

鉄道路線緊急対策

鉄道利用促進アクションプログラム

— 東武桐生線（三枚橋駅～相老駅） —



2019（平成31）年2月

群馬県

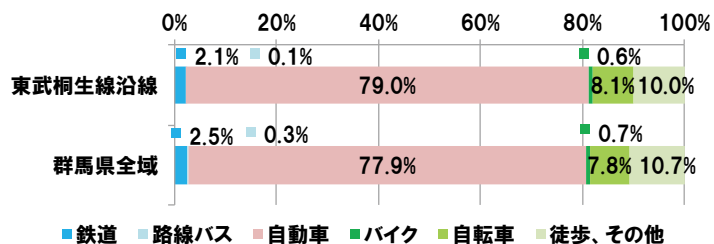
（関係市：桐生市・太田市・みどり市）

はじめに

群馬県では、5つの鉄道事業者により14の鉄道路線が運行されています。

しかしながら、平成 27 年度から平成 28 年度にかけて実施したパーソントリップ調査（以下「PT 調査」といいます。※1）の結果、群馬県は自動車依存型の社会であり、鉄道の利用者が非常に少ないこと、また少子化の影響により、今後鉄道利用者は大幅に減少する見込みであることがわかり、鉄道の存続が懸念されます。

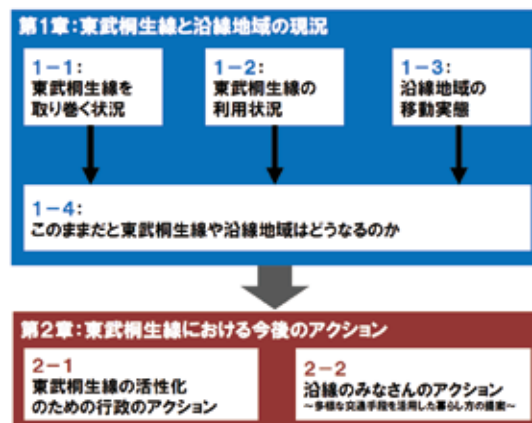
そこで、県では、「自動車以外の移動手段も選択できる社会」の実現を目指し、平成30年3月に「群馬県交通まちづくり戦略」を策定しました。



＜図 1 東武桐生線沿線と県全域の交通手段の割合＞

この戦略の中では、鉄道路線を基幹公共交通軸として位置づけ、将来にわたって存続・維持するための緊急対策として、今後3年間で順次、14の鉄道路線別に“利用促進アクションプログラム”を策定し、利用促進に取り組むこととしています。

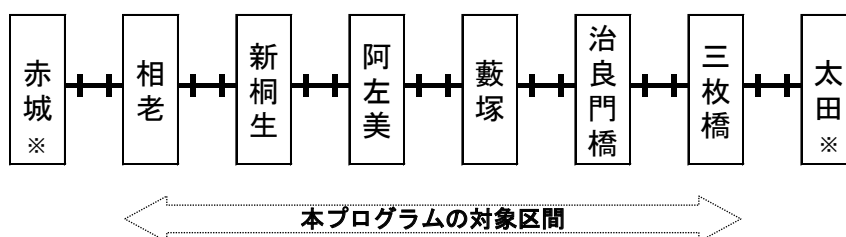
東武桐生線のアクションプログラムでは、他路線が乗り入れている太田駅と赤城駅を除く（※2）、三枚橋駅から相老駅までを対象として、鉄道の利用実績や PT 調査から、まず路線の利用実態と課題を明らかにします【第1章】。



＜図2 アクションプログラムの構成イメージ＞

その上で、おおむね5年以内に効果の発現が期待される、簡易的で暫定的な施策（行政のアクション）を整理します【第2章1項】。

そして、これらの内容を沿線のみなさんと共有することにより、みなさんにも鉄道利用（みなさんのアクション）をお願いするという構成になっています【第2章2項】。



＜図3 東武桐生線各駅＞

鉄道は、単なる交通手段ということだけではなく、地域のシンボルであったり、首都圏・全国へのネットワークであったりと、それぞれの地域において重要な役割を担っています。

本プログラムにより、みなさんの地域の鉄道のあり方をあらためてお考えいただき、日常の移動手段を見直すきっかけとしていただきたいと思います。

※1 本プログラムでPT調査を出典としているグラフ等には **PT** マークを表示しています。

※2 太田駅は東武伊勢崎線、赤城駅は上毛電気鉄道上毛線のアクションプログラムで扱います。

1. 東武桐生線と沿線地域の現況

1-1. 東武桐生線を取り巻く状況

(1) 東武桐生線の位置づけ

Point 1：東毛地域の主要都市、そして首都圏をつなぐ基幹公共交通

東武桐生線は、太田市の太田駅からみどり市の赤城駅まで、東毛地域の主要都市をつなぐ鉄道路線です。

沿線には、住宅地が広がる地域もみられますが、多くがのどかな田園風景で、やろ塚温泉郷などの観光地もあります。

相老駅でわたらせ渓谷線と、赤城駅で上毛線とそれぞれ接続しているほか、首都圏と東毛地域をつなぐ特急列車「りょうもう」も運行されているなど、東毛地域から県央地域、さらには首都圏をつなぐ基幹公共交通としての役割を果たしています。



＜図4 東武桐生線の路線図＞

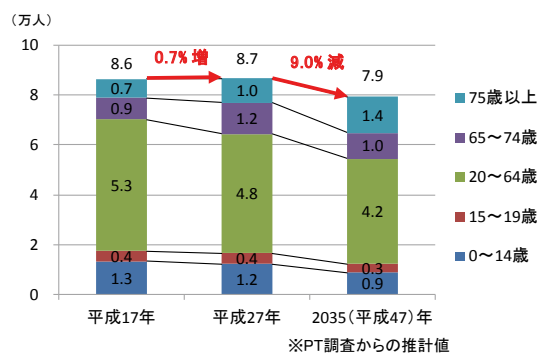
資料：国土地理院ウェブサイト (<http://www.gsi.go.jp/index.html>) ※群馬県にて加工し作成

(2) 沿線人口の状況

Point 2：「今は」人口が増加

東武桐生線沿線地域（駅 6Km 圏域をいいます。以下同じ）の人口は平成 17 年から 27 年までの間に 1,000 人（0.7%）ほど増加しています。

しかし、その内訳をみると、65 歳以上の人口は約 6,000 人（38.2%）増加する一方、64 歳以下の人口は約 6,000 人（8.3%）減少しています。



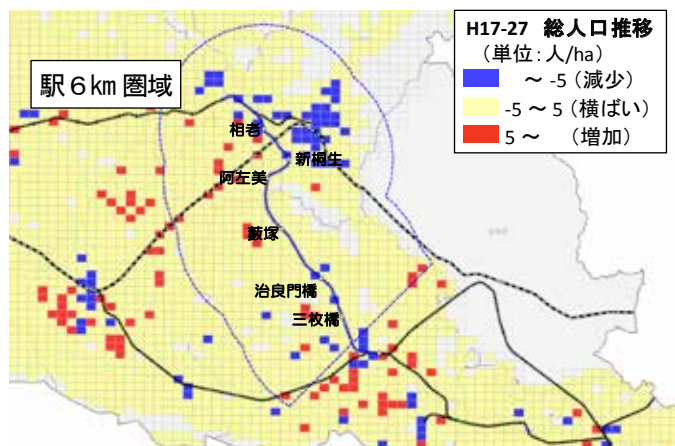
＜図5 沿線地域の人口の推移＞
資料：国勢調査（平成 17、27 年）

PT

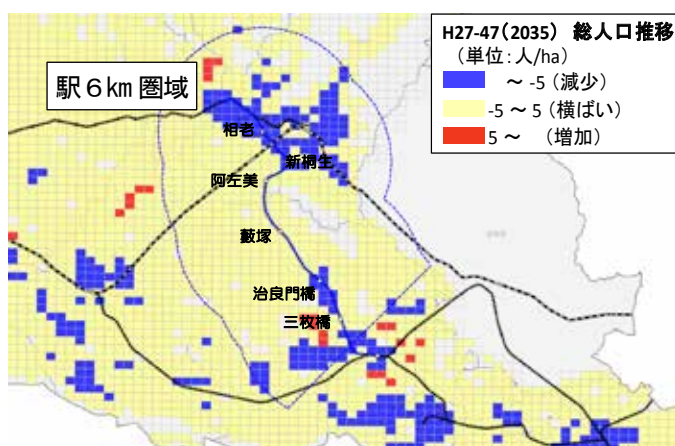
※端数処理等により、合計は年代別の計と一致しないことがある。

地点別では、増加している地点の多くは駅から徒歩圏外であり、治良門橋駅や相老駅、新桐生駅の周辺では人口減少が目立っています。

沿線地域の人口は、将来的に減少局面に入り、特に駅周辺の人口が大きく減少することが懸念されています。



＜図6 沿線地域の人口の推移（平成17-27年）＞
資料：国勢調査をもとに群馬県にて作成



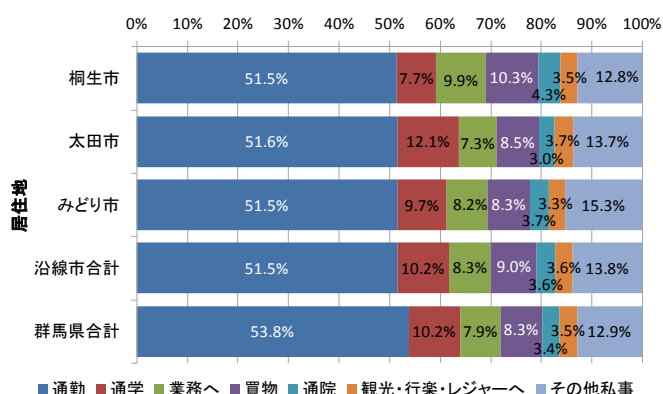
＜図7 沿線地域の人口の将来推計
(平成27-47(2035)年)＞ PT
資料：国勢調査をもとに群馬県にて作成

(3) 沿線地域をめぐる人の動き

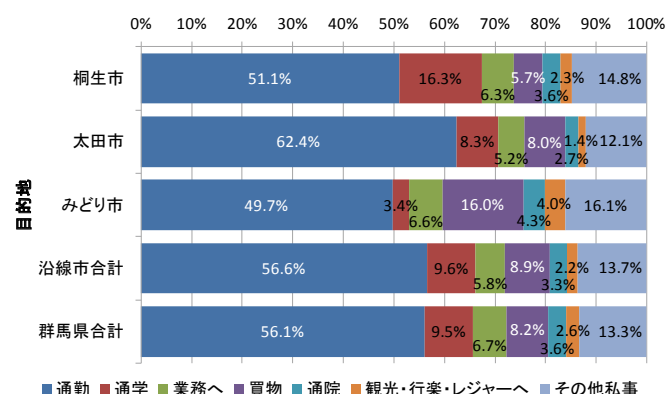
Point3：沿線3市に集中する学校や職場などへの移動

PT調査から、沿線地域をめぐる人の動きを分析したところ、県内でも人口が集中している地域ということもあり、お住まいの方の移動目的では、県全体と比べて移動割合に大きな違いはみられませんでした。

一方で、沿線3市を訪れる方の目的では、多くの学校がある桐生市への「通学」や、工業都市であり、製造工場が集積している太田市への「通勤」の割合が高く、沿線地域の特性を反映したものとなっています。



＜図8 居住地別・目的別の移動割合＞ PT
⇒お住まいの方がどのような目的で移動をしているか



＜図9 目的地別・目的別の移動割合＞ PT
⇒訪れる方の目的はどのようなものか

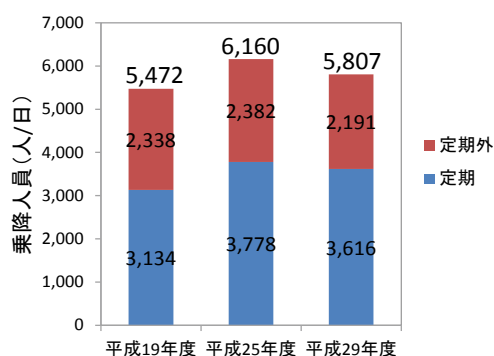
1-2. 東武桐生線の利用状況

(1) 近年の利用者数の推移

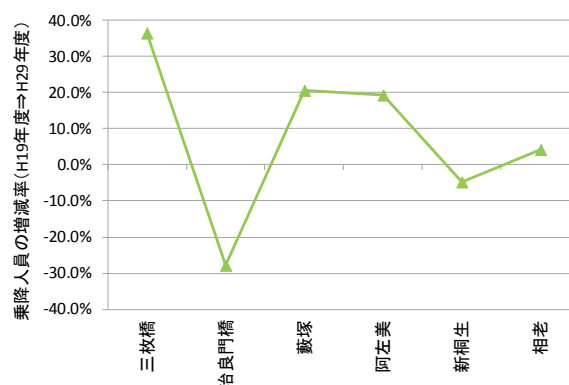
Point4：利用者は伸び悩み

東武桐生線の乗降人員は、平成19年度と29年度の比較で、約6%、1日あたりでは約335人増加していますが、決して増加傾向にはなく、むしろ利用は伸び悩んでいる状況です。

平成19年度と29年度の比較で全体の乗降人員は増加しているものの、周辺の人口が減少している相老駅では利用者が横ばい、治良門橋駅・新桐生駅では減少しているように、鉄道利用は沿線地域の人口に大きく左右されますので、人口が減少局面に入ると、鉄道利用への影響が懸念されます。



<図10 乗降人員の比較
(平成19、25、29年度)>
資料：東武鉄道



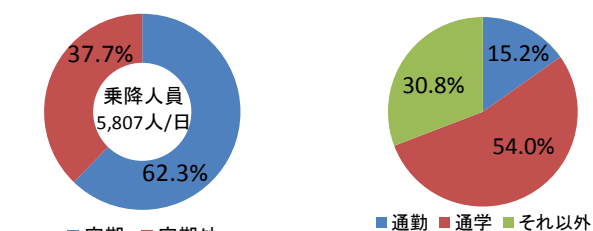
<図11 駅別の乗降人員の増減率>
資料：東武鉄道

(2) 利用の傾向

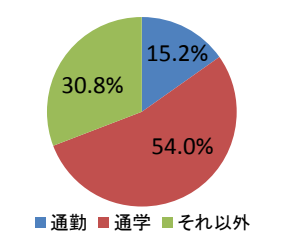
Point5：利用の中心は太田市や県外への通学・通勤利用

東武桐生線は、1日あたり約5,800人が乗降しています。その内訳は、定期券（通学・通勤）による利用が約6割で、さらに、利用者を群馬県民に限定すると、通学利用が54%、通勤利用が約15%となっています。

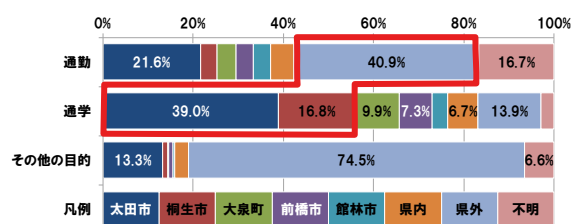
また、この路線は、特急りょうもうの運行や普通列車でも乗換えがスムーズで、首都圏への移動に利用しやすいため、通勤では、県外、さらに内訳をみると大部分が東京となっています。通学では、太田市や桐生市の割合が多く、みなさんがお住まいの市域を越えて通学し、通勤については県域を越えた移動に欠かせない路線として、重要な交通手段となっていることがわかります。



<図12 定期・定期外別
乗降人員 (平成29年度)>
資料：東武鉄道



<図13 利用目的の内訳>
(群馬県民限定)



<図14 利用者の目的別訪問場所>

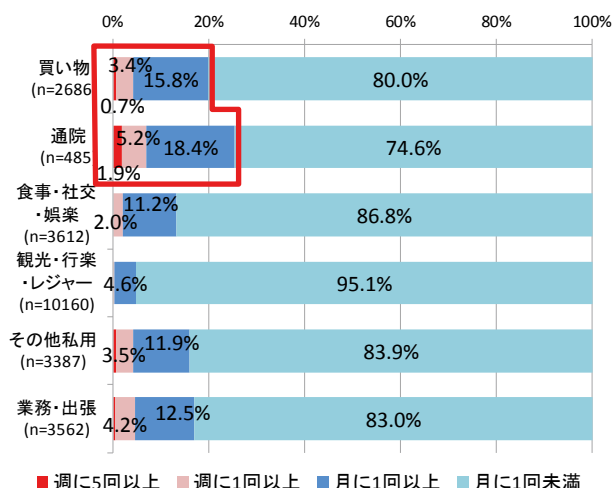
Point6：地域の豊かな暮らしを支える路線

通学・通勤以外では、多くは月1回未満の利用と、利用頻度は決して高いとは言えません。

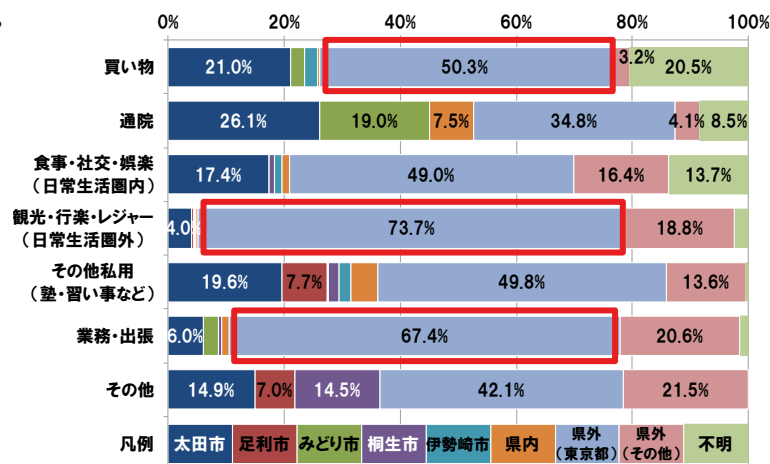
しかしながら、買い物や通院では他の目的と比べると利用頻度が高く、今後、高齢化が進行すると、こうした利用が増えてくることも考えられます。

また、訪問場所では、通学・通勤と同様に、「買い物」、「観光」、「出張」などでの東京への移動が多くなっており、遠方への仕事や、休日の特別なお出かけの際に鉄道が利用されていると考えられます。

このように、東武桐生線は、地域に住みながら、活躍の場を地域外に広げ、豊かな暮らしを送るために必要な路線と言えるのではないのでしょうか。



＜図 15 目的別の利用頻度＞ PT

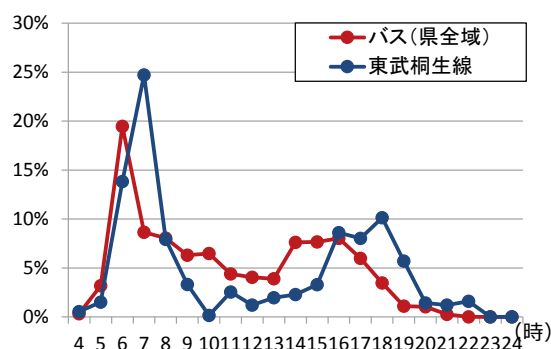


＜図 16 利用者の目的別訪問場所（通学・通勤以外）＞ PT

Point7：通学・通勤時間帯である朝・夕方に利用が集中

Point5でみたように、東武桐生線の利用者の多くは通学・通勤者であることから、同じ公共交通であるバスと比べても、通学・通勤の時間帯である朝・夕方に利用が集中し、昼間などの利用は少なく、空席が目立つ区間や時間帯もあると考えられます。

利用状況は運行本数に影響を及ぼす可能性もありますので、買い物や出張など、通学・通勤（朝・夕方）以外での利用のあり方を考えていく必要があります。



＜図 17 時間帯別の利用分布割合＞ PT



＜朝と昼間の利用状況（イメージ）＞

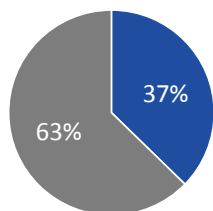
1-3. 沿線地域の移動実態

(1) 沿線地域における交通手段選択の状況

Point8：自動車に大きく依存した日常生活

「群馬県交通まちづくり戦略」で示されている、過度な自動車依存の実態は東武桐生線沿線地域も例外ではありません。一般的に日常的な活動範囲と考えられる3km程度の移動でも、90%程度で自動車が利用されており、200m未満の移動でも4人に1人以上が自動車を利用するなど、自動車に大きく依存した日常生活が送られています。

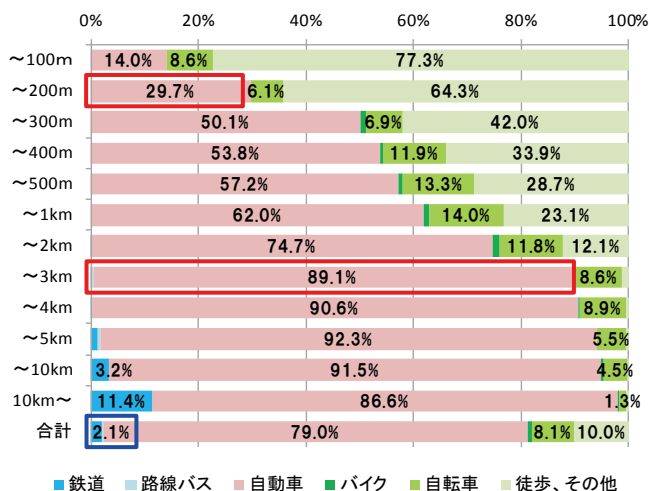
その結果として、全ての移動手段の中から鉄道が選択される割合は、わずか2.1%しかありません。【図1】県全体では2.5%）



■ 鉄道を利用した ■ 鉄道を利用しなかった

<図19 ここ1年で外出時に
鉄道を利用したかどうか>

PT



<図18 移動距離ごとの交通手段の割合>

PT

さらに、PT調査では、沿線3市にお住まいの6割以上の方が、1年間で一度も鉄道を利用していないと回答しており、通学・通勤で鉄道を利用している方を除くと、東武桐生線を日常の移動手段として意識していただけていないことが懸念されます。

(2) 沿線地域における通学・通勤の交通手段

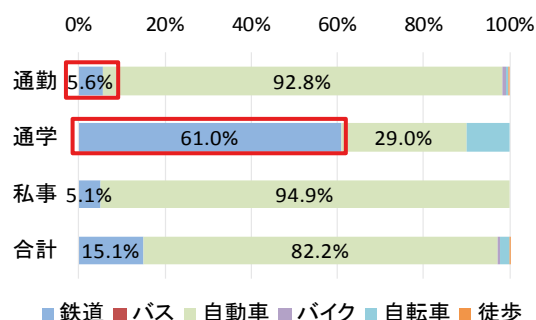
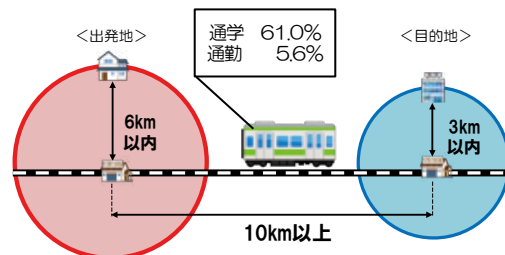
Point9：自宅・勤務先が駅の近くにあっても多くの方が自動車を利用

では、沿線地域における通学・通勤の交通手段を確認してみましょう。

駅との位置関係や、訪問先までの移動距離を、鉄道利用が現実的と考えられる条件（図20のとおり）に設定した場合、通学で鉄道を利用している方は61%となりました。

一方で、同じ条件でも通勤ではわずか5.6%に止まり、その他の目的でも同程度であるため、自動車と駅が使いやすく「つながっていない」、「つながっていないと思われる」ことが原因と考えられます。

この条件で、鉄道を使わずに自動車のみで通勤している方は全体の約93%、人数を試算すると、1日あたり約4,200人にもなりますので、いかに通勤での自動車利用が多いかがわかります（P8コラム）。



<図20 上図の条件における交通手段の割合>

PT

1-4. このままだと東武桐生線や沿線地域はどうなるのか

(1) 鉄道利用者の将来推計

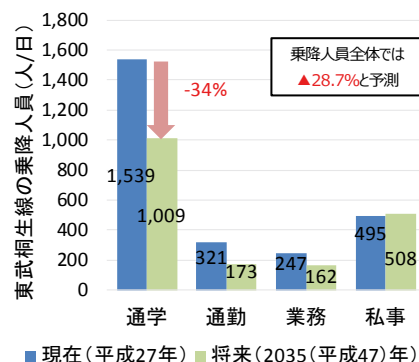
Point10：利用者が大幅に減少する見込み

東武桐生線の利用傾向、沿線地域の移動傾向が今後も変わらないと仮定すると、少子化の影響により、半数以上を占める通学利用が約34%と大幅に減り、全体の乗降人員も30%近く減少すると予測されています。

一方で、鉄道は、線路の維持管理など、安全運行のために縮減できない経費が大きく、旅客運輸収入が減れば、路線を維持していくための合理化を検討しなければなりません。

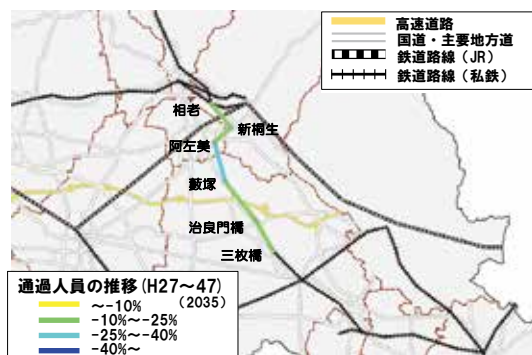
利用の中心である通学利用者が減少するということになれば、無人駅が増えたり、朝・夕方の時間帯でも運行本数が削減されたりするなど、路線のサービスレベルや利便性が低下する可能性があります。

それにより利用が落ち込む悪循環に陥ることがあれば、この予測よりも大きく利用が減り、東武桐生線の運行に支障をきたすことも十分にあり得ると考えるべきです。



＜図21 乗降人員の将来推計＞

PT



＜図22 通過人員の将来推計＞

PT

(2) 東武桐生線と沿線地域の関係

Point11：運行サービスの低下が地域での暮らしに影響

もし、東武桐生線の運行本数が減ってしまったら、沿線地域にはどのような影響があるのでしょうか。当然ですが、まず、鉄道を利用している方の生活に大きな影響があると考えられます。

○通学で利用している方 → 始業時間に間に合わない、帰りの時間が合わず部活動が思うようにできない

○通勤で利用している方 → 列車の接続が合わずに通勤時間が大幅に増えてしまう、混雑で疲れる

○自動車を運転できない方 → 外出しづらくなり、運動やリフレッシュの機会が減ってしまう

では、鉄道を使わずに自動車中心の生活をしている方への影響はどうでしょうか。

鉄道から自動車への転換が進むことにより、まちの中心部の渋滞悪化・駐車場不足、交通事故の増加など、自動車利用者を含めて、地域にお住まいのみなさんが暮らしにくくなるのが考えられます。

さらに、商談や出張などで来訪してもらいにくくなる、駅周辺の商業施設や会社の撤退につながるおそれがある、自動車排気ガスの増加につながる可能性があるなど、ビジネスやまちの魅力、環境・健康といった、地域の活力そのものにも問題が及ぶ可能性もあります。

運行本数の削減などの合理化は、利用状況や経営状況を踏まえて行われると考えられますので、鉄道を今利用しているか、していないかに関わらず、日頃から鉄道の利用や、地域における鉄道のあり方を考えておく必要があるのではないのでしょうか。

2. 東武桐生線における今後のアクション

2-1. 東武桐生線の活性化のための行政のアクション

(1) アクションの方向性

Point12：自動車中心のライフスタイルを尊重した施策展開

これまでみてきたように、東武桐生線沿線地域を含め、群馬県は自動車に大きく依存した社会となっています。ここで鉄道を利用しようと言っても、今までのみなさんのライフスタイルを急に転換するのは大変なことです。

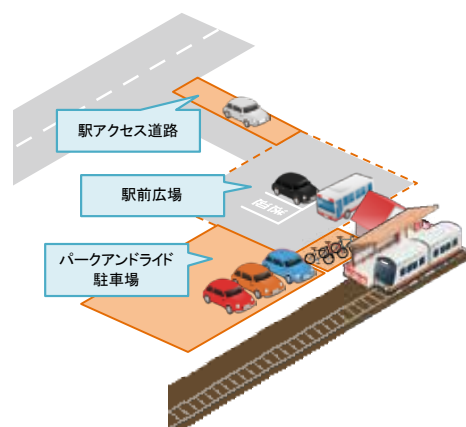
ですから、自動車中心のライフスタイルを尊重した施策を展開する必要があります。

そこで、行政では、自宅や勤務先・用務先が比較的駅の近くにある方を念頭に、「自動車と鉄道を使いやすくつなげる」ための施策を進めていきます。

具体的には、「自動車による駅へのアクセスの受け皿」となる「パークアンドライド駐車場（駅で自動車から鉄道に乗り換えるための駐車場）」、「駅前広場」、「駅アクセス道路」の整備や有効活用を通じて、みなさんに鉄道利用のメリットをより多くの場面で感じてもらえるよう取り組んでいきます。



<図 23 施策展開のイメージ>



<図 24 使いやすい駅のイメージ>

コラム『「たまたま」鉄道に乗ることから始めよう』

東武桐生線の活性化に向けては、まず、みなさんに東武桐生線の実情を知っていただくこと、みなさんに「鉄道も現実的な移動手段の1つ」と感じてもらうための取組を行うこと（環境整備や情報発信）が、行政の役割と考えています。

その上で、みなさんには、まずは、鉄道利用にメリットのある日や状況（例：週に1回程度の飲み会、送迎をお願いできない日の通院、渋滞しやすい地域への買い物）から鉄道利用を始めていただきたいと考えています。それがそのまま地域を守る「ささやかな行動」になるのではないのでしょうか。

参考までに、Point 9 でみた「自宅と勤務先が駅から比較的近くにありながら自動車通勤している方（1日あたり約4,200人）」が週1回鉄道を利用するようになると、鉄道の利用者は平日1日あたり約840人増加します。これだけでも、現状の乗降人員の約15%に相当します。

(2) 自動車による駅へのアクセスの現状

東武桐生線の各駅について、「自動車と鉄道が使いやすくつながっているか」という観点から確認したところ、一部の駅を除き、自動車でアクセスするための基本的な機能が十分ではない状況であることがわかりました。

○駐車場不足により、鉄道を利用する際に自動車を置けるのか不安がある。



○駐車場などが整備されていない。



(3) 自動車と鉄道を使いやすくつなげるための環境整備

～自動車による駅アクセスの受け皿を用意（重点プロジェクト）～

ここまで整理した内容を踏まえ、「自動車と鉄道を使いやすくつなげる」ための環境整備として、鉄道の利用増が見込まれる駅について、現況に応じ、「パークアンドライド駐車場」、「駅前広場」、「駅アクセス道路」の機能を持たせることを重点プロジェクトとして位置づけ、今後5年間で路線として一体的に実施します。

この重点プロジェクトの実施にあたっては、沿線市・東武鉄道の協力を得ながら、県が中心となって取り組みます。また、重点プロジェクト以外についても、沿線市の意向を踏まえながら適宜検討・実施していくこととします。



<図 25 重点プロジェクトの対象駅>

資料：国土地理院ウェブサイト (<http://www.gsi.go.jp/index.html>) ※群馬県にて加工し作成

<重点プロジェクト対象駅の実施イメージ>





＜重点プロジェクトの取組一覧表＞

対象駅	こんな取組を実施します！			
	駅に車を停めて、鉄道に乗換えしやすくなります	車で送迎がしやすくなります	車で駅へ行き来しやすくなります	その他
藪塚駅	○			駐車場への道路を拡充
阿左美駅	◎			
相老駅	○			

※ ◎は機能を新たに持たせるもの、○は機能を拡充するものを示します。

本プログラムの重点プロジェクトとは別に、阿左美駅と新桐生駅で本格的な整備計画が進んでおり、駅の利便性が一層向上します。

阿左美駅 駅舎移転・周辺整備（イメージ）



- ・阿左美駅は現在の場所から新桐生駅寄りに移転し、あわせて駅前広場などが整備されることとなっています。（みどり市・県事業）

新桐生駅 駅前広場等整備（イメージ）



- ・駅前広場の動線確保や明暗バランス調整、歩道を整備するとともに、駅前道路の拡幅を実施します。（県事業）

（４）その他の利用促進のための取組について

重点プロジェクトであるハード事業の効果を下支えするため、沿線市の取組を中心に、利用促進の充実を検討していくこととしています。

コラム「色々しています、鉄道利用を増やすための取組」

鉄道の利用を増やすために県内の市町村で行われている取組の一例をご紹介します。

- 「より乗りやすく！」 運賃・定期代の補助や、鉄道利用者の駐車場料金等の割引など
- 「駅をより便利に！」 イベント実施に合わせた、駅からの臨時シャトルバスの運行など
- 「駅をより楽しく！」 駅でのイベント開催や、スタンプラリーの実施など
- 「駅の魅力アップ！」 イルミネーションや花プランターでの装飾、駅放置自転車の整理など
- 「まず乗り方から！」 子供を対象とした鉄道乗り方学習の実施など

さらに、平成 31 年 4 月からは、県が開発した乗換検索アプリ「ぐんま乗換コンシェルジュ」をお使いいただくことができます。このアプリでは、鉄道の乗換えだけでなく、駅から目的地へのバスの案内も検索することができます。

また、東武桐生線に限った取組として、次の社会実験を実施しました。

◎東武桐生線利用促進社会実験

県では、平成 30 年 11 月～12 月の 2 ヶ月間、東武桐生線で利用促進を目指すための社会実験を実施しました。

東武桐生線では、昼間の時間帯に普通列車と特急りょうもうが交互に 1 時間に 1 本の運行となっています。

この実験は、東武桐生線区間の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（1 時間に 2 本）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という目的で行った取組です。



特急りょうもう（イメージ）

こうした取組を知ると、「たまには鉄道に乗ってみようかな」という気持ちになってきませんか？

2-2. 沿線のみなさんのアクション ～多様な交通手段を活用した暮らし方の提案～

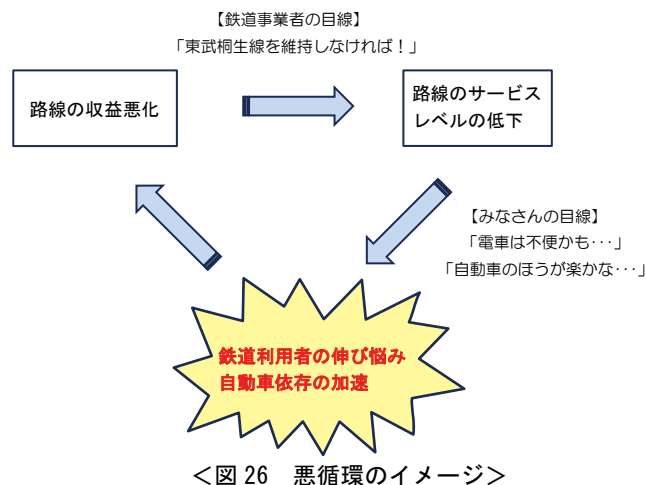
Point13：東武桐生線を支えるのはみなさんのアクション

これまでどおり東武桐生線を維持・活性化していくためには、利用者が今以上に増えることが不可欠です。

ただ、みなさんからすれば、駅まで行きにくかったり、ちょうど良い時刻の電車がなかったりと、鉄道を利用しにくい理由もあるかと思います。

一方、鉄道事業者からすれば、東武桐生線を維持するための経営努力として、運行経費などを削減せざるを得ない事情もあります。

今はそれぞれの思いが噛み合わず、利用が伸び悩む悪循環に陥っているかもしれません。



<図 26 悪循環のイメージ>

そこで、今後については、

【①行政のアクション】

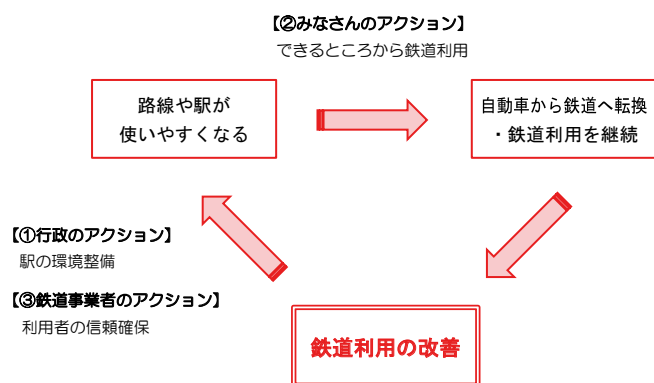
自動車から（一部でも）鉄道に転換してもらうきっかけとして、駅的环境整備を率先して行う！

【②みなさんのアクション】

利用しやすくなった駅や鉄道を週1回でも月1回でも使っていただく！

【③鉄道事業者のアクション】

安全運行を第一に、利用者の信頼確保に努める！
ことにより、三者が協働して、望ましい循環を実現する必要があります。



<図 27 望ましい循環のイメージ>

沿線3市のみなさんには、行政のアクションにぜひご注目いただきながら、できるところから鉄道利用をお願いします。

コラム「地域との協働で、廃線の危機から息を吹き返した地域鉄道」

ひたちなか海浜鉄道湊線は、茨城県ひたちなか市の勝田駅～阿字ヶ浦駅間を結ぶ約14kmの地域鉄道です。この路線は、平成17年当時、経営難により廃線が危ぶまれる状況となり、地元自治体が出資し、平成20年から第三セクター鉄道に経営が移管されました。その後、地域と一体となった取組により利用者が回復し、平成29年度は、廃止論議をしていた平成18年度と比べて40%増となっています。

この背景には、地元自治体の資金援助もありますが、事業者による運行時間帯の大幅な拡大、運行本数の増加などの「サービスの改善」と、それをバックアップして鉄道を盛り上げる「地域の取組」がありました。沿線地域の住民による「おらが湊鉄道応援団」が結成され、駅の清掃や利用促進運動、事業者への提言活動などを通じて、地域のみなさんで鉄道を利用する機運を醸成しています。

群馬県でも事業者と地域が連携した取組が行われていますが、今後の人口減少・少子化社会においても、地域で愛される鉄道を維持・存続していくために、見習える点は多いのではないのでしょうか。

Point14：暮らしにかしこく鉄道利用を取り入れるためのヒント

「できるところから鉄道利用を」と言われてもピンとこないかもしれませんが、みなさんの暮らしに鉄道利用を取り入れるメリットは色々なところにあります。

その一例を紹介しますので、お出かけの際は、まず、「鉄道が使えるか」を最初に考えてみましょう。そこからみなさんのアクションが始まります。

子供を最寄り駅までの送迎に・・・	飲み会のある日に・・・	出張時に・・・
○送迎に取られる時間が減り、何かと忙しい朝夕にゆとりが生まれます！ ○交通事故のリスクや渋滞に巻き込まれることが減り、安全で遅刻せずに通学できます！ ○友達とおしゃべりしながら楽しく通学できます！ 	○歩く距離が増えるので、おいしくお酒が飲めるかも！？ ○運転代行を頼んだり、ホテルに泊まったりする必要がなく、お財布にもやさしいです！ ○飲み会を切り上げる理由にも使えるかも！？ 	○渋滞などが原因で約束の時間に遅れることはありません！ ○自分で運転しない分、商談に力を入れられるかも！？ ○車内で資料を確認するなど、時間を有効に使えます！ 
駅近くの病院に・・・	買い物やイベントに・・・	県外への旅行に・・・
○家族に送迎をお願いする心苦しさもなく、自分のペースで通院できます！ ○タクシー代の心配もありません！ ○車窓から見える沿線ののどかな風景が診察前の気持ちをリフレッシュさせてくれます！ 	○駐車場探しに時間をかけたりせずに見えます！ ○同じ買い物先でも、いつもとは違う「旅行気分」に！？ ○渋滞のイライラからケンカになることもないかも！？ 	○高速道路の渋滞とは無縁です！ ○車出しや運転を押しつけられることもありません！ ○地域ならではの鉄道や駅弁など、旅行の楽しみが広がります！ 
加えて、健康にも効果大！		
◇自動車だけでなく、鉄道などの公共交通を使って移動するほうが運動量が多くなるため、消費カロリーが大きくなります。 ◇例えば、通勤時に、公共交通を利用している人は、自動車だけを利用している人に比べて約2.5倍のカロリーを消費しているとの試算があり、この差はスポーツジムでの運動約40分に相当します。（出典：群馬県交通まちづくり戦略） ◇これが毎日のこととなれば、頑張っただけでジムに行かなくても、無意識のうちに運動し、健康になっていくかもしれませんね！		

暮らしに鉄道を取り入れるのも意外と良いものですよね。

ぜひ、東武桐生線の将来のため、一緒に行動していきましょう！

コラム「公共交通が豊かな人間性を育む？」

鉄道やバスなどの公共交通は、運行時間に合わせて行動しなければならないことに煩わしさを感じる方もいるかもしれません。でも社会なんて思い通りにならないことばかり。

ある研究結果では、子供の頃にクルマばかりを使う家庭で育った人は傲慢性が高い傾向にあることが示されました。【出典：「谷口綾子：態度・行動変容研究の実務への応用（日本交通政策研究会講演会）」】

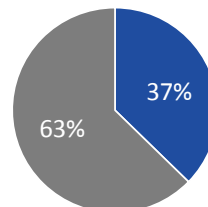
家庭や学校での教育に加え、公共交通を上手に使うことで、お子さんの人間性が豊かになるとも言えるかもしれません。

本プログラムの目標

(1) 目標値

今後は本プログラムに基づき、「自動車と鉄道を使いやすくつなげる」ための環境整備を着実に実施するとともに、継続してみなさんに鉄道利用を呼びかけながら、東武桐生線の利用促進に取り組んでいきます。

その成果を測るため、沿線3市にお住まいの方の「年間一度も鉄道を利用しない割合」を、今後5年間で10ポイント改善することを目標とします。



＜本プログラムの目標＞

○年間一度も鉄道を利用しない割合（沿線3市）

2016（平成28）年度 63% ⇒ **2023年度 53%**

■ 鉄道を利用した ■ 鉄道を利用しなかった

＜図19 ここ1年で外出時にPT
鉄道を利用したかどうか＞（再掲）

(2) 鉄道の利用状況の調査

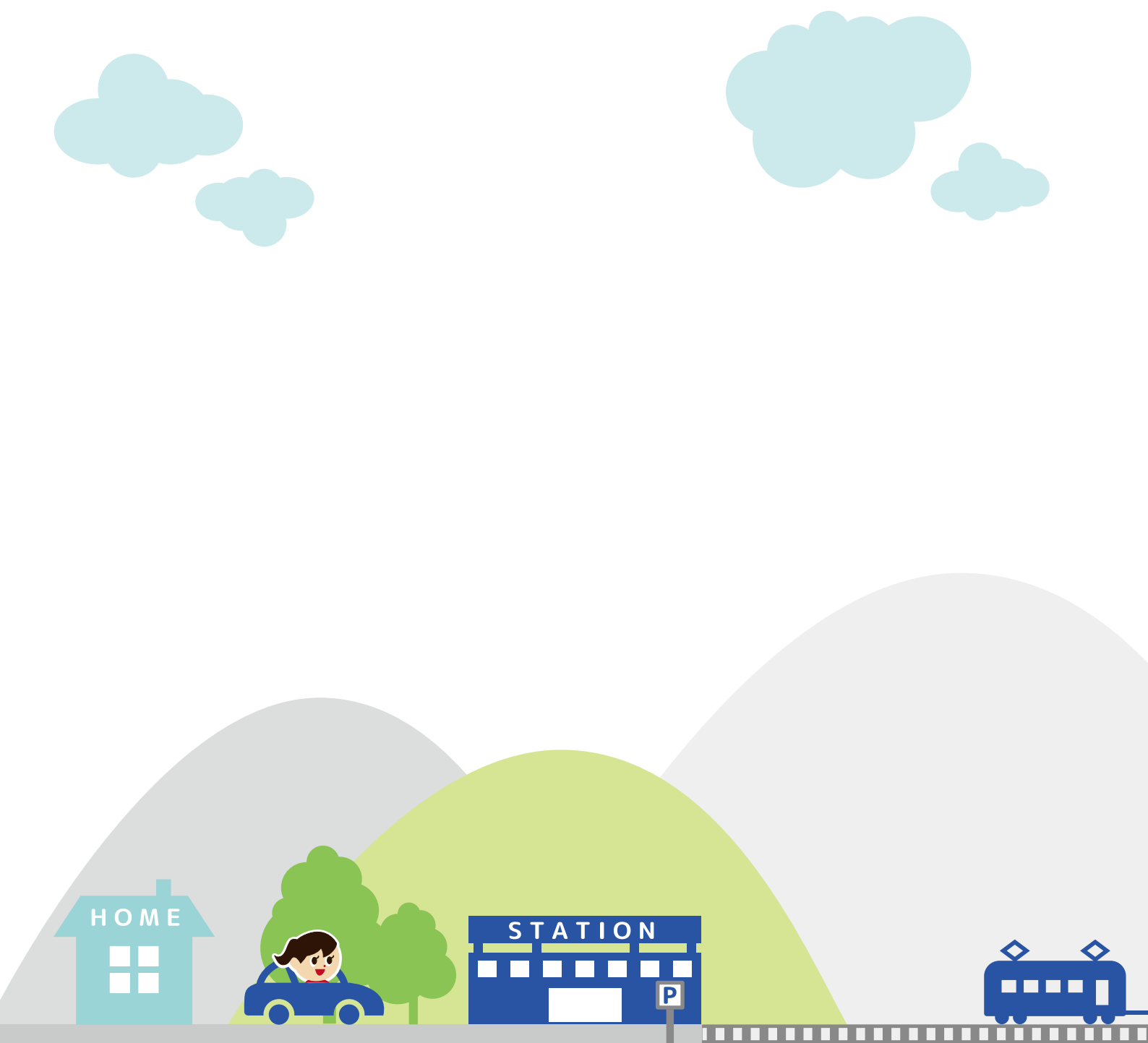
「年間一度も鉄道を利用しない割合」が改善し、目標を達成できたかどうかを確認するため、5年経過後、あらためてみなさんに、鉄道の利用状況をお伺いする予定です。

（参考）本プログラムの検討体制

本プログラムは、下表の事業者・所属にご意見・ご協力をいただきながら、事務局にて取りまとめたものです。

区 分	事業者名・所属名
鉄道事業者	東武鉄道株式会社
市町村	桐生市、太田市、みどり市
群馬県	＜総務部＞ 太田行政県税事務所、桐生行政県税事務所 ＜県土整備部＞ 建設企画課、道路管理課、道路整備課、都市計画課、 太田土木事務所、桐生土木事務所、 交通政策課（事務局）

This image shows a full page of blank, lined paper. It features approximately 20 evenly spaced horizontal black lines across its entire width, typical of notebook or legal stationery. The background is a solid off-white color, and there are no margins, text, or other markings present.



お問い合わせ先

群馬県 県土整備部 交通政策課 TEL : 027-226-2385