

## 3.4 利根・沼田広域圏

### 3.4.1 人口動向等

#### (1) 人口推移

今後総人口は減少し令和 27 年には平成 27 年の 60% (約 83 千人→約 50 千人) となり、高齢者人口は微減となるため、高齢化率が平成 27 年の 32% (約 83 千人中約 27 千人) から令和 27 年には 47% (約 50 千人中約 24 千人) になると予測されています。

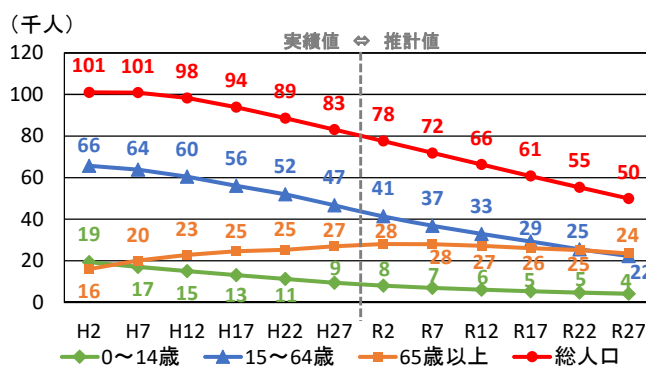


図 3-67 人口推移

資料: 国立社会保障・人口問題研究所

#### (2) 人口密度

これまでの公共交通補助政策を前提とすると、人口密度を指標とした場合に適用する交通手段は、一般路線バスが 2,500 人/km<sup>2</sup> 以上、コミュニティバスが 500 人/km<sup>2</sup> 以上 2,500 人/km<sup>2</sup> 未満、小型車両や区域運行が 500 人/km<sup>2</sup> 未満程度とされています。

沼田市の市街地では人口密度が 500 人/km<sup>2</sup> 以上ですが、それ以外の地域では人口密度が 500 人/km<sup>2</sup> 以下で、このままでは公共交通の維持が難しい状態です。郊外及び中山間地では道路沿線に居住しています。



図 3-68 人口密度

資料: 平成 27 年国勢調査

### (3) 高齢化の状況

人口の多い地区が高齢者人口も多い傾向がみられます。みなかみ町、片品村、川場村及び沼田市は、人口の少ない割に高齢者人口の多い地域がみられます。



図 3-69 500mメッシュ高齢者人口

資料:平成 27 年国勢調査

### 3.4.2 施設立地

医療機関と教育機関について立地状況を整理しました。医療機関、教育機関とも、鉄道駅周辺に多く立地していますが、鉄道駅から離れた地域での立地もみられます。

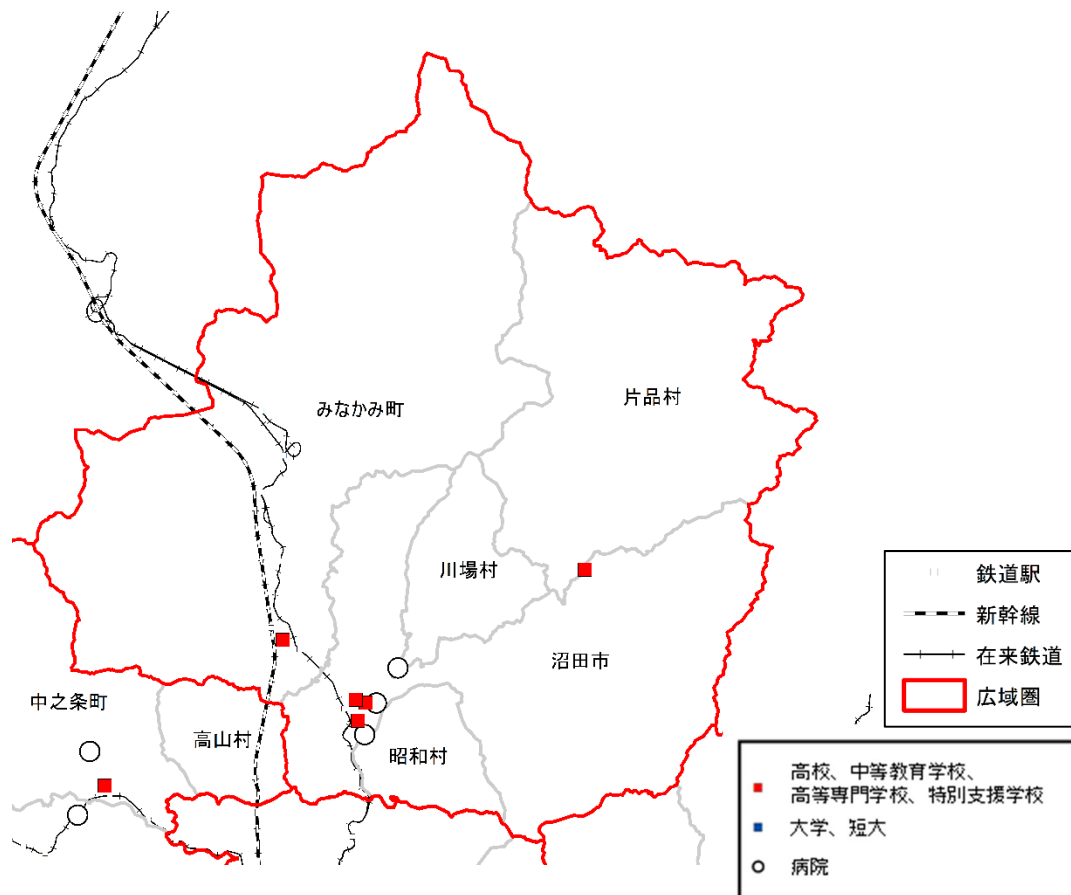


図 3-70 各種施設位置

資料：高校・大学は各校ホームページより抽出、  
病院は 100 床以上の病院を各病院ホームページより抽出

### 3.4.3 公共交通ネットワークの現状

#### (1) 鉄道・路線バス

- 当広域圏域は今後急激な人口減と高齢化が進むと予測されています。令和 27 年には圏域人口が 5 万人、高齢化率が約 5 割となると予測されています。
- 鉄道は JR 上越新幹線と JR 上越線（渋川～沼田～越後湯沢）が通っています。民間路線バスは 6 路線が運行（関越交通）され、行政運営の路線バスが 11 路線運行されています。低人口密度の居住地が谷筋の道路沿線に分布しているため、主に鉄道と路線バスでカバーされており、沼田市を除いてデマンド交通※は運行されていません。
- 当広域圏の中心は沼田市で、鉄道で沼田市、昭和村、みなかみ町が相互に連絡されています。また、昭和村、川場村、片品村、みなかみ町と、沼田市を連絡するバス路線が運行されています。沼田市の市街地では、バスが 11 路線運行され、大半のバス路線が市街地の拠点と沼田駅を循環し、郊外部及び周辺町村と連絡する経路となっています。
- 昭和村はバスが 3 路線運行され、いずれも沼田市と連絡しています。
- 川場村はバスが 1 路線運行され、沼田市と連絡しています。
- 片品村はバスが 3 路線運行され、うち 1 路線が沼田市と連絡しています。
- みなかみ町はバスが 4 路線運行され、うち 2 路線が沼田市と連絡しています。

※ 用語の意味は、巻末の用語解説をご覧ください。



図 3-71 公共交通路線網

資料:各種資料等をもとに群馬県作成

※ 用語の意味は、巻末の用語解説をご覧ください。

1) 鉄道

JR上越線の運行本数(平日)は区間により異なり、水上駅以南が38本/日、水上駅以北が7本/日です。

表 3-54 鉄道運行本数(平日) ※2021年3月時点

区間	新潟方面	東京方面	合計
水上駅以北	7	7	14
水上駅以南	19	19	38

資料:JR時刻表(株式会社交通新聞社)

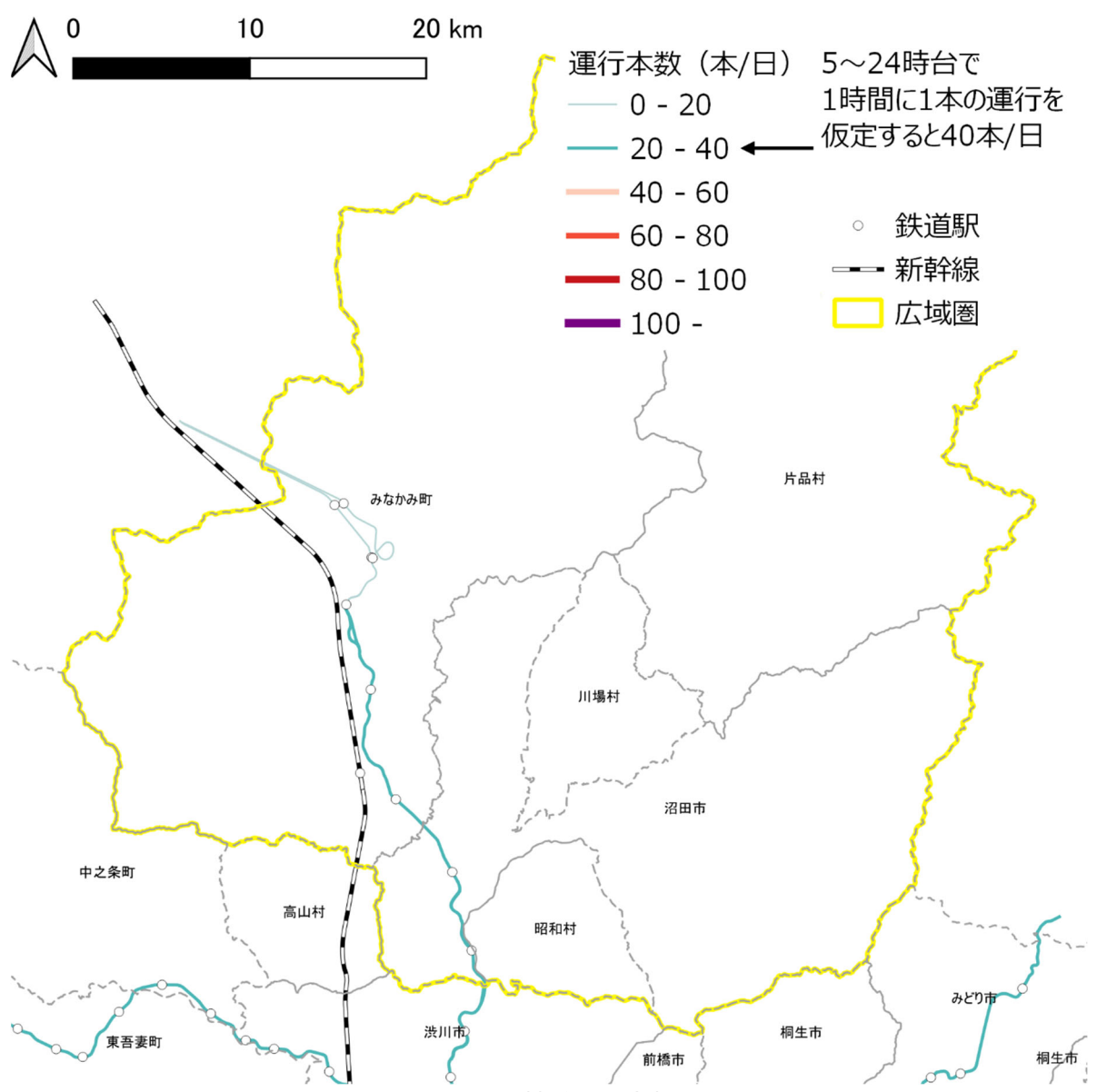


図 3-72 鉄道運行本数

資料:JR時刻表(株式会社交通新聞社)

## 2) 路線バス

バスの運行本数（平日）は、関越交通が運行する鎌田線、猿ヶ京線、水上線については運行本数が20本/日以上ですが、他の路線の運行本数は少なくなっています。

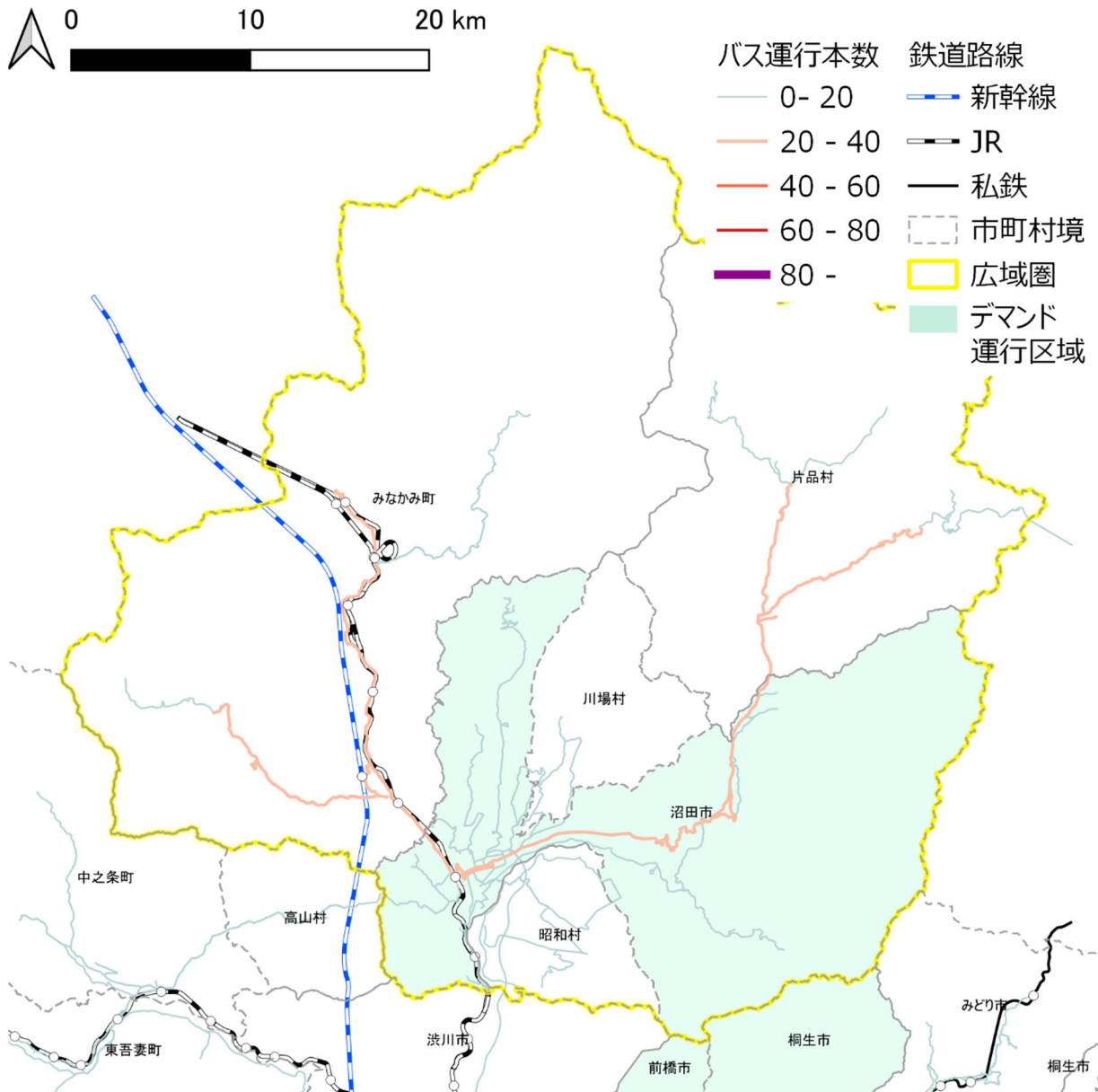


図 3-73 バス運行本数(平日)

資料:各種資料等をもとに群馬県作成

## (2) その他の輸送手段(福祉輸送、スクールバス等)

各町村で運行されているその他の輸送手段や、高齢者に対する運賃補助制度は、以下のとおりです。

表 3-55 その他交通手段等(沼田市)

名称	実施主体・委託者	導入内容	導入地区	対象者	料金	運行日	使用車両	利用実績
敬老バスカード(尾瀬カード)	沼田市	⑦運賃補助(バス)	市内全域(関越交通)	65歳以上	販売価格2,000円(利用可能額4,350円)	—	—	年度または期間:令和元年度 購入支出:9,645千円/年 販売収入:6,430千円/年
ささえあいタクシー(県実証実験)	沼田市、NPO法人手をつなごう	②タクシーの相乗り	薄根・川田・白沢地区	薄根・川田・白沢地区にお住まいの方で、車両への乗り降りがご自分でできる方	500円※本格運行では距離に応じた割り勘	毎日	①セダン車両	期間:R2.10.19~R3.6.30 13人/5回

※他、福祉有償運送(8事業者)、スクールバス(5校)  
資料:市町村提供資料等をもとに群馬県作成

表 3-56 その他交通手段等(片品村)

名称	実施主体・委託者	導入内容	導入地区	対象者	料金	運行日	使用車両	利用実績
タクシー利用料金補助(高齢交通弱者救済事業)	片品村	⑥運賃補助(タクシー)		タクシー以外の交通機関を利用することが困難な方で、非課税世帯の方	補助額:利用料金の半額	—	—	年度または期間:令和元年度 0千円/年
敬老バスカード(尾瀬カード)	片品村	⑦運賃補助(バス)	村内全域(関越交通)	65歳以上	販売価格2,000円(利用可能額4,350円)など	—	—	年度または期間:令和元年度 86千円/年
片品村内路線バス運賃補助	片品村	⑦運賃補助(バス)	村内全域(関越交通)	村民全体	片品村内のバス停留所から尾瀬高等学校前停留所までの運賃料金を補助(無償)	—	—	年度または期間:令和元年度 9,865千円/年

※他、スクールバス(5校)  
資料:市町村提供資料等をもとに群馬県作成

表 3-57 その他交通手段等(川場村)

名称	実施主体・委託者	導入内容	導入地区	対象者	料金	運行日	使用車両	利用実績
敬老バスカード(尾瀬カード)	川場村	⑦運賃補助(バス)	村内全域(関越交通)	65歳以上	販売価格2,000円(利用可能額4,350円)など	—	—	年度または期間:令和元年度 246千円/年
移動支援事業(モデル事業)(県実証実験)	川場村、川場村社会福祉協議会	④ボランティア運送	川場村内および沼田市(利根町を除く)	70歳以上	無料	月~金(祝日除く)	①セダン車両	期間:R2.1.6~R2.2.28 200人

※他、福祉有償運送(1事業者)  
資料:市町村提供資料等をもとに群馬県作成



表 3-58 その他交通手段等(昭和村)

名称	実施主体・委託者	導入内容	導入地区	対象者	料金	運行日	使用車両	利用実績
敬老バスカード (尾瀬カード)	昭和村	⑦運賃補助(バス)	村内全域(関越交通)	65歳以上	販売価格1,700円 (利用可能額4,350円)など	—	—	年度または期間:令和元年度 283千円/年

※他、スクールバス(1校)

資料:市町村提供資料等をもとに群馬県作成

表 3-59 その他交通手段等(みなかみ町)

名称	実施主体・委託者	導入内容	導入地区	対象者	料金	運行日	使用車両	利用実績
みなかみバスカード	みなかみ町	⑦運賃補助(バス)	町内全域(関越交通)	町民全体	販売価格1,000円 (利用可能額4,350円)など	—	—	年度または期間:令和元年度 3,298千円/年
みなかみ観光周遊バス わくわく号	みなかみ町観光協会・関越交通	⑧その他	JR水上駅～谷川温泉～道の駅水紀行館～ふれあい交流館	制限なし	500円(1日フリーバス)未就学児無料	5月～11月までの土日・祝日8月中は毎日	③バス車両	年度または期間:令和元年度 4,815人/年
移動支援事業(町委託)	みなかみ町社会福祉協議会	②タクシーの相乗り	町内全域	・みなかみ町に住民票があり食料品の買い物に困っている人・一人でタクシーに乗り降りできる人・原則65歳以上	150円/km※2,000円を超えた額は社協にて助成※R1～R2は無料で実施	月2回(運行日はあらかじめ設定)	①セダン車両(人数によってタクシー会社で②ワゴン車両)	年度または期間:令和元年度 258人/年

※他、スクールバス(11校)

資料:市町村提供資料等をもとに群馬県作成

### 3.4.4 人流の実態

#### (1) 公共交通利用者数

##### 1) 鉄道利用者数の推移

JR 上越新幹線の利用者は、令和元年度までほぼ横ばいでしたが、令和2年度はコロナ禍の影響で平成27年度の46%にまで大幅に減少しました。在来線のJR上越線は平成27年度から令和元年度の4年間で14%の減少傾向となっていました。令和2年度は38%減まで落ち込みました。

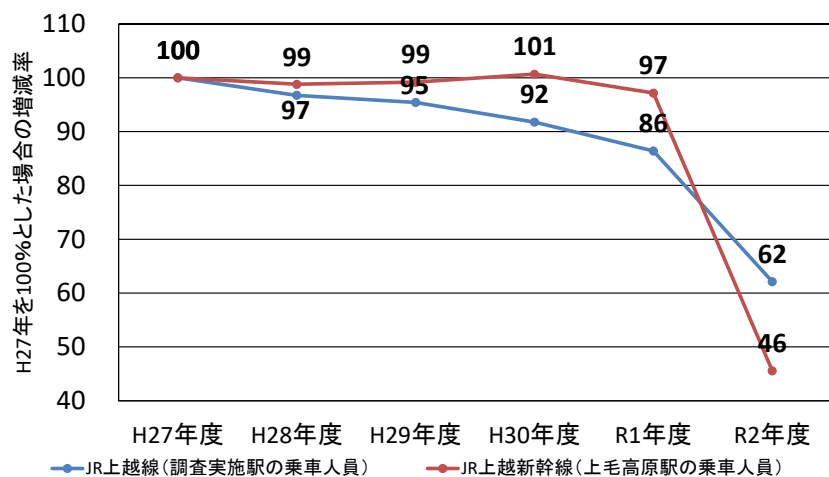


図 3-74 鉄道利用者数の推移

資料:事業者提供資料等をもとに群馬県作成

##### 2) 鉄道駅乗降人員

鉄道駅乗降人員は、沼田駅、上毛高原駅が多くなっています。

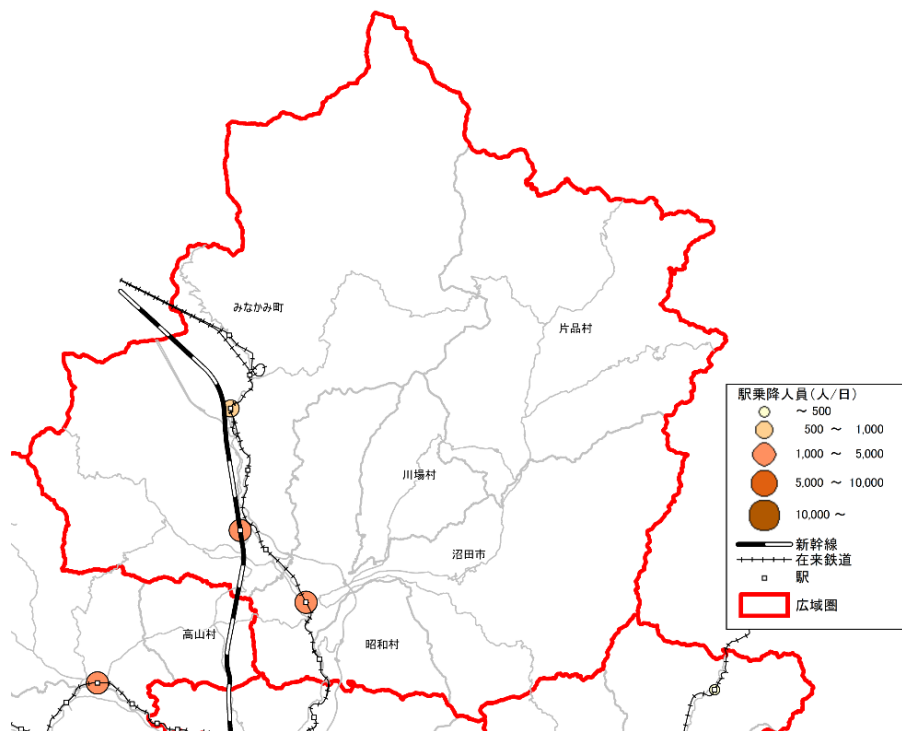


図 3-75 鉄道駅乗降人員

※無人駅を除く

資料:国土数値情報(2019年)

### 3) 鉄道駅端末交通

本圏域内の有人駅（上毛高原駅、沼田駅、水上駅）と後閑駅の端末交通手段（アクセス交通）は次の図のとおりです。

上毛高原駅と後閑駅では、自動車（パークアンドライド※、送迎）の分担率が50%以上と高くなっています。

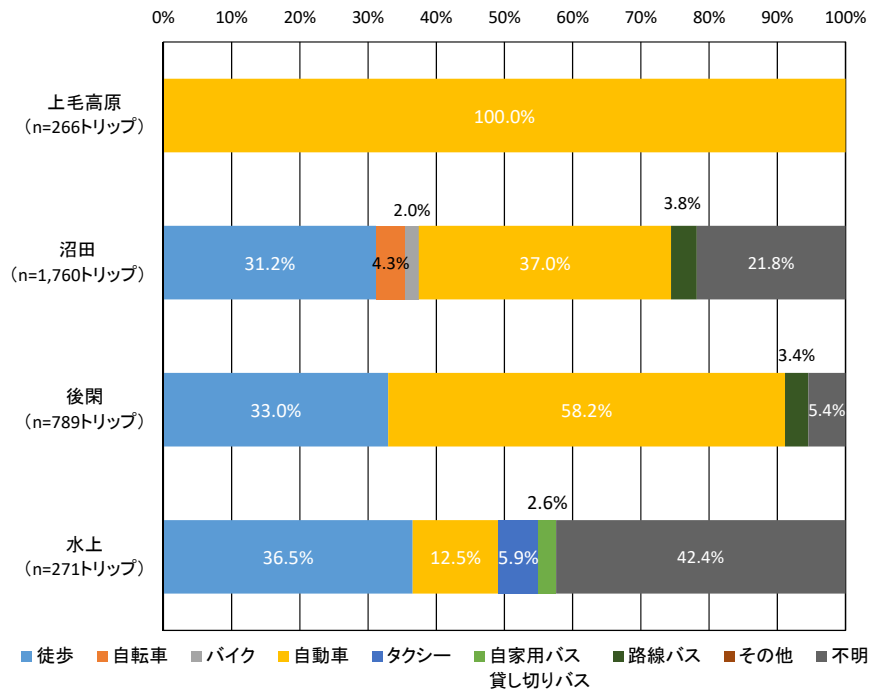


図 3-76 駅端末交通手段構成比

資料：群馬県パーソントリップ調査

### 4) 路線バス利用者数の推移

路線バスの利用者数は、平成29年度から令和元年度まではほぼ横ばいです。

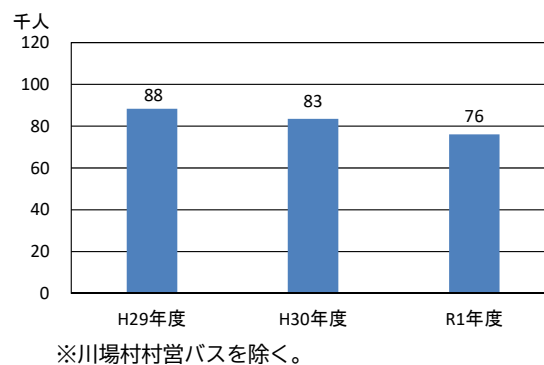


図 3-77 路線バス利用者数の推移(圏域内における市町村委託路線の利用者数)

資料：事業者提供資料等をもとに群馬県作成

※ 用語の意味は、巻末の用語解説をご覧ください。

### 5) 新型コロナウイルスの影響

新型コロナウイルスによる市町村運営の公共交通（バス、乗合タクシー等）の利用者への影響は、令和2年の3月からみられ前年度比約74%、令和2年4月、5月には前年比約37%と急激に減少し、6月になり前年比約83%に回復し、9月には前年比約85%に回復しました。

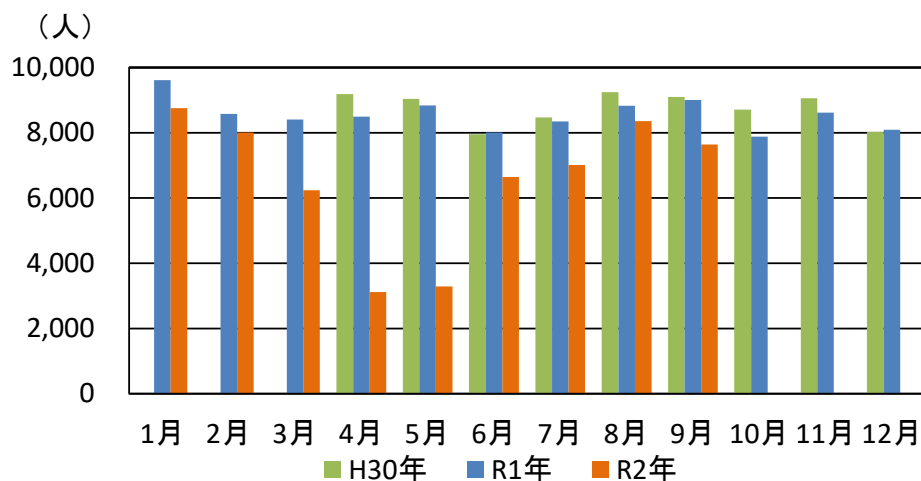


図 3-78 路線バス(市町村委託路線)利用者の変化

資料:事業者提供資料等をもとに群馬県作成

## (2) 目的別移動実態

### 1) 通勤目的集中量

通勤目的集中量は沼田市、片品村、みなかみ町に集中しています。特に顕著なのが沼田病院、ベイシア沼田モール店、沼田女子高等学校、沼田脳神経外科医院周辺です。

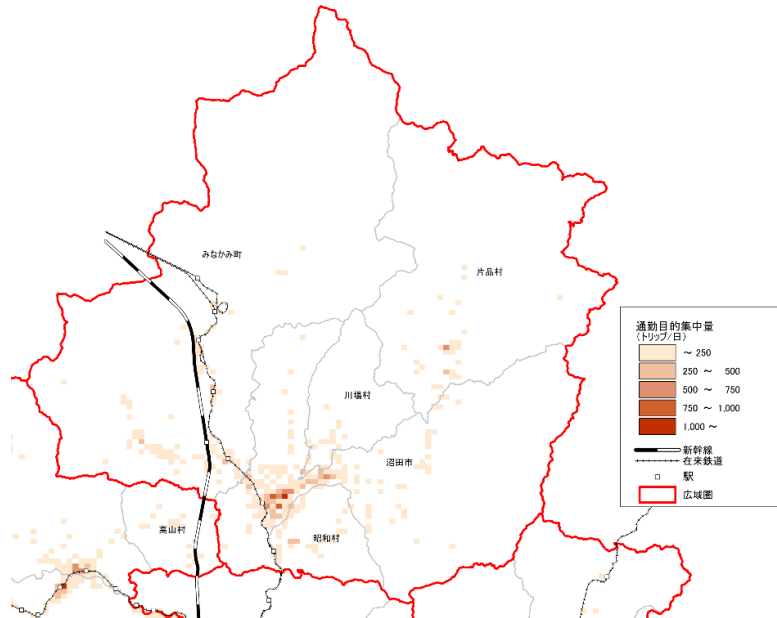


図 3-79 通勤目的集中量

資料:群馬県パーソントリップ調査

### 2) 通学目的集中量

通学目的集中量は沼田市と片品村で集中しています。特に顕著なのが、沼田市立沼田中学校、沼田高等学校、尾瀬高等学校、沼田市立白沢中学校です。

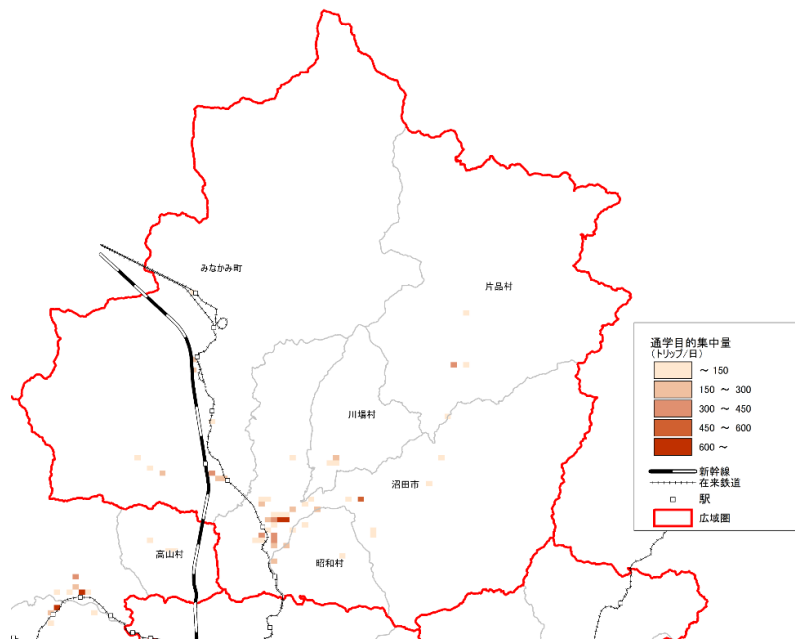


図 3-80 通学目的集中量

資料:群馬県パーソントリップ調査

### 3) 買物目的集中量

買物目的集中量は、沼田市、みなかみ町に集中しています。特に顕著なのが、ベイシア沼田モール店、ベイシア月夜野店、ピバタウン沼田ショッピングセンターです。

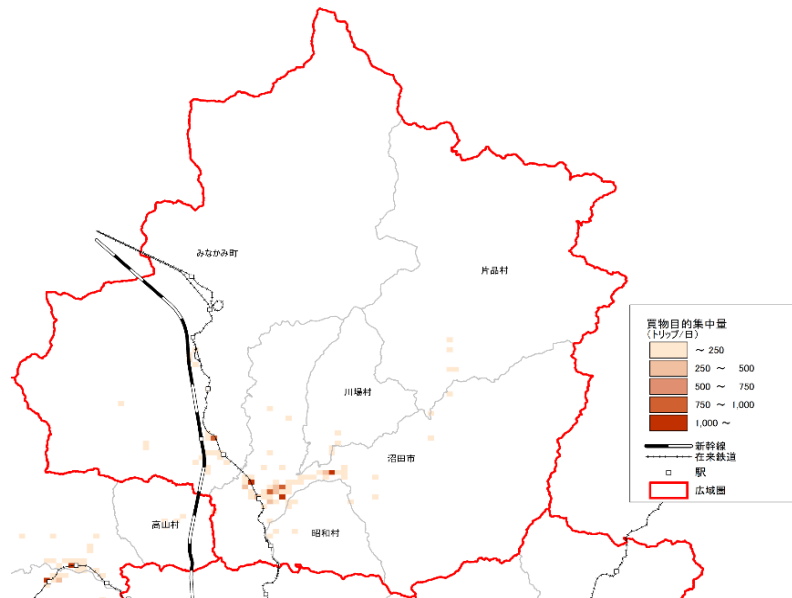


図 3-81 買物目的集中量

資料:群馬県パーソントリップ調査

### 4) 通院目的集中量

通院目的集中量は、沼田市に集中しています。特に顕著なのが、沼田脳神経外科医院、利根中央病院、沼田病院です。

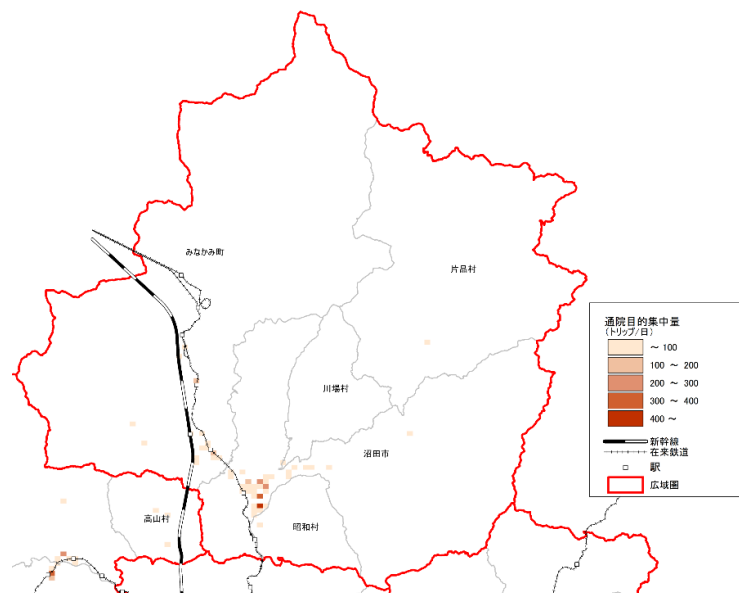


図 3-82 通院目的集中量

資料:群馬県パーソントリップ調査

### 5) 観光目的集中量

観光目的集中量は、沼田市、川場村に集中しています。特に顕著なのが、道の駅川場田園プラザ、花の駅・片品花咲の湯、昭和 IC 周辺です。

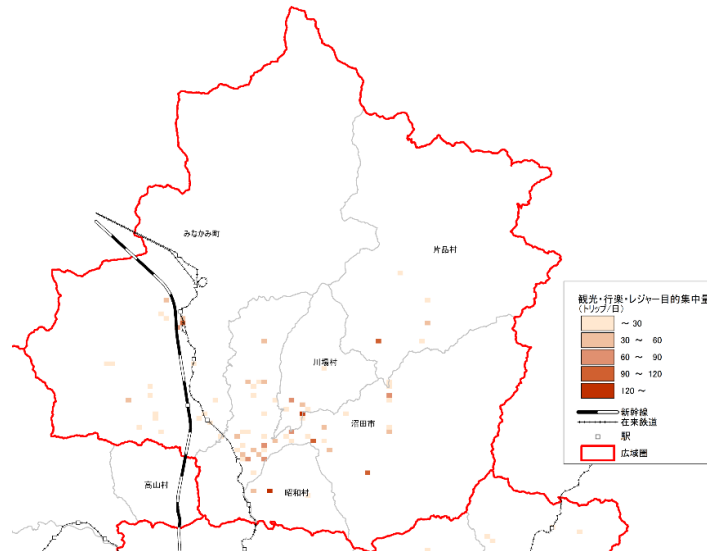


図 3-83 観光目的集中量

資料：群馬県パーソントリップ調査

### (3)「鉄道バスネットワーク」と「人の流動」との関係

次の図は、鉄道・バスネットワーク（区域運行は着色）に、鉄道を利用していない全目的トリップ（赤色のライン）と、鉄道を利用している全目的の移動の駅端末トリップ（緑色のライン）を重ね合わせたものです。前者（赤色のライン）では鉄道路線にマッチしていない流動がどのくらいあるか、後者（緑色のライン）ではどの駅の鉄道利用が多いか、それぞれ確認します。

- 広域圏の中心は沼田市で、市町村間では沼田市とみなかみ町、昭和村との流動が多いです。本広域圏外との流動では、沼田市と前橋市間、沼田市と渋川市間の流動が多くなっています。
- 沼田市中心部、及び中心部東側に隣接する地域と、周辺に位置する他の沼田市郊外部や、昭和村、川場村、みなかみ町との間の流動が見られます。
- また、みなかみ町中心部を含む地域と周辺地域・町村との流動も見られます。
- 片品村は、人口規模が小さいこともあり、一定量程度以上の目立った流動はみられません。
- 駅端末トリップは、沼田駅、上毛高原駅、後閑駅へ一定程度以上の流動がみられるほか、岩本駅、上牧駅への移動も見られます。

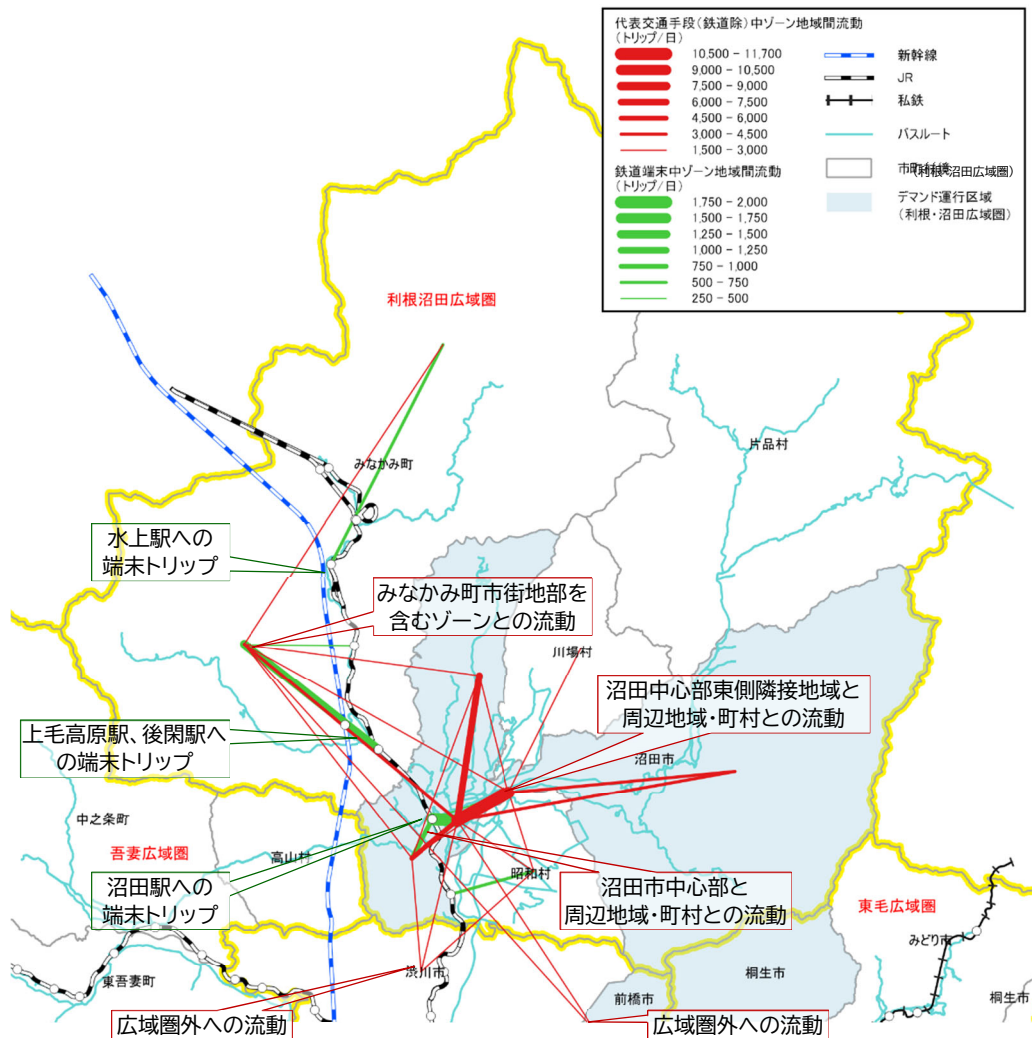


図 3-84 代表交通手段(鉄道除く)と駅端末の中ゾーン間流動

資料:群馬県パーソントリップ調査



### 3.4.5 まちづくりの問題・課題

利根沼田広域圏のまちづくりの問題・課題について、利根沼田広域都市計画圏・都市計画区域マスタープラン（令和2年11月）でのとりまとめ内容を整理しました。

表 3-60 広域都市計画圏の問題・課題

問題・課題	解説
「まちのまとまり」が形成されつつあるとはいえない	○「まちのまとまり」となる公共交通利用圏の人口は、広域都市計画圏全体に対する割合が少なく、あわせて空き家の増加率が高いことから、公共交通の周辺をはじめとする市街地に、空き家などの有効活用を図り、居住と都市機能の立地を誘導し、市街地の人口密度を確保することが必要です。また、地域の活力を持続するために、広域都市計画圏内のまとまり同士や他の広域都市計画圏との連携を強化することが重要です。
「地域資源の活用」	○自然や歴史文化・観光資源が豊富であり、まちの魅力向上や観光産業の発展に活かしていくことが必要です。
「地域の安全・安心の向上」	○他の圏域とのつながりも含め地形的な制約等があることから、地域生活者の日常生活の安全・安心の確保とともに、災害時における防災機能の強化を図っていくことが必要です。
「地域特性に応じた必要なサービスを維持・提供」	○公共交通の利用割合は低い状況にあり、人口減少や高齢化の進行にあわせ、まちのまとまりの形成に合わせた基幹公共交通軸の利便性を確保することが必要です。 ○その際は、地域の暮らしに見合った移動手段を確保することが必要です。
「地域の特性を活かした産業立地」	○広域・高速交通網の利便性を活かし、産業立地を進めることが課題です。

### 3.4.6 公共交通の問題点

本章で提示した現況分析結果や、まちづくりの問題点、加えて各市町村の総合計画、都市計画マスタープラン、立地適正化計画※なども踏まえ、各市町村域における公共交通の問題点を抽出します。なお、ここでは、都市計画区域マスタープランにおいて、主に線引き都市計画区域を含む市町村を都市部、非線引き都市計画区域※を含む市町村を郊外部、その他市町村域内に一定の広がりをもつ過疎集落等を抱えている市町村を中山間地域として区分し、地域特性に着目して問題点を整理しました。

#### (1) 郊外部・中山間地域の公共交通の問題点

利根・沼田広域圏には、都市計画区域マスタープランにおいて、非線引き都市計画区域※を含む、郊外部を抱える市町村（沼田市、みなかみ町）が含まれますが、一方でいずれの市町村も、域内に一定の広がりをもつ過疎集落や中山間地域を抱えています。各市町村からは、以下の公共交通の問題点が集約されます。

表 3-61 郊外部・中山間地域の公共交通の問題点

市町村等	公共交通の問題点
沼田市	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地形的制約や高齢化・過疎化などの進行により、公共交通サービスが低下している地域があります。市民アンケートでも、都市基盤の中で公共交通の満足度が最も低い状況です。</li> <li>・ 学生や高齢者及び障害者にとって不可欠の交通手段であり、環境負荷低減に向け、利便性向上と充実が望まれています。</li> <li>・ 路線バスは、沼田市中心部や沼田駅を經由する路線網となっていますが、ルートが複雑で、特に来訪者にはわかりにくくなっています。鉄道とバスを乗り継ぐ利用も少なくなっています。</li> </ul>
片品村	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 定期バス 13 路線、廃止路線代替バス 1 路線がありますが、今後の、高齢者や観光客の持続的な交通手段の確保に向け、利用しやすい公共交通確保の見直しが求められています。</li> </ul>
川場村	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 沼田駅と連絡する循環バスが運行されていますが、高齢者アンケートによると、移動手段ニーズは「自動車(自分で運転)」が 78% と高く、免許返納後の移動手段確保が課題です。</li> </ul>
昭和村	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 沼田市内から昭和村役場、昭和中学校を經由する委託路線バス 3 路線がありますが、少子化による利用減が見込まれ、高齢者の利用増をにらみ、デマンド運行を検討しています。</li> </ul>
みなかみ町	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ バス路線は、観光地であるためかろうじて確保されていますが、利用者は年々減少傾向にあり、維持が困難になると予想されます。車の運転が困難な高齢者や若年層の移動手段として、サービス水準の維持が望まれます。</li> </ul>
地域共通	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 急激な人口減少が予測されており、既存の都市機能の維持とともに、公共交通サービスの維持が困難になることや、空き家の増加率も高く市街地の空洞化が想定されます。</li> <li>・ 公共交通の利用割合が低く、公共交通事業者の経営悪化による、運行サービスの低下や撤退が懸念されます。</li> <li>・ 多彩な観光資源を有していますが、主要観光地間の周遊性が低いです。</li> </ul>

※ 用語の意味は、巻末の用語解説をご覧ください。

### 3.4.7 利根・沼田広域圏のまちづくりと公共交通の課題と方針

利根・沼田広域圏としてのまちづくりと公共交通の課題・方針を、以下の通りまとめました。

#### (1) まちづくりと公共交通の課題

- ① まちづくりと公共交通の連携がなされておらず、まちのまとまりの形成が進んでいない
  - 公共交通利用圏から外れた用途地域無指定地域や都市計画区域外の地域などで、市街地の拡散が継続しており、人口減少社会の進展を見すえ、まちのまとまりの形成に向けた、まちづくりと連携した公共交通サービス提供方策の実施が急務です。
  - デジタル技術を活用した都市的サービスの補完を前提に、市町村界に拘らない人の行動範囲に着目した広域生活圏の形成とともに、駅などを中心とする市街地に居住と都市機能を誘導し、官民共創による空き家活用などを取り入れつつ、市街地の人口密度を確保することが必要です。
- ② 少子高齢化による需要低迷、採算性の悪化による、公共交通サービスの担い手不足の深刻化、縮小・廃止の懸念
  - 少子化の影響により、将来は鉄道利用割合の多くを占める通学利用も大きく減少する見込みであり、利用者の減少による公共交通のサービス水準の低下、さらなる利用者の減少の負のスパイラルの進展が懸念されます。
  - 地域のバスサービスは、鉄道との連携が必ずしも適切になされておらず、サービス水準が低いこともあり、自動車に頼るライフスタイルが定着し、送迎による自動車利用も拡大しています。中山間地の集落を多く抱える各市町村では、地域の高齢化の進展により、これらの輸送を支えるドライバーの担い手不足も深刻化しています。
  - さらなる少子高齢化の進展をにらみ、限られた公共交通のリソースを最大限に活用し、地域の需要特性に対応した、既存公共交通サービスにとらわれない地域にあったモビリティサービスの確保が必要です。
- ③ 主要観光地間の周遊性の低さ
  - 県内各地に多彩な観光資源を有していながら、主要観光地への滞在は1箇所のみが多くなっています。特に公共交通の維持が困難となっている中山間地等ではこれらの観光資源を活かし、人を呼び込むことが出来る公共交通手段を提供することで、観光客の周遊性を高めつつ、地域の移動手段を維持していくことが求められます。
  - 観光 MaaS<sup>\*</sup>の活用など、広域的な観光周遊に対応した公共交通ネットワークの構築が必要です。

※ 用語の意味は、巻末の用語解説をご覧ください。

## (2) 取組方針

### ① まちづくりの方針(利根沼田広域都市計画圏で取り組む基本方針)

都市計画区域マスタープランで示されている、まちづくりの基本方針は、以下の通りです。

- 人口減少を前提とした土地利用計画にあわせた公共交通や都市施設の再構築。
- 空き地・既存施設の利活用や優遇措置の導入による街なかへの転居の促進や集客施設の誘致。
- 地域の誇れる個性・景観・暮らしを支える機能を整えた魅力的な「まちのまとまり」づくり。
- 都市間移動も都市内移動も高い利便性の確保。
- 災害時でも安全・安心な都市の防災機能の強化。
- ぐんまの強みを活かした産業の誘致や新エネルギーによる産業創出環境づくり。

### ② 公共交通の取組方針

「2.3.3 将来像の実現に向けた課題と基本方針」において提示した、群馬県全体として提示した5つの基本方針に加え、利根・沼田広域圏としての問題・課題を踏まえた公共交通の取組方針を、以下の通りまとめました。

4章では、県全体の5つの基本方針に沿った施策・事業を提示しますが、広域圏毎に抱える交通まちづくりの問題・課題などの特性を踏まえ、具体的な施策を組み合わせることで有効です。

#### 《地域共通》

- 上越線を軸とした、鉄道・路線バス、地域の移動ニーズに対応した適切な公共交通手段が連携した、一体的な公共交通サービスの提供
- 交通弱者（高齢者、学生）や来訪者が利用しやすい公共交通サービスの提供

### 3.4.8 将来にわたって維持・確保すべき公共交通軸

#### (1) まちづくり関連計画の整理

群馬県交通まちづくり戦略は、立地適正化計画<sup>※</sup>等のまちづくり計画と一体となり、都市構造を形成するものがある。そこで次表のまちづくり計画に示されている拠点を整理したものが次頁の図です。

表 3-62 対象とした計画

市町村	根拠資料
利根沼田広域 都市計画圏	利根沼田広域都市計画圏 都市計画区域マスタープラン (令和2年11月)
沼田市	沼田都市計画マスタープラン (令和元年7月)
片品村	(第4次片品村総合計画後期基本計画/令和3年3月)
川場村	(川場村第4次総合計画/平成27年4月)
昭和村	(昭和村第5次総合計画/平成27年4月)
みなかみ町	みなかみ町都市計画マスタープラン (令和2年8月)

注)カッコ書きは個別拠点の記載がない

※ 用語の意味は、巻末の用語解説をご覧ください。

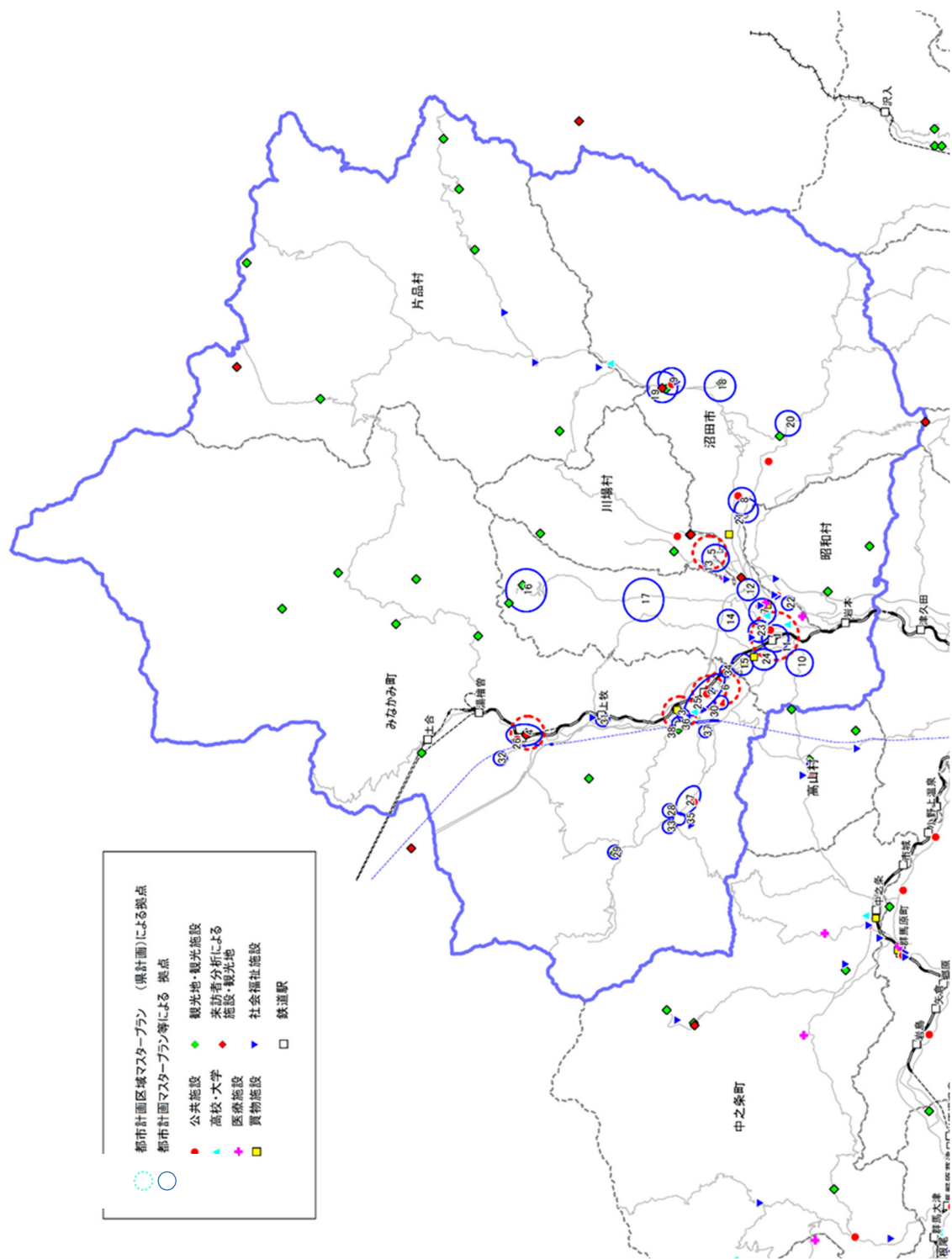


図 3-85 まちづくり計画等における拠点設定状況

資料:各種資料等をもとに群馬県作成

## (2) 拠点の設定

都市計画区域マスタープラン、市町村による立地適正化計画\*等のまちづくり計画や人流データ等を踏まえて設定した拠点は以下のとおりです。

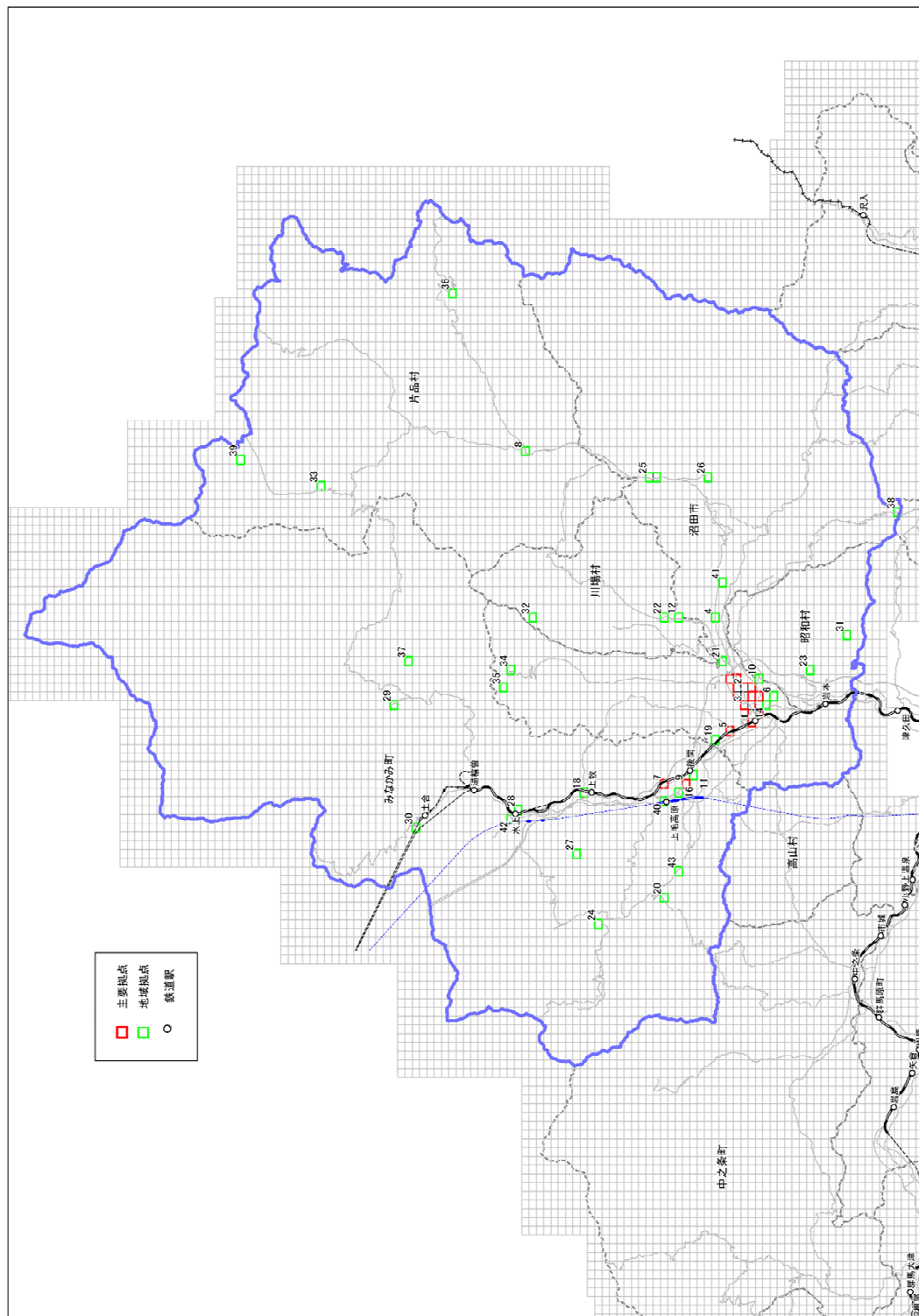


図 3-86 拠点の位置

資料:各種資料等をもとに群馬県作成

\* 用語の意味は、巻末の用語解説をご覧ください。

表 3-63 拠点一覧

集約番号	主要／地域	地区内の施設	メッシュ番号	鉄道駅
1	主要	沼田駅	543970722	沼田
2	主要	独立行政法人国立病院機構沼田病院	543970744	
	主要	群馬県立沼田高等学校	543970743	
	主要	カインズ沼田店	543970842	
	主要	沼田脳神経外科中央病院	543970643	
	主要	ウエルシア沼田バイパス店	543970841	
	主要	ビバタウン沼田ショッピングセンター	543970742	
	主要	ヤマダ電機テックランド沼田店	543970853	
	主要	沼田警察署	543970851	
3	主要	群馬県立沼田女子高等学校	543970734	
	主要	街なか天狗プラザ	543970732	
	主要	利根沼田振興局庁舎	543970633	
	主要	沼田市役所	543970731	
4	地域	ベシア沼田モール店	543970984	
5	主要	セキチュー沼田恩田店、フレッセイ沼田恩田店	543970823	
6	地域	利根中央病院	543970543	
7	主要	ベシア月夜野店	553807391	
8	地域	片品村役場	553911283	
9	主要	みなかみ町 保健福祉センター	553807193	
10	地域	昭和村役場	543970653	
11	地域	みなかみ町役場	553807192	後閑
12	地域	道の駅川場田園プラザ	553900282	
14	地域	群馬県立利根実業高等学校	543970632	
16	地域	利根沼田学校組合立利根商業高等学校	553807282	
18	地域	上牧温泉病院	553807884	
19	地域	パナソニック内装建材株式会社群馬工場	543970914	
20	地域	みちの駅たくみの里	553807322	
21	地域	沼田りんご園	543970961	
22	地域	川場村役場	553900382	
23	地域	道の駅あぐりーむ昭和	543970352	
24	地域	猿ヶ京温泉	553807713	
25	地域	吹割の滝・吹割溪谷	553901462	
	地域	利根支所	553901364	
26	地域	老神温泉	553901062	
27	地域	ノルンみなかみフラワーガーデン(スキー場)	553807951	
28	地域	水上温泉	553817372	水上
29	地域	宝川温泉	553920134	
30	地域	谷川岳(谷川岳ロープウェイ)	553827062	
31	地域	千年の森	543970074	
32	地域	川場スキー場	553910282	
33	地域	鳩侍峠	553921663	
34	地域	たんばらスキーパーク	553910354	
35	地域	迦葉山玉原高原	553910442	
36	地域	丸沼高原スキー場	553912773	
37	地域	宝台樹スキー場	553920063	
38	地域	赤城山山頂	543961742	
39	地域	尾瀬	553931272	
40	地域	上毛高原駅	553807381	上毛高原
41	地域	白沢支所	543971902	
42	地域	水上支所	553817373	
43	地域	新治支所	553807241	



### (3) 幹線ネットワーク

県央都市圏の交通まちづくり戦略「3.1.8 (3) 幹線ネットワーク」において、2040年人口を想定し広域生活圏同士の結びつき（図3-22）を検討した上で、群馬県全体の幹線ネットワークの考え方を提示しました。

利根・沼田広域圏は、圏域人口30万人未満の沼田生活圏で構成されており、隣接する前橋・高崎中枢都市圏へのアクセスを確保するとともに、各生活圏内においても、軸となる幹線路線と地域の人口密度、地形、需要特性に対応した地域内公共交通サービスを結節させて公共交通ネットワークを構成し、生活圏内居住者への都市的サービスを提供していきます。

なお、上記の考え方などにに基づき設定した幹線設定図は、図3-87のとおりになります。また、図3-87に示した幹線ネットワークを将来にわたって確保・維持するためには、地域公共交通確保維持改善事業を適宜活用（地域間幹線系統と適切に連携）することにより、広域的な幹線ネットワークの確保・維持が図られ、公共交通の利便性向上が期待されます。

#### 【幹線ネットワーク設定のポイント】(再掲)

- ①前橋・高崎を核とした、放射状のネットワークを構築  
(高次の都市機能を有する前橋・高崎へのアクセスは将来的にも重要)
- ②移動需要を踏まえて、先に設定した拠点効率的にカバーできる路線を選定
- ③市町村の中心的機能を有する市町村役場（一部支所を含む）を結ぶ路線を選定
- ④県外からの需要の多い観光地への路線を選定

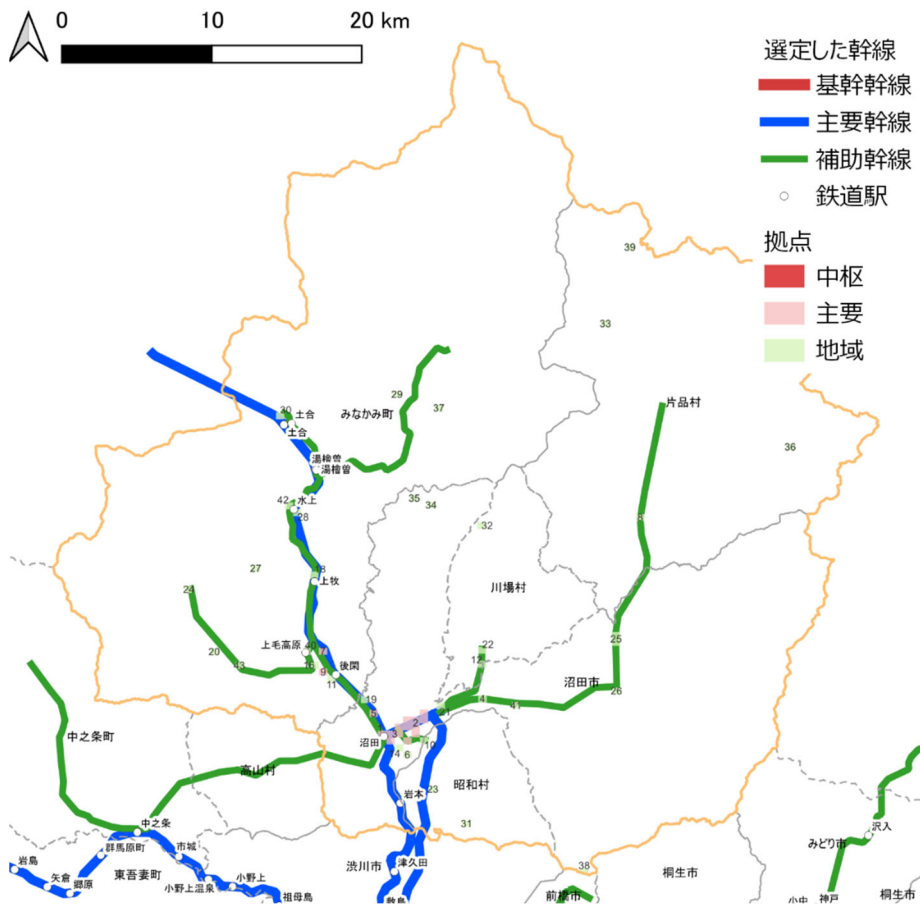


図3-87 幹線設定図

