

群馬県地域公共交通活性化協議会

第7回協議会資料

群馬県交通まちづくり戦略（群馬県地域公共交通計画）原案概要

① 計画概要	1
・ 交通まちづくり戦略（群馬県地域公共交通計画）とは	
・ 計画策定の背景（計画見直しのポイント）	
・ 計画対象区域	
・ 計画期間	
② 目指すべき将来像	1
・ 県土形成（都市構造）の観点からの展望	
・ 移動手段の技術革新（CASE時代）の観点からの展望	
・ 暮らしやすさの観点からの展望	
③ 基本方針	3
・ 将来像の実現に向けた問題と社会環境	
・ 将来像を実現するための基本方針	
④ まちづくりと連携した公共交通のあるべき姿	4
・ 拠点＋公共交通ネットワーク(軸)の設定	
・ サービス水準の明示	
・ 役割分担の明確化と相互連携方策・体制	
⑤ 施策・事業	11
・ 基本方針に基づく施策・事業の設定	
⑥ 進捗管理体制	26
・ 数値目標	
・ 進捗管理体制	

計画素案との対照

計画原案

「サービス水準」と「進捗管理体制」を計画書に反映

(R4年10月時点)

① 計画概要

- ・交通まちづくり戦略（群馬県地域公共交通計画）とは
- ・計画策定の背景（計画見直しのポイント）
- ・計画対象区域
- ・計画期間

② 目指すべき将来像

- ・県土形成（都市構造）の観点からの展望
- ・移動手段の技術革新（CASE時代）の観点からの展望
- ・暮らしやすさの観点からの展望

③ 基本方針

- ・将来像の実現に向けた問題と社会環境
- ・将来像を実現するための基本方針

④ 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
- ・サービス水準の明示
- ・役割分担の明確化と相互連携方策・体制

⑤ 施策・事業

- ・基本方針に基づく施策・事業の設定

⑥ 進捗管理体制

- ・数値目標
- ・進捗管理体制・仕組づくり

黒色：計画素案で提示済
赤色：計画原案で提示

計画素案

(R4年3月時点)

① 計画概要

- ・交通まちづくり戦略（群馬県地域公共交通計画）とは
- ・計画策定の背景（計画見直しのポイント）
- ・計画対象区域
- ・計画期間

② 目指すべき将来像

- ・県土形成（都市構造）の観点からの展望
- ・移動手段の技術革新（CASE時代）の観点からの展望
- ・暮らしやすさの観点からの展望

③ 基本方針

- ・将来像の実現に向けた問題と社会環境
- ・将来像を実現するための基本方針

④ 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
- ・サービス水準の明示
- ・役割分担の明確化と相互連携方策・体制

⑤ 施策・事業

- ・基本方針に基づく施策・事業の設定

⑥ 進捗管理体制

- ・数値目標
- ・進捗管理体制・仕組づくり

群馬県交通まちづくり戦略（原案）の概要について（1）

① 群馬県交通まちづくり戦略の構成

1 計画概要

- ・群馬県交通まちづくり戦略(群馬県地域公共交通計画)とは
- ・計画策定の背景(計画見直しのポイント)
- ・計画対象区域
- ・計画期間

2 目指すべき将来像

- ・県土形成(都市構造)の観点からの展望
- ・移動手段の技術革新(CASE時代)の観点からの展望
- ・暮らしやすさの観点からの展望

3 基本方針

- ・将来像の実現に向けた問題と社会環境
- ・将来像を実現するための基本方針

4 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
- ・サービス水準の明示
- ・役割分担の明確化と相互連携方策・体制

5 施策・事業

- ・基本方針に基づく施策・事業の設定

6 進捗管理体制

- ・成果指標
- ・進捗管理体制

① 計画概要

■ 群馬県交通まちづくり戦略とは

20年後(2042年)の目指すべき将来像の実現に向け、まちづくりと連携した公共交通のあるべき姿を描き、公共交通とまちづくり、それぞれが担うべき役割や取組の方向性を明らかにするもの。

■ 計画策定の背景(計画見直しのポイント)

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)」や移動手段の技術革新(CASE時代の到来)などの公共交通を取り巻く環境の変化を踏まえた戦略の見直しが必要となったため、交通まちづくり戦略の見直しを行う。

■ 計画対象区域

県内全域(まちづくりと一体となった計画とするため、まちづくりと連携した公共交通のあるべき姿(マスタープラン)については、都市計画区域マスタープランと同様に4つの広域圏に分けて策定。



■ 計画期間

令和5年度(2023年)から、令和9年度(2027年)までの5年間計画。
[20年後を展望]

② 目指すべき将来像

【県土形成(都市構造)の観点からの展望】

■ 快疎な空間の形成

- 新・総合計画で示された「快疎」(開放的で人口が密ではない疎である空間「開疎」に、他にはない価値(地域固有の価値、多様な暮らし方等)が加わり、空間的にも精神的にもより安定した快適な地域社会)の形成を目指す。

■ デジタル技術の進展とその活用を前提とした県土の再構築

- 昨今のデジタル技術の進展を踏まえ、『デジタルを前提とした国土の再構築』～人口減少下でも安心して暮らし続けられる国土へ～という方向性が国から提示されており、長期的な国土形成の方向性として、「人口10万人前後で、時間距離で1～1.5時間前後の範囲」であれば都市的機能の一部はデジタルで提供可能とし、リアルでフルセットを維持可能な人口規模は不要とした戦略が打ち出されている。(「国土の長期展望」最終とりまとめ:令和3年6月 国土審議会計画推進部会)

■ デジタルとリアルが融合した広域生活圏の形成

- 本県において、人口減少が顕著となる20年後を展望すると、多くの市町村が人口10万人を下回り、既存の都市機能を維持することが困難になることが想定される。
- こうした人口減少社会にあっても、「疎」である空間のなかで、持続的かつ快適に住み続けるためには、デジタルによる都市サービスの補完(DX)を前提に、市町村界に拘らない人の移動範囲に着目した広域生活圏を形成し、都市機能を確保・維持して提供できる体制を整える必要があり、そのためには、広域生活圏の核となる拠点への移動サービスの確保と、都市機能の集約*を進める必要がある。

※ ぐんま5つのゼロ宣言(自然災害による死者ゼロ、温室効果ガス排出量ゼロ等)を踏まえ、都市のスプロール化を抑制し、都市機能を集約化することは、下記のような都市経営の効率化の観点からも重要である。

[具体例]

- ・移動の効率化によるエネルギー消費の抑制、コミュニティの活性化
- ・集約化による下水道などの公共インフラ整備や維持管理費の抑制 等

■ 広域生活圏内外を連携する広域的な交通軸の確保

- 快疎な空間の形成のためには、日常の生活圏内にはない高次の都市機能を享受できるように県内の中枢都市(前橋・高崎)へのアクセス、さらには東京圏、並びに拠点空港等へのアクセスを可能にする広域的な交通軸を確保することが重要となる。

疎である空間での持続的かつ快適な生活が可能に

「開疎」な空間の形成

「他にはない価値」が加わる

「快疎」な空間の形成



- ・最先端クラスのデジタル県と豊かな自然(始動人の育成に最適な環境の構築)
- ・災害レジリエンスNo.1
- ・適切な医療提供体制や県民総活躍社会
- ・温泉地などの観光地でワーケーション
- ・高次都市機能や首都圏への良好なアクセス環境 等

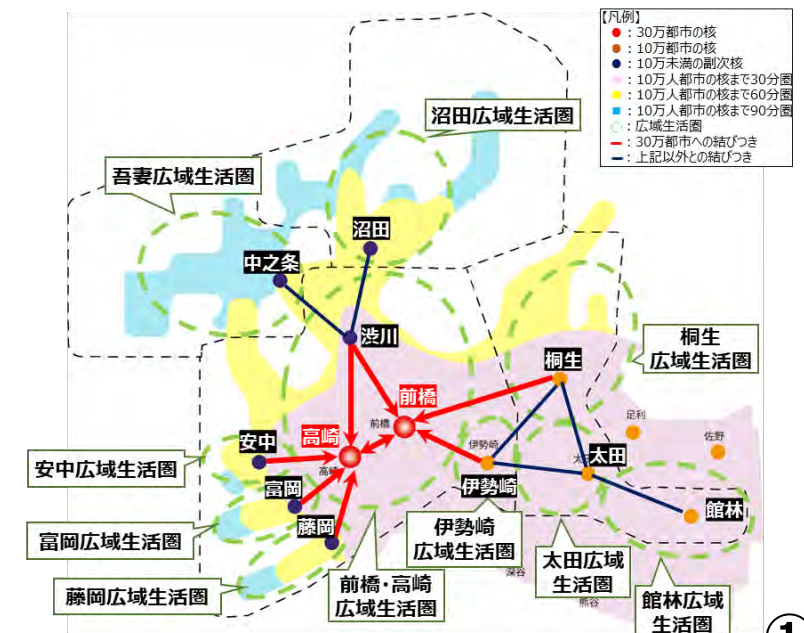


図 群馬県における広域生活圏(2040年人口)

群馬県交通まちづくり戦略（原案）の概要について（2）

② 目指すべき将来像

【移動の技術革新（CASE時代）の観点からの展望】

■ 移動の技術革新（CASE時代）の到来

- モビリティ分野では、CASEと称される「つながる化(Connected)」、「自動化(Autonomous)」、「シェアリング&サービス(Shared&Service)」、「電動化(Electric)」が進み、100年に一度のモビリティ革命と言われる時代にある。
- CASE時代においては、無人タクシーのようなサービス提供も可能となることから、高価な自動運転車を個人で購入・保有・専有使用するのではなく、低コストかつ、短時間、気軽に利用できるカーシェアリングを選択するといった、保有から共有、サービス利用へ変化し、カーシェアやタクシーサービスの利用が増加することが想定される。
- 公共交通等においては、バスや鉄道の自動運転化が進展することで、車両の小型化、運行頻度増、運行時間延長、運行路線増、運賃低下など、現在の公共交通が抱える課題を解決しつつ、都市の装置として持続的に運行されていることが想定される。
- このように、CASE時代の到来に伴い、人々の移動スタイルとそれらを支える交通システムは大きく変化(車中心から人中心へ)することが予測される。これらの新たなモビリティなどを含めた、シームレスな交通とそれらを支えるMaaSなどのDXの推進や自動運転に対応したまちづくりのあり方についても段階的に検討を進めながら、道路やまちを新たにデザインし、再構築していく必要がある。

■ CASE時代を踏まえた地域交通体系

- 自動運転技術の進展した社会にあっても、長距離・大量・高速移動といった基幹的な広域の移動については、環境面や効率性の観点から、より高度化した鉄道やバスなどの基幹交通軸が担い、基幹交通軸と連動する地域内交通(ファースト/ラストワンマイルを担うコミュニティ交通など)が自動運転型のシェアリングサービス(SAV)等に置き換わると想定される。
- 自動運転車は高価なことから、自動車を保有せずに、カーシェアリング等を利用する形態が普及することが想定される。また、運転操作が不要なことから、高齢者や免許を所有しない人々を含めた相当数の誘発需要が発生し、大量の自動運転車両による交通渋滞が発生することも懸念される。こうしたことは、現状の道路空間(構造・容量)のままでは、移動の円滑性や環境負荷の面で新たな交通問題を生じさせることから、新たなモビリティに対応したまちづくりや道路の再構築と円滑な交通確保のための、都市OSを活用した交通管理マネジメントが重要となる。
- また、個別の移動ニーズの多くを自動運転に委ねることは、円滑な交通の阻害だけでなく、移動のコスト面や、温室効果ガス排出量、エネルギー消費等の環境負荷の面からも好ましくない。このため、一定の需要集約が可能な幹線交通軸では、輸送効率が高く、低廉な運賃、高い定時性・速達性を有し、輸送力の大きい、より高度化した鉄道・バス(EV)がその役割を将来的にも担っていくことが想定される。
- 本県においても、CASE時代のモビリティ確保に向け、各都市の人口規模や人口集積状況に対応した適切な移動手段を導入し、移動の効率化を図ることが脱炭素の観点からも重要と考えられる。

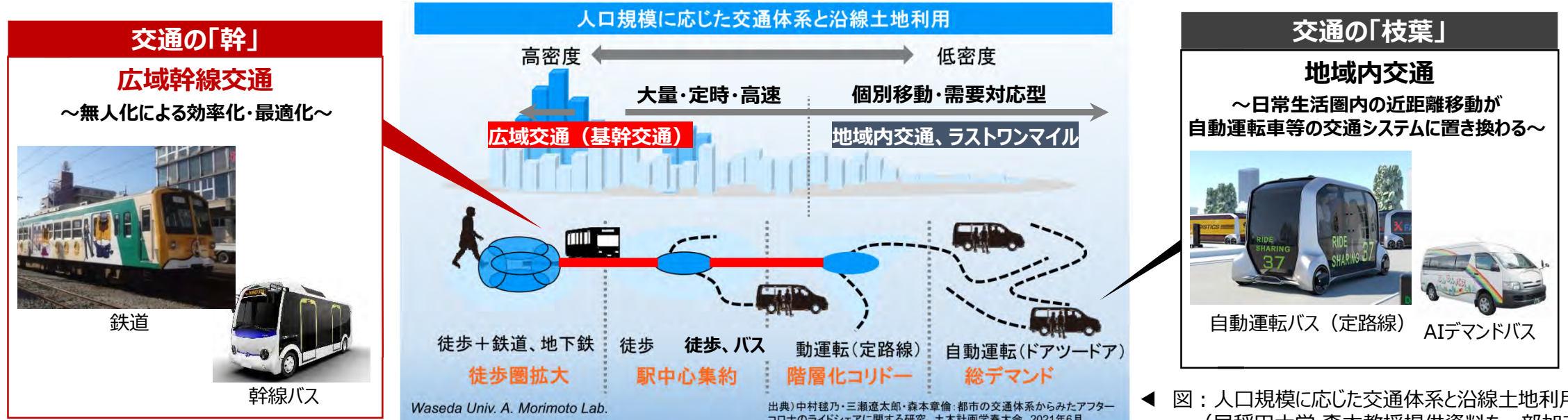
様々な交通モードの接続・乗り換え拠点(モビリティ・ハブ)



マイカーを持たなくても便利に安心して移動できるモビリティサービス



図：2040年 道路の景色が変わる(国土交通省道路局)



※階層化コリドー
 基幹交通軸と地域内交通を適切に連動させ、基幹交通軸に沿った人口集約を行う考え方

図：人口規模に応じた交通体系と沿線土地利用(早稲田大学 森本教授提供資料を一部加工)

群馬県交通まちづくり戦略（原案）の概要について（3）

② 目指すべき将来像

【暮らしやすさの観点からの展望】

- 日常生活を取り巻くあらゆる分野でのDXが進展
- 多様な暮らし方・住まい方が実現

【高齢者】

- ・ 送迎に頼らずオンラインでも通院・買い物ができる
- ・ 自動運転を適切に活用し、行動範囲の拡大と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
- ・ MaaSを使って、子どもの送迎ができる
- ・ 仕事と子育ての両立ができる
- ・ 最先端のデジタル人材を育成できる



【移住者】

- ・ 二地域居住やワーケーションができる。
- ・ デジタル技術や自動運転技術の活用により、マイカーがなくても日常生活に必要な移動ができる



【外国人】

- ・ 適切な多言語案内により、安心して移動できる
- ・ 運賃等の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縮減、MaaSが普及している



【観光交流】

- ・ 観光MaaSなどを活用し、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、適切な案内サ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
- ・ 道路空間の再編や官民共創により、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、更にデジタル技術を活用することで、マイカーに依存することなく生活できる



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~

③ 基本方針

【将来像の実現に向け、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	人口減少・少子高齢化の進展	新型コロナの感染拡大 <ul style="list-style-type: none"> ・ 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
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さ)	都市の拡散・低密度化と公共交通空白地域の拡大	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
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	公共交通が不便なことで、ぐんまの魅力度・県民充足度が低下	移動手段の技術革新(CASE)社会・経済のデジタル化の進展
公共交通分野のICT化の遅れ	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	頻発・激甚化する気象災害と切迫する巨大災害
主要観光地間の周遊性の低さ		

【将来像の実現に向けた課題と基本方針】

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 <ul style="list-style-type: none"> ・ ぐんまらしい「快疎」な空間の形成と連携した多様な移動手段の確保・維持 ・ ニューノーマルでの旅客需要の減少を踏まえた公共交通の確保・維持 ・ 災害や疫病など異常時にも安全・安心が確保された快適な公共交通の実現
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 <ul style="list-style-type: none"> ・ DXの推進による公共交通サービスの効率化・高度化 ・ 自動運転等の先進技術や新たなモビリティの社会実装による課題解決
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【GX】 <ul style="list-style-type: none"> ・ 脱炭素型の都市・地域づくりの推進 ・ 環境負荷の少ない移動手段の利用促進などスマートムーブの推進
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） <ul style="list-style-type: none"> ・ 広域的な拠点となる駅等を中心とした都市機能の誘導など、公共交通と連携したまちづくりの推進 ・ シームレスで利便性の高い広域的な基幹公共交通ネットワークの構築 ・ 交通インフラの老朽化対策、バリアフリー化等の推進 ・ 訪日外国人観光客などの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
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（市町村内における多様な移動手段） <ul style="list-style-type: none"> ・ 市町村内の各拠点への都市機能の誘導と、これらをネットワークする多様な移動手段の確保・維持 ・ 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など複数の交通手段の接続性の改善)の推進 ・ 都市部の鉄道・バス等の利便性向上 ・ 郊外や交通空白地における、新たな移動手段の導入・普及など地域の多様な輸送資源を総動員した移動手段の確保 ・ 観光地内の周遊性を向上させるための移動手段の確保

群馬県交通まちづくり戦略（原案）の概要について（4）

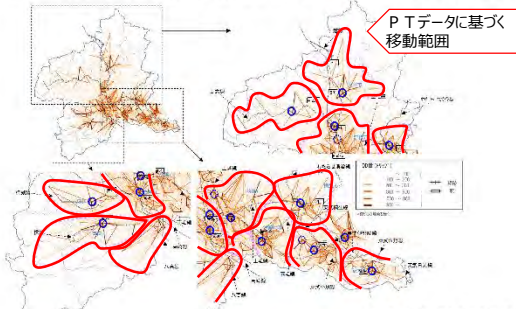
④ まちづくりと連携した公共交通のあるべき姿

【拠点+公共交通ネットワーク（軸）の設定】

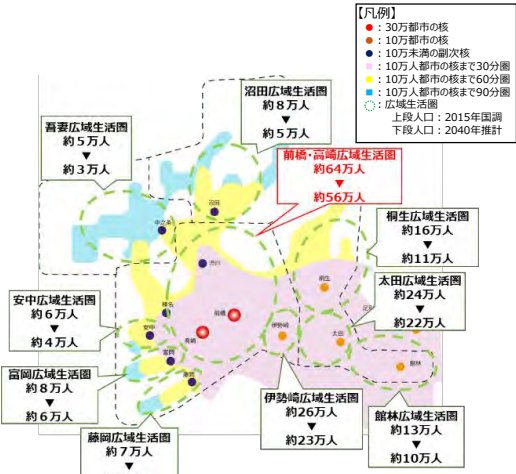
■ 人口予測と広域生活圏

- ▶ 本県において、人口減少が顕著となる20年後を展望すると、多くの市町村が人口10万人を下回り、既存の都市機能を維持することが困難になることが想定される。
- ▶ 人口減少社会にあっても、持続的かつ快適に住み続けるためには、デジタル技術を活用した都市的サービスの補完(DX)を前提とした都市経営・まちづくりが必要になってくると想定される。
- ▶ そのためには、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を形成し、デジタル技術(遠隔医療・テレワーク等)を活用しつつも、デジタル技術では担えない必要な都市機能を享受するためには、広域生活圏の各拠点への都市機能の集約化とアクセスの確保を図ることが必要と考えられる。

図 目的別小ゾーン間OD量（私事目的）【資料：H27・H28群馬県パーソナルトリップ調査】



図：目的別小ゾーン間OD（群馬県PT調査）

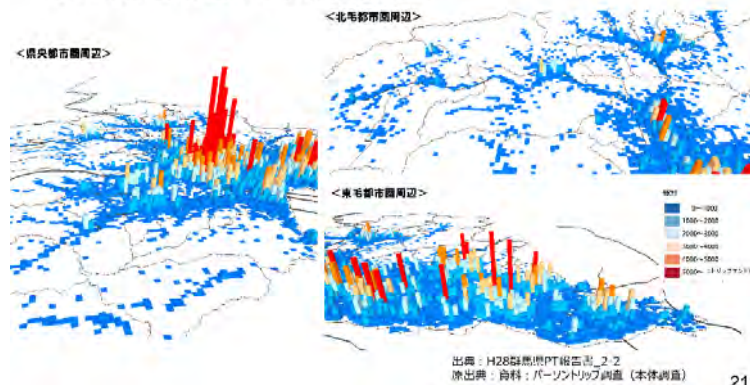


図：2040年の県内人口予測

■ 拠点の設定

- ▶ 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ため、人の動きや人口の集中度のデータ等に基づき、地域における各拠点を広域生活圏毎に設定。
- ▶ 本計画における拠点は、今後、まちづくり・人口集積等の取り組みを進めていく上で、公共交通の確保が特に求められるエリアを設定。

図 4次メッシュ別での全目的でのトリップの集中状況

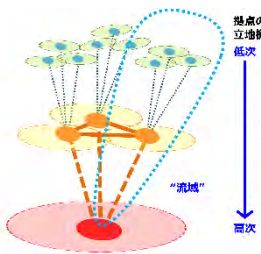


図：全目的トリップ集中量（群馬県PT調査）

表：拠点の区分

区分	拠点の考え方	都市機能
中枢拠点	<ul style="list-style-type: none"> 人の移動や人口の集中度が非常に多い主要拠点が近接して集まっている地区 県外との広域連携拠点として重要な役割を担っている都市計画区域マスタープランにおいて高ランクの拠点(中枢拠点)として位置付けられている地区 	高次
主要拠点	<ul style="list-style-type: none"> 人の移動や人口の集中度が非常に多く、商業、業務、教育、文化、医療、行政、産業、観光等の広域的なまちの機能が複数集積している地区 	↑ ↓
地域拠点	<ul style="list-style-type: none"> 商業、業務、観光等の特定のまちの機能が多くの地区 	

- ▶ 拠点には階層性があり、一般的に人は低次の都市機能で満たされない場合には、高次の都市機能を求めて移動する。高次の都市機能の提供を持続可能にするためには、商圏として成り立つような人口集積が求められる。



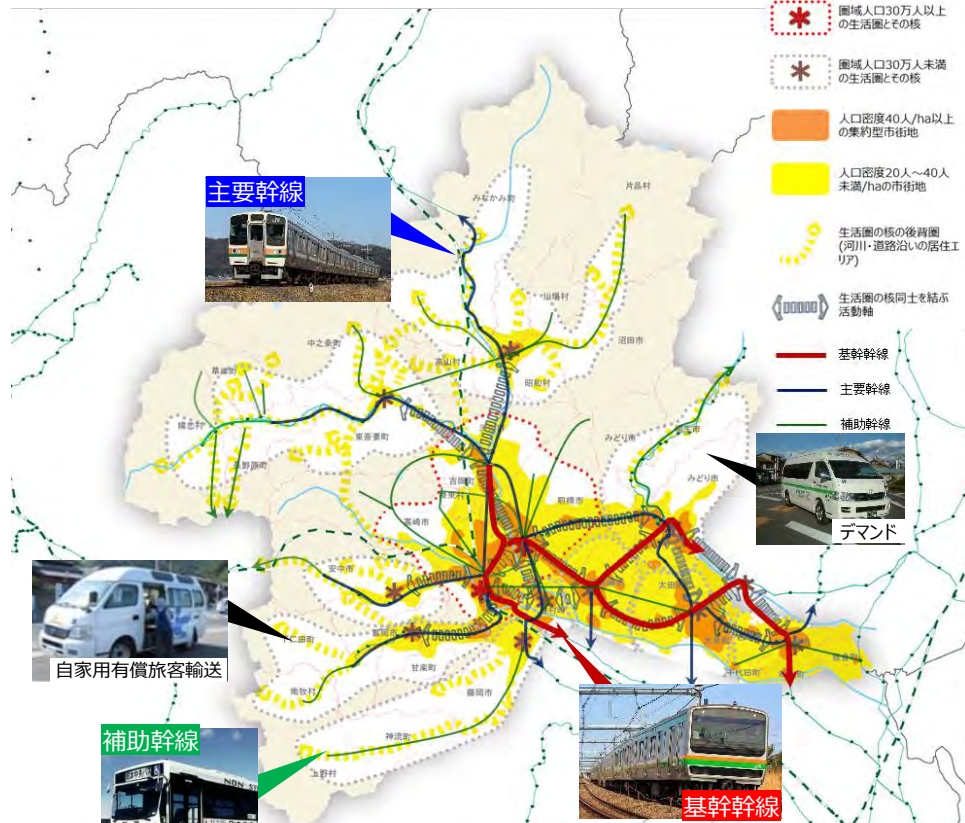
図：拠点の階層性

■ 公共交通ネットワーク（軸）の設定

- ▶ 広域的に「幹」となる交通軸を将来にわたり、維持・確保すべきエリアや路線を明らかにするため、先に設定された拠点や広域生活圏相互間の結びつきを把握したうえで、幹線ネットワークを設定。
- ▶ 幹線ネットワークを描くにあたっては、以下の考えに基づき、路線を選定する。
 - 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、先に設定した拠点を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

表：幹線毎の特性

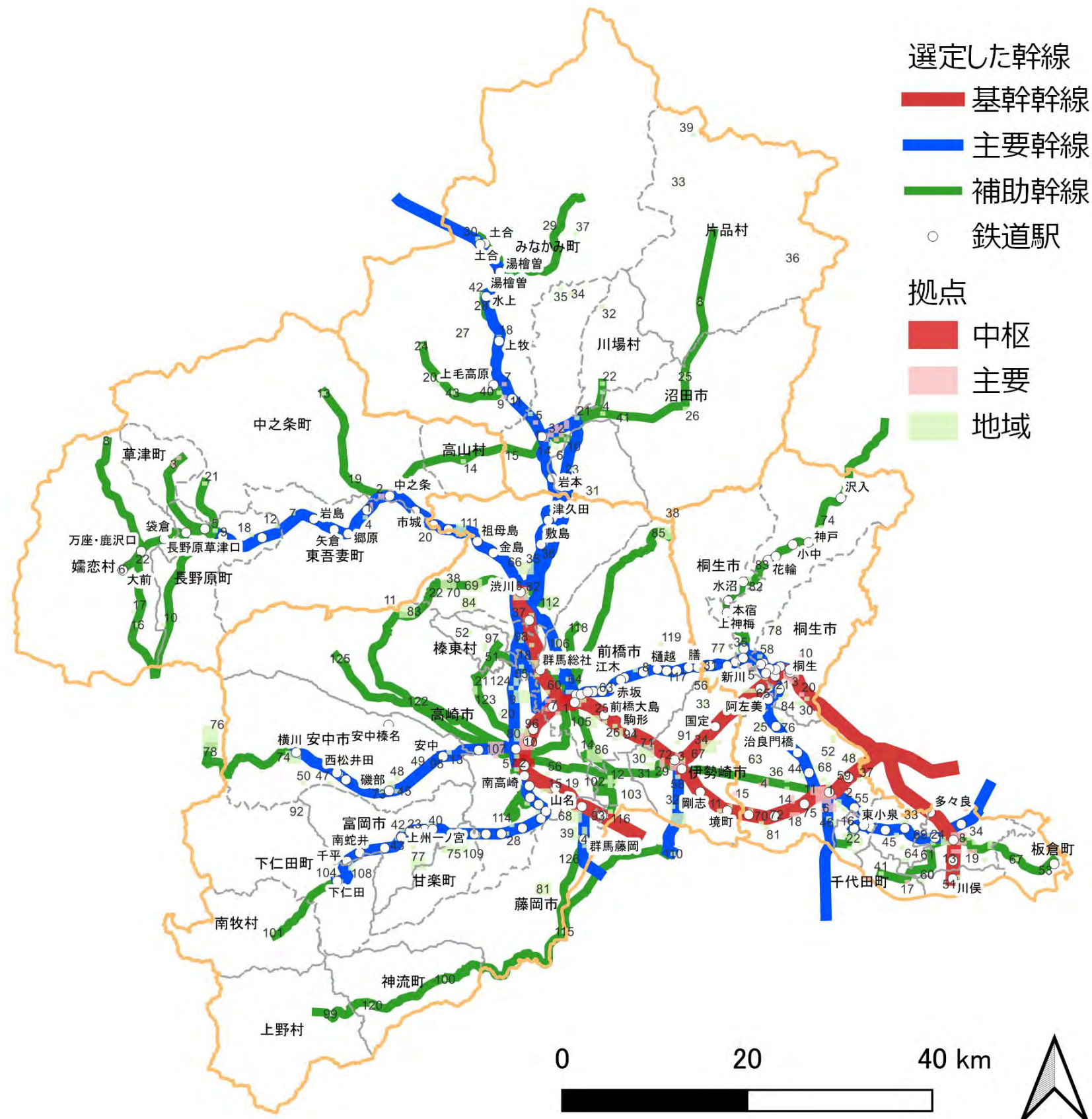
区分	幹線の特性
基幹幹線	<ul style="list-style-type: none"> 広域生活圏相互間を連絡し、一定の信頼性をもち、高いサービス水準で結ぶ県の基幹交通軸となる公共交通路線
主要幹線	<ul style="list-style-type: none"> 主要拠点間を連絡するなど、広域生活圏内の幹となる公共交通路線 広域生活圏内の需要を集約し、一定水準の移動サービスを確保すべき路線 自治体中心部や著名な観光地を結び、県民生活や来訪者の広域的な交流を中心的に支える路線
補助幹線	<ul style="list-style-type: none"> 主要幹線を補完し、主要拠点と地域拠点を連絡する公共交通路線 主要幹線には満たないが、県民生活を支える上で重要な公共交通路線 交通結節点への連絡路線



図：幹線ネットワーク図

群馬県交通まちづくり戦略（原案）の概要について（5）

【全県における拠点＋公共交通ネットワーク図】

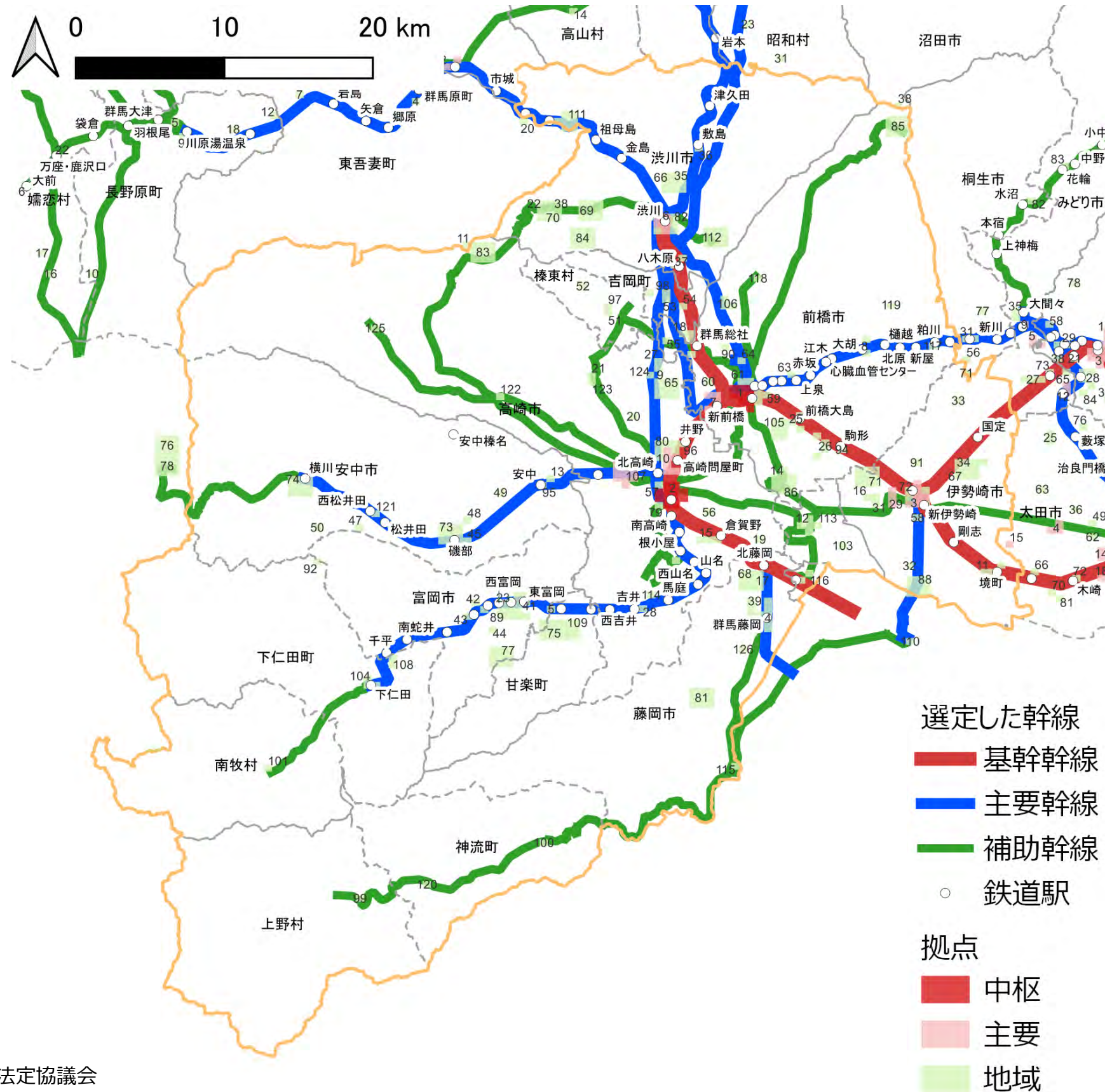


拠点カバー率：約8割

※ 各々の拠点については、第3回法定協議会資料をご参照ください。

群馬県交通まちづくり戦略（原案）の概要について（6）

【県央広域圏における拠点+公共交通ネットワーク図】

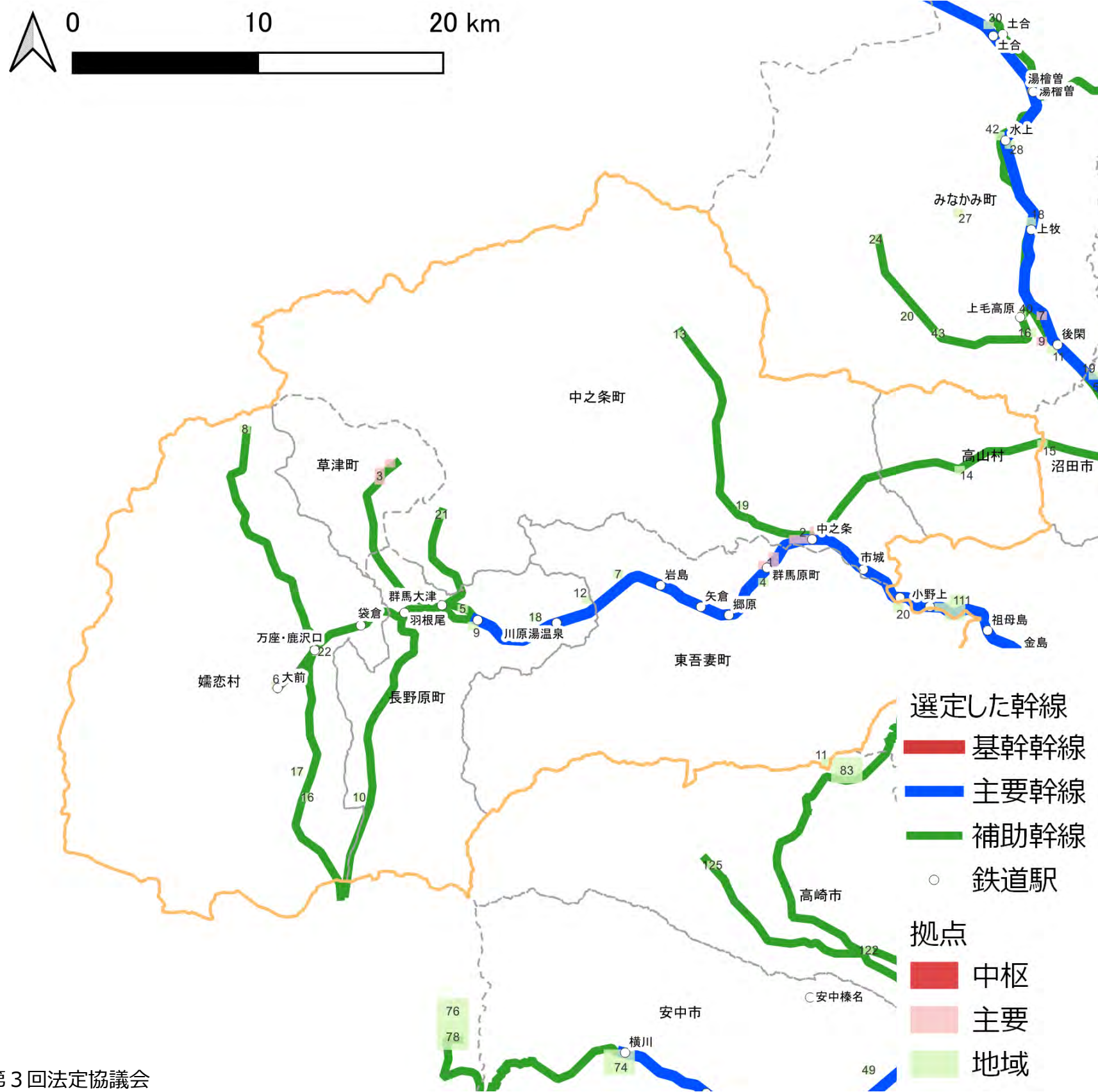


拠点カバー率：約8割

※ 各々の拠点については、第3回法定協議会資料をご参照ください。

群馬県交通まちづくり戦略（原案）の概要について（8）

【吾妻広域圏における拠点+公共交通ネットワーク図】

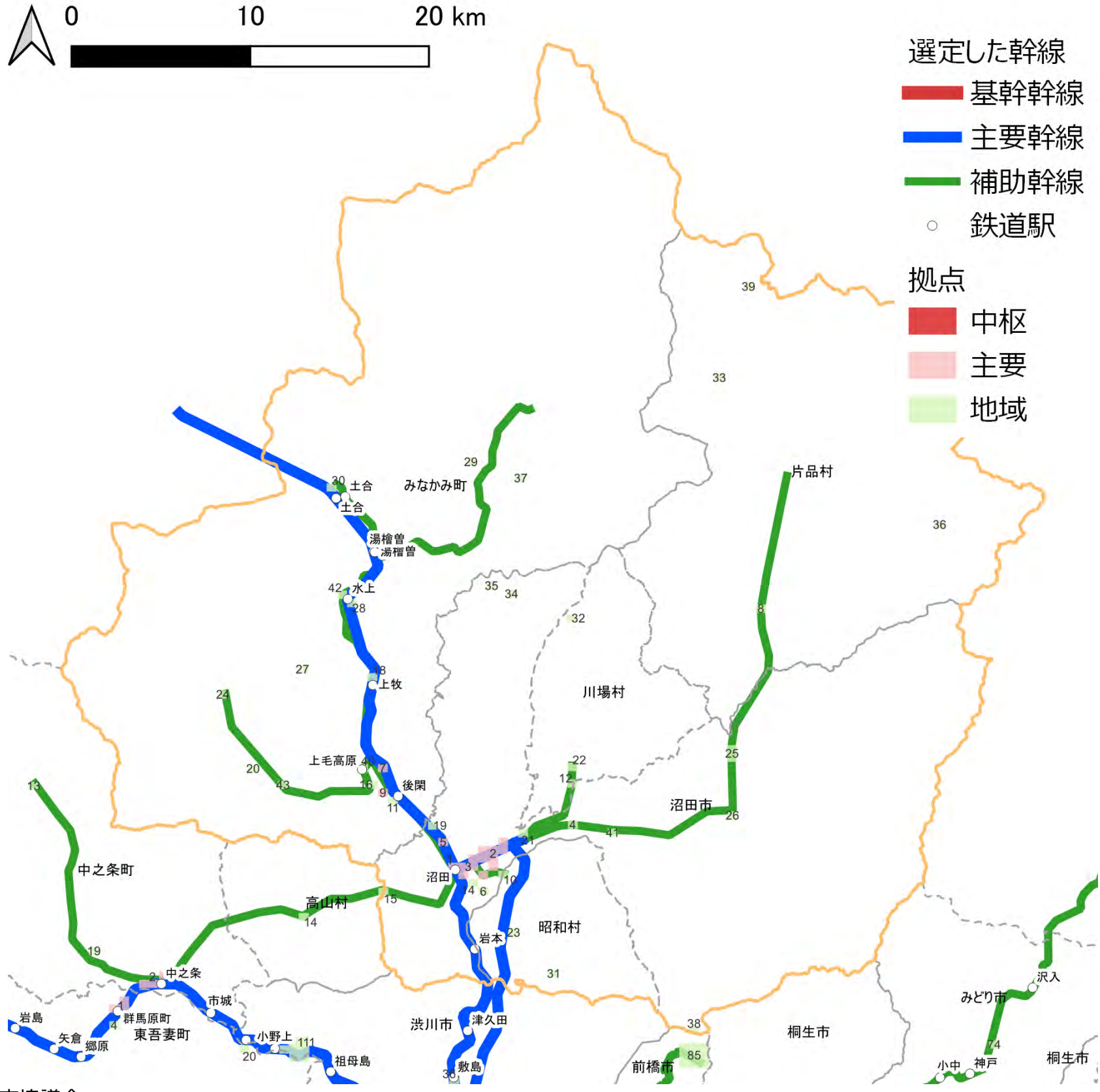


※ 各々の拠点については、第3回法定協議会資料をご参照ください。

拠点カバー率：約9割

群馬県交通まちづくり戦略（原案）の概要について（9）

【利根・沼田広域圏における拠点＋公共交通ネットワーク図】



拠点カバー率：約7割

※ 各々の拠点については、第3回法定協議会資料をご参照ください。

群馬県交通まちづくり戦略（原案）の概要について（10）

【サービス水準の明示】

■ 利用環境

従来の交通手段に合わせて人が行動するのではなく、MaaSなどのデジタル技術を活用しつつ、人の行動に合わせて、多様な交通モードを選択できる利用環境の構築を目指す。

参考 MaaSのイメージ



■ 運行頻度

MaaSによる利用環境の向上のためには、個々の交通サービスが利用者ニーズに応じて適切に供給できることが前提であり、本計画では、各交通事業者の輸送能力や利用実態等を踏まえて、広域的な幹線で確保を目指す運行頻度を設定する。

【既往調査結果】

- ・運行頻度を高くすると、利用意向も高くなる。
- ・運行頻度を15分間隔にすると、約7割が利用意向を示すようになる。

〔参考文献〕前橋市・高崎市の特定のバス沿線住民への訪問調査結果(平成12年 高崎経済大学 戸所隆)
10分間隔:利用意向82.0%、15分間隔:72.5%、20分間隔:利用意向50.5%、30分間隔:利用意向27%

【現状の運行頻度】

- ・現状の運行頻度は以下のとおり。

幹線区分	具体例	運行頻度（現状平均※1）			
		県央	東毛	吾妻	利根・沼田
基幹幹線	広域鉄道	約30分間隔	約30分間隔	—	—
主要幹線	地域鉄道・広域幹線バス	約30分間隔	約30分間隔	約80分間隔	約60分間隔
補助幹線	主要路線バス	約60分間隔	約60分間隔	約80分間隔	約60分間隔

※1 運行頻度の平均は、幹線(上)を運行する鉄道、バスすべての運行本数を平均したものの

【基本的な考え方】

・現状の各交通事業者の輸送能力や利用実態等を踏まえて、広域的な幹線で確保を目指すサービス水準については、以下の基本的な考え方に基づき、計画期間内に取り組むものとする。

- ✓ 利用実態等の輸送需要に見合った輸送力の確保、サービスの維持
- ✓ 適切なダイヤ設定による鉄道と路線バスのシームレスな接続
- ✓ 需要※2を考慮した、ピーク・オフピークにおける最適な運行頻度を設定

※2 路線バスについては、交通系ICカードの導入による乗降データを積極的に活用

参考 需要に対応した、最適な運行頻度を設定（前橋市）

- ・ 独占禁止法特例法による認可を受け、各社が重複して運行する「JR前橋駅」～「県庁前」（本町ライン）を経由する6社11路線について、各社が協調して等間隔運行を行うことにより利便性を向上させ、当該路線そのものの維持を図る共同経営を実現
- ・ JR両毛線の運行ダイヤにあわせ、上下ともに15分間隔のパターンダイヤ化

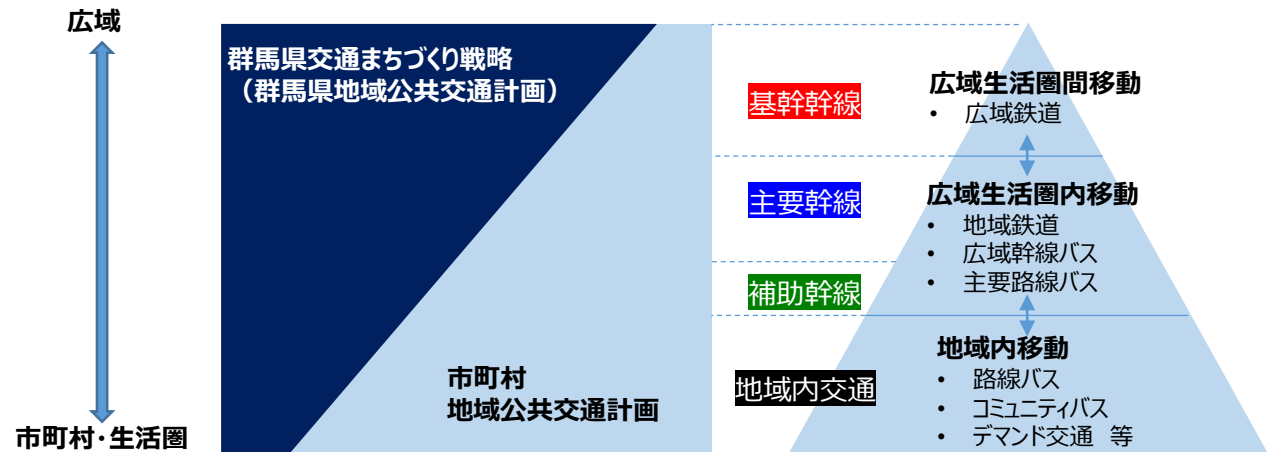
【役割分担の明確化と相互連携方策・体制】

■ 役割分担と連携

県、市町村、公共交通事業者、県民を含むその他の関係者は、地域の公共交通の活性化に資するそれぞれの役割を果たしつつ、相互に連携を図りながら、協力する。

■ 計画策定の役割分担

対象範囲	計画名称	策定主体	対象とする公共交通
主に広域(県全域)	群馬県交通まちづくり戦略(群馬県地域公共交通計画)	県	・広域鉄道、地域鉄道 ・広域幹線バス、主要路線バス
主に市町村・生活圏	市町村地域公共交通計画	市町村	・路線バス ・コミバス、デマンド交通 等



図：計画範囲と策定主体の関与の度合い(イメージ)

図：公共交通の階層性(シームレスな移動の連携)

■ 取組の役割分担

主体	関係者の主な役割※2	範囲	具体例
県	<ul style="list-style-type: none"> ・ 広域的な観点での取組の検討と合意形成 ・ 取組に必要な財政的支援 ・ 先導的な取組の試行や普及促進 ・ 情報提供と技術的助言 	広域	<ul style="list-style-type: none"> ・ 持続可能な地域公共交通のあり方検討 ・ MaaS等の新技術の導入・普及や幹線交通の運行や駅などの広域的な交通基盤の整備への財政的支援 ・ 新たなモビリティの社会実装による課題解決の支援 ・ 老朽化・バリアフリー対策等による広域的な公共交通の維持確保と強靱化 等
市町村	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域にとって最適な取組の検討と合意形成及び取組の実施 ・ 地域の輸送資源の総動員に向けた関係者の調整 	市町村・生活圏	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域内の多様な移動手段の確保・最適化(地域公共交通計画の策定等) ・ 新たな移動手段の活用推進(自家用有償旅客輸送、スクールバスの混乗、福祉輸送等の活用)等
交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・ 輸送需要や経営状況に見合った運送サービスの質の向上及び地域旅客運送サービスの持続可能な提供 ・ 利用実態や需要の把握 ・ 経営改善の取組と企画機能の強化、生産性の向上 	運行エリア	<ul style="list-style-type: none"> ・ 非接触決済システムの導入やMaaSの導入・普及など、交通システムの高度化と効率化 ・ 公共交通のオープンデータの活用によるサービスの高度化とEBPMによる適切な運行管理 ・ 老朽化・バリアフリー対策等による広域的な公共交通の維持確保と強靱化 等

※2 地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針(平成二六年総務省告示・国土交通省告示第一号)を参考に記述

群馬県交通まちづくり戦略（原案）の概要について（11）

⑤ 施策・事業

- 目指すべき将来像の実現に向けて設定した、5つの基本方針毎に必要な施策・事業を設定。
- 今後5年間の施策については、自動運転社会の到来も見据えつつ、既存の公共交通インフラを最大限に活用し、都市交通の効率的な運行と利用促進策を講じる。

【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

県民や移住者を含む、誰もが快適で持続的に住み続けられる生活圏の形成（快疎な空間）とそれを支える移動手段の確保を目指します。

施策1 ぐんまらしい「快疎」な空間の形成と連携した多様な移動手段の確保・維持

- 施策1-1: 「快疎」を実現する広域生活圏の形成
- 施策1-2: 地域自らがデザインする持続可能で多様な移動手段の確保

施策2 ニューノーマルでの旅客需要を踏まえた公共交通の確保・維持

- 施策2-1: 持続可能な地域公共交通のあり方検討

施策3 災害や疫病など異常時にも安全・安心が確保された快適な公共交通の実現

- 施策3-1: 非接触決済システムの導入・普及
- 施策3-2: 公共交通の衛生対策、混雑緩和の促進
- 施策3-3: 災害時のモビリティ確保に向けた取組の推進



【基本方針2】

D X・新技術導入による公共交通サービスの効率化・高度化

D X・新技術導入による、MaaSや自動運転等の新たな交通サービスの導入とEBPMによる地域公共交通の再編・効率化など、公共交通サービスの効率化と高度化を目指します。

施策4 D Xの推進による公共交通サービスの効率化・高度化

- 施策4-1: 都市OSによる都市データのオープン化と利活用検討
- 施策4-2: MaaSの導入・普及
- 施策4-3: EBPMによる地域公共交通網の再編・効率化
- 施策4-4: 公共交通のオープンデータの活用によるサービスの高度化
- 施策4-5: ICT技術の導入によるまちなかウォーカーカブルの高度化



施策5 自動運転等の先進技術や新たなモビリティの社会実装による課題解決

- 施策5-1: 自動運転技術の社会実装による課題解決（路線バスの自動運転）
- 施策5-2: 新たなモビリティの社会実装による課題解決（自動運転に応じた段階的まちづくり及び地域内交通シェアリングサービスの検討）

【基本方針3】

交通まちづくり分野の脱炭素化の推進【GX】

環境負荷の少ない公共交通の利用促進や都市空間の再構築など、交通まちづくり分野における脱炭素化の推進を目指します。

施策6 環境負荷の少ない移動手段の利用促進などスマートムーブの推進

- 施策6-1: 利用啓発による公共交通の利用促進
- 施策6-2: 低炭素型モビリティの導入・普及

施策7 脱炭素型の都市・地域づくりの推進

- 施策7-1: グリーンインフラを活用した魅力的な都市空間の再構築
- 施策7-2: 脱炭素に配慮したまちづくりの推進



【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)

市町村を越える広域的な拠点をつなぐ幹線公共交通の安全性、快適性、利便性の確保を目指します。

施策8 広域的な拠点となる駅等を中心とした都市機能の誘導など、公共交通と連携したまちづくりの推進

- 施策8-1: 駅等への都市機能誘導の促進
- 施策8-2: 駅まち空間整備（駅及び駅周辺の一体的整備）

施策9 シームレスで利便性の高い広域的な基幹公共交通ネットワークの構築

- 施策9-1: 交通結節点の機能強化

施策10 交通インフラの老朽化対策、バリアフリー化等の推進

- 施策10-1: 老朽化、バリアフリー対策等による広域的な公共交通の維持確保と強靱化

施策11 訪日外国人観光客などの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

- 施策11-1: 多言語対応の観光型MaaS等の導入
- 施策11-2: 複数観光地の周遊性向上



【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
(市町村内における多様な移動手段)

市町村内の多様なライフスタイルに対応した、地域の多様な移動手段の確保を目指します。

施策12 市町村内の各拠点への都市機能の誘導とこれらをネットワークする多様な移動手段の確保・維持

- 施策12-1: 市町村内の各拠点への居住と都市機能誘導の促進
- 施策12-2: 適切な土地利用規制・誘導
- 施策12-3: 官民共創による居心地が良く歩きたくなる賑わいのある健康なまちづくりの推進
- 施策12-4: 地域内の多様な移動手段（コムバス等のフィーダー輸送の再編、デマンド型乗合タクシー等）の確保
- 施策12-5: 自転車利用環境の向上と公共交通との連携強化

施策13 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の推進

- 施策13-1: 広域的な基幹公共交通軸とのシームレス化
- 施策13-2: MaaSの導入検討、普及

施策14 都市部の鉄道・バス等の利便性向上

- 施策14-1: 駅・バス停へのアクセス性向上
- 施策14-2: 定時性・速達性の確保
- 施策14-3: 公共交通のオープンデータ活用によるサービスの高度化
- 施策14-4: バス待ち環境の整備



施策15 郊外や交通空白地における新たな移動手段の導入・普及など地域の多様な移動資源を総動員した移動手段の確保

- 施策15-1: 新たな移動手段の活用推進（自家所有有償旅客輸送、スクールバスの混乗、福祉輸送等の活用）

施策16 観光地内の周遊性を向上させるための移動手段の確保

- 施策16-1: 観光地内の周遊性向上

群馬県交通まちづくり戦略（原案）の概要について（12）

✓ 施策については、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、施策を組み合わせる取り組みが有効です。

		県央広域圏の例	
問題	<ul style="list-style-type: none"> 県の中心的機能を担い、多くの人の行き来があるが、公共交通の利用割合は低い。 	<ul style="list-style-type: none"> 人口減少・高齢化の進行とともに、公共交通利用圏外での市街地の拡散が進む。 	<ul style="list-style-type: none"> 山間部においては、既存公共交通サービス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る。
課題	<ul style="list-style-type: none"> 将来的にも高次の都市機能を有するエリアでもあり、今後も多くの移動需要が見込まれることから、新技術などを活用したよりシームレスな移動が求められる。 	<ul style="list-style-type: none"> 郊外部における無秩序な開発を抑制しつつ、公共交通の周辺をはじめとする市街地に居住と都市機能を誘導し、市街地の人口密度を確保することが必要。 	<ul style="list-style-type: none"> 山間部などでは、地域の暮らしに見合った公共交通ネットワークや移動手段の確保が必要。
課題解決に向けた施策の組合せ例	<p>施策4 <u>DXの推進による公共交通サービスの効率化・高度化</u></p> <ul style="list-style-type: none"> □ MaaSの導入・普及 □ 公共交通のオープンデータ活用によるサービスの高度化  <p>MaaSのイメージ</p>	<p>施策8 <u>広域的な拠点となる駅等を中心とした都市機能の誘導など、公共交通と連携したまちづくりの推進</u></p> <ul style="list-style-type: none"> □ 駅等への都市機能誘導の促進 □ 駅まち空間整備（駅及び駅周辺の一体的整備）  <p>駅まち空間の整備のイメージ (出典：国土交通省)</p>	<p>施策15 <u>郊外や交通空白地における新たな移動手段の導入・普及など地域の多様な移動資源を総動員した移動手段の確保</u></p> <ul style="list-style-type: none"> □ 新たな移動手段の活用推進  <p>地域旅客運送サービス</p> <p>公共交通機関</p> <p>鉄道 路線バス デマンド交通 乗用タクシー</p> <p>自家用有償旅客運送 + 福祉輸送、スクールバス、病院・商業施設等の送迎サービスなど</p> <p>地域の多様な移動手段を総動員のイメージ</p>

群馬県交通まちづくり戦略（原案）の概要について（13）

東毛広域圏の例			
<p>問 題</p>	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道網が充実しており、それを補完する路線バスが駅を中心に運行されているが、バスの運行本数が少ないため、鉄道とバスとの乗換えが進んでいない。 	<ul style="list-style-type: none"> 人口減少・高齢化の進行とともに、公共交通利用圏外での市街地の拡散が進む。 	<ul style="list-style-type: none"> 水害リスクが高いエリアもあり、災害時のモビリティサービスが確保されていない。
<p>課 題</p>	<ul style="list-style-type: none"> 広域的な拠点となる駅と地域内の拠点をネットワークする移動手段の確保が必要。 	<ul style="list-style-type: none"> 郊外部における無秩序な開発を抑制しつつ、駅などを中心とする市街地に居住と都市機能を誘導し、市街地の人口密度を確保することが必要。 	<ul style="list-style-type: none"> 水害リスクが高いエリアもあるため、災害時においても機能するモビリティサービスの確保が必要。
<p>課題解決に向けた施策の組合せ例</p>	<p>施策13 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の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> □ MaaSの導入・普及  <p>MaaSのイメージ</p>	<p>施策8 広域的な拠点となる駅等を中心とした都市機能の誘導など、公共交通と連携したまちづくりの推進</p> <ul style="list-style-type: none"> □ 駅等への都市機能誘導の促進 □ 駅まち空間整備（駅及び駅周辺の一體的整備）  <p>駅まち空間の整備のイメージ (出典：国土交通省)</p>	<p>施策3 災害や疫病など異常時にも安全・安心が確保された快適な公共交通の実現</p> <ul style="list-style-type: none"> □ 災害時のモビリティ確保に向けた取組の推進  <p>災害時の地域モビリティの確保</p>

		吾妻広域圏の例	
<p>問題</p>	<ul style="list-style-type: none"> 急激な人口減少(H27:約5万⇒R22:約3万人)が予測されており、既存の都市機能を維持とともに、公共交通サービスの維持が困難になることが想定される。 	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通の利用割合が県内で最も低く、既存公共交通サービス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る。 	<ul style="list-style-type: none"> 多彩な観光資源を有しているが、主要観光地間の周遊性が低い。
<p>課題</p>	<ul style="list-style-type: none"> 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を形成とともに、ニューノーマルでの旅客需要の減少を踏まえた中で公共交通の確保・維持していくための取組が必要。 	<ul style="list-style-type: none"> 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 観光MaaS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。
<p>課題解決に向けた施策の組合せ例</p>	<p>施策2 <u>ニューノーマルでの旅客需要を踏まえた公共交通の確保・維持</u></p> <p>□ 持続可能な地域公共交通のあり方検討</p> <div data-bbox="577 1098 1169 1360"> </div> <p>地域鉄道のあり方検討</p> <div data-bbox="537 1441 1169 1784"> </div> <div data-bbox="524 1562 1169 1784"> </div> <p>貨客混載のイメージ（JR吾妻線）</p>	<p>施策15 <u>郊外や交通空白地における新たな移動手段の導入・普及など地域の多様な移動資源を総動員した移動手段の確保</u></p> <p>□ 新たな移動手段の活用推進</p> <div data-bbox="1223 1169 1868 1673"> </div> <p>地域の多様な移動手段を総動員のイメージ</p>	<p>施策11 <u>訪日外国人観光客などの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</u></p> <p>□ 多言語対応の観光型MaaS等の導入</p> <div data-bbox="1895 1179 2567 1622"> </div> <p>MaaSのイメージ</p>

		利根・沼田広域圏の例	
<p>問題</p>	<ul style="list-style-type: none"> 急激な人口減少(H27:約8万⇒R22:約5万人)が予測されており、既存の都市機能を維持することが困難になることが想定されるとともに、空き家の増加率が県内で最も高いなど、市街地の空洞化が懸念される。 	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通の利用割合が低く、既存公共交通サービス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る。 	<ul style="list-style-type: none"> 多彩な観光資源を有しているが、主要観光地間の周遊性が低い。
<p>課題</p>	<ul style="list-style-type: none"> 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圈を形成とともに、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。 	<ul style="list-style-type: none"> 既存公共交通サービスにとられない地域にあったモビリティサービスの確保が必要。 	<ul style="list-style-type: none"> 観光MaaS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。
<p>課題解決に向けた施策の組合せ例</p>	<p>施策8 広域的な拠点となる駅等を中心とした都市機能の誘導など、公共交通と連携したまちづくりの推進</p> <ul style="list-style-type: none"> 駅等への都市機能誘導の促進 駅まち空間整備（駅及び駅周辺の一体的整備）  <p>駅まち空間の整備のイメージ (出典：国土交通省)</p>	<p>施策15 郊外や交通空白地における新たな移動手段の導入・普及など地域の多様な移動資源を総動員した移動手段の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 新たな移動手段の活用推進 <p>地域旅客運送サービス</p> <p>公共交通機関</p>  <p>鉄道 路線バス デマンド交通 乗用タクシー</p> <p>自家用有償旅客運送</p> <p>福祉輸送、スクールバス、病院・商業施設等の送迎サービスなど</p> <p>地域の多様な移動手段を総動員のイメージ</p>	<p>施策11 訪日外国人観光客などの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</p> <ul style="list-style-type: none"> 多言語対応の観光型MaaS等の導入  <p>MaaSのイメージ</p>

群馬県交通まちづくり戦略（原案）の概要について（16）

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

県民や移住者を含む、誰もが快適で持続的に住み続けられる生活圏の形成（快疎な空間）とそれを支える移動手段の確保を目指します。

施策 1 ぐんまらしい「快疎」な空間の形成と連携した多様な移動手段の確保・維持

施策 1-1 「快疎」を実現する広域生活圏の形成



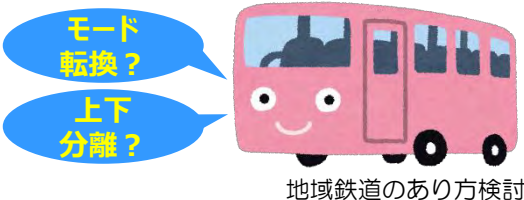
施策 1-2 地域自らがデザインする持続可能で多様な移動手段の確保



R5	R6	R7	R8	R9	R10~R20	R21~R40	実施主体
						R25	群馬県市町村事業者
「快疎」を実現する広域生活圏の形成 <ul style="list-style-type: none"> 人口減少を考慮し、「疎」である空間での生活を持続可能にするため、デジタルによる都市サービスの補完(DX)と都市計画や定住自立圏構想等による拠点の機能分担などを通じた、複数市町村を跨ぐ広域的な生活圏(広域生活圏)の形成【県・市町村】 地域固有の価値や多様な暮らし方を創出するため、官民共創によるワーケーションや二地域居住等の環境整備【県・市町村・事業者】 							
地域自らがデザインする持続可能で多様な移動手段の確保 <ul style="list-style-type: none"> 将来の都市構造を見据えた生活圏を相互に結ぶ広域公共交通ネットワーク計画の策定【県】 市町村による地域公共交通計画の策定【市町村】 							

施策 2 ニューノーマルでの旅客需要を踏まえた公共交通の確保・維持

施策 2-1 持続可能な地域公共交通のあり方検討



R5	R6	R7	R8	R9	R10~R20	R21~R40	実施主体
						R25	群馬県市町村事業者
持続可能な地域公共交通のあり方検討 <ul style="list-style-type: none"> 地域鉄道のあり方検討【県・市町村・事業者】 新たな財源確保策の検討【県】 貨客混載などの副収入の検討・実施【事業者】 							

施策 3 災害や疫病など異常時にも安全・安心が確保された快適な公共交通の実現

施策 3-1 非接触決済システムの導入・普及



施策 3-2 公共交通の衛生対策、混雑緩和の促進



施策 3-3 災害時のモビリティ確保に向けた取組の推進



R5	R6	R7	R8	R9	R10~R20	R21~R40	実施主体
						R25	群馬県市町村事業者
非接触決済システムの導入・普及 <ul style="list-style-type: none"> 多様化するキャッシュレス決済システムに対する継続的な調査・研究【県】 未導入主要路線への交通系ICカード等の導入【市町村・事業者】 							
公共交通の衛生対策、混雑緩和の促進 <ul style="list-style-type: none"> 車両や駅等の施設への感染防止対策の実施【市町村・事業者】 							
災害時のモビリティ確保に向けた取組の推進 <ul style="list-style-type: none"> 災害時のモビリティ確保に向けた検討【県】 							

群馬県交通まちづくり戦略（原案）の概要について（17）

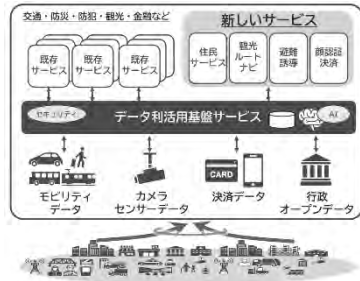
基本方針 2

DX・新技術導入による公共交通サービスの効率化・高度化

DX・新技術導入により、MaaSや自動運転等の新たな交通サービスの導入とEBPMによる地域公共交通の再編・効率化など、公共交通サービスの効率化と高度化を目指します。

施策 4 DXの推進による公共交通サービスの効率化・高度化

施策 4-1 都市OSによる都市データのオープン化と利活用検討



都市OSのイメージ
出典：NEC「FIWARE」

施策 4-2 MaaSの導入・普及



MaaSのイメージ

施策 4-3 EBPMによる地域公共交通網の再編・効率化

EBPMによる運行の効率化

データ活用による
効率的な運行計画の構築
 > 人流ビッグデータの活用
 > 乗降データの活用

EBPMによる
地域公共交通網の再編・効率化のイメージ

R5	R6	R7	R8	R9	R10~R20	R21~R40	実施主体
都市OSによる都市情報のオープン化と利活用検討					R25		群馬県市町村事業者
<ul style="list-style-type: none"> データ共通プラットフォームの構築検討【県・市町村】 データオープン化の仕組みづくりによるデータの蓄積と利活用の検討【県・市町村・事業者】 							
MaaSの導入・普及							
<ul style="list-style-type: none"> MaaSの普及促進【県】 MaaSの導入検討【市町村・事業者】 MaaS環境の構築【市町村・事業者】 							
EBPMによる地域公共交通網の再編・効率化							
<ul style="list-style-type: none"> 効率的な運行計画の構築に向けた人流ビッグデータや乗降データ等の活用方法の検討【県・市町村】 検討の基礎となる運行情報の収集【市町村】 検討の基礎となる乗降データの提供【事業者】 							
公共交通オープンデータの活用によるサービスの高度化							
<ul style="list-style-type: none"> GTFISデータ入力研修会や活用方法の発信等の実施【県】 バスロケーションシステムの継続運用【市町村・事業者】 							
ICT技術の導入によるまちなかウォークアブルの高度化							
<ul style="list-style-type: none"> ビッグデータを活用したシミュレーションや効果検証、AR技術などの導入支援【県】 ビッグデータを活用したシミュレーションや効果検証、AR技術などの活用【市町村】 							

施策 4-4 公共交通のオープンデータの活用によるサービスの高度化



バスロケーションシステムの導入イメージ

施策 4-5 ICT技術の導入によるまちなかウォークアブルの高度化



札幌ARのイメージ

施策 5 自動運転等の先進技術や新たなモビリティの社会実装による課題解決

施策 5-1 自動運転技術の社会実装による課題解決



路線バス自動運転実証実験

施策 5-2 新たなモビリティの社会実装による課題解決



次世代モビリティと連携したまちづくりのイメージ
出典：国土交通省「2040年 道路の景色が変わる」

R5	R6	R7	R8	R9	R10~R20	R21~R40	実施主体
自動運転技術の社会実装による課題解決					R25		群馬県市町村事業者
<ul style="list-style-type: none"> 路線バスへの自動運転技術の導入支援（技術的支援）【県】 路線バスへの自動運転技術の導入検討及び導入【市町村】 自動運転バスの運行【事業者】 							
新たなモビリティの社会実装による課題解決							
<ul style="list-style-type: none"> 次世代モビリティと連携した、段階的なまちづくりのあり方検討【県】 ファースト/ラストワンマイルや観光地における新たなモビリティを活用したシェアリング等の検討【市町村】 ファースト/ラストワンマイルや観光地における新たなモビリティを活用したシェアリング等の実施【事業者】 							

群馬県交通まちづくり戦略（原案）の概要について（18）

基本方針3

交通まちづくり分野の脱炭素化の推進【GX】

本県では、モータリゼーションの進展とともに都市の拡散・低密度化が進み、公共交通空白地区の拡大などの問題が顕在化しています。2050年5つのゼロ宣言では、温室効果ガス排出量「ゼロ」が掲げられており、環境負荷の少ない公共交通の利用促進や都市空間の再構築など、交通まちづくり分野における脱炭素化の推進を目指します。

施策6 環境負荷の少ない移動手段の利用促進などスマートムーブの推進【GX】

施策6-1 利用啓発による公共交通の利用促進



小学生を対象としたバスの乗り方教室の状況

施策6-2 低炭素型モビリティの導入・普及



EVバスのイメージ
出典：日野自動車HP



グリーンスローモビリティのイメージ

R5	R6	R7	R8	R9	R10~R20	R21~R40	実施主体
利用啓発による公共交通の利用促進 <ul style="list-style-type: none"> スマートムーブの普及推進【県】 小中高生へのモビリティ・マネジメント(夏休み子どもバス定期・エコ通学)の実施【県・市町村・事業者】 公共交通の乗り方教室【県・市町村・事業者】 カーフリーデーの実施検討【県・市町村】 						R25	群馬県市町村事業者
低炭素型モビリティの導入・普及 <ul style="list-style-type: none"> バスのEV化検討【県】 グリーンスローモビリティなどの低炭素型モビリティの導入・普及【市町村】 グリーンスローモビリティなどの運行【事業者】 							

施策7 脱炭素型の都市・地域づくりの推進【GX】

施策7-1 グリーンインフラを活用した魅力的な都市空間の再構築



グリーンインフラを活用した都市空間のイメージ
出典：国土交通省HP「グリーンインフラ大賞」

施策7-2 脱炭素に配慮したまちづくりの推進



居心地が良く歩きたくなるまちのイメージ
出典：国土交通省「2040年 道路の景色が変わる」

R5	R6	R7	R8	R9	R10~R20	R21~R40	実施主体
グリーンインフラを活用した魅力的な都市空間の再構築 <ul style="list-style-type: none"> 都市公園などにおけるグリーンインフラ・省エネ化の推進【県・市町村】 まちなかオープンスペースのグリーン化【県・市町村】 						R25	群馬県市町村事業者
脱炭素に配慮したまちづくりの推進 <ul style="list-style-type: none"> 居心地が良く歩きたくなるまちづくりの推進【県・市町村】 安全・快適な自転車通行空間と歩行環境の整備【県・市町村】 ファースト/ラストワンマイルや観光地における自転車のシェアリングサービスの実施【市町村・事業者】 							

群馬県交通まちづくり戦略（原案）の概要について（19）

基本方針 4

交通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）

本県は、自動車利用割合が非常に高く、市街地縁辺部や公共交通利用圏外で土地利用が進んでおり、バスや鉄道が利用しにくい都市構造となっています。また、市町村を越える広域的な公共交通利用も利便性が低く、主要な観光地間の周遊性も低くなり、ぐんまの魅力度・県民充足度が低下しています。このため、市町村を越える広域的な拠点をつなぐ幹線公共交通の安全性、快適性、利便性の確保を目指します。

施策 8 広域的な拠点となる駅等を中心とした都市機能の誘導など、公共交通と連携したまちづくりの推進

施策 8-1 駅等への都市機能誘導の促進



駅等への都市機能誘導のイメージ

施策 8-2 駅まち空間整備（駅及び駅周辺の一体的整備）



駅まち空間の整備のイメージ
出典：国土交通省

R5	R6	R7	R8	R9	R10~R20	R21~R40	実施主体
駅等への都市機能誘導の促進 <ul style="list-style-type: none"> 立地適正化計画の策定支援・地域公共交通計画との連携促進【県】 立地適正化計画と連携した地域公共交通計画の策定【市町村】 立地適正化計画における都市機能誘導区域の設定【市町村】 都市再生整備計画の策定支援【県】 都市再生整備計画の関連事業の推進【市町村・事業者※】 都市機能誘導区域における誘導施設整備の推進【市町村・事業者※】 公共施設の更新・統廃合に合わせた基幹公共交通軸周辺への誘導【県・市町村】 市街地再開発事業の推進【事業者※】 						R25	群馬県市町村事業者※
駅まち空間整備（駅及び駅周辺の一体的整備） <ul style="list-style-type: none"> 都市再生整備計画の策定支援【県】 都市再生整備計画の関連事業の推進【市町村・事業者※】 市街地再開発事業の推進【事業者※】 駅及び駅周辺の一体的整備支援（補助金支援）【県】 駅及び駅周辺の一体的整備【市町村・事業者※】 							

※交通事業者以外のまちづくり関係の事業者を含む

施策 9 シームレスで利便性の高い広域的な基幹公共交通ネットワークの構築

施策 9-1 交通結節点の機能強化



東武桐生線 新桐生駅
駅前広場の整備事例（左：整備前 右：整備後）

R5	R6	R7	R8	R9	R10~R20	R21~R40	実施主体
交通結節点の機能強化 <ul style="list-style-type: none"> 駅及び駅周辺の一体的整備支援（補助金支援）【県】 駅及び駅周辺の一体的整備【市町村・事業者】 誰もがわかりやすい案内サインの検討【県・市町村・事業者】 						R25	群馬県市町村事業者

群馬県交通まちづくり戦略（原案）の概要について（20）

基本方針4

交通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）

施策10 交通インフラの老朽化対策、バリアフリー化等の推進

施策10-1 老朽化、バリアフリー対策等による広域的な公共交通の維持確保と強靱化



マクラギの老朽化に伴う更新



鉄道駅のバリアフリー化
（エレベータ設置）



ノンステップバスと車椅子スペースの
イメージ（日産HP）

R5	R6	R7	R8	R9	R10~R20	R21~R40	実施主体
老朽化、バリアフリー化対策等による広域的な公共交通の維持確保と強靱化 <ul style="list-style-type: none"> 踏切における安全対策の推進【県・市町村・事業者】 鉄道駅へのバリアフリー対策の支援（補助金支援）【県】 鉄道駅へのバリアフリー対策の実施【市町村・事業者】 ノンステップバス車両の購入支援（補助金支援）【県】 ノンステップバス車両の購入【市町村・事業者】 バス停のバリアフリー化【県・市町村】 中小私鉄支援（補助金支援）【県・市町村】 広域バス路線運行支援（補助金支援）【県】 重大列車事故の未然防止【事業者】 路線バスの運転手確保対策の実施【県・市町村・事業者】 						R25	群馬県 市町村 事業者

施策11 訪日外国人観光客などの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

施策11-1 多言語対応の観光型MaaS等の導入



MaaSのイメージ

施策11-2 複数観光地の周遊性向上



バスによる広域観光周遊のイメージ
出典：群馬バスHP



多様なモビリティの連携による
広域観光周遊のイメージ

R5	R6	R7	R8	R9	R10~R20	R21~R40	実施主体
多言語対応の観光型MaaS等の導入 <ul style="list-style-type: none"> MaaSの普及促進【県】 MaaSの導入検討【市町村・事業者】 MaaS環境の構築【市町村・事業者】 旅客施設へのWi-Fi整備支援の検討【県・市町村】 旅客施設へのWi-Fi整備の実施【事業者】 多言語案内サイン整備支援の検討【県・市町村】 多言語案内サイン整備の実施【事業者】 						R25	群馬県 市町村 事業者
複数観光地の周遊性向上 <ul style="list-style-type: none"> 多様なモビリティの連携による広域観光周遊の検討【県・市町村・事業者】 							

群馬県交通まちづくり戦略（原案）の概要について（21）

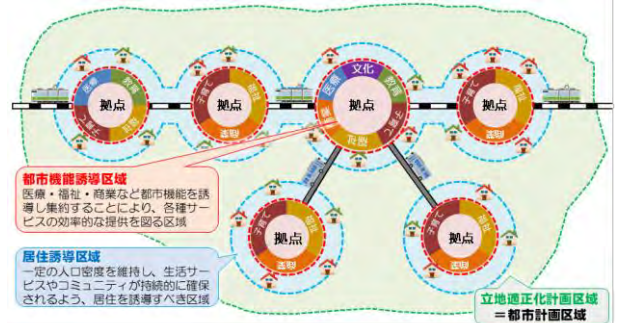
基本方針5

まちづくりと連携した地域的な暮らしの足の確保・維持（市町村内における多様な移動手段）

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が喪失し、外出率が低下しています。また、都市の郊外への拡散・市街地の低密度化が進み、公共交通空白地域の拡大や公共交通サービスの低下が進み、生活スタイルと合わない公共交通サービスが提供される地域も見られます。これらの問題に対応し、多様なライフスタイルに対応した、地域の多様な移動手段の確保を目指します。

施策12 市町村内の各拠点への都市機能の誘導とこれらをネットワークする多様な移動手段の確保・維持

施策12-1 市町村内の各拠点への居住と都市機能誘導の促進



立地適正化計画のイメージ

施策12-2 適切な土地利用規制・誘導



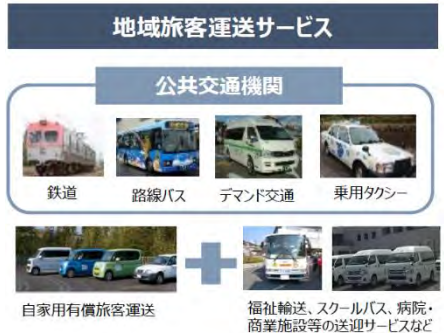
地区計画の策定によるまちのまとまりの形成イメージ

施策12-3 官民共創による居心地が良く歩きたくなる賑わいのある健幸なまちづくりの推進



官民共創による都市アセットを活用したまちづくりのイメージ

施策12-4 地域内の多様な移動手段（コミバス等のフィーダー輸送の再編、デマンド型乗合タクシー等）の確保・最適化



地域の多様な移動手段を総動員イメージ

施策12-5 自転車利用環境の向上と公共交通との連携強化



自転車通行空間整備のイメージ



シェアサイクルのイメージ
まえばしシェアサイクルcogbe(コグベ)

R5	R6	R7	R8	R9	R10~R20	R21~R40	実施主体
----	----	----	----	----	---------	---------	------

市町村内の各拠点への居住と都市機能誘導の促進

- 立地適正化計画の策定支援・地域公共交通計画との連携促進【県】
- 立地適正化計画と連携した地域公共交通計画の策定【市町村】
- 立地適正化計画における都市機能・居住誘導区域の設定【市町村】
- 都市再生整備計画の策定支援【県】
- 都市再生整備計画の策定・関連事業の推進【市町村・事業者※】
- 土地区画整理事業の支援【県】
- 土地区画整理事業の推進【市町村・事業者※】
- 公共施設の更新・統廃合に合わせた基幹公共交通軸周辺への誘導【県・市町村】

適切な土地利用規制・誘導

- 市街化調整区域、非線引き都市計画区域における地区計画、特定用途制限地域の指定支援【県】
- 開発許可制度における住宅立地基準運用の変更等の検討【県・市町村】
- 市街化調整区域、非線引き都市計画区域における地区計画、特定用途制限地域の指定検討・運用【市町村】

官民共創による居心地が良く歩きたくなる賑わいのある健幸なまちづくりの推進

- 官民共創による都市アセットを活用したまちづくり【県・市町村・事業者※】
- 都市再生整備計画の策定支援【県】
- 都市再生整備計画の策定・関連事業の推進【市町村・事業者※】
- 景観計画策定の支援【県】
- 景観計画策定の推進【市町村】
- 遊休不動産や古民家(町屋)と事業者とのマッチング事業の実施【県・市町村】

地域内の多様な移動手段の確保・最適化

- 立地適正化計画の策定支援・地域公共交通計画との連携促進【県】
- 地域公共交通計画の策定【市町村】
- 市町村乗合バス・乗合タクシー運行支援(補助金支援)【県】
- 市町村乗合バス・乗合タクシー(新規国庫補助予定路線)試験運行支援【県】
- 市町村乗合バス・乗合タクシー運行【市町村・事業者※】
- AI配車システムを活用したオンデマンド交通の導入検討及び実証実験の推進【市町村・事業者※】

自転車利用環境の向上と公共交通との連携強化

- 自転車通行空間の整備【県・市町村】
- 市町村の自転車活用推進計画策定支援(技術的支援)【県】
- 自転車活用推進計画の策定【市町村】
- シェアサイクルの導入検討【市町村・事業者※】

R25

群馬県市町村事業者※

※交通事業者以外のまちづくり関係の事業者を含む

群馬県交通まちづくり戦略（原案）の概要について（22）

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（市町村内における多様な移動手段）

施策13 広域的な基幹公共交通軸と地域内の拠点ネットワークする多様な移動手段とのシームレス化の推進

施策13-1 広域的な基幹公共交通軸とのシームレス化



バス路線活性化検討会のイメージ
出典：岩手県地域公共交通網形成計画

施策13-2 MaaSの導入検討、普及

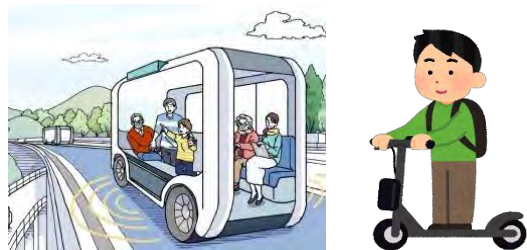


MaaSのイメージ

R5	R6	R7	R8	R9	R10~R20	R21~R40	実施主体
広域的な基幹公共交通軸とのシームレス化 <ul style="list-style-type: none"> 交通モード間の乗換抵抗(バリア)の要因分析【県】 効率的な運行計画の構築に向けた人流ビッグデータや乗降データ等の活用方法の検討【県】 バスの共同経営運行の実施や効率的なダイヤ調整会議の開催【市町村・事業者】 地域内コミュニティバス・路線バスにおけるダイヤ見直し・運行頻度の向上・平準化の検討【市町村・事業者】 						R25	群馬県 市町村 事業者
MaaSの導入・普及 <ul style="list-style-type: none"> MaaSの普及促進【県】 MaaSの導入検討【市町村・事業者】 MaaS環境の構築【市町村・事業者】 							

施策14 都市部の鉄道・バス等の利便性向上

施策14-1 駅・バス停へのアクセス性向上



ファースト/ラストワンマイルのモビリティのイメージ

施策14-2 定時性・速達性の確保



バス専用レーンのイメージ PTPSのイメージ
出典：西武バスHP

R5	R6	R7	R8	R9	R10~R20	R21~R40	実施主体
駅・バス停へのアクセス性向上 <ul style="list-style-type: none"> ファースト/ラストワンマイルのモビリティ確保【市町村・事業者】 						R25	群馬県 市町村 事業者
定時性・速達性の確保 <ul style="list-style-type: none"> バス専用レーン・優先レーンの設置検討【市町村・事業者】 PTPSの導入検討【市町村・事業者】 							
公共交通オープンデータの活用による公共交通サービスの高度化 <ul style="list-style-type: none"> GTPSデータ入力研修会や活用方法の発信等の実施【県】 バスロケーションシステムの継続運用【市町村・事業者】 							
バス待ち環境の整備 <ul style="list-style-type: none"> バス停上屋の整備支援(技術的支援)【県】 バス停上屋の整備【市町村・事業者】 バス待ち協力施設の活用推進検討【県】 							

施策14-3 公共交通のオープンデータ活用によるサービスの高度化



バスロケーションシステムの導入イメージ

施策14-4 バス待ち環境の整備



バス停上屋の整備イメージ

群馬県交通まちづくり戦略（原案）の概要について（23）

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（市町村内における多様な移動手段）

施策15 郊外や交通空白地における新たな移動手段の導入・普及など地域の多様な移動資源を総動員した移動手段の確保

施策15-1 新たな移動手段の活用推進 （自家用有償旅客輸送、スクールバスの混乗、福祉輸送等の活用）



令和3年10月
群馬県 県土整備部 交通改進黨
新たな移動手段導入の手引書



R5	R6	R7	R8	R9	R10~R20	R21~R40	実施主体
新たな移動手段の活用推進 <ul style="list-style-type: none"> 新たな移動手段の導入に向けた支援【県】 新たな移動手段の導入【市町村】 福祉輸送の活用と公共交通との連携方策の検討【県】 市町村乗合バス・乗合タクシー(新規国庫補助予定路線)試験運行費補助【県】 スクールバスとの連携検討及び実施【市町村】 						R25	群馬県 市町村

施策16 観光地内の周遊性を向上させるための移動手段の確保

施策16-1 観光地内の周遊性向上



シェアサイクルのイメージ
出典：富山市観光協会HP



グリーンスローモビリティによる周遊観光イメージ
出典：桐生市HP

R5	R6	R7	R8	R9	R10~R20	R21~R40	実施主体
観光地内の周遊性向上 <ul style="list-style-type: none"> 多様なモビリティの連携による観光周遊の検討【市町村・事業者】 観光型カーシェアやシェアサイクル、シェアバイク等の実施【事業者】 グリーンスローモビリティなどの新たなモビリティ導入検討【市町村・事業者】 						R25	市町村 事業者

群馬県交通まちづくり戦略（原案）の概要について（24）

⑥ 進捗管理体制

【数値目標】

本計画で定める交通まちづくりの将来像を実現するため、数値目標を設定し、進行管理を行います。数値目標の設定にあたっては、法定事項で定められた標準指標と基本方針に基づく本計画の進捗状況を評価・モニタリング※1するための個別指標の2種類を設定します。

※1: 統計データの公表されるタイミングにより、評価年次が異なること可能性がある
 ※2: 県内鉄道及び乗合バス(一般乗合旅客自動車運送事業)を対象

(1) 標準指標

標準指標	基準値	目標値					考え方
		R5	R6	R7	R8	R9	
公共交通の利用者数(鉄道+乗合バス)※2	4,276万人(R2年度)	4,745万人	4,893万人	5,040万人	5,188万人	5,335万人	各交通事業者の経営ビジョンや中小三鉄の利用者回復状況、MaaSの導入効果等を総合的に鑑み、コロナにより減少した旅客需要の半数を5か年で取り戻すことを目標とします。
市街化区域内人口密度	67.3人/ha(R3年度末)	66.6人/ha	66.2人/ha	65.8人/ha	65.5人/ha	65.1人/ha	群馬県人口の推移と同様に市街化区域内人口が減少した場合、市街化区域面積を現在と同じとすると、20年後の県内各市町村の市街化区域内における人口密度が57.2人/haまで減少することが危惧されます。そのため、まちのまとまりが形成されることで、人口減少下においても、市街地として望ましい人口密度(60人/ha以上)を維持するものとして設定しています。
公共交通への公的資金投入額	毎年度、(仮称)群馬県地域公共交通活性化協議会生活交通分科会で協議し、群馬県地域公共交通活性化協議会で決定する。(地域間幹線バス)						
公共交通の収支率							

(2) 個別指標

計画目標	数値目標	基準値	目標値					考え方
			R5	R6	R7	R8	R9	
【計画目標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	公共交通の利用者数	4,276万人(R2年度)	4,745万人	4,893万人	5,040万人	5,188万人	5,335万人	※再掲
	地域公共交通計画の策定市町村数(旧網形成計画を含む)	10(R4年度)	-	-	-	-	24	国の方針となる第2次交通政策基本計画では、5か年(R2~R6)で国内約7割の自治体における地域公共交通計画を策定することを目標としており、これに準じて、本県においても5か年(R5~R9)で35市町村のうち、約7割の策定を目指します。
【計画目標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	公共交通の利用者数(乗合バス+タクシー)※3	993万人(R2年度)	1,162万人	1,210万人	1,258万人	1,305万人	1,353万人	MaaSや交通系ICカード、タクシーアプリの導入・普及等の公共交通サービスの効率化・高度化による利用者の回復を目指します。
	MaaSサービス月平均利用件数	14,000(R3年度)	14,000	15,000	16,000	17,000	18,000	R9年度までに利用件数を基準年度比3割増加を目指します。
【計画目標3】 交通まちづくり分野の脱炭素化の推進[GX]	運輸部門における二酸化炭素排出量	4,054千t/CO2(H25年度)	2,583	2,436	2,289	2,142	1,994	群馬県地球温暖化対策実行計画2021-2030に基づき、2030年度までに、基準年度比(H25年度)でCO2排出量を50%削減を目指します。
	公共交通教室(バスの乗り方教室)延べ開催校数	117(R4年度)	129	141	153	165	177	県内小学校で公共交通教室を開催することにより、公共交通への理解を深め、利用促進を図ります。
【計画目標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)	中高生の通学経路における自転車通行空間の整備率	13%(R1年度)	-	-	-	-	87	本県の中高校生1万人あたりの自転車関連事故数は全国ワースト1位であることから、R11年度までに中高生の通学経路における全ての自転車通行空間整備を完了させることを目標とします。
	拠点+公共交通ネットワーク図に位置づけた幹線の利用者数	4,021万人(R2年度)	4,455万人	4,592万人	4,728万人	4,864万人	5,000万人	※公共交通の利用者数の考え方に準拠
【計画目標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)	県内主要20駅におけるバリアフリー化率	78%(R4年度)	-	-	88%	-	100%	誰もが利用しやすい基幹公共交通軸の実現に向け、バリアフリー法に基づき、県内主要20駅におけるバリアフリー化を達成することを目標とします。(R7までに乗降客数3,000人超および自治体が策定するバリアフリー基本構想の生活関連施設に位置づけられた2,000人超級のバリアフリー化を達成、R8年度以降は国の定める新たな基本方針に基づいて整備を促進する)
	立地適正化計画(都市機能誘導区域指定)策定市町村数	13(R4年度)	-	-	-	-	17	都市機能集積を促進するため、都市計画区域を有する全ての市町村(18市町村)における立地適正化計画の策定(都市機能誘導区域の設定)を県整備プランの目標年であるR11年度末までに完了させる目標とします。
【計画目標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)	拠点+公共交通ネットワーク図に位置づけがない幹線以外の利用者数	256万人(R2年度)	290万人	301万人	312万人	324万人	335万人	※公共交通の利用者数の考え方に準拠
	地域公共交通計画の策定市町村数(旧網形成計画を含む)	10(R4年度)	-	-	-	-	24	※再掲
【計画目標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)	立地適正化計画(居住誘導区域指定)策定市町村数	13(R4年度)	-	-	-	-	17	居住集積を促進するため、都市計画区域を有する全ての市町村(18市町村)における立地適正化計画の策定(居住誘導区域の設定)を県整備プランの目標年であるR11年度末までに完了させる目標とします。

※3: 県内乗合バス(一般乗合旅客自動車運送事業)及び乗合タクシー(福祉輸送を除く、一般乗用旅客自動車運送事業)を対象

【進捗管理体制】

計画の達成状況に関する評価は、(仮称)群馬県地域公共交通活性化協議会フォローアップ分科会が、(仮称)群馬県地域公共交通活性化協議会生活交通分科会と連携し、事業の進捗状況を定期的に評価するとともに、今後の事業の進め方を協議のうえ、群馬県地域公共交通活性化協議会へ報告します。

群馬県地域公共交通活性化協議会(活性化法 第6条)

【役割】

計画の策定と実施に関する協議

書面報告

(仮称)群馬県地域公共交通活性化協議会 フォローアップ分科会

【役割】

計画の達成状況評価〔年1回開催〕

【構成員】

市町村、鉄道事業者、一般乗合バス事業者等、一般乗用旅客事業者等、地域公共交通の利用者、学識経験者等

(仮称)群馬県地域公共交通活性化協議会 生活交通分科会

【役割】

バス路線退出の申し出に伴う生活交通の確保方策や補助制度等の活用に係る協議〔年2回開催〕

【構成員】

国(関東運輸局、群馬運輸支局)、一般乗合バス事業者、群馬県バス協会、沿線市町村、行政県税事務所、住民・地域公共交通の利用者等

PLAN

※計画等の見直し

P=PLAN(計画)

DO

※事業の実施

D=DO(実行)

ACTION

※計画の目標達成に資する行動の実線

A=ACTION(改善)

CHECK

※指標の目標値等の検証・評価

C=CHECK(検証)

図: P D C Aサイクルのイメージ