

【資料2】

群馬県交通まちづくり戦略
(群馬県地域公共交通計画)

計画原案段階
(令和4年10月28日時点)

令和●年●月●日

目 次

1 計画概要.....	1
1.1 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.....	1
1.2 計画策定の背景（計画見直しのポイント）.....	1
1.3 計画対象区域.....	2
1.4 計画期間.....	2
1.5 計画の位置付け.....	3
2 交通まちづくりの将来展望.....	4
2.1 上位・関連計画における将来像.....	4
2.1.1 群馬県上位計画.....	4
2.1.2 群馬県の都市・交通計画.....	11
2.2 目指すべき将来像.....	15
2.2.1 県土形成（都市構造）の観点からの展望.....	15
2.2.2 移動の技術革新（CASE*時代）の観点からの展望.....	21
2.2.3 暮らしやすさの観点からの展望.....	24
2.2.4 目指すべき将来像.....	30
2.3 基本方針.....	31
2.3.1 将来像の実現に向け、交通・まちづくりが係る問題と社会環境.....	31
2.3.2 交通まちづくりが抱える問題・課題.....	34
2.3.3 将来像の実現に向けた課題と基本方針.....	35
2.4 まちづくりと連携した公共交通のあるべき姿.....	41
2.4.1 群馬県における広域生活圏の検討.....	41
2.4.2 サービス水準の明示.....	52
2.4.3 役割分担の明確化と相互連携方策・体制.....	55
3 広域圏別の交通まちづくり戦略.....	59
3.1 県央広域圏.....	59
3.1.1 人口動向等.....	59
3.1.2 施設立地.....	62
3.1.3 公共交通ネットワークの現状.....	63
3.1.4 人流の実態.....	74
3.1.5 まちづくりの問題・課題.....	81
3.1.6 公共交通の問題・課題.....	82
3.1.7 将来にわたって維持・確保すべき公共交通軸.....	86
3.2 東毛広域圏.....	99
3.2.1 人口動向等.....	99

3.2.2 施設立地	101
3.2.3 公共交通ネットワークの現状	102
3.2.4 人流の実態.....	110
3.2.5 まちづくりの問題・課題.....	118
3.2.6 公共交通の問題・課題	119
3.2.7 将来にわたって維持・確保すべき公共交通軸.....	122
3.3 吾妻広域圏.....	130
3.3.1 人口動向等.....	130
3.3.2 施設立地.....	132
3.3.3 交通ネットワークの現状.....	133
3.3.4 人流の実態.....	140
3.3.5 まちづくりの問題・課題.....	147
3.3.6 公共交通の問題・課題	148
3.3.7 将来にわたって維持・確保すべき公共交通軸.....	150
3.4 利根・沼田広域圏.....	156
3.4.1 人口動向等.....	156
3.4.2 施設立地.....	158
3.4.3 公共交通ネットワークの現状	159
3.4.4 人流の実態.....	165
3.4.5 まちづくりの問題・課題.....	172
3.4.6 公共交通の問題・課題	173
3.4.7 将来にわたって維持・確保すべき公共交通軸.....	175
4 施策・事業.....	181
4.1 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.....	190
4.2 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.....	196
4.3 計画目標3 交通まちづくり分野の脱炭素化の推進【GX】	203
4.4 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）	207
4.5 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（市町村内における多様な移動手段）	213
5 目標の設定と推進体制	226
5.1 数値目標.....	226
5.1.1 標準指標	226
5.1.2 個別指標	227
5.2 進捗管理.....	229
5.2.1 基本的な考え方	229

5.2.2 進捗管理体制.....	230
5.2.3 法定協議会のスケジュール.....	231
巻末資料.....	232
地域公共交通確保維持改善事業にかかる内容.....	232
用語解説.....	237

コラム 目次

2050 年に向けた「ぐんま 5 つのゼロ宣言」・「群馬・気象災害非常事態宣言」.....	10
自動運転の普及による道路空間の再構築.....	22
スマートウェルネスシティ.....	40
群馬県民の買物・私事目的でのリアルの移動は、10km・30 分以内が 8 割.....	45
公共交通利用による健康増進や医療費抑制効果.....	225

1

計画概要

01

計画概要

1.1 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

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です。

1.2 計画策定の背景(計画見直しのポイント)

地域公共交通活性化再生法の改正(令和2年11月)において、地域公共交通計画※の策定が努力義務化されました。本県では、地域公共交通計画※を新たに策定するのではなく、「群馬県交通まちづくり戦略(平成30年3月策定)」に、地域公共交通計画※で定められた法定事項を加えるとともに、本県の新・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見直しを行うことしました。

見直しにあたっては、群馬県交通まちづくり戦略で不足する、「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)」を描き、市町村・交通事業者等との役割分担や評価指標についても明確にします。

※ 用語の意味は、巻末の用語解説をご覧ください。

1.3 計画対象区域

本計画の対象区域は県内全域とします。なお、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※に分けて策定します。

※広域圏別市町村

<p>[県央広域圏] 前橋市、高崎市、伊勢崎市、渋川市、藤岡市、富岡市、安中市、榛東村、吉岡町、上野村、神流町、下仁田町、南牧村、甘楽町、玉村町</p> <p>[東毛広域圏] 桐生市、太田市、館林市、みどり市、板倉町、明和町、千代田町、大泉町、邑楽町</p> <p>[吾妻広域圏] 中之条町、長野原町、嬭恋村、草津町、高山村、東吾妻町</p> <p>[利根・沼田広域圏] 沼田市、片品村、川場村、昭和村、みなかみ町</p>

【計画策定エリア】



図 1-1 計画区域

1.4 計画期間

計画期間は、長期を見通したまちづくり計画との連携を視野に入れ、概ね 20 年後を展望し、令和 5 年度（2023 年）から、令和 9 年度（2027 年）までの 5 年間計画とします。

1.5 計画の位置付け

新・群馬県総合計画（2020年（令和2年）10月策定）

ビジョン（20年）	群馬県が目指す2040年の姿	基本計画（10年）	ビジョン実現に向けた7つの政策の柱
年齢や性別、国籍、障害の有無等にかかわらず、すべての県民が、誰一人取り残されることなく、自ら思い描く人生を生き、幸福を実感できる自立分散型の社会		<ul style="list-style-type: none"> ・行政と教育のDXの推進 ・災害レジリエンスNo.1の実現 ・医療提供体制の強化 ・県民総活躍社会の実現 ・地域経済循環の形成 ・官民共創コミュニティの育成 ・教育イノベーションの推進と「始動人」の活躍 	

ぐんま・県土整備プラン2020（2020年（令和2年）12月改定）

**2040年に
目指す将来像**

- ・ 「災害に強く、安定した経済活動が可能な群馬県」
- ・ 誰もが安全・快適に移動でき、人と人、人と地域のつながりを生み出す群馬県
- ・ 地域に愛着や誇りを持ち、良好な社会環境のもとで持続的に暮らせる群馬県

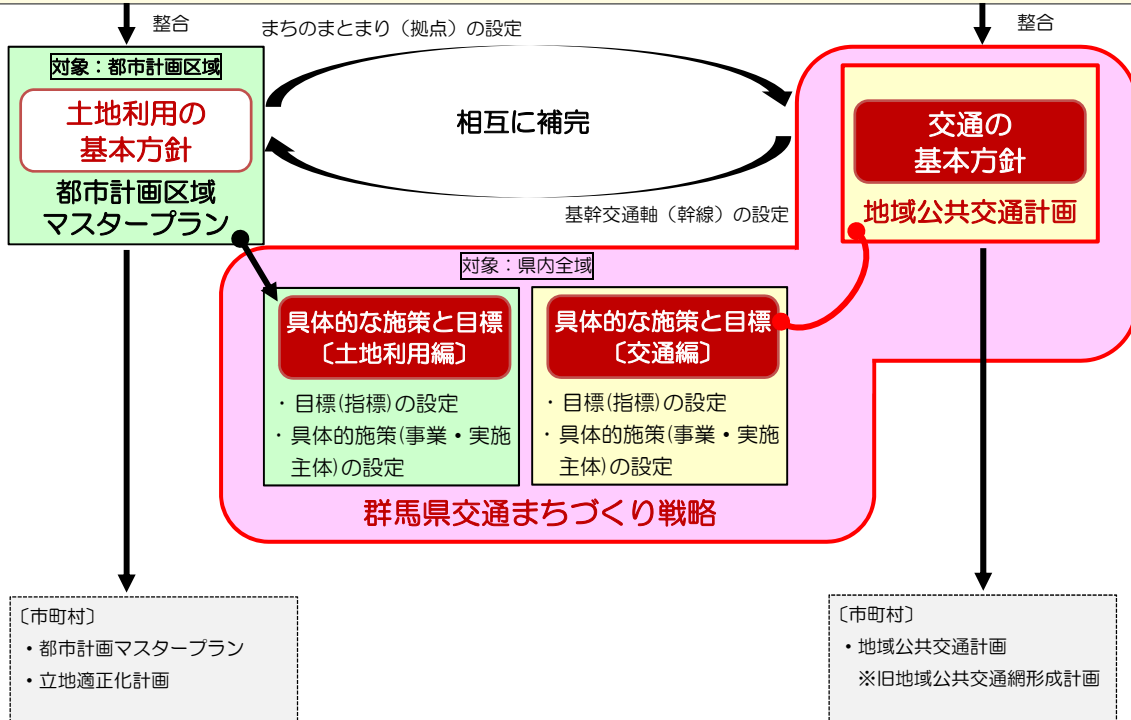
政策体系

政策1 災害レジリエンスNo.1の実現	政策2 持続可能で効率的なメンテナンス
政策3 多様な移動手段の確保	政策4 住み続けられるまちづくり
政策5 美しく良好な環境の保全	

社会資本の整備と維持管理の担い手の確保・育成
計画の推進に当たって

地域計画編

地域の優れた特性や現状と課題を解決するための主な取り組み方針を示し、計画期間内に実施する主要事業と完成年度等を明示



2 交通まちづくりの将来展望

2.1 上位・関連計画における将来像

群馬県では、公共交通での移動を含む、県民のくらしやまちの将来像を描いた各種の上位・関連計画を定めています。

群馬県交通まちづくり戦略の策定にあたっては、これらの上位・関連計画の将来像を踏まえ、基本方針の設定や各種施策・事業の推進等を行うこととします。

2.1.1 群馬県上位計画

(1) 新・群馬県総合計画

新・群馬県総合計画（ビジョン、令和3年1月）では、群馬から世界に発信する「ニューノーマル」～誰一人取り残さない自立分散型社会の実現～というビジョンのもと、「快疎」をキーワードに将来像を掲げ、「快疎」（開放的で人口が密ではない疎である空間「開疎」に、他ではない価値、地域固有の価値、多様な暮らし方などが加わり、空間的にも精神的にもより安定した快適な地域社会）の形成を目指すこととしています。

年齢や性別、国籍、障害の有無等にかかわらず、すべての県民が、誰一人取り残されることなく、自ら思い描く人生を生き、幸福を実感できる自立分散型の社会



目指すは「^{かいそ}快疎」な群馬県

ニューノーマルでは空間的に広く、密ではない地域へのニーズが高まりました。これは地方にとって長年の課題であった人口減少が「東京よりも魅力的」な要素となる可能性が高まったことを意味します。ゆとりのある生活空間が安全・安心のベースとなり、他にはない価値を持ち、安定した地域だけが、人々を惹きつける求心力を持ち、勝ち残る。群馬県が目指すのは、人々を惹きつけられる「^{かいそ}快疎」と定義しました。

3つの幸福の実現が「快疎」をつくる

ビジョンでは、2040年を目指す姿として、「誰一人取り残されることがない」こと、「幸福を実感できる」こと、そして「自立分散型の社会」であることを描いています。幸福とは、

人によって異なります。そこでビジョンでは、群馬県が目指す社会の幸福とはどのようなものなのかを、誰にとっての幸福なのかという視点で考え、「一人ひとりの幸福」、「社会

全体の幸福」、「将来世代の幸福」という3つの幸福を目指すこととしました。2040年の群馬県はこの3つの幸福が調和した社会を目指します。

	20世紀の捉え方	幸福への疑問	目指す「幸福」
一人ひとりの幸福	型が定まった「幸福」 ● 画一的な仕事・暮らし ● 標準的な家族の形	● 堅調な経済指標のわりに実感のない幸福	多様な「幸福」 ● 一人ひとり異なる仕事・暮らし ● 良好な人間関係 (コミュニティ)
社会全体の幸福 (県民の共生)	固定的な「県民」 ● 県民=居住者・出身者	● 多様化する地域社会の参加者 ● 変化の激しい時代の弱者	多様な「県民」 ● 県民=+関係者・外国人・新たなマイノリティ
将来世代の幸福 (持続可能性)	この時代の「県民」 ● いまを切り取った成長・配分の最大化	● 地域社会や環境の持続可能性への懸念	未来を含めた「県民」 ● 「ドーナツ経済学」による持続的成長

図 2-1 群馬県が目指す 2040 年の姿

資料：新・群馬県総合計画(ダイジェスト版)

(2) ぐんま・県土整備プラン2020

ぐんま・県土整備プラン 2020（令和 2 年 12 月）は、2040 年に目指す将来像の実現に向けて、道路や河川、砂防施設、県立公園、下水道、県営住宅など、社会資本の整備や維持管理を「どのような考え方で、どのように進めていくか」を示す県土整備分野の最上位計画です。（計画期間は令和 2 年度から令和 11 年度までの 10 か年計画）

ぐんま・県土整備プラン 2020 では、2040 年に目指す将来像として、「①災害に強く、安定した経済活動が可能な群馬県」、「②誰もが安全・快適に移動でき、人と人、人と地域のつながりを生み出す群馬県」、「③地域に愛着や誇りを持ち、良好な社会環境のもとで持続的に暮らせる群馬県」を掲げています。

2040年に目指す将来像

災害に強く、安定した経済活動が可能な群馬県

誰もが安全・快適に移動でき、人と人、人と地域のつながりを生み出す群馬県
地域に愛着や誇りを持ち、良好な社会環境のもとで持続的に暮らせる群馬県

1 災害に強く、安定した経済活動が可能な群馬県

- 気候変動の影響等による頻発化・激甚化する気象災害を踏まえた防災インフラの整備が進み、経済活動の継続性が確保され社会的・経済的損失のリスクが低くなっている。
- 異常気象時にわかりやすい防災情報が発信されるとともに、県民一人ひとりの高い防災意識により、迅速かつ適切な避難行動がとられるようになり人的被害のリスクが低くなっている。
- 自動運転トラックによる幹線輸送、ラストマイル※におけるロボット配送等により、自動化・省力化された物流が、平時や災害時を問わず県民の生活や経済活動を支えている。
- 防災インフラの整備が進むことで、災害発生時の被害を最小限に抑えるとともに、災害発生直後から、ライフライン※等の重要インフラの機能が維持され、迅速な救助や復旧・復興が可能な強靱な県土と経済社会システムが備わっている。
- 水害対策とまちづくりの連携が進み、水害リスクの低い区域への居住や開発の誘導が図られることで、危険にさらされる人命・財産が大きく減少している。
- 建設産業の魅力が高まり、若者を中心に社会資本の整備や維持管理に必要な人材が確保され、災害時等においても地域の安全を守る体制が維持されている。

将来像のイメージ



※用語の意味については、P144～P151の用語解説をご覧ください。

図 2-2 2040年に目指す将来像(その1)

資料：ぐんま・県土整備プラン2020基本構想編

2 誰もが安全・快適に移動でき、人と人、人と地域のつながりを生み出す群馬県

- 自動運転の普及や次世代型公共交通システムなどにより、さまざまな移動手段がシームレス※につながり、子どもから高齢者まで誰もが、マイカーを持たなくても安心して安全、便利に移動できるようになっている。
- 物流・人流を支える効率的・効果的な道路ネットワークが構築され、渋滞のない定時制が確保された快適な移動ができる社会になっている。
- 人と車両が道路空間を上手にシェアしながら、安全で快適な移動や憩いの場として利用ができる交通事故のない道路空間が形成されている。
- 医療・福祉・商業施設や居住地がコンパクトに集約され、子どもから高齢者まで誰もが安心して快適に生活しやすい社会基盤が形成されている。



3 地域に愛着や誇りを持ち、良好な社会環境のもとで持続的に暮らせる群馬県

- まちのメインストリート等が、行きたくなる、居たくなる美しい公共空間に生まれ変わり、にぎわいに溢れたコミュニティ空間が創出されている。
- 電気自動車や燃料電池自動車、公共交通や自転車のベストミックスによる低炭素道路システム※が、地球温暖化の進行を抑制している。
- 既存インフラの疲労・劣化のリアルタイム監視やビッグデータ※処理による補修計画策定、小型ロボットによる自動計測・補修が行われており、省力化による効率的な点検・維持管理業務により、生活を支える社会資本が適正に維持されている。
- 日本風景街道※、道の駅等が国内外から観光客が訪れる拠点となり、多言語案内等きめ細やかなサービスの提供により、外国人観光客や外国人定住者の利便性・満足度が向上し、県内各地で多様な国々の人々と地域の人々の交流が盛んになっている。
- テレワークの定着により、良好な自然環境・生活環境を持つ、県内への移住者が増加している。



※用語の意味については、P144～P151の用語解説をご覧ください。

図 2-3 2040 年に目指す将来像(その2)

資料：ぐんま・県土整備プラン2020基本構想編

将来像の実現に向けた政策の方向性



図 2-4 将来像の実現に向けた政策の方向性

資料：ぐんま・県土整備プラン2020基本構想編

【コラム】

2050年に向けた「ぐんま5つのゼロ宣言」・「群馬・気象災害非常事態宣言」

令和元年10月の台風19号により、群馬県でも記録的な豪雨による土砂災害や河川の氾濫により多くの県民の命と財産が失われました。

群馬県は、自然災害によるリスクを抑え、県民の命を守り、安心な暮らしと安定した経済活動が可能な社会を実現するため、「群馬・気象災害非常事態宣言」と合わせて、「ぐんま5つのゼロ宣言（2050宣言）」をおこないました。

2050宣言の【宣言1】自然災害による死者「ゼロ」・【宣言2】温室効果ガス排出量「ゼロ」・【宣言3】災害時の停電「ゼロ」・【宣言4】プラスチックごみ「ゼロ」・【宣言5】食品ロス「ゼロ」や、「群馬・気象災害非常事態宣言」を踏まえ、気象災害の新たな脅威にしっかりと対応できる「災害レジリエンス No.1」の実現に向け、ハード・ソフトが一体となった防災・減災対策を進めています。

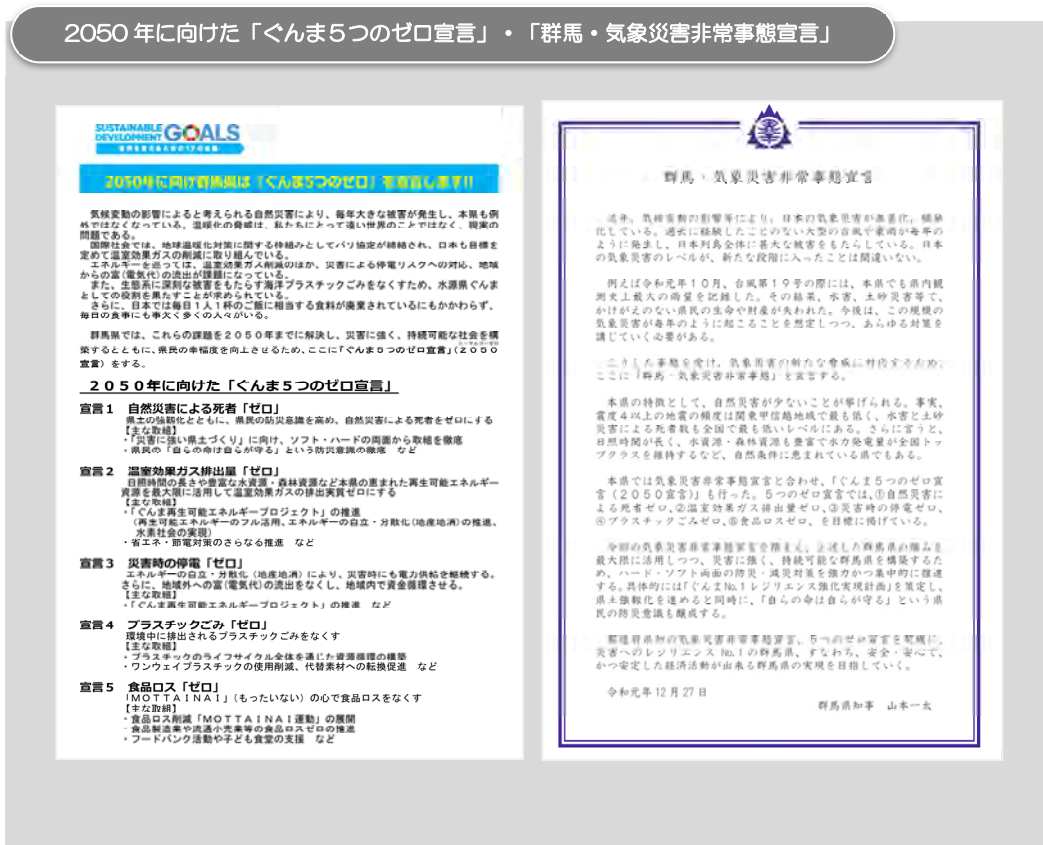


図 2-5 2050年に向けた「ぐんま5つのゼロ宣言」・「群馬・気象災害非常事態宣言」

資料：ぐんま・県土整備プラン 2020

2.1.2 群馬県の都市・交通計画

(1) ぐんま“まちづくり”ビジョン

ぐんま“まちづくり”ビジョンでは、「ぐんまのまちづくり」の現状と課題を整理し、このまま政策的な取り組みを何も行わなかった場合にぐんまのまちに今後生じる望ましくない状況を見通した上で、収集した県民の意見も踏まえ、下記のように「ぐんまのまち」の将来像を整理しています。

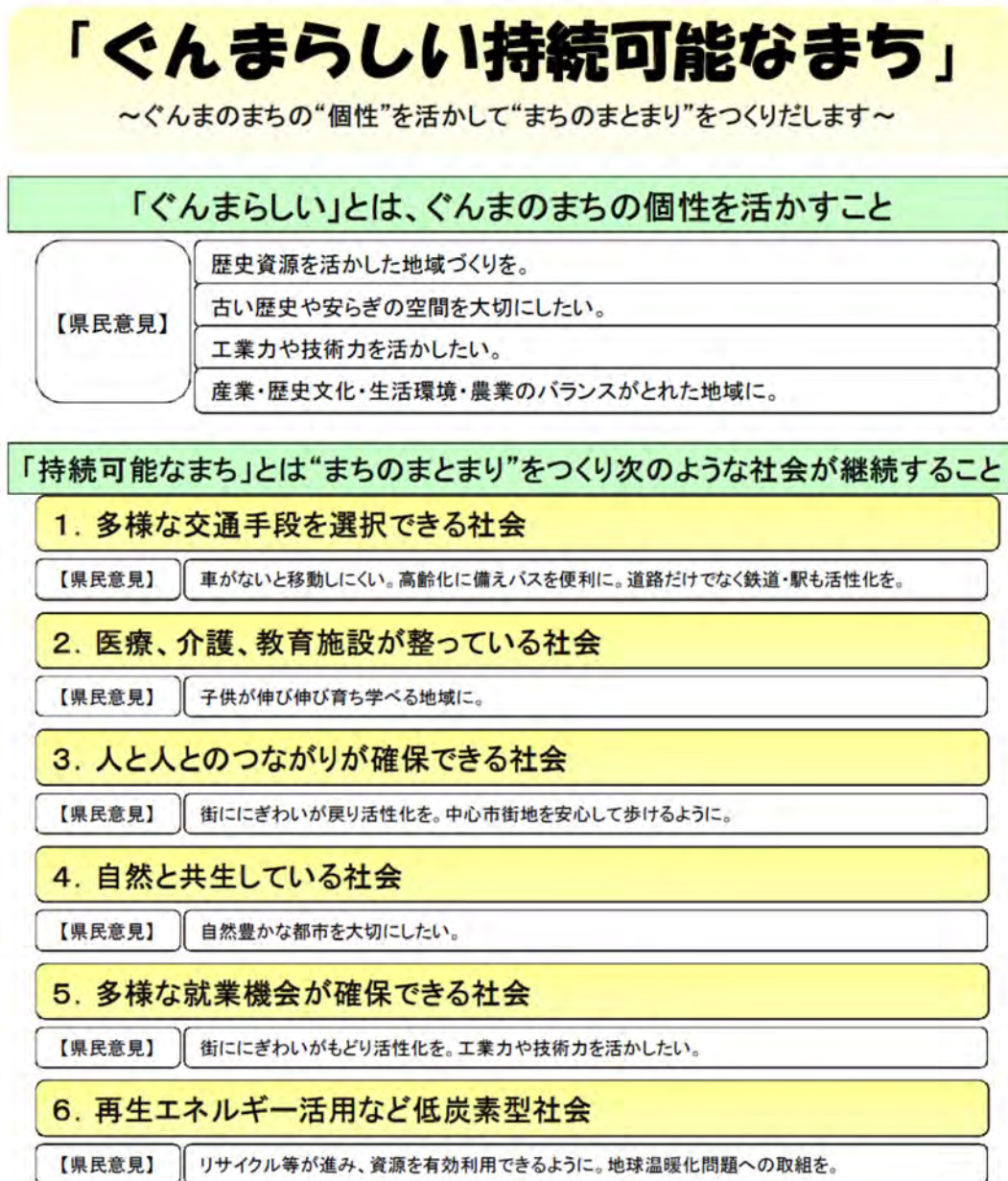
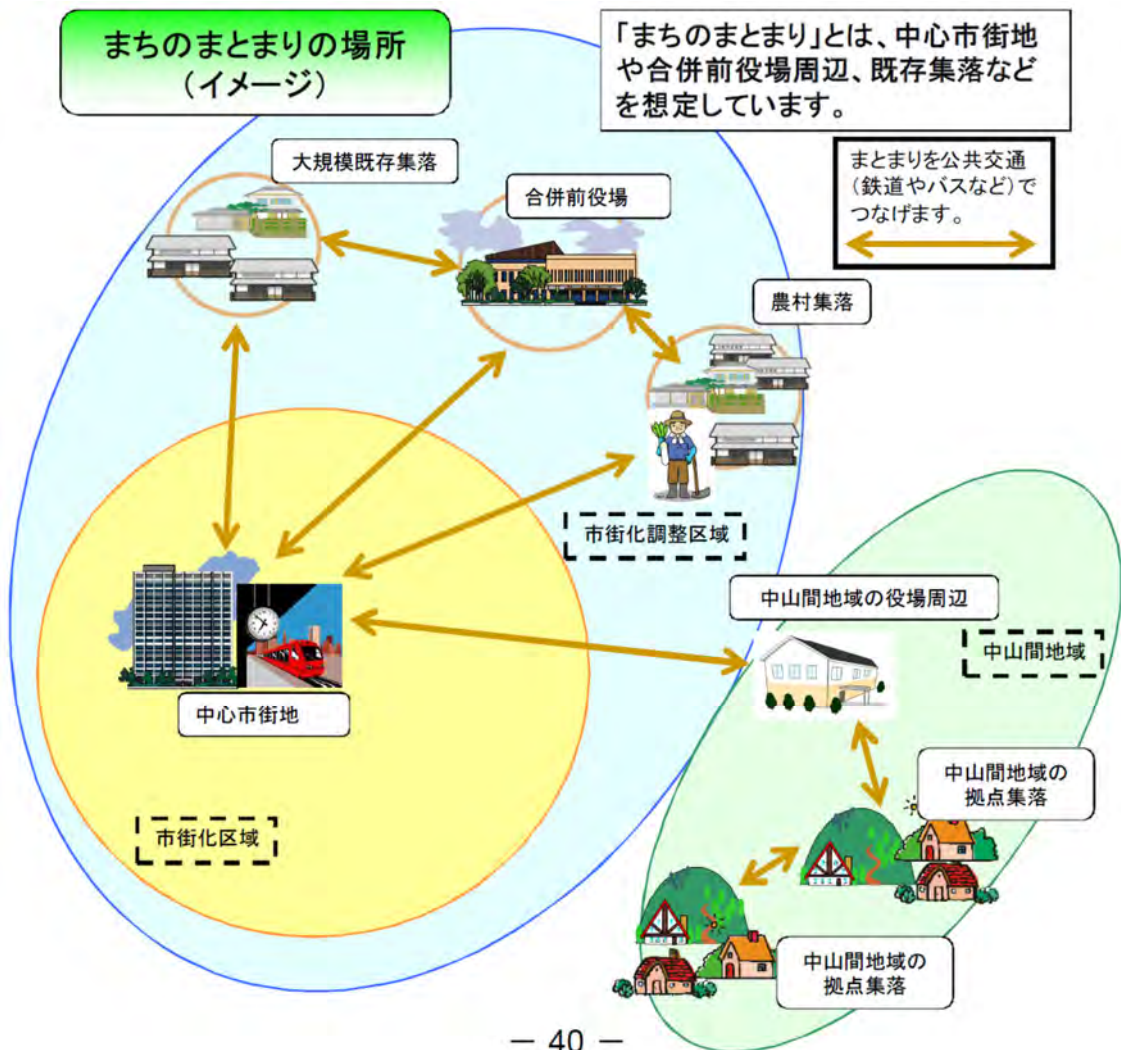


図 2-6 「ぐんまのまち」の将来像

資料：ぐんま“まちづくり”ビジョン

ぐんま“まちづくり”ビジョンでは、人口減少と超高齢化が同時に進行する局面でのまちづくりは、徒歩や公共交通での移動を容易にし、買物・通院など生活を支えるサービスを楽しむやすいよう、今よりも“まちのまとまり（集積）”を減らさないことが必要であることを示しています。

そのため、中心市街地をはじめとする旧市街地や合併前の役場所在地、農林業拠点となる集落などで、公共交通の利用が可能となる「まちのまとまり」を意識して施策を行い、まとまりをどこにするかは、市町村と県で考えて行く方針が示されています。



— 40 —

図 2-7 ビジョンが想定している“まちのまとまり”

資料：ぐんま“まちづくり”ビジョン

※ 用語の意味は、巻末の用語解説をご覧ください。

ぐんま“まちづくり”ビジョンでは、前述の将来像を実現するためのまちづくりの進め方として、次のような必要性を謳っています。すなわち、人口減少と超高齢化が同時に進行する局面で、これまでは、ひとつひとつの課題に対して個別に解決策を講じてきたことで、まち全体の活力の維持をしてきましたが、将来像を実現するためには、まち全体として、持続可能な社会をつくるために、中山間地域や市街化調整区域※内の集落を含め「まちのまとまり」を意識して施策を組み合わせ、10~20年後を見据えて、地域の人たちの理解を得ながら、徐々に舵をきっていくことが必要になると、指摘しています。

そして、県民のくらしや行政運営に生じる望ましくない状況を回避し、望ましい「ぐんまのまち」の将来像を実現するための基本方針を次のとおり定めています。

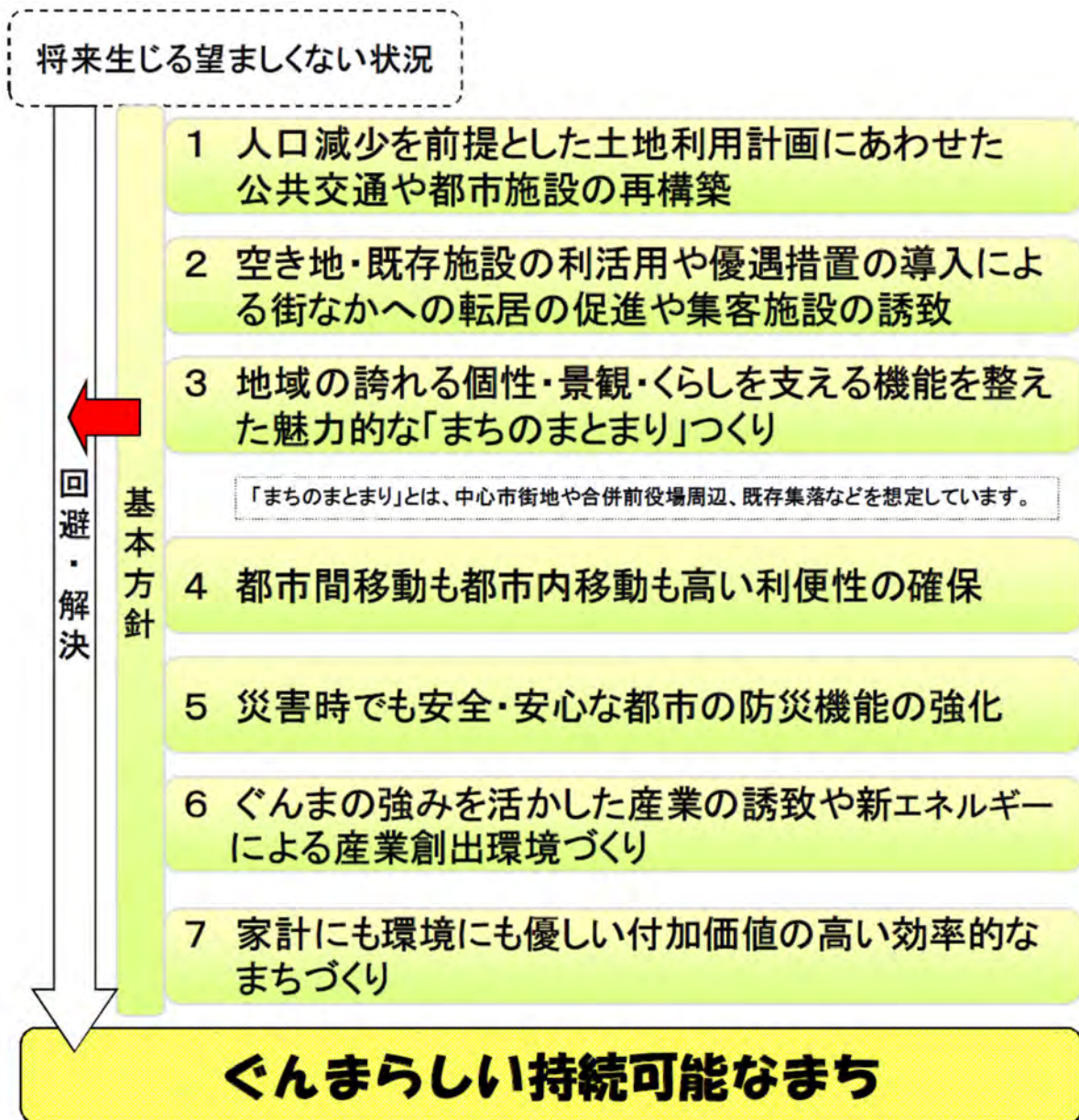


図 2-8 望ましい「ぐんまのまち」の将来像実現のための基本方針

資料:ぐんま“まちづくり”ビジョン

(2) 都市計画区域マスタープラン

令和2年11月に策定した都市計画区域マスタープランにおいても、ぐんま“まちづくり”ビジョンで提示された7つの基本方針を前提に、変えていくべき3つの方向性と、それを踏まえた目指すべき都市の3つの視点を明示しています。

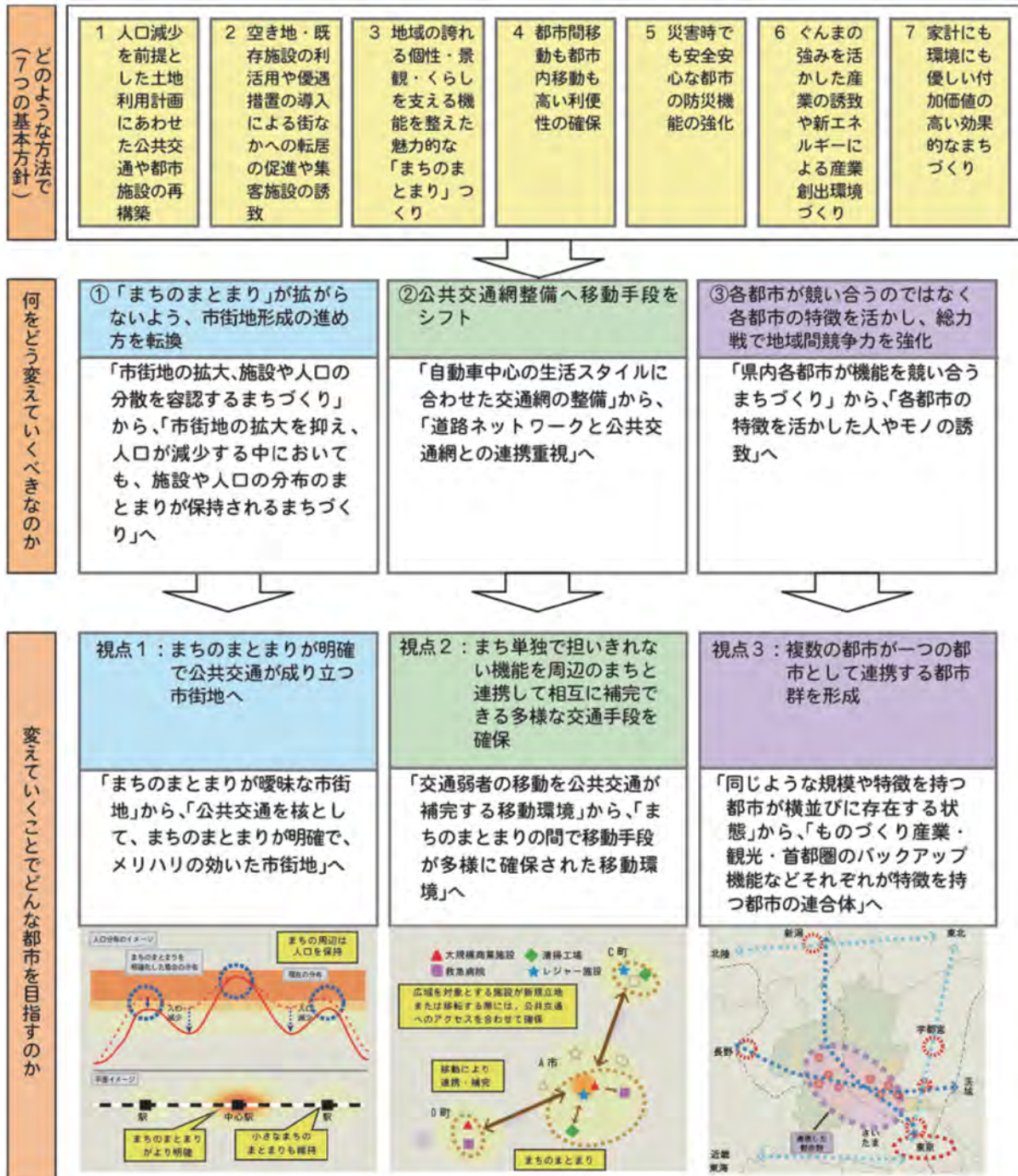


図 2-9 基本方針を踏まえたまちづくりの転換イメージ

資料:都市計画区域マスタープラン

2.2 目指すべき将来像

2.2.1 県土形成(都市構造)の観点からの展望

群馬県交通まちづくり戦略では、本県が目指すべき長期的な将来像として、20年後の交通とまちづくりのあるべき姿を描いた上で、基本方針を設定し、その実現に向けた具体的な取組を明記します。

特に、将来にわたって公共交通を確保・維持するエリアや、軸となる幹線公共交通路線とそのサービス水準を明示していくには、20年後の将来都市構造について整理するとともに、市町村を含めた関係主体との間で共有・連携したうえで、実現に向けた取組を進めていく必要があります。

(1) 群馬県の都市構造

群馬県は、東京からの放射方向と環状方向の広域交通網が形成され、東京圏、信越地方、東北地方、中京圏を結ぶ全国有数の交通結節機能を備えており、物流拠点としての役割も期待されています。また、広域交通網沿線には、規模的に突出した都市はないものの、固有の歴史・文化・産業を持つ都市が立地しています。

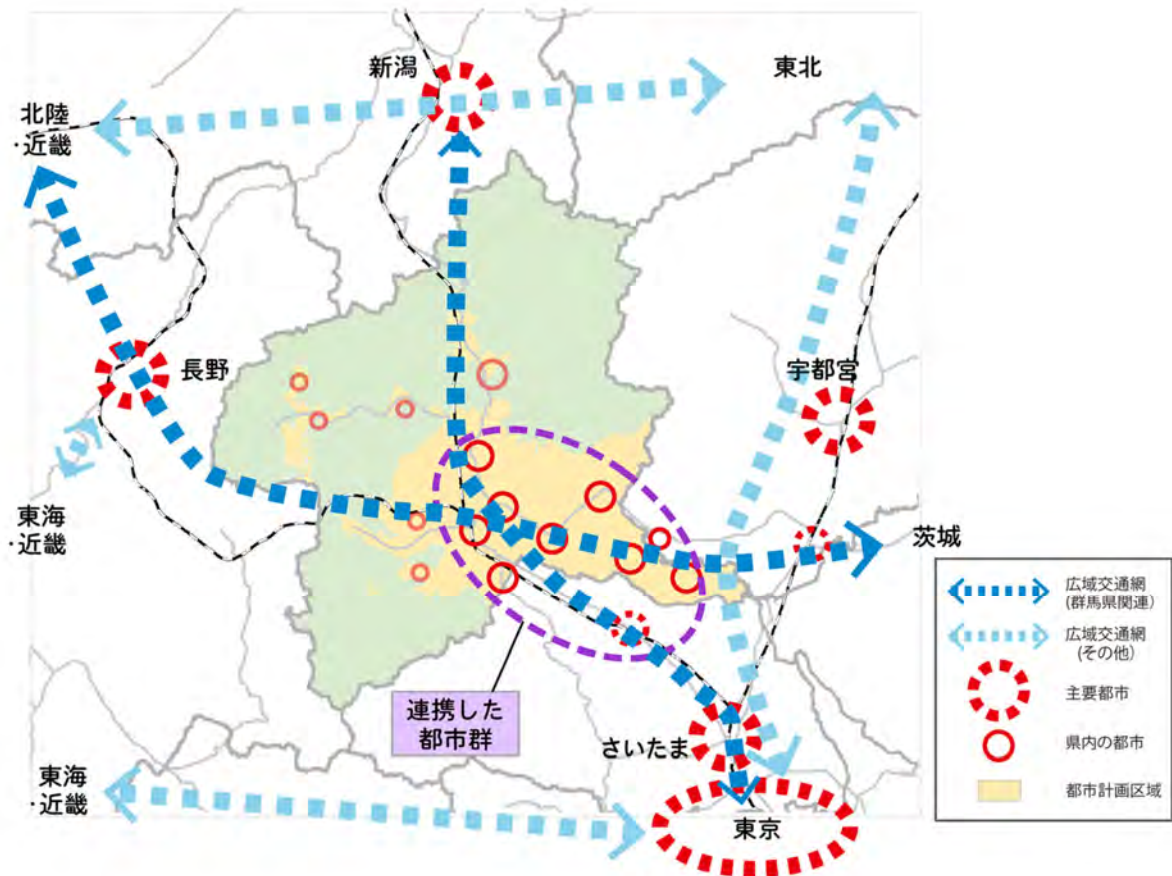
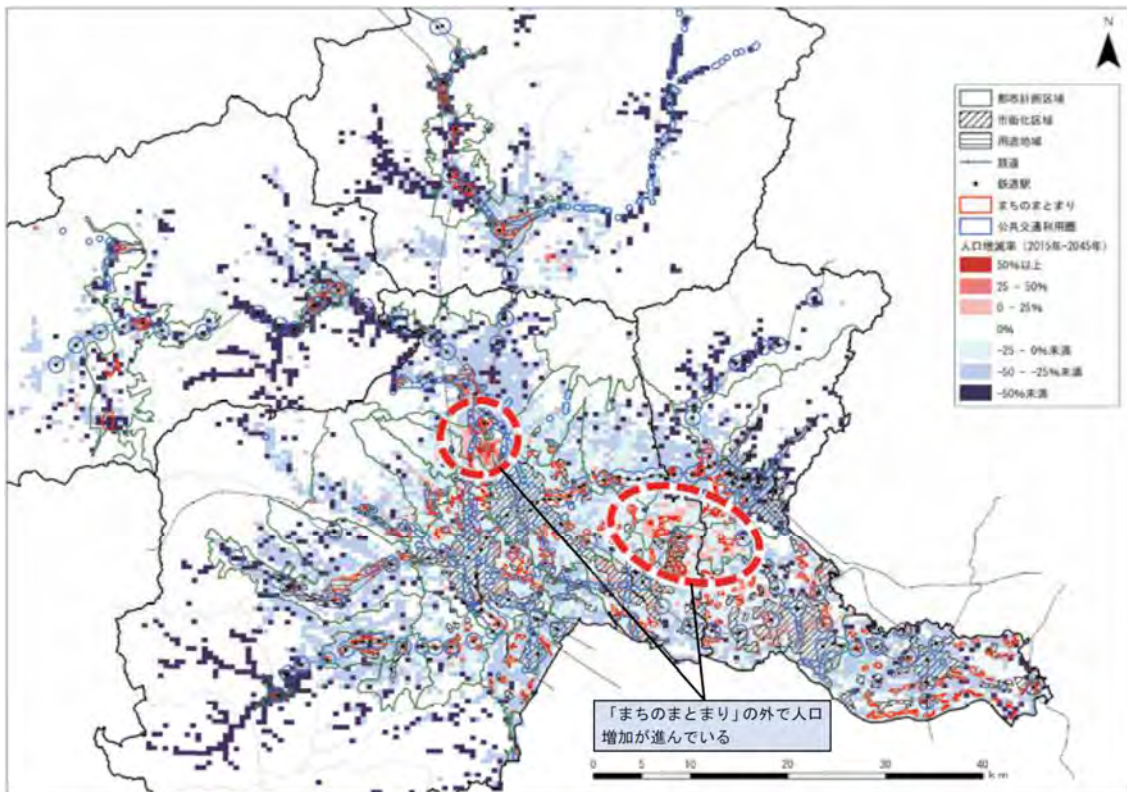


図 2-10 複数の都市が連携した“都市群”形成のイメージ

資料：都市計画区域マスタープラン(県央広域都市計画圏)

群馬県ではこれまでの人口増加及び郊外への住宅立地が進んだ結果により、拡散した都市構造が形成されてきました。その対応として、まとまりのある市街地の形成に向け、「ぐんま“まちづくり”ビジョン」を策定し市町村とともに取り組みを進めていますが、一部を除き依然として市街地の拡散が進行しています。

非線引き都市計画区域における白地地域の人口が増加した結果、非線引き都市計画区域における現在の「まちのまとまり」の範囲と、将来の人口増加傾向にある地域とは整合しておらず、「まちのまとまり」の維持形成につながっていません。



- ※「まちのまとまり」として以下を表示。
- ・線引き都市計画区域：「土地利用ガイドライン【市街化調整区域編】」において評価対象としている全ての大規模指定既存集落
 - ・非線引き都市計画区域：「土地利用ガイドライン【非線引き都市計画区域編】」において検討している「居住のまとまり」（候補エリアを含む。） ※本方針では、簡易算出した結果を参考として例示する。

居住のまとまりの設定方法（概要）		
「土地利用ガイドライン【非線引き都市計画区域編】」を参考に以下の①～③に該当し、④を除外した地域の範囲を簡易に算出し例示するものである。		
ガイドラインでの検討例	簡易算出の際の備考	
①既存インフラの有効活用	<ul style="list-style-type: none"> A)、B)のいずれかを満たすエリア ・A)幅員5.5m以上の道路が適切な密度で配置されており、かつ下水道（公共下水道・流域下水道）または農業集落排水事業の計画区域内となるエリア ・B)鉄道駅またはバスターミナルから800mのエリア 	<ul style="list-style-type: none"> ガイドライン作成時に検討した下水道（公共下水道、流域下水道または農業集落排水事業）の計画区域に、群馬県汚水処理計画（H30.3）による上記と同種の下水道の実施区域を追加したエリア バスターミナル：群馬バス総合バスセンター（箕郷営業所）、群馬バス様名営業所、草津温泉バスターミナル、伊香保温泉バスターミナル
②暮らしやすさの確保	<ul style="list-style-type: none"> 原則としてA)を満たすエリアとし、B)を満たすエリアは候補エリアとする ・A)区域内の小学校から概ね1.0kmの範囲にあるエリア ・B)中学校から2.0km、商業施設・医療施設から1.0kmの範囲 	<ul style="list-style-type: none"> 商業施設：ガイドライン作成時に検討した施設 医療施設：国土数値情報 病院・診療所（歯科を除く）
③人口密度・規模のまとまりの確保・維持	<ul style="list-style-type: none"> 平成27年度時点の人口密度が20人/haを確保できると見込まれるエリア 	500mメッシュ
④居住に適さない範囲の除外	<ul style="list-style-type: none"> 以下のエリアを除外 ・工業系土地利用が集積しているエリア ・土砂災害危険区域 ・農用地区域 ・水害のリスクの高いエリア 	<ul style="list-style-type: none"> H27都市計画基礎調査の工業用地、交通施設用地 国土数値情報 国土数値情報 想定最大規模洪水時に0.5m以上の浸水想定が想定される範囲

※公共交通徒歩圏：鉄道駅から半径800mの範囲、及び1時間あたり1本以上（32本/日以上）の運行のあるバス停留所から半径300mの範囲とする。資料：国土数値情報（国土交通省）

図 2-11 人口増減率(2015年、2045年推計)

資料：都市計画区域マスタープラン(県央広域都市計画圏)

(2) 快疎な空間の形成

新・群馬県総合計画では、「快疎」な群馬県を目指すこととしています。ニューノーマル※では空間的に広く、密ではない地域へのニーズが高まりました。これは地方にとって長年の課題であった人口減少が「東京よりも魅力的」な要素となる可能性が高まったことを意味します。ゆとりのある生活空間が安全・安心のベースとなり、他にはない価値を持ち、安定した地域だけが、人々を惹きつける求心力を持ち、勝ち残る、という思いから、群馬県を目指すのは、人々を惹きつけられる「快疎」と定義しています。

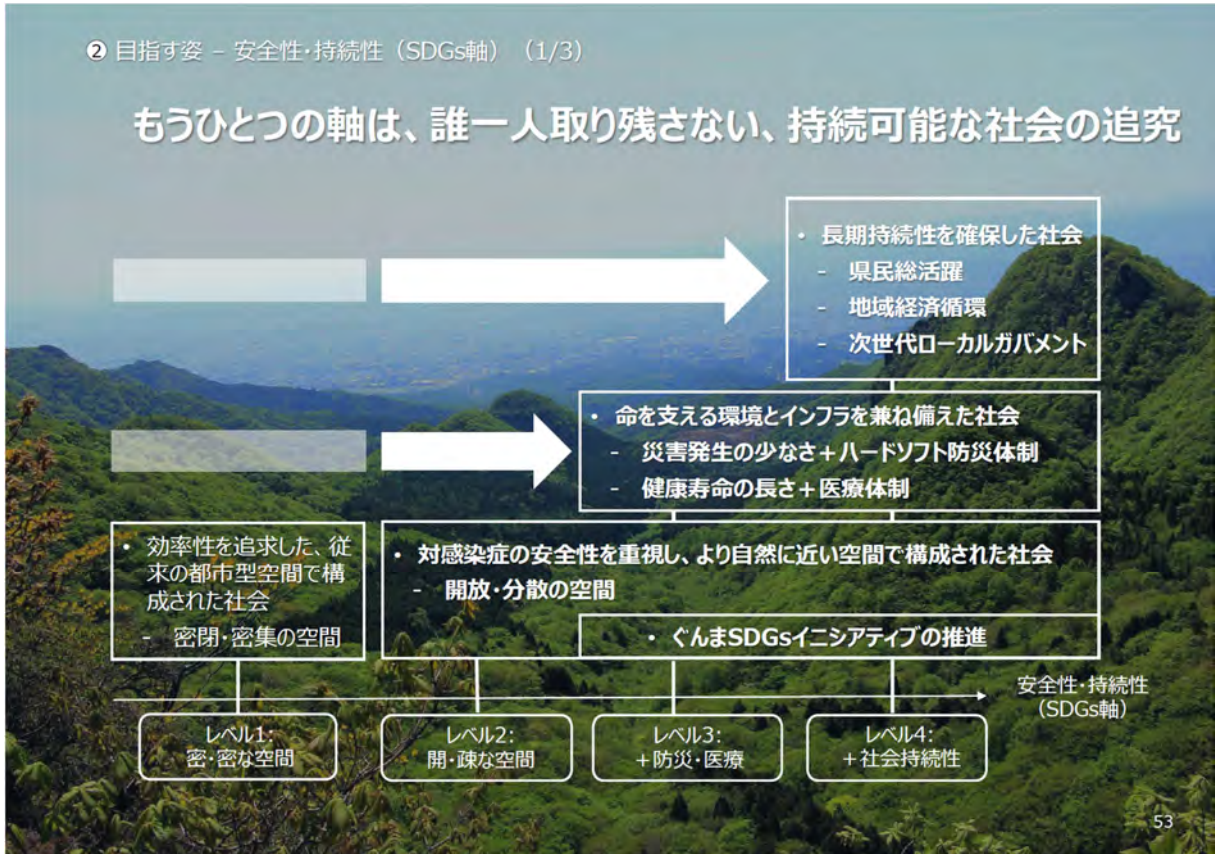


図 2-12 群馬県が目指す持続可能な社会としての「快疎」

資料:新・群馬県総合計画(ビジョン)

※ 用語の意味は、巻末の用語解説をご覧ください。

(3) デジタル技術を前提とした地域生活圏の考え方

国では「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）において地域生活圏の考え方が提示されています。

このとりまとめでは、昨今のデジタル技術の進展を踏まえ、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ます。

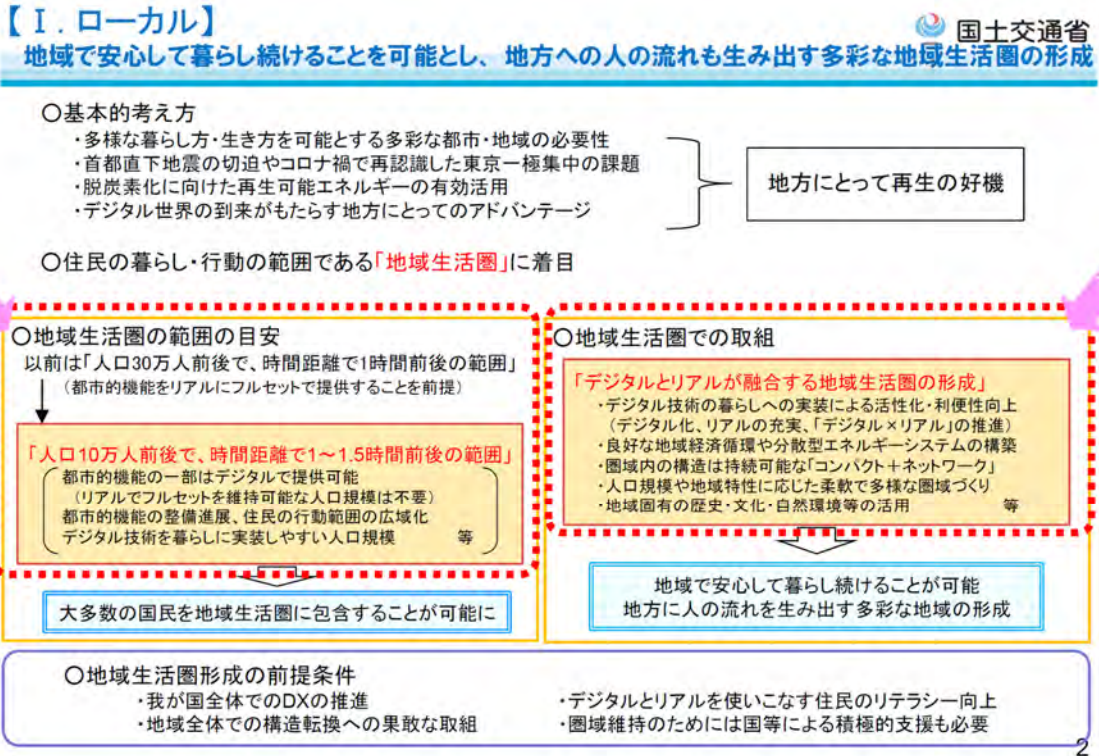


図 2-13 地域生活圏の範囲の目安と取組

資料:「国土の長期展望最終とりまとめ」概要に加筆

この考え方に沿ったシミュレーション結果についても下図のように示されています。

右図は、都市機能をリアルにフルセットで（現実の移動で）提供する従来の地域生活圏「人口30万人前後で、時間距離で1時間前後の範囲」によるカバー圏域を示しています。この場合、県境に近い北西部や東部の紫の90分圏内や緑の90分圏外のエリアが、リアルではカバーされないことがわかります。

これに対し、左図は、デジタル技術の進展を前提として、新たに示された地域生活圏である「人口10万人前後で、時間距離で1～1.5時間前後の範囲」を示しています。この場合、リアルでのアクセス先が、都市機能の一部がデジタルで提供される人口10万人以上及び都市雇用圏人口5万人以上の集積拠点へと規模が下がることで、東毛地域の30分圏内が拡大するとともに、デジタルによって都市的機能が提供されることで、県北西部の紫の90分圏内が地域生活圏内に組み込まれることが示されています。

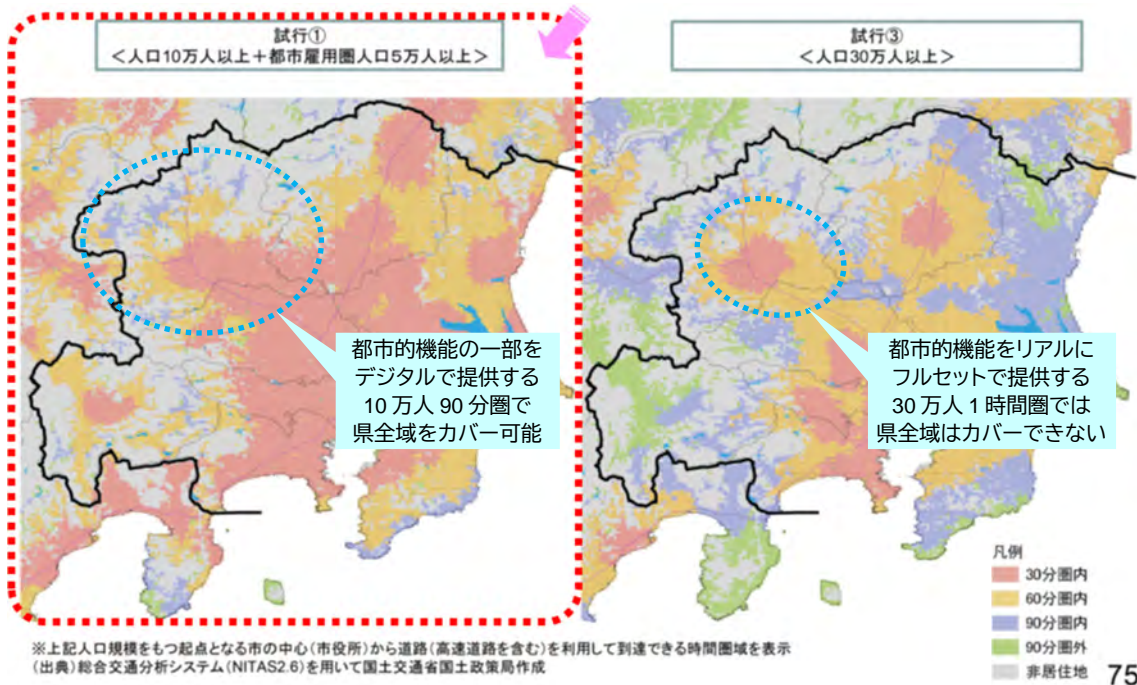


図 2-14 地域生活圏の圏域シミュレーション(試行)【首都圏】

資料:「国土の長期展望最終とりまとめ」参考資料に加筆

(4) デジタルとリアルが融合した広域生活圏の形成

本県においては、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ます。

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ます。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※を進める必要があります。

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、都市経営の効率化⁺の観点からも重要です。

〔+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

(5) 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ります。

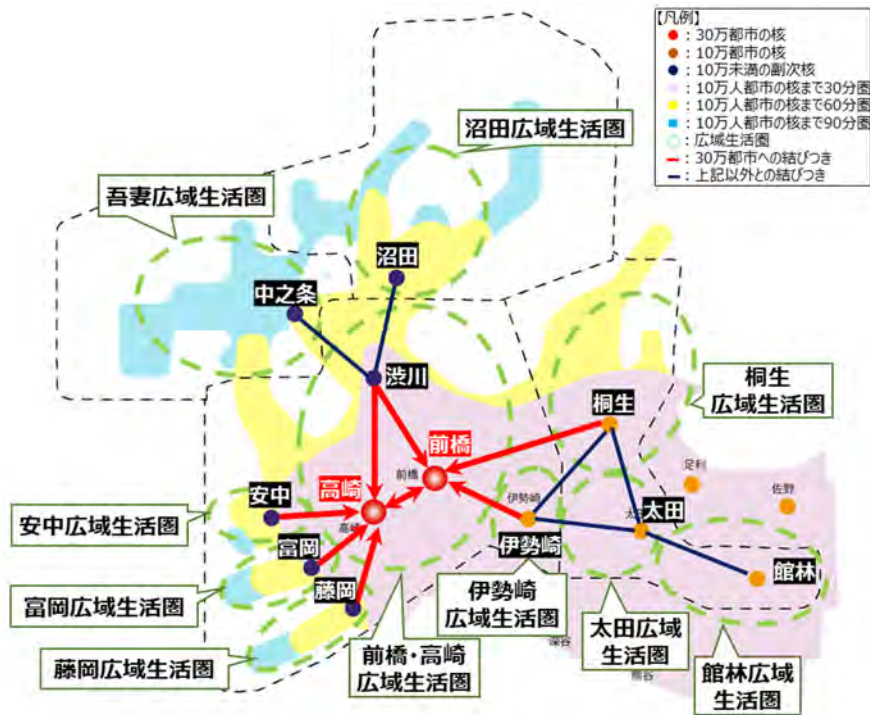


図 2-15 群馬県における広域生活圏(2040 年人口)

※ 用語の意味は、巻末の用語解説をご覧ください。

2.2.2 移動の技術革新(CASE※時代)の観点からの展望

(1) 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1度のモビリティ革命と言われる時代にあります。

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ます。

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ます。

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ます。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ります。

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 2-16 2040 年の道路の景色

出典：国土交通省道路局「2040年道路の景色が変わる」

※ 用語の意味は、巻末の用語解説をご覧ください。

(2) 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ます。

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ます。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ます。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ります。

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ありません。このため、一定の需要集約が可能な幹線交通軸では、輸送効率が良く、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ます。

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ます。



図 2-19 人口規模に応じた交通体系と沿線土地利用

出典:早稲田大学森本教授提供資料を一部加筆

* 用語の意味は、巻末の用語解説をご覧ください。

2.2.3 暮らしやすさの観点からの展望

群馬県は、1世帯当たり自動車保有台数が全国4位（一般社団法人自動車工業会、2019年3月末調べ）で、自動車が交通手段の約80%を占めるマイカー依存度の高い地域です。

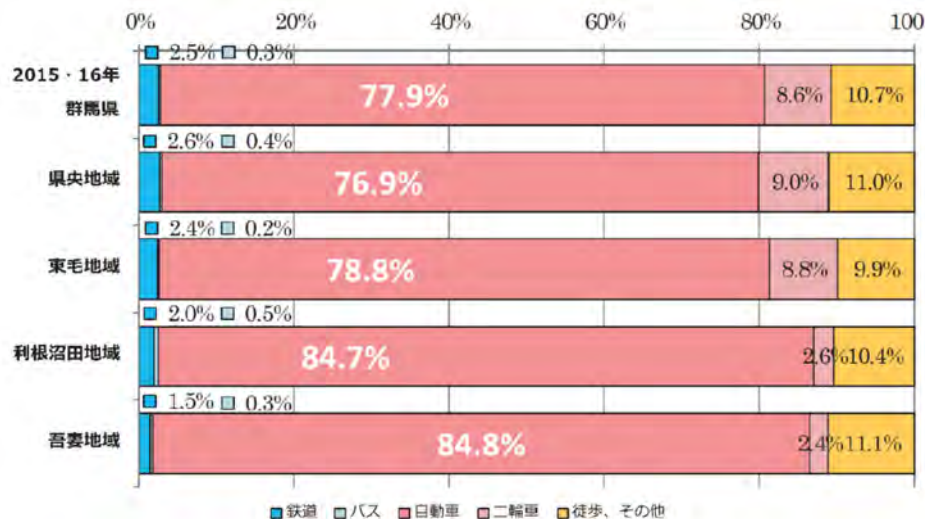


図 2-20 代表交通手段構成比

資料：群馬県 PT 調査

そのため、群馬県の将来像を検討するにあたり、マイカー利用をどのように想定するかが重要なポイントになります。

前述のとおり、自動車に関しては現在 CASE※と称される 100 年に一度のモビリティ革命と言われる時代にあります。長期的には、自動運転や次世代モビリティ※の出現により、都市部から中山間地まで交通のパラダイムシフトが発生し、誰もがそのツールを使いこなす IT リテラシーを獲得することで、将来像で想定した交通行動の実現が見込まれます。

あらゆる分野での DX※が進み、多様な暮らし方・住まい方が可能となった将来の状況を、次のとおり展望しました。

※ 用語の意味は、巻末の用語解説をご覧ください。

●交通のシーン

①マイカー

- ・自動運転化の進展によって、自動車については、個人で車を購入・保有・専有使用するよりも保有コストが少ないカーシェアリング※を選択するといった、保有から共有へ変化し、カーシェアなどが増加することが想定します。



②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ます。
- ・マイカーと公共交通の組合せで移動コストが縮減するとともに、MaaS※が普及しています。



③公共交通

- ・無人化によるサービスの効率化と最適化が図られています。
- ・MaaS※により交通モード※間の乗換がシームレスになります。



④貨物輸送

- ・高速道路での隊列走行など輸送人件費が削減されます。
- ・自動運転や荷役が自動化し、輸送が効率化します。



⑤道路空間

- ・自動運転のシェアリング※サービスの普及により、広い車道は不要となり、乗降に必要なスペースとして広い路肩（カーブサイド）が整備されます。



(道路ビジョン 国土交通省)

※ 用語の意味は、巻末の用語解説をご覧ください。

このような仮説から、人の移動は次のようになると想定します。

●ひとの移動シーン

①子供・児童

- ・各種送迎サービスにより、保護者不在の移動が増加します。
- ・位置情報による見守りサービス等が普及し、安心な移動が実現します。



②学生

- ・過疎地でも、多様な公共交通手段、次世代モビリティ※により、家族による送迎に頼らない移動が可能になります。
- ・公共交通の利便性が向上し、自由な移動が可能になります。



③子育て世代

- ・生活に必要な施設が集積して暮らしやすい‘まち’になります。
- ・MaaS※を使って、子どもの送迎ができるので、仕事と子育てが両立します。
- ・最先端のデジタル人材を育成するのに適した環境となります。



④働き盛り世代

- ・テレワーク※により通勤回数が減少します。
- ・通勤の混雑が緩和します。
- ・通勤の減少によるマイカー保有台数が減少します。



⑤高齢者

- ・送迎に頼らずオンラインでも通院・買い物ができます。
- ・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ます。
- ・歩く機会が増えることで、健康意識の醸成や自宅付近での買い物が増えて経済が活性化します。



※ 用語の意味は、巻末の用語解説をご覧ください。

⑥障がい者

- ・交通施設のバリアフリー化が進み、車いすでも容易に移動できるようになります。
- ・位置情報を介した情報提供が高度化し、障がいに応じた移動ナビゲーションが実現します。



⑦移住者

- ・二地域居住[※]や、ワーケーションが増加します。
- ・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ます。



⑧観光交通

- ・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ます。
- ・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ます。



⑨訪日外国人

- ・多言語化や自動翻訳による交通情報提供により、スムーズな移動が可能になります。
- ・キャッシュレス等により、安心して移動できるようになります。



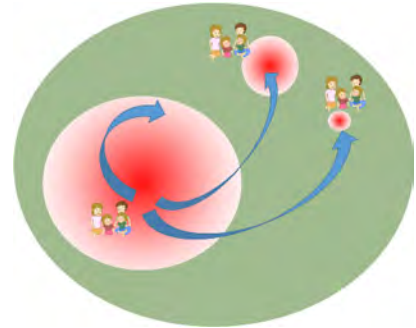
※ 用語の意味は、巻末の用語解説をご覧ください。

人の移動の変化により、まちは次のような変化が予想されます。

●地域別のシーン

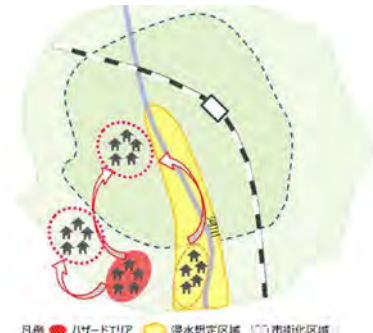
①大都市圏の社会人口減

- ・DX[※]の進展により、業務活動や日常生活サービスがサイバー空間で可能になり、地方圏と大都市圏との格差が縮小し、過密による課題を避ける市民等が地方圏に移住、あるいは二地域居住[※]が進みます。



②災害ハザード[※]エリアからの人口移動

- ・災害リスクに応じたまちづくりが進み、災害ハザード[※]エリア外での居住が進みます。
- ・災害の激甚化や人口減少に伴い、計画的な居住地誘導を進めるニーズが一層高まります。



凡例 ● ハザードエリア ● 浸水想定区域 □ 市街化区域

(防災・減災等のための都市計画法・都市再生特別措置法等の改正内容(案) 国土交通省)

③生活圏の拡大

- ・市町村界に拘らない人の行動に着目した広域的な生活圏が形成されます。
- ・デジタル技術（遠隔医療・テレワーク[※]等）を活用しつつ、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、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が図られています。



※ 用語の意味は、巻末の用語解説をご覧ください。

④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ます。
- ・道路空間の再編や官民共創により、ウォークブルになります。



(国土交通省プレスリリース 国土交通省)

⑤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ます。



(日本版MaaSの推進 国土交通省)

⑥中山間地

- ・「快疎」を求める移住者が増加します。
- ・小さな拠点への機能集約が進み、自家用有償旅客運送などの共助型交通が運行しています。



⑦観光地

- ・テレワークやワーケーション利用が拡大することで余暇時間が増加し、観光の機会が増加します。
- ・自動車を運転せずに移動する旅行者が増大し、公共交通の充実した観光地の観光客が増加します。
- ・公共交通の充実で観光地のマイカー渋滞が解消します。



※ 用語の意味は、巻末の用語解説をご覧ください。

2.2.4 目指すべき将来像

前項までの展望を前提とし、群馬県の特徴を踏まえて、交通まちづくり戦略が目指すべき将来像を以下のとおり設定します。

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～

図 2-21 交通まちづくり戦略が目指すべき将来像

2.3 基本方針

2.3.1 将来像の実現に向け、交通・まちづくりに係る問題と社会環境

群馬県における、公共交通、まちづくりの問題と置かれている社会環境を整理しました。

【公共交通】

- **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**
 パーソントリップ調査※によると、高齢者の方は週1日以上（週1日未満）の買物以外の目的（通院など）外出を、機会に応じて組み合わせています。そういった高齢者の方の生活スタイルに合わせるには、用事を済ませた後の、待ち時間が少ないダイヤや路線の設定が必要と考えられますが、通院手段の需要パターンは定期的ではないことから、今の公共交通サービスでは対応できていない状況にあります。今後、どのような交通手段で支えていくのか、活動目的や頻度に応じた検討が必要と考えられます。
 一方で、バス・タクシー事業者では、ドライバー不足の問題が継続しており、前述のような生活スタイルに合わせたサービスを提供するには、今後ますます担い手不足の深刻化が想定されます。
- **公共交通の負のスパイラル（人口減少による需要低迷、採算性悪化による路線の縮小・廃止、サービス水準の低下）**
 パーソントリップ調査※に基づく推計結果によると、主な鉄道利用者である通勤・通学利用者の減少により、令和17年には鉄道利用者が17%以上減少すると推計されています。また、新型コロナウイルス感染症の感染拡大による利用者減少の影響も加わり、採算性の悪化により路線の縮小・廃止やサービス水準の低下という、負のスパイラルが想定されます。
- **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**
 県内には、道路、河川、公園、上下水道等、膨大かつ多種多様な社会資本が存在しており、これらの社会資本は、県民の暮らしや社会経済活動を支える重要な役割を果たしています。橋梁を例に見ると、今後20年で建設後50年以上経過する道路橋の割合が80%を超えるなど、高度経済成長期以降に整備した大量の社会資本ストックの老朽化により維持管理・更新費用の増大、老朽化や劣化に起因する事故の発生が懸念されており、公共交通の安全な運行にも支障が出る恐れがあります。
 また、バリアフリー法に基づく移動等円滑化の促進に関する基本方針では、平均利用指数が3,000人以上/日の鉄道駅バリアフリー化が目標として掲げられていますが、県内には未整備の駅もあるなど対応が遅れています。
- **公共交通分野のICT※化の遅れ**
 公共交通においては、交通系ICカードの導入や、バスのオープンデータ※化を進めているところですが、未導入路線もあります。引き続き、利用しやすい公共交通を目指して、キャッシュレス化や、リアルタイム運行情報の提供、MaaS※への展開、データを活用した運行効率化などの取組が必要です。
- **主要観光地間の周遊性の低さ**
 群馬県には様々な観光地・観光資源が県内に点在しており、個々の施設への最寄り駅からの公共交通アクセスは、一定程度確保されていますが、複数の観光地を巡るような移動パターンに対応した公共交通サービスは必ずしも確保されておらず、周遊性が低くなっています。

※ 用語の意味は、巻末の用語解説をご覧ください。

【まちづくり】

● 人口減少・少子高齢化の進展

1960年代の高度経済成長期からほぼ一貫して増加し続けた本県の人口は、2000年代をピークに減少に転じ、令和2年から令和22年の20年で28.8万人減少し、高度成長期前に相当する163.8万人になると想定されています。さらに、その仮定を延長すると令和42年には128.8万人にまで加速度的に減少していくと見込まれます。

また、年少人口及び生産年齢人口は、さらに減少していく一方で、老年人口は令和22年まで増加を続けることから人口構成の変容が続きます。

● 都市の拡散・低密度化と公共交通空白地域の拡大

本県は、人口集中地区※(DID)の人口密度(4,055人/km²)が全国44位(平成30年)と低く、また、通勤通学や買物、通院などの活動の郊外化が進むなど、人口密度が低く広範囲に拡散した都市構造となっています。人が住んでいる範囲が大きく拡大してきた一方で、今後は主要都市の中心部の人口密度低下が進み、生活サービス機能(医療、福祉、商業など)の持続性を確保するために必要な人口密度の目安となる4,000人/km²を超える地域の縮小や消滅が想定されています。DIDの人口密度と乗合バス輸送人員の変化を比較すると、これまで、人口密度の低下に若干遅れた形で乗合バスの輸送人員も減少してきました。

このまま、市街地の拡散と人口密度の低下が進むと、利便性の低下によるバス等の公共交通利用者のさらなる減少と、採算性の低下による公共交通の減便、撤退が進行し、公共交通空白地域が拡大していくことが懸念されます。

● 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

令和3年度「県民幸福度アンケート」によると、居住地域や社会状況等への所感(充足感)として、「鉄道・バスなどの公共交通機関の利用しやすさ」の充足度は、全40項目の中でも突出して低くなっており、このことは、県外の方から見ても、ぐんまの魅力度を下げることにつながると考えられます。

● 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

公共交通は、特に自動車を運転できない学生、高齢者にとって必要不可欠な移動手段であり、人口減少、少子高齢化が進展する中、郊外・中山間地においては、学生の通学手段や、高齢者の買い物や通院の移動手段喪失につながるものが懸念されます。

また、公共交通の輸送人員の減少に加え、新型コロナウイルス感染症のまん延による利用者の減少が重なり、公共交通ネットワークの縮小やサービス水準の一層の低下が懸念され、生活の足を失った地域に居住する方の外出率低下につながるものが考えられます。

※ 用語の意味は、巻末の用語解説をご覧ください。

【社会環境】

- 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
新型コロナウイルス感染症の感染拡大を契機として、改めて東京一極集中の是正とリスク分散の重要性が再認識されています。コロナ禍により東京都からの転入超過量は減少しており、分散型の新しい国の形、暮らし方の確立が求められています。
 - 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
働き方・暮らし方の面では、企業におけるテレワーク*、ローテーション勤務、時差出勤、自転車通勤などの活用が促進されました。また、移動の自粛により、出張や観光交通などの旅客需要が激減し、新幹線や航空機など国内の広域的な移動を支える公共交通機関の利用が大幅に減少し、交通事業者に大きな影響が及んでいます。
- 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排出量
二酸化炭素は温室効果ガスの約9割を占めており、自動車交通への依存が非常に高い本県においては、平成29年度における二酸化炭素排出量のうち運輸部門の割合が28%と、全国値18%に比べ10ポイント高い状況となっています。
- 移動手段の技術革新（CASE*）、社会・経済のデジタル化の進展
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ります。
CASE*時代においては、自動運転車が従来の自動車よりも高価である一方、さまざまなデータとの連携が容易であることから、自動車については、個人で車を購入・保有・専有使用するよりも保有コストが少ないカーシェアリング*を選択するといった、保有から共有へ変化し、カーシェアなどが増加することが想定されます。
また、コロナ禍により、このような事態にも対応可能なICT*等を活用したリモート・サービスへのニーズの高さが改めて浮き彫りとなったことから、社会・経済のさまざまなサービスにおけるリモート化等によるデジタルトランスフォーメーションが加速化すると見込まれます。
- 頻発・激甚化する気象災害と切迫する巨大災害
全国の時間雨量50mm以上の年間発生回数は、1976年から1985年の10か年平均に対し、2010年から2019年の10か年平均では約1.4倍に増加しています。また、群馬県においては、100年後、地球温暖化が最も進行した場合には時間雨量50mm以上の降雨の発生回数が2倍以上になると予測されています。近年、気候変動の影響等により、日本の気象災害が頻発化・激甚化していることから、日本の気象災害のレベルが新たな段階に移行したことは間違いありません。本県でも、令和元年東日本台風の際には、県内観測史上最大の降雨量を記録するなど、水害や土砂災害が発生し、多くの県民の命と財産が失われました。今後は、同規模の気象災害が毎年のように起こることを想定しつつ、あらゆる対策を講じていく必要があります。

* 用語の意味は、巻末の用語解説をご覧ください。

2.3.2 交通まちづくりが抱える問題・課題

これまでに整理した問題・社会環境を踏まえ、群馬県交通まちづくり戦略の策定における課題を整理しました。

課題1:ニューノーマル※にも対応した安全・快適な交通サービスの確保

- 新型コロナウイルス感染症の拡大により、働き方や教育を含む私たちの生活様式は、抜本的な変化を余儀なくされています。密や人の交流を避けるため、テレワーク※化・時差出勤・ローテーション勤務などの取組の推進や不要不急の外出の抑制が求められました。社会経済活動を維持しつつ、地域経済の活性化を図るためにも、ニューノーマル※にも対応した安全・快適な交通サービスの確保が必要となります。

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

- 人口減少、少子高齢化に伴い、公共交通における需要の低迷や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、運転手の担い手不足が問題となっています。一方で、群馬県では、ICカードの導入等を含め ICT※導入が遅れています。そのため、近年全国的に取り組みが進められている自動運転技術の活用、AI※を活用した交通サービス、MaaS※の導入、新たなモビリティの活用などを検討し、公共交通の効率化・高度化を推進することが必要となります。

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

- 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、公共交通サービスの低下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、地球温暖化に対応したまちの機能の集約化や公共交通の利用促進など交通まちづくり分野における脱炭素化の推進が必要となります。

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

- 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。市町村を越える広域的な公共交通も利便性が低く、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、利便性の確保が必要となります。

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

- 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。都市部でも郊外部を中心に、都市の拡大・低密度化に伴い、公共交通サービスの低下が進み、ライフ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多く、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まちのまとまりをつなぐ、地域の多様な移動の交通手段の確保が必要となります。

※ 用語の意味は、巻末の用語解説をご覧ください。

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

ICT※を中心とした技術革新により社会の様々な面が変化しています。特に、デジタル技術の浸透で生活を改善することを意味するデジタルトランスフォーメーション（DX※）が重要となっています。

公共交通においても、公共交通の静的・動的データのオープン化、スマートフォンを活用した交通情報サービス、MaaS※や自動運転の社会実験及びその過程で実現した個別技術の実装、次世代モビリティ※の開発などが進展しています。

このような先進技術の活用は、公共交通の利便性を飛躍的に向上させる可能性を有しており、交通まちづくりに大きな役割を有しています。

そこで、こうした先進技術の活用による交通課題解決に向け、次のことを推進します。

(施策パッケージ)

- 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



図 2-23 前橋市の MaaS※・自動運転の取組

資料:スマートモビリティチャレンジ 前橋市ホームページ
<https://www.city.maebashi.gunma.jp/material/files/group/9/6siryou5.pdf>

※ 用語の意味は、巻末の用語解説をご覧ください。

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）

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。

このため、市町村を越える広域的な公共交通の利便性や主要な観光地間の周遊性が低下することで、ぐんまの魅力度・県民充足度が低下しています。

そこで、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、次のことを推進します。

(施策パッケージ)

- 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

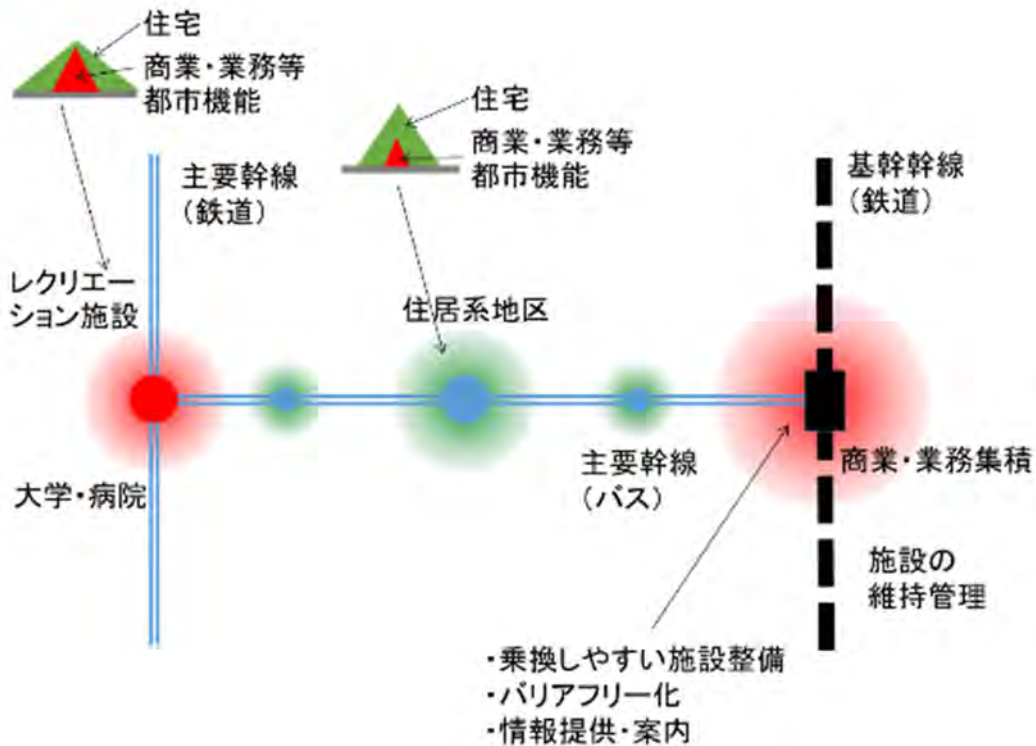


図 2-26 幹線交通イメージ

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くらしの足の確保・維持
(市町村内における多様な移動手段)

本県では、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・市街地の低密度化に伴い、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。

そこで、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を目指し、次のことを推進します。

(施策パッケージ)

- 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

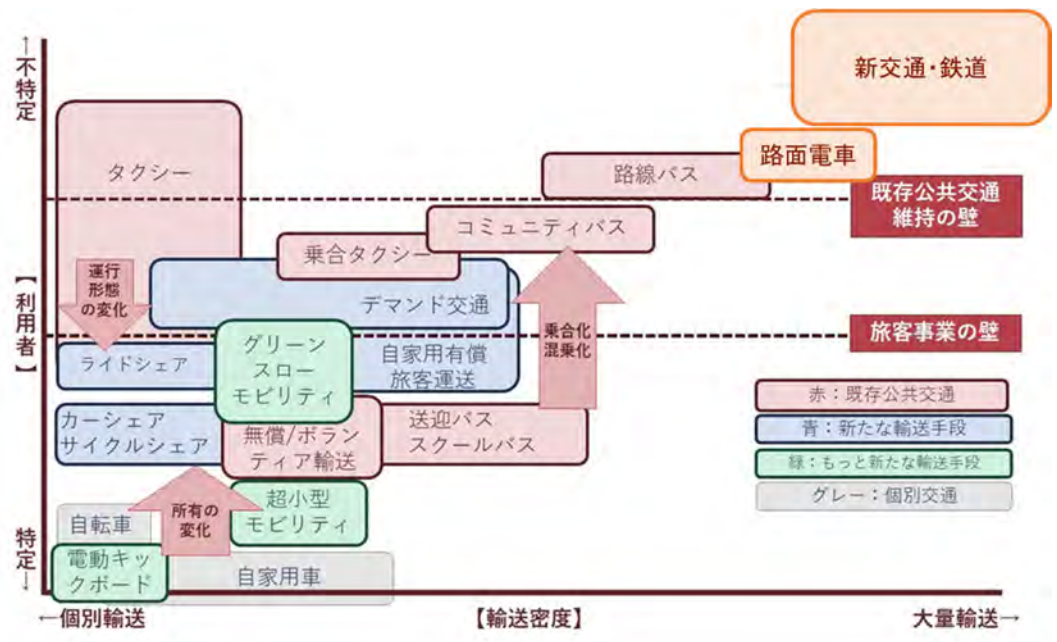


図 2-27 移動手段の適用性

資料:公共交通トリセツホームページ(<https://text.odekake.co.jp/20201025-2/>)を加工

※ 用語の意味は、巻末の用語解説をご覧ください。

【コラム】

スマートウェルネスシティ

自律的に「歩く」ことを基本とする『健幸』なまち（スマートウェルネスシティ）を構築することにより、健康づくりの無関心層を含む住民の行動変容を促し、高齢化・人口減少が進んでも持続可能な社会をつくるという取組が広がりを見せています。

『健幸』とは健康で幸せな生活（身体面の健康だけでなく、人々が生きがいを感じ、安心安全で豊かな生活）を送れることを意味します。例えば、新潟県見附市では、寝たきり予防、生活習慣病予防を目的として健康運動教室を開催しており、開始から3年で、医療費が年間1人あたり10万円程度抑制されたという成果が出ていますが、少子高齢化・人口減少が進んでも地域住民が『健幸』であるためには、より多くの地域住民が健康づくりを実践・継続できるしくみをつくるのがカギとなります。

そのため、スマートウェルネスシティ首長研究会は、地域住民全体の日常の身体活動量を増加（底上げ）させるために、住んでいるだけで「歩いてしまう、歩き続けてしまう」まちづくりを目指しており、令和4年8月現在、群馬県では前橋市が加盟しています。

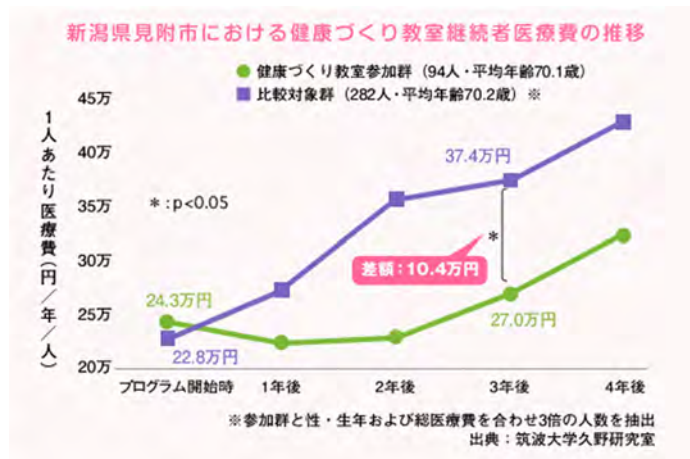


図 2-28 スマートウェルネスシティのイメージ

出典：Smart Wellness City 首長研究会 HP「スマートウェルネスシティとは？健『幸』社会の実現に向けて」
<<http://www.swc.jp/about/>> 2022年8月12日閲覧

2.4 まちづくりと連携した公共交通のあるべき姿

2.4.1 群馬県における広域生活圏の検討

(1) 人口予測と広域生活圏

前述の「2.2.1 県土形成（都市構造）の観点からの展望」で提示した「広域生活圏」をより具体化するため、現状の定量的なデータを用いて都市構造を形成する3要素の抽出を行い、その分析整理結果を基に将来都市構造（案）を検討しました。

都市構造を形成する3要素とは、点（活動拠点等）、線（活動軸等）、面（土地利用、人口分布等）であり、それらが相互に適切に結びつくことで、地域住民に対する都市機能の提供が可能となり、快適な生活圏が実現します。

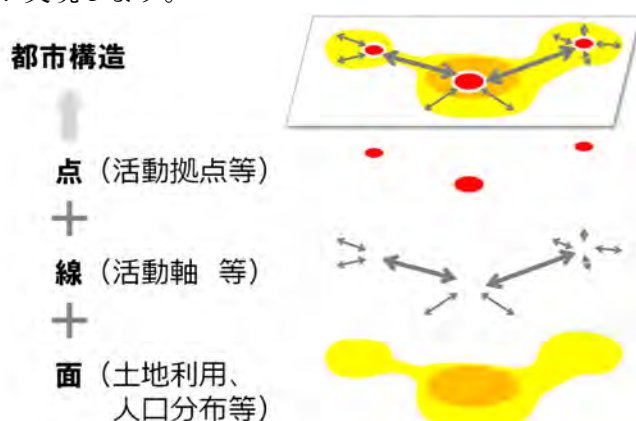


図 2-29 都市構造を形成する3要素

一般論として、人口や活動量が同じであれば、「点・線・面への集約度が高い＝メリハリが効いている」方が行政コストは低く、公共交通分担率が高まるため環境負荷も小さくなることから、関係する定量的なデータ等で確認されています。

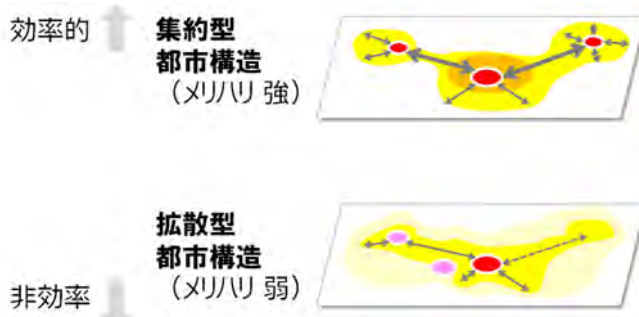


図 2-30 集約型都市構造の効率性

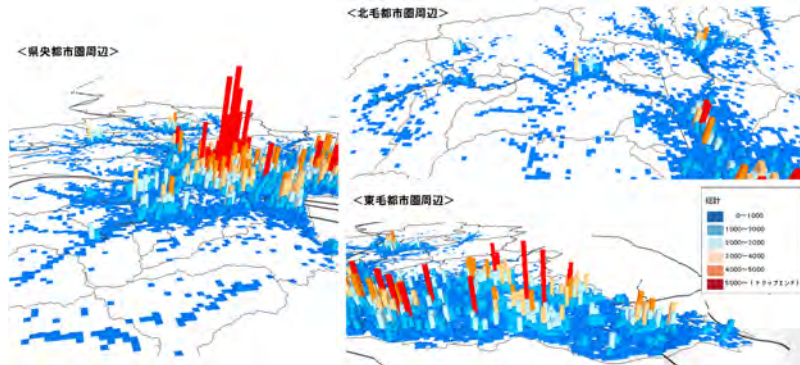
都市構造を形成する3要素に対し、以下の定量データを用いて具体的な現況都市構造を把握し、将来都市構造を検討しました。

表 2-1 都市構造を形成する3要素と定量データ

都市構造の3要素	活用したデータ
点：活動拠点	目的別トリップ集中 [PT 調査データ(H27)]
線：活動軸	目的別小ゾーン間OD量 [PT 調査データ(H27)]
面：土地利用・人口分布	夜間人口 [国勢調査メッシュデータ(H27)]

1) 点:活動拠点

「点:活動拠点」として、集中トリップ密度や従業人口密度など、周囲よりも相対的に人が集まり活動が盛んな地点を、法定協議会や地域部会でも確認し拠点として設定しました。



※拠点の設定方法については、p.42の(2)を参照。

図 2-31 全目的トリップ集中量分布(4次メッシュ単位)

資料:H27・H28 群馬県パーソントリップ調査※

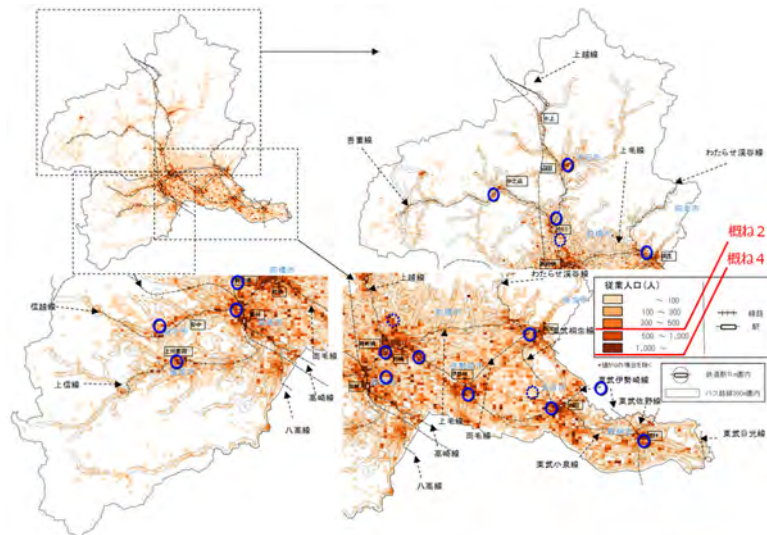


図 2-32 従業人口分布

資料:H26 経済センサス基礎調査 4次メッシュ

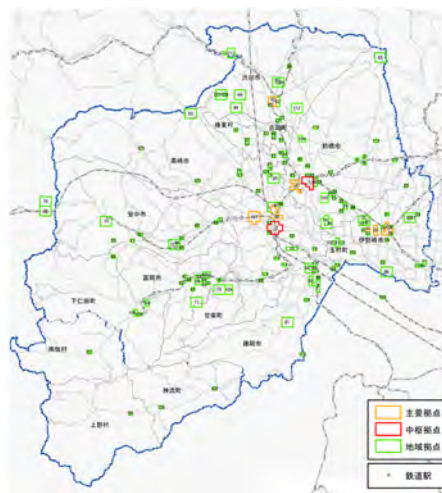


図 2-33 県央広域圏における拠点設定図

※ 用語の意味は、巻末の用語解説をご覧ください。

2) 線:活動軸

PT調査の小ゾーン間ODをもとに、現況の「線:活動軸」を把握しました。一般的には、低次の都市機能で活動目的が満たされない場合、より高次の都市機能を求めて移動します。

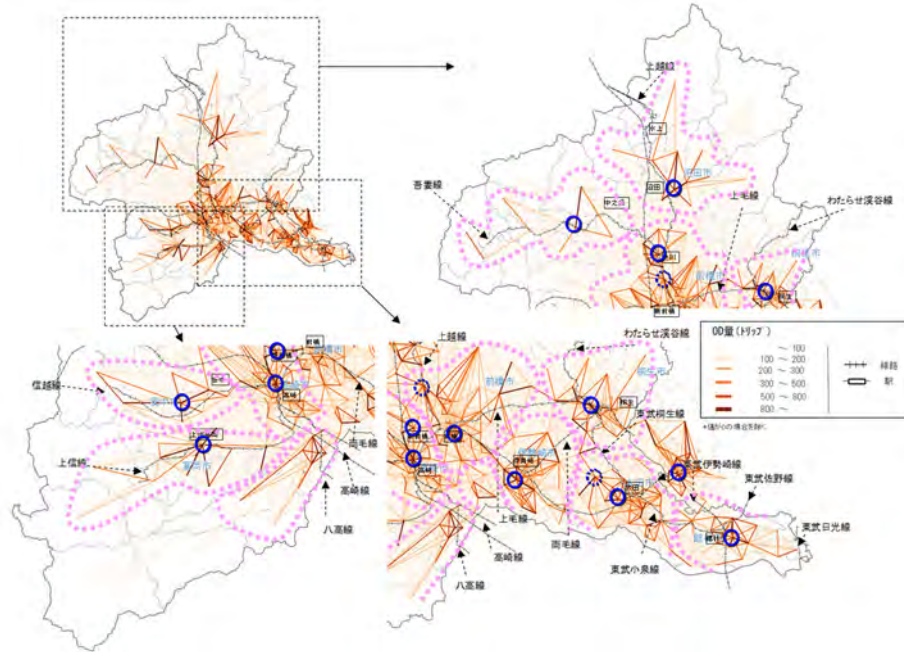


図 2-34 目的別小ゾーン間 OD 量(私事目的の例)

資料:H27・H28 群馬県パーソントリップ調査※

3) 面:土地利用・人口分布

「面:土地利用」として、夜間人口の集積状況を整理しました。点である活動拠点が有する機能の利用圏域となる後背圏が、夜間人口分布の形で面的に広がっています。後背圏の半径や圏域内の人口規模は、各活動拠点が有する機能の種類によって異なります。

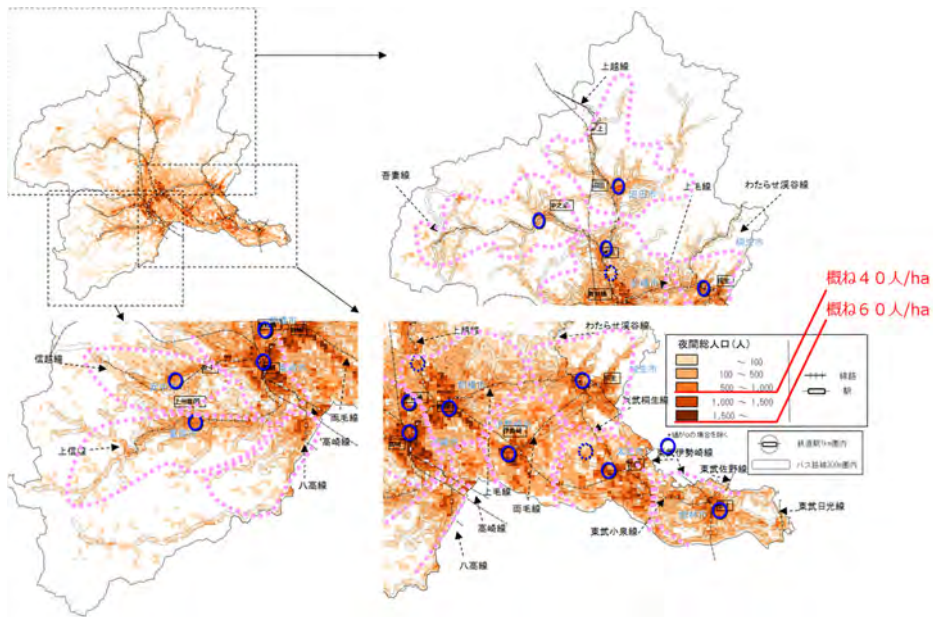


図 2-35 夜間人口分布

資料:H27 国勢調査 4次メッシュ

※ 用語の意味は、巻末の用語解説をご覧ください。

4) 人口減少を踏まえた広域生活圏

令和2年12月に公表した新・群馬県総合計画（ビジョン）においては、群馬県が目指す「快疎」の考え方が示されています。「快疎」とは、開放的で人口が密でない疎である空間「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状況を表します。

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、各都市に現在と同様の都市機能を等しく維持することは困難になることが推測され、「疎」である空間での生活自体が成り立たなくなる可能性が想定されます。

デジタル技術を活用することにより、日常的な買い物はオンラインで完結し、通院や会議などのリモート化が進むことで、過疎地でも一定程度の生活は成り立つかもしれません。しかし、デジタルでは享受できないリアルなサービス（訪問介護や高度医療等）を享受したいときに、過疎地域内でこのようなサービス自体が提供されていないことが想定されます。

人口減少を考慮し、「疎」である空間においても一定程度の都市機能を県民が広く享受できる住環境を実現するためには、デジタル活用を前提とした「広域生活圏」を設定し、高次の都市機能を有する前橋・高崎へのアクセスを将来にわたって維持・確保することで、「開疎」な空間での生活が可能となります。そこに、「地域固有の価値」や「多様な暮らし方」など他にはない価値が加わることで、空間的にも精神的にも安定した快適な状況である「快疎」な空間の形成が期待されます。

人口減少が進展した2040年の推計値を参考とした活動拠点、活動軸、人口分布をベースに、デジタル技術の活用を前提としつつ、リアルでのアクセスが確保された広域生活圏（人口10万人前後で時間距離1～1.5時間前後の範囲）のイメージを想定しました。このような広域生活圏の実現には、拠点や広域交通ネットワークの整備だけでなく、適切な交通サービスの提供、デジタル技術のさらなる普及拡大等、関連する取り組みの積極的な推進が必要になります。

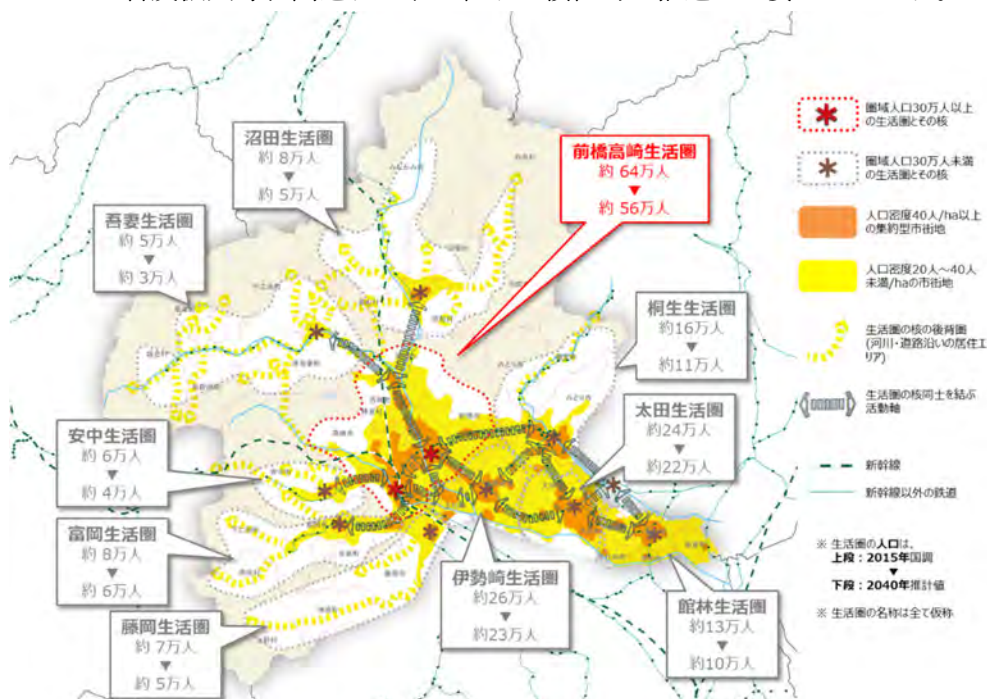


図 2-36 人口減少を踏まえた広域生活圏の形成(2040年)

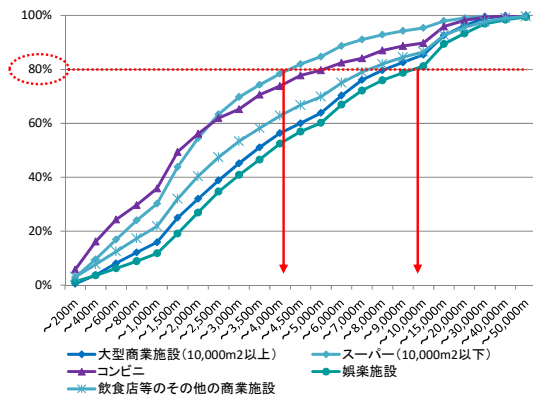
【コラム】

群馬県民の買物・私事目的でのリアルの移動は、10km・30分以内が8割

市街地の拡散と人口密度の低下がさらに進行すると、各地域において、商業施設や病院などのサービス産業が成立するための一定の商圈規模、マーケットが確保できなくなり、生活に必要なさまざまな都市機能の維持が困難となります。

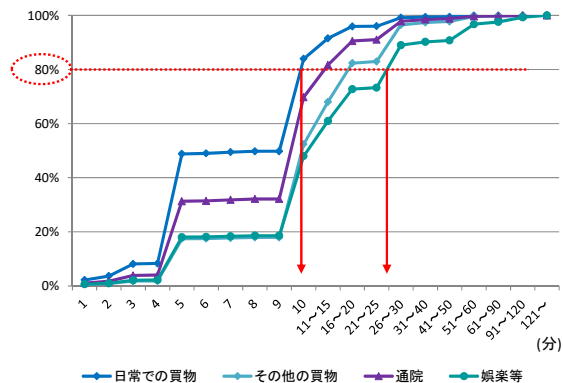
群馬県 PT 調査データによると、群馬県民は非日常的な買物や会食等であっても、概ね 30 分以内の移動の範囲内で済ませていることがわかっています。例えば、距離で見ると 1 万㎡以下のスーパーは 4km、娯楽施設でも 10km 以内、時間でみると日常の買い物は 10 分、娯楽等で 30 分以内の施設の利用が、全体の 8 割に達しています。

こうした県民のリアルの移動実態を持続可能にするためにも、居住誘導と都市機能集積を適切に行うとともに、広域的な移動サービスを確保していく必要があります。



出典：H28群馬県PT報告書_2-2
原出典：資料：パーソントリップ調査

図 2-37 買物目的等の施設別・利用距離帯構成比



出典：H28群馬県PT報告書_2-2
原出典：資料：パーソントリップ調査
(交通・生活に関するアンケート)

図 2-38 私事目的別の移動時間二重

(2) 拠点の設定方法

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量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します。

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中心エリアとなります。

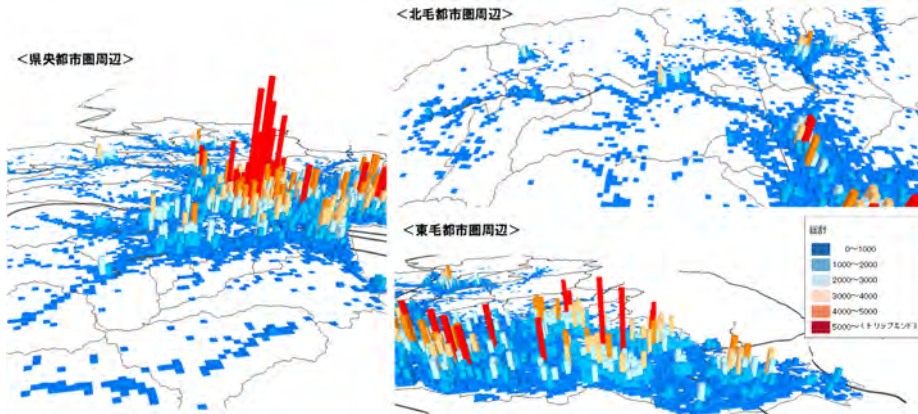


図 2-39 全目的トリップ集中量分布(4次メッシュ単位)

資料：H27・H28 群馬県パーソントリップ調査※〔再掲〕

表 2-2 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量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量が多く、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 	↑ ↓ 低次
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い地区 	

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します。高次の都市機能の提供を持続可能にするためには、商圈として成り立つような人口集積が求められます。

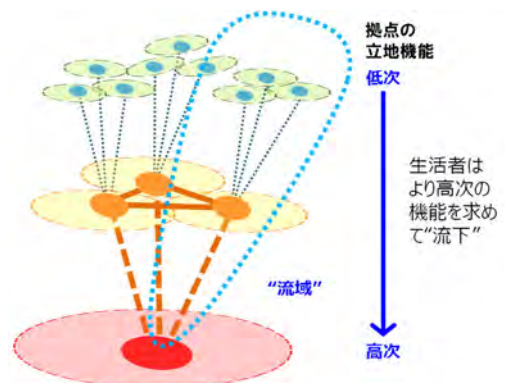


図 2-40 拠点の階層性

※ 用語の意味は、巻末の用語解説をご覧ください。

なお、拠点の検討については、まちづくり計画との整合を図った計画策定の趣旨に鑑み、以下の方針のもと下記フローに沿って設定します。

【設定方針】

- まちづくり計画（各市町村で策定が進められている立地適正化計画、都市計画マスタープラン、総合計画や区域マスタープラン等）で示されている拠点等の位置づけを基本とします。
- まちづくり計画で位置づけのある拠点に対し、統計データに基づく人口の集中状況や、パーソントリップ調査※による移動需要の集中状況に基づいた定量的な評価をもとに、大規模施設や観光拠点等の立地状況も確認しながら、拠点を抽出します。
- 前述の定量的な分析に加え、現状の公共交通ネットワークなど、広域圏としての定性的な地域特性を考慮し、上位計画で位置づけのある拠点以外にも、必要に応じて拠点の追加設定を検討します。
- 設定した拠点（案）については、地域部会等を通じて市町村及び関係主体の意見を収集・調整を行って最終案を決定するとともに、この案に基づいて、公共交通の幹線ネットワーク案を検討します。

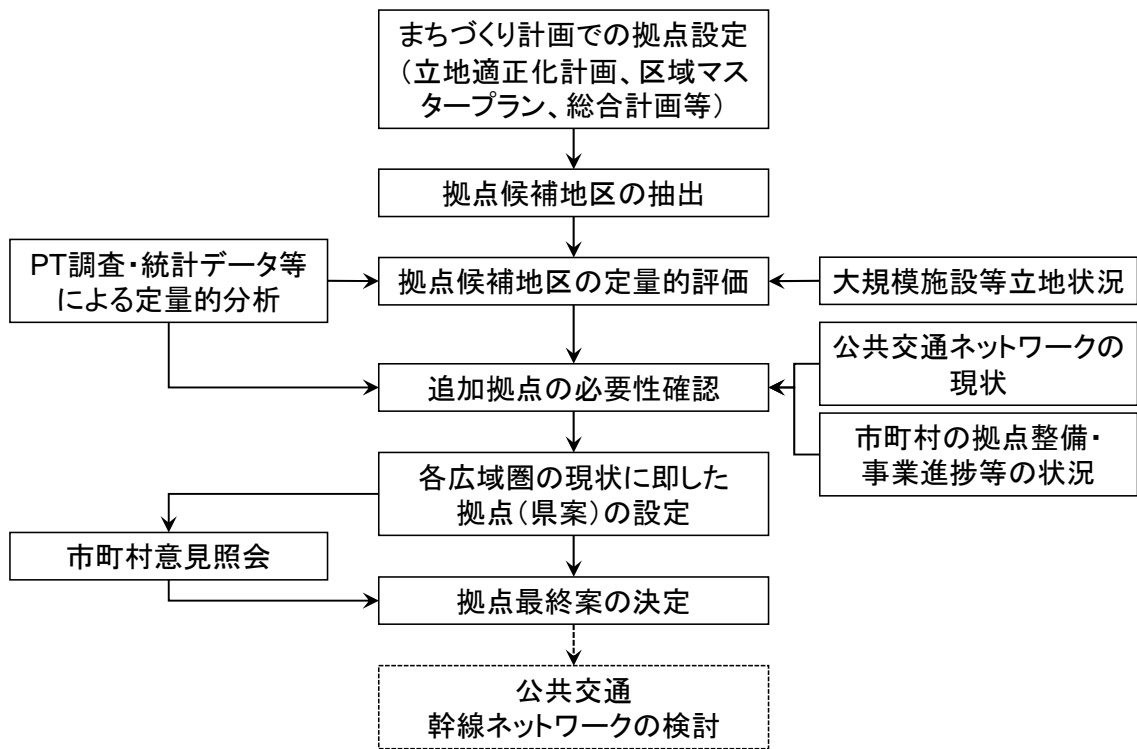


図 2-41 拠点検討フロー

※ 用語の意味は、巻末の用語解説をご覧ください。

(3) 公共交通ネットワーク(軸)の設定

1) 幹線ネットワークの考え方

本県が計画に位置づける公共交通ネットワークは、原則として複数の市町村を跨ぐ広域的な路線を対象とします。

表 2-3 幹線毎の特性

区分	幹線の特性	具体例
基幹幹線	<ul style="list-style-type: none">・広域生活圏相互間を連絡し、一定の信頼性を持ち、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	<ul style="list-style-type: none">・幹線鉄道路線
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	<ul style="list-style-type: none">・地域鉄道路線・広域幹線バス路線
補助幹線	<ul style="list-style-type: none">・主要幹線を補完し、地域拠点や主要拠点へのアクセスを支える公共交通路線・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	<ul style="list-style-type: none">・主要バス路線

また、先に設定された拠点や広域生活圈相互の結びつきを把握したうえで、幹線ネットワーク図を描くこととし、以下のフローに基づき、路線を選定します。

【設定方針】

- 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

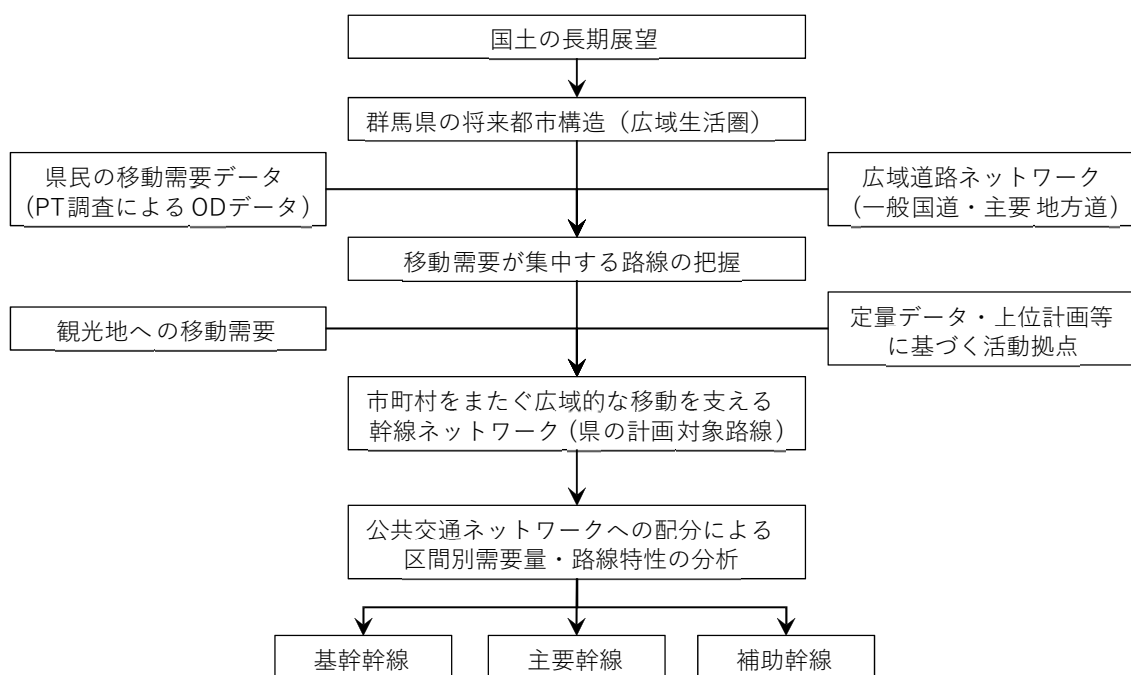


図 2-42 公共交通幹線ネットワークの設定フロー

2) 県土整備の観点からみた幹線ネットワークの機能整理

公共交通は、広域生活圏において、活動拠点への移動を支える役割を担います。活動拠点には機能の高低の階層性があり、都市機能は一般的には上位互換です。生活者は都市的な活動を満たすため、まず後背圏において身近な拠点へ移動しますが、低次の都市機能で満たされない場合、より高次の機能を求めて、拠点間の移動をします。また、機能のレベルが同程度であっても、複数の拠点を補完的に利用することもあると考えます（比較購買など）。

広域生活圏の移動特性を踏まえると、最寄り地域拠点への移動から、より高次機能への移動になるに従い、移動が束ねられ需要量が増えるとともに移動距離も長くなり、輸送を担う公共交通路線には、より高いサービス水準や速達性をもつ幹線性能が求められます。

そのため、計画策定に際しては、基本的には移動需要のまとまり具合＝移動量に対応して、基幹幹線、主要幹線、補助幹線に区分し、望ましいサービス水準を設定する必要があります。

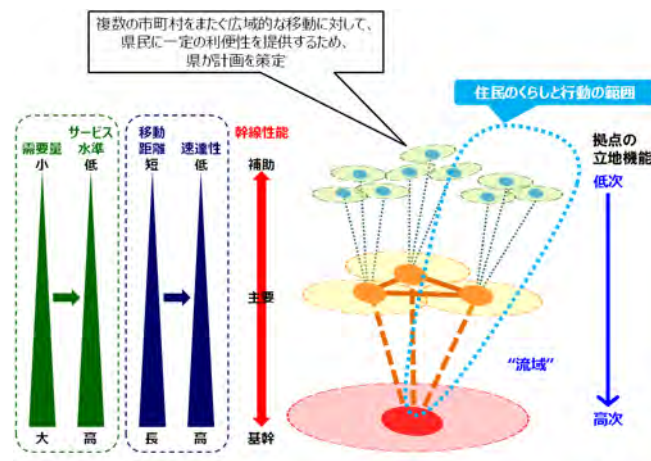


図 2-43 広域生活圏の構成と移動特性に対応した幹線との関係イメージ

3) 幹線ネットワーク

前項で整理した考え方を踏まえ、以下のような幹線ネットワーク図を設定しました。

まず、圏域人口 30 万人を超える前橋・高崎中心地区を中枢拠点、圏域人口 30 万人未満の生活圈における機能集積地区を主要拠点、まちの特定機能の集積地区を地域拠点として、それぞれ位置づけました。

次にこれらの拠点に対し、広域生活圈相互間を連絡し、高次の都市機能を有する前橋・高崎中枢拠点へ一定の信頼性と高いサービス水準でのアクセスを可能とする基幹幹線、広域生活圈内の需要を集約し、主要拠点間や自治体中心部、著名な観光地を連絡する主要幹線、主要幹線を補完し、主要拠点・地域拠点・交通結節点へ連絡し、県民生活を支える上で重要な補助幹線を設定しました。

なお、幹線ネットワークの路線・区間については、沿線人口密度の分布状況や、各拠点のサービスを受ける後背圏など、面的な広がりに基づいて設定しました。

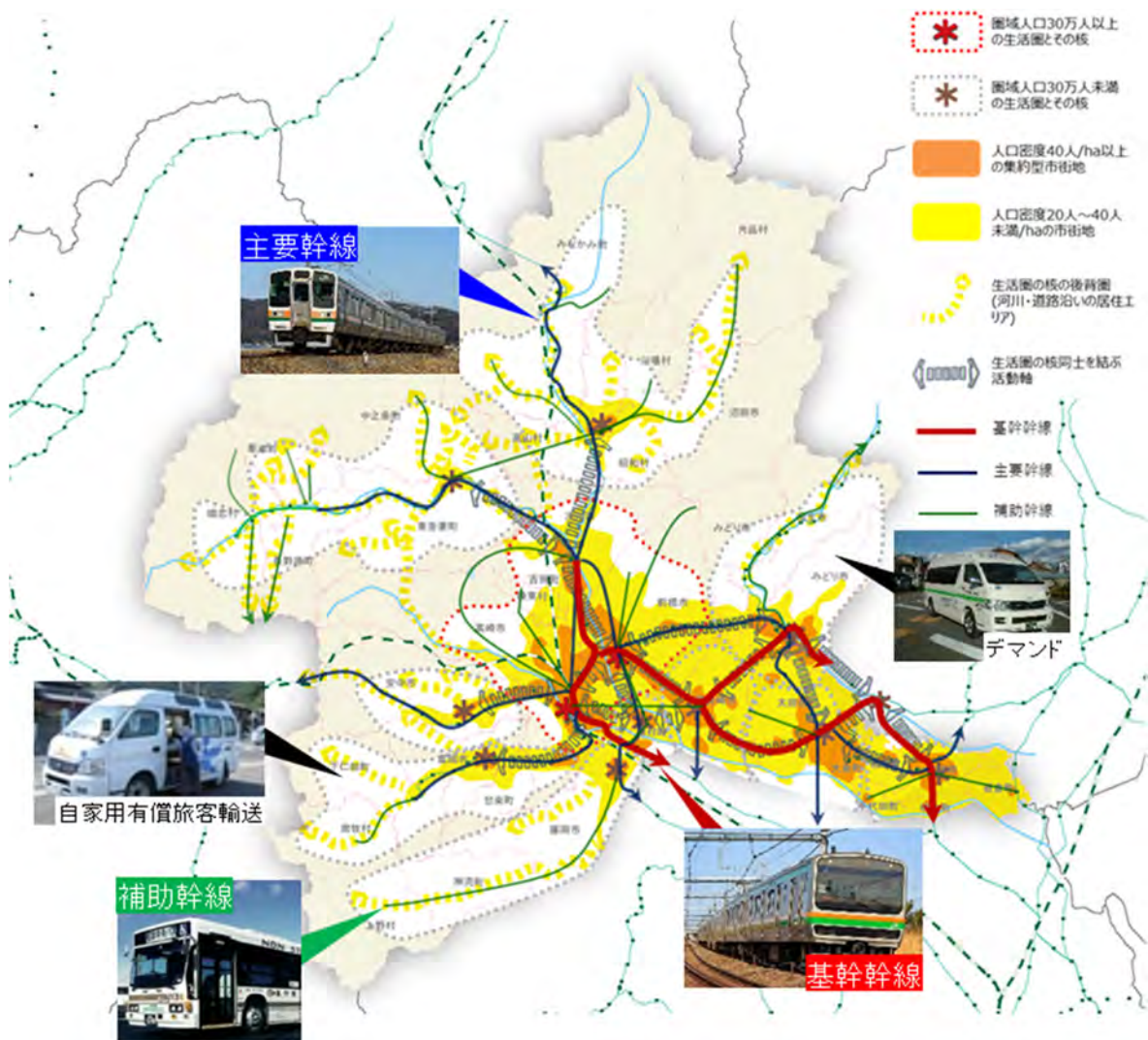


図 2-44 幹線ネットワーク図

2.4.2 サービス水準の明示

現状の各交通事業者の輸送能力や行政の財政支援の実態も踏まえて、広域的な幹線で確保を目指すサービス水準を明示します。

(1) 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します。

参考 MaaS のイメージ



(2) 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します。

1) 既往の調査結果

既往の調査結果によると、運行頻度を高くすることで利用意向も高くなり、特に、運行頻度を15分間隔にすることで、約7割の方が利用意向を示すことが分かっています。

〔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：利用意向72.5%、
 20分間隔：利用意向50.5%、 30分間隔：利用意向27.0%

2) 現状の運行頻度

現状の運行頻度については、表2-4のとおりです。

表2-4 現状の運行頻度

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

3) 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します。

- ✓ 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

(解説)

- ・ 運行頻度を平均的に向上することは、利用意向を高めることとなり、一定の利用者数の増加が期待できますが、運行収支や輸送能力等を考慮すると、コロナ禍の長期化による(基礎的)利用者数の減少下での、追加的な経費負担による増便や、車両基地等のインフラ整備は、現実的に対応が困難であると考えられます。
- ・ 他方、利用者の減少に合わせて、さらにサービスを低下させることは、一層の利用者減につながり、悪循環となることから、サービスを維持することとしました。
- ・ 路線バスについては、交通系ICカードの導入による路線毎の乗降データが活用できる環境が

整いつつあることから、分析を深め、需給を踏まえた時間帯別の最適な運行頻度等を不断に見直すことが必要であり、〔施策 4-3 EBPM による地域公共交通網の再編・効率化〕において検討していく予定です。

- 公共交通サービスの利用しやすさについては、デジタル技術の活用による各種の施策や、誰もが安全・安心に利用できる環境づくりにより、質的なサービス水準を向上させていくことを基本の考え方としました。

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

前橋市内乗合バス事業 共同経営計画 (国鉄交通線、群馬バス、群馬中央バス、上信電鉄線、永井運輸線、日本中央バス) 国土交通省

6社協議による共同経営(等間隔運行) 協定締結式

○ 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。

取組の内容 等間隔運行
 ダイヤの分かりやすさと待ち時間の短縮による利便性向上を図るため、対象となる6社11路線のダイヤを調整し、等間隔運行を実施する。

○ 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**とし、パターン化した間の運行もできる限り5分単位とする。
 ・区間：前橋駅～県庁前(本町ライン)
 ・時間帯：平日・土日祝ともに10時～16時の間

これ併せて、6社間の停留所の設定を共通化するため、以下の取組を実施。
 ・群馬バス/スイオンモール線(前橋駅方面)について「日曜前」停留所を新設する。
 ・群馬バス/スイオンモール線等(両方面)について、利用の少ない「ユー・アイホテル前」停留所を廃止する。

取組の主体 国鉄交通線、群馬バス、群馬中央バス、上信電鉄、永井運輸、日本中央バス

取組の目標
 (1) 収益性の向上にかかる目標
 5年間全体で約18百万円分の収支改善見込み
 (感染症による利用減が回復していく前提の場合)
 (2) 基盤的サービスの維持に係る目標
 最大運行間隔：概ね5～20分の改善

取組の期間
 令和3年10月1日から令和8年3月31日まで





前橋市内における等間隔運行の実施に関する協定締結式 (前橋市ホームページより引用)

2.4.3 役割分担の明確化と相互連携方策・体制

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、協力する必要があります。

(1) 地域公共交通計画の策定における行政と交通事業者の役割分担

地域公共交通計画の策定においては、その対象地域の広がりに対応した自治体と、実際に公共交通サービスを提供する当該地域の交通事業者が、地域の現況特性を踏まえた取組内容を議論して内容について確認・合意の上計画に盛り込み、相互に連携・協力して、その具体化を図ります。

表 2-5 計画策定における役割分担

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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バス ・コミュニティバス ・デマンド交通※ 等



図 2-45 計画範囲と策定主体の関与の度合い(イメージ)

図 2-46 公共交通の階層性 (シームレスな移動の連携)

※ 用語の意味は、巻末の用語解説をご覧ください。

表 2-6 取組の役割分担

主体	関係者の主な役割(※)	範囲
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 <p>(具体例)</p> <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 	広域
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 <p>(具体例)</p> <ul style="list-style-type: none"> • 交通結節点の機能強化 • 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 	市町村・生活圏
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 <p>(具体例)</p> <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 • 交通結節点の機能強化 • 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 	運行エリア

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

※ 用語の意味は、巻末の用語解説をご覧ください。

(2) 県民・地域の関係団体との共創に向けて

群馬県は、我が国でもトップクラスの自動車・運転免許保有率と、クルマに依存したライフスタイルの浸透といった背景のもと、コロナによる利用者減がもたらす公共交通機関の存続危機、交通事故の多発や温室効果ガス排出量の増大への対応といった喫緊の課題を抱えています。今後のさらなる人口減少の進展をにらんで、これからの持続可能な社会を実現するため、暮らしの価値観を変えていく必要に迫られている状況にあると言えます。土地利用施策と連動しつつ、過度なクルマ依存から脱却し、公共交通への転換による公共交通利用者の増加を図ることで、公共交通サービスの利便性が向上する「プラスのスパイラル」への転換が重要となります。

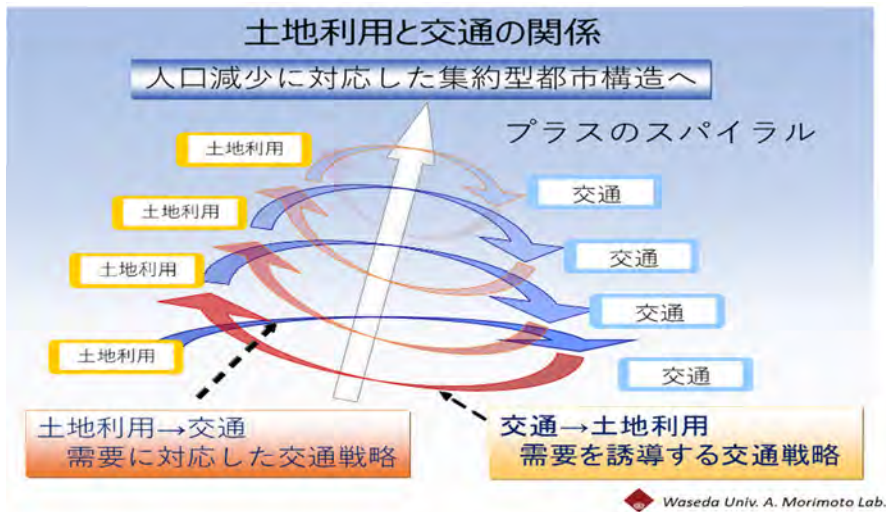


図 2-47 土地利用と交通の関係

出典：早稲田大学森本教授提供資料

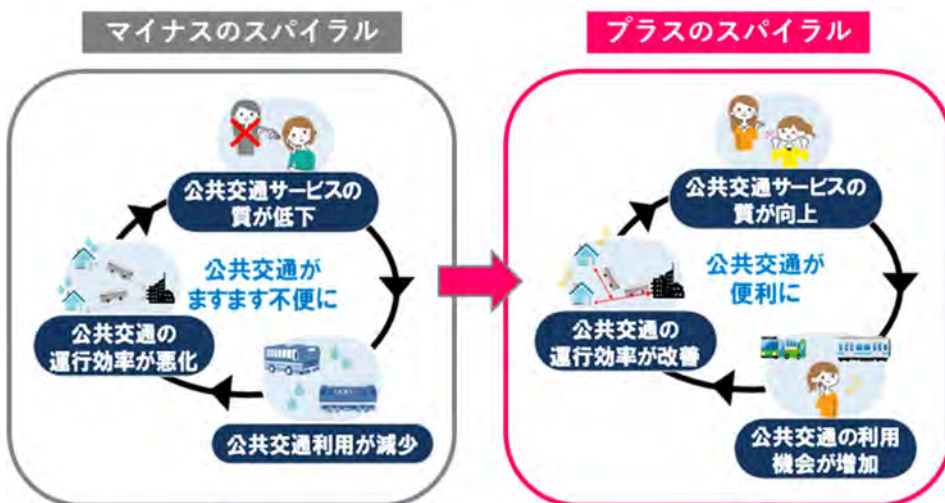


図 2-48 「マイナスのスパイラル」から「プラスのスパイラル」へ

地域に居住する県民が、これからも引き続き自らの便利で快適な暮らしを実現するために、交通事業者の輸送サービスを効率的に利用するとともに、自分たちでどんな公共交通サービスをどこに確保し、どのような方法で地域として維持していくかを、地域の基礎自治体である市町村や関係する地域の関係団体と共に考え、取り組み、行動に移していくことが重要です。

県としても、各市町村や地域によるこういった主体的な取り組みを、支援していきます。

表 2-7 県民・地域の関係団体との共創の例

共創の例
<ul style="list-style-type: none"> • 地域の関係者ととも、市町村、交通事業者と連携して移動手段を検討 • 公共交通を利用・活用 <p>(具体例)</p> <ul style="list-style-type: none"> • 市町村の地域公共交通計画※策定に参画 • 市町村内の多様な移動手段のあり方を検討 • 市町村内における多様な移動手段確保に係る取組に対し、前向きに協力 等

※ 用語の意味は、巻末の用語解説をご覧ください。

3 広域圏別の交通まちづくり戦略

3.1 県央広域圏

3.1.1 人口動向等

(1) 人口推移

総人口は、平成 17 年にピークを迎え、以降微減傾向にあります。国立社会保障・人口問題研究所の将来推計値は県央広域圏の現況より若干低くなっており、令和 27 年は平成 27 年の約 27% 減となっています。

高齢化率も約 27%（平成 27 年実績）に対し、約 31%（令和 2 年推計値）から約 41%（令和 27 年推計値）と急増するとされています。

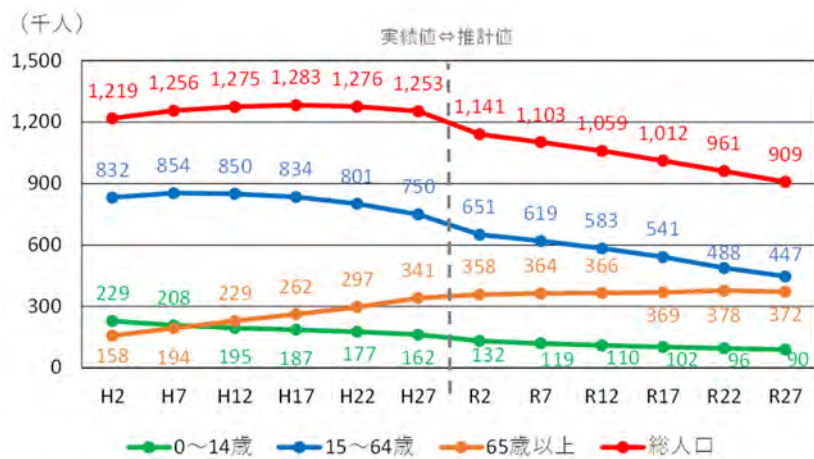


図 3-1 人口推移

資料：国立社会保障・人口問題研究所

(2) 人口密度

夜間人口密度は、高崎駅周辺、高崎駅北部、群馬八幡駅周辺、前橋駅・新前橋駅・中央前橋駅周辺、伊勢崎駅周辺、新町駅周辺、群馬藤岡駅周辺、JR 両毛線前橋駅～伊勢崎駅沿線地域等で4,000人/km²を超える集積がみられます。

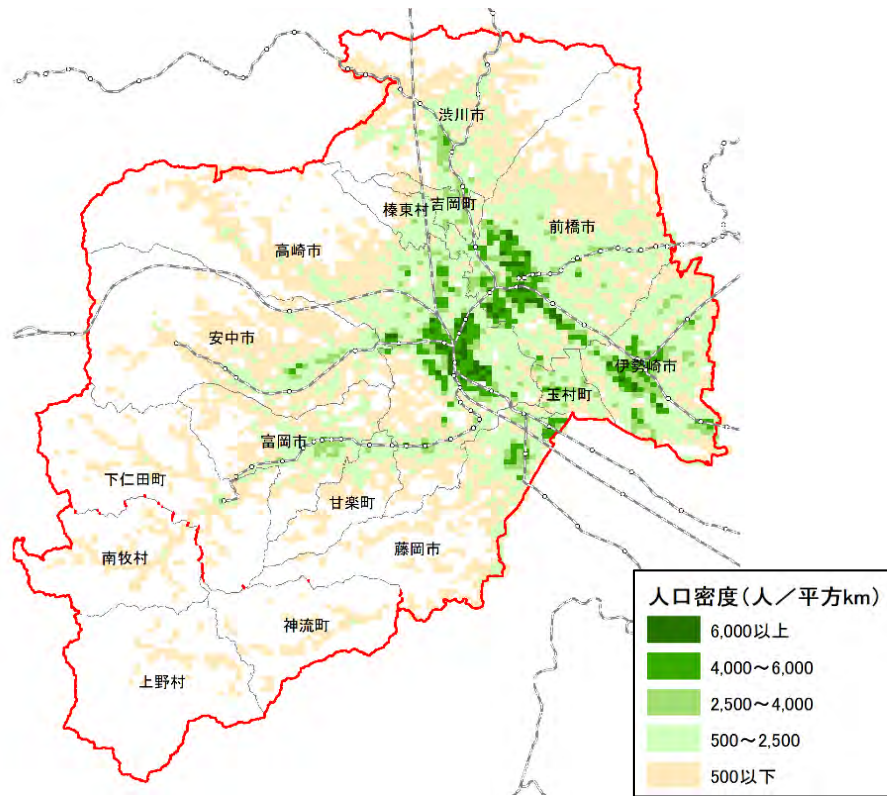


図 3-2 人口密度

資料:平成 27 年国勢調査

(3) 高齢化の状況

65歳以上夜間人口は、高崎駅周辺、前橋駅・新前橋駅・中央前橋駅周辺、伊勢崎駅周辺、JR両毛線前橋駅～伊勢崎駅沿線地域等で集積がみられます。また、他の年齢階層と比べ、上信線、JR信越線、JR上越線沿線地域での人口の集積がみられます。

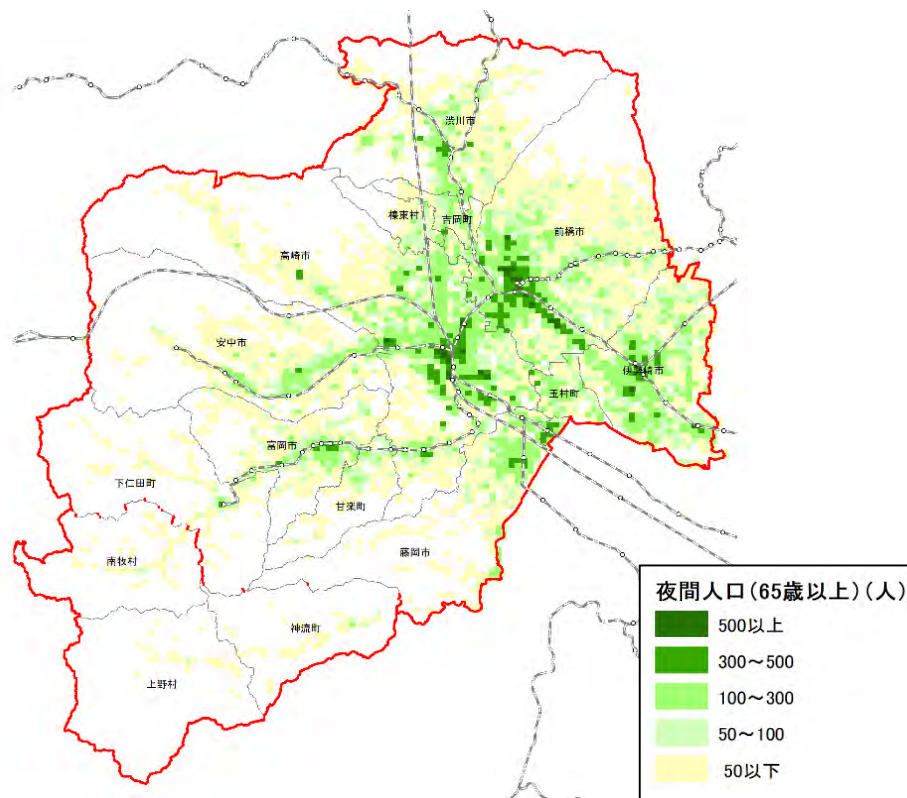


図 3-3 高齢(65歳以上)人口の分布

資料:平成 27 年国勢調査

3.1.2 施設立地

本節では、人々の生活交通の主な目的地となる、大規模施設等の立地状況を整理しました。本資料では、主に鉄道・バスの利用が多い高齢者および学生に着目し、医療機関と教育関連施設の立地状況を示します。

総合病院の所在地は鉄道沿線地域に多く分布しており、鉄道が通過しない町村部における総合病院は少ない状況にあります。

教育関連施設のうち、高校、中等教育学校、高等専門学校、特別支援学校、大学、短大は鉄道沿線地域で比較的多くみられるものの、駅直近への立地は限られています。

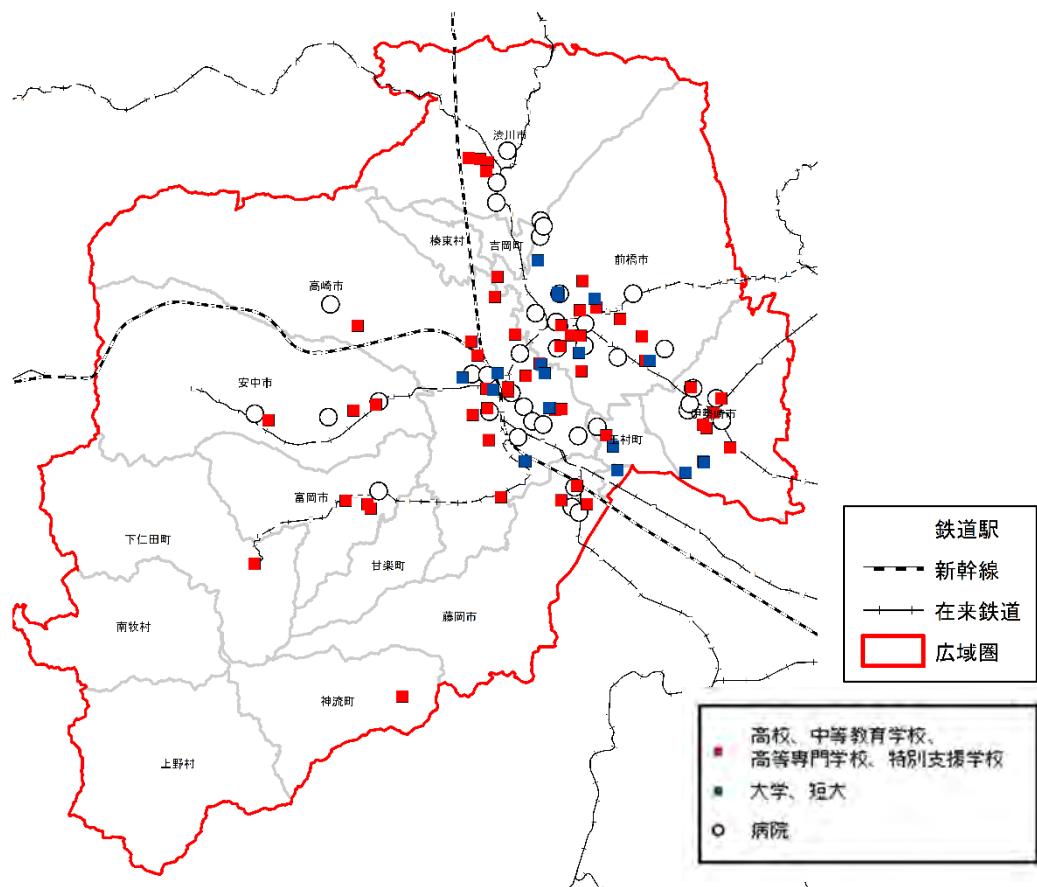


図 3-4 主要施設位置

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

3.1.3 公共交通ネットワークの現状

(1) 鉄道・路線バス

- 県央広域圏の市町村内には、鉄道は JR 高崎線（新町～高崎）、JR 上越線（高崎～津久田）、JR 吾妻線（渋川～小野上温泉）、JR 両毛線（新前橋～国定）、JR 信越線（高崎～横川）、JR 八高線（群馬藤岡～倉賀野）、東武伊勢崎線（境町～伊勢崎）、上毛電気鉄道上毛線（中央前橋～膳）、上信電鉄上信線（高崎～下仁田）が通っており、高崎駅は県内の鉄道ネットワークの要衝となっています。さらに、高崎駅は上越新幹線と北陸新幹線の分岐点でもあり、県外からのゲートウェイとしての役割も担っています。
- バス路線は、前橋市、高崎市、伊勢崎市、渋川市などの市街地部や、観光地である伊香保温泉地区で、ネットワーク密度が比較的高くなっています。
- 一方で、郊外部ではバス路線は少なくなっており、中山間地域では地形制約を受け主に谷筋の主要道路に限られた路線となっています。
- このようなエリアでは、デマンド交通を導入している市町（前橋市大胡・宮城・粕川・富士見地区、富岡市全域、藤岡市三波川・鬼石地区、安中市東横野・磯部・岩野谷・板鼻地区、甘楽町全域）もありますが、藤岡市、安中市においては、休日運行サービスがない状況にあります。



図 3-5 公共交通路線網

1) 鉄道

鉄道の運行本数は JR 高崎線で最も多く、100 本/日を超えています。次いで、JR 上越線・両毛線高崎駅～前橋駅～伊勢崎駅で多く、80 本/日を超えています。

5 時台～24 時台で 1 時間に 1 往復の運行を仮定すると、圏域内における 1 時間に 1 往復未満の運行本数の区間は、JR 吾妻線、JR 上越線の渋川駅以北となっています。

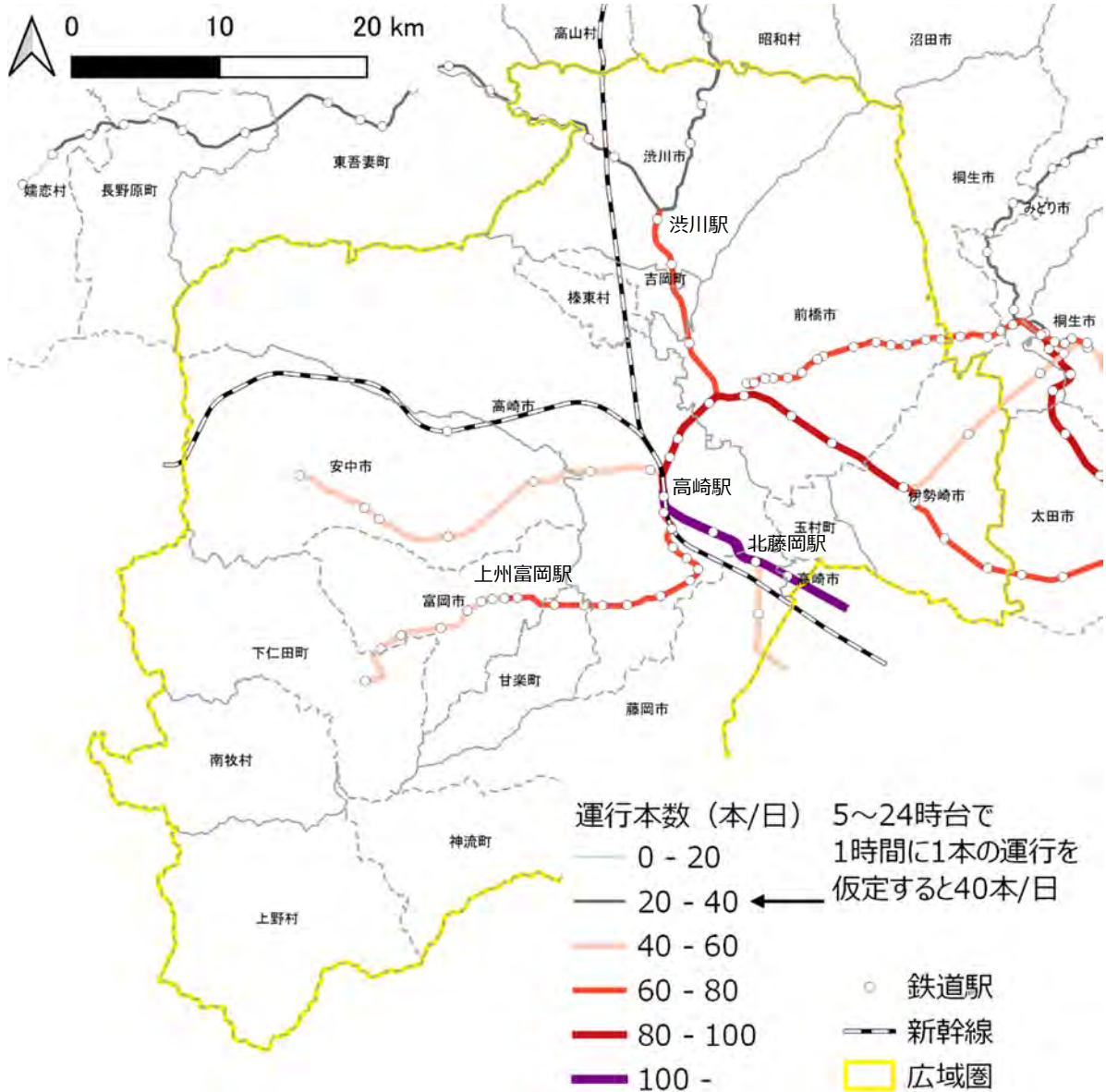


図 3-6 鉄道運行本数

2) 路線バス

高崎駅周辺、前橋駅・新前橋駅・中央前橋駅周辺でバスネットワークが網羅されており、運行本数の多い運行区間もみられます。他に、渋川駅～伊香保温泉で運行本数の多い運行区間がみられます。

バス運行本数が少ない、もしくはバスネットワークが整備されていない地域では、デマンド交通を導入している市町（前橋市大胡・宮城・粕川・富士見地区、富岡市全域、藤岡市三波川・鬼石地区、安中市東横野・磯部・岩野谷・板鼻地区、甘楽町全域）も存在しています。

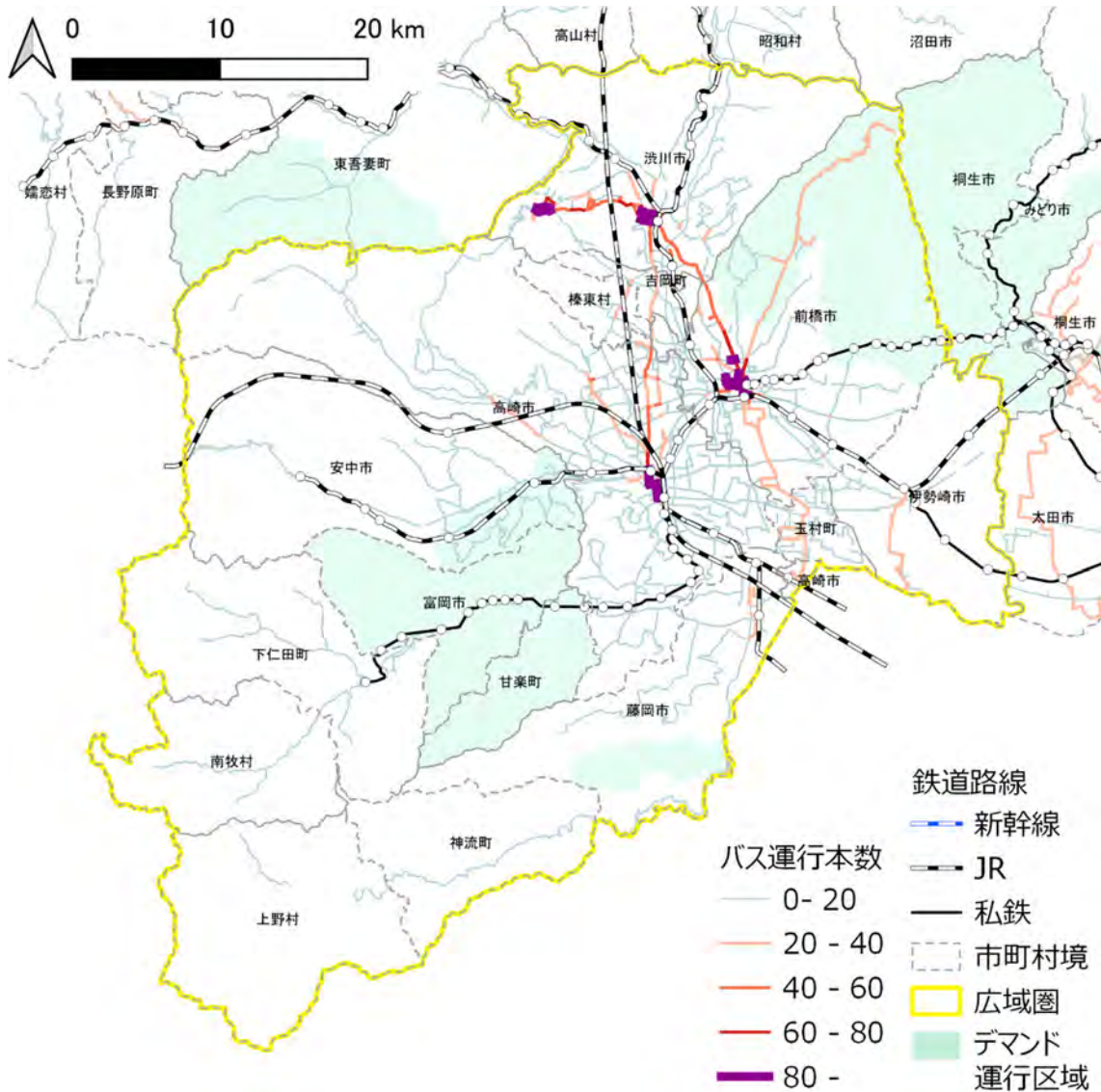


図 3-7 バス運行本数(平日)

(2) その他の輸送手段(デマンドバス・タクシー、自家用有償旅客運送、相乗り等)

各市町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 3-1 その他輸送手段等(前橋市)

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
ふるさとバス	前橋市	①デマンド交通バス停方式	大胡、宮城、粕川地区の一部	制限なし	大人210円 中学生以下100円	毎日	②ワゴン車両	年度または期間: 令和元年度 27,967人/年
るんるんバス	前橋市	①デマンド交通バス停方式	富士見地区の一部	制限なし	大人210円 中学生以下100円	毎日	②ワゴン車両	年度または期間: 令和元年度 16,265人/年
城南地区地域内交通(県実証実験)	前橋市、城南地区地域内交通運営委員会	②タクシーの相乗り	城南地区	制限なし	実験中無料	月～土曜(62日間)	①セダン車両	期間:H30.12.13 ～H31.2.28 778人/62日
城南あおぞら号(プレ運行)	前橋市、城南地区地域内交通運営委員会	①デマンド交通バス停方式	城南地区+大胡駅	制限なし	大人300円 小中学生150円 未就学児無料	月～土曜	②ワゴン車両	年度または期間: R2.2.27～R2.9.30 752人/年
城南あおぞら号(本格運行)	前橋市、城南地区地域内交通運営委員会	①デマンド交通バス停方式	城南地区+大胡駅	制限なし	大人300円 小中学生150円 未就学児無料	月～土曜	②ワゴン車両	年度または期間: R2.10.1～R3.3.31 694人/年
マイタク(でまんど相乗りタクシー)	前橋市	②タクシーの相乗り	市内全域	市内在住の75歳以上の高齢者、65歳以上の免許を持たない人、免許自主返納者など。事前登録が必要	1運行あたり運賃の半額(上限1,000円)を補助。補助は1日2回まで。	毎日	①セダン車両	年度または期間: 令和2年度補助分
		⑥運賃補助(タクシー)			相乗りの場合1人500円の補助。			161,524千円/年
敬老バスカード	前橋市	⑦運賃補助(バス)	市内全域(閑越交通、永井運輸、日本中央バス、群馬中央バス、群馬バス、上信電鉄)	65歳以上	販売価格3,750円(利用可能額5,800円)など	-	-	年度または期間: 令和元年度補助分 8,745千円/年

表 3-2 その他輸送手段等(高崎市)

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
よしいバス(自家用有償バス)	高崎市	③自家用有償旅客運送(交通空白地有償運送)	吉井地域	制限なし	大人200円 中学生以下100円	月～土(祝日・年末年始を除く)	③バス車両	年度または期間: 令和元年度 23,588人/年
敬老バスカード	高崎市	⑦運賃補助(バス)	市内全域(関越交通、永井運輸、日本中央バス、群馬中央バス、群馬バス、上信電鉄)	65歳以上	販売価格3,750円(利用可能額5,800円)など	—	—	年度または期間: 令和元年度 9,669千円/年
おとしよりぐるりんタクシー	高崎市	⑧その他(無料巡回タクシー)	令和2年6月開始倉渕、榛名、吉井地区 令和3年8月開始乗附・片岡・寺尾・南八幡地区	制限なし	無料	毎日	②ワゴン車両	年度または期間: 令和2年度 10,603人/年
お店ぐるりんタクシー	高崎市	⑧その他(無料巡回タクシー)	中心市街地	制限なし	無料	毎日	②ワゴン車両	年度または期間: 令和元年度 30,958人/年
倉渕買い物おでかけ便『せせらぎ号』	高崎市社会福祉協議会	③自家用有償旅客運送(交通空白地有償運送)	倉渕町地区	倉渕地域に居住する65歳以上の高齢者(無料の会員登録と事前に利用券の購入が必要)	往復200円(片道100円)	月～金(祝日、年末年始を除く)	①セダン車両(2台)	年度または期間: 令和元年度 478回/年 ※往復 314人/年

表 3-3 その他輸送手段等(伊勢崎市)

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
高齢者タクシー利用料金の助成	伊勢崎市	⑥運賃補助(タクシー)	市内全域	65歳以上の単独世帯 70歳以上の高齢者のみの世帯 70歳以上で市民税非課税世帯 ※市内在住で自家用車の無い方	利用助成券400円×年間24枚	—	—	年度または期間: 令和元年度 7,747千円/年
コミュニティバス「あおぞら」	伊勢崎市	⑦運賃補助(バス)	市内全域(国際十王交通)	65歳以上の 人、障害者 手帳保持者 とその介助者、高校生以下の人、 運転免許証	無料	1月1日を除き毎日	③バス車両 ②ワゴン車両	年度または期間: —
買い物支援	(社福)植竹会	④ボランティア運送(団体総合生活保障保険加入済み)	豊受地区	民児協定例会で周知し、民生委員を通じて希望者を登録	無料	月1～2回	②ワゴン車両	年度または期間: 令和元年度(5月～) 22人/年

表 3-4 その他輸送手段等(渋川市)

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
北橋地区予約型バス(試行運行)	渋川市	①デマンド交通	北橋地区	制限なし	大人200円 中学生以下100円	月～土 (日曜日除く)	②ワゴン車両	期間:R3.2.1から R3.3.31 142人/2か月
高齢者移動支援事業	渋川市	⑥運賃補助(タクシー)	市内全域	市内に居住する75歳以上の運転免許を有しない人	タクシー利用券500円×48枚交付(1乗車につき1人最大2枚まで)	—	—	年度または期間: 令和元年度 12,023千円/年
敬老バスカード(尾瀬カード)	渋川市	⑦運賃補助(バス)	市内全域(閑越交通)	65歳以上	販売価格2,400円 (利用可能額4,350円)	—	—	年度または期間: 令和元年度 35千円/年
敬老バスカード	渋川市	⑦運賃補助(バス)	市内全域(閑越交通、群馬バス)	65歳以上	販売価格3,750円 (利用可能額5,800円)など	—	—	年度または期間: 令和元年度 1,544千円/年
渋川市敬老割引回数券	渋川市	⑦運賃補助(バス)	市内全域(日本中央交通)	65歳以上	販売価格2,400円 (利用可能額4,350円)	—	—	年度または期間: 令和元年度 262千円/年
			市内全域(群馬バス(伊香保タウンバス4号))	65歳以上	販売価格800円 (利用可能額1,200円)	—	—	年度または期間: 令和元年度 0千円/年
温泉シャトルバス	渋川市	⑧その他	(1)赤城地区	(1)65歳以上	無料	(1)月～金 (2)月～金(温泉施設休館日を除く)	②ワゴン車両	年度または期間: 令和元年度 2,375人/年
			(2)北橋地区	(2)温泉利用者				
老人福祉センター送迎バス	渋川市	⑧その他	(1)渋川地区	福祉センター利用者	無料	(1)日曜	(1)③バス車両及び②ワゴン車両	年度または期間: 令和元年度 13,153人/年
			(2)小野上地区			(2)月・火・木・金	(2)③バス車両	
			(3)子持地区			(3)月～土	(3)③バス車両	
県立ゆうあいピック記念温水プール送迎バス	渋川市	⑧その他	市内全域	高齢者 障害者	無料	水～日	②ワゴン車両	年度または期間: 令和元年度 1,257人/年
ささえあい買い物事業 あいのり	渋川市社会福祉協議会	②タクシーの相乗り	市内全域	75歳以上の高齢者(事前に市社協へ申請が必要)	500円/往復(片道2km未満)、以降500mごとに+100円(一般協賛金に応じて減額あり)	火～金(店舗ごとに月2回)	①セダン車両	年度または期間: 令和元年度 1,049人/年
施設巡回バス「福祉のあし」	渋川市社会福祉協議会	⑧その他	市内全域(社協が運営する施設を巡回)	65歳以上の方 身体障害者手帳・療育手帳・精神障害者保健福祉手帳をお持ちの方 ボランティア登録証をお持ちの方	無料	月・火・木・金	③バス車両	年度または期間: 令和元年度 2,965人/年

表 3-5 その他輸送手段等(富岡市)

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
愛タク(デマンド型乗合タクシー)	富岡市	①デマンド交通	市内全域	制限なし	市内在住、在勤、在学、小学生以下、障害者(同伴者含む)は100円 上記以外は500円 未就学児は無料	毎日	②ワゴン車両	年度または期間: R3.1~R3.7 21,053人 1日平均101人

表 3-6 その他輸送手段等(安中市)

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
乗合タクシー	安中市	①デマンド交通	磯部・中野谷線	制限なし	大人200円 中学生以下100円 (路線外目的地的場合は、大人300円、小人150円)	月~土 (祝日・年末年始を除く) 午後1時~午後7時	②ワゴン車両	年度または期間: 令和元年度 394人/年
			間仁田・岩野谷線					年度または期間: 令和元年度 1,865人/年
タクシー料金補助	安中市	⑥運賃補助(タクシー)	安中地域	75歳以上	補助券500円×年度最大36枚	-	-	年度または期間: 令和元年度 22,995千円/年
			松井田町地域	70歳以上	補助券330円から19段階×年間24枚			年度または期間: 令和元年度 9,769千円/年
敬老バスカード	安中市	⑦運賃補助(バス)	市内全域(群馬バス)	65歳以上	販売価格4,250円 (利用可能額5,800円)など	-	-	年度または期間: 令和元年度 50千円/年
敬老割引回数券	安中市	⑦運賃補助(バス)	市内全域(ポルテックスアーク)	65歳以上	販売価格2,550円 (利用可能額3,550円)など	-	-	年度または期間: 令和元年度 177千円/年
			市内全域(安中タクシー)	65歳以上	販売価格850円(利用可能額1,100円)	-	-	年度または期間: 令和元年度 5千円/年
細野相乗りタクシー「せんがたき号」「たかとや号」(県実証実験)	-	②タクシーの相乗り	細野地区	事前登録された方	松井田地区まで一人500円 安中地区まで一人1,000円	月・火・木・金	①セダン車両	期間: R1.10.28~ R2.1.31 93人
細野相乗りタクシー「せんがたき号」「たかとや号」(県実証実験)	-	④ボランティア運送	細野地区	事前登録された方	実費(ガソリン代)	月・火・木・金	①セダン車両	期間: R2.2.3~ R2.3.13 29人
スクールバスへの混乗	安中市	⑤施設送迎バスへの混乗	坂本・入山地区	坂本・入山地区住民	無料	スクールバス運行日	③バス車両	年度または期間: 令和元年度 115人/年

表 3-7 その他輸送手段等(榛東村)

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
福祉タクシー 利用助成制度	榛東村	⑥運賃補助(タクシー)	村内全域	条件に該当する自動車を持たない方 条件：70歳以上のみの世帯、障害者手帳・療育手帳所有者、父子・母子家庭世帯、等	利用券 1枚 500円 枚数変動	-	-	年度または期間：令和元年度
								5,392千円/年
敬老バスカード	榛東村	⑦運賃補助(バス)	村内全域 (日本中央バス、群馬バス、関越交通)	65歳以上	販売価格 4,000円 (利用可能額5,800円)など	-	-	年度または期間：令和元年度
								119千円/年

表 3-8 その他輸送手段等(吉岡町)

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
よしタク	吉岡町	⑥運賃補助(タクシー)	町内全域	70歳以上の 19歳以上で運転免許を持たない人 障害者手帳、療育手帳の所有者	利用助成券 500円×年間 上限72枚	-	-	年度または期間：令和2年度
								1,146千円/年
敬老バスカード	吉岡町	⑦運賃補助(バス)	町内全域 (群馬バス、関越交通、日本中央バス)	65歳以上	販売価格 3,750円 (利用可能額5,800円)など	-	-	年度または期間：令和2年度
								52千円/年
吉岡町社協移送サービス	吉岡町社協	④ボランティア運送	社協を起点としておおむね10キロ以内の公共機関や商店、病院	ひとり暮らし又は高齢者のみの世帯の方	1回あたり300円 往復は2回としてカウント	平日	①セダン車両※軽自動車	年度または期間：令和元年度 288人/年

表 3-9 その他輸送手段等(上野村)

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
乗合タクシー (上野村～下仁田・富岡方面)	上野村	③自家用有償旅客運送(交通空白地有償運送)	上野村～下仁田・富岡方面	制限なし	100～840円 定期券・回数券有	毎日	③バス車両	年度または期間：令和元年度
								9,215人/年
敬老バスカード	上野村	⑦運賃補助(バス)	村内全域 (日本中央バス)	65歳以上	販売価格 2,500円 (利用可能額5,800円)など	-	-	年度または期間：令和元年度
								215千円/年

表 3-10 その他輸送手段等(神流町)

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
敬老割引カード	神流町	⑦運賃補助(バス)	町内全域 (日本中央バス)	65歳以上	販売価格 4,000円 (利用可能額5,800円)など	—	—	年度または期間：令和元年度 92千円/年
公共交通空白地有償運送事業(メジロ)	神流町社会福祉協議会	③自家用有償旅客運送(交通空白地有償運送)	町内全域	神流町在住の65歳以上の方又は身体障害者、療育、精神保健福祉手帳の交付を受けている方	200円	平日	①セダン車両	年度または期間：令和元年度 2,901回/年 ※往路で1回、復路で1回カウント

表 3-11 その他輸送手段等(下仁田町)

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
しもにたバス	下仁田町	③自家用有償旅客運送(交通空白地有償運送) ⑦運賃補助(バス)	町内全域	制限なし	大人200円 小人、70歳以上、運転免許自主返納者、障害・療育手帳保持者は無料	毎日	②ワゴン車両	年度または期間：令和元年度 しもにたバス： 9,986人/年 (一般8,418人、生徒1,568人)
スクールバスへの混乗	下仁田町	⑤施設送迎バスへの混乗	町内全域 (しもにたバスと同ルート)	地域住民	無料	月～金 (祝日除く)	③バス車両	年度または期間：令和元年度 スクールバス： 47,410人/年 (一般3,909人、生徒43,501人)
タクシー券交付事業	下仁田町	⑥運賃補助(タクシー)	町内全域	70歳以上の方および障害のある方	利用券800円×年間35枚・45枚・55枚(地区による)	—	—	年度または期間：令和元年度 2,110千円/年

表 3-12 その他輸送手段等(南牧村)

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
南牧ふるさとバス	南牧村	⑦運賃補助(バス)	南牧村全域及び下仁田町の一部	制限なし	100~550円 定期券・回数券有	毎日	③バス車両	年度または期間：令和元年度 乗車人員 11,168人/年
南牧村乗合タクシー	南牧村	⑦運賃補助(バス)	南牧村の一部及び下仁田町の一部	制限なし	100~400円 回数券有	月~金のうちルートごと週1日	②ワゴン車両	年度または期間：令和元年度 乗車人員 2,183人/年 ※4条運行の路線
南牧村乗合タクシー	南牧村	③自家用有償旅客運送(交通空白地有償運送)	南牧村の一部及び下仁田町の一部	制限なし	100~500円	月~金のうちルートごと週1日	②ワゴン車両	年度または期間：令和元年度 乗車人員 2,661人/年 ※79条運行の路線
児童・生徒バスポート事業	南牧村	⑦運賃補助(バス)	南牧村全域及び下仁田町の一部	村内に在住する小学生及び中学生並びに南牧小学校及び南牧中学校に在学する者	無料(無料バスポートカードの発行)	毎日		年度または期間：令和元年度
								54千円/年
南牧村乗合バス・乗合タクシー無料乗車券交付	南牧村	⑦運賃補助(バス)	南牧村全域及び下仁田町の一部	75歳以上	申請者に無料乗車カードを発行	毎日		年度または期間：令和元年度 3,582千円/年

表 3-13 その他輸送手段等(甘楽町)

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
甘楽町デマンドタクシー「愛のりくん」	(有)昭和タクシー・甘楽町	①デマンド交通	町内全域・富岡総合病院・公立七日市病院	制限なし(事前登録制)	大人300円 中学生以下100円 未就学児無料 障害者手帳保持者100円(付添人200円)	毎日	①セダン車両	年度または期間：令和元年度 409人/年

3.1.4 人流の実態

(1) 公共交通利用者数

1) 鉄道利用者数の推移

平成 27 年度鉄道利用者数を 100 とした場合、JR 東日本及び東武鉄道の利用者数は、平成 27 年度から平成 30 年度まで増加を続け、令和元年度では前年に比べて横ばいとなっていました。令和 2 年度はコロナ禍の影響で、JR 東日本は平成 27 年度の約 7 割、東武鉄道は約 4 割まで減少しました。

上信電鉄及び上毛電気鉄道は平成 27 年度から平成 28 年度にかけて減少し、その後横ばいとなっていました。やはり令和 2 年度はコロナ禍の影響で、平成 27 年度の約 7 割前後まで減少しています。

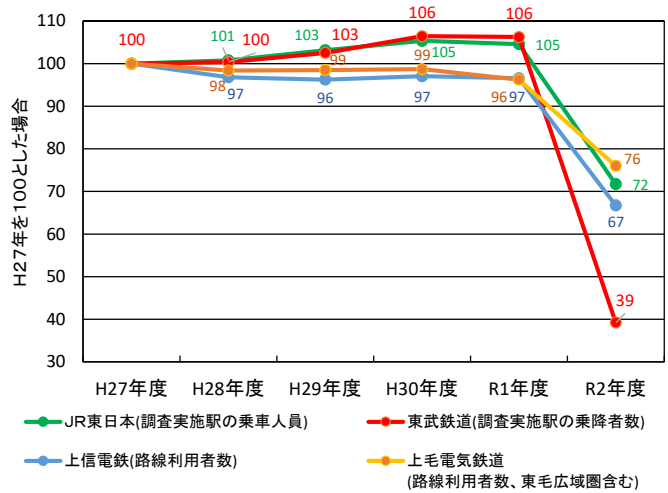


図 3-8 鉄道利用者数の推移

2) 鉄道駅乗降人員

駅乗降人員は高崎駅で最も多く、5 万人/日を超えています。また、前橋駅、新前橋駅、伊勢崎駅の乗降人員も多く、1 万人/日を超えます。他に、渋川駅、駒形駅、高崎問屋町駅、新町駅では 5 千人/日を超えています。

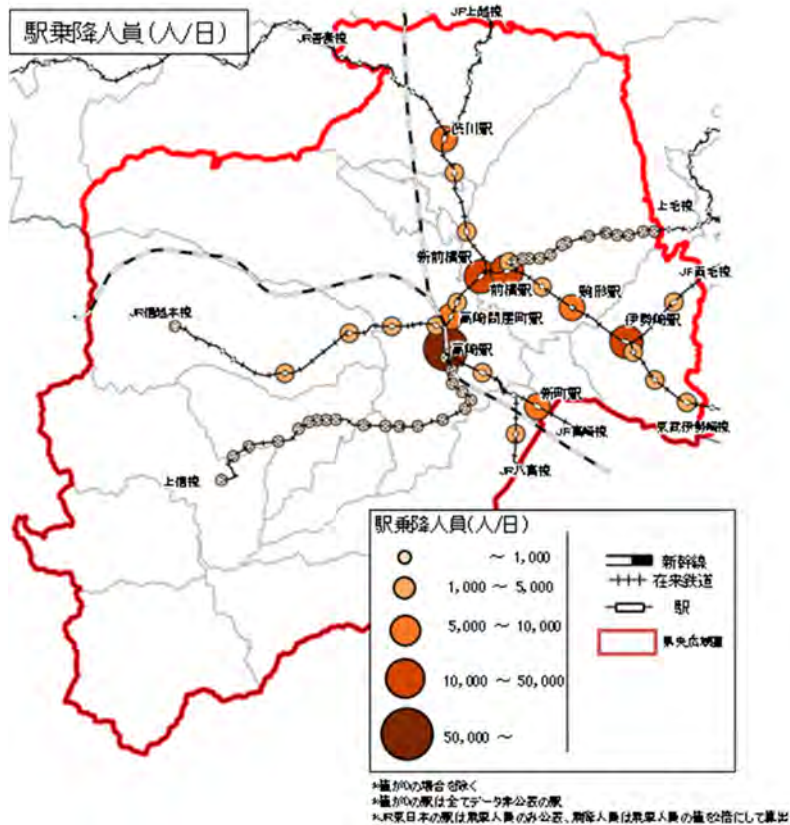


図 3-9 鉄道駅乗降人員

3) 鉄道駅端末交通手段

本圏域内の乗降客数上位3駅（前橋駅、新前橋駅、高崎駅）と各路線の主要駅（中央前橋駅、伊勢崎駅、渋川駅、安中駅、上州富岡駅）の端末交通手段（アクセス交通）は次図のとおりです。全ての駅で徒歩もしくは自転車が半数以上を占めており、公共交通が占める割合は低くなっています。

伊勢崎駅、渋川駅、安中駅では、自動車（パークアンドライド※、送迎）の分担率が20%以上と高くなっています。

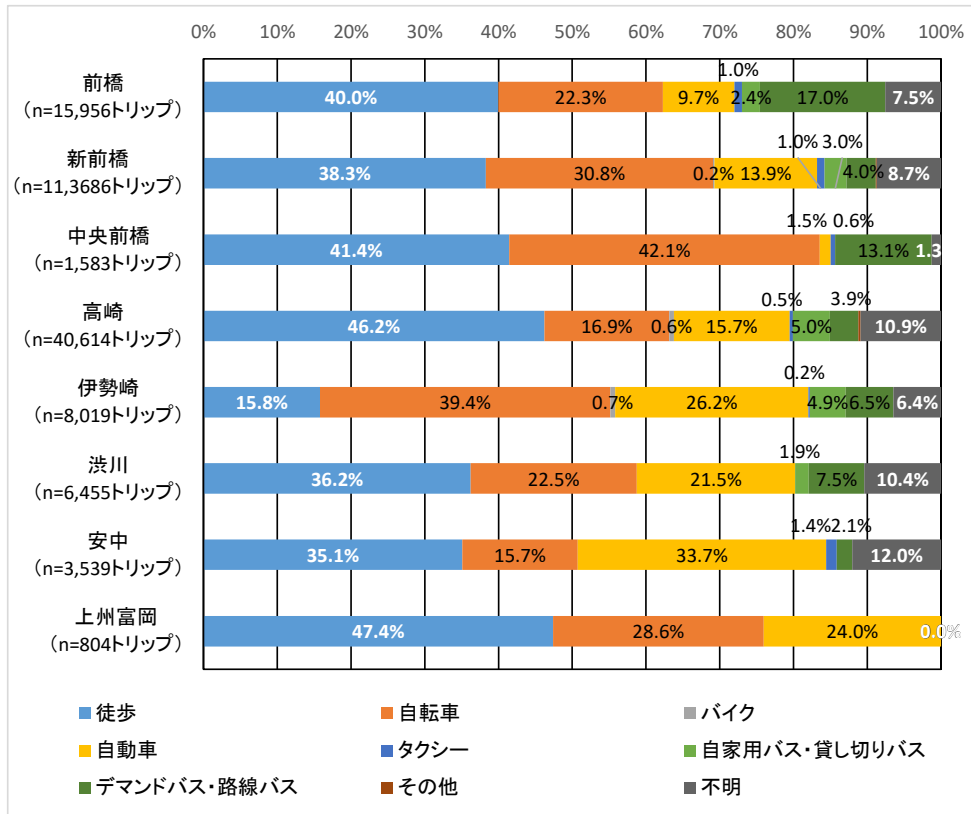
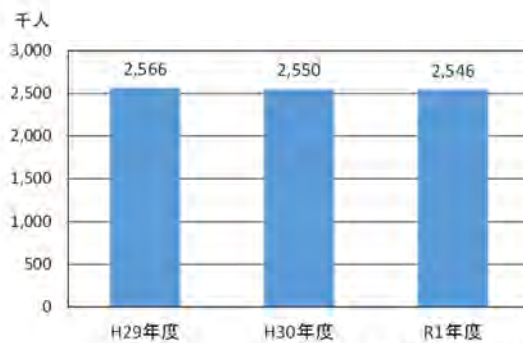


図 3-10 駅端末交通手段構成比

4) 路線バス利用者数の推移

平成29年度から令和元年度にかけて、バス利用者数は、ほぼ横ばいとなっています。



※藤岡市奥多摩線を除く。

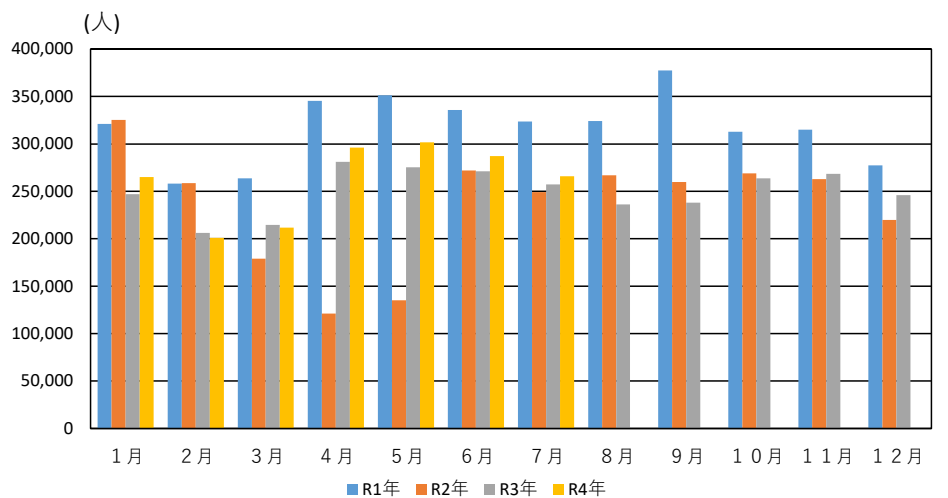
図 3-11 路線バス利用者数の推移(圏域内における市町村委託路線の利用者数)

5) 新型コロナウイルス感染拡大の影響

新型コロナウイルス感染拡大に伴い発出された緊急事態宣言の影響を、上信電鉄及び上毛電気鉄道の利用者数で見ると、宣言発出前の R2 年 4 月では前年を大きく下回り、対前年比 35%となりました。

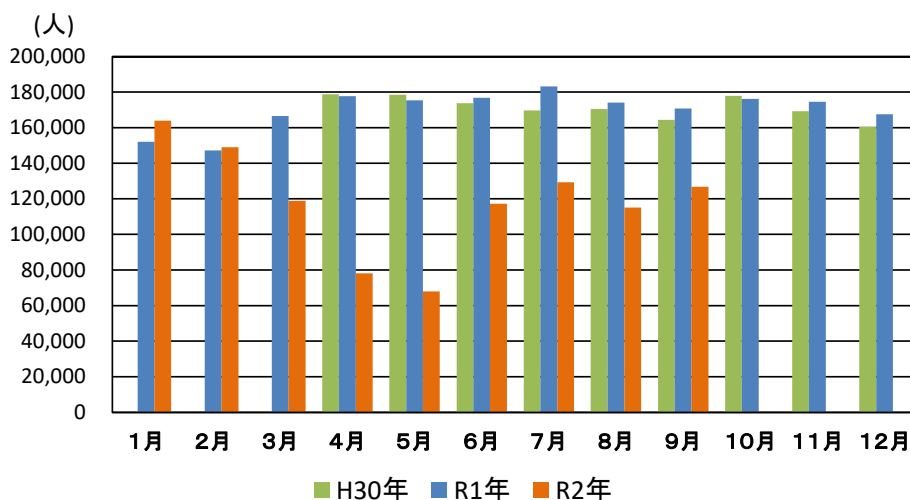
宣言解除後の 6 月以降は上昇に転じたものの、以降は 12 月に至っても前年の 8 割強程度となっています。なお、R3 年 4 月以降は持ち直していますが、やはり R1 年の水準には戻っていない状況にあります。

路線バス（市町村委託路線）利用者は、宣言発出前の 3 月から前年を大きく下回り、宣言解除後の 6 月は上昇に転じたものの、前年同月比の 66%にとどまっています。



※上毛電気鉄道(東毛広域圏含む)及び上信電鉄輸送人員(人/月)

図 3-12 鉄道利用者数の変化



※伊勢崎市、南牧村の一部はデータ不明のため除く。

図 3-13 路線バス(市町村委託路線)利用者の変化

(2) 目的別移動実態

1) 通勤目的集中量

通勤目的での移動は、高崎駅周辺、前橋駅・新前橋駅・中央前橋駅周辺への集中がみられます。

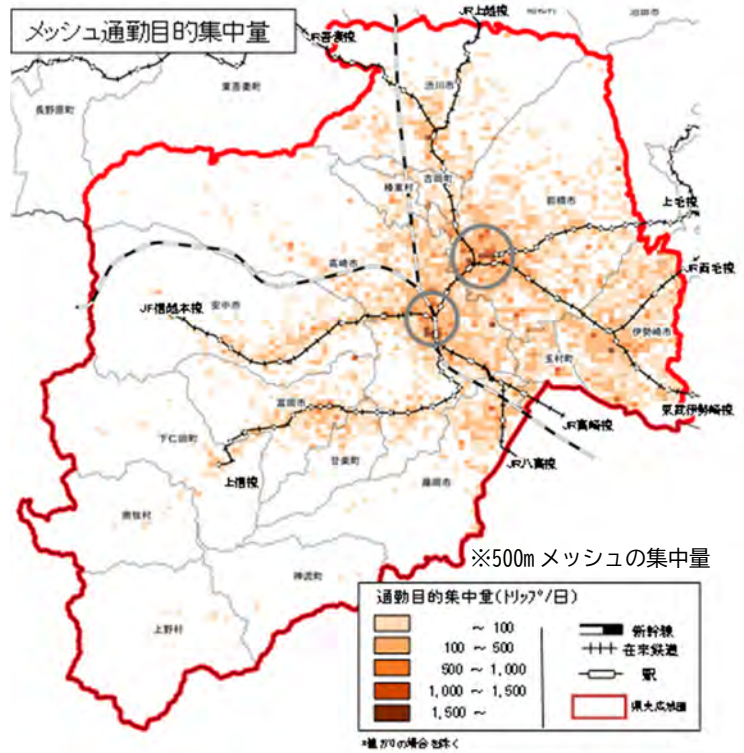


図 3-14 通勤目的集中量

2) 通学目的集中量

通学目的の集中量は、高崎駅周辺、前橋駅・新前橋駅・中央前橋駅周辺、群馬総社駅東側、伊勢崎駅周辺、伊勢崎市南部、群馬藤岡駅西側、渋川駅西側、上州富岡駅周辺で多くみられます。集中量の多い地域では高校、中等教育学校、高等専門学校、特別支援学校が立地しています。

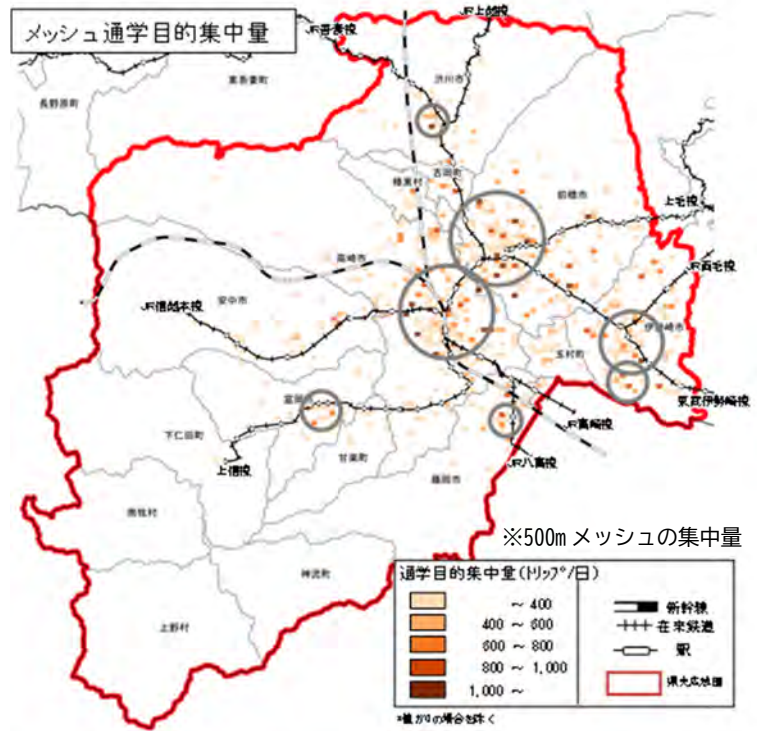


図 3-15 通学目的集中量

3) 買物目的集中量

買物目的の集中量は、高崎駅周辺、前橋駅・新前橋駅・中央前橋駅周辺、群馬総社駅周辺、伊勢崎駅西側、群馬藤岡駅周辺、渋川駅北側・南側、上州富岡駅周辺、安中駅周辺・西側で集積がみられます。これらの地域では商業小売施設の立地が多くみられます。他に、局所的に集中量の多い地域では6,000㎡以上の大型商業小売施設が所在しています。

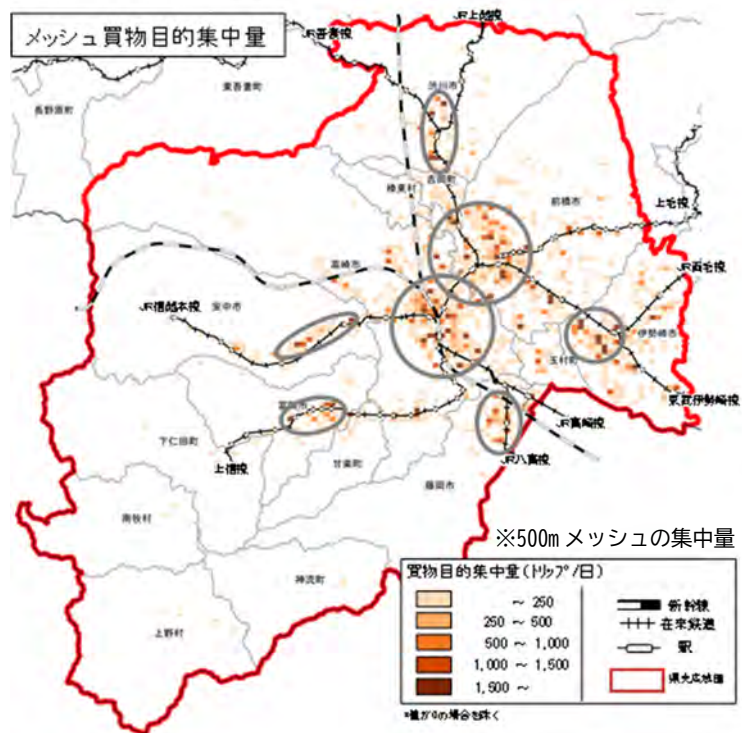


図 3-16 買物目的集中量

4) 通院目的集中量

通院目的の集中量は、高崎駅周辺、前橋駅・新前橋駅・中央前橋駅周辺、群馬総社駅東側、伊勢崎駅周辺、群馬藤岡駅周辺、渋川駅西側・南側、上州富岡駅周辺、安中駅東側・西側で集積がみられます。特に集中量の多い地域では総合病院(100床以上)の立地がみられます。

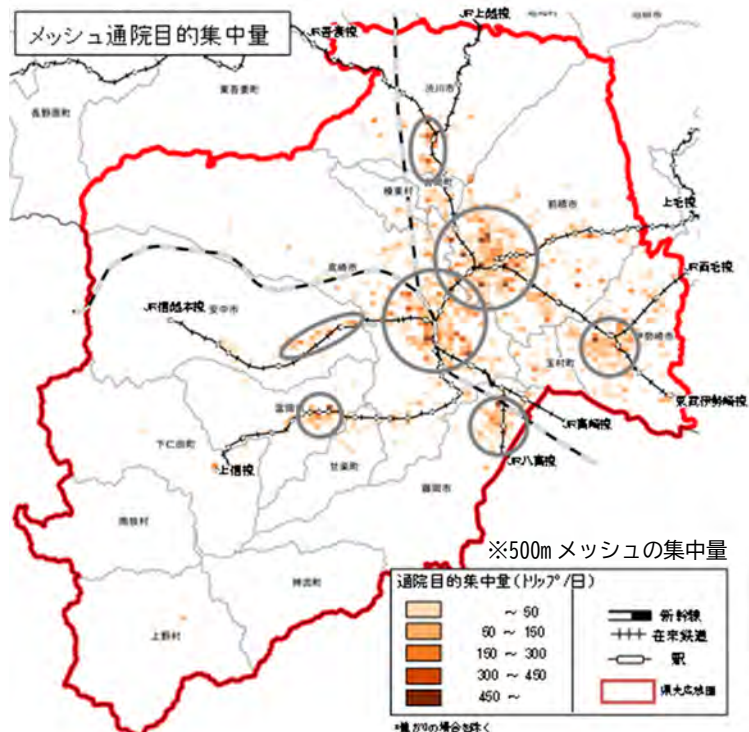


図 3-17 通院目的集中量

5) 観光目的集中量

観光・行楽・レジャー目的の集中量は、高崎駅周辺、敷島公園や中央児童遊園などがある前橋駅・新前橋駅・中央前橋駅周辺や群馬総社駅東側、伊香保温泉で集積がみられます。局所的に集中量が多いメッシュの近隣に妙義山（富岡市）、赤城山（渋川市）、華蔵寺公園遊園地（伊勢崎市）などの行楽地があります。

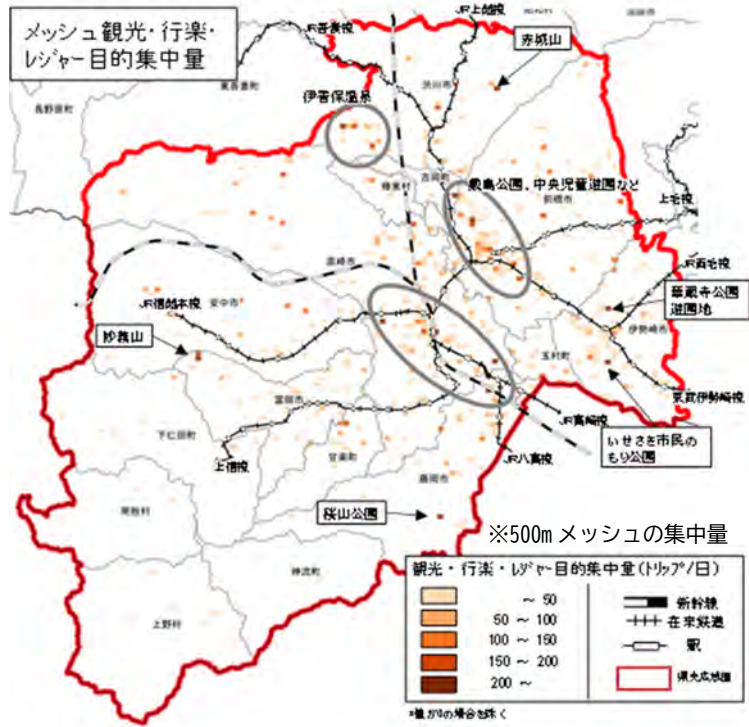


図 3-18 観光目的集中量

(3)「鉄道バスネットワーク」と「人の流動」との関係

- 代表交通手段が鉄道以外のトリップとバスネットワークを重ねてみると、まとまった需要パターンに対応したバス路線になっていない状況がうかがわれます。
- 前橋駅、高崎駅周辺エリアに関わる鉄道利用以外のトリップは、ある程度距離が長いものの、必ずしも駅周辺への一極集中パターンとなっておらず、伊勢崎駅周辺エリアについては、必ずしも移動距離が長いわけではなく、起終点も分散しています。
- 鉄道端末トリップに関しては、高崎駅、前橋駅北側は多方面から比較的長距離のトリップが集中しているほか、伊勢崎駅、新町駅、渋川駅西側などからのトリップも一定程度存在しています。
- その他、下図の緑線で示されている一定程度の鉄道端末トリップがみられるのは、群馬総社駅、新前橋駅、高崎問屋町駅、北高崎駅、安中駅、群馬藤岡駅、中央前橋駅となっており、東武伊勢崎線、中央前橋駅以外の上毛線、上信線の各駅では、多くのトリップはみられません。

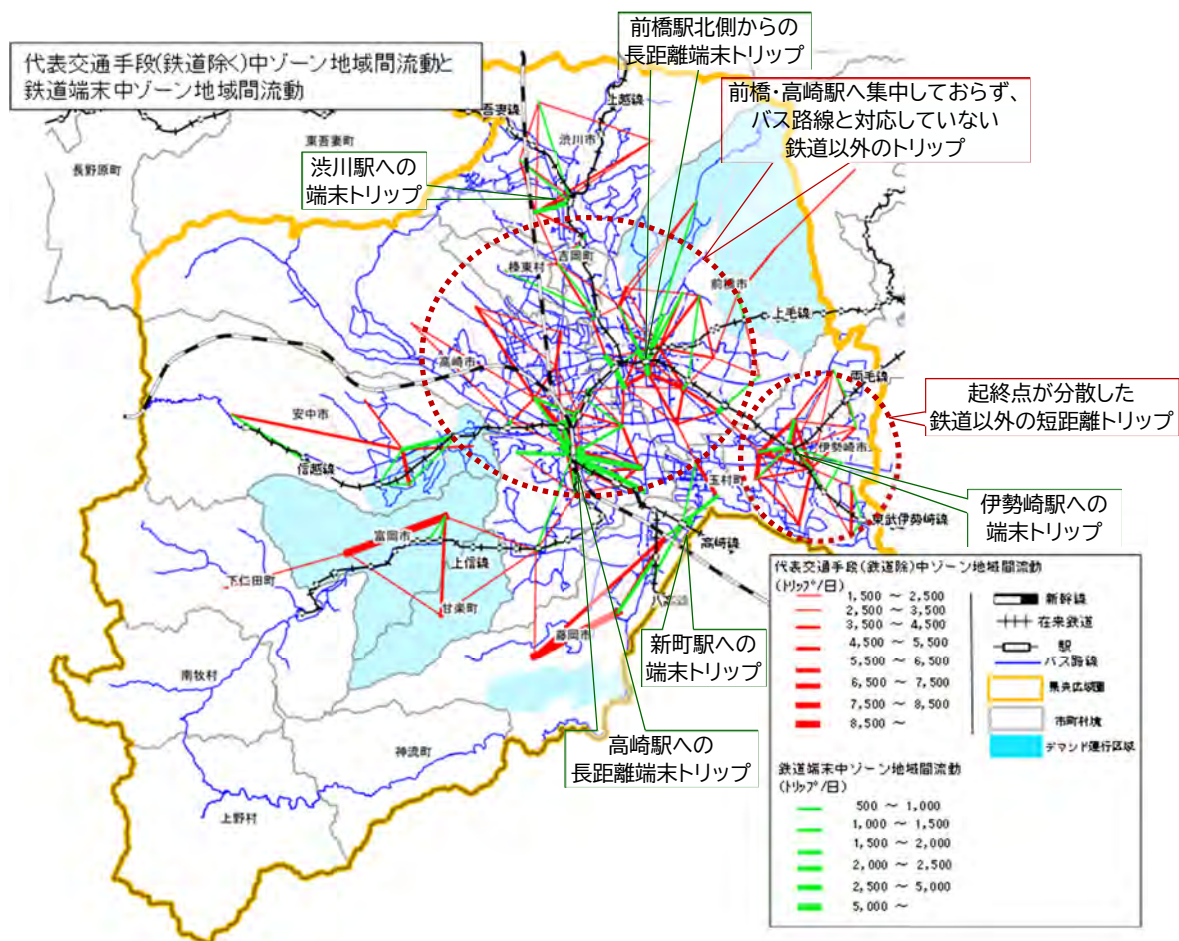


図 3-19 代表交通手段(鉄道除く)と駅端末の中ゾーン間流動

3.1.5 まちづくりの問題・課題

県央広域圏のまちづくりの問題・課題について、県央広域都市計画圏・都市計画区域マスタープラン（令和2年11月）では、次のように整理されています。

表 3-14 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	<ul style="list-style-type: none"> ○県の中心的役割を担い、前橋、高崎、伊勢崎、富岡都市計画区域を中心に都市計画区域を超えた生活圏が形成されており、東毛広域都市計画圏と結びつきが強いです。 ○広域都市圏全体では人口減少が続いていますが、公共交通利用圏外での市街地の拡散が進みます。 ○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。
「地域資源の活用」	<ul style="list-style-type: none"> ○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課題です。
「地域の実情に応じた移動手段の確保」	<ul style="list-style-type: none"> ○県の中心的役割を担い、多くの人の行き来があるが、公共交通の利用割合は低いです。 ○まちのまとまり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公共交通ネットワークや移動手段を確保することが必要です。
「多くの機能が集まる県の中心的役割を活かした産業立地」	<ul style="list-style-type: none"> ○鉄道及び道路の広域・高速交通網が充実し、広域交通の利便性が高く、行政、商業・業務、文化において県の中心的役割を持ちます。また、工業は東毛に次ぐ製造品出荷額を有します。 ○企業の活性化や新たな産業の創出を促し、交流人口や雇用を増加させるため、展示会や学術会議などの開催を受け入れるコンベンション機能を強化することが課題です。

3.1.6 公共交通の問題・課題

本章で提示した現況分析結果や、まちづくりの問題・課題、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、都市部・郊外部・中山間地域に着目して抽出します。

その結果を踏まえ、移動手段確保の視点から、地域別の公共交通の課題を整理するとともに、県央広域圏全般にわたる公共交通の課題も整理します。

(1) 都市部の公共交通の問題・課題

都市計画区域マスタープランにおいて、主に区域区分を定めている都市計画区域を含む、都市部を抱える市町村の問題からは、以下の公共交通の課題が集約されます。

表 3-15 都市部の公共交通の問題

市町村	公共交通の問題点
前橋市・高崎市	路線バスの運行サービス水準がニーズに合致しておらず、各路線の役割が明確ではありません。特に通学のため鉄道に乗り継ぐ路線バスが利用しにくい状況にあります。
	駅からの放射路線が主体のバス路線網となっており、中心部の路線が複雑になっています。
	公共交通利用では、主要拠点間を移動しづらい状況にあります。
	ターミナル駅等で、バス停が分散している現状があります。
	必ずしも需要に対応していない、運行本数が少ない路線が見られます。
	路線バスのダイヤがパターン化されておらず、不便となっています。
	行き先や経由地が分かりにくくなっています。
伊勢崎市	中心市街地へ、公共交通でのアクセスの向上求めるニーズが高くなっています。
藤岡市	市街地において、公共交通を利用して一定時間内で主要な生活サービス施設へアクセス可能な人口は少数にとどまっています。
玉村町	路線バスとともに乗合タクシー「たまりん」を運行していますが、町外に通勤・通学する人々にとって、交通利便性は高くはありません。本町と周辺都市とを結ぶ公共交通をさらに充実させる必要があります。



○都市部の公共交通の課題

- ・まとまった需要が見込まれる都市部への移動を支える、誰もが使いやすく、高水準の公共交通ネットワークの「幹」を形成することが求められます。

(2) 郊外部の公共交通の問題・課題

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の問題からは、以下の公共交通の課題が集約されます。

表 3-16 郊外部の公共交通の問題

市町村	公共交通の問題点
前橋市・高崎市	路線バスの運行サービス水準がニーズに合致しておらず、各路線の役割が明確ではありません。特に通学のため鉄道に乗り継ぐ路線バスが利用しにくい状況にあります。
	公共交通利用では、主要拠点間を移動しづらい状況にあります。
	必ずしも需要に対応していない、運行本数が少ない路線が見られます。
	路線バスのダイヤがパターン化されておらず、不便となっています。
	行き先や経由地が分かりにくくなっています。
	終バスの発車が早い路線があります。
伊勢崎市	徒歩で鉄道駅やバス停にアクセスが可能な人口割合は86.4%となっていますが、運行頻度などが必ずしも高い状況にないこともあり、自動車に移動の多くを依存しています。
渋川市	郊外において、移動制約者が公共交通を使えない地域が存在します。
	渋川医療センター等の拠点的な施設へ、市内各地域から直接アクセスできる公共交通ネットワークがない状況にあります。
富岡市	乗合タクシーの運行頻度、ルートの実便性が低く、サービス向上のニーズが高まっています。
安中市	交通弱者の利用需要に即した乗合バス・乗合タクシーの路線の適正化、拡充が求められています。
榛東村	自分で自動車を利用できない高齢者の増加に対し、交通弱者の移動手段の確保が必要です。
吉岡町	全ての方面で、バスの運賃が鉄道よりも約2~3倍高くなっています。
	鉄道駅アクセスは徒歩・自転車が多く、路線バスによるアクセスはほとんど見られません。
	高齢者・障がい者が利用しやすいバスの運行ニーズが高くなっています。バス停から遠い人も利用可能となるようなニーズが高くなっています。
甘楽町	鉄道、乗合タクシーともに利用者が伸び悩んでおり、両手段の連携による公共交通の活性化が求められています。



○郊外部の公共交通の課題

- ・公共交通を軸としたまちづくりを進める一方で、まとまった需要が見込まれる各種拠点間を結ぶ幹線路線を重点的に構築します。
- ・公共交通を軸としたまちづくりを進めることで、限られた行政コストの中でも、公共交通が利用しやすいまちに変えていきます。
- ・鉄道や広域的な幹線バス路線網をはじめ、基幹公共交通軸を将来にわたって確保していくため、公共交通を快適・便利にすることで自動車からの転換を促すなど、移動手段として認識・選択される環境を整えていきます。

(3) 中山間地域の公共交通の問題・課題

市町村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る市町村の問題からは、以下の公共交通の課題が集約されます。

表 3-17 中山間地域の公共交通の問題

市町村	公共交通の問題点
渋川市	移動制約者が公共交通を使えない地域が存在します。
藤岡市	市の最も西部の居住地域には、デマンド交通もバス路線もサービスされていない状況にあります。
富岡市	乗合タクシーについては、利用の現状や市民ニーズを踏まえ、定時定路線から市内全域デマンド（事前予約型）への移行を図り、上信電鉄や一般タクシーとの連携による利便性向上、新たな利用者確保を目指しています。
安中市	都市の施設機能のうち、市民が最も不便に感じているのは“鉄道やバス等公共交通”となっており、交通弱者の利用需要に即した乗合バス・乗合タクシーの路線の適正化、拡充が、課題とされています。
下仁田町	スクールバスを一般利用者に開放する「一般混乗化」と昼間の時間帯は市町村運営有償運送によるバス運行を行っていますが、利用者は減少しており、その運営も大変厳しい状況が続いています。
甘楽町	少子高齢社会における交通弱者の移動手段の確保が課題となっています。
神流町	多野藤岡広域市町村圏振興整備組合による代替バスについて、今後の利用促進と活用について対策が求められています。町営による福祉バスや社会福祉協議会による有償タクシーの運行についても、運行本数の見直しなどを含めた利用者ニーズへの対策が求められています。
南牧村	村の委託による南牧バスと乗合タクシーの運行を行っており、交通弱者の生活を支えています。バス利用者は年々減少傾向にあり、財政援助が課題となっています。
上野村	総合計画における主要施策の1つとして、交通利便性の向上、交通ネットワークの拡充を掲げ、来村者の村内移動手段の構築、小型モビリティ・EV車の導入、自動運行バスの実証実験の実施を目標としています。



○中山間地域の公共交通の課題

- ・必ずしも一定の需要に満たない郊外・過疎地域からの流動を、幹線路線に流入させる支線路線・エリア交通を確保します。
- ・新たな交通システムやデジタル化も視野に入れ、多様な交通手段を組み合わせることで、必要最低限の生活交通、及び地域の持つ資源（観光地等）へのアクセスを確保します。

(4) 県央広域圏の公共交通の課題

県央広域圏としての公共交通の問題・課題を、以下の通りまとめました。

① 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

- 普段から公共交通を利用する人は、転居先として鉄道・バスが利用しやすい地域を希望する傾向があり、県外の若年層が群馬県に戻りたくない理由として公共交通が不便なことが挙げられている現状があります。これを打破し、日常生活の移動を支える交通サービスを提供・維持していくことが求められます。

② 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)

- 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路線も多く、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。
- 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、メリハリのある公共交通サービスの提供が求められます。

③ 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市街化調整区域などで、無秩序な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の提供方策実施が急務です。
- 県外との結節点、かつ県の中核拠点有する県央広域圏としての役割を機能させるため、本県内で最もサービス水準の高い鉄道ネットワークと連携し、駅周辺空間のポテンシャルを活かしたまちづくりの推進が求められています。

④ 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。

3.1.7 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

市町村による立地適正化計画[※]等のまちづくり計画との整合を図った群馬県交通まちづくり戦略を策定するため、計画をリストアップし、整理します。

表 3-18 対象とした計画

市町村	根拠資料
県央広域圏	都市計画区域マスタープラン
前橋市	前橋市都市計画マスタープラン 2020 前橋市立地適正化計画 [※]
高崎市	高崎市都市計画マスタープラン 高崎市立地適正化計画 [※]
伊勢崎市	伊勢崎市都市計画マスタープラン 伊勢崎市立地適正化計画 [※]
渋川市	渋川市都市計画マスタープラン 渋川市立地適正化計画 [※]
藤岡市	藤岡市都市計画マスタープラン 藤岡市立地適正化計画 [※]
富岡市	富岡市都市計画マスタープラン 富岡市立地適正化計画 [※]
吉岡町	吉岡町都市計画マスタープラン 吉岡町立地適正化計画 [※]
安中市	安中市都市計画マスタープラン
榛東村	榛東村都市計画マスタープラン
下仁田町	下仁田町都市計画マスタープラン
玉村町	玉村町都市計画マスタープラン

[※]甘楽町、神流町、南牧村、上野村は、まちづくり計画での拠点の位置づけはありません。

[※] 用語の意味は、巻末の用語解説をご覧ください。

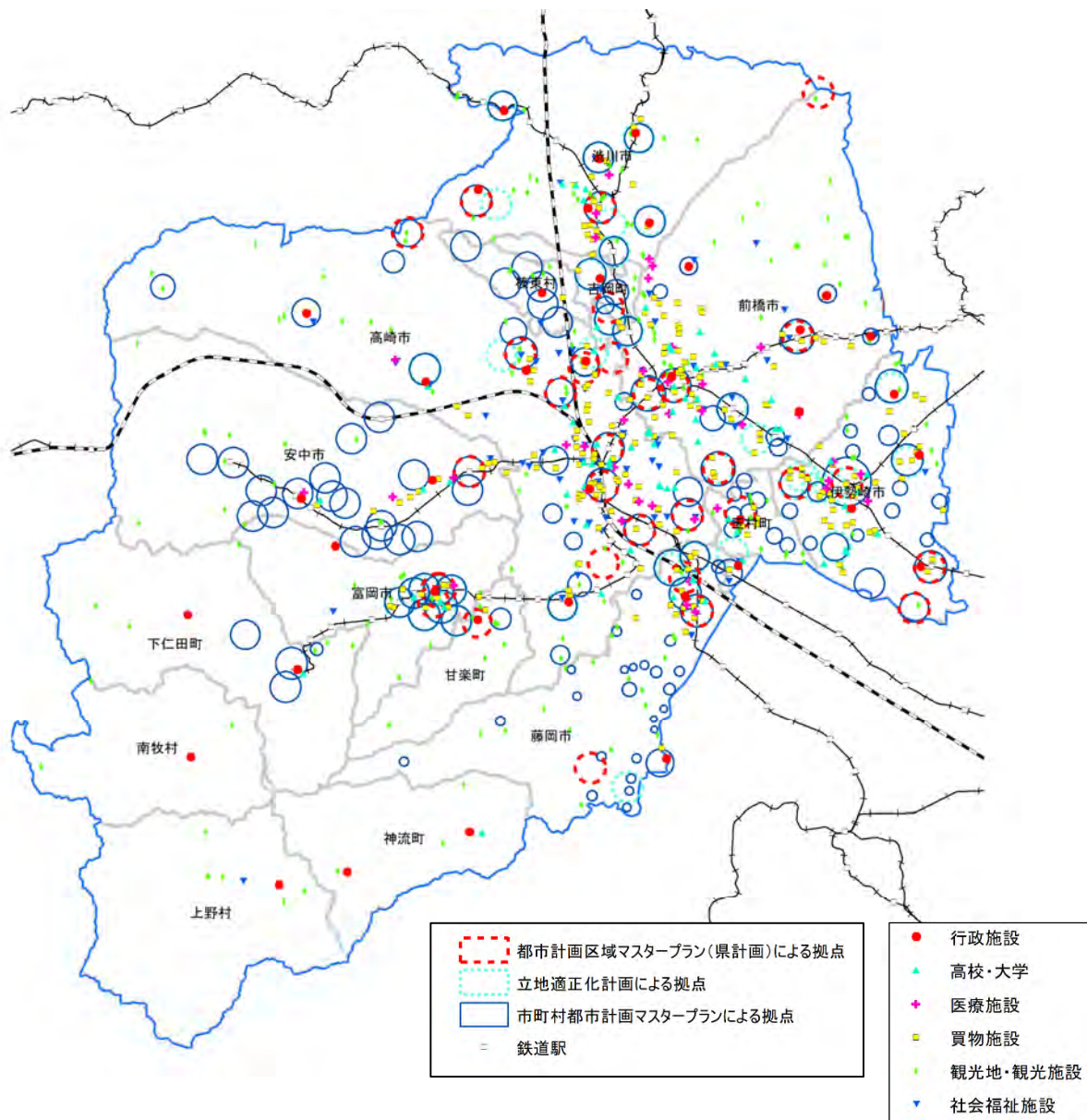


図 3-20 まちづくり計画等における拠点設定状況

(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。

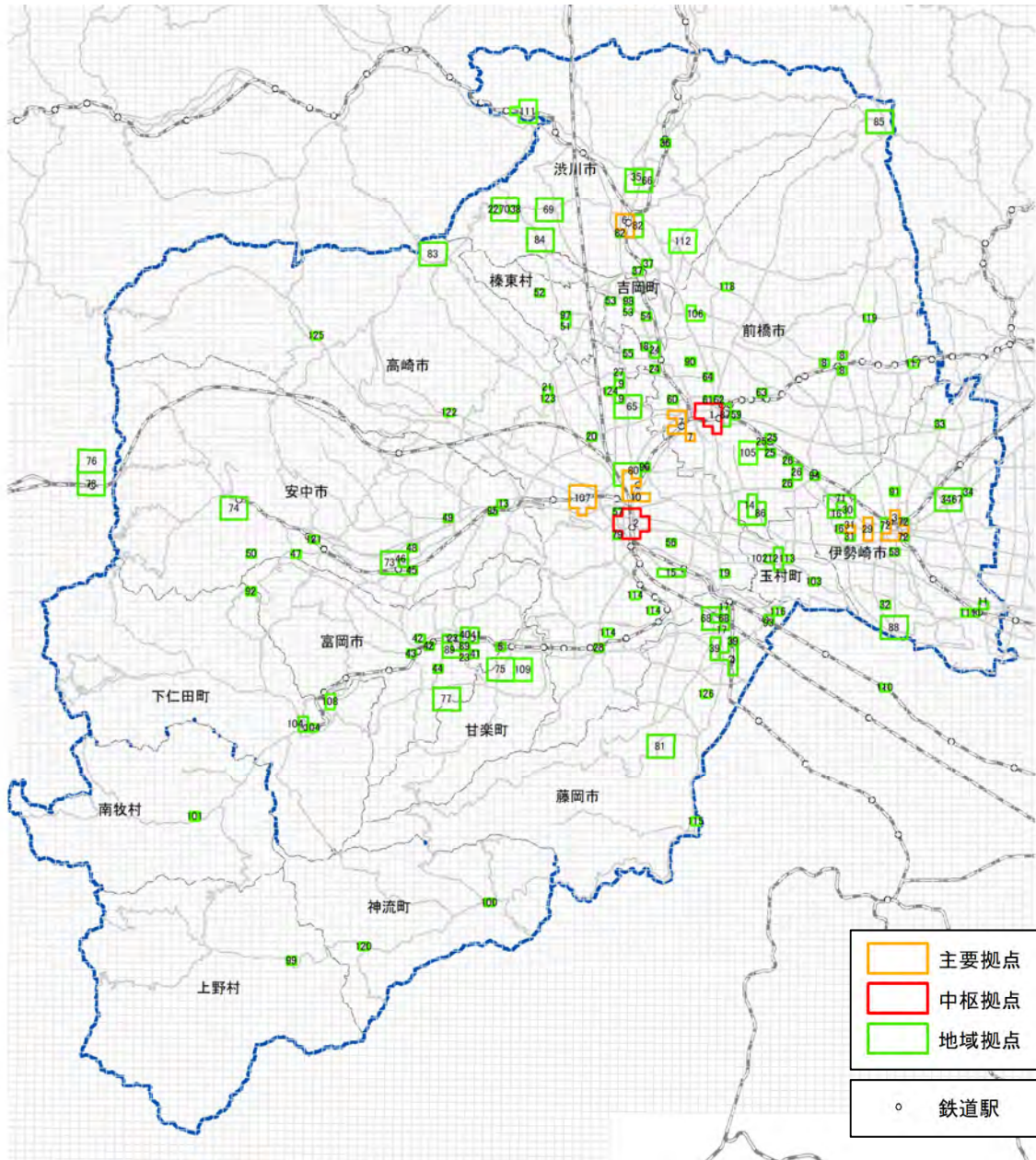


図 3-21 拠点を位置

※ 用語の意味は、巻末の用語解説をご覧ください。

表 3-19 拠点一覧(1)

No.	都市計画区域 ・市区町村	中枢・ 主要・ 地域	まちづくり計画			地区内の施設	メッシュ コード	鉄道駅
			区域マス (広域圏)	都市マス (市町村)	立地 適正化			
1	前橋	中枢	○	○	○	前橋商業高等学校	543940552	
	前橋	中枢	○	○	○	マルシェ前橋店	543940553	
	前橋	中枢	○	○	○	前橋物産館広瀬川	543940554	
	前橋	中枢	○	○	○	(独)地域医療機能推進機構群馬中央病院	543940642	
	前橋	中枢	○	○	○	群馬県庁	543940644	
	前橋	中枢	○	○	○	前橋女子高等学校	543940651	
	前橋	中枢	○	○	○	(医)生方医院	543940652	前橋
	前橋	中枢	○	○	○	前橋市役所	543940653	
	前橋	中枢	○	○	○	フレッシュ前橋プラザ店	543940654	
2	高崎市	中枢	○				543930802	
	高崎市	中枢	○			高崎市役所、スズラン百貨店高崎店、(独)国立病院機構高崎総合医療センター	543930803	
	高崎市	中枢	○			高崎タカシマヤ、(医)井上病院	543930804	
	高崎市	中枢	○				543930811	
	高崎市	中枢	○			高崎ターミナルビル	543930813	高崎
	高崎市	中枢	○				543930814	
	高崎市	中枢	○				543930901	
	高崎市	中枢	○				543930904	
	高崎市	中枢	○				543930911	
	高崎市	中枢	○			ベルク江木店	543930912	
	高崎市	中枢	○				543930913	
3	伊勢崎	主要	○	○	○		543931851	
	伊勢崎	主要	○	○	○	ペイシアIS伊勢崎店	543931852	
	伊勢崎	主要	○	○	○		543931854	
	伊勢崎	主要	○	○	○	とりせん平和町店、伊勢崎工業高等学校	543931863	
	伊勢崎	主要	○	○	○		543931952	
	伊勢崎	主要	○	○	○	ベルク伊勢崎寿店	543931954	
4	藤岡市	地域	○	○	○	ピアゴ	543920962	
	藤岡市	地域	○	○	○	(医社)三思会くすの木病院	543920964	
	藤岡市	地域	○	○	○	公立藤岡総合病院	543930061	
	藤岡市	地域	○	○	○	ベルク藤岡店	543930062	
	藤岡市	地域	○	○	○		543930064	
5	甘楽町	地域	○			カインズスーパーセンター富岡甘楽店	543837034	
6	渋川	主要	○	○	○	渋川中央病院	543950802	
	渋川	主要	○	○	○	渋川市役所	543950803	
	渋川	主要	○	○	○	石関商店、(医)恒和会関口病院	543950804	渋川
	渋川	主要	○	○	○	ベルク渋川店	543950901	
	渋川	主要	○	○	○	日本シャンソン館	543950902	
7	前橋	主要	○	○	○		543940443	
	前橋	主要	○	○	○		543940531	
	前橋	主要	○	○	○	クラシース新前橋店	543940532	新前橋
	前橋	主要	○	○	○		543940534	
	前橋	主要	○	○	○	フレッシュ元総社蒼海店	543940631	
	前橋	主要	○	○	○		543940632	
8	前橋勢多	地域	○	○	○	ペイシア前橋おおごモール店	543941914	
	前橋勢多	地域	○	○	○	アイムショッピングセンター	543941922	
	前橋勢多	地域	○	○	○	大胡支所	543951022	
9	高崎市	地域	○				543940701	
	高崎市	地域	○				543940801	

表 3-20 拠点一覧(2)

No.	都市計画区域 ・市区町村	中核・ 主要・ 地域	まちづくり計画			地区内の施設	メッシュ コード	鉄道駅
			区域マス (広域圏)	都市マス (市町村)	立地 適正化			
10	高崎市	主要	○	○	○	ユニクス高崎	543940004	
	高崎市	主要	○	○	○	(医社)大原会大原病院、高崎女子高等学校	543940013	
	高崎市	主要	○	○	○	ベルク高崎日光店	543940014	
	高崎市	主要	○	○	○	万寿屋/飯塚店	543940102	
	高崎市	主要	○	○	○	群馬パース大学	543940104	
	高崎市	主要	○	○	○		543940113	高崎問屋町
	高崎市	主要	○	○	○		543940202	
11	伊勢崎	地域	○	○	○	鶴谷病院	543932301	
	伊勢崎	地域	○	○	○	フレッセイ境町店	543932304	
	伊勢崎市	地域	○	○	○	境支所	543931392	
12	玉村	地域	○			玉村ショッピングセンター	543930691	
	玉村	地域	○			玉村町役場	543930693	
	玉村	地域	○				543930791	
13	安中	地域	○	○		ベシア安中店	543847032	
14	前橋市	地域	○	○	○	パワーモール前橋みなみ	543930974	
	前橋市	地域	○	○	○		543940072	
	前橋市	地域	○	○	○		543940074	
15	高崎市	地域	○				543930524	
	高崎市	地域	○			フレッセイ倉賀野西店	543930533	
	高崎市	地域	○				543930534	
16	伊勢崎	地域	○		○		543931824	
	伊勢崎	地域	○		○		543931923	
	伊勢崎	地域	○		○	ベシア西部モール店	543931924	
17	藤岡市	地域	○			ららん藤岡	543930254	
	藤岡市	地域	○			藤岡中央高等学校	543930261	
	藤岡市	地域	○				543930361	
18	吉岡町	地域	○	○	○	カインズ前橋吉岡モール	543950014	
19	高崎市	地域	○			群馬の森	543930563	
20	高崎市	地域	○			高崎北高等学校	543847484	
21	高崎市	地域	○			箕郷梅林	543847763	
22	渋川	地域	○				543857933	
23	富岡市	地域	○	○	○	フレッセイ富岡店、富岡実業高等学校	543837012	
	富岡市	地域	○	○	○	富岡製糸場	543837013	
	富岡市	地域	○	○	○	公立七日市病院	543837102	
	富岡市	地域	○	○	○	富岡市役所	543837111	
24	前橋市	地域		○	○		543940921	
	前橋市	地域		○	○		543950021	
	前橋市	地域		○	○		543950023	
25	前橋市	地域		○	○	フレッセイ広瀬店	543940384	
	前橋市	地域		○	○	ベルク前橋大島店	543940481	
	前橋市	地域		○	○		543940484	
26	前橋市	地域			○		543940194	
	前橋市	地域			○		543940392	
	前橋市	地域			○	フォリオ駒形ショッピングセンター	543941201	
	前橋市	地域			○	フードスクエアガーデン前橋店	543941203	
27	高崎市	地域			○	アバンセ群馬町店、明和県央高等学校	543940803	
28	高崎市	地域		○	○	吉井支所	543837093	
29	伊勢崎市	主要		○	○	やましろや連取店	543931841	
	伊勢崎市	主要		○	○	フレッセイ連取モールラシーズ連取、伊勢崎市市民病院	543931843	
	伊勢崎市	主要		○	○	(財)脳血管研究所附属美原記念病院	543931941	
30	伊勢崎市	地域		○	○	カインズホーム伊勢崎店	543941022	
31	伊勢崎市	地域		○	○		543931831	
	伊勢崎市	地域		○	○		543931833	

表 3-21 拠点一覧(3)

No.	都市計画区域 ・市区町村	中枢・ 主要・ 地域	まちづくり計画			地区内の施設	メニュー コード	鉄道駅
			区域マス (広域圏)	都市マス (市町村)	立地 適正化			
32	伊勢崎市	地域		○	○		543931353	
33	伊勢崎市	地域		○	○	赤堀支所	543941583	
34	伊勢崎市	地域		○	○	スマーク伊勢崎	543941084	
	伊勢崎市	地域		○	○	アバンセ東村店、あずま支所	543941192	
35	渋川市	地域		○	○	道の駅こもち	543960113	
	渋川市	地域		○	○	ベイシア渋川こもち店、子持老人福祉センター	543960211	
36	渋川市	地域		○	○	赤城行政センター	543960422	
37	渋川市	地域		○	○		543950513	
	渋川市	地域		○	○	花湯スカイテルリゾート	543950612	
38	渋川市	地域		○	○		543857943	
39	藤岡市	地域		○	○	スーパー丸幸宮本店	543930052	
	藤岡市	地域		○	○		543930054	
	藤岡市	地域		○	○	藤岡市役所	543930152	
	藤岡市	地域		○	○		543930162	
40	富岡市	地域		○	○		543837112	
	富岡市	地域		○	○	スーパー丸幸バイパス店	543837114	
41	富岡市	地域		○	○		543837021	
	富岡市	地域		○	○		543837121	
	富岡市	地域		○	○	Aコープ富岡店、公立富岡総合病院	543837123	
42	富岡市	地域		○	○	富岡高等学校	543836094	
	富岡市	地域		○	○	ベイシア富岡店	543836191	
43	富岡市	地域		○	○	ヤオコー富岡店	543836082	
44	富岡市	地域		○	○		543827901	
45	安中市	地域		○			543836584	
46	安中市	地域		○		恵みの湯	543836681	
47	安中市	地域		○			543836623	
48	安中市	地域		○			543836782	
49	安中市	地域		○		安中市役所	543837902	
50	安中市	地域		○			543835694	
51	榛東村	地域		○			543857271	
52	榛東村	地域		○		霞山C.C	543857452	
53	吉岡町	地域			○		543950302	
	吉岡町	地域			○		543857394	
54	吉岡町	地域		○	○		543950214	
55	前橋市	地域				前橋西高等学校	543950002	
56	高崎市	地域				黒沢病院	543930733	
57	高崎市	地域				綿貫病院	543930903	
58	伊勢崎市	地域				伊勢崎市役所	543931752	
59	前橋市	地域		○		前橋赤十字病院(跡地)	543940662	
60	前橋市	地域				(財)老年病研究所附属病院	543940731	
61	前橋市	地域				韓流市場、関口整形外科病院、中央児童遊園(るなばあく)	543940751	
62	前橋市	地域				スズラン百貨店前橋店	543940752	
63	前橋市	地域					543940783	
64	前橋市	地域				前橋リカ、群馬大学医学部附属病院	543940853	
65	高崎市	地域				イオンモール高崎	543940601	
	高崎市	地域				イオンモール高崎	543940602	
	高崎市	地域				イオンモール高崎	543940603	
	高崎市	地域				イオンモール高崎	543940604	
	高崎市	地域				イオンモール高崎	543940611	
	高崎市	地域				イオンモール高崎	543940613	
	高崎市	地域				イオンモール高崎	543940702	
高崎市	地域				イオンモール高崎	543940711		

表 3-22 拠点一覧(4)

No.	都市計画区域 ・市区町村	中枢・ 主要・ 地域	まちづくり計画			地区内の施設	メッシュ コード	鉄道駅
			区域マス (広域圏)	都市マス (市町村)	立地 適正化			
66	渋川	地域				こもち	543960102	
	渋川	地域				こもち	543960104	
	渋川	地域				こもち	543960111	
	渋川	地域				こもち	543960112	
	渋川	地域				こもち	543960114	
	渋川	地域				こもち、子持総合支所	543960202	
	渋川	地域				こもち	543960212	
67	伊勢崎	地域				スマーク伊勢崎	543941081	
	伊勢崎	地域				スマーク伊勢崎	543941082	
	伊勢崎	地域				スマーク伊勢崎	543941083	
	伊勢崎	地域				スマーク伊勢崎	543941091	
	伊勢崎	地域				スマーク伊勢崎	543941093	
	伊勢崎	地域				スマーク伊勢崎	543941181	
	伊勢崎	地域				スマーク伊勢崎	543941182	
伊勢崎	地域				スマーク伊勢崎	543941191		
68	藤岡市	地域				ららん藤岡	543930251	
	藤岡市	地域				ららん藤岡	543930252	
	藤岡市	地域				ららん藤岡	543930253	
	藤岡市	地域				ららん藤岡	543930263	
	藤岡市	地域				ららん藤岡	543930351	
	藤岡市	地域				ららん藤岡	543930352	
69	渋川	地域				伊香保グリーン牧場	543857952	
	渋川	地域				伊香保グリーン牧場	543857954	
	渋川	地域				伊香保グリーン牧場	543857961	
	渋川	地域				伊香保グリーン牧場	543857962	
	渋川	地域				伊香保グリーン牧場	543857963	
	渋川	地域				伊香保グリーン牧場	543857964	
	渋川	地域				伊香保グリーン牧場	543867052	
	渋川	地域				伊香保グリーン牧場	543867061	
	渋川	地域				伊香保グリーン牧場	543867062	
70	渋川	地域		○	○	伊香保温泉	543857931	
	渋川	地域		○	○	伊香保温泉	543857932	
	渋川	地域		○	○	伊香保温泉、伊香保総合支所	543857934	
	渋川	地域		○	○	伊香保温泉	543857941	
	渋川	地域		○	○	伊香保温泉	543867031	
	渋川	地域		○	○	伊香保温泉	543867032	
	渋川	地域		○	○	伊香保温泉	543867041	
71	伊勢崎	地域				伊勢崎オート	543931933	
	伊勢崎	地域				伊勢崎オート	543941021	
	伊勢崎	地域				伊勢崎オート	543941023	
	伊勢崎	地域				伊勢崎オート	543941024	
	伊勢崎	地域				伊勢崎オート	543941031	
	伊勢崎	地域				伊勢崎オート	543941033	
72	伊勢崎	地域				伊勢崎駅	543931853	
	伊勢崎	地域				伊勢崎駅	543931861	
	伊勢崎	地域				伊勢崎駅	543931951	伊勢崎
伊勢崎	地域				伊勢崎駅	543931961		

表 3-23 拠点一覧(5)

No.	都市計画区域 ・市区町村	中枢・ 主要・ 地域	まちづくり計画			地区内の施設	メッシュ コード	鉄道駅
			区域マス (広域圏)	都市マス (市町村)	立地 適正化			
73	安中	地域				磯部温泉	543836573	
	安中	地域				磯部温泉	543836574	
	安中	地域				磯部温泉	543836583	
	安中	地域				磯部温泉	543836671	
	安中	地域				磯部温泉	543836672	
	安中	地域				磯部温泉	543836673	
	安中	地域				磯部温泉	543836674	
	安中	地域				磯部温泉	543836683	
74	安中	地域				碓氷峠鉄道遺産	543845082	
	安中	地域				碓氷峠鉄道遺産	543845091	
	安中	地域				碓氷峠鉄道遺産	543835981	
	安中	地域				碓氷峠鉄道遺産	543835982	
	安中	地域				碓氷峠鉄道遺産	543835983	
	安中	地域				碓氷峠鉄道遺産	543835984	
	安中	地域				碓氷峠鉄道遺産	543835991	
	安中	地域				碓氷峠鉄道遺産	543835993	
75	甘楽	地域				甘楽町役場	543827833	
	甘楽	地域				甘楽町役場	543827834	
	甘楽	地域				甘楽町役場	543827843	
	甘楽	地域				甘楽町役場	543827931	
	甘楽	地域				甘楽町役場	543827932	
	甘楽	地域				甘楽町役場	543827933	
	甘楽	地域				甘楽町役場	543827934	
	甘楽	地域				甘楽町役場	543827941	
76	軽井沢	地域				旧軽井沢銀座通り	543845201	
	軽井沢	地域				旧軽井沢銀座通り	543845204	
	軽井沢	地域				旧軽井沢銀座通り	543845211	
	軽井沢	地域				旧軽井沢銀座通り	543845301	
	軽井沢	地域				旧軽井沢銀座通り	543845302	
	軽井沢	地域				旧軽井沢銀座通り	543845202	
	軽井沢	地域				旧軽井沢銀座通り	543845203	
	軽井沢	地域				旧軽井沢銀座通り	543845213	
77	富岡市	地域		○	○	群馬サファリパーク	543827603	
	富岡市	地域		○	○	群馬サファリパーク	543827604	
	富岡市	地域		○	○	群馬サファリパーク	543827613	
	富岡市	地域		○	○	群馬サファリパーク	543827701	
	富岡市	地域		○	○	群馬サファリパーク	543827702	
	富岡市	地域		○	○	群馬サファリパーク	543827703	
	富岡市	地域		○	○	群馬サファリパーク	543827704	
	富岡市	地域		○	○	群馬サファリパーク	543827711	
78	軽井沢	地域				軽井沢駅	543845003	
	軽井沢	地域				軽井沢駅	543845111	
	軽井沢	地域				軽井沢駅	543845004	
	軽井沢	地域				軽井沢駅	543845101	
	軽井沢	地域				軽井沢駅	543845102	
	軽井沢	地域				軽井沢駅	543845103	
	軽井沢	地域				軽井沢駅	543845104	
	軽井沢	地域				軽井沢駅	543845013	

表 3-24 拠点一覧(6)

No.	都市計画区域 ・市区町村	中核・ 主要・ 地域	まちづくり計画			地区内の施設	メッシュ コード	鉄道駅
			区域マス (広域圏)	都市マス (市町村)	立地 適正化			
79	高崎市	地域				高崎駅	543930801	
80	高崎市	地域				高崎問屋町	543940103	
	高崎市	地域				高崎問屋町	543940201	
	高崎市	地域				高崎問屋町	543940203	
	高崎市	地域				高崎問屋町	543940204	
	高崎市	地域				高崎問屋町	543940211	
	高崎市	地域				高崎問屋町	543940213	
	高崎市	地域				高崎問屋町	543940213	
81	藤岡市	地域				高山社跡	543920323	
	藤岡市	地域				高山社跡	543920324	
	藤岡市	地域				高山社跡	543920333	
	藤岡市	地域				高山社跡	543920421	
	藤岡市	地域				高山社跡	543920422	
	藤岡市	地域				高山社跡	543920423	
	藤岡市	地域				高山社跡	543920424	
	藤岡市	地域				高山社跡	543920431	
82	洪川	地域				洪川駅	543950801	
	洪川	地域				洪川駅	543950811	
	洪川	地域				洪川駅	543950813	
	洪川	地域				洪川駅	543950911	
83	高崎市	地域				榛名湖	543856691	
	高崎市	地域				榛名湖	543856692	
	高崎市	地域				榛名湖	543856693	
	高崎市	地域				榛名湖	543856694	
	高崎市	地域				榛名湖	543856791	
	高崎市	地域				榛名湖	543856792	
	高崎市	地域				榛名湖	543857601	
	高崎市	地域				榛名湖	543857603	
84	洪川	地域				水沢観音	543857751	
	洪川	地域				水沢観音	543857752	
	洪川	地域				水沢観音	543857753	
	洪川	地域				水沢観音	543857754	
	洪川	地域				水沢観音	543857761	
	洪川	地域				水沢観音	543857763	
	洪川	地域				水沢観音	543857851	
	洪川	地域				水沢観音	543857852	
	洪川	地域				水沢観音	543857861	
85	前橋	地域				赤城山山頂	543961541	
	前橋	地域				赤城山山頂	543961542	
	前橋	地域				赤城山山頂	543961543	
	前橋	地域				赤城山山頂	543961544	
	前橋	地域				赤城山山頂	543961551	
	前橋	地域				赤城山山頂	543961553	
	前橋	地域				赤城山山頂	543961641	
	前橋	地域				赤城山山頂	543961642	
	前橋	地域				赤城山山頂	543961651	

表 3-25 拠点一覧(7)

No.	都市計画区域 ・市区町村	中枢・ 主要・ 地域	まちづくり計画			地区内の施設	メッシュ コード	鉄道駅
			区域マス (広域圏)	都市マス (市町村)	立地 適正化			
86	前橋	地域				前橋パワーモール	543930971	
	前橋	地域				前橋パワーモール	543930972	
	前橋	地域				前橋パワーモール	543930973	
	前橋	地域				前橋パワーモール	543930981	
	前橋	地域				前橋パワーモール	543930983	
	前橋	地域				前橋パワーモール	543940071	
	前橋	地域				前橋パワーモール	543940081	
87	前橋	地域				前橋駅	543940563	
	前橋	地域				前橋駅	543940661	
	前橋	地域				前橋駅	543940663	
88	伊勢崎	地域				八斗島工業団地	543931153	
	伊勢崎	地域				八斗島工業団地	543931154	
	伊勢崎	地域				八斗島工業団地	543931163	
	伊勢崎	地域				八斗島工業団地	543931251	
	伊勢崎	地域				八斗島工業団地	543931252	
	伊勢崎	地域				八斗島工業団地	543931253	
	伊勢崎	地域				八斗島工業団地	543931254	
89	富岡市	地域		○	○	富岡製糸場	543837002	
	富岡市	地域		○	○	富岡製糸場	543837004	
	富岡市	地域		○	○	富岡製糸場	543837011	
	富岡市	地域		○	○	富岡製糸場	543837014	
90	前橋	地域				敷島公園	543940943	
91	伊勢崎	地域				華蔵寺公園遊園地	543941152	
92	下仁田町	地域				妙義山	543835492	
93	高崎市	地域				新町駅	543930284	新町
94	前橋	地域				駒形駅	543941211	駒形
95	安中	地域				安中駅	543837933	安中
96	高崎市	地域				井野駅	543940214	井野
97	榛東村	地域				榛東村役場	543857273	
98	吉岡町	地域			○	吉岡町役場	543950304	
99	上野	地域				上野村役場	543806923	
100	神流	地域				神流村役場	543817333	
101	南牧村	地域				南牧村役場	543815962	
102	玉村町	地域		○		玉村町役場	543930684	
103	玉村町	地域		○			543931511	
104	下仁田町	地域		○			543826522	
	下仁田町	地域		○		下仁田厚生病院	543826524	
	下仁田町	地域		○		下仁田町役場	543826531	
105	前橋市	地域			○		543940373	
	前橋市	地域			○	前橋赤十字病院	543940472	
	前橋市	地域			○		543940371	
	前橋市	地域			○		543940372	
	前橋市	地域			○		543940374	
	前橋市	地域			○		543940471	
106	前橋市	地域		○		道の駅「まえばし赤城」	543950243	
	前橋市	地域		○			543950244	
	前橋市	地域		○			543950341	

表 3-26 拠点一覧(8)

No.	都市計画区域 ・市区町村	中枢・ 主要・ 地域	まちづくり計画			地区内の施設	メッシュ コード	鉄道駅	
			区域マス (広域圏)	都市マス (市町村)	立地 適正化				
107	高崎市	主要			○		543847072		
	高崎市	主要			○		543847082		
	高崎市	主要			○		543847084		
	高崎市	主要			○		543847181		
	高崎市	主要			○		543837983		
	高崎市	主要			○		543847074		
	高崎市	主要			○		543847081		
	高崎市	主要			○		543847083		
	高崎市	主要			○		543847172		
108	高崎市	主要			○		543847182		
	下仁田町	地域		○		道の駅「しもにた」	543826643		
109	下仁田町	地域		○			543826741		
	甘楽町	地域		○			543827844		
	甘楽町	地域		○			543827853		
	甘楽町	地域		○			543827942		
	甘楽町	地域		○			543827944		
	甘楽町	地域		○			543827951		
110	甘楽町	地域		○			543827953		
	伊勢崎	地域				本庄駅	543921851		
	111	渋川市	地域		○	○		543867544	
		渋川市	地域		○	○	小野上行政センター	543867553	
		渋川市	地域		○	○		543867641	
		渋川市	地域		○	○		543867642	
		渋川市	地域		○	○		543867644	
渋川市		地域		○	○		543867651		
渋川市		地域		○	○		543867653		
112	渋川市	地域		○	○		543950731		
	渋川市	地域		○	○		543950732		
	渋川市	地域		○	○		543950733		
	渋川市	地域		○	○		543950734		
	渋川市	地域		○	○		543950741		
	渋川市	地域		○	○	北橋行政センター	543950743		
	渋川市	地域		○	○		543950831		
	渋川市	地域		○	○		543950832		
	渋川市	地域		○	○		543950841		
113	玉村町	地域		○		玉村町文化センター	543930694		
	高崎市	地域		○		上野三碑	543930321		
114	高崎市	地域		○		上野三碑	543930411		
	高崎市	地域		○		上野三碑	543837194		
115	藤岡市	地域				鬼石総合支所	543910942		
116	高崎市	地域				新町支所	543930391		
117	前橋市	地域				粕川支所	543941964		
118	前橋市	地域				富士見支所	543950463		
119	前橋市	地域				宮城支所	543951243		
120	神流町	地域				中里支所	543816063		
121	安中市	地域				松井田支所	543836733		
122	高崎市	地域				榛名支所	543847602		
123	高崎市	地域				箕郷支所	543847761		
124	高崎市	地域				群馬支所	543847794		
125	高崎市	地域				倉淵支所	543856131		
126	藤岡市	地域		○			543920753		

(3) 幹線ネットワーク

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、既存の都市機能の維持が困難になることが想定されますが、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ます。

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ます。

これまで、人流データから広域生活圏相互の結びつき（図3-22）を把握しましたが、人口減少が顕著となる20年後においても、この広域生活圏相互の結びつきと広域生活圏のなかでも核となる都市へのアクセスを確保することは重要となります。

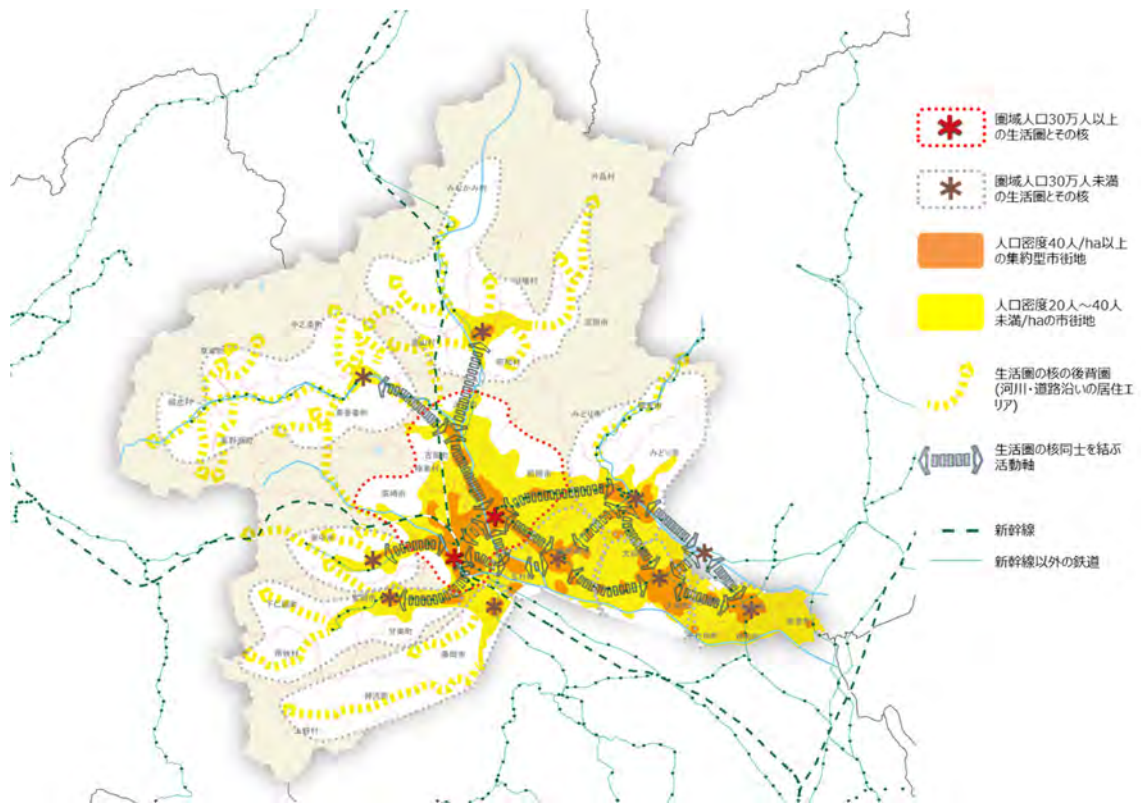


図3-22 広域生活圏同士の結びつき(2040年人口)

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3-23のとおりになります。また、図3-23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

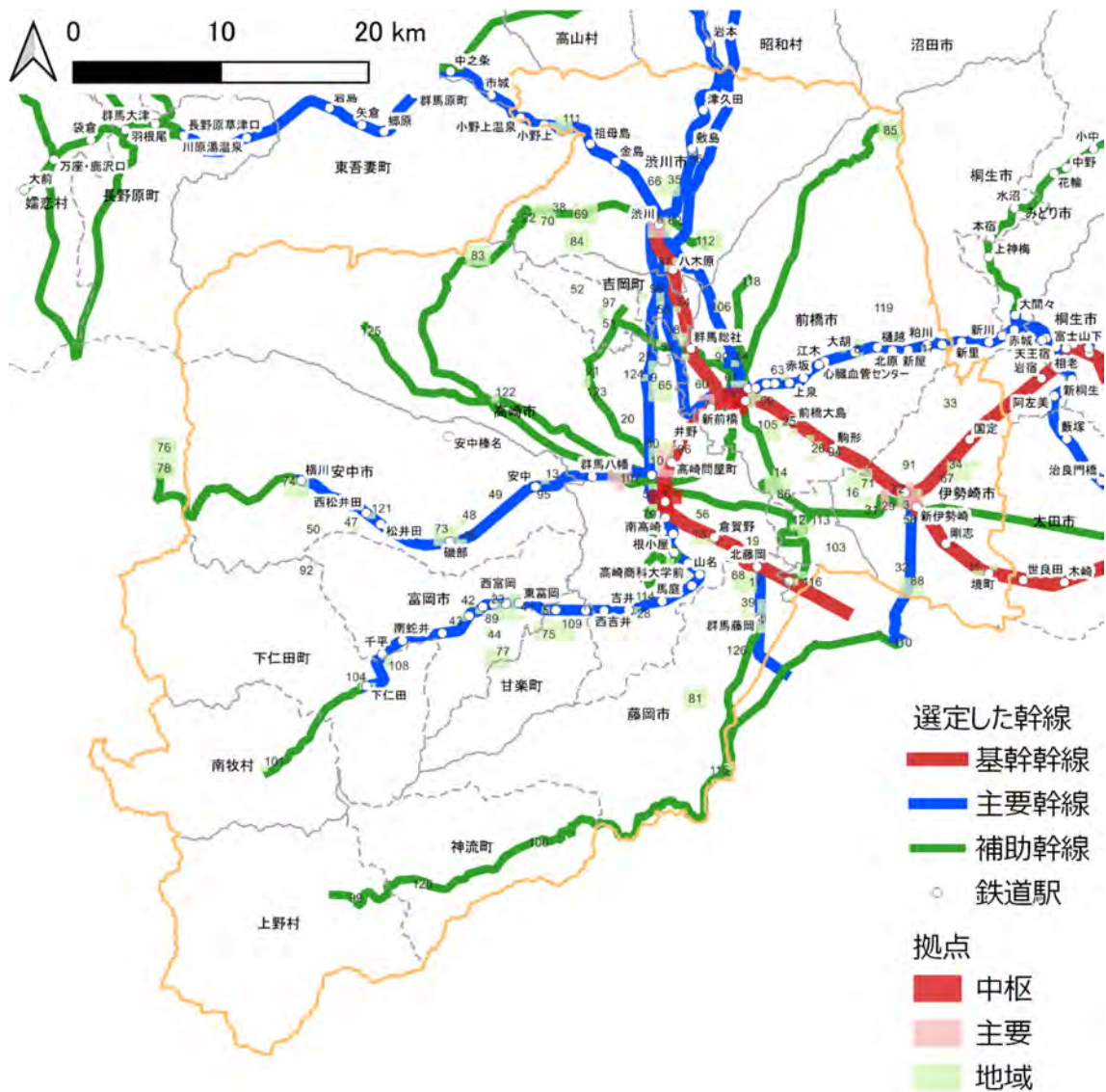


図 3-23 幹線設定図

3.2 東毛広域圏

3.2.1 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 79%と予測されています。高齢者人口は微増となるため、高齢化率が平成 27 年の約 27%から令和 27 年には約 37%になると予測されています。

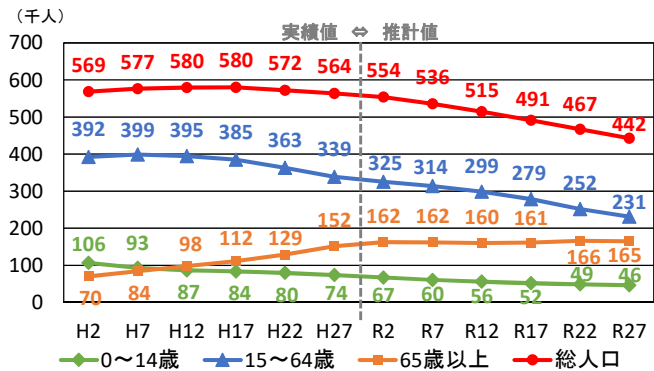


図 3-24 人口推移

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/km² 以上、コミュニティバスが 500 人/km² 以上 2,500 人/km² 未満、小型車両や区域運行が 500 人/km² 未満程度とされています。館林市、大泉町、太田市、桐生市、みどり市の市街地では路線形態が可能なレベルの人口密度となっています。桐生市・みどり市の中山間地は路線形態でのサービスが難しい人口密度の低い地域が広がっています。鉄道では、わたらせ渓谷鐵道の大間々以北は人口密度が低い地域を通過しています。

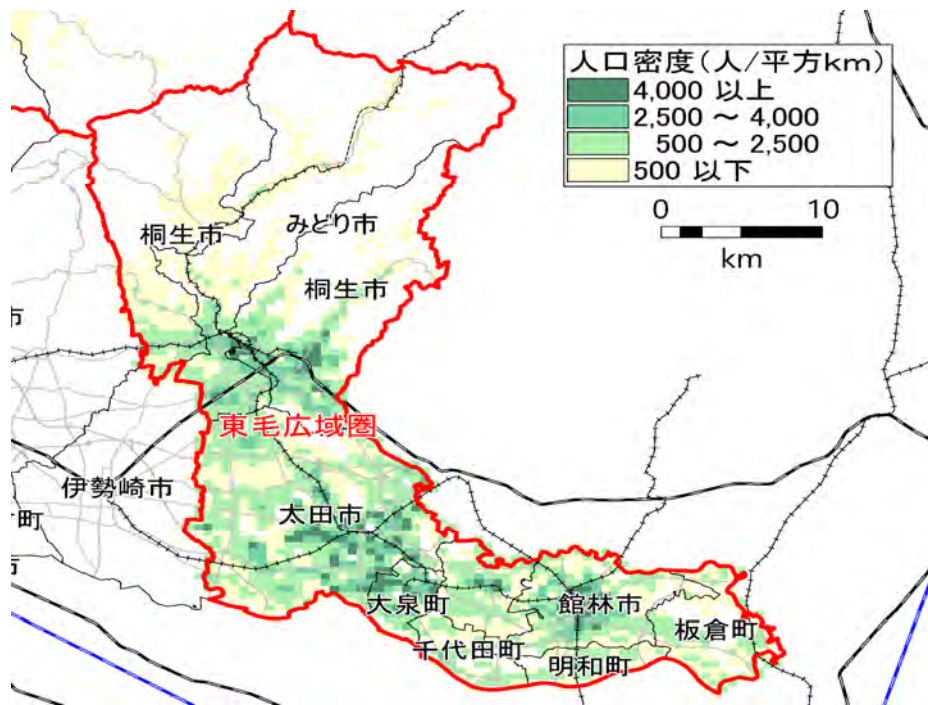


図 3-25 人口密度

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。桐生市北部では、人口の少ない割に高齢者人口の多い地域がみられます。

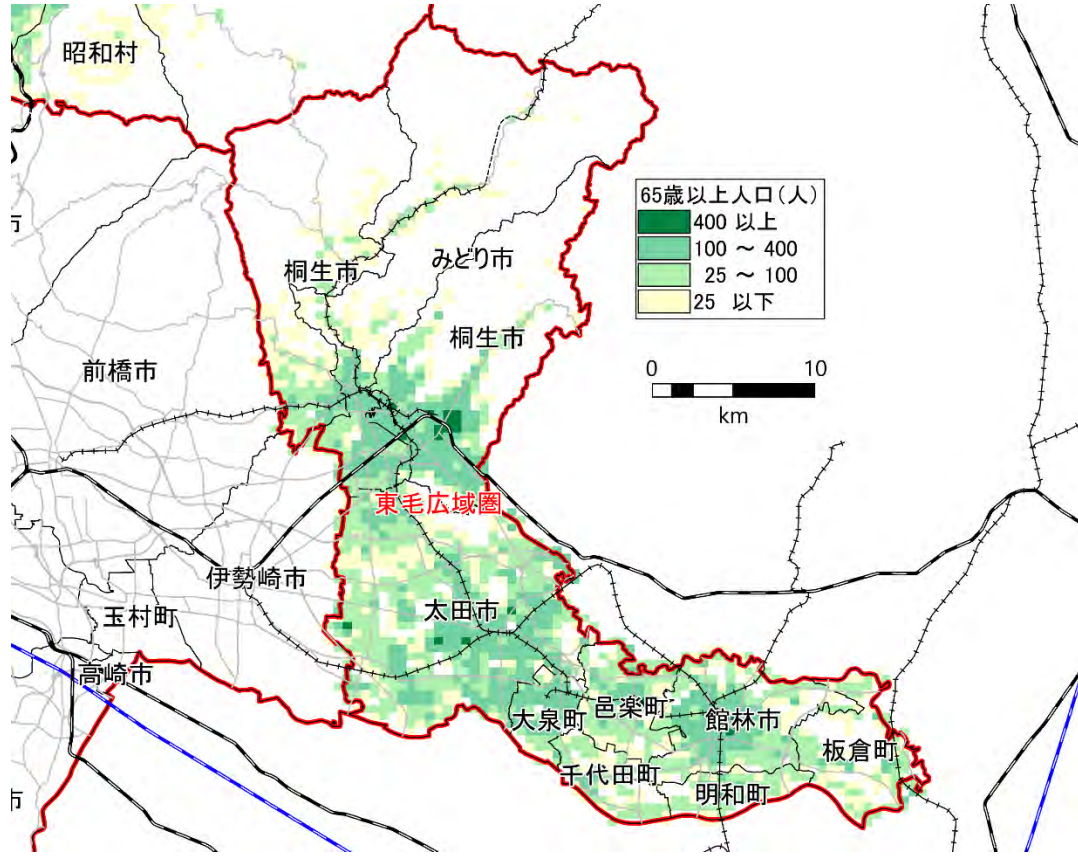


図 3-26 500mメッシュ高齢者人口

資料:平成 27 年国勢調査

3.2.2 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、太田市、館林市、桐生市中心部の周辺で、鉄道駅の比較的近くに多く立地していますが、鉄道駅から離れて立地している場合もあります。

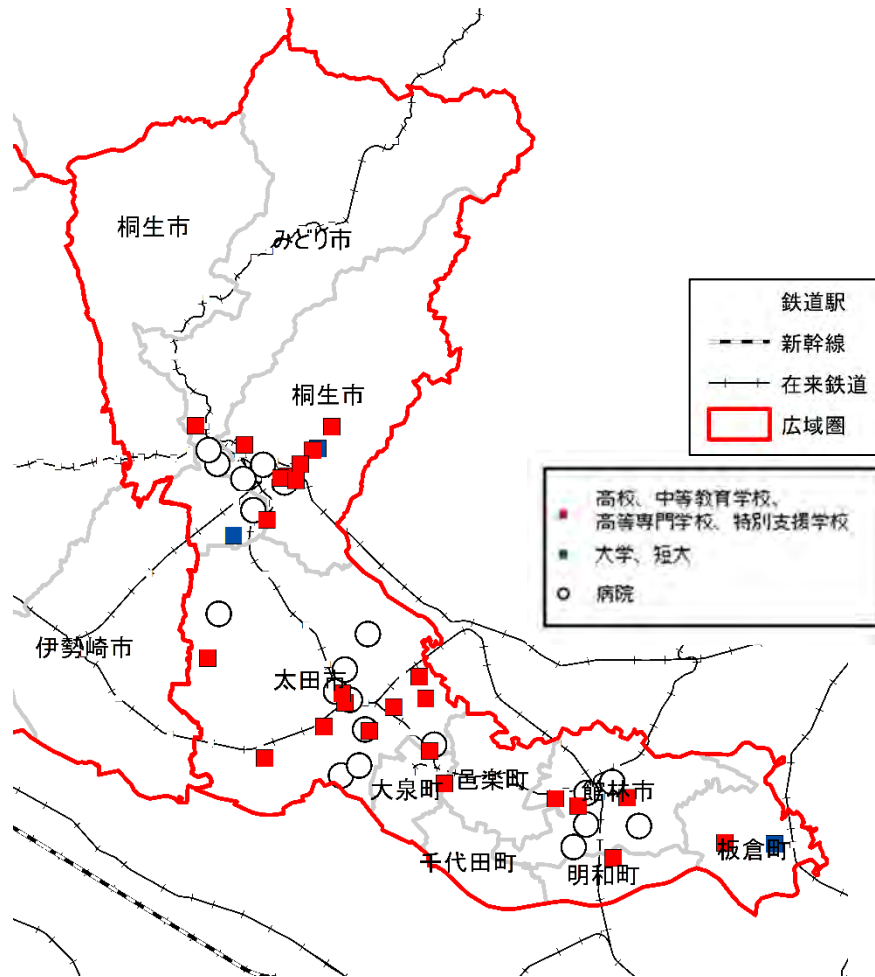


図 3-27 主要施設位置

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

3.2.3 公共交通ネットワークの現状

(1) 鉄道・路線バス

- 鉄道は、JR 両毛線（足利～桐生～伊勢崎）、東武伊勢崎線（羽生～館林～足利市～太田～伊勢崎）、東武日光線（新古河～板倉東洋大前～栃木）、東武佐野線（館林～佐野）、東武小泉線（太田～東小泉、西小泉～東小泉～館林）、東武桐生線（太田～新桐生～赤城）、上毛電気鉄道（西桐生～赤城～粕川）、わたらせ渓谷鐵道（桐生～大間々～間藤）が通っています。民間路線バスはほとんど運行されておらず、行政運営の路線バス及びデマンド交通※が運行されています。
- 館林都市圏は鉄道網が充実しており、それを補完する行政運営の路線バスが館林駅を中心に多く運行されていますが運行本数が少ない状況です。
- 大泉町は町営バス、民間路線バスが各 1 路線で交通空白地域があります。（高齢者等限定デマンド交通※が補完）
- 太田市は鉄道、民間路線バス、市営の路線バス（有料と無料）で市内をカバーしていますが、北部地域は交通空白地域があり太田駅へ自動車へ直接アクセスする移動が多くみられます。
- みどり市は鉄道、市内デマンド交通※が運行されています。
- 桐生市は、市街地部が鉄道、路線バスでカバーされています。新里地区は上毛電鉄、デマンド交通※が運行しています。黒保根地区はわたらせ渓谷鐵道があり、デマンド交通※、自家用有償旅客運送も運行しています。

※ 用語の意味は、巻末の用語解説をご覧ください。



図 3-28 公共交通路線網

- ※ みどり市のデマンド交通※はミーティングポイント型※で乗降場所が限定されている。
- ※ 大泉町では利用者を高齢者・障害者・妊娠中の人に限定したデマンド交通※が運行している。(非表示)
- ※ 太田市では利用者を高齢者・障害者に限定したデマンド交通※が運行している。(非表示)
- ※ 明和町の乗合タクシーのチョイソコめいわは無料で実験実施中である。(非表示)

※ 用語の意味は、巻末の用語解説をご覧ください。

1) 鉄道

東武伊勢崎線（太田駅以南）及び東武日光線は100本/日（上下線合計）以上運行されており、日中時間帯にも1時間2本以上が運行されています。わたらせ渓谷鐵道を除くその他の路線については運行本数が概ね40～100本/日（上下線合計）であり、日中時間帯にも1時間1～2本（上下線合計）が運行されています。わたらせ渓谷鐵道については桐生駅～大間々駅間は36本/日（上下線合計、日中時間帯は概ね1時間1本程度）が運行されていますが、大間々駅～足尾駅間は22本/日と運行本数が少なくなっています。

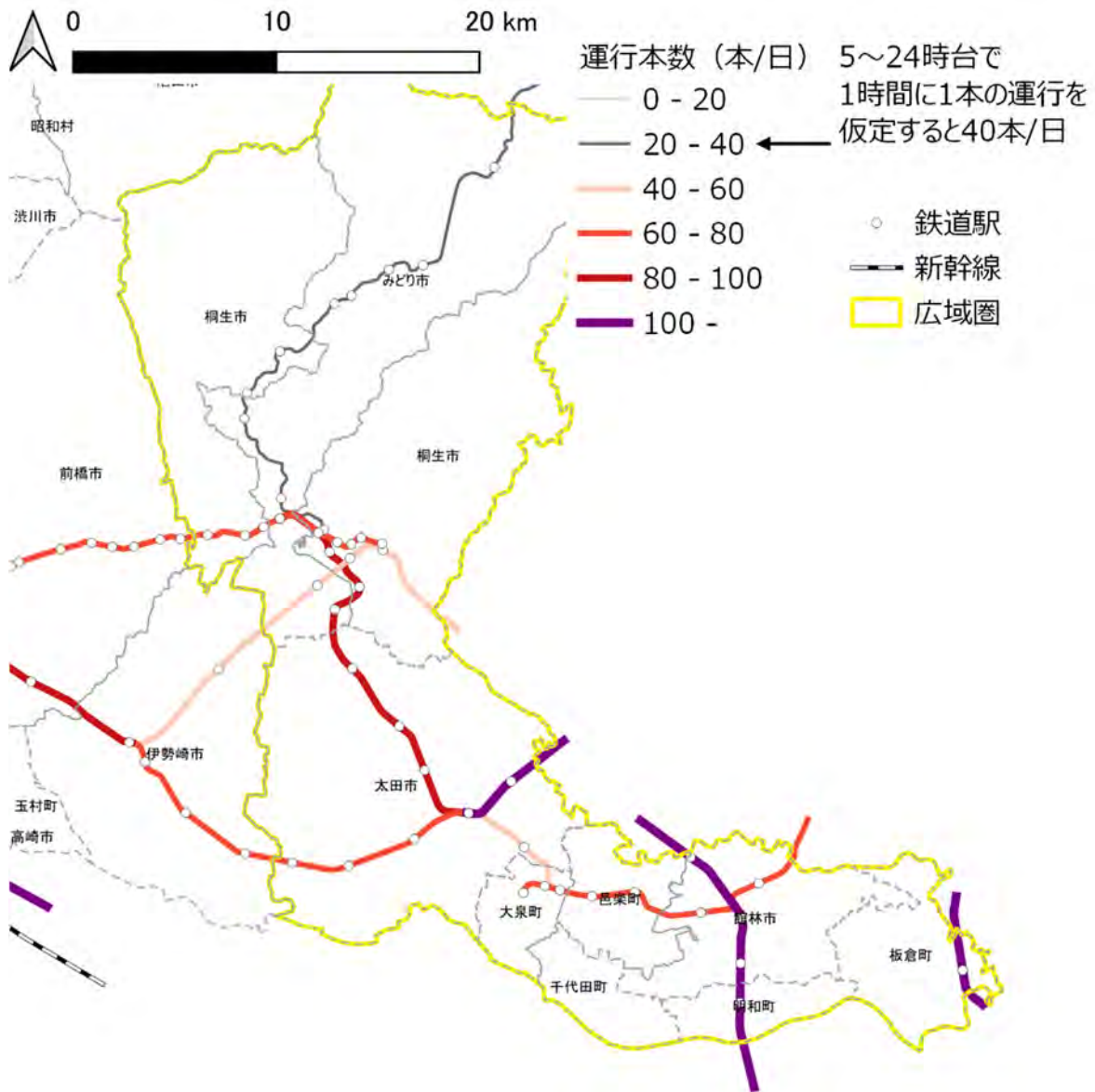


図 3-29 鉄道運行本数

資料：JR 時刻表（株式会社交通新聞社）、NAVITIME（東武鉄道時刻表）、上毛電気鉄道サイト時刻表、わたらせ渓谷鐵道サイト時刻表

2) 路線バス

バスの運行本数（平日）は、民間事業者が運行する太田駅～イオンモール太田間、太田駅～熊谷駅間については、運行本数が 60 本/日以上であり、日中時間帯でも 2 本/時以上が運行されています。桐生市おりひめバスの梅田線・川内線・広沢線、太田市営無料バスの西バス系統・東バス系統、館林都市圏広域公共路線バスの館林・板倉線については、運行本数が 20 本/日以上ですが、その他の路線の運行本数は少なくなっています。

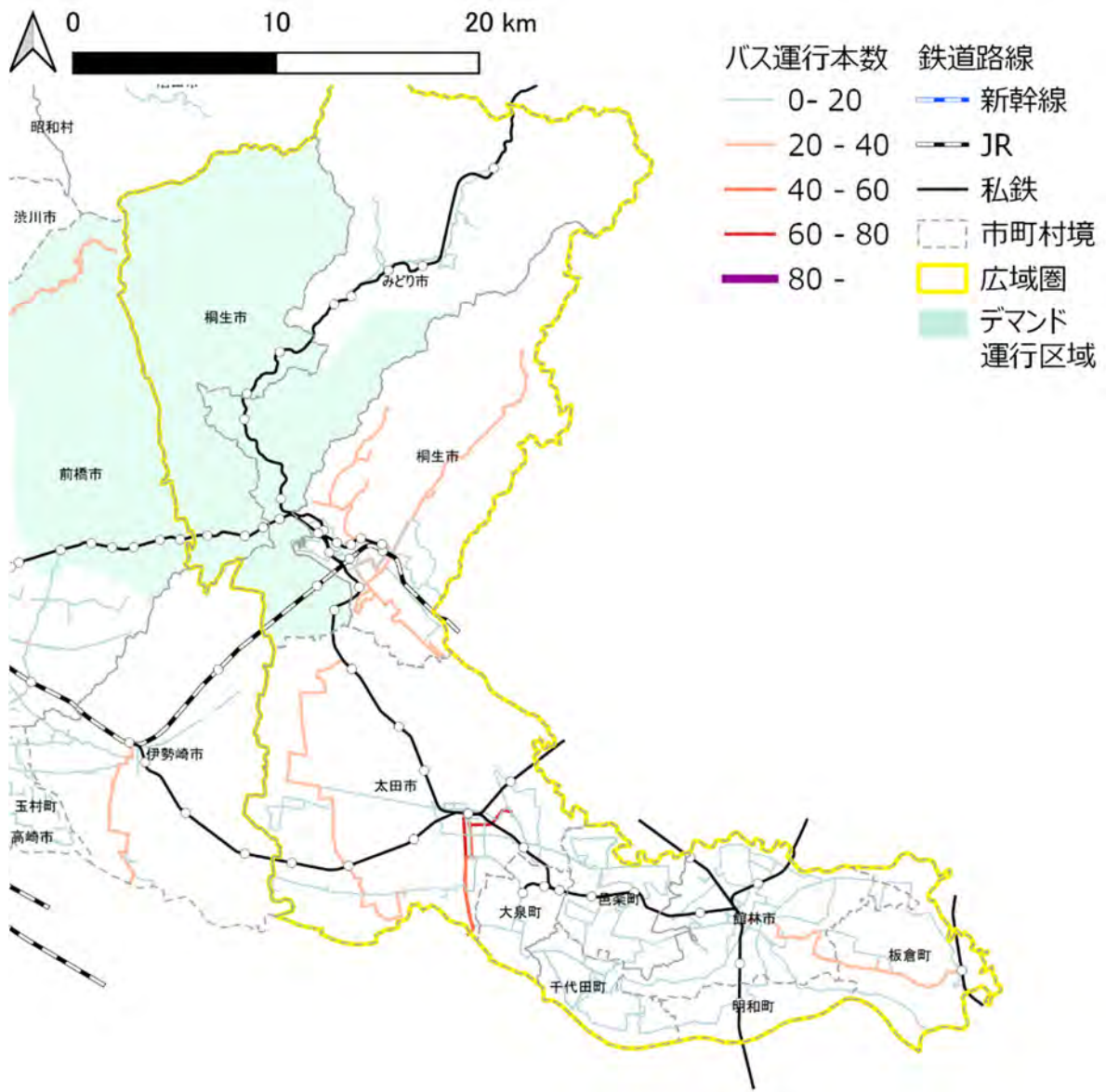


図 3-30 バス運行本数(平日)

(2) その他の輸送手段(福祉輸送、スクールバス等)

各市町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 3-27 その他輸送手段等(桐生市)

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
敬老パスポート券	桐生市	⑦運賃補助(バス)	市内全域(桐生朝日自動車)	70歳以上	1か月:500円、3か月:1,460円、6か月:2,850円 割引率(通勤定期比)91.6%	-	-	年度または期間:令和元年度 5,301千円/年
デマンド回数券	桐生市	⑦運賃補助(バス)	新里町、黒保根町(沼田屋タクシー)	70歳以上	15回分:3,000円 7回分:1,500円	-	-	年度または期間:令和元年度 939千円/年
低速電動コミュニティバス「MAYU」	桐生市	⑧その他(グリーンスローモビリティ)	重伝建コース、動物園・遊園地コース	制限なし	無料	土日(祝日除く)	②ワゴン車両※低速電動バス	年度または期間:令和元年度 4,147人/年
公共交通空白地有償運送	特定非営利活動法人グループ28	③自家用有償旅客運送(公共交通空白地有償運送)	黒保根町	町内在住で、身体状況、バス停・駅までの距離等の理由で公共交通機関を利用できない方(登録制)	・運賃100円/km ・迎え料金30円/km、待機料金200円/15分、付添料金250円/15分	月～金(祝日・年末年始を除く)	①セダン車両 ②ワゴン車両	年度または期間:令和元年度 1,585回/年
買い物ツアー(試行事業)	桐生市社協、(社福)徳昌会	④ボランティア運送	川内地区	川内地区在住の方	無料	H30年9月、H30年11月、令和1年9月の計3回	②ワゴン車両	年度または期間:H30年9月、H30年11月、令和1年9月の計3回 33人/3回(12人/13人/8人)

※他、福祉有償運送(13事業者)、スクールバス(4校)

表 3-28 その他輸送手段等(太田市)

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
おうかがい市バス	太田市	①デマンド交通	市内全域	・70歳以上の人 ・70歳未満で身体障害者手帳や精神障害者保健福祉手帳、療育手帳の保有者 ・その他特別の理由により市長が認めた人	地区内200円地区 外300円	月～金(祝日・年末年始を除く)	②ワゴン車両	年度または期間:令和元年度 31,647人/年
福祉Mover	株式会社エムダブルエス日高	⑤施設送迎バスへの混乗	太田デイトレセンターより半径5キロ圏内	デイサービス利用者(施設への通所日以外にも利用可能)	無料(期間限定)	月～土(年末年始を除く)	②ワゴン車両	年度または期間:令和元年度 100件程度/月
太田市社協、(社福)圓会	買い物支援 ※今後実施予定	④ボランティア運送		今後決定	無料	月2回		年度または期間: 人/年

※他、福祉有償運送(12事業者)、スクールバス(12校)

表 3-29 その他輸送手段等(館林市)

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
シニアバス (公共路線バス)	館林市外四町、つじ観光バス、館林観光バス	⑦運賃補助(バス)	市内全域 (つじ観光バス、館林観光バス)	70歳以上	1か月:500円、3か月:1,500円、6か月:3,000円 ※6か月はR2.8から販売開始	-	-	年度または期間:令和元年度 95人/年(1か月)297人/年(3か月)
高齢者無料定期券交付事業	館林市	⑦運賃補助(バス)	市内全域	70歳以上で運転免許非保有かつ同一世帯に運転できる人がいないかた	6か月定期(3,000円)	-	-	年度または期間:令和元年度 1,263千円/年
高齢者通院等タクシー助成事業	館林市	⑥運賃補助(タクシー)	市内全域	70歳以上	500円×24枚(通院限定)	-	-	年度または期間:令和元年度 19,011千円/年
買い物支援事業※現在休止中	館林市社協、(社福)全仁会、(社福)光生会、(社福)ポプラ会	④ボランティア運送	赤羽地区、三野谷地区(予定)	70歳以上の一人暮らし高齢者、高齢者二人世帯、市社協支部長が認めた者(要介護1~5は除く)	無料	赤羽地区(3つに分類):基本は毎週木曜日(利用者の意向で対応) 三野谷地区(予定):第2・第4火曜	②ワゴン車	年度または期間:令和元年10月31日~令和2年2月20日 13名/16回

※他、福祉有償運送(2事業者)

表 3-30 その他輸送手段等(みどり市)

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
高齢者福祉タクシー料金助成事業	みどり市	⑥運賃補助(タクシー)	市内全域	市内に居住する65歳以上の者で、①要支援又は要介護認定を受けている②自動車を所有していない③所得税非課税世帯の全てに該当するもの	利用券1枚あたり600円、年間最大48枚交付	毎日	①セダン車両 ②ワゴン車両	年度または期間:令和元年度 5,495千円/年
公共交通空白地有償運送	特定非営利活動法人グループ28	③自家用有償旅客運送(交通空白地有償運送)	東町地区	町内在住で、身体状況、バス停・駅までの距離等の理由で公共交通機関を利用できない方(登録制)	・運賃100円/km・迎え料金30円/km、待機料金200円/15分、付添料金250円/15分	月~金(祝日・年末年始を除く)	①セダン車両 ②ワゴン車両	年度または期間:令和元年度 1,585回/年 ※桐生市黒保根町との合計

※他、福祉有償運送(2事業者)、スクールバス(3校)

表 3-31 その他輸送手段等(板倉町)

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
福祉タクシー支援事業	板倉町	⑥運賃補助(タクシー)		・障害者手帳・療育手帳をお持ちの方・70歳以上の高齢者のみの世帯・母子、父子家庭世帯・運転免許証を自主返納された方(70歳以上)	福祉タクシー利用券1枚500円×48枚または24枚	—	—	年度または期間:令和元年度 1,372千円/年
板倉町コミュニティバス	板倉町	⑧その他(自治体無償住民輸送)	町内+館林市	町民	無料	月～金(年末年始を除く)	②ワゴン車両	年度または期間:令和3年度 平均300人/月

※他、スクールバス(2校)

表 3-32 その他輸送手段等(明和町)

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
福祉タクシー利用料金助成事業	明和町	⑥運賃補助(タクシー)		・70歳以上の者のみで構成する世帯・70歳以上の者と65歳以上の者で構成する世帯(四輪自動車を所有していない世帯)・ひとり親家庭、生活保護受給者等	運賃のうち基本料金を補助、1世帯につき年間36枚	—	①セダン車両	期間: H31.4.1～ R2.3.31 2,174千円/年
チョイソコめいわ(実証実験)	明和町社会福祉協議会	①デマンド交通	町内全域	会員制:登録無料 小学生以上の町民	無料	月～金(年末年始を除く)	②ワゴン車両	年度または期間: 2020.4～ 2021.7 約2,600人/年
楽タクシー(実証実験)	明和町社会福祉協議会	①デマンド交通	町内+館林市	会員制:登録無料 小学生以上の町民	5,000円/月または回数券500円/枚(令和3年3月31日まで期間限定無料運行)	月～金(祝日・年末年始を除く)	②ワゴン車両	年度または期間: 2020.10～ 2021.7 1,370人/年

表 3-33 その他輸送手段等(千代田町)

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
福祉公共交通利用料補助金	千代田町	⑦運賃補助(バス)		自家用車が無く外出困難な方(75歳以上の単身・二人世帯、障害者手帳をお持ちの方、妊産婦)	補助金額:公共交通機関利用代金の3分の1(年間限度24,000円)	—	—	年度または期間:令和2年度 119千円/年 7名利用
お買い物バスツアー	千代田町社会福祉法人	④ボランティア運送	町内全域	・町内在住の概ね75歳以上のひとり暮らし又は高齢者のみ世帯の方・運転免許証を返納した方や車をお持ちでない方・自身でワゴン車に乗降でき、買い物や支払い、袋詰め等ができる方	無料	月5回程度程(月・金)	②ワゴン車両	年度または期間:R2年11～3月 23人/年

表 3-34 その他輸送手段等(大泉町)

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
高齢者等デマンド交通「ほほえみ」	大泉町	①デマンド交通	町内全域	登録制:町内在住の65歳以上※付添者(12歳以上の人)同乗可、妊娠中の方、対象者同伴の未就学児、町長が認める者	大泉町内の移動:300円、大泉町外の移動:500円、中学生以下:100円、未就学児:無料※身体障害者手帳、療育手帳、精神障害者保健福祉手帳の交付を受けている人は半額※付添者は割引適用外	月～金曜日(祝日・年末年始を除く)	②ワゴン車両	年度:令和元年度、令和2年度 4,130人/年(R1) 4,049人/年(R2)

表 3-35 その他輸送手段等(邑楽町)

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
福祉タクシー推進事業	邑楽町	⑥運賃補助(タクシー)		障害者手帳、療育手帳をお持ちの方、満70歳以上の1人暮らし世帯、いずれも満70歳以上の2人暮らし世帯、満70歳以上の日中1人暮らし又はいずれも満70歳以上の日中2人暮らし世帯で、かつ、月2回以上の通院が継続的に認められる方、運転免許証を自主返納した方	1枚400円×48枚	—	—	年度または期間:令和2年度 7,472千円/年

3.2.4 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 両毛線及び東武鉄道の利用者数は、平成 27 年度から令和元年度まで概ね横ばい、もしくは微減傾向となっていました。令和 2 年度はコロナ禍の影響で、JR 両毛線は平成 27 年度の 72%、東武鉄道は 34%まで、それぞれ大幅に減少しました。

上毛電気鉄道も同様に平成 27 年度から令和元年度にかけて横ばいから微減傾向でしたが、やはり令和 2 年度はコロナ禍の影響で、平成 27 年度の 76%まで減少しています。

わたらせ渓谷鐵道は減少傾向にあり、令和元年度は平成 27 年度の 83%となっていました。令和 2 年度にはコロナ禍の影響で 55%まで落ち込んでいます。

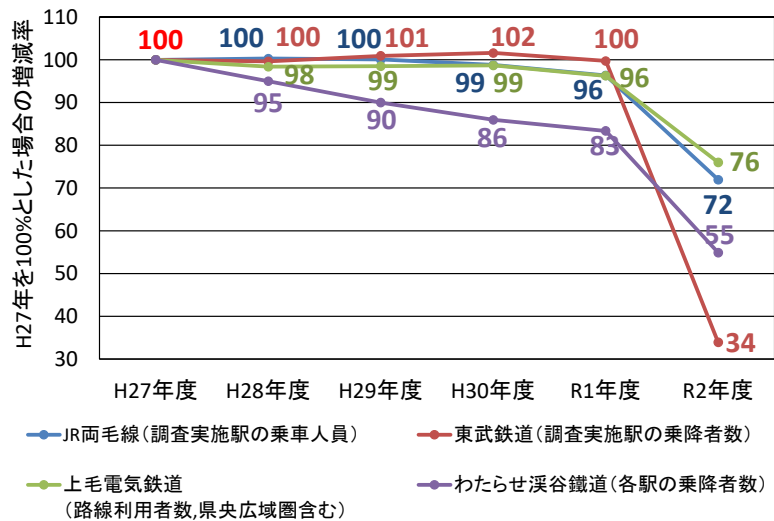


図 3-31 鉄道利用者数の推移

2) 鉄道駅乗降人員

鉄道駅乗降人員は、太田駅、館林駅、桐生駅が多くなっています。

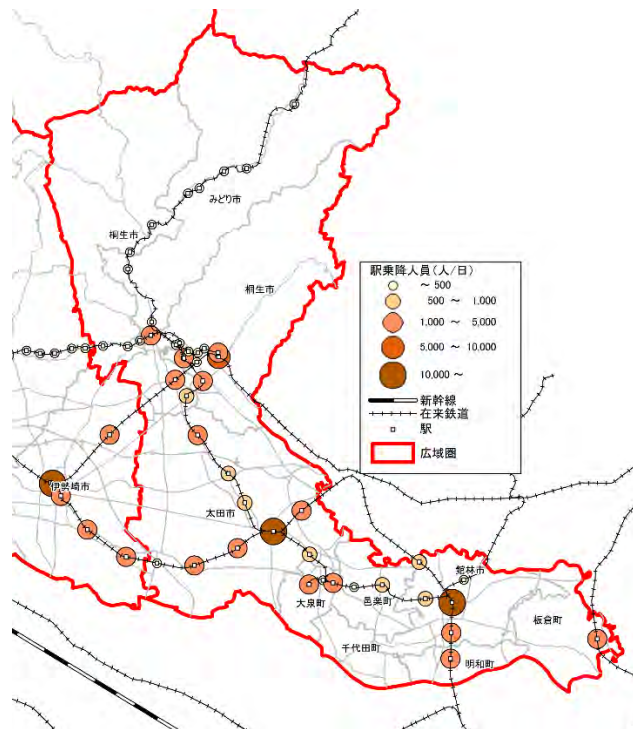


図 3-32 鉄道駅乗降人員 ※無人駅を除く

資料:国土数値情報(2019年)

3) 鉄道駅端末交通手段

本圏域内の乗降客数上位3つ（太田駅、館林駅、桐生駅）と乗換駅（東小泉駅、相老駅、赤城駅）の端末交通手段（アクセス交通）は次図のとおりです。全ての駅で徒歩もしくは自転車が半数以上を占めており、公共交通が占める割合は低くなっています。

相老駅、赤城駅では、自動車（パークアンドライド※、送迎）の分担率が30%以上と高くなっています。

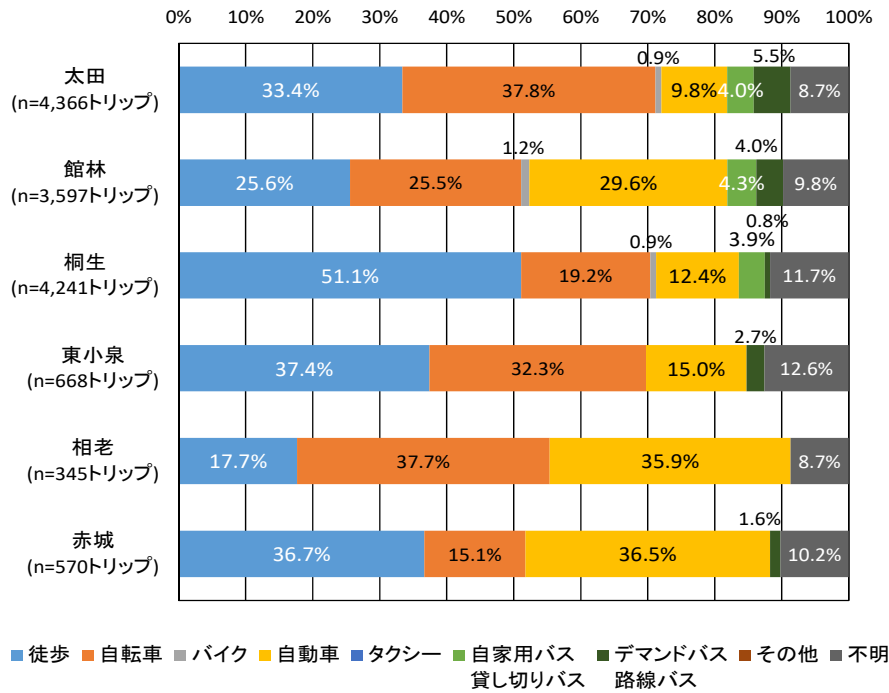
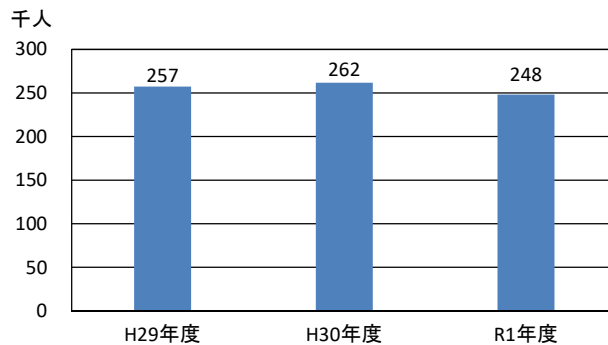


図 3-33 駅端末交通手段構成比

4) 路線バス利用者数の推移

路線バスの利用者数は、H29年度からR1年度まではほぼ横ばいです。



※桐生市 MAYU、太田市営無料バス、広域公共路線バス（あおぞら以外）、大泉町高齢者等デマンド交通※「ほほえみ」を除く。

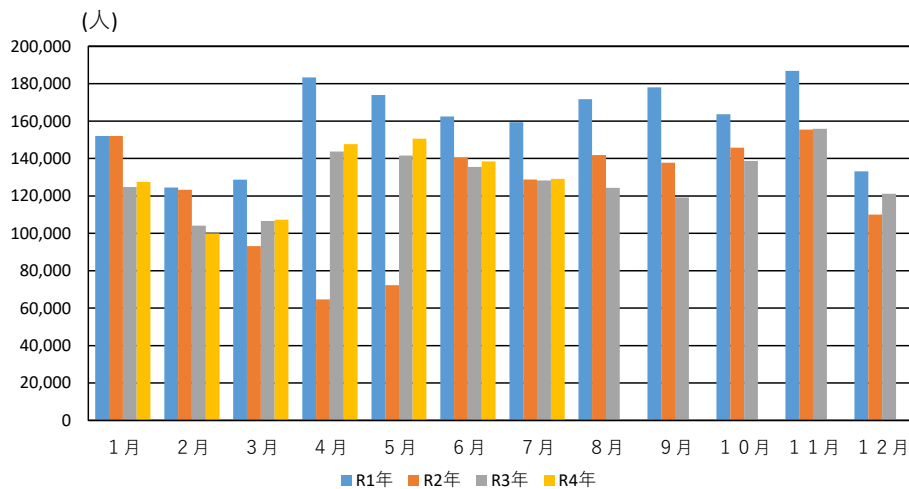
図 3-34 路線バス利用者数の推移(圏域内における市町村委託路線の利用者数)

※ 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鉄道（上毛電気鉄道とわたらせ渓谷鐵道の2路線）利用者数への影響は、R2年度4月には前年度比約35%に減少し、6月になり前年度比約86%まで回復し、10月には約89%まで回復しましたが、11月以降は微減に転じています。なお、R3年4月以降は持ち直していますが、やはりR1年の水準には戻っていない状況にあります。

新型コロナウイルスによる路線バス（市町村委託路線）利用者数への影響は、R1年度の3月からみられ、3月は前年度比約71%、R2年度4月には前年度比約47%と急激に減少し、5月が前年度比約43%と最も落ち込みましたが、6月以降は回復し、9月には前年度比約79%に回復しました。



※上毛電気鉄道(県央広域圏含む)及びわたらせ渓谷鐵道輸送人員(人/月)

図 3-35 鉄道利用者数の変化

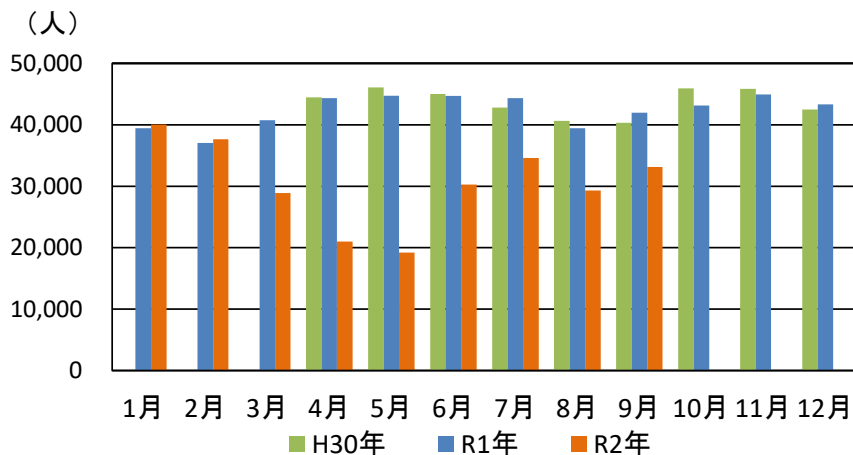


図 3-36 路線バス(市町村委託路線)利用者の変化

(2) 目的別移動実態

1) 通勤目的集中量

通勤目的トリップは桐生市、みどり市、太田市、館林市の中心市街地メッシュに集中しています。特に顕著なのが SUBARU 群馬製作所本工場周辺、太田市役所周辺、桐生市役所・桐生厚生総合病院周辺です。

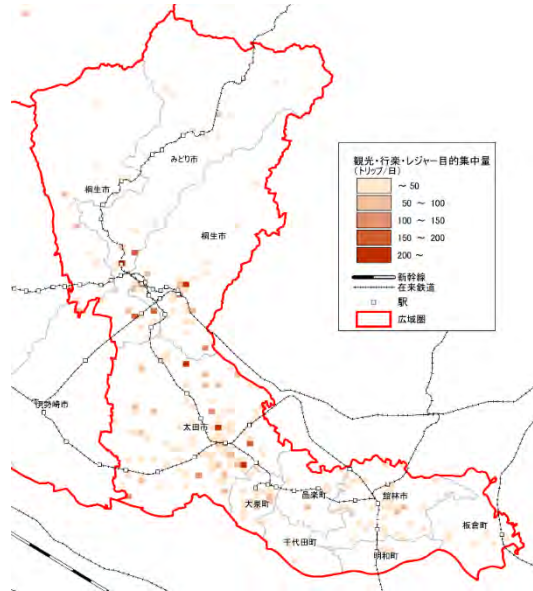


図 3-37 勤務目的集中量

2) 通学目的集中量

通学目的トリップは桐生市、太田市、館林市の学校周辺メッシュに集中しています。特に顕著なのが、群馬大学理工学部・桐生工業高校周辺、太田市立藪塚本町小学校・中学校周辺、桐生高校・桐生商業高校周辺、館林女子高校周辺です。

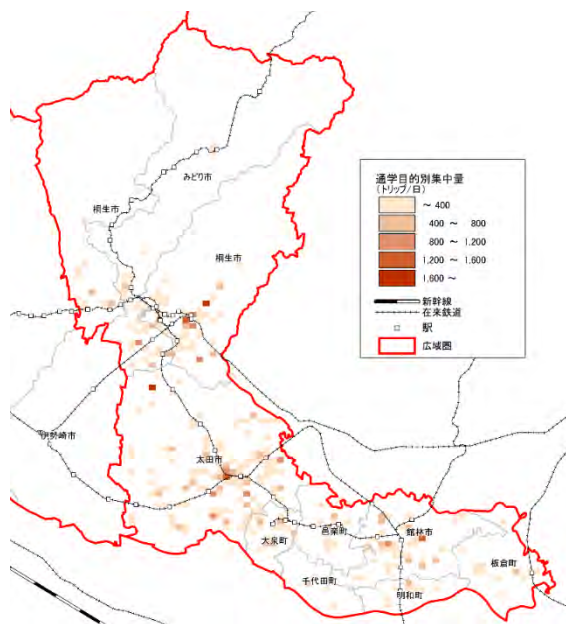


図 3-38 通学目的集中量

3) 買物目的集中量

買物目的トリップは桐生市、みどり市、太田市、館林市、千代田町のショッピングセンター周辺メッシュに集中しています。特に顕著なのが、イオンモール太田周辺、ニコモール新田周辺、マーケットシティ桐生周辺です。

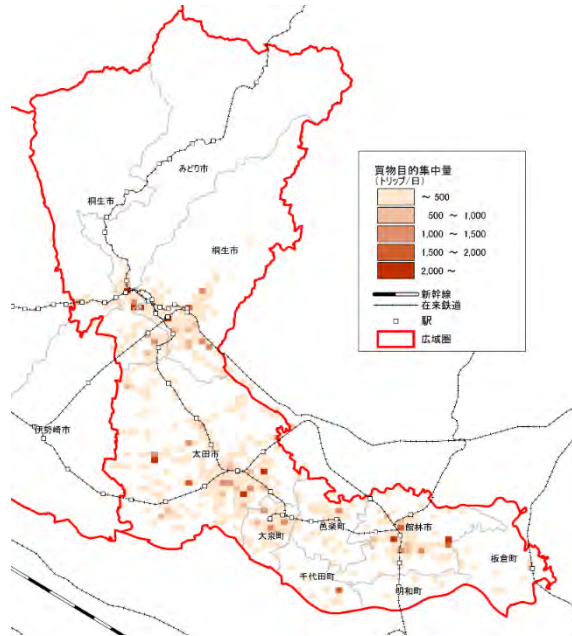


図 3-39 買物目的集中量

4) 通院目的集中量

通院目的トリップは桐生市、みどり市、太田市、館林市の大規模病院周辺メッシュに集中しています。特に顕著なのが、桐生厚生総合病院周辺、太田記念病院周辺、東邦病院周辺、公立館林厚生病院周辺です。

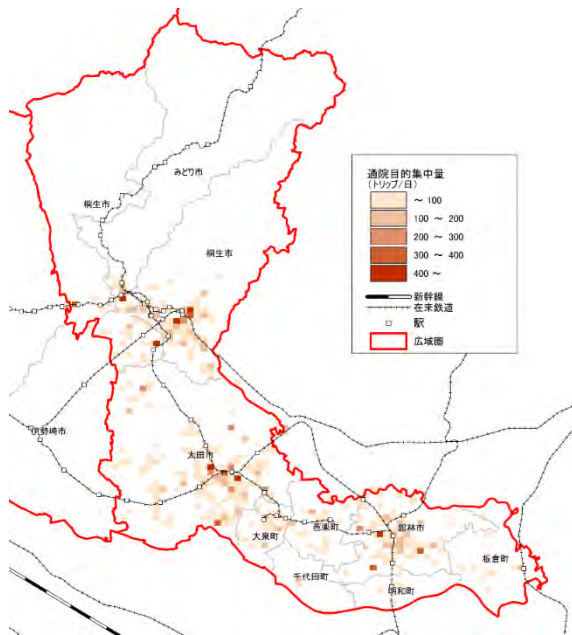


図 3-40 通院目的集中量

5) 観光目的集中量

観光目的トリップは桐生市、みどり市、太田市の公園周辺に集中しています。特に顕著なのが、大間々駅周辺、桐生が岡公園周辺、太田市運動公園周辺です。

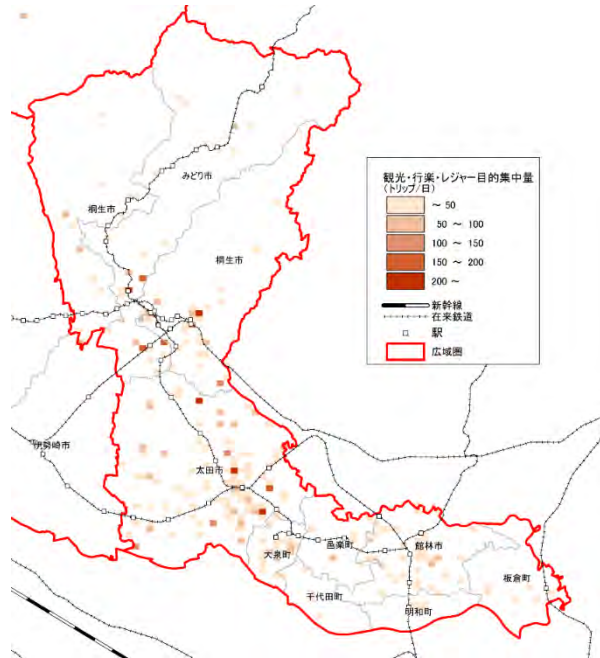


図 3-41 観光目的集中量

(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、東毛圏域内の人流（鉄道を除く全代表交通、全目的）と鉄道駅端末（全手段、全目的）の人流を重ね合わせたもので、そこから次のことが言えます。

- 本広域圏内では、みどり市と桐生市間、太田市内と大泉町間、桐生市から太田市間の流動が多くなっています。本広域圏外との流動では、太田市から伊勢崎市間、太田市と足利市間、桐生市から前橋市間の流動が多くなっています。
- 館林市郊外と館林中心部間の流動、大泉町内の流動、太田市内での流動、桐生市・みどり市郊外と桐生市・みどり市中心部の流動が多くなっています。
- 移動からみると、桐生市・みどり市、太田市・大泉町、館林市・周辺町の3圏域に分かれ、太田市・大泉町は伊勢崎市、足利市との結びつきが強くなっています。
- 館林都市圏はデマンド交通※ではなく路線バスでカバーしています。館林北部から館林南部、館林北部から館林西部の移動が多く、直通ではなく館林駅を経由するルートで連絡されています。
- 太田市・大泉町はデマンド交通※でカバーされていますが、太田市の北部は最寄り鉄道駅への需要が少なくバス路線がサービスされていないため、直接、太田駅へアクセスする需要が多くなっています。
- 桐生市・みどり市では、黒保根町内、新里町内及びみどり市内はデマンド交通※でカバーされ、路線バスが運行されていません。そのゾーン間の移動需要がみられます。
- 東毛広域圏外との結びつきは、代表交通手段でみると伊勢崎市及び前橋市との移動が多く、駅端末でみると足利市及び熊谷市との移動量が多くなっています。

※ 用語の意味は、巻末の用語解説をご覧ください。

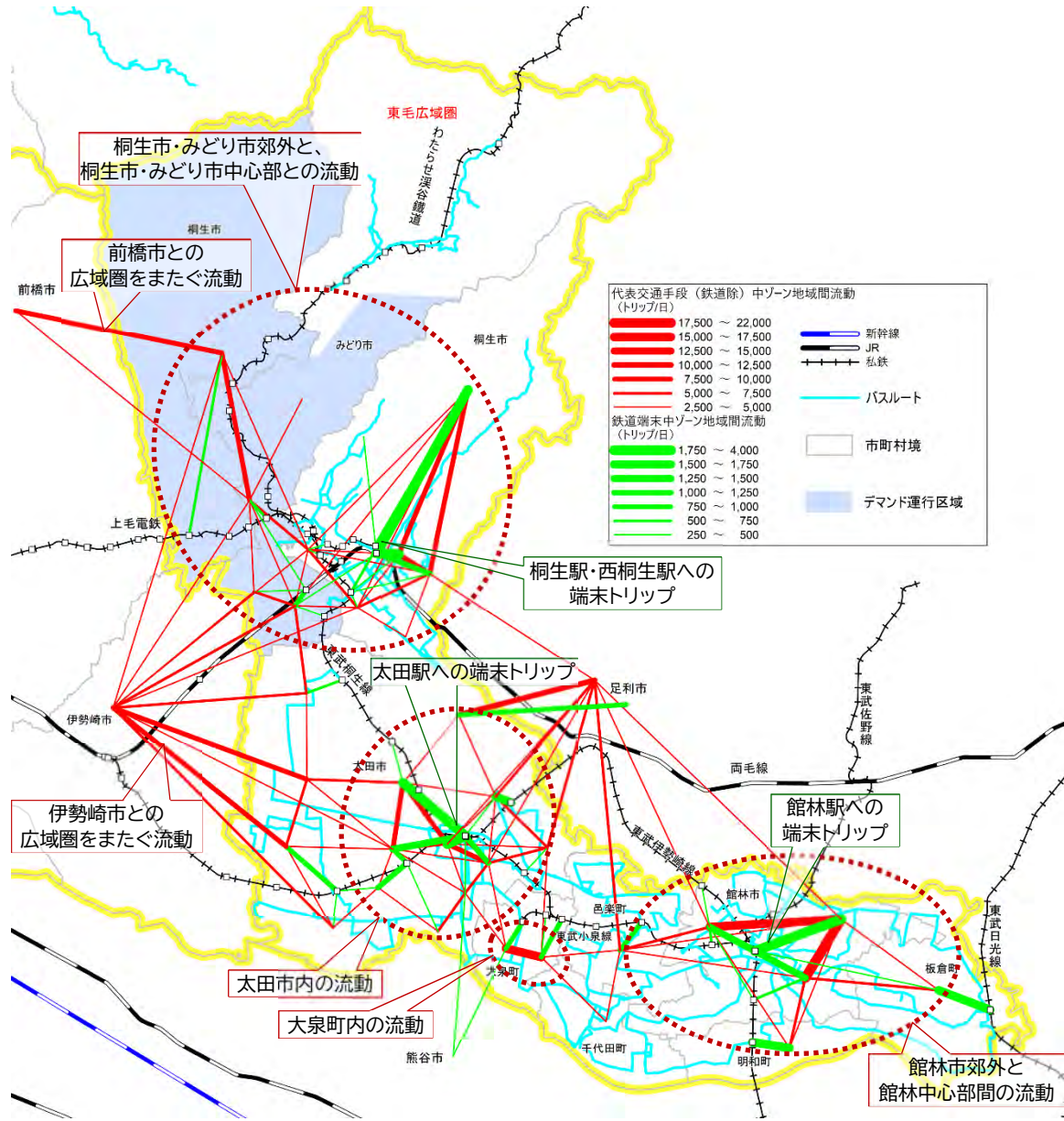


図 3-42 代表交通手段(鉄道除く)と駅端末の中ゾーン間流動

- ※ 東毛広域圏外については、代表交通手段、鉄道駅端末交通手段とも市町村単位で集約
- ※ みどり市のデマンド交通※はミーティングポイント型※で乗降場所が限定されている。
- ※ 大泉町では利用者を高齢者・障害者・妊娠中の人に限定したデマンド交通※が運行している。(非表示)
- ※ 太田市では利用者を高齢者・障害者に限定したデマンド交通※が運行している。(非表示)
- ※ 明和町の乗合タクシーのチョイソコめいわは無料で実験実施中である。(非表示)

※ 用語の意味は、巻末の用語解説をご覧ください。

3.2.5 まちづくりの問題・課題

東毛広域圏のまちづくりの問題・課題について、東毛広域都市計画圏・都市計画区域マスタープラン（令和2年12月）でのとりまとめ内容を整理しました。

表 3-36 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	<ul style="list-style-type: none"> ○県のものづくりに関する技術・人の集積地であり、桐生、太田、館林、みどり都市計画区域を中心に都市計画区域を超えた生活圏が形成されており、足利市や佐野市などを含めた両毛広域都市圏との結びつきが強いです。 ○本広域都市計画圏全体で人口減少がみられ、その傾向は今後も継続すると見込まれています。また、公共交通利用圏内で全体の人口減少数に相当する人口減少がみられます。 ○市街化区域内で人口減少がみられ、その外縁部や外側で人口増加がみられます。 ○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の立地を誘導することで市街地内の住宅用地の減少を抑え、人口密度を確保することが必要です。
「災害に強い安全・安心な都市の形成」	<ul style="list-style-type: none"> ○浸水対策などをはじめとした、誰もが安全・安心に暮らすことができる都市基盤整備が必要です。
「地域資源と交通利便性の高さを活かした観光産業の活性化」	<ul style="list-style-type: none"> ○本広域都市計画圏にある豊かな自然や豊富な歴史文化・観光資源と、鉄道や高速道路等の交通利便性の高さを活かした観光産業の活性化が必要です。
「地域の実情に応じた移動手段の確保」	<ul style="list-style-type: none"> ○県全体と比較して、自動車の利用率が高く、公共交通では、特にバスの利用率が低いです。 ○バス交通の利便性向上等を図り、地域特性に応じた公共交通ネットワークや移動手段を確保することが必要です。
「広域交通の要衝である地域の強みを活かした産業の更なる発展」	<ul style="list-style-type: none"> ○年間商業販売額は県全体の2割程度ですが、製造品出荷額は県全体の約5割を占めており、その増加率も高い状況にあります。 ○地域間競争が更に激しさを増す中、産業活力の更なる向上に向け、既存の高速道路を有効活用し、物流の効率化や地域経済の活性化、利便性の向上等を促進するための取組が求められています。

3.2.6 公共交通の問題・課題

本章で提示した現況分析結果や、まちづくりの問題・課題、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、都市部・郊外部・中山間地域に着目して抽出します。

その結果を踏まえ、移動手段確保の視点から、地域別の公共交通の課題を整理するとともに、東毛広域圏全般にわたる公共交通の課題も整理します。

(1) 都市部の公共交通の問題・課題

都市計画区域マスタープランにおいて、区域区分を定めている都市計画区域を含む、都市部を抱える市町村の問題からは、以下の公共交通の課題が集約されます。

表 3-37 都市部の公共交通の問題

市町村等	公共交通の問題
桐生市・みどり市	<ul style="list-style-type: none"> 桐生市では路線バスが運行されていますが、鉄道とバスを乗り継ぐ利用は少なくなっており（桐生駅での鉄道端末手段のバスの割合は0.8%）、乗り継ぎ利便性向上策の検討が必要です。 低密な市街地は水害等災害リスクも抱えており、需要特性への適切な対応と災害時のモビリティ確保が公共交通の課題です。
太田市・大泉町	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道、バスとも中心部から放射状に運行されていますが、方面によっては必ずしも運行本数が十分ではありません。 太田駅北部にはバスが運行されていません。 鉄道とバスを乗り継ぐ利用は少なくなっており（太田駅での鉄道端末手段のバスの割合は5.5%）、乗り継ぎ利便性向上策の検討が必要です。 災害リスクを踏まえた居住誘導地域の設定に対応した、モビリティ確保方策の検討が望まれています。
館林市・板倉町・明和町・千代田町・邑楽町	<ul style="list-style-type: none"> 館林駅を中心に、1市4町が連携してコミュニティバスを運行しており、コミュニティ交通*特有の問題である自市町村内運行とはなっておらず、生活圏に合った路線となっていますが、路線によっては必ずしも運行本数が十分ではありません。 鉄道端末のバス利用は少なく（館林駅での鉄道端末手段のバスの割合は4.0%）、乗り継ぎ利便性向上策が必要です。 バスの運行本数が少ない公共交通不便地域、鉄道駅やバス停から離れている公共交通空白地域のほか、災害リスクの高い地域が広がっており、交通弱者や災害時の対応が必要です。



○都市部の公共交通の課題

- ・軸となる幹線バスの配置と利用しやすい運行サービス（運行本数）の提供
- ・鉄道、バス、その他さまざまな移動手段相互の連携、利便性の向上
- ・交通弱者を対象とした、生活の質の確保につながる適切な移動手段の検討・導入
- ・災害リスクを抱えた市街地におけるモビリティ確保

※ 用語の意味は、巻末の用語解説をご覧ください。

(2) 郊外部の公共交通の問題・課題

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の問題からは、以下の公共交通の課題が集約されます。

表 3-38 郊外部の公共交通の問題

市町村等	公共交通の問題
桐生市・みどり市	<ul style="list-style-type: none"> ・みどり市では、路線バスの代わりに、デマンド交通*が運行されていますが、定時定路線ではなく、通勤・通学などの定常的な市民の移動や、交通弱者、来街者にとっては、わかりにくく、利用しづらいサービスとなっています。 ・みどり市と桐生市は相互に隣接し、一体的な地域を形成していますが、みどり市のデマンド交通*と桐生市のコミュニティバスの相互の連携は必ずしも十分ではありません。
太田市・大泉町	<ul style="list-style-type: none"> ・太田市北部（藪塚地区）には、公共交通空白地域が広がっており、交通弱者対策が必要です。 ・災害リスクを踏まえた居住誘導地域の設定に対応した、モビリティ確保方策の検討が望まれています。



○郊外部の公共交通の課題

- ・定常的な利用者、交通弱者、来街者にとって利用しやすい交通手段の検討
- ・一体的な生活圏の形成に対応した、中心市と郊外を結ぶバスサービス、もしくはそれに変わる運行サービスの提供
- ・交通弱者を対象とした、生活の質の確保につながる適切な移動手段の検討・導入
- ・災害リスクを抱えた市街地におけるモビリティ確保

(3) 中山間地域の公共交通の問題・課題

市町村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る市町村の問題からは、以下の公共交通の課題が集約されます。

表 3-39 中山間地域の公共交通の問題

市町村等	公共交通の問題
桐生市・みどり市	<ul style="list-style-type: none"> ・みどり市、桐生市黒保根でデマンド交通*が運行され、公共交通空白地有償運送が運行されています。今後、公共交通不便地域においてはさらなる高齢化の進展による交通弱者の増加が見込まれることから、生活の質の確保につながる適切な移動手段の検討、導入が望まれます。 ・また、デマンド運行のため、定常的な利用者、交通弱者、来街者にとって、利用しづらい交通サービスとなっています。



○中山間地の公共交通の課題

- ・交通弱者を対象とした、生活の質の確保につながる適切な移動手段の検討・導入
- ・定常的な利用者、交通弱者、来街者にとって利用しやすい交通手段の検討

* 用語の意味は、巻末の用語解説をご覧ください。

(4) 東毛広域圏の公共交通の問題・課題

東毛広域圏としての公共交通の問題・課題を、以下の通りまとめました。

- ① 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
 - 普段から公共交通を利用する人は、転居先として鉄道・バスが利用しやすい地域を希望する傾向があり、県外の若年層が群馬県に戻りたくない理由として公共交通が不便なことが挙げられている現状があります。これを打破し、日常生活の移動を支える交通サービスを提供・維持していくことが求められます。
- ② 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)
 - 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。こういった状況から脱却するため、限られた公共交通のリソースを最大限に活用した、メリハリのある公共交通サービスの提供が求められます。
- ③ 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や災害リスク対策が進んでいない
 - 公共交通利用圏から外れた市街化調整区域などで、無秩序な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。
 - 土砂災害や水害等の災害リスクを抱えた市街地が広がっており、立地適正化計画等においては、これらの現状を踏まえた居住誘導地域が設定されています。こういったまちづくり計画に対応し、平常時だけでなく災害時にも対応した公共交通サービス提供方策の検討が、必要とされています。
- ④ 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。

※ 用語の意味は、巻末の用語解説をご覧ください。

3.2.7 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※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です。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 3-40 対象とした計画

市町村	根拠資料
東毛広域圏	東毛広域都市計画圏 都市計画区域マスタープラン
館林都市圏	館林都市圏広域立地適正化に関する基本方針
桐生市	桐生市都市計画マスタープラン、桐生市コンパクトシティ計画（立地適正化計画※）
太田市	太田市都市計画マスタープラン、太田市立地適正化計画※
館林市	館林市都市計画マスタープラン、館林市立地適正化計画※
みどり市	みどり市都市計画マスタープラン
板倉町	板倉町都市計画マスタープラン
明和町	明和町都市計画マスタープラン、明和町立地適正化計画※
千代田町	千代田町都市計画マスタープラン、千代田町立地適正化計画※
大泉町	大泉町都市計画マスタープラン
邑楽町	邑楽町都市計画マスタープラン、邑楽町立地適正化計画※ 邑楽南地区地区計画

※ 用語の意味は、巻末の用語解説をご覧ください。

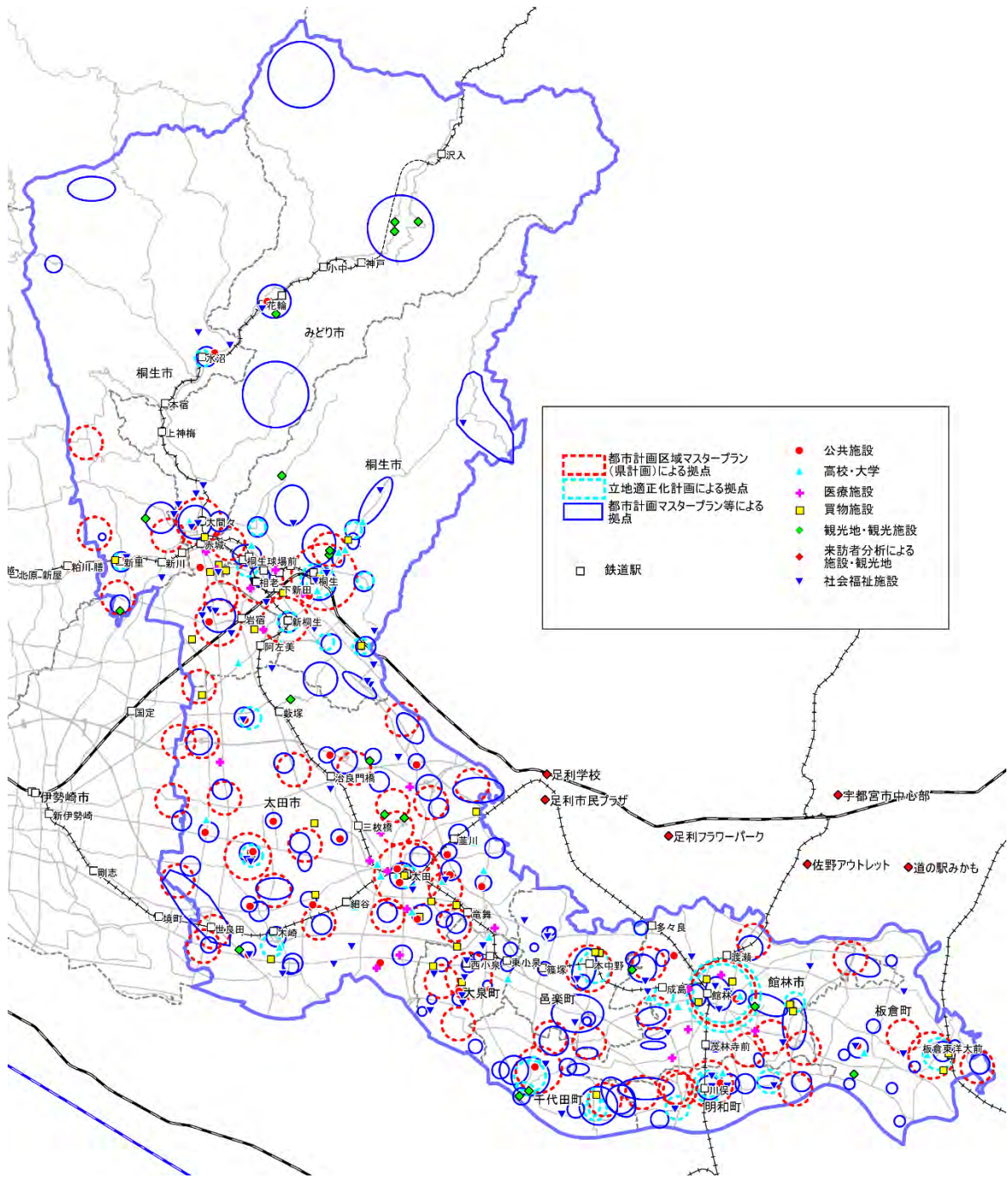


図 3-43 まちづくり計画等における拠点設定状況

(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。

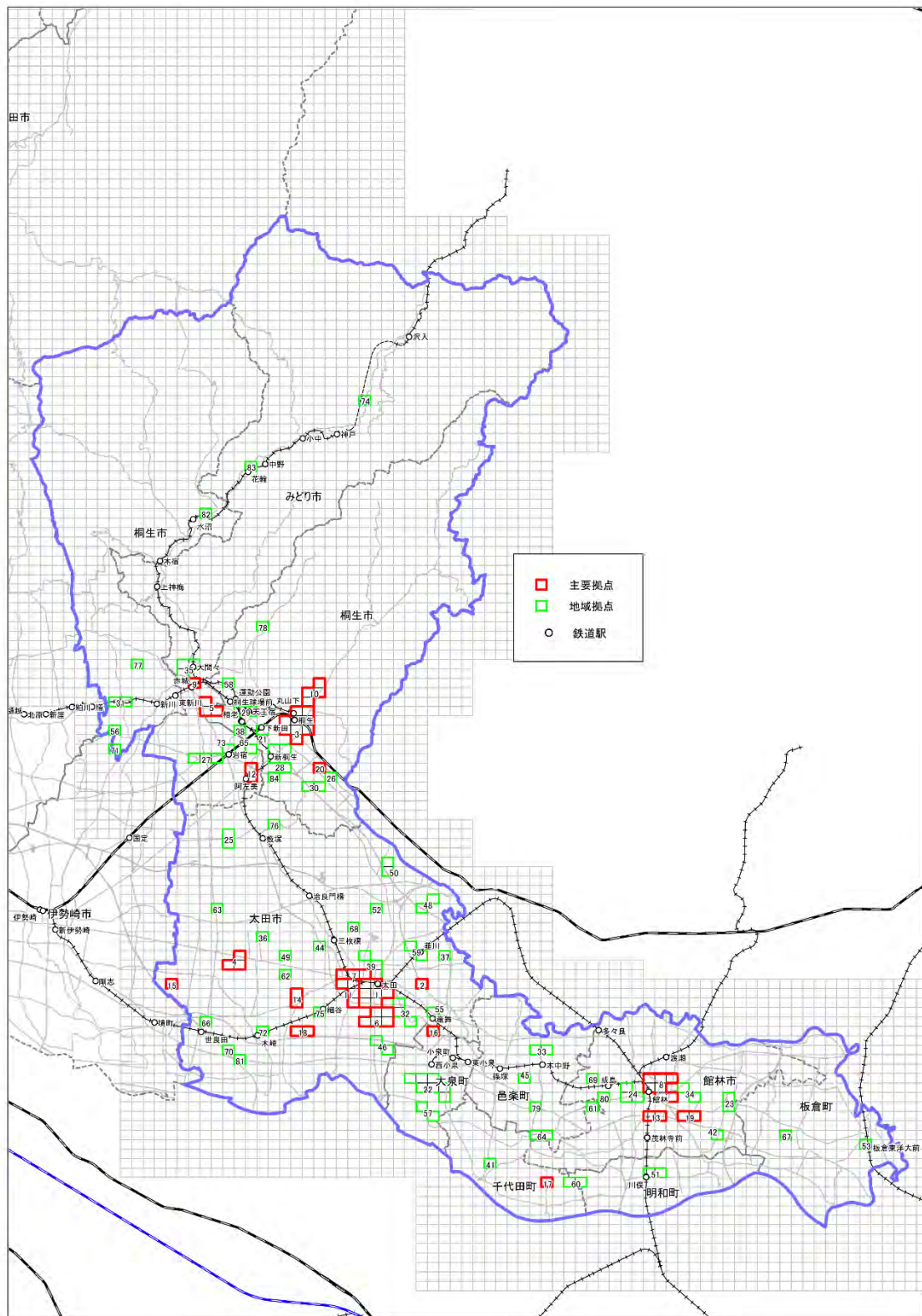


図 3-44 拠点の位置

※ 用語の意味は、巻末の用語解説をご覧ください。

表 3-41 拠点一覧(1)

集約 番号	主要/ 地域	まちづくり計画			地区内の施設	メッシュ番号	鉄道駅
		区域マ ス(広 域圏)	都市マ ス(市 町村)	立地適 正化			
1	主要		○	○	太田市美術館・SUBARU群馬製作所本工場・太田駅	543933501	太田
	主要	○	○	○	太田市役所	543933403	
	主要	○	○	○	太田地方裁判所太田支所	543932494	
	主要	○	○	○	本島総合病院	543932592	
	主要	○	○	○	太田市保健センター	543933404	
	主要	○			コープぐんまコープ新井店	543932492	
2	主要	○	○		群馬銀行太田支店	543933401	
	主要	○	○		イオンモール太田・太田市東サービスセンター	543933521	
3	主要	○	○	○	桐生市役所・桐生厚生総合病院	543942863	
	主要	○	○	○	桐生駅	543942962	桐生
	主要	○	○	○	MEGA・ドン・キホーテ桐生店・桐生第一高等学校	543942964	西桐生
	主要	○	○	○	樹徳高等学校	543942864	
	主要	○	○	○	群馬県立桐生高等学校・桐生市立商業高等学校	543942961	
	主要	○	○	○	群馬銀行桐生支店	543942971	
	主要	○	○	○	桐生信用金庫本町支店	543942973	
	主要	○	○	○	桐生信用金庫本店	543942862	
	主要	○	○	○	アバンセ浜松町店	543942873	
4	主要	○	○	○	ニコモール新田・太田市西サービスセンター ・ジョイフル本田新田店	543932641	
	主要	○	○	○	JAファーマーズプレイス	543932643	
	主要	○	○	○	新田庁舎	543932632	
5	主要				大間々ショッピングセンターさくらもーる ・療養センターきぼう	543942924	
	主要				カワチ薬品桐生西店	543942933	
	主要	○			大間々ショッピングプラザ	543952022	
6	主要		○		ベシアおおたモール・九合行政センター	543933302	
	主要	○	○		SUBARU群馬製作所矢島工場	543932392	
	主要	○	○		常盤高等学校	543933304	
	主要	○			商店等	543933301	
	主要	○			(医)慶仁会城山病院	543933303	
7	主要				SUBARU健康保険組合太田記念病院	543932584	
	主要	○	○	○	太田行政センター	543932594	
	主要	○			群馬県立太田女子高等学校	543932593	
	主要	○	○	○	館林市役所・館林城沼	543924931	
8	主要	○	○	○	ベルク・ウエルシア館林大街道店	543934021	
	主要	○	○	○	みずほ銀行館林支店	543924924	
	主要	○	○	○	館林駅	543924923	館林
	主要	○	○	○	館林本町郵便局	543924922	
	主要	○			スギドラッグ館林店	543934031	
	主要	○	○	○	館林記念病院	543934022	
	主要	○	○		ベシア大間々店	543952121	赤城
10	主要	○	○		群馬大学 理工学部・群馬県立桐生工業高等学校	543952074	
	主要	○	○	○	桐生が岡公園 水族館	543952071	
	主要	○	○	○	フレッセイ天神店	543952172	
	主要	○	○		桐生が岡公園	543952073	
11	主要				ヤマダ電機ヤマダアウトレット太田店	543932582	
	主要	○			とりせん太田新井店	543932491	
	主要	○			群馬県立太田高等学校	543932591	
	主要	○			オリンピック太田店	543932493	
12	主要	○			(医社)三思会東邦病院	543942644	
	主要	○			株式会社両毛システムズ	543942652	
	主要	○			阿左美駅	543942642	阿左美
13	主要	○		○	フードマーケットカスミ館林店	543924821	
	主要	○		○	フレッセイ館林店	543924822	
14	主要				太田宝郵便局	543932464	
	主要		○		フレッセイ宝泉店	543932462	
15	主要	○	○		日野自動車新田工場	543932511	
16	主要	○	○		SUBARU群馬製作所大泉工場	543933224	
17	主要	○	○	○	ジョイフル本田千代田店	543923474	
	主要	○	○		明電舎太田事業所	543932264	
18	主要	○	○		工場等	543932273	
	主要	○		○	ケンゾーアジュール店	543924832	
19	主要	○		○	(医)慶友整形外科病院	543924841	
	主要	○	○		ベシア桐生境野店	543942674	
20	主要		○				

表 3-42 拠点一覧(2)

集約 番号	主要/ 地域	まちづくり計画			地区内の施設	メッシュ番号	鉄道駅
		区域マ ス(広 域圏)	都市マ ス(市 町村)	立地適 正化			
22	地域	○			パナソニック株式会社東京製作所	543933012	
	地域	○			ベスタ大泉店	543933022	
	地域	○	○		フィリオ大泉ショッピングセンター	543923933	
	地域	○	○		大泉町役場	543923923	
	地域	○			パナソニック株式会社東京製作所	543933021	
	地域	○			工場等	543923931	
23	地域	○	○	○	AZELEA MALL	543924952	
	地域	○	○	○	カワチ薬品館林東店	543924854	
24	地域	○	○	○	とりせん館林富士見町店	543924912	
	地域			○	公立館林厚生病院	543924913	
	地域			○	群馬県立館林高等学校	543924911	
25	地域		○	○	藪塚本町郵便局	543942332	
	地域		○	○	藪塚本町行政センター	543942234	
26	地域		○	○	ヤオコー 桐生境野店	543942681	
27	地域	○	○		みどり市立笠懸図書館	543942722	
	地域	○	○		みどり市役所	543942721	
	地域	○	○		桐生大学グリーンアリーナ	543942731	
28	地域	○			ミツバ本社	543942763	
	地域	○	○		商店等	543942754	
	地域	○			工場等	543942663	
	地域	○	○		新桐生駅	543942752	新桐生
29	地域	○	○		群馬県桐生合同庁舎	543942944	天王宿
	地域	○	○	○	工場等	543942943	
30	地域		○	○	会社等	543942573	
	地域		○		工場等	543942574	
31	地域		○	○	ベイスシア新里店	543951082	新里
	地域		○	○	新里支所	543951091	
32	地域	○	○		ヤオコー太田小舞木店	543933313	
	地域	○	○		太田市運動公園	543933312	
	地域	○			大利根倉庫	543933411	
33	地域	○	○	○	ウエルシア邑楽町中野店	543933173	
	地域	○	○	○	邑楽ショッピングセンターカマル・とりせん邑楽町店	543933174	
34	地域	○	○	○	群馬県立館林女子高等学校	543924934	
	地域	○	○	○	つつじが岡公園	543924941	
35	地域	○	○		大間々庁舎	543952114	
	地域	○	○		群馬県立大間々高等学校	543952212	
	地域	○	○		大間々駅	543952221	大間々
36	地域		○		生品行政センター	543932753	
37	地域		○		群馬県立太田東高等学校	543933633	
38	地域	○			医療法人社団全仁会高木病院	543942843	
39	地域	○	○	○	太田東本町郵便局	543933503	
	地域	○	○		工場等	543933601	
	地域	○			大光院	543932694	
41	地域	○	○	○	千代田町役場	543923553	
42	地域	○	○		館林警察署・JA邑楽	543924751	
44	地域		○		鳥之郷行政センター	543932772	
45	地域	○	○	○	邑楽町役場	543933062	
46	地域		○		株式会社オギハラ	543933104	
	地域				西矢島町交差点	543933201	
48	地域	○	○		太田東部工業団地	543933924	
	地域	○	○		太田東部工業団地	543933921	
49	地域	○	○		東部工業団地	543932663	
50	地域		○		アリエット太田	543943104	
	地域		○		アリエット太田	543943102	
51	地域	○	○	○	明和町役場	543924522	
	地域	○	○	○	川俣駅	543924521	川俣
52	地域	○			医療法人財団明理会イムス太田中央総合病院	543933901	
53	地域	○	○	○	フィリオ板倉ショッピングセンター	543925614	板倉東洋大前

表 3-43 拠点一覧(3)

集約 番号	主要/ 地域	まちづくり計画			地区内の施設	メッシュ番号	鉄道駅
		区域マ ス(広 域圏)	都市マ ス(市 町村)	立地適 正化			
56	地域	○	○		ミツバ新里工場	543941884	
57	地域	○			大利根工業団地	543923822	
	地域	○			味の素冷凍食品関東工場	543923823	
58	地域	○			工場等	543952132	
59	地域		○		太田情報商科専門学校・太田医療技術専門学校	543933712	
	地域		○		蕪川駅	543933623	蕪川
60	地域	○	○		アドバンテスト群馬R&Dセンター	543923493	
	地域	○	○		千代田工業団地	543923484	
61	地域	○	○		館林工業団地	543923894	
62	地域	○	○		坂本工業株式会社本社	543932563	
63	地域	○	○		新田北部工業団地	543932931	
64	地域	○	○		鞍掛第一工業団地	543923771	
	地域	○	○		鞍掛第一工業団地	543923772	
65	地域	○			ポートレース桐生	543942744	
66	地域	○	○		尾島工業団地	543932322	
67	地域		○		板倉町役場	543924781	
68	地域	○			ぐんまこどもの森	543932891	
69	地域	○	○		多々良沼・館林市 障がい者総合支援センター	543933092	
70	地域		○		道の駅おおた・太田市役所尾島庁舎	543932134	
71	地域	○	○		カリビアンビーチ	543941784	
72	地域		○		サッポロビール群馬工場	543932253	木崎
73	地域	○	○		岩宿駅	543942734	岩宿
74	地域		○		道の駅富弘美術館/草木ドライブイン	543962692	
75	地域				細谷駅	543932374	細谷
76	地域				やぶ塚温泉	543942354	
77	地域		○		ぐんま昆虫の森	543951292	
78	地域				宝徳寺	543952451	
79	地域		○		国道354号バイパス邑楽南中学校東側	543923873	
80	地域	○		○	アクロス館林	543924901	
81	地域		○	○	尾島行政センター	543932141	
82	地域				黒保根支所	543962022	
83	地域		○		東支所	543962244	
84	地域	○			株式会社両毛システムズ	543942652	
圏外の拠点							
85	地域				足利学校		
86	地域				足利市民プラザ		
87	地域				足利フラワーパーク		
88	地域				佐野アウトレット		
89	地域				道の駅みかも		
90	地域				宇都宮市中心部		

(3) 幹線ネットワーク

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、既存の都市機能の維持が困難になることが想定されますが、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ます。

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ます。

これまで、人流データから広域生活圏相互の結びつき（図3-45）を把握しましたが、人口減少が顕著となる20年後においても、この広域生活圏相互の結びつきと広域生活圏のなかでも核となる都市へのアクセスを確保することは重要となります。

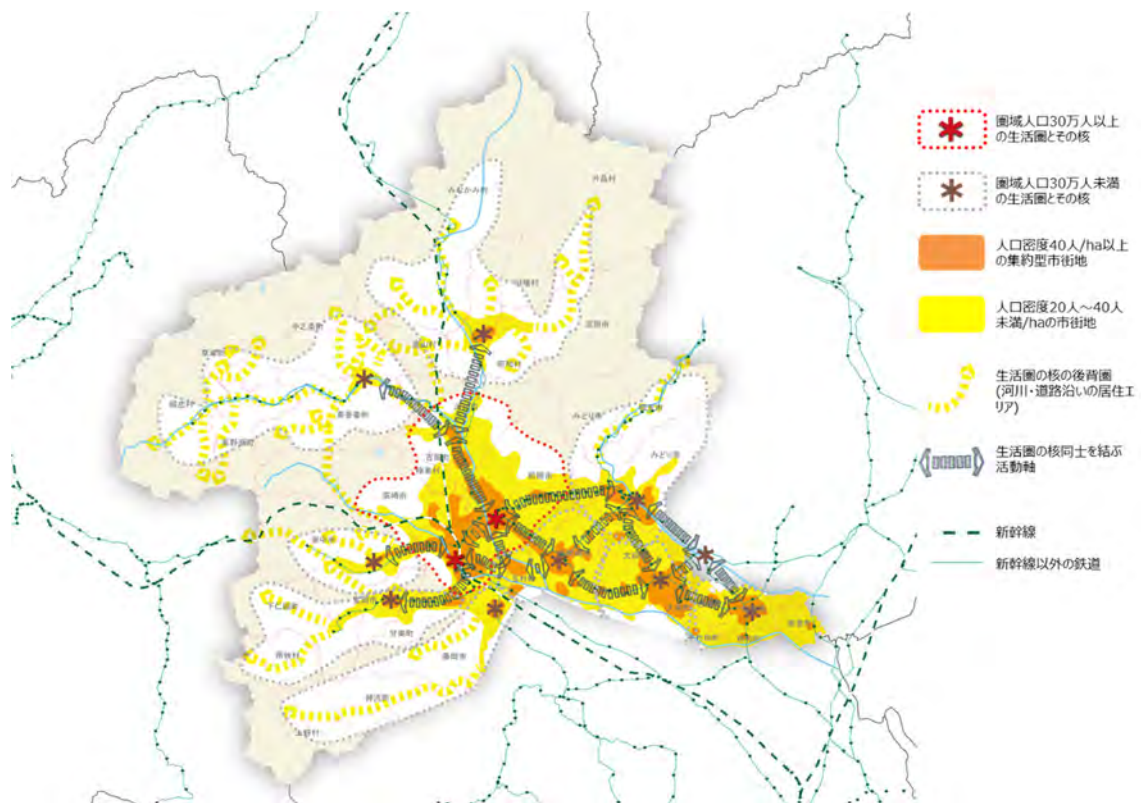


図3-45 広域生活圏同士の結びつき(2040年人口)

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3-46のとおりになります。また、図3-46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

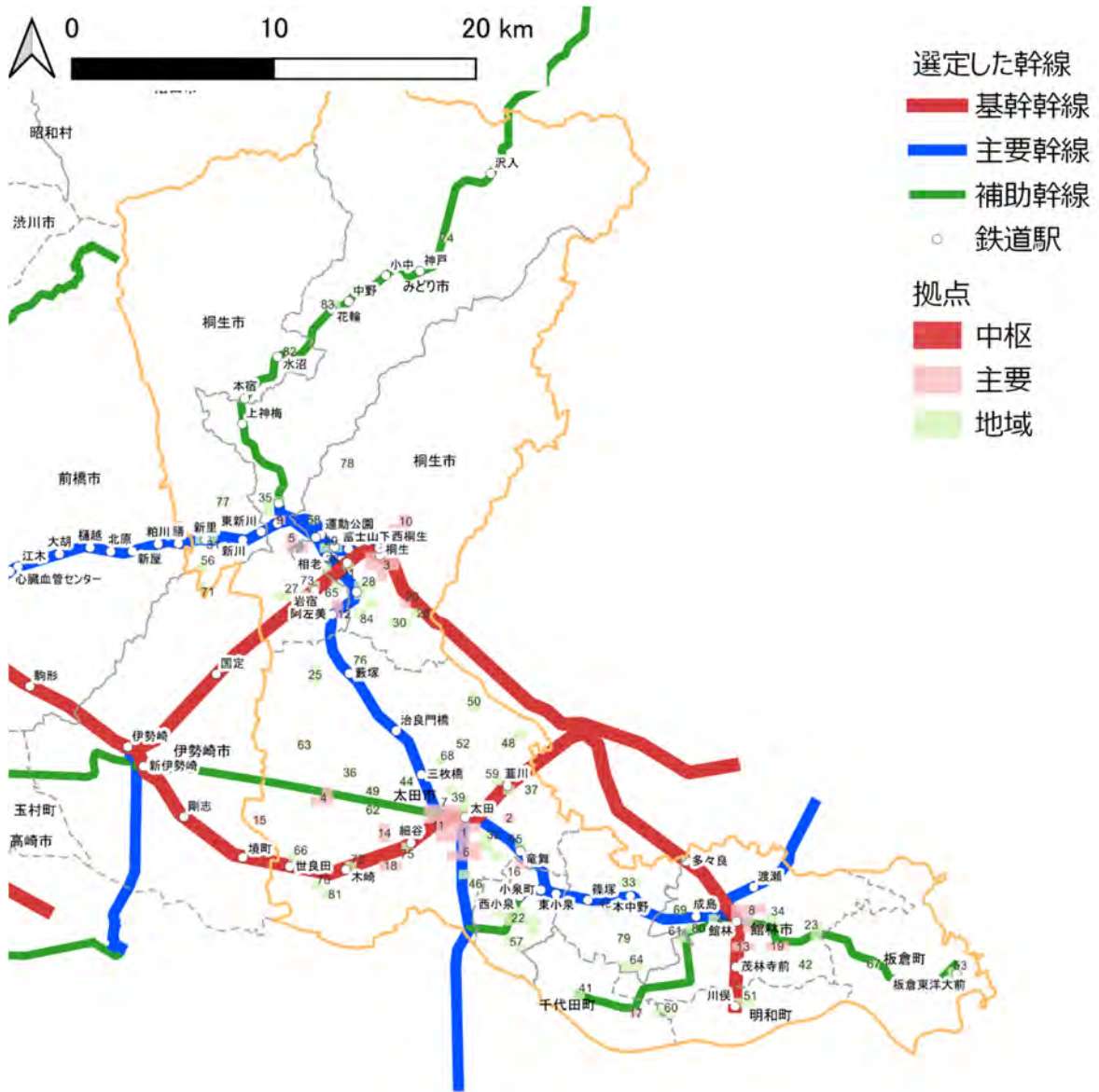


図 3-46 幹線設定図

3.3 吾妻広域圏

3.3.1 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55%の約3万人となり、高齢者人口は微減となるため、高齢化率が平成27年の約35%から令和27年には約52%になると予測されています。

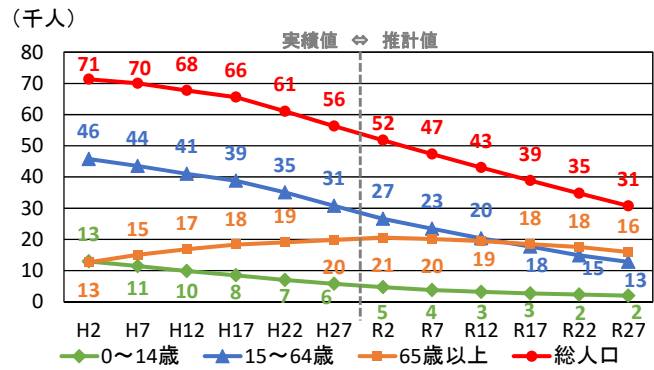


図 3-47 人口推移

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/km²以上、コミュニティバスが500人/km²以上2,500人/km²未満、小型車両や区域運行が500人/km²未満程度とされています。人口密度が500人/km²以上の地域は非常に少なく、中之条町の中心部である中之条駅周辺及び草津町中心部、それ以外は鉄道駅周辺や幹線道路沿いに点在しているにすぎません。ほとんどの地域が人口密度500人/km²以下の低人口密度地域です。



図 3-48 人口密度(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。中之条町、東吾妻町、長野原町及び嬭恋村では、人口の少ない割に高齢者人口の多い地域がみられます。

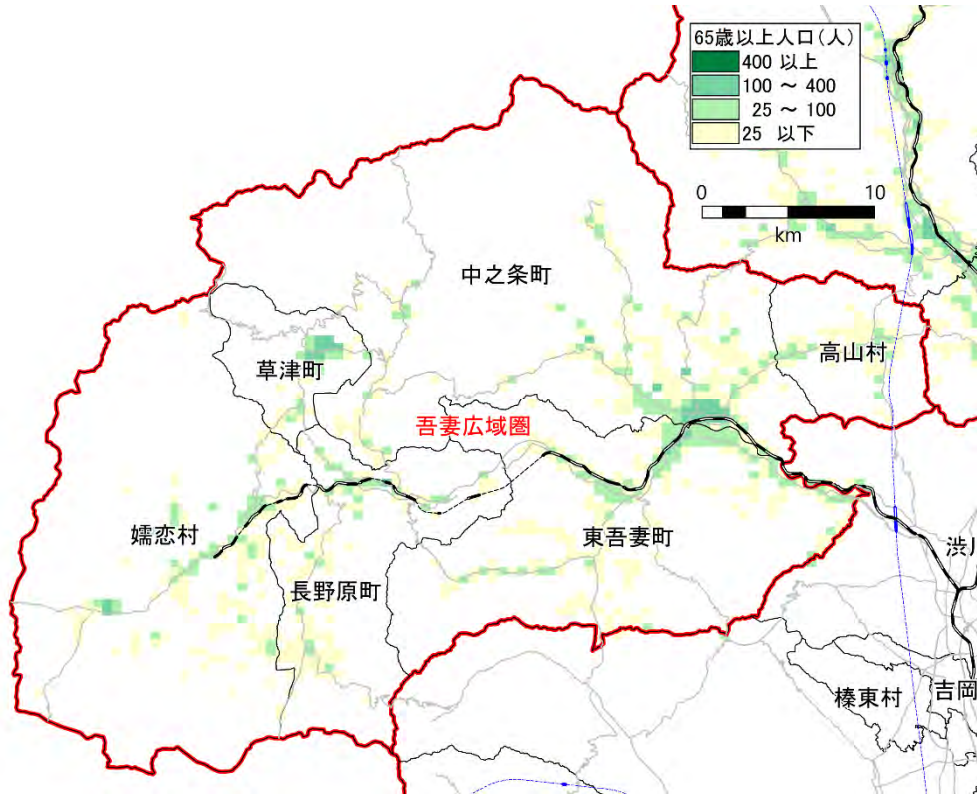


図 3-49 500mメッシュ高齢者人口

資料:平成 27 年国勢調査

3.3.2 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。医療機関は鉄道駅から離れた場所に多く立地しています。教育機関は鉄道駅周辺に多く立地しています。

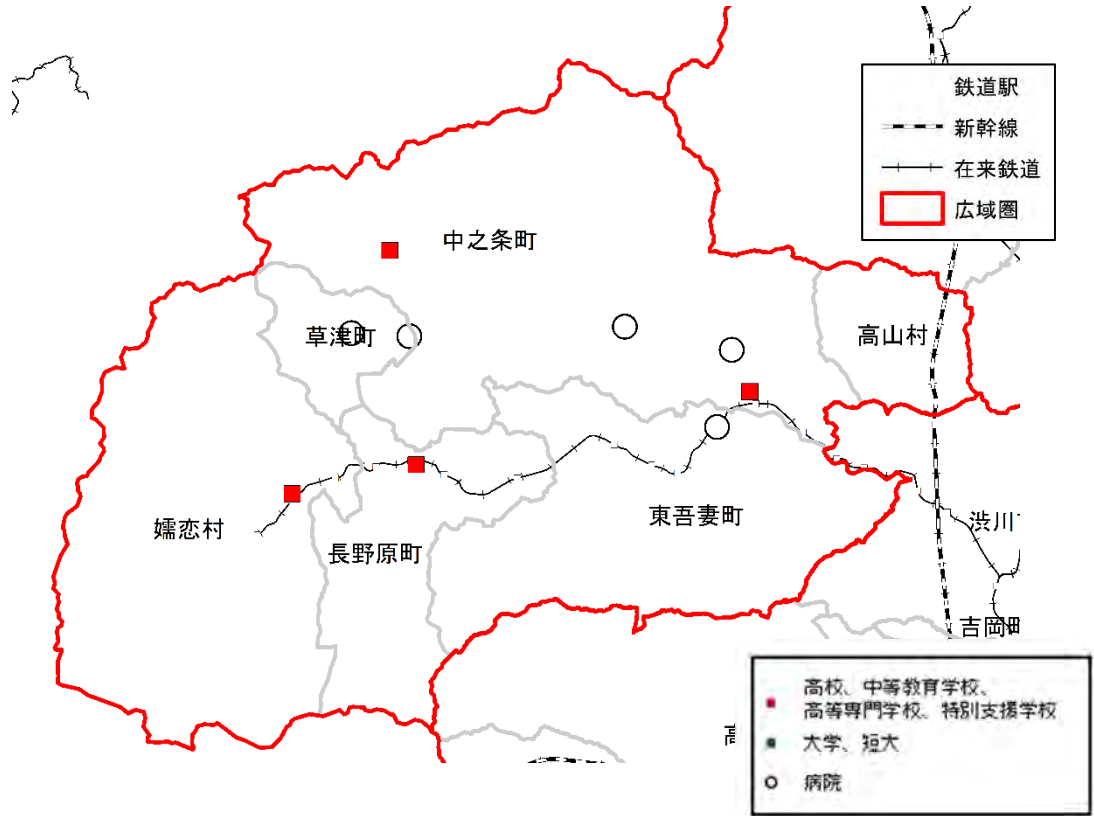


図 3-50 各種施設位置

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

3.3.3 公共交通ネットワークの現状

(1) 鉄道・路線バス

- 当広域圏域は今後最も急激な人口減と高齢化が進みます。令和27年には圏域人口が約3万人、高齢化率が約5割になると予測されています。
- 鉄道はJR吾妻線（渋川～中之条～長野原草津口～大前）が通っています。民間路線バスは7路線が運行（関越交通、高山運輸倉庫、JRバス関東、西武観光バス、草軽交通）され、行政運営の路線バスが9路線運行されています。鉄道と路線バスでカバーしているが、低人口密度の居住地での公共交通空白地域がみられます。デマンド交通※は運行されていません。
- 当広域圏の中心は中之条町で、鉄道で中之条町、東吾妻町、長野原町、嬭恋村が相互に連絡されています。また、各町村において、バス路線がJR吾妻線の駅に結節しています。
- 東吾妻町では、前述の鉄道・バス路線のほか、令和3年より坂上地区でデマンド型交通が運行されています。
- 草津町は、長野原町との人の動きが多く、バス路線で連絡されています。
- 高山村は、人の動きが多い中之条町との間、および沼田方面との間がバス路線で連絡されています。

※ 用語の意味は、巻末の用語解説をご覧ください。



図 3-51 公共交通路線網

- ※ 中之条町では、青山・市城地区、伊参・赤坂・栃窪・横尾地区と町中心部を結ぶデマンドバスを運行しているが、路線バスの代替として旧路線沿線居住者かつ登録者限定である。(非表示)
- ※ 長野原町では高齢者等に限定し、月に2回運行する外出支援バス・福祉バスを運行している。(非表示)
- ※ 嬬恋村では無料の福祉バスを運行している。(非表示)

1) 鉄道

JR 吾妻線の運行本数（平日）は区間により異なり、渋川駅～長野原草津口駅間が 33 本/日（上下線合計）、長野原草津口駅～万座・鹿沢口駅間が 21 本/日（上下線合計）、万座・鹿沢口駅～大前駅間が 9 本/日（上下線合計）です。

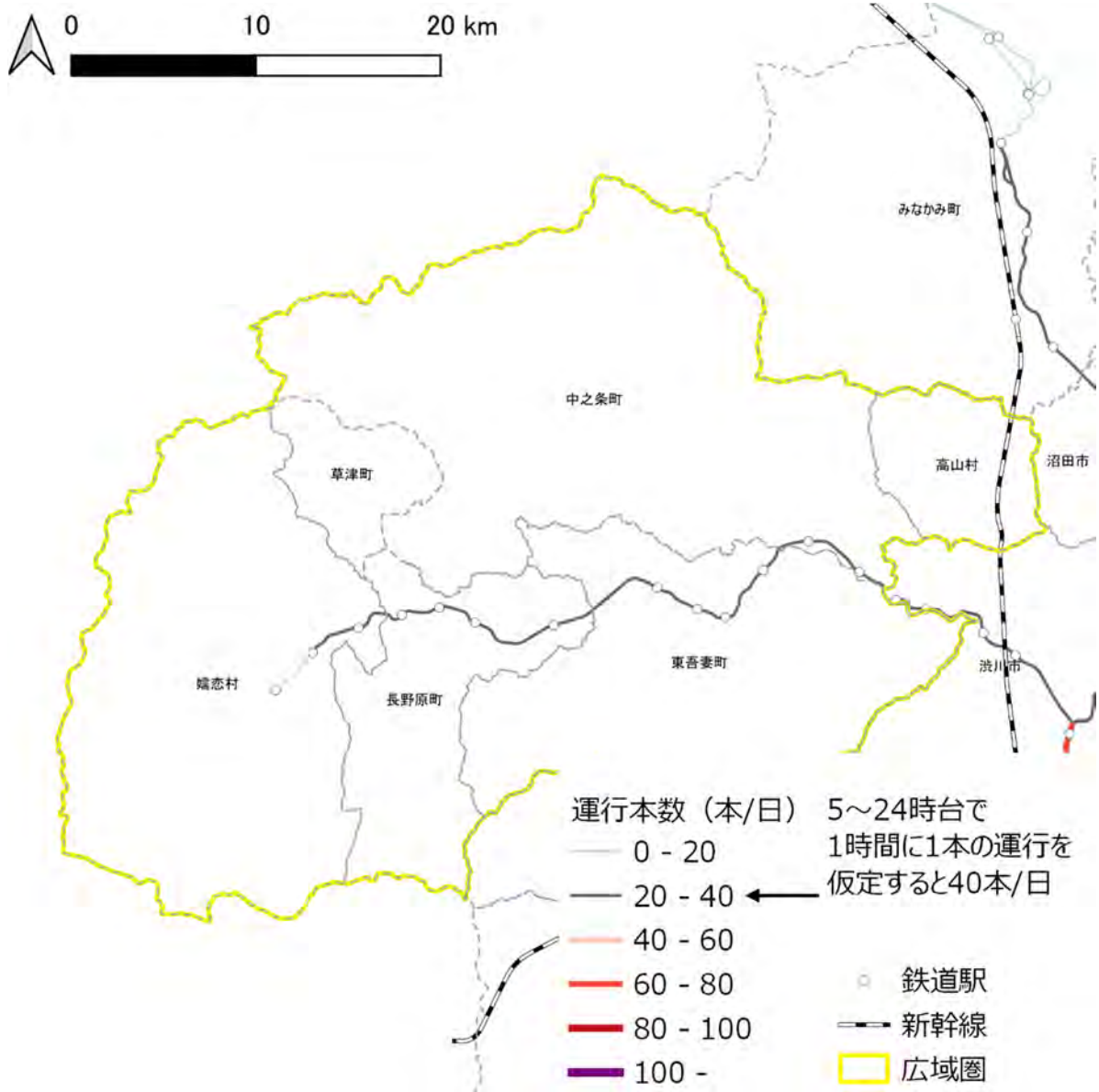


図 3-52 鉄道運行本数

2) 路線バス

バスの運行本数（平日）は、ジェイアールバス関東が運行する長野原草津口～草津温泉間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。

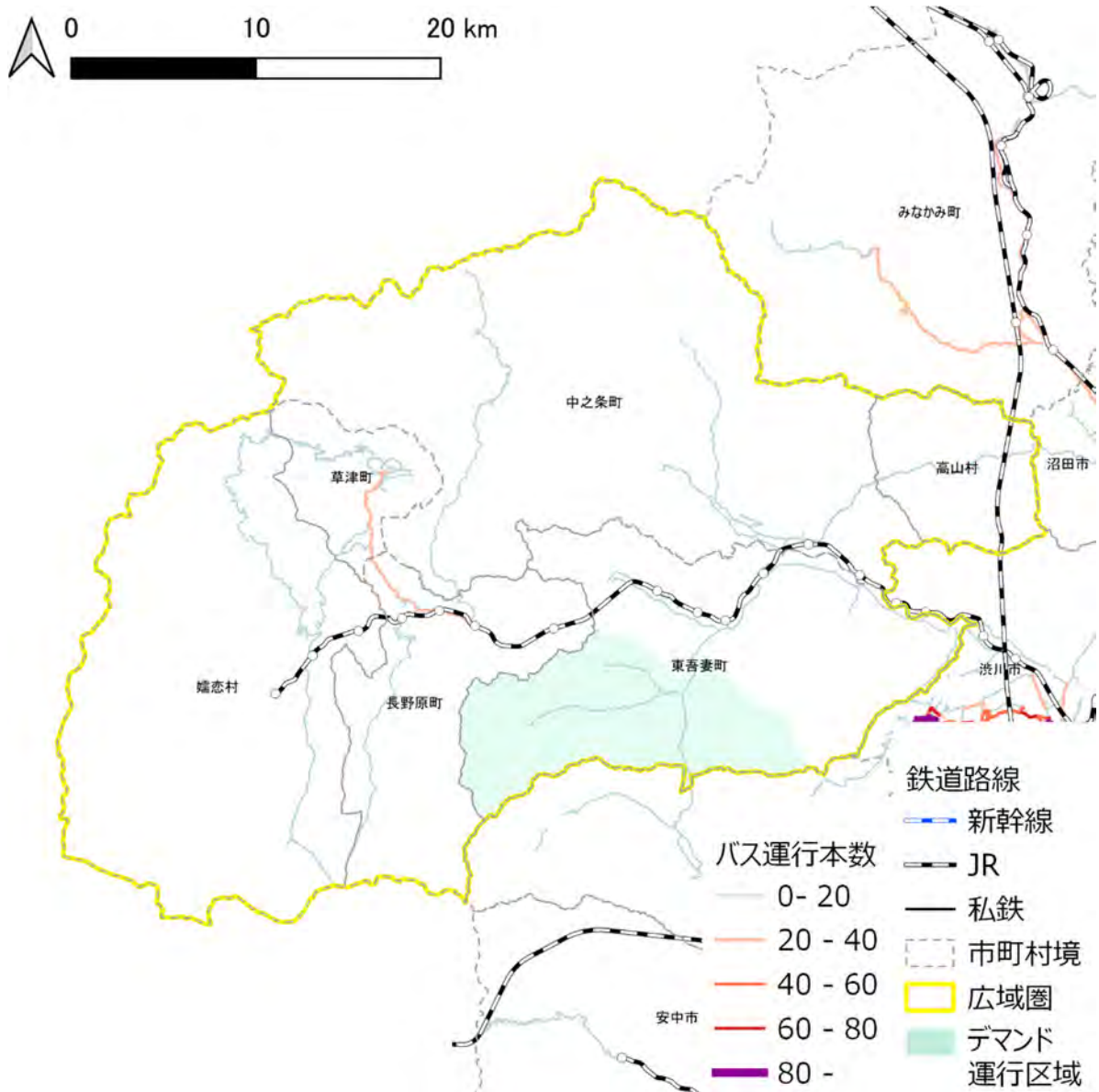


図 3-53 バス運行本数(平日)

(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 3-44 その他輸送手段等(東吾妻町)

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
水仙ちゃんバスフリーバス券	東吾妻町	⑦運賃補助(バス)	坂上地区 (ローズクイーン交通、関越交通)	制限なし	販売価格半年間30,000円(最大利用可能額157,600円)など			年度または期間:令和3年1月~3月 155,500円
福祉バス	東吾妻町社会福祉協議会	⑧その他 ※旅行会社に運転を委託している	東地区内	東地区に在住するおおむね65歳以上の方	無料 登録料 年1,000円	火・木(2ルート週1往復ずつ)	③ワゴン車両	年度または期間:令和元年度 44日運行 268人/年

※他、スクールバス(2校)

表 3-45 その他輸送手段等(中之条町)

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
デマンドバス	中之条町	①デマンド交通	青山・市城地区、伊参・赤坂・栢窪・横尾地区	登録制:地域住民及び地域に通勤通学している者	300円(原町赤十字病院までは500円)小学生・障がい者 半額	月~土 (祝日・年末年始を除く)	③バス車両	年度または期間:令和元年度 8,992人/年
		③自家用有償旅客運送(交通空白地有償運送)		登録制:地域住民及び地域に通勤通学している者	登録料:年間1000円(65歳以上・障害者・高校生以下無料)			年度または期間: 人/年
中之条町医療機関等外出タクシー「なかのん号」	中之条町	⑧その他	四万線、沢渡線、名久田線	・運転免許証を返納した方・条件に該当する運転免許証を持たない方 条件:65歳以上、身体障害者手帳・療育手帳・精神保健福祉手帳を持っている方	無料	各コース 平日週2~3回	②ワゴン車両	年度または期間:令和元年度 294人/年 2.5人/日
公共交通空白地有償運送事業「やまどり」	中之条町社会福祉協議会	③自家用有償旅客運送(交通空白地有償運送)	六合地区	65歳以上・各種障害手帳等所有者・生活保護世帯・その他、社会福祉協議会長が認めた方	1区間(片道)400円、距離不問、年度登録料2,000円	平日	①セダン車両	年度または期間:令和元年度 1,161人/年

※他、スクールバス 11 路線(休日部活動用 7 路線)

表 3-46 その他輸送手段等(長野原町)

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
外出支援バス	長野原町	①デマンド交通	町内全域	65歳以上の方・心身に障害をお持ちの方・自動車運転免許を返納した方・その他、利用が適当と認められる方	無料	火～金(地区ごとに毎月4回程度)	利用人数により①セダン車両か②ワゴン車両を使用	年度または期間:令和元年度 280人/年
福祉バス	長野原町	①デマンド交通	町内全域	65歳以上の方・心身に障害をお持ちの方・その他、利用が適当と認められる方	無料	火～金(地区ごとに毎月4回程度)	利用人数により①セダン車両か②ワゴン車両を使用	年度または期間:令和元年度 244人/年

※他、スクールバス(2校)

表 3-47 その他輸送手段等(草津町)

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
買い物支援バス	草津町社会福祉協議会	④ボランティア運送	町内全域	70歳以上の一人暮らし、75歳以上の二人暮らし、買い物にお困りの方	無料	月2回	①セダン車両 ②ワゴン車両	年度または期間:令和2年6月～令和3年3月 70人/10ヶ月※R1は未実施

※他、介護タクシー(13事業者)

表 3-48 その他輸送手段等(嬭恋村)

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
おでかけタクシー助成事業	嬭恋村	⑥運賃補助(タクシー)	村内全域	65歳以上の方、障害者手帳をお持ちの方	助成券(1冊1,000円×50枚)を5,000円で購入	—	—	年度または期間:令和元年度 4,944千円/年
嬭恋村福祉バス	嬭恋村	⑧その他	村内全域	65歳以上の方、障害者手帳をお持ちの方	無料	月～土(祝日除く)	③バス車両	年度または期間:令和元年度 2,313人/年
高齢者福祉タクシー	嬭恋村	⑥運賃補助(タクシー)	村内全域	①65歳以上の方のみの世帯で運転出来る方がいない方 ②75歳以上の方で①に該当しない方	①半額助成(上限4,000円)②1/3助成(上限3,000円)	—	—	年度または期間:令和元年度 140千円/年
買い物支援バス	嬭恋村社協	④ボランティア運送 ※社協の職員が運転	村内全域	70歳以上一人暮らしの方、75歳以上二人暮らしの方、および買い物困難者の方、ただし、村内居住者に限る(別荘などの所有者は不可)	無料	月1～2回(基本第1、3木曜日)※ただし、今月は盆前にするなどニーズに柔軟に対応	①セダン車両 ②ワゴン車両	年度または期間: 例年約100人/年

※他、福祉有償運送(3事業者)、スクールバス(4事業者)

表 3-49 その他輸送手段等(高山村)

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)	高山村	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 【購入額】 60千円/年 【販売額】 14千円/年
老人特殊回数券	高山村	⑦運賃補助(バス)	村内全域 (高山運輸 倉庫)	65歳以上	販売価格2,000円 (利用可能額4,500円)	—	—	年度または 期間:令和 元年度 【購入額】 300千円/年 【販売額】 180千円/年
高山村ふれあい 福祉車	高山村	⑧その他	村内全域	村民全体	無料	月～土	③バス車 両	年度または 期間:令和 元年度 4,459人/年

※他、自家用有償旅客運送(3両)、スクールバス(2校)

3.3.4 人流の実態

(1) 公共交通利用者数

1) 鉄道利用者の推移

鉄道利用者（JR 吾妻線）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43%にまで大幅に減少しました。

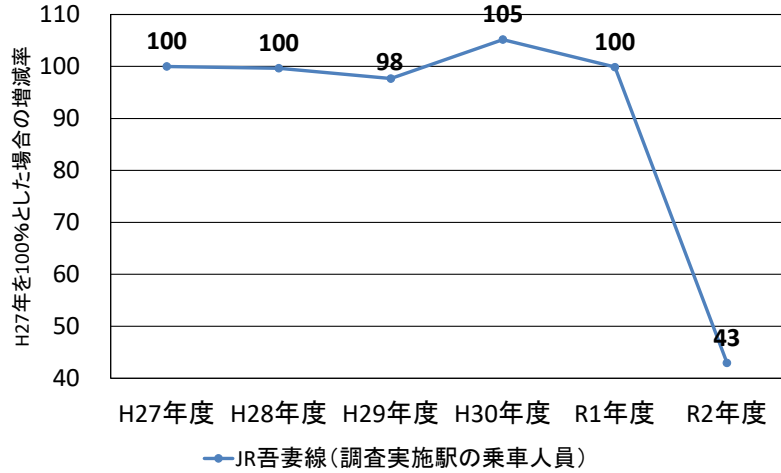


図 3-54 鉄道利用者の推移

2) 鉄道駅乗降人員

鉄道駅乗降者数は、中之条駅、長野原草津口駅が多くなっています。

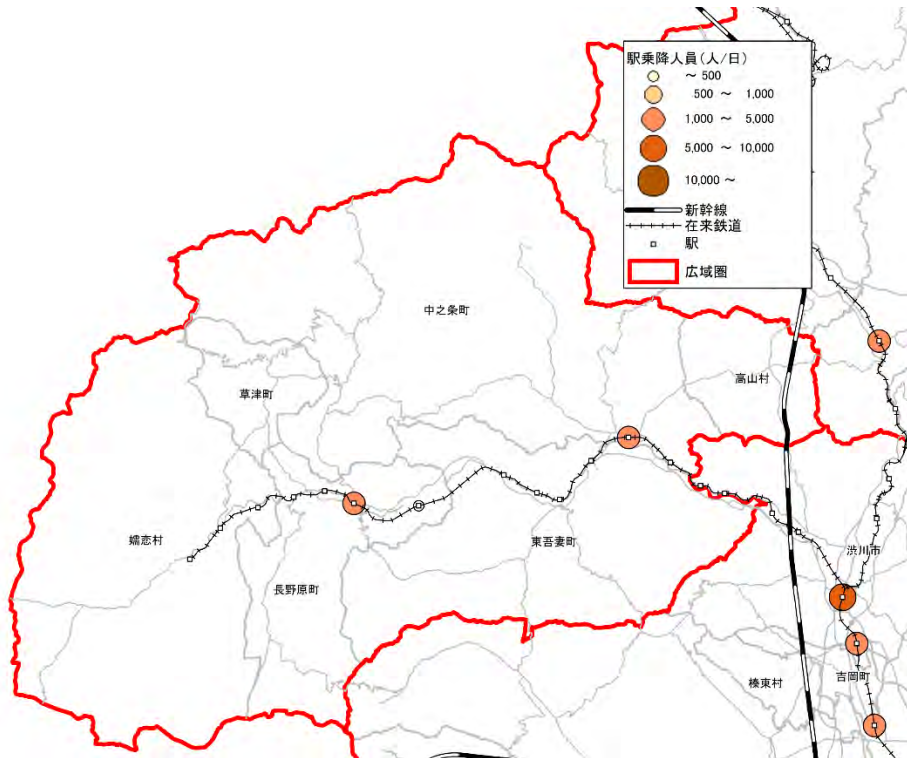


図 3-55 鉄道駅乗降人員

※無人駅を除く
資料:国土数値情報(2019年)

3) 鉄道駅端末交通手段

本圏域内の有人駅（中之条駅、川原湯温泉駅、長野原草津口駅）と群馬原町駅、万座・鹿沢口駅の端末交通手段（アクセス交通）は次図のとおりです。

川原湯温泉駅では自家用バス・貸切バスが約5割を占めています。

中之条駅、長野原草津口駅では、自動車（パークアンドライド※、送迎）の割合が半数以上を占めています。

群馬原町駅では、徒歩が約6割を占めています。

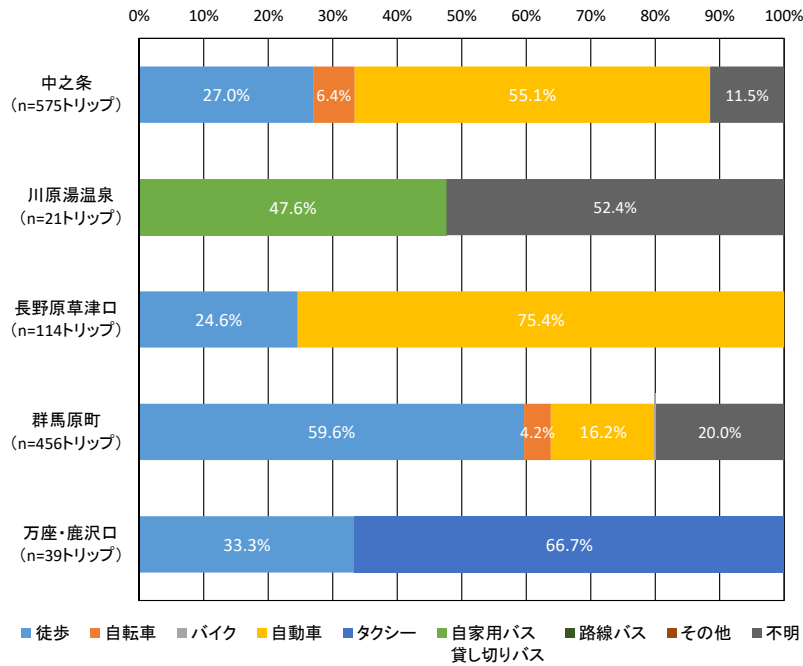
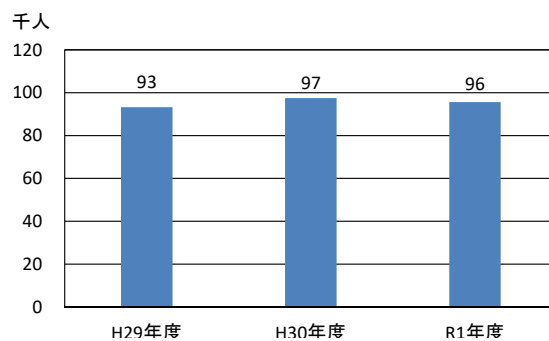


図 3-56 駅端末交通手段構成比

4) 路線バス利用者数の推移

路線バスの利用者数は、H29年度からR1年度まではほぼ横ばいです。



※東吾妻町乗合バス、中之条町電話予約バス（デマンドバス）、長野原町外出支援バス、福祉バス、嬭恋村福祉バスを除く。

図 3-57 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)

※ 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路線バス（市町村委託路線）利用者への影響は、R2年度4月には前年度比約52%と急激に減少し、5月が前年度比約46%と最も落ち込みましたが、6月以降回復し、9月には前年度比約78%に回復しました。

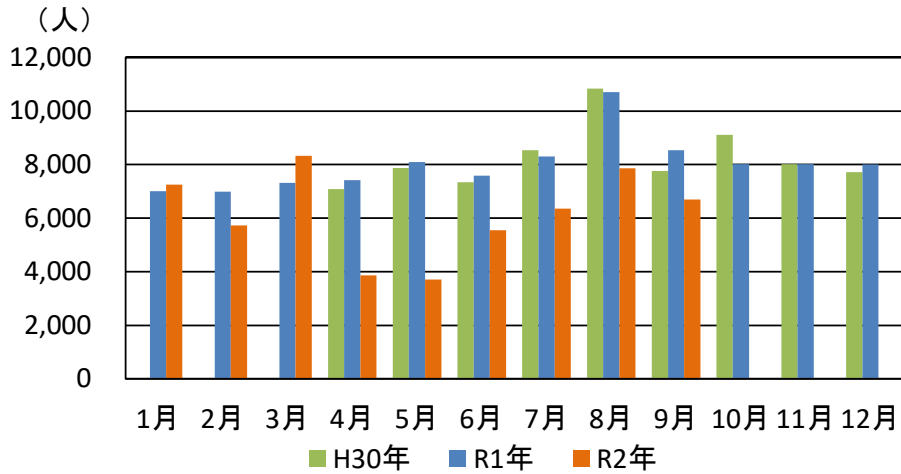


図 3-58 路線バス(市町村委託路線)利用者の変化

※東吾妻町乗合バス、中之条町電話予約バス(デマンドバス)、長野原町外出支援バス、福祉バス、嬭恋村福祉バスを除く。

(2) 目的別移動実態

1) 通勤目的集中量

通勤目的集中量は草津町、中之条町、東吾妻町に集中しています。特に顕著なのが、草津温泉、原町赤十字病院、中之条町役場です。

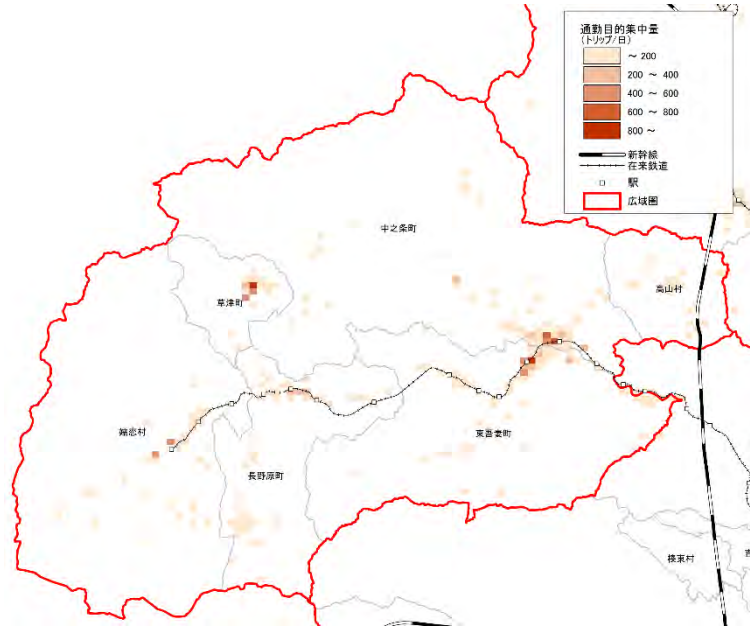


図 3-59 勤務目的集中量

2) 通学目的集中量

通学目的集中量は中之条町、東吾妻町、草津町に集中しています。特に顕著なのが吾妻特別支援学校、東吾妻町立原町小学校、草津町立草津中学校です。

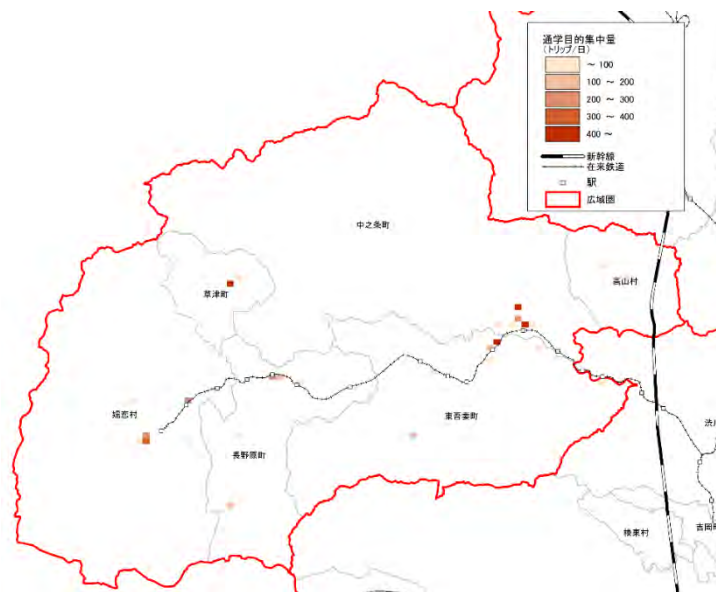


図 3-60 通学目的集中量

3) 買物目的集中量

買物目的集中量は東吾妻町、中之条町に集中しています。特に顕著なのが、ベイシア吾妻店、中之条ショッピングプラザです。

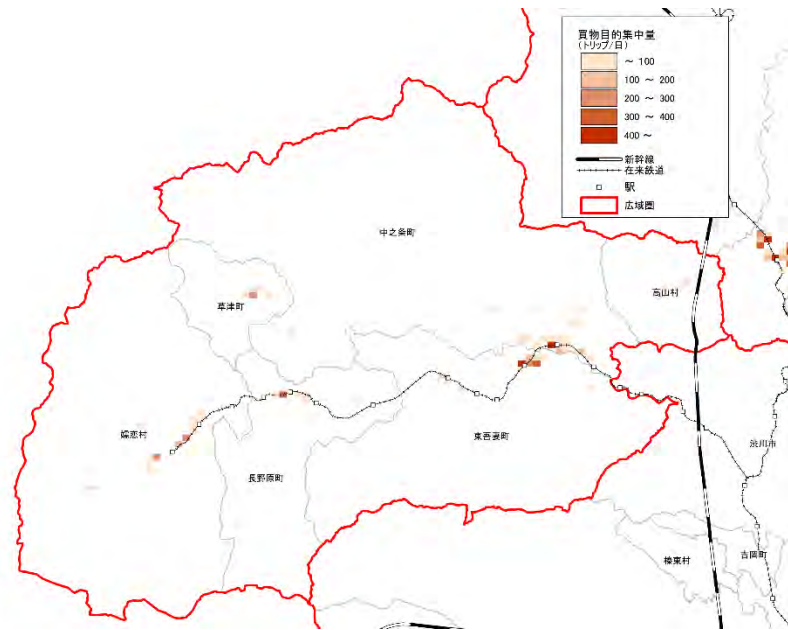


図 3-61 買物目的集中量

4) 通院目的集中量

通院目的集中量は東吾妻町、中之条町、長野原町に集中しています。特に顕著なのが、原町赤十字病院、田島病院、長生病院です。

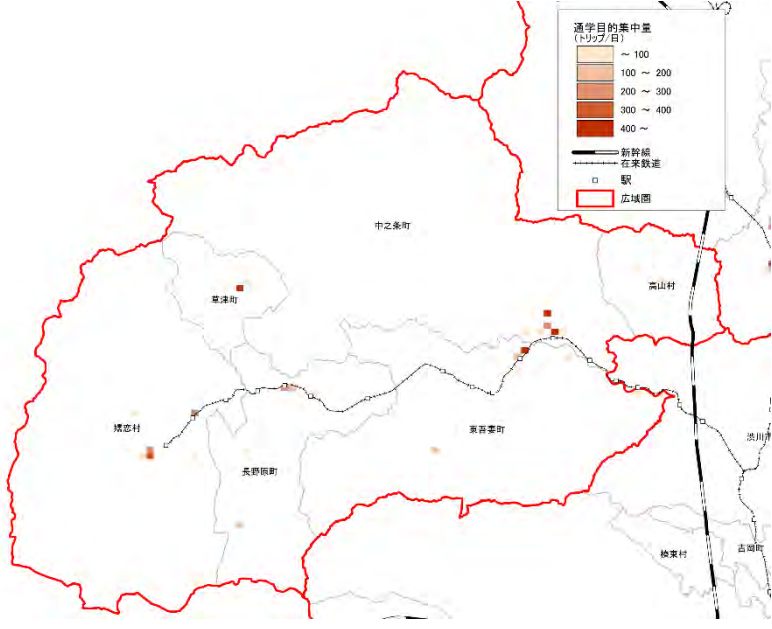


図 3-62 通院目的集中量

5) 観光目的集中量

観光目的集中量は草津町、長野原町に集中しています。特に顕著なのが、草津温泉、道の駅ハッ場ふるさと館、天狗の湯です。

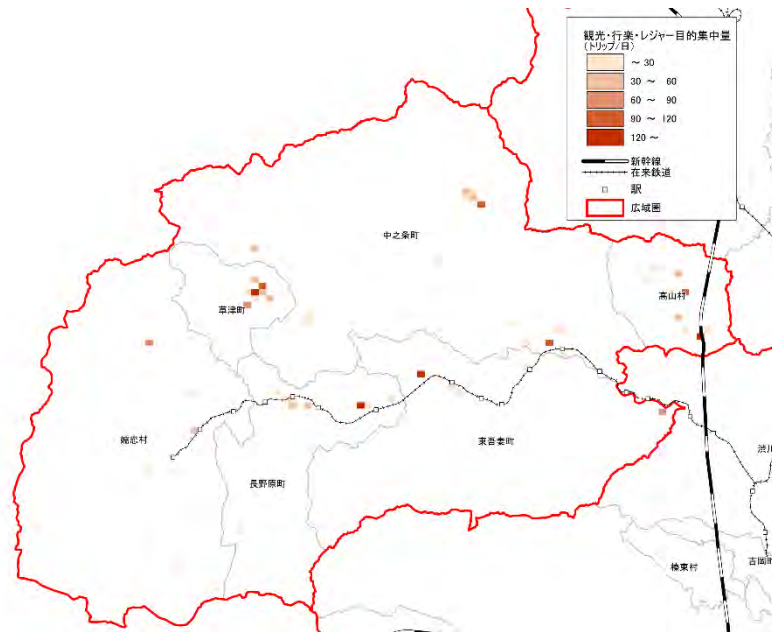


図 3-63 観光目的集中量

(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、吾妻圏域内の人流（鉄道を除く全代表交通、全目的）と鉄道駅端末（全手段、全目的）の人流を重ね合わせたものです。

- 広域圏の中心は中之条町で、高山村、東吾妻町、長野原町との人流、特に中之条町と東吾妻町間の流動が多いです。本広域圏外との流動では、中之条町と渋川市間、東吾妻町と渋川市間の流動が多くなっているほか、高崎市や沼田市との移動が見られます。
- 高山村は、中之条町との人の動きのほか、広域圏外の沼田市との動きもあります。
- 東吾妻町は、中之条町との人の動きが多くなっています。
- 長野原町は、中之条町のみならず、東吾妻町、草津町、嬭恋村との人の動きが多いです。
- 草津町は長野原町との人の動きが多くなっています。
- 嬭恋村も長野原町との人の動きが多くなっています。
- 駅端末トリップでは、中之条町駅、群馬原町駅への移動がみられます。



- ※ 代表交通手段、鉄道駅端末交通手段とも市町村単位で集約
- ※ 中之条町では、青山・市城地区、伊参・赤坂・栃窪・横尾地区と町中心部を結ぶデマンドバスを運行しているが、路線バスの代替として旧路線沿線居住者かつ登録者限定である。（非表示）
- ※ 長野原町では高齢者等に限定し、月に2回運行する外出支援バス・福祉バスを運行している。（非表示）
- ※ 嬭恋村では無料の福祉バスを運行している。（非表示）

図 3-64 代表交通手段(鉄道除く)と駅端末の中ゾーン間流動

3.3.5 まちづくりの問題・課題

吾妻広域圏のまちづくりの問題・課題について、吾妻広域都市計画圏・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 3-50 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の人口が減少する中、割合が増加するなどの集約の傾向はみられていないです。また、空き家の数及び増加率は低いですが、公共交通の周辺をはじめとする市街地においては、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。 ○観光等に重要な路線となる上信自動車道の整備を進めており、同路線からは広域都市計画圏の特徴的な景観が望めることから、景観誘導地域の指定に基づく規制誘導が必要です。
「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振興」	○本圏域が有する温泉等の観光資源を中心にした来訪者の増加、高原野菜や畜産などの農産物の出荷の増加を目指し、広域・高速交通網等を確保することが必要です。

3.3.6 公共交通の問題・課題

本章で提示した現況分析結果や、まちづくりの問題・課題、加えて各市町村の総合計画、過疎地域持続的発展計画なども踏まえ、各市町村域における公共交通の問題点を、郊外部・中山間地域に着目して抽出します。

その結果を踏まえ、移動手段確保の視点から、地域別の公共交通の課題を整理するとともに、吾妻広域圏全般にわたる公共交通の課題も整理します。

(1) 郊外部・中山間地域の公共交通の問題・課題

吾妻広域圏には、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（中之条町、長野原町、草津町、東吾妻町）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。各市町村の問題から、以下の公共交通の課題が集約されます。

表 3-51 郊外部・中山間地域の公共交通の問題

市町村等	公共交通の問題
中之条町	・人口減少と高齢化、自家用車の普及と利便性の悪さからバス利用者は減少している一方、教育施設の統合や広域的な病院・福祉施設の整備などもあり、生活交通が広域化しています。高齢者、通勤・通学者、観光客にとっての適切な移動手段が望まれます。
長野原町	・人口減少や自家用車の普及による利用者減のため、公共交通事業の経営は厳しい状況です。一方、免許返納高齢者の増加、ハッ場ダム完成による観光客の人流変化、学校統合によるスクールバスの必要性等の課題を抱えています。
草津町	・本町の立地特性から、通勤・通学、買物目的等で、町外との移動利便性を高める交通サービスの確保が課題です。
東吾妻町	・人口減や高齢化に伴う、移動サービスを必要とする町民の増加への対応、利用者減に対応した持続可能な公共交通の実現、ニーズを踏まえた移動サービスの実現が課題です。
嬭恋村	・利用者の減少により路線バスが一部廃止になり、村がスクールバスや福祉バスを運行委託し、学生や高齢者の移動手段を確保しています。医療や教育の確保に向け持続可能な公共交通サービスの提供が課題です。
高山村	・村では、中之条町・東吾妻町方面と沼田市方面の2路線のバス及び村内を巡回する「ふれあい福祉車」の2系統運行しています。公共交通は、アンケートによると村民満足度も低く、今後力を入れるべき施策の1位となっています。



○郊外部・中山間地域の公共交通の課題

- ・吾妻線を軸とした、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

(2) 吾妻広域圏の公共交通の問題・課題

吾妻広域圏としての公共交通の問題・課題を、以下の通りまとめました。

① 少子高齢化による需要低迷、採算性の悪化による、幹線路線の縮小・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。
- 特に鉄道については、現状のままでは、人口減少に比例し利用者数が減少し、経営が悪化し運行サービス（運行本数、運行時間帯等）が低下し、それがさらに利用者減少を招くことが懸念されます。
- こういった状況から脱却するため、広域生活圏内の需要を集約し、幹となる主要幹線を形成し、一定水準の移動サービスの確保が望まれます。

② 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

- 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。
- 一方、中山間地の集落を多く抱える各市町村では、別途福祉輸送やスクールバスの運行がなされており、一体的な公共交通ネットワークサービスとなっていない状況の中、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、公共交通サービスの提供が求められます。

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。

3.3.7 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[※]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です。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表です。

表 3-52 対象とした計画

市町村	根拠資料
吾妻広域圏	吾妻広域都市計画圏 都市計画区域マスタープラン
東吾妻町	東吾妻町都市計画マスタープラン
中之条町	中之条町総合計画第6次構想中之条町まちづくりビジョン
長野原町	長野原町都市計画マスタープラン
草津町	(人口ビジョン・総合戦略)
嬭恋村	第6次嬭恋村総合計画
高山村	(第6次高山村総合計画)

※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。

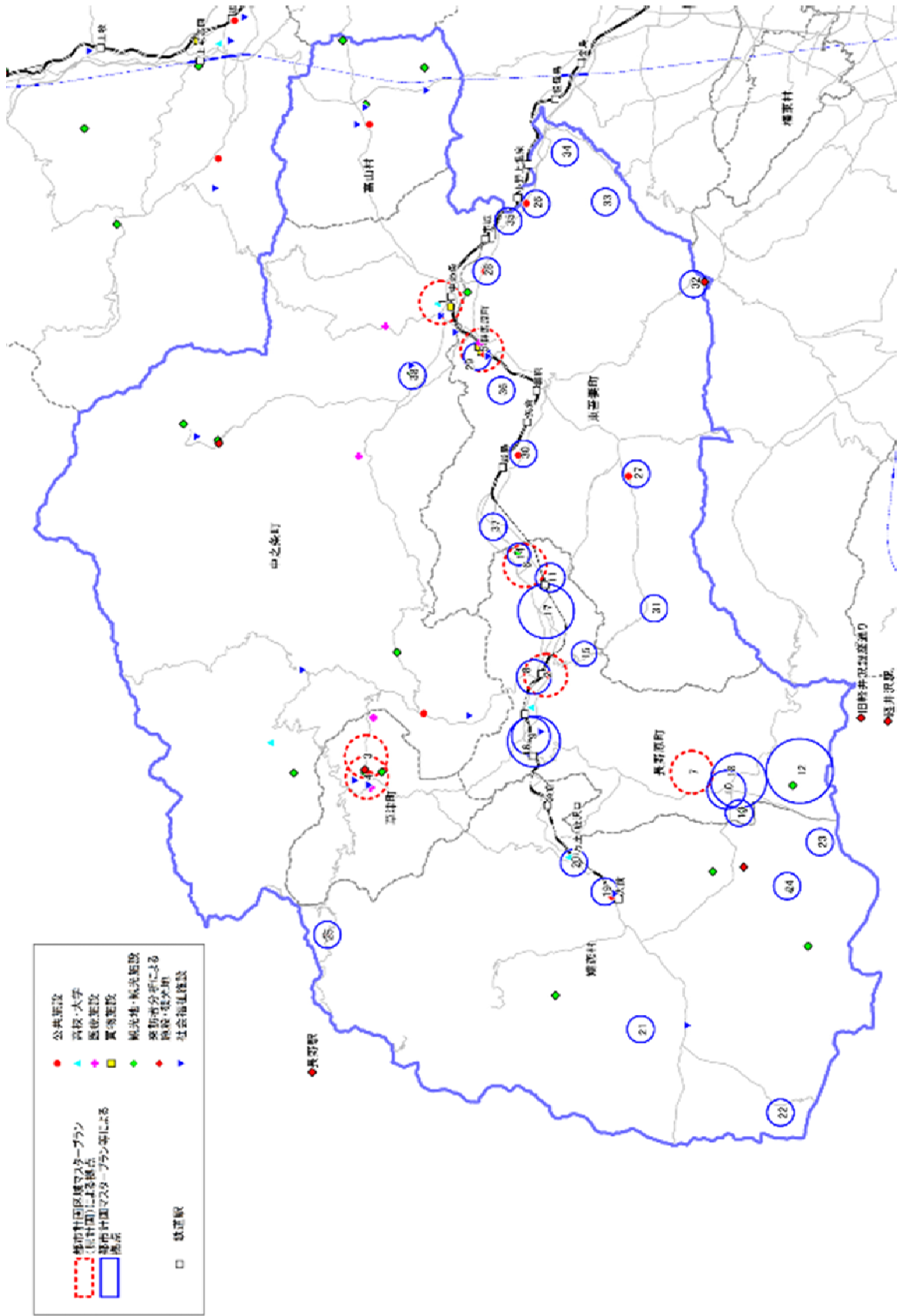


図 3-65 まちづくり計画等における拠点設定状況

表 3-53 拠点一覧

集約 番号	主要/ 地域	まちづくり計画			地区内の施設	メッシュ番号	鉄道駅
		区域マ ス(広 域圏)	都市マ ス(市 町村)	立地適 正化			
1	主要	○	○		東吾妻町役場・ベイシア吾妻店・エコーブあがつま店	543866854	群馬原町
		○	○		原町赤十字病院	543866863	
		○	○		商店等	543866961	
2	主要	○			ヤオコー中之条店・中之条町役場	543876072	中之条
		○			中之条町 ツインプラザ	543876083	
		○			工場等	543876071	
3	主要	○			草津温泉・草津町役場	543874474	
		○			草津こまくさ病院	543874471	
		○			草津温泉周辺	543874373	
4	地域	○			群馬原町駅周辺	543866754	
5	地域	○	○		長生病院	543865611	
6	地域		○		嬭恋村役場	543864123	大前
7	地域		○		吾妻峡温泉 天狗の湯	543865882	
8	地域		○		万座温泉	543874604	
9	地域	○	○		長野原町役場	543865512	長野原草 津口
10	地域		○		北軽井沢スイートグラス	543854561	
11	地域		○		榛名湖	543856782	
12	地域	○	○		ハッ場ダム	543865673	
13	地域				四万温泉	543866212	
14	地域				高山村役場	543877451	
15	地域				ロックハート城	543877593	
16	地域				浅間高原	543854532	
17	地域				軽井沢おもちゃ王国	543854633	
18	地域		○		道の駅ハッ場ふるさと館	543865544	
19	地域		○		中之条ガーデンズ	543876242	
20	地域		○		東支所	543867621	
21	地域				六合支所	543875103	
22	地域		○		万座・鹿沢口駅	543864343	万座・鹿 沢口
県外の拠点							
22	地域				軽井沢駅		
23	地域				旧軽井沢銀座通り		
24	地域				長野駅		

(3) 幹線ネットワーク

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、既存の都市機能の維持が困難になることが想定されますが、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ます。

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ます。

これまで、人流データから広域生活圏相互の結びつき（図3-67）を把握しましたが、人口減少が顕著となる20年後においても、この広域生活圏相互の結びつきと広域生活圏のなかでも核となる都市へのアクセスを確保することは重要となります。

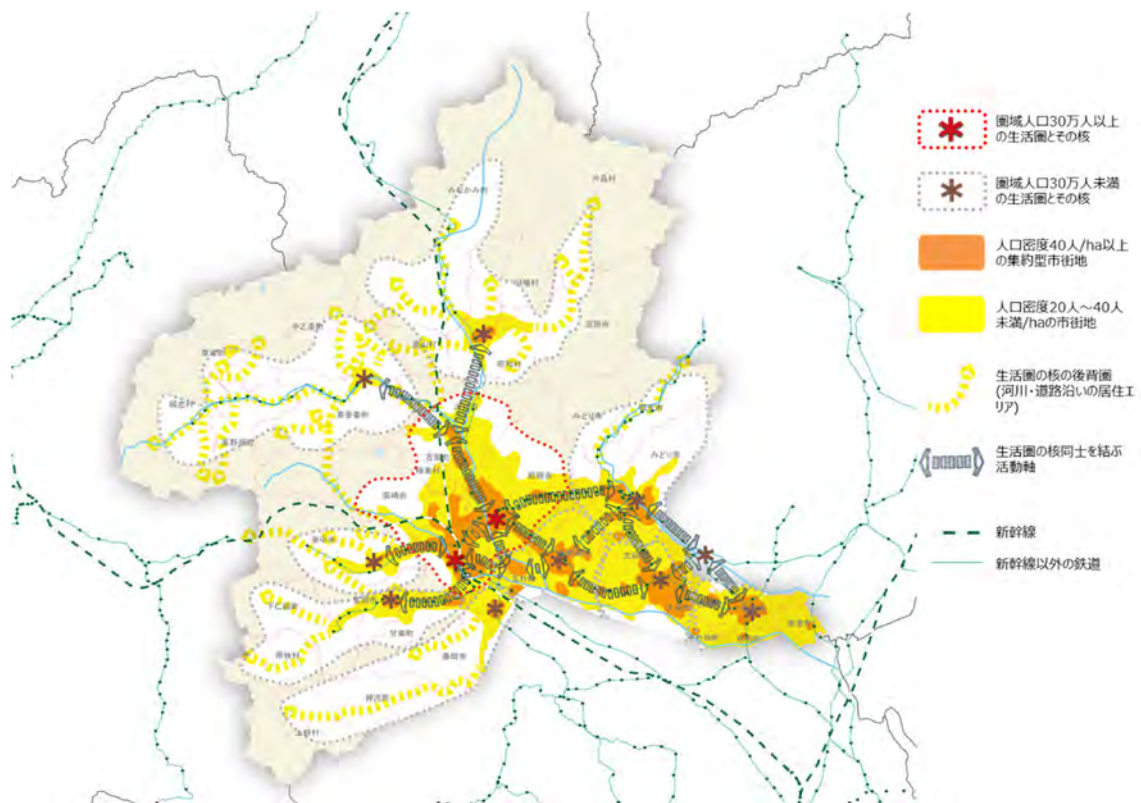


図3-67 広域生活圏同士の結びつき(2040年人口)

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3-68のとおりになります。また、図3-68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

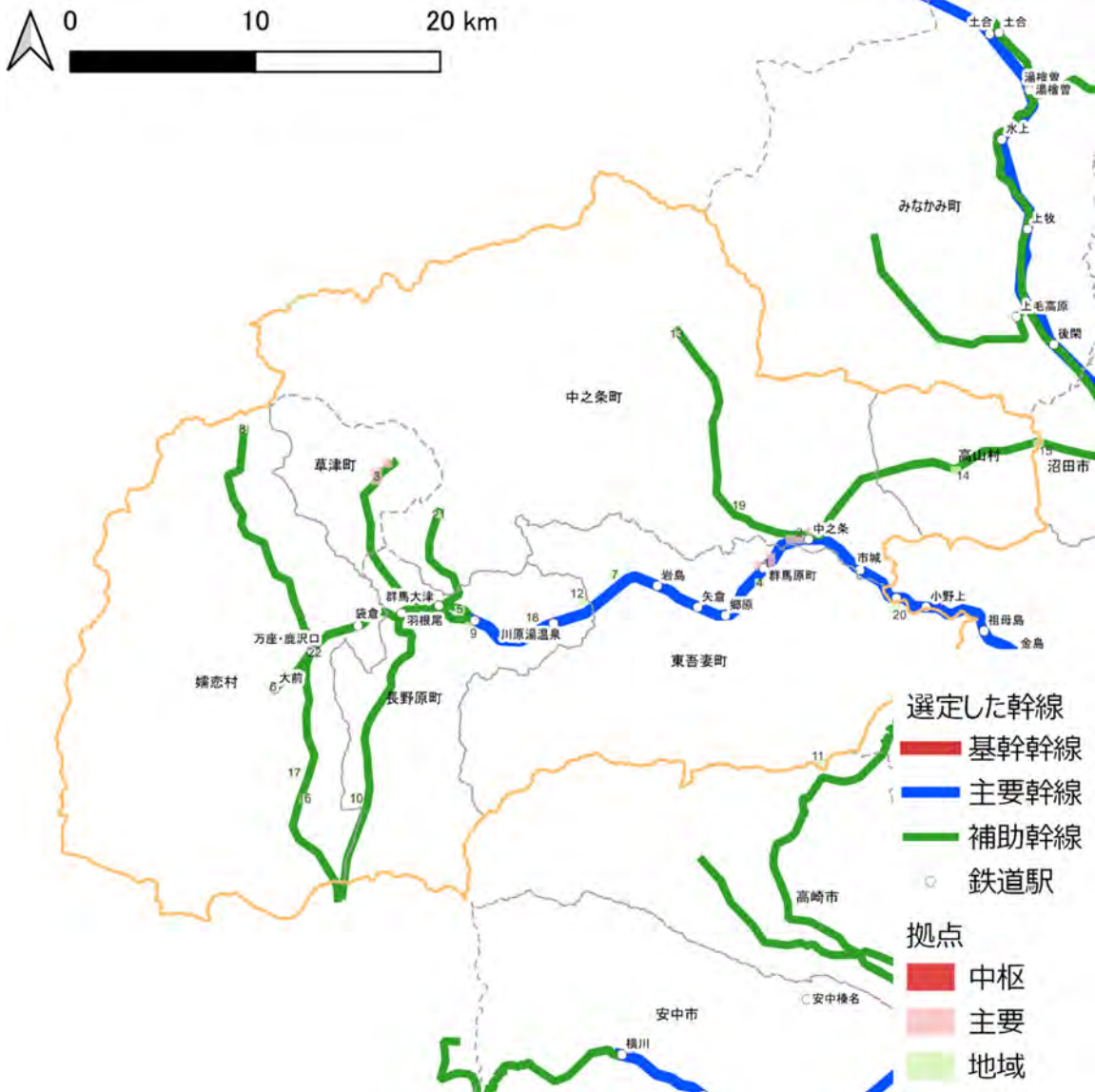


図 3-68 幹線設定図

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%の約 5 万人、高齢者人口は微減となるため、高齢化率が平成 27 年の約 32%から令和 27 年には約 47%になると予測されています。

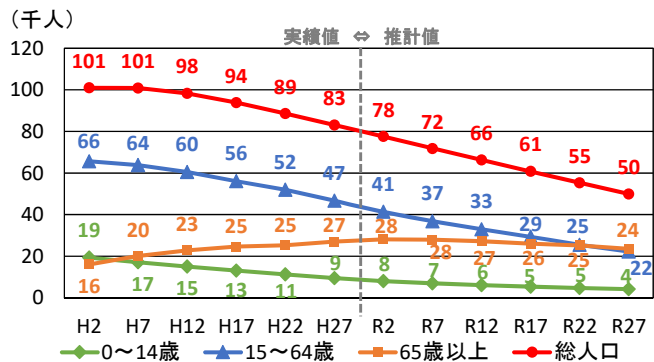


図 3-69 人口推移

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/km² 以上、コミュニティバスが 500 人/km² 以上 2,500 人/km² 未満、小型車両や区域運行が 500 人/km² 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/km² 以上ですが、それ以外の地域では人口密度が 500 人/km² 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 3-70 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 3-71 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。

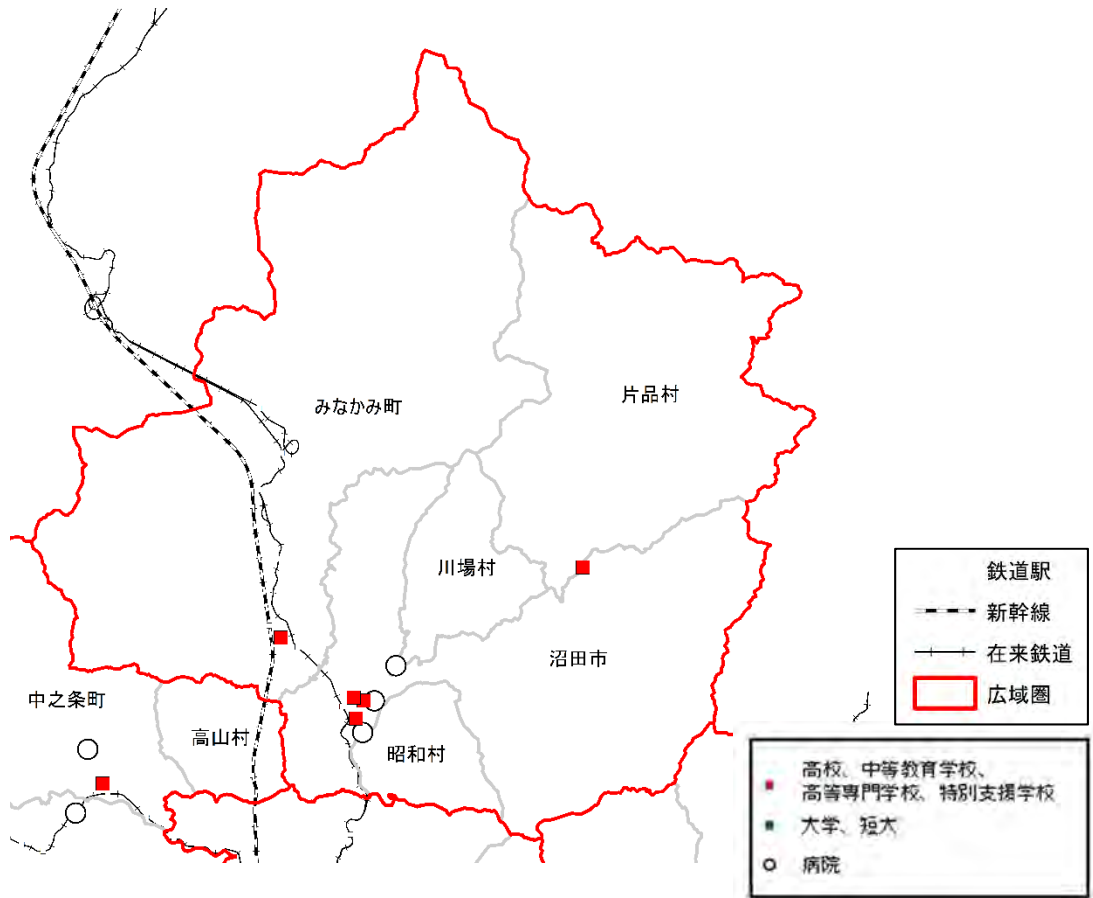


図 3-72 各種施設位置

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 5 路線が運行（関越交通）され、行政運営の路線バスが 15 路線運行されています。鉄道と路線バスでカバーし、低人口密度の居住地が谷筋の道路沿線のためデマンド交通※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 16 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 3 路線運行され、うち 1 路線が沼田市と連絡しています。



図 3-73 公共交通路線網

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)

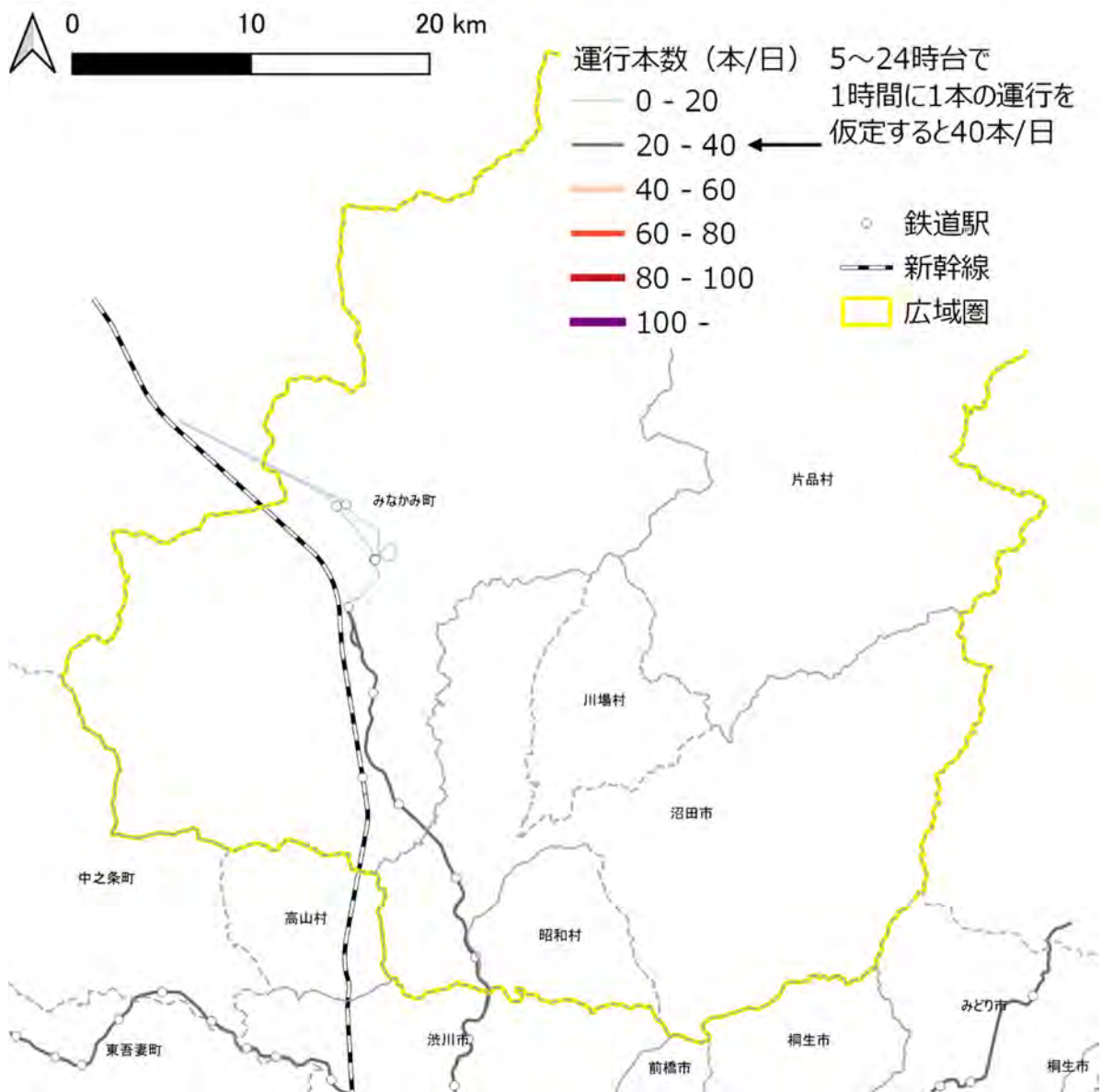


図 3-74 鉄道運行本数

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。

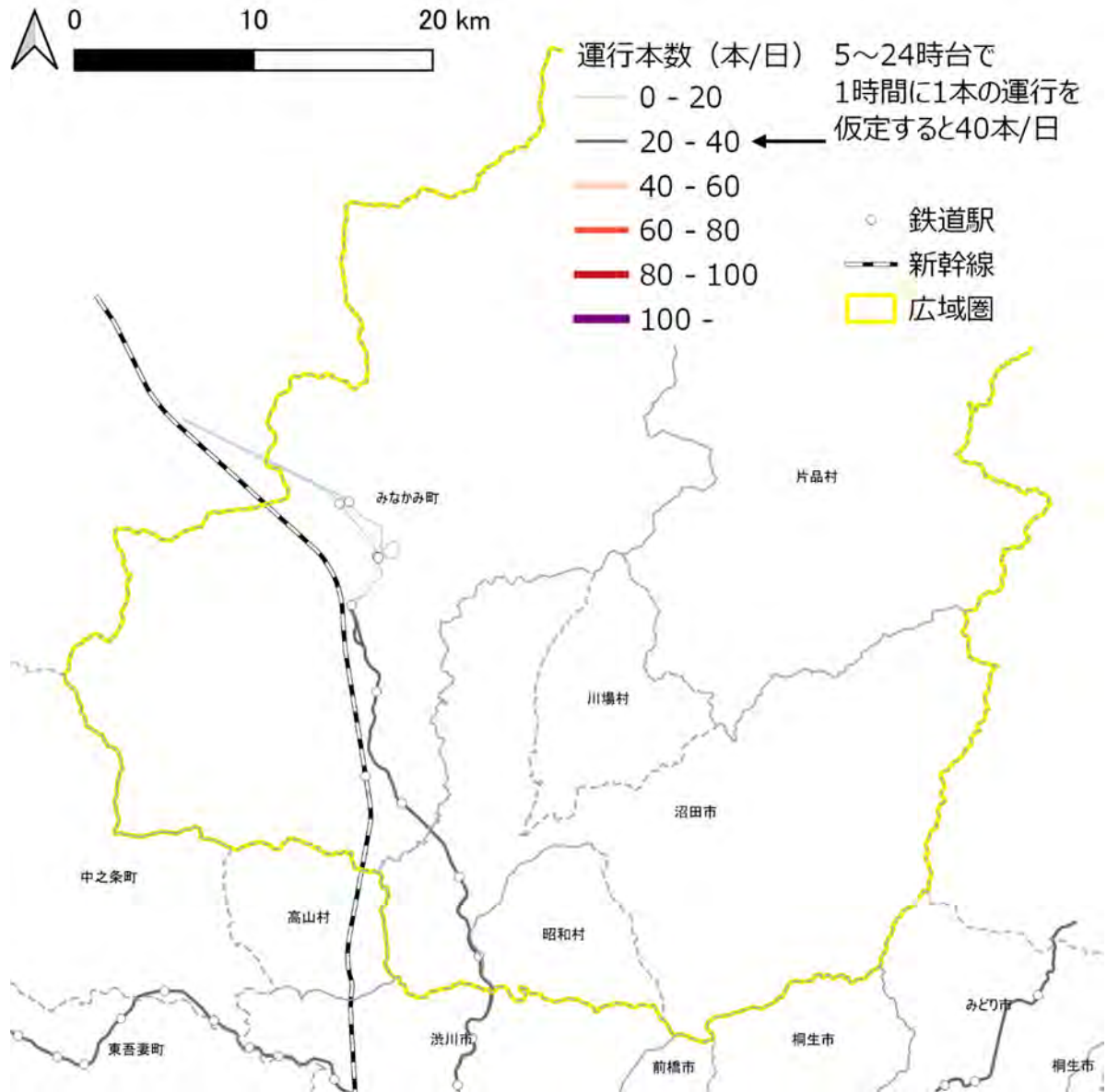


図 3-75 バス運行本数(平日)

(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 降りをご自分で 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)

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)

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)

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)

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)

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。平成2年度は38%減まで落ち込みました。

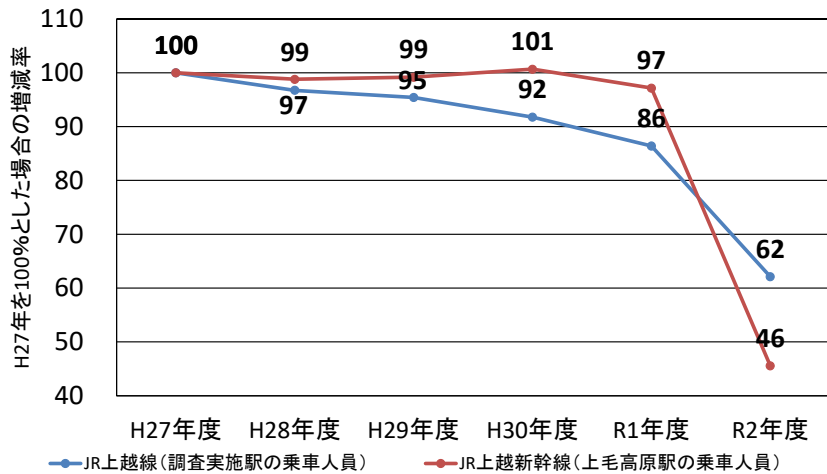


図 3-76 鉄道利用者数の推移

2) 鉄道駅乗降人員

鉄道駅乗降人員は、沼田駅、上毛高原が多くなっています。

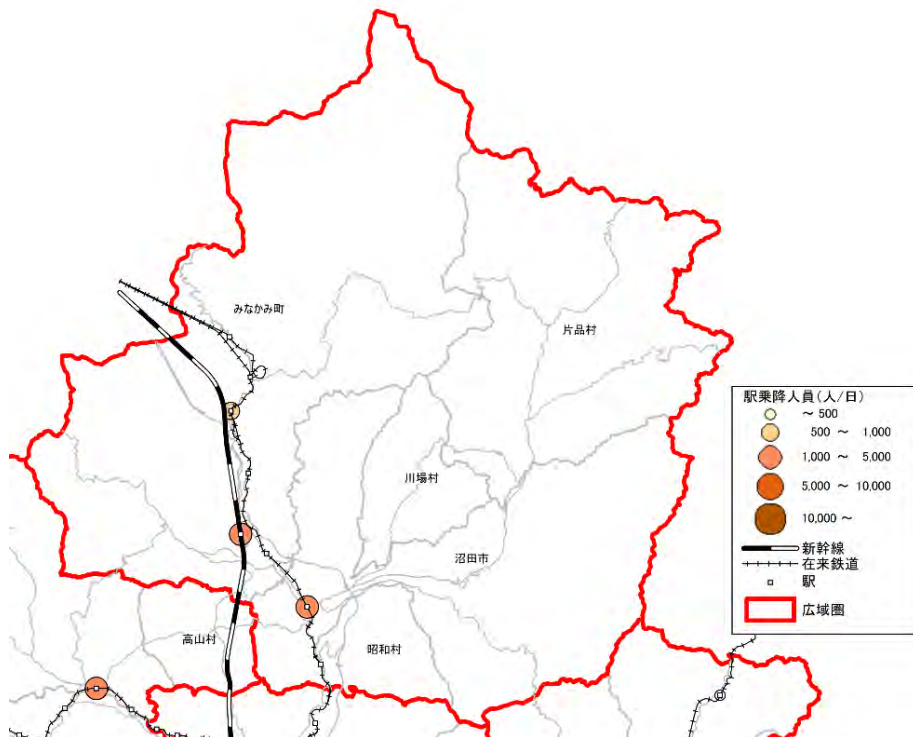


図 3-77 鉄道駅乗降人員

※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。

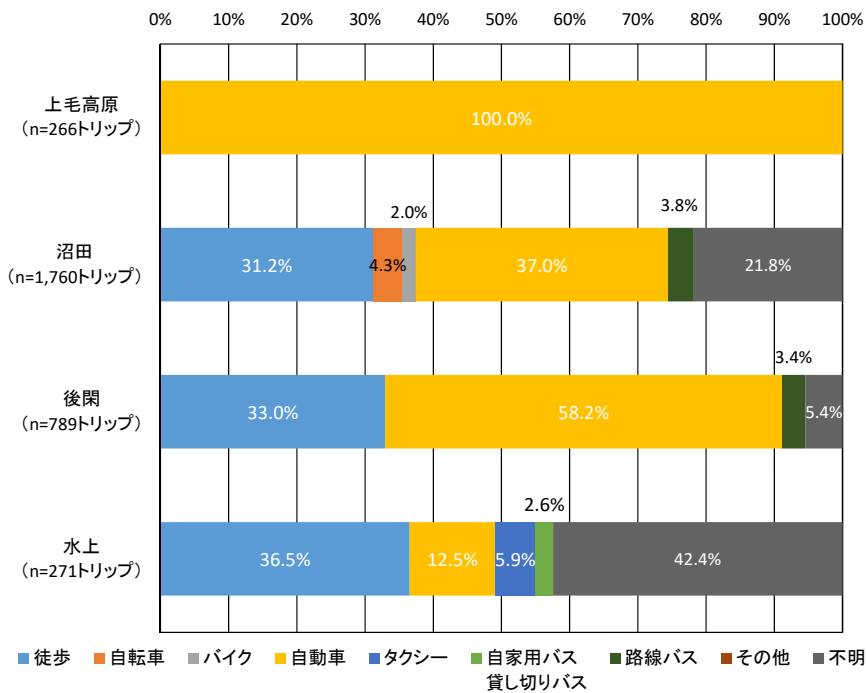


図 3-78 駅端末交通手段構成比

4) 路線バス利用者数の推移

路線バスの利用者数は、H29年度からR1年度まではほぼ横ばいです。

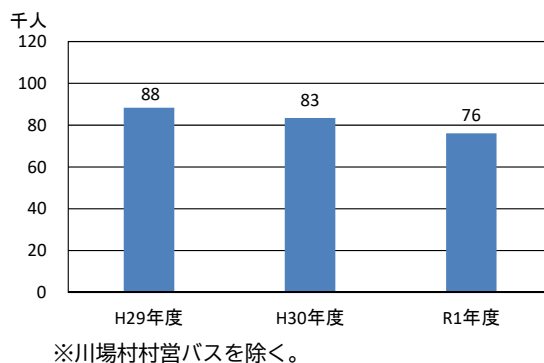


図 3-79 路線バス利用者数の推移(圏域内における市町村委託路線の利用者数)

※ 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、R1年度の3月からみられ、3月は前年度比約74%、R2年度4月、5月には前年度比約37%と急激に減少し、6月になり前年度比約83%に回復し、9月には前年度比約85%回復しました。

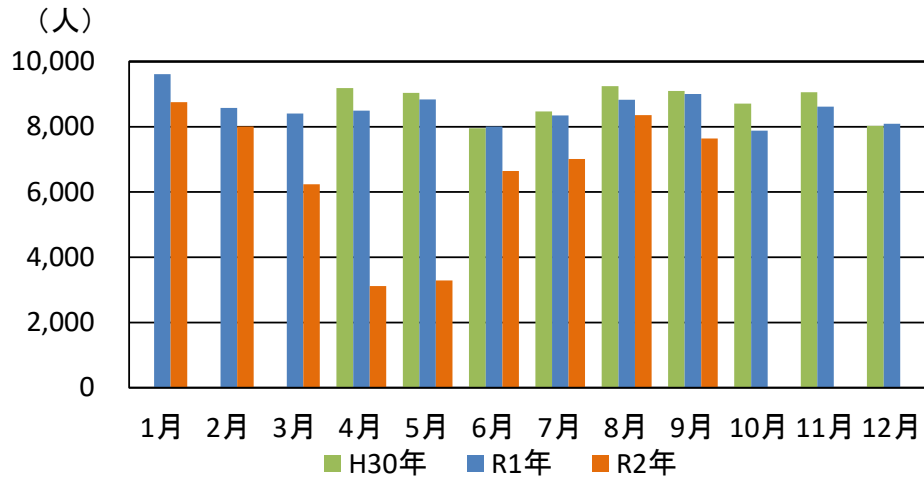


図 3-80 路線バス(市町村委託路線)利用者の変化

(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。

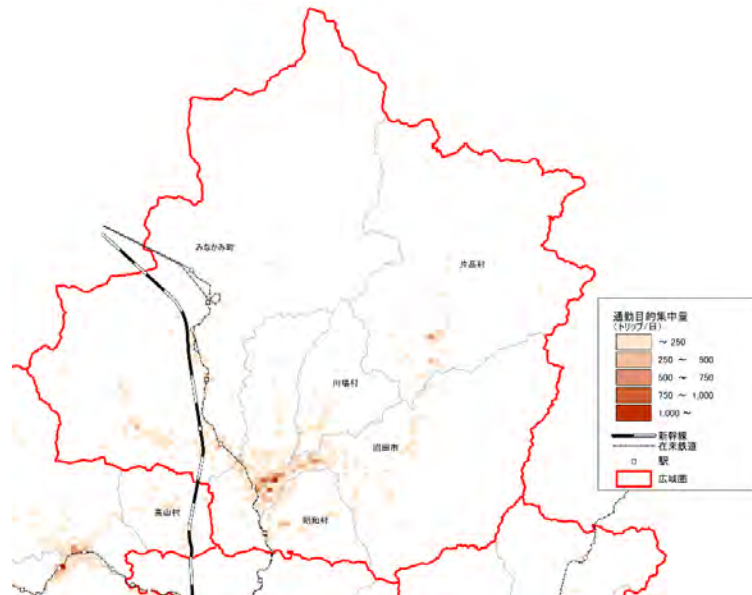


図 3-81 勤務目的集中量

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 3-82 通学目的集中量

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、ビバタウン沼田ショッピングセンターです。



図 3-83 買物目的集中量

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 3-84 通院目的集中量

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。

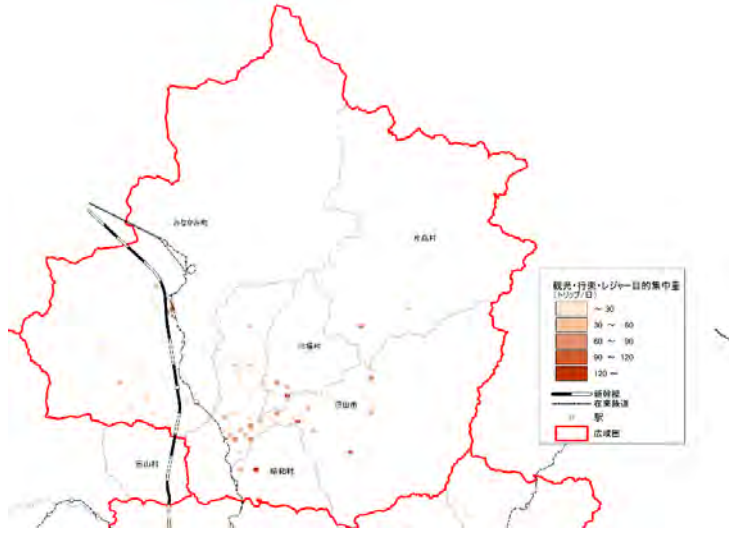


図 3-85 観光目的集中量

(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、利根・沼田域内の人流（鉄道を除く全代表交通、全目的）と鉄道駅端末（全手段、全目的）の人流を重ね合わせたものです。

- 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。

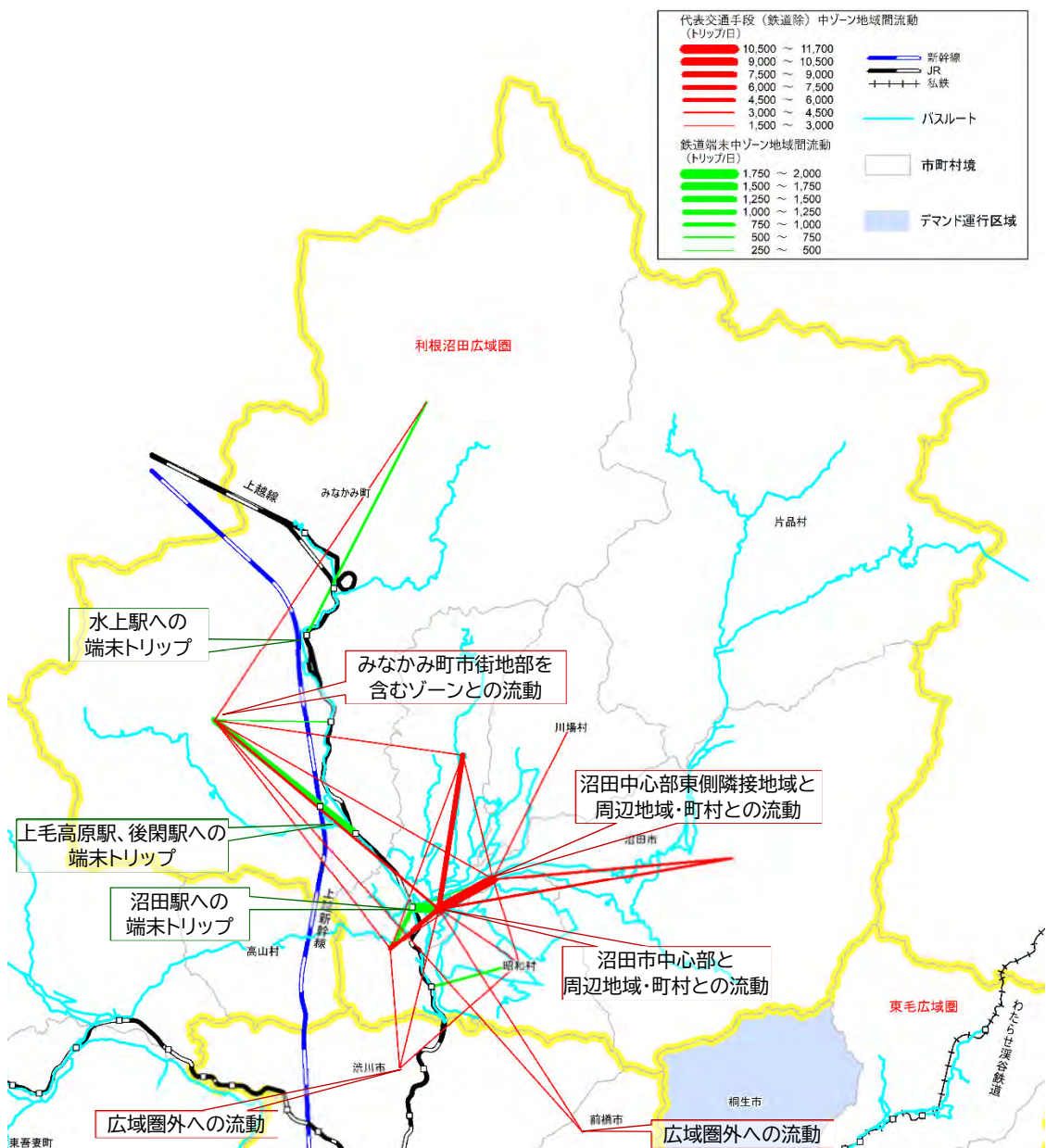


図 3-86 代表交通手段(鉄道除く)と駅端末の中ゾーン間流動

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・課題

本章で提示した現況分析結果や、まちづくりの問題・課題、加えて各市町村の総合計画、過疎地域持続的発展計画なども踏まえ、各市町村域における公共交通の問題点を、郊外部・中山間地域に着目して抽出します。

その結果を踏まえ、移動手段確保の視点から、地域別の公共交通の課題を整理するとともに、利根・沼田広域圏全般にわたる公共交通の課題も整理します。

(1) 郊外部・中山間地域の公共交通の問題・課題

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。各市町村の問題から、以下の公共交通の課題が集約されます。

表 3-61 郊外部・中山間地域の公共交通の問題

市町村等	公共交通の問題
沼田市	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 ・ 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。 ・ 路線バスは、沼田市中心部や沼田駅を経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（沼田駅での鉄道端末手段のバスの割合は3.8%）。
片品村	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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。
川場村	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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。
昭和村	<ul style="list-style-type: none"> ・ 沼田市内から昭和村役場、昭和中学校を経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。
みなかみ町	<ul style="list-style-type: none"> ・ バス路線は、観光地であるため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。



○郊外部・中山間地域の公共交通の課題

- ・ 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

(2) 利根沼田広域圏の公共交通の問題・課題

利根・沼田広域圏としての公共交通の問題・課題を、以下の通りまとめました。

- 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市街化調整区域などで、無秩序な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。
 - より高次の都市サービスを享受可能とするため、広域生活圏内の需要を集約し、中枢拠点への移動サービスを確保する幹となる主要幹線の確保と、これらと連携した駅周辺のまちづくりの推進が求められています。

- 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、公共交通サービスの提供が求められます。

- 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。

3.4.7 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[※]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
沼田市	沼田市都市計画マスタープラン
片品村	(片品村総合計画)
川場村	(川場村総合計画)
昭和村	(昭和村総合計画)
みなかみ町	みなかみ町都市計画マスタープラン

※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。

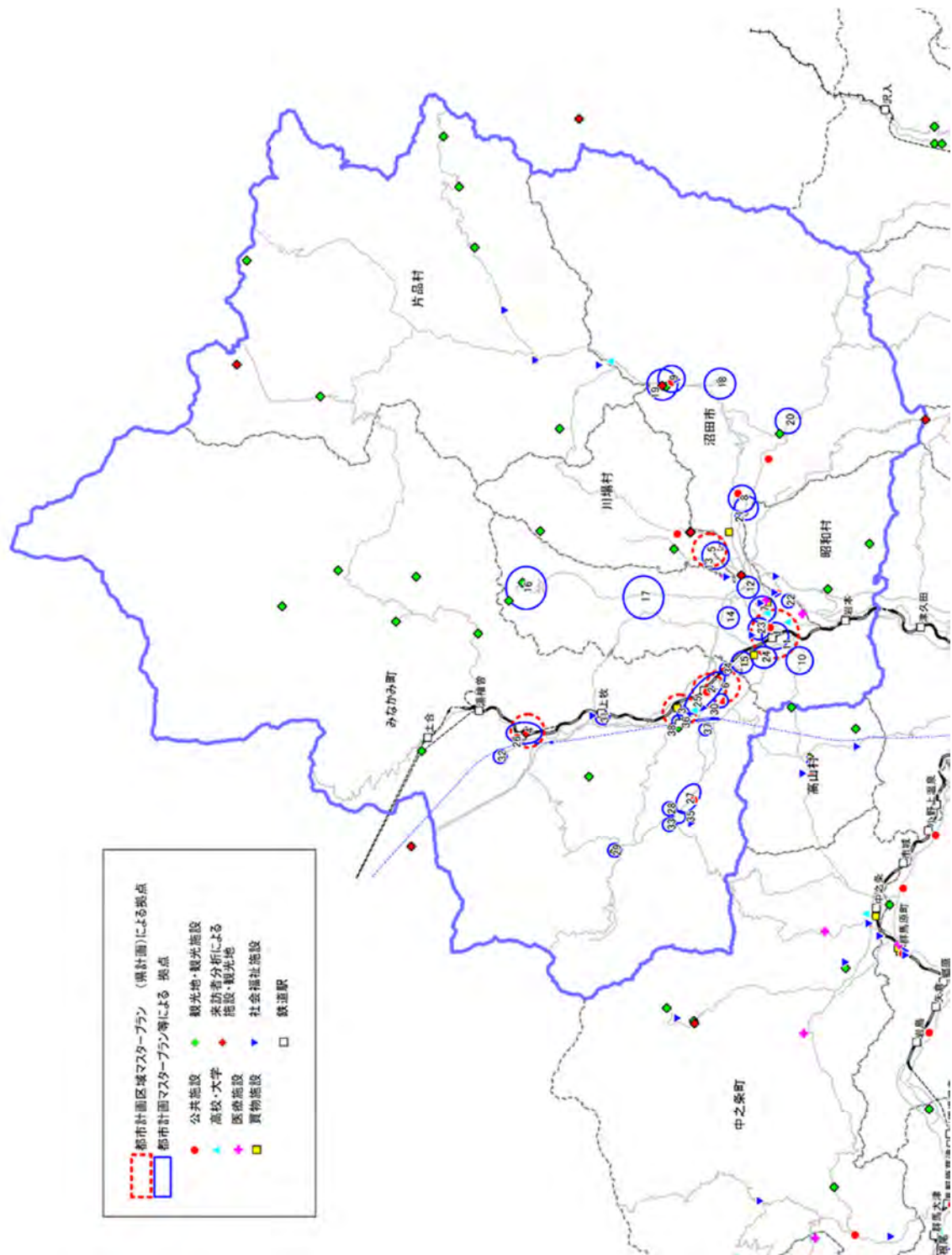


図 3-87 まちづくり計画等における拠点設定状況

(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。

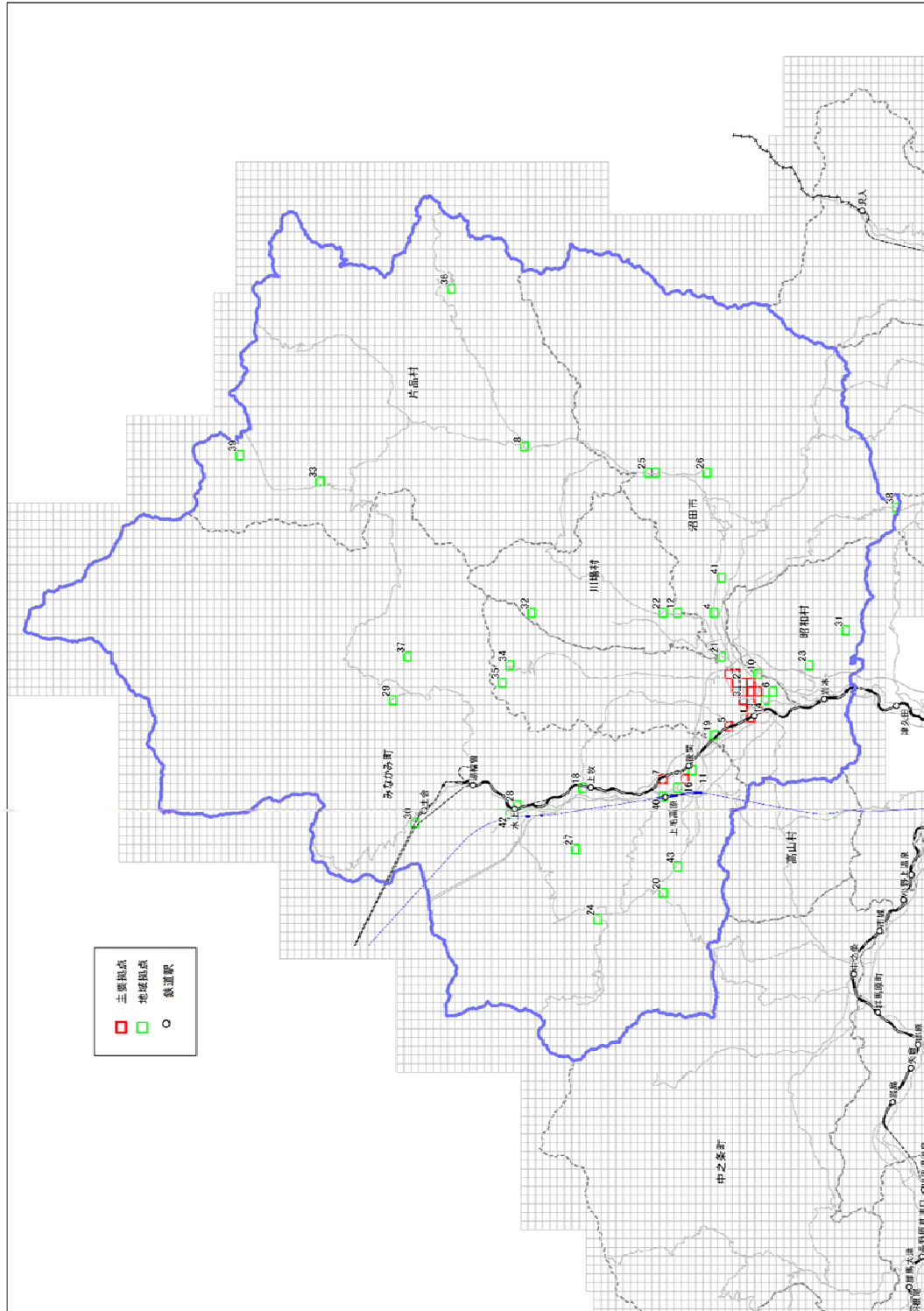


図 3-88 拠点の位置

* 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	まちづくり計画			地区内の施設	メッシュ番号	鉄道駅
		区域 マス (広域 圏)	都市 マス (市町 村)	立地 適正 化			
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		○		ピ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	
5	主要		○		セキチュー沼田恩田店、フレッセイ沼田恩田店	543970823	
7	主要	○			ベシニア月夜野店	553807391	
9	主要	○	○		みなかみ町 保健福祉センター	553807193	
11	地域	○	○		みなかみ町役場	553807192	後関
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	
24	地域		○		猿ヶ京温泉	553807713	
	地域		○		吹割の滝・吹割渓谷	553901462	
25	地域		○		利根支所	553901364	
28	地域	○	○		水上温泉	553817372	水上
4	地域				ベシニア沼田モール店	543970984	
6	地域				利根中央病院	543970543	
10	地域				昭和村役場	543970653	
8	地域				片品村役場	553911283	
12	地域				道の駅川場田園プラザ	553900282	
22	地域				川場村役場	553900382	
23	地域				道の駅アグリーム昭和	543970352	
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	
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	
県外の拠点							
44	地域				日光		
45	地域				越後湯沢駅		

(3) 幹線ネットワーク

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、既存の都市機能の維持が困難になることが想定されますが、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ます。

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ます。

これまで、人流データから広域生活圏相互の結びつき（図3-89）を把握しましたが、人口減少が顕著となる20年後においても、この広域生活圏相互の結びつきと広域生活圏のなかでも核となる都市へのアクセスを確保することは重要となります。

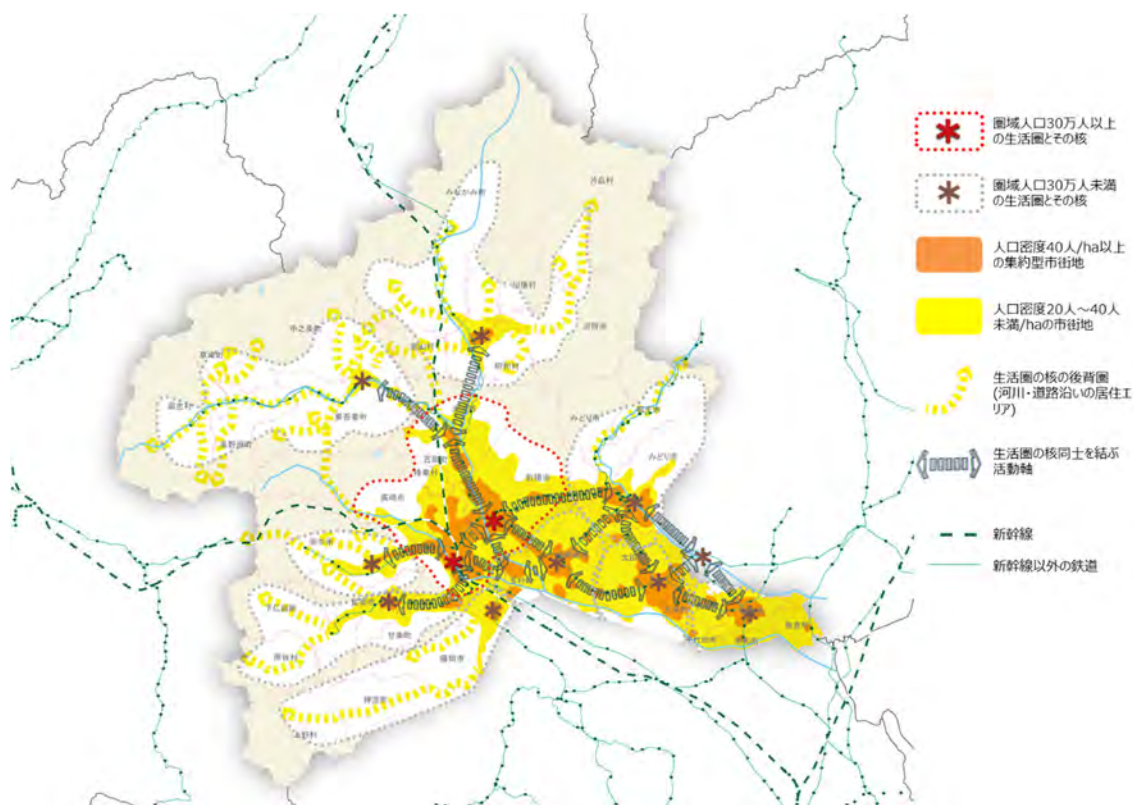


図3-89 広域生活圏同士の結びつき(2040年人口)

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3-90のとおりになります。また、図3-90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

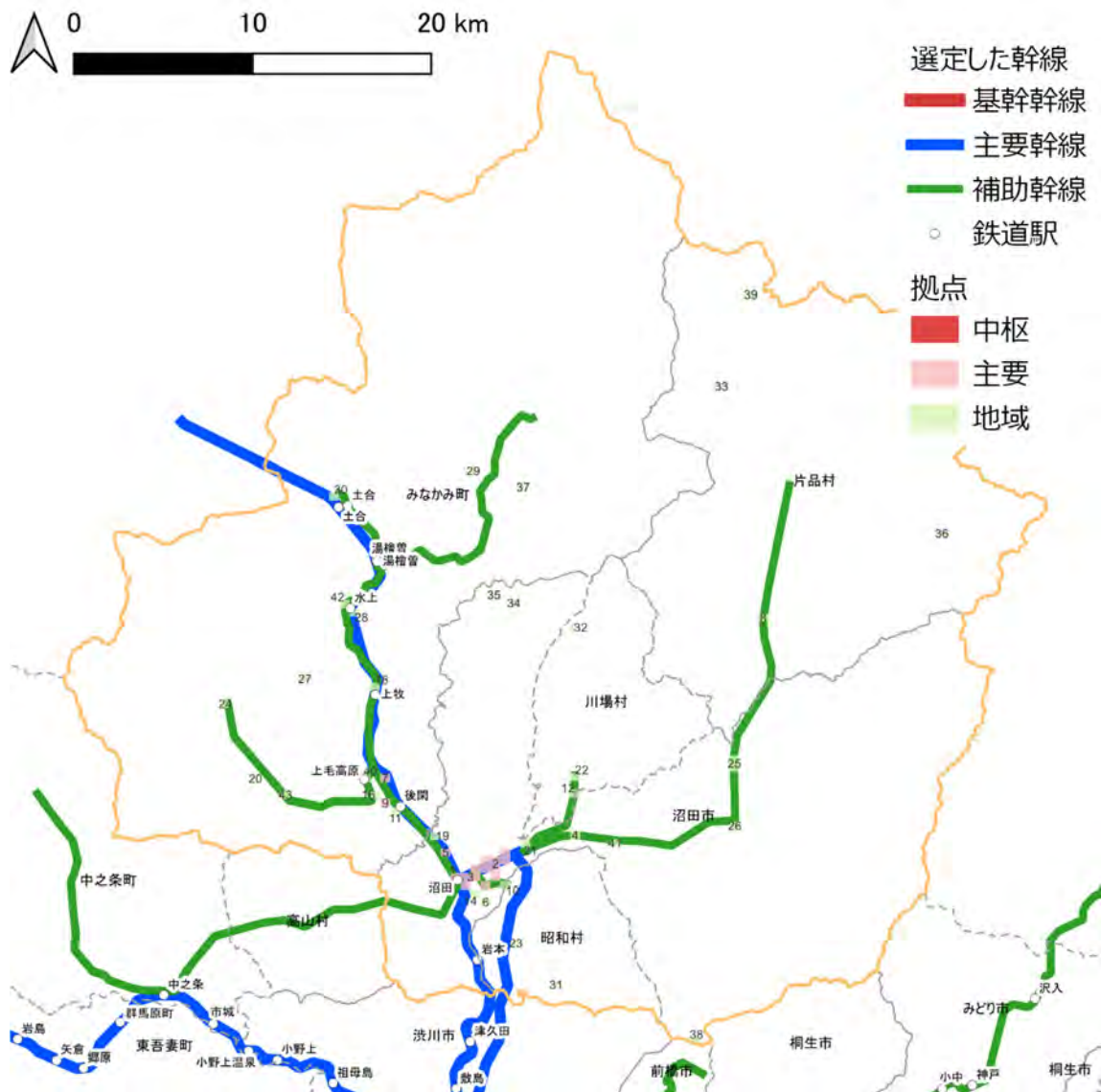


図 3-90 幹線設定図

4 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・事業を設定しました。

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ます。

【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



非接触決済



衛生対策



津波による被害を受けた地域を走る路線バス 一般手続交通・株・提供

災害時のモビリティ

【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 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
- 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クアブルの高度化

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）



MaaS のイメージ

※ 用語の意味は、巻末の用語解説をご覧ください。

【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



グリーンインフラ



EVバス

【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



駅前広場の整備



マクラギの老朽化対策

【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幸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
- 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（自家用有償旅客輸送、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




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ことで取り組むことが有効です。

県央広域圏の例			
問題	県の中心的機能を担い、多くの人の行き来がありますが、公共交通の利用割合は低いです。	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みます。	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ます。
課題	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ます。	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必要があります。	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です。
課題解決に向けた施策の組合せ例	<p>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</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 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> <p>駅等への都市機能誘導の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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 + 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>


東毛広域圏の例			
問題	<p>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ますが、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ません。</p>	<p>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みます。</p>	<p>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ません。</p>
課題	<p>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です。</p>	<p>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です。</p>	<p>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です。</p>
課題解決に向けた施策の組合せ例	<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 ・ 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 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			
問題	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ます。	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ます。	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。
課題	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です。	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です。	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です。
課題解決に向けた施策の組合せ例	<p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> 持続可能な地域公共交通のあり方検討  <p>地域鉄道のあり方検討</p>  <p>貨客混載のイメージ(JR吾妻線)</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>

利根・沼田広域圏の例			
問題	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ます。	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ます。	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。
課題	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、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。	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です。	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です。
課題解決に向けた施策の組合せ例	<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 観光バス 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>	<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>

4.1 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

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

<p>施策概要</p>	<p>1-1 快疎を実現する広域生活圏の形成</p>					
<p>概要</p>	<p>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）の形成を目指します。</p> <p>また、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※等の環境整備を推進します。</p> <p><主な事業></p> <ul style="list-style-type: none"> 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】 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】 <p>●群馬県における広域生活圏イメージ（2040年）</p> 					
<p>実施主体</p>	<p>県、市町村、事業者</p>					
<p>スケジュール</p>	<p>R5</p>	<p>R6</p>	<p>R7</p>	<p>R8</p>	<p>R9</p>	<p>R10～</p>
<p>留意点</p>	<p style="text-align: center;">検討・実施</p>					

※ 用語の意味は、巻末の用語解説をご覧ください。

施策	1-2 地域が自らデザインする持続可能で多様な移動手段の確保					
施策概要	<p>県では広域の地域公共交通計画※、市町村では単独ないし複数市町村での地域公共交通計画※を策定し、計画策定だけでなくPDCA※サイクルに則り、実施事業の進行管理を行い、計画的に移動手段を確保していく各種事業を推進していきます。</p> <p><主な事業></p> <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】 <p><参考></p> <p>●法改正による「地域が自らデザインする地域の交通」の要点</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 5px 0;"> <p style="text-align: center;">地域が自らデザインする地域の交通 国土交通省</p> <p>○地方公共団体による「地域公共交通計画」(マスタープラン)の作成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地方公共団体による地域公共交通計画(旧:「地域公共交通網形成計画」)の作成を努力義務化 ⇒国が予算・ノウハウ面の支援を行うことで、地域における取組を更に促進(作成経費を補助 ※予算関連) ・従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源(自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等)も計画に位置付け ⇒バス・タクシー等の公共交通機関をフル活用した上で、地域の移動ニーズにきめ細やかに対応(情報基盤の整備・活用やキャッシュレス化の推進にも配慮) ・定量的な目標(利用者数、収支等)の設定、毎年度の評価等 ⇒データに基づくPDCAを強化 <p>○地域における協議の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・乗合バスの新規参入等の申請があった場合、国が地方公共団体に通知 ・通知を受けた地方公共団体は、新規参入等で想定される地域公共交通利便増進実施計画への影響等も踏まえ、地域の協議会で議論し、国に意見を提出 </div> <p style="text-align: right;">資料:地域公共交通活性化再生法の改正について 2020年8月 国土交通省総合政策局地域交通課</p>					
実施主体	県、市町村					
スケジュール	R5	R6	R7	R8	R9	R10～
	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: auto;"> <p style="margin: 0;">検討・実施</p> </div>					
留意点	<ul style="list-style-type: none"> ・広域圏を対象とした地域公共交通計画※、市町村単独ないし複数市町村を対象とした地域公共交通計画※で相互調整することが必要です。 					



※ 用語の意味は、巻末の用語解説をご覧ください。

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




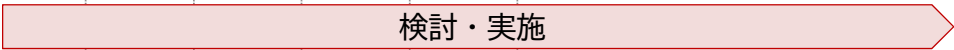
施策	2-1 持続可能な地域公共交通のあり方検討					
施策概要	<p>地域公共交通は、運賃収入だけでは運営が困難な状況です。</p> <p>国土交通省では「鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会」を設立したところですが、地域鉄道の抜本的なあり方に関する議論については、国だけでなく、県・市町村・事業者とともに検討していくことが重要です。</p> <p>また、国、県、市町村では交通事業への各種支援を行っています。国では、地域公共交通確保維持改善事業、鉄道施設総合安全対策事業費補助等、県では、ステーション整備、交通施設バリアフリー化推進、中小私鉄等振興策、地方バス路線対策、市町村乗合バス振興対策等の支援策を行っていますが、現行補助制度等の支援策だけでは、地域公共交通の維持が困難な状況となっています。</p> <p>フランスでは、交通税といわれる地方税が、交通事業の収入の4割となっています。またエストニアやルクセンブルクでは、地域公共交通の無料化が行われています。</p> <p>県では、県土を支えるインフラとして地域公共交通を維持していくために、交通税などのような仕組みづくりも検討していきます。</p> <p>さらには、事業者が貨客混載などの、副収入を活用しながら、収支改善に努めることも重要です。</p> <p><主な事業></p> <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、移動スーパーなどの副収入の検討・実施【事業者】 <p><参考事例></p> <p>●貨客混載（左：関越交通「客貨混載」 / 中・右：東武鉄道「客貨混載」）</p>  <p>資料左：ヤマトホールディングスニュースリリース(2018年10月16日) / 中・右：東武鉄道提供</p> <p>●フランスの交通税の概要</p> <p>資料：地方分権時代にふさわしい地方税制のあり方に関する調査研究会 報告書 2021年3月 一般社団法人 自治総合センター</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content;"> <ul style="list-style-type: none"> ・課税目的：公共交通の財源確保（法定任意目的税） ・課税対象：人口1万人以上のPTU内に立地する従業員9名以上を雇用している個人及び法人（公共部門も含む） <small>※公益財団、非営利団体及び社会組織として認定されている団体は対象外</small> ・課税標準：従業員の給与総額 </div>					
実施主体	県、事業者					
スケジュール	R5	R6	R7	R8	R9	R10～
<div style="border: 2px solid red; padding: 10px; display: inline-block; background-color: #f0f0f0;"> 検討・実施 </div>						
留意点	・欧米等の事例を研究するとともに、税務当局と連携して検討する必要があります。					

※ 用語の意味は、巻末の用語解説をご覧ください。

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>施策</p>	<p>3-1 非接触決済システムの導入・普及</p>					
<p>施策概要</p>	<p>県内には、交通系 IC カードが未導入の路線が残されていますので、未導入路線での導入を推進します。</p> <p>QR コード決済やクレジットカードでの支払いなど、交通系 IC カード以外のキャッシュレス決済について調査・研究を行っていきます。</p> <p>遠隔型の非接触カード※、カードやスマートフォン等の媒体を用いない方法（顔認証等）など、より利便性の高い方法についても検討していきます。</p> <p><主な事業></p> <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 <p>【県】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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】 <p><事例（実証実験）></p> <p>●新交通ユーカリが丘線とバスの顔認証システム</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p>資料：山万株式会社、パナソニック株式会社 コネクティッドソリューションズ社、 ジョルダン株式会社 プレスリリース 2021 年 9 月</p>					
<p>実施主体</p>	<p>県、市町村、事業者</p>					
<p>スケジュール</p>	R5	R6	R7	R8	R9	R10～
	<p>検討・実施</p>					
<p>留意点</p>	<p>・中小交通事業者への普及を進める方策を検討していく必要があります。</p>					

※ 用語の意味は、巻末の用語解説をご覧ください。

施策	3-2 公共交通の衛生対策、混雑緩和の促進					
施策概要	<p>新型コロナウイルス感染症拡大により、公共交通の衛生対策や混雑緩和が重要になりました。</p> <p>県では公共交通事業者等感染症対策経費補助を行い、市町村でも事業者への支援を行っています。今後とも、交通事業者の衛生対策（車両や駅の感染防止対策）を支援するとともに、感染症対策のPR動画等の情報発信を進めていきます。</p> <p><主な事業></p> <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】 <p><参考事例></p> <p>●車両や駅等の施設への感染防止対策の実施事例</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>電車内の抗菌コーティング</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>駅設備の消毒</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>電車内の消毒</p> </div> </div> <p style="text-align: right;">資料: 上信電鉄(株) (https://www.joshin-dentetsu.co.jp/)</p>					
実施主体	市町村、事業者					
スケジュール	R5	R6	R7	R8	R9	R10~
						
留意点						


※ 用語の意味は、巻末の用語解説をご覧ください。

<p>施策</p>	<p>3-3 災害時のモビリティ確保に向けた取組の推進</p>					
<p>施策概要</p>	<p>県内においても、近年、豪雨災害が激甚化してきており、災害時のモビリティ確保が重要となっています。</p> <p>鉄道、バス、タクシーの各交通事業者がいわゆる BCP※（事業継続計画）を策定することが望ましい一方、行政でも、発災前後の様々な制約条件下において、道路などの状況把握しつつ、地域防災計画に定められた緊急輸送の取組とともに、被災者・被災地域に交通サービスや交通情報の提供を迅速に行うことを目的に、関係機関・交通事業者が共有する基本方針等を取りまとめる必要があります。</p> <p><主な事業></p> <ul style="list-style-type: none"> ・災害時のモビリティ確保に向けた検討【県】 <p><参考事例></p> <p>遠州鉄道グループでは、南海トラフ地震に備え、社員全員に「震災発生時個人行動マニュアル」をスマホ・携帯電話配信し、予知情報および地震発生時の行動内容を定めています。</p> <p>●遠鉄グループの南海トラフ地震対策</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">    </div> <p style="text-align: right;">資料：遠州鉄道グループホームページ (https://www.entetsu.co.jp/company/profile/emergency.html)</p>					
<p>実施主体</p>	<p>県、市町村、事業者</p>					
<p>スケジュール</p>	R5	R6	R7	R8	R9	R10～
	<p>検討・実施</p>					
<p>留意点</p>	<p>・交通事業者等との連携だけではなく、拠点となる、駅前広場管理運営者やバスターミナル運営者との連携も図る必要があります。</p>					


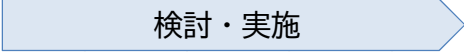
※ 用語の意味は、巻末の用語解説をご覧ください。

4.2 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

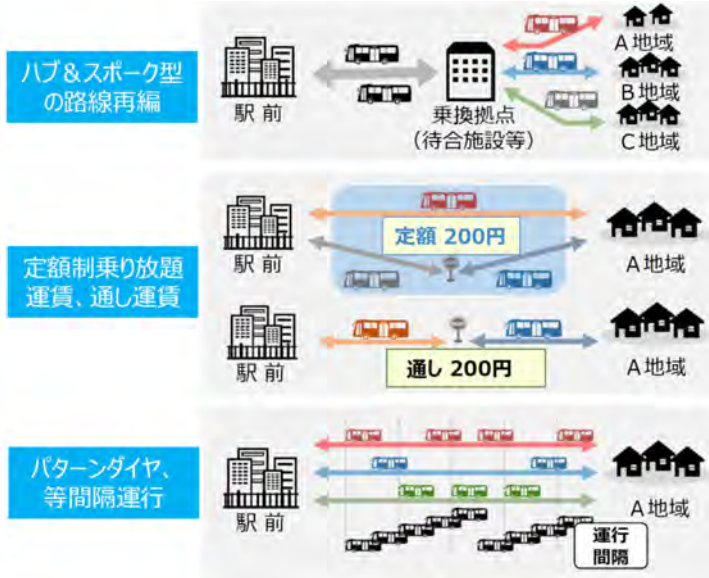
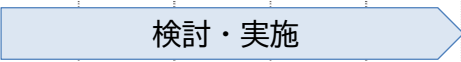
施策4 DX※の推進による公共交通サービスの効率化・高度化

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					
施策概要	<p>都市には、防災や交通、エネルギー、観光、健康など、様々なデータがあり、それぞれの分野で個別に情報が蓄積され、加工・提供が行われています。そのため、分野を跨いだサービス連携や、複数の都市間の連携が容易には実現できない状況にあります。</p> <p>国は、地域課題の解決に向け、生産性の向上により地域の活力を維持・増強するには、デジタル技術を活用した地域のスマートシティ化が有効な手段のひとつであるとし、推進しています。</p> <p>スマートシティにおいては、各種のデータ連携により、市民サービスの連携、異なる分野間の連携、複数の都市間の連携の実現が期待されており、様々な情報・データの蓄積・流通を共通した仕組みでオープン化する、都市情報のプラットフォーム※としての「都市OS」が注目されています。</p> <p>データ共通プラットフォーム※の構築を検討し、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を推進していきます。</p> <p><主な事業></p> <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】 <p><参考：都市OSのイメージ></p>  <p>資料:NEC 技報/Vol.71 No.1/データを活用した持続可能な都市経営特集</p>					
実施主体	県、市町村、事業者					
スケジュール	R5	R6	R7	R8	R9	R10～
留意点	<div style="border: 1px solid black; width: 100%; height: 20px; background-color: #e0e0e0; position: relative;"> 検討・実施 </div>					

※ 用語の意味は、巻末の用語解説をご覧ください。

<p>施策</p>	<p>4-2 MaaS[※]の導入・普及</p>					
<p>施策概要</p>	<p>AI[※]活用によるデマンド運行の効率化や自動運転技術、MaaS[※]等の新たな技術を活用した公共交通サービスの高度化が進んでいます。一方、群馬県においては、これらの適切な導入に向けた検討が十分ではない状況にあります。</p> <p>県民及び来訪者にとって、より使いやすい公共交通とするため、国内外におけるMaaS[※]の事例研究を進め、市町村、交通事業者、民間事業者といった関係主体との連携協議・調整や実証実験の支援等を通じて、群馬県の地域特性・交通環境に対応したMaaS[※]として、交通・観光情報の提供、地域の交通情報を組み込んだ公共交通情報システムの運用、多様な交通情報の集約・発信手法等を検討します。</p> <p><主な事業></p> <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】 <p><参考：MaaS[※]のイメージ></p> 					
<p>実施主体</p>	<p>県、市町村、事業者</p>					
<p>スケジュール</p>	<p>R5</p>	<p>R6</p>	<p>R7</p>	<p>R8</p>	<p>R9</p>	<p>R10～</p>
	<p style="text-align: center;">  </p>					
<p>留意点</p>	<p>・R5年度から、県内モデル都市におけるシステム構築・実装を行い、その後、他都市へ順次エリアの拡大を目指します。</p>					

※ 用語の意味は、巻末の用語解説をご覧ください。

<p>施策</p>	<p>4-3 EBPM※（証拠に基づく政策立案）による地域公共交通網の再編・効率化</p>					
<p>施策概要</p>	<p>将来的な少子化の進展やコロナ禍による移動需要減少の影響により、県内の公共交通の運営環境はますます厳しくなっていくことが想定されます。</p> <p>市町村をまたぐ広域的な移動需要を支える基幹公共交通軸（広域的な鉄道・バス路線網）のより効率的な運行計画や路線再編を支援するため、市町村や交通事業者とも連携し、パーソントリップ調査※データ、人流ビッグデータ、乗降データ、運行情報などを活用した EBPM※による手法の検討を行い、具体的な計画・再編案の策定を進めていきます。</p> <p><主な事業></p> <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】 <p><公共交通網再編のイメージ></p>  <p>資料：改正地域公共交通活性化再生法の制度と運用について（国土交通省神戸運輸管理部）</p>					
<p>実施主体</p>	<p>県、市町村、事業者</p>					
<p>スケジュール</p>	<p>R5</p>	<p>R6</p>	<p>R7</p>	<p>R8</p>	<p>R9</p>	<p>R10～</p>
<p>留意点</p>	<p style="text-align: center;">  </p>					

※ 用語の意味は、巻末の用語解説をご覧ください。

施策 4-4 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

施策概要

公共交通機関における運行情報等のオープンデータ※化は、利用者へのリアルタイムの運行状況や経路検索情報の提供等、情報提供の充実につながり、一層の利用者利便の向上への貢献が期待されます。

このため、バスロケーションシステム※の継続的な運用を進めながら、運行情報等のオープンデータ※化による事業者間での情報共有のための、GTFS※データ入力研修会や活用方法の発信等の技術開発の支援、オープンデータ※を活用したスマートフォン等への情報提供方策を検討します。

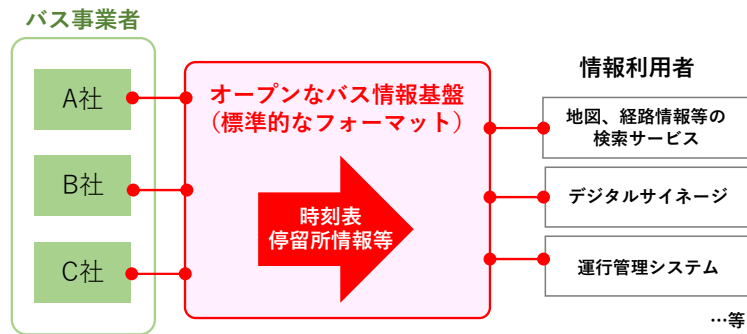
<主な事業>

- ・GTFS※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】

<バスロケーションシステム>



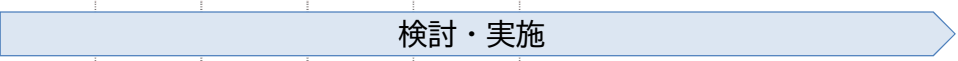
<オープンな共通データ基盤のイメージ>



資料:公共交通オープンデータ※協議会ホームページより作成

実施主体 県、市町村、事業者

スケジュール R5 R6 R7 R8 R9 R10～



留意点

※ 用語の意味は、巻末の用語解説をご覧ください。

<p>施策</p>	<p>4-5 ICT*技術等の導入によるまちなかウォークブルの高度化</p>											
<p>施策概要</p>	<p>県内では、都市部の市街地においても、空洞化による市街地の魅力の低下や回遊手段の不足等により、多様な県民や来訪者による交流・にぎわいを生み出しづらい状況が想定されます。</p> <p>ウォークブルなまちづくりを推進していくことで、エリア価値の高い持続可能なまちづくりにつながります。</p> <p>ICT*を活用したまちづくりの事例発信や、3D*都市モデルなどのデータを活用したシミュレーション・効果検証などによる支援を通じて、まちなかウォークブルの高度化を進めていきます。</p> <p><主な事業></p> <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】 <p><まちなかウォークブル推進事業></p> <div data-bbox="494 913 1321 1478" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p style="text-align: right;"> 国土交通省</p> <p>まちなかウォークブル推進事業の創設 (都市再生整備計画事業の拡充)</p> <p>○都市再生整備計画事業等において、車中心から人中心の空間に転換するまちなかの歩ける範囲の区域における、街路・公園・広場等の既存ストックの修復・利用を重点的・一体的に支援する事業。</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">事業主体等</td> <td style="width: 50%;">【交付金】市町村、市町村都市再生協議会</td> <td style="width: 50%;">【補助金】都道府県、民間事業者等</td> </tr> <tr> <td colspan="3">国費率：1/2</td> </tr> </table> <p>施行地区</p> <p>①都市再生整備計画事業の施行地区、かつ、 ②まちなかウォークブル区域 (周辺環境整備に係る事業を含む) ※まちなかウォークブル区域の設定については、令和3年度までの経過措置を想定</p> <p>対象事業</p> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> <p>【検討事業】 道路、公園、既存建物活用事業 その他、既存ストックの修復・改変メニューに限定</p> <p>【提案事業】 都市再生整備計画事業と同様 (提案事業率は2割を上限とする)</p> </div> <div style="width: 50%;"> <p>○ウォークブルな空間整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 道路、公園、広場等の既存ストックの改修・改変 ● まちなかウォークブル区域を下支えする周辺環境の整備 (例) 歩道の広帯化、バリアフリー環境の創出、公共空間の再生化、高質化、等 <p>○アイレベルの刷新</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 公道施設の1階部分をリノベーションし、市民に開かれた民間による公共空間の提供 ● 1階部分の透明化等の修景整備 (例) 沿道施設の1階部分の開放、市民に開かれた公共空間の提供、等 <p>○滞在環境の向上</p> <p>滞在環境整備事業を新たに基幹事業として創設</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 滞在環境の向上に資する屋根やトランジットモールに必要な施設等の整備 ● 滞在環境整備に関する社会実験やコーディネート等の調査 (例) 社会実験の実施、デザイン検討・利活用施設の導入、等 <p>○景観の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 景観資源の活用 (例) 外観修繕、照明施設の整備、道路の美観化、等 </div> </div>  </div> <p style="text-align: right;">資料:国土交通省ホームページ</p>						事業主体等	【交付金】市町村、市町村都市再生協議会	【補助金】都道府県、民間事業者等	国費率：1/2		
事業主体等	【交付金】市町村、市町村都市再生協議会	【補助金】都道府県、民間事業者等										
国費率：1/2												
<p>実施主体</p>	<p>県、市町村</p>											
<p>スケジュール</p>	R5	R6	R7	R8	R9	R10～						
	<div style="border: 1px solid black; padding: 10px; width: fit-content; margin: 0 auto;"> <p>検討・実施</p> </div>											
<p>留意点</p>												

※ 用語の意味は、巻末の用語解説をご覧ください。

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					
施策概要	<p>過疎地域の交通サービスの確保やドライバー不足の解消への期待もあり、バス等の公共交通においても、自動運転の実用化に向けた実証実験が各地で実施されています。</p> <p>例えば、国土交通省では、高齢化が進行する中山間地域における生活の足の確保等のため、「道の駅」等を拠点とした自動運転サービスの実証実験を平成 29 年度より全国 18 箇所で実施しており、令和 3 年度以降では、全国 2 か所で本格導入が進められています。</p> <p>群馬県においても、自動運転を巡る法制度等について確認を進め、公共交通機関における自動運転の実証実験の状況等を概観し、技術進化の動向を注視しながら、路線バスへの自動運転技術の導入支援等の施策展開を図ります。</p> <p><主な事業></p> <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】 <p><中山間地域の道の駅等を拠点とした自動運転サービス実証実験の実施箇所：令和 3 年 4 月現在></p> <p style="text-align: center;">資料：国土交通省報道記者発表資料「中山間地域における道の駅等を拠点とした自動運転サービスがスタート」</p>					
実施主体	県、市町村、事業者					
スケジュール	R5	R6	R7	R8	R9	R10～
留意点	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block; background-color: #e0e0e0;"> 検討・実施 </div>					

施策 5-2 新たなモビリティの社会実装による課題解決

施策概要

諸外国において、移動サービスの多様化とそれに対応した電動キックボードや立ち乗り電動スクーター等の「新たなモビリティ」の開発・利用が進み、我が国でも導入が進められてきています。

これらの新たなモビリティは、誰もが安全かつ気軽に利用できるモビリティとして、通勤時の移動手段や観光地におけるアクティビティ※等としての活用が期待されています。

公共交通の労働力が不足する中、交通空白地区等の解消を図るため、従来の地域の交通資源と連携を図りながら、小型モビリティ等を活用した公共交通へのアクセス利便性の充実に向けた取組を検討するとともに、自動運転等を含めた新しい ICT※技術を活用した次世代モビリティ※の最新の開発状況に合わせた、段階的なまちづくりのあり方についても検討・情報発信による社会実装を進めていきます。

<主な事業>

- ・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

<段階的な道路空間の再編 イメージ図>



資料:社会資本整備審議会 第79回基本政策部会 2022年8月2日 国土交通省

<自動運転社会における望ましい都市交通・都市交通施設のあり方>




資料:都市交通における自動運転技術の活用方策に関する検討会 2019年3月4日 国土交通省

実施主体	県、市町村、事業者					
スケジュール	R5	R6	R7	R8	R9	R10~
留意点	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block;"> 検討・実施 </div>					



















※ 用語の意味は、巻末の用語解説をご覧ください。

4.3 計画目標3 交通まちづくり分野の脱炭素化の推進【GX※】

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

<p>施策</p>	<p>6-1 利用啓発による公共交通の利用促進</p>					
<p>施策概要</p>	<p>群馬県は、自動車の利用割合が高いことから、高齢者でも日常生活に必要な移動は自動車を中心となり、免許返納ができずにいる方が多く存在しています。</p> <p>そのため、自動車中心の生活から、「公共交通や徒歩、自転車等の多様な手段をかしこく利用する生活」への転換を促すため、公共交通の維持、サービスの向上と合わせ、個人や学校・職場等を対象としたモビリティ・マネジメント※に取り組み、県民の意識啓発を図ります。</p> <p><主な事業></p> <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】 <p><スマートムーブ体験ツアーパンフレット></p>  <p>資料：群馬県スマートムーブ推進協議会</p>					
<p>実施主体</p>	<p>県、市町村、事業者</p>					
<p>スケジュール</p>	R5	R6	R7	R8	R9	R10～
<p>留意点</p>	<p style="text-align: center;">検討・実施</p>					

※ 用語の意味は、巻末の用語解説をご覧ください。


<p>施策</p>	<p>6-2 低炭素型モビリティの導入・普及</p>																	
<p>施策概要</p>	<p>2015年に採択されたパリ協定に基づき、21世紀後半には温室効果ガス排出の実質ゼロを国際的枠組みとして目指すことになっています。群馬県でも、5つのゼロ宣言で、2050年温室効果ガス排出量ゼロを目標としており、この低炭素社会の実現のために、環境政策を契機に経済・地域などの諸課題の同時解決を図るような「環境・経済・社会の統合的向上」を具体化した取組を推進しています。</p> <p>高齢化が進む地域での地域内交通の確保や、観光資源となるような新たな観光モビリティの展開などに留意し、県民の主要な公共交通であるバスのEV*化を進めるとともに、地域が抱える様々な交通の課題の解決と、地域でのグリーンスローモビリティ*などの新たな低炭素型モビリティの普及・推進を図っていきます。</p> <p><主な事業></p> <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】 <p><グリーンスローモビリティ*のイメージ></p> <div style="border: 1px solid green; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> <p>グリーンスローモビリティ：時速20km未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービス</p> </div> <p>【グリスロの特長】</p> <ul style="list-style-type: none"> ①Green…電動車を活用した環境に優しいエコな移動サービス ②Slow…景色を楽しむ、生活道路に向く、重大事故発生を抑制 ③その他…同じ定員の車両と比べて小型、開放感がある、乗降しやすい等 <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <thead> <tr> <th>軽自動車</th> <th>小型自動車</th> <th>普通自動車</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> 4人乗り</td> <td> 5人乗り</td> <td> 10人乗り</td> </tr> <tr> <td> 4人乗り</td> <td> 6人乗り</td> <td> 11人乗り</td> </tr> <tr> <td> 4人乗り</td> <td> 7人乗り</td> <td> 18人乗り</td> </tr> </tbody> </table> <p>資料：国土交通省ホームページ：グリーンスローモビリティ*とは</p>						軽自動車	小型自動車	普通自動車	 4人乗り	 5人乗り	 10人乗り	 4人乗り	 6人乗り	 11人乗り	 4人乗り	 7人乗り	 18人乗り
軽自動車	小型自動車	普通自動車																
 4人乗り	 5人乗り	 10人乗り																
 4人乗り	 6人乗り	 11人乗り																
 4人乗り	 7人乗り	 18人乗り																
<p>実施主体</p>	<p>県、市町村、事業者</p>																	
<p>スケジュール</p>	<p>R5</p>	<p>R6</p>	<p>R7</p>	<p>R8</p>	<p>R9</p>	<p>R10～</p>												
	<p>検討・実施</p>																	
<p>留意点</p>																		

※用語の意味は、巻末の用語解説をご覧ください。

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					
施策概要	<p>将来の県民に良好な環境を引き継ぎ、暮らしを支える生活環境や群馬の素晴らしい自然環境を保全するためには、社会資本整備や土地利用等のハード・ソフト両面において、自然環境が有する多様な機能を活用し、持続可能で魅力ある県土・都市・地域づくりを進める取組が求められています。</p> <p>グリーンインフラ※の活用により、防災・減災、国土強靱化、新たな生活様式、SDGs※に貢献するグリーンインフラ※の社会実装について検討を進めるとともに、まちなかオープンスペースのグリーン化等の対策を検討していきます。</p> <p><主な事業></p> <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】 <p><グリーンインフラ※活用の取組イメージ></p> <div style="display: flex; flex-wrap: wrap; justify-content: space-around;"> <div style="width: 45%; border: 1px solid green; padding: 5px; margin-bottom: 5px;"> <p>I 雨水貯留・浸透等による気候変動・防災・減災に関するプロジェクト</p> <p>歩道の透水性・保水性舗装、植樹等 雨水を一時的に貯めてゆっくり地中へ浸透させ、水質浄化や修景機能も併せ持つ「雨庭」</p>  <p>グランモール公園 (横浜市) 四条堀川交差点 (京都市)</p> </div> <div style="width: 45%; border: 1px solid green; padding: 5px; margin-bottom: 5px;"> <p>II 戦略的な緑・水の活用による豊かな生活空間の形成に関するプロジェクト</p> <p>琵琶湖と市街地を結ぶ緑軸として公園を整備 地域住民による緑地の管理</p>  <p>藤津川跡地公園 (滋賀県草津市) みつけイングリッシュガーデン (新潟県見附市)</p> </div> <div style="width: 45%; border: 1px solid green; padding: 5px; margin-bottom: 5px;"> <p>III 官民連携等による投資や人材を呼び込む都市空間の形成に関するプロジェクト</p> <p>自然環境と調和したオフィス空間の形成 廃線高架橋における公園緑地整備による不動産投資の活性化</p>  <p>二子玉川ライズ (東京都世田谷区) ハイライン (米国ニューヨーク州)</p> </div> <div style="width: 45%; border: 1px solid green; padding: 5px;"> <p>IV 豊かな自然環境・景観・生態系の保全による地域振興に関するプロジェクト</p> <p>生物の生息・生育・繁殖環境及び多様な河川環境を保全・創出する多自然川づくり 山間の荒廃した水田をピオトープや環境教育の場として活用</p>  <p>鶴見川水系梅田川 (神奈川県) 立梅用水土地改良区 (三重県多気町)</p> </div> </div> <p style="text-align: right;">資料: グリーンインフラ※の推進について (社会資本整備審議会交通政策審議会技術分科会技術部会 ・国土交通技術行政の基本政策懇談会(第14回))</p>					
実施主体	県、市町村、事業者					
スケジュール	R5	R6	R7	R8	R9	R10～
	<div style="border: 1px solid green; padding: 10px; display: inline-block; background-color: #e0f0e0;"> 検討・実施 </div>					
留意点						

※ 用語の意味は、巻末の用語解説をご覧ください。

<p>施策</p>	<p>7-2 脱炭素に配慮したまちづくりの推進</p>					
<p>施策概要</p>	<p>群馬県では、県民の移動手段の大半を自動車が占めるなど、「過度に自動車に依存した状況」であるため、運輸部門のCO₂排出割合が全国より10ポイント程度高くなっています。</p> <p>「公共交通や自転車、徒歩等の多様な移動手段を適度に利用する状態」に転換するため、「まちのまとまり」をつなぐ公共交通を将来にわたって確保し、市町村のまちづくりと連携した、誰もが公共交通を利用しやすいまちづくりを進めていきます。</p> <p>上記に加えて、まちなかの歩行空間の快適性や回遊性を高めるため、居心地が良く歩きたくなるまちなかづくりを進めています。</p> <p>さらに、市街地における安全・快適な自転車通行空間と歩行環境の整備を進めるとともに、観光地の最寄り駅にファースト/ラストワンマイルモビリティとして、自転車シェアリング*やカーシェアリング*の導入を進めます。</p> <p><主な事業></p> <ul style="list-style-type: none"> ・居心地が良く歩きたくなるまちなかづくりの推進【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】 <p><居心地が良く歩きたくなるまちなかのイメージ></p>  <p>資料:国土交通省「2040年 道路の景色が変わる」</p>					
<p>実施主体</p>	<p>県、市町村、事業者</p>					
<p>スケジュール</p>	<p>R5</p>	<p>R6</p>	<p>R7</p>	<p>R8</p>	<p>R9</p>	<p>R10~</p>
<p>留意点</p>	<p>・これらの取組は、住民の移動手段を確保する観点でも有用であることから、住民の利用可能性にも留意する必要があります。</p>					

* 用語の意味は、巻末の用語解説をご覧ください。

4.4 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)

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



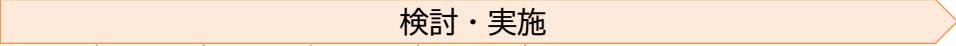
施策	8-1 駅等への都市機能誘導の促進					
施策概要	<p>自動車を利用できない県民でも不自由なく日常生活の移動ができる環境を形成するため、公共交通の利便性が高い駅等へ都市機能誘導を促進します。</p> <p>そのため、立地適正化計画※を策定し、都市機能誘導区域を設定することで商業施設や公共施設などを誘導します。</p> <p>また、立地適正化計画※と連携した地域公共交通計画※の策定を進め、都市機能誘導区域への公共交通アクセスを改善します。</p> <p><主な事業></p> <ul style="list-style-type: none"> ・立地適正化計画※の策定支援・地域公共交通計画※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*】 <p style="text-align: center;">*「事業者」には、交通事業者以外のまちづくり関係の事業者を含む。</p> <p><立地適正化計画における駅等への都市機能誘導></p> <div data-bbox="438 1317 869 1747" style="text-align: center;"> </div> <p style="text-align: right;">資料:広島県 HP「立地適正化計画について」</p>					
実施主体	県、市町村、事業者					
スケジュール	R5	R6	R7	R8	R9	R10～
	検討・実施					
留意点						

※ 用語の意味は、巻末の用語解説をご覧ください。

<p>施策</p>	<p>8-2 駅まち空間整備（駅及び駅周辺の一体的整備）</p>					
<p>施策概要</p>	<p>駅と駅周辺の空間を一体的に整備し、利便性の高く魅力ある空間を創出することで、公共交通の利用者の増加、駅周辺の賑わいの創出を目指します。 そのために、都市再生整備計画※の策定や関連事業の推進を行います。</p> <p><主な事業></p> <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*】 <p>*「事業者」には、交通事業者以外のまちづくり関係の事業者を含む。</p> <p><駅まち空間整備のイメージ></p>  <p>資料：国交省 駅まちデザイン検討会 (https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000098.html)</p>					
<p>実施主体</p>	<p>県、市町村、事業者</p>					
<p>スケジュール</p>	<p>R5</p>	<p>R6</p>	<p>R7</p>	<p>R8</p>	<p>R9</p>	<p>R10～</p>
<p>留意点</p>	<p style="text-align: center;">検討・実施</p>					

※ 用語の意味は、巻末の用語解説をご覧ください。

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					
施策概要	<p>県内では、数多くの交通事業者が公共交通を運行しているため、移動に乗り継ぎが必要なケースが数多く存在します。交通結節点を整備による交通モード間の接続を目指します。</p> <p>ソフト面では、事業者・交通モード※の垣根を超えた分かりやすい案内サインを整備することで心理的負担の軽減を目指します。</p> <p><主な事業></p> <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】 <p><交通結節点の機能強化イメージ></p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p style="text-align: center;">東武桐生線 新桐生駅 (左:整備前、右:整備後)</p>					
実施主体	県、市町村、事業者					
スケジュール	R5	R6	R7	R8	R9	R10～
						
留意点						

※ 用語の意味は、巻末の用語解説をご覧ください。



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

04

施策・事業

<p>施策</p>	<p>10-1 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</p>					
<p>施策概要</p>	<p>免許を持たない高齢者などの交通弱者の移動手手段となる公共交通のバリアフリー化を強化するために、ノンステップバスの導入や、鉄道駅へのエレベータ設置などの取組を推進します。</p> <p>また、事業環境に厳しさが増している公共交通事業者を支援するために、広域バス路線運行費補助、中小私鉄の上下分離・第三セクター方式への転換など経営支援や路線バス運転手の確保の支援など運行支援も推進します。</p> <p>さらに、第 11 次群馬県交通安全計画に基づいた安全対策により、踏切事故をはじめとする列車事故の未然防止を目指します。</p> <p><主な事業></p> <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】 ・中小私鉄の群馬型上下分離方式・第三セクター方式による支援（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】 <p><参考></p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="497 1290 928 1581">  <p>PCマクラギ PCマクラギ化</p> </div> <div data-bbox="991 1290 1268 1581">  </div> </div> <p>マクラギの老朽化に伴う更新 鉄道駅のエレベータ設置</p>					
<p>実施主体</p>	<p>県、市町村、事業者</p>					
<p>スケジュール</p>	<p>R5</p>	<p>R6</p>	<p>R7</p>	<p>R8</p>	<p>R9</p>	<p>R10～</p>
	<p>検討・実施</p>					
<p>留意点</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>施策</p>	<p>11-1 多言語対応の観光型 MaaS[※]等の導入</p>					
<p>施策概要</p>	<p>群馬県には、世界遺産である富岡製糸場など、世界に誇る観光資源が数多く存在しますが、鉄道だけではアクセスできない観光地も存在します。</p> <p>また、新型コロナウイルス感染症拡大前まで外国人観光客は増加しており、今後も増加が期待されます。</p> <p>そのため、多言語対応の観光型 MaaS[※]を導入することで、外国人観光客もシームレスに移動できる交通環境を実現し、立ち寄り個所数の増加や滞在時間の増加を目指します。</p> <p>また、スマートフォンなどの情報端末利用に欠かせない Wi-Fi の旅客施設への整備支援により、観光中の情報収集を支援します。</p> <p><主な事業></p> <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】 <p><参考></p> <p>MaaS[※]のイメージ</p>  <p>デジタル案内やスマホアプリ等による多言語の道・まち案内</p>  <p>資料:国土交通省「2040年 道路の景色が変わる」</p>					
<p>実施主体</p>	<p>県、市町村、事業者</p>					
<p>スケジュール</p>	<p>R5</p>	<p>R6</p>	<p>R7</p>	<p>R8</p>	<p>R9</p>	<p>R10～</p>
	<p style="text-align: center;">検討・実施</p>					
<p>留意点</p>						

※ 用語の意味は、巻末の用語解説をご覧ください。

<p>施策</p>	<p>11-2 複数観光地の周遊性向上</p>					
<p>施策概要</p>	<p>県内には多様な観光資源がありますが、立ち寄り個所数は1箇所のみが多くなっており、周遊性が低くなっています。</p> <p>そのため、既存の公共交通の連携で周遊性を向上させ、観光客の立ち寄り個所数を増加させるとともに、維持が困難になっている中山間地の公共交通の持続可能性向上を目指します。</p> <p><主な事業></p> <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】 <p><観光地の周遊性向上のイメージ></p>  <p>【一次交通】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・JR中央本線 ・中央高速バス ・ヘリコプター <p>【甲府駅起点】モビリティ</p> <ul style="list-style-type: none"> ・タクシー/ハイヤー ・レンタカー/シェアカー ・レンタサイクル/シェアサイクル ・路線バス(リアルタイム位置・時刻表情報) <p>【真仙峡】モビリティ</p> <ul style="list-style-type: none"> ・スローモビリティ導入実証 ・真仙峡レンタサイクル ・真仙峡ロープウェイ <p>【石和温泉駅・勝沼駅】モビリティ</p> <ul style="list-style-type: none"> ・AI乗合タクシー実証 ・ワインタクシー ・レンタカー ・レンタサイクル <p>【広域周遊】モビリティ</p> <ul style="list-style-type: none"> ・4市周遊バス ・県立4館周遊バス ・甲府駅～湯村温泉～真仙峡 ・バスポートバス <p>資料:「やまなし観光MaaS※の整備について 令和3年3月 山梨県」を加工</p>					
<p>実施主体</p>	<p>県、市町村、事業者</p>					
<p>スケジュール</p>	<p>R5</p>	<p>R6</p>	<p>R7</p>	<p>R8</p>	<p>R9</p>	<p>R10～</p>
	<p>実証実験・可能性検討</p>					
<p>留意点</p>						

※ 用語の意味は、巻末の用語解説をご覧ください。

4.5 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 (市町村内における多様な移動手段)





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					
施策概要	<p>市街地の拡散や人口密度の低下による、都市機能の衰退や地域コミュニティの希薄化を防ぐため、市町村内の拠点への居住及び都市機能誘導を進めて、「まちのまとまり」を維持することが必要です。</p> <p>そこで、立地適正化計画・地域公共交通計画が連携した両計画の策定、都市再生整備計画*の策定、市街地開発事業*の支援、官民連携による公共施設の再編等を推進します。</p> <p><主な事業></p> <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・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】 <p><参考事例> 拠点への誘導イメージ</p> <div data-bbox="1018 1227 1394 1576" data-label="Diagram"> </div> <p>資料:国土交通省 都市計画 ホームページ (https://www.mlit.go.jp/en/toshi/city_plan/compactcity_network2.html)</p>					
実施主体	県、市町村、事業者					
スケジュール	R5	R6	R7	R8	R9	R10～
留意点	<ul style="list-style-type: none"> ・立地適正化計画*を策定すると、都市・地域交通戦略推進事業は重点支援、地域公共交通確保維持改善事業（利用環境改善促進等事業）は補助率嵩上げ。 					


※ 用語の意味は、巻末の用語解説をご覧ください。

<p>施策</p>	<p>12-2 適切な土地利用規制・誘導</p>					
<p>施策概要</p>	<p>都市（市街化区域）の周辺には、市街化調整区域、非線引き都市計画区域が広がっています。市街化調整区域は、市街化を抑制するエリアですが、開発許可条例の運用により一部の地域では一定の開発が容認されており、市街地の拡散につながっています。</p> <p>また、土地利用規制の緩い非線引き都市計画区域では、住宅のバラ建ちなど無秩序な開発が進行しています。</p> <p>快疎な空間を構築していく上では、無秩序な住宅立地、特に災害危険区域やインフラ未整備区域への都市の拡散を防ぐことが必要です。</p> <p>地区計画（市街化調整区域、非線引き都市計画区域）、特定用途制限地域（非線引き都市計画区域）、開発許可制度を適切に運用し、快疎な空間を整えていきます。</p> <p><主な事業></p> <ul style="list-style-type: none"> ・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】 <p><参考事例></p> <p>市街化調整区域※の地区計画イメージ</p> <p>資料:前橋市 市街化調整区域※における地区計画運用指針 2021年3月 前橋市</p>					
<p>実施主体</p>	<p>県、市町村</p>					
<p>スケジュール</p>	<p>R5</p>	<p>R6</p>	<p>R7</p>	<p>R8</p>	<p>R9</p>	<p>R10～</p>
	<p style="text-align: center;">検討・実施</p>					
<p>留意点</p>	<p>・道路・農業振興・農地転用・上下水道等の担当部局と十分に協議・調整する必要があります。</p>					

※ 用語の意味は、巻末の用語解説をご覧ください。

<p>施策</p>	<p>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</p>					
<p>施策概要</p>	<p>都市には、これまでに整備された施設が存在しており、これら地域の資源である官民の既存ストック（都市アセット※）を最大限に利活用し、新しいライフスタイルのニーズに応じていくことが重要です。</p> <p>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には、公共が所有するインフラと民間施設を一体的に整備することが効果的です。そのため、都市再生整備計画※・関連事業、景観計画、有休不動産と活用事業者のマッチング、滞在快適性等向上区域（まちなかウォークアブル区域）、歩行者利便増進道路の制度等を活用し、整備を推進していきます。</p> <p><主な事業></p> <ul style="list-style-type: none"> ・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】 <p><参考事例></p> <div style="display: flex; flex-wrap: wrap; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>ウォークアブル空間創出のための街路空間の再構築（松山市）</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>多様な人々の賑わいを生むための駅前広場の再整備（天理市）</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>民間と連携した公園のリノベーション・利活用（名古屋市）</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>旧温泉宿を活用したコワーキングスペースの設置（別府市）</p> </div> </div> <p style="text-align: center;">都市アセット※の取組例</p> <p style="text-align: center;">資料: デジタル化の急速な進展やニューノーマル※に対応した都市政策のあり方検討会 中間とりまとめ 2021年4月</p>					
<p>実施主体</p>	<p>県、市町村、事業者</p>					
<p>スケジュール</p>	R5	R6	R7	R8	R9	R10～
	<p>検討・実施</p>					
<p>留意点</p>	<p>・エリアマネジメントが行われている場合には、エリアマネジメント団体と連携する必要があります。</p>					

※ 用語の意味は、巻末の用語解説をご覧ください。

<p>施策</p>	<p>12-4 地域内の多様な移動手段（コミュニティ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</p>					
<p>施策概要</p>	<p>フィーダー系交通[※]は、幹線交通と効果的に組み合わせることで移動の利便性が向上するものであり、都市部～中山間地まで、その地域の状況（人口規模、施設配置、面積等）により、適切な移動手段が異なります。法定協議会を通じて、適切な移動手段を検討し、地域公共交通計画[※]に位置づけ計画的に整備することが重要です。</p> <p>フィーダー系交通は、次のような多様な手段があります。地域の特性に合った移動手段の導入とともに、ICT[※]（AI[※]や MaaS[※]等）を活用した効率化についても推進します。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・路線バス（コミュニティバス含む）、需要に見合った車両のダウンサイジング、需要を集約する隔日運行、一般タクシー、変動運賃タクシー、オンデマンド型乗合交通（路線不定期、区域運行）、定額乗合タクシー、サブスクリプション型サービス[※]（タクシー定期）、自家用有償旅客運送、送迎バス等への混乗、タクシー利用運賃補助、相乗りタクシー、ボランティア輸送 <p><主な事業></p> <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】 ・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】 <p><参考事例></p> <p>明和町のサブスクリプション型移動サービス</p>  <p>資料:明和町社会福祉協議会ホームページ http://meiwa-syakyo.or.jp/publics/index/14/</p>					
<p>実施主体</p>	<p>県、市町村、事業者</p>					
<p>スケジュール</p>	<p>R5</p>	<p>R6</p>	<p>R7</p>	<p>R8</p>	<p>R9</p>	<p>R10～</p>
<p>留意点</p>	<p style="text-align: center;">検討・実施</p>					
<p>留意点</p>	<p>・よりよい地域交通となるよう運行後も常に改善等を図る必要があります。</p>					

※ 用語の意味は、巻末の用語解説をご覧ください。


<p>施策</p>	<p>12-5 自転車利用環境の向上と公共交通との連携強化</p>					
<p>施策概要</p>	<p>自転車は鉄道の端末交通手段として高い割合を占めています。公共交通の利便性を向上するには、自転車との乗換を円滑にし、自転車通行空間を確保する必要があります。</p> <p>そのため、自転車活用整備推進計画を策定し、自転車通行空間の整備や、鉄道駅・バス停における自転車駐車場整備、シェアサイクルの導入等を進めていきます。</p> <p><主な事業></p> <ul style="list-style-type: none"> ・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】 <p><参考事例></p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="496 831 858 1111"> </div> <div data-bbox="940 831 1318 1111"> </div> </div>					
<p>実施主体</p>	<p>県、市町村、事業者</p>					
<p>スケジュール</p>	R5	R6	R7	R8	R9	R10～
	<p>検討・実施</p>					
<p>留意点</p>	<p>・自転車駐車場整備では、既存の駐車場の利用状況や放置自転車の状況を把握し、需要に見合った施設整備が必要です。</p>					

※ 用語の意味は、巻末の用語解説をご覧ください。

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

04

施策・事業

<p>施策</p>	<p>13-1 広域的な基幹公共交通軸とのシームレス化</p>																																	
<p>施策概要</p>	<p>県内では、公共交通の乗り継ぎ利用（鉄道とバス、バスとバス）の割合が少なくなっています。</p> <p>なぜ乗り継ぎされないのか理由を分析し、その課題の対策を検討実施していきます。運行計画における、人流ビッグデータ※や乗降データの活用を図っていきます。</p> <p>効率的なダイヤとするために、①各交通事業者によるダイヤ見直し、運行頻度向上等を推進し、②複数の競合する交通事業者が運行している場合には、ダイヤの調整や共同運行を推進します。</p> <p><主な事業></p> <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】 <p><参考事例></p> <div data-bbox="683 1122 1134 1473" style="text-align: center;"> <p>行為対象路線：「前橋駅」～「県庁前」間を運行する11路線</p> <table border="1" style="margin: auto;"> <thead> <tr> <th>事業者</th> <th>路線</th> <th>事業者</th> <th>路線</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1 関東交通</td> <td>けやき区間便</td> <td>7 永井運輸</td> <td>新町玉村線</td> </tr> <tr> <td>2 関東交通</td> <td>土屋文明文学館線</td> <td>8 永井運輸</td> <td>東大宮線</td> </tr> <tr> <td>3 関東交通</td> <td>金古王塚台線</td> <td>9 日本中央バス</td> <td>西大宮線</td> </tr> <tr> <td>4 群馬バス</td> <td>イオンモール線</td> <td>10 日本中央バス</td> <td>広瀬実業線</td> </tr> <tr> <td>5 群馬中央バス</td> <td>芝塚線</td> <td>11 日本中央バス</td> <td>橋東線</td> </tr> <tr> <td>6 上信電鉄</td> <td>京貝線</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>①前橋駅 ⇄ 県庁前 ⇄ 各郊外の6路線 ②前橋公園 ⇄ 県庁前 ⇄ 前橋駅 ⇄ 各郊外の5路線 計11路線について、路線は維持しつつ、重複区間となる県庁前～前橋駅間について、パターンダイヤとなるよう11路線のダイヤ調整を行うもの。</p>  </div> <p>前橋市のバス運行事業者6社による共同経営方式の運間隔調整</p> <p>資料：前橋市内乗合バス事業共同経営計画 2021年8月 関越交通(株)、(株)群馬バス、群馬中央バス(株)、上信電鉄(株)、永井運輸(株)、日本中央バス(株)</p>						事業者	路線	事業者	路線	1 関東交通	けやき区間便	7 永井運輸	新町玉村線	2 関東交通	土屋文明文学館線	8 永井運輸	東大宮線	3 関東交通	金古王塚台線	9 日本中央バス	西大宮線	4 群馬バス	イオンモール線	10 日本中央バス	広瀬実業線	5 群馬中央バス	芝塚線	11 日本中央バス	橋東線	6 上信電鉄	京貝線		
事業者	路線	事業者	路線																															
1 関東交通	けやき区間便	7 永井運輸	新町玉村線																															
2 関東交通	土屋文明文学館線	8 永井運輸	東大宮線																															
3 関東交通	金古王塚台線	9 日本中央バス	西大宮線																															
4 群馬バス	イオンモール線	10 日本中央バス	広瀬実業線																															
5 群馬中央バス	芝塚線	11 日本中央バス	橋東線																															
6 上信電鉄	京貝線																																	
<p>実施主体</p>	<p>県、市町村、事業者</p>																																	
<p>スケジュール</p>	R5	R6	R7	R8	R9	R10～																												
	<p>検討・実施</p>																																	
<p>留意点</p>	<p>・共同経営では収入のバランスを従前とあまり変化しないよう調整し合意形成する必要があります。</p>																																	

※ 用語の意味は、巻末の用語解説をご覧ください。

施策	13-2 MaaS [※] の導入検討、普及
施策概要	前掲（施策 4-2）




施策 14 都市部の鉄道・バス等の利便性向上

04

施策・事業

<p>施策</p>	<p>14-1 駅・バス停へのアクセス性向上</p>					
<p>施策概要</p>	<p>交通結節点である駅やバス停へのアクセス利便性は、公共交通の利用促進を図る上で重要です。ハード面では、いわゆる、ラスト／ファーストワンマイル（自宅や目的地と交通結節点間の移動）のモビリティ確保と駐停留機能を有することが必要です。</p> <p>駅やバス停に、送迎車停車空間や自転車駐車場の整備を推進します。今後、カーシェアリング※、シェアサイクル※、小型モビリティ（1～2人乗りの小型車両）やパーソナルモビリティ（シニアカー、電動キックボード等）などへの対応も進めていきます。</p> <p><主な事業></p> <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】 <p><参考事例></p> <div data-bbox="715 846 1098 1102" data-label="Image"> </div> <p style="text-align: center;">ミネアポリスのモビリティハブ※の例</p> <p style="text-align: center;">資料:2019 Minneapolis Mobility Hubs Pilot Mineapolis Puburic Works</p> <div data-bbox="641 1249 1177 1505" data-label="Image"> </div> <p style="text-align: center;">バス停併設駐輪場の事例(東京)</p>					
<p>実施主体</p>	<p>県、市町村、事業者</p>					
<p>スケジュール</p>	<p>R5</p>	<p>R6</p>	<p>R7</p>	<p>R8</p>	<p>R9</p>	<p>R10～</p>
	<p>検討・実施</p>					
<p>留意点</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・道路上に設置するバス待ち空間は、歩道の通行幅員を確保する必要があります。 					

※ 用語の意味は、巻末の用語解説をご覧ください。

施策	14-2 定時性・速達性の確保					
施策概要	<p>都市部では、朝の通勤通学や夕方の帰宅時間帯を中心に、路線バスの定時性が低下している区間がみられます。このような箇所では、バスの専用走行路、バス専用レーンやバス優先レーンのバス優先走行空間の確保、バス優先信号等（PTPS※等）や車外運賃収受等により、定時性・速達性を確保することが有効です。</p> <p>これらバス優先策について検討し、必要性の高い路線、区間、時間帯での導入を推進します。</p> <p><主な事業></p> <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】 <p><参考事例></p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p style="text-align: center;"> 名古屋の基幹バス(中央走行) 都内のバス専用レーン(走行車線) </p>					
実施主体	県、市町村、事業者					
スケジュール	R5	R6	R7	R8	R9	R10～
						
留意点	・バスレーンは、一般車両への影響を考え、バス運行本数・輸送人員から導入効果を検討、また規制対象車両などを検討し実施することが必要となります。					
施策	14-3 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					
施策概要	前掲（施策 4-2）					

※ 用語の意味は、巻末の用語解説をご覧ください。

<p>施策</p>	<p>14-4 バス待ち環境の整備</p>					
<p>施策概要</p>	<p>バス待ち環境は、バス利用者の増加を図る上で重要な要素のひとつです。群馬県では、バスまち協力施設（バス停留所付近にある店舗、施設等を「バスまち協力施設」として登録し、バス利用者が待ち時間をそこで過ごすことが可能）の取組を行っています。</p> <p>今後は、この協力施設の増加とともに、バスまち協力施設の機能強化（バス運行情報等）を進めます。また、バス停上屋・風よけ等について、民間と協力する PPP 方式*など含め、交通事業者とともに整備を推進します。</p> <p><主な事業></p> <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機能強化【県】 <p><参考事例></p> <div data-bbox="654 840 1157 1209" data-label="Image"> </div> <p style="text-align: center;">群馬県における先導的モデル事業</p> <p style="text-align: center;">（民間が、広告板から得られる広告料収入により、バス停上屋のメンテナンス、維持管理を行うことを目指す）</p>					
<p>実施主体</p>	<p>県、市町村、事業者</p>					
<p>スケジュール</p>	R5	R6	R7	R8	R9	R10～
<p>留意点</p>	<p>・バス停で広告収入等を得られる箇所では PPP 方式*を検討する。</p>					

※ 用語の意味は、巻末の用語解説をご覧ください。

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輸送資源を総動員した移動手段の確保

<p>施策</p>	<p>15-1 新たな移動手段の活用推進（自家用有償旅客運送、スクールバスの混乗、福祉輸送等の活用）</p>					
<p>施策概要</p>	<p>群馬県では、「新たな移動手段導入の手引き」を作成するなど、共助型の公共交通システムの導入を支援しています。</p> <p>路線バスやタクシーでの輸送サービスが十分には提供されない地域では、自家用有償旅客輸送の支援、スクールバスとの連携（混乗、間合い運行）、各種送迎バスとの連携（混乗）、ボランティア輸送への支援などにより、地域の移動ニーズに対応を図っていきます。</p> <p><主な事業></p> <ul style="list-style-type: none"> ・新たな移動手段の導入に向けた地域組織の立ち上げ支援【県】 ・新たな移動手段の導入に向けた地域組織の立ち上げ【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】 <p><参考事例></p>  <p style="text-align: center;">移動手段の役割分担イメージ</p> <p style="text-align: center;">資料:新たな移動手段導入の手引き 2020年6月 群馬県県土整備部交通政策課</p>					
<p>実施主体</p>	<p>県、市町村、事業者</p>					
<p>スケジュール</p>	<p>R5</p>	<p>R6</p>	<p>R7</p>	<p>R8</p>	<p>R9</p>	<p>R10~</p>
	<p>検討・実施</p>					
<p>留意点</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・スクールバスの活用については、学校の統廃合時（スクールバス運行前）に、教育関係部局と調整検討するのが重要です。 					

※ 用語の意味は、巻末の用語解説をご覧ください。

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

04

施策・事業

<p>施策</p>	<p>16-1 観光地内の周遊性向上</p>					
<p>施策概要</p>	<p>群馬県の観光地は、二次交通が不十分なことが課題で、来訪者が、公共交通をせずマイカーを利用する割合が他県と比較して高くなっています。</p> <p>したがって、観光地内において、マイカーなしで自由に移動できるように移動手段（公共交通、カーシェアリング※、シェアサイクル※、パーソナルモビリティのシェアリング※等）を整備することで、公共交通利用の増加を図るとともに、マイカーを有しない高齢者や若者の来訪の増加による、観光の活性化を図ります。</p> <p>観光地内の移動手段は、アクティビティ※ともなる魅力的なものを導入するのが効果的です。グリーンモビリティは、カーボンニュートラルにも貢献する、魅力的な移動手段で、群馬県での実績もあることから導入を推進します。</p> <p><主な事業></p> <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】 ・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】 ・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】 <p><参考事例></p> <div data-bbox="687 1066 1155 1267" data-label="Image"> </div> <p style="text-align: center;">桐生市のグリーンスローモビリティ※(MAYU)</p> <p>資料:桐生市ホームページ(https://www.city.kiryu.lg.jp/kankou/kooutsu/1001827.html)</p> <div data-bbox="730 1402 1086 1653" data-label="Image"> </div> <p style="text-align: center;">富山市のシェアサイクル※</p> <p>資料:富山市観光協会ホームページ(https://www.toyamashi-kankouyukai.jp/?tid=100845)</p>					
<p>実施主体</p>	<p>県、市町村、事業者</p>					
<p>スケジュール</p>	<p>R5</p>	<p>R6</p>	<p>R7</p>	<p>R8</p>	<p>R9</p>	<p>R10～</p>
<p></p>	<p>検討・実施</p>					
<p>留意点</p>	<p>・観光来訪者の多様なニーズに応えるために、複数の種類の交通手段を導入することが望ましい。</p>					

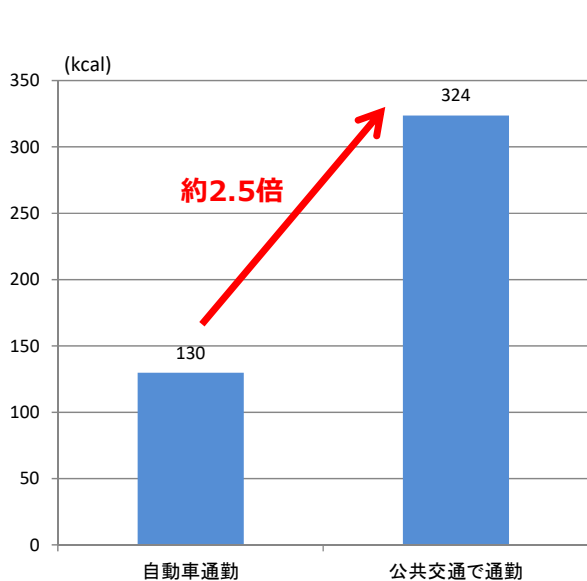
※ 用語の意味は、巻末の用語解説をご覧ください。

【コラム】

公共交通利用による健康増進や医療費抑制効果

通勤時に鉄道やバスなどの公共交通を利用している人は、通勤時に自動車を利用している人に比べて約 2.5 倍のカロリーを消費しているとの試算があります。この通勤時消費カロリーの差は、スポーツジムでの一般的な運動約 40 分に相当します。

通勤時の運動量は公共交通通勤の方が多く、自動車通勤では歩かないため、過度に自動車依存した生活では、健康へも影響してしまうことが懸念されます。



<算定方法>

- ・群馬県パーソナルリサーチ調査結果の交通手段別の所要時間から、移動形態別のメッツ値を元に試算
- ・自動車は、代表交通手段が自動車の総所要時間で算定
- ・公共交通は、出発地から駅・バス停までの移動、乗車移動、駅・バス停から目的地までの移動に分けて交通手段別に積み上げて算定

消費カロリー (kcal) = 1.05 × メッツ × 時間 × 体重 (kg)

注) 体重は、60kgと仮定し、試算

注) 消費カロリーは、往復の値
表 移動に関するメッツ

メッツ METS	大項目	個別活動	消費カロリー計算で 割り当てた交通手段
6.8	自転車(bicycling)	自転車に乗る： 通勤、自分で選んだベースで	自転車
4	歩行(walking)	歩行：通勤や通学	徒歩
2.5	運搬(transportation)	自動車や軽トラックの運転	自動車
3.5	運搬(transportation)	スクーターやオートバイの運転	バイク
1.3	運搬(transportation)	バスや電車に乗車	鉄道またはバス

出典：国立健康・栄養研究所、改訂版『身体活動のメッツ (METs) 表』、2012年4月11日改訂

図 4-1 交通手段別の通勤時の消費カロリー

公共交通通勤の消費カロリーが大きい理由は、駅やバス停まで歩くことにあります。徒歩や自転車による通勤が健康増進につながるのももちろんのこと、公共交通通勤も無意識のうちに歩いてしまうことが日常的な運動につながります。

また、国土交通省が作成した歩行量 (歩数) の調査のためのガイドラインの中では、歩くことによる医療費抑制効果の例として、一歩あたり 0.061 円の医療費抑制効果が示されています。

(年間の医療費抑制効果)

= 歩行数の増加した住民数

× 1日当たりの歩数増加量

× 0.061円/歩 × 365日

出典：筑波大学 久野研究室

5

目標の設定と推進体制

5.1 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、評価年次が異なる可能性がある

5.1.1 標準指標

表 5-1 標準指標

標準指標／数値目標 【データ取得方法】	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} 【群馬県統計年鑑】	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	人口減少に加え、コロナ禍における人々の意識の変化により、交通需要がコロナ前の水準に完全には戻らないと見られていることを踏まえ、本県においては、コロナにより3割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 【国勢調査、市町村住民 基本台帳人口】	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 【事業者からの報告】	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 【事業者からの報告】							

※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

5.1.2 個別指標

計画目標（1～5）に対応する数値目標の指標は次のとおりとします。

表 5-2 個別指標(計画目標1～3)

計画目標	数値目標 【データ取得方法】	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 【群馬県統計年鑑】	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) 【県保有データ】	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} 【陸運要覧】	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 【MaaSオペレータからの報告】	14,000 (R3年度)	14,000	15,000	16,000	17,000	18,000	MaaSについてはR4年度末にサービス開始予定で、R9年度までに利用件数の基準年度比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 【環境省「部門別CO2排出量の現況推計」】	4,054 千tCO2 (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、脱炭素化を推進したアウトカムとして、CO2排出量を評価します。2030年度までに、基準年度比(H25年度)でCO2排出量の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 【主催者からの報告により集計】	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。
	中高生の通学経路における自転車通行空間の整備率 【県保有データ】	13% (R1年度)	-	-	-	-	87	本県の中高生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の整備を完了させることを目標とします。

※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

※ 用語の意味は、巻末の用語解説をご覧ください。

表 5-3 個別指標(計画目標4~5)

計画目標	数値目標 【データ取得方法】	基準値	目標値					考え方
			R5	R6	R7	R8	R9	
【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)	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 【運行系統別輸送実績報告書】	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
	県内主要20駅におけるバリアフリー化率 【県保有データ】	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付けられた2,000人超駅で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 【県保有データ】	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)を県土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ない幹線以外利用者数 【運行系統別輸送実績報告書】	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) 【県保有データ】	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。
	立地適正化計画(居住誘導区域指定)策定市町村数 【県保有データ】	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)を県土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。

※ 用語の意味は、巻末の用語解説をご覧ください。

5.2 進捗管理

5.2.1 基本的な考え方

計画の達成状況に関する評価は、法定協議会（群馬県地域公共交通活性化協議会）が PDCA[※] サイクルに基づき、指標の目標値や事業の進捗状況を定期的に評価するものとします。地域の状況や社会情勢が変化した場合についても計画を見直します。

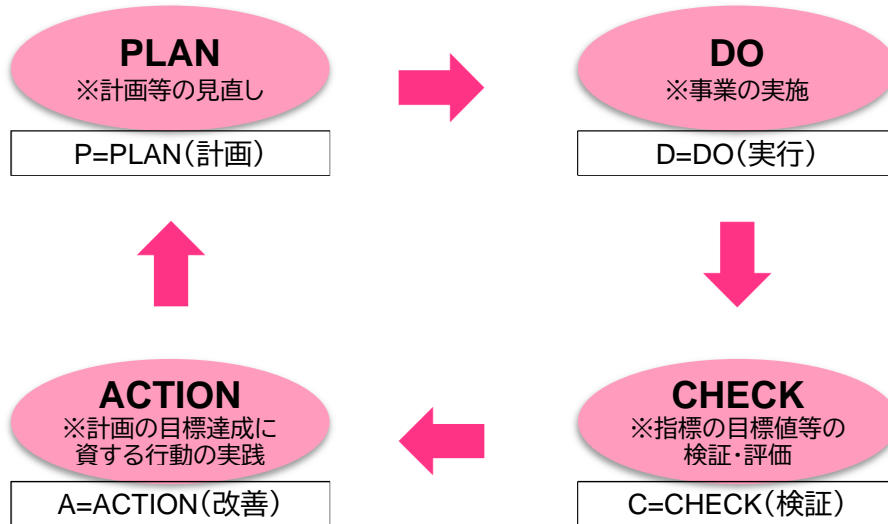


図 5-1 PDCA[※]サイクルのイメージ

※ 用語の意味は、巻末の用語解説をご覧ください。

5.2.2 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。

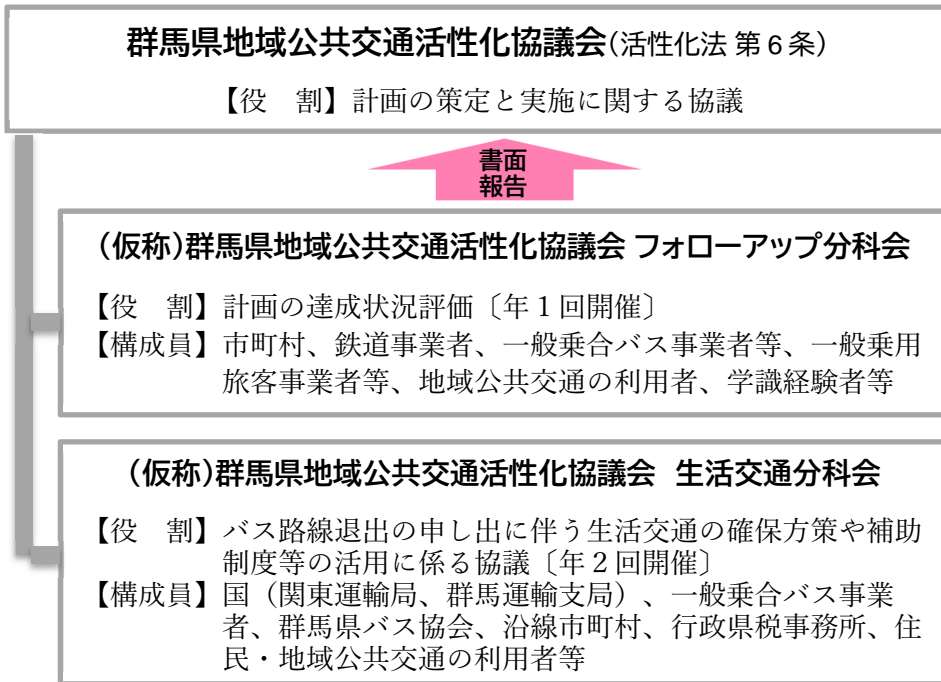


図 5-2 進捗管理体制

5.2.3 法定協議会のスケジュール

法定協議会等の年間スケジュールは次のとおりです。このスケジュールで計画期間中は実施します。

表 5-4 スケジュール

区分	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
法定協議会開催			●							●		
コントロール		地域公共交通計画の提出 地域公共交通確保維持改善事業の要望 (当年10月～翌年9月)			地域公共交通確保維持改善事業の補助額確定 (前年10月～当年9月)			地域公共交通確保維持改善事業の補助額内定 (当年10月～翌年9月)		1次事業評価 (前年10月～当年9月)		
			↑			県市町村予算要望 (翌年4月～翌々年3月)				↓		
実施内容	前年4月～当年3月までの実績にもとづく見直し検討による計画改定(当年10月～翌年9月)				翌年10月～翌々年9月までの計画の検討				前年10月～当年9月の事業評価にもとづく、翌年10月～翌々年9月までの計画の検討			

巻末資料

地域公共交通確保維持改善事業にかかる内容

幹線のうち、地域間幹線系統確保維持費国庫補助金の補助対象であるものについて、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱（令和4. 6. 6国総地第23号、国総バ第58号、国自旅第67号、国自技環第26号）第7条に定める内容を下記に示します。

表1 幹線の地域公共交通確保維持事業概要

補助対象事業者等	地域の公共交通における位置付け・役割	地域公共交通確保維持事業の必要性	事業及び実施主体の概要
上信電鉄（株） 中央前橋駅～高崎駅	補助幹線 (3.1.7 (3))	<ul style="list-style-type: none"> ・主要幹線を補完し、地域拠点や主要拠点へのアクセスを支える公共交通路線である。 ・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である。 ・交通結節点への連絡路線である。 ・自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。 	中央前橋駅～京目～高崎駅の運行 車両減価償却費等国庫補助適用
上信電鉄（株） 前橋駅～高崎駅	補助幹線 (3.1.7 (3))	<ul style="list-style-type: none"> ・主要幹線を補完し、地域拠点や主要拠点へのアクセスを支える公共交通路線である。 ・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である。 ・交通結節点への連絡路線である。 ・自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。 	前橋駅～京目～高崎駅の運行 車両減価償却費等国庫補助適用
関越交通（株） 高崎駅～渋川駅	主要幹線 (3.1.7 (3))	<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である。 ・自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。 	高崎駅～イオンモール高崎前・群馬温泉～渋川駅の運行 車両減価償却費等国庫補助適用
関越交通（株） 高崎駅～群馬温泉	補助幹線 (3.1.7 (3))	<ul style="list-style-type: none"> ・主要幹線を補完し、地域拠点や主要拠点へのアクセスを支える公共交通路線である。 ・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である。 ・交通結節点への連絡路線である。 ・自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。 	高崎駅～イオンモール高崎前～群馬温泉の運行 車両減価償却費等国庫補助適用

補助対象事業者等	地域の公共交通における位置付け・役割	地域公共交通確保維持事業の必要性	事業及び実施主体の概要
関越交通（株） けやきウォーク 前橋～富士見温泉	補助幹線 (3.1.7 (3))	<ul style="list-style-type: none"> ・主要幹線を補完し、地域拠点や主要拠点へのアクセスを支える公共交通路線である。 ・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である。 ・交通結節点への連絡路線である。 ・自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。 	けやきウォーク 前橋～富士見温泉の運行
関越交通（株） 沼田駅～群大病院	主要幹線 (3.1.7 (3))	<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である。 ・自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。 	沼田駅～関越高速道～群大病院の運行
関越交通（株） 沼田市保健福祉センター前～猿ヶ京	補助幹線 (3.4.7 (3))	<ul style="list-style-type: none"> ・主要幹線を補完し、地域拠点や主要拠点へのアクセスを支える公共交通路線である。 ・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である。 ・交通結節点への連絡路線である。 ・自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。 	沼田保健福祉センター前～沼田駅・後閑駅・上毛高原駅・たぐみの里～猿ヶ京の運行
関越交通（株） 沼田駅～鳩待峠行バス連絡所	補助幹線 (3.4.7 (3))	<ul style="list-style-type: none"> ・主要幹線を補完し、地域拠点や主要拠点へのアクセスを支える公共交通路線である。 ・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である。 ・交通結節点への連絡路線である。 ・自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。 	沼田駅～老神温泉・鎌田～鳩待峠行バス連絡所の運行
関越交通（株） 沼田駅～鎌田	補助幹線 (3.4.7 (3))	<ul style="list-style-type: none"> ・主要幹線を補完し、地域拠点や主要拠点へのアクセスを支える公共交通路線である。 ・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である。 ・交通結節点への連絡路線である。 ・自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。 	沼田駅～鎌田の運行

補助対象事業者等	地域の公共交通における位置付け・役割	地域公共交通確保維持事業の必要性	事業及び実施主体の概要
(株)群馬バス 高崎～室田	補助幹線 (3.1.7 (3))	<ul style="list-style-type: none"> ・主要幹線を補完し、地域拠点や主要拠点へのアクセスを支える公共交通路線である。 ・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である。 ・交通結節点への連絡路線である。 ・自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。 	<p>高崎駅～里見～室田営業所の運行</p> <p>車両減価償却費等 国庫補助適用</p>
(株)群馬バス 高崎～榛名湖	補助幹線 (3.1.7 (3))	<ul style="list-style-type: none"> ・主要幹線を補完し、地域拠点や主要拠点へのアクセスを支える公共交通路線である。 ・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である。 ・交通結節点への連絡路線である。 ・自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。 	<p>高崎駅～本郷～榛名湖の運行</p> <p>車両減価償却費等 国庫補助適用</p>
(株)群馬バス 高崎～榛東村役場	補助幹線 (3.1.7 (3))	<ul style="list-style-type: none"> ・主要幹線を補完し、地域拠点や主要拠点へのアクセスを支える公共交通路線である。 ・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である。 ・交通結節点への連絡路線である。 ・自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。 	<p>高崎駅～上郊～榛東村役場の運行</p> <p>車両減価償却費等 国庫補助適用</p>
(株)群馬バス 高崎～伊香保	補助幹線 (3.1.7 (3))	<ul style="list-style-type: none"> ・主要幹線を補完し、地域拠点や主要拠点へのアクセスを支える公共交通路線である。 ・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である。 ・交通結節点への連絡路線である。 ・自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。 	<p>高崎駅～水沢～伊香保案内所の運行</p> <p>車両減価償却費等 国庫補助適用</p>
(株)群馬バス 高崎～南陽台	補助幹線 (3.1.7 (3))	<ul style="list-style-type: none"> ・主要幹線を補完し、地域拠点や主要拠点へのアクセスを支える公共交通路線である。 ・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である。 ・交通結節点への連絡路線である。 ・自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。 	<p>高崎駅～農大二高・吉井物産センター～南陽台の運行</p>

補助対象事業者等	地域の公共交通における位置付け・役割	地域公共交通確保維持事業の必要性	事業及び実施主体の概要
(株)群馬バス 高崎～権田	補助幹線 (3.1.7 (3))	<ul style="list-style-type: none"> ・主要幹線を補完し、地域拠点や主要拠点へのアクセスを支える公共交通路線である。 ・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である。 ・交通結節点への連絡路線である。 ・自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。 	高崎駅～権田の運行
(株)群馬バス 高崎～室田	補助幹線 (3.1.7 (3))	<ul style="list-style-type: none"> ・主要幹線を補完し、地域拠点や主要拠点へのアクセスを支える公共交通路線である。 ・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である。 ・交通結節点への連絡路線である。 ・自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。 	高崎駅～室田の運行 車両減価償却費等 国庫補助適用
(株)群馬バス 高崎～箕郷	補助幹線 (3.1.7 (3))	<ul style="list-style-type: none"> ・主要幹線を補完し、地域拠点や主要拠点へのアクセスを支える公共交通路線である。 ・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である。 ・交通結節点への連絡路線である。 ・自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。 	高崎駅～箕郷の運行
群馬中央バス (株) 前橋～高崎	補助幹線 (3.1.7 (3))	<ul style="list-style-type: none"> ・主要幹線を補完し、地域拠点や主要拠点へのアクセスを支える公共交通路線である。 ・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である。 ・交通結節点への連絡路線である。 ・自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。 	前橋駅～芝塚～高崎駅の運行 車両減価償却費等 国庫補助適用
群馬中央バス (株) 高崎～県立女子大学	補助幹線 (3.1.7 (3))	<ul style="list-style-type: none"> ・主要幹線を補完し、地域拠点や主要拠点へのアクセスを支える公共交通路線である。 ・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である。 ・交通結節点への連絡路線である。 ・自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。 	高崎駅～上滝・玉村～県立女子大学の運行

補助対象事業者等	地域の公共交通における位置付け・役割	地域公共交通確保維持事業の必要性	事業及び実施主体の概要
永井運輸（株） 前橋公園～玉村町役場	補助幹線 (3.1.7 (3))	<ul style="list-style-type: none"> ・主要幹線を補完し、地域拠点や主要拠点へのアクセスを支える公共交通路線である。 ・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である。 ・交通結節点への連絡路線である。 ・自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。 	前橋公園～前橋駅～玉村町役場の運行 車両減価償却費等 国庫補助適用
永井運輸（株） 玉村町役場～新町駅	補助幹線 (3.1.7 (3))	<ul style="list-style-type: none"> ・主要幹線を補完し、地域拠点や主要拠点へのアクセスを支える公共交通路線である。 ・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である。 ・交通結節点への連絡路線である。 ・自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。 	玉村町役場～県立女子大学～新町駅の運行 車両減価償却費等 国庫補助適用
日本中央バス（株） 前橋駅～富士見公民館	補助幹線 (3.1.7 (3))	<ul style="list-style-type: none"> ・主要幹線を補完し、地域拠点や主要拠点へのアクセスを支える公共交通路線である。 ・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である。 ・交通結節点への連絡路線である。 ・自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。 	前橋駅～田島十字路～富士見公民館の運行 車両減価償却費等 国庫補助適用
日本中央バス（株） 前橋駅～八幡橋	補助幹線 (3.1.7 (3))	<ul style="list-style-type: none"> ・主要幹線を補完し、地域拠点や主要拠点へのアクセスを支える公共交通路線である。 ・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である。 ・交通結節点への連絡路線である。 ・自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。 	前橋駅～前橋西高校～八幡橋の運行 車両減価償却費等 国庫補助適用
朝日自動車（株） 本庄駅南口～神泉総合支所	補助幹線 (3.1.7 (3))	<ul style="list-style-type: none"> ・主要幹線を補完し、地域拠点や主要拠点へのアクセスを支える公共交通路線である。 ・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である。 ・交通結節点への連絡路線である。 ・自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。 	本庄駅南口～小島南・沖電気前～神泉総合支所の運行

用語解説

【あ行】

○ICT

Information and Communication Technology の略。コンピュータや通信ネットワークなど情報処理や通信に関連する技術、産業、サービス等の総称。

○アクティビティ

「活動：Activity」という意味の英単語。

○AI

Artificial Intelligence の略。人工知能とも訳され、学習・推論・判断といった人間の知能をもつ機能を備えたコンピュータシステムのこと。

○EBPM

Evidence Based Policy Making の略。政策の企画について、政策目的を明確化したうえで合理的根拠に基づき行うこと。

○EV

Electric Vehicle の略。電気自動車のことで、車載バッテリーに充電を行い、モーターを駆動する。

○ウォークブル推進都市

「居心地が良く歩きたくなるまちなか」の形成を目指し、国内外の先進事例などの情報共有や、政策づくりに向けた国と地方とのプラットフォームに参加し、ウォークブルなまちづくりを推進する都市のこと。

○SDGs

「持続可能な開発目標：Sustainable Development Goals の略」で、2015年9月の国連サミットで加盟国の全会一致で採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」に記載された、2030年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標のこと。

○FCV

Fuel Cell Vehicle（燃料電池自動車）の略。水素と酸素の化学反応によって発電した電気エネルギーでモーターを駆動する。

○遠隔型の非接触カード

距離が1m程度でも認識可能なICカード。

○オープンデータ

誰もがインターネット等を通じて容易に利用（加工、編集、再配布等）できるようにしたデータ。

【か行】

OCASE

C (Connected : コネクテッド)、A (Autonomous : 自動運転)、S (Shared & Service : シェアリング/サービス)、E (Electric : 電動化) の頭文字をとった造語で、自動車の今後の技術革新を表すもの。

○グリーンインフラ

社会におけるさまざまな課題の解決に向け、自然環境が有する機能（生物の生息・生育の場の提供、良好な景観形成、気温上昇の抑制等）を活用し、道路や河川などの社会資本整備を行う手法のこと。

OGX

Green Transformation の略。気候変動の主な要因となっている温室効果ガスの排出量を削減しようという世界の流れを経済成長の機会ととらえ、排出削減と産業競争力向上の両立を目指す取り組みのこと。

○グリーンスローモビリティ

時速 20km 未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスで、その車両も含めた総称のこと。

○交通モード

鉄道、バス、タクシーをはじめとする、各交通手段のこと。

○コミュニティ交通

鉄道や路線バス等の公共交通が不便な地域で、自治体や地域が主体となって運行する公共交通のこと。

【さ行】

○サイクルポート

多数の自転車を共同で利用する場合に、共用する自転車を止め置き、利用者が借用・返却する場所のこと。

○サブスクリプション型サービス

交通分野では定額制で一定期間乗り放題の運賃体系のことで、従来の鉄道やバスの定期もこれに該当する。

○シェアサイクル

相互利用可能な複数のサイクルポートが設置された、自転車の利用システムのこと。

○シェアリング

物・サービス・場所などを、さまざまな人と共有する社会的仕組みのこと。交通分野では、カーシェアリング、シェアサイクルなどがこれに該当する。

○次世代モビリティ

電動キックボードなどの小型車両や自動運転技術を搭載した車両のこと。

○GTFS

General Transit Feed Specification の略。経路検索サービスや地図サービスへの情報提供を目的として策定された世界標準の公共交通データフォーマットのこと。

○市街化調整区域

原則、市街化を抑制すべき区域のこと。

住宅地や大規模商業施設の整備などの開発行為は原則として行わず、道路や公園などの都市施設の整備も原則として行われず新たに建築物を建てることを極力抑える区域であるが、一定規模までの農林水産関連施設の建築等は可能である。都市計画区域を「市街化区域」と「市街化調整区域」に区分することを「区域区分」又は「線引き」という。

○市街地開発事業

都市施設の整備が市街地の骨格を線的、点的に整備することを目的としているのに対し、市街地開発事業は、一定のエリアを区切って、そのエリア内で公共施設の整備と宅地の開発を総合的な計画に基づいて一体的に行うもの。

○3D

Three Dimensions の略で、三次元のこと。写真測量やレーザースキャンなどによる計測で、地形や複雑な構造物などを計測し、3次元的に表示することが簡単にできるようになってきている。

○人口集中地区

人口が集中している地区のことで、人口密度が1k㎡あたり4,000人以上の地区が互いに隣接し、それらの隣接した地域の人口の合計が5,000人以上となる地区のこと。

【た行】

○ODX

Digital Transformation（デジタルトランスフォーメーション）の略称。「ITの浸透が、人々の生活をあらゆる面でより良い方向に変化させる」という概念のこと。

○デマンド交通

時刻表による定時運行ではなく、自宅や指定の場所から目的地までの利用者の要望（デマンド）に合わせて運行する交通手段のこと。

○テレワーク

情報通信技術(ICT=Information and Communication Technology)を活用した、場所や時間にとらわれない柔軟な働き方のこと。

○電子マネー

お金の価値をデータ化し、カードやスマホなどにお金としての機能をもたせたもの。

○地域公共交通計画

「地域公共交通の活性化および再生に関する法律」に基づき、地域の移動ニーズを踏まえ、地域が自ら交通をデザインするために、望ましい公共交通サービスの姿を明らかにするとともに、持続可能なサービスの提供を確保するために必要な方針を定める、公共交通のマスタープランとなる計画のこと。

○都市アセット

官民の既存ストックのうち、利活用が都市生活の質や都市活動の利便性向上に資するもの。

○都市再生整備計画

地域の歴史・文化・自然環境等の特性を活かした個性あふれるまちづくりを実施し、地域住民の生活の質の向上と地域経済・社会の活性化を図るもの。

○ドローン

遠隔操縦可能な、比較的小型の無人航空機のこと。

【な行】

○二地域居住

都市部と地方部に2つの拠点をもち、定期的に地方部で過ごしたり仕事をしたりする新しいライフスタイルの1つのこと。

○ニューノーマル

New（新しいこと）とNormal（正常、標準、常態）を合わせた造語で、新型コロナウイルスの感染症など、社会に大きな変化が起こり、変化が起こる以前とは同じ姿に戻ることができず、新たな常識が定着すること。

【は行】

○ハザード

hazard の訳で危険を意味する。

○バスロケーションシステム

運行中の路線バスの位置情報を、バス停やスマートフォン等で閲覧や検索ができるシステムのこと。

○パーソントリップ調査

「どのような人が」「どのような目的で」「どこからどこへ」「どのような交通手段で」移動したかなど、「人の平日1日の動き」を調べる調査のこと。本県では、過去に前橋・高崎都市圏で1977年と1993年に、両毛都市圏で1989年に実施した。また、直近では、県全域と栃木県の一部（足利市）を含む地域で2015～2016年に実施した。

○非線引き都市計画区域

都市計画の区域区分（市街化区域、市街化調整区域）を行っていない区域。

○ビックデータ

I C Tの進展により生成・収集・蓄積等が可能・容易になる多種多量のデータのこと。

○パークアンドライド

自動車と鉄道等の公共交通を組み合わせ、市街地などの交通需要の抑制と利用者の利便性を向上する仕組みのこと。具体的には、自宅から最寄り駅などまで自転車で行って、そこに駐車（Park）し、鉄道などの公共交通に乗り換えて（Ride）目的地まで行くもの。

○フィーダー系交通

バスの停留所、鉄軌道駅、海港及び空港において、地域間交通ネットワークと接続する系統のこと。

○BCP

Business Continuity Plan の略。企業等が自然災害、大火災、テロ攻撃などの緊急事態に遭遇した場合において、事業資産の損害を最小限にとどめつつ、事業の継続あるいは早期復旧を可能とするために、平常時に行うべき活動や緊急時における事業継続のための方法、手段などを取り決めておく計画のこと。

○OPTS

Public Transportation Priority System（公共車両優先システム）の略。路上の車両感知器とバスに搭載している専用装置とが通信を行うことにより、バス等の公共車両に対して信号機を優先的に制御し、青信号の延長や赤信号の短縮を実施するシステムのこと。

○PDCA

Plan（計画）、Do（実行）、Check（測定・評価）、Action（対策・改善）の仮説・検証型プロセスを循環させ、マネジメントの品質を高めようという概念のこと。

○PPP方式

Public Private Partnership の略。公共サービスの提供に民間が参画する手法を幅広く捉えた概念で、民間資本や民間のノウハウを活用し、効率化や公共サービスの向上を目指すもの。

○プラットフォーム

サービスやシステム、ソフトウェアを提供・カスタマイズ・運営するために必要な共通の土台（基盤）となる標準環境のこと。

【ま行】

○MaaS

Mobility as a Service の略。地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位で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であり、観光や医療等の目的地における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重要な手段となるもの。

○ミーティングポイント型

デマンド型交通において、バス停のように決められた乗降場所を設置するタイプの運行方式のこと。

○モビリティハブ

鉄道、バス、シェアサイクル、パーソナルモビリティ、カーシェアリングなど多様な交通モードの乗り換え拠点のこと。

○モビリティ・マネジメント

一般の人々や組織、地域を対象に、過度な自動車利用から公共交通や自転車などを適度に使う方向に、自発的な変化を促す取組のこと。公共交通を利用することのメリット・必要性・役割などを説明するための印刷物や時刻表の配付、子どもやお年寄りを対象としたバスの乗り方教室の実施などのコミュニケーション手法を中心とした取組などがある。

【ら行】

○ラストワンマイル

モノやサービス、人の移動などに関する最終拠点（例：鉄道駅やバス停等）から末端消費者や最終目的地（例：自宅や会社等）を結ぶ区間のこと。これとは、逆に、自宅や会社等から鉄道駅やバス停等を結ぶ区間をファーストワンマイルと言う。

○立地適正化計画

都市住民の生活を支えるサービスが維持された持続可能な都市の実現に向けて、居住機能や都市機能の立地誘導を通じて、都市構造のコンパクト化を図るための計画のこと。

【わ行】

○ワーケーション

英語の Work（仕事）と Vacation（休暇）の造語。リゾート地や地方部など、普段の職場とは異なる場所で働きながら休暇取得する、あるいは休暇と併用し、旅先で業務を組み合わせる滞在のこと。