出来ると思う。
- ・ぬまくるの運行についても、エリア間輸送などぬまくるでは難しい部分を一般タクシーでサポートすることは可能だ。

以上

| 分類 | 交通事業者 | No. | 3 |
|---|---------------|--------|-----------|
| 会社名・団体名 | 丸沼タクシー（(株)丸沼） | ヒアリング日 | 令和5年2月15日 |
| <p>1. 利用・運行状況</p> <p>(1) 従業員数（運転手・事務員）と、車両台数について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・社員数：5名（代表1名、運転手3名、事務1名） ・保有車両：4台（タクシー車両3台、ジャンボタクシー1台） ※全てハイグレード仕様 ・営業時間：8:00～17:00 ・支払いは現金收受のみだったが、3月よりクレジットカード決済を導入するとともに、QR決済の導入に向けて検討中。 <p>(2) 利用状況について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主な利用は、観光利用、通院利用、ビジネス利用等である。 ・基本的な目的地のエリアは、旧沼田市域・川場村・昭和村・高山村などで、老神方面へ向かうことはほぼない。 ・観光利用については、市外からの来訪者を中心に、ロックハート城、玉原高原方面などへの利用が多くみられる。 ・観光客は基本的には沼田駅から利用（常に常駐している）するが、復路では上毛高原駅へ向かうケースもある。 ・コロナ前には、中国やオーストラリアなどからの外国人観光客の利用があった。 ・夏休みなどには、家族連れの利用も見られる。 ・沼田市民の利用について、足が悪いなどの理由でミーティングポイントまで行けない方などが、ぬまくるの代わりに利用するケースがある。 ・4月のダイヤ改正以降休止になった路線の区間での利用がみられる。 ・法人契約を結んではいないが、中央病院の医師が出張時に利用するケースも多い。 ・中央病院の医師の輸送は、主に群馬大学医学部附属病院や上毛高原駅などへの移動。ハイグレード車両を指定して利用する人も多い様子である。 <p>2. 事業としての課題</p> <p>(1) 運営上の課題</p> <ul style="list-style-type: none"> ・コロナ禍で利用が減少し、従業員の給与（歩合制）の補てんを収益から行ったため、会社としての利益が減少した。 ・コロナ禍の回復傾向を受けて、利用の増加が想定されることから、従業員の募集を検討しているが、不況時の賃金補てんの負担も大きいので、判断が難しい（現時点では、コロナ禍前の7割程度へ回復している）。 ・最終的に、4月より1名の増員を決定した（前職を定年退職した65歳の方）。 ・タクシー運転手として生計を立てるのは、今の給与水準では難しい。 ・営業時間が短く、就業時間が限られていることから、運転手を定年退職した方の次の勤め先として、群馬県内外から定期的に入社希望がある。 <p>3. 交通事業者として求めること</p> <ul style="list-style-type: none"> ・デマンド交通と一般タクシーの組み合わせで、市内の移動を賄えるようなになればいいと思う。 <p>4. ぬまくるの運行について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・コロナ禍の減少と並行しているので一概には言えないが、通院や沼田駅までの輸送については、デマンド交通に需要が移った傾向はある。 ・ロックハート城や玉原高原など、旧沼田市近隣の観光需要が見込めるエリアへの運行がないので、観光輸送については影響がないと思う。 ・エリア拡大については、タクシー運行への影響が考えられる。エリア間輸送など、運行拡大（増車）を行う場合、事業に参画することも検討したいと思う。 <p style="text-align: right;">以上</p> | | | |

| 分類 | 交通事業者 | No. | 4 |
|--|--------|--------|-----------|
| 会社名・団体名 | サンタクシー | ヒアリング日 | 令和5年2月16日 |
| <p>1. 利用・運行状況</p> <p>(1) 従業員数（運転手・事務員）と、車両台数について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・社員数：11名（運転手8名、事務員・配車担当等3名） ・保有車両：10台（全てセダンタイプのタクシー車両で、稼働しているのは8台） ・兼業の訪問介護事業は現在休業中。 ・支払いについて、現在は現金收受のみだが、交通系ICカードやクレジットカードなどのキャッシュレス決済への対応も、今後検討していきたい。 ・QR決済については、支払い時に従業員が確認する工程が多いので、導入は難しい。 <p>(2) 利用状況について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日中は交通弱者（高齢者）の利用が多く、沼田市内の通院や買い物に利用される。 ・その他では、出張等のビジネス利用や、オンシーズン中の観光客・ウィンタースポーツ目的の利用も見られる（上毛高原駅から配車依頼が来ることもある）。 ・少数ながらも、白沢町・利根町のエリアから買い物・通院・娯楽（パチンコ）などへの移動や、老神温泉等への往復利用もある。 ・夜間は飲食関係者や、飲みに行く人の輸送が多い。 <p>2. 事業としての課題</p> <p>(1) 利用に関する課題</p> <ul style="list-style-type: none"> ・コロナ禍による飲食店の営業短縮により、夜間利用が大きく減少し、実質休業状態となっていた。 ・回復傾向にある今でも、新しい生活様式の定着により飲食店へ出入りしなくなった人も多く、利用者の絶対数が減少した。 <p>(2) 運営に関する課題</p> <ul style="list-style-type: none"> ・多いときは11名程度の運転手を雇用していたが、コロナ禍中に退職者の補充を控えることで人数を調整した。 ・今後の利用回復や、外国人観光客の増加などがあれば、その際には運転手の増員や増車を検討したい。 ・従業員は基本的に前職定年後の再就職が中心。求人を出しても応募者は少ない。雪道運転なども伴うので人気はないのではないかと。 <p>3. その他の取組について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・観光利用もあるが、基本的には市民のリピーター利用が多いので、コミュニケーションの重視や、乗り降りの補助のようなサービス拡充など、固定客の定着は意識している。 ・子育てタクシー協会へ加盟し、児童の学校や保育園への送迎などを行う子育てタクシー事業の実施を検討している。 ・観光利用の拡大に向けて、定額での周遊タクシーの運行を検討している。 <p>4. ぬまくるの運行について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・固定客の流出はなく、大きな影響は感じていない。ドアツードア、運転手とのコミュニケーションなど、デマンド交通とはニーズが異なるためではないかと。 ・エリアの拡大・統合については、市内の長距離移動需要がデマンド交通に移行してしまうので、タクシー運行に影響が生じる。 ・エリア間輸送について、今後の人員補強など条件が整えば、受託について検討の余地はある。 ・デマンド交通について利用者に尋ねると、利用方法が分からないため利用できていないという人が多くみられる。 ・LINEでの予約・配車は、利用できる人は増えると思うが、利用のハードルはさほど下がらないだろう。 <p style="text-align: right;">以上</p> | | | |

2.5 公共交通を取り巻く課題の整理

視点1：地域特性からみた現状・問題点

- 本市の人口は減少傾向にあり、令和4年では約46,000人となっている。
- 世帯数はほぼ横ばいである一方、1世帯当たりの人口は減少が続いている。
- 人口推計では、本市の人口は生産年齢人口を中心に減少を続けて、2045年には31,112人まで減少(約33%減)すると推計されている。一方で75歳以上の人口は、令和12年まで緩やかに増加、その後は緩やかな減少に転じると推計されているが、前述の人口減少に伴い高齢化率の増加が見込まれている。
- 地区別人口を見ると、沼田地区に約4割が集中している。
- 市内の通勤流動は、大半が市内を勤務地としているほか、みなかみ町とでは約1,500人、渋川市とでは約800人規模の流入出がみられる。また、昭和村にも約1,000人が移動している。
- 市内の通学流動では、市内の学校へ通学する市民が特に多く、市外では高崎市、前橋市、みなかみ町の順に多くなっている。一方でみなかみ町からは、沼田市の学校へ通学する学生も一定数見受けられる。
- 商業、医療、教育施設は、沼田地区とその周辺に特に集中している。一方で、観光施設については郊外部・山間部にも点在している。
- 自動車保有台数は減少しているが、保有世帯数は変動がなく、自家用車需要の減少は見受けられない。
- 観光交流客数をみると、令和元年以前は約270万人が来訪していたが、新型コロナウイルス感染拡大等の影響で、令和2年には約150万人に減少している。最も入込客数が多いのは吹割の滝だが、令和元年度～2年度にかけて約半数にまで減少した。

視点2：地域公共交通の状況からみた現状・問題点

- 鉄道利用について、沼田駅の乗車人数は減少傾向にあり、令和2年に大きく減少したものの、令和3年にはやや回復した。
- 定時定路線型の路線バスについては、平成29年以降、多くの路線で経年的に利用者が減少していたが、コロナ禍以前では岩本線で経年的に利用者が増加していたほか、迦葉山線、宇楚井原線、奈良秋塚線では、平成30年に増加に転じていた。
- 令和2年には新型コロナウイルス感染拡大の影響で、中山本宿線が前年比約23%減となったのを筆頭に、いずれの路線も減少に転じたが、迦葉山線、佐山線については、令和3年に前年度の水準まで回復している。
- 定時定路線型の路線に係る市の財政負担は増加傾向にあり、平成29年度の値と比較すると、令和3年度までの5年間で約1.5倍にまで増加している。
- 交通事業者へのヒアリング調査によると、公共交通利用者の低迷の要因として、運行形態のみならず利用圏内の人口が少なく、供給過多の状態になっていることが挙げられる。
- 交通事業者へのヒアリング調査によると、観光客の輸送について、宿泊施設が運行している送迎サービスでの移動が定着しており、路線バス利用促進の阻害となっている。
- 交通事業者へのヒアリング調査によると、市内の病院では送迎サービス(無料)の運行が盛んに行われているが、運行に係る各院の負担過多が懸念されるほか、完全なドアツードアではないため、患者にも一定の身体的負担がかかるケースがある。
- 交通事業者へのヒアリング調査によると、デマンド交通のCエリアでは、かつての定時定路線型バスの利用が定着しており、デマンド型での運行には消極的な意見がみられる。
- 市民を対象にしたアンケート調査によると、外出時の移動手段について9割以上が自家用車を利用しており、路線バスは4%程度に留まっている。
- 10代、80代において、最寄りの公共交通が不便であるため別の交通手段を利用するという人が過半数を超えており、公共交通に関する交通弱者の利用需要はあるものの、ルート、本数、時間帯などの点でニーズとの乖離が見られる。
- 「ぬまくる」定時定路線型路線バス利用者へのアンケート調査によると、定期的(週1回以上)利用する人は全体の8割以上であった。
- 利用目的では、「通勤・仕事」が3分の1以上と多いが、買い物利用も3割近くを占め、多くなっている。
- 定時定路線型路線バス利用者の約4割が路線バスに不満を感じており、理由としては運行本数の少なさを挙げる人が多い。

視点3：上位関連計画における公共交通の位置づけからみた現状・問題点

- 総合計画では、利根沼田地区を生活圏として捉えた上で、近隣町村と連携した広域路線と、高齢社会を見据えたバス路線の維持が、都市計画マスタープランでは、周辺市町村へのアクセスを踏まえた日常移動、商業・業務機能や歴史・観光資源などのアクセス、高齢者・障がい者の移動支援、交流人口の創出など、あらゆる観点から、移動に係るネットワークの形成が求められている。
- まち・ひと・しごと創生総合戦略では、市内公共交通の充実によるコンパクト・プラス・ネットワークの形成や地域コミュニティの強化が掲げられている。
- 第二次環境基本計画では、生活環境の保全の観点から、公共交通機関の利便性向上に向けた再編や、利用促進が掲げられている。
- 生き生き長寿のまちづくり計画や沼田市障害福祉計画では、障がい者、高齢者を対象にした移送サービスの推進が掲げられている。

その他：社会動向・まちづくりの変化

- 全国的にデジタル技術を活用し、公共交通の利便性向上や運行効率化を図る取組が推進されている(MaaS、AIオンデマンド、自動運転など)。
- 交通事業者ヒアリングによると、群馬県全域で、JRをはじめとした交通事業者を交えた、一体的なMaaSサービスの実施が検討されている。
- 新型コロナウイルス感染症によって、生活様式に変化が生じている。

課題1：人口減少・高齢化に対応した公共交通サービスの提供

- 本市においては人口減少が進んでおり、将来的にも同様の傾向が進むと推計されている。
- 今後は生産年齢人口の減少が進むと推計されており、それに伴う高齢化率の上昇が見込まれる。
- 山間部の地域では、人口、世帯数共に少なく、商業施設や医療施設の立地も少ない。
- 以上のことから、山間部を中心に輸送量の小さな交通サービスを用いた、高齢化にも対応可能な交通サービスの整備や、既存交通の見直しが求められている。

課題2：沿線住民のニーズに沿った既存公共交通サービスの在り方の検討

- 沼田市委託路線バス「ぬまくる」について、定時定路線型の路線については、平成29年以降、多くの路線で経年的に利用者が減少していた。また、全国的に新型コロナウイルス感染拡大の影響から回復傾向にある令和3年度においても、複数の路線で減少が続いている。
- 市民を対象にしたアンケート調査によると、10代、80代において、最寄りの公共交通が不便であるため別の交通手段を利用するという人が過半数を超えており、公共交通に関する交通弱者の利用需要はあるものの、ルート、本数、時間帯などの点でニーズとの乖離が見られる。
- 定時定路線型路線バス利用者の約4割が路線バスに不満を感じており、理由としては運行本数の少なさを挙げる人が多い。
- 交通事業者へのヒアリング調査によると、観光客の輸送について、宿泊施設が運行している送迎サービスでの移動が定着しており、路線バス利用促進の阻害となっている。
- 交通事業者へのヒアリング調査によると、市内の病院では送迎サービス(無料)の運行が盛んに行われているが、運行に係る各院の負担過多が懸念されるほか、完全なドアツードアではないため、患者にも一定の身体的負担がかかるケースがある。
- 交通事業者へのヒアリング調査によると、デマンド交通のCエリアでは、かつての定時定路線型バスの利用が定着しており、デマンド型での運行には消極的な意見がみられる。
- 以上のことから、担い手の確保や沿線住民のニーズに沿ったダイヤ設定などによる運行効率の向上を図り、持続可能な公共交通サービスの検討が必要である。

課題3：市内公共交通サービスに係る利用促進

- 市民を対象にしたアンケート調査によると、外出時の移動手段について9割以上が自家用車を利用しており、路線バスは4%程度に留まっている。
- 沼田市委託路線バス「ぬまくる」について、定時定路線型の路線については、平成29年以降、多くの路線で経年的に利用者が減少していた。また、新型コロナウイルス感染拡大の影響から全国的に回復傾向にある令和3年度においても、複数の路線で減少が続いている。
- 以上のことから、路線バスやデマンド交通の利用促進や運行見直し等を行い、公共交通に係る市内での利用促進を図る必要がある。

課題4：市民の移動及び観光需要を支える公共交通サービスの検討

- 本市における人流を見ると、主に市内間の移動と、鉄道を介した南北への移動が中心となっている。
- 観光客の来訪は、コロナ禍以降は減少しているものの、それ以前では270万人以上が来訪していた。
- 本市は複数の観光資源を有しているが、いずれも市街地から外れた山間部に点在しており、交通アクセスに難のある施設が多い。
- 以上のことから、市民の移動や観光客の公共交通利便性向上に向けた検討を行う必要がある。

課題5：利用促進・運行効率化に向けたデジタル技術活用の研究

- 路線バスの利用者数減少や公共交通の担い手不足を受けて、路線見直し等と並行して、利用促進や運行効率化を検討する必要があると考えられる。
- 沼田市をはじめとして、全国的に公共交通分野において、AIオンデマンド交通の導入や、それに伴う予約システムのデジタル化などが進められている。交通事業者ヒアリングによると、群馬県全域で、JRをはじめとした交通事業者を交えた、一体的なMaaSサービスの実施が検討されている。
- AIオンデマンド交通の導入に伴う、予約システムのデジタル化は、MaaS事業参入の基盤構築に繋がりが、観光客誘致や、広域観光施策への参画などが期待できる。
- 以上のことから、AIオンデマンド交通を起点とするデジタル技術活用の取組事例の整理や、本市における更なるデジタル技術の導入可能性の検証などを行うことが必要であると考えられる。

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定めた。

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る。また、市外とのアクセスについても充実を図るべく、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する。

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する。

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る。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る。

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った。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る。

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る。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する。

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、地域の活性化を図る。

- 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の割合。

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、路線バスによる地域間輸送でのアクセス性を向上させるほか、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る。

- 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

本市における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、持続可能性の検討を行う。

- 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の接続率の向上を図る。

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る。

- 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⇔バスに乗り換える際、待ち時間が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

バスの車内環境や、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る。

- 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、利便性向上を図る。

- 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る。

- 指標：①モビリティ・マネジメントの実施件数
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ある。

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、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を強化する。

- 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送迎・輸送サービスの活用など、様々な運行形態での検討を行う。

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う。

- 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る。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る。

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る。

(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る。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う。

| 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とを結ぶネットワーク | 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、下記のとおり分類する。

■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、地域間交通の主軸として、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う。

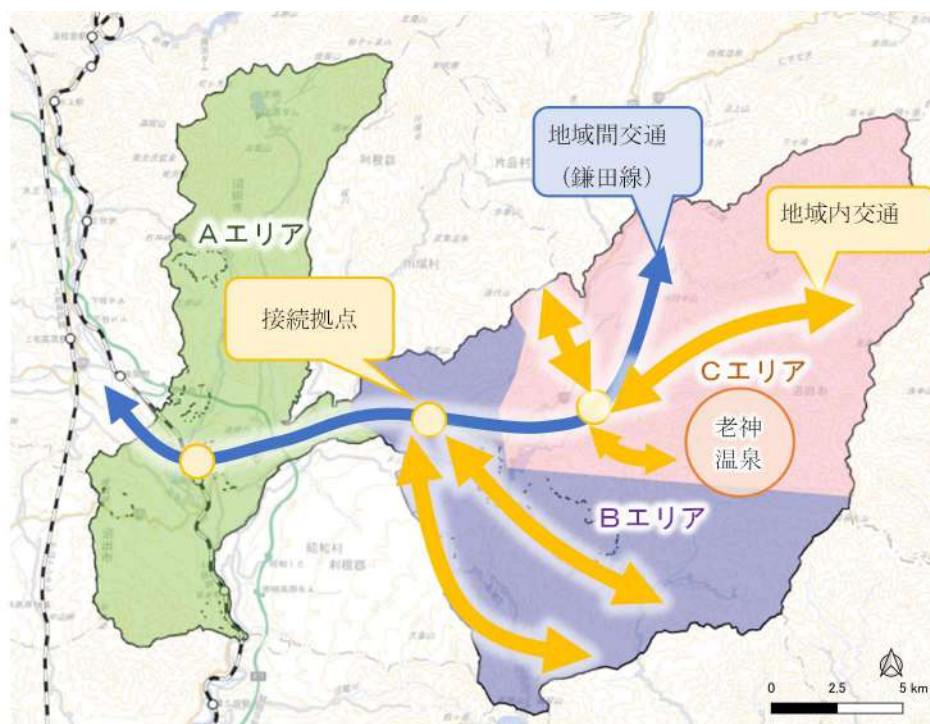
併せて、鎌田線バス停留所から距離がある地域における停留所までの移動利便性や、観光における移動である路線バス停留所から老神温泉までのワンマイル輸送といった、地域内の補完については、デマンド交通（既存のぬまくるデマンド）による乗継ぎ利用を推奨する。

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る。

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＋地域内交通

各エリア間の移動については前述のとおり鎌田線を主軸とするが、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、検討する。



<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、路線バス及びデマンド交通における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）ごとに整理する。

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する。

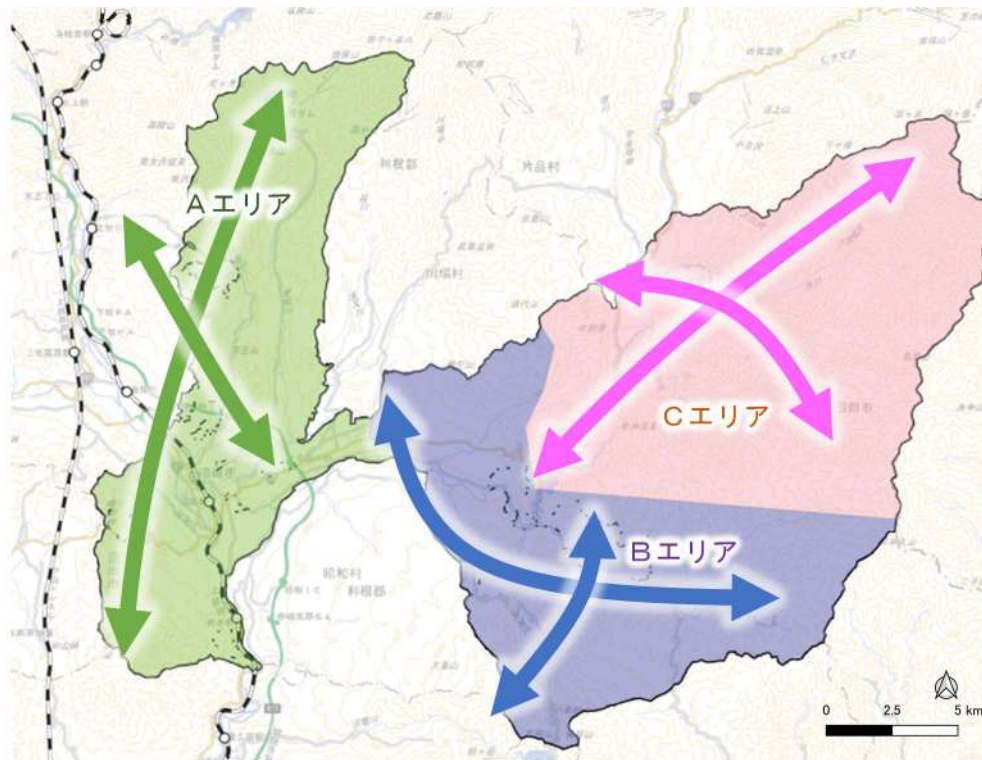
また、朝夕の通勤通学需要や休日の行楽客など、一定のまとまった移動需要に対しては、それに特化した交通として、ぬまくる定時定路線型の路線を運行する。

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する。



<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など、積極的に利用推進を図る。

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、運営努力や市の財政負担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等を活用し、生活交通手段を確保・維持する必要がある。これらの補助制度の活用により、老朽化した車両の更新を行いつつ、補助幹線系統や地域内フィーダー系統の運行維持を図る。

| 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）における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）における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における通勤、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"> ・旧沼田市域を運行区域とし、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）における交通手段になっている。 | <ul style="list-style-type: none"> ・沼田市が関越交通(株)へ委託 ・区域運行 ・予約制・乗合 | ※2 |
| ぬまくるデマンド(Bエリア) | <ul style="list-style-type: none"> ・白沢地区、利根地区南部を運行区域とし、市内での生活（通勤、通学、買い物、通院等）における交通手段になっている。 | <ul style="list-style-type: none"> ・沼田市が関越交通(株)へ委託 ・区域運行 ・予約制・乗合 | ※2 |
| ぬまくるデマンド(Cエリア) | <ul style="list-style-type: none"> ・利根地区北部を運行区域とし、市内での生活（通勤、通学、買い物、通院等）における交通手段になっている。 | <ul style="list-style-type: none"> ・沼田市が(株)老神観光バスへ委託 ・区域運行 ・予約制・乗合 | ※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）における交通手段になっている。 | <ul style="list-style-type: none"> ・沼田市が関越交通(株)へ委託 | ※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

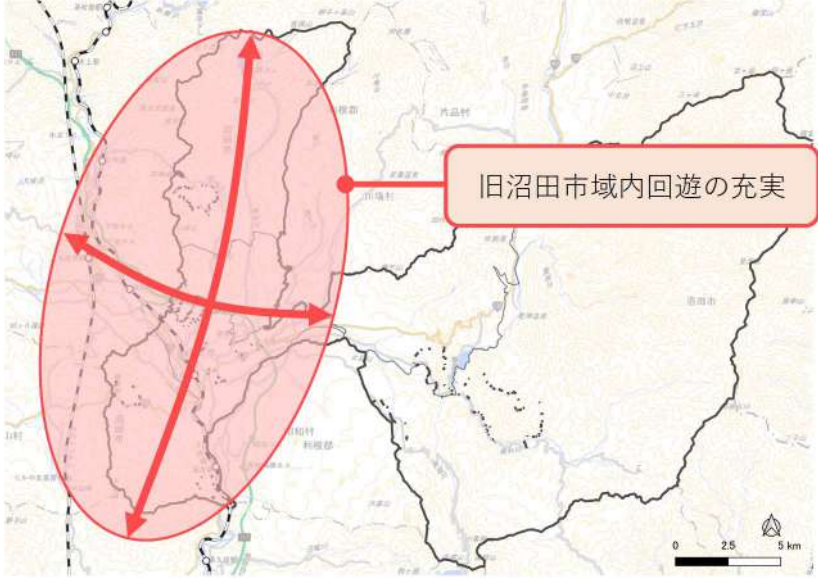
※3 群馬県市町村乗合バス指定路線運行費補助金を活用

第4章 目標達成に向けた施策

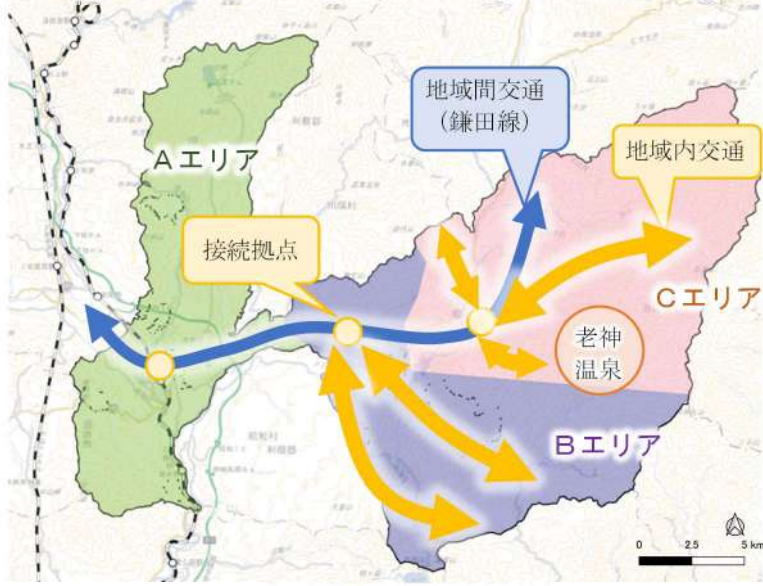
4.1 施策体系図



4.2 公共交通ネットワークの再編

| 【施策1】旧沼田市域の輸送体制の強化 | | | | | |
|--------------------|--|-------|--------------|-------|-----------------------------|
| 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 | | | | |
| 概要 | <p>本市の中心市街地を担う旧沼田市域においては、生活移動及び観光移動での地区内移動が多く、人口が多いことも相まって、市内の中でも公共交通需要が高いエリアである。</p> <p>こうした旧沼田市域の回遊性を高めるため、同地区に係るぬまくる系統において、増便等の運行体制を見直すことによる輸送体制の強化を検討する。</p>  | | | | |
| 実施主体 | 沼田市、交通事業者 | | | | |
| 取組スケジュール | 令和6年度 | 令和7年度 | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 |
| | 運行体制見直しの検討・準備 | | 見直し後の体制による運行 | | 利用者ニーズを再整理し、再編を検討（次期計画策定検討） |
| | 評価・検証（適宜実施） | | | | |

【施策2】 地域間輸送ネットワークの確立

| | | | | | |
|-----------------|--|-------------------|--------------|--------------|-----------------------------|
| 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 | | | | |
| 概要 | <p>白沢・利根地区は路線バス鎌田線と各地区デマンド交通との接続による対市街地輸送が形成されており、鎌田線との接続利便性を高めることで効率的な運行が期待できる。</p> <p>今後、幹線である鎌田線については地域公共交通確保維持改善事業（地域間幹線系統）、ぬまくるデマンド運行については地域公共交通確保維持改善事業（フィーダー系統）を活用しながら、運行維持を図ることを前提に次の取組について検討する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・デマンド交通Bエリア・Cエリアそれぞれに『接続拠点』を設けることで、鎌田線とデマンド交通との乗継ぎ経路を明確にする。 ・運行情報の共有を行うことで、乗継ぎ待ち時間の短縮など乗継ぎ利用者の利便性向上を図る。 ・主要施設への直行移動といった付加価値要素を伴う移動については、一般タクシーや施設送迎等民間事業者が運行する輸送資源の活用を含めた公共交通網の構築について検討する。 ・通学輸送等特定の定期移動ニーズについては、デマンド交通と連携したスクールバス等の運行形態を研究する。 ・地域住民に対し、説明会の開催や広報等の配布、主要施設と連携した利用機会の創出等を通じ、基幹路線である鎌田線及びデマンド交通の利用促進を図る。  | | | | |
| 実施主体 | 沼田市、交通事業者 | | | | |
| 取組スケジュール | 令和6年度 | 令和7年度 | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 |
| | 利用促進案の検討 | 地域内での利用促進に係る周知・PR | | | 利用者ニーズを再整理し、再編を検討（次期計画策定検討） |
| | 評価・検証（適宜実施） | | | | |



【施策3】 広域交通とのアクセス性向上

| | | | | | |
|-----------------|---|--------------|--------------|--------------|---------------|
| 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 | | | | |
| 概要 | <p>県内主要都市とのアクセスを担うJR上越線と、他地域からの来訪者が多く利用する上越新幹線は、通勤・通学、生活利用のみならず、観光利用等あらゆる面において重要な広域交通である。</p> <p>これら鉄道とのアクセス利便性の向上のため、沼田駅におけるJR上越線と路線バス及びぬまくる各系統並びに上毛高原駅へ向かう路線バスとぬまくる各系統との接続率向上を図るべく、ダイヤの検討・協議を行う。</p> <div data-bbox="603 656 1307 1075" data-label="Image"> </div> <p>沼田駅でJR上越線との接続を図るぬまくる中山本宿線</p> | | | | |
| 実施主体 | 沼田市、交通事業者 | | | | |
| 取組スケジュール | 令和6年度 | 令和7年度 | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 |
| 事業の適宜実施・検討 | | | | | |
| 評価・検証（適宜実施） | | | | | |

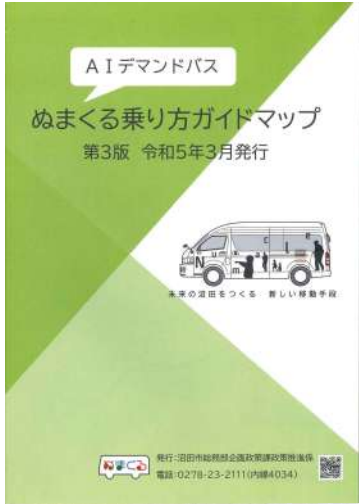
4.3 快適な利用環境の整備

| 【施策4】 待合環境の整備 | | | | | |
|---------------|---|-------|-------|-------|--------|
| 基本方針 | 【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 | | | | |
| 概要 | <p>路線バス及びぬまくる定路線型系統のバス停留所並びにぬまくるデマンド型系統における主要乗降場所における待合環境向上のため、各停留所・乗降場所に、屋根、ベンチ、照明等の設置・整備や、近隣施設との連携により、施設設備を活用した待合スペースの整備を検討する。</p> <p>併せて、鉄道駅における従事人員縮小・各種手配の無人化の推進を補完すべく、利用案内の掲示などを検討する。</p> <div style="text-align: center;"> </div> <p>上：バス停整備検討箇所 【他地域事例】 中：ハイグレードバス停（前橋市） 【他地域事例】 下：バス待ち協力施設制度（バス停周辺のコンビニ等の施設にて、上記ステッカーを掲載し、バス利用者の待合利用を行えるよう連携している）（前橋市、高崎市）</p> | | | | |
| 実施主体 | 沼田市、交通事業者 | | | | |
| 取組スケジュール | 令和6年度 | 令和7年度 | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 |
| | 実施箇所の検討 | | | | |
| | 設置・周辺施設の活用を適宜開始 | | | | |
| | 評価・検証（適宜実施） | | | | |

4.4 既存交通の維持・確保に向けた利用促進策の実施

| 【施策5】 定期的な地域住民の意向把握及び関心の醸成 | | | | | |
|-------------------------------|---|------------------|----------|------------------|----------------------|
| 基本方針 | 【基本方針2】 快適性の高い利用環境の整備と、利用促進の積極的实施 | | | | |
| 概要 | <p>市内の各地域において住民ワークショップを開催し、地域ごとのニーズや利用者の意向を把握するとともに、今後の本市の公共交通施策について、どのように進めるべきか協議して、これを継続することにより、市民全体への公共交通施策に対する関心を高める。</p> <p>【対象範囲：デマンド交通エリア（Aエリア・Bエリア・Cエリア）】</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p style="text-align: center;">過去に実施されたワークショップの様子 (未来共創ワークショップ～利根沼田～・令和3年度)</p> | | | | |
| 実施主体 | 沼田市、地域住民等 | | | | |
| 取組スケジュール (回数・時期は状況に応じて要検討) | 令和6年度 | 令和7年度 | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 |
| | 1回目内容の検討 | 対象エリアにてWS開催(1回目) | 2回目内容の検討 | 対象エリアにてWS開催(2回目) | 結果のとりまとめ |
| | 評価・検証(適宜実施) | | | | 結果を施策検討に反映(次期計画策定検討) |


【施策6】 利用促進・サービス認知向上に向けた広報資料の作成・配布

| | | | | | |
|----------|---|-------|-------|-------|--------|
| 基本方針 | 【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 | | | | |
| 概要 | <p>地域住民における生活移動での公共交通利用促進に向けて、運行情報や日常生活での活用例などを盛り込んだチラシ及びポスターの配布・掲示を行う。また、市内での普及を図るデマンド交通についても、認知度向上や利用に係るハードルを下げるべく、乗り方ガイドマップ等の案内紙を積極的に配布する。</p> <div data-bbox="785 443 1145 945" style="text-align: center;">  <p>現在配布している乗り方ガイドマップ</p> </div> | | | | |
| 実施主体 | 沼田市 | | | | |
| 取組スケジュール | 令和6年度 | 令和7年度 | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 |
| | 適宜実施 | | | | |
| | 評価・検証（適宜実施） | | | | |

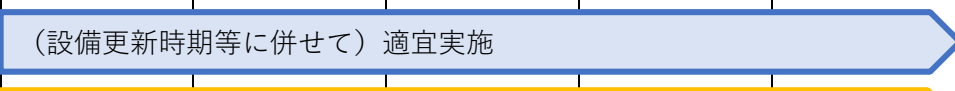

【施策7】 公共交通乗り方教室等のイベントの開催

| | | | | | |
|----------|--|-------|-------|-------|--------|
| 基本方針 | 【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 | | | | |
| 概要 | <p>普段、公共交通を利用しない市民が利用するロードサイドの主要施設等にて、バス車両やパネルの展示等を行うなど、公共交通に関するイベントの開催について検討する。</p> <p>特に、未利用者にとって利用方法の周知度が低いデマンド交通については、実際に予約システムに触れてもらうなど、体験型のプログラムを実施するなど、認知度の向上に特化したイベントの企画を検討する。</p> | | | | |
| 実施主体 | 沼田市、交通事業者 | | | | |
| 取組スケジュール | 令和6年度 | 令和7年度 | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 |
| | 適宜実施 | | | | |
| | 評価・検証（適宜実施） | | | | |

4.5 環境保全・持続可能性の向上

| 【施策8】 モビリティ・マネジメントの実施 | | | | | |
|-----------------------|---|-------|-------|-------|--------|
| 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 | | | | |
| 概要 | <p>本市における脱炭素化社会の実現に向けて、効果的な手段のひとつである自家用車から公共交通利用への転換を推進すべく、【施策5】、【施策6】、【施策7】と一体的に利用促進策（モビリティ・マネジメント）を実施する。</p> <div style="text-align: center;">  </div> <p>【他地域事例】 バス初心者向けに作成されたガイドブック・公共交通マップ（高崎市）</p> | | | | |
| 実施主体 | 沼田市 | | | | |
| 取組スケジュール | 令和6年度 | 令和7年度 | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 |
| | 適宜実施 | | | | |
| | 評価・検証（適宜実施） | | | | |

【施策 9】 車両及び関連施設の省エネルギー化の推進

| | | | | | |
|----------|--|---------|---------|---------|----------|
| 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 | | | | |
| 概要 | <p>公共交通分野におけるCO₂排出量の削減を図るため、バス車両への省エネルギー設備の導入を検討する。また、全国的に転換が進められている公共交通車両において、新エネルギー車（EV・PHV・FCV）の導入について、調査・検討する。</p> <p>加えて、バス停留所等周辺施設の改良においても、省エネルギー化に重点を置いた方策を検討する。</p> | | | | |
| 実施主体 | 沼田市、交通事業者 | | | | |
| 取組スケジュール | 令和 6 年度 | 令和 7 年度 | 令和 8 年度 | 令和 9 年度 | 令和 10 年度 |
| |  （設備更新時期等に併せて）適宜実施 | | | | |
| |  評価・検証（適宜実施） | | | | |

4.6 将来を見据えた市内公共交通の維持・確保に係る取組

| 【施策10】 郊外部・山間部における公共交通利用支援策の検討 | | | | | |
|--------------------------------|--|-----------------------------------|-------|-------|--------|
| 基本方針 | | 【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 | | | |
| 概要 | <p>郊外部・山間部における既存公共交通は、自家用車を利用できない市民の重要な移動手段であり、維持する必要がある。</p> <p>これを踏まえて、既存公共交通が買い物や通院などの生活移動手段として機能しているかを検証し、必要に応じて運行見直し等による利便性向上を図った上で、地域住民への生活移動における公共交通利用プランの提示や、商業施設・医療施設利用者への支援策の検討などにより、郊外部・山間部に住む市民の持続的な公共交通利用を促進する。</p> | | | | |
| |  <p>【他地域事例】 市民向け案内にて配布された、目的別の公共交通利用プラン（栃木県小山市）</p> | | | | |
| 実施主体 | 沼田市 | | | | |
| 取組スケジュール | 令和6年度 | 令和7年度 | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 |
| | 既存交通の機能性の検証 運行見直しの検討 | 利用促進用広報（利用モデル）の配布 | | | |
| | 公共交通利用者への負担軽減策の検討 | 利用者負担軽減策適宜実施 | | | |
| | | 利用負担軽減策の連携機関拡大の検討 | | | |
| | 評価・検証（適宜実施） | | | | |

【施策 1 1】 送迎輸送サービスの活用検討

| | | | | | |
|----------|--|---------|---------|---------|----------|
| 基本方針 | 【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 | | | | |
| 概要 | <p>郊外部・山間部における輸送サービスの検討においては、主な利用者層となる運行区域内の人口が少なく、サービス維持に必要な利用者数の確保が困難であることから、単独事業としての新設整備・維持確保を行うことは非常に難しい。</p> <p>これを踏まえた上で、継続的な公共交通機関の維持確保を図るため、市内外の医療機関や福祉施設、宿泊施設などの民間施設で運行されている送迎サービスや、市内小中学校で運行されているスクールバスといった輸送サービスについて、一般利用客の混乗などの連携や、公共交通サービスへの転換を模索・検討する。</p> | | | | |
| 実施主体 | 沼田市、地域団体、市内の事業者 | | | | |
| 取組スケジュール | 令和 6 年度 | 令和 7 年度 | 令和 8 年度 | 令和 9 年度 | 令和 10 年度 |
| | 連携・公共交通化に係る運行計画の検討（適宜実施） | | | | |
| | 各種輸送サービスの運行事業者との調整（適宜実施） | | | | |
| | 活用事業の実施（適宜実施） | | | | |
| | 評価・検証（適宜実施） | | | | |

第5章 目標の評価指標と計画の進捗管理

5.1 目標の評価指標

5.1.1 基本方針における評価指標

目標の達成状況を明確化するため、評価指標の目標値を次のとおり設定する。

■基本方針における目標の評価指標一覧

| 目標 | 評価指標 | 現況値 (令和5年度) | 目標値 (令和10年度) |
|----------------------------|---|---|----------------------|
| 基本方針1 | | | |
| 【目標1】 市街地内の移動利便性の向上 | 評価指標① Aエリアでのデマンド交通予約時の予約候補返却率(※1) | 78.7% | 80% |
| | 評価指標② Aエリアの路線バス運行本数 | 民間路線：88本 ぬまくる：26本 | 民間路線：88本 ぬまくる：26本 |
| 【目標2】 郊外部・山間部の対市街地輸送の確立 | 評価指標① B・Cエリアの路線バス運行本数 | 民間路線：43本 ぬまくる：4本 | 民間路線：43本 ぬまくる：4本 |
| | 評価指標② B・Cエリアの路線バス年間利用者数 | 200,210人 (令和3年) | 200,210人 |
| 【目標3】 環境にやさしいまちづくりへの貢献 | 評価指標① モビリティ・マネジメントの実施件数 | 0件 | (5ヶ年累計) 5件 |
| | 評価指標② 省エネルギー設備導入車両・施設数 | 車両：0台 施設：0件 | 車両：2台 施設：2件 |
| 【目標4】 広域交通とのアクセス性向上 | 評価指標① 沼田駅におけるJR上越線との接続率(※2) | バス⇒上越線 56% 上越線⇒バス 75% (令和5年10月) | 75% |
| | 評価指標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(※2) | バス⇒新幹線 46.7% 新幹線⇒バス 47.6% (令和5年10月) | 45% |
| 基本方針2 | | | |
| 【目標1】 公共交通の利用環境の向上 | 評価指標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 | 0か所 | 5か所 |
| | 評価指標② 英語表記を併記したバス停留所・乗降場所数 | 0か所 | 9か所 |

| | | | |
|--|--|-----|----------------|
| 【目標2】 デマンド交通 の輸送能力・ 予約可能時間 の拡大 | 評価指標① 市全域でのデマンド交通予約 時の予約候補返却率 | 78% | 80% |
| | 評価指標② 接続拠点の整備数 | 0か所 | 2か所 |
| 【目標3】 地域住民への 利用促進・利 用機会の創出 | 評価指標① モビリティ・マネジメントの実施件数【再掲】 | | |
| | 評価指標② 民間事業者との連携施策数 | 0件 | (5か年累計) 10件 |
| 基本方針3 | | | |
| 【目標1】 郊外部・山間 部における公 共交通サービ スの維持・確 保 | 評価指標① 路線バス鎌田線運行本数 | 43本 | 43本 |
| | 評価指標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 | — | 100人 |
| 【目標2】 多様な輸送サ ービスの活用 検討 | 評価指標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 | 0件 | (5か年累計) 2件 |
| | 評価指標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 | 0件 | (5か年累計) 2件 |

※1 <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の割合。

※2 <接続率>

鉄道⇄バスに乗り換える際、待ち時間が20分以内で乗継ぎ可能な便数の割合。

5.1.2 「ぬまくる」における評価指標

本市の交通施策の要である「ぬまくる」について、各基本方針における目標達成に向けた施策の効果を把握するため、経営状況に関する評価指標を次のとおり設定する。

■ぬまくるにおける評価指標一覧

| 評価指標 | 現況値 (令和5年度見込み) | 目標値 (令和10年度) |
|-----------------|-------------------|-----------------|
| 「ぬまくる」の年間利用者数 | 33,000人 | 38,000人 |
| 「ぬまくる」の収支率 | 8% | 11% |
| 「ぬまくる」運行に係る市負担額 | 73,838千円 | 71,338千円 |

5.1.3 目標値設定の考え方

■基本方針における目標値設定の考え方

| 評価指標 | 考え方 |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ・ Aエリアでのデマンド交通予約時の予約候補返却率 ・ 市全域でのデマンド交通予約時の予約候補返却率 | <ul style="list-style-type: none"> ・ デマンド交通運行システム改良による運行効率化、車両増備等の設備投資による体制強化など、ソフト面・ハード面双方の改良で、運行頻度の向上を図る。 ・ 中でも需要の高い市街地部においても、運行体制の見直し等により 80%を目指す。 |
| <ul style="list-style-type: none"> ・ Aエリアの路線バス運行本数 ・ B・Cエリアの路線バス運行本数 ・ B・Cエリアの路線バス年間利用者数 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 今後、継続的な人口減少が見込まれていることから、現在の利用実績及び運行体制の維持は、徐々に困難になることが予想されるが、公共交通の利便性を向上させて、市民一人あたりの利用割合の増加につなげることで、現状維持を目指す。 |
| <ul style="list-style-type: none"> ・ 沼田駅における J R 上越線との接続率 ・ 地域間交通における上毛高原駅での新幹線との接続率 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 路線バスと J R 上越線や新幹線との接続について、全国的に人手不足等により減便の傾向が見られるなか、運行時刻の見直し等により現状維持を目指す。 |
| <ul style="list-style-type: none"> ・ モビリティ・マネジメントの実施件数 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 定期的な周知・P R 資料の配布や、利用促進キャンペーンの実施等の取組について、1 年あたり 1 回程度の実施を目指す。 |
| <ul style="list-style-type: none"> ・ 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 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 照明の設置や、周辺施設との連携等の取組について、1 年あたり 1 回程度実施を目指す。 |
| <ul style="list-style-type: none"> ・ 英語表記を併記したバス停留所・乗降場所数 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 優先的な取組として、交通結節点や、観光施設の最寄りの停留所・乗降場所への設置を目指す。 |
| <ul style="list-style-type: none"> ・ 省エネルギー設備導入車両・施設数 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 設備更新、車両更新の機会に応じて、更新対象の一部にて省エネルギー設備の導入を目指す。 |
| <ul style="list-style-type: none"> ・ 接続拠点の整備数 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 現行のデマンド交通 B エリア及び C エリア内において、それぞれ 1 か所以上の整備を目指す。 |
| <ul style="list-style-type: none"> ・ 民間事業者との連携施策数 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 沼田市全域において、1 年あたり 2 件以上の連携実施を目指す。 |
| <ul style="list-style-type: none"> ・ 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 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 令和 3 年度一般住民対象調査において、交通結節点での乗継ぎ利用に関し、白沢・利根地区では「利用する」「条件付きで利用する」と回答した人が 90 人程度見られることから、アクセス性の向上及び待合環境の充実により、これらの住民の利用を目指す。 |
| <ul style="list-style-type: none"> ・ 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 ・ 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 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 計画案の検討、関係者との協議、実施に向けた調整などを踏まえて、5 年間で 2 件以上の協議実施を目指す。 |

■「ぬまくる」における目標値設定の考え方

| 評価指標 | 考え方 |
|-------------------|---|
| ・「ぬまくる」の年間利用者数 | ・コロナ禍の影響により減少した「ぬまくる」の年間利用者について、各施策の実施により、5千人増加させることを目指す。 |
| ・「ぬまくる」の収支率 | ・利用者を増やし運賃収入を増加させることで、収支率の改善を目指す。 |
| ・「ぬまくる」の運行に係る市負担額 | ・収支率の改善によって、年々増加している「ぬまくる」の運行に係る市負担額の減少を目指す。 |

5.2 計画の推進

5.2.1 推進・管理体制

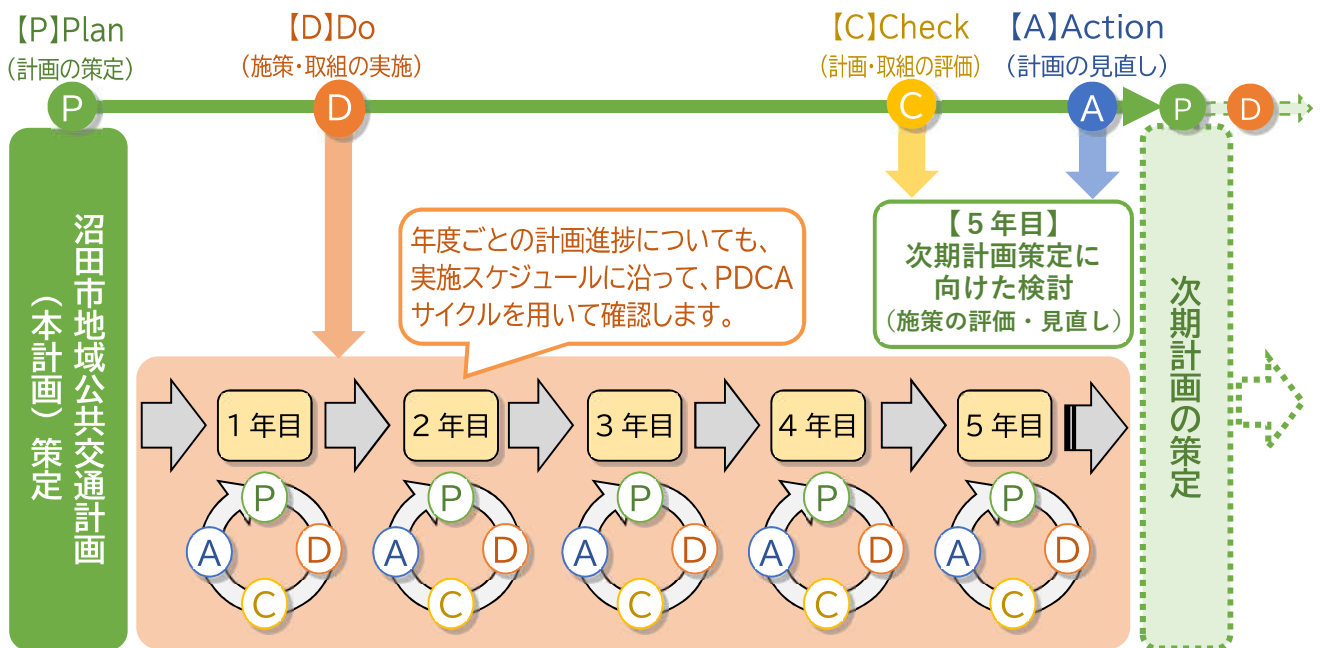
沼田市地域公共交通活性化協議会において、毎年度、取組の実施状況を確認し、効果を検証した上で、改善案等について協議を行う。

また、計画期間における社会情勢の変化を踏まえ、見直しが必要な場合は、上位・関連計画との整合を図りつつ、計画の改訂を行う。

| 推進・管理体制 | 構成員 | 役割 |
|--------------|--------------------------|--|
| 地域公共交通活性化協議会 | 市民、交通事業者、警察、国・県の公共交通担当者等 | 取組の実施状況の確認、効果検証や取組の改善案等について協議し、計画の進捗管理を行う。また、必要に応じて、計画の改訂に係る協議を行う。 |

5.2.2 進捗管理

目標に応じた評価指標の達成状況や取組の進捗状況を確認し、PDCAサイクル【計画（Plan）→実施（Do）→評価（Check）→見直し（Action）】による計画の進捗管理を行う。



5.2.3 多様な関係者との連携・協働

本計画を進めるにあたり、本市の目指す公共交通の実現に向けて、市民、交通事業者、行政等が連携・協働し、一体となって取り組むとともに、それぞれが担う役割を相互に確認しながら、持続可能かつ有効な公共交通網の構築を目指す。

参考資料

1. 沼田市地域公共交通計画策定経過

1.1 沼田市地域公共交通活性化協議会

■ 第1回沼田市地域公共交通活性化協議会（令和4年8月9日）

1) 沼田市地域公共交通計画の策定について説明

- ① 計画策定の背景・趣旨
- ② 計画の法定根拠
- ③ 計画の策定期間等

■ 第2回沼田市地域公共交通活性化協議会（令和5年1月27日）

1) 沼田市地域公共交通計画策定に係る現況から見る課題と方向性について

- ① 沼田市の公共交通の現況を取りまとめ、分析した結果から課題と方向性について協議

■ 第3回沼田市地域公共交通活性化協議会（令和5年3月27日）

1) 沼田市地域公共交通計画（骨子案）について

- ① 前回からの変更点を中心に協議

■ 第4回沼田市地域公共交通活性化協議会（令和5年5月24日）

1) 沼田市地域公共交通計画策定における基本方針と目標（案）について

- ① 基本理念について協議
- ② 基本方針について協議
- ③ 基本目標について協議

■ 第5回沼田市地域公共交通活性化協議会（令和5年9月29日）

1) 沼田市地域公共交通計画策定における基本方針と目標（案）、目標達成に向けた施策（案）について

- ① 本計画の期間内に実施を検討する公共交通ネットワークの再編案について協議
- ② 計画に位置付ける取組について協議

■ 第6回沼田市地域公共交通活性化協議会（令和5年11月17日）

1) 沼田市地域公共交通計画素案について

- ① 前回からの変更点について協議
- ② 目標の評価指標について協議
- ③ 計画の進捗管理について協議

■ 第7回沼田市地域公共交通活性化協議会（令和6年2月16日）

1) 沼田市地域公共交通計画（案）について

- ① 前回からの変更点について協議を行い、軽微修正の上、計画を承認

1.2 市民アンケート調査

■日常の移動と公共交通に関するアンケート調査

令和3年2月22日～3月9日

■鉄道・路線バス利用者アンケート

①鉄道利用者：令和5年2月18日～3月6日

②バス利用者：令和5年2月27日～3月13日

1.3 市民意見公募手続き（パブリックコメント）

令和6年1月4日～2月2日

結果：提出意見無し

2. 沼田市地域公共交通活性化協議会規約

(目的)

第1条 沼田市地域公共交通活性化協議会（以下「協議会」という。）は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号。以下「法」という。）第6条第1項の規定に基づき、地域公共交通計画の作成及び実施に関する協議を行うために設置する。

(事務所)

第2条 協議会は、事務所を群馬県沼田市下之町888番地 沼田市役所内に置く。

(事業)

第3条 協議会は、第1条の目的を達成するため、次の業務を行う。

- (1) 地域公共交通計画の作成及び変更に関する協議に関すること。
- (2) 地域公共交通計画の実施に関する協議に関すること。
- (3) 地域公共交通計画に位置付けられた事業の実施に関すること。
- (4) 前各号に掲げるもののほか、協議会の目的を達成するために必要なこと。

(委員)

第4条 協議会の委員は、次の各号に掲げる者のうちから市長が委嘱し、又は任命する。

- (1) 市職員
- (2) 公共交通事業者
- (3) 道路管理者
- (4) 公安委員会又は警察
- (5) 公共交通の利用者
- (6) 学識経験者
- (7) その他地方公共団体が必要と認める者

(任期)

第5条 委員の任期は2年とし、再任を妨げない。ただし、委員が欠けた場合における補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。

(会長及び副会長)

第6条 協議会に会長、副会長を置く。

- 2 会長は、委員の互選により選出する。
- 3 会長は、協議会を代表して、その会務を総理する。
- 4 副会長は、第4条に規定する委員の中から会長が指名する。
- 5 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき又は会長が欠けたときは、会長の職務を代理する。

(会議)

第7条 協議会の会議（以下「会議」という。）は、会長が招集し、会長が議長となる。

- 2 会議は、委員の過半数が出席しなければ、会議を開くことができない。
- 3 委員は、都合により会議を欠席する場合は、代理の者を出席させるか、委任状を提出して他の委員に表決を委任することができる。この場合において、当該代理出席者は委員とみなし、委任状を提出した者は会議に出席したものとみなす。
- 4 会議は、原則として公開とする。ただし、会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められる協議については、非公開で行うものとする。
- 5 協議会は、必要があると認められるときは、委員以外の者に対して、資料を提出させ、又は会議への出席を依頼し、助言等を求めることができる。
- 6 前各項に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(書面による決議)

第8条 協議会は、会長が認め、次に掲げる事由に該当するものは、書面による決議を行うことができる。

- (1) 至急の決議が必要で、協議会を開催するいとまがない場合
- (2) 事前に協議会において書面による決議の了承を受けている場合
- (3) やむを得ない事情により協議会を開催することが困難な場合
(協議結果の尊重義務)

第9条 協議会で協議が調った事項については、協議会の構成員はその協議結果を尊重しなければならない。

(分科会)

第10条 第3条各号に掲げる業務について専門的な調査及び検討を行うため、必要に応じ協議会に分科会を設置することができる。

2 分科会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(事務局)

第11条 協議会の業務を処理するため、協議会に事務局を置く。

- 2 事務局は、沼田市総務部企画政策課に置く。
- 3 事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(経費の負担)

第12条 協議会の運営に要する経費は、国の補助金、市の負担金その他の収入をもって充てる。

(監査)

第13条 協議会に監査委員を1名置く。

- 2 協議会の出納監査は、第4条に規定する委員の中から会長が指名する監査委員によって行う。
- 3 監査委員は、監査の結果を会長に報告しなければならない。

(財務に関する事項)

第14条 協議会の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(協議会が解散した場合の措置)

第15条 協議会が解散した場合には、協議会の収支は、解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを決算する。

(委任)

第16条 この規約に定めるもののほか、協議会の事務の運営上必要な細則は、会長が別に定める。

附 則

- 1 この規約は、令和4年8月9日から施行する。
- 2 この規約の施行後、最初に就任する委員の任期は、第5条の規定にかかわらず、令和6年3月31日までとする。

3. 沼田市地域公共交通活性化協議会委員名簿（令和6年2月時点）

| 選定理由 | 団体または機関 | 氏名 | 備考 |
|----------------|-----------------------------|--------|-----|
| 市職員 | 沼田市 副市長 | 川田 正樹 | 会長 |
| 市職員 | 沼田市 総務部長 | 安藤 均 | 副会長 |
| 市職員 | 沼田市 健康福祉部長 | 角田 真由美 | |
| 市職員 | 沼田市 経済部長 | 山口 正 | |
| 市職員 | 沼田市 都市建設部長 | 渡邊 俊夫 | |
| 公共交通事業者 | 関越交通株式会社 常務取締役 | 阿部 正治 | |
| 公共交通事業者 | 東日本旅客鉄道株式会社 高崎支社ユニットリーダー | 近藤 隆俊 | |
| 道路管理者 | 群馬県沼田土木事務所 所長 | 木内 弘二 | |
| 公安委員会又は警察 | 沼田警察署 署長 | 吉井 仁 | |
| 公共交通の利用者 | 区長会 副会長 | 田中 芳明 | |
| 公共交通の利用者 | 老人クラブ連合会 女性委員会委員長 | 吉野 満由美 | |
| 学識経験者 | 高崎経済大学名誉教授 | 大島 登志彦 | |
| 地方公共団体が必要と認める者 | 国土交通省関東運輸局 群馬運輸支局 支局長 | 鷲巢 雄一 | |
| 地方公共団体が必要と認める者 | 群馬県知事戦略部 交通イノベーション推進課 課長 | 田中 佑典 | |
| 地方公共団体が必要と認める者 | (一社)群馬県バス協会 協会長 | 佐藤 俊也 | |
| 地方公共団体が必要と認める者 | (一社)群馬県タクシー協会 協会長 | 清水 憲明 | |
| 地方公共団体が必要と認める者 | 群馬県タクシー協会 北毛支部支部長 | 高橋 良彰 | |
| 地方公共団体が必要と認める者 | 全国交通運輸労働組合群馬県支部 委員長 | 荒井 誠 | |
| 地方公共団体が必要と認める者 | 沼田市社会福祉協議会 常務理事 | 松井 弘樹 | 監事 |
| 地方公共団体が必要と認める者 | 沼田商工会議所 会頭 | 井熊 開三 | |
| 地方公共団体が必要と認める者 | 沼田市東部商工会 会長 | 岡村 正 | |
| 地方公共団体が必要と認める者 | 沼田市観光協会 会長 | 山田 龍之介 | |
| 地方公共団体が必要と認める者 | 利根町観光協会 会長 | 小尾 孝男 | |

沼田市地域公共交通計画

令和6年3月

発行：沼田市

編集：沼田市総務部企画政策課

〒378-8501 群馬県沼田市下之町 888 番地

電話 0278-23-2111(代表)

ホームページ <https://www.city.numata.gunma.jp/>