

群馬県交通まちづくり戦略 (群馬県地域公共交通計画)

【概要版】

令和 5 年 3 月

群馬県

群馬県交通まちづくり戦略とは

20年後（2042年）の目指すべき将来像の実現に向け、まちづくりと連携した公共交通のあるべき姿を描き、公共交通とまちづくり、それぞれが担うべき役割や取組の方向性を明らかにするものです。

計画策定の背景（計画見直しのポイント）

新・総合計画ビジョンに示される、「ニューノーマル」、「DX」、「2050年5つのゼロ宣言（自然災害死者『ゼロ』、温室効果ガス排出量『ゼロ』等）」や移動手段の技術革新（CASE時代の到来）などの公共交通を取り巻く環境の変化を踏まえた戦略の見直しが必要となったため、交通まちづくり戦略の見直しを行いました。

計画対象区域

県内全域を対象としますが、まちづくりと一体となった計画とするため、まちづくりと連携した公共交通のあるべき姿（マスタープラン）について、都市計画区域マスタープランと同様に4つの広域圏に分けて策定したうえで、全県版としてとりまとめました。

計画期間

20年後を展望した、令和5年度（2023年）から令和9年度（2027年）までの5年間の計画とします。

県土形成（都市構造）の観点からの展望

新・群馬県総合計画では、圧倒的な人口集積をもつ東京にはない、ゆとりのある生活空間が安全・安心のベースとなり、他にはない価値が加わることで、人々を惹きつける求心力を持ち、勝ち残る、という思いから、群馬県は人々を惹きつける「快疎」を目指すこととしています。

疎である空間での持続的かつ快適な生活が可能に

「開疎」な空間の形成



- 最先端クラスのデジタル県と豊かな自然（始動人の育成に最適な環境の構築）
- 災害レジリエンスNo.1
- 適切な医療提供体制や県民総活躍社会
- 温泉地などの観光地でワーケーション
- 高次都市機能や首都圏への良好なアクセス環境 等

移動の技術革新 (CASE時代) の観点からの展望

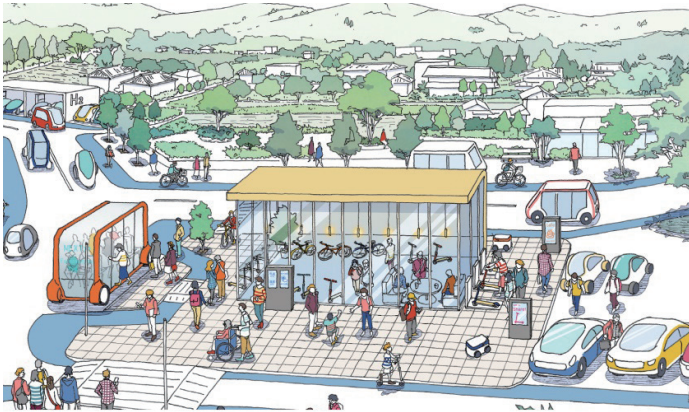
モビリティ分野では、CASEと称される「つながる化 (C)onected)」、「自動化 (A)utonomous)」、「シェアリング&サービス (S)hared&Service)」、「電動化 (E)lectric)」が進み、100年に1度のモビリティ革命と言われる時代にあります。

高価な自動運転車を個人で購入・保有・専有使用するのではなく、低コストかつ、短時間、気軽に利用できるカーシェアリング (共有、サービス利用) への変化が想定されます。

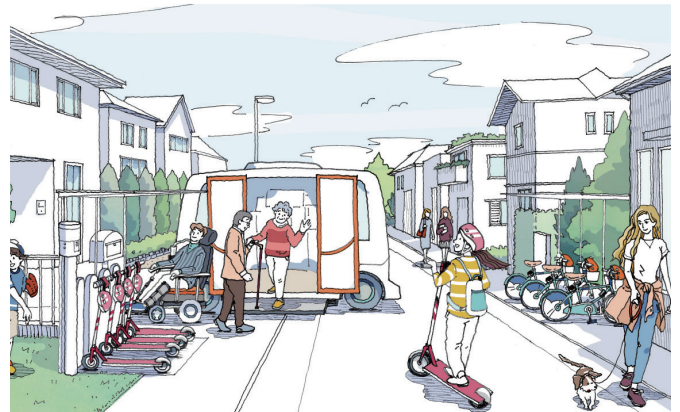
バスや鉄道についても、自動運転化が進展することで、車両の小型化、運行頻度増、運行時間延長、運行路線増、運賃低下など、現在の公共交通が抱える課題の解決が想定されます。

このような、人々の移動スタイルとそれらを支える交通システムの変化を展望し、道路やまちを新たにデザインし、再構築していく必要があります。

様々な交通モードの接続・乗り換え拠点 (モビリティ・ハブ)



マイカーを持たなくても便利に安心して移動できるモビリティサービス



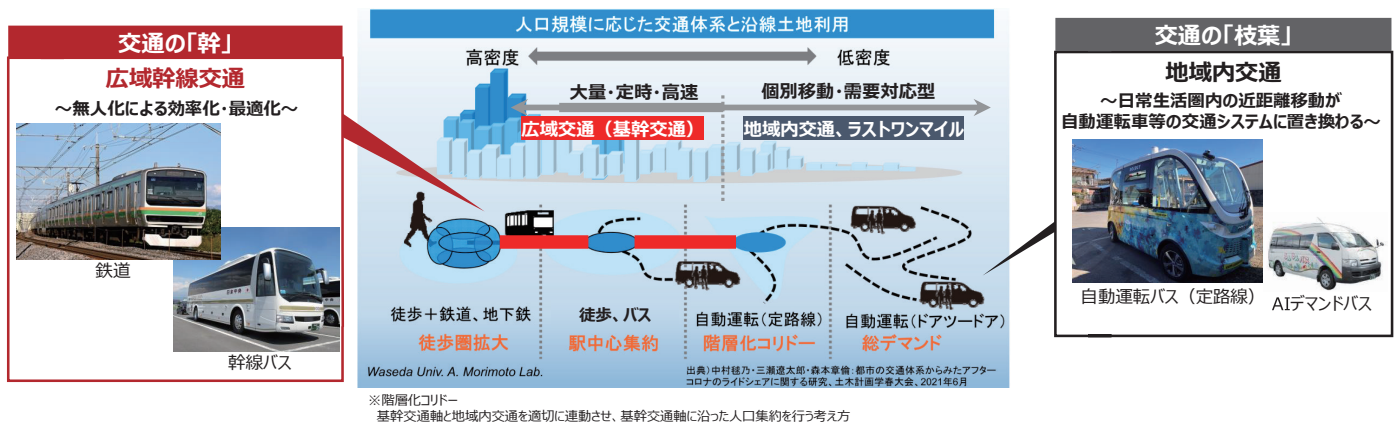
出典：2040年、道路の景色が変わる (国土交通省)

例えば、大量の自動運転車両に対し、現状の道路空間 (道路構造・道路容量)、道路内外の駐車スペースのままでは、交通渋滞発生の可能性だけでなく、移動の円滑性や環境負荷の面で新たな交通問題を生じさせる懸念があり、自動運転車両の道路交通管理が重要となります。

また、個別の移動ニーズの多くを自動運転に委ねることは、円滑な交通の阻害だけでなく、移動のコスト面や、まちなかの空間活用の効率性の面からも、好ましくありません。

このため、一定の需要集約が可能な幹線交通軸では、輸送力が大きくて輸送効率が高く、低廉な運賃、高い定時性・速達性を有する、より高度化した鉄道・バス (EV) が、その役割を将来的にも担っていくことが期待されます。

本県においても、各地域の人口集積状況に対応した適切な移動手段を導入し、移動の効率化を図ることが、脱炭素の観点からも重要と考えられます。



暮らしやすさの観点からの展望

群馬県は、マイカー依存度の高い地域です。そのため、群馬県の将来像を検討するにあたり、マイカー利用をどのように想定するかが重要なポイントになります。

前述のとおり、自動車に関しては現在CASEと称される100年に一度のモビリティ革命と言われる時代にあり、長期的には、自動運転や次世代モビリティの出現が期待されます。

こういった技術革新の進展により、都市部から中山間地まで交通のパラダイムシフトが発生し、次の世代の誰もが、このようなICTツールを使いこなし、いままでにない暮らしやすい群馬県が実現することが見込まれます。

■ 日常生活を取り巻くあらゆる分野でのDXが進展 ■ 多様な暮らし方・住まい方が実現

ここでは、以下の8つの観点に立った展望の例を示します。

高齢者	・送迎に頼らずオンラインでも通院・買い物ができる ・自動運転を適切に活用し、行動範囲の拡大と生きがいの創出ができる
子育て世代	・生活に必要な施設が集積していて暮らしやすい ・各種送迎サービスにより、子どもの送迎ができ、仕事と子育ての両立ができる
移住者	・二地域居住やワーケーションができる ・デジタル技術や自動運転技術の活用により、マイカーがなくても日常生活に必要な移動ができる
外国人	・適切な多言語案内により、安心して移動できる ・運賃等の支払いはキャッシュレスでできる
新たな移動	・自動運転や電動キックボードなどの新たなモビリティを活用できる ・マイカーと公共交通の組合せで移動コストが減り、MaaSが普及している
観光交流	・観光MaaSなどを活用し、マイカーがなくても県内各地の主要観光地間や観光地内を気軽に周遊できる ・案内情報の多言語化やデジタル化、適切な案内サイン等により誰もが安心して移動できる
まちなか	・まちのまとまりが形成されていて、徒歩圏で日常生活が完結できる ・官民が連携して、公共空間の新たな活用方法の検討や、沿道との一体的な活用を前提とした街路整備などにより、居心地がよく歩きたくなるまちなかになる
郊外	・生活に必要な移動手段とまちの機能が調い、またデジタル技術を活用することで、マイカーに依存することなく生活できる

以上の展望を踏まえ、目指すべき将来像を以下のように決めました。

目指すべき将来像

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

多様なライフスタイルに合わせて、誰もが安全・快適に移動でき、良好な社会環境のもとで持続的に暮らせる群馬県

将来像の実現に向け、交通・まちづくりが抱える問題と社会環境

新・群馬県総合計画などの上位計画、まちづくりや都市交通の計画、デジタル技術の進展といった今後の展望を踏まえ、目指すべき将来像の実現に向け、群馬県における交通・まちづくりの問題と、おかれている社会環境を整理しました。その中から、下記に主なものを示します。

公共交通	・生活スタイルに合っていない公共交通サービスと、担い手不足の深刻化 ・公共交通分野のICT化の遅れ	など
まちづくり	・都市の拡散・低密度化と公共交通空白地域の拡大 ・マイカーが使えない高齢者の生活の足の喪失と外出率の低下	など
社会環境	・過度なマイカー依存による全国平均を上回る運輸部門のCO ₂ 排出量 ・頻発・激甚化する気象災害	など

将来像の実現に向けた課題と基本方針

上記の問題点とおかれた社会環境をもとに、目指すべき将来像の実現に向け、本戦略で対象とする、交通・まちづくりの分野において対応すべき課題と、取組の基本方針を定めました。

課題1

ニューノーマルにも対応した安全・快適な公共交通サービスの確保

基本方針①

ニューノーマルにも対応した安全・快適で持続可能な公共交通サービスの確保・維持

課題2

デジタル技術や新技術を活用した公共交通の効率化・高度化の推進

基本方針②

DX・新技術導入による公共交通サービスの効率化・高度化

課題3

温室効果ガス排出量ゼロに向けた、交通まちづくり分野における脱炭素化の推進

基本方針③

交通まちづくり分野の脱炭素化の推進【GI】

課題4

市町村域を越える広域的な拠点をつなぐ、基幹公共交通の安全性、快適性、利便性の確保

基本方針④

まちづくりと連携した基幹公共交通軸の確保・維持（市町村域を越える広域的な公共交通）

課題5

多様なライフスタイルに対応した、まちのまとまりをつなぐ、地域の多様な移動手段の確保

基本方針⑤

まちづくりと連携した地域的な暮らしの足の確保・維持（市町村内における多様な移動手段）

群馬県では、市町村界にこだわらない人の移動範囲に着目した広域生活圏を形成し、都市機能を提供していくまちづくりを目指しています。

その実現に向けて、広域的に「幹」となる交通軸として、将来にわたり維持・確保すべきエリアや路線を明らかにするため、県民の活動状況に基づいた拠点を設定するとともに、広域生活圏相互間の結びつきを把握したうえで、公共交通の幹線ネットワークを描いていきます。

拠点

拠点とは、県民生活における、通勤・業務、通学、買物、通院、社交娯楽などのまちの機能が立地し、それらのサービスを受けるため人々が集まる地区です。

拠点には、それぞれ受けられるサービスに高低の階層性があり、低次の拠点で受けられないサービスがある場合、より高次の拠点へ移動したり、同程度の機能をもつ複数の拠点間を移動したりします。

中枢拠点

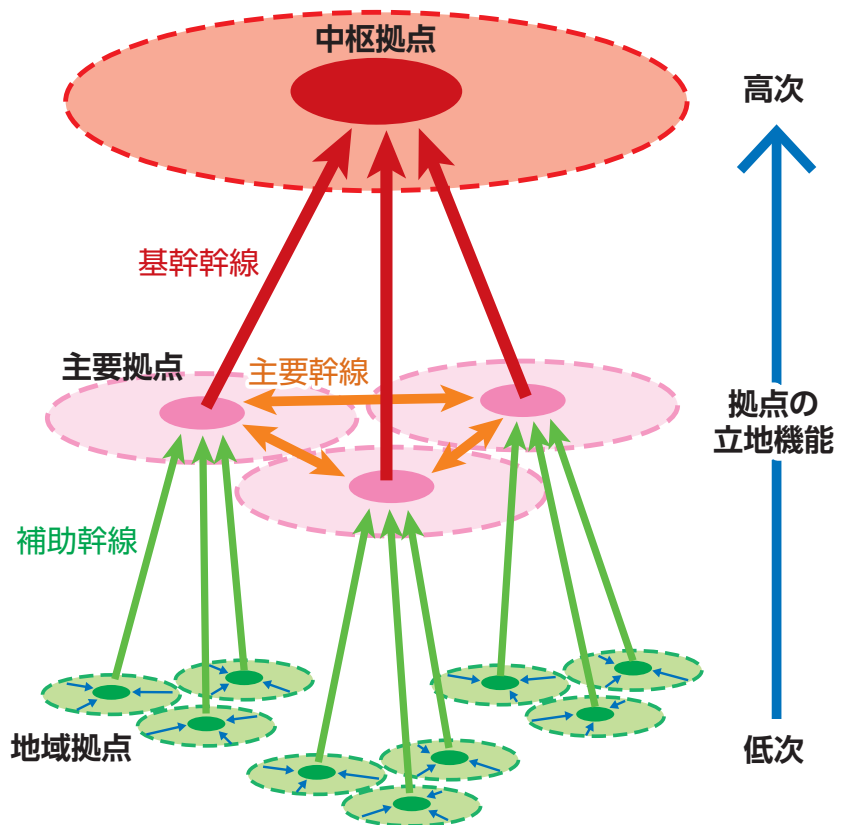
県内外から多くの人々が集まり、交流し、さまざまなサービスを受けることができる、県内で最も多くのまちの機能が集中している地区

主要拠点

商業、業務、教育、文化、医療、行政、産業、観光等の広域的なまちの機能が複数集積している地区

地域拠点

商業、業務、医療、観光等の特定のサービスが受けられる地区



公共交通の軸（幹線ネットワーク）

まちづくりと連携し、拠点や広域生活圏相互間の結びつきを支え、広域的に「幹」となる公共交通の軸（幹線ネットワーク）を、以下の考え方に沿って設定しました。

基幹幹線

一定の信頼性と高いサービス水準で、各広域生活圏と中枢拠点を結ぶ公共交通路線

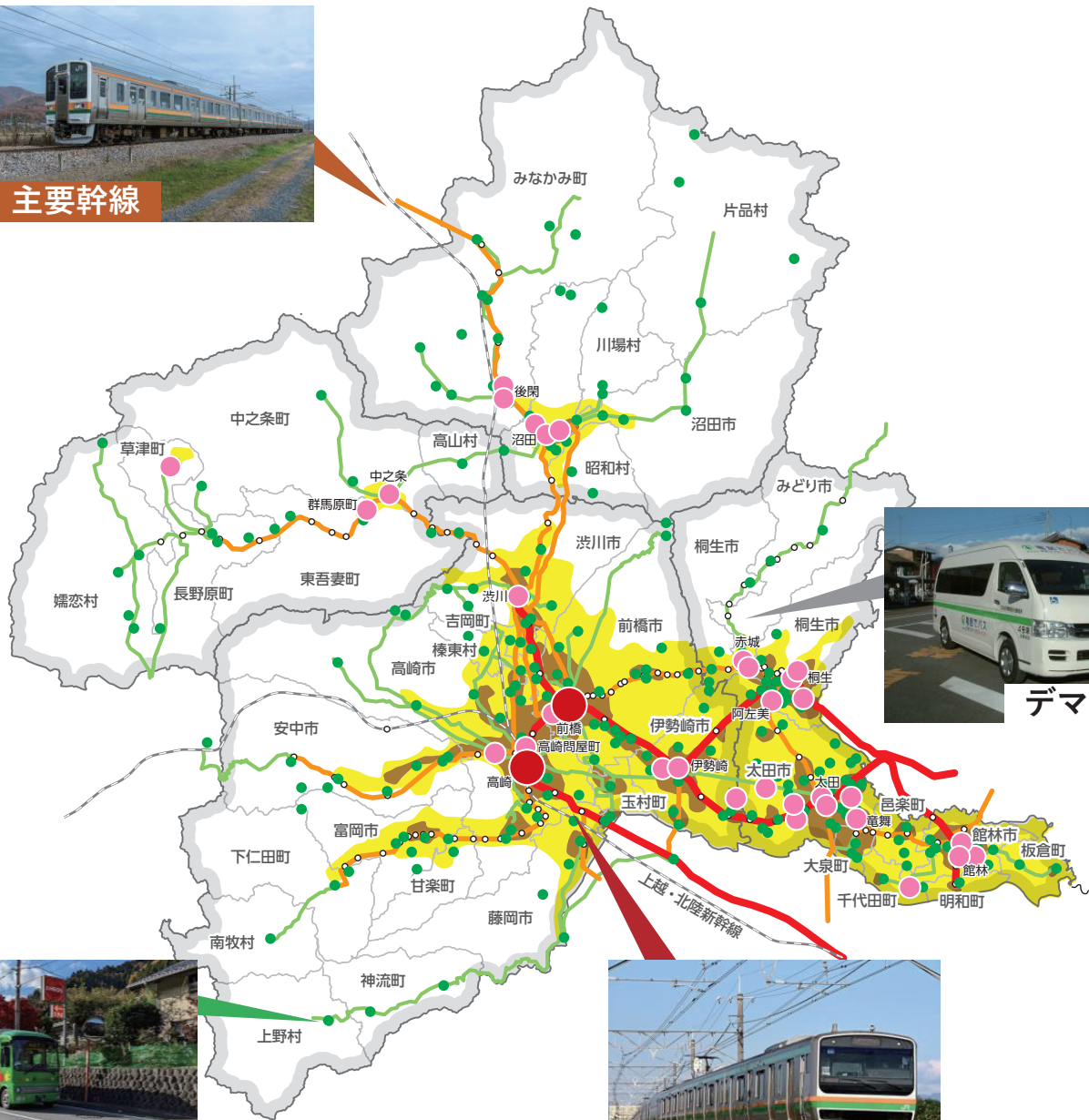
主要幹線

自治体中心部や著名な観光地を結び、県民生活や来訪者の広域的な交流を中心的に支える公共交通路線

補助幹線

主要拠点、地域拠点、交通結節点を連絡して県民生活を支え、主要幹線を補完する公共交通路線

全県における拠点+公共交通ネットワーク図



選定した幹線

- 基幹幹線
- 主要幹線
- 補助幹線
- 鉄道駅

拠点

- 中枢
- 主要
- 地域

人口密度

- 人口密度40人/ha以上の集約型市街地
- 人口密度20～40人未満/haの市街地

幹線路線のサービス水準

● デジタル技術を活用した利用環境

これまでのように交通手段に合わせて人が行動するのではなく、MaaSなどのデジタル技術を活用しつつ、人の行動に合わせて多様な交通モードを選択できる利用環境の構築を目指します。

交通モードを超えた1つの融合サービス

～ どれかに乗る から どれでも乗れる 交通社会へ～



MaaSの導入により、交通モードを超えた1つの融合サービスの構築と利用環境の向上を目指す

● 幹線路線の運行頻度

MaaSによる利用環境の向上のためには、個々の交通サービスが利用者ニーズに応じて適切に供給できることが前提となります。

現状の各交通事業者の輸送能力や利用実態等を踏まえて、市町村界をまたぐ広域的な公共交通ネットワークにおいて確保を目指すサービス水準を設定します。

既往調査による運行頻度と利用意向の関係

運行頻度を高くすると利用意向も高くなり、前橋市・高崎市のあるバス沿線住民アンケート調査では、運行頻度15分間隔で約7割が利用意向を示すようになるという結果が出ています。

現状の運行頻度

現状の運行頻度は、以下のとおりです。

幹線区分	具体例	運行頻度（現状平均※）			
		県央	東毛	吾妻	利根・沼田
基幹幹線	広域鉄道	約30分間隔	約30分間隔	—	—
主要幹線	地域鉄道・広域幹線バス	約30分間隔	約30分間隔	約80分間隔	約60分間隔
補助幹線	主要路線バス	約60分間隔	約60分間隔	約80分間隔	約60分間隔

※現状平均：幹線（上）を運行する鉄道、バスすべての運行本数を平均したもの

本戦略における運行頻度の基本的な考え方

現状の各交通事業者の輸送能力や利用実態等を踏まえて、市町村界をまたぐ広域的な公共交通ネットワークで確保を目指すサービス水準については、以下の基本的な考え方に基づき、計画期間内に取り組むものとします。

- ・ 利用実態等の輸送需要に見合った輸送力の確保、サービスの維持
- ・ 適切なダイヤ設定による鉄道と路線バスのシームレスな接続
- ・ 需要を考慮した、ピーク・オフピークにおける最適な運行頻度を設定

役割分担の明確化と相互連携方策・体制

● 役割分担と連携

県、市町村、公共交通事業者、および県民や地域の関係団体は、地域の公共交通の活性化に資するそれぞれの役割を果たしつつ、相互に連携を図りながら、協力する必要があります。

● 計画策定の役割分担

地域公共交通計画の策定においては、対象地域の広がりに対応した自治体と、実際に公共交通サービスを提供する当該地域の交通事業者が、地域の現況特性を踏まえた取組内容を議論して内容について確認・合意の上計画に盛り込み、相互に連携・協力して、その具体化を図ります。



● 役割分担と連携

県、市町村、公共交通事業者のそれぞれの主な役割と、県民や地域の関係団体のみなさんとの共創による取組について、以下に示します。

主体 (範囲)	関係者の主な役割	具体例
県 (広域)	- 広域的な観点での取組の検討と合意形成 - 取組に必要な財政的支援 - 先導的な取組の試行や普及促進 - 情報提供と技術的助言	- 持続可能な地域公共交通のあり方検討 - MaaS等の新技術の導入・普及や幹線交通の運行や駅などの広域的な交通基盤の整備への財政的支援 - 新たなモビリティの社会実装による課題解決の支援 - 老朽化・バリアフリー対策等による広域的な公共交通の維持確保と強靱化 等
市町村 (生活圏)	- 地域にとって最適な取組の検討と合意形成及び取組の実施 - 地域の輸送資源の総動員に向けた関係者の調整	- 地域内の多様な移動手段の確保・最適化（地域公共交通計画の策定等） - 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
交通事業者 (運行エリア)	- 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及び地域旅客運送サービスの持続可能な提供 - 利用実態や需要の把握 - 経営改善の取組と企画機能の強化、生産性の向上	- 非接触決済システムの導入やMaaSの導入・普及など、交通システムの高度化と効率化 - 公共交通のオープンデータの活用によるサービスの高度化とE B P Mによる適切な運行管理 - 老朽化・バリアフリー対策等による広域的な公共交通の維持確保と強靱化 等
県民・地域の 関係団体 (共創例)	- 地域の関係者ととともに、市町村、交通事業者と連携して移動手段を検討 - 公共交通を利用・活用	- 市町村の地域公共交通計画策定に参画 - 市町村内の多様な移動手段のあり方を検討 - 市町村内における多様な移動手段確保に係る取組に対し、前向きに協力 等

目指すべき将来像の実現に向けて、5つの基本方針毎に必要な施策・事業を位置づけました。

今後5年間の施策については、自動運転社会の到来も見据えつつ、既存の公共交通インフラを最大限に活用し、都市交通の効率的な運行と利用促進策を講じます。

基本方針①

ニューノーマルにも対応した安全・快適で持続可能な公共交通サービスの確保・維持

県民や移住者を含む、誰もが快適で持続的に住み続けられる生活圏の形成（快疎な空間）とそれを支える移動手段の確保を目指します。

施策1

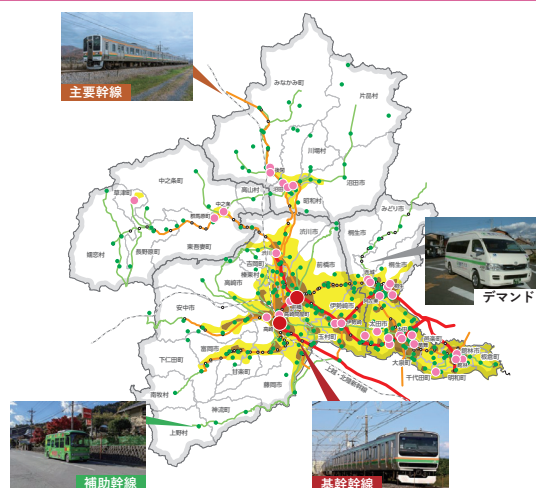
ぐんまらしい「快疎」な空間の形成と連携した多様な移動手段の確保・維持

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

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



基本方針②

DX・新技術導入による公共交通サービスの効率化・高度化

DX・新技術導入による、MaaSや自動運転等の新たな交通サービスの導入とEBPMによる地域公共交通の再編・効率化など、公共交通サービスの効率化と高度化を目指します。

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

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



基本方針③

交通まちづくり分野の脱炭素化の推進【GI】

環境負荷の少ない公共交通の利用促進や都市空間の再構築など、交通まちづくり分野における脱炭素化の推進を目指します。

施策6

環境負荷の少ない移動手段の利用促進などスマートムーブの推進

施策7

脱炭素型の都市・地域づくりの推進



出典：日野自動車HP

出典：ウォーカブルなまちづくり（国土交通省）

基本方針④

まちづくりと連携した基幹公共交通軸の確保・維持（市町村域を越える広域的な公共交通）

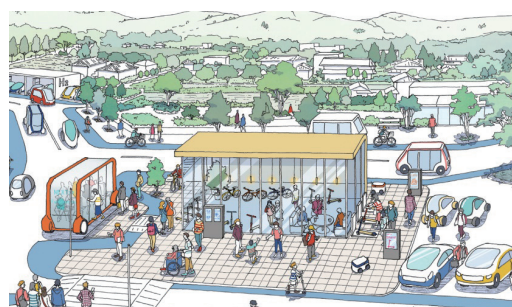
市町村を越える広域的な拠点をつなぐ幹線公共交通の安全性、快適性、利便性の確保を目指します。

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

施策9 シームレスで利便性の高い広域的な基幹公共交通ネットワークの構築

施策10 交通インフラの老朽化対策、バリアフリー化等の推進

施策11 訪日外国人観光客などの広域的な観光周遊に対応した公共交通ネットワークの構築



出典：2040年、道路の景色が変わる（国土交通省）

基本方針⑤

まちづくりと連携した地域的な暮らしの足の確保・維持（市町村内における多様な移動手段）

市町村内の多様なライフスタイルに対応した、地域の多様な移動手段の確保を目指します。

施策12 市町村内の各拠点への都市機能の誘導とこれらをネットワークする多様な移動手段の確保・維持

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

施策14 都市部の鉄道・バス等の利便性向上

施策15 郊外や交通空白地における新たな移動手段の導入・普及など地域の多様な移動資源を総動員した移動手段の確保

施策16 観光地内の周遊性を向上させるための移動手段の確保

地域旅客運送サービス

公共交通機関



鉄道

路線バス

デマンド交通

乗用タクシー



自家用有償旅客運送



福祉輸送、スクールバス、病院・商業施設等の送迎サービスなど

数値目標

本計画で定める交通まちづくりの将来像を実現するため、数値目標を設定し、進行管理を行います。数値目標の設定にあたっては、法定事項で定められた標準指標と基本方針に基づく本計画の進捗状況を評価・モニタリングするための個別指標の2種類を設定します。

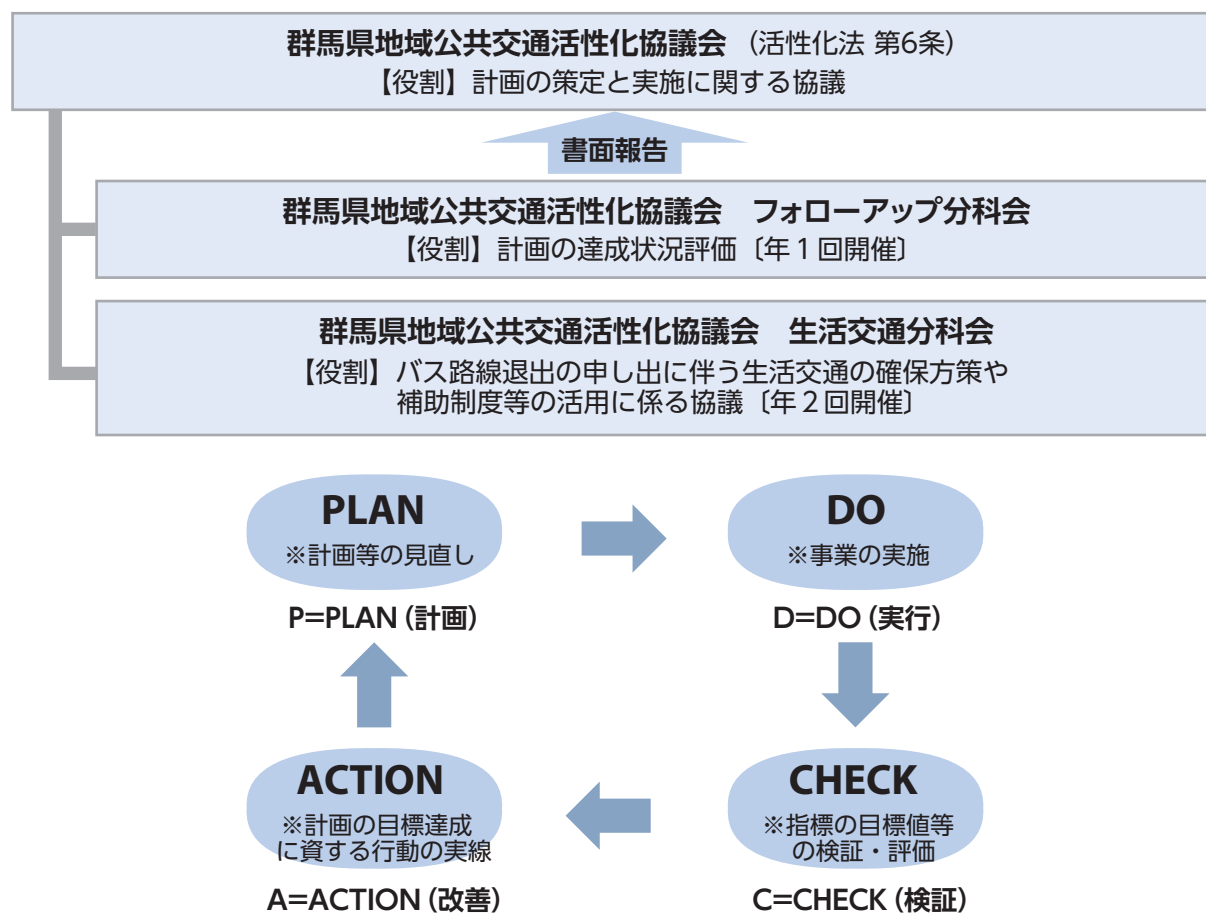
標準指標

標準指標	基準値	目標値				
		R 5	R 6	R 7	R 8	R 9
公共交通の利用者数 (鉄道+乗合バス)	4,276 万人 (R2年度)	4,745 万人	4,893 万人	5,040 万人	5,188 万人	5,335 万人
市街化区域内人口密度	67.3 人/ha (R3 年度末)	66.6 人/ha	66.2 人/ha	65.8 人/ha	65.5 人/ha	65.1 人/ha

※上記以外に、2つの標準指標と、5つの計画目標それぞれに対応した13の個別指標(うち2つは標準指標と共通)を設定します。詳細は本編をご参照下さい。

進捗管理体制

計画の達成状況については、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が、群馬県地域公共交通活性化協議会生活交通分科会と連携し、事業の進捗状況を定期的に評価するとともに、今後の事業の進め方を協議のうえ、群馬県地域公共交通活性化協議会へ報告します。



PDCAサイクルのイメージ