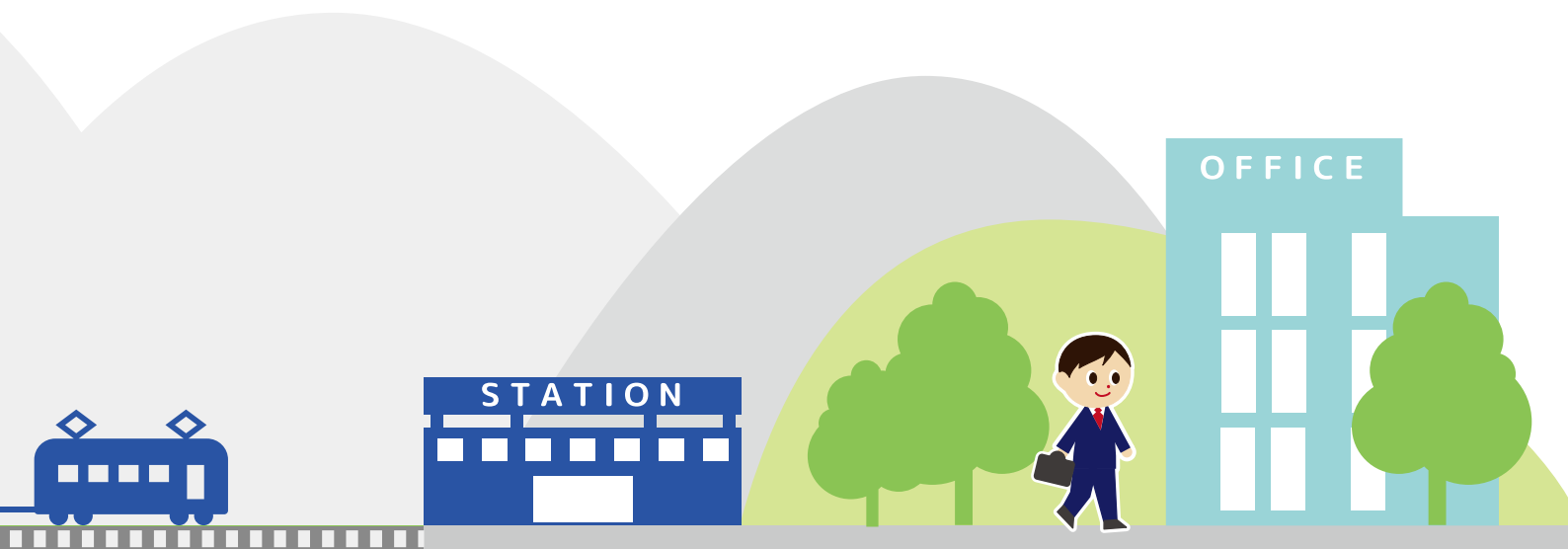


鉄道路線緊急対策

鉄道利用促進アクションプログラム

— JR 吾妻線（JR 金島駅～JR 大前駅） —



2019（平成31）年2月

群馬県

（関係市町村：渋川市・中之条町・長野原町・嬬恋村・草津町・高山村・東吾妻町）



## 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。

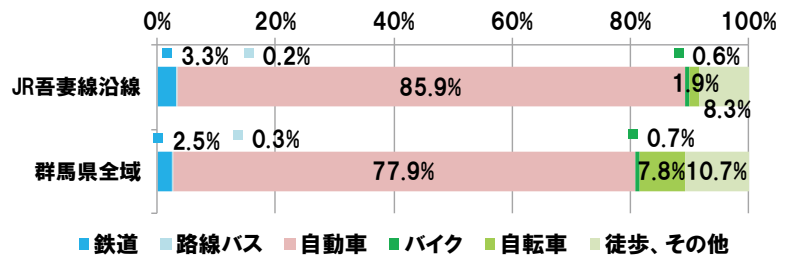
そこで、県では、「自動車以外の移動手段も選択できる社会」の実現を目指し、平成30年3月に「群馬県交通まちづくり戦略」を策定しました。

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。

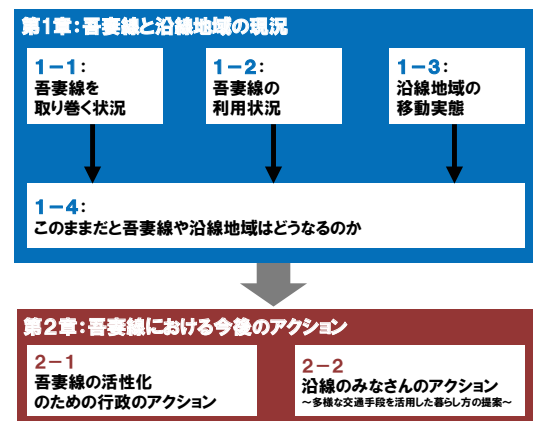
JR 吾妻線のアクションプログラムでは、他路線が乗り入れている渋川駅を除く（※2）、金島駅から大前駅までを対象として、鉄道の利用実績やPT調査から、まず路線の利用実態と課題を明らかにします【第1章】。

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】。

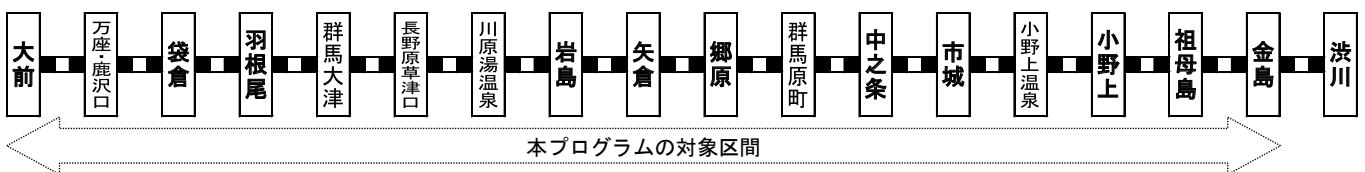
そして、これらの内容を沿線のみなさんと共有することにより、みなさんにも鉄道利用（みなさんのアクション）をお願いするという構成になっています【第2章2項】。



＜図1 吾妻線沿線と県全域の交通手段構成比＞ **PT**



＜図2 アクションプログラムの構成イメージ＞



＜図3 吾妻線各駅＞

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 渋川駅は、JR上越線のアクションプログラムで扱います。

# 1. 吾妻線と沿線地域の現況

## 1-1. 吾妻線を取り巻く状況

### (1) 吾妻線の位置づけ

#### Point 1：地域外への基幹公共交通であり、観光の玄関口

吾妻線は、渋川市の渋川駅から嬭恋村の大前駅まで、吾妻川沿いを運行する鉄道路線であり、榛名山や浅間山、草津白根山などに囲まれた吾妻地域と県内の他地域、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。

また、この地域は、草津温泉や万座温泉、四万温泉といった日本を代表する温泉地など、観光資源に恵まれているため、各駅は、県内外からの観光の玄関口としての役割も担っています。

なお、現在、吾妻線と並行して、上信自動車道の整備が進められており、将来的には、吾妻地域と県央地域の自動車でのアクセス性がさらに向上することが予想されます。



<図4 吾妻線の路線図>

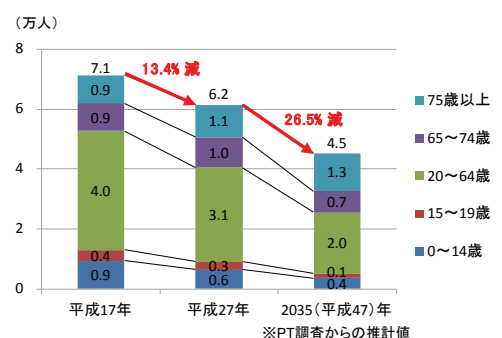
資料：国土地理院ウェブサイト (<http://www.gsi.go.jp/index.html>) ※群馬県にて加工し作成

### (2) 沿線人口の状況

#### Point 2：人口減少・高齢化が顕著で、今後もさらなる進行の懸念あり

吾妻地域は、多野地域や利根沼田地域に次いで人口減少率が高く、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1万人（13.4%）減少しています。

特に19歳以下の人口は、約31%と、減少率が大きくなっています。



<図5 沿線地域の人口の推移>

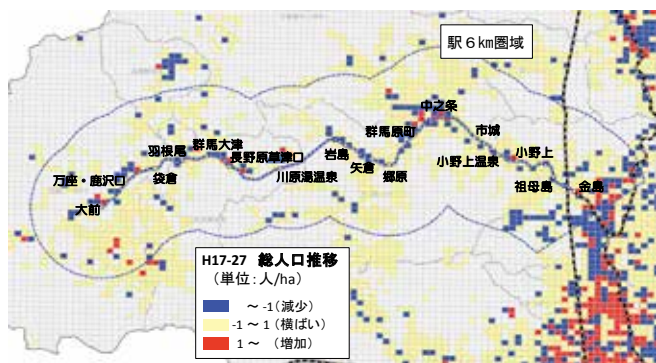
資料：国勢調査（平成17、27年）

※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。

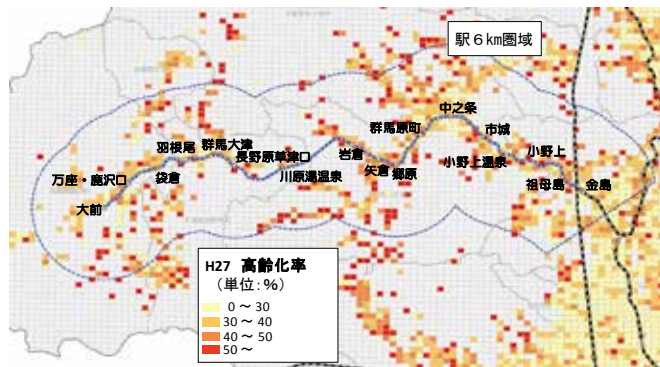
地点別では、中之条駅や群馬原町駅の周辺など一部を除いて、人口減少が目立っています。

さらに、65歳以上の高齢者に着目すると、多くの地点で高齢化率が30%以上となっており、着実に高齢化が進行していることがわかります。

沿線地域における人口減少と高齢化は、今後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



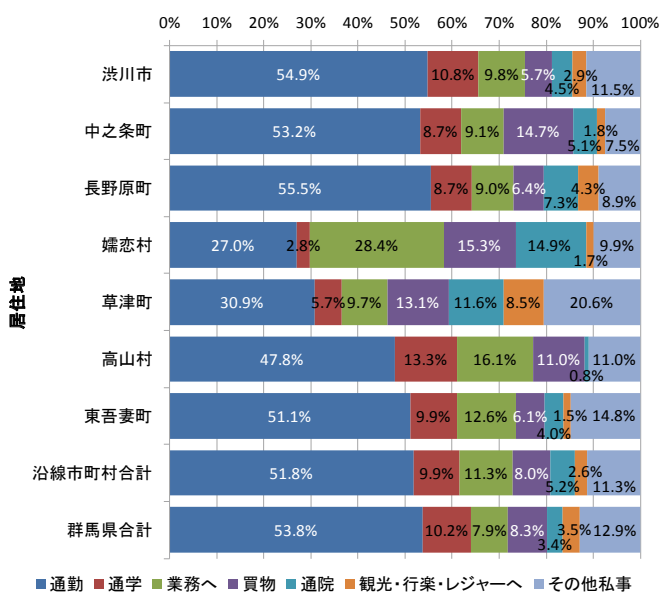
＜図7 沿線地域の高齢化率（平成27年）＞  
資料：国勢調査をもとに群馬県にて作成

### （3）沿線地域をめぐる人の動き

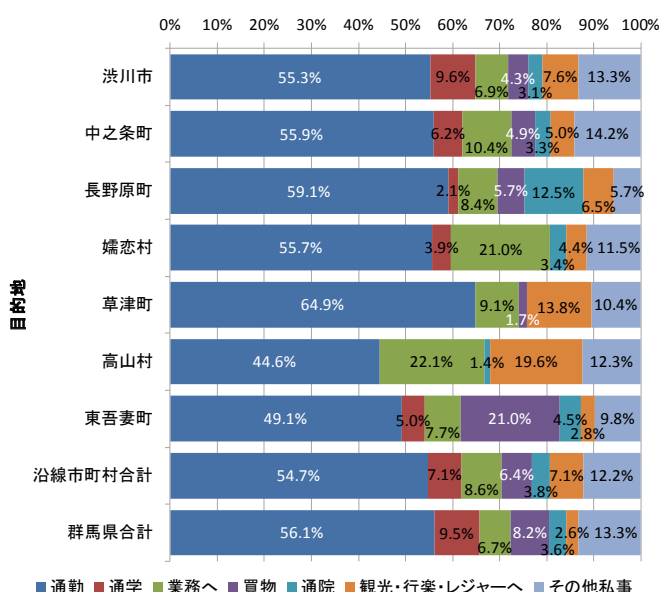
#### Point3：通院や観光のための移動が目立つ

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、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」の移動割合が少ない町村や、「通院」の移動割合が多い町村が目立つなど、吾妻地域の人口減少・高齢化をあらためて裏付ける結果となりました。

また、吾妻地域に訪れる方の目的についても、特に一部の町村において、「観光・行楽・レジャー」や「業務」の割合が高い結果となっており、観光資源が豊富な地域の特性を反映したものとされています。



＜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

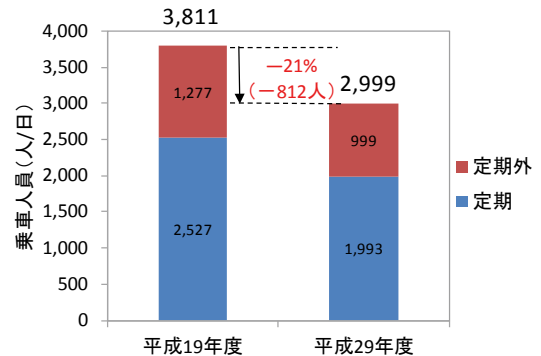
## 1-2. 吾妻線の利用状況

### (1) 近年の利用者数の推移

#### Point4：利用者は10年前から約20%も減少

沿線地域における19歳以下の人口減少（Point2）に加え、吾妻線は通学利用が中心（Point5）であることから、地域の人口減少率を上回るペースで乗車人員が減っています。

具体的には、平成19年度から29年度までの間に、乗車人員は全体で約20%、1日あたり約800人減少しています。



<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。

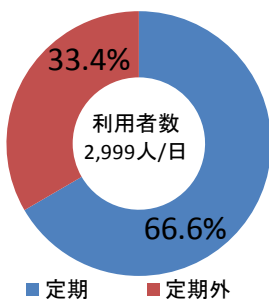
### (2) 利用の傾向

#### Point5：地域外への通学・通勤に不可欠

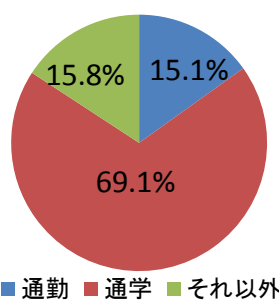
吾妻線は、1日あたり約3,000人が乗車しています。その内訳は、定期券（通学・通勤）による利用が約7割で、さらに、利用者を群馬県民に限定すると、通学利用だけで約7割を占めています。

「群馬県交通まちづくり戦略」では、通学の際の駅までのアクセス手段について、特に県の北部地域では自動車による送迎に大きく依存していることが示されています。

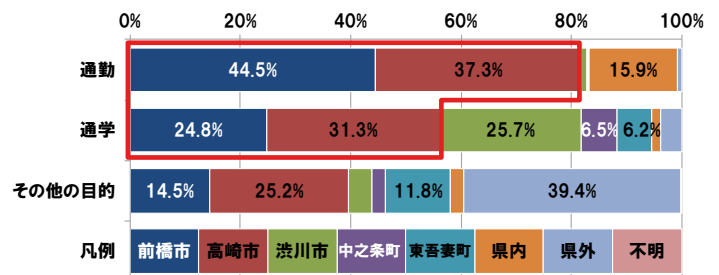
そうした中であって、吾妻線利用者の訪問場所を見ると、通学・通勤のいずれも、前橋市・高崎市など吾妻地域外がほとんどであり、地域に暮らしながら、学校に通い、会社で働くための重要な交通手段となっていることがわかります。



<図11 定期・定期外別乗車人員 (平成29年度)>  
資料：JR東日本



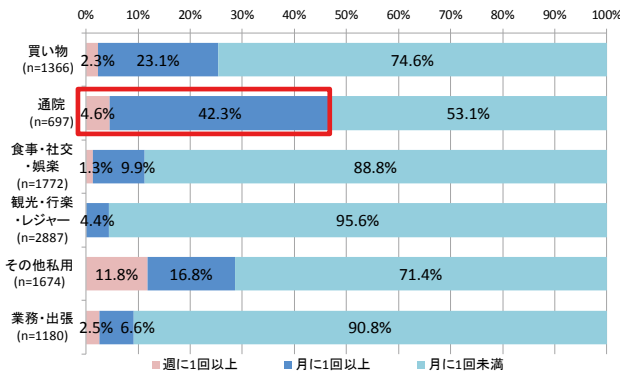
<図12 利用目的の内訳> PT  
(群馬県民限定)



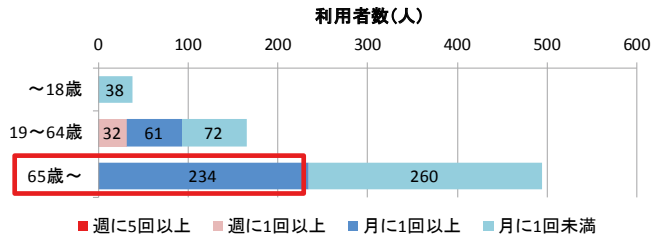
<図13 利用者の目的別訪問場所> PT

## 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。しかしながら、他路線と比較すると、週1回や月1回といった定期的な通院での利用が目立ち、特に65歳以上では、通院に鉄道を利用している方の約半数が月1回以上の利用頻度となっています。



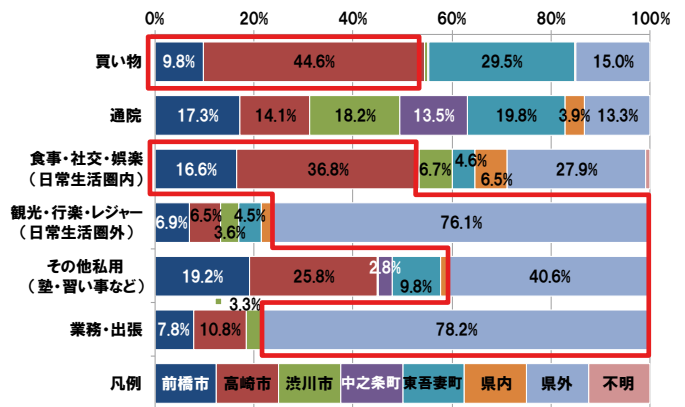
<図14 目的別の利用頻度> PT



<図15 通院のための利用頻度(年齢別)> PT

さらに、その他の「社交」や「レジャー」、「習い事」、「業務・出張」などでも、ほとんどが吾妻地域外を訪問場所としており、吾妻線は、医療や娯楽、自己実現、ビジネスといった生活のあらゆる場面を支えています。

まさに、地域に住みながら安心・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。

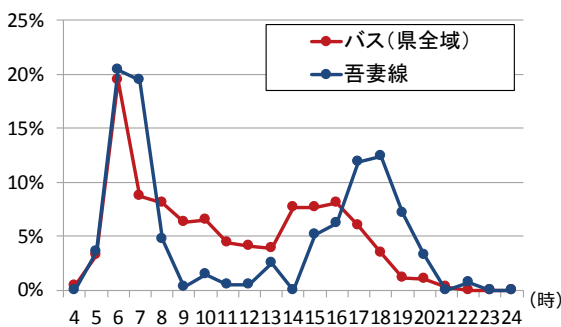


<図16 利用者の目的別訪問場所(通学・通勤以外)> PT

## 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、吾妻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。

利用状況は運行本数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

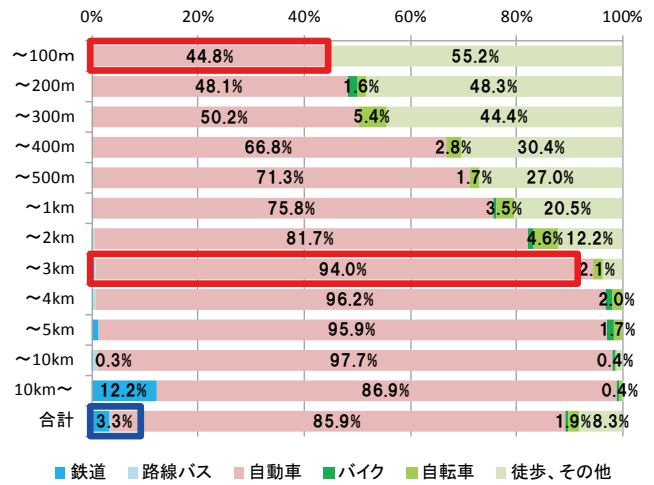
## (1) 沿線地域における交通手段選択の状況

### Point8：自動車に大きく依存した日常生活

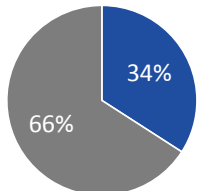
「群馬県交通まちづくり戦略」で示されている、過度な自動車依存の実態は吾妻線沿線地域も例外ではありません。一般的に日常的な活動範囲と考えられる3km程度の移動でも90%以上で自動車が利用されており、100m未満の移動でも半数近くと、自動車に大きく依存した日常生活が送られています。

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3.3%しかありません。

（【図1】県全体では2.5%）



<図18 移動距離ごとの交通手段の割合> PT



<図19 ここ1年で外出時に鉄道を利用したかどうか> PT

さらに、PT調査では、渋川市・吾妻郡にお住まいの7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、吾妻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

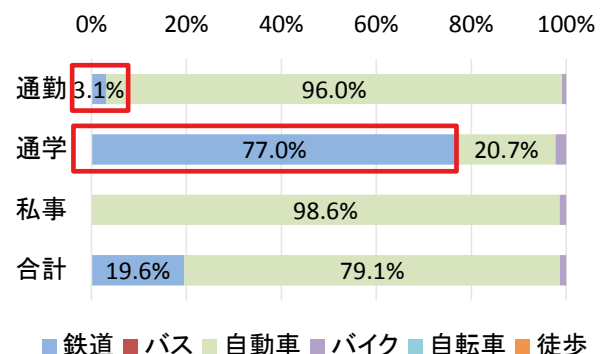
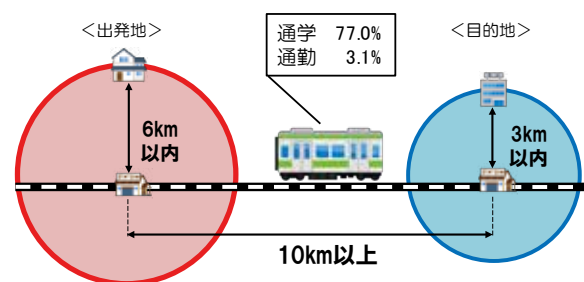
### Point9：自宅・勤務先が駅の近くにあっても多くの方が自動車を利用

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77%となりました。

一方で、同じ条件でも通勤ではわずか3.1%に止まり、さらにその他の目的ではほとんど鉄道が利用されていないため、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96%、人数を試算すると、1日あたり約3,500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> PT



## 1-4. このままだと吾妻線や沿線地域はどうなるのか

### (1) 路線の経営状況

#### Point10：利用者が非常に少ない区間の存在

最も利用者の多い中之条駅では、1日あたり約900人の利用がありますが、川原湯温泉駅では1日あたり20人ほどの利用に止まっており、無人駅である袋倉駅や祖母島駅、大前駅なども同程度の利用状況と考えられます。これはJR東日本の全駅の中でも最低レベルの乗車人員です。

また、吾妻線のうち、比較的利用が多いと考えられる、渋川駅～長野原草津口駅間でも、平均通過人員（1日1kmあたりの平均輸送量）は3,008人（平成29年度、JR東日本資料）です。これは、平成27年以降、列車の減便や平日の特急列車の廃止などが行われている、千葉県の内房線君津駅～安房鴨川駅間の3,031人（同資料）とほぼ同水準となっています。

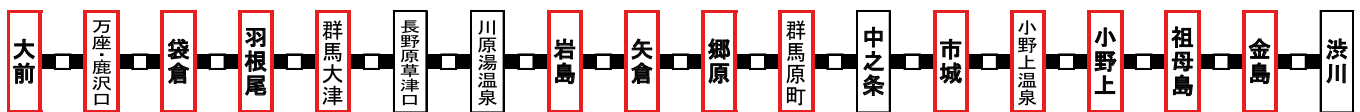
さらに、長野原草津口駅～大前駅間の平均通過人員は379人（同資料）で、JR北海道の根室本線滝川駅～富良野駅間や、宗谷本線名寄駅～稚内駅間とほぼ同水準となっています。地域特性などが異なるため、1つの目安に過ぎませんが、いずれの区間も、JR北海道において、「当社単独では維持することが困難な線区」とされています。

#### Point11：路線の維持には多額の費用が必要

吾妻線の多くは無人駅ですが、最近でも平成29年4月には群馬原町駅、万座・鹿沢口駅が新たに無人駅となりました。現在、吾妻線（渋川駅～大前駅）の18駅のうち、14駅が無人駅となっています。

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削減を図りながら、路線の維持に努めているとも言えます。

一方で、安全運行のため削減できない経費もあり、特に吾妻線においては、トンネルや橋梁などの維持管理に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。

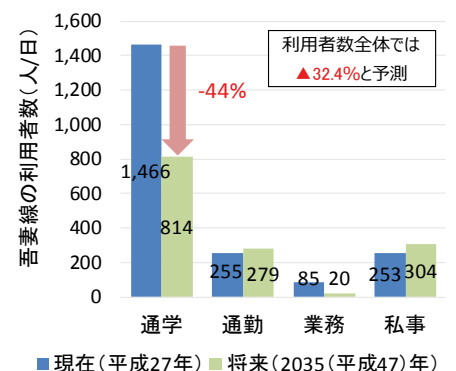


<図21 吾妻線の路線図（黒枠：有人駅、赤枠：無人駅）>

### (2) 鉄道利用者の将来推計

#### Point12：現状よりさらに利用者が大幅に減る見込み

吾妻線の利用傾向、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、大部分を占める通学利用が大幅に減ることにより、20年後には利用者数が約32%も減少すると予測されています。



<図22 利用者数の将来推計> PT



＜図 23 通過人員の将来推計＞ **PT**

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。

現状でも他の路線と比べて決して多いとは言えない利用者数が大幅減少することになれば、利用の少ない時間帯の運行本数がさらに減り、最悪の場合、廃線もあり得る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) 吾妻線と沿線地域の関係

#### Point13：吾妻線がなくなると、地域での暮らしに大きな懸念

もし吾妻線がなくなってしまったら、特に地域外への移動がとても不便になり、例えば、みなさんが電車通学していた頃と同じように、お子さんが自宅から通学できなくなるかもしれません。

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
- 観光、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  
首都圏・全国への（からの）ネットワークがなくなる

地域に欠かせない路線だからこそ、吾妻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「吾妻線のない生活が想像できますか？」

吾妻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。

＜中之条町から渋川市や前橋市に通学する高校生＞

- 親が自動車で送迎する場合、渋川市まで片道約 40 分、前橋市まで約 60 分  
⇒行き帰りの送迎で 1 時間以上、朝夕の渋滞に巻き込まれる、交通事故のリスク…
- 学校の近くのアパートに引っ越す場合、家賃だけでも年間 40 万円以上？  
⇒子供が学校でうまくやれているかわからない、健康面も心配、生活費の仕送り…

＜長野原町から原町赤十字病院に通院している方＞

- 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  
⇒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…
  - タクシーを利用する場合、片道で料金は約 5,000 円以上？  
⇒往復で料金は 1 万円以上？、通院が長くなれば家計に大きな影響…
- ※群馬大津駅から群馬原町駅までの片道運賃は 410 円

吾妻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。また、地域の観光収入などへの影響も否めません。

…みなさんは吾妻線のない暮らしが想像できますか？

## 2. 吾妻線における今後のアクション

### 2-1. 吾妻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、吾妻線沿線地域を含め、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。

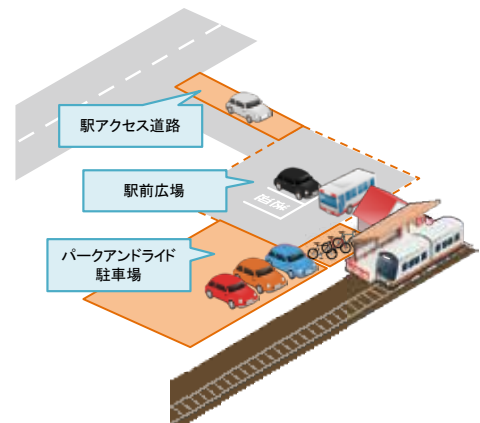
ですから、自動車中心のライフスタイルを尊重した施策を展開する必要があります。

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 24 施策展開のイメージ>



<図 25 使いやすい駅のイメージ>

#### コラム『『たまたに』鉄道に乗ることから始めよう』

吾妻線の活性化に向けては、まず、みなさんに吾妻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、Point9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3,500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700人増加します。これだけでも、現状の乗車人員の2割以上に相当します。

## (2) 自動車による駅へのアクセスの現状

吾妻線の各駅について、「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、基幹駅である中之条駅、群馬原町駅、長野原草津口駅、万座・鹿沢口駅などを除き、自動車でアクセスするための基本的な機能が備わっていない駅が多くみられました。

○駅周辺に駐車場や送迎車両用のスペースがないため、駅へのアクセス道路の両脇に自動車を止めざるを得ない。



○駅前の駐車場不足により、バス停スペースにも自動車を止めざるを得ない。幹線道路に面しているため、車両が出入りしづらい。



○駅周辺の駐車スペースはほぼ満車。未舗装であるため、雨天時の使い勝手が悪い。



○自動車の回転場はあるが、駅周辺に駐車スペースがない。未舗装であり、雨天時の使い勝手が悪い。



○未舗装や段差により、十分にスペースを活用できていない上、使い勝手が悪い。



### (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。

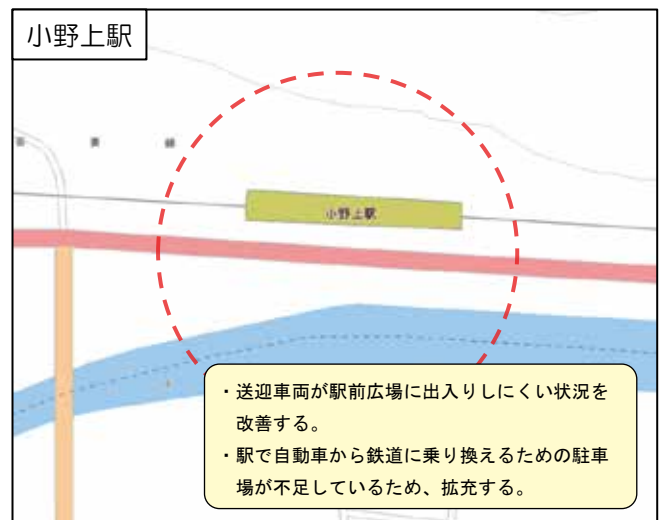
この重点プロジェクトの実施にあたっては、沿線市町村・JR 東日本の協力を得ながら、県が中心となって取り組みます。また、重点プロジェクト以外についても、沿線市町村の意向を踏まえながら適宜検討・実施していくこととします。



<図 26 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>



**市城駅**

- ・駅前にスペースはあるが、転回や停車などの機能分担が明確でないため、改善する。
- ・駅で自動車から鉄道に乗り換えるための駐車場が不足しているため、拡充する。

**矢倉駅**

- ・送迎車両が転回、停車するスペースが未舗装であるため、走行性や雨天時の利便性を確保する。
- ・駅で自動車から鉄道に乗り換えるための駐車場がないため、周辺に駐車できるようにする。

**岩島駅**

- ・駅前広場スペースを有効に活用し、路線バスが駅前広場に入りにくい状況を改善する。

**羽根尾駅**

- ・送迎車両が転回、停車するスペースが未舗装であるため、自動車の走行性や雨天時の利便性を確保する。
- ・自動車が駅前広場に入りにくい状況を改善する。

**大前駅**

- ・送迎車両が転回、停車するスペースが未舗装であるため、自動車の走行性や雨天時の利便性を確保する。

<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
金島駅		○		
小野上駅	○	○		
市城駅	○	○		
矢倉駅	◎	○		
岩島駅				路線バスが駅前広場に入出入りできるようにします
羽根尾駅		○	○	
大前駅		○		

※ ◎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、沿線市町村の取組を中心に、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～

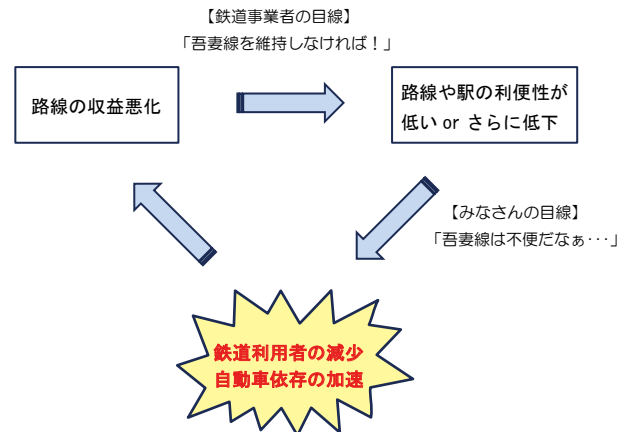
### Point15：吾妻線を支えるのはみなさんのアクション

将来的に吾妻線を維持・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、運行本数が少なく、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えます。

一方、鉄道事業者からすれば、利用の少ない吾妻線を維持・存続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、悪循環に陥っていると言えます。



<図 27 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】

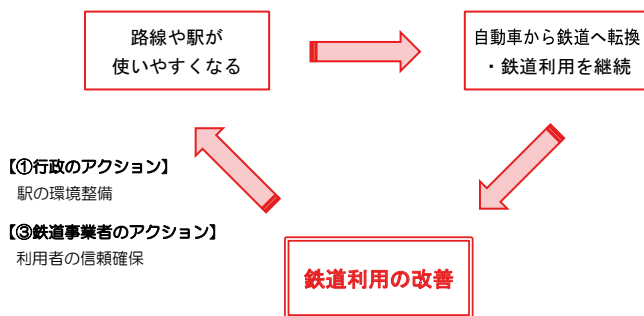
利用しやすくなった駅や鉄道を、週1回でも月1回でも使っていただく！

#### 【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。

吾妻地域のみなさんには、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。

#### 【②みなさんのアクション】 できるところから鉄道利用



<図 28 望ましい循環のイメージ>

### 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・・・
<p>○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！</p> <p>○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！</p> <p>○友達とおしゃべりしながら楽しく通学できます！</p> 	<p>○歩く距離が増えるので、おいしくお酒が飲めるかも！？</p> <p>○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！</p> <p>○飲み会を切り上げる理由にも使えるかも！？</p> 	<p>○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！</p> <p>○自分で運転しない分、商談に力を入れられるかも！？</p> <p>○車内で資料を確認するなど、時間を有効に使えます！</p> 
駅近くの病院に・・・	買い物やイベントに・・・	県外への旅行に・・・
<p>○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！</p> <p>○タクシー代の心配もありません！</p> <p>○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！</p> 	<p>○駐車場探しに時間をかけたりせずすみずみ！</p> <p>○同じ買い物先でも、いつもとは違う「旅行気分」に！？</p> <p>○渋滞のイライラからケンカになることもないかも！？</p> 	<p>○高速道路の渋滞とは無縁です！</p> <p>○車出しや運転を押しつけられることもありません！</p> <p>○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！</p> 
加えて、健康にも効果大！		
<p>◇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。</p> <p>◇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)</p> <p>◇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、健康になってしまうかもしれませんね！</p>		

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、吾妻線の将来のため、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）」】

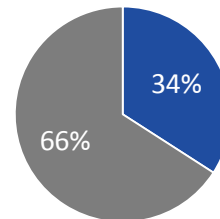
家庭や学校での教育に加え、公共交通を上手に使うことで、お子さんの人間性が豊かになるとも言えるかもしれません。

## 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、吾妻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、渋川市・吾妻郡にお住まいの方の「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（渋川市・吾妻郡）

2016（平成28）年度 66% ⇒ **2023年度 56%**

### (2) 鉄道の利用状況の調査

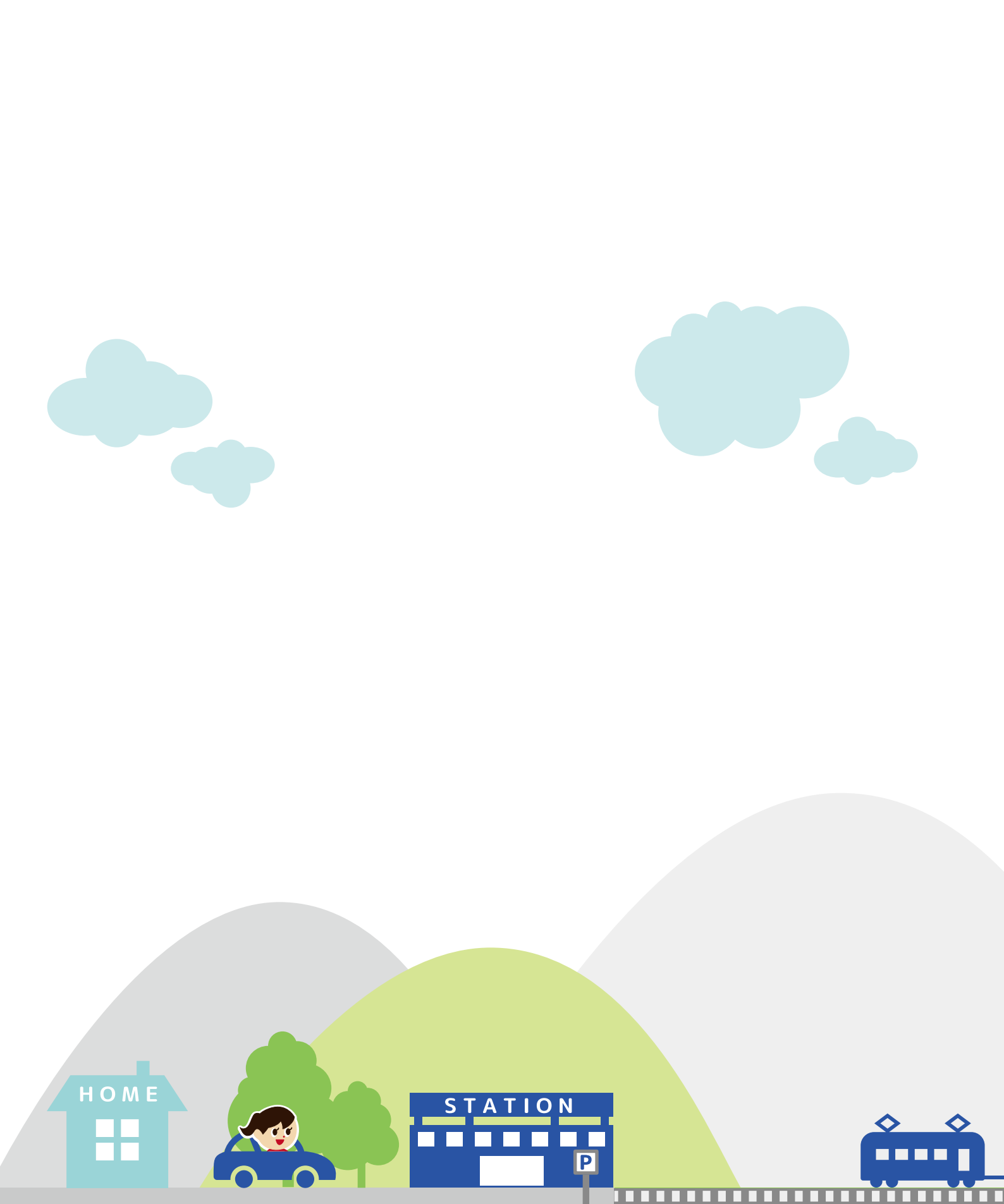
「年間一度も鉄道を利用しない割合」が改善し、目標を達成できたかどうかを確認するため、5年経過後、あらためてみなさんに、鉄道の利用状況をお伺いする予定です。

### (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	渋川市、中之条町、長野原町、嬭恋村、草津町、高山村、東吾妻町
群馬県	<総務部> 渋川行政県税事務所、吾妻行政県税事務所 <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、 渋川土木事務所、中之条土木事務所、 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