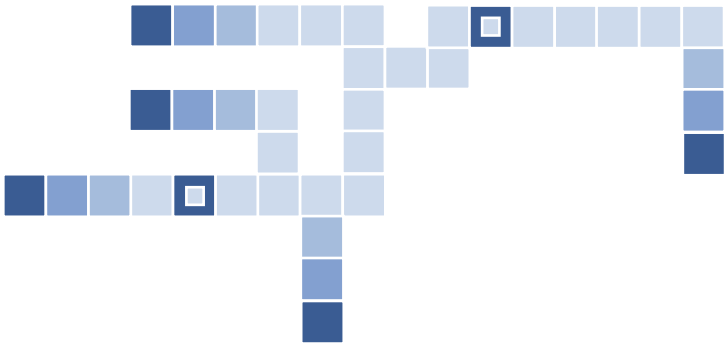
東吾妻町
地域公共交通計画

令和４(2022) 年度～令和８(2026) 年度

～　多世代をつなぎ、
　　地域の暮らしを支える公共交通　～



2022年 3月
東 吾 妻 町

東吾妻町地域公共交通計画

目次

第１章　はじめに 1
１－１　計画策定の背景と目的 2
１－２　計画の位置づけ 2
１－３　本計画の対象 3
１－４　計画の期間 3
第２章　上位関連計画及び分野別計画 5
２－１　上位関連計画に示される地域公共交通の方向性 6
２－２　東吾妻町地域公共交通総合連携計画 7
２－３　既往計画における地域公共交通の方向性整理 9
第３章　公共交通を取り巻く地域の現状と課題 11
３－１　本町の地域公共交通の現状 12
３－２　公共交通の課題整理 25
３－３　社会情勢の変化と課題 26
３－４　公共交通を取り巻く現状と課題の整理 31
第４章　町民の移動実態及び町民意向の整理 33
４－１　パーソントリップ調査結果 34
４－２　町民アンケート調査結果 36
４－３　坂上地区デマンドバスサービス調査結果 41
４－４　公共交通に対する町民意向の整理 44
第５章　基本理念・方針及び目標の設定 45
５－１　基本理念（目指すべき公共交通の方向性） 46
５－２　基本方針と目標 49
５－３　路線再編方針と将来像 51
第６章　目標達成に向けた施策及び事業の整理 55
６－１　地域公共交通の施策 56
６－２　施策の概要 57
第７章　計画の進捗管理 61
７－１　数値目標 62
７－２　計画の達成状況の評価 63
参考資料 65
１．東吾妻町地域公共交通活性化協議会　設置要綱 66
２．東吾妻町地域公共交通活性化協議会　委員名簿 70
３．東吾妻町地域公共交通計画　策定経緯 71

第 1 章
はじめに

１－１　計画策定の背景と目的

東吾妻町では現在、人口減少や少子化・高齢化が進む中にありますが、東吾妻町第２次総合計画（前期基本計画）に掲げている「住民が誇りを持って暮らすまち　～東吾妻　きみと　あなたと～」の実現を目指し、各種施策を進めております。特に、重点施策の一つである「持続可能な公共交通ネットワークの再構築」を実行することにより、快適に暮らし続けられる地域社会の実現を目指しています。

また、国では「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が改正され、既存のバス路線だけでなくスクールバスや福祉バスを含めた多様な交通資源の総動員による「地域公共交通計画」等の制度が新たに位置づけられました。

東吾妻町では本計画の策定に先立ち、昨年度より町内の路線バスと小中学校のスクールバスを連携させた運行方法として、坂上地区において新たな輸送サービスの試験運行を開始しました。これをモデルに町内全域へ波及させ、より使いやすく便利な公共交通体系の実現を目指しております。

そこでこのたび、町の公共交通の利便性向上や再編を目指し、東吾妻町が進むべき公共交通のマスタープラン（地域公共交通計画）を策定します。

１－２　計画の位置づけ

本計画は、持続可能な地域運営を進めるための「行政運営指針」である東吾妻町第２次総合計画を踏まえ、『住民が誇りを持って暮らすまち　～東吾妻　きみと　あなたと～』の実現に向けて、利便性の高い地域公共交通の実現を目指します。

また、関連する各種計画との整合・連携を図ることにより、地域の暮らしを支える公共交通の実現・拠点の整備を進めるための計画として位置付けます。

１－３　本計画の対象

（１）東吾妻町の公共交通の概要（公共交通の対象範囲）

公共交通計画を検討する際、個別の地区や事業といった「部分最適」ではなく、区域の移動サービス全体の望ましいありかたに向けて「全体最適」の発想で検討を進める必要があります。あらゆる輸送資源を活用する事による多様な可能性が期待できることから、東吾妻町に存在する、既存の乗合バス、タクシー、鉄道、スクールバス、福祉バス、福祉有償運送を公共交通の対象範囲とします。

表 1-1 本計画の対象とする主な移動サービス

種類	特徴
路線バス（乗合バス）	● 他人の需要に応じ、有償で、自動車を使用して旅客を運送する事業のうち、不特定多数の旅客を運送するバス ● 本町では、湯中子線、大戸線、権田萩生線、大柏木線、須賀尾線、天狗の湯線の６つの路線が運行されている
タクシー	● 10 人乗り以下の車両を使用して「貸切」で運行するもので、不特定多数の人が「乗り合う」ことはできない ● ドア to ドアが可能だが、路線バスや乗合タクシーに比べて料金負担が大きい
鉄道	● 一度にたくさんの旅客を高速で輸送する事が可能、定時性がある ● 本町ではＪＲ吾妻線が運行されており、群馬原町、郷原、矢倉、岩島の４つの駅が存在している
スクールバス	● 小中学生などの通学手段の確保を目的として運行されるもの ● 一般住民も乗る「混乗」や空き時間にコミュニティバスとしての活用も可能 ● 本町では、町内全域の小中学生を対象に運行されている
福祉バス	● 主に高齢者や身体の不自由な方を対象に、福祉施設等への送迎を目的に運行される ● 本町では、東地区において東吾妻町社会福祉協議会が運賃無料（登録料あり）で運行している
福祉有償運送	● 福祉バスと同様に、主にひとりではバスや電車等の公共交通機関を利用することが難しい方を対象に、ドア to ドアで運行される ● 本町では、東吾妻町社会福祉協議会が有料で運行している

（２）本計画の対象区域

本計画は、東吾妻町全域を計画対象区域として設定します。

１－４　計画の期間

本計画の期間は、２０２２（令和４）年度から２０２６（令和８）年度までの５年間とします。なお、本計画は毎年達成度を評価するとともに、上位計画見直しや社会情勢の変化に合わせ、随時見直しを行います。

第２章
上位関連計画及び分野別計画

２－１　上位関連計画に示される地域公共交通の方向性

東吾妻町の上位関連計画における地域公共交通の位置づけや方向性については、以下のとおりです。

●東吾妻町第２次総合計画（計画書 p.44,45）

- 路線バス、福祉バス、スクールバスとＪＲ吾妻線を合わせた総合的な視点による地域公共交通の活性化や再編を図り、持続的な公共交通体系の維持を目指す
- ＪＲ吾妻線４駅について、防犯体制の強化や利便性の向上を推進する

●東吾妻町第２期まち・ひと・しごと創生総合戦略（計画書 p.47,55）

- マイカーを使わなくても誰もが自由に移動でき、日常の買い物などの利便性が高い環境づくりが必要であり、地域の現状と将来の展望を踏まえ町民や地域、関係団体等との連携・協働で、持続可能な公共交通ネットワークの構築を推進する
- 住民や交通事業者などとの連携・協働により、本町の実情に即した持続可能な公共交通ネットワークの再構築を図るためのマスタープランを策定し、マイカーに過度に依存せず自由に移動できる環境づくりを推進する

●東吾妻町都市計画マスタープラン（計画書 p.35）

- ＪＲ吾妻線の運行とＪＲ群馬原町駅をはじめとする本町内４駅を維持させるとともに、関係機関と連携して、更なる利便性の向上と利用促進を図る
- ＪＲ群馬原町駅において、交通機関相互のスムーズな乗換えや待ち合わせ時間の短縮化などによる交通結節機能の強化を図り、利便性向上と公共交通の利用促進を図る
- 路線バスについては、特に高齢者や学生・児童・生徒などの利用需要の多い年齢階層のニーズに対応した見直しを適宜検討し、町民にとって便利で利用しやすい体制構築を推進する

●東吾妻町過疎地域持続的発展計画（計画書 p.34）

- 「地域公共交通活性化協議会」を中心に地域に適合した実現性、実効性、持続性のある公共交通ネットワークの構築を検討する
- ＪＲ吾妻線の維持と最寄り駅との連携を強化する
- 福祉バス、循環バスや有償ボランティアによる輸送、スクールバスとの連携を推進する
- 東京と県央とを結ぶ高速バス路線の整備を推進する
- ＪＲ吾妻線へのＩＣ乗車券(Suica)利用範囲の拡大を推進する

●**群馬県交通まちづくり戦略**（計画書 p.76）

- 高齢者や高校生などの自動車以外の移動手段を必要とする県民でも、公共交通や地域の支え合いによって生活スタイルに合わせた移動が可能となる環境を整える
- 鉄道や広域的な幹線バス路線網などの基幹公共交通軸を将来にわたって確保するため、公共交通を快適にすることで自動車からの転換を促すなど、移動手段として認識・選択される環境を整える
- 公共交通を軸としたまちづくりを進めることで、限られた行政コストの中でも、公共交通が利用しやすいまちに変える

２－２　東吾妻町地域公共交通総合連携計画

東吾妻町では平成 21 年３月、「東吾妻町総合計画（平成 20 年４月策定）」に定められた「住民が誇りを持って暮らすまち」という将来像の実現を目指し、地域公共交通体系の強化のために『東吾妻町地域公共交通総合連携計画』を策定しました。

（１）基本方針

連携計画では、本町における最も適した公共交通システム構築の推進を目指し、以下３つの基本方針を掲げています。

●生活交通の確保・充実

町民の基本的な生活と社会参加の機会を確保するため、高齢者や学生などの自家用自動車による移動が困難な交通弱者の移動手段の確保に努め、町民生活の利便性の向上を視野に入れた公共交通政策の展開を図ることで、町民の誰もが快適に暮らせるまちづくりを実現する。

●地域の活性化

東吾妻町の公共交通政策として、「地域の活性化」を目標に、観光施策など町で実施する各種施策との連動を図ることで、町民のほかに町外からの来訪者等の回遊性を高め、また、町民レベルでの地域間の交流を促進させることで、活気とにぎわいのあるまちづくりを実現する。

●環境への対応

地球温暖化など環境問題への意識が高まる中で、二酸化炭素排出量の削減等により環境負荷の小さい都市を目指すため、公共交通等を適切に利用することを促すと同時に、町民の理解を深めていく。具体的には、地域公共交通と自家用自動車・自転車・徒歩などの交通手段の適切な役割分担や複数の公共交通機関の乗継など環境に考慮した公共交通体系を確立することで、地球にやさしいまちづくりを実現する。

（２）連携計画の目標

総合的で計画的な公共交通政策の展開を図るため、本町における将来の公共交通の目指すべき方向性を明確にし、その実現に向けた以下の目標を設定しています。

表 2-1 東吾妻町地域公共交通総合連携計画に記載された目標

項目	内容
高齢者や小中学生、高校生等の交通弱者への対応	・町民の日常生活（通学・通院・買い物等）を支えるための必要な移動手段の確保 ・送迎者の負担軽減 ・地域住民ニーズの把握と公共交通運行システムへの反映
公共交通不便地域の解消	・地域密着型の公共輸送サービス（デマンド・市町村有償運送等） ・地域住民ニーズの把握、反映 ・地域運行・曜日運行・DRT（地域内を循環し、交通弱者の交通手段の確保）
町内バス運行の改善・充実	・利用実態とニーズ（通勤・通学・通院等の目的）に即した運行形態・時間帯ルート ・JR 駅、ダイヤとの接続 ・バス停環境整備
安全・安心で活力のあるまちづくり	・潜在的なバス利用者の掘り起しによる公共交通システムの活性化 ・自宅近くまでの移動手段を確保することで、目的地までの安全・安心な移動 ・高齢者の社会活動参画機会拡大による地域の活性化。（町の行事や各種活動参加。地域の拠点との連携等） ・行政サービスコストの削減 ・地域、利用者、事業者との連携・協力

２－３　既往計画における地域公共交通の方向性整理

既往計画を踏まえた、東吾妻町における地域公共交通の方向性は以下のとおりです。

①各種移動サービスの連携促進による効率化

・福祉バス、循環バスや有償ボランティアによる輸送、スクールバスとの連携を推進
・地域住民ニーズの把握による、地域密着型の公共輸送サービス（デマンド・市町村有償運送等）の構築
・行政サービスコストの削減

②地域の活性化

・町外からの来訪者等の回遊性を高め、また、町民レベルでの地域間の交流を促進させ、活気とにぎわいのあるまちづくりを実現
・公共交通の利用促進により、高齢者の社会活動参画機会を拡大

③公共交通による、暮らしやすいまちの実現

・高齢者や学生などの自家用自動車による移動が困難な交通弱者をはじめとする移動手段の確保
・町民の日常生活（通学・通院・買い物等）を支えるための必要な移動手段の確保

第３章

公共交通を取り巻く地域の現状と課題

３－１　本町の地域公共交通の現状

（１）路線バスの概況

町内には、現在６路線が運行されており、坂上地区を運行する４路線（大戸線、権田萩生線、大柏木線、須賀尾線）は、令和３年１月８日から路線バスとスクールバスが連携した新たなバス輸送サービスを行っています。

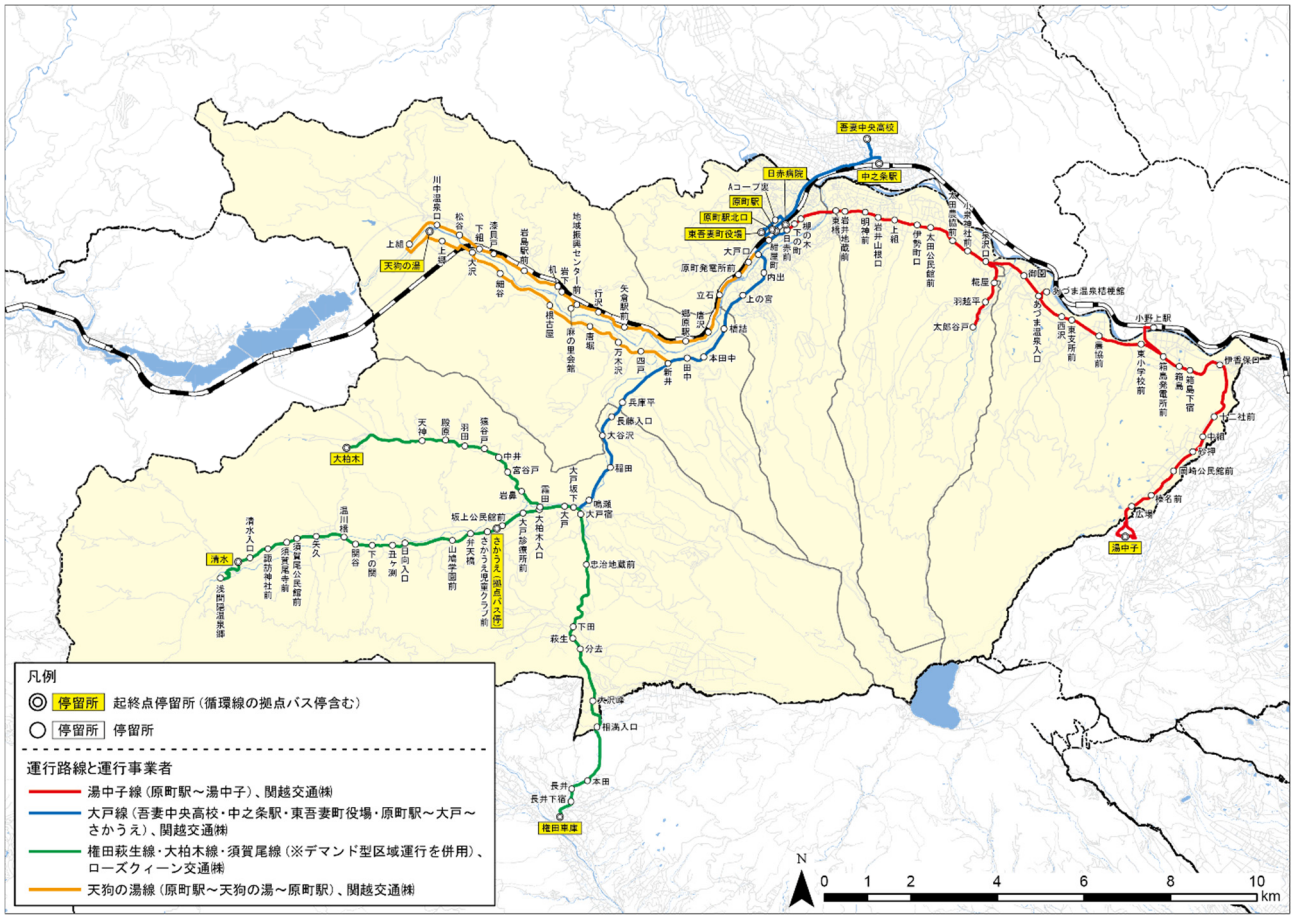
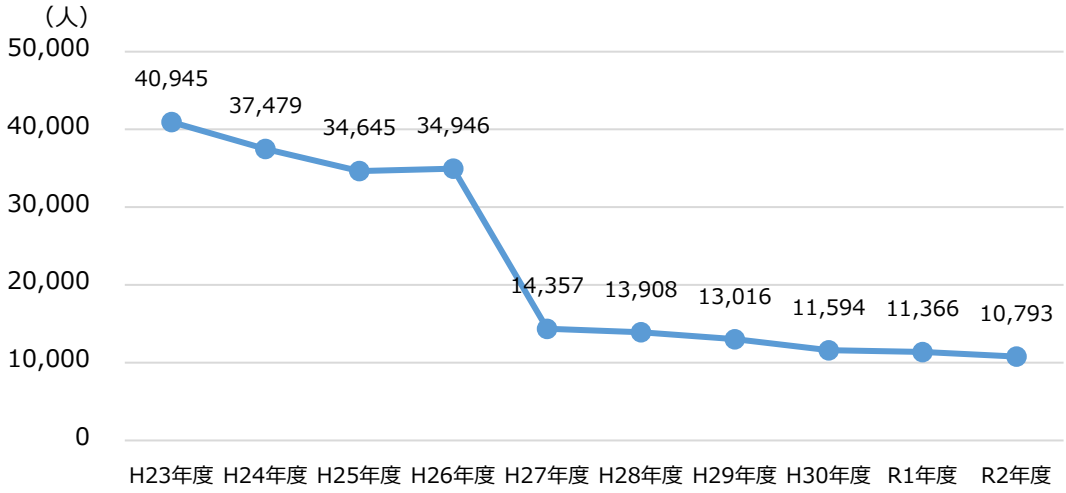


図 3-1 町内バス路線図

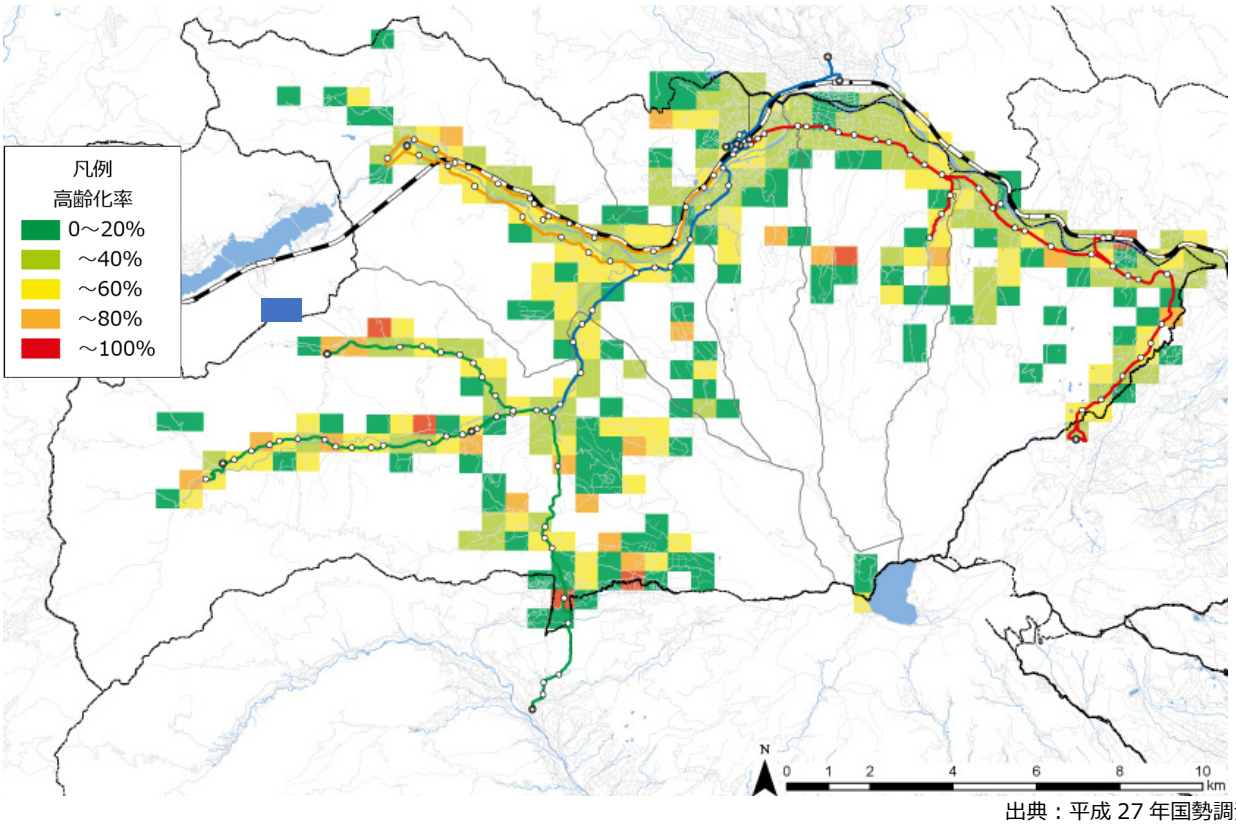
全路線の輸送人員は、全体的に減少傾向にあり、平成 23 年から平成 26 年にかけて、約 4.1 万人から約 3.5 万人に減少しており、平成 27 年には湯中子線の利用者数減少の影響から約 1.4 万人まで大きく減少しています。その後も緩やかに減少が続き、令和 2 年度は 10,793 人となっています。



出典：市町村乗合バス輸送実績

図 3-2 年間輸送人員の推移（全路線の合計）

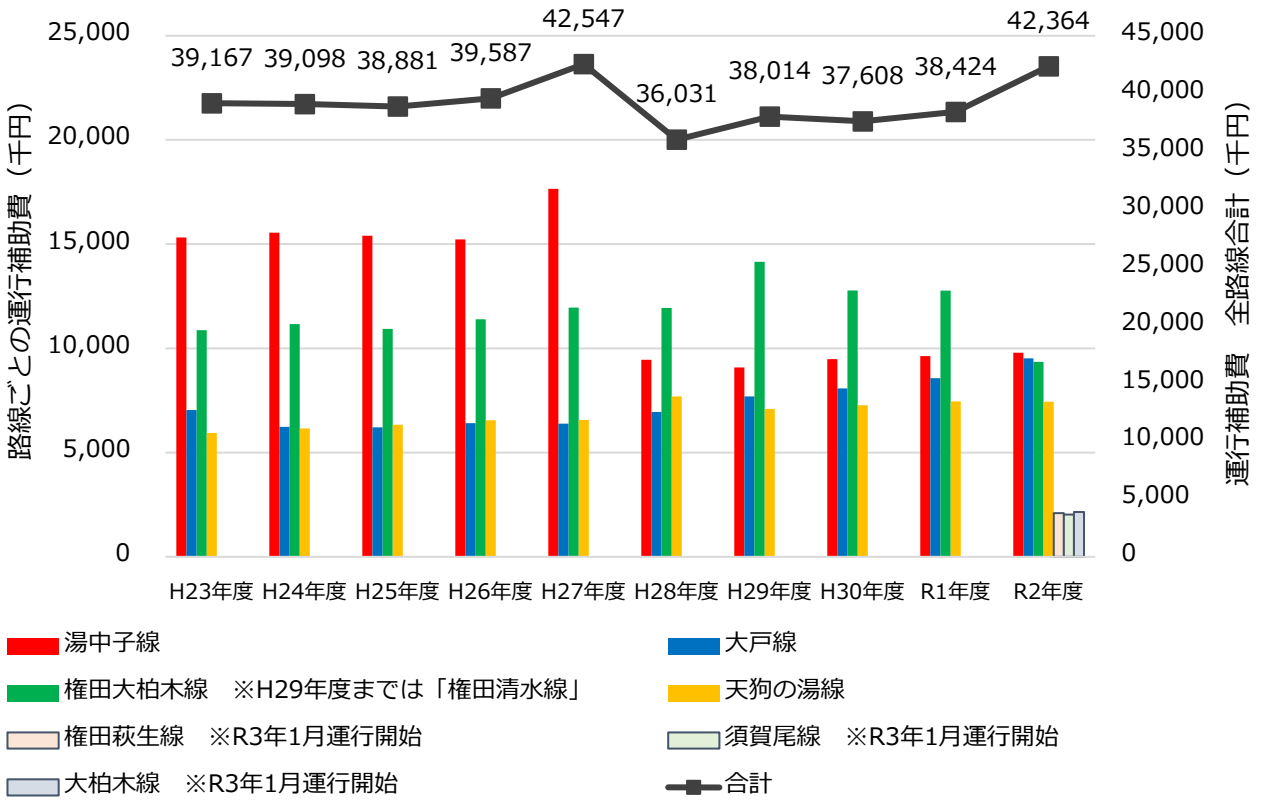
全町的に山間部の人口が少ないエリアで高齢化率が高い傾向にあり、特に坂上地区に多く点在しています。路線から離れたエリアにも、高齢化率が高い箇所が広がっています。



出典：平成 27 年国勢調査

図 3-3 バス路線と高齢化率分布

町民の日常生活に必要な交通手段を確保するため、前年度の運行実績に基づき、乗合バスの運行費用に満たなかったバス運行委託業者に対して補助金を交付しており、その費用は毎年度、約 4,000 万円となっています。すべての路線に対して補助が必要な状況となっており、黒字路線は無い状況です。



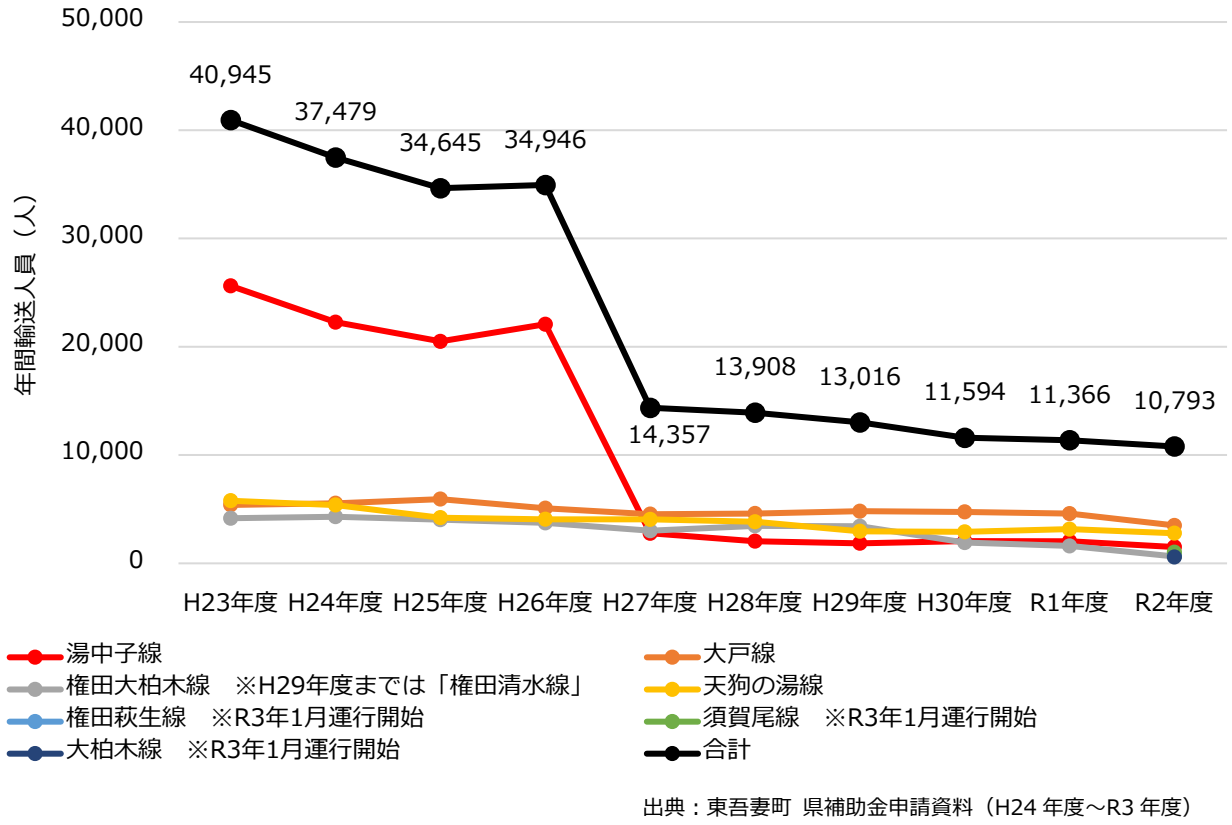
出典：東吾妻町 県補助金申請資料（H24 年度～R3 年度）の負担額総額(補助差引前)

図 3-4 運行補助費の推移

■路線ごとの利用状況

表 3-1 バス路線ごとの利用状況

路線名	路線ごとの現状
湯中子線	湯中子線の輸送人員は、平成 23 年から平成 26 年にかけて、約 2 万人を超える乗車人数で推移している。しかし、平成 27 年には東地区での児童生徒の通学が路線バスからスクールバスに切り替わり、利用者数が 2,769 人まで大きく減少し、その後も緩やかな減少傾向が続き、令和 2 年度は 1,501 人となっている。
大戸線	大戸線の輸送人員は、減少傾向にあり、令和 2 年度は H23 年度と比較して、約 35%（1,897 人）減少し、3,494 人となっている。
天狗の湯線	天狗の湯線の輸送人員は、減少傾向にあり、令和 2 年度は H23 年度と比較して、約 52%（3,003 人）減少し、2,774 人となっている。
権田清水線（旧路線）	権田清水線の輸送人員は、減少傾向にあり、令和 1 年度は H23 年度と比較して、約 61%（2,555 人）減少した。令和 3 年 1 月 8 日から路線バスとスクールバスが連携した新たなバス輸送サービスに移行している。



出典：東吾妻町 県補助金申請資料（H24 年度～R3 年度）

図 3-5 路線毎の輸送人員推移

（２）坂上地区の新たな輸送サービスの概要

坂上地区ではこれまで大戸線、権田大柏木線の２路線が運行されていましたが、地域の実情に応じた適切な移動サービスの実現に向けて乗合バス路線を再編し、令和３年１月８日より、新たな輸送サービス（試験運行）が開始されました。

今回の再編の大きな特徴は、以下の３点です。

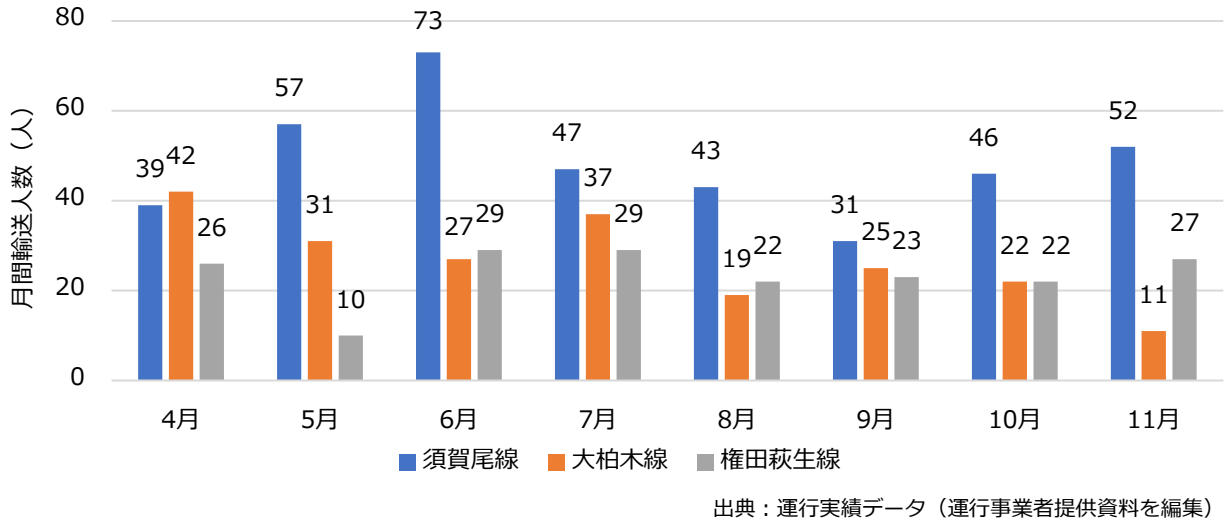
■路線バスとスクールバスの連携（旧坂上小学校校庭を拠点化）
■路線定期運行（朝）と高齢者の移動に配慮したデマンド型区域運行（日中～夕方、電話予約）の併用
■土曜日も運行を行う

出典：水仙ちゃんバスご利用ガイド

図 3-6 坂上地区の新たな輸送サービス概要図

■デマンド型運行実績

坂上地区のデマンド型運行実績（中・高校生の定期利用を除く）は以下のとおりです。令和３年４月～11 月を平均すると、須賀尾線は 2.0 人/日、大柏木線は 1.1 人/日、権田萩生線は 1.0 人/日となっています。



出典：運行実績データ（運行事業者提供資料を編集）

図 3-7 坂上地区デマンド型運行輸送人員の推移（中・高校生の定期利用を除く）

■坂上地区における中学校スクールバスの運用（令和３年度現在）

坂上地区の中学生は、一部の生徒を除き、路線バス等によりさかうえ（拠点バス停）へ集合し、中学校スクールバスに乗換えて東吾妻中学校へ通学しています。

登校時の路線バス利用：16 名（大柏木線２名、須賀尾線６名、権田萩生線８名）

下校時のデマンドバス利用：20 名（大柏木線２名、須賀尾線６名、権田萩生線 12 名）

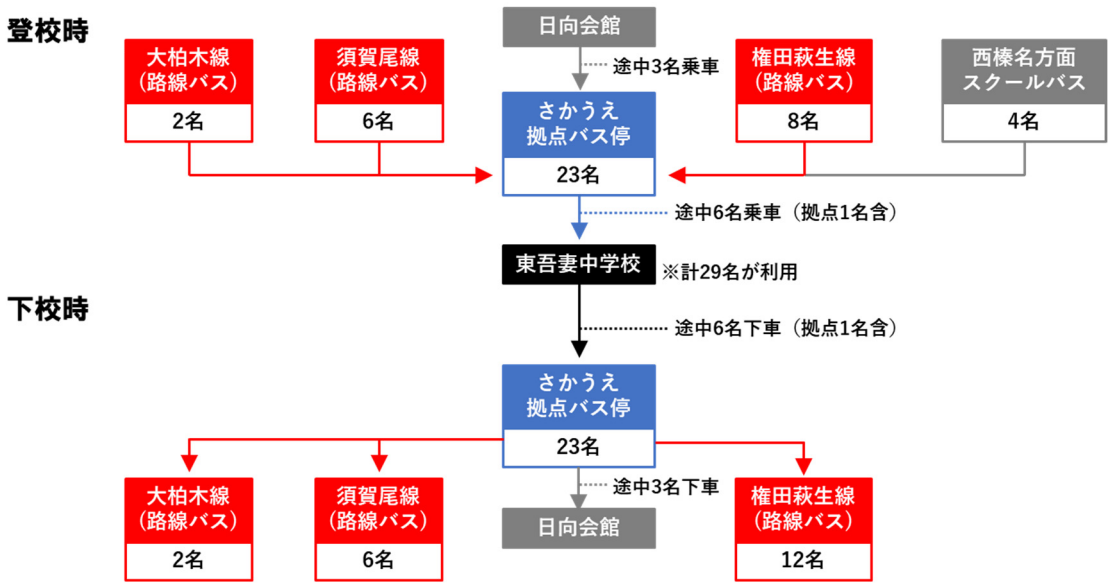


図 3-8 坂上地区中学校スクールバスの利用状況

（３）その他の移動サービスの概況

東吾妻町では、小中学生を対象にスクールバスを運行しているほか、東吾妻町社会福祉協議会の地域福祉事業の一環で、福祉有償運送（有料）、福祉バス（無料）が運行されています。

表 3-2 その他の移動サービスの事業概要

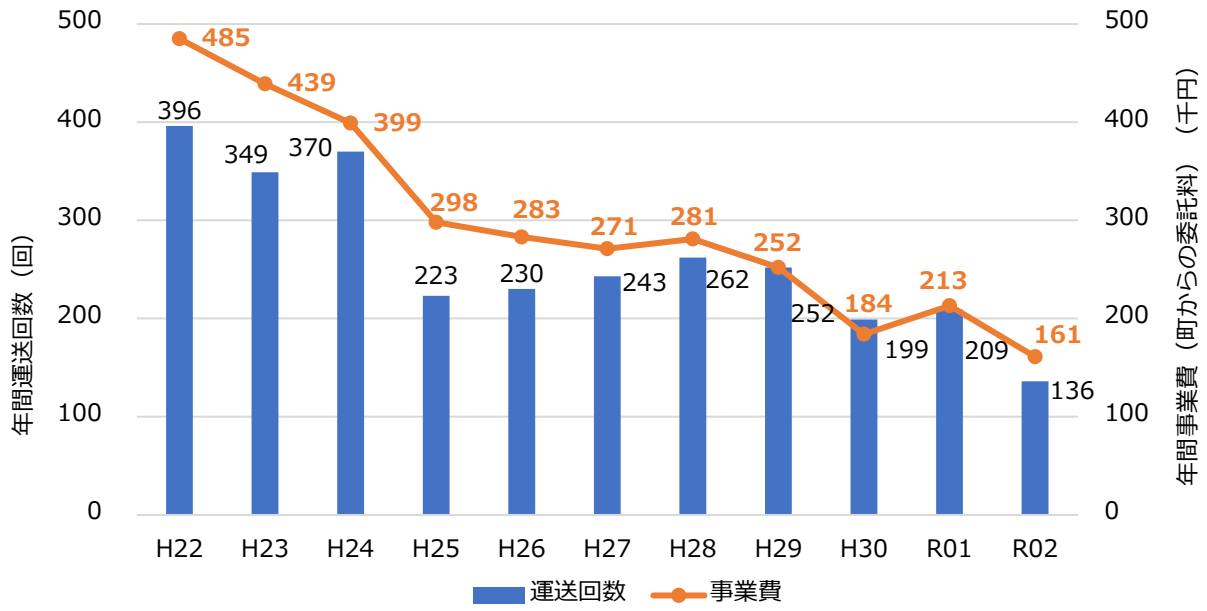
事業名	運行事業者	事業内容	料金
福祉有償運送事業	社会福祉協議会	【対象者】 ひとりではバスや電車等の公共交通機関を利用することが難しい方 ・要介護・要支援認定を受けている方 ・身体障害者その他肢体不自由な方 ・知的障害者・精神障害者・内部障害者その他障害を持っている方 ・上記には当てはまらないが、必要と認められる方 【利用目的】 通院や買い物、冠婚葬祭行事、美容院等 【備考】 運転手は、社会福祉協議会に登録された運転ボランティア等	有料
福祉バス	社会福祉協議会	【対象者】 東地区に在住するおおむね６５歳以上の高齢者 【運行ルート】 東地区内を発着する２つのルートを、週に１回往復で運行 【備考】 支所や診療所、桔梗館（入浴施設）などの利用が可能	無料 (登録料有)
スクールバス	関越交通ﾛｰｽﾞｸｨｰﾝ交通	【対象者】 東吾妻町内の小学生・中学生 【運行ルート】 Ａ・Ｂ・Ｃの３つのブロックに分けて運行 【備考】 坂上地区では、令和３年１月よりスクールバスと路線バス及びデマンドバスを併用	無料

■福祉有償運送の現状

福祉有償運送とは、ひとりではバスや電車等の公共交通機関を利用することが難しい方（審査あり）が、有料で利用できる移動サービスです。運送回数は平成 22 年の 396 回から徐々に減少し、令和 2 年には 136 回となっています。

表 3-3 福祉有償運送の利用料金と支払い方法

利用料金	支払い方法
①運賃　１㎞当たり５０円 利用者宅から目的地までの走行距離数で計算 ②迎車回送料　１㎞当たり１０円 社協から利用者宅までの走行距離数で計算 ③介助料　１回５００円 走行距離数に関係なく、１回の利用ごとに加算	左記①～③の合計金額を車から降りる際に、運転ボランティアに現金で支払う。



出典：自家用有償旅客運送実績報告書（東吾妻町社会福祉協議会）

図 3-9 福祉有償運送の利用状況

■福祉バスの現状

福祉バスは、毎週火曜日（東コース、広場停留所～桔梗館）と木曜日（滝ノ沢～箱島発電所前停留所）に往復１便が運行されており、満 65 歳以上の方及び体の不自由な方を対象に、年間 1,000 円の登録料で利用することができます。

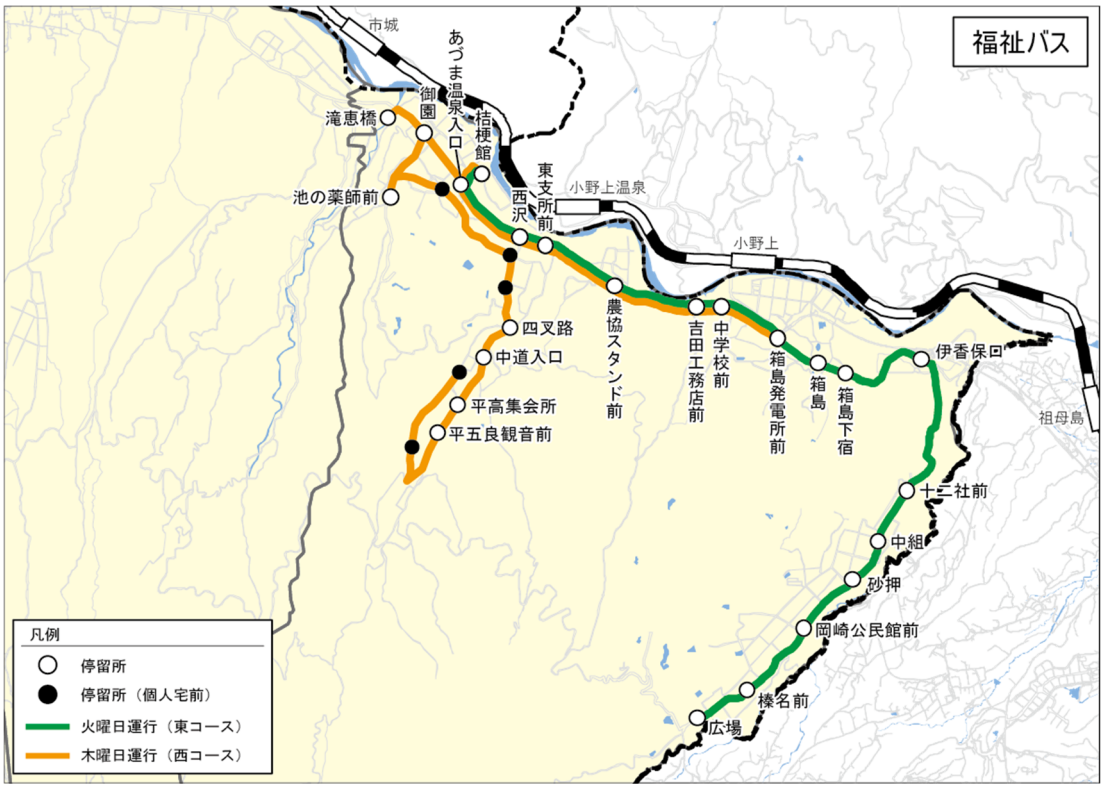


図 3-10 福祉バスの運行経路（令和３年度）

表 3-4 福祉バス時刻表（令和３年度）

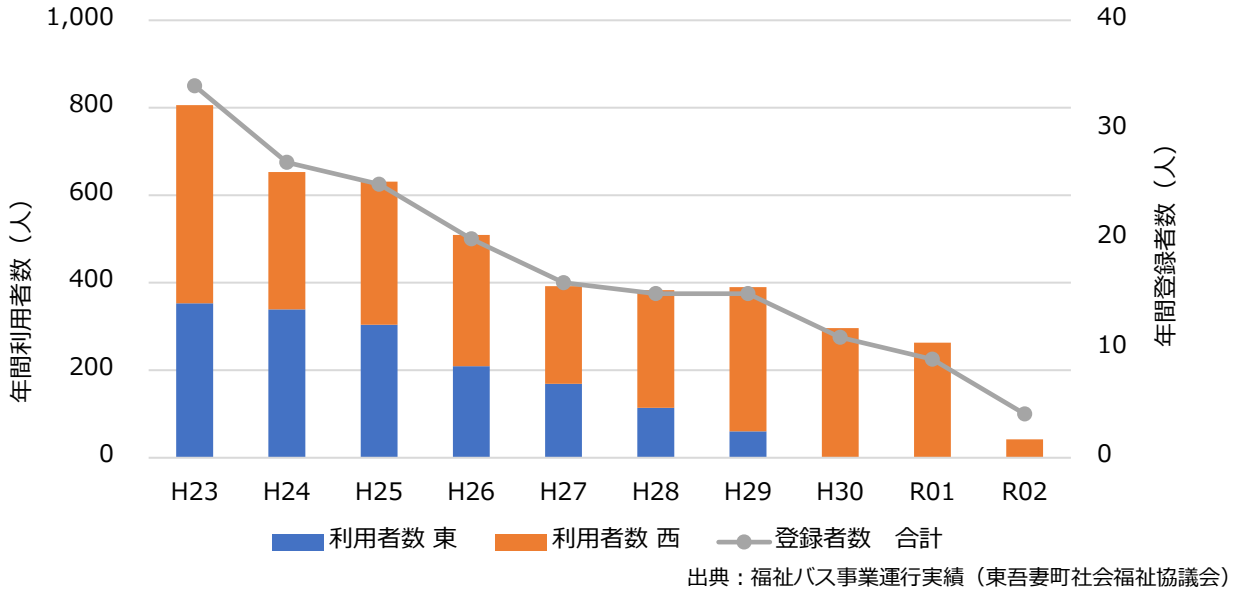
火曜日運行（東コース）

停留所名	時刻	停留所名	時刻
① 広場停留所	10:40	⑯ 桔梗館	14:00
② 榛名前停留所	10:41	⑮ 西沢停留所	14:02
③ 岡崎公民館前停留所	10:43	⑭ 東支所前停留所	14:03
④ 砂押停留所	10:44	⑬ 農協スタンド前	14:04
⑤ 中組停留所	10:45	⑫ 吉田工務店前	14:07
⑥ 十二社前停留所	10:46	⑪ 中学校前停留所	14:08
⑦ 伊香保口停留所	10:50	⑩ 箱島発電所前停留所	14:09
⑧ 箱島下宿停留所	10:52	⑨ 箱島停留所	14:10
⑨ 箱島停留所	10:53	⑧ 箱島下宿停留所	14:11
⑩ 箱島発電所前停留所	10:54	⑦ 伊香保口停留所	14:13
⑪ 中学校前停留所	10:55	⑥ 十二社前停留所	14:17
⑫ 吉田工務店前	10:56	⑤ 中組停留所	14:19
⑬ 農協スタンド前	10:59	④ 砂押停留所	14:20
⑭ 東支所前停留所	11:00	③ 岡崎公民館前停留所	14:21
⑮ 西沢停留所	11:01	② 榛名前停留所	14:23
⑯ 桔梗館	11:03	① 広場停留所	14:24

木曜日運行（西コース）

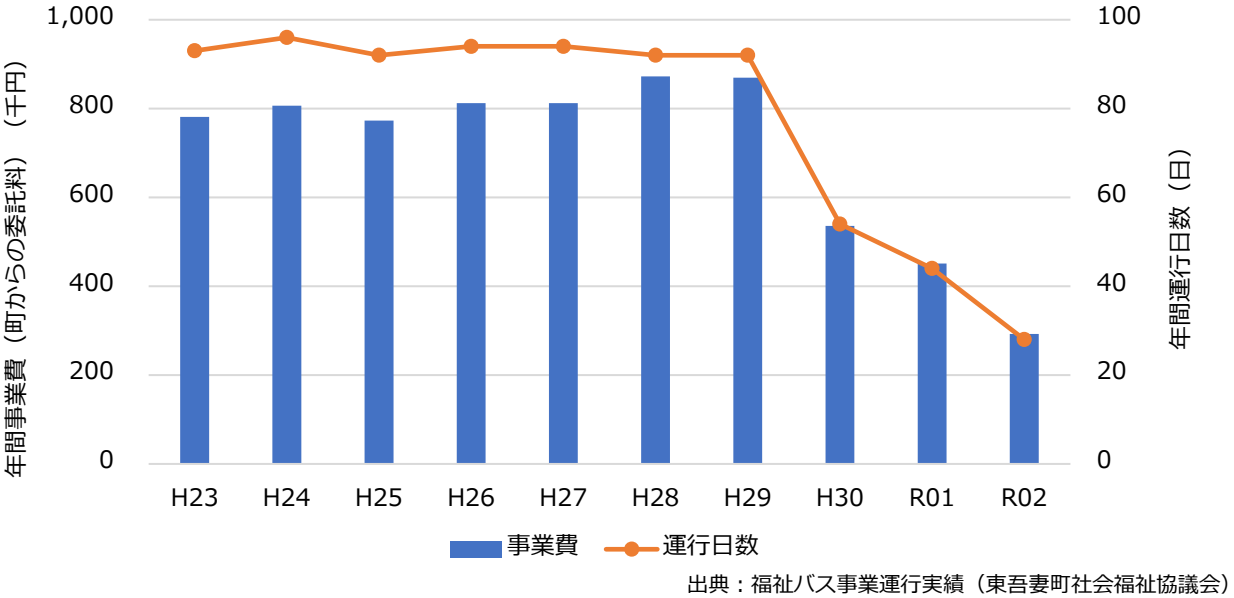
停留所名	時刻	停留所名	時刻
① 滝ノ沢角田弘雄宅前	10:30	⑳ 箱島発電所前停留所	14:00
② 滝ノ沢角田守明宅前	10:32	⑲ 中学校前停留所	14:02
③ 平五良観音前	10:35	⑱ 吉田工務店前	14:03
④ 平高集会所	10:36	⑰ 農協スタンド前	14:06
⑤ 中道入口(清水宅南)	10:37	⑯ 東支所前停留所	14:07
⑥ 四叉路(佐藤茂宅入口)	10:39	⑮ 西沢停留所	14:08
⑦ 佐藤喜知雄宅入口	10:40	⑭ 桔梗館	14:11
⑧ 高橋美佐男宅前	10:41	⑬ あづま温泉入口停留所	14:13
⑨ 奥木桂宅裏	10:44	⑫ 御園停留所	14:14
⑩ 池の薬師前	10:46	⑪ 滝恵橋	14:16
⑪ 滝恵橋	10:49	⑩ 池の薬師前	14:19
⑫ 御園停留所	10:51	⑨ 奥木桂宅裏	14:21
⑬ あづま温泉入口停留所	10:52	⑧ 高橋美佐男宅前	14:24
⑭ 桔梗館	10:54	⑦ 佐藤喜知雄宅入口	14:25
⑮ 西沢停留所	10:57	⑥ 四叉路(佐藤茂宅入口)	14:26
⑯ 東支所前停留所	10:58	⑤ 中道入口(清水宅南)	14:28
⑰ 農協スタンド前	10:59	④ 平高集会所	14:29
⑱ 吉田工務店前	11:02	③ 平五良観音前	14:30
⑲ 中学校前停留所	11:03	② 滝ノ沢角田守明宅前	14:33
⑳ 箱島発電所前停留所	11:05	① 滝ノ沢角田弘雄宅前	14:35

福祉バスの利用者数は年々減少しており、平成 23 年度に 800 人を超えていた利用者数は平成 30 年度以降 300 人を下回っています。また、利用登録者数も年々減少しており、平成 23 年度に 34 名だった登録者数は令和 2 年度の段階で 4 名まで落ち込んでいます。平成 30 年度より東コースの運行日数は 1/6 に減少し、令和元年度より運行されていません。なお、事業費（＝町からの委託料）は運行日数に比例し、年々減少しています。



出典：福祉バス事業運行実績（東吾妻町社会福祉協議会）

図 3-11 福祉バス利用者数の推移



出典：福祉バス事業運行実績（東吾妻町社会福祉協議会）

図 3-12 福祉バスに係る事業費の推移

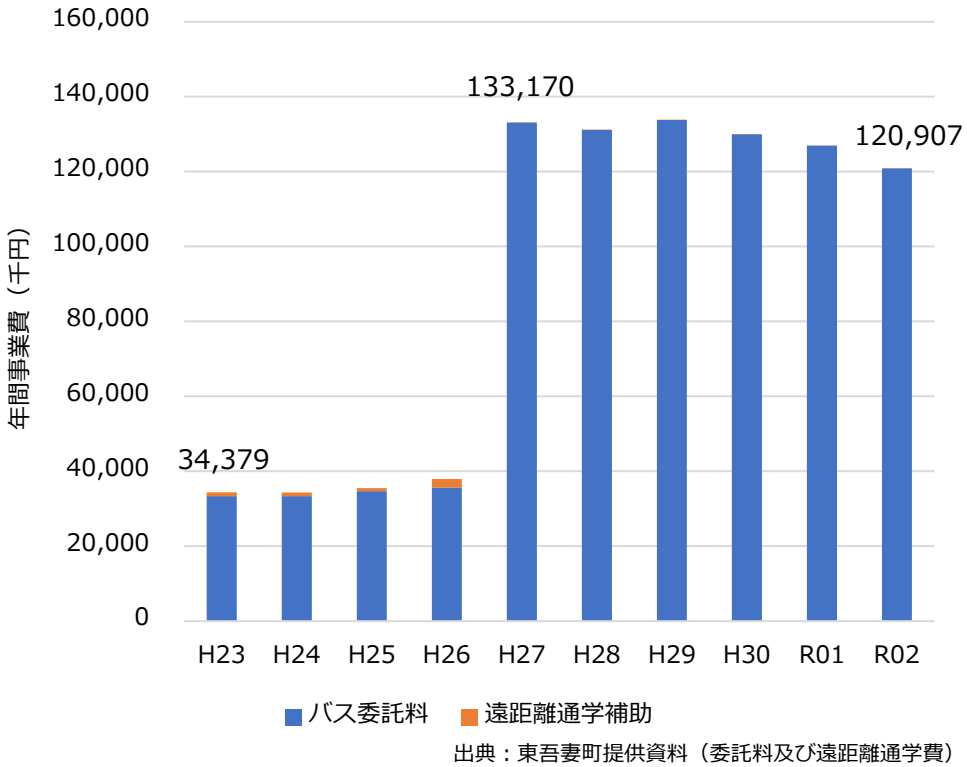
■スクールバスの現状

スクールバス委託料は、平成 26 年までは年間 4,000 万円弱でしたが、平成 27 年の中学校統合により運行範囲が町内全域に拡大され、年間 1 億 2,000 万円以上となっています。

表 3-5 スクールバス利用者数（令和３年度）

中学校		小学校	
東地区	46	東小	39
太田地区	17	太田小	4
岩島地区	41	岩島小	42
坂上地区	25	坂上小	41
小計	129	小計	126
合計（人）			255

出典：東吾妻町提供資料（令和３年度スクールバス利用者数）



出典：東吾妻町提供資料（委託料及び遠距離通学費）

図 3-13 スクールバス委託料及び遠距離通学補助推移

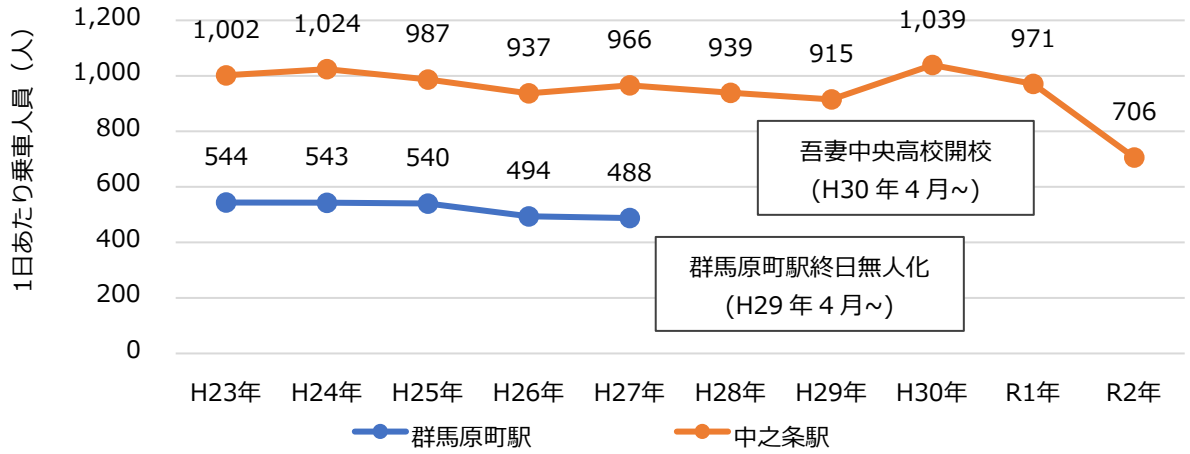
■その他の移動サービスの現状整理

表 3-6 その他の移動サービスの現状整理

項目	現状
福祉有償運送	・運送回数は平成 22 年の 396 回から徐々に減少し令和 2 年には 136 回となっている。 ・令和 2 年度の運送料収入は約 160,000 円となっている。
福祉バス	・利用者数は年々減少しており、平成 23 年度に 800 人を超えていたが平成 30 年度以降 300 人を下回っている。また、利用登録者数も年々減少しており、平成 23 年度には 34 名だったが令和 2 年度の段階で 4 名まで落ち込んだ。 ・令和 2 年度の町からの委託料は約 290,000 円となっている。
スクールバス	・中学校スクールバスは A ブロック（東地区、太田地区）、B ブロック（岩島地区）、C ブロック（坂上地区）の 3 ブロックで運行されている。坂上地区の中学生は、一部を除き大柏木線、須賀尾線、権田萩生線の路線バスからの乗換が必要となる。 ・平成 27 年の中学校統合により、**スクールバス委託料は年間 1 億 2,000 万円以上**に達している。

（４）鉄道の概況

群馬原町駅の利用者数は、平成 23 年から平成 27 年にかけて減少傾向にあり、それ以降の公表データは無いものの、群馬原町駅の特急通過および無人化（平成 29 年 3 月）や吾妻高校の閉校（平成 30 年 3 月）に伴い、当駅の利用者数は大きく減少しているものと推測されます。中之条駅では、平成 30 年に利用者数が増加していますが、これは吾妻中央高校の開校による通学利用者が増えたことが主な理由として考えられます。また、令和 2 年の利用者数が大きく減少していますが、新型コロナウイルスの感染拡大によるテレワークの推奨や学校の臨時休業が影響したものと考えられます。



出典：東日本旅客鉄道（各駅の乗車人員）

図 3-14 鉄道乗車人員の推移

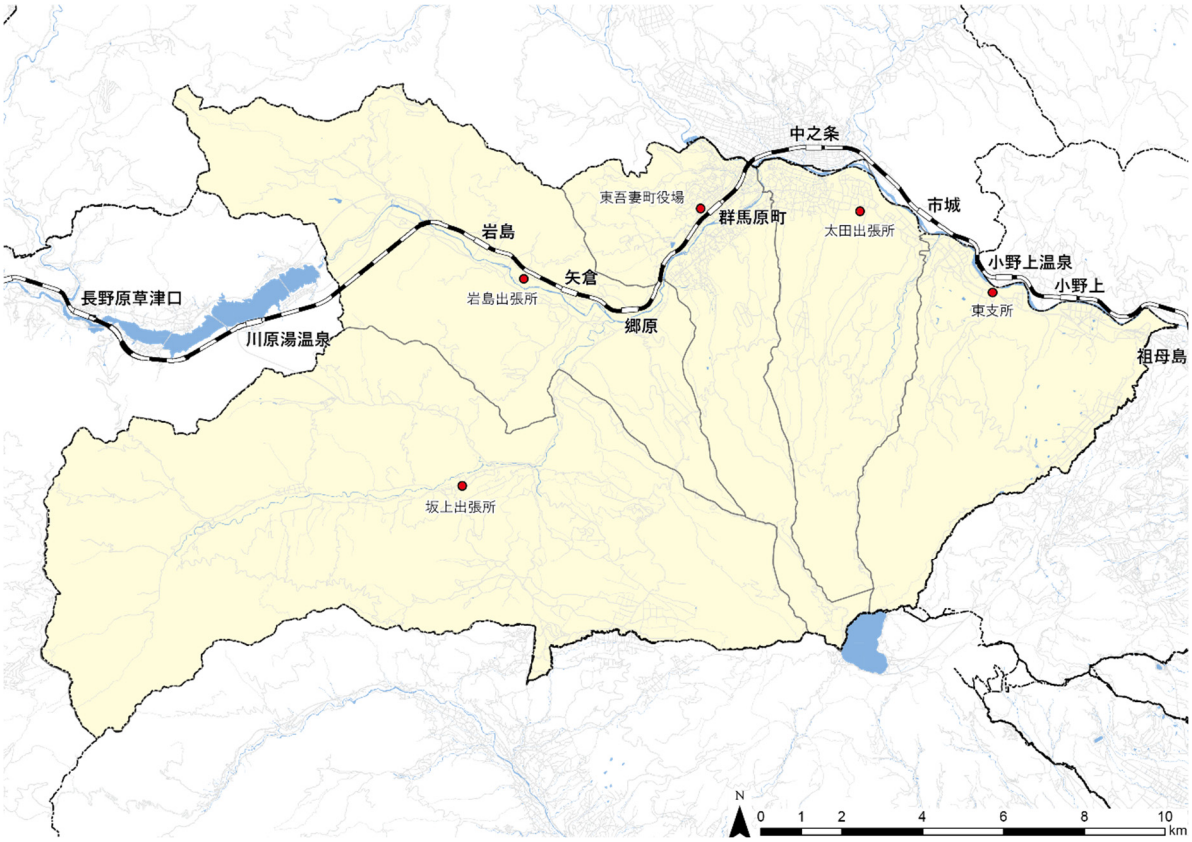


図 3-15 町内の JR 吾妻線路線図

（５）タクシーの現状

町内のタクシー事業者については、ＪＲ群馬原町駅に浅白観光自動車㈱の原町待機所があるものの待機している車両は無く、中之条駅前の中之条営業所から配車されます。また、介護専用車両は保有されていないため、車椅子利用者はタクシーを利用する事ができません。

３－２　公共交通の課題整理

（１）路線バス・鉄道

路線バスの利用者数は減少傾向で、平成 23 年から平成 26 年にかけて約 4.1 万人から約 3.5 万人に減少しており、さらに令和 2 年度は 10,793 人となっています。なお、平成 27 年の大幅な利用者数減少は、東地区の中学生通学が路線バス（湯中子線）からスクールバスへ切り替わったためと考えられます。また、全ての路線に対して補助が必要な状況となっており、町が毎年度約 4,000 万円を交付しています。

鉄道の利用者数は平成 28 年以降の公表データがないものの、群馬原町駅では特急通過および無人化、吾妻高校の閉校に伴い、当駅の利用者数は大きく減少しているものと推測されます。

- 路線バス、鉄道ともに利用者数は年々減少しており、利用者数の増加が課題である
- 毎年 4,000 万円を超える事業費を支出しており、利用者増による収支の改善が求められる

（２）その他の移動サービス

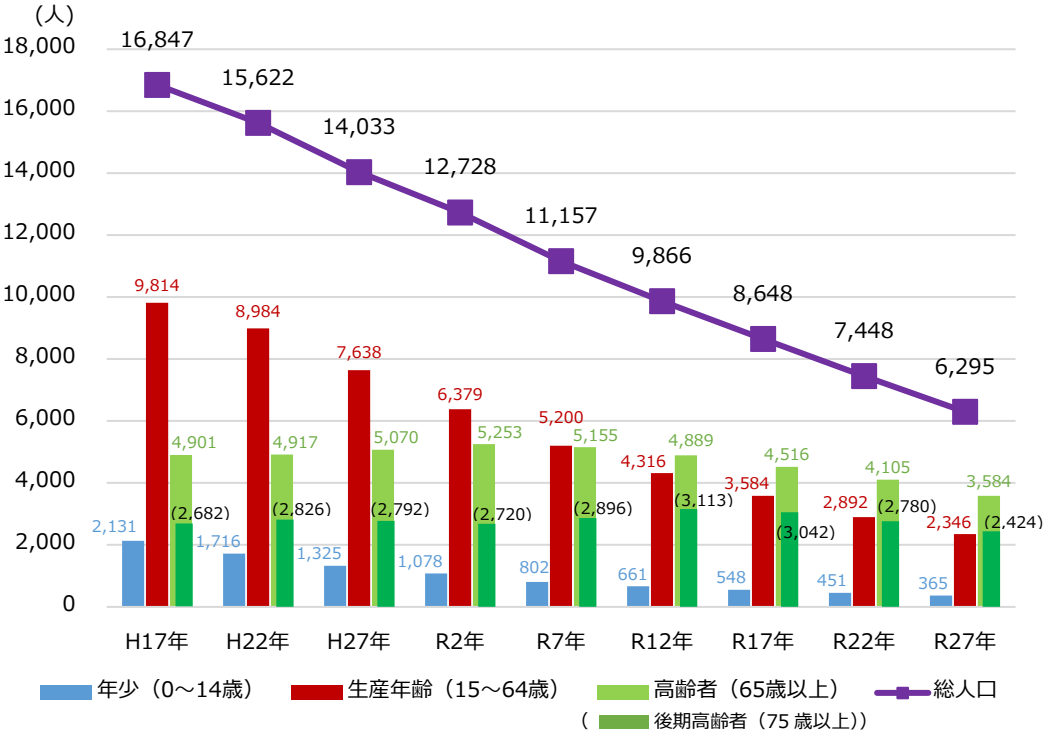
- 福祉有償運送、福祉バスともに運行回数・利用者数が年々減少しており、利便性の向上と移動サービスを必要とする方に対する移動機会の創出が求められる
- スクールバスについては毎年 1 億 2,000 万円を超える事業費を支出しているものの、坂上地区に導入した路線バスとの連携を検証するとともに、今後もより利便性の高い移動サービスを実現するための検討が求められる

３－３　社会情勢の変化と課題

（１）人口動態

本町の人口の推移及び将来推計を見ると、今後 25 年間で約 6,000 人の半減が見込まれています。また、令和 27 年（2045 年）の年齢構成別人口では、年少人口（0～14 歳）が 365 人（構成比 5.8%）、生産年齢人口（15～64 歳）が 2,346 人（構成比 37.3%）、高齢者人口（65 歳以上）が 3,584 人（構成比 56.9%）となり、令和２年（2020 年）と比べると年少人口は 713 人の減少、生産年齢人口は 4,033 人の減少、高齢者人口は 1,669 人減少する見込みです。

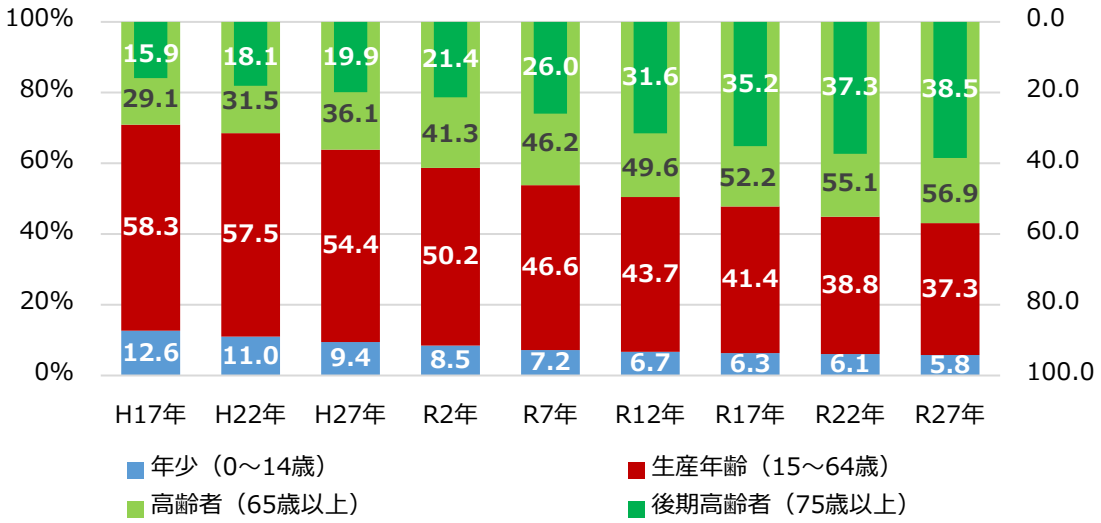
また、これまで増加してきた高齢者人口は令和２年（2020 年）頃をピークに減少しますが、 75 歳以上の後期高齢者の占める割合は年々増加していくことが見込まれます。



出典：令和２年国勢調査、2018（H30）国立社会保障・人口問題研究所将来推計人口（出生中位、死亡中位推定）

※総数には年齢不詳の人口も含むため、年齢構成別人口の合計値とは一致しない

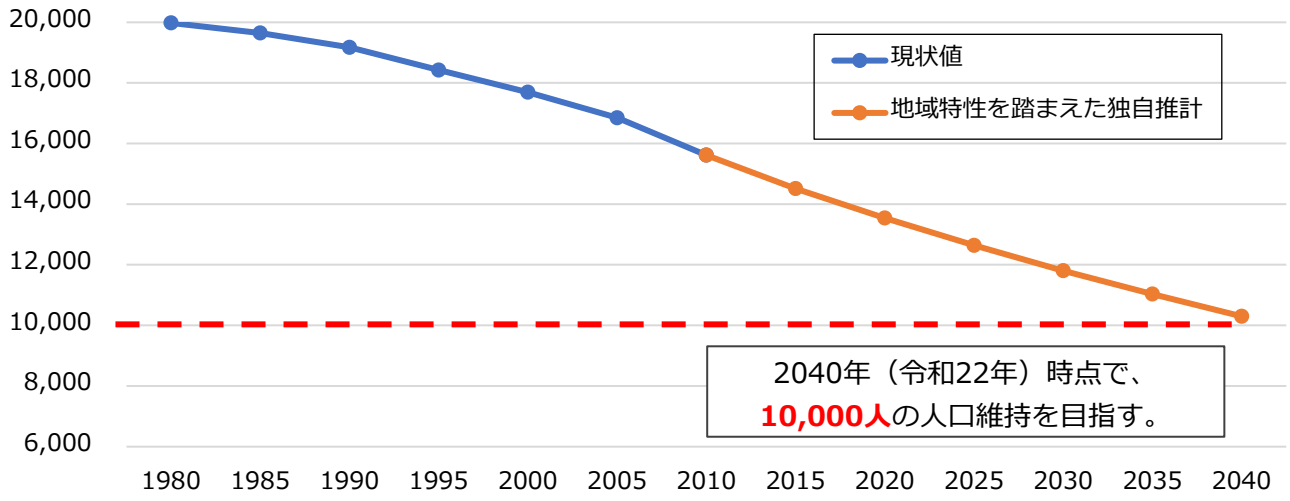
図 3-16 総人口及び年齢構成別人口の推移と将来推計



出典：令和２年国勢調査、2018（H30）国立社会保障・人口問題研究所将来推計人口（出生中位、死亡中位推定）

図 3-17 年齢構成の推移と将来推計

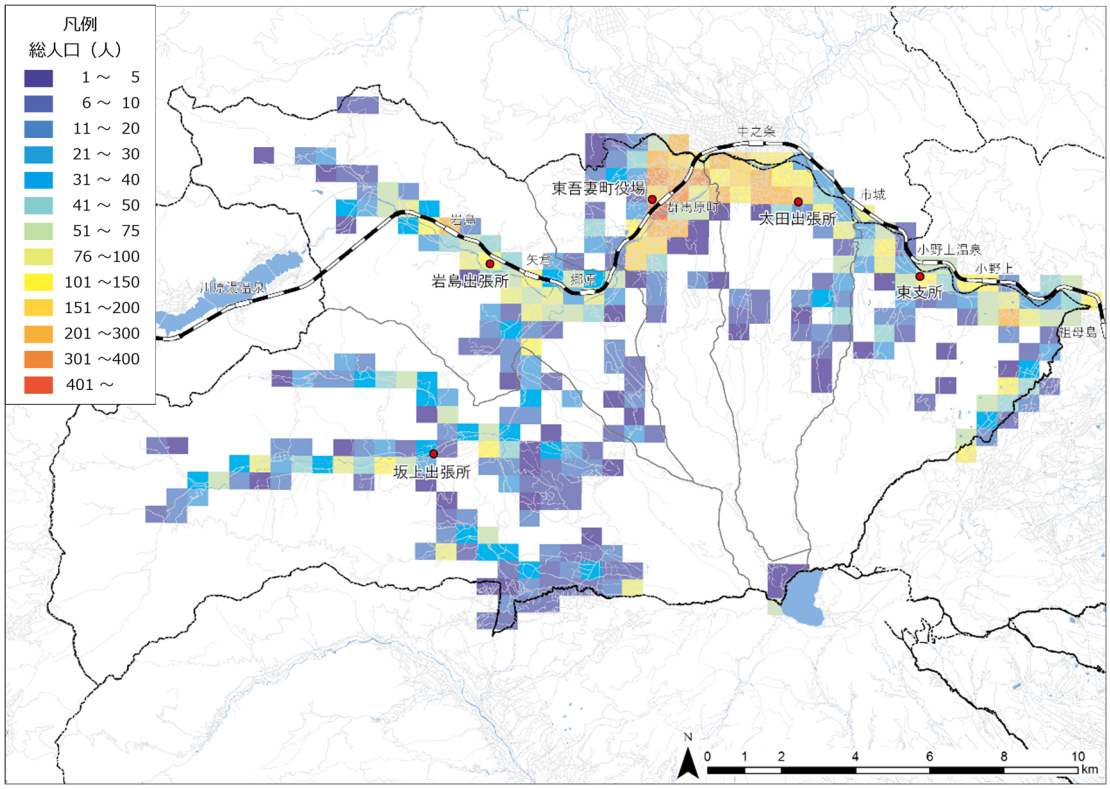
なお、「東吾妻町まち・ひと・しごと創生長期人口ビジョン」（H28.3）では、町の目指すべき将来の方向性を【「子供も大人もいきいき暮らせる元気なまち」の創造】と設定し、各種施策の展開を視野に、以下の将来人口を展望しています。



東吾妻町まち・ひと・しごと創生長期人口ビジョン（H28.3）より引用

図 3-18 東吾妻町まち・ひと・しごと創生長期人口ビジョンにおける将来人口の展望

本町の人口分布を見ると、JR 群馬原町駅を中心とした地域に人口が密集しています。また、JR 吾妻線沿線やそれと並行する国道 145 号線・県道 35 号線沿いは、比較的人口が多い地域となっています。



出典：平成 27 年国勢調査

図 3-19 人口分布図

また、町立小学校の児童数合計の推移を見ると、平成 23 年度から令和 2 年度にかけて 220 人減少していることが分かります。また、東吾妻中学校の生徒数の推移を見ると、平成 27 年度から令和 2 年度にかけて 64 人減少していることが分かります。

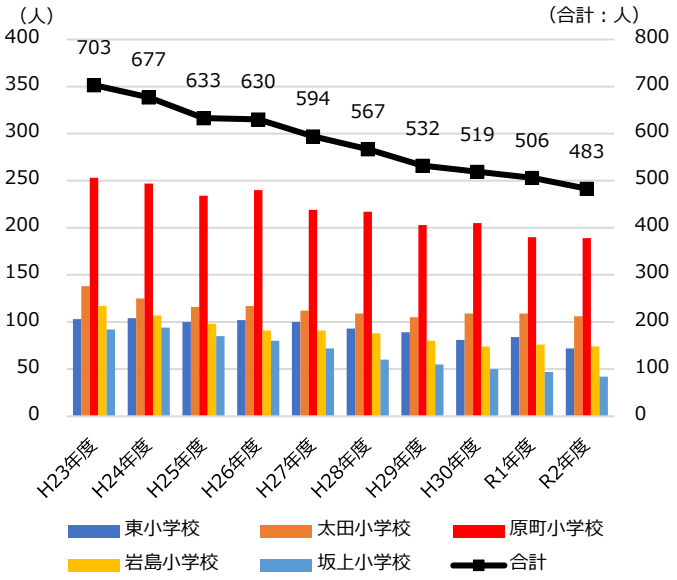


図 3-20 小学校児童数の推移

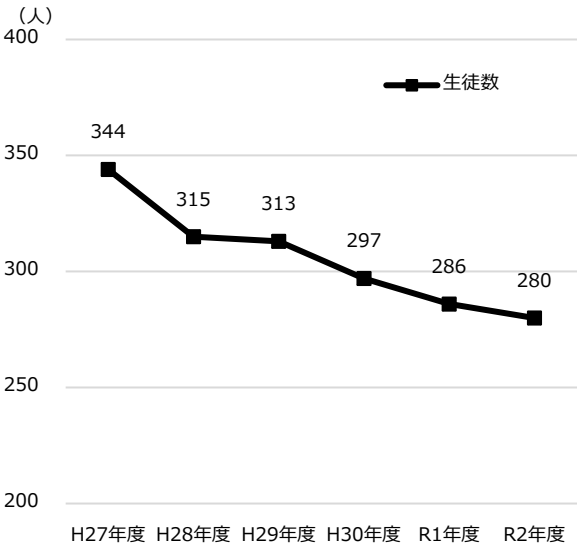
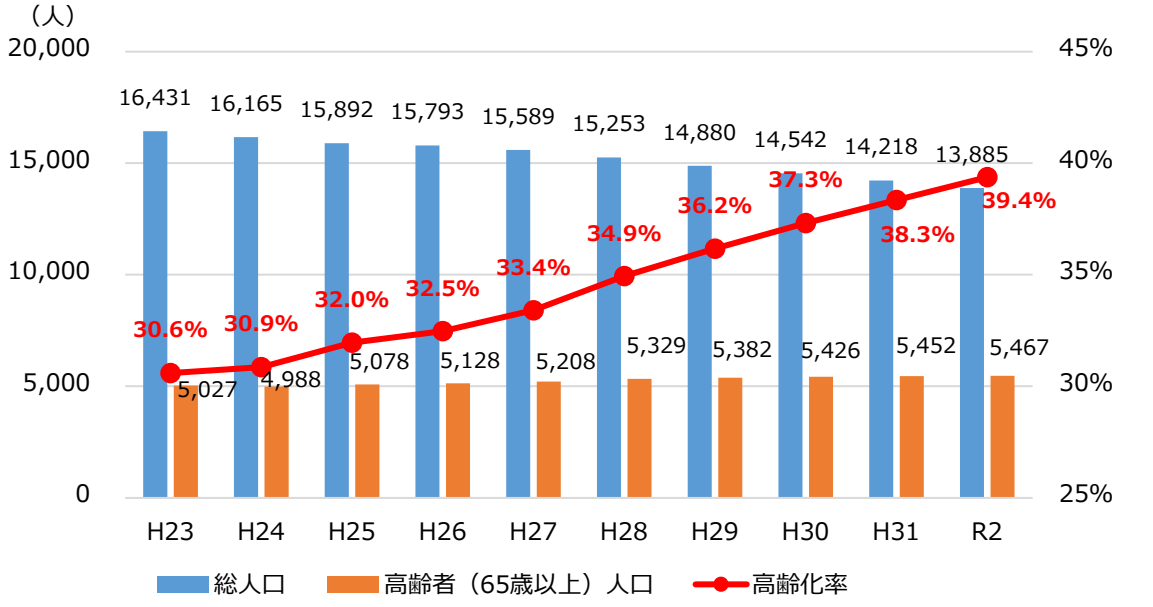


図 3-21 東吾妻中学校の生徒数の推移

（２）高齢者の動向

本町の人口は年々減少傾向にあり、平成 23 年度と令和 2 年度を比較すると 2,546 人減少していますが、その一方で、65 歳以上の高齢者人口は年々増加傾向にあります。

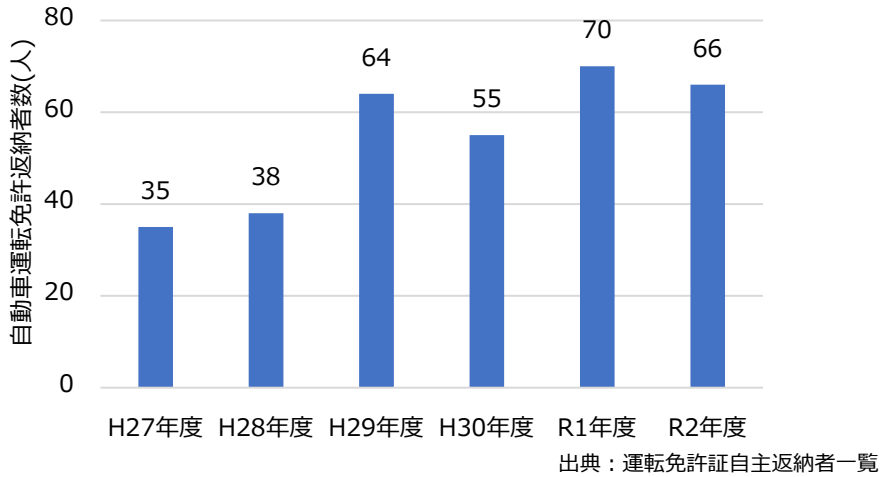
高齢化率（総人口に占める高齢者人口の割合）は令和 2 年度では 39.4%で、10 年間で 8.8 ポイント上昇しており、高齢化の割合はますます高まっています。



出典：平成 27 年国勢調査

図 3-22 総人口と高齢者人口及び高齢化率

また、高齢者の免許返納者数は増加傾向にあり、令和 2 年度は 66 名が免許を返納しました。このように自主返納する方が増加しているものの、高齢者数の増加に伴い、免許保有率は依然として年々増加しています。



出典：運転免許証自主返納者一覧

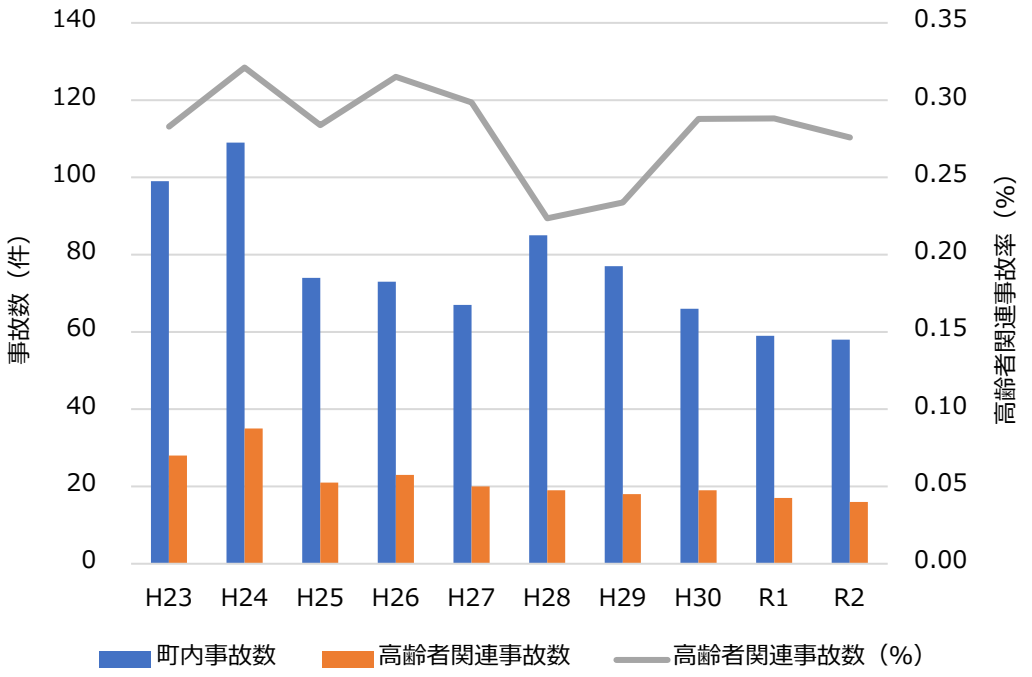
図 3-23 年度ごとの自動車運転免許返納者数

東吾妻町では、高齢者（65 歳以上が対象）の免許返納支援制度が実施されており、前述のとおり毎年数十名の町民が自動車運転免許を返納しています。免許返納にあたり、令和 3 年現在では、商品券（10,000 円分）及びバスカード（8,700 円分）が交付されています。

表 3-7 免許返納支援制度の特典

時期	特典
平成 27 年 11 月 30 日以前	商品券（6,000 円分）
平成 27 年 12 月 1 日～	商品券（10,000 円分）
平成 29 年 4 月 1 日～	商品券（10,000 円分） 又はバスカード
令和 2 年 4 月 1 日～	**商品券（10,000 円分） 及びバスカード（8,700 円分）**

東吾妻町全体の事故件数は減っているものの、高齢者が関連する事故数は近年横ばいとなっており、毎年 10 名以上の高齢者が事故で負傷しています。なお、平成 23 年からの 10 年間で、 8 名の高齢者が事故で亡くなっています。



出典：高齢者（65 歳以上）の関係した交通事故発生状況（群馬県警察交通部交通企画課）

図 3-24 高齢者関連事故数の推移

３－４　公共交通を取り巻く現状と課題の整理

（１）各種項目の現状整理

表 3-8 公共交通を取り巻く現状

項目	現状
人口動態	人口は今後 25 年間で約 6,000 人の減少が見込まれており、高齢者の占める割合は徐々に増加し、令和 12 年には町民の約半数が高齢者となる。
人口集積	JR 吾妻線沿線、国道 145 線、県道 35 号線沿いに人口集積がみられるが、令和 22 年度の将来推計では全体的に人口減少がみられ、特に群馬原町駅周辺以外の人口減少がみられる。
高齢化率	高齢化率（総人口に占める高齢者人口の割合）は令和 2 年度では 39.4%で、10 年間で 8.8 ポイント上昇しており、高齢化の割合いはますます高まっている。
免許返納	免許返納者数は毎年増加しており、令和 2 年度は 66 名が免許を返納した。
高齢者関連事故	全体の事故件数は減っているものの、高齢者が関連する事故数は近年横ばいである。

（２）課題の整理

- 人口が減少する中、高齢化率は年々上昇しており、移動サービスが必要な町民の増加が想定される
- 免許を保有する高齢者はほぼ公共交通を利用せず、免許を持たない方でも 2%程度しか公共交通を利用していないことから、公共交通の利用促進が求められる

第４章

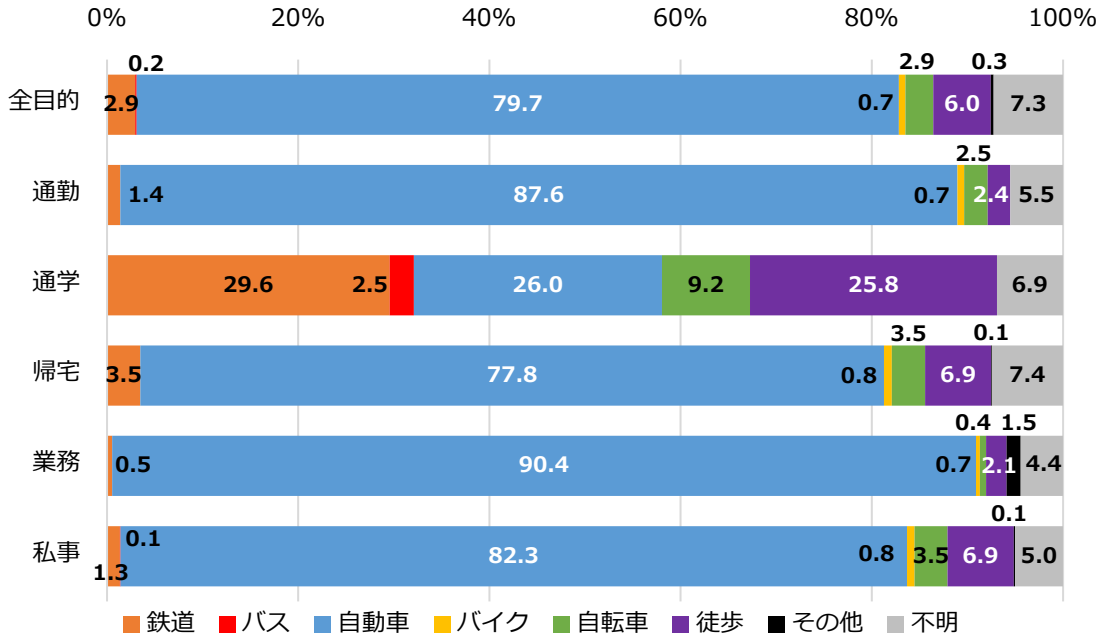
町民の移動実態及び町民意向の整理

４－１　パーソントリップ調査結果

（１）町全域の移動実態

平成 27 年及び 28 年に実施された群馬県パーソントリップ調査結果を活用し、町民の移動実態を分析しました。

町民の公共交通の交通手段分担率を見ると、全ての移動目的において自動車の利用率が高い水準にあることに加え、ほとんどバスが利用されていないことが分かります。通学を除いて鉄道の利用率も全体的に低いことから、町民は日常生活において公共交通をほとんど利用せず、自動車に依存していることが分かります。



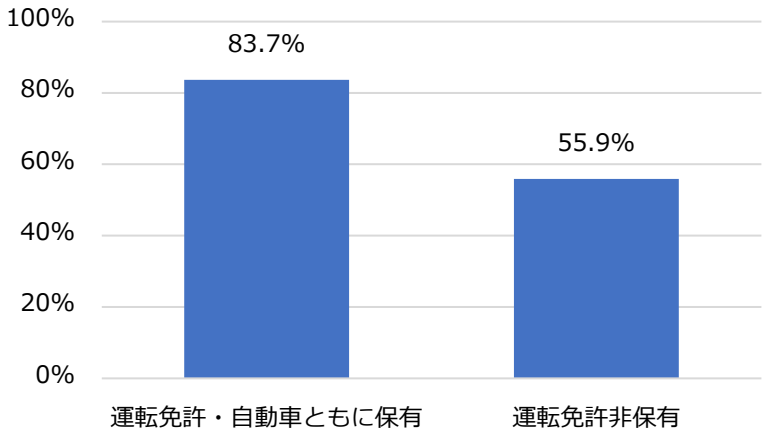
出典：群馬県パーソントリップ調査

図 4-1 交通手段の目的別分担率

（２）高齢者の移動実態

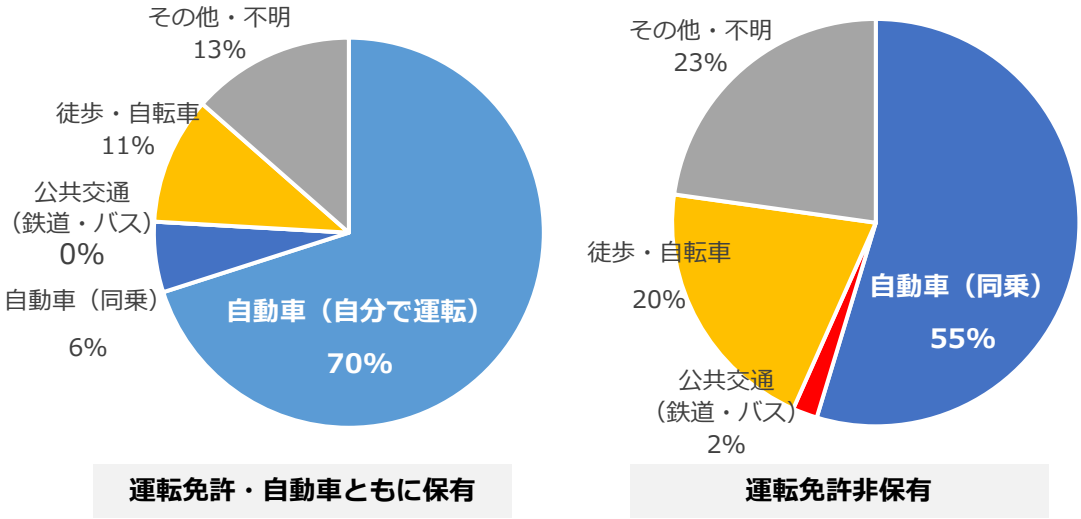
高齢者のうち、運転免許と自動車をともに保有する場合は外出率が 83.7%であるのに対し、免許を保有しない場合は 55.9%と低くなっています。運転免許と自動車をともに保有する高齢者の 70%は、自動車を自分で運転して外出していますが、運転免許を保有していない高齢者であっても、その 55%は自動車に同乗して外出しています。

なお、公共交通（バス・鉄道）の分担率は、運転免許非保有の場合においても 2%と非常に低くなっています。



出典：群馬県パーソントリップ調査

図 4-2 運転免許・自動車保有有無別の高齢者外出率



出典：群馬県パーソントリップ調査

図 4-3 高齢者の交通手段分担率

４－２　町民アンケート調査結果

（１）公共交通利用実態

令和３年１２月、町民の公共交通の利用実態を把握するため、町民向けにアンケート調査を実施しました。

表 4-1 町民アンケート調査実施結果概要

調査期間	配布数	回収数	回収率
令和３年 12 月	2,000 部	1,175 名	58.8%

■公共交通（路線バス）の利用頻度

新型コロナ感染症拡大以前及び以後のどちらも、路線バスを「全く利用しない」と回答した方が９割以上であり、町民の路線バス利用頻度は非常に低い状況です。また、感染症拡大以後も、路線バス利用頻度は微減しています。

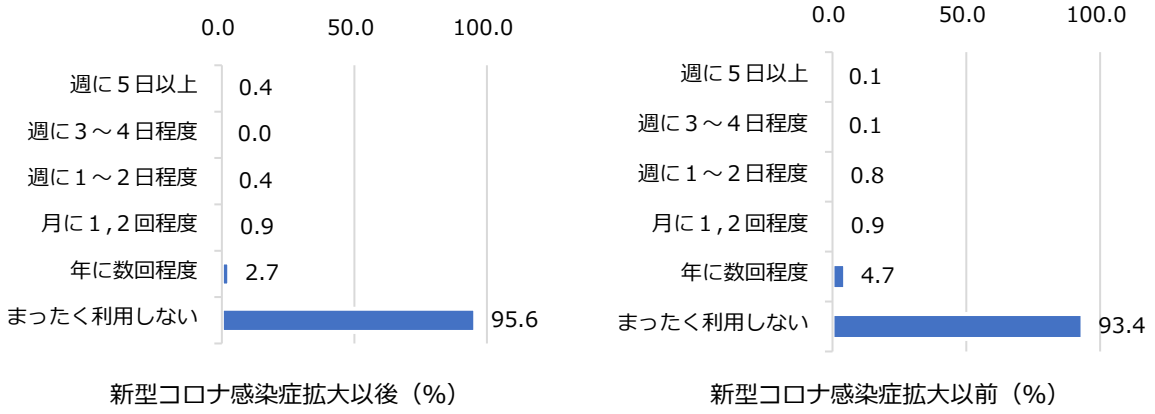


図 4-4 新型コロナ感染症拡大前後の路線バス利用頻度

■公共交通（路線バス）を利用しない理由（上位５項目まで）

路線バスを利用しない理由としては、「自分で自動車を運転できるため」が圧倒的に多く、次いで「利用したい時間帯にバスが無い」「行きたい目的地までのバスが無い」「家族が送迎してくれるため」と続いています。

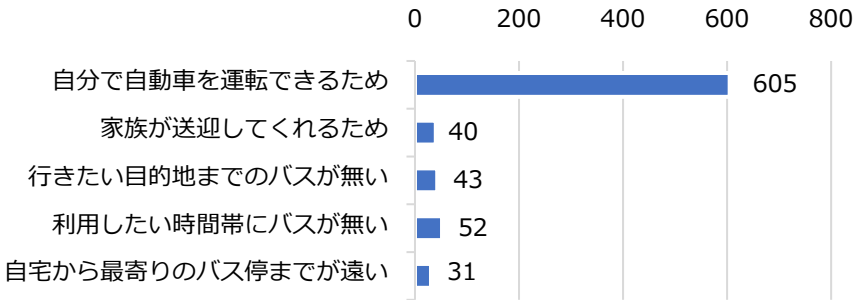


図 4-5 公共交通（路線バス）を利用しない理由

■外出頻度の変化

新型コロナ感染症拡大以前と以後を比較し、６割以上の方が外出の頻度が減ったと回答しました。また、感染拡大が抑えられた際には、公共交通機関の利用頻度は路線バス、タクシーと比較し、鉄道の「利用が増えると思う」と回答した方が多くいました。

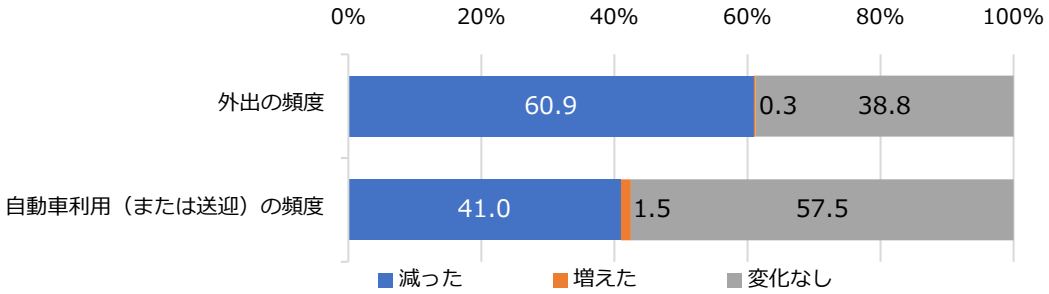


図 4-6 新型コロナ感染症拡大による外出頻度の変化

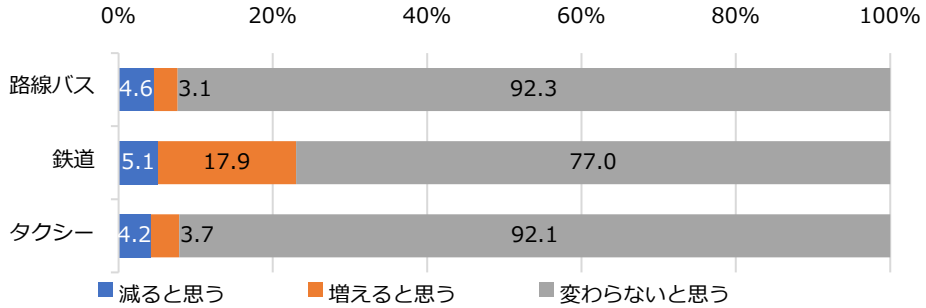


図 4-7 感染拡大が抑えられた際の公共交通利用頻度の変化

■公共交通（路線バス）の利便性を高めるために必要な取組

路線バスの利便性を高めるために必要な取組として、「スクールバスなどにも町民が乗れるようにする」という要望が最も多くありました。

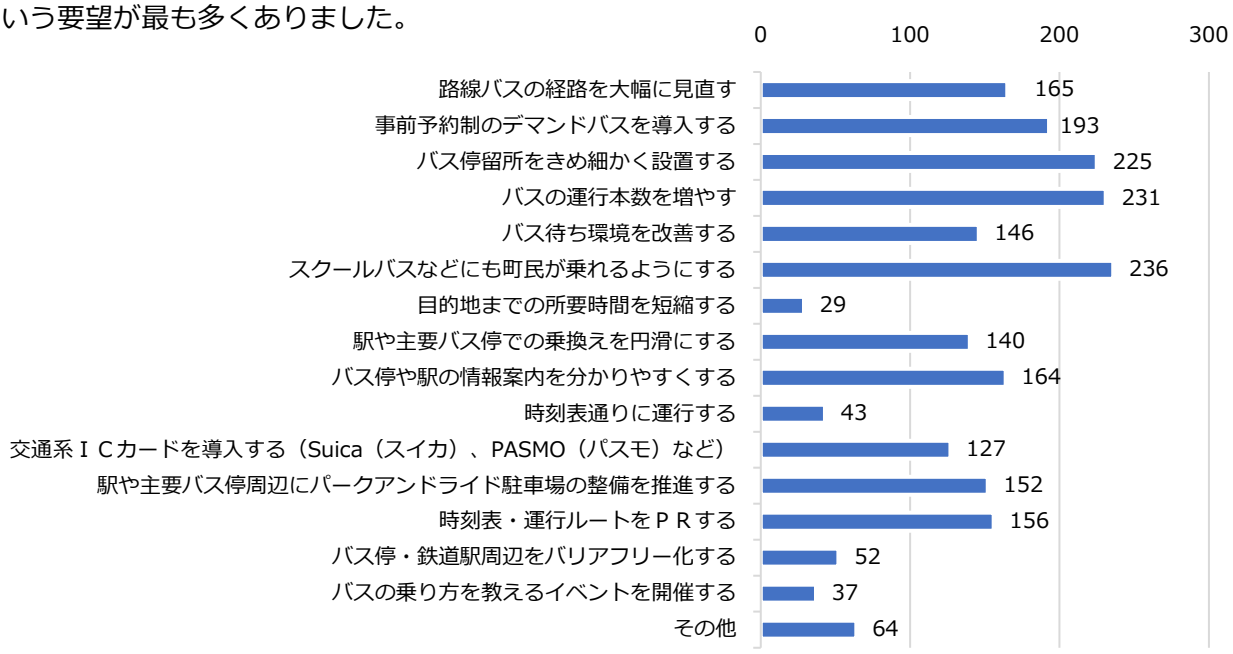


図 4-8 公共交通（路線バス）への取組要望

■免許返納に関する意向

免許保有者に対し免許返納に関する意向を尋ねたところ、「返納するつもりはない」と回答した方が全体の 46%であり、「５年以内には返納する予定」と回答した方は 9.2%でした。なお、地区ごとに集計したところ、「返納するつもりがない」と回答した割合が最も高かったのは坂上地区でした。

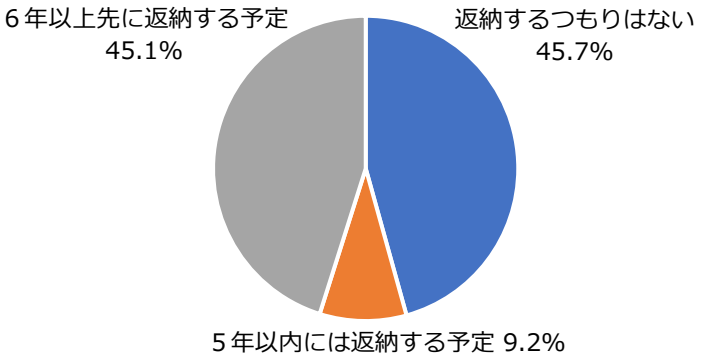


図 4-9 免許返納意向

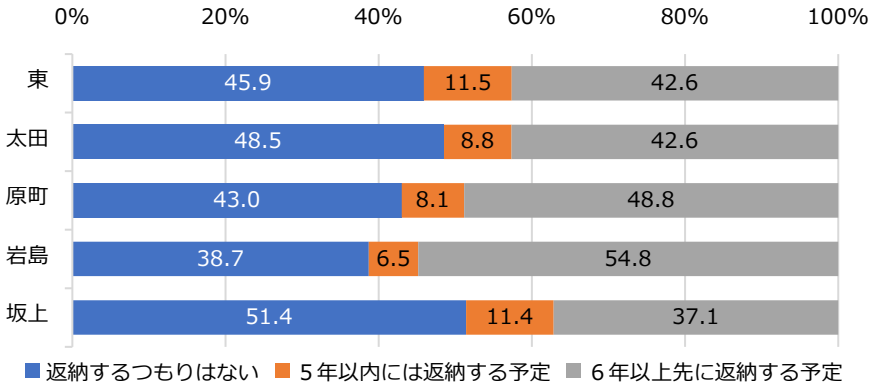


図 4-10 地区別の免許返納意向

■その他の移動サービスの認知度

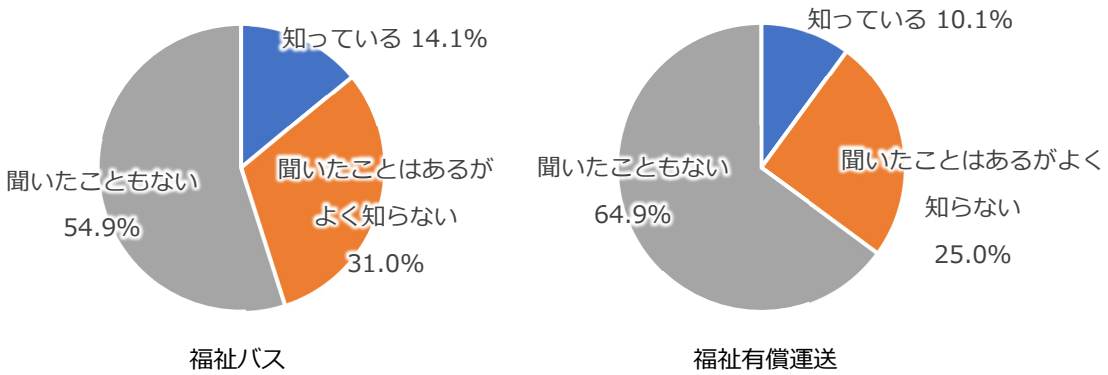


図 4-11 福祉バスと福祉有償運送の認知度

（２）その他の意見（自由記述回答）

町民アンケートの自由記述欄にご回答いただいた主な意見については、以下のとおりです。

表 4-2 町民アンケート自由記述回答（１/２）

意見分類	主なご意見
バス待ち環境・車両・ バス停の位置 についてのご意見	• 足腰が悪くなる老人には、買物した荷物を持って坂道を上るのは大変です。なるべく近くに停留所があると助かります。 • 身体障害者の人でも快適に過ごせるように様々な場所に工夫が必要。視覚障害や聴覚障害の人がバス停での待ち時間に、雨や雪で濡れないように屋根付きの待合場所があると良いと思います。 • バス停で待つにも足腰が悪い方はバス停まで行くことも大変なこともあり、また、今の季節はとても寒く、夏は暑い。携帯などに位置情報をお知らせしたり、遅延情報（電車ほど詳細でなくても）あれば便利かなと思います。 • バスを利用したいが、バス停まで距離が遠く、バスを利用しにくい。 • お年寄りの利用が多いので、バス停まで歩くというより、家の近くまで来てもらった方が便利だと思います。
公共交通に関する情報発信 についてのご意見	• デマンドバスサービスの導入について、よく分からないので、詳細を知る機会を増やして欲しいです。 • バス停の場所が分かりづらいので、位置の周知（広報誌や役場 HP に載せる等）や経路マップの掲示はやった方がいいのではないかと考えています。
公共交通全般に についてのご意見	• いずれ年を取れば、運転免許を返納する予定です。公共交通のマスタープランづくりを進め、車を運転しなくても町内の移動ができるように整備してもらいたい。 • 高齢者や障害を持つ人たち（社会弱者）の方達を主とした配慮ある交通対策を強化すべきと思います。生活の足を確保することは、これらの人々の生活の質を高めるためとても有用であると思います。 • 私達の村にはバスが通っておりません。今運行しているバスで、空バスの時間帯があれば、週 1 回でも良いが、朝、昼 1 回位は通って欲しいと思います。バスが 1 回でも通れば、村も明るく賑やかになります。 • 買い物、病院等どこへ行くにもマイカーは必需品です。高齢になり、子供や孫に車で県外に出るなと口うるさく言われますが、現在岡崎に住んでいてそれは不可能です。今現在は公共交通機関利用では生活できません。 • 公共交通機関を使わない理由としては、目的地まで行きたい時間に合うバスや電車がない、本数が少ないことがあると思う。利便性を高めるには、周知と使いやすさ、話題性が必要だと思う。

表 4-3 町民アンケート自由記述回答（2/2）

意見分類	主なご意見
自動車運転の不安や免許返納についてのご意見	• 今はまだ運転して移動することができるが、公共交通手段が充実していない東吾妻町で、身内に車の運転を頼めない、頼む人がいない高齢者にとって生活するのが大変に思う。身体が動いても免許を返納した時に、病院や日常の買物に行けるような交通手段を希望します。 • 今後、運転免許証の返納をしたいと考えているが、移動手段が目的地近くまで動いていない様子で、どうしたらよいかと困惑し不安である。生活の質の内容を考えると、生き甲斐が少なくなり、楽しさも減り、体力の維持もどのようにすればよいかと思案中である。公共の交通機関の利用ができるようになることを望む。 • 高齢者の方々も免許返納はしたいが（したくても）不便になるからできないとおっしゃっている方もいるので、バスに限らず何か利便性のある移動手段があれば良いなと思います。 • 現在は車を運転し、買い物、病院へ行けますが、あと何年かで免許を返納しなければなりません。その後、買物や病院へはどうしようと今から察しております。 • 現在、免許所有しているので全く不便は感じていないが、返納した後は、バス停が遠く現に使用できるとは思いません。返納後の対応をもう少し考えていただきたいです。
スクールバスや福祉バス等についてのご意見	• スクールバスに自転車通学の人も雪の日や雨の日に乗せてほしい。 • 福祉有償運送のことをもっと知りたいと感じた。町報か何かで見たことはあるが、詳しくは分からないため、いざ利用したいと思ったときに分からない人が多いのではないかと思う。 • 今後ますます高齢化が進み、運転免許返納者が増加していくことが予想されますから、スクールバスと併用させたバスの運用が必要となっていくと思います。
まちづくり・拠点バス停・買物支援についてのご意見	• 拠点バス停が地域の活性化になるよう整備されたり、コミュニティの活動が持たれたりすることはできないでしょうか。人が集まる所に物も集まったり、商業化されたりするところになれると、町全体が活性化すると思います。ぜひ地域が活性化する方向で拠点バス停の周辺の環境整備を望んでいます。 • 私の家も近くの店が閉店し、生鮮食品や日用品を買える店は、徒歩で行ける場所にはありません。運転できなくなったら、生活が成り立たないのではと不安で、それまでに移住を考えるべきか悩み、とても魅力的な地域なのに残念です。 • 町の公共交通が活性化すれば、75 歳を過ぎた両親に免許返納の話がしやすくなります。 • 登録制で地域の送迎ボランティア組織を作り、電話で予約して、送迎を依頼する方式を作ったらと思います。

４－３　坂上地区デマンドバスサービス調査結果

令和３年１月より開始された坂上地区デマンドバスサービスに関し、坂上地区の住民向け（区長・班長）に令和３年１２月、アンケート調査を実施しました。

表 4-4 坂上地区デマンドバスサービスアンケート調査実施結果概要

調査期間	配布数	回収数	回収率
令和３年 12 月	133 部	75 名	56.4%

■デマンドバスサービスの利用状況と利用目的

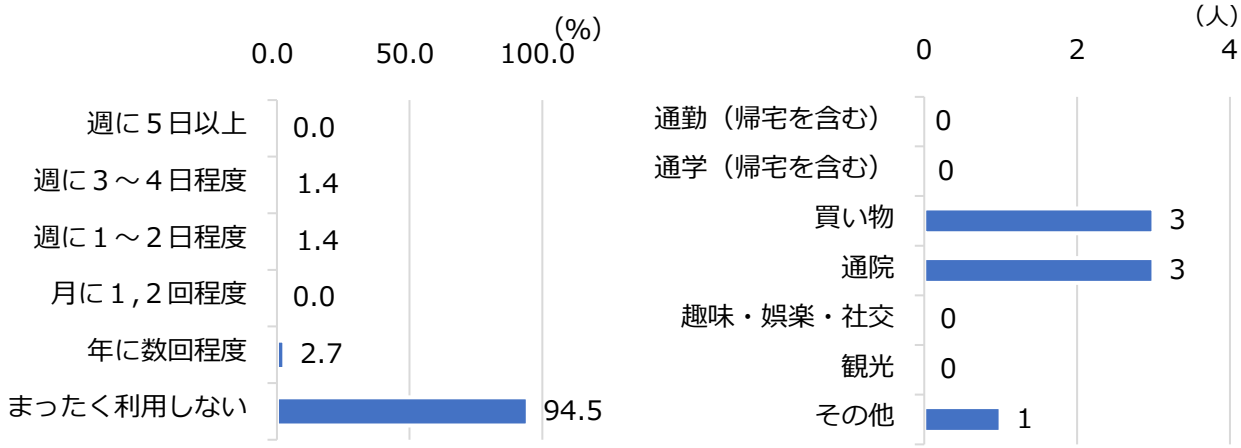


図 4-12 デマンドバスサービスの利用状況と利用目的

■坂上地区デマンドバスの満足度について

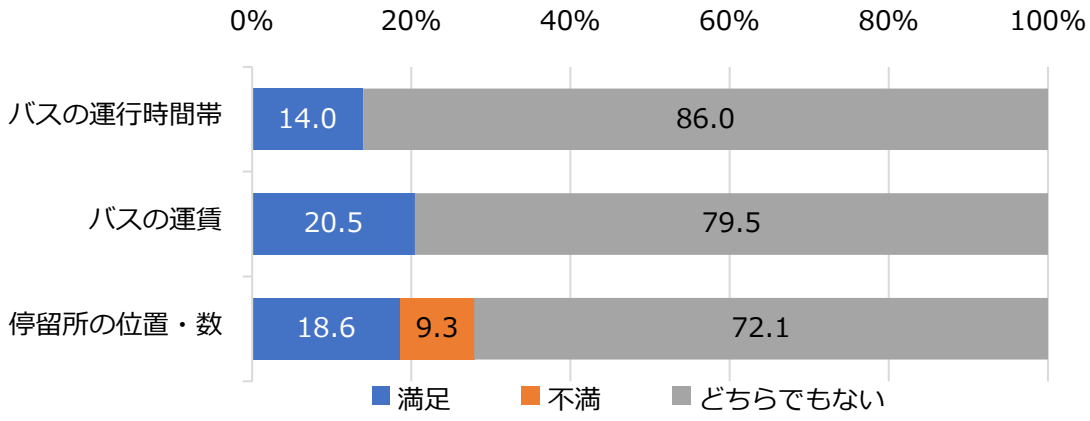


図 4-13 坂上地区デマンドバスの満足度

■坂上地区デマンドバスをより使いやすくするための取組要望

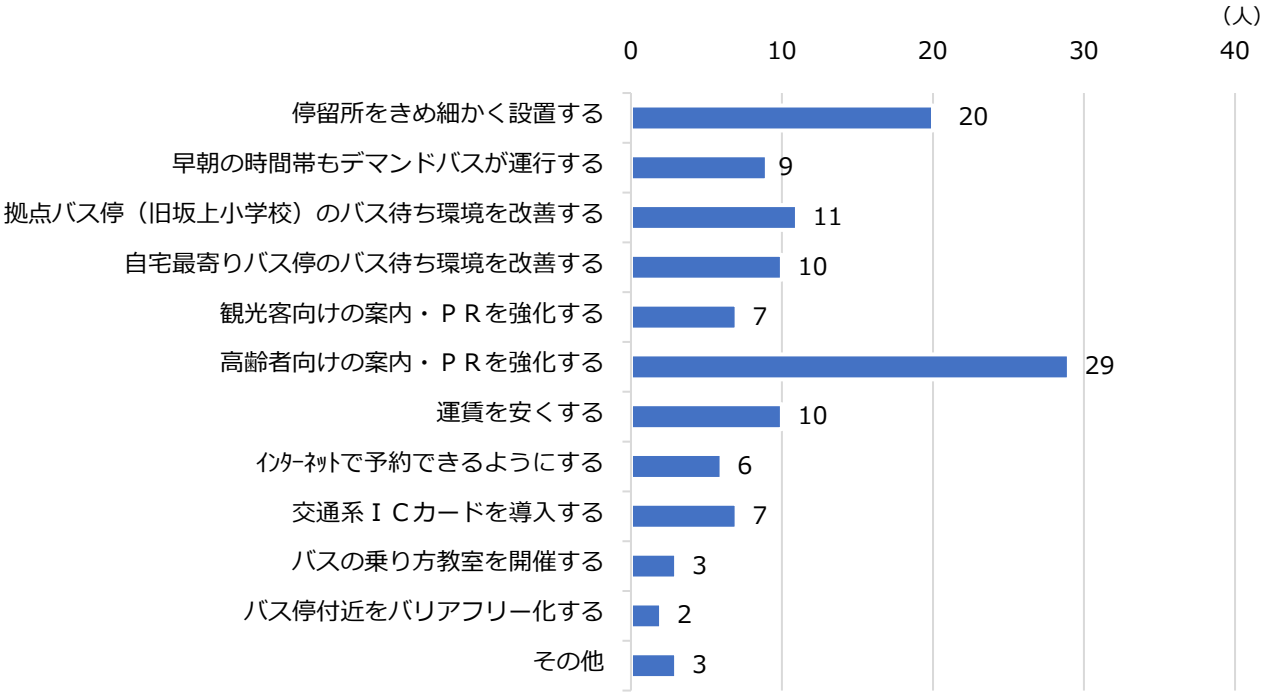


図 4-14 デマンドバスサービスに対する取組要望

■さかうえ拠点バス停にあると便利な施設・機能について

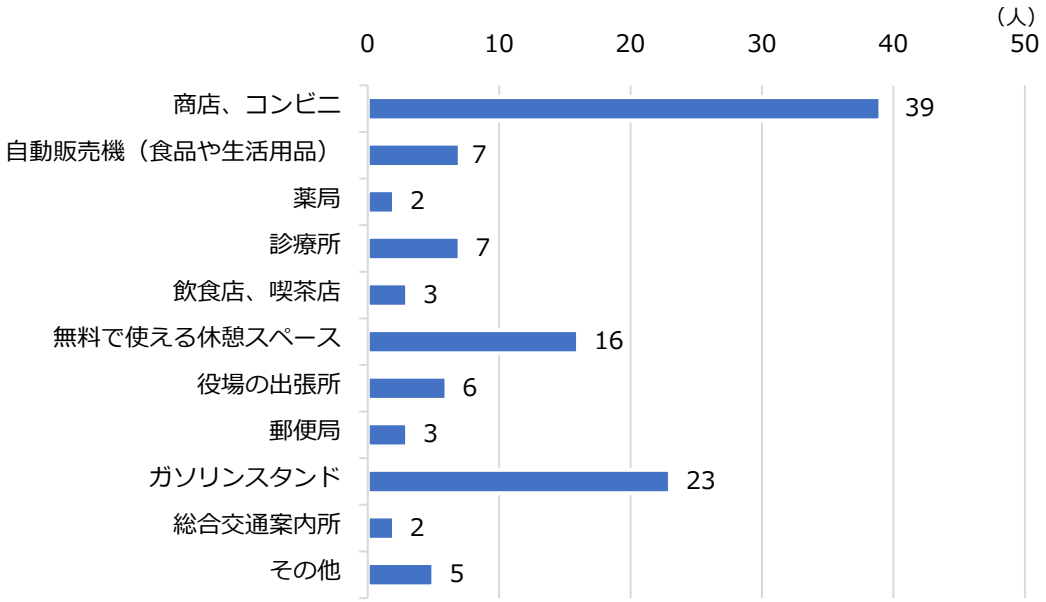


図 4-15 さかうえ拠点バス停に必要な施設・機能の要望

■自由記述

坂上地区アンケートの自由記述欄にご回答いただいた主な意見については、以下のとおりです。

表 4-5 坂上地区アンケート自由記述回答

意見分類	町民の意見
現在の路線バス運行についてのご意見	• 大戸線のバス代が高すぎる。日赤まで行って来るのに 1,500 円は高いのでは。
デマンドバスについてのご意見	• バス停が自宅から近くないと使う気になれない。少なくとも 500m 以内。（現在は約 3 ㎞） • 原町、中之条方面にも乗継ぎなしで利用できると良いと思います。 • 私の家は細い枝道に入るため、デマンドバスの利用は考えられない。運転ができなくなったり、一人での生活が困難になれば引越しを考える。
自動車運転の不安や免許返納についてのご意見	• 今のところは自分で車を運転できるが、いずれ数年のうちには難しくなると思うので、公共交通手段が全く無くなると本当に困る。福祉タクシー、乗合福祉タクシーなど、又はタクシー利用券など作ってほしい。 • 運転が無理になったら、バスも利用できないかも知れない。
デマンドバスの予約についてのご意見	• 予約受付方法が不明。（前日予約か？当日でも良いか。） • インターネットで簡単に予約できるとバスの運行が効率的になると思います。 • 電話予約なので、観光客は乗車できないのでは。
公共交通に関する情報発信についてのご意見	• 父親も母親もデマンドバスのことを知りません。高齢者への PR（地区の集まりなど）活動を積極的に行っていただければと思います。
拠点についてのご意見	• 坂上地区にはお店というものがほとんどありません。買物はやはり原町地区まで行かないと、という感じです。小学校跡地の所で建てるお店は大変ですが、移動販売のような感じの物を買う車なりがやってきて、各地域からバスに乗りあって買い物に来るのはどうか。
今後の公共交通についてのご意見	• 現状として、デマンドバスの利用者は通院、買い物が主体と思います。難しいことですが、大柏木トンネルが通れるようになったので、川原湯方面へ行けるルートを設定するのも 1 つの案と思います。また、日・祝日の運行もあるとありがたいと考えます。

４－４　公共交通に対する町民意向の整理

町民アンケート調査及び坂上地区アンケート調査より得られた公共交通に対する意向や利用状況については、集約すると以下のとおりです。

- 新型コロナの前後ともに、全く利用しない人が 90%以上
- 6 割の町民がコロナ前後で外出の頻度が減少している
- 多くの住民が日常生活で原町地区で買物・通院利用をしている
- 高齢者は特に「スクールバスなどに町民が乗れるようにする」という要望が多い
- 運転免許を保有しない方の多くは、「バス停をきめ細かく設置する」「バスの運行本数を増やす」ことを要望している
- 路線バスを利用しない理由は「自分で自動車を運転出来るから」だが、それ以外の理由は地域差がある

第５章

基本理念・方針及び目標の設定

５－１　基本理念（目指すべき公共交通の方向性）

（１）上位計画における東吾妻町の将来像

上位計画である東吾妻町第２次総合計画及び東吾妻町都市計画マスタープランでは、以下のとおり、目指すべき将来像と、それを実現する為の目標を設定しています。地域公共交通計画を策定するにあたっては、上位計画の将来像や方向性を実現する為に、各計画との整合を図ります。

表 5-1 東吾妻町第２次総合計画（計画期間：2018～2027 年度）

目指す将来像	「住民が誇りを持って暮らすまち」 ～東吾妻　きみと　あなたと～
基本目標	①みんなで創る協働のまち（住民と行政の協働） ②安全で暮らしやすいまち（社会基盤の整備） ③自然と調和した暮らしができるまち（生活環境の向上） ④地域の恵みを活かした活力あるまち（産業の振興） ⑤元気な声と笑顔があふれるまち（保健・医療・福祉の充実） ⑥豊かな心を育む学びのまち（教育・文化の充実） ⑦健全財政に向け徹底した改革に取り組むまち(行財政改革の推進)

表 5-2 東吾妻町都市計画マスタープラン（目標年次：2018～2038 年）

将来都市像	自然ゆたかなみんなのふるさと 世代を超えていきいきと暮らせる　交流のまち
目標	①豊かな自然を活かし共生するまちづくり ②多世代が安全で安心に暮らせるまちづくり ③地域特性を活かした産業振興による活力あるまちづくり ④住民が主体となった持続可能なまちづくり

（２）公共交通をとりまく課題

これまでの調査結果を踏まえ、東吾妻町の公共交通に関する課題は以下のとおりです。

表 5-3 公共交通をとりまく課題の整理

課題①　社会情勢の変化への対応
● 人口が減少する中、高齢化率は年々上昇しており、移動サービスが必要な町民の増加が想定される ● 免許を保有する高齢者はほぼ公共交通を利用せず、免許を持たない方でも 2%程度しか公共交通を利用していないことから、公共交通の利用促進が求められる
課題②　持続可能な公共交通の実現
● 路線バス、鉄道ともに利用者数は年々減少しており、利用者数の増加が課題である ● 路線バスは毎年 4,000 万円を超える事業費を支出しており、利用者増による収支の改善が求められる ● 福祉バス、福祉有償運送ともに運行回数・利用者数が年々減少しており、利便性の向上と移動サービスを必要とする方に対する移動機会の創出が求められる
課題③　町民のニーズを踏まえた移動サービスの実現
● 90%以上の町民が路線バスを全く利用しておらず、新型コロナ感染症拡大以降、その傾向はさらに強くなっている ● 新型コロナ感染症拡大以後、60%以上の町民は外出頻度が減少している ● 多くの住民が日常生活において原町地区で買物・通院利用をしている ● 公共交通の利便性を高める取組として「スクールバスなどにも町民が乗れるようにする」「バス停をきめ細かく設置する」「バスの運行本数を増やす」といったニーズが高い ● 自動車運転免許を返納したいと考える町民は多いものの、返納後も暮らし続けるための移動手段として、十分な公共交通整備・情報提供ができていない

（３）基本理念の設定

上位計画である東吾妻町第２次総合計画及び東吾妻町都市計画マスタープランを踏まえ、上位計画が目指すまちの将来像を実現させるために公共交通が果たすべき役割は、人と人を結ぶことにより多世代の交流を促進するとともに、地域と地域を結ぶことにより暮らしを支えることです。

具体的には、現在試験運行が実施されている坂上地区のデマンド型運行を検証し、町内全地区を対象としてスクールバスと連携した地域内交通（デマンド型運行）の導入を目指し、交通空白地の解消を図ります。

そこで、地域公共交通の基本理念を以下のとおり設定します。

多世代をつなぎ、地域の暮らしを支える公共交通

公共交通は町民の活動の基礎となる「移動」を支えるものであるため、基本理念の実現に向けて、観光施策、都市計画施策、福祉施策等、あらゆる行政施策との連携が必要となります。特に観光施策においては、町内周遊観光の促進や、観光客の移動利便性向上のために、分かり易く使いやすい公共交通の実現が重要となります。また、後述する地域拠点・交流拠点では観光情報等の情報提供機能を整備する事により、観光施策との連携を実施します。

また、町民意見交換会やアンケート調査を定期的に実施するとともに、地域住民が移動手段の問題を「自分ごと」として捉え、課題に対して自発的に取り組めるようモビリティマネジメントを実施し、持続可能な公共交通の実現を目指します。

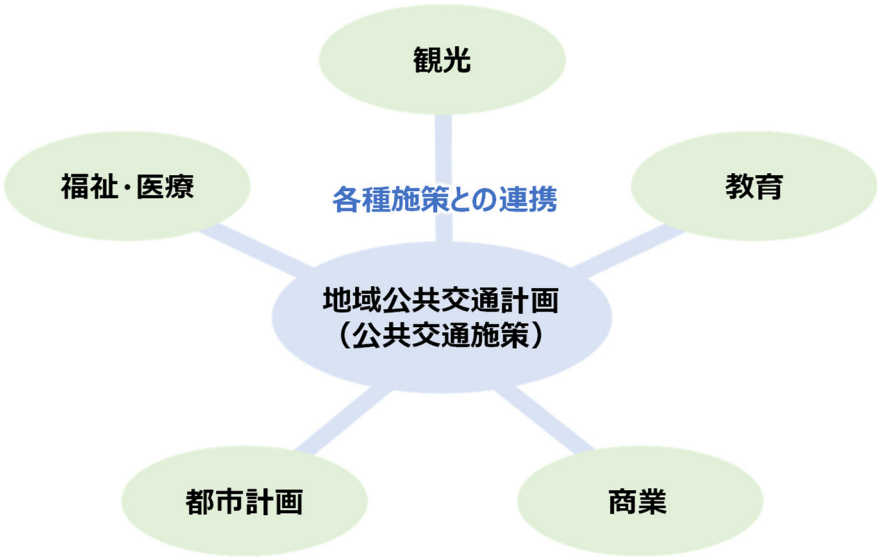


図 5-1 地域公共交通計画と各種施策との連携

５－２　基本方針と目標

基本理念を踏まえ、本町における地域公共交通の基本方針を以下のとおり４つ設定し、それぞれの方針に対して目標を設定します。

基本方針①　地域資源である各種移動サービスを総動員した公共交通体系の構築

路線バスに加え、スクールバスや社会福祉協議会が運営する福祉バス等、あらゆる移動手段を総動員し、町民のニーズに基づく暮らしやすい公共交通体系への見直しを行います。

特に、坂上地区で開始されたデマンドバスについては、その課題を共有し、町内他地域での必要な区域に導入を目指します。

目標①　あらゆる移動サービスを一体的に再構築し、多種の移動手段を確保
施策Ａ　既存の町内移動サービスの再編【重点施策】
施策Ｂ　地域内・デマンドバス路線の再編【重点施策】
目標②　町内外の移動サービスを結ぶターミナル機能の構築
施策Ｃ　地域公共交通結節点の構築【重点施策】

基本方針②　「おでかけ」したくなる魅力的な公共交通により多世代交流と協働を促進

バス待ち環境、乗換環境の快適性を向上させ、利便性の高い公共交通施設の確立を目指します。

また、まちの魅力的な情報の発信により、町内の移動手段として公共交通の利用による「おでかけ」を促し、多世代交流・協働を推進します。

目標③　「おでかけ」目的を明確にした情報発信による利用促進
施策Ｄ　施設案内やまちの魅力を記載したパンフレット等の作成
目標④　利便性の高い公共交通施設整備・しくみづくり
施策Ｅ　バス待ち・乗換環境の改善検討

基本方針③　公共交通を軸とした、ゆとりある地域の暮らしを実現する拠点づくり

地域の抱える課題解決を目的とした魅力的な地域拠点を整備し、ゆとりある地域の暮らしの実現を目指します。各地の移動拠点には暮らしの要所となる機能を整備し、地域での暮らし・交流の中心となりうる施設を整備します。

目標⑤　地域の暮らしを支える地域拠点づくり
施策Ｆ　地域の暮らしを支える地域拠点の構築【重点施策】

基本方針④　持続可能な公共交通体系の構築

限りある資源を有効に活用するため、利用者に対する適切な情報発信、利用者ニーズの収集を推進し、将来に渡り維持が可能な公共交通体系の構築を図ります。また、バスの乗り方教室・イベントの実施や、利用補助の充実により公共交通利用のハードルを下げ、利用促進を図ります。

目標⑥　誰もが使いやすい公共交通の推進
施策Ｇ　バリアフリー車両の導入検討
施策Ｈ　運行情報、乗換情報のわかりやすい情報提供
目標⑦　モビリティマネジメントの実施
施策Ｉ　地域住民のニーズを常に把握できる体制の構築
施策Ｊ　公共交通利用促進イベントの実施
施策Ｋ　公共交通利用者への補助促進

５－３　路線再編方針と将来像

（１）路線再編方針と将来像

現在バス路線は、吾妻中央高校とさかうえ拠点を結ぶ大戸線が町内中央部を横断する形で運行している他、役場や病院、商業施設等の都市機能が集積する原町地区と岩島地区を結ぶ天狗の湯線、同じく原町地区と太田地区・東地区を結ぶ湯中子線が運行しています。これらの路線に加え、坂上地区では令和３年よりスクールバスと連携した路線定期運行・デマンド型区域運行が実施されています。

現状ではバス停留所付近の住民以外については利便性が低いことから、町内全域を対象としてスクールバスと地域内交通（デマンド型運行）を導入することにより、誰もがバスにアクセスしやすく利便性の高い公共交通網への再編を目指します。

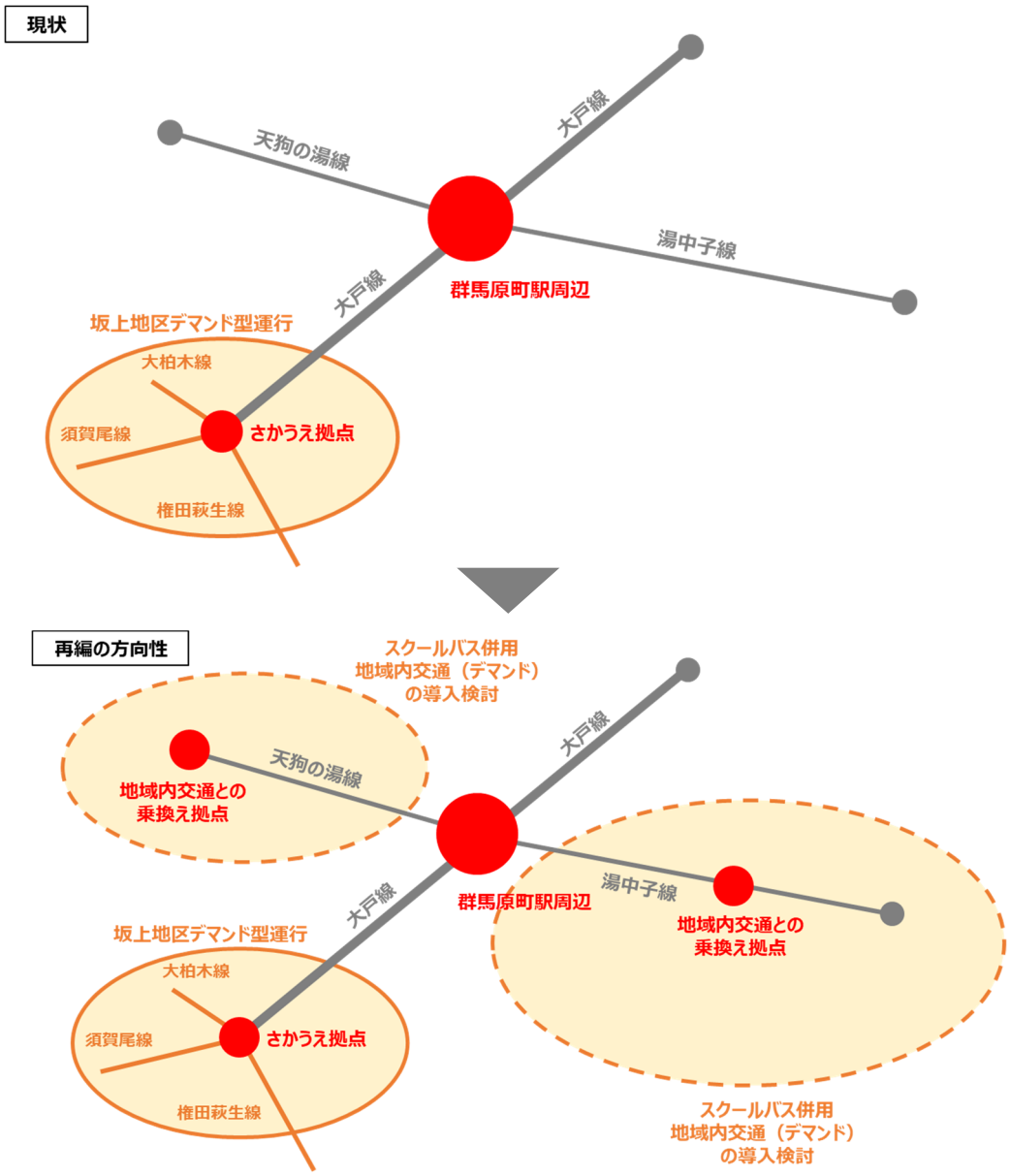


図 5-2 路線再編方針

路線の再編にあたっては、役場・群馬原町駅周辺を「中心拠点」と位置づけ、町内各地における地域内交通との乗換地点として、さかうえ拠点に加え岩島小学校周辺を「地域拠点」、植栗・中之条 IC 付近を「交流拠点/地域拠点」と位置づけます。具体的な将来像のイメージは下図のとおりです。

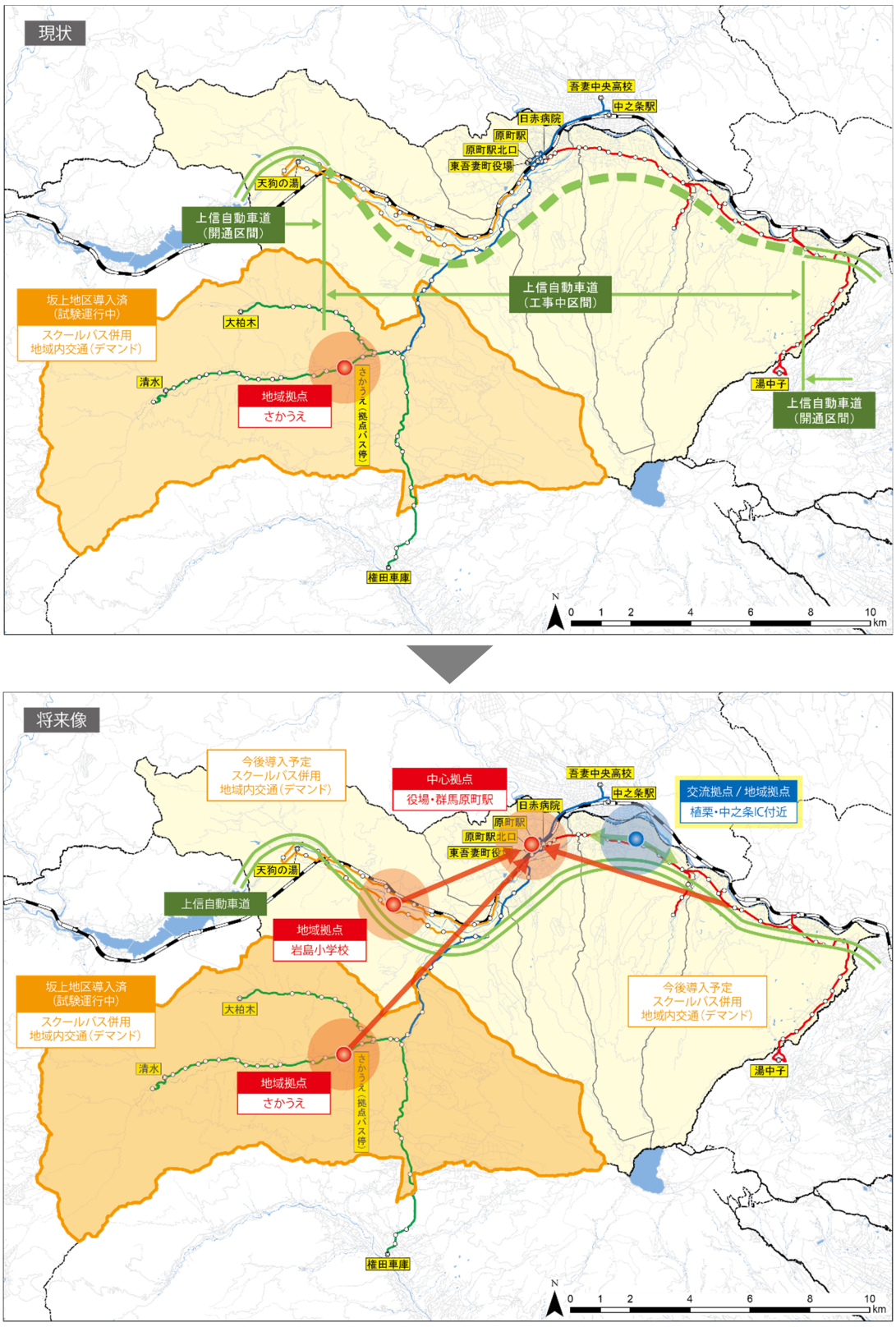


図 5-3 公共交通の将来像（イメージ）

（２）各拠点の位置づけ・方針

再編により各地区に設定する拠点の位置づけ・方針は以下のとおりです。

表 5-4 各拠点の位置づけ・方針

項目	場所	位置づけ・方針
中心拠点	役場・群馬原町駅周辺（予定）	大戸線・天狗の湯線・湯中子線の利用により町内各地からアクセス可能であり、行政、病院、商業施設等の都市機能を有する拠点とする。
交流拠点/地域拠点	植栗・中之条 IC 付近（予定）	太田地区・東地区におけるスクールバス併用地域内交通（デマンド型）の乗換え拠点とする。さらに、令和９年度開通予定の上信自動車道から吾妻地域への玄関口として高速バスと路線バスとの交通結節機能、情報発信機能、休憩機能を有する拠点とする。
地域拠点	岩島小学校（予定）	岩島地区におけるスクールバス併用地域内交通（デマンド型）の乗換え拠点とする。
	さかうえ拠点（旧坂上小学校）	坂上地区岩島地区におけるスクールバス併用地域内交通（デマンド型）の乗換え拠点とする。また、拠点整備による地域コミュニティ活性化と地域活力の向上を目指す。

（３）資金確保の考え方

公共交通再編に向けた事業実施にあたっては、以下の国庫補助金の活用を想定しています。

表 5-5 国庫補助金の活用方針

事業名称	補助内容
地域公共交通確保維持事業	・車両購入に係る補助
地域公共交通バリア解消促進事業	・バリアフリー化設備等整備事業
地域公共交通調査等事業	・地域公共交通調査事業 ・地域公共交通バリアフリー化調査事業

第 6 章

目標達成に向けた施策及び事業の整理

６－１　地域公共交通の施策

基本理念を実現する為に実施する施策については、以下のとおりとします。

基本理念

多世代をつなぎ、地域の暮らしを支える公共交通の実現

基本方針

基本方針①

地域資源である各種移動サービスを総動員した公共交通体系の構築

路線バスに加え、スクールバスや社会福祉協議会が運営する福祉バス等、あらゆる移動手段を総動員し、町民のニーズに基づき、暮らしやすい公共交通体系への見直しを行います。
特に、坂上地区で開始されたデマンドバスについては、その課題を共有し、町内他地域での必要な区域に導入を目指します。

基本方針②

「おでかけ」したくなる魅力的な公共交通により多世代交流と協働を促進

バス待ち環境、乗換環境の快適性を向上させ、利便性の高い公共交通施設の確立を目指します。
また、まちの魅力的な情報の発信により、町内の移動手段として公共交通の利用による「おでかけ」を促し、多世代交流・協働を推進します。

基本方針③

公共交通を軸とした、ゆとりある地域の暮らしを実現する拠点づくり

地域の抱える課題解決も目的とした魅力的な地域拠点を整備し、ゆとりある地域の暮らしの実現を目指します。各地の移動拠点には暮らしの要所となる機能を整備し、地域での暮らし・交流の中心となりうる施設を整備します。

基本方針④

持続可能な公共交通体系の構築

限りある資源を有効に活用するため、利用者に対する適切な情報発信、利用者ニーズの収集を推進し、将来に渡り維持が可能な公共交通体系の構築を図ります。また、バスの乗り方教室・イベントの実施や、利用補助の充実により公共交通利用のハードルを下げ、利用促進を図ります。

目標及び施策

目標①　あらゆる移動サービスを一体的に再構築し、多種の移動手段を確保

施策Ａ　既存の町内移動サービスの再編
施策Ｂ　地域内・デマンドバス路線の再編

目標②　町内外の移動サービスを結ぶターミナル機能の構築

施策Ｃ　地域公共交通結節点の構築

目標③　「おでかけ」目的を明確にした情報発信による利用促進

施策Ｄ　施設案内やまちの魅力を記載した公共交通パンフレット等の作成

目標④　利便性の高い公共交通施設整備・しくみづくり

施策Ｅ　バス待ち・乗換環境の改善検討

目標⑤　地域の暮らしを支える地域拠点づくり

施策Ｆ　地域の暮らしを支える地域拠点の構築

目標⑥　誰もが使いやすい公共交通の推進

施策Ｇ　バリアフリー車両の導入検討
施策Ｈ　運行情報、乗換情報のわかりやすい情報提供

目標⑦　モビリティマネジメントの実施

施策Ｉ　地域住民のニーズを常に把握できる体制の構築
施策Ｊ　公共交通利用促進イベントの実施
施策Ｋ　公共交通利用者への補助促進

図 6-1 施策体系図

６－２　施策の概要

基本方針①　地域資源である各種移動サービスを総動員した公共交通体系の構築

施策名	【重点施策】施策 A 既存の町内移動サービスの再編
施策概要	既存の路線バス、スクールバス、社会福祉協議会が運営する各種移動サービスを連携させ一体的に運用することにより、利便性の高い公共交通体系を構築し、暮らしやすいまちを実現します。
事業主体	町、交通事業者
スケジュール	2022（R4）年度～　**調査・検討** 2025（R7）年度～　**協議・申請** 2027（R9）年度～　**運行形態の変更**

施策名	【重点施策】施策 B 地域内・デマンドバス路線の再編
施策概要	地域内交通についての町民意向を把握し、デマンドバスを主体とした地域内交通の導入を目指します。デマンドバスの導入にあたっては、既に坂上地区で試験運行されているサービスの状況から課題を抽出し、それぞれの地域の状況に則したサービスを目指します。
事業主体	町、交通事業者
スケジュール	2022（R4）年度～　**調査・検討** 2025（R7）年度～　**協議・申請** 2027（R9）年度～　**デマンドバス導入地域の拡大**

施策名	【重点施策】施策 C 地域公共交通結節点の構築
施策概要	地域内外を結ぶ広域的な公共交通の利便性を高めるため、鉄道と路線バスのスムーズな乗継環境の構築、首都圏と吾妻地域を繋ぐ高速バスと路線バスとの乗換え拠点の構築を目指します。交通結節点の構築にあたっては、ターミナル機能に加え、情報提供・ガイダンス機能、休憩機能の充実による待合環境の利便性向上を図ります。
事業主体	町、関係市町村、交通事業者
スケジュール	2022（R4）年度～　**交通結節点構築に関する調査及び基本構想の検討** 2024（R6）年度～　**詳細検討** 2026（R8）年度～　**交通結節拠点の整備**

基本方針②　「おでかけ」したくなる魅力的な公共交通により多世代交流と協働を促進

施策名	施策 D 施設案内やまちの魅力を記載した公共交通パンフレット等の作成
施策概要	町民が公共交通を利用して「おでかけ」したいと思える、町内の公共施設や病院、魅力的な飲食店、商業施設、観光スポット等の情報も付加したバスマップ、公共交通利用パンフレット等を作成し情報発信を強化します。
事業主体	町、交通事業者、観光事業者
スケジュール	2022（R4）年度　**調査・検討** 2023（R5）年度　**マップ、パンフレット等の作成** 2024（R6）年度～　**情報を随時更新**

施策名	施策 E バス待ち・乗換環境の改善検討
施策概要	町内バス停留所や地域拠点における、待合環境の利便性向上を図ります。特に、今後整備する地域拠点では、風雨をしのげるだけでなく、快適にバスを待つことが可能な環境整備を目指します。
事業主体	町、交通事業者
スケジュール	2022（R4）年度　**調査・検討** 2024（R6）年度　**詳細検討** 2025（R7）年度～　**地域拠点における良好な待合環境整備**

基本方針③　公共交通を軸とした、ゆとりある地域の暮らしを実現する拠点づくり

施策名	**【重点施策】**施策 F 地域の暮らしを支える地域拠点の構築
施策概要	人口減少、少子高齢化が進行する中、中山間地では商業施設の撤退や地域資源の担い手がいない等の問題点を抱える地域が多く、新たな交通サービスの活用と拠点整備による地域コミュニティ活性化と地域活力の向上を目指します。
事業主体	町、交通事業者、地域住民
スケジュール	2022（R4）年度　**さかうえ拠点基本設計及びその他拠点の調査・検討** 2023（R5）年度～　**さかうえ拠点詳細設計** 2025（R7）年度～　**さかうえ地域拠点の整備**

基本方針④　持続可能な公共交通体系の構築

施策名	施策 G バリアフリー車両の導入検討
施策概要	高齢者や障害者を含む、誰にとっても利用しやすい公共交通の構築に向けて、車両のバリアフリー化に関する検討・協議を進めます。
事業主体	町、交通事業者
スケジュール	2022（R4）年度～　**検討・協議**

施策名	施策 H 運行情報、乗換情報のわかりやすい情報提供
施策概要	運行情報、乗換情報について誰にでもわかりやすい情報提供に努め、公共交通の利用を促進します。（時刻表の更新、拠点におけるデジタルサイネージ設置等）
事業主体	町、交通事業者
スケジュール	2022（R4）年度～　**検討・協議** 2025（R7）年度～　**導入**

施策名	施策 I 地域住民のニーズを常に把握できる体制の構築
施策概要	法定協議会のほか、地域住民のニーズを把握し施策に反映させるための意見交換会やアンケート調査を定期的に実施します。
事業主体	町
スケジュール	2022（R4）年度～　**町民意見交換会等の設置及び運営、アンケート調査の実施**

施策名	施策 J 公共交通利用促進イベントの実施
施策概要	公共交通を利用したことが無い方や高齢者等を対象に、バスの乗り方教室を実施することにより、バス利用を促進します。また、交通系 IC カードの導入・利用を促進し、公共交通の利便性を高めます。
事業主体	町、交通事業者
スケジュール	2022（R4）年度～　**随時実施**

施策名	施策 K 公共交通利用者への補助促進
施策概要	免許返納者や、送迎を頼れる方がいない町民に対し、バス利用券等を配布し、公共交通の利用を促進します。
事業主体	町
スケジュール	2022（R4）年度～　**調査・検討** 2023（R5）年度～　**実施**

各種施策のスケジュールを以下のとおり整理します。

表 6-1 施策スケジュール

No.	施策名	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	2027~ (R9)
A	既存の町内移動サービスの再編	調査・検討			協議・申請		運行形態の変更
B	地域内・デマンドバス路線の再編	調査・検討			協議・申請		デマンドバス導入地域の拡大
C	地域公共交通結節点の構築	交通結節点構築に関する調査及び基本構想の検討		詳細検討		交通結節拠点の整備	
D	施設案内やまちの魅力を記載した公共交通パンフレット等の作成	調査検討	マップ・パンフの作成	随時更新			
E	バス待ち・乗換環境の改善検討	調査・検討		詳細検討	地域拠点における待合環境整備		
F	地域の暮らしを支える地域拠点の構築	基本設計及び調査検討	さかうえ地域拠点詳細設計		さかうえ地域拠点の整備		
G	バリアフリー車両の導入検討	検討・協議					
H	運行情報、乗換情報のわかりやすい情報提供	検討・協議			導入		
I	地域住民のニーズを常に把握できる体制の構築	町民意見交換会等の設置及び運営、アンケート調査の実施					
J	公共交通利用促進イベントの実施	随時実施					
K	公共交通利用者への補助促進	調査検討	実施				

第 7 章

計画の進捗管理

７－１　数値目標

前述の基本方針および目標の実現に向け、達成度を評価する数値目標を以下のとおり設定します。

基本方針①　地域資源である各種移動サービスを総動員した公共交通体系の構築

ニーズに応じた公共交通の再編により、公共交通全体の利用者数を増加させることを目標として設定する。

指標	目標値						
	R2(現状)	R3	R4	R5	R6	R7	R8
公共交通利用者数（人）	10,793	16,500※	16,750	17,000	17,500	18,000	18,500

※令和３年１月開始の坂上地区バスサービスによる利用者増を見込む

基本方針②　「おでかけ」したくなる魅力的な公共交通により多世代交流と協働を促進

高齢者に利用しやすい公共交通を実現し、高齢者が外出する回数を増やすことを目標として設定する。調査のタイミングは、計画中期（R5）及び終期（R8）とし、高齢者を対象としたアンケート調査により外出率を算出する。

指標	目標値						
	H27(現状)	R3	R4	R5	R6	R7	R8
運転免許非保有者の高齢者外出率(%)	55.9※	-	-	60.0	-	-	70.0

※平成 27 年パーソントリップ調査結果

基本方針③　公共交通を軸とした、ゆとりある地域の暮らしを実現する拠点づくり

さかうえ拠点をはじめとする、公共交通を軸とした地域の暮らしを支える拠点を各地域に構築することを目標として設定する。各施策スケジュールを踏まえ、令和７年度に一つ目の拠点整備、令和８年度に二つ目の拠点整備を目指す。

指標	目標値					
	R3(現状)	R4	R5	R6	R7	R8
地域拠点の構築（箇所）	0	0	0	0	1	2

基本方針④　持続可能な公共交通体系の構築

効率的な公共交通の運行と利用者数の増加により、収支の改善を図ることを目標として設定する。さらに、運行効率の改善に取り組むことにより、移動サービス（乗合バス、スクールバス、福祉バス、福祉有償運送を含む）に対する公的資金を効果的に利用する。

指標	目標値						
	R2(現状)	R3	R4	R5	R6	R7	R8
公共交通の収支率(%)	7.6	7.8	8.0	9.0	10.5	12.5	15.0
公的資金投入額(千円)	158,331	158,000	158,000	158,000	158,000	158,000	158,000

７－２　計画の達成状況の評価

前述の基本方針に基づく施策と目標の達成状況の評価は、東吾妻町地域公共交通活性化協議会が実施し、施策と事業の進捗状況を毎年度モニタリングします。モニタリングにあたっては、公共交通利用者数の定期的な調査や、意見交換会、アンケート調査などの意見聴取を適宜実施し、施策の効果について検証を行います。

また、本計画で進める地域公共交通の維持・改善を継続的に実施するため、計画立案、実施、評価、改善のＰＤＣＡサイクルを繰り返し実施いたします。計画目標年度である令和８年度には、５か年に渡る本計画の施策・事業の評価・検証を実施し、評価・検証結果に基づく計画の見直しを行います。なお計画の見直しにあたっては、計画策定後の社会情勢の変化や上位・関連計画等の変更についても考慮し、統計データの修正、目標や施策の再検討を実施します。

施策・事業については、交通事業者その他関係機関と調整のうえ、国や県の各種支援制度の活用を図ります。また事業の実施にあたっては、町民のみならず、小中学校、病院、福祉施設、商業施設等と連携を図りながら検討を進めます。

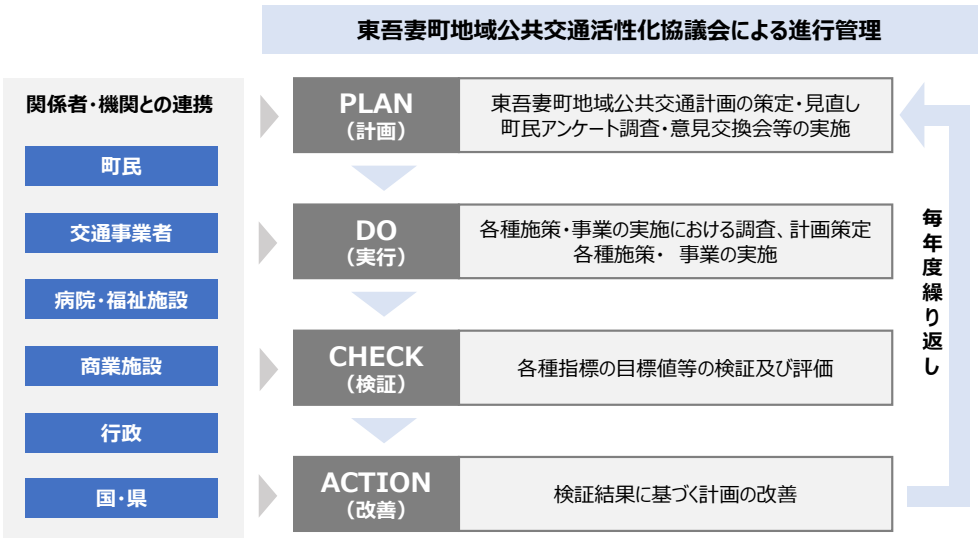


図 7-1 計画進行管理

参考資料

１．東吾妻町地域公共交通活性化協議会　設置要綱

（目的）

第１条　東吾妻町地域公共交通活性化協議会（以下「協議会」という。）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。以下「法」という。）第６条第１項の規定に基づき、地域公共交通計画（以下「マスタープラン」という。）の作成及び実施に関し必要な協議を行うとともに、道路運送法（昭和２６年法律第１８３号）の規定に基づき、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客運送の確保その他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となる事項を協議するために設置する。

（事務所）

第２条　協議会は、事務所を東吾妻町役場の位置条例（平成 18 年東吾妻町条例第１号）に定める事務所内に置く。

（協議事項等）

第３条　協議会は、第１条の目的を達成するため、次の業務を行う。

(1)　マスタープランの策定及び変更の協議に関すること。
(2)　マスタープランの実施に係る連絡調整に関すること。
(3)　マスタープランに位置づけられた事業の実施に関すること。
(4)　地域の実情に応じた適切な乗合旅客輸送の態様、運賃及び料金等に関すること。
(5)　町運営有償運送の必要性及び旅客から収容する対価に関すること。
(6)　前各号に掲げるもののほか、当協議会の目的を達成するために必要なこと。

２　利用者の利便性を損なわない次に揚げる事項については、協議を省略することができる。この場合においては、協議会へ事後報告とする。

(1)　運行時刻の変更
(2)　運行回数の増加変更
(3)　バス停留所の新設
(4)　バス停留所位置及び名称の変更
(5)　天災や工事等の事由により、その路線が運行できない場合の路線の変更
(6)　協議会において一度合意した事項を内容の変更なく行う反復継続

（協議会の委員）

第４条　協議会の委員は次に掲げる者とする。

(1)　町長
(2)　住民または利用者の代表
(3)　公共交通事業者及びその組織する団体
(4)　公共交通事業者の運転者が組織する団体
(5)　関東運輸局群馬運輸支局長またはその指名する者
(6)　群馬県知事またはその指名する者

(7)　吾妻警察署長またはその指名する者
(8)　道路管理者
(9)　その他町長が必要と認める者

（委員の任期）
第５条　委員の任期は、次のとおりとする。
(1)　前条の委員のうち、行政機関の職員及び団体の役員については、その職にある期間とする。
(2)　前号以外の委員については、２年とする。ただし、欠員により新たな委員となった者の任期は前任者の残存期間とする。

（組織）
第６条　協議会に次の役員を置く。
(1)　会　　長　１名
(2)　副 会 長　１名
(3)　監査委員　２名
２　会長、副会長及び監査委員は、相互に兼ねることはできない。

（役員の職務）
第７条　会長は、東吾妻町長をもって充てる。
２　会長は協議会を代表し、その会務を総理する。
３　副会長及び監査委員は、委員のうちから会長が指名する。
４　副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるときはその職務を代理し、会長が欠けたときはその職務を行う。
５　監査委員は、協議会の出納監査を行い、監査の結果を会長に報告しなければならない。

（会議）
第８条　協議会の会議（以下「会議」という。）は、会長が招集し、会長が議長となる。
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　協議会の決議の方法は、会議出席委員の過半数をもって決し、可否同数のときは、会長の決するところによる。
４　委員は、都合により会議を欠席する場合、代理の者を出席させることができることとし、あらかじめ会長に代理の者の氏名等を報告することにより、その代理の者の出席をもって当該委員の出席とみなす。
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公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められる協議については、非公開で行うものとする。
６　協議会は、委員のほか、必要に応じて関係者の出席を求めることができる。
７　会長が特に必要と認めた場合、会議を省略して書面による賛否を求め、過半数の賛成をもって、会議の議決に代えることができる。
８　前各項に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

（協議結果の尊重義務）
第９条　協議会で協議が整った事項については、協議会の委員はその協議結果を尊重しなければならない。

（幹事会）
第１０条　協議会に提案する事項について、協議又は調整をするため、必要に応じ協議会に幹事会を置くことができる。
２　幹事会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

（分科会）
第１１条　　第３条各号に掲げる事項について専門的な調査、検討を行うため、必要に応じ協議会に分科会を置くことができる。
２　分科会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

（事務局）
第１２条　協議会の業務を処理するため、協議会に事務局を置く。
２　事務局は、東吾妻町企画課に置く。
３　事務局に事務局長、事務局員を置き、会長が定めた者をもって充てる。
４　事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

（経費）
第１３条　協議会の運営に要する経費は、負担金、補助金及びその他の収入をもって充てる。
（財務に関する事項）
第１４条　協議会の会計年度は、毎年４月１日に始まり、翌年３月３１日に終わるものとする。
２　各会計年度における歳出は、その年度の歳入をもって、これに充てなければならない。
３　前各項に定めるもののほか、協議会の予算編成及び現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

（報酬及び費用弁償）
第１５条　委員等は、報酬及びその職務を行うために要する費用弁償を受けることができる。
２　前項に定める報酬及び費用弁償の額、支給方法等については、会長が会議に諮り別に定める。

（協議会が解散した場合の措置）
第１６条　協議会が解散した場合には、協議会の収支は、解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを決算する。

（委任）
第１７条　この規約に定めるもののほか、協議会の事務の運営上必要な細則は、会長が
別に定める。

附　則

１　この規約は、平成２０年５月２９日から施行する。

２　協議会の設立初年度の会計年度については、第１４条の規定にかかわらず、この規約の施行の日から平成２１年３月３１日までとする。

附　則

この規約は、平成２２年１月１５日から施行する。

附　則

この規約は、平成２８年６月３日から施行する。

附　則

この規約は、平成３１年３月１５日から施行する。

附　則

この規約は、令和元年５月２９日から施行する。

附　則

この規約は、令和３年５月３１日から施行する。

２．東吾妻町地域公共交通活性化協議会　委員名簿

No.	区分	委員	役職等
1	計画作成町	東吾妻町	町長
2	公共交通事業者	東日本旅客鉄道株式会社高崎支社	経営･財務戦略室長
3		ジェイアールバス関東株式会社長野原支店	支店長
4		関越交通株式会社	取締役社長
5		浅白観光自動車株式会社	代表取締役
6		ローズクイーン交通株式会社	代表取締役
7		一般社団法人群馬県バス協会	会長
8		一般社団法人群馬県タクシー協会	会長
9	道路管理者	群馬県　中之条土木事務所	所長
10		東吾妻町　建設課	課長
11		中之条町　建設課	課長
12	公安委員会	吾妻警察署	署長
13	公共交通利用者	東地区（区長会）	会長
14		太田地区（区長会）	代表
15		原町地区（各区長の互選による）	須郷沢区長
16		岩島地区（区長会）	会長
17		坂上地区（区長会長会）	会長
18		東吾妻町老人クラブ連合会	会長
19		東吾妻町手をつなぐ育成会	会長
20		東吾妻町こども園小学校中学校ＰＴＡ連絡協議会	副会長
21	学識経験者	高崎経済大学 経済学部	名誉教授
22	町が必要と認める者	東吾妻町議会	議長
23		東吾妻町議会	副議長
24		東吾妻町議会（総務建設常任委員会）	委員長
25		東吾妻町議会（文教厚生常任委員会）	委員長
26		東吾妻町議会（行財政改革特別委員会）	委員長
27		群馬県立吾妻中央高等学校	校長
28		関東運輸局　群馬運輸支局	支局長
29		群馬県 県土整備部 交通政策課	課長
30		群馬県 吾妻振興局 吾妻行政県税事務所	所長
31		東吾妻町商工会	会長
32		東吾妻町社会福祉協議会	会長
33		東吾妻町観光協会	会長
34		東吾妻町	副町長
35		東吾妻町教育委員会	教育長
36		関越交通労働組合	執行委員長

3．東吾妻町地域公共交通計画　策定経緯

開催日時・場所	会議名称	議事など
令和３年５月 13 日（木） 13:30～ 東吾妻町役場　201 会議室	第１回東吾妻町マスタープラン策定に伴う学識経験者との協議	・路線バスとスクールバスの連携に関する調査検討【最終報告】について ・マスタープラン作成までの流れについて
令和３年５月 21 日（金） ～５月 31 日(月) ※書面開催	第 21 回 東吾妻町地域公共交通活性化協議会	〈報告〉 ・坂上地区のデマンド型区域運行に係る乗降ポイントについて ・分科会による調査検討の報告について ・令和３年度地域公共交通調査事業補助金の活用による地域公共交通計画（マスタープラン）の作成について ・公共交通案内チラシの作製（令和３年度版）について ・令和２年度事業報告について 〈議事〉 ・令和２年度決算の承認について ・令和３年度予算(案)について ・協議会規約の一部改正について ・群馬県地域公共交通計画に係る意見照会への回答について
令和３年７月２日（金） 10:00～ 東吾妻町役場　201 会議室	第２回東吾妻町マスタープラン策定に伴う学識経験者との協議	・東吾妻町地域公共交通活性化協議会への今後の要望について（学識経験者より） ・マスタープラン策定までの全体スケジュールと内容について
令和３年９月８日（水） 13:30～ 東吾妻町役場　201 会議室	第３回東吾妻町マスタープラン策定に伴う学識経験者との協議	・上信自動車道建設に伴う高速バス（上州ゆめぐり号、四万温泉号）の施設整備、及び運行に関する要望書の提出について ・町の公共交通などの現状と課題の整理について ・マスタープラン素案作成に伴う意見交換について ・群馬県地域公共交通計画骨子（案）について
令和３年 10 月８日（金） 10:00～ 東吾妻町役場　201 会議室	第４回東吾妻町マスタープラン策定に伴う学識経験者との協議	・町内各種移動手段の利用実態について
令和３年 11 月 29 日（月） 10:30～ 東吾妻町役場　202 会議室	第５回東吾妻町マスタープラン策定に伴う学識経験者との協議	・計画策定に伴う各種アンケート調査の実施について ・地域公共交通計画の構成案について

開催日時・場所	会議名称	議事など
令和４年１月 28 日（金） ～2 月 7 日（月） ※書面開催	第 22 回 東吾妻町地域公共交通活性化協議会	・令和３年度地域公共交通確保維持改善事業における事業評価について ・東吾妻町地域公共交通計画（案）について ・大戸線車両の交通系ＩＣカード高頻度利用割引運賃「バス特(バス利用特典)」の廃止について ・天狗の湯線の一部見直しについて
令和４年３月８日（火） 14:00～ 東吾妻町役場　201 会議室	第６回東吾妻町マスタープラン策定に伴う学識経験者との協議	・地域公共交通計画（案）について
令和４年３月 11 日（金） 14:00～ あづま農村環境改善センター 多目的ホール	第 23 回 東吾妻町地域公共交通活性化協議会	・東吾妻町地域公共交通計画の策定について

東吾妻町地域公共交通計画

発行日　令和４年３月

東吾妻町　企画課

東吾妻町地域公共交通活性化協議会

〒377-0892　群馬県吾妻郡東吾妻町大字原町 1046 番地

電話：0279-68-2111(代)

MY ROCK TOWN
HIGASHI
AGATSUMA
東吾妻