

(案)

沼地交第 号

令和 7 年 1 0 月 日

沼田市地域公共交通活性化協議会

会長 川田 正樹 様

沼田市地域公共交通活性化協議会分科会

会長 青柳 匡美

沼田市立中学校の統合に伴う通学支援策に関する協議結果報告書

協議会より付託された案件について協議を行った結果は、下記のとおりです。

記

1 付託案件

沼田市立中学校の統合に伴う通学支援策に関すること

2 協議の概要

添付資料のとおり。

3 特記事項

添付「沼田市立中学校の統合に伴う通学支援策に関する提言書（案）」について、協議会において検討の上、沼田市長及び沼田市教育長に提出することについて検討されたい。

(案)

沼地交第 号

令和7年10月 日

沼田市長 星 野 稔 様

沼田市教育長 竹之内 篤 様

沼田市地域公共交通活性化協議会

会長 川田 正樹

沼田市立中学校の統合に伴う通学支援策に関する提言書（案）

1 はじめに

沼田市における公共交通としてのバス（以下「公共バス」という。）は、人口減少や高齢化、自家用車依存の進行に伴い利用者数が減少しているほか、慢性的な運転手不足といった全国的な課題の影響を受け、持続可能性が大きな課題となっている。

言うまでもなく公共バスは、医療や買い物といった日常生活に加え、教育や観光など多様な分野で重要な役割を果たす地域の生活基盤であり、令和6年3月に策定した「沼田市地域公共交通計画」に掲げる「未来につなぐ公共交通」の実現に向けては、個々の課題に即した丁寧な対応が求められる。

一方、令和7年3月に策定された「沼田市新たな学校づくり実施計画」では、中学校統合により通学距離が延びる生徒が増加することが示され、特に沼田中学校通学区域においては「統合により通学距離が一定の基準を超える生徒について、スクールバスの運行や公共交通機関の定期代金等の補助制度を検討する」とされている。

これらの方針を踏まえ、本協議会は、通学手段の確保が教育環境の維持の観点から喫緊の課題であると同時に、公共バスの維持にとっても重要な契機となるとの認識のもと、専門的調査・検討を行うため設置された分科会に対し、中学校統合に伴う通学支援策を重点的に検討することを付託した。本提言書は、第1回・第2回分科会での議論を整理し、今後の具体的方向性を提示するものである。

2 現状及び課題整理

分科会での検討の結果、令和7年度時点での生徒の居住地や生徒数をもとに、統合対象校（沼田西中学校・沼田南中学校・沼田東中学校）に通う生徒が公共バスを利用すると仮定した場合、多くの路線が乗り入れる沼田駅周辺や関越交通（株）の自主運行路線の利用が想定される地域を除き、バス停の位置や運行ダイヤ、車両定員などについて大幅な運行形態の変更が必要となることが明らかとなった。

統合対象校に通う生徒の保護者を対象に実施したアンケート調査では、送迎負担軽減などを理由にバス利用意向は高い一方で、通学定期券補助やダイヤ・バス停の改善などを求める意見が多く寄せられた。また、公共バス利用を前提とした調査であったにもかかわらず、スクールバス導入を望む声も一定数確認された。

本件に関連する先行事例として、群馬県渋川市「こどもデマンド渋川」、群馬県下仁田町「複合的公共交通サービス」、長野県茅野市「A I オンデマンド交通への完全シフト」を調査した。特に、下仁田町の事例では、スクールバスと公共バスを統合運行し「1台2役」を果たす効率的な仕組みが構築されており、公共交通の持続可能性向上に資する有益な知見を得た。

加えて、統合対象校に通う各行政区の生徒数、最大通学距離、通学時の高低差を調査し、想定通学手段を設定した上で、①全員を「通学定期券補助」とした場合、②全員を「スクールバス」とした場合、③現行ダイヤ等で対応可能な地域のみ「通学定期券補助」とした場合の3パターンでコストを試算した。その結果、経済的コストは①<③<②の順で高くなり、時間的・労力的コストは②≒③<①の順で高くなることが確認された。

3 論点整理

自由討議を通じ、次の論点が整理された。

- (1) 地理的特性により居住地ごとに通学負担や交通事情が異なることを踏まえつつ、公共交通の持続可能性を高める通学方法を検討すべきである。
- (2) 複数路線が乗り入れるバス停周辺などでは、比較的軽微な運行調整で通学ニーズに対応できる可能性が高い。
- (3) 山間部など公共交通での対応が困難な地域では、即時の最適化は困難であり、スクールバスによる対応がやむを得ない。
- (4) 公共交通の利用拡大、とりわけ中学生を含む若年層の利用促進に向けて、新たな制度の創設や既存制度の拡充を検討すべきである。

4 提言

(案)

以上を踏まえ、以下の方針を提言する。

- (1) 通学手段の設定にあたっては、居住地ごとの通学負担を考慮した基準を設け、その基準には公共交通利用を含めることが望ましい。
- (2) 沼田駅周辺など既存公共交通での対応可能性が高い地域の生徒については、公共交通利用を原則とし、利用者の通学定期券購入費用については、全額を補助することが望ましい。
- (3) 沼田駅周辺以外の生徒については、統合直後はスクールバス導入がやむを得ないが、将来的には公共バスのダイヤ等調整や下仁田町のような複合的サービスの導入可能性を踏まえ、通学定期券補助への移行や統合運行を検討することが望ましい。
- (4) 公共バス利用の促進と理解醸成のため、学校統合に併せた新制度の創設や既存制度の拡充を検討することが望ましい。
- (5) 施策の実施にあたっては、地方交付税等の財源を有効に活用することが望ましい。

5 おわりに

沼田市及び教育委員会におかれては、本提言書の内容を踏まえ、教育環境の維持のみならず、公共交通の持続性確保の観点をも含めた施策の検討を求める。

また、事例研究や自由討議を通じて明らかになったのは、個別の通学支援策にとどまらず、市全体の公共交通の将来像を俯瞰し、横断的課題に対応する必要性である。協議会としては、分科会に対し、地域公共交通計画を基盤に「沼田市にふさわしい公共交通の将来像」について総合的な議論を行うよう付託する。

6 添付書類

- (1) 沼田市地域公共交通活性化協議会分科会 第1回 令和7年5月12日
- (2) 沼田市地域公共交通活性化協議会分科会 第2回 令和7年7月30日
- (3) アンケート結果分析
- (4) 事例研究報告
- (5) 統合対象学校及び行政区別生徒数 (※)
- (6) 統合対象学校及び行政区別生徒数等 (各学校統合予定時点推計) (※)
- (7) 会議記録 第1回沼田市地域公共交通活性化協議会分科会
- (8) 会議記録 第2回沼田市地域公共交通活性化協議会分科会
- (9) 沼田市地域公共交通活性化協議会分科会設置規程

※(5)は令和7年度時点の生徒数をもとに各費用等を推計しており、(6)は各学校の統合年度時点の推計生徒数をもとに各費用等を推計している。

沼田市地域公共交通活性化協議会分科会

第1回 令和7年5月12日

次第

ページ番号	ページタイトル
01	分科会の概要
02	分科会の委員
03	令和7年度の協議事項(案)
04	沼中区域の統合内容
05	沼中区域の生徒数
06	公共交通の利用が想定されるエリア
07	沼田駅周辺エリア
08	中山本宿線カバーエリア
09	岩本線カバーエリア
10	南郷線カバーエリア
11	鎌田線・川場循環線カバーエリア
12	今後のスケジュール

【配布資料】

- 本書
- 沼田市地域公共交通活性化協議会分科会設置規程
- 沼田市新たな学校づくり実施計画
- めまくる乗り方ガイドマップ(第5版 令和7年4月発行)
- 沼田市公共交通時刻表(令和7年4月1日付)





分科会の概要

- 地域の実情に応じた**乗合旅客輸送の態様等に係る専門的な調査及び検討**を行う。
- 個別の案件を分科会において設定した上で、同案件に対して集中的に調査及び検討を実施、協議会への報告を経て、協議会が主導する基本理念の実現に寄与する。
- 本分科会の進行には、**生成AIを積極的に活用**する。

所掌事項

- ・ 協議会事業のうち、付託を受けた案件についての調査及び検討

委員の任期

- ・ 調査及び検討が終了するまでの期間(※)
- ※ 原則として、年度末に予定している協議会において協議結果の報告を行い、年度単位での実施とする。

01



分科会の委員

- 沼田市地域公共交通活性化協議会委員のうち「乗合旅客輸送の態様等に係る専門的な調査及び検討」に必要な者とする。
- 上記のほか、沼田市が特に運営上必要と認めた者についても委員とする。
- その他、案件によって、**関連団体に所属する者にアドバイザーとしての出席を求める**。

02



沼田市地域公共交通活性化協議会分科会委員名簿（案）

1	分科会長	地方自治体	沼田市	総務部長	青柳 匡美
2	委員	地方自治体	沼田市	介護高齢課長	小野 利明
3	委員	地方自治体	沼田市	観光交流課長	地野 裕一
4	委員	地方自治体	沼田市	都市計画課長	松井 照晃
5	委員	地方自治体	沼田市	教育総務課長	栗原 満博
6	委員	地方自治体	群馬県	知事戦略部 交通イノベーション推進課長	関口 義範
7	委員	一般旅客自動車運送事業者	関越交通株式会社	企画部長	若木 亮
8	委員	一般旅客自動車運送事業者	株式会社老神観光バス	代表取締役社長	高橋 良彰
9	委員	地方運輸局	群馬運輸支局	支局長	堀越 千秋
10	委員	学識経験者	公立大学法人高崎経済大学	名誉教授	大島 登志彦
11	委員	その他運営上必要と認められる者	沼田市政策アドバイザー	国土交通省 国土政策局 総合計画課長	倉石 誠司

※事務局：沼田市総務部企画政策課



令和7年度の協議事項(案)

- 第一弾として「2025沼田市新たな学校づくり実施計画」に係る態様等の調査及び検討を行うことを事務局から提案する。
- 本件については、実施計画を取りまとめた教育総務課からも、協議会における検討を求められている案件である。

計画の概要

- ・ 少子化による児童生徒数の減少を受け、教育環境の充実と地域との連携強化のため、市内の小中学校を適正規模・適正配置へと再編する。

通学区域

- ・ 沼田中学校区域(以下「沼中区域」という。)のうち、統合により通学距離が一定の基準を超える生徒は、スクールバスの運行や公共交通機関の定期代金等の補助制度を検討する対象となっている。(計画10ページ)

03



沼中区域の統合内容

- 沼田／沼田西／沼田南／沼田東中学校が「新・沼田中学校」に統合
- 令和7年度から統合準備を開始し、令和12年度までに統合完了予定



04



沼中区域の生徒数

- 令和6年度の生徒数 = 640名
- 令和18年度の生徒数見込み = 420名（対令和6年度：65.6%）

■統合前の生徒数と学級数の推移[中学校]

地区	現在の中学校区	令和6年度(5月1日現在)		令和18年度(見込み)	
		生徒数	学級数	生徒数	学級数
旧沼田町地区	沼田中学校	249	9	155	6
	沼田西中学校	124	5	78	3
利南地区	沼田南中学校	159	6	106	4
	沼田東中学校	108	5	81	3
池田地区	池田中学校	52	3	21	3
薄根地区	薄根中学校	159	6	49	3
川田地区	沼田西中学校	—	—	—	—
白沢地区	白沢中学校	85	3	44	3
利根地区	利根中学校	37	3	23	3
	多那中学校	14	3	8	2
合計		987	43	565	30

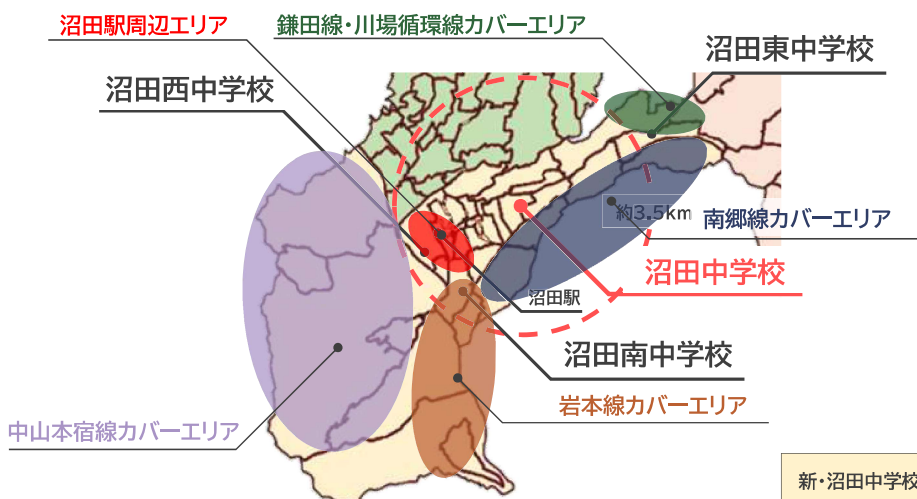
※川田地区から沼田西中学校に通学する生徒数は、旧沼田町地区の沼田西中学校に含めています。

05



公共交通の利用が想定されるエリア

- 条件①:基本方針に規定する通学時間45分圏外(徒歩想定で直線距離約3.5km)
- 条件②:登下校時に坂の上り下りがある区域に居住
- 上の2条件では鎌田線/猿ヶ京線/中山本宿線/南郷線/岩本線/川場循環線が該当



新・沼田中学校学区

06





沼田駅周辺エリア

- 手段の選択肢、生徒数のいずれも多いエリア。
- 既存の利用者に追加された場合、現在の態勢では乗車できない可能性がある。
- 中山本宿線については、現在のダイヤでは始業時間に間に合わない。



沼田駅周辺エリア	
学校までの距離	約2.5km
主な行政区	清水町／榛名町／薄根町 ほか
主に利用が想定される路線	鎌田線(鎌)／猿ヶ京線(猿)／川場循環線(川)／中山本宿線(中)
バス定員	(鎌)(猿)77人／(川)(中)56人
エリア内の生徒数推計	約90人
登校時・乗車バス停の例	(鎌)(猿)(川)(中)沼田駅
登校時・降車バス停の例	(鎌)(猿)(川)沼田市保健福祉センター前(中)十王公園入口
学校までの距離	(鎌)(猿)(川)約100m／(中)約300m
下校時・乗車バス停の例	(鎌)(猿)(川)沼田市保健福祉センター前(中)十王公園入口
定期券代金 (1カ月)	(鎌)(猿)(川)(中)約8,400円
登校時・出発時刻	(鎌)7:20／8:05(猿)7:55(川)7:10(中)8:05
登校時・到着時刻	(鎌)7:30／8:15(猿)8:05(川)7:20(中)8:18
下校時・出発時刻	(鎌)15:16／16:21／17:16／18:21／19:16 (猿)15:15／17:10／18:02 (川)15:42／16:26／17:27／18:22(中)16:20／18:07

07



中山本宿線カバーエリア

- エリアが広く、一部の行政区の生徒は、最寄りのバス停まで移動するのも時間も要する。
- 中山本宿線の現在のダイヤでは、始業時間に間に合わない。
- 下校時の便が限られており、利便性に欠ける。



中山本宿線カバーエリア	
学校までの距離	約3～10km
主な行政区	上川田町／下川田町／今井町 ほか
主に利用が想定される路線	中山本宿線(中)
バス定員	(中)56人
エリア内の生徒数推計	10人未満
登校時・乗車バス停の例	(中)川田郵便局前
登校時・降車バス停の例	(中)十王公園入口
学校までの距離	(中)約300m
下校時・乗車バス停の例	(中)十王公園入口
定期券代金 (1カ月)	(中)約13,800円
登校時・出発時刻	(中)7:34
登校時・到着時刻	(中)8:18
下校時・出発時刻	(中)16:26／18:13

08



岩本線カバーエリア

- エリアが広く、一部の行政区の生徒は、最寄りのバス停まで移動するのに時間も要する。
- 現在の路線では、有効なバス停がない。
- 下校時の便が限られており、利便性に欠ける。

岩本線カバーエリア	
学校までの距離	約3～10km
主な行政区	戸鹿野町／新町／岩本町 ほか
主に利用が想定される路線	岩本線(岩)
バス定員	(岩)13人
エリア内の生徒数推計	約40人
登校時・乗車バス停の例	(岩)升形口
登校時・降車バス停の例	有効なバス停なし
学校までの距離	—
下校時・乗車バス停の例	(岩)沼田市保健福祉センター前
定期券代金 (1カ月)	(岩)約8,700円
登校時・出発時刻	(岩)7:51
登校時・到着時刻	—
下校時・出発時刻	(岩)18:12
備考	エリア南部の行政区(岩本町、上野町 等)の生徒は、岩本駅からJR線を利用し、沼田駅からバスを利用するといった通学も考えられる。

09



南郷線カバーエリア

- エリアが広く、一部の行政区の生徒は、最寄りのバス停まで移動するのに時間も要する。
- 現在の路線では、有効なバス停がない。
- 下校時の便が限られており、利便性に欠ける。

南郷線カバーエリア	
学校までの距離	約3～5km
主な行政区	下久屋町／上久屋町 ほか
主に利用が想定される路線	南郷線(南)
バス定員	(南)13人
エリア内の生徒数推計	約40人
登校時・乗車バス停の例	(南)万延橋
登校時・降車バス停の例	有効なバス停なし
学校までの距離	—
下校時・乗車バス停の例	(南)沼田市保健福祉センター前
定期券代金 (1カ月)	(南)約12,000円
登校時・出発時刻	(南)7:17
登校時・到着時刻	—
下校時・出発時刻	(南)17:35
備考	

10



鎌田線・川場循環線カバーエリア

- 生徒数の多いエリア。
- 既存の利用者に追加された場合、現在の態勢では乗車できない可能性がある。
- 比較的平坦な横移動となることから、徒歩や自転車等の通学手段が選択される可能性がある。



11

鎌田線・川場循環線カバーエリア	
学校までの距離	約3～5km
主な行政区	久屋原町／横塚町 ほか
主に利用が想定される路線	鎌田線(鎌)／川場循環線(川)
バス定員	(鎌)77人／(川)31人
エリア内の生徒数推計	約70人
登校時・乗車バス停の例	(鎌)上久屋原／(川)生品入口
登校時・降車バス停の例	(鎌)(川)沼田市保健福祉センター前
学校までの距離	約100m
下校時・乗車バス停の例	(鎌)(川)沼田市保健福祉センター前
定期券代金(1カ月)	(鎌)約11,700円(川)約8,700円
登校時・出発時刻	(鎌)7:09／7:47(川)7:18／7:52
登校時・到着時刻	(鎌)7:18／8:06(川)7:26／8:06
下校時・出発時刻	(鎌)15:42／16:35／17:36／18:31／19:23 (川)15:45／16:35／17:36／18:35／19:23
備考	



今後のスケジュール

- 概ね、次のとおり進行したい。



12

今後のスケジュール	
令和7年 ～6月中旬	事務局実施 ・ 想定される利用者に対するニーズ調査 ・ スクールバス運行と通学定期券補助実施の費用比較
6月下旬	第2回分科会 ・ 各種調査の結果報告及び態様変更に係る意見交換
8月中旬	第3回分科会 ・ 進捗によって決定
10月上旬	第4回分科会 ・ 進捗によって決定
12月中旬	第5回分科会 ・ 進捗によって決定
令和8年 2月上旬	第6回分科会 ・ 協議会報告の取りまとめ

※進捗によっては、追加で別の案件を協議事項に設定することを検討する。

沼田市地域公共交通活性化協議会分科会

第2回 令和7年7月30日

次第

前回会議の振り返り

1. ニーズ調査
2. 事例調査
3. コスト推計
4. 自由討議

【配布資料】

- 本書
- レポート/アンケート結果分析
- レポート/事例研究報告
- チラシ/こどもデマンド渋川
- しもにたスクールバス路線図
- のらざあ通信
- 統合対象学校及び行政区別生徒数等





前回会議の振り返り

- 沼田市立沼田南中学校、沼田西中学校、沼田東中学校の3校が沼田市立沼田中学校に統合されるに伴う通学手段として公共交通の利用可能性を検討。
- 自由討議の結果、第2回会議までの間に、次の3件について調査等を実施し、結果を報告することとなった。

調査等事項

1. 統合対象中学校における通学手段等のニーズ調査
2. 事例調査
 - ・ こどもデマンド(群馬県渋川市など)
 - ・ 複合的公共交通サービス(群馬県下仁田町など)
 - ・ 路線バス全廃によるAIオンデマンド交通へのシフト(長野県茅野市など)
3. スクールバス導入と通学定期券補助のコスト比較



1. ニーズ調査





調査概要

- 通学方法に関するアンケートを実施したところ、対象想定数400名に対し、約62%に相当する246件の回答を得た。

▼アンケート調査の概要

対象者	沼田南・西・東中学校に通学する生徒の保護者
方法	各学校の保護者への連絡アプリを使用して電子的にアンケートフォームを送信。
期間	令和7年5月下旬(学校により異なる)～6月10日
有効回答	246件
対象者想定数	400人(想定数に対する有効回答:約61.5%)

※ アンケート項目や回答等の詳細は、別紙配布のレポート参照。

レポート

アンケート結果分析

02

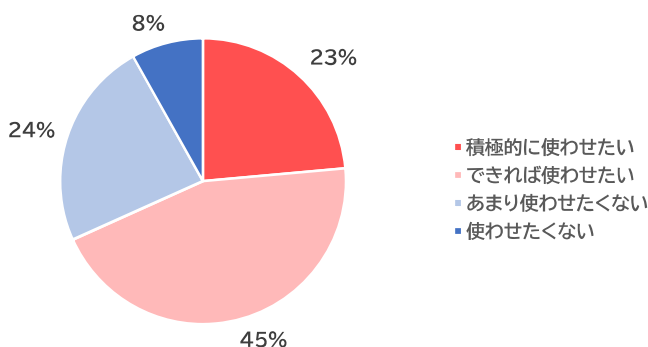
通学する生徒の



通学におけるバスの利用意向

- バスで通学可能であれば使わせたいかとの質問に対し、約7割が「積極的に使わせたい」「できれば使わせたい」と回答。
- 使わせたい理由：送迎負担軽減、自立への期待、公共交通支援 等
- 使わせたくない理由：金銭負担、安全性等の不安、徒歩圏内 等

▼お住まいの行政区から、もし「バスで通学可能」であれば生徒に使わせたいと思いますか？(1つ選択)【N=246件】



レポート

アンケート結果分析

03

通学する生徒の

※ 自由記述欄の内容から「バス」に「スクールバス」を含むと勘違いして回答しているケースがあることが伺える。

1. ニーズ調査



バス通学の課題

- 「バスでの通学をスムーズに行うために必要だと思うことは」との質問に対する回答は「**通学定期券の補助**」「**時刻の調整**」が**8割以上**、「**バス停の調整**」も**7割以上**と多い。
- 「保護者への丁寧な説明」や「乗車方法のガイド」も3割以上が必要と答えている。

▼バスでの通学をスムーズにするために必要だと思うことは何ですか？(複数選択可)【N=771件】

時刻の調整	199件	81%
バス停の調整	172件	70%
通学定期券の補助	205件	83%
保護者への説明	102件	41%
乗車方法のガイド	81件	33%
特にない	0件	0%
その他	12件	5%

レポート

アンケート結果分析

04

通学する生徒の

1. ニーズ調査



公共交通を利用した通学の意義

- 公共交通を利用した通学に対しては「**子どもの社会性や自立に役立つ**」と回答した件数は、約54%と過半数だが、公共交通を使わせることに不安を感じるという意見も約39%と少なくない。

▼スクールバスや保護者の送迎に頼らずバスなどの公共交通を活用して通学することについて、どのように感じますか？(複数選択可)【N=356件】

子どもの社会性や自立に役立つ	134件	54%
地域全体で公共交通を支える意識が育つ	67件	27%
公共交通を使わせることに不安はあるが、理解はできる	96件	39%
公共交通は、通学方法としてふさわしくない	44件	18%
その他	15件	6%

レポート

アンケート結果分析

05

通学する生徒の

2. 事例調査



2. 事例調査

こどもデマンド渋川 (群馬県渋川市)



■ 子ども送迎支援 × デジタル交通

「こどもデマンド渋川」はデジタル技術を活用したAI配車型のオンデマンド交通サービス。子ども向け送迎支援にGunMaaS等のDXが活用された点が革新的。

■ 保護者の負担軽減と教育機会の拡大

保護者の送迎負担を減らし、子どもの習い事・塾などの機会損失(教育格差)を防ぐ。利用者や保護者アンケートで高いニーズと満足度。

■ 持続可能な運営(料金・財政バランス)

初期は安価に設定し行政負担が大きかったが、2回目以降は料金引き上げ等で持続性を重視。補助と利用者負担のバランス調整が課題。





複合的公共交通サービス（群馬県下仁田町）

■ スクールバスと地域公共交通の「統合」運行

朝夕はスクールバス、日中は町営バスとして“1台2役”で住民と児童を輸送。ダイヤや運賃区分も工夫し、限られた資源で交通を維持。

■ 効率化と持続可能性

車両・人員・財源の有効活用で運行コストを抑制。交付税・有償運送制度を上手く活用し、「公共交通の持続可能性」を実現。

■ 丁寧な合意形成プロセス

保護者や地域住民と協議を重ね、添乗員配置や説明会で「安心・安全」を最優先。世代間交流や地域愛着の創出にもつながった。



07



AIオンデマンド交通への完全シフト（長野県茅野市）

■ 路線バス「全廃」×AIオンデマンド交通へ転換

全国初レベルで既存バス全路線を一挙廃止し、全市域をAIオンデマンド交通「のらざあ」に全面転換。固定ダイヤ・ルートから予約型へ大胆シフト。

■ 利便性・利用者数「大幅向上」×柔軟な運行設計

予約ごとに最適化するAI配車、距離制運賃、乗降ポイントの拡充などで利用者数が1.8倍に増加。通勤・通学便や郊外タクシーとも組み合わせ、エリア特性に合わせた設計を実現。

■ 誰でも使える「デジタルとアナログ両立」支援体制

アプリ・電話予約併用で高齢者・デジタル弱者にも配慮。説明会・体験会や地域包括支援による利用支援も徹底し、「全世代利用型」を実現。



08

問 地域創生課 地域創生係 ☎72-210

3. コスト推計



3. コスト推計

推計方法



- 1 通学手段の想定時に考慮した事項
- 統合予定の学校に通う各行政区の生徒数、最大通学距離、通学時の高低差を調査
 - 沼田市の通学距離は「3.5km以内」が原則（国の基準では6km以内）

2 通学手段の想定基準

通学距離	高低差	想定通学手段
3.5km以下	小～中	徒歩 or 自転車
3.5km以下	大	通学定期券補助 or スクールバス
3.5km超～6.0km未満	いずれも	通学定期券補助 or スクールバス
6.0km以上	いずれも	スクールバス

3 スクールバス運行のコスト

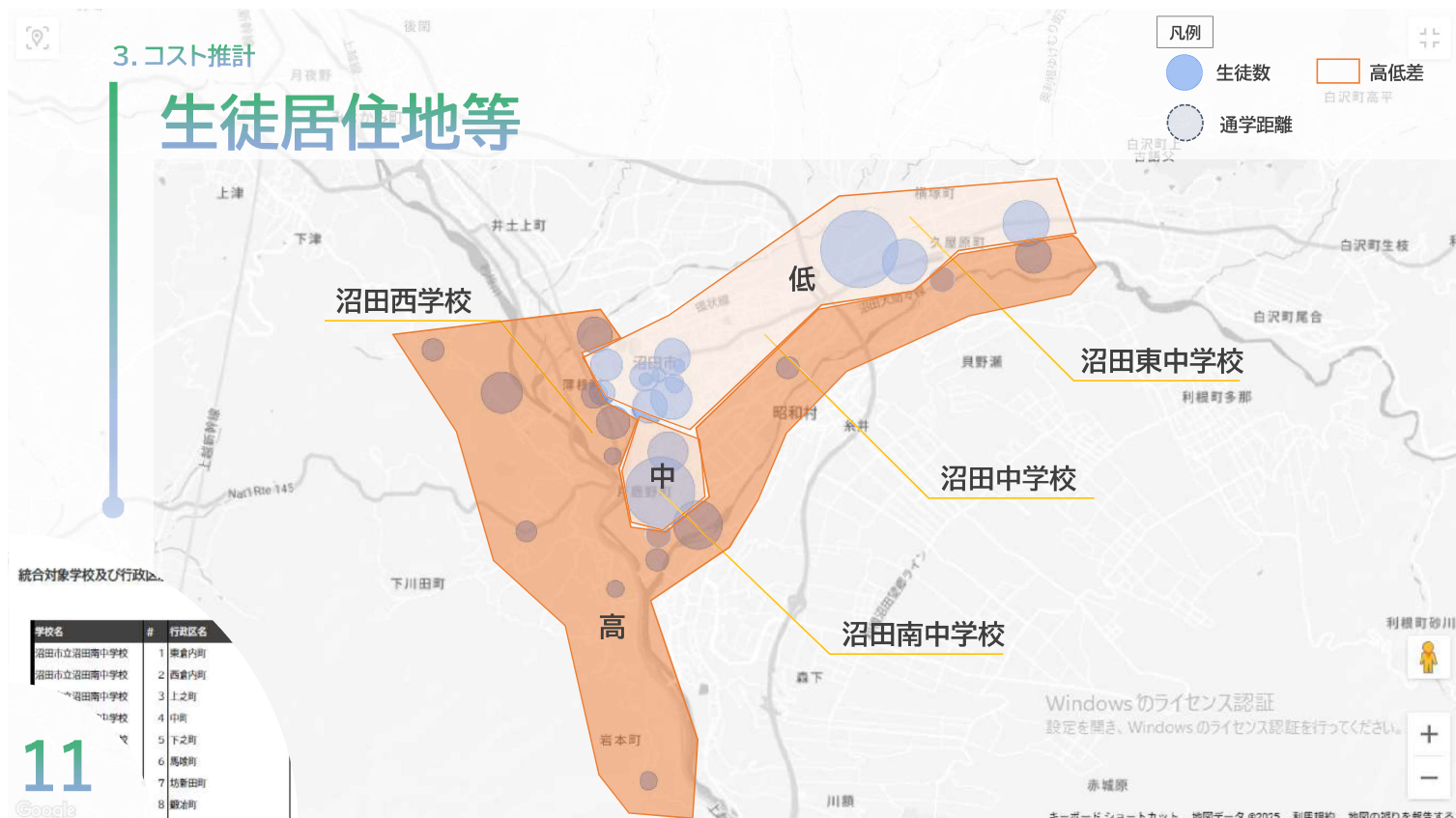
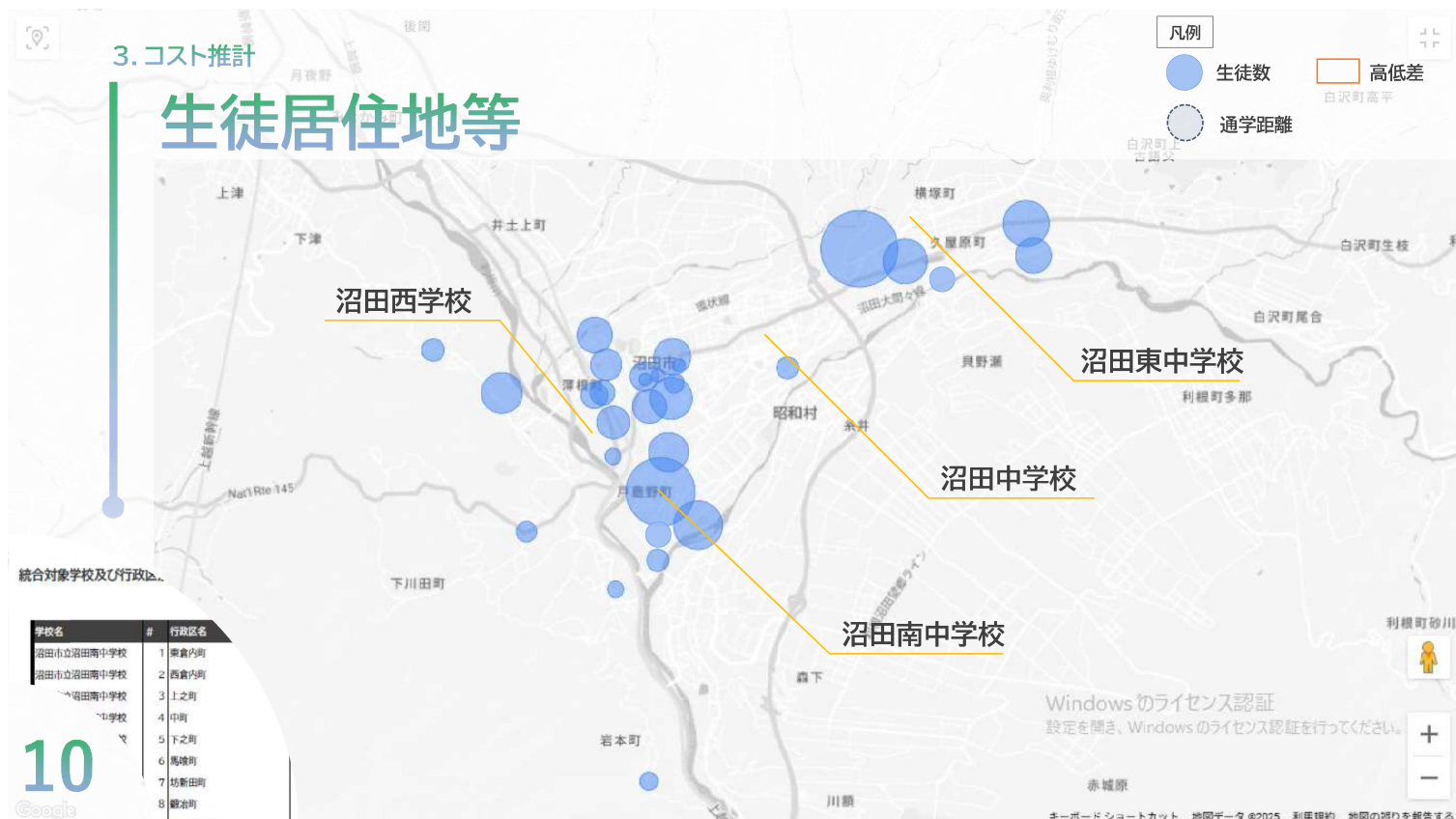
- 沼田中学校はスクールバスを所持していない
- 教育総務課では一部委託型又は全部委託型を検討しているが、現時点では未定
- 今回の推計では「全部委託型」を想定
- 過去に取得した概算見積から1系統あたり1,000万円とした

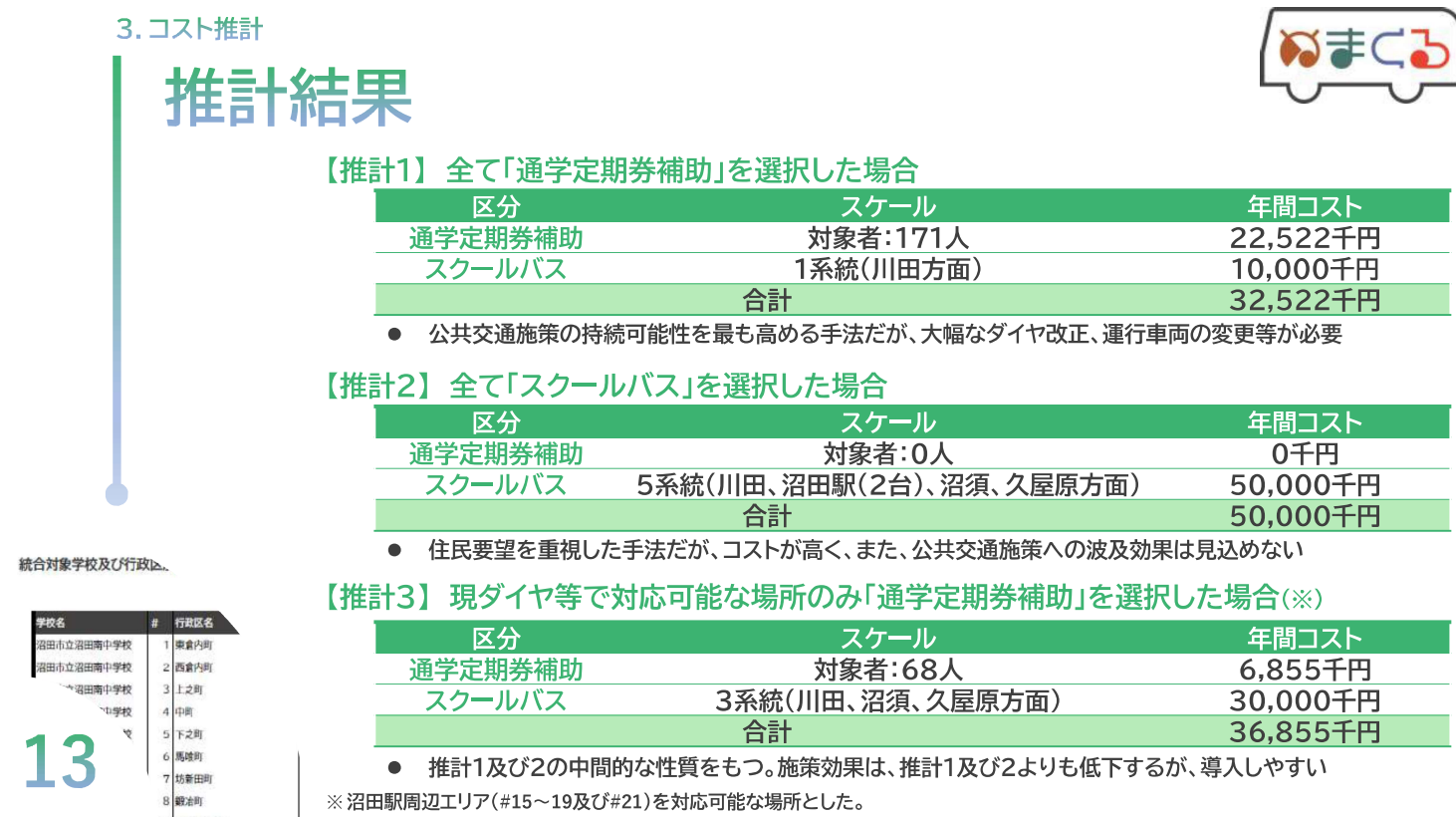
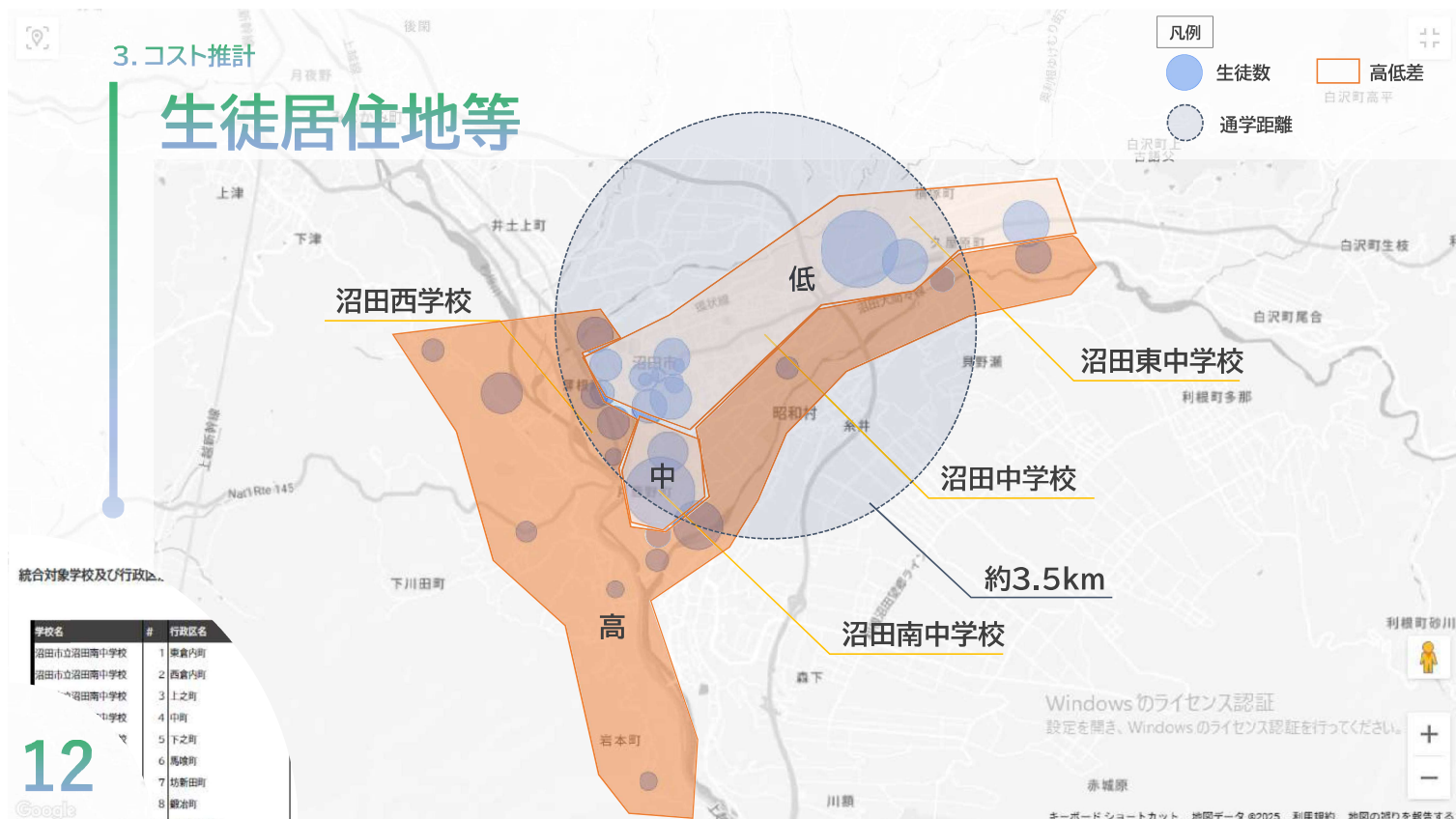
4 通学定期券補助のコスト

- 2分の1補助等の可能性もあるが、今回の推計では「全額補助」を想定

統合対象学校及び行政区

学校名	行政区名
沼田市立沼田南中学校	1 栗森内町
沼田市立沼田南中学校	2 西倉内町
沼田市立沼田南中学校	3 上之町
沼田市立沼田南中学校	4 中町
沼田市立沼田南中学校	5 下之町
沼田市立沼田南中学校	6 馬場町
沼田市立沼田南中学校	7 坊新田町
沼田市立沼田南中学校	8 観音町





—● 4. 自由討議



アンケート結果分析

1 アンケートの概要

(1) 通学方法に関するアンケート

ア 基本事項

対象者	沼田南・西・東中学校に通学する生徒の保護者
方法	各学校の保護者への連絡アプリを使用して電子的にアンケートフォームを送信。
期間	令和 7 年 5 月下旬（学校により異なる）～ 6 月 10 日
有効回答	246 件
対象者想定数	400 人（想定数に対する有効回答：約 61.5%）

イ 目的等

令和 7 年 3 月に沼田市教育委員会が策定した「沼田市新たな学校づくり実施計画」において「沼田中学校」「沼田南中学校」「沼田西中学校」「沼田東中学校」の 4 校を「沼田中学校」へ統合する計画が示されました。

また、沼田市では現在、誰もが便利・安心に利用できる公共交通を目指し、令和 6 年 3 月に策定した「地域公共交通計画」に基づき、地域公共交通ネットワークの再構築を進めています。

本アンケートは、これらの方針を踏まえ、将来的に沼田中学校へ通うことになる「沼田市の子どもたち」の通学手段について、公共交通を中心とした支援のあり方を検討するための基礎資料とするため実施するものです。

つきましては、現に中学校に通う生徒の保護者皆さまに「もし、ご自身のお子さんが、今すぐに沼田中学校に通うことになったとしたら」という仮定でご回答いただきたくお願い申し上げます。

ご多用のところ恐縮ではございますが、下記アンケートへのご協力をお願い申し上げます。

【回答締切】

令和 7 年 6 月 10 日（火）

【回答前にご確認ください】

例えば、1 年生と 3 年生など、複数の生徒が同じ学校に在籍している場合は、学年の小さい生徒（この場合には 1 年生）についてのみご回答ください。

本アンケートにおける「バス」とは、特別に指定する場合を除いて、路線バスや A I デマンドバスなどの公共交通として運行されているバスを指します。

【実施者】

沼田市総務部企画政策課

（TEL 0278-23-2111 / 内線 4034）

ウ 内容

Q 1. 生徒が現在通っている学校（1 つ選択）

南中（沼田南中学校）

西中（沼田西中学校）

東中（沼田東中学校）

Q 2. 生徒の学年（1 つ選択）

1 年生

2 年生

3 年生

Q 3. お住まいの行政区（町）

Q 4. 現在の主な登下校手段（複数選択可）

徒歩

自転車

自家用車による送迎

バス

その他

Q 5. バスについてどのような印象をお持ちですか？（複数選択可）

時刻が決まっていて予定が立てやすい

予約すれば自由に移動ができるので便利

安全で安心できる

乗り方がよくわからない

荷物が多いと乗るのが大変そう

混んでいる

通学で使えたら便利だと思う

通学で使うのは難しそう

その他

- Q 6. お住まいの行政区から、もし「バスで通学可能」であれば生徒に使わせたいと思いますか？
 (1つ選択)
 積極的に使わせたい
 できれば使わせたい
 あまり使わせたくない
 使わせたくない
- Q 7. 前の質問の回答理由を教えてください。(任意)
- Q 8. バスでの通学をスムーズにするために必要だと思うことは何ですか？(複数選択可)
 時刻の調整
 バス停の調整
 通学定期券の補助
 保護者への説明
 乗車方法のガイド
 特になし
 その他
- Q 9. スクールバスや保護者の送迎に頼らずバスなどの公共交通を活用して通学することについて、どのように感じますか？(複数選択可)
 子どもの社会性や自立に役立つ
 地域全体で公共交通を支える意識が育つ
 公共交通を使わせることに不安はあるが、理解はできる
 公共交通は、通学方法としてふさわしくない
 その他
- Q 10. その他、学校統合による通学方法の変更について、自由にご意見やご要望をお聞かせください。(任意)

(2) デマンドバスぬまくるに関するアンケート

ア 基本事項

対象者	沼田市公式LINE友だち登録者
方法	沼田市公式LINEのメッセージでアンケートフォームを送信。
期間	令和7年5月15日～5月22日
有効回答	84件
対象者想定数	2,870人(想定数に対する有効回答：約2.9%)

イ 目的等

【デマンドバスぬまくるに関するアンケートのお願い】
 デマンドバスに関するアンケートを実施します。
 ご回答いただいた内容は、今後の公共交通施策の参考とさせていただきます。
 アンケートは、下記URLよりご回答いただけます。
 (アンケートフォームURL)
 ※所要時間 2～3分程度
 ※回答期限 5月22日(木)まで

ウ 内容

- Q 1. 沼田市公式LINEからデマンドバスが予約できることを知っていますか？
 はい
 いいえ
- Q 2. LINEからデマンドバスを予約したことはありますか？(Q 1が「はい」の場合に表示)
 はい
 いいえ
- Q 3. LINE予約の満足度を数字で表すと何点ですか？(100点満点)(Q 3が「はい」の場合に表示)
- Q 4. デマンドバスAエリア及びBエリアにおいて交通系ICカード決済が利用できることを知っていますか？※ぐーちょきシニアパスポートの割引をご利用の場合は、現金またはtengoo決済のみになります
 はい
 いいえ
- Q 5. デマンドバスで交通系ICカード決済を利用したことはありますか？(Q 4が「はい」の場合に表示)
 はい
 いいえ

Q 6. デマンドバスで交通系 I C カード決済を利用した際の満足度を数字で表すと何点ですか？
(100点満点)

Q 7. デマンドバスに関して、ご意見・ご感想はございますか？

2 「通学方法に関するアンケート」の結果

Q 1. 生徒が現在通っている学校 (1つ選択) 【N = 246 件】

南中	118 件	48 %
西中	63 件	26.6 %
東中	65 件	26 %

Q 2. 生徒の学年 (1つ選択) 【N = 246 件】

1 年生	96 件	39 %
2 年生	81 件	33 %
3 年生	69 件	28 %

Q 3. お住まいの行政区 (町) 【N = 246 件】

横塚町	28 件
薄根町	26 件
戸鹿野町	25 件
坊新田町	18 件
沼須町	17 件
久屋原町	16 件
栄町	14 件
下川田町	14 件
東倉内町	13 件
鍛冶町	13 件
下久屋町	11 件
上久屋町	10 件
清水町	8 件
西倉内町	7 件
新町	5 件
榛名町	4 件
上川田町	4 件
馬喰町	3 件
岩本町	3 件
上沼須町	3 件
屋形原町	2 件
中町	1 件
川場村	1 件

Q 4. 現在の主な登下校手段 (複数選択可) 【N = 299 件】

徒歩	230 件	93 %
自転車	3 件	1 %
自家用車による送迎	60 件	24 %
バス	3 件	1 %
その他	3 件	1 %

〔主な「その他」の内容〕

「電車」

Q 5. バスについてどのような印象をお持ちですか？ (複数選択可) 【N = 523 件】

時刻が決まっていて予定が立てやすい	79 件	32 %
予約すれば自由に移動ができるので便利	20 件	8 %
安全で安心できる	34 件	14 %
乗り方がよくわからない	50 件	20 %
荷物が多いと乗るのが大変そう	98 件	40 %
混んでいる	48 件	20 %
通学で使えたら便利だと思う	104 件	42 %

通学で使うのは難しそう	63件	26%
その他	27件	11%

〔主な「その他」の内容〕
「本数が少なく不便」
「時間が決まっていて不自由」
「乗り遅れが心配」
「バス停、ルートがよく分からない」
「スクールバスなら安心出来ますが、公共のバスを使用するのであれば心配です」
「乗車賃が高い」
「雨や雪の日、バス停留所で待つ間体が濡れて冷える。雪の日にはバス停留所の雪かきは誰がするのか…」

Q 6. お住まいの行政区から、もし「バスで通学可能」であれば生徒に使わせたいと思いますか？（1つ選択）【N＝246件】

積極的に使わせたい	58件	24%
できれば使わせたい	110件	45%
あまり使わせたくない	58件	24%
使わせたくない	20件	8%

Q 7. 前の質問の回答理由を教えてください。（任意）

「積極的に使わせたい」（回答率：72.4%）

〔傾向〕

遠距離通学対策、送迎負担軽減、危険な道の回避、自立支援、バス利用の前向きな意欲 など

〔主な回答〕

「沼中に通うのは遠いので、バスで行けたらありがたい。」

「駅に家が近いので、駅発着だと使いやすい。」

「親の送迎負担が減らせるから。」

「できれば使わせたい」（回答率：52.7%）

〔傾向〕

送迎負担の軽減、自立への期待、時刻が合えば利用、遠距離対策 など

〔回答例〕

「送迎でなくできれば自力で通えたら子どもの自立につながっていくと思う。」

「自家用車で送迎するのも大変なので、バスがあれば利用したい。」

「仕事もあり、保護者が送迎をするのは不可能なため。」

「あまり使わせたくない」（回答率：55.2%）

〔傾向〕

慣れの不安・ストレス、金銭負担、混雑・安全・トラブルへの懸念、徒歩可能・健康志向 など

〔回答例〕

「慣れていないため、子供にとってストレスになりそうで心配。金銭面も負担になりそう。」

「歩けない距離ではないことと、バスだと荷物が多し時に他の乗客に迷惑がかかって、申し訳ない。」

「混雑が半端ないと思う。密集での通学はさせたくない。」

「使わせたくない」（回答率：80%）

〔傾向〕

徒歩圏内・不要、金銭負担、バス運賃への反発、統合による強制感への不満 など

〔回答例〕

「無料であれば使わせたいが、料金が発生するのであれば使わせたくない。」

「義務教育期間で市の指定の学校に通学するのに、なぜ運賃を払ってバスに乗らなくてはならないのでしょうか？市で通学バスを出すべきです。」

「お金がかかるから、バス通学しなければならないなら、スクールバスにしてほしい。」

Q 8. バスでの通学をスムーズにするために必要だと思うことは何ですか？（複数選択可）

【N＝771件】

時刻の調整	199件	81%
バス停の調整	172件	70%
通学定期券の補助	205件	83%

保護者への説明	102件	41%
乗車方法のガイド	81件	33%
特になし	0件	0%
その他	12件	5%

〔主な「その他」の内容〕

「バスの遅延などの情報をどうやって受け取ることができるかわからないと、共働きで家に誰もいない場合の対処方法」

「バスの本数を増やす」

「小まわりが利くスクールバスを配置する」

「定期券を無償にしてもらいたい」

「下久屋（下段）、上久屋町在住の生徒は、120号まで歩いて坂を登って行かないとバスに乗れないようであれば、家庭での送迎をした方が早い。現在の利南東小学校の場所が移動に伴い、利南東小学校の校庭などをバス停留所として利用出来るような形になれば、下久屋（下段）と上久屋町の生徒もバスを利用しやすい。」

Q9. スクールバスや保護者の送迎に頼らずバスなどの公共交通を活用して通学することについて、どのように感じますか？（複数選択可）【N=356件】

子どもの社会性や自立に役立つ	134件	54%
地域全体で公共交通を支える意識が育つ	67件	27%
公共交通を使わせることに不安はあるが、理解はできる	96件	39%
公共交通は、通学方法としてふさわしくない	44件	18%
その他	15件	6%

〔主な「その他」の内容〕

「定期券の全額補助にしないと不公平感があると思うし、徒歩ではかからなかったお金をあらたに負担することになるので、家計負担が増える」

「義務教育で交通費を負担しなくてはいけない家庭が出ることを不公平に感じる」

「中学生は公共交通ではなく、スクールバスの方が安心だと思う」

「一般客と同乗するので安全面の確保をどうするか」

「地域によって不公平がある」

「中学生が使うことに、周りの人の理解が得られるかが気になる」

「保護者の負担は確実に増える」

「山積する課題を一つずつ解決する必要がある」

Q10. その他、学校統合による通学方法の変更について、自由にご意見やご要望をお聞かせください。（任意）【N=96件／回答率：39%】

ポジティブ	14件 (14.6%)	「バスで通えれば一番いいと思う」 「公共のバスを使うのはいいと思う」 「今でも電車を使った通学なので抵抗ありません」
ネガティブ	75件 (78.1%)	「送迎が不可欠で負担が大きくなるのが心配」 「義務教育で無料にすべき」 「バス停が遠い」 「安全が守られない」
中立	7件 (7.3%)	「田舎なのでスクールバスが望ましい」 「理想の通学手段はスクールバス」

クロス集計（Q3×Q6） 行政区ごとの傾向【N=246件】

行政区	◎	○	△	×	ポジ	ネガ
中町【N=1】	1	0	0	0	100.0%	0.0%
川場村【N=1】	1	0	0	0	100.0%	0.0%
栄町【N=14】	5	7	0	2	85.7%	14.3%
下久屋町【N=11】	4	5	2	0	81.8%	18.2%
薄根町【N=26】	10	10	4	2	76.9%	23.1%
榛名町【N=4】	1	2	1	0	75.0%	25.0%
下川田町【N=14】	2	8	4	0	71.4%	28.6%
西倉内町【N=7】	1	4	2	0	71.4%	28.6%
沼須町【N=17】	3	9	4	1	70.6%	29.4%
鍛冶町【N=13】	2	7	2	2	69.2%	30.8%

横塚町【N=28】	3	16	6	3	67.9%	32.1%
上沼須町【N=3】	1	1	1	0	66.7%	33.3%
岩本町【N=3】	1	1	1	0	66.7%	33.3%
戸鹿野町【N=25】	5	11	7	2	64.0%	36.0%
久屋原町【N=16】	4	6	4	2	62.5%	37.5%
清水町【N=8】	1	4	3	0	62.5%	37.5%
東倉内町【N=13】	2	6	4	1	61.5%	38.5%
坊新田町【N=18】	5	6	7	0	61.1%	38.9%
上久屋町【N=10】	2	4	2	2	60.0%	40.0%
新町【N=5】	2	1	0	2	60.0%	40.0%
上川田町【N=4】	2	0	2	0	50.0%	50.0%
屋形原町【N=2】	0	1	0	1	50.0%	50.0%
馬喰町【N=3】	0	1	2	0	33.3%	66.7%

〔凡例〕

◎＝積極的に使わせたい

○＝できれば使わせたい

△＝あまり使わせたくない

×＝使わせたくない

3 「デマンドバスぬまくるに関するアンケート」の結果

Q1. 沼田市公式LINEからデマンドバスが予約できることを知っていますか？【N=84件】

はい	61件	73%
いいえ	23件	27%

Q2. LINEからデマンドバスを予約したことはありますか？（Q1が「はい」の場合に表示）【N=61件】

はい	20件	33%
いいえ	41件	67%

Q3. LINE予約の満足度を数字で表すと何点ですか？（100点満点）（Q3が「はい」の場合に表示）【N=20件】

〔平均点〕

77.35点

Q4. デマンドバスAエリア及びBエリアにおいて交通系ICカード決済が利用できることを知っていますか？※ぐーちょきシニアパスポートの割引をご利用の場合は、現金またはtengoo決済のみになります【N=84件】

はい	46件	55%
いいえ	38件	45%

Q5. デマンドバスで交通系ICカード決済を利用したことはありますか？（Q4が「はい」の場合に表示）

はい	15件	33%
いいえ	31件	67%

Q6. デマンドバスで交通系ICカード決済を利用した際の満足度を数字で表すと何点ですか？（100点満点）

〔平均点〕

95点

Q7. デマンドバスに関して、ご意見・ご感想はございますか？【N=56件／回答率66.7%】

ポジティブ	17件 (30.4%)	「今後も続けてほしい」 「バスの存在がありがたい」 「便利になれば利用したい」
ネガティブ	17件 (30.4%)	「予約ができない」 「バス台数など地域に格差がある」 「日曜に利用できない」 「予約が面倒」

中立	22件 (39.3%)	「なし」や単なる質問 など
----	----------------	---------------

4 アンケート結果の分析

(1) 通学方法に関するアンケート

- ・ 現状の交通手段では当然ながら「徒歩」(93%)の割合が高いが「自家用車による送迎」(24%)の割合も高い。現状で「バス」(1%)は、ほとんど利用されていない。
- ・ バスについての印象では「便利」意識と「使いづらさ」への不安が同居している傾向にある。
- ・ 通学手段にバスを「使わせたい」「どちらかといえば使わせたい」と回答した率は7割近いが、この回答には、その他の回答内容から総合的に判断すると「スクールバス」を混同して回答しているケースもあることが伺える。また、回答傾向に明確な地域差は見られなかった。
- ・ バス通学を導入する上では「通学定期券補助」と「時刻調整」を望む声は、いずれも8割を超えている。
- ・ 公共交通を活用した通学には「子どもの社会性や自立に役立つ」(54%)との回答が過半数だが、不安や反対意見も少なくない。
- ・ 自由記述欄全般には、ネガティブな意見投稿が多く、不便さや運賃の高さを訴える声のほか、統廃合自体に反対する意見もあった。ポジティブな意見では、自立や社会性の成長につながる点や選択肢を増やす取組への期待を寄せる声もあった。

(2) デマンドバスぬまくるに関するアンケート

- ・ 公式LINE利用者にとってはLINE予約の認知度は7割以上と高い傾向にあるが、一方で、予約利用率は、認知者の3割程度に留まっている。平均点もさほど高くなくUIに課題があることが伺える。
- ・ ICカード決済の認知度は約5割と決して高いとは言えない数字となっている。利用率も認知者の約3割と低いが、満足度は高い。(平均9.5点)
- ・ デマンドバスの仕組み自体は歓迎されており、継続を望む声なども投稿されているが「予約」や「運行形態」には課題が見られる。

(3) 総括

ア ニーズに合ったきめ細やかな対応

- ・ バス通学全般に対する保護者の不安や不便感は根強い。公共交通としてのバスの利用についての回答を求めるアンケートであっても「スクールバス」の導入を望む声は多い。
- ・ AIデマンドバスのアンケートからは、高齢層を中心に「今後も継続・利便性向上」を求める声とともに、デジタルや予約の課題が現実的障壁となっている現状が浮かび上がった。
- ・ バスだけではカバーしきれない家庭や従来の路線バスや自家用車送迎も依然として必要であることを踏まえ、制度や利用サポートの柔軟さを求めるニーズがあることは明確である。

イ 費用負担軽減のニーズ

- ・ 通学方法に関するアンケートでは定期券補助を求める声や、そもそも義務教育の交通費負担に疑問という声が多く、費用負担の軽減は、通学の公平性と納得感に直結する要素と捉えられる。
- ・ アンケートを俯瞰すると「義務教育期間中は、スクールバスだけでなく、路線バスやAIデマンドバスも子ども料金等で利用できるような運賃支援」があれば、より多様な家庭・地域のニーズに応えやすくなると推測できる。(実際に「子ども料金拡大を強く求める」明示的な意見はないが、選択肢の拡大や無償化を求める声は寄せられており、政策的方向性として重要なポイントと考えられる。)

ウ サポート・情報発信の強化

- ・ いずれのアンケートからも「サービスを知らない」「使い方がわからない」「予約が複雑」といった情報ギャップが利用抑制要因の一つとなっている。
- ・ 利用ガイド、相談窓口、アナログ予約手段など、多様な世代・家庭に届く工夫が重要と言える。

5 終わりに

- ・ 両アンケートを通して、今後の通学支援を含む公共交通施策では「スクールバス導入」「公共交通利便性向上」「運賃補助の拡大」「情報発信・利用サポート充実」など多層かつ柔軟な対応が不可欠であることが明らかとなった。
- ・ 「子どもと家庭が納得して選べる」通学手段の確保に向けて、今後も現場の声を丁寧に拾い、施策設計に活かしていくことが求められる。

事例研究報告

(こどもデマンド／複合的公共交通サービス／路線バス全廃による A I オンデマンド交通へのシフト)

1 事例 1：こどもデマンド（群馬県渋川市）

(1) 背景

渋川市では、塾や習い事、放課後児童クラブへの子どもの移動手段が課題となっていた。地方都市では公共交通が限られ、保護者が送り迎えを負担するケースが多く、送迎の可否が子どもの学習機会に影響する「教育格差」も懸念されていた。

群馬県はこうした課題に対し、デジタル技術を活用した次世代交通（G u n M a a S）の一環として、2024 年 3 月に子ども向けデマンド交通サービス「こどもデマンド渋川」を渋川市で試験導入した。これは児童・生徒の移動負担軽減と教育機会の確保を目的とした施策である。

(2) 内容

「こどもデマンド渋川」は予約に応じて運行経路や時間が変わる乗合タクシー方式のオンデマンド交通で、路線バスとタクシーの中間的サービスとして提供された。

対象は群馬県内在住の 18 歳未満で、主に平日放課後の塾・習い事等への移動に利用する。運行エリアは渋川市全域（実証当時）で、2024 年の初回実証運行では平日 16～22 時に運行した。利用方法は事前に保護者または子どもが利用登録し（マイナンバーカードや交通系 IC カードを紐付け）、スマホアプリ（G u n M a a S アプリ）や電話等で予約する仕組みである。

A I 配車システムによって複数の予約を乗合で最適ルートに配車し、保護者には L I N E やメールで乗降通知が届くため、子ども単独乗車でも安心できるよう工夫されている。

運賃は 1 回片道 500 円、定額乗り放題の 30 日券は当初 3,000 円と格安に設定された。この低料金はタクシー運行コストとの差額を行政が補助する形で実現している。

なお、2024 年末からの 2 回目の実証では期間を約 3 か月半に延長し、サービスエリアも市外のアイスアリーナまで拡大、月額バス料金は 8,000 円に引き上げられた。

料金改定は持続的運行に向けた財政バランスを考慮したものと推測され、財政負担の適正化を図りつつサービス継続を模索している。

(3) 成果

2024 年 3 月の実証運行（1 か月間）では、事前登録者数 41 人に対し実際の利用者は 16 人、延べ利用件数は 127 件に達した。平日夕方 16～22 時台に利用が集中し、複数の児童が乗合で利用するケースもみられた。利用者 1 人あたり平均で約 8 回乗車した計算で、短期間ながら一定のニーズを確認できたと言える。

また、実証後に群馬県が渋川市内の保護者へアンケート調査を行ったところ、「こうした子ども送迎サービスを利用したい」と答えた層が全体の 6 割に上ったとの結果が公表され、潜在ニーズの高さが浮き彫りとなった。実際に利用した保護者からは「送迎の負担が減って助かる」「子どもが安全に通える範囲が広がった」等の好意的な声が寄せられており、質的評価として家族の時間捻出や習い事機会の増加といった効果が指摘されている。

一方、当初想定より利用者数が伸び悩んだ点については、サービス期間が短期限定だったことや周知期間の不足も要因と分析されている。

これらを踏まえ、群馬県と渋川市は 2024 年度に再度実証運行を延長実施し、サービス改善（運行時間・期間延長、エリア拡大、料金見直し等）を図りながら利用動向を詳しく検証している。再実証の結果次第では、本格導入や県内他地域への展開も検討される見通しである。

(4) 課題

短期的な実証で見えた課題としては、利用者数の拡大が挙げられる。登録者 41 人中実際の利用は 16 人に留まったことから、潜在ニーズはあっても実際の利用転換に障壁がある可能性が指摘される。例えば、「子ども一人で乗せることへの不安」や「サービスへの認知不足」「予約の手間」などが考えられ、特に低学年児童を持つ保護者には安全面の懸念もあったと推察される。

これに対し、運行側は車内カメラや乗降通知システムで安全性を確保し、学校等を通じた説明で保護者の理解醸成に努めた。

次に、採算性・継続性の課題がある。ワンボックス車をチャーターし A I 配車する形態上、少人数利用でも一定の運行コストが発生する。初回実証では 1 乗車 500 円という低廉な料金設定だったため、運賃収入はごくわずかで費用の大部分を行政負担で賄ったとみられる。今後、サービスを継続・拡大するには、利用者負担と公費補助のバランスをどう取るかが課題となる。実証 2 回目で月額バス料金を 8,000 円に引き上げたのも、この持続可能性を見据えた改善策である。

また、システム面の課題として、予約や決済にスマホアプリ（G u n M a a S）を用いるため、デジタルに不慣れな家庭へのフォローが必要だった。実証期間中、市担当者らが登録会を開催し、操作を支援するなどの対応がなされた。

最後に、需要予測とサービス規模の課題がある。子どもの生活動線は季節や学年で変動するため、想定以上の予約が集中すると配車が追いつかない恐れがある一方、需要が少なすぎるとタクシー事業者の協力継続が難しくなる。こうした需要変動への柔軟な車両手配・ダイヤ調整や、必要に応じたサービス休止期間の設定など、運行側の調整力も問われる。

(5) 沼田市における導入示唆

沼田市にとって本事例は、子育て支援と公共交通の融合という新たな施策モデルとして示唆に富む。まず、送り迎え問題の解決による教育環境の向上は、子育て世帯の定住促進にもつながるメリットである。沼田市でも共働き家庭の増加に伴い、放課後の子ども送迎ニーズは存在すると考えられる。本事例が示すように、自治体主導で安全・低料金の送迎サービスを提供すれば、保護者の負担軽減と子どもの活動機会拡充を両立でき、市の子育て支援施策の目玉になり得る。

次に、本事例は県との連携とデジタル技術活用が鍵となった。沼田市が類似サービスを検討する際も、群馬県の交通DX施策(GunMaaaS)や補助制度を活用し、近隣自治体・タクシー事業者と連携して取り組むことが望ましい。とりわけGunMaaaSは県内統一プラットフォームであり、沼田市民にも利用登録のハードルが低いため、将来的に沼田版「こどもデマンド」を実施する場合も、既存アプリ・仕組みを流用できる利点がある。

もっとも、沼田市での実現に向けては財政負担との兼ね合いを十分吟味する必要がある。本事例では当初非常に安価な料金設定で利用促進を図ったが、その分行政負担が大きくなった。沼田市が導入する際は、利用見込み数や効果を試算し、補助金や利用者負担額の適正水準を見極めることが重要。

また、地域特性への適合も考慮すべき点である。沼田市は渋川市より北部山間地域を抱え、冬季の交通事情など異なる要素もある。対象エリアの絞り込みや運行時期の限定など、沼田市の実情に合わせたサービス設計が必要となる。

総じて、こどもデマンド渋川の事例は、デジタル時代における新しい公共交通サービスの可能性と運営上の課題を示しており、沼田市がそれを参考にすることで、自市に適した形で子ども向けオンデマンド交通導入の検討が進むことが期待される。

(6) 類似事例等

子ども送迎に特化したオンデマンド交通は全国的にも新しい取り組みであるが、主な成功事例としては北海道士別市の「習い事応援タクシー」が挙げられる。

士別市では2022年度に既存路線バスを補完する形で児童の習い事送迎の乗合タクシー実証を行い、半年余りで延べ532名(207回運行)が利用し、平均乗合人数2.5人を記録した。利用者の満足度は市街地では90%と高かったが、郊外では負担額が大きいことから30%に留まり、今後は広告収入や教育予算の充当で利用者負担軽減を図る検討がなされている。

2 事例2：複合的公共交通サービス（群馬県下仁田町）

(1) 背景

下仁田町は人口約6,200人、面積188km²の山間地域で、高齢化率も高く(約40%)、公共交通の維持が大きな課題となっている。もともと町内には幹線バス(上信電鉄バス)が走っていたが、乗客減少で路線撤退が相次ぎ、町が代替のコミュニティバス「しもにたバス」を運行してきた経緯がある。

一方、小中学校の統廃合が進み、遠距離通学のため複数のスクールバス路線(計7台)を町教育委員会が運行するようになった。しかし、路線バスとスクールバスが並行して走り経路が重複する非効率や、少子化でスクールバスに空席が多い状況が生じていた。また、高齢者を中心に公共交通ニーズは一定数あるものの、路線バス利用は年々減少し運行維持が厳しい状況だった。

こうした背景から、限られた財源・車両・人員で公共交通とスクールバスの両方を維持する方策が検討され、公共交通会議の場で「両者を統合できないか」という議論が本格化した。

(2) 内容

下仁田町が導入したのは、町営バス(コミュニティバス)とスクールバスを組み合わせた複合的な公共交通サービスである。具体的には、平日朝夕はスクールバスとして児童生徒の通学輸送を行い、その便に地元住民も空席があれば無料で混乗できるようにした。そして日中の学校空き時間帯(8:30~15:00)は、同じ車両・運転手を使って「町乗合バス」(デマンド型登録制ではあるが経路固定に近い運行)として一般住民向けに運行し、この場合は一律200円の有償運賃を徴収する仕組みに変更した。

要するに、スクールバスとコミュニティバスの融合運行であり、時間帯によって役割を切り替える2形態混在の運行形態となっている。

これは当時の総務省見解に対応する工夫でもあった。総務省は「スクールバスに一般客を有償で乗せると、それは一般公共交通とみなされ、地方交付税のスクールバス算定から除外する」との方針を示していたため、下仁田町は一般乗客から料金を取らない形で混乗を実現させた。その代わり、スクールバ

ス運行時間外に別途「市町村有償運送」の登録を行い、200円均一の町営バスとして運行することで、有償運行部分と無償混乗部分を法律・財政上区別したのである。

この制度設計にあたっては、町内の地域公共交通会議に「スクールバス部会」と「路線バス部会」を設け、学校長やPTA代表、地域住民代表らと交えて綿密な協議を重ね、混乗による利便性低下を最小限に抑えるダイヤやルートの妥協点を探った。

また、安全面の配慮として、混乗開始当初は車内に添乗職員を乗せて高齢者の乗降補助を行うなど、児童生徒と一般客双方の安心確保に努めた。財政面では、スクールバス運行費の大部分が地方交付税措置でまかなわれ、町営バス部分は町の一般財源や補助金で賄われている。

混乗化により車両・人件費の有効活用が図られ、別々に運行していた頃と比べてトータルの維持費は抑制されたとされる（統合前後でほぼ同水準の予算でサービス量を維持）。

（3）成果

統合運行の成果としてまず挙げられるのは、住民の足と通学手段の両立が実現したことである。町によれば、年間延べ利用者数は令和5年度で約5.3万人に上り、統合前と比べ大きな落ち込みなく地域交通を維持できている。平成30年度実績では、日中運行する「しもにたバス」の利用者が13,694人（一般客10,504人、児童生徒3,190人）、朝夕運行の「スクールバス」利用者が52,481人（一般客5,307人、児童生徒47,174人）となっており、スクールバスに混乗した一般客は全体の約10%を占めていた。混乗によって生まれた一般客5,000人超という数字は、もし混乗を認めずスクールバスだけ運行していたら取りこぼしていた「移動機会」であり、統合施策によって生まれた付加的な交通サービスと言える。

また、高齢者等からは「スクールバスに乗せてもらえるので助かる」「200円バスのおかげで日中も出かけられる」といった肯定的な声が聞かれ、交通難民防止に寄与しているとの評価がある。

統合により、車両や乗務員の稼働率が向上したことも成果である。従来は、スクールバス車両が朝夕以外は遊休化していたが、統合後は日中も地域輸送に活用されている。これにより限られた人員でサービスを提供でき、運転委託先のタクシー事業者（上信ハイヤー株式会社）との契約効率も上がった。行政側の財政負担は依然大きいものの、「スクールバス＋路線バス」を別個に維持するよりは合理化できたとの報告がなされている。

質的な面では、地域住民と行政・学校が協働で作り上げた仕組みであるため、市民の愛着・理解が深まり、地域ぐるみで交通を支える意識醸成にもつながった。混乗開始当初は物珍しさから「今日は何人乗ってる」など地域で話題になり、高齢者と児童の世代間交流が車内で生まれるといった副次効果も指摘されている。

（4）課題

最も重視された課題は、子どもの安全と学業への支障防止である。スクールバスに一般客が乗ることに対し、当初一部保護者から不安の声も上がった。「知らない大人と同乗させて大丈夫か」「停留所での乗降時に子どもに危険はないか」などである。町はこの点に十分配慮し、混乗を開始する前に各地区で説明会を開催して保護者や住民の理解を得た。また、前述の通り添乗員を付けて安全確認に努め、児童生徒の乗降には特に注意を払っている。幸い重大なトラブルもなく運行できているが、今後も安全対策の継続や新たなリスクへの備えが不可欠である。

混乗化によりスクールバスのダイヤ・ルートが通学優先で制約される側面も課題である。例えば「児童生徒の登下校時間に合わせたダイヤ設定」としたため、一般住民から見ると運行本数や時間帯が限定的で利便性に物足りなさもある。実際、昼間の町営バスは6路線を1日各1～2往復運行する程度で、フリー乗降区間を設け利便性向上に努めてはいるものの、デマンド（予約型）ではなく定時運行のため利用できる時間・場所に制約がある。高齢者からは「午前中に病院に行く足がもっと欲しい」等の要望も出ており、サービス水準とコストのバランスに悩ましい面がある。

また、本サービスは収入の大半を税金で補っており、人口減少が進めば更なる利用減やコスト増のリスクがある。スクールバス分は交付税で補填されるとはいえ、町財政にとって公共交通維持は重い負担である。今後、利用者数が大幅に減るような事態（例えば更なる過疎化や高齢者減少で需要縮小）があれば、サービス水準の見直しや他の交通手段（乗合タクシー等）への転換も検討せざるを得なくなるだろう。現在は、地域の必需サービスとして概ね支持されているものの、「持続可能な運行モデル」にアップデートし続ける努力が必要である。

運転業務を委託するタクシー会社にとっても、今後ドライバー不足が深刻化する恐れがある。山間地域でスクールバス兼コミュニティバスを運転できる人材を確保し続けることは簡単ではなく、将来的には自治体自ら運行する案やICTを活用した効率化（自動運転の活用検討など）も課題として浮上している。

（5）沼田市における導入示唆

沼田市においても、中山間地域や郊外地域で公共交通の維持が課題となっている。下仁田町の事例は、既存資源の統合による公共交通サービス維持という観点で沼田市に重要な示唆を与える。

まず、沼田市内でも今後の小中学校の統合や廃校により、スクールバス運行が必要となる場面が考えられる。その際、本事例のようにスクールバスを地域住民の交通にも活用すれば、単独でコミュニティバスを走らせるより効率よく地域交通を支えられる可能性がある。沼田市は現在、市民バスやデマンドタクシーを運行しているが、路線によっては利用者の減少で維持が困難となる路線も生じる可能性はある。本事例は、そうした路線と学校輸送を一体的に再編する選択肢を示している。

ただし、沼田市で直ちに同様の統合が可能かは検討が必要である。スクールバス混乗には保護者の理解と学校現場の協力が不可欠であり、地域性によっては抵抗感もあり得る。しかし、下仁田町で丁寧な協議により実現したように、沼田市でも関係者間で合意形成を図れば実現しうる施策と言える。

財政面でも本事例は参考になる。沼田市が公共交通に充てられる予算には限りがあるが、本事例のように国の交付金（スクールバスは普通交付税措置）や有償運送の制度を上手に活用すれば、二重投資を避けつつ必要な交通を確保できる。例えば、既存の市民バス路線とスクールバスのルートが重なる場合、統合することで1台の車両で二役をこなせ、人件費・維持費の削減につながる可能性がある。沼田市にとっては、交通空白地帯の解消と費用節減という二重のメリットが見込める点で検討に値する。

また、下仁田町のケースから得られる教訓として、住民への説明と合意形成のプロセスがきわめて重要だという点も挙げられる。沼田市で導入を検討する際も、地域公共交通会議等で住民代表や学校関係者と十分協議し、不安点を洗い出して対策を講じることが成功の鍵となるだろう。

最後に、地域ニーズへの柔軟対応の必要性も示唆される。下仁田町は統合後もなお改善を続けており、利用状況に応じてダイヤ改正やフリー乗降区間の拡充、高齢者向け運賃無料化などの施策を講じている。沼田市も導入後に状況変化があれば見直しをためらわず、常に利用者ニーズを中心に据えてサービスを調整していく姿勢が重要だ。本事例は「行政と地域の創意工夫によって公共交通を守る」一つの成功例であり、沼田市でも既成概念にとらわれない複合的な交通施策を検討する価値がある。

(6) 類似事例等

公共交通とスクールバスの統合は全国でも採用事例が増えており、成功例の一つが愛媛県大洲市である。同市では平成24年の小中学校統廃合を機に、スクールバスと市営バスを一体化する取り組みを行った。ルート重複の解消と車両効率化により、統合後は年間利用者数・運行経費とも適正水準で推移し、住民の生活交通と通学手段が両立したと報告されている。

一方、統合型サービスの課題例としては、地域によって保護者の理解が得られず断念されたケースもある。例えばある自治体ではスクールバスへ的高齢者混乗を提案したものの、「児童の安全第一」を重視するあまり合意に至らなかった例があり、結果としてコミュニティバスを廃止できず赤字が拡大したといったケースが見られる。

このように、統合施策はメリットが大きい反面、関係者の合意形成が得られないと実現が難しい面もある。下仁田町の成功要因は徹底した協議と安全対策にあったことから、沼田市で類似施策を検討する際も、関係者の納得感を醸成しながら段階的に進めることが重要である。

3 事例3：路線バス全廃によるA I オンデマンド交通へのシフト（長野県茅野市）

(1) 背景

茅野市は、人口約5万人の長野県中部の市で、市街地から郊外・別荘地まで広範囲に及ぶ地域を抱える。従来、市内には13路線のコミュニティバスや循環バスが運行されていたが、高齢化や利用者減少により経営的に厳しく、市の財政負担も重くなっていた。特に日中時間帯の利用が低迷し、1日平均乗客が1人未満の路線もあるなど非効率な状況が問題視されていた。

このため、茅野市は抜本的な公共交通再編を計画し、A Iを活用したオンデマンド型交通への転換を決断した。背景には、国土交通省が進めるデマンド交通推進の潮流や、ICT利活用による地域交通維持の先進事例が全国で現れ始めたこともあった。市は地域住民への説明会を重ね、固定の路線バスを廃止する大きな転換について合意形成を図ったうえで、2022年10月に全13路線のバスを廃止し、新サービスへ移行するという大胆な公共交通改革に踏み切った。

(2) 内容

新たに導入されたサービスは、A I乗合オンデマンド交通「のらぎあ」と命名された。これは利用者の予約に応じて運行経路や乗合を自動最適化するシステムで、決まった時刻表・ルートを持たない予約型の乗合バスである。従来バスを廃止したエリア（市内全域の生活路線エリア）をカバーし、市内各所に設定した固定または仮想の乗降ポイント間を自由に移動できる。

運行日は年末年始5日間以外の毎日、時間は8:00～19:00と広範囲のニーズに対応している。利用には事前の利用者登録が必要で、スマホアプリからの登録・予約を基本とするが、電話予約にも対応し、高齢者などIT未利用者にも配慮している。

料金体系は距離制運賃で、3km未満300円、3～5km500円、5km以上700円と設定された。ただし65歳以上の高齢者は距離に関係なく一律300円、障がい者は半額（上限300円）、中学生以下は半額、未就学児は無料といった割引があり、誰もが利用しやすい料金となっている。

支払いは現金・回数券のほか、アプリ予約の場合はクレジットカードにも対応する。運行車両は主にワンボックス型のジャンボタクシー（ハイエース等）で、茅野市内のタクシー事業者4社が事業主体と

して車両提供・運行を担い、A I 配車システム（経路最適化アルゴリズム）を用いて複数乗客の効率的な乗合輸送を行っている。行政はこれら事業者に対し、運賃収入では賄いきれない運行コストの差額を補助金で支払っている。市担当部署（地域創生課）がサービス全体を統括し、受付センターも設置して電話予約の対応やオペレーション管理を行っている。

財政面では、旧来の路線バス維持にかかっていた補助金総額と、新オンデマンド交通への補助額がほぼ同程度になるよう設計されている。例えば市は、路線バス 13 路線廃止前には年間かなりの額の補助を出していたが、新サービスでもそれに匹敵する予算を投じている。しかし、同じ予算規模で遥かに利便性が高く利用者の多いサービスに転換できた点に、この施策の意義がある。

なお、茅野市は朝夕の通勤通学時間帯についてはオンデマンドではさばききれないことも想定し、別途スクールバス・通勤バス（通学通勤支援便）を走らせて通学輸送を補完している。オンデマンド交通と定時便を組み合わせ、市全体の公共交通ネットワークを再構築した点が特徴である。

（３）成果

オンデマンド交通への全面移行により、利用者数は大幅に増加した。茅野市によると、旧 13 路線バスの年間延べ利用者数は約 7 万人であったのに対し、オンデマンド交通「のらざあ」導入後は年間約 13 万人（令和 5 年度）と約 56% 増加した。具体的には、稼働開始直後の 2022 年 10 月～12 月は月平均 4,000～5,000 人規模で推移し、その後徐々に周知と利用が広がった。2023 年 8 月末時点の累計では 51,749 人に達し、1 日平均に換算すると 150～160 人前後が利用している計算になる。これは旧路線バス時代の 1 日平均を大きく上回り、市民の移動需要を新サービスが掘り起こしたことを示す。

従来バスは高齢者中心であったが、「のらざあ」は老若男女幅広く利用している。利用者の約半数は 70～90 代の高齢者が占めるが、一方で 20 歳未満の利用者も全体の 1 割程度おり、塾通いや部活帰りなどに積極的に利用されている。特に高校生や大学生からは「バスの時間を気にせず駅や商業施設に行けて便利」との声があり、新たな若年層需要を取り込んだ点が成果である。

また、20 代以下の若者はほぼ全員がスマホアプリで予約しており、利便性の高さを評価している。高齢者でも 60 代では半数がアプリ予約、70 代以上は 8 割が電話予約という利用状況で、デジタルに不慣れな層にも電話対応でカバーできている。

利用者アンケートでは、「目的地まで乗換えなしで行けて便利」「待ち時間が少なく快適」といった高評価が多い。A I 配車によりドアツードアに近い移動が実現し、既設の停留所に加え細かな仮想乗降ポイントを設定したことで、自宅近くから乗れるようになった利点も大きい。

また、従来は路線ごとに決まった経路しか行けなかったのが、オンデマンドでは市内エリアどこへでも直行できるため、利用範囲が広がったとの声もある。さらには、観光客や別荘滞在者の利用も報告されており、タクシーより安価で気軽な移動手段として定着しつつある。

行政にとっても、同程度の予算投入でサービス供給量（利用者数）が大きく増えた点は効果が高い。市によれば、「これまでと同程度の予算で利用者が 56% 伸びていて非常に効果的」と評価している。収支面では依然赤字補填が必要だが、費用対効果は向上した。また、事業者側（タクシー会社）にとっても、新たな収入源確保につながり、地域の交通産業維持という面でメリットがある。実際、茅野市では新サービス導入後も行政・事業者間で継続協議を行い、予約が集中する時間帯の配車効率化や車両増備の検討など、サービス水準向上と効率運行の両立を図っている。例えば 2024 年 2 月からはアプリでの事前予約（日時指定予約）にも対応し、計画的な利用もしやすくなった。

総じて、市民の移動手段を維持・向上させつつ財政負担を抑制できた点で、この施策は成功を収めている。

（４）課題

想定以上に利用が伸びた反面、ピーク時には一部予約を断念せざるを得ないケースも発生している。市によれば「予約の 2 割ほどが取りこぼし（希望の時間に乗れない）状況」があるとのことで、特に買い物帰りの午後などに予約が集中し車両が足りなくなることが課題となった。この対策として、車両台数の増強や A I 配車アルゴリズムの改良（乗合率を上げる調整）が検討されている。実際、平日日中は稼働車両を増やし、可能な限りリクエストに応える運用を続けているが、観光シーズン等には臨時便対応も必要になる可能性がある。

また、のらざあは茅野駅から半径 6 km 圏内の市街地・住宅地を主な対象としている。郊外の山間部や隣接町村への長距離移動はカバー外であり、そこまでカバーすると途端に効率が悪くなると指摘されている。このため、市内山間部では別途デマンドタクシー（予約型乗合タクシー「のらざあ富士見号」等）を運行する計画があるほか、広域移動は鉄道や従来からの特急バス路線を使ってもらう住み分けとなっている。

初期段階ではアプリ登録や予約方法が分からない高齢者も多かった。茅野市では各地区で説明会や乗車体験会を開き、「電話一本で呼べます」「スマホがなくても使えます」と繰り返し周知することで徐々に浸透させた経緯がある。それでもデジタルデバイドは完全には解消せず、利用登録を敬遠する高齢者も一部にいる。市は地域包括支援センター等と連携し、外出を促す見守り活動の中で利用を勧奨するなど、きめ細かなフォローが課題となっている。

運行主体のタクシー各社にとっては、新サービスのために車両や乗務員を確保する必要があり、人手不足の中で負担がかかっている。現状、4事業者が協力し合いながらローテーション運行しているが、ドライバー高齢化も進んでおり、将来的な担い手確保が課題となる可能性がある。行政は補助金で経営面を下支えしているが、待遇改善や勤務シフトの工夫など業界側の課題も浮上している。

オンデマンド交通の便利さから、一部では既存交通の利用者がオンデマンドに流れる傾向も出ている。地域全体の交通ネットワークの中で、新サービスと既存交通機関の役割分担をモニタリングし、必要に応じて調整することも中長期的には課題となるだろう。

全体として、茅野市のオンデマンド交通は概ね順調なスタートを切ったが、更なるサービス改善と持続可能な運営に向けて上記のような課題への取り組みが求められている。

(5) 沼田市における導入示唆

沼田市はすでにA I オンデマンド交通「ぬまくる」を導入しており、市域を複数のエリアに分けてデマンド型バスと定時定路線バスを組み合わせたハイブリッドな地域公共交通体系を構築している。この点で、茅野市の事例は「すでにA I オンデマンド交通を導入済の自治体が今後どのように制度を成熟・拡張させていくか」を考える上での有効な比較対象となり得る。

まず、茅野市の例から得られる第一の示唆は、「需要を掘り起こすデマンド交通の高度化と再設計」である。茅野市ではオンデマンド交通への全面移行後、利用者数が従来の路線バス時代の約1.8倍に増加し、若年層や観光客の利用も進んでいる。これは、利便性の高さや予約のしやすさが利用の後押しとなっていることを示している。沼田市においても、すでに導入済の「ぬまくる」を、単なる交通弱者支援の手段に留めず、新たな利用ニーズ（通学・通院・観光・買い物）に対応する移動基盤へと発展させていくことが重要である。

次に、段階的拡張と柔軟なサービス設計の必要性である。茅野市は市全域でオンデマンド交通に切り替えた一方で、スクールバスや通学便との併用や地域分割、通勤通学時間帯の定時便確保など、きめ細かな設計を行っている。沼田市でも、今後更なる運行時間の見直し、日祝の対応といった改善が求められる。また、既存の通学・スクールバスとの連携や複合運用の検討も、効率的な資源活用と地域住民への受容性向上につながる可能性がある。

第三に、ICT活用と地域サポート体制の両立である。茅野市の例では、スマホ利用が難しい高齢者にも配慮した電話予約体制や地域スタッフによる支援が重要な成功要因となっている。沼田市でも、高齢層を中心とした非デジタル世代が一定数存在する中で、ICT利用への支援や「ぬまくる」登録・予約のサポート体制を強化し、誰もが使いやすい交通サービスを確立する必要がある。

最後に、統合的な政策設計の必要性である。現在、沼田市では中学校統合に伴い新たな通学圏が形成される中で、通学手段の確保と地域公共交通の連携設計が求められている。茅野市のように通学便とオンデマンド交通を組み合わせた運用や、特定の通学時間帯だけ定時運行を行う工夫は、交通需要の偏在に対応する実践例として参考になる。今後、沼田市が学校再編・地域交通計画・教育政策を横断的に連携させることで、交通施策がより市民生活に根差したものと昇華されることが期待される。

(6) 類似事例等

A I オンデマンド交通への全面転換は全国的にまだ少ないが、部分導入や段階的移行の成功例・計画例が増えている。成功事例としては、新潟県三条市が2024年10月に市街地循環バスをA I デマンド交通「のるーとさんじょう」に置き換えて本格運行を開始し、他エリアでも既存デマンド交通と組み合わせサービス提供している。

また、鳥取県境港市では2024年度末で従来の循環バス「はまるーぷバス」を廃止し、A I オンデマンドバスを導入する方針を打ち出しており、現在その愛称を公募する段階にある。これらは茅野市に続く動きであり、地方都市でオンデマンド交通が新たなスタンダードになりつつあることを示す。

他方、失敗事例としては、オンデマンド交通を導入したものの採算や利用面で行き詰まり再度見直したケースがある。例えば佐賀県小城市（前述の芦刈町タクシー）ではデマンド交通が定着せず路線バス回帰となったし、また東京都西東京市の実証では電話予約が集中しすぎて繋がらない問題などオペレーション上の課題から本格導入を断念した例も指摘されている。失敗要因としては、「導入ありき」で住民意見を十分聞かなかったことや、予約方法・エリア設定が不便だったこと、需要に対し車両数が不足したことなどが挙げられる。茅野市はそれらを事前に分析し、周到な計画と調整で成功に導いた好例と言える。

4 主な参考資料

- (1) 群馬県渋川市「こどもデマンド渋川」関連情報
- (2) 下仁田町「複合的公共交通サービス」関連資料
- (3) 茅野市公式サイト「A I 乗合オンデマンド交通『のらざあ』」行政・報道発表資料等

学校名	#	行政区名	生徒数	最長通学距離(km)	高低差	想定される通学手段	対象路線	乗車バス停候補	降車バス停候補	基準運賃	学割定期券(1か月)	学割定期券(1年)	×生徒数
沼田市立沼田南中学校	1	東倉内町	18	2.0	小	徒歩 or 自転車							
沼田市立沼田南中学校	2	西倉内町	12	2.0	小	徒歩 or 自転車							
沼田市立沼田南中学校	3	上之町	0	1.5	小	徒歩 or 自転車							
沼田市立沼田南中学校	4	中町	1	1.5	小	徒歩 or 自転車							
沼田市立沼田南中学校	5	下之町	0	2.0	小	徒歩 or 自転車							
沼田市立沼田南中学校	6	馬喰町	5	1.5	小	徒歩 or 自転車							
沼田市立沼田南中学校	7	坊新田町	22	2.0	小	徒歩 or 自転車							
沼田市立沼田南中学校	8	鍛冶町	16	2.5	中	徒歩 or 自転車							
沼田市立沼田南中学校	9	戸鹿野町(上)	32	3.0	中	徒歩 or 自転車							
沼田市立沼田南中学校	10	戸鹿野町(下)	10	4.0	大	通学定期券補助 or スクールバス	岩本線	新橋	沼田市保健福祉センター前	370	11,100	133,200	1,332,000
沼田市立沼田南中学校	11	新町	7	4.0	大	通学定期券補助 or スクールバス	岩本線	新橋	沼田市保健福祉センター前	370	11,100	133,200	932,400
沼田市立沼田南中学校	12	沼須町	27	4.0	大	通学定期券補助 or スクールバス	岩本線	新橋	沼田市保健福祉センター前	370	11,100	133,200	3,596,400
沼田市立沼田南中学校	13	上沼須町	7	1.5	大	通学定期券補助 or スクールバス	南郷線	上沼須新田	沼田市保健福祉センター前	260	7,800	93,600	655,200
沼田市立沼田南中学校	14	栄町	20	2.5	中	徒歩 or 自転車							
		小計	177										
沼田市立沼田西中学校	15	榛名町	14	2.5	大	通学定期券補助 or スクールバス	鎌田線ほか	榛名町	沼田市保健福祉センター前	280	8,400	100,800	1,411,200
沼田市立沼田西中学校	16	清水町	9	3.0	大	通学定期券補助 or スクールバス	鎌田線ほか	沼田駅	沼田市保健福祉センター前	280	8,400	100,800	907,200
沼田市立沼田西中学校	17	薄根町北	17	3.0	大	通学定期券補助 or スクールバス	鎌田線ほか	榛名幼稚園前	沼田市保健福祉センター前	280	8,400	100,800	1,713,600
沼田市立沼田西中学校	18	薄根町中	10	3.0	大	通学定期券補助 or スクールバス	鎌田線ほか	沼田駅	沼田市保健福祉センター前	280	8,400	100,800	1,008,000
沼田市立沼田西中学校	19	薄根町南	15	3.0	大	通学定期券補助 or スクールバス	鎌田線ほか	沼田駅	沼田市保健福祉センター前	280	8,400	100,800	1,512,000
沼田市立沼田西中学校	20	上川田町	7	6.0	大	スクールバス							
沼田市立沼田西中学校	21	戸鹿野町(沼田西中学校)	3	3.0	大	通学定期券補助 or スクールバス	鎌田線ほか	沼田駅	沼田市保健福祉センター前	280	8,400	100,800	302,400
沼田市立沼田西中学校	22	下川田町北	21	7.0	大	スクールバス							
沼田市立沼田西中学校	23	下川田町南	6	6.0	大	スクールバス							
沼田市立沼田西中学校	24	屋形原町	3	6.0	大	スクールバス							
沼田市立沼田西中学校	25	岩本町	4	10.0	大	スクールバス							
		小計	109										
沼田市立沼田東中学校	26	下久屋町(上)	14	2.5	小	徒歩 or 自転車							
沼田市立沼田東中学校	27	下久屋町(下)	10	2.5	大	通学定期券補助 or スクールバス	南郷線	万延橋	沼田市保健福祉センター前	400	12,000	144,000	1,440,000
沼田市立沼田東中学校	28	上久屋町	17	5.0	大	通学定期券補助 or スクールバス	南郷線	上久屋神社前	沼田市保健福祉センター前	510	15,300	183,600	3,121,200
沼田市立沼田東中学校	29	久屋原町	25	5.0	小	通学定期券補助 or スクールバス	南郷線	中道	沼田市保健福祉センター前	510	15,300	183,600	4,590,000
沼田市立沼田東中学校	30	横塚町	48	2.5	小	徒歩 or 自転車							
		小計	114										
			400		合計								

[illegible]

会議記録	
会議名	第1回沼田市地域公共交通活性化協議会分科会
日 時	令和7年5月12日（月）午後2時～3時30分
会 場	沼田市役所（テラス沼田）防災会議室404・405
出席者	青柳会長【沼田市総務部（沼総）】 小野委員【沼田市介護高齢課（沼介）】 地野委員【沼田市観光交流課（沼観）】 栞原委員【沼田市教育総務課（沼教）】 関口委員（代理：滝沢 様）【群馬県交通イノベーション推進課長（群交）】 若木委員【関越交通株式会社（関越）】 堀越委員（代理：西田 様）【群馬運輸支局（群運）】 大島委員【高崎経済大学（高経）】 倉石委員【沼田市政策アドバイザー（アド）】
欠席者	松井委員【沼田市都市計画課（沼都）】 高橋委員【株式会社老神観光バス（老神）】
事務局	角田、河内、小林、黒岩
要 旨	<p><u>1 自由討議について</u></p> <p>自由討議の要旨は、次のとおりである。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 中学校統合に伴い、通学距離や手段の変化が想定されるため、公共交通を通学手段として位置づけ直す必要性が確認された。 ・ 現状の路線バス網においては、利用可能エリア・便数・アクセス状況に大きなばらつきがあることが報告された。 ・ 一部エリアでは、徒歩や自転車による通学も選択肢に含まれる一方で、バス停までのアクセスや運行ダイヤの問題が利用の障壁となっている。 ・ 保護者による送迎依存や混乗への不安が依然として強く、社会性やジェンダーの観点も踏まえた対応が必要とされた。 ・ 通学支援のあり方として、スクールバスと通学定期補助のコスト・運用面での比較が課題として浮上。 ・ 地域公共交通は、単なる移動手段ではなく「社会インフラ」「学びの場」として再定義すべきとの意見も出された。 <p><u>2 次回の会議に向けた主なタスクについて</u></p> <p>主なタスクは、次のとおりである。</p> <p>（1）統合対象中学校における通学手段等のニーズ調査</p> <p>（2）スクールバス導入と定期券補助のコスト比較</p>

	<p>(3) 事例調査</p> <p>ア こどもデマンド（群馬県渋川市など）</p> <p>イ 複合的公共交通サービス（群馬県下仁田町など）</p> <p>ウ 路線バス全廃によるA I オンデマンド交通へのシフト （長野県茅野市など）</p>
概 要	<p>1 開会 【角田】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 会議の開会を宣言した。 <p>2 挨拶 【青柳会長】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 沼田市の厳しい現状（人口減少・高齢化・自家用車依存）を背景に、地域公共交通の持続可能性が喫緊の課題。 ・ 令和6年3月に策定された「沼田市地域公共交通計画」に基づき、本分科会を専門的・実践的に検討する場として設置。 ・ 特に「新たな学校づくり実施計画」との連動で、通学交通の在り方を起点に議論。 ・ 限られた時間の中で、率直かつ建設的な意見交換を期待。 <p>3 委員紹介 【河内】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 委員を紹介した。 ・ 沼田市政策アドバイザーの取組の一環で、本会の委員となった倉石委員から次のとおり挨拶があった。 <p>【倉石委員（アド）】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 国土交通省（旧建設省）に入省し、運輸・交通部門を中心にキャリアを積んできた。 ・ 総合政策局地域交通課長として「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正に尽力。 ・ 現在は、国土政策局に在籍。「二地域居住構想」に関する法制化等を担当した。 ・ 地方創生2.0の一環として「地域生活圏」という新たな政策枠組みの設計に携わっている。 ・ 地域生活圏は、医療、教育、交通、介護などの日常生活サービスを将来的にも自立的に維持できる圏域を目指すもの。 ・ 自治体単位ではなく、複数市町村を含む広域単位で圏域（全国300圏域を想定）を設定する。

	<ul style="list-style-type: none"> ・ 従来の「公平な資源分配」から「選択と集中」による持続可能性重視へ政策の転換を目指す。 ・ 民間主導と地域の意思に基づいたサービス構築を基本とする。過去の政策づくりとは異なり、現場主導で再構築していく必要がある。 ・ 地域公共交通の今後を議論する本分科会の検討内容は、国の政策形成にも参考となる。 <p>4 議題 (1) 協議事項等について ア 資料説明 【小林】</p> <p>〈01 分科会の概要〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 地域公共交通協議会の下部組織として設置されたものである。 ・ 課題別に専門的な検討を行う役割である。 <p>〈02 分科会の委員〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 既に紹介済であることから説明を割愛した。 <p>〈03 令和7年度の協議事項（案）〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 中学校統合に伴う通学支援の在り方についての議論を提案する。 ・ 生徒や保護者のニーズ把握、最適な交通手段を検討するものである。 ・ 進捗によっては、地域公共交通計画に記載されたビジョンや懸案事項等について案件を追加して検討したい。 <p>〈04 沼中区域の統合内容〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 沼田中・沼田南中・沼田西中・沼田東中を統合する。（令和12年度完了予定） ・ 統合校は、旧沼田中の校舎を活用する。 ・ 校区再編により通学距離・手段が大きく変化する地域がある。 ・ 校区別の通学方法に関する方針は「新たな学校づくり実施計画」10ページに記載されている。 ・ 公共交通の維持や利用促進の観点で言えば、通学手段の一つとして公共交通が選択されるよう、態様を見直すことが望ましい。 <p>〈05 沼中区域の生徒数〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 新たな学校づくり実施計画から抜粋した。対象区域の生徒数を地区別に集計したデータである。 ・ 全体のスケールを把握するため特記している。
--	---

	<p>〈06 公共交通の利用が想定されるエリア〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 5 エリアに分類される。 ・ 通退学の時間帯に①公共交通運行があるか、②物理的に乗車可能か（定員の問題）、③有効なバス停が存在するかが主な論点となる。 ・ エリアによっては、バス停までのアクセスに課題がある。 <p>〈07 沼田駅周辺エリア〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 関越交通の自主運行路線である「B 鎌田線」「C 猿ヶ京線」、委託運行路線の「D 中山本宿線」、川場村委託路線の「川場循環線」が乗車候補となる。 ・ 公共交通の選択肢は多いが、自転車や徒歩通学も選択肢となり得るエリアである。 ・ 既存の利用者に追加となった場合、バスに乗車しきれない可能性もある。 <p>〈08 中山本宿線カバーエリア〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 委託運行路線の「D 中山本宿線」が乗車候補である。 ・ 生徒数は非常に少ないエリアである。 ・ J R 線からの乗り継ぎを考慮したダイヤとなっていることから、現状では、始業に間に合わない。 ・ 沼田駅周辺エリアとも連動する。 <p>〈09 岩本線カバーエリア〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 委託運行路線の「K 岩本線」が乗車候補である。 ・ 現ダイヤでは、通学に有効なバス停が存在しない。 ・ 現ダイヤでの最寄り「升形口」や「テラスぬまた南」で降車後にも徒歩で30分～40分と相当の時間がかかる。 ・ 下校時も便が限られており、現在のダイヤでは不十分と言える。 <p>〈10 南郷線カバーエリア〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 委託運行路線の「J 南郷線」が乗車候補である。 ・ 岩本線同様、現ダイヤでは、通学に有効なバス停が存在しない。 ・ 現ダイヤでの最寄り「万延橋」や「中町」で降車後にも徒歩で30分から40分と相当の時間がかかる。 ・ 下校時も便が限られており、現在のダイヤでは不十分といえる。
--	--

	<p>〈1 1 鎌田線・川場循環線カバーエリア〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 関越交通の自主運行路線である「B 鎌田線」、川場村委託路線の「川場循環線」が乗車候補である。 ・ 登校時、下校時ともに選択肢が多く、現在のダイヤでも対応可能な可能性が高い。ただし、既存の利用者数のチェックは必要である。 ・ 比較的平坦な横移動となることから、徒歩や自転車などの交通手段が選択される可能性も考えられる。 <p>〈1 2 今後のスケジュール〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 資料に記載のとおり、進行したいと考えている。 ・ 今回の資料は、まずは現状共有のために作成したもの。事務局ではニーズ調査と費用検討を実施したいと考えている。 ・ これ以外に今後の検討に当たって必要なデータや調査等があれば、意見交換で指摘してほしい。 <p>4 議題 (1) 協議事項等について イ 自由討議</p> <p>委員別の発言要旨は、次のとおりである。</p> <p>【関口委員（代理：滝沢 様）（群交）】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ スクールバス及び定期券補助について、事務局が提案したデータの整理については必須であると考ええる。 ・ 「こどもデマンド」の取組について調査が必要ではないか。 ・ 送迎が「当たり前化」している点は、課題の一つ。これがジェンダー不均衡にもつながる恐れがある。 ・ 下仁田町の「複合的公共交通サービス」について報告を求める。 ・ 「新たな移動手段導入の手引き」（令和3年 群馬県県土整備部交通政策課）についても適宜参考にされたい。 <p>【若木委員（関越）】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 鎌田線や猿ヶ京線などの自主運行路線を通学で活用することによる需要拡大は、事業者としてもメリットがある。 ・ 沼田駅朝8時5分発沼田高校行きは、需要大。ほかにも需要が大きい運行があり、輸送力不足を懸念。 ・ 過去に路線バスを活用して子どもの送迎を実施したこともあったが、広域で実施していたこともあり非効率であった。
--	---

	<ul style="list-style-type: none"> ・ 路線バスの利用は、保護者が混乗を不安視する可能性もある。 ・ スクールバスの受託事業者を入札で決定した場合、一者に負担が集中する可能性があり、事業者側が対応しきれない懸念もある。 ・ タクシー不足も深刻である。関越としては、朝夕は定期路線、日中はA I デマンドバスをA地区、B地区で運行していることもあり、特にデマンドバスの運行時間帯との競合を避けつつ、タクシーの台数を確保することは課題である。 ・ 現在の関越の状況では、新たに路線をつくることは困難である。需要動向を見ながら対応可能性を判断したい。 <p>【大島委員（高経）】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 管内の輸送資源についての総合的な把握と連携が必須である。 ・ スクールバス運行便数について調査すべきである。（「沼田市新たな学校づくり実施計画」23ページに記載があり、現在は9台である。） ・ 学校がデマンドバスを予約して生徒の通学に活用する案も検討すべきである。 ・ 需要に合わせ、バス停やダイヤの見直しも柔軟に検討されたい。 ・ 通学定期券補助のほうがスクールバス導入よりも低コストでの運用が可能ではないか。試算されたい。 ・ 下仁田町の「複合的公共交通サービス」を参考にされたい。 <p>【栗原委員（沼教）】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ スクールバスは、現在9台運行している。 ・ 保有はせず委託中心だが、一部車両（例：ハイエース）を保有しているケースもある。 ・ スクールバス導入のメリットとしては、校外学習へ柔軟に対応できる点等が挙げられる。 ・ スクールバス導入のデメリットとしては、運転手確保、車庫不足、コスト増等が挙げられる。 ・ 通学距離の基準は、小学校3km、中学校3.5kmである。コストの試算は、未実施である。 ・ 路線バスにおける混乗やバス停移動、通学時に大きな荷物を持つての路線バス乗車などは、保護者からも不安の声が多い。 <p>【倉石委員（アド）】</p>
--	--

	<ul style="list-style-type: none"> ・ 長野県茅野市では、路線バスを全廃してA I 乗合オンデマンド交通のみの体制とした。 ・ オンデマンドも「広域型」から「ピンポイント型」に進化すべきではないか。 ・ 地域交通は、単なる移動ではなく「社会インフラ」「学びの場」として再定義すべきと考える。 ・ 地方創生関連のファンドやふるさと納税等の財源も活用し、商品化することや発信することも肝要。 ・ 既存のフェアネスにとらわれることなく実行していくべきと考える。 <p>【小野委員（沼介）】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ デマンド運用拡大で高齢者が取り残される懸念あり。 ・ 雨や雪による需要増大にも耐え得る柔軟な仕組みが必要。 ・ 実態として、徒歩3．5 k m圏内でも多くが保護者送迎に頼っている現実を踏まえるべきである。 <p><u>4 議題 （2）協議事項等について ウ 本日のまとめ</u></p> <p>本日の自由討議の概要をまとめたほか、次回以降の会議に向けてのタスク整理を行った。タスクは、次のとおり。</p> <p>〈次回の会議に向けた主なタスク〉</p> <ul style="list-style-type: none"> （1）統合対象中学校における通学手段等のニーズ調査 （2）スクールバス導入と定期券補助のコスト比較 （3）事例調査 <ul style="list-style-type: none"> ア こどもデマンド（群馬県渋川市など） イ 複合的公共交通サービス（群馬県下仁田町など） ウ 路線バス全廃によるA I オンデマンド交通へのシフト（長野県茅野市など） <p><u>5 閉会 【角田】</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 会議の閉会を宣言した。
--	--

会議記録	
会議名	第2回沼田市地域公共交通活性化協議会分科会
日 時	令和7年7月30日（水）午後1時30分～3時
会 場	沼田市役所（テラス沼田）第三委員会室
出席者	青柳会長【沼田市総務部（沼総）】 小野委員【沼田市介護高齢課（沼介）】 地野委員【沼田市観光交流課（沼観）】 松井委員【沼田市都市計画課（沼都）】 栞原委員【沼田市教育総務課（沼教）】 関口委員（代理：小池 様）【群馬県交通イノベーション推進課長（群交）】 若木委員【関越交通株式会社（関越）】 高橋委員【株式会社老神観光バス（老神）】 堀越委員（代理：西田 様）【群馬運輸支局（群運）】 大島委員【高崎経済大学（高経）】 倉石委員【沼田市政策アドバイザー（アド）】※オンライン
欠席者	なし
事務局	角田、河内、小林、黒岩
要 旨	<ul style="list-style-type: none"> ・ 中学校統合に伴う通学手段の見直しについて、前回会議で確認したニーズ調査・事例調査・コスト比較の結果が事務局から報告された。 ・ ニーズ調査では、バス通学利用意向が約7割。送迎負担軽減や社会性向上を期待する一方、安全性や混乗不安、金銭的負担への懸念も多く指摘された。 ・ バス通学に必要な施策として、定期券補助、時刻・バス停調整、乗車方法の案内、予約手段の多様化等が挙げられた。 ・ 事例調査では、子どもデマンド（渋川市）、複合的公共交通（下仁田町）、路線バス全廃とAIオンデマンドシフト（茅野市）を紹介。制度の柔軟性や利用者対応の工夫が成功要因として示された。 ・ コスト比較では、通学定期券補助、スクールバス全車両導入、両者の併用パターンを試算。費用と公共交通維持のバランスが課題として整理された。 ・ 議論の結論として、学校統廃合に伴いスクールバス導入が不可欠な地域はある一方で、中学生による通学ニーズの増加は、公共交通全体の持続可能性向上に資するとの認識を共有。通学定期券補助制度などを実施しつつ、大幅なダイヤ改正や路線構成変更を要しない箇所は公共交通による通学を前提に制度設計を行うべきとし、この方向性に基づ

	く提言書を沼田市及び沼田市教育委員会へ提出すること、並びにその骨子をまとめていくことを確認した。
概 要	<p>1 開会 【角田】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 開会を宣言し、出席状況とオンライン参加者を紹介。 <p>2 挨拶 【青柳会長】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 本分科会は、協議会からの付託案件について詳細な協議を実施。 ・ 前回会議では通学支援の方向性や調査項目を確認。 ・ 今回は、前回会議を受けて行った調査の結果報告と試算を共有し、具体的な議論を深めたい。 <p>3 議事 (1) 協議事項等について ア 資料説明 【小林】</p> <p>〈1. ニーズ調査〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 対象：統合対象中学校の保護者、回答率61.5%。 ・ バス利用意向は約7割。理由は送迎負担軽減、社会性向上、公共交通維持。 ・ 利用しない理由は費用負担、安全性、混乗不安、距離的不要感。 ・ 必要施策：定期券補助、時刻・バス停調整、乗車方法ガイド、アナログ予約手段の確保。 <p>〈2. 事例調査〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 渋川市：子どもデマンドによる送迎支援、教育機会確保、料金改定による持続化。 ・ 下仁田町：スクールバスとコミュニティバスを一体運行し効率化。 ・ 茅野市：路線バス全廃＋AIオンデマンド、定時便併用、中学生以下割引。 <p>〈3. コスト推計〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 最大通学距離及び高低差を考慮して基準を想定し、各行政区別に通学手段を設定。 ・ 「通学定期券補助」または「スクールバス」のいずれかを選択すべきとした行政区について、推計1：全て「通学定期券補助」を選択した場合、推計2：全て「スクールバス」を選択した場合、推計3：現ダイヤ等で対応可能な場所のみ「通学定期券補助」を選択した場合の3パターンのコストを推計。

	<ul style="list-style-type: none"> ・ 推計 1 を実装する場合は、大幅なダイヤ改正や運行車両変更等が必要。 <p><u>4 議題 (1) 協議事項等について イ 自由討議</u></p> <p>全体の討議の要旨は、次のとおりである。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 既存路線の輸送力やダイヤの制約があり、混雑や利用制限の懸念。 ・ スクールバスと公共交通の併用時、線引きや利用条件の明確化が必要。 ・ 人口減少や将来の生徒数推移を踏まえた長期的制度設計の必要性。 ・ 福祉的役割と収益性の両立を視野に、公共交通全体の再構築が必要。 ・ 運賃制度の工夫（二重価格や割引設定）で利用促進と収支改善を図るべき。 ・ 高齢者や非デジタル層が利用しやすい予約方法や案内体制の確保。 ・ コスト面では、導入しやすさと効果のバランスを見極める必要がある。 ・ 特定地域での現行路線活用の可能性はあるが、ダイヤや車両仕様の再検討は必須。その上で、中山本宿線沿線などの一部地域については、ダイヤ改正等により最適化することで、路線の持続可能性を高める可能性もある。 ・ スクールバス運行は運転手確保・車庫不足が課題。既存車両の有効活用策も検討。 ・ 学校統廃合に伴いスクールバス導入が必要な地域はある一方、中学生の通学需要増は公共交通全体の維持・強化につながるとの認識を共有。 ・ 公共交通で対応可能な地域はそれを前提に制度設計を行うよう求める旨を盛り込んだ市及び教育委員会宛ての提言書の骨子を作成することを確認。 <p><u>4 議題 (2) 協議事項等について ウ 本日のまとめ</u></p> <p>本日の自由討議の要旨をまとめたほか、次回以降の会議に向けてのタスク整理を行った。タスクは、次のとおり。</p> <p>〈次回の会議に向けた主なタスク〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ コスト比較結果を踏まえた方向性の整理と提言案の骨子作成。（骨子には、将来人数を正しく推計した上での既存路線・ダイヤ・車両活用の可否検証を含める） <p><u>5 閉会 【角田】</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 会議の閉会を宣言した。
--	---

沼田市地域公共交通活性化協議会分科会設置規程

(趣旨)

第1条 この規程は、沼田市地域公共交通活性化協議会規約（以下「規約」という。）第12条第1項の規定に基づき設置する分科会の組織、運営その他必要な事項に関し、同条第2項の規定に基づき定めるものである。

(所掌事項)

第2条 分科会は、沼田市地域公共交通活性化協議会（以下「協議会」という。）から付託された規約第3条各号に掲げる事項について、専門的な調査及び検討を行う。

(組織)

第3条 分科会は、分科会長及び委員をもって組織する。

(分科会長)

第4条 分科会長は、協議会の会長が指名する。

- 2 分科会長は、分科会を代表して、その会務を総理する。
- 3 分科会長に事故があるときは、あらかじめ分科会長が指定する者がその職務を代理する。

(分科会の委員)

第5条 分科会の委員は、協議会の会長が指名する。

(委員の任期)

第6条 委員の任期は、第2条に規定する専門的な調査及び検討が終了するまでの期間とする。

(会議)

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

- 2 分科会は、委員の半数以上の出席がなければ開くことができない。
- 3 委員は、必要に応じて代理者を出席させることができることとし、その代理者の出席をもって当該委員の出席とみなす。
- 4 議事は、出席委員の過半数をもって決定することとする。ただし、可否同数のときは、議長の決するところによる。
- 5 分科会長は、必要があると認められるときは、委員以外のものに対して、資料を提出させ、又は分科会への出席を依頼し、助言等を求めることができる。

(書面審議)

第8条 分科会長は、分科会の議案が緊急を要するもの及び軽微な事項であると判断したものについては、書面により意見の聴取及び議決を行うことをもって分科会の会議に代えることができる。

(協議結果)

第9条 分科会長は、分科会において協議した結果について、協議会に報告する。

(事務局)

第10条 分科会の事務局は、協議会の事務局が行う。

(報酬及び費用弁償)

第11条 分科会の委員の報酬及び費用弁償は、沼田市地域公共交通活性化委員の報酬及び費用弁償に関する規程に準ずる。ただし、委員が同日開催の協議会にも出席する場合は、勤務時間を合算の上、規定の報酬を支給する。

(その他)

第12条 この規程に定めるもののほか、必要な事項は、協議会の会長が会議に諮り定める。

附 則

この規程は、令和7年4月1日から施行する。