

第3回地域部会(書面開催)において、群馬県交通まちづくり戦略(地域公共交通計画)素案概要に対し、委員の皆様から頂いた御意見及び県回答については以下のとおりです。

委員	部会	意見要旨	意見	回答
前橋市	県央	地域間幹線系統路線の幹線ネットワーク図への追加	<ul style="list-style-type: none"> 本市地域公共交通計画とも基本的な方針は整合していると考える。 改正活性化再生法の規定により、地域間幹線系統補助については地域公共交通計画への位置付けが必要となっている。利用者が低迷する中、真に必要な路線に絞ることは理解するが、位置付けの線引きの仕方により必要な既存国庫補助路線が補助対象から外れることがないようご配慮願いたい。 	<ul style="list-style-type: none"> 将来にわたって、確保・維持すべき路線について、人口減少を踏まえた都市構造や都市間の結びつき等のデータに基づき素案を設定したところである。なお、地域間幹線系統としての重要性も考慮して、人の移動量や輸送実績、交通事業者の意見などを参考に、改めて検討し、幹線への追加するものとした。
高崎市	県央	地域間幹線系統路線の幹線ネットワーク図への追加と今後のスケジュールについて	<p>【まちづくり戦略(素案)の概要について(5)】</p> <p>「県央広域圏における拠点+公共交通ネットワーク図」において、既存の国庫補助対象路線である「前橋高崎線(芝塚経由)」、「前橋高崎線(京目経由)」、「南陽台線」の3路線について、主要幹線及び補助幹線(バス)としての表示がありませんが、いずれも主要拠点へ繋がる重要な公共交通路線であるため、ネットワーク図に記載がないことを理由に国庫補助対象より除外されるなどといったことがないよう最大限の配慮をお願いいたします。</p> <p>【まちづくり戦略(素案)の概要について(16)】</p> <p>「今後のスケジュール」について、2月の地域部会の後、3月の法定協議会の開催の計画とされておりますが、地域部会の開催後、市町村の公共交通会議等において素案を協議し、法定協議会までに計画への意見を呈することがスケジュール的に困難となってしまうと考えます。</p> <p>次回の計画原案のご提示の際は、各地域の意見集約の期間も踏まえた開催をご検討ください。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 将来にわたって、確保・維持すべき路線について、人口減少を踏まえた都市構造や都市間の結びつき等のデータに基づき素案を設定したところである。なお、地域間幹線系統としての重要性も考慮して、人の移動量や輸送実績、交通事業者の意見などを参考に、改めて検討し、幹線への追加するものとした。 スケジュールについては、御意見を踏まえ、今後進めて参りたい。
伊勢崎市	県央	体裁の修正	<p>【5頁:幹線公共交通図について】</p> <p>地域の境界を表す線の色と、主要幹線(鉄道)の線の色が類似(どちらも青太線)となっているため、色分けをお願いします。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 御意見のとおり修正して参りたい。
安中市	県央	幹線ネットワーク図への路線追加	<ul style="list-style-type: none"> 松井田支所が地域拠点に追加されたが、安中市役所と松井田支所を結ぶバス路線については、補助幹線(バス)に選定されるべきである。【具体的には安中市役所～松井田支所線/群馬バス】 安中・高崎両市をまたぐ公共交通ネットワークとして、JR信越本線が主要幹線(鉄道)に位置づけられているが、広域的な路線バスも同様に重要な役割を果たすため、高崎駅と安中市役所を結ぶバス路線については、主要幹線(バス)または補助幹線(バス)に位置づけられるべきである。【具体的には高崎駅～安中市役所線/群馬バス】 	<ul style="list-style-type: none"> 中枢都市である高崎へアクセスするため、高崎～安中(松井田)の結びつきは将来的にも重要と考えているところである。現状では、高い輸送実績等を有する、JR信越本線がこれを担っているものと判断し、計画においては、主要幹線として位置付けたところである。 御意見にあるバス路線については、現状の輸送実績、事業者意見などを参考に、今後検討して参りたい。
桐生市	東毛	体裁の修正	<p>東毛広域圏拠点拡大図の桐生市バスルートの一部を修正願います。(ダイヤ改正による運行ルートの変更のため、最新の路線図を添付します。)</p>	<ul style="list-style-type: none"> 御意見のとおり修正して参りたい。
館林市	東毛	幹線ネットワーク図の修正	<p>【交通まちづくり戦略(素案)の概要について(5)】</p> <p>公共交通ネットワーク図について、館林市と千代田町を結ぶ補助幹線(バス)に関して、既存の「館林・千代田線」の経路が表示されているが、館林都市圏地域公共交通計画に準じて地域拠点24「公立館林厚生病院」等、地域拠点80「アクロス館林」を通過する経路に修正してもらいたい。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 御意見のとおり修正して参りたい。

委員	部会	意見要旨	意見	回答
佐羽 マイスター	県央 東毛 利根・沼田 吾妻	軌道系交通機関の維持 活用	<p>今回各地区における計画の各項目については、特に意見はございませんが、今後の軌道系交通機関の維持活用について意見を申し上げます。</p> <p>過日、国土交通省鉄道局に於いて、専門家による検討会が開催され、鉄道の今後の維持について、バス化によるコスト削減の例などが挙げられて検討がなされたと聞いております。群馬県でも、今回のマスタープランに登場している交通手段について、利用者の減少に伴い存続に黄信号の鉄道路線も発生しつつあるように伺っています。</p> <p>将来の群馬県内の地域づくりにおける交通網の構築について、以下を考えましたので、提出させていただきます。</p> <p>只今、群馬県では、総合計画に基づき、持続可能な地域づくりの観点から、SDGsや「5つのゼロ宣言」などの計画が進められつつある状況です。県民生活のための移動(生活交通)についても、当然のことながら将来にわたる持続可能性が求められます。現在の、群馬県は、ほぼ完全なクルマ社会となり、免許を持つ県民は、ほぼ公共交通を利用しないという状況にあります。公共交通は、交通弱者(運転免許証を持たない者)の足と考えられているのが実情ですが、「ぐんま5つのゼロ宣言」のひとつである「温室効果ガスゼロ」や「プラスチックごみゼロ」を実現するためには、移動に関して必要となるエネルギーの最小化や移動に伴い発生するプラスチックごみ(タイヤはプラスチックであり、削れたタイヤはマイクロプラスチックとして海に流入する)にも取り組まなければなりません。また、電気自動車への転換も推奨されていますが、同じ重さの自動車は、電気でも動かしても同じエネルギーが必要になるので、自家用車による長距離移動自体を減らす使い方の変革が必要となります。その観点から、公共交通の確保は、現在の交通弱者のみならず、持続可能な社会づくりにおける生活交通として、今後とも全県民に対して必要になると考えます。</p> <p>国の検討会議では、バスの維持コストは鉄道の1/10(4,701円と491円)と報告され、維持費削減によるバス交通への移行が志向されているようですが、鉄道のような軌道系交通機関にはバスに無い重要な利点があることを見落としてはいけません。日本の鉄道は、今年開業150年を迎えます。鉄のレールの上を鉄の車輪が転がる鉄道の仕組みは、この間に大きな変化はないまま今日に至っていますが、これは、「重いものを一度に大量に運ぶ」という目的に合う仕組みとして考えられたシステムです。今日、一度に運ぶ人や物の量が少なくなり、自家用車により「行きたいときに行きたいところへ行ける」利便を享受してしまった県民にとって、敬遠されるシステムとなってしまっています。しかし、鉄道のような軌道系交通機関のメリットとして、見逃していけない以下のような点があります。それは、</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 走行路に一般交通が侵入せずに、他の交通に対して絶対的な優先権を持つ ② 地点間を最短距離で結んでいる ③ 走行路が平たんで、曲線半径も大きいので乗客が遠心力を感じにくい ④ 急な加減速が無く、乗客本位の速度で走れる <p>これらの特長の為、一般道路を走る自動車交通に比べ圧倒的に安全であり、乗り心地も非常に良い乗り物であると言えます。例えば、バス通学では車内で勉強ができないが、電車通学では可能であるように、道路を一般車両と一緒に走るバスは、鉄道と異なり、まったく種類が違う交通機関であることに気づく必要があります。現在の鉄道との直通性を考えると、基本的なシステムを変えることはなかなか難しいかもしれませんが、将来専用軌道敷を生かした新しい交通システム(現在でも様々なシステムがある。確立されつつある自動運転技術を生かせば、現在より簡単な方法でのシステム構築も可能である)へ転換して行くことにより、自動運転の実現も可能な、脱二酸化炭素に寄与する県民の生活交通機関となるものと考えます。鉄道を捨てて一般道を他の交通と混合して走るバスに転換してしまうと、このようなメリットも一気に失い、地域の将来に禍根を残してしまうでしょう。海外でもサステナブルコミュニティ構築のため、新たな軌道系交通機関を建設したまちづくりが行われている状況が見られますが、県としてのマスタープラン作成に当たり慎重な対応をお願いいたします。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 計画本文の策定にあたって、御意見を反映できるよう検討して参りたい。
東日本旅客鉄道株式会社	県央 東毛 利根・沼田 吾妻	ニューノーマルにおける公共交通のあり方について	<p>弊社では、新型コロナウイルス感染症の影響によるご利用状況低迷により、年度末決算が2期連続で赤字の見通しとなるなど、引き続き大変厳しい経営環境に置かれています。コロナ禍収束後も生活とビジネス様式の変化により、お客さまのご利用は完全に戻ることはないと考えています。</p> <p>こうした予測から、お客さまのご利用状況等を勘案した運行形態の見直しの他、設備のスリム化などを検討しております。</p> <p>地域の皆さまに置かれましては、少子化による人口減少などの将来の諸問題を勘案し、地域の事情に適した公共交通サービスのあり方などについてもご検討いただきますようお願いいたします。</p> <p>今後とも地域の皆さまのお力添えをいただき、ともに地域の発展に努めたいと考えており、引き続きご支援、ご協力をよろしくお願いいたします。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ ニューノーマルにおける公共交通のあり方について、御意見を参考に、引き続き、検討して参りたい。

委員	部会	意見要旨	意見	回答
高崎商工会議所	県央	東毛広域幹線道路BRT構想の再検討	<p>2018年度に計画化されました「東毛広域幹線道路BRT構想」につきまして、地域公共交通計画への記載が見られませんが、同計画は高崎・伊勢崎・太田・館林といった人口の集中している地域を結ぶ広域幹線交通の役割をなし、自家用車に変わる交通手段となることで、交通の利便性だけでなく、温室効果ガスの削減にも寄与すると考えている。</p> <p>また、速達性・定時性・輸送量といったBRTの導入メリットを地域内交通との連節を、デジタル技術を活用して実装することで、素案における基本方針との高い整合性もあるのではないかと考えている。</p> <p>以上の観点から、「東毛広域幹線道路BRT構想」再検討をお願いしたい。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 東毛広域幹線道路BRT構想については、整備効果や採算性に課題があることから、令和2年度に一旦白紙とした。 また、新型コロナウイルス感染症の影響により、公共交通利用者は急激に減少し、既存の公共交通の確保・維持が喫緊の課題となっている。このため、今後5年間の施策・事業においては、新規路線の開発構想は持たずに、既存の公共交通の確保・維持に努めたい。
桐生商工会議所	東毛	施策・事業の推進について	<p>・当戦略の推進にあたっては、特にシームレス化や MaaS の導入などをはじめとした利便性向上策の実現にあたり、鉄道・バス等の交通手段の垣根を超えた連携が必要不可欠となる。しかし、例えば現状の市町村単位での地域公共交通会議では、(協議対象がバス・タクシーに限られるとはいえ)鉄道事業者を委員またはオブザーバーとして含むことなく開催されることも多く、現在の体制で果たして交通事業者全体での十分な連携強化が図れるのか、疑念を抱く。公共交通に係る会議や協議体にあっては、例え一部の交通事業のみを協議対象とする場合であっても、広域的に影響をもたらす可能性を考慮し、鉄道・バス等の分け隔てなく、該当地域に関係する全ての交通事業者の同席のもとで協議・決定する体制を、県および各市町村にて構築されることを望む。</p> <p>・素案 11 頁「施策 8」にあるように、駅をはじめとした公共交通の拠点となるエリアを中心としたまちづくりが今後実現されなければ、特に基幹・主要幹線を利用するメリットが大きく損なわれる。「公共交通と連携したまちづくり」を夢物語とせず、着実に計画し推進されることを望む。</p> <p>・素案 14 頁「施策 14-4 バス待ち環境の整備」に関連して、特にバス停のような発着地点には徒歩でのアクセスが中心となることを想定し、その発着地点自体の整備(上屋の設置等)のみならず、発着地点周辺街路の安全性の確保など、高齢者を含む利用者が安心してアクセスできる環境づくりにも十分配慮のうえ、発着地点「周辺」を含む整備が検討されることを望む。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 施策・事業の推進するにあたっては、御意見を参考にして参りたい。

委員	部会	意見要旨	意見	回答
伊勢崎市 地域公共交通会議 会長	県央	目指すべき将来像における自動運転に関する記載への意見及び幹線ネットワークへの路線追加	<p>(2)頁:自動運転や無人運転に関わる記述や図に関して 将来、この頁に書かれた自動運転や無人運転が導入される流れだと思いますが、中段の記述のように、「自動運転車は高価」「個別の移動のニーズを自動運転に委ねることは円滑な交通確保やエネルギー消費の面からも好ましくない」等、課題は多く実用化はかなり先であり、市民にとっては、まだ危険だというイメージが強いと思います。その一方で、下段には、「広域幹線交通～無人化による効率化・最適化～」「自動運転等の交通システムに置き換わる」等、自動運転や無人運転ありきの図や説明となっています。今後数年の交通まちづくりが主旨であるこの計画では、まだ、自動運転や無人運転は、少し触れる程度に留めておく方がよいと思いました。 むしろ、公共交通に関わる現状の社会認識や要望は、脱炭素に向けての指針が重要だと思われます。温暖化防止や脱炭素に関わる記述を増やし、具体的目標が記されることを要望します。</p> <p>(5)頁:幹線公共交通図に関して 1. 地域の境界を表す線の色と、主要幹線(鉄道)の線の色が類似(どちらも青太線)して区別が付きにくいと思います。境界線の色を変えることを提案します。 2. 伊勢崎から太田・赤堀への「あおぞら」バスルート(東西シャトル・赤堀シャトル)は、補助幹線(バス)と提案されたと思いますが、その線の記載がありません。その2路線の記載を要望します。東西シャトルは、太田-新田線(補助幹線として記載)と繋がるルートになっています。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 本計画期間は5年後だが、本計画は地域交通におけるマスタープランを担うことから、20年後の目指すべき将来像を描き、これを実現するための基本方針や施策を設定している。このため、自動運転社会の到来についても見据えたうえで、将来像を描いている。脱炭素化の記述についても、御意見を踏まえ、再検討するものとした。 地域の境界線の色と幹線の色が同色となっており、見にくいという御意見については、趣旨を踏まえ、修正したい。 あおぞら(赤堀シャトル)については、鉄道駅へのフィーダーとして、主に地域内交通の役割を担い、広域的な幹線とは、位置付けが異なると判断している。 一方、東西シャトルについては、新田で太田駅方面のバスと結節でき、伊勢崎～太田のネットワークを構築するほか、経路内に主要な拠点をも有することから、人の移動量や輸送実績、交通事業者の意見などを参考に、改めて検討し、幹線への追加するものとした。
関越交通	県央	自動運転等の先進技術の社会実装への配慮	<p>【交通まちづくり戦略(素案)の概要について(9)】 「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」において、現在でも長く続くコロナ禍により運転手の退職が後を絶たず労働力不足が慢性化している中で、今後の少子高齢化の進行等により、さらなる公共交通サービスの担い手不足が将来の路線維持確保に一層深刻な影響を及ぼすことが懸念されています。 自動運転等の先進技術においては、積極的に実証実験等の施策を推し進め、課題の洗い出し・解決を経て、早期の社会実装が実現されるよう最大限の配慮をお願いいたします。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 自動運転等の先進技術の社会実装に向けて、県では、これまでに前橋市、渋川市で自動運転バスの実証実験を行ってきたところである。 当面は、これまでの実証実験で得られた知見を活かして、施策5に示すとおり、自動運転技術の社会実装による課題解決や自動運転などの次世代モビリティに対応した段階的なまちづくりのあり方についても検討して参りたい。
関越交通	利根・沼田	幹線ネットワークへの路線追加	<p>【交通まちづくり戦略(素案)の概要について(5)】 【利根・沼田広域圏における拠点・公共交通ネットワーク図】において、以下のバス路線を追加していただくようお願いしたい。</p> <p>補助幹線:上毛高原駅～水上駅～谷川岳ロープウェイ・湯の小屋</p>	<ul style="list-style-type: none"> 御意見にあるバス路線については、現状の輸送実績、事業者意見などを参考に、今後検討して参りたい。