

# 前橋市都市計画マスタープラン改訂版（素案）に関するパブリックコメントの実施結果について

都市計画課

## 1 意見募集期間

令和7年9月16日（火）から令和7年10月15日（水）まで

## 2 意見提出状況

(1) 意見提出者数：11人

(2) 意見提出件数：22件

(3) 意見の内訳

No.	項目	件数（件）
①	都市づくりの基本方針に関する意見	8
②	全体構想に関する意見	7
③	地域別構想に関する意見	7
合計		22

## 3 意見及び市の考え方の公表

前橋市パブリックコメント手続実施要綱に基づき、いただいたご意見に対する市の考え方を公表いたします。

なお、取りまとめの都合上、いただいたご意見を一部要約しています。

貴重なご意見ありがとうございました。

## ① 都市づくりの基本方針について

No.	パブリックコメントによる意見	左の意見に対する市の考え方
1	<p>平成 21 年の都市計画マスタープラン改訂で設定された 5 つの基本目標のうち、「市の発展、都市活力の創出となる都心核・地域核の形成」に関して、新前橋駅周辺地区では再開発が進み、前橋南部地区では大規模商業施設の立地が進展し、目標達成に向けた進捗が見られる。一方で大胡地区では目立った変化がなく、商業・居住機能などの充実した市街地への目指すべき方向へ誘導していく施策などが必要である。</p>	<p>新前橋駅周辺地区や前橋南部地区における進展は、平成 21 年改訂時の基本目標の一つである「都心核・地域核の形成」で掲げた成果と捉えています。一方で、大胡地区においては、商業・居住機能の充実に向けた更なる施策の検討が必要であると認識しておりますが、上毛電鉄大胡駅の利便性を活かしながら、立地適正化計画の実行性をはじめ、様々な機能が充実した地域核としての市街地形成を目指すことを今後の課題として捉えています。</p>
2	<p>将来都市構造図や交通施設方針図に示される「鉄軌道間のネットワーク化」は具体的に何を指すのか。</p> <p>また、前橋駅と群馬県庁間のクリエイティブシティ構想や本町二丁目五差路の改良後も、前橋駅と中央前橋駅の「鉄軌道間のネットワーク化」は継続される予定か。</p>	<p>「鉄軌道間のネットワーク化」とは、JR 前橋駅と上毛電鉄中央前橋駅の鉄道間のシャトルバスによる接続を指しております。</p> <p>シャトルバスを利用することによりアクセス性向上が図られ、両鉄道の乗り換え利便性の向上を目指しています。両鉄道間の連携を強化することにより、都市内外の移動の円滑化も図る取組みです。また、自動運転バス（レベル 4：特定条件下における完全自動運転）については、実装による高頻度化の推進を図ります。</p> <p>また、前橋駅と群馬県庁を結ぶクリエイティブシティ構想や本町二丁目五差路の改良は、まちなかの魅力や回遊性を高めるものであり、これらとあわせて前橋駅と中央前橋駅の</p>

		<p>連携も引き続き重要な施策として位置づけ、推進してまいります。</p>
<p>3</p>	<p>「第七次前橋市総合計画」や「タウンミーティング」において、「人口減少と少子高齢化」の進展、特に若年層の市外転出が顕著との指標が示された。そして、令和7年9月18日付の上毛新聞によると、街の幸福度や住みたい街のランキングで、隣接する吉岡町がいずれも1位となっており、前橋市も「やり方次第」で上位を目指せる可能性があると思料することから、流出・流入の要因を分析し、移住対策を都市計画に盛り込むことが肝要かと思料する。</p> <p>そこで、各地域を交通でつなぎ、「点」から「線」さらには「面」へと都市機能を形成する考え方及び都市ごとの役割を明確化し、不要な予算投入を避け、社会保障等の必要な事業に予算投入を集中させる方向性には賛同する。しかし、若年層の参加意識の希薄・低調、流失により、各「まち」を構成する自治会運営の高齢化が顕著である。また、「住宅地開発の原則抑制」には同意はできるが、防犯・景観の観点から、管理不全空き家・特定空き家の「まち」への悪影響からその管理・除却等の方針を盛り込むことが肝要かと思料する。</p>	<p>若年層の市外転出や自治会運営の高齢化など、人口減少・少子高齢化に関する課題は、全国的な課題でもあるように、前橋市にとっても喫緊の対応が求められる重要なテーマです。前橋市が「コンパクト・プラス・ネットワーク」を推進する都市であることを、より多くの方々に知ってもらうため、あらゆる手段により継続的に情報発信を行っていきます。</p> <p>また本市では、「誰もが快適に移動できる公共交通を中心とした交通ネットワークの形成」に向け、バスの利便性向上を中心とした公共交通軸の強化や、公共交通によるまちなかの回遊性の向上を図るなど、各拠点を交通でつなぎ、都市機能を面的に形成することで、暮らしやすさと魅力を高め、若年層の定着、更には流入につながる都市構造の構築を目指します。</p> <p>また人口減少と同時に空き家の増加も全国的に予想されております。本計画としても、全ての人々が生き生きと暮らせる居住環境の形成を位置付けており、空き家の利活用や法規制による対策等に関しては、関係部署との連携をすることで、安心・安全な住環境の確保及び持続可能なまちづくりに努めてまいります。</p>

<p>4</p>	<p>鉄道・バス・デマンド交通は、高齢者の足の確保、学生の通学、若者や観光客の利用促進など、公共交通は福祉・観光政策と直結する重要なインフラである。また、駅周辺の再開発及び交通需要の創出として、千代田町再開発、前橋テルサ、クリエイティブシティ構想、小児医療センター移転、群大病院などを相互連携させた効果を見込んだ都市計画と公共交通の整備を関連づけたものとして構築し、居住地や各施設を公共交通沿線に集約し、赤字路線を防ぐためにも都市計画と一体として考える必要がある。公共交通は各施設を結ぶ「動脈」であり、都市の骨格そのものを形成するものである。CO<sub>2</sub>削減のためにも自動車依存を減らす都市計画も必要であり、計画段階から考慮しなければ、自動車依存型都市から脱却できない。したがって、長年の懸案事項である「公共交通」の課題も『都市』を構成するインフラであり、都市形成の必要要素として目指す姿も盛り込み、作成すべきと思う。</p>	<p>公共交通は高齢者の移手段、学生の通学、観光振興など、福祉・教育・観光政策と密接に関わる重要な都市インフラであり、都市計画と一体的に捉えるべきとのご意見は、まさに本市の目指す方向性と一致するものです。将来都市構造の基本的な考え方でも位置付けており「前橋市立地適正化計画」や「前橋市地域公共交通計画」と連携し、自動車以外でも移動が容易な都市構造への転換を図ることで、利用者が多様な交通手段を選択でき、公共交通を中心とした交通ネットワークの構築を目指しております。</p> <p>駅周辺の再開発、医療、公共施設等との連携による交通需要の創出は、都市機能の集約と公共交通の持続可能性の確保に資するものであり、今後の計画においても重視しております。また、自動車への過度な依存から脱却し、公共交通や徒歩を中心とする生活へ転換することにより、CO<sub>2</sub>排出削減にも配慮し、居住地や各施設の配置と連動させた都市構造の形成を推進してまいります。</p>
----------	---	---

5	<p>“これからのまちづくりを進めるキーワードは「地域経営」です。“とあるが、この言葉に非常に共感した。都市計画だけではまちづくりは進まず、地域経営という視点が重要と考えられる。また同時に市民や企業の理解と協力が不可欠であり、行政が描く将来像と市民・企業の望む将来像のギャップを埋める必要がある。</p> <p>2つの都市計画区域で、区域区分の有無による規制の矛盾も課題であり、統一が望まれる。また、都市計画は計画だけでなく政策も伴うべきであり、「コンパクトなまちづくり」に向けて、長期的な目線で考えることが求められる。</p>	<p>本市では、都市づくりの基本方針として「市民・事業者・行政の協働推進」や「市民主体のまちづくり」を掲げており、都市計画提案制度の活用や市民参加型計画の推進を位置付けています。将来都市像「新しい価値の創造都市・前橋」の実現に向けて、協働による地域経営の視点を重視し、情報共有や ICT 活用を通じて市民との合意形成を図っていきたいと考えております。</p> <p>都市計画区域については、「前橋都市計画区域」と「前橋勢多都市計画区域」の統合を前提として検討しておりますが、土地利用規制の適正化を慎重かつ多角的に検討したうえで推進するとともに、緩やかに誘導を行います。</p>
6	<p><b>【コンパクトシティに大賛成】</b> 前橋市の都市づくりは「分散から集中」への転換が必要と考えられる。かつての中心部には公共機関や商業施設が集中し活気があったが、現在は施設の分散により人の流れが希薄になっている。コンパクトシティの考え方にに基づき、核となる地域に機能を集約することや、駅を中心に施設や店舗を集約することで利便性と魅力が向上し、人が集まるまちづくりにつながると思う。</p>	<p>「都市の構造を再編し、持続可能な都市経営を目指す」ことを基本方針として位置付けており、都心核・地域核を核としたコンパクトな都市構造の形成を推進します。また、公共交通の利便性向上や生活利便施設の集積を図ることで、都市の魅力と活力の向上を目指すことを位置付けています。</p>

7	<p>前橋市では人口減少や高齢化を背景とした、今後の土地利用のあり方が重要な課題となっており、立地適正化計画の推進を期待する。今回の改訂は軽微なものと思われるが、今後、土地利用方針が明確になった段階で、市街化調整区域や前橋勢多都市計画区域などの地域別構想の見直しが必要と予想される。次回改訂は概ね 5 年後と想定されているが、地域住民の意見を反映し、地域別構想に活かしていただきたい。また、併せて全面改訂の検討もぜひお願いしたい。</p>	<p>前橋市では、人口減少や高齢化を踏まえ、有識者会議である「前橋市土地利用のあり方に関する検討会議」を行っております。その中で、市街化調整区域や非線引き区域を含めた土地利用の計画についても、今後の土地利用のあり方について方向性を検討しております。また地域住民の声を丁寧に反映することにより地元根付いたまちづくりを目指します。</p> <p>計画書の見やすさや分かりやすさの改善を行うためにも、全面改訂を視野に入れ、検討を進めてまいります。</p>
8	<p>市街地の拡大による中心部の空洞化や、郊外ではかつての生活拠点が衰退しているイメージが強くある。人口減少や超高齢化が進む中で、都心核や地域核、地域拠点等が連携し、相互にけん引するコンパクトなまちづくりは地方都市の存続に有益な施策であると考えられ、今後さらに推進されることを期待する。</p> <p>また、各拠点の維持・発展には地区内や地域間の移動手段の確保が重要であり、交通手段の選択肢を増やし、特にバスなどの公共交通は更なる高齢化を見据えて充実してもらいたい。</p>	<p>ご意見のとおり、中心部の空洞化や郊外の生活拠点の衰退は重要な課題と認識していますが、中心部では前橋市アーバンデザインによるまちづくりの取り組みが行われ、郊外部においても「前橋市土地利用のあり方に関する検討会議」のほか「コンパクトなまちづくりを考える説明会」も開催し、幅広く市民への周知も行われております。今後も都心核や地域核等の連携によるコンパクトなまちづくりを推進し、持続可能な都市構造の形成に努めていきます。</p> <p>そのため重要な視点として、公共交通と連携し、地域間の移動手段として公共交通機関を利用してもらえよう幅広く周知することと同時に、公共交通機関周辺への都市機能の集約、そして充実へとスムーズに移行することを目指しています。</p>

## ② 全体構想について

No.	パブリックコメントによる意見	左の意見に対する市の考え方
1	<p>令和2年の都市計画マスタープラン改訂以降、長期間未着手の都市計画道路の段階的見直しが進められているが、依然として市内には昭和・平成初期に計画された未着手の道路が存在しており、今後も見直しの継続が望まれる。</p>	<p>未着手の都市計画道路については都市計画道路見直し計画案に基づき、段階的な廃止手続きを進めておりますが、引き続き現況や将来需要を踏まえた検討を行い、市民との合意形成を図りながら見直します。</p>
2	<p>「コンパクトなまちづくり」の実現には、行政と市民が同じ方向を向く必要があり、中心市街地の人口減少や高齢化、空き家問題は、郊外への流出というよりも中心市街地に住む選択肢が取れないことが原因と考えられる。都市計画だけでは解決できない慣習や地域性、経済的な問題が背景にあるのではないだろうか。</p>	<p>本市では、「コンパクトなまちづくり」を政策テーマの一つとして位置付けており、都心核・地域核の形成や公共交通沿線への居住誘導、中心市街地の活性化を推進しています。また、高齢化や空き家問題への対応としては、関係部署と連携しあらゆる可能性を見い出すことをはじめ、公共施設の再編や資産の有効活用を図り、住み続けられる環境づくりを目指します。</p>
3	<p>交通アクセスの良い郊外の幹線道路沿いへの産業団地・工業団地の造成は、前橋市の活性化に寄与すると期待している。</p> <p>また現状として、既に高齢化してしまっている地域への対策としては、都市計画で対応するには時間がかかり、また、新たな地域で問題が発生してしまうと考えられるため、長期的な視点での都市計画が必要と考えられる。</p>	<p>本市では、都市づくりの基本方針や地域別構想において各地区の特性を踏まえた土地利用方針を設定しており、交通アクセスの良い幹線道路沿い等には工業地の形成を位置付けています。これにより、新規事業者の誘致や地域活性化を推進します。</p> <p>また高齢化への対策についても、一朝一夕に解決することはありません。本市の考え方を粘り強く市民へ周知し、理解していただくことが計画の進捗を加速させるものと考えております。</p>

<p>4</p>	<p><b>【環境に配慮した施設整備】</b></p> <p>公共施設におけるエネルギーの導入方針は、省エネルギー・自然エネルギーという表現では不十分であり、低炭素エネルギー・再生可能エネルギーの導入を明確にする必要があると思われる。また住宅だけでなく事業所も対象とし、高効率システムの普及を促すことで、より実効性のある環境配慮型都市づくりが期待される。</p> <p>理由として</p> <p>① 『省エネルギー』の表記は、設備や取組を連想するため、『低炭素エネルギー』の表記に変更することで、クリーンなエネルギーの導入が明確になる。また、第七次前橋市総合計画の表記に合わせ、『再生可能エネルギー』へ変更することを提案する。</p> <p>② より環境性の高い設備を促進するため、『高効率システム』を追記することを提案する。</p> <p>③ 環境に配慮した整備誘導においては、住宅だけでなく、事業所についても取組みを推進する必要があると考えます。既に実施されている「前橋市設備投資補助金」とも整合性があるため「事業所」を追記することを提案する。</p>	<p>自然エネルギーという表現について、ご指摘がありました第七次前橋市総合計画や群馬県基本計画に表記があり、包括された表現である『再生可能エネルギー』へと変更いたします。</p> <p>また、環境に配慮した整備の誘導としてご指摘がありました事務所も含めた幅広い整備を推進することとし、追記いたします。</p> <p>省エネルギーとは、限りあるエネルギー資源を効率よく使用し無駄を省く取り組みのことであり、根本的な考え方となります。この考え方を基に、使用するエネルギーの種類においては取捨選択をすることで環境に配慮した整備を誘導します。</p> <p><b>【※低炭素エネルギーとは、化石燃料に代わるエネルギー源で、二酸化炭素の排出が少ないか、全くないエネルギーのこと（例：風力、太陽光、波力、地熱、水力、原子力などの発電によるもの）。一方、省エネルギーとは、エネルギーの消費量そのものを削減する取り組みです。】</b></p>
----------	--	---

5	<p>工業団地の整備においては、交通便利性だけでなく、電力や都市ガスなどのエネルギーインフラの整備が不可欠であると考えられる。製造業の誘致にはエネルギー供給体制の充実が重要であり、インフラ企業との連携による整備が期待される。</p>	<p>ご意見のとおりエネルギーインフラの整備は非常に重要であり、基盤の強化にはその他課題も多くあります。各業種による操業環境を踏まえ周辺環境との調和を図りながら、産業・工業地の利用形態に応じエネルギーインフラの整備を伴走支援します。</p>
6	<p>災害時の避難所等の機能確保には、停電対応型の自立分散型エネルギー等の導入が重要であると考えられる。フェーズフリーの視点を取り入れ、平常時にも活用可能な設備整備を進めることで、災害対応力と環境対策の両立が期待される。</p>	<p>「安全安心なまちづくり」の推進に向けて、地域防災計画や国土強靱化計画等、様々な災害やあらゆるリスクを見据えた防災・減災に関する計画を策定しております。今後フェーズフリーなど、平常時でも活用可能な設備整備や運用についても関係方針を位置付けている各種計画等において検討してまいります。</p>
7	<p>前橋市の鉄道交通の不便さが、都市の魅力を損なっていると感じられる。街中の交通問題も大切だが、他地域からの交通も重要だ。前橋に人が集まらないのは前橋の魅力と共に鉄道の不便さが大きいと思う。</p> <p>また、歴史や観光に力を入れ、前橋の魅力を前面に発信すると良いと思う。</p>	<p>「公共交通の利便性向上と都市機能の集約によるコンパクトなまちづくり」を全体構想の柱として位置付けており、鉄道やバスなどの交通ネットワークの充実を図っていきたいと考えております。交通結節点の強化や駅周辺の再整備を通じて、都市の魅力向上を目指します。</p> <p>また、歴史的風致維持向上の分野でも、計画に基づき、前橋ならではの歴史性が感じられるまちなみの形成により、まちの魅力をより向上し、訪れたいまち、選ばれたいまちを目指します。</p>

### ③ 地域別構想について

No.	パブリックコメントによる意見	左の意見に対する市の考え方
1	<p><b>【本庁地区について】</b>            県庁～前橋駅クリエイティブシティ構想はすでに取り組みが進められており、道路空間再編によるウォーカブルなまちづくりの推進など、国や県と連携した取り組みに期待しており、更にはまちなかの魅力を高めることで居住・活動人口の増加につながることを望んでいる。</p> <p>また、広瀬川河畔緑地は貴重な親水空間として市の魅力を高める代表的な空間である。今後さらにその機能を充実させ、まちなかで居住するコストを上回る魅力が増すことを期待している。</p>	<p>「道路空間再編によるウォーカブルなまちづくりの推進」につきましては、前橋市が目指す都市像の実現に向けて、重要な施策の一つと位置づけており、特に「県庁～前橋駅クリエイティブシティ構想」においては、国や県との連携を強化しながら、人（歩行者・自転車）や公共交通を中心のウォーカブルな道路空間の創出を図ることで、居住・活動人口の増加につながるよう、積極的に推進してまいります。更には、広瀬川河畔緑地につきましては、前橋市の中心市街地における貴重な親水空間であり、市民の憩いやにぎわいの場としての機能を高め、都市の魅力向上に資する空間として、今後も整備・活用を進めてまいります。</p>
2	<p><b>【本庁地区について】</b>            県庁～前橋駅クリエイティブシティ構想や馬場川・広瀬川の整備など、都市計画への注目が高まっていることに期待している。</p>	

<p>3</p>	<p><b>【本庁地区について】</b></p> <p>前橋駅周辺の整備が都市の顔として重要であると思うが、他地域から鉄道を利用する場合に「前橋は不便で行くのをためらう」という話を聞く。現在では商業施設の不足やタワーマンション1階も空きスペースとなっており、にぎわいが感じられない。</p> <p>鉄道の利便性改善を行うことにより、人が集まり、駅前を中心に施設や店舗を増やすことが必要である。また、災害時における避難場所などの防災面でも期待できると思う。人が集まれば、店舗等も増え、利便性も高まり楽しみが生まれると思う。さらに、歴史的建造物や赤レンガ倉庫群の活用、旧駅舎の復元などにより、観光資源としての魅力を高め集客することが出来るのではないだろうか。</p>	<p>前橋駅周辺の整備は都市の玄関口として重要であり、都市の魅力や利便性の向上に資するものと考えております。本計画においても、駅周辺の活性化や公共交通の利便性向上、防災機能の強化、歴史的建造物の活用などを位置付けており、これらの取り組みを推進すると同時に前橋市歴史的風致維持向上計画においても、前橋駅周辺歴史的景観向上に向け、歴史的建造物の外観保全に係る改修費に対する支援を実施するなど、駅周辺の歴史的景観を補強する事業を検討します。</p> <p>また立地適正化計画における都市機能誘導施設を集積することで、駅前における商業施設の充実や生活利便施設を集積を図り、にぎわいの創出と地域の活性化を目指します。</p>
<p>4</p>	<p><b>【桂萱地区について】</b></p> <p>上毛電気鉄道の利便性を活かし、既存住宅団地や駅周辺に人々が居住する構造を目指すこととしており、三俣駅周辺は一般住宅地に位置づけられているが、市街化調整区域が一部存在するため、将来的には市街化区域への編入が望ましい。</p>	<p>市街化調整区域では、原則的に市街化を抑制することになりますが、地域コミュニティの維持を図るため、鉄道駅周辺や基幹的な既存集落においては、適正な開発誘導を図ることとしています。</p> <p>人口減少が想定されている中での今後の土地利用のあり方としては、人口集中地区等における実態に合わせ適正な土地利用の推進を図ります。</p>

5	<p><b>【元総社・東地区について】</b></p> <p>新前橋駅周辺は鉄道駅に加え高速道路インターチェンジも近く、交通利便性が高い便利な地区である。最近では、駅周辺における大規模複合施設の完成や、土地区画整理事業の進捗もあり、まちが活性化しているが、駅前ロータリー周辺のにぎわいが寂しい印象がある。前橋駅前だけでなく新前橋駅前においても、にぎわいのあるまちづくりを期待している。</p>	<p>新前橋駅周辺は地域核であり、高崎・東京方面からの玄関口として利便性が高く、今後のまちづくりの拠点と認識しております。そして大規模複合施設の完成やロータリーに隣接する第一種市街地再開発事業も取り組みが始まり、また土地区画整理事業の進捗もあることから、都心核を補完する地域核としてのにぎわい創出にも寄与する商業施設の誘導を図ると共に、地区のみならず市の発展を支えるため、都市機能の向上を目指します。</p>
6	<p><b>【元総社・東地区について】</b></p> <p>私は東地区に居住している者だが、南部大橋以南に利根川を渡る橋が存在せず、前橋・長瀬線における慢性的な渋滞が発生している状況である。昭和の時代から計画がある都市計画道路（3・3・10 江田天川大島線）に掛かる新しい橋の進捗状況はどうなっているか。</p> <p>コンパクトシティで色々中心に集めるのは良いと思うが、公共交通機関（バスの路線や便数など）が整っていると難しい車社会において、各地区における周辺道路等のインフラ整備も併せて行わないと、若年層がここに住み続けたいと思う都市になるのか疑問だ。</p>	<p>都市計画道路（3・3・10 江田天川大島線）は、前橋市と高崎市を結ぶ広域幹線道路として産業の活性化や防災機能の強化など、県央地区全体の発展に多大な効果が期待されております。しかしながら、当該橋梁のみを整備した場合、周辺路線等において交通混雑が発生するなどの影響が想定されることから当該橋梁のみの整備にとどまらず、周辺道路の整備状況や広域的な道路ネットワークとの連携を踏まえながら検討します。</p> <p>また公共交通の充実についても周辺道路の整備状況を考慮しながら、利便性の高いバス路線網の形成に努め、持続可能なまちづくりを目指します。</p>

7	<p><b>【南橋地区について】</b></p> <p>私は南橋地区に居住している者だが、南橋地区では上武道路の整備や駒寄スマートインターチェンジや国道17号へのアクセスも良いことから車利用に関する日常生活は高い満足度が得られている。しかし、公共交通の利便性が十分とは言えず、学生や高齢者など車を使えない層にとっては不便が残る。また鉄道は、群馬総社駅を主に利用し、新前橋駅、前橋駅など複数の鉄道駅を利用しているが、バス路線との接続が不十分であり、車による送迎が常態化している。そのため、通勤通学時間帯の送迎車両による混雑が常態化している。</p> <p>バス路線については、国道17号から見て、東西方向にある住宅地への公共交通機関による接続が無いため、バス路線の増便等を検討して欲しい。また、地区内外の移動における公共交通の不足が顕著であると感じる。都市づくりにおいては、すべての世代が移動しやすい環境の整備が求められるため、公共交通の充実、持続可能な都市構造の形成にも資するものと考えられ、地域の住民として期待している。</p>	<p>都市づくりの基本方針でも、「コンパクトなまちづくり」や「公共交通中心の交通ネットワークの形成」を掲げており、公共交通の利便性向上は重要な課題と認識しています。特に車を利用できない世代への配慮は、持続可能な都市構造の形成に不可欠であるため、「前橋市地域公共交通計画」に基づき公共交通の充実を図ることを推進します。</p> <p>また地域拠点や生活拠点を公共交通沿線に集約し、交通結節点の強化を目指しています。特に、鉄道駅周辺の整備やバス路線網の充実、交通体系整備の柱として位置付けており、今後も利便性向上に向けて推進します。</p>
---	---	--