

# 令和3年度 群馬県地域公共交通活性化協議会 (群馬県) (地域公共交通計画策定事業)

## 公共交通の概況・地域の特徴

群馬県は、東京から100km圏に位置し、県土の約2/3を丘陵山岳地帯が占め、約1/3の平野部に県人口の約7割が集中している。

東北、関東、上信越、北関東自動車道が東西南北十字に貫く高速交通網が整備され、また、上越、北陸新幹線が県土を貫くなど、全国でも極めて優れた高速交通ネットワーク環境にある。これに対し、主要な都市以外は鉄道やバスなどの公共交通機関があまり発達していないため、日常生活においては自動車への依存度が高く、自動車1台あたりの人口が1.10人(H31.3.31現在)で全国第2位である。

県内の公共交通の現状について、鉄道は、上越、北陸新幹線をはじめ、高崎駅を中心に、JR在来線として高崎線、上越線、両毛線、八高線、信越本線、吾妻線が運行し、大手民鉄である東武伊勢崎線のほか、上毛電気鉄道、上信電鉄、わたらせ渓谷鐵道が運行している。

乗合バスは、各都市の中心駅を起点として放射状に郊外方面に延びる路線が多い。ただし、東毛地域(太田市、館林市等)では、民間路線バスはほとんどなく、主に行政運営の路線バスとデマンド交通が運行している。また、中山間地域等の交通空白地の一部地域では、デマンド交通や自家用有償輸送が運行している。

## 地域の抱える問題点・計画策定調査の必要性

群馬県が抱える問題点については、公共交通分野として、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や公共交通の負のスパイラル(需要低迷、採算性の悪化、サービス水準の低下)、ICT化の遅れなどがあり、まちづくり分野として、人口減少・少子高齢化や都市の拡散・低密度化と公共交通空白地域の拡大などがある。加えて、社会環境の変化として、新型コロナウイルスの感染拡大やこれに伴う生活様式の変化、社会・経済のデジタル化の進展、温室効果ガスによる地球温暖化などがある。

これらの問題に対応し、効率的な公共交通再編につなげるため、群馬県の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)として、公共交通ネットワーク(幹線ネットワーク)、サービス水準、役割分担や相互の連携について示す必要がある。

## 調査の内容

- ①交通ネットワークの検討
- ②実施事業及び目標・指標の設定、役割の検討
- ③計画案の作成
- ④法定協議会及び地域部会の開催

## (資料1)



一部過疎  
地域指定

面積	6,362 km <sup>2</sup>
人口 (R3.4.1時点)	1,931,754 人
15歳未満	224,304 人
65歳以上	576,729 人
高齢化率	30 %
世帯数	808,853 世帯

## 協議会開催状況

○令和3年度の開催状況(予定含む)

- ・法定協議会 (7月12日書面)  
R3予算について
- ・地域部会 (8月27日書面)  
計画策定方針、拠点設定について
- ・法定協議会 (9月16日書面)  
計画策定方針、拠点設定について
- ・法定協議会 (1月21日書面)  
事業評価について
- ・地域部会 (2月15,16,17,18日)  
計画素案について
- ・法定協議会 (2月24日)  
計画素案について

## 調査事業の結果概要

### ①交通ネットワークの検討

20年後の将来都市構造図を描き、拠点と移動需要を整理し、公共交通ネットワーク(幹線ネットワーク)を検討した。

### ②実施事業及び目標・指標の設定、役割の検討

基本方針に対応した施策・実施事業を検討し、その事業概要、事業主体、実施時期等を検討した。

### ③計画案の作成

①②を踏まえ、計画素案を作成した。

### ④法定協議会及び地域部会の開催

法定協議会、地域部会を対面開催し、交通事業者、市町村、住民(利用者)等の委員から意見を聴取した。

## 計画の策定方針(基本方針案、予定する主要事業等)

パーソナリティ調査データの現状分析や群馬県総合計画「新・総合計画」に示されるニューノーマル、DX、2050年5つのゼロ宣言など上位計画の方針を踏まえ、【目指すべき将来像】を都市構造の観点と暮らし方の観点から描き、これを実現させるために基本方針を設定。

【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～

基本方針① ニューノーマルに対応した安全・快適で持続可能な公共交通サービスの確保・維持

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

基本方針③ 交通まちづくり分野の脱炭素化の推進

基本方針④ まちづくりと連携した基幹公共交通軸の確保・維持 (市町村域を越える広域的な公共交通)

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)

「快疎」とは…

開放的で人口が密ではない疎である空間「開疎」に、他にはない価値(地域固有の価値、多様な暮らし方等)が加わり、空間的にも精神的にもより安定した快適な状況のこと。

群馬県総合計画「新・総合計画」により示されている考え方。

## アピールポイント

・本計画については計画期間は5年だが、20年後の交通とまちづくりのあるべき姿を展望しており、【目指すべき将来像】や国土交通省「国土の長期展望」における地域生活圏の考え方等を踏まえ、将来都市構造図を描き、公共交通ネットワーク(幹線ネットワーク)を設定していること。

・社会環境の変化(新型コロナウイルスの感染拡大、社会・経済のデジタル化の進展、温室効果ガスによる地球温暖化等)に対応した計画としていること。

・群馬県全域を対象とした計画とし、県内の4つの都市計画区域マスタープランの圏域(地域)毎に、交通事業者、市町村、住民(利用者)等をメンバーとした部会を設けて議論していること。

## 次年度以降の取組概要

・パブリックコメントの実施

・幹線ネットワークの運行サービス水準の検討、施策別の事業費(費用負担)の検討、法定協議会・地域部会・パブリックコメントの意見等を踏まえた計画案の策定

・県議会承認後に計画の策定・公表

## 令和3年度 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(計画策定等に係る事業)

令和 年 月 日

協議会名: 群馬県地域公共交通活性化協議会

評価対象事業名: 地域公共交通計画策定事業

①事業の結果概要	②事業実施の適切性	③計画等の策定等に向けた方針
<p>①交通ネットワークの検討 20年後の将来都市構造図を描き、拠点と移動需要を整理し、公共交通ネットワーク(幹線ネットワーク)を検討した。</p> <p>②実施事業及び目標・指標の設定、役割の検討 基本方針に対応した施策・実施事業を検討し、その事業概要、事業主体、実施時期等を検討した。</p> <p>③計画案の作成 ①②を踏まえ、計画素案を作成した。</p> <p>④法定協議会及び地域部会の開催 法定協議会、地域部会を対面開催し、交通事業者、市町村、住民(利用者)等の委員から意見を聴取した。</p>	<p>A</p> <p>事業が計画に位置づけられたとおり適切に実施された。</p>	<p>●計画策定方針について パーソントリップ調査データの現状分析や群馬県総合計画「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つのゼロ宣言など上位計画の方針を踏まえ、【目指すべき将来像】を都市構造の観点と暮らし方の観点から描き、これを実現させるために基本方針を設定。</p> <p>【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～</p> <p>基本方針① ニューノーマルに対応した安全・快適で持続可能な公共交通サービスの確保・維持 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 基本方針③ 交通まちづくり分野の脱炭素化の推進 基本方針④ まちづくりと連携した基幹公共交通軸の確保・維持(市町村域を越える広域的な公共交通) 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)</p> <p>●次年度以降の取組概要 ・パブリックコメントの実施 ・幹線ネットワークの運行サービス水準の検討、施策別の事業費(費用負担)の検討、法定協議会・地域部会・パブリックコメントの意見等を踏まえた計画案の策定 ・県議会承認後に計画の策定・公表</p>

# 交通まちづくり戦略の見直しについて（県計画方針〔計画骨子〕）

## 見直しの概要

新・総合計画ビジョン

ニューノーマル D X 5つのゼロ宣言

ぐんま・県土整備プラン2020

見直し

群馬県交通まちづくり戦略

### 見直しのポイント

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

### 交通とまちづくりの将来像（20年後のイメージ）

#### 【高齢者】

- 送迎に頼らず通院・買物ができる
- 行動範囲拡大、生きがいの創出ができる
- 健康意識の醸成、経済活性化ができる



#### 【子育て世代】

- 生活に必要な施設が集積していて暮らしやすい
- 仕事と子育ての両立ができる



#### 【移住者】

- 二地域居住ができる（豊かな自然と空間に恵まれたぐんまテレワーク）
- マイカーがなくても生活できる



#### 【外国人】

- 適切な多言語案内により、安心して移動できる
- 運賃等、支払いはキャッシュレスでできる



#### 【新たな移動】

- 自動運転や電動キックボードなどの新たなモビリティを活用できる
- マイカーと公共交通の組合せで移動コスト縮減、MaaSが普及している



#### 【観光交流】

- マイカーがなくても県内各地の主要観光地間や観光地内を気軽に周遊できる
- 案内情報の多言語化やデジタル化、適切なサインデザイン等により誰もが安心して移動できる



#### 【まちなか】

- まちのまとまりが形成されていて徒歩圏で日常生活が完結できる
- 全てがスマート、ウォークアブルになる



#### 【郊外】

- 生活に必要な移動手段とまちの機能が集積していて、マイカーがなくても生活できる



### 目指すべき将来像

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

### 交通・まちづくりが抱える問題と社会環境

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

## まちづくりと連携した公共交通のあるべき姿

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

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

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

課題1:ニューノーマルにも対応した安全・快適な公共交通サービスの確保

**基本方針1**  
ニューノーマルにも対応した安全・快適で持続可能な公共交通サービスの確保・維持

- 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
- 公共交通の衛生対策、混雑緩和の促進
- 旅客需要の減少を踏まえた公共交通の確保・維持
- 災害時のモビリティ確保に向けた取組の推進

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

- 公共交通分野におけるDXの推進によるサービスの効率化・高度化
- 自動運転等の先進技術や新たなモビリティの社会実装による課題解決

課題3:温室効果ガス排出量ゼロに向けた、交通まちづくり分野における脱炭素化の推進

**基本方針3**  
交通まちづくり分野の脱炭素化の推進

- 都市機能の集約化とこれと連携した公共交通の利用促進
- 環境負荷の少ない移動手段の利用促進などスマートムーブの推進

課題4:市町村域を越える広域的な拠点をつなぐ、基幹公共交通の安全性、快適性、利便性の確保

**基本方針4**  
まちづくりと連携した基幹公共交通軸の確保・維持（市町村域を越える広域的な公共交通）

- 広域的な拠点となる駅等を中心とした都市機能の集約化など、公共交通と連携したまちづくりの推進
- シームレスで利便性の高い広域的な基幹公共交通ネットワークの構築
- 交通インフラの老朽化対策、バリアフリー化等の推進
- 訪日外国人観光客などの広域的な観光周遊に対応した公共交通ネットワークの構築

課題5:多様なライフスタイルに対応した、まちのまとまりをつなぐ、地域の多様な移動手段の確保

**基本方針5**  
まちづくりと連携した地域的な暮らしの足の確保・維持（市町村内における多様な移動手段）

- 市町村内の各拠点への都市機能の集約化と、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
- 官民共創による居心地が良く歩きたくなる、賑わいのある健康なまちづくりの推進

### 計画期間

令和5年度（2023年）から、令和9年度（2027年）までの**5年間**（20年後を展望）