みなかみ町地域公共交通計画
（案）

令和 8 年 12 月

みなかみ町

目次

第 1 章 計画の策定 1

1.1 背景と目的 1
1.2 計画の位置づけ 1
1.3 計画区域 3
1.4 計画期間 3
1.5 計画策定の考え方 3

第 2 章 地域公共交通を取り巻く現状と課題 4

2.1 概況 4
2.2 地域公共交通の運行状況 8
2.3 地域公共交通の利用ニーズ及び移動実態 17
2.4 地域公共交通の現況と課題の整理 32

第 3 章 地域公共交通の方向性及び取組 33

3.1 計画の基本理念と計画目標 33
3.2 地域公共交通の機能・役割 36
3.3 実施事業 37
3.4 各施策の取組内容 38

第 4 章 計画の進捗管理 51

4.1 評価指標の設定 51
4.2 事業の推進体制・進捗管理 53

第1章 計画の策定

1.1 背景と目的

地域公共交通計画は、地域の移動手段を確保するため、交通事業者等や住民などの関係者と協議しながら作成する計画であり、地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿を明らかにするマスタープランの役割を果たすものです。

みなかみ町においては、本格的な人口減少・高齢化の進展や、タクシー・バス運転手の担い手不足、年齢に伴う運転免許証返納が進む中で、持続可能で利便性の高い交通サービスの確保・継続が必要であり、公共交通の維持は重要な課題です。

そこで本計画は、既存の公共交通を最大限活用した上で、必要に応じて福祉輸送等の送迎サービス、物流サービス、旅行者向けの輸送サービス等も含め、地域の多様な輸送資源を活用しつつ、持続可能な地域旅客運送サービスの提供を確保していくことを目的として策定します。

1.2 計画の位置づけ

本計画を策定するにあたり、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」をはじめとする関係法令や「第２次みなかみ町総合計画後期基本計画」、「みなかみ町都市計画マスタープラン」、「群馬県交通まちづくり戦略」等の関連計画で示されるまちづくりの方針と連携・整合を図ります。

策定根拠

◆ 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律
◆ 交通政策基本法

位置づけ

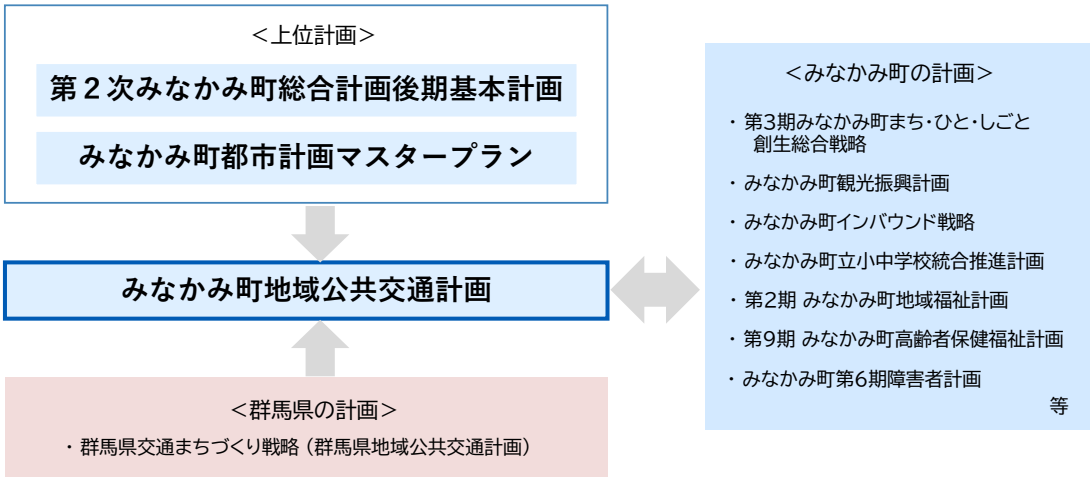


図 1-1　計画の位置づけ

(1) 第２次みなかみ町総合計画後期基本計画（令和５年３月策定）

第２次みなかみ町総合計画後期基本計画では、まちづくりの方針として３つの基本理念を掲げており、これらを踏まえた 10 年後の将来像として、「水と森林と人を育む　利根川源流のまち　みなかみ」を設定しています。

- 豊かな自然環境や文化を未来につなぎ、人と自然が共生するまちづくり
- 国内外から多くの人が訪れる、世界中から愛されるまちづくり
- 郷土愛に満ちあふれた「人」を育むまちづくり

上記の基本理念の実現に向けて、交通分野においては「公共交通の維持・確保」を施策として位置付けています。運賃助成事業による公共交通の利用促進や、自主運行路線の継続運行支援と町運行路線の継続による移動手段の維持・確保が基本事業として定められています。

(2) みなかみ町都市計画マスタープラン（令和２年８月策定）

みなかみ町都市計画マスタープランでは、都市の将来像として「暮らす喜び、訪れる楽しさを感じるまち　みなかみ　～みなかみの自然と歴史・文化に心癒される都市づくり～」を掲げており、その実現に向けた交通体系の方針として、拠点形成の考え方と連動した、公共交通サービス水準の維持・向上に向けた施策が位置付けられています。

表 1-1　交流軸と事業の実施方針

軸	路線	記載内容
広域交流軸	JR 上越新幹線（上毛高原駅）	○ 広域交通軸の利便性を支える JR 上越新幹線の主要駅として、公共交通における本質的役割を担う上毛高原駅の整備と、円滑な交通結節を図ることで、地域生活や観光のニーズに応える重要な交通結節機能を強化していく。 ○ 鉄道駅及び駅周辺施設の整備推進にあたっては、バリアフリー化やユニバーサルデザイン等の考え方を取り入れることで、高齢者やこども、外国人など、誰もが安心して快適に利用できる空間形成を図る。
地域内交流軸	JR 上越線	○ JR 上越線は、町内及び近隣都市を結ぶ、地域生活や観光の主要な交通軸として、運行本数の維持・増加など、利便性の確保・向上策を関係自治体とともに関係機関へ要請していく。 ○ 後閑駅は、中心拠点における公共交通の玄関口として、駅前広場の整備や駐輪・駐車場の確保を進めることで、パークアンドライドの促進や、路線バスをはじめとする二次交通への乗り継ぎ利便性の向上を図る。 ○ 水上駅及び上牧駅は、地域拠点及び観光拠点における公共交通の玄関口として、アメニティ性の高い待合いスペースの整備、乗り継ぎ案内の充実など、ソフト施策を含めた利便性向上を図ることで、利用環境の向上を図る。 ○ 鉄道駅及び駅周辺施設の整備推進にあたっては、関係機関との協力のもと、バリアフリー化やユニバーサルデザイン等の考え方を取り入れることで、誰もが安心して快適に利用できる空間形成を図る。

（出典：みなかみ町都市計画マスタープラン）



（出典：みなかみ町都市計画マスタープラン）

図 1-2　将来都市構造図

(3) 群馬県交通まちづくり戦略（令和 5 年 3 月策定）

群馬県交通まちづくり戦略では、市町村の境界にこだわらない人の移動範囲に着目した広域生活圏を形成し、都市機能を提供していくまちづくりを目指しています。その実現に向けて、広域的に「幹」となる交通軸と、県民の活動状況に基づいた拠点を設定しています。

交通軸は、各広域生活圏と中枢拠点を結ぶ路線を「基幹幹線」、自治体中心部や主要観光地を結ぶ路線を「主要幹線」、地域拠点や交通結節点を連絡し生活交通を支える路線を「補助幹線」として定義しています。

本町に関連する交通軸として JR 線が主要幹線に、関越交通水上線・猿ヶ京線・鎌田線が補助幹線として位置付けられており、広域ネットワークの観点から路線の維持・確保が求められています。

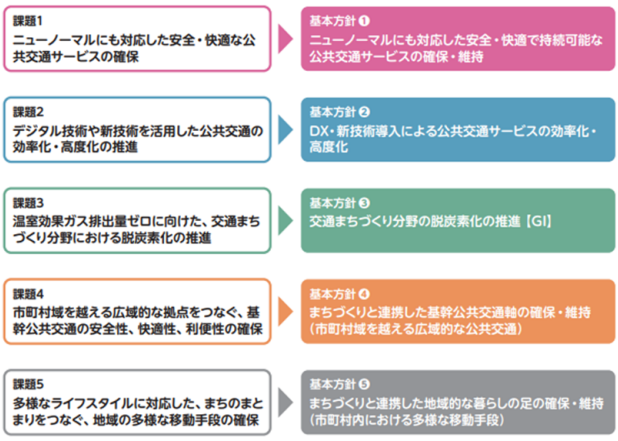


図 1-3　課題と基本方針

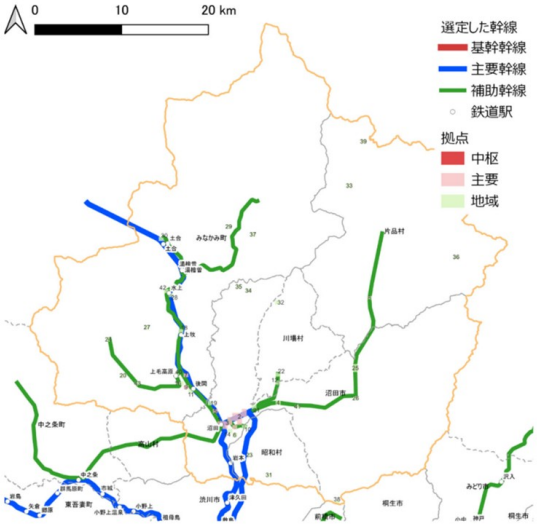


図 1-4　幹線設定図（利根・沼田広域圏）

（出典：群馬県交通まちづくり戦略）

1.3 計画区域

本計画の区域はみなかみ町全域を対象とします。

1.4 計画期間

本計画の期間は令和 9（2027）年度から令和 13（2031）年度の 5 年間とします。

1.5 計画策定の考え方

『「交通空白」解消に向けた地域公共交通計画のアップデートガイダンス Ver1.0』（令和 7（2025）年 3 月 31 日）を踏まえ、「みなかみ町地域公共交通計画」を取りまとめます。

第2章 地域公共交通を取り巻く現状と課題

2.1 概況

2.1.1 地理的な特性

みなかみ町は、群馬県の最北端に位置し、谷川岳、平ヶ岳、三国山などで新潟県との県境を画しています。

みなかみ町は、東西 37 ㎞、南北 46 ㎞、面積は 781.08 ㎢で、群馬県全体に占める比率は 12.3%と県内最大の面積を有しています。町面積の約 9 割が山林となっており、そのうち国有林は 8 割を占めています。

北部は谷川岳など豊かな山々に囲まれた山岳地帯が広がり、南部は谷川連峰に源を発する利根川の清涼な水によって農作物を育む地帯が形成されています。また、利根川の源流として 7 つのダムが設置され、東京をはじめとする首都圏の経済や生活を維持する大切な水源地域となっています。



（出典：みなかみ町景観計画）

図 2-1　みなかみ町概要図



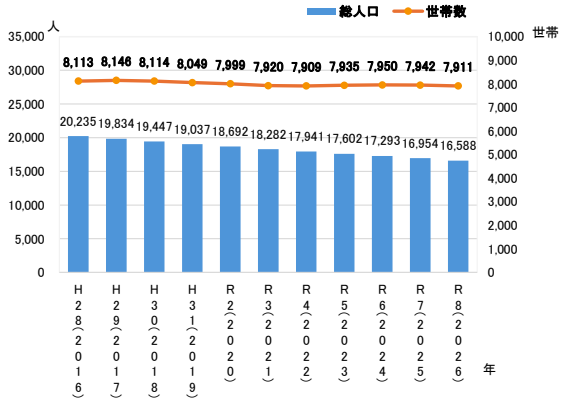
（出典：第 1 次みなかみ町総合計画）

図 2-2　みなかみ町の地形区域

2.1.2 人口動態・人口分布

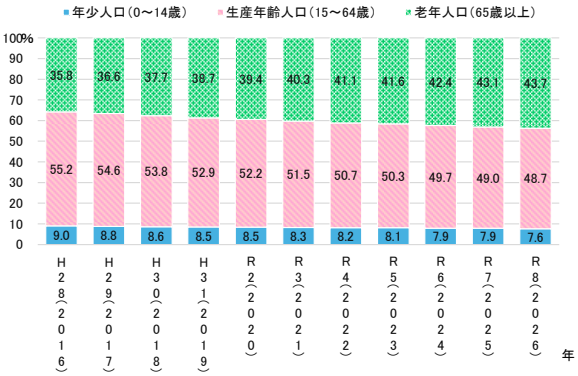
令和 8 年 1 月 1 日時点の人口は 16,588 人、世帯数は 7,911 世帯です。年齢 3 区分別人口は、年少人口（0～14 歳）が 7.6%、生産年齢人口（15～64 歳）が 48.7%、老年人口（65 歳以上）が 43.7%です。超高齢社会が継続している状況です。

みなかみ町は山々に囲まれ、谷あいに市街地や集落地が形成されています。500 メートル四方の格子に区切り、それぞれの格子ごとに集計された人口の分布をみると、旧月夜野町を中心に、利根川、赤谷川の河川沿いに人口が集中しています。令和 27（2045）年の人口分布を見ると、町全体で人口が減少する見込みであることがわかります。



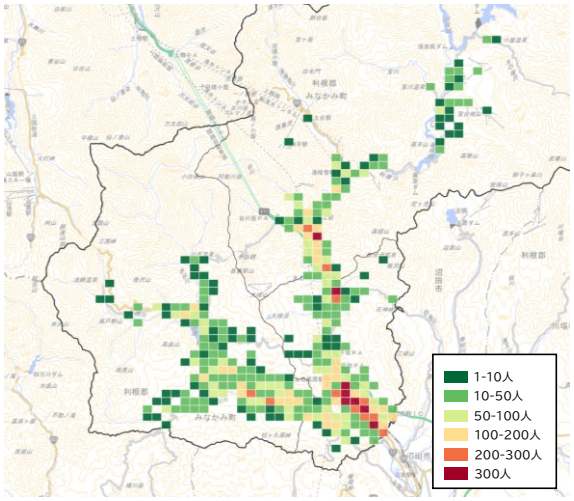
（出典：群馬県統計情報提供システム　各年 1 月 1 日現在　市町村別人口・世帯数を基に作成）

図 2-3　人口の推移と世帯数



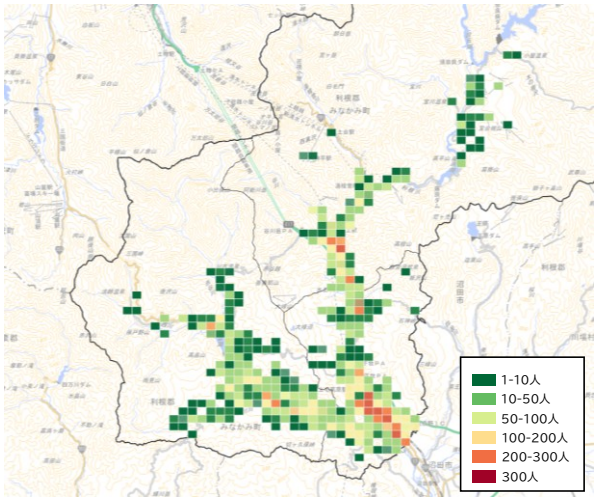
（出典：群馬県統計情報提供システム　各年 1 月 1 日現在【総計】市町村、男女、年齢 5 階層別人口を基に作成）

図 2-4　人口の推移（年齢別）



（出典：公共交通計画策定支援システム L-MAP
（データ：令和 2 年国勢調査））

図 2-6　現在の人口分布（令和 2（2020）年）

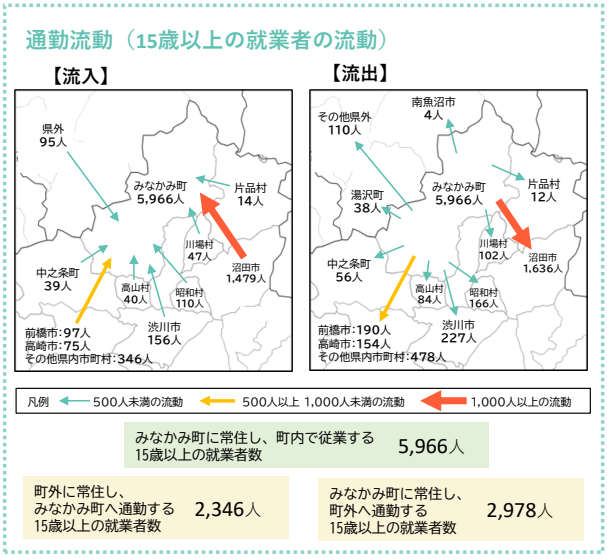


（出典：公共交通計画策定支援システム L-MAP（データ：国土数値情報 500m メッシュ別将来推計人口データ））

図 2-5　将来の人口分布（令和 27（2045）年）

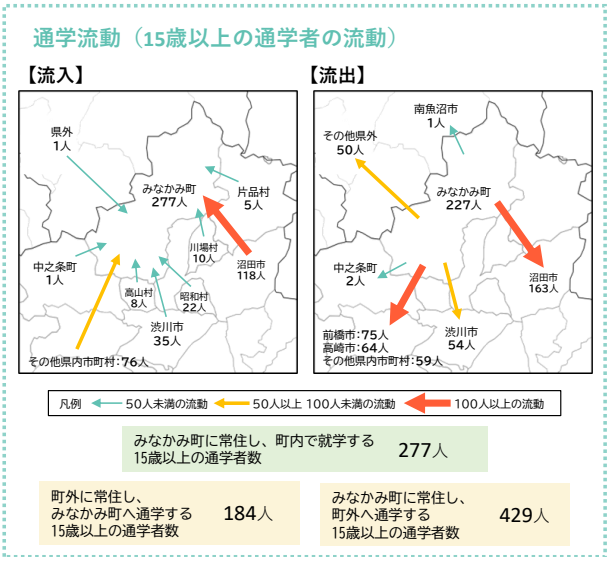
2.1.3 通勤通学流動

通勤・通学で町外に行く人の方が、町外から通勤・通学でみなかみ町に来る人よりも多くなっています。通勤・通学のいずれとも、隣接する沼田市との間での流出入が最も多くなっています。



（出典：令和２年国勢調査）

図 2-7　通勤流動（15 歳以上の就業者の流動）



（出典：令和２年国勢調査）

図 2-8　通学流動（15 歳以上の通学者の流動）

2.1.4 施設の立地状況

みなかみ町内の学校・病院・郵便局・スーパーマーケットの多くは、幹線道路沿い・鉄道駅周辺に分布しています。



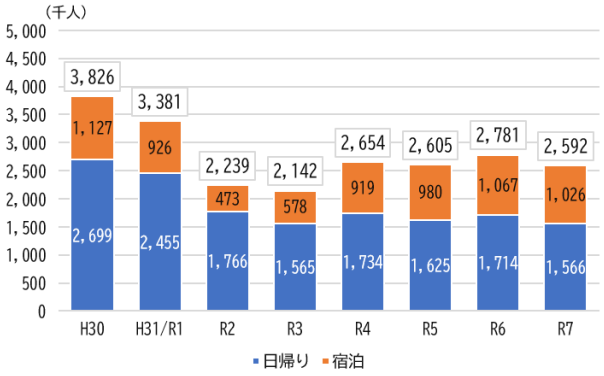
（出典：公共交通計画策定支援システム L-MAP を活用して作成）

図 2-9　施設の立地状況

2.1.5 観光客の推移

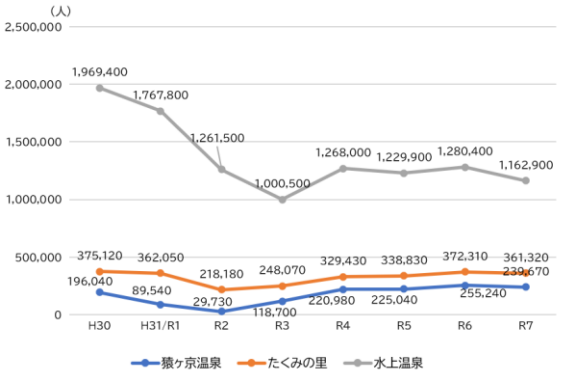
令和 7 年度のみなかみ町の入込客数は、約 260 万人です。入込客数は、令和 2～3 年にかけてコロナ禍で大きく減少し、その後宿泊客数はコロナ禍以前の水準に回復しつつありますが、日帰り客数は回復しないまま推移しています。

主要観光地の観光客総数の推移をみると、近年は増加傾向にあり、猿ヶ京温泉とたくみの里はコロナ禍以前の水準を上回っています。一方で水上温泉はコロナ禍以前の水準まで回復していません。



（出典：みなかみ町月別入り込み客数）

図 2-10　H30 年度～R7 年度の入込客数の推移



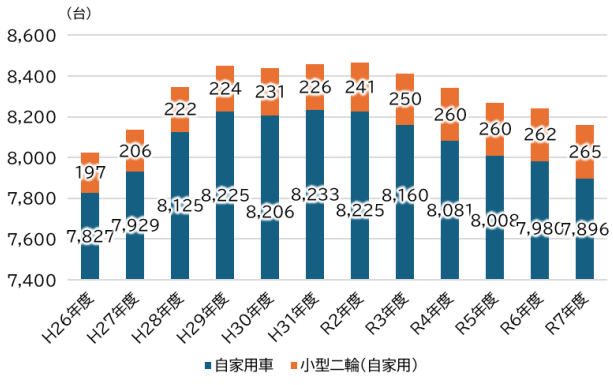
（出典：みなかみ町月別入り込み客数）

図 2-11　H30 年度～R7 年度の入込客数の推移（主要観光地）

2.1.6 自動車保有状況及び交通事故発生件数

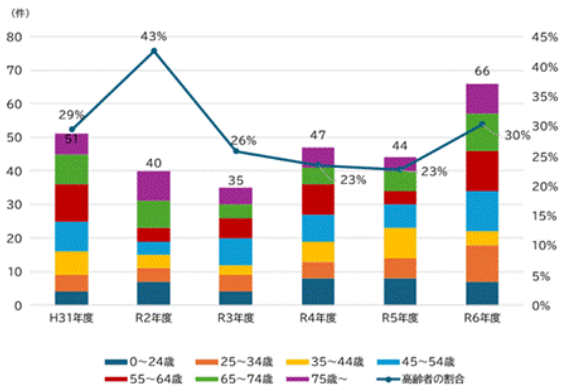
みなかみ町の自動車保有台数は平成 26 年度から令和 2 年度にかけて増加しましたが、令和 3 年度以降は減少傾向です。

みなかみ町の交通事故発生件数は令和 3 年度から増加しています。令和 6 年度の事故発生件数の 30%を、高齢者が関係する事故が占めています。



（出典：関東運輸局市町村別自動車保有車両数をもとに作成）

図 2-12　自動車保有台数



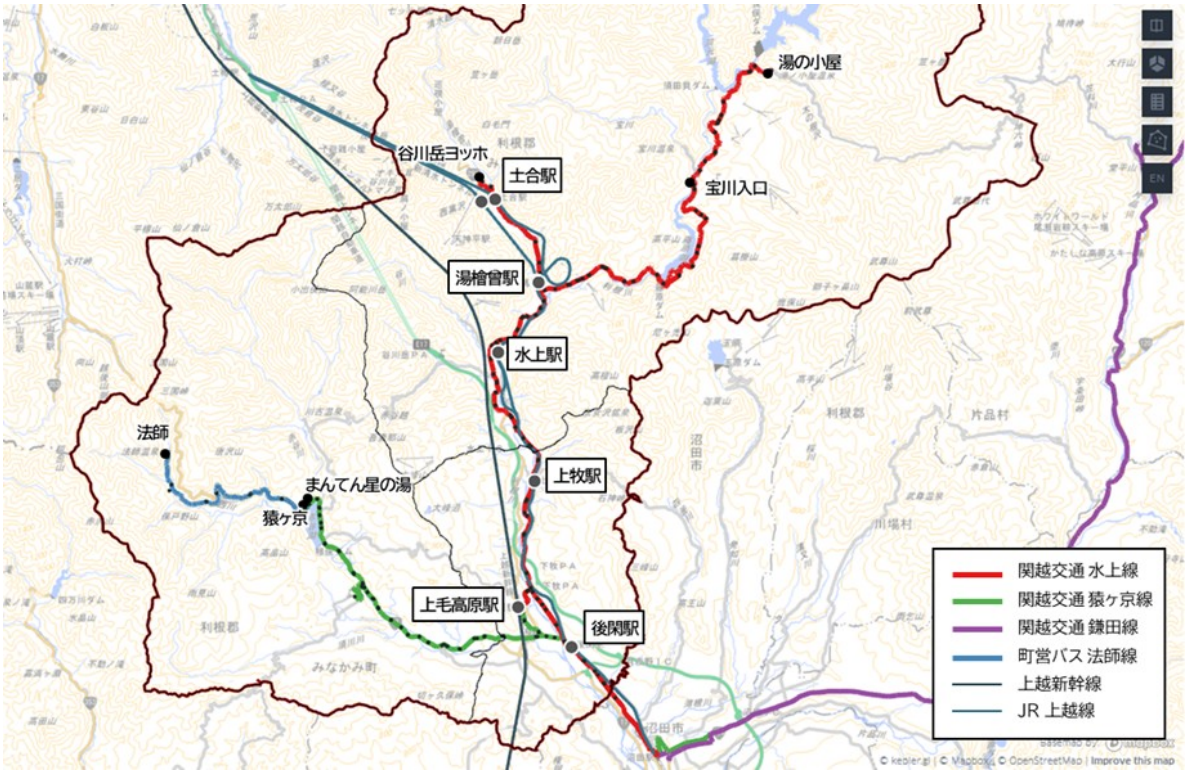
（出典：交通事故統計データ（警察庁）をもとに作成）

図 2-13　交通事故発生件数・高齢者の割合

2.2 地域公共交通の運行状況

2.2.1 公共交通ネットワークと公共交通の運行状況

みなかみ町では、JR 上越線及び上越新幹線のほか、関越交通の路線バス（水上線・鎌田線・猿ヶ京線）と町営バス法師線が運行しています。



（出典：公共交通計画策定支援システム L-MAP を活用して作成）

図 2-14　みなかみ町内の公共交通ネットワーク

表 2-1　公共交通ネットワークの状況（鉄道・路線バス）

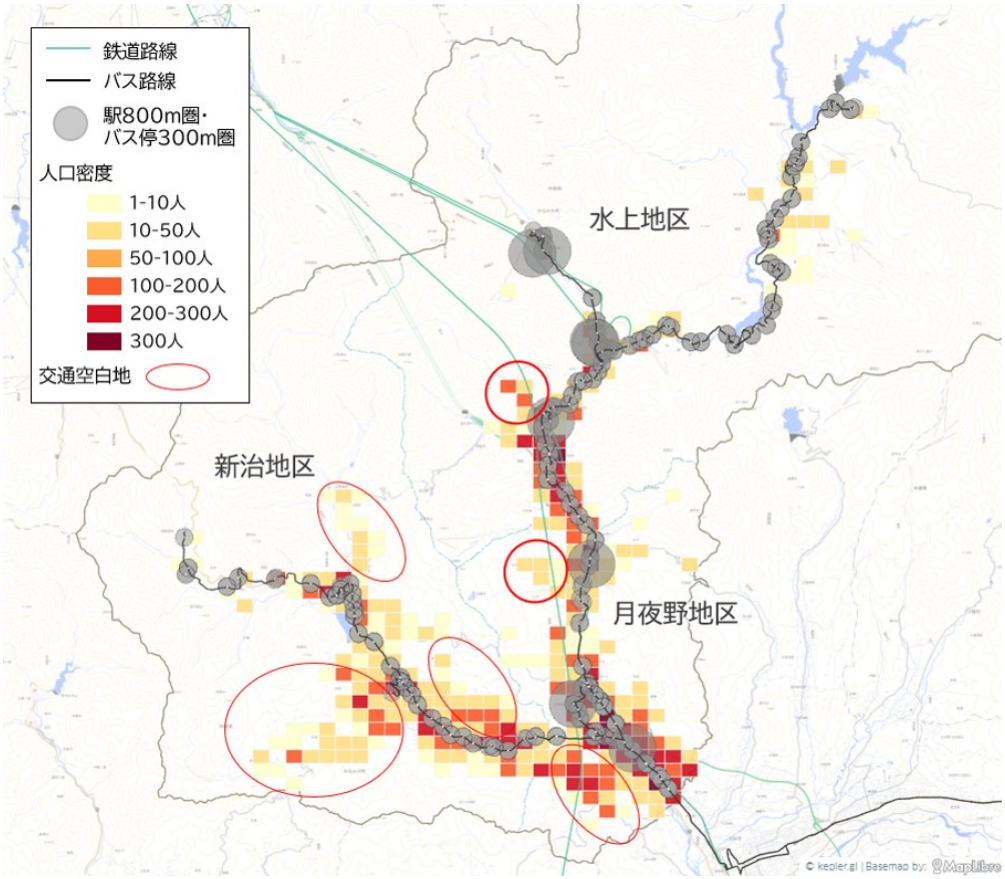
種類	路線名	駅名	運行本数		運行会社
鉄道	JR 上越線	後閑駅、上牧駅、水上駅、湯檜曽駅、土合駅	全日	後閑～水上 18 往復/日 水上～土合 5 往復/日	JR 東日本
	上越新幹線	上毛高原駅	全日	20 往復/日（停車便）	JR 東日本
路線バス	水上線	上毛高原駅～水上駅～谷川岳ヨッホ	全日	10 往復/日	関越交通(株)
		水上駅～湯の小屋	全日	3 往復/日	
		上毛高原駅～宝川入口	全日	1.5 往復/日	
		水上駅～宝川入口	全日	1 往復/日	
		水上駅～谷川岳ヨッホ	全日	3 往復/日	
		上毛高原駅～水上駅	全日	0.5 往復/日	
	鎌田線（町内運行区間のみ）	上毛高原駅～沼田駅～鎌田方面	全日	4 往復/日	
		上毛高原駅～後閑駅～沼田駅	全日	2 往復/日	
	猿ヶ京線（町内運行区間のみ）	沼田市保健福祉センター前～沼田駅～猿ヶ京	全日	7 往復/日	
		後閑駅前～猿ヶ京	平日	1 往復/日	
町営バス	法師線	まんてん星の湯～猿ヶ京～法師	全日	4 往復/日	みなかみ町

（夏ダイヤ・令和 8 年 7 月 1 日時点）

2.2.2 交通空白地の状況

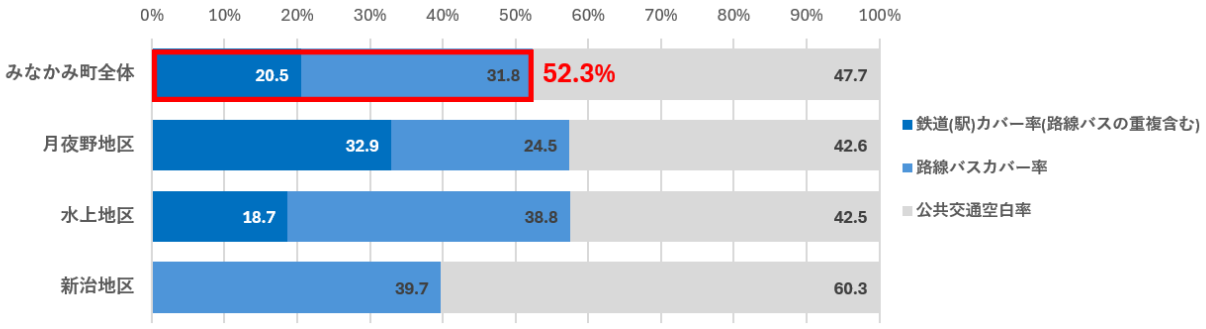
鉄道駅から半径 800m圏内、バス停から半径 300m 圏内を公共交通の利用圏域として設定した場合、みなかみ町の公共交通カバー率は約 52.3%となっています。一方で、約半数の町民が生活必需交通※へのアクセスが困難な地域に居住しており、移動手段の確保が課題となっています。

※生活必需交通：通勤・通学、通院、買い物等、地域住民の日常生活に必要な移動を支える公共交通サービス



（出典：公共交通計画策定支援システム L-MAP（データ：令和 2 年国勢調査））

図 2-15　交通空白地の状況



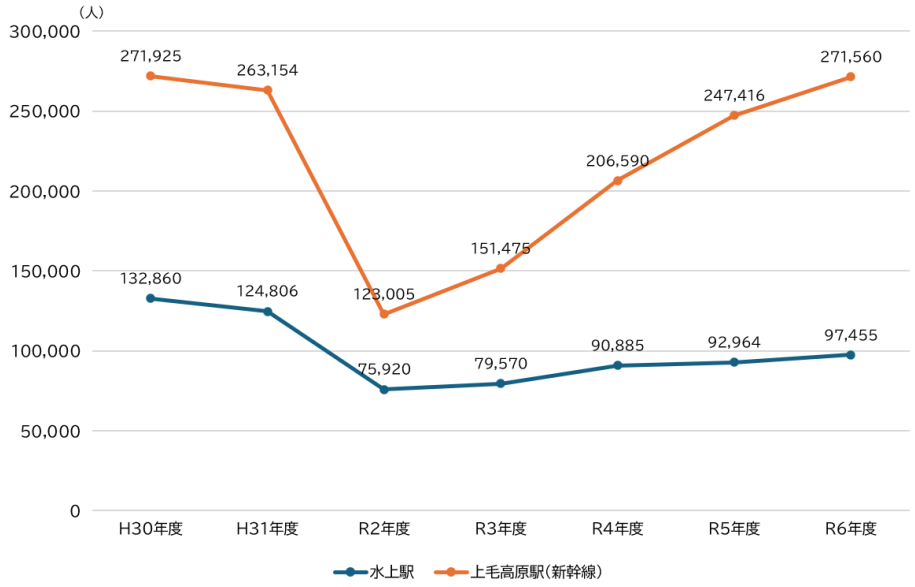
（出典：公共交通計画策定支援システム L-MAP（データ：令和 2 年国勢調査））

図 2-16　公共交通カバー率

2.2.3 公共交通サービスの利用状況

(1) 鉄道

令和 6 年度の上毛高原駅（上越新幹線）の乗車人員はコロナ禍前の水準まで回復しています。一方で、水上駅の乗車人員はコロナ禍前の水準を下回っています。

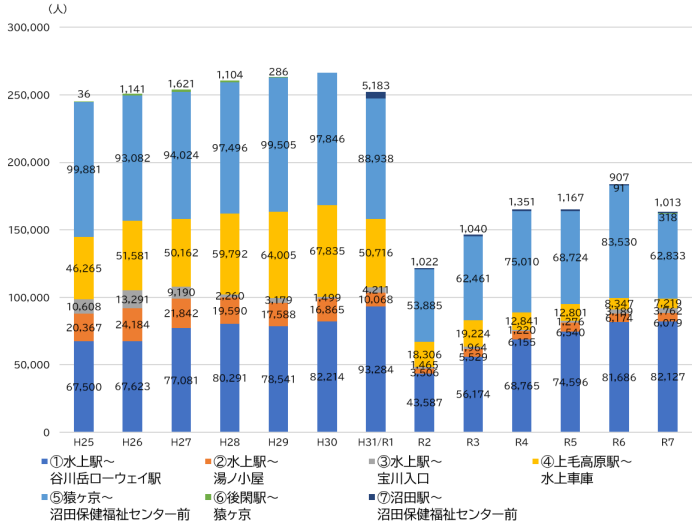


（出典：ＪＲ東日本各駅の乗車人員より作成）

図 2-17　水上駅と上毛高原駅の利用者数

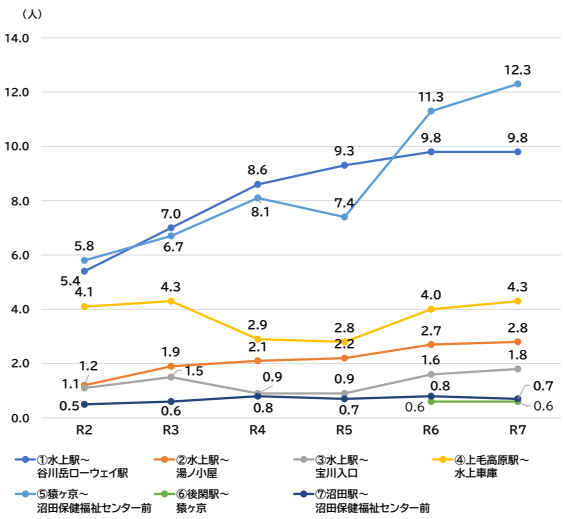
(2) 路線バス

路線バス利用者数は新型コロナウイルスの影響で大幅に減少し、令和 2 年度以降、減便も行っていることからコロナ禍以前の水準まで回復していません。「水上駅～谷川岳ヨッホ」、「猿ヶ京～沼田保健福祉センター」は 1 便当たりの利用者数が 9 人以上ですが、他の系統については 1 便当たりの利用者数が 4 人以下にとどまっています。



（出典：みなかみ町資料）

図 2-18　路線バスの年間利用者数



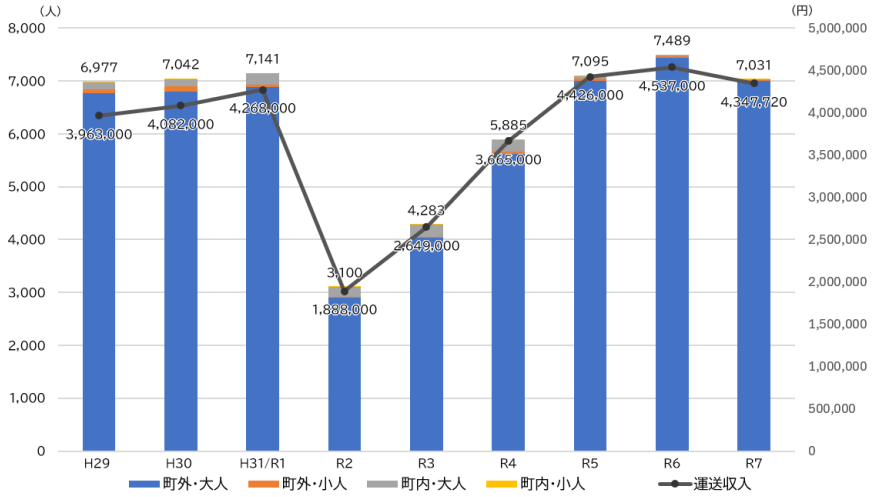
（出典：みなかみ町資料）

図 2-19　路線バスの 1 便あたり利用者数

(3) 町営バス

町営バス法師線の利用者数は、令和 2 年度に新型コロナウイルスの影響で利用者数が大幅に減少しましたが、令和 3 年度以降徐々に増加し、令和 6 年度にはコロナ禍以前の水準まで回復しました。

町外の利用者が大半を占めていることから、利用者のほとんどが猿ヶ京線から乗り継いで利用していると想定されます。



(出典：みなかみ町資料)

図 2-20　町営バス法師線の利用者数の推移

2.2.4 小中学校のスクールバスの状況

みなかみ町では町内の小中学校に通う児童のうち、学校から遠い場所に居住する児童を対象にスクールバスを運行しています。

スクールバスは 22 台の車両で運行しており、登下校の間の時間帯には、一部車両が小中学校の行事に伴う送迎に利用されています。

表 2-2　スクールバスの運行概要(令和 8 年 4 月時点)

地区	運行区間		乗車定員	学校	運行会社
月夜野	1号	いすゞｶﾞｰﾗﾐｵ	45	月夜野小・みなかみ中	大新東(株)
	2号	三菱ローザ4WD	29	月夜野小	
	3号	日野メルファ	44	月夜野小	
	4号	日野リエッセⅡ	29	月夜野小	
	5号	三菱ローザ4WD	29	月夜野小・みなかみ中	
	6号	三菱ローザ4WD	29	月夜野小・みなかみ中	
水上	1号	三菱ローザ4WD	29	水上小・みなかみ中	
	2号	トヨタハイエース	15	みなかみ中	
	3号	三菱ローザ4WD	29	水上小	
	4号	トヨタハイエース	14	水上小・みなかみ中	
	5号	トヨタハイエース	14	みなかみ中	
	6号	トヨタハイエース	14	みなかみ中	
	7号	トヨタノア	8	みなかみ中	
	8号	三菱ローザ4WD	29	水上小	
新治	1号	日野メルファ	47	新治小	
	2号	三菱ローザ	29	みなかみ中	
	3号	日野リエッセⅡ	29	新治小・みなかみ中	
	4号	日野メルファ	47	新治小・みなかみ中	
	5号	日野メルファ	45	新治小	
	6号	トヨタハイエース	15	新治小・みなかみ中	
	7号	三菱ローザ	29	新治小・みなかみ中	
	8号	日産キャラバン	14	新治小・みなかみ中	

(出典：みなかみ町資料)

2.2.5 宿泊施設の送迎実施状況

多くの宿泊施設では水上駅への送迎を実施している一方、上毛高原駅への送迎は、距離が遠いこともあり、対応している宿泊施設は限られています。

表 2-3　送迎実施宿泊施設のリスト

地区	施設名	上毛高原駅	水上駅	後閑駅
水上	坐山みなかみ	○	○	
	みなかみホテルジュラク	○	○	
	源泉湯の宿 松乃井	○	○	
	松乃井別邸 四季の湯宿 桃山流	○	○	
	ホテルロモサ	○	○	
	あらたしみなかみ	○	○	
	ペットと泊まれる温泉宿だいこく館	○	○	
	米屋旅館		○	
	別邸 仙寿庵		○	
	旅館たにがわ		○	
	檜の宿 水上山荘		○	
	金盛館せゝらぎ		○	
	谷川温泉やど 莞山KANZAN		○	
	KKR水上 水明荘		○	
	ゆの宿 上越館	○	○	
	風木立の川辺 紫明館		○	
	蛍雪の宿 尚文		○	
	宝川温泉 汪泉閣	○	○	
	水上高原ホテル200	○	○	
	ホテルサンバード	○	○	
月夜野	温もりの宿 辰巳館	○		
	釈迦の霊泉	○		
新治	豆富懐石 猿ヶ京ホテル	○		○
	源泉湯の宿 千の谷	○		○

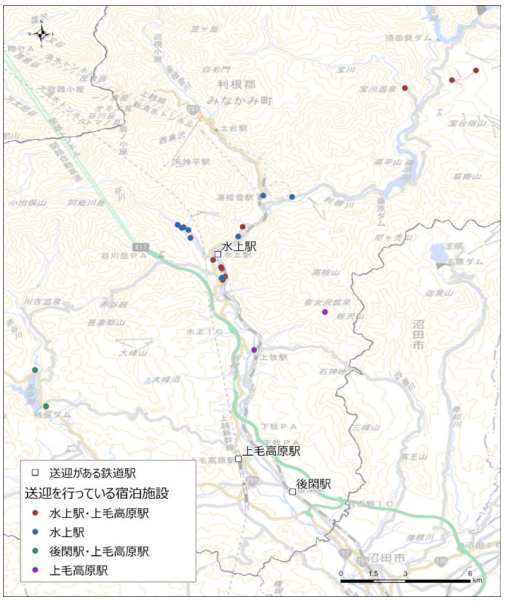
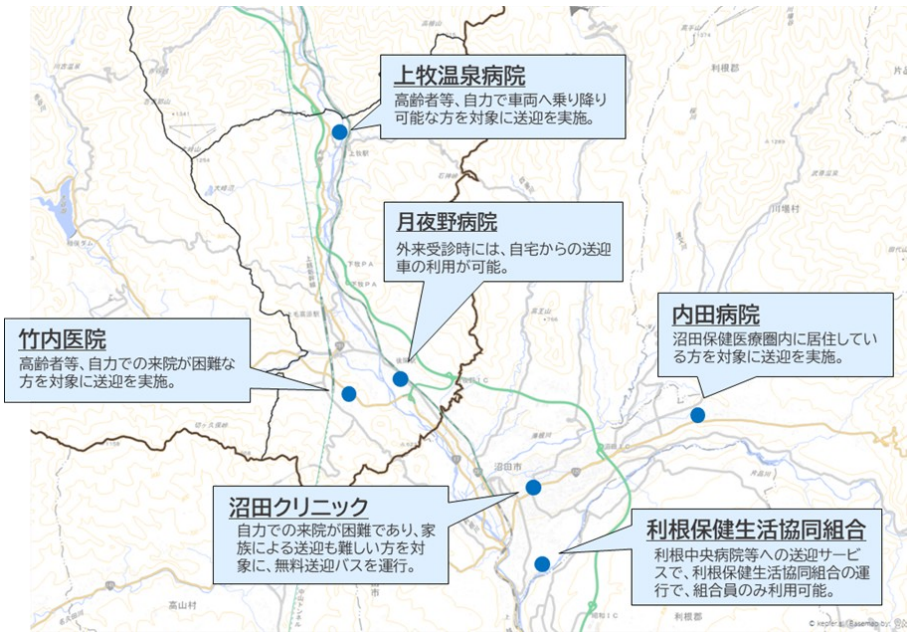


図 2-21　送迎実施宿泊施設の分布

（出典：みなかみ町観光協会　みなかみパーフェクトガイド　令和 7 年 7 月時点）

2.2.6 病院の送迎サービスの状況

みなかみ町の月夜野病院・上牧温泉病院・竹内医院及び沼田市内の病院は、来院が困難な方を対象に送迎サービスを実施しています。



（出典：施設ホームページ（令和 8 年 1 月 13 日現在）ほかみなかみ町調べ）

図 2-22　病院の送迎サービスの状況

2.2.7 みなかみシェアサイクルの利用状況

水上温泉街及び周辺観光施設において、観光客や地域住民の交通手段を確保し、回遊性と満足度を高めるため、令和３年度～令和７年度にシェアサイクルの実証実験を実施しました。令和７年度の総利用回数は 2,977 回で、１日当たり 12.2 回利用されました。

表 2-4　令和３年度～令和７年度のみなかみシェアサイクルの実証概要

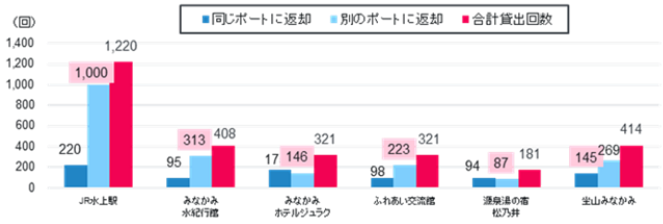
年度	実証期間	実施エリア	ポート数	ポート設置個所	料金	自転車
令和３年	令和３年 10 月 15 日(金) ～12 月 12 日(日)	JR 水上駅から水上温泉街中心部	5	JR 水上駅、源泉湯の宿松乃井、みなかみホテルジュラク、ふれあい交流館、道の駅みなかみ水紀行館	最初の 30 分まで無料、以降 30 分につき 50 円 12 時間以内上限 800 円	22 台
令和４年	令和４年４月１日(金) ～11 月 30 日(水)	水上温泉街及び周辺観光施設	8	JR 水上駅、源泉湯の宿松乃井、みなかみホテルジュラク、ふれあい交流館、道の駅みなかみ水紀行館、 湯テルメ・谷川、JR 上牧駅、JR 上毛高原駅	15 分につき 25 円、12 時間以内上限 800 円	32 台
令和５年	令和５年４月１日(土) ～11 月 30 日(木)	水上温泉街周辺	5	JR 水上駅、源泉湯の宿松乃井、みなかみホテルジュラク、ふれあい交流館、道の駅みなかみ水紀行館	15 分につき 50 円、8 時間上限 1,000 円	32 台
令和６年	令和６年４月１日(月) ～11 月 30 日(土)	水上温泉街周辺	6	JR 水上駅、源泉湯の宿松乃井、みなかみホテルジュラク、ふれあい交流館、道の駅みなかみ水紀行館、坐山みなかみ	①15 分につき 100 円、8 時間上限 2000 円 ②月額プラン 500 円(30 分以降 15 分につき 100 円)	32 台
令和７年	令和７年４月１日(火) ～11 月 30 日(日)	水上温泉街周辺	6	JR 水上駅、源泉湯の宿松乃井、みなかみホテルジュラク、ふれあい交流館、道の駅みなかみ水紀行館、坐山みなかみ	①30 分につき 250 円、4 時間上限 1,500 円 ②月額プラン 500 円(30 分以降 30 分につき 250 円)	32 台

(出典：みなかみ町資料)

表 2-5　平日・休日別　１日あたりの利用回数

	日数(日)	総利用回数(回)	日平均利用回数(回/日)	回転数(回/台･日)
平日	164	1,991	12.1	0.38
休日	80	986	12.3	0.39
全日	244	2,977	12.2	0.38

(出典：みなかみ町資料)



(出典：みなかみ町資料)

図 2-23　ポート別　貸出返却回数



(出典：ecobike)

図 2-24　ポート設置場所

2.2.8 みなかみ町の移動支援事業

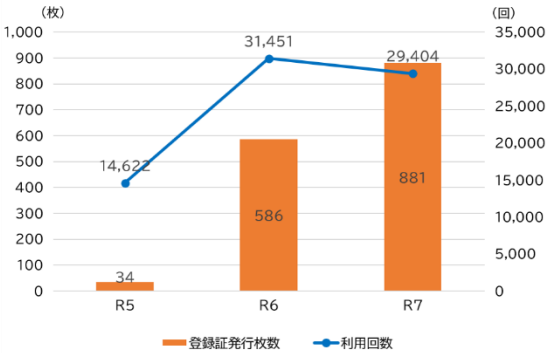
みなかみ町では、住民の移動を支援するため、路線バス運賃助成事業や福祉おでかけタクシーなど、さまざまな交通支援施策を実施しています。

表 2-6　みなかみ町が実施する公共交通助成事業・高齢者向けの助成事業

実施事業	事業の詳細
路線バス運賃助成事業	● 路線バスの運賃の 2 分の 1 の額を助成
通学定期券補助	● 鉄道･路線バスの通学定期券を対象に 2 分の 1 の額の助成を実施
高齢者運転免許証自主返納支援事業	● 高齢運転者による交通事故の防止を目的として、65 歳以上の町民を対象とする運転免許自主返納支援事業を実施 ● 65 歳以上の運転免許自主返納者への運転経歴証明書発行手数料助成（1,100 円）及び商品券（10,000 円相当）の交付
高齢者後付け AT 車踏み間違い防止装置整備費補助金	● 踏み間違いによる事故を防止するための後付け AT 車踏み間違い防止装置の整備に対して補助金を交付
福祉おでかけタクシー事業	● 運転免許を保有しない 65 歳以上の高齢者、重度障がい者を対象に日常生活の利便性の向上および社会活動の拡大を図るため「福祉おでかけタクシーカード（ポイント）」を交付 65 歳以上の高齢者で運転免許を保有しない方　10,000 円分 重度障がい者で自動車税の減免を受けていない方　15,000 円分 ※重度障がい者：身体障害者手帳 2 級以上、精神障害者保健福祉手帳 1 級、療育手帳をお持ちの方

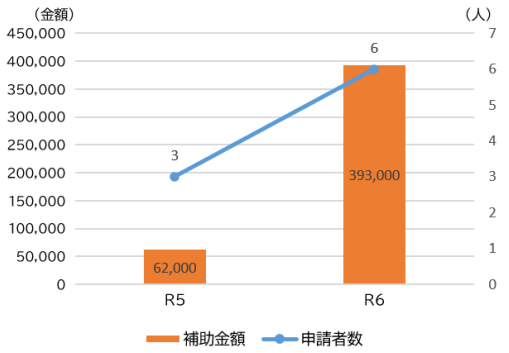
みなかみ町では路線バスの利用促進を図ることを目的として、路線バス運賃助成事業を実施しています。令和 8 年 3 月時点で累計 881 枚の登録証を発行しました。

みなかみ町では路線バス通勤通学定期券補助を実施していましたが、利用者数が少なかったため、令和 7 年度から鉄道と路線バスを対象にした通学定期券補助に切り替えました。



（出典：みなかみ町資料）

図 2-25　路線バス運賃助成事業

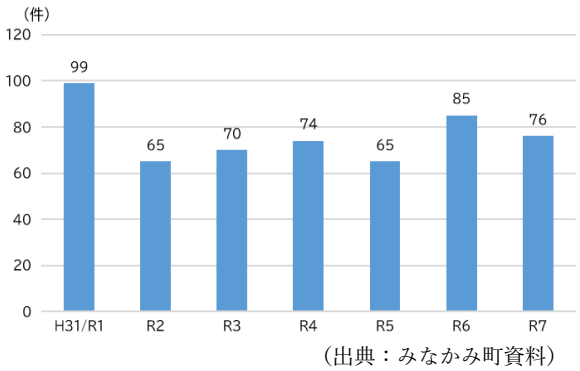


（出典：みなかみ町資料）

図 2-26　路線バス通勤通学定期券補助

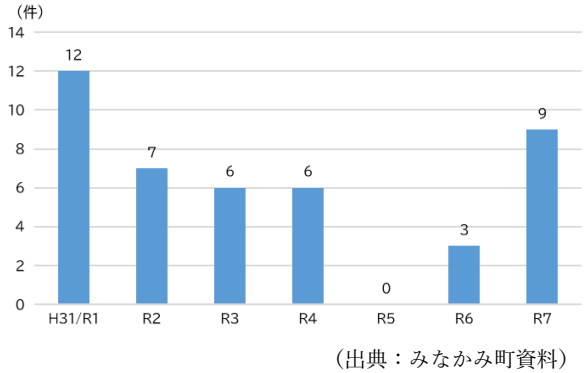
みなかみ町では、運転免許証をお持ちで、沼田交通安全協会にて自主返納手続きを行う 65 歳以上の町民の方に、運転経歴証明書発行手数料（1,150 円相当）の助成とみなかみ町商工会商品券（10,000 円相当）の配布を行っています。

また、高齢者後付け AT 車踏み間違い防止装置の整備費について、装置設置に係る費用の一部を補助しています。設置費用の 3 分の 2 の金額（千円未満切り捨て）を補助しており、補助金の上限は 5 万円です。



（出典：みなかみ町資料）

図 2-27　高齢者運転免許証自主返納支援事業



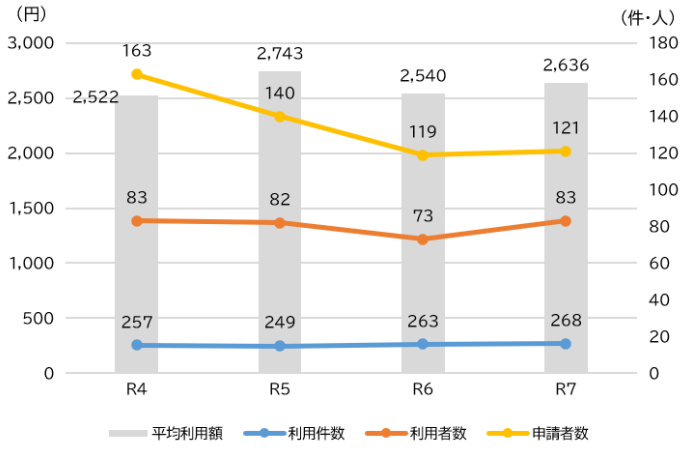
（出典：みなかみ町資料）

図 2-28　高齢者後付け AT 車踏み間違い防止装置整備費補助金の件数

みなかみ町では、運転免許を保有しない 65 歳以上の高齢者、重度障がい者を対象に日常生活の利便性の向上および社会活動の拡大を図るため「福祉おでかけタクシーカード（ポイント）」を交付しています。

表 2-7　福祉おでかけタクシー事業

項目	詳細
利用要件	①65 歳以上の高齢者で運転免許を保有しない方 ②重度障がい者で自動車税の減免を受けていない方
優遇措置	①福祉おでかけタクシーカード（ポイント）10,000 円分 ②福祉おでかけタクシーカード（ポイント）15,000 円分



（出典：みなかみ町資料）

図 2-29　福祉おでかけタクシー事業の利用状況

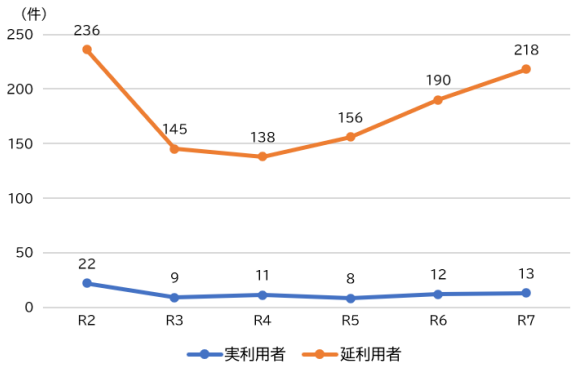
2.2.9 社会福祉協議会の移動支援事業

みなかみ町社会福祉協議会では、外出が難しい方を対象とした移動支援事業を実施しています。

表 2-8　みなかみ町社会福祉協議会の実施事業

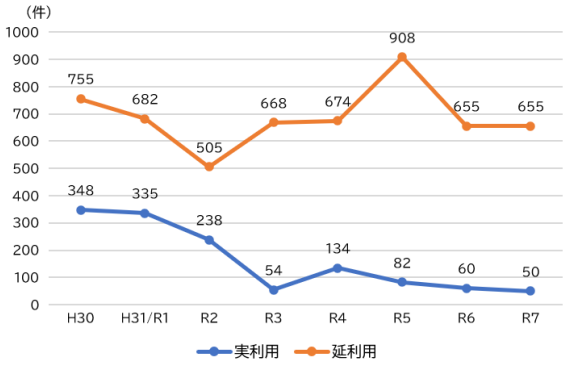
実施事業	事業の詳細
かいタク事業	● 買物にお困りの方を対象に、タクシー相乗りの買物支援を実施 ● 月 2 回の指定日にご自宅から協力店まで送迎
福祉有償運送事業	● 要介護状態や身体の障がい等により、日常生活においてひとりでの外出が困難な方を対象に実施

みなかみ町社会福祉協議会では、かいタク事業（タクシー相乗りの買物支援）や、ひとりでの外出が困難な方を対象とした福祉有償運送事業を実施しています。かいタク事業と福祉有償運送事業のいずれにおいても、利用頻度の高い利用者による利用が多い状況です。



（出典：みなかみ町社会福祉協議会提供資料）

図 2-30　かいタク事業の利用状況



（出典：みなかみ町社会福祉協議会提供資料）

図 2-31 福祉有償運送事業の利用状況

2.3 地域公共交通の利用ニーズ及び移動実態

2.3.1 町民アンケート調査

(1) 調査概要

みなかみ町地域公共交通計画を策定するにあたり、町民の移動に係る現状把握及び公共交通（路線バス、鉄道等）の利用ニーズ等を把握することを目的として調査を行いました。

表 2-9　町民アンケート実施概要

項目	内容
調査対象	住民基本台帳から無作為抽出した 18 歳以上の住民 1,500 人
調査方法	郵送及び Web アンケートによる回答
調査期間	令和 7 年 10 月 30 日(木)～11 月 18 日(木)
有効回収数	747 件(回収率 49.8%)
調査内容	(1)普段の移動について (2)路線バスの利用状況 (3)鉄道の利用状況 (4)公共交通の満足度･利用可能性 (5)タクシーの利用状況 (6)みなかみ町で実施している交通系の補助制度等 (7)新たな公共交通サービスの利用意向 (8)公共交通についてのご意見

(2) 調査結果

1) 回答者属性

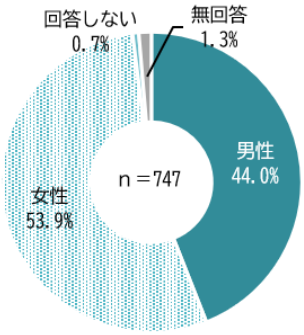


図 2-32　性別

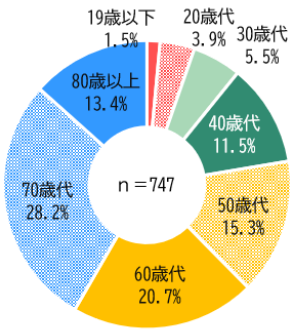


図 2-33　年齢

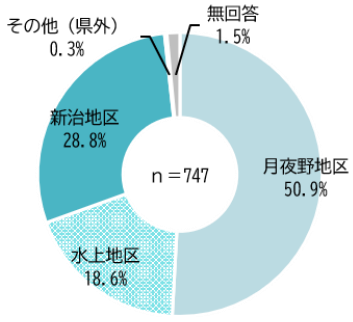


図 2-34　地区

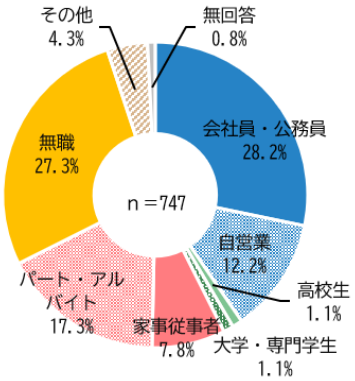


図 2-35　職業

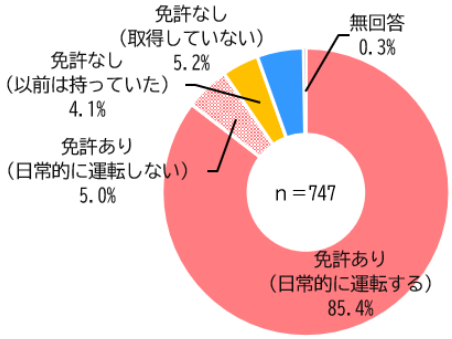


図 2-36　運転免許の有無

2) 路線バスの利用状況

路線バスを利用している人は回答者の 5.6%で、1 カ月に 1 回以上利用する人は利用者の 4 割程度でした。路線バスを利用しない理由として、「運行本数が少ない」「バス停が遠い」が多く挙げられました。

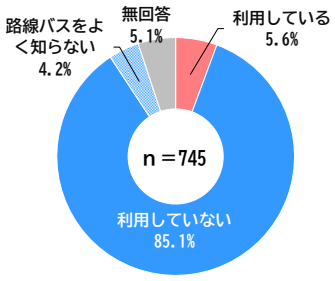


図 2-37　利用状況

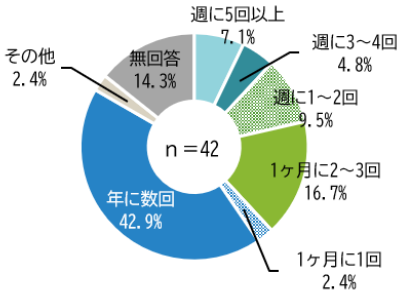


図 2-38　利用頻度

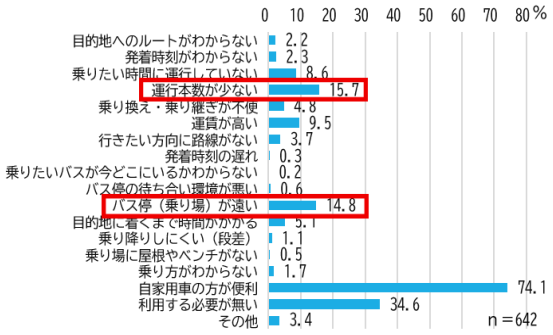


図 2-39　路線バスを利用しない理由

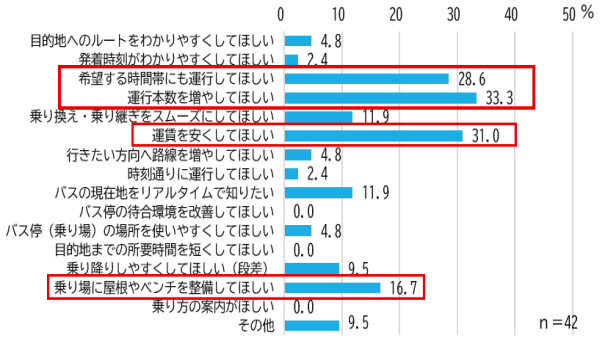


図 2-40　路線バスについて改善してほしいこと

年齢別に見ても、いずれの年代においても「利用していない」が 8～9 割前後を占めており、バスは日常的な移動手段としてほとんど利用されていない状況が確認できます。

一方で、80 歳以上では「路線バスをよく知らない」の割合が約 1 割と他年代より高く、高齢層においては利用以前に、路線やサービス内容の認知自体が十分でない可能性が示唆されます。

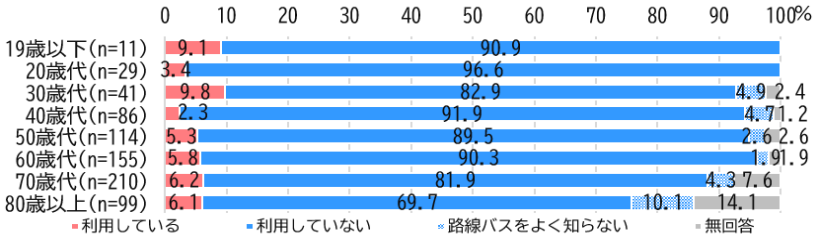


図 2-41　バスの利用状況（年齢別）

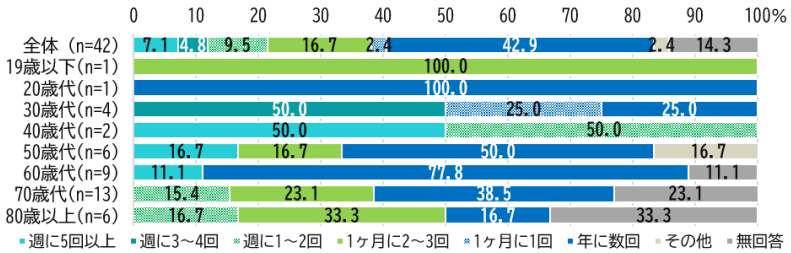


図 2-42　バスの利用頻度（年齢別）

3) 鉄道の利用状況

鉄道を利用している人は全体の 41.2%で、そのうちの 7 割は年に数回程度しか利用しておらず、1 カ月に 1 回以上利用する人は鉄道利用者の 4 分の 1 程度です。鉄道利用者からは、運賃・運行本数・運行時間帯や乗り継ぎに関する改善要望があります。

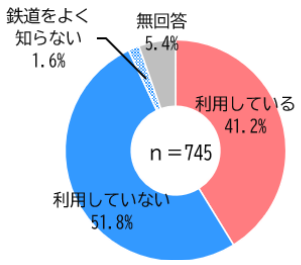


図 2-43　利用状況

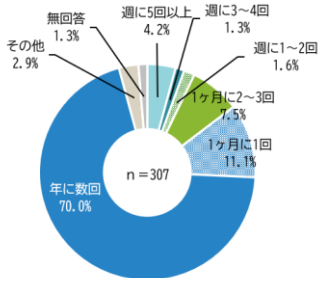


図 2-44　利用頻度

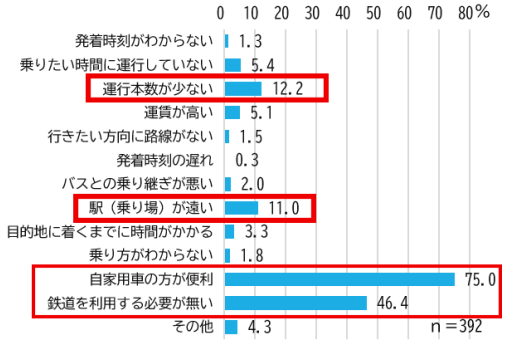


図 2-45　鉄道を利用しない理由

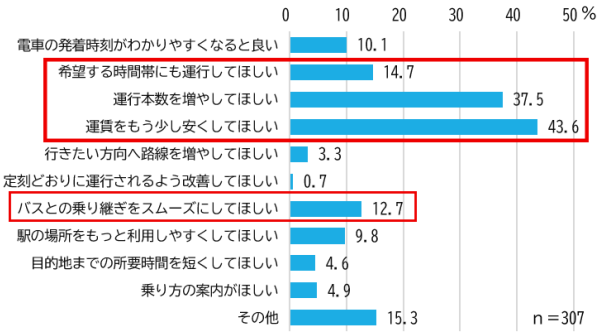


図 2-46　鉄道について改善してほしいこと

年齢別に見ると、19 歳以下では「利用している」が 8 割を超えており、鉄道が主要な移動手段となっている一方、40 代以降では「利用していない」の割合が 6 割前後に達しており、年代が上がるにつれて鉄道利用が低下する傾向が明確に見られます。

特に 80 歳以上では「利用している」は 3 割未満にとどまり、「鉄道をよく知らない」「無回答」の割合も相対的に高いことから、高齢層においては鉄道そのものへの関与度が低下している状況がうかがえます。

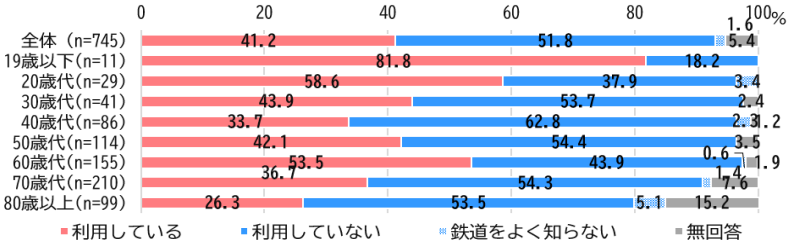


図 2-47　鉄道の利用状況（年齢別）

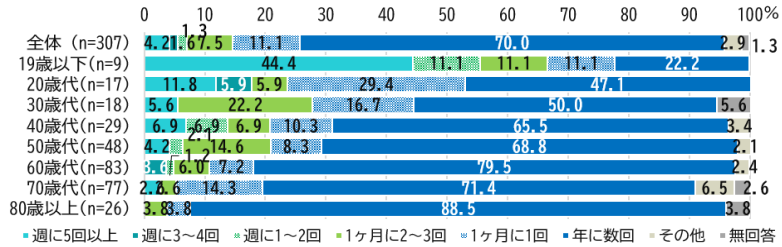


図 2-48　鉄道の利用頻度（年齢別）

4) タクシーの利用状況

タクシーを利用している人は全体の 2.3%です。タクシーに関しては、「タクシー乗り場にタクシーがいない」「運賃をもっと安くしてほしい」といった改善を求める声が寄せられました。

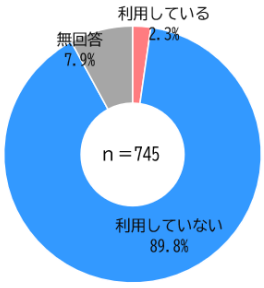


図 2-49　タクシーの利用状況

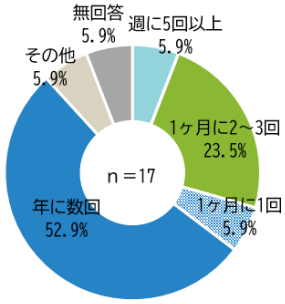


図 2-50　タクシーの利用頻度

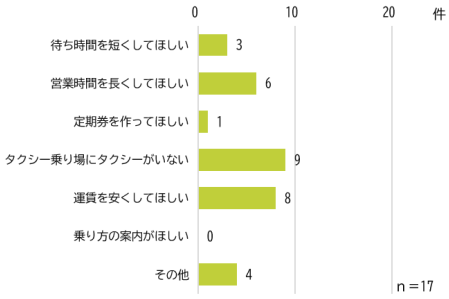


図 2-51　タクシーについて改善してほしいこと

5) 移動目的別の移動手段

通勤・通学、買い物、通院のいずれの移動目的においても、自ら自動車を運転する人が大半を占めています。家族等による送迎が 12～15%となっており、自家用車への依存が大きい状況です。買い物・通院目的の移動の公共交通の利用者は 2%程度、通勤・通学目的の移動の公共交通利用者は 4%程度にとどまっています。

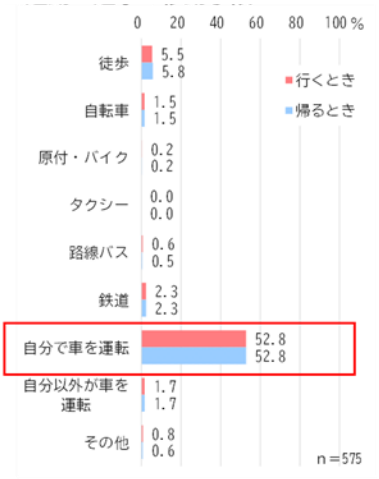


図 2-52　通勤・通学の移動手段

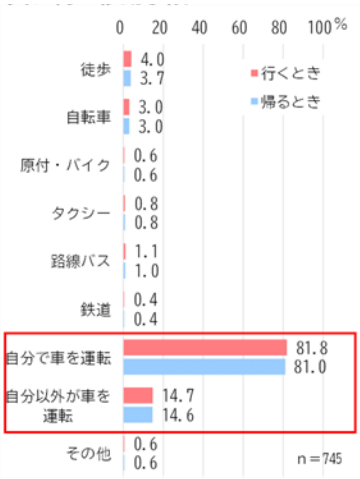


図 2-53　買い物の移動手段

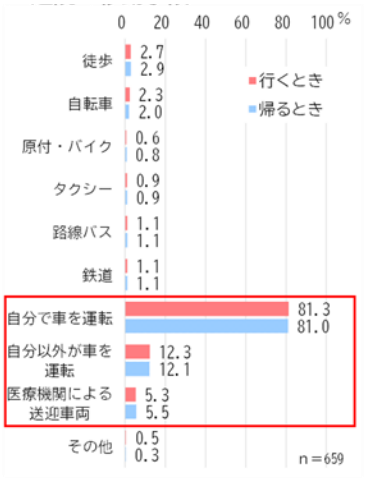


図 2-54　通院の移動手段

6) 公共交通満足度・利用可能性

町内の公共交通の満足度については「公共交通を利用しないのでわからない」と回答した人が最も多く、回答者の半分近くを占めました。

公共交通の利用に際して、運行時刻・運賃や家の近くから乗車できることを重視する人の割合が高くなっています。

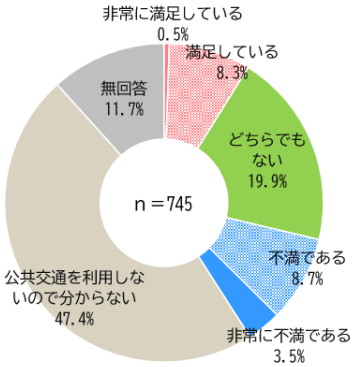


図 2-55　町内の公共交通の満足度

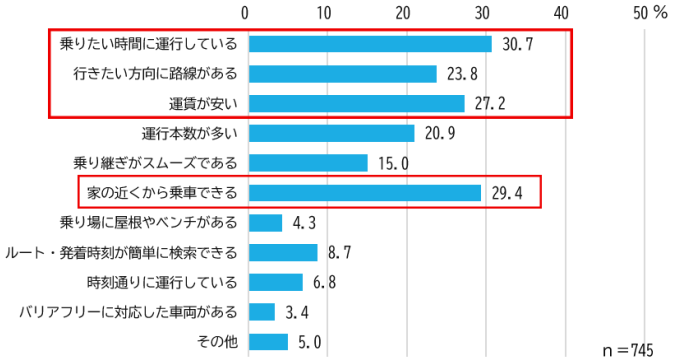


図 2-56　公共交通を利用するために重視すること

居住地域別にみると、各地区の満足度について大きな差は見られませんでしたが、新治地区は他地区と比較して「公共交通を利用しないのでわからない」と回答した割合が高いです。

また、年代別にみると、70 代では「満足している」「非常に満足している」を合わせた割合が他の年代と比べて高く、一方、60 代・70 代では「どちらでもない」の割合が約 5 割前後を占めています。20 代・30 代では、「不満である」「非常に不満である」を合わせた割合が他の年代より高くなっています。

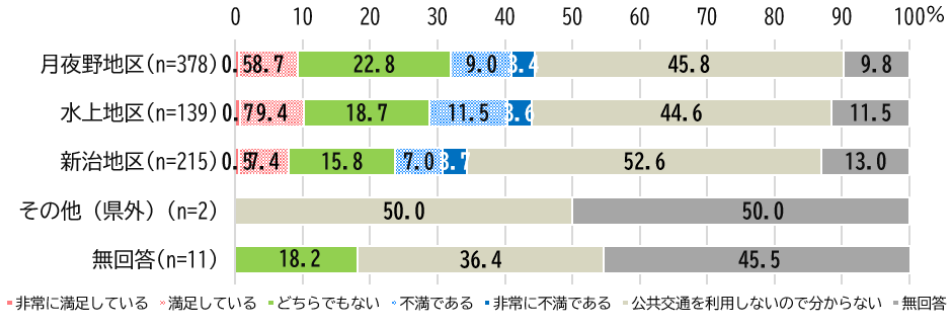


図 2-57　公共交通満足度（居住地域別）

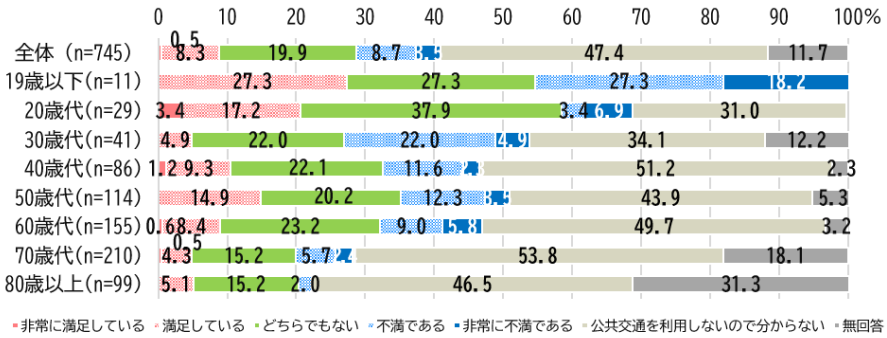


図 2-58　公共交通満足度（年齢別）

7) 新しい移動サービス

新しい移動サービスの利用意向について、デマンド交通の利用意向が最も高く、全回答者の 45.1%でした。ライドシェアについては、タクシードライバーと同等の技能があれば利用したいという意見が多くありました。

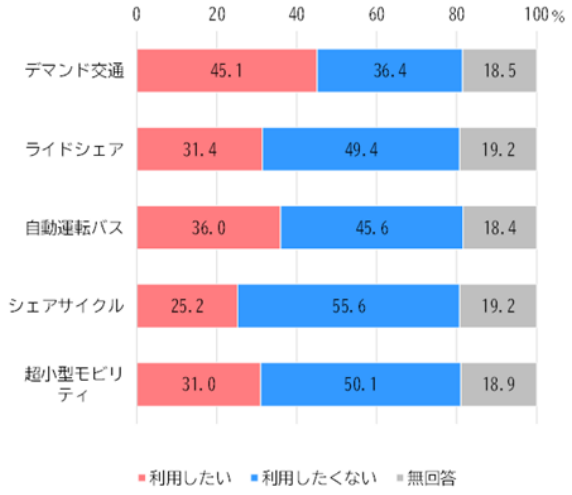


図 2-59　新しい移動サービスの利用意向

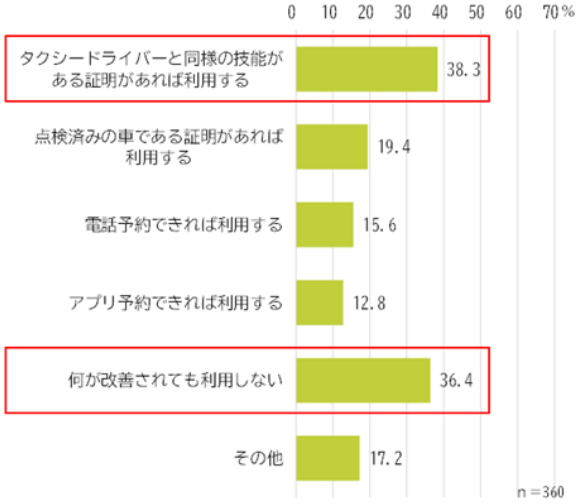


図 2-60　ライドシェアを利用する条件

8) 公共交通に関する要望

鉄道・路線バスの運行本数・乗継利便性の改善を求める声やタクシーの営業時間・運行台数に関する要望が多く寄せられています。

デマンド交通やコミュニティバスなど、新しい交通手段の導入を期待する意見も多くみられました。

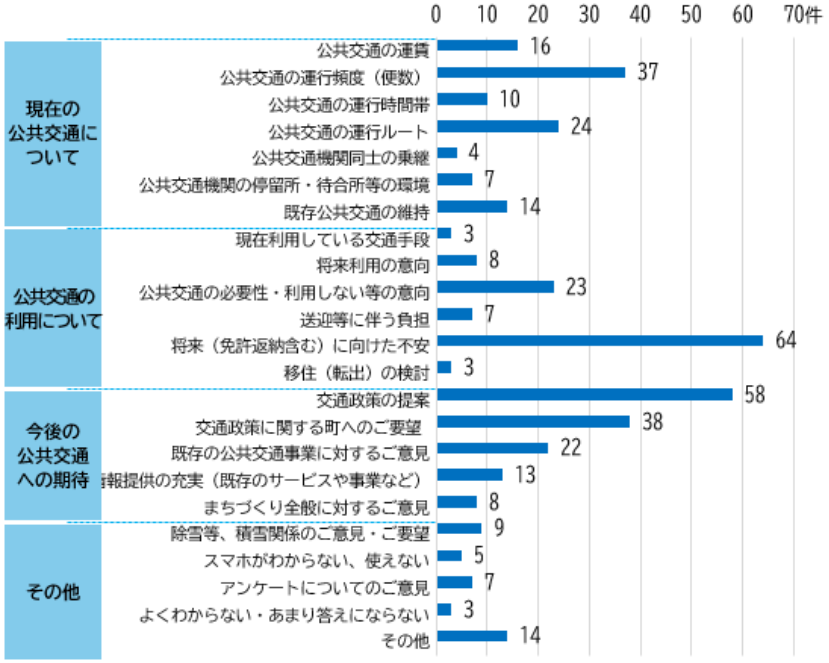


図 2-61　公共交通に関する自由意見記入の概要

表 2-10　公共交通に関する要望

項目	自由記入意見に挙がった主な意見・要望
鉄道	・鉄道の本数を維持してほしい。
路線バス	・路線バスの本数が少ない。維持・増便（特に朝晩）してほしい。 ・町からの補助金を投入して公共交通機関を維持してほしい。 ・利用者が少なくても廃止しないでほしい。 ・バス停でない場所からも乗車・降車できるフリー乗降制度を導入してほしい。 ・運賃が高い。 ・路線バスと電車の乗り継ぎを改善してほしい。
タクシー	・タクシーの営業時間が分からない。 ・料金が高く利用できない。 ・早朝や夕方は 1 台も待機していないため不便。 ・水上地区のタクシーの運行台数を増やしてほしい。
各種助成制度	・おでかけタクシー券の 1 万ポイントはありがたいがすぐに使いきってしまう。 ・路線バス町民割引乗車券の発行のために関越交通沼田営業所まで出向く必要があり不便。町役場や支所で手続きできるようにしてほしい。 ・前橋市のように 500 円タクシー券を使いたい。 ・どのような制度があるのかわからない。周知してほしい。
新たな交通手段	・コミュニティバス、循環バスを運行してほしい、利用したい。 ・デマンド交通を導入してほしい。 ・ライドシェアを導入してほしい。
新しい仕組み	・同じ区内のボランティアのドライバーに送迎を依頼できる仕組みがあると、安心・便利だと思う。 ・病院の送迎車両に一般町民も乗れるようにしてほしい。

現在は公共交通を利用していない層の中にも、将来的な利用意向が一定程度存在する一方で、利用方法や案内情報が不足しています。

表 2-11　公共交通の必要性

項目	自由記入意見に挙がった主な意見・要望
公共交通は必要	・運転免許返納後の生活が不安 ・車が運転できないと生活の質が下がる ・免許返納後はみなかみ町に住み続けるのは困難 ・免許返納後は公共交通を利用したい ・家族の送迎のため、仕事を休む必要がある ・高齢者の交通事故を減らすために公共交通を充実させてほしい ・高齢者が気軽に外出できる手段を考えてほしい
公共交通は不要	・車を運転できるので公共交通は不要 ・車を運転できるうちは鉄道・バスを利用しない

表 2-12　公共交通のわかりやすさ・使いやすさ

項目	自由記入意見に挙がった主な意見・要望
情報・周知不足	・公共交通を利用していないため乗り方がわからない、町民に乗り方を教える機会を作ってほしい ・わかりやすいバス・タクシーの利用方法の案内が欲しい ・路線バス助成制度など、各種制度について周知してほしい ・買い物ツアーを開催すると良い
利用環境	・公共交通が少ないので利用できない

観光客の移動手段としては水上駅や上毛高原駅からの二次交通が不足しており、観光周遊の足が限られています。

表 2-13　観光客の移動手段

項目	自由記入意見に挙がった主な意見・要望
観光客の移動手段	・観光地でありながら水上駅や上毛高原駅では夜間のバスやタクシーが存在しないのは大問題 ・公共交通の赤字削減のためにも観光客の公共交通利用促進を行うべき ・水上～谷川岳方面の路線バスの始発が遅く、早朝から登山したい登山客のニーズに対応できていない ・紅葉など混む時期は水上駅～ロープウェイのバスに乗り切れない方が出る ・夜遅くに上毛高原に到着するスケジュールでは交通手段がないため宿泊施設にたどり着けない

2.3.2 住民インタビュー調査

(1) 調査概要

アンケート調査では把握しきれない地域ごとの移動課題を把握するため、令和 7 年 11 月に住民インタビュー調査を実施しました。月夜野・水上・新治の 3 地区において、「バス停から遠い集落」と「バス停から近い集落」をそれぞれ選定し、日常の移動実態や公共交通の利用状況、移動や生活における困りごとなどを聞き取りました。対象地区は以下のとおりです。

表 2-14　住民インタビュー対象集落一覧

分類	地区	行政区	No
路線バスから遠い集落	月夜野地区	中村区	1
	水上地区	谷川区	2
	新治地区	入須川区	3
路線バスから近い集落	月夜野地区	町組区	4
	水上地区	湯原区	5
	新治地区	猿ヶ京区	6

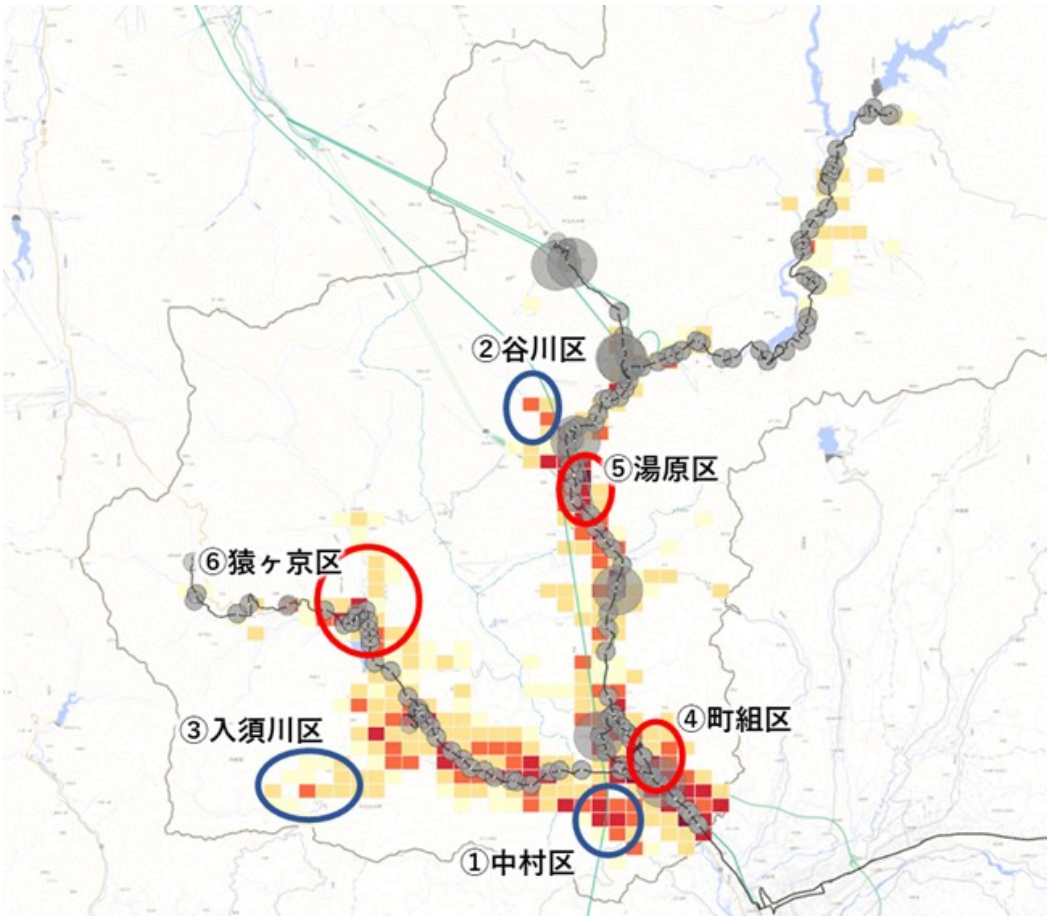


図 2-62　住民インタビュー対象集落地図

(2) 調査結果

住民インタビュー調査の結果を、路線バスに近接する集落と、路線バスから離れた集落に分けて整理しました。

いずれの集落でも路線バスの利用は総じて少ないものの、路線バスに近接する集落では一定の利用がみられ、最終便の時刻や運賃に関する要望・課題が挙げられました。

一方、路線バスの運行エリアから離れた集落では、公共交通の利用はほとんどみられませんでしたが、家族による送迎負担や、旅館の住み込みスタッフ・観光客の移動手段に関する課題を背景に、公共交通への一定のニーズが確認されました。

表 2-15　路線バスから近い集落　聞き取り結果

行政区	路線バスの利用実態	路線バスに関する要望	その他公共交通に関する要望
町組区 （月夜野）	・地元住民の利用は少ない ・高齢者や高校生では使う人もいる	・利用機会が少ないため、特にない	・ライドシェアなどのサービスが導入された場合、高齢者などに一定の需要があると思われる
湯原区 （水上）	・比較的利用者が多い ・免許のない高齢者や女性では使う人もいる ・通学で使う人もいるが、保護者の送迎が多い	・特にない	・車が無いと不便であり、高齢になっても運転を続ける人も多い
猿ヶ京区 （新治）	・観光客が利用している ・地元住民でも一定程度の利用はある	・バスの最終便が早く、高校生の下校が間に合わない場合がある ・旧道沿いにバス停があるが、国道 17 号沿いに用事があるためバスを利用することができない ・定期的に利用する場合は運賃の負担感もある	・路線バス運賃助成事業について、手続きのため沼田まで行く必要がある点が負担である

表 2-16　路線バスから遠い集落　聞き取り結果

行政区	移動の困りごと	公共交通のニーズ	公共交通への要望
中村区 （月夜野）	・家族による送迎の負担がある	中	・通学等で公共交通を使うことができれば送迎負担を減らせる
谷川区 （水上）	・車が無いと移動できない ・夜間、冬季の宿泊者の移動が困難 ・旅館の住み込みスタッフなどは車がなく不自由 ・送迎により、家族が働ける時間が制限されている ・スクールバスがないため、小学生の通学も送迎を実施	高	・可能であれば路線バスなど移動手段を導入してほしい ・ライドシェアなどのサービスが導入された場合、観光客や旅館スタッフなどに需要があると思われる
入須川区 （新治）	・通学等、家族による送迎が必要 ・町外から家族が戻り高齢者をサポートするケースが多く、移動に困っていない	低	・公共交通を利用したことがない人が多く、新たな移動手段を導入しても利用が伸びないおそれがある

2.3.3 交通事業者ヒアリング

(1) 調査概要

みなかみ町内で営業する交通事業者として、関越交通、新治タクシー及び町営バス法師線を運行する自家用有償旅客運送運営委員会を対象に聞き取り調査を実施しました。

表 2-17　交通事業者ヒアリング実施概要

項目	内容
調査対象	関越交通、新治タクシー、自家用有償旅客運送運営委員会
調査期間	令和 7 年 10 月～11 月
調査内容	• 事業者の運行体制の状況（車両数や運転手の状況等） • 交通サービスの利用状況や利用者の特徴 • 利用者からの要望やサービスの課題 • 利用促進やデジタル化に向けた取組状況 • 今後の公共交通のあり方に関する意見

(2) 調査結果

事業者ヒアリングの結果、バス・タクシーともに、利用者は観光客やビジネス客などの来訪者が中心であり、地域住民の利用は限定的であることが確認されました。また、自家用車や他の移動手段との競合により利用者が減少しているとの意見が挙げられ、利用者の確保が課題となっています。さらに、運転手の不足や高齢化に対する懸念が示されており、将来にわたってサービスを維持するための担い手確保や採算性の向上が求められています。

■バス

◆現状
- ✓ 一部区間を除きコロナ以降利用者が横ばいか減少
- ✓ 観光客の利用が多く、地元住民の利用は高校生や一部の高齢者など限定的

◆課題
- ✓ 運転手不足及び高齢化
- ✓ 車両の老朽化
- ✓ 利用減少による採算悪化
- ✓ 他移動サービスとの重複による利用者の減少

■タクシー

◆現状
- ✓ コロナ期に利用者が大きく減少し、以前の水準を回復していない
- ✓ 上毛高原駅を起点とした観光客やビジネス利用が多い

◆課題
- ✓ 運転手不足及び高齢化
- ✓ 夜間運行がリソース面の制約で困難
- ✓ 旅館送迎や代行サービスとの競合による利用者の流出

2.3.4 上毛高原駅街頭アンケート

令和 7 年 4 月～5 月に、みなかみ町観光協会が上毛高原駅でみなかみ町の交通に関するアンケートを実施しました。

その結果、夜間の移動手段について、回答者の 47.9%が不便を感じていることが確認されました。

表 2-18　アンケート実施概要・回答者属性

項目	内容
実施期間	令和 7 年 4 月 24･25･26 日、4 月 28 日～5 月 22 日
実施方法	上毛高原駅　街頭アンケート及び QR コードから回答
実施主体	一般社団法人みなかみ町観光協会

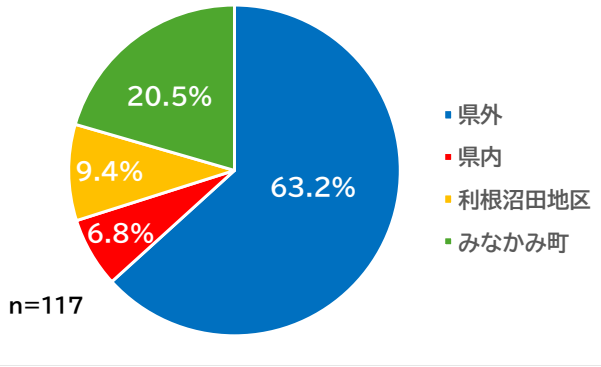


図 2-63　回答者属性

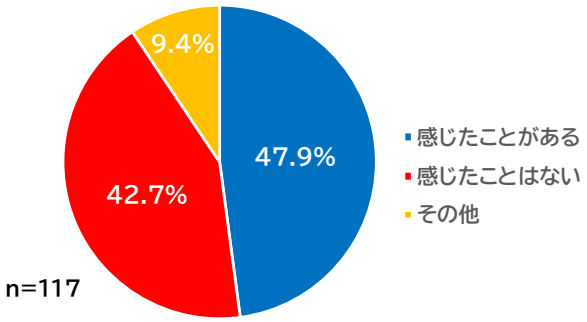


図 2-64　夜間の移動手段について不便に感じたことはあるか

表 2-19　みなかみ町の二次交通に関するご意見・ご要望

ご意見･ご要望
・タクシーの台数が少ないため、タクシーが増えるとありがたい。 ・最終バスが 18 時は早過ぎるので、せめて 19 時にして頂きたい。 ・新幹線とバスの接続が悪い。 ・夕方からはタクシーが無いので、不便だと思う。 ・バスの路線やバスでいけないところが多いので増えてほしい。

2.3.5 免許返納者アンケート

(1) 調査概要

みなかみ町地域公共交通計画を策定するにあたり、町民の移動に係る現状把握及び公共交通（路線バス、鉄道等）の利用ニーズ等を把握することを目的として調査を行いました。

表 2-20　免許返納者アンケート実施概要

項目	内容
調査対象	令和 6･7 年度　みなかみ町高齢者運転免許証自主返納支援事業引換者 101人
調査方法	郵送による回答
調査期間	令和7年 12 月 28 日(日)～令和8年 1 月 16 日(金)
有効回収数	72 件(回収率 71.2%)
調査内容	(1) お住まいの行政区 (2) 性別 (3) 現在の年齢 (4) 返納したときの年齢 (5) 運転免許証を返納することになった経緯 (6) 買い物に行くときは、どのような交通手段 (7) 病院に行くときは、どのような交通手段 (8) 不便を感じること (9) 免許返納後の移動手段や、公共交通(電車･バス･タクシー)の利用に関するご意見･ご要望

(2) 調査結果

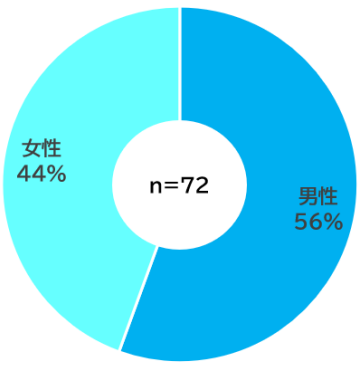


図 2-65　性別

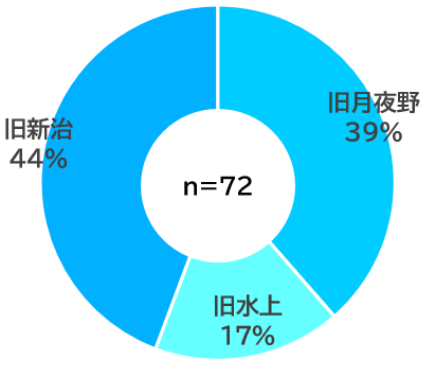


図 2-66　地区

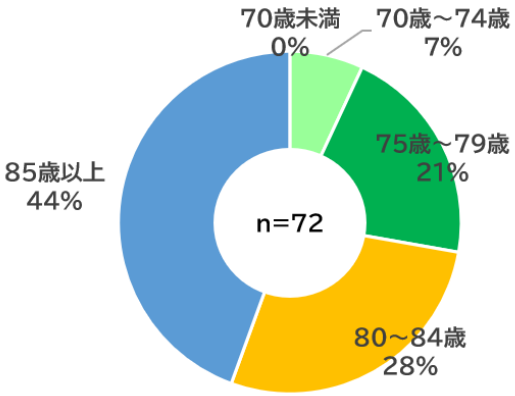


図 2-67　現在の年齢

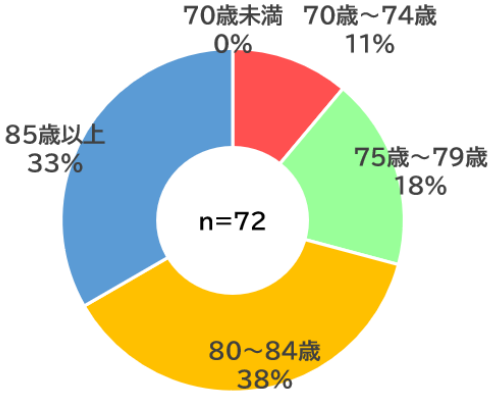


図 2-68　免許返納したときの年齢

運転免許返納の理由として、身体機能の低下による運転への不安や家族からの勧めによるものが多くみられました。また、免許返納後の買い物や通院時の移動は家族の送迎に依存している実態が高いことが確認されました。さらに、免許返納をされた多くの方が移動に不便を感じており、希望する時間や場所へ自由に移動できないことや、家族等へ送迎を依頼することへの負担感が主な要因として挙げられました。

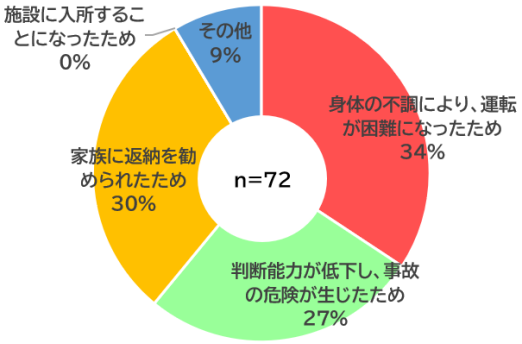


図 2-69　免許返納の経緯

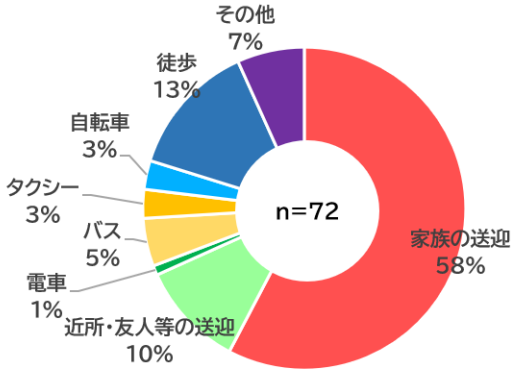


図 2-70　買い物に行くときの交通手段

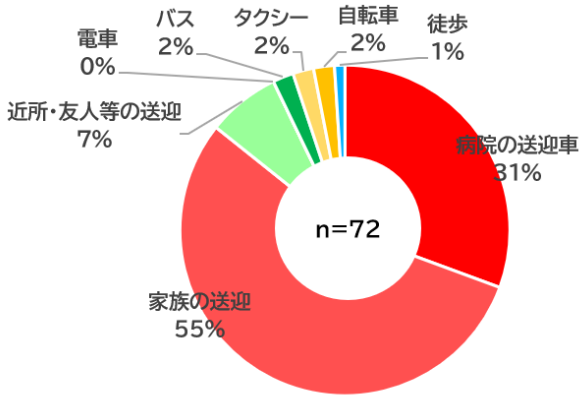


図 2-71　病院に行くときの交通手段

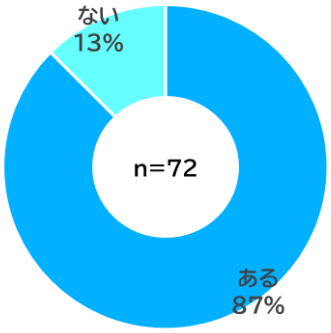


図 2-72　不便に感じたことはあるか

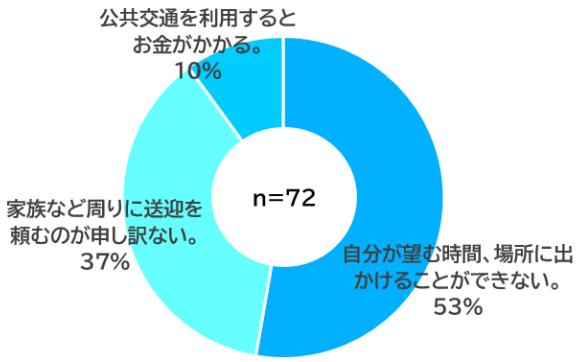


図 2-73　不便に感じること

(3) 意見・ご要望

公共交通の利便性向上や移動支援の充実を求める意見が多く寄せられました。特に、運行本数や路線の不足、バス停までのアクセスのしづらさ、タクシー料金の負担に関する意見が多くみられたほか、利用方法に関する情報提供や移動支援サービスの充実を求める意見も寄せられました。

表 2-21　ご意見・ご要望

分類	ご意見・ご要望
交通サービスの不足	• 各地区にて、ボランティア人員を確保しておいてはどうですか。 • 週に 1 回でも老人タクシーでもあればありがたいです。 • 今走っているバスよりもう少し小型で 買い物の送迎があれば便利であろう。 • 公共交通でバスを町で準備して欲しい。(コミュニティバス) • 定期移動販売が来ると便利。 • 利用できる公共交通がない。タクシーを含む。 • バス会社に支払う金額(税金)をもっと有効に活用すべき。 巡回バス路線タイプの輸送体制の確立。(予約タイプ)
運行本数・路線への不満	• 公共交通の手段が少ないため利用しにくい。 • 公共交通の運行本数が少ないので不便 。公共交通の乗り降りが大変なので利用しにくい。沼田のデマンドバスのようなサービスがあったら良いと思う。 • 路線バスは本数も少なく、乗ったことが無いので利用する気にならない。 • 関越交通のバスしかなく、運行回数が少ないため便利に利用することがむずかしい。タクシーは利用料金がかかりすぎる。 • 国道 291 号線ぞいにバス路線があるとありがたい。 • バスの本数が少なく利用がむずかしい。免許返納でタクシー券をいただきましたが、タクシー券を利用する事がむずかしい。 • バス停までとても遠い。 バスの本数があまりに少ない。 • 最近乗り物の数が少なくなったので出かけても時間がかかる。 免許のありがたさを感じる。 • 目的地向けバス路線が全くない。(ベイシアより先、沼田方面) 上毛高原行きバスは乗客が全くいない。町民のためになっていない。
タクシー料金負担	• タクシーはお金がかかりすぎる。
バス停までの移動困難	• バス停までの徒歩が出来ない時があるので公共交通が利用出来ない。タクシーも使いづらい。
情報提供不足	• 移動手段や利用方法、金銭面等内容が良くわからないので教えてほしい。 • バスの時刻表がわからずこまっています。 • 車しか利用してこなかった為、今の自動システムについていけず、利用の仕方がわからないのが現状です。
家族送迎への依存	• 免許を持っていない妻(家族)の送迎ができなくなり不便。 • 現在は家族の送迎で出掛けているが、家族の送迎が出来なくなった場合の不安がある。身体の不調のため公共交通の利用はむずかしい。

2.4 地域公共交通の現況と課題の整理

町の現況や各種調査の結果を踏まえ、町の公共交通に係る課題を整理しました。

分野	現状・問題点
鉄道	鉄道駅のバリアフリー整備が不十分
	路線バス・鉄道の運行本数や運行時間が限られておりニーズに対応できていない
路線バス	公共交通（路線バス）の運行効率が低い
	路線バスの利用減少による採算悪化
	路線バス・鉄道の運行本数や運行時間が限られておりニーズに対応できていない
タクシー	タクシーの運行時間が短く利用ニーズに対応できていない
交通結節点・二次交通	鉄道駅からの二次交通が不足している
	交通結節点の機能強化や待合環境整備が必要
公共交通全般	交通手段がなく日常の移動が困難である（交通空白地）
	日常移動のための生活必需交通が十分に提供されていない
	通院・通学で利用できる生活必需交通が不十分
	自動車を運転できない高齢者や学生は家族等の送迎に依存している
	夜間の移動手段が不足
	運転手の確保が困難
	既存交通ネットワークの維持が求められる
観光交通	観光地への移動で、公共交通が十分利用されていない
	観光地までの公共交通機関の運行本数が少ない
	旅館送迎等との競合により利用者が流出している
	水上駅や上毛高原駅からの観光地の二次交通が不十分
利用促進・需要側	公共交通が十分利用されていない
	生活必需交通（バス）が十分利用されていない
	通院で利用できる生活必需交通が利用されていない
	町民の公共交通への関心が低い

課　題

課題1：ネットワークの維持・充実

- ■幹線交通の維持・充実
- ■公共交通間の乗継利便性の強化
- ■利用者ニーズに対応した交通結節点の整備

課題2：交通空白の解消

- ■高齢者等の移動手段の確保
- ■生活必需交通の確保

課題3：観光交通の確保

- ■観光地への移動手段の確保
- ■夜間における移動手段の確保

課題4：利用促進・持続可能性の向上

- ■地域住民の公共交通利用意識の醸成
- ■持続可能な公共交通運行体制の構築

第3章 地域公共交通の方向性及び取組

3.1 計画の基本理念と計画目標

町民アンケートの結果が示すとおり、多くの町民が移動を自家用車や家族による送迎に依存しており、公共交通機関の利用は少数に留まっています。現在は家族の送迎等により一定の移動ニーズが満たされているものの、急速な人口減少に伴い、2050 年には人口が現在の約半分にまで減少すると推計されていることから、将来的に家族送迎による移動維持は限界を迎えるものと考えられます。

近年、高齢ドライバーによる重大事故の発生を契機として、運転免許の自主返納を促す社会的機運が高まっています。しかしながら、本町の交通空白地においては、日常生活圏（商業施設・行政機関等）への移動を自家用車に依存せざるを得ないのが現状であり、これが免許返納を躊躇させる要因となっています。また、高齢者の外出や社会参加の機会が制限されることは、健康寿命の延伸や認知機能の維持への影響も懸念されます。

一方、次世代を担うこどもたちの移動手段もスクールバスや家族送迎が主流となっており、公共交通を利用する機会が減少しています。その結果、時間の遵守や乗車マナーといった、社会的な基礎ルールを公共交通の場で体験・習得する機会の不足も生じています。

これらの課題解決に向け、利便性が高く持続可能な公共交通ネットワークの構築が求められますが、その実現には単に新たな仕組みを導入するだけでなく、早期から多様な世代が既存の公共交通を積極的に利用し、地域全体で維持していく視点が不可欠です。

そこで、本町の上位計画や地域公共交通の現状・課題を包括的に踏まえ、**基本理念を「みんなで支える、未来へ広がる持続可能な公共交通」と設定**しました。

今後、行政、交通事業者、商工業者、観光事業者、そして地域住民等がそれぞれの役割のもとに緊密に連携し、一層、利便性の高い公共交通ネットワークを構築することは、町全体の持続可能性と活性化に直結します。この基本理念には、地域住民一人ひとりが支え合い、こどもから高齢者まで誰もが移動しやすい環境を共に構築していくという「協働」の思いが込められています。

みなかみ町の地域公共交通の基本理念

みんなで支える、未来へ広がる持続可能な公共交通

課　題	計画目標
■幹線交通の維持・充実 ■公共交通間の乗継利便性の強化 ■利用者ニーズに対応した交通結節点の整備	**計画目標1** **地域公共交通ネットワークの維持・確保及び充実** 公共交通カバー圏域を拡大する前提として、既存のカバー圏域、すなわち公共交通ネットワークの維持・確保を図ります。そのために、効率的でかつ利便性の高い交通体系を充実させていきます。
■高齢者等の移動手段の確保 ■生活必需交通の確保	**計画目標2** **生活に必要な移動を確保するための交通空白地の解消** 地域住民の半数近くが交通空白地に居住していることから、これらの地域へのラストワンマイルの移動手段の確保により、公共交通カバー圏域の拡大を図ります。特に、人口の約4割強を占める高齢者の移動手段の確保に努めます。
■観光地への移動手段の確保 ■夜間における移動手段の確保	**計画目標3** **観光地へのアクセス及び観光地内の移動手段の確保・充実** 町内の鉄道駅からのラストワンマイルの移動手段が十分確保されていない観光地が少なくありません。また、観光客中心に夜間の移動需要もあることから、昼夜を問わず、交通結節点からの二次交通の確保・充実を図ります。
■地域住民の公共交通利用意識の醸成 ■持続可能な公共交通運行体制の構築	**計画目標4** **地域住民の公共交通利用の促進を通じた、持続可能な公共交通運行体制の構築** 地域公共交通を維持していくためには、車移動に依存する住民やマイカーで来訪する観光客など、非利用者に向けた利用促進を進める必要があります。あわせて、官民連携により公共交通を支える体制を構築していくことが重要です。こうした取組を通じて、マイカーから公共交通への転換を促進し、環境負荷の軽減を図るとともに、自然との共生を目指します。

みなかみ町の公共交通ネットワークの将来像を以下に示します。

一定の輸送量の確保が必要な交通のうち、鉄道を「広域幹線軸」、町内外を結ぶバス路線を「地域間幹線軸」、町内の支線的役割を果たすバス路線を「地域内交通軸」と位置づけ、これら交通軸の維持を行います。

上毛高原駅・後閑駅・水上駅・猿ヶ京を交通結節点に位置付け、乗換拠点としての機能強化や待合環境整備を行います。

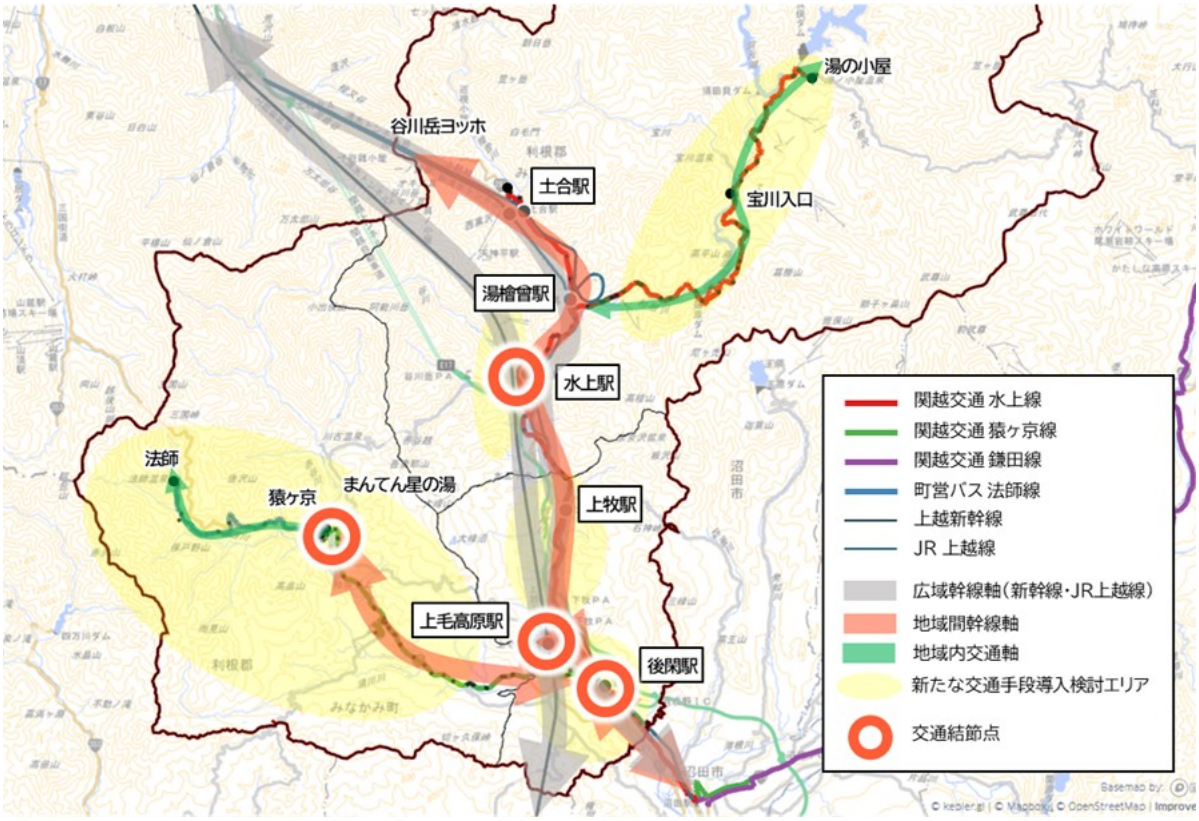


図 3-1　みなかみ町の公共交通ネットワークの将来像

3.2 地域公共交通の機能・役割

地域公共交通の役割と確保維持施策について以下に示します。

表 3-1　地域公共交通の役割と確保維持施策について

位置づけ	役割	対象路線(区間)	確保･維持施策
広域幹線	町外との移動や町内主要拠点間の移動を担う公共交通軸	上越新幹線	交通事業者と連携した取組により一定以上の運行水準を確保
		JR 上越線	
地域間幹線	町内の主要拠点間の移動を担う公共交通	関越交通　水上線（上毛高原駅～谷川岳ヨッホ）	交通事業者と連携した取組により一定以上の運行水準を確保
		関越交通　猿ヶ京線	地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統補助）を活用し持続可能な運行を目指す
		関越交通　鎌田線	交通事業者と連携した取組により一定以上の運行水準を確保
地域内交通	各集落と生活拠点･地域間幹線を結ぶ生活交通	関越交通　水上線（大穴～湯の小屋）	交通事業者と連携した取組により一定以上の運行水準を確保
		町営バス法師線	自家用有償バス運営委員会と連携した取組により一定以上の運行水準を確保

関越交通が運行する猿ヶ京線（沼田市保健福祉センター前～猿ヶ京）は、沼田市及び上毛高原駅と猿ヶ京地区を結ぶ地域間幹線系統であり、沿線住民の日常生活における通勤・通学・通院等の移動を支えるとともに、上毛高原駅や沼田駅、主要施設へのアクセスを担う重要な路線です。また、沼田市や月夜野地区と新治地区を結ぶ唯一のバス路線として、地域住民の生活を支える重要な役割を果たしています。

一方で、交通事業者の運営努力や自治体の財政負担だけでは路線の維持が困難な状況にあることから、国の地域公共交通確保維持事業及び群馬県バス運行対策費補助金を活用し、運行の確保・維持を図る必要があります。

表 3-2　国庫補助系統の概要

国庫補助	運行主体	系統名	起終点	補助事業
地域間幹線系統	関越交通（株）	沼田市保健福祉センター前～猿ヶ京	沼田市保健福祉センター前～沼田駅、後閑駅、上毛高原駅、たくみの里～猿ヶ京	地域間幹線系統補助

3.3 実施事業

各計画目標に対し、以下の施策を位置づけるものとします。なお、計画策定後の状況により、以下の施策以外の施策も必要に応じて柔軟に検討します。

計画目標1　地域公共交通ネットワークの維持・確保及び充実
施策 1-1：既存バス路線の維持・検証と見直し
施策 1-2：路線バスと鉄道の乗継利便性の確保
施策 1-3：既存公共交通の多機能化による運行の持続性向上の検討
施策 1-4：都市機能と連携した交通結節点・待合環境の整備
計画目標2　生活に必要な移動を確保するための交通空白地の解消
施策 2-1：スクールバスの空き時間等を活用した新たな交通手段の導入の検討
施策 2-2：公共ライドシェアの導入検討
施策 2-3：移動に配慮を要する方への支援方策の検討
計画目標3　観光地へのアクセス及び観光地内の移動手段の確保・充実
施策 3-1：夜間の移動手段の検討
施策 3-2：小型モビリティを活用した移動環境の充実
施策 3-3：宿泊施設の共同送迎の実施
施策 3-4：GunMaaS との連携
計画目標4　地域住民の公共交通利用の促進を通じた、持続可能な公共交通運行体制の構築
施策 4-1：公共交通利用促進に向けたモビリティマネジメント・運賃支援
施策 4-2：公共交通の情報提供・案内機能の高度化
施策 4-3：公共交通のキャッシュレス決済の導入・活用

3.4 各施策の取組内容

3.4.1 計画目標１に関する取組

計画目標１に関する取組について以降に示します。

計画目標1　地域公共交通ネットワークの維持・確保及び充実

計画目標１　地域公共交通ネットワークの維持・確保及び充実	
施策 1-1　既存バス路線の維持・検証と見直し	
現状と課題	路線バス利用者数は新型コロナウイルスの影響で大幅に減少し、令和 2 年度以降、減便も行われていることからコロナ禍以前の水準まで回復していません。限られた交通資源を活用して、地域の公共交通サービスを維持していくためには、今後予想されるさらなる人口減少や少子化を踏まえ、運行効率の向上が求められます。
取組内容	**①既存路線バスの維持**（実施主体）町、交通事業者 既存の路線バスは、通勤・通学や高齢者をはじめとした日常生活の移動を支える重要な交通手段であることから、引き続きその維持を基本とします。利用実態や収支状況を踏まえ、交通事業者と連携し、運行内容の適正化やサービス水準の確保に取り組むことで、安定的かつ持続可能な路線運営を図ります。 **②既存バス路線の見直し**（実施主体）町、交通事業者 人口減少や高齢化の影響により利用者が減少し、維持が困難であるバス路線について、町、交通事業者で協議し、地域と対話しながら検証を行います。検証の結果、見直しを実施する際には、当該系統を補完する新たな交通サービスの要否を併せて検討します。
実施期間	R9 / R10 / R11 / R12 / R13 ① 関係者との協議調整・継続実施 ② 検討・関係者との協議調整・随時実施

施策 1-2　路線バスと鉄道の乗継利便性の確保	
現状と課題	上毛高原駅における新幹線と路線バスの乗り継ぎや、JR 上越線と路線バスの乗り継ぎについては、鉄道と路線バスの乗り継ぎが困難な時間帯もあり、利便性向上が求められています。
取組内容	**①路線バスと鉄道の乗継利便性の向上**（実施主体）交通事業者、町 交通事業者と連携し、路線バスダイヤの適正化の検討を行い、上毛高原駅における上越新幹線と水上線・猿ヶ京線の乗継利便性向上を図ります。
実施期間	R9 / R10 / R11 / R12 / R13 ① 検討・関係者との協議調整・随時実施

施策 1-3　既存公共交通の多機能化による運行の持続性向上の検討	
現状と課題	既存公共交通は、利用者減少や運転手不足、運行コスト増大等により、「人の輸送（旅客輸送）単体」では運行継続が困難になりつつあります。 既存バス路線の見直しとあわせて、運賃収入だけではなく、貨客混載等による多機能化を通じて、物流・生活支援等の関連分野と組み合わせることにより、収益源の多角化の可能性を模索することが重要です。
取組内容	**①既存公共交通の多機能化・収益源の多角化の取組検討** （実施主体）町、交通事業者、物流事業者 公共交通の持続的な運行を確保するため、既存公共交通の多機能化と収益源の多角化に向けた取組を検討します。物流事業者・交通事業者と連携した貨客混載のほか、車両や待合環境等を活用した広告・プロモーションの実施や、観光施策やイベントと連携した輸送の実施による協力金・負担金の確保など、公共交通の多機能化に伴う副次的な収益源の獲得の可能性について検討します。 **事例：客貨混載バス※（群馬県沼田市）** 沼田市では、関越交通（株）がヤマト運輸（株）と連携して、地域住民の重要な交通手段を維持し、収入減で赤字になっていた路線の収入源確保を実現するため、客貨混載の取組を実施しています。
実施期間	R9 / R10 / R11 / R12 / R13 ① 検討・関係者との協議調整

※「客貨混載」は、一般に用いられている「貨客混載（旅客と貨物を同一の輸送手段で取り扱う取組）」と同義です。なお、ヤマト運輸（株）では、対人（お客様）サービスを重視する考え方から、「客」を前に置いた「客貨混載」という表現が使用されています。

施策 1-4　都市機能と連携した交通結節点・待合環境の整備

現状と課題	水上駅は、本町における主要な交通結節点の1つとなっていることから、乗り継ぎなど利便性の向上に向けた施設の改善・整備が求められています。 水上駅は地域拠点として、日常的な暮らしに必要な商業機能や文化・行政サービス機能など、地域の生活を支える都市機能が集積し、かつ地域内でのアクセス性を備えた拠点形成が求められます。 上毛高原駅・上牧駅・水上駅は観光拠点として位置付けられており、来訪者への観光インフォメーション機能や地場産品の販売施設など、来訪者の余暇活動を支える機能を有し、かつ周辺観光地へのアクセス性を備えた拠点形成が求められます。
取組内容	**①上毛高原駅（JR 上越新幹線）の駅周辺整備**　（実施主体）町、鉄道事業者 JR 上越新幹線の上毛高原駅は、本町における広域交通の玄関口として、関係機関との協力のもと、町内各方面を連絡する路線バスとのスムーズな乗り継ぎや案内などの連絡機能を強化することで、更なる利便性の向上を図ります。 駅及び駅周辺施設の整備や維持・改善にあたっては、アーバンデザインセンターみなかみとの連携により、本町の玄関口にふさわしい空間づくりを推進します。また、バリアフリー化やユニバーサルデザインの考え方を取り入れることで、高齢者や障がい者、こども、外国人など、誰もが安心して快適に利用できる空間形成を図ります。 **②交通結節点等の周辺環境整備**　（実施主体）町、鉄道事業者 水上駅は、地域拠点及び観光拠点における公共交通の玄関口として、利用者が快適に利用できる待合スポットの整備、乗り継ぎや案内の充実など、ソフト施策を含む取り組みを進めることで、利用環境の向上を図ります。また、上牧駅についても、周辺地域の利用実態を踏まえつつ、待合環境の改善や案内の充実などにより、公共交通の利用しやすい環境づくりの検討を進めます。 後閑駅は、中心拠点における公共交通の玄関口として、駅前広場の整備や駐車場・駐輪場の確保を進めることで、パークアンドライドの促進や、路線バスをはじめとする二次交通への乗り継ぎ利便性の向上を図ります。 猿ヶ京バス停は、関越交通猿ヶ京線から町営バス法師線への乗り継ぎ拠点であり、猿ヶ京温泉の玄関口となっています。猿ヶ京地区の交通結節点の位置の見直しも含めて周辺環境整備を検討します。 鉄道駅及び駅周辺施設、バス待合環境の整備や維持・改善にあたっては、関係機関との協力のもと、バリアフリー化やユニバーサルデザインの考え方を取り入れることで、誰もが安心して快適に利用できる空間形成を図ります。
実施期間	R9 / R10 / R11 / R12 / R13 ①　検討・関係者との協議調整 ②　検討・関係者との協議調整

3.4.2 計画目標２に関する取組

計画目標２に関する取組について以降に示します。

計画目標2　生活に必要な移動を確保するための交通空白地の解消

計画目標2　生活に必要な移動を確保するための交通空白地の解消

施策 2-1　スクールバスの空き時間等を活用した新たな交通手段の導入の検討

現状と課題	本町では公共交通の人口カバー率が 52.3%と、町民の約半数は公共交通に十分アクセスできない状況にあります。起伏の大きい地形的特徴を有する本町では、バス停の近くに住んでいても、自宅との間に高低差があるためバス停への移動が難しい場合があります。また、運転手の高齢化や担い手不足という問題もあり、地域の輸送資源を効率化して移動に困難を抱える町民を支援する新しい交通手段が求められています。 本町では、町内の小中学校に通う児童・生徒の通学手段としてスクールバスを運行していますが、登下校以外の時間帯は、地域住民の移動手段として活用する余地があります。
取組内容	**①スクールバスの空き時間等を活用した新たな交通手段の導入の検討** （実施主体）町、スクールバス運行事業者、教育委員会、地域住民 スクールバス運行事業者と連携して、スクールバスの空き時間を活用した新たな交通手段の導入について研究、検討を実施します。スクールバスの運行実態（運行時間帯、待機時間、車両稼働状況等）を整理し、地域住民向け移動サービスへの活用可能性について検討を行います。また、地域住民の移動ニーズや公共交通空白地域への対応等を踏まえ、想定される活用形態や運行条件・運行エリア等について検討を行います。 事例：スクールバスの空き時間活用（愛媛県大洲市） 愛媛県大洲市では、スクールバスの空き時間の車両を活用し、地域住民向けに「清流の里ひじかわ」～「西予大成」で移動サービスを運行しています。  （出典：愛媛県大洲市） △スクールバス車両（道の駅「清流の里ひじかわ」にて）

実施期間	R9	R10	R11	R12	R13
①	検討・関係者との協議調整				

<table>
<tr><th colspan="6">施策 2-2　公共ライドシェアの導入検討</th></tr>
<tr><td>現状と課題</td><td colspan="5">本町では公共交通の人口カバー率が 52.3%と、町民の約半数は公共交通に十分アクセスできていません。通院や買い物など日常生活に必要な移動手段の確保が課題となっています。
一方で、地域における移動手段の確保に向けた新たな選択肢として、公共ライドシェアの活用に関する検討が全国的に進められています。公共ライドシェアは、自治体や NPO 法人等が主体的に関与し、地域住民や地域資源を活用しながら移動サービスを提供する仕組みであり、既存の公共交通を補完する手段として期待されています。</td></tr>
<tr><td>取組内容</td><td colspan="5"><u>①公共ライドシェアの導入検討</u>　（実施主体）町、地域住民、交通事業者
地域における移動ニーズの多様化や、既存公共交通だけでは対応が難しい時間帯・地域への対応を図るため、公共ライドシェアについて、導入可能性の検討を行います。
既存の路線バスとの役割分担や町民のニーズを踏まえ、公共ライドシェアの要否と実現可能性を研究・検討します。

事例：富山県朝日町
富山県朝日町では、住民がドライバーとなり自家用車で送迎を行う共助型公共ライドシェア「ノッカルあさひまち」を本格運行しており、既存のコミュニティバスを補完する移動手段として活用されています。


（出典：富山県朝日町）
△「ノッカルあさひまち」</td></tr>
<tr><td>実施期間</td><td>R9</td><td>R10</td><td>R11</td><td>R12</td><td>R13</td></tr>
<tr><td></td><td>①</td><td colspan="4">検討・関係者との協議調整</td></tr>
</table>

<table>
<tr><th colspan="6">施策 2-3　移動に配慮を要する方への支援方策の検討</th></tr>
<tr><td>現状と課題</td><td colspan="5">　本町では、これまで移動に配慮を要する方への移動支援事業として、福祉おでかけタクシー等の取組を実施しています。
　また、みなかみ町社会福祉協議会では、移動支援事業として福祉有償運送事業を実施しており、要介護状態や身体の障がい等により、単独での移動が困難な方の外出を支援しています。
　一方、高齢化の進展や運転免許返納者の増加に加え、一時的に移動が困難となる場合もあり、既存の公共交通だけでは対応が難しいケースもみられます。このため、多様な移動ニーズに対応できる移動支援のあり方について検討が必要です。</td></tr>
<tr><td>取組内容</td><td colspan="5"><u>①移動支援に関する助成事業の継続・充実</u>
（実施主体）町
　現在実施中の福祉おでかけタクシー事業等の移動支援に関する助成事業について継続・充実を図ることで、高齢者等の公共交通利用による外出を促進します。

<u>②福祉有償運送を含む移動支援のあり方の検討</u>
（実施主体）町、みなかみ町社会福祉協議会、事業者
　高齢者や障がい者に加え、一時的に移動が困難となる方への対応も視野に入れながら、福祉有償運送を含む移動支援のあり方について検討します。また、利根・沼田地域の他市町村における事業者との連携可能性も踏まえ、既存の公共交通との役割分担や利用ニーズ、運営体制等を整理し、関係機関と連携しながら地域の実情に応じた支援方策を検討します。</td></tr>
<tr><td>実施期間</td><td>R9</td><td>R10</td><td>R11</td><td>R12</td><td>R13</td></tr>
<tr><td></td><td>①</td><td colspan="4">継続実施・実施内容の検討・随時導入</td></tr>
<tr><td></td><td>②</td><td colspan="4">検討・関係者との協議調整</td></tr>
</table>

3.4.3 計画目標３に関する取組

計画目標３に関する取組について以下に示します。

計画目標3　観光地へのアクセス及び観光地内の移動手段の確保・充実

<table>
<tr><th colspan="2">計画目標3　観光地へのアクセス及び観光地内の移動手段の確保・充実</th></tr>
<tr><th colspan="2">施策 3-1　夜間の移動手段の検討</th></tr>
<tr><td>現状と課題</td><td>本町においては、観光客や地域住民の夜間における移動手段が限られており、特に夜間時間帯において公共交通が運行されないことによる「交通空白」が発生しています。みなかみ町の観光拠点である JR 上越新幹線上毛高原駅では、夜間はタクシー車両が待機していないため、同駅から水上温泉や谷川温泉などの宿泊施設へのアクセス手段がなく、来訪者にとって利便性の低下が生じています。加えて、多くの宿泊施設が夜間の送迎サービスに対応していないことから、19時以降に到着する観光客の移動手段が確保されていない状況です。こうした夜間の移動課題については、以前より町民や観光事業者から要望が寄せられており、観光地としての受入環境の向上や地域内移動の確保が課題となっています。このため、みなかみ町の観光振興の観点からも、夜間時間帯における二次交通の整備は、喫緊かつ重要な課題となっています。
上毛高原駅の二次交通の課題への対応を図るため、みなかみ町では令和8年度に上毛高原駅における夜間タクシーの実証運行を実施しました。


（出典：みなかみ町資料）
△夜間タクシー実証運行の広報資料</td></tr>
<tr><td>取組内容</td><td><u>①夜間タクシー実証運行の実施</u>
（実施主体）町、交通事業者、観光協会
既存の公共交通では対応が困難な夜間の移動ニーズの検証を目的として、運行事業者の協力を得ながら、夜間におけるタクシーの実証運行を実施します。実証の結果を踏まえて、実現可能な運営体制を検討します。</td></tr>
<tr><td>実施期間</td><td>R9 / R10 / R11 / R12 / R13
① 検討・関係者との協議調整 → 実　施</td></tr>
</table>

施策 3-2　小型モビリティを活用した移動環境の充実

現状と課題

みなかみ町は、国内外から多くの観光客が訪れる群馬県有数の観光地ですが、観光地内における移動手段については、観光客や宿泊施設で働く従業員を含む地域住民の日常的な移動を十分に支えきれていない状況が見られます。

こうした中、みなかみ町では、水上温泉街を中心としたエリアにおいて、観光客および地域住民の交通手段を補完し、回遊性の向上を図るとともに、ユネスコエコパークに認定された町の自然をより身近に体感していただくことを目的として、令和 3 年度よりシェアサイクルの実証実験を実施しています。



（出典：ecobike）

△ポート設置場所



（出典：みなかみ町資料）

△みなかみシェアサイクルのポート

取組内容

①みなかみシェアサイクルの実証継続

（実施主体）町、シェアサイクル事業者

これまで実施してきたシェアサイクルの実証事業を継続し、利用状況や利用者層、運営体制等を把握・整理します。

併せて、町民および観光客の移動利便性向上や、観光拠点間の回遊性向上への効果を検証するとともに、運営コストや持続的な運営手法についても検討を行います。

こうした検証結果を踏まえ、町の基本理念である持続可能な観光地づくりやカーボンニュートラルの実現に資する移動手段としての位置付けを整理し、本格導入に向けた検討を実施します。

②小型モビリティの導入検討　（実施主体）町、事業者

観光地内の周遊性向上や公共交通によるアクセスを補完するため、電動キックボードや超小型 EV、シニアカーなど小型モビリティの導入を検討し、町民および観光客の移動の利便性向上を図ります。水上温泉街などの観光地において、路線バスや鉄道との連携により、自家用車に過度に依存しない移動環境の形成を目指します。併せて、観光地の移動ニーズや導入効果、安全性、運営主体等を踏まえながら、地域の実情に応じた持続可能な運行形態を検討します。

実施期間

	R9	R10	R11	R12	R13
①	実証実験の実施		関係者との協議調整・随時実施		
②	検討・関係者との協議調整・随時実施				

<table>
<tr><th colspan="6">施策 3-3　宿泊施設の共同送迎の実施</th></tr>
<tr><td>現状と課題</td><td colspan="5">　本町では、上毛高原駅と宿泊施設間の移動において、宿泊施設が個別に送迎を実施している例が多くみられます。しかし、各宿泊施設が保有する送迎人員や車両には限りがあり、送迎対応が可能な時間帯や人数が限定されている状況です。
　また、同一時間帯に複数の宿泊施設が個別に送迎を行うことで、車両運行の重複が生じています。
　令和7年度には、国土交通省の地域交通 DX プロジェクト「COMmmmONS」の採択を受け、みなかみ町観光協会が主体となり、宿泊施設を対象とした共同送迎モデルの実証事業が実施されました。実証では、宿泊施設 3 社が連携し、上毛高原駅を発着とする共同送迎を運行することで、送迎業務の効率化や事業者負担の軽減、利用者の利便性向上に向けた検証が行われました。

（出典：みなかみ町資料）
△旅館の共同送迎の実証実験の様子</td></tr>
<tr><td>取組内容</td><td colspan="5"><u>①宿泊施設の共同送迎の検討・実証の実施</u>
（実施主体）町、観光協会、宿泊施設、交通事業者
　宿泊施設による共同送迎の実証を継続するとともに、将来的な本格実施を見据え、既存公共交通との役割分担や連携のあり方について検討を行います。</td></tr>
<tr><td>実施期間</td><td>R9</td><td>R10</td><td>R11</td><td>R12</td><td>R13</td></tr>
<tr><td></td><td>①</td><td colspan="2">検討・関係者との協議調整</td><td colspan="2">実　施</td></tr>
</table>

施策 3-4　GunMaaS との連携

現状と課題

群馬県では、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 WEB サービス「GunMaaS（群馬版 MaaS）」を提供しています。

リアルタイム経路検索：

リアルタイム経路検索機能では、デマンド交通やシェアサイクルにも対応しており、遅延情報を反映したリアルタイム経路検索が可能です。



（出典：群馬県）

△リアルタイム経路検索

チケット購入：

フリーエリア内の普通列車が乗り放題となる『ぐんまワンデーローカルパス』や、JR 前橋駅を中心とした市内中心部の『路線バス』と市内を循環している『マイバス』など利便性の高い交通チケットをアプリ上で購入することができます。

タクシー予約（前橋市）：

乗車/降車場所を地図上から選択して予約することで、近くのタクシーを簡単に呼ぶことができます。専用の予約アプリが不要で、経路検索からスムーズに予約可能です。

デマンド交通予約（前橋市・渋川市）：

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乗合バスを予約することができます。

取組内容

①GunMaaS との連携方法の検討　（実施主体）町、県、交通事業者等

リアルタイム経路検索・チケット購入・タクシー予約など、GunMaaS との連携方法について、群馬県と連携しながら研究・検討を実施します。

実施期間

	R9	R10	R11	R12	R13
①	検討・関係者との協議調整				

3.4.4 計画目標４に関する取組

計画目標４に関する取組について以下に示します。

計画目標4　地域住民の公共交通利用の促進を通じた、持続可能な公共交通運行体制の構築

計画目標4　地域住民の公共交通利用の促進を通じた、持続可能な公共交通運行体制の構築

施策 4-1　公共交通利用促進に向けたモビリティマネジメント・運賃支援

現状と課題

町民アンケートの結果から、町民の間では公共交通への関心が低いことや、そもそも利用方法が分からないといった状況が確認されました。今後、高齢を理由にした免許返納者の増大が想定されますが、公共交通により高齢者が自力で外出可能な環境を確保し、社会参加の機会を維持することで、健康寿命の延伸や認知機能の維持を図る効果が期待できます。地域全体で公共交通を持続可能なものとしていくためには、公共交通を積極的に利用していくことが重要であり、町民一人ひとりの意識の向上が求められています。

こうした状況を踏まえ、公共交通の利用促進を図るため、現在実施中の路線バス運賃助成事業や通学定期券補助等の移動支援に関する助成事業について継続・充実を図るとともに、公共交通を分かりやすく伝える公共交通マップの作成や、公共交通の利用を促す取組を進めていくことが求められます。

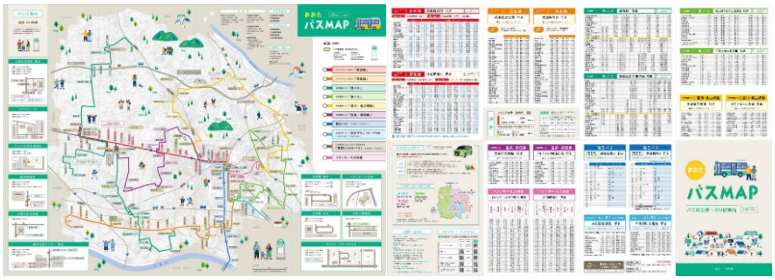
取組内容

①公共交通マップの作成　（実施主体）町、交通事業者

町民や来訪者が公共交通を分かりやすく利用できるよう、町内を運行する公共交通の路線・運行時間・利用方法等を整理した公共交通マップを作成します。あわせて、公共交通の利用方法や利用イメージを伝えることで、公共交通を身近な移動手段として認識してもらうきっかけづくりを行います。

事例：おおたバスマップ（太田市）

群馬県太田市では、市内を運行する路線バスの路線図や時刻表をまとめた「おおたバス Map」を作成しています。



△太田市バス MAP　（出典：太田市）

②モビリティマネジメント活動の実施　（実施主体）町、交通事業者、教育委員会

公共交通の利用促進に向け、高齢者や学生等を対象としたバス乗り方教室など、モビリティマネジメント活動の実施を検討します。単なる情報提供にとどまらず、路線バスを実際に利用する機会を創出することで、公共交通に対する不安や抵抗感を軽減し、利用のきっかけづくりや利用習慣の定着を図ります。

実施期間

	R9	R10	R11	R12	R13
①	検討・関係者との協議調整・実施		随時更新		
②	検討・関係者との協議調整・随時実施				

施策 4-2　公共交通の情報提供・案内機能の高度化

現状と課題

「バスが今どこにいるのか分からない」「いつ来るのか不安」といった運行状況の分かりにくさは、利用者にとって不安が生じやすく、特に、天候状況等により定時運行が難しい場面では、待ち時間の見通しが立たないこと自体が、公共交通利用に対する心理的なハードルとなる場合があります。そのため、待ち時間に対する不安を軽減し、公共交通を安心して利用できる環境を整える手段が求められます。

取組内容

①バスロケシステムの導入検討　（実施主体）町、交通事業者

バスの利便性向上のため、交通事業者と連携して、スマホや PC からバス車両のリアルタイム位置やバス停への到着予定時刻等の情報を確認できるサービスの導入を検討します。

事例：バスロケーションシステム（群馬県前橋市）

前橋市では、市内を運行するバス路線にバスロケーションシステムを本格導入しています。路線バスのリアルタイムな位置情報や遅れを地図上で確認することができます。



（出典：前橋交通ポータル）

△リアルタイム位置情報の提供

②　バス停・拠点における案内機能の強化　（実施主体）町、交通事業者

バス停および主要交通拠点における案内機能の強化を図ります。具体的には、路線図や時刻表に加え、主要目的地までの所要時間や乗り継ぎ情報を分かりやすく表示するとともに、QR コード等を活用したデジタル情報への導線の整備を検討します。また、駅や道の駅等の拠点においては、複数交通モードを一体的に案内するデジタルサイネージを設置し、利用者が現地において迷うことなく移動できる環境の構築を図ります。

実施期間

	R9	R10	R11	R12	R13
①	関係者との協議調整		実　施		
②	検討・関係者との協議調整				

施策 4-3　公共交通のキャッシュレス決済の導入・活用

現状と課題

町内の公共交通においては、関越交通バスでは交通系 IC カード、関越交通タクシーではクレジットカード・交通系 IC カードが導入されています。町営バス法師線では、地域通貨ミナカミハートペイによる決済に対応していますが、交通系 IC カードやクレジットカードは導入されていません。キャッシュレス決済の方法やシステムは日々変化しており、これらの動向へも柔軟に対応しながら、公共交通利便性向上に向けてさらなるキャッシュレス決済の導入・活用が求められています。

また、みなかみ町は外国人観光客の来訪者が多く、外国人観光客も公共交通を利用することから、外国人観光客に対応した決済手段への対応も求められています。



（出典：関越交通）

△タクシー車両でのクレジットカード・交通系 IC カード決済

取組内容

①路線バスへのキャッシュレス決済の導入・活用（実施主体）町、交通事業者

外国人観光客や来訪者の利便性向上を図るため、交通事業者と町で連携し、町内の公共交通への、カードタッチ決済をはじめとするキャッシュレス決済の導入・活用を研究、検討します。

②タクシーへのキャッシュレス決済の導入・活用（実施主体）町、タクシー事業者

タクシーの利便性向上を図るため、QR コード決済や IC カード決済などのキャッシュレス決済の導入に向けた調査・検討を行います。

実施期間

	R9	R10	R11	R12	R13
①	関係者との協議調整・随時実施				
②	関係者との協議調整・随時実施				

第4章 計画の進捗管理

4.1 評価指標の設定

地域公共交通の目指す姿の実現に向け、達成状況を評価する評価指標は、以下のとおりです。各評価指標について年度毎に集計し、評価指標の達成に向けた進捗管理を行います。

計画目標	評価指標	基準値 ➡ 目標値
＜計画目標1＞ 地域公共交通ネットワークの維持･確保及び充実	鉄道の年間利用者数	369,015 人（R6） ➡ 基準値以上（R12）
	バスの年間利用者数	191,413 人（R7） ➡ 基準値以上（R13）
	公的資金投入額	21,677,535 円（R7） ➡ 基準値を維持（R13）
＜計画目標2＞ 生活に必要な移動を確保するための交通空白地の解消	公共交通カバー行政区数	31 区（R7） ➡ 基準値以上（R13）
	新たな移動サービスや移動支援策の導入件数	0件（R7） ➡ 3件（R13）
＜計画目標3＞ 観光地へのアクセス及び観光地内の移動手段の確保･充実	観光地最寄鉄道駅の年間利用者数	369,015 人（R7） ➡ 基準値以上（R13）
	観光分野における新たな移動サービスや移動支援策の導入件数	0件（R7） ➡ 3件（R13）
＜計画目標4＞ 地域住民の公共交通利用の促進を通じた、持続可能な公共交通運行体制の構築	モビリティマネジメントの累計実施回数	0回（R7） ➡ 5 回（R13）
	公共交通を月 1 回以上利用する人の割合	13.3%（R7） ➡ 基準値以上（R13）

表 4-1　各計画指標の定義

計画指標	定義
鉄道の年間利用者数(人)	上越新幹線上毛高原駅及び JR 上越線水上駅の乗車人数の合計
バスの年間利用者数(人)	関越交通路線バス及び町営バス法師線の利用者数の合計
公的資金投入額(年)	関越交通猿ヶ京線(国庫補助・県補助・町負担)、関越交通宝川入口線(町負担)、町営バス法師線(運行経費から運賃収入を差し引いた額)の合計

計画指標	定義
公共交通カバー行政区数(区)	路線バスの停留所、鉄道駅を含む行政区の数※ ※路線バスの停留所または鉄道駅が立地する行政区数とする。なお、新たな移動サービスを導入した場合は、そのサービスの運行区域に含まれる行政区数を含む。
新たな移動サービスや移動支援策の導入件数(件)	新たな移動サービスの導入や、新たな移動支援策の導入を実施した件数

計画指標	定義
観光地最寄鉄道駅の年間利用者数(人)	上越新幹線上毛高原駅及びJR上越線水上駅の乗車人数の合計
観光分野における新たな移動サービスや移動支援策の導入件数(件)	観光分野における新たな移動サービスの導入や、新たな移動支援策の導入を実施した件数

計画指標	定義
モビリティマネジメントの累計実施回数(回)	モビリティマネジメントの累計実施回数
公共交通を月 1 回以上利用する人の割合(%)	町民アンケート調査において、公共交通の利用頻度に関する設問で、「ほぼ毎日」「週1回程度」「月に1回」と回答した人の割合

4.2 事業の推進体制・進捗管理

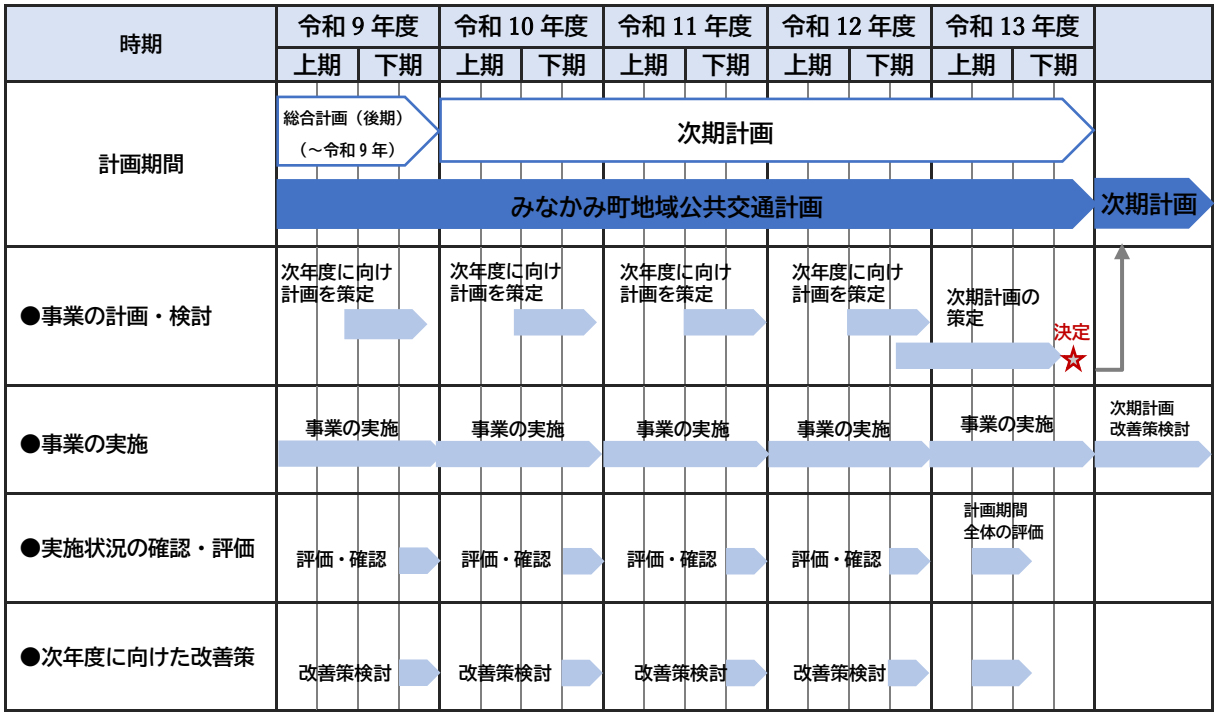
計画の達成状況に関する評価は、法定協議会※であるみなかみ町地域公共交通活性化協議会により、年度毎に実施し、議論・承認を行う体制で実施します。

なお、地域の状況や社会情勢が変化した場合は計画を見直すものとします。

また、事業を推進する上では、交通政策に限らず観光、商工、福祉など多様な分野の移動を担う主体、ならびに地域住民との連携を図り、本町で一体となって取り組みます。

※法定協議会：地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第６条に基づく協議会

表 4-2　計画の進捗管理



みなかみ町地域公共交通計画
令和８年１２月発行

発行：みなかみ町
編集：みなかみ町役場　企画課
〒379-1393　群馬県利根郡みなかみ町後閑 318
TEL　0278-62-2111（代表）
URL　https://www.town.minakami.gunma.jp