

## 第1回 前橋市地域公共交通再生協議会での主な意見と今後の対応

項目	主な意見	今後の対応
バス交通網の再編	1 鉄道は定時性が高いのに対し、バスは定時性が低い。定時性が低くても、 <b>運行頻度が15分間隔程度であれば待つ気持ちになる。</b>	広域幹線バスの利用の多い区間については、運行頻度を高め、利便性の向上を検討している。 【資料3-1、資料4 施策1-1参照】 また、都心幹線バスについては、ダイヤを調整し、シャトル運行等を検討する。 【資料4 施策4-1参照】 ⇒詳細は第3回法定協議会で提示
	2 バス交通網再編イメージ図に、 <b>高崎－前橋間のバス路線が位置付けられていないが、幹線として整備し、東京－前橋間の利便性を向上させると良いのではないかと。</b>	高崎－前橋間については、鉄道（JR）を幹線として位置付ける予定であるが、バス路線についても、引き続き、高崎市や事業者と連携し、利便性の向上を図っていく。
	3 <b>市民の移動は、市内だけでは完結しないことから、生活圏で考えたいという意識も出てきている。</b>	市民の生活圏を考慮し、市域を超えて運行されるバス路線等も交通網再編の対象としている。 【資料4 施策2-2・2-3参照】
P & B R	1 朝晩の道路交通量が多いのは通勤者の移動が多いと考えられるため、 <b>通勤者に対しても公共交通が利用しやすい環境にすることが重要である。</b>	車から公共交通への利用転換を図るため、公共交通沿線に、P & RやP & B R駐車場の設置を検討している。 なお、検討にあたっては、設置場所、バスの運行本数や運行時間帯、駐車料金やバス運賃の設定はもとより、待合に便利な機能についても検討する。 【資料4 施策5-1・5-2・6-1・6-2参照】
	2 <b>P &amp; B Rについて、車からバスに乗り換えていただくためには、利用者への見せ方や作り込みが重要だと思ふ。</b>	
	3 どうやれば <b>P &amp; B Rの方が便利になるかが示されていない。施策としてP &amp; B Rを示すのであれば、具体的にどのように進めるのかについて書き込んでいただきたい。</b>	
地域内交通	1 <b>委託路線は、前橋市としても利用者が少ない所はやりにくいと思うが、公共交通空白地区をなくすためには手をつけなければならない。</b>	公共交通不便地域における移手段確保策の一つとして、地域内交通の導入を検討している。
	2 <b>城南地区では、地域の交通のあり方を地域自ら検討し始めているので、その状況を見てどう考えるかだろう。</b>	地域内交通は、導入検討から運行に至るまで地域が主体となり、地域から支援金を募る中で、タクシー等の小型車両により、住民ニーズに応じた運行を目指すものである。
	3 <b>城南地区のデマンド交通導入の検討について、既存の交通体系も意識していただきたい。</b>	まずは、地域主体で検討が進んでいる城南地区において、運営組織の設置、運行計画の策定等を進め、地域全体の合意形成を得た後、既存のバス路線の再編と併せて地域内交通の導入を行う。また、同地区をモデルケースとして、既存の交通モードとの役割分担など市内交通体系全体のあり方を検討していく。 【資料3-2、資料4 施策2-1参照】
高齢者対策	1 <b>公共交通が使いやすい環境づくりにより、高齢者が車を利用しなくなれば事故が減少するので、安全安心の観点からも重要である。</b>	本市では、平成28年1月から、移動困難者対策を目的とした制度「マイタク」を導入しているが、高齢者等が自家用車（送迎を含む）に頼らずに移動できるよう幹線交通の充実と地域内交通の有機的なネットワークを目指して検討している。 【資料3-2、資料4 施策2-1参照】
	2 <b>車を不便にすればバス利用が増えるという話があったが、現在はバスがあまりに不便すぎるので、まずは車と同じ土俵に乗れるような公共交通網を作っていただきたい。そうすれば、高齢者の運転免許の自主返納も進むのではないかと。</b>	

項目	主な意見	今後の対応	
車利用の抑制	1	公共交通を活性化させるためには、車依存からどうやって公共交通利用にシフトさせていくかが重要である。	<p>車依存社会が進展している本市の現状からは、直ぐに車利用を抑制することは難しいと考えるので、まずは、P&amp;BRなど車と公共交通が共存できるような施策を検討している。</p> <p>また、バス交通網の再編など交通まちづくりの施策において、快適な歩行環境確保の観点から、時間帯別による交通モードの選択などを検討していく。 【資料4 施策4-3・5-1～5-3参照】</p>
	2	バスを利用してもらうためには、バスを便利にすると同時に、車を不便にすることも必要である。	
	3	車のサービス水準を下げるのであれば、中心市街地・まちなかに限定して考えていただきたい。中心市街地・まちなかは、車のサービス水準を下げるというよりも、徒歩や自転車で移動しやすくするという言い方で打ち出すべきではないか。	
	4	中心部に車で行きづらくし、徒歩や公共交通で出かけてお酒を飲んで帰るような行動ができるまちにしていけるために、都市計画、立地適正化計画と連携して検討しながら、自動車利用についても計画に位置付けていただきたい。	
	5	駐車場は将来的には減らしていくのだろうが、現状では商店街からもまだ整備が必要であるという声が出ているため、一気に減らすのは難しいのではないか。	
	6	車が便利な理由として、道路が良いこととともに、駐車場がたくさんあることも挙げられるため、中心部から駐車場を減らす取り組みが必要である。そのためには、市街地を高密度化し、中心部の都市機能を充実させることが重要である。	
移動実態の把握	1	パーソントリップ調査のデータは今回の計画の検討にも使えるデータである。	<p>群馬県パーソントリップ調査データや、路線バス乗降データ等を踏まえ、バス交通網の再編を検討している。また、アンケート調査等を実施し、市民やバス利用者の意見やニーズを把握する。 【資料3-1、資料6・6-1・6-2参照】</p>
	2	拠点やバス路線の集約を考える際に、現状の人の動きがどうなっていて、それをどの程度変えるべきなのかを踏まえるべき。	
	3	路線の役割分担をする考え方は良いが、利用実態に合わせて詳細に検討する必要がある。	
LRTの導入	1	LRTは、導入コストが大きく、BRTのような選択肢についても慎重に検討する必要があると思うが、都市内の交通手段としては有効であると考えている。	<p>平成28年度に実施された上毛線LRT化可能性調査結果によれば、LRT化のためには多額の経費が必要であることから、直ぐの実現は難しい状況であるが、経費削減の方策を研究するなど、引き続き、導入検討を行っていく。 【資料4 施策1-2参照】</p>
	2	上毛線をそのままLRT化するのではなく、まちづくりの中で、JR前橋駅から中央前橋駅まで、まちなかにLRTを走らせ、そこから既存の上毛線のストックを有効活用して、地域拠点として位置付けられる大胡まで直通するという形が良いのではないかと考える。	
	3	新しい手段を導入する際に、既存の交通手段をどう扱うか、セットで考える必要がある。	

項目		主な意見	今後の対応
まちづくりとの整合	1	現状に即して検討することも重要だが、将来的に目指す都市構造を見据えた計画とすることも重要である。	策定中の立地適正化計画等と整合を図りながら、本市のまちづくりに寄与する公共交通網の形成を検討している。
	2	前橋市をイメージアップすれば流入人口も増加する。交通だけで考えずに全体的に検討する必要がある。	
	3	立地適正化計画は、地域公共交通網形成計画と相互に連携して検討を進めるべきものであり、早い時期に協議会での報告が必要ではないか。	本日の協議会において報告するとともに、両計画の実効性を高められるよう継続的に協議を進める。 【資料7参照】
近隣自治体との調整	1	近隣自治体との調整についてはどう考えているのか。	今年1月に本市と隣接する6市町村と調整を行ったほか、6月にも広域幹線バス再編に関連して、渋川市と玉村町と調整を行っており、今後も引き続き調整を行っていく。