

鉄道路線緊急対策

鉄道利用促進アクションプログラム

— JR 両毛線（JR 前橋駅～ JR 桐生駅） —



2019（平成31）年2月

群馬県

（関係市：前橋市・桐生市・伊勢崎市・みどり市）

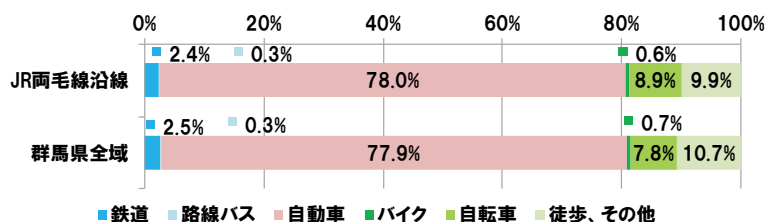
はじめに

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。

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。

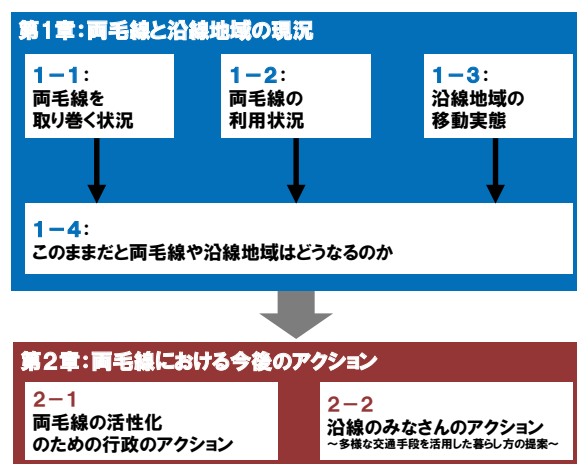


＜図1 両毛線沿線と県全域の交通手段の割合＞ PT

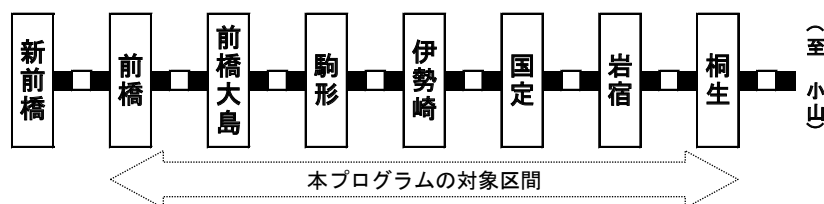
JR両毛線のアクションプログラムでは、県内路線区間のうち、他路線が乗り入れている新前橋駅を除く（※2）、前橋駅から桐生駅までを対象として、鉄道の利用実績やPT調査から、まず路線の利用実態と課題を明らかにします【第1章】。

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人々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2 アクションプログラムの構成イメージ＞



＜図3 両毛線各駅＞

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。

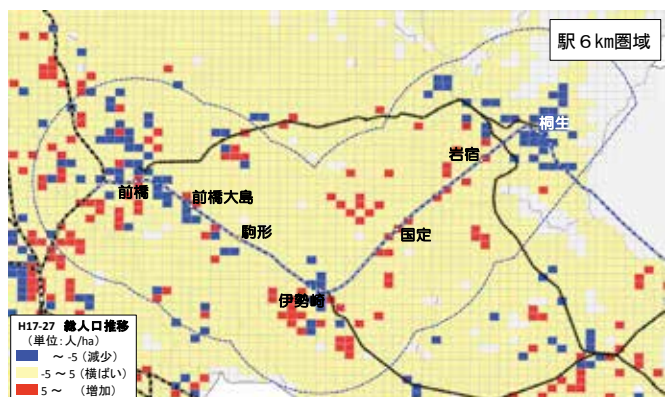
本プログラムにより、みなさんの地域の鉄道のあり方をあらためてお考えいただき、日常の移動手段を見直すきっかけとしていただきたいと考えています。

※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。

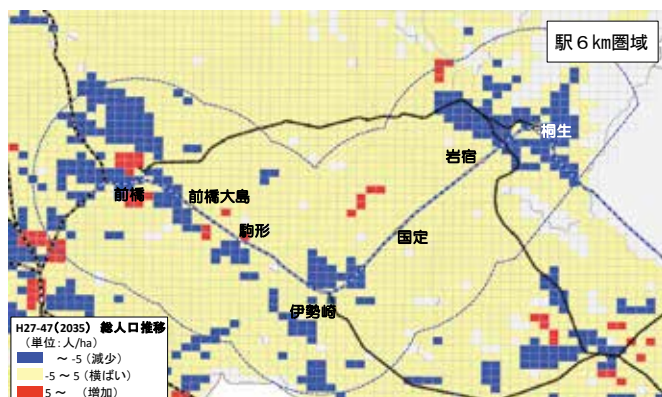
※2 新前橋駅は、JR上越線のアクションプログラムで扱います。

地点別では、国定駅や岩宿駅の周辺で増加がみられますが、その他の増加地点の多くは駅からは徒歩圏外で、桐生駅など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



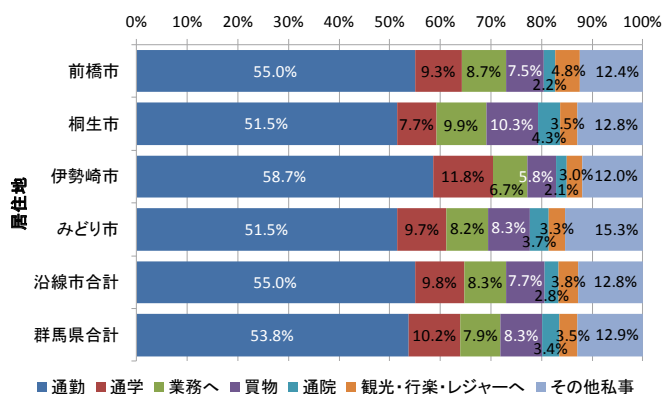
＜図 7 沿線地域の人口の将来推計
（平成 27-47（2035）年）＞ PT
資料：国勢調査をもとに群馬県にて作成

（３）沿線地域をめぐる人の動き

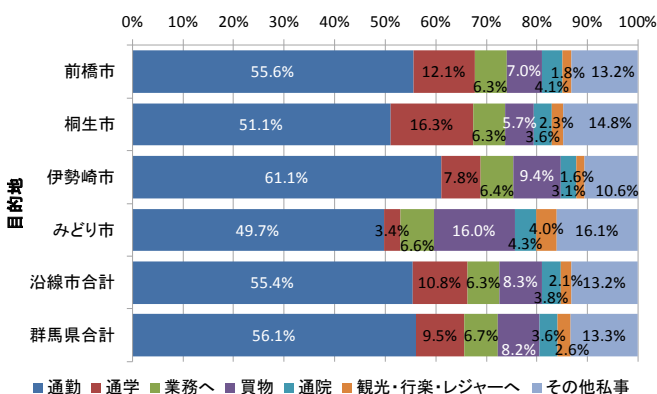
Point3：沿線４市に集中する職場や学校などへの移動

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、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。

それでも、お住まいの方の移動目的では、県全体と比べて、「通勤」の移動割合が多いことや、沿線４市を訪れる方の目的についても、「通学」や「買い物」の割合が多い市が目立つなど、都市機能が集中する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

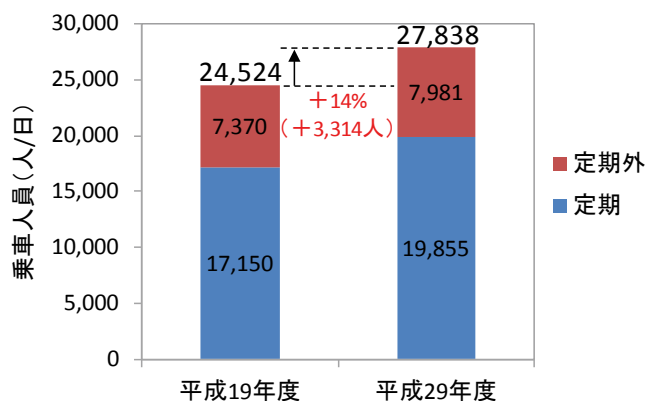
1-2. 両毛線の利用状況

(1) 近年の利用者数の推移

Point4：駅周辺整備や人口増加により、利用者も「今は」増加

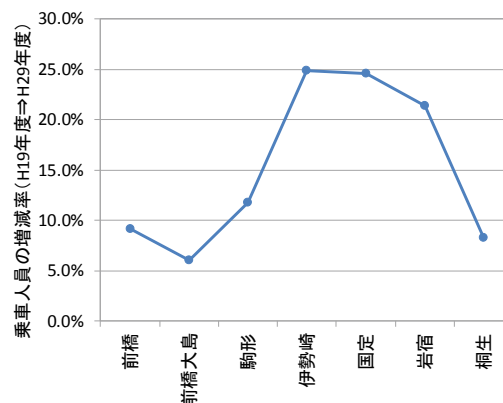
両毛線の乗車人員は、平成19年度と29年度の比較で約14%、1日あたりでは約3,300人増加しています。平成25年に完了した伊勢崎駅付近連続立体交差事業による駅の高架化などの整備により、駅が便利になったことが利用を後押ししているものと考えられます。

一方で、周辺の人口が増加している国定駅と岩宿駅では、乗車人員も大きく増加しているように、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 乗車人員の比較（平成19、29年度）＞
資料：JR東日本、群馬県統計年鑑

※日平均を算出する端数処理により、合計は定期・定期外の計と一致しない。



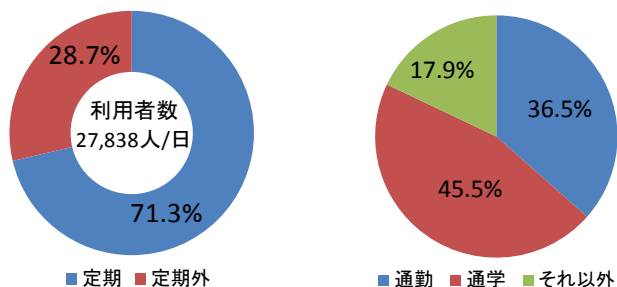
＜図11 駅別の乗車人員の増減率＞
資料：JR東日本、群馬県統計年鑑

(2) 利用の傾向

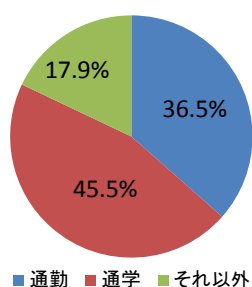
Point5：利用の中心は前橋市・高崎市への通学・通勤利用

両毛線は、1日あたり約28,000人が乗車しています。その内訳は、定期券（通学・通勤）による利用が約7割で、さらに、利用者を群馬県民に限定すると、通学利用が約46%、通勤利用が約37%となっています。

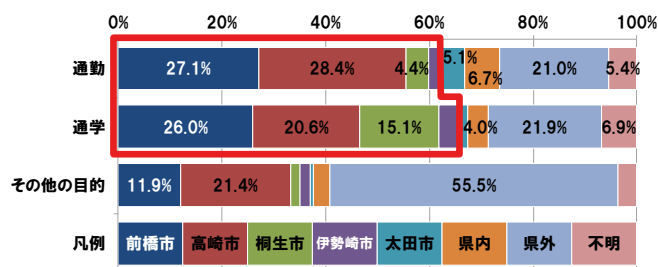
また、訪問場所別にみると、通学・通勤では、特に前橋市・高崎市・桐生市など、県内でも都市機能が集中している地域の割合が大きく、沿線地域にお住まいのみなさんの学校・職業生活を支える大切な役割を担っていることがわかります。



＜図12 定期・定期外別乗車人員（平成29年度）＞
資料：JR東日本



＜図13 利用目的の内訳＞ PT
(群馬県民限定)



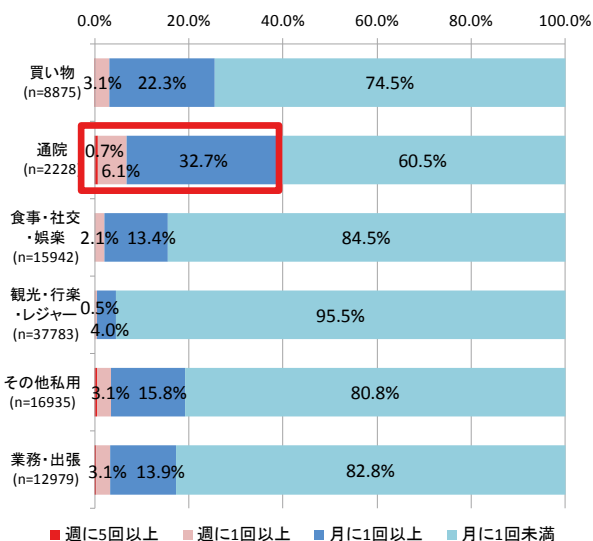
＜図14 利用者の目的別訪問場所＞ PT

Point6：地域の安心・豊かな暮らしを支える路線

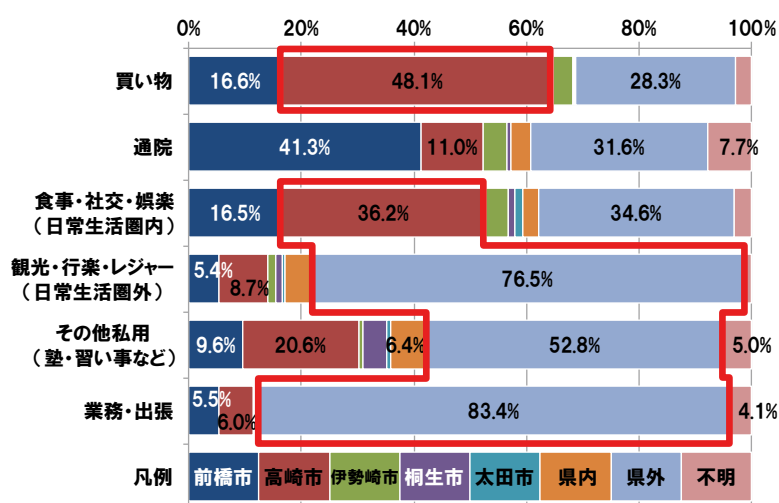
通学・通勤以外では、多くは月1回未満の利用と、利用頻度は決して高いとは言えません。そうした中であって、通院については週1回や月1回といった定期的な利用が目立ちます。

また、「買い物」や「食事」、「レジャー」などでは頻度は高くないものの、訪問先のほとんどが高崎市や県外などであり、休日の特別なお出かけなどの際に鉄道が利用されていると考えられます。

両毛線は、生活のあらゆる場面を支える、地域での安心・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

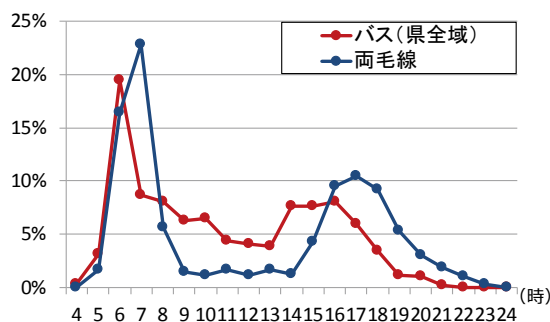


＜図16 利用者の目的別訪問場所（通学・通勤以外）＞ PT

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、両毛線の利用者のほとんどは通学・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）＞

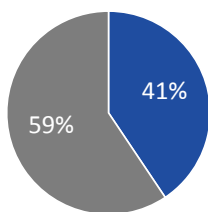
1-3. 沿線地域の移動実態

(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

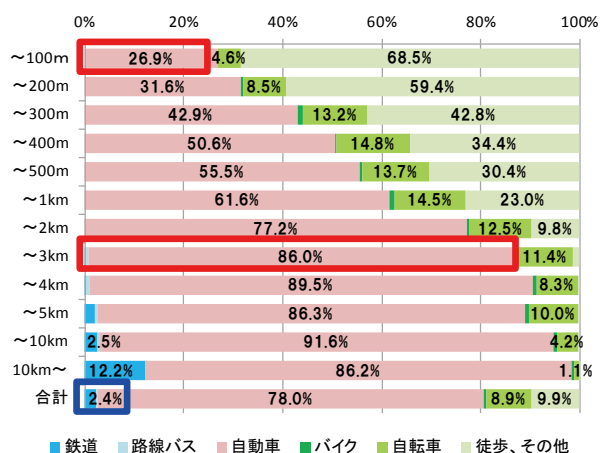
「群馬県交通まちづくり戦略」で示されている、過度な自動車依存の実態は両毛線沿線地域も例外ではありません。一般的に日常的な活動範囲と考えられる3km程度の移動でも、85%以上で自動車が利用されており、100m未満の移動でも4人に1人が自動車を利用するなど、自動車に大きく依存した日常生活が送られています。

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2.4%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4市にお住まいの6割近くの方が、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、両毛線を日常の移動手段として意識していただけ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

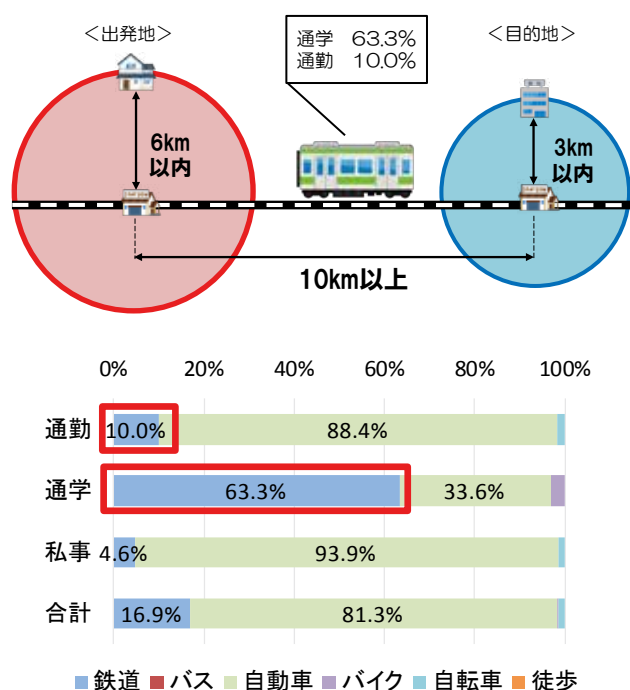
Point9：自宅・勤務先が駅の近くにあっても多くの方が自動車を利用

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約63%となりました。

一方で、同じ条件でも通勤ではわずか10%に止まっており、駅の整備が進められているにもかかわらず、自動車をお持ちの方に「自動車と駅が使いやすくなっていない」と思われているなど、鉄道利用への何らかの抵抗があると考えられます。

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88%、人数を試算すると、1日あたり約12,800人となりますので、いかに通勤での自動車利用が多いかが分かります（P9コラム）。



<図20 上図の条件における交通手段の割合> PT

1-4. このままだと両毛線や沿線地域はどうなるのか

(1) 路線の経営状況

Point10：運行規模に見合った利用状況ではないおそれも

JR 東日本によると、両毛線（注：ここでは新前橋駅～小山駅の区間をいいます。）は、輸送規模の1つの指標となる平均通過人員（1日1kmあたりの平均輸送量）でみると、公表対象の在来線66路線中27番目と、中位より上の水準となっています。

しかしながら、平均通過人員で両毛線の上位3路線と比べると、営業キロ1kmあたりの旅客運輸収入（表1のA÷B）では大きく差がついており、経営効率の良くない路線となっている可能性があります。

Point4では、沿線地域の人口増加などを背景に、両毛線の乗車人員が増えていることを確認しましたが、それでもまだ、運行規模に見合った利用状況ではないことを示しているのではないのでしょうか。

順位※	線名	区間	平成29年度 平均通過人員 (人/日)	平成29年度 旅客運輸収入 (百万円/年) [A]	営業キロ (km) [B]	A÷B
1	山手線	品川～田端(新宿経由)	1,124,463	109,798	20.6	5330.0
10	高崎線	大宮～高崎(宮原経由)	116,638	33,867	74.7	453.4
24	成田線	佐倉～松岸、成田～我孫子、成田～成田空港	14,867	8,594	119.1	72.2
25	鶴見線	鶴見～扇町、浅野～海芝浦、武蔵白石～大川	14,115	567	9.7	58.5
26	篠ノ井線	塩尻～篠ノ井	12,423	4,689	66.7	70.3
27	両毛線	小山～新前橋	11,272	3,093	84.4	36.6
28	信越本線	高崎～横川、篠ノ井～長野、直江津～新潟など	9,266	6,254	175.3	35.7
29	仙山線	仙台～羽前千歳	9,036	2,161	58.0	37.3
30	八高線	八王子～倉賀野	9,021	3,516	92.0	38.2
36	上越線	高崎～宮内(水上経由)、越後湯沢～ガーラ湯沢	5,365	3,424	164.4	20.8
40	吾妻線	渋川～大前	2,376	620	55.3	11.2

※平成29年度の平均通過人員の順位を示す。

※両毛線のほか、県内に駅のある路線を着色している。

＜表1 JR 東日本における路線別輸送等の実績＞
資料：JR 東日本（群馬県にて加工）

Point11：路線の維持には多額の費用が必要

両毛線（前橋駅～桐生駅）は全て有人駅であり、県内の他路線と比べるとサービスレベルは比較的高水準にあると言えますが、それでも平成30年7月から国定駅と岩宿駅の窓口では駅員による切符の販売がなくなり、自動券売機のみでの購入となるなど、合理化の動きがあります。

このような合理化の流れは、路線の利用状況・経営状況を考慮したものと考えられますが、鉄道事業者はこうした経費縮減を図りながら、路線の維持に努めているとも言えます。

一方で、安全運行のため縮減できない維持管理の経費もあり、特に橋梁などの大規模な施設には大きなコストがかかっているものと考えられます。こうした費用を投じながら、日々の安全で確実な運行が実現されていることを忘れてはなりません。

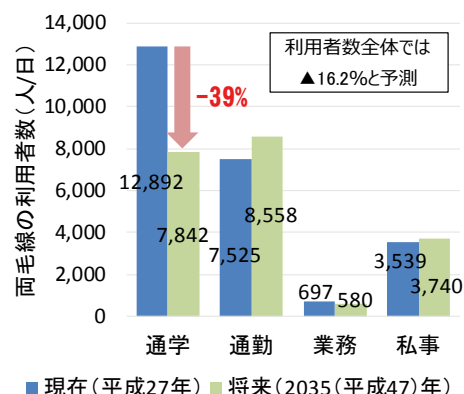
（２）鉄道利用者の将来推計

Point12：通学利用者が大幅に減る見込み

両毛線の利用傾向、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、半数程度を占める通学利用が約40%と大幅に減り、全体の利用者数も一転して減少すると予測されています。

現状でも運行規模に見合っていると言いがたい利用者数が減少するということになれば、駅の無人化や利用の少ない昼間の運行本数の削減など、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ようなことがあれば、この予測よりも大きく利用が減り、両毛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 利用者数の将来推計＞ **PT**



＜図 22 通過人員の将来推計＞ **PT**

（３）両毛線と沿線地域の関係

Point13：運行サービスの低下が地域での暮らしに影響

もし、両毛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影響が及び可能性もあります。

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. 両毛線における今後のアクション

2-1. 両毛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

Point14：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、両毛線沿線地域を含め、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ましょうと言っても、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。

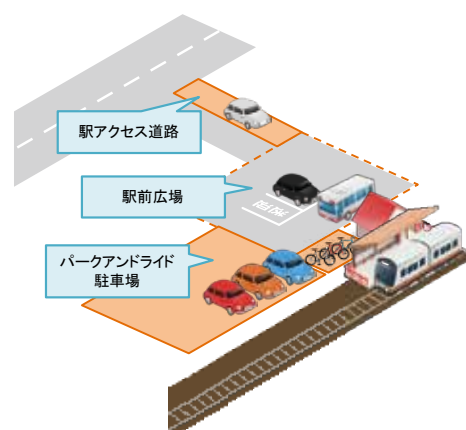
ですから、自動車中心のライフスタイルを尊重した施策を展開する必要があります。

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、鉄道利用の抵抗感を和らげていくこととします。

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『「たまに」鉄道に乗ることから始めよう』

両毛線の活性化に向けては、まず、みなさんに両毛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12,800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2,560人増加します。これだけでも、現状の乗車人員の1割程度に相当します。

(2) 行政のアクション①

～自動車による駅へのアクセスの現状確認～

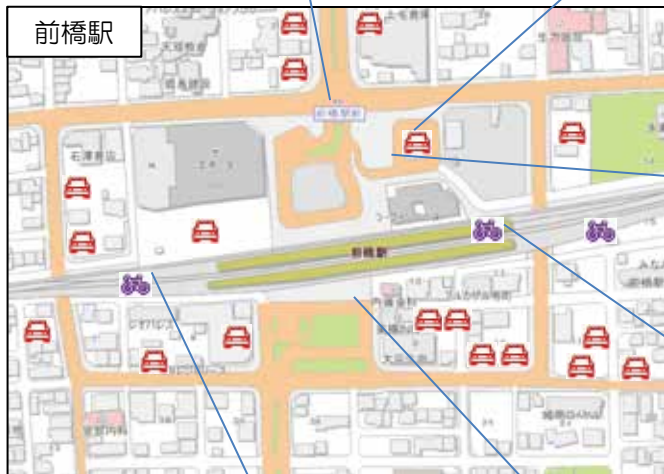
まず、両毛線の各駅について、「自動車と鉄道が使いやすくなっているか」という観点から確認したところ、いずれの駅についても、これまでの沿線市を中心とした取組により、自動車でアクセスするための基本的な機能がおおむね整備されている状況です。なお、岩宿駅の北口については、みどり市と県で駅アクセス道路の整備や駅前広場の再整備を計画しています。

よって、両毛線では他の路線と比べて、「自動車と駅が使いやすくなっている」と言えます。

 …既存の公営・民営駐車場（短時間駐車場を含む）

 …既存の公営・民営駐輪場

（注）地図範囲の全ての施設を掲載しているわけではありません。





北口の駐輪場（無料）



北口の送迎スペースに隣接して月極駐車場が整備されており、パークアンドライドで通勤などに電車を利用できる



北口の送迎スペースには屋根が設置され、雨天でも濡れずに乗降できる
南北とも改札階へエレベーターで移動できる

エレベーター



前橋大島駅



南口もロータリーと送迎スペースに屋根が設置され、送迎環境が整っている



南口にはコインパーキングが整備されており、パークアンドライドで日帰り旅行などに電車を利用できる



南口の駐輪場（無料）



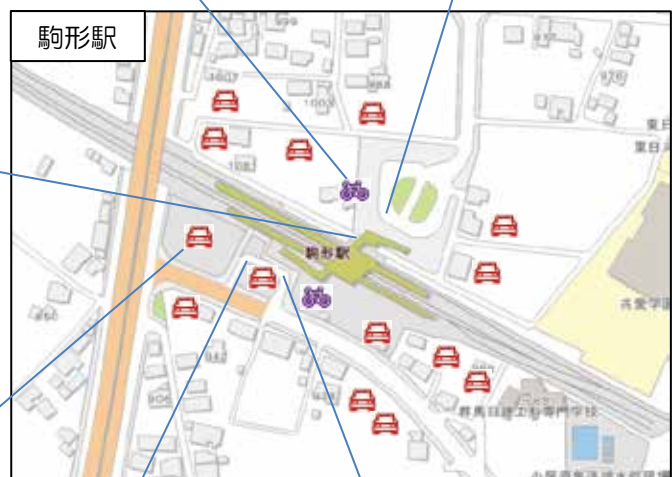
北口の駐輪場（無料）



北口の送迎スペースには屋根が設置され、雨天でも濡れずに乗降できる



南北とも改札階にはエレベーターで移動できる



南口にはコインパーキングが整備されており、パークアンドライドで日帰り旅行などに電車を利用できる



南口もロータリーが整備されており、駐輪場と月極駐車場も併設されている



南口には身体障害者用駐車場も設置されており、安心して乗降できる



歩行者専用道路が整備されており、安全に駅まで移動できる



北口ロータリーには、送迎車用や身体障害者用の駐車場があり、送迎環境が整っている



伊勢崎駅



駅東側の駅高架下には、駅利用者用の安価な駐車場が整備されており、日帰り旅行などにも利用できる



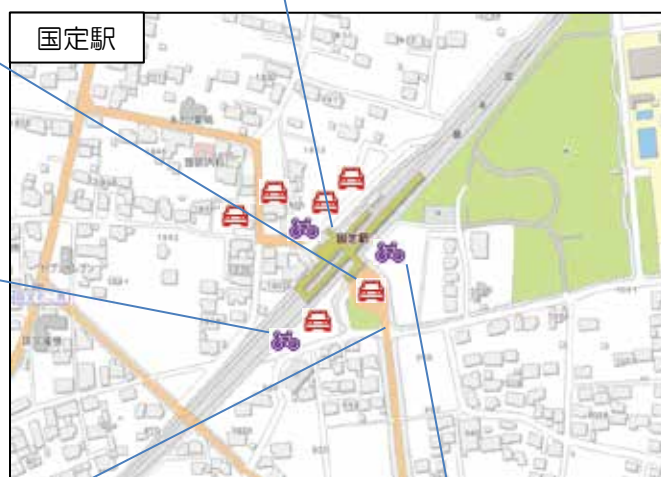
南口にはロータリーや送迎スペースの屋根、送迎車用の駐車場などが整備されており、送迎環境が整っている



駅西側高架下の月極駐車場



駅西側高架下の駐輪場（無料）



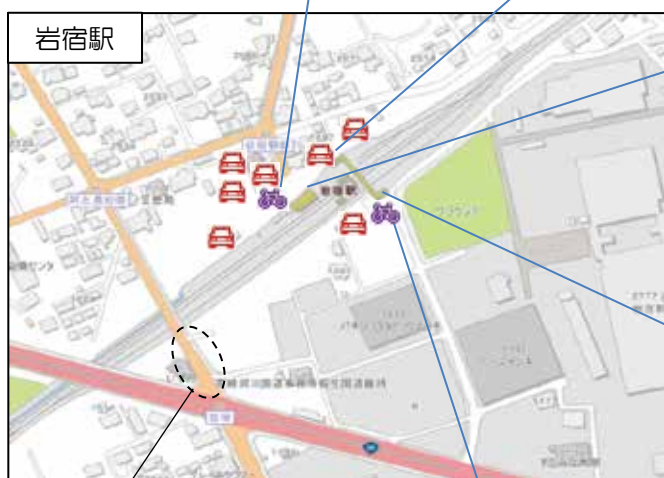


北口の駐輪場（無料）



北口付近には、民営の月極駐車場が多くあり、パークアンドライドで通勤などに電車を利用できる

※北口の駅前広場は朝夕の送迎で混み合うことがあるため、P10のとおり現在本格的な周辺整備計画が検討されています。



岩宿駅

交差点改良工事中（平成 31 年度中に完成予定）

国道 50 号への左折専用レーンが整備されます。
駅周辺の渋滞が緩和し、より駅にアクセスしやすくなります！（県事業）



北口の駅前広場



南口にはロータリーが整備され、付近には民営の月極駐車場がある



南口の駐輪場（無料）



(3) 行政のアクション②

～鉄道利用の抵抗感を和らげる取組～

みなさんに「自動車と駅が使いやすくてつながっている」ことを知っていただくとともに、そうした駅にアクセスしていただくことを後押しするため、沿線市の取組を中心に、利用促進の充実を図ります。

○ 自動車による駅アクセスの方法、二次交通情報などの継続的な情報発信

広報誌などを活用し、みなさんがパークアンドライドや送迎で鉄道を利用する上で便利な情報を継続的に発信します。加えて、乗換検索アプリ（コラム参照）なども活用しながら、二次交通情報もあわせてお知らせし、鉄道利用をみなさんにとって身近なものとするための取組を行います。

○ 鉄道利用のメリットをより感じてもらうための取組の検討

駅周辺の駐車場の利用状況などを踏まえ、一定期間だけ試験的に駐車場料金を補助する取組など、みなさんがパークアンドライドで鉄道を利用するきっかけづくりとして、メリットをより感じてもらえる取組を検討します。

そのほか、県内の他路線や他市町村での事例を参考に、取組の充実に向けて引き続き検討します。

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。

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～

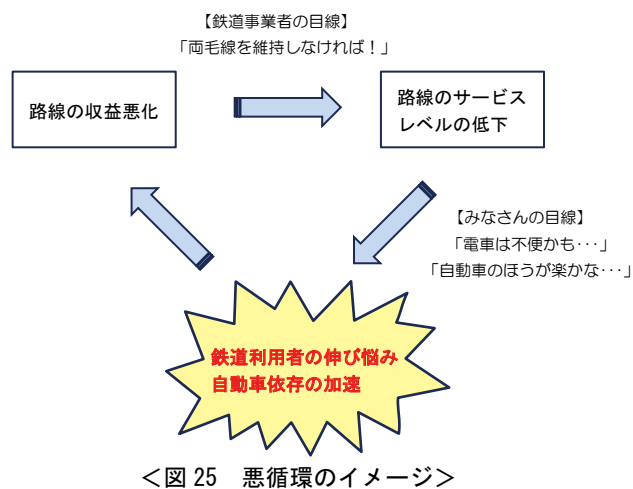
Point15：両毛線を支えるのはみなさんのアクション

これまでどおり両毛線を維持・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、ちょうど良い時刻の電車がなかったり、乗換えが面倒だったり、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、両毛線を維持するための経営努力として、運行経費などを縮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のかもしれません。



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、利用の抵抗感を和らげる！

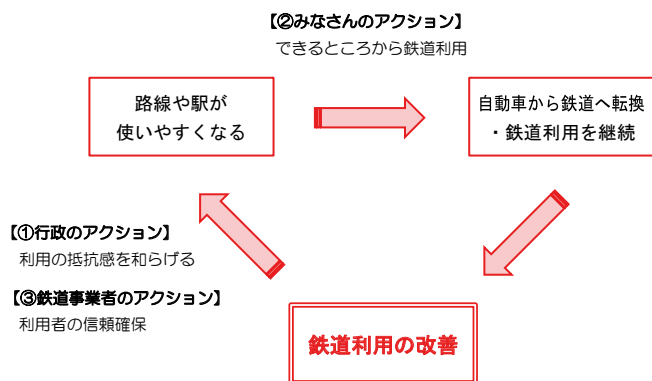
【②みなさんのアクション】

行政の取組を上手に活用して、週1回でも月1回でも駅や鉄道を使っていただく！

【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。



沿線4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、できること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。

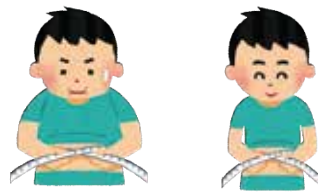
この背景には、地元自治体の資金援助もありますが、事業者による運行時間帯の大幅な拡大、運行本数の増加などの「サービスの改善」と、それをバックアップして鉄道を盛り上げる「地域の取組」がありました。沿線地域の住民による「おらが湊鉄道応援団」が結成され、駅の清掃や利用促進運動、事業者への提言活動などを通じて、地域のみなさんで鉄道を利用する機運を醸成しています。

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。

Point16：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、「鉄道が使えないか」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すみずみ！ ○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、頑張ってもジムに行かなくても、無意識のうちに運動し、健康になってしまいかもしませんね！		

暮らしに鉄道を取り入れるのも意外と良いものですね。
ぜひ、両毛線の将来のため、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

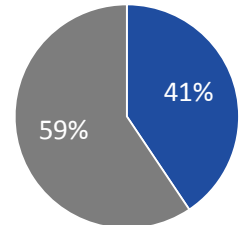
今後は本プログラムに基づき、「自動車と鉄道を使いやすくつなげる」ための施策を着実に実施するとともに、継続してみなさんに鉄道利用を呼びかけながら、両毛線の利用促進に取り組んでいきます。

その成果を測るため、沿線4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4市）

2016（平成28）年度 59% ⇒ **2023年度 49%**



■ 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）

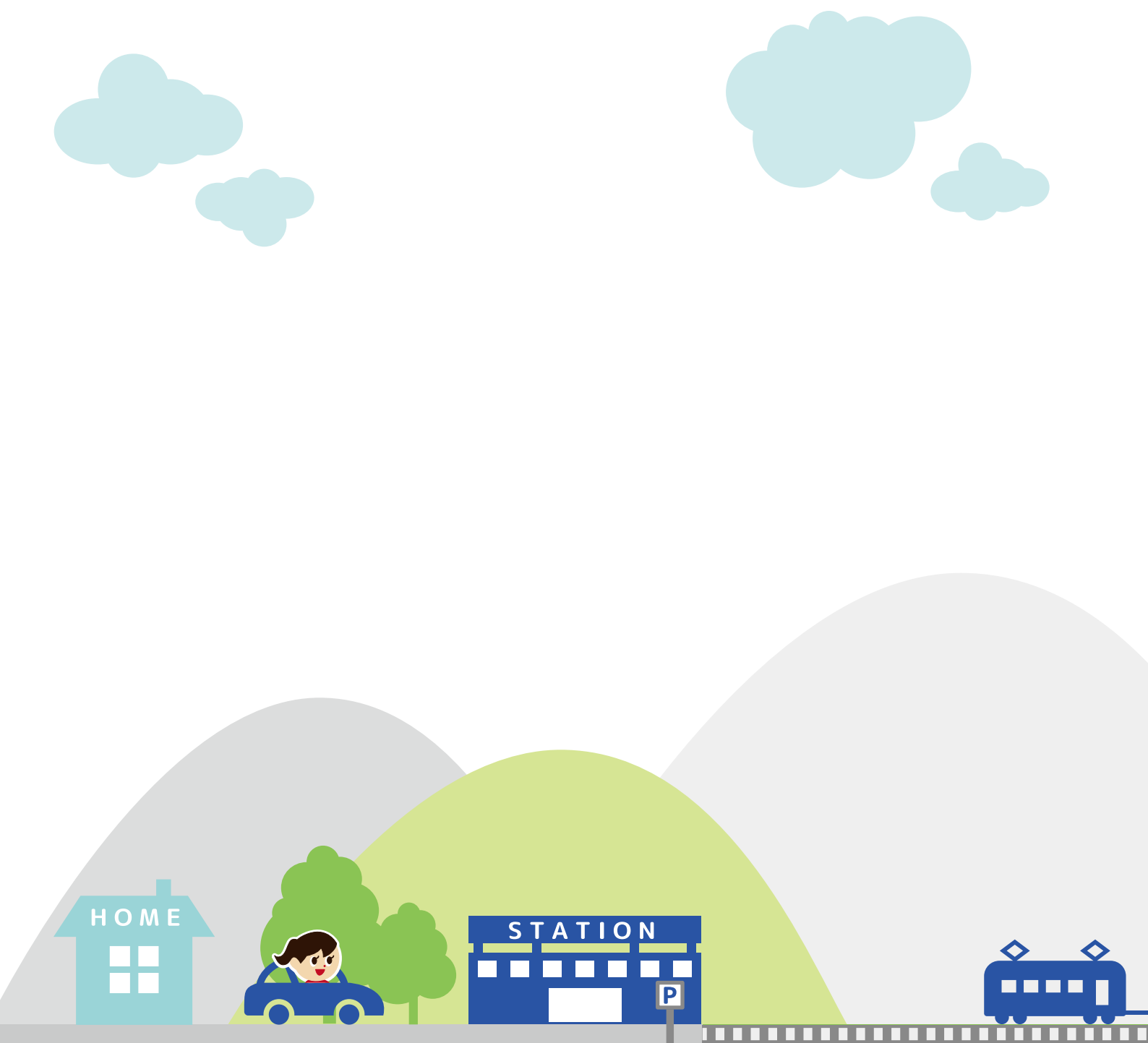
(2) 鉄道の利用状況の調査

「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	東日本旅客鉄道株式会社高崎支社
市町村	前橋市、桐生市、伊勢崎市、みどり市
群馬県	<総務部> 前橋行政県税事務所、伊勢崎行政県税事務所、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、 前橋土木事務所、伊勢崎土木事務所、桐生土木事務所、 交通政策課（事務局）



お問い合わせ先

群馬県 県土整備部 交通政策課 TEL : 027-226-2385