



安中市 地域公共交通計画

令和8(2026)年2月



Your new transportation in Annaka

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

安中市乗合タクシー



安中市地域公共交通計画 概要版



～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～

1 計画の趣旨

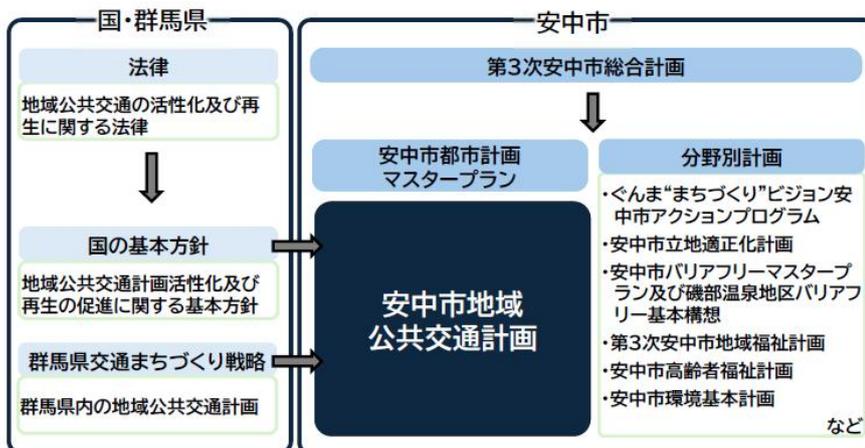
■計画の位置づけ

- 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』を策定しました。
- 交通に関する基本的な方針を示し、その他関連計画と整合・連携を図ります。

■計画の対象サービス

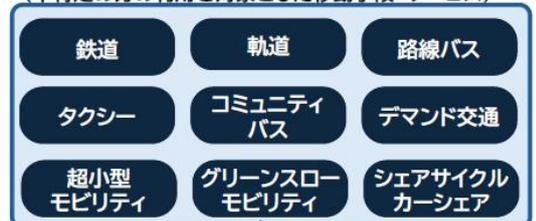
- 不特定多数の方を対象とした移動手段である公共交通を主な対象とします。

【計画の位置づけ】



【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)



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)



■計画の期間

- 令和8年度から令和12年度までの5年間
- 原則として5年後に計画を見直します。

■計画の区域

- 安中市内全域

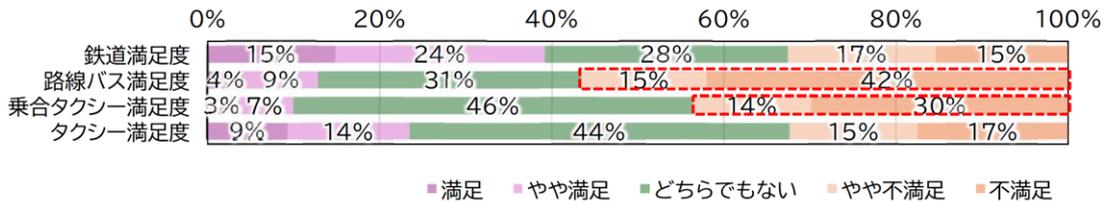
2 現状と課題

■公共交通に関する現状と課題の整理

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性が高いと考えられます。

令和5年実施のアンケート調査結果



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※人口が、約3割もあり、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です。

※鉄道駅半径1km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

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、電車とバスの発着時刻が離れているなど、不便な状況です。
- 中心市街地への新たな交通結節点の構築、鉄道とバスの運行ダイヤの連携などが求められます。

令和5年実施のアンケート調査結果



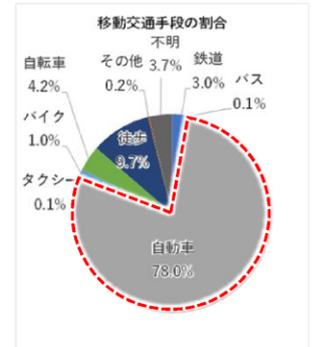
駅やバス停まで遠いので公共交通は利用していません

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で、コロナ禍前の水準にも回復していません。
- 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、公共交通の利用促進が求められます。



出典：本市集計



出典：平成27年度群馬県パーソナルトリップ調査

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。高齢化も深刻となっています。
- 担い手不足の中でもサービス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る必要があります。

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

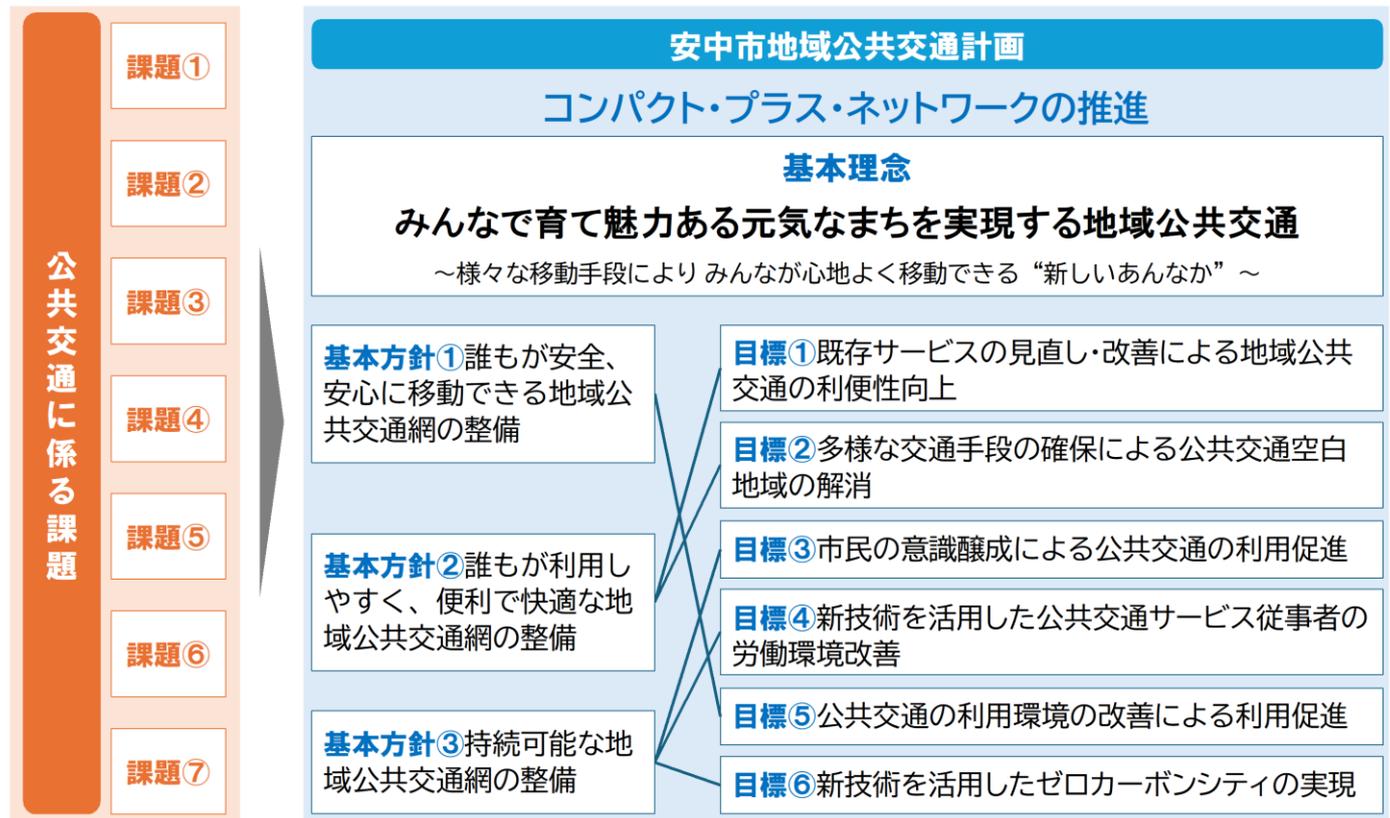
- 誰もが安全で円滑に移動できるよう、公共交通の施設や車両のバリアフリー、ユニバーサルデザイン化が必要です。
- 近年のインバウンド需要の高まりを受け、案内標示の多言語化が必要です。

課題⑦ ゼロカーボンシティの実現に向けた取組が必要

- 脱炭素社会の実現に向け、燃料電池車、電気自動車などへの対応が必要です。

3 基本的な方針

➤ 「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、目指すべき将来像(基本理念)、3つの基本方針、6つの目標を設定しました。



4 計画目標達成のための取組み

➤ 6つの計画目標の達成に向けた施策を実施します。

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グサービス(カーシェア、シェアサイクル、シェア電動キックボード等)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(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

4 計画目標達成のための取組み

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

- 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を開始します。
- 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します。
- 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・充実を図ります。

【再編後の公共交通ネットワークイメージ】

「梅で結ぶY-umeプロジェクト」



【再編後の市委託路線バス(あんバス)車両イメージ】



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(あんなカー)を本格導入します。

【令和8年3月からのAIデマンド交通の概要】



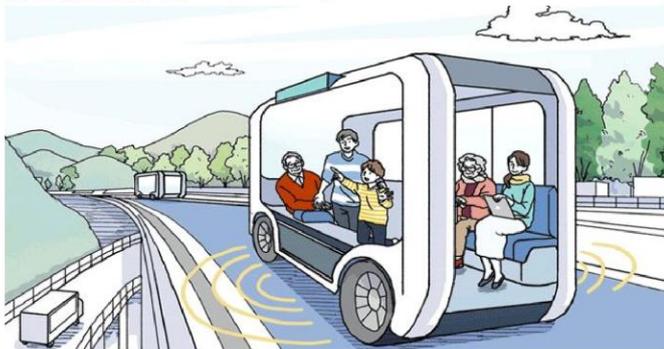
【AI新交通(あんなカー)車両イメージ】



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します。
- 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ります。

【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します。
- 新駅検討の勉強会、アンケート調査、ワークショップなどにより、検討の深度化を図ります。

【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プで得られた意向をイメージ図に表現

4 計画目標達成のための取組み

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

- 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や公共交通を補完するような新たな移動手段の導入を検討します。



細野地区ボランティア輸送令和元年度実施時の車両

- 旧松井田地区で実施中の移動販売車を旧安中市でも運行します。

【移動販売車の実施事例】

月曜日	火曜日	水曜日	金曜日
10:00-11:00	10:00-11:00	10:00-11:00	10:00-11:00
11:30-12:30	11:30-12:30	11:30-12:30	11:30-12:30
13:00-14:00	13:00-14:00	13:00-14:00	13:00-14:00
14:30-15:30	14:30-15:30	14:30-15:30	14:30-15:30
16:00-17:00	16:00-17:00	16:00-17:00	16:00-17:00
17:30-18:30	17:30-18:30	17:30-18:30	17:30-18:30
19:00-20:00	19:00-20:00	19:00-20:00	19:00-20:00

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

- 市内で実施中のカーシェアサービスをさらに拡充します。

【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
出典:群馬ダイハツ自動車HP

- 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します。
- シェアサイクルは、横川駅周辺や構想中の新駅周辺で計画中の道の駅、磯部温泉街での設置を検討します。



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

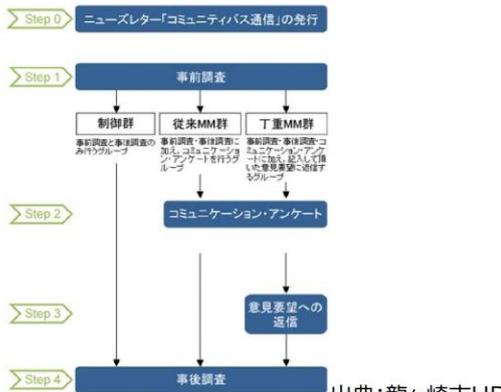
目標3 市民の意識醸成による公共交通の利用促進

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、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)を実施します。
- 市内のおすすめスポットや公共交通のモデルルートなどについて、広報・電子媒体などを通じて周知します。

【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、交通事業者などと連携し、乗り方教室の開催を継続します。
- AI新交通(あんなカー)の乗り方教室も開催し、利用促進に努めます。

【市内小学校での乗り方教室の様子】



4 計画目標達成のための取組み

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、マップ、ホームページ、イベント)

- 老朽化したバス停留所の看板を更新します。
- 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)を作成します。
- 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します。

【バス情報提供の事例】



前橋駅のデジタルサイネージ
出典:前橋市交通ポータル

【バスマップ作成事例】



出典:渋川市HP

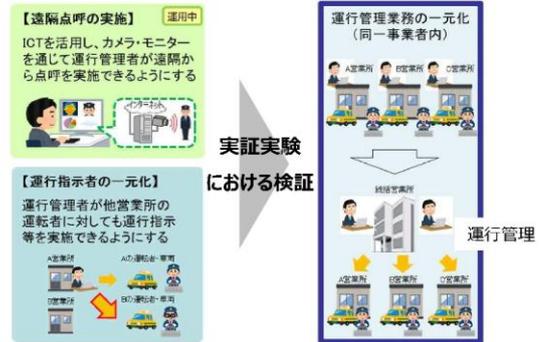
目標4 新技術を活用した公共交通サービス従事者の労働環境改善

施策4-1 新技術導入による管理の効率化

- 本市の一部交通事業者は、労働環境の改善、人手不足の解消などに向けた手段としてICT技術を活用した遠隔点呼などをしており、今後もICT技術を活用した管理の効率化を継続します。

【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



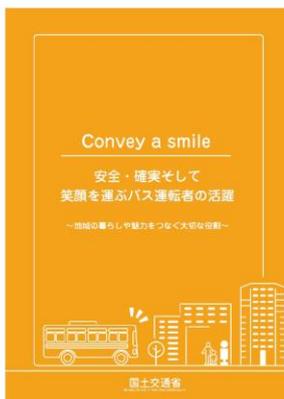
出典:ラストワンマイル・モビリティ/自動車DX・GXに関する検討会 第1回検討会資料2

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4-2 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

- 公共交通従事者の担い手不足解消に向けた行政支援のあり方を検討します。
- 交通事業者が実施している免許取得時の助成、待遇改善、職場環境の改善などの取組を継続します。

【行政支援策の事例】



バス運転手紹介フレットの事例
出典:関東運輸局HP



バス運転手就職説明会の事例
出典:前橋交通ポータル

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

- 低床バスやユニバーサルデザインタクシー購入時の補助金を継続します。
- 磯部駅周辺のバリアフリー化の整備について、検討します。

【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

4 計画目標達成のための取組み

目標5 公共交通の利用環境の改善による利用促進

施策5-2 多言語に対応した公共交通に関する情報提供の充実

- 訪日外国人の増加などに対応するため、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します。

【多言語表示・ナンバリングの事例】



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)

- バスの運行状況など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を検討します。
- 構想中の鉄道新駅に整備するバス停などを対象に、デジタルサイネージの導入を検討します。
- バス停周辺の商業施設などと連携し、バスの待ち合い環境を整備します。

【デジタルサイネージの事例】

【安中榛名駅のバス停】



デジタルサイネージ表示イメージ
出典:群馬県HP

目標5 公共交通の利用環境の改善による利用促進

施策5-4 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、段階的な導入を推進します。
- 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・決済のシステムの導入を検討します。

※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

【群馬県でのMaaS導入事例】



出典:GunMaaSパンフレット

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

- EV車両やFCV車両などの導入やエネルギー供給拠点整備を検討します。
- 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します。

【EVバスの導入事例】
(館林市)



館林市提供



出典:館林市HP

5 数値指標

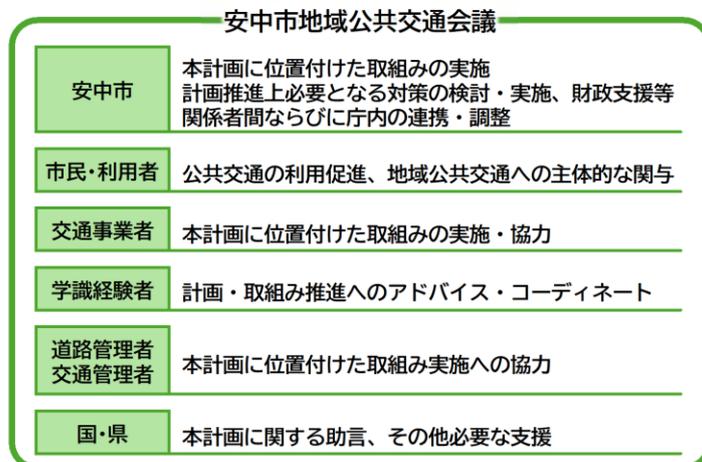
- 本計画における目標の達成状況を評価するため、計画最終年度(R12年度)時点の各目標に応じた評価指標値を設定しました。

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6年度	①2,851人 ②269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	6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	327件
【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人以上
【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

6 達成状況の評価

■継続的な進行管理の体制

- 「安中市地域公共交通会議」の構成員が右に示す役割分担で取組みを実施します。



■達成状況の評価とスケジュール

- PDCAサイクルで、進捗を管理します。
➤ R12年度に最終評価を行い、目標の達成状況を評価します。



はじめに

本市は、豊かな自然と歴史を有し、広い地域に昔からの集落が点在する地域です。しかしながら、人口減少や高齢化、生活様式の変化に伴い、公共交通の利用環境の悪化やサービスの維持の問題が浮かび上がっております。

特に、駅やバス停から離れて住んでいる人や自家用車を利用できない人の移動困難は、日常生活の制約にとどまらず、地域の活力や安心・安全なまちを脅かす重大な課題です。



こうした現状を踏まえ、本計画では「誰もが安全・安心に移動できる地域公共交通網の整備」「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」「持続可能な地域公共交通網」を基本方針として掲げました。これらの方針に基づき、市委託路線バスの運行見直しや、AI 新交通「あんなカー」の導入を行い、シェアリングサービスやグリーンスローモビリティ等、多様な移動手段の導入と連携を推進します。



併せて、市民の皆さんが公共交通をもっと利用しやすく感じられるよう、分かりやすい情報提供と周知に努めます。また、事業者や関係機関としっかり連携し、安定的で持続可能な運営体制を整え、その進み具合は分かりやすくお知らせしていきます。

安心して移動できる日常を未来へ残すため、ともに考え、ともに育てていただきますようお願い申し上げます。

令和 8 年 2 月

安中市長

岩井均

目次

第1章 計画の趣旨	1
1.1 計画策定の背景と趣旨.....	1
1.2 計画の位置づけ	1
1.3 計画の対象交通サービス	2
1.4 計画の期間.....	2
1.5 計画の区域.....	2
第2章 現状と課題	3
2.1 現状	3
2.2 市民ニーズの把握.....	29
2.3 公共交通をとりまく国内動向.....	43
2.4 本市の公共交通に関する課題の整理.....	54
第3章 基本的な方針	58
3.1 計画の体系.....	58
3.2 目指すべき将来像(基本理念)	58
3.3 基本方針	60
3.4 計画の目標.....	61
3.5 計画目標の体系.....	62
3.6 地域公共交通の位置づけ.....	63
第4章 計画目標達成のための取組	65
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.....	66
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.....	70
目標 3 市民の意識情勢による公共交通の利用促進	72
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	75
目標 5 公共交通の利用環境の改善による利用促進.....	77
目標 6 新技術を活用したゼロカーボンシティの実現.....	81
第5章 数値指標	82
5.1 数値指標の目標値.....	82
5.2 基準値・目標値の設定方法.....	83
第6章 達成状況の評価	86
6.1 継続的な進行管理の体制.....	86
6.2 達成状況の評価とスケジュール	87
巻末資料	88
1.安中市地域公共交通会議.....	88
2.用語集.....	94

第1章 計画の趣旨

1.1 計画策定の背景と趣旨

令和6（2024）年3月に策定した本市のまちづくりの最上位計画である『第3次安中市総合計画』では、「住んで良かった 豊かで魅力ある元気な 新しいあんなか ～さらに、光り輝くまちへ～」をまちの将来像として掲げ、将来像実現のため、7つのまちづくりの基本目標を定めています。その中の基本的な施策として、「公共交通の充実」が挙げられており、「1. 持続可能な公共交通ネットワークの形成」、「2. 公共交通の利用促進」、「3. 公共交通DXの推進」を主な取組として掲げています。

一方、新型コロナウイルス感染症の影響等による生活様式の変化、公共交通運転手等の慢性的な担い手不足、ICT等を活用した多様な交通手段の登場等、公共交通をとりまく環境は大きく変化しています。

また、令和2（2020）年に改正された「地域公共交通計画の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）」により、原則としてすべての地方公共団体において、地域公共交通計画を作成することが努力義務化されました。令和5（2023）年の改正では、地方公共団体や民間の多様な主体等の「地域の関係者」との連携・協働を推進することが明記されました。

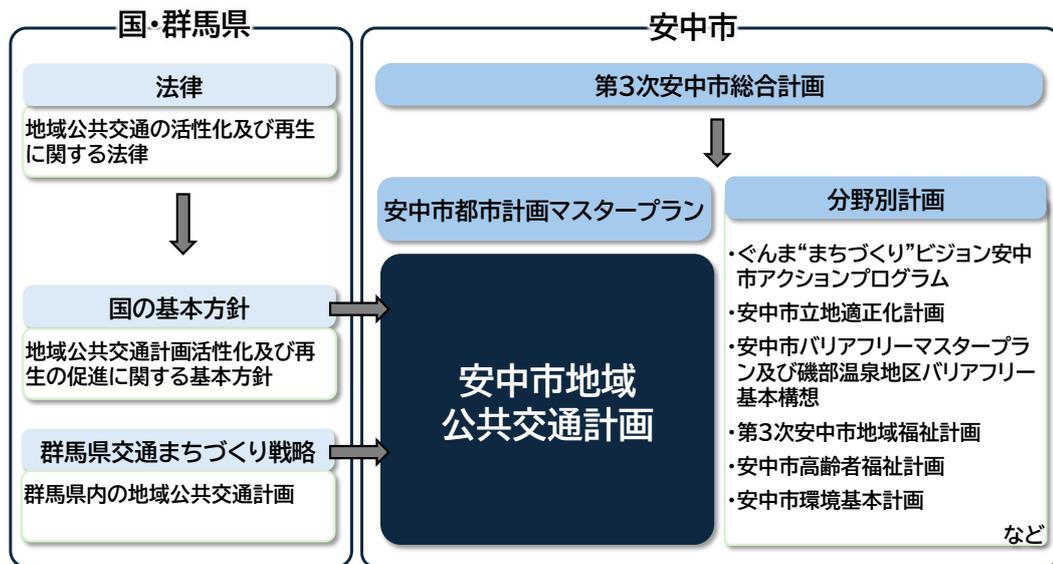
このような背景を踏まえ、本市では、『第3次安中市総合計画』で定められているまちの将来像を実現するための地域公共交通に関するマスタープランとして、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、『安中市地域公共交通計画』を策定することとしました。

1.2 計画の位置づけ

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）」に基づく、「地域公共交通計画」として策定します。

また、『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・連携を図ります。

【計画の位置づけ】



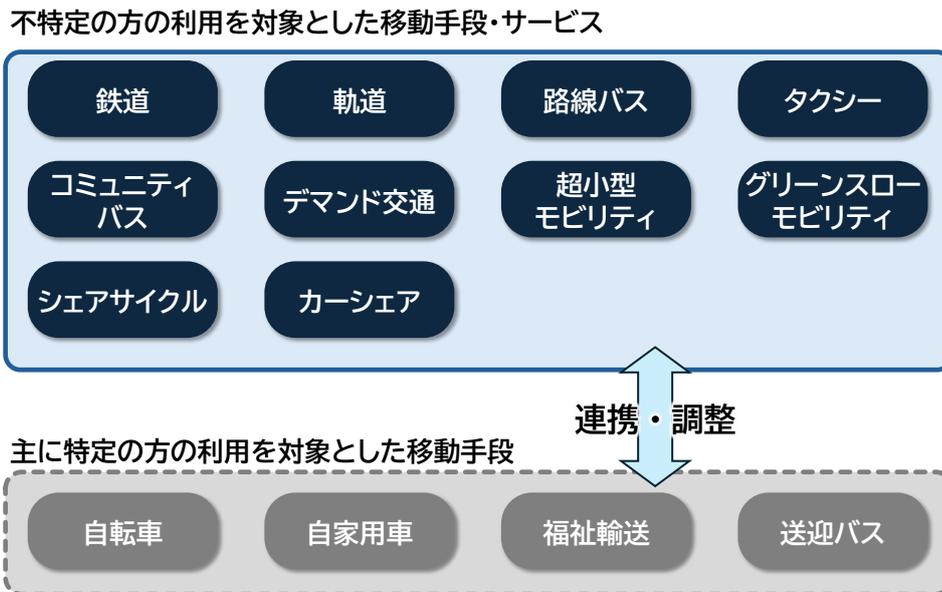


1.3 計画の対象交通サービス

本計画で対象とする移動手段は、不特定多数の方を対象とした移動手段である公共交通を主な対象とし、超小型モビリティ、グリーンスローモビリティ等の新たなモビリティや、シェアリングサービスについても検討の対象とします。

介護が必要な方や障がい者等の主に特定の方の利用を対象としている福祉輸送サービスや企業や学校等の送迎バス等については、連携や調整を図りながら進めていきます。

【計画の対象交通サービス】



1.4 計画の期間

本計画は、令和 8（2026）年度から令和 12（2030）年度までの 5 年間の計画とします。また、原則として 5 年後に計画の見直しを行います。

1.5 計画の区域

本計画は、本市全域を対象とします。



第2章現状と課題

2.1 現状

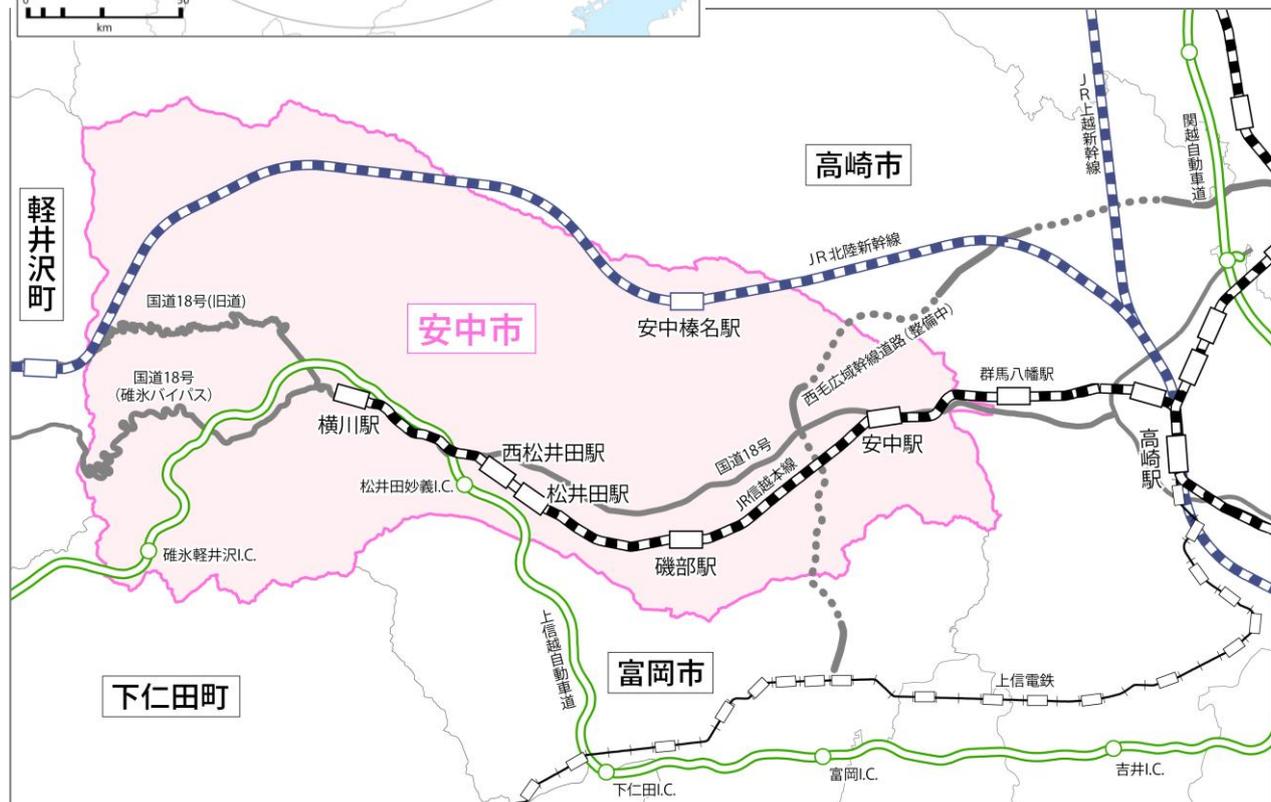
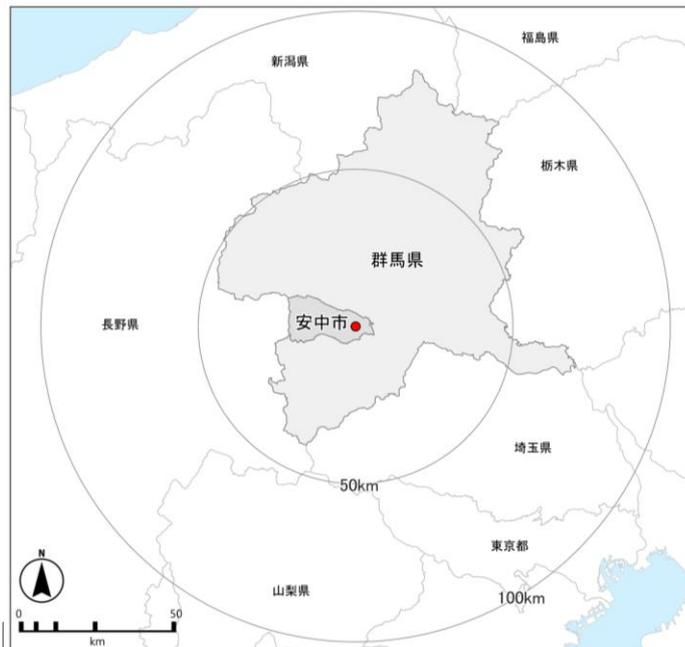
2.1.1 本市の現状

(1)位置・土地利用状況

本市は群馬県の西部にあり、東京都心まで約120kmの距離に位置し、周囲を高崎市、富岡市、下仁田町及び長野県軽井沢町に接しています。

本市域は東西約27km、南北約12kmにわたり、面積276.31km²となっています。

【本市の位置図】



第1章

第2章 現状と課題

第3章

第4章

第5章

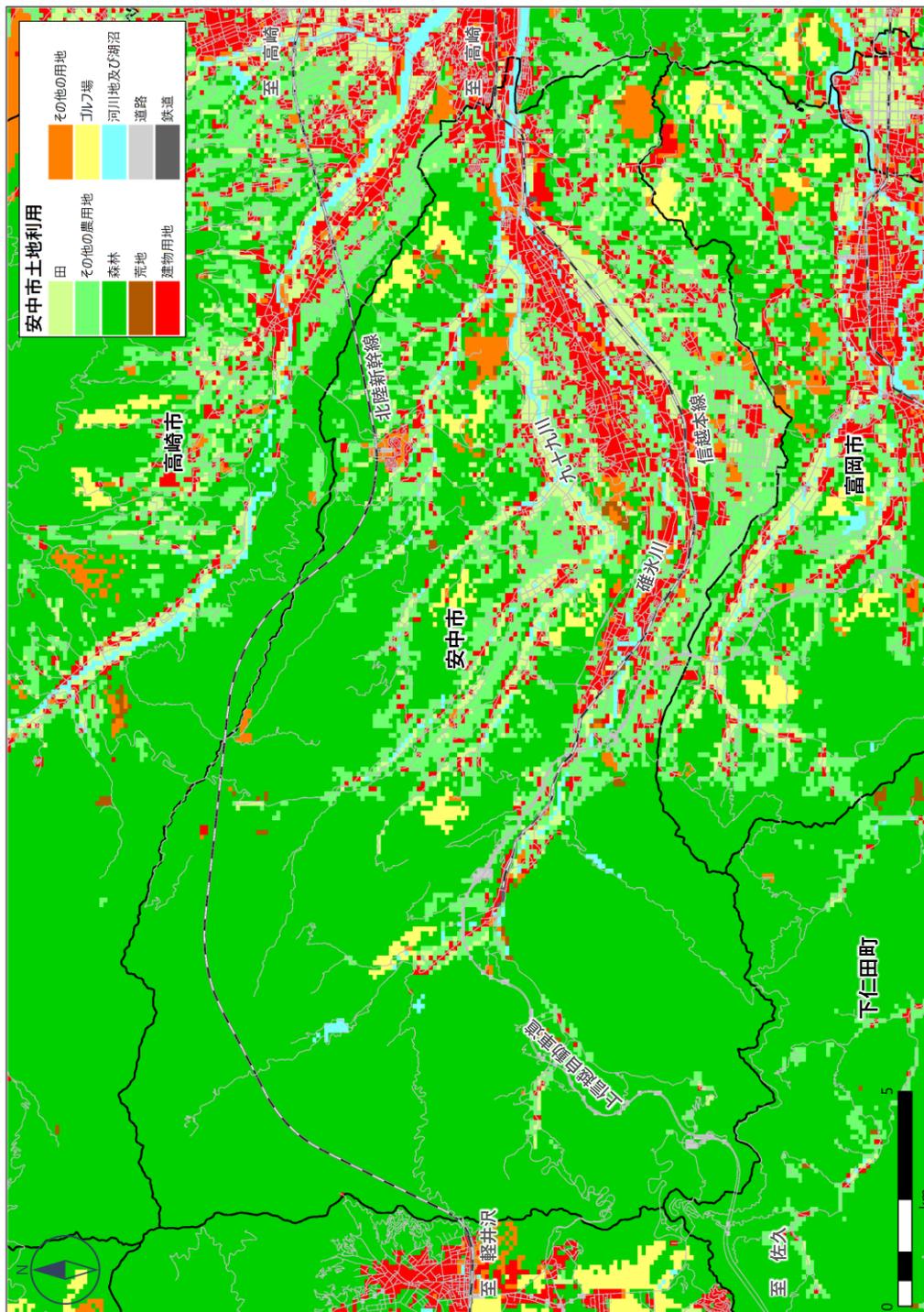
第6章

巻末資料



土地利用では、市内を東西に流れる碓氷川や九十九川によって起伏に富んだ河岸段丘が形成され、段丘面の平地が市街地や農地として利用されています。特に、碓氷川左岸の高台上には中心市街地が形成され、右岸側には農地が広がるなど、地形の違いにより土地利用が異なる点が特徴の一つとなっています。

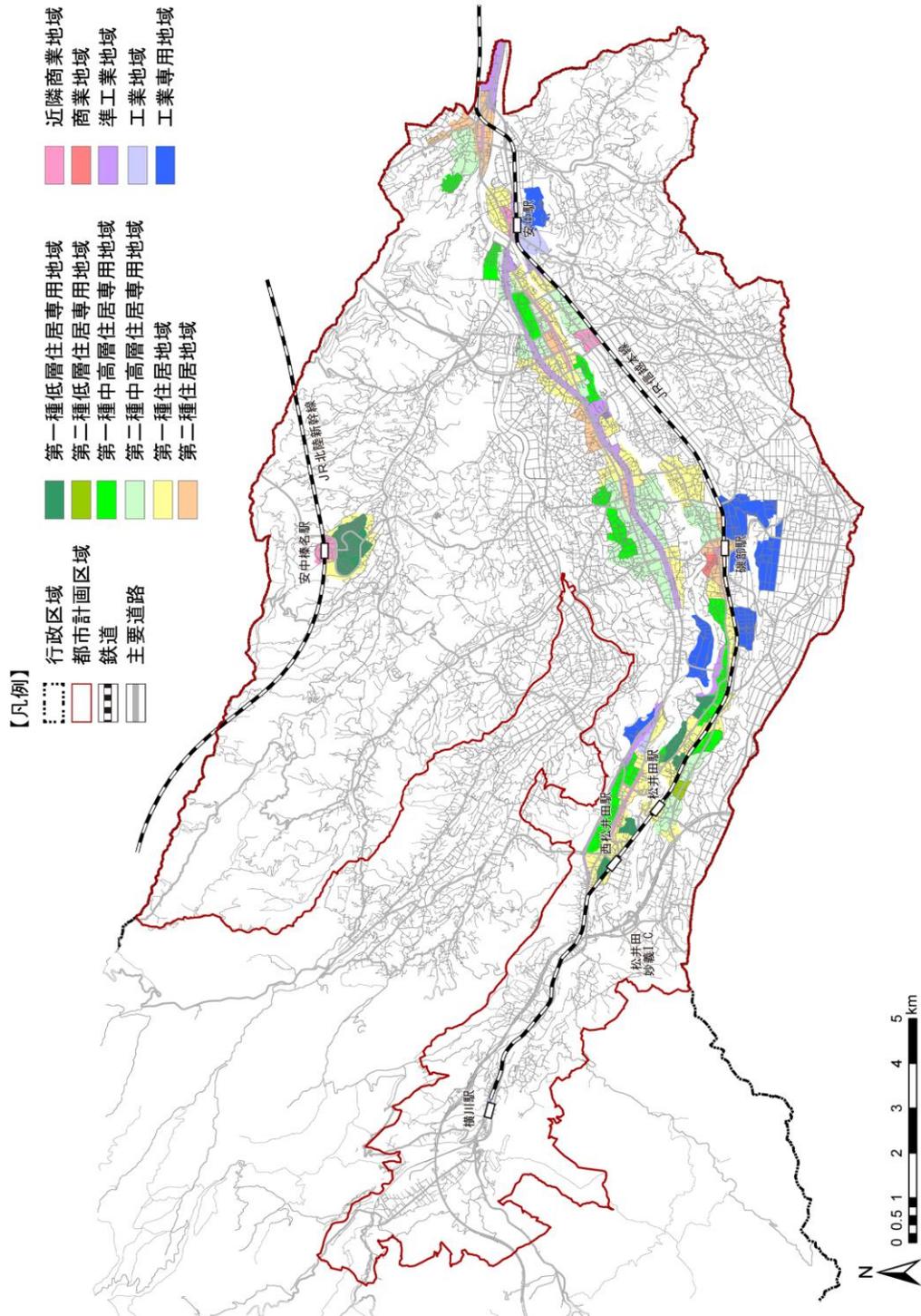
【土地利用】



出典)国土数値情報土地利用細分メッシュデータ

本市は、区域区分（線引き）がされていませんが、市街地や国道18号沿いを中心に用途地域を定めています。用途地域の多くが住居系の用途であり、商業系用途は、安中駅周辺、磯部駅周辺、安中榛名駅周辺、旧中山道沿い、信越本線と西毛広域幹線道路の交差点などで指定されています。また、工業系用途は、安中駅や磯部駅周辺、幹線道路沿いなどで指定されています。

【用途地域図】



出典) 安中市



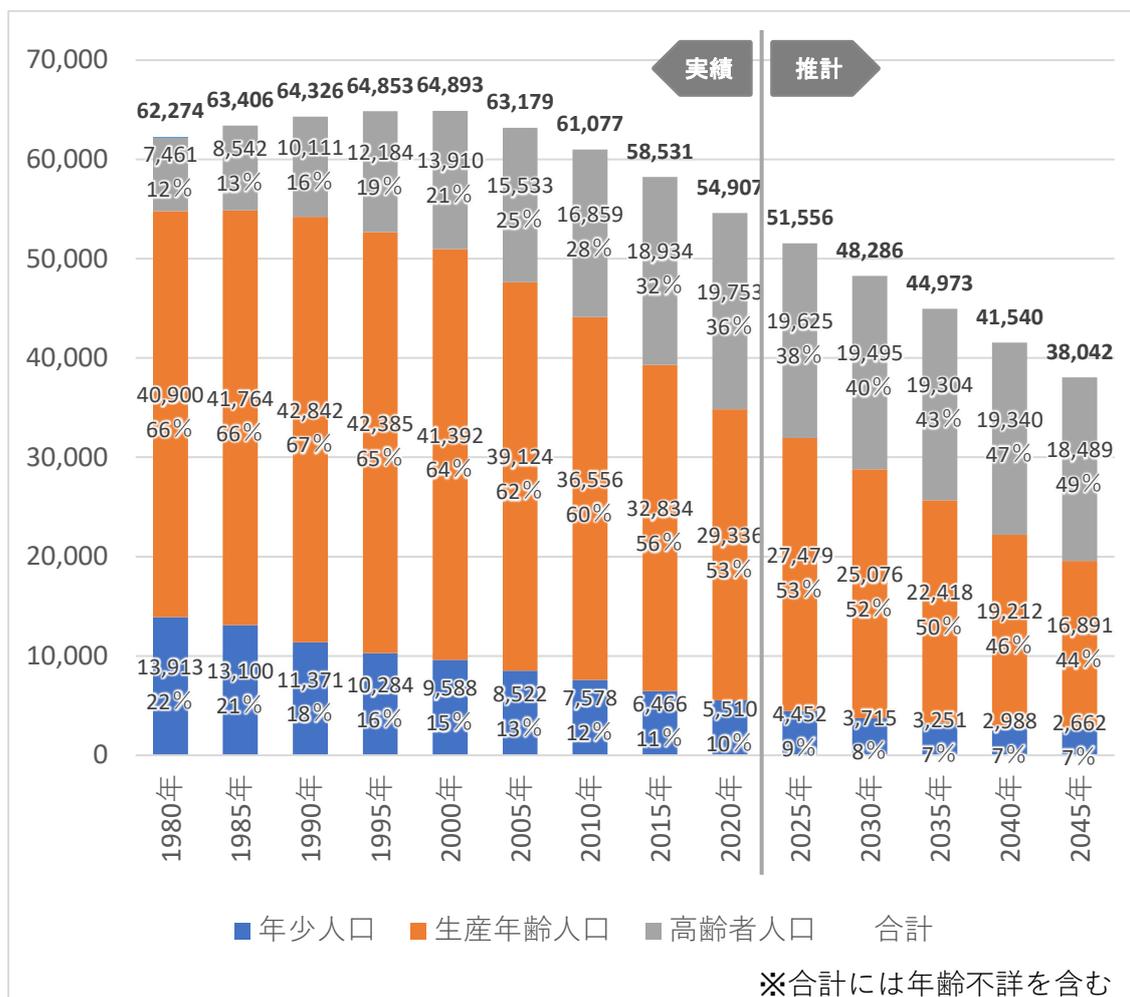
(2)人口

本市の人口は平成12(2000)年にピークを迎え、それ以降は減少傾向にあります。国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、現状のまま人口減少が進んだ場合には令和17(2035)年には約4.5万人(2020年比82%)、令和27(2045)年には約3.8万人(同70%)にまで減少すると推計されています。

また、少子高齢化も進んでおり、令和2(2020)年時点での高齢化率は36%、令和27(2045)年には約半数が高齢者となると推計されています。

メッシュ人口で分布状況を見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くなっています。

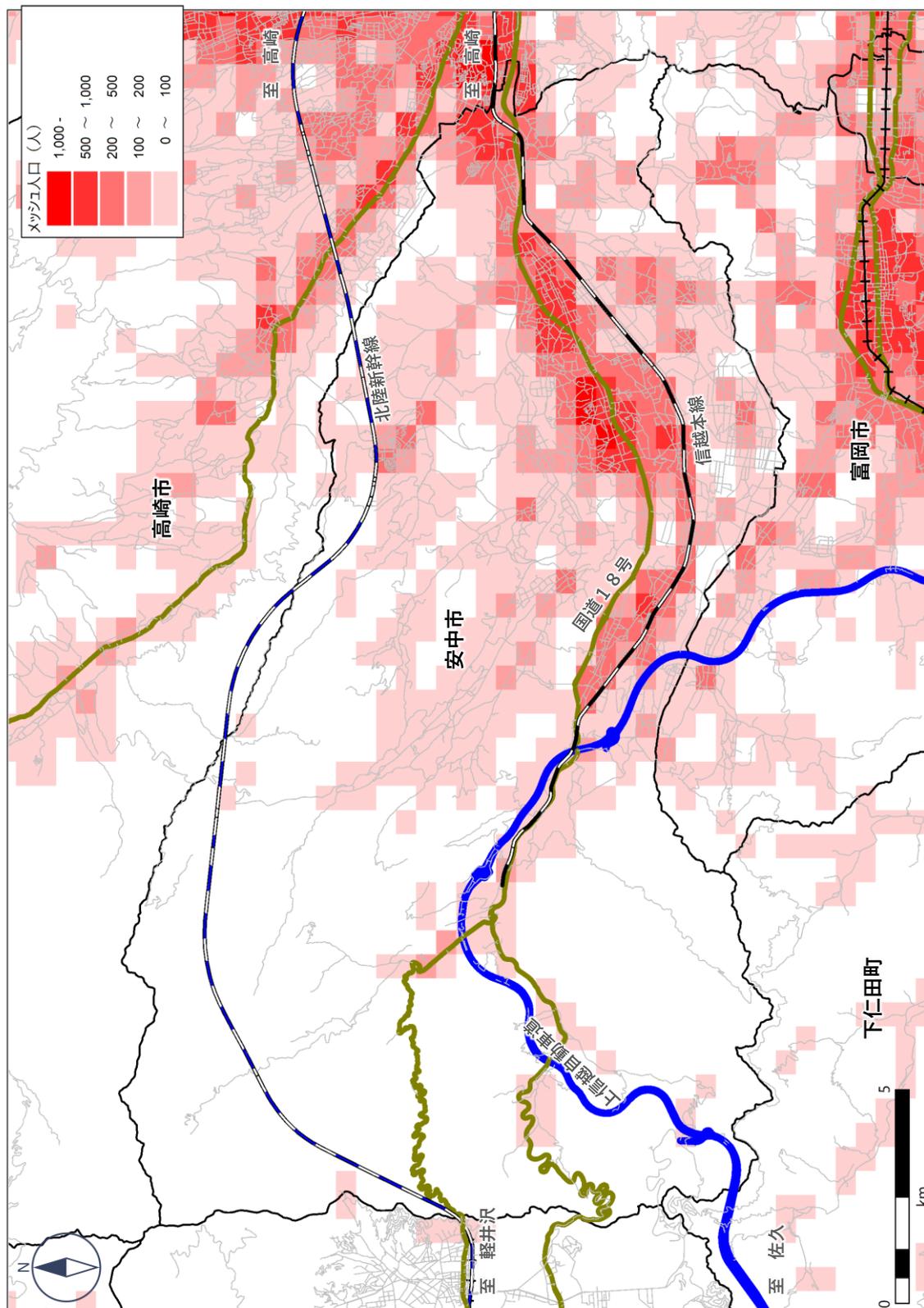
【人口の推移】



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)



【500mメッシュ人口】



出典)国勢調査(2020年)メッシュ人口

第1章

第2章 現状と課題

第3章

第4章

第5章

第6章

巻末資料



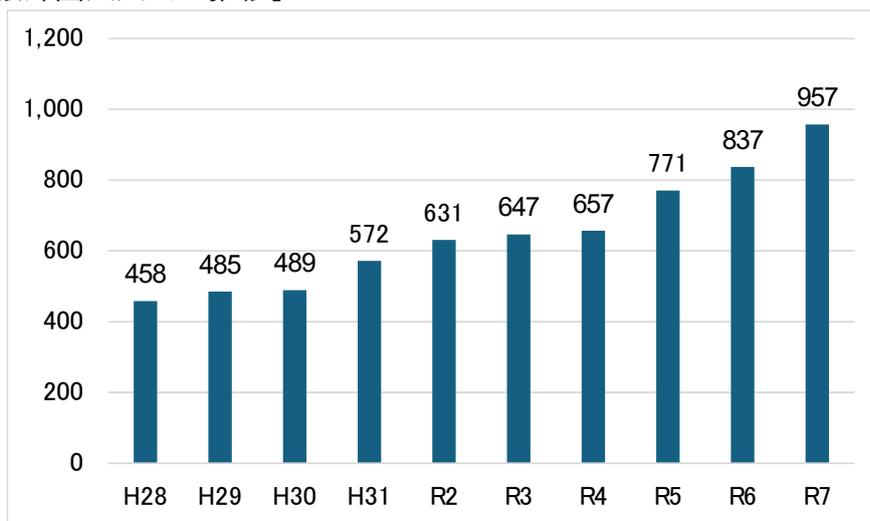
本市の外国人人口は、年々増加しており、令和7（2025）年には約1,000人となっています。これは、10年前の平成28（2016）年の約2倍となっています。

【住民基本台帳人口の推移】

人口	H28	H29	H30	H31	R2	R3	R4	R5	R6	R7
日本人	59,641	58,830	58,143	57,289	56,556	55,782	55,110	54,259	53,446	52,490
外国人	458	485	489	572	631	647	657	771	837	957
合計	60,099	59,315	58,632	57,861	57,187	56,429	55,767	55,030	54,283	53,447

出典)本市集計 各年3月31日現在

【住民基本台帳外国人人口の推移】



出典)本市集計 各年3月31日現在

(3) 主要施設の分布

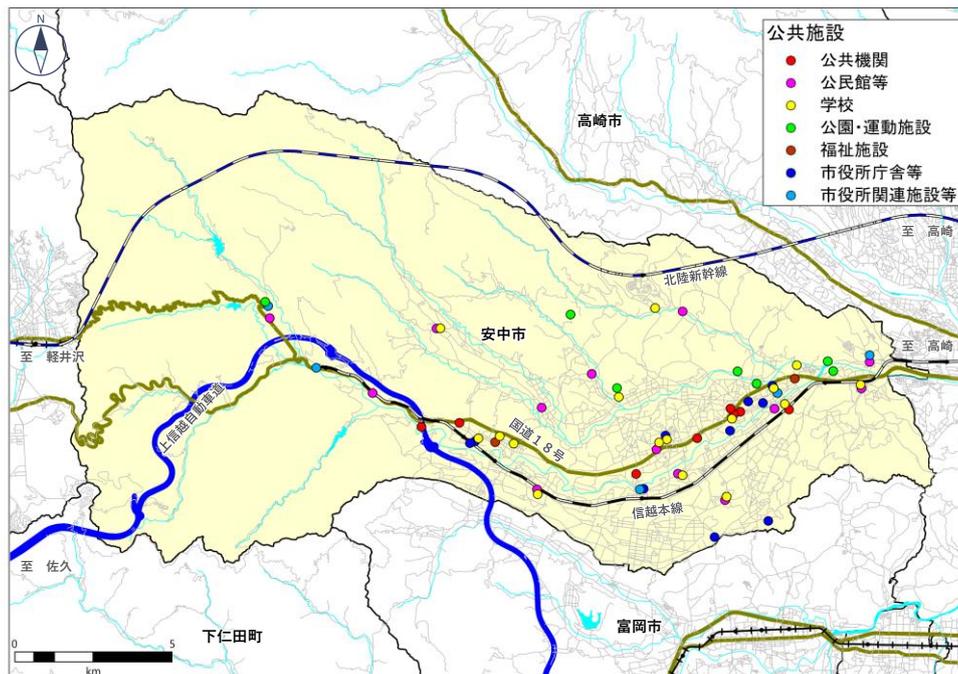
本市の公共施設分布は、国道18号やJR信越本線沿線に多くの公共施設が立地しています。また、市内各地区の中心部周辺にも立地しています。

商業施設の分布状況は、国道18号やJR信越本線沿線に多く立地しています。

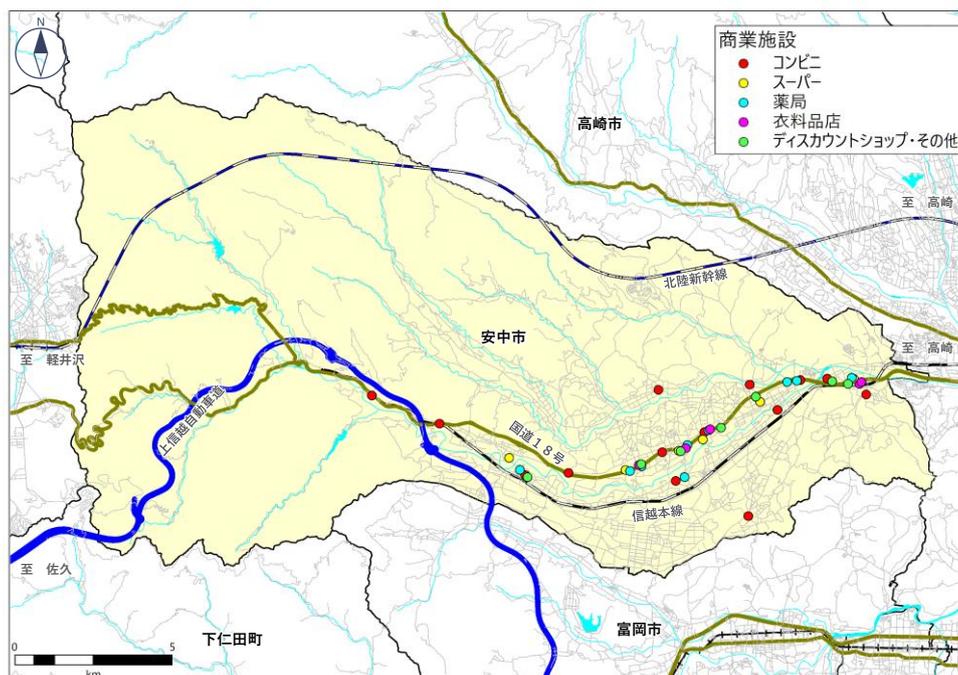
医療施設の分布状況は、商業施設と同様に国道18号やJR信越本線沿線に多く立地しています。

観光施設の分布状況は、国道18号やJR信越本線沿線以外にも、本市西部の山地部にも多くの観光施設が広域的に分布しています。

【公共施設】

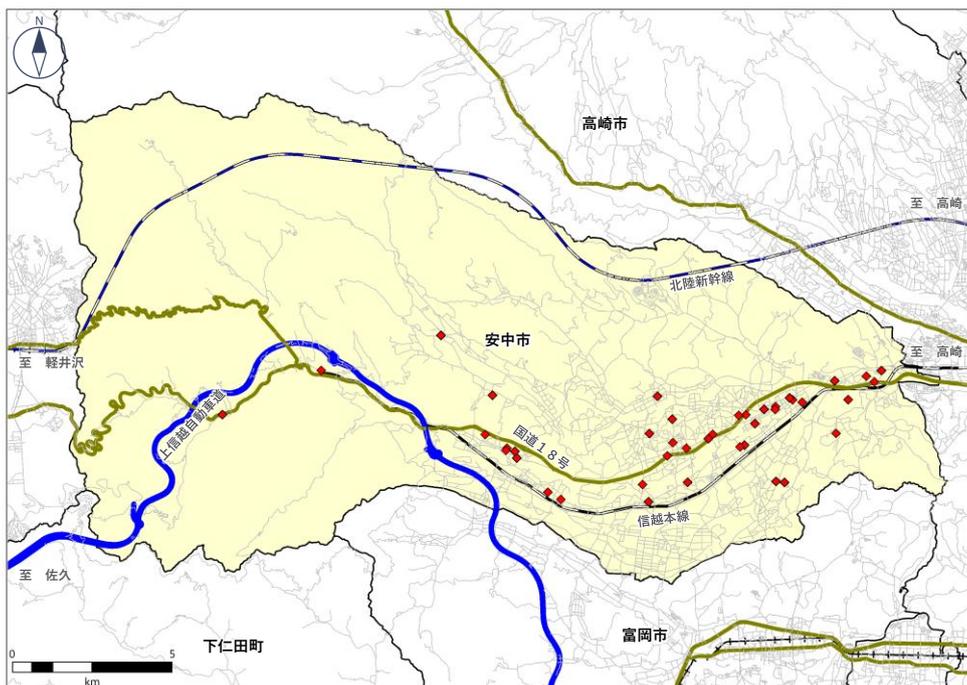


【主要な商業施設】



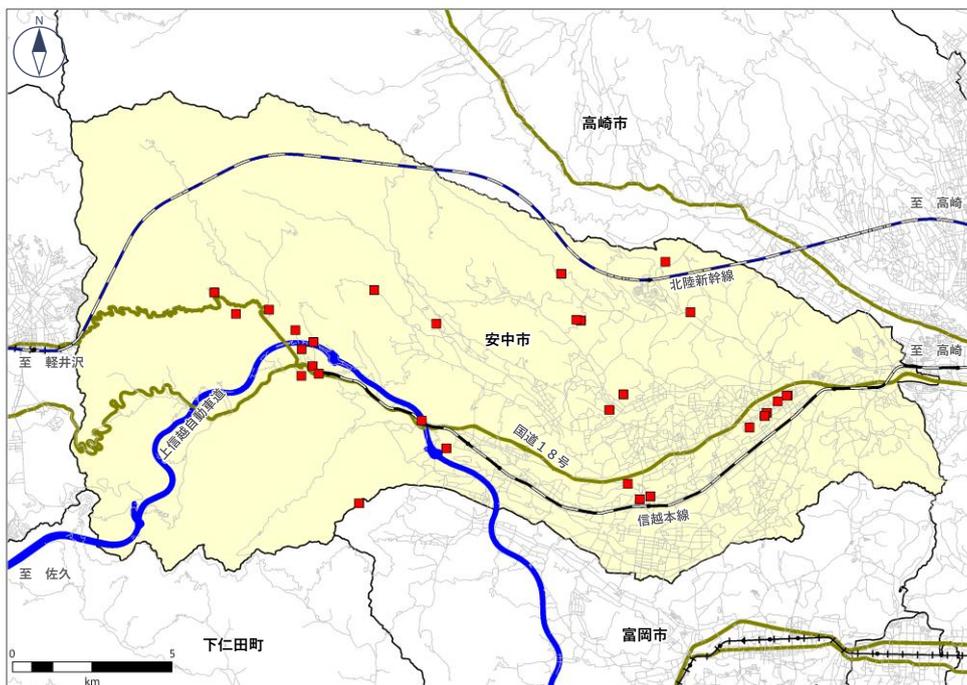


【医療施設】



出典)群馬県 HP (<https://www.pref.gunma.jp/page/1949.html>)

【主要な観光施設】



出典) (一社) 安中市観光機構 HP (<https://www.antrip.jp/view/>)

第1章

第2章 現状と課題

第3章

第4章

第5章

第6章

巻末資料

(4) 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です。

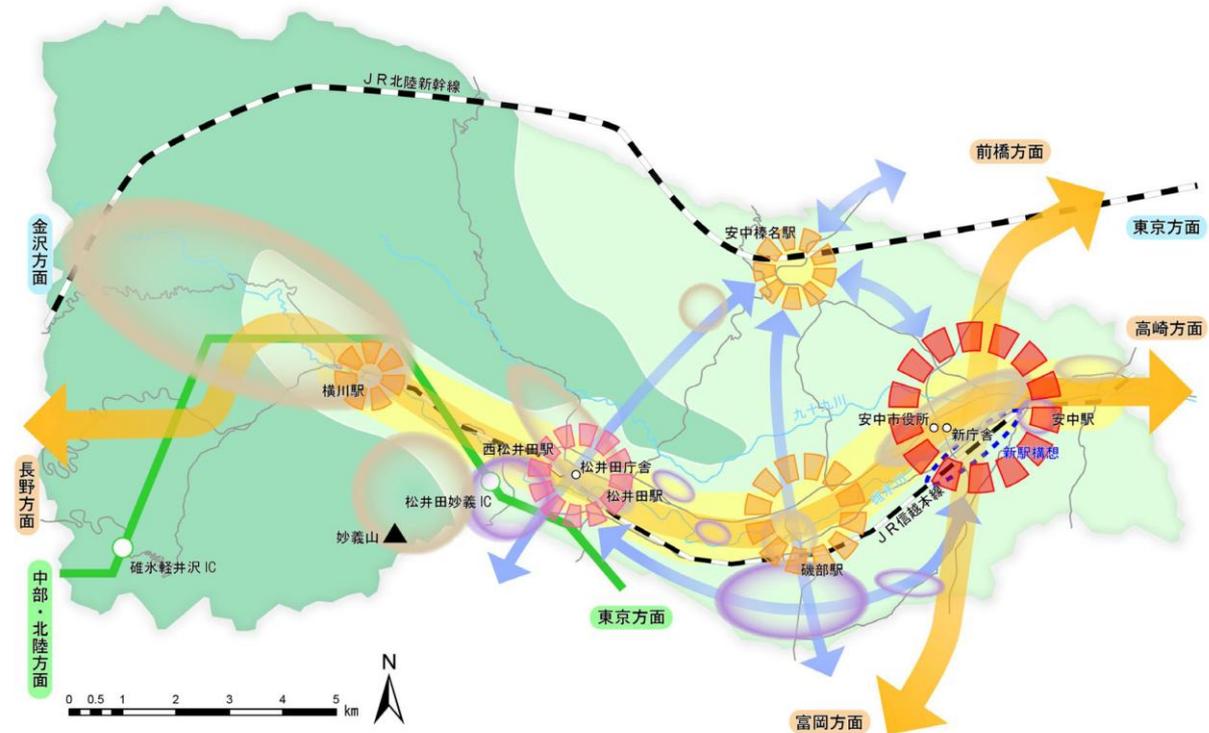
【上位・関連計画の整理】

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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	新市建設計画	2020.3	<ul style="list-style-type: none"> ・JR 信越本線の利用促進・活性化 ・安中榛名駅の利用促進 ・バス路線の見直しなどによる利便性の向上
	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	2021.6	<ul style="list-style-type: none"> ・新たな移動手段の導入による、交通弱者の生活利便性の向上
	安中市都市計画マスタ ープラン	2025.6	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・磯部駅におけるエレベーター等の整備、音声案内、誘導ブロックの設置検討 ・低床バスの導入促進 ・UD タクシーの導入促進
	安中市高齢者福祉計画	2021.3	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者等へのタクシー利用券助成
	群馬県交通まちづくり 戦略	2023.3	<ul style="list-style-type: none"> ・将来にわたって維持・確保すべき公共交通軸として、高崎駅～横川駅間が主要幹線に、横川駅～軽井沢駅間が補助幹線に位置付けられている。



「安中市都市計画マスタープラン」では、「都市拠点」、「地域拠点」、「生活拠点」として鉄道駅周辺が位置付けられています。また、それらをつなぎ、市内の交通を支える軸として「都市軸」と「地域軸」がそれぞれ位置付けられています。

【将来都市構造図】



【凡例】

	都市拠点		産業振興ゾーン		市街地エリア		鉄道・新幹線・駅
	地域拠点		広域観光交流ゾーン		田園・集落エリア		高規格幹線道路
	生活拠点		都市軸		山林自然環境エリア		地域軸

出典)安中市都市計画マスタープラン

拠点・軸	定義
都市拠点	生活サービス機能や公共施設などの高次の都市機能が集積するとともに、都市の交通が集中する市の中心的な拠点
地域拠点	生活サービス機能や公共施設などの都市機能が集積し、交通結節機能を有する、都市拠点の機能を補完する地域の拠点
生活拠点	主に生活サービス機能が集積した、地域の生活を支えるための拠点
都市軸 (東西幹線軸)	歴史的にも都市の背骨であり、周辺市と市内の4拠点を繋ぐだけでなく、都市機能の連担集積も図る骨格的な軸
都市軸 (西毛広域軸)	西毛広域幹線道路の整備により、前橋方面と富岡方面をつなぎ新たな交流を育むとともに、沿道では住環境や景観に配慮した適切な土地利用を図る軸
地域軸	都市軸を補完する軸として、周辺市や市内の各拠点と市街地を結び、人・モノの円滑な移動を担う、地域生活を支える軸

出典)安中市都市計画マスタープランより作成

2.1.2 地域公共交通の現状

(1) 鉄道

本市には、JR 信越本線と北陸新幹線が通っており、市内には、安中駅、磯部駅、松井田駅、西松井田駅、横川駅、北陸新幹線は安中榛名駅があります。

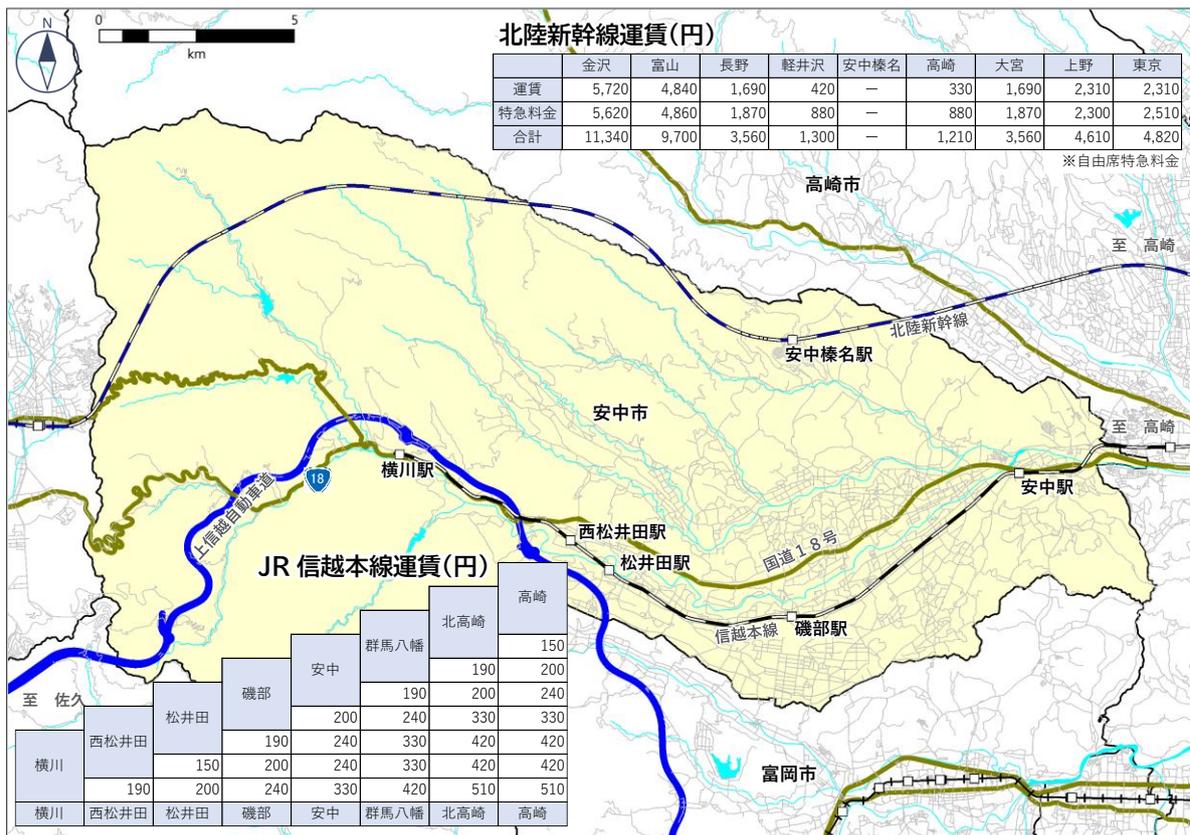
JR 信越本線は 22 往復で、上り高崎方面の始発が横川駅発 5 時台、下り横川方面の最終が高崎駅発 23 時台となっています。

北陸新幹線は安中榛名駅停車が 12 往復で、同駅発の上り東京方面の始発が 6 時台、最終が 21 時台、同駅発の下り長野方面の始発が 7 時台、最終が 23 時台となっています。

鉄道駅では、安中駅の乗車人数が最も多くなっています。平成 19 (2007) 年には 1,918 人/日でしたが、年々減少傾向になっています。磯部駅、横川駅でもそれぞれ平成 19 年 (2007) 年の 1,183 人/日、316 人/日から減少しています。

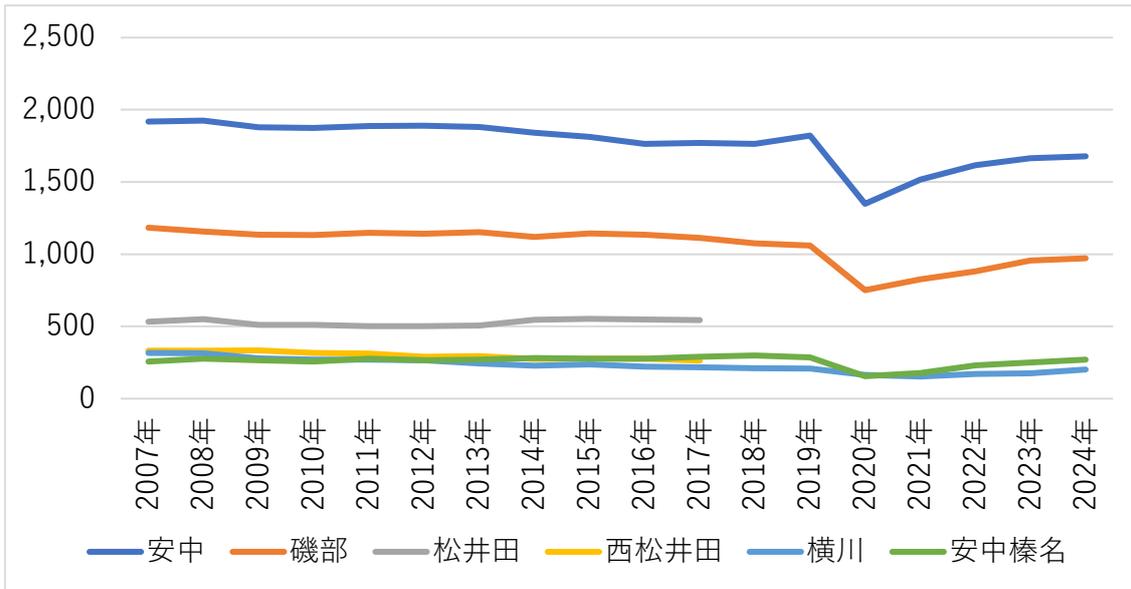
なお、令和 2 (2020) 年は新型コロナウイルス感染症の拡大による影響で市内の鉄道駅利用者数は対前年比 72% (3,374 人→2,419 人) となっていますが令和 3 (2021) 年以降は回復傾向にあり、令和 6 (2024) 年実績は安中駅が 1,677 人/日、磯部駅が 972 人/日となっています。

【本市の鉄道網と駅】





【市内鉄道駅の一日平均乗車人数の推移】



駅名	一日平均乗車人数 (人/日)									
	2007年	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年	
安中	1,918	1,924	1,879	1,874	1,886	1,889	1,880	1,840	1,813	
磯部	1,183	1,156	1,134	1,133	1,148	1,142	1,153	1,120	1,143	
松井田	533	549	510	510	501	501	506	546	552	
西松井田	331	331	334	316	311	289	294	275	276	
横川	316	313	278	269	269	265	244	229	236	
安中榛名	257	277	265	256	277	266	270	281	277	
合計	4,538	4,550	4,400	4,358	4,392	4,352	4,347	4,291	4,297	

駅名	一日平均乗車人数 (人/日)									
	2016年	2017年	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年	
安中	1,763	1,771	1,763	1,821	1,349	1,516	1,615	1,664	1,677	
磯部	1,135	1,112	1,075	1,060	750	825	882	956	972	
松井田	548	543								
西松井田	276	263								
横川	222	217	211	208	165	152	171	176	202	
安中榛名	276	290	298	285	155	177	230	250	269	
合計	4,220	4,196	3,347	3,374	2,419	2,670	2,898	3,046	3,120	

出典)2022 年まで各年群馬県統計年鑑 (2018 年より無人駅の利用者数を公表していない。)

2023 年、2024 年は JR 東日本 HP (<https://www.jreast.co.jp/company/data/passenger/>)

第1章

第2章 現状と課題

第3章

第4章

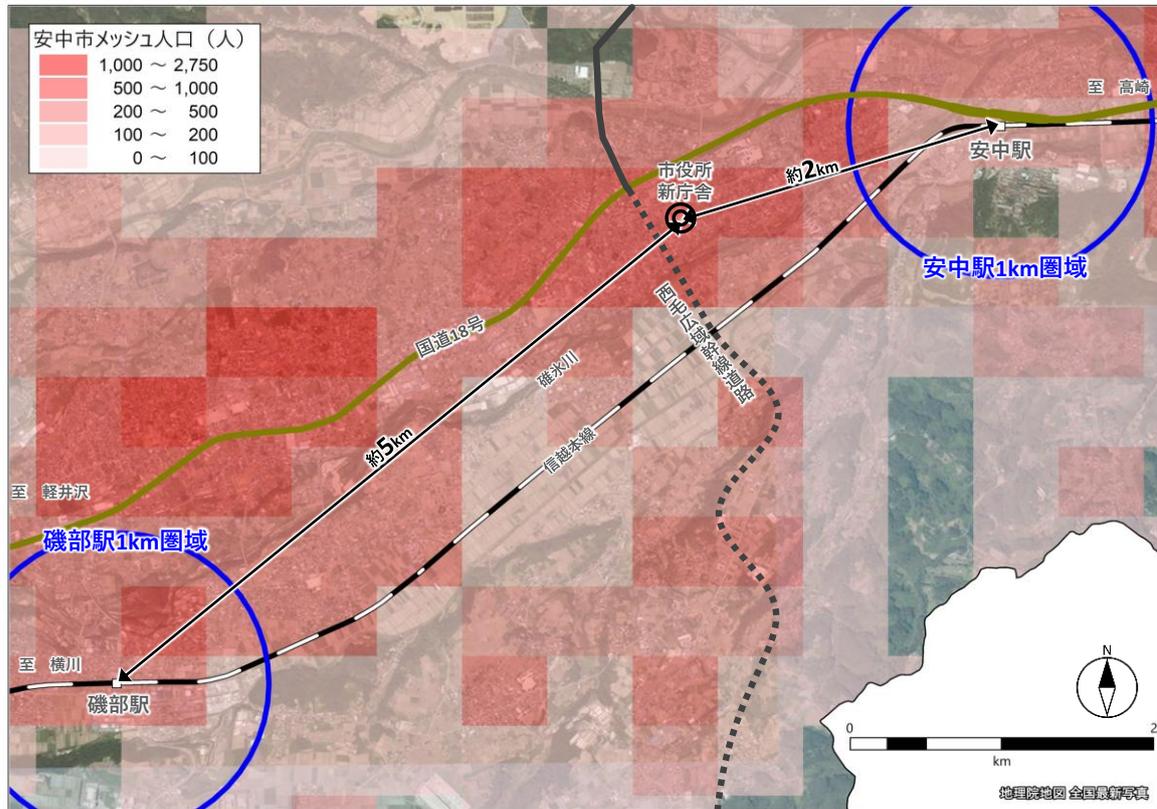
第5章

第6章

巻末資料

本市は碓氷川より北側の国道18号沿道に人口が集積し、市街地を形成しています。安中駅、碓部駅は、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、市内の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ります。

【市内中心市街と鉄道駅の位置図】



第1章

第2章 現状と課題

第3章

第4章

第5章

第6章

巻末資料



(2)路線バス

本市には、安中市役所、JR 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、7系統合計で80便となっています。

また、市内のバス停は全部で105箇所（各路線の重複箇所を除く）となっています。

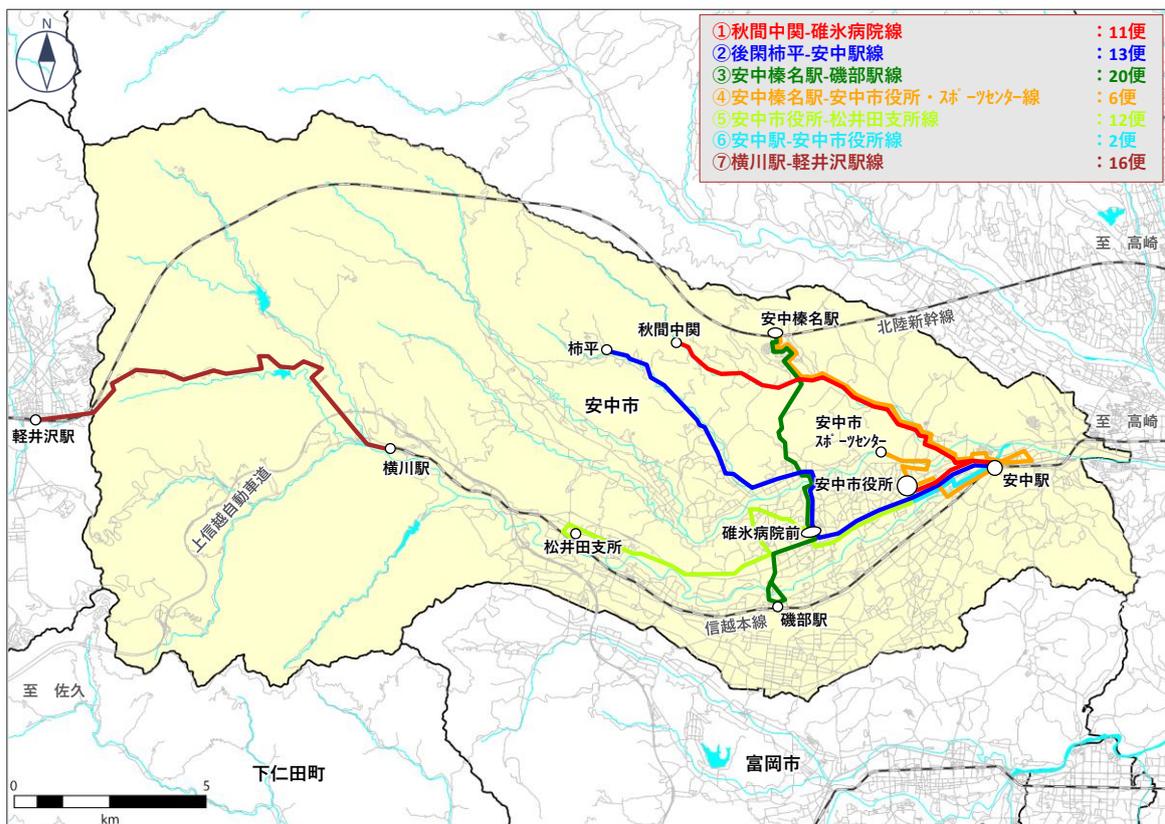
運賃について、安中市委託路線は300円を上限とする協議運賃となっており、(株)群馬バスは190～260円の運賃、JRバス関東(株)が運行する横川駅～軽井沢駅間は520円となっています。

【市内のバス路線の概要】 ※令和7年4月時点

路線名	起終点		運行事業者	本数	停留所数 ※1	運賃 (円)
秋間中関-碓氷病院線	秋間中関	碓氷病院前	(株)ボルテック スアーク	11	36	100~300
後閑柿平-安中駅線	柿平	安中駅		13	29	100~300
安中榛名駅-磯部駅線	安中榛名駅	磯部駅		20	17	100~300
安中榛名駅-安中市役所・スポーツセンター線	安中榛名駅	安中市スポーツセンター線		6	29	100~300
安中市役所-松井田支所線	安中市役所	松井田支所		12	31	100~300
安中駅-安中市役所線※2	安中駅	安中市役所	(株)群馬バス	2	9	190~260
横川駅-軽井沢駅線	横川駅	軽井沢駅	JRバス関東(株)	16	2	520
合計	-	-	-	80	105	-

※1：停留所の合計は重複を除く ※2：令和7年4月1日に安中駅入口～高崎駅間が休止

【市内のバス路線網】



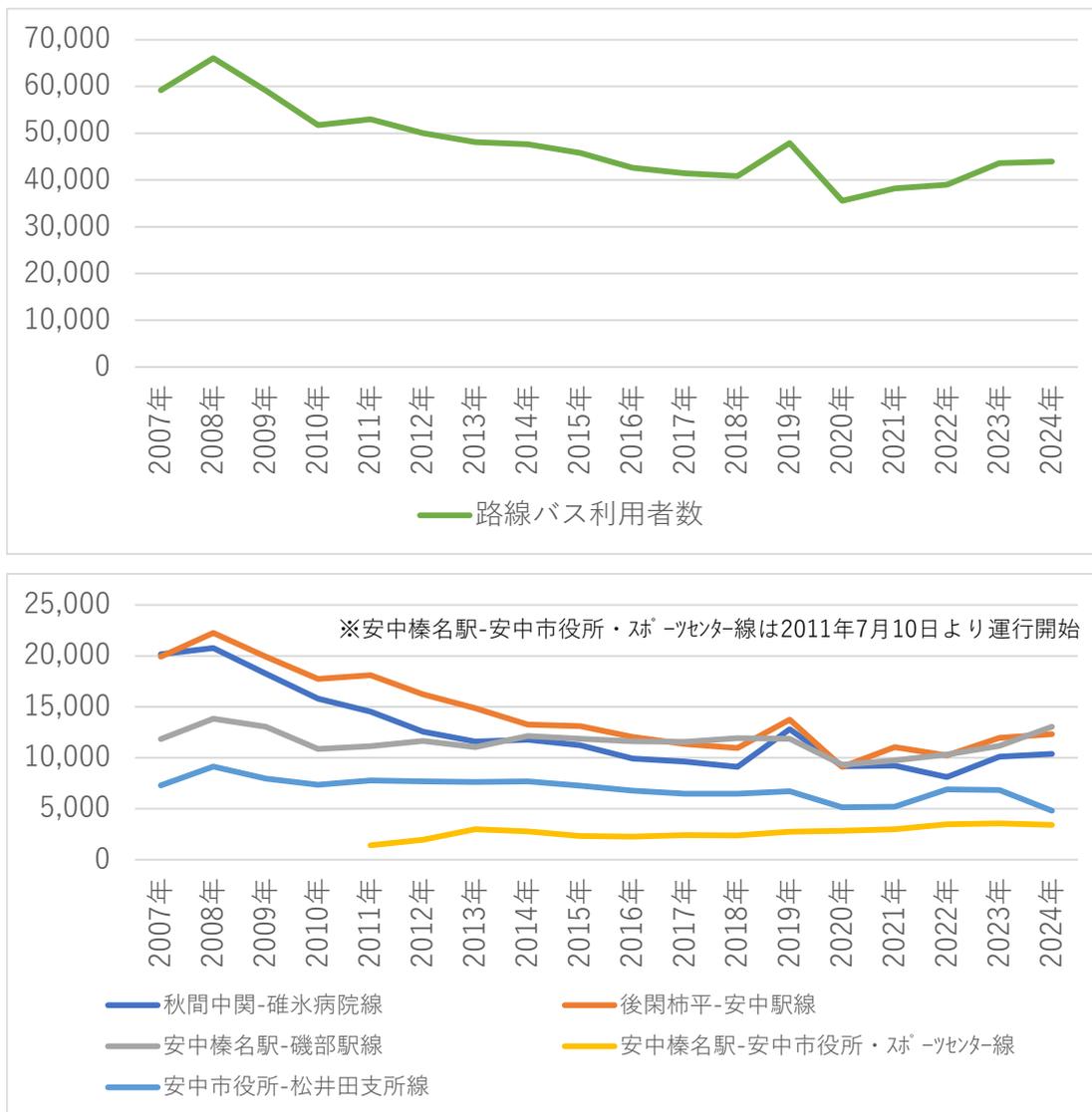
出典)本市 HP (<https://www.city.annaka.lg.jp/jikokuhyo/>)

本市の路線バスのうち、高崎駅-安中市役所線、横川駅-軽井沢駅線を除く5路線の利用者は、減少傾向ですが、令和2（2020）年度からは増加傾向に転じています。令和6（2024）年度の利用者数は約4万4,000人となっています。

路線別では、安中榛名駅-磯部駅線が令和6（2024）年度で約1.3万人、後閑柿平-安中駅線が約1.2万人、秋間中関-碓氷病院線が約1万人、安中市役所-松井田支所線が約5,000人となっており、秋間中関-碓氷病院線、後閑柿平-安中駅線の減少が著しくなっています。

平成23（2011）年に運行を開始した安中榛名駅-安中市役所・スポーツセンター（令和5年度に安中市スポーツセンターまで延伸）は利用者が約3,400人で最も少ないですが、増加傾向となっています。

【路線バス利用者数の推移】



出典)本市集計



(3) 乗合タクシー

本市には、磯部・中野谷線、間仁田・岩野谷線の乗合タクシーがあり、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となっています。

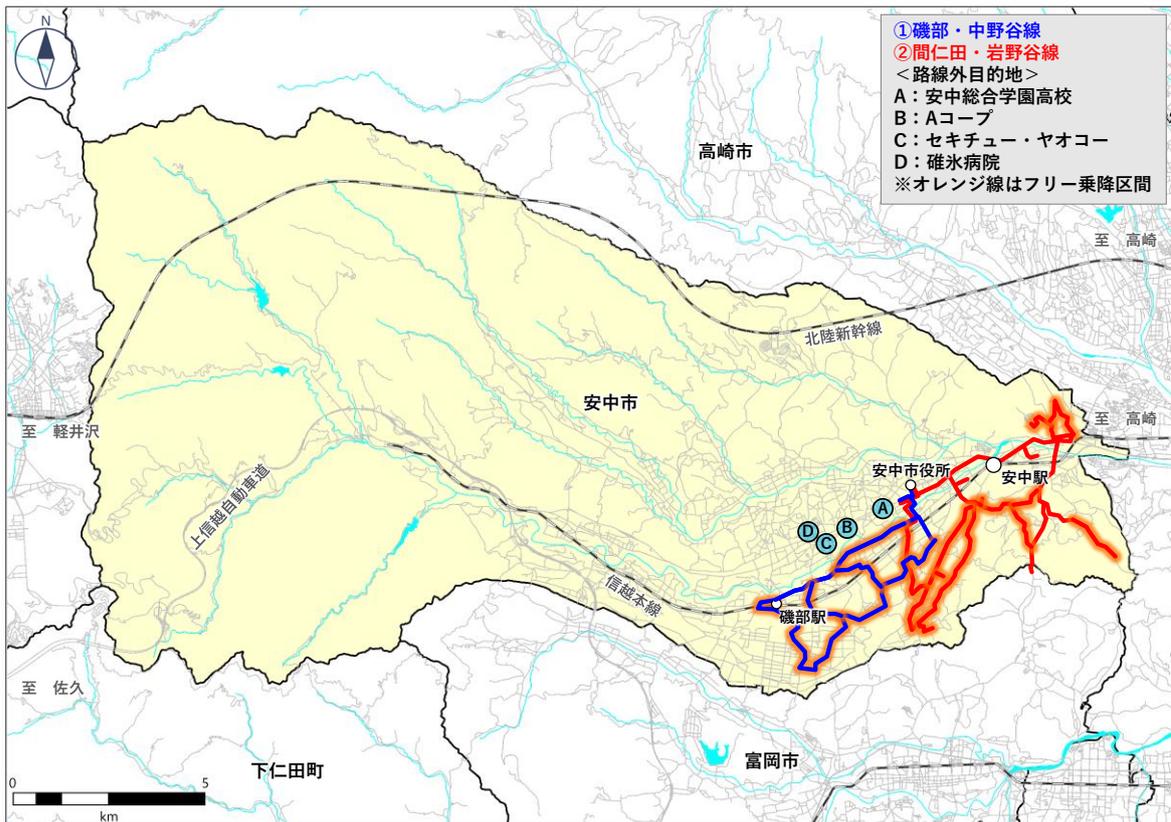
デマンド運行とは、予約をした方をそれぞれの目的地まで、乗合をしながら効率よく運行します。乗降可能区間に加え、乗降可能区間外であるA：「安中総合学園高校前」、B：「A コープ」、C：「セキチュー・ヤオコー」、D：「碓氷病院」、でも乗降可能となっており、運賃は乗降可能区間内で一律 200 円、乗降可能区間外では一律 300 円で、午前・午後ともに誰でも利用可能です。

【乗合タクシーの概要】 ※令和7年4月時点、令和8年3月から変更予定

路線名	運行事業者	使用車両	時間帯	運行形態	運賃 (円)		利用対象者
					大人	小人	
磯部・中野谷線	安中タクシー (株)	ワゴン車	7:30～ 12:00	デマンド※1	200	100	制限なし
間仁田・岩野谷線			13:00～ 18:00		300※2	150※2	

※1：令和7年3月31日までは、午前は定時定路線、午後はデマンド形態で運行 ※2：路線外目的地の場合

【乗合タクシーの運行エリア】 ※令和7年4月から予約型のデマンド運行へ変更、令和8年3月から変更予定



出典)本市 HP (<https://www.city.annaka.lg.jp/jikokuhyo/>)

【乗合タクシー利用方法】 ※令和7年4月時点、令和8年3月から変更予定

 安中市からのお知らせ

乗合タクシーがデマンド運行のみになります！ (磯部・中野谷線、間仁田・岩野谷線)



◎乗合(のりあい)タクシーとは？

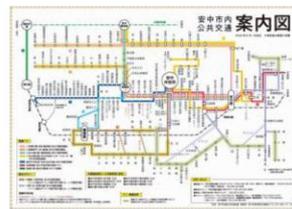
市が安中タクシー(株)に委託運行している公共交通です。誰でもご利用できます。

◎いつ変わるの？

令和7年4月から変更となります。

◎デマンド運行とは？

予約した方をそれぞれの目的地まで、乗合をしながら効率よく運行すること。



 安中市内公共交通案内図
安中市役所本庁舎・松井田支所・公民館等で配布中！

～デマンド運行の利用方法～

予約先	安中タクシー ☎027-381-0888 (予約受付時間：平日・土曜日 9:00～17:00)
運行日	平日、土曜日 (日・祝日、及び12/30～1/3は運休)
乗降場所	乗降場所は、公共交通案内図をご覧ください。 また、路線内のフリー乗降区間であれば、どこでも乗降可能です。 なお、路線外目的地として「碓氷病院、ヤオコー・セキチュー、Aコープ、安中総合学園高校」は乗降可能です。
運賃	大人200円、小人100円 ※路線外目的地の場合には、大人300円、小人150円
利用対象者	どなたでもご利用できます (事前登録は不要)
支払方法	現金、電子地域通貨(UMECA) 

午前便	利用時刻	予約締切時刻
7:30	7:30～ 7:59	前日の 15時まで
8:00	8:00～ 8:59	
9:00	9:00～ 9:59	
10:00	10:00～10:59	
11:00	11:00～ 11:59	

午後便	利用時刻	予約締切時刻
13:00	13:00～13:59	当日の 12時まで
14:00	14:00～14:59	
15:00	15:00～15:59	
16:00	16:00～16:59	
17:00	17:00～17:59	



注意事項

- ・路線外目的地同士の相互利用はできません。
- ・予約については、安中タクシー(株)に電話予約をお願いします。
- ※上記の表を確認して、予約の締切時刻に注意してください。
- ※ご利用は1時間につき1回までとなります。
- 帰りもご利用の場合には、1時間以上後の便をご指定ください。

問合せ先：安中市役所 まちづくり部都市計画課 交通政策係
027-382-1111 (内線1223)

安中市公共交通

検索 



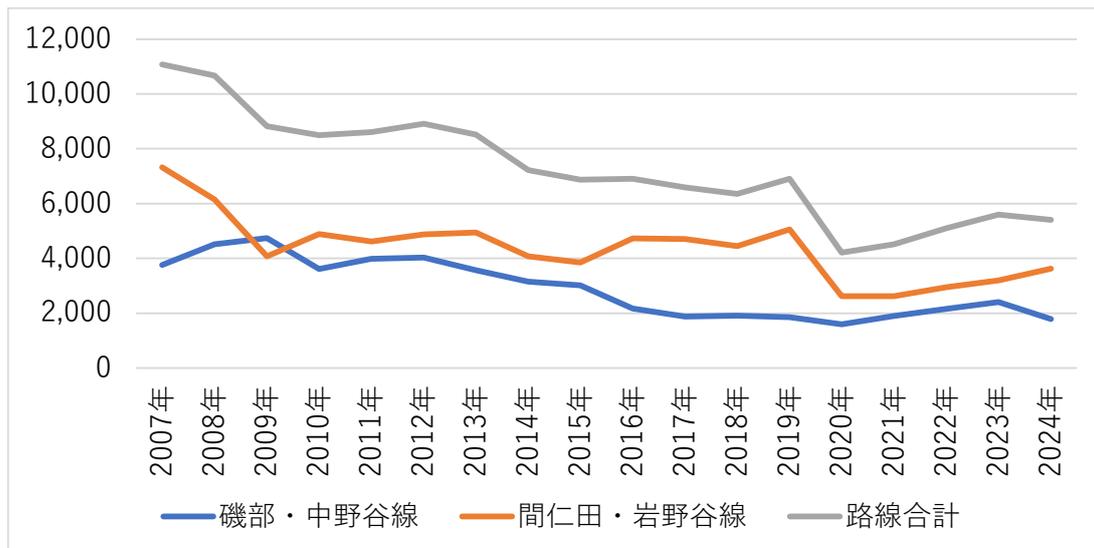


本市の乗合タクシー2路線の利用者は減少傾向ですが、路線バスと同様に令和2（2020）年度からは増加傾向を示しています。令和6（2024）年度の利用者数は約5,600人となっています。

磯部・中野谷線は平成21（2009）年度から利用者が減少傾向であり、平成29（2017）年度以降は2,000人を下回っていました。近年は回復傾向にありましたが、令和6（2024）年度の利用者は約1,800人と再び2,000人を下回りました。

一方、間仁田・岩野谷線は平成21（2009）年度～令和元（2019）年度はほぼ横ばいで推移していましたが、新型コロナウイルス感染症による外出制限の影響で落ち込んだ利用者がコロナ禍前の水準まで回復していない状況です。

【乗合タクシーの利用者数の推移】



出典)本市集計

(4) タクシー

本市には、タクシー事業者が5社あり、車両数は合計で31です。それぞれ下表に示すサービスを実施しています。

【タクシーの概要】 ※令和7年4月時点

会社名	車両数	フリーダイヤル	女性ドライバー	タクシー代行 ^{※1}	救援タクシー ^{※2}	クレジットカード	電子マネーQR決済	配車アプリ
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 (<https://www.gunmaken-taxi.com/members.html#chu-seimou>)

また、本市では、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が、通院等でタクシーを利用した際の料金の一部を補助しています。

【タクシー料金補助の概要】 ※令和6年4月時点

対象者	旧安中市	旧松井田町
対象者	年齢が満75歳以上の方、1～3級の身体障がい者手帳をお持ちの方またはひとり親世帯の親で自動車を保有していない方	年齢が満70歳以上の方、身体障がい者手帳または精神・知的障がい者手帳をお持ちの方およびひとり親家庭の親
補助内容	1枚あたり300円を補助する券を年度内で60枚交付（乗車料金に応じて1回あたりの乗車で最大5枚までの利用）	1枚あたり330円から19段階（地区と乗車距離による）で補助する券を年間24枚交付（特別な事情がある場合に限り、追加交付を実施）
利用可能なタクシー会社	上信ハイヤー（安中営業所）、安中タクシー、高崎駅構内自動車（磯部営業所・松井田乗り場）	ツバメタクシー、榛名観光タクシー（安中）、介護タクシーひかり

出典)本市 HP (<https://www.city.annaka.lg.jp/page/1909.html>)

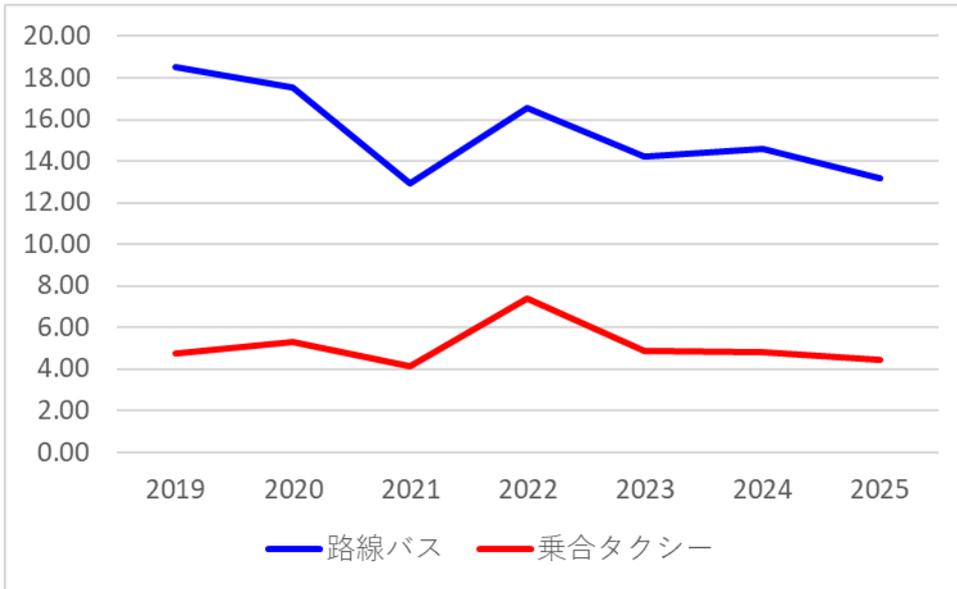


(5) 路線バス・乗合タクシーの収支状況

本市の路線バスのうち高崎駅-安中市役所線、横川駅-軽井沢駅線を除く5路線の収支率は令和元(2019)年、令和2(2020)年は約18%、令和3(2021)年は新型コロナウイルス感染症による外出制限の影響で13%まで落ち込んでいました。令和3(2022)年~令和6(2024)年は回復傾向となっていました。令和7(2025)年は再び減少しました。

また、乗合タクシーの収支率はおおむね5%程度で推移しています。

【路線バス・乗合タクシーの収支率の推移】



路線名	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
路線バス	18.54	17.54	12.94	16.53	14.19	14.60	13.20
秋間中関-碓氷病院線	24.02	23.40	17.70	19.65	17.21	18.71	21.53
後閑柿平-安中駅線	22.89	21.69	13.07	19.45	15.28	16.97	16.82
安中榛名駅-磯部駅線	12.62	10.97	9.48	15.48	11.84	11.41	12.80
安中榛名駅-安中市役所・スポーツセンター線	11.25	10.40	10.65	15.13	9.78	9.46	9.10
安中市役所・松井田支所線	18.31	18.37	12.30	9.78	14.45	13.30	5.65
乗合タクシー	4.72	5.28	4.13	7.40	4.85	4.80	4.45
磯部・中野谷線	3.07	3.80	3.55	7.59	4.25	4.70	3.04
間仁田・岩野谷線	6.25	6.53	4.62	7.23	5.34	4.88	5.67

出典)本市集計



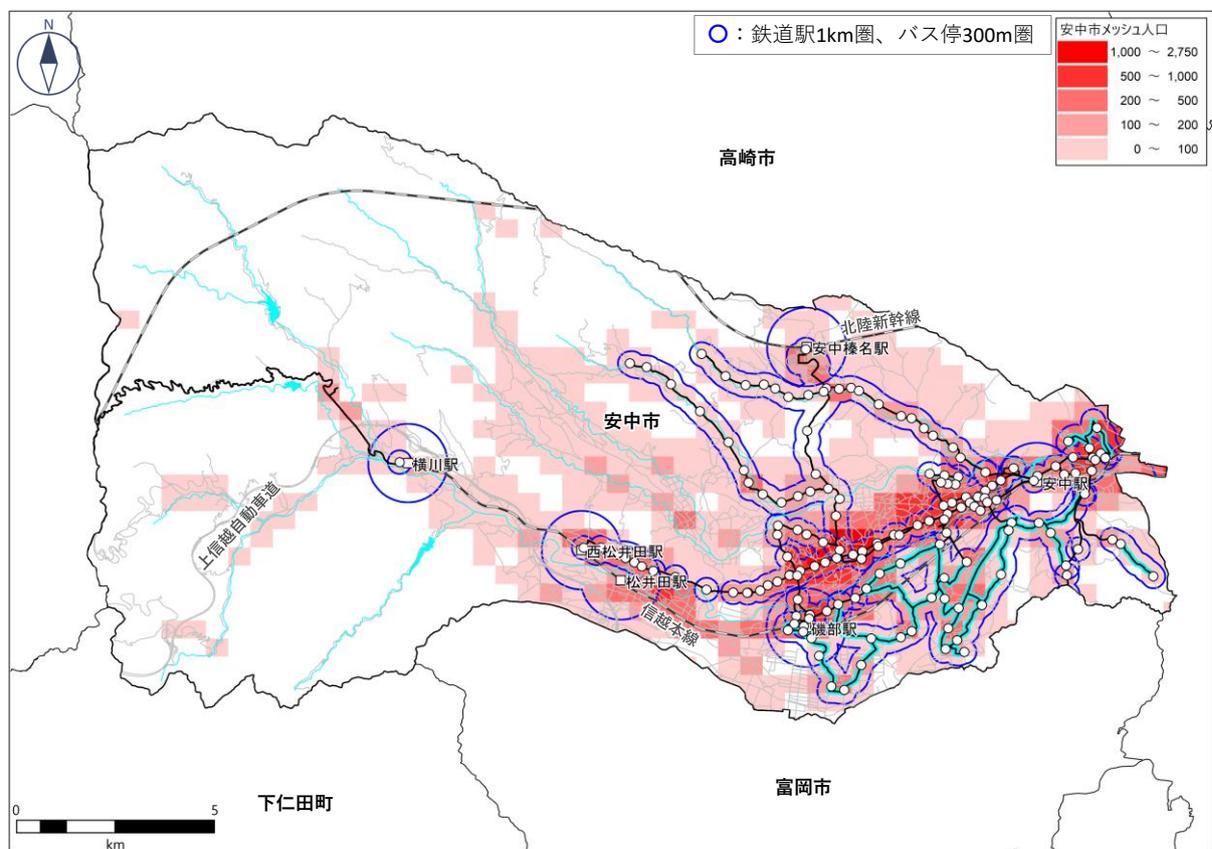
2.1.3 公共交通空白地域の状況

本市の公共交通空白地域（鉄道駅半径1km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）は、人口比で約33%、面積比で約81%を占めています。

【公共交通空白地域の人口・面積】 ※令和7年4月時点

圏域	人口（人）	人口比率	面積（km ² ）	面積比率
駅1km圏域	9,976	18.3%	18.1	6.6%
バス300m圏域	26,579	48.7%	35.6	12.9%
空白地域	18,045	33.0%	222.6	80.6%
合計	54,599	100.0%	276.3	100%

※バス300m圏域人口は、駅1km圏域との重複部分を除き、乗合タクシーフリー乗降区間300m圏域を含む





2.1.4 その他の移動サービスの状況

本市では、鉄道、路線バス、乗合タクシーのほか、「福祉有償運送サービス」、「通院バス」、「介護タクシー（群馬県内全域）」の移動サービスがあります。

【本市で利用可能なその他移動サービス】

サービス	事業者	対象地域	対象者	運賃	運行日	備考
福祉有償運送	安中市社会福祉協議会	安中市	身体障がい者、知的障がい者、要介護者、要支援者	1kmにつき120円	(月)～(金) 8:30～17時	車両数：4台
	碓氷福祉会	安中市(旧松井田町)	要介護者	1kmにつき120円	(月)～(金) 8:30～17時	車両数：3台
	光の里	安中市、高崎市、富岡市	身体障がい者、精神障がい者、知的障がい者	初乗り2kmまで100円 以降1kmごとに100円追加	年中無休	車両数：12台
通院バス	安中市立碓氷病院	安中市	人工透析患者(自動車の運転ができない、または家族による送迎が困難な方)	無料	日曜日以外	患者専用の乗合自動車
介護タクシー	(株)いずみや	発着のどちらかが群馬県	高齢者、障がい者、妊婦、体の不自由な方	2kmまで770円以降272mごとに90円の加算	事前予約の場合 は曜日に 関係なく 運行	深夜・早朝は2割増し。障害者手帳の提示により1割引き。乗降介助1,000円
スクールバス	(株)ボルテックスアーク	安中市	小中学生	—	—	—

また、本市では、高齢者が運転免許証を自主返納しやすい環境づくりを推進し、かつ、自主返納をした後に外出する際の利便を図り、自立した生活を支援するため、シニアカーの購入に要する費用の一部を補助しています。

【本市で利用可能なその他移動サービス】

安中市シニアカー購入費補助制度

高齢者が運転免許証を自主返納しやすい環境づくりを推進し、かつ、自主返納をした後に外出する際の利便を図り、自立した生活を支援するため、シニアカーの購入に要する費用の一部を補助します。

補助額

購入費の3分の1（上限10万円）
※1,000円未満切り捨て

対象者

次の1～4の条件をすべて満たす人が対象者です。

- ① 市内に居住し、本市の住民基本台帳に登録されている満65歳以上の人
- ② 運転免許証の自主返納をし、公安委員会が発行する運転免許の取消通知書または運転経歴証明書の交付を受けている人
- ③ 市税を滞納していない人
- ④ シニアカーの購入に関して他の制度による補助を受けていない人

対象となるシニアカー

日本工業規格（JIS）T9208に適合するハンドル型電動車椅子

必要書類

- ① 公安委員会が発行する運転免許の取消通知書または運転経歴証明書の写し
- ② シニアカーの購入に要する費用の見積書の写し
- ③ 安中市シニアカー購入費補助金交付申請書（様式第1号）

2.1.5 本市の移動の状況

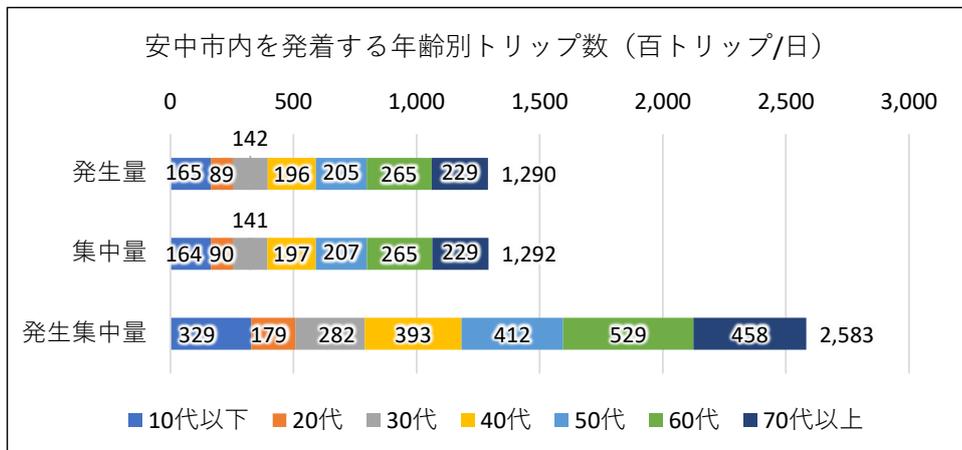
平成 27 (2015) 年度群馬県パーソントリップ調査データをもとに本市に起終点を持つトリップの状況を集計、分析しました。

(1)本市を発着するトリップの特徴

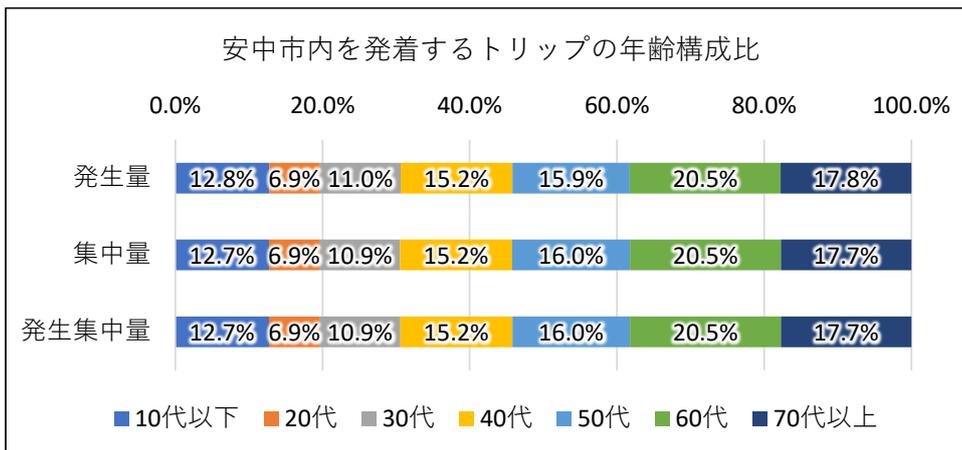
本市を発着するトリップの年齢別の特徴は、60代が約20%で最も多く、次いで70代以上が約18%、50代が約16%となっています。20代のトリップが最も少なく約7%です。

目的は、帰宅目的が約40%と最も多く、次いで私事目的が約30%、通勤が約15%となっています。また、交通手段は自動車でのトリップが最も多く約78%を占めます。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%です。

【年齢構成】



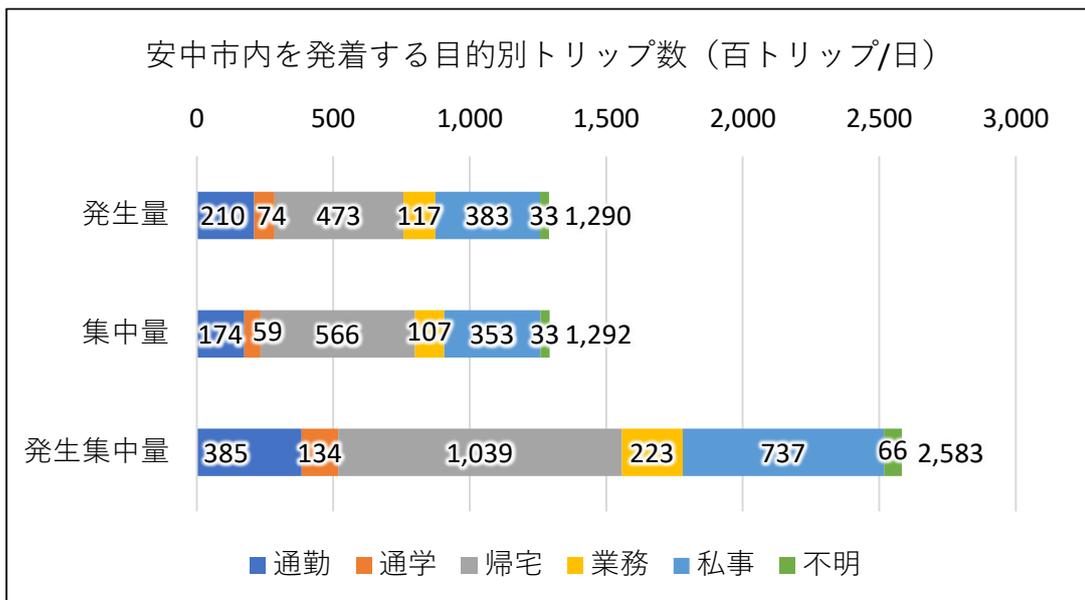
	10代以下	20代	30代	40代	50代	60代	70代以上	合計
発生量	16,454	8,915	14,151	19,612	20,545	26,450	22,913	129,040
集中量	16,443	8,952	14,065	19,677	20,696	26,478	22,901	129,212
発生集中量	32,897	17,867	28,216	39,289	41,241	52,928	45,814	258,252



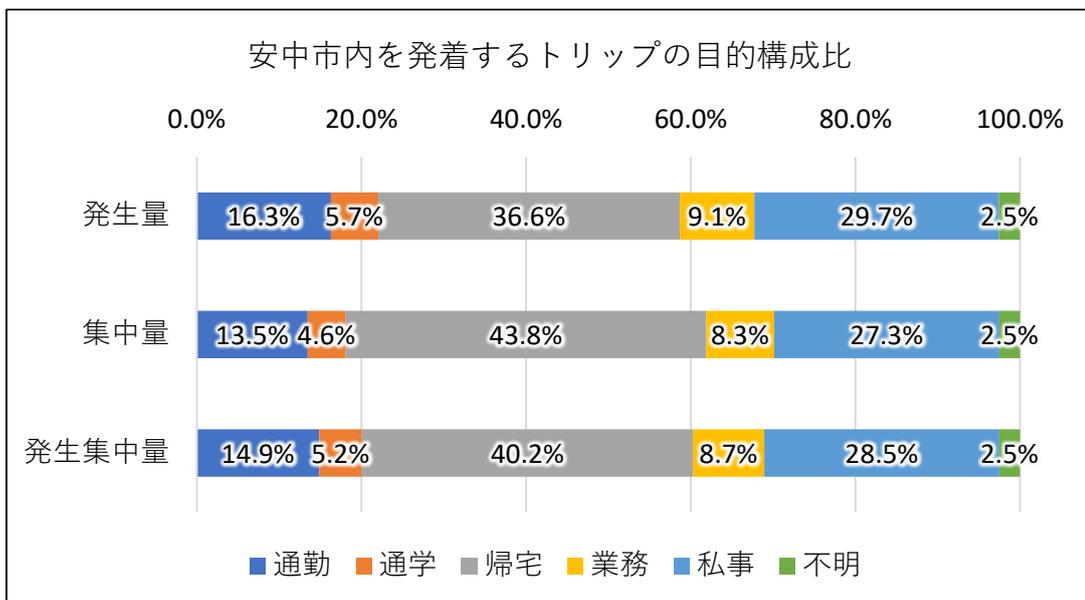
	10代以下	20代	30代	40代	50代	60代	70代以上	合計
発生量	12.8%	6.9%	11.0%	15.2%	15.9%	20.5%	17.8%	100.0%
集中量	12.7%	6.9%	10.9%	15.2%	16.0%	20.5%	17.7%	100.0%
発生集中量	12.7%	6.9%	10.9%	15.2%	16.0%	20.5%	17.7%	100.0%



【目的】



	通勤	通学	帰宅	業務	私事	不明	合計
発生量	21,032	7,415	47,280	11,679	38,345	3,289	129,040
集中量	17,421	5,937	56,598	10,661	35,316	3,279	129,212
発生集中量	38,453	13,352	103,878	22,340	73,661	6,568	258,252



	通勤	通学	帰宅	業務	私事	不明	合計
発生量	16.3%	5.7%	36.6%	9.1%	29.7%	2.5%	100.0%
集中量	13.5%	4.6%	43.8%	8.3%	27.3%	2.5%	100.0%
発生集中量	14.9%	5.2%	40.2%	8.7%	28.5%	2.5%	100.0%

第1章

第2章 現状と課題

第3章

第4章

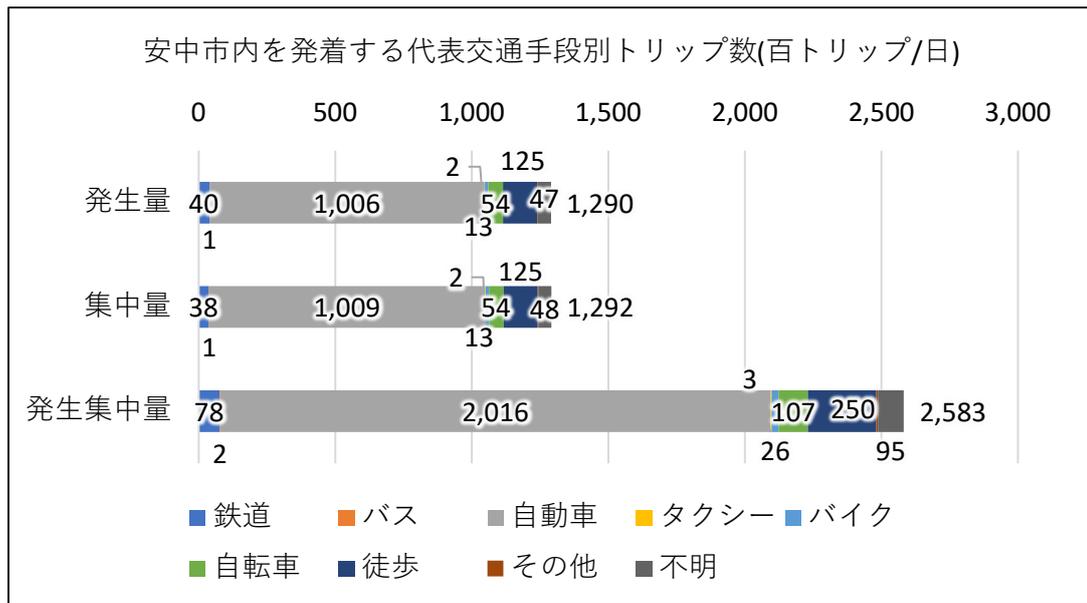
第5章

第6章

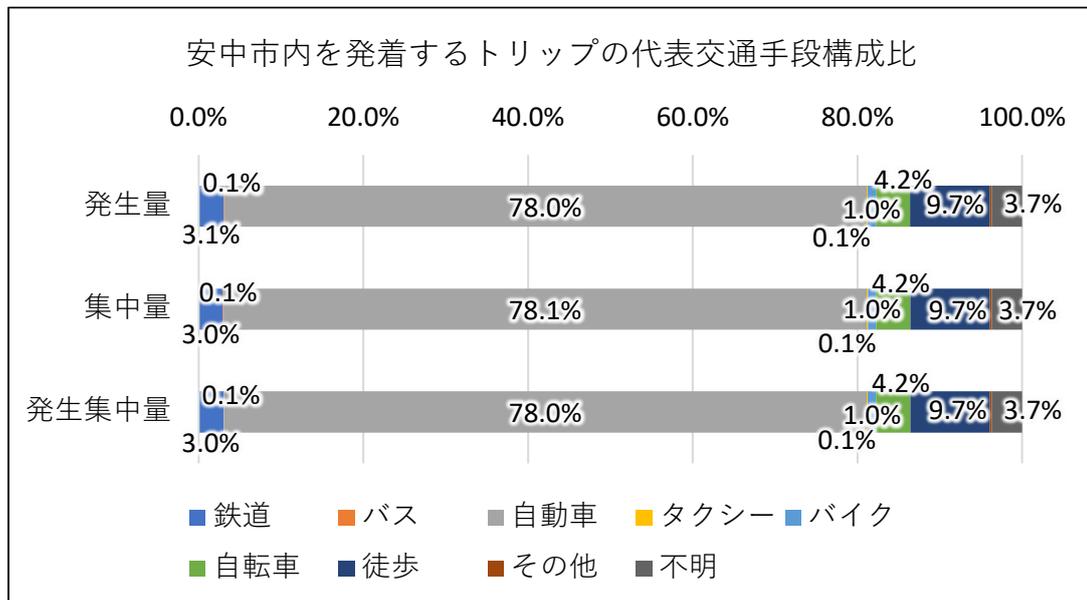
巻末資料



【代表交通手段】



	鉄道	バス	自動車	タクシー	バイク	自転車	徒歩	その他	不明	合計
発生量	3,970	80	100,624	152	1,292	5,374	12,523	276	4,749	129,040
集中量	3,820	94	100,937	174	1,270	5,369	12,510	288	4,750	129,212
発生集中量	7,790	174	201,561	326	2,562	10,743	25,033	564	9,499	258,252



	鉄道	バス	自動車	タクシー	バイク	自転車	徒歩	その他	不明	合計
発生量	3.1%	0.1%	78.0%	0.1%	1.0%	4.2%	9.7%	0.2%	3.7%	100.0%
集中量	3.0%	0.1%	78.1%	0.1%	1.0%	4.2%	9.7%	0.2%	3.7%	100.0%
発生集中量	3.0%	0.1%	78.0%	0.1%	1.0%	4.2%	9.7%	0.2%	3.7%	100.0%

第1章
第2章 現状と課題
第3章
第4章
第5章
第6章
巻末資料

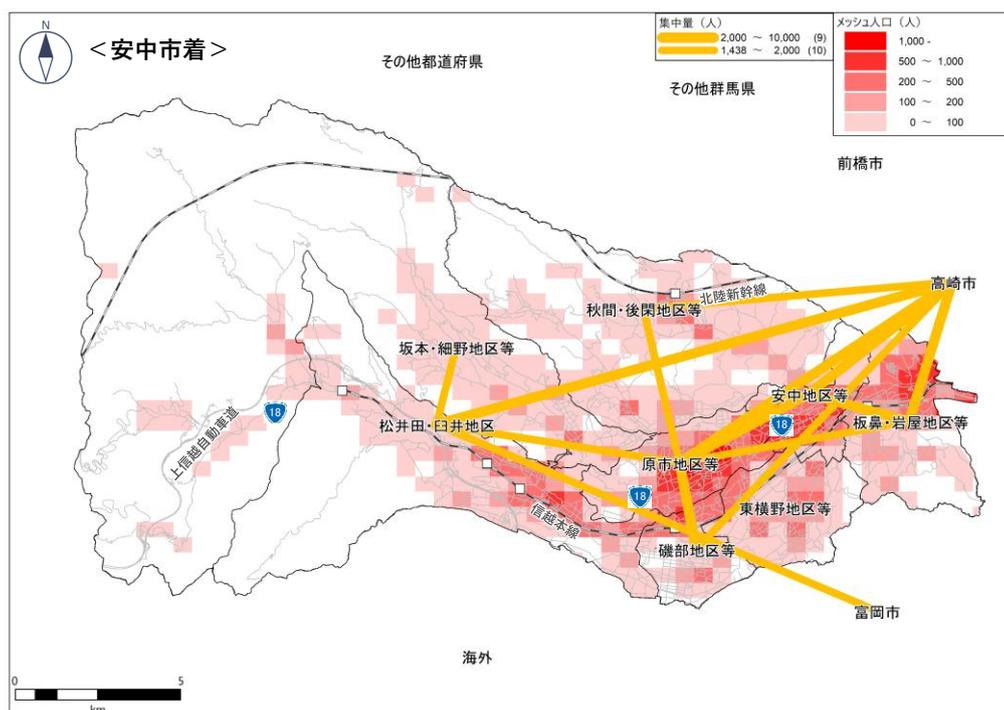
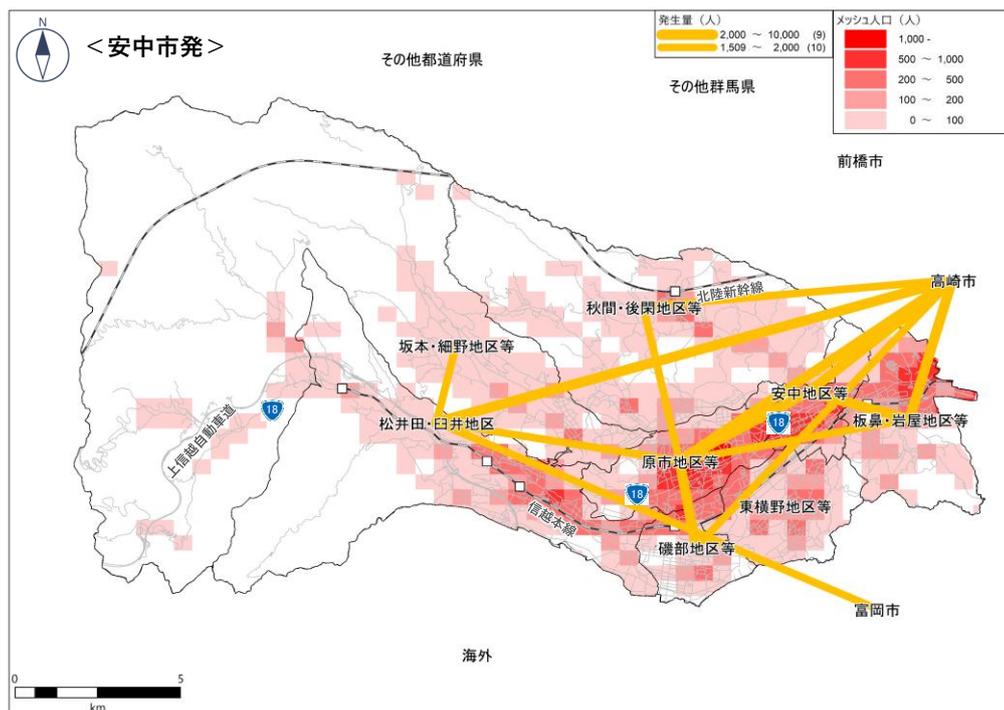


(2)本市のゾーン間移動状況

本市に起終点をもつトリップを小ゾーン単位で集計、分析しました。市内は8ゾーン、その他は「高崎市」、「前橋市」、「富岡市」、「その他群馬県」、「その他都道府県」、「海外」の合計14ゾーンに集約して集計しています。

その結果、発生量・集中量ともに高崎市との流動が多く、また、市内のゾーンでは、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くなっています。

【ゾーン間移動トリップ数】



2.2 市民ニーズの把握

2.2.1 公共交通に関するアンケート調査結果

(1) 調査概要

調査対象	アンケート調査の地区割は、令和 4（2022）年に実施した「第 2 次安中市総合計画（後期基本計画）」策定のための市民アンケート調査と同様の 14 地区とした。市内の人口は、交通が便利な中心部では多く交通が不便な郊外部では少ない状況にあるため、アンケート調査票の配布にあたっては、人口比に応じた抽出ではなく各地区より 143 人、合計 2,002 人（143 人×14 地区）を無作為抽出する方式とした。																	
回答方法	調査票用紙あるいは専用 Web サイト																	
調査期間	令和 5 年 11 月 13 日（月）～令和 5 年 11 月 30 日（木） 18 日間																	
調査内容		<table border="1"> <thead> <tr> <th>分類</th> <th>項目</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>回答者属性</td> <td> <input type="checkbox"/>性別、年齢、居住地 <input type="checkbox"/>職業 <input type="checkbox"/>自動車運転免許証 <input type="checkbox"/>普段利用している車両 <input type="checkbox"/>無理なく歩ける距離 <input type="checkbox"/>外出支援制度の受給状況 <input type="checkbox"/>送迎可能な同居家族の有無 </td> </tr> <tr> <td>日常生活における外出について</td> <td> <input type="checkbox"/>日頃の外出頻度（通勤・通学、買物、通院） <input type="checkbox"/>外出に困っていることの有無 <input type="checkbox"/>行きたいけど行けない場所の有無 </td> </tr> <tr> <td>交通手段の利用状況</td> <td> <input type="checkbox"/>普段利用する交通手段 <input type="checkbox"/>普段利用する鉄道駅（駅名、目的地、駅の利用頻度、駅までの交通手段、利用目的） </td> </tr> <tr> <td>市内の交通手段の評価</td> <td> <input type="checkbox"/>各交通手段の満足度 <input type="checkbox"/>市内の鉄道に対する各項目の満足度 <input type="checkbox"/>市内の路線バスに対する各項目の満足度 <input type="checkbox"/>市内の乗合タクシー（デマンド運行）に対する各項目の満足度 <input type="checkbox"/>市内のタクシーに対する各項目の満足度 </td> </tr> <tr> <td>デマンド型交通の利用意向</td> <td> <input type="checkbox"/>仮想デマンド型交通の利用意向 </td> </tr> <tr> <td>維持に係る費用負担の在り方</td> <td> <input type="checkbox"/>公共交通維持に係る費用負担の在り方 <input type="checkbox"/>利便性の高い公共交通を維持していくために取り組むべき事項 </td> </tr> <tr> <td>自由意見</td> <td> <input type="checkbox"/>公共交通に関する意見や要望 </td> </tr> </tbody> </table>	分類	項目	回答者属性	<input type="checkbox"/> 性別、年齢、居住地 <input type="checkbox"/> 職業 <input type="checkbox"/> 自動車運転免許証 <input type="checkbox"/> 普段利用している車両 <input type="checkbox"/> 無理なく歩ける距離 <input type="checkbox"/> 外出支援制度の受給状況 <input type="checkbox"/> 送迎可能な同居家族の有無	日常生活における外出について	<input type="checkbox"/> 日頃の外出頻度（通勤・通学、買物、通院） <input type="checkbox"/> 外出に困っていることの有無 <input type="checkbox"/> 行きたいけど行けない場所の有無	交通手段の利用状況	<input type="checkbox"/> 普段利用する交通手段 <input type="checkbox"/> 普段利用する鉄道駅（駅名、目的地、駅の利用頻度、駅までの交通手段、利用目的）	市内の交通手段の評価	<input type="checkbox"/> 各交通手段の満足度 <input type="checkbox"/> 市内の鉄道に対する各項目の満足度 <input type="checkbox"/> 市内の路線バスに対する各項目の満足度 <input type="checkbox"/> 市内の乗合タクシー（デマンド運行）に対する各項目の満足度 <input type="checkbox"/> 市内のタクシーに対する各項目の満足度	デマンド型交通の利用意向	<input type="checkbox"/> 仮想デマンド型交通の利用意向	維持に係る費用負担の在り方	<input type="checkbox"/> 公共交通維持に係る費用負担の在り方 <input type="checkbox"/> 利便性の高い公共交通を維持していくために取り組むべき事項	自由意見	<input type="checkbox"/> 公共交通に関する意見や要望
	分類	項目																
	回答者属性	<input type="checkbox"/> 性別、年齢、居住地 <input type="checkbox"/> 職業 <input type="checkbox"/> 自動車運転免許証 <input type="checkbox"/> 普段利用している車両 <input type="checkbox"/> 無理なく歩ける距離 <input type="checkbox"/> 外出支援制度の受給状況 <input type="checkbox"/> 送迎可能な同居家族の有無																
	日常生活における外出について	<input type="checkbox"/> 日頃の外出頻度（通勤・通学、買物、通院） <input type="checkbox"/> 外出に困っていることの有無 <input type="checkbox"/> 行きたいけど行けない場所の有無																
	交通手段の利用状況	<input type="checkbox"/> 普段利用する交通手段 <input type="checkbox"/> 普段利用する鉄道駅（駅名、目的地、駅の利用頻度、駅までの交通手段、利用目的）																
	市内の交通手段の評価	<input type="checkbox"/> 各交通手段の満足度 <input type="checkbox"/> 市内の鉄道に対する各項目の満足度 <input type="checkbox"/> 市内の路線バスに対する各項目の満足度 <input type="checkbox"/> 市内の乗合タクシー（デマンド運行）に対する各項目の満足度 <input type="checkbox"/> 市内のタクシーに対する各項目の満足度																
	デマンド型交通の利用意向	<input type="checkbox"/> 仮想デマンド型交通の利用意向																
	維持に係る費用負担の在り方	<input type="checkbox"/> 公共交通維持に係る費用負担の在り方 <input type="checkbox"/> 利便性の高い公共交通を維持していくために取り組むべき事項																
自由意見	<input type="checkbox"/> 公共交通に関する意見や要望																	

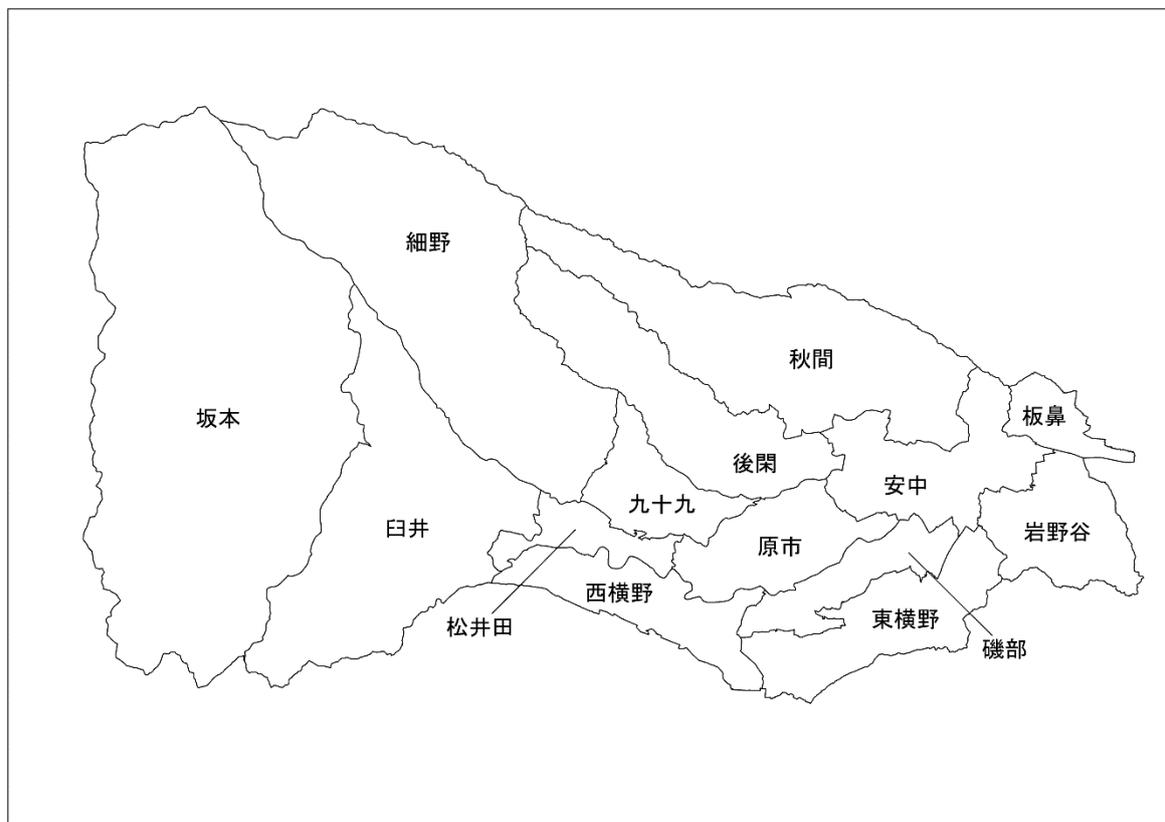


(2) 配布・回収状況

アンケート調査票については14地区に143票ずつ合計2002部配布し、回収数は918票（郵送764票、WEB154票）で回収率は46%となりました。

地域	地区番号	地区	地区別人口	配布数	回収数			回収率
					郵送	WEB	合計	
安中	1	安中	11,708	143	42	19	61	43%
	2	原市	11,164	143	48	14	62	43%
	3	磯部	5,049	143	42	11	53	37%
	4	東横野	3,341	143	55	12	67	47%
	5	岩野谷	2,684	143	41	3	44	31%
	6	板鼻	3,996	143	42	15	57	40%
	7	秋間	3,099	143	47	12	59	41%
	8	後閑	1,734	143	60	9	69	48%
松井田	9	松井田	2,363	143	83	10	93	65%
	10	臼井	1,160	143	56	6	62	43%
	11	坂本	550	143	65	7	72	50%
	12	西横野	5,148	143	53	11	64	45%
	13	九十九	1,341	143	66	15	81	57%
	14	細野	1,570	143	59	9	68	48%
-	-	地区不明	-	-	5	1	6	-
-	-	合計	54,907	2,002	764	154	918	46%

※地区別人口は令和2年国勢調査



(3) 調査結果

分類	まとめ
回答者属性	<ul style="list-style-type: none"> ● 回答者の年齢は「75歳以上」が23%で最も多い。 ● 運転免許証を保有している方が86%を占めており、普段利用する車両は、自分で自動車を運転する方が75%、家族による送迎が12%で自動車を利用する方が約9割を占めている。 ● 無理なく歩ける距離は、「1.5km以上」が最も多いが、年齢が高くなるにつれて、その割合は低下している。(65歳以上の場合54%、75歳以上の場合41%)
日常生活における外出について	<ul style="list-style-type: none"> ● 主な外出先については、約5~7割(通勤通学51%、買物76%、通院66%)が市内の地域になっている。 ● 外出時の交通手段については、外出目的を問わず車(家族が運転を含む)が約7~9割を占めており、車への依存度が高い。 ● 外出に対する評価については、目的を問わず「十分できている」、「概ねできている」と回答した方が約9割となっているが、「観光・交際」目的では「あまりできていない」、「できていない」と回答した方が他の目的に比べて若干多い。
交通手段の利用状況	<ul style="list-style-type: none"> ● 普段利用する交通手段は車が最も多く、「自分が運転」、「家族等が運転」を合計すると86%となっており、公共交通機関を挙げる方は少ない。
市内の交通手段の評価	<ul style="list-style-type: none"> ● 市内の交通手段については、公共交通機関の利用率が低いことから、全体的に「どちらでもない」と回答した方が多いが、鉄道、タクシーは満足度が高く、路線バス、乗合タクシーについては「やや不満足」、「不満足」と回答した方が多い。 ● 鉄道、路線バス、乗合タクシーについては、「運行本数」、「他交通との乗継」に対する満足度が他の項目に比べて低い傾向が見られる。
デマンド型交通の利用意向	<ul style="list-style-type: none"> ● デマンド型交通の将来的な利用意向については、「定期的に利用する」と回答した方は少ないものの、「将来的に利用する」と回答した方が約4割を占めており、一定程度の需要は見込めると考えられる。
公共交通の維持に係る費用負担の在り方	<ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通の維持に関しては、市の費用負担は増やさずに、運行の効率化・見直しを行ってサービス向上を求める意見が31%で最も多い。
自由意見	<ul style="list-style-type: none"> ● 自由意見としては、「公共交通の整備・見直し」、「公共交通に関するサービスの要望、改善策の提案」といった公共交通のサービスレベルに関する意見が多い他、「車を運転できなくなった際の不安」を挙げる意見も比較的多くみられる。

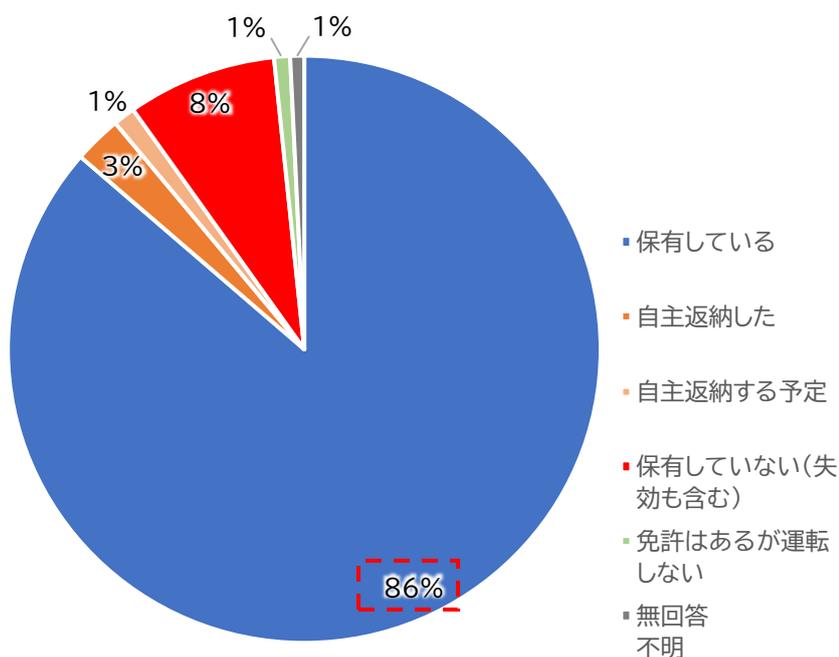


回答者の年齢層については「75歳以上」が23%で最も多く、次いで「70～74歳」(16%)、「65～69歳」(13%)の割合が多くなっています。自動車運転免許証の保有状況については、「保有している」が86%を占めています。

【年齢】

年代	人数	割合
10歳代	33	4%
20歳代	38	4%
30歳代	60	7%
40歳代	79	9%
50歳代	127	14%
60～64歳	78	8%
65～69歳	117	13%
70～74歳	151	16%
75歳以上	214	23%
無回答・不明	21	2%
合計	918	100%

【自動車運転免許証の保有状況】



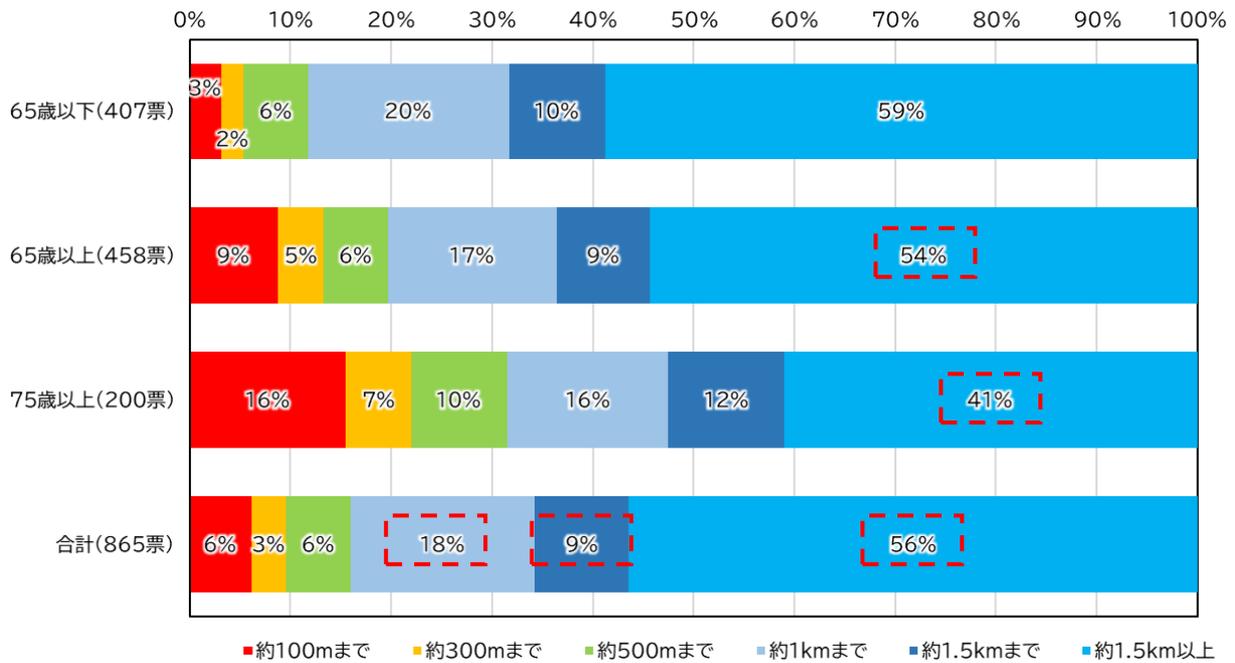
回答票数：918

無理なく歩ける距離については、「約1.5km以上」が56%で最も多く、次いで「約1kmまで」が18%、「約1.5kmまで」が9%の順となっています。

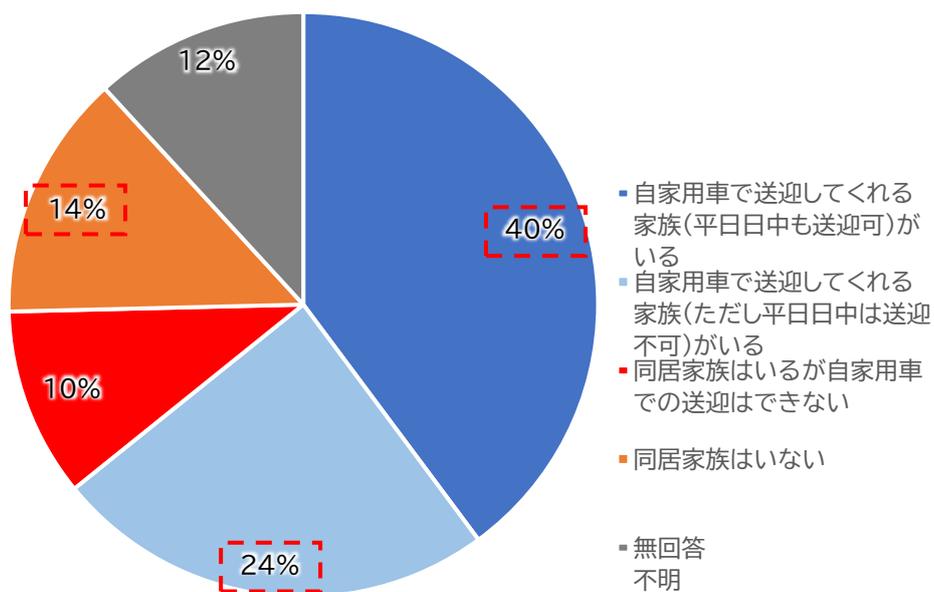
高齢になるほど、無理なく歩ける距離は短くなる傾向にあり、「約1.5km以上」と回答した方は全体では56%であるのに対し、65歳以上では54%、75歳以上では41%となっています。

同居の家族による送迎については、「自家用車で送迎してくれる家族（平日日中も送迎可）がいる」が40%と最も割合が多く、次いで「自家用車で送迎してくれる家族（ただし平日日中は送迎不可）がいる」が24%、「同居家族はいない」が14%の順となっています。

【無理なく歩ける距離】



【同居家族による送迎】



回答票数:918



外出に対する評価では、通勤・通学での外出の状況は、「十分できている」が83%、「概ねできている」が13%となっており、「あまりできていない」、「できていない」はいずれも2%程度です。

買物・飲食での外出の状況は、「十分できている」が74%、「概ねできている」が19%となっており、「あまりできていない」、「できていない」は4%、3%です。

病院・金融機関・公共施設への外出の状況は、「十分できている」が74%、「概ねできている」が21%となっており、「あまりできていない」、「できていない」は3%、2%です。

観光・交際での外出の状況は、「十分できている」が62%、「概ねできている」が23%であり、「あまりできていない」、「できていない」は8%、7%となっています。

【外出に対する評価】



普段利用する交通手段は、「車（自分が運転）」が77%、「車（家族等が運転）」が9%となっており、その他の交通手段はいずれも5%未満となっています。

普段利用する鉄道駅は、「利用しない」が48%と約半数を占めており、次いで「安中駅」が10%、「西松井田駅」が10%の順となっています。

【普段利用する交通手段】

交通手段	回答票数	割合
鉄道	33	4%
路線バス	3	0.3%
乗合タクシー	1	0.1%
タクシー	9	1%
車(自分が運転)	710	77%
車(家族等が運転)	87	9%
バイク	2	0.2%
自転車	15	2%
徒歩	9	1%
シニアカー	2	0.2%
その他	3	0.3%
無回答不明	44	5%
合計	918	100%

【普段利用する鉄道駅】

駅名	回答票数	割合
安中駅	98	10%
磯部駅	79	8%
松井田駅	62	6%
西松井田駅	100	10%
横川駅	49	5%
群馬八幡駅	3	0.3%
安中榛名駅	53	5%
高崎駅	66	7%
その他	0	0%
利用しない	482	48%
無回答不明	2	0%
合計	994	100%

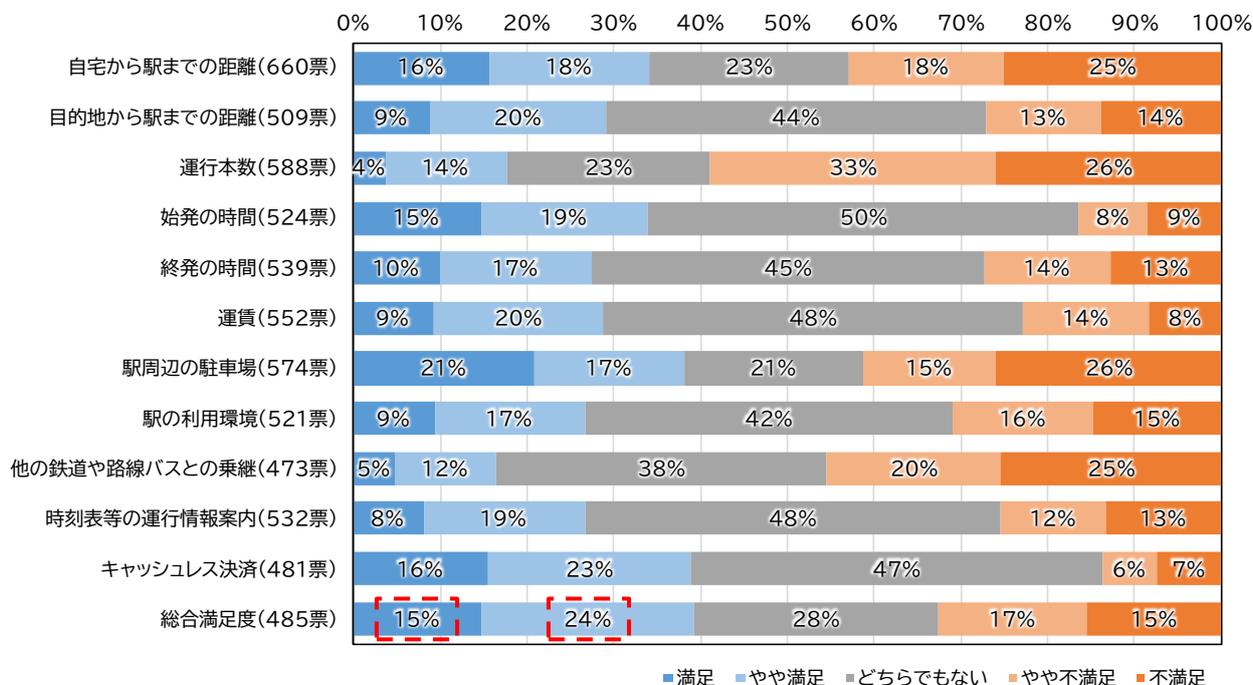


鉄道の総合満足度については、「満足」が15%、「やや満足」が24%で合計39%となっており、「やや不満足」、「不満足」の合計を若干上回っています。

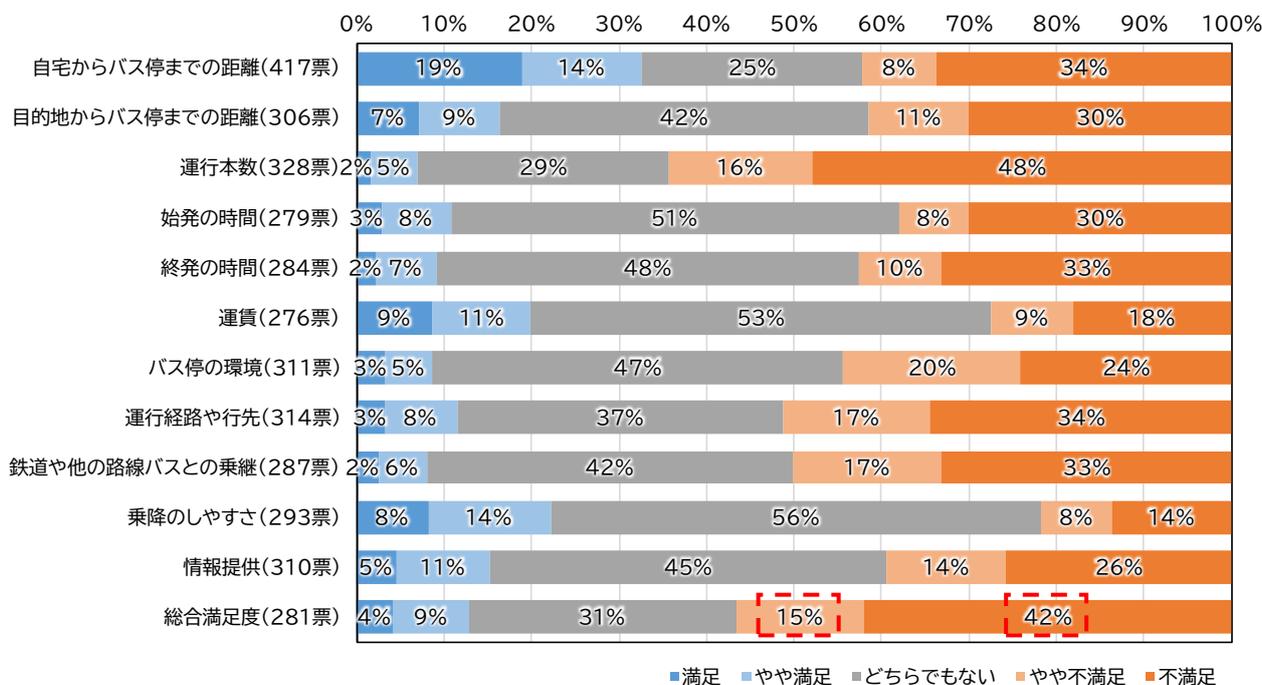
路線バスの総合満足度については、「やや不満足」が15%、「不満足」が42%で合計57%となっており、「満足」、「やや満足」の合計を上回っています。

【市内の交通手段の評価】

■鉄道



■路線バス

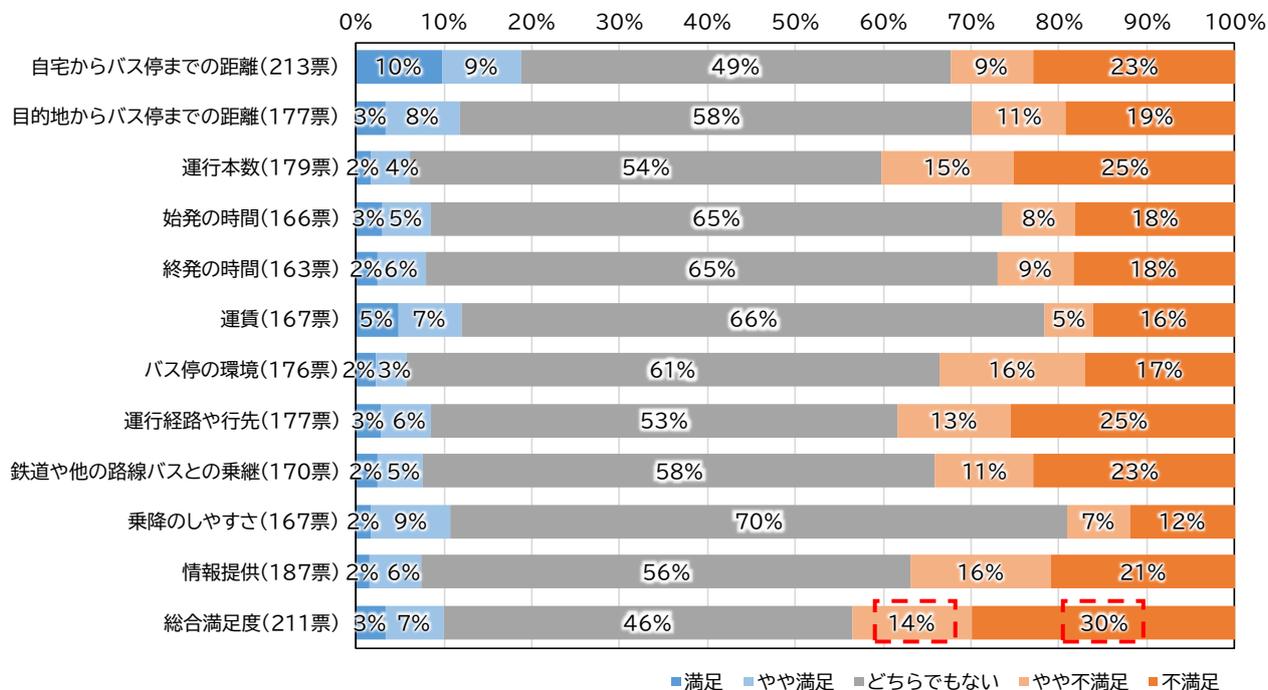




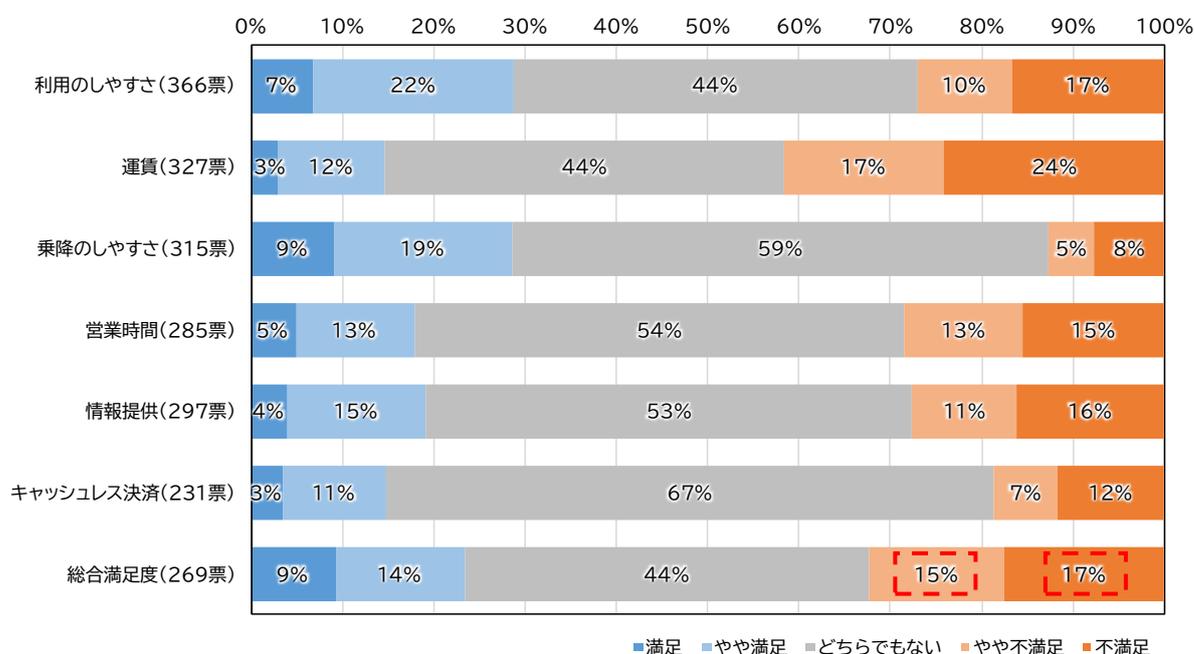
乗合タクシーの総合満足度については、「やや不満足」が14%、「不満足」が30%で合計44%となっており、「満足」、「やや満足」の合計を上回っています。

タクシーの総合満足度については、「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%を上回っています。

■乗合タクシー(デマンド運行)



■タクシー



第1章

第2章 現状と課題

第3章

第4章

第5章

第6章

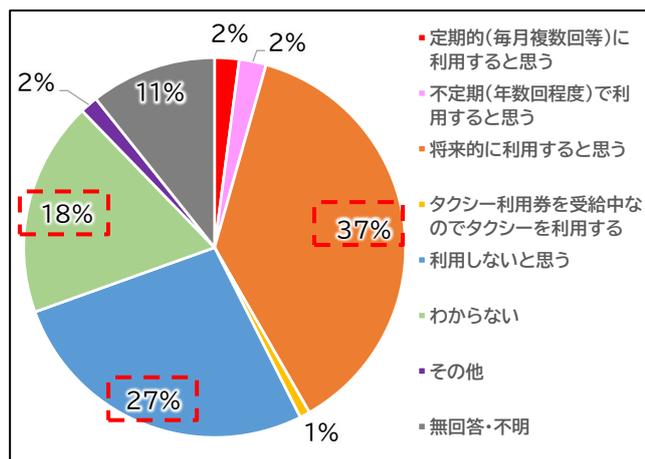
巻末資料



デマンド型乗合交通の将来的な利用予定については、「すぐに利用する予定はないが将来的に利用すると思う」が37%で最も多く、次いで「利用しないと思う」が27%、「わからない」が18%の順となっています。

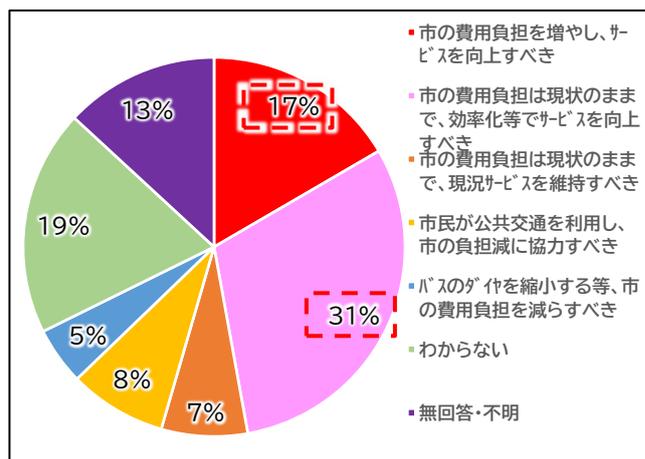
公共交通を維持していくための費用負担の在り方については、「市の費用負担は現状のまま、運行の効率化や見直しを行いサービスの向上を図るべき」が31%、「市の費用負担を増やしてでも、今以上に公共交通サービスの向上を図るべき」が17%となっており、公共交通サービスの向上を求める意見が約半数を占めています。

【デマンド型乗合交通の利用意向】



回答票数：918

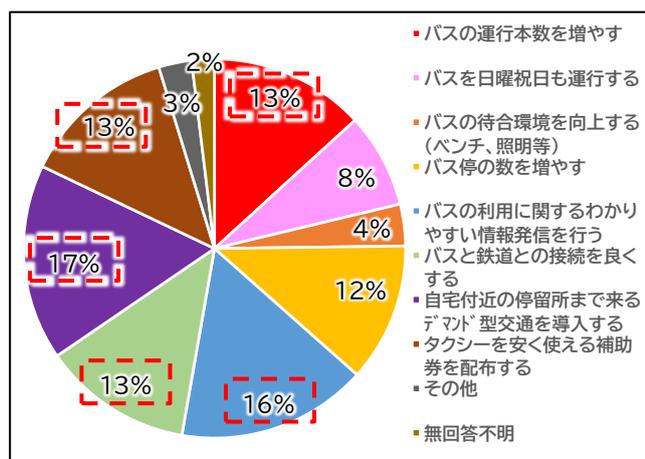
【費用負担の在り方】



回答票数：918

利便性の高い公共交通を維持していくために取り組むべき内容については、「自宅付近の停留所までくるデマンド型乗合交通を導入する」が17%、「バスの利用に関する分かりやすい情報発信を行う」が16%で若干多くなっており、次いで「バスの運行本数を増やす」、「バスと鉄道との接続を良くする」、「タクシーを安く使える補助券を配布する」が13%となっています。

【利便性の高い公共交通を維持していくために取り組むべき内容】



回答票数：1,041※複数回答

2.2.2 公共交通検討会（ワークショップ）結果

(1)実施概要

目的	・ 本市の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とし、公共交通検討会（ワークショップ）を開催			
開催方法	・ 事務局から、「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、参加者から意見を伺った。			
開催概要	<ul style="list-style-type: none"> 市内を10地区に区分し、下表に示すとおり、令和6年5月13日(月)～5月24日(金)の10日間にわたって開催した。 開催時間は、全ての日程について19:00～20:30までの1時間30分とした。 			
	開催日	会場	対象地区	参加者数
	5月13日 (月)	坂本・入牧地区生涯学習センター 多目的室	坂本	11人
	5月14日 (火)	臼井地区生涯学習センター 多目的室	臼井	13人
	5月15日 (水)	細野地区生涯学習センター 多目的室	細野	9人
	5月16日 (木)	松井田支所 基幹集落センター 1F 研修室	松井田	0人
	5月17日 (金)	西横野地区生涯学習センター 多目的室	西横野	10人
	5月20日 (月)	九十九地区生涯学習センター 多目的室	九十九	5人
	5月21日 (火)	磯部公民館 講義室	磯部・東横野	6人
	5月22日 (水)	原市公民館 講義室	原市・後閑	15人
	5月23日 (木)	板鼻公民館 講義室	板鼻・岩野谷	12人
	5月24日 (金)	安中市役所 本庁舎 305 会議室	安中・秋間	4人
				合計



(2) 調査結果

① AI デマンド交通に関する意見等

項目	主な意見
運行時間帯	<ul style="list-style-type: none"> ・ 病院が9時開始のため8時30分の運行を希望する。 ・ <u>買物と通院に間に合うような利用時間の設定</u>が必要では。 ・ 季節によって運行時間帯を変更してはどうか。 ・ 週1回だけでも、開始時間を早める、営業時間を長くするなど、試験的に変更を行いながら効果をみてはどうか。もう少し、実証実験を行う前に事業者との調整ができるとよい。
運行エリア	<ul style="list-style-type: none"> ・ <u>高齢者の外出は買物と通院</u>がほとんど ・ <u>買物先と通院先は必ず設定</u>すべき。 ・ 富岡市まで行けるようにしてほしい ・ 松井田地域内のみ対象で利用が見込めるのか。碓氷病院やヤオコーへの利用が多いのでは。 ・ 安中市は市域が広いので運行エリアを区分する方がよい。
料金	<ul style="list-style-type: none"> ・ <u>ワンコイン (500円)</u> なら良いが、100円・200円ならさらに使いやすい。 ・ 運賃は100円がよい。運賃が高いと利用者も少なくなる。 ・ 高齢者に負担がかからないような運賃設定を希望する。 ・ 高齢者は無料でその他の方は有料にするなど運賃設定を変動させてはどうか。 ・ 実証実験中は、料金を無料にしてもよいのでは。
乗降場所	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自宅近くから乗車できるようにミーティングポイントを設定してほしい。 ・ 地形の高低差が大きい場所もあるため、ミーティングポイントは一律の距離ではなく地形状況等も考慮して設置すべき。
予約方法	<ul style="list-style-type: none"> ・ 高齢者でも <u>簡単に操作できるシンプルな機能</u> がよい。 ・ 予約せずに利用できるようにしてほしい ・ デマンドタクシーが待機しているようなシステムにすればよいのでは。利用の度に予約するのは不便では。
車両	<ul style="list-style-type: none"> ・ 早く目的地に到着したいので、<u>運行車両数を増やす</u> べき。 ・ 自動運転車両は使用しないのか。
対象者	<ul style="list-style-type: none"> ・ 観光客も利用できるようにすべき。 ・ デマンド交通が運行されれば人の動きも増えると思う。
周知	<ul style="list-style-type: none"> ・ <u>周知、広報を徹底</u> すべき。 ・ 市のホームページ、広報誌は見る人が少ないと思うので、覚えやすい電話番号にして全戸配布すべき。
空き時間の活用	<ul style="list-style-type: none"> ・ デマンド交通を <u>運行しない時間帯に定時定路線型</u> として運行してはどうか ・ 朝・夕の時間帯は、<u>車両が空いているので定時定路線型の形態で運行</u> してはどうか ・ スクールバスにもデマンド交通を活用してはどうか。
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・ 予約に応じて運行するデマンド交通の導入は賛成である。 ・ ぜひデマンド交通を運行してほしい。 ・ 5年後の先の未来まで考えて検討すべき

② 路線バスに関する意見等

項目	主な意見
現状・課題	<ul style="list-style-type: none"> ・ 路線バスは乗客がかなり少ないように感じる。 ・ 現在の<u>バス停は利用したい場所の近くにない</u>。 ・ 最寄りバス停まで1 km以上の<u>距離があり遠い</u>。 ・ 県道から外れた集落に住んでおり<u>バス停まで遠い</u>。 ・ 案内図が模式化されていてバス停の場所が分からない。 ・ 通学には路線バスが必要である。
サービス改善	<ul style="list-style-type: none"> ・ 小さい車両を使用すればガソリン代も安く済むのでは。運行に無駄が多いように感じる。 ・ <u>19時台に運行するバス</u>があれば学生も利用できて便利だと思う。 ・ アルコールを提供する<u>飲食店の近くから路線バスやデマンド交通が利用できると便利</u>だと思う。<u>金・土曜日は夜間まで運行時間を延長</u>してはどうか。 ・ 路線バスとデマンド交通の両方が利用できるようにしてほしい。
利用時のハードル	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運転免許証の返納を考えているが、<u>バス停の場所がよく分からず利用できないまま2年が経過</u>した。 ・ <u>高齢者はバスの乗り方が分からない人も多い</u>と思う。<u>バスの乗り方教室等</u>を開催してはどうか。 ・ <u>学生はバスに乗りたがらない傾向</u>があるように思う。利用時のハードルが高いのではないかと思うので<u>学生向けにバスの乗り方教室</u>を開催してはどうか。
利用促進策	<ul style="list-style-type: none"> ・ <u>学生の意見を聞く取組等</u>があってもよいのではないか。 ・ 中学生も路線バスが利用できる環境づくりが必要だと思う。中学校近くのバス停の設置位地を見直すことで使いやすくなり利用者が増加するように思う。 ・ イベント開催時に臨時のバスを運行してはどうか。

③ 乗合タクシーに関する意見等

項目	主な意見
現状・課題	<ul style="list-style-type: none"> ・ 乗合タクシーは高齢者が使うイメージがある。<u>若い人も乗れるような車両</u>にしてほしい。誰でも分かるような車両デザインがよい。 ・ <u>乗車体験会</u>など行うことで利用促進にも繋がるのでは。 ・ 乗合タクシーを利用しようと思ったが予約が取れなかった ・ 碓氷病院まで行かないと他の場所へ行けないのは不便
サービス改善	<ul style="list-style-type: none"> ・ <u>鉄道とバスとの間でダイヤ調整</u>を行う必要がある。 ・ 乗合タクシーを利用しているが費用も安くて便利である。できれば、<u>日・祝日も運行</u>してほしい

④ タクシーに関する意見等

項目	主な意見
予約・配車	<ul style="list-style-type: none"> ・ タクシーは<u>台数が少ないのか予約がとりづらい</u>。 ・ タクシー会社に<u>電話をしても繋がらない</u>ことがあり、買い物や病院に行きづらい時がある。
現状・課題	<ul style="list-style-type: none"> ・ 松井田町域はタクシーの予約が取れず<u>タクシー補助券があっても使用できない</u>。 ・ <u>タクシー補助券の金額</u>が少ない。



⑤ その他に関する意見等

項目	主な意見
買物移動	<ul style="list-style-type: none"> 買物支援のため、<u>スーパー等へ直行するような公共交通</u>がほしい。
通院移動	<ul style="list-style-type: none"> <u>買物は宅配等もあるが病院はそうはいかない</u>ため、<u>病院に行けるような公共交通網</u>を形成してほしい。 <u>病院に気軽に通院できるような公共交通</u>を確保してほしい。 以前は、富岡総合病院まで路線バスで行けたが現在は廃止されている。病院に通院するために富岡市に引越した人もいと聞いている。
広域移動	<ul style="list-style-type: none"> 市を越えた移動ができるようにしてほしい。
公共交通利用の促進	<ul style="list-style-type: none"> マイカーから<u>公共交通に切り替えてもらえるような啓発</u>が必要 <u>公共交通を利用することで、多少時間がかかるようになっても安全</u>に移動することができるようになる。時間に余裕を持って生活することが必要ではないか。 公共交通が利用できれば、<u>交通事故を起こしてまでマイカーを使用する必要はない</u>と考える。 <u>公共交通を意識する機会</u>を増やしてもらいたい。意識付けのためのキャンペーンとして運賃を無料にするなどの取組を実施してはどうか。
将来の不安	<ul style="list-style-type: none"> <u>バス停まで遠い</u>ので足腰が弱くなった時に<u>公共交通を利用できなくなることを懸念</u>している。 <u>今は自動車の運転</u>ができるが、<u>数年後が心配</u>である。
その他	<ul style="list-style-type: none"> 安中市では「GunMaaS」との連携は考えているのか。 車の運転ができる高齢者を活用して、うまくマッチングさせれば交通弱者も減るのではないか 路線バスではカバーできない区域の交通をどう補うかを考える必要がある。 同じ額の税金を払っているのに、路線バスが運行していないのは不公平に感じる。 公共交通の利用者数が少ないのは、利便性が悪く使い勝手が悪いことが原因ではないか。

2.3 公共交通をとりまく国内動向

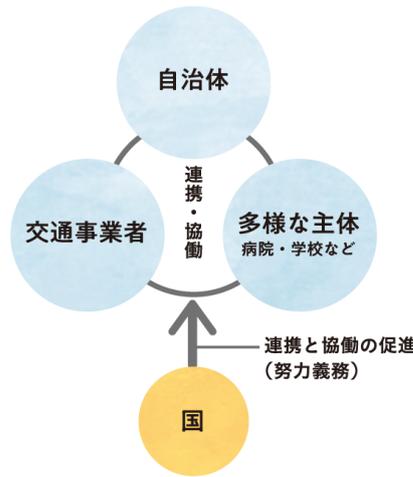
2.3.1 社会の変化

(1) 法律の改正

令和2（2020）年11月に改正された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」では、将来にわたって地域の基盤となる公共交通サービスを維持するために、原則として全ての地方公共団体において、公共交通を中心に地域の輸送資源を総動員する仕組みづくりとして、協議会方式等で地域公共交通計画を作成することが努力義務化されました。

また、令和5（2023）年の改正では、地方公共団体や民間の多様な主体などの「地域の関係者」との「連携・協働」を推進することが明記され、利便性・持続可能性・生産性の高い地域公共交通への「リ・デザイン」が進められています。

【地域の関係者の連携・協働の概要】



出典)国土交通省 HP (<https://www.mlit.go.jp/redesign/index.html>)

【様々な分野との連携・協働の事例】

地域公共交通の「リ・デザイン」に向けて様々な 連携・協働の取組が進められています

「交通」×「教育」「医療」
地方に仕事をつくる、魅力的な地域づくり

従来 改善策

- 路線バス、コミュニティバス、通院バス、スクールバスの運行ルート、運行時間が重複する非効率な状況であり、公的負担の増加が課題。
- 上記バスを路線バスに統合（混乗化）し、運賃体系を見直すことで、効率的な運行、利便性の向上を図るとともに、公的負担抑制を実現。

「交通」×「買い物」
地方に仕事をつくる、魅力的な地域づくり

バス・タクシー事業者 小売事業者 自治体

- 交通空白地の解消、買い物を中心とした外出促進を図るため、オンデマンド交通の利用者に対し、小売事業者が買い物に使用可能なクーポン配布等のサービスを提供。
- 小売事業者発行の地域ポイントカードの登録をデマンド乗車時に必須とし、カードの普及と来店を促進。
- 買い物額の一定割合が町に還元される仕組みを構築し、地域内の移動・買い物デマンド運行を支える収益モデルを構築。

「交通」×「介護」
地方に仕事をつくる、魅力的な地域づくり

デササービス タクシー事業者

- 複数のデササービス事業所の利用者送迎業務を集約、タクシー事業者へ委託することで、デササービス事業所の送迎負担を軽減。
- タクシー事業者側も、運行のオフピークである昼や夕方時間帯における定量的な業務を確保出来ることから、配車ニーズに応じた業務受託を実現。

「交通」×「農業」「医療」
地方に仕事をつくる、魅力的な地域づくり

スポンサー名

- バスターミナルに賑わいや人流を創出し、結節点としての機能を強化するためバス事業者が、団地で運営する店舗を活用し、バスターミナルとして整備・運営。
- バスターミナルでは、地元企業による地場農産品販売(バス車庫に混載輸送)や、クリニックによる簡易健康相談サービスの提供等を実施。

出典)地域公共交通の「リ・デザイン」パンフレット 国土交通省

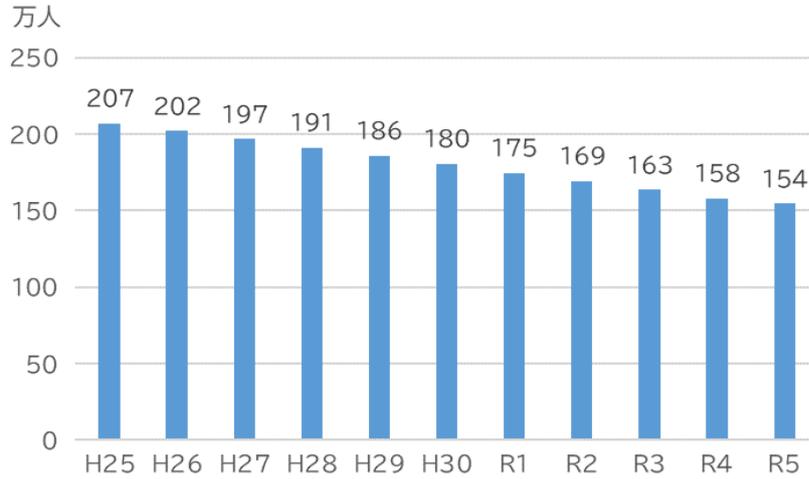


(2) 運転手(担い手)の不足

バスやタクシー事業においては、厳しい経営環境、大型二種免許取得者の減少、高齢化等を背景として、運転手(担い手)不足が深刻な問題となっています。

また、自動車運転者の労働時間等の改善のための基準(改善基準告示)が令和6(2024)年4月1日から適用され、運行本数や路線のサービス水準の維持のために多くの担い手が必要になっています。

【第二種運転免許保有者数の推移】



出典)警察庁 運転免許統計 (H24~R5)

【バス運転手、タクシー・ハイヤー運転手の改善基準告示の概要】

令和6年4月~適用

バス運転手の改善基準告示が改正されています!

自動車運転者の労働時間等の基準が改正されています

1年の拘束時間	1か月の拘束時間	1日の休息期間
改正前(年換算) 原則:3,380時間 最大:3,484時間	改正前(月換算) 原則:281時間 最大:309時間	改正前 継続8時間
改正後 原則:3,300時間 最大:3,400時間	改正後 原則:281時間 最大:294時間	改正後 継続11時間を基本とし、継続9時間

※4歳年中1週の拘束時間は従来基準

自動車運転の業務(ドライバー)に年960時間の上限規制が適用されています

令和6年4月~適用

タクシー・ハイヤー運転手の改善基準告示が改正されています!

自動車運転者の労働時間等の基準が改正されています

日勤の1か月の拘束時間	日勤の1日の休息期間
改正前(月換算) 299時間	改正前 継続8時間
改正後 288時間	改正後 継続11時間を基本とし、継続9時間

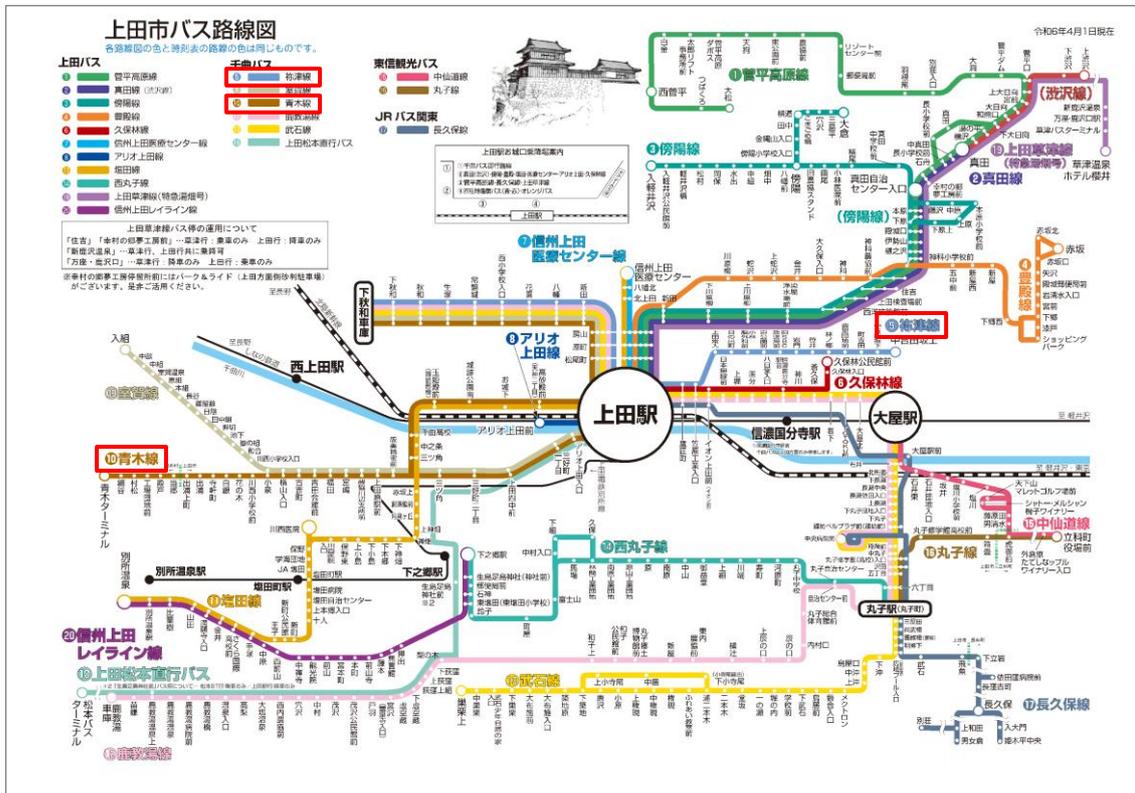
※日勤については従来基準

自動車運転の業務(ドライバー)に年960時間の上限規制が適用されています

出典)厚生労働省 自動車運転者の労働時間等の改善のための基準 (R6)

長野県上田市では、慢性的なバスの運転手不足や時間外勤務の上限規制の徹底などにより、現在の運転手の数では、これまでの路線バスの運行数の維持・確保が困難な状況となり、運転手の労働環境、バス運行の安全性を確保するため、令和6（2024）年4月1日から市内路線バスの減便、ダイヤ変更を行いました。

【路線バス減便・ダイヤ変更の事例(長野県上田市)】



千曲バス株式会社

1【柗津線】

平日（上り）

	中吉田	坂上	町吉田	当郷	上田駅	下秋和	備考
①	6:42	6:45	6:48	7:05	-	-	
②	7:20	7:23	7:26	7:43	7:55	ダイヤを変更	
③	8:50	8:53	8:56	9:13	9:25	ダイヤを変更	
④	9:30	9:33	9:36	9:56	10:08	ダイヤを変更	
⑤	10:46	10:49	10:52	11:09	-	-	
⑥	12:09	12:12	12:15	12:32	12:44	-	
⑦	14:09	14:12	14:15	14:32	14:44	-	
⑧	15:18	15:21	15:24	15:41	15:53	-	
⑨	17:10	17:13	17:16	17:33	17:45	-	

平日（下り）

	下秋和	上田駅	坂上	町吉田	中吉田	備考
①	8:05	8:17	8:34	8:37	8:40	
②	9:01	9:13	9:30	9:33	9:36	
③	10:03	10:15	10:32	10:35	10:38	
④	11:24	11:36	11:53	11:56	11:59	「下秋和」始発とする
⑤	13:24	13:36	13:53	13:56	13:59	
⑥	14:33	14:45	15:02	15:05	15:08	
⑦	16:25	16:37	16:54	16:57	17:00	
⑧	17:18	17:30	17:47	17:50	17:53	
⑨	18:36	18:48	19:05	19:08	19:11	
⑩	19:36	19:48	20:05	20:08	20:11	

2【青木線】

平日（上り）

	青木	当郷	小泉	三ツ角	上田駅	下秋和	備考
①	6:30	6:34	6:41	6:51	6:59	-	
②	6:55	6:59	7:06	7:16	7:24	-	
③	7:35	7:39	7:46	7:56	8:04	8:16	
④	8:00	8:04	8:11	8:21	8:31	8:43	吉舟橋経由
⑤	9:00	9:04	9:11	9:21	9:29	9:41	
⑥	10:00	10:04	10:11	10:21	10:29	10:41	
⑦	11:00	11:04	11:11	11:21	11:29	11:41	
⑧	12:00	12:04	12:11	12:21	12:29	12:41	
⑨	13:00	13:04	13:11	13:21	13:29	13:41	
⑩	14:00	14:04	14:11	14:21	14:29	14:41	
⑪	15:00	15:04	15:11	15:21	15:29	15:41	
⑫	16:00	16:04	1:11	16:21	16:29	16:41	
⑬	17:10	17:14	17:21	17:31	17:39	17:51	
⑭	18:40	18:44	18:51	19:01	19:09	19:21	
⑮	19:10	19:14	19:21	19:30	19:37	-	

平日（下り）

	下秋和	上田駅	三ツ角	小泉	当郷	青木	備考
①	-	7:23	7:31	7:41	7:48	7:52	
②	-	7:59	8:07	8:17	8:24	8:28	
③	9:01	9:13	9:21	9:31	9:38	9:42	
④	10:01	10:13	10:21	10:31	10:38	10:42	
⑤	11:01	11:13	11:21	11:31	11:38	11:42	
⑥	12:01	12:13	12:21	12:31	12:38	12:42	
⑦	13:01	13:13	13:21	13:31	13:38	13:42	
⑧	14:01	14:13	14:21	14:31	14:38	14:42	
⑨	15:01	15:13	15:21	15:31	15:38	15:42	
⑩	16:01	16:13	16:21	16:31	16:38	16:42	
⑪	16:51	17:03	17:11	17:21	17:28	17:42	
⑫	-	18:01	18:09	18:19	18:26	18:30	
⑬	18:21	18:33	18:41	18:51	18:08	19:02	
⑭	19:17	19:29	19:37	19:47	19:54	19:58	
⑮	-	20:00	20:08	20:18	20:25	20:29	
⑯	-	20:53	21:01	21:11	21:18	21:22	
⑰	21:23	21:35	21:43	21:53	22:00	22:04	

出典)長野県上田市 HP



(3) 鉄道路線の縮小・廃止

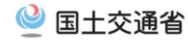
鉄道を取り巻く環境は、少子高齢化やモータリゼーションの進展に加え、新型コロナウイルスの感染拡大による影響もあり、廃止が相次いでいます。

鉄道が廃止された沿線地域では、鉄道に変わる新たな交通体系としてバス路線が整備され、病院や商業施設への立ち寄り回数が増える等、地域住民のニーズにきめ細かく対応しています。例えば、平成30(2018)年4月に廃線となったJR西日本の三江線は、廃止に先立つ平成29(2017)年に沿線6市町が『三江線沿線地域公共交通網形成計画』を策定しました。三江線の代替となるバス路線の新設や、市民バス・スクールバスの見直しを計画し、効率的な交通ネットワークへ再編されました。

【近年廃止された鉄軌道路線】

近年廃止された鉄軌道路線

【平成12年度以降の全国廃止路線一覧】

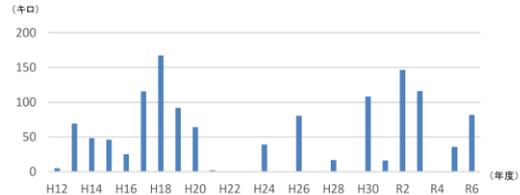


○ 平成12年度以降、全国で47路線・1275.3kmの鉄軌道が廃止された。

※令和6年4月1日現在

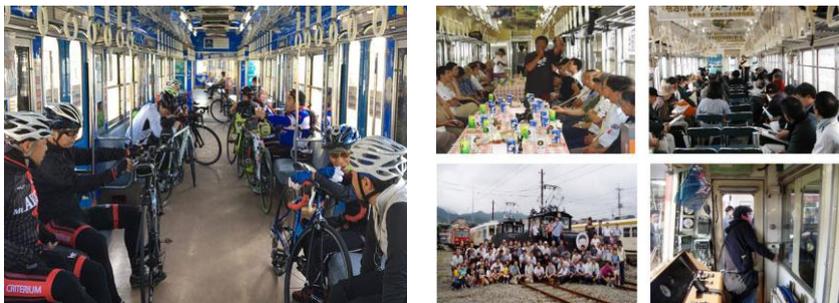
年度	事業者名	路線名	区間	営業キロ	営業廃止年月日	年度	事業者名	路線名	区間	営業キロ	営業廃止年月日
H12	西日本鉄道	北九州線	黒崎駅～折尾	5.0	12.11.26	20	島原鉄道	島原鉄道線	島原外港～加津佐	35.3	20.4.1
	のと鉄道	七尾線	穴水～鱒島	20.4	13.4.1	20	三木鉄道	三木線	三木～応神	6.6	20.4.1
	下北交通	大畑線	下北～大畑	18.0	13.4.1	20	名古屋鉄道	モンキーパークモレール線	大山遊園～動物園	1.2	20.12.27
13	名古屋鉄道	揖斐線	黒野～本揖斐	5.6	13.10.1	20	高千穂鉄道	高千穂線	横峰～高千穂	20.9	20.12.28
	"	谷汲線	黒野～谷汲	11.2	13.10.1	21	北陸鉄道	石川線	鶴来～加賀一の宮	2.1	21.11.1
	"	八百津線	明智～八百津	7.3	13.10.1	24	十和田観光電鉄	十和田観光電鉄線	十和田市～三沢	14.7	24.4.1
	"	竹鼻線	江吉良～大須	6.7	13.10.1	24	長野電鉄	歴代線	歴代～須坂	24.4	24.4.1
14	長野電鉄	河東線	信州中野～木島	12.9	14.4.1	26	JR東日本	岩泉線	茂市～岩泉	38.4	26.4.1
	南海電気鉄道	和歌山港線	和歌山港～水野	2.6	14.5.26	26	JR北海道	江差線	木古内～江差	42.1	26.5.12
	京福電気鉄道	永平寺線	東古市～永平寺	6.2	14.10.21	27	阪堺電気軌道	上町線	住吉～住吉公園	0.2	28.1.31
	南都岐貴鉄道	野辺地～七戸	野辺地～七戸	20.9	14.8.1	28	JR北海道	留萌線	留萌～増毛	16.7	28.12.5
	有田鉄道	有田鉄道線	藤並～倉庫口	5.6	15.1.1	30	JR西日本	三江線	江津～三次	108.1	30.4.1
15	JR西日本	可部線	可部～三段峽	46.2	15.12.1	R1	JR北海道	石勝線	新夕張～夕張	16.1	31.4.1
16	名古屋鉄道	三河線	碧南～吉良吉田	16.4	16.4.1	2	JR東日本	大船渡線	気仙沼～盛	43.7	2.4.1
	"	"	猿投～西中金	8.6	16.4.1	2	"	気仙沼線	柳津～気仙沼	55.3	2.4.1
	"	揖斐線	志野～黒野	12.7	17.4.1	3	JR北海道	札沼線	北海道医療大学～新十津川	47.6	2.5.7
	"	岐阜市内線	岐阜駅前～忠節	3.7	17.4.1	3	"	日高線	鷺川～様似	116.0	3.4.1
17	"	美濃町線	繼明町～関	18.8	17.4.1	5	"	留萌線	石狩沼田～留萌	35.7	5.4.1
	"	田神線	田神～競輪場前	1.4	17.4.1	6	"	樺室線	富良野～新得	81.7	6.4.1
	日立電鉄	日立電鉄線	常北太田～鮎川	18.1	17.4.1						
18	のと鉄道	能登線	穴水～鱒島	61.0	17.4.1						
	北海道ちほく高原鉄道	ふるさと銀河線	池田～北見	140.0	18.4.21						
	桃花台新交通	桃花台線	小牧～桃花台東	7.4	18.10.1						
	神岡鉄道	神岡線	猪谷～奥飛騨温泉口	19.9	18.12.1						
19	くりほら田園鉄道	くりほら田園鉄道線	石越～細倉マイナーパーク前	25.7	19.4.1						
	進島鉄道	進島鉄道線	石岡～錦田	27.2	19.4.1						
	西日本鉄道	宮地岳線	西鉄新宮～津屋崎	9.9	19.4.1						
	高千穂鉄道	高千穂線	延岡～横峰	29.1	19.9.6						

【各路線の廃止キロ(平成12年度以降)】



出典)国土交通省 HP (https://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_tk5_000002.html)

群馬県内の鉄道事業者(上信電鉄(株)、上毛電鉄(株))では、フリー乗車券の販売、ホームページでの駅周辺地域の紹介、サイクルトレインや貸切列車等、鉄道利用者増加のため、様々な取組を行っています。



出典)上信電鉄(株)HP (<https://www.joshin-dentetsu.co.jp/event/1612/>)

上毛電気鉄道(株)HP (<https://jomorailway.com/cycle.html>)

【鉄道廃線沿線地域の新たな交通体系の事例(JR 三江線沿線地域)】

● 事業内容

基本方針 三江線に替わる新しい公共交通ネットワークの構築

【基本目標 1：地域の方々の公共交通利用率の維持・向上】

事業 1-1 三江線に替わる「市町間交通」および「市内交通」の構築

＜地域公共交通再編事業＞

内容

- 三江線に替わる新しい交通として地域の実情に沿った「市町間交通」、「市内交通」を構築します。

(1) ルート

① 江津・川本間の重複路線の解消

- JR 三江線を廃止、石見交通川戸線、江津市生活バス川戸線・坂本線、島根中央高校スクールバス、江津高校・江津工業スクールバスを統合して、市町間交通として位置付ける「江津・川本線（仮称）」を国道 261 号沿いに運行します。
- 廃止となる JR 三江線沿線の江の川左岸側の地域の移動手段を確保するために、市内交通として位置付ける「川戸・田津線（仮称）」を運行します。また、「江津・川平エリア（仮称）」、「川戸・鹿賀エリア（仮称）」に予約型（デマンド型）乗合タクシーを運行します。
- 「江津・川本線（仮称）」および「江津・川平エリア（仮称）」では、公共交通利用者の主要な目的地と認められる、済生会江津総合病院まで運行する便を設けます。

分類	再編前	再編後【第1段階】
市町間交通	<ul style="list-style-type: none"> ○ JR 三江線 ○ 石見交通 川戸線 ○ 江津市生活バス 川戸線 ○ 江津市生活バス 坂本線 ○ 江津高校・江津工業高校スクールバス ○ 島根中央高校スクールバス 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 江津・川本線（仮称）
市内交通	<ul style="list-style-type: none"> ○ JR 三江線 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 江津・川平エリア（仮称）【区域型】 ○ 川戸・鹿賀エリア（仮称）【区域型】 ○ 川戸・田津線（仮称）

46

② 川本・浜原間の路線の見直し

- JR 三江線を廃止、島根中央高校スクールバスを統合、美郷町営バス邑智循環線を見直しして、市町間交通として位置付ける「川本・浜原線（仮称）」を国道 40 号沿いに運行します。また、「竹・京賀原・粕刈線（仮称）」を市内交通として運行します。
- 廃止となる JR 三江線沿線の地域の移動手段を確保するために、市内交通として「明塚エリア（仮称）」に予約型（デマンド型）乗合タクシーを運行し、「石見交通 粕刈線」を沿谷まで運行します。

分類	再編前	再編後【第1段階】
市町間交通	<ul style="list-style-type: none"> ○ JR 三江線 ○ 美郷町営バス 邑智循環線（石見川本～沿谷） ○ 島根中央高校スクールバス 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 川本・浜原線（仮称） ○ 石見交通 粕刈線（沿谷～大田バスセンター）
市内交通	<ul style="list-style-type: none"> ○ JR 三江線 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 明塚エリア（仮称）【区域型】 ○ 竹・京賀原・粕刈線（仮称） ○ 乙原・粕刈エリア（仮称）

47

出典)三江線沿線地域公共交通活性化協議会 三江線沿線地域公共交通網形成計画

JR 東日本の久留里線では、久留里駅～上総亀山駅間において、今後の地域交通のあり方について検討するために、令和 5（2023）年から検討会議を設置し議論を進めてきました。令和 6（2024）年 10 月の検討結果報告書では、当該地区で提供されている交通サービス（鉄道・高速バス・デマンド交通など）は、移動需要に適していないため、自動車中心の交通体系への移行により、これまでと同等又はそれ以上の利便性と持続可能性を有する地域公共交通の構築に取り組んでいくべきである。との報告がなされました。

この結果を受け、JR 東日本では、久留里線（久留里・上総亀山間）の鉄道は、バス等を中心とした新たな交通体系へのモードチェンジを図り、具体的な内容は今後協議し、さらなる利便性の向上を目指していくこととしています。

【JR 久留里線位置図】



出典)千葉県庁 HP (<https://www.pref.chiba.lg.jp/koukei/press/2024/documents/kururi.pdf>)



第1章

第2章 現状と課題

第3章

第4章

第5章

第6章

巻末資料

(4)ユニバーサルデザイン・バリアフリー化の取り組み

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ます。

具体的には、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー法）」に基づき、鉄道駅等の旅客施設のバリアフリー化やノンステップバス、リフト付きバス、福祉タクシー等の車両の導入に対する支援を実施しています。

また、平成15（2003）年に始まった国、地方公共団体及び民間が共同して取り組む戦略的な訪日促進キャンペーンであるVJ(VISIT・JAPAN)事業により、訪日外国人旅行者数は増加してきましたが、令和2（2020）年～令和4（2022）年は新型コロナウイルス感染拡大による影響で激減しました。その後、再び訪日外国人旅行者数は増加しており、観光地や公共交通機関等における多言語案内機能の整備が求められます。

【ノンステップバス・UD タクシー】

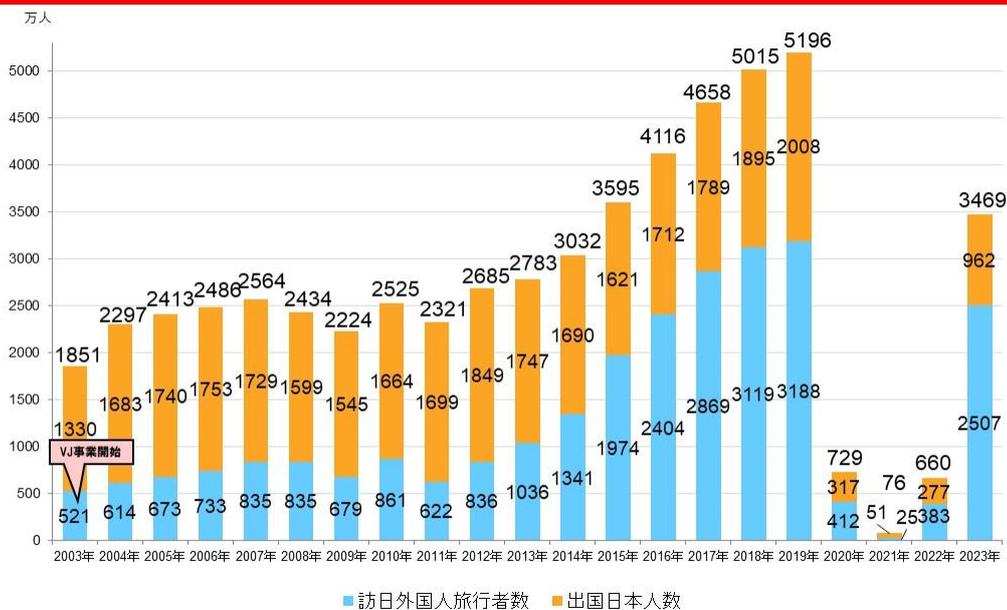


出典)国土交通省 HP (<https://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/01transit/nonstepbus.html>)

出典)国土交通省 HP (https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha03_hh_000424.html)

【訪日外国人旅行者数の推移】

訪日外国人旅行者数・出国日本人数の推移



出典：日本政府観光局(JNTO)

出典)観光庁 HP (https://www.mlit.go.jp/kankocho/tokei_hakusyo/shutsunyukokushasu.html)

(5)脱炭素(ゼロ・カーボンへの取り組み)

「地球温暖化対策の推進に関する法律」では、都道府県及び市町村は、地球温暖化対策の推進を図るために総合的かつ計画的な施策を策定し、実施するよう努めることを定めています。こうしたことから、脱炭素社会に向けて令和 32 (2050) 年に CO₂ 排出量を実質ゼロに取り組むことを表明した地方公共団体が増加しています。

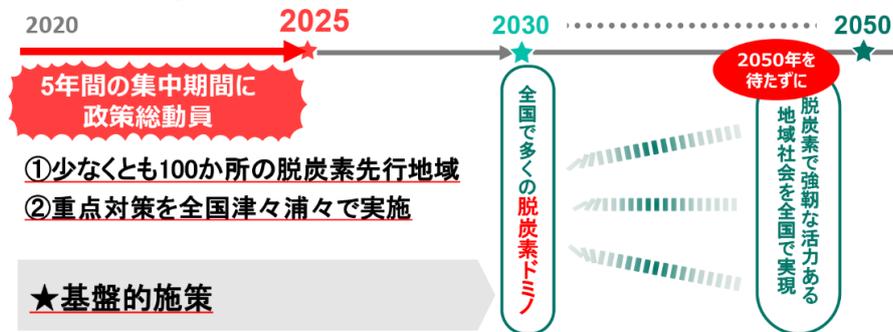
脱炭素社会の実現に向けて、国では令和 3 (2021) 年 6 月に、『地域脱炭素ロードマップ』を定めました。このロードマップでは、令和 12 (2030) 年までに全国で多くの脱炭素の取組みを推進し、令和 32 (2050) 年のカーボンニュートラルを待たずに脱炭素達成を目指すとしています。

【ゼロカーボンシティ表明自治体数の推移】



出典)環境省 ゼロカーボンシティ一覧図(R6)

【地域脱炭素ロードマップ】



出典)国・地方脱炭素実現会議 地域脱炭素ロードマップ

先のロードマップでは、「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おり、公共交通においても電気バスや燃料電池バス等の導入が進められています。

【電動バスの種類】

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)



第1章

第2章 現状と課題

第3章

第4章

第5章

第6章

巻末資料

(6) 新たな交通サービス

IoT や AI 等における技術革新やスマートフォンの急速な普及により、鉄道やバス、シェアサイクル等の様々な移動サービスを最適に組み合わせる検索・予約・決済を一括で行うことができる MaaS (Mobility as a Service) と呼ばれる新たな交通サービスが拡充しています。

自らの運転だけに依存せずに快適に移動できる環境が整備されることにつながるほか、病院・商業施設・観光施設等と連携し、移動の目的と一体的にサービスを提供することにより、公共交通による地域の活性化に資することも期待されています。

【MaaS の概念】

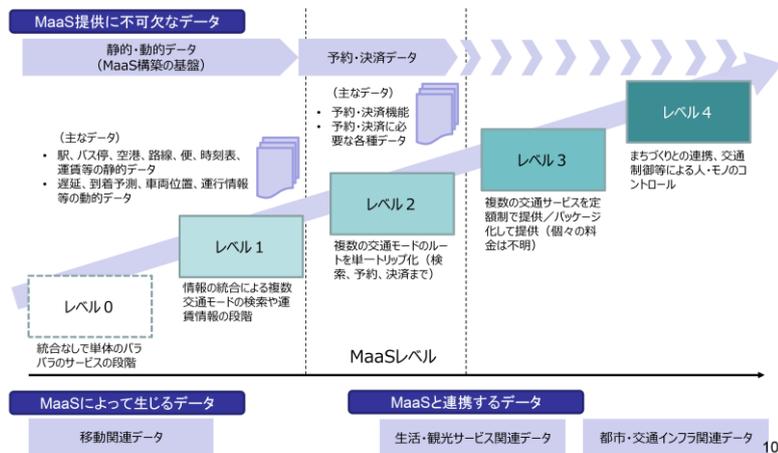


出典)国土交通省 MaaS 入門ガイドブック

MaaS はレベル 1~4 に分類され、各レベルの段階はおおむね次の通りです。

- ・レベル 1：情報の統合による複数交通モードの検索や運賃情報の段階
- ・レベル 2：複数の交通モードのルートを一トリップ化（検索、予約、決済まで）
- ・レベル 3：複数の交通サービスを定額で提供／パッケージ化して提供（個々の料金は不明）
- ・レベル 4：まちづくりとの連携・交通制御等による人・モノのコントロール

【MaaS レベルのイメージ】



出典)国土交通省の MaaS 推進に関する取組について (R1.12 国土交通省 総合政策局モビリティサービス推進課)

群馬県では、MaaSの普及を加速させるため、令和5（2023）年3月からGunMaaSのサービスを開始しています。「リアルタイム経路検索」、「タクシー予約」、「デマンド交通予約」、「各種交通チケットの購入」等が利用可能なサービスで、メールアドレス、居住地、性別、生年の登録により利用が可能です。

【GunMaaSのイメージ】

GunMaaSのサービス

「検索」「予約」「決済」がスマホひとつで！

バス
 路線バスのバスをおトクに利用できるチケットをご用意しています。

中心市街地乗り放題券	マイバス
乗車回数	乗車回数
500回	250回
340円	180円
180円	200円

デマンド交通
 前夜の運行エリア内の希望するバス停からバス停へ、乗り換えせずに行くことができる便利な予約制の集合バスです。

るんるんバス	ふるさとバス	城南あおぞら号
乗車回数	乗車回数	乗車回数
210回	100回	210回
100円	50円	100円
50円	100円	50円
200円	100円	150円

タクシー
 地図上で乗降場所を選択し、乗込のタクシーを呼び出すことができます。

シェアリングサービス
 EVカーシェアリング、シェアサイクリング

リアルタイム経路検索
 電車や一部のバス路線の遅れ情報も反映して最適な経路をご提供！

タクシーやデマンド交通の予約
 専用のアプリがなくても、経路検索からスムーズにデマンド交通やタクシーの予約が可能！

サービス上で買えるおトクな電子チケット
 各種便利な交通チケットが簡単にチケットを通じて群馬県内で活用していただけます！

まずはGunMaaSの会員登録から
 左記から会員登録へ
 必要事項を入力
 さあ便利でお得なサービスをご体感しましょう！

群馬旅ならGunMaaS 交通電子チケットでラクラク移動

群馬の旅に便利な電子チケット

- ぐんまワンデーローカルバス** 1日乗車券
前夜前日指定のぐんまワンデーローカルバスが乗り放題です。
大人 2,500円 / 小児 1,250円
- 上信電鉄1日フリー乗車券** 1日乗車券
上信電鉄の全線（上野原～下仁田）の各普通列車が乗り放題です。
大人 2,260円 / 小児 1,140円
- 上毛電気鉄道赤城南麓1日フリーパス** 1日乗車券
上毛電気鉄道の赤城（中央線～西利生）の各普通列車が乗り放題です。
大人 1,300円 / 小児 650円
- わたらせ渓谷一日フリーきっぷ** 1日乗車券
わたらせ渓谷線（全線）の各普通列車が乗り放題です。
大人 1,880円 / 小児 940円
- 間越交通バス伊香保温泉フリーパス** 2日乗車券
間越交通の伊香保温泉フリーパスが乗り放題です。
大人 1,500円 / 小児 750円
- 間越交通バス四方温泉フリーパス** 2日乗車券
フリーエリア内（中央線～四方温泉）のバスが乗り放題です。
大人 2,000円 / 小児 1,000円
- JRバス関東草津高原線フリーパス** 2日乗車券
フリーエリア内（長野原～草津）のバスが乗り放題です。
大人 1,400円 / 小児 700円

交通電子チケットでラクラク移動

群馬県内主要観光地と交通ルートを示す地図。JRバス関東、上信電鉄、上毛電気鉄道、わたらせ渓谷線、間越交通バス、伊香保温泉フリーパス、草津高原線フリーパスなどのサービスエリアが示されています。

出典)GunMaaSパンフレット

第1章
第2章 現状と課題
第3章
第4章
第5章
第6章
巻末資料



(7)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の開発・普及が進展しています。

自動運転は、令和7（2025）年度を目途に高速道路でレベル4(特定の条件下で車内にも遠隔地にも運転者を必要としない自動運転)の実現を目標にしているなど、着実に技術が進展しています。

グリーンスローモビリティは、時速20km未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスで、その車両も含めた総称です。導入により、地域が抱える様々な交通の課題の解決や低炭素型交通の確立が期待されます。

また、自動車よりコンパクトで環境性能に優れ、地域の手軽な移動の足となる超小型モビリティや電動キックボードなど、多様な新しいモビリティが生まれています。

【新たなモビリティの種類】

新型輸送サービス

<p>AIオンデマンド交通</p> 	<p>グリーンスローモビリティ</p> 
<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 高齢化が進む地方部や観光地での活用が期待
<p>超小型モビリティ</p> 	<p>自動運転</p> 
<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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



出典)富岡市 HP
<https://www.city.tomioka.lg.jp/www/contents/1555568319243/index.html>



出典)株式会社シンクトゥギャザーHP
<https://www.ttcom.jp/products/current/ecom-10/>

(8) コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくり

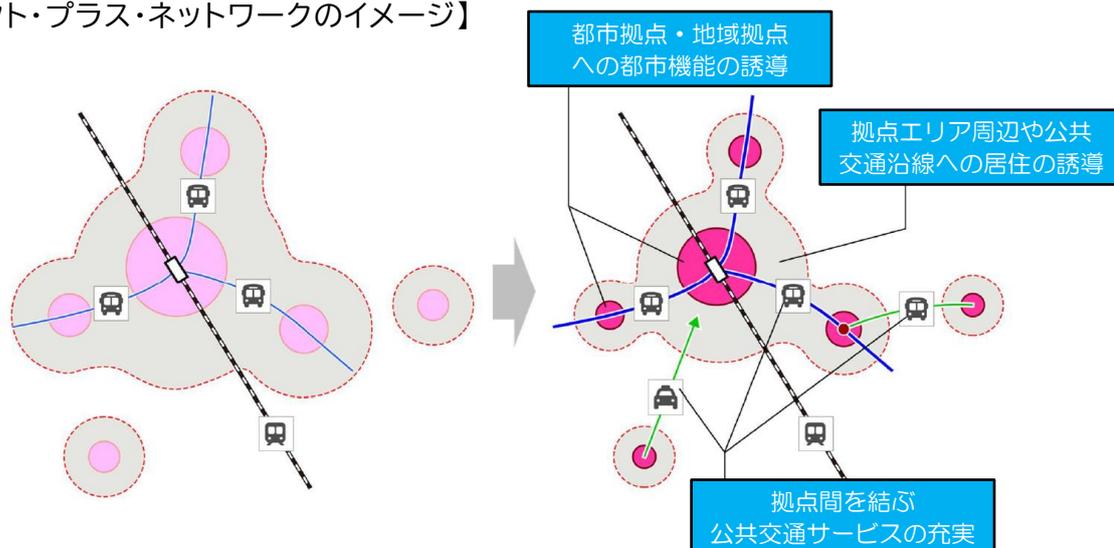
近年、地球温暖化による気候変動や超高齢社会の到来、人々の暮らしの多様化など、社会・経済情勢がめまぐるしく変化しています。まちに求められる機能に変化が生じており、今後のまちづくりには、これらの変化に対応した住み続けられるまちづくりが必要とされています。

これからのまちづくりの方向性として、人口が減少する中でも、医療・福祉・子育て・商業等の都市機能を都市の中心拠点や生活拠点に誘導しつつ、その周辺や公共交通の沿線に居住を誘導し、生活サービスへのアクセスを確保しながら一定のエリアにおいて人口密度を維持することが重要です。これにより、地域コミュニティの持続性が高まると考えられます。また、高齢者が急増する大都市においては、在宅医療・介護も含めた地域包括ケアの考え方を踏まえ、既存ストックを活用しながら医療・福祉を住まいの身近に配置し、高齢化に対応した都市づくりを推進することが必要とされています。

このような背景から、生活サービス機能や居住の誘導と公共交通ネットワークの形成を連携して取り組む「コンパクト・プラス・ネットワーク」という考え方が生まれました。

「コンパクト・プラス・ネットワーク」の実現に向けては、平成26(2014)年8月に都市再生特別措置法の改正により「立地適正化計画」が制度化されました。これは、都市計画法を中心とした従来の土地利用の計画に加えて、居住や都市機能の誘導によりコンパクト・プラス・ネットワークの形成に向けた取組を推進しようとするものです。

【コンパクト・プラス・ネットワークのイメージ】



出典)国土交通省 立地適正化計画の手引き【基礎編】

【コンパクト・プラス・ネットワークに期待される効果】

○サービス産業の生産性向上

…サービス産業は、その立地場所における需要（人口密度）が高いほど生産性が高くなる（付加価値額が高い）。

○行政コストの縮減、地価の維持・上昇

…コンパクトなまちでは、行政サービスが効率化されコストが縮減される。また、密度の高いまちほど地価が高く、上昇幅も大きい（下落幅が小さい）。

○健康の増進

…都市の人口密度が高いほど、歩行機会が多い。歩く習慣は、生活習慣病の予防、医療費の削減効果もみられる。

○環境負荷の低減

…都市の人口密度が高いほど、一人当たりの自動車交通によるCO₂排出量が少なくなる。

出典)国土交通省 立地適正化計画の手引き【基礎編】



2.4 本市の公共交通に関する課題の整理

これまでに整理した本市の地域現況及び市民ニーズ、社会動向から公共交通に関する課題を以下のように整理しました。

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

- 本市の公共交通のうち、路線バス、乗合タクシーについては、アンケート調査において「不満足」、「やや不満足」と回答した方の割合が多いなど、市民のニーズに合致していない可能性が高いと考えられます。

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

- 本市は中山間部を中心に公共交通空白地域が広がっており、その割合は面積比で約 8 割、人口比で約 3 割（市民の 3 人に 1 人）となっています。
- 今後、ますます進行していく高齢化をはじめ、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です。

課題③ 新たな交通結節点の構築と強化が必要

- 本市では都市構造的に中心市街地と鉄道駅が離れているという特徴があり、利用者にとって不便な状況にあるといえます。また、電車とバスの発着時刻が離れており、不便な要因の一つになっています。
- 公共交通の利便性向上のため、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ます。

令和 5(2023)年実施のアンケート調査結果



駅やバス停まで遠いので公共交通は利用していません



安中駅と磯部駅の間に新しい駅があれば便利

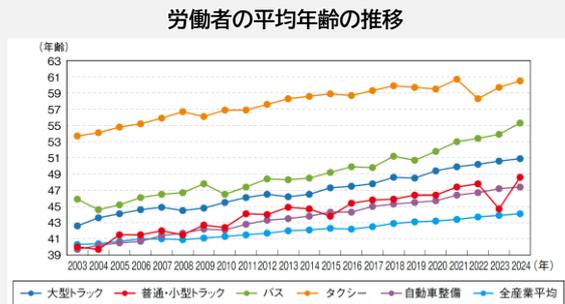
課題④ 公共交通の維持に向けた周知・利用促進が必要

- 本市を運行する路線バス、乗合タクシーの利用者数は長期的に減少傾向にある中、新型コロナウイルス感染症の拡大による影響により大幅な減少となりました。新型コロナウイルス感染症の 5 類感染症移行後の現在においても依然としてコロナ禍前の水準には回復していない状況です。
- 本市は、市内を発着するトリップの 8 割を自動車占めるなど、自動車への依存度が高くなっており、公共交通の利用に抵抗を感じる方、そもそも利用の仕方が分からない方も存在すると考えられます。このため、公共交通の利用のしやすさを向上するため、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ます。



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

- 全国的に路線バスの運転に必要な大型二種免許保有者は年々減少傾向にあり、バス、タクシー事業所の労働者平均年齢は全産業平均より高く、高齢化が深刻となっています。
- また、高度な技術・技能を有するベテラン職員の大量退職により、若い世代への技術・技能の継承も大きな課題となっています。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（運転支援機能の向上）の取組や、自動化の取組を進めることにより、効率的な運用を行っていく必要があります。



出典) 令和7年版交通政策白書

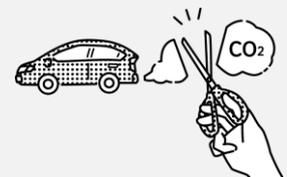
課題⑥ 公共交通に係る施設、車両のバリアフリー・ユニバーサルデザイン化が必要

- 今後、ますます増加する高齢者の割合や公共交通を利用しづらい障がい者の方々をはじめ、市内に居住・来訪する誰もが安全かつ円滑に移動できるよう、公共交通に関する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です。
- また、近年のインバウンド需要の高まりを受け、今後、本市でも外国人観光客の増加が期待されます。外国人観光客の増加を地域活性化の好機と捉え、観光資源を活かした取り組みを進めるとともに、外国人旅行者の利用促進を図るために、公共交通に係る施設や車両等の案内標示の多言語化が必要です。



課題⑦ ゼロカーボンシティの実現に向けた取組が必要

- 国では、令和12(2030)年度に温室効果ガス46%削減(平成25(2013)年度比)や令和32(2050)年カーボンニュートラルの実現を目指す取組みを加速化しており、その一つとして消費エネルギーの削減を図ることが課題となっています。本市は、令和5(2023)年度に「CO2排出量実質ゼロ宣言(通称:ゼロカーボンシティ宣言)」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ます。
- 交通分野においては、自転車や公共交通など環境負荷の低い交通手段の利用促進、自動車交通における環境負荷の軽減により、環境に配慮した移動が求められています。脱炭素社会の実現に向けた車両の電動化の動きとして、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です。





【各種調査結果のまとめ】

① 現状分析結果のまとめ

項目	現状
人口減少・少子高齢化	<ul style="list-style-type: none"> ● 本市の人口は令和 17 (2035) 年には 4.5 万人(2020 年比 82%)、令和 27 (2045) 年には 3.8 万人(2020 年比 70%)にまで減少の見込み ● 高齢化が急速に進行しており令和 27 (2045) 年には高齢者人口の割合は約 50%になることが推計
公共交通の利用者減少	<ul style="list-style-type: none"> ● 路線バス及び乗合タクシーの利用者数は年々減少 ● 運賃収入の減少に伴う減便、廃止によるサービス低下や公的負担の増加等が懸念
公共交通空白地域の点在	<ul style="list-style-type: none"> ● 山間部を中心に公共交通空白地域が広く分布(市域の約 80%)し、人口の約 30%(市民の 3 人に 1 人)が公共交通空白地域に居住
自動車依存	<ul style="list-style-type: none"> ● 市内を発着するトリップの 8 割を自動車が占めるなど、自動車への依存度が高く、公共交通の位置付けが相対的に低下

② 公共交通をとりまく社会動向のまとめ

項目	現状
担い手不足	<ul style="list-style-type: none"> ● 「働き方改革関連法」により自動車運転者の時間外労働の上限規制が適用され、公共交通のサービス水準を維持するにはより多くの担い手が必要 ● 路線バスの運転に必要な大型二種免許保有者は年々減少し高齢化も進行
鉄道路線の縮小・廃止	<ul style="list-style-type: none"> ● 少子高齢化や新型コロナウイルス感染症による影響もあり、地方を中心に鉄道路線の縮小・廃止が相次ぐ
ユニバーサルデザイン・バリアフリー	<ul style="list-style-type: none"> ● 高齢者や障がい者の方をはじめ、誰もが安全・安心に移動ができる社会の実現が必要 ● 全国的にインバウンド観光客が増加しており、今後の継続に期待
環境への配慮	<ul style="list-style-type: none"> ● 令和 32 (2050) 年に CO₂ を実質ゼロにすることを目指す「ゼロカーボンシティ」を表明する地方自治体が増加
新たな交通サービス・モビリティ	<ul style="list-style-type: none"> ● 最適な移動サービスの検索・予約・決済等が一括で行える MaaS の開発普及が進展 ● AI デマンド交通等の開発普及が進展
法改正	<ul style="list-style-type: none"> ● 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の令和 2 (2020) 年の改正により、地方自治体による「地域公共交通計画」の策定が努力義務化 ● 令和 5 (2023) 年の改正では、「地域の関係者」の「連携・協働」による利便性・持続可能性・生産性の高い地域公共交通への「リ・デザイン」を提唱

③ 市民ニーズ(市民アンケート調査、公共交通ワークショップ)のまとめ

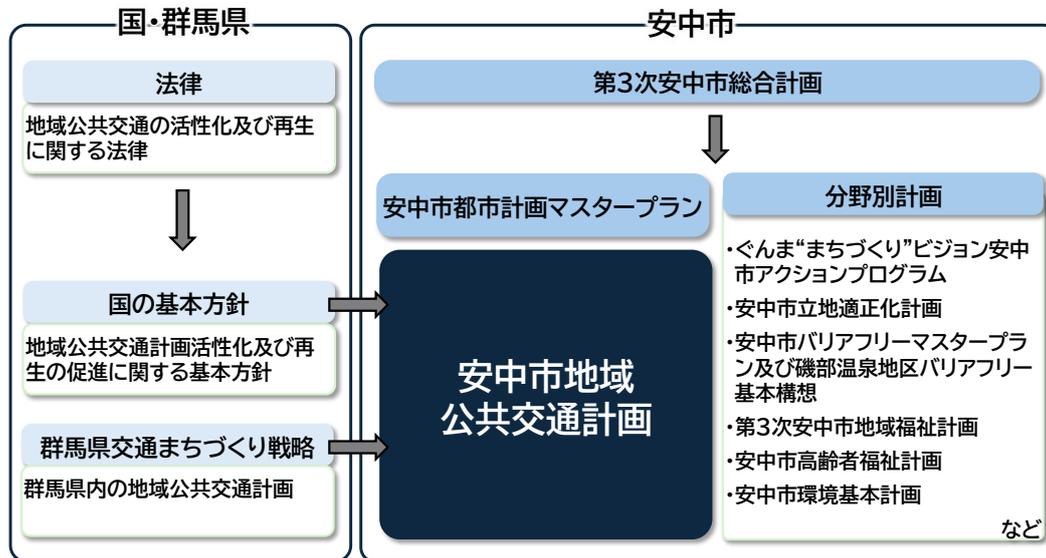
項目	現状・主な意見
公共交通に対する満足度	<ul style="list-style-type: none"> ● 路線バス、乗合タクシーに対して総合的な面で「不満足」、「やや不満足」との意見が多く、ニーズに合致していない可能性 ● 路線バスについては、「運行本数」、「運行経路や行先」、「鉄道・他の路線バスとの乗継」、「バス停の環境」に対して「不満足」、「やや不満足」の意見が約5割を占める ● 乗合タクシーは、「運行本数」、「運行経路や行先」、「情報提供」に対して「不満足」、「やや不満足」の意見が約4割を占める
路線バス	<ul style="list-style-type: none"> ● 居住地が山間部やバス路線から外れている場合、バス停までの距離が遠く利用しづらい ● バス停までの距離が遠く加齢により公共交通を利用できなくなることを懸念 ● 運行日、運行時間帯の変更が必要 ● 鉄道と路線バスとの間でダイヤ調整が必要 ● 路線バスに馴染みの少ない方も多いため利用時のハードルを下げるような取組が必要
乗合タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ● 利用しようと思っても予約が取れない場合がある ● 費用も安く便利なので日曜・祝日の運行を希望 ● 「乗合タクシーは高齢者が使用するイメージがある」という意見から若い人も利用できるような工夫が必要
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ● 電話をかけても繋がらないことや予約が取れない場合があり、とくに高齢者の外出（通院、買い物等）に支障がある
公共交通全般	<ul style="list-style-type: none"> ● 交通安全面を考え、マイカーから公共交通に切り替えてもらうような啓発が必要 ● 自動車が運転できなくなった場合が不安



第3章 基本的な方針

3.1 計画の体系

安中市地域公共交通計画は、「第3次安中市総合計画（あんなか まちづくりビジョン 2024）（令和6年3月）」に基づき、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付けます。



地域公共交通計画の体系(再掲)

3.2 目指すべき将来像（基本理念）

「第3次安中市総合計画」では、これまで本市が進めてきたまちづくりの経験・実績を踏まえるとともに、まちの「魅力」や市民の「生活力」と「幸福度」を向上させ、少子化対策、人口の減少抑制策につなげるため、「住んで良かった 豊かで魅力ある元気な 新しいあんなか～さらに、光り輝くまちへ～」という将来像を掲げています。

また、「安中市都市計画マスタープラン」では、「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりを推進し、都市機能や生活機能が集積した拠点を形成するとともに、各拠点を公共交通で有機的に結ぶことで日常生活の利便性が向上した、効率的で持続可能なまちの形成を図る方針を掲げています。

一方で本市の公共交通は、通勤・通学や通院、買い物など日常生活において利用しやすいサービスが期待されているものの、市民アンケート調査によると、本市の住みにくい理由として、「交通の便が悪い」が7割以上と高く、「公共交通」は重要度が高い一方、満足度が低く、「早期見直しを必要とする施策」に分類されています。

このようなことから、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、安中市地域公共交通計画の目指すべき将来像（基本理念）は、「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”～」とします。

コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりの推進

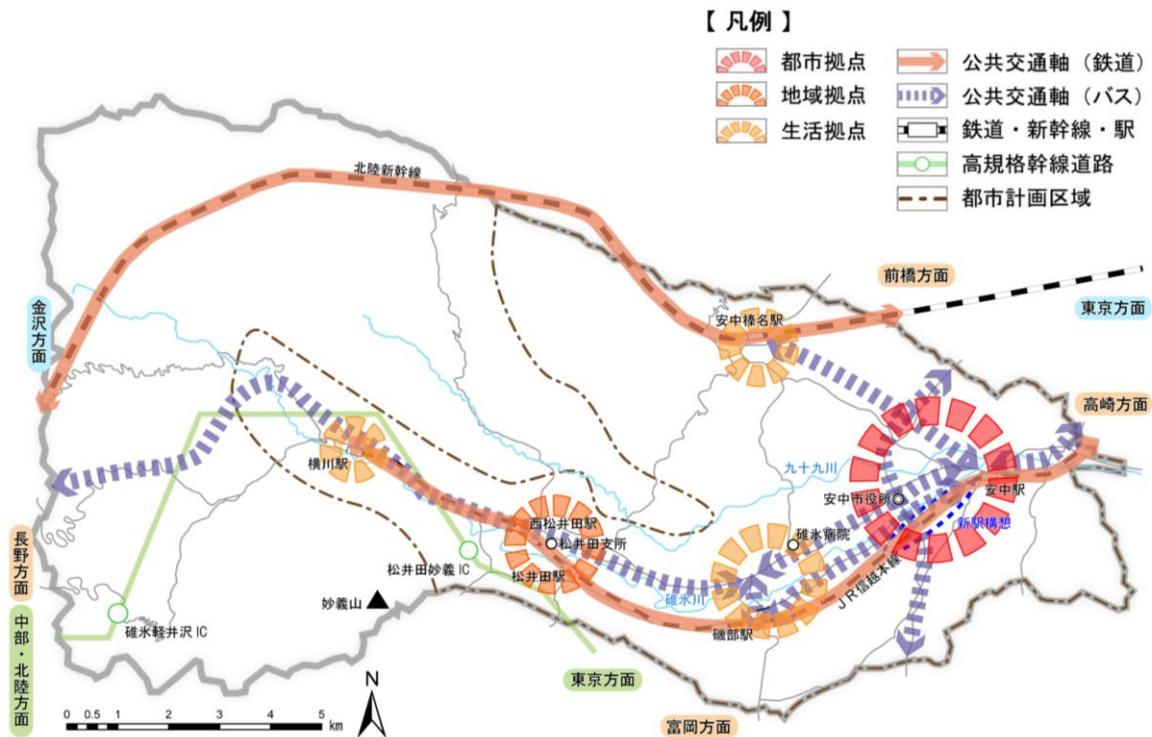
目指すべき将来像(基本理念)

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”～

以下に、立地適正化計画において掲げている本市が目指す都市の骨格構造を示します。

目指す都市の骨格構造図



出典)安中市立地適正化計画

拠点・軸	概要
都市拠点	都市拠点として設定されている安中市役所・安中駅周辺では、洪水浸水や土砂災害をはじめとした災害リスクの低減・回避により安全性を確保するとともに、商業・業務や公共公益施設等の高次の都市機能が集積する本市の中心的な拠点を形成します。また、その周辺への緩やかな居住誘導を図ります。
地域拠点	地域拠点として設定されている松井田仲町交差点・西松井田駅周辺では、災害リスクの低減・回避により安全性を確保し、公共公益機能や日常生活に必要な生活サービス機能の誘導を図り、本市の副次的な拠点を形成します。また、既存市街地におけるまちのまとまりを維持・形成するために、緩やかな居住誘導を図ります。
生活拠点	生活拠点として設定されている原市交差点・磯部駅周辺及び安中榛名駅周辺では、災害リスクの低減・回避により安全性を確保し、日常生活に必要な生活サービス機能の誘導を図り、地域生活を支えるための拠点を形成します。また、既存市街地や団地等におけるまちのまとまりを維持・形成するために、緩やかな居住誘導を図ります。横川駅周辺では、都市機能誘導区域や居住誘導区域を設定しないため、その他の様々な手法による拠点の維持を検討します。
公共交通軸	多極ネットワーク型コンパクトシティの都市構造を実現するため、公共交通機関により市内の拠点間や本市と周辺市間を結び、日常生活に必要な拠点間の円滑な移動に加え、来訪者や観光客の周遊手段を維持・充実するための公共交通軸を設定します。

出典)安中市立地適正化計画



3.3 基本方針

本市では、少子高齢化や人口減少の進行に対応し、持続可能なまちの実現に向けて拠点整備や軸形成の基本的な考え方となる「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ます。

都市拠点、地域拠点及び生活拠点における都市機能の適切な立地誘導、拠点間のネットワーク化の推進により、安全・安心で利便性が高い市街地環境、交通環境を形成し、前項で掲げた目指すべき将来像（基本理念）の達成するため、本計画では以下の3点を基本方針とします。

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

- 交通の基本である「安全で安心に目的地まで移動ができること」を確保し、子供からお年寄りまで、誰もが安心して利用できる公共交通を整備します。

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

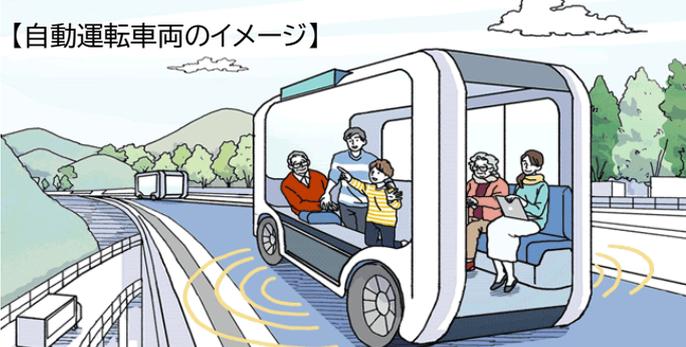
- 山間部に広がる公共交通空白地域や駅から遠いまちなかにおいても、そこで暮らしている人や訪れる人の便利で快適な移動手段・サービスを確保する公共交通を整備します。

基本方針③ 持続可能な地域公共交通網の整備

- 交通の担い手不足や路線バスの減便等の顕在化、高齢化への対応や環境への対応が求められる中、厳しい事業環境の中でもサービスを確保・維持していく公共交通網を整備します。

3.4 計画の目標

地域公共交通の3つの基本方針を踏まえ、本市が目指すべき地域公共交通の目標を以下のよう

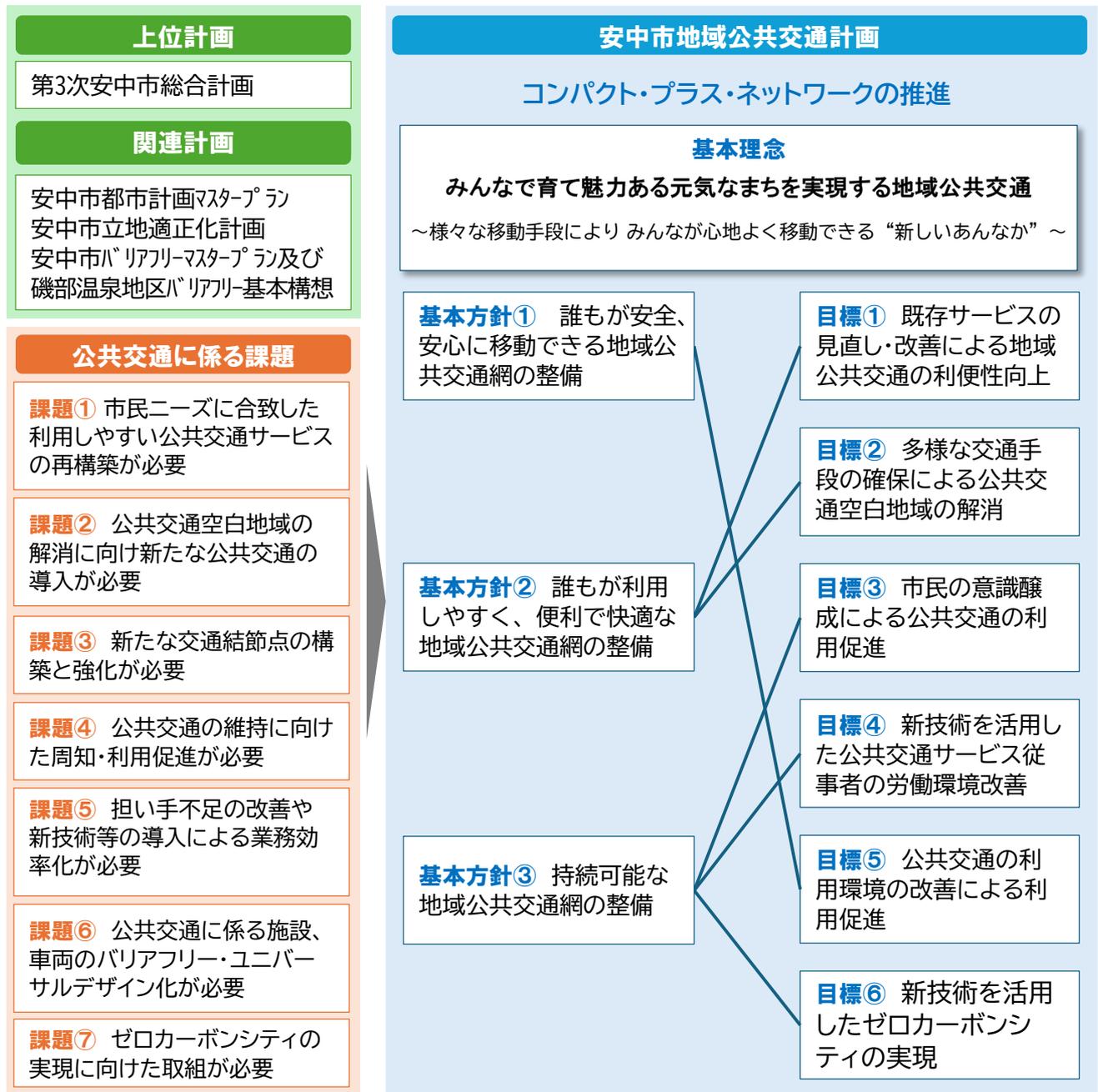
<p>目標①</p>	<p>既存サービスの見直し・改善による地域公共交通の利便性向上</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 路線バス、乗合タクシー等の既存の公共交通について、運行形態、運行経路、運行ダイヤ等の見直し・改善を行い利用者にとって利用しやすいサービスを提供します。 ● JR 信越本線で構想している新駅設置について検討を行います。
<p>目標②</p>	<p>多様な交通手段の確保による公共交通空白地域の解消</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● AI デマンド交通をはじめ、新技術を活用した多様な交通サービスを導入することで、市内に点在する公共交通空白地域を効率的に解消します。 <p>【AI デマンド交通のイメージ】</p>  <p>出典)先進モビリティサービス(MaaS・AI オンデマンド交通の導入に係る事例集) 2022年3月 国土交通省</p>
<p>目標③</p>	<p>市民の意識醸成による公共交通の利用促進</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通に関する種々の情報発信やイベント等の開催を通して、地域の公共交通の重要性や、過度な自動車利用から公共交通を適切に利用する意識を醸成し、利用促進を図ります。
<p>目標④</p>	<p>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</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 新技術の積極的な活用等により公共交通サービス従事者の労働環境の改善とサービス水準の維持を両立させる取組を推進します。 <p>【自動運転車両のイメージ】</p>  <p>出典)2040年道路の景色が変わる 2020年6月 国土交通省</p>
<p>目標⑤</p>	<p>公共交通の利用環境の改善による利用促進</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 誰もが利用しやすい公共交通の実現に向け、ソフト・ハード両面のバリアフリー化・ユニバーサルデザイン化を推進します。  <p>出典)国土交通省 HP (https://www.tb.mlit.go.jp/kanto/jidou_koutu/tabi2/ud-taxi/ud-teach.html)</p>
<p>目標⑥</p>	<p>新技術を活用したゼロカーボンシティの実現</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 環境にやさしい低炭素車両の導入を進めゼロカーボンシティの実現に取り組みます。



3.5 計画目標の体系

本計画の3つの基本方針と6つの目標との関係は以下のとおりです。

- 第1章
- 第2章
- 第3章 基本的な方針
- 第4章
- 第5章
- 第6章
- 巻末資料



3.6 地域公共交通の位置づけ

本市の各公共交通の位置づけ、役割、確保維持のための施策は以下のように決めました。

AI 新交通(AI による配車システムを活用した予約運行の公共交通)は、主に、鉄道や路線バスがない公共交通空白地域を対象に導入を検討している、日常生活を支える地域内の移動のための交通手段です。本市や交通事業者だけの運営ではサービスの維持が困難なため、国庫補助(地域公共交通確保維持事業(地域内フィーダー系統補助))を活用し、生活交通ネットワークを確保・維持します。

位置づけ	交通手段	役割	確保維持のための施策
広域 幹線交通	・北陸新幹線 ・信越本線	北陸新幹線安中榛名駅、信越本線全駅、構想している新駅を拠点とし、市内と市外の地域を広域的に連絡する交通手段	鉄道事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保する。
	・西毛広域幹線道路の開通を見据えた都市間輸送バス	市内中心部と近隣都市間を連絡する交通手段	地域公共交通確保維持事業(地域間幹線系統補助)を活用し、幹線バス網を確保・維持する。
	・路線バス(横川駅-軽井沢駅線)	生活拠点(横川駅)と近隣都市間を連絡する交通手段	バス事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保する。
地域間 幹線交通	・路線バス(北シャトル、南ループ、松井田安中シャトル、安中駅-安中市役所線)	市内の各地域と拠点間を連絡する交通手段	バス事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保する。
地域内 交通	・AI 新交通(AI デマンド交通)	日常生活を支える地域内の移動のための交通手段	地域公共交通確保維持事業(地域内フィーダー系統補助)を活用し、生活交通ネットワークを確保・維持する。
タクシー	・タクシー ・介護タクシー	日常生活を支える地域内の移動のための交通手段	交通事業者と連携した取り組みを実施し、一定以上の需要を確保する。
福祉のあし	・福祉有償輸送	日常生活を支える地域内の移動のための交通手段	事業者と連携した取り組みを実施し、一定以上の需要を確保する。
送迎バス	・通院バス ・スクールバス	通院、通学等、特定目的のための移動手段	—



第1章

第2章

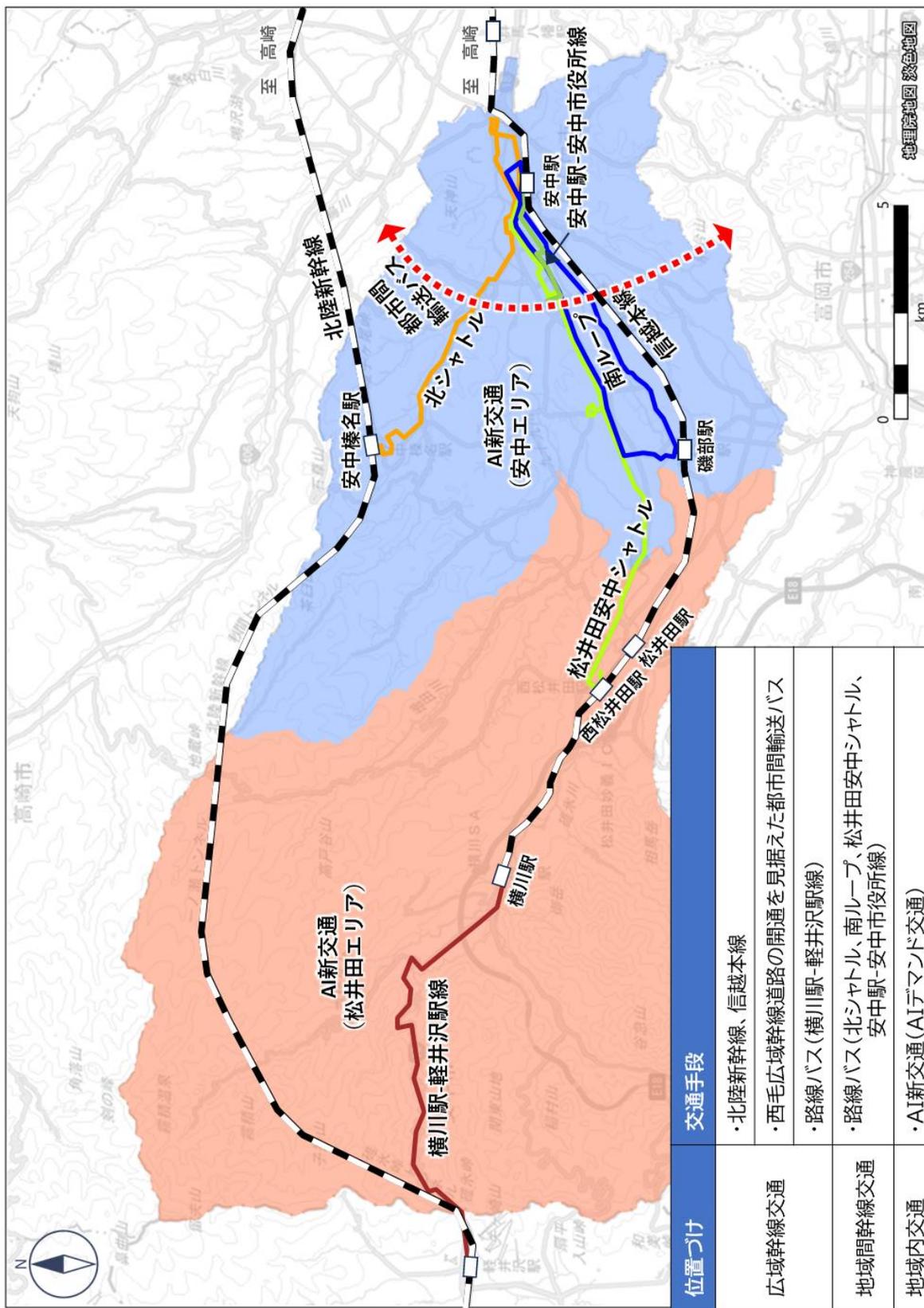
第3章 基本的な方針

第4章

第5章

第6章

巻末資料



第4章 計画目標達成のための取組

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、本計画の6つの計画目標を達成に向けて、今後、以下に示す数値目標を掲げた上で各種の施策を実施していきます。

なお、各取組み施策の実施にあたっては、地域公共交通利便増進実施計画の策定を見据え、関係者との協議を進めていきます。

計画目標	取組施策(案)	利便増進計画の対象
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グサービス（カーシェア、シェアサイクル、シェア電動キックボード等）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（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 バスやデマンドの待合環境の改善（情報提供の充実）	○
	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	○

※上表の施策については、計画期間内にすべての施策を実施・完了させるものではなく、長期、中期、短期に分けて段階的に取り組んでいくものである。

第1章

第2章

第3章

第4章

計画目標達成のための取組

第5章

第6章

巻末資料



第1章

第2章

第3章

第4章

計画目標達成のための取組

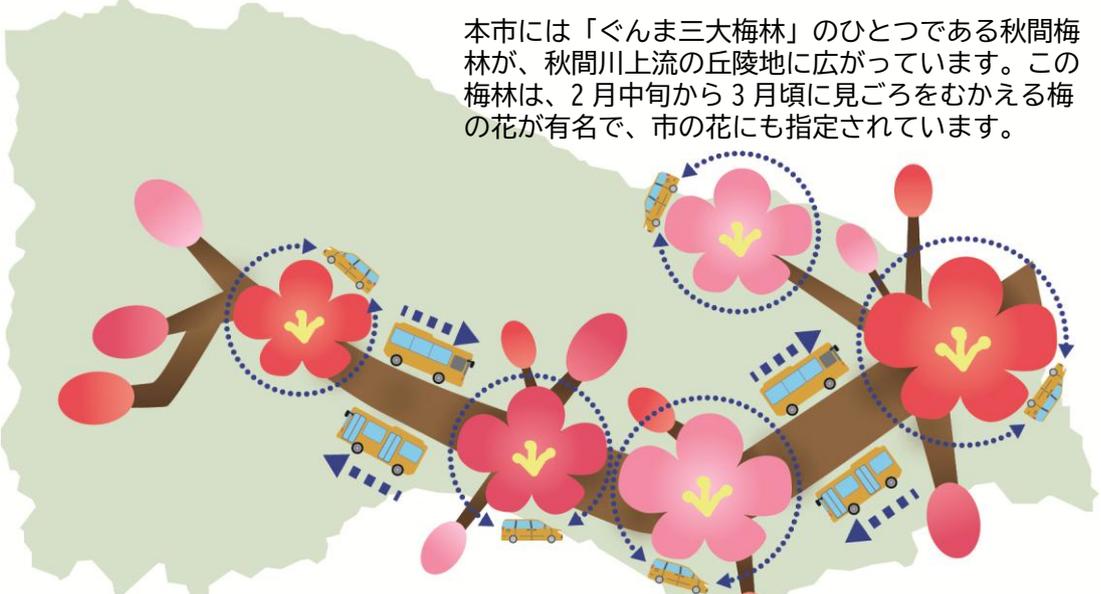
第5章

第6章

巻末資料

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
(利便増進計画の対象)

実施主体	安中市、交通事業者（路線バス運行事業者：㈱ボルテックスアーク）					
実施概要	地域公共交通確保維持改善事業（陸上交通：地域間幹線系統補助等）を活用することにより、継続的な運行を行います。					
	地域間幹線系統は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行うとともに、路線バスなどの地域内生活交通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します。また、JR 信越本線で構想中の新駅等の市内の主要な拠点では、路線バス、AI 新交通、タクシー、自転車等の様々な交通手段の乗り換えが可能なハブ機能の強化・充実を図ります。					
	さらに、継続的な運行サービスの向上を図るため、公共交通の課題や問題点を抽出するため、定期的な市民ワークショップの実施について検討します。					
実施概要	<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="flex: 1;">  </div> <div style="flex: 1; padding-left: 10px;"> <p>本市には「ぐんま三大梅林」のひとつである秋間梅林が、秋間川上流の丘陵地に広がっています。この梅林は、2月中旬から3月頃に見ごろをむかえる梅の花が有名で、市の花にも指定されています。</p> </div> </div>					
	再編後の公共交通ネットワークイメージ 「梅で結ぶ Y-ume プロジェクト」					
	 <p>再編後の市委託路線バス(あんバス)車両イメージ</p>					
関連施策	施策 1-2、施策 2-1					
スケジュール	令和 8 年度 (2026 年度)	令和 9 年度 (2027 年度)	令和 10 年度 (2028 年度)	令和 11 年度 (2029 年度)	令和 12 年度 (2030 年度)	令和 13 年度 以降
	<div style="border: 1px solid black; background-color: yellow; padding: 5px; display: inline-block; width: 100%;"> 本格運行 </div>					

施策1-2 AI デマンド交通の導入等（利便増進計画の対象）

実施主体

安中市、交通事業者（AI 新交通運行事業者：安中タクシー(株)、榛名観光(株)、上信ハイヤー(株)、高崎駅構内自動車(株)、ツバメタクシー(有)）

公共交通の利用状況や利用者ニーズ等を踏まえ、持続可能な移動手段の確保に向け定時定路線型の路線バスではカバーできない地域等を対象に AI 新交通（あんなカー）を導入します。

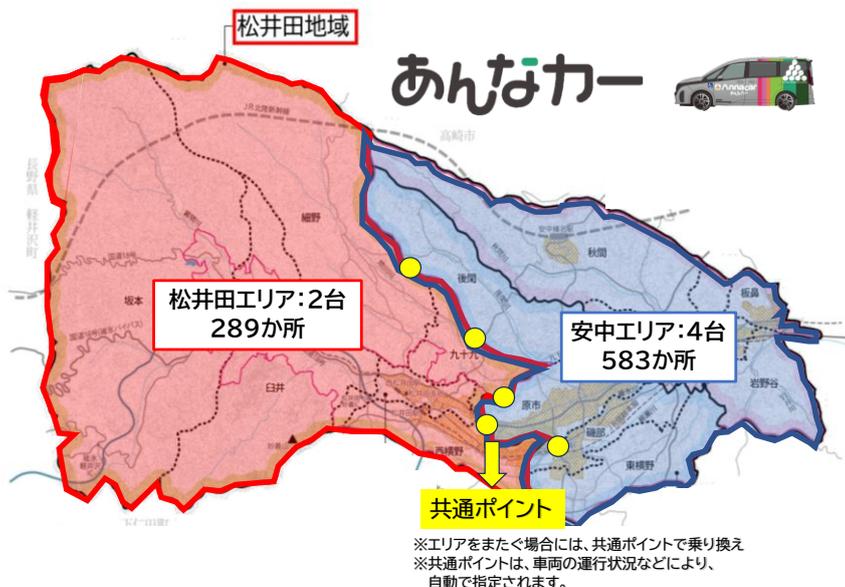
【AI 新交通実証実験】

安中市では、公共交通空白地域が大部分を占める旧松井田町域を対象に令和6（2024）年10月1日から11月29日の期間で AI 新交通の実証実験を実施しました。また、令和7（2025）年3月から令和8（2026）2月末まで実証実験を実施しました。

AI 新交通実証実験の運行概要

	第1弾	第2弾
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（自由経路ミーティングポイント型）	
車両台数	セダンタイプ2台	
運行時間	月曜日～金曜日 10時～16時30分	月曜日～金曜日 8時～18時
停留所	252箇所	271箇所

実施概要



令和8（2026）年3月からの運行概要



AI 新交通（あんなカー）車両イメージ

関連施策

施策1-1、施策2-1

スケジュール

令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)	令和12年度 (2030年度)	令和13年度 以降
必要に応じて各交通手段の運行ダイヤの調整					

第1章

第2章

第3章

第4章

計画目標達成のための取組

第5章

第6章

巻末資料



第1章

第2章

第3章

第4章

計画目標達成のための取組

第5章

第6章

巻末資料

施策 1-3 自動運転車両の導入

実施主体 交通事業者、安中市

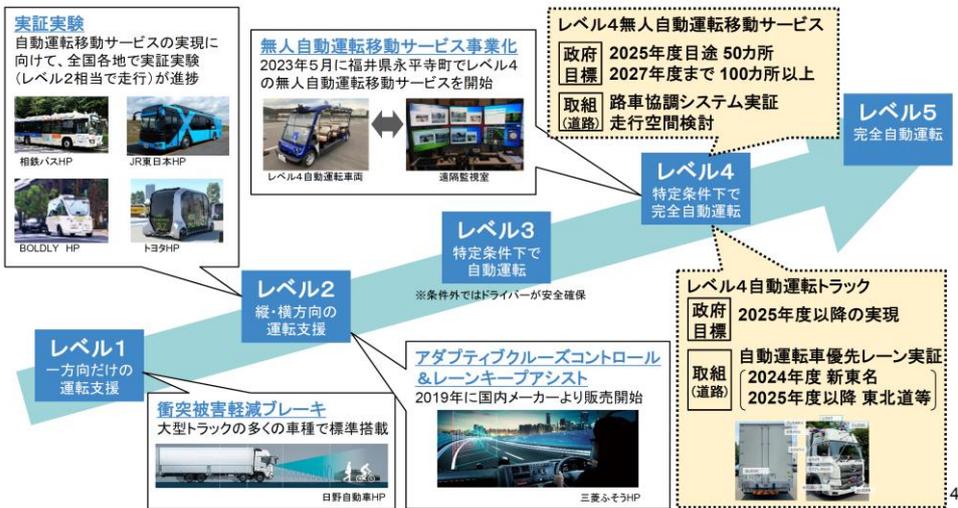
地域公共交通の確保・維持に当たっては、運転手不足に対応した新たな施策を検討する必要があります。近年の事例を踏まえ、本市における自動運転車両の走行について検討します。

また、自動運転車両の導入を見据えた新たな道路空間の整備など、必要な基盤整備に関わる検討や自動運転に対する意識啓発、環境への配慮行動について地域住民との合意形成を図ります。

【自動運転サービスの政府目標】

2. 自動運転サービス(移動/物流)に関する政府目標

- 「デジタル田園都市国家構想総合戦略」(2023年12月26日閣議決定)等の政府目標の実現に向け、関係部局と連携・調整し、車両技術の開発やインフラ支援の検討に取り組むことが重要。
- こうした取組を着実に実施するため、車両とインフラの双方において推進体制を構築。



自動運転サービスの政府目標
出典：第1回自動運転インフラ検討会資料 4

実施概要

【前橋市での自動運転バス実証実験の事例】

前橋市では、令和7(2025)年度末までに自動運転レベル4(特定条件下における完全自動運転)での実装を目指し、上毛電鉄中央前橋駅~JR前橋駅間で平成30年度から毎年実証実験を実施しています。

令和6(2024)年11月~令和7(2025)年2月までは、自動運転レベル2(運転席にドライバーあり)で実験が行われました。



前橋市で運行している自動運転バス
出典)前橋交通ポータル
(<https://maebashimobility.jp/630>)

関連施策	—					
スケジュール	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)	令和12年度 (2030年度)	令和13年度 以降
	段階的に検討					

施策1-4 鉄道新駅設置の検討促進（利便増進計画の対象）

実施主体 安中市、鉄道事業者

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の促進を図ります。

本市では、令和13（2031）年度に全線開通を予定する西毛広域幹線道路と都市計画道路中宿水口線との交差部の周辺地区を「碓氷川右岸拠点商業地」として、周辺の利便性や魅力の向上を目指すこととしています。新駅は、当該地区の南側に構想しており、本市の主要な幹線道路と鉄道を結節し、ハブ機能を担う新たな交通拠点として重要な役割を果たします。

現在は、実現に向けて周辺の現状を把握し、課題を整理するため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、今後も引き続き検討の深度化を図っていきます。



実施概要



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プで得られた意向をイメージ図に表現）

関連施策 —

スケジュール	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)	令和12年度 (2030年度)	令和13年度 以降
	鉄道新駅の検討促進					



第1章

第2章

第3章

第4章

計画目標達成のための取組

第5章

第6章

巻末資料

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

実施主体	安中市、市民、各種事業者					
実施概要	<p>高齢者をはじめとした自動車を利用できない方の暮らしの足を確保することが全国的な課題となっており、全国各地で「地域」と「行政」が協力して、「住民互助によるボランティア運送」や「タクシーの相乗り」、「グリーンスローモビリティの導入」など、新たな移動手段を導入する動きが進んでいます。本市においても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の検討を進めます。</p> <p>【安中市細野地区での新たな移動手段の検討の事例】 安中市細野地区では、自動車を使えない住民を中心に交通手段を確保してほしいとの要望が挙がり、安中市からの呼びかけで「住民」と「行政」による検討を開始し、ボランティア運送の実証実験を令和元（2019）年度に実施しました。</p> <p>【安中市での買物支援の事例】 安中市では、令和6（2024）年6月6日にウエルシア薬局株式会社と地域福祉の推進等に関する協定を締結し、協定の一環として、買い物弱者支援に取り組んでいます。現在は、旧松井田地区の37ヶ所で移動販売車を運行しており、令和8（2026）年3月からは旧安中市地区でも運行を予定しています。</p> <p>【桐生市でのグリーンスローモビリティの事例】 群馬県桐生市は、スローモビリティなどを活用した環境にやさしいライフスタイルや、スローライフを心掛けるまちづくりを推進し、地域課題の解決をはじめ、ゆっくりした時間の中で人と人があふれあう機会の創出、地球温暖化の防止、持続可能な未来社会の実現に向け、「ゆっくりズムのまち桐生」を宣言しており、群馬大学理工学部を核とした産学官連携のなか、株式会社シンクトゥギャザーが開発した、「MAYU（eCOM-8）」を活用した観光案内の取組等が実施されています。</p>					
関連施策	施策1-1、施策1-2					
スケジュール	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)	令和12年度 (2030年度)	令和13年度 以降



細野地区ボランティア運送



ウエルシアの移動販売の案内チラシ



桐生市内を運行する低速電動コミュニティバス「MAYU（まゆ）」
出典 桐生市 HP (<https://www.city.kiryu.lg.jp/kurashi/kotsu/mayu/index.html>)



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

実施主体 運営企業、安中市

本市内で実施しているカーシェアサービスをさらに拡充することにより、利便性を高めることにより、自動車との共存を図ります。
 また、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します。シェアサイクルは観光振興・地域活性化の取組みとして、横川駅周辺で計画している道の駅、ならびに新駅周辺及び磯部温泉街において設置を検討しています。
 なお、シェアリングサービスは民間事業者との連携・協力により事業を推進します。

【安中市でのカーシェアリングの導入】

本市は、令和 5（2023）年 4 月 7 日に群馬ダイハツ自動車㈱と包括連携協定を締結し、同年 6 月に安中榛名駅で、翌年 10 月に横川駅でカーシェアリングの導入を実施しました。



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
 出典)群馬ダイハツ自動車 HP
<https://gunma.dd.daihatsu.co.jp/information/open-daihatsu-station-yokokawal>

実施概要

【高崎市でのシェアサイクル導入の事例】

高崎市では、高崎駅西口の中心市街地の新たな足として、回遊性向上と賑わい創出を目的に「高崎まちなかコミュニティサイクル（通称高チャリ）」を平成 25（2013）年から実施している。
 現在は、高崎駅西口周辺 17 か所のポートで、午前 9 時～午後 10 時で運営しています。



高崎駅西口のポート
 出典)高崎まちなかコミュニティサイクル推進協議会 HP
<https://www.takasakicci.or.jp/takachari/map.html>

関連施策 —

スケジュール	令和 8 年度 (2026 年度)	令和 9 年度 (2027 年度)	令和 10 年度 (2028 年度)	令和 11 年度 (2029 年度)	令和 12 年度 (2030 年度)	令和 13 年度 以降
					シェアサイクル導入検討	

第 1 章
第 2 章
第 3 章
第 4 章 計画目標達成のための取組
第 5 章
第 6 章
巻末資料



第1章

第2章

第3章

第4章

計画目標達成のための取組

第5章

第6章

巻末資料

目標3 市民の意識情勢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

実施主体	安中市					
実施概要	<p>本市では公共交通を利用することによる経済的負担の軽減や環境配慮行動への寄与など、公共交通を賢く使うことによる生活や社会への影響を情報発信し、子どもからお年寄りまで世代に応じたモビリティマネジメントを実現します。</p> <p>また、市内事業者に対して、ノーマイカーデーの推奨や通勤・通学の公共交通へ転換など、公共交通利用への意識啓発を実施します。さらに、誰もが利用しやすい環境を構築するため、利用者の声や市内の観光地等を含めたおすすめスポット、公共交通を利用して移動できるモデルルートについて、情報収集・検討を行い、広報や電子媒体等を通じて、定期的に広く周知します。</p> <div data-bbox="351 705 1465 1736" style="border: 1px solid green; padding: 10px;"> <p>【茨城県龍ヶ崎市のモビリティマネジメントの事例】</p> <p>茨城県龍ヶ崎市では、コミュニティバス（主に循環ルート）の沿線の世帯5,000人を対象に、モビリティマネジメントを実施しています。</p> <p>市内全戸に、「コミュニティバス通信」を3ヶ月に1度の頻度で配布し、コミュニティバスの情報と、交通に関する一般的な話題が掲載されており、バスに関する情報提供とともに、交通問題に関心を持ってもらうための情報を発信しています。</p> <p>事前調査により交通機関に対する意識と交通行動や、コミュニティバスを利用する可能性のある移動等を測定・把握し、モニタリングを行いながら事後調査により効果検証を行っています。</p> <div data-bbox="766 761 1452 1590"> <p>モビリティマネジメントの流れ</p> <p>出典) 龍ヶ崎市 HP https://www.city.ryugasaki.ibaraki.jp/kurashi/seikatsu/kokyokotsu/community-bus/mm/2013081400155.html</p> <pre> graph TD S0[Step 0: ニュースレター「コミュニティバス通信」の発行] --> S1[Step 1: 事前調査] S1 --> G1[制御群] S1 --> G2[従来MM群] S1 --> G3[丁重MM群] G1 --> S2[Step 2: コミュニケーション・アンケート] G2 --> S2 G3 --> S2 S2 --> S3[Step 3: 意見要望への返信] S3 --> S4[Step 4: 事後調査] G1 --> S4 G2 --> S4 G3 --> S4 </pre> </div> </div>					
関連施策	施策3-2					
スケジュール	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)	令和12年度 (2030年度)	令和13年度 以降
	モビリティマネジメントの啓発					
	広報・電子媒体での周知、利用者の声や観光等を含めたおすすめ情報の提供					

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

実施主体 交通事業者、道路管理者、警察、運輸局、安中市

バス協会や交通事業者との連携のもと、小学生を対象とした公共交通の乗り方教室等を通じて、支払い方法や乗車時の留意点などを伝えることにより、身近な乗り物として利用促進を図ります。
AI新交通（あんなカー）については、引き続き「乗り方教室」を開催して、利用促進に努めます。
また、運輸局、道路管理者等と連携を図りながら、公共交通の維持・バリアフリー車両の重要性等、公共交通の位置づけを伝えることにより、自らが守り・育てる意識を醸成し、持続可能な公共交通として利用促進に努めます。

【安中市でのバス乗り方教室の開催】

本市内では群馬県バス協会が主催するバス乗り方教室が開催されています。乗車中のマナーや運賃の支払い方法などを学んでいます。また、普段見られないエンジンを間近に見たり、車いす乗降体験をするなど貴重な体験機会となっています。



乗り方教室の様子

実施概要

【バリアフリー教室の開催】

関東運輸局及び管内支局では、バリアフリーへの理解を深めるため、平成13年度より、小・中・高・大学生、教師、一般の方を対象に、社会的障壁（バリア）の疑似体験や介助体験ができるバリアフリー教室を実施しており、群馬県内では前橋市や高崎市の小学校を中心に開催されています。



群馬運輸支局主催のバリアフリー教室の状況

関連施策 施策3-1

スケジュール	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)	令和12年度 (2030年度)	令和13年度 以降
	小学生を対象としたバス乗り方教室の継続					
AI新交通の乗り方教室の継続						



第1章

第2章

第3章

第4章

計画目標達成のための取組

第5章

第6章

巻末資料

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）
（利便増進計画の対象）

実施主体 交通事業者・安中市

実施概要
本市内の老朽化したバス停留所の看板については計画的に更新を行い、利用者の利便性向上を目指して定期的な維持管理に努めます。
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を作成します。既存の利用者に加えて、住民の新たな利用者や観光客など訪問頻度の低い来訪者にもわかりやすい情報発信を行い、利用者の確保に取り組みます。なお、公共交通ガイドは紙媒体やバス停に2次元コードを設置し、案内するなど、複数の手段で情報発信を行います。
また、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の開催によって広く市民に知ってもらう機会を設けます。

【前橋駅前のデジタルサイネージの導入】

前橋駅北口では公共交通機関の利用者に対してより分かりやすい情報提供を行い、鉄道とバスが一体となったシームレスな移動環境を整備することを目的に、令和4（2022）年にデジタルサイネージを導入しました。
このデジタルサイネージの導入により、バス乗り場の位置、運行情報（出発見込みや遅延時間）等を確認できるため、鉄道からバスへのスムーズな乗り換えや、待ち時間の削減といった効果が期待できます。

前橋駅北口のデジタルサイネージ
出典)前橋交通ポータル
(<https://maebashimobility.jp/463>)

【バスマップの作成・配布】

渋川市では、バスを利用するきっかけづくりを促すために、伊香保温泉街を走行する「伊香保タウンバス」の路線図に周辺観光スポットを図示し、イラスト等を入れて親しみやすいバスマップを作成し、HPで公開しています。

伊香保タウンバス路線図
出典)渋川市 HP (<https://www.city.shibukawa.lg.jp/kurashi/koutsuu/koukyoukoutsuu/p001462.html#877c-13c8-c6dc-de26-0730fbcb745de582>)

関連施策 施策5-2、施策5-3

スケジュール	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)	令和12年度 (2030年度)	令和13年度 以降
	イベント等を利用した公共交通の利用啓発を検討					
	公共交通の利用促進キャンペーンの実施を検討					

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（ICT を活用した遠隔点呼、運行管理の一元化）

実施主体

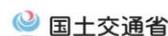
交通事業者

近年、運行管理に活用可能な情報通信技術（ICT）の発展は目覚ましく、運行管理における安全性の向上、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 を活用した運行管理の高度化が検討されています。

国土交通省では、安全性を確保した上で遠隔からの点呼や運行指示を実施するための個々の制度や機器の要件等について、実証実験等を通じて制度化に向けた検討を進めています。

本市においても、一部の交通事業者は、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、今後もこれらの技術を活用し、管理を効率化することで労働環境の改善、人手不足への対応に取り組みます。

【施策③】運行管理のDXの推進



背景・必要性

- 安全輸送の根幹を担う運行管理については、交通事業者の責任の下で、運行管理者が同じ営業所等に所属する運転者に対し、乗務前後に原則対面でアルコールチェックを含む点呼を行い、健康管理や運行指示等を行っているが、ICT技術の進展を踏まえ、事業者内の営業所や車庫間での遠隔点呼を令和4年7月より可能としたところである。
- 地方部においては、人手不足が深刻になっており、例えば夜間におけるタクシーサービスの提供ができない等があるところ、**一層の効率化のため、事業者内の運行管理業務の一元化や事業者間の遠隔点呼の導入が求められている。**

概要

- **事業者内の運行管理業務の一元化や事業者間の遠隔点呼の導入に向けて、実証実験を実施しながら、制度整備に向けて検討を進める。**

実施概要



交通事業者の運行管理効率化の推進イメージ

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

関連施策

—

スケジュール

令和 8 年度 (2026 年度)	令和 9 年度 (2027 年度)	令和 10 年度 (2028 年度)	令和 11 年度 (2029 年度)	令和 12 年度 (2030 年度)	令和 13 年度 以降
ICT 技術を活用した管理の効率化の実施					

第 1 章

第 2 章

第 3 章

第 4 章

計画目標達成のための取組

第 5 章

第 6 章

巻末資料



第1章

第2章

第3章

第4章

計画目標達成のための取組

第5章

第6章

巻末資料

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						
実施主体	安中市、交通事業者					
実施概要	<p>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検討します。</p> <p>バス・タクシー業界におけるドライバー不足を解消するためには、職業としてのドライバーの魅力や、やりがいなどを発信していくことが重要です。そこで、関東運輸局では、平成 27（2015）年度から就職を控えた高校生等にトラック・バス・タクシーのパンフレットを用いて運送業界の労働環境や魅力等の説明を行っており、令和 4（2022）年度には 100 校を訪問しています。</p> <p>ドライバー不足が深刻な地方自治体では、ホームページ上に路線バス運転士募集のお知らせを掲載し、各バス事業者の採用ページへのリンクを掲載するなどバス運転士確保の取組みを支援している事例があります。また、働きやすい職場環境を実現するためには、事務所などの修繕、改修等が必要です。特に、近年は女性の働きやすさ改善のため、女性用の休憩室・更衣室・トイレ等の整備を重点的に行う必要があります。</p> <p>本市においても、一部の交通事業者は、2 種免許取得時の助成、給与等の待遇改善、女性用の更衣室やトイレの整備等職場環境の改善を実施しており、今後も継続して実施することが重要です。</p>					
	<p>出典)前橋交通ポータル バス運転士募集のお知らせ (https://maebashimobility.jp/3329)</p>					
	<p>バス運転手紹介パンフレットの事例 出典)関東運輸局 HP (https://www.tb.mlit.go.jp/kanto/content/000255036.pdf)</p>			<p>タクシー若手運転手の効用促進の事例 出典)関東運輸局 HP (https://www.tb.mlit.go.jp/kanto/s_gunma/date/taxi_driver.pdf)</p>		
関連施策	—					
スケジュール	令和 8 年度 (2026 年度)	令和 9 年度 (2027 年度)	令和 10 年度 (2028 年度)	令和 11 年度 (2029 年度)	令和 12 年度 (2030 年度)	令和 13 年度以降
	行政支援のあり方の検討					
免許取得時の補助や職場環境の改善等の継続						

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

実施主体 安中市、交通事業者

誰もが安全・安心に移動ができる社会を実現するため、公共交通機関における車両のバリアフリー化は重要です。タクシーにおいては車いすを折りたたまずにそのまま乗車できる車両（ユニバーサルデザインタクシー）が登場するなど、今後も更なる導入の推進が求められます。路線バスについても、車いす利用者がそのまま乗車できる低床バスが普及しつつあります。また、鉄道では車両の一部の座席を撤去し、車いす利用者やベビーカー等のためのスペースとして広い空間を確保する改良が進められています。

本市では、低床バス（ノンステップバス）の購入を継続して進めていきます。また、バリアフリーマスタープランで計画している磯部温泉地区のバリアフリー化の整備検討（磯部駅のバリアフリー経路の整備、視覚障がい者用誘導ブロックの改善、低床バスやユニバーサルデザインタクシーの導入等）を促進します。なお、ユニバーサルデザインタクシーの導入については、令和 7（2025）年度より補助金を新設しました。

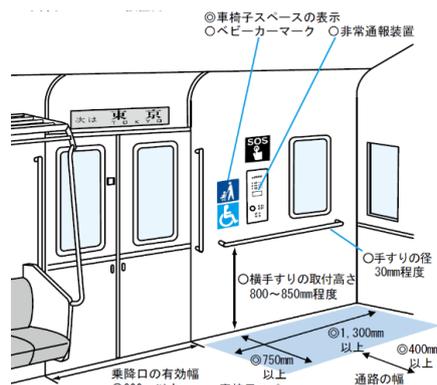


ユニバーサルデザインタクシー

実施概要



低床バス（ノンステップバス）の車内



鉄道車両車いすスペースの設置例

出典)公共交通機関の車両等に関する移動等円滑化整備ガイドライン（バリアフリー整備ガイドライン 車両等編）(国土交通省、令和 6 年（2024 年）3 月)

関連施策

スケジュール	令和 8 年度 (2026 年度)	令和 9 年度 (2027 年度)	令和 10 年度 (2028 年度)	令和 11 年度 (2029 年度)	令和 12 年度 (2030 年度)	令和 13 年度 以降
	磯部駅周辺のバリアフリー化の整備検討					
	ユニバーサルデザインタクシー、ノンステップバスの導入					

第 1 章
第 2 章
第 3 章
第 4 章 計画目標達成のための取組
第 5 章
第 6 章
巻末資料



第1章

第2章

第3章

第4章

計画目標達成のための取組

第5章

第6章

巻末資料

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

実施主体 安中市、交通事業者

令和5（2023）年4月の新型コロナウイルス感染症に関する水際対策の緩和により、訪日外国人旅行者数は大幅に増加しており、各自治体や交通事業者は、駅やバス停での多言語案内や、公共交通の利用案内等の多言語化に取り組んでいます。今後も訪日外国人の移動の利便性向上のため、バス停の多言語表示やバス路線のナンバリングは欠かせません。

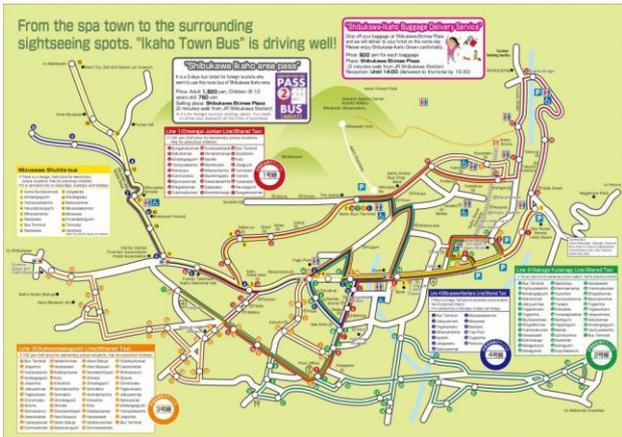
また、本市においては、外国人人口が増加しているため、一部の交通事業者はホームページの多言語化や翻訳機能付きタブレットの導入等を実施中、あるいは実施を検討しています。

このような事例を参考に、本市は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します。なお、多言語表示については、翻訳サイトの活用や二次元コードを活用した安中市ホームページへのリンク等、既存の機能を活用して検討を進めます。

実施概要



前橋駅での多言語表示・ナンバリングの実施事例
出典)前橋交通ポータル
(<https://maebashimobility.jp/463>)



伊香保タウンバス路線図（英語版）
出典)澁川伊香保温泉観光協会 HP (<https://www.ikaho-kankou.com/en/area-pass/>)

関連施策 施策3-3、施策5-3

スケジュール	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)	令和12年度 (2030年度)	令和13年度 以降
	バス停での多言語化、ナンバリングの検討			バス停での多言語化、ナンバリングの実施		

施策 5-3 バスやデマンドの待合環境の改善（情報提供の充実） (利便増進計画の対象)						
実施主体	安中市、交通事業者					
実施概要	<p>本市では、これまでもとくにバス利用者の多い鉄道駅でのバス停の待合環境の改善に取り組んできました。</p> <p>今後もバス利用者の利用状況に応じて、バス停での二次元コードを読み取りバスの運行状況確認、遅延や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を検討します。</p> <p>また、鉄道新駅構想に整備するバス停等、利用者が多いバス停を対象にデジタルサイネージの導入を検討する等、バス待合環境の改善を促進します。</p> <p>さらに、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等バスを快適に待つための環境整備を実施します。</p>					
	 <p>安中榛名駅のバス停の状況</p>			 <p>デジタルサイネージ表示イメージ 出典)群馬県 HP (https://www.pref.gunma.jp/page/7516.html)</p>		
実施概要	<p>【バスロケーションシステムの導入事例】</p> <p>令和7年4月より、前橋市内を運行する全バス路線にバスロケーションシステムが導入されました。</p> <p>利用者がPCやスマートフォンから、乗車予定のバスの現在地を地図画面上で参照できるほか、遅延や混雑などの運行状況をリアルタイムで確認できる仕組みを実現しました。</p> <p>バスロケーションシステムの導入により、バスの遅延が発生しやすい通勤ラッシュの時間帯や降雨時等にも運行状況が確認できるため、安心して利用できます。</p> <p style="text-align: right;">バスロケーションシステム表示例 出典)前橋交通ポータル (https://maebashimobility.jp/traffic/bus/buslocation)</p>					
						
関連施策	施策 3-3、施策 5-2					
スケジュール	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)	令和12年度 (2030年度)	令和13年度 以降
	バスロケーションシステムの導入検討					
	民間施設と連携したバスの待合環境整備					
			新駅構想周辺等のバス停でデジタルサイネージの活用			

第1章

第2章

第3章

第4章 計画目標達成のための取組

第5章

第6章

巻末資料



第1章

第2章

第3章

第4章

計画目標達成のための取組

第5章

第6章

巻末資料

施策 5-4 MaaS サービスの導入、既存の MaaS サービスとの連携 (利便増進計画の対象)

実施主体	交通事業者、安中市、IT 企業					
実施概要	<p>MaaS の実現によって、目的地までの経路や予約、決済までを可能とし、多様な利用者にとって利便性の高い公共交通として、利用を高める取り組みです。近年では公共交通だけではなく、施設の利用や買い物の宅配、通院の予約など輸送支援だけではなく、あらゆる IoT と組み合わせたサービスによる地域振興として期待されています。</p> <div data-bbox="782 336 1452 784" style="text-align: center;"> <p>MaaS について</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>現在</p> <p>個別に検索・予約・決済</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>MaaS</p> <p>アプリで一括利用</p> </div> </div> <p>MaaS のイメージ</p> <p>出典)群馬県知事、前橋市長合同記者会見資料 (R5. 3. 9)</p> </div> <p>本市においても既存の MaaS システムと連携しながら面的なサービスとしての質の向上を図るため、段階的な導入により計画的に推進するとともに、運賃体系の見直し (サブスクリプションの導入、同一運賃での乗継ぎ可能な運賃体系)、新たな支払い方法の導入 (キャッシュレス決済の拡充、デジタルフリーパスの発行) を検討します。また、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検討します。</p> <div data-bbox="351 1108 1460 1780" style="text-align: center;"> <p>【群馬県での MaaS の導入事例】</p> <div style="display: flex;"> <div style="flex: 1;"> <p>群馬県では、MaaS の普及を加速させるため、令和 5 (2023) 年 3 月から GunMaaS のサービスを開始しています。「リアルタイム経路検索」、「タクシー予約」、「デマンド交通予約」、「各種交通チケットの購入」等が利用可能なサービスで、メールアドレス、居住地、性別、生年の登録により利用が可能です。</p> </div> <div style="flex: 2;"> <p>GunMaaS のイメージ 出典)GunMaaS パンフレット</p> </div> </div> </div>					
関連施策	—					
スケジュール	令和 8 年度 (2026 年度)	令和 9 年度 (2027 年度)	令和 10 年度 (2028 年度)	令和 11 年度 (2029 年度)	令和 12 年度 (2030 年度)	令和 13 年度以降
	<p>支払い方法の改善 (キャッシュレス決済の導入)</p> <p>デジタルフリーパス券の発行、MaaS を利用した一括予約と決済</p>					

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(利便増進計画の対象)

実施主体	交通事業者、安中市、自動車関連事業者					
実施概要	<p>国が示す令和 32(2050)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です。</p> <p>本市では、環境配慮型のEV車両やFCV車両等について情報収集と企業との連携による車両導入やエネルギー供給拠点整備の検討を推進していきます。合わせてゼロカーボンシティを実現するための必要性や気候変動に関わる情報提供を行いながら、省エネ・再エネへの意識啓発を行います。</p>					
	<p>【群馬県内初となる館林市での電気バスの導入事例】</p> <p>館林市では、令和 6(2024)年 2 月から運行ルートの再編、便数の変更などの再編に合わせて、県内で初めて電気バスを導入しています。</p> <p>従前の車両(大型ワゴン車)の定員を 10 名以上上回る車両を導入し、乗車がスムーズで環境に優しい乗り物を実現しています。また、新たな運行に合わせて乗り方チラシを作成し、積極的に利用促進を行っています。</p>		 <p>館林市で導入された EV バス 館林市提供</p> <p>出典)館林市 HP (https://www.city.tatebayashi.gunma.jp/s015/kurashi/140/060/020/20200107230000.html)</p>	 <p>EV バスの運行ルート</p> <p>出典)館林市 HP (https://www.city.tatebayashi.gunma.jp/s015/kurashi/140/060/020/20200107230000.html)</p>		
	<p>【千葉県君津市での公共交通車両の環境配慮型への更新・導入検討の事例】</p> <p>千葉県君津市では、君津市公共交通計画の上位・関連計画に位置づけられている、「公共交通が排出する二酸化炭素排出量を削減」の達成に向けて、公共交通の車両更新時を中心に環境に優しい車両(電気自動車(EV)及び燃料電池自動車(FCV))に更新しています。</p>					
関連施策	—					
スケジュール	令和 8 年度 (2026 年度)	令和 9 年度 (2027 年度)	令和 10 年度 (2028 年度)	令和 11 年度 (2029 年度)	令和 12 年度 (2030 年度)	令和 13 年度 以降
	EV 車両の購入検討					

第 1 章

第 2 章

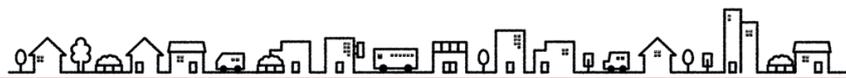
第 3 章

第 4 章 計画目標達成のための取組

第 5 章

第 6 章

巻末資料



第5章 数値指標

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、計画最終年の令和12（2030）年度時点の各目標に応じた評価指標値を設定しました。

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6年度	①2,851人 ②269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	6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	327件
【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人以上
【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

※指標6の基準値、目標値の①はJR信越本線3駅（安中駅、磯部駅、横川駅）の乗車数、②は北陸新幹線安中榛名駅の乗車数

5.2 基準値・目標値の設定方法

指標 1	安中市委託路線の利用者数										
基準値	49,361 人/年	令和 6 (2024) 年度の委託路線バス、委託乗合タクシーの利用者数合計									
目標値	55,000 人/年 +11%	過去 10 年間で最大の利用者数であった令和元 (2019) 年度の利用者数の水準を目標とする。									
備考	【過去 10 年間の委託路線の利用者数の推移】										
		H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
	路線バス	45,774	42,612	41,392	40,826	47,872	35,532	38,216	38,997	43,618	43,951
	乗合タクシー	6,874	6,903	6,587	6,359	6,908	4,213	4,517	5,108	5,603	5,410
	合計	52,648	49,515	47,979	47,185	54,780	39,745	42,733	44,105	49,221	49,361

指標 2	安中市委託路線バスの収支率									
基準値	13.2%	令和 6 (2024) 年度の委託路線バスの収支率								
目標値	20.0% +6.8 ポイント	基準値から約 7 ポイントアップ 20%を目標とする。								
備考	収支率 = 経常収入 ÷ 経常費用									

指標 3	安中市委託路線バスの公的資金投入額									
基準値	7,063 万円	令和 6 (2024) 年度の委託路線バスに対する補助金額								
目標値	7,063 万円 現状維持	人件費や燃料費が増加しているが、利用者増による収支の改善や効率化により、基準値の約 7 千万円の維持を目標とする。								
備考	補助金額 = 経常費用 - 経常収入									

指標 4	公共交通の満足度(アンケート)									
基準値	25%	令和 5 (2023) 年 11 月実施の公共交通に関するアンケートによる、鉄道・路線バス・乗合タクシー・タクシーの総合満足度の「満足」、「やや満足」の割合								
目標値	33% +8 ポイント	基準値の住民の 4 人にひとりから、3 人にひとりの割合を目標とする。								
備考	【アンケート調査結果】									
		満足	やや満足	どちらでもない	やや不満足	不満足	合計			
	鉄道	72(15%)	118(24%)	137(28%)	83(17%)	75(15%)	485(100%)			
	路線バス	12(4%)	24(9%)	86(31%)	41(15%)	118(42%)	281(100%)			
	乗合タクシー	7(3%)	14(7%)	98(46%)	29(14%)	63(30%)	211(100%)			
	タクシー	25(9%)	38(14%)	119(44%)	40(15%)	47(17%)	269(100%)			
	合計	116(9%)	194(16%)	440(35%)	193(15%)	303(24%)	1246(100%)			



第1章

第2章

第3章

第4章

第5章
数値指標

第6章

巻末資料

指標 5	公共交通カバー率	
基準値	67%	令和 7 (2025) 年 4 月時点の鉄道駅 1km 圏域内、路線バス・乗合タクシーの停留所から 300m 圏域内の人口カバー率
目標値	99% +32 ポイント	令和 8 (2026) 年 3 月の鉄道駅 1km 圏域内、公共交通再編後の路線バス、AI 新交通の停留所から 300m 圏域内の人口カバー率
備考	基準値を算出した人口は令和 2 (2020) 年国勢調査人口	

指標 6	鉄道利用者数（無人駅を除く 1 日平均乗車数）										
基準値 1	2,851 人	令和 6 年度の JR 信越本線の無人駅を除く一日平均乗車数									
基準値 2	269 人	令和 6 年度の北陸新幹線安中榛名駅の一日平均乗車数									
目標値 1	3,000 人 +約 150 人	令和 2 (2020) 年のコロナ禍前の一日平均乗車数の水準である 3,000 人を目標とする。									
目標値 2	300 人 +31 人	令和 2 (2020) 年のコロナ禍前の一日平均乗車数の水準である 300 人を目標とする。									
備考	【過去 10 年間の鉄道駅一日平均乗車数】										
	信越本線	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
	安中駅	1,813	1,763	1,771	1,763	1,821	1,349	1,516	1,615	1,664	1,677
	磯部駅	1,143	1,135	1,112	1,075	1,060	750	825	882	956	972
	横川駅	236	222	217	211	208	165	152	171	176	202
	合計	3,192	3,120	3,100	3,049	3,089	2,264	2,493	2,668	2,796	2,851
	北陸新幹線	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
	安中榛名駅	277	276	290	298	285	155	177	230	250	269

指標 7	シェアリングサービスの数	
基準値	2 サービス	安中榛名駅、横川駅でそれぞれカーシェアリングサービスを実施中
目標値	6 サービス +4 サービス	今後、カーシェアリングサービスの新規実施を検討し、6 サービスを目標とする。
備考	安中榛名駅：令和 5 (2023) 年 6 月よりカーシェアリングサービス開始 横川駅：令和 6 (2024) 年 10 月よりカーシェアリングサービス開始	

指標 8	シェアリングサービスの利用件数	
基準値	109 件	令和 6 (2024) 年度の市内カーシェアリングサービスの利用件数
目標値	327 件 +3 倍	シェアリングサービスの数の目標値が基準値の 3 倍であるため、利用件数の基準値も 3 倍の 327 件を目標とする。
備考	安中榛名駅のシェアリングサービス利用件数：93 件 横川駅のシェアリングサービス利用件数：16 件	

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	
基準値	0 回	現在はモビリティマネジメントの取組みは実施していない。
目標値	1 回 +1 回	市と市内の事業者が協力してノーマイカーデーの実施等、モビリティマネジメントの取組みを年 1 回実施することを目標とする。
備考	—	



指標 10	公共交通乗り方教室、乗車体験会の開催回数	
基準値	2 回	令和 7 (2025) 年度の市内小学校での公共交通乗り方教室の開催回数
目標値	5 回 +3 回	基準値に加え、中学校、高校等に限らず、市内全域を対象に参加を募集することにより、年 5 回の開催を目標とする。
備考	—	

指標 11	交通事業者の二種免許保有者数(タクシー、バス)	
基準値	48 人	令和 6 年 (2024) 年度の路線バス事業者、タクシー事業者の二種免許保有者数の合計
目標値	48 人以上	行政と交通事業者が一体となってドライバー等の人材確保に取り組むことで、基準値の 48 人の維持を最低限の目標とする。
備考	—	

指標 12	市内事業者のバリアフリー車両割合	
基準値	26%	令和 7 年 (2025) 年度の市内交通事業者のバリアフリー車両の占める割合 (43 台中 11 台)
目標値	40% +14 ポイント	市内交通事業者のバリアフリー車両 17 台以上を目標とし、目標値は 40%とする。
備考	—	

指標 13	運行情報、広報媒体等の多言語化の実施言語数	
基準値	0 ケ国語	現在は日本語表記のみ
目標値	14 ケ国語 +14 ケ国語	英語、中国語、韓国語等を追加し、14 カ国語に対応した運行情報、広報媒体等を目標とする。
備考	—	

指標 14	安中市委託路線 UMECA の利用者数	
基準値	72 人	令和 6 年 (2024) 年 11 月～令和 7 年 (2025) 年 7 月までの UMECA による決済の延べ利用者数 24 名を 1 年間に換算
目標値	150 人 +約 2 倍	基準値の約 2 倍を目標値とする。
備考	—	

指標 15	EV バス等の導入車両数	
基準値	0 台	令和 7 (2025) 年度の路線バス、乗合タクシーの EV 車、ハイブリッド車の車両台数
目標値	1 台	車両の老朽化に伴う更新時に EV 車、ハイブリッド車等への購入を推進し、1 台を目標とする。
備考	—	

第 1 章

第 2 章

第 3 章

第 4 章

第 5 章

数値指標

第 6 章

巻末資料



第6章 達成状況の評価

6.1 継続的な進行管理の体制

本計画は、市民、交通事業者、学識経験者、国、群馬県、道路・交通管理者、本市の関係部署等から構成される「安中市地域公共交通会議」を中心に取組みを進めていきます。

取組みの実施にあたっては、上記の関係者の連携・協働が重要です。そこで、以下の役割分担を行いながら、取組みを実施していきます。

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

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

第6章 達成状況の評価

巻末資料

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、本計画の取組み状況や目標値の達成状況の評価し、取組みの改善を図るため、PDCA サイクルに基づき、進捗を管理します。

毎年度目標値の算出が可能な指標については、年度ごとに目標値の評価を行います。計画最終年度令和 12（2030）年度にはすべての指標の最終評価を行い、本計画に位置付けた取組みの進捗状況と目標の達成状況を定期的に評価します。

【計画のPDCAサイクル】



【評価スケジュール】

評価指標	令和 8 年度 (2026 年度)	令和 9 年度 (2027 年度)	令和 10 年度 (2028 年度)	令和 11 年度 (2029 年度)	令和 12 年度 (2030 年度)
指標 1	●	●	●	●	●
指標 2	●	●	●	●	●
指標 3	●	●	●	●	●
指標 4	—	—	—	—	●
指標 5	●	●	●	●	●
指標 6	●	●	●	●	●
指標 7	●	●	●	●	●
指標 8	●	●	●	●	●
指標 9	●	●	●	●	●
指標 10	●	●	●	●	●
指標 11	●	●	●	●	●
指標 12	●	●	●	●	●
指標 13	●	●	●	●	●
指標 14	●	●	●	●	●
指標 15	●	●	●	●	●

※指標 4（公共交通の満足度）は、市民へのアンケート調査を活用するため、計画最終年度の令和 12（2030）年度に評価を実施



巻末資料

1. 安中市地域公共交通会議

1.1 安中市地域公共交通会議条例

安中市地域公共交通会議条例

(設置)

第1条 道路運送法(昭和26年法律第183号。次条において「法」という。)の規定に基づき、地域における需要に応じた市民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保及び旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項の協議を行うとともに、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年法律第59号)第6条第1項の規定に基づき、地域公共交通計画(以下「交通計画」という。)の作成及び実施に関し必要な事項の協議を行うため、安中市地域公共交通会議(以下「交通会議」という。)を設置する。

(定義)

第2条 この条例において使用する用語は、法において使用する用語の例による。

(協議事項)

第3条 交通会議は、次に掲げる事項を協議するものとする。

- (1) 市内における地域公共交通に関する事項
- (2) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様、運賃、料金等に関する事項
- (3) 市の運営する有償運送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項
- (4) 交通計画に関する事項
- (5) その他交通会議が必要と認める事項

(組織)

第4条 交通会議は、委員30人以内で組織する。

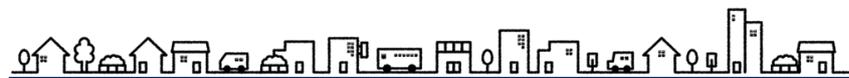
2 委員は、次に掲げる者のうちから市長が委嘱する。

- (1) 市民又は市内の地域公共交通の利用者の代表
- (2) 一般乗合旅客自動車運送事業者その他旅客自動車運送事業者
- (3) 群馬県バス協会の代表
- (4) 群馬県タクシー協会の代表
- (5) 群馬運輸支局長又はその指名する者
- (6) 東日本旅客鉄道株式会社高崎支社長又はその指名する者
- (7) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体の代表
- (8) 群馬県警察の代表
- (9) 学識経験を有する者
- (10) 関係行政機関の職員及び市職員
- (11) その他市長が必要と認める者

3 委員の任期は委嘱の日から2年とし、再任を妨げない。ただし、補欠による委員の任期は、前任者の残任期間とする。

(会長及び副会長)

第5条 交通会議に会長及び副会長を置き、委員の互選により定める。



- 2 会長は、会務を総理し、交通会議を代表する。
- 3 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき、又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。

(会議)

第6条 交通会議の会議（以下「会議」という。）は、会長が招集し、その議長となる。ただし、最初の会議は、市長が招集する。

- 2 会議は、委員の過半数が出席しなければ開くことができない。
- 3 第3条各号で定められた協議事項は、出席した委員の過半数をもって決定し、可否同数のときは、議長の決するところによる。
- 4 会長は、必要があると認めるときは、委員以外の者を会議に出席させ、意見又は説明を求めることができる。

5 会議は、原則として公開とする。ただし、会議を公開することにより交通会議の運営に支障が生ずると認められるときは、非公開とすることができる。

(書面決議)

第7条 会長は、前条の規定にかかわらず、緊急を要する事項その他会長が必要と認める事項について、書面による決議を行うことができる。

(協議結果の取扱い)

第8条 交通会議の委員は、協議が調った事項について、その結果を尊重し当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

(分科会)

第9条 交通会議は、第3条各号に定める事項について専門的な調査、検討及び必要な事項を処理するため、分科会を置くことができる。

2 分科会は、第4条第2項各号に定める委員その他交通会議が必要と認めた者をもって組織する。

(通報窓口)

第10条 地域公共交通に係る相談又は苦情に応じるため、まちづくり部都市計画課に通報窓口を設置する。

(庶務)

第11条 交通会議の庶務は、まちづくり部都市計画課において処理する。

(その他)

第12条 この条例に定めるもののほか、交通会議の運営に関し必要な事項は、会長が交通会議に諮って定める。

附 則

この条例は、令和5年4月1日から施行する。



1.2 安中市地域公共交通会議運営規約

第1章

安中市地域公共交通会議運営規約

(目的)

第1条 この規約は、安中市地域公共交通会議条例（以下、「条例」という。）第12条の規定に基づき条例第6条に規定する会議運営に関する事項を定めることを目的とする。

(代理出席)

第2条 委員の代理出席は妨げないが、代理出席者は条例第6条第4項に規定する委員以外の者とする。

2 ただし、委員が委任状を提出した場合は条例第6条第2項に規定する出席の数に含めるものとする。

(議決)

第3条 条例第6条第3項に規定する出席委員の過半数の決定には前条第2項に規定する委任状提出委員は含めない。

(報酬)

第4条 報酬については、委任状提出委員以外の出席委員に支払うものとする。

附 則

この規約は、令和5年10月12日から施行する。

第2章

第3章

第4章

第5章

第6章

巻末資料

1.3 安中市地域公共交通会議委員名簿

所属団体等	令和5年度	令和6年度	令和7年度	備考
高崎経済大学	名誉教授 大島 登志彦	名誉教授 大島 登志彦	名誉教授 大島 登志彦	会長
安中市	副市長 清水 昭芳	副市長 清水 昭芳	副市長 清水 昭芳	副会長
安中市社会福祉協議会	会長 吉田 茂	会長 吉田 茂	会長 吉田 茂	
安中市区長会	会長 萩原 豊彦	会長 萩原 豊彦	会長 萩原 豊彦	
安中市PTA連合会	会長 三浦 雄人	会長 三浦 雄人	会長 鈴木 眞樹人	
(一社)安中市医師会	会長 本多 真	会長 本多 真	会長 本多 真	
安中市商工会	常務理事 櫻井 太作	常務理事 櫻井 太作	常務理事 櫻井 太作	
安中市松井田商工会	会長 高橋 正章	会長 高橋 正章	会長 高橋 正章	
(一社)安中市観光機構	理事長 武井 宏	理事長 武井 宏	理事長 武井 宏	
(株)ボルテックスアーク	代表取締役 福岡 泉	代表取締役 福岡 泉	代表取締役 福岡 泉	
(株)群馬バス	代表取締役社長 羽鳥 喜代志	代表取締役社長 羽鳥 喜代志	代表取締役社長 羽鳥 喜代志	
JRバス関東(株)小諸支店	支店長 小林 厚	支店長 小林 厚	支店長 小林 厚	
安中タクシー(株)	専務取締役 関口 真理	専務取締役 関口 真理	専務取締役 関口 真理	
榛名観光(株)	営業部長 久保田 隆	営業部長 久保田 隆	営業部長 久保田 隆	
ツバメタクシー(有)	代表取締役 小関 勇二	代表取締役 小関 勇二	代表取締役 小関 勇二	
高崎駅構内自動車(株)	磯部営業所所長 野口 弘之	磯部営業所所長 野口 弘之	専務取締役 今井 正和	
上信ハイヤー(株)安中営業所	代表取締役社長 堀口 直行	代表取締役社長 堀口 直行	代表取締役社長 堀口 直行	
(一社)群馬県バス協会	会長 佐藤 俊也	会長 佐藤 俊也	会長 佐藤 俊也	
(一社)群馬県タクシー協会	会長 清水 憲明	会長 清水 憲明	会長 清水 憲明	
国土交通省関東運輸局 群馬運輸支局	支局長 鷲巣 雄一	支局長 諏訪 幸夫	支局長 堀越 千秋	
東日本旅客鉄道(株)高崎支社	企画総務部企画部長 野澤 浩一	企画総務部企画部長 野澤 浩一	企画総務部企画部長 野澤 浩一	
私鉄関東地方連合会	群馬バス労働組合 執行委員長 佐藤 稔	群馬バス労働組合 執行委員長 佐藤 稔	上信電鉄労働組合執 行委員長 金城 亮	
安中警察署	巡査部長 板井 俊介	巡査部長 板井 俊介	交通課長 水野 良大	
国土交通省関東地方整備局 高崎河川国道事務所	所長 青木 崇光	所長 杉崎 光広	所長 杉崎 光広	
群馬県県土整備部 安中土木事務所	所長 川端 宏充	所長 川端 宏充	所長 箱田 好則	
群馬県知事戦略部 交通イノベーション推進課	課長 田中 佑典	課長 田中 佑典	課長 関口 義範	
安中市保健福祉部	部長 大谷 雄一	部長 大谷 雄一	部長 藤原 喜康	
安中市教育部	部長 小黒 勝明	部長 小黒 勝明	部長 井上 昇	

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

第6章

巻末資料



1.4 安中市地域公共交通会議開催状況

地域公共交通に関する協議の場には、道路運送法(昭和26年法律第183号)に基づく「地域公共交通会議」と、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年法律第59号)に基づく「法定協議会」の2つがあります。

安中市地域公共交通会議は、これら2つの協議の場の機能を併せ持つ組織として、協議を行ってきました。

年度	回	開催日・開催場所	議題・報告事項
令和5年度	第1回	令和5年6月6日(火) 安中市役所 305 会議室	(1)路線バスの見直しについて ・安中榛名駅・安中市役所線の延伸について
	第2回	令和5年10月12日(木) 安中市役所 305 会議室	(1)安中市地域公共交通会議の運営に係る事項の確認について (2)安中市地域公共交通計画について ・今後の具体的なスケジュールについて ・安中市の地域状況の把握について ・市民意向調査の内容について (3)視察研修の実施について
	第3回	令和5年12月22日(金) 安中市役所 305 会議室	(1)路線バス「安中榛名駅 - 安中市役所駅前センター線」の無認可状態での運行について (2)長野県長和町の視察研修について (3)運賃協議会に係る分科会規約の制定について (4)県道「池尻バイパス」開通に伴う路線バスの運行ルートの変更について (5)路線バス「安中市役所 - 松井田支所線」の運行事業者の変更について (6)地域公共交通計画の進捗状況について
	第4回	令和6年3月1日(金) 安中市役所 305 会議室	(1)安中市地域公共交通計画について ・安中市公共交通に関するアンケート調査の結果について ・安中市の移動実態について
令和6年度	第1回	令和6年7月22日(月) 安中市役所 305 会議室	(1)バス利用者アンケート調査の結果について (2)安中市公共交通検討会(ワークショップ)の結果について (3)バス乗降利用調査結果について (4)AI デマンド実証実験について (5)都市計画マスタープランと立地適正化計画の概要や進捗状況について (6)地域公共交通計画の基本方針(案)について
	第2回	令和6年10月17日(木) 安中市役所 305 会議室	(1)AI 新交通実証実験の状況について (2)公共交通への地域通貨導入について (3)安中タクシー株式会社の運行変更について (4)地域公共交通計画の基本方針を含めた目標について (5)令和8年3月に向けた路線網再編について



年度	回	開催日・開催場所	議題・報告事項
令和6年度	第3回	令和7年2月12日(水) 安中市役所 305 会議室	(1)高崎駅ー安中市役所線(群馬バス)の休止について (2)回数券と定期券のデジタル移行について (3)【松井田エリア】AI 新交通実証実験検証結果と実証実験第2弾について (4)路線網再編後のバス運行エリア(案)の途中経過について (5)令和8年3月に向けた路線網再編について (6)地域公共交通計画の取組施策の検討について
令和7年度	第1回	令和7年4月28日(木) 安中市役所委員会室	(1)AI 新交通実証実験第2弾の現状について (2)AI 新交通の停留所設置の方向性について (3)路線バスの運行ルートと停留所について (4)安中市地域公共交通計画の素案について
	第2回	令和7年5月20日(火) 書面開催	(1)これまでの会議経過について (2)乗車運賃・フリーパスの概要について
	第3回	令和7年6月19日(木) 安中市役所 201 会議室	(1)これまでの会議経過と今後の予定について
	第4回	令和7年8月5日(火) 安中市役所 305 会議室	(1)これまでの会議経過について (2)【路線網再編後】乗車運賃とフリーパスの金額について (3)【路線網再編後】路線バス運行ダイヤについて (4)安中市地域公共交通計画の素案について
	第5回	令和7年9月17日(水) 安中市役所 305 会議室	(1)これまでの会議経過について (2)【路線網再編後】安中市委託路線バスの見直しについて (3)【路線網再編後】AI 新交通の本格運行について
	第6回	令和7年10月29日(水) 安中市役所 305 会議室	(1)公共交通の愛称と車両デザイン・ロゴデザインの報告について (2)安中市地域公共交通計画の素案について
	第7回	令和7年12月22日(月) 安中市役所 305 会議室	(1)キャッシュレス決済の導入について (2)安中市地域公共交通計画のパブリックコメントの意見と回答について

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

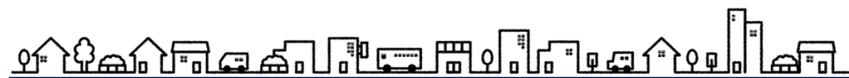
第6章

巻末資料



2.用語集

用語	解説
あ	
インバウンド観光客	訪日外国人観光客のこと。
か	
カーボンニュートラル	温室効果ガスの排出量と吸収量を均衡させること。
グリーンスローモビリティ	時速 20km 未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスで、その車両も含めた総称。
公共交通空白地域	公共交通の便利さの指標の一つで、駅やバス停が一定の距離の範囲内にない地域のこと。本計画では、鉄道駅半径 1 km 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 圏域外と定義。
交通 DX	交通 DX とは、デジタル技術を駆使して、移動の利便性、効率性、持続可能性を飛躍的に向上させようとする取り組みのこと。
コンパクト・プラス・ネットワーク	人口減少・高齢化が進む中、特に地方都市においては、地域の活力を維持するとともに、医療・福祉・商業等の生活機能を確保し、高齢者が安心して暮らせるよう、地域公共交通と連携して、コンパクトなまちづくりを進めること。
さ	
サイクルトレイン	自転車を鉄道の車内にそのまま持ち込むことができるサービスで、公共交通と自転車を組み合わせることにより、行動範囲をより拡大、あるいは公共交通の利用の促進につながることを期待される。
サブスクリプション	定期的に料金を支払うことでサービスや商品を利用できる仕組みのこと。
シームレス	縫い目がない・継ぎ目がないことで、交通におけるシームレスとは、別々の交通手段同士の接続をスムーズにすることで、移動を効率化すること。
シェアリングサービス	インターネットを介して個人と個人・企業等との間で活用可能な資産（場所・モノ・スキル等）をシェア（売買・貸し借り等）すること。交通においては、「移動のシェア」としてシェアサイクル、カーシェア等が広まりつつある。
ゼロカーボン	企業や家庭から排出される CO ₂ （二酸化炭素）などの温室効果ガスの排出量から森林の吸収量を差し引いて、排出量を実質ゼロにすること。
ゼロカーボンシティ	2050 年二酸化炭素実質排出量ゼロに取り組むことを表明した地方公共団体。
た	
多極ネットワーク型コンパクトシティ	ひとつの中心に人や物を集めるにではなく、中心拠点や生活拠点などの複数の拠点を利便性の高い公共交通で結ぶ都市構造のこと。
地域公共交通利便増進実施計画	地方公共団体が地域公共交通網の整備、サービスの改善などを図るために行う地域公共交通利便増進事業の内容、予定期間、事業の効果などを記載した計画書のこと。
超小型モビリティ	自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動の足となる 1 人から 2 人乗り程度の車両。
デジタルサイネージ	デジタル技術を使用して情報や広告を表示する技術のことで、従来の紙やポスターの代わりに、ディスプレイやモニターを使用し、動画やイラスト、テキストなどを表示。
デジタルフリーパス	スマホのアプリを使って表示するデジタルタイプのパス（通行許可）のこと。



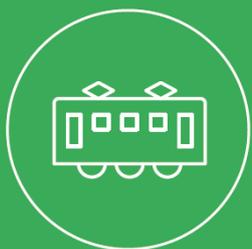
用語	解説
た	
電気自動車 (BEV)	搭載されている大型バッテリーに貯めた電気をエネルギー源にモーターを駆動させて走行する車のこと。BEVは、「Battery Electric Vehicle」の略。
な	
燃料電池車 (FCV)	燃料電池で水素と酸素の化学反応を利用して発電させた電気をエネルギー源にモーターを駆動させて走行する車のこと。FCVは、「Fuel Cell Vehicle」の略。
ノーマイカーデー	日頃マイカーで通勤や買い物などを行っている方に、公共交通機関等を利用して移動してもらう日のこと。
は	
パーソントリップ調査	都市における人の移動に着目した調査で、どのような人が、どのような目的で、どこからどこへ、どのような時間帯に、どのような交通手段で移動しているかを把握することができる。
ハイブリッド車	エンジンと電動モーターを組み合わせた自動車で、一般的に、燃費を向上させ、環境への負荷を軽減できる車のこと。
バスロケーションシステム	バスの位置情報をGPSなどを利用して収集し、車両の現在位置や運行状況を可視化するシステムのこと。
福祉有償運送	障がい者や要介護者等を対象に、NPO等の非営利法人や市町村が乗車定員11人未満の自家用自動車(白ナンバー)で行う、ドア・ツー・ドアの個別輸送サービスのこと。
ま	
ミーティングポイント	公共交通の乗り降りが可能な、乗降ポイントのこと。
モータリゼーション	日常生活において自動車の利用が普及すること。
モビリティ・マネジメント	過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等、交通行動の自発的变化を促す交通政策。
や	
ユニバーサルデザイン	文化・言語・国籍の違いや年齢・性別・能力の差異、障がいの有無などに関わらず、出来る限り幅広い人々に利用可能であるようにデザインすること。
ら	
リアルタイム経路検索	交通機関に遅れが発生した際、その遅れを加味した検索結果を表示するもの。
A	
AI	人工知能 (Artificial Intelligence) の略称。「人が実現するさまざまな知覚や知性を人工的に再現するもの」という意味合いで理解されることが多い。
AI デマンド交通 AI 新交通	スマートフォンアプリなどで予約を受け付け、AI が最適なルートを計算し、車両を配車するシステム。
D	
DX	DXとはDigital Transformationの略。ビッグデータなどのデータとデジタル技術を活用し、業務プロセスを改善してだけでなく、製品やサービス、ビジネスモデルそのものを変革するとともに、組織、企業文化等も改革すること。



用語	解説
E	
EV	Electric Vehicle の略で、電気自動車のこと。
F	
FCV	Fuel Cell Vehicle の略で、燃料電池自動車のこと。燃料電池は水素と酸素の化学反応から得られた電力を電力モーターへと送り、動力として使用する。
G	
GunMaaS	群馬県内で利用できる公共交通機関やタクシー、デマンド交通等、様々な交通手段をシームレスに結びつけ、誰でも簡単に便利に利用できるスマートフォン向けのWEBサービス。
I	
ICT	Information and Communication Technology の略。情報に関する技術の総称。
IoT	Internet of Things の略。人間社会に存在するさまざまなモノ（物）がインターネットにつながり、相互通信し、遠隔操作やデータの自動収集、自動クラウド保存などが可能になる仕組み。
M	
MaaS	Mobility as a Service の略。一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応し、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせ、検索・予約・決済等を一括で行うサービス。観光や医療等交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるもの。
P	
PDCA サイクル	Plan（計画）、Do（実行）、Check（測定・評価）、Action（対策・改善）の仮説・検証型プロセスを循環させ、マネジメントの品質を高めようという概念。
PHEV	Plug-in Hybrid Electric Vehicle の略で、ガソリンエンジンと電動モーターを備え、外部からの給電が可能なハイブリッド車のこと。
U	
UD タクシー（ユニバーサルデザインタクシー）	健康な方、高齢者、車いす使用者、ベビーカー利用の親子連れ、妊娠中の方など、誰もが利用しやすいタクシー車両。
UMECA	安中市の加盟店で利用できる電子地域通貨で、専用のアプリや専用カードにより、所定の方法で通貨をチャージすることにより現金と同じように利用できるシステムのこと。

安中市地域公共交通計画
令和8年3月発行
発行 安中市
編集 まちづくり部 都市計画課
〒379-0192
群馬県安中市安中 1-23-13
TEL 027-382-1111
FAX 027-381-7018

<https://www.city.annaka.lg.jp/soshiki/25/>



Annaka City



安中市地域公共交通計画

令和8(2026)年2月

.....
安中市 まちづくり部 都市計画課