

前橋市地域公共交通計画

令和3年6月

前橋市

前橋市地域公共交通計画の策定にあたって



近年、わが国では、人口減少社会の到来や少子高齢化の進展により、社会全体の構造が大きな転換期を迎え、地域の公共交通を取り巻く諸課題も、ますます多様化・複雑化しております。

こうした社会情勢において、自動車をもてない方や運転することができなくなった方を含め、誰もが自動車に頼ることなく、安心して外出することができる、公共交通の確保、維持は、地方都市の喫緊の課題です。持続可能なまちづくりを進めるため、過度に自動車に依存した社会基盤を見直すとともに、市民が多様な交通手段を選択できる交通ネットワークの構築が求められております。

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、暮らしやすく、持続可能でコンパクトなまちづくりと、公共交通を中心とした交通ネットワークの構築を目指すための計画です。

本計画を着実に推進するためには、行政や交通事業者だけではなく、利用者である市民の皆様のご協力が不可欠です。行政、交通事業者、市民が本市の目指すべき交通ネットワークの将来像を共有しながら、共に歩んでまいりたいと考えております。

結びに、本計画及び旧計画である「前橋市地域公共交通網形成計画」の策定にあたりご尽力いただきました前橋市地域公共交通再生協議会の委員の皆様、並びに市民アンケート等を通じ、貴重なご意見、ご提案を賜りました市民の皆様に心から敬意と感謝を申し上げ、計画策定にあたってのごあいさつといたします。

令和3年6月

前橋市長

山本龍

目次

1. はじめに	2
2. 地域の現状等	4
2-1 地理・地勢	4
2-2 人口の動向	5
2-3 まちづくりの状況	9
2-3-1 土地利用の状況	9
2-3-2 都市機能配置	15
2-3-3 中心市街地の状況	17
2-3-4 市の財政状況	21
2-4 本市の交通の現状	22
2-4-1 交通ネットワークの整備状況	22
2-4-2 本市全域の公共交通の問題点	30
2-4-3 中心市街地の交通の問題点	46
3. 人々の移動の実態及び公共交通に対する市民の意向	50
3-1 人々の移動の実態	50
3-1-1 データ概要	50
3-1-2 本市全体の移動実態	52
3-1-3 公共交通の需要に関する分析	56
3-1-4 公共交通の潜在的な需要	59
3-1-5 高齢者等の外出の状況	60
3-1-6 前橋市立地適正化計画における拠点地域へのアクセス状況	62
3-2 公共交通に対する市民の意向	65
3-2-1 本市の交通体系全般に対する市民意見	65
3-2-2 市民のバス利用状況	67
3-2-3 市民の最寄りバス停認知度	68
3-2-4 現在のバス利用者のニーズ	69
3-2-5 市民が推進を期待する施策	73
3-3 新型コロナウイルス感染拡大による公共交通への影響	75
3-3-1 路線バスの利用者数	75
3-3-2 交通事業者の取り組み	76
3-3-3 移動需要への提供	77

4. 上位計画及び関連計画等の整理	80
4-1 上位計画におけるビジョン	80
4-1-1 第七次前橋市総合計画（平成30年3月策定（令和3年3月改訂））	80
4-1-2 前橋市都市計画マスタープラン改訂版（令和2年5月策定）	82
4-2 関連計画におけるビジョン	83
4-2-1 ぐんま“まちづくり”ビジョン 前橋市アクションプログラム	83
4-2-2 第2期県都まえばし創生プラン（前橋版人口ビジョン・総合戦略）	85
4-2-3 前橋市立地適正化計画	86
5. 目指すべき都市の姿の検討	88
5-1 本市の問題点及び今後の方向性の整理	88
5-2 目指すべき都市の姿（将来都市構造）の検討	90
5-3 交通体系変革の必要性の検討	92
6. 計画の目標と達成状況の評価について	96
6-1 計画目標の設定	96
6-1-1 上位関連計画における目標	96
6-1-2 目標の設定	98
6-2 目標の達成状況の評価指標	99
6-2-1 目標の評価指標	99
6-3 目標達成に向けた施策パッケージ	100
6-3-1 目標を達成するための施策パッケージ	100
7. 取り組むべき施策の検討	102
7-1 施策体系	102
7-1-1 公共交通ネットワーク形成に関する施策の展開イメージ	102
7-1-2 個別施策のメニューと各施策の取り組み方について	103
7-2 3つの目標の達成に向けた施策パッケージの考え方	106
7-2-1 施策パッケージ	106
7-2-2 地域公共交通ネットワーク再編の全体像	108
7-3 施策メニューの概要	109
7-3-1 公共交通ネットワーク再編の展開イメージ	109
7-3-2 3つの目標を実現するための方策	110
7-3-3 施策を推進する方策	140
8. 進捗管理	144
8-1 進捗管理スケジュール	144
8-2 推進体制	145

1. はじめに

1. はじめに

(1) 計画策定の趣旨及び位置づけ

本計画は令和2年11月に施行された地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正に伴い、「前橋市地域公共交通網形成計画（平成30年3月）」を更新するものである。

「前橋市地域公共交通網形成計画」と同じく、人口減少や高齢化に対応した持続可能な公共交通ネットワークの再構築を図るものである。

なお、「第七次前橋市総合計画」、「前橋市都市計画マスタープラン」等の上位関連計画を踏まえるとともに、コンパクトなまちづくりを目指す「前橋市立地適正化計画」と相互に連携を図るものとする。

(2) 計画の区域

前橋市の全域を対象とする。

(3) 計画の期間

長期的な将来像を見据えつつ、令和7（2025）年度を目標年次とする5年程度とする。

2. 地域の現状等

2. 地域の現状等

2-1 地理・地勢

本市は、雄大な裾野を広げる赤城山を背に、坂東太郎として名高い利根川や詩情豊かな広瀬川が市街地を貫流する、四季折々の風情にあふれた美しい県都である。古くから東国の中心であり、明治時代には製糸業、戦後は積極的な工場誘致と土地区画整理事業が市の発展を支えてきた。

平成 16 年 12 月 5 日には大胡町・宮城村・粕川村と合併し、平成 21 年 5 月 5 日には富士見村と合併した。また、平成 21 年 4 月 1 日には中核市の指定を受け、平成 24 年には市制施行 120 周年を迎え、新たな前橋市としてのまちづくりがスタートしている。



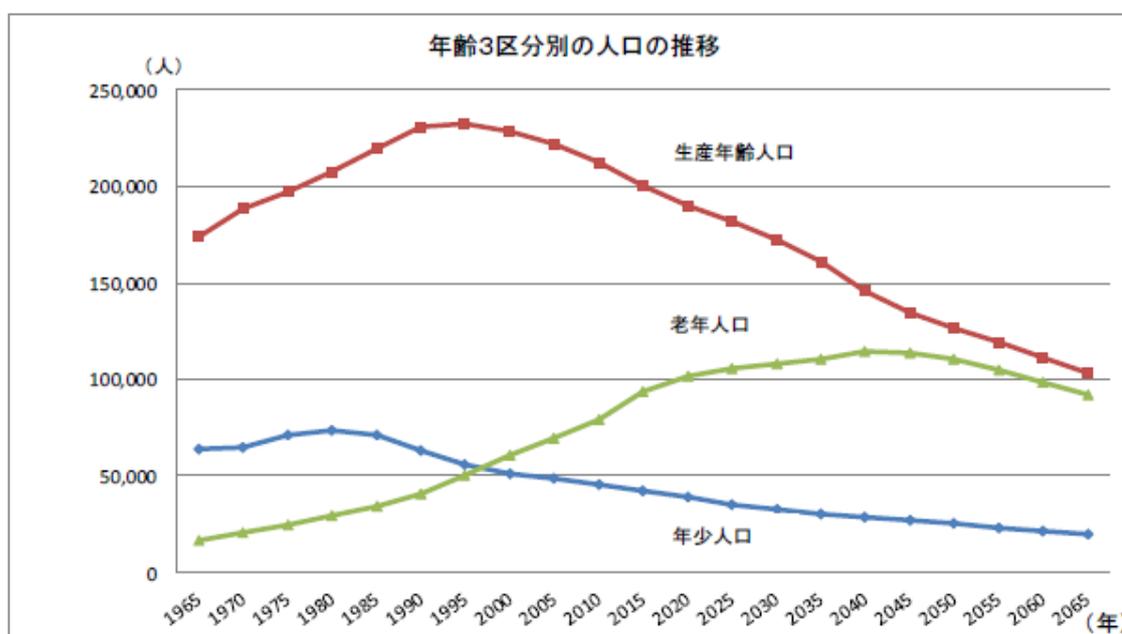
図 2-1 前橋市の位置図

2-2 人口の動向

(1) 人口の推計

本市の人口は、既に減少局面へと突入しており、国立社会保障・人口問題研究所の推計によれば、現状のまま人口減少が進んだ場合、2045年には275,657人、2065年には215,841人になると推計されている。

現在までの年齢3区分別人口の推移を見てみると、生産年齢人口（15歳～64歳）は1995年以降、年少人口（0歳～14歳）は1980年以降減少を続けている。一方、老年人口（65歳以上）は一貫して増加している。



年	1965	1970	1975	1980	1985	1990	1995	2000	2005	2010	
年少人口	64,178	64,851	71,073	73,606	71,026	63,236	56,025	51,459	48,479	45,875	
生産年齢人口	173,934	188,431	197,277	208,163	220,177	231,459	232,307	228,742	222,344	212,620	
老年人口	16,483	20,582	24,781	29,320	34,101	40,832	50,474	60,836	69,625	79,503	
年	2015	2020	2025	2030	2035	2040	2045	2050	2055	2060	2065
年少人口	42,313	38,812	35,417	32,780	30,488	28,868	27,196	25,320	23,342	21,486	19,899
生産年齢人口	200,499	189,778	181,866	172,497	160,967	146,051	134,968	126,327	119,067	111,764	103,703
老年人口	93,342	102,015	105,459	107,861	110,409	114,231	113,493	110,302	104,980	98,634	92,239

図 2-2 本市の人口推移（年別推移）

資料：第 2 期県都まえばし創生プラン(R2)より作成

(2) 地域別の人口

1) 総人口

JR 前橋駅、新前橋駅を中心とした、本庁地区、元総社地区や、上毛電鉄大胡駅、江木駅周辺地域、南橋地区の国道 17 号沿線に人口が集中している。

旧富士見村、宮城村、粕川村市域の地区では、国道・県道沿い以外にも広い範囲で薄く人口が分布している。

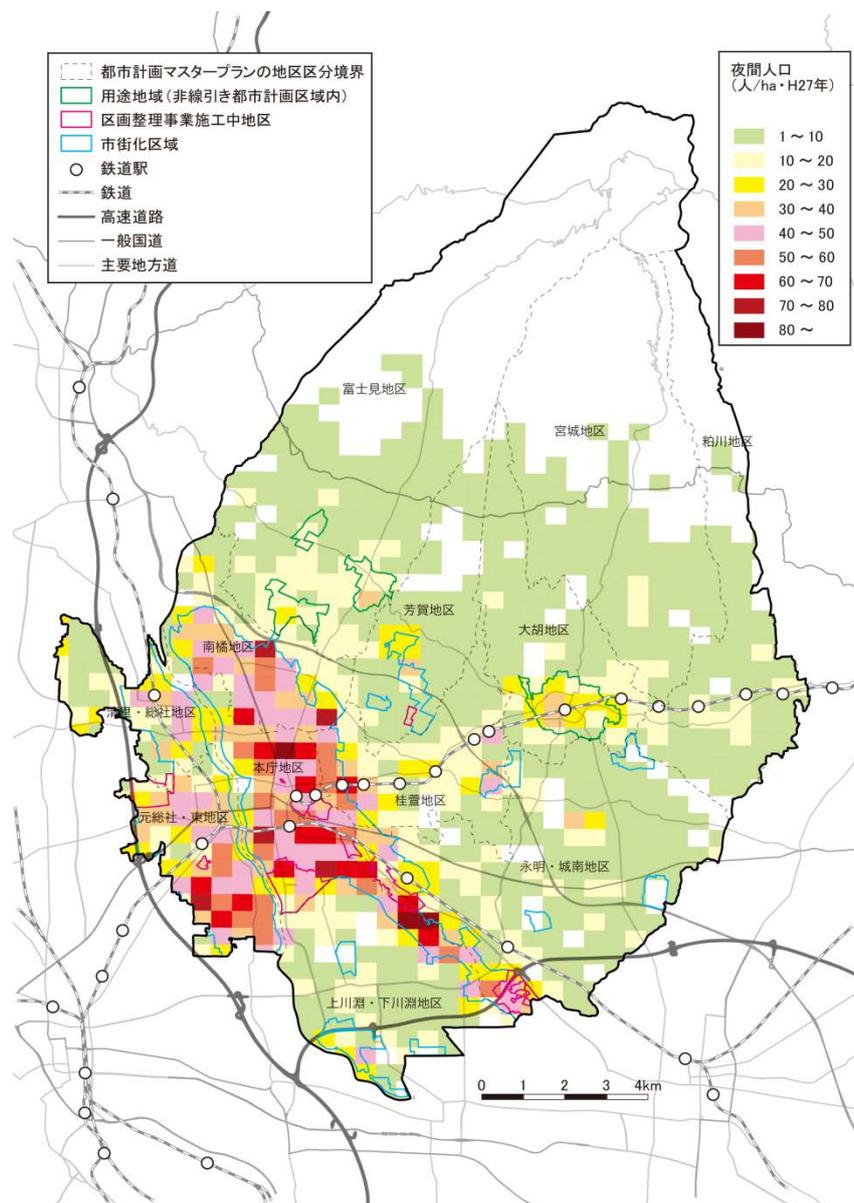


図 2-3 前橋市における夜間人口の分布状況

資料：国勢調査（H27）地域メッシュ統計

2) 高齢者

① 高齢人口

高齢人口は前橋駅を中心とした市内西部、JR 両毛線の南側地域、国道 17 号沿線に集中している。

特に、1980 年代に中心部で進んだ公営住宅開発等により形成された比較的高密度な市街地には多くの高齢者が分布する傾向にある。

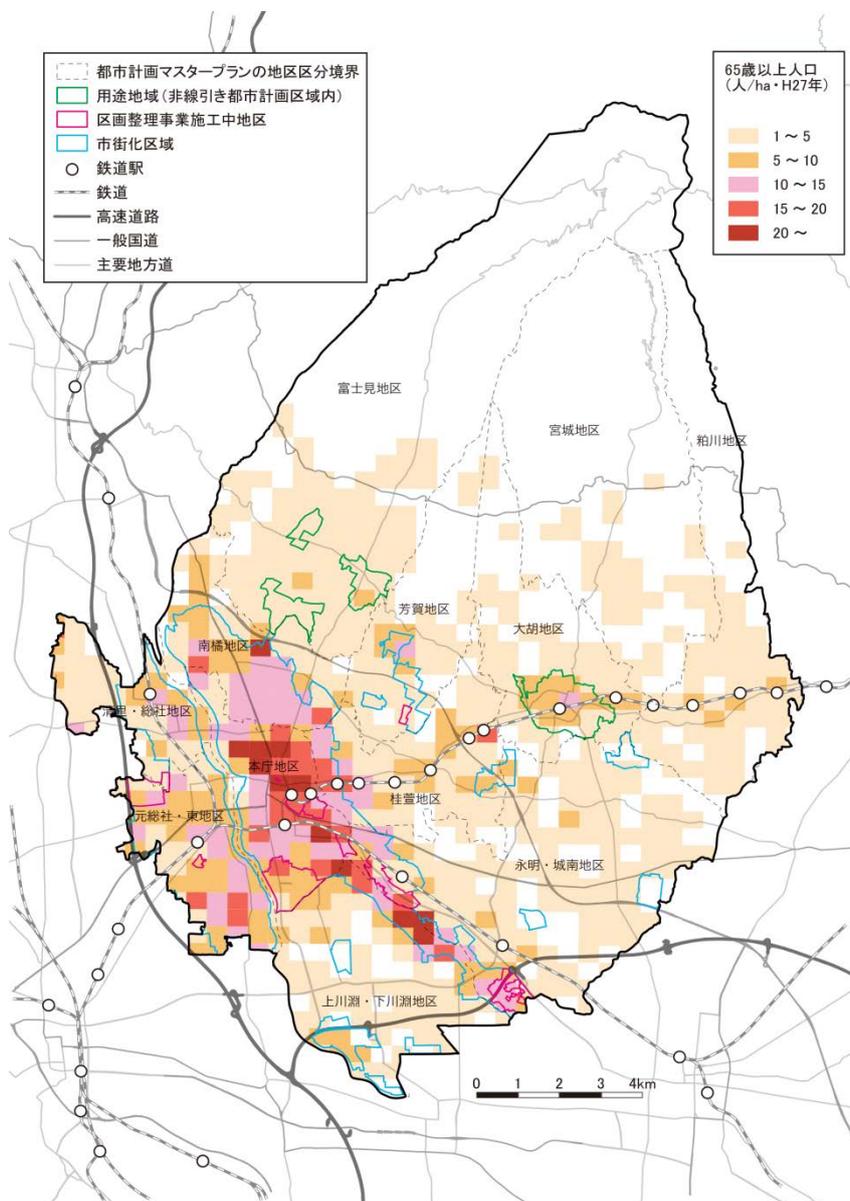


図 2-4 前橋市における高齢者人口（65 歳以上）の分布状況

資料：国勢調査（H27）地域メッシュ統計

② 高齢化率

富士見地区、粕川地区の区域においては、高齢化率が非常に高い地域が点在している状況にある。

本庁地区等 1990 年代までに人口の集積が進んだ中心部では、清里・総社地区や前橋南 IC 周辺、樋越駅周辺等、新たに開発が進んだ郊外部よりも高齢化が進んでいる。

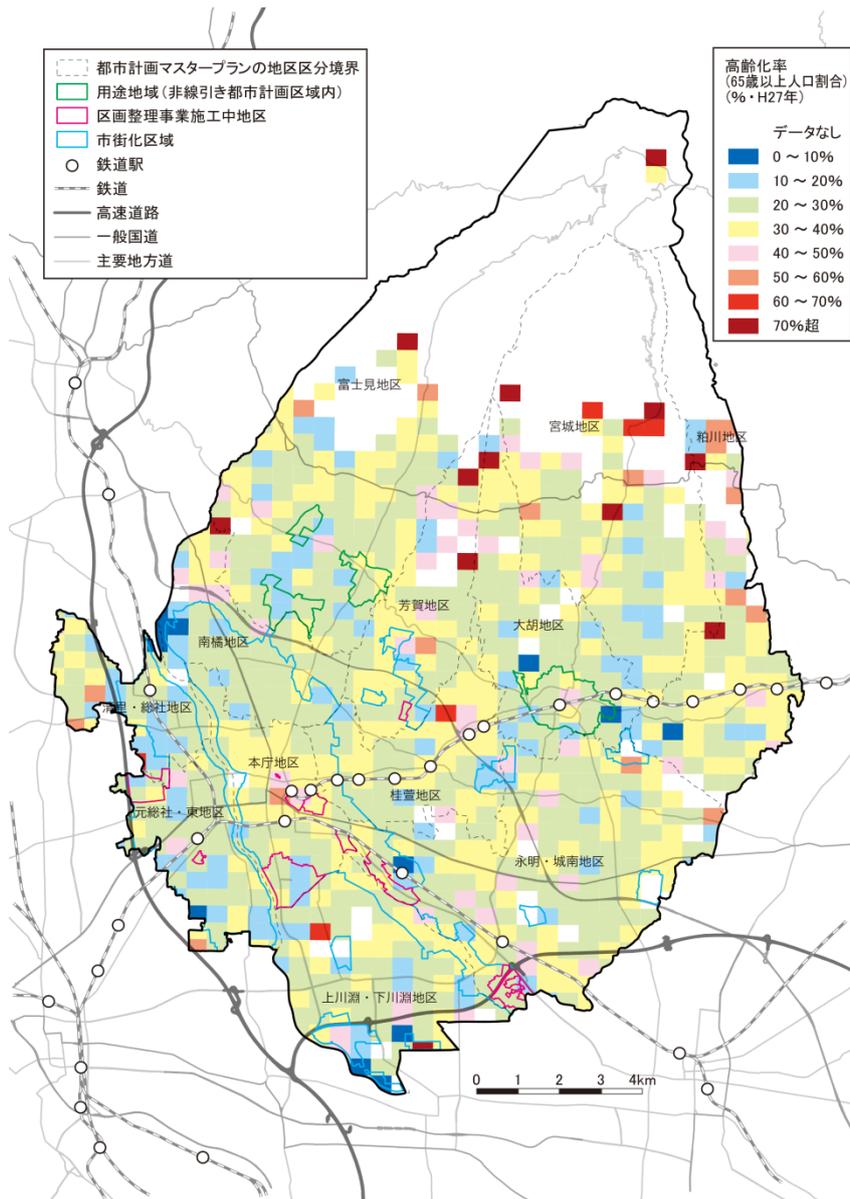


図 2-5 前橋市における高齢化率 (65 歳以上人口割合)

資料：国勢調査 (H27) 地域メッシュ統計

2-3 まちづくりの状況

2-3-1 土地利用の状況

(1) 土地利用の状況

都市計画区域内の空き地などの未利用地面積は年々増加しており、都市内の景観や良好な市街地の形成の観点から、利活用ニーズ等を踏まえた区画の統合化や整序のための市街地整備手法の導入などによる有効活用方策が必要である。

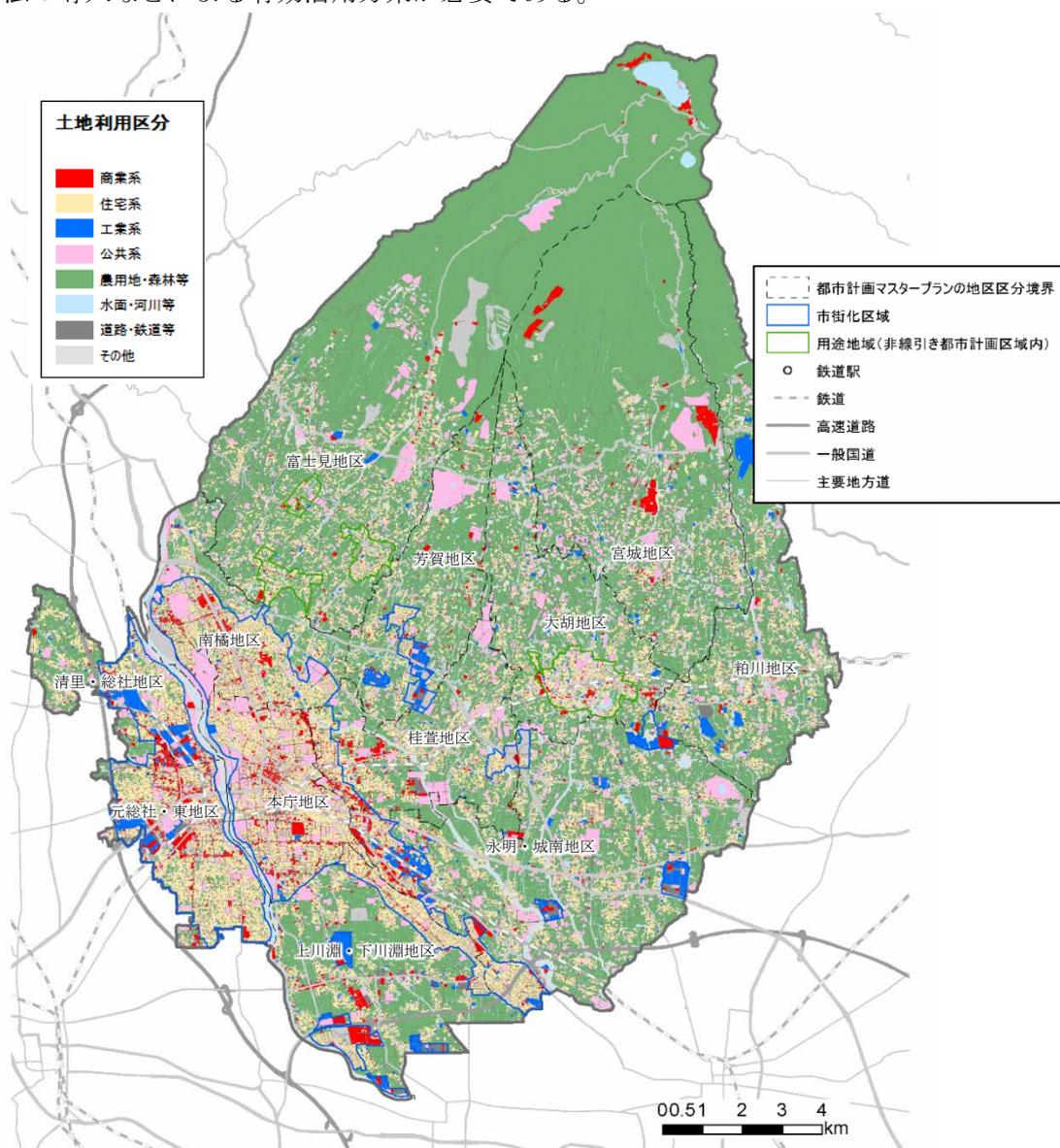


図 2-6 土地利用現況図 (平成 28 年)

資料：都市計画基礎調査 (H28)

(2) DID 拡大状況

本市の DID（人口集中地区）は、昭和 50 年から平成 7 年にかけて拡大しているが、旧前橋市域内にとどまっておらず、合併後も横ばいの状況にある。また、人口集中地区内の人口は、平成 7 年以降合併後も横ばいであり、人口密度は減少傾向にある。

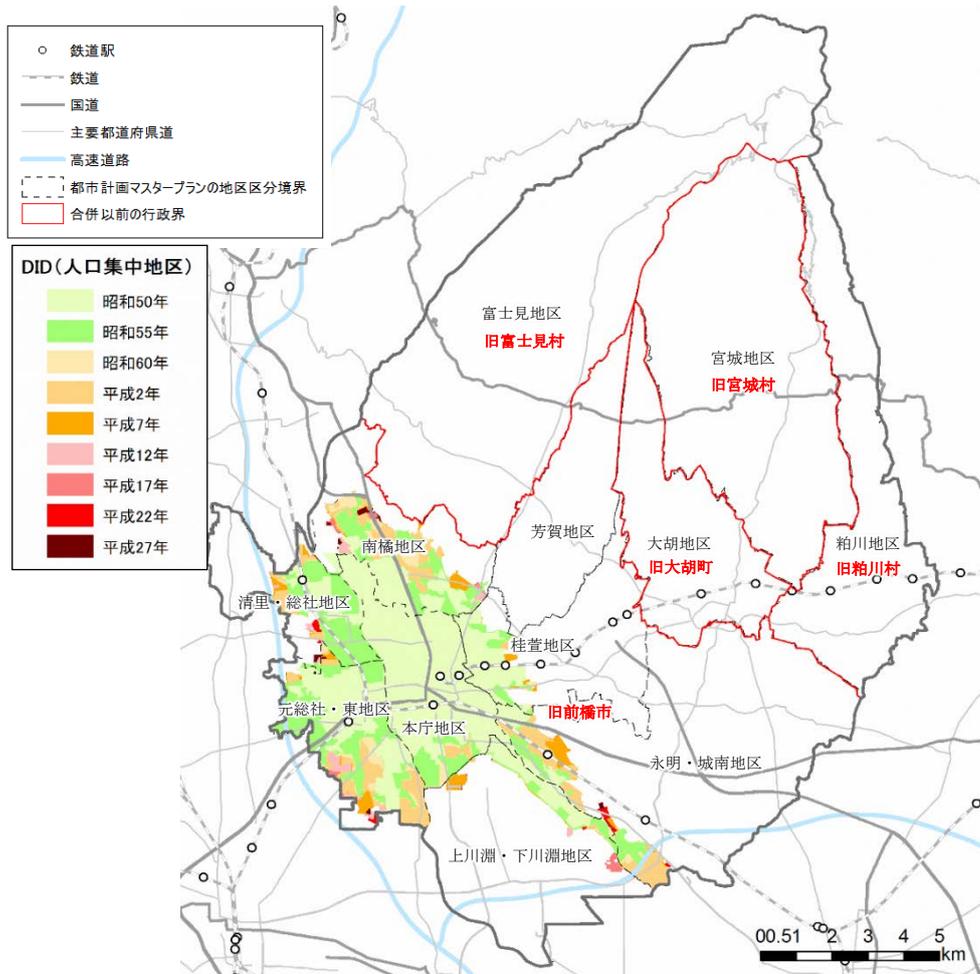


図 2-7 前橋市における DID の変遷

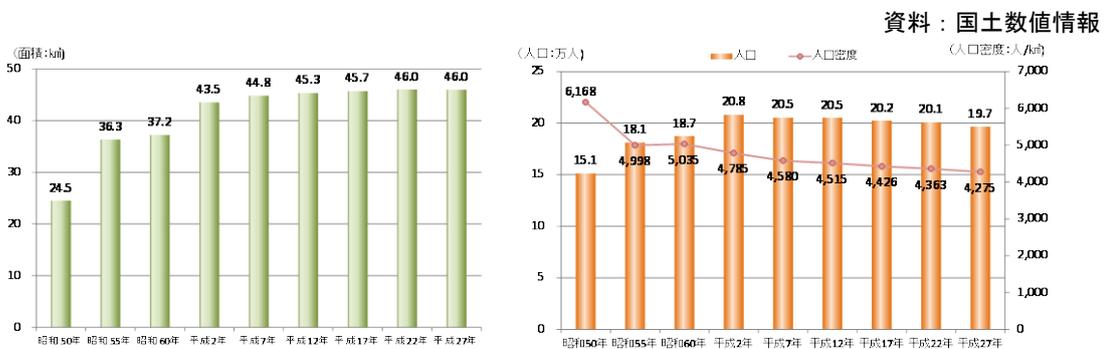


図 2-8 前橋市における DID 面積の変遷 図 2-9 前橋市における DID 人口・人口密度の変遷
資料：「前橋の都市計画」、前橋市

(3) 区画整理事業の施行状況

現在 10 の区画整理事業が施行されており、前橋駅周辺の中心市街地だけではなく、①駒形第一地区、②六供地区、③松並木地区、④元総社蒼海地区など、現況で夜間人口が多く居住している地域で施行されている。

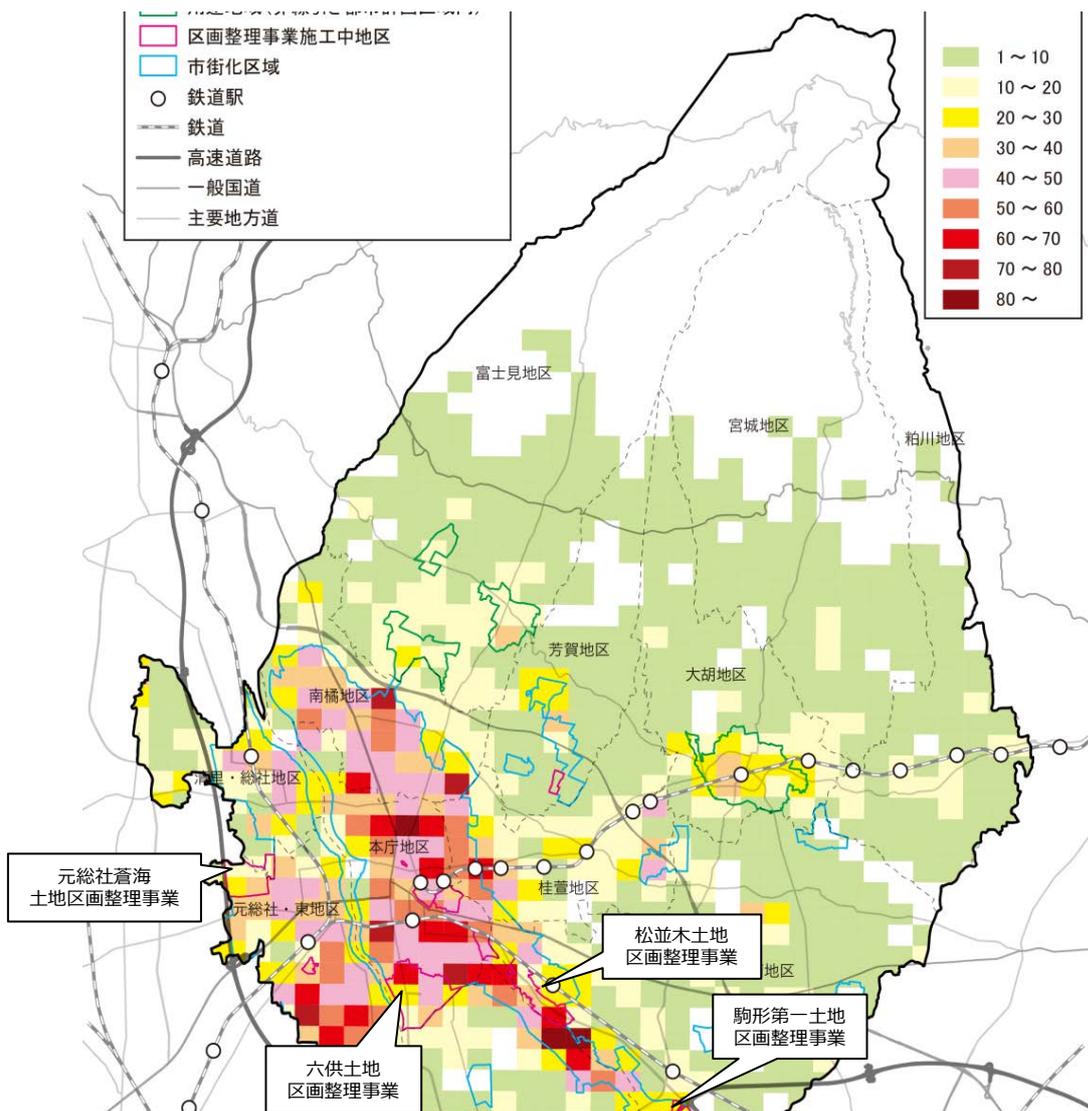


図 2-10 前橋市の区画整理事業施行中地区

資料：【人口】国勢調査（H27）地域メッシュ統計

(4) 市街化調整区域（用途地域外）での開発の立地状況

都市計画法第 29 条に基づく開発許可（市街化調整区域）件数の推移を見ると、毎年 200 ～300 件前後で推移している。

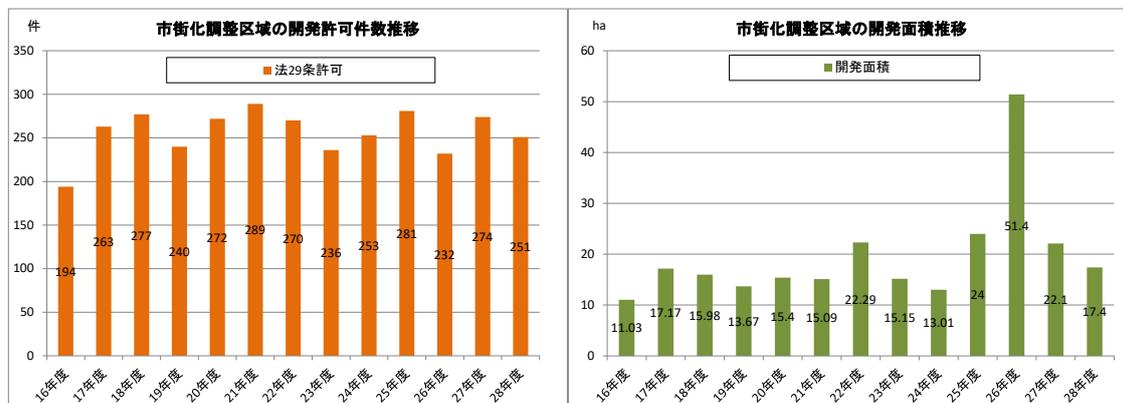


図 2-11 市街化調整区域の開発状況

資料：前橋市建築指導課調査結果

(5) 鉄道沿線の土地利用状況

JR 両毛線や上毛電鉄等の公共交通沿線が市街化調整区域であることが多く、計画的な居住等の誘導が難しい状況にある。

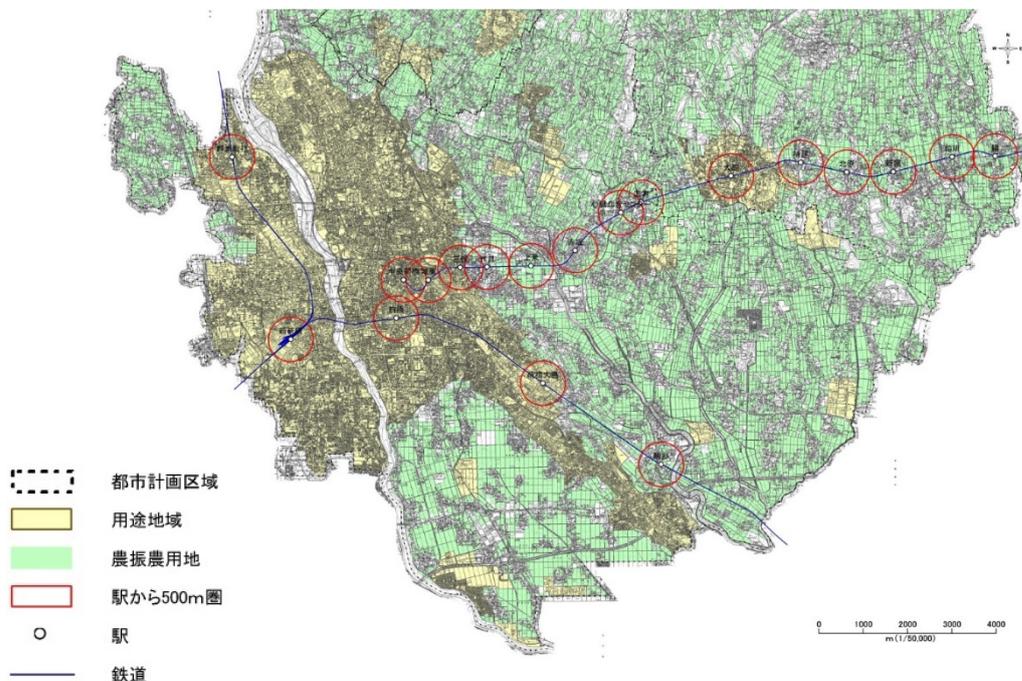


図 2-12 鉄道沿線の土地利用状況

資料：前橋市資料

(6) 既成市街地の人口減少

この指標は、昭和45年時点の夜間人口が20人/ha以上の地区の夜間人口の経年比較により、既成市街地の発展又は衰退を表している。

この数値が高いほど、既成市街地の人口が増加し大きく発展してきたことになるが、数値が1を下回り、また、人口密度も低下していることから昭和45年と比較して平成22年の既成市街地は衰退が進んでいることになる。

$\frac{\text{昭和45年20人/ha以上メッシュの平成22年人口}}{\text{昭和45年20人/ha以上メッシュの昭和45年人口}} = 0.86$	<p>凡例</p> <p>高さ：夜間人口</p> <p>色：夜間人口密度</p> <ul style="list-style-type: none"> 40人/ha～ 20～40人/ha 0～20人/ha
--	--

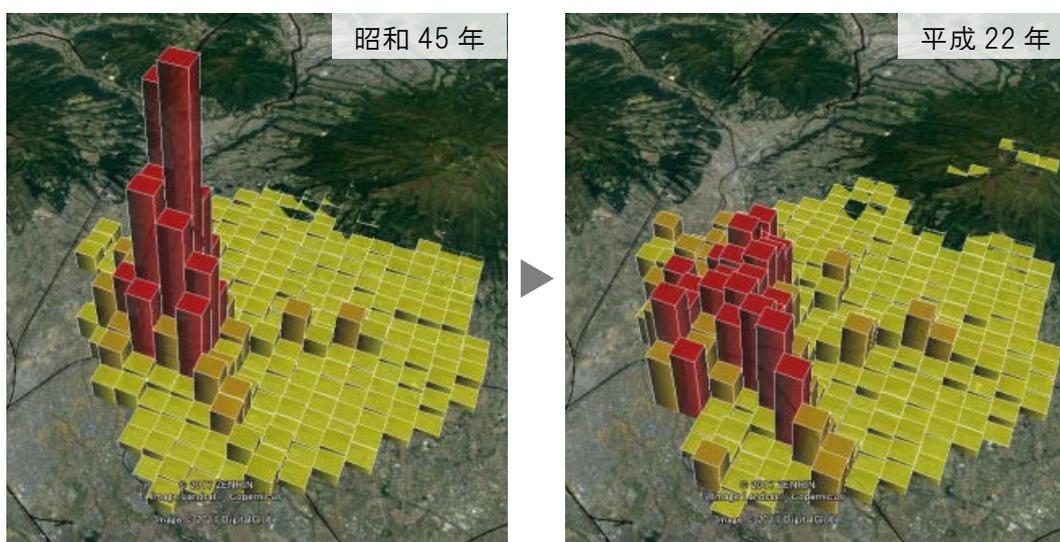


図 2-13 夜間人口の分布状況（左：昭和45年、右：平成22年）

資料：都市構造可視化計画

(7) 中心市街地における平面駐車場の分布状況

多くの平面駐車場が点在していることから、魅力的な都市空間を創出し、中心市街地を活性化させるため、土地の有効活用を図っていく必要がある。

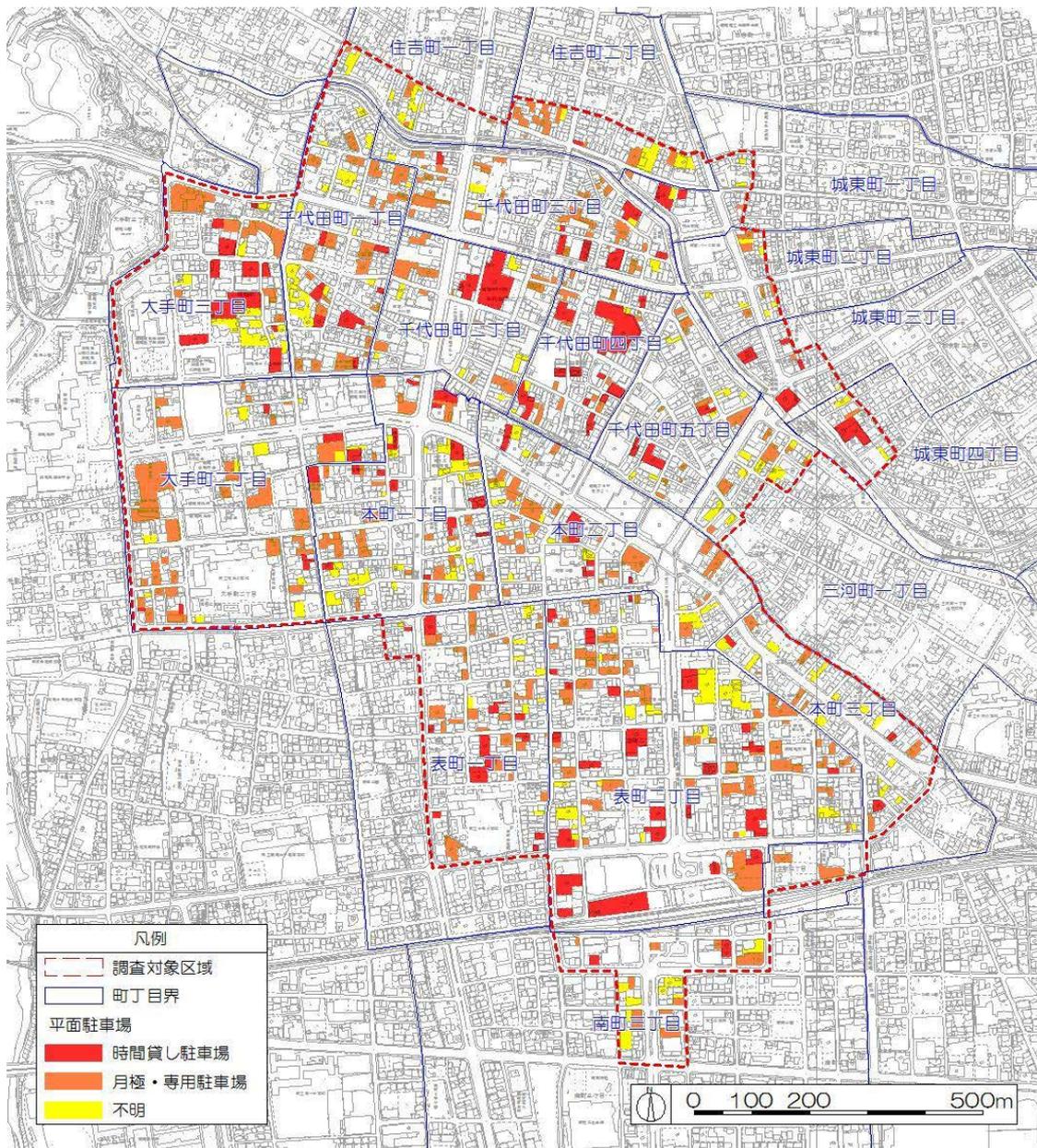


図 2-14 中心市街地における平面駐車場の分布状況

出典：前橋市市街地総合再生計画（H27.5）

2-3-2 都市機能配置

(1) 商業機能

店舗面積が 6,000 m²を超える大型の商業施設は、1980 年代までは旧前橋市域内の中心部に近い地域にとどまっていたが、1990 年代以降は旧前橋市域以外の郊外部に大型店舗が開設され、現在は前橋南 IC 周辺等、自動車での来店が前提となる地域にまで出店が進んでいる。

コンビニエンスストアは、人口が多い前橋駅、新前橋駅を中心とした旧前橋市域で非常に多く出店しており、郊外部では、上毛電鉄沿線の一部の鉄道駅近隣に出店しているほか、ロードサイドにも出店している。

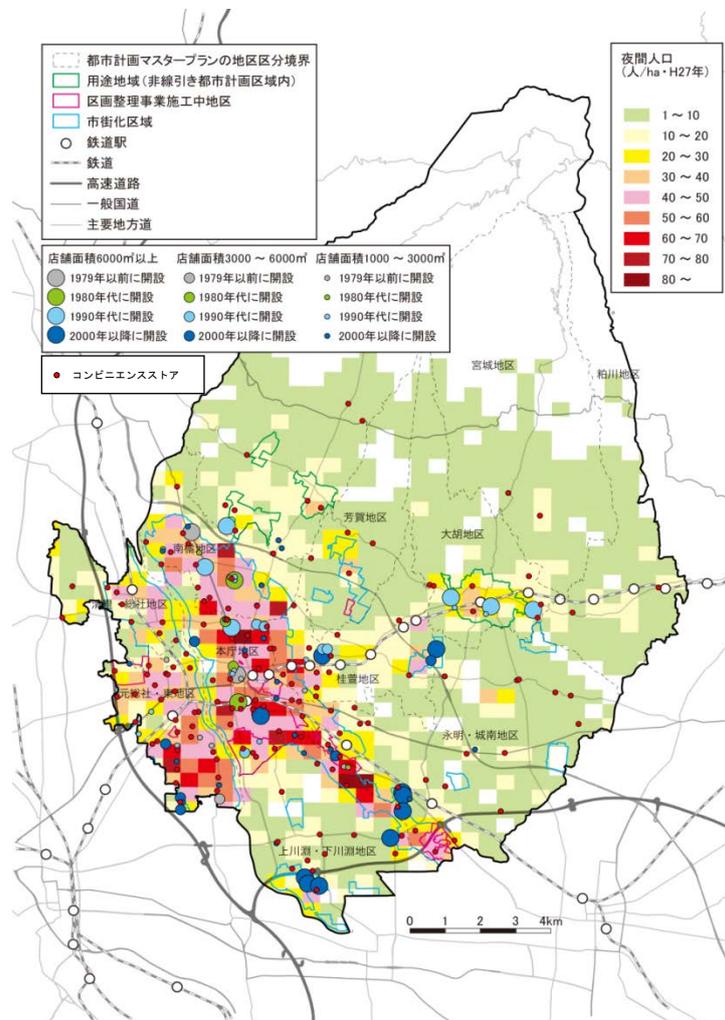


図 2-15 前橋市における商業機能施設の分布状況

資料：【大型商業施設】大型小売店総覧 2018
【コンビニ】ハローページ(電話帳)

(2) 医療機能

病院は、旧前橋市域には広い範囲で立地しているが、旧町村地域ではほぼ立地しておらず、自動車や公共交通の乗り継ぎにより、旧前橋市域に通院していることが想定される。

診療所は市内全域で非常に多く、高齢人口が多い中心部に特に密集している。旧町村地域においては、高齢人口が比較的多い地域の近隣に診療所が開業しており、高齢者の医療をある程度カバーしている状況にある。

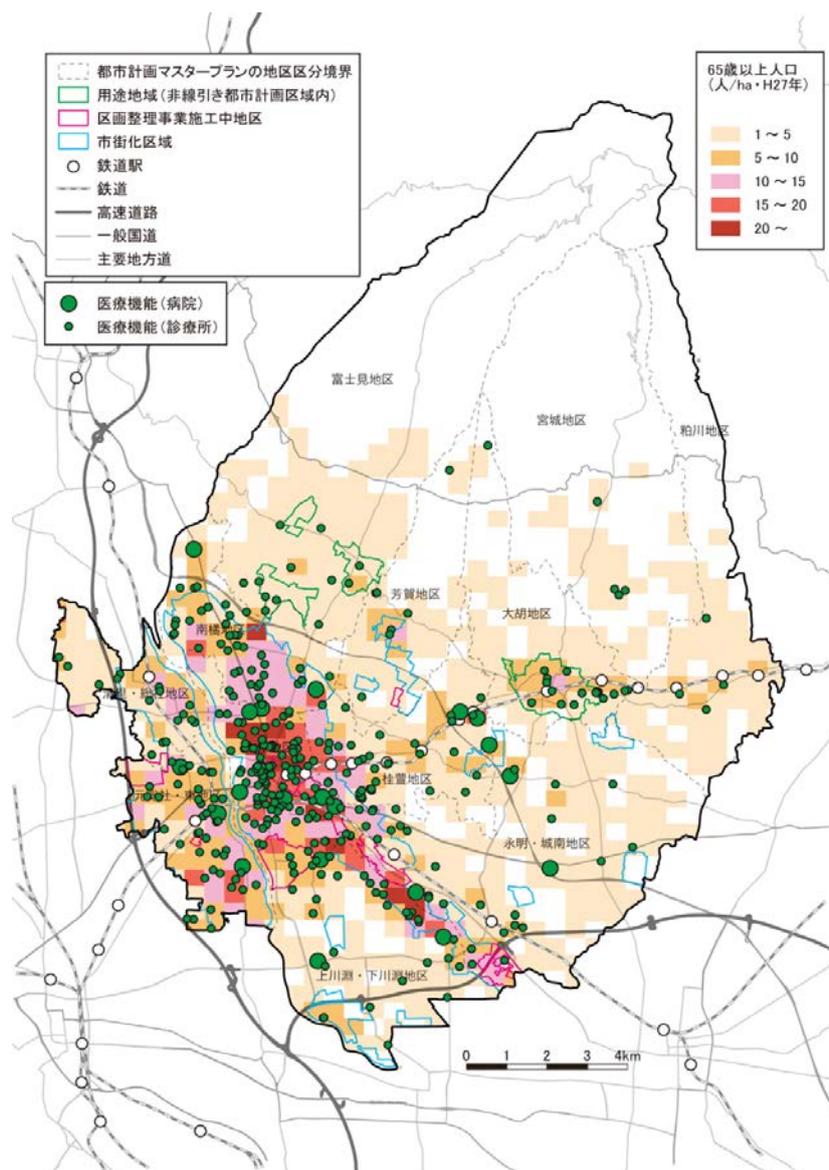


図 2-16 前橋市における医療機能施設の分布

資料：国土数値情報

2-3-3 中心市街地の状況

(1) 中心市街地のにぎわい

平成 27 年の中心市街地の歩行者・二輪車の通行量は、平成 6 年の約 5 分の 1 の 12,942 人・台まで減少し、平成 29 年度は増加に転じている。

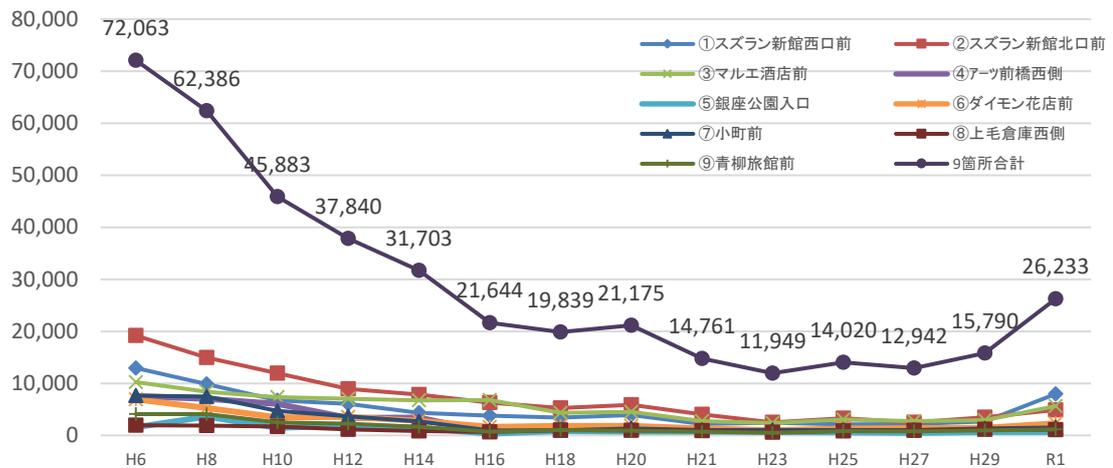


図 2-17 中心市街地の歩行者・二輪車の通行量
(中心市街地活性化区域内 9 地点の合計値)

出典：前橋市商店街通行量調査報告書

(2) 商品販売額及び製造品出荷額の推移

本市の商業（飲食店を除く）は、平成 26 年現在、店舗数では 3,132 店、従業者数は 23,981 人、年間商品販売額は約 3,734 億円となっている。

小売業の販売額の推移を見てみると、平成 11 年以降は減少傾向を示している。

また、工業は、平成 26 年現在、従業員 4 人以上の事業所数は 456 所、従業者は 18,897 人、年間製造品出荷額は約 5,720 億円となっている。

年間製造品出荷額については、民間企業の撤退や市外流出などの影響もあり、平成 16 年から平成 26 年にかけて、10%以上減少している。

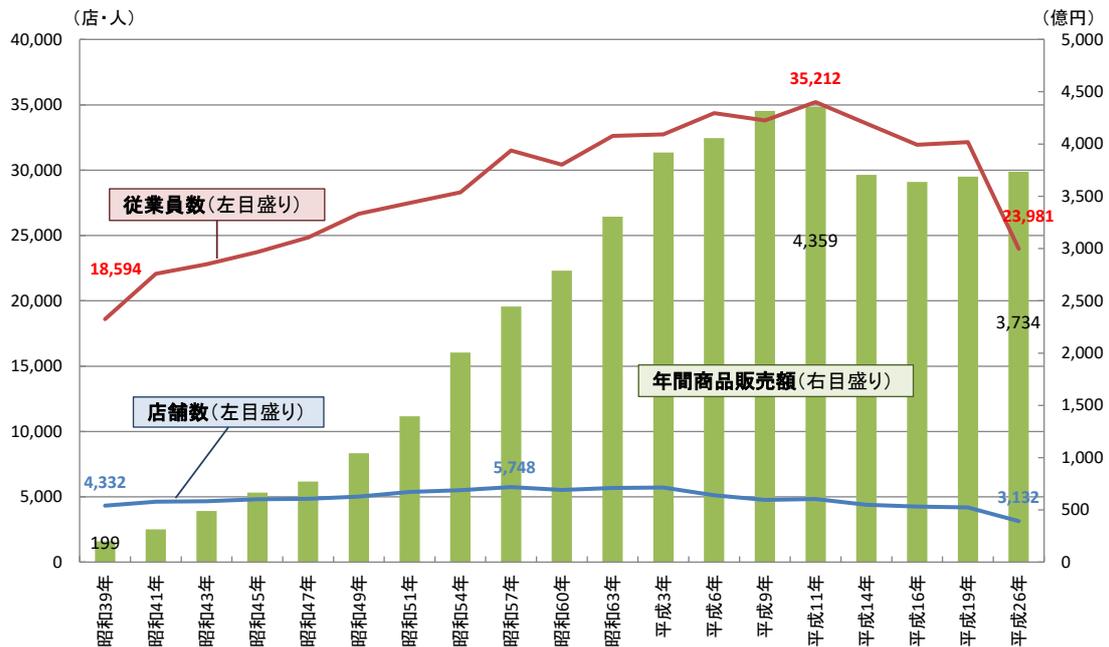


図 2-18 小売業の店舗数・従業者数・年間商品販売額の推移

資料：前橋市統計書、群馬の商業 □販売額は小売業のみ

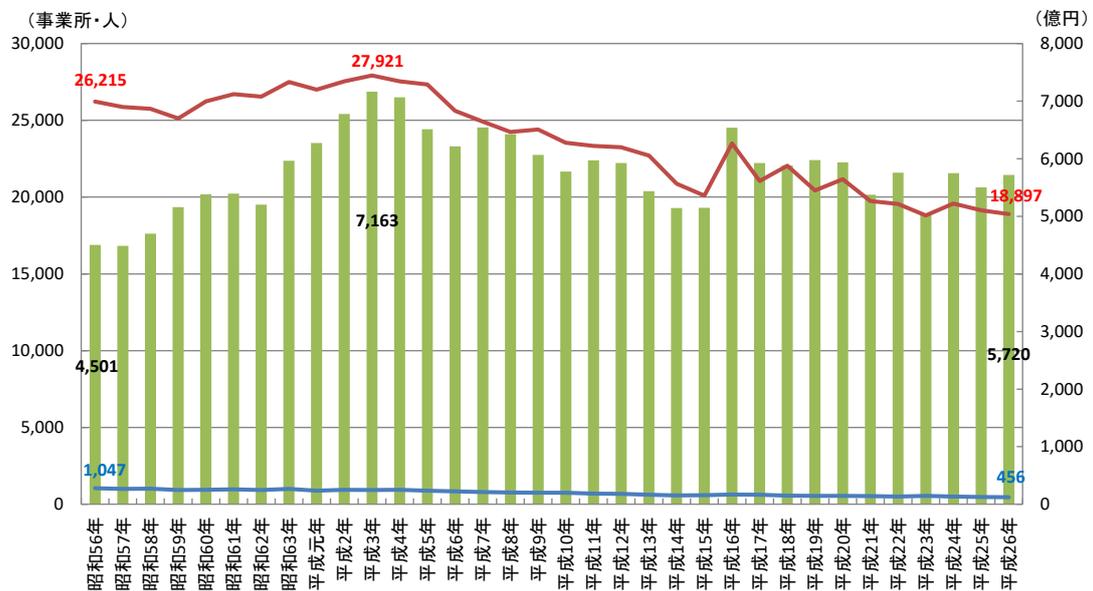


図 2-19 製造業の事業所数・従業者数・年間製造品出荷額の推移

資料：前橋市統計書、工業統計調査 ※4人以上の事業所

(3) 中心市街地における地価の推移

中心市街地の住宅地地価の推移を見ると、昭和 63 年以後、急激に上昇しているが、これにあわせて、DID 人口密度が低下している。この時期に地価の安い郊外住宅地等へ市街地が広がったことが考えられる。

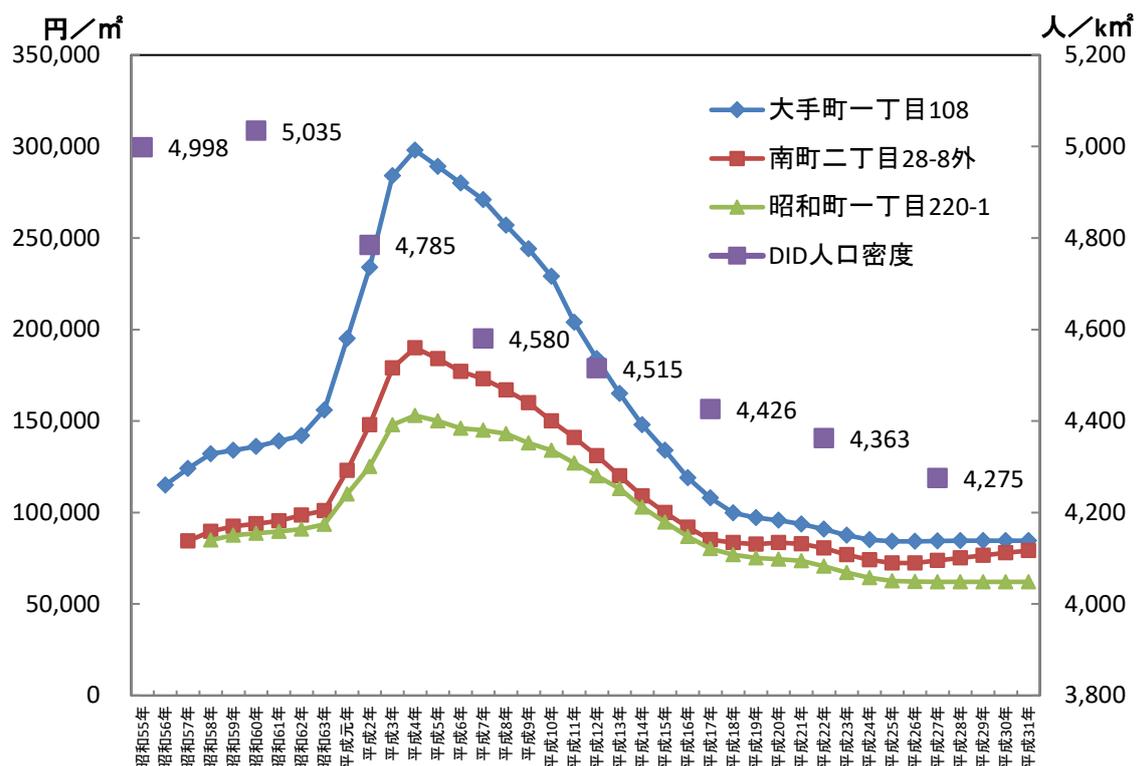


図 2-20 市街地（住宅地）の地価と DID 人口密度の推移

資料：国土交通省公示地価調査、国勢調査より作成

2-3-4 市の財政状況

(1) 社会保障関係費の増加

国の「社会保障関係費」にあたる本市の「民生費」は、国と同様に年々増加しており、平成 28 年度における一般会計決算額に占める割合は 35.5%に及び、今後も増加することが見込まれる。

また、生産年齢人口の減少により税収減少が見込まれる中、さらに民生費が増加すれば、他の支出が圧縮される可能性がある。

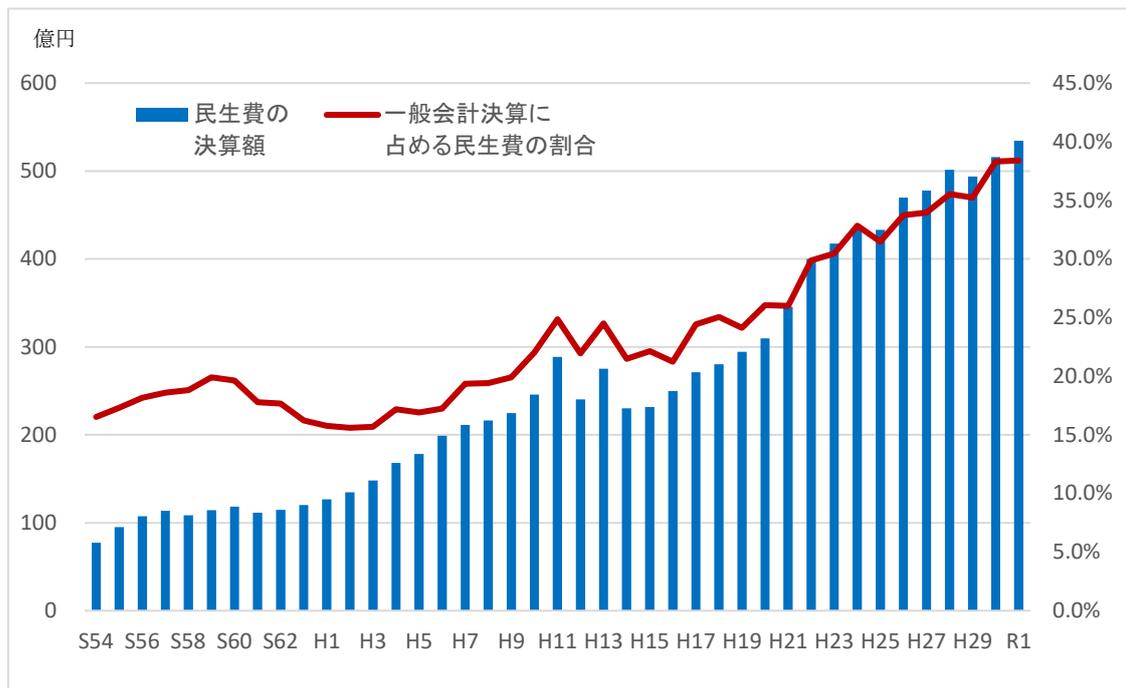


図 2-21 社会保障費の推移

資料：前橋市統計書

2-4 本市の交通の現状

2-4-1 交通ネットワークの整備状況

(1) 鉄道

市西部を縦断する JR 上越線と、市南部を横断する JR 両毛線が運行しており、高崎・東京方面へのアクセスが確保されている。また、上毛電鉄上毛線が市を横断するように運行しており、みどり市・桐生市もアクセス可能となっている。

前橋駅、新前橋駅は利用者が集中しており、上毛線は、中央前橋駅と大胡駅を除いては、利用が限られている状況にある。

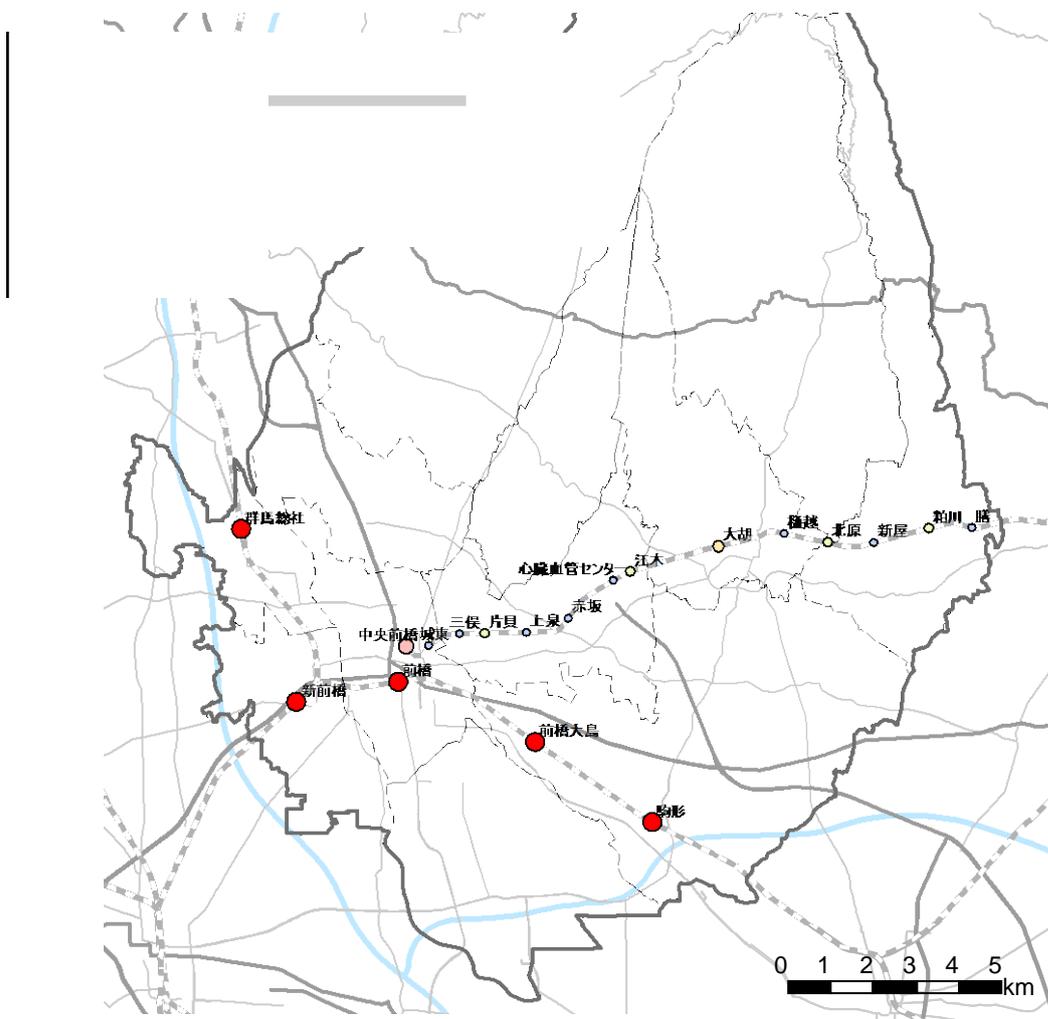


図 2-22 鉄道網図（一日平均乗降客数）

資料：前橋市資料

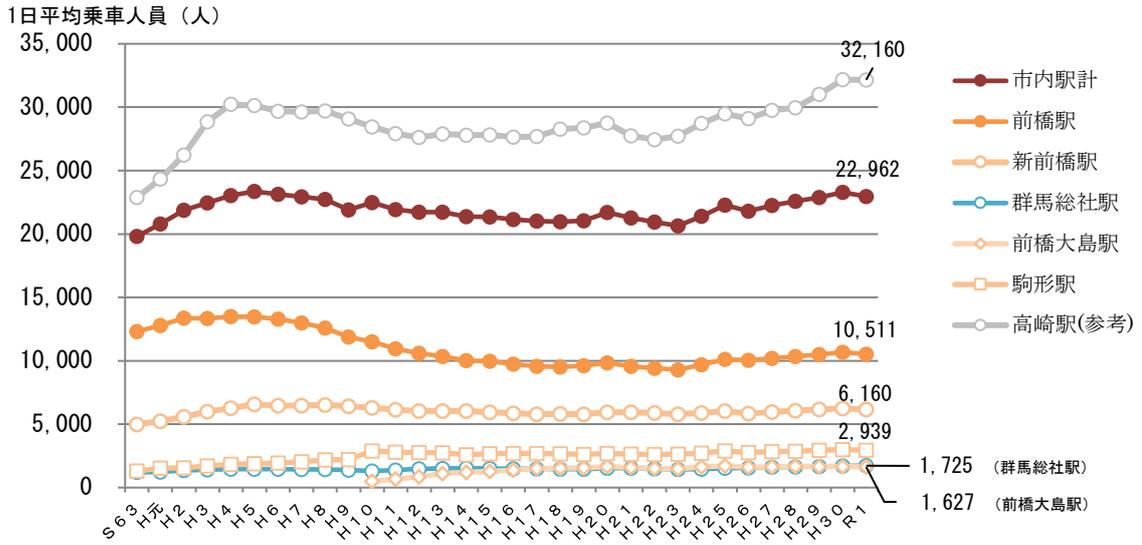


図 2-23 JR 各駅の利用者数 (1日あたり)

資料：JR 東日本 HP

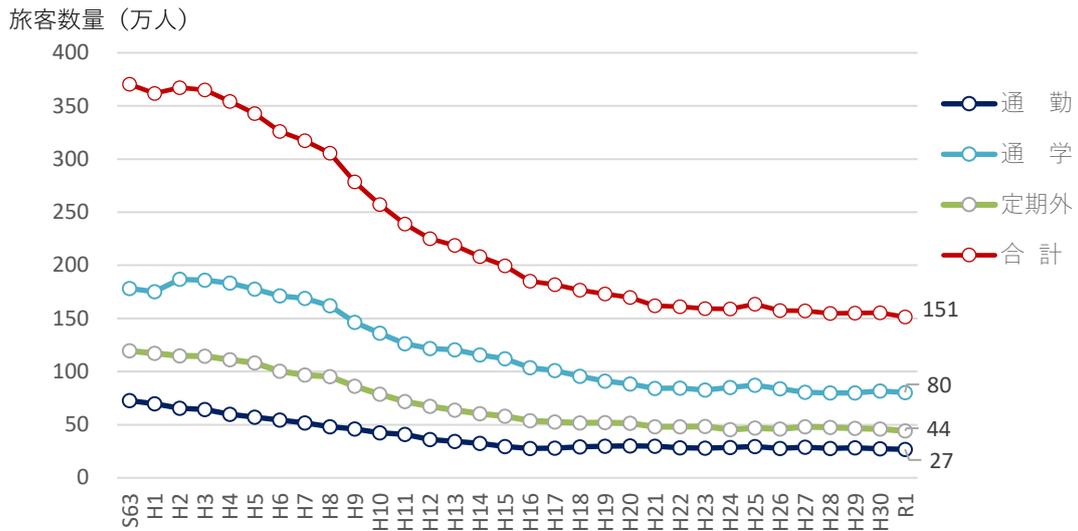


図 2-24 上毛電鉄上毛線の利用者数 (年間)

資料：上毛電鉄資料

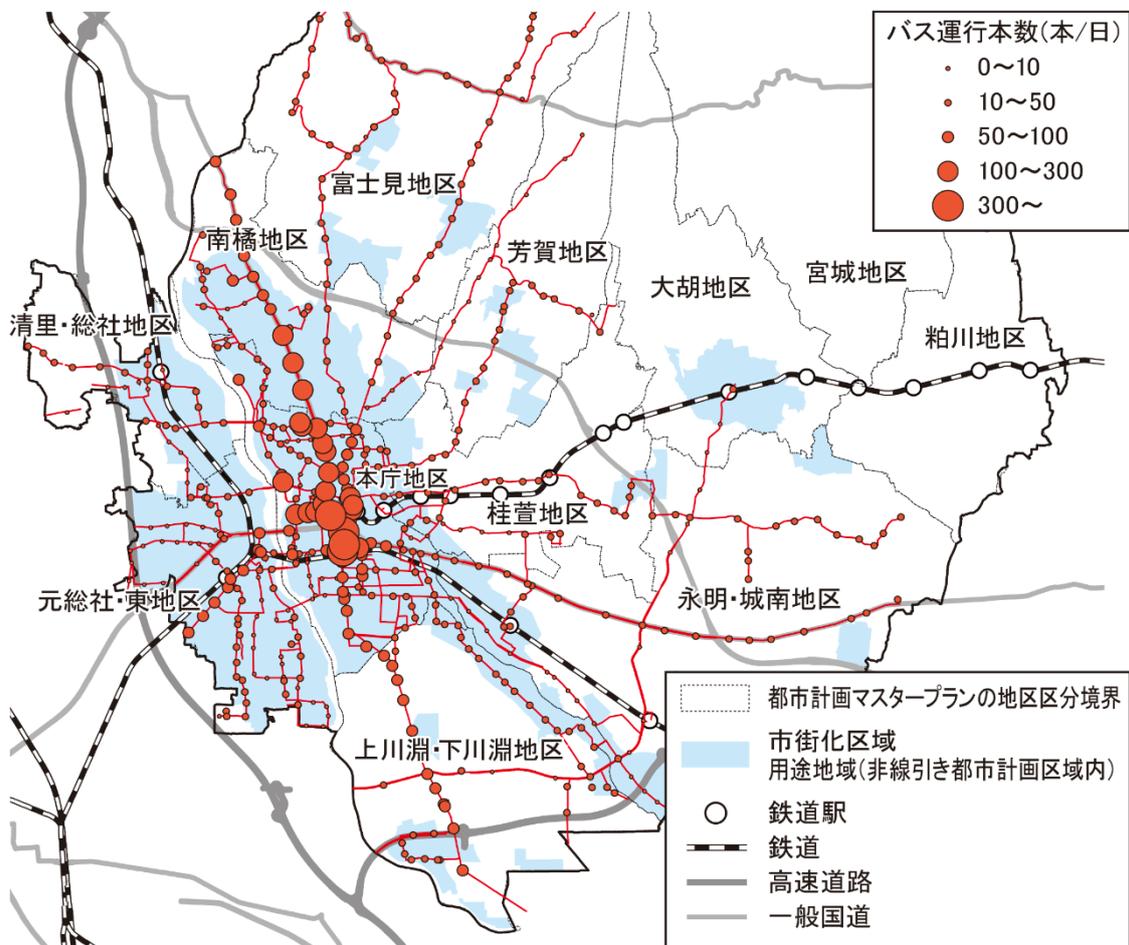
(2) バス

前橋駅周辺に集中し、複数系統が重なる駅前通りは、高頻度に運行している。

新前橋駅は前橋駅よりも高崎方面への鉄道運行本数が多いが、駅に結節するバス路線数は前橋駅に比べ少ない状況にあり、市内郊外部から中心部への移動よりも、高崎方面等市域外へのアクセスを支えるネットワーク構造となっている。

郊外へは中心部からの放射状のバスネットワークが形成されているが、一部を除き、系統一本一本の頻度が低く、地域間を結ぶネットワークとしての機能が不十分であることが懸念される。

また、利用が少ない区間についても、中心部の利用に合わせた車両で運行しているなど、運行サービスと需要が一致しておらず、路線毎の役割が明確になっていない状況が見受けられる。



※バス停別運行本数は、上下、系統合計の一日運行本数

図 2-25 バス路線網図 (バス停別運行本数)

資料：国土数値情報

本市における委託路線は令和2年現在22路線となっている。

補助金額は年間約3億円となっており、平成11年を基準にすると約3倍にまで増加している。一方で、利用者数は平成14年以降100万人前後で推移しており、補助金額は増加しているものの利用者数は増加していない状況となっている。

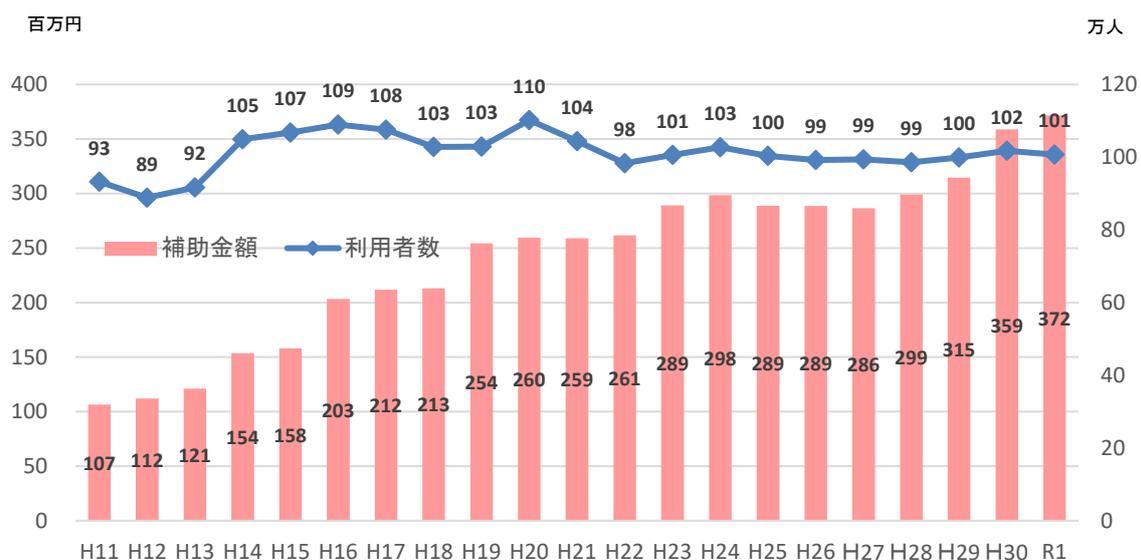


図 2-26 前橋市委託路線数の補助金額と利用者数の推移

資料：前橋市資料

(3) コミュニティバス

前橋駅、新前橋駅を中心に、中心部を循環するコミュニティバス（マイバス）が運行されている。

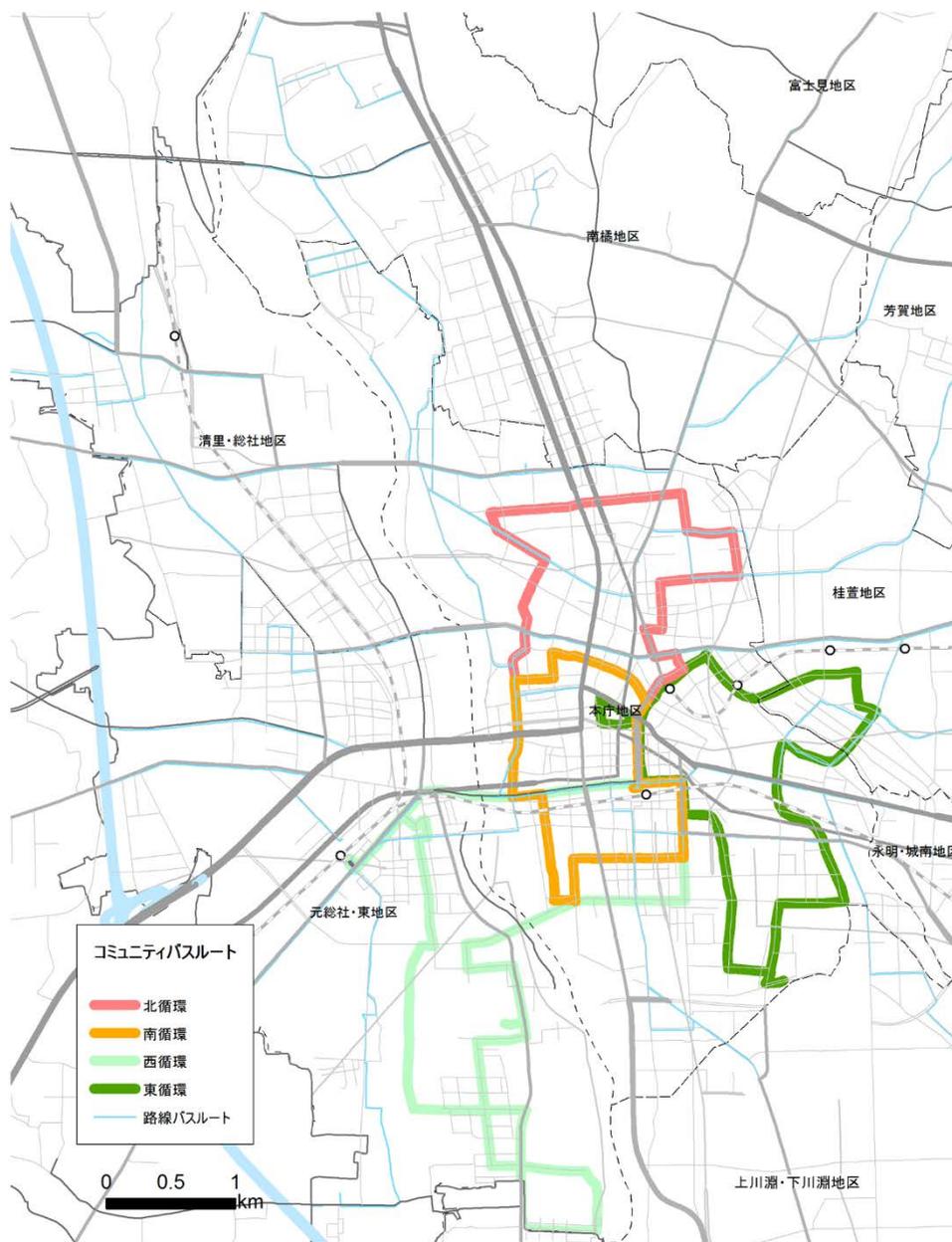
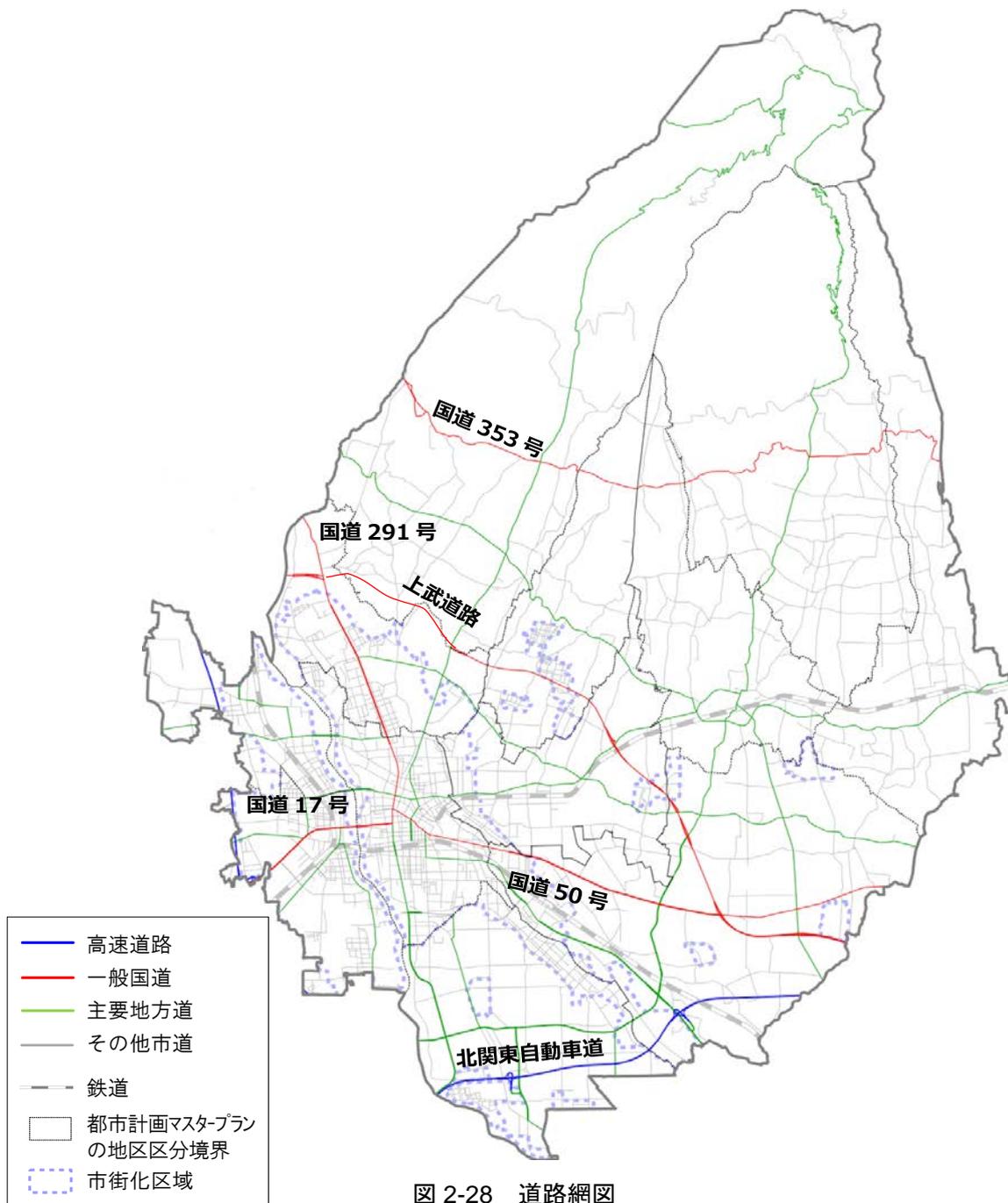


図 2-27 バス路線網図

資料：国土数値情報

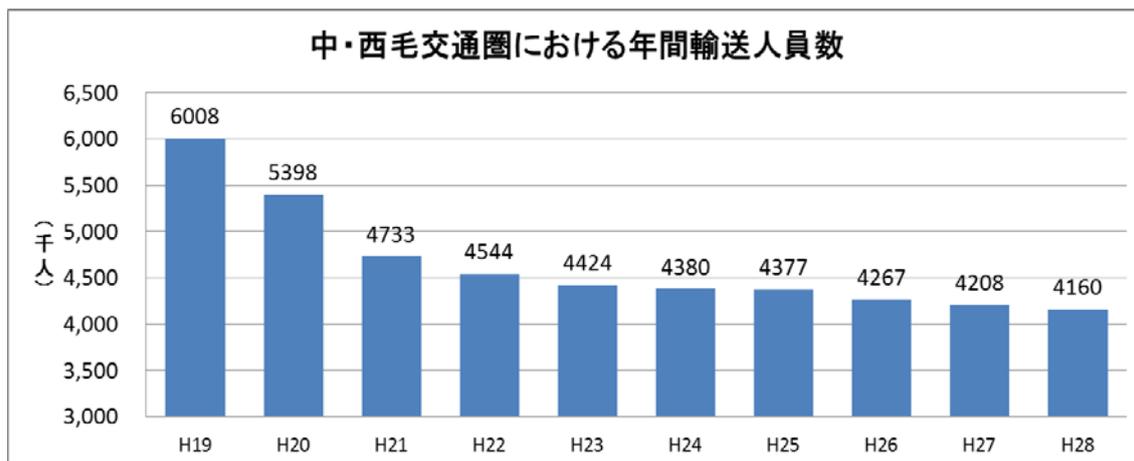
(4) 道路ネットワーク

本市中心部で国道 50 号、国道 17 号が交わっており、県内の交通の重要な軸となっている。



(5) タクシー

市内にはタクシー事業者が10社あり、ドア・ツー・ドアの個別輸送が提供され、市内の移動を支える交通手段となっているが、輸送人員は減少傾向にある。



※中・西毛交通圏：前橋市、伊勢崎市、佐波郡、高崎市、藤岡市、多野郡、富岡市、甘楽郡、安中市

図 2-29 輸送人員数推移

資料：中・西毛交通圏タクシー準特定地域協議会資料

表 2-1 市内タクシー事業者一覧

会社名	車両数
群中タクシー（株）	24
敷島タクシー（株）	20
県都第一交通（株）	25
東洋タクシー（株）	18
日本中央交通（株）	6
清水タクシー（有）	23
アサカタタクシー（株）	56
永井運輸（株）	35
（有）新和タクシー	24
（有）赤城タクシー	9
計	240

資料：群馬県タクシー協会HP（令和2年12月現在）

本市では、移動困難者対策として、協力事業者が運行するタクシーを利用する際に、運賃の一部を支援する「マイタク（でまんど相乗りタクシー）」の運行を実施している。対象者は以下のいずれかの条件に該当する方である。

- ①年齢 75 歳以上の方
- ②年齢 65 歳以上で運転免許証（普通・準中型・中型・大型免許）をお持ちで無い方
- ③下記の 1.～8.のいずれかの該当者
 - 1.身体障害者 2.知的障害者 3.精神障害者 4.発達障害者
 - 5.要介護、要支援認定者、介護予防・生活支援サービス事業対象者（総合事業）
 - 6.難病患者 7.小児慢性特定疾病患者 8.妊産婦
- ④運転免許証を自主返納した方又は失効した方
 - ※免許失効前に当該免許が取消し等の基準に該当している方は除く

令和元年4月から令和2年3月までの間のマイタクの延べ利用者数は、約32万人となっており、1日あたりの利用者数は、約870人程度である。

市外への利用は割合としては非常に少なく、市内で完結する利用が大半である。都市機能誘導区域の本庁地区に関連する利用は、全体の約50%を占め、群大附属病院を除き、本庁地区の施設である群馬中央病院、赤十字病院など、大きな病院や、スズラン、けやきウォーク前橋などの商業施設が立地するエリアに利用が集中している。

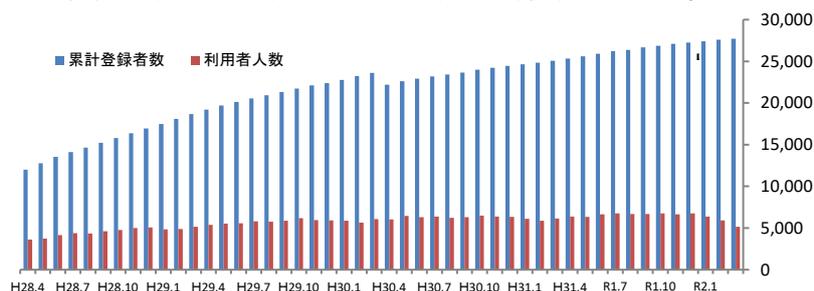


図 2-30 累計登録者と利用者数推移

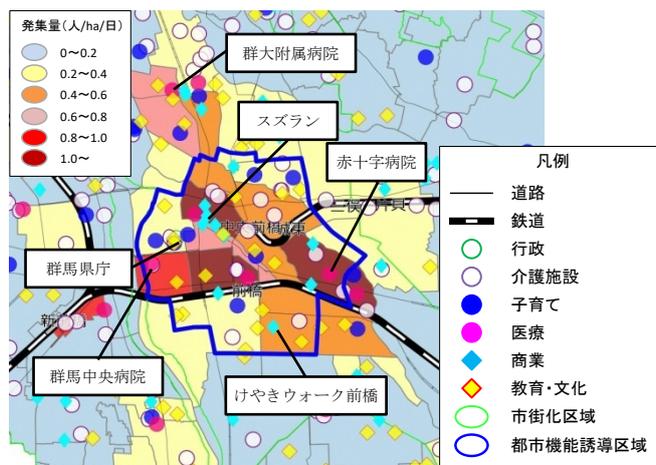
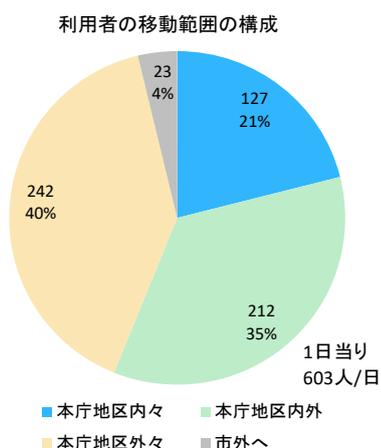


図 2-31 マイタクの利用範囲と本庁地区周辺の町別のマイタク利用状況

資料：前橋市資料

2-4-2 本市全域の公共交通の問題点

(1) 低密度な市街地の外延化と過度な自動車依存の進行

1) 自動車依存の進行状況

モータリゼーションや道路整備の進展に伴い、公共交通機関から自動車への依存度が高まった。移動の制約が低くなり、通勤通学圏や経済活動圏の広がりとともに、市街地の人口密度も低下してきた。

表 2-2 自家用自動車の保有状況

都道府県別の自家用乗用車の普及状況
(軽自動車を含む)

順位	都道府県	1人あたり台数
1	群馬	0.684
	前橋	0.679
2	栃木	0.664
3	茨城	0.661
4	富山	0.657
5	山梨	0.652
・	・	・
・	・	・
47	東京	0.230
	全国	0.477

資料：自動車検査登録情報協会 HP
(平成 29 年 3 月末現在)

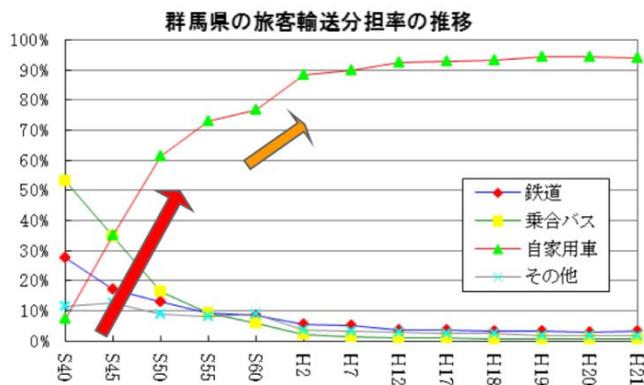


図 2-32 旅客輸送分担率の推移

【参考： 旅客輸送機関別の二酸化炭素排出原単位】

1 人を 1km 運ぶ際に排出される二酸化炭素量を交通機関別に比較すると、自家用乗用車は、バスのおよそ 2.5 倍、鉄道のおよそ 7 倍の二酸化炭素を排出しており、自動車への依存は環境に大きな負荷をかけることになる。

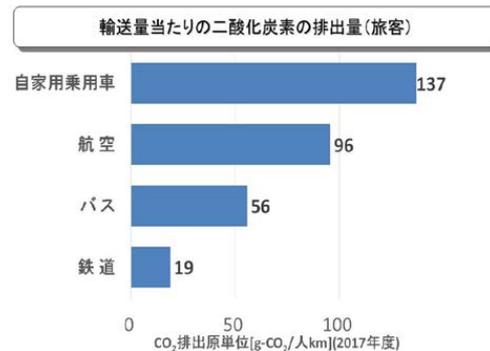


図 2-33 旅客輸送機関別の二酸化炭素排出原単位 (2017 年)

資料：国土交通省 HP

2) 高齢者の自動車利用の状況

免許保有人口は令和2年に約24万人で、人口に対する免許保有率は70%を超えている。高齢者人口に対する免許保有率は65.7%であり、同様に高い水準となっている。近年は高齢者人口に対する免許保有率は横ばいになっているが、運転免許の返納者が増加していることが理由として考えられ、公共交通の充実が求められる。

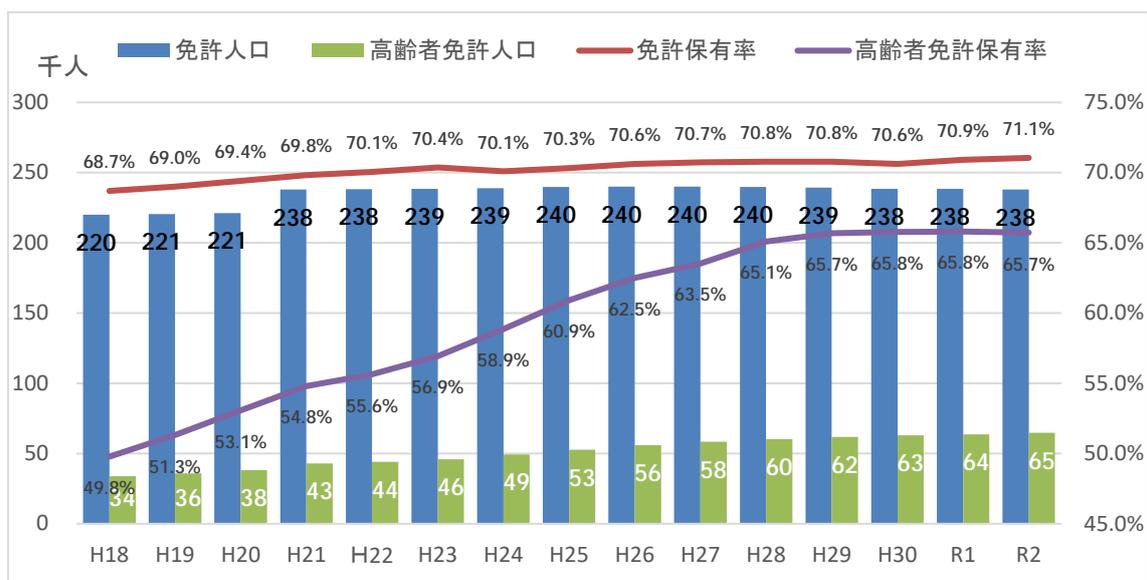


図 2-34 高齢者の運転免許保有人口の推移

資料：前橋市資料

(2) 交通不便地域の存在

1) 鉄道駅圏域及びバス勢圏のカバー率

都市地域（市街化区域及び用途地域指定地域）内における鉄道駅圏域と路線バス圏域を見ると、本庁、上川淵・下川淵、大胡地区では居住人口の90%以上をカバーしているが、比較的低い地域もあるため全体では87.1%となっている。一方で、都市地域以外の交通不便地域では、従来の路線バス方式にとらわれない、地域の移動需要の特性に合わせた運行サービス導入を進める必要がある。

また、公共交通不便地域においては、デマンド交通（ふるさとバス、るんるんバス、城南あおぞら号）を運行しているものの、不便地域は依然として残されている状況にある。

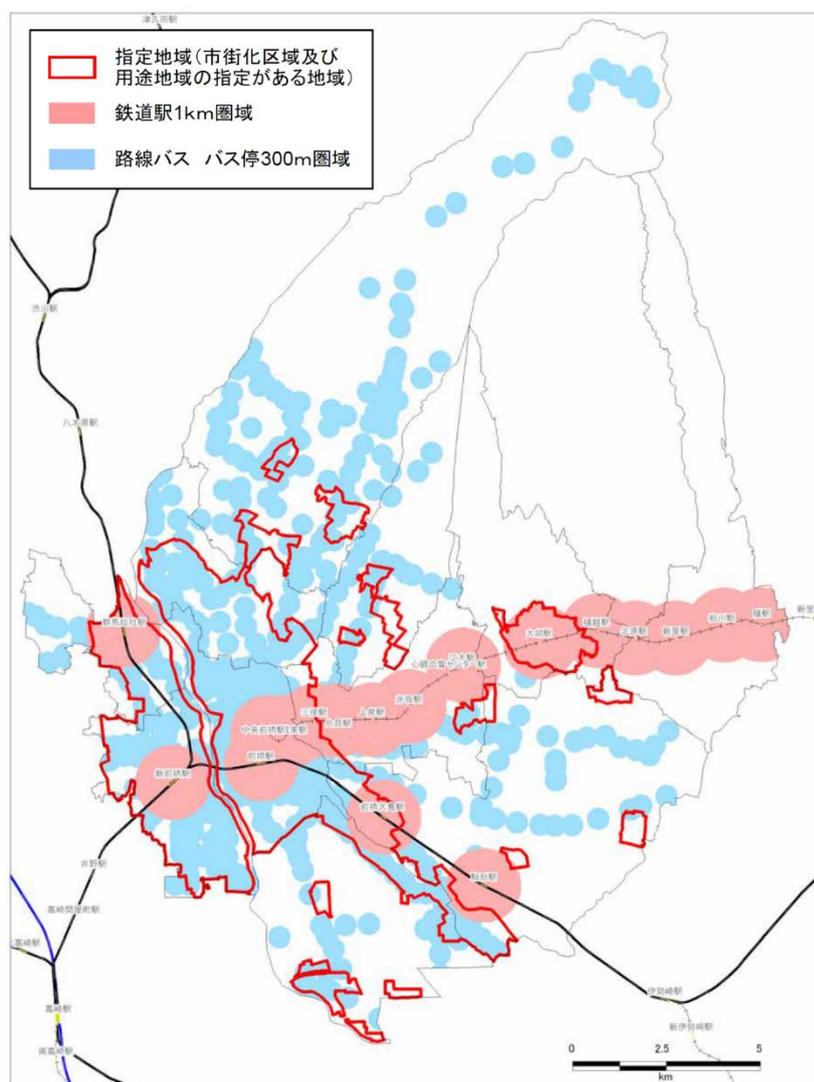


図 2-35 鉄道及び路線バスのカバー圏域

資料：前橋市公共交通マスタープラン（H23）

2) 鉄道駅及びバス停と人口分布

鉄道駅及びバス停の場所と人口分布（平成 27 年 12 月末現在の住基データに基づく 250m メッシュ）とを比較すると、必ずしも鉄道駅圏域やバス停圏域と人口集積の高い地域が一致していない状況が見られる。

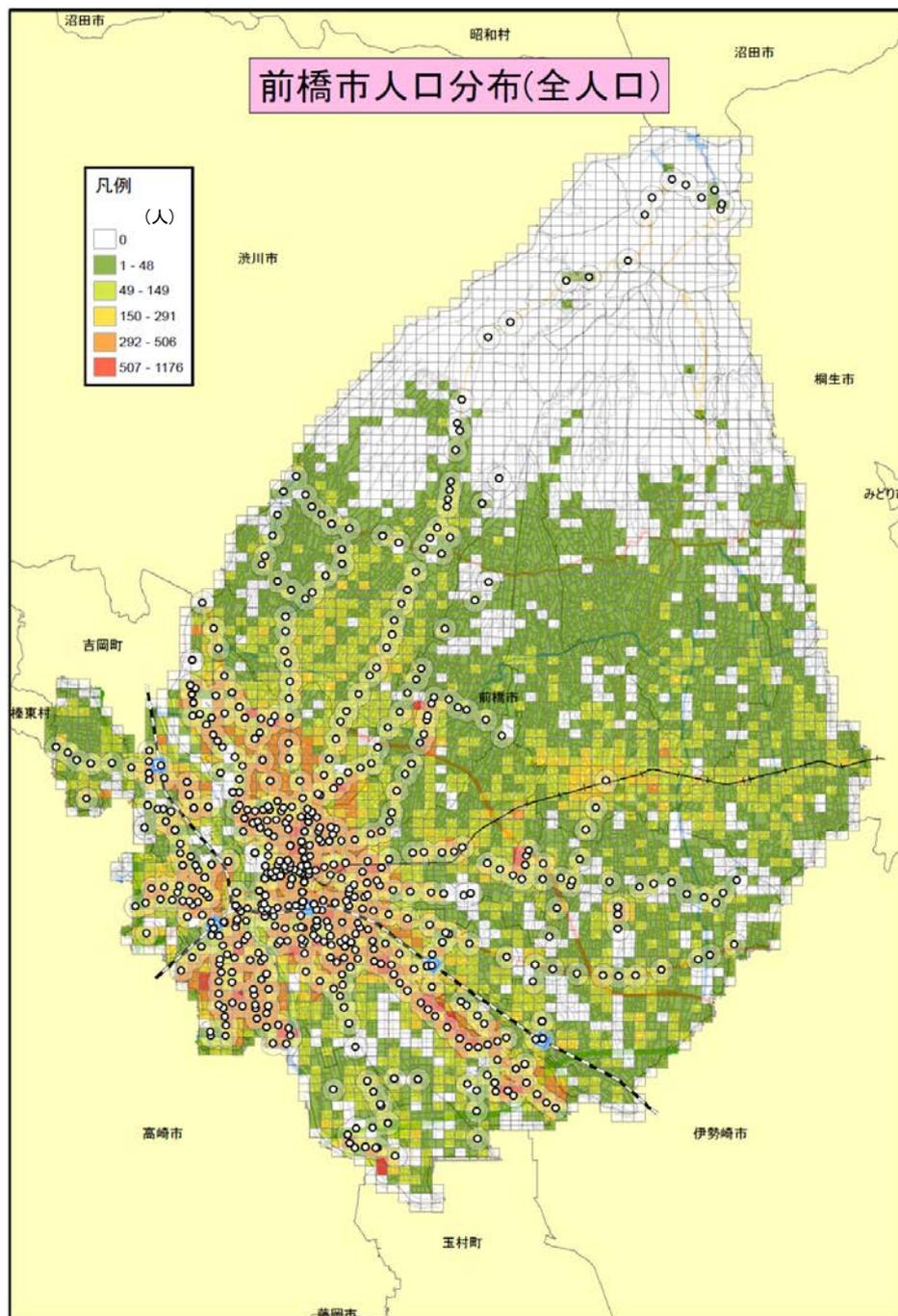


図 2-36 鉄道駅及びバス停と人口分布

資料：前橋市住民基本台帳データ

3) 人口分布と鉄道駅勢圏

人口と鉄道駅分布の相関として、上毛電鉄沿線において人口のはりつきが少ない状況がみられる。また、JR 両毛線の前橋駅から伊勢崎駅間などでは、鉄道駅勢圏外において人口集積が高い地域がみられる。

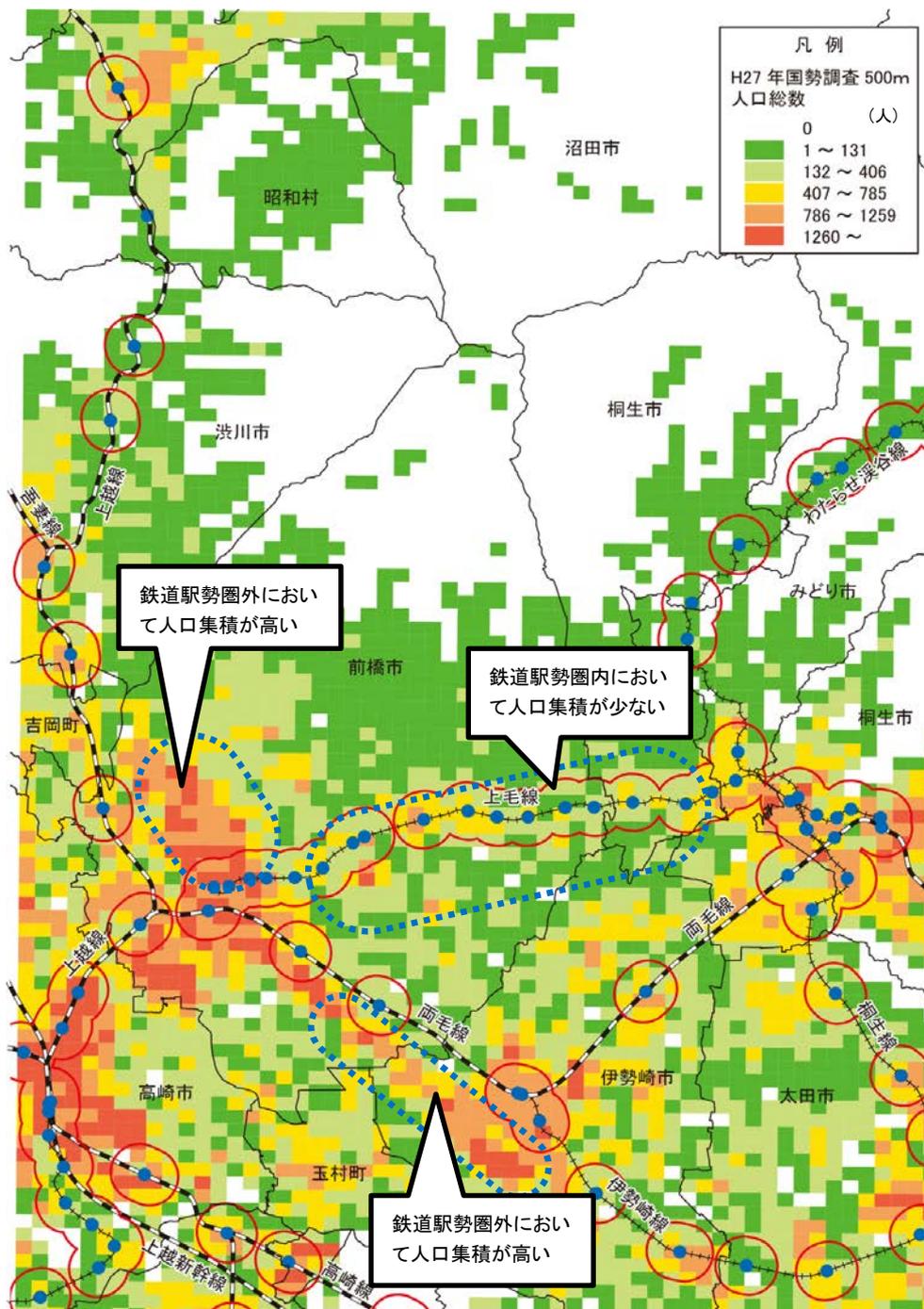


図 2-37 500mメッシュ人口分布と鉄道駅勢圏

資料：国勢調査(H27)地域メッシュ統計

【バス停 300m 勢圏人口分布状況（中心部）】

住基データ（平成 27 年 12 月末現在）を活用し、中心部のバス停 300m 勢圏の人口分布を表すと、次の図のようになる。

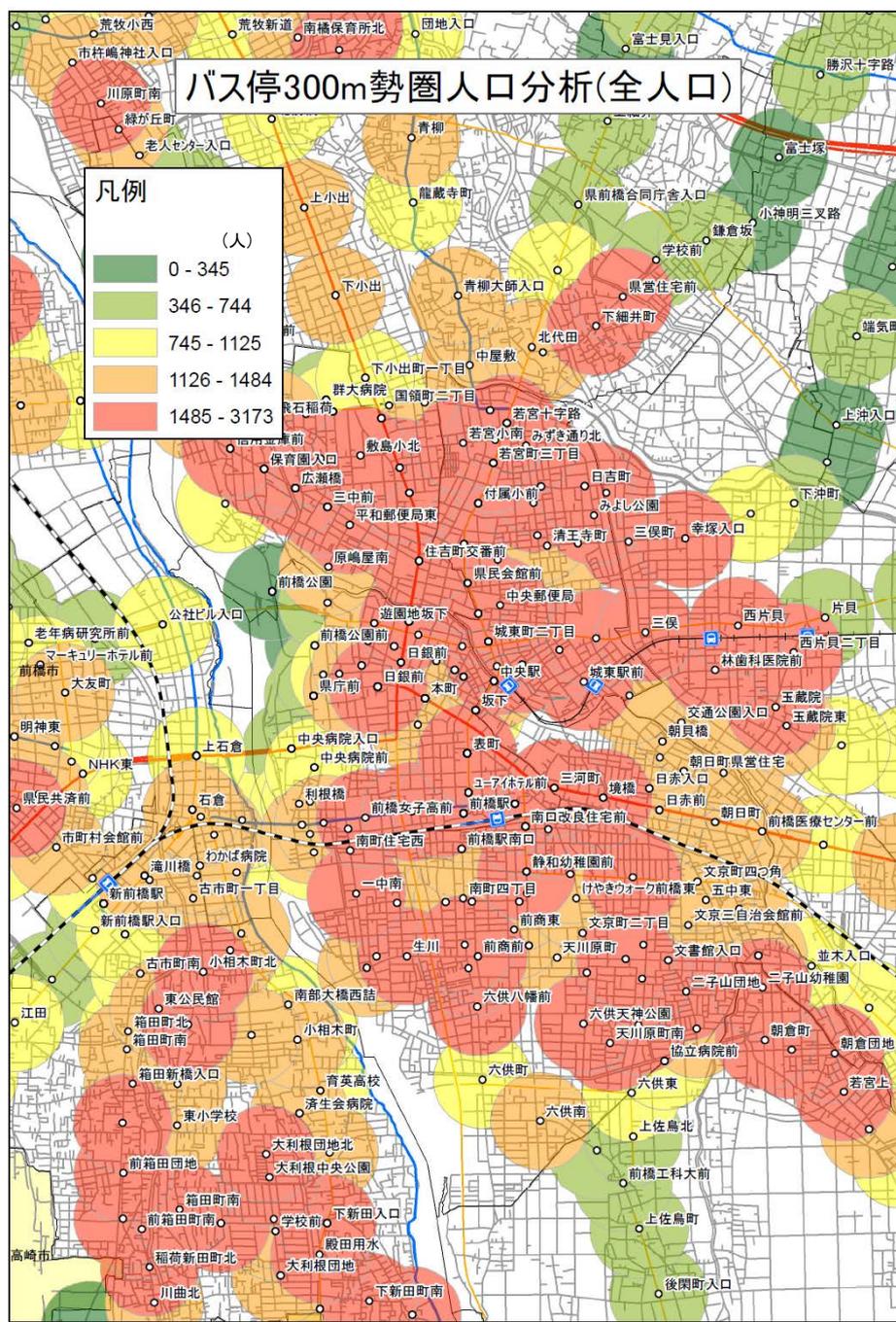


図 2-39 バス停 300m 勢圏人口分布（中心部）

資料：【人口】前橋市住民基本台帳データ
【バス停】国土数値情報

(3) 前橋駅へ一極集中するバス路線網

1) 市全域のバス路線の運行状況

本市においては、前橋駅を中心として、放射方向にバス路線が運行されている。このため、市内の環状方向の移動にあたっては、一度中心市街地までアクセスし、バスを乗り継ぐ必要があるなど不便な状況にある。

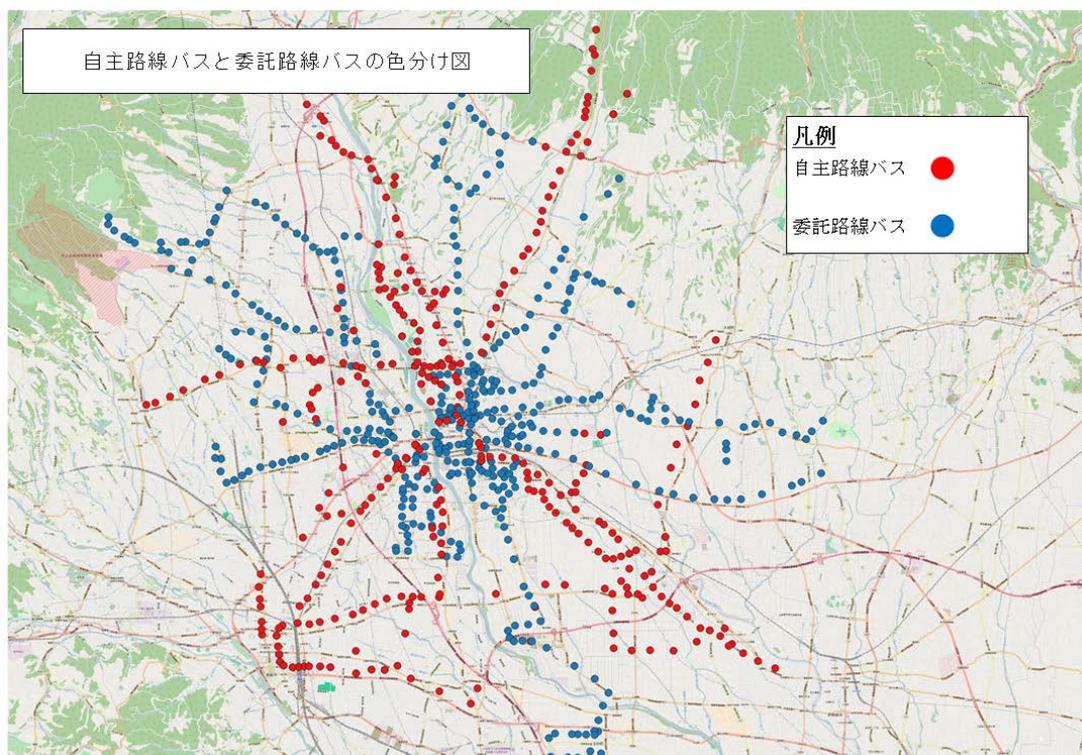


図 2-40 路線バスの運行経路状況

資料：国土数値情報

2) 中心部のバス路線の運行状況

本市の中心部では各事業者が多くの系統を設定しており、各系統の経路が複雑に輻輳している。また、各系統の行き先・経路地に様々なパターンが設定されており、乗るべきバスが非常に分かりにくくなっている。特に、中心市街地活性化区域にあたる前橋駅から本町や県庁前、千代田町三丁目の間には多くの系統が設定されており、このような問題が顕著である。このことで、中心市街地活性化区域におけるバスを利用した回遊が容易ではない状況になっていると考えられる。

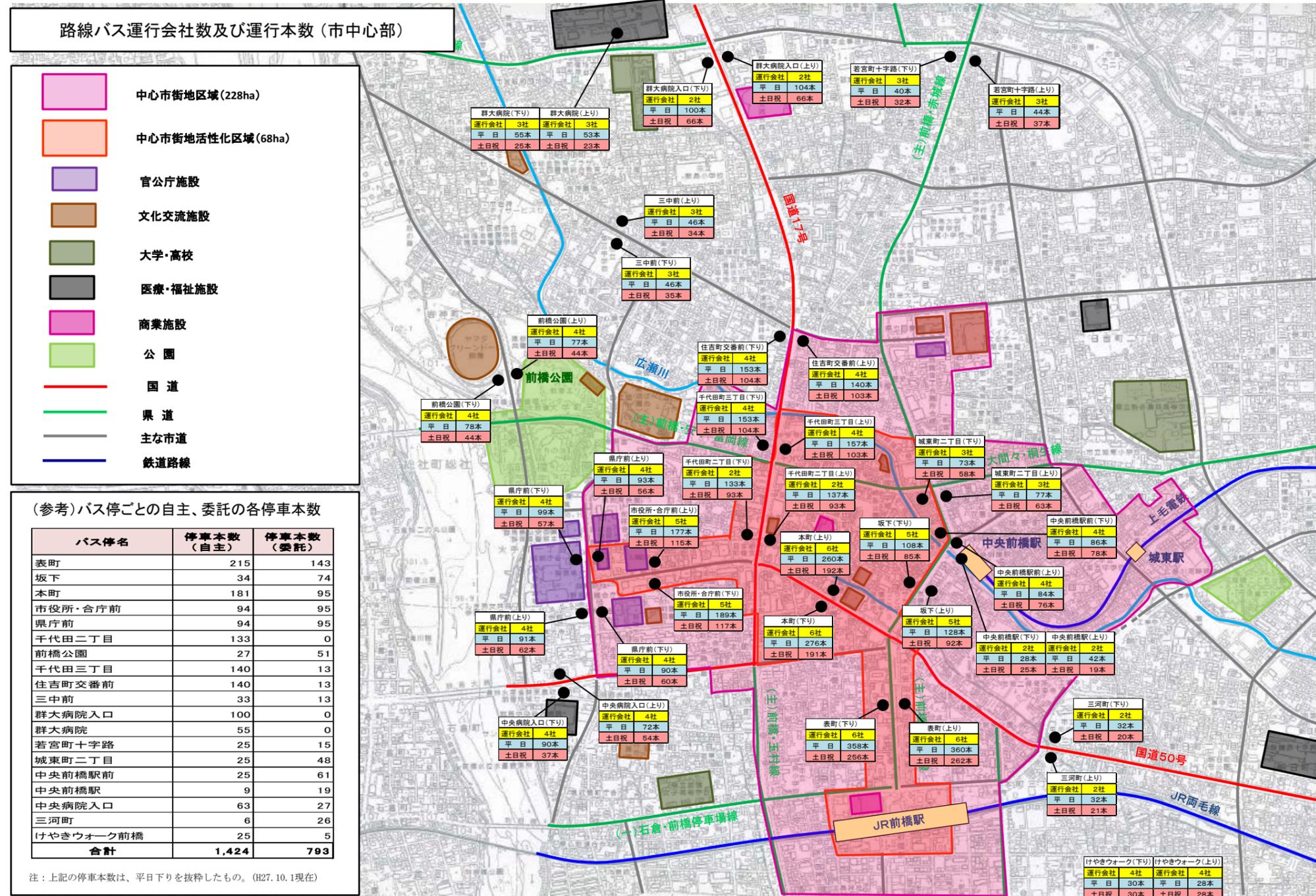


図 2-41 中心部におけるバスの運行状況（マイバスを除く）

「表町」バス停には6社の69系統392本が停車し、時間帯別にみても、7時台から19時台までの間で時間あたり20本を超える水準となっている。

ただし、パターンダイヤ化されていないため、運行間隔は不均一である。

表 2-3 路線バス系統数の状況（表町バス停）

関越交通	永井運輸	日本中央バス	群馬中央バス	上信電鉄	群馬バス	合計
22	16	23	3	2	3	69

表 2-4 路線バス本数の状況（表町バス停）

	関越交通	永井運輸	日本中央バス	群馬中央バス	上信電鉄	群馬バス	合計
6時台	2	1	2	3	1		9
7時台	8	4	3	2	2	1	20
8時台	12	10	6	4	1	1	34
9時台	9	6	5	2	1	1	24
10時台	14	7	4	3	2	1	31
11時台	13	6	6	2	1	1	29
12時台	14	6	1	1	2	1	25
13時台	10	5	3	3	1	2	24
14時台	14	6	4	3	1	1	29
15時台	13	7	5	2	1	1	29
16時台	12	7	5	2	1	2	29
17時台	13	9	7	4	1	1	35
18時台	11	5	6	2	1	1	26
19時台	12	8	4	1	2	1	28
20時台	6	4	2	3			15
21時台	3						3
22時台	2						2
合計	168	91	63	37	18	15	392

（平成 29 年 8 月現在）

「本町」バス停においても6社の51系統278本が停車し、時間帯別にみても、7時台から19時台までの間で時間あたり15本を超える水準となっているが、パターンダイヤ化されていないため、運行間隔は不均一である。

表 2-5 路線バス系統数の状況（本町バス停）

関越交通	永井運輸	日本中央バス	群馬中央バス	上信電鉄	群馬バス	合計
18	10	16	2	2	3	51

表 2-6 路線バス本数の状況（本町バス停）

	関越交通	永井運輸	日本中央バス	群馬中央バス	上信電鉄	群馬バス	合計
6時台	2		1	2	1		6
7時台	7	3	4	1	2	1	18
8時台	10	8	4	3	1	1	27
9時台	7	4	3	1	1	1	17
10時台	9	5	2	2	2	1	21
11時台	9	5	4	1	1	1	21
12時台	10	4		1	2	1	18
13時台	6	4	2	2	1	2	17
14時台	10	4	2	2	1	1	20
15時台	9	4	3	1	1	1	19
16時台	7	5	2	1	1	2	18
17時台	9	6	5	3	1	1	25
18時台	7	4	3	1	1	1	17
19時台	8	6	3	1	2	1	21
20時台	4	2		2			8
21時台	3						3
22時台	2						2
合計	119	64	38	24	18	15	278

（平成 29 年 8 月現在）

表 2-8 JR 両毛線の前橋駅到着時刻とバス発車時刻の接続状況②（15 時～終電）

JR前橋駅到着時刻		県庁前を経由するバスとの接続状況													
桐生 方面行	高崎 方面行	接続 本数	県庁前経由のバス発車時刻												
			関越交通		永井運輸		日本 中央バス		群馬 中央バス	上信 電鉄	群馬 バス				
-	-	-	15:05												
-	15:04	2				15:15						15:10			
15:20	-	2	15:25			15:35									
-	15:32	3	15:45			15:35					15:45				
15:42	-	5	15:45	15:55							15:45	15:53		15:50	
15:59	15:59	5	16:05	16:05		16:05					16:10				
-	-	-									16:20				16:20
16:21	-	2	16:25	16:35											
-	16:30	3	16:35	16:45		16:40									
16:42	-	3	16:45			16:55								16:47	
-	16:51	3	17:05			16:55						17:00			
-	-	-				17:08									
17:11	17:15	5	17:25			17:25		17:20				17:20		17:20	
17:31	-	6	17:40	17:45				17:34	17:35	17:35		17:45			
-	17:40	5	17:45			17:50	17:51	17:50				17:45			
17:51	-	2	18:05											18:00	
17:59	-	2	18:05			18:10									
-	18:04	1				18:10									
18:13	-	2	18:25					18:20							
-	18:21	3	18:25			18:30						18:35			
18:31	-	4	18:38	18:45				18:45				18:35			
-	18:42	3	18:45					18:45	18:53						
18:43	-	1						18:53							
18:52	-	3	19:03	19:05		19:00									
-	19:00	6	19:03	19:05	19:10	19:15	19:15							19:07	
19:21	19:21	4	19:25	19:35				19:25				19:30			
19:36	19:36	3						19:43	19:45					19:50	
-	-	-	19:57			19:55								19:55	
19:56	-	3	20:00			20:05						20:00			
-	20:04	2	20:12			20:10									
20:15	20:14	0													
20:26	-	1										20:40			
20:37	-	1										20:40			
-	20:38	0													
20:52	-	0													
-	21:08	1	21:12												
21:17	-	0													
21:30	-	0													
21:36	-	0													
21:44	-	0													
-	21:47	0													
21:56	-	0													
-	22:12	0													
22:13	-	0													
22:32	-	0													
22:47	-	0													
23:06	-	0													
-	23:17	0													
23:29	-	0													
23:37	-	0													
23:51	-	0													
0:20	-	0													

 列車の到着後15分以内に発着する路線バスがないもの
 列車の到着後16分以上経過してから発車する路線バス

（平成 29 年 8 月現在）

※JR 両毛線の列車が前橋駅に到着後、3 分～15 分の間には発車するバスの便を「接続している」と判断している。3 分は乗り継ぎ時間を想定している。

表 2-9 各方面の鉄道運行本数と路線バスが接続している鉄道本数

	桐生方面	高崎方面
鉄道の本数	58	41
接続便がある本数	41	33
接続割合	70.7%	80.5%

（平成 29 年 8 月現在）

4) 中心部と郊外部におけるバスの利用状況の差

郊外部と中心部を結ぶ路線には、郊外部と中心部における利用状況との差が大きいものの、全区間を通じほぼ同じサービスレベルで運行されているものがある。

また、郊外部区間の利用者は周辺住民が多く、中心部では前橋駅で鉄道から乗り継ぎ、市役所・合庁前や県庁前まで通勤利用する人が多いと考えられ、一つの路線で多様な需要を支えていると考えられる。

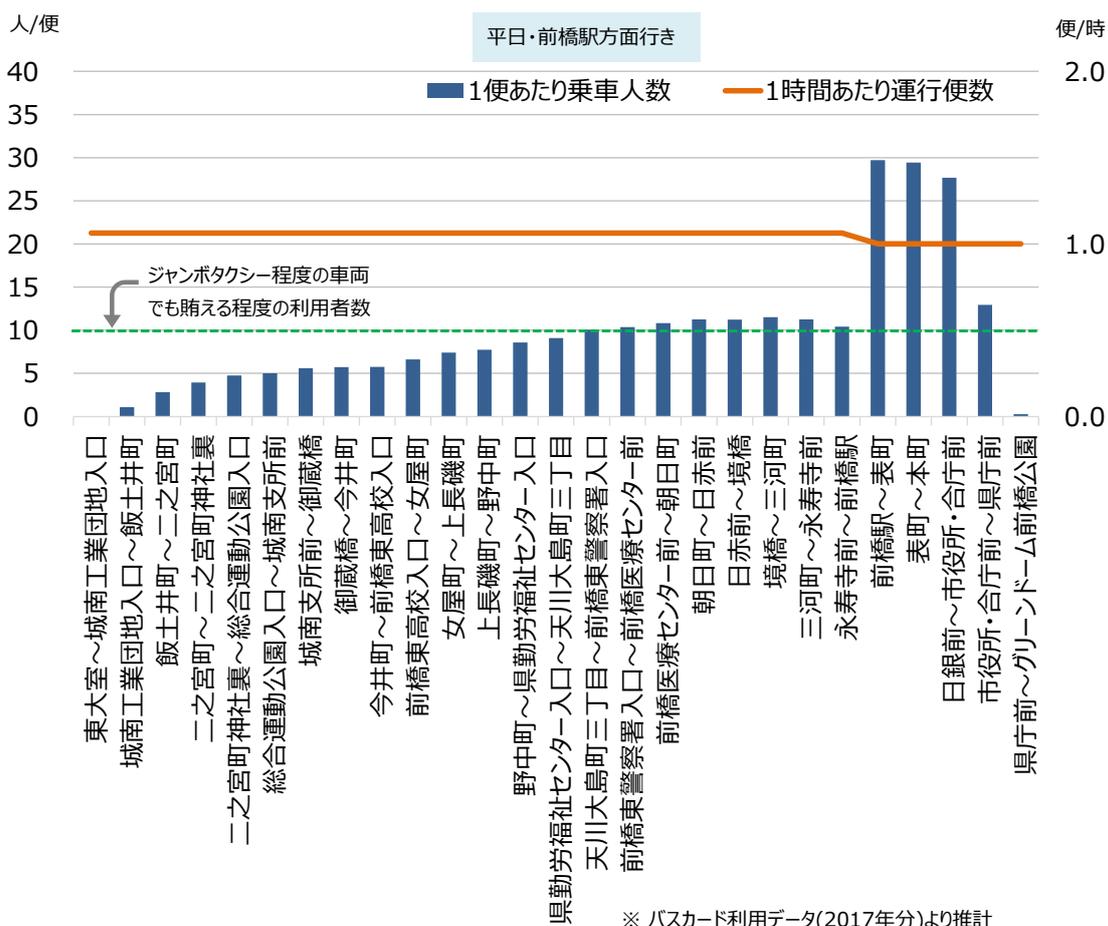


図 2-42 路線バスの利用状況の一例（東大室線・平日・前橋駅方面行き）

2-4-3 中心市街地の交通の問題点

(1) 中心市街地におけるバス停の分散

県庁や中央前橋駅などでは、系統によりバス停が分散しており、乗車しようとするバスがどこから発車するのか分かりづらい。

中央前橋駅では、駅前ロータリー内外に分かれてバス停が設置されており、列車との乗り継ぎが不便な状況にある。



図 2-43 バス停配置図（県庁前）

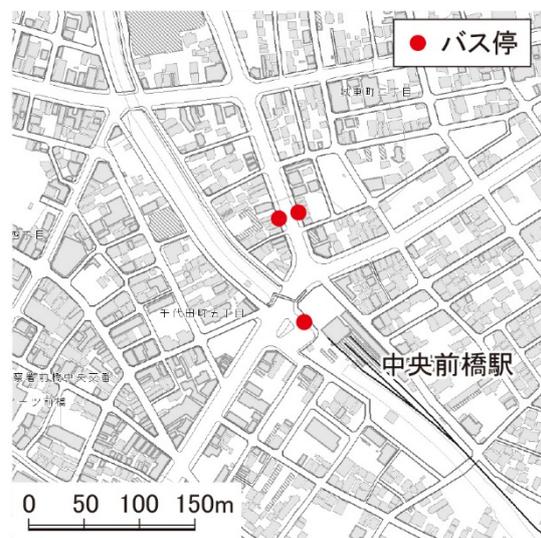


図 2-44 バス停配置図（中央前橋駅）

(2) ネットワーク化されていない鉄道網

現状において、JR前橋駅と上毛電鉄中央前橋駅の間はシャトルバスによって連絡されているが、直接の乗り入れが行われておらず、鉄道網のネットワーク化が図られていない状況にある。

(3) その他の課題

本市においては、中心市街地と官公庁地区、鉄道駅等が離れて立地しているため、地域間を移動する際の抵抗感が大きい。

また、地域間を結ぶ上でポイントとなる本町二丁目交差点は形状が複雑である上に、交通量が多く、渋滞が発生している。さらに、街並みの連続性を分断しており、歩行者の平面横断もできないなど、地域間を移動する際のネックとなっている。

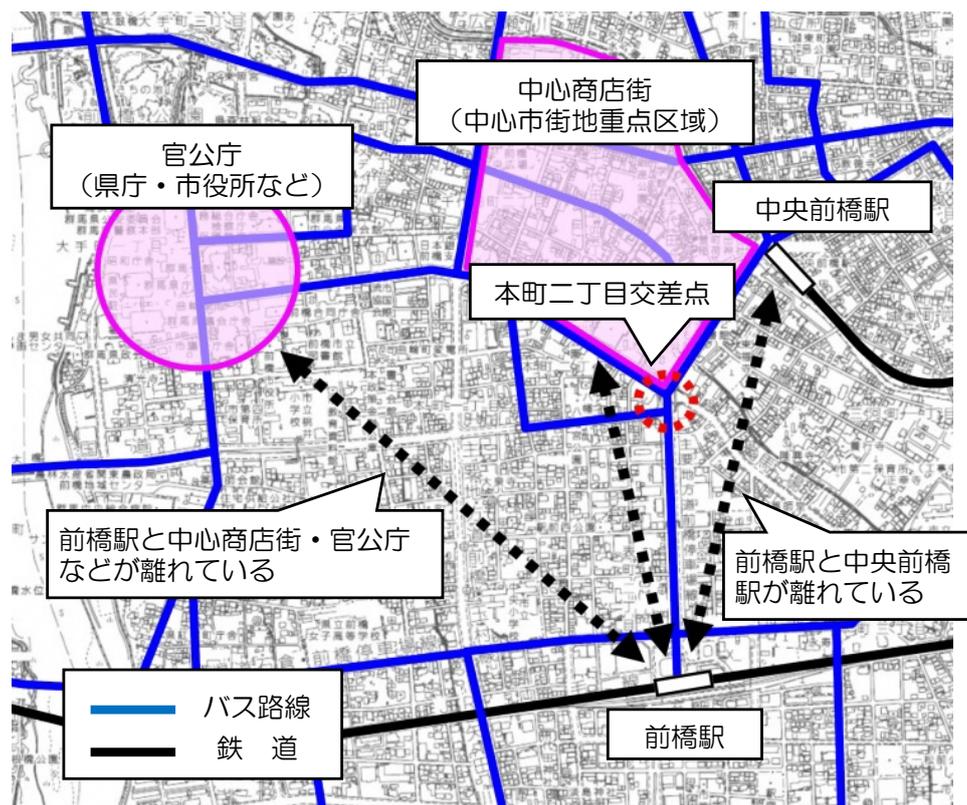


図 2-45 中心市街地の機能立地状況

3. 人々の移動の実態及び公共交通に対する市民の意向

3. 人々の移動の実態及び公共交通に対する市民の意向

3-1 人々の移動の実態

3-1-1 データ概要

(1) 使用データ概要

平成 27 年度に実施された群馬県パーソントリップ調査を用いて、本市における人の移動実態を分析する。

群馬県パーソントリップ調査の概要は以下のとおりである。

表 3-1 群馬県パーソントリップ調査の概要

調査主体	群馬県
調査時期	平成 27 年 10,11 月
調査対象圏域	前橋市、高崎市、桐生市、伊勢崎市、太田市、館林市、渋川市、藤岡市、富岡市、安中市、みどり市、榛東村、吉岡町、下仁田町、甘楽町、玉村町、板倉町、明和町、千代田町、大泉町、邑楽町、足利市

(2) 分析対象データの抽出条件

本市の移動実態の分析にあたり、以下の条件で平成 27 年度群馬県パーソントリップ調査データより分析用データを抽出する。

表 3-2 分析対象データの抽出条件

No	抽出条件	対象
1	前橋市で発 or 着のトリップ	○
2	前橋市を通過する(乗換のある)トリップ	×
3	上記以外	×

【参考】

トリップ： 人がある目的をもって、ある地点からある地点へと移動する単位を「トリップ」といいます。

代表交通手段： 1回のトリップでの代表的な交通手段を示します。複数の交通手段を用いる場合は、優先順位の高い交通手段を指します。

(優先順位：鉄道>バス>自動車>二輪車>徒歩)

例：下記のような移動（徒歩⇒バス⇒徒歩）の場合の代表交通手段は「バス」となります。

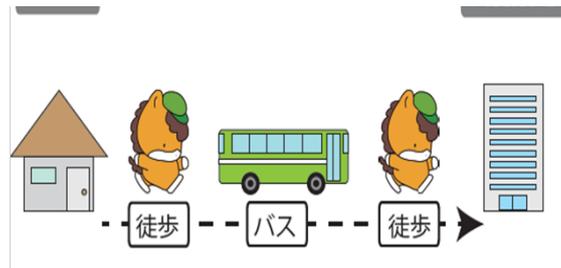


図 3-1 トリップの概念

出典：群馬県総合都市交通計画協議会 HP

3-1-2 本市全体の移動実態

(1) 交通手段分担率

- 自動車の分担率があらゆる移動目的で高く、自動車利用を前提とした生活スタイルが定着している。一方で、バスの分担率は極めて低く、最も高い通学で約1%であり、公共交通の利便性を高めて、自動車依存抑制が求められる状況である。

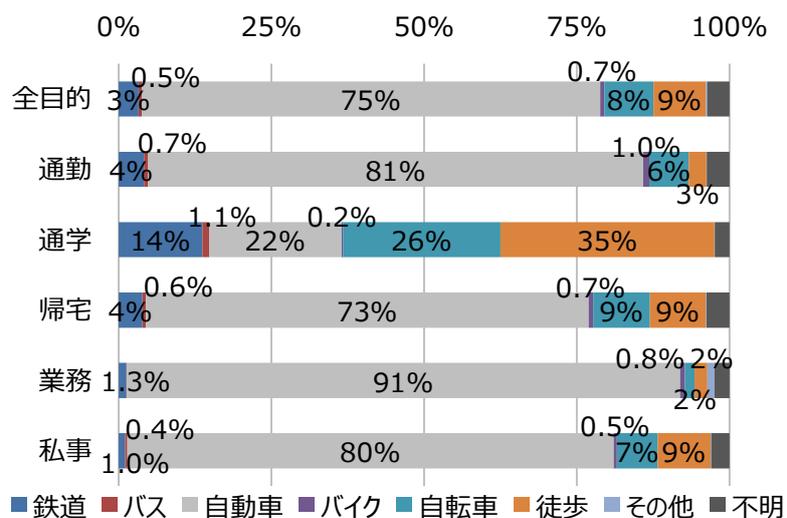


図 3-2 代表交通手段分担率

資料：平成 27 年度群馬県パーソントリップ調査

(2) 地域間の移動状況

1) 全手段

- 郊外部における動きが多く、一方で中心部の動きは少なくなっている。
- 市の外縁部や市外からのトリップは、中心部へ向かわず郊外で止まっている。

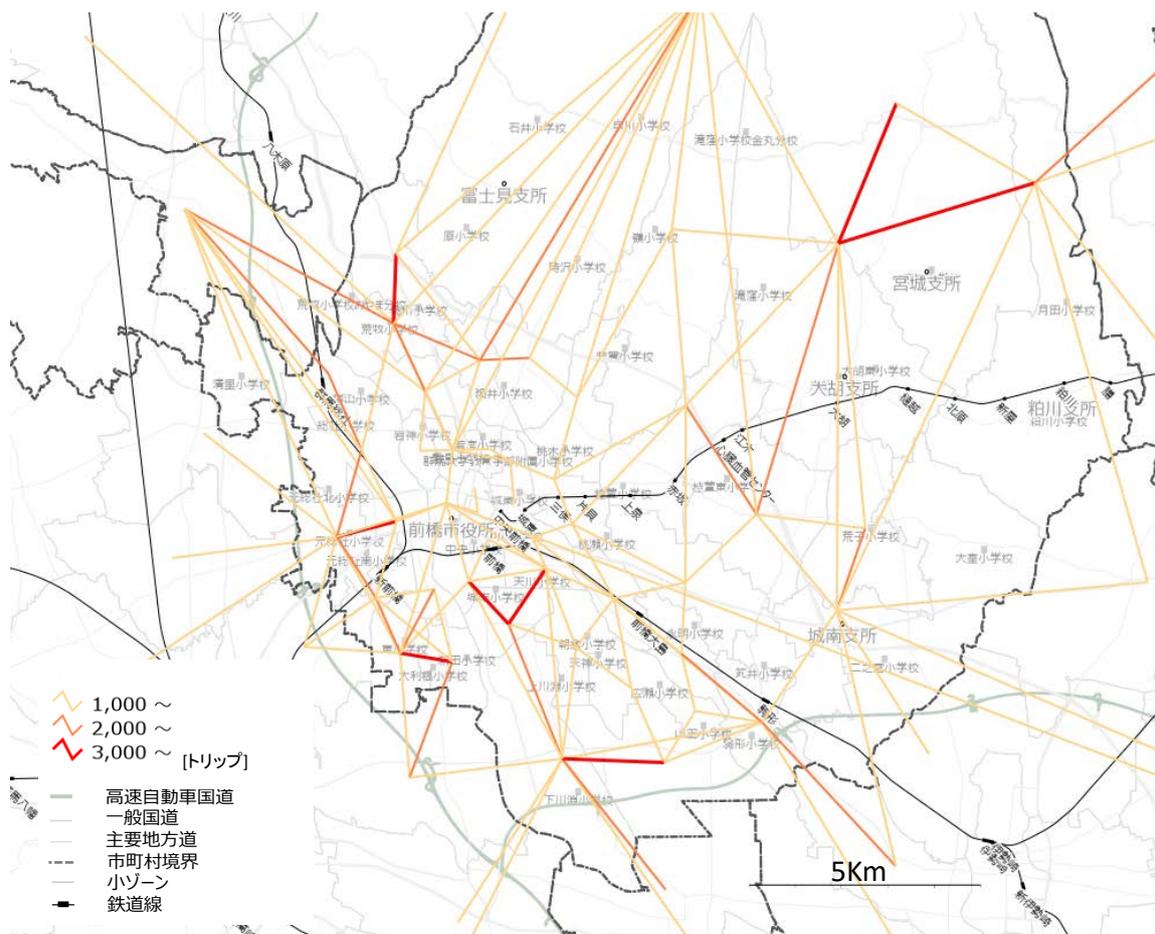


図 3-3 地域間トリップ数（全手段）

資料：平成 27 年度群馬県パーソントリップ調査

2) バス

- 市の北側と前橋駅を結ぶトリップが多い。

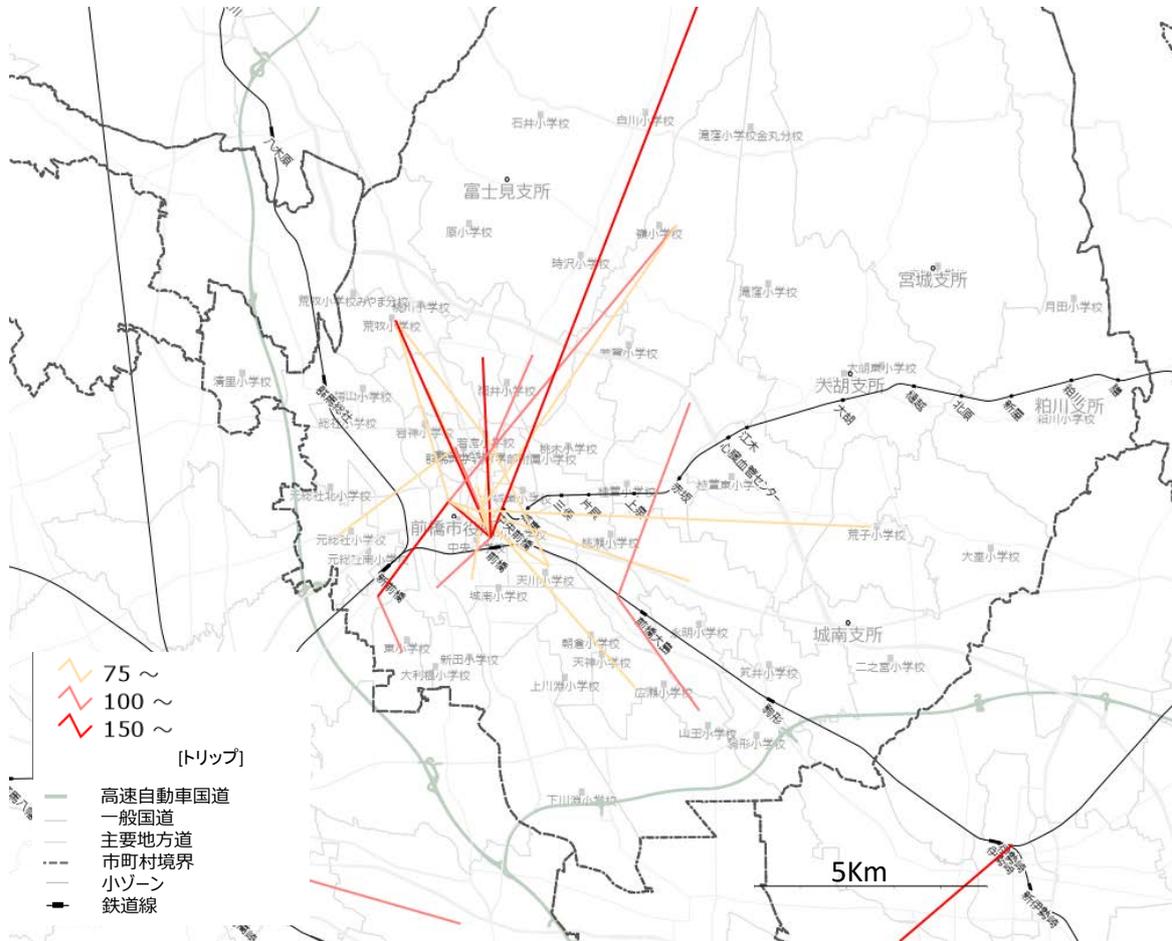


図 3-4 地域間トリップ数

(代表交通手段：バス及び鉄道 端末交通手段：バス)

資料：平成 27 年度群馬県パーソントリップ調査

3) 自動車

- 郊外における動きが多く、中心部では自動車はあまり利用されていない。
- 市の外縁部や市外からのトリップは、中心部へ向かわず郊外で止まっている。

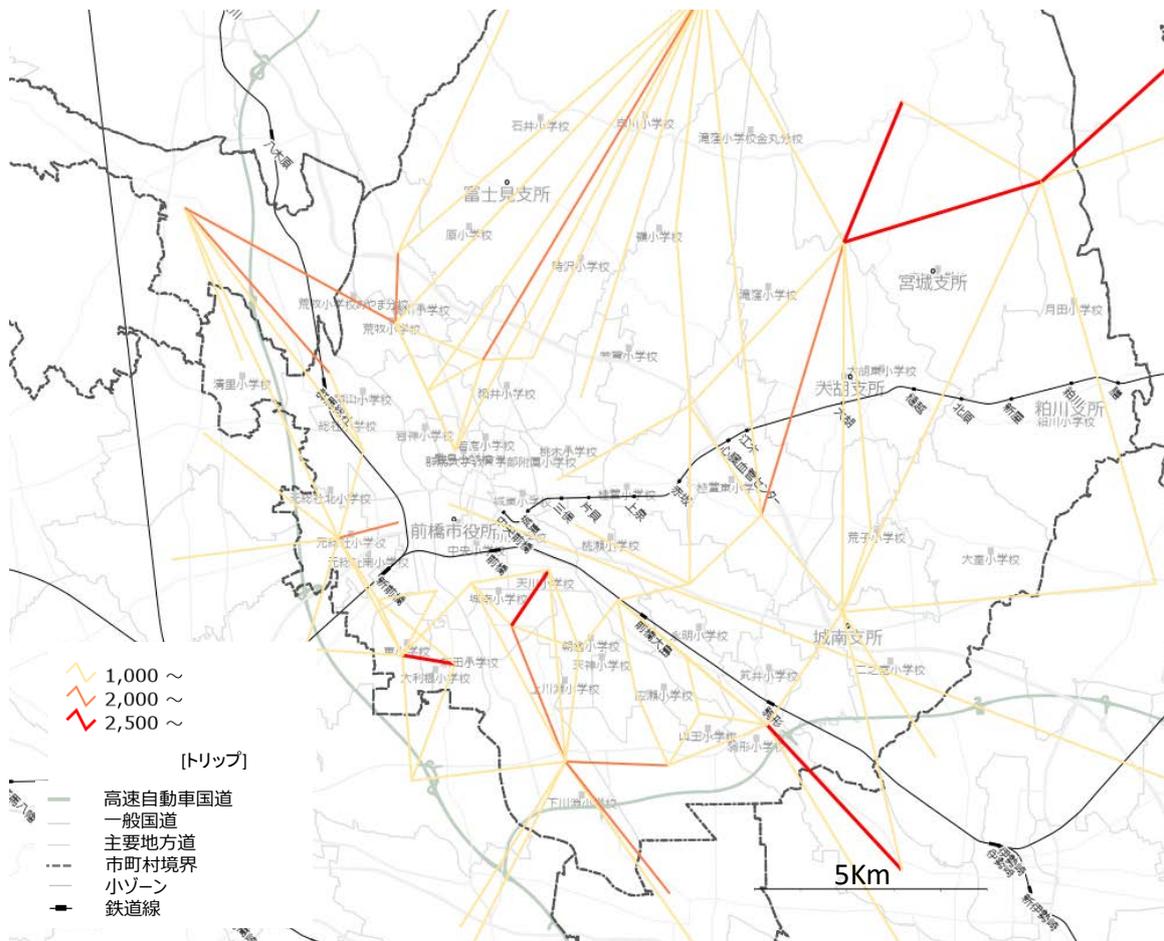


図 3-5 地域間トリップ数

(代表交通手段：自動車及び鉄道端末交通手段：自動車)

資料：平成 27 年度群馬県パーソントリップ調査

3-1-3 公共交通の需要に関する分析

(1) 現況のバスの需要

1) 移動目的構成比

- バス利用時の移動目的は通勤・通学が32%で私事が23%である。
- これは全目的の通勤・通学20%、私事30%と逆転した構成比である。

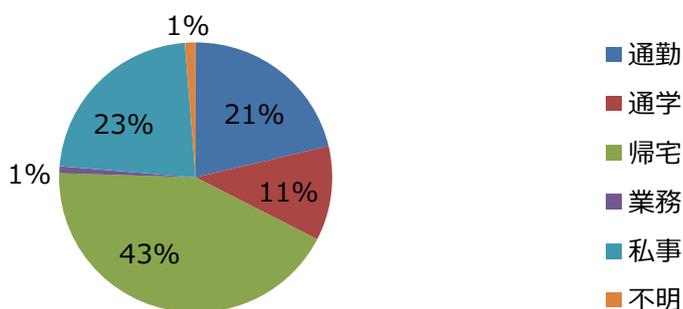


図 3-6 移動目的構成比（代表交通手段：バス）

資料：平成 27 年度群馬県パーソントリップ調査

2) 利用時間帯の分布

- 午前 7,8 時台が朝のラッシュとなっており、午前 8 時台は一日を通して最も多い。
- 夕方のラッシュは 16 時台から始まっている。

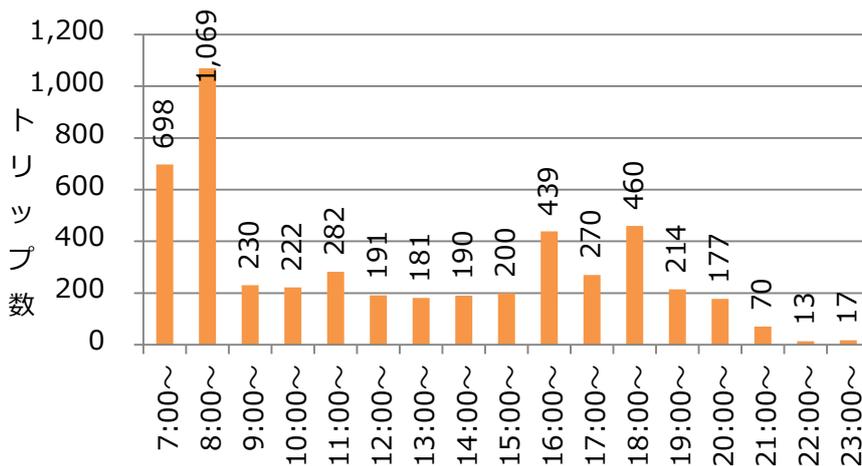


図 3-7 バスの利用時間帯分布（代表交通手段：バス）

資料：平成 27 年度群馬県パーソントリップ調査

3) 地域別の発生集中密度

- バスの利用の多いエリアは、中心部である前橋駅の北側に集中し、さらに南北方向に広がっている。
- その他、群馬大学荒牧地区や駒形バイパス方面でも一定の利用が見られる。

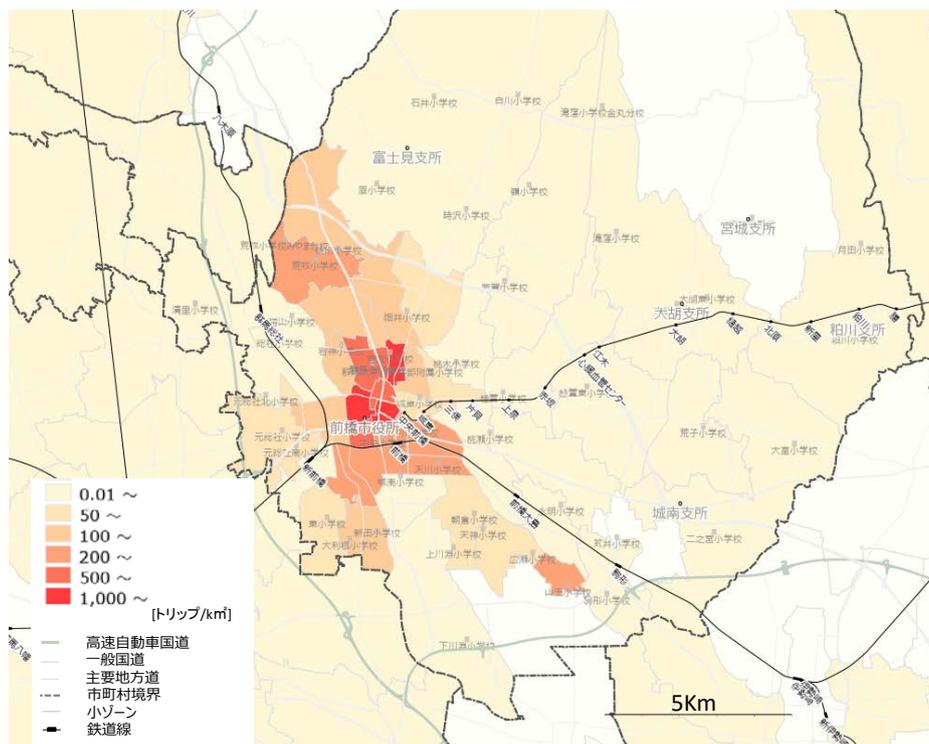


図 3-8 地域別発生集中密度

(代表交通手段：バス及び鉄道 末端交通手段：バス)

資料：平成 27 年度群馬県パーソントリップ調査

(参考：発生集中量の計算条件)

発生集中量の算定にあたっては、下図のとおり、代表交通手段でバスを利用しているものに加え、末端交通手段としてバスを利用して鉄道駅へ向かっているトリップを対象とした。

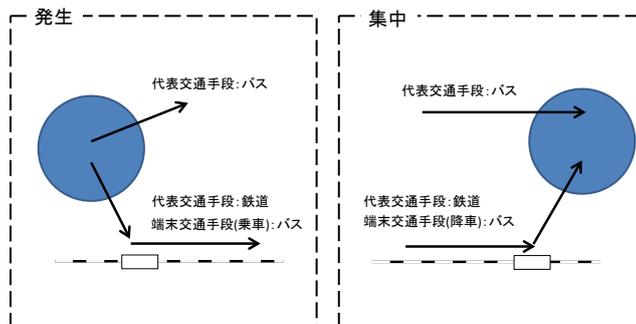


図 3-9 発生集中量の計算条件 (イメージ)

(2) 現況の鉄道の需要

1) 駅別乗降客数

- 前橋駅の利用が最も多く、次いで新前橋駅、駒形駅、前橋大島駅、群馬総社駅の順であり、JR線の駅が上位5駅を占めている。
- 上毛電鉄中央前橋駅は群馬総社駅に次ぐ乗降客数である。

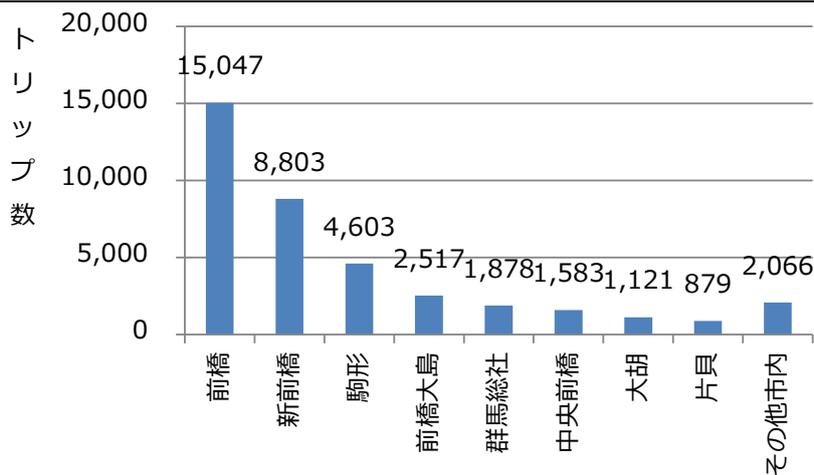


図 3-10 駅別乗降客数

資料：平成 27 年度群馬県パーソントリップ調査

2) 駅別端末手段別分担率

- 駅別端末手段別分担率をみると、徒歩と自転車の分担率が高い。

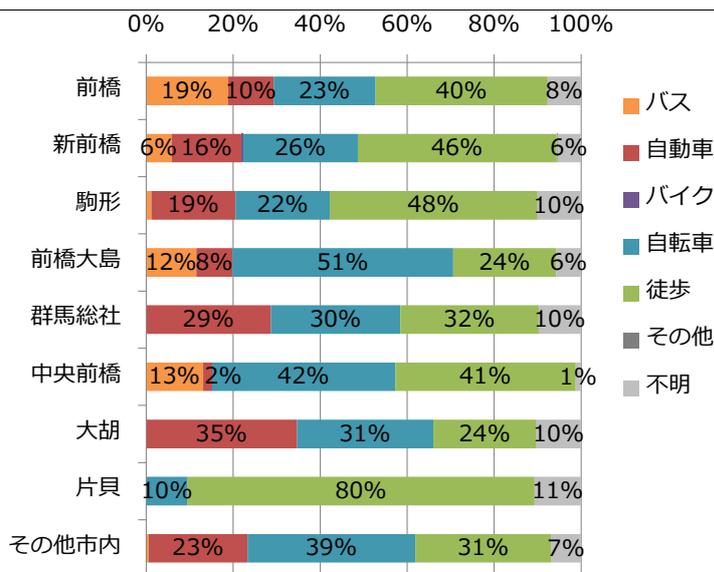


図 3-11 駅別端末手段別分担率

資料：平成 27 年度群馬県パーソントリップ調査

3-1-4 公共交通の潜在的な需要

(1) 運転免許保有による外出の状況

1) 外出率

- 運転免許を保有しない人は外出率が低い。自動車を自ら運転できないことが外出の障壁になっていると考えられる。

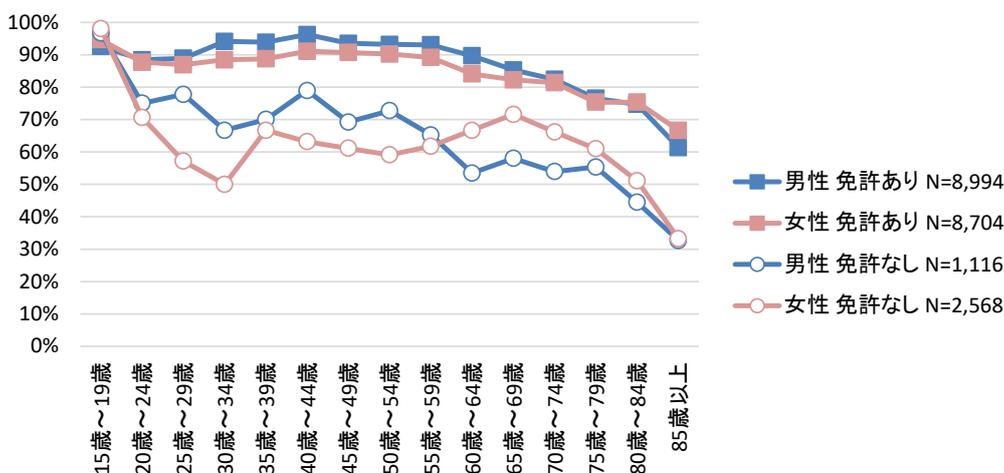


図 3-12 性別 年齢階層別 運転免許保有有無別 外出率

資料：平成 27 年度群馬県パーソントリップ調査

2) 交通手段分担率

- 運転免許を保有していない人でも自動車の分担率が最も大きいことから、免許を持たない交通弱者（高齢者や学生など）が、家族の運転する自動車で移動しているなど、送迎の負担が大きくなっていることが考えられる。

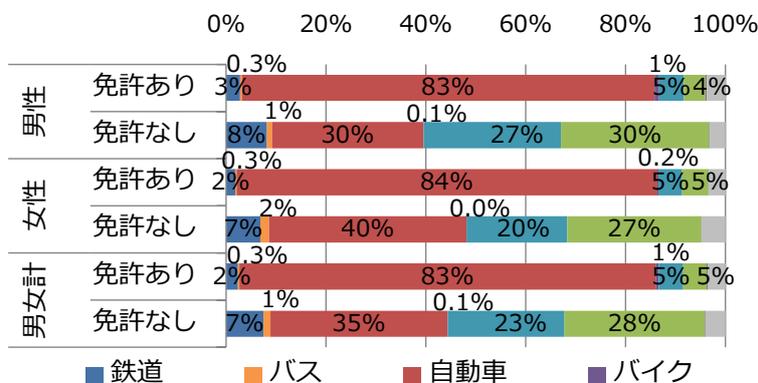


図 3-13 性別 運転免許保有有無別 交通手段分担率

資料：平成 27 年度群馬県パーソントリップ調査

3-1-5 高齢者等の外出の状況

(1) 運転免許非保有高齢者の分布

- 大胡地区など比較的郊外のエリアは、運転免許を持たない高齢者を多数抱えている。
- 一方、人口密度に換算すると中心部の方が高密度となっている。

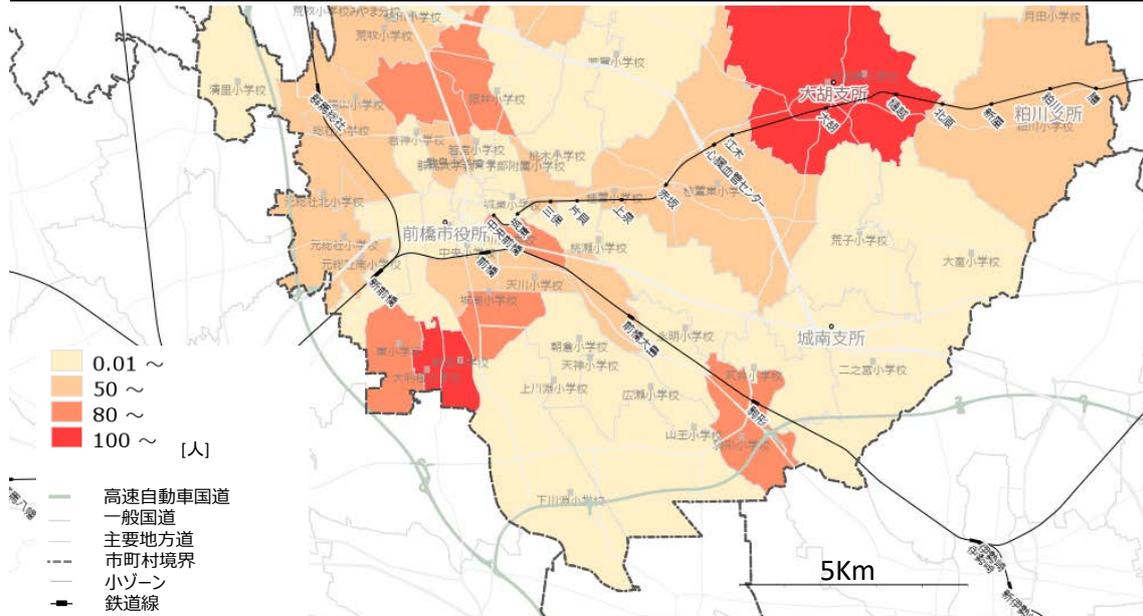


図 3-14 地域別の運転免許非保有高齢者数

資料：平成 27 年度群馬県パーソントリップ調査

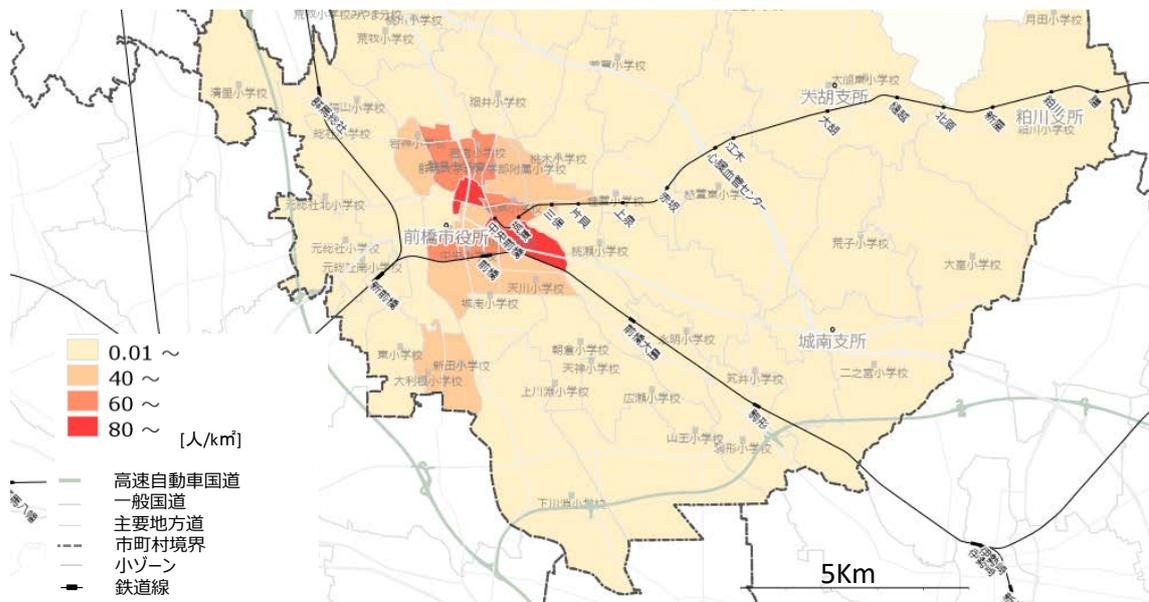


図 3-15 運転免許非保有高齢者の人口密度

資料：平成 27 年度群馬県パーソントリップ調査

(2) 高齢者の外出率

- 高齢者において、運転免許及び自動車を保有する場合は外出率が 80%であるのに対し、運転免許を持たない場合は、外出率が 49%にまで低下する。
- また、運転免許を持たない高齢者は、外出する場合においても、他の誰かの運転する自動車に同乗するケースが多く、自立的な移動が困難な状況にあると考えられる。

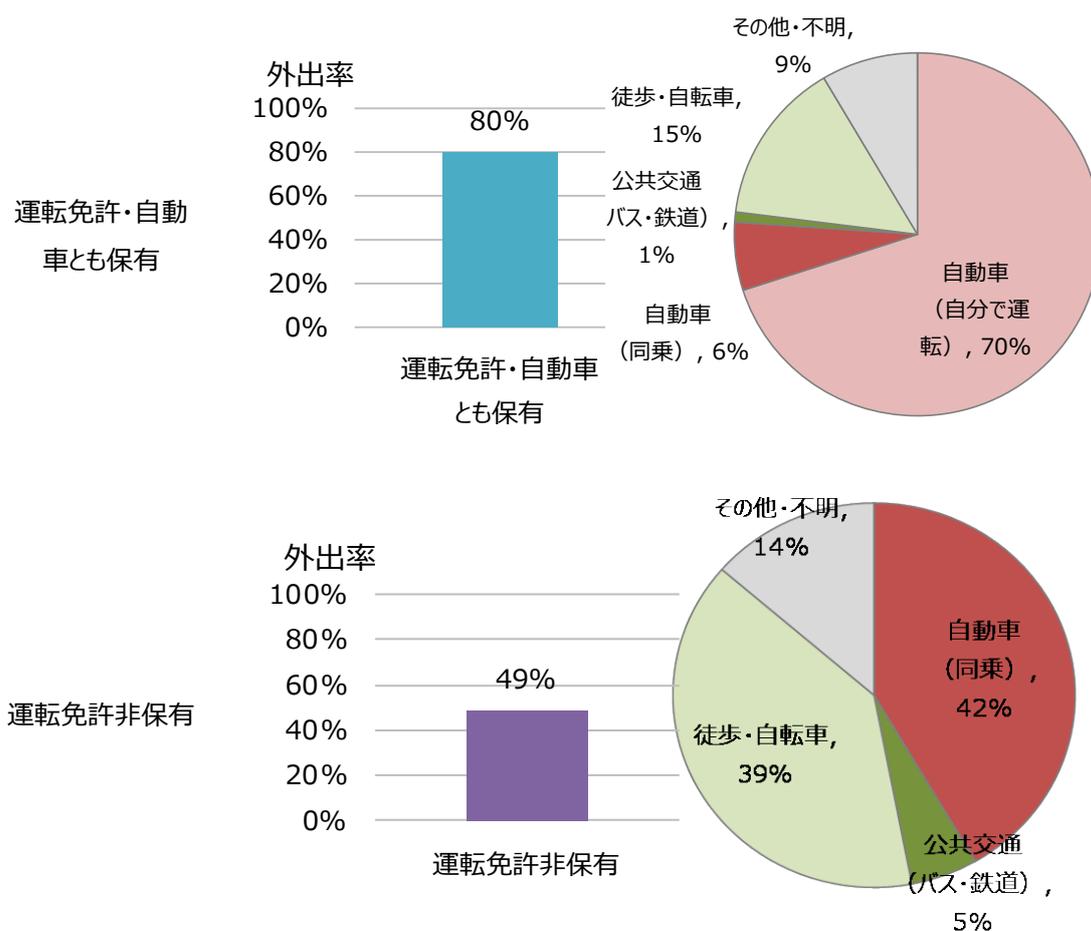


図 3-16 高齢者の外出率及び代表交通手段分担率

資料：平成 27 年度群馬県パーソントリップ調査

3-1-6 前橋市立地適正化計画における拠点地域へのアクセス状況

(1) 前橋市立地適正化計画における都市機能誘導区域の検討状況

前橋市立地適正化計画において、都市機能誘導区域とされている地域への移動の様子について分析する。

表 3-3 前橋市立地適正化計画における都市機能誘導区域

拠点種類	拠点名
中心拠点	本庁地区
地域拠点	新前橋駅周辺地区
	大胡地区
	前橋南部地区
生活拠点	群馬総社駅周辺地区
	前橋大島駅周辺地区
	駒形周辺地区

(2) 各拠点地域への集中量

- 本庁地区への集中量は約 20 万トリップあり、その他の拠点地域への集中量を大きく上回る。

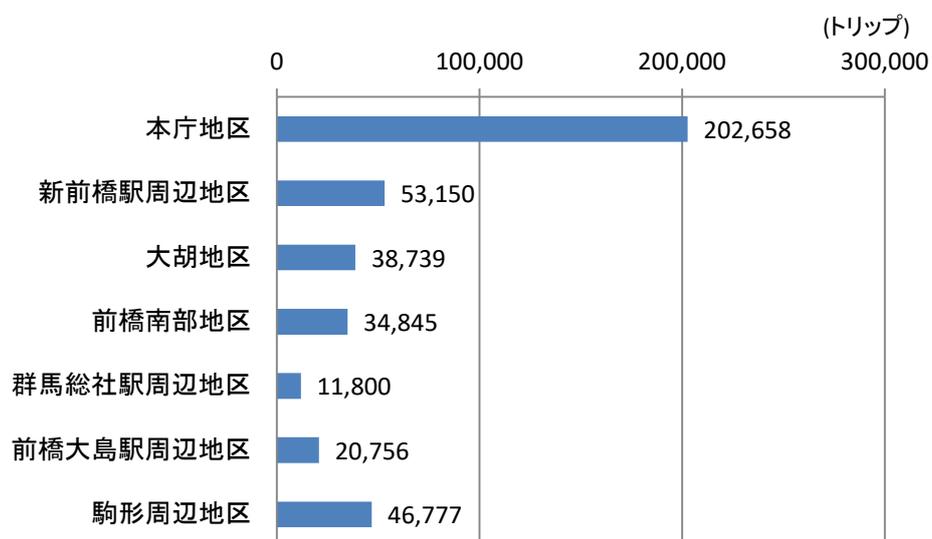


図 3-17 拠点地域への集中量

資料：平成 27 年度群馬県パーソントリップ調査

(3) 拠点地域への交通手段分担率

- いずれのゾーンにおいても、自動車の分担率が最も高い一方で、バスの分担率は極めて低い。

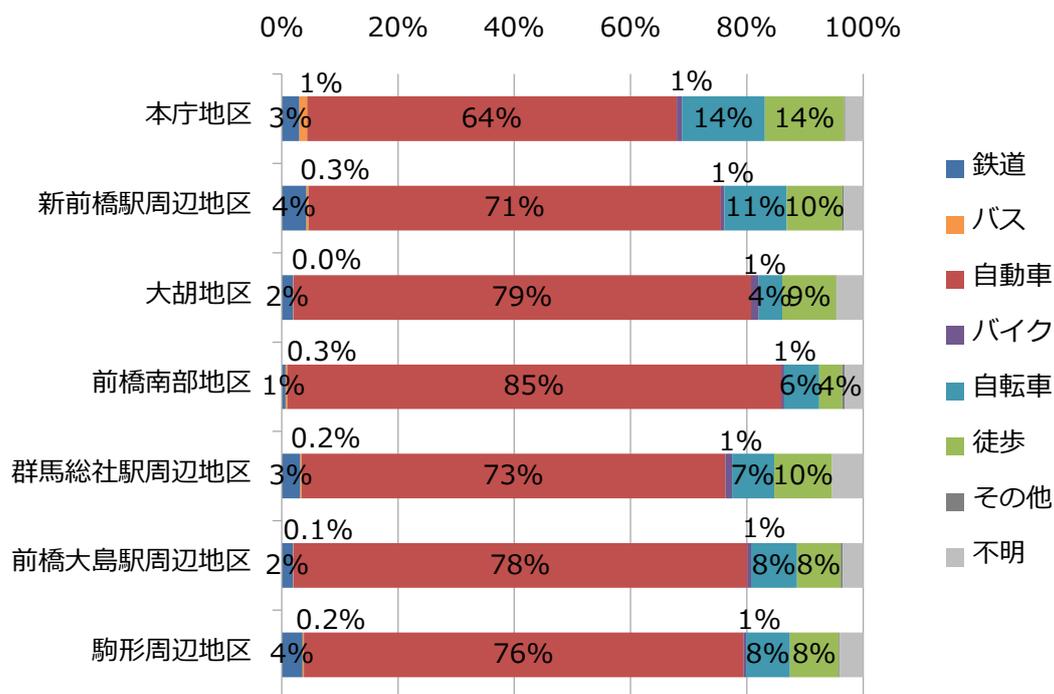


図 3-18 拠点地域への交通手段分担率

資料：平成 27 年度群馬県パーソントリップ調査

(4) 拠点地域の後背圏

1) 本庁地区

- 本庁地区へのトリップは、地区内部での動きが多く、周辺への後背圏の広がり小さい。

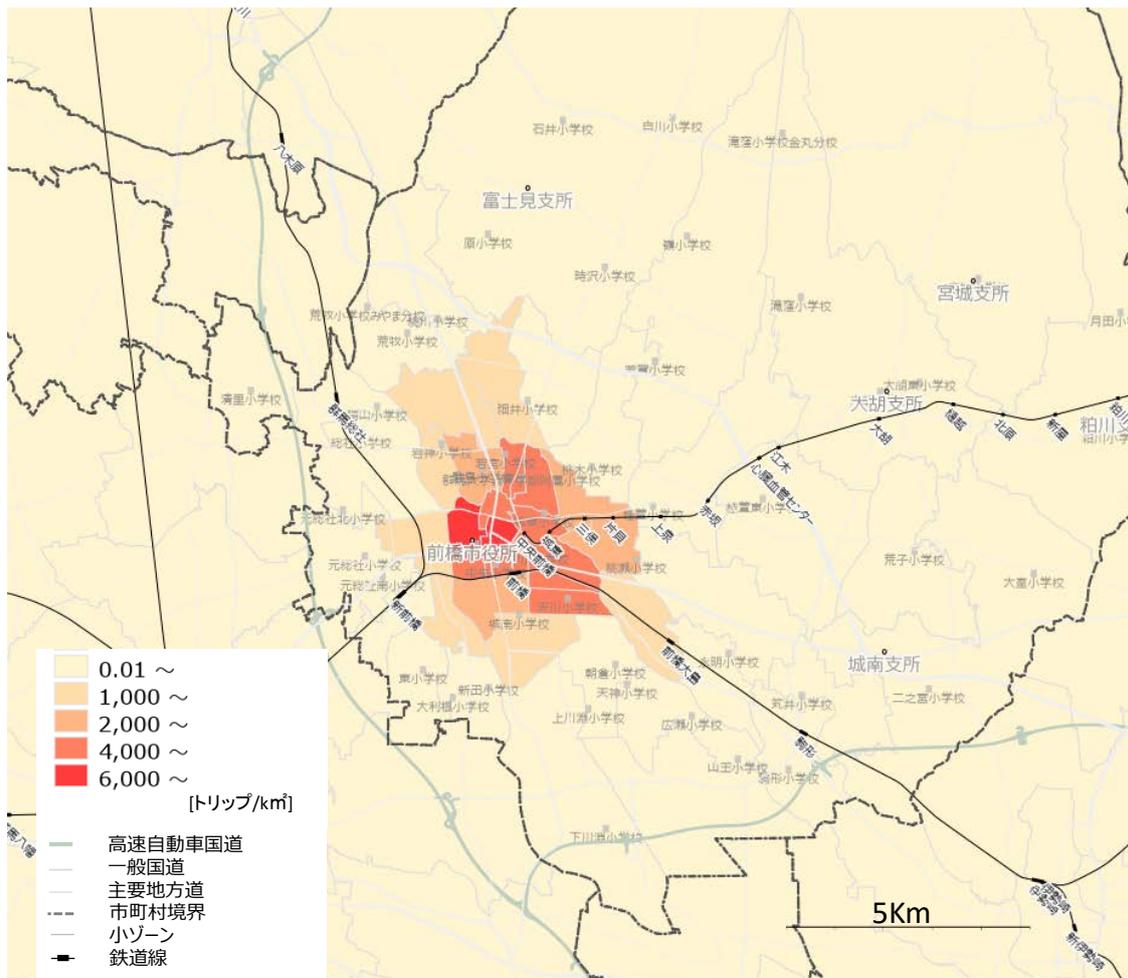


図 3-19 本庁地区へのトリップ発生密度

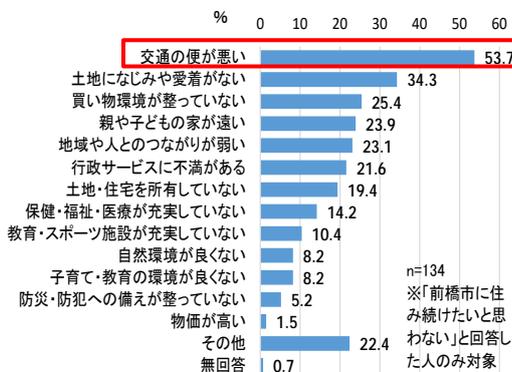
資料：平成 27 年度群馬県パーソントリップ調査

3-2 公共交通に対する市民の意向

3-2-1 本市の交通体系全般に対する市民意見

市民を対象とした居住の現状や移住に関する意識調査において、交通・公共交通に対する不満や将来的な不安が多く挙げられており、人口減少や高齢化に対しての取組として、公共交通ネットワークの充実を選択する意向が多く確認されている。

問10-2 前橋市に住み続けたいと思わない理由をご回答ください。(あてはまるものすべてに○)



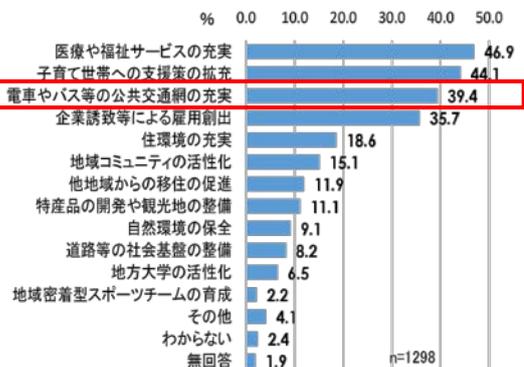
問11-2-1前橋市外へ移住する際に必要な条件や環境(あてはまるものすべてに○)



問12-1 人口減少や高齢化に対する不安をご回答ください。(○は3つまで)



問13 人口減少や高齢化に対して前橋市はどのような取組を行うべきだと思いますか。(○は3つまで)



※アンケート調査対象：市内に在住の満18歳以上の男女

図 3-20 公共交通に関する市民意向

資料：人口ビジョン策定に係る調査報告書（H27.7 前橋市）

【自由回答の主要意見】

◆インフラ整備・住みやすいまちづくりについて 91件

- ・ 公共交通網を充実して、車を持っていなくても生活しやすい町 がいいです。(女性/30歳代)
- ・ 要望として、公共交通網の充実 をあげます。市内循環バスの路線外の地域の方の買物や通院の足が確保されると良いと思う(マイバスの路線拡大)。働きながら子育て世帯への、保育園の数や、学童施設の内容充実のための支援(保育士や学童保育支援員の資質の向上のために予算をいただきたい)。(女性/60歳代)
- ・ 医療機関の質・量共、県内で最良と思います。上越線を新前橋駅でなく、前橋駅と直結させたり、高崎線からの直通便があれば、北毛地区、南部からの患者、家族も利用しやすくなるのではないのでしょうか。(男性/50歳代)
- ・ 郊外にスーパーや商店を誘致して生活をやすくしてほしい。駅と市街地の距離が離れているから街が活性しないと思う。高崎駅のように駅周辺に商店を増やした方がいいと思う。駐車場の整備。企業を誘致して雇用を増やしてほしい。(男性/30歳代)

出典：人口ビジョン策定に係る調査報告書（H27.7 前橋市）

3-2-2 市民のバス利用状況

- 平成 28 年度に市民を対象に実施したアンケート調査結果より、バス利用者は、女性高齢者が比較的多いが、65 歳以上を含め多くの方がバスを利用していない状況である。今後の高齢化進展も踏まえ、公共交通が利用しやすい環境整備が必要である。

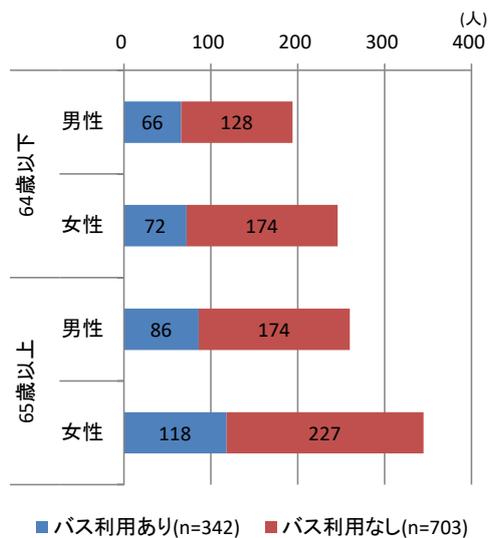


図 3-21 性別・年齢別のバス利用状況

資料：平成 28 年前橋市民アンケート調査

3-2-3 市民の最寄りバス停認知度

- 最寄りバス停を知らない人が多く、非利用者にはバスの運行自体が意識されていないため、今後、広報・啓発、情報案内の充実が必要である。

①64 歳以下・バス利用あり

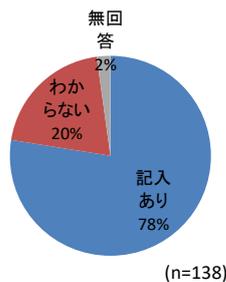


図 3-22 最寄りのバス停の認知度
(64 歳以下・バス利用あり)

②64 歳以下・バス利用なし

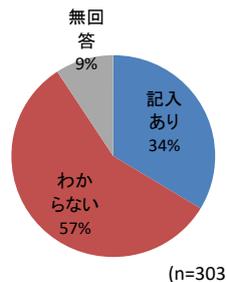


図 3-23 最寄りのバス停の認知度
(64 歳以下・バス利用なし)

③65 歳以上・バス利用あり

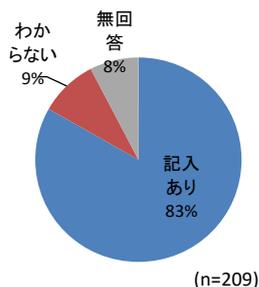


図 3-24 最寄りのバス停の認知度
(65 歳以上・バス利用あり)

④65 歳以上・バス利用なし

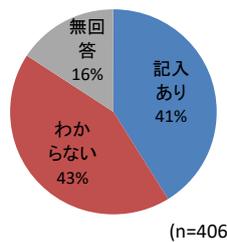


図 3-25 最寄りのバス停の認知度
(65 歳以上・バス利用なし)

資料：平成 28 年前橋市民アンケート調査

3-2-4 現在のバス利用者のニーズ

(1) 現在のバスの利用目的

- 平成 28 年度に路線バスの利用者を対象に実施したアンケート調査結果より、バスは、ピーク時の通勤・通学、オフピーク時の趣味・娯楽・社交・買物等、様々な目的で利用されており、これら活動の目的・時間に合わせた運行が必要である。

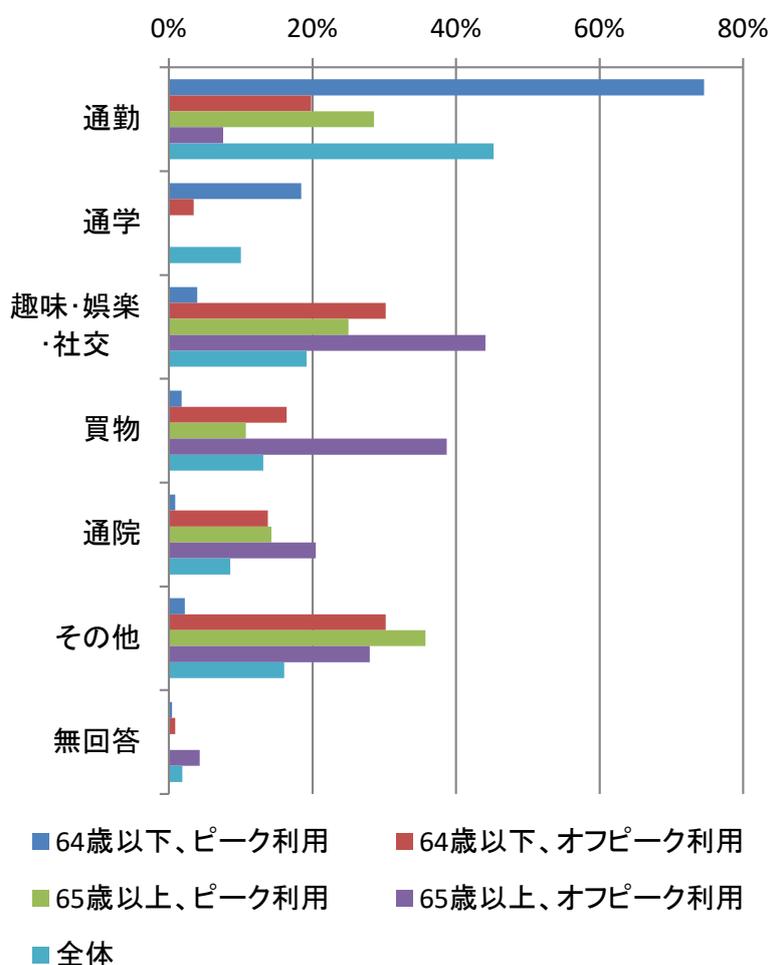


図 3-26 バスの利用目的

資料：平成 28 年バス利用者アンケート調査

(2) バス利用者の満足度

- バス利用者は、運行本数、運行時間帯、定時性に関して不満を抱えており、65 歳以上より 64 歳以下で不満が大きい。

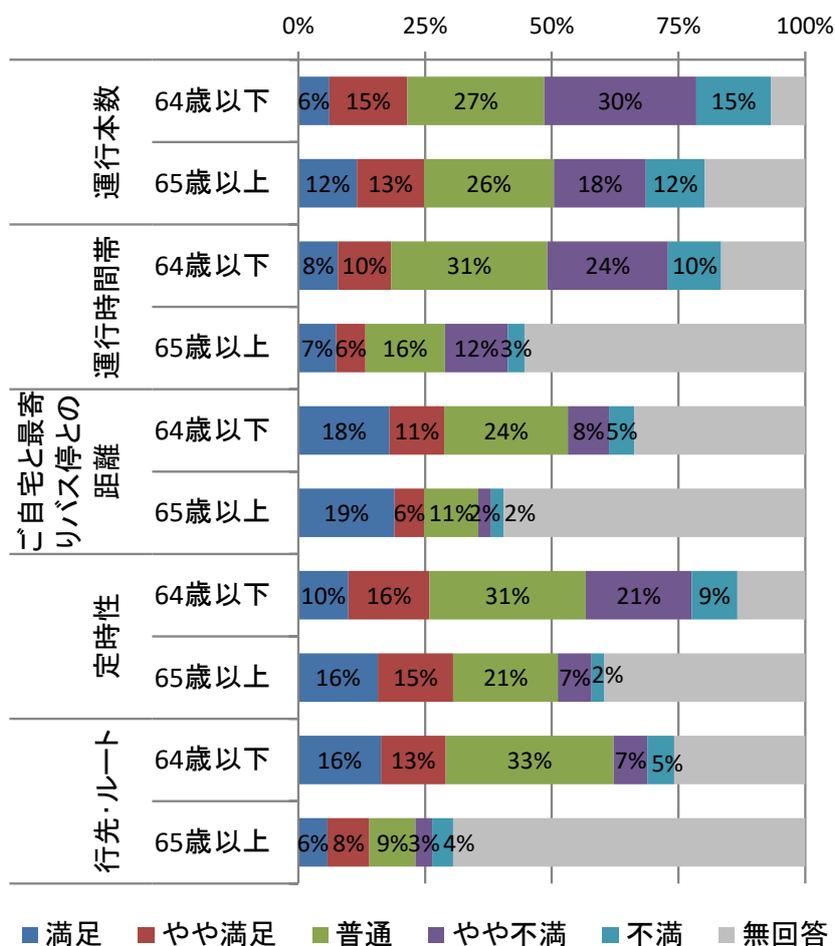


図 3-27 バス利用者の満足度

資料：平成 28 年バス利用者アンケート調査

(3) バス利用時に困っていること

1) 利用前

- 平成 29 年度に路線バスの利用者を対象に実施したアンケート調査結果より、バスを利用しようと思った時に困っていることは「使いたい時間にバスが運行していない」、「電車やバスとの乗り継ぎが不便」といった バスのサービス に関する回答が多い。
- バスを待っている時に困っていることでは「待ち時間が長い」、「バスが遅れてくる」といった バスの運行頻度 や バスの定時性 に関する回答が多い。
- 通勤・通学などに利用されている都心部のバスの運行頻度や運行時間帯の見直し、乗り継ぎ地点における結節強化、バスの定時性の確保を重点的に検討する必要がある。

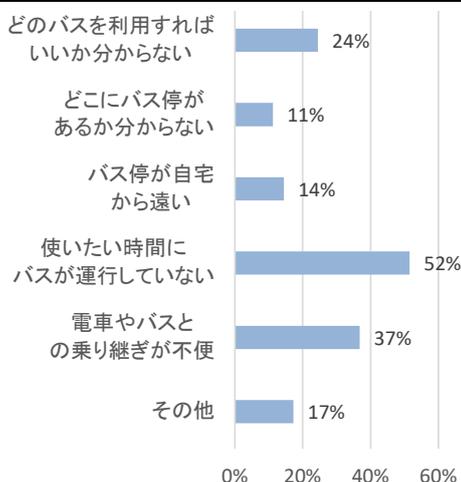


図 3-28 バスを利用しようと思った時に困っていること
(全回答者 n=429)

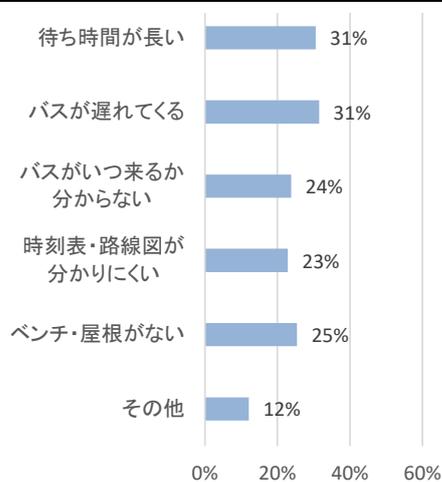


図 3-29 バスを待っている時に困っていること
(全回答者 n=429)

- ピーク時にバスを利用している学生の回答に着目すると、「使いたい時間にバスが運行していない」、「電車やバスとの乗り継ぎが不便」といった 運行頻度 に関する項目や、「待ち時間が長い」、「バスが遅れてくる」といった 定時性 に関する項目を、困っていることとして挙げる割合が高い。

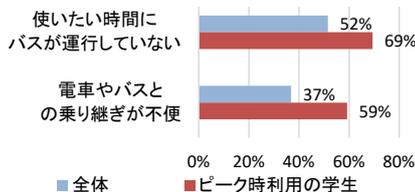


図 3-30 バスを利用しようと思った時に困っていること (全体と学生の比較)

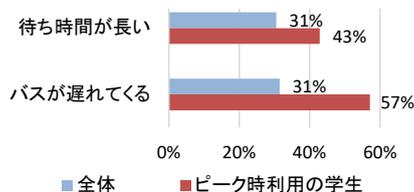


図 3-31 バスを待っている時に困っていること (全体と学生の比較)

資料：平成 29 年バス利用者アンケート調査

2) バス乗降時

- バスに乗る時と降りる時に最も困っていることは「Suica等のICカードが使えなかった」といった支払方法に関する回答が多い。
- 交通系ICカードの導入を重点的に検討する必要がある。

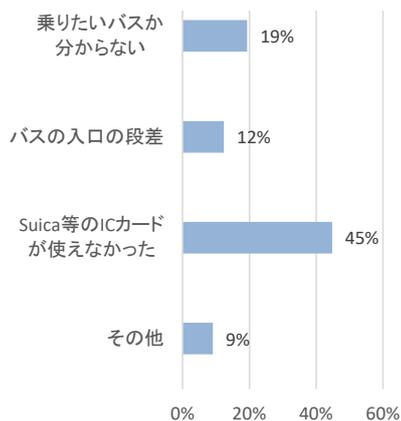


図 3-32 バスに乗る時に困っていること
(全回答者 n=429)

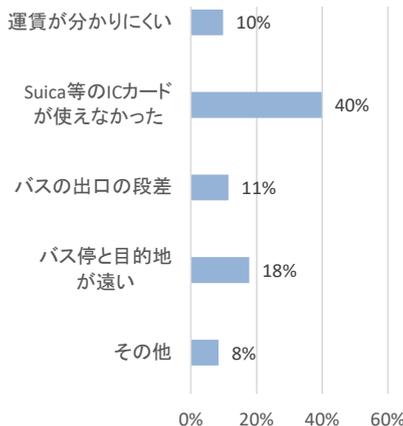


図 3-33 バスを降りる時に困っていること
(全回答者 n=429)

資料：平成 29 年バス利用者アンケート調査

3) バス利用中

- バスに乗車中に最も困っていることは「行先にいつ到着するか分からない」という バスの定時性 に関する回答が多い。
- 自由記述では、「バス運転手の運転が荒い」、「車内放送が聞き取りづらい」などの バスドライバーのサービス に対する意見が多数みられる。
- バスの定時性の確保、バスドライバーのサービス向上に関する施策を重点的に検討する必要がある。

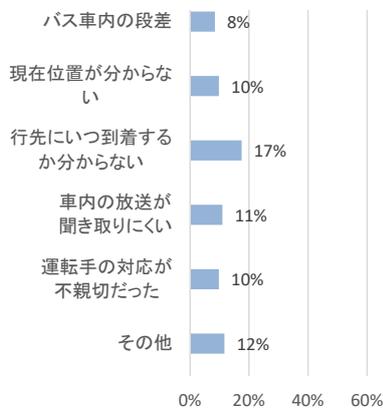


図 3-34 バスに乗車中に困っていること(全回答者 n=429)

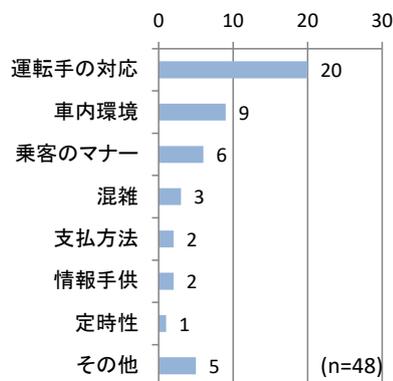
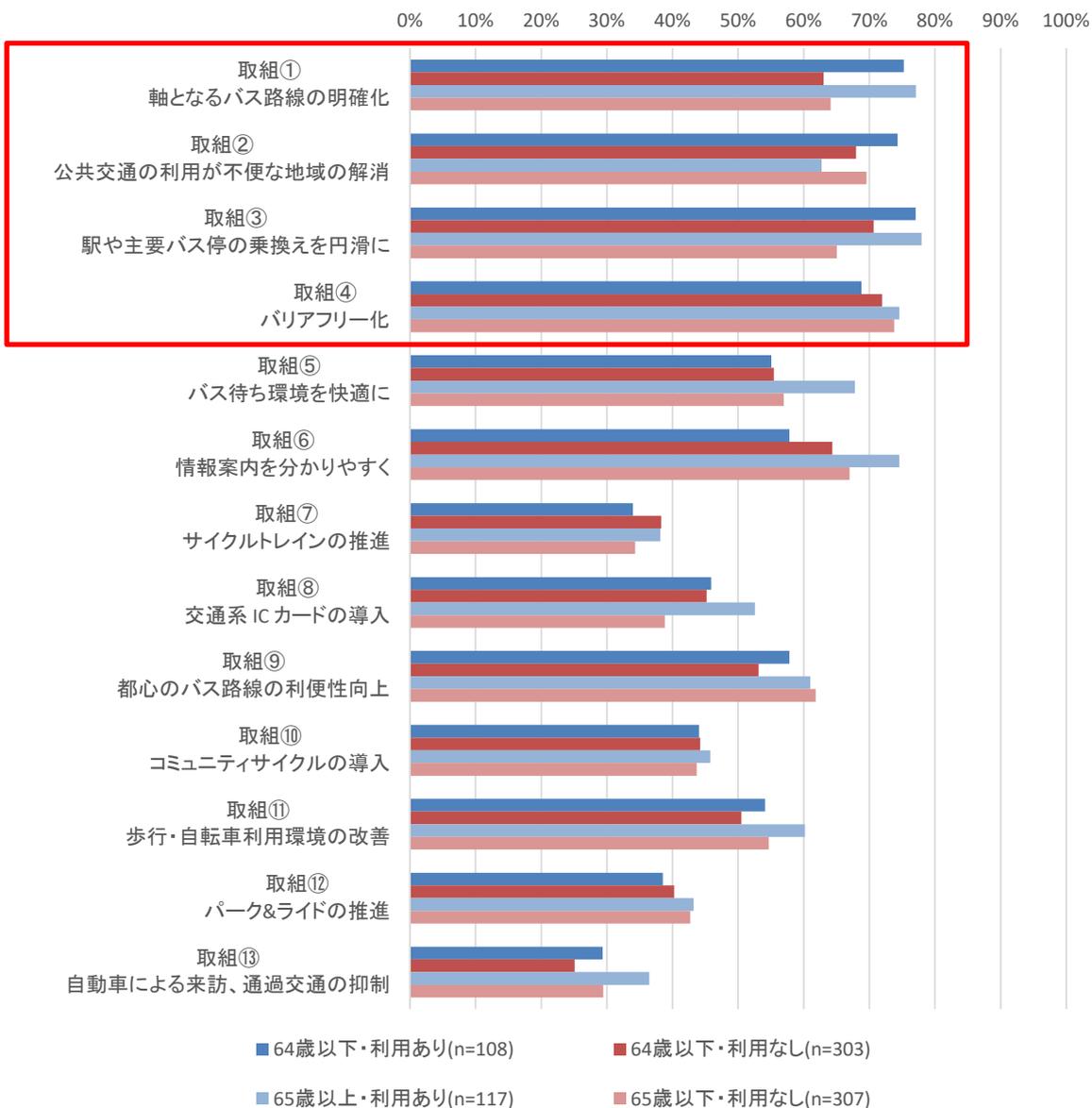


図 3-35 その他の自由意見分類

資料：平成 29 年バス利用者アンケート調査

3-2-5 市民が推進を期待する施策

- 公共交通に関する取組で、年齢、バスの利用の有無を問わず全ての層から優先して実施すべきと考えられている施策は、「取組①：軸となるバス路線の明確化」「取組②：公共交通の利用が不便な地域の解消」「取組③：駅や主要バス停の乗換えを円滑に」「取組④：バリアフリー化」である。



※取り組みの優先度を 5 段階評価で 1 または 2 と回答した人の割合

図 3-36 公共交通に関する取組の優先度（年齢層別・バス利用有無別の比較）

資料：平成 29 年前橋市民アンケート調査

【意見の収集方法について】

本計画の策定にあたり、以下の4種類のアンケートを実施し、市民及び路線バス利用者の意見を収集した。

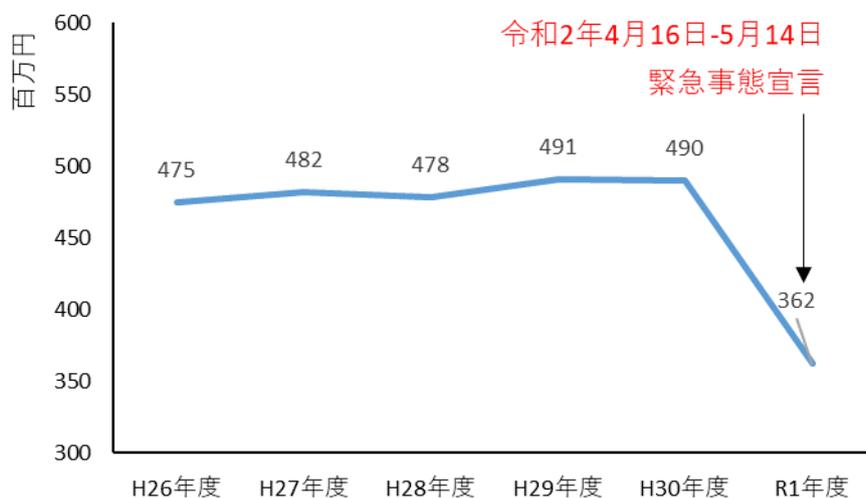
表 3-4 アンケートの概要と反映箇所

	実施年度	対象者	主な質問内容	反映箇所
1	平成 28 年	市民	<ul style="list-style-type: none"> ・ 路線バスの利用状況 ・ 路線バスの満足度 など 	3-2-2 市民のバス利用状況 3-2-3 市民の最寄りバス停認知度
2	平成 28 年	バス利用者	<ul style="list-style-type: none"> ・ 路線バスの利用状況 ・ 路線バスの満足度 など 	3-2-4 (1)現在のバスの利用目的 3-2-4 (2)バス利用者の満足度
3	平成 29 年	市民	<ul style="list-style-type: none"> ・ 路線バスの利用状況 ・ 取り組みの優先度 など 	3-2-5 市民が推進を期待する施策
4	平成 29 年	バス利用者	<ul style="list-style-type: none"> ・ 路線バスの利用状況 ・ 路線バス利用時に困っ ていること など 	3-2-4 (3)バス利用時に困っていること

3-3 新型コロナウイルス感染拡大による公共交通への影響

3-3-1 路線バスの利用者数

- 令和2年以来の新型コロナウイルス感染拡大に伴い、市内の公共交通輸送量は大きく減少している。前橋市内を通過するバス路線の運賃収入は、平成30年度（平成30年10月～令和元年9月）の4億9000万円から、令和元年度（令和元年10月～令和2年9月）には3億6200万円に減少しており、減少幅は前年比26%に達している。



※年度は10月から翌年9月まで

図 3-37 前橋市内を通過するバス路線の運賃収入

資料：各バス事業者資料より作成

3-3-2 交通事業者の取り組み

- 新型コロナウイルス感染拡大による利用者の減少を受け、市内を運行する鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者においては安全・安心な利用環境を提供するため以下のような様々な感染防止対策を講じている。

(対策例)

- ・ 乗務員のマスク使用
- ・ 乗客用アルコール消毒液の設置
- ・ 乗務員の体温測定実施
- ・ 座席間隔を設けての着席依頼、最前列座席の使用中止
- ・ 運転席付近への透明ビニールカーテンの設置



図 3-38 バス事業者における新型コロナウイルス感染対策の例

出典：群馬中央バス株式会社 新型コロナウイルス感染防災対策

3-3-3 移動需要への提供

- 感染防止対策として「新しい生活様式」が推奨される中、テレワークについても普及している。国土交通省関東地方整備局のアンケート調査によると、今後もテレワークを続けたいとの意向を持つ割合は75%であった。
- 新型コロナウイルスによる影響が緩和された後においてもテレワークの継続により通勤移動が減少し、公共交通の需要に大きな影響が残ると考えられる

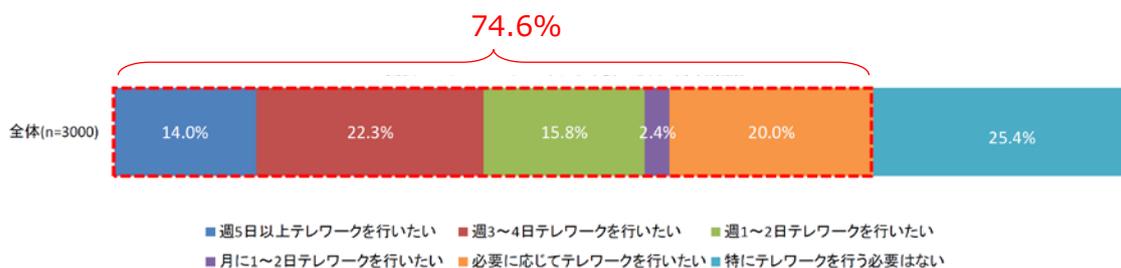


図 3-39 テレワークに対する今後の意向

出典：国土交通省関東地方整備局 テレワーク等に関するニーズ調査結果について

4. 上位計画及び 関連計画等の整理

4. 上位計画及び関連計画等の整理

4-1 上位計画におけるビジョン

4-1-1 第七次前橋市総合計画（平成30年3月策定（令和3年3月改訂））

(1) 基本構想におけるビジョンと施策方針

基本構想は、まちづくりの基本理念を表す「ビジョン」と、まちづくりを推進するための「政策方針」から構成されており、平成30（2018）年度から平成39（2027）年度までの10年間の計画期間としている。

【ビジョン】

『めぶく。～良いものが育つまち（where good things grow.）～』

【政策方針（一部抜粋）】

（将来都市像）

『新しい価値の創造都市・前橋』

「市民一人ひとりが個性と能力を生かし、個々に輝くことにより
新しい前橋らしさを創造するまち」

（まちづくりの柱）

- ① 教育・人づくり
- ② 結婚・出産・子育て
- ③ 健康・福祉
- ④ 産業振興
- ⑤ シティプロモーション
- ⑥ **都市基盤**

- ・ 人々に安心と安全を提供するためには、快適な都市環境を柔軟に、無理なく維持していく必要があります。
- ・ 都市インフラの計画的な整備と環境への配慮により、持続的に発展していくまちにします。

出典：第七次前橋市総合計画

(2) 推進計画の重点施策における交通に関する記載

推進計画は、基本構想で掲げるビジョンや政策方針のもと、まちづくりの方向性、重点的に推進するテーマや施策等を示すもので、平成 30（2018）年度から平成 39（2027）年度までの 10 年間を計画期間とし、3～4 年ごとに見直すとしている。

推進計画で示されている重点施策の一つとして「交通ネットワークの充実」が掲げられており、その中で以下の目標と施策の方向性が示されている。

【目標】

交通環境を整備し、市内外を様々な手段で安全で快適に移動できる生活を実現します

- ・ 持続可能でコンパクトなまちづくりと公共交通を中心とした交通ネットワークの構築
- ・ 人と地球環境にやさしいまちづくりに向けて、移動手段として自転車を積極的に「選択」する環境構築と意識醸成
- ・ 道路交通の円滑化による生活利便性の向上と地域間交流の促進

【施策の方向性】

公共交通の利便性を向上します

- ・ 便利で分かりやすいバス路線への再編
- ・ 移動困難者に対する外出支援の充実
- ・ 案内表示の充実やバリアフリー化など利用環境の整備
- ・ ICT を活用したバス、鉄道、タクシー、自家用車など各交通手段の結節強化

自転車を気軽に利用して、安全に移動できるまちを実現します

- ・ 自転車を気軽に利用できる環境の整備
- ・ 自転車利用促進の普及啓発
- ・ 自転車の交通安全意識の向上

幹線道路のネットワークを向上させ交通網を活性化します

- ・ 公共交通結節点とのアクセス・連絡機能の向上
- ・ 歩行者及び自転車の利用環境の向上
- ・ 国道や県道との結節によるアクセス・連絡機能の向上

4-1-2 前橋市都市計画マスタープラン改訂版（令和2年5月策定）

あらゆる機能を集積させた単独の地区（中心市街地）だけで全市民の生活を支え、広大な市域全体の発展をけん引するのではなく、都市部においては、都市機能の効果的・効率的な集約化に努め、また、郊外部においては市街地の拡大を抑制し、地域の拠点周辺への各種機能の誘導を促進することで、地域コミュニティの維持を図るとともに、営農環境と調和した集落形成に努め、これら地域の連携による相乗効果で市全体がひとつの都市として発展することが大切である。

そのため、本市では、将来都市像の実現に際して、都市づくりの理念も踏まえながら、このような「ひとつの都市として市全体が地域とともに発展するコンパクトなまちづくり」を目指す。

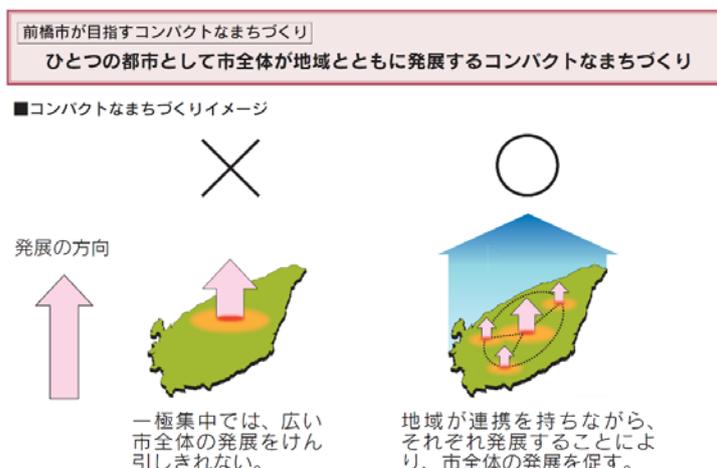


図 4-1 前橋市が目指すコンパクトなまちづくりのイメージ

出典：前橋市都市計画マスタープラン改訂版（令和2年）

市民や地域、大学、事業者と連携・協力し、ICT の最新技術を積極的に活用することで、多様化する地域課題の解決や各種事業の効率的な展開を図るとともに、多様な人々や資源、情報が交流する都心核と、地域核や地域拠点・生活拠点など、地域の発展を支える拠点とを有機的に結びつけることで、市全体が地域とともに発展するまちづくりを推進します。

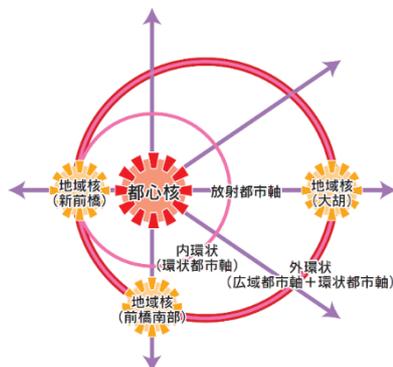


図 4-2 将来都市構造イメージ図

出典：前橋市都市計画マスタープラン改訂版（令和2年）

4-2 関連計画におけるビジョン

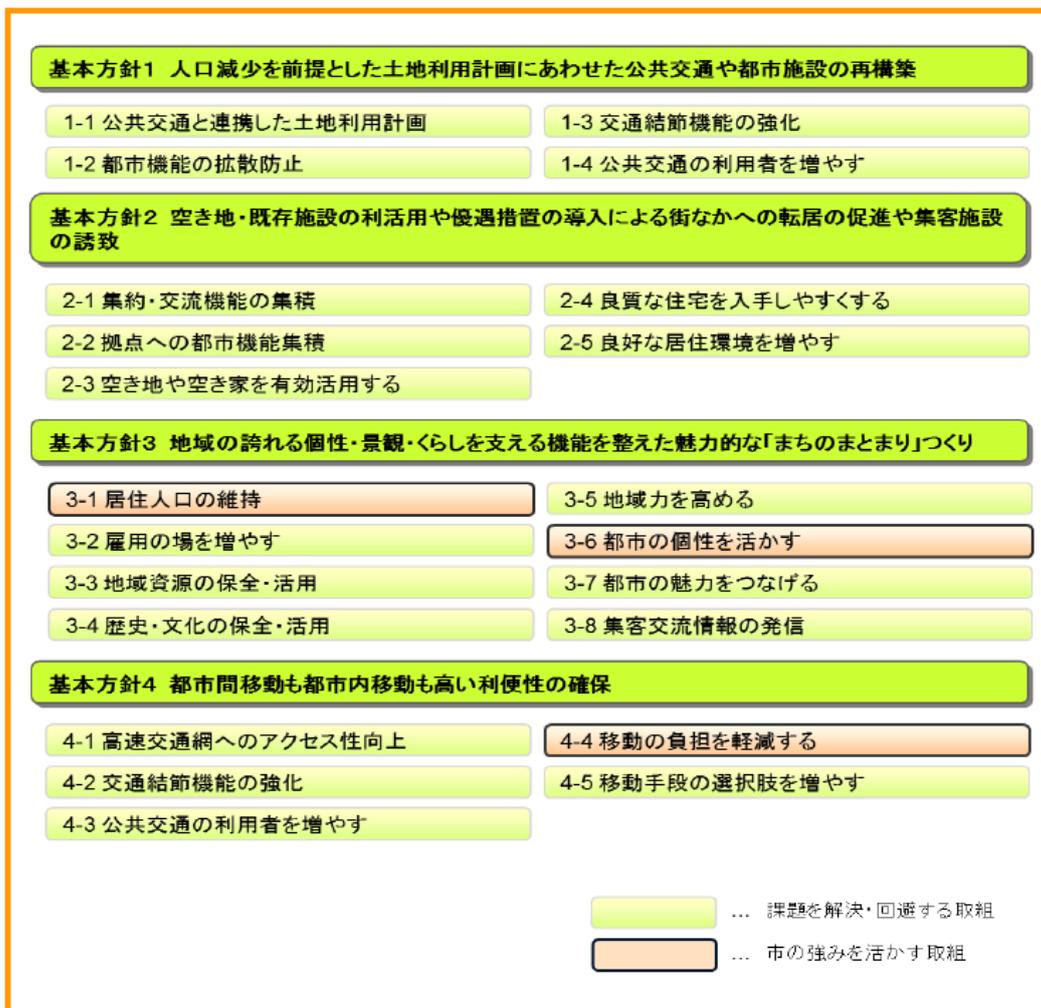
4-2-1 ぐんま“まちづくり”ビジョン 前橋市アクションプログラム

(平成 26 年 6 月策定 (令和 2 年 3 月更新))

本市では、群馬県が平成 24 年 9 月に策定した「ぐんま“まちづくり”ビジョン」を受けて、上位計画である総合計画や実施計画、都市計画マスタープラン等との整合性を図りながら、人口減少・超高齢社会への対応といった都市を取り巻く環境の変化を踏まえ、具体的なまちづくりの取組を着実に進めるための実現化計画としてアクションプログラムを策定している。

(1) 基本方針

今後の目指すべきまちづくりを実現させるための取り組み方針である「ぐんま“まちづくり”ビジョン」にある 7 つの基本方針より、前橋市の基本方針として 4 つを選択。



(2) 重点プロジェクト

まちの顔となる中心市街地の再生に係る2つの重点プロジェクトを策定している。

①中心市街地の土地利用増進や魅力ある都市空間整備によるにぎわい創出

目的1：中心市街地の土地利用増進

中心市街地の魅力を高め、活力を創出するため、民間活力の導入促進やまちなか居住の推進により土地利用増進を図り、中心市街地を再生します。

目的2：中心市街地の魅力ある都市空間整備

中心市街地の求心力向上のため、円滑な移動手段の確保、景観に配慮した都市空間整備や、商店街の機能更新、交流拠点の機能連関や市民の交流の場となる活動空間を整備します。

②公共交通利便性向上等による低炭素型拠点集約都市構造の推進

目的1：集約都市構造の推進

郊外部でのまちのまとまりを維持し、都市的土地利用の拡散を抑制するため、地域の拠点等に都市機能を集約します。

目的2：利用しやすい公共交通体系整備

過度の自動車依存から脱却し、道路混雑の軽減を図り、安全及び円滑な移動サービスを実現するため、地域の拠点から中心市街地まで便利で利用しやすい公共交通を維持し、アクセス性を高めます。また、駅を中心とした公共交通の利便性を強化することにより、市民の利用を喚起し、鉄道駅を中心とする動きを強めます。

目的3：都市環境に配慮した道路整備

歩行者・自転車の安全でスムーズな動線確保や交通渋滞、通行規制を緩和するため、都市環境に配慮した道路整備を行います。

出典：前橋市アクションプログラム（令和2年3月更新版）

4-2-2 第2期県都まえばし創生プラン（前橋版人口ビジョン・総合戦略）

（令和2年3月策定）

本市の人口は、2004年をピークに人口減少局面へと転じ、2010年に約34万人であった人口は、2065年には約21万5千人まで減少すると見込まれている。

第1期計画期間では、推計値と比較し、若干、減少を抑制することができているが、「①合計特殊出生率」及び「②20歳～24歳の市外への転出超過数」については、数値を改善することができておらず、引き続き取り組みを進めていく必要があることから、2020年度から5年間を計画期間とする第2期計画を策定している。人口ビジョンでは、本市の現状分析と目標設定を、総合戦略では、人口ビジョンで示した目標達成に向け取り組むべき施策をそれぞれ提示している。

（1）前橋版人口ビジョン

国の長期ビジョン及び本市の人口に関する考察・推計結果を踏まえ、本市が目指すべき人口の将来展望を以下のとおり設定している。

<p>【人口の将来展望】</p> <ul style="list-style-type: none">●2040年<ul style="list-style-type: none">・人口30万2千人・人口割合（年少：生産年齢：老年）＝12％：50％：38％●2060年<ul style="list-style-type: none">・人口27万1千人・人口割合（年少：生産年齢：老年）＝14％：50％：36％
--

（2）前橋版総合戦略

人口ビジョンの結果を踏まえ、今後5か年で取り組むべき施策を示す。

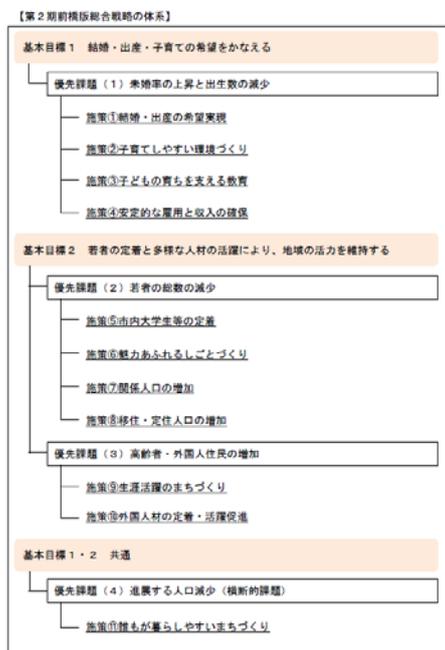


図 4-3 前橋版総合戦略における創生プランの体系
出典：第2期県都まえばし創生プラン(令和2年)

4-2-3 前橋市立地適正化計画（平成31年3月）

3-1 まちづくり方針

立地適正化計画は、本市の現状を踏まえた都市構造上の課題に対応した将来にわたって持続可能なまちづくりを実現するため、便利でいつまでも暮らしていきたいと思える都市づくりを目指す計画です。

そこで、

- 市内全体に一律な投資を続けるのではなく、選択と集中の観点から、積極的に投資を行う地域を選定し、そこに居住地や都市機能を誘導する都市のコンパクト化
- 公共交通網の整備方針と連携し、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
- 自動車を中心とした生活から過度に自動車に依存しない生活への転換

に着目して、コンパクトシティプラスネットワークのまちづくりを進めることとし、次のようにまちづくり方針を定めます。

まちづくり方針

『誰もが多様なライフスタイルで

生涯活躍できる地域連携型まちづくりの推進』

【基本方針1】 「都市機能の集積とまとまりのある居住の推進」

それぞれ地域の拠点における医療や福祉、商業といった都市機能の集約性を高め、周辺における居住を誘導するまちのコンパクト化を推進します。

【基本方針2】 「利便性と効率性の高い都市機能の誘導を推進」

今後の社会構造によるニーズを踏まえ、公的不動産の活用や民間事業者等との連携により効率的な都市機能の誘導を推進します。

【基本方針3】 「公共交通の充実によるネットワーク性の向上を推進」

地域公共交通網形成計画をはじめとする公共交通施策との連携により、公共交通によるアクセス性の高い、移動環境の向上を推進します。