

## 業務報告書

日時	2022/3/24 10:00～11:30	取扱者	
件名	第5回群馬県地域公共交通活性化協議会		
出席者	別紙のとおり		
場所	群馬県市町村会館2階大研修室		
配付資料	別紙のとおり		
内容（敬称略）			
<b>■ 議事内容</b>			
① 法定協議会規約改正について			
② 計画素案について			
③ 第3回地域部会における主な意見及び対応について			
<b>■ 議事結果</b>			
① 規約改正については、賛成多数で原案のとおり可決			
② 計画素案については、委員からの意見を参考に原案を作成			
③ 委員からの意見なし			
<b>■ 議事概要</b>			
<b>【法定協議会規約改正について】</b>			
（事務局説明）			
---- 資料1に基づき説明			
（質問・意見）			
なし			
<b>【計画素案について】</b>			
（事務局説明）			
---- 資料2に基づき説明			
（質問・意見）			
➤ 自家用車に頼らない暮らしのためにサービス水準を維持、向上していくためには県民の乗り支えが重要。利便性だけでは自家用車のほうが優位であるため、MM、利用啓発が重要。施策の内容は自家用車に乗れない人が中心。健康な高齢者などこれから体力が低下し自家用車に乗れなくなる可能性のある方に今の内から公共交通を使うようにしていこうという訴えかけも必要。健康に訴えかけると動きやすい。【関東地整：今都市整備課長】			
➤ 交通まちづくりで最も重要なのは、100mですら自家用車を使う状況の中で、転換をいかに			

するか。交通弱者だけでなく全住民の転換を図らなければならない。近日の電力不足で電気自動車についても課題が浮き彫りになった中、エネルギーを使わないでいかに生活水準を保つかが重要になる。自動車の社会的費用なども指摘されている。県民にどう理解してもらうか。東毛ワクチンセンターを利用したが、蕨川駅から会場まで一切案内がない。このようなところから楽・得のインセンティブを県が示すのが重要。メリットがあると思ってもらう活動が重要。そのような表現が欲しい。【佐羽地域公共交通マイスター】

➤ MM、行動変容の指摘をいただいた。世界的にも公共交通のクラスターはほとんどないが、コロナで公共交通は怖いという先入観が残っている。風評被害に近いものがある。払拭することから始める必要がある。その後お得感や環境など総力戦で訴えかけていく。栃木県で MM を実施した時の実感だが、人の意識はしばらくすると元に戻る。戻らず利用してくれる人もいるが、そのような人は比較的公共交通のサービス水準が高く転換できる人である。ナッジが有効な層から意識変容のターゲットにしていく。【森本教授】

➤ 資料 2 の P10 のサービス水準の明示であるが、今後 5 年の運行頻度について現実的な水準を目指すとされている。鉄道事業者は厳しい状況でコロナ前の需要には戻らない。運行頻度や編成は少なく・短くの方へシフトしている。現実的な運行頻度と書いているが、着地点のイメージはどう考えているか。どうまとめていく方針か。【東武鉄道：浜田経営企画本部長】

⇒現状も踏まえて、基幹・主要・補助幹線を分けながら、鉄道事業者の意見も聞きながら決めていきたい。特に基幹幹線については利用しやすい水準としたい。少ないところでは 1 時間に 1 本に満たない路線もあるが、1 時間に 1 本はないと利用しにくいとは考えている。ある程度の頻度は確保したい。【群馬県】

⇒日本は独立採算なため、利用者が減るとサービス水準が下がる。事業者が調整しないといけない。海外ではコロナの影響が日本以上にあるところもあるが、行政支援が手厚く、事業者がすべて被るわけではない。日本も行政と事業者が腹を割って話していかなければならない。群馬から始めたい。【森本教授】

### 【第 3 回地域部会における主な意見及び対応について】

(事務局説明)

---- 資料 4 に基づき説明

(質問・意見)

なし

## 【その他意見】

- 歩行者・自転車についての記述が、駅までのアクセス・イグレス手段として、もう少しあっていいかもしれない。PT では公共交通の分担率は元々低かったが、二輪・徒歩の分担率は大きく減少している。道路空間に問題があるのではないか。徒歩・自転車も使えなければ、たまには公共交通を使おうかなとも中々ならないはずである。【鈴木准教授】
- コンパクトシティが嫌がられ地域のまとまりなどと言ってきたが、快疎という言葉になった。PT で定量的な計画策定をしてこれは実行計画。たった 2%の分担率の公共交通に一生懸命取り組んでいる。IBS の研究では県民はよほどのことがないと公共交通を使わないのが群馬の特性とわかっている。その中で、これをどう実行していくのか、利用してもらうのかをもう一段強く考えないと絵に描いた餅になってしまう。少なくとも公共交通を使った快疎な生活、リモートワークなどを役所から進めていくのが大事では。その上で MM も実施していく。最後の手段としては公共交通税や森林税があるが、そこまでいかないうちに何とかしないといけない。最近ガソリンは高いが、リッター 500 円でも車使うという人もいる。その中で戦うなら相当頑張らなければならない。地域部会・協議会で議論していきたい。【森田教授】
- 群馬県では道路空間がポイントとなる。公共交通の組み合わせ。BRT を道路空間に位置付けて優先的に走らせる。自家用車の混雑が激しくなることについては説明しご理解いただく。四条通では 4 車線を 2 車線に変更したが成り立っている。交通はシフトするものである。【森田教授】
- 資料 2 の P10 幹線と地域公共交通で、県の責任分担が示されているが、市町村・県はそれぞれ何をするのか。【森田教授】
  - ⇒広域鉄道、地域鉄道、広域幹線バス、主要路線バスは県が主体で維持、確保していく。市町村は路線バス・コミュニティバスの主体として動き、県も協力する。地域の実情でバスの維持ができずデマンド化を検討する場合などは市町村で検討、維持していただく。【群馬県】
- 駅まち空間は東京をはじめ全国でケーススタディがある。県内の駅は周辺のまちづくりと一緒に考えてもらいたい。目があるのは駅前広場が都市計画決定した群馬総社をはじめ、岩宿、八木原、豊岡新駅だろう。地域の声を拾って検討して欲しい。【森田教授】
- 今回は 16 施策については地域部会で検討を進めている。すべての施策が実現するわけではないが、各部会でブラッシュアップして、本協議会で承認いただく形としたい。MM が必要な中で、地域 IC カード等利用者の立場に立った施策を事業者と県で取り組んでいきたい。来年度は MaaS の導入に向けて検討を進めたい。利用者が使いやすい形目指すため、ご協力お願いしたい。【県土整備部：真庭技監】
- 書面なので地域部会をやっている実感が無い。次回は対面でお願いしたい。各市町村にこの資料は渡すのか。【森田教授】
  - ⇒協議会資料は地域部会でも提示する。出来る限り対面開催としたい。【群馬県】