資料2

安中市地域公共交通計画(案)について

～みんなで育て魅力ある元気なまちを実現する地域公共交通～

令和7年8月25日(月) 安中市役所
令和7年8月26日(火) 松井田支所

全体構成

1 計画の趣旨

2 安中市の現状と課題

3 地域公共交通計画の基本的な方針

4 計画目標達成のための取組み

5 数値指標の設定

6 目標達成状況の評価

全体構成

1 計画の趣旨

2 安中市の現状と課題

3 地域公共交通計画の基本的な方針

4 計画目標達成のための取組み

5 数値指標の設定

6 目標達成状況の評価

1.1 地域公共交通計画とは

- 地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿を明らかにする「マスタープラン」としての役割を果たすもの
- 地方公共団体が地域の移動に関する関係者を集めて法定協議会を開催し、交通事業者や地域の関係者等との協議を重ねることで作成していくもの

1.2 計画策定の背景と趣旨

令和2年

法律の改正により、地域公共交通計画の作成が努力義務化

令和5年

法律の改正により、「地域の関係者」との連携・協働を推進することが明記

令和6年

『第3次安中市総合計画』を策定。まちの将来像を実現するのために7つのまちづくりの基本目標を掲げる

まちの将来像実現のための地域公共交通のマスタープランとして、
「安中市地域公共交通計画」を作成

1.3 計画の位置づけ

➢ 『第3次安中市総合計画』の分野別計画のひとつとして、本市の交通に関する基本的な方針を示すものとして位置づけ、その他本市の関連計画と整合・連携を図る

国・群馬県

法律

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

↓

国の基本方針

地域公共交通計画活性化及び再生の促進に関する基本方針

群馬県交通まちづくり戦略

群馬県内の地域公共交通計画

安中市

第3次安中市総合計画

↓

安中市都市計画マスタープラン

安中市地域公共交通計画

分野別計画

- ぐんま“まちづくり”ビジョン安中市アクションプログラム
- 安中市立地適正化計画
- 安中市バリアフリーマスタープラン及び磯部温泉地区バリアフリー基本構想
- 第3次安中市地域福祉計画
- 安中市高齢者福祉計画
- 安中市環境基本計画

など

1.4 計画の対象交通サービス

【本計画の対象交通サービス（不特定の方の利用を対象とした移動手段・サービス）】

- 鉄道
- 軌道
- 路線バス
- タクシー
- コミュニティバス
- デマンド交通
- 超小型モビリティ
- グリーンスローモビリティ
- シェアサイクル
- カーシェア

連携・調整

【本計画と連携・調整を図る交通サービス】
（主に特定の方の利用を対象とした移動手段）

- 自転車
- 自家用車
- 福祉輸送
- 送迎バス

1.5 計画の期間と区域

【計画の期間】

- 令和8（2026）年度から令和13（2031）年度までの5年間の計画
- 原則として5年後に計画の見直し

【計画の区域】

- 安中市内全域

全体構成

1 計画の趣旨

2 安中市の現状と課題

3 地域公共交通計画の基本的な方針

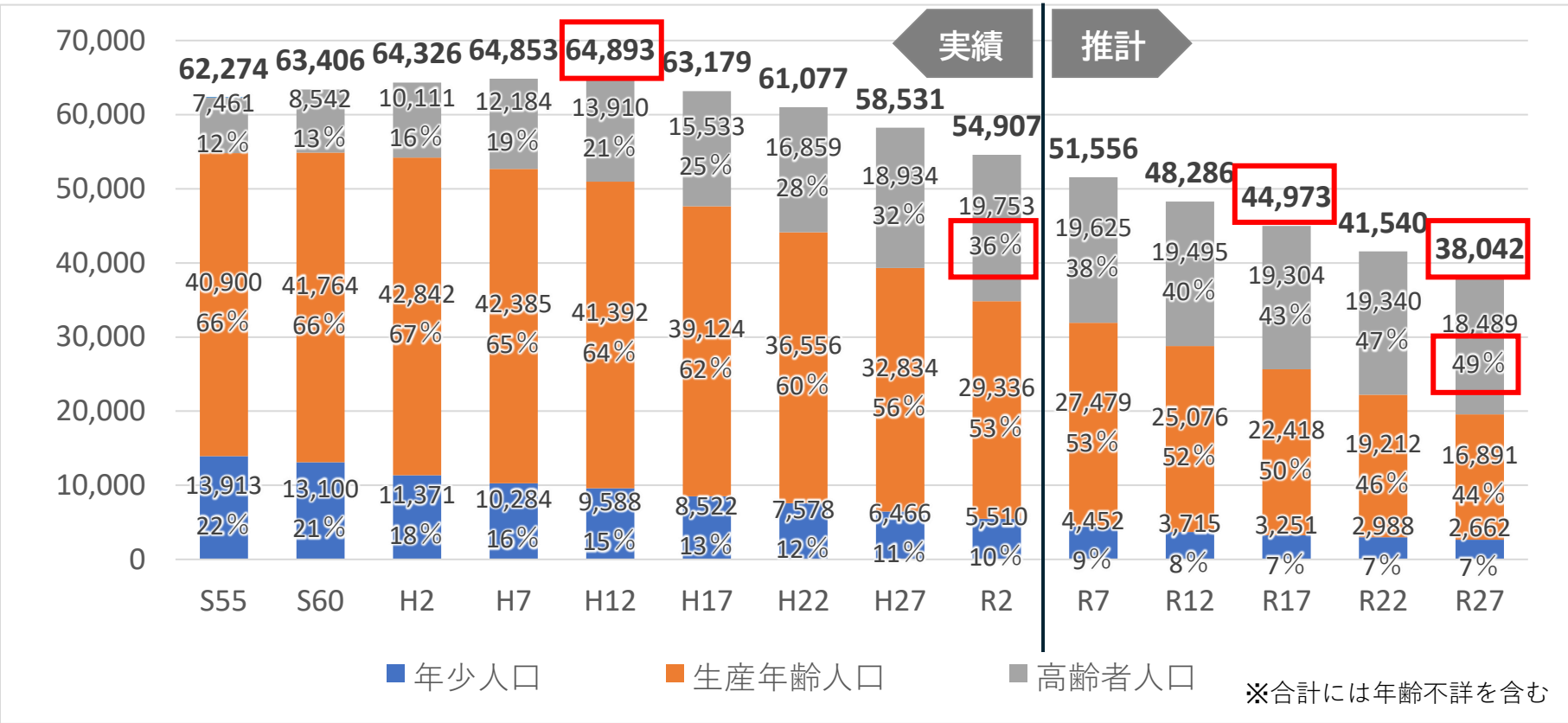
4 計画目標達成のための取組み

5 数値指標の設定

6 目標達成状況の評価

2.1 安中市の現状【人口】

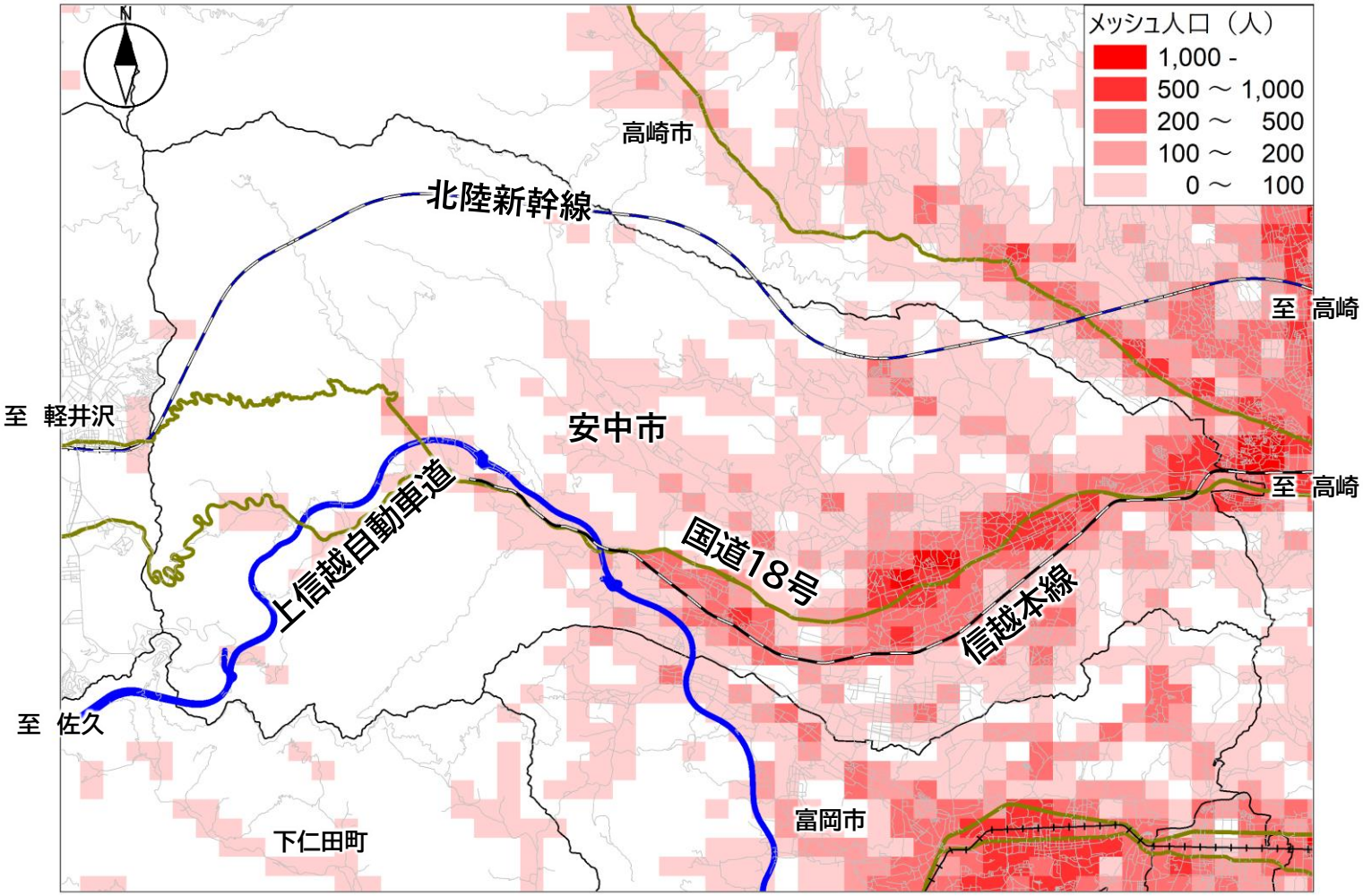
- 人口は平成12年にピークを迎え、それ以降は減少傾向
- 現状のまま人口減少が進んだ場合には令和17年には約4.5万人、令和27年には約3.8万人にまで減少すると推計
- 令和2年時点での高齢化率は36%、令和27年には約半数が高齢者と推計



出典：各年国勢調査（2020年まで） 国立社会保障・人口問題研究所日本の地域別将来推計人口（2023年推計）

2.1 安中市の現状【人口】

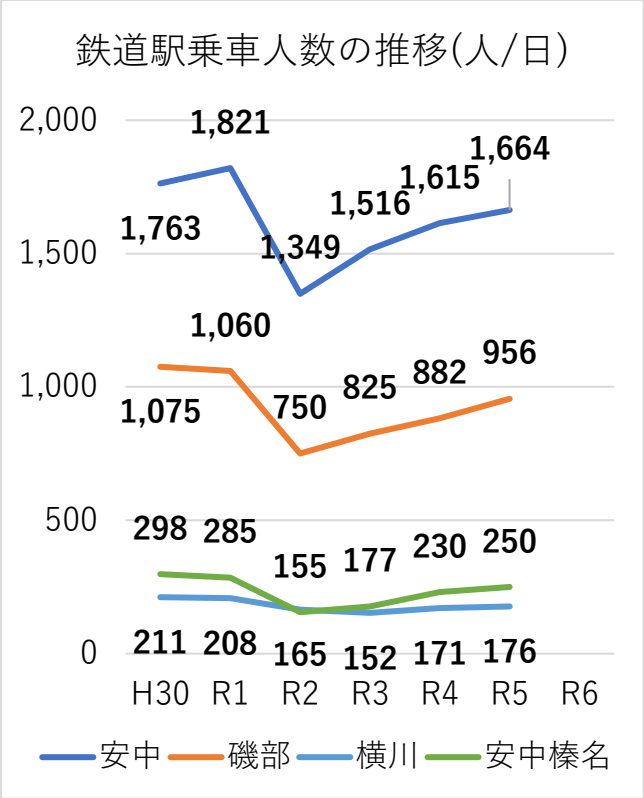
➢ メッシュ人口で分布状況をみると本市東部の国道18号やJR信越本線沿線の平地部で人口が多い。



出典：国勢調査（2020年）メッシュ人口

2.1 安中市の現状【鉄道】

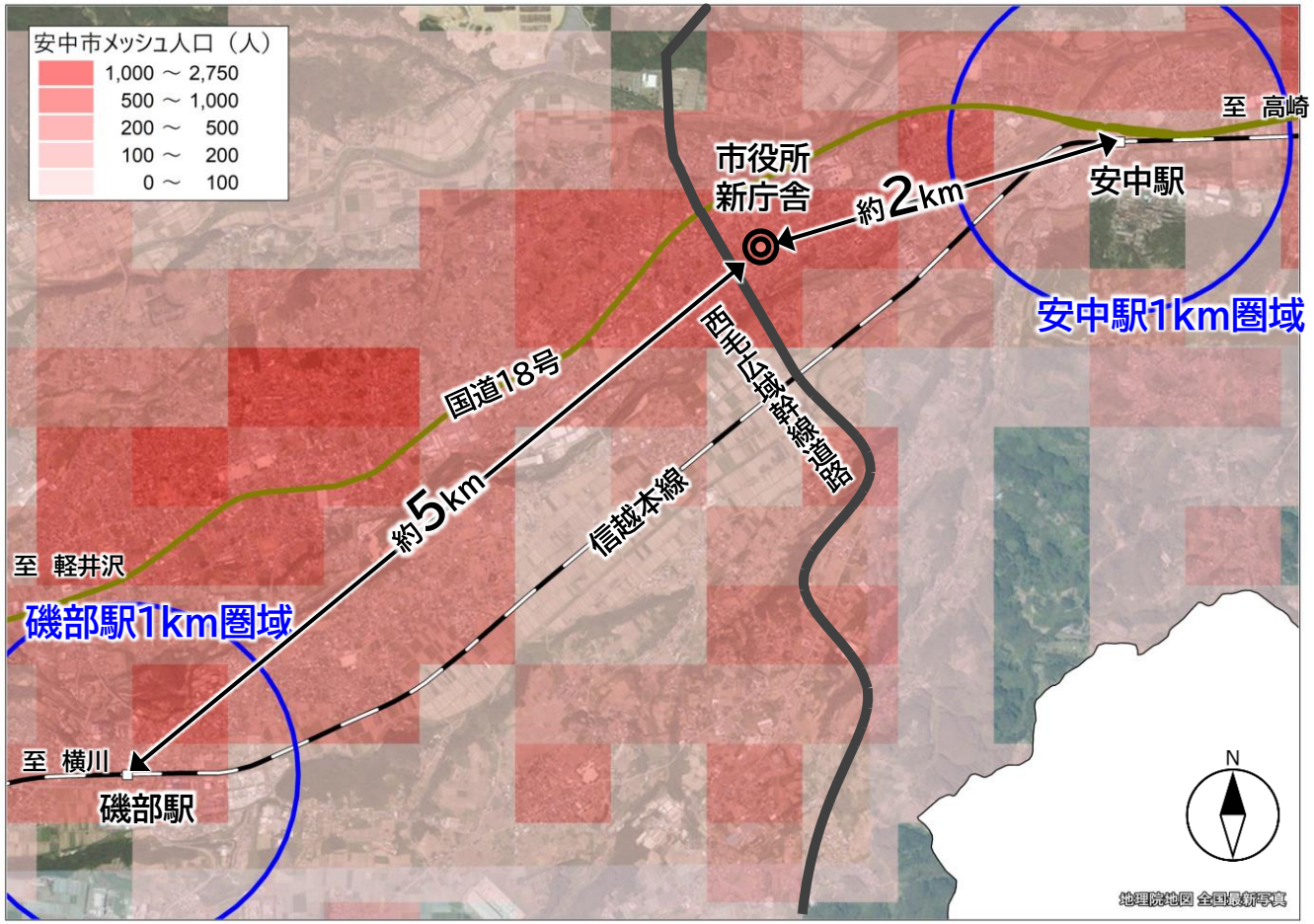
- 本市には、JR信越本線の安中駅、磯部駅、松井田駅、西松井田駅、横川駅、北陸新幹線の安中榛名駅がある。
- 鉄道駅では、安中駅の乗車人数が最も多く、令和5年実績は1,664人/日、次いで磯部駅が956 人/日、安中榛名駅は250人/日



出典：各年群馬県統計年鑑（西松井田駅、松井田駅は無人駅のため利用者数を公表していない。）

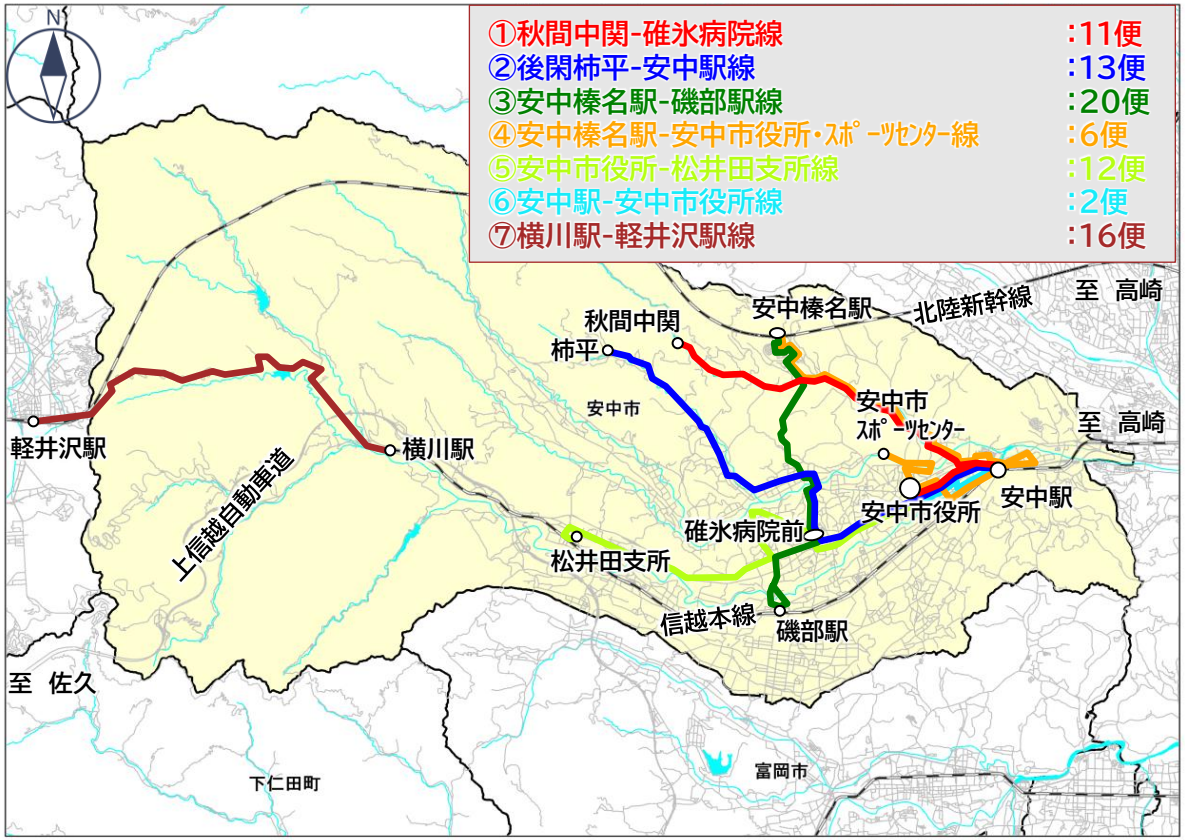
2.1 安中市の現状【鉄道】

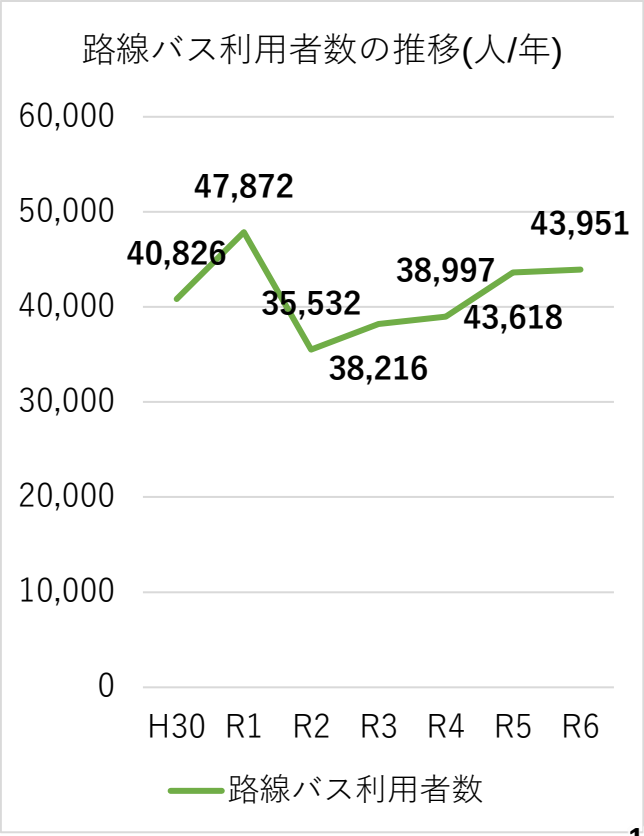
- 本市は国道18号沿道に人口が集積し、市街地を形成。安中駅、磯部駅は、市役所新庁舎建設予定地から直線距離でそれぞれ約2km、約5km離れている等、中心市街地から離れた位置にあり、アクセス性に課題がある。



2.1 安中市の現状【路線バス】

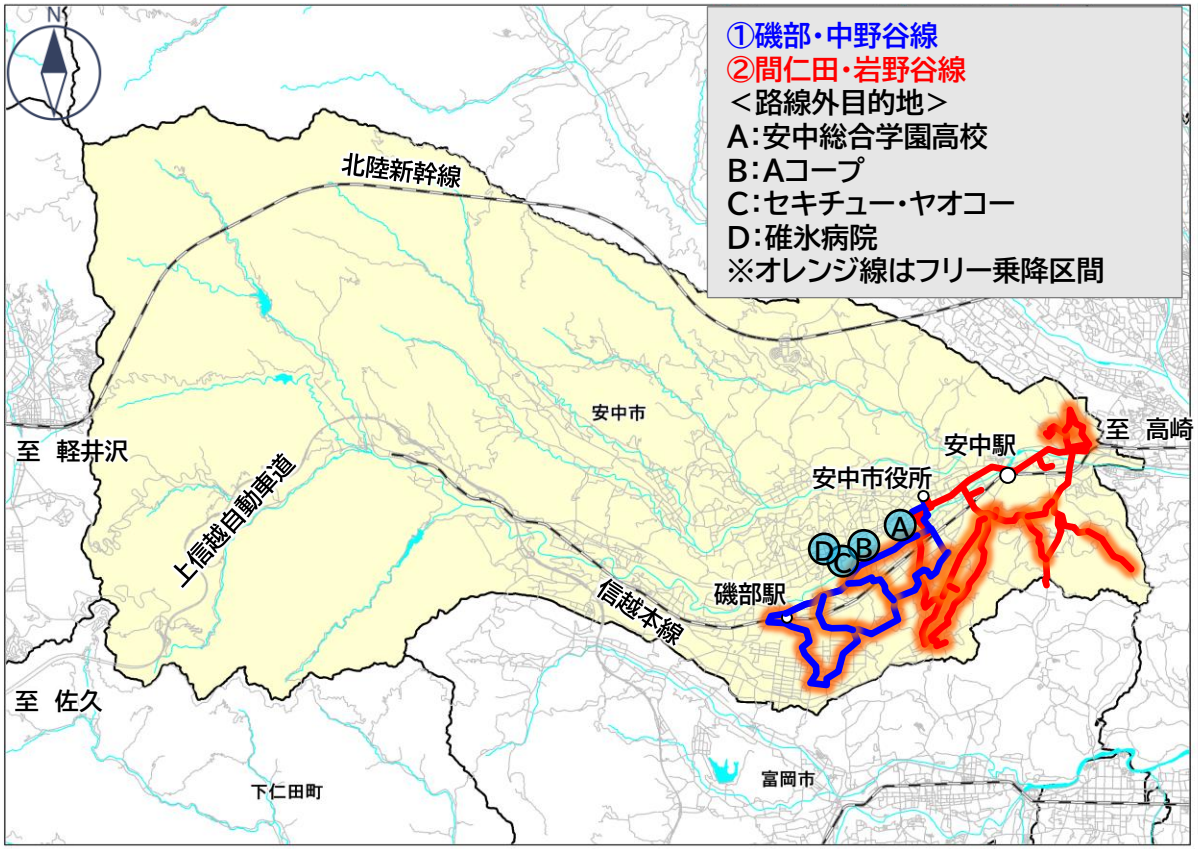
- 本市には、安中市役所、安中駅・安中榛名駅、碓氷病院前の各バス停を中心とした7系統の路線バス網が張り巡らされており、運行本数は、80便/日
- 本市の路線バス利用者は減少傾向だが、令和2年度からは増加傾向に転じ、令和6年度の利用者数は約4万4,000人

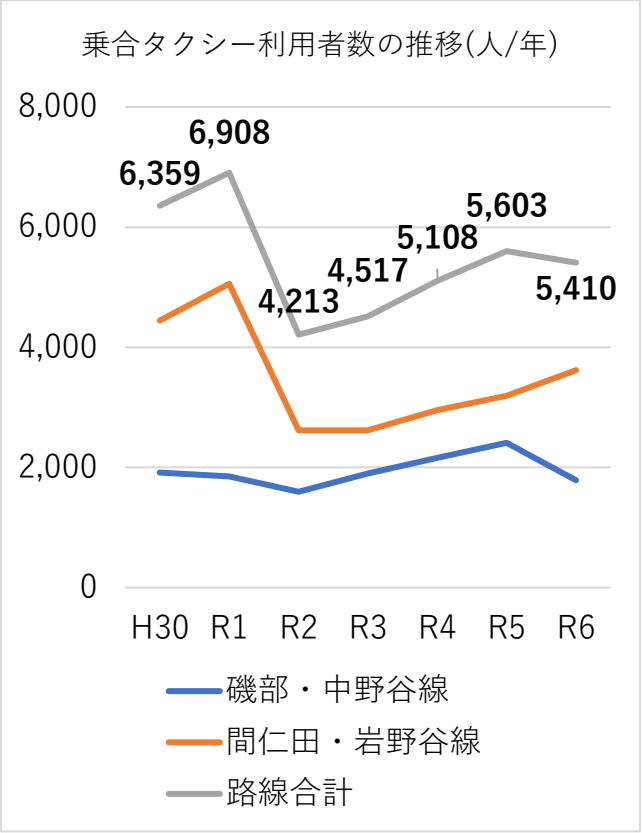




2.1 安中市の現状【乗合タクシー】

- 磯部・中野谷線、間仁田・岩野谷線の乗合タクシーがあり、令和7年度より午前・午後ともに予約を受けて運行するデマンド型の運行形態
- 乗合タクシーの利用者は減少傾向だが、令和2年度からは増加傾向を示し、令和6年度の利用者数は約5,600人





2.1 安中市の現状【タクシー】

- タクシー事業者が5社、車両数は合計で31。それぞれ下表に示すサービスを実施
- 市では、タクシー以外の公共交通機関を利用することが困難な高齢者等を対象にタクシー利用券を配布し、通院等でタクシーを利用した際の料金の一部を補助

会社名	車両数	ﾌﾘｰﾀﾞｲﾔﾙ	女性ﾄﾞﾗｲﾊﾞｰ	ﾀｸｼｰ代行※1	救援ﾀｸｼｰ※2	ｸﾚｼﾞｯﾄｶｰﾄﾞ	電子ﾏﾈｰQR決済	配車ｱﾌﾟﾘ
安中タクシー(株)	6	○	○	○			○	
榛名観光タクシー(有)	5	○	○			○		
ツバメタクシー(有)	2							
高崎駅構内自動車(株) 磯部営業所	12	○	○			○	○	○
上信ハイヤー(株) 安中営業所	6	○	○		○	○	○	○
合計	31	-	-	-	-	-	-	-

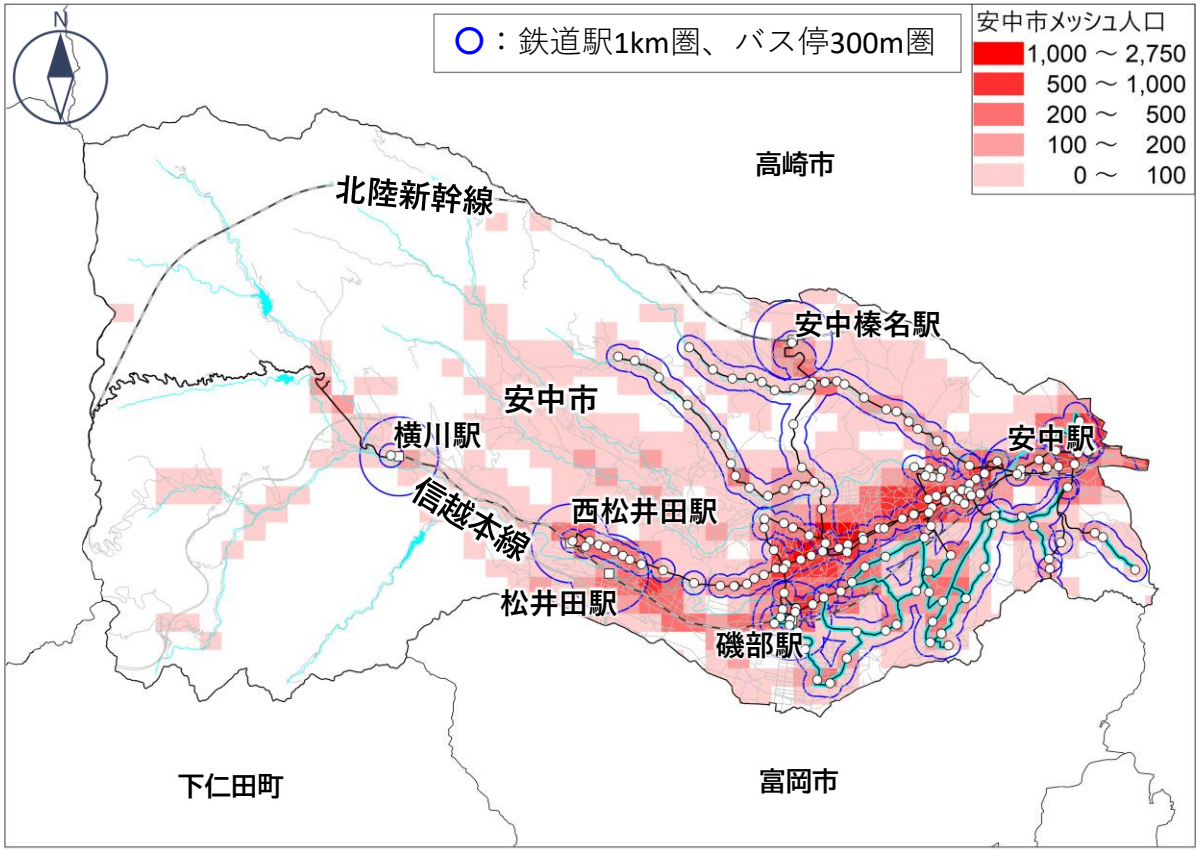
※1:飲酒等で自分の車を運転できなくなった時に、タクシー会社のドライバーが車を自宅まで運ぶサービス
※2:客を乗せずに、病院の予約や買い物代行、書類の受け渡し等を実施するサービス

出典:群馬県タクシー協会HP

2.1 安中市の現状【公共交通空白地域】

➢ 公共交通空白地域※は、人口比で約33%、面積比で約81%

※鉄道駅半径1㎞圏域外、バス停半径300m圏域外、乗合タクシーフリー乗降区間300m圏域外



【公共交通空白地域人口・面積】

圏域	人口（人）	比率（%）
鉄道1km	9,976	18.3
バス300m	26,579	48.7
空白地域	18,045	33.0
合計	54,599	100.0

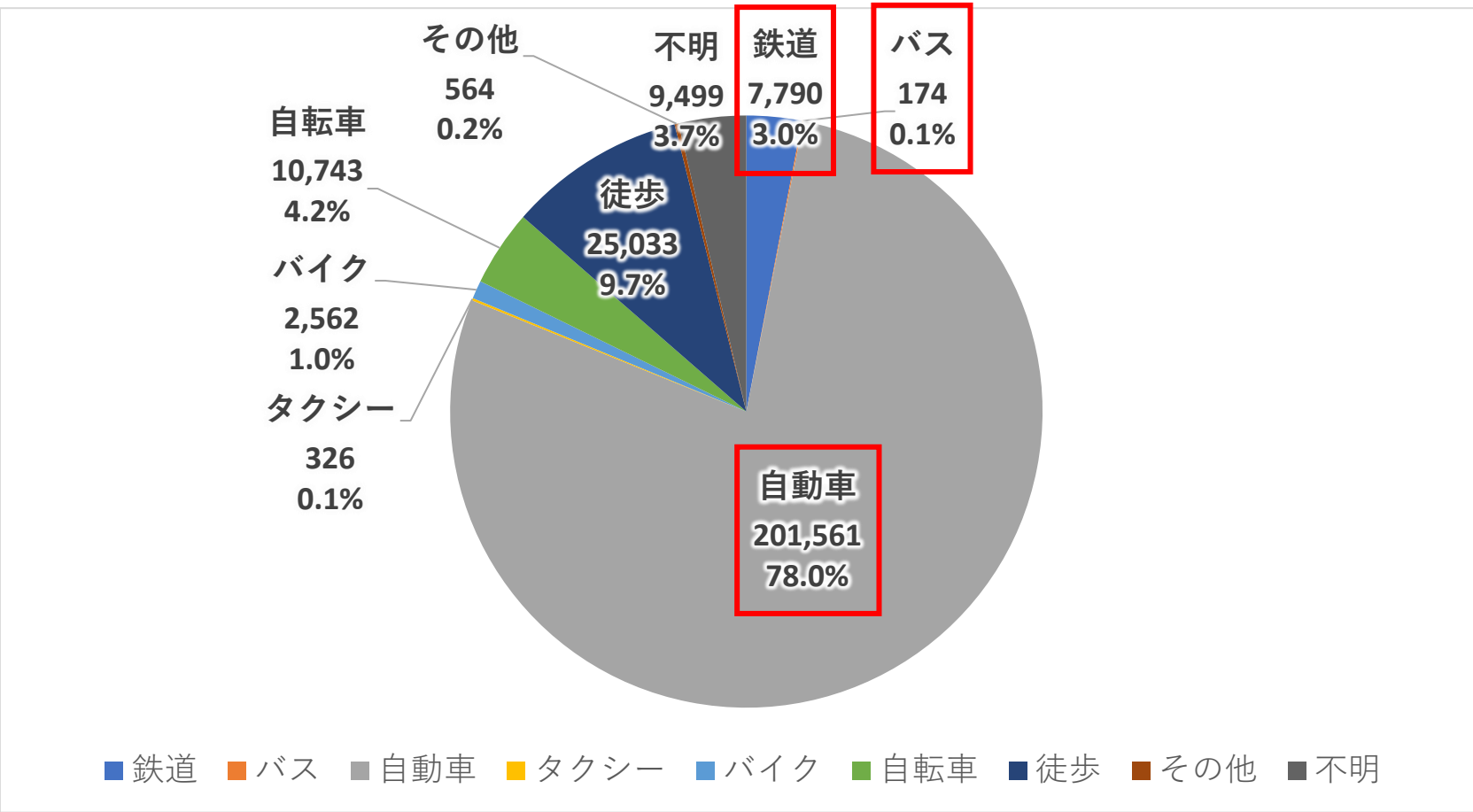
圏域	面積（㎢）	比率（%）
鉄道1km	18.1	6.6
バス300m	35.6	12.9
空白地域	222.6	80.6
合計	276.3	100.0

※バス300m圏域は鉄道1km圏域との重複を除き
乗合タクシーフリー乗降区間を含む

2.1 安中市の現状【移動の状況(交通手段)】

- 本市発着トリップの交通手段は自動車でのトリップが最も多く約78%、公共交通では、鉄道が3.0%、バスによるトリップはわずか0.1%

【安中市を発着するトリップの交通手段(トリップ/日)】

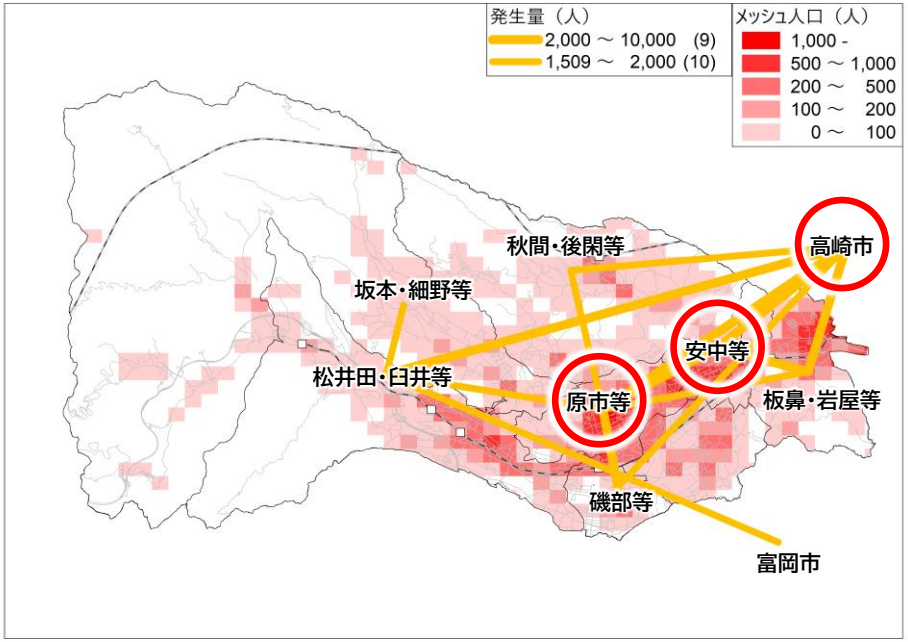


出典:平成27年度群馬県パーソントリップ調査

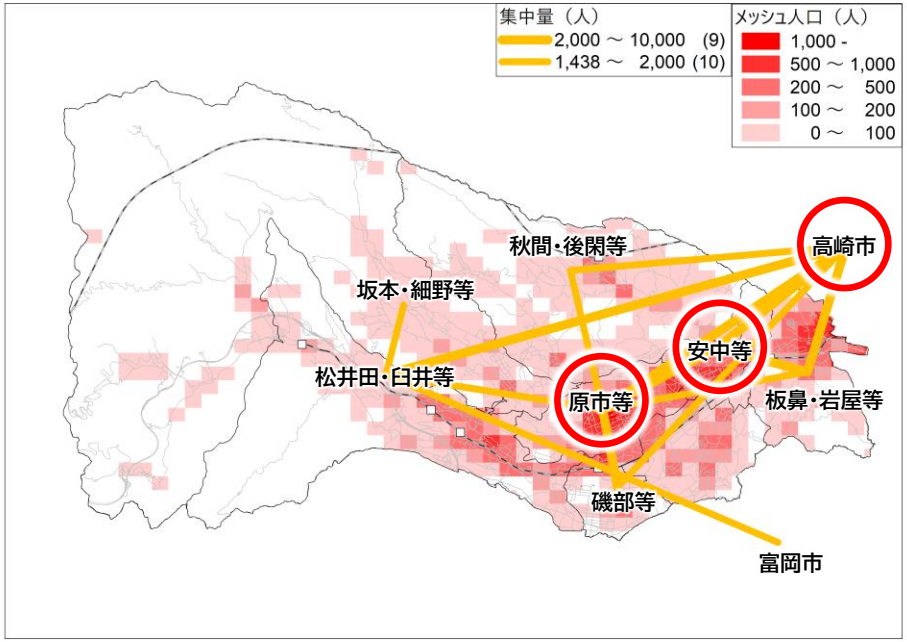
2.1 安中市の現状【移動の状況(ゾーン間トリップ数)】

- 発生・集中ともに高崎市との流動が多い。
- 市内々トリップでは、国道18号沿道の人口が多い地域にあたる安中市3-1区(原市地区)、3-2区(安中地区)を起終点とする流動が多い。

【安中市発の移動状況】



【安中市着の移動状況】



出典:平成27年度群馬県パーソントリップ調査

2.1 安中市の現状【上位・関連計画】

- 上位計画である「安中市総合計画」、各種分野別計画である関連計画について、公共交通施策に関する記載内容は以下の通り

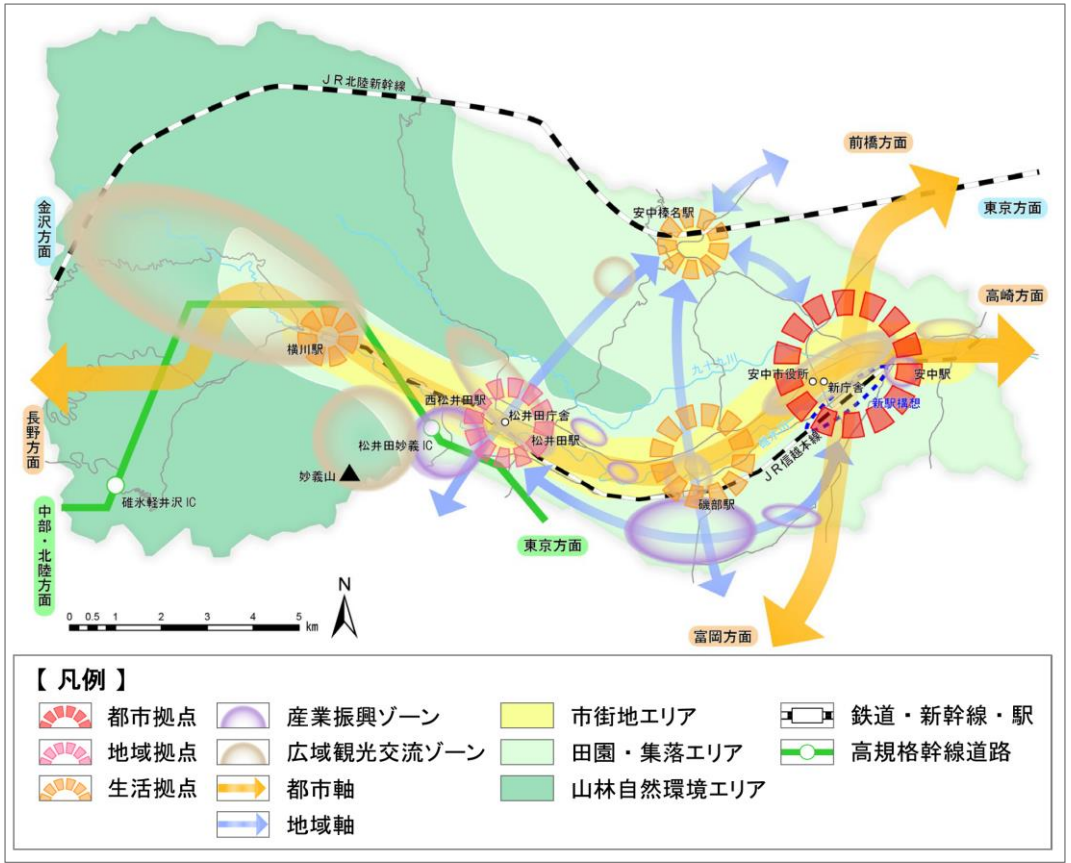
【主な上位・関連計画】

種別	計画名称	策定年月	公共交通に関する施策内容
上位計画	第3次安中市総合計画（デジタル田園都市構想総合戦略）	2024.3	・持続可能な公共交通ネットワークの形成 ・公共交通の利用促進 ・公共交通DXの推進
関連計画	安中市都市計画マスタープラン	2025.6	・新駅設置による新たな公共交通ネットワークの構築 ・交通弱者の利用需要に即した乗合バス・乗合タクシーの適正化、拡充・機能再生 ・MaaS等の新技術を利用した交通の利便性の向上
	安中市立地適正化計画	2026.2 策定予定	・公共交通が利用しやすく、自動車に頼らずとも誰もが心地よく生活できるまち
	安中市バリアフリーマスタープラン及び磯部温泉地区バリアフリー基本構想	2024.6	・磯部駅におけるエレベーター等の整備等の検討 ・低床バスの導入促進 ・UDタクシーの導入促進

2.1 安中市の現状【上位・関連計画】

- 『安中市都市計画マスタープラン』では、鉄道駅周辺を「都市拠点」、「地域拠点」、「生活拠点」とし、それらを結ぶ軸として「都市軸」と「地域軸」を設定
- 『立地適正化計画』ではコンパクト・プラス・ネットワークの都市構造を目指している。

【都市計画マスタープランの拠点と軸の設定】



出典：安中市都市計画マスタープラン

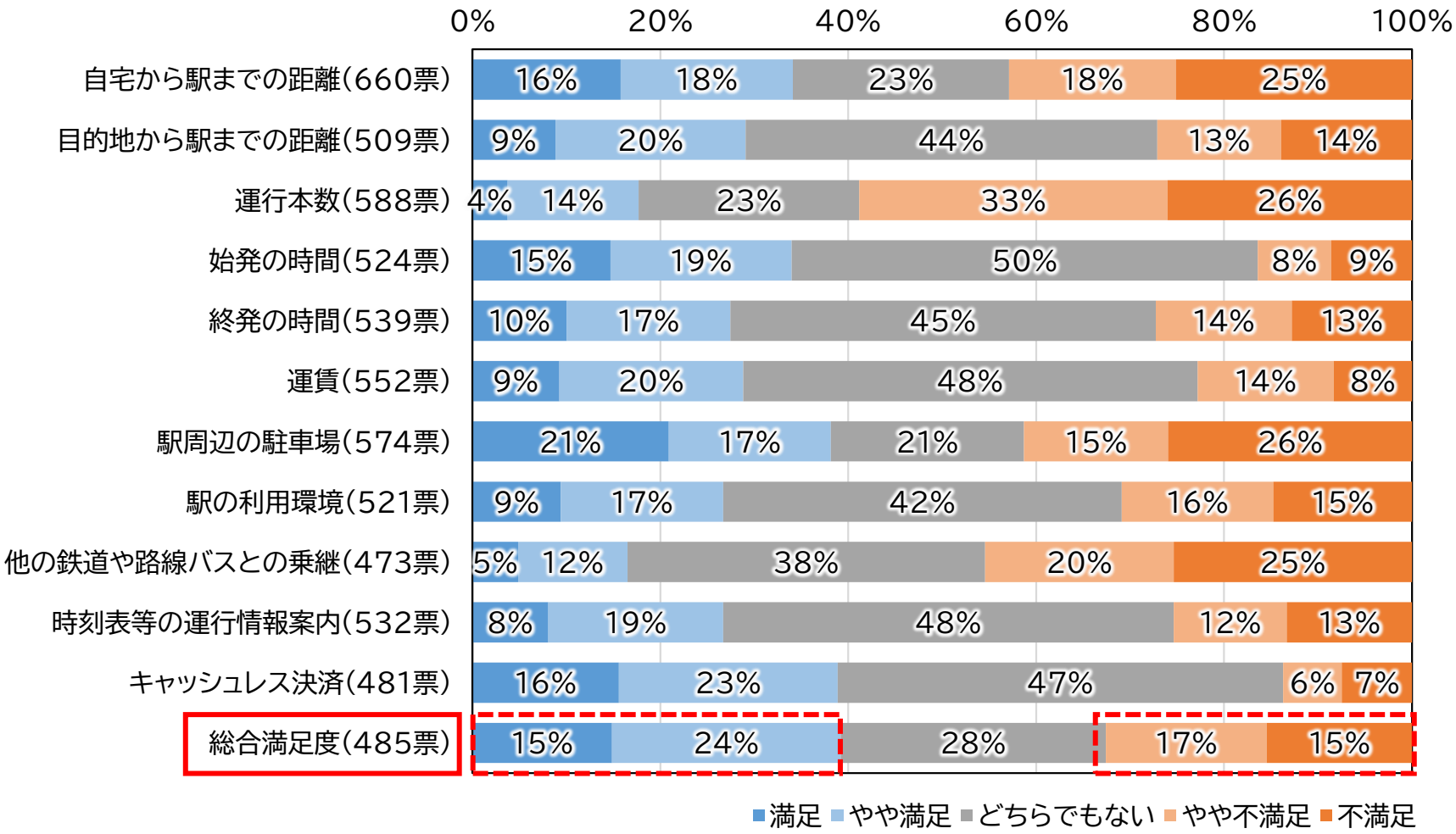
2.2 公共交通の市民ニーズ【アンケート調査概要】

- 安中市居住者に対して、公共交通に対するニーズなどを把握するため、外出状況、交通手段の利用状況や評価などのアンケート調査を実施

調査対象	安中市を14地区に区分し、市全体で2,002部を無作為抽出	
調査期間	令和5年11月13日(月)～11月30日(木)	
調査内容	回答者属性	○性別、年齢、居住地、 ○職業、 ○自動車運転免許証 ○普段利用している車両 など
	日常生活の外出	○日頃の外出頻度(通勤・通学、買物、通院) ○外出で困っていることの有無 など
	交通手段の利用状況	○普段利用する交通手段 ○普段利用する鉄道駅、駅までの交通手段、利用目的 など
	交通手段の評価	○各交通手段の満足度 など
回収数	918票(回収率:46%)	

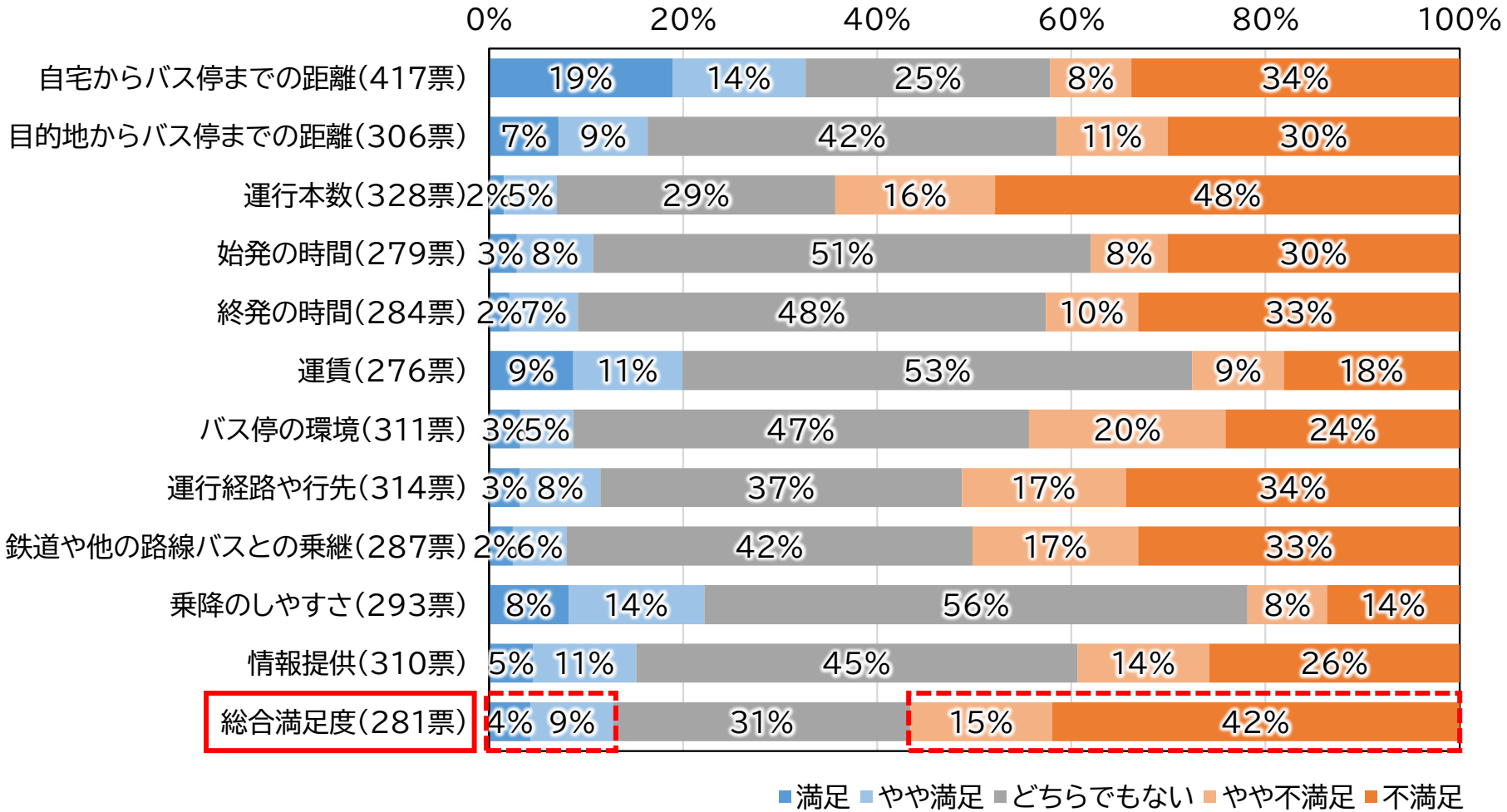
2.2 公共交通の市民ニーズ【鉄道の満足度】

- 「満足」が15%、「やや満足」が24%で合計39%となっており、「やや不満足」、「不満足」の合計を若干上回っている。



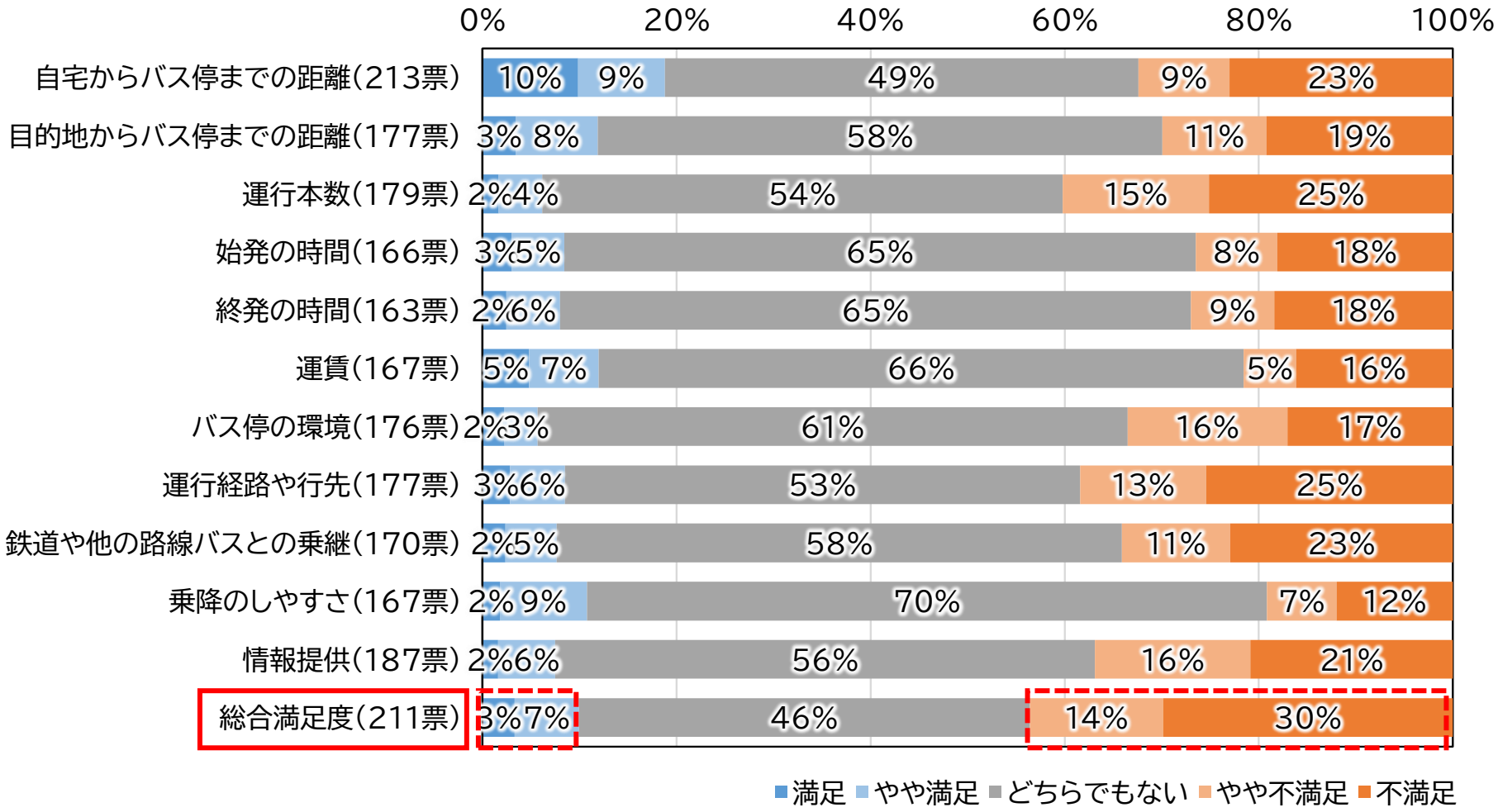
2.2 公共交通の市民ニーズ【路線バスの満足度】

- 「やや不満足」が15%、「不満足」が42%で合計57%となっており、「満足」、「やや満足」の合計13%を上回っている。



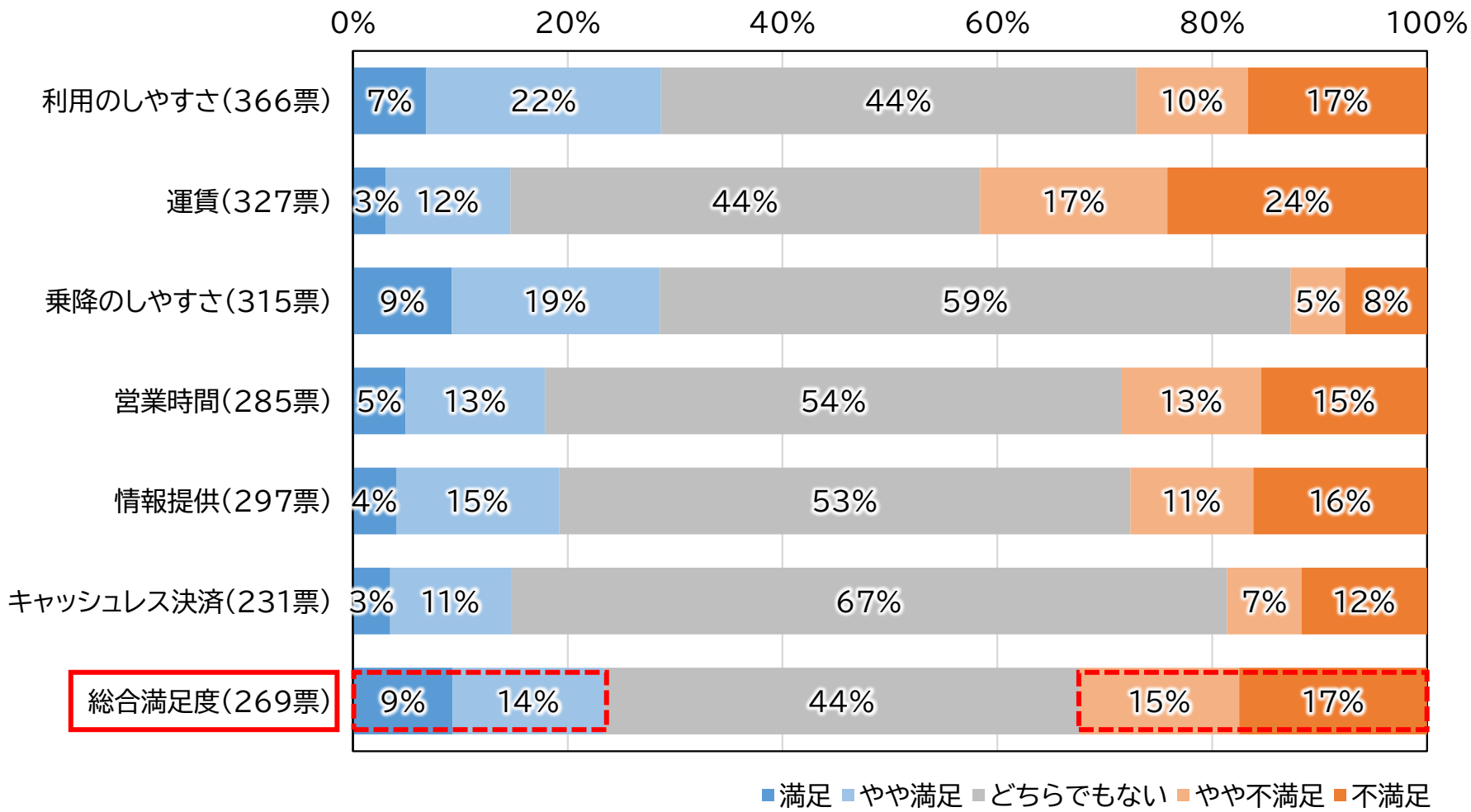
2.2 公共交通の市民ニーズ【乗合タクシーの満足度】

- 「やや不満足」が14%、「不満足」が30%で合計44%となっており、「満足」、「やや満足」の合計10%を上回っている。



2.2 公共交通の市民ニーズ【タクシーの満足度】

- 「やや不満足」が15%、「不満足」が17%で合計32%となっており、「満足」、「やや満足」の合計23%を上回っている。



2.2 公共交通の市民ニーズ【ワークショップ実施概要】

- 地域公共交通にあたって、住民から広く意見を聴取することを目的に、市内各地区で公共交通検討会（ワークショップ）を開催

開催方法	「本市の公共交通の現状」、「市民アンケートの調査結果」、「本市の既存公共交通とデマンド交通の違い」について資料説明を行った後に、参加者との意見交換			
開催期間	令和6年5月13日（月）～5月24日（金）			
開催内容	開催日	地区	会場	参加者
	5/13	坂本	坂本・入牧地区生涯学習センター 多目的室	85人
	5/14	臼井	臼井地区生涯学習センター 多目的室	
	5/15	細野	細野地区生涯学習センター 多目的室	
	5/16	松井田	松井田支所 基幹集落センター 1F研修室	
	5/17	西横野	西横野地区生涯学習センター 多目的室	
	5/20	九十九	九十九地区生涯学習センター 多目的室	
	5/21	磯部・東横野	磯部公民館 講義室	
	5/22	原市・後閑	原市公民館 講義室	
	5/23	板鼻・岩野谷	板鼻公民館 講義室	
	5/24	安中・秋間	安中市役所 本庁舎 305会議室	

2.2 公共交通の市民ニーズ【ワークショップ実施結果】

- ワークショップでは、公共交通に関する多くの意見をいただいた。以下に代表的な意見を示す。

【AI新交通についての意見】

項目	主な意見
運行時間帯	買い物、通院に間にあうような時間設定が必要
運行エリア	買物先、通院先は運行エリアに設定してほしい
運賃	500円程度であればよい
予約方法	高齢者でも簡単に操作できるシンプルな方法が良い

【タクシーについての意見】

項目	主な意見
予約・配車	予約が取りづらい。電話してもつながらないことがある

【路線バスについての意見】

項目	主な意見
バス停	バス停までの距離が遠い バス停の位置がよくわからない
利用方法	バスの乗り方がわからないので、乗り方教室を開催してほしい

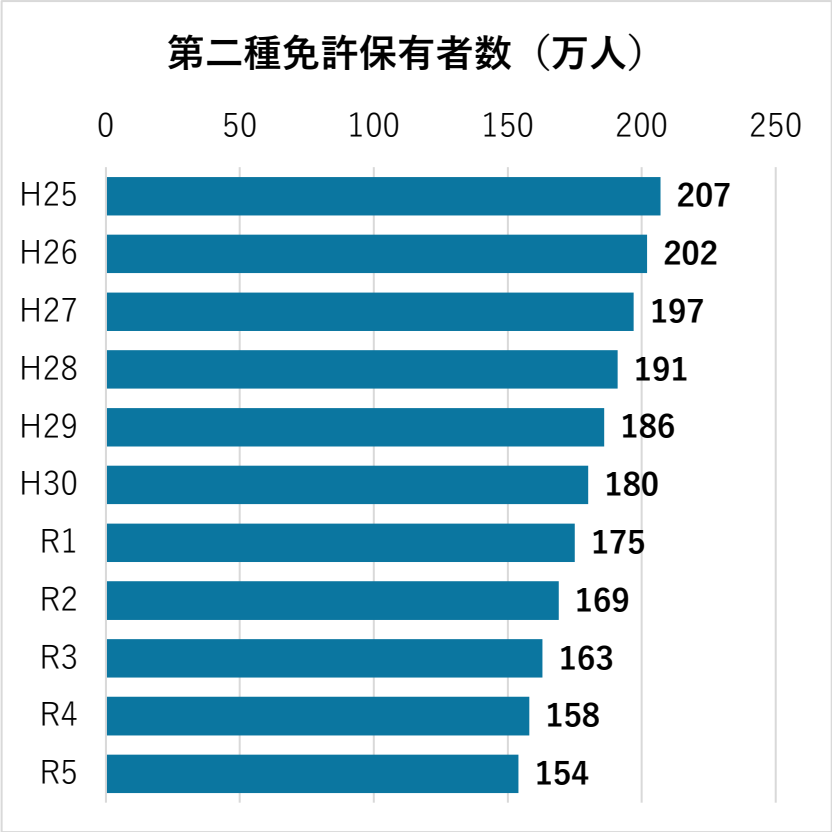
【その他の意見】

項目	主な意見
日常の移動	スーパー、病院に行けるような公共交通にしてほしい
利用促進	公共交通に乗り換えてもらう啓発が必要
将来の不安	車を運転できなくなった時のことが心配

2.3 公共交通をとりまく国内動向

【担い手不足】

- バスやタクシー事業においては、高齢化等を背景として、運転手（担い手）不足が深刻な問題



出典：運転免許統計　警察庁

【ユニバーサルデザイン・バリアフリー】

- 国土交通省では、「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方を踏まえ、高齢者、障がい者等の移動円滑化や心のバリアフリーの推進等、ハード・ソフト両面での一層のバリアフリー化に取り組んでいる。

【ノンステップバスの事例】

出典：国土交通省HP

2.3 公共交通をとりまく国内動向

【脱炭素】

- 脱炭素社会の実現に向けて、国では令和3(2021)年6月に、『地域脱炭素ロードマップ』を定めた。
- この中で、「ゼロカーボン・ドライブ(再エネ×EV/PHEV/FCV)」が重点対策のひとつとして挙げられている。

【電動バスの種類】

電動バスの特性　国土交通省

車種	電気バス	プラグインハイブリッドバス	燃料電池バス
サイズ	コミュニティバス～大型	中型	大型
動力	モーター・蓄電池	モーター・エンジン	モーター・燃料電池
特徴	サイズが豊富 運用方法により必要なバッテリー容量・充電回数が変わる	1日に1回充電で走行可能 充電と軽油の燃料補給が必要	1日に1回充電で走行可能 地域にバス用水素ステーションが必要
車両価格	約6,000万円～1億円	約6,500万円	約1億円
航続距離	約30km～250km	EV走行約15km、HV走行300km	約200km
補給方法	普通充電、急速充電	給油所 普通充電、急速充電	水素ステーション
環境性能	◎	○	◎

出典:国土交通省 電動バス導入ガイドライン概要版(H30.12)

【新しい交通サービス】

- IoTやAI、スマホの普及により、鉄道やバス、シェアサイクル等の移動を最適に組み合わせて検索、予約、決済等を一括で行うことができるMaaS※と呼ばれる新たな交通サービスが拡充

※Mobility as a Serviceの略

【MaaSの概念】

出典:国土交通省 MaaS入門ガイドブック

2.3 公共交通をとりまく国内動向

【新しいモビリティ】

- 人口減少、高齢化の進展、脱炭素化への要請や、技術革新などを背景に、多様なニーズに対応した新たなモビリティ（AIオンデマンド交通、グリーンスローモビリティ、超小型モビリティ、自動運転等）の開発・普及が進展

【新たなモビリティの種類】

新型輸送サービス

AIオンデマンド交通

- **都市部の交通空白地域**や、多様で不確実な移動ニーズがある**観光地**での活用が期待

グリーンスローモビリティ

- 高齢化が進む**地方部**や**観光地**での活用が期待

超小型モビリティ

- 狭い路地の多い**大都市の密集地域**や**観光地**の移動に適合

自動運転

- 近年急速に進む**運転者不足への対応**として、自動運転の活用が期待

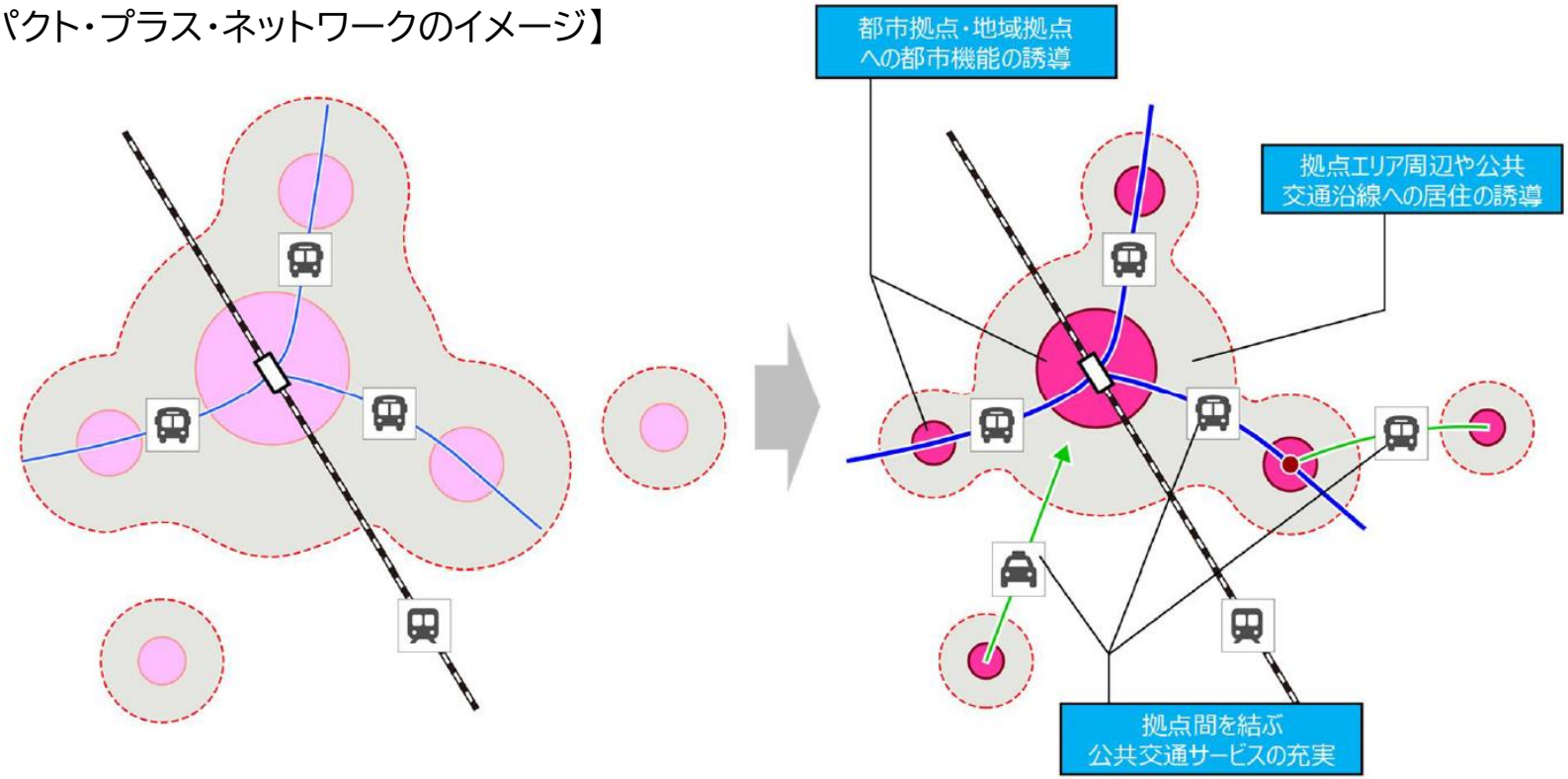
出典：モビリティ・ロードマップ」のありかたに関する研究会（第5回）資料

2.3 公共交通をとりまく国内動向

【コンパクト・プラス・ネットワーク】

- 都市機能を都市の中心拠点等に誘導し、その周辺や公共交通の沿線に居住を誘導することで人口を維持し、地域コミュニティの持続性を高めるため、「コンパクト・プラス・ネットワーク」という考え方が生まれ、本市でも、「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりを推進

【コンパクト・プラス・ネットワークのイメージ】



出典：立地適正化計画の手引き

2.4 公共交通に関する課題

課題① 市民ニーズに合致した利用しやすい公共交通サービスの再構築が必要

- 路線バス、乗合タクシーについては、アンケート調査で「不満足」、「やや不満足」の割合が多いなど、市民のニーズに合致していない可能が高い。

課題② 公共交通空白地域の解消に向け新たな公共交通の導入が必要

- 公共交通空白地域は、人口比で約3割（市民の3人に1人）となっている。
- 市内に居住する誰もが安心して暮らせるよう市民の移動を支える新たな公共交通サービスの検討が必要

課題③ 新たな交通結節点の構築と強化が必要

- 中心市街地と鉄道駅が離れていることや、電車とバスの発着時刻が離れており、利用者にとって不便な状況
- 中心市街地に近接した新たな交通結節点を構築し、そこでの鉄道とバスの運行ダイヤの連携などが求められる。

2.4 公共交通に関する課題

課題④ 公共交通の維持に向けた周知・利用促進が必要

- 公共交通の利用者数は減少傾向。コロナ禍前の水準にも回復していない。
- 本市は、自動車での移動が多いため、分かりやすい情報発信などを行い公共交通の利用を促進していくことが求められる。

課題⑤ 担い手不足の改善や新技術等の導入による業務効率化が必要

- 路線バス運転手などは年々減少傾向。高齢化も深刻化
- 担い手不足の中でもサービス水準を維持していけるよう、労働者の負担軽減に資する省力化・自動化の取組を進め、効率的な運用が必要

課題⑥ 公共交通に係る施設、車両のバリアフリー・ユニバーサルデザイン化が必要

- 高齢者・障がい者や居住者・来訪者の誰もが安全で円滑に移動できるよう、公共交通の施設や車両のバリアフリー・ユニバーサルデザイン化が必要
- 近年のインバウンド需要の高まりを受け、外国人旅行者の利用促進を図るために、公共交通の施設や車両等における案内標示の多言語化が必要

2.4 公共交通に関する課題

課題⑦	ゼロカーボンシティの実現に向けた取組が必要

- カーボンニュートラルの実現を目指し、本市は、令和5年度に「CO2排出量実質ゼロ宣言」の表明を行っており、ゼロカーボンシティを実現するための施策を市全体で取り組んでいる。
- 脱炭素社会の実現に向けた環境負荷の低い車両の動きとして、燃料電池車（FCV）、バッテリー駆動の電気自動車（BEV）の開発が進展しており、これらへの対応が必要。

全体構成

1 計画の趣旨

2 安中市の現状と課題

3 地域公共交通計画の基本的な方針

4 計画目標達成のための取組み

5 数値指標の設定

6 目標達成状況の評価

3.1 目指すべき将来像(基本理念)

- 「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりを推進し、市民ニーズに即した交通網の整備や、利便性、安全性、持続性を重視した公共交通網を構築していくため、以下の目指すべき将来像(基本理念)を設定

コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりの推進

目指すべき将来像(基本理念)

みんなで育て魅力ある元気なまちを実現する地域公共交通

～様々な移動手段により みんなが心地よく移動できる“新しいあんなか”～

3.2 基本方針

- 目指すべき将来像(基本理念)の達成するため、3つを基本方針を設定

基本方針① 誰もが安全、安心に移動できる地域公共交通網の整備

基本方針② 誰もが利用しやすく、便利で快適な地域公共交通網の整備

基本方針③ 持続可能な地域公共交通網の整備

3.3 計画の目標

- 3つの基本方針を踏まえ、本市が目指す地域公共交通の6つ目標を設定

No.	計画の目標
目標①	既存サービスの見直し・改善による地域公共交通の利便性向上
目標②	多様な交通手段の確保による公共交通空白地域の解消
目標③	市民の意識醸成による公共交通の利用促進
目標④	新技術を活用した公共交通サービス従事者の労働環境改善
目標⑤	公共交通の利用環境の改善による利用促進
目標⑥	新技術を活用したゼロカーボンシティの実現

全体構成

1 計画の趣旨

2 安中市の現状と課題

3 地域公共交通計画の基本的な方針

4 計画目標達成のための取組み

5 数値指標の設定

6 目標達成状況の評価

4 計画目標達成のための取組み

➢ コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりを推進し、効率的で持続可能な街の形成を図るため、6つの計画目標を達成に向けた施策を実施

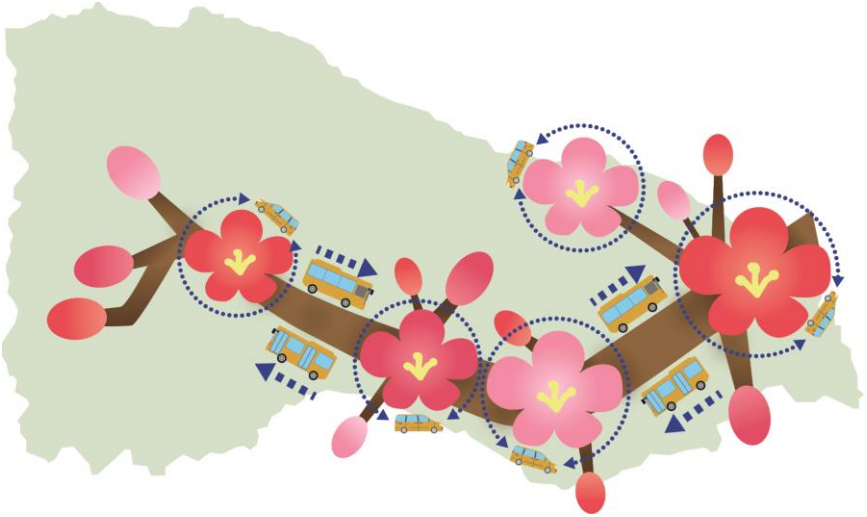
計画目標		取組施策(案)	
目標①	既存サービスの見直し・改善による地域公共交通の利便性向上	施策1-1	路線バス、乗合タクシー網の再編、運行サービスの見直し、改善
		施策1-2	AIデマンド交通の導入等
		施策1-3	自動運転車両の導入
		施策1-4	鉄道新駅設置の検討促進
目標②	多様な交通手段の確保による公共交通不便地域の解消	施策2-1	既存の公共交通サービスと連携、補完する新たな移動手段の導入
		施策2-2	公共交通を補完するｼｪｱﾘﾝｸﾞｻｰﾋﾞｽ(ｶｰｼｪｱ、ｼｪｱｻｲｸﾙ、ｼｪｱ電動ｷｯｸﾎﾞｰﾄﾞ等)の導入
目標③	市民の意識醸成による公共交通の利用促進	施策3-1	モビリティマネジメント等の実施による公共交通の利用促進
		施策3-2	事業者と協働した公共交通の乗り方教室、乗車体験会等の開催
		施策3-3	公共交通の利用啓発、案内の充実(情報提供、マップ、ホームページ、イベント)
目標④	新技術を活用した公共交通ｻｰﾋﾞｽ従事者の労働環境改善	施策4-1	新技術導入による管理の効率化(ICTを活用した遠隔点呼、運行管理の一元化)
		施策4-2	ドライバー等公共交通従事者の待遇改善等による人材の確保
目標⑤	公共交通の利用環境の改善による利用促進	施策5-1	交通施設、車両のバリアフリー化の推進
		施策5-2	多言語に対応した公共交通に関する情報提供の充実
		施策5-3	バス待ち環境の改善(情報提供等の充実)
		施策5-4	MaaSサービスの導入、既存のMaaSサービスとの連携
目標⑥	新技術を活用したゼロカーボンシティの実現	施策6-1	EV(電動)車両、FCV(燃料電池)車両等の導入

目標1　既存サービスの見直し・改善による地域公共交通の利便性向上

施策1-1　路線バス、乗合タクシー網の再編、運行サービスの見直し、改善

- 西毛広域幹線道路の開通を見据えた都市間輸送バスの検討を実施
- 路線バスなどと組み合わせて再編することにより、効率的で効果的な運行を実現
- 市内の主要な拠点で様々な交通手段の乗り換えが可能なハブ機能の強化・充実
- 令和8年3月から路線バス、乗合タクシー網を再編し本格運行

【再編後の公共交通ネットワークイメージ】

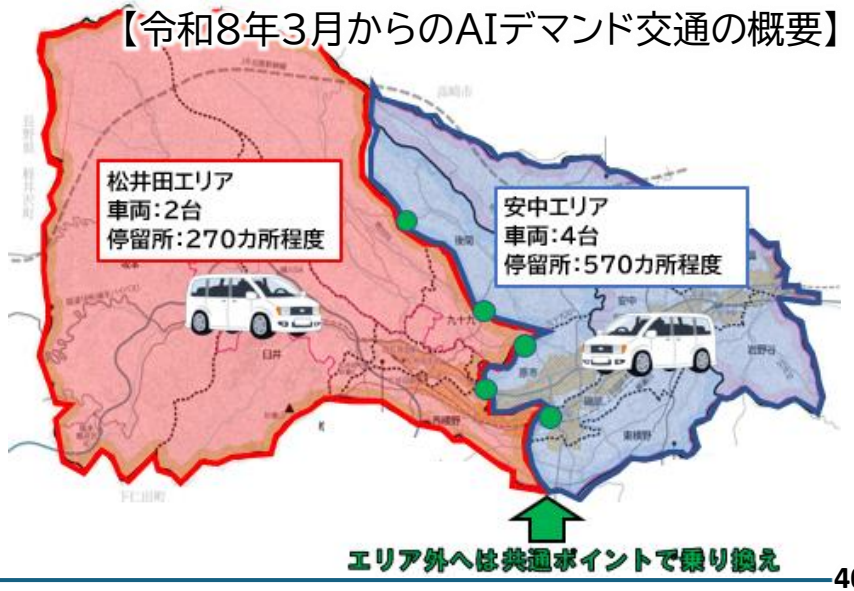


施策1-2　AIデマンド交通の導入等

- 路線バスではカバーできない地域等を対象に令和8年3月からAI新交通を本格導入
- 旧松井田町でAI新交通実施要実験を実施中

	実施概要
運行区域	旧松井田町エリア全域
運行形態	予約型乗合交通
車両台数	セダンタイプ2台
運行時間	月曜日～金曜日　8時～18時
停留所	271箇所

【令和8年3月からのAIデマンド交通の概要】

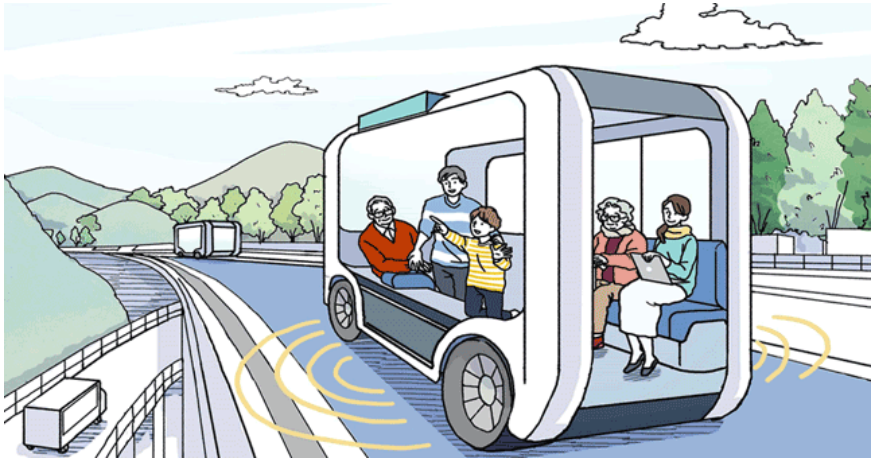


目標1　既存サービスの見直し・改善による地域公共交通の利便性向上

施策1-3　自動運転車両の導入

- 運転手不足などに対応するため、自動運転車両の導入について検討
- 自動運転に対する意識啓発などについて地域住民との合意形成を図る。
- 取組は令和9年度から段階的に実施

【自動運転車両のイメージ】



出典：2040年道路の景色が変わる　2020年6月　国土交通省

施策1-4　鉄道新駅設置の検討促進

- JR信越本線の安中駅・磯部駅間に構想している新駅設置について検討を促進
- 新駅検討の勉強会を庁内で立ち上げた他、地域住民等の意見や意向を把握するためのアンケート調査、ワークショップを開催しており、令和8年度以降も引き続き検討を深度化

【安中新駅構想周辺】まちづくりイメージ（案）

ｱﾝｹｰﾄ調査や市民ﾜｰｸｼｮｯﾌﾟで得られた意向をｲﾒｰｼﾞ図に表現

目標2　多様な交通手段の確保による公共交通空白地域の解消

施策2-1　既存の公共交通サービスと連携、補完する新たな移動手段の導入

- 市内各地区の課題に応じて、生活に密着した比較的小さなエリアを対象に既存の公共交通との連携、あるいは公共交通を補完するような新たな移動手段の導入を令和8年度から検討

【ボランティア輸送の事例】

細野地区ボランティア輸送
令和元年度実施時の車両

- 現在、旧松井田地区で実施中の移動販売車の運行について、旧安中市でも運行を予定

【移動販売車の実施事例】

施策2-2　公共交通を補完するシェアリングサービス(カーシェア、シェアサイクル等)の導入

- 以下のシェアリングサービスを民間事業者との連携・協力により推進
- 市内で実施中カーシェアサービスを拡充

【実施中のカーシェアサービス】

安中榛名駅のカーシェアリングステーション

横川駅でのカーシェアスタートセレモニー

- シェアサイクルやシェア電動キックボード等の導入を検討。シェアサイクルは、横川駅周辺で計画中の道の駅、新駅周辺、磯部温泉街において、令和11年度から設置を検討

【シェアサイクルの導入事例】

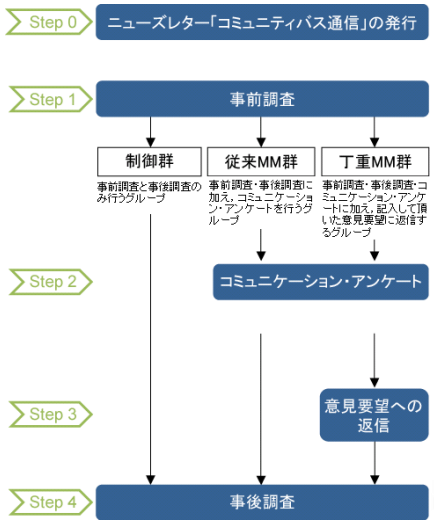
高崎駅西口のシェアサイクルポート
出典:高崎まちなかコミュニティサイクルHP

目標3　市民の意識醸成による公共交通の利用促進

施策3-1　モビリティマネジメント等の実施による公共交通の利用促進

- ノーマイカーデーの推奨、通勤・通学の公共交通へ転換など、自動車から公共交通利用への意識啓発（モビリティマネジメント）を令和8年度から実施
- 市内のおすすめスポットや公共交通を利用して移動できるモデルルートに関する情報収集、広報・電子媒体等を通じた周知を令和8年度から実施

【モビリティマネジメントの実施事例】
茨城県龍ヶ崎市が実施したモビリティマネジメントの流れ



出典：龍ヶ崎市HP

施策3-2　事業者と協働した公共交通の乗り方教室、乗車体験会等の開催

- バスの利用促進のため、バス協会や交通事業者との連携のもと、市内全域を対象とした公共交通の乗り方教室等の開催を継続
- AI新交通についても令和8年度以降乗り方教室を開催して、利用促進に努める。

【市内小学校での乗り方教室の様子】

目標3　市民の意識醸成による公共交通の利用促進

施策3-3　公共交通の利用啓発、案内の充実（情報提供、ﾏｯﾌﾟ、ﾎｰﾑﾍﾟｰｼﾞ、ｲﾍﾞﾝﾄ）

- 老朽化したバス停留所の看板の更新
- バス路線網や乗合タクシーの再編に合わせて、路線図・時刻表・運賃・乗り方などからなる公共交通ガイド（紙媒体、バス停への2次元コードの設置）を作成
- 既存のイベント等を活用した啓発活動や利用促進キャンペーンを開催

【バス情報提供の事例】

前橋駅のデジタルサイネージ

【バスマップ作成事例】

出典：渋川市HP

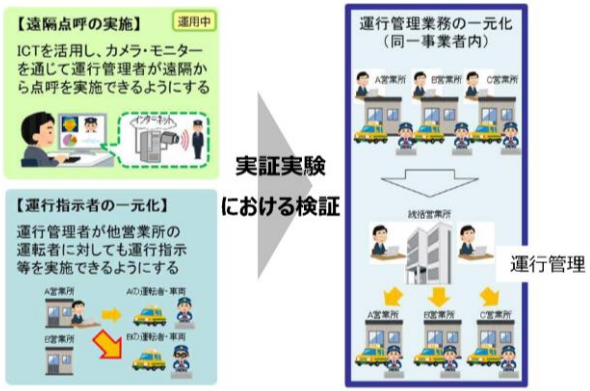
目標4　新技術を活用した公共交通サービス従事者の労働環境改善

施策4-1　新技術導入による管理の効率化

- 近年、労働環境の改善、人手不足の解消等に向けた手段としてICT（情報通信技術）を活用した運行管理の高度化が検討されており、国では、制度化に向けた検討を進めている。
- 本市の一部交通事業者は、ICT技術を活用した遠隔点呼を実施中、または実施を検討しており、令和8年度以降もICT技術を活用した管理の効率化を実施

【交通事業者の運行管理効率化の推進イメージ】

事業者内の運行管理業務の一元化の導入



出典：ラストワンマイル・モビリティ／自動車DX・GXに関する検討会 第1回検討会資料2

施策4-2　ドライバー等公共交通従事者の待遇改善等による人材の確保

- 公共交通の安定的な運行に向けて、公共交通従事者の担い手不足の解消に向けた行政支援のあり方について令和8年度から検討
- 本市の一部交通事業者は、2種免許取得時の助成、待遇改善、職場環境の改善を実施しており、令和8年度以降も継続して実施

【行政支援策の事例】

バス運転手紹介パンフレットの事例（関東運輸局）

バス運転手就職説明会の事例（群馬県バス協会）

目標5　公共交通の利用環境の改善による利用促進

施策5-1　交通施設、車両のバリアフリー化の推進

- 鉄道では車いす利用者等のためのスペースを確保する改良が進められている。
- 路線バスでは車いす利用者がそのまま乗車できる低床バスが普及
- タクシーでは車いすを折りたたまずにそのまま乗車できる車両（ﾕﾆﾊﾞｰｻﾙﾃﾞｻﾞｲﾝﾀｸｼｰ）が登場
- 低床バスの購入、ﾕﾆﾊﾞｰｻﾙﾃﾞｻﾞｲﾝﾀｸｼｰ購入時の補助金を令和8年度以降も継続的に実施
- 磯部駅周辺のバリアフリー化の整備に向けて、令和8年度以降検討

【車両のバリアフリー化】

低床バスの車内

ユニバーサルデザインタクシー

施策5-2　多言語に対応した公共交通に関する情報提供の充実

- 訪日外国人の増加に対応するため、バス停の多言語表示やバス路線のナンバリングが必要
- 本市の一部交通事業者は、ホームページの多言語化や翻訳機能付きタブレットの導入等を実施中、あるいは実施を検討中
- 令和8年度以降、交通事業者と連携し、駅、バス停での多言語表示やバス路線のナンバリングの推進を検討する。

【多言語表示・ナンバリングの事例】

前橋駅での多言語表示
ナンバリングの実施事例
出典：前橋市交通情報発信サイト

目標5　公共交通の利用環境の改善による利用促進

施策5-3　バスやデマンドの待ち環境の改善（情報提供等の充実）

- バスの運行状況、混雑状況をリアルタイムで確認できるバスロケーションシステムの導入について、令和9年度から検討を実施
- 鉄道新駅に整備するバス停等を対象に、令和10年度からデジタルサイネージの導入を検討
- バス停周辺の商業施設等と連携し、イートインスペースの活用や時刻表を掲示するなど、バスの待ち合い環境の整備を令和9年度から実施

【安中榛名駅のバス停】

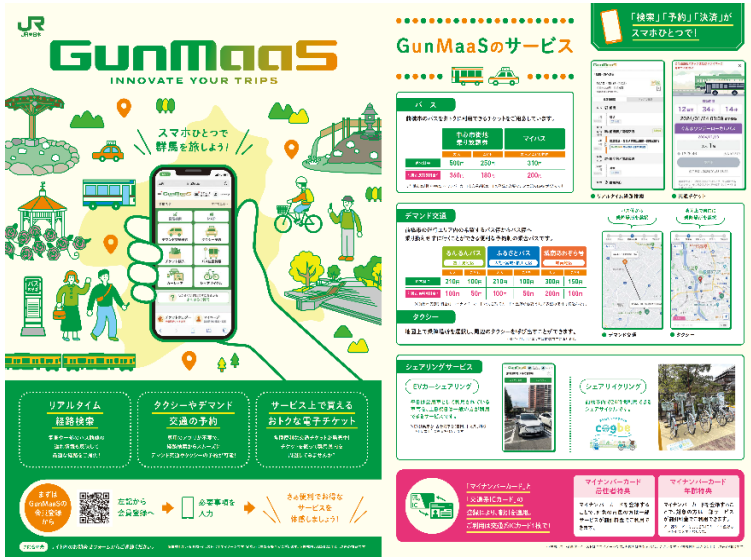
【デジタルサイネージの事例】

デジタルサイネージ
表示イメージ（群馬県）

施策5-4　MaaSサービスの導入、既存のMaaSサービスとの連携

- 既存のMaaS※システムと連携しながら、段階的な導入を計画的に推進
- 令和8年度からキャッシュレス決済の拡充、デジタルフリーパスの発行
- MaaSによる一括予約と決済を可能とするシステムの導入を令和8年度から検討

【群馬県でのMaaS導入事例】



※鉄道やバス等の様々な移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うことができるサービスで、Mobility as a Serviceの略

目標6　新技術を活用したゼロカーボンシティの実現

施策6-1　EV(電動)車両、FCV(燃料電池)車両等の導入

- 国が示す令和32年におけるゼロカーボンシティを実現するには、地域全体のカーボン排出量の抑制が重要
- 環境配慮型のEV車両やFCV車両等の導入やエネルギー供給拠点整備を令和8年度から検討
- 気候変動に関わる情報提供、省エネ・再エネへの意識啓発を実施

【EVバスの導入事例】
（館林市）

全体構成

1 計画の趣旨

2 安中市の現状と課題

3 地域公共交通計画の基本的な方針

4 計画目標達成のための取組み

5 数値指標の設定

6 目標達成状況の評価

5.1 数値指標の目標値

- 本計画における目標の達成状況を評価するため、計画最終年度（R12年度）時点の各目標に応じた評価指標値を設定

計画目標	数値指標		基準年	基準値	目標値 令和12年度
【目標①】 既存サービスの見直し・改善による地域公共交通の利便性向上	指標1	安中市委託路線の利用者数	令和6年度	49,361人	55,000人
	指標2	安中市委託路線バスの収支率	令和6年度	13.2%	20.0%
	指標3	安中市委託路線バスの公的資金投入額	令和6年度	7, 063万円	7, 063万円
	指標4	公共交通の満足度（アンケート）	令和5年度	25%	33%
	指標5	公共交通カバー率	令和7年度	67%	99%
	指標6	鉄道利用者数（無人駅を除く1日平均乗車数）	令和5年度	①2,796人 ②250人	①3,000人 ②300人
【目標②】 多様な交通手段の確保による公共交通不便地域の解消	指標7	シェアリングサービスの数	令和6年度	2サービス	3サービス
	指標8	シェアリングサービスの利用件数	令和6年度	109件	131件

5.1 数値指標の目標値

計画目標	数値指標		基準年	基準値	目標値 令和12年度
【目標③】 市民の意識醸成による公共交通の利用促進	指標9	市が市内事業者に対して実施するノーマイカーデー等のモビリティマネジメントの実施回数	令和7年度	0回	1回
	指標10	公共交通乗り方教室、乗車体験会の開催回数	令和7年度	2回	5回
【目標④】 新技術を活用した公共交通サービス従事者の労働環境改善	指標11	交通事業者の二種免許保有者数(タクシー、バス)	令和6年度	48人	48人
【目標⑤】 公共交通の利用環境の改善による利用促進	指標12	市内事業者のバリアフリー車両割合	令和7年度	26%	40%
	指標13	運行情報、広報媒体等の多言語化の実施言語数	令和7年度	0ヶ国語	14ヶ国語
	指標14	安中市委託路線UMECAの利用者数	令和6年度	72人	150人
【目標⑥】 新技術を活用したゼロカーボンシティの実現	指標15	EVバス等の導入車両数	令和7年度	0台	1台

全体構成

1 計画の趣旨

2 安中市の現状と課題

3 地域公共交通計画の基本的な方針

4 計画目標達成のための取組み

5 数値指標の設定

6 目標達成状況の評価

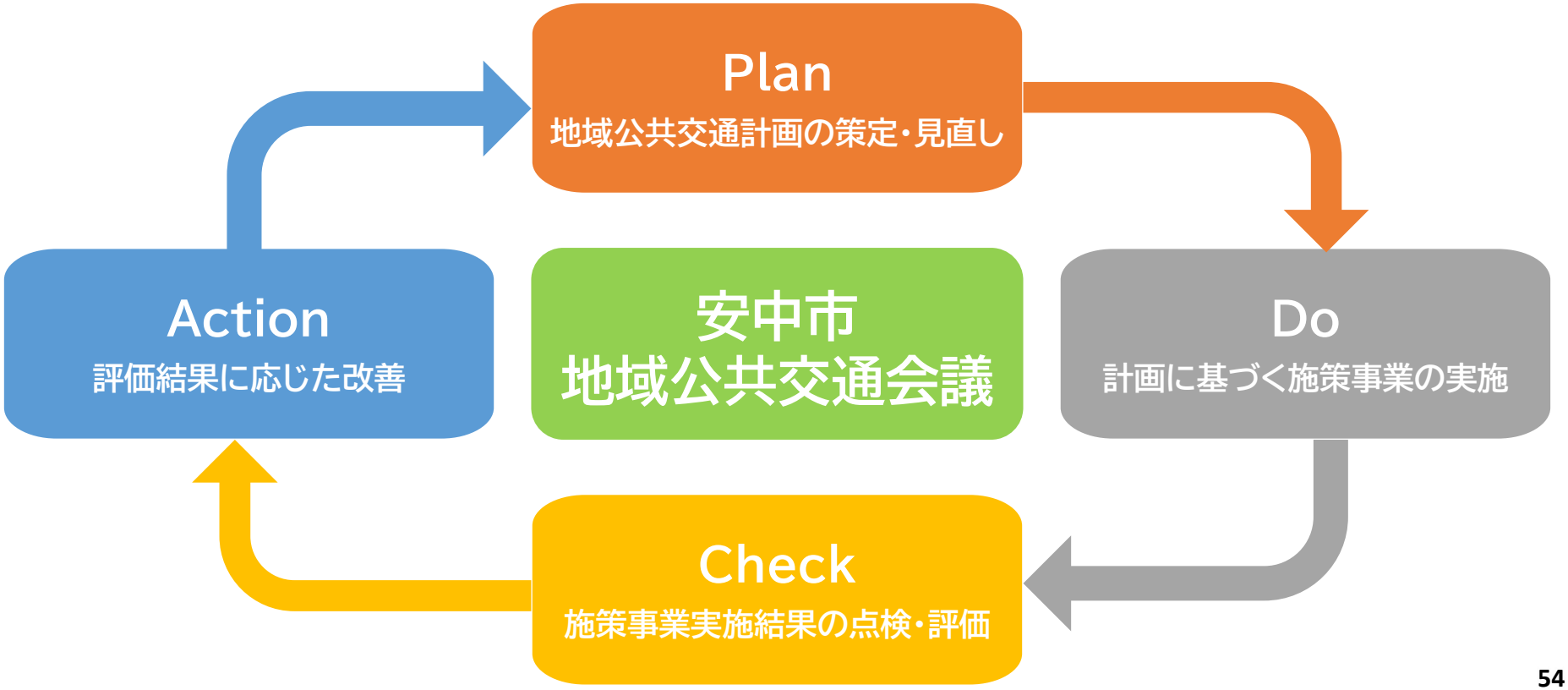
6.1 継続的な進行管理の体制

- 「安中市地域公共交通会議」の構成員が以下の役割分担を行いながら、取組みを実施

安中市地域公共交通会議

安中市	本計画に位置付けた取組みの実施 計画推進上必要となる対策の検討・実施、財政支援等 関係者間ならびに庁内の連携・調整
市民・利用者	公共交通の利用促進、地域公共交通への主体的な関与
交通事業者	本計画に位置付けた取組みの実施・協力
学識経験者	計画・取組み推進へのアドバイス・コーディネート
道路管理者 交通管理者	本計画に位置付けた取組み実施への協力
国・県	本計画に関する助言、その他必要な支援

6.2 達成状況の評価とスケジュール

- 安中市地域公共交通会議は、PDCAサイクルに基づき、進捗を管理
- R10年度に中間評価、R12年度に最終評価を行い、進捗状況と目標の達成状況を評価

【計画のPDCAサイクル】