

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（快適な空間）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「快適」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：「快適」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 一岩手県交通(株)提供

災害時のモビリティ

※ 用語の意味は、巻末の用語解説をご覧ください。

【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・効率化などにより、公共交通サービス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ابل※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【GI※】**

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

※ 用語の意味は、巻末の用語解説をご覧ください。

【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)

広域的な拠点整備等と連携し、市町村を越えてそれらをつなぐ広域的な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

※ 用語の意味は、巻末の用語解説をご覧ください。

【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)

地域のまちのまとまりを構築し、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全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
- 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



※ 用語の意味は、巻末の用語解説をご覧ください。

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ことが必要です。	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> <ul style="list-style-type: none"> ・ 駅等への都市機能誘導の促進 ・ 駅まち空間整備（駅及び駅周辺の一体的整備）  <p>駅まち空間の整備のイメージ (出典:国土交通省)</p>	<p>施策15 郊外や交通空白地における新たな移動手段の導入・普及など地域の多様な移動資源を総動員した移動手段の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 新たな移動手段の活用推進  <p>地域の多様な移動手段を総動員のイメージ</p>

※ 用語の意味は、巻末の用語解説をご覧ください。

吾妻広域圏の例			
問題	急激な人口減少(H27:約5万⇒R27:約3万人)が予測されており、既存の都市機能の維持とともに、公共交通サービスの維持が困難になることが想定されます。	公共交通の利用割合が県内で最も低く、公共交通事業者の経営悪化による、運行サービスの低下や撤退が懸念されます。	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の形成とともに、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を確保・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>

※ 用語の意味は、巻末の用語解説をご覧ください。

利根・沼田広域圏の例			
問題	急激な人口減少(H27:約8万⇒R27: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、公共交通事業者の経営悪化による運行サービスの低下や撤退が懸念されます。	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の形成とともに、駅などを中心とする市街地に居住と都市機能を誘導し、官民共創による空き家活用などを取り入れつつ、市街地の人口密度を確保することが必要です。	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 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>

※ 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>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</p>					
<p>施策概要</p>	<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 #00a0e3; padding: 5px; margin: 10px 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> <ul style="list-style-type: none"> ○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 <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 <ul style="list-style-type: none"> ⇒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 <ul style="list-style-type: none"> ⇒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 <ul style="list-style-type: none"> ⇒データに基づくPDCAを強化 ○地域における協議の促進 <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 <p style="text-align: right; margin-top: 10px;">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> </div>					
<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 #00a0e3; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto;"> <p>検討・実施</p> </div>						
<p>留意点</p>	<p>・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。</p>					



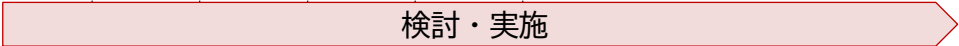
※ 用語の意味は、巻末の用語解説をご覧ください。

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

<p>施策</p>	<p>2-1 持続可能な地域公共交通のあり方検討</p>					
<p>施策概要</p>	<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、交通税などの導入可能性について、他事例を参考に検討していきます。</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; margin-top: 10px;"> <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） ※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 ・課税標準：従業員の給与総額 </div>					
<p>実施主体</p>	<p>県、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>	<p>・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。</p>					

※ 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

施策	3-1 非接触決済システムの導入・普及					
施策概要	<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>					
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	・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。					

※ 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動画配信や混雑状況の情報提供を進めていきます。</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 data-bbox="470 752 748 1088"> <p>電車内の抗菌コーティング</p> </div> <div data-bbox="775 752 1037 1088"> <p>駅設備の消毒</p> </div> <div data-bbox="1053 752 1347 1088"> <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～
	<div style="border: 1px solid red; padding: 5px; display: inline-block;">検討・実施</div>					
留意点						

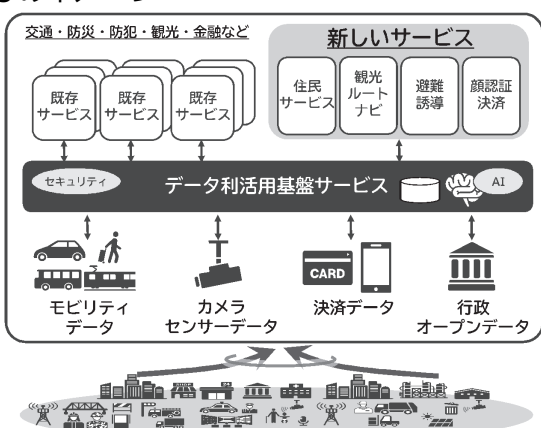
※ 用語の意味は、巻末の用語解説をご覧ください。

<p>施策</p>	<p>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>留意点</p>	<p style="text-align: center;">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>					

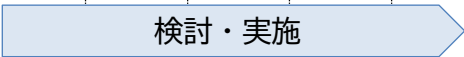
※ 用語の意味は、巻末の用語解説をご覧ください。

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～
	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。

施策	4-2 MaaS [※] の導入・普及					
施策概要	<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> 					
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"> ・R4年度に、群馬版MaaS[※]を立ち上げ、県内モデル都市（前橋市）において、システム構築・実装を行います。 ・R5年度以降は、県内での普及に向けて、都市部では前橋市の取組をベースに高度化するとともに、山間地・観光地では、地域の課題にあわせたカスタマイズをして各市町村への展開を目指します。 					

※ 用語の意味は、巻末の用語解説をご覧ください。

施策 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

施策概要

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。

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。

<主な事業>

- ・効率的な運行計画の構築に向けた人流ビッグデータ※や乗降データ等の活用方法の検討【県・市町村】
- ・検討の基礎となる運行情報の収集【市町村】
- ・検討の基礎となる乗降データの提供【事業者】

<公共交通網再編のイメージ>

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）

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 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。

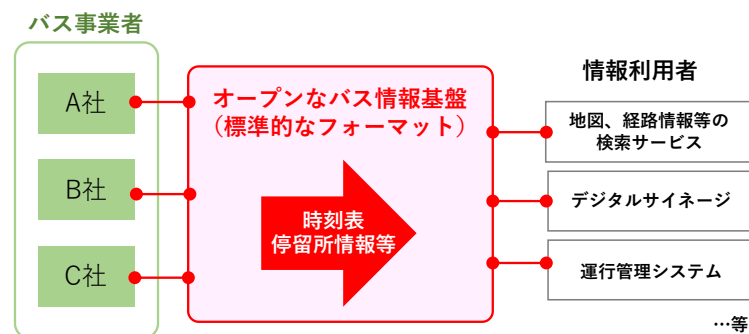
<主な事業>

- ・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> <p>コンパクトでゆとりのあるウォークブルなまちづくり </p> <p>まちなかにおける「ウォークブルなパブリック空間」のイメージ</p> <p>まちなかにおける歩ける範囲のエリアを対象に、街路、公園、広場等の公共空間、民間空地、沿道建物の1階部分等の官民空間をエリア一体でリノベーション</p>  <p>資料:国土交通省ホームページ</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>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 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

<p>施策</p>	<p>5-1 自動運転技術の社会実装による課題解決</p>						
<p>施策概要</p>	<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>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>						
<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>						

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>

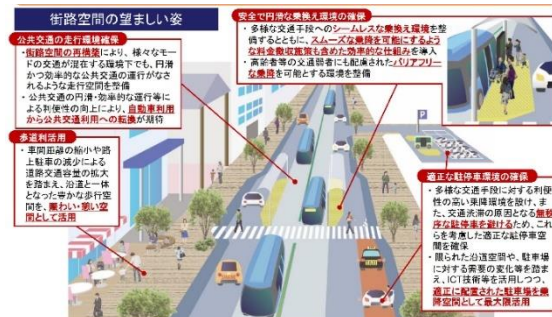
- ・次世代モビリティ※と連携した、段階的なまちづくりのあり方検討【県】
- ・ファースト/ラストワンマイル※や観光地における新たなモビリティを活用したシェアリング※等の検討【市町村】
- ・ファースト/ラストワンマイル※や観光地における新たなモビリティを活用

<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【GI※】

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※に取り組むことで、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・市町村・事業者】 ・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: 10px 0;"> <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>												
<div style="border: 1px solid green; background-color: #e0f0e0; padding: 10px; display: inline-block; width: 80%;"> <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 7 脱炭素型の都市・地域づくりの推進

<p>施策</p>	<p>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</p>					
<p>施策概要</p>	<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 data-bbox="517 913 1299 1402"> </div> <p>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>					
<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>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 style="text-align: center;">検討・実施</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>*「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>  <p>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～
						
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	8-2 駅まち空間整備（駅及び駅周辺の一体的整備）					
施策概要	<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、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>					
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						

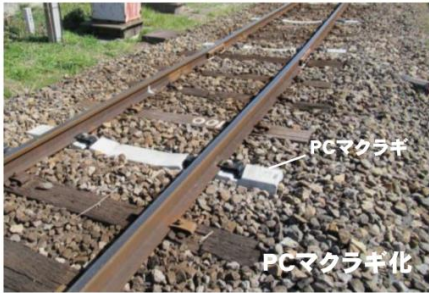

※ 用語の意味は、巻末の用語解説をご覧ください。

施策 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



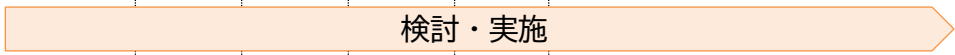
<p>施策</p>	<p>9-1 交通結節点の機能強化</p>					
<p>施策概要</p>	<p>県内では、数多くの交通事業者が公共交通を運行しているため、移動に乗り継ぎが必要なケースが数多く存在します。交通結節点の整備による交通モード間の接続を目指します。</p> <p>ソフト面では、事業者・交通モードの垣根を超えた分かりやすい案内サインを整備することで心理的負担の軽減を目指します。</p> <p><主な事業></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 駅及び駅周辺の一体的整備支援（補助金支援）【県】 ・ 駅及び駅周辺の一体的整備【市町村・事業者】 ・ 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 data-bbox="432 790 1385 1167" style="border: 1px solid #ccc; padding: 10px;"> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> <p>実施前</p>  <p>◆自動車と歩行者の通行区分がないため、自動車と歩行者が混在している状況でした。</p>  <p>◆一般車の停車区画がないため、一般車は駅前広場の中央付近に停車している状況でした。</p> <p>一般車の停車状況</p> </div> <div style="width: 45%;"> <p>実施後</p> <p>◆駅前広場はロータリーとなるとともに、歩道等も整備され、新桐生駅の利便性が向上しました。</p>  </div> </div> <p style="text-align: center;">東武桐生線 新桐生駅(左:整備前、右:整備後) 資料:「よくわかる公共事業:桐生・みどり地域」 (https://www.pref.gunma.jp/06/h80g_00099.html)</p> </div>					
<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>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 10 交通インフラの老朽化対策、バリアフリー化等の推進

<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段となる公共交通のバリアフリー化を推進するために、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 1292 928 1583">  <p>PCマクラギ PCマクラギ化</p> </div> <div data-bbox="991 1292 1270 1583">  </div> </div> <p style="text-align: center;">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>留意点</p>	<p style="text-align: center;">検討・実施</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

施策	11-1 多言語対応の観光型 MaaS[※]等の導入					
施策概要	<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> 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>					
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>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、既存の公共交通を連携すること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> <div data-bbox="475 723 1324 1160"> <div data-bbox="475 723 702 1160"> <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>【昇仙峡】モビリティ</p> <ul style="list-style-type: none"> ・スローモビリティ導入実証 ・昇仙峡レンタサイクル ・昇仙峡ロープウェイ <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～昇仙峡 ・バスポートバス </div> </div> <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>						

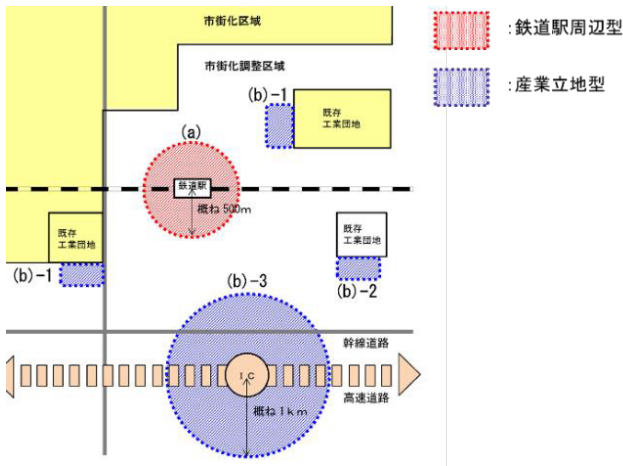
※ 用語の意味は、巻末の用語解説をご覧ください。

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>  <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>					


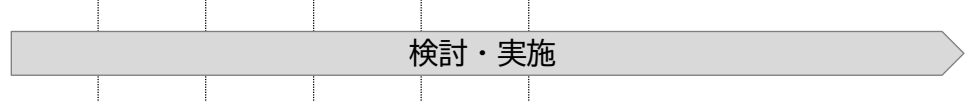
※ 用語の意味は、巻末の用語解説をご覧ください。

<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、遊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※の策定推進・関連事業の推進【市町村・事業者】 ・景観計画の策定支援【県】 ・景観計画の策定推進【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; 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> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> <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 coworking 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>	<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>	<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、幹線ネットワーク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>・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。

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					
施策概要	<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ことが必要です。</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="469 831 831 1111">  <p>自転車通行空間の整備例 資料:ぐんま・県土整備プラン 2020</p> </div> <div data-bbox="970 831 1345 1111">  <p>シェアサイクル※のイメージ 資料:前橋シェアサイクル cogbe</p> </div> </div>					
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"> ・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。 					

※ 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

<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。運行計画の構築にあたっては、人流ビッグデータ※や乗降データを活用します。</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 1133 1344" data-label="Complex-Block"> <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"> <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>土屋文学堂線</td> <td>8 永井運輸</td> <td>東大室線</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>西大室線</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>広瀬東善線</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>京目線</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	土屋文学堂線	8 永井運輸	東大室線	3 関東交通	金古王塚台線	9 日本中央バス	西大室線	4 群馬バス	イオンモール線	10 日本中央バス	広瀬東善線	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	京目線		
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	土屋文学堂線	8 永井運輸	東大室線																															
3 関東交通	金古王塚台線	9 日本中央バス	西大室線																															
4 群馬バス	イオンモール線	10 日本中央バス	広瀬東善線																															
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	京目線																																	
<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 style="text-align: center;">  </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）

※ 用語の意味は、巻末の用語解説をご覧ください。

施策 14 都市部の鉄道・バス等の利便性向上

<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="715 842 1098 1099" data-label="Image"> <p>What is a Mobility Hub? A place where people can connect to multiple modes of transportation to make their trip as safe, convenient and reliable as possible.</p> </div> <p>ミネアポリスのモビリティハブ※の例</p> <p>資料：2019 Minneapolis Mobility Hubs Pilot, Minneapolis Public Works</p> <div data-bbox="639 1247 1177 1505" data-label="Image"> </div> <p>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）や車外運賃收受等により、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～
	<div style="border: 1px solid black; background-color: #cccccc; padding: 5px; display: inline-block; margin: 0 auto; width: 80%;"> 検討・実施 </div>					
留意点	<ul style="list-style-type: none"> ・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 4-4）

※ 用語の意味は、巻末の用語解説をご覧ください。

施策	14-4 バス待ち環境の整備					
施策概要	<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="655 837 1158 1211" data-label="Image"> </div> <p>群馬県における先導的モデル事業</p> <p>（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>					
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	・バス停で広告収入等を得られる箇所では PPP 方式*を検討する。					

* 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、自家用有償旅客運送の支援、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>移動手段の役割分担イメージ</p> <p>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>留意点</p>	<p>・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。</p>					

※ 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

<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、公共交通を利用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="684 1066 1153 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="727 1402 1083 1655" 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>	R5	R6	R7	R8	R9	R10～
	<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。

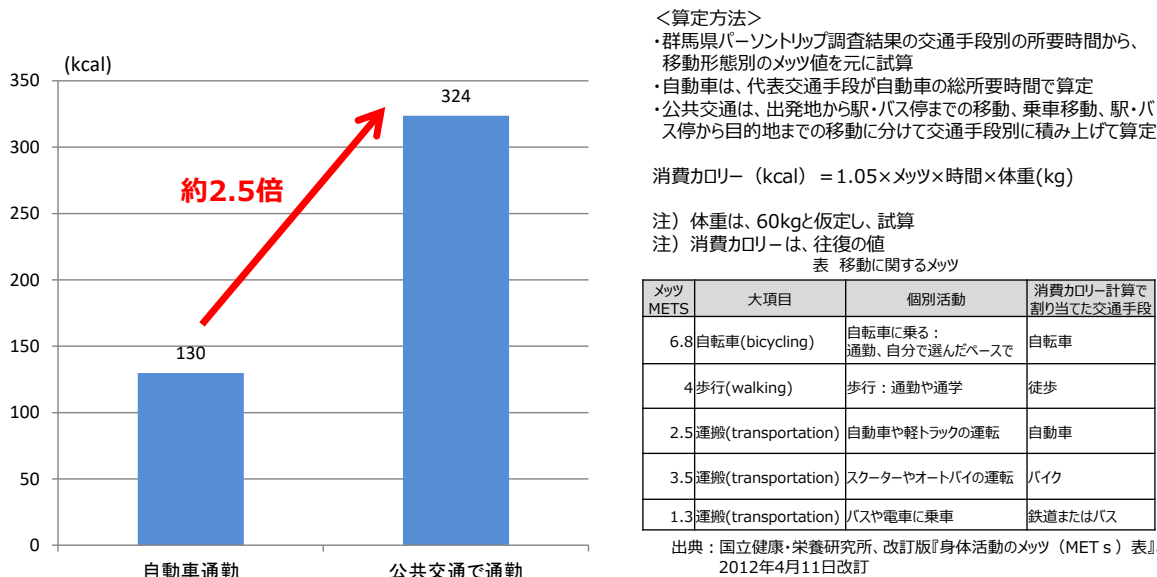


図 4-1 交通手段別の通勤時の消費カロリー

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はもちろんのこと、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、一步当たり 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