

東武桐生線利用促進社会実験
参加者アンケート調査の結果について

2019年3月

群馬県交通政策課

はじめに

群馬県の調査では、東武桐生線（太田駅～赤城駅間）の沿線住民の約 6 割の皆さんが年に一度も鉄道を利用しておらず、人口減少・少子高齢化の影響により、今後 20 年間で利用者数も約 3 割減少することが予測されるなど、鉄道利用の減少が想定されます。

そこで、県と沿線 3 市（桐生市・太田市・みどり市）では、東武桐生線の利用促進を図るため、特急りょうもうを活用した社会実験を実施しました。

その結果、東武鉄道株式会社のデータによると、社会実験期間中の効果として、特急りょうもうの利用者数が 1 日あたり 53 人（+201%）増加し、同様に、東武桐生線（特急りょうもうの停車相互駅間）では、定期外の利用者が 1 日あたり 47 人（+14%）増加しました。

そして、社会実験の参加者の実態を把握するため、助成金を申請された皆さんに「東武桐生線利用促進社会実験 アンケート調査」のご協力をお願いし、普段の移動手段や、東武桐生線をどのような目的で、どのくらいの頻度で利用しているのかなどを調査しました。

この報告書は、その集計結果をまとめたものです。

○東武桐生線利用促進社会実験について

【目的】

東武桐生線を運行している特急りょうもうの特急料金を県が負担し、実質普通運賃で利用できる列車本数を約 2 倍とすることで、東武桐生線を利用しやすくし、どれだけ利用者が増えるかを検証するもの。

【実施期間】

平成 30 年 11 月 1 日から 12 月 31 日

【助成金申請期間】

平成 31 年 1 月 4 日から 1 月 31 日

【申請場所】

- ・桐生市広域連携推進室、太田市企画政策課、みどり市企画課、
県太田土木事務所、県桐生土木事務所
- ・県太田行政県税事務所、県桐生行政県税事務所（特定の日曜・夜間のみ）
- ・県交通政策課（郵送のみ）

【申請件数】

361 件（1 人が複数人の申請をまとめて提出可）

【アンケート調査回答者数】

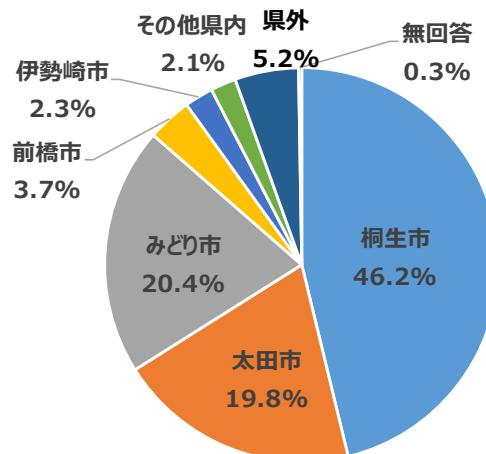
383 人

1 参加者の属性について

1 居住地について

- 沿線3市（桐生市・太田市・みどり市）居住の参加者が86.4%を占めた。
- 中でも桐生市居住の参加者が半数近かった。
- 赤城駅で接続している上毛線沿線（前橋市粕川町や桐生市新里町など）の参加者も見られた。

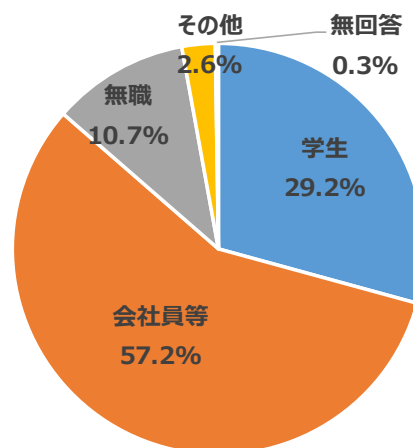
居住地	人数
桐生市	177
太田市	76
みどり市	78
前橋市	14
伊勢崎市	9
その他県内	8
県外	20
無回答	1



2 職業について

- 会社員などの有職者の参加者が半数以上を占めた。
- 学生の参加は約30%であった。

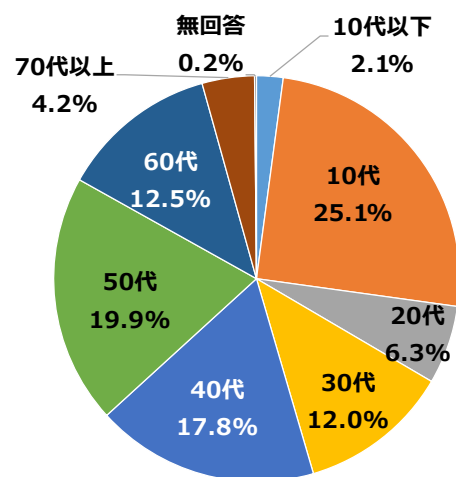
職業	人数
小・中学生	13
高校生以上	99
会社員	122
公務員	42
自営業・自由業	21
会社役員・経営者	8
パート・アルバイト	26
専業主婦（夫）	15
無職	26
その他	10
無回答	1



3 年齢

- ・10代の割合が最も高いが、40代、50代の参加も多く見られた。

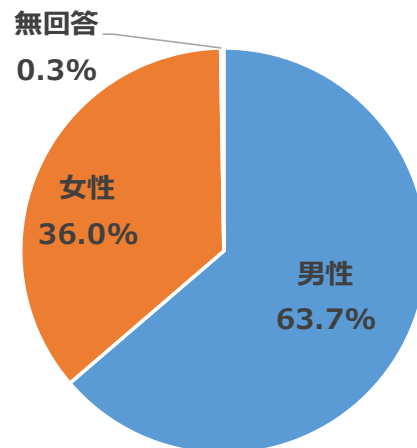
年齢	人数
10代未満	8
10代	96
20代	24
30代	46
40代	68
50代	76
60代	48
70代以上	16
無回答	1



4 性別

- ・男性の参加者が約64%、女性は36%となった。

性別	人数
男性	244
女性	138
無回答	1

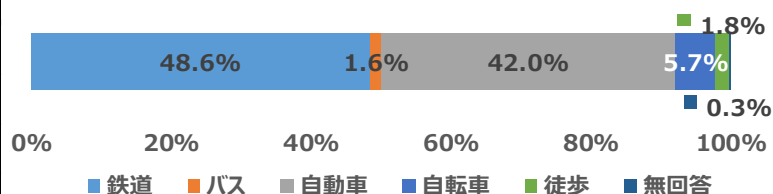


2 利用の状況等について

1 普段の移動手段

- 普段から鉄道を利用している参加者が半数近くになったが、自動車利用者も約42%いた。
- 鉄道または自動車以外の移動手段を利用している参加者は10%に満たなかった。

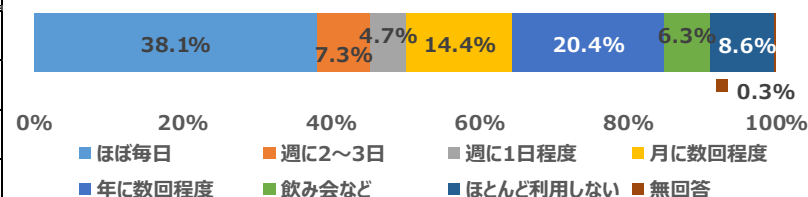
主な移動手段	人数
鉄道	186
バス	6
自動車	161
バイク	0
自転車	22
徒歩	7
無回答	1



2 実験前の東武桐生線の利用状況

- ほぼ毎日利用している参加者が最も多いが、月に数回、年に数回程度利用する参加者も多く見られた。

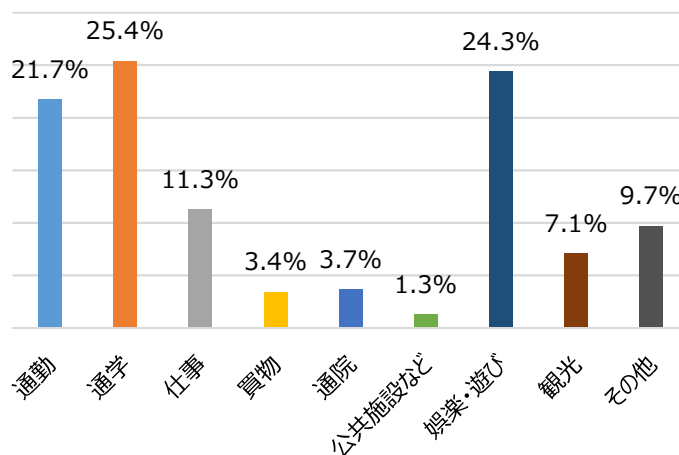
東武桐生線の利用状況	人数
ほぼ毎日	146
週に2~3日	28
週に1日程度	18
月に数回程度	55
年に数回程度	78
雨の日などに利用	0
飲み会などの際に利用	24
ほとんど利用しない	33
無回答	1



3 実験前の東武桐生線の主な利用目的（複数回答可）

- 通勤、通学で利用している参加者が約47%を占めた。
- 娯楽、遊びで利用している参加者も約24%いた。

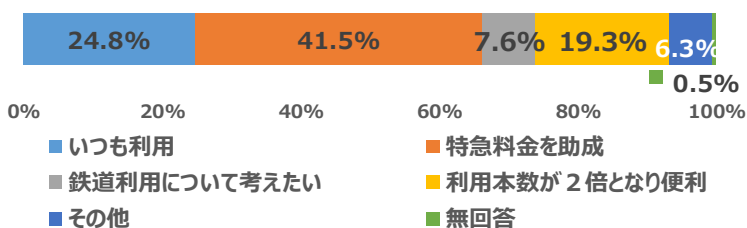
利用目的	人数
通勤	83
通学	97
仕事	43
買物	13
通院	14
公共施設など	5
娯楽・遊び	93
観光	27
その他	37



4 実験参加の目的

- 特急料金の助成を動機としている参加者が多かった。

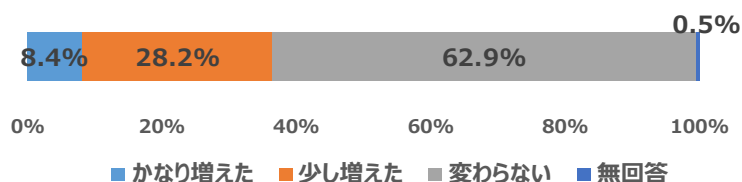
参加目的	人数
いつも利用している	95
特急料金を助成してくれる	159
鉄道利用について考えたい	29
利用本数が2倍となり便利	74
その他	24
無回答	2



5 実験中の利用回数

- 「変わらない」が60%以上となり、「かなり増えた」「少し増えた」を大きく上回った。

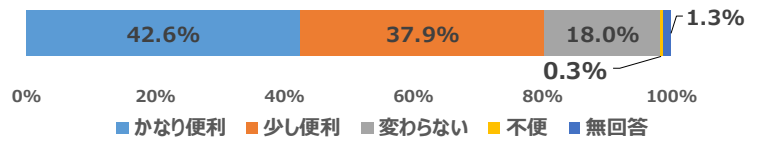
利用回数	人数
かなり増えた	32
少し増えた	108
変わらない	241
減った	0
無回答	2



6 実験中の利便性

- ・「かなり便利」「少し便利」を合わせると80%を超えた。

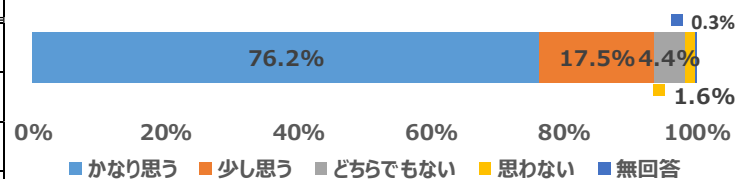
利便性の向上	人数
かなり便利になった	163
少し便利になった	145
変わらない	69
不便になった	1
無回答	5



7 実験の継続希望

- ・「かなり思う」「少し思う」を合わせると、約94%の参加者が実験の継続を希望している。

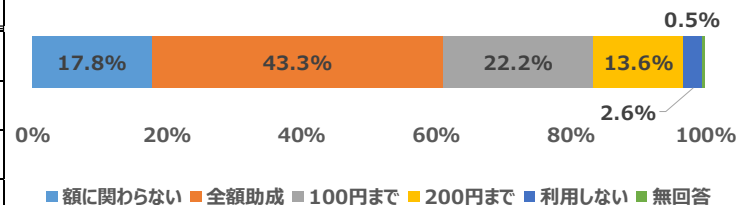
実験の継続	人数
かなり思う	292
少し思う	67
どちらでもない	17
思わない	6
無回答	1



8 今後も利用する場合の特急料金

- ・全額助成が半数近くを占めたが、100円または200円まででも利用すると回答した参加者も35%以上いた。

特急料金	人数
額に関わらない	68
全額助成	166
100円まで	85
200円まで	52
利用しない	10
無回答	2



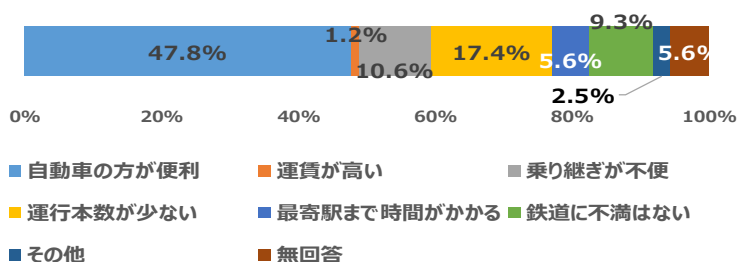
3 自動車を主な移動手段としている参加者について

「2 利用の状況等について」の「1 普段の移動手段」で自動車を選択した161人の参加者について、集計を行った結果は以下のとおり。

1 鉄道を利用しない理由

- 自動車の方が便利と回答した参加者が半数近くを占めた。
- 運行本数が少ないために、鉄道を利用しないと回答した参加者は約20%いた。
- 一方で、鉄道に不満はないと回答した参加者は約9%もいた。

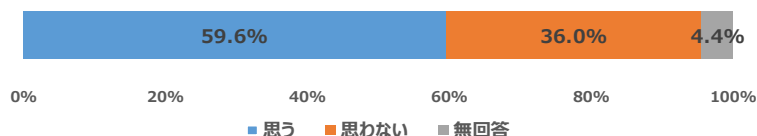
理由	人数
自動車の方が便利	77
運賃が高い	2
乗り継ぎが不便	17
運行本数が少ない	28
最寄駅まで時間がかかる	9
鉄道に不満はない	15
その他	4
無回答	9



2 今後の鉄道利用

- 今後、普段の移動の際に鉄道を利用したいと思う参加者が約60%となった。

利用したいか	人数
思う	96
思わない	58
無回答	7

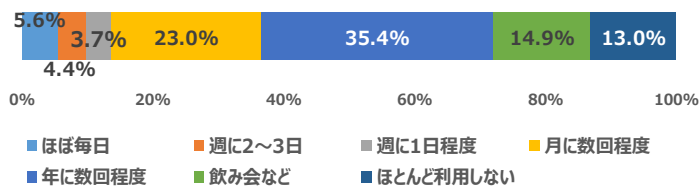


3 自動車利用者の東武桐生線の利用状況等について

(1) 実験前の東武桐生線の利用状況

- 全体の傾向と異なり、利用頻度が高い回答の割合が低かった。

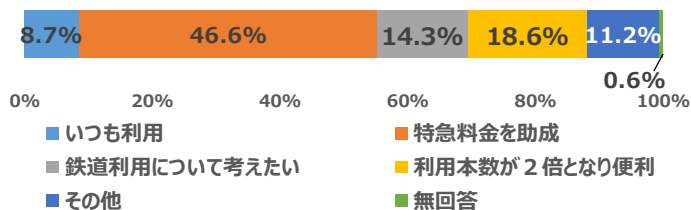
東武桐生線の 利用状況	人数
ほぼ毎日	9
週に2～3日	7
週に1日程度	6
月に数回程度	37
年に数回程度	57
雨の日などに利用	0
飲み会などの際に利用	24
ほとんど利用しない	21



(2) 実験参加の目的

- 特急料金の助成を動機としている参加者が多かった。
- 利用本数が2倍となったことも動機としている参加者も20%弱見られた。

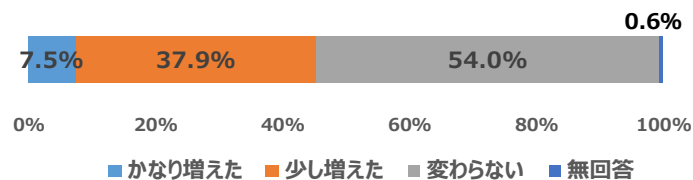
参加目的	人数
いつも利用している	14
特急料金を助成してくれる	75
鉄道利用について考えたい	23
利用本数が2倍となり便利	30
その他	18
無回答	1



(3) 実験中の利用回数

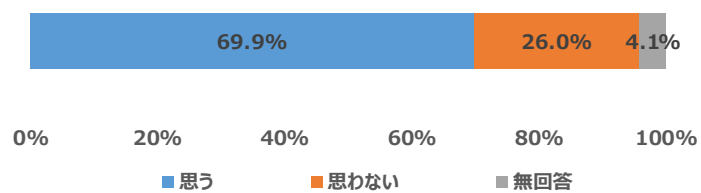
- 今回の社会実験を動機に、利用回数が増えたと回答した参加者が半数近くを占めた。

利用回数	人数
かなり増えた	12
少し増えた	61
変わらない	87
減った	0
無回答	1



- さらに、利用回数が増えた（「かなり増えた」「少し増えた」）と回答した参加者（73人）のうち、今後も鉄道を利用したいと「思う」と回答した参加者は約70%となった。

利用したいか	人数
思う	51
思わない	19
無回答	3

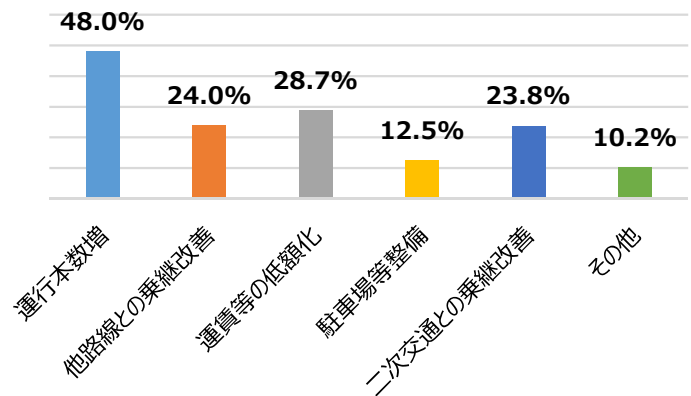


4 利用者を増やす対策について

1 東武桐生線の利用者を増やすための対策

- ・運行本数の増を求める参加者が最も多かった。
- ・パークアンドライド駐車場や駐輪場の整備を求める参加者も多く、自動車と鉄道を使いやすくつなげるための駅周辺の整備が求められている。

対策	人数
運行本数増	184
他路線との乗継改善	92
運賃等の低額化	110
駐車場等整備	48
二次交通との乗継改善	91
その他	39



2 対策への主な意見

○列車の運行や乗り継ぎについて

- ・運行本数を増やさなくても発車時間の間隔の調整（極端に時間が空くことがないように）でかなり使い勝手が良くなると思います。
- ・例えば、1両にして本数を2倍にする。
- ・太田駅での伊勢崎方面、館林方面との連絡乗り継ぎを時間短縮する。
- ・普通列車（各駅停車）の東武線同士の乗り継ぎをよくする。
- ・上毛電鉄も利用するのですが、赤城駅が30分近く待たないといけないこともあるのでもっと乗り継ぎをよくしてくれると助かります。
- ・特急りょうもうに自由席車両を設け、定期購入者が利用できる制度を考えてほしい。
- ・東京（浅草～北千住）からの終電特急を午後11時台とする（赤城行き）。そうすれば東京一人暮らし（単身赴任等）も減り、通勤に利用できるようになります。
- ・朝の混雑をなんとかしてください。
- ・東武電車が3車両だったのが2車両になり、混んでいるので3車両にしてほしい。

○駅及び駅周辺等の施設整備について

- ・太田記念病院に新駅をつくと、きっと利用が増えると考えます。
- ・運行本数を増やすよりも、太田駅や赤城駅改札内（外ではない）で時間をつぶせる施設の充実が必要。喫茶店や冷暖房完備の待合室など。
- ・無料の駐車場を備えてほしい。利用者数が増えると思う。
- ・集客できる施設の誘致。太田記念病院の最寄駅の新設等。
- ・駅周辺に買い物に便利なモールや、小さい子が遊べるような施設ができれば利用が増えると思います。

○駅からの二次交通の接続について

- 私は新桐生駅利用者です。電車が到着する前にバスが出発してしまいます。
- 新桐生駅では列車が遅れてもバスが時間になると発車してしまい乗れないので、待ち合わせができる仕組みをつくってください。
- 主に通勤につかうと思いますが、太田市内のバスで太田駅から移動することになります。現時点、バス路線は近くになく、非常に不便です。東武線利用には路線の拡大も不可欠と考えています。

○新桐生駅のバリアフリー化について

- 新桐生駅のバリアフリー対策。
- もっとバリアフリーを進めてほしい。新桐生駅は、ひざの悪い私にとって、とてもつらかった。まちは、歩道も完備し歩きやすいが、駅の乗降を考えると行きにくい。

5 参加してみたの意見や感想

○利便性が向上した、実験を継続してほしい等

- 普段通勤で東武桐生線を利用しているので、1時間に2本電車があると、待ち時間も少なく大変便利になると感じました。
- 駅での待ち時間が減ったので良かった。
- 本数が増えて、かなり通勤が楽になった。
- 利便性が高まり、ありがたかったです。今後も行っていただけるとうれしいです。
- 利用可能な運行本数が増えると利便性は格段に高くなると感じました。
- 通勤において太田駅で乗り替えのため、普通電車では待ち時間が長く、今回の実験は時間の短縮に繋がった。
- 通学に毎日使っていますが、朝間に合わないと車で送っていくことを余儀なくされますし、帰りは学校との都合で太田駅に1時間近く待つこととなります。本数が増えるとありがたいです。
- 社用で熊谷へ行くことになり、公共交通を利用した。各駅停車に乗り遅れたので、通常であれば1時間待ちとなるところが、社会実験中で、次の特急りょうもうを太田まで利用した。太田からはバス利用だったが、目的の時刻に間に合い、何と自家用車利用で向かった人より早かった。
- わたらせ渓谷鉄道や上毛電鉄との接続は、特急りょうもうの方が良いので今後も継続してほしい。

○助成金の申請手続きについて

- 特急料金の助成方法に課題があると考えます。所定の様式への記入、添付する書類の準備、特急券の保存など。より手続きを簡略化しない限り、助成制度の利用が進まないと考えます。
- 特急券不要ならばとても便利です。
- せっかくの取組ですが、申請方法がめんどうで利用したのに申請しない人も多そうです。社会実験として正確な結果はでなそうに思いました。
- 特急りょうもうが来たら特急券を買わなくてもそのまま乗れるようになれば便利になると思います。

○特急料金の低廉化

- 特急は、太田まででもすごく快適。以前500円払って近場で利用したこともあるが、100円くらいならもっと利用したい。(無料だと雰囲気損ねるし、良くない)
- 太田ー赤城間は特急の利用者は少ないので、常に特急料金200円くらいで乗れるようにしてもらいたい。

○実験や利便性向上に疑問がある等

- 出張等で利用しているが、以前より太田から先は特急料金不要のローカル扱いでよいのではと思っていました。(現状、各駅停車みたいなものだから。)
- 東武桐生線に乗り継ぐため、あまり利便性の向上はなかった。

- ・実際に利用してみて、この制度を利用しているのは通学生さん（高校生）ばかりだと感じました。
- ・あまり利用していないように見受けられた。
- ・このような実験は必要ない様に思う。
- ・普段使っている人は便利になったと感じていると思うが、自動車利用者を電車に取り込むには駅から勤務先までの足がしっかり確保できないと有効性はさほど上がらないのではと思う。

○その他の意見

- ・子供が電車好きなので、特に用はないけれど、電車に乗って遊びに連れて行けたのが良かった。
- ・なかなか太田まで鉄道を利用しませんが、今後は鉄道を見直し、駅を中心とした観光でもしよかなと思った。
- ・桐生線―館林間も助成してほしい。
- ・伊勢崎線もやってほしい。
- ・今後どのように実験結果を生かすのか興味がある。
- ・どの位利用者が増えたのか結果に興味がありません。
- ・沿線に人を集める。（もっと住みやすいまちにして人を集める。）
- ・免許を持たない私には、公共交通機関はなくてはならない生活の足です。この社会実験を継続してほしいと思います。
- ・特急券を持たない利用者が指定された席を利用して乗車していたので、不快だった（2回）。
- ・2号車に乗りましたが、太田駅で降りる際に1号車との連結方向に行って出口ドアが無いことに気づき、急いで反対方向に向かいました。できればわかりやすい車内表示（案内等）をしていただきたいと思います。

6 東武桐生線に対する意見

- ・朝の通勤・通学時間帯の混み具合がすごいので、本数を増やすなどしてほしい。
- ・もっと本数を増やしてほしい。
- ・赤城駅 7:14→太田駅 7:42 の列車は大混雑です。3～4 両編成に増やすか、本数を増やすと、乗りやすくなるので利用者が増えると思います。
- ・普通電車は通勤時間帯の混雑がひどいので、車両を増やすなどして混雑緩和を検討してもらいたいです。小さなお子さんも多く利用しているので、このままでは事故が起きそうです。
- ・赤城―太田間については本数を増やすのは大変だと思うので、是非とも特急りょうもうに普通に乗車できるようにしていただきたいです。利用者数も増えると思います。
- ・東京から赤城への特急りょうもうの終電をもう少し遅い時間にしていただきたいです。出張で使うことが多いですが 22 時台に赤城、もしくは太田まで行く特急りょうもうがあると便利です。
- ・高齢なので、ホーム階段が不便（荷物が多きとき）。

- 新桐生駅のバリアフリー対策が未対応なので、足利市駅から都内へ行く桐生市民がたくさんいます。新桐生を使う方を増やすのであれば、バリアフリー対策工事をしてください。ベビーカーを使っている私も不便に感じています。
- 特に新桐生駅を、改善してほしい。エレベーターかエスカレーターつけてください。老人や障害者の方への思いやりです。
- 新桐生駅までの移動手段をどうにかしてほしい。市街地から離れすぎ。
- 新桐生駅でのおりひめバスとの接続（新桐生～桐生女子高）が悪いので、行政側のご指導や時刻修正を希望します。（忙しい時期は、桐生～太田の往復に車を使うことが多くなってしまいます。）
- 特急りょうもうが赤城始発・終点でなくなったら困ります。
- 駐車を増やしてほしい。無料だったらなお良い。
- 今後も運行本数の増加や運賃の値下げなど東武桐生線が使いやすくなるようよろしくお願いいたします。
- あまりにも利用者が少ないので、驚いた。
- 駅ごとに観光や子どもの遊ぶ所があれば積極的に利用したいと思いました。
- 今後鉄道など公共交通を利用したい。
- 65才以上は特急券を無料にしてほしい。
- 赤城行きの特急りょうもうの一部を太田止まりにして、そこから連絡をとる形で赤城行きの普通電車を走らせれば1時間に2本電車が走る。さらに東武鉄道としても6両の電車を走らせるより合理的ではないかと思います。
- 東京へつながる唯一といってもよい大事な鉄路。これ以上運行本数が少なくなるのはとても困る。
- 特急りょうもうは都心に行く際、大変便利なので是非継続してほしい。
- この実験をきっかけに定期券を購入し、電車通勤に切り替えました。とても快適です。
- 特急料金の時間での割引率の制度がわかりづらい。新桐生駅以外でもレンタサイクルを置いてほしい。