

しあわせホームタウン
甘楽町地域公共交通計画



令和8年6月24日 改訂

甘楽町地域公共交通協議会



目次

第1章 計画の概要	1
1.1. 計画の背景・目的	1
1.2. 計画の区域	2
1.3. 計画の期間	2
1.4. 計画の位置づけ	2
第2章 地域及び公共交通の現状	3
2.1. 地域の現状	3
2.2. 公共交通の状況	7
第3章 利用者及び住民ニーズの把握	13
3.1. 調査概要	13
3.2. 調査結果	13
第4章 地域公共交通の課題・問題点	16
4.1. 地域の課題	16
4.2. 公共交通の課題	16
4.3. 社会的課題	17
第5章 計画の方針・目標	19
5.1. 基本方針	19
5.2. 目標	20
5.3. 将来像	21
第6章 目標達成のために行う事業	22
6.1. 多様な移動ニーズに対応するサービスの提供・効率化	22
6.2. 公共交通に対する住民意識の醸成	24
6.3. 町来訪者の促進	25
6.4. 関係者相互の連携向上	26
第7章 計画の達成状況の評価	27
7.1. 数値目標	27
7.2. PDCA サイクルによる計画の進行管理	28
7.3. 計画の推進体制	29

第 1 章 計画の概要

1.1. 計画の背景・目的

甘楽町は、群馬県の南西部に位置し、東は高崎市、西と北は富岡市、南は藤岡市と下仁田町に接しており、都心から約 100 kmの距離にある。地形は、南部が高く標高 1,370mの稲含山から北に傾斜し、南部の山間地、中央部の丘陵地、そして北部の平坦地と変化に富んでいる。河川は、町の北部の富岡市との境界を鎭川が流れ、町内には南から北に雄川・白倉川・天引川を主体に複数の中小河川が鎭川に注いでいる。気候は、内陸性気候であるが比較的温暖で雪は少なく、地震や台風などの災害も少ない安全で住みやすい町である。町からは、上毛三山をはじめ上信越国境や浅間山が一望でき、自然環境にも恵まれ、世界かんがい施設遺産「雄川堰」、国指定名勝「楽山園」をはじめとする文化遺産が多く残る歴史の息づく町である。

本町には、町内を走る旅客輸送手段として委託により運行されていた路線バスや乗合タクシーがあった。しかしながら、路線バスは廃線となり、乗合タクシーも平成 11 年度を境に利用者数は減少に転じ、また定路線により運行地域が限られ不通の地域が存在し、通過する地域においても路線経路から離れた住民の利用には不便があった。この状況を受け、平成 23 年に「甘楽町地域公共交通会議」を立ち上げ、少子高齢社会における交通弱者へのセーフティネットを含め、移動手段の確保と公共交通の利用促進、活性化を図るため、新たな町公共交通のあり方について検討されてきた。そして、従来の乗合タクシー 2 路線を廃止し、代わって平成 26 年より町内全域を運行範囲とする甘楽町デマンドタクシー『愛のりくん』の本格運行が始まり現在に至るまで運行している。

令和 2 年には、新型コロナウイルス感染症が世界的な問題となり、外出制限やイベントの中止が余儀なくされ、町内の公共交通については利用者が激減し、厳しい状況に立たされた。令和 5 年ではコロナ禍の収束の兆しが見られるようになったが、依然として公共交通は厳しい状況である。そのため、地域公共交通のこれまでの取り組みを踏まえながら、本町の地域公共交通の課題解決に対応するため、令和 2 年に改正された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく「甘楽町地域公共交通計画」を策定し、持続可能で利用しやすい公共交通網の再構築を図ることとする。

1.2.計画の区域

計画の区域は、甘楽町全域とする。

※原則的に町境を区域界としますが、隣接市町をまたがる路線は計画の対象とする。

1.3.計画の期間

計画期間は、2024 年度(令和 6 年度)から 2028 年度(令和 10 年度)の 5 年間とする。

1.4.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」に基づき策定し、「甘楽町第 6 次総合計画」の下位計画として位置付ける。また「甘楽町都市計画マスタープラン」を関連計画とする。

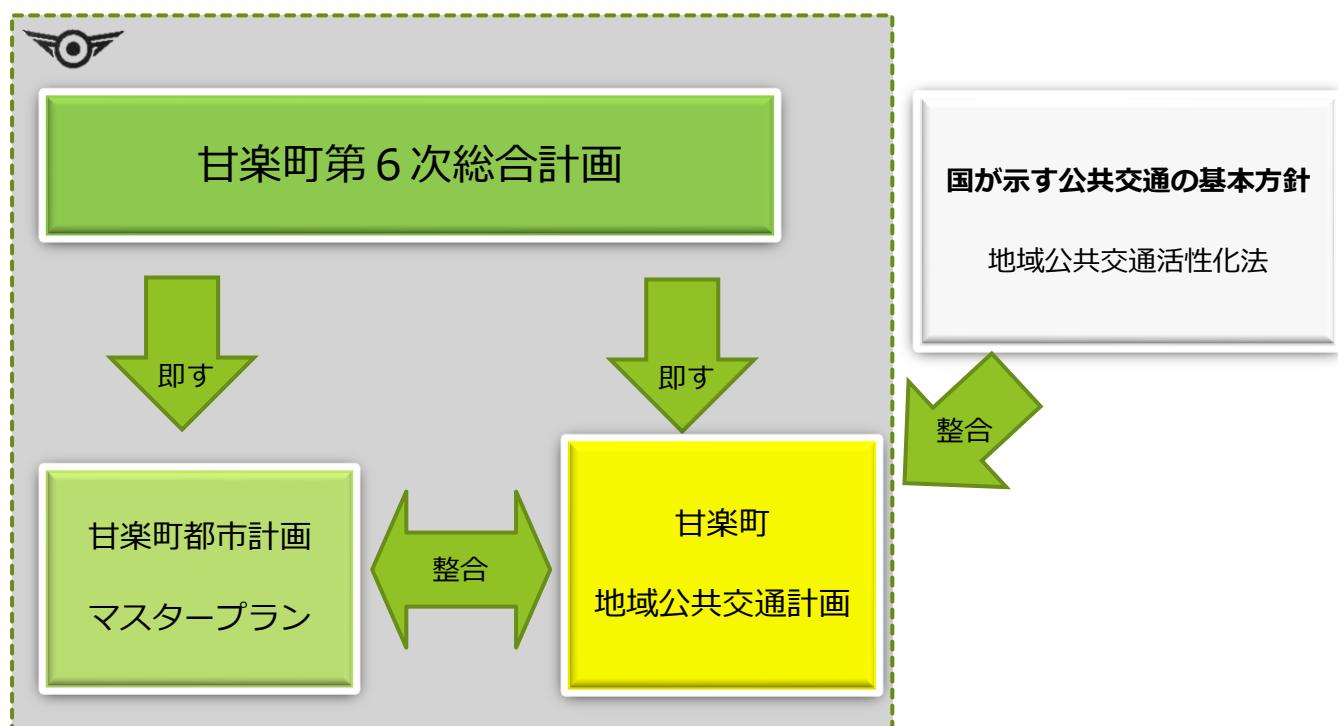


図 1-1 甘楽町地域公共交通計画の位置づけ

第2章 地域及び公共交通の現状

2.1. 地域の現状

2.1.1 人口

甘楽町の人口は、2024年1月現在では12,494人であり、国立社会保障・人口問題研究所によると2045年には約9,100人まで減少すると推計されている。

また高齢人口は上昇傾向が続き、2045年には人口の約45%を占めると推計されている。

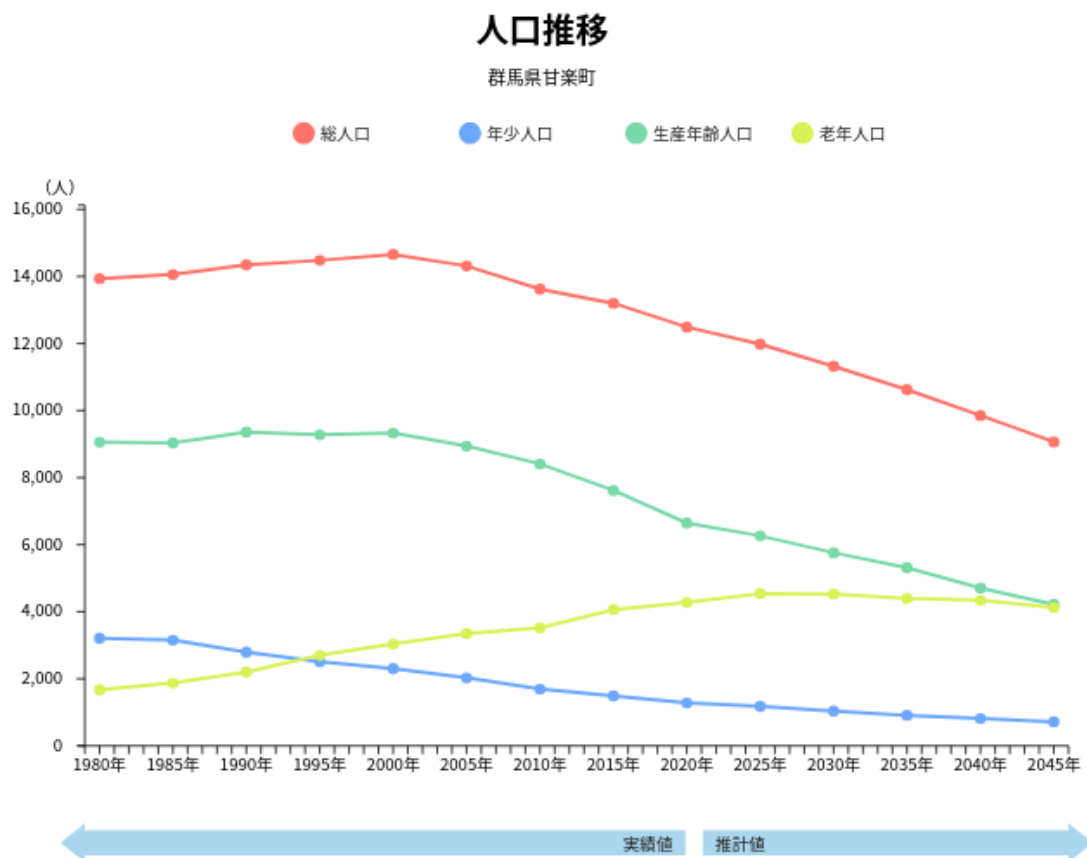


図 2-1 人口推移 出典：RESAS（地域経済分析システム）

人口ピラミッド

群馬県甘楽町

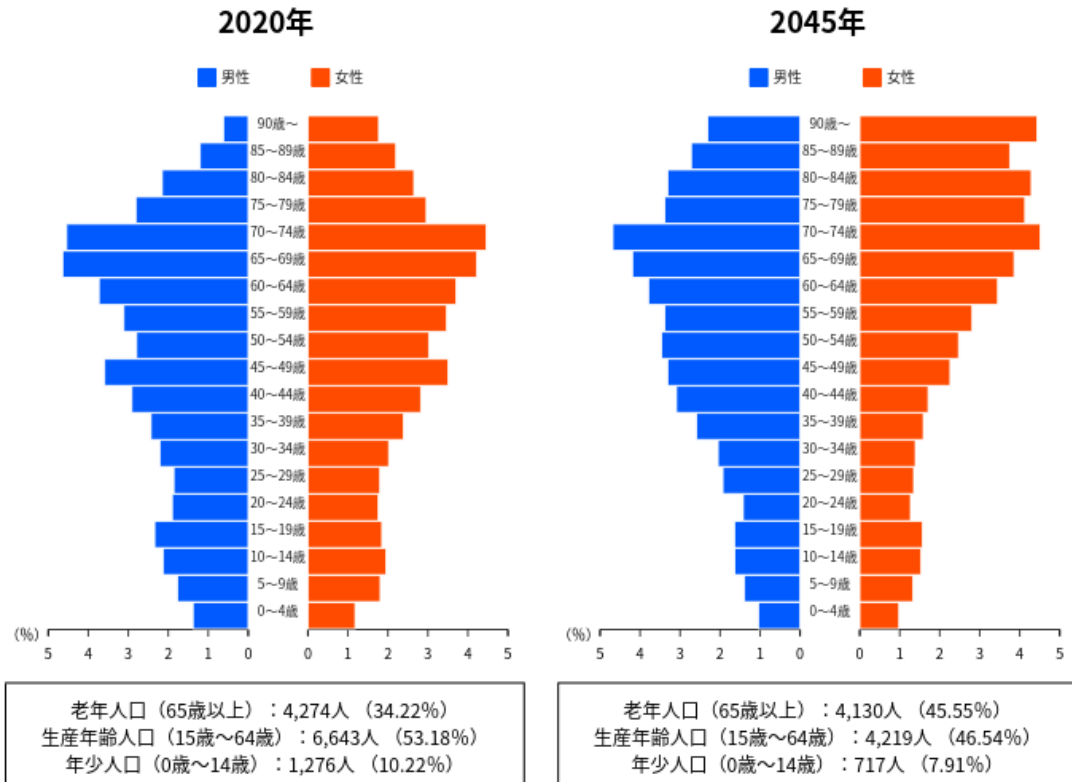


図 2-2 人口ピラミッド 出典：RESAS（地域経済分析システム）

2.1.2 人の動き

甘楽町からの通勤・通学割合については、富岡市が最も多く 43%、町内が 33%、高崎市が 23%となっている。富岡市、高崎市で半数以上を占めていることから町外への移動が多い。

また交通手段としては自動車が 88%であることから、大多数の人が自動車を利用している。

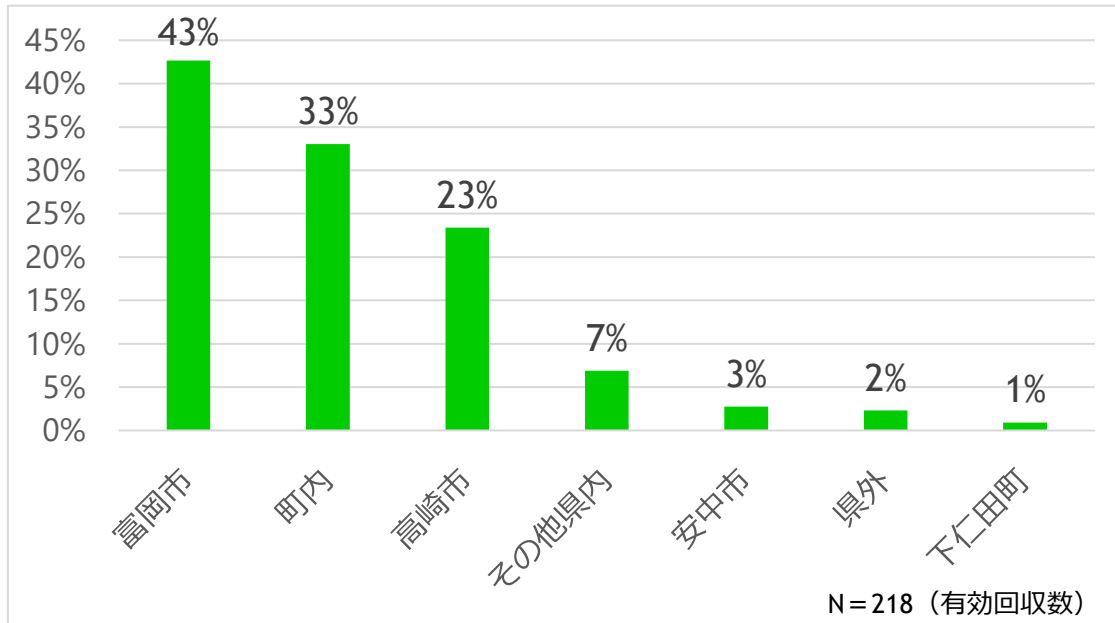


図 2-3 「通勤・通学」での外出割合 出典：甘楽町地域公共交通アンケート

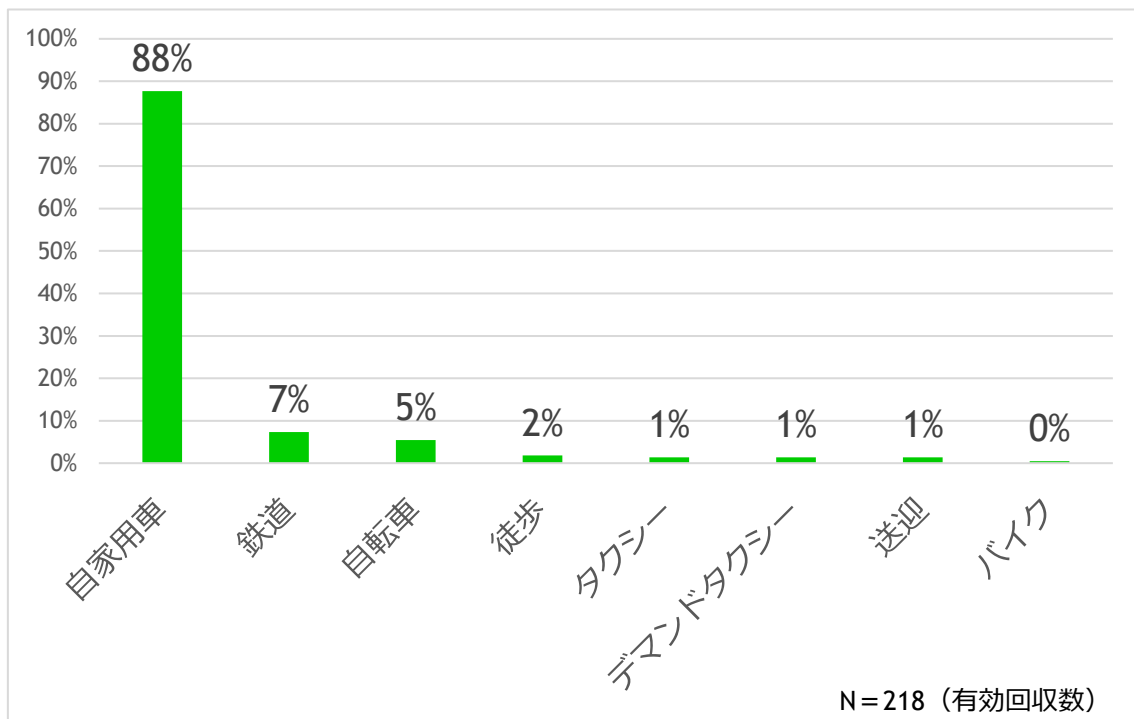


図 2-4 「通勤・通学」での主な交通手段 出典：甘楽町地域公共交通アンケート

2.1.3 観光客数

本町の主な観光地の来客数については、平成 30 年度では約 100 万人を超えていたが、令和 2 年度では新型コロナウイルス感染症拡大による外出制限の影響を受け、約 60 万人まで落ち込んだ。その後、令和 4 年度にかけて観光客数は増加しているが、コロナ禍以前まで戻っていない。

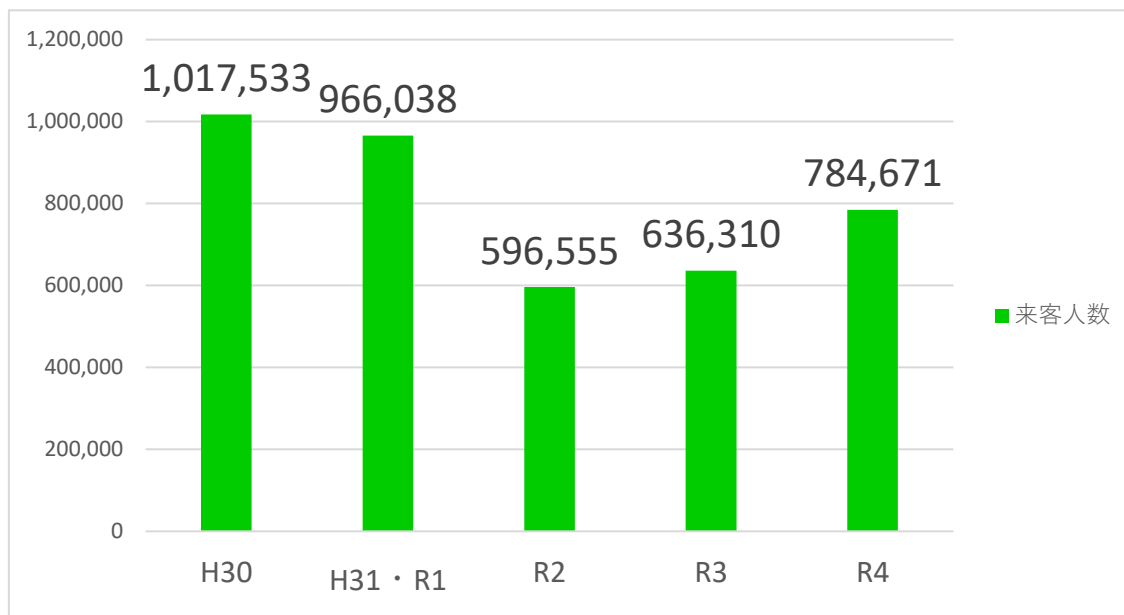


図 2-5 観光客数調査

2.2. 公共交通の状況

2.2.1 公共交通の概況

本町の東西を上信電鉄が貫き、主に地域間の移動を担っており、デマンドタクシー「愛のりくん」（町全域及び富岡市の一部施設）や一般乗用タクシーで、鉄軌道が運行されていない地域をカバーしている。また甘楽町シャトルワゴンが期間限定で観光地の周遊を行っている。

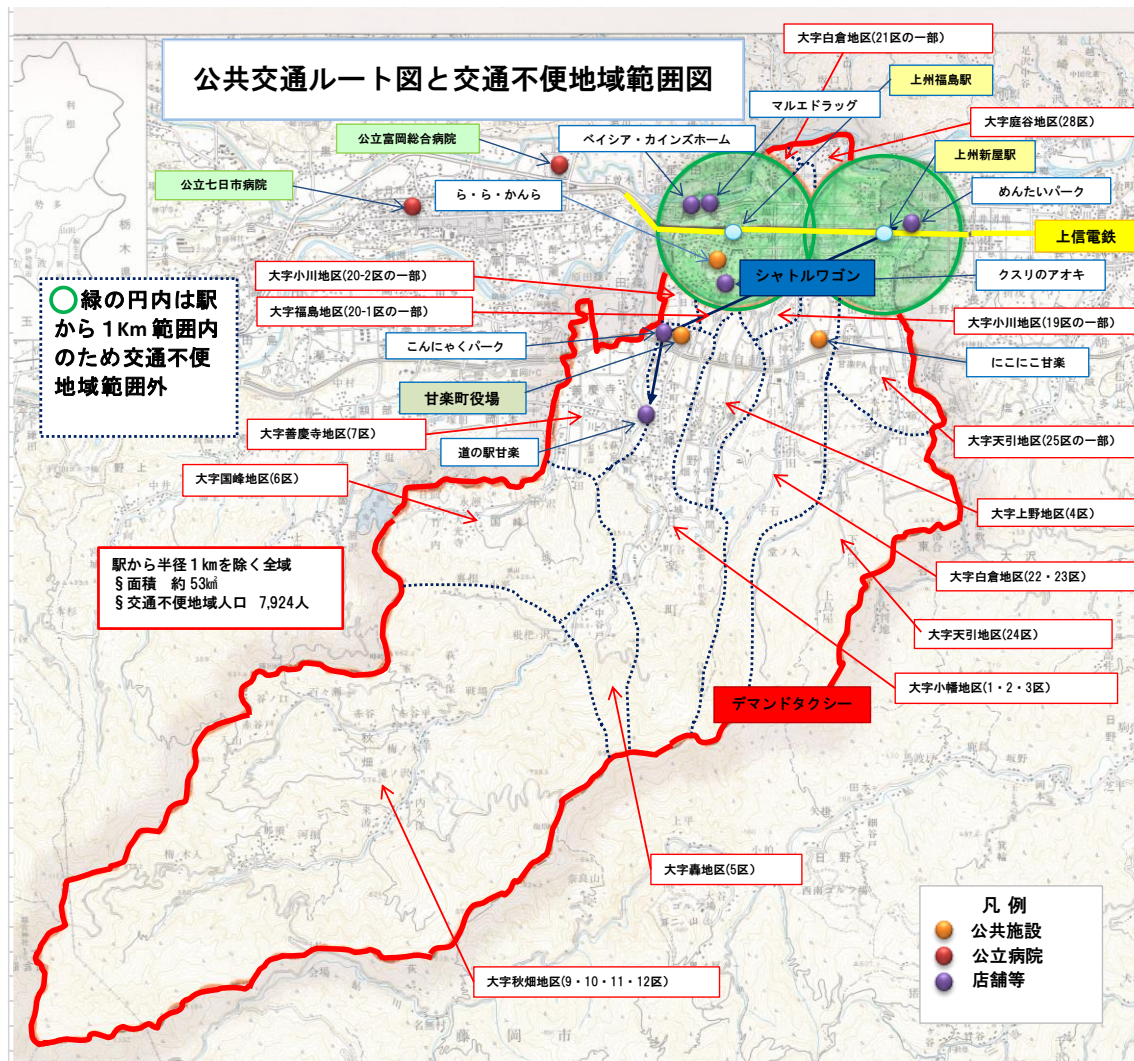


図 2-6 公共交通ルート図

路 線 名	概 要
上信電鉄 (上州福島、上州新屋)	高崎市から下仁田市を結ぶ地域間幹線系統であり、通勤・通学、通院、買い物、観光など様々な目的で利用されている。
デマンドタクシー 「愛のりくん」 ※地域内フィーダー系統	昼間時間帯に町内全域及び一部町外を運行するデマンド型交通であり、通院、買い物など様々な目的で利用されている。
甘楽町シャトルワゴン	期間限定で町内主要観光地及び一部町外を運行する定時型交通であり観光地の周遊を目的で利用されている。

表 2-1 公共交通概況

地域内フィーダー系統とは

- ・バスの停留所、鉄軌道駅、海港及び空港において、複数の市町村をまたがる基幹的な公共交通である地域間交通ネットワークと接続する支線となる系統のことである。

- ・本町においては、地域間幹線「上信電鉄」に接続する支線として、デマンドタクシー「愛のりくん」を設定している。

地域公共交通（地域内フィーダー系統）の確保維持に係る必要性

- ・地域公共交通ネットワークを確保するためには、地域特性や実情にあった公共交通サービスを提供する必要がある。

- ・デマンドタクシー「愛のりくん」は、昼間時に高齢者等の移動制約者の交通手段として不可欠なものである。さらなる利便性向上を図りながらも、できるかぎり財政負担の軽減を図り、便利で効率的な公共交通を構築することを目的とするが、一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは持続的な維持が難しく、地域公共交通確保維持事業を活用し、今後も維持していく必要がある。

(1) 上信電鉄の運行状況・利用状況

上信電鉄における運行本数は1～2本/時であり、普通列車のみである。

駅利用者は、新型コロナウイルス感染症拡大に伴い、R2年度は大きく減少している。その後、回復傾向にはあるがコロナ禍以前の利用者数までは戻っていない。

路 線	運 行 本 数	
	平日	土曜・休日
上 信 電 鉄	33	32

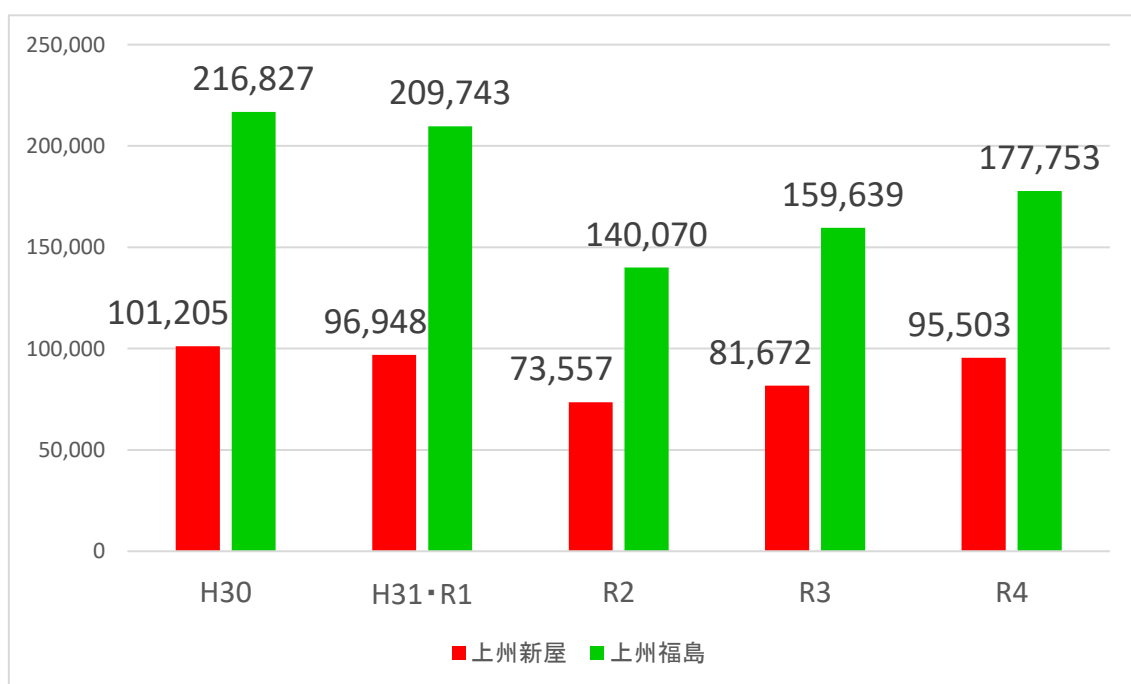


図 2-7 上信電鉄利用者数推移 出典：上信電鉄提供

(2) デマンドタクシー「愛のりくん」の運行状況・利用状況

デマンドタクシーは運行開始以降、利用人数は増加傾向が続き、9,000 人前後で推移していたが、令和 2 年度に新型コロナウイルス感染症の流行に伴う外出自粛や目的施設の休館などにより、利用者が大きく減少し 6,056 人となった。その後、令和 3 年度には一時増えたが、コロナ禍以前の利用人数には戻っていない。

また運行時間帯が昼間時であり、自家用車が使えない人が利用のメイン層であることから、主な登録者は 60 歳以上の高齢者となっている。

運行形式
利用者の需要に合わせ運行する『デマンド方式』である。自宅または指定された場所から、目的地まで運行する。車両は、事業所に待機。予約が入ると、最も効率的な経路を選択して運行計画を作成し、時刻表に沿って事業所を出発して指定された乗降場所に向かう。
運行範囲
町内全域、公立富岡総合病院及び公立七日市病院
運行時間
第 1 便の午前 8 時発から最終便の午後 5 時発までの運行である。出発時間は 1 時間毎に事業所を出発し、1 日 10 便である。
利用料金
乗車 1 回あたり大人 300 円、子ども 100 円（中学生以下とし、未就学児は無料）、障害者 100 円（付添人は 1 人まで 200 円とする。） また回数券を販売額 3,000 円（300 円券 11 枚綴り）でデマンドタクシー車内及び事業所で販売する。
実施主体
甘楽町(運行は交通事業者に委託)
運行日
365 日年中無休※天災等時はこの限りではない。
予約受付時間
午前 8 時から午後 6 時 利用者は利用希望日の 2 日前から、当日の利用希望の出発時刻の 1 時間前までに、電話・FAX または直接事業所へ予約申し込みを行う。 ※ 8・9 時便は前日までの予約のみ。

表 2-2 デマンドタクシー運行形態

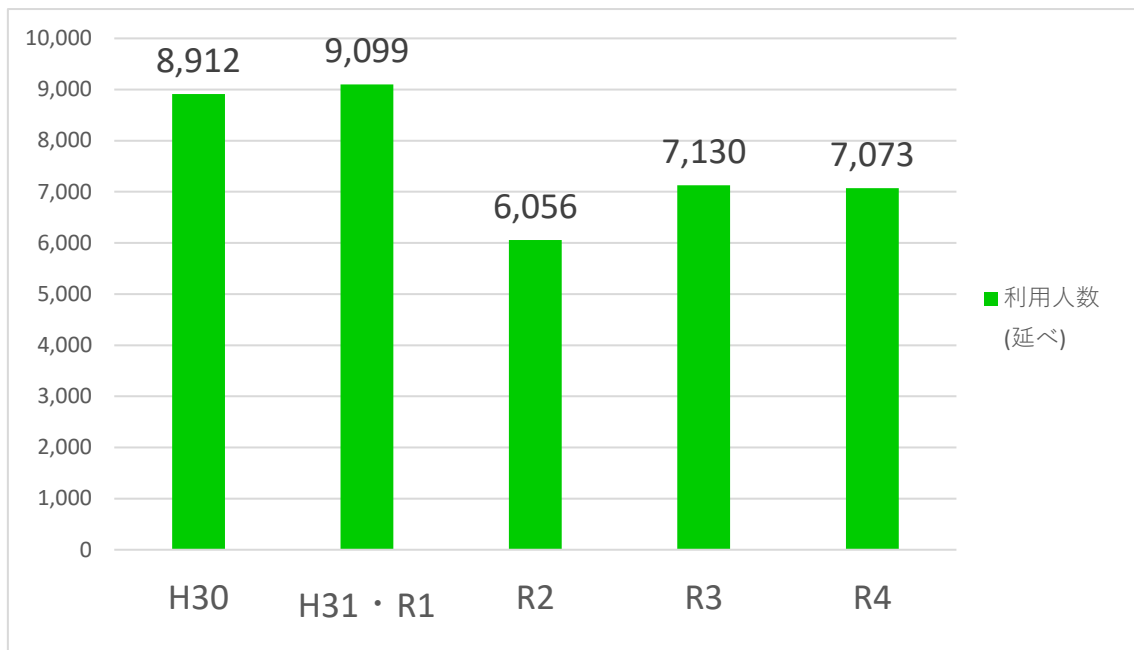


図 2-8 デマンドタクシー利用者数推移

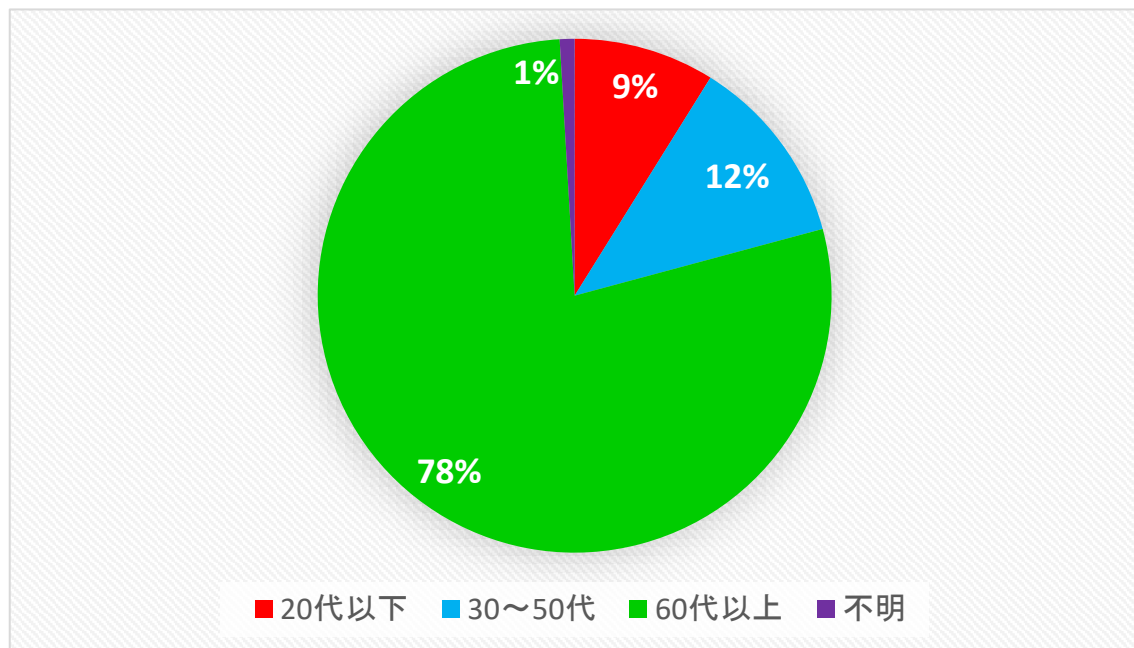


図 2-9 デマンドタクシー年代別登録者割合

乗車または降車のどちらかの行き先で区分	総合計	
	人	昨年比(人)
公共施設	1,063	63
カインズ(ベイシア)	1,672	159
富岡総合病院	1,019	24
町内医療機関	879	-41
七日市病院	356	-95
町内移動	991	-129
上信電鉄福島駅・新屋駅	202	-130
ふるさと館・道の駅甘楽	307	170
町内商店	214	-7
金融機関	193	9
コンビニエンスストア	177	-80
合計	7,073	-57

表 2-3 デマンドタクシー乗降先(R4 年度)

(3) 甘楽町シャトルワゴンの運行状況・利用状況

シャトルワゴンは令和 5 年度より年 10 日間の運行をはじめ、一日平均約 50 人の利用があった。

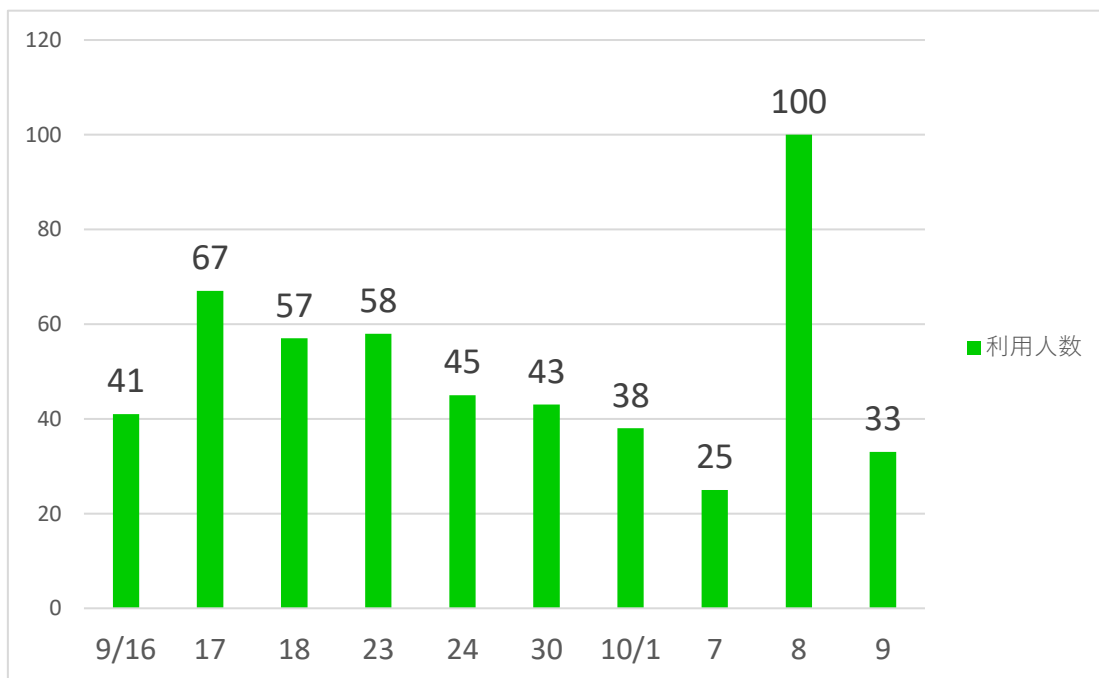


表 2-10 シャトルワゴンの利用者数(9/16～10/9)

第3章 利用者及び住民ニーズの把握

3.1. 調査概要

本計画の策定にあたり、各種調査を実施し、住民の公共交通の利用実態や移動ニーズ等を把握した。

統計データ	人口、運行事業者提供データ
乗降調査	目的：デマンドタクシーに乗降する利用者数の把握 対象：利用者数、乗降先 方法：事業者によるカウント ※定期調査
アンケート	住民アンケート 目的：日常生活における公共交通の利用状況、サービスに対する満足度、改善要望等の把握 対象：甘楽町町に在住の方 方法：15 歳以上 750 人(無作為抽出) 回答数：返信用封筒・オンライン回答 353 件

表 3-1 各種調査概要

3.2. 調査結果

3.2.1 デマンドタクシー

デマンドタクシーの満足度と今後の重要度を回答してもらい、分析結果が次項の通りである。各システム面を分解し、縦軸が満足度、横軸が重要度とし、グラフの右下のエリアが重点改善分野となっている。その結果、運行範囲と運行便数の改善が望まれている結果であった。

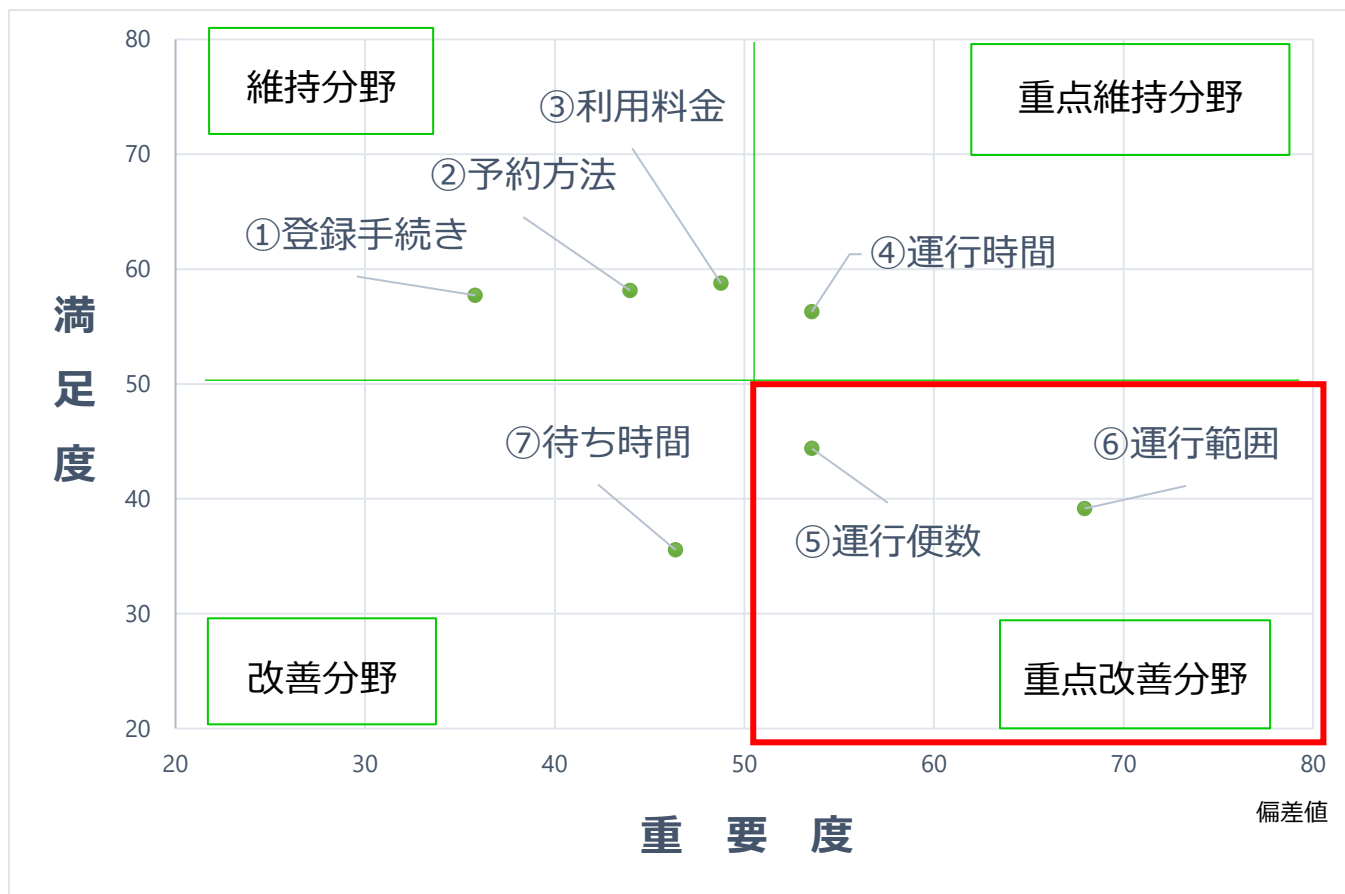


図 3-1 ポートフォリオ分析(デマンドタクシー)

電話で予約できるのは良いと思いますが、きちんと伝えられたか心配になった時に後で確認できる方法があればいいと思った事があります。(その時は電話で確認しました)
手帳を持っている者は100円、登録時にその旨を伝えてあるのに随時提示を求められる(家族は他者のいる前で提示を求められて～車外・店内～不快な思いをしたと聞いています。配慮願います)
料金を安くしてほしい。近くの人には高い
1時間毎を30分毎にさせていただくと利用しやすい
30分単位で利用出来ればありがたい
現在は利用回数は少ないのですが、これから年をとると運転は無理になり、朝の集合時間のこと、30分ごとになっていただけると良いなと思います。車の免許はそのままになっていますが、現在は乗っていません
出来れば30分前予約ができるようにしてほしい
せめて富岡市内まで希望(料金が上っても良い)
運行範囲についてせめて富岡市位は行けるように
高崎市の牛伏ドリームセンターまでの送迎があると助かります
高崎市吉井町がとなりなので吉井方面にも運行をしてもらいたいと思います
富岡の武市眼科に通院していますが、運転ができなくなったら富岡総合病院に通院するしかないのか？と考えています
富岡市の病院2ヶ所以外の病院・医院も対象だと有難いです◎コロナ流行時だった為か人員不足で利用出来ない事がありました
TELして1時間待つのが不満

表 3-2 デマンドタクシー利用の声(抜粋) 出典：甘楽町公共交通アンケート

3.2.2 上信電鉄

前述のデマンドタクシーと同じく上信電鉄の満足度と今後の重要度の分析結果である。その結果運賃と支払い方法の改善が望まれている結果となった。

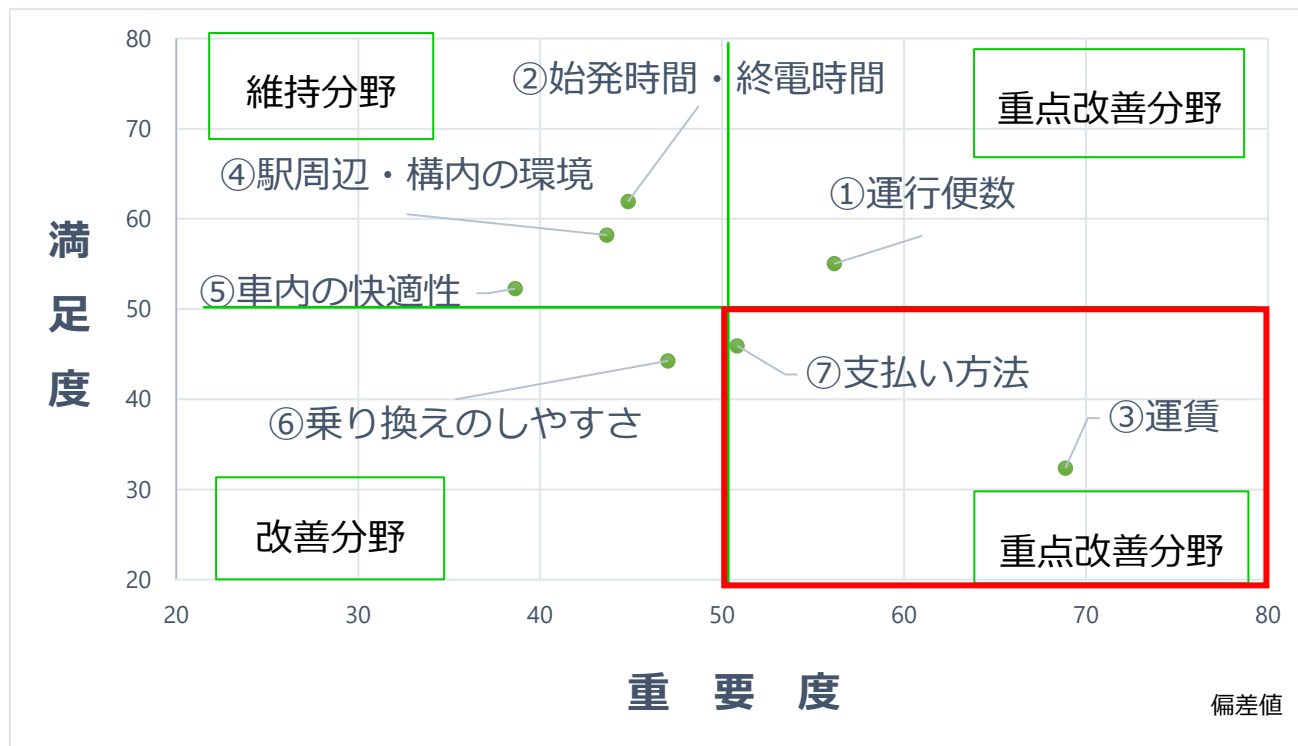


図 3-2 ポートフォリオ分析(上信電鉄)

最終時間もう少し遅くしてほしい始発時間もう少し早くしてほしい
運賃が高すぎて、子供は自転車で高校に通わせている。(高崎まで)
運賃は日本一高いと以前から言っていた。自分も学生の時に乗っていたので、親には負担が大きかったと思う
運賃を安くして欲しい。JRと合併して欲しい。電車内のゆれの軽減。定期やキップの電子化
運賃を値下げしてほしい。駐輪場の屋根をつけてほしい
高いと思う。車両を変えないとおられない
ホームと電車との高さに不満があり、バリアフリーに近い状態にしてほしい。(福島駅)段差の解消
駐車場ができた
福島駅近くに鉄道利用者用の駐車場があると有難い。すでに有るのならそれを分かるようにPRしてほしい
座席のクッションがへたれてる車輛がある
送迎の車がいただける場所をもう少し考えて欲しい
無人駅での乗り降りがわかりにくい
スイカなどが使えると便利だと思います。でも今の感じも昔ながらでいいです
支払方法(定期)をクレジットカードやケイタイで支払いできるようになってほしい
満足しています

表 3-3 上信電鉄利用の声(抜粋) 出典：甘楽町公共交通アンケート

第4章 地域公共交通の課題・問題点

前述の第2章「地域及び公共交通の現状」や第3章「利用者及び住民ニーズの把握」より、地域・社会・公共交通の視点での課題・問題点を整理する。

4.1. 地域の課題

4.1.1 年少人口・生産年齢人口の減少、老年人口の増加

前述の人口推移によると、今後も年少人口・生産年齢人口は減少が続く見込みであり、老年人口は増加が続く見込みである。高齢人口の増加で公共交通の需要は増える一方で、年少人口・生産年齢人口が少なくなることで、今後公共交通の働き手が減少し、供給が追いつかなくなる可能性がある。

4.1.2 観光客数の減少

観光客数は、前述のとおり、コロナ禍で大きく減少している。町内への来訪者は、経済的な活力増につながることから、回復を目指す必要がある。公共交通の面からも、タクシーなどの公共交通を積極的に活用し、観光しやすい環境を整えることで、少しでも本町の来訪者数増につなげる必要がある。

4.2. 公共交通の課題

4.2.1 自家用車への依存

住民に対して実施したアンケートでも、最もよく利用する移動手段の大半が自家用車であり、自家用車移動に依存していることが明らかである。

4.2.2 公共交通の利用者減少

公共交通は、運行方法の性質上、自家用車と違い、待ち時間があり、また運行範囲が限られてしまう。そのため、利用者にとっては使いにくい印象があり、またデマンドタクシーにおいては利用の方法が分からないとの声がある。そのため、公共交通の利便性改善や住民の意識醸成をしていく必要がある。

4.2.3 自治体財政負担額の増加

前述の公共交通の利用者減少に反比例し、昨今の物価高騰により事業者の負担は増加している。公共交通の維持のため、行政は補助を行っていく必要があるが、公共交通にかかる財源も無尽蔵ではないため、効率的に利便性を向上させる費用対効果の高い支援が求められる。

4.3. 社会的課題

4.3.1 運転手不足の深刻化

自動車運転の職業は有効求人倍率が高く、全職業平均の 2 倍以上となっており、担い手不足の傾向がある。また、生産年齢人口の減少が継続することで就業者数は産業全体で減少することが予測されるが、特に、道路旅客運送業は 55 歳以上の就業者の割合が 61.2%と全産業平均に比べ著しく高く、今後担い手不足が深刻化する懸念がある。

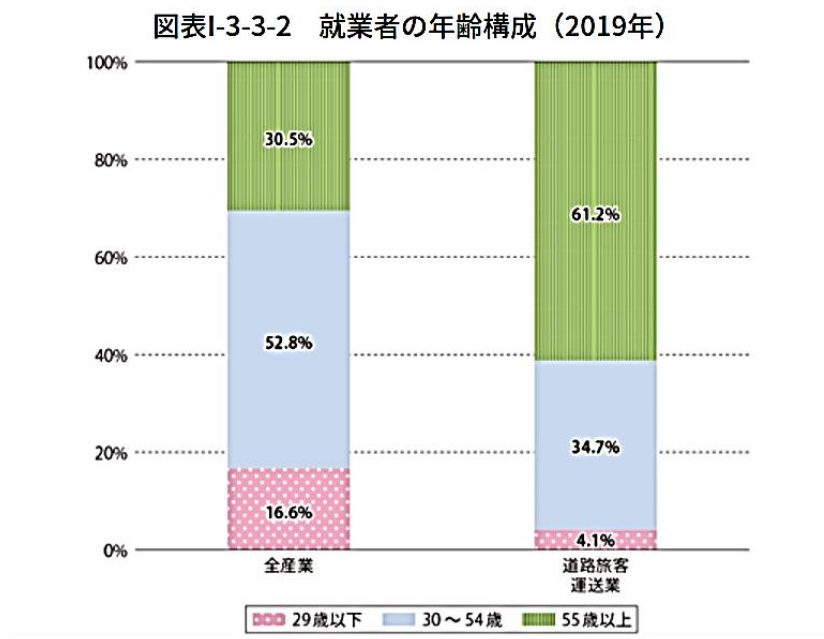


図 4-1 運転手不足の深刻化 出典：国土交通白書 2020

【引用】

国土交通白書 2020

国土交通省

<https://www.mlit.go.jp/hakusyo/mlit/r01/hakusho/r02/html/n1331000.html>

4.3.2 地方部の交通事業者の収支の悪化

地方圏においては人口減少に伴い、地域鉄道・営業用バスともに輸送人員が減少傾向にある。この結果、交通事業者の経営は厳しい状況にあり、全国のバス事業者は約 7 割が赤字、特に地方圏においては約 9 割が赤字となっている。

図表I-3-3-1 一般乗合バス事業者の収支状況

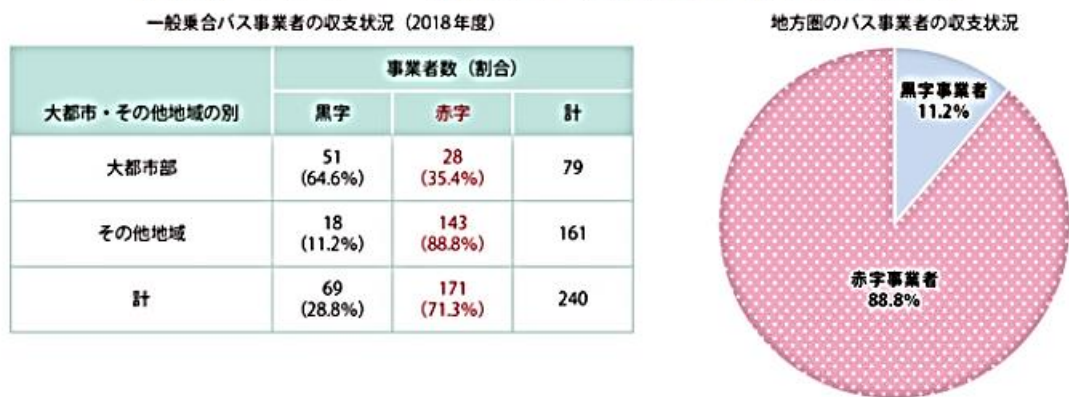


図 4-2 地方部の乗合バスの収支の悪化 出典：国土交通白書 2020

【引用】

国土交通白書 2020

国土交通省

<https://www.mlit.go.jp/hakusyo/mlit/r01/hakusho/r02/html/n1331000.html>

第5章 計画の方針・目標

5.1.基本方針

これまでの取組

- デマンドタクシーの導入
- デマンドタクシー運行業者、鉄道事業者への支援
- 運転免許返納者への回数券配布
- 選挙利用時の乗車代無料化
- 区長・民生委員への利用券配布

地域の現状・問題点

- 少子高齢化
- 観光客数減少
- 自家用車への依存
- 公共交通の利用者減少
- 自治体財政負担の増加

社会的課題

基本方針

誰ひとり取り残さない地域公共交通体系
の確保・維持

【地域公共交通の担うべき役割】

- ・町外への通勤、通学手段を確保すること
- ・交通弱者が自由に外出できる環境を整えるとともに、外出するきっかけを創出し、健康の増進に寄与すること
- ・鉄道駅等交通結節点までのアクセスを確保し、周辺市町等と連携強化すること

5.2.目標

目指す基本方針のため、本計画では以下の目標を定め、各事業に取り組んでいく。

目標① 多様な移動ニーズに対応するサービスの提供・効率化

住民の多様な移動ニーズを踏まえ、地域間交通・地域内交通等の役割に応じ、各公共交通サービスの最適化を図るとともに、財政負担の適正化を図る。

目標② 公共交通に対する住民意識の醸成

住民に対して公共交通の情報を提供するなど利用促進策を図り、公共交通の認知度向上を目指すとともに、公共交通をとりまく状況を理解いただき、地域全体で守っていくという意識を醸成します。

目標③ 町来訪者の促進

公共交通と観光目的地との連携による施策展開を推進し、それに伴う町来訪促進を図る。

目標④ 関係者相互の連携向上

公共交通サービス相互の連携や住民や行政を含めた役割分担を推進する。

5.3.将来像

地域間幹線を鉄道と位置づけ、加えてデマンドタクシー等の地域内支線によって全町一体となった公共交通ネットワークの構築を目指す。また町内だけにとどまらず町外へのアクセス手段の構築により住民の利便性、来訪者の移動活性化を図る。

	幹線公共交通	上信電鉄
	地域内支線	デマンドタクシー 「愛のりくん」 ※補助対象フィーダー系統
	地域内支線	甘楽町シャトルワゴン

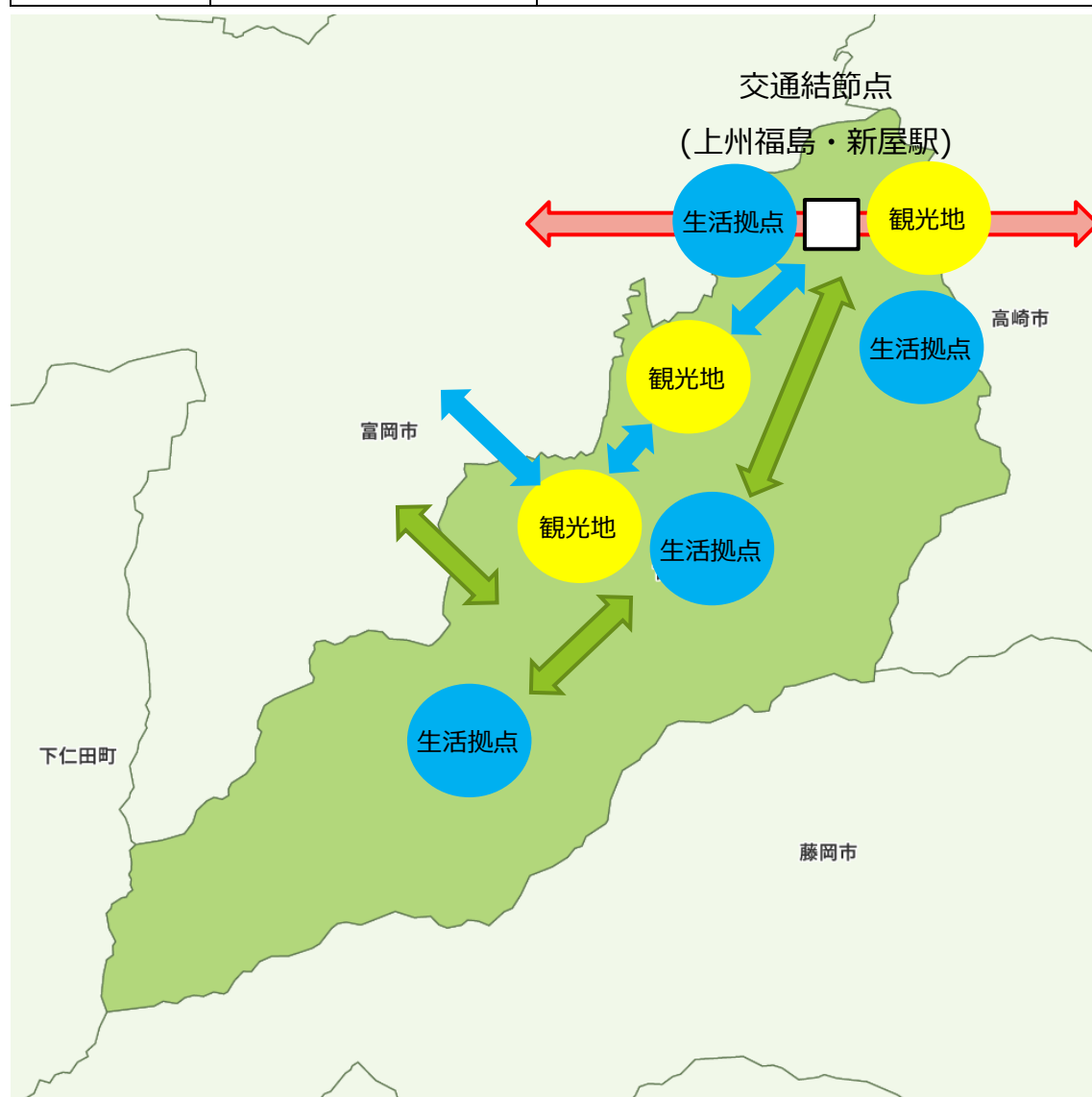


図 5-1 甘楽町地域公共交通イメージ図

第6章 目標達成のために行う事業

甘楽町における公共交通網の目標の達成に向け、基本方針に基づき、次に示す個別事業を実施する。

各事業は、記載する実施主体が積極的に事業を推進するものとするが、本計画期間内においても事業の有効性等を鑑みて、随時、実施事業及び事業内容は見直しを行う。

6.1.多様な移動ニーズに対応するサービスの提供・効率化

事業名	デマンドタクシーの運行形態の改善及び地域内交通の維持				
事業概要	町民のきめ細かな移動ニーズに応え、併せて効率的な運行を行うため、デマンドタクシーの運行形態の改善を目指す。住民アンケートで希望があった、待ち時間を減少させる運行スケジュールや運行範囲を検討する。 なお、デマンドタクシーについては、国の生活交通確保維持改善事業（地域内フィーダー系統確保維持事業）を活用し、持続的な運行を図る。				
実施主体	地域公共交通協議会 交通事業者				
実施スケジュール	スケジュール				
	令和 6年度	7年度	8年度	9年度	10年度
					

事業名	デジタル技術の導入によるデマンドタクシーの利便性・快適性の向上の検討				
事業概要	近年のデジタルトランスフォーメーションの動向等を見据え、デマンドタクシーの利便性・快適性・効率性の向上につながる技術について、幅広く比較・研究し、導入コストや維持コスト、使い勝手等を鑑み導入を検討する。 特に、電話だけでなくWEBやスマートフォンによる予約やGPSでの位置情報開示については、導入に向け検討を進める。				
実施主体	地域公共交通協議会 交通事業者				
実施スケジュール	スケジュール				
	令和 6年度	7年度	8年度	9年度	10年度
	比較・研究				
			順次導入		

事業名	地域間幹線交通の維持				
事業概要	町外への移動手段として、鉄道が運行されており、来訪者の移動、町外への通学や通院等の日常的な移動手段として、多くの方に利用されている。町外への移動の利便性を確保するため、鉄道事業者と連携し、これらの幹線路線の維持を図る。				
実施主体	行政(国、県、市町村) 交通事業者				
実施スケジュール	スケジュール				
	令和 6年度	7年度	8年度	9年度	10年度
	継続実施				

6.2.公共交通に対する住民意識の醸成

事業名	公共交通利用促進に向けた PR 活動				
事業概要	公共交通の情報を町ホームページや広報に掲載するなど公共交通の認知度の向上を図る。 また敬老会等の住民が集まる場でチラシ等の配布を行う。				
実施主体	行政(甘楽町)				
実施スケジュール	スケジュール				
	令和 6 年度	7 年度	8 年度	9 年度	10 年度
	継続実施・改訂				

事業名	公共交通乗り方説明会				
事業概要	公共交通を利用したことのない人や乗り方が分からない人の利用のきっかけづくりとして、住民が集まる場で公共交通の出張説明会を開催する。 年代は問わず、幅広い層を対象に行い、公共交通の状況や意見等を聞く場としても活用し、また無料券、割引券の配布も検討する。				
実施主体	行政(甘楽町) 交通事業者 住民				
実施スケジュール	スケジュール				
	令和 6 年度	7 年度	8 年度	9 年度	10 年度
	順次実施				

6.3.町来訪者の促進

事業名	観光地を巡るシャトルワゴン運行				
事業概要	商工観光係と連携し、幹線公共交通である鉄道駅と主な観光地を繋ぐ無料シャトルワゴンの運行することで、町来訪者の促進を図る。 また利用状況に応じて今後の運行形態の拡充を検討する。				
実施主体	行政(甘楽町) 交通事業者				
実施スケジュール	スケジュール				
	令和 6 年度	7 年度	8 年度	9 年度	10 年度

事業名	二次交通利用案内ポスター掲示				
事業概要	幹線公共交通である鉄道駅からの二次交通利用案内ポスター掲示することで、町来訪者の町内移動のサポートを行う。				
実施主体	行政(甘楽町) 交通事業者				
実施スケジュール	スケジュール				
	令和 6 年度	7 年度	8 年度	9 年度	10 年度

6.4.関係者相互の連携向上

事業名	住民代表者を対象としたデマンドタクシー利用体験				
事業概要	高齢者と多く接する住民代表者(区長・民生委員等)に、デマンドタクシー等の無料券を配布することで利用体験してもらい、高齢者に対して利用方法等を口コミで伝えてもらうことで、利用促進につなげる。				
実施主体	行政(甘楽町) 交通事業者 住民				
実施スケジュール	スケジュール				
	令和 6 年度	7 年度	8 年度	9 年度	10 年度
					

事業名	各関係者との意見交換場所の提供				
事業概要	甘楽町地域公共交通協議会において、地域における需要に応じた住民の生活に必要な交通手段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な事項を協議・検討する。 また必要に応じて下部組織の設立や住民ワークショップを行い、意見の吸い上げを行う。				
実施主体	行政(国・県・市町村) 交通事業者 住民				
実施スケジュール	スケジュール				
	令和 6 年度	7 年度	8 年度	9 年度	10 年度
					

第7章 計画の達成状況の評価

7.1.数値目標

本計画の達成状況进行评估するため、公共交通の目指す目標ごとに評価指標及び目標値を定める。なお、目標値は計画期間最終年度である令和10年度を目標年度とする。

評価指標	設定根拠	R元年度 参考値	R4年度 基準値	R10年度 目標値
目標①多様な移動ニーズに対応するサービスの提供・効率化				
デマンドタクシー収支率	収入、支出の双方より算出されるため、サービスの向上・効率化を測る明確な指標となり得る。	16.1%	12.1%	13.6%
デマンドタクシーの 利用者1人当たり 町財政負担額	利用者数、町財政負担額の双方により算出されるため、サービスの向上・効率化を測る明確な指標となり得る。	631円	1,349円	1,200円
目標②公共交通に対する住民意識の醸成				
公共交通年間利用者数 ・上信電鉄乗車人数 ・デマンドタクシー輸送人数	公共交通の利用人数の増加は住民の意識の向上と比例関係にあると考えられるため、住民意識を測る明確な指標となり得る。	306,691人 9,099人	273,256人 7,073人	280,000人 7,500人
目標③町来訪者の促進				
甘楽町町観光入込客数	観光客数の増加は町来訪者と比例関係にあると考えられるため、町来訪者の増加を測る明確な指標となり得る。	966,038人	749,318人	787,500人
目標④関係者相互の連携向上				
交通結節点での デマンドタクシー乗降数	交通結節点での乗降数は関係者との連携によって増加すると考えられるため、関係者相互の連携強化を測る明確な指標となり得る。	データなし	202人	230人

表 7-1 数値目標

7.2. PDCA サイクルによる計画の進行管理

目標を達成するためには、計画的に事業を進めることが重要である。そのために、継続的に取り組みを実施していく（Do）と同時に、その取り組み結果を詳細に把握・評価し（Check）、課題が見つければさらに見直しを検討・調整し（Action）、新たな取り組みの計画を立案する（Plan）という「PDCA」のサイクルに基づいて進める。このサイクルの継続的实施により、取り組み状況やその効果を施策実施の都度把握・検証し、次のステップへとつなげることで持続可能な公共交通ネットワークの構築に寄与させることができる。

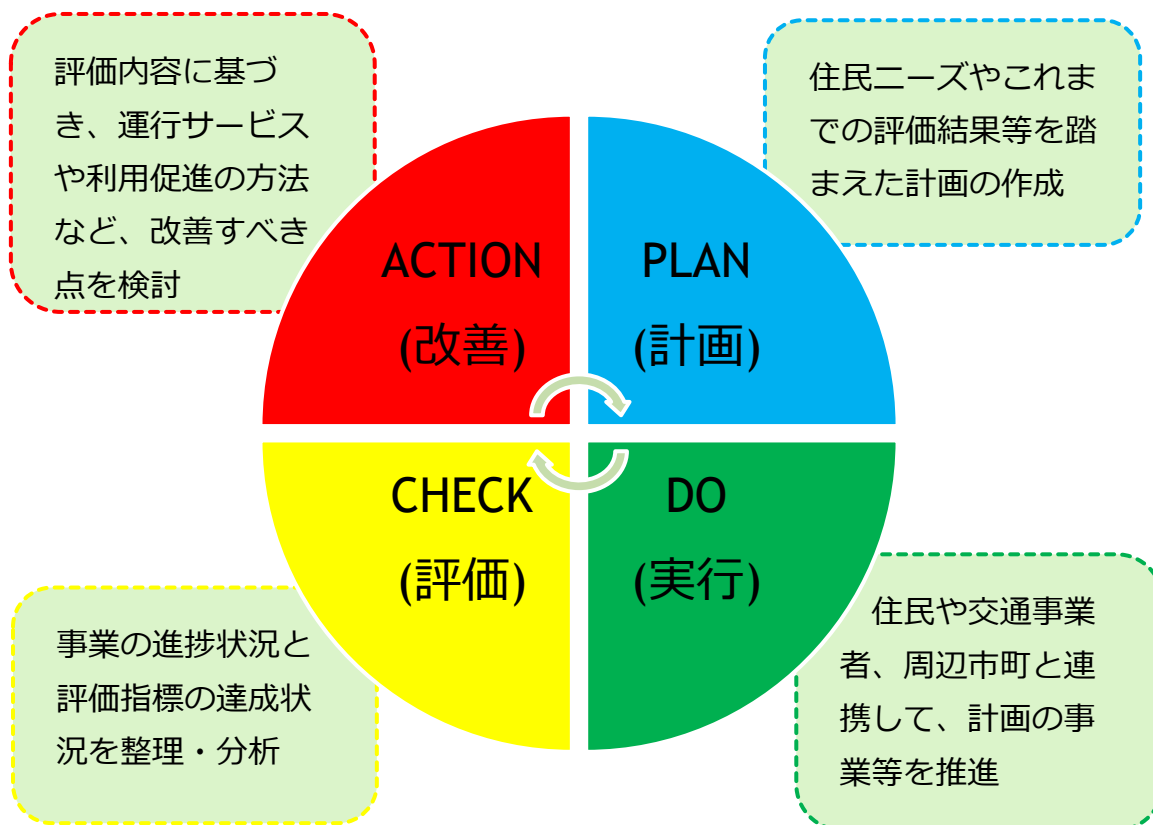


図 7-1 PDCA サイクルイメージ図

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
協議会			①							②		
主なポイント			★ 確保維持改善計画						◎ 次年度予算要求	事業評価 ★		
実施すること	前年度事業評価に 基づく改善と反映			次年度計画の具体化					評価の実施		課題共有 改善検討	
	事業実施											

図 7-2 年間スケジュール

7.3.計画の推進体制

本計画は、改正「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」及び「交通政策基本法」の趣旨に鑑み、計画の策定主体である本町を中心に、甘楽町地域公共交通協議会の構成員である交通事業者、地域住民、行政が一体となり、それぞれが主体性を発揮しながら、推進を図る。

事業主体	役割
甘楽町	関係者との密接な連絡調整 新規事業の企画・立案 住民・交通事業者サポート
交通事業者	旅客運送サービスの質の向上 利用状況などのデータの収集・分析及び町との共有 積極的な利用促進事業の実施
住民	公共交通機関の積極的な利用 情報受信など積極的な公共交通に対する関心 地域における要望発信
群馬県	広域的な見地からのサポート
国	先進事例などの情報提供 行政及び交通事業者の人材育成

表 7-2 各事業主体の役割



甘 楽 町

しあわせホームタウン 

甘楽町地域公共交通計画

令和6年4月 1日 <策定>

令和7年6月27日 <改訂>

令和8年6月24日 <改訂>

甘楽町 企画課

〒370-2292

甘楽町大字小幡 161-1

TEL : 0274-74-3133(ダイヤルイン)/FAX : 0274-74-5813