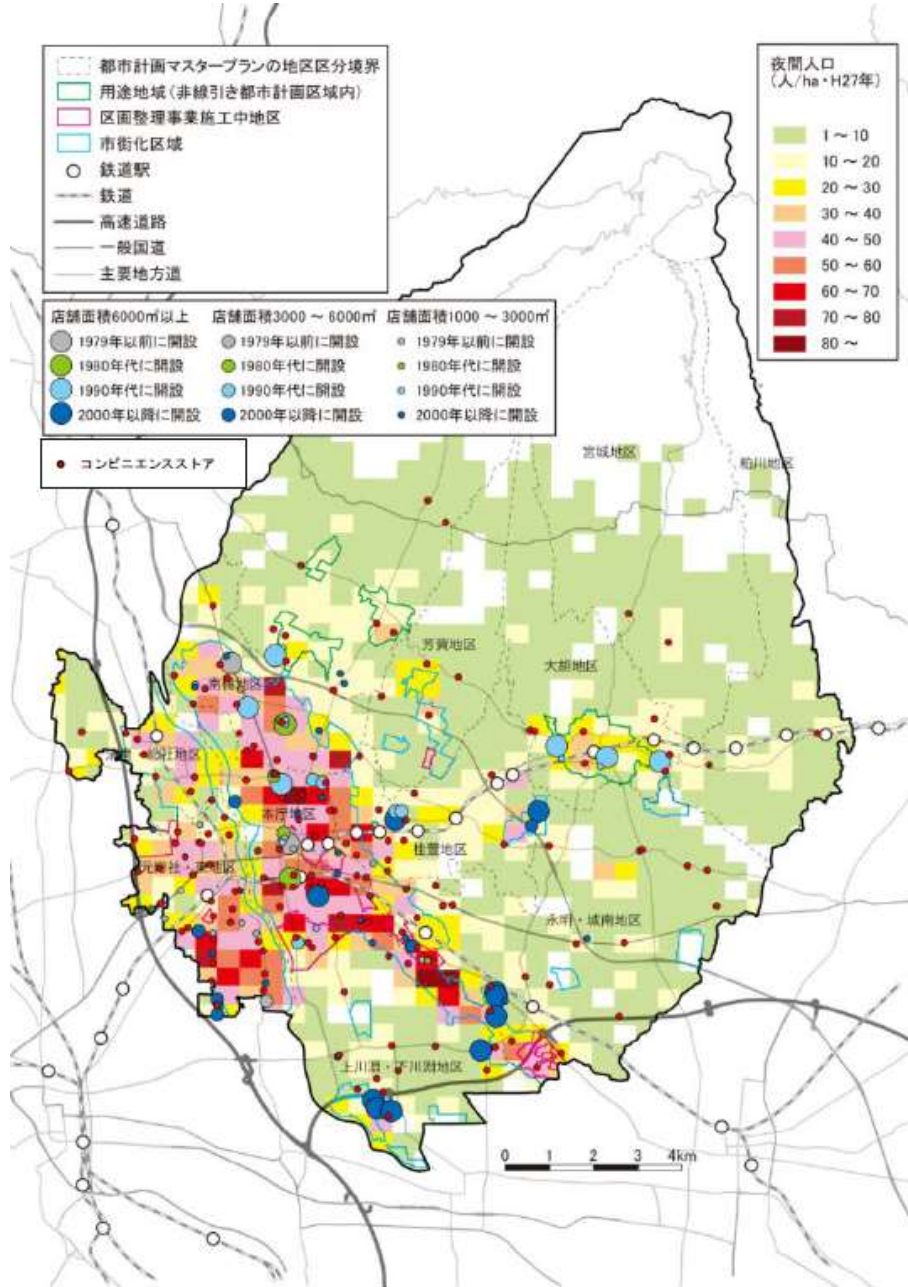


地域公共交通計画策定の背景について





まちづくりの特徴

- 高い道路整備率・区画整理施行率
- 市街地の郊外への拡大
- 中心市街地の衰退

施設立地の特徴

- 広域から集客する大規模な商業施設や総合病院等が広範囲に立地している。
- コンビニや診療所、老人福祉施設、保育園等も多く立地している。
- 市民サービスセンターや図書館（分館）が計画的に配置されている。

市内の移動においては自動車で移動しやすいことが強みである一方、自動車が利用出来る、出来ないによって大きな移動格差が発生

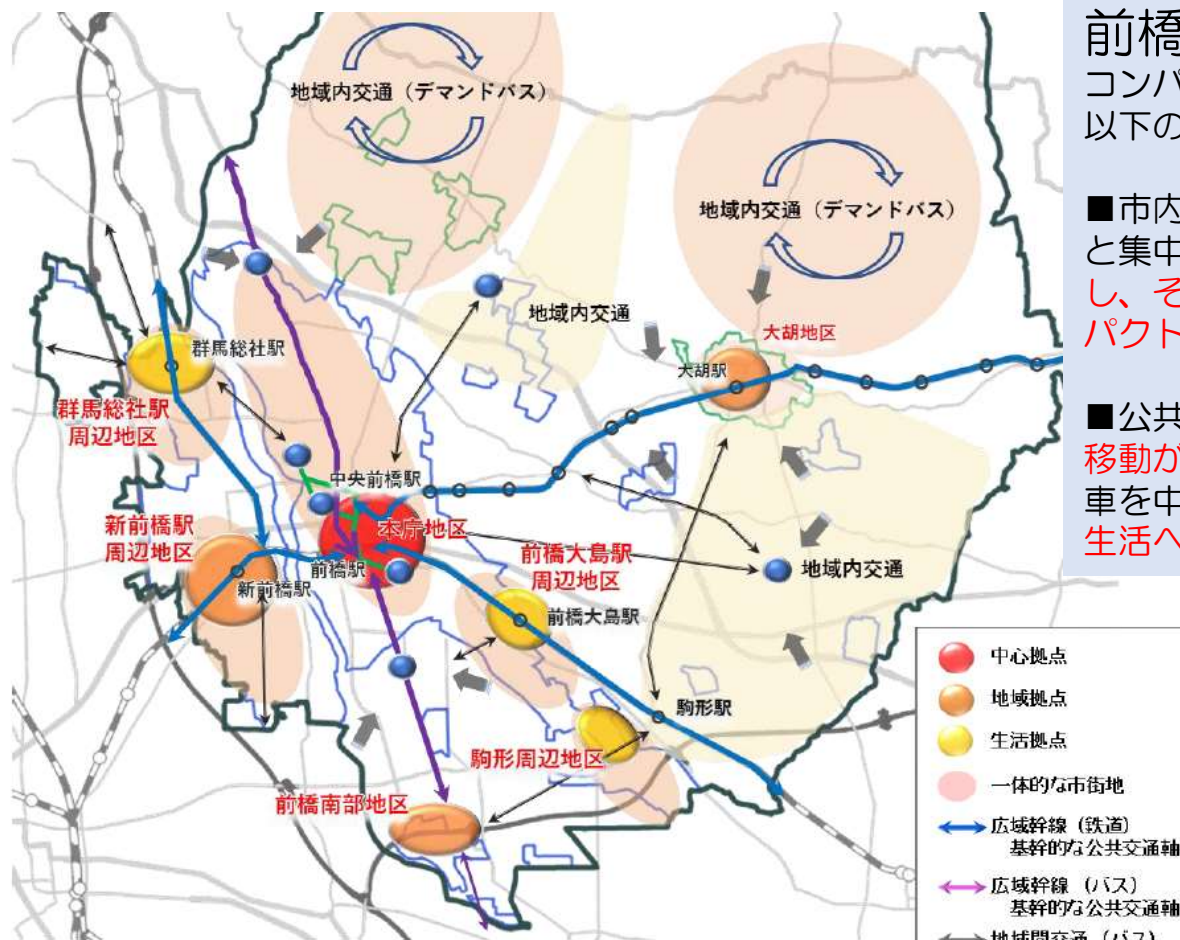


図 3-1 都市の骨格構造

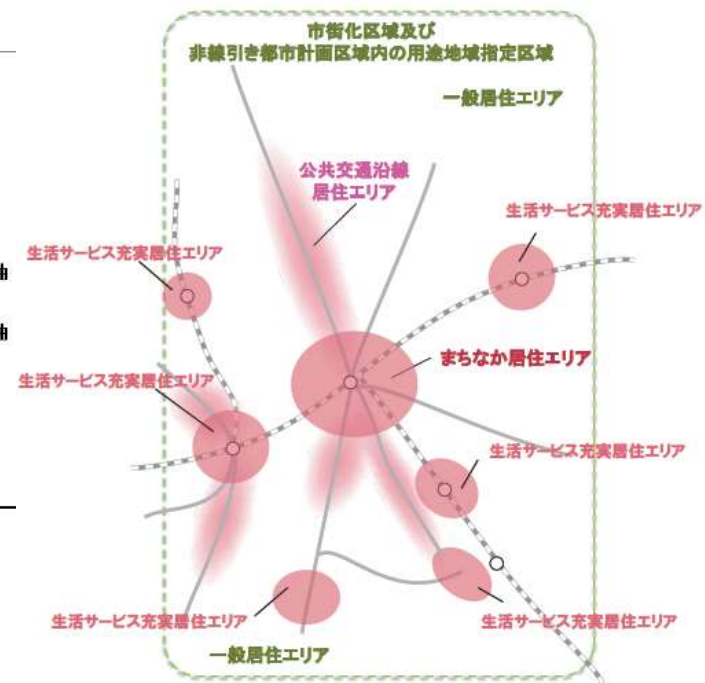


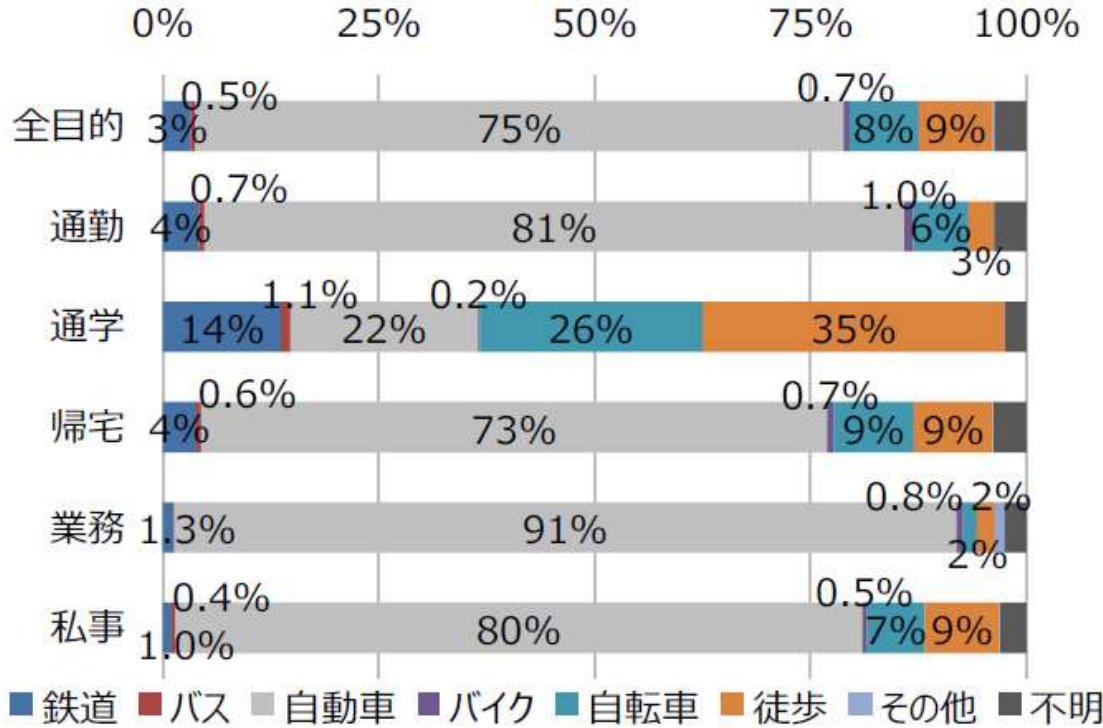
前橋市立地適正化計画

コンパクト・プラス・ネットワークの概念のもと、以下の視点でまちづくりを目指すこととする。

■ 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で、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





○自動車への過度な依存
交通手段分担率(群馬県PT調査)

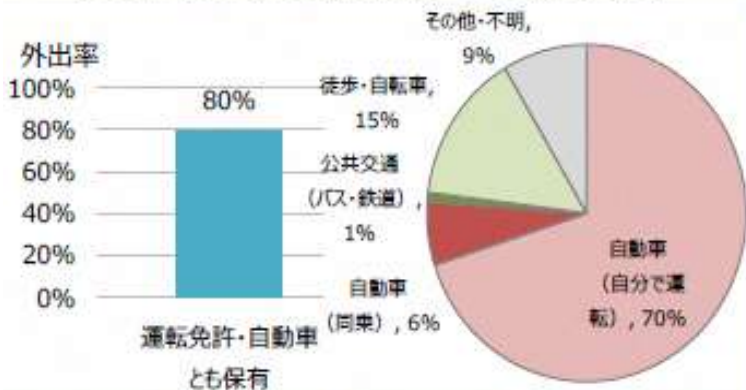
- ▶自動車75%
- ▶鉄道3%
- ▶バス0.5%
- ▶通学における自転車26%

○免許非保有者の移動

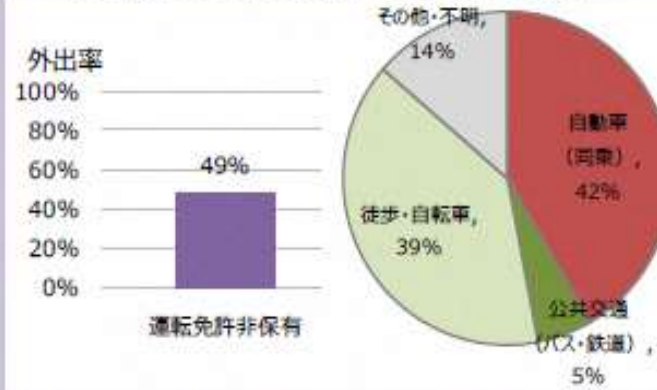
- ▶免許非保有者の公共交通利用5%
- ▶お出かけ機会の急減
- ▶送迎負担の増大

○突出した自転車事故件数

免許・自動車保有者の外出率・交通機関分担率



免許非保有者の外出率・交通機関分担率



■ 高齢者の外出率と代表交通手段分担率(左:運転免許・自動車とも保有、右:運転免許非保有)

中学生の通学時事故件数(2022年)

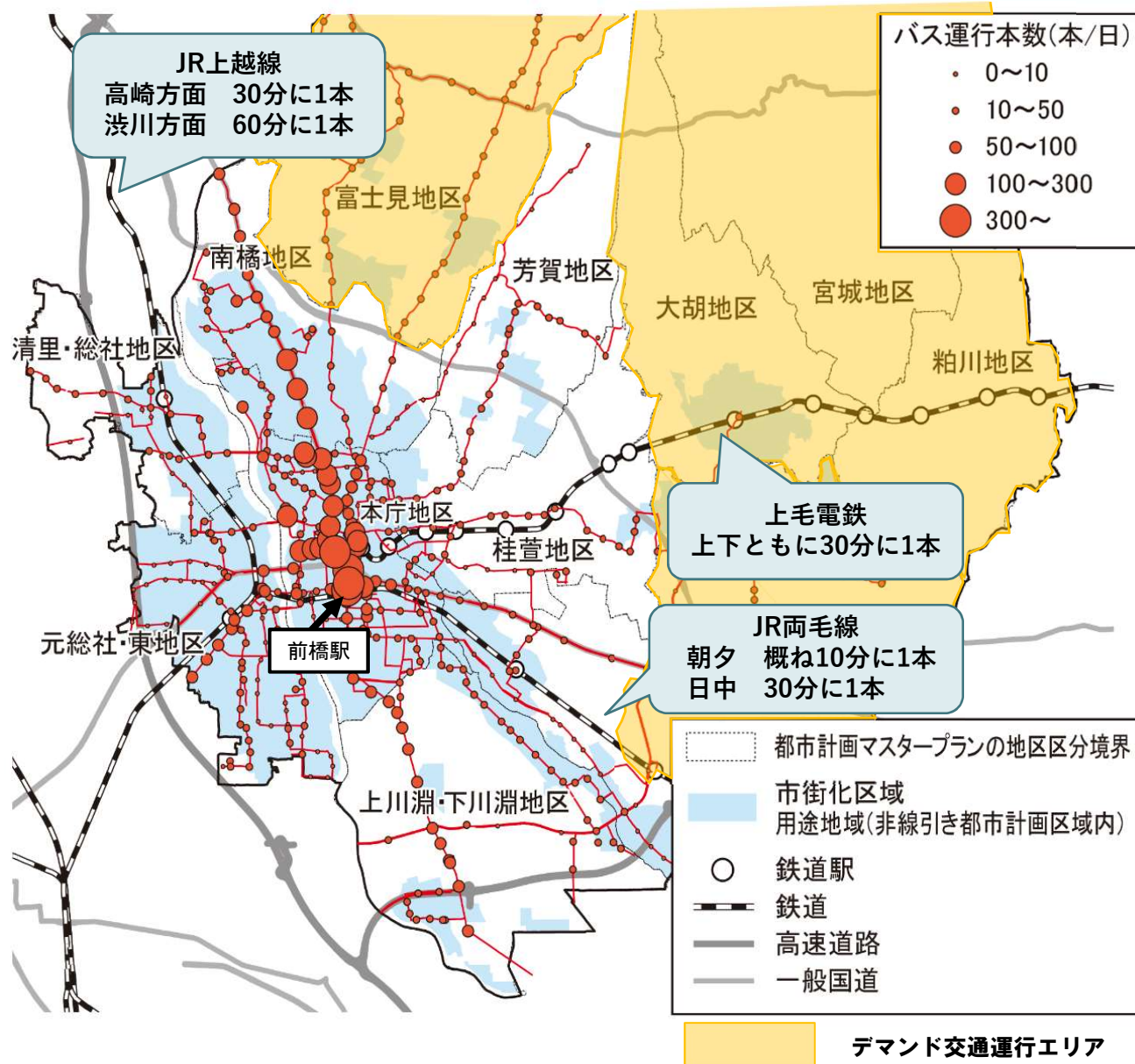
順位	前年順位	都道府県	1万人当たりの事故件数
1	1	群馬	32.03
2	2	香川	16.30
3	4	佐賀	13.07

高校生の通学時事故件数(2022年)

順位	前年順位	都道府県	1万人当たりの事故件数
1	1	群馬	93.63
2	2	静岡	56.67
3	3	徳島	43.27

出典: 自転車の安全利用促進委員会

資料: 平成27年度群馬県パーソナルトップ調査



・JR両毛線、上越線、上毛電鉄を軸に、前橋駅を中心にバスが放射状に運行

・市街化区域内では路線バスが運行しているが、南北幹線を除くと本数が少ない

・各方面からのバスがまちなかで重複して運行しており、郊外ではデマンド交通が運行

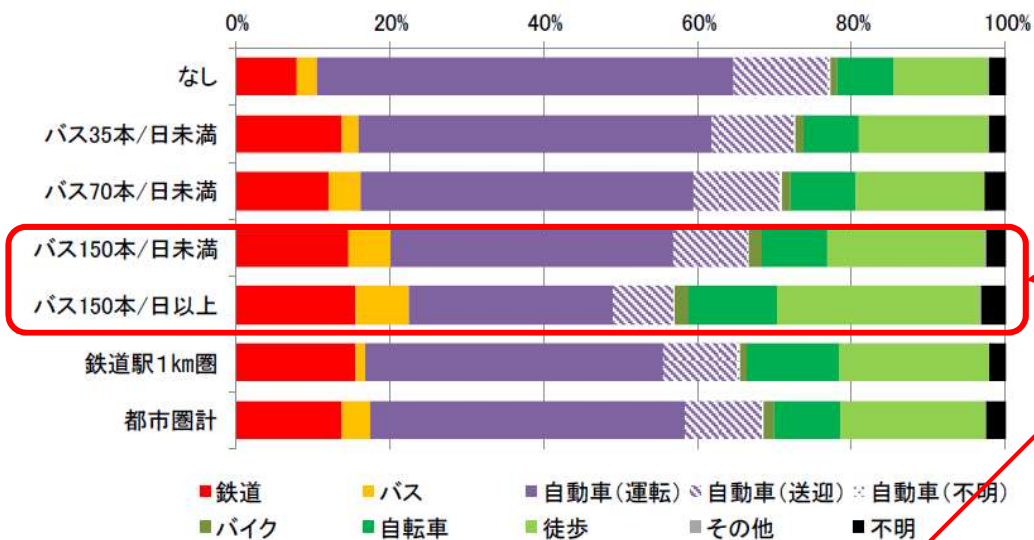


図 3-205 公共交通運行本数別の代表交通手段分担率 (第5回平日)
出典: 宮城県PT調査

バスの運行本数が多い地区ほどバスを初めとして自動車以外の移動手段を選ぶ人が多い
= 各々状況に応じた交通手段を選択

バスの運行最大間隔が30分より短くなると大幅にトリップ密度が増加

バスの運行間隔が多いほど外出率が増加

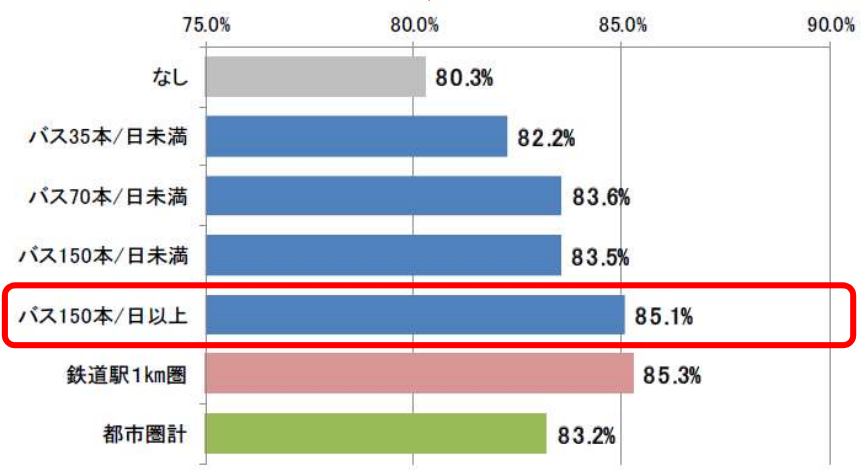


図 3-203 公共交通運行本数と外出率 (第5回平日)
出典: 宮城県PT調査

市民が多様な交通手段を選択できる社会

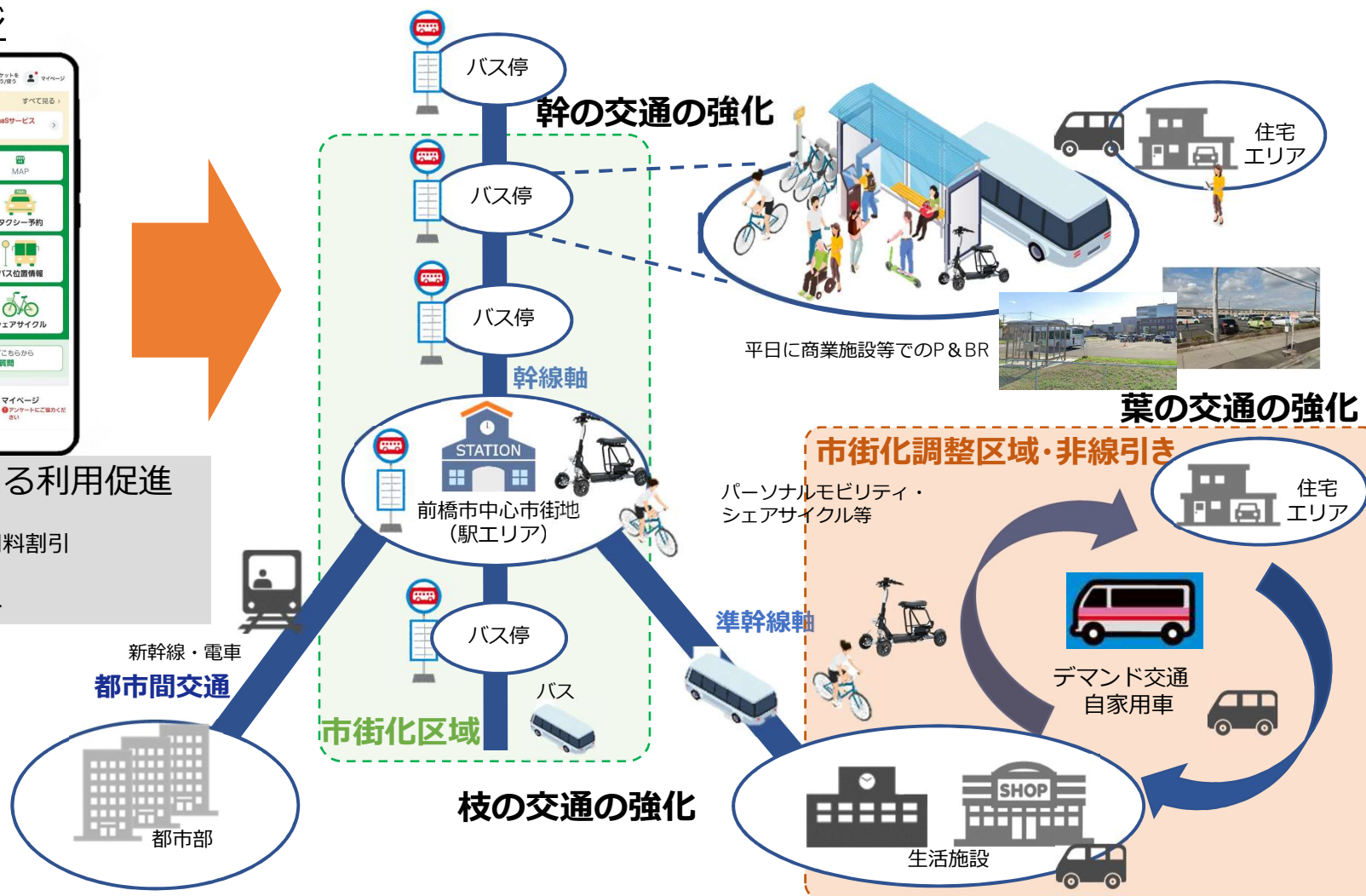
→地域に応じて自宅から目的地まで過度に自家用車に依存しない移動できる環境の整備が必要
例えば、以下の形のような整備を実施することは有効なのか、また、効果的な整備をするためには、どのような公共交通の見直しを行えばよいのかを確認するためにアンケートを実施したい

整備イメージ



Maasによる利用促進

- ⇒経路検索、予約
- ⇒モビリティの利用料割引
- ⇒駐車場利用料割引
- ⇒商業施設サービス



参考：前橋市アーバンデザイン

まちなかにおける民間主体のまちづくりを推進するための指針をR1に制定し、ウォーカブルなまちを目指す

【前橋市中心市街地 官民連携事業一覧】 令和4年4月

前橋デザインコミッション
「アーバンデザイン」及び
「グリーン&リラックス」の推進

MDC

千代田町中心拠点地区再開発事業 基本構想



リノベーションまちづくり



家守会社設立



まちづくりファンド



DONUTS.LLC

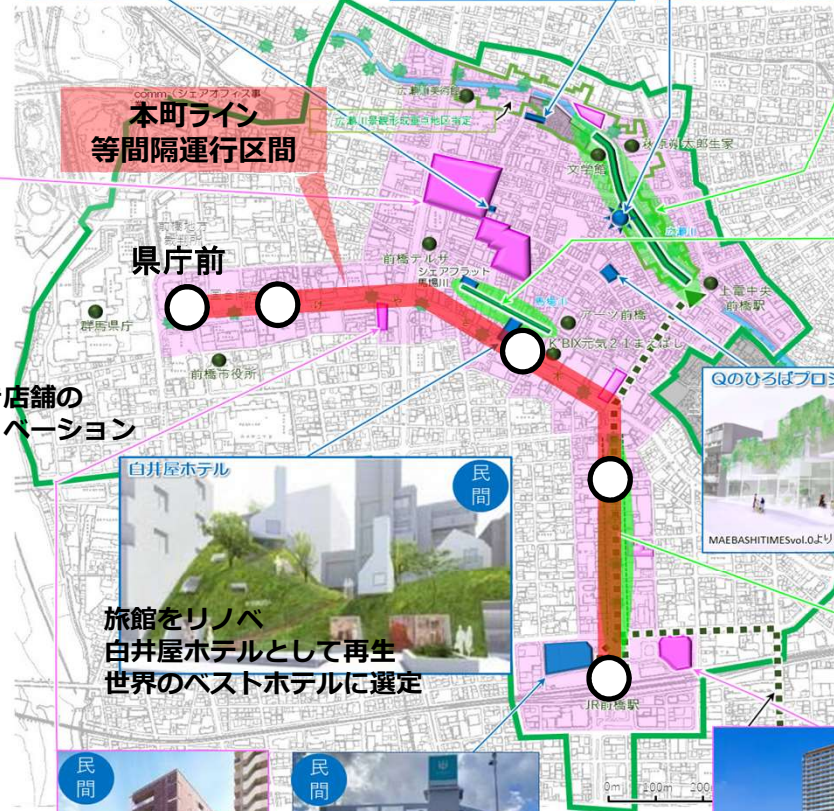


アーバンデザイン・モデルプロジェクト（広瀬川エリア）



アーバンデザイン・モデルプロジェクト（馬場川エリア）

道路を民間で民間の資金により整備



アーバンデザイン・モデルプロジェクト（けやき並木エリア）

前橋市アーバンデザイン策定区域
市街地総合再生計画重点施策区域

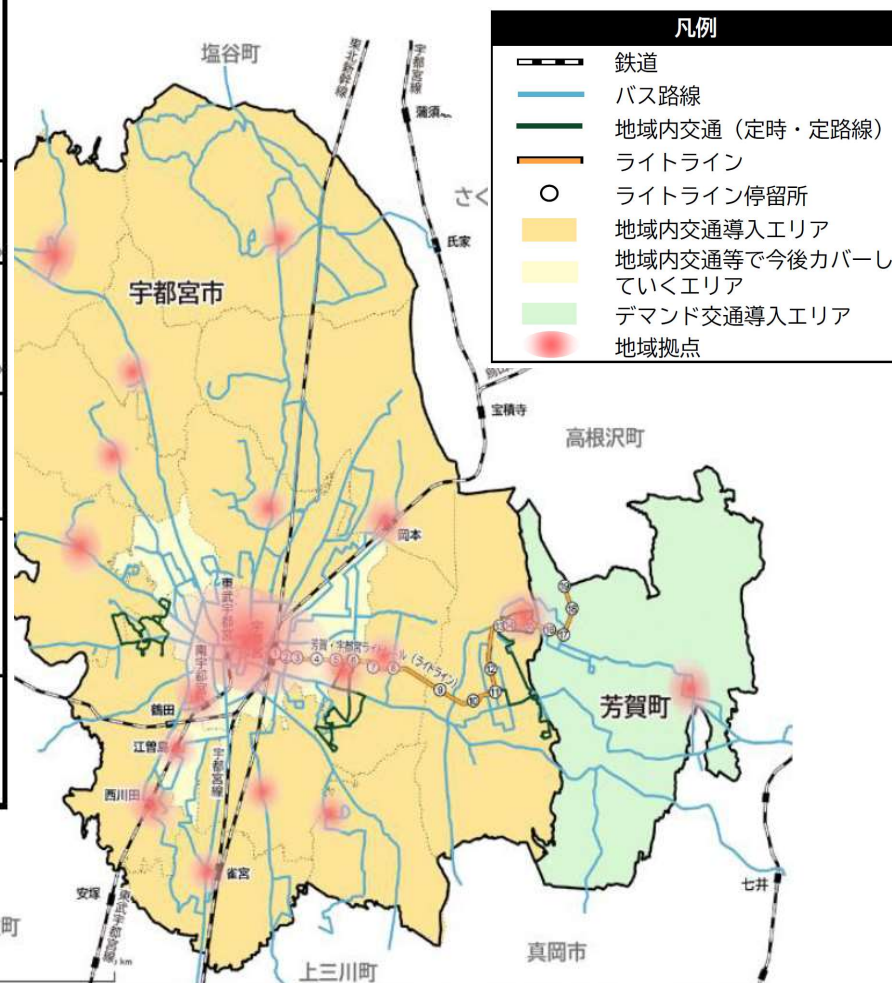
本町14地区優良建築物整備事業 (事業中: 住宅、店舗)

アクエル前橋

JR前橋駅北口地区第一種市街地再開発事業 (事業中: 住宅、店舗、一時仮設保育事業)

位置づけ	系統	役割	確保・維持
基幹公共交通	↑ ライトライン (橙色)	芳賀町と宇都宮市の公共交通ネットワークの軸として拠点間や広域間の移動を担います。	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保します。
	↓ 幹の交通	基幹公共交通を補完し、広域間の移動を担います。	国、県と連携し、地域公共交通確保維持事業(幹線補助)などを活用し持続可能な運行を目指します。(※)
幹線公共交通	↑ 路線バス (水色)	基幹公共交通を補完し、拠点間の移動を担います。	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保します。
	↓ 枝の交通	基幹公共交通や幹線公共交通を接続し、その周辺の拠点等を運行します。	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保します。
支線公共交通①	↓ 葉の交通	宇都宮市内の各地域内において、買い物や通院など日常生活における移動を担うとともに、地域間の移動を担うライトラインや幹線バスと接続します。	地域運営組織と連携した取組により一定以上の運行水準を確保します。
支線公共交通② (地区拠点内移動)	↑ 地域内交通 (全域:薄橙色) (定時定路線:深緑色)	地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)を活用し持続可能な運行を目指します。	一定以上の運行水準を確保します。
	↓ デマンド交通 (薄緑色)	芳賀町内において、買い物や通院など日常生活における移動を担います。	一定以上の運行水準を確保します。

鉄道・ライトライン・バス・地域内交通・デマンド交通が効果的・効率的に連携した公共交通ネットワークを構築するとともに、交通手段間の円滑な乗り換え環境を整備し、ネットワークの連携強化を図ります。



※ 市域をまたいで運行する地域間幹線系統の一部系統は、「栃木県地域公共交通計画」に位置付け、役割、必要性等を整理しております。

交通重要路線を具体的に選定



【各エリアにおける考え方】

まちなか

- 自家用車等の流入を抑制し、徒歩・自転車・バス等の多様な交通モードが便利に利用できる人中心の空間を形成する
- 都心軸を中心とした「新しい交通システム（第1段階）」の整備により、まちなかと郊外におけるスムーズな移動を実現し、魅力をさらに高める

居住誘導区域

- まちなかと郊外を結ぶ「公共交通重要路線」について、定時性や速達性などの利便性を高め、公共交通の便利な区域への居住の誘導を図る
- 鉄道・バス等と他の交通モードを接続・乗継できるモビリティハブ※の整備を進め、多様な交通モードを便利に利用できる移動環境を整え、自家用車からの転換を目指す

郊外

- 自家用車と公共交通を組み合わせながら、地域の特性に応じたフィーダー交通の導入を進め、移動手段の確保とともに、過度に自家用車に依存せず外出しやすい環境づくりを目指す

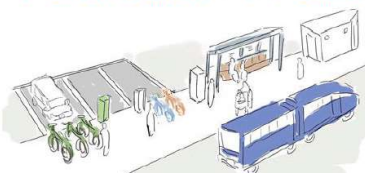
【交通結节点とモビリティハブの定義】

交通モード	交通結节点	本市の状況
鉄道	駅(JR・IR)	多様な交通モードが接続・乗継するため、これまで積極的に整備
	駅(北陸鉄道)	
バス、地域運営交通	バス停留所	それぞれの整備を行ってきたが、連携強化が必要
タクシー	タクシーバイ等	↓ 金沢版モビリティハブ 地域に応じて多様な交通モードを円滑に接続・乗継する拠点を整備
自転車	駐輪場・ポート	
自動車	パーク・アンド・ライド	

※モビリティハブ：鉄道・バス・タクシー・地域運営交通・シェアサイクル・自動車などの多様な交通モードとの接続・乗継拠点

概ねまちなか区域以外の公共交通重要路線沿線

居住地から公共交通重要路線までのアクセス向上のため、P & R、駐輪場、バス・鉄道の待合環境などの施設を整備



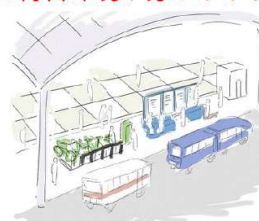
準郊外型モビリティハブ (タイプ1)



郊外型モビリティハブ (タイプ2)

概ねまちなか区域内

まちなか区域内で公共交通同士の乗継の円滑化のため、バス・鉄道の待合環境や分かりやすい案内表示などを整備



まちなか型モビリティハブ (タイプ3)

アフターコロナ時代に向けた地域交通の共創に関する研究会

ファーストワンマイルを発送の起点として、「葉の交通」について多様な主体の「共創」を实践することにより、くらしのニーズに基づく持続可能な交通を実現するモデルを研究

