

5. 目指すべき都市の姿の検討

5. 目指すべき都市の姿の検討

5-1 本市の問題点及び今後の方向性の整理

前述までの整理を踏まえ、本市における問題点を以下にまとめる。

表 5-1 公共交通の問題点の整理

<p>本市全域の問題点</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● <u>路線バスの運行サービス水準が需要と一致しておらず、路線毎の役割が明確になっていない</u> ● <u>情報案内が事業者ごとになっており、わかりづらい案内になっている</u> ● <u>運行本数が少なく乗り継ぎも不便</u> ● <u>前橋駅から放射路線が主体のバス路線網となっており、中心部で複雑に輻輳している</u> ● <u>路線バスの定時性が確保されていない</u> ● <u>ネットワーク化されていない</u> ● <u>公共交通不便地域</u> の存在 ● <u>交通系 IC カードが使えない</u> ● <u>委託路線バスの補助金額が増加傾向</u> にある
<p>中心市街地の問題点</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● <u>6社の路線が重複して運行しており、全体としてダイヤが非効率</u> ● <u>前橋駅の列車の発着に必ずしも路線バスが接続していない</u> ほか、一部を除き <u>終バスの発車が早い</u> ● <u>前橋駅と中央前橋駅が結節されていない</u> ● <u>前橋駅と主要拠点から離れており、その間に形状が複雑な本町二丁目交差点があるため、路線バスや歩行者・自転車などの通行がしにくい</u> ● <u>主要拠点間を回遊しやすい路線網になっていない</u> ● <u>県庁前や中央前橋駅前などにおいて、バス停が分散している</u>
<p>交通弱者と問題点</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● <u>運転免許・自動車を持たない高齢者の外出率が低い</u> ● <u>交通弱者(高齢者・学生など)が外出する際は、誰かの運転する自動車に同乗するなど、送迎の負担が大きい</u> ● <u>高校生などの通学に路線バスが利用しにくい</u> ● <u>高齢者免許保有率の上昇と高齢者事故割合の増加</u> ● <u>公共交通が充実していないために運転免許証を自主返納しにくい</u> ● <u>ノンステップバスの導入などバリアフリー化を求める人が多い</u>

表 5-2 まちづくりの問題点の整理

本市全域の問題点	<ul style="list-style-type: none"> ● 市街地が低密度で広がっており、<u>効率的な公共交通ネットワークの形成が難しい</u> ● 他の都市と比較して <u>高い自動車分担率</u>
中心市街地の問題点	<ul style="list-style-type: none"> ● <u>既成市街地の人口減少</u> ● 郊外大型店舗などの分散立地による <u>求心力の低下</u>

以上の問題点を踏まえ、今後の方向性を以下に整理する。

○ 将来人口動態を捉え、効率的な都市経営を図っていくうえで、コンパクトな都市づくりを進めていく必要がある。

○ 過度な自動車交通への依存から脱却するために、公共交通のネットワーク化による利便性向上を図っていく必要がある。

○ 複数事業者が運行している状況を踏まえ、各事業者の連携・協調による利便性向上を図っていく必要がある。

5-2 目指すべき都市の姿（将来都市構造）の検討

【市全体のイメージ】

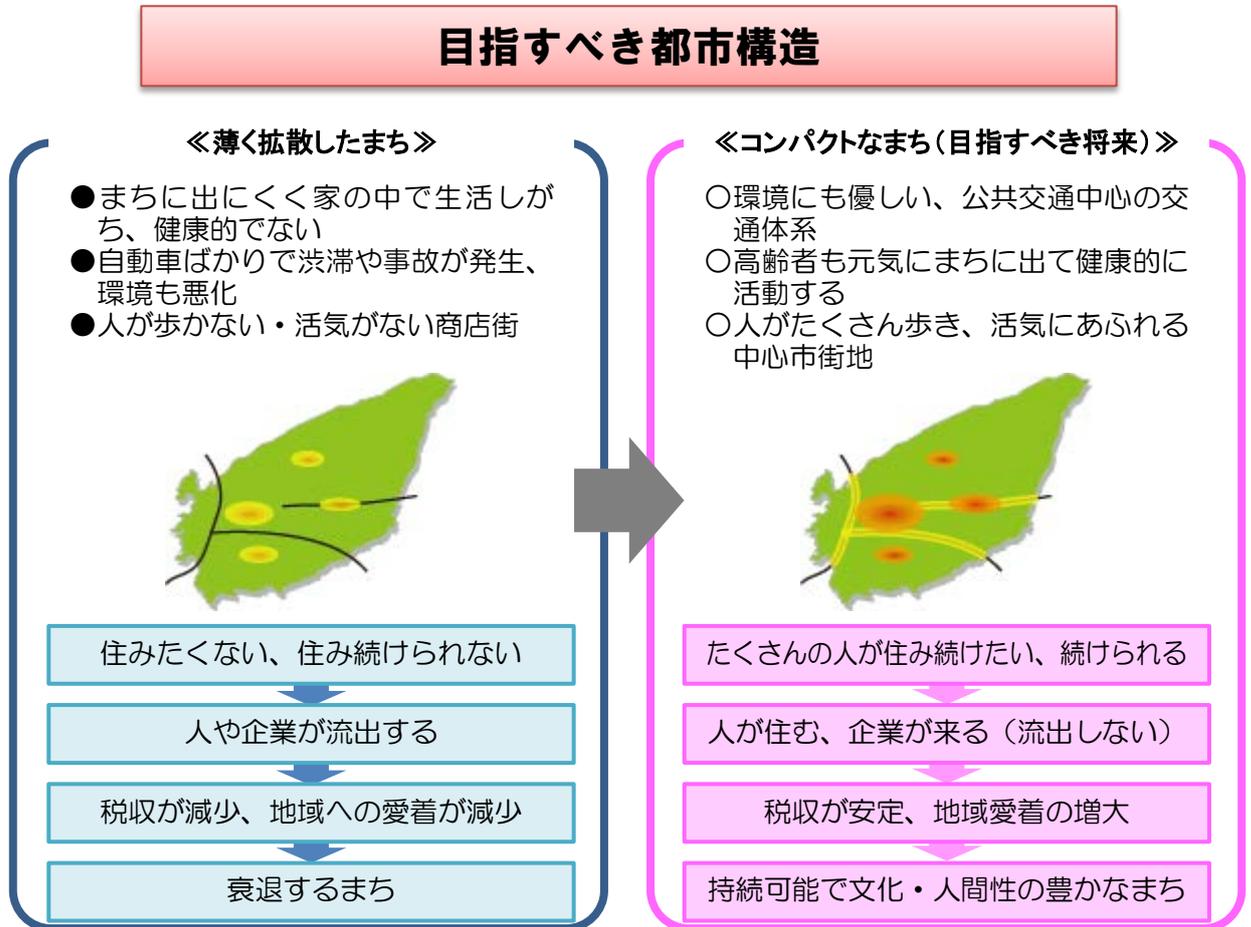


図 5-1 目指すべき姿のイメージ（市全体）

【中心市街地のイメージ】



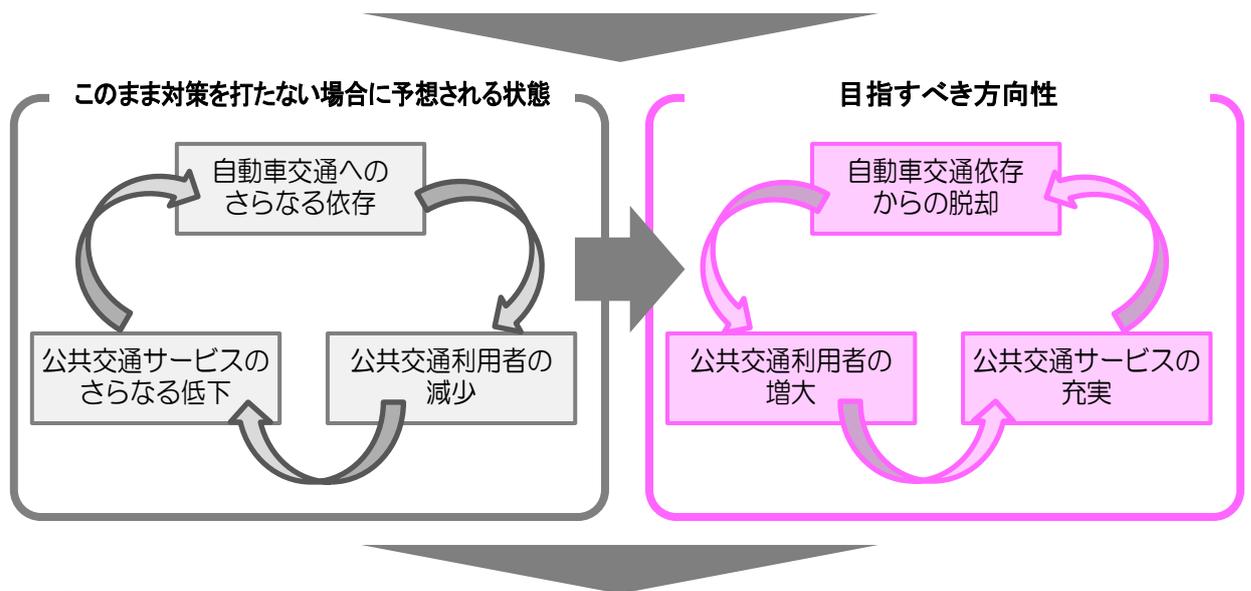
図 5-2 目指すべき姿のイメージ（中心市街地）

本計画は、前橋市立地適正化計画と相互に連携することで、公共交通軸を中心としたコンパクトなまちづくりを実現し、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及び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を図っていくものである。

5-3 交通体系変革の必要性の検討

【本市における交通体系の現状】

- 自動車依存型社会の進展:自動車依存による通勤通学圏や経済活動圏の拡大と人口密度の低下
- 超高齢化と高齢者の自動車利用増:高齢化率が 28.2%(H29.12 末)に達し、高齢者ドライバーの増加による自動車関連事故増等への懸念
- 公共交通の衰退:鉄道及びバス利用の経年的な減少による路線存続の危機



【交通体系変革の必要性】

過度に自動車に依存しない交通体系が必要

人々の多様な移動ニーズに対応し円滑に移動できる環境づくり

郊外部から都心地域や駅周辺拠点エリアに人を導く環境づくり

図 5-3 交通体系変革の必要性

【現在と将来の公共交通軸と都市機能集積のイメージ】

前橋市立地適正化計画における拠点形成等の将来都市構造に応じて、鉄軌道及びバスネットワークを体系的に再構築し、公共交通沿線への居住・施設誘導を図っていく。

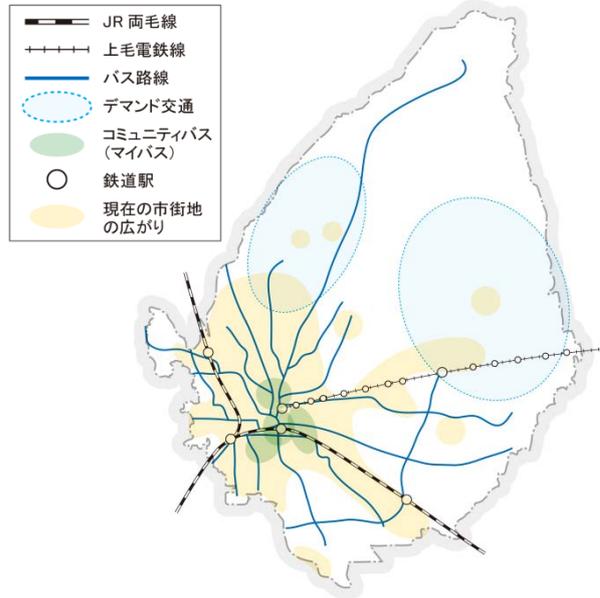


図 5-4 現在の公共交通軸と都市機能集積のイメージ

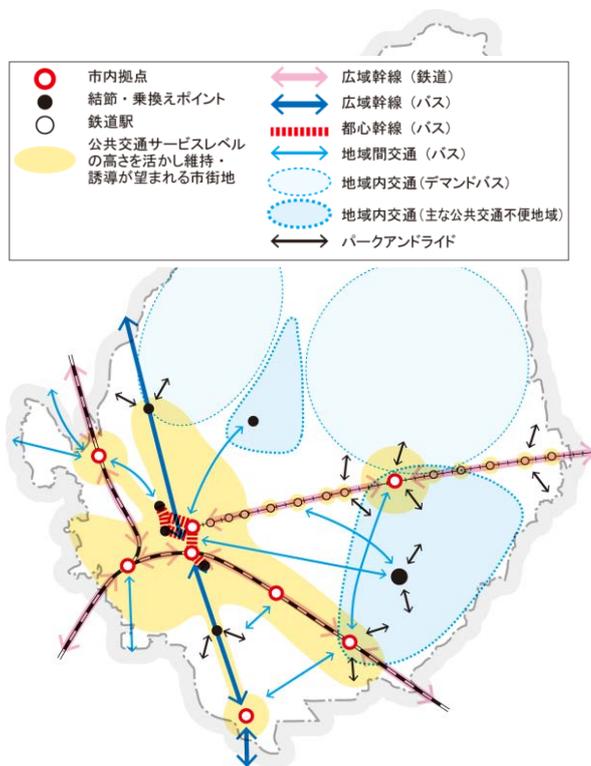


図 5-5 将来の公共交通軸と都市機能集積のイメージ

6. 計画の目標と達成状況の評価 について

6. 計画の目標と達成状況の評価について

6-1 計画目標の設定

6-1-1 上位関連計画における目標

(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））

第七次前橋市総合計画においては、『めぶく。～良いものが育つまち（where good things grow.）～』をビジョンとして掲げており、その中で、「これまで大切にしてきたまちの誇りや可能性」や「将来を担う子や孫たちの世代」に注目している。

本計画においては、「これまで大切にしてきたまちの誇りや可能性」として、これまで本市の顔として発展してきた中心市街地をさらに活性化させる交通体系を構築すること、また、「将来を担う子や孫たちの世代」など、あらゆる世代が移動しやすい交通体系を構築することが求められる。

【ビジョン】

本市には、水と緑にあふれる豊かな自然環境、絹遺産をはじめとする歴史文化、充実した医療環境、全国有数の農業生産力など、多くのまちの誇りや可能性があります。これらは、このまちで暮らしてきた多くの人たちが、永きにわたって愛し、守り、育て、残してきた財産であり、ここ前橋が、人々の暮らしを支え、「良いものが育つ場所」であることの証です。

そこで、「前橋の未来に向かって、これまで大切にしてきたまちの誇りや可能性を受け継ぎ、磨き育て、新たな価値を生み出しながら、将来を担う子や孫たちの世代に未来への糧として繋いでいくことを、ここに暮らすすべての人で実現する。」という想いを込めて、『めぶく。～良いものが育つまち（where good things grow.）～』を地域全体で共有していくビジョンとして掲げます。

図 6-1 第七次前橋市総合計画におけるビジョン

出典：第七次前橋市総合計画（令和3年）

(2) 第2期県都まえばし創生プラン（令和2年3月策定）

第2期県都まえばし創生プランでは、基本目標を「①結婚・出産・子育ての希望をかなえる」「②若者の定着と多様な人材の活躍により、地域の活力を維持する」として掲げており、2つの基本目標を達成するための共通する取り組みとして「誰もが暮らしやすいまちづくり」が位置付けられている。公共交通分野においても、子どもから高齢者まで誰もが暮らしやすい移動環境を考える必要がある。

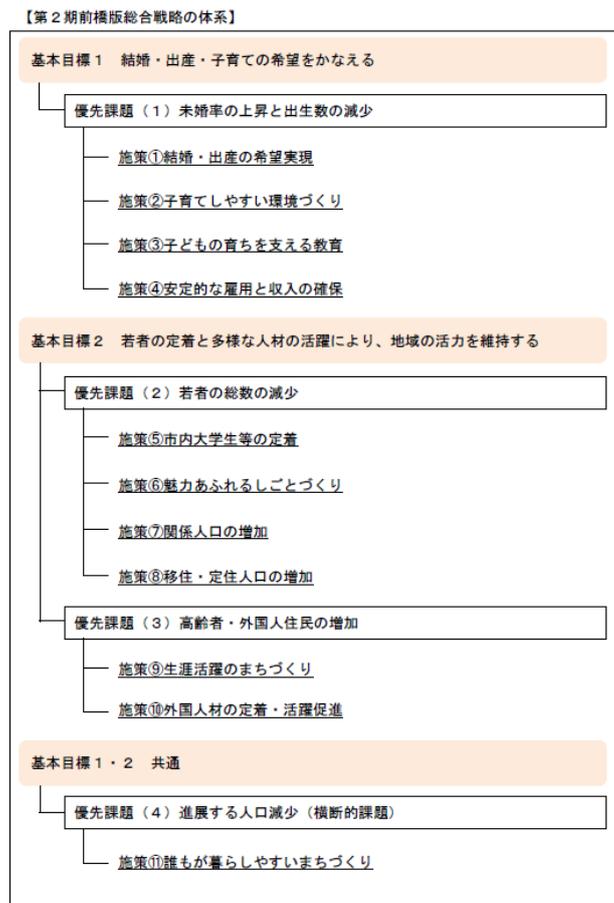


図 6-2 前橋版総合戦略における創生プランの体系（再掲）

出典：第2期県都まえばし創生プラン（令和2年）

基本目標 1・2 共通

優先課題（4） 進展する人口減少（横断的課題）
解決の方向性 持続可能なまちづくり

《具体的な施策と重要業績指標》

⑪誰もが暮らしやすいまちづくり

人口減少社会においても、地域の活力が維持され、子どもから高齢者まで安心して暮らせるまちを目指し、地域公共交通と連携したコンパクトなまちづくりや環境負荷の少ないまちづくりを進めます。

6-1-2 目標の設定

上位計画である第七次前橋市総合計画や県都まえばし創生プランにおける目標を、公共交通の分野から支え、かつ都市計画マスタープランに整合しながら、交通の視点からまちづくり上の問題を克服するべく、以下のとおり、「地域公共交通計画の目標」を設定する。

	地域公共交通計画の目標
目標①	「バスの利便性向上を中心とした公共交通軸の強化」 公共交通の利便性向上により利用者を増加させ、過度な自動車依存からの脱却を図る
目標②	「公共交通による、まちなかの回遊性の向上」 回遊性の向上により、人がたくさん歩き、活気にあふれる中心市街地を目指す
目標③	「誰もが快適に移動できる公共交通ネットワークの構築」 自動車を運転できない高齢者や学生であっても自由に外出できるまちを目指す

6-2 目標の達成状況の評価指標

6-2-1 目標の評価指標

前項で設定した地域公共交通計画の目標それぞれに対する評価指標について、以下のよう
に設定する。

目標の達成度を測る評価指標としては、施策の実施量（事業進捗）ではなく、それによる
社会の変化である事業効果によって設定する。

目標	評価指標(事業効果)	現状値	目標値 (R7(2025)年度)	目標値の 考え方
1 バスを 中心と した公 共交通 軸の強 化	年間公共交通利用人数 ※1	19,577 千人 (R1 年度)	19,600 千人 (53,700 人/日)	新型コロナによりR2 から減 各施策実施によりR1 水準への回復
	鉄道・バスなどの公共交通機関が便利であると感じる人の割合	17.5% (R1 年度)	20%※2	近年の低下傾向からH28 年水準までの回復を目指す
	地域公共交通に関する収支率 ※3	52.7% (R1 年度運行分)	52.7%	新型コロナによりR2 から悪化 各施策実施によりR1 水準への回復
	地域公共交通に関する公的資金投入額 ※4	3.8 億円 (R1 年度運行分)	3.8 億円	新型コロナによりR2 から増加 各施策実施によりR1 水準への回復
2 公共交通による、まちなかの回遊性の向上	中心部への来訪者数 ※5	15,790 人/日 (H29 年度)	17,500 人/日	都心幹線の設定等により10%程度の増加
3 誰もが快適に移動できる公共交通ネットワークの構築	鉄道・バスなどの公共交通機関が便利であると感じる高齢者の割合	60 歳代 17.9% 70 歳代 22.1% (R1 年度)	60 歳代 20.2% 70 歳代 32.0% ※2	近年の低下傾向からH28 年水準までの回復を目指す

※1. 上毛電鉄上毛線、前橋市が補助をする路線バス（委託路線）、JR を対象

※2. 計画最終年度（R7（2025））にアンケート調査等により把握

※3. 上毛電鉄上毛線、前橋市内を運行する路線バス（全路線）、城南あおぞら号を対象

※4. 前橋市内を運行する路線バス（委託路線、幹線補助路線）、城南あおぞら号を対象

※5. 中心市街地活性化区域内の9箇所における歩行者・二輪車通行量の合計値

6-3 目標達成に向けた施策パッケージ

6-3-1 目標を達成するための施策パッケージ

目標として掲げた「バスの利便性向上を中心とした公共交通軸の強化」及び「公共交通による、まちなかの回遊性の向上」を達成するため、以下の①～⑥の施策パッケージを設定する。「⑥多様な主体の連携によるみんなで支える交通まちづくりの推進」については①～⑤の施策パッケージと連携し、「バスの利便性向上を中心とした公共交通軸の強化」と「公共交通による、まちなかの回遊性の向上」の双方を支えるものとして位置づける。

また、「誰もが快適に移動できる公共交通ネットワークの構築」という目標の達成に向けては、個別の施策パッケージを設けず、各施策パッケージにおいて交通弱者の利用を考慮することにより、誰もが利用しやすいユニバーサルデザインされた公共交通ネットワークの構築を目指すものとする。

目標	施策のパッケージ
「バスの利便性向上を中心とした公共交通軸の強化」 公共交通の利便性向上により利用者を増加させ、過度な自動車依存からの脱却を図る	① 拠点間を結ぶ公共交通軸の強化・形成
	② 各拠点へのアクセスの向上
	③ 公共交通の利便性向上
「公共交通による、まちなかの回遊性の向上」 回遊性の向上により、人がたくさん歩き、活気にあふれる中心市街地を目指す	④ まちなかの回遊性の向上
	⑤ 都心地域への自動車利用の抑制
⑥ 多様な主体の連携によるみんなで支える交通まちづくりの推進	
「誰もが快適に移動できる公共交通ネットワークの構築」 自動車を運転できない高齢者や学生であっても自由に外出できるまちを目指す	→全ての施策において交通弱者の利用を考慮することにより、誰もが利用しやすいユニバーサルデザインされた公共交通ネットワークの構築を目指す

7. 取り組むべき施策の検討

7. 取り組むべき施策の検討

7-1 施策体系

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

第6章で掲げた3つの目標達成に向け必要な施策のうち、公共交通ネットワーク形成に関する施策の本市における展開イメージを以下に示す。

【施策の展開イメージと主な施策の概要】

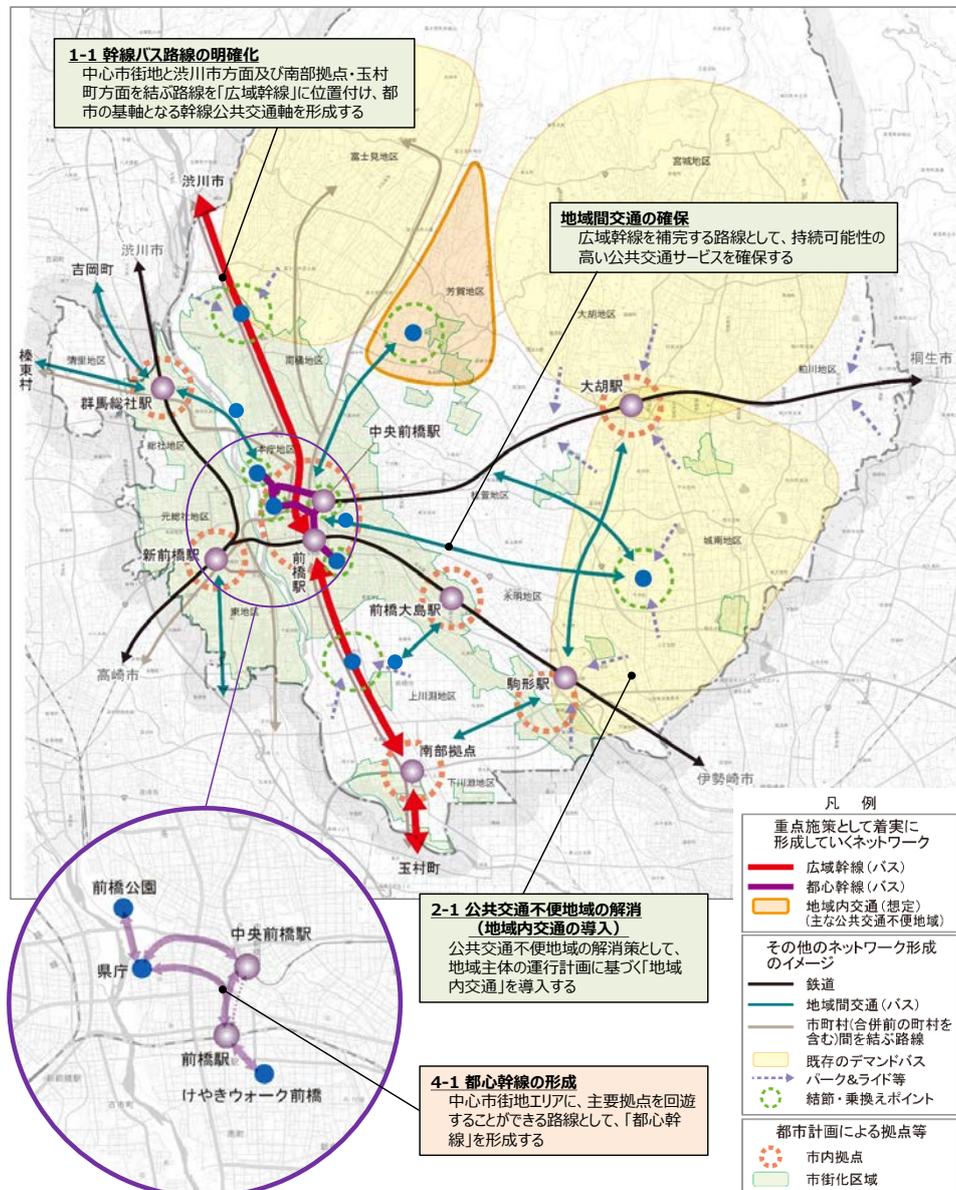


図 7-1 公共交通ネットワーク形成に関する施策の展開イメージ

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

前橋市立地適正化計画における都市機能誘導区域及び居住誘導区域の設定など本市のまちづくり施策との整合を考慮しながら、各施策パッケージを実現するための個別施策を表7-1、また、各個別施策の実施スケジュールを表7-2のとおり設定する。なお、各個別施策の実施にあたっては、地域公共交通利便増進計画の策定を見据えながら、関係者との協議等を進めていくものとする。

平成29年7～8月に実施した、本市の公共交通に関する市民及び路線バス利用者向けアンケートの結果を踏まえて、市民の期待度が高い8つの施策を重点施策とした。重点施策については、事業進捗の目標を定め、施策の進行状況を重点的に管理する。さらに、施策内容及び各施策相互の関連性を考慮し、令和7(2025)年度までに実現(一部実現を含む)する施策を短期的な施策、令和8(2026)年度以降に実現(一部短期での実現を含む)する施策を中長期的な施策に分類した。

表 7-1 各施策の取り組み方について

No	施策パッケージ	個別施策	短期的な施策	中長期的な施策	利便増進計画該当
1-1	拠点間を結ぶ公共交通軸の強化・形成	幹線バス路線の明確化	○	○	○
1-2		幹線バスの定時性確保	○		
1-3		鉄軌道間のネットワーク化	○		
2-1	各拠点へのアクセス性の向上	公共交通不便地域の解消（地域内交通の導入）	○		○
2-2		鉄道駅や主要バス停における結節強化	○	○	○
2-3		JR 群馬総社駅西口の開設		○	
3-1	公共交通の利便性向上	バリアフリー化	○		
3-2		バス待ち環境の快適化	○		
3-3		分かりやすい情報案内	○		○
3-4		バスドライバーのサービス向上	○		
3-5		自転車と公共交通を組み合わせた移動の利便性向上	○		
3-6		利用しやすいバス運賃制度の検討	○		○
3-7		交通系 IC カードの導入	○		○
3-8		新技術を活用した交通環境の高度化	○		○
4-1	まちなかの回遊性の向上	都心幹線の形成	○		○
4-2		シェアサイクルの導入（サイクルポート設置等）	○		
4-3		歩行・自転車利用環境の改善	○		
4-4		本町二丁目交差点周辺の改良		○	
5-1	都心地域への自動車利用の抑制	パーク＆ライド等の推進	○		
5-2		都心地域の駐車施設の適正化		○	

■ : 重点施策

表 7-2 各施策の実施スケジュール（1年ごと）

施策			R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	中期	長期
1-1	拠点間を結ぶ公共交通軸の強化・形成	幹線バス路線の明確化	運行計画の検討	運行開始	段階的に実施	計画の検討			
		幹線バスの定時性確保	関係者の協議・調整	段階的に実施					
		鉄軌道間のネットワーク化	段階的に実施						
2-1	各拠点へのアクセシビリティの向上	公共交通不便地域の解消（地域内交通の導入）	実施内容の検討	検討結果を踏まえて順次導入					
2-2		鉄道駅や主要バス停における結節強化	実施計画の検討 関係者の協議・調整	段階的に実施					
2-3		JR群馬総社駅西口の開設	基本設計	関係者の協議・調整	実施				
3-1	公共交通の利便性向上	バリアフリー化	段階的に導入						
3-2		バス待ち環境の快適化	設置個所の検討	段階的に実施					
3-3		分かりやすい情報案内	共通ルールの検討	段階的に実施					
			本格導入の検討	条件が整い次第実施					
			物件作成	順次配布 適宜実施					
3-4		バスドライバーのサービス向上	随時実施						
3-5		自転車と公共交通を組み合わせた移動の利便性向上	実施計画の検討 関係者の協議・調整	関係者の協議・調整	段階的に実施				
3-6		利用しやすいバス運賃制度の検討	整備	開業	継続実施				
	実施内容の検討		段階的に実施						
3-7	交通系ICカードの導入	導入	2系統のカードの一体的な利用環境の検討・整備						
3-8	新技術を活用した交通環境の高度化	段階的に実施							
4-1	まちなかの回遊性の向上	都心幹線の形成	運行計画の検討 関係者の協議・調整	関係者の協議・調整	実施				
4-2		シェアサイクルの導入（サイクルポートの設置等）	運行計画の検討 関係者の協議・調整	関係者の協議・調整	実施				
4-3		歩行・自転車利用環境の改善	段階的に計画を検討	継続的にイベント実施・段階的に整備着手					
4-4		本町二丁目交差点周辺の改良	計画の検討	計画の検討					
5-1	都心地域への自動車利用の抑制	パーク&バスライド等の推進	計画検討・関係者調整	段階的に整備着手					
5-2		都心地域の駐車施設の適正化	関係者の協議・調整	関係者の協議・調整	開業・段階的に実施				

中期：R8（2026）～R12（2030） 長期：R13（2031）～

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

7-2-1 施策パッケージ

7-1-2 で示した各個別施策は、以下のような考え方により、第6章に示した3つの目標と対応するように構成されている。

(1) 「バスの利便性向上を中心とした公共交通軸の強化」実現のための施策パッケージ

『「バスの利便性向上を中心とした公共交通軸の強化」公共交通の利便性向上により利用者を増加させ、過度な自動車依存からの脱却を図る』を実現するために、図7-2に示す施策による公共交通ネットワークを形成する。

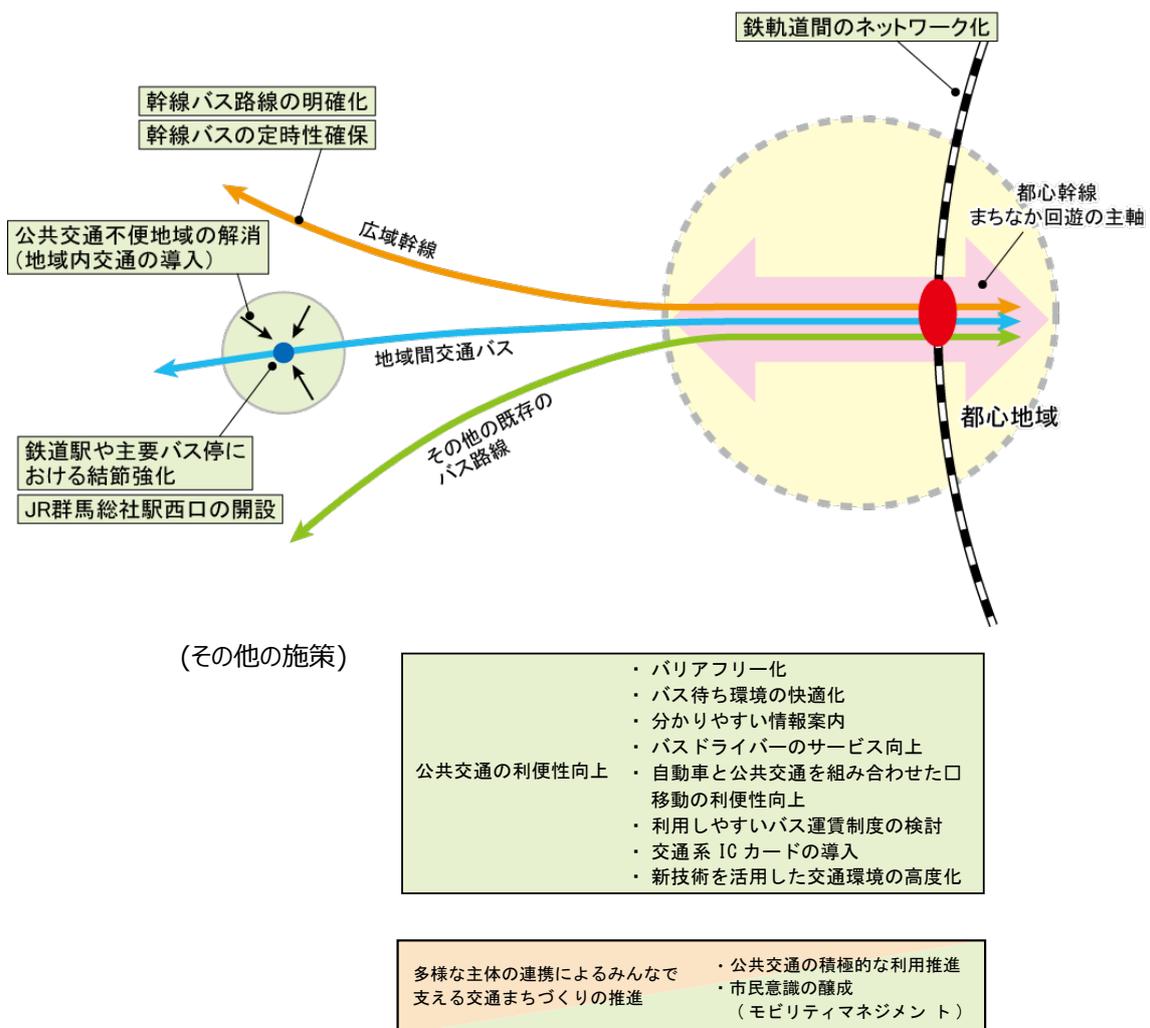


図 7-2 公共交通ネットワークの形成イメージ①

(2) 「公共交通による、まちなかの回遊性の向上」実現のための施策パッケージ

『公共交通による、まちなかの回遊性の向上』回遊性の向上により、人がたくさん歩き、活気にあふれる中心市街地を目指す』を実現するために、図 7-3 に示す施策による公共交通ネットワークを形成する。

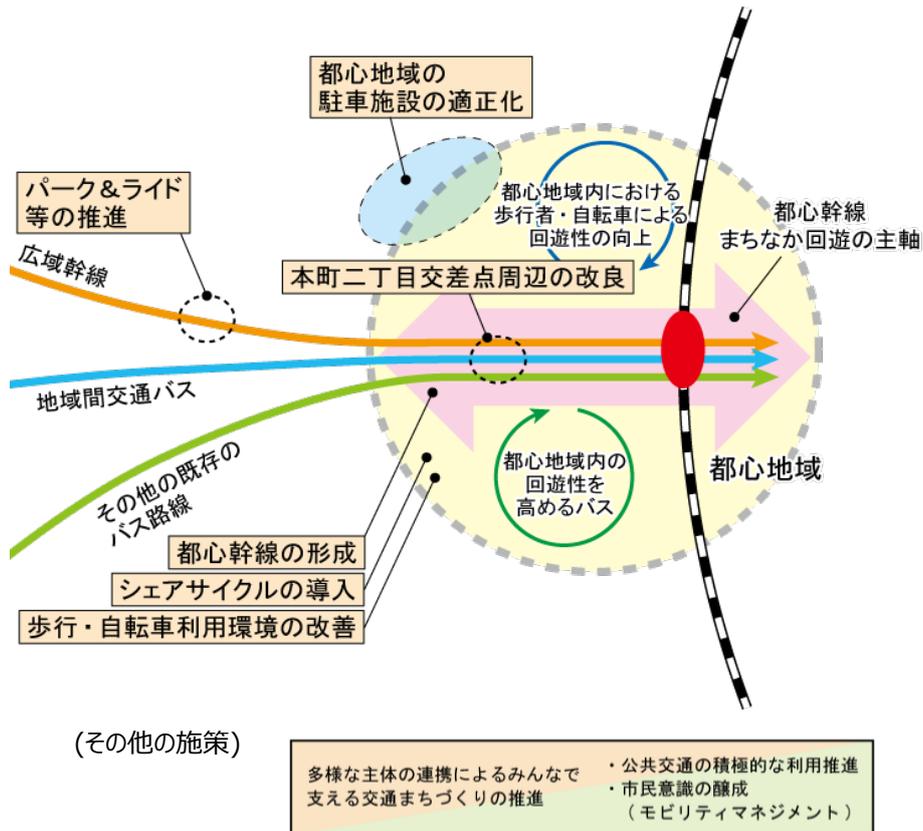


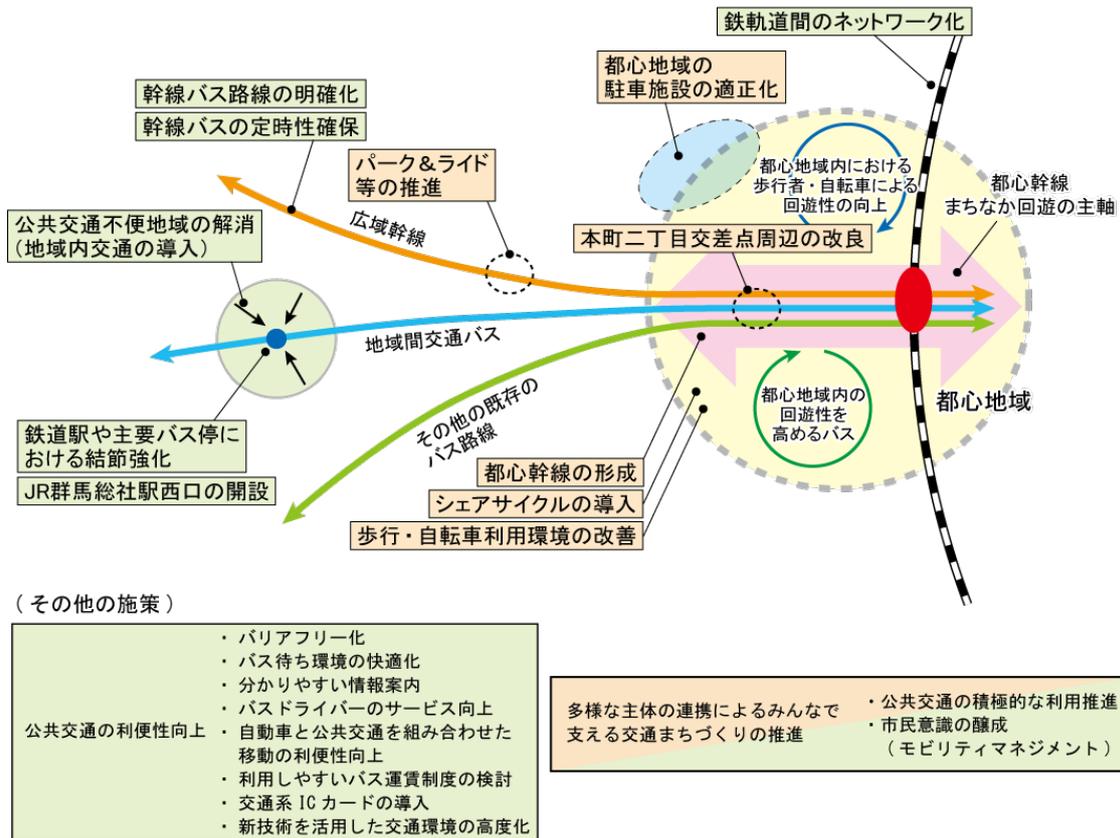
図 7-3 公共交通ネットワークの形成イメージ②

(3) 「誰もが快適に移動できる公共交通ネットワークの構築」実現のための施策

『「誰もが快適に移動できる公共交通ネットワークの構築」自動車運転できない高齢者や学生であっても自由に外出できるまちを目指す』の実現に向けては、各施策パッケージにおいて、交通弱者の利用を考慮することにより、誰もが利用しやすいユニバーサルデザインされた公共交通ネットワークを構築する。

7-2-2 地域公共交通ネットワーク再編の全体像

各施策パッケージを重ね合わせると図 7-4 のようになり、これが本市の目指す公共交通ネットワークの体系を示す。



凡例

「自家用車に過度に依存しない、環境にやさしいまち」を実現するために取り組む施策

「人がたくさん歩き、活気にあふれる中心市街地」を実現するために取り組む施策

※「高齢者が健康的に活動できるまち」については、全ての施策において高齢者を重点ターゲットとする

図 7-4 公共交通ネットワークの形成の全体像

7-3 施策メニューの概要

7-3-1 公共交通ネットワーク再編の展開イメージ

個別施策メニューのうち、公共交通ネットワーク形成に関する施策の関係性を以下に示す。
また、公共交通ネットワークを形成し、第6章で掲げた3つの目標を実現するための各個別施策の概要を次ページ以降に示す。

【施策の展開イメージと主な施策の概要】

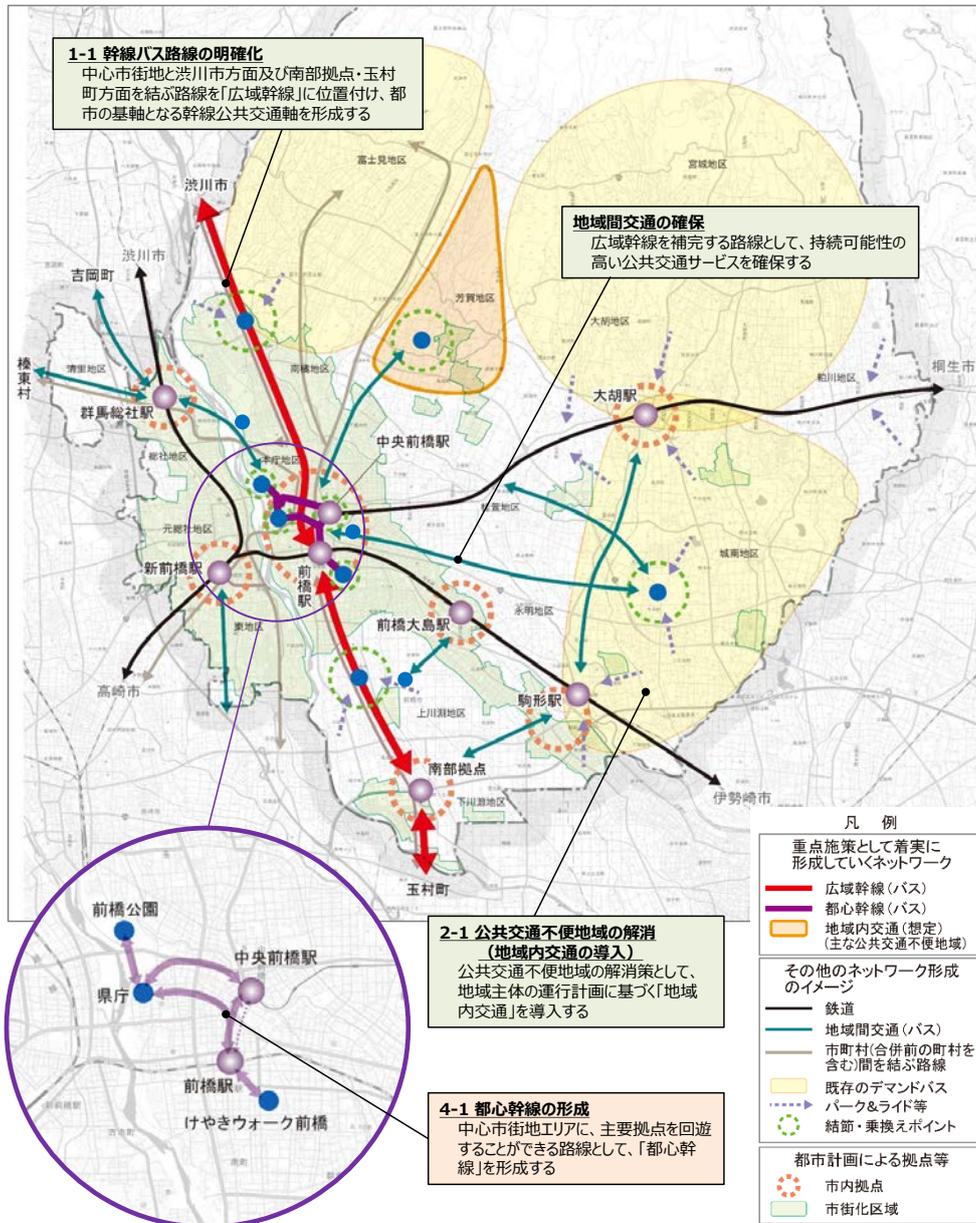


図 7-5 公共交通ネットワーク形成に関する施策の展開イメージ (再掲)

7-3-2 3つの目標を実現するための方策

(1) 拠点間を結ぶ公共交通軸の強化・形成

施策番号 1-1 : 幹線バス路線の明確化 利便増進事業対象

施策概要

①広域幹線の充実

- 1) 広域幹線として関越交通前橋線（渋川市方面）を位置づけ、パターンダイヤでの運行を行う。前橋市立地適正化計画における居住誘導区域の連続する地域をカバーすることで、前橋駅や市中心市街地の各種都市機能への高いアクセス性を確保し、都市の基軸となる公共交通ネットワークを形成する。（※令和2年4月に再編実施済み）
- 2) 広域幹線として永井運輸新町玉村線を位置づけ、パターンダイヤによる運行を行う。前橋市立地適正化計画で都市機能誘導区域に位置付けられている南部拠点と前橋駅との間のアクセスを確保することを狙いとする。
- 3) 併せて輸送力の増強や利便性の向上に向け、新たな交通システム（BRT等）の導入と、自転車等の二次交通との連携について、必要に応じて検討する

②広域幹線を補完する地域間交通・市町村間を結ぶ路線の確保

- 1) 広域幹線を補完する地域間交通または市町村（合併前の町村を含む）間を結ぶ路線として、本市が欠損補助を行っている既存の委託路線を中心に、路線や区間毎の需要に応じ、運行本数や車両の大きさなど適正なサービス水準に見直し、持続可能性の高い公共交通サービスを確保する。
- 2) 本市の人口分布状況等を考慮しながら、将来にわたり人口の集積がみられる地域を中心に、バス路線の維持や充実を図り、定住促進につなげる。

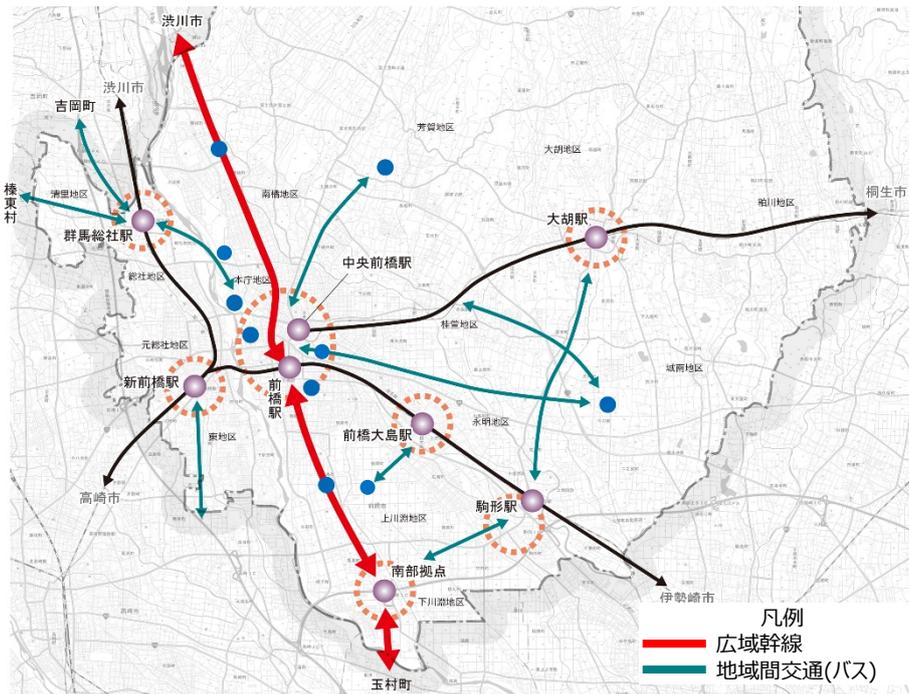


図 7-6 幹線の明確化のイメージ

実施主体 前橋市、バス事業者

実施地域 市内全域

実施時期	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	中期	長期
①1)	(運行開始済)						
①2)	運行計画の検討	運行開始					
①3)	計画の検討						
②1)	運行計画の検討	運行開始					
②2)	段階的に実施						
事業進捗の目標	①・2) 1路線で再編を実施 ②・1) 榛東線などで実施 ②・2) 人口分布など本市の将来の姿を踏まえながら、適宜必要な路線の維持や充実を行う。						

中期：R8 (2026) ~R12 (2030) 長期：R13 (2031) ~

施策番号 1-2 : 幹線バスの定時性確保

施策概要

①バス専用レーンの設置

- ・ 現在一部路線にバス優先レーンが導入されているが、多くの一般車が進入している状況が見受けられるため、関係機関と有効活用に向けた検討を行う。
- ・ 併せて、幹線バス路線のうち、片側 2 車線以上を有する道路について、片側 2 車線のうち 1 車線をバス専用レーンとすることを検討する。なお、道路構造や交通量、導入効果等を考慮し対象区間を選定するとともに、朝や夕方の方のラッシュ時など時間を区切った運用についても検討する。また、検討結果を踏まえて社会実験を実施し、導入効果や周辺交通への影響を確認する。

②PTPS（公共車両優先システム）の導入

- ・ 路線バスに対して優先的に信号を制御し、信号停車時間を短縮するシステム
- ・ 現在一部路線において導入されているが、関係機関と有効活用について検討するとともに、幹線バス路線を中心に、さらなる導入を検討する。

実施主体 前橋市、バス事業者、道路管理者、警察

実施地域 幹線バス路線

実施時期	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	中期	長期
①②	関係者の協議・調整						
事業進捗の目標	関係機関と協議を進め、条件が調った路線から既存設備の有効活用及びバス専用レーンの設置やさらなる PTPS の導入を行う。						

中期 : R8 (2026) ~R12 (2030) 長期 : R13 (2031) ~

施策番号 1-3 : 鉄軌道間のネットワーク化

施策概要

①鉄軌道間のネットワーク化の検討

- ・ 広域幹線鉄道である JR 線と利用者減の続く上毛線の結節強化による利便性向上に向けたあらゆる方策について検討を進める。
- ・ 検討にあたっては、今後の交通量変化や市民ニーズを踏まえながら、交通事業者及び沿線市や群馬県と協働して進めていく。
- ・ 前橋駅と中央前橋駅間にて JR 線と上毛線を接続しているシャトルバスについて、引き続き運行を継続し、自動運転バスによる高頻度運行などにより両鉄道を組み合わせた移動需要の喚起を図る。

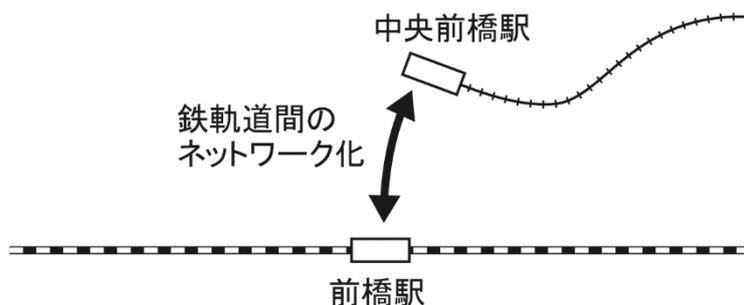


図 7-7 鉄軌道間のネットワーク化のイメージ

実施主体 群馬県、前橋市、上電沿線市、鉄道事業者

実施時期	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	中期	長期
①							

中期 : R8 (2026) ~R12 (2030) 長期 : R13 (2031) ~

(2) 各拠点へのアクセス性の向上

施策番号 2-1 : 公共交通不便地域の解消 (地域内交通の導入) **利便増進事業対象**

施策概要

①既存デマンド交通の利用促進

- ・ 城南地区、富士見地区、大胡・粕川・宮城地区で運行されているデマンド交通について、地域内を運行する路線バスのフィーダー交通となるよう交通結節点等の充実を図る。
- ・ 併せて、上記デマンド交通の利用促進施策を検討し、具体化したものから順次実施する。

②住民主体によるデマンド交通の形成

- ・ その他の公共交通不便地域でフィーダー交通となる住民主体のデマンドバス等の地域内交通の導入を検討する。
- ・ 導入にあたっては、運行計画の作成や運賃設定、運行経費の確保などの検討段階から実際の運行に至るまで地域住民が主体となり、交通事業者、行政と連携しながら新たな交通モードの構築を行うことを基本とする。なお、地域内交通の導入に併せ、必要に応じて同エリア内の既存路線バスとの役割分担について再整理を行う。

(城南地区の取り組み状況)

- ・ 城南地区において令和2年2月からプレ運行が実施され、同年10月1日からは「城南あおぞら号」として本格運行が始まった。運行区域は、城南地区内と、上毛電気鉄道大胡駅に設置されたバス停間となっている。
- ・ 近くのバス停からどのバス停へでも、乗りかえせずに行くことができ、自由で便利な予約制バスとなっている。

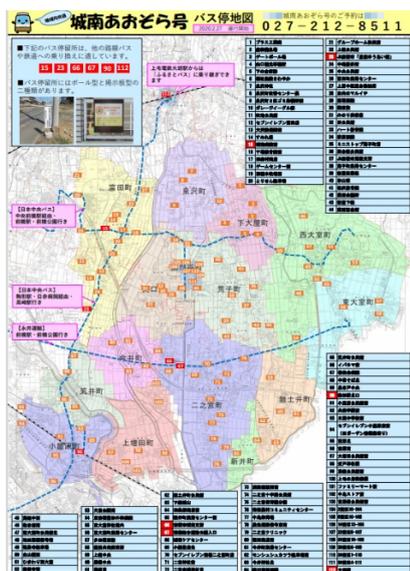


図 7-8 城南地区におけるデマンドバス(城南あおぞら号)の取り組み例

③結節・乗換えポイントの設定

- ・ 地域内交通エリア内に結節・乗換えポイント（鉄道駅や都心等を結ぶバス路線とフィーダーとなる地域内交通を結節するバス停）を設定することにより、公共交通ネットワークを構築し、広域的な移動も円滑に行えるようにする。

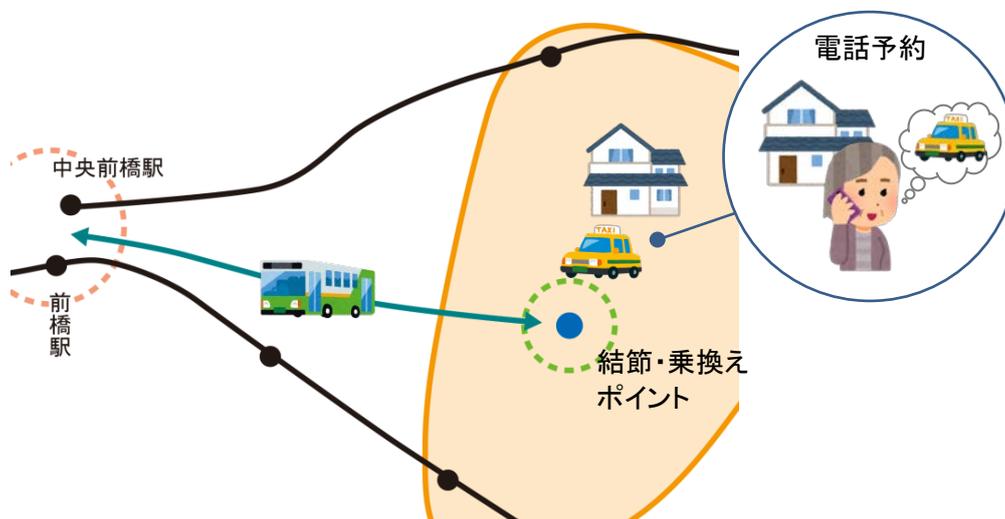


図 7-9 デマンド交通のイメージ（例）

④既存デマンド交通の高度化

- ・ 中心市街地に立地する商業施設のクーポンを発行するなど、中心市街地への来訪促進施策との連携を検討する。
- ・ 既存の路線バスデマンド交通を組み合わせた移動を支えるため、乗り継ぎ割引などの導入を検討する。（施策 3-6 と連動）
- ・ 効率的な配車の仕組みを確立するため、AI を活用した地域交通網の最適化に向け検討を行う。（施策 3-8 と連動）

実施主体 前橋市、交通事業者、市民、MaaS 提供事業者、システム事業者

実施地域 公共交通不便地域

実施時期	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	中期	長期
①	実施内容の検討			段階的に実施			
②	実施内容の検討			段階的に実施			
③	実施内容の検討			段階的に実施			
④	実施内容の検討			検討結果を踏まえて順次導入			
事業進捗 の目標	② 1 地域で導入 ③ 3 箇所を設定						

中期：R8（2026）～R12（2030） 長期：R13（2031）～

施策概要

① アクセス向上・乗継円滑化のための結節機能の強化

- ・ 利用の多い主要鉄道駅・主要バス停において、様々な交通手段間の円滑な乗継ができる結節機能の強化を行う。
- ・ バスと鉄道の結節強化を図るため、電車の発着時刻を考慮したバスダイヤの変更、鉄道駅近辺のバス停設置位置の変更、駅前広場のバス乗り場整備などについて検討する。
- ・ 自転車での駅や主要バス停へのアクセスを強化するため、駅周辺の自転車走行環境整備や、駐輪場整備について検討する。
- ・ 主要バス停においては、他のバス路線や、デマンドバス、タクシー及び必要に応じて観光バスや高速バスについての乗換情報の提供を行うとともに、待合スペースの設置を検討する。
- ・ 主要バス停周辺に、タクシーの待機スペースを確保することで結節機能の強化を図り、多様な交通手段の利用しやすい環境の構築を検討する。
- ・ 系統によって分散しているバス停（例：中央前橋駅、けやきウォーク前橋など）について、バス停位置の統合を検討する。可能な限り施設構内や直近へのバス停集約を図り、利用者の利便性や分かりやすさの向上、バス待ち環境の快適化を図る。なお、中央前橋駅前においては、駅前広場を再整備することで周辺に分散するバス乗り場の統合等による鉄道とバスの結節強化を図る。

実施主体 前橋市、交通事業者

実施地域 主要鉄道駅・主要バス停周辺

実施時期	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	中期	長期
①	実施計画の検討						
	関係者の協議・調整						
	段階的に実施						
事業進捗の目標	① 5箇所程度で設定（例：JR 前橋駅、上毛電鉄中央前橋駅、大胡駅）						

中期：R8（2026）～R12（2030） 長期：R13（2031）～

施策番号 2-3 : JR 群馬総社駅西口の開設

施策概要

① JR 群馬総社駅西口の開設

- ・ JR 群馬総社駅に、新たに西口の開設とともに、アクセスとなる都市計画道路及び西口駅前広場の整備を行い、利用者の利便性向上を図る。
- ・ 総社らしい駅舎の意匠及び西口駅前広場の使い方について、住民参加型のまちづくり手法を用いて、地域住民の思いを抽出し設計に反映する。
- ・ 駅舎及び自由通路については、基礎調査を行い、JR 等関係機関と協議を進め、都市計画道路及び駅前広場と一体的に整備を行い、早期の西口開設を目指す。
- ・ JR 群馬総社駅西口へ乗り入れるバス路線を設定し、鉄道との結節強化を図る。(施策 2-2 と連動)
- ・ 西口周辺に駐車場を設置し、自動車から鉄道やバスへの乗換えの推進を検討する。(施策 5-1 と連動)



図 7-10 現在の JR 群馬総社駅

実施主体 前橋市、鉄道事業者、バス事業者

実施時期	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	中期	長期
①	基本設計		関係者の協議・調整			実施	
						中期 : R8 (2026) ~ R12 (2030)	長期 : R13 (2031) ~

(3) 公共交通の利便性向上

施策番号 3-1 : バリアフリー化

施策概要

① 鉄道・バス・タクシー車両のバリアフリー化・ユニバーサルデザインの推進

- ・ 高齢者や障害者、子ども等を含め、全ての人にやさしい移動空間の形成を図るため、ノンステップバスの導入、ユニバーサルデザインタクシーの導入、スムーズな乗降環境の構築等を推進し、ユニバーサルデザインの実現を目指す。

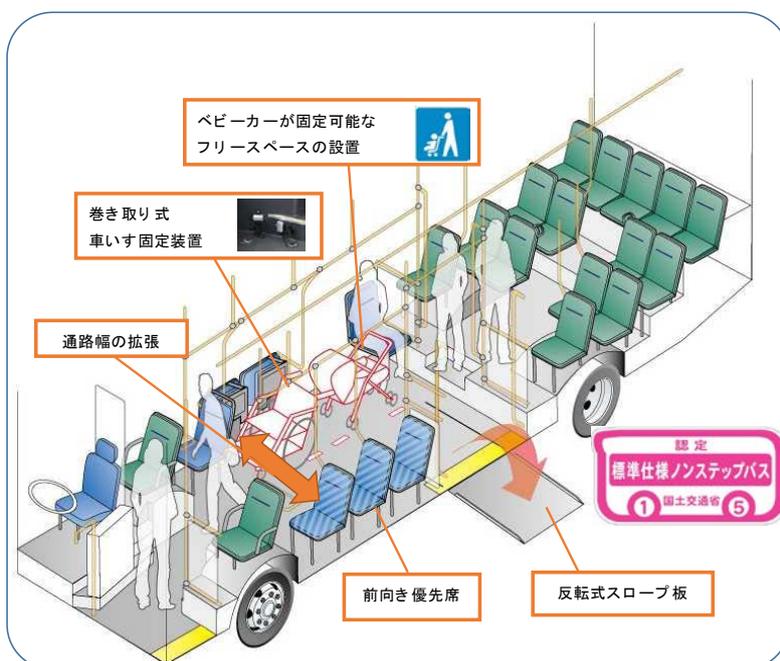


図 7-11 標準仕様ノンステップバスの概要

出典：国土交通省「標準仕様ノンステップバス認定要領の一部改正について」

実施主体 前橋市、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者

実施地域 主要鉄道駅・主要バス停周辺

実施時期	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	中期	長期
①	段階的に導入						
事業進捗の目標	① ノンステップ車両を 5 台導入						

中期：R8 (2026) ~R12 (2030) 長期：R13 (2031) ~

施策番号 3-2 : バス待ち環境の快適化

施策概要

①主要バス停のバス待ち環境の整備

- ・ 主要バス停に上屋・ベンチ・照明の設置などを進め、快適なバス待ち環境の整備を検討する。また、利用者が多く広告の効果が期待される集客施設や中心市街地の主要バス停では、民間事業者と連携して広告パネル付きの上屋・ベンチの設置を検討する。



市役所合庁前

県民会館前

図 7-12 広告パネル付きのバス停下屋の設置例

②バス停周辺施設でのバス運行情報の提供

- ・ バス待ち時間や乗り継ぎ便に関する適切な情報提供及び利便性向上のため、前橋駅、前橋市役所、群馬県庁、前橋赤十字病院にて設置しているバス運行情報を提供するデジタルサイネージについて、さらに他のバス停周辺の公共施設、商業施設等の屋内に設置を検討する。



前橋市役所



前橋駅

図 7-13 バス運行情報を表示するデジタルサイネージ(R2)

実施主体 前橋市、バス事業者等

実施地域 主要バス停周辺

実施時期	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	中期	長期
①②	設置個所の検討		段階的に実施				

中期：R8 (2026) ~ R12 (2030) 長期：R13 (2031) ~

施策概要

①バス停、バス車両等での分かりやすい情報案内

- ・ 現在、渋 10、高 20 など前橋駅を発着する系統にのみ系統番号がついているが、各種デバイスでわかりやすく案内することを考慮して、系統番号、路線名の共通ルール化による再整理を行う。共通ルール化にあたっては、市外からの来訪者など不慣れな方へ配慮するとともに、広域的に検討が必要であることから群馬県と連携して取り組む。
- ・ 上記で検討した系統番号等を活用し、現在バス事業者ごとにバラバラに案内されている、時刻表やバス停の標柱、案内板などについて、できる限り統一した表示となるよう、時刻表や主要バス停における案内について更新を行う。また、前橋駅の案内所、掲示板等の更新を検討する。
- ・ バス車内で、行き先、料金、鉄道・バス等の乗継情報及びシェアサイクル（施策 4-2）等について、案内表示の工夫やバスドライバーによる案内（施策 3-4）の検討を行い、安心してバスを利用できるようにする。

(わかりやすさに配慮した情報案内の事例)

- ・ 4 か所に分散する県庁前バス停について、案内表示を群馬県が設置。



図 7-14 県庁前バス停における案内表示の改善

○行先表示器の例 路線番号(10)+系統(B)



バス方向表示器イメージ (郊外部)



バス方向表示器イメージ (都心部)

○時刻表の例

系統別の
停車バス停

④ 前橋渋川ライン
群大前駅・群大荒牧・渋川駅 方面

系統別	停車バス停
1	群大前駅
2	群大前駅
3	群大前駅
4	群大前駅
5	群大前駅
6	群大前駅
7	群大前駅
8	群大前駅
9	群大前駅
10	群大前駅
11	群大前駅
12	群大前駅
13	群大前駅
14	群大前駅
15	群大前駅
16	群大前駅
17	群大前駅
18	群大前駅
19	群大前駅
20	群大前駅
21	群大前駅
22	群大前駅
23	群大前駅
24	群大前駅
25	群大前駅
26	群大前駅
27	群大前駅
28	群大前駅
29	群大前駅
30	群大前駅
31	群大前駅
32	群大前駅
33	群大前駅
34	群大前駅
35	群大前駅
36	群大前駅
37	群大前駅
38	群大前駅
39	群大前駅
40	群大前駅
41	群大前駅
42	群大前駅
43	群大前駅
44	群大前駅
45	群大前駅
46	群大前駅
47	群大前駅
48	群大前駅
49	群大前駅
50	群大前駅
51	群大前駅
52	群大前駅
53	群大前駅
54	群大前駅
55	群大前駅
56	群大前駅
57	群大前駅
58	群大前駅
59	群大前駅
60	群大前駅
61	群大前駅
62	群大前駅
63	群大前駅
64	群大前駅
65	群大前駅
66	群大前駅
67	群大前駅
68	群大前駅
69	群大前駅
70	群大前駅
71	群大前駅
72	群大前駅
73	群大前駅
74	群大前駅
75	群大前駅
76	群大前駅
77	群大前駅
78	群大前駅
79	群大前駅
80	群大前駅
81	群大前駅
82	群大前駅
83	群大前駅
84	群大前駅
85	群大前駅
86	群大前駅
87	群大前駅
88	群大前駅
89	群大前駅
90	群大前駅
91	群大前駅
92	群大前駅
93	群大前駅
94	群大前駅
95	群大前駅
96	群大前駅
97	群大前駅
98	群大前駅
99	群大前駅
100	群大前駅

②バスロケーションシステムの充実

- 令和元年度から令和2年度にかけて群馬県が主体となって市内外の複数路線でバスロケーションシステム実証実験を実施し、令和3年4月現在も運用を継続している。今後は、バスロケーションシステムの路線拡大に向けて検討を進めるとともに、同システムと連携したバス停周辺施設でのバス運行情報を提供するデジタルサイネージ等について、更なる設置を検討する（施策3-2と連動）。

③オープンデータ化されたバス時刻表の活用

- 現在、市内のバス時刻情報はオープンデータ化されており、各コンテンツプロバイダを通して商用の経路検索システムで経路検索サービスが提供されている。今後、バスオープンデータのさらなる品質向上や持続的な作成環境の整備を通して、民間企業等の創意工夫により多様なサービスが提供されるようにデータの周知等の活用促進を行う。

④分かりやすいバスマップの作成と配布

- ①で路線番号、系統番号を整理した上で、分かりやすい路線図、乗り場案内、バス利用方法等を記載したバスマップを作成・配布する。
- オープンデータ化されたバス時刻表情報を活用して、市内バス路線の総合時刻表を作成・配布する。オープンデータの利点を生かし、ダイヤ改正があった場合に反映を柔軟に行うことが可能となる。
- 普段バスを利用しない人のバスに関する認知の向上を図ため、モビリティマネジメントと合わせた配布も検討する。（施策6-2と連動）

（オープンデータの活用例）

- 令和元年度～令和2年度にかけて、前橋赤十字病院に向かう路線及び前橋駅～県庁前を通過する路線を対象にバスロケーションシステムの運用を実施した。
- スマートフォンや前橋赤十字病院、前橋駅、前橋市役所及び群馬県庁に設置した大型デジタルサイネージでバスの遅延情報などを提供した。



図 7-15 バスオープンデータの活用事例

実施主体 群馬県、前橋市、バス事業者

実施地域 市内全域

実施時期	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	中期	長期
①	共通ルールの検討		段階的に実施				
②	本格導入の検討		条件が整い次第実施				
④	物件作成		順次配布				
③	適宜実施						

中期：R8（2026）～R12（2030） 長期：R13（2031）～

施策番号 3-4 : バスドライバーのサービス向上

施策概要

① 分かりやすく丁寧な利用案内サービスの向上

- ・ 路線バス利用者に対する、行き先や料金等の案内を、バスドライバーが分かりやすく丁寧に案内することで、慣れない人であっても安心してバスを利用できるサービスを提供する。
- ・ 分かりやすく丁寧な案内を、全てのバスドライバーが提供できるようにするため、意識啓発や研修を継続的に実施する。

② 安心して乗車できる運転技術の向上

- ・ 高齢な利用者の増加に対応し、安心して乗車できる運転技術の向上を目指す技術研修を継続的に実施する。

実施主体 バス事業者

実施地域 市内全域

実施時期	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	中期	長期
①							
						中期 : R8 (2026) ~ R12 (2030)	長期 : R13 (2031) ~

施策番号 3-5 : 自転車と公共交通を組み合わせた移動の利便性向上

施策概要

① サイクル&バスライドの推進

- ・ バス停付近の公共施設や商業施設等に駐輪スペースを確保し、公共交通利用者が使用できるように調整し、自転車から公共交通への乗換え利便性の向上を図る。
- ・ 広域幹線、都心幹線、地域間交通のバス停及び鉄道駅の近くに駐輪施設を設置することで、市街化区域内を中心に公共交通へ自転車でアクセスしやすい範囲を拡大する。下川淵公民館等といった市有施設の既存駐輪場への看板設置等の検討を進める。
- ・ シェアサイクルとの相互利用促進も図り、シェアサイクルポート隣接地への設置検討を進める。



図 7-16 バス停付近に無料自転車駐
車場を設置した事例（茅ヶ崎市）

出典：茅ヶ崎市 HP

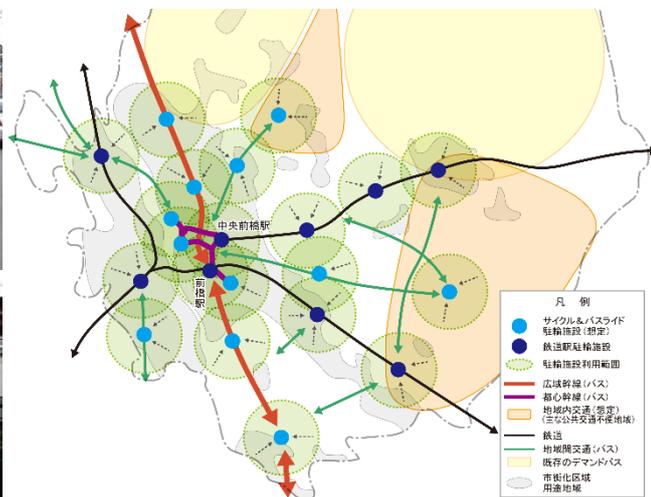


図 7-17 サイクル&バスライドの推進イメージ

② 上毛電鉄のレンタサイクルの継続実施

- ・ 上毛電鉄では中央前橋駅・大胡駅等で電車利用者に対して自転車を貸し出しており、電車と自転車を組み合わせたシームレスな移動ができるサービスとして引き続き市民への広報宣伝に努める。



図 7-18 中央前橋駅のレンタサイクル設置状況

③サイクルトレインの継続実施

- ・ 市内を走る上毛電鉄では、電車内に自転車を持ち込める「サイクルトレイン」のサービスを実施している。前橋市ではホームページ等を通して、サイクルトレインの広報や、サイクルトレインのサービスを活用した赤城南麓サイクリングコースの紹介等を行っている。引き続き、本市の自転車振興策や観光振興策等の一手段として上毛電鉄のサイクルトレインを市民等へ広く周知し、あわせて上毛電鉄の利用者の増加を図る。



図 7-19 上毛電鉄のサイクルトレイン

④道の駅におけるサイクルツーリズム拠点の整備

- ・ 国道 17 号及び上武道路の交差点付近に設置予定の道の駅において、自転車の貸し出しやスクーリングを行うサイクルステーションの設置及び敷地内にサイクリングコースを設置することでサイクルツーリズムの振興を図る。



図 7-20 計画中の道の駅のイメージパース

実施主体 前橋市、鉄道事業者

実施地域 鉄道駅・バス停周辺

実施時期	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	中期	長期
①	実施計画の検討	関係者の協議・調整	段階的に実施				
②③	継続実施						
④	整備	開業					

中期：R8（2026）～R12（2030） 長期：R13（2031）～

施策概要

① エリア料金制度・乗換割引制度の導入

- ・ 施策 3-8 で検討する MaaS を活用した乗り継ぎ割引や定額運賃制度、施策 4-1 に掲げる都心幹線運行時の乗換抵抗の軽減や割安感のイメージ付けに向けたエリア料金や乗換割引制度、施策 2-1 に掲げるデマンド交通の運行に合わせ、接続する路線バスの乗り継ぎ抵抗を緩和する割引運賃制度など、交通体系の再構築に合わせて市内の様々な移動で利用しやすい多様な運賃制度を検討する。
- ・ 必要に応じて共同経営の手法を活用する。

実施主体 前橋市、バス事業者

実施地域 市内全域

実施時期	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	中期	長期
①	実施内容の検討		段階的に実施				
						中期 : R8 (2026) ~ R12 (2030)	長期 : R13 (2031) ~

施策概要

①交通系 IC カードの導入

- ・ 市内の JR、一部事業者の路線バス（2020 年～）には交通系 IC カードが導入されており、利便性が向上している。市内他事業者の路線バスへの交通系 IC カード導入も予定している。これにより、市内一円の鉄道・路線バスが交通系 IC カードで乗車できるようになり、市民・来街者のシームレスな利用が可能となる。
- ・ IC カードの導入によって、柔軟な料金制の円滑な運用が可能となる。また、利用履歴データを用いて、バス停間 OD 等の詳細な利用状況を把握することが可能となり、運行効率化や運行改善の検討材料とすることができる。
- ・ 本市では、結果的に 2 系統の交通系 IC カードシステムが導入されることが予定されているので、システムの違いを越えて両者で一体的なサービス提供ができるよう検討を進める。



図 7-21 導入予定の交通系 IC カード券面

実施主体

群馬県、前橋市、バス事業者等

実施時期	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	中期	長期	
①	導入							
	2 系統のカードの一体的な利用環境の検討・整備							
事業進捗の目標	① 群馬県、バス事業者等と導入に向けた検討を進め、条件が調った路線から導入する。							

中期：R8（2026）～R12（2030） 長期：R13（2031）～

施策概要

①新技術を活用した交通環境の高度化

- ・ 令和2年12月21日から令和3年3月12日まで実施した前橋版MaaS実証実験『MaeMaaS』について、実験の結果を踏まえ引き続き検討を行い、令和4年度に実装を目指す。
- ・ 既に郊外におけるデマンド交通において導入している AI を活用した効率的な配車システムについて、更なる配車効率化に向けた検討を行う。(施策 2-1 と連動)
- ・ 前橋駅—中央前橋駅間を走行するシャトルバスの一部便について実施された自動運転バスの社会実験について、実験の結果を踏まえ、実用化に向けた検討及び必要に応じて更なる実験の実施を行う。

実施主体 前橋市、MaaS 提供事業者、交通事業者

実施時期	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	中期	長期
①	段階的に実施						

中期：R8（2026）～R12（2030） 長期：R13（2031）～

【MaeMaaS】

- ・ 令和2年度はJR 東日本の「ググっとぐん MaaS」上にて前橋市民向けのサービスを提供する実証実験を行った。
- ・ デジタルフリーパスの発行、デマンド交通の予約、マイナンバーカードとの紐づけによる市民限定の割引サービスなどの機能を有する。



図 7-22 MaeMaaS のロゴ

【AIを活用した効率的な配車システム】

人口知能 (AI) が複数の乗車要求をリアルタイムに組み合わせ、効率的な経路と相乗りを設定するもの。予約はMaaSアプリと電話を通じて行うことができる。

既にバス停方式による既存デマンド交通に導入されているほか、新たなAI配車システムを活用した実証実験として①令和2年1月から3月まで、予め定められたバス停までの短距離タクシー（ワンマイルタクシー）並びに②令和2年12月から翌年3月まで富士見地区及び芳賀地区を対象にドアツードア型の実証実験を行った。

芳賀・富士見エリア一体型！

AI配車タクシーの実証実験が始まります

前橋市では、持続可能なまちづくりの実現に向けて、新たな移動サービスの検討を進めています。この度、導入を検討しているサービスの1つである「AI配車タクシー」の実証実験を芳賀・富士見地区を対象に行うこととなりましたので、実証実験の参加にご協力ください。

実験期間
2020.12/21(月)～2021.3/12(金)

期間内毎日運行 午前8時～午後7時

AI配車タクシーとは
人工知能(AI)が複数の乗車要求をリアルタイムに組み合わせ、効率的な運行を実現させる新しい移動手段です。乗降場所を自由に決められるタクシーの長所と他人と乗りあうことで低料金で利用できるという路線バスの長所を組み合わせ「良いとこ取り」の公共交通です。

このマグネットが目印です。

予約受付	電話	当日分：午前8時～午後6時 翌日分：午前8時～午後6時※1
	スマートフォン	当日分：午前8時～午後6時 翌日分：午前0時～午後11時59分※1 ※1 翌日の8時～12時の運行分のみ予約可能
運賃	大人500円 中学生以下250円（未就学児無料） ※お得意にご利用できる市民割引があります（詳しくは裏面をご覧ください） ※マイタク利用券は併用できません。	
運行形態	ドアツードア型 デマンド運行（予約が必要です）	
対象者	どなたでもご利用いただけます。	

お問い合わせ先 前橋市役所交通政策課 ☎027-898-6302

予約方法1 電話で予約する場合

1.予約センターに電話して
・お名前
・乗る場所（住所又は共通乗降場所）
・降りる場所（住所又は共通乗降場所）
・人数（最大3名）
・乗車希望時刻を伝える

3.タクシーに乗車
・自宅又は共通乗降場所

5.目的地へ到着
・病院やお店など

2.時間を確認
・予約センターの担当者が配車可能時間をお伝えします。提示された時間であれば、予約を確定します。
※予約後の乗降場所の変更はできません。

4.移動・乗合
・同じタイミングで、同じようなルートを通る人がいた場合最大2名の方と相乗りが発生します。
・発生した場合、別の人の自宅や目的地も順番に回りながら移動します。

予約センター電話番号
090-7204-5542

予約方法2 スマホで予約する場合

スマートフォンのwebサービス「ググッとぐんMaaS」からも簡単に予約できます。



ググッとぐんMaaSのご利用はこちら

その他 お得意にご利用するには

交通系ICカードとマイナンバーカード認証でもっとお得にご利用いただけます。

会員登録



ご乗車・お支払い 交通系ICカードでお得な運賃（大人200円、中学生以下100円）



登録方法等詳細は前橋市HPへ

図 7-23 実証実験のチラシ（2回目の実証実験時のもの）

- ・ 都心幹線の安定した運行に向け、図 7-25 に示す事業の進捗を図る。

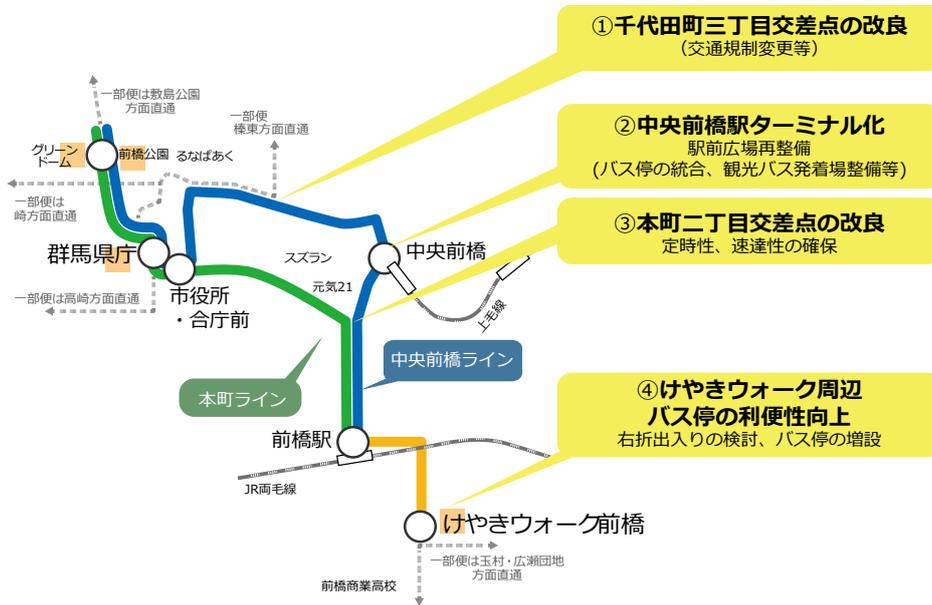


図 7-25 都心幹線形成に関連する事業

②商業施設と連携した運賃割引制度の利用促進

- ・ 中心市街地における商業施設と連携した割引切符について、利用促進に向けた PR を行うとともに、使いやすさの向上に向けた制度見直しを検討する。

実施主体 前橋市、バス事業者

実施地域 都心地域

実施時期	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	中期	長期	
①	運行計画の検討	実施						
	関係者の協議・調整							
②	継続的に実施しながら、PR・見直し検討							
事業進捗の目標	① 都心幹線の再編を実施							

中期：R8（2026）～R12（2030） 長期：R13（2031）～

施策番号 4-2 : シェアサイクルの導入

施策概要

①シェアサイクルの導入

- ・ まちなか回遊性向上のため、サイクルポート間で利用できる自転車の貸し出しサービスを実施する。
- ・ 都心内の主要施設や、鉄道駅、都心幹線（施策 4-1）の主要バス停、都心周縁部駐車場等、他手段と連携できるポート配置を行う。
- ・ シェアサイクルの形成を目指す中で、路線バス等とシェアサイクルのシームレスな利用を推進する。



図 7-26 まえばしシェアサイクル cogbe ポートマップ

実施主体 前橋市

実施地域 都心地域

実施時期	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	中期	長期
①	運行計画の検討						
	関係者の協議・調整						
	実施						

中期：R8（2026）～R12（2030） 長期：R13（2031）～

施策番号 4-3 : 歩行・自転車利用環境の改善

施策概要

① まちなかで快適に歩ける歩行環境の構築

- ・ 都心内において、歩道整備や自動車の速度の抑制策などを検討し、歩行者の安全性・快適性を向上させるとともに、けやき並木の景観形成に努め、市のシンボルとなる高質な歩行環境を形成する。
- ・ 官民一体となったにぎわいづくりを促進するため、歩行者が快適に回遊・滞在できる道路空間の創出のため、日常的な活用に向けたオープンカフェ事業の実施や、車道も含めて大規模に一時的に活用するイベントを継続的に開催する。

(取り組み状況)

- ・ 平成 29 年から令和元年にかけて駅前通りの道路空間を使用したイベントを毎年開催しており、令和元年度は歩道空間に加え車道 6 車線のうち片側 3 車線を使用した。
- ・ 飲食やライブ演奏のほか、バスの乗り方教室など公共交通の PR を行うコーナーを設け、公共交通の利用促進に向けた取り組みをイベント内で行った。



図 7-27 2019 年開催の様子

② まちなかで自転車を安全・快適に利用できる環境の構築

- ・ 自転車通行環境のネットワーク化を検討し、快適な自転車通行環境を構築するとともに安全性向上を図る。また、荷捌きスペースや路外駐車場を整備するなどの路上駐停車対策を行い、車道左端の通行空間の確保に努める。

実施主体 前橋市、前橋市まちづくり公社、前橋商工会議所

実施時期	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	中期	長期
①②	段階的に計画を検討						
	継続的にイベント実施・段階的に整備着手						

中期：R8 (2026) ~ R12 (2030) 長期：R13 (2031) ~

(参考：前橋市アーバンデザイン)

- ・ 前橋市では中心市街地における民間主導のまちづくりをすすめるための指針として「前橋市アーバンデザイン」を策定。
- ・ 道路を含む公共施設の活用、管理を民間主体のエリアマネジメントによって、中心市街地のにぎわいづくりにつなげていくことを狙いの一つとしている。

広瀬川の改善例



- 1 水面を真近で感じることができる段を作り、広瀬川のダイナミックさをアピール。この段を作ることで、街路や店舗からも水面がみえるようにする。
- 2 アクティブレジャーの場として活用する。
- 3 イベントができるような、視界が開けた、太陽の鐘への眺望と噴水が楽しめる広場を作る
- 4 道路と河畔緑地を視覚的に一体化し、広さを強調
- 5 通過交通の乗り入れを制限し、歩行者や自転車優先の安全な街路
- 6 遊休不動産のリノベーションにより広瀬川に開いた店舗が増える
- 7 太陽の鐘に隣接した駐車場の一部をイベント空間として使用

イメージパース

図 7-28 前橋アーバンデザインにおける自転車・歩行者のイメージ

施策番号 4-4 : 本町二丁目交差点周辺の改良

施策概要

①本町二丁目交差点周辺の改良

- ・ 同交差点は現状で五差路となっており、構造が複雑で歩行者や自転車も通行しにくい。また、同交差点をはじめ、中心市街地の交差点の渋滞等により、路線バスの定時性確保が難しい。さらに、本市のシンボルであるけやき並木の一体的な景観形成やまちづくりの推進に課題がある。このため、まちづくりや交差点改良計画との整合を図りながら、駅周辺とまちなかに連続性を持たせ、回遊性が向上するよう、バス交通網や新たな交通システムを構築する。
- ・ 駅から中心商店街、官庁街等への歩行者と自転車の安全でスムーズなアクセスと、まちなかのにぎわい創出に寄与する道路環境を整備する。

実施主体 国、前橋市等

実施時期	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	中期	長期
①	■	■	■	■	■	■	▶

中期：R8 (2026) ~R12 (2030) 長期：R13 (2031) ~

(5) 都心地域への自動車利用の抑制

施策番号 5-1 : パーク&ライド等の推進

施策概要

①パーク&ライド、パーク&バスライドの推進

- ・ 郊外の鉄道駅や主要なバス停周辺に駐車場を設置し、自動車から鉄道や路線バスへの乗換え、都心への自動車乗り入れ抑制を推進する。
- ・ 鉄道駅やバス停周辺の公共施設や商業施設等の既存駐車場の活用、駐車場用地の確保に向けて、候補地となる駐車場を対象に施設事業主や地権者等と協議・調整等を行う。
- ・ 設置にあたっては、駐車料金やバス料金の割引、駐車場への付帯施設（商業施設等）の設置等を検討する。
- ・ 上毛電鉄大胡駅や江木駅などにおける既存のパーク&ライド駐車場については、利用促進を図る。

②新たな道の駅におけるパーク&バスライドの実施

- ・ パーク&バスライド駐車場としての利用を想定する新たな道の駅について平成30年10月に公表、令和2年9月に変更した「前橋市新設道の駅整備運営事業基本計画」に沿って事業の進捗を図る。



図 7-29 パーク&バスライド駐車場として利用を想定する道の駅

実施主体 前橋市

実施地域 郊外の鉄道駅、主要バス停周辺

実施時期	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	中期	長期
①	計画検討・関係者調整		段階的に整備着手				
②	施設整備工事・関係者協議・調整		開業・段階的に実施				

中期：R8（2026）～R12（2030） 長期：R13（2031）～

施策番号 5-2 : 都心地域の駐車施設の適正化

施策概要

① 駐車施設の集約化・適正配置

- ・ 都心地域における駐車施設を集約化するなど、自動車の無用な流入を抑制し、公共交通や人が中心となる市街地形成を図る。
- ・ なお、駐車後の他手段との連携を図るために、都心幹線バス（施策 4-1）、シェアサイクル（施策 4-2）の導入状況を考慮した検討が必要となる。
- ・ 中心市街地において駐車需要の動向や公共交通の利便性向上を考慮しながら、青空駐車場など低未利用地をイベント会場や広場などにぎわいづくりに資する空間としての活用を検討する。

実施主体 前橋市

実施時期	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	中期	長期
①	関係者の協議・調整		継続的に実施				

中期：R8（2026）～R12（2030） 長期：R13（2031）～

7-3-3 施策を推進する方策

(1) 多様な主体の連携によるみんなで支える交通まちづくりの推進

施策番号 6-1：公共交通の積極的な利用推進

施策概要

①公共交通の積極的な利用の呼びかけ・発信

- 公共交通の乗り方の解説はもとより、経済性、健康、環境面等の公共交通のメリットも紹介する冊子「乗り方ガイド」をリニューアルした。今後は本冊子の配布を継続して行う。
- 本市への通勤・通学ドライバー向けに、公共交通利用を促す積極的なPRを行う。ポスター・チラシによるPR実施に加えて、ラジオ・CM等、発信力が高いPR方法を検討する。
- 新型コロナウイルス感染症の拡大により公共交通利用を敬遠されないよう、各事業者が取り組んでいる感染防止対策を積極的に周知する。



図 7-30 乗り方ガイド

実施主体 前橋市

実施地域 市内全域

実施時期	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	中期	長期
①	継続的に実施						

中期：R8（2026）～R12（2030） 長期：R13（2031）～

施策番号 6-2 : 市民意識の醸成 (モビリティマネジメント)

施策概要

①各種コミュニケーション施策の実施

- ・ 公共交通の利便性が高い、鉄道駅周辺、広域幹線・都心幹線バス沿線地域を中心に、過度な自動車依存から、公共交通や徒歩を含めた多様な交通手段を適度に利用する状態へ行動変容を促す各種コミュニケーション施策を実施する。
- ・ 公共交通に関する行政や事業者の取り組みについて、SNS 等を活用し web 上での情報発信を継続的に行い、利便性向上の周知・PR を図る。

②ターゲットを絞り込んだ個別のモビリティマネジメント

- ・ 現在作成している全市域のバスマップのほか、その地区の公共交通に関する情報等も掲載したマップ等を使った出前講座等により、身近な公共交通の意識づけによる利用促進を図る。
- ・ 本市への転入手続き時に、公共交通乗り方ガイド、バスマップ、時刻表など、公共交通に関する情報提供を行い、公共交通を利用した新生活を促す。
- ・ 運転免許更新時に、過度に自動車に依存しない生活への意識啓発冊子を配布し、免許返納の推進を行う。
- ・ 市内事業所の従業員向けに、公共交通マップや時刻表などの情報提供とアンケートを組み合わせたコミュニケーションによる利用啓発を行う。
- ・ 既存のデマンド交通 (施策 2-1) や MaaS (施策 3-8) の利用促進に向けて、大学・学生や NPO 団体等との連携を検討する。



図 7-31 SNS 等にアップした MaeMaaS の PR 動画キャプチャ

実施主体 前橋市

実施地域 市内全域

実施時期	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	中期	長期
①	継続的に実施						

中期 : R8 (2026) ~ R12 (2030) 長期 : R13 (2031) ~

8. 進捗管理

8. 進捗管理

8-1 進捗管理スケジュール

計画の進捗の管理については、PDCA サイクルで実施する。

各施策の実施状況の評価については毎年実施し、その結果に応じて次年度以降の取り組み方の改善を確認する。

目標の達成状況の確認について、毎年指標値が入手可能なものについては適宜モニタリングを行い、施策の取り組み方の改善につなげる。また、R4 年度及び R7 年度にはすべての評価指標の確認を行い、計画の更新を検討する。

R4 年度については前計画（前橋市地域公共交通網形成計画）策定より 5 年目にあたるため、社会情勢や利用者ニーズの確認を行い、目標の達成状況評価と合わせて、その時点での計画更新の可否を検討する。

R4 年に計画を更新しない場合、R7 年には目標の達成状況の評価より、R8 年以降の中・長期の公共交通計画への見直しを検討する。

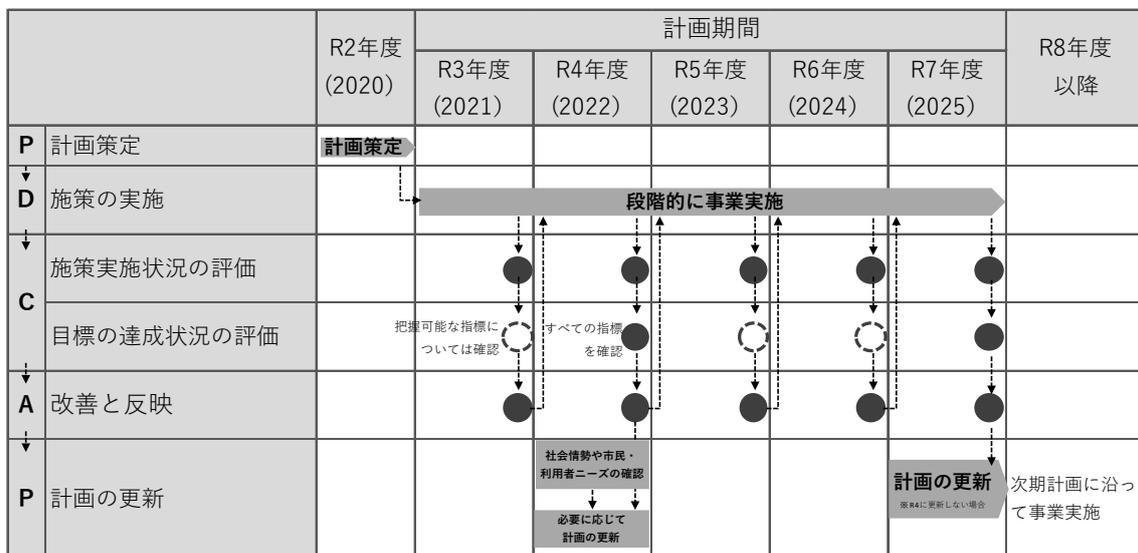


図 8-1 PDCA サイクルのイメージ

8-2 推進体制

本計画の推進にあたっては、本計画の策定にあたり設置された前橋市地域公共交通再生協議会が、引き続き施策の実施状況の評価や計画の見直し等を行う。

【前橋市地域公共交通再生協議会について】

設置根拠 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）第6条第1項の規定に基づいて設置

設置年月日 平成29年2月28日

構成員 以下のとおり（令和3年4月1日現在）

区分	所属組織・役職
計画策定団体	前橋市 副市長
	前橋市 未来創造部長
	前橋市 都市計画部長
公共交通事業者	東日本旅客鉄道株式会社高崎支社総務部経営・財務戦略室統括
	上毛電気鉄道株式会社 取締役社長
	一般社団法人群馬県バス協会 乗合部会長
道路管理者	前橋地区タクシー協議会長
	国土交通省 関東地方整備局 高崎河川国道事務所長
	群馬県 前橋土木事務所長 前橋市 建設部長
公安委員会・警察	前橋警察署長
	前橋東警察署長
住民代表（利用者）	地域住民
	地域住民
学識経験者	前橋工科大学 教授
国関係者	国土交通省 関東運輸局 交通政策部 交通企画課長
	国土交通省 関東運輸局 群馬運輸支局 首席運輸企画専門官
	国土交通省 関東地方整備局 建政部 都市整備課長
群馬県関係者	群馬県 県土整備部 交通政策課長
	群馬県 県土整備部 都市計画課長
商工・観光関係者	前橋商工会議所 副会頭
	前橋商工会議所 交通政策専門委員会 委員長

業務 地域公共交通計画の策定及び変更に係る協議に関すること。
 地域公共交通計画の実施に係る協議に関すること。
 地域公共交通計画に位置づけられた事業の実施に関すること。
 その他協議会の目的を達成するために必要な事項に関すること。

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）」を更新して作成したものの

前橋市 地域公共交通計画

発行日 令和 3 年 6 月

前橋市未来創造部交通政策課

〒371-8601 前橋市大手町二丁目 12 番 1 号

電話 027-224-1111（代）