

第4回地域部会（対面開催）において、群馬県交通まちづくり戦略（地域公共交通計画）原案に対し、委員の皆様から頂いた主な意見及び県回答については以下のとおりです。【地域部会当日の意見】

委員	部会	意見要旨	意見	回答
前橋市	県央	<ul style="list-style-type: none"> 事業者間連携の重要性 	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通ネットワークの再編など、利用者の使い勝手を良くするためには、交通事業者間の連携が一番重要だと考えている。等間隔運行も事業者と綿密な協議を行い可能となった。今後はモビリティ分野を越えた連携対応も重要となり、それを可能とする体制をどう構築するかが重要であると考えている。 	<ul style="list-style-type: none"> 群馬県地域公共交通活性化協議会や本戦略の具体化を通じて、引き続き、交通事業者とも連携し、公共交通サービスの向上に努めたい。
高崎市	県央	<ul style="list-style-type: none"> 「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」との関係 	<ul style="list-style-type: none"> 頻度の向上は難しいので現状維持での目標設定につながっている。全国的に鉄道に関してはコロナでの厳しい現状が浮き彫りになっている。国の方でも検討途上である。今後鉄道が存続できるのかは、地域の生活に与える影響大きい。不安に思っている市民も多い。検討会は、どちらかという鉄道への支援のあり方という感じだと思っている。その検討がどのように計画に反映されるのか確認したい。 	<ul style="list-style-type: none"> 「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」の動向を踏まえ、地域鉄道のあり方検討として、施策2で記載している。
邑楽町	東毛	<ul style="list-style-type: none"> 目標値「地域公共交通計画策定数」の表現 	<ul style="list-style-type: none"> 目標のうち地域公共交通計画の策定数だが、館林都市圏の2市4町は、広域で地域公共交通計画を策定しており、件数のカウントだと1、自治体数のカウントだと5になる。数値目標は策定件数ではなく策定自治体数にすべきである。 	<ul style="list-style-type: none"> ご意見を参考に、記載方法について検討し、本文へ反映したい。
地域交通マイスター	県央 東毛 吾妻 利根沼田	<ul style="list-style-type: none"> 県民が果たすべき役割 	<ul style="list-style-type: none"> 「公共交通＝交通弱者対策」という位置づけだと、ビジネスモデルとして成り立たない。 交通弱者以外にも、公共交通を利用してもらえるように、「公共交通を維持・確保していくために県民は何をすべきか」を計画に記載し、発信していく必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通の維持・確保にあたり、県民の果たす役割について、本編57～58頁に記載。
東日本旅客鉄道	県央 東毛 吾妻 利根沼田	<ul style="list-style-type: none"> コロナ禍以降の公共交通サービスの確保維持への連携の必要性 	<ul style="list-style-type: none"> 利用状況や生活様式が大幅に変化しているため、これまでの公共交通サービスの設計を続けていくことは難しいということを原案に反映してもらったと理解する。引き続き公共交通サービスの持続を図っていく。 	<ul style="list-style-type: none"> 県としても、今回の戦略の具体化を通じて、交通事業者とも連携して公共交通サービスの維持確保に努めたい。
東武鉄道	県央 東毛	<ul style="list-style-type: none"> コロナ禍以降の公共交通サービスの確保維持への連携の必要性 	<ul style="list-style-type: none"> コロナによる利用者減が多い。また、コロナ前から、通学利用が多く、卒業すると鉄道を利用しなくなる。運行頻度に関する目標はかなり高い設定となっているが、需要を見ながら決めていく。利用者にとって便利で、事業者にとっても持続可能なサービスとしていく。 	<ul style="list-style-type: none"> 県としても、今回の戦略の具体化を通じて、交通事業者とも連携して公共交通サービスの維持確保に努めたい。
わたらせ渓谷鉄道	東毛	<ul style="list-style-type: none"> 補助幹線の位置づけについて 	<ul style="list-style-type: none"> 輸送実績により幹線の選定をした結果、わたらせ渓谷鉄道は補助幹線という分類になっている。わたらせ渓谷鉄道は県外客が多く乗車しており、広域交流という形で地域に貢献している。わたらせ渓谷鉄道のそうした側面をより大きく評価してもらいたい。 	<ul style="list-style-type: none"> 自治体中心部や著名な観光地を結び、県外来訪者の広域的な交流を支えていることは承知している。一方、輸送力をベースに、主要幹線の位置づけとなる「主要拠点間を連絡するなど、広域生活圏内の幹となる公共交通路線」、「広域生活圏内の需要を集約し、一定水準の移動サービスを確保すべき路線」としての位置づけるは難しいと判断させていただいた。 なお、補助幹線といっても格下という意味ではない。全体の交通体系の中でそのように位置づけた。今後も幹線の構成部分として役割を發揮してもらいたい。

委員	部会	意見要旨	意見	回答
群馬県バス協会	県中央 東毛 吾妻 利根沼田	<ul style="list-style-type: none"> バスの乗り方講座への高齢者の参加 	<ul style="list-style-type: none"> 小学生にバスの乗り方講座をしている。高齢者も何十年と乗っていない人がいるので使えるようにしたほうが良い。 	<ul style="list-style-type: none"> ご意見を参考に、記載方法について検討し、本文へ反映したい。
群馬県タクシー協会	県中央 東毛 吾妻 利根沼田	<ul style="list-style-type: none"> 交通手段の段階構成を意識した整理とタクシーの位置づけ 	<ul style="list-style-type: none"> 輸送資源の総動員を掲げているが、優先順位があるはずである。 鉄道・バス・タクシーといった公共交通を優先し、自家用有償旅客輸送などはそれを補填するような形にしないと、公共交通体系そのものが崩れてしまう。 本編には用語解説でライドシェアに言及しているが、少なくとも、道路運送法に抵触する有償運送は禁止されているということを入れてもらいたい。タクシー業界は全国団体を挙げてライドシェア反対を掲げている。群馬県から容認するようなことを計画に盛り込むことは立場上認めがたい。 	<ul style="list-style-type: none"> 限られた輸送資源のなかでも、事業者・モビリティ間の連携で利便性が向上する余地があるのではないかとこの発想で、原案をまとめている。 自家用有償旅客運送だけを推し進めていくという訳では無い。 容認する趣旨ではなく単なる用語解説にとどまるものであるが、誤解の無いように修正する。
関越交通	県中央 吾妻 利根沼田	<ul style="list-style-type: none"> 貨客混載車両の活用 電気バス導入への支援 	<ul style="list-style-type: none"> 車両の改良により貨客混載を実施しているが、朝晩運ぶものがない状況もあり、モノでも人でも運ぶものがあれば自治体でも活用してほしい。 片品村では村を上げてゼロカーボンに向けた対策を進めており、事業者としても電気バス等の導入を進めたいので、支援をお願いしたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ご意見を参考に、記載方法について検討し、本文へ反映したい。
中之条町観光協会	吾妻	<ul style="list-style-type: none"> 地域の具体的な取組方法 	<ul style="list-style-type: none"> 具体的に地域ではどう取り組めばいいのか。 	<ul style="list-style-type: none"> 施策1-2、施策6-1などの取組や、基本方針5関連（市町村内における多様な移動手段）などの施策を具体的に進める際に、地域住民、地域の団体も、交通事業者や市町村と連携して、市町村内の多様な移動手段のあり方を検討したり、市町村の地域公共交通計画を連携して創りあげていくといった趣旨の記載を検討する。【公共交通の維持・確保にあたり、県民の果たす役割について、本編57～58頁に記載】
川場村社会福祉協議会	利根沼田	<ul style="list-style-type: none"> 個別輸送サービスの必要性 	<ul style="list-style-type: none"> 車のある人は地域内の大型スーパーに行き、バス利用者は沼田市内まで行く傾向があるが、今後一人暮らし高齢者が増えれば、大量輸送の交通機関よりも個別交通の対応が求められる。 	<ul style="list-style-type: none"> ご意見を参考に、記載方法について検討し、本文へ反映したい。
沼田土木事務所	利根沼田	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通の安全確保のための環境整備 	<ul style="list-style-type: none"> 利根沼田エリアは山岳道路が多く、大雨の災害、倒木も多いため、災害レジリエンスが重要であり道路の防災工事を進めている。 道路の機能確保は、防災だけではなく多様な移動手段、観光地へのバス等の通行の安全確保等も目指す。 	<ul style="list-style-type: none"> ご意見を参考に、記載方法について検討し、本文へ反映したい。
沼田警察署	利根沼田	<ul style="list-style-type: none"> 免許返納の啓発の強化 観光周遊拠点の形成 	<ul style="list-style-type: none"> 沼田署管内では高齢者と観光客の交通事故が多く発生している。高齢者には免許の自主返納を呼びかけても、買い物ができないから返納できないとの声が多く、啓発活動の強化が必要。 観光客事故に対しては観光バスの拠点を形成し、公共交通で観光地めぐってもらえる等の対策が求められる。 	<ul style="list-style-type: none"> ご意見を参考に、記載方法について検討し、本文へ反映したい。

第4回地域部会（対面開催）において、群馬県交通まちづくり戦略（地域公共交通計画）原案に対し、委員の皆様から頂いた主な意見及び県回答については以下のとおりです。【地域部会後の意見書提出】

委員	部会	意見要旨	意見	回答
東日本旅客鉄道	県央 東毛 吾妻 利根沼田	<ul style="list-style-type: none"> コロナ禍以降の公共交通サービスの確保維持への連携の必要性 	<ul style="list-style-type: none"> 昨今のコロナ禍以降での経営環境を鑑みると、新しい生活様式の普及によりお客さまのご利用状況は大幅に変化しました。そうした状況を踏まえて計画原案（概要）⑥ページに「現状水準を維持する」との記載をしていただいていると理解しております。 当社もコストを削減しつつ同じ水準のサービスを提供し続けたいと考えております。しかしながらお客さまのご利用状況に合った見直しをせざるを得ない状況にあります。 このような状況を地域の方々に現状をご理解いただくとともに、持続可能な交通体系を構築してまいりたいと思います。 	<ul style="list-style-type: none"> 県としても、今回の戦略の具体化を通じて、交通事業者とも連携して公共交通サービスの維持確保に努めたい。
東武鉄道	県央 東毛	<ul style="list-style-type: none"> 運行頻度の考え方について 	<p><概要 P6> 運行頻度（現状の運行頻度）（基本的な考え方）</p> <ul style="list-style-type: none"> 「運行頻度の向上に向けた取り組みが必要」は削除いただきたい。 「現状の輸送能力を極力維持して、現状水準を維持」は「利用実態等の輸送需要に見合った輸送力の確保」に修正いただきたい。 今後も人口は減少していくことを背景に、運行頻度や輸送力については、輸送需要や経営状況等を踏まえ、事業者の経営責任の下、検討する内容である。事業者が決定することであり、運行頻度や輸送力を計画として設定することはそぐわないと史料する。 	<ul style="list-style-type: none"> 本稿は、県内の鉄道・バスなど全体として一般的な利用意向との差を示しつつ、県全体の公共交通の改善を企図して記述したものである。 コロナ禍の長期化により、公共交通利用者が全体的に減少しているなかで、個々の路線を見れば、運行頻度の増加・維持が難しいことは認識しているが、本県の地域公共交通全体として、運行頻度の低下を抑制しないと、一層の利用者減に拍車がかかるという懸念から、短期的目標として、利用促進策等を行いつつ、現状の運行頻度を確保・維持に努めていくことを記載した。 各地域のさまざまな交通事業者の実情に応じた対応が求められ、輸送力の確保等は経営判断であることは承知しており、輸送需要や経営状況等による運行頻度の変更を本計画により妨げるものではないものと認識している。 ご意見を参考に、記載方法について検討し、本文へ反映したい。
東武鉄道	県央 東毛	<ul style="list-style-type: none"> 取組の役割分担について 	<p><概要 P6> 取組の役割分担（交通事業者）</p> <ul style="list-style-type: none"> 「運送サービスの質の向上」「地域旅客運送サービスの持続可能な提供」の記述を変更いただきたい。 →収支の厳しい路線など、事業環境によって、運送サービスの質の向上を図ることや運送サービスを維持すること自体が困難な交通事業者や事業エリアがあることから、交通事業者の役割として一律に明記することはそぐわないと考える。 「輸送需要や経営状況に見合った運送サービスの質の向上および地域旅客運送サービスの持続可能な提供」といった内容や、「県・市町村の財政的支援を受けつつ輸送サービスの質の向上および地域旅客運送サービスの持続可能な提供」といった内容に記載を変更すべきと史料する。 「経営改善の取り組みと企画機能の強化、生産性の向上」は削除いただきたい。 →地域公共交通計画策定の有無にかかわらず、事業者の経営責任の下、普遍的に求められる事項であり、本計画における役割として特記すべきではないと史料する。 	<ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針（平成二六年総務省告示・国土交通省告示第一号）で明文化されている交通事業者の役割に基づき記載したものである。 ご意見を参考に、記載方法について検討し、本文へ反映したい。
東武鉄道	県央 東毛	<ul style="list-style-type: none"> 施策スケジュールについて 	<p><概要P9以降>各基本方針のスケジュールについて</p> <ul style="list-style-type: none"> 時間軸が R21～40（2039～2058年度）まで伸びている施策があるが、どの将来年度を目標としているか。計画概要にある20年後（2042年）との整合はどのようなになっているか。また、具体的な目標年度を定めない事項であるならば、点線の矢印で表記することも考えられるのではないか。 	<ul style="list-style-type: none"> ご意見を参考に、記載方法について検討し、本文へ反映したい。

委員	部会	意見要旨	意見	回答
東武鉄道	県央東毛	・ 施策2について	<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」 ＜概要 P9＞</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 図に示された「モード転換」「上下分離」について、計画原案 P190 には記載がないため、計画原案にも記載すべきと思料する。 ・ 鉄道は大量輸送にて優位性を発揮する特性があり、域内の利用状況や経営環境を踏まえ、地域、自治体、事業者、ご利用者にとって最適となる公共交通ネットワークについて改めて考える必要があると考えている。事業者にとっても輸送サービスを持続可能とする前提を置いていただきたい。 ・ 伊豆急の事例が取り上げられているが、本計画に携わる事業者の好事例を紹介すべきではないかと思料する（例：当社や関越交通における客貨混載事例） 	<ul style="list-style-type: none"> ・ ご意見を参考に、記載方法について検討し、本文へ反映したい。
東武鉄道	県央東毛	・ 施策3について	<p>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」＜概要＞P9</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通の衛生対策、混雑緩和の促進として「テレワーク車両」が掲げられているが、交通事業者に共通する施策とは言い難いことから、再考いただきたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 施策の記載は例示であり、必ずしも交通事業者に共通して取り組むべきものではないが、地域公共交通への適応性を考え、記述を再検討したい。
東武鉄道	県央東毛	・ 施策4、施策13について	<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」＜概要 P10＞</p> <p>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」＜概要 P15＞</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 上記施策の推進にあたって、MaaSの導入・普及は必要と考えられ、地域の暮らしの足の確保・維持等の観点において市町村が実施する事業に事業者として協力を検討する。利用する対象者やエリアによっては、対象範囲が一市町村を跨ぐことが想定されるため、市町村間の連携が必要と考える。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ ご意見のとおり、本県においても、MaaSの導入・普及にあたっては、市町村間の連携が必要と考えている。
東武鉄道	県央東毛	・ 施策8について	<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」＜概要 P12＞</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 道路の利便性向上に伴い、高い自動車保有率とともに駅周辺の空洞化が進んでおり、都市機能の駅への誘導は重要と考える。市街地再開事業の推進を「事業者」の役割と位置付けているが、これは交通事業者だけの役割でなく、県・市町村や土地所有者等、関係者は多岐にわたることから、事業者が交通事業者だけの意味と取られないよう、関係者を明記いただきたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ ご意見を参考に、記載方法について検討し、本文へ反映したい。
東武鉄道	県央東毛	・ 標準指標（公共交通の利用者数）について	<p>○進捗管理体制／公共交通の利用者数＜概要P17＞</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 当社の利用状況を見ると、本エリアにおいては通勤利用が少なく通学利用が多くを占めており、今後の少子化等を鑑みると厳しい状況は続くものと思料する。数値目標はチャレンジングな数字と受け止めており、事業者はその責任が及ぶことのないように明記いただきたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 目標の達成状況については、（仮称）群馬県地域公共交通活性化協議会フォローアップ分科会で毎年度、議論する予定であり、特定の構成員の責任という考え方は想定していない。
東武鉄道	県央東毛	・ 個別指標（バリアフリー化率）について	<p>○進捗管理体制／県内主要20駅におけるバリアフリー化率</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 当社のバリアフリー化については、国が定める「移動等円滑化の促進に関する基本方針」に基づき整備を進めている。 ・ このことから、「R7までに乗降客数3000人超および自治体が策定するバリアフリー基本構想の生活関連施設に位置付けられた2000人超駅でのバリアフリー化を達成、R8年度以降は国の定める新たな基本方針に基づいて整備を促進する」と記載いただきたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ ご意見を参考に、記載方法について検討し、本文へ反映したい。

委員	部会	意見要旨	意見	回答
群馬県タクシー協会	県央 東毛 吾妻 利根沼田	<ul style="list-style-type: none"> 交通手段の段階構成を意識した整理とタクシーの位置づけ 	<ul style="list-style-type: none"> 活性化再生法の趣旨である「緑ナンバー（鉄道、バス、タクシー）の優先順位の遵守（自家用有償運送は緑ナンバーの後に）」を守って頂きたい。 たびたび出てくるライドシェア（相乗り）の文言について、末尾の「用語解説」に「道路運送法に抵触する有償運送は禁止する」等の標記を加えて頂きたい。 原案資料5の⑥ページにある「主体（県、市町村、交通事業者）取組の役割分担」にある市町村具体例「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）等」については、必ず市町村主催の協議会を開催し、公共交通優先を念頭にして議論して頂き、地域住民に「安いタクシー」と思わせる「白タク」もどきのグレーな輸送については、議論を行う事は避けて頂きたい。 	<ul style="list-style-type: none"> 限られた輸送資源のなかでも、事業者・モビリティ間の連携で利便性が向上する余地があるのではないかとこの発想で、原案をまとめている。自家用有償旅客運送だけを押し進めていくという訳では無い。 また、ライドシェア容認する趣旨ではないので、誤解の無いように修正する。
地域交通マイスター	県央 東毛 吾妻 利根沼田	<ul style="list-style-type: none"> 県民が果たすべき役割 	<ul style="list-style-type: none"> 今回の会合で特に印象に残ったことは、3号利用者委員の方から「私たちは、何をすれば良いのか？」という質問（吾妻広域圏の会議にて）が出されたことだと思います。県央など、人口が多く、公共交通環境がそれなりに良い地域での問題意識がいまだに低いものに対して、吾妻、利根沼田など山間地域を控える周辺地域では、すでに日常生活での移動に不便を感じ始めている状況が見られ、課題がより切迫しているためとも思われます。お話しからは、ラストワンマイルならぬラスト一丁（109m）がバリアになっている感があります。本計画では、次世代のモビリティやMaaSなどの新たな仕組みを活用した地域内交通の導入により将来の足を確保して行くことを提案しています。しかし、「事業者が提供するサービスを地域住民が選択して受け、事業者も利益を得る」というスキームは、一定程度の利用密度が無いと成り立ちません。残念ながら「快疎」を通り越して「超過疎」に向かいつつある群馬県では、まずある程度の集住（快疎と言え）をしたうえでないと、MaaSなどの仕組みも成り立たず、一度は自家用車という究極の個人交通手段を手に入れた経験のある県民に、それと比較して十分満足を感じられる生活交通を提供することは、如何に次世代モビリティをはじめとする新たな手法を導入しても難しいと思います。現在のまちや地域の姿は、県民が選択して行動した結果が作りだしているわけですので、「快疎」な地域にするために必要な県民の行動変容を地域生活交通の再構築の観点から県民に理解してもらう必要があると考えます。そこで、「5つのゼロ宣言」に基づく地球にやさしい生活圏ぐんまを実現するために、県民が行う必要のある価値観の転換を求める活動が必要です。その実現のためには、県民が、今当たり前と考えて行動していることを①付加価値面②環境面③持続可能性の三面から見直す活動に取り組まなければならないでしょう。今の生活を修正し、SDGsにかなった持続可能な社会に移行させるとすれば、何をどう変える必要があるのかを戦術的に示す必要があるのではないのでしょうか。今回の原案では、現状把握と次世代の様々な交通手段の例示は出来たと思います。しかし、では県民はそれ等の仕組みをどう生かして幸福度を低下させることなく持続可能な群馬県をつくるために、どんな行動をしなければならないかについては、残念ながら書かれていません。まさに、「私たちは何をすれば良いのか？」を上記3面から道筋をつけて示すことが重要なのではないのでしょうか。県内各地域の県民が主体となって行動を変えることで生活交通手段の再構築に取り組むには、私たちが当たり前と思っている行動や使っている手段が、多くの資源を海外に依存せざるを得ない国に住む私たちが、付加価値を地域や国からできるだけ流出させないように行動する事を理解する必要があります。その為に資するデータを定量的に示すことが有効ではないかと考えます。そこから県民が取り組むべき戦術を考えることを今後策定される市町村のマスタープランに求める必要があります。このために有効な資料を提示しては如何でしょうか。 	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通の維持・確保にあたり、県民の果たす役割について、本編57～58頁に記載。