

序 文

平成 27 年度に実施した群馬県パーソントリップ調査※では、「自動車分担率が約 78%、公共交通分担率は約 3%」という、自家用車に依存した県民の移動実態が明らかになったところです。

この原因については、諸種の見解がありますが、人口減少と市街地の拡散により、公共交通をはじめ、商業施設や病院などが成立するための一定の商圈規模、マーケットが確保できなくなるなど、生活に必要な様々な都市機能が低下し、自家用車がなくては生活できない都市構造に変化したことが原因の 1 つと考えられます。

こうした都市構造の変化とモータリゼーションにより、「公共交通利用者の減少」、「経営環境の悪化」、「路線の減便や撤退（利便性低下）」といった「マイナスのスパイラル」に陥り、COVID-19 の影響も相まって、更なる利用者の減少を招くなど、公共交通を取り巻く環境は、かつてないほど深刻な状況となっています。

一方、「公共交通」と「まちづくり」の計画は、それぞれが独立した計画になっていることが多く、計画達成によって得られる効果はそれぞれの計画のなかで留まることが多いのが実情です。

本来、計画策定にあたっては、今はあらゆる分野と共有していない目指すべき姿を共有し、その実現に向けて、あらゆる施策が一つの目標に向かって展開されていくことが理想と考えます。

令和 2 年 11 月に地域公共交通活性化再生法の改正により、「広域の移動の確保」と「輸送資源の総動員」が特に重要であるとの視点から、「地域公共交通計画※」の策定が努力義務化されましたが、前述のとおり、都市構造の変化と公共交通は密接に関係することから、公共交通サービスを確保・維持していくには、「交通」と「まちづくり」を一体として捉える「交通まちづくり」の理念がますます重要となっていくことが想定されます。

そこで、本県では、地域公共交通計画※を公共交通分野の計画として留めるのではなく、交通まちづくりの理念に即し、群馬県交通まちづくり戦略（以下：本戦略と示す）を策定することとしました。

なお、本戦略では、バックキャスティングの考え方に則り、人口減少が顕著となる 20 年後の都市構造を描くとともに、移動の技術革新（CASE※時代の到来）などを踏まえつつ、交通まちづくりとして目指すべき将来像を展望し、実現に向けた基本方針と施策を整理しました。

また、「ニューノーマル※」や「DX※」、「GI※」などの新たな視点にも着目した交通まちづくり関連施策を行うほか、これまでに実施してきた関連施策についても必要なものは着実に進めていくこととします。

一度決めた施策を墨守し、ひたすらに進めるのではなく、毎年の地域公共交通活性化協議会で達成状況などをフォローアップするなど、輸送資源だけでなく、多彩なアイデアについても総動員しながら、柔軟かつ着実に本戦略の推進を図ることで、「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」の構築を目指していきます。

※ 用語の意味は、巻末の用語解説をご覧ください。