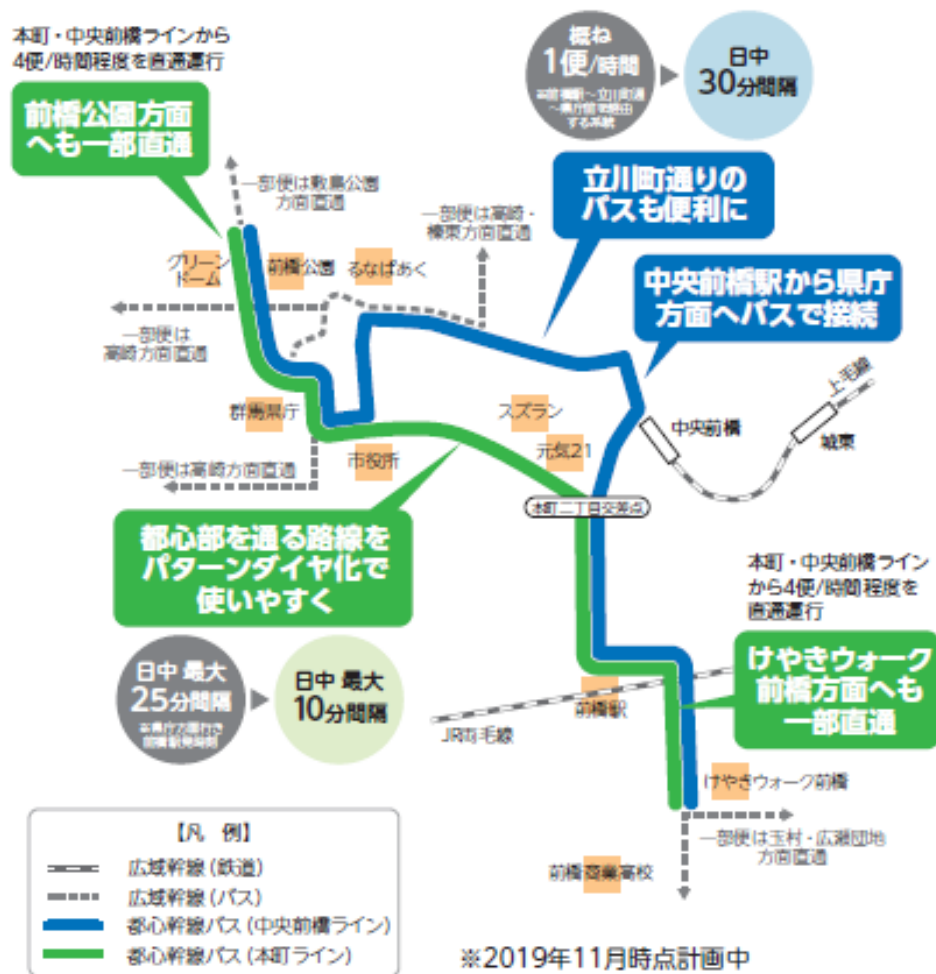


都心幹線検討状況について

1. 事業概要

前橋市地域公共交通網形成計画において、中心市街地エリアの主要拠点を回遊することができる路線として「都心幹線」を形成する。都心幹線の形成にあたっては、既存の自主・委託路線のダイヤ調整による等間隔運行ダイヤの設定を基本的な考え方として、回遊性の向上に向けた各種施策と並行して利便性の高い交通環境を構築する。

2. 課題及び検討経過



取り組みの方向性

- ・ 都心幹線軸として「本町ライン」「中央前橋ライン」の設定
- ・ 既存路線の時刻調整による等間隔運行の実施
- ・ 交通結節点における環境整備及び渋滞解消策の検討
- ・ 利便性の高い交通サービスの提供

検討経過

- ・ 6社のバス事業者とともにダイヤ調整
- ・ 中央前橋ラインのルート案及び中央前橋駅ロータリー整備に向けた検討
- ・ 市民アンケートの実施

3. 取り組み状況

(1) 等間隔運行ダイヤの調整状況

本町ラインでの等間隔運行ダイヤを設定するため、バス事業者6社とワーキンググループを設置し、既存路線の実現性の高いパターンダイヤについて検討中。現在は本町ラインの検討を進めており、その後、中央前橋ラインの作業に移る予定。

【ワーキンググループ開催経過】

令和2年2月28日 第1回ワーキンググループダイヤ調整、総合時刻表の作成に関する検討
 令和2年5月18日 第2回ワーキンググループに向けた意見照会

10	00イオン	03広瀬	04金古	05西大室	15東大室	17京目	30橋東	30芝塚	30土屋	35けやき	45新玉	45京目	45東大室	45西大室	
11	05イオン	10新玉	※	15西大室	22京目	25芝塚	30橋東	30けやき	31広瀬	35東大室	40新玉				
12	00京目	05イオン	10金古	10けやき	20新玉	25芝塚	30土屋	30けやき			45けやき	45西大室	47京目	49広瀬	55東大室
13	05イオン	10橋東	10新玉		25芝塚						45京目		55東大室		
14	00土屋	03広瀬	05イオン	10けやき	10橋東	20金古	20芝塚	35東大室	40新玉		45京目				
15	00橋東	10芝塚			15東大室			35新玉	36西大室		45土屋	50京目	53広瀬	55土屋	

※10:05前橋駅発下川行きも10:00発に、10:35下川行きも10:30発に ※前橋公園4:59発を前橋駅行きに回送にする

パターンダイヤ後

10	00金古	00イオン	03広瀬	05西大室	15京目	15東大室	30橋東	30芝塚	30土屋	35けやき	45新玉	45京目	45東大室	45西大室	
11	00新玉	05イオン			15西大室	22京目	25芝塚	30橋東	30けやき	31広瀬	35東大室	45新玉			
12	00京目	05イオン	10金古		15けやき	20新玉	25芝塚	30土屋	30けやき		45けやき	45西大室	47京目	49広瀬	55東大室
13	00橋東	05イオン			15新玉			30芝塚			45京目		55東大室		
14	00土屋		05イオン	10けやき	10橋東	15広瀬	20芝塚	30金古	35東大室	40新玉	45京目				
15	00橋東	10芝塚			15東大室			30新玉	36西大室		45土屋	50京目	53広瀬		

■今年度の進め方

➤バス事業者とのWGを継続し、本町ライン・中央前橋ライン形成に向けたダイヤ編成を行う。また、独占禁止法の適用除外による、バス事業者間の運賃プールや共同経営等の可能性の検討を行い、サービスレベルの向上を図る。

(2) 分かりやすい情報案内の検討

①紙媒体による総合時刻表の作成検討

路線毎ではなく、輻輳する区間の時刻を一括して案内するなど、分かりやすい情報発信を検討する。

**前橋市
都心総合時刻表**
2020年4月1日改正版

前橋市 文通政策課

平日

県庁前方面 前橋駅出発
前橋駅 ▶ 本町 ▶ 県庁前 ▶ グリーンロード前橋公園

路線	0	150	108	104	150	156	152	202	208	214	220	226	232	238	244	250	256	262	268	274	280	286	292	298	304	310	316	322	328	334	340	346	352	358	364	370	376	382	388	394	400	406	412	418	424	430	436	442	448	454	460	466	472	478	484	490	496	502	508	514	520	526	532	538	544	550	556	562	568	574	580	586	592	598	604	610	616	622	628	634	640	646	652	658	664	670	676	682	688	694	700	706	712	718	724	730	736	742	748	754	760	766	772	778	784	790	796	802	808	814	820	826	832	838	844	850	856	862	868	874	880	886	892	898	904	910	916	922	928	934	940	946	952	958	964	970	976	982	988	994	1000																																																												
前橋駅前	00	05	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100	105	110	115	120	125	130	135	140	145	150	155	160	165	170	175	180	185	190	195	200	205	210	215	220	225	230	235	240	245	250	255	260	265	270	275	280	285	290	295	300	305	310	315	320	325	330	335	340	345	350	355	360	365	370	375	380	385	390	395	400	405	410	415	420	425	430	435	440	445	450	455	460	465	470	475	480	485	490	495	500	505	510	515	520	525	530	535	540	545	550	555	560	565	570	575	580	585	590	595	600	605	610	615	620	625	630	635	640	645	650	655	660	665	670	675	680	685	690	695	700	705	710	715	720	725	730	735	740	745	750	755	760	765	770	775	780	785	790	795	800	805	810	815	820	825	830	835	840	845	850	855	860	865	870	875	880	885	890	895	900	905	910	915	920	925	930	935	940	945	950	955	960	965	970	975	980	985	990	995	1000

②見せ方改革の検討

バス路線のブランディングや新たな路線系統番号、前橋駅北口の電光掲示の案内等の見せ方を工夫する。

前橋市におけるバスインフォメーション改善方策（概要）

基本方針

- 前橋市のバスの「押し」を明確に押し出す。（重点化の原則）
- 名称や記号を効果的に用いるとともに、その一貫性を重視する。（一貫性の原則）
- できることから少しずつではなく、必要なものを戦略的に整備する。（系統性の原則）

1 バス路線に名前をつける

- 商品名をつけることはマーケティングの基本のひとつ。
- 前橋市では「路線」がバス輸送のまわりなので、「路線名」を付与して、案内の基本にする。すでにある路線名を活用する。
- 特に、都心幹線の路線名は下配の通りとする。
- 本町ライン、中央前橋ライン、けやきライン



2 機能的なナンバリングに再編する——路線・系統・都心幹線すべてを表せるように

① 現状のナンバリングの問題点

北51 前橋駅発 総合福祉会館経由 小坂子行き

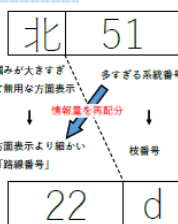
- b. 系統番号が路線と関係なく区間・運行経路ごとに1つずつついているので、ある路線のまわりについて系統番号を挙げて案内しようとすると大量の番号を羅列しなければならない。覚えられない。

例：1日19往復に対して漢字+数字で13個もの番号がある（荻窪公園線）

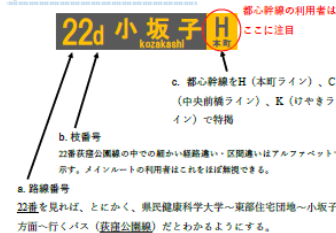
行先	系統番号	系統番号	系統番号	系統番号	系統番号	系統番号	系統番号	系統番号	系統番号	系統番号	系統番号	系統番号
荻窪公園	北51	北52	北53	北54	北55	北56	北57	北58	北59	北60	北61	北62

- a. 行先方向を「東・西・南・北・庁・南・北・高」の8文字で示しているが、羅みが大きすぎ、利用者にとっての使い道がない。前橋駅から見た方向なので、前橋駅不経由路線には適用されず、他都市への拡張性もない。

② こう変える



③ 再編後のナンバリング方式



■今年度の進め方

➤バス事業者とのWGの中で、利用者に対してより効果的な情報案内、見せ方とできるよう検討を進める。

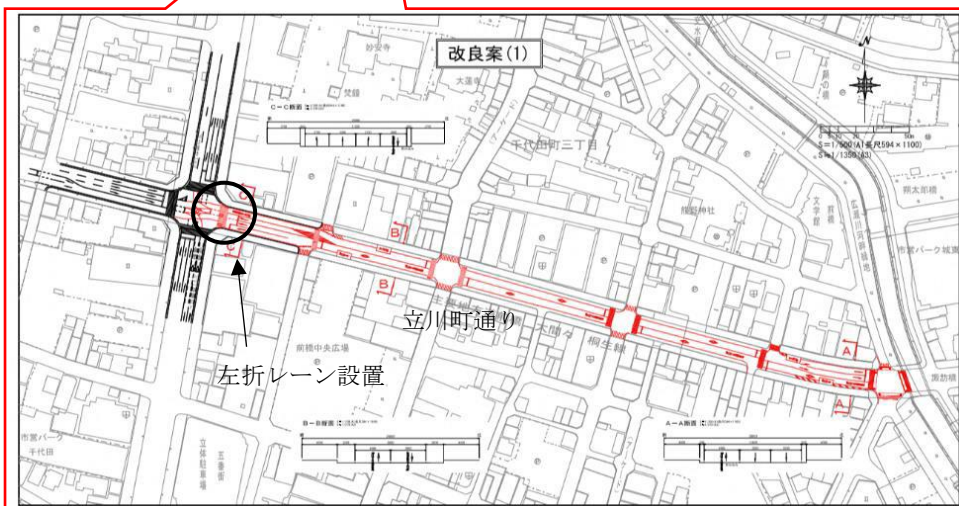
(3) 千代田三丁目交差点改良に向けた検討

再編実施事業の都心幹線・中央前橋ラインのルート上の定時性、速達性を確保するため、千代田三丁目交差点に左折レーンを設けて立川町通りの渋滞が解消できるかシミュレーション調査を実施している。



【R1 調査結果】

- ①夕方は左折車が比較的多く立川町通り通過にかかる時間が1分ほど短縮するが、朝は左折車が少なく効果がでにくい。
- ②交差点部分の車道幅員が11.5mであり、左折レーンを設けるには、歩道を削る必要がある。
- ③渋滞の主な原因は、信号の青時間が短いことと考えられる。



■今年度の進め方

➤中央前橋駅バスターミナル整備案、周辺道路の交通渋滞解消として、「立川町通り」の西行き車線の片側2車線化に向けた検討を行う。再編後の乗り入れ台数に対応できるよう、中央前橋駅のロータリー整備及び周辺道路の交通渋滞解消に向けた検討を継続して実施する。

中央前橋駅のロータリー整備計画については、自動運転バスの走行を前提とした計画として策定する（令和2年度）

(4) ハイグレードバス停の導入

群馬県と共同で「市役所合庁前（前橋駅行）」にハイグレードバス停を設置支援。都心幹線区間におけるバスの待合環境の向上を図った。



(着工前)



(着工後)

■今年度の進め方

➤幹線軸の優先順位の高いバス停にハイグレードバス停の設置を進める予定。



(令和2年度新設予定箇所)