

見直しの概要

新・総合計画ビジョン
ニューノーマル D X 5つのゼロ宣言
ぐんま・県土整備プラン 2020

見直し 群馬県交通まちづくり戦略

見直しのポイント
 新・総合計画ビジョンに示される、「ニューノーマル」、「DX」、「2050年5つのゼロ宣言 (自然災害死者『ゼロ』、温室効果ガス排出量『ゼロ』等)」などの方針を踏まえて、
まちづくりと連携した公共交通のあるべき姿を描きます。

交通とまちづくりの将来像 (20年後のイメージ)

【高齢者】 ○送迎に頼らず通院・買物ができる ○行動範囲拡大、生きがいの創出ができる ○健康意識の醸成、経済活性化ができる	【子育て世代】 ○生活に必要な施設が集積していて暮らしやすい ○仕事と子育ての両立ができる
【移住者】 ○二地域居住ができる(豊かな自然と空間に恵まれたぐんまでテレワーク) ○マイカーがなくても生活できる	【外国人】 ○適切な多言語案内により、安心して移動できる ○運賃等、支払いはキャッシュレスでできる
【新たな移動】 ○自動運転や電動キックボードなどの新たなモビリティを活用できる ○マイカーと公共交通の組合せで移動コスト削減、MaaSが普及している	【観光交流】 ○マイカーがなくても県内各地の主要観光地間や観光地内を気軽に周遊できる ○案内情報の多言語化やデジタル化、適切なサインデザイン等により誰もが安心して移動できる
【まちなか】 ○まちのまとまりが形成されていて徒歩圏で日常生活が完結できる ○全てがスマート、ウォークアブルになる	【郊外】 ○生活に必要な移動手段とまちの機能が集積していて、マイカーがなくても生活できる

目指すべき将来像
 ぐんまらしい「快疎」な空間の形成とそれを支える多様な移動手段が整った社会
 ~多様なライフスタイルに合わせて、誰もが安全・快適に移動でき、
 良好な社会環境のもとで持続的に暮らせる群馬県~

交通・まちづくりが抱える問題と社会環境

公共交通	まちづくり	社会環境
生活スタイルに合っていない公共交通サービスと担い手不足の深刻化 公共交通の負のスパイラル 少子高齢化による需要低迷、採算性の悪化による路線の縮小・廃止、サービス水準の低下(定時性や利便性の低下) インフラの老朽化と公共交通の安全対策、バリアフリー化の遅れ 公共交通分野のICT化の遅れ 主要観光地間の周遊性の低さ	人口減少・少子高齢化の進展 都市の拡散・低密度化と公共交通空白地域の拡大 公共交通が不便なことで、ぐんまの魅力・県民充足度が低下 郊外・中山間地を中心にマイカーが使えない高齢者などの生活の足の喪失と外出率の低下	新型コロナの感染拡大 ・新型コロナを契機とした東京一極集中の是正とリスク分散の重要性の再認識→地方移住・首都機能の分散への動き ・働き方・暮らし方の変革や移動自粛による旅客需要の激減 温室効果ガスによる地球温暖化 過度なマイカー依存による全国平均を上回る運輸部門のCO2排出 社会・経済のデジタル化の進展 頻発・激甚化する気象災害と切迫する巨大災害

まちづくりと連携した公共交通のあるべき姿

【拠点+公共交通ネットワーク(軸)の設定】
 将来にわたり公共交通を維持確保すべきエリアや路線を明らかにする。

【サービス水準の明示】
 設定されたネットワーク(軸)上を運行する公共交通の確保すべきサービス水準を明らかにする。

【役割分担の明確化と相互の連携】
 県、市町村の担うべき役割を明確化すると共に、事業者やあらゆる関係者も含めた連携・協働と多様な輸送資源の活用により、持続可能な公共交通をデザインする。

まちづくり (都市計画区域マスタープラン、市町村マスタープラン、立地適正化計画)

- 居住と都市機能集積の促進
- 公共施設の適切な配置による魅力的な空間の創出
- 公共空間の活用による快適な空間の創出(官民連携まちづくり)
- まちなかウォークアブルへのICT技術等の導入
- 景観に配慮した公共空間の創出

公共交通 (地域公共交通計画)

- 交通系ICカードの導入・普及
- バスロケーションシステムの導入・普及
- スマートムーブの推進
- 適切な運行頻度の検討(路線・便数・ダイヤ等の再編)
- 広域的な基幹公共交通軸と地域内の拠点をネットワークする多様な移動手段とのシームレス化(MaaSの導入検討・普及)

計画のイメージ

課題1: ニューノーマルにも対応した安全・快適な公共交通サービスの確保	基本方針1 ニューノーマルにも対応した安全・快適で持続可能な公共交通サービスの確保・維持
課題2: デジタル技術や新技術を活用した公共交通の効率化・高度化の推進	基本方針2 DX・新技術導入による公共交通サービスの効率化・高度化
課題3: 温室効果ガス排出量ゼロに向けた、交通まちづくり分野における脱炭素化の推進	基本方針3 交通まちづくり分野の脱炭素化の推進
課題4: 市町村域を越える広域的な拠点をつなぐ、基幹公共交通の安全性、快適性、利便性の確保	基本方針4 まちづくりと連携した基幹公共交通軸の確保・維持(市町村域を越える広域的な公共交通)
課題5: 多様なライフスタイルに対応した、まちのまとまりをつなぐ、地域の多様な移動手段の確保	基本方針5 まちづくりと連携した地域的な暮らしの足の確保・維持(市町村域内における多様な移動手段)

計画期間
 令和4年度(2022年)から、令和8年度(2026年)までの**5年間**(20年後を展望)

【参考】群馬県地域公共交通活性化協議会 第2回地域部会における意見一覧①

第2回地域部会(書面開催)において、群馬県交通まちづくり戦略(地域公共交通計画)計画骨子(案)に対し、委員の皆様から頂いたご意見及び県回答については以下のとおりです。

委員	部会	意見	回答
関東運輸局 群馬運輸支局	県央 東毛 利根・沼田 吾妻	<p>①国の基本方針に基づき、群馬県における自家用車保有率の高さを踏まえた「自家用車に関するあり方や見直しの方向性・目標、住民・利用者の負担・義務等」の基本方針もあるとよい。 (速報値となりますが、令和2年度末時点の保有車両数は人口比:全国2位、世帯比:全国5位となります)</p> <p>====以下、基本方針(国土交通省告示)より抜粋==== 一2(2)④:地球温暖化対策をはじめとする環境問題への対応 自家用車への過度な依存を見直し、公共交通の利用促進を図ることが重要である。 二1(1)④:住民の協力を含む関係者の連携 利用者たる住民のニーズを的確に反映させるだけでなく、住民が主体となって公共交通を考え、…を行うことが、地域公共交通の持続可能性の確保の観点からも重要である。 二1(4):実施主体に関する事項 地域公共交通の持続可能性を確保する観点からは、公共交通期間の利用促進、自家用自動車の使い方の見直し等の住民による各種取組や一定の負担も織り込んだ形で、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保を図ることが重要である。 七1(5):住民、公共交通の利用者の役割 住民や公共交通の利用者は、…公共交通の積極的な利用や…住民による公共交通の維持・運営等、…求められる。</p> <hr/> <p>② 地域公共交通計画は、例えば①記載の自家用車保有率の高さ等の群馬県の現状・特徴・強み・課題等を踏まえ策定する必要があるため、どのように踏まえ・活かし計画骨子となったのか一見して分かる資料があるとよい。 また、他県にはない「疎の空間や価値」(上述の特徴・強みと史料するが)のイメージや内容を伺いたい。</p>	<p>①計画本文の策定にあたって、ご意見を反映できるよう検討して参りたい。</p> <p>②本県の特徴である高いマイカー保有率等の現状や課題をどのように踏まえて、本計画骨子になったのか、一見して分かる資料については別途作成して参りたい。</p>
(一社)群馬県 バス協会	県央 東毛 利根・沼田 吾妻	<p>各地域部会の計画案の作成にあたっては、それぞれの部会に所属する当協会の会員事業者の意見等を十分反映していただきますよう、よろしくお願い致します。</p>	<p>ご意見のとおり反映して参りたい。</p>
東日本旅客鉄道(株)	県央 東毛 利根・沼田 吾妻	<p>新型コロナウイルス感染症の影響によるご利用状況低迷により、弊社の経営環境は大変厳しい状況です。さらに鉄道事業の構造的な固定費の高さから、業績回復のために収益の底上げと併せコストをどこまでコントロールできるかが極めて重要です。</p> <p>コロナ禍収束後もテレワークやWeb会議等が定着し、以前の社会には完全には戻らないとの予測から、お客さまのご利用状況等を勘案した運行形態の見直しの他、余剰設備のスリム化などを検討しております。 更には少子化による人口減少などの将来の諸問題を勘案し、地域の特徴に沿った公共交通サービスのあり方などについてもご検討いただけるようお願い致します。</p>	<p>計画本文の策定にあたって、ご意見を反映できるよう検討して参りたい。</p>

【参考】群馬県地域公共交通活性化協議会 第2回地域部会における意見一覧②

委員	部会	意見	県対応
佐羽 マイスター	県央 東毛 利根・沼田 吾妻	<p>新型コロナウイルスの感染拡大の影響で、集合形式の会議ができないため、書面開催となった今回は、パーソントリップ調査に基づく各地域の交通拠点の設定についての各地域自治体の意向と群馬県当局の認識確認と調整に絞った協議が会議の趣旨であると考えられます。段階を追って将来ビジョンを作り上げてゆく構想と拝察しているところですが、これまで以上に急速に新しい生活様式が求められる時代を迎えることになり、公共交通の位置づけそのものを再定義して行かないと、人口閑散地域から、補助金では支えきれない消滅の危機が迫っているように感じます。群馬県のめざす「快疎」にならず、「不快疎」になってしまう危機的局面にあるように思います。その点では、今回の確認は相当近視眼的な確認、つまりスプロール化した地域状況の確認に重点が置かれているように感じます。</p> <p>群馬県では、2050年をめどに5つのゼロ宣言をしているところですが、温室効果ガス削減の観点だけでなく、交通リスク削減、県民の生活向上のための県外・国外への付加価値流出防止の観点からも脱自家用車生活の呼びかけとその実現を近い将来に実現して行く必要があると考えます。自家用車一辺倒の生活をやめる(少しずつ他の手段に心がけて移行する取り組みを県民にしてもらう)ことで、地域の公共交通も維持可能となり、県民の怪我や命のリスクも減り、かつ可処分所得も増える、正に「快疎」にふさわしい群馬県づくりができるのではないかと考えます。脱自家用車生活には、様々な新たなモビリティや仕組みの導入が必要であり、そこにも新産業の可能性が存在しますし、そのような動きなしにはコンパクトシティや商店街などまちの活性化もあり得ないと考えます。</p> <p>今後の計画作成の中で、他県には無い交通まちづくりビジョンを作ってゆくためには、公共交通は、交通弱者の救済のために必要という発想からの脱却が必要であると考えます。</p>	計画本文の策定にあたって、ご意見を反映できるよう検討して参りたい。
邑楽町	東毛	<p>1, 左頁・交通とまちづくりの将来像(20年後のイメージ) 対象者について、【高齢者】に「障がい者」を加えること如何</p> <p>2, 左頁・交通・まちづくりが抱える問題と社会環境 「インフラの老朽化と公共交通の安全対策、バリアフリー化の遅れ」 右頁・基本方針4 まちづくりと連携した基幹公共交通軸の確保・維持 (市町村域を越える広域的な公共交通) 「交通インフラの老朽化対策、バリアフリー化等の推進」</p> <p>①そもそも、バリアフリー化が基本方針4への位置付けで良いか ②バリアフリー化の扱いについて、書きぶりは従前に倣っているが、国はオリ・パラ東京2020大会を契機として一層の推進を求めるべく、令和2年に通称「バリアフリー法」の改正を行っており、課題・方針における取扱いは老朽化対策との括りではなく、内容を豊富化した上で別書きすること如何</p>	計画本文の策定にあたって、ご意見を反映できるよう検討して参りたい。