

吉岡町公共交通マスタープラン

平成 27 年 3 月

吉 岡 町

目次

1. 「吉岡町公共交通マスタープラン」の位置付け	1
1 - 1. 計画策定の背景	1
1 - 2. 本町における公共交通整備の必要性	5
1 - 3. 計画策定の目的	8
1 - 4. 本計画の位置付け	8
2. 公共交通に関わる課題	9
2 - 1. 吉岡町の公共交通の運行実態からの課題	9
2 - 2. 都市間流動からみた公共交通のサービスレベルに関する課題	12
2 - 3. 拡散する市街地への対応に関する課題	14
2 - 4. 施設利用に対するバスサービスの課題	16
2 - 5. 利用目的とバスサービスレベルの課題	17
2 - 6. 路線バスの利用実態からの課題	35
2 - 7. 住民アンケートによる地区別の公共交通利用状況からの課題	36
2 - 8. 住民アンケートによる地区別のバス路線整備に関する住民要望	39
2 - 9. 鉄道運賃とバスの運賃比較からの課題	44
2 - 10. 住民アンケートにみる公共交通利用上の課題	45
2 - 11. 「グループタクシー」実証実験に基づく課題	47
3. 新駅設置に関する検討	51
3 - 1. 新駅の位置付け	51
3 - 2. 新駅設置に関する可能性検討	53
3 - 3. 本調査における新駅の基本的考え方	60
4. 計画課題の設定	61
5. 公共交通整備計画の策定	62
5 - 1. 目標の設定	62
5 - 2. 基本方針の設定	62
5 - 3. 施策体系	64
5 - 4. 具体的施策	67
6. 事業実施に関する戦略的展開	87
6 - 1. 土地利用と一体化した公共交通整備の推進	87
6 - 2. 事業実施スケジュール	88
6 - 3. 事業に対する補助制度について	89
6 - 4. 今後の進め方	90
付属資料	91

1.「吉岡町公共交通マスタープラン」の位置付け

1-1. 計画策定の背景

(1) 国の施策の動向

我が国では、大都市圏を除く多くの地方都市圏で、自動車の普及による公共交通から自家用車への利用転換と、自家用車による利便性やアクセス性が享受できるよう都市構造の変化（既存市街地の低密度化・郊外化）が進行しています。また、高校生などの若年人口の減少や、高齢者ドライバーの増加という、公共交通を取り巻く状況は構造的に変化しており、長期的には利用者は減少傾向にあります。

公共交通機関は、鉄道等の軌道交通、バスや新たに公共交通として位置付けられたタクシーなどの自動車交通に分類できます。

鉄道に関しては、地域別に輸送人員の動向をみると首都圏では増加傾向が続いていますが、地方鉄道を取り巻く状況については前述の通り少子高齢化やモータリゼーションの進展等に伴って極めて厳しい状況が続いています。地方鉄道は地域住民の通学・通勤などの足として重要な役割を担うとともに、地域の経済活動の基盤であり、移動手段の確保、少子高齢化や地球環境問題への対応、まちづくりと連動した地域経済の自立・活性化等の観点からその活性化が求められている重要な社会インフラです。

またバス交通に関しては、モータリゼーションの進展によって全国的に不採算の民間路線バスの廃止や減便が進み、その結果、高齢者等の生活交通手段確保のため行政の運行委託によるバス運行やバス事業への補助による路線維持が拡大し、地方公共団体等の財政を圧迫しています。地方公共団体が運行するバスの運行形態については定時定路線型にとらわれずにデマンド交通の工夫がなされ、車両サイズではワゴン車や乗用車も導入されており、効率的な運行形態への取り組みがみられます。しかし、安易なデマンド型の導入により来街者が利用できなくなる場合や、公共交通という性格から福祉目的に限りなく近い場合もみられ、地元要望に無原則に応じてしまい財政的に困窮する場合など新たな問題もみられます。

平成 18 年 10 月「道路運送法」の改正、平成 19 年 10 月「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の施行に伴い全国各地で同法律に基づき「地域公共交通総合連携計画」が策定され、公共交通再編に向けた本格的な取り組みが始まりました。

更に、地方都市における人口減少を背景に平成 26 年 5 月 21 日には、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律」が公布され、まちづくりと一体となった公共交通の再編の仕組みが示され、現在この法律に基づく「地域公共交通網形成計画」の作成が全国で始まっています。

(2) 本町におけるこれまでの取り組みと経緯

「町民アンケート」での「公共交通整備」に関する項目設定

- 平成 20 年 12 月に「第 5 次総合計画」策定のため、町民 2,000 人を対象とした町民アンケートを実施
- 設問の中に「公共交通整備に関する満足度、重要度」の項目を設定
- 鉄道、バスについては、「重要度は高いが、満足度は低い」という結果に

「第 5 次総合計画」での位置付け

- 計画期間：平成 23 年～平成 32 年（10 年間）
- 総合計画での位置付け
 - ・JR 上越線新駅設置の検討
 - ・路線バス、パーク＆ライド、サイクル＆ライド等の検討
 - ・子どもや高齢者が生活しやすい交通社会の実現

平成 21 年度：関係機関との協議、情報収集

- JR との協議：JR から「新駅設置に関する 5 つの要件」提示
（本計画 3-2(1)新駅設置の条件 参照）

平成 22～23 年度：勉強会、講演会の実施

- 「吉岡町地域交通連携講演会」の開催

平成 24 年度：「吉岡町における公共交通に関する基礎的な調査」の実施

- 吉岡町における公共交通のあり方と新駅設置に関する調査
（委託先：前橋工科大学工学部社会環境工学科 湯沢昭教授）
- 最重視の提案施策
 - ・バス路線の見直し（高齢者や障がい者対応、巡回バスの整備）
 - ・既存駅の駐車場、駐輪場整備
 - ・既存駅までのアクセス交通の検討
（本計画における「基礎資料」として活用）
- 公共交通再編の可能性
 - ・土地利用規制と誘導による都心核の形成
 - ・都心核の周辺に都市機能の集約
 - ・都心核を中心とした公共交通の再編

平成 25 年度：「グループタクシー」実証実験

- 平成 25 年 12 月から 3 ヶ月間、上野原・溝祭自治会で実証実験
（本計画 2-10「グループタクシー」実証実験に基づく課題 参照）

平成 26 年度：「吉岡町公共交通マスタープラン」策定

- これまでの取り組みを踏まえ、委員会を設置して、マスタープランを策定する

(3) 現在の実施策

① 廃止代替バスの運行

■ 前橋駅～上野田線（吉岡線）

運行会社	日本中央バス株式会社
運行本数（上下合計）	12 便（土日祝 10 便）
平成 25 年度運行費補助金	4,483,087 円

■ 渋川駅～箕郷線

運行会社	株式会社群馬バス
運行本数（上下合計）	12 便
平成 25 年度運行費補助金	561,566 円

■ 前橋駅～上野田線（榛東線）

運行会社	日本中央バス株式会社
運行本数（上下合計）	15 便（土日祝 11 便）
平成 25 年度運行費補助金	429,338 円

② バス利用促進敬老割引制度

- 満 65 歳以上の町民が、バスを利用しようとする際に、購入したバス回数券の購入費のうち 15% を町が、5% を事業者がそれぞれ補助する。（※平成 26 年度からは、町が 20% を補助している。）

平成 25 年度助成金額	47,100 円
--------------	----------

③ 福祉タクシー券給付事業

- 在宅の障がい者及び高齢者が病院等の通院のため外出をする場合において、タクシー以外の交通機関を利用することが困難なためタクシーを利用するときに、その運賃のタクシー基本料金分を補助するもので、タクシー基本料金分に利用できる利用券を、年間 48 枚（月 4 枚）交付する。

平成 25 年度助成金額	481,670 円（支給実人数 47 人）
--------------	-----------------------

④ 高齢者運転免許証自主返納者支援事業

- 満 65 歳以上の町民の免許証自主返納者に対して、共通バスカードを 1 枚（利用額 6,050 円）を交付するもの。

平成 25 年度助成金額	47,500 円（支給実人数 8 人）
--------------	---------------------

⑤ 通学バスの運行

■町立小・中学校に通学する、上野原地区の児童・生徒の通学のための通学バスの運行。

運行本数	登下校時各2便（2台運行）
車両サイズ	29人乗り
平成25年度 年間経費	3,380,994円（利用者実人数37人）
運行ダイヤ	【朝】7:00 発→8:00 着、7:20 発→8:00 着 【夕】15:15 発、16:15 発

■スクールバス利用の詳細（許可状況）

許可制度	自家用自動車有償運送
運行日	運行は、吉岡町立明治小学校及び吉岡町立吉岡中学校の開校日に限る
利用対象者	上野原一円の、吉岡町立明治小学校及び吉岡町立吉岡中学校に通う児童及び生徒

図 1-1 スクールバス運行経路



注) 新田から各学校までは徒歩で移動

1-2. 本町における公共交通整備の必要性

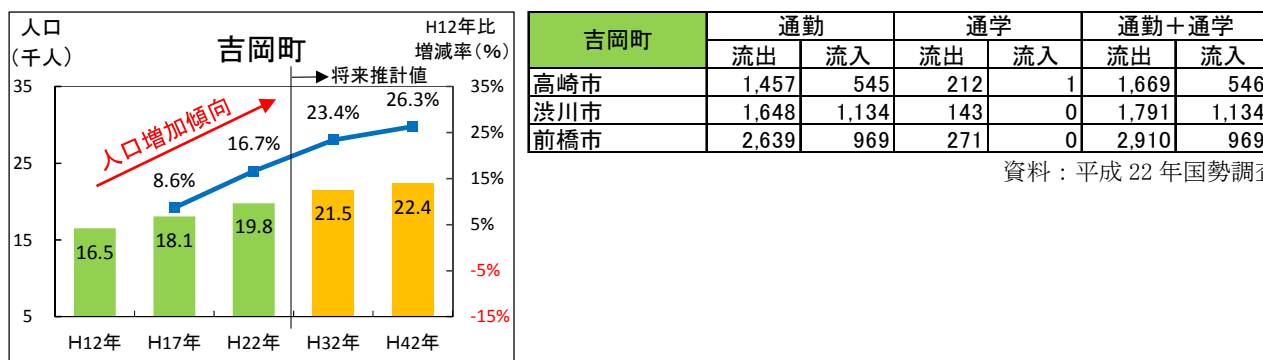
(1) 前橋市・高崎市・渋川市のベッドタウン — 公共交通による移動手段の確保

吉岡町は近隣の前橋市・高崎市・渋川市のベッドタウンとして人口が増加傾向にあり、人口の増加傾向は今後も続くとして推計されています。

通勤通学流動をみると、周辺都市への流出が多く、特に前橋市への流出が多くなっています。

このような背景から、周辺都市への公共交通による移動手段の確保が大きな課題となっています。

表 1-1 通勤通学流動



資料：国勢調査、

「日本の地域別将来推計人口（平成 25 年 3 月推計）」（国立社会保障・人口問題研究所）

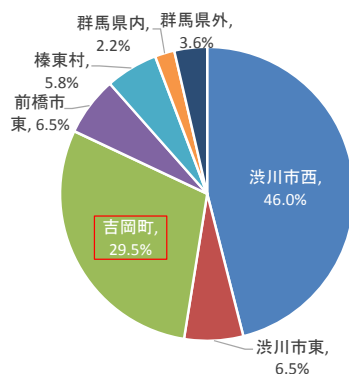
図 1-2 吉岡町の人口推移

(2) 鉄道駅がないことに対するバスサービスの充実の必要性

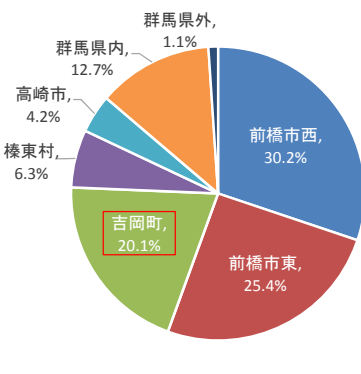
吉岡町内には鉄道駅は無く、最寄りの鉄道駅は渋川市の八木原駅と前橋市の群馬総社駅となっています。

周辺都市への通勤通学の足として鉄道は重要であり、最寄りの鉄道駅へのバスサービスの充実が必要となっています。

【八木原駅の利用者内訳】



【群馬総社駅の利用者内訳】



※前橋市西は利根川右岸側、前橋市東は利根川左岸側、
渋川市西は利根川右岸側、渋川市東は利根川左岸側

参考：「吉岡町の公共交通に関する基礎的な調査」報告書

図 1-3 各駅の利用者内訳

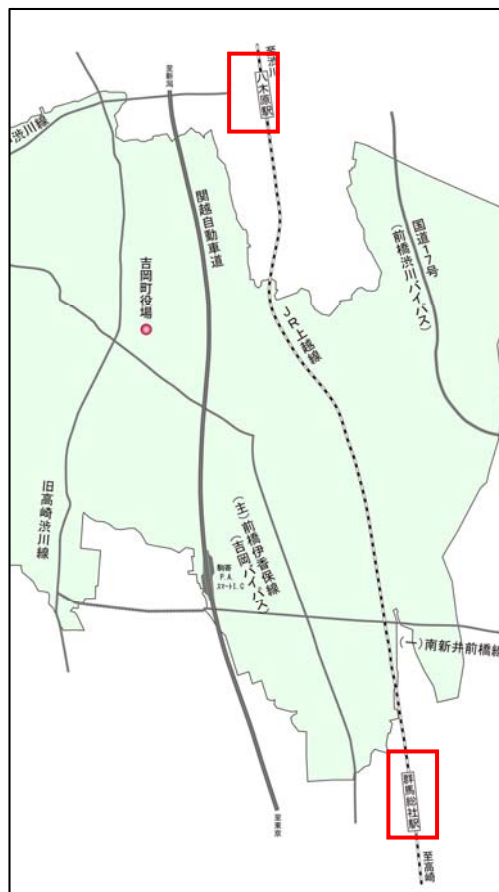
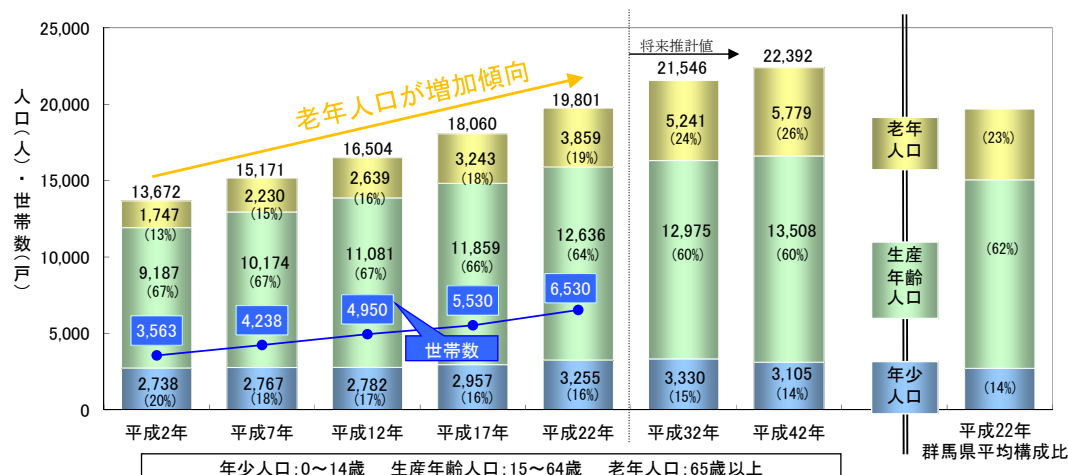


図 1-4 JR 上越線

(3) 公共交通依存者の増加

吉岡町の老年人口は年々増加傾向にあり、今後公共交通に頼らざるを得ない人が増加すると考えられます。また、年少人口も増加しており、通学等での公共交通への需要が増加すると考えられます。これらの公共交通依存者の増加に対応する公共交通サービスの検討が必要となっています。



資料：国勢調査、「日本の地域別将来推計人口（平成25年3月推計）」（国立社会保障・人口問題研究所）

図 1-5 年齢3区分人口推移

(4) バス運行の充実に対する高い住民要望

吉岡町の全ての町民を対象に行なったアンケート調査結果をみると、「高齢者や障がい者が利用しやすいバスの運行」の「非常に思う」が31.7%、「バス停から遠い人でも利用可能なバスの運行」の「非常に思う」が24.6%、「巡回バス路線の検討」の「非常に思う」が21.2%と、バス運行の充実に対して高い住民要望が見受けられます。

これらの要望に対応するバス運行の検討が必要となっています。

表 1-2 バス路線の充実要望

	全く思わない	あまり思わない	何とも言えない	多少思う	非常に思う	計
高齢者や障がい者が利用しやすいバスの運行	5.7%	6.2%	14.5%	42.0%	31.7%	100.0%
バス停から遠い人でも利用可能なバスの運行	7.7%	8.1%	23.5%	36.0%	24.6%	100.0%
巡回バス路線の検討	10.4%	12.9%	19.8%	35.7%	21.2%	100.0%
前橋駅方面のバス路線の充実	18.0%	21.3%	25.9%	21.8%	12.9%	100.0%
高崎駅方面のバス路線の充実	19.5%	23.8%	26.1%	20.3%	10.3%	100.0%
渋川駅方面のバス路線の充実	21.5%	26.8%	27.4%	16.4%	7.9%	100.0%
伊香保温泉方面のバス路線の充実	31.7%	29.7%	28.3%	7.4%	2.8%	100.0%

資料：「吉岡町の公共交通に関する基礎的な調査」報告書

(5) 公共交通空白地域、不便地域の存在

鉄道駅やバス停が近くになく、「利用したくても公共交通を利用できない」公共交通空白地域が存在しています。

また、「利用はできるが便数やダイヤの問題で不便」という、公共交通不便地域も存在しています。

これらの空白地域や不便地域を解消する公共交通サービスの検討が必要となっています。

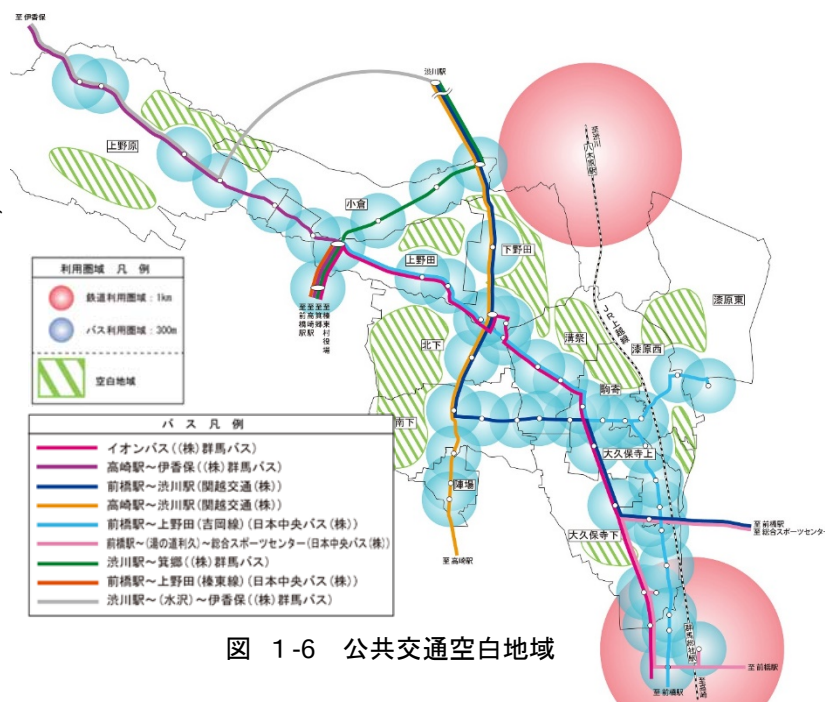


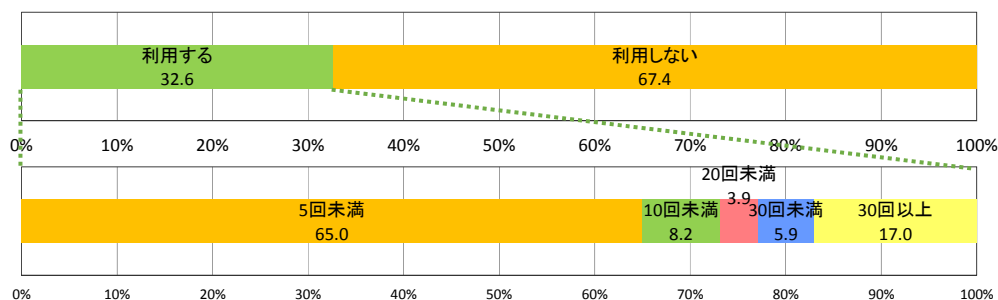
図 1-6 公共交通空白地域

(6) 吉岡町民の公共交通利用の習慣性の欠如

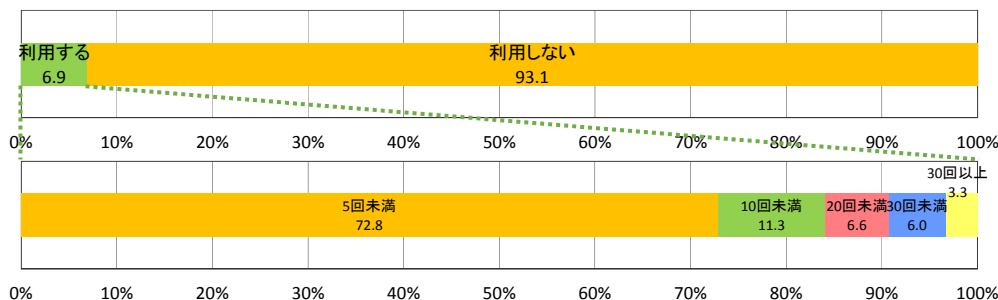
吉岡町の全ての世帯を対象に行なったアンケート調査結果をみると、1ヶ月のうちで「鉄道」を利用した人は32.6%、「バス」を利用した人は6.9%と、かなり低い結果となっています。また、それぞれの利用頻度をみると、「鉄道」は「5回未満」が65.0%、「バス」は「5回未満」が72.8%と、利用したとしても頻度はかなり低いことから、公共交通利用の習慣性はあまり高くないと言えます。

公共交通を利用する習慣を持ってもらえるような公共交通サービスの検討が必要となっています。

【鉄道】



【バス】



資料：「吉岡町の公共交通に関する基礎的な調査」報告書

図 1-7 公共交通利用頻度

1-3. 計画策定の目的

本町の公共交通の現状は、「JR 上越線は通っているが、町内に駅がない」「バス路線は9系統町内を走っているが、町内の利用者は極めて少ない」等、公共交通運行上、利用上大きな課題を抱えています。

こうした課題に対応すべく、町では「第5次総合計画」において公共交通整備のあり方を住民に問い、シンボルプロジェクトの中に「環境交通推進プロジェクト」として位置付け、講演会の開催、公共交通に関する基礎調査、グループタクシーの実証実験等を実施してきました。

本計画（公共交通マスタープラン）は、本町における公共交通の課題とこれまで実施してきた数々の取り組みを踏まえ、住民生活の向上に資する交通環境の実現を目指し、取り組むべき交通施策を体系的に整理し、本町における公共交通の将来像を明確化することを目的としています。

1-4. 本計画の位置付け

公共交通マスタープランは、「第5次吉岡町総合計画（2011～2020）」で定められた将来像「キラリよしおか 一人と自然輝く丘の手タウン吉岡町ー」における「環境交通推進プロジェクト」の「公共交通網整備事業」の中で、「路線バスの検討(利用しやすい路線の検討、運行形態の見直しなど)」「パーク&ライド、サイクル&ライドなどの検討」が位置づけられており、公共交通整備に関するこれまでの取り組みを受け、交通部門として今後実施すべき交通施策の基本となるものです。

また、「都市再生特別措置法の一部を改正する法律」の公布に伴い、まちづくりと一体となった公共交通の再編が求められ、「吉岡町都市計画マスタープラン」との調整も必要です。

当然、施策検討にあたっては、群馬県などの計画は受けるものとします。

公共交通マスタープランに盛り込まれた施策については、関係者それぞれの立場で相互の調整・連携を図りつつ施策の実現に努めていきます。

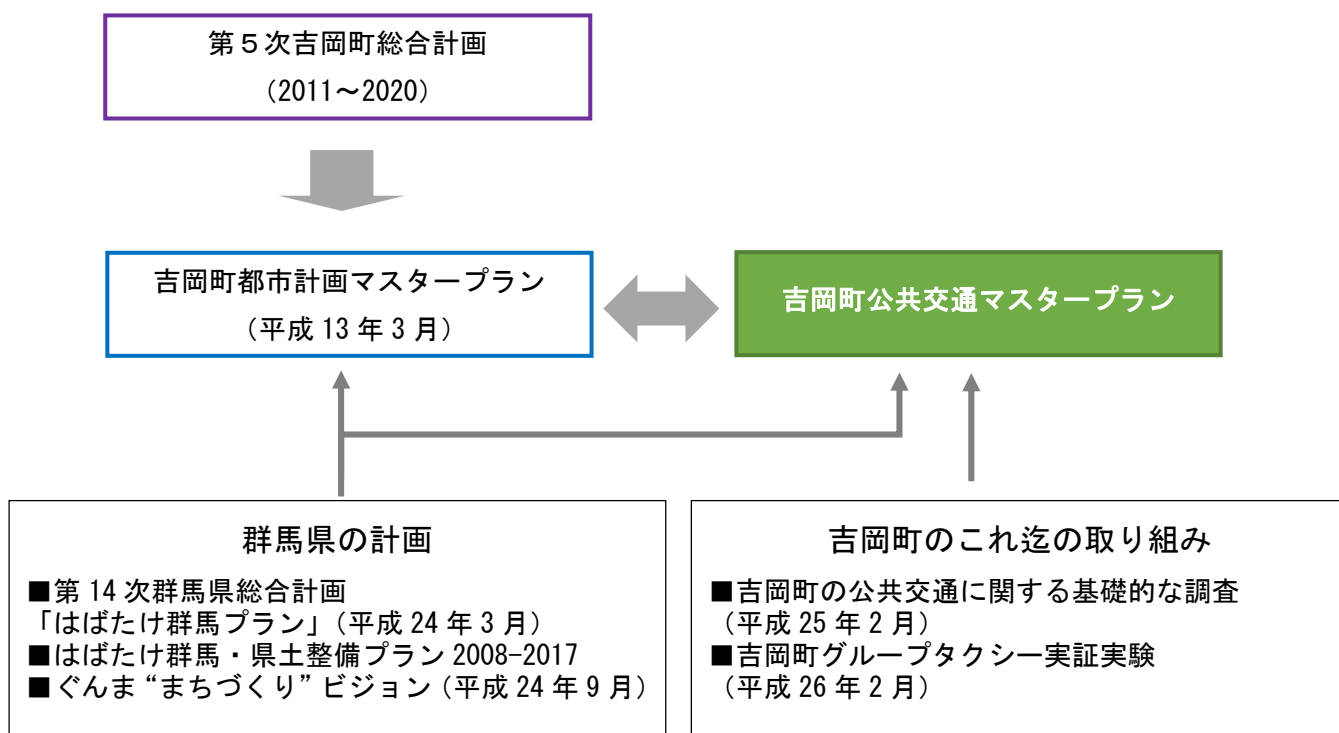


図 1-8 本計画の位置付け

2. 公共交通に関わる課題

2-1. 吉岡町の公共交通の運行実態からの課題

(1) 公共交通の形態

本町において現在運行している乗合公共交通は、次の通りです。

表 2-1 公共交通一覧

分類		概要
鉄道	J R	町の東部地区を南北に縦断する上越線が運行しており、渋川や高崎方面へアクセスが可能。しかし、町内に鉄道駅はない。
バス	自主路線バス	
	民間バス事業者の運営により運行しているバス路線 【現在運行のバス】 ・イオンモール高崎～（吉岡町役場）～榛東村役場「イオンバス」（群馬バス） ・前橋駅～渋川駅（関越交通） ・前橋駅～（湯の道利久）～総合スポーツセンター（日本中央バス） ・渋川駅～（水沢）～伊香保（群馬バス）	
	地域間幹線系統	バス事業者が運行する広域路線バスのうち、国・県の補助対象となっている路線 【現在運行のバス】 ・高崎駅～伊香保（群馬バス） ・高崎駅～渋川駅（関越交通）
	委託路線バス	
	市町村が民間バス事業者に運行委託し、欠損分を補助することにより運行継続しているバス路線 【現在運行のバス】 ・前橋駅～上野田（吉岡線）（日本中央バス） ・渋川駅～箕郷（群馬バス） ・前橋駅～上野田（榛東線）（日本中央バス）	
	巡回バスやデマンドバス等	【運行していない】
	スクールバス	上野原地区から明治小学校までの区間を児童の送り迎えのため運行
タクシー	一般タクシー	現在吉岡町にはタクシー営業所がなく、「町内の移動」「町内～榛東・前橋・高崎方面」「町内～渋川方面」によって、利用できるタクシー会社と利用できないタクシー会社がある。
その他公共交通サービス		・バス利用促進敬老割引制度 ・福祉タクシー券給付事業 ・高齢者運転免許証自主返納者支援事業

(2) 鉄道利用の状況

町内に鉄道駅はなく隣接市の駅を利用しています。各駅における乗降者数の推移をみると、おおむね群馬総社駅が1日平均1,500人前後、八木原駅が1,000人前後となっています。乗降者数はほぼ横ばいですが、平成24～25年度の2年間は若干の増加傾向です。

各駅の利用者内訳をみると、両駅とも吉岡町民の利用が20～30%を占めています。また、吉岡町中心部から双方の駅にアクセスするバス路線はないため、各駅へのアクセス手段は自動車や自動車送迎が多くを占めており、路線バスは0～1%とほとんどありません。

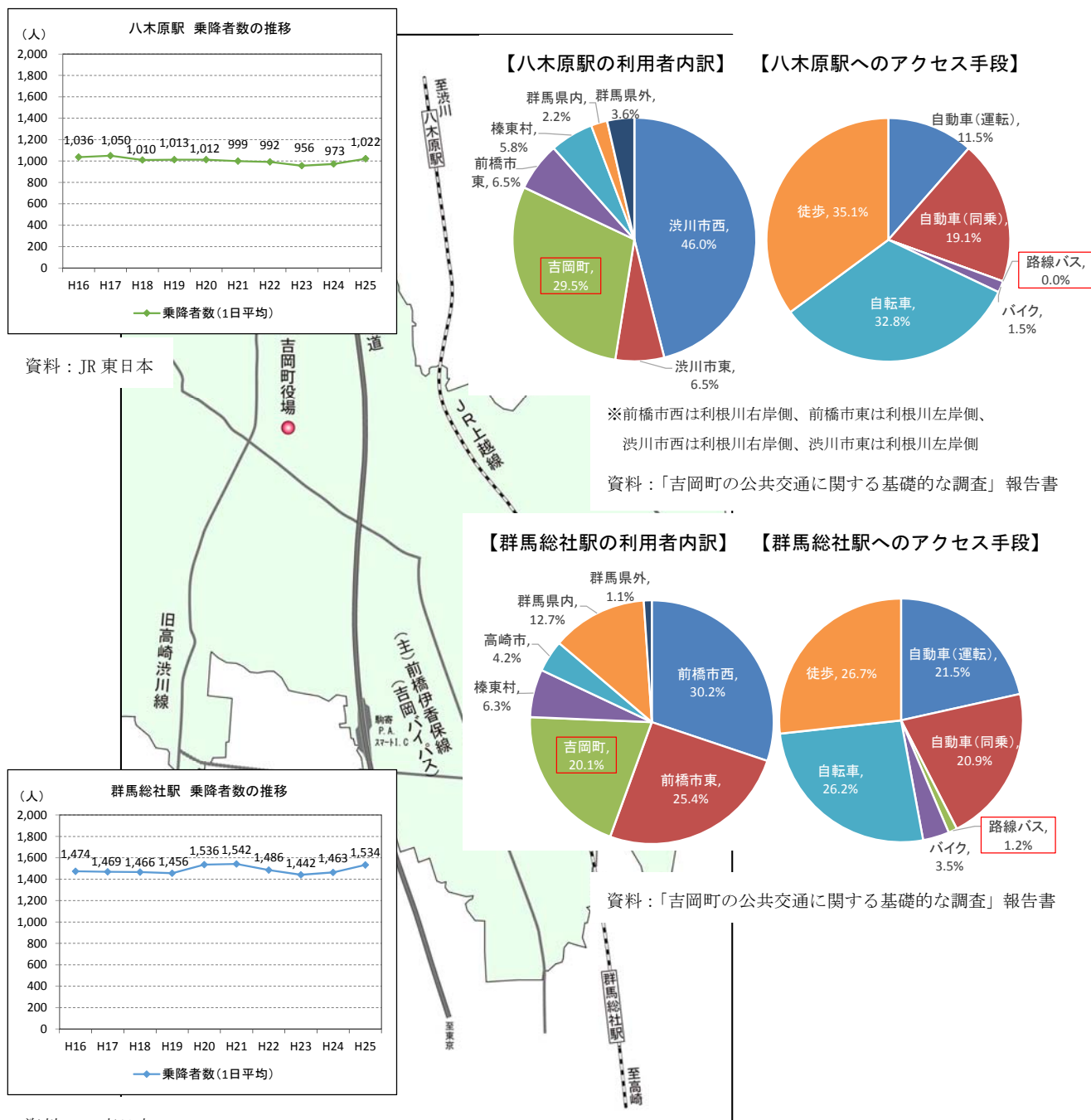


図 2-1 鉄道利用状況

(3) 鉄道の利便性

JR 上越線は上り、下りともに便数は多く、上下合計で 70 便（平日）となっており、鉄道のサービスレベルは高いと言えます。

本町から高崎駅、渋川駅へは乗り換えなしでアクセスが可能で、高崎駅へは約 16 分（上下合計 50 本/日）、渋川駅へは約 4 分（上下合計 70 本/日）と、利便性は高いレベルで確保されています。しかし、前橋駅へ向かう場合は新前橋駅で乗り換える必要があり、高崎駅や渋川駅に行く場合と比べ若干利便性が低くなっています。

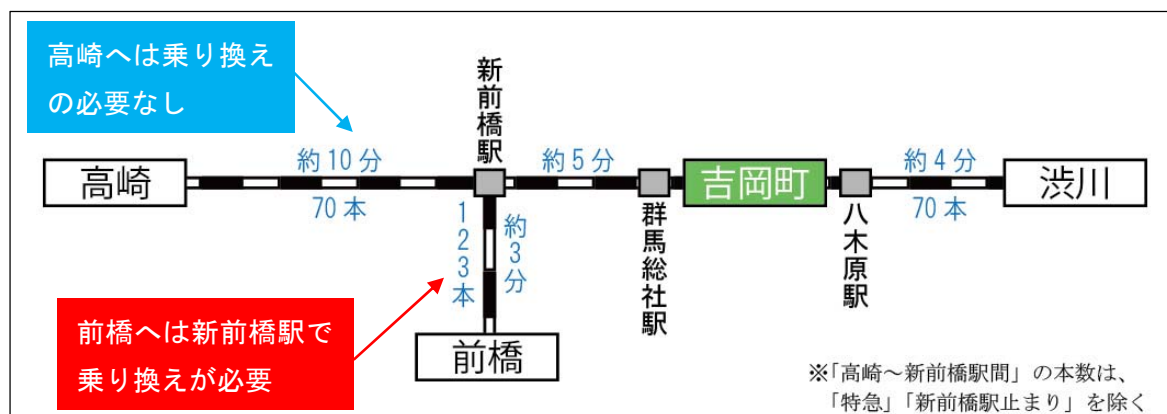


図 2-2 吉岡町からの鉄道の利便性

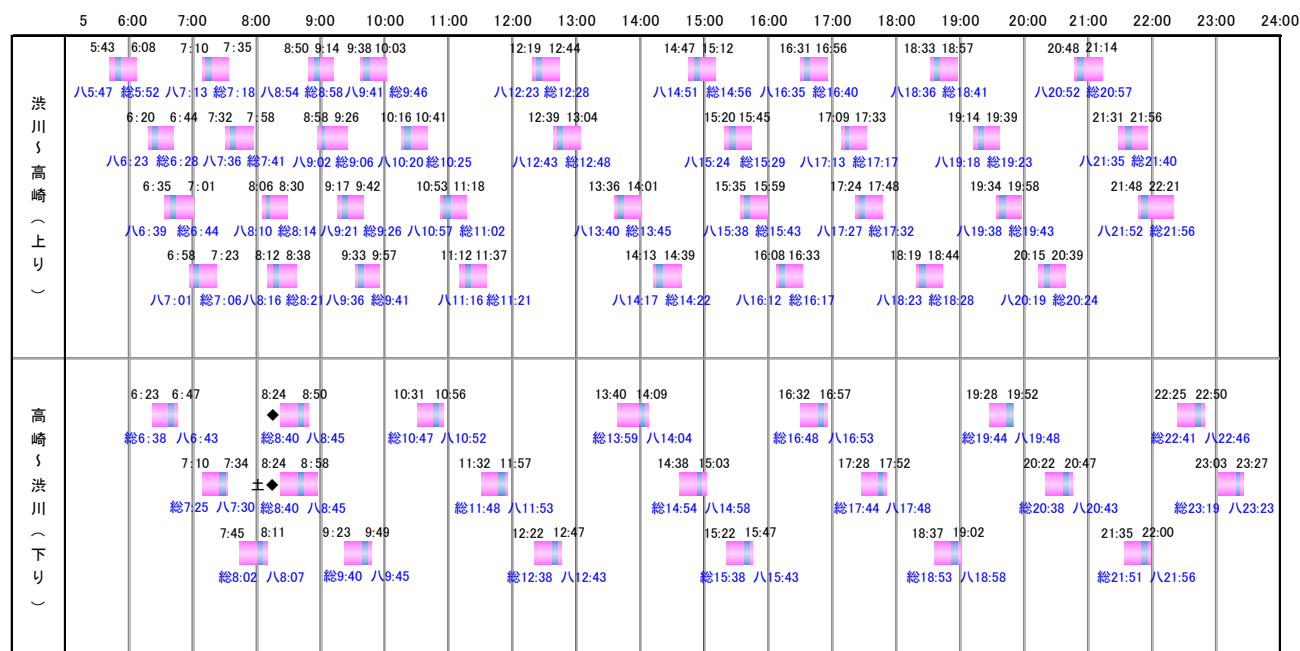


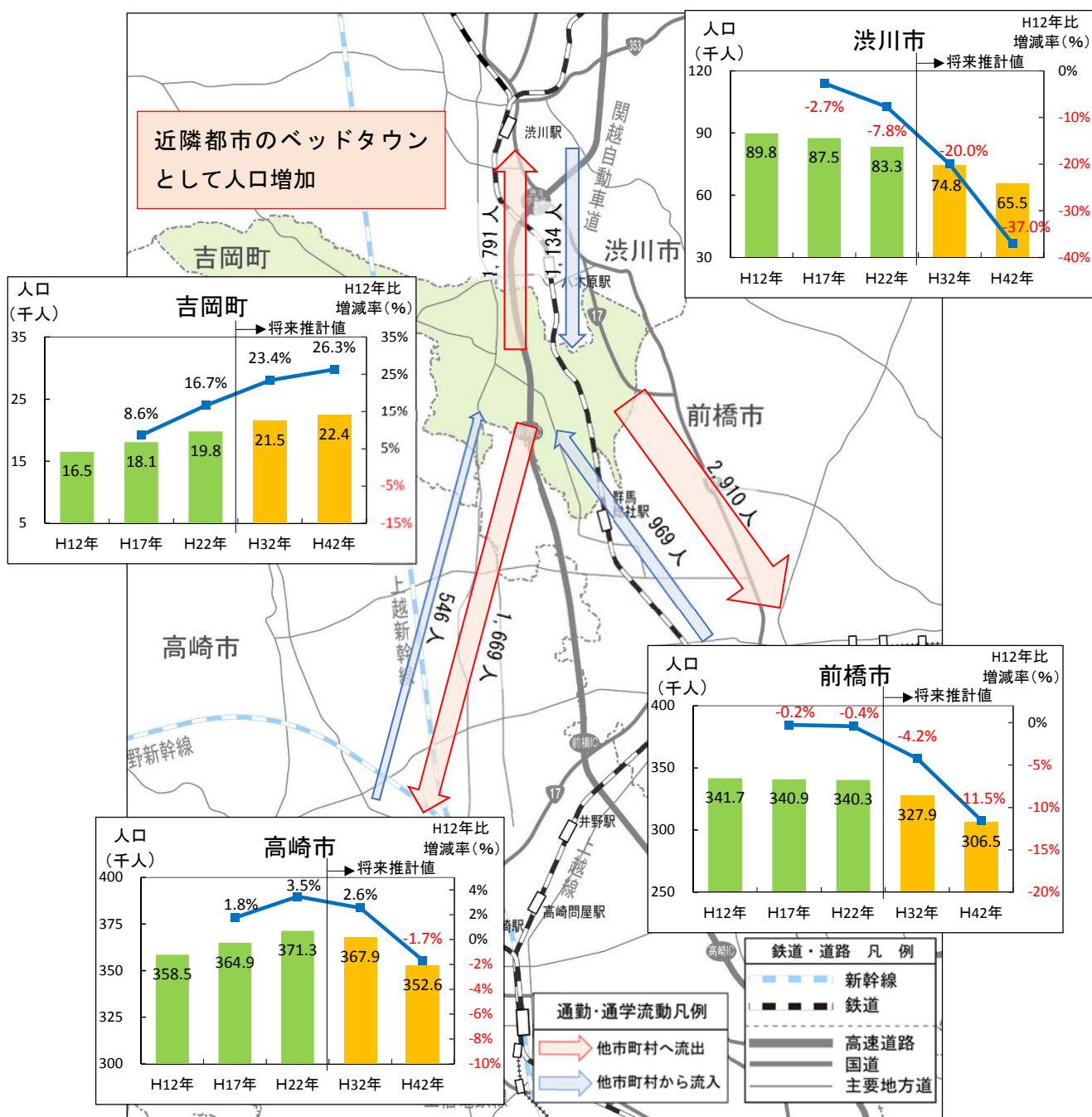
図 2-3 上越線ダイヤグラム

2-2. 都市間流動からみた公共交通のサービスレベルに関する課題

(1) 人口動態ポテンシャル

近隣都市の人口の推移をみると、前橋市・高崎市・渋川市では全て人口が減少傾向にあります。一方、本町はこれらの都市のベッドタウンとして人口は増加傾向にあり、この傾向は今後も続くと推計されています。

都市間流動を見ても、隣接市町村へ多く流出していることが見てとれ、特に前橋市へは2,910人と多く流出しています。前述のとおり近隣都市のベッドタウンとしての傾向が現れています。



資料：国勢調査、「日本の地域別将来推計人口（平成25年3月推計）」（国立社会保障・人口問題研究所）

注）通勤通学流動は平成22年国勢調査の値を掲載

図 2-4 人口動態

(2) 人的流動とそれを支える公共交通

高崎市と渋川市方面へはバスの便数も多く、また鉄道も乗り換えなしでアクセスすることが可能でアクセシビリティが高い状況です。しかし、前橋市へはバスの便数は少なく、また鉄道では新前橋駅で乗り換えるの必要がありアクセシビリティが低い状況です。

前項でみたとおり前橋市への流動が最も多いですが、公共交通サービスはそれに対応した形になっていません。

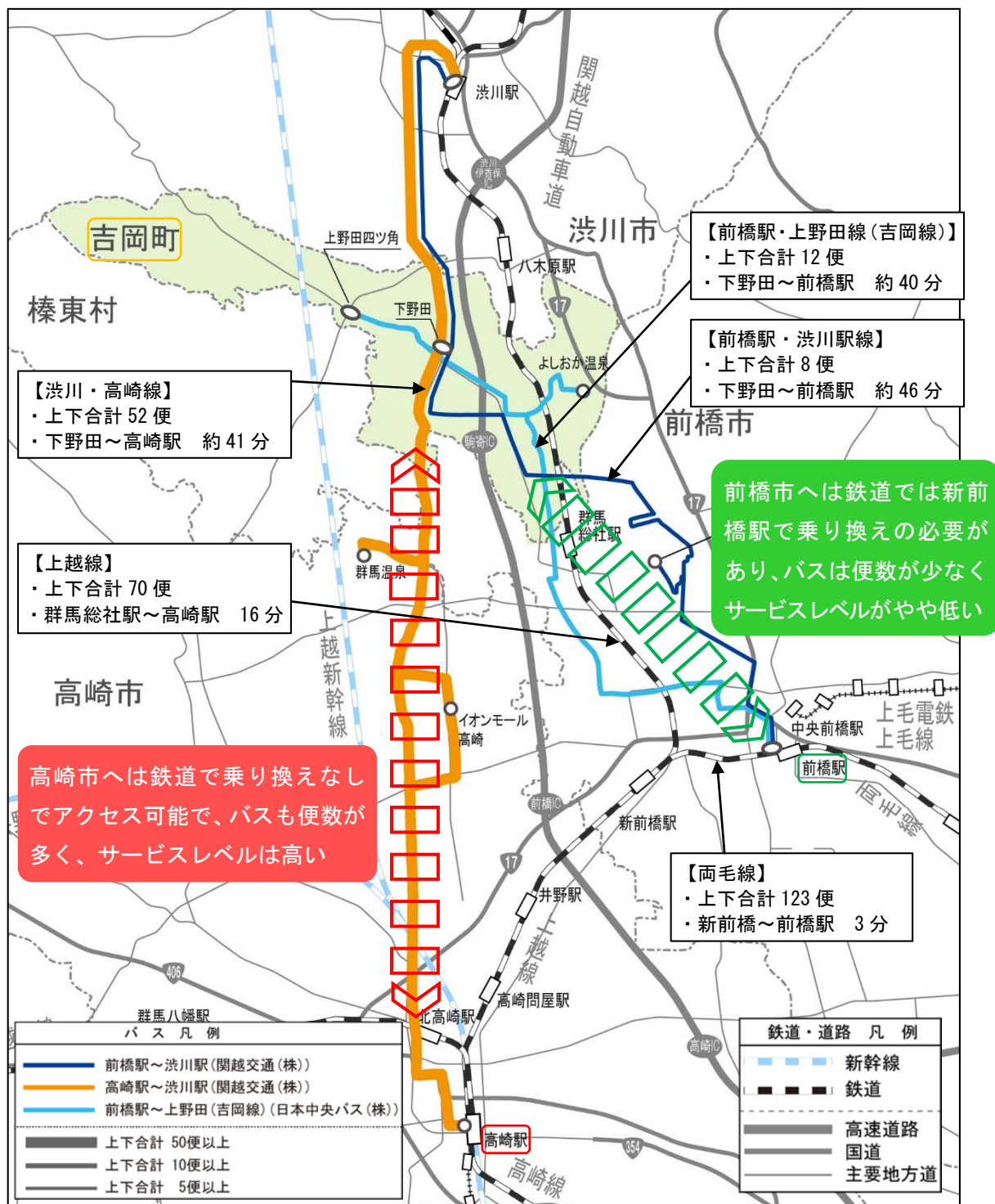


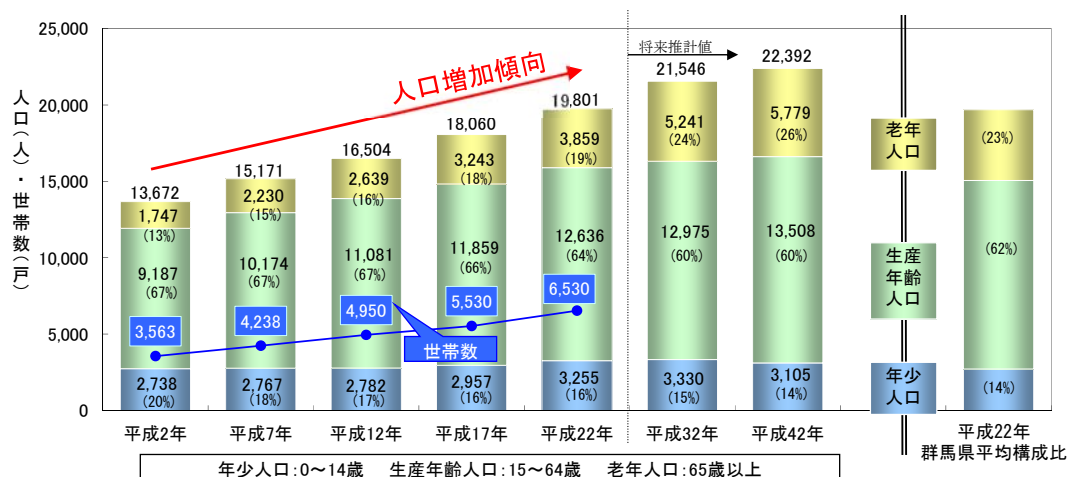
図 2-5 近隣市町村へのアクセス

2-3. 拡散する市街地への対応に関する課題

(1) 吉岡町の人口推移

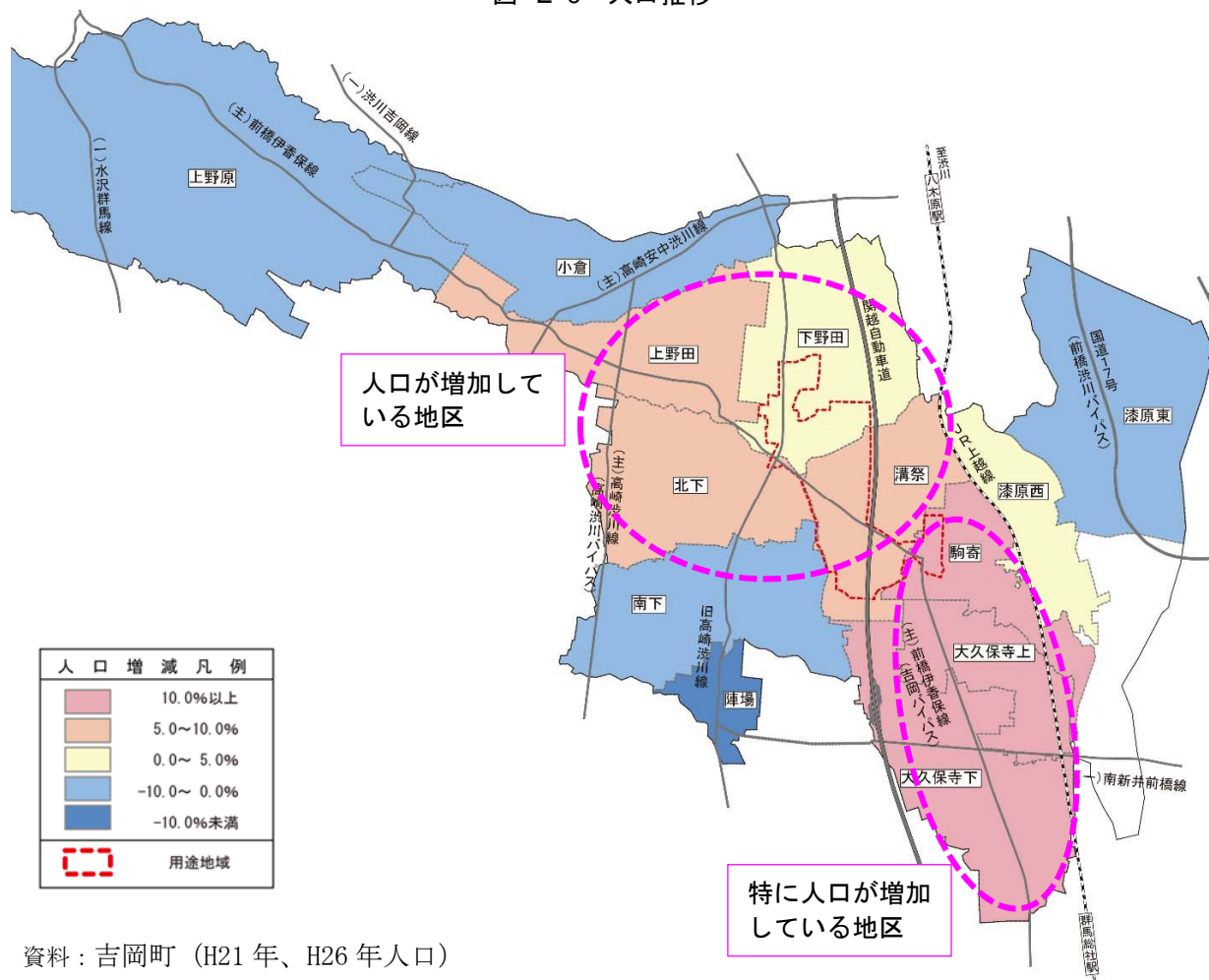
本町の人口は増加傾向が続いており今後もその傾向は続くと推計されています。

平成 21 年から平成 26 年までの人口増減率を地区別にみると、(主) 前橋伊香保線 (吉岡バイパス) 付近の地区で特に人口が増加しており、用途地域外で人口が増加し、市街地が拡散していることがわかります。



資料：国勢調査、「日本の地域別将来推計人口（平成 25 年 3 月推計）」（国立社会保障・人口問題研究所）

図 2-6 人口推移

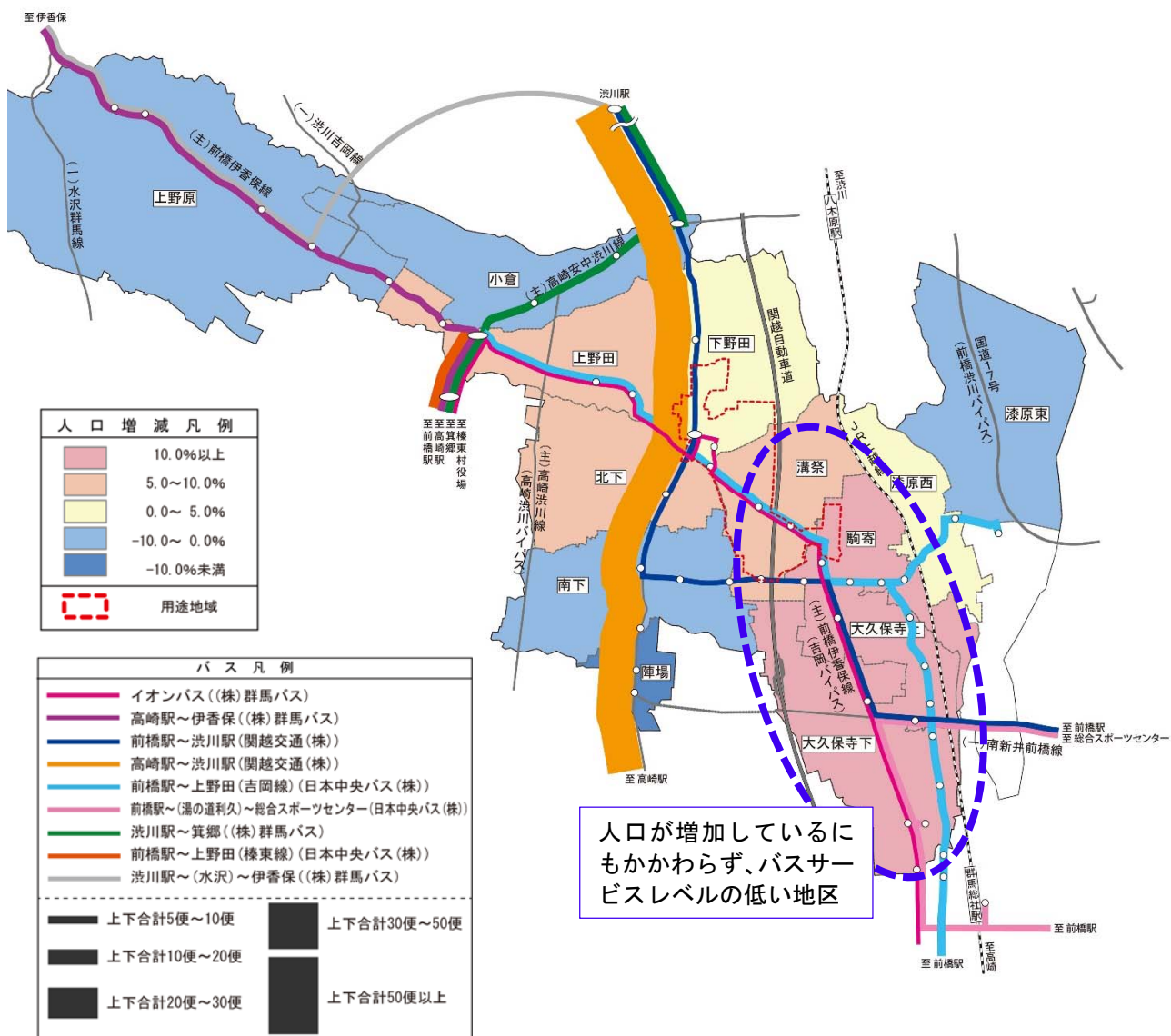


資料：吉岡町（H21 年、H26 年人口）

図 2-7 地区別人口増減

(2) 拡散する市街地に対応するバス運行の課題

地区別の人口増減の状況とバス運行状況を重ねてみると、特に人口が増加している吉岡バイパス付近へのバスの運行本数が少なく、サービスレベルは低くなっています。



資料：吉岡町

図 2-8 人口増減とバス路線

2-4. 施設利用に対するバスサービスの課題

商業施設の立地とバスは運行状況を重ねてみると、商業施設が多く立地している地区へは3路線運行していますが、休日運行の路線や、旧道を通る路線、南部地区のみの運行路線で、町内のほとんどの地区からバスを利用して買い物をするには距離が遠く、不便な状況です。



図 2-9 主要施設とバス路線

2-5. 利用目的とバスサービスレベルの課題

(1) 公共交通不便地域の概念

■公共交通空白地域

公共交通空白地域は、公共交通を利用しようと思っても近くに鉄道駅やバス停が無いため利用できない地域のことで、具体的には鉄道駅から 1 k m 圏外かつバス停から 300m 圏外の地域を指します。

■公共交通不便地域

公共交通不便地域とは、鉄道駅やバス停が近くにあり、公共交通を利用しようと思えば利用できるが、通勤・通学や買い物等の特定の目的にはダイヤ等の関係で使えない地域のことを指します。具体的には下記の「バスサービスレベル検討の考え方」に記述しています。

(2) バスサービスレベル検討の考え方

バスサービスレベルは下表のとおり設定します。

「通勤・通学」では、「前橋駅」、「高崎駅」、「渋川駅」を目的地として設定しました。

「通院」では、本町は渋川保健医療圏ということから、「渋川総合病院」（渋川駅）を目的地として設定しました。

「買い物」では、商業施設が多く集まる「大久保地区商業ゾーン」を普段の買い物を想定した目的地として設定しました。

表 2-2 サービスレベルの設定

利用目的	目的地	利用可能条件
通勤・通学	「前橋駅」「高崎駅」 「渋川駅」	行き：各駅に 8 時に着ける 帰り：各駅を 17 時～19 時に出発する
通院	渋川総合病院（渋川駅）	行き：診療受付時間内（8:30～11:30）に着ける 帰り：到着時刻から約 1 時間半～2 時間後に帰りの便がある
買い物	大久保地区商業ゾーン	行き：10 時以降に着ける 帰り：到着時刻から約 1～2 時間後に帰りの便がある ・荷物を持って徒歩で移動することを想定し、バス停から商業施設までの距離が約 100m 以内

吉岡町内を運行している9路線の運行経路とダイヤより特徴と課題を路線ごとに分析した総括図を以下に示しました。また路線ごとの分析結果を次ページ以降に示しました。

《高崎駅～伊香保線》
1日25往復運行の、最も利便性の高い路線で、高崎市、渋川市への通勤・通学が可能

《高崎駅～伊香保線》
高崎駅と伊香保温泉を結ぶ観光路線で、吉岡町内の運行距離が短く、運行サービスレベルは低い

《高崎駅～伊香保線》
高崎駅～伊香保間は6往復で、運行サービスレベルがやや低く、特に朝・夕の便がない

《前橋駅～上野田線（榛東線）》
前橋市への通勤・通学は可能であるが、榛東経由となるため、利用圏域は極めて狭い

《前橋駅～上野田線（吉岡線）》
前橋駅への通勤・通学は可能であるが、旧道経由であり、大久保地区商業ゾーン、群馬総社駅を不経由

《イオンバス》
唯一、中心市街地と大久保地区商業ゾーンを経由するルートであるが、日曜日のみの運行

《前橋駅～総合スポーツセンター線》
吉岡町の南部地域でのみの運行で、利用圏域が狭く、前橋市への通勤・通学は不可

《高崎駅～渋川駅線》
1日25往復運行の、最も利便性の高い路線で、高崎市、渋川市への通勤・通学が可能

《渋川駅～箕郷線》
渋川市への通勤・通学は可能であるが、上野田四ツ角での乗り継ぎの利便性は良くない

《前橋駅～渋川駅線》
吉岡町内の運行距離は最も長く、前橋市への通勤・通学は可能であるが、渋川市へは不可

バス凡例	
(赤線)	イオンバス((株)群馬バス)
(青線)	高崎駅～伊香保((株)群馬バス)

図 2-10 9 路線の運行経路と課題

① 前橋駅～上野田線（吉岡線）《市町村委託路線・日本中央バス》

■前橋市への通勤・通学は可能。

◆群馬総社駅付近を通るが同駅へは不経由。

◆大久保地区商業ゾーンを不経由。

	5:00	6:00	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00
前橋駅～上野田(上り)				8:25 役場9:04	8:54 9:08 役場9:04	10:25 10:52 11:13 役場11:09	12:20 12:46 13:05 役場13:02				15:20 15:46 16:04 役場16:01		17:35 18:02 18:21 役場18:18		19:35 20:02 20:21 役場20:18				
上野田～前橋駅(下り)			7:27 7:40 役場7:31	8:15 役場7:31	9:30 9:50 10:14 役場9:33	11:32 11:50 12:13 役場11:34	12:46 13:05 役場13:02		14:17 14:36 14:57 役場14:20		16:32 16:50 17:14 役場16:35		18:40 19:00 19:23 役場18:43						

17:35、19:35 前橋駅発の便が

8:15に前橋駅に着くことができる

17:35、19:35 前橋駅発の便がある

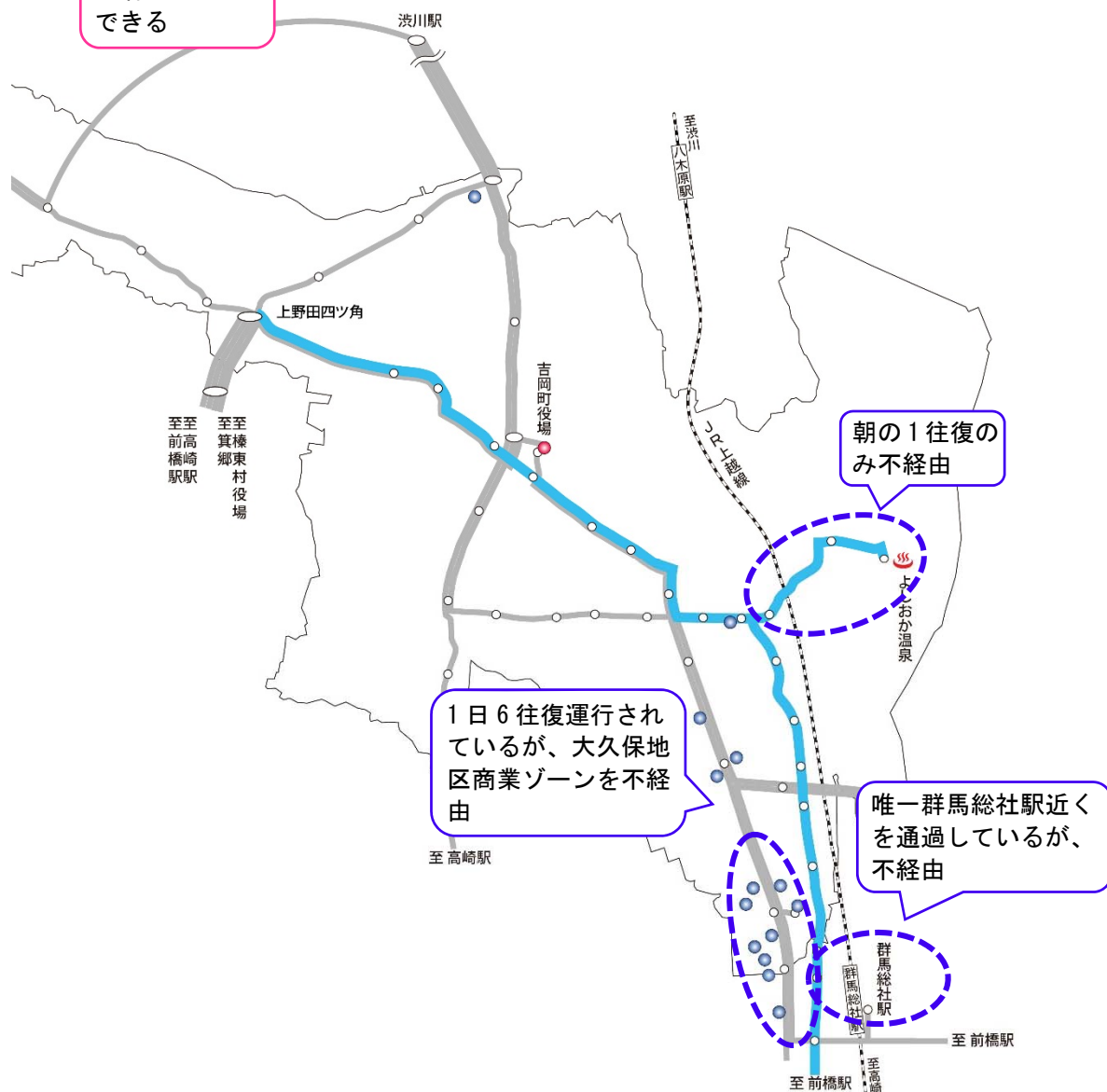


図 2-11 運行ダイヤと経路（前橋駅～上野田線（吉岡線））

表 2-3 サービスレベル（前橋駅～上野田線（吉岡線））

通勤・通学			通院	買い物
前橋市	高崎市	渋川市	渋川総合病院	大久保地区商業ゾーン
○	×	×	×	×

○：利用可能 △：利用可能（乗り換えあり） ×：利用不可 ※以下同様

② 渋川駅～箕郷線《市町村委託路線・群馬バス》

- 渋川市への通勤・通学は可能。
- 上野田四ツ角で4路線と接続（乗り換え可能）。
- ◆ 但し、乗り継ぎの利便性は良くない。

	5:00	6:00	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00
渋川駅～箕郷(上り)				8:19 8:22 上野田四ツ角8:22	10:09 10:12 上野田四ツ角10:12				13:49 13:52 上野田四ツ角13:52	16:19 16:22 上野田四ツ角16:22	18:00 18:03 上野田四ツ角18:03	19:39 19:42 上野田四ツ角19:42							
箕郷～渋川(下り)			7:43 7:46 上野田四ツ角7:43	9:18 9:21 上野田四ツ角9:18				13:08 13:11 上野田四ツ角13:08	15:38 15:41 上野田四ツ角15:38	17:18 17:21 上野田四ツ角17:18	18:58 19:01 上野田四ツ角18:58								

7:55 に渋川駅に着く便がある

17:50、19:30
渋川駅発の便がある

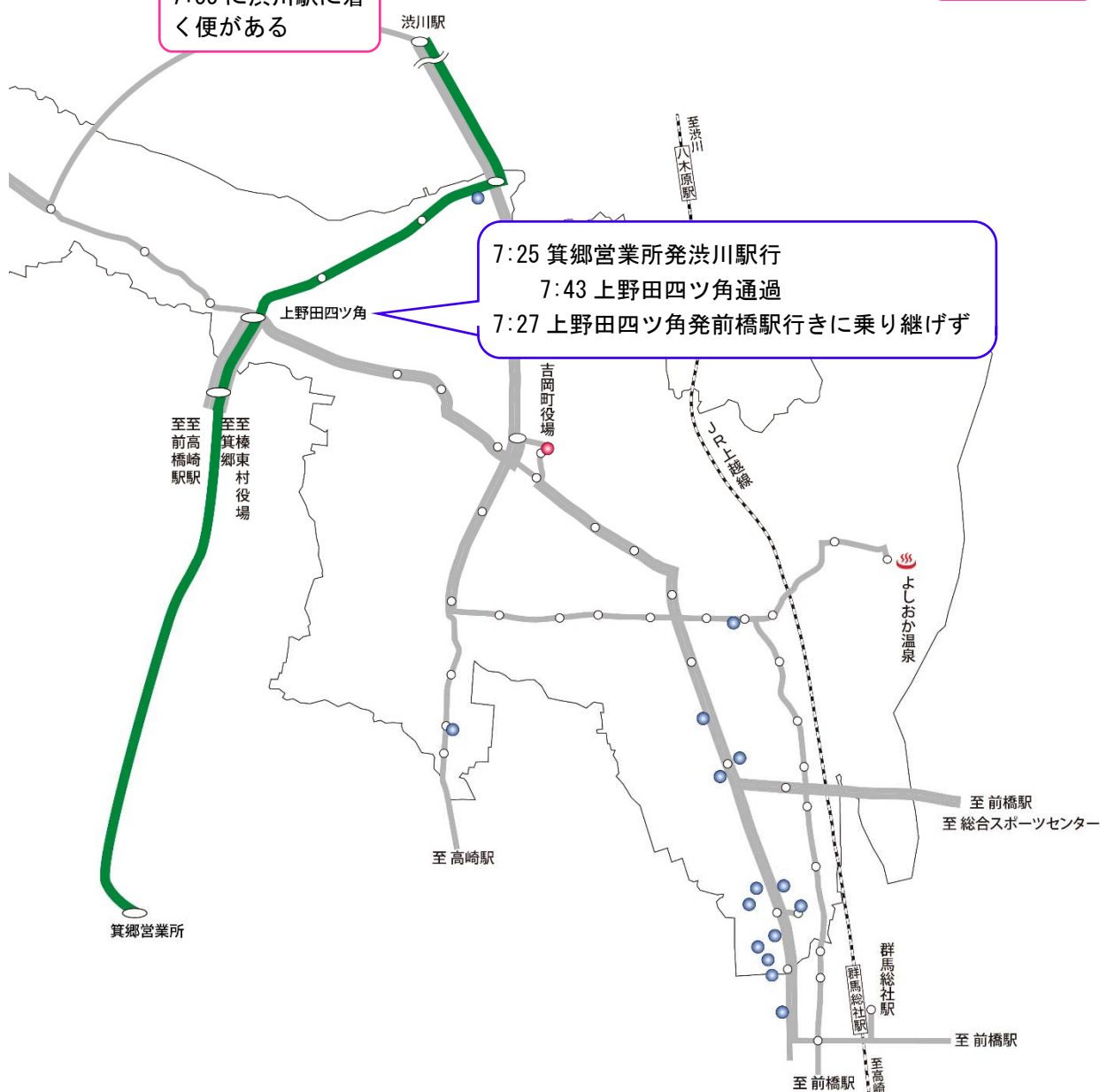


表 2-4 サービスレベル（渋川駅～箕郷線）

通勤・通学			通院	買い物
前橋市	高崎市	渋川市	渋川総合病院	大久保地区商業ゾーン
×	×	○	○	×

③ 前橋駅～上野田線（榛東線）《市町村委託路線・日本中央バス》

■前橋市への通勤・通学は可能。

◆榛東経由となるため上野田四ツ角周辺地区しか利用できない。

	5:00	6:00	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00	
前橋駅～上野田(上り)			6:45 ☆ 上野田四ツ角7:39	7:37 ☆ 上野田四ツ角8:44	8:20 ☆ 上野田四ツ角9:09				12:40 ※ 上野田四ツ角13:24	13:24 ※ 上野田四ツ角13:44	15:00 ※ 上野田四ツ角15:44	15:44 ※ 上野田四ツ角16:23	17:30 ※ 上野田四ツ角18:23	18:23 ※ 上野田四ツ角19:31	19:30 ※ 上野田四ツ角20:08	20:08 ※ 上野田四ツ角21:00				
上野田～前橋駅(下り)		6:45 ☆ 上野田四ツ角6:45	7:37 ☆ 上野田四ツ角7:43	8:44 ☆ 上野田四ツ角9:30	9:30 ☆ 上野田四ツ角9:30	10:16 ※ 上野田四ツ角11:40	11:40 ※ 上野田四ツ角12:24				15:55 ※ 上野田四ツ角16:39	16:39 ※ 上野田四ツ角18:30	18:30 ※ 上野田四ツ角19:15	19:15 ※ 上野田四ツ角20:25	20:25 ※ 上野田四ツ角21:00	21:00 ※ 上野田四ツ角21:00				

7:37に前橋駅に

17:30、18:45、19:30
20:25 前橋駅発の便

7:37に前橋駅に着く便がある

17:30、18:45、19:30、
20:25 前橋駅発の便がある



図 2-13 運行ダイヤと経路（前橋駅～上野田線（榛東線））

表 2-5 サービスレベル（前橋駅～上野田線（榛東線））

通勤・通学			通院	買い物
前橋市	高崎市	渋川市	渋川総合病院	大久保地区商業ゾーン
○	△	×	×	×

④ 高崎駅～伊香保線《地域間幹線系統路線・群馬バス》

- ◆高崎市への通勤・通学は不可能。
- ◆高崎駅～箕郷間は 28 往復運行されているが、高崎駅～伊香保間は 6 往復で、特に朝・夕の便がない。

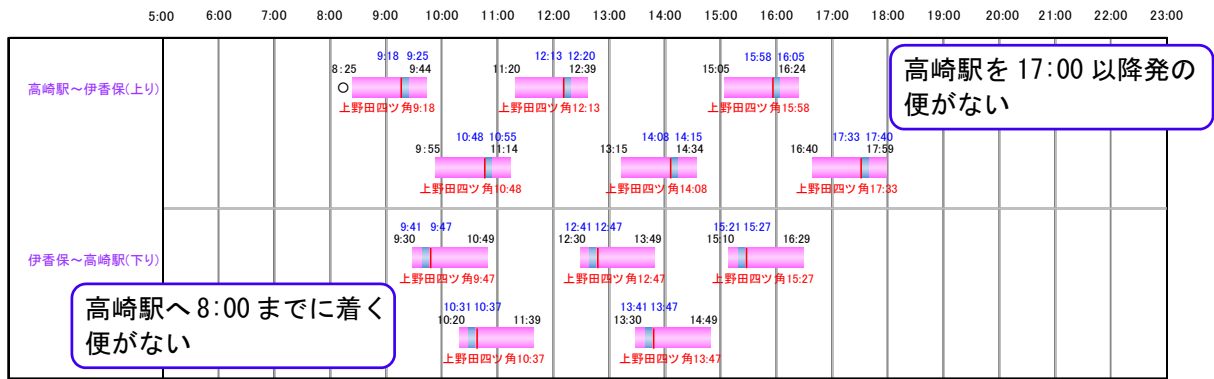


図 2-14 運行ダイヤと経路 (高崎駅～伊香保線)

表 2-6 サービスレベル (高崎駅～伊香保線)

通勤・通学			通院	買い物
前橋市	高崎市	渋川市	渋川総合病院	大久保地区商業ゾーン
×	×	×	×	×

⑤ 前橋駅～渋川駅線《自主路線・関越交通》

- 吉岡町内を運行する距離が最も長い。
- 前橋駅への通勤・通学は可能。
- ◆ 渋川駅へは朝の便が無く通勤・通学は不可能。
- ◆ 大久保地区商業ゾーンを不経由。

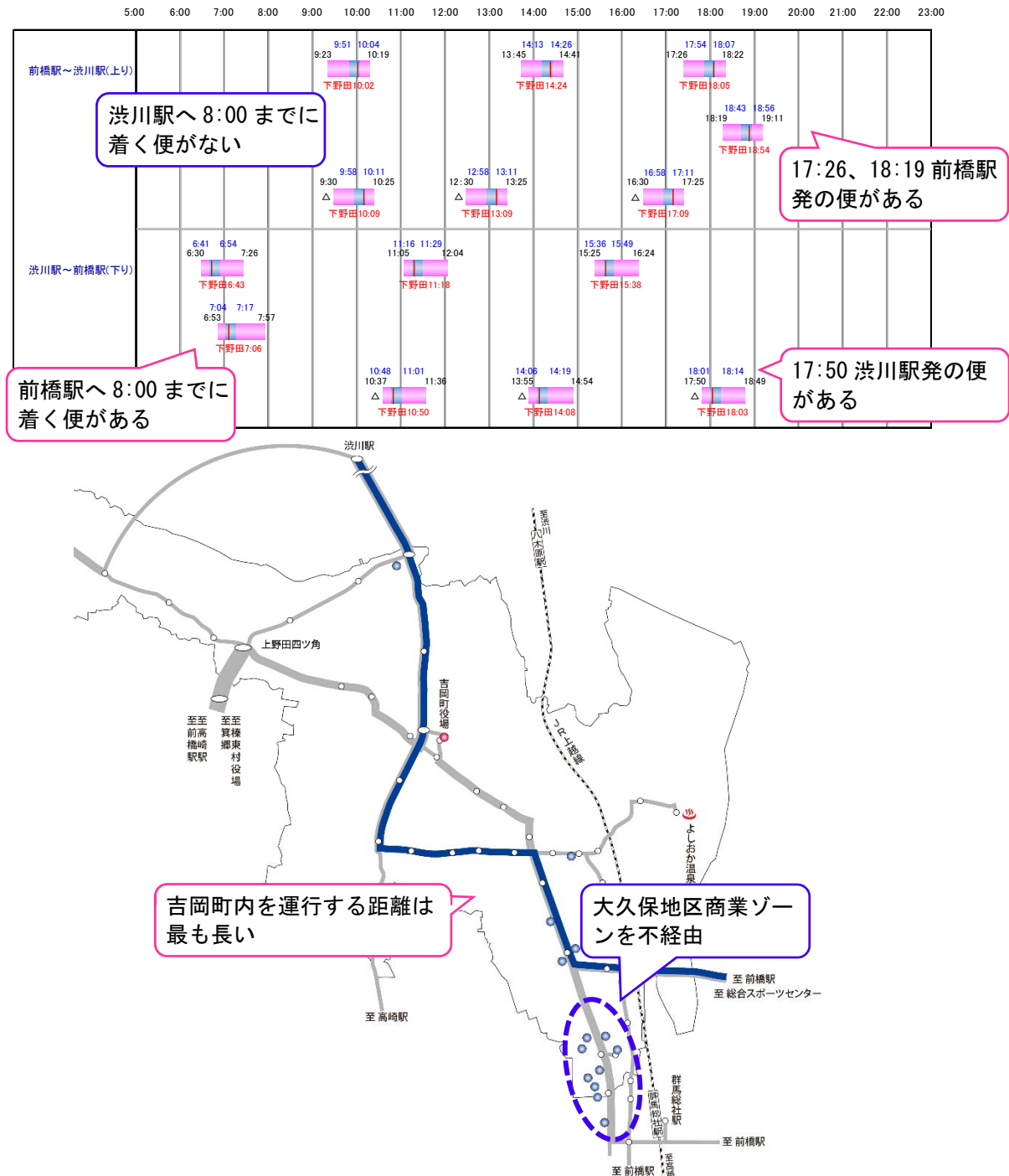


図 2-15 運行ダイヤと経路（前橋駅～渋川駅線）

表 2-7 サービスレベル（前橋駅～渋川駅線）

通勤・通学			通院	買い物
前橋市	高崎市	渋川市	渋川総合病院	大久保地区商業ゾーン
○	×	×	×	×

◆吉岡町の南部地域のみを運行。 ◆前橋市への通勤・通学は不可能。
--

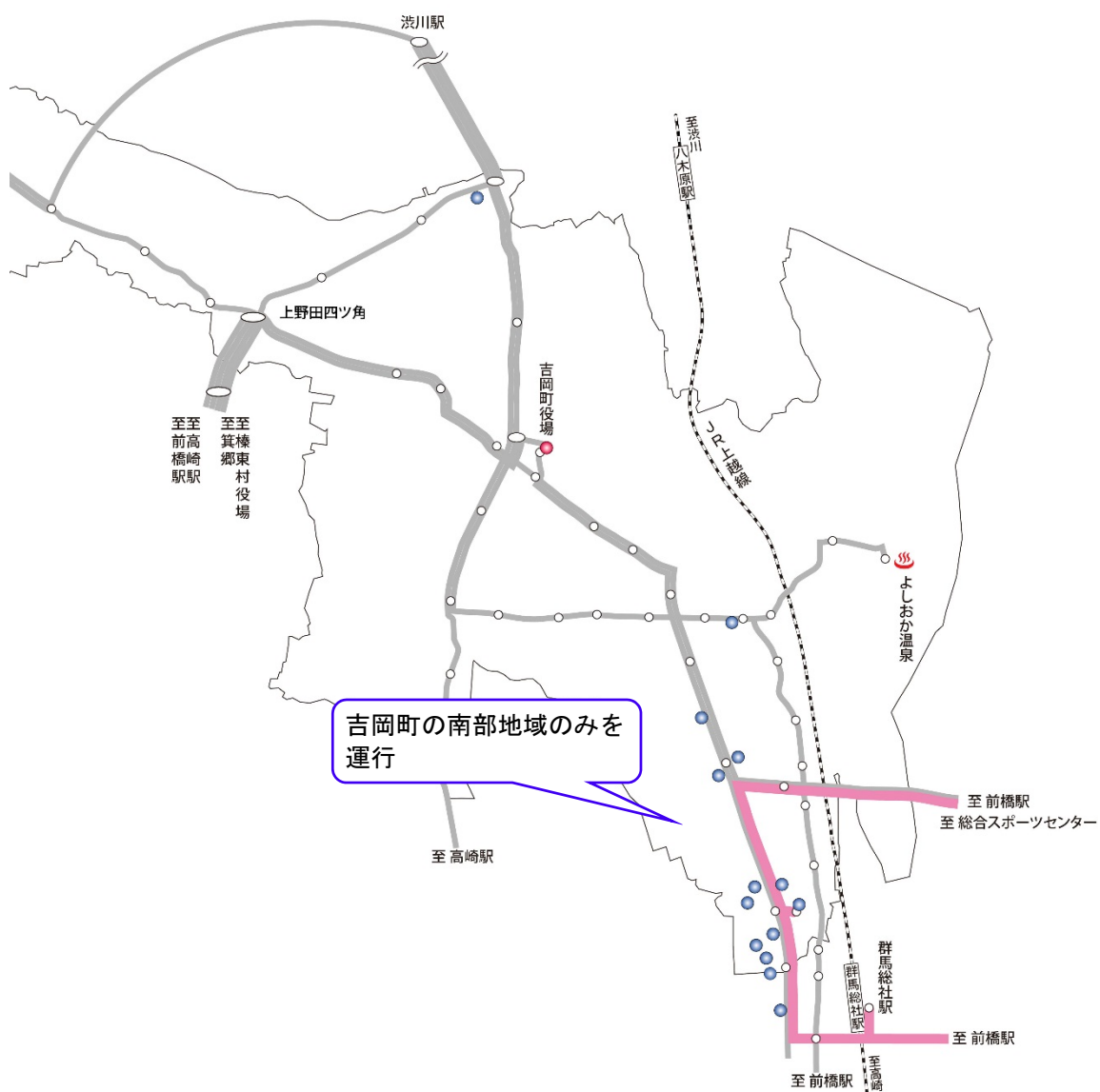


表 2-8 サービスレベル（前橋駅～総合スポーツセンター線）

通勤・通学			通院	買い物
前橋市	高崎市	渋川市	渋川総合病院	大久保地区商業ゾーン
×	×	×	△	×

⑦ 高崎駅～渋川駅線《地域間幹線系統路線・関越交通》

- 1日25往復運行されている最も利便性の高い路線。
- 高崎市、渋川市への通勤・通学が可能。

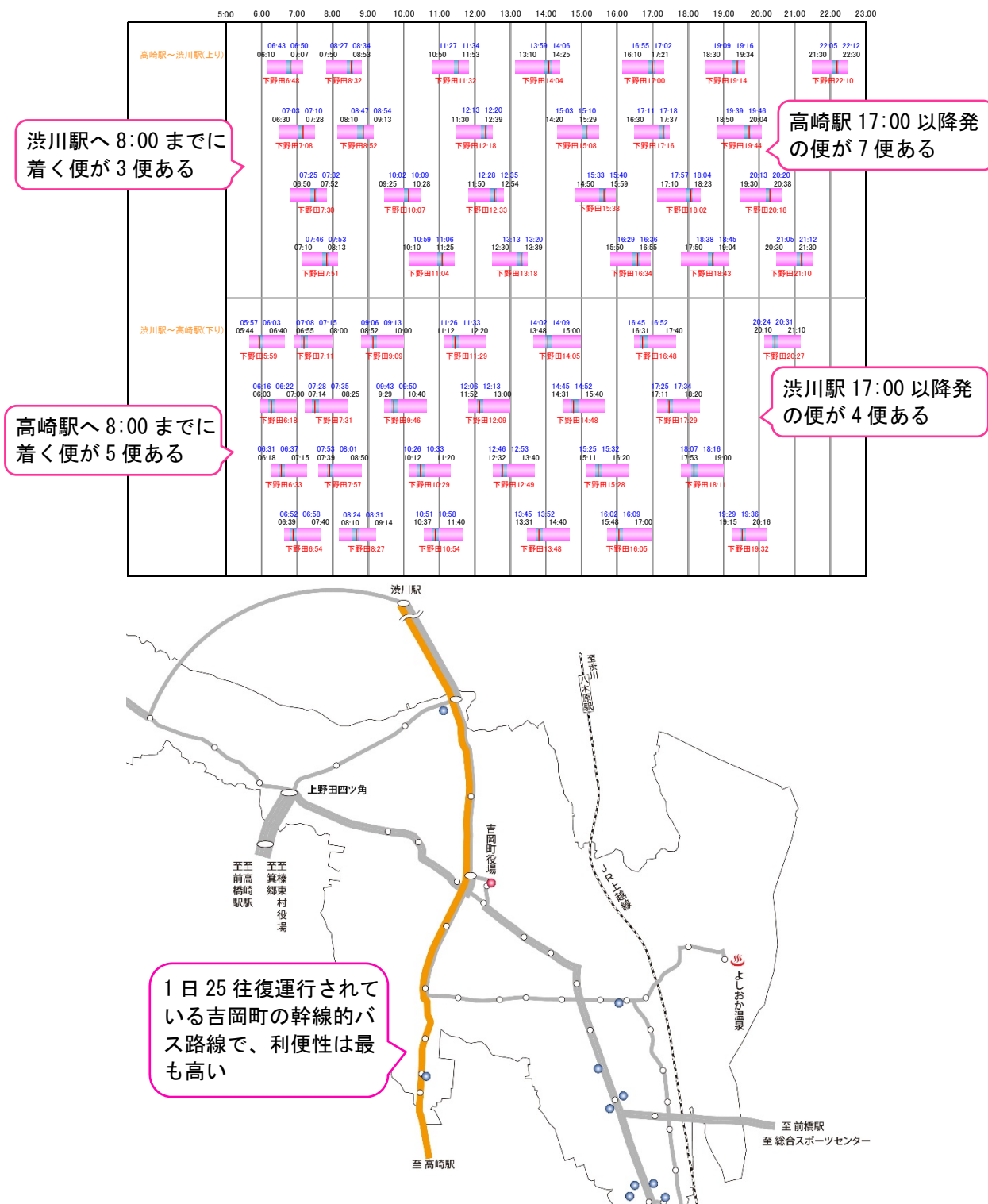


図 2-17 運行ダイヤと経路（高崎駅～渋川駅線）

表 2-9 サービスレベル（高崎駅～渋川駅線）

通勤・通学			通院	買い物
前橋市	高崎市	渋川市	渋川総合病院	大久保地区商業ゾーン
×	○	○	○	×

⑧ 渋川駅～伊香保線《自主路線・群馬バス》

- ◆ 渋川駅と伊香保温泉を結ぶ観光路線
- ◆ 吉岡町北部のみを運行する路線で利用圏域は極めて狭い。
- ◆ 渋川市への通勤・通学は不可能。

[illegible]

図 2-18 運行ダイヤと経路（渋川駅～伊香保線）

表 2-10 サービスレベル（澁川駅～伊香保線）

通勤・通学			通院	買い物
前橋市	高崎市	渋川市	渋川総合病院	大久保地区商業ゾーン
×	×	×	○	×

⑨ イオンモール高崎～（吉岡町役場）～榛東村役場「イオンバス」《自主路線・群馬バス》

- ◆日曜日のみ運行（平日の運行無し）。
- 経路的には最も望ましい経路を運行。

	5:00	6:00	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00
イオンバス(上り)							11:32 11:20 役場前11:38	11:42 12:00		15:12 15:00 役場前15:18	15:22 15:40		17:52 17:40 役場前17:58	18:02 18:20					
イオンバス(下り)							10:41 10:35 役場前10:46	10:52 11:15		14:11 14:05 役場前14:16	14:22 14:45		17:01 16:55 役場前17:06	17:12 17:35					

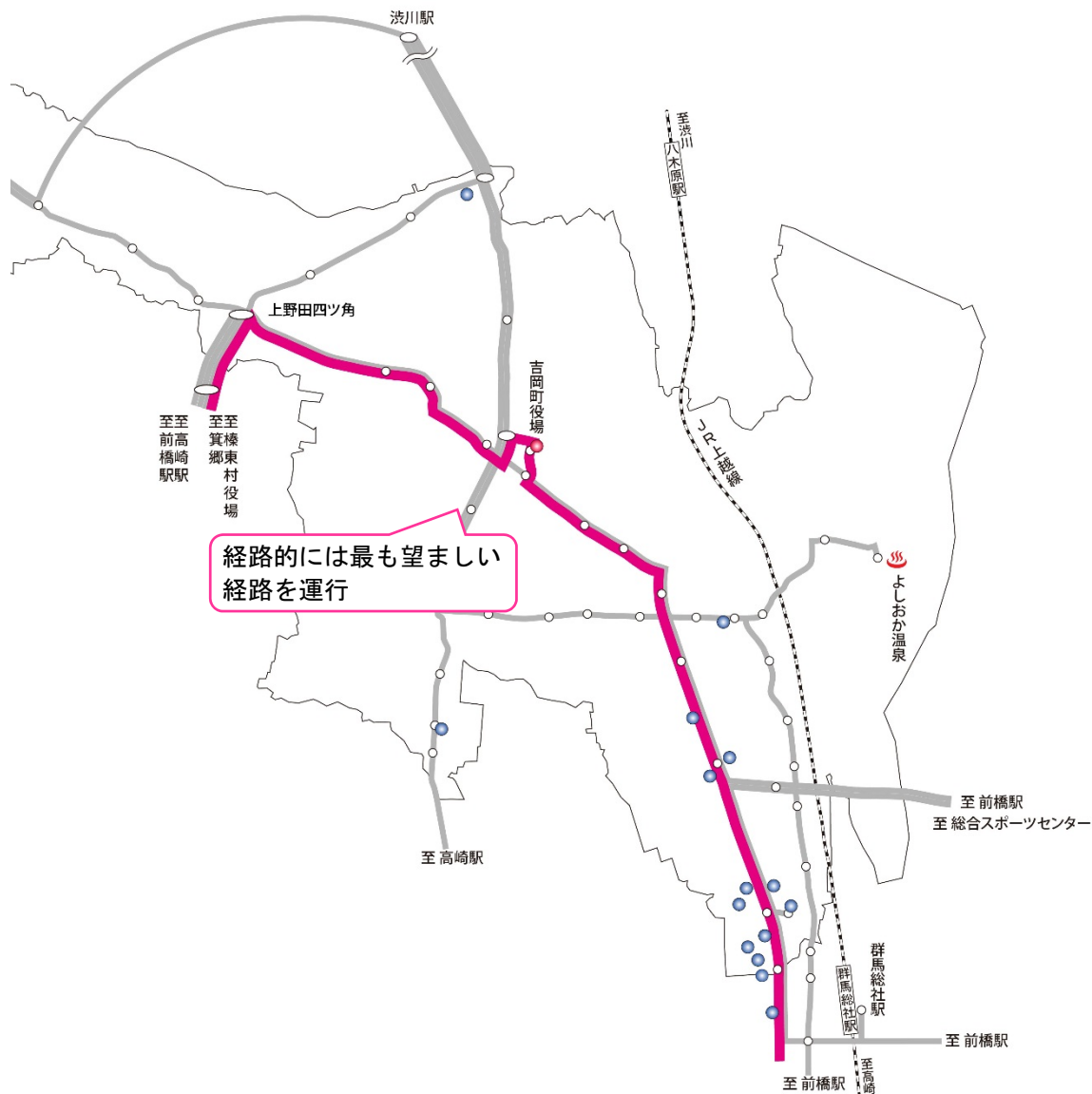


図 2-19 運行ダイヤと経路（イオンバス）

表 2-11 サービスレベル（イオンバス）

通勤・通学			通院	買い物
前橋市	高崎市	渋川市	渋川総合病院	大久保地区商業ゾーン
×	×	×	×	×

(4) 公共交通空白地域の存在

公共交通空白地域をみると、町内全域に渡っていくつか空白地域が存在しています。また、町の中心付近においても空白地域があります。

これらの地域では、公共交通を利用したくても物理的に利用できないため公共交通空白地域の解消が求められます。

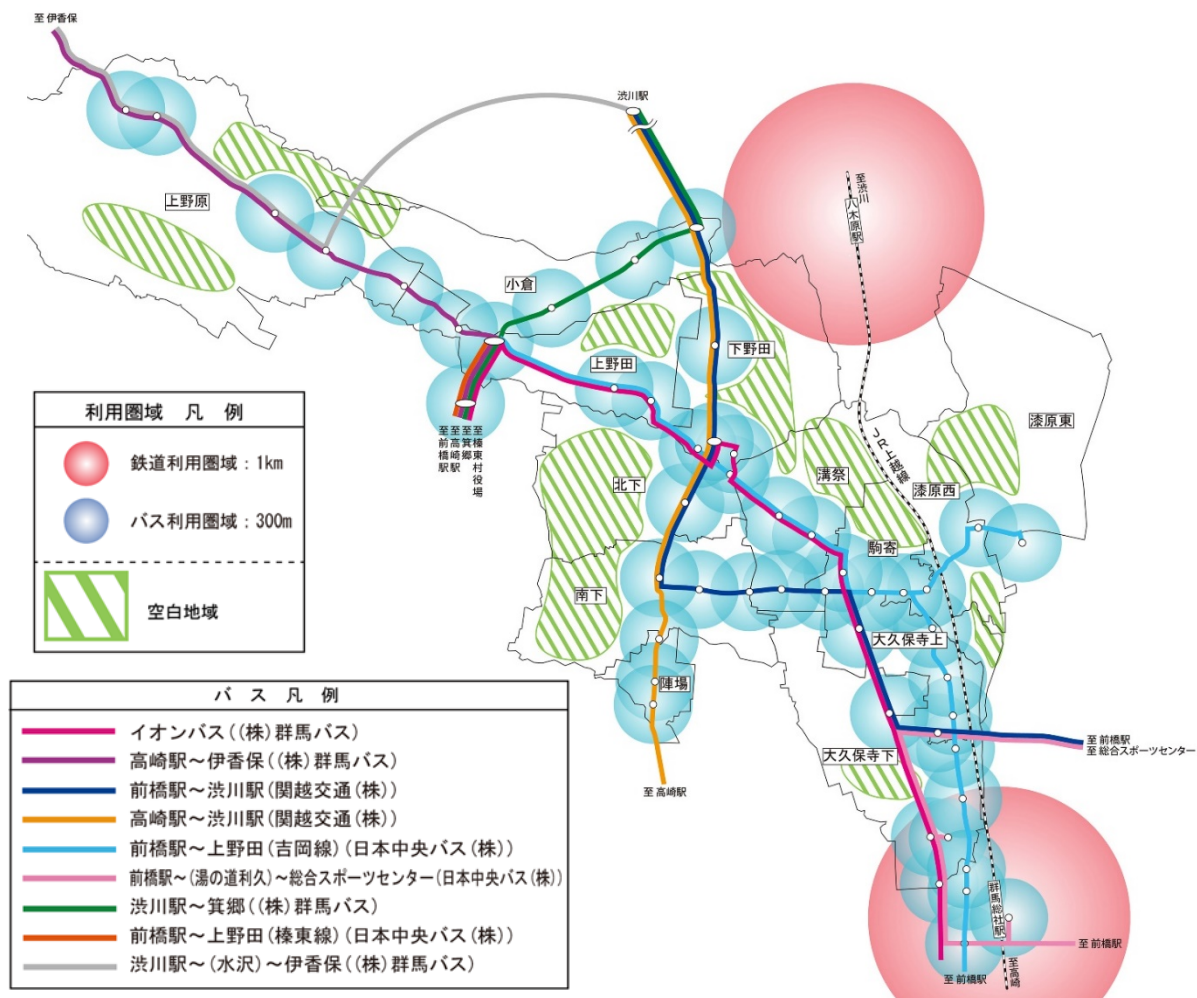
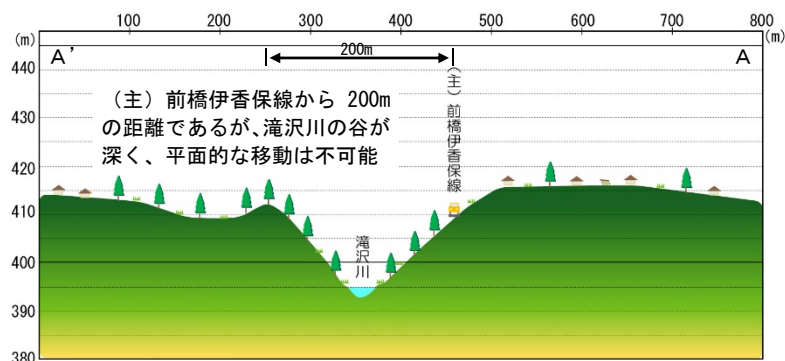


図 2-20 公共交通空白地域

〈上野原地区の地形図〉



〈A-A' の断面図〉



注)「上野原地区」は部分的に急峻な地形で、平面的な移動は不可能である。但し、本計画策定にあたっては、他地区と同様の扱いをしている。

(5) 利用目的別の不便地域の存在

利用目的別に地区ごとのバス利用可否を下表にまとめました。なお、個々の検証は次項から記述しています。

「通勤・通学」では、前橋市方面へは半数以上の地区からバスを利用して通勤・通学が可能ですが、高崎市と渋川市へはバスの便数が多いものの、ほとんどの地区から不可能となっています。

「通院」では概ねほとんどの地区から通院可能となっていますが、他のバス路線や鉄道に乗り継ぎが必要な地区があります。

「買い物」では、「大久保地区商業ゾーン」に買い物が可能な地区はありません。

中でも、「漆原西」と「漆原東」は全ての目的において利用ができない状況です。

※利用可能圏域が占める範囲が地区の概ね半分以下の場合、不便地域とした。

〈総括図〉

表 2-12 利用目的別地区別バス利用可否 総括表

地区	通勤・通学			通院	買い物
	前橋市	高崎市	渋川市	渋川総合病院	大久保地区商業ゾーン
小倉	×	×	○	○	×
上野田	○	×	×	×	×
上野原	×	×	×	○	×
下野田	○	○	○	○	×
北下	○	○	○	○	×
南下	○	○	○	○	×
陣場	×	○	○	○	×
大久保寺下	○	×	×	△	×
大久保寺上	○	×	×	×	×
溝祭	○	×	×	×	×
駒寄	○	×	×	×	×
漆原西	×	×	×	×	×
漆原東	×	×	×	×	×

○：利用可能 △：利用可能(乗り換えあり) ×：利用不可

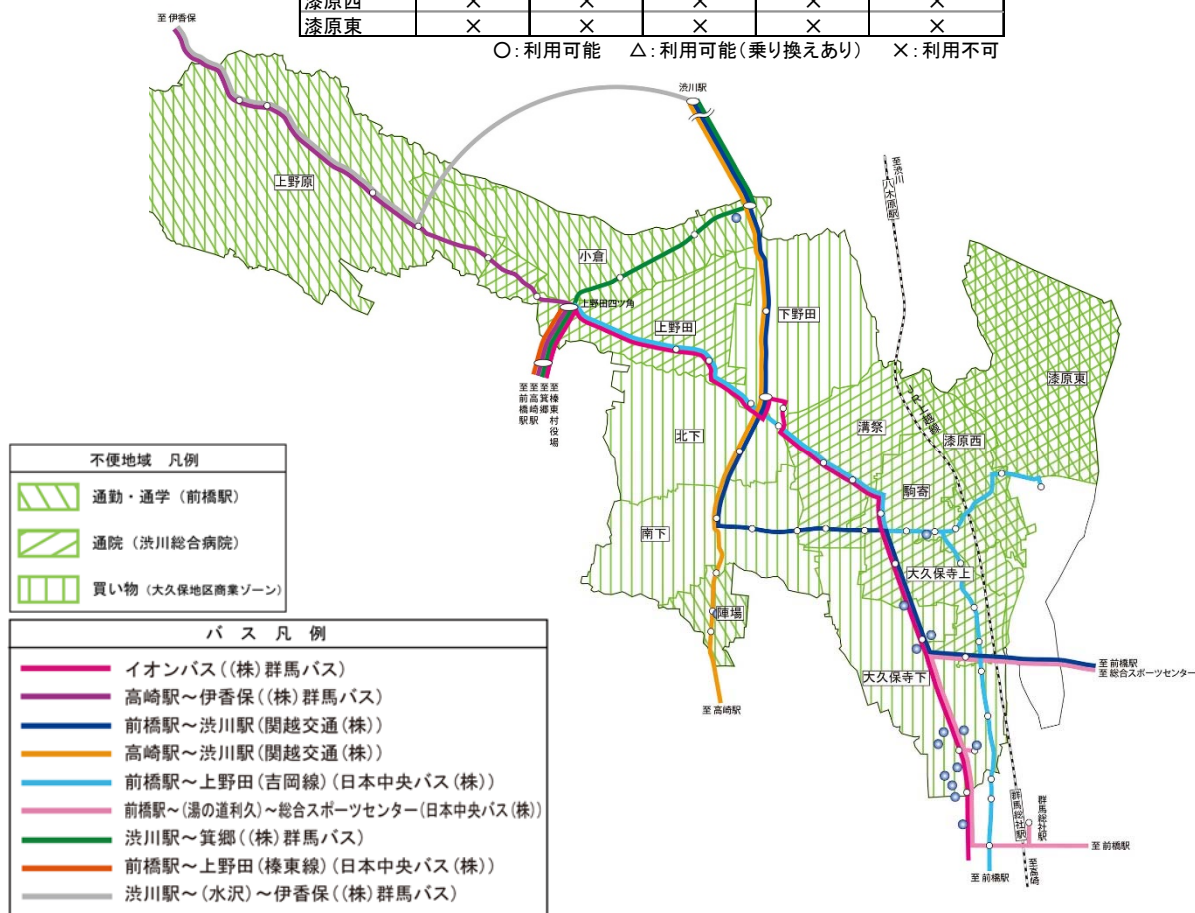


図 2-21 不便地域

① 前橋市への通勤・通学

前橋市への通勤・通学は、便数は少ないものの3路線で可能となっています。これらの路線は町内を広く通過しているため前橋市への通勤・通学不便地域は少なくなっています。

表 2-13 前橋駅への通勤・通学可能路線

目的地	路線	利用可否	備考
前橋駅	1. イオンバス	×	
	2. 高崎駅～伊香保	×	
	3. 前橋駅～渋川駅	○	行き:2便 帰り:2便
	4. 高崎駅～渋川駅	×	
	5. 前橋駅～上野田(吉岡線)	○	行き:1便 帰り:1便
	6. 前橋駅～総合スポーツセンター	×	
	7. 渋川駅～箕郷	×	
	8. 前橋駅～上野田(榛東線)	○	行き:1便 帰り:2便
	9. 渋川駅～伊香保	×	

○:利用可能 ×:利用不可

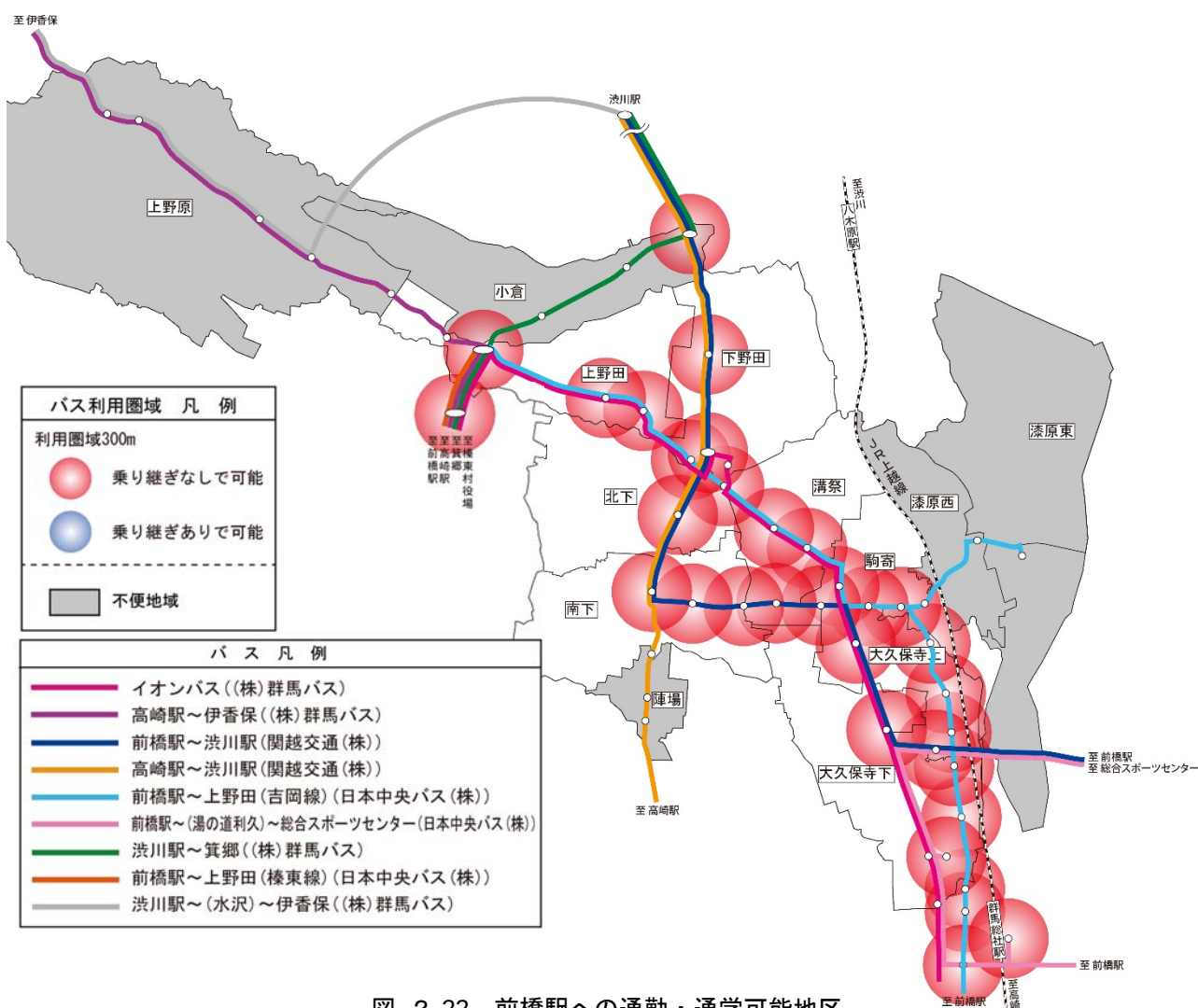


図 2-22 前橋駅への通勤・通学可能地区

※利用可能圏域が占める範囲が地区の概ね半分以下の場合、不便地域とした。(以降同様)

高崎市への通勤・通学は、便数が多いものの2路線（1路線は乗り継ぎ必要）で可能となっています。この路線は町内中心部を縦断しており利用できる地区が限られています。

目的地	路線	利用可否	備考
高崎駅	1. イオンバス	×	
	2. 高崎駅～伊香保	×	
	3. 前橋駅～渋川駅	×	
	4. 高崎駅～渋川駅	○	行き:2便 帰り4便
	5. 前橋駅～上野田(吉岡線)	×	
	6. 前橋駅～総合スポーツセンター	×	
	7. 渋川駅～箕郷	×	
	8. 前橋駅～上野田(榛東線)	△	行き:1便 帰り:3便 ※清野で4に(から)乗り継ぎ
	9. 渋川駅～伊香保	×	

This map illustrates the bus utilization areas surrounding Maebashi Station. It shows various bus lines connecting different parts of the city, including routes to Utsunomiya, Maebashi, and other local destinations. The map includes labels for specific locations like Maebashi Station, Utsunomiya Station, and various bus stops. A legend explains the symbols used: red circles indicate areas where transfers are possible without waiting, blue circles indicate areas where transfers are possible with waiting, and grey shaded regions represent inconvenient areas. A detailed list of bus companies and their respective routes is provided at the bottom.

バス利用区域 凡例	
利用区域300m	
●	乗り継ぎなしで可能
●	乗り継ぎありで可能
	不便地域

バス 凡例	
—	イオンバス((株)群馬バス)
—	高崎駅～伊香保((株)群馬バス)
—	前橋駅～渋川駅(関越交通(株))
—	高崎駅～渋川駅(関越交通(株))
—	前橋駅～上野田(吉岡線)(日本中央バス(株))
—	前橋駅～湯の道利久～総合スポーツセンター(日本中央バス(株))
—	渋川駅～箕郷((株)群馬バス)
—	前橋駅～上野田(榛東線)(日本中央バス(株))
—	渋川駅～(水沢)～伊香保((株)群馬バス)

31

③ 渋川市への通勤・通学

渋川市への通勤・通学は、2路線で可能となっています。ただし、高崎市方面への通勤・通学の場合と同様に、これらの路線は町内中心部を縦断しており利用できる地区が限られています。

表 2-15 渋川駅への通勤・通学可能路線

目的地	路線	利用可否	備考
渋川駅	1. イオンバス	×	
	2. 高崎駅～伊香保	×	
	3. 前橋駅～渋川駅	×	
	4. 高崎駅～渋川駅	○	行き:3便 帰り:2便
	5. 前橋駅～上野田(吉岡線)	×	
	6. 前橋駅～総合スポーツセンター	×	
	7. 渋川駅～箕郷	○	行き:1便 帰り:1便
	8. 前橋駅～上野田(榛東線)	×	
	9. 渋川駅～伊香保	×	

○:利用可能 ×:利用不可

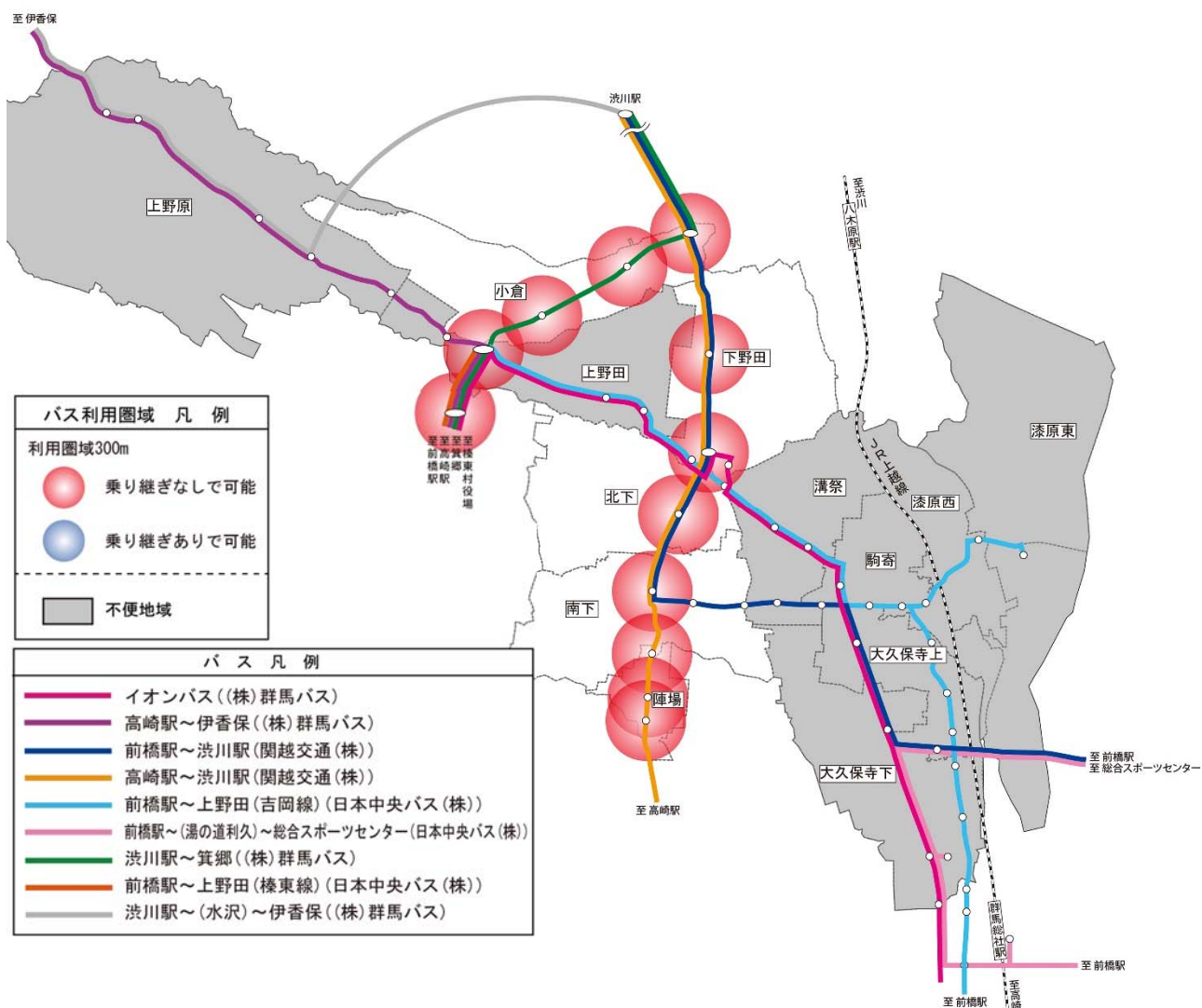


図 2-24 渋川駅への通勤・通学可能地区

④ 通院（渋川総合病院への通院）

渋川総合病院への通院は、5 路線（2 路線は他のバスまたは鉄道に乗り継ぎが必要）で可能となっています。ほぼ町内全域から通院可能ですが、3 地区からは通院ができない状況です。また、4 地区からは乗り継ぎが必要であり利便性が高いとはいえない状況です。

表 2-16 渋川総合病院への通院可能路線

目的地	路線	利用可否	備考
渋川駅 （渋川総合病院）	1. イオンバス	×	
	2. 高崎駅～伊香保	×	
	3. 前橋駅～渋川駅	×	
	4. 高崎駅～渋川駅	○	行き:4便 帰り:5便
	5. 前橋駅～上野田(吉岡線)	×	
	6. 前橋駅～総合スポーツセンター	△	行き:1便 帰り:1便 ※群馬総社駅で上越線に(から)乗り継ぎ
	7. 渋川駅～箕郷	○	行き:1便 帰り:1便
	8. 前橋駅～上野田(榛東線)	×	
	9. 渋川駅～伊香保	○	行き:1便 帰り:1便

○:利用可能 △:利用可能(乗り換えあり) ×:利用不可

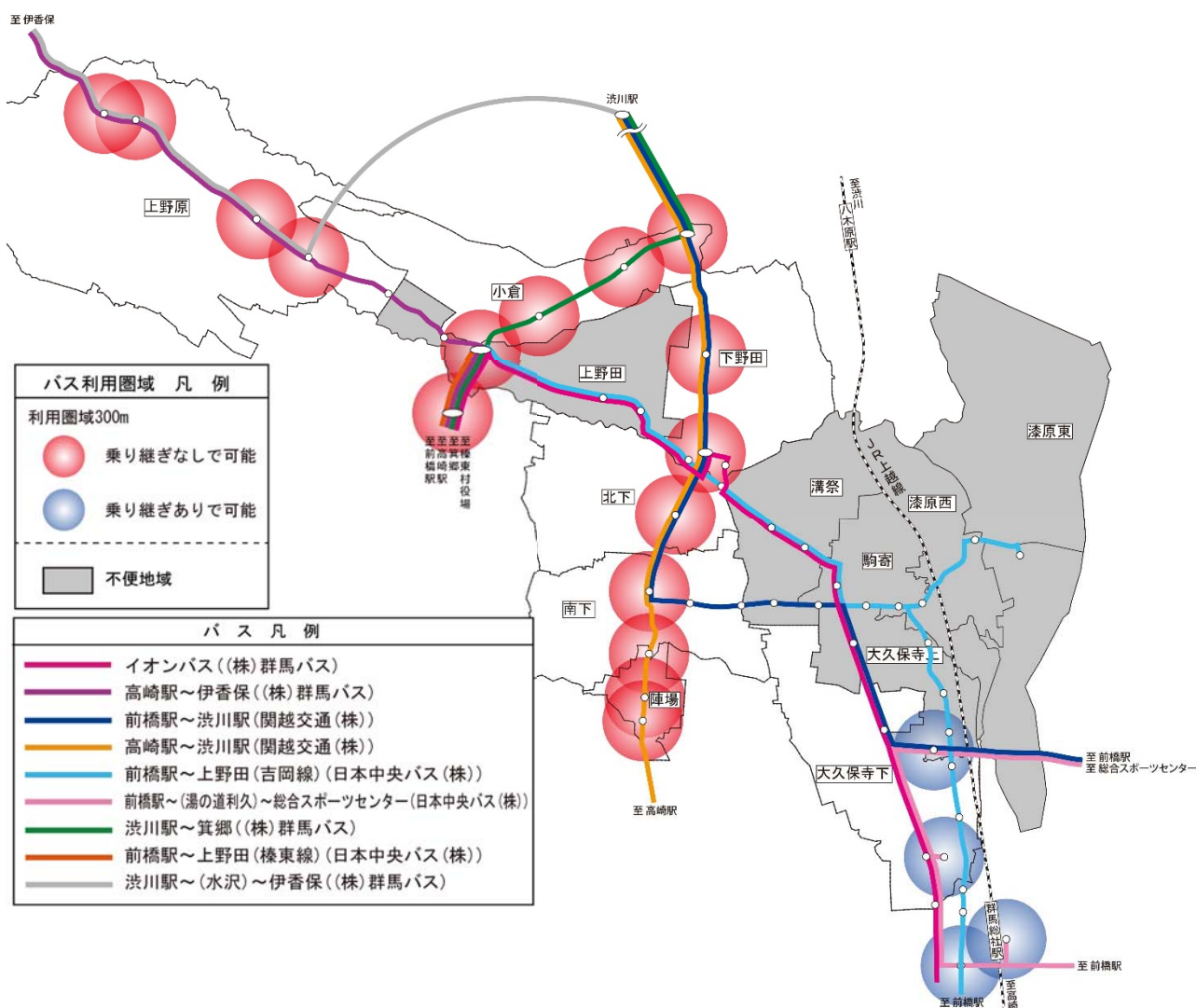


図 2-25 渋川総合病院への通院可能地区

⑤ 買い物（大久保地区商業ゾーン）

大久保地区商業ゾーンへの買い物は、サービスレベルを満たす路線がなく利用可能となる地区はありません。

「前橋駅～上野田線」はダイヤとしては問題ありませんが、バス停から商業施設まで 300m 程度離れており、買い物後は重い買い物袋を手にしてバス停まで歩かなければならず、高齢者や子供連れの母親等にとってはかなりの負担になると思われます。

表 2-17 大久保地区商業ゾーンへの買い物可能路線

目的地	路線	利用可否	備考
大久保地区商業ゾーン	1. イオンバス	×	日曜日のみ運行
	2. 高崎駅～伊香保	×	
	3. 前橋駅～渋川駅	×	
	4. 高崎駅～渋川駅	×	
	5. 前橋駅～上野田(吉岡線)	×	ダイヤとしては問題ないが、バス停から商業施設まで 100m 以上離れているため、サービスレベルを満たさない。 (行き:3便 帰り:3便)
	6. 前橋駅～総合スポーツセンター	×	運行エリアが狭い
	7. 渋川駅～箕郷	×	
	8. 前橋駅～上野田(榛東線)	×	
	9. 渋川駅～伊香保	×	

○:利用可能 ×:利用不可

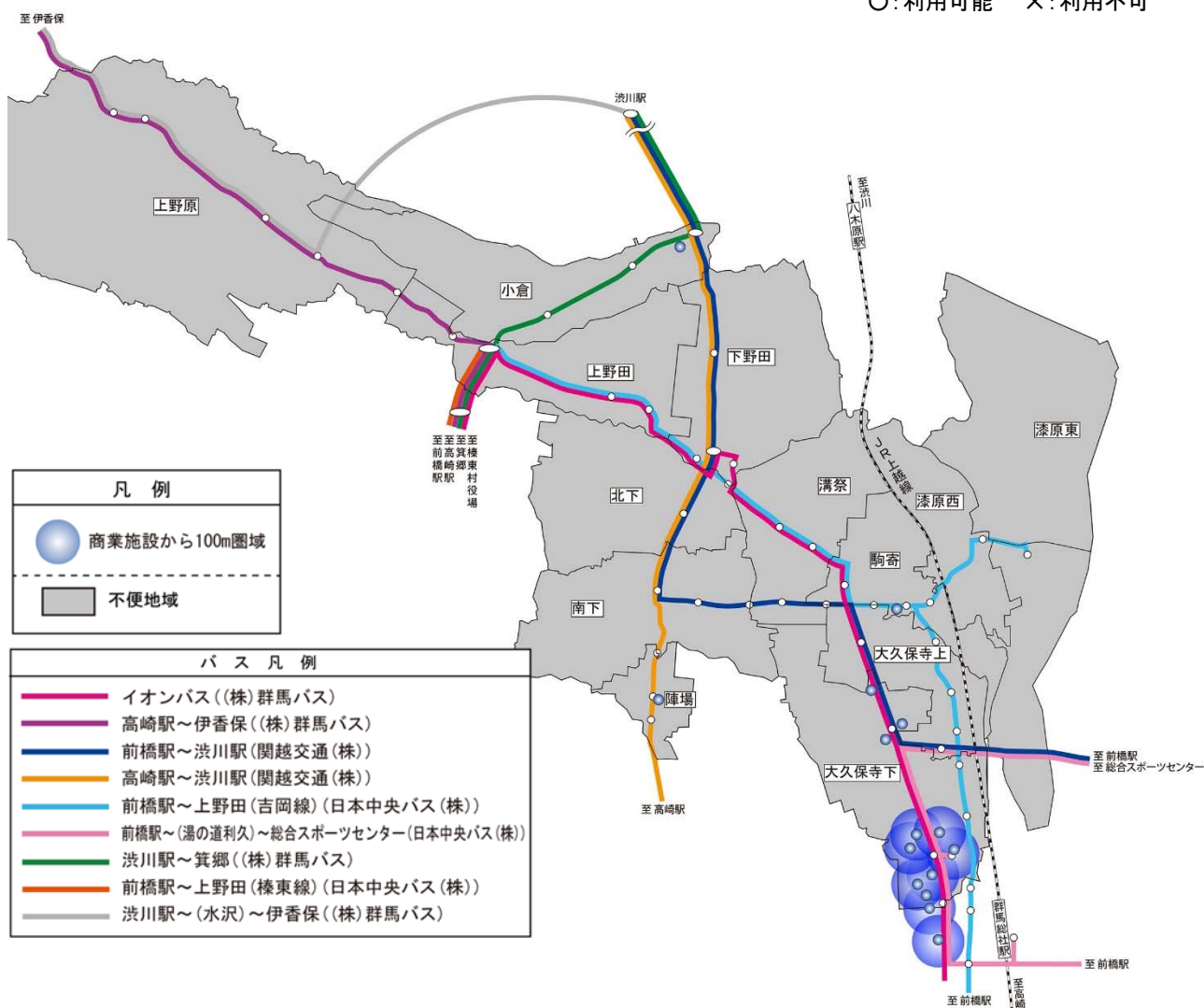
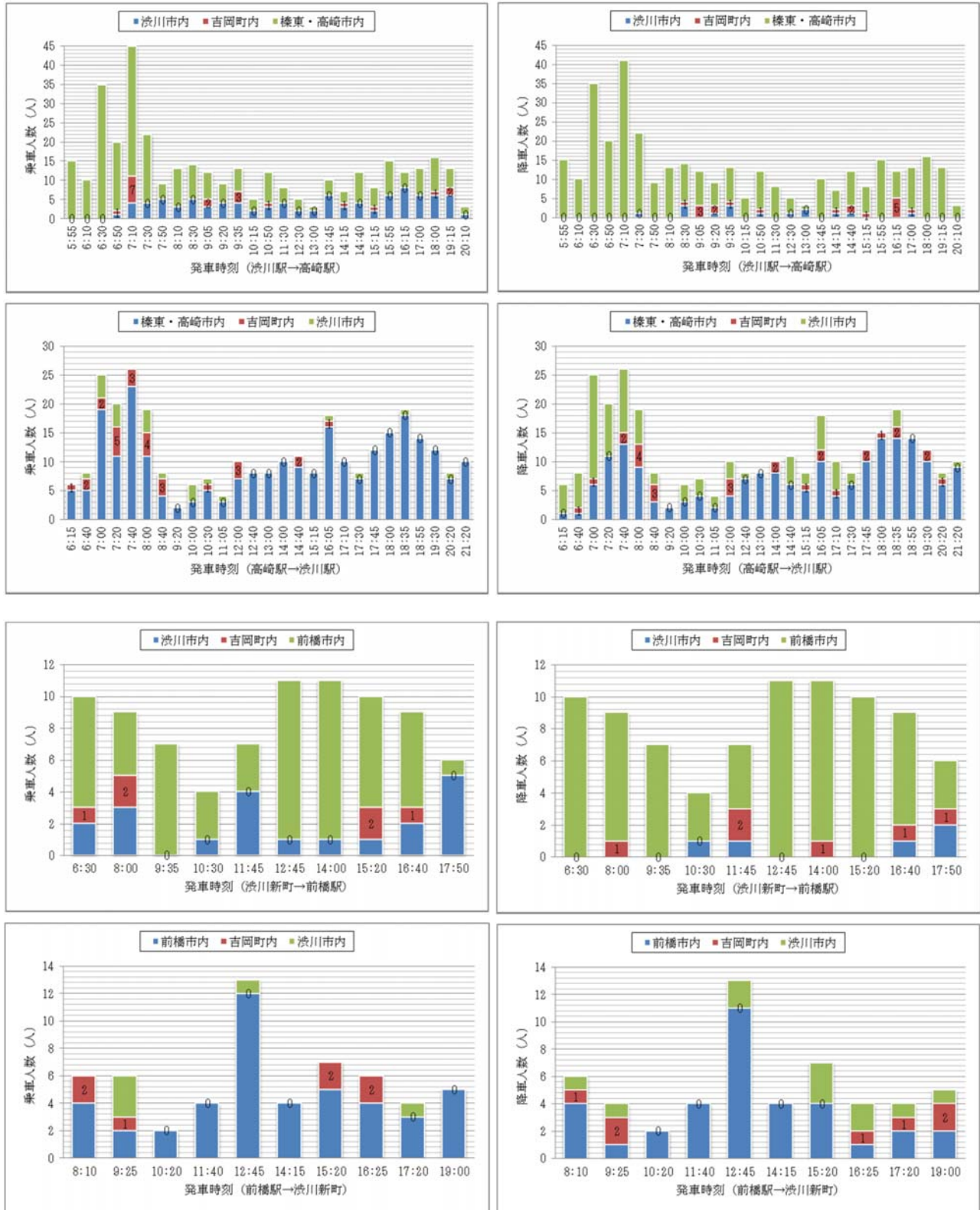


図 2-26 大久保地区商業ゾーンへの買い物可能地区

2-6. 路線バスの利用実態からの課題

下図に高崎・渋川線および前橋・渋川線の便別のバス停別乗降者数を示しました。高崎・渋川線の吉岡町内での日乗降者数は88人で、1便当たりでは1.6人、前橋・渋川線の吉岡町内での日乗降者数は26人で、1便当たりでは1.3人と極めて少ない乗降者数となっています。



出典：「吉岡町の公共交通に関する基礎的な調査」報告書
図 2-27 発車時刻別乗車人数・降車人数

2-7. 住民アンケートによる地区別の公共交通利用状況からの課題

地区ごとの公共交通利用状況を下表にまとめました。なお、個々の検証は次項から記述しています。

「鉄道利用率が特に高い地区」は、鉄道駅に比較的近い5つの地区となっています。

「バス利用率が特に高い地区」は、運行本数が多いバス路線沿線の2地区となっています。

〈総括図〉

表 2-18 公共交通利用が特に高い地区

地区	鉄道利用率が特に高い地区	バス利用率が特に高い地区
小倉	-	-
上野田	-	-
上野原	-	-
下野田	○	-
北下	-	○
南下	-	○
陣場	-	-
大久保寺下	○	-
大久保寺上	-	-
溝祭	-	-
駒寄	○	-
漆原西	○	-
漆原東	○	-

※「特に高い」(鉄道): 利用ありが35%以上

※「特に高い」(バス): 利用ありが10%以上

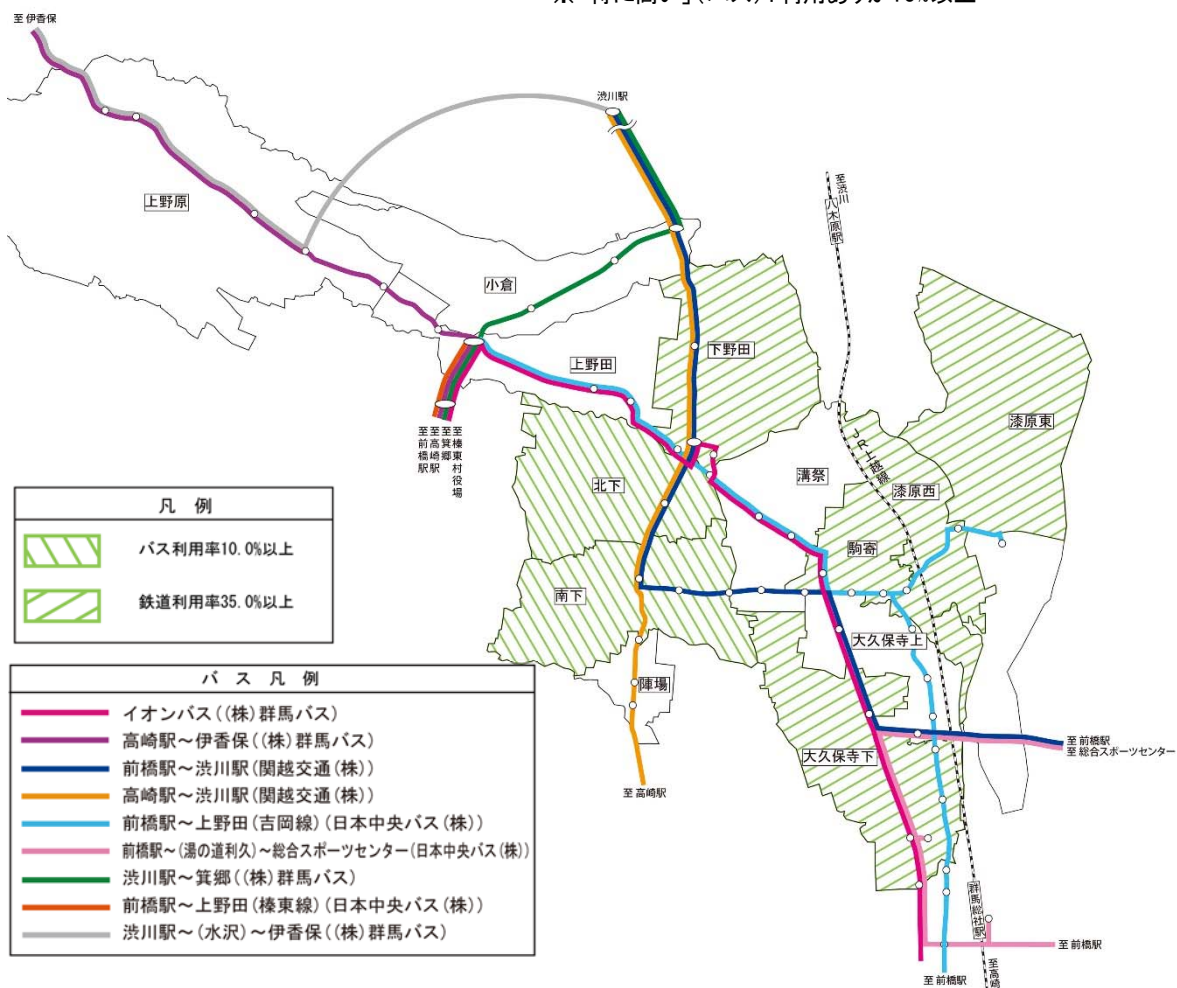
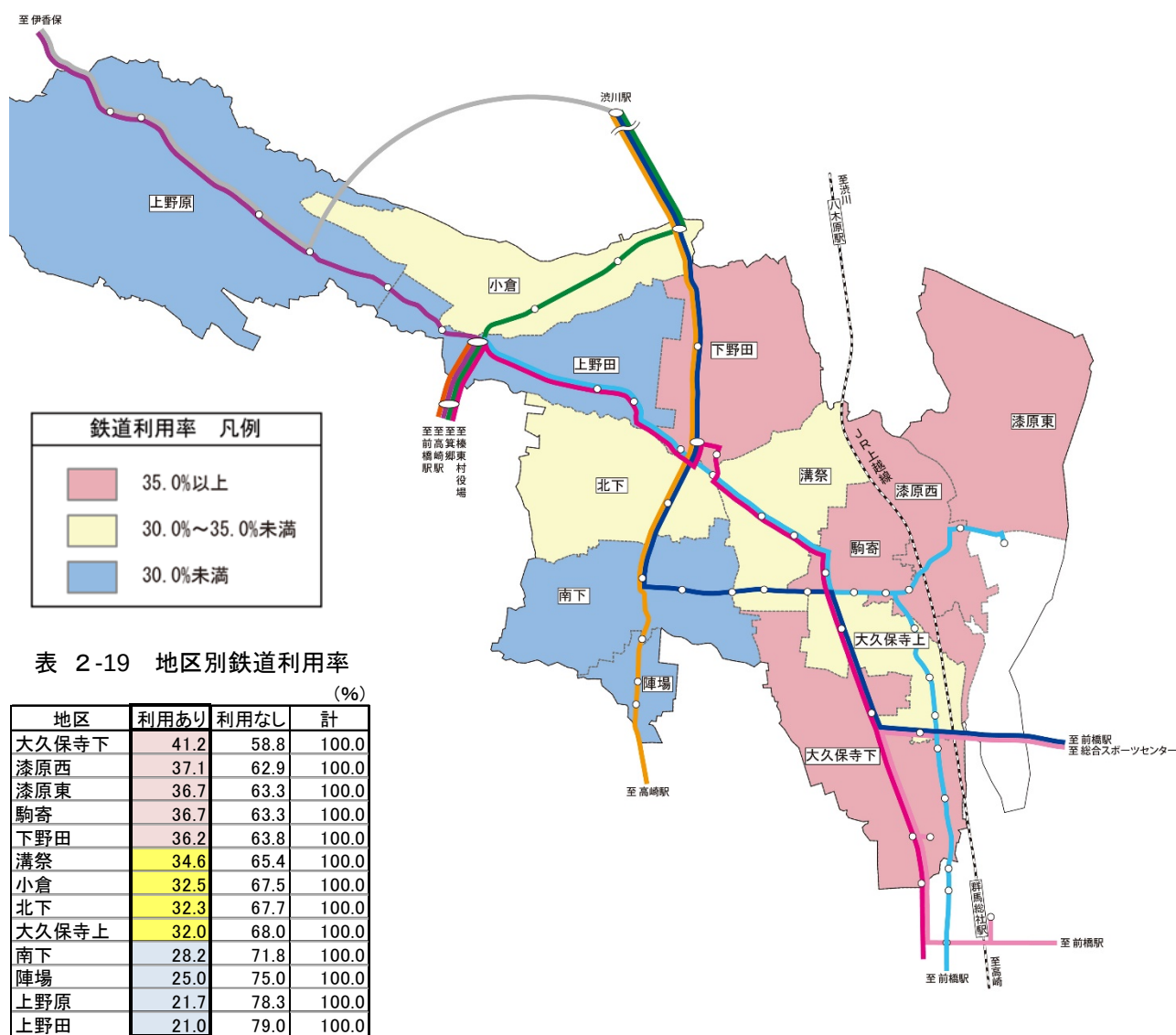


図 2-28 バス路線と地区区分

① 地区別鉄道利用率

地区別の鉄道利用率をみると、比較的駅に近い地区で鉄道利用率が特に高くなっています。中でも、漆原西と漆原東では利用できるバス路線が限られており利用が高くなっていると考えられます。

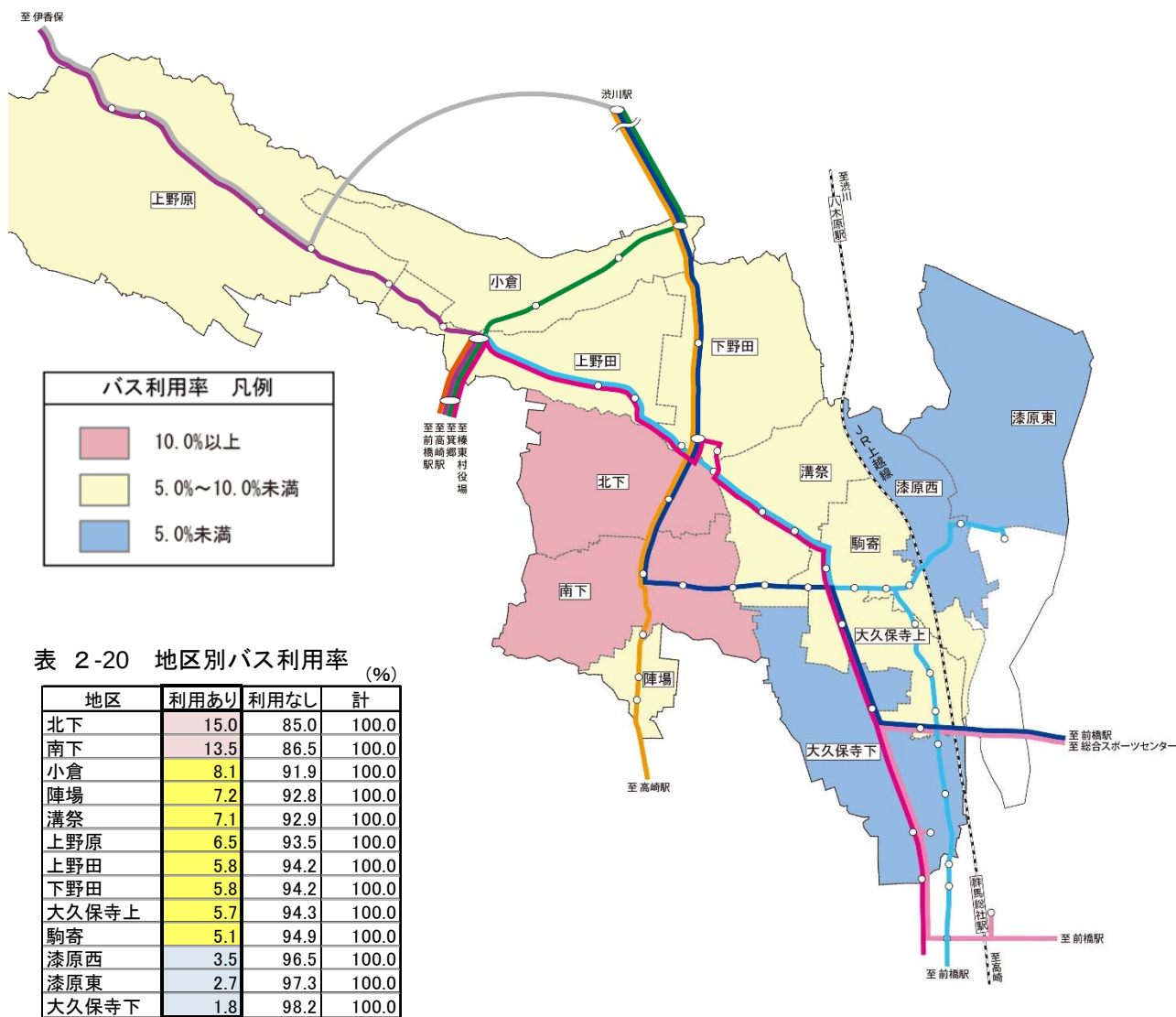


資料：「吉岡町の公共交通に関する基礎的な調査」報告書

図 2-29 地区別鉄道利用率

② 地区別バス利用率

地区別のバス利用率をみると、町内全域で利用率は低い状況です。その中でも運行本数が多い路線の沿線の 2 地区では、他地区に比べバス利用率が特に高く、10%以上の利用率となっています。反対に、バス路線・運行本数が少ない地区では利用率が 5%以下となっています。



資料：「吉岡町の公共交通に関する基礎的な調査」報告書

図 2-30 地区別バス利用率

2-8. 住民アンケートによる地区別のバス路線整備に関する住民要望

地区ごとのバス路線整備の住民要望の状況を下表にまとめました。なお、個々の検証は次項から記述しています。

「前橋市方面への路線充実」の要望が4地区で高く（多く）なっています。また「巡回バス路線の検討」の要望も4地区で高くなっています。

中でも、上野原では全ての要望が高くなっています。

〈総括図〉

表 2-21 各バス路線整備の要望が特に高い地区

地区	前橋市方面	高崎市方面	渋川市方面	巡回バス路線
小倉	-	-	-	○
上野田	-	-	-	○
上野原	○	○	○	○
下野田	-	-	-	-
北下	-	-	-	-
南下	-	-	-	-
陣場	-	-	-	-
大久保寺下	-	-	-	-
大久保寺上	○	-	-	-
溝祭	○	○	-	-
駒寄	○	-	-	-
漆原西	-	-	-	-
漆原東	-	-	-	○

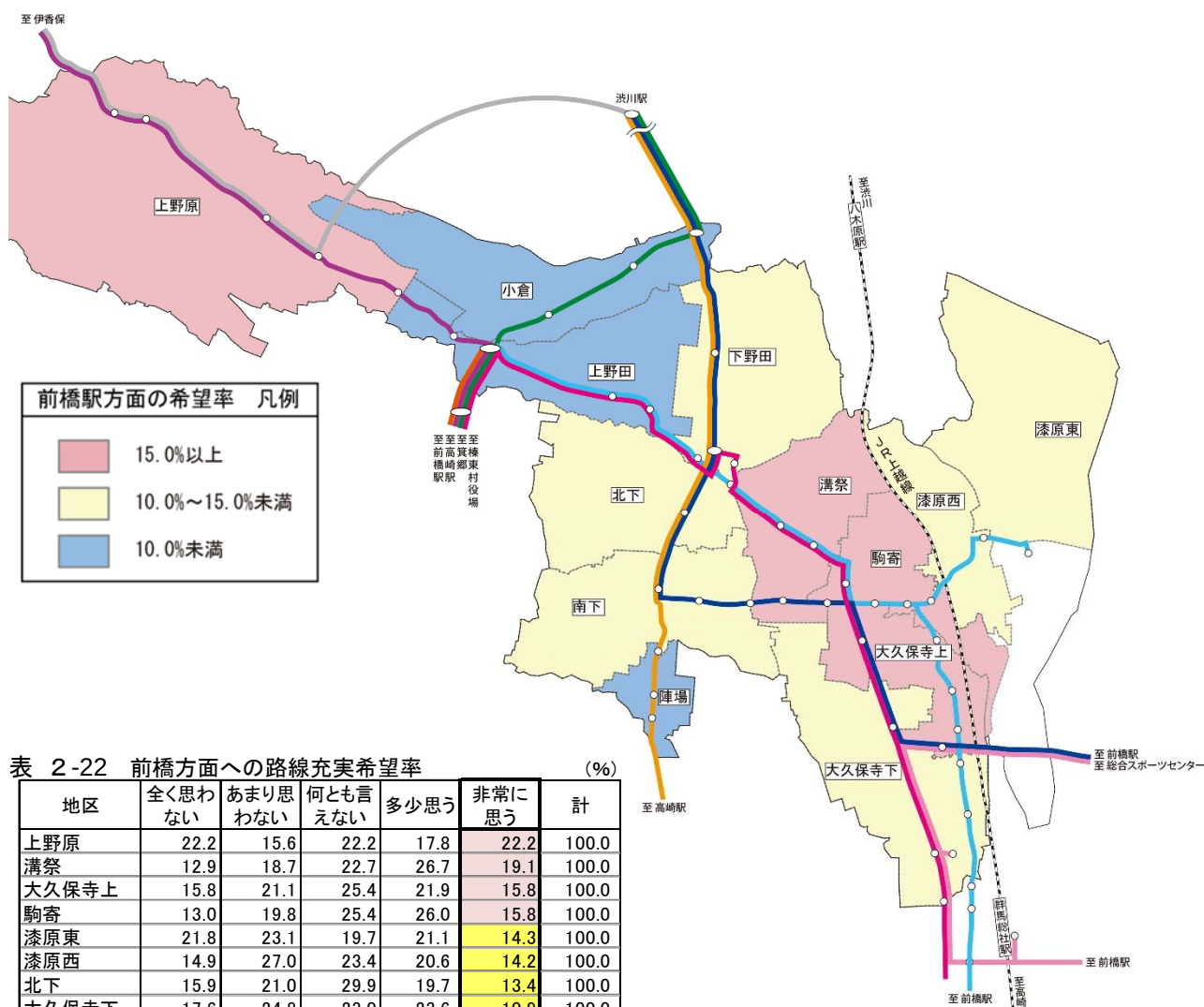
※前橋市、高崎市、渋川市方面：「非常に思う」が15%以上の地区

※巡回バス：「非常に思う」が25%以上の地区



① 前橋市方面への路線の充実

「前橋市方面への路線の充実」の要望をみると4地区で特に希望が高くなっています。中でも、直接前橋市へ行けるバス路線が無く鉄道駅からも遠い上野原地区で高くなっています。



資料：「吉岡町の公共交通に関する基礎的な調査」報告書

図 2-32 前橋方面への路線充実希望率

② 高崎市方面への路線の充実

「高崎市方面への路線の充実」の要望をみると2地区で特に希望が高くなっています。中でも、「前橋市方面への路線の充実」の要望と同様に上野原地区で高くなっています。なお、既に運行本数が多い路線沿線の地区では、一定のサービスレベルが確保されていることから要望は低くなっています。

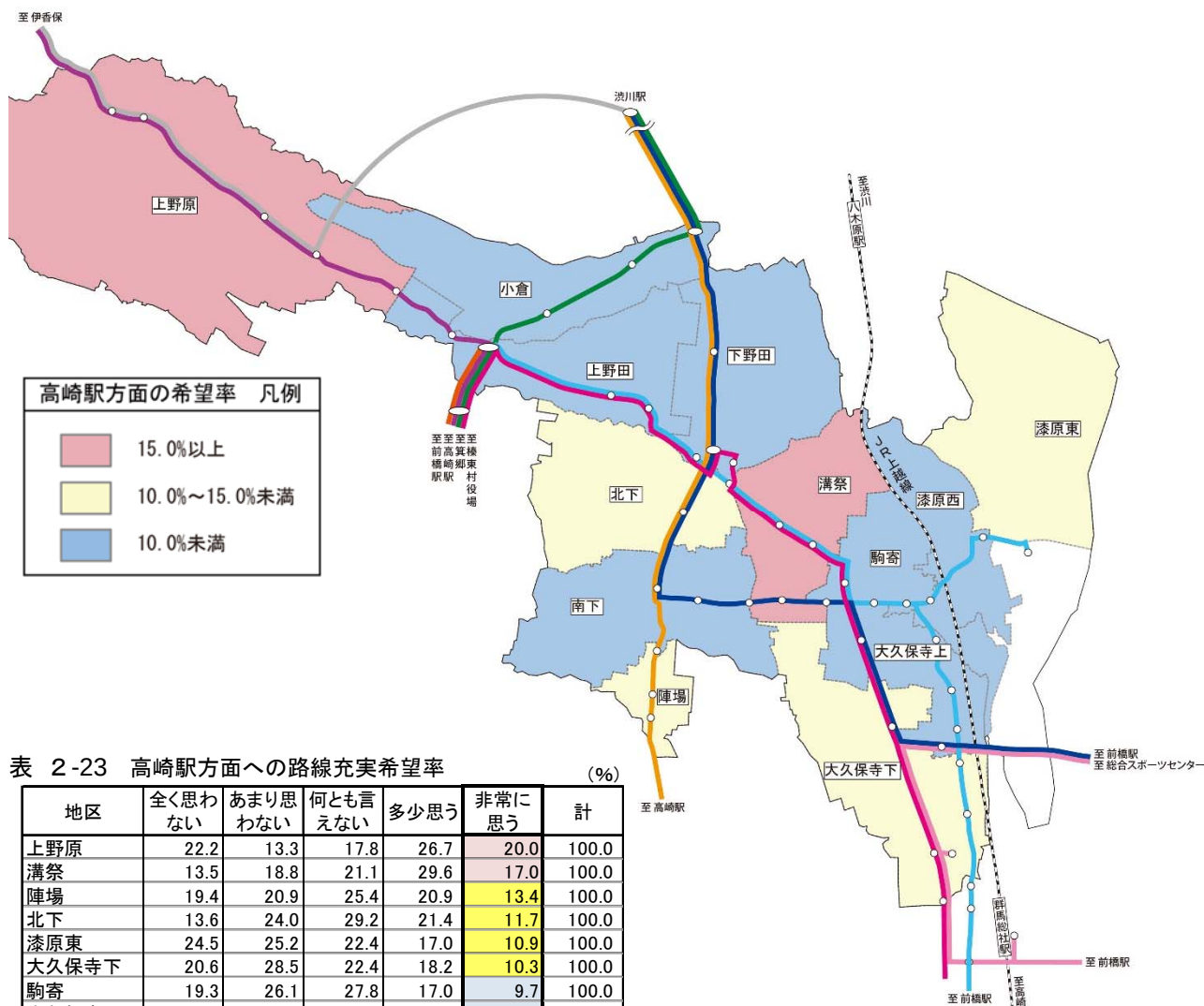


表 2-23 高崎駅方面への路線充実希望率

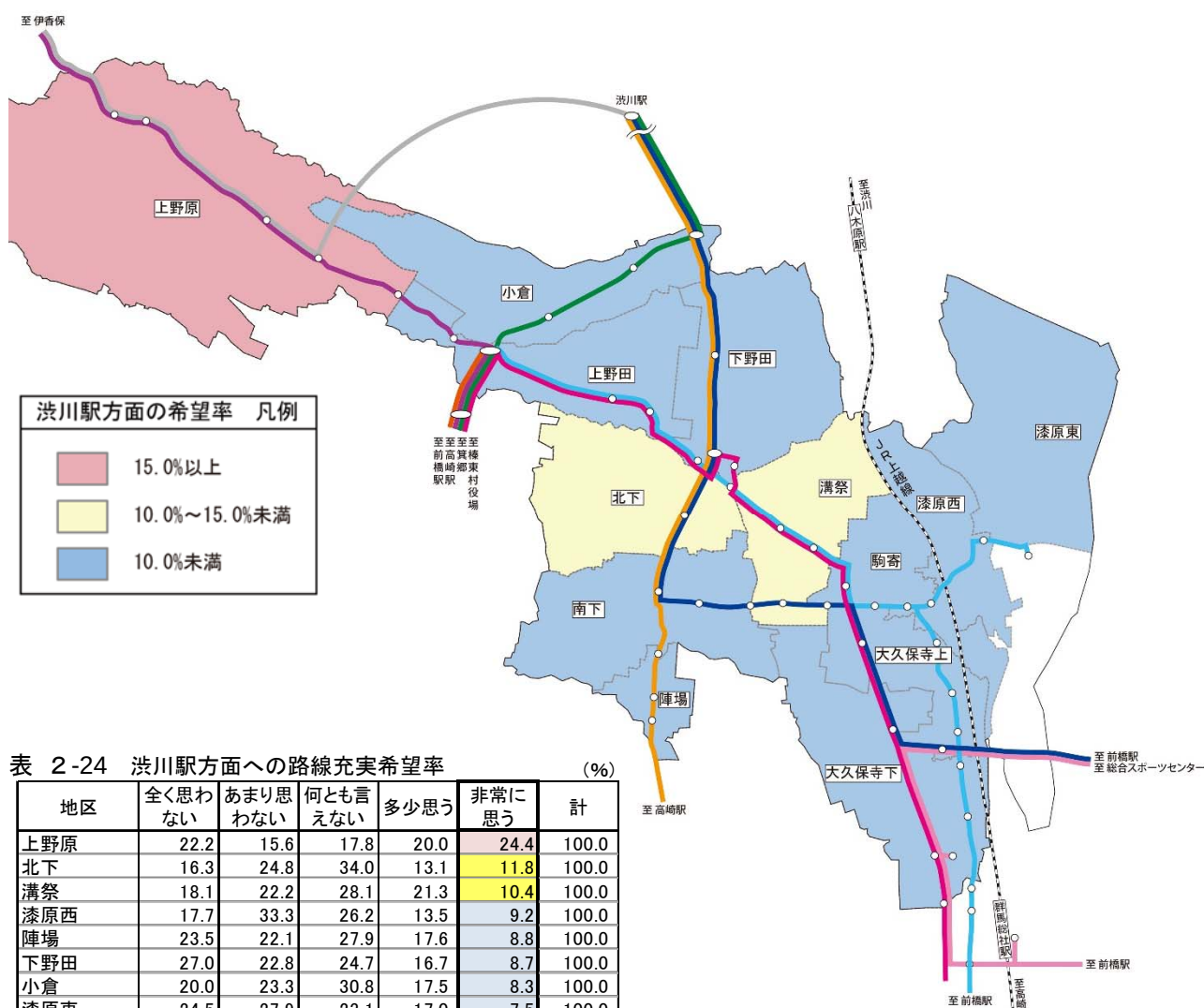
(%)

資料：「吉岡町の公共交通に関する基礎的な調査」報告書

図 2-33 高崎駅方面への路線充実希望率

③ 渋川市方面への路線の充実

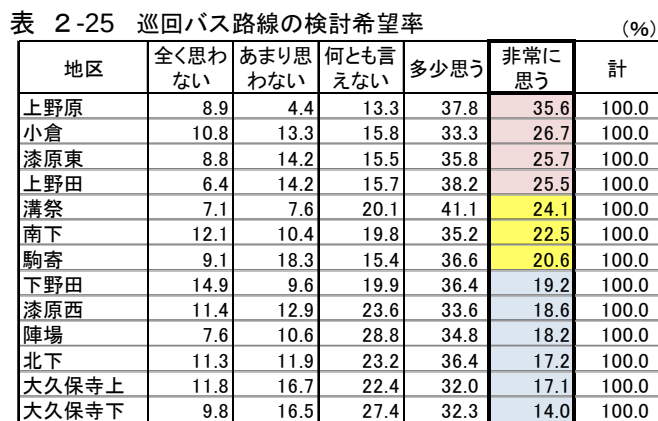
「渋川市方面への路線の充実」の要望をみると 1 地区で特に希望が高くなっています。「前橋市、高崎市方面への路線の充実」の要望と同様に上野原地区で高くなっています。町内全体としてはあまり充実要望は高くありません。



資料：「吉岡町の公共交通に関する基礎的な調査」報告書

図 2-34 渋川駅方面への路線充実希望率

「巡回バス路線の検討」の要望をみると4地区で特に希望が高く、特にバス路線が少ない地区で高くなっています。また、町内全体としても比較的高い要望が見受けられます。



資料：「吉岡町の公共交通に関する基礎的な調査」報告書

図 2-35 巡回バス路線の検討希望率

2-9. 鉄道運賃とバスの運賃比較からの課題

本町から隣接市までの運賃を鉄道とバスで比較すると、全ての方面でバスが鉄道よりも約2～3倍高く、鉄道と比較するとバスの運賃はかなり高くなっています。通学定期券ではさらに運賃差は広がり、バスが鉄道よりも約4～5倍高くなっており、前橋駅へは鉄道で3,890円/月のところ、バスでは20,880円/月と、約16,000円/月の差となっています。

また、所要時間をみると、鉄道と比べバスは15～30分程度所要時間が長くなっており、バスは利用料金が長く時間がかかるというのが現状です。

表 2-26 鉄道運賃とバス運賃

			前橋駅	高崎駅	渋川駅
運賃(円)	現金	鉄道	200	240	190
		バス	580	730	400
	通勤定期	鉄道	5,830	7,130	5,500
		バス	24,360	25,550	14,000
	通学定期	鉄道	3,890	5,260	2,810
		バス	20,880	21,900	12,000
所要時間(分)	鉄道		10～30	16	4
	バス		40	40～50	20

※定期券は1ヶ月定期の価格

※高崎駅、渋川駅へのバス定期は、関越交通の平日定期券の価格を用いた

※前橋駅への鉄道の所要時間は、新前橋駅での接続状況により変動

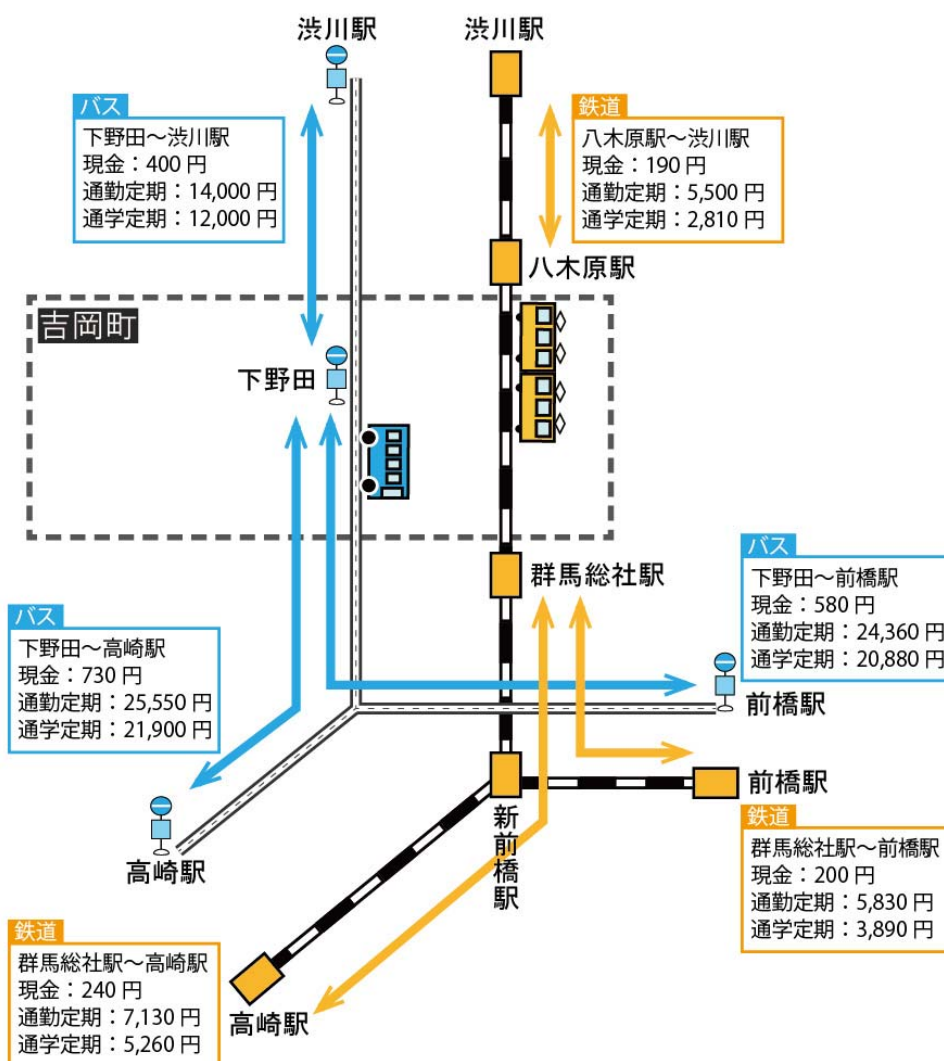
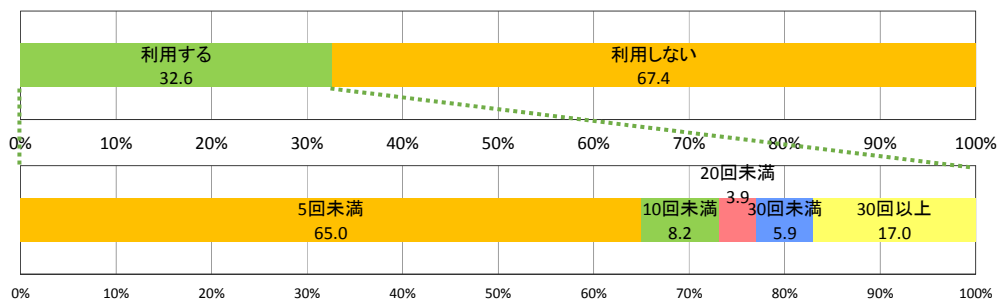


図 2-36 鉄道運賃とバス運賃

2-10. 住民アンケートにみる公共交通利用上の課題

(1) 鉄道の利用傾向 ・ ・ ・ 毎日利用は17%、1ヶ月に5回未満の利用は65%

鉄道における1ヶ月の利用傾向をみると、「利用する」は32.6%と低い状況です。また、利用頻度は「5回未満」が65.0%と半数以上を占めており、利用しても頻度は低くあまり鉄道は利用されていない状況です。

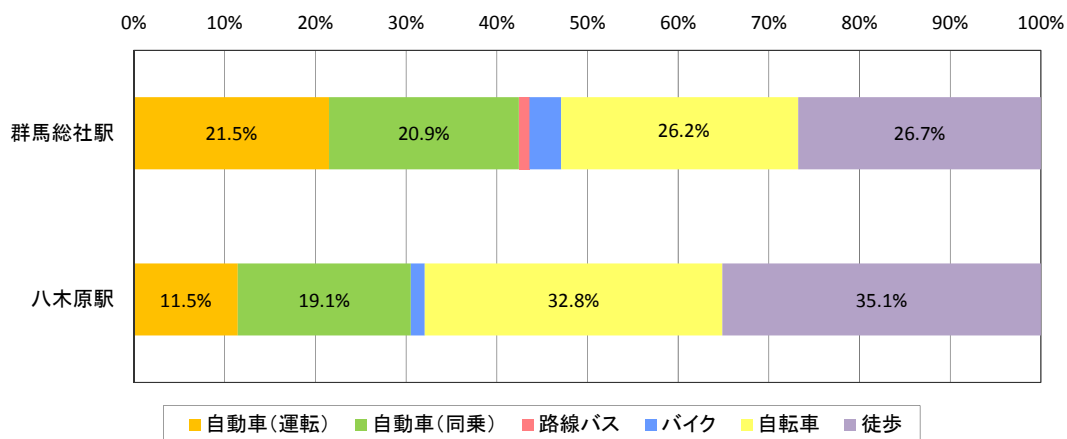


資料：「吉岡町の公共交通に関する基礎的な調査」報告書

図 2-37 上越線の利用頻度

(2) 鉄道駅までのアクセス手段 ・ ・ ・ バスでのアクセスはほとんどなし、自動車（同乗）が概ね50%

鉄道駅までのアクセス手段をにみると、両駅とも「徒歩」と「自転車」が多くなっています。自動車（運転）（＝パーク＆ライド）は10～20%、自動車（同乗）（＝キス＆ライド）は20%前後となっています。「路線バス」によるアクセスはほとんどありません。

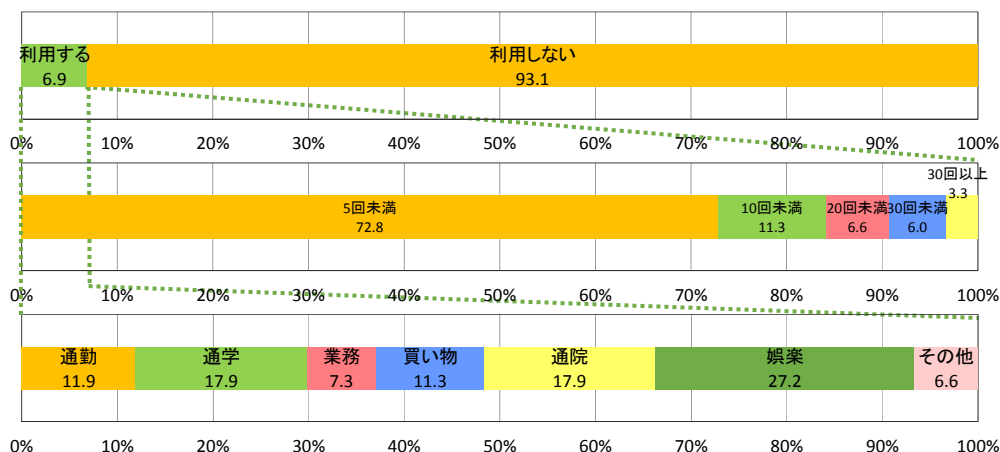


資料：「吉岡町の公共交通に関する基礎的な調査」報告書

図 2-38 鉄道駅までのアクセス手段

(3) バスの利用傾向 ・ ・ ・ 利用する人は7%、1ヶ月に5回未満の利用は73%

バスにおける1ヶ月の利用傾向をみると、「利用する」は6.9%とかなり低い状況です。また、利用頻度は「5回未満」が72.8%を占めており、利用しても頻度は低くほとんどバスは利用されていない状況です。

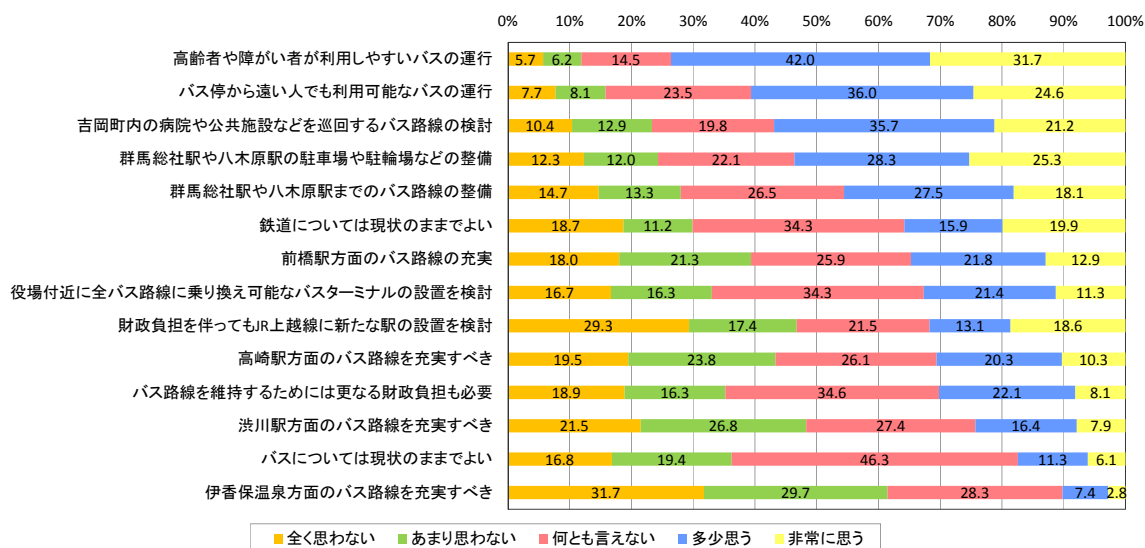


資料：「吉岡町の公共交通に関する基礎的な調査」報告書

図 2-39 バスの利用傾向

(4) 公共交通のあり方 ・ ・ ・ バスサービスの充実に対する強い要望

公共交通のあり方についての傾向をみると、「高齢者や障がい者が利用しやすいバスの運行」の「非常に思う」が31.7%、「バス停から遠い人でも利用可能なバスの運行」の「非常に思う」が24.6%、「巡回バス路線の検討」の「非常に思う」が21.2%と、バス運行の充実に対して高い住民要望が見受けられます。



資料：「吉岡町の公共交通に関する基礎的な調査」報告書

図 2-40 公共交通のあり方

2-11.「グループタクシー」実証実験に基づく課題

「吉岡町公共交通マスタープラン」策定に向け平成 24 年度に実施した「吉岡町の公共交通に関する基礎的な調査」結果を受け、「グループタクシー導入可能性」を検証するため「グループタクシー」の実証実験を行いました。その結果から見える課題を整理しました。

(1) 実証実験の概要

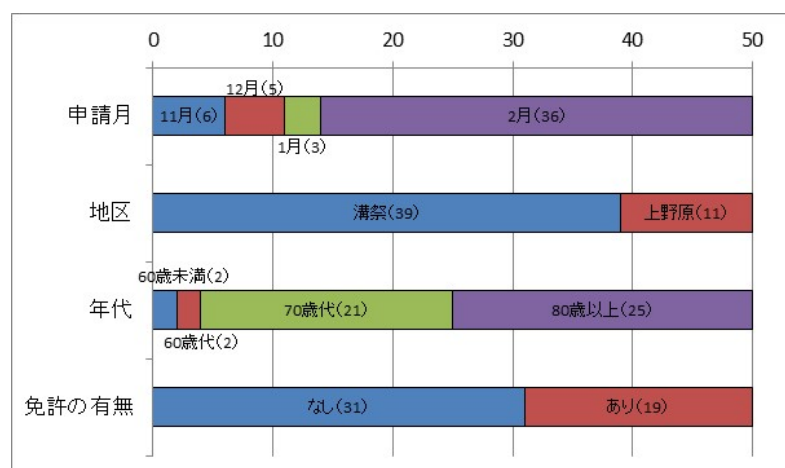
グループタクシー実証実験の概要は以下の通りです。

表 2-27 グループタクシー実証実験概要

実証実験の期間	平成 25 年 12 月 2 日（月）～平成 26 年 2 月 28 日（金）
運行形態	電話によるタクシー運行
対象者	対象者は以下の条件を満たしている人 1. 上野原自治会または溝祭自治会の地区に住所を有している人 2. 次のいずれかに該当する人 ①誕生日が昭和 19 年 4 月 2 日から平成 10 年 4 月 1 日までで、運転免許を有していない人 ②昭和 19 年 4 月 1 日以前に生まれた人
運行日	実証実験期間内、毎日運行（乗車時間は 6 時から 20 時まで利用可能）
利用の条件	乗車地・降車地のいずれかが吉岡町内であるタクシー移動を対象とする
運賃等	通常のタクシー運賃とする（迎車費用を含む） 運賃収受は、利用助成券及び現金とする
利用の準備	吉岡町グループ利用助成券交付申請書の提出が必要 審査後、1 町 500 円分の助成券を一人当たり 6 枚付与
利用の方法	利用者は、利用したいタクシー会社に直接電話にて申し込む

(2) 利用申請者の属性

利用申請者は、地区別に、溝祭 39 人、上野原 11 人で、年代別では 70 歳以上 46 人、70 歳未満 4 人で、免許の有無については「なし」が 31 人、「あり」が 19 人となっており、「70 歳以上で免許を持っていない人」が申請の主体でした。

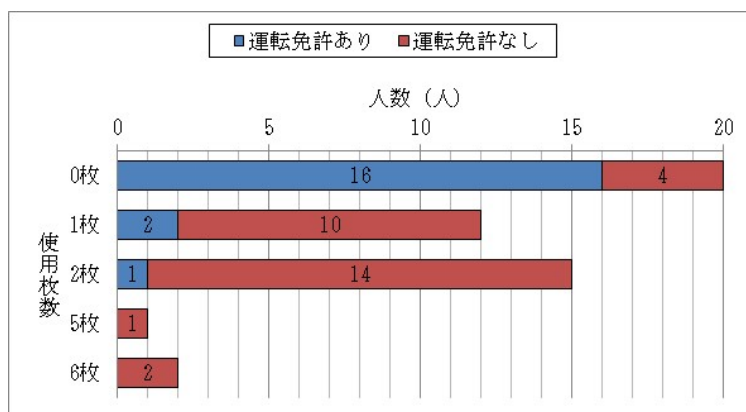


出典：吉岡町グループタクシー実証実験結果報告書（平成 26 年 2 月）

図 2-41 グループタクシーの利用申請者の個人属性

(3) 利用状況

グループタクシーは、3ヶ月間で59人の利用があり、1枚使った人が12人、2枚使った人が15人、5枚以上使った人が3人という利用状況でした。ただし、申請をしたけれど使用しなかった人が20人いました。



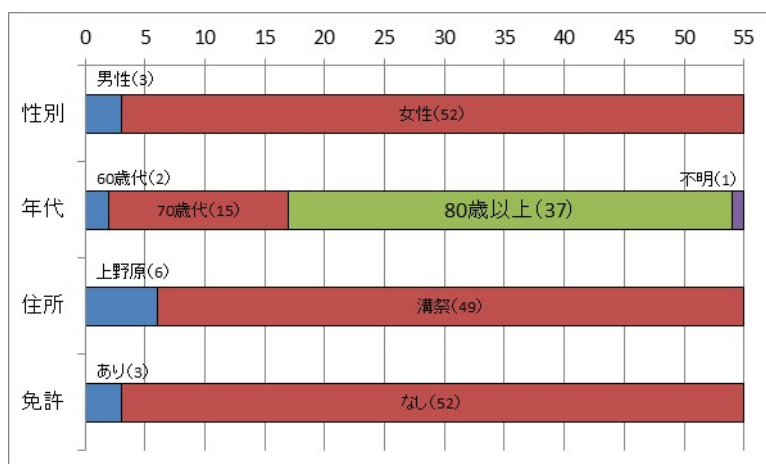
出典：吉岡町グループタクシー実証実験結果報告書（平成26年2月）

図 2-42 運転免許の有無とグループタクシー利用状況

(4) 利用者アンケート結果

① 利用者の属性

利用者の属性でみると、性別では女性52人、男性3人、年代別では70歳以上が52人、60歳代が2人、免許の有無では「なし」が52人、「あり」が3人と、利用者の多くは「免許を持たない70歳以上の女性」と言えます。

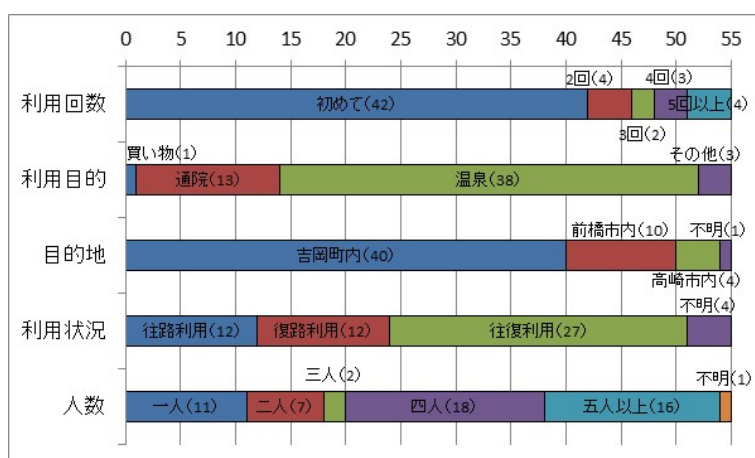


出典：吉岡町グループタクシー実証実験結果報告書（平成26年2月）

図 2-43 個人属性

② 助成券利用状況

助成券の利用回数は1回が42人、2回が4人、3回以上が7人、利用目的では温泉が38人、通院が13人、その他4人、目的地では町内40人、前橋市10人、高崎市4人、利用状況は片道利用が12人、往復利用が27人、人数は1人が11人、2人が7人、3人が2人、4人が18人、5人以上が16人という結果でした。

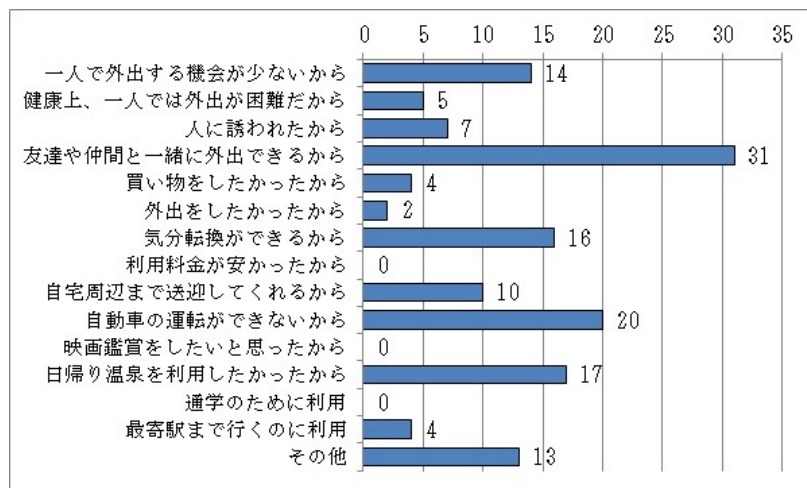


出典：吉岡町グループタクシー実証実験結果報告書（平成26年2月）

図 2-44 グループタクシーの利用状況

③ 助成券を利用した理由

助成券を利用した理由は、「友達や仲間と一緒に外出できるから」が31人、「自動車が運転できないから」が20人、「日帰り温泉を利用したかったから」が17人、「気分転換ができるから」が16人と、この傾向から「自動車が運転できないので、気分転換に友達や仲間と日帰り温泉に行ってみた」といえることが言えます。

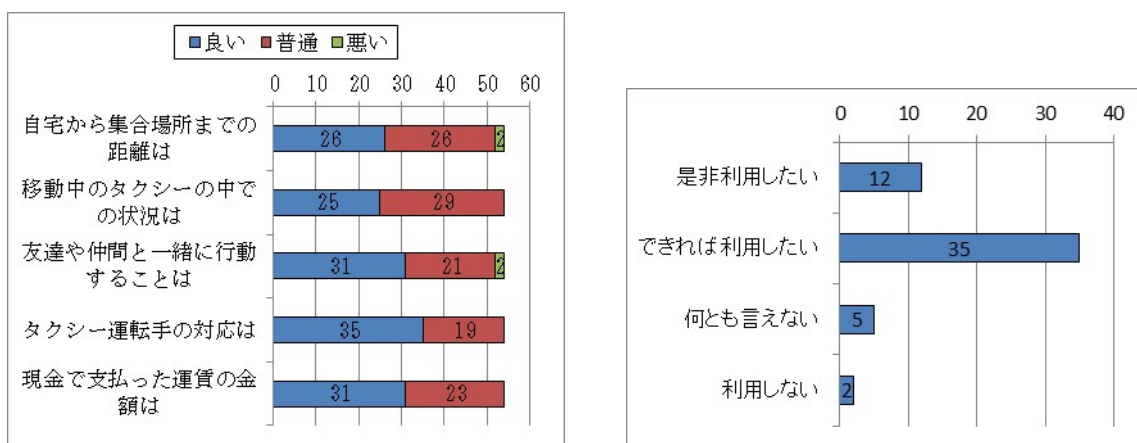


出典：吉岡町グループタクシー実証実験結果報告書（平成26年2月）

図 2-45 外出目的（数字は回答者数）

④ グループタクシーを利用しての感想

グループタクシーを利用しての項目別評価については、半数以上の方が「良い」との評価をしており、今後の利用意向については、9割弱の方が「利用したい」と回答しています。



出典：吉岡町グループタクシー実証実験結果報告書（平成26年2月）

図 2-46 グループタクシーを利用しての評価

(5) グループタクシー導入にあたっての検討課題

① 利用者の自宅付近までの送迎

本社会実験では利用者が1ヶ所に集まっての利用でしたが、集合場所に行くこと自体が困難という人も多く、利用者の自宅付近までの送迎が望まれます。

② 利用者の交付条件の緩和

本社会実験では交付条件を「免許を保有していない人」「70歳以上の高齢者」としましたが、条件的には「65歳以上の高齢者」等、交付条件を緩和することで、より多くの利用者が確保できるものと思われます。

③ 利用料金の調整

本社会実験では1回の利用に1人補助券1枚（500円）としましたが、この料金については既存の公共交通との関係を考慮した上で決定することが必要と考えます。

④ 人材確保の必要性

今回の実証実験では利用人数に制限をかけず一人でも利用可能となる方式で実施しましたが、本来のグループタクシーはグループ単位での移動が前提となるためグループリーダーの存在が利用に大きな影響を与えることになります。制度設計の方法にもよりますが、当該システムの運用にあたってはこのグループリーダーの育成が特に必要となります。

3. 新駅設置に関する検討

3-1. 新駅の位置付け

(1) 第5次吉岡町総合計画(上位計画)

町の最上位計画である「第5次吉岡町総合計画」においては、新駅設置を「環境交通推進プロジェクト」に位置づけ、「JR 上越線新駅設置構想」として位置付けています。

計画基準年	平成 23 年
計画目標年度	平成 32 年度
将来像	きらり よしおか -人と自然輝く 丘の手タウン 吉岡町-

■交通に関連するプロジェクト：「環境交通推進プロジェクト」

〈主な事業〉

①公共交通網整備事業

- ・ JR 上越線新駅設置構想(住民ニーズの把握、投資効果の検証など)
- ・ 路線バスの検討(利用しやすい路線の検討、運行形態の見直しなど)
- ・ パーク&ライド(P & R)、サイクル&ライド(C & R)などの検討

②道路網整備事業

- ・ 駒寄スマートインターチェンジの大型化
- ・ 道路網の利便性向上(幹線道路を結ぶ町道の整備、交差点の改良工事等)
- ・ 安全・健康・環境に配慮した歩行者、自転車交通体系の整備

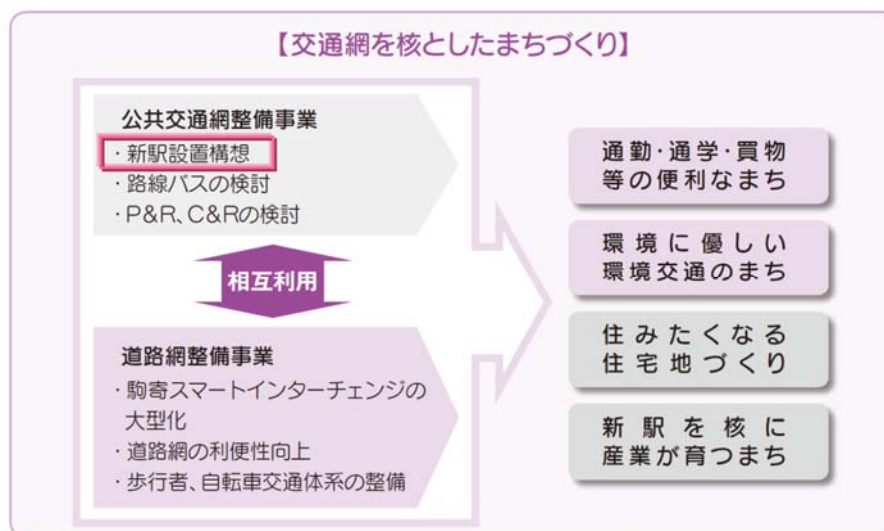


図 3-1 交通網を核としたまちづくり

(2) 吉岡町都市計画マスタープラン(関連計画)

「吉岡町都市計画マスタープラン」における「将来都市構造」では、やや八木原駅寄りに「(仮)吉岡駅」として位置付けられており、そこへのアクセス道路として「(都)3・4・6 溝祭北下線の延伸」および「(仮)吉岡停車場線」がその役割を分担する計画となっています。

計画基準年	平成 13 年
計画目標年度	平成 32 年度
将来像	人や暮らしと調和した、吉岡の都市環境基盤づくり

■目指すべき都市構造

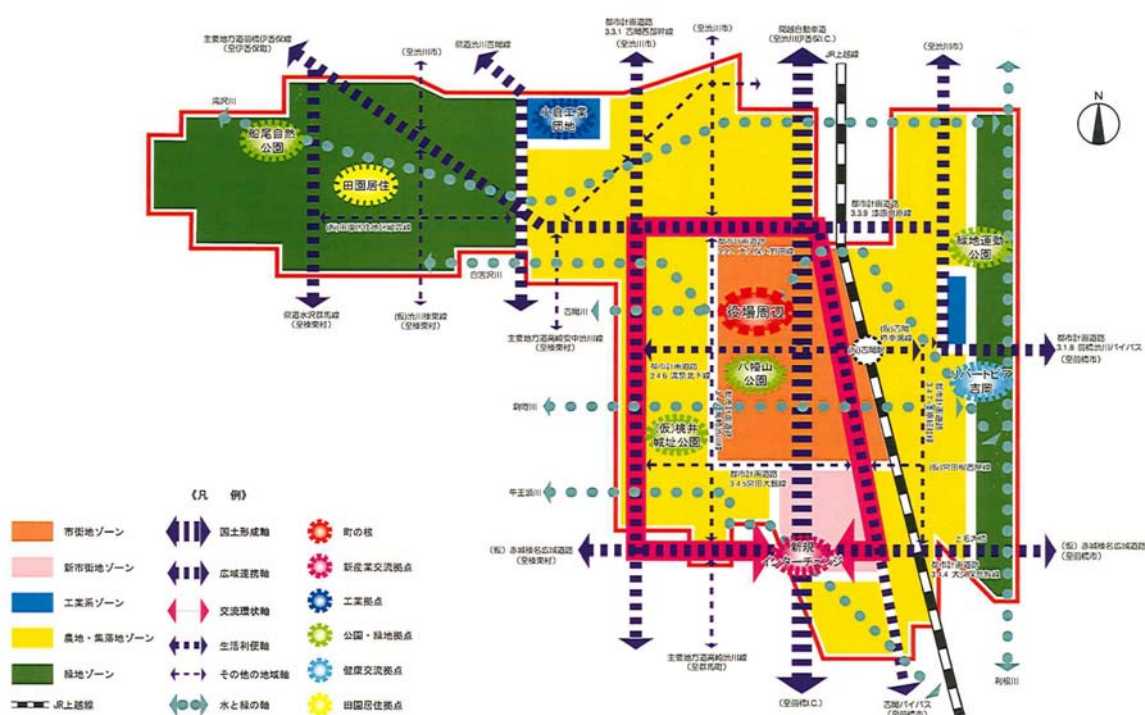


図 3-2 目指すべき都市構造

3-2. 新駅設置に関する可能性検討

(1) 新駅設置の条件

新駅設置に関してはその設置可能性を模索するため、町は JR 東日本、群馬県交通政策課と協議を重ねています。その際、請願駅として JR 東日本から提示された設置の条件は以下のようなものです。

《新駅設置にあたっての条件》

- ①新駅設置箇所が輸送上・技術上問題ないこと
 - ・ 停車場内における勾配の制限＝ 5 %以下
 - ・ ホームに沿う最小曲線半径＝ 8 0 0 m以上
 - ・ 将来の可能性を含んだ必要な有効長、配線等が確保されること
 - ・ 適正な駅間距離が確保されること
- ②新駅設置に伴う増加経費を賄う新規利用客による収入が確保できること
- ③新駅設置に要する用地及び建設費は要請者の責任において確保できること
- ④新駅設置に合わせて駅周辺の駐輪場等必要な都市施設の整備及び街づくりが進められること
 - ・ 地元での各種開発が必要である。最近の新駅設置要望個所では開発に力を注いでいる
- ⑤新駅設置について関係自治体等との意思統一がなされていること

その他に、

- ⑥新駅設置に関する住民合意が得られること
- ⑦関連計画との整合性が図られていること

本調査では、「吉岡町の公共交通に関する基礎的な調査」での検討結果を踏まえ、以下、その条件に対する具体的検討を行うものとします。

(2)「新駅設置箇所が輸送上・技術上問題ないこと」の検討

① 駐車場の勾配、曲線半径等の検討

下図に、新駅設置が想定される範囲における JR 上越線の勾配と曲線半径を図面計測したものを示しました。約 2,000m における勾配は 0.2% でほぼ平坦とみることができ、曲線半径は町民グラウンド付近で約 650m、その南側では約 1,000m です。新駅は上毛大橋から北側 1,500m 位の範囲内にホームが設定されることであれば、技術上の勾配、曲線半径はクリアでき、「将来の可能性を含んだ必要な有効長、配線等が確保できること」も沿線土地利用から判断する限り、十分可能であると評価できます。



【写真 ①】



【写真 ②】

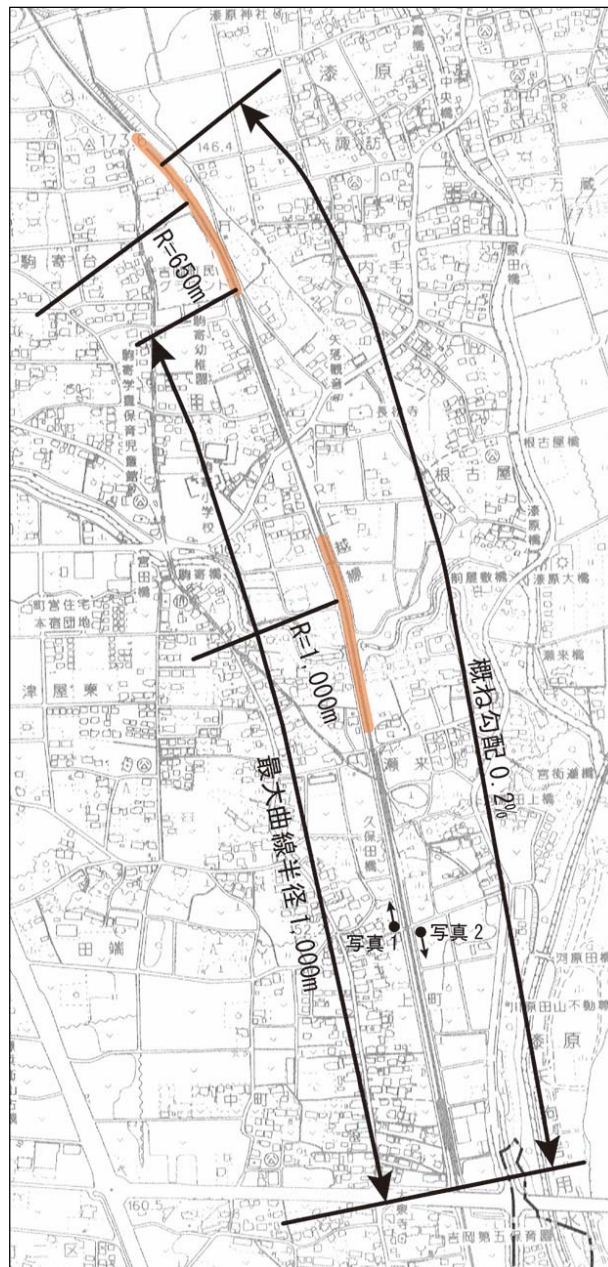


図 3-3 駐車場の勾配、曲線半径

② 駅間距離の検討

下図に JR 上越線、両毛線における高崎駅～渋川駅・駒形駅の駅間距離を示しました。平均の駅間距離は 3.4km で、群馬総社駅～八木原駅は 5.6km と最も長く、その中間に新駅を設置するとその駅間距離は 2.8km となり、駅間距離的には新駅を設置しても不自然ではないと考えられます。

また、一般的に鉄道への徒歩圏が1kmとされる中で、右図に示すように駅間距離が2kmあると鉄道沿線がほとんど鉄道駅への徒歩圏となります。2～3kmの駅間距離が望ましいと考えると、吉岡町に新駅を設置しても計画論的には妥当と考えます。

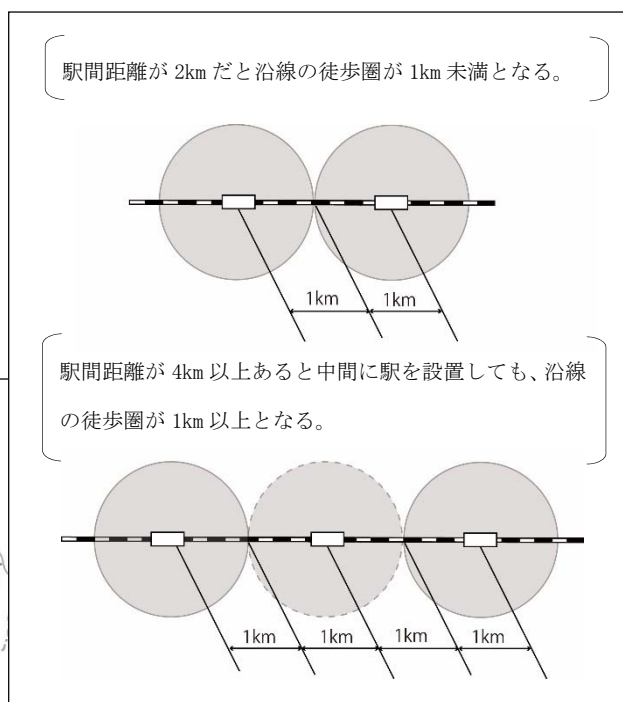


図 3-4 上越線・両毛線の駅間距離

(3)「新規利用客による収入の確保」の検討

「吉岡町の公共交通に関する基礎的な調査」報告書(平成 25 年 2 月 前橋工科大学)(以下「基礎的な調査」とする)による「新駅設置による駅別の需要予測結果」を整理すると次のように示されます。

	平成 24 年度 実績	平成 24 年度 人口での 予測値	平成 32 年度 人口での 予測値	新駅 設置による 減少数	新駅 設置による 新規需要
八木原駅	1,000 人	809 人	809 人	191 人	
新 駅	—	495 人	596 人	—	223 人 (324 人)
群馬総社駅	1,500 人	1,419 人	1,419 人	81 人	

注：() は、平成 32 年人口における新駅の新規需要

図 3-5 新駅の需要予測

平成 24 年度人口による予測結果から判断すると、新駅の需要は 495 人で、その内訳は群馬総社駅からの転換量 81 人、八木原駅からの転換量 191 人、新規需要 223 人となっています。

新駅設置の需要は、少なくとも平成 24 年度の群馬総社駅・八木原駅と同程度の需要(1,000～1,500 人)が必要で、新駅の需要(合計 495 人)では、「新駅設置に伴う増加経費を賄う新規利用客による収入が確保できる」条件は達成困難と考えざるを得ません。

(4)「新駅設置に要する用地及び建設費」及び「駅周辺の必要な都市施設の整備」に関する検討

請願駅として新駅を設置する場合、国庫補助はあるものの原則地元市町村の負担となります。吉岡町に新駅を設置する場合の周辺整備を含めた概ねの費用を以下に示しました。

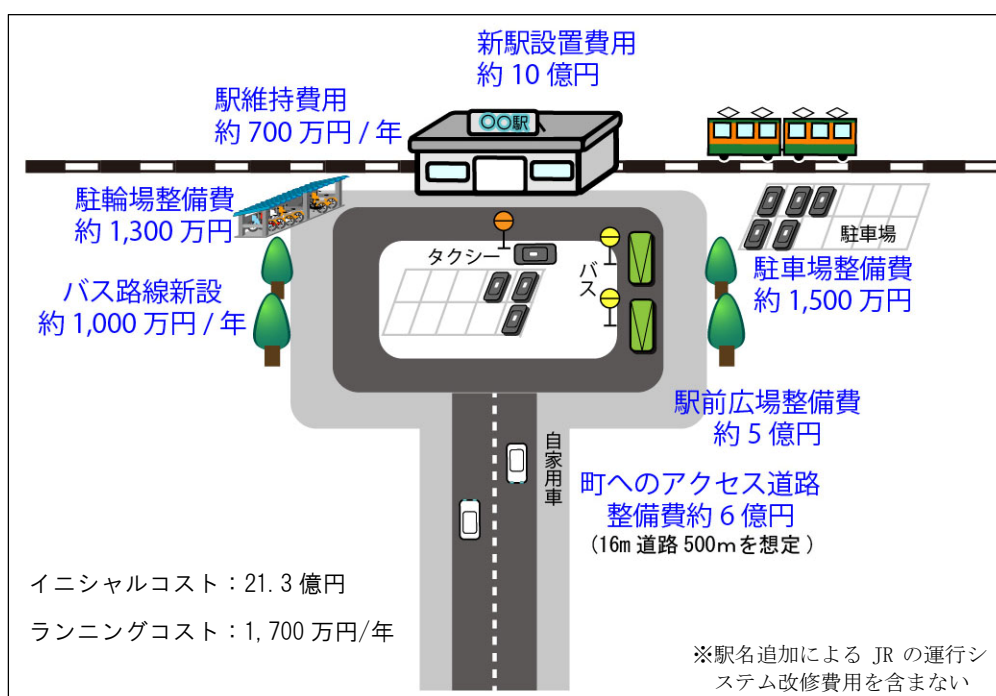


図 3-6 新駅設置における町の概ねの経済的負担

費用の中には駅周辺の駐輪場（50 台）、駐車場（30 台）の整備費も含めましたが、新駅設置にあたっては町の積極的な周辺整備が前提となります。

吉岡町の歳出内訳を下图に示しましたが、歳出額は約 55.7 億円程度で、そのうち土木費は約 4 億円です。土木費の 1/4 程度（約 1 億円）を新駅設置に向けると建設までに概ね 21 年間を要し、維持管理費として毎年 1,700 万円程度を負担することになります。

従って、短期（1～2 年）・中期（3～5 年）での新駅設置は財政的には極めて困難ということになります。

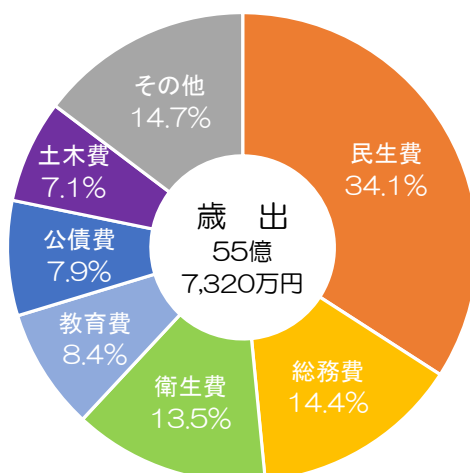


図 3-7 歳出内訳

(5) 新駅設置に関する住民合意が得られること

① 新駅設置に対する「住民意向」

「基礎的な調査」の「吉岡町における交通行動実態に関するアンケート調査」の中で、新駅設置に関する住民意向も質問しており（同アンケートの「質問」）、その結果を右図に示しました。結果をみると、「財政的負担が伴っても、新駅を設置すべき」とする人は 30.9%で、そう思わないとする人は 46.6%と、住民意向としては「それだけの財政的負担を伴うのであれば設置しなくても良い」という意向が強いと判断されます。

《財政負担が伴っても新駅を設置する》

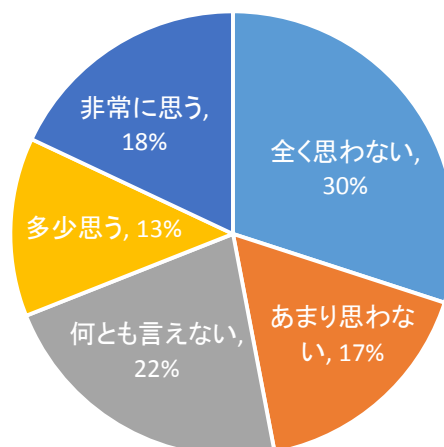


図 3-8 新駅設置に関する回答結果

② 新駅でなく、群馬総社駅、八木原駅への駐輪場、駐車場の整備

「新駅でなく、群馬総社駅、八木原駅への駐輪場や駐車場の整備」については、「思う」とする人は 53%、「思わない」とする人は 24%となっており、今ある 2 駅の有効活用を望む声が強いです。

《新駅でなく、群馬総社駅、八木原駅への駐輪場、駐車場の整備》

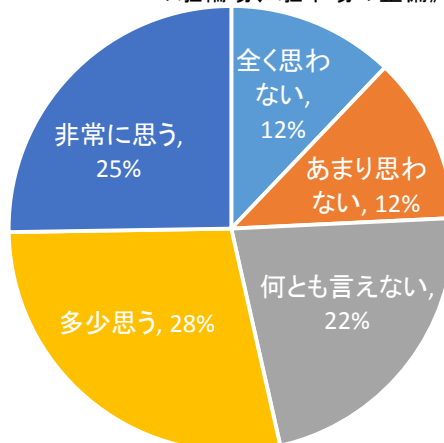


図 3-9 新駅設置に関する回答結果

③ 新駅でなく、駅までのバス路線の整備

「新駅でなく、群馬総社駅、八木原駅までのバス路線の整備」については、「思う」とする人は 46%、「思わない」とする人は 28%となっており、②と同様に今ある 2 駅の有効活用を望む声強い。

《新駅でなく、群馬総社駅、八木原駅までのバス路線の整備》

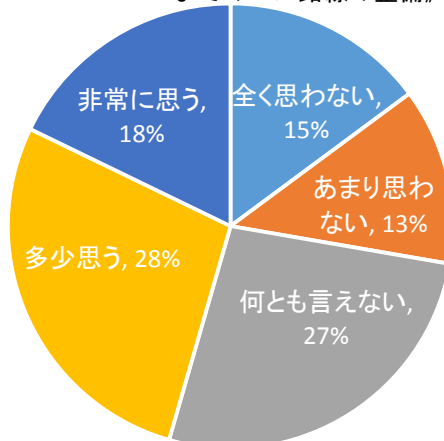


図 3-10 新駅設置に関する回答結果

(6) 群馬総社駅西口整備計画の進展

前橋市では、(県) 前橋伊香保線 (吉岡バイパス) から群馬総社駅西口に至る (都) 群馬総社駅西口線の整備を計画しております。この都市計画道路が供用されると吉岡バイパスからスムーズに群馬総社駅にアクセスすることが可能となります。

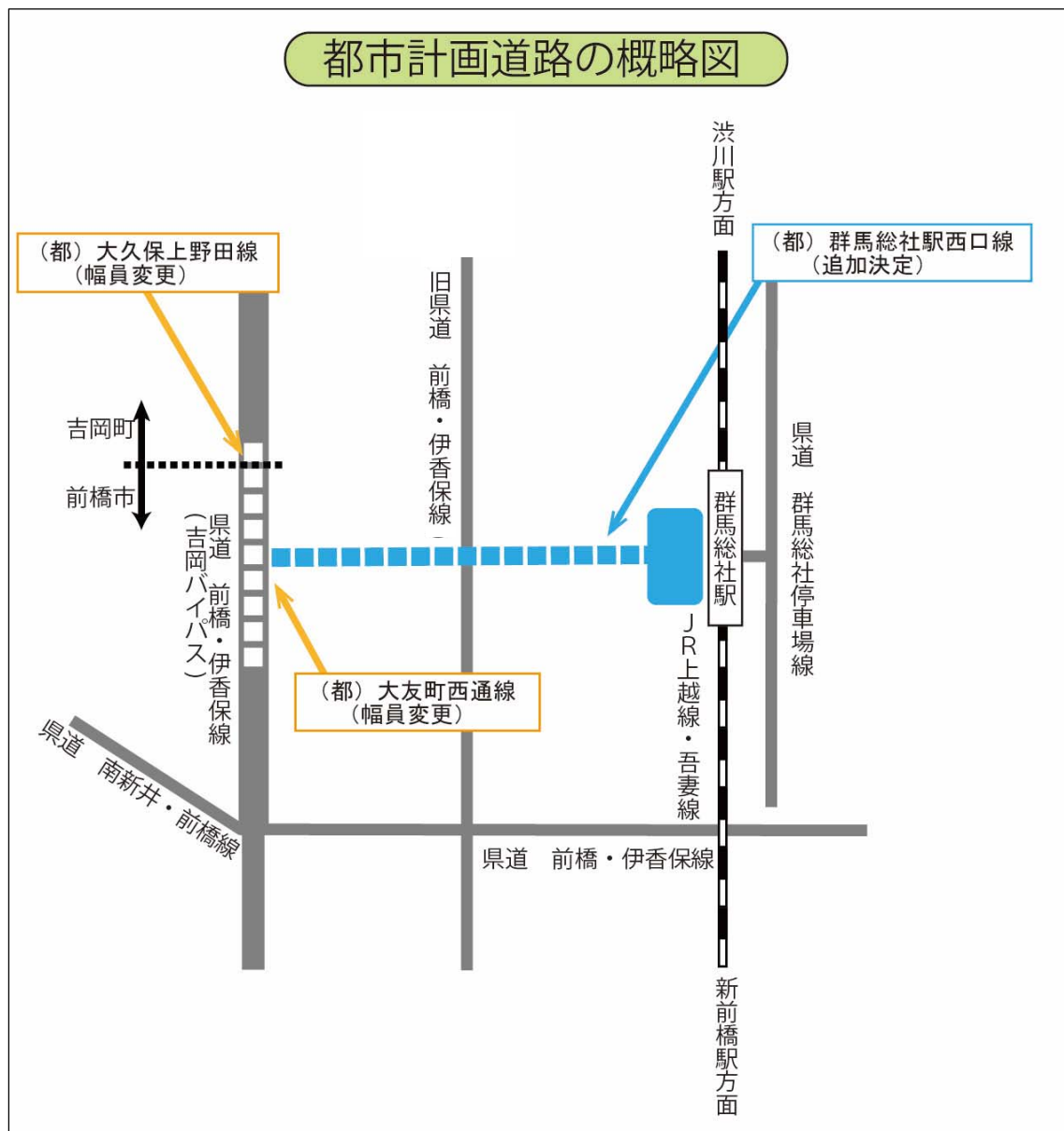


図 3-11 群馬総社駅西口へのアクセス道路計画の概要

3-3. 本調査における新駅の基本的考え方

新駅設置に関するこれまでの検討結果を整理すると次のように総括されます。

■新駅設置の位置付け

新駅設置に関しては、「第5次吉岡町総合計画」「吉岡町都市計画マスタープラン」で「JR 上越線新駅設置構想」として位置付けられています。

■新駅設置の輸送上、技術上の問題点

新駅設置が想定される上毛大橋から北側約 1,500m の区間は、ほぼ平坦な直線に近い区間で沿線の土地利用にもゆとりがあることから、新駅設置にあたっての輸送上、技術上の問題はありません。

■適正な駅間距離の確保

JR 上越線、両毛線における高崎駅～渋川駅・駒形駅の平均駅間距離は 3.4km で八木原駅～群馬総社駅は 5.6km とかなり長く、中間に新駅を設置しても駅間距離に適正を欠くことはないといえます。

■新規利用客による収入の確保

平成 24 年度人口における新駅の需要は 495 人で、そのうち 272 人は八木原駅、群馬総社駅からの転換需要で、新規需要は 223 人で、現状の両駅の利用者数から判断すると需要面からの設置効果はそれ程高くなく、新駅設置に伴う増加経費を賄う新規利用客による収入が確保できる需要ではありません。

■新駅設置の経済的負担

新駅設置に対する周辺整備も含めた初期投資額は 21.2 億円で、歳入規模が約 55 億円の吉岡町にとって新駅設置は、財政面では極めて困難な状況下にあります。

■住民意向

「財政的な負担が伴っても新駅を設置すべき」とする人は 30.9%で、そうは思わないとする人は 46.6%であり、住民意向としては「それだけ財政的な負担を伴うのであれば設置しなくても良い」とする意向が強く、新駅でなく群馬総社駅、八木原駅への駐車場、駐輪場整備や両駅までのバス路線整備を望んでいます。

■近隣駅の動向

前橋市では、(県)前橋伊香保線(吉岡バイパス)から群馬総社駅西口に至るアクセス道路を平成 34 年度までに整備する計画を進めており、これにより吉岡バイパスを通るバス路線の群馬総社駅への立ち寄りが容易となり、新駅設置までの大きな対策と考えることができます。

以上の結果、本調査において、新駅の取り扱いを次のようにします。

「新駅」は、まちづくりの観点からは欲しい施設ではありますが、長期的な検討課題とします。よって、今回の公共交通マスタープランの策定にあたっては、「新駅設置を前提としない」計画づくりを行うものとします。

4. 計画課題の設定

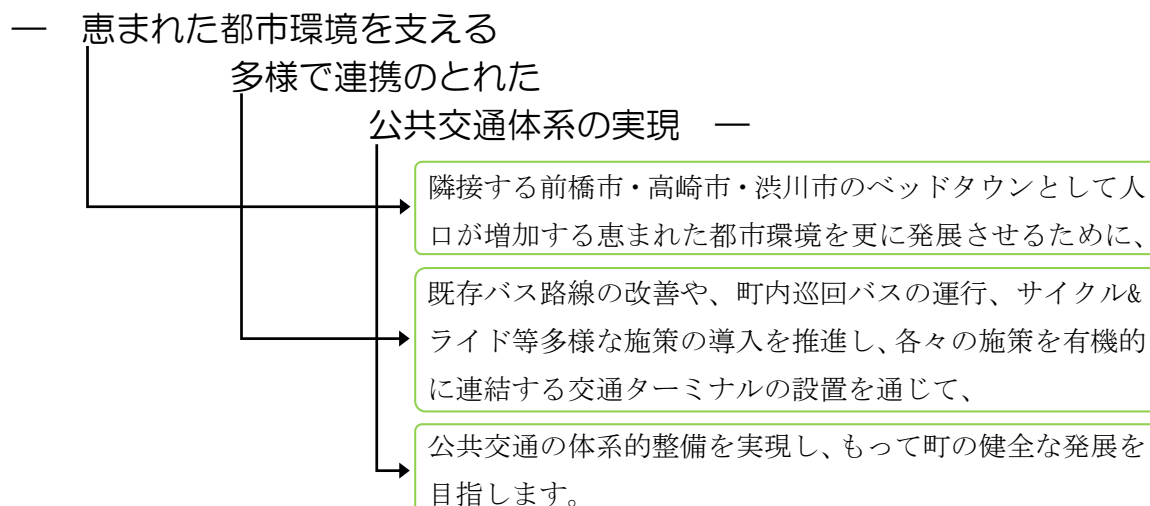


5. 公共交通整備計画の策定

5-1. 目標の設定

吉岡町の社会的状況、公共交通に関する現状や問題点、上位計画、これまでの取り組み等から設定された計画課題を踏まえ、吉岡町の公共交通マスタープランの目標を次のように設定します。

目標



5-2. 基本方針の設定

目標を達成するために、次に示す4つの基本方針を設定します。

基本方針

方針Ⅰ：町民のスムーズな町内移動を支える多様な公共交通体系の実現

〔他都市との関連において町内を通過する形態の既存バス路線、それに伴う公共交通空白地域や不便地域の存在等、大きな制約のある既存の公共交通体系に対し、既存バス路線の改善、町内巡回バスや区域運行システムの導入等を通じて、町民のスムーズな町内移動を支える多様な公共交通体系の実現を目指します。〕

方針Ⅱ：ベッドタウンとしての機能を担保する連携のとれた公共交通体系の実現

〔隣接する前橋市・高崎市・渋川市のベッドタウンとして人口が増加する恵まれた都市環境にありながら、その多くの都市間流動を支える公共交通体系が未成熟であることに鑑み、鉄道・バス・自動車の連携のとれた公共交通体系の実現を目指します。〕

方針Ⅲ：既存駅（八木原駅・群馬総社駅）を有効活用した公共交通体系の実現

〔吉岡町内における「新駅設置」は町の大きな目標ではありますが、需要面や経済面で短・中期の整備は難しいため、今後の群馬総社駅西口整備を見据え、住民意向の強い既存駅の有効活用を図る施策導入による公共交通体系の実現を目指します。〕

方針Ⅳ：町民の意識改革を含めた利用促進策の推進

〔利用しようと思えば利用できる鉄道や路線バスがありながら、町民の公共交通利用に関する習慣性が低いことに鑑み、路線バスの改善、町内巡回バスの運行等、利便性強化を図るとともに、「公共交通も利用してみれば意外と便利」との利用の習慣性を醸成するため、地区説明会の開催等、ソフト的な利用促進策を推進します。〕

目標・基本方針の構築イメージを下に示します。

【目標・基本方針の構築イメージ】

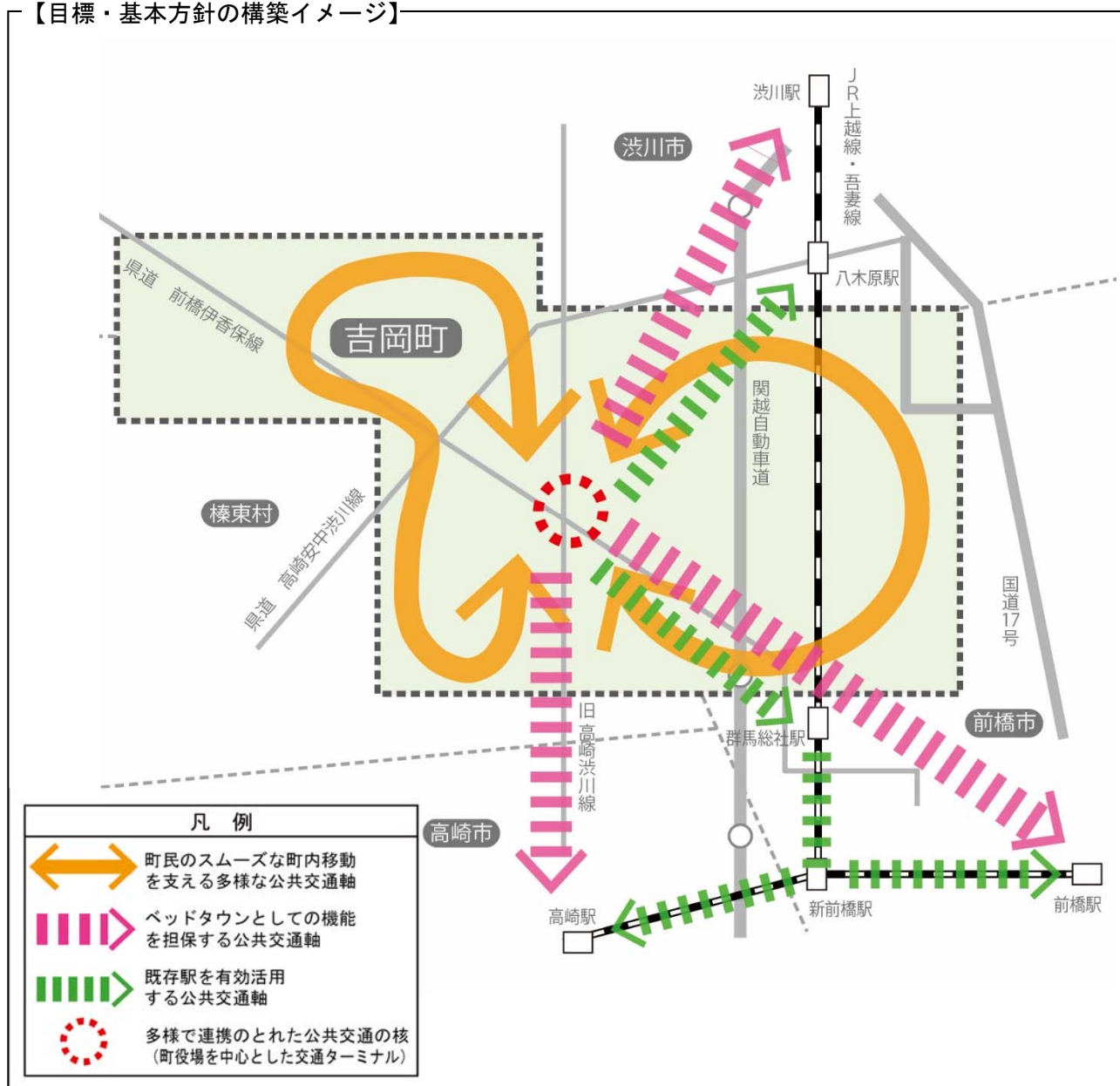


図 5-1 目標・基本方針の構築イメージ

5-3. 施策体系

先に設定した基本方針に従い、具体的施策を、基本方針ごとに次のように設定します。
なお、施策によっては、いくつかの方針にまたがるものもあります。

方針Ⅰ：町民のスムーズな町内移動を支える多様な公共交通体系の実現

他都市との関連において町内を通過する形態の既存バス路線、それに伴う公共交通空白地域や不便地域の存在等、大きな制約のある既存の公共交通体系に対し、既存バス路線の改善、町内巡回バスや区域運行システムの導入等を通じて、町民のスムーズな町内移動を支える多様な公共交通体系の実現を目指します。

(1) 既存バス路線の改善

吉岡バイパスに立地する大久保地区商業ゾーンへは、既存のバス路線では町内ほとんどの地区からアクセスすることが難しいことから、「前橋駅～上野田線（吉岡線）のルート変更」により、町民の大久保地区商業ゾーンへの買い物環境を改善するものです。（改善案①）

なお、それにともなって、公共交通空白地域を作らない観点から「前橋駅～渋川駅線」のルート変更を実施するものです。（改善案②）

(2) 町内巡回バスの運行

公共交通空白地域・不便地域をできる限り解消し、温泉施設、医療施設、商業施設を巡回することにより、町民のスムーズな町内移動を支援する施策です。

(3) 区域運行システムの導入

公共交通空白地域をできる限り解消する1つの施策である区域運行システム（例えば「デマンドタクシー」）を導入することにより、町民のスムーズな町内移動を支援する施策です。

(4) グループタクシーの導入

公共交通空白地域・不便地域をできる限り解消する1つの施策として「グループタクシー」を導入し、町内の様々な施設へのアクセス性を向上させることにより、町民の町内移動を支援する施策です。

(5) 交通ターミナルの整備

役場周辺に公共交通結節点としての交通ターミナルを整備し、路線バス相互あるいは今後導入が検討される町内巡回バス、区域運行システム、グループタクシーと路線バスの乗り換え拠点として機能させ、町民のスムーズな町内移動を支援する施策です。また、前橋市、高崎市、渋川市への移動の選択肢を増やす施策です。

方針Ⅱ：ベッドタウンとしての機能を担保する連携のとれた公共交通体系の実現

隣接する前橋市・高崎市・渋川市のベッドタウンとして人口が増加する恵まれた都市環境にありながら、その多くの都市間流動を支える公共交通体系が未成熟であることに鑑み、鉄道・バス・自動車の連携のとれた公共交通体系の実現を目指します。

(1) 既存バス路線の改善

「高崎駅～伊香保線」は、箕郷営業所までは高い利便性が確保されていますが、そのうちの朝・夕のバスの一部を伊香保まで延伸することにより、本町から高崎方面への通勤・通学の足が確保され、ベッドタウンとしての機能強化に繋がる施策です（改善案⑤）

(5) 交通ターミナルの整備

方針Ⅰにて記述（方針Ⅰ（5）参照）

(6) サイクル&ライド駐輪場の整備

バス系統の重複する地点あるいは交差する地点等バス利用者が多いと考えられるバス停にサイクル&ライド駐輪場を整備することにより、特に高校生の前橋、高崎、渋川への通学のアクセス性を向上させ、ベッドタウンとしての機能強化を支援する施策です。

(7) バス停環境の整備

バスの待合施設の整備によりバス利用者の快適性を確保する施策で、町民の町内移動、近隣都市との広域的移動を側面から支援するものです。

方針Ⅲ：既存駅（八木原駅・群馬総社駅）を有効活用した公共交通体系の実現

吉岡町内における「新駅設置」は町の大きな目標ではありますが、需要面や経済面で短・中期の整備は難しいため、今後の群馬総社駅西口整備を見据え、住民意向の強い既存駅の有効活用を図る施策導入による公共交通体系の実現を目指します。

(1) 既存バス路線の改善

「前橋駅～上野田線（吉岡線）の群馬総社駅への立ち寄り」（改善案③）「高崎駅～渋川駅線の八木原駅への立ち寄り」（改善案④）の既存バス路線の改善を通じて、既存駅の有効活用を図る施策です。

(2) 町内巡回バスの運行

町内巡回バスの運行経路に「群馬総社駅」「八木原駅」を加える事により、既存駅の有効活用を図る施策です。

(8) パーク&ライド駐車場の整備

「群馬総社駅」「八木原駅」に町民が優先的に利用できる駐車場を整備することにより、近隣都市との広域的移動を支援するとともに、既存駅の有効活用を図る施策です。

方針Ⅳ：町民の意識改革を含めた利用促進策の推進

利用しようと思えば利用できる鉄道や路線バスがありながら、町民の公共交通利用に関する習慣性が低いことに鑑み、路線バスの改善、町内巡回バスの運行等、利便性強化を図るとともに、「公共交通も利用してみれば意外と便利」との利用の習慣性を醸成するため、地区説明会の開催等、ソフト的な利用促進策を推進します。

(6) サイクル&ライド駐輪場の整備

バス利用の要衝となるバス停に、サイクル&ライド駐輪場を整備することによりバス利用圏が広がり、利用者が増加すると考えられる利用促進策です。

(7) バス停環境の整備

主要バス停におけるバス待合所の整備や、サイクル&ライド駐輪場の整備等、バス停の利用環境を改善することにより利用者の増加を側面から支援する施策です。

(9) 低床バス、ステップ付ワゴン車の導入

住民要望の最も高かった「高齢者や障がい者が利用しやすいバスの運行」に対応して、例えば巡回バスの運行にあたって低床バスやステップ付ワゴン車を導入し、町民の町内移動の安全性・快適性を向上させることにより、側面から利用促進を支援する施策です。

(10) 公共交通利用促進説明会等の実施

公共交通利用は習慣性が大きく作用するといわれる中で、公共交通利用促進説明会等を通じて利用のきっかけづくりをすることにより、町民の意識改革を促す施策です。

5-4. 具体的施策

(1) 既存バス路線の改善

既存バス路線の町内のみでの改善により、公共交通空白地域、不便地域をできる限り解消し、町民のスムーズな町内移動を支援するとともに、既存鉄道駅へのアクセス性を高め都市間交流を公共交通で支える施策です。

【改善案の概要】

- | | |
|----------------------|--------------------------------------|
| ① 大久保地区商業ゾーンへのアクセス改善 | : 前橋駅～上野田線（吉岡線）の町内経路の変更 |
| ② ①の経路変更に伴う経路変更 | : 前橋駅～渋川駅線の町内経路の変更 |
| ③ 群馬総社駅へのアクセス確保 | : 前橋駅～上野田線（吉岡線）の群馬総社駅への立ち寄り |
| ④ 八木原駅へのアクセス確保 | : 高崎駅～渋川駅線の八木原駅への立ち寄り |
| ⑤ 上野原地区の通勤・通学の足の確保 | : 高崎駅～伊香保線の箕郷営業所からの（への）延伸 |
| ⑥ 公共交通結節性の強化 | : 役場周辺への交通ターミナルの整備※
（※具体的施策（5）参照） |



図 5-2 既存バス路線のルート変更等

- ③ 群馬総社駅へのアクセス確保 : 前橋駅～上野田線（吉岡線）の群馬総社駅への立ち寄り
④ 八木原駅へのアクセス確保 : 高崎駅～渋川駅線の八木原駅への立ち寄り

○内容

町役場周辺から鉄道駅へアクセスするバス路線が無く、鉄道駅へのアクセスが課題となっています。群馬総社駅および八木原駅への立ち寄りで鉄道駅へのアクセス確保を図ります。

施策名称	着手時期			実施主体				事業費	備考	
		短期	中期	長期	町	道路 管理者	町民等			交通 事業者
③群馬総社駅へのアクセス確保	計画	■			○			○	-	-
④八木原駅へのアクセス確保	実施	■								

○具体案

前橋駅～上野田線（吉岡線）は群馬総社駅への立ち寄り、高崎駅～渋川駅線は八木原駅への立ち寄りにより鉄道駅へのアクセス改善を図ります。その際は、鉄道との接続に配慮したダイヤ設定を行うものとします。

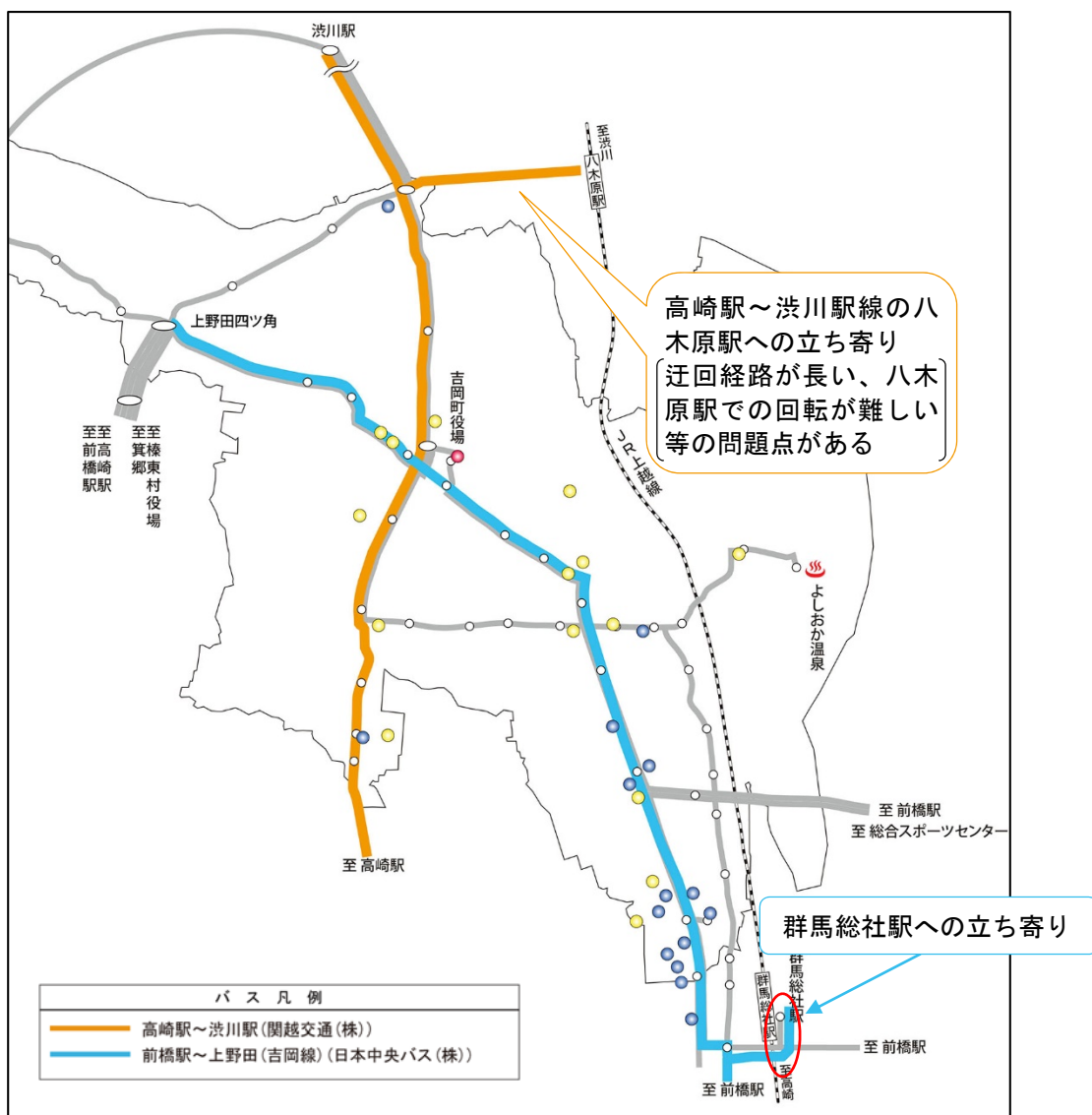


図 5-4 鉄道駅へのアクセス確保

⑤ 上野原地区の通勤・通学の足の確保 : 高崎駅～伊香保線の箕郷営業所からの（への）延伸

○内容

「高崎駅～伊香保線」は、箕郷営業所までは高い利便性が確保されていますが、朝夕に本町から高崎方面へ通勤・通学で利用できる便がありません。朝夕のバスの一部を伊香保まで延伸することにより上野原地区からの通勤・通学の足の確保を図ります。

施策名称		着手時期			実施主体				事業費	備考
		短期	中期	長期	町	道路管理者	町民等	交通事業者		
⑤ 上野原地区の通勤・通学の足の確保	計画	■			○			○	-	-
	実施	■								

○具体案

高崎駅～伊香保線の朝・夕の各1便を「箕郷営業所～伊香保案内所」間を延伸するよう変更し、上野原地区から高崎方面への通勤・通学の足の確保を図ります。

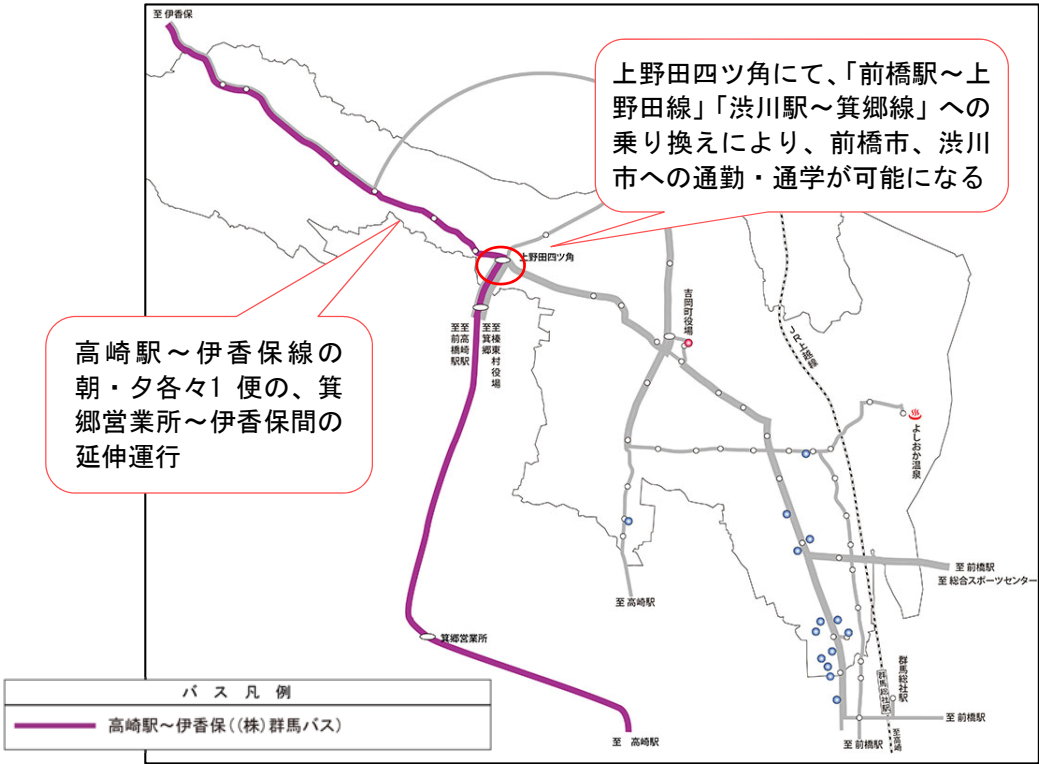
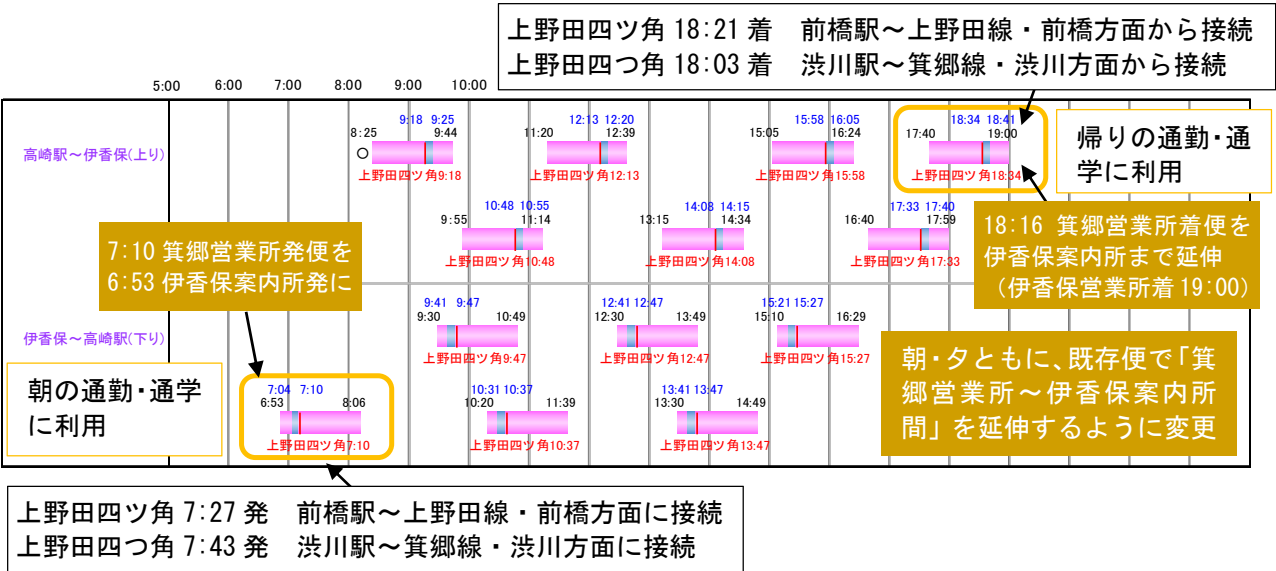


図 5-5 上野原地区の通勤・通学の足の確保



【効果】

現状

表 5-1 利用目的別地区別バス利用可否 総括表（再掲）

地区	通勤・通学			通院	買い物
	前橋市	高崎市	渋川市	渋川総合病院	大久保地区商業ゾーン
小倉	×	×	○	○	×
上野田	○	×	×	×	×
上野原	×	×	×	○	×
下野田	○	○	○	○	×
北下	○	○	○	○	×
南下	○	○	○	○	×
陣場	×	○	○	○	×
大久保寺下	○	×	×	△	×
大久保寺上	○	×	×	×	×
溝祭	○	×	×	×	×
駒寄	○	×	×	×	×
漆原西	×	×	×	×	×
漆原東	×	×	×	×	×

○：利用可能 △：利用可能（乗り換えあり） ×：利用不可

不便地域 凡例	
	通勤・通学（前橋駅）
	通院（渋川総合病院）
	買い物（大久保地区商業ゾーン）

バス 凡 例	
	イオンバス（株）群馬バス
	高崎駅～伊香保（株）群馬バス
	前橋駅～渋川駅（関越交通（株））
	高崎駅～渋川駅（関越交通（株））
	前橋駅～上野田（吉岡線）（日本中央バス（株））
	前橋駅～湯の道利久～総合スポーツセンター（日本中央バス（株））
	渋川駅～箕郷（株）群馬バス
	前橋駅～上野田（榛東線）（日本中央バス（株））
	渋川駅～（水沢）～伊香保（株）群馬バス



図 5-6 不便地域（再掲）

バス路線改善後

表 5-2 変更後 利用目的別地区別バス利用可否 総括表

地区	通勤・通学			通院	買い物
	前橋市	高崎市	渋川市	渋川総合病院	大久保地区商業ゾーン
小倉	×	×	○	○	×
上野田	○	△	△	△	○
上野原	△	○	△	○	×
下野田	○	○	○	○	△
北下	○	○	○	○	△
南下	○	○	○	○	△
陣場	×	○	○	○	△
大久保寺下	○	△	△	△	○
大久保寺上	○	△	△	△	○
溝祭	○	△	△	△	○
駒寄	○	△	△	△	○
漆原西	○	×	×	×	×
漆原東	×	×	×	×	×

○：利用可能 △：利用可能（乗り換えあり） ×：利用不可
※赤字は変更後に利用可能になった地区

不便地域 凡例	
	通勤・通学（前橋駅）
	通院（渋川総合病院）
	買い物（大久保地区商業ゾーン）

バス 凡 例	
	イオンバス（株）群馬バス
	高崎駅～伊香保（株）群馬バス
	前橋駅～渋川駅（関越交通（株））
	高崎駅～渋川駅（関越交通（株））
	前橋駅～上野田（吉岡線）（日本中央バス（株））
	前橋駅～湯の道利久～総合スポーツセンター（日本中央バス（株））
	渋川駅～箕郷（株）群馬バス
	前橋駅～上野田（榛東線）（日本中央バス（株））
	渋川駅～（水沢）～伊香保（株）群馬バス



高崎、渋川への通勤・通学
環境がかなり改善。
大久保地区商業ゾーンへの
買い物環境がかなり改善。

吉岡バイパス沿線
の医療施設への通
院もかなり改善

図 5-7 変更後 不便地域

(2) 町内巡回バスの運行

○内容

町が運行主体となり、公共交通空白地域、不便地域をできる限り解消し、温泉施設や、医療施設、商業施設、八木原駅、群馬総社駅を巡回する町内巡回バスを運行し、町民のスムーズな町内移動を支援する施策です。

施策名称	着手時期			実施主体				事業費	備考
	短期	中期	長期	町	道路管理者	町民等	交通事業者		
(2) 町内巡回バスの運行	計画	■		○			○	約 1,000 万円/年	-
	実施	■							

○具体案

以下の地区や施設を巡回し、町民のスムーズな町内移動を支援します。

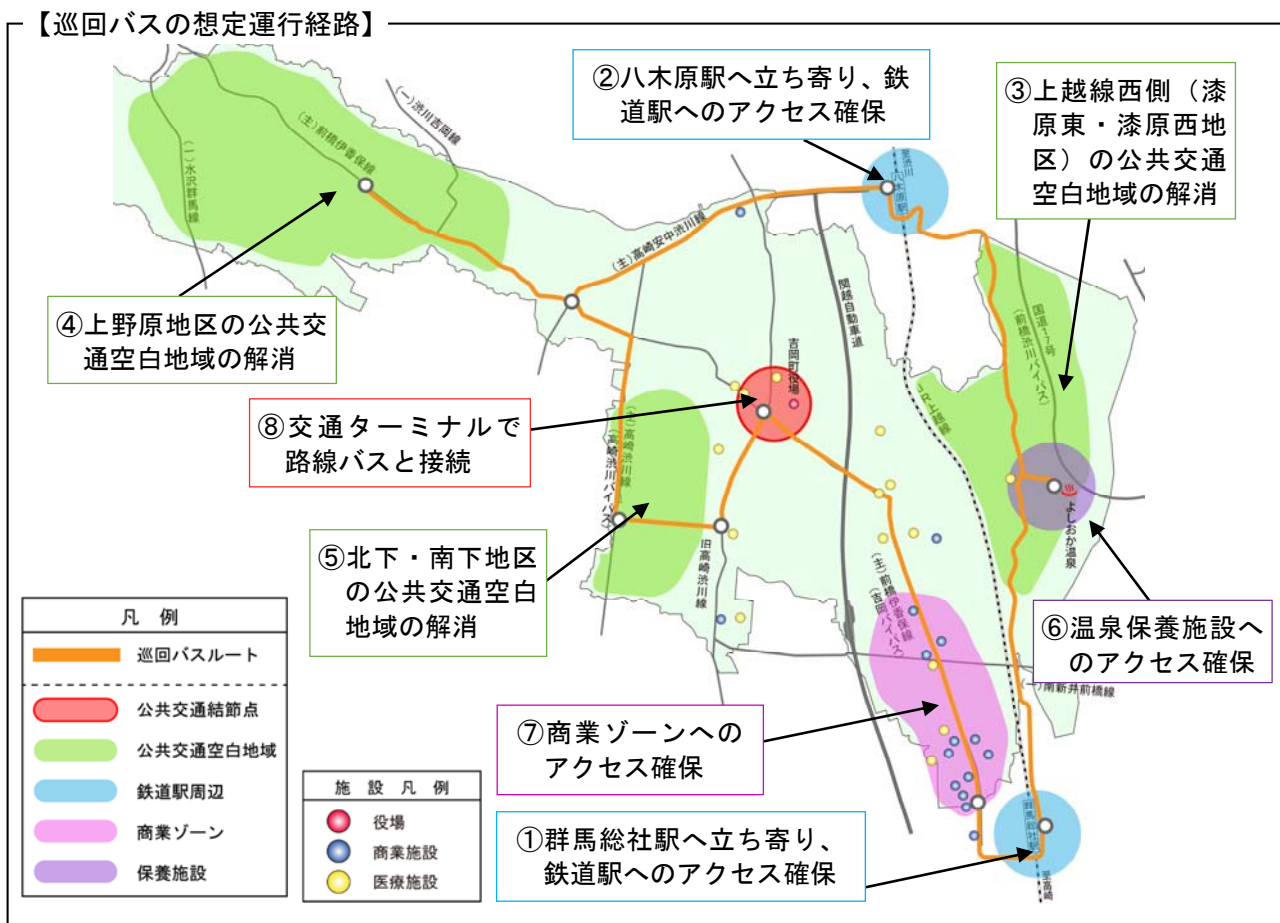


図 5-8 町内巡回バスの運行経路

【メリット】

- ・ダイヤが決まっており、定時性が高い
- ・比較的運賃が安い
- ・利用者登録や予約等の手間がなく、バス停に行けば自由に乗れる

【デメリット】

- ・利用者がいなくても運行するため、利用者が少ないと運行主体の負担が大きくなる
- ・路線バスと同様に、バス停まで歩いていく必要がある
- ・巡回ルートが決まっており、目的地が限定される

【巡回バスダイヤ例】

■経路1（上野原停留所付近を起終点）

表 5-3 経路1 運行パターン

バス停	時刻		
左回り	第1便	第3便	第5便
上野原	9:00	11:20	14:40
上野田	9:05	11:25	14:45
大藪	9:11	11:31	14:51
下野田	9:16	11:36	14:56
見柳東	9:26	11:46	15:06
群馬総社駅	9:30	11:50	15:10
よしおか温泉	9:39	11:59	15:19
八木原駅	9:47	12:07	15:27
上野田	9:55	12:15	15:35
上野原	10:00	12:20	15:40
右回り	第2便	第4便	第6便
上野原	10:10	13:30	15:50
上野田	10:15	13:35	15:55
八木原駅	10:23	13:43	16:03
よしおか温泉	10:31	13:51	16:11
群馬総社駅	10:40	14:00	16:20
見柳東	10:44	14:04	16:24
下野田	10:54	14:14	16:34
大藪	10:59	14:19	16:39
上野田	11:05	14:25	16:45
上野原	11:10	14:30	16:50

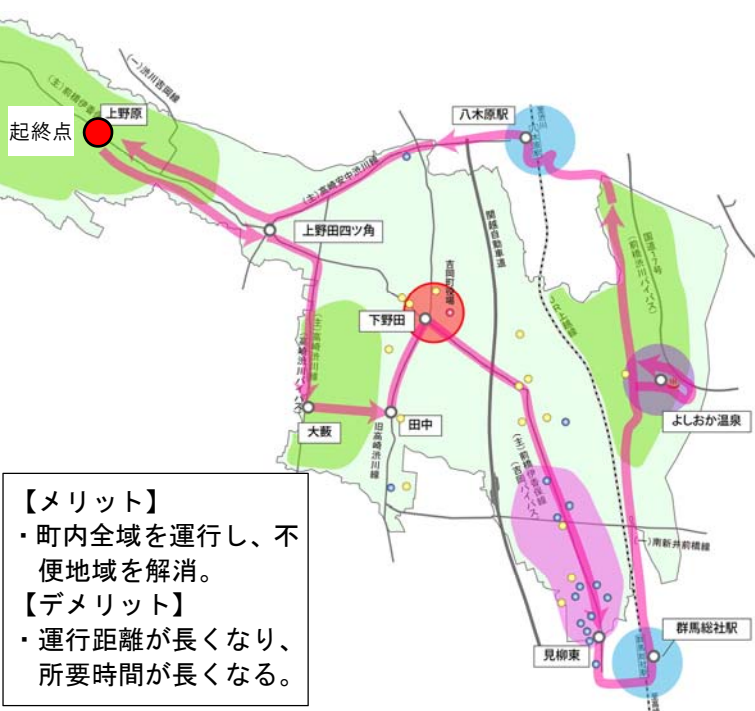


図 5-9 巡回バス 経路1

■経路2（町役場付近を起終点）

表 5-4 経路2 運行パターン

バス停	時刻		
左回り	第1便	第3便	第5便
下野田	9:00	11:00	14:00
見柳東	9:04	11:04	14:04
群馬総社駅	9:13	11:13	14:13
よしおか温泉	9:21	11:21	14:21
八木原駅	9:29	11:29	14:29
上野田	9:34	11:34	14:34
大藪	9:40	11:40	14:40
下野田	9:49	11:49	14:49
右回り	第2便	第4便	第6便
下野田	10:00	13:00	15:00
大藪	10:09	13:09	15:09
上野田	10:15	13:15	15:15
八木原駅	10:20	13:20	15:20
よしおか温泉	10:28	13:28	15:28
群馬総社駅	10:36	13:36	15:36
見柳東	10:45	13:45	15:45
下野田	10:49	13:49	15:49



図 5-10 巡回バス 経路2

【概算費用】

表 5-5 町内巡回バスの導入に関わる費用

設定	6 便/日、毎日運行、運行距離約 26km
経費	約 1,000 万円/年（人件費 600 万円、その他諸経費 400 万円）

※巡回バスの運行にはスクールバスの活用も考えられますが、学校行事等により運行時間が変動することがあるため、車両の活用を検討する際には十分な調整が必要となります。

【効果】

現状

表 5-6 買い物目的地区別バス利用可否

地区	買い物 大久保地区商業ゾーン
小倉	×
上野田	×
上野原	×
下野田	×
北下	×
南下	×
陣場	×
大久保寺下	×
大久保寺上	×
溝祭	×
駒寄	×
漆原西	×
漆原東	×

○：利用可能
△：利用可能（乗り換えあり）
×：利用不可



図 5-11 買い物不便地域

巡回バス導入後

表 5-7 巡回バス導入後
買い物目的地区別バス利用可否

地区	買い物 大久保地区商業ゾーン
小倉	○
上野田	○
上野原	○
下野田	×
北下	○
南下	○
陣場	×
大久保寺下	○
大久保寺上	○
溝祭	○
駒寄	○
漆原西	○
漆原東	○

○：利用可能
△：利用可能（乗り換えあり）
×：利用不可

※赤字は変更後に利用可能になった地区

施設 凡例
● 役場
● 商業施設
● 医療施設

凡例
— 巡回バスルート
不便地域 凡例
■ 買い物（大久保地区商業ゾーン）



図 5-12 巡回バス導入後 買い物不便地域

(3) 区域運行システムの導入

○内容

公共交通空白地域を解消し、公共交通の公平性を確保することにより、他の施策と連携し町民のスムーズな町内移動を支援する施策です。その代表として「デマンド運行」があります。

施策名称		着手時期			実施主体			事業費	備考
		短期	中期	長期	町	道路管理者	町民等	交通事業者	
(3) 区域運行システムの導入	計画		■		○			○	約 600 万円/年
	実施		■						

○具体案

区域運行システムのイメージは以下の通りです。サービスエリアと目的地エリアを設定し、そのエリア内のみを発着地とします。運賃は基本的には定額料金とします。なお、一般的には利用対象者に年齢要件等の制限がかけられる場合もあります。

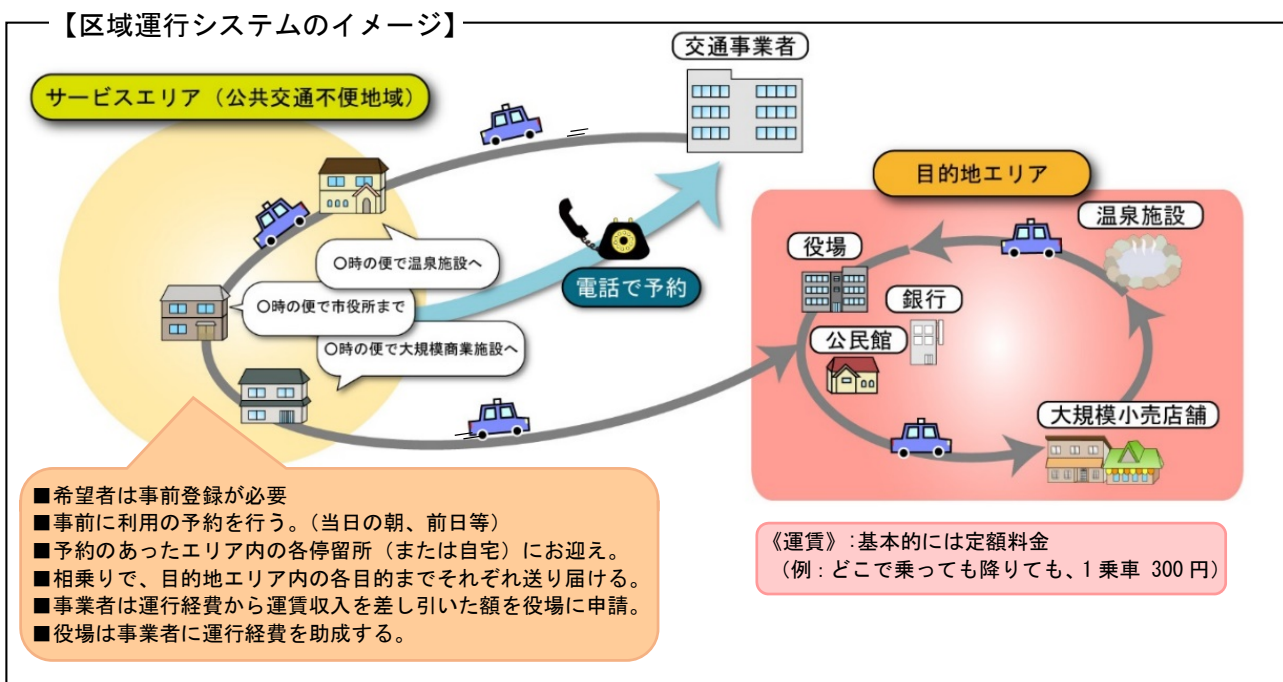


図 5-13 代表的な区域運行システム（デマンド運行）

【区域運行システムのメリット・デメリット】

【メリット】

- ・どこへ行っても運賃が定額
- ・1人でも利用できる
- ・基本的にはドアトゥドア

【デメリット】

- ・目的地エリアが限定される
- ・車両の確保が必要となる
- ・利用人数、目的地によって運行が不規則になる（例えば、同じ時間帯に違う目的地を目指す利用者が同乗した場合、どちらかの目的地に立ち寄ってから運行となるため、時間がかかる。）
- ・予約が1人でも運行するため、運行主体の費用負担が大きくなる
- ・利用者がいない場合でも車両は待機状態となり、空バスの運行と同様の事態が発生する。

【区域運行の例】

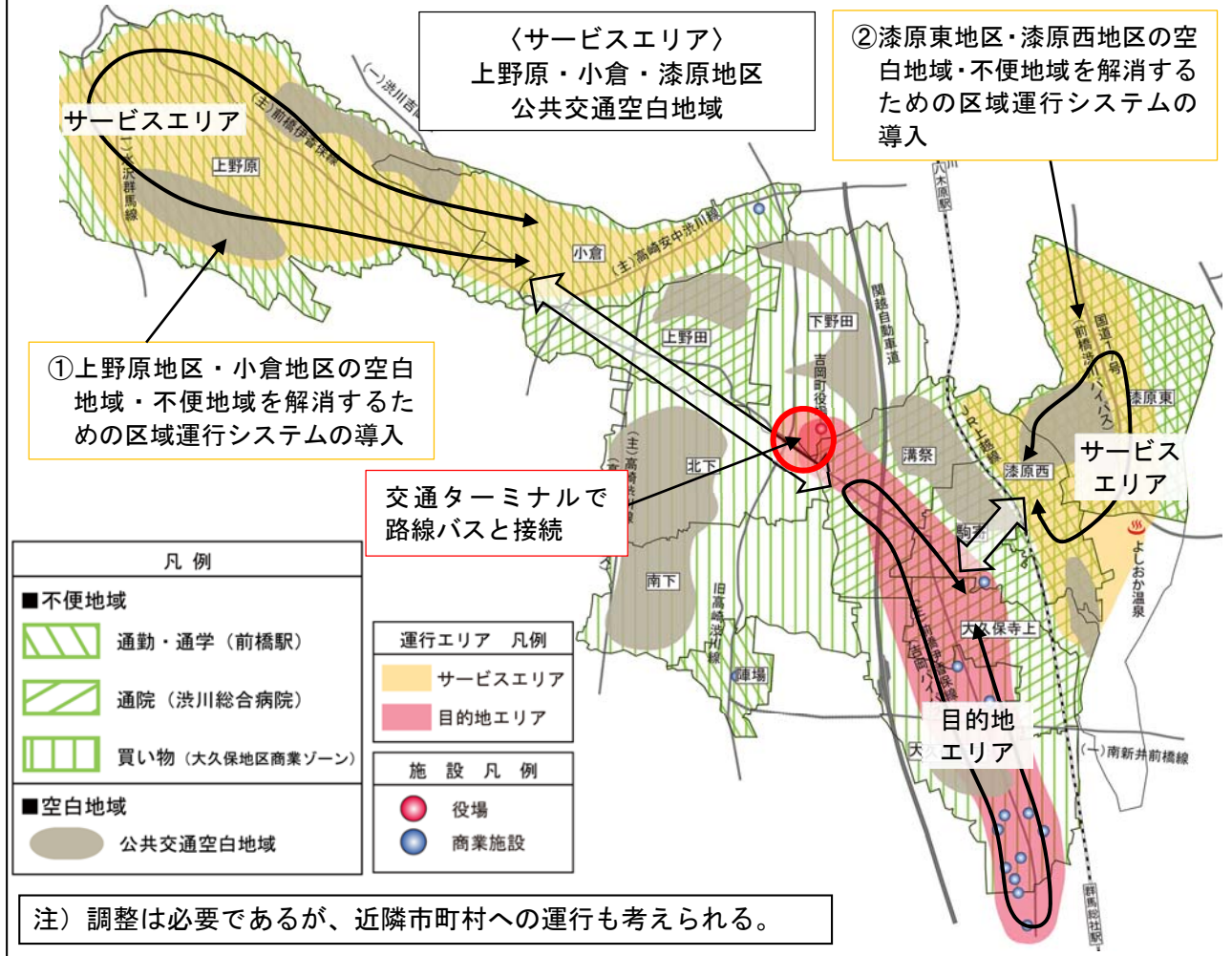
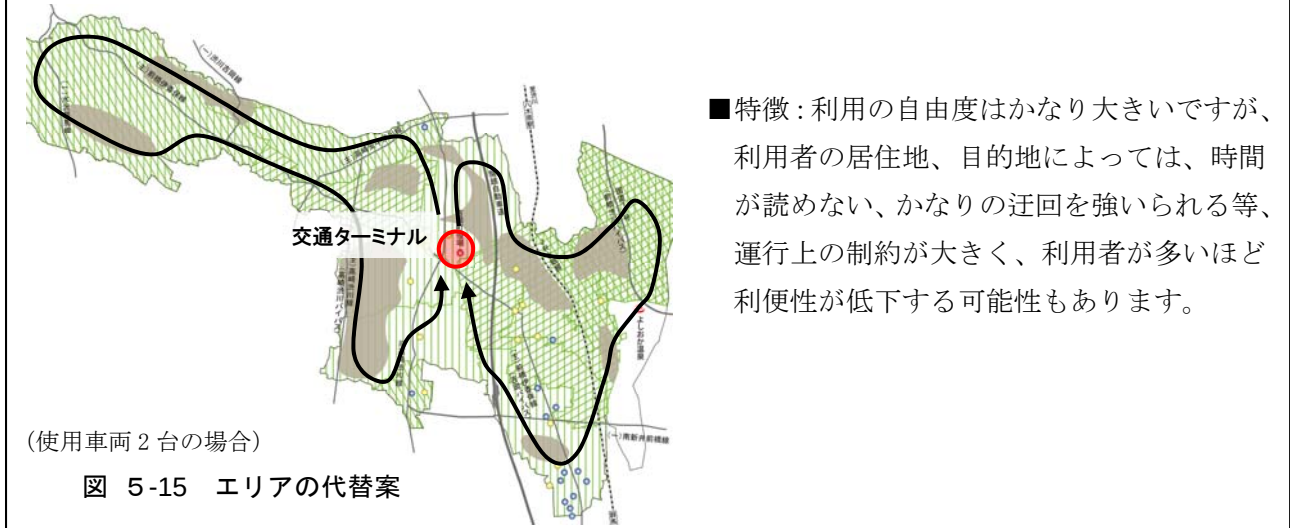


図 5-14 区域運行システムの例

【サービスエリア・目的地エリアを町内全域とした場合（どこからでも行きたい所へ）】



【区域運行ダイヤ例、概算費用】

表 5-8 区域運行パターン、概算費用

運行時間	午前 8 時～午後 5 時	ダイヤ	1 時間に 1 便の割合で運行
設定	10 便/日、毎日運行 ※予約が無い場合は運休	経費	約 600 万円/年

【効果】

現状

利用圏域 凡 例	
	鉄道利用圏域：1km
	バス利用圏域：300m
	空白地域

バス 凡 例	
	イオンバス((株)群馬バス)
	高崎駅～伊香保((株)群馬バス)
	前橋駅～渋川駅(関越交通(株))
	高崎駅～渋川駅(関越交通(株))
	前橋駅～上野田(吉岡線)(日本中央バス(株))
	前橋駅～湯の道利久～総合スポーツセンター(日本中央バス(株))
	渋川駅～箕郷((株)群馬バス)
	前橋駅～上野田(榛東線)(日本中央バス(株))
	渋川駅～(水沢)～伊香保((株)群馬バス)

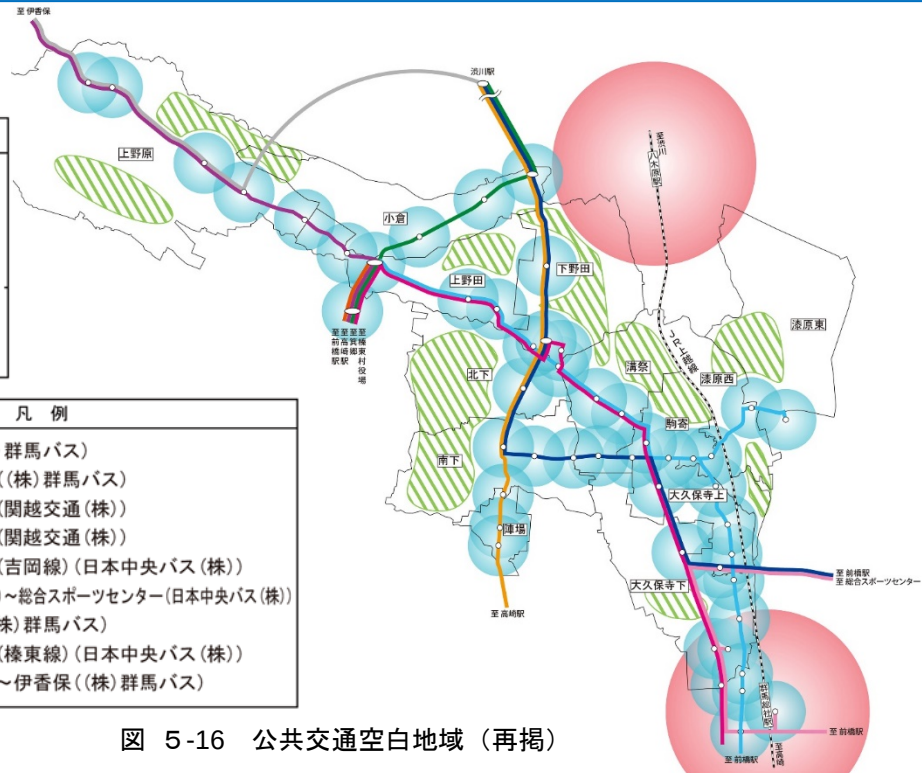


図 5-16 公共交通空白地域 (再掲)

区域運行導入後

凡 例	
	空白地域
	区域運行 サービスエリア
	目的地エリア

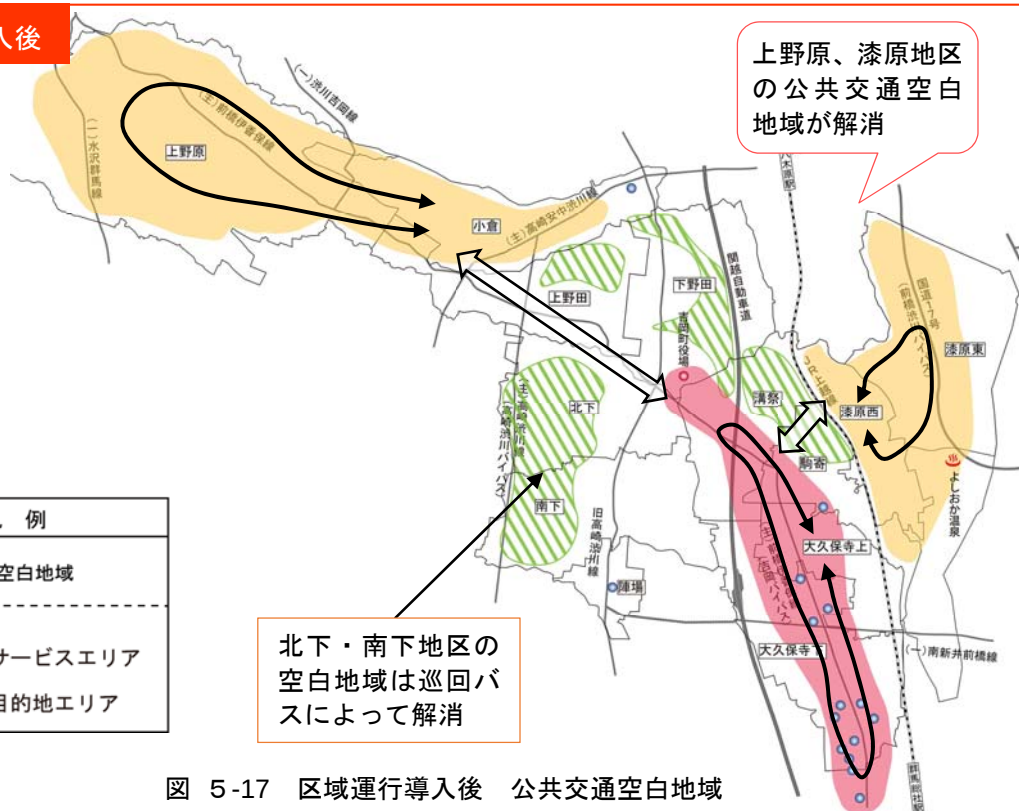


図 5-17 区域運行導入後 公共交通空白地域

(4) グループタクシーの導入

○内容

グループタクシーは既存のタクシーを有効活用する形態です。タクシーの運賃は1台単位で計算されるので、何人で利用しても運賃が変わることはありません。そのため、グループで利用（相乗り乗車の推奨）すれば1人あたりの運賃を安くすることができます。なお、平成25年12月～平成26年2月の3ヶ月間「上野原自治会」「溝祭自治会」を対象に、「グループタクシー」の実証実験が実施されています。

施策名称	着手時期			実施主体				事業費	備考
	短期	中期	長期	町	道路管理者	町民等	交通事業者		
(4) グループタクシーの導入	計画	■		○			○	約55万円/年	-
	実施	■							

○具体案

この制度により、公共交通空白地域、不便地域のできる限りの解消をはかるため、運行区域や対象者の拡大や他の政策との連携により、町民のスムーズな町内移動を支援することが可能です。また、代替施策として、タクシー運賃の支払いに利用できるタクシー券による助成も考えられます。

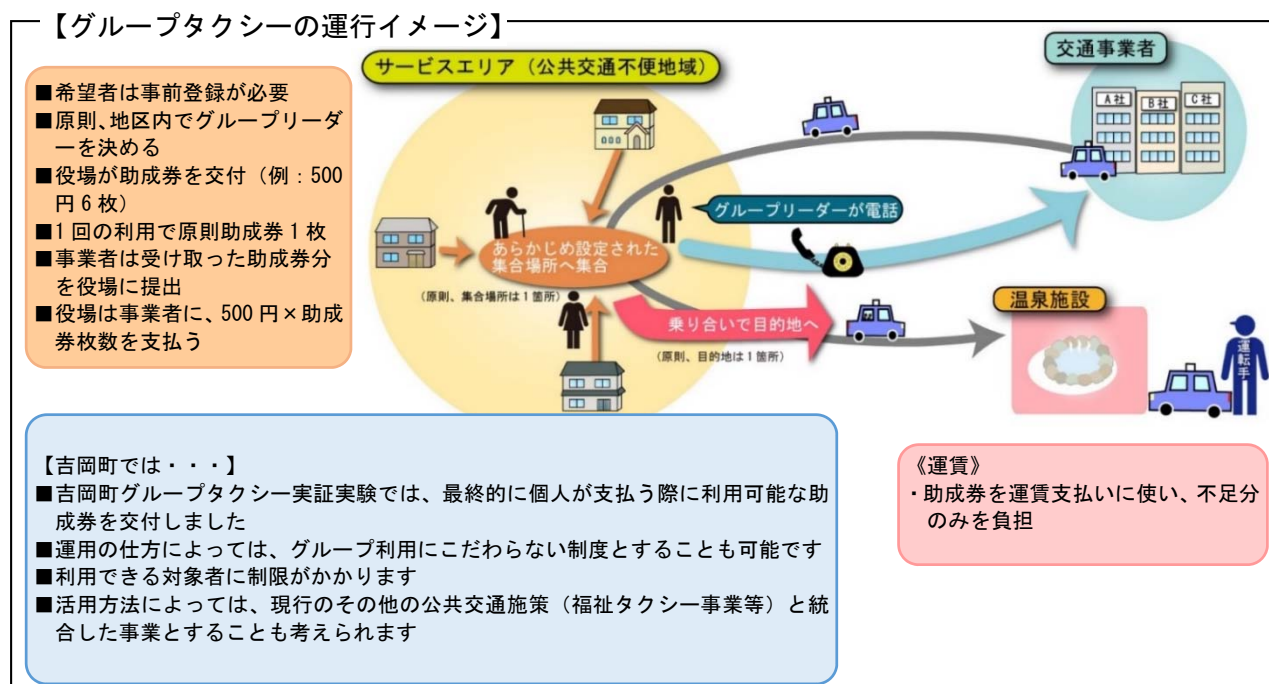
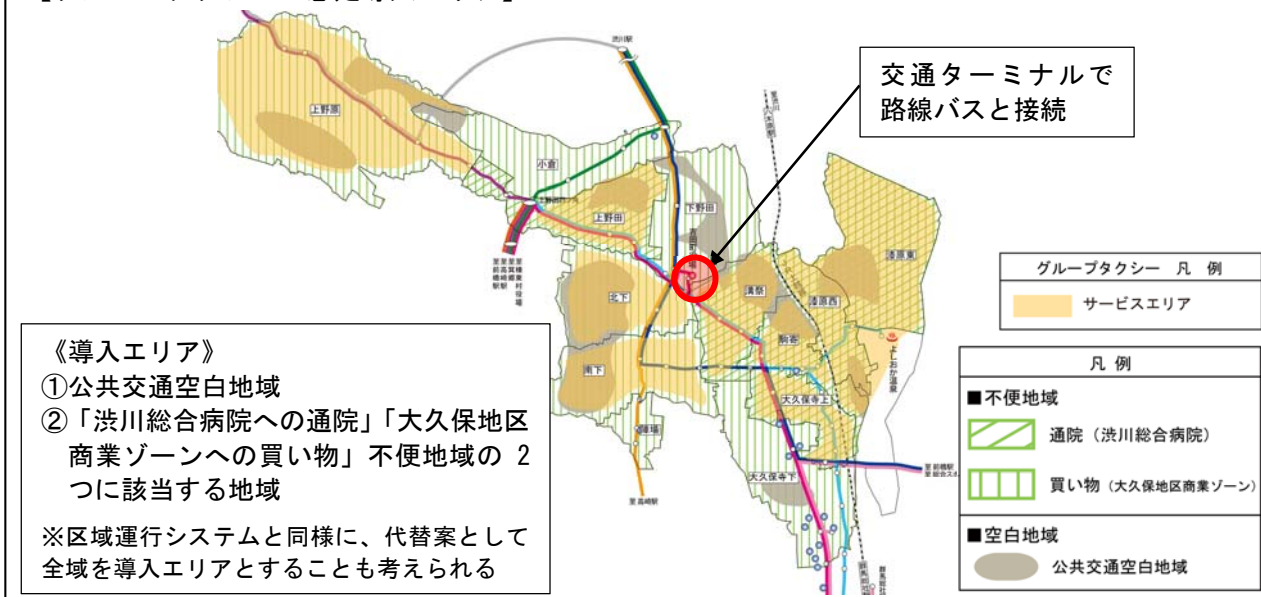


図 5-18 グループタクシーのシステム概要

【グループタクシーのメリット・デメリット】
【メリット】 ・好きな時間に利用できる ・目的地を自由に選べる ・車両を確保する必要がない ・実施にあたり特別な許可を得る必要がない ・制度設計によってはドアトゥドアが可能 ・台数に制限がないため、希望する時間での利用が可能 ・利用した助成券に応じ費用が発生するため、維持費がかからない
【デメリット】 ・目的地によって運賃が変動（運賃が定額ではない） ・グループリーダーの負担が大きい ・基本的には、グループでの移動となるため、一定の制約がある

【グループタクシーの想定導入エリア】



【概算費用】

〈前提条件〉

■「吉岡町グループタクシー実証実験結果報告書」による報告結果を参考にする。

■実証実験期間：（平成25年12月2日（月）～平成26年2月28日（金））の3ヶ月間。

■対象自治会：溝祭自治会、上野原自治会居住者。

16歳以上70歳未満の運転免許のない者。または71歳以上の者。

■事前申請、審査後、1枚500円の補助券、6枚／人付与

■申請者：50人^{※1} → 申請率：50人／397人^{※2} = 12.6% ≒ 13%

■利用者：59人 → 利用率：59人／50人 = 118% ≒ 120%

※1) 申請者50人の内、70歳以上が46人（申請者の92%を占める）となっているため、ここでは70歳以上人口を対象として概算費用を計算する。

※2) 溝祭地区と上野原地区の70歳以上の人口

〈計算方法〉

申請者 = 対象区域70歳以上人口 × 申請率 (0.13)

延べ利用者 = 申請者 × 利用率 (1.2) × 4

年間経費 = 延べ利用者 × 500円

表 5-9 概算費用

自治会名	70歳以上人口	申請者 (想定)	延利用者 (想定)	概算費用
上野原	160	21	100	50,000
上野田	262	34	164	82,000
北下	213	28	136	68,000
南下	239	31	148	74,000
大久保寺上	239	31	148	74,000
溝祭	237	31	148	74,000
駒寄	205	27	128	64,000
漆原西	162	21	100	50,000
漆原東	203	26	124	62,000
合 計	1,760	229	1,096	548,000

注1) 延べ利用者は12ヶ月 注2) 年間経費 = 1,096人 × 500円 = 548千円

【代替施策：タクシー券による助成制度】

「グループタクシー」は、原則グループによる利用が前提となりますが、行政が一定の要件を満足する町民に一定枚数のタクシー券を交付する制度があります。タクシー利用の精算時にタクシー券と不足分を現金で渡し、利用枚数分を行政がタクシー会社に支払う制度です。

〈対象者の要件（例）〉

- ・ 吉岡町内に住む70歳以上の高齢者
- ・ 法律で定められた交通弱者
- ・ 運転免許返納者

等

〈交付・利用にあたっての条件（例）〉

- ・ 1人につき1枚500円のタクシー券を年間30枚を限度に交付
- ・ 1回の利用につき、利用券3枚が限度

等

【効果】

現状

表 5-10 利用目的別地区別バス利用可否 総括表

地区	通院	買い物
	渋川総合病院	大久保地区商業ゾーン
小倉	○	×
上野田	×	×
上野原	○	×
下野田	○	×
北下	○	×
南下	○	×
陣場	○	×
大久保寺下	△	×
大久保寺上	×	×
溝祭	×	×
駒寄	×	×
漆原西	×	×
漆原東	×	×

○：利用可能 △：利用可能(乗り換えあり) ×：利用不可

凡 例	
■不便地域	
	通院（渋川総合病院）
	買い物（大久保地区商業ゾーン）
■空白地域	
	公共交通空白地域

バス 凡 例	
	イオンバス（(株)群馬バス）
	高崎駅～伊香保（(株)群馬バス）
	前橋駅～渋川駅（関越交通（株））
	高崎駅～渋川駅（関越交通（株））
	前橋駅～上野田（吉岡線）（日本中央バス（株））
	前橋駅～（湯の道利久）～総合スポーツセンター（日本中央バス（株））
	渋川駅～箕郷（(株)群馬バス）
	前橋駅～上野田（榛東線）（日本中央バス（株））
	渋川駅～（水沢）～伊香保（(株)群馬バス）



図 5-19 不便地域

グループタクシー導入後

表 5-11 グループタクシー導入後 利用目的別地区別バス利用可否 総括表

地区	通院	買い物
	渋川総合病院	大久保地区商業ゾーン
小倉	○	×
上野田	△	○
上野原	○	○
下野田	○	×
北下	○	○
南下	○	○
陣場	○	×
大久保寺下	△	×
大久保寺上	△	○
溝祭	△	○
駒寄	△	○
漆原西	△	○
漆原東	△	○

○：利用可能 △：利用可能(乗り換えあり) ×：利用不可
※赤字は変更後に利用可能になった地区

グループタクシー 凡 例	
	サービスエリア
凡 例	
■不便地域	
	通院（渋川総合病院）
	買い物（大久保地区商業ゾーン）
■空白地域	
	公共交通空白地域

バス 凡 例	
	イオンバス（(株)群馬バス）
	高崎駅～伊香保（(株)群馬バス）
	前橋駅～渋川駅（関越交通（株））
	高崎駅～渋川駅（関越交通（株））
	前橋駅～上野田（吉岡線）（日本中央バス（株））
	前橋駅～（湯の道利久）～総合スポーツセンター（日本中央バス（株））
	渋川駅～箕郷（(株)群馬バス）
	前橋駅～上野田（榛東線）（日本中央バス（株））
	渋川駅～（水沢）～伊香保（(株)群馬バス）

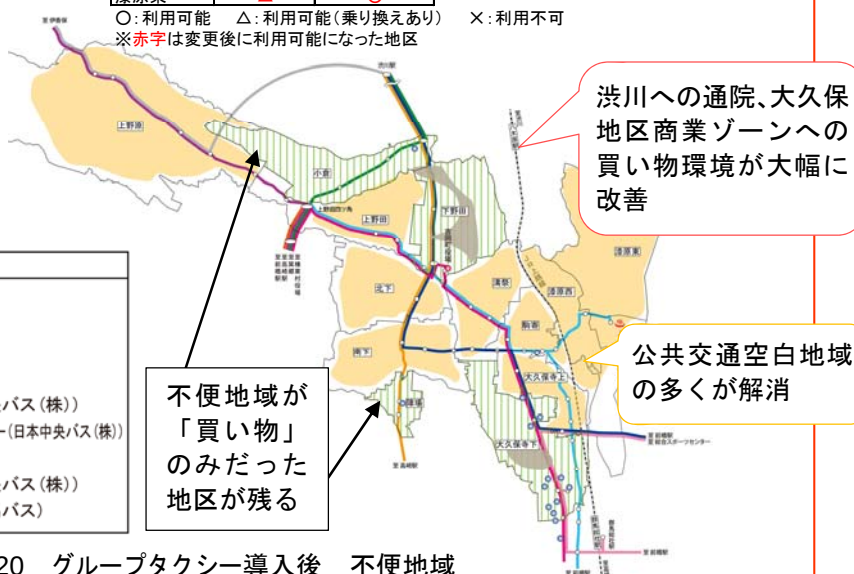


図 5-20 グループタクシー導入後 不便地域

(5) 交通ターミナルの整備

○内容

役場周辺に公共交通の結節点として交通ターミナルを整備します。全てのバス路線がここを経由し、巡回バスや区域運行システムもここを中心に運行し、乗り換えや待ち合いの拠点として整備します。

施策名称		着手時期			実施主体				事業費	備考
		短期	中期	長期	町	道路管理者	町民等	交通事業者		
(5) 交通ターミナルの整備	計画	■			○	○		○	-	財政状況からの判断が必要
	実施		■							

○具体案

交通ターミナルの整備イメージは以下の通りです。整備位置は「役場付近」が最適と考えます。

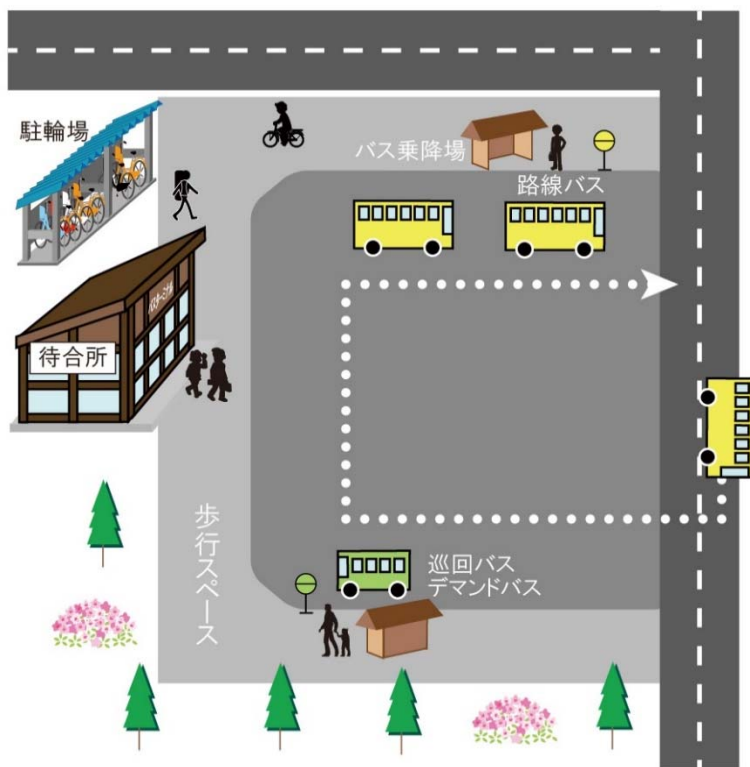
【交通ターミナルの整備イメージ】

〈交通ターミナルの役割〉

- ・路線バス、巡回バス等の乗り換え拠点
- ・バス利用者の交流拠点

〈配置すべき施設〉

- ・サイクル&ライド駐輪場
- ・屋根付きの乗降スペース
- ・交流スペース、情報提供を兼ねた待合所
- ・安全な歩行スペース



注) 町役場駐車場を想定したイメージ

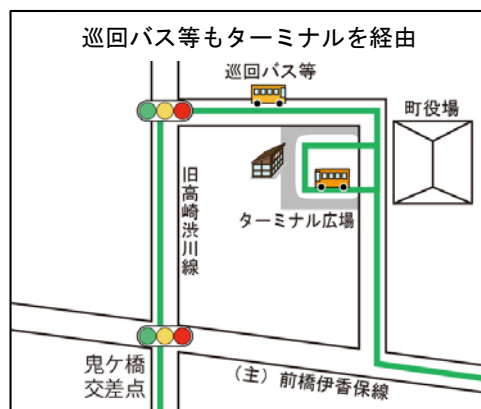
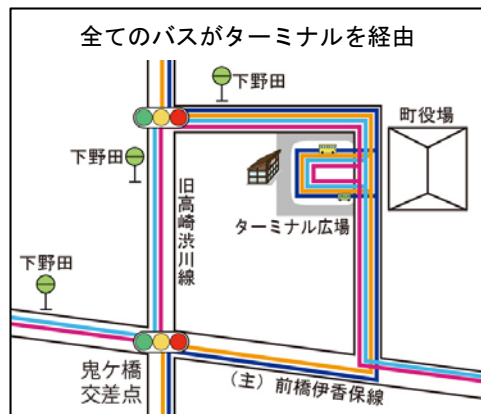


図 5-21 交通ターミナル整備イメージ

(6) サイクル&ライド駐輪場の整備

○内容

バス停付近に駐輪場を設置し、バス停まで自転車で来て、そこに自転車を止め、バスに乗る仕組みをすることにより、バス利用者の増加が期待できます。

施策名称		着手時期			実施主体				事業費	備考
		短期	中期	長期	町	道路管理者	町民等	交通事業者		
(6) サイクル&ライド駐輪場の整備	計画		■		○	○			-	優先順位を設定し、段階的に整備
	実施		■							

○具体案

駐輪場設置効果が高いのはバス系統がいくつか交差する地点や多くのバス系統が通過している地点等で、下に示すバス停付近が対象として考えられます。

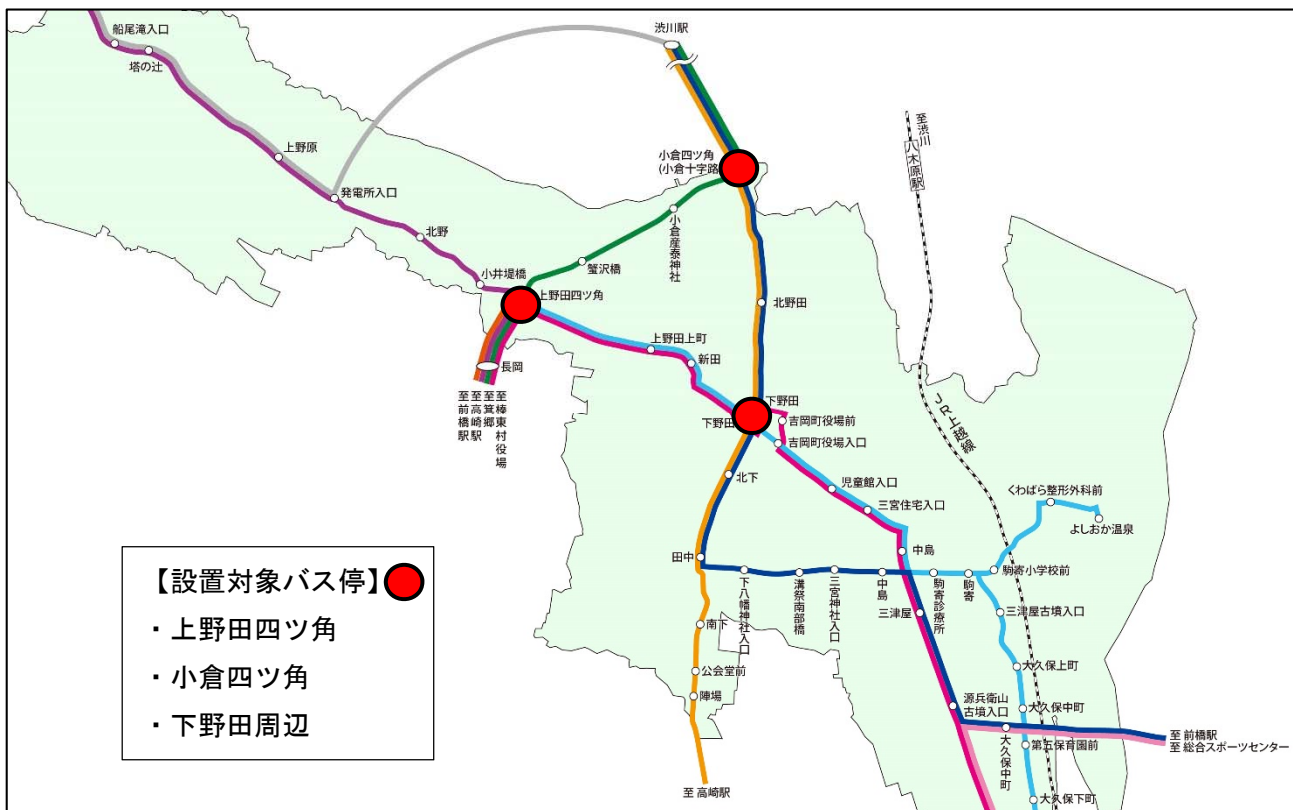


図 5-22 サイクル&ライド駐輪場設置対象バス停

(7) バス停環境の整備

○内容

バス利用者にとって、カンカン照りや雨・雪の気象下で、屋根など何もないバス停で待つのはかなりの苦痛です。最低限雨風をしのげる屋根付き停留所があることにより、バス利用者の安全性、快適性が確保されます。

施策名称		着手時期			実施主体				事業費	備考
		短期	中期	長期	町	道路管理者	町民等	交通事業者		
(7) バス停環境の整備	計画	■			○	○		○	-	優先順位を設定し、段階的に整備
	実施	■								

○具体案

望ましいバス停環境は下図に示すようなものです。最低限雨風をしのげる屋根付きの停留所を整備します。

バス停環境の整備効果が高いのは、「(6) サイクル&ライド駐輪場」と同様の位置となります。



【バス停環境整備が可能な上野田四ツ角周辺】

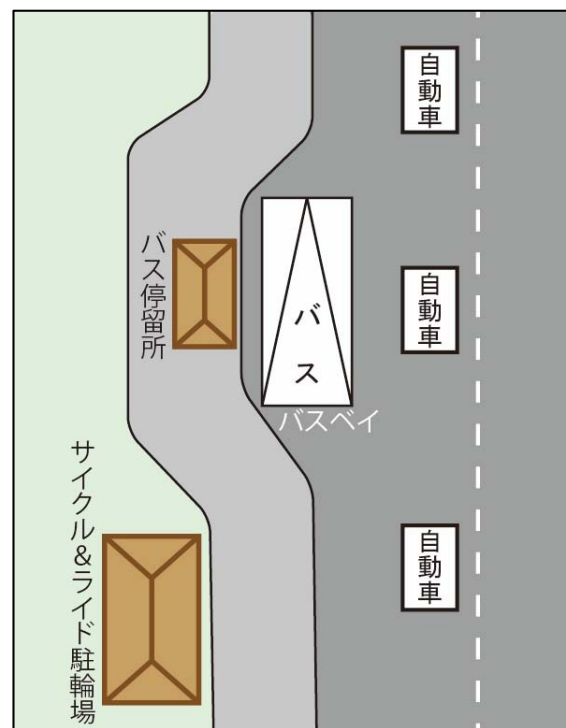


図 5-23 望ましいバス停環境

(8) パーク&ライド駐車場の整備

○内容

アンケートでも町民の53%が群馬総社駅、八木原駅へのパーク&ライド駐車場の整備を望んでいます。県内では沼田市の岩本駅周辺に昭和村が土地を購入し119台の容量を持つ村営駐車場として活用している例があるように、吉岡町でも両駅に当町居住者が優先的に利用できる駐車場の整備も隣接駅有効活用策として考えられます。

施策名称		着手時期			実施主体			事業費	備考
		短期	中期	長期	町	道路管理者	町民等	交通事業者	
(6) パーク & ライド 駐車場の整備	計画			■	○				財政状況からの判断が必要
	実施			■				-	

○具体案

群馬総社駅と八木原駅に、吉岡町も費用を負担し町民が優先的に利用できるパーク&ライド駐車場の整備が可能か検討します。

また、既存駅の周辺整備が進むように関連市町村との連携を図っていきます。

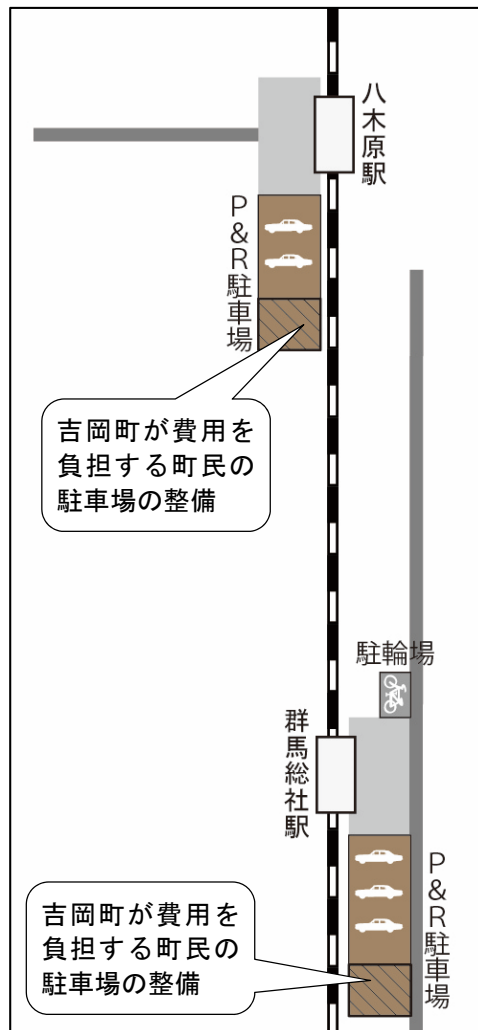


図 5-24 パーク&ライド駐車場の整備

(9) 低床バス、ステップ付ワゴン車の導入

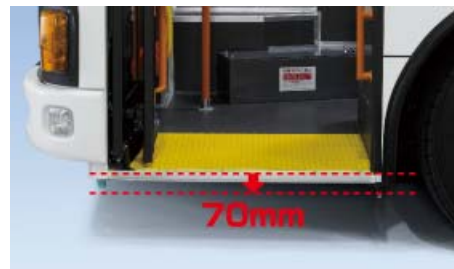
○内容

高齢者や障がい者にとって公共交通を利用する際に苦痛とされる1つに、「乗り降りの段差」があります。近年、こうした段差解消に配慮した低床バスやステップ付ワゴン車が導入され、高齢者や障がい者にとっての苦痛の軽減が図られています。

施策名称	着手時期			実施主体				事業費	備考
	短期	中期	長期	町	道路管理者	町民等	交通事業者		
(8) 低床バス、ステップ付ワゴン車の導入	計画	■		○			○	-	町内巡回バス等導入時に実施
	実施	■							

○具体案

現在、町を運行しているバスを全てこうしたバスに入れ替えることは難しいのですが、町内巡回バスの運行等についてはこうした車両の導入が可能となります。



【中型路線バス（ノンステップ）】

出典：いすゞ自動車 HP より



【ステップ付きワゴン車】

出典：社会福祉法人吉城福祉会 HP「ご寄付の報告」より

(10) 公共交通利用促進説明会等の実施

○内容

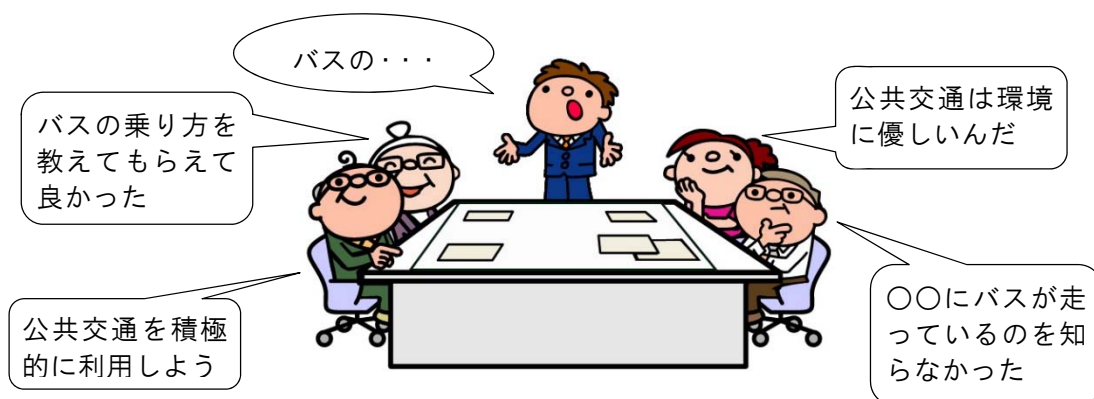
公共交通利用に対する低い習慣性が現状としてあるため、公共交通利用促進説明会等の開催や、「広報よしおか」によるPR等を通じて利用のきっかけづくりをすることにより、町民の意識改革を促します。

施策名称		着手時期			実施主体				事業費	備考
		短期	中期	長期	町	道路管理者	町民等	交通事業者		
(9) 公共交通利用促進説明会等の実施	計画	■			○		○	○	-	-
	実施	■								

○具体案

公共交通利用促進説明会等を開催し、バスの乗り方や地域を走るバス路線の説明、公共交通の役割や地域における重要性の説明、バスへの改善要望等の把握を行います。

また、「広報よしおか」によるPR等を通じて利用のきっかけづくりをします。



「広報よしおか」



「広報よしおか」にバスに関する情報を掲載

6. 事業実施に関する戦略的展開

6-1. 土地利用と一体化した公共交通整備の推進

地方都市における市街地での急激な人口減少が見込まれる中、国では、「都市再生特別措置法の一部を改正する法律」を制定しました。今後のまちづくりの方向性を「多極ネットワーク型コンパクトシティの構築」として掲げ、併せて「地域公共交通活性化再生法」の一部も改訂し、「コンパクトシティ+ネットワーク」の概念で公共交通網を構築するものとしています。

本町は、前橋市、高崎市、渋川市のベッドタウンとして今後も人口増加が想定され、「基礎的調査」においても「増加する人口対策として、土地利用の規制と誘導により役場付近に都市機能を集約し、ここを拠点（交通ターミナル）に公共交通の再編を行う」よう提言しています。

こうした国の政策や本町の社会的動向、土地利用のあり方を踏まえ、当面の公共交通整備を進めるものとします。その一例を次に示します。

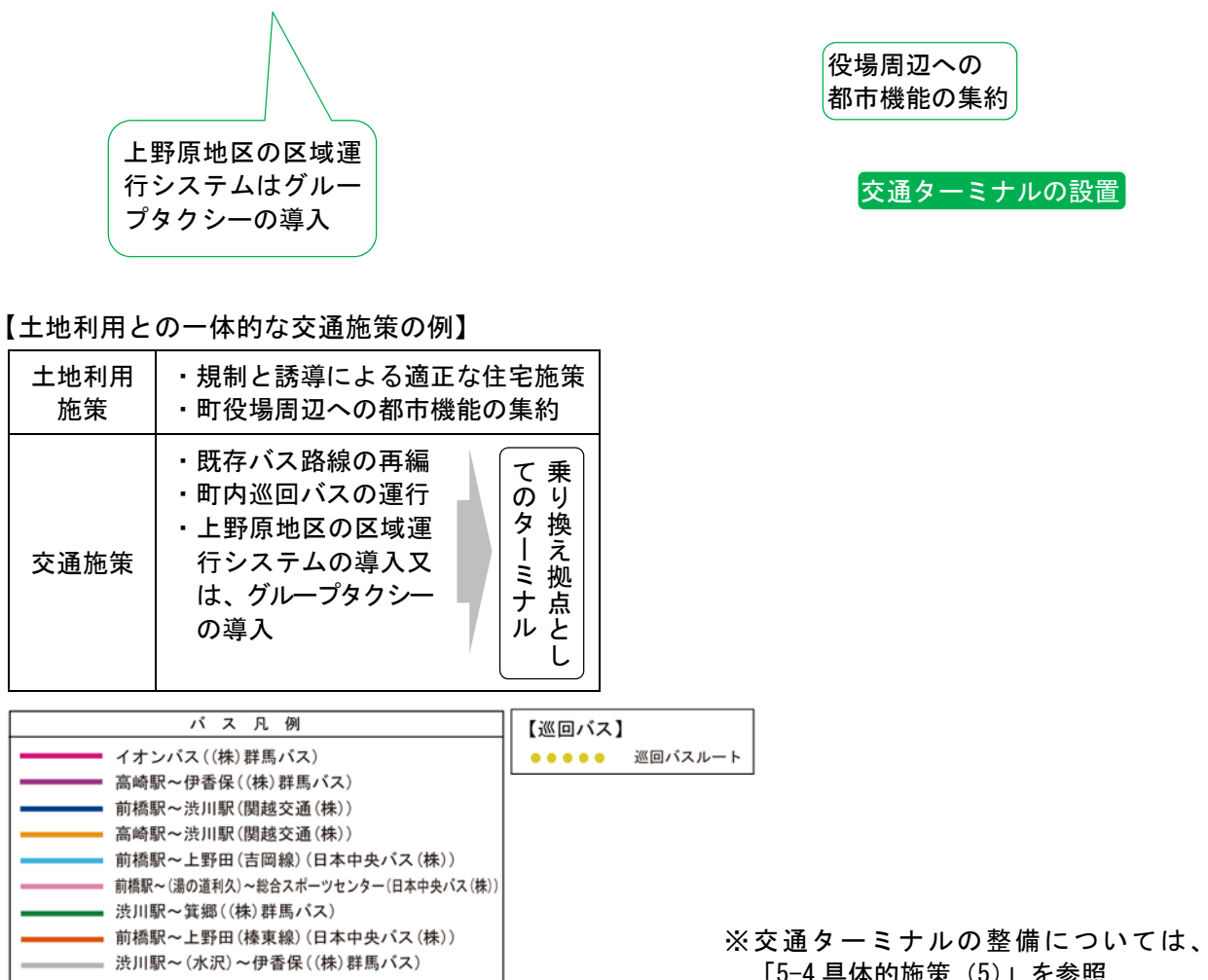


図 6-1 土地利用との一体的な交通施策運用例

6-2. 事業実施スケジュール

ここまで公共交通の課題解決のためのいくつかの考えられる施策を提案してきましたが、ここでそれら施策の導入時期を検討します。

事業実施スケジュールについては、事業導入の難易性、経済的負担等を総合的に勘案する中で、短期（1～2年以内）、中期（3～5年以内）、長期（6年～10年）に分類するものとします。

下に、事業実施に関するスケジュール案を示しました。

表 6-1 事業実施スケジュール

目標	基本方針	施策名称	着手時期			実施主体			事業費	備考
			短期	中期	長期	町 道路 管理者	町 民等	交通 事業者		
恵まれた都市環境を支える多様で連携のとれた公共交通体系の実現	〈方針Ⅰ〉 町民のスムーズな 町内移動を支える 多様な公共交通体 系の実現	① 既存バス路線の改善 ② ①の経路変更に伴う経路変更 ③ 群馬総社駅へのアクセス確保 ④ 八木原駅へのアクセス確保 ⑤ 上野原地区の通勤・通学の足の確保	計画	■		○		○	-	出来る路線から順次実施
			実施	■				○		
			計画	■		○		○	-	
			実施	■						
			計画	■		○		○	-	
			実施	■						
		(2) 町内巡回バスの運行	計画		■	○		○	約1,000万円/年	地域公共交通会議等を開催し、協議を行った上で、導入施策を決定
			実施		■					
		(3) 区域運行システムの導入	計画		■	○		○	約600万円/年	
			実施		■					
		(4) グループタクシーの導入	計画		■	○		○	約55万円/年	
			実施		■					
		(5) 交通ターミナルの整備	計画	■		○	○	○	-	財政状況からの判断が必要
			実施		■					
	〈方針Ⅱ〉 ベッドタウンとしての機能を担保する連携のとれた公共交通体系の実現	(6) サイクル&ライド駐輪場の整備	計画		■	○	○		-	優先順位を設定し、段階的に整備
			実施		■					
	〈方針Ⅲ〉 既存駅を有効活用した公共交通体系の実現	(7) バス停環境の整備	計画	■		○	○	○	-	優先順位を設定し、段階的に整備
			実施	■						
	〈方針Ⅳ〉 町民の意識改革を含めた利用促進策の推進	(8) パーク&ライド駐車場の整備	計画		■	○			-	財政状況からの判断が必要
			実施		■					
		(9) 低床バス、ステップ付ワゴン車の導入	計画		■	○		○	-	町内巡回バス等導入時に実施
			実施		■					
		(10) 公共交通利用促進説明会等の実施	計画	■		○		○	-	
			実施	■						

※いくつかの方針にまたがる施策は、繋がりが強い方針に分類しました

6-3. 事業に対する補助制度について

国では、「地域公共交通活性化及び再生に関する法律」に従って、一定の要件を満足する事業に対し一定の金額を補助する制度を定めています。

当該補助制度については次年度以降に変わることが考えられますが、現時点における「地域公共交通確保維持事業」における補助制度について以下に概要を示します。（地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱を一部抜粋）

但し、当該事業の補助を受ける場合には、法定協議会の設立、事業計画の策定が必要となります。

【地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統確保維持関係）】

■補助対象事業者

- ・一般乗合旅客自動車運送事業者、自家用有償旅客運送者及び活性化法法定協議会

■補助対象経費

- ・補助対象系統に係る補助対象経常費用の見込額と経常収益の見込額との差額であって、別表7^{注)}に定めるところにより算出される経費

注) 本マスタープランには非掲載

■補助率

- ・補助対象経費の合計額の1/2

■国庫補助金の交付額

- ・補助対象経費の合計額の1/2と、当該各市区町村毎に算定される国庫補助上限額の、いずれか少ない方の額以内の額とする。

■国庫補助上限額

- ・補助対象系統が存する各市区町村毎の国庫補助上限額は、当該市区町村の人口等を基準として国土交通大臣が算定する額とする。

（例：対象人口[※] × 240 円 + 400 万円） ※交通不便地域の人口のみ 等

■補助事業の基準（詳細は別紙）

- ・市区町村協議会等が定めた生活交通ネットワーク計画に確保又は維持が必要として掲載された補助対象系統の運行のうち、次のイからへの全てに適合するもの。ただし、第15条第2項の場合にあっては、ロからへの全てに適合するもの。

イ：省略

ロ：以下の①又は②のいずれかの要件を満たすもの。

- ①第2編第1章第1節の補助対象地域間幹線系統のフィーダー系統であること。ただし、政令指定都市、中核市及び特別区（以下、「政令指定都市等」という。）が専らその運行を支援するもの及びその運行区域のすべてが政令指定都市等の区域内であるものを除く。
- ②（2）半径1キロメートル以内にバスの停留所、鉄軌道駅、海港及び空港が存しない集落、市街地その他の交通不便地域として地方運輸局長等が指定する地域の住民等の移動確保のための地域間交通ネットワークのフィーダー系統であること。

ハ：省略

ニ：当該補助対象期間中に新たに運行を開始するもの

ホ：補助対象期間に、当該系統の運行によって得る経常収益の見込額が同期間の当該系統の補助対象経常費用の見込額に達していないもの。

ヘ：省略

6-4. 今後の進め方

「地域公共交通活性化及び再生に関する法律の一部改正に関する法律」（平成 26 年法律第 41 号）が平成 26 年 5 月 21 日に交付されました。今後この法律を活用し、次に示すような手順で「地域公共交通網形成計画」を策定する必要があります。

同計画策定にあたっては、「法定協議会」を設置し、そこで今回策定の「吉岡町公共交通マスタープラン」をベースに、「吉岡町地域公共交通網形成計画」を了承する手順となります。

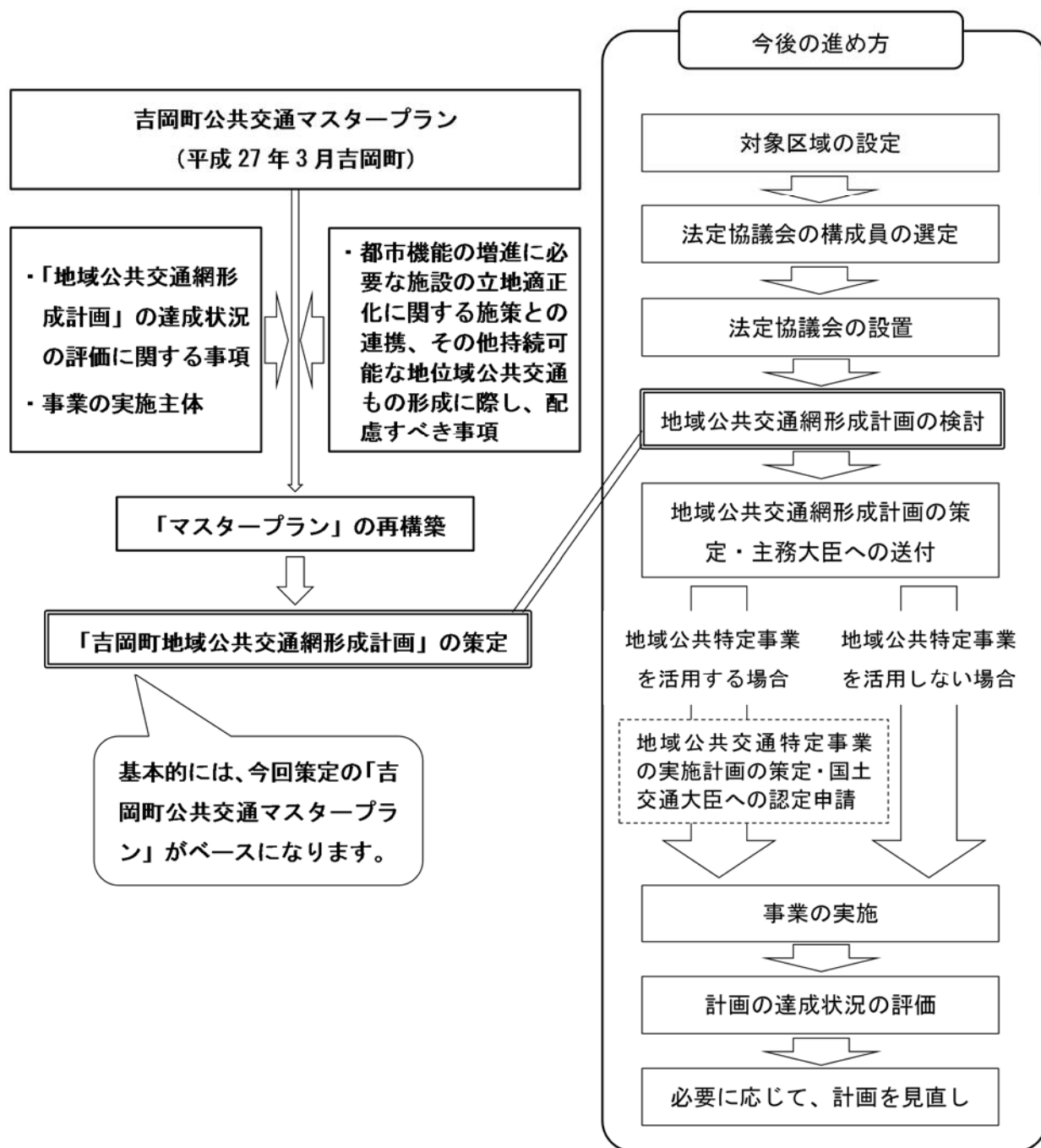


図 6-2 今後の進め方

付 属 資 料

吉岡町公共交通マスタープラン策定委員会設置要綱

平成26年吉岡町訓令第34号

(目的)

第1条 本町は、吉岡町公共交通マスタープランを策定するため、吉岡町公共交通マスタープラン策定委員会（以下「委員会」という。）を設置する。

(所掌事務)

第2条 委員会は、次に掲げる事項について検討する。

- (1) 吉岡町公共交通マスタープランの策定に関する事項
- (2) 前号に掲げる事項のほか、委員会が必要と認める事項

(組織)

第3条 委員会は、委員12人以内で組織する。

2 委員は、次に掲げる者のうちから町長が委嘱する。

- (1) 学識経験のある者
- (2) 各種団体の推薦する者
- (3) 公募町民
- (4) 関係行政機関の職員
- (5) 町の職員
- (6) その他町長が適当と認める者

3 委員長は、委員の互選により定める。

4 委員長に事故があるときは、委員長があらかじめ指定した委員がその職務を代理する。

(任期)

第4条 委員の任期は、吉岡町公共交通マスタープラン策定の終了をもって満了とし、委員が欠けた場合における補欠の委員の任期についても同様とする。

(会議)

第5条 委員会の会議は、委員長が招集し、その議長となる。ただし、委員長が選任されるまでの間、会議は町長が招集する。

2 会議は、委員の2分の1以上が出席しなければ開くことができない。

3 委員長は、必要があると認めたときは、委員以外の者を会議に出席させ、意見又は資料の提出を求めることができる。

(庶務)

第6条 委員会の庶務は、総務政策課政策室において処理する。

(その他)

第7条 この要綱に定めるもののほか、委員会運営に必要な事項は町長が別に定める。

附 則

この訓令は、公布の日から施行する。

吉岡町公共交通マスタープラン策定委員会 名簿

(敬称略)

氏名	所属	区分	備考
湯沢 昭	前橋工科大学教授	学識経験者	委員長
名塚 和彦	吉岡町教育委員会	各種団体推薦者	
松岡 寿治	吉岡町商工会		
村越 哲夫	吉岡町自治会連合会		
梅山 喜平	吉岡町社会福祉協議会		
柴崎 喜朗	吉岡町老人会		
森田 勝也	群馬県県土整備部交通政策課長	関係行政機関	
富岡 輝明	吉岡町産業建設課長	町職員	
原澤 初恵	H25 グループタクシー実証実験協力者 (上野原地区)	その他	
竹内 禮子	H25 グループタクシー実証実験協力者 (溝祭地区)		

吉岡町公共交通マスタープラン

- 発行日 平成 27 年 3 月
- 発行者 群馬県北群馬郡吉岡町
- 編 集 吉岡町総務政策課政策室
〒370-3692
群馬県北群馬郡吉岡町大字下野田 560 番地
TEL 0279-54-3111（代表）
FAX：0279-54-8681
URL：<http://www.town.yoshioka.gunma.jp>