

鉄道路線緊急対策

鉄道利用促進アクションプログラム

ー上毛電気鉄道上毛線（中央前橋駅～西桐生駅）ー



2019（平成31）年2月

群馬県

（関係市：前橋市・桐生市・みどり市）

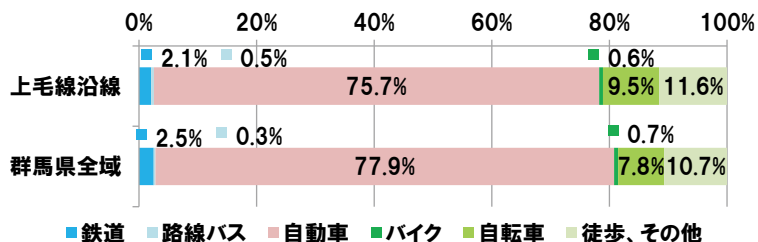
はじめに

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。※）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。

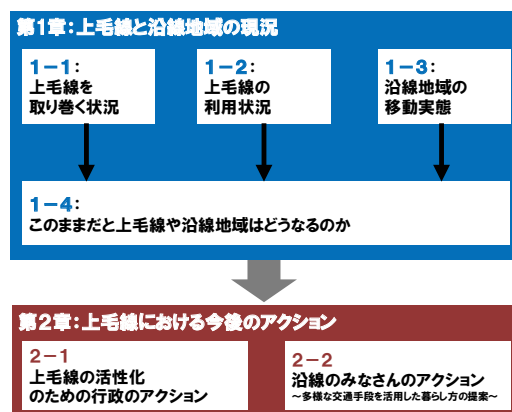


＜図1 上毛線沿線と県全域の交通手段の割合＞ PT

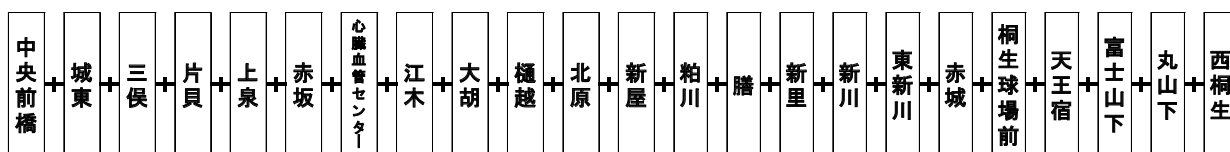
上毛電気鉄道上毛線のアクションプログラムでは、鉄道の利用実績やPT調査から、まず路線の利用実態と課題を明らかにします【第1章】。

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2 アクションプログラムの構成イメージ＞



＜図3 上毛線各駅＞

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。

※ 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。

1. 上毛線と沿線地域の現況

1-1. 上毛線を取り巻く状況

(1) 上毛線の位置づけ

Point 1：上毛線は都市の郊外部をつなぐ地域間交通

上毛線は、前橋市の中央前橋駅から桐生市の西桐生駅までをつなぐ鉄道路線です。

前橋市、みどり市、桐生市と県内の主要都市をつなぎ、主に赤城山南麓の田園が広がった郊外部を運行しています。駅間の距離も短く 23 もの駅を有しているため、都市間交通というよりも沿線に住む人々の生活に密着した路線となっており、同じように前橋市から桐生市までをつなぐ JR 両毛線とは対照的なものとなっています。

また、赤城駅で東武桐生線と接続しており、県央地域から東毛地域、さらには県外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 上毛線の路線図>

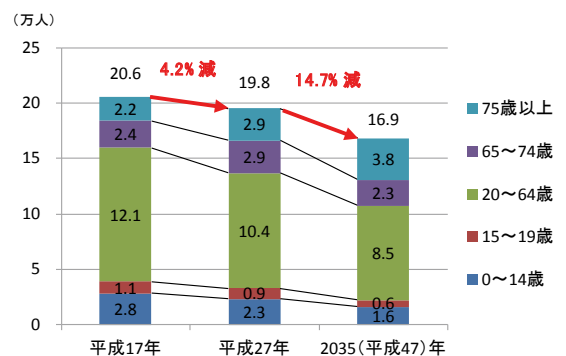
資料：国土地理院ウェブサイト (<http://www.gsi.go.jp/index.html>) ※群馬県にて加工し作成

(2) 沿線人口の状況

Point 2：人口減少・高齢化が進行、今後さらに加速する見込み

上毛線沿線地域（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、約0.9万人(4.2%)減少しています。

その内訳をみると、64歳以下の人口は約2.3万人(14.2%)も減少し、65歳以上の人口は約1.2万人(25.3%)も増加しており、着実に高齢化が進行していることがわかります。

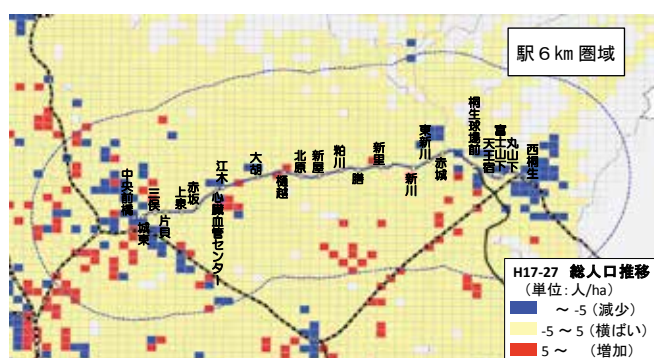


<図5 沿線地域の人口の推移>

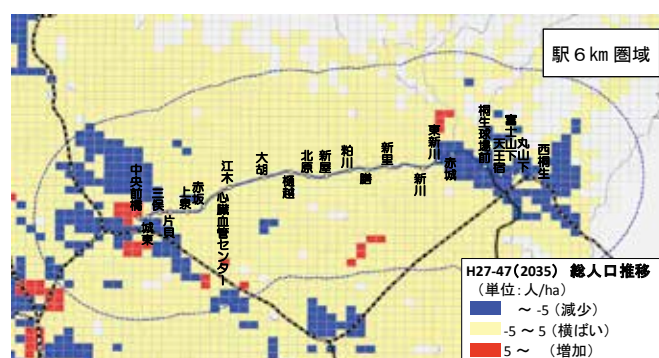
資料：国勢調査（平成17、27年）

※PT調査からの推計値
※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、起点の中央前橋駅と終点の西桐生駅の周辺で減少が目立ち、将来的にも駅周辺での人口減少が一層進行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

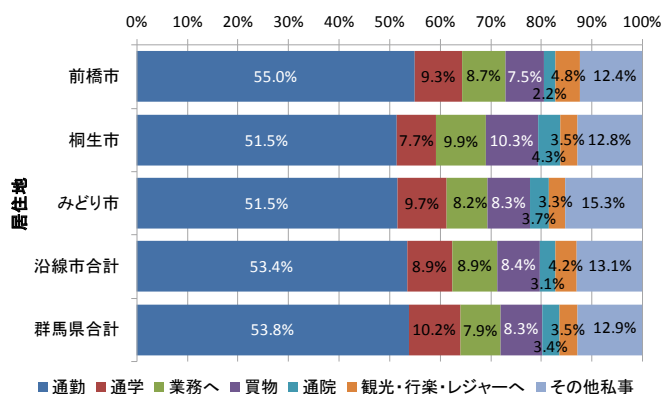
（３）沿線地域をめぐる人の動き

Point3：通学・通勤の移動割合が高い

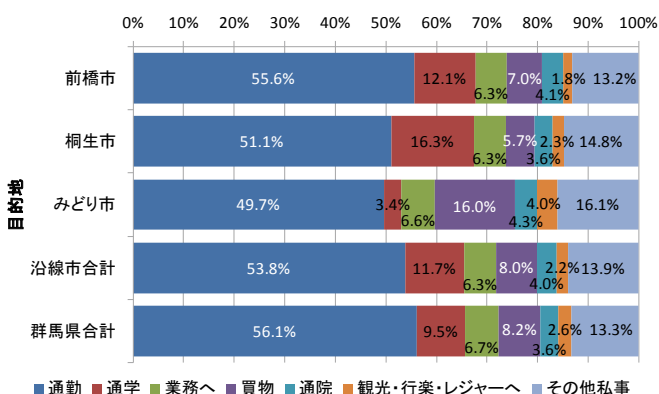
PT 調査から、沿線地域をめぐる人の動きを分析したところ、起点の中央前橋駅と終点の西桐生駅が中心市街地にあり、県内でも人口が集中している地域のため、県全体と比べて移動割合に大きな違いはみられませんでした。

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」や「通学」の移動割合がやや少なく、沿線地域の人口減少・高齢化を裏付ける結果となりました。

また、沿線 3 市を訪れる方についても、多くの学校がある前橋市、桐生市への「通学」の割合が高いなど、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

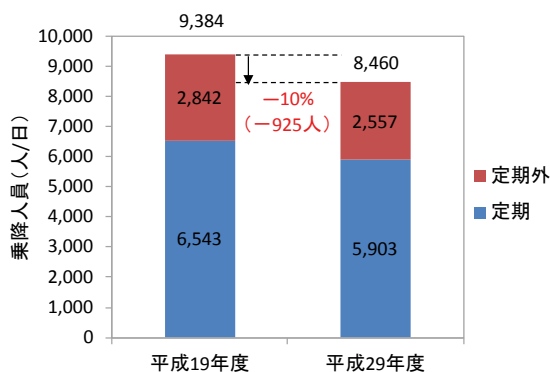
1-2. 上毛線の利用状況

(1) 近年の利用者数の推移

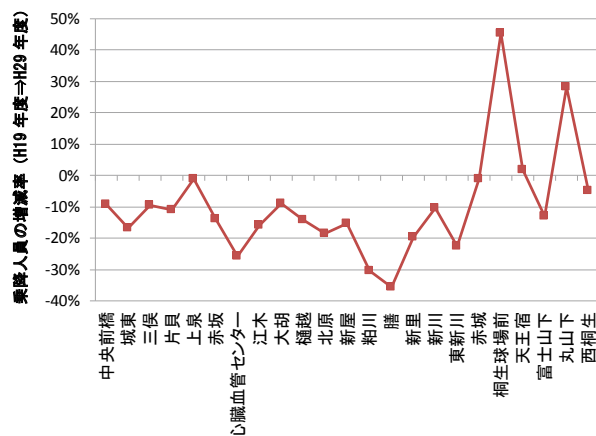
Point4：利用者は10年前から10%減少

利用者は人口増減に左右される傾向にありますが、沿線地域では、64歳以下の人口減少（Point2）に加え、上毛線の主な利用が通学・通勤となっているため（Point5）、地域の人口減少率を上回るペースで利用者が減っています。

具体的には、平成19年度から29年度までの間に、乗降人員は全体で約10%、1日あたり約900人減少しています。



＜図10 乗降人員の比較（平成19、29年度）＞
※赤城駅での東武桐生線利用者を除く
資料：上毛電気鉄道



＜図11 駅別の乗降人員の増減率＞
※赤城駅での東武桐生線利用者を除く
資料：上毛電気鉄道

※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こともある。

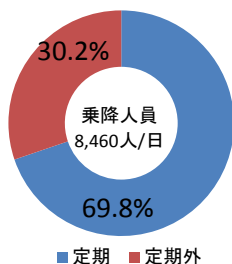
(2) 利用の傾向

Point5：利用の中心は沿線地域への通学・通勤利用

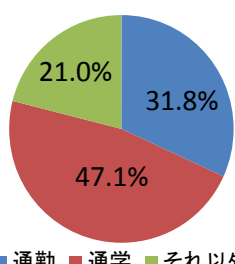
上毛線は、1日あたり約8,500人が乗降しています。その内訳は、定期券（通学・通勤）による利用が約7割で、さらに、利用者を群馬県民に限定すると、通学利用が約47%、通勤利用が約32%となっています。

また、訪問場所別にみると、通学・通勤では、前橋市・桐生市・みどり市の沿線3市が大部分を占めており、さらに、駅間の距離も短く駅数も多いメリットを生かし、他路線と比べて、近距離の移動もカバーしていると考えられます。

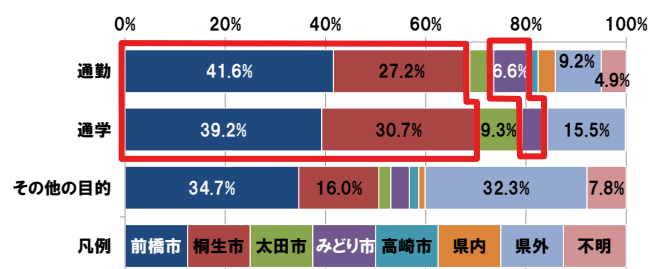
こうしたことから、沿線地域にお住まいのみなさんの学校生活・仕事を、通学・通勤の距離にかかわらず、きめ細やかに支えていることがわかります。



＜図12 定期・定期外別乗降人員（平成29年度）＞
資料：上毛電気鉄道



＜図13 利用目的の内訳＞
（群馬県民限定）



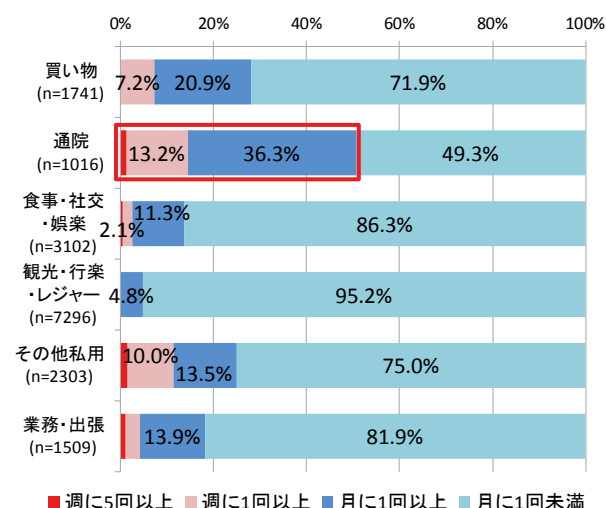
＜図14 利用者の目的別訪問場所＞

Point6：地域の安心・豊かな暮らしを支える路線

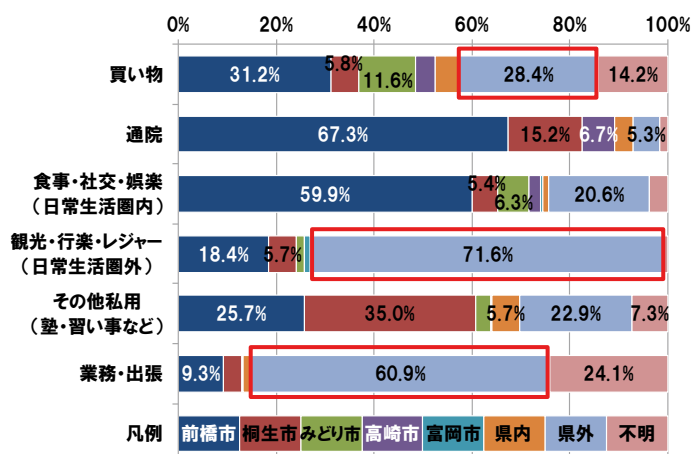
通学・通勤以外では、多くは月1回未満の利用と、利用頻度は決して高いとは言えません。そうした中であって、通院については週1回や月1回といった定期的な利用が目立ちます。

また、「買い物」や「レジャー」、「出張」などでは頻度は高くないものの、訪問先のうち県外の占める割合が高く、遠方への仕事や、休日の特別なお出かけの際の東武桐生線への乗り継ぎに、上毛線が利用されていることがわかります。

上毛線は、医療や娯楽、ビジネスといった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

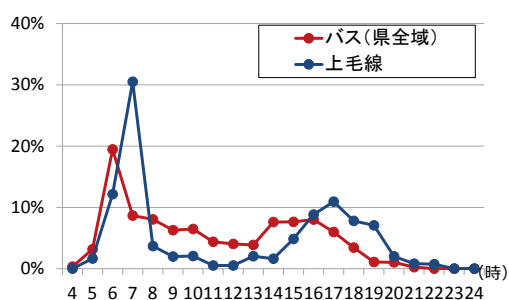


<図16 利用者の目的別訪問場所（通学・通勤以外）> PT

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、上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、ほとんど乗車のない区間や時間帯もあると考えられます。

利用状況は路線の存続そのものに影響を及ぼす可能性がありますので、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）>

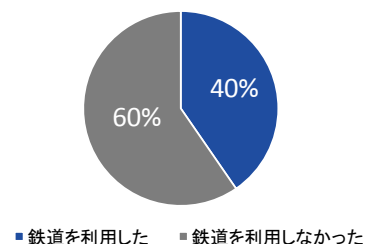
1-3. 沿線地域の移動実態

(1) 沿線地域における交通手段選択の状況

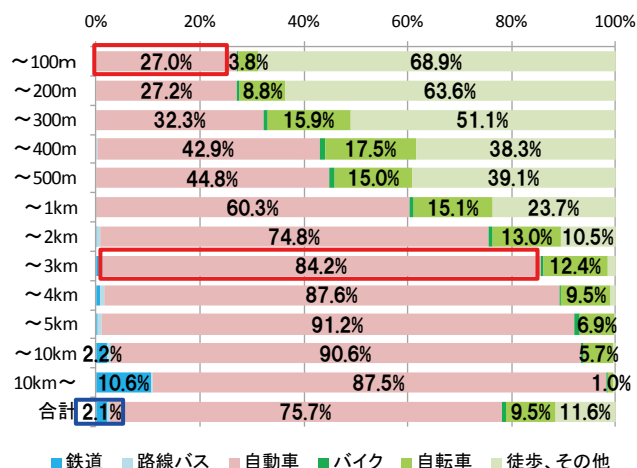
Point8：自動車に大きく依存した日常生活

「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上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%程度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2.1%しかありません。（【図1】県全体では2.5%）



＜図19 ここ1年で外出時に鉄道を利用したかどうか＞



＜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、上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

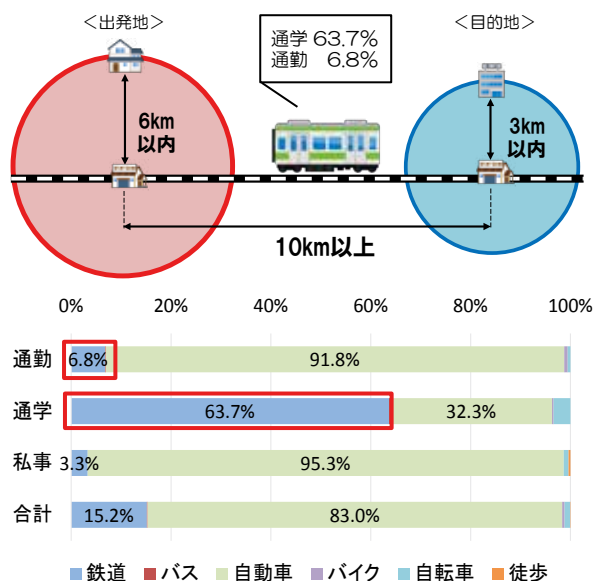
Point9：駅が便利な場所にあっても鉄道の利用はわずか

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64%となりました。

一方で、同じ条件でも通勤ではわずか6.8%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されている」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92%、人数を試算すると、1日あたり10,100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わかります（P9コラム）。



＜図20 上図の条件における交通手段の割合＞

1-4. このままだと上毛線や沿線地域はどうなるのか

(1) 路線の経営状況

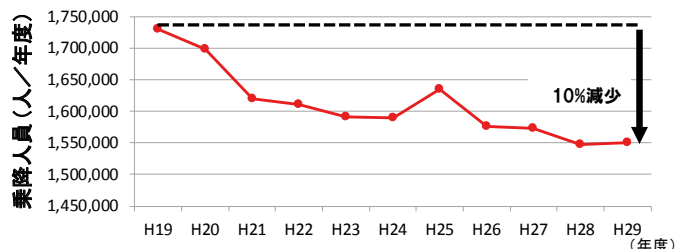
Point10：自治体の支援で路線を維持

上毛線の利用者は、平成19年度に比べて、10%も減少したことから、運賃収入なども減少し、上毛電気鉄道の経営状況は非常に厳しくなっています。

上毛電気鉄道も、経営の効率化を進めるなど、路線の維持に努力してきましたが、経営状況の改善には至らず、上毛線の維持が困難な状況に陥りました。

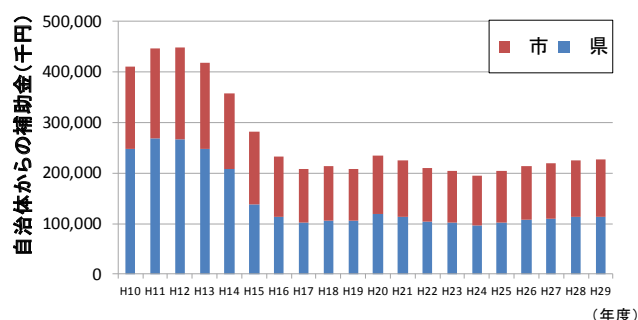
そのため、県と沿線3市では、上毛線を維持するため、平成10年度から積極的な公的支援を行っています。

しかし、施設などの老朽化も著しく、安全性の向上のための設備（車両や踏切設備など）の維持・更新には多額の費用がかかることから、今後も利用者の減少が続くようであれば、再び上毛線の維持が困難なものになるおそれがあります。



＜図21 乗降人員の推移＞

資料：群馬県



＜図22 自治体から上毛電気鉄道への補助金の推移＞

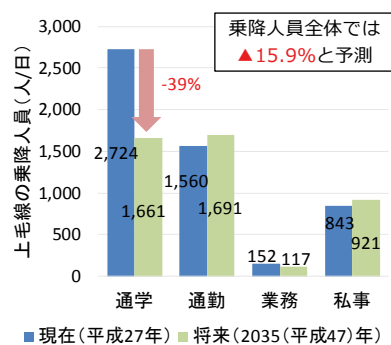
資料：群馬県

(2) 鉄道利用者の将来推計

Point11：通学利用者が大幅に減る見込み

上毛線の利用傾向、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、全体の乗降人員は2割近く減少すると予測されています。

また、一部の区間では、40%以上もの減少が見込まれています。



＜図23 乗降人員の将来推計＞

PT



＜図24 通過人員の将来推計＞

PT

現状でも、自治体の支援で路線を維持している状況にありながら、さらに利用者数が大きく減ることになれば、自治体の支援も限界に達し、運行本数の削減などの合理化の議論もせずに、廃線となりかねない差し迫った状況であることを認識しておく必要があります。

(3) 上毛線と沿線地域の関係

Point12：上毛線がなくなると、地域での暮らしに大きな懸念

もし上毛線がなくなってしまったら、まず大きな影響を受けるのは通学や通勤で鉄道を利用している方です。例えば、みなさんが通学していた頃と同じように、お子さんが友達と一緒に電車で学校に行けなくなってしまうことになります。

さらに、地域そのものの衰退につながる可能性すらあるのではないのでしょうか。

- 地域間交流の減少 ⇒ 市町村域を越える「人・モノ・情報」の交流が停滞し、経済活動などが衰退
- 外出機会の減少 ⇒ 高齢者など自動車を運転できない方が出かけにくくなり、健康にも悪影響
- 地域の魅力度への影響 ⇒ 地域の鉄道路線がない・なくなったことによるイメージダウン

地域に欠かせない路線だからこそ、上毛線が運行されている、今このときから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す。

コラム「上毛線のない生活が想像できますか？」

上毛線がなくなった場合の暮らしを具体的に思い浮かべてみましょう。

＜前橋市粕川町から前橋市中心部や桐生市に通学する高校生＞

○県立前橋商業高等学校に通学する場合

⇒毎日片道約17kmを自転車通学、時速15kmで1時間以上、
交通事故のリスクが…

上毛線なら、本を読んだり、おしゃべりしたりしながら帰れたのに…

○県立桐生高等学校に通学する場合

⇒毎日自動車で送迎、最寄りのJR両毛線国定駅まで片道約9km、
朝夕の渋滞に巻き込まれ、思ったより時間や労力が…
上毛線なら、歩いて駅まで行けたのに…

＜みどり市大間々町から県立心臓血管センターへ通院している方＞

○家族に送迎をお願いしたり、自分で運転したりする場合、片道約30分以上

⇒行き帰りの送迎で約1時間、交通事故のリスク、そもそも病気や怪我で運転できない…

上毛線がなくなることにより、それぞれの自由な時間や家計、健康など、まさに「地域での安心・豊かな暮らし」が損なわれることになるのではないのでしょうか。

…みなさんは、上毛線のない暮らしが想像できますか？

2. 上毛線における今後のアクション

2-1. 上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

Point13：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、上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。

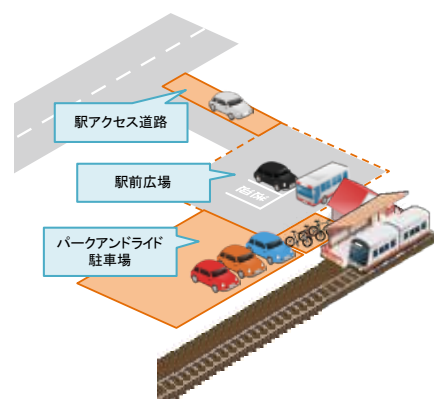
ですから、自動車中心のライフスタイルを尊重した施策を展開する必要があります。

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 25 施策展開のイメージ>



<図 26 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』

上毛線の活性化に向けては、まず、みなさんに上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で通勤している方（1日あたり約10,100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2,020人増加します。これだけでも、現状の乗降人員の約1/4にも相当します。

（２）自動車による駅へのアクセスの現状

上毛線の各駅について、「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。

○駅に面した道路の交通量が多い上に、駅前広場がなく、送迎車両の転回も困難。



○駅前に一定のスペースはあるが、送迎や駐車などの機能分担が明確でない。



○市街地に比較的近い駅だが、駐車場がない。



○駐車場の空きスペースが少なく、利用する際に駐車できるか不安。



(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、「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・上毛電気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 27 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
片貝駅				新たな駅出入口を整備
上泉駅	○	◎		
赤坂駅	◎	◎		
大胡駅	○			
樋越駅	◎			
北原駅	○			
新屋駅	◎			
粕川駅	○	○		
膳駅	◎	◎	◎	

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
新川駅	◎	◎		
桐生球場前駅	◎			

※ ◎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。

（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。

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～

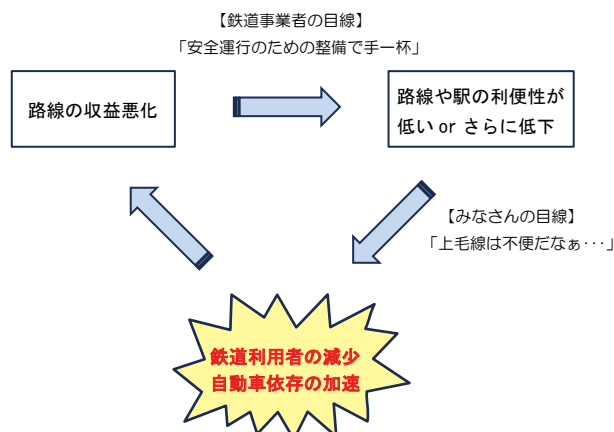
Point14：上毛線を支えるのはみなさんのアクション

将来的に上毛線を維持・存続していくためには、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、車両や踏切設備などの維持・更新には多額の費用がかかり、駅の施設整備や運行本数の増加にはなかなか手が回らない状況です。

今はそれぞれの思いが噛み合わず、悪循環に陥っていると言えます。



<図 28 これまでの悪循環のイメージ>

そこで、今後については、

【①行政のアクション】

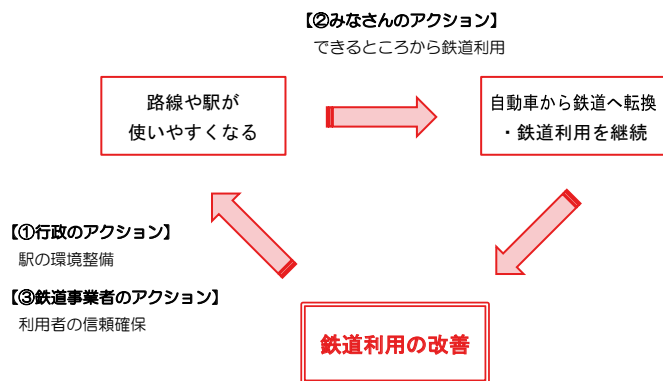
自動車から（一部でも）鉄道に転換してもらうきっかけとして、駅的环境整備を率先して行う！

【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 29 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。

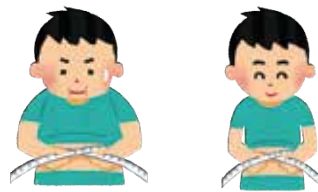
この背景には、地元自治体の資金援助もありますが、事業者による運行時間帯の大幅な拡大、運行本数の増加などの「サービスの改善」と、それをバックアップして鉄道を盛り上げる「地域の取組」がありました。沿線地域の住民による「おらが湊鉄道応援団」が結成され、駅の清掃や利用促進運動、事業者への提言活動などを通じて、地域のみなさんで鉄道を利用する機運を醸成しています。

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。

Point15：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ラックスさせてくれます！ 	○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ね。
ぜひ、上毛線の将来のため、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）」】

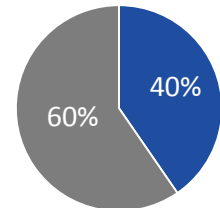
家庭や学校での教育に加え、公共交通を上手に使うことで、お子さんの人間性が豊かになるとも言えるかもしれません。

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、上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。



■ 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)

<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 60% ⇒ **2023年度 50%**

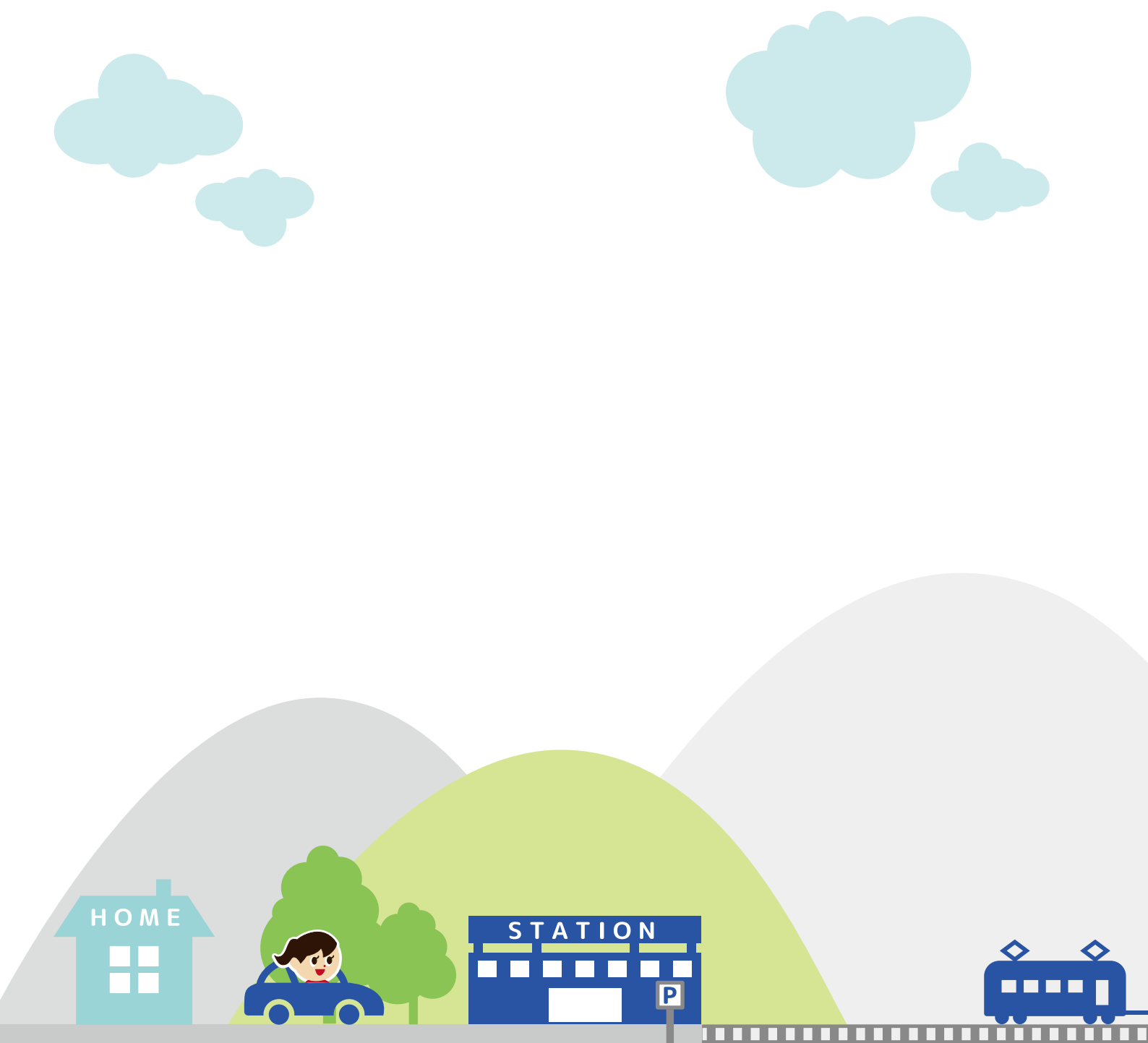
(2) 鉄道の利用状況の調査

「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	上毛電気鉄道株式会社
市町村	前橋市、桐生市、みどり市
群馬県	<総務部> 前橋行政県税事務所、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、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