

沼田市地域公共交通計画 (概要版)

令和6年3月

沼 田 市

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經由して、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。

2. 計画の対象・期間

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。

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。

3. 本市の公共交通

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。

表 本市に係る公共交通サービス一覧

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）

4. 公共交通を取り巻く本市の課題

本市の地域特性、公共交通の状況などを踏まえて、計画策定にあたり改善すべき課題を以下のように整理した。

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、全国的に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、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。

5. 計画の基本方針と目標

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。

(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

(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。

基本目標

1. 市街地内の移動利便性の向上

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

2. 郊外部・山間部の対市街地輸送の確立

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

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

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

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。

基本目標

1. 公共交通の利用環境の向上

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

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

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

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。

基本目標

1. 郊外部・山間部における公共交通サービスの維持・確保

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

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

6. 目標達成に向けた施策

■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	地区内移動が特に多い旧沼田市域について、ぬまくる系統の増便など、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。
【施策 2】 地域間輸送ネットワークの確立	地域間輸送については、路線バス鎌田線とデマンド交通の乗継ぎを主体とし、各地区に乗継ぎの利便性を高める「接続拠点」を整備する。その他、民間事業者やスクールバスといった輸送資源の活用を含めた公共交通網の構築やバスの利用促進といった取組について検討していく。
【施策 3】 広域交通とのアクセス性向上	路線バスと JR 上越線（沼田駅）、上越新幹線（上毛高原駅）との接続率向上を図るため、各系統の運行ダイヤの検討・協議を行う。
■快適な利用環境の整備	
【施策 4】 待合環境の整備	市内の主要バス停留所を対象に、屋根、ベンチ、照明といった付帯設備の設置や、店舗や公共施設など近隣の施設での待合利用に係る連携などによる、待合環境の向上を検討する。
■既存交通の維持・確保に向けた施策の実施	
【施策 5】 定期的な地域住民の意向把握及び関心の醸成	各地域で住民ワークショップを開催し、地域ごとのニーズを把握するとともに、地域の交通について考える機会を設けることで、公共交通施策に対する関心を高める。
【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	地域住民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、デマンド交通の利用方法等を掲載した広報資料を作成し、積極的に配布する。
【施策 7】 公共交通乗り方教室等のイベントの開催	普段、公共交通を利用しない市民や、デマンド交通の未利用者に向けて、イベントの開催や体験型プログラムの実施など認知度向上のための企画を検討する。
■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	脱炭素化社会に向けた活動の一環として、自家用車から公共交通利用への転換を推進すべく、ワークショップ、資料作成・配布などを活用したモビリティ・マネジメントを実施する。
【施策 9】 車両及び関連施設の省エネルギー化の推進	公共交通分野での CO2 排出量削減の観点から、バス車両の省エネルギー化や、新エネルギー車（EV/PHV/FCV 車等）の導入などを検討する。
■将来を見据えた公共交通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	公共交通利用プランや民間施設利用者への支援策の検討により、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。
【施策 11】 送迎輸送サービスの活用検討	郊外部・山間部は人口が少なく、公共交通の維持・確保が難しいエリアにおいて、継続的な公共交通機関の維持・確保を図るため、スクールバスや民間施設の送迎サービスなど、多様な輸送サービスとの連携を模索・検討する。

7. 計画の推進

(1) 推進・管理体制

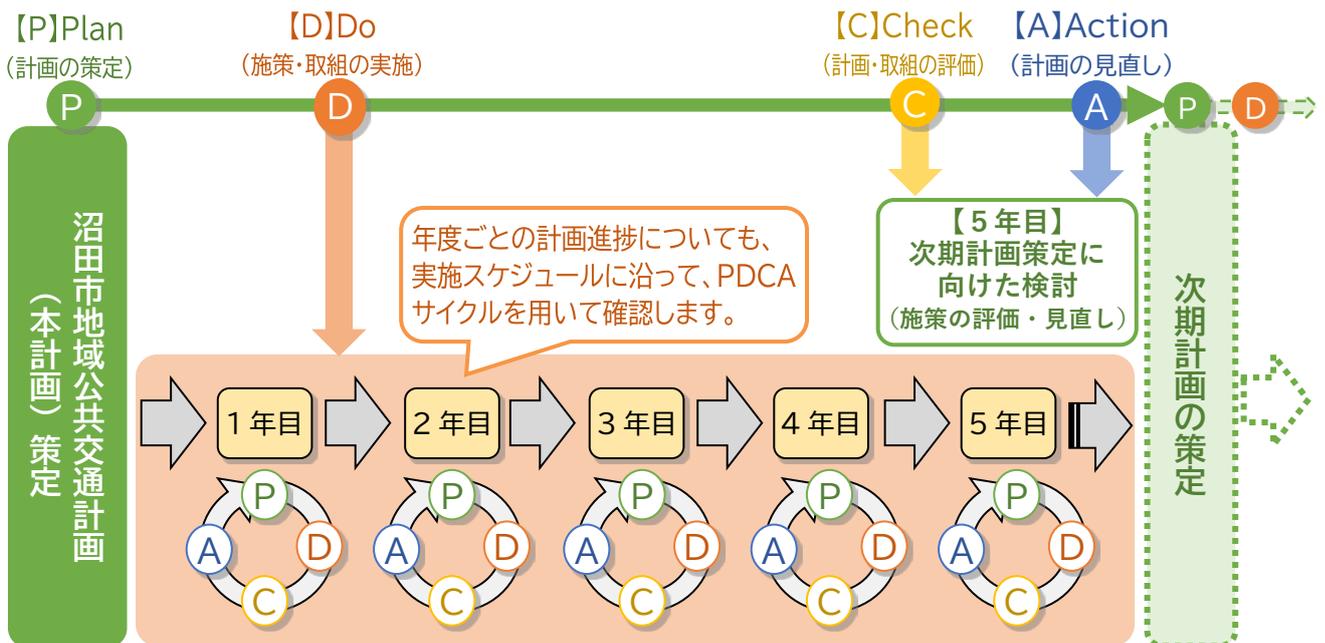
沼田市地域公共交通活性化協議会において、毎年度、取組の実施状況を確認し、効果を検証した上で、改善案等について協議を行う。

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。

(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。



(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。