

令和7年度 第3回沼田市地域公共交通活性化協議会（書面開催）

意見集約日：令和8年1月23日（金）

1 協議事項

- (1) 令和7年度地域公共交通確保維持改善事業（フィーダー）事業評価について

2 報告事項

- (1) ぬまくる定時定路線の定期券運賃の割引率変更について
- (2) デマンドバス乗降ポイントの追加について
- (3) ぬまくるの利用状況について
- (4) 大島委員による実地調査報告について

送付資料一覧

- ・協議事項及び報告事項の詳細について
- ・回答書

【資料1-1】令和7年度地域公共交通確保維持改善事業・事業評価

【資料1-2】令和7年度地域公共交通確保維持改善事業・事業について

【資料2-1】ぬまくる定時定路線の定期券運賃の割引率変更について

【資料2-2】道路運送法第9条第4項及び同法施行規則第9条第2項に掲げる
協議が調っていることの証明書

【資料3】デマンドバス乗降ポイントの追加について

【資料4-1】ぬまくるの利用状況について

【資料4-2】乗降ポイント利用ランキング

【資料5】調査研修の報告

協議事項及び報告事項の詳細について

協議事項の詳細について

(1) 令和7年度地域公共交通確保維持改善事業（フィーダー） 事業評価について

地域公共交通確保維持改善事業については、同実施要領およびガイドライン等に基づき、本協議会において同事業の自己評価を行い、令和8年1月末日までに地方運輸局に事業評価を提出する必要があります。

つきましては、令和7年5月に策定した令和7年度地域内フィーダー系統確保維持計画（計画期間：令和6年10月～令和7年9月）に基づいて実施した事業の評価を行いますので、ご確認くださいますようお願ひいたします。

資料1-1、1-2ともに関東運輸局から示された様式になります。

【資料1-1】

事業の概要等を記載しており、④事業実施の適切性は、事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施されたため、デマンドA・B・C全てにおいて、A評価といたしました。

また、⑤目標・効果達成状況についてですが、本事業の目標値について、A・B・C各エリア別ではなく、市委託路線全体の総数で設定していたため、エリアごとの個別評価が行いにくい状況となっていました。総数で比較した場合、利用者数および収支率については目標を達成しましたが、人件費や燃料費の高騰の影響により、市負担額は目標に達していませんでしたのでB評価といたしました。また、エリア別に見ると、Aエリアは収支率12.2%と高く、利用者数も前年度比で2,284人増加しており、一定の成果が確認できます。Bエリアは収支率8.8%と目標値に達しておらず、利用者数も前年度と比較して42人減少しています。Cエリアは収支率1.1%と目標未達ではありますが、利用者数は前年度と比較して51人増加しています。これらを踏まえ、来年度は目標設定値を見直し、地域公共交通計画の評価指標を基に、デマンド交通に特化した目標値とすること、より分析しやすく、実態に即した効果検証が可能になると考えます。

また、裏面には、公共交通計画の基本方針及び基本方針を達成するために本フィーダー系統が必要である旨を記載しています。

協議事項及び報告事項の詳細について

【資料 1－2】

地域の公共交通の状況も含めた情報をまとめています。2ページ以降は、地域の公共交通体系図や、補助対象事業の利用者数や収支のデータを掲載しています。

報告事項の詳細について

(1) ぬまくる定時定路線の定期券運賃の割引率変更について

資料 2－1 については、沼田市が関越交通株式会社に委託して運行している「ぬまくる」定時定路線 4 路線（佐山線、迦葉山線、岩本線、南郷線）について、定期券運賃の割引率を令和 8 年 3 月 1 日から引き下げる件に関し、道路運送法第 9 条第 4 項に基づく協議会（市、地方運輸局、事業者、住民代表）において協議を行い、合意が得られたことを報告するものです。

資料 2－2 については資料 2－1 の協議結果について、沼田市地域公共交通活性化協議会から関越交通株式会社へ発行する協議結果証明書になります。

(2) デマンドバス乗降ポイントの追加について

資料 3－1 については、前回の協議会後に追加をしたデマンドバス乗降ポイントについての報告となります。

(3) ぬまくるの利用状況について

資料 4－1 は、今年度 1 月までの利用状況と過年度の利用状況を比較したデータになります。

資料 4－2 については、デマンドバスの乗降ポイントについて、今年度 4 月から 1 月末までの間に利用の多かったポイントの上位 15 位までをエリア別に記載しています。

(4) 大島委員による実地調査報告について

協議会事業の一環として、大島委員が恵那市及び新城市を訪問し、地域公共交通の運行実態や取組事例について実地調査を行った結果をとりまとめたものです。

(回答書)

令和8年1月 日

沼田市地域公共交通活性化協議会

会長 川田 正樹

沼田市地域公共交通活性化協議会委員

職名：

氏名：

令和8年1月13日付で、協議のありました事項につきまして次のとおり回答します。

(1) 令和6年度地域公共交通確保維持改善事業（フィーダー）事業評価について (※どちらかに○をつけてください。)	
承認	不承認
(承認されない場合のみ、理由を記入ください。)	

回答期限：令和8年1月23日（金）

令和7年度 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(地域公共交通計画に基づく事業)

令和 年 月 日

協議会名: 沼田市地域公共交通活性化協議会

評価対象事業名: 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

①運行事業者	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
関越交通株式会社	(R6.10.1～R7.9.30) デマンドバスAエリア 営業区域: 旧沼田市内 運行時間帯 8時35分～17時30分 運賃: 400円	イベント出展による周知活動や出前講座による説明会の開催等を実施し、利用促進に努めた。	A 事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	B 計画に位置付けられた目標を達成できていない点があった。 ○目標 年間合計利用者数: 35,000人 収支率: 9.2%以上 市負担額: 72,838千円以下 ○実績 年間合計利用者数: 35,827人 収支率: 12.3% (デマンドバスAエリアの収支率は12.2%) 市負担額: 74,709千円	人件費、燃料費の高騰により、経常費用が増加したため、市負担額については目標達成とならなかった。 デマンドバスAエリアについては、利用者及び収支率は増加傾向にあり、目標を達成しているため、引き続き利用促進に努めたい。
関越交通株式会社	(R6.10.1～R7.9.30) デマンドバスBエリア 営業区域: 白沢町及び利根町南部 運行時間帯 8時35分～17時30分 運賃: 400円	イベント出展による周知活動や出前講座による説明会の開催等を実施し、利用促進に努めた。 また、実態に即した目標設定値へ見直しを図ったことで、現実的かつ達成をを目指すことのできる目標値となり目標を意識した取組みにつなげることができた。	A 事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	B 計画に位置付けられた目標を達成できていない点があった。 ○目標 年間合計利用者数: 35,000人 収支率: 9.2%以上 市負担額: 72,838千円以下 ○実績 年間合計利用者数: 35,827人 収支率: 12.3% (デマンドバスBエリアの収支率は8.8%) 市負担額: 74,709千円	人件費、燃料費の高騰により、経常費用が増加したため、市負担額については目標達成とならなかった。 また、デマンドバスBエリアについて、利用者が昨年度と比較すると減少しており、収支率も8.8%となっている。利用促進に向け、Aエリアへのアクセス性向上や路線バスとの接続強化を図るとともに、結節点機能の周知により利便性を高め、利用者数の増加につなげる。
株式会社老神観光バス	(R6.10.1～R7.9.30) デマンドバスCエリア 営業区域: 利根町北部 運行時間帯: 9時～17時 運賃: 400円	イベント出展による周知活動や出前講座による説明会の開催等を実施し、利用促進に努めた。 また、実態に即した目標設定値へ見直しを図ったことで、現実的かつ達成をを目指すことのできる目標値となり目標を意識した取組みにつなげることができた。	A 事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	B 計画に位置付けられた目標を達成できていない点があった。 ○目標 年間合計利用者数: 35,000人 収支率: 9.2%以上 市負担額: 72,838千円以下 ○実績 年間合計利用者数: 35,827人 収支率: 12.3% (デマンドバスCエリアの収支率は1.1%) 市負担額: 74,709千円	人件費、燃料費の高騰により、経常費用が増加したため、市負担額については目標達成とならなかった。 デマンドバスCエリアについて、収支率は1.1%と低いが、前年度と比較して、利用者は着実に増加しているため、路線バスとの接続強化を図るとともに、結節点機能の周知により利便性を高め、更なる利用者数の増加につなげる。

地方運輸局等における 二次評価結果 (関東運輸局)	(協議会による一次評価の際は記入不要)
---------------------------------	---------------------

事業実施と地域公共交通計画との関連について

令和 年 月 日

協議会名:	沼田市地域公共交通活性化協議会
評価対象事業名:	地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>基本方針</p> <ol style="list-style-type: none">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 <p>事業実施の目的・必要性</p> <p>本市は、郊外部・山間部については幹線系統のバスが通っていない場所が多いため、当該路線を運行することにより、路線バス停留所へのアクセスをはじめ、買い物や通院といった生活のための移動が確保されている。</p> <p>交通弱者である高齢者、障がい者、子どもが利用でき、住民生活の基盤としての役割を担うためには、地域間幹線系統を補完する当該フィーダー系統の確保及び維持が必要である。</p>

**令和7年度 沼田市地域公共交通活性化協議会（群馬県沼田市）
(地域内フィーダー系統確保維持事業)**

地域の公共交通等の現況・課題／補助対象系統の位置付け

- ・JR上越線(沼田駅、岩本駅)
- ・バス事業者2社:関越交通株式会社、株式会社老神観光バス
(事業者自主運行路線2路線、沼田市委託路線7路線、沼田市委託デマンド3エリア、他村委託路線4路線)
- ・タクシー事業者4社:有限会社老神観光タクシー、関越交通タクシー、サンタクシー、丸沼タクシー
- ・スクールバス(9台)

補助対象系統である「ぬまくる（デマンド運行）」は「沼田駅」「保健福祉センター前」「塙の井」「下街道」を主な交通結節点として、地域幹線系統である鎌田線や猿ヶ京線への乗り継ぎ等、効果的運行の措置を講じており、既存交通と一緒にとなって地域全体の交通ネットワークの一部を形成するものとして整合性が図られている。

補助対象系統の需要・現況・課題／活用したデータ

沼田市では、品片村・みなかみ町へ向かう幹線路線（鎌田線・猿ヶ京線）を軸に公共交通網が形成されており、これに接続する市委託路線バス「ぬまくる」は、令和4年3月25日から日中の運行をデマンド運行へ移行した。

3エリアに分けた運行により利便性が向上し、從来バス路線のなかった地域にも公共交通網が拡大したこと、通院・買い物等、住民の生活に不可欠な移動手段として定着し、利用者数は年々増加している。一方で、利用者増加に伴い、予約候補返却率（予約の際、希望日時に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）の低下が懸念されている。また、予約方法について、昨年、LINE予約システムを導入したが、利用率が低い。（電話55%、アプリ38%、LINE7%）電話からの予約が半数を占めるため、スマートフォンからの予約方法（アプリ、LINE）の普及を図り、市のデジタル化を推し進めたい。

活用しているデータ: デマンドバス利用者数、予約方法データ

定量的な目標

1. 利用者数 ぬまくるの利用者数を35,000人以上とする
2. 収支率 ぬまくるの収支率を9.2%以上とする
3. 市負担額 ぬまくるの運行に係る市の負担額を72,838千円以下とする

目標を達成するために行う事業の今年度実施状況／来年度に向けた取組の検討

今年度はデマンド交通の利便性向上と利用促進を目的に、乗降ポイントの追加や公共交通時刻表の作成・配付、イベント出展や出前講座による周知活動、システム設定の見直し等を実施した。これらの取組により利用者数は増加傾向にあることから、来年度においても同様の施策を継続するとともに、スマートフォンによる予約方法の利用促進など、新たな取組を検討し、さらなる利便性向上と効率的な運行を図る。

アピールポイント

利用促進を図るため、デマンドバス使い方ガイドマップの配布や乗降ポイント追加時に住民へ回覧を行った。また、イベントに出展し、説明を実施する等、周知活動を行った。

前年度事業期間中にデマンドバスの予約システムについて電話からの予約が約半数を占めるため、今後、乗り方教室等を開催し、スマートフォンからの予約方法の普及を図り、市のデジタル化を推し進めたい。

一部過疎地域指定



面 積	443.46km ²
人口 (R7.4.1時点)	43,161人
15歳未満	3,833人
65歳以上	15,795人
高 齢 化 率	36.6%

交通計画の計画期間

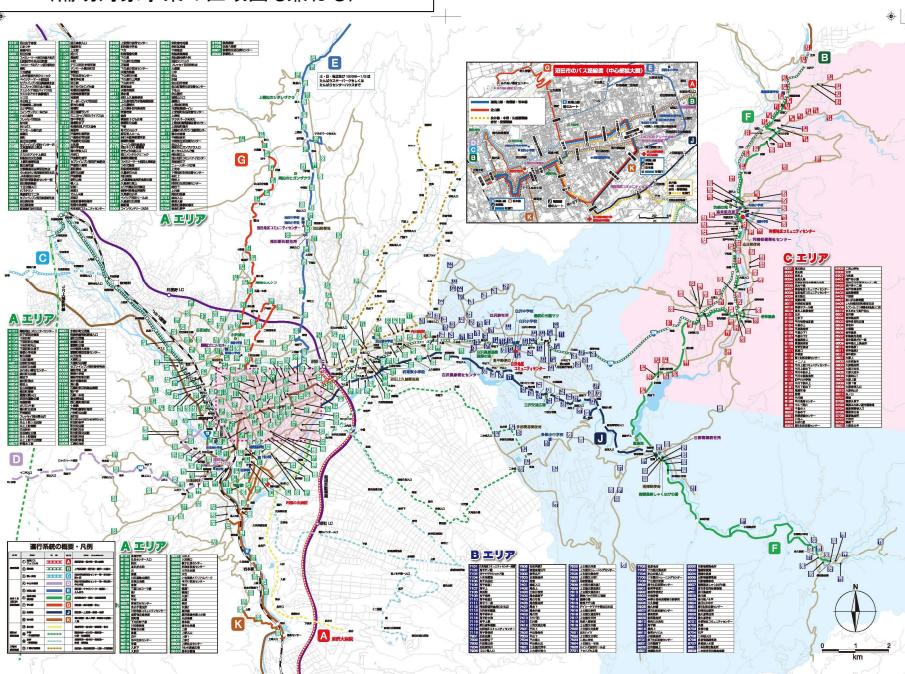
令和6年3月～令和10年3月

協議会開催状況

(令和7事業年度に係るもの)

- ・令和6年度第2回沼田市地域公共交通活性化協議会（令和6年11月27日書面開催）
- ぬまくる使用車両の代替について
- ・令和6年度第3回沼田市地域公共交通活性化協議会（令和7年1月27日書面開催）令和5年度地域内フィーダー系統確保維持事業評価について
- ・令和7年度第1回沼田市地域公共交通活性化協議会（令和7年5月1日）
- 令和8年度地域内フィーダー系統確保維持計画について

**地域の公共交通体系図
(補助対象事業の区域図も兼ねる)**



1

補助対象事業(デマンドA・B・C)の利用者数 実績データ													
令和7年度													
月	R6. 10	11	12	R7. 1	2	3	4	5	6	7	8	9	合計
Aエリア 輸送人員	1,434	1,327	1,434	1,358	1,277	1,454	1,465	1,336	1,496	1,664	1,544	1,462	17,251
Bエリア 輸送人員	96	69	64	70	74	84	82	76	59	72	83	53	882
Cエリア 輸送人員	57	56	74	61	46	70	60	52	44	73	42	51	686
輸送人員合計	1,587	1,452	1,572	1,489	1,397	1,608	1,607	1,464	1,599	1,809	1,669	1,566	18,819

【参考】令和6年度													
月	R5. 10	11	12	R6. 1	2	3	4	5	6	7	8	9	合計
Aエリア 輸送人員	1,239	1,171	1,240	1,178	1,165	1,239	1,233	1,239	1,257	1,405	1,311	1,290	14,967
Bエリア 輸送人員	64	58	59	59	49	72	93	86	118	93	82	91	924
Cエリア 輸送人員	52	38	56	66	74	65	43	38	48	54	55	46	635
輸送人員合計	1,355	1,267	1,355	1,303	1,288	1,376	1,369	1,363	1,423	1,552	1,448	1,427	16,526

補助対象事業の収支 (令和6年10月～令和7年9月)														
※デマンドCは平日朝夕にそれぞれ1便ずつ運行している根利尾瀬高校線の数値も含む														
	デマンドA			デマンドB			デマンドC							
経常収入	4,079,500円			209,510円			158,000円							
経常費用	33,266,804円			2,373,043円			13,506,000円							
経常損益	29,187,304円			2,163,533円			13,348,000円							
収支率	12.2%			8.8%			1.1%							

利用促進策

○市内の公共交通を網羅した「沼田市公共交通時刻表」を作成して配付した。
日常的に公共交通を利用しない方でもわかりやすいように、バスと鉄道の接続やデマンドバスと路線バスの乗り継ぎが分かるよう作成している。

○利便性向上及び利用促進のため、デマンドバスの乗降ポイント5箇所追加した。

沼田市公共交通時刻表



・鉄道内時刻表
・路線バス時刻表
・デマンドバス乗り方 (簡易版)

※デマンドバスの詳しい使い方は、別で作成しているパンフレットをご覧ください。

令和6年12月1日付諏訪線
令和6年12月2日付猪ヶ京線
時刻表改正対応

ぬまくる定時定路線における路線バス定期券運賃の割引率変更について

関越交通株式会社に委託運行している、ぬまくる定時定路線 4 路線（佐山線、迦葉山線、岩本線、南郷線）の定期券運賃の割引率を令和 8 年 3 月 1 日から引下げるについて、道路運送法第 9 条第 4 項に基づく協議会（市、地方運輸局、事業者、住民代表）において協議を行い、合意を得たことを報告する。

変更内容

種別	割引率		
	変更後	現行	標準（参考）
通勤定期	35.0%	41.67%	30.0%
通学定期	45.0%	50.0%	40.0%

【参考】

・パブリックコメント（令和 7 年 11 月 25 日～12 月 24 日）の結果

提出意見：0 件

令和8年1月 日

沼田市地域公共交通活性化協議会
会長 川田 正樹道路運送法第9条第4項及び同法施行規則第9条第2項に掲げる協議が調つ
ていることの証明書令和7年12月25日に書面にて開催した沼田市地域公共交通活性化協議会
において、下記事項に関し、協議が調ったことを証明する。

記

関越交通株式会社が沼田市の委託により運行するぬまくる定時定路線における路線バス定期券運賃の割引率変更について

① 変更後の定期券運賃割引率

割引率 種別	割引率		
	変更後	現行	標準（参考）
通勤定期	35.0%	41.67%	30.0%
通学定期	45.0%	50.0%	40.0%

② 対象路線：佐山線、迦葉山線、岩本線、南郷線

③ 実施日：令和8年3月1日

以上

デマンドバス乗降ポイントの追加について

運用開始日	エリア	コード	名称	住所	追加理由
12月1日	A	A4408	カワチ薬品沼田店	恩田町585	利便性向上のため

地図



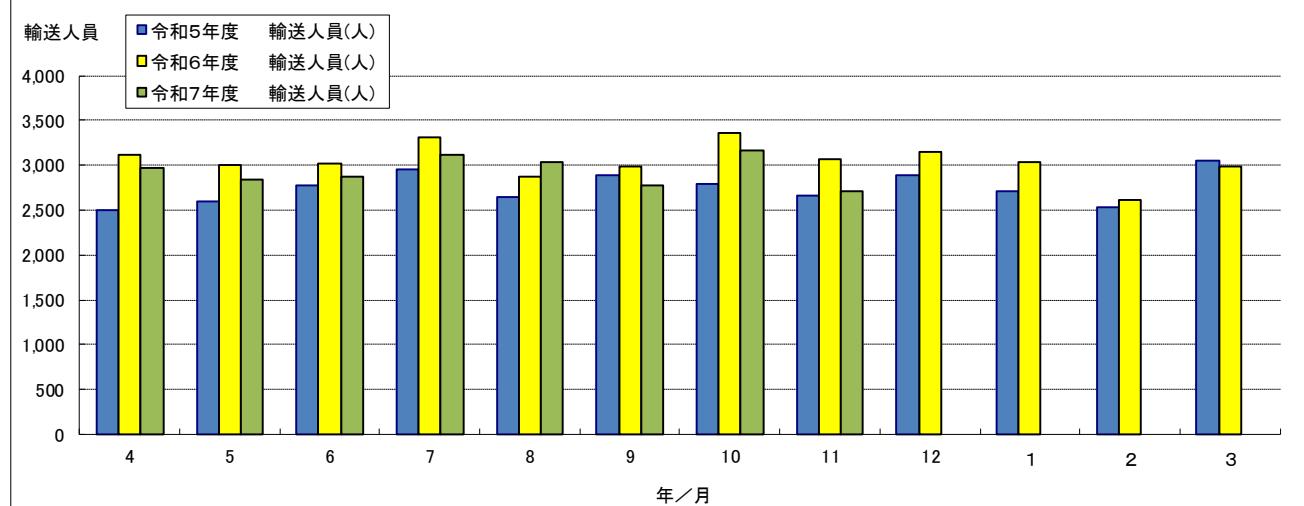
「ぬまくる」の利用状況について

ぬまくる全体（路線＋デマンド）の利用状況

合計

月	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	合計
令和5年度 輸送人員(人)	2,505	2,590	2,775	2,951	2,651	2,889	2,792	2,670	2,884	2,715	2,539	3,049	33,010
令和6年度 輸送人員(人)	3,116	2,998	3,017	3,319	2,866	2,990	3,355	3,068	3,148	3,041	2,612	2,984	36,514
令和7年度 輸送人員(人)	2,975	2,835	2,876	3,118	3,036	2,779	3,168	2,715					23,502

合計



対前年比増加比率

	前年度1ヶ月あたり利用人数	今年度1ヶ月あたり利用人数	対前年度比
デマンドバス	1,474	1,630	110.6%
路線バス	1,569	1,308	83.4%
全体	3,043	2,938	96.6%

デマンドバスの利用状況

(令和6年)

月	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	合計
Aエリア 輸送人員	1,233	1,239	1,257	1,405	1,311	1,290	1,434	1,327	1,434	1,358	1,277	1,454	16,019
1日当たり 輸送人員	49.32	51.63	50.28	54.04	50.42	56.09	55.15	55.29	55.15	54.32	58.05	58.16	53.94
Bエリア 輸送人員	93	86	118	93	82	91	96	69	64	70	74	84	1,020
1日当たり 輸送人員	3.72	3.58	4.72	3.58	3.15	3.96	3.69	2.88	2.46	2.80	3.36	3.36	5.15
Cエリア 輸送人員	43	38	48	54	55	46	57	56	74	61	46	70	648
1日当たり 輸送人員	1.72	1.58	1.92	2.08	2.12	2.00	2.19	2.33	2.85	2.44	2.09	2.80	3.27
輸送人員合計	1,369	1,363	1,423	1,552	1,448	1,427	1,587	1,452	1,572	1,489	1,397	1,608	17,687
1日当たり 輸送人員	54.76	56.79	56.92	59.69	55.69	62.04	61.04	60.50	60.46	59.56	63.50	64.32	59.55

(令和7年)

月	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	合計
Aエリア 輸送人員	1,465	1,336	1,496	1,664	1,544	1,462	1,667	1,437					12,071
1日当たり 輸送人員	58.60	55.67	59.84	64.00	61.76	60.92	64.12	62.48					60.96
Bエリア 輸送人員	82	76	59	72	83	53	34	62					521
1日当たり 輸送人員	3.28	3.17	2.36	2.77	3.32	2.21	1.31	2.70					2.63
Cエリア 輸送人員	60	52	44	73	42	51	69	53					444
1日当たり 輸送人員	2.40	2.17	1.76	2.81	1.68	2.13	2.65	2.30					2.24
輸送人員合計	1,607	1,464	1,599	1,809	1,669	1,566	1,770	1,552					13,036
1日当たり 輸送人員	64.28	61.00	63.96	69.58	66.76	65.25	68.08	67.48					65.84

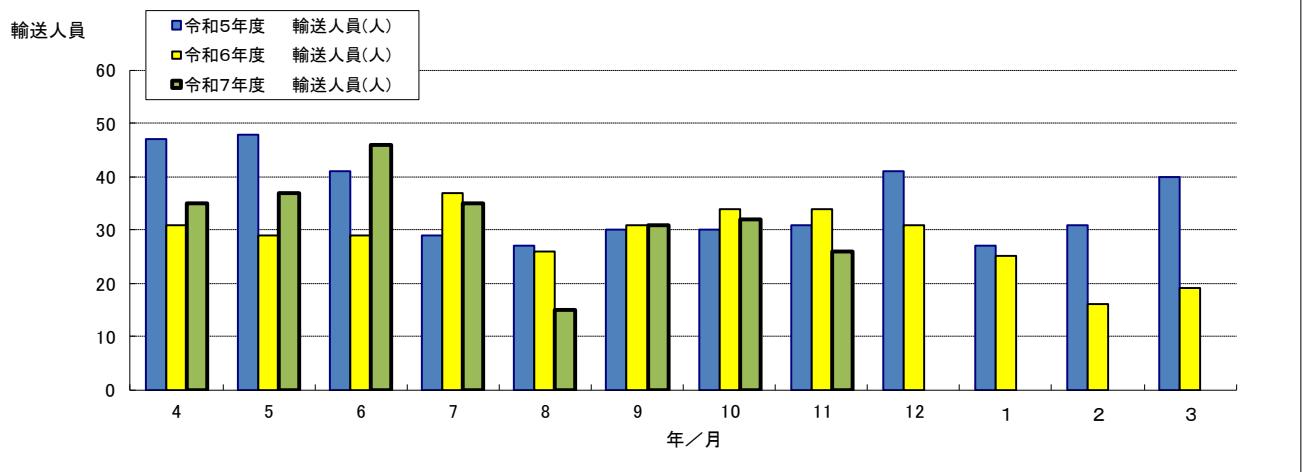
各路線の利用状況

路線名

佐山線

月	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	合計
令和5年度 輸送人員(人)	47	48	41	29	27	30	30	31	41	27	31	40	422
令和6年度 輸送人員(人)	31	29	29	37	26	31	34	34	31	25	16	19	342
令和7年度 輸送人員(人)	35	37	46	35	15	31	32	26					257
令和7年度1運行あたり輸送人員(人)	1.66	1.85	2.19	1.59	0.75	1.55	1.45	1.44					1.57

佐山線

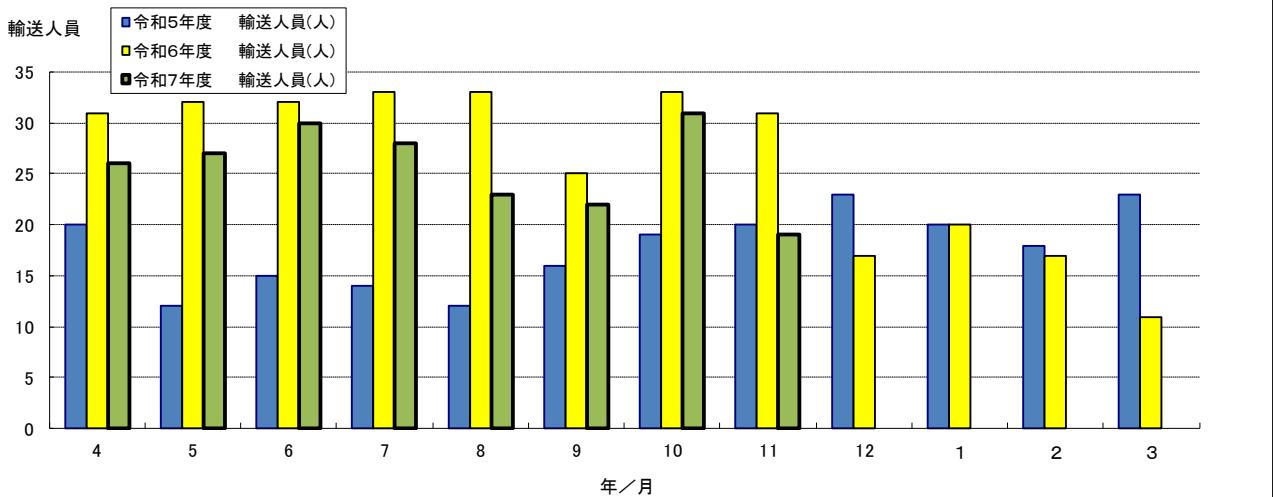


路線名

岩本線

月	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	合計
令和5年度 輸送人員(人)	20	12	15	14	12	16	19	20	23	20	18	23	212
令和6年度 輸送人員(人)	31	32	32	33	33	25	33	31	17	20	17	11	315
令和7年度 輸送人員(人)	26	27	30	28	23	22	31	19					206
令和7年度1運行あたり輸送人員(人)	1.23	1.35	1.42	1.27	1.15	1.10	1.40	1.05					1.26

岩本線

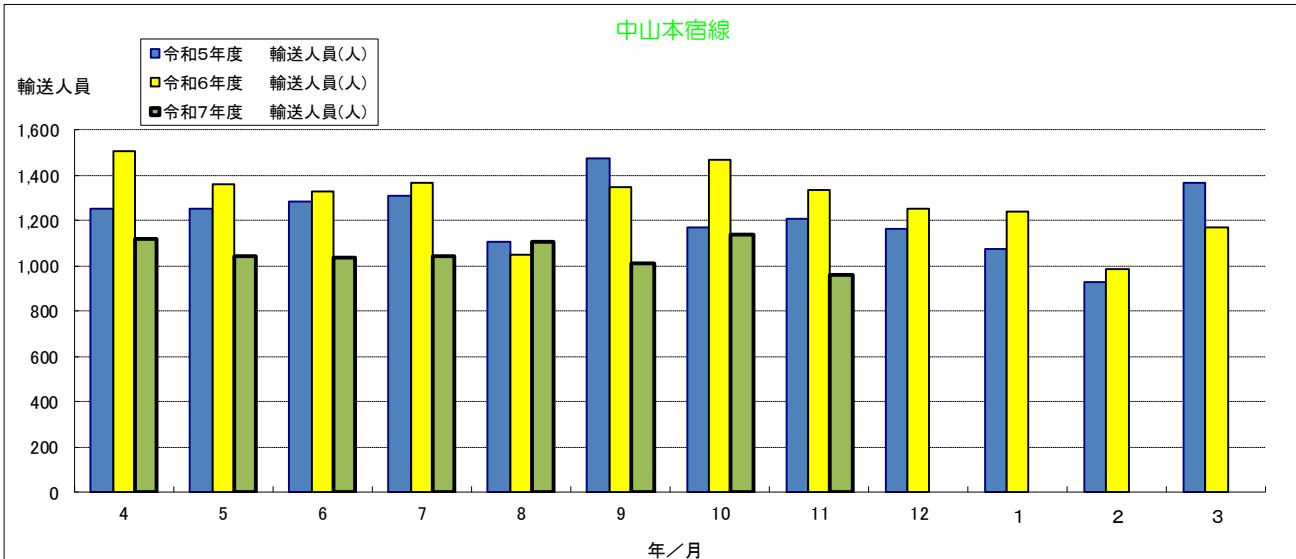


路線名

中山本宿線

月	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	合計
令和5年度 輸送人員(人)	1,251	1,254	1,286	1,311	1,106	1,478	1,173	1,207	1,163	1,072	931	1,368	14,600
令和6年度 輸送人員(人)	1,507	1,360	1,326	1,370	1,048	1,346	1,469	1,338	1,250	1,243	983	1,173	15,413
令和7年度 輸送人員(人)	1,120	1,043	1,038	1,045	1,109	1,012	1,138	963					8,468
令和7年度1運行あたり輸送人員(人)	6.78	6.11	6.29	6.12	6.50	6.13	6.67	5.83					6.31

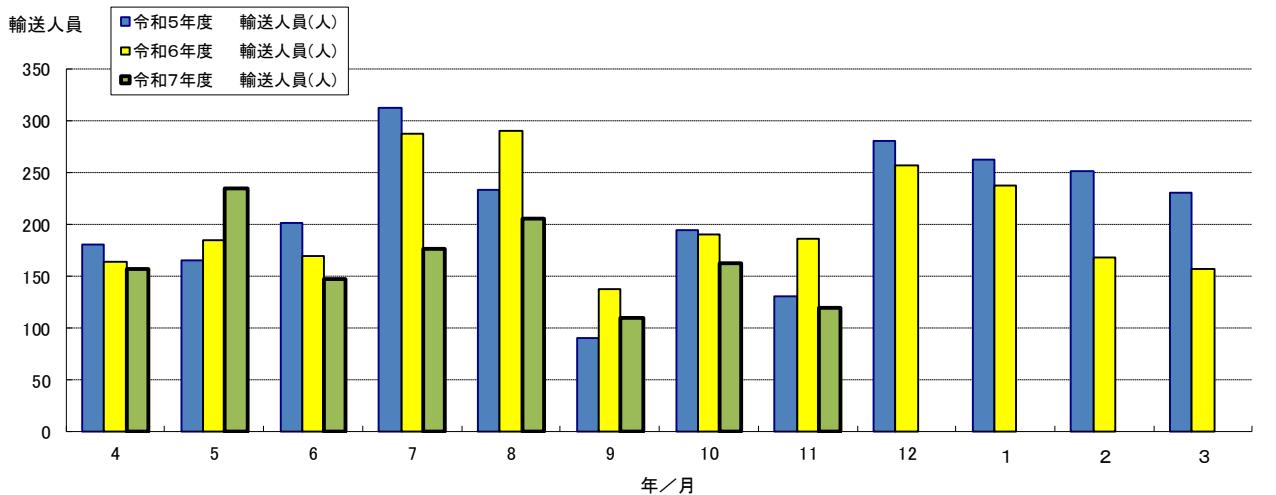
中山本宿線



路線名 **迦葉山線**

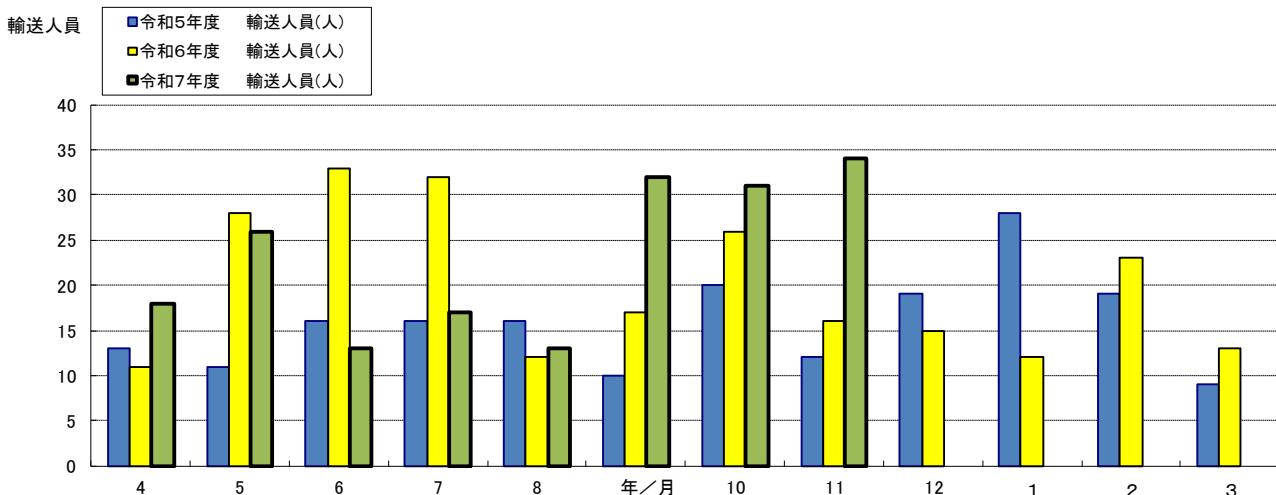
月	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	合計
令和5年度 輸送人員(人)	180	165	201	312	234	91	194	131	281	263	251	231	2,534
令和6年度 輸送人員(人)	164	185	169	288	290	137	191	186	257	237	168	157	2,429
令和7年度 輸送人員(人)	157	235	147	176	205	110	162	120					1,312
令和7年度1運行あたり輸送人員(人)	3.48	5.05	3.26	3.78	4.40	2.44	3.48	2.66					3.58

迦葉山線

路線名 **南郷線**

月	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	合計
令和5年度 輸送人員(人)	13	11	16	16	16	10	20	12	19	28	19	9	189
令和6年度 輸送人員(人)	11	28	33	32	12	17	26	16	15	12	23	13	238
令和7年度 輸送人員(人)	18	26	13	17	13	32	31	34					184
令和7年度1運行あたり輸送人員(人)	0.85	1.30	0.61	0.77	0.65	1.60	1.40	1.88					1.12

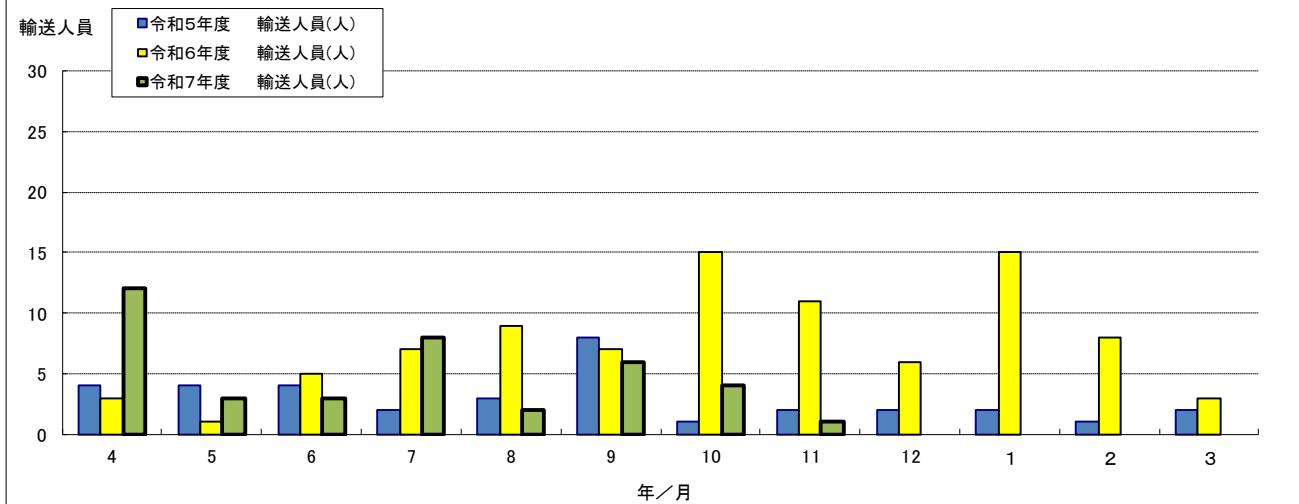
南郷線



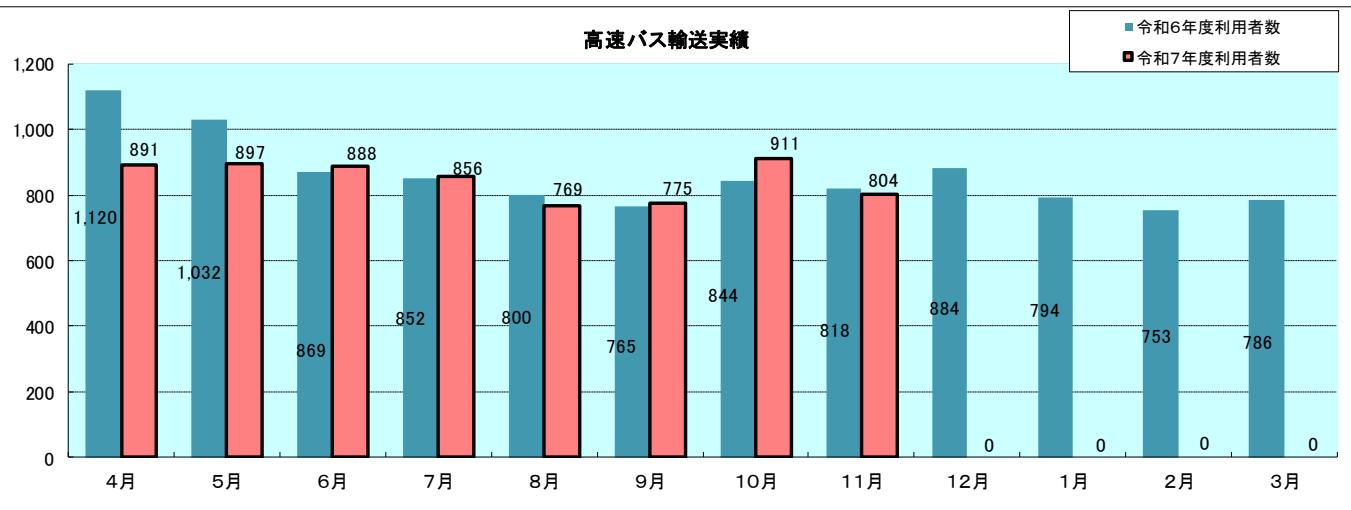
路線名 **根利尾瀬高線**

月	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	合計
令和5年度 輸送人員(人)	4	4	4	2	3	8	1	2	2	2	1	2	35
令和6年度 輸送人員(人)	3	1	5	7	9	7	15	11	6	15	8	3	90
令和7年度 輸送人員(人)	12	3	3	8	2	6	4	1					39
令和7年度1運行あたり輸送人員(人)	0.57	0.15	0.14	0.36	0.10	0.30	0.18	0.04					0.23

根利尾瀬高校線



【参考】高速バス（アップル号）の利用状況



令和7年度	月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	合計
	沼田→前橋	450	458	454	451	414	406	466	416					3,515
	前橋→沼田	441	439	434	405	355	369	445	388					3,276
	合計	891	897	888	856	856	769	911	804					6,791
	運行回数	222	226	222	230	226	220	230	216					1,792
	1便あたりの乗車人数	4.0	4.0	4.0	3.7	3.4	3.5	4.0	3.7					3.8
令和6年度	沼田→前橋	595	547	454	448	419	404	451	448	479	423	414	409	5,491
	前橋→沼田	525	485	415	404	381	361	393	370	405	371	339	377	4,826
	合計	1,120	1,032	869	852	800	765	844	818	884	794	753	786	10,317
	運行回数	300	308	220	230	228	218	230	220	230	228	204	226	2,842
	1便あたりの乗車人数	3.7	3.4	4.0	3.7	3.5	3.5	3.7	3.7	3.8	3.5	3.7	3.5	3.6
前年比	沼田→前橋	▲ 145	▲ 89	0	3	▲ 5	2	15	▲ 32					▲ 251
	前橋→沼田	▲ 84	▲ 46	19	1	▲ 26	8	52	18					▲ 58
	合計	▲ 229	▲ 135	19	4	▲ 31	10	67	▲ 14					▲ 309
	1便あたりの乗車人数	0.3	0.6	0.0	0.0	▲ 0.1	0.0	0.3	0.0					0

※令和6年6月1日から平日の運行回数が7往復から4往復に減便

乗降ポイント利用ランキング (2025/4/1～2025/11/30、上位15位まで)

Aエリア

出発ポイント	乗客数
A1401_テラス沼田・市役所前	795
A4203_ふれあい福祉センター	707
A2306_利根中央病院	485
A2909_フレッセイ沼田栄町店	399
A1701_沼田駅	346
A0501_フレッセイ沼田店	277
A4101_薄根地区コミュニティセンター	239
A2811_ベイシア沼田モール店	235
A2805_内田病院	230
A1001_上之町	226
A4406_フレッセイ沼田恩田店	224
A0702_セブンイレブン沼田インター店	215
A0406_三つ又	214
A0701_国立沼田病院	212
A2301_沼須1	193

到着ポイント	乗客数
A1401_テラス沼田・市役所前	836
A4203_ふれあい福祉センター	687
A2306_利根中央病院	523
A1701_沼田駅	518
A4101_薄根地区コミュニティセンター	269
A0701_国立沼田病院	256
A2805_内田病院	230
A0406_三つ又	220
A4406_フレッセイ沼田恩田店	210
A2909_フレッセイ沼田栄町店	207
A0702_セブンイレブン沼田インター店	197
A2811_ベイシア沼田モール店	178
A0703_文真堂書店上原店	174
A0805_沼田市保健福祉センター前	170
A0501_フレッセイ沼田店	162

Bエリア

出発ポイント	乗客数
B7625_カインズ沼田モール店	194
B7707_グリーンパーク白沢	77
B7612_望郷の湯	59
B9702_多那	42
B9706_多那簡易郵便局	31
B7626_白沢高原ホテル	21
B7602_上古語父荒山	13
B7616_上古語父道祖神2	11
B7702_椎原商店	11
B7117_野田歯科医院	10
B7408_尾合元宿	7
B7503_平出下	7
B9901_二本松第2集会所	7
B7704_米山の湯入口	5
B7112_利根郡信用金庫白沢支店	3

到着ポイント	乗客数
B7625_カインズ沼田モール店	159
B7707_グリーンパーク白沢	91
B7612_望郷の湯	57
B9702_多那	44
B9706_多那簡易郵便局	41
B7626_白沢高原ホテル	23
B7602_上古語父荒山	19
B7616_上古語父道祖神2	14
B7112_利根郡信用金庫白沢支店	12
B7702_椎原商店	11
B7117_野田歯科医院	9
B7408_尾合元宿	7
B7503_平出下	5
B7627_カットハウス・カズ	3
B7704_米山の湯入口	3

Cエリア

出発ポイント	乗客数
C8504_東老神	66
C8409_セブンイレブン利根老神温泉入口店	65
C8109_尾瀬高校前	43
C8703_園原ふれあい屋内運動場	38
C8002_追貝原	25
C8704_園原運動場入口	20
C8410_まるきゅう高戸谷店	16
C8506_老神温泉	13
C8010_吹割の滝	12
C8509_老神湯之上集会所	12
C8510_老神湯原1	11
C8126_マルイ商店	10
C8301_利根保健センター	9
C8108_尾瀬高校上	8
C8511_老神湯原2	6

到着ポイント	乗客数
C8409_セブンイレブン利根老神温泉入口店	68
C8603_大原集会所	53
C8410_まるきゅう高戸谷店	48
C8504_東老神	33
C8002_追貝原	23
C8609_大原老神入口	21
C8010_吹割の滝	17
C8509_老神湯之上集会所	14
C8703_園原ふれあい屋内運動場	14
C8108_尾瀬高校上	13
C8126_マルイ商店	10
C8301_利根保健センター	9
C8510_老神湯原1	9
C8307_内楽橋	8
C8506_老神温泉	8

令和7年11月23日

沼田市地域公共交通活性化協議会

会長・副市長 川田正樹 様

沼田市地域公共交通活性化協議会 学識経験委員

高崎経済大学名誉教授 大島登志彦

調査研修の報告

表記の協議会における学識経験委員としての今年度の調査研修について、調査が終了しましたので下記の通り報告いたします。

記

1 調査の目的

中山間地域を多く抱える自治体における、定時定路線バス・デマンド交通・自家用有償運送・スクールバス混乗等の多様な公共交通手法の運用実態を調査し、沼田市における今後の公共交通施策検討の参考とするため、岐阜県恵那市および愛知県新城市を訪問した。

2 調査概要

期日：令和7年11月18日（火）～19日（水）

調査先：岐阜県恵那市、愛知県新城市

3 調査行程

(1) 11月18日（火）

前橋 → 恵那 → 明智・串原 → 豊田市稻武 → 設楽町田口

(2) 11月19日（水）

設楽町田口 → 新城市内・長篠 → 浜松 → 前橋

4 調査先の地域公共交通の特徴

(1) 恵那市

明知鉄道を軸とした交通体系が構築されており、同鉄道が市内の主要地区を結ぶ基幹交通として機能している。鉄道主要駅を起点として委託路線バスが運行されており、鉄道とバスが連携した効率的な交通ネットワークが形成されている。

また、合併により広域化した市域の特性を踏まえ、地域ごとに自主運行バス（コミュニティバス）やデマンド交通「よやくる」を組み合わせた多層的な交通体系を整備しており、地域の実情に応じた移動手段が確保されている。

さらに、デマンド交通の予約や問い合わせに対応するため、電話およびデジタルの双方に対応した交通コンシェルジュを配置し、利用者の利便性向上と利用促進を図っている。

(2) 新城市

JR 飯田線を基幹とし、主要駅から山間地域に至るまで複数のバス路線を設定することで、鉄道とバスの円滑な接続を確保している。

また、広域定時路線バス、随時運行型交通、交通空白地有償運送など、複数形態の公共交通を地域特性に応じて導入しており、多様な移動ニーズに対応した交通体系が構築されている。

加えて、塩瀬線や秋葉七滝線など、利用者数が少ない過疎地域においても定時運行の路線バスを維持しており、交通弱者の移動手段の確保と地域生活の維持に配慮した取組が行われている。

5 詳細調査内容

(1) 恵那市

① 自主運行バス

恵那市では、市が主体となって自主運行バス 21 路線を運行している。運賃は 1 乗車 200 円の均一制を採用しており、利用者にとって分かりやすい料金体系となっている。路線によってはワゴン車などの小型車両を活用し、需要規模に応じた運行を行うことで、運行コストの抑制と地域内移動の確保を両立している。

② 営業路線バスの位置付け

市内には、バス事業者による営業路線バス 4 路線が運行されており、主要地区間や鉄道駅との連絡を担っている。これらの路線は、自主運行バスやデマンド交通を補完する形で、比較的需要の見込まれる幹線的機能を担っており、市内公共交通ネットワークにおける重要な構成要素となっている。

③ デマンドバス「よやくる」の運行形態・制約条件

デマンドバス「よやくる」は、平日（月～金）運行、1 乗車 300 円で、市内の一部地域に導入されている。地域ごとに運行時間帯や便数があらかじめ設定された定時型デマンドとなっており、完全自由なオンデマンド運行ではない点が特徴である。利便性の確保と運行効率のバランスを重視した運行形態となっている一方、バス停や運行時間帯に一定の制約があり、利用者ニーズとの適合が課題とされている。

④ 交通空白地有償運送の役割

公共交通の利用が困難な地域では、交通空白地有償運送が導入されている。

串原地区の「くしばす」や飯地地区の「いいじ里山バス」など、地域組織が主体となって運営しており、自主運行バスやデマンド交通では対応しきれない移動需要を補完している。これにより、市全体として公共交通の空白を最小限に抑え、地域特性に応じた柔軟な移動手段の確保が図られている。

(2) 新城市

① 交通事業者の役割分担

新城市では、地域特性に応じて交通手段の役割分担を明確化している。幹線交通は豊鉄バス（一般路線）が担い、市内主要地区間の移動を確保している。郊外部では、タクシー事業者によるワゴン車運行により、小規模需要に対応している。また、山間部では自家用有償運送（ワゴン車、一部スクールバス活用）を導入し、人口希薄地域における移動手段を確保している。

② デマンド交通の運行形態

山吉田地域において、地区内と指定乗降場所を結ぶデマンド交通を運行している。運行は定時便のみとし、利用時間帯や乗降場所に制約を設けることで、運行効率を重視した制度設計となっている。

③ フリー乗車券制度

公共交通の利用促進を目的として、フリー乗車券制度を導入している。1日乗車券500円（デマンド交通を含む）、タクシー券付き1日券1,500円。複数の交通手段を組み合わせて利用できる仕組みとすることで、利便性向上を図っている。

6 両市に共通する特徴と考察

恵那市および新城市では、本数は少ないものの日中時間帯においても定時定路線を確保し、最低限の移動機会を維持している点が共通している。また、降車専用区間の設定や、利用者がいない場合に途中で運行を打ち切る柔軟な運用を行うことで、利便性を一定程度抑制しつつ、運行経費の削減を図っている。

デマンド交通についても、両市とも定時運行や指定乗降場所の設定など利用制約が大きい制度設計となっており、利便性は高くない一方で、持続可能な運行コスト水準の確保が可能となっている。こうした制約型の運行に対し、市民側も制度を理解した上で利用するという利用習慣の定着が見られる点が特徴である。

さらに、バスとデマンド交通を共通で利用できる1日乗車券制度を導入することで、利便性の制約を運賃面で補完し、公共交通全体の利用促進を図っている。一方で、随時制デマンドを採用し、制約が少なく運賃も低廉な沼田市においては、同様の制度設計を導入するには、運行形態・運賃水準との整合を踏まえた慎重な検討が必要である。

7 スクールバス混乗の事例

浜松市引佐地区では、定時運行のスクールバスをデマンド方式で一般利用と混乗させる仕組みを導入している。休校日は予約不可とすることで、不要な運行を抑制し、スクール需要を前提とした効率的な車両運用を実現している。

恵那市串原地区では、交通空白地有償運送である「くしばす」において、一部車両をスクールバスと兼用して運行している。スクール利用と地域住民の移動を両立させることで、限られた輸送資源の有効活用を図っている。

新城市的山間地域においてもスクール混乗路線が存在するが、利用者がいない時間帯の運行も多く、必ずしも需要に即した運行となっていない可能性があり、運行効率の面で課題が残ると考えられる。

これらの事例から、スクールバス混乗は有効な手法である一方、需要の有無に応じた運行制御や予約制の導入が不可欠であり、制度設計次第で効率性に大きな差が生じることが示唆される。

8 総括（所感）

恵那市および新城市において、多様な公共交通が地域特性に応じて共存している実態を実際に確認できたことは、大変有意義であった。特に、過疎地域におけるバス運行の工夫、スクールバス混乗の事例、利用制約の大きいデマンド交通の運用実態を直接見聞できた点は、今後の施策検討に有用な知見となった。両市のデマンド交通は利便性が高いとは言えないものの、制約を設けることで運行経費を抑制し、市民が制度に合わせて利用する習慣が形成されている点が特徴である。また、スクールバス混乗については、輸送資源の有効活用が可能である一方、需要に応じた運行制御の重要性も確認できた。

本調査は、公共交通を利便性だけでなく持続可能性の視点から捉える必要性を再認識させる、内容の充実した実地調査であった。