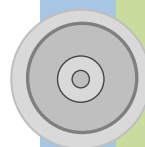
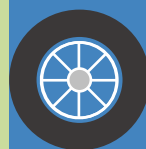
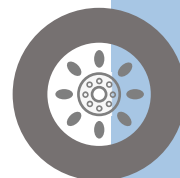


 令和4年度

長野原町地域公共交通計画

令和5年3月

長野原町



目次

1. 計画の概要

- 1-1 目的 P 1
- 1-2 根拠法と計画期間 P 1
- 1-3 計画区域と対象とする交通 P 1
- 1-4 計画の位置づけ P 3

2. 基本的な方針

- 2-1 基本理念 P 5
- 2-2 基本方針 P 7
- 2-3 基本目標 P 8

3. 施策及び事業

- 3-1 施策及び事業 P 9
- 3-2 事業スケジュール P 11
- 3-3 個別施策及び事業の検証 P 12

4. 計画の進捗管理

- 4-1 推進体制 P 37
- 4-2 進捗管理 P 38

5. 資料編

- 資料 1 長野原町地域公共交通活性化協議会設置要綱 . . . P 40
- 資料 2 長野原町地域公共交通活性化協議会名簿 P 42
- 資料 3 策定経過 P 43

1. 計画の概要



1-1 目的

長野原町は、人口減と少子高齢化の中、ハッ場ダム及び関連事業によって、人口分布や年齢構成に変化が生じています。

また、観光客が増加し観光振興に関する施策も求められるなど、社会経済の変化も生じています。

よって、町の10年後、20年後を見据えた検討を行い、計画的にまちの交通施策を推進することを目的とします。

1-2 根拠法と計画期間

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41号）第5条に基づき、本計画を策定します。計画期間は5年間とします。

2023年度〔令和5年度〕～2027年度〔令和9年度〕

1-3 計画区域と対象とする交通

(1) 計画区域



地域公共交通計画の区域は、次のとおりです。

長野原町全域

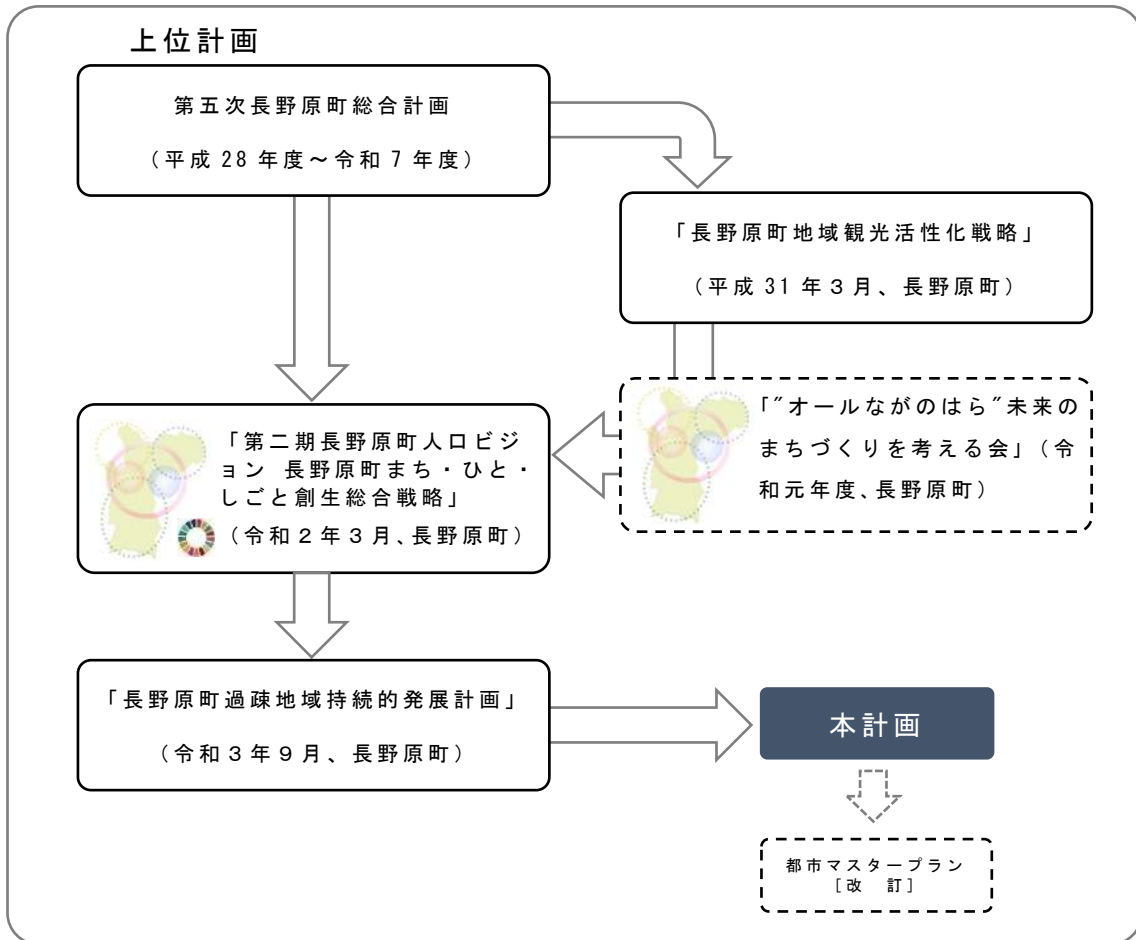
(2) 対象とする交通

対象とする交通は以下のとおり。

種 類	運営形態	運営者	主な利用者	摘 要
鉄 道	民 間	J R 東日本	一般	・ J R 吾妻線 [渋川 - 大前]
路線バス	民 間	ジェイアールバス 関東株式会社	一般	・ J R 長野原草津口駅 - 草津温泉
	民 間	草軽交通株式会社	一般	・ 生活交通路線 ・ J R 軽井沢駅北口 - 草津温泉、 北軽井沢 - J R 長野原草津口駅
	民 間	ローズクイーン 交通株式会社	一般	・ 生活交通路線 ・ J R 長野原草津口駅 - 野反湖
	民 間	関越交通株式会社	一般	・ 吾妻峡ハッ場広場 - 岩島駅 ※ 季節運行
福祉バス	公 共	長野原町 [民間委託]	町 民 [高齢者等]	・ 4 コース ・ 利用者登録、事前予約 ・ 草津観光タクシーに委託
外出支援 バス	公 共	長野原町 [民間委託]	町 民 [高齢者等]	・ 4 コース ・ 利用者登録、事前予約 ・ 浅白観光自動車に委託
スクール バス	公 共	長野原町 [民間委託]	町 民 [小中学生]	・ 令和 3 年度 ~ 中央小学校運行 中 ・ 令和 5 年度 ~ 長野原中学校運 行予定 ・ 令和 6 年度 ~ 浅間小学校運行 予定
福祉有償 運送	公 共	にしあがつま福祉 会	高齢者	・ 介護認定登録者
	公 共	社会福祉協議会	障害者	・ 障がい福祉サービス登録者
タクシー	民 間	浅白観光自動車株 式会社	一般	
	民 間	草津観光タクシー 株式会社	一般	
高速バス	民 間	ジェイアールバス 関東株式会社	一般	・ 新宿・東京 - 伊香保・草津温泉 ・ 川原湯温泉駅及び長野原草津 口駅で乗降可
	民 間	株式会社 D T S	一般	・ T X 八重洲駅 - 草津温泉、東京 八重洲・池袋 - 草津温泉、大 崎駅西口・池袋 - 草津温泉 ・ 道の駅ハッ場で乗降可
	民 間	株式会社 東急トランセ	一般	・ たまプラーザ・二子玉川・渋 谷 - 軽井沢・北軽井沢・草津 温泉

1-4 計画の位置づけ

上位関連計画と本計画の位置づけは、次のようになっています。



SDGs*の推進

長野原町ではSDGsを推進しています。「第二期長野原町人口ビジョン 長野原町まち・ひと・しごと創生総合戦略」では、交通手段の充実や交通弱者への対応が位置づけられ、下の目標と関連づけられています。したがって、本計画は、この目標と関連します。



* 「SDGs (Sustainable Development Goals、持続可能な開発目標)」とは

2015年に国連で採択された「2030年までの達成をめざす17の目標」。国際機関、政府、企業、学術機関、市民社会、子ども含めた全ての人々が、それぞれの立場から目標達成のために行動することが求められている。キーワードは「誰ひとり取り残さない」。

出典：中学生向けの副教材『私たちがつくる持続可能な世界～SDGsをナビにして～』（外務省・日本ユニセフ協会作成）

2. 基本的な方針



2-1 基本理念

(1) 基本理念

長野原町は、現状の自動車利用を認めつつも、自動車を運転できない方や自動車を運転できなくなった方に手をそえられるような交通まちづくりを目指すため、下の基本理念を定めます。

地域とひとをつなぐ公共交通



この計画における主な視点



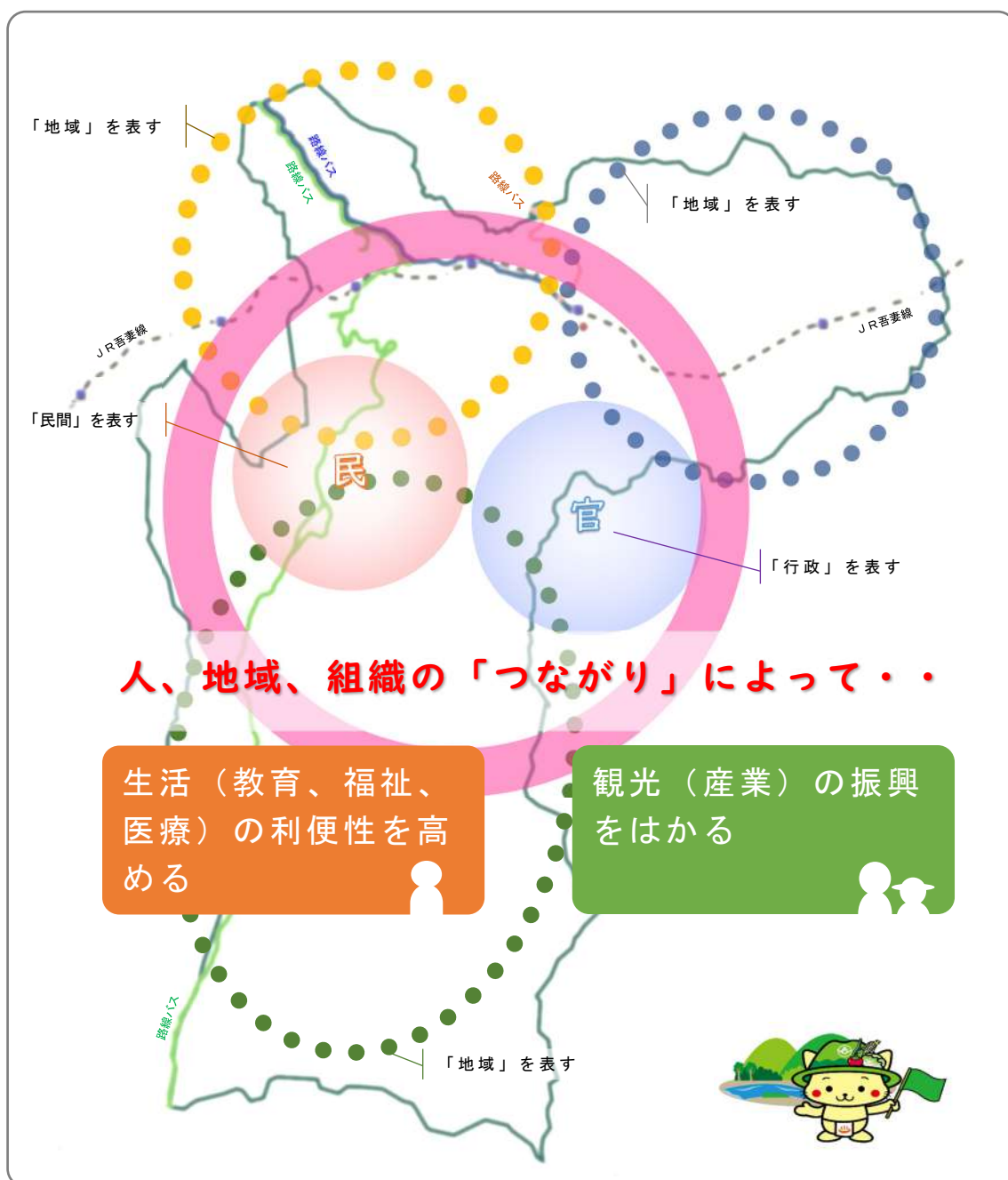
前年度の調査結果より、日常生活者の交通手段は、8割以上が自動車(送迎含む)です。
なお、「将来が心配」な方は、50~80歳において割合が高いのですが、実際には自動車を利用しています。したがって、公共交通の施策や事業は、自動車を運転できない高校生や80代以上(特に女性)を優先的に考えることが望まれます。このことが将来を安心させるものと考えます。
また、ハツ場ダムが竣工し、観光客の増加に合わせて、町の産業振興をはかる機運が高まっていることから、交通面への要請も強まっています。
これら生活者と観光客とは、公共交通の利用目的が異なっているので、起終点、利用時間も異なっています。よって、本計画は2つの視点で計画の施策体系を構成します。

(→ 次ページ「概念図」)

(2) 基本理念の概念図

住民参加によるワークショップ「“オールながのはら”未来のまちづくりを考える会」*1では、「オール長野原」のまちづくりにおいて、地域、組織をつなぐことの重要性を共有しました。

本計画の基本理念は、この話し合いの結果をベースとし、“交通”が人と地域をつなぎ、生活の利便性を高め、観光の振興をはかることを目指します。



*1 「“オールながのはら”未来のまちづくりを考える会」とは
令和元年7月と9月に住民参加によるワークショップが開催された。結果、新組織の必要性が高まり、「新組織のあり方意見交換会」が3回行われ、令和2年4月に「一般社団法人 つなぐカンパニーながのはら（通称：つなカン）」が設立された。上図は、話し合いのプロセスを象徴する概念図である。

2-2 基本方針

地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針を次の4つとします。

1

視点



小・中・高校生がいる家庭
の暮らしをより良くしよう

2

視点



高齢者や障がい者の移動サ
ービスを拡充しよう

3

視点



電車やバスで来た観光客も
移動できるようにしよう

4

生活者



視点



安心できる既存の民間事業
者を大事にしよう



2-3 基本目標

4つの基本方針に沿って、基本目標を定めます。

	基本方針	基本目標
1	小・中・高校生がいる家庭の暮らしをより良くしよう	1 駅から遠い高校生が公共交通機関に乗りやすくする。
		2 小中学生が安心して通学できるようにする。
2	高齢者や障がい者の移動サービスを拡充しよう	1 高齢者の移動を確保しつつ、高齢者による事故を低減する。
		2 福祉有償運送を継続して利用できるようにする。
3	電車やバスで来た観光客も移動できるようにしよう	1 JR吾妻線を利用して来た観光客が、ハッ場ダム周辺を周遊できるようにする。
		2 観光客が、長野原町の観光情報と交通情報を効果的に取得しやすくする。
		3 MaaS* ² 等を活用し、観光振興をはかる。
4	安心できる既存の民間事業者を大事にしよう	1 既存の鉄道、バスの活用と利便性向上をはかる。
		2 町民が慣れ親しんでいる民間事業者の事業継続を支援する。
		3 町民が助かる民間事業者の提案を促す。

*2 「MaaS」:(Mobility as a Service)住民や旅行者の移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービス。観光や医療等、交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する。(資料:国土交通省HP-日本版MaaSをもとに作成)

3. 施策及び事業



3-1 施策及び事業

「2-3 基本目標」ごとに、施策及び事業を位置づけます。

基本方針	基本目標		施策及び事業
1	1	駅から遠い高校生が公共交通機関に乗りやすくする。	<ul style="list-style-type: none"> ・ 応桑・北軽井沢地区における高校生の通学支援（スクールバスの混乗、支援バス）
1	2	小中学生が安心して通学できるようにする。	<ul style="list-style-type: none"> ・ 小学校の統合に合わせたスクールバスの円滑な運行 ・ 中学校の統合に合わせたスクールバスの円滑な運行 ・ 安全面を考慮したスクールバス混乗の運行

基本方針	基本目標		施策及び事業
2	1	高齢者の移動を確保しつつ、高齢者による事故を低減する。	<ul style="list-style-type: none"> ・ 免許返納の促進 ・ 免許返納に合わせた公共交通利用の支援（路線バス支援、タクシーチケット） ・ 外出支援バスの拡充検討と継続実施 ・ 福祉バスの拡充検討と継続実施 ・ 外出支援バス及び福祉バスの繰り返し広報
2	2	福祉有償運送を継続して利用できるようにする。	<ul style="list-style-type: none"> ・ 介護保険サービス事業との連携 ・ 障がい者サービス事業との連携

基本方針	基本目標		施策及び事業
3	1	J R 吾妻線を利用して来た観光客が、ハッ場ダム周辺を周遊できるようにする。	<ul style="list-style-type: none"> ・ JR川原湯温泉駅への特急停車や高速バス利用の推進 ・ JR長野原草津口駅からハッ場ダム周辺へのアクセスにおける民間事業者への支援 ・ ハッ場ダム周遊ルートにおける健全な民間による事業の推進（行政による民業圧迫の回避）
3	2	観光客が、長野原町の観光情報と交通情報を効果的に取得しやすくする。	<ul style="list-style-type: none"> ・ 観光サイト「ながのはら♪ら♪ら♪」における公共交通の運行案内等の連携 ・ 鉄道及びバスにおける交通系ICカード^{*3}をはじめとするキャッシュレス決済^{*4}の利用検討 ・ タクシーにおけるキャッシュレス決済^{*4}の利用検討
3	3	MaaS等を活用し、観光振興をはかる。	（例．町内における無人走行自動車の検討等）

基本方針	基本目標		施策及び事業
4	1	既存の鉄道、バスの活用と利便性向上をはかる。	<ul style="list-style-type: none"> ・ JR吾妻線における現状の運行体制の確保 ・ JRバス関東と草軽交通による路線バスの現状の運行体制の確保 ・ 要望に応じて、JR川原湯温泉駅におけるSuica^{*3}の設置検討 ・ 羽根尾駅、群馬大津駅における機能強化や安全確保にむけた駅前広場整備 ・ 駅から既成市街地における歩道や照明の確保 ・ JR川原湯温泉駅におけるP & R駐車場の検討
4	2	町民が慣れ親しんでいる民間事業者の事業継続を支援する。	<ul style="list-style-type: none"> ・ タクシー事業者の支援及び連携 ・ デマンド交通の検討
4	3	町民が助かる民間事業者の提案を促す。	<ul style="list-style-type: none"> ・ 民間事業者による法定協への提案等の推進

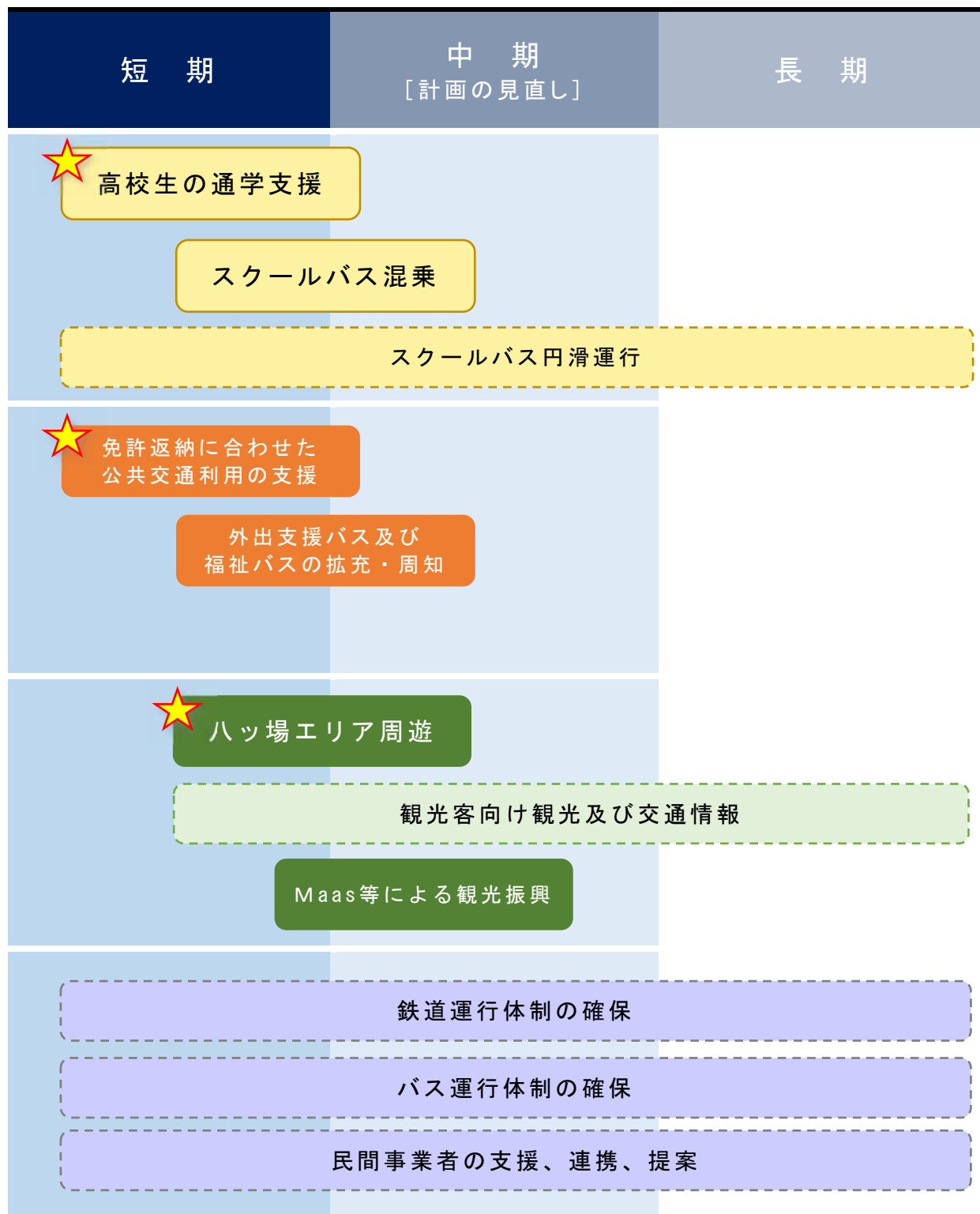
*3 「交通系ICカード」: 改札を通過する際、小銭が不要であったり、運賃精算を簡略化できるため、鉄道利用者の利便性が向上する。また、システムは、シームレスで乗継利便性が高いことから、高齢者や外国人観光旅行者等にも優しい。ちなみに「Suica」は東日本旅客鉄道株式会社の、「PASMO」は株式会社バスモの登録商標でほかにも多数存在する。（資料：国土交通省HPをもとに作成）

*4 「キャッシュレス決済」: 電子マネー（交通系ICカード、iD、WAON等）、QRコード（paypay、d払い等）、クレジットカード等の様々な方法がある。（資料：経済産業省HPをもとに作成）

3-2 事業スケジュール

「3-1 施策及び事業」は多岐にわたり、町民や関係機関の意向、経済性を踏まえると、全てをスケジュール化することが困難です。

よって、これらのうち、アンケートで要望が高く、実現性が高い個別の施策及び事業をスケジュールに示します。



※図中の★がついている施策及び事業は、より具体的に検討します。

3-3 個別施策及び事業の検証

ここでは、「3-2 事業スケジュール」に示された個別の施策及び事業について具体的に検証を行うか、又はイメージを作成しました。

より具体的に検証した施策及び事業は、下表の3つです。これらは町民の関心が高く、短期に位置づけられているため、事業化にむけた検討を行いました。

また、他の施策及び事業はイメージを作成しました。イメージにした理由は、検証した事業の延長線上にあたり、様々な意見を聞く必要があるため、事業化に向けた検討は尚早です。

なお、鉄道やバスの運行体制の確保及び民間事業者の支援等は、今後も継続することになるので、補足説明にしました。

■この計画で具体的な検討を行った個別施策及び事業

基本方針及び基本目標番号	詳細な検討を行う施策及び事業	個別施策及び事業の名称	始 期
1-1	★ 高校生の通学支援	応桑・北軽井沢地区の高校生における通学支援の検討	短 期
2-1	★ 免許返納に合わせた公共交通利用の支援	タクシーチケット優先配布の検討	短 期
3-1 及び 3-3	★ ハッ場エリア周遊	ハッ場ダム周辺へのアクセス手法の整理と二次交通の検討	短 期

(1) 応桑・北軽井沢地区の高校生における通学支援の検討

データ分析の結果、地区別にみると、応桑・北軽井沢地区は、駅、病院及び商業施設まで遠いため、他の地区に比べて交通の重要度が高くなっていることがわかりました。さらに年齢別にみると、公共交通機関の便数が少ないため、自動車を運転できない世代が困っていると考えられます。

具体的には、高校生は、家族による送迎に頼っている状況です。

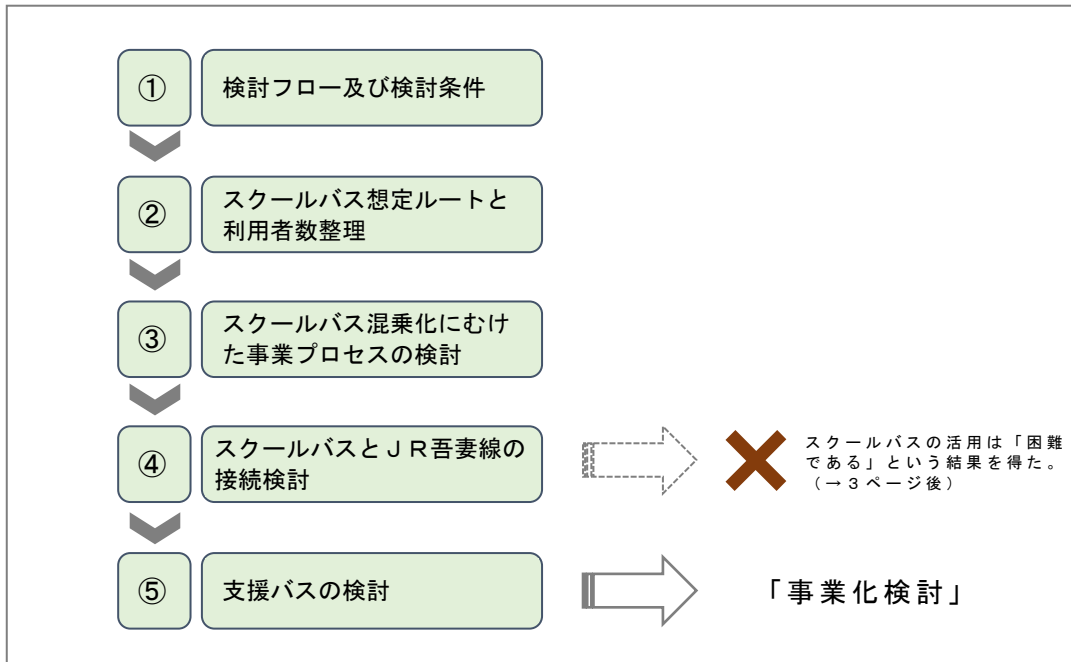
よって、駅から遠い高校生が公共交通機関に乗りやすくし、高校生がいる家族の暮らしをより良くすることを考えます。

基本方針 基本目標	着目して検討する 短期施策及び事業	個別施策及び事業の名称	時期
1-1	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;"> 高校生の通学支援 </div>	応桑・北軽井沢地区の高校生における通学支援の検討	短期
イメージ 図			
想定条件	<ul style="list-style-type: none"> ・対象者：応桑・北軽井沢地区の高校生 ・乗り物：10人程度のライトバン（又は利用者が少ないならば乗用車） ・ルート：JR吾妻線のJR長野草津口駅（又はJR大津駅） ・ダイヤ：上りAM7:05（通称；3番）に接続 ・停車場：当初「北軽井沢」と「応桑」の2箇所に停車（スピード化） <p>※ここでは、イメージしやすい条件を明示した。これらの条件は、行政と事業者が可能な条件のもと、地元協議を経て決定する。</p>		

① 検討フロー及び検討条件

令和5年度、長野原中学校への統合におけ、令和4年6月から西中学校区のスクールバスについて調整しています。

よって、応桑・北軽井沢地区の高校生の通学支援については、「1-2 スクールバス混乗」と合わせて検討します。



□ 検討条件

- ・ 対象：応桑・北軽井沢地区の高校生（想定利用者数約34人。下表）
- ・ 目的：JR吾妻線のJR長野原草津口を出発する上り電車に合わせる。
[通称2番（6:04発）、3番（7:05発）、4番（7:38発）]
- ・ 運行：朝のみ。※帰りは各自
[5時30分、6時30分、7時00分に北軽井沢発（所要30分）]
- ・ その他①：スクールバスは令和5年4月から本運用とする。
- ・ その他②：スクールバスは「へき地児童生徒援助費等補助事業」を活用。
- ・ その他③：路線バスが人員や営業所運営において対応困難な場合を想定。
- ・ その他④：想定利用者数の試算

北軽・応桑地区における電車利用者数の試算	15～19歳人口（人）	80	※国勢調査による。
	外出率	0.84	※パーソントリップ調査による。
	電車利用率	0.5	※アンケート。応桑北軽井沢地区の10～19歳において、主な交通手段が「自動車（知人家族運転）」及び「電車」の割合。
	想定利用者数（人）	33.6	※15-19歳人口×外出率×電車利用率

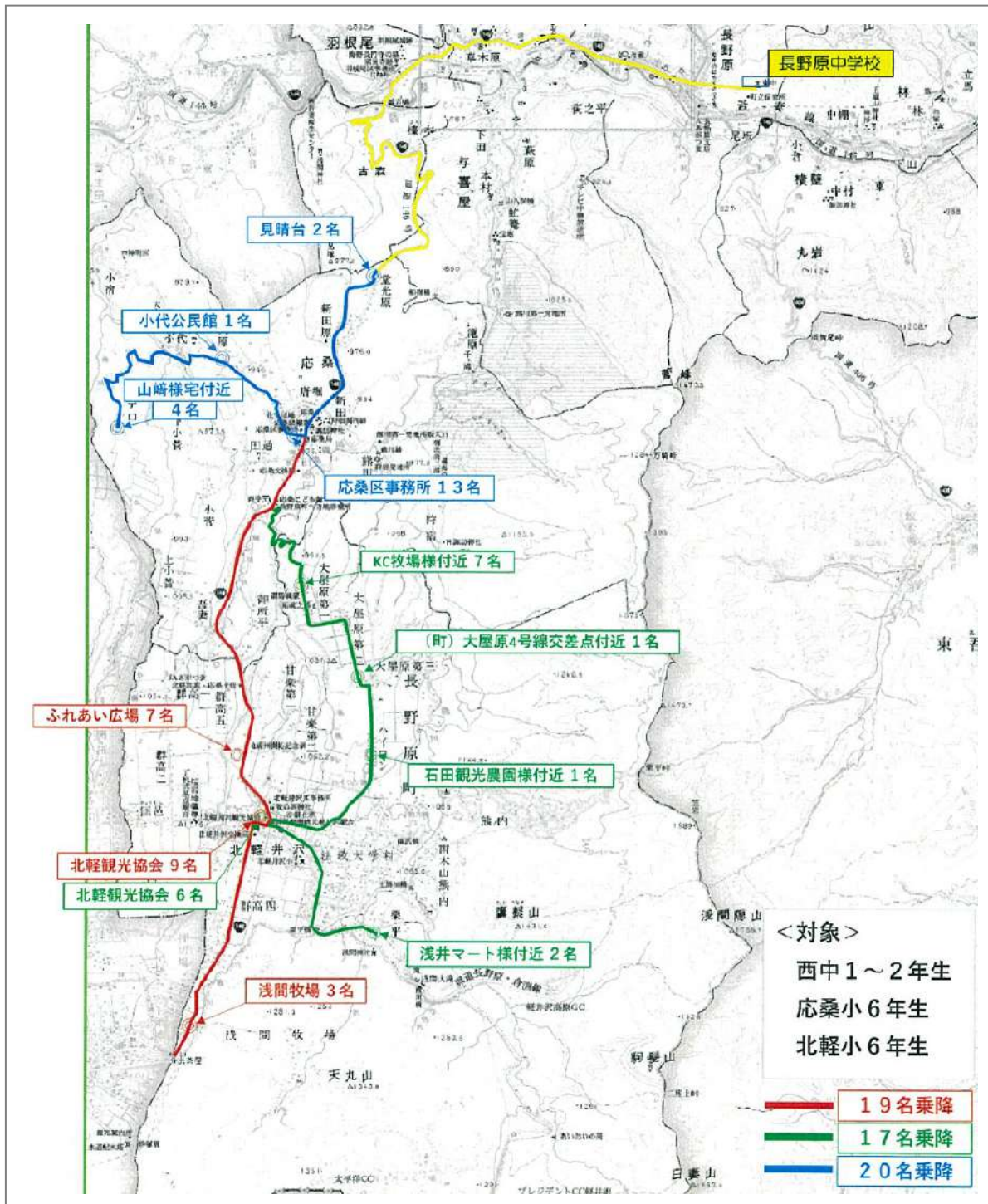
② スクールバスの想定ルートと利用者数

対象となる生徒の人数は全部で約60人です。これを想定3ルートで各1便に割り振ると各20名程度です。よって、使用するバスの大きさは、定員11～29名程度の中型が想定されます。

したがって、スクールバス混乗における利用可能人数は、バス定員を29人にすると、最大で10～12人（バス乗車計約30人）程度になります。

これは、応桑・北軽井沢地区の想定利用者数約34人を下回ります。

■令和5年度長野原中学校統合における想定スクールバスのルート



※令和4年7月末時点。今後、関係者と調整し決定される。（長野原町）

③ スクールバス混乗化に向けた事業プロセスの検討

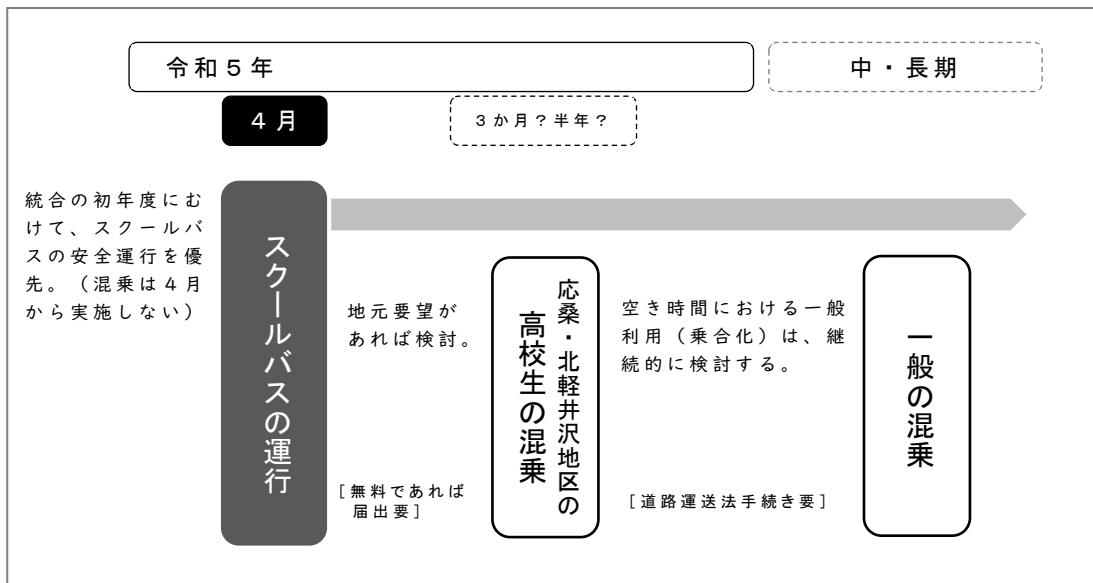
まず、東中と西中が統合して、新たに長野原中学校が令和5年4月にスタートするので、このスケジュールは無視できません。

よって、前年度調査における課題” 高校生の通学” について、スクールバス混乗事業を検討する場合には、3か月又は半年後がよいと考えます。

さらに、一般の混乗は、実際の利用者数試算や、料金を導入すると道路運送法の手続きも要するため、時間をかけた検討が必要です。

結果、長野原町では、段階的な事業プロセス（下）が想定されます。

■長野原町に望ましい段階的な事業プロセス



[参考1] スクールバス混乗化とは

混乗化 [狭義]	<ul style="list-style-type: none"> 既存の公共交通サービスが十分に無いとき、スクールバスを利用する。（既存のスクールバスを活用含む） そのスクールバスに一般の住民が乗る。
乗合化 (間合い化)	<ul style="list-style-type: none"> スクールバスを登下校時間帯以外の空き時間に活用する。 コミュニティバス。

[参考2] スクールバス混乗化のメリット・デメリット

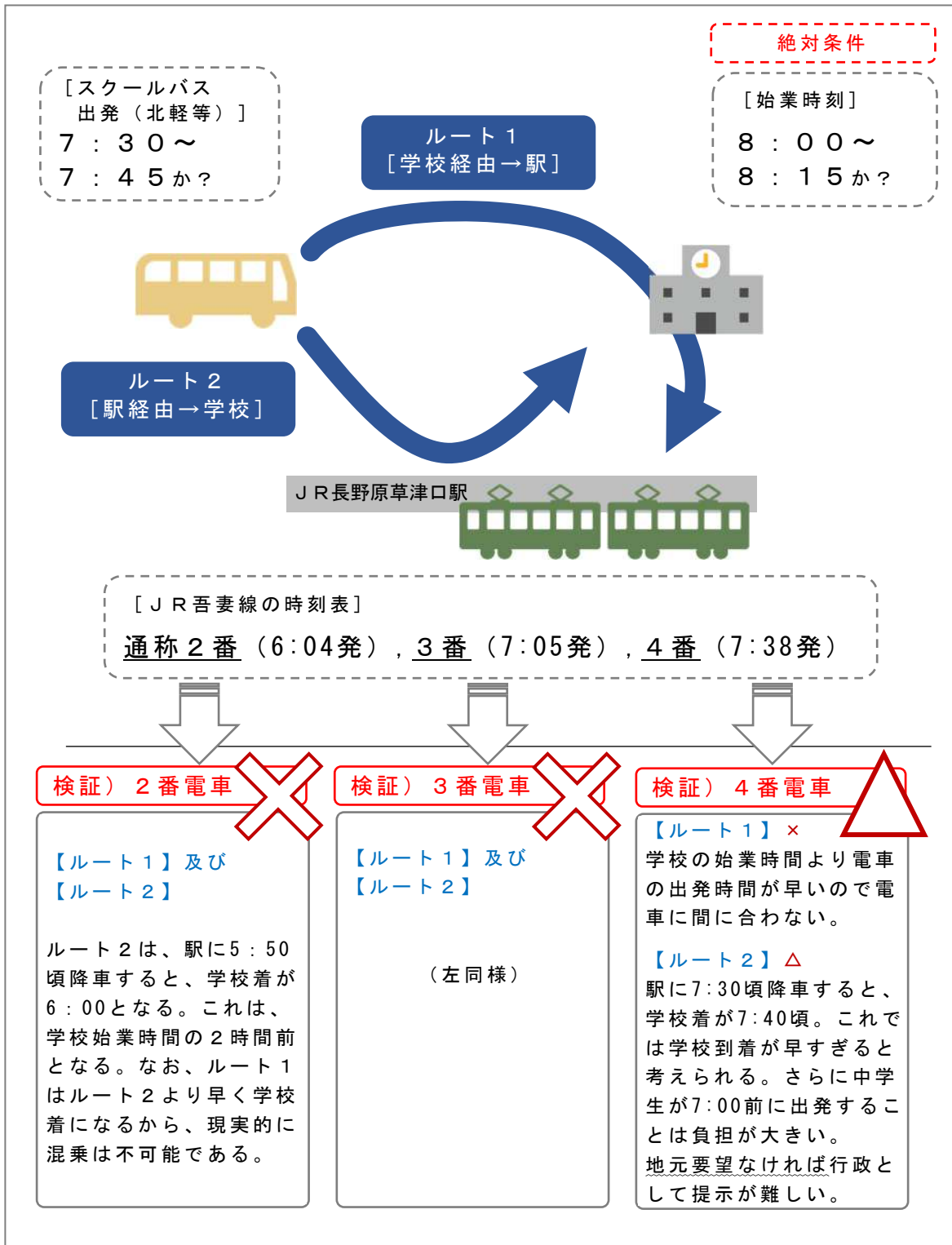
	メリット	デメリット
利便性	通学目的の生徒、児童と、一般客を同乗することができる。	学校の始業時間や行事に合わせるため、ダイヤの変更がある。
安全性	—	生徒、児童と一般客が同乗するので、通常のスクールバスに比べて、事件や事故リスクは高まる。（→登録制で対応か）
経済性	他の目的の利用者を同じ車両で運搬できるので、コストを削減可能である。	一般利用の際、料金収受等の機器を要する。

資料：「地域公共交通計画調査分析業務」（令和4年3月、長野原町）

④ スクールバスとJR吾妻線の接続検討

スクールバスの運行目的は通学なので、生徒の安全確保と、学校の始業時間に合わせた編成が必要です。この条件のもと、高校生を混乗させ、始業時間とJR吾妻線のダイヤとの時間的な検討を行いました。

結果、長野原町において **スクールバス混乗は実施困難** と考えられます。



⑤ 支援バスの検討

スクールバス混乗が実施困難であることを受け、継続的に運行している「外出支援バス」や「福祉バス」を『支援バス』と称して、応桑・北軽井沢地区の高校生を送迎することを考えました。

検討にあたり、支援バスとスクールバス混乗の運営方法を設定しました（下表）。ここで、便数はJR吾妻線の上り3便にあわせますが、スクールバス混乗の場合はスクールバスを1便活用できるものとします。なお、支援バスの料金（表中赤字）については、草軽交通の学生フリー定期券と同額の4万円程度の負担が必要とも考えられます。

この設定のもと、支援バスとスクールバス混乗の比較評価を行いました（次ページ）。

比較評価の結果、コストは同程度であることがわかります。個別にみると、スクールバスは安全性や現実性に課題がありますが、支援バスは経済性が課題なので、行政として費用負担可能であれば実現性が高いことがわかりました。

■ 支援バスとスクールバス混乗の運営方法の設定

名称	運営	料金	便数	乗り場
支援バス	町営 [地元タクシー会社に委託?]	高校生は、 年間4万円以上 負担要か?	朝3便	北軽井沢、応桑 2箇所想定
スクールバス混乗	町営 [地元業者に委託?]	¥0	朝2便 + スクールバス混乗1便	中学生の自宅最 寄り乗り場

■ 支援バスとスクールバス混乗の比較評価

名称	機能性	安全性 (信頼度)	現実性	経済性	主な イニシャルコスト [車両費]	主な ランニングコスト [委託費]	初年度計
支援バス	● (最短ルートで駅に到達可能か?)	● (地元業者)	● (既に事業実施済み)	▲	¥0 (車両が不足すれば、町で1,000万程度可能性有?)	900 ~ 1,200万円*5 (それ以上か?) [1日1便で300~400万? よって、1日3便なので単純に3倍した。朝早いので割増可能性高。]	800~1,100万円? [(左列)一料金収入約100万円]
スクールバス混乗	▲ (羽根尾経由なので支援バスより時間かかる)	● (地元業者)	▲ (地元要望がなければ実現性低い)	●	¥0 (車両が不足すれば、町で1,000万程度可能性有?)	600~900万円 (2便分。単純に上の数値が3便分なので2/3乗した) [別にスクールバスの事業として800~1,500万程度必要か?]	600~900万円? [+(プラス) スクールバス事業 800~1,500万程度]

*5 支援バスのランニングコストの試算について

補助金申請に用いるときの輸送原価をもとに、北軽井沢とJR長野原草津口駅間のコストを計算しました。すなわち、バス事業者が通常の運行を行う場合のコストです。

結果、通常1,100~1,200万円(下表)になりました。実際には、新規事業の場合は、地域条件や設備条件等が異なるので、その他費用が上乗せされることに注意が必要です。

実車走行キロ当たり輸送原価※ (円/km)	北軽井沢—JR長野原草津口駅間				
	距離・km	1便当たりコスト・円	3往復(3便)・円	月当たりコスト・円	年コスト・円
	a)	c)=a)×b)	d)=c)×6	e)=d)×30日	f)=d)×365
¥332.42	15.9	¥5,285	¥31,713	¥951,386	¥11,575,197

資料：「令和5年度 地域公共交通確保維持改善事業費補助金(地域間幹線系統確保維持費用国庫補助金)計画認定申請に係る地域キロ当たり標準経常費用昨年度調査」(令和4年5月、関東運輸局)

⑥ 支援バスにおける料金負担と町の支出の考え方

支援バスで課題となった経済性について、4万円自己負担の有無によってケース分けをして、町の支出の考え方を検討しました。

結果、大きな料金収入を見込めないため、どちらのケースも町として約1,000万円程度の支出が想定されます。

ただし、単純にコスト（経済性）だけで比較することには注意が必要です。その理由は、一般的に高等学校の通学に関する統合や遠隔地の問題では、通学費、通学時間、疲労、機会均等などに配慮することがあります。

一方、長野原町の児童生徒に対する通学費補助事業を参考にすると、応桑・北軽井沢地区は10.0km超ですから、高校生に10万円以上相当という考え方もあるかもしれません。

■ 試算「料金負担と町の支出」（北軽井沢～JR長野原草津口駅）

[年間]

検討ケース	自己負担額	(自己負担による 料金収入)	町の支出額
自己負担あり	4万円 [草軽交通学生フリー定期券と同額]	約134.4万円 [40,000×駅利用者33.6人]	約770～1,070万円 [自己負担無しの支出－料金収入]
自己負担無し	¥0	—	約900～1,200万円
[参考1] 考え方の例 遠距離通学高校生の通学補助費を町の事業を参考に10万円とした場合	[必要通学費－補助費]	—	336万円 [10万円×駅利用者33.6人]
[参考2] 現状の推定 自家用車による送迎費用	約24万円*6	—	¥0

□ 参考「長野原町における通学費関連補助事業」

遠距離幼児児童生徒通学費補助金交付事業					
対象者：通学距離が4kmを超える児童及び6kmを超える生徒、幼児については4kmを超える者。 回数券購入者及び交通機関を利用する児童生徒。					
内 容：認定こども園					
		認定こども園	小学校	中学校	高校生?
4.0km以上	5.0km未満	2,800	8,500	—	
5.0km以上	6.0km未満	5,700	17,100	—	
6.0km以上	7.0km未満	8,500	25,700	17,100	
7.0km以上	8.0km未満	11,400	34,300	34,300	
8.0km以上	9.0km未満	14,300	42,900	51,400	
9.0km以上	10.0km未満	17,100	51,400	68,600	
10.0km以上		20,000	60,000	85,800	¥●●●●円?
回数券及び定期代金の2分の1の補助。					
問合せ：《教育課 学校教育係》 TEL：0279-82-2029					

資料：「移住支援施策一覧」（2020年7月、群馬県）より

* 6 自家用車による送迎費用

自家用車による送迎費用は、往復で約 24 万円の負担となっています。ここで、高校生の”帰宅”を考えると、時間が疎らになることや一部公共交通が利用可能です。

よって、「朝の登校時（片道）のみを補助する」という考え方にした場合、半分の約 12 万円相当になります。ちなみにこのときの負担比率は、町と各家庭 = 1 : 1 です。

交通手段		バス [草軽交通]	タクシー	自家用車	摘要
起終点	乗降場	北軽井沢バス停	北軽井沢区事務所	北軽井沢交差点	※ほぼ同じ区間での比較にしている。
	乗降場	JR長野原草津口駅バス停	JR長野原草津口駅	JR長野原草津口駅	
距離	(km)	—	15.9	15.9	
料金	片道(円)	¥880	¥7,000	¥270	※バスは、令和3年2月時点の料金。 ※タクシーは、複数サイトによる検索結果の平均。 ※自家用車は損料や時間損失は含まない。燃料費は170(円/ℓ)とする。
	往復(円)	¥1,760	¥14,000	¥540	
	(朝、夕2回送迎)	—	—	¥1,080	※自家用車は、朝、夕の2回送迎とする。
	月当り20日(円)	¥35,200	¥280,000	¥21,600	
	年間220日(円)	¥387,200	¥3,080,000	¥237,600	

(2) スクールバスの混乗

この事業は、既に前節と一緒に検討済みです。

基本方針 基本目標	着目して検討する 短期施策及び事業	個別施策及び事業の名称	時期
1-2	スクールバス混乗	(応桑・北軽井沢地区の高校生における通学支援の検討と一緒に検討済み。)	短中期
イメージ 図			
想定条件	<ul style="list-style-type: none"> 対象者：応桑・北軽井沢地区の中学生及び高校生（将来的には一般） 乗り物：マイクロバス ルート：（P15に示したとおりであるが、駅を加えることになる） ダイヤ：中学校の始業時間に合わせて運行。 駐車場：地元協議中 		

(3) スクールバス円滑運行

東中と西中が統合して、新たに長野原中学校が令和5年4月にスタートするので、教育委員会が地元協議を行い円滑に運行する予定です。

基本方針 基本目標	着目して検討する 短期施策及び事業	個別施策及び事業の名称	時期
1-2	スクールバス円滑運行	(学校統合事業にて実施)	通期
イメージ 図			
	条件（予定）	<ul style="list-style-type: none"> 対象者： 応桑・北軽井沢地区の中学生 乗り物：マイクロバス ルート： （左図のとおり） ダイヤ： 中学校の始業時間に 合わせて運行。 駐車場：地元協議中 	

(4) タクシーチケット優先配布の検討

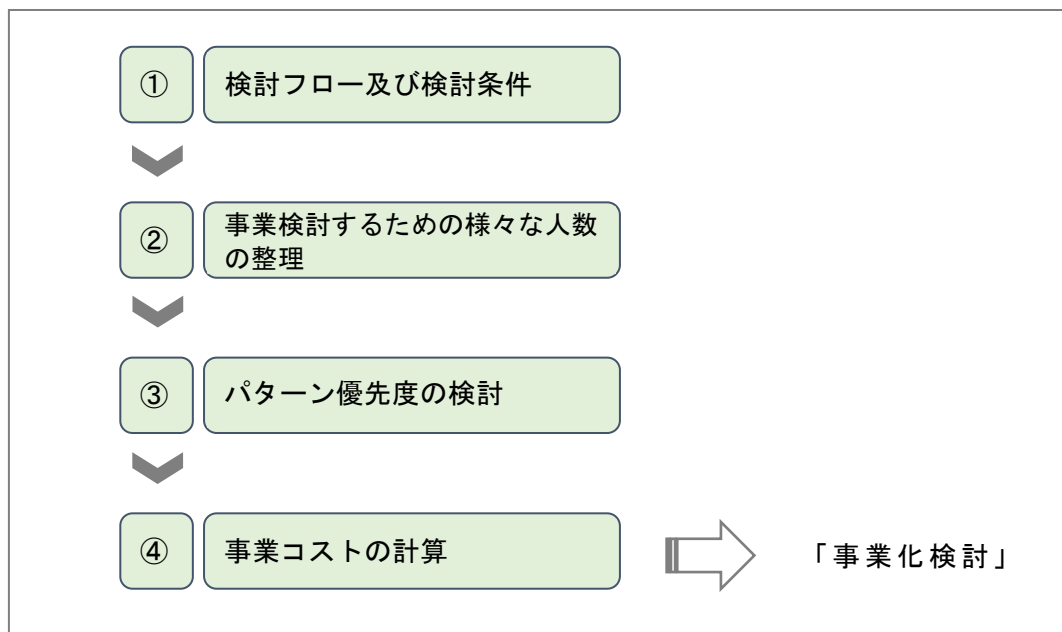
データ分析の結果、高齢者は、まだまだ自動車で移動している様子がうかがえますが、年齢が高くなるにつれて将来への不安が高まっています。これは、自分が自動車を運転できなくなったときに困ることが背景にあると思われます。

よって、福祉バスや外出支援バスを補完するタクシーチケットを段階的に配布して、高齢者の不安の解消に努めます。

なお、同時に免許返納を推進し、高齢者による事故低減にも努めます。

基本方針 基本目標	着目して検討する 短期施策及び事業	個別施策及び事業の名称	時期
2-1	免許返納に合わせた 公共交通利用の支援	タクシーチケット優先配布の検討	短期
イメージ 図			
想定条件	<ul style="list-style-type: none"> ・対象者：75歳以上かつ免許返納者 ・乗り物：タクシー ・ルート：自宅から目的地 ・ダイヤ：随時 ・その他：タクシーチケットを使う <p>※ここでは、イメージしやすい条件を明示した。これらの条件は、行政が事業者等の意見を聞きながら事業化をはかる。</p>		

① 検討フロー及び検討条件



□ 検討条件

- ・ 目的：自分で自動車を運転できない高齢者等にタクシーチケット等を配布し、タクシーを安価に活用して移動できるようにする。また、免許返納を推進し、高齢者の交通安全をはかる。
- ・ 対象：高齢者（複数の条件を組み合わせたパターンを比較検討して決定する。）
- ・ 乗り物：タクシー（民間事業者）
- ・ ルート：自宅ー目的地
- ・ 料金：タクシーチケット＋現金で支払う。※クーポン券購入等も検討する。
- ・ 補助金額：事業コストの試算を参考に行政が必要な手続きを経て決定する。

② 事業検討するための様々な人数の整理

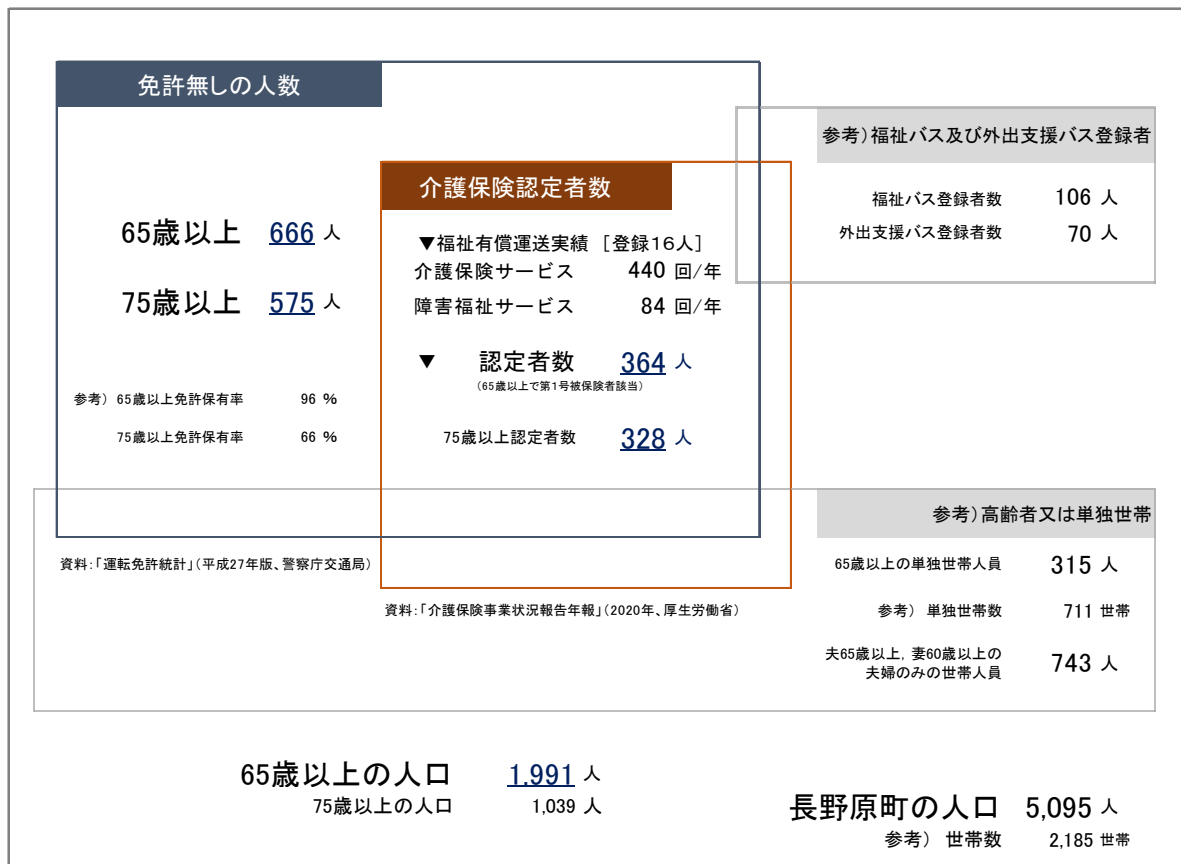
高齢者について「公共交通機関が無いと困る人は、実際にどれくらいいるのか？」整理しました。条件は「年齢」、「免許の有無」及び「介護保険の認定」の組み合わせとし、それぞれの人数を図で示しました。

まず、長野原町の65歳以上で免許が無い人は666人です。75歳以上は575人ですが、高齢になっても免許を保有していることがわかります。

次に介護保険認定者をみると、65歳以上が約364人、75歳以上が328人です。ここでは、この方々は自分で運転できない※と考えます。

ここで、タクシーチケットの必要性が高い人を推定すると、より高齢で免許を保有していない方(=75歳以上575人)は基本的に必要度が高いと考えられます。さらに「介護保険認定者(=75歳以上328人)は、移動サービスを受けられる」と考えると、『免許を保有しない、かつ介護サービスを受けられない方は約250人(=575-328)』いることがわかります。

※実際には、要介護又は要支援でも、自分で運転する方や、家族等の送迎で移動しています。他方で、福祉有償運送登録者(要介護・要支援者)は16人と少ないので、このことから他の移動手段を用いていることがわかります。



資料:「国勢調査」(令和2年、総務省)

③ パターン優先度の検討

前ページの整理を受けて、「年齢」、「免許の有無」及び「介護保険の認定」を要素にどのような条件の組み合わせ（パターン）が、優先度が高くなるのか検討しました。

結果、「年齢は75歳以上」と「免許無し」による組み合わせが、優先度の判断材料になることがわかりました。

よって、事業のスタート時点では、優先度が高いC、D及びEパターンで対象者を絞り、要望に応じて事業拡大することが望ましいと考えます。

優先度	パターン	条件	該当人数	考察	摘要
	Aパターン	65歳以上全員	1,991人	高齢者であるが、免許保有率が高いので、他のパターンに比べて優先度は低い。	
△	Bパターン	65歳以上かつ免許無し	666人	免許無しなので必要度高い。ただし、介護保険サービスの「移動」に係るサービスを受けている可能性がある。	
○	Cパターン	75歳以上かつ免許無し	575人	Bパターンより年齢が高いため、Bパターンより優先度が高い。	
○	Dパターン	65歳以上かつ免許無し －介護保険認定者数	302人	免許も無く、介護サービスも受けていないので、公共輸送機関又は送迎されているので、優先度が高い。	・前ページでのべたように、介護保険認定者は介護保険サービスの移動サービスを受けていると仮定して除いているが、実際にサービスを受けていなければ人数は増えることになる。 ・また、介護保険認定者は免許返納していると仮定。（実際には未返納あり）
◎	Eパターン	75歳以上かつ免許無し －介護保険認定者数	247人	Dパターンより年齢が高いため、最も優先度が高い。	”
－	参考) Fパターン	夫65歳以上、妻60歳以上の夫婦のみの世帯人員＋65歳以上の単独世帯人員	1,058人	(夫婦が高齢者になりかけている世帯や単独世帯は必要性がある。)	このうち夫婦共に免許返納している場合や、単独世帯で免許返納している者は、最も優先度が高くなる。
－	参考) Gパターン	65歳以上の単独世帯人員	315人	(高齢者の単独世帯は必要性が高い。)	このうち免許返納者は、最も優先度が高くなる。

④ 事業コストの試算

前ページの各パターンに該当する人数にタクシーチケットを配布する場合について事業コストを試算しました。

試算は、3,000（円/月）と1,000（円/月）の2つで、それぞれ自己負担1/10を除いた金額も示しています。

結果をみると、新たにバス1便を動かすと、少なくとも1,000万円以上要することから、当初は、条件を絞って1,000万円未満（水色網掛け部）以下でスタートし、要望に応じて段階的に事業拡大することが望ましいと考えます。

パターン	設定人数	タクシーチケットを配布する場合			
		月3,000円(3.6万円/年)		月1,000円(1.2万円/年)	
		(千円)	(自己負担1/10の場合) (千円)	(千円)	(自己負担1/10の場合) (千円)
Aパターン	1,991人	¥71,676	¥64,508	¥23,892	¥21,503
Bパターン	666人	¥23,976	¥21,578	¥7,992	¥7,193
Cパターン	575人	¥20,700	¥18,630	¥6,900	¥6,210
Dパターン	302人	¥10,872	¥9,785	¥3,624	¥3,262
Eパターン	247人	¥8,892	¥8,003	¥2,964	¥2,668
参考) Fパターン	1,058人	¥38,088	¥34,279	¥12,696	¥11,426
参考) Gパターン	315人	¥11,340	¥10,206	¥3,780	¥3,402

(5) 外出支援バス及び福祉バスの拡充・周知

2

視覚 高齢者や障がい者の移動サービス拡充しよう

2つのバスは、目的が異なるが運営方法はほぼ同様です。コースは、地区別に運行コースが分かれ、4コース設定されています。地区別に運行日が決まっているので、概ね月4回運行になっています。

今後、バス利用者の利便性を高めるなど事業の拡充が必要ですが、まずは、外出支援バスについて”午後便”を検討中です。

基本方針 基本目標	着目して検討する 短期施策及び事業	個別施策及び事業の名称	時期
2-2	外出支援バス及び福祉バスの拡充・周知	外出支援バス及び福祉バスの利便性向上事業、広報事業	短中期
イメージ 図	<div style="text-align: center;">  <p>・ 繰り返し広報</p> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>外出支援バス</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>福祉バス</p> </div> </div> <div style="text-align: center; margin-top: 20px;"> <p>・ 便数の増加（即時性、スピード化）</p> <p>・ ルート見直し（目的地の増加）</p> </div>		
想定条件	<ul style="list-style-type: none"> ・ 対象者：65歳以上高齢者、障害者、自動車運転免許返納者（外出支援） ・ 乗り物：バンタイプ ・ ルート：（上図のとおり） ・ ダイヤ：運行日に1便から2便に。往）9：00頃発で、復）最終地点を11：00頃発、往路と逆ルートで回る ・ 停車場：事前に設定された乗車場所 ・ その他：地元の民間事業者に外部委託 		

(6) ハッ場ダム周辺へのアクセス手法の整理と二次交通の検討

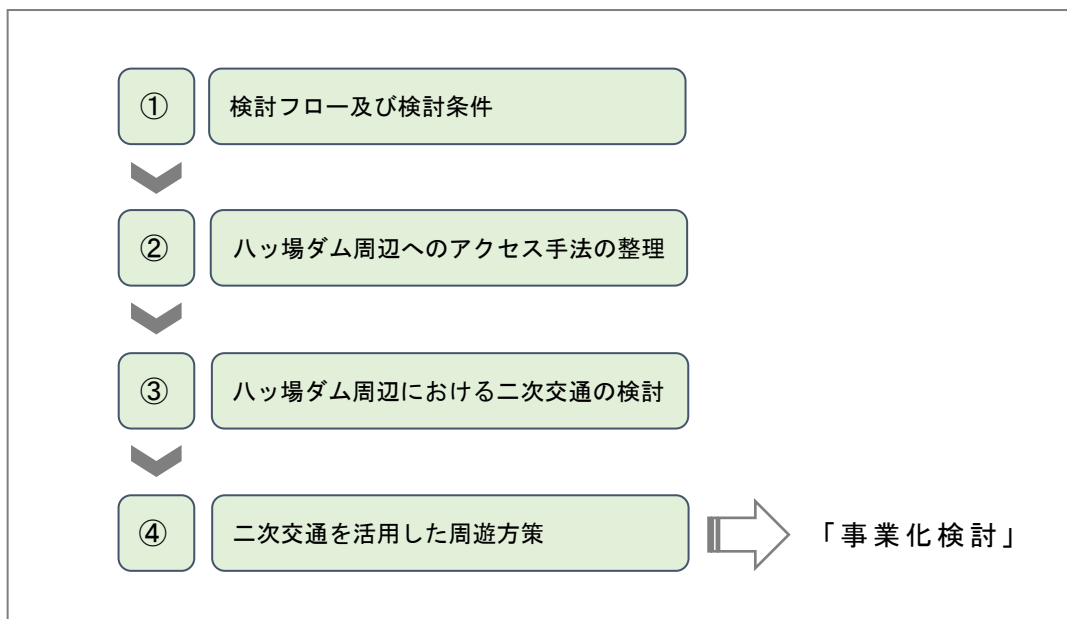
長野原町における観光客数は、コロナ禍においても増加し、秋期で5万（人/月）の増加（令和2年）がみられました。「道の駅」ハッ場ふるさと館に着目すると、令和2年夏～秋期の来場者数が5～7万（人/月）増加しており、道の駅が町の観光に及ぼす影響が大きいと考えられます。

道の駅への交通手段に着目すると、自動車が主ですが、観光客の増加に伴って、鉄道利用者や宿泊者（他町村含む）から「ハッ場ダムへのアクセス」の問い合わせがあったため、二次交通の検討が必要になりました。

また、二次交通は、温室効果ガスの削減等、環境負荷を低減する側面からも本検討に加えます。

基本方針 基本目標	着目して検討する 短期施策及び事業	個別施策及び事業の名称	時期
3-1	ハッ場エリア周遊	ハッ場ダム周辺へのアクセス手法の整理と、二次交通の検討	短中期
イメージ 図			
想定条件	<ul style="list-style-type: none"> 対象者：75歳以上かつ免許返納者 乗り物：タクシー ルート：自宅から目的地 ダイヤ：随時 その他：タクシーチケットを使う <div style="display: flex; justify-content: flex-end; align-items: center; gap: 10px;"> <div data-bbox="1090 1879 1209 1973"> <p>視点</p> <p>観光客 （75歳以上）</p> </div> <div data-bbox="1225 1879 1329 1973"> <p>夏 秋</p> <p>休日</p> </div> </div>		

① 検討フロー及び検討条件



□検討条件

- ・ 対象：観光客
- ・ 目的：JR長野原草津口駅からのハッ場ダム周辺へのアクセス又はJR川原湯温泉駅から二次交通を活用し、ハッ場ダム周辺に誘導することによって観光振興をはかる。
- ・ 運行：（二次交通によって異なる）
- ・ その他①：鉄道、高速バス又は自動車によってアクセスする。
- ・ その他②：二次交通の運営は、民間事業者を主体とする。
- ・ その他③：タクシーによる周遊は民間事業として成立しているので検討外。
- ・ その他④：計画段階では、新たな二次交通の導入を前提とするものではない。

② ハッ場ダム周辺へのアクセス手法の整理

まず最初に駅に着目すると、ハッ場ダム周辺へのアクセスはJR吾妻線の駅が2か所、ジェイアールバス関東の高速バス停が2か所存在します。なお、駅利用者は、JR川原湯温泉駅が平均で約20（人/日）、JR長野原草津口駅が約700（人/日）になっています。なお、JR川原湯温泉駅には、高速バスが停車しています。

次に「道の駅」ハッ場ふるさと館に訪れる観光客は夏～秋期に8～12万（人/月）になっていますが、観光客の多くが自動車でアクセスしています。このうち、公共交通機関利用者は、課題整理で示したように概算約25（人/日）になっています。

よって、JR長野原草津口駅やJR川原湯温泉駅から観光客を誘導し、二次交通によって周遊させれば、観光客にとって楽しみが増え、観光関連事業者にとって活性化につながると考えます。



③ 二次交通の整理

二次交通とは、外国から飛行機で訪れた観光客を観光地に誘客したり、有名な観光地に電車で訪れた人を周辺観光施設に誘客できる二次的な交通手段のことをいいます。

ここでは、長野原町に電車、バス、自家用車で訪れた観光客に対して、観光施設や交通施設から町内観光施設に二次的に誘導できるような交通手段とします。

町内をみると、既に民間事業者によって、下のようなサービスが展開され、一定のニーズがあると思われます。（下表、上から4行目まで）

他方でMaaSの活用を考えた場合、環境に配慮した低速電動バス等の休日運行等を検討してもよいかもしれません。（下表、最下段）

二次交通手段	利用場所	事業者	利用料金例
タクシー	—	浅白観光自動車株式会社 草津観光タクシー株式会社 等	—
駅レンタカー	—	JR東日本レンタリース 長野原草津口営業所	例) ベーシックタイプ(ハイシーズン) の24時間で約7,000円
レンタルバイク	—	レンタル819北軽井沢店	基本料金+保険+オプション 例) CB1100を8時間、車両保証とヘルメットをつけて約2万円
レンタサイクル	ハッ場あがつま湖	川原湯温泉あそびの基地NOA 「道の駅」ハッ場ふるさと館	・2時間まで:1,000円 ・延長料金:1時間につき500円 (上限1,000円) ・1日:2,000円
グリーンスロー モビリティ [低速電動バス]	桐生市内	桐生市 株式会社 桐生再生	・料金:無料 ・コース:市内2コース ・運行日:週1~2日、5便。 ・定員:10名 ・最高速度:19(km/h)

資料: 「JR東日本レンタリース公式HP」 <https://www.jrerl.co.jp/>
「レンタル819」 <https://www.rental819.com/>
「長野原町 OFFICIAL GUIDE ながのはら♪ら♪ら」(一般社団法人つなぐカンパニーながのはら) <https://naganohara.com/>
「桐生市公式HP」-「MAYU(まゆ)による観光案内」 <https://www.city.kiryu.lg.jp/kurashi/kotsu/mayu/index.html>

④ 二次交通を活用した周遊方策

アクセス手法で整理した交通拠点と観光施設から、ハッ場ダムを結ぶ周遊ルートイメージを示します（上図）。

現状の移動手段は自動車になっていますが、二次交通を活用した周遊モデル（下図）ならば、観光客がゆっくりと移動することによって、沿道の店舗等に気づき、立ち寄る機会が増えるかもしれません。

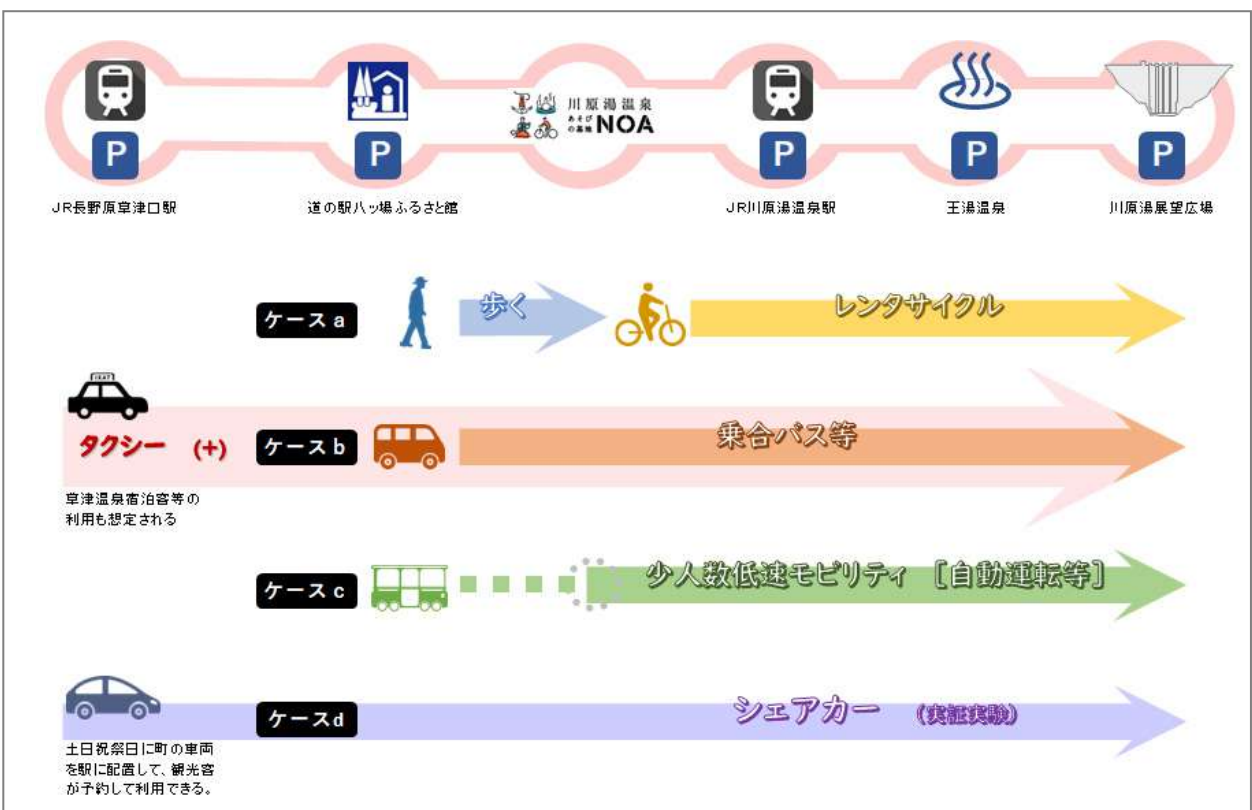
事業化する際の留意点は、新たな需要創出になるため、観光の繁忙期や休日に実証実験等を行い、事業の採算性等を検討することが必要です。

■ハッ場ダムへの周遊ルートイメージ



出典：「道の駅ハッ場ふるさと館 公式HP」 <http://yambamichinoeki.com/>

■二次交通を活用した周遊モデル例



(7) 観光客向け観光及び交通情報

3 観光客向け観光及び交通情報
 観光客向け観光及び交通情報
 観光客向け観光及び交通情報

基本方針 基本目標	着目して検討する 短期施策及び事業	個別施策及び事業の名称	時期
3-2	観光客向け観光及び交通情報	長野原町公式アプリの拡充	短中期
イメージ 図			
想定条件	<ul style="list-style-type: none"> ・目的：観光客の利便性を高めて誘客する。 ・対象者：観光客（観光向けだが町民も利用可） ・方法：長野原町公式アプリに、交通事業者のサイト（情報）を連携させて、スマホを用いて観光と交通の情報に簡単にアクセスしやすいようにする。さらにお店クーポン等も取得できるので、観光周遊のキッカケづくりもなされている。 		

(8) MaaS等による観光振興

3 観光客向け観光及び交通情報
 観光客向け観光及び交通情報
 観光客向け観光及び交通情報

基本方針 基本目標	着目して検討する 短期施策及び事業	個別施策及び事業の名称	時期
3-3	MaaS等による観光振興	仮称) 予約決済アプリ（システム）導入に対応した環境整備	通期
イメージ 図			
想定条件	<ul style="list-style-type: none"> ・目的：観光客がスマホ1つで移動、交通、食事及び買い物の予約や決済できるように利便性を高めて誘客する。 ・対象者：観光客（観光向けだが町民も利用可） ・方法：長野原町公式アプリ等を介して、スマホ（アプリ）で公共交通や二次交通を予約して決済できるようにする。また、乗り物、店舗、宿泊施設等の運営側も環境整備をはかる。 		

(9) 鉄道運行体制の確保

4

安心して既存の民間事業者を大事にしよう

基本方針 基本目標	着目して検討する 短期施策及び事業	個別施策及び事業の名称	時期
4-1	鉄道運行体制の確保	JR吾妻線の利用促進	通期 継続
イメージ 図			
補足説明	<ul style="list-style-type: none"> ・対象者：町民（日常生活での利用）、観光客等 ・車両：現状維持 ・ダイヤ：現状維持 ・ルート：現状維持 ・駅：現状維持 		

(10) バス運行体制の確保

4

安心して既存の民間事業者を大事にしよう

基本方針 基本目標	着目して検討する 短期施策及び事業	個別施策及び事業の名称	時期
4-1	バス運行体制の確保	路線バスの継続運行	通期 継続
イメージ 図			
補足説明	<ul style="list-style-type: none"> ・対象者：観光客及び町民 ・乗り物：現状継続 ・ルート：現状継続 ・ダイヤ：現状継続 ・停車場：現状継続 		

(11) 民間事業者の支援、連携、提案

4

安心して暮らすための民間事業者
を大事にしよう

基本方針 基本目標	着目して検討する 短期施策及び事業	個別施策及び事業の名称	時 期
4-2 4-3	民間事業者の支援、 連携、提案	—	通期 継続
イメージ 図			
補足説明	<ul style="list-style-type: none"> 観光客を主としたタクシー業務の継続等、民間事業の運営を圧迫しないように、公的な交通モードを検討する際は、同種同類を運行しない。 一方、町民アンケートでは、地元事業者の存続、そのための支援への賛同の声がある。よって、各種委託業務等における地元事業者の活用など連携を高める。 また、民間事業者の積極的な提案（例えばデマンド交通など）については、行政及び法定協において円滑に話し合う場を設ける。 		

4. 計画の進捗管理



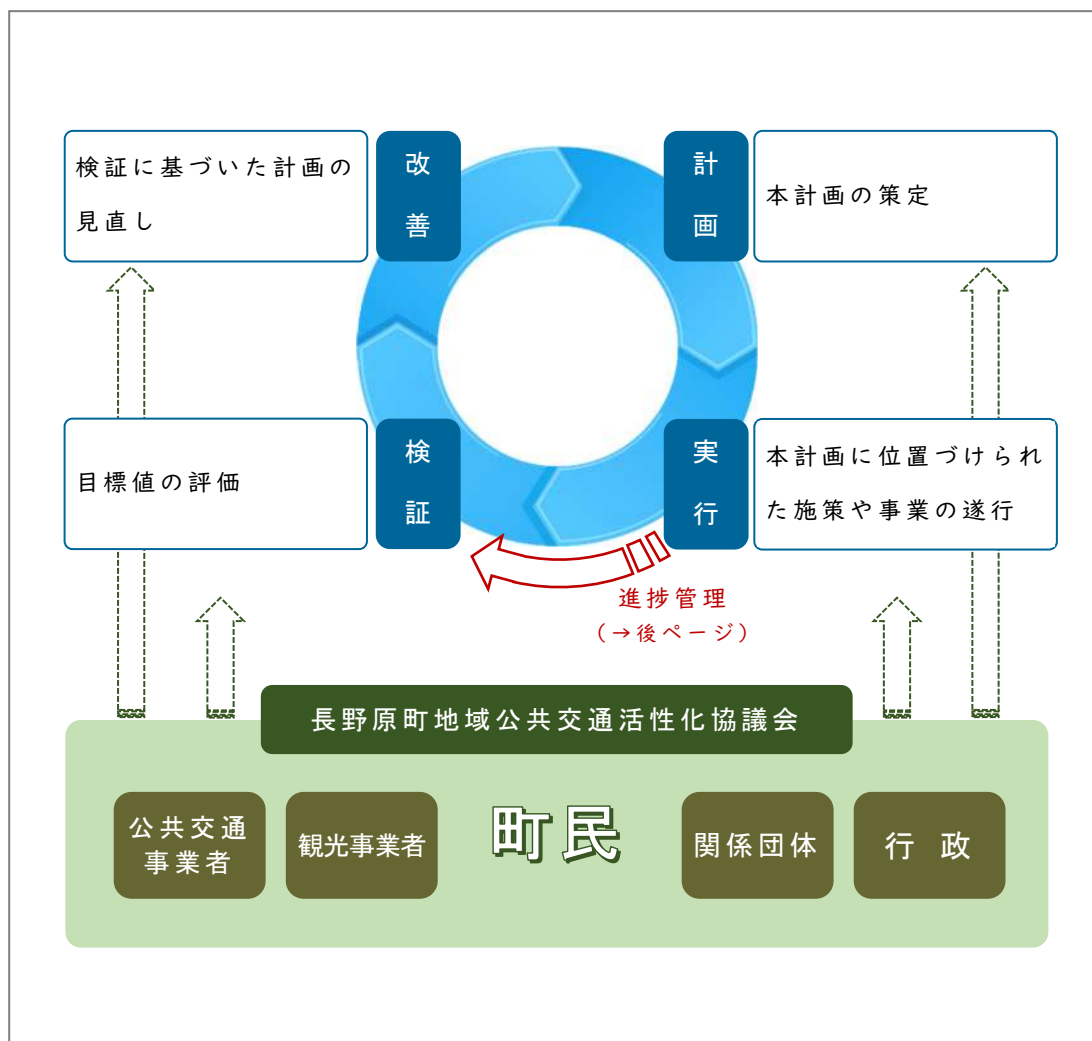
4-1 推進体制

本計画に位置づけられた施策や事業の実現性を高めるため、計画のマネジメントが重要です。マネジメントとは、立案された計画が実施され、実施した結果を評価し改善することをいいます。

計画期間は、2023年度〔令和5年度〕～2027年度〔令和9年度〕の5か年であることから、2027年度には評価を行い、長野原町地域公共交通活性化協議会が計画の見直しを行うことになります。

なお、評価には、計画に位置づけられた施策や事業の結果だけでなく、様々な交通現況、町民の意見及び社会情勢等を踏まえることになります。

■ マネジメントプロセスと推進体制



4-2 進捗管理

計画の進捗管理は、2023年度〔令和5年度〕～2027年度〔令和9年度〕の5か年とし、基本方針ごとにKPI（重要業績指標）を設定してモニタリングします。

なお、KPIを設定する施策や事業は、計画期間が5年であることや、事業の継続性や実現性を考慮し、短・中期的なものを主とします。

1

視点 小・中・高校生がいる家庭の暮らしをより良くしよう

基本目標		KPI（重要業績指標）	
1	駅から遠い高校生が公共交通機関に乗りやすくする。	応桑・北軽井沢地区高校生通学支援者数 参考）想定利用者33.6人	（希望者の） 80%以上
2	小中学生が安心して通学できるようにする。	徒歩通学困難者における交通手段の確保（自転車含む）	100%

2

視点 高齢者や障がい者の移動サービスを拡充しよう

基本目標		KPI（重要業績指標）	
1	高齢者の移動を確保しつつ、高齢者による事故を低減する。	外出支援バス及び福祉バスにおける1人当たり利用回数・回	6.0回を維持
2	福祉有償運送を継続して利用できるようにする。	介護保険及び障がい者サービス事業における「送迎」の利用者	20人

3

視点 電車やバスで来た観光客も移動できるようにしよう

基本目標		K P I (重要業績指標)	
1	J R 吾妻線を利用して来た観光客が、ハッ場ダム周辺を周遊できるようにする。	ハッ場ダム周辺へのアクセス人数	2,000 (人/5年)
2	観光客が、長野原町の観光情報と交通情報を効果的に取得しやすくする。	長野原町公式アプリとの連携サイト数	5 サイト (事業者)
3	MaaS 等を活用し、観光振興をはかる。	相談回数	5 回

4

視点 安心して既存の民間事業者を大事にしよう

基本目標		K P I (重要業績指標)	
1	既存の鉄道、バスの活用と利便性向上をはかる。	JR 吾妻線、JR バス 関東及び草軽交通による路線バスの現状の運行体制の確保	現状維持
2	町民が慣れ親しんでいる民間事業者の事業継続を支援する。	タクシー事業者の支援及び連携事業数	5 事業
3	町民が助かる民間事業者の提案を促す。	民間事業者による法定協への提案数	5 回

5. 資料編



資料Ⅰ 長野原町地域公共交通活性化協議会設置要綱

(目的)

第1条 この要綱は、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「交通計画」という。）の策定及び地域公共交通の活性化に資する事業の実施に関し必要な協議を行うため、長野原町地域公共交通活性化協議会（以下「協議会」という。）の設置に関し必要な事項を定めるものとする。

(事務所)

第2条 協議会の事務所は、群馬県吾妻郡長野原町大字長野原1340番地1長野原町役場内に置く。

(協議事項)

第3条 協議会は、次に掲げる事項を協議するものとする。

- (1) 交通計画の策定及び変更に関する事項
- (2) 交通計画の実施に関する事項
- (3) 前各号に掲げるもののほか、協議会の目的を達成するために必要な事項

(協議会の委員及び任期)

第4条 協議会の委員は、次に掲げる者のうちから町長が委嘱する。

- (1) 公共交通事業者
 - (2) 道路管理者
 - (3) 公安委員会・警察
 - (4) 町民又は利用者の代表
 - (5) 学識経験者
 - (6) 関係団体・機関
 - (7) その他町長が認める者
- 2 委員の任期は、2年とする。ただし、再任を妨げない。
- 3 委員が欠けた場合における補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。

(会長及び副会長)

第5条 協議会に会長及び副会長を置く。

- 2 会長は町長をもって充て、副会長は委員の中から会長が指名する。
- 3 会長は、協議会を代表し、その会務を総理する。
- 4 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき又は欠けたときは、会長の職務を代理する。

(会議)

第6条 協議会は、会長が招集し、その議長となる。

- 2 協議会は、委員の過半数が出席しなければ、会議を開くことができない。
- 3 委員は、都合により会議を欠席する場合は、代理の者を出席させるか、委任状を提出して他の委員に表決を委任することができる。この場合において、当該代理出席者は委員とみなし、委任状を提出した者は会議に出席したものとみなす。
- 4 会議の議事は、出席した委員の過半数でこれを決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。

5 会議は、原則として公開とする。ただし、会議を公開することにより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 会長は、必要があると認めるときは、会議に委員以外の者に対して、資料を提出させ、又は会議への出席を依頼し、助言を求めることができる。

(守秘義務)

第7条 委員及び関係者は、前条第5項ただし書の規定により非公開で行った会議の内容を漏らしてはならない。

(協議結果の取扱い)

第8条 協議会において協議が整った事項について、関係者は、その結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

(事務局)

第9条 協議会の事務を処理するため、長野原町役場未来ビジョン推進課内に事務局を置く。

(経費)

第10条 協議会の運営に要する経費は、長野原町の予算の範囲内から執行するものとする。

(その他)

第11条 この要綱に定めるもののほか、必要な事項は町長が別に定める。

附 則

この要綱は、令和4年9月1日から施行する。

資料2 長野原町地域公共交通活性化協議会名簿

	区分	所属組織等	役職等	氏名
1	公共交通事業者	東日本旅客鉄道株式会社 高崎支社 総務部経営・財務戦略室	統括リーダー	坂口 真一
2		浅白観光自動車株式会社	代表取締役社長	櫻井 武
3		ジェイアールバス関東株式会社 長野原支店	支店長	田中 圭一
4		ローズクイーン交通株式会社	代表取締役	小池 靖之
5		草軽交通株式会社	代表取締役	遠藤 孝
6		草津観光自動車株式会社	代表取締役	田村 俊樹
7		NPO法人日本水陸両用車協会	理事長	須知 裕曠
8		株式会社Dts creation	代表取締役CEO	富澤 裕二
9		くるみ介護タクシー	代表	山口 春好
10	道路管理者	中之条土木事務所 長野原事業所	所長	時田 清一
11	公安委員会・警察	長野原警察署	署長	近藤 和哉
12	住民（利用者）	長野原町区長会	会長	上谷川 憲一
13		長野原町老人クラブ連合会	会長	小林 柳一
14		長野原町婦人会	会長	倉田 とし子
15		長野原町PTA連絡協議会	会長	土屋 豊
16	学識経験者	長野原町	参与	佐藤 修二郎
17	関係団体・機関	長野原観光協会	会長	櫻井 芳樹
18		川原湯温泉協会	会長	樋田 省三
19		北軽井沢観光協会	会長	福嶋 誠
20		長野原町商工会	会長	竹内 猶則
21		長野原町社会福祉協議会	会長	浅沼 克行
22		にしあがつま福祉会	理事長	竹内 良太郎
23		一般社団法人群馬県バス協会	会長	佐藤 俊也
24		一般社団法人群馬県タクシー協会	会長	清水 憲明
25		国土交通省関東運輸局群馬運輸支局	支局長	鷲巢 雄一
26		群馬県県土整備部交通政策課	課長	松井 紀
27	長野原町	長野原町議会	議長	黒岩 巧
28		長野原町	町長	萩原 睦男
29		長野原町	教育長	小林 敦子
30		総務課	課長	唐澤 正人
31		未来ビジョン推進課	課長	佐藤 忍
32		農林課	課長	佐藤 信利
33		建設課	課長	矢野 今朝治
34		教育課	課長	萩原 喜隆
35		町民生活課	課長	本田 昌也

資料3 策定経過

実施日	内 容	摘 要
令和4年1月	調査開始	
令和4年2月15日	「交通アンケート調査」実施	発送日
令和4年3月7日		回収日（名目）
令和4年3月末日		回収日（実質）
令和4年3月24日 ～5月	事業者ヒアリング	7団体
令和4年4月7日	東吾妻町ヒアリング	計画策定状況と、坂上地区の運行状況等
(令和4年6月)	(補足調査)	施設及び福祉関係利用状況
令和4年7月14日	第1回 長野原町地域公共交通計画策定会議	(庁内)
令和4年8月8日	庁内ヒアリング	
令和4年8月31日	第2回 長野原町地域公共交通計画策定会議	(庁内)
令和4年9月29日	第1回 長野原町地域公共交通活性化協議会	(法定協)
令和4年10～12月	事業者への意見募集	
令和5年1月23日	第3回 長野原町地域公共交通計画策定会議	(庁内)
令和5年2月9日	第2回 長野原町地域公共交通活性化協議会	(法定協)
令和5年2月	パブリックコメント	
令和5年3月	議会報告	

令和4年度

長野原町地域公共交通計画

令和5年3月

長野原町役場

〒377-1392

群馬県吾妻郡長野原町大字長野原1340番地1

電話番号:0279-82-2244(代表) FAX:0279-82-3115

出典: イラストの一部は「1秒で伝わるビジネスイラスト集」(2016年、株式会社インプレス)