特集：「群馬型上下分離」――20年の軌跡と展望

［上信電鉄・上毛電気鉄道の経営努力と地域の支援］

地方鉄道存続への自助・共助の取り組み

「群馬型上下分離」方式の公的支援を受けて約20年。上信電鉄、上毛電気鉄道（上毛電鉄）は、鉄道サービスの改善と収益確保に企業努力を重ね続けている。全国屈指のクルマ社会、そして加速する少子高齢化――今なお減少する輸送人員に歯止めをかけるため、鉄道利用を呼び掛け、人を呼び込み、路線の維持・活性化に取り組む。厳しい環境下に置かれた両社の自助・共助の取り組みを紹介する。

文◉茶木　環／撮影◉織本知之

利用機会の創出と二次交通の補完

上毛電鉄の車両に乗り込むと、車内に持ち込まれた自転車の多さに驚いた。サイクルトレインを実施している鉄道事業者は多いが、ここまで自転車が持ち込まれているのは珍しいのではないだろうか。

上毛電鉄では平成15年からサイクルトレインを実施している。2両編成の後方車両限定ではあるが、高校生を中心に幅広い年齢層に利用されているという。駅までのアクセス手段として自転車を利用している高校生が多いことから、平成15年に有人駅で試験的に開始し、その後、全駅で利用できるようにした。平日は午前8時から終電まで、土休日や春・夏・冬休みは終日、無料で自転車を車内に持ち込むことができる。年々利用者が増え、現在は当初の約400倍、年間4万台以上の利用となっている。

全国第1位のクルマ社会である群馬では、前橋市、高崎市ともにマイカーの利用を前提とした拡散型の都市構造となっており、鉄道利用を促進するには、二次交通の弱さをどうカバーするかが重要なポイントになる。

通学利用者向けのサイクルトレインの実施もそのための施策で、サイクルトレイン開始と同時に、中央前橋駅・大胡駅・赤城駅・西桐生駅の4駅では、無料のレンタサイクルを開始した。平成19年からはパークアンドライドも進め、現在では、上泉駅・江木駅・大胡駅・北原駅・粕川駅・新里駅の6駅に平均して15～20台収容の無料駐車場を整備している。

沿線住民を鉄道に呼び込む取り組みも進めている。デコレーショントレイン、名付けて「デコトレイン」は季節に合わせて車内を装飾した列車で、「桜電車」や「水族館電車」「クリスマス電車」など年間13種類を運行している。

「最も歴史が古く、大掛かりなデコトレインは34年前に始めた『うごく児童絵画展号』。沿線の幼稚園や保育園、小学校の園児・児童から絵画を募集し、全作品を全列車に展示して運行している。今年で15年目の『風鈴電車』では、沿線の小学校の児童に願い事を書いてもらった短冊を風鈴に飾って、涼しさと楽しさを演出している。家族で楽しんでいただけるデコトレインが特に好評をいただいている」と上毛電鉄の新木三雄総務部次長は語る。

沿線住民が参加できるイベントとしては、沿線ハイキングや大型バスで他県に出掛けるバスハイキングがある。

「ハイキングは毎回数十人から100人前後の参加があり、参加費の

上毛電気鉄道株式会社
総務部 次長
新木三雄
Mitsuo ARAKI

中央前橋駅。現在、運行する車両はすべて京王電鉄井の頭線で活躍したもの（上毛電鉄）

ほか、集合駅までの往復に鉄道を利用いただける。沿線の方々の鉄道利用の機会を増やしていきたいという思いで取り組んでいる」と新木次長は語っている。

ダイヤ改正で東京へのアクセス向上

上毛電鉄の利用が伸びにくい一因として、路線の両端の中央前橋駅と西桐生駅が他社線と接続していないことが挙げられる。中央前橋駅とJR前橋駅間は徒歩15分強の距離、西桐生駅とJR桐生駅間は徒歩7～8分の距離があり、乗り換え利用するにはハードルが高い。一方、途中の赤城駅には東武鉄道桐生線が接続しており、赤城駅で「特急りょうもう号」に乗り換えると、中央前橋駅から北千住や浅草など東京東部まで、最短2時間22分のアクセスが可能となる。

今年4月、東武鉄道のダイヤ改正に合わせ、上毛電鉄でも初発列車の繰り上げと最終列車の繰り下げを行った。改正前よりも1時間早く都内に到着でき、また1時間遅く東京を出発しても戻れるようになり、東京へのアクセスが格段に向上した。

「前橋からの東京へのアクセスというと、まず高崎へ出ると考えがちだが、赤城経由だと所要時間も短く、日帰りでも東京滞在を2時間延長できる。このルートの利便性を広く周知していきたい」（新木次長）

平成24年には、中断していた総合旅行業務取り扱いを再開し、赤城経由で東京に向かう旅行企画「前橋市民号」を月1回実施している。東京スカイツリー展望デッキ入場と周辺観光など、アクセスの良さを活かした企画が多く、「募集を上回る参加者が集まることも多い」（新木次長）という。

沿線住民の足としての色合いが濃い路線ではあるが、保有する施設を活用して、観光客を増やす取り組みも活発に行っている。上毛電鉄の鉄道資産には、平成19年に登録された大胡駅舎、大胡電車庫をはじめ、西桐生駅舎、荒砥川橋梁、渡良瀬川橋梁など12件の国の登録有形文化財がある。

また、日本で最古級と言われる開業時に製造されたデハ101やデキ3021（車籍はなく走行は構内のみ）があり、イベントではその運行が目玉企画となっている。

「これらの歴史的な鉄道遺産を観光面で活かし、地域振興に結び付けられないか」（新木次長）、集客施策の検討を進めている。

沿線活性化を願う地域の共助

鉄道利用のサービスを向上させ、イベントなどを多数開催して沿線住民と接する機会を増やし、利用促進に結び付ける――こうした上毛電鉄の自助努力を受け、「地域の足を守ろう」をスローガンに支援団体も発足した。平成

中央前橋駅のすぐ横には広瀬川が流れる（上毛電鉄）

東武桐生線と接続する赤城駅。特急「りょうもう号」が入線する（上毛電鉄）

左／デコトレイン「風鈴電車」中／自転車を持ち込み、列車を待つ高校生 右／西桐生駅は昭和３年開業以来の美しい駅舎（上毛電鉄）

上信電鉄株式会社
取締役総務部長
宮川良伸
Yoshinobu MIYAKAWA

22年に結成された「上毛電鉄友の会」（会長：大島登志彦高崎経済大学教授）で、より効果的な働き掛けを行ってもっと乗ってもらえる土俵づくりを行い、上毛電鉄を一層強力に支えることを、会の目的としている。イベントの企画・開催を中心に、上毛電鉄をサポートし、沿線を盛り上げている。

また、昭和55年に沿線市町村で結成された「上電沿線市町村連絡協議会（現・上電沿線市連絡協議会）」も、結成以来、県とともに利用促進に関するポスター制作など広報活動や支援事業を実施し、共助の取り組みを展開している。

世界遺産効果で輸送人員が急増

一方、観光路線として大きく輸送を伸ばしたのは上信電鉄だ。その契機となったのは富岡製糸場などの世界遺産登録で、富岡製糸場入場券とセットになった高崎駅－上州富岡駅の往復割引乗車券は、登録が決まった平成26年度、６万３０００枚を売り上げ、全線の輸送人員は２３６万５０００人に及んだ。

上信電鉄株式会社
鉄道部 部長（技術担当）
田代宜宏
Takahiro TASHIRO

「上州富岡駅はそれまで閑散とした駅の一つだったが、登録以降は世界遺産の玄関口として観光客が利用する駅に様変わりした。しかし、往復乗車券の販売枚数は平成27年度４万１０００枚、平成28年度２万５０００枚と、登録時のブームが一段落している。現在の輸送人員は約２２０万人で、何とかこの数字を維持したい」と上信電鉄の宮川良伸取締役総務部長は語る。

平成26年３月に供用を開始した３代目駅舎は製糸場のまちにふさわしい外観だ。等間隔の鉄骨柱には赤煉瓦づくりの富岡製糸場をイメージさせる薄茶色の煉瓦壁が施され、高さ約６・５ｍの白い大屋根が駅舎全体を覆っている。開放的ながらも端正な美しさが際立つデザインで、駅に降り立つ観光客の気分を盛り立てる。

三つの石碑がいずれも沿線にある上野三碑（山上碑・多胡碑・金井沢碑）は、世界記憶遺産の国内候補となっている。昨年３月には「上野三碑巡りフリー乗車券」（高崎駅－吉井駅）の販売も開始した。登録が実現されれば「世界遺産と世界の記憶をつなぐ鉄路」として、さらに観光利用が高まりそうだ。

煉瓦壁が美しい上州富岡駅。駅舎自体の見学者も多い（上信電鉄）

二次交通に乗り合いタクシー等を活用

上毛電鉄と同様、上信電鉄にとっても課題となっているのが二次交通だ。沿線には観光名所が多いが、駅からの交通機関がほとんどないため、目的地までの移動は乗り合いタクシー等やレンタサイクルなどで補完し、沿線への誘客を図っている。

妙義山や下仁田ジオパークは下仁田駅から、群馬サファリパークや群馬県立自然史博物館、こんにゃくパークには上州富岡駅からというように、系列の上信ハイヤーによる乗り合いタクシー等の利用を推奨している。

また、根小屋駅・吉井駅・上州福島駅・東富岡駅・上州富岡駅・上州一ノ宮駅・下仁田駅では無料のレンタサイクルを実施。平成26年4月には、高崎商科大学と連携して、電車を利用して観光を楽しむ「観光レンタサイクル」（無料）を開始した。高崎駅で自転車を借りてそのまま電車に乗り、吉井駅・上州福島駅・上州富岡駅・下仁田駅で乗降できるというもので、沿線観光に活用されている。

新駅開業と利便性の向上

平成に入って、上信電鉄は二つの新駅を開業している。

平成14年には、短期大学から4年制となり、入学者数が1・5倍に増えた学生の利便性を考え、高崎商科大学前駅を新設した。

上信電鉄は地域貢献に積極的に取り組む同大とさまざまな連携を行っている。学生たちは上信電鉄のイベント企画に参加し、イベント列車の飾り付けを担当したり、工女姿の女子学生が車内や上州富岡駅で製糸場を案内するなど、イベントを盛り上げる手伝いをしている。

佐野のわたし駅は平成26年に開業。付近に大規模なマンションが建設されるなど周辺の人口が増えたものの、公共交通機関がなかったため、新設された。

「駅名は公募で決まった。小学生の女の子が考えたもので、駅にほど近い場所に流れる烏川にかつて渡し船があったことに由来している。印象的な駅名となった」と上信電鉄の田代宜宏鉄道部部長は語る。

一方、佐野のわたし駅が新設された佐野地区のように、「公共交通が整備されていない地域で新興の住宅地が開発されている」（田代部長）ことから、鉄道のさらなる利便性向上についても、さまざまな施策を進めている。

パークアンドライドについては、高崎商科大学前駅・上州福島駅・東富岡

上信電鉄株式会社
鉄道部 部長（営業担当）
小島 博
Hiroshi KOJIMA

山々に囲まれた終点・下仁田。留置車両がある（上信電鉄）

珍駅名で名高い南蛇井駅（上信電鉄）

関東の駅百選に認定される下仁田駅（上信電鉄）

平成 26 年開業の佐野のわたし駅（上信電鉄）

高崎駅ホーム（上）と引退車両を利用した待合室（下）（上信電鉄）

駅・上州富岡駅の4駅に無料の駐車場を設置。また、サイクルトレインは高崎駅・吉井駅・上州福島駅・上州富岡駅・下仁田駅の各駅で利用できるようになっており、全曜日で実施している。

地元住民を対象にしたイベント列車

上信電鉄では、さまざまなイベント列車も運行している。

「高崎商科大学との連携で、車内でシンポジウムを開催した『電車シンポジウム』の運行をきっかけに、沿線の方々に楽しんでいただく電車を活用したイベントが定着してきた」と、上信電鉄の小島博鉄道部部長は語る。

現在では年間約10本が運行されており、中でもワイン列車やビール列車は、予約発売直後に乗車券が売り切れる人気の企画となっている。

また、上信電鉄では大正13年に、ドイツのシーメンスシュッケルト社からデキ1型電気機関車3両を購入している。うち2両は現役で、「上信のシーラカンス」の愛称で、沿線住民や鉄道ファンに親しまれている。

平成11年から毎年ゴールデンウィークに運行する「ファンタジー号」は、このデキ2両が列車を牽引する臨時列車。高崎－下仁田間を運行し、乗客は車内レクリエーションや運転室乗車体験、富岡製糸場見学などの沿線観光も楽しむことができる。

貸し切り列車も好評だ。運行する列車は上信電鉄が所有する11本から選ぶことができる。車内で親睦会や同窓会を開催したり、乗車せずにデキの撮影会を開催するなど、楽しみ方はさまざまだという。

貸し切り列車は、平均して年に15本ほどの運行があり、上信電鉄では利用者の希望に応じて、制服や小道具の貸し出しも行っている。

「特に印象的だったのは、病気で起き上がることができないお子さんのために、ご両親が誕生日プレゼントに貸し切り列車を用意されたこと。お子さんは横になりながら車窓の景色を楽しんでいた。その光景を目にした時、鉄道は沿線の方々の生活や希望を乗せて走ることができるんだと強く感じた」と小島部長は語っている。

県内の5鉄道事業者が連携

一方、群馬県では、県内に路線を持つJR東日本、東武鉄道、上信電鉄、上毛電鉄、わたらせ渓谷鐵道、5事業者（5鉄）による連携イベントも活発に展開されている。

公益財団法人
群馬県観光物産国際協会 観光物産部
ググっとぐんま観光宣伝推進協議会
次長
佐藤 肇
Hajime SATO

Interview Column

世界遺産・富岡製糸場のあるまちの観光戦略

平成26年6月、世界遺産に登録された「富岡製糸場と絹産業遺産群」。富岡市では現在、回遊性の高いまちづくりを進めている。世界遺産のまち富岡市の観光施策について伺った。

富岡市世界遺産部　観光おもてなし課
観光振興係 課長補佐兼係長
渡辺 勉
Tsutomu WATANABE

歴史的遺産を軸にした街並みづくり

明治5年、政府が当時最大の輸出品だった生糸の品質向上と大量生産を図るために設立した官営模範器械製糸工場、それが富岡製糸場の始まりです。その後、明治26年に民営化され、変遷を経て、昭和14年から昭和62年に操業を停止するまで、片倉工業が経営していました。

富岡市が片倉工業から土地を購入し、建物を譲り受けたのは平成17年です。実は当時、富岡市は区画整理事業を進める計画を持っていましたが、これを機に、富岡製糸場を軸に世界文化遺産を目指し、文化財を保存しながらのまちづくりへ、方向転換することになりました。

平成20年に景観条例を制定し、全市を景観計画区域として、富岡製糸場を中心に建物の高さや色彩を制限した3段階のゾーンをつくり、歴史的遺産を軸にした街並みを形成していきました。上州富岡駅や駐車場から富岡製糸場まで観光客を誘導する、路面のカラー舗装や石畳化も手掛けています。

市民にとって、製糸場は一企業の古い工場という認識しかなく、おそらく世界遺産とはかけ離れた存在だったと思います。しかし、まちづくりが進むにつれ、市民の意識も徐々に変わってきました。世界遺産のまちとしての誇り、来街者へのおもてなしの精神が高まっています。

上信電鉄とは連携して、世界遺産登録を目指してきました。暫定登録時代の平成23年、製糸場で「世界遺産劇場」という3000人規模のコンサートを行ったのですが、上信電鉄は臨時列車を運行して、観客の移動を担ってくれました。

また、現在3代目となる上州富岡駅の駅舎は、耐震性の強い鉄骨煉瓦積造りで、煉瓦の積み方は製糸場と同じくフランス積みを採用しています。駅に降り立った瞬間から、富岡製糸場のまちを感じられる。日本建築学会賞、グッドデザイン賞、ブルネル賞など、建築関係の各賞を受賞し、駅舎自体を見学に来る方も増えています。駅には観光案内コーナーがあり、駅前広場ではイベントも開催されています。上州富岡駅は、富岡観光のおもてなしと賑わいづくり、両面でしっかり支えています。

富岡製糸場東置繭所（画像提供：富岡市）

整備中の明治・大正時代の倉庫群

まちなかや周辺を回遊してもらえる仕掛け

世界遺産に認定された平成26年度の富岡製糸場の入場者は134万人。翌27年度は114万人、28年度は80万人です。一般に世界遺産効果は約3年と言われますが、今後は80万人の維持を目指し、仕掛けをしていきます。

富岡製糸場自体は30年計画で徐々に整備していく予定ですが、現在は国宝の「西置繭所」の保存修理（平成31年完成予定）を行っており、工事の様子を公開して見学できるようにしています。完成後はここでイベントなども行う予定です。

また、製糸場以外の市内各所を回遊していただくことも目標としています。老朽化に伴って建て替えを進め、今年の夏に竣工した富岡市役所新庁舎は、建築家の隈研吾氏の設計によるもので、まちの新たな名所となっています。上州富岡駅と市役所の間には、明治・大正期に建てられた煉瓦づくり、大谷石づくり、土蔵づくりの歴史的な倉庫群があり、世界遺産センター設立に向け、整備を進めています。カフェやレストラン、市場、自動繰糸機の動態展示など、新たな交流拠点が誕生する予定です。こちらも隈研吾氏の設計で、完成すると、駅、倉庫群、市役所と美しい建築を見て回る、そんな観光も楽しめます。

今年は、初めての試みとして、まちなかを回遊していただくためにスタンプラリー「富岡製糸場 工女のまち・歩くんラリー」も実施しました。また、周辺の妙義山や一之宮貫前神社、群馬県立自然史博物館、サファリパークなど広域観光も推進し、おもてなしとして何ができるかを常に考え、集客できる仕掛けをして、まちの魅力を高めていきたいと考えています。

富岡製糸場の生糸輸送を目的に明治30年に上信電鉄の前身が開通しました。製糸場とともに近代日本の産業を支え、市の発展に貢献してきた――そうした歴史ある鉄道が、現在は学生や高齢者の移動を担い、観光客を乗せてまちに賑わいをもたらしています。地域にとってはいつの時代にも重要な存在です。

「平成23年に群馬県で開催されたデスティネーションキャンペーン（DC）を契機に、5鉄の連携がより強固なものとなった」とググっとぐんま観光宣伝推進協議会の佐藤肇次長は語る。

ファンタジー号のイベント風景（上信電鉄）

デキ２両が列車を牽引する臨時列車ファンタジー号（上信電鉄）

大胡電車庫に留置されたデハ 101（上毛電鉄）

大胡電車庫（上毛電鉄）

工女姿の高崎商科大学生（上信電鉄）

ググっとぐんま観光宣伝推進協議会は、群馬DCを推進するため平成22年に設立された。官民の協働により県の観光振興と地域活性に寄与することを目的に250団体が加盟し、DC以降も継続して県内の観光キャンペーンを展開している。

同協議会が制作する季刊の観光キャンペーンガイドブック『ググっとぐんま』にも、5鉄のイベントなどを紹介する頁が常設されており、観光における鉄道の役割の大きさがうかがえる。

5鉄の連携で観光客を呼び込む

5鉄は平成22年10月から定期的に合同会議を行っており、ググっとぐんま観光宣伝推進協議会もオブザーバーとして会議に参加している。

「5鉄の連携は協議会にとっても非常にありがたい。交通事業者が連携してこそ県内を周遊する商品もつくることができる。平成23年の群馬DCでは、JR東日本・上信電鉄『ぐんまDC特別企画』として、高崎からJR東日本が運行するSLで横川駅まで、そこからバスで下仁田駅に向かい、上信電鉄のデキで高崎に戻るという商品を打ち出し、鉄道ファンに限らず、大好評だった」（佐藤次長）

一方、「ぐんまワンデー世界遺産パス」は群馬県内フリーエリアの普通列車が乗り放題の乗車券で、上信電鉄と上毛電鉄は全線が含まれる。5鉄にわたって利用できるため人気も高い。

スタンプラリーも、5鉄で展開している。今年の夏は、「ググっとぐんま観光キャンペーン」の開催に合わせて、群馬県を題材としたマンガとタイアップした「お前はまだグンマを知らないスタンプラリー」を実施。また、昨年秋も観光キャンペーンに合わせて「群馬県内鉄道5社ヘッドマークデザインコンテスト」を開催、採用されたヘッドマークが5社それぞれの列車に掲出された。

「県内に路線を持つ鉄道会社が一緒にイベントを実施すること自体、非常に珍しく、群馬県ならではの取り組みとなっている」と佐藤次長は語る。

上信電鉄・上毛電鉄・わたらせ渓谷鐵道の中小3社も、毎年秋に「頑張るぐんまの中小私鉄フェア」を持ち回りで開催しており、趣向を凝らしたさまざまな催しで毎年、多くの観光客を集客している。

「5鉄が規模の大小にかかわらず強固な連携を築いて、群馬の観光を盛り上げ、人を呼び込んでくれる。鉄道事業者は定期運行が最大の使命だとは思うが、上毛電鉄のデハ101や大胡電車庫、上信電鉄のデキなど、それぞれにすばらしい観光資源があるので、それらを磨いて観光に活用してほしい」と佐藤次長は期待を寄せる。

公的支援を受けながらも、何もしなければ鉄道利用は先細ってしまう。圧倒的なクルマ社会の中で日々、安全な輸送を確保し、自社の発展を叶えていくにはどうしたらいいのか。多くの地方鉄道が抱える課題ではあるが、上信電鉄、上毛電鉄は公助と自助、共助の取り組みで、日々あらゆる努力を重ね続けている。

Interview Column

マイカーに過度に依存しない社会の実現に向けて

前橋市では、クルマに依存しすぎない社会の実現を目指し、まちづくりと交通政策を重ね合わせながら、それぞれの交通が持つ問題解決に取り組んでいる。その方向性についてお話を伺った。

前橋市 政策部
交通政策課 地域交通推進室 主任
伊瀬慎一郎
Shinichiro ISE

クルマがあれば不便を感じない生活

クルマ社会の群馬県下では、県庁所在地であり、他地域に比較して公共交通を比較的利用しやすい環境にある前橋市でも、移動手段としてクルマを選択する人が圧倒的多数を占めています。パーソントリップ調査では、昭和53年調査で45.2%、平成5年調査で62.4%、平成27・28年の最新の調査では78.1%と非常に高い数値が出ました。

その理由となっているのは、前橋の都市構造の変化です。郊外に大規模なショッピングセンターなどが開業して、中心市街地にあった商店街が衰退してきたこと。住宅が鉄道沿線から離れ、外へ外へと広がっていったこと。クルマ利用を前提とした「まちのスプロール化」が進んでいます。

市民にとっては、公共交通を使わなくても、クルマがあれば不便を感じることなく生活ができる――利便性をさらに追求してまちを整備していくだけでは、将来的に、子どもたちや高齢者の生活に「負」の影響を及ぼすのではないかと危惧しています。

市民の足としての利便性向上

多くの地方鉄道は、通学や高齢者の通院や買い物などに利用されています。しかしクルマ社会の前橋市では、医療機関も、充実した施設を整備して広い駐車場を確保するため、郊外に移転しています。また、上毛電鉄では沿線にあった高等学校の移転・統廃合があり、利用者の減少が続いています。

公的支援の導入に伴い、上毛電鉄は人件費を筆頭にさまざまなコスト削減の努力を続け、維持費も必要最低限に絞るなどの経営努力を重ねています。前橋市としても、市民の足としてしっかり維持・存続できるよう、利用促進をサポートしていきたいと考えています。

具体的にはパークアンドライドの推進のほか、駅の改良も進めています。一例を挙げると、城東駅は、既存の出口の逆側に高校があり、狭い道路に通学の自転車と通勤の自動車が集中して危険だったため、安全対策と利便性向上のため新たに東口を設けました。

鉄道の利便性を高め、毎日の生活の中での利用を呼び掛けていきたいと考えています。

さまざまな課題を一体化させて考える交通計画

現在、前橋市の「地域公共交通網形成計画」を作成しています。市内の交通には改善すべき課題がたくさんあり、それらを一体化させて検討を進めているところです。

例えば、現在、ＪＲ前橋駅と上毛電鉄の中央前橋駅間には、市の補助で運賃100円のシャトルバスが運行していますが、このシャトルバスを高頻度化して循環させ、まちなかの回遊性向上につなげたい。また、利用者が大きく減少しているバスは、市内６社のバス会社が連携して路線を再編していく必要があります。鉄道と二次交通の整備による、よりスムーズな移動の確保も必要です。さらには、人口が少ない地区の域内交通をどう組み立てていくか――公共交通は、充実し使いやすいネットワークが構築されてこそ、市民の生活に真に活かされていくと考えています。

それには交通だけではなく、まちづくりが大きく関わってきます。鉄道駅・中心商業地・官公庁など拠点間に距離があり、分断された印象を受ける中心市街地を一体化させていく。交通ネットワークから外れた場所に病院などが設置された拡散型の都市構造を、公共交通でカバーしながら、将来的にも暮らしやすく、より利便性の高いまちをつくる。その方向性のもと、上毛電鉄のＬＲＴ構想を含め、課題を解決する方法について検討を重ねています。

全国的に、既存の交通機関を活用して公共交通の再編が進められています。前橋市民にとって、上毛電鉄は極めて重要な資産です。マイカーに過度に依存しない社会の実現に向け、次世代へとつながる公共交通体系をつくる。そのためにも、上毛電鉄には安全・安定運行をしっかり維持して、その歴史を未来につなげてほしいと思います。

中央前橋駅からバスに乗り換える高校生

回遊のネックになっている５差路の交差点