

鉄道利用促進

アクションプログラム

－ JR 上越線（JR 高崎駅～ JR 土合駅）－

【行動喚起編】



令和2年2月

群馬県

はじめに

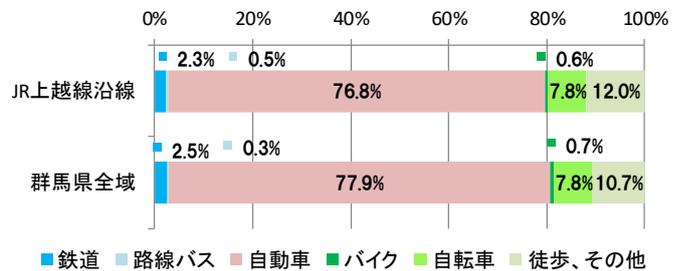
群馬県では、5つの鉄道事業者により14の鉄道路線が運行されています。

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、将来にわたって維持・存続する

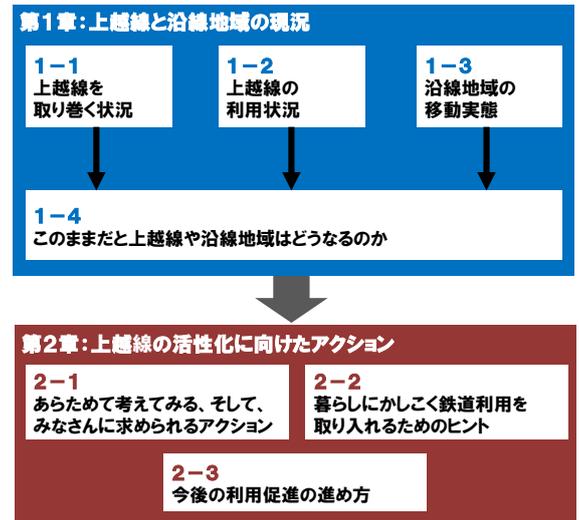
ための緊急対策として、平成30年度からの3年間で順次、14の鉄道路線別に、利用促進に向けたアクションプログラムを策定し取り組むこととしています。



＜図1 上越線沿線と県全域の交通手段構成比＞ PT

JR上越線のアクションプログラム【行動喚起編】では、高崎駅から土合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、路線存続に向けたアクションとして、沿線のみなさんに求められる行動と、今後の利用促進の進め方を整理するという構成となっています【第2章】。



＜図2 アクションプログラムの構成イメージ＞



＜図3 上越線各駅＞

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。

1. 上越線と沿線地域の現況

1-1. 上越線を取り巻く状況

(1) 上越線の位置づけ

Point 1：沿線地域の拠点間をつなぐ基幹公共交通

上越線は、高崎市の高崎駅から新潟県の長岡駅までを結ぶ鉄道路線です。

県内では利根川に沿うように運行し、高崎駅から渋川駅にかけて、沿線は平坦な地形で、住宅のほか、商業施設や工場、学校なども多く立地していますが、渋川駅以北は山が迫り、自然景観が特徴的です。

そのような中、上越線は、沿線地域における各拠点、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、伊香保温泉、水上温泉といった温泉地のほか、谷川岳などの観光資源に恵まれ、渋川駅以北の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。



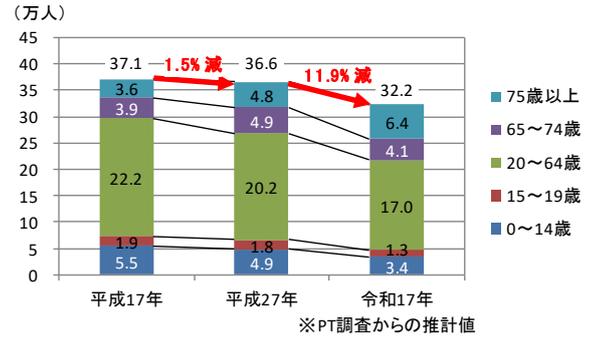
<図4 上越線の路線図>
資料：国土地理院ウェブサイト
(<http://www.gsi.go.jp/index.html>)
※群馬県にて加工し作成

(2) 沿線人口の状況

Point2: 「今は」人口減少が緩やか

上越線沿線地域（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5千人(1.5%)減少しています。

今のところ人口減少率は比較的緩やかですが、内訳をみると、20～64歳の人口が約2万人（約9.2%）も減少している一方、65歳以上では約2万2千人(約29.3%)も増加し、着実に高齢化が進んでいることがわかります。

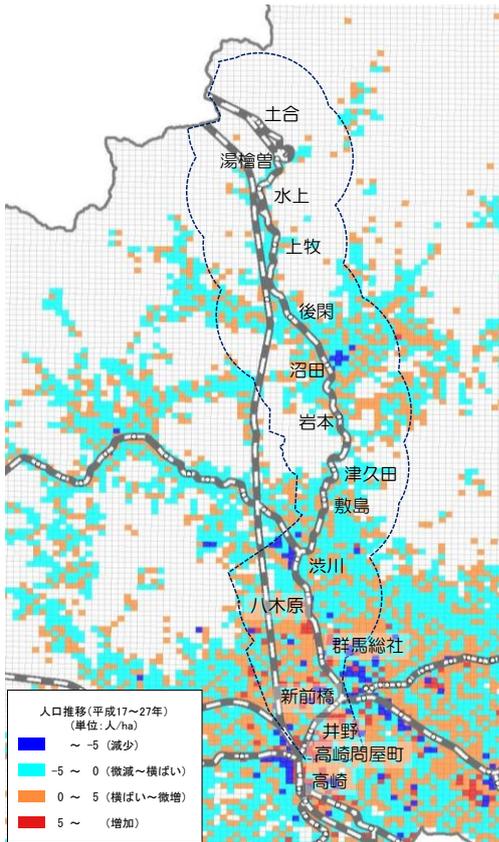


＜図5 沿線地域の人口の推移＞
資料：国勢調査（平成17、27年）

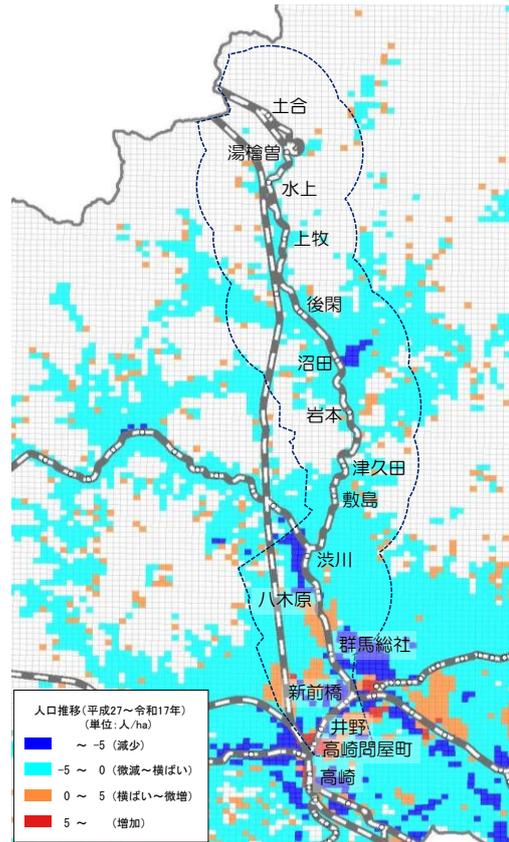
PT

※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。

この10年間で人口減少率が高いのは、渋川駅・沼田駅周辺の一部の地点に限られていますが、その後20年間では、駅に近いほぼ全ての地点が減少に転じ、沿線地域は今後本格的な人口減少局面に入ることが予測されています。



＜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



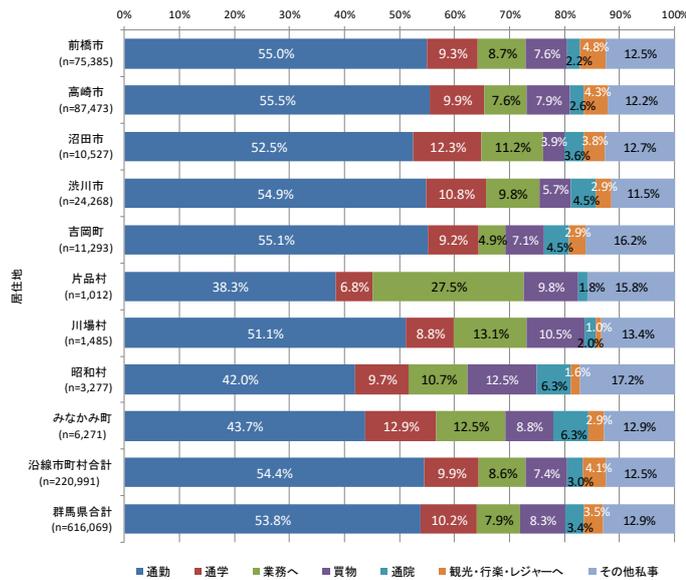
＜図7 沿線地域の人口の推移（平成27年-令和17年）＞
資料：国勢調査をもとに群馬県にて作成

(3) 沿線地域をめぐる人の動き

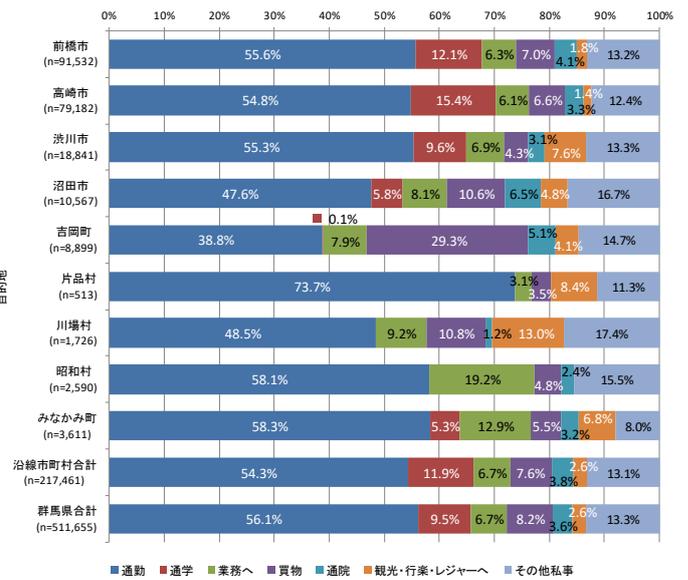
Point3：南部では通勤や通学、北部では観光を目的とした移動が目立つ

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市町村や、「通院」の移動割合が多い町村があり、沿線地域の高齢化の影響が考えられます。

また、目的地別では、多くの事業所や学校などが立地する沿線の南部地域へは「通勤」や「通学」が目立つ一方、北部地域への移動目的では、「業務」や「観光・行楽・レジャー」の割合が高い結果となっており、それぞれの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

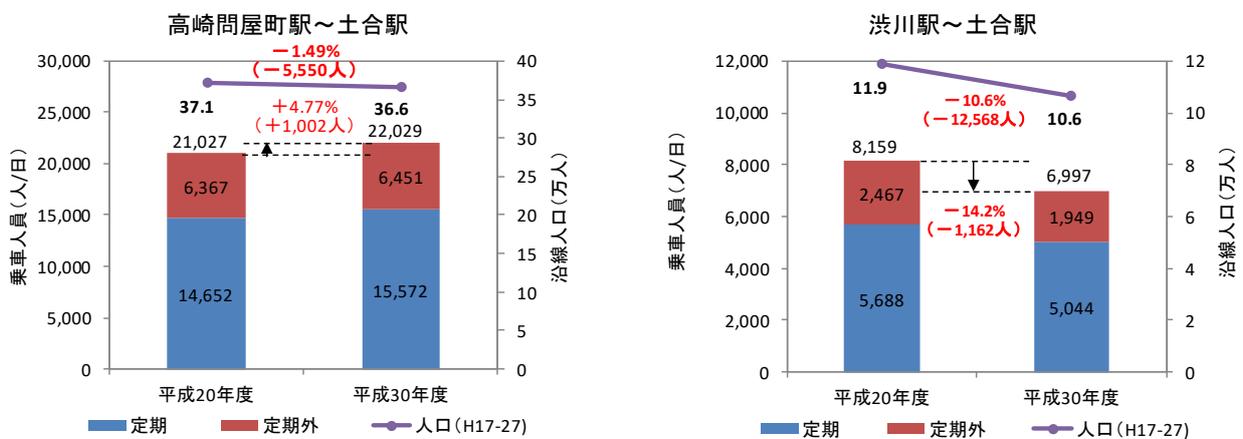
1-2. 上越線の利用状況

(1) 近年の利用者数

Point4：渋川駅～土合駅間で目立つ利用減

平成20年度と30年度の乗車人員（高崎問屋町駅～土合駅間）と、参考として、平成17年と27年の沿線地域の人口を比較すると、人口が約1.5%減少している中、平成16年に開業した高崎問屋町駅など八木原駅以南の駅の利用増に支えられ、上越線の乗車人員は、約4.8%増加しています。

一方で、渋川駅～土合駅間では、沿線地域の人口減少率（約10.6%）を上回る約14%の減少となっており、今後本格的な人口減少局面に入ると、路線の北側を中心に定期券（通学・通勤）利用へのさらなる影響が懸念されます。



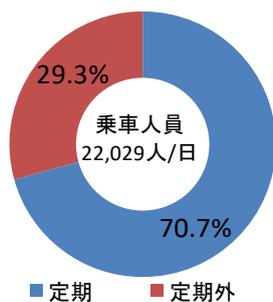
<図10 乗車人員と沿線人口>
資料：JR東日本、国勢調査

※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。

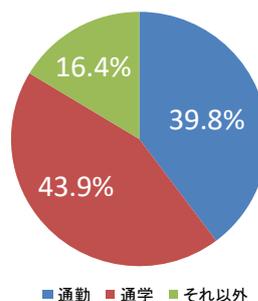
(2) 利用の傾向

Point5：地域内外への通学・通勤に不可欠

上越線は、1日あたり約22,000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70%で、さらに、利用者を群馬県民に限定すると、通学利用が約44%、通勤利用が約40%を占めています。



<図11 定期・定期外別乗車人員（平成30年度）>
資料：JR東日本



<図12 利用目的の内訳（群馬県民限定）>

PT

訪問先をみると、通勤・通学では、高崎市や前橋市への移動が多くを占めていますが、乗車駅別にみると、渋川市以南の駅からは県外への移動、沼田市内の駅からは渋川市やみなかみ町への移動、みなかみ町内の駅からは沼田市への移動が目立っています。

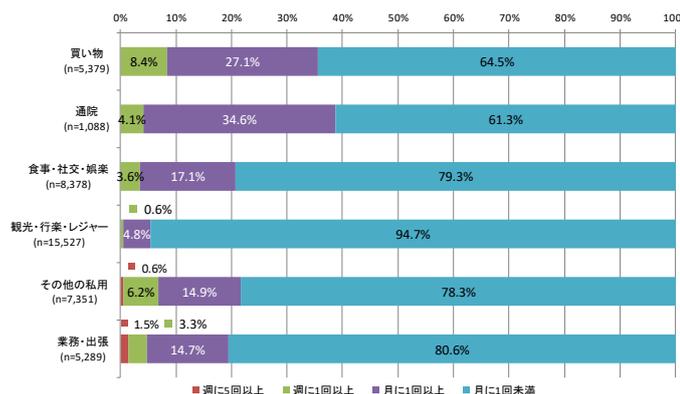
上越線は、このように県の北部地域と前橋市や高崎市を、そして、北部地域の拠点間を結びつけることにより、沿線地域にお住まいのみなさんが、地域の内外、県内外に関わらず、希望する場所で学校・職業生活を送るための重要な交通手段となっていることがわかります。



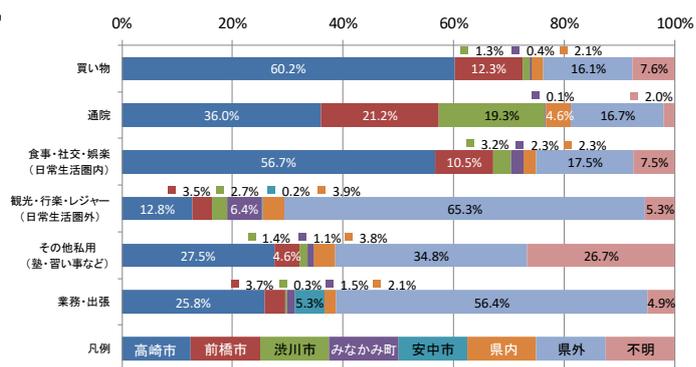
<図 13 利用者の乗車駅別・目的別訪問先> **PT**

Point6：地域の安心・豊かな生活を支えている

通学・通勤以外での上越線の利用頻度は、月1回未満がほとんどで決して高いとは言えませんが、それでも、「通院」では約4割、「買い物」でも約3割以上の方が、月1回以上と定期的に利用しています。今後、高齢化が進行すると、運転免許証の自主返納ともあわせて、このような利用がさらに増えてくることも考えられます。



<図 14 目的別の利用頻度> **PT**



<図 15 利用者の目的別訪問先 (通学・通勤以外)> **PT**

また、「観光・行楽・レジャー」、「業務・出張」などでは、訪問先の多くが県外であり、特別なおでかけや、遠方への出張など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、上越線は、通学や通勤だけに限らず、自動車を運転できない方・運転が苦手な方や、自動車ではかえって不便となる訪問先への移動など、みなさんそれぞれのライフスタイルに合わせて、安心・豊かな暮らしを送る上でも必要な路線と言えるのではないのでしょうか。

Point7：地域の魅力そのもの

既にみたとおり、上越線の沿線には、伊香保温泉や水上温泉、谷川岳などの観光資源があります（図4）。

平成29年度に群馬県が実施した「ビッグデータに基づく観光客動態調査」では、県外から観光スポットへの交通手段としては、「道路」が大部分を占めています。「鉄道」は、「道路」と比べると、川場村・片品村方面などへの行動の広がりが弱いという面もみられますが、沿線地域の人口減少が進行し、定期券利用の減少が懸念される中、観光客の呼び込みに一定の役割を果たしており、今後も地域への観光誘客に上越線は欠かせません。

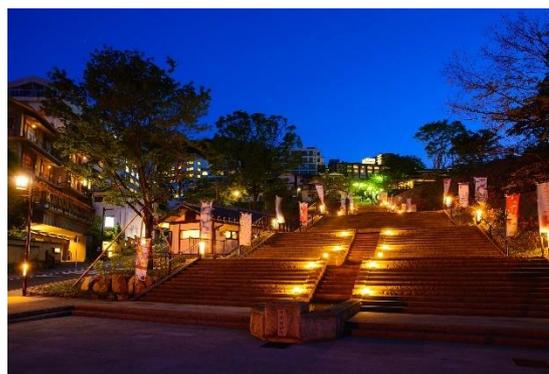
<表1 観光スポットへの交通手段割合>

観光スポット	所在市町村	交通手段		
		道路	鉄道	不明
谷川岳	みなかみ町	73.7%	16.9%	9.4%
水上温泉	みなかみ町	71.6%	16.6%	11.8%
伊香保温泉	渋川市	76.7%	9.0%	14.3%
田園プラザ	川場村	82.5%	3.9%	13.6%
吹割の滝	沼田市	86.0%	3.2%	10.8%

資料：平成29年度ビッグデータに基づく観光客動態調査



<水上駅でのお出迎いの様子>



<伊香保温泉石段街>

さらに、水上駅の近くに温泉街がある風景、特徴的な駅舎を有する上牧駅・湯檜曾駅・土合駅、SLぐんまみなかみなど、上越線は地域の魅力そのものであるとも言えます。

みなさんの中にも、上越線のある風景に愛着を感じている方は多いのではないのでしょうか。

1-3. 沿線地域の移動実態

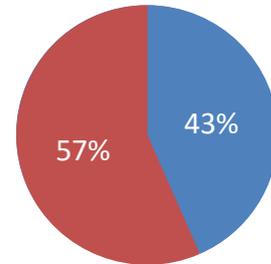
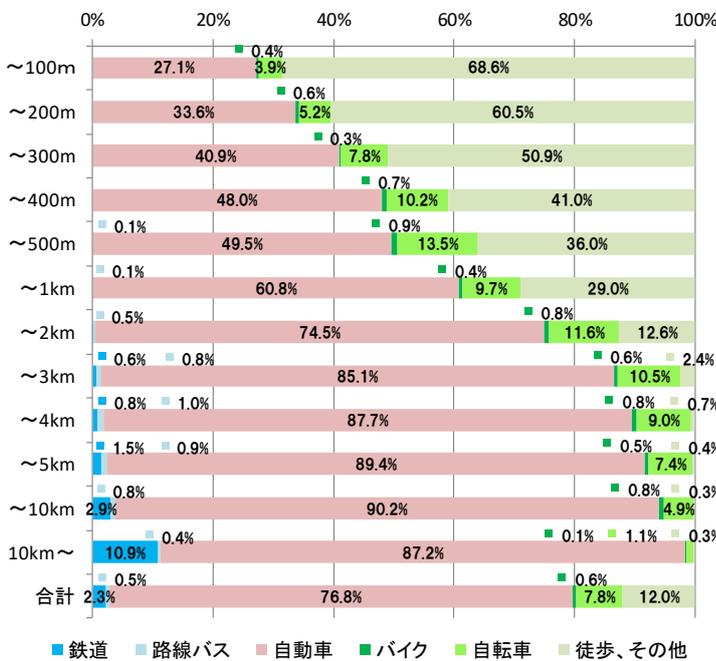
(1) 沿線地域における交通手段選択の状況

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、上越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80%以上で自動車が利用されており、100m未満の移動でも約27%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2.3%しかありません。(【図1】県全体では2.5%)

さらに、PT調査では、沿線にお住まいの57%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、上越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。



＜図17 ここ1年間で外出時に鉄道を利用したかどうか＞ PT

＜図16 移動距離ごとの交通手段の割合＞ PT

コラム「4人に1人は100m未満の距離でも車で移動」

県民の4人に1人は100m未満の距離でも車で移動する—— PT調査結果の発表時には大きな反響がありました。

鉄道を含めた公共交通の利用促進を図っていく上では、こうした実態を直視し、「求められる公共交通のあり方」を社会全体で考えていかなければなりません。



出典：毎日新聞（平成28年10月5日）



出典：産経新聞（平成28年10月7日）

(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

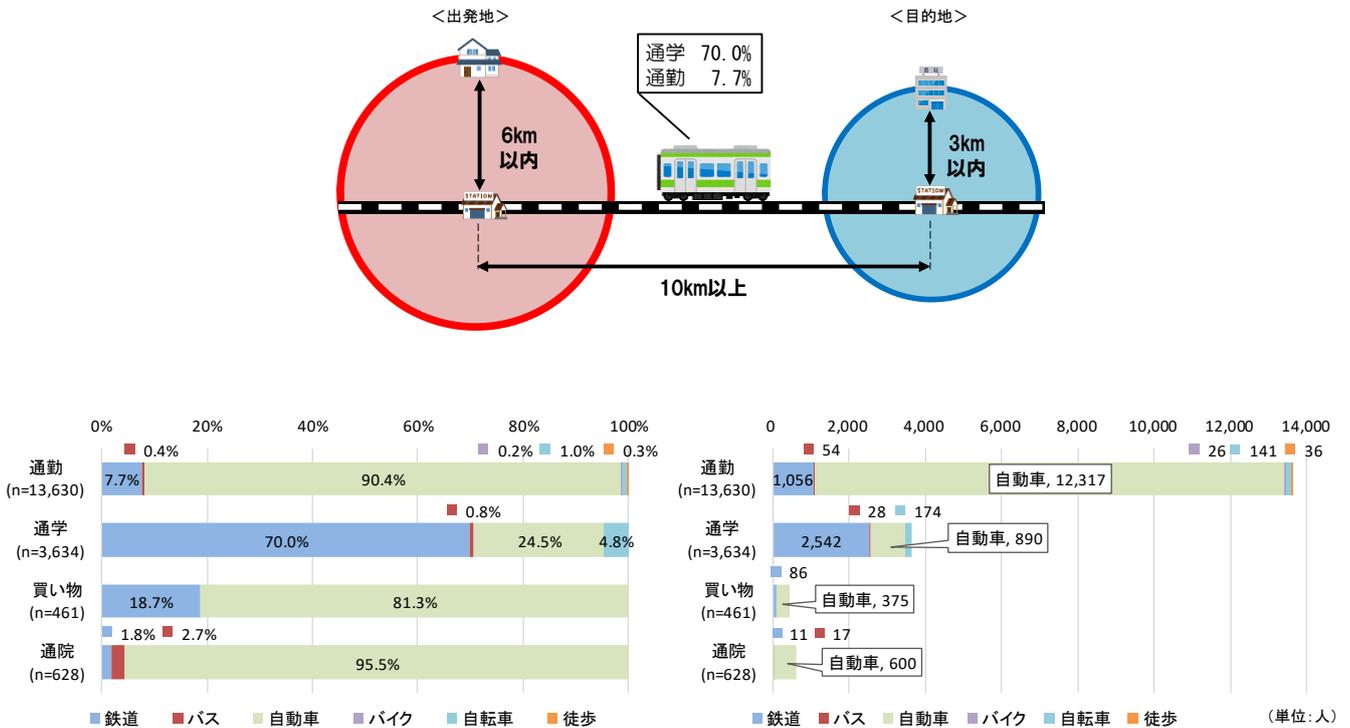
では、沿線地域における通学・通勤の交通手段を確認してみましょう。

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 18 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 70% となりました。

一方で、同じ条件でも通勤では 7.7% に止まり、自動車を利用している方がほとんどで、その他の目的でも同様の状況となっています。

通学で鉄道を利用していても、就職し、自動車を保有できる（運転できる）ようになれば、自動車利用が増えるのは当然のことです。とは言え、駅が比較的近くにあり、かつ自宅から訪問先が離れている場合でも、ほとんど鉄道が利用されていないのは、自動車のメリットや魅力はもちろんですが、駅や鉄道が「使いづらい」、もしくは「使いづらいと思われている」ことも原因の 1 つと考えられます。

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 90%、人数を試算すると、1 日あたり約 12,300 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。（P13 コラム）



<図 18 鉄道利用が現実的と考えられる条件における交通手段構成> **PT**

1-4. このままだと上越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

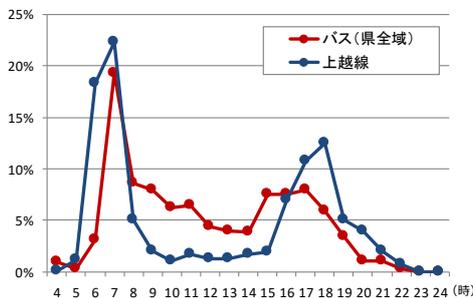
高崎駅を除いて最も利用者の多い新前橋駅では、1日あたり約6,200人の利用がありますが、渋川駅より北では、沼田駅を除くと、利用が多い駅でも300人程度、小規模な駅では数十人程度に止まっていると考えられます。

この結果、渋川駅～水上駅間の平均通過人員（1日1kmあたりの平均輸送量）は、路線維持の目安とされる4,000人を下回る3,625人（平成30年度、JR東日本資料）、水上駅～土合駅間ではこれをさらに大きく下回るものと考えられ、上越線の路線収入は決して十分ではないと考えられます。

Point11：昼間などは特に不採算の可能性

Point5でみたように、上越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。

鉄道事業者が「不採算を覚悟で利用者のために運行本数を維持している」時間帯とも言え、今後買い物や出張など、通学・通勤（朝・夕方）以外での利用が広がらなければ、こうした時間帯の運行から合理化が進む可能性があります。



<図19 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）>

Point12：路線の維持には多額の費用が必要

上越線では、県内16駅のうち、7駅が無人駅となっています。

また、近年では、始発・終発が高崎駅から新前橋駅に変更になるダイヤが増えてきています。



<図20 上越線の路線図（枠なし：有人駅、赤枠：無人駅）>

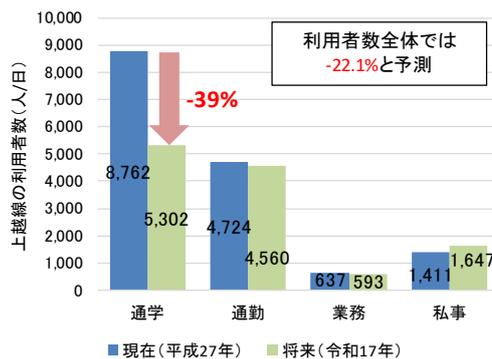
このような合理化の流れは、路線の利用状況・経営状況を考慮したものと考えられますが、鉄道事業者はこうした経費縮減を図りながら、路線の維持に努めているとも言えます。

一方で、安全運行のため縮減できない経費もあり、特にトンネルや橋梁などの大規模な施設の維持管理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

Point13：現状よりさらに利用者が大幅に減る見込み

上越線の利用傾向、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、20年後には大部分を占める通学利用が約39%と大幅に減り、全体の利用者数は約22%も減少すると予測されています。



<図 21 利用者数の将来推計> PT

また、通過人員においては、北部になるほど減少率が高く、特に沼田駅～水上駅の区間では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。



<図 22 通過人員の将来推計> PT

コラム「鉄道路線は事業者の不断の努力により維持」

鉄道は、悪天候など、やむを得ない事情で運休や遅れが生じることがありますが、多くの場合、事故は未然に防止され、早期に運行が再開されています。

令和元年10月の台風第19号では、県内でもJR線を中心に大きな被害がありました。吾妻線を除いて11月中に復旧し、吾妻線も2月中に全線で運行が再開されました。

鉄道は、毎日時間通りに運行されることが当たり前のように感じられますが、事業者の不断の努力により、日々の安全で確実な運行が実現されています。



<台風第19号の影響で吾妻線に土砂が流入した様子>

(3) 上越線と沿線地域の関係

Point14：上越線がなくなると、地域での暮らしに大きな懸念

もし上越線がなくなってしまったら、どのような影響があるのでしょうか。

<ご自身やお子さんが鉄道を利用している方への影響>

○お子さんが通学で利用

⇒毎日、国道 17 号や渋滞する市街地を、場合によっては往復 1 時間以上かけて送迎しなければならない。朝夕の生活にゆとりがなくなる。

○通勤で利用

⇒渋滞を見越して、早めに家を出なければならない。仕事で疲れているときも運転しなければならないので、帰りは居眠り運転など交通事故も心配。

○運転ができない・苦手なため、通院や買い物で利用

⇒タクシーなどを利用しなければならないので、家計への負担が大きくなる。節約のため、外出頻度を減らせば、健康への悪影響も心配。

いつもの通学や通勤、外出の負担が増えるとともに、将来の学校・会社の選択肢が限られてしまうおそれもあるなど、QOL（生活の質）が低下する。

<地域全体への影響>

○鉄道から自動車への転換が進む

⇒まちの中心部の渋滞悪化・駐車場不足、交通事故・自動車排気ガスの増加などにより、地域で暮らしくくなる。

居住地としての魅力がなくなるだけでなく、商談や観光などで遠方から来訪してもらいにくくなる。

○病気や怪我をしたとき、将来運転免許証を返納するとき

⇒自動車を運転できないときの移動手段がなくなり、当たり前だった通院や買い物、旅行などが思うようにできなくなってしまう。

暮らす人が減り、外出する人もいない寂しい地域になってしまうなど、地域の活力そのものにも影響が及ぶ可能性がある。

このように、利用しているかどうかにかかわらず、地域に欠かせない路線だからこそ、上越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。

2. 上越線の活性化に向けたアクション

2-1. あらためて考えてみる、そして、みなさんに求められるアクション

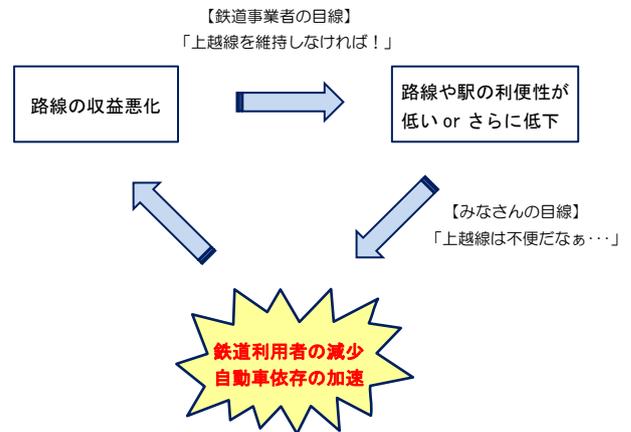
(1) 上越線は地域に不可欠なもの

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います。

一方、鉄道事業者からすれば、上越線を維持・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、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。

しかし、上越線は、お子さんの通学のため、車を運転できない方のため、お住まいの地域と他の地域をつなげることにより、地域で暮らし続けるみなさんを支えています。

さらには沿線の観光の玄関口として、観光客の呼び込みに貢献するだけでなく、渋川・利根沼田地域の魅力そのものを担う存在として、地域になくてはならないものです。



<図 23 これまでの悪循環のイメージ>

(2) 上越線を支えるのはみなさん ～週1回・月1回からの鉄道利用～

少子高齢化や人口減少が進行する中、上越線の維持・存続のためには、観光客の一時的な利用に頼らず、通勤など日常生活の中で利用して、住民自らがしっかりと運行を支えていかなければなりません。

みなさん一人ひとりに、週1回、月1回からでも鉄道を使う意識と行動（アクション）が必要です。

コラム『「たまに」鉄道に乗ることから始めよう』

上越線の活性化に向けては、まず、みなさんに上越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でありながら自動車通勤している方（1日あたり約12,300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2,500人増加します。これだけでも、現状の乗車人員の1割以上に相当します。

2-2. 暮らしにかしこく鉄道利用を取り入れるためのヒント

「週1回、月1回から」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チャンスは、日常生活の様々な場面にあります。

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。

<p>駅の駐車場を使って、鉄道に乗り換えてみよう！ </p>	<p>自転車で駅に行って、鉄道に乗り換えてみよう！ </p>	<p>鉄道で取引先に行ってみよう！ </p>
<p>○渋滞を心配して、家を早く出る必要がなく、家族との時間が増えるかも！？ ○鉄道の時間を意識したタイムマネジメントができるようになるかも！？ </p>	<p>○車内では、勉強や読書をしたり、リラックスしたり、自由に時間を使うことができます。 ○運命の出会いが待っているかも！？ </p>	<p>○渋滞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！？ ○車内で資料を確認したり、時間を有効に使えます！ </p>
<p>送迎を駅までにしてみよう！ </p>	<p>鉄道でちょっと遠くまでかけてみよう！ </p>	<p>電車に乗って買い物に行ってみよう！ </p>
<p>○友達とおしゃべりしながら楽しく通学できます！ ○子供の頃にクルマばかり使う家に育った人は、傲慢性が高い傾向にあるという研究結果も… </p>	<p>○車窓からしか見られない風景が楽しめます！ ○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！ </p>	<p>○駐車場探しの手間がかかりません！ ○渋滞のイライラからケンカになることもないかも！？ </p>

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、健康になってしまうかもしれません！



暮らしに鉄道を取り入れるのも意外と良いものですね。

既に駐車場や駐輪場が整備されている駅も多くありますので、積極的な利用をお願いします。

	高崎	高崎問屋町	井野	新前橋	群馬総社	八木原	渋川	敷島	津久田	岩本	沼田	後閑	上牧	水上	湯檜曾	土合
送迎駐車場	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	○	◎	◎	◎	◎	◎	○	○
P&R駐車場	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	○	◎	◎	◎	◎	◎	○	○
駅前広場	◎	◎	○	◎	○	○	◎	◎	×	○	◎	○	◎	○	○	○
駐輪場	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	×	◎	◎	◎	◎	◎	×	×

- (凡例) 送迎駐車場…送迎待ちの際など、比較的短い時間利用できる駐車場・停車スペースの有無（舗装区画があるものを◎）
P&R駐車場…駅で車から鉄道に乗り換えるための駐車場の有無（舗装区画があるものを◎、駅近隣の民営駐車場を含む）
駅前広場…送迎等に使用できる駅前スペースの有無（ロータリーがあるものを◎）
駐輪場…駐輪場の有無（屋根付き区画があるものを◎）

※群馬県県土整備部交通政策課調べ

2-3. 今後の利用促進の進め方

上越線の維持・存続に向けて、みなさんのアクションの定着を図るためには、みなさんと行政が一緒になって、現在の運行状況下でどのように利用促進を図っていくか知恵を出し合い、実現に向けて取り組む必要があると考えています。

そこで、行政としては、あらゆる機会を捉えて、みなさんのご意見をお聞きし、求められる利用促進策の実行に努めていきます。

こうした対話と取組から、沿線にお住まいのみなさんが、当たり前で鉄道を利用する社会を目指していきたいですね。

地域に欠かせない、上越線、その将来を一緒に考えていきましょう！

コラム「経路や駅の駐車場などの検索はこちらから」



群馬県では、公共交通の利用促進のため、公共交通・観光・健康情報アプリ「ぐんま乗換コンシェルジュ」を公開しています。

このアプリは、県内の鉄道やバスの経路を簡単に検索できるほか、観光・イベント情報やウォーキング・トレッキングコースの案内など、楽しい機能が満載です。

ダウンロードは無料。みなさんもぜひこのアプリで群馬の鉄道を乗りこなしてくださいね！



駅周辺の駐車場・駐輪場の検索には、県ホームページ「駅からのりかえガイド」が便利です。駐車場等の有無のほか、料金なども確認いただけます。

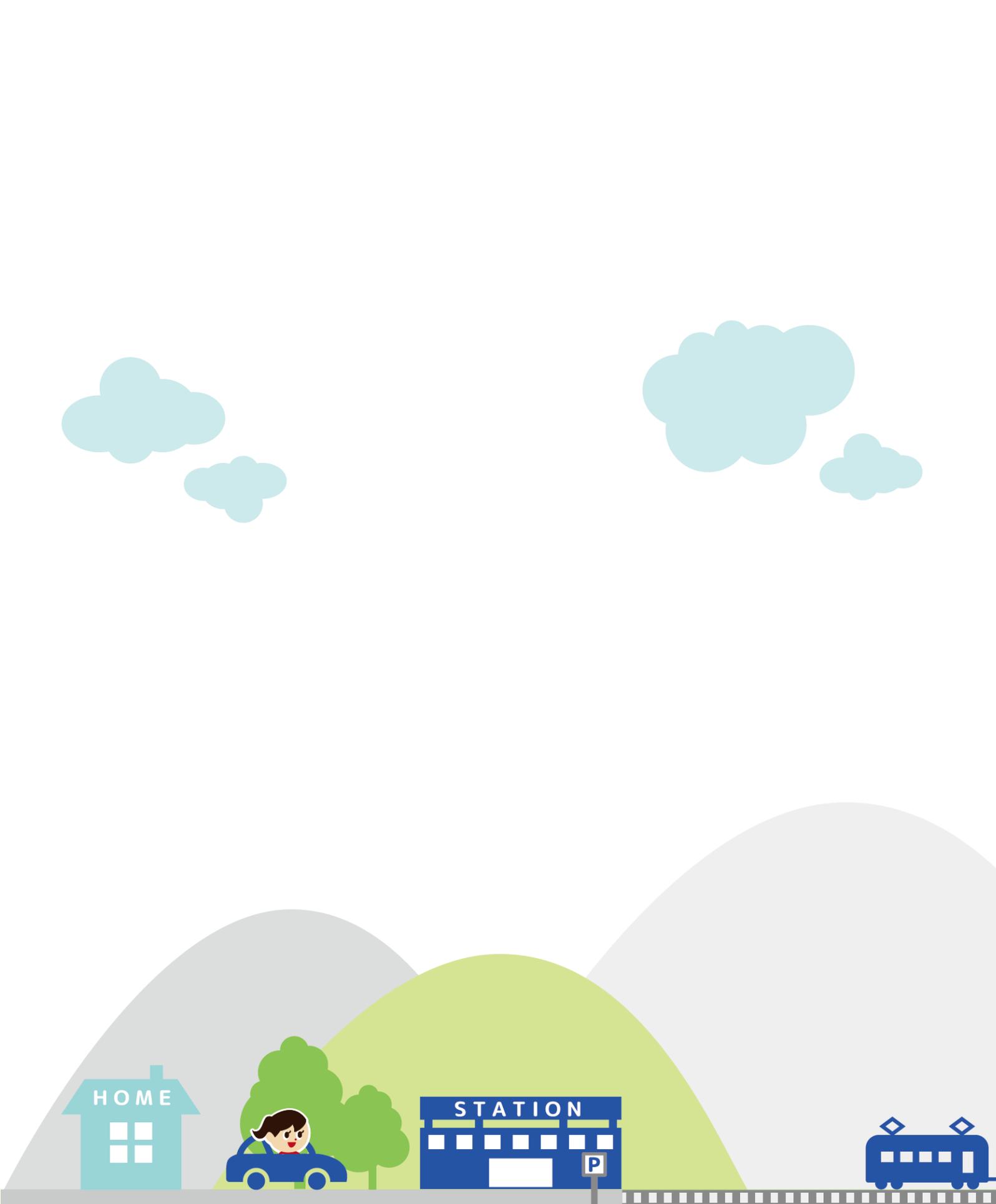
(URL <https://www.pref.gunma.jp/04/h2110105.html>)



(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、高崎市、沼田市、渋川市、 吉岡町、片品村、川場村、昭和村、みなかみ町
群馬県	<総務部> 前橋行政県税事務所、渋川行政県税事務所、高崎行政県税事務所、 利根沼田行政県税事務所 <県土整備部> 道路管理課、道路整備課、都市計画課、 前橋土木事務所、渋川土木事務所、高崎土木事務所、沼田土木事務所 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