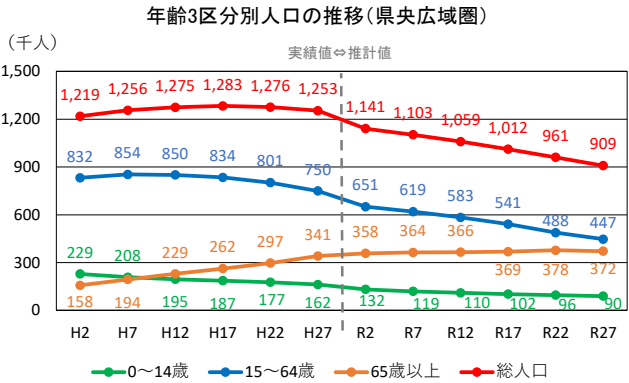


■地域公共交通の現状等

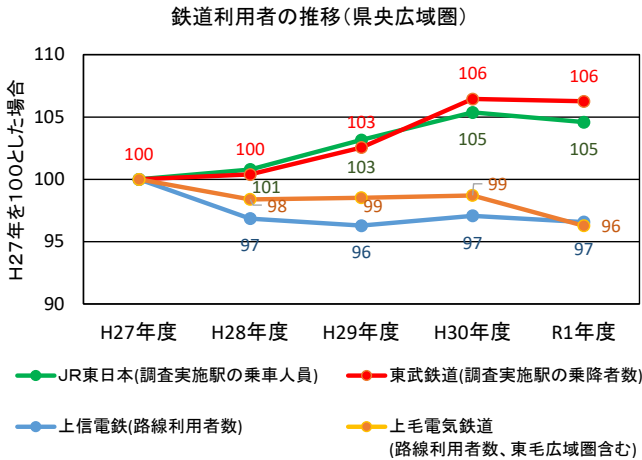
- 鉄道は、県外との玄関口となる上越・北陸新幹線高崎駅を中心に、JR在来線として、県外と直接連絡している高崎線・上越線・両毛線・八高線、県内路線となる信越本線・吾妻線が伸びている。高崎線・両毛線を始めこれらの路線は県内でも運行本数が比較的多く、一定の通勤・通学利用がある。
- 上記に加え、大手民鉄である東武伊勢崎線が伊勢崎駅から太田市方面に、県内三鉄である上毛電鉄線が中央前橋から桐生市方面に、上信電鉄線が上信高崎駅から下仁田町方面に伸びている。
- 民間路線バスは、主に前橋駅・高崎駅を起点として放射状に郊外方面に延びる路線が多くなっており、一部は前橋市外・高崎市外へも運行し、大規模商業施設や観光拠点等を結ぶ路線もある。
- また、前橋市、高崎市、伊勢崎市など複数の市町村においては、民間路線バスを補完する形で、市町村によるコミュニティバスが運行されている。
- 平野部に位置する市町村では、低密度な市街地への公共交通サービスとして、乗合タクシーや、福祉輸送、スクールバス・幼稚園バスなども運行されているほか、タクシー券・相乗り券の交付を行っている例もある。
- 中山間地域の市町村を中心に、スクールバス、各種有償運送（空白地・福祉）やデマンドタクシーの運行がなされている。

■人口の推移



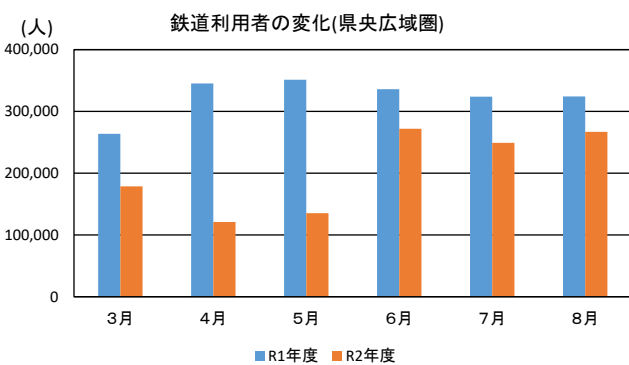
- 総人口は、平成17年にピークを迎え、以降微減傾向にある。社人研の将来推計値は県央広域圏の現況より若干低くなっており、令和27年は平成27年の約27%減となっている。
- 高齢化率も、社人研の推計は高めとなっており、約27%（平成27年実績）に対し、約31%（令和2年推計値）から約41%（令和27年推計値）と急増するとされている。

■鉄道利用者の推移



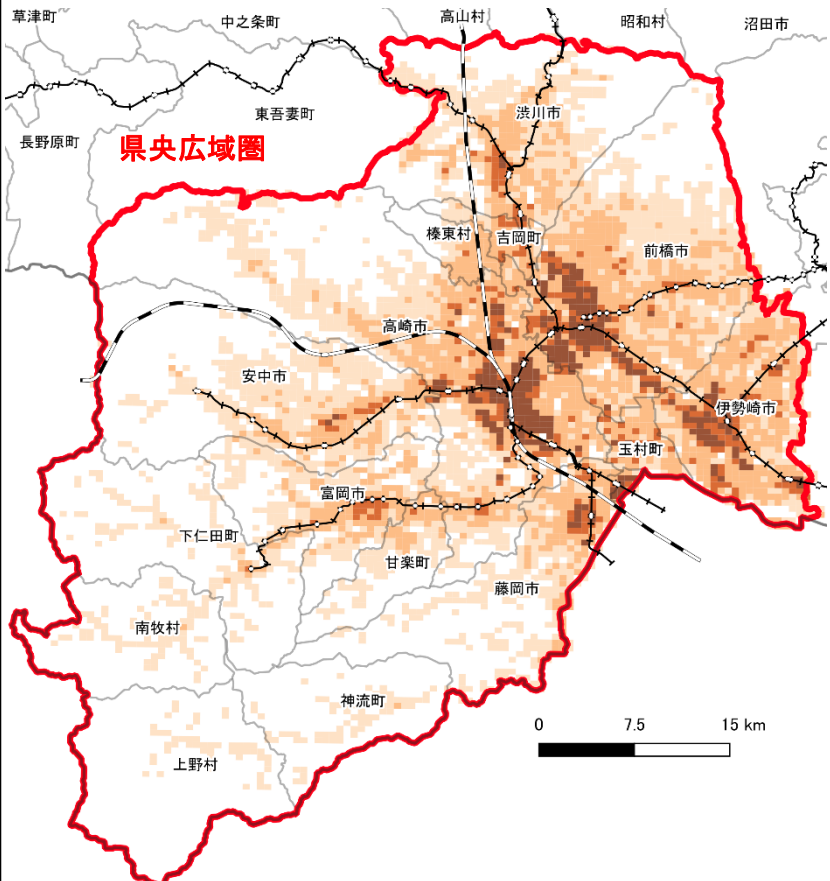
- J R 東日本及び東武鉄道の利用者数は、平成27年度から平成30年度まで増加を続け、令和元年度では前年に比べて横ばいとなっている。
- 上信電鉄及び上毛電気鉄道は平成27年度から平成28年度にかけて減少し、その後、横ばいとなっている。

■鉄道利用者への新型コロナウイルスの影響

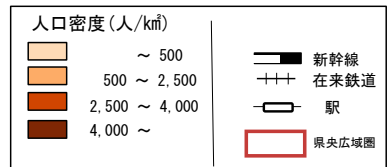


- 新型コロナウイルス感染予防のための緊急事態宣言の影響を、上信電鉄及び上毛電気鉄道の月別利用者数の前年比較で見たとくろ、宣言発出前の3月から前年を大きく下回り、宣言解除後の6月以降は上昇に転じたが、8月に至っても前年の79%～86%となっている。

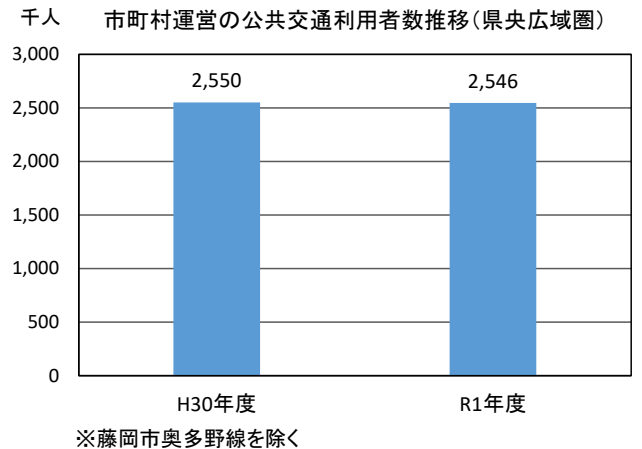
■人口密度分布（平成27年国勢調査）



- 高崎駅周辺、前橋駅・新前橋駅周辺において、比較的広範囲に4,000人/km²以上の高密度地区が広がっているほか、伊勢崎駅・新町駅・群馬藤岡駅周辺や、前橋～伊勢崎間でJR両毛線と若干離れて並行する県道2号線沿いにも散見される。
- 上記に次ぐ2,500～4,000人/km²の密度のメッシュは、渋川駅・八木原駅西側、上州富岡駅周辺で多少見られる程度であり、平野部の大半の地域は500～2,500人/km²の低密度な市街地が広がっており、自動車依存の状況がうかがわれる。
- さらに500人/km²の低密度な地区が平野部においてモザイク状に分布しているほか、中山間地の谷筋等を中心に広く遍在しており、特に前者では、定時定路線型の公共交通サービスは、成立が難しい状況となっている。

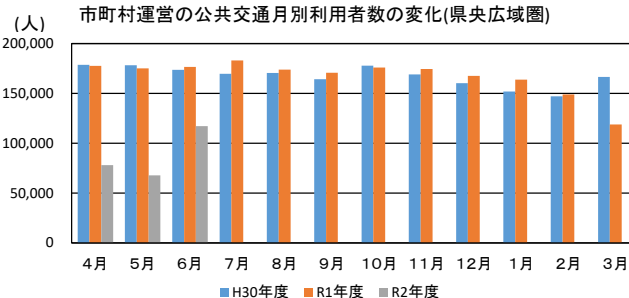


■市町村運営の公共交通（バス、乗合タクシー等）利用者の推移



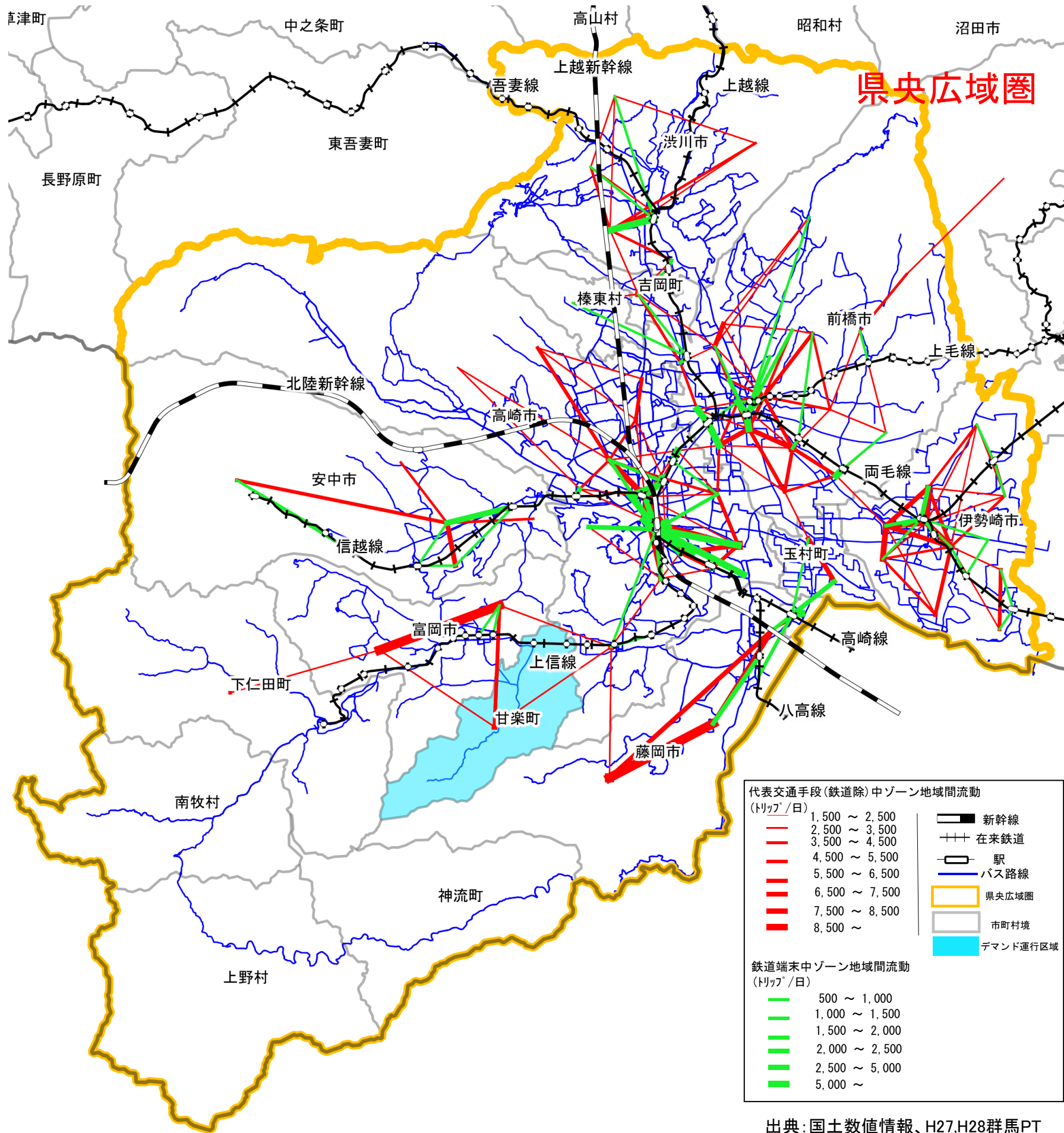
- 市町村運営の公共交通（バス、乗合タクシー等）の利用者数は、平成30年度から令和元年度にかけて若干の減少となっている。

■市町村運営の公共交通（バス、乗合タクシー等）利用者への新型コロナウイルスの影響



- 新型コロナウイルス感染予防のための緊急事態宣言の影響を見たところ、市町村運営の公共交通（バス、乗合タクシー等）の利用者数は、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月は上昇に転じたが、前年の66%となっている。

■鉄道・バスネットワークと人の移動との関係



- 代表交通手段鉄道利用以外のトリップをバスネットワークと重ねてみると、必ずしもまとまった需要パターンに対応したバス路線とはなっていない状況もうかがわれる。
- 高崎駅、前橋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いないため、駅から放射状に延びるバス路線の一部を、主要幹線道路ネットワークに合わせてある程度まとまった需要として束ねることができれば、主要もしくは補助幹線バス路線としての集約運行の有効性が出てくると考えられる。
- ただし、幹線バス路線区間については一定程度の距離をもたせ、専用レーン等によりバスの速達性・定時性を高めないと、自動車利用に対するバス利用の優位性があまり出てこないことも想定され、その場合は別途ソフト施策等と組み合わせないと、必ずしも利用が高まらない可能性がある。
- 上記から離れるエリアに対しては、デマンド運行サービスの適用を検討する必要があると考えられる。
- 伊勢崎駅周辺エリアについては、必ずしも移動距離が長くない、起終点も分散しているため、補助幹線バス路線の設定は難しい可能性がある。ある程度需要を束ねることが可能な方面への支線バスと、デマンド運行サービスを、適切に組み合わせたサービスの提供が想定される。
- 藤岡市、富岡市、安中市の需要に対しては、トリップパターンがある程度決まっているので、需要量を確認しながら、既存の定時定路線サービスでの対応状況を確認しつつ、バス以外の輸送手段での対応を検討していくことが考えられる。
- 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あり、端末バス路線との関係が見られる。
- このほか、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、中央前橋駅などがあげられ、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、あまりみられない。