

前橋市の地域公共交通を取り 巻く現状・課題の整理 (3.18協議会)

前橋市交通政策課

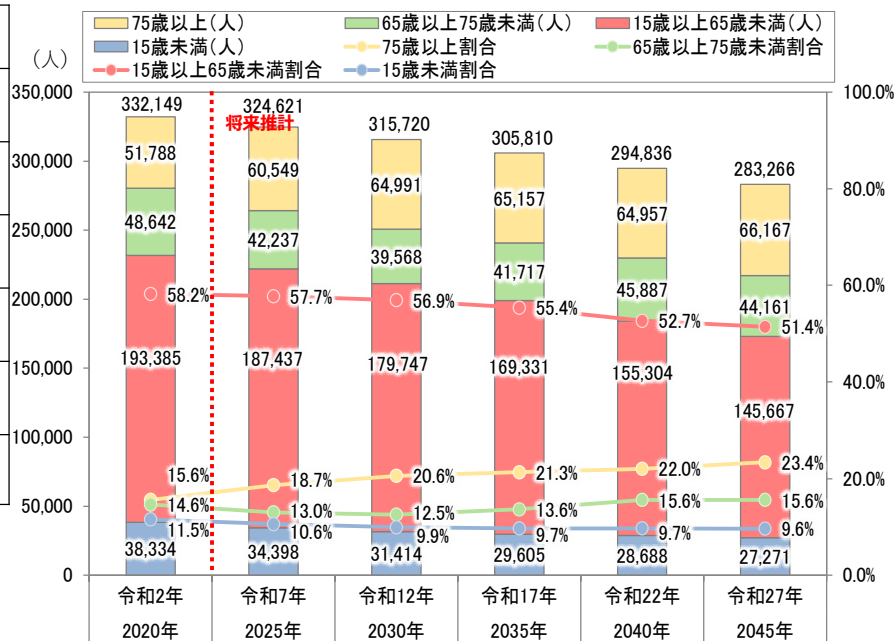
①人口動態

01

	令和2年 (2020年)	令和7年 (2025年)	令和12年 (2030年)	令和17年 (2035年)	令和22年 (2040年)	令和27年 (2045年)
75歳以上	51,788 (15.6%)	60,549 (18.7%)	64,991 (20.6%)	65,157 (21.3%)	64,957 (22.0%)	66,167 (23.4%)
65歳以上75歳未満	48,642 (14.6%)	42,237 (13.0%)	39,568 (12.5%)	41,717 (13.6%)	45,887 (15.6%)	44,161 (15.6%)
65歳以上	100,430 (30.2%)	102,786 (31.7%)	104,559 (33.1%)	106,874 (34.9%)	110,844 (37.6%)	110,328 (38.9%)
15歳以上65歳未満	193,385 (58.2%)	187,437 (57.7%)	179,747 (56.9%)	169,331 (55.4%)	155,304 (52.7%)	145,667 (51.4%)
15歳未満	38,334 (11.5%)	34,398 (10.6%)	31,414 (9.9%)	29,605 (9.7%)	28,688 (9.7%)	27,271 (9.6%)
総人口	332,149	324,621	315,720	305,810	294,836	283,266

住民人口 335,157 329,120※R6.12末

令和2年国勢調査および国立社会保障・人口問題研究所（各年10月1日現在）



▶（推計に対する現実の動向）令和2年国勢調査における人口約33.2万人、令和7年10月は32.4万人（△0.75万人）の推計であるのに対し、住民基本台帳人口は令和2年10月が33.5万人、令和6年12月末は32.9万人（△0.6万人）であり、推計よりも減少幅は小さいものの、実際に人口は減少傾向にある。

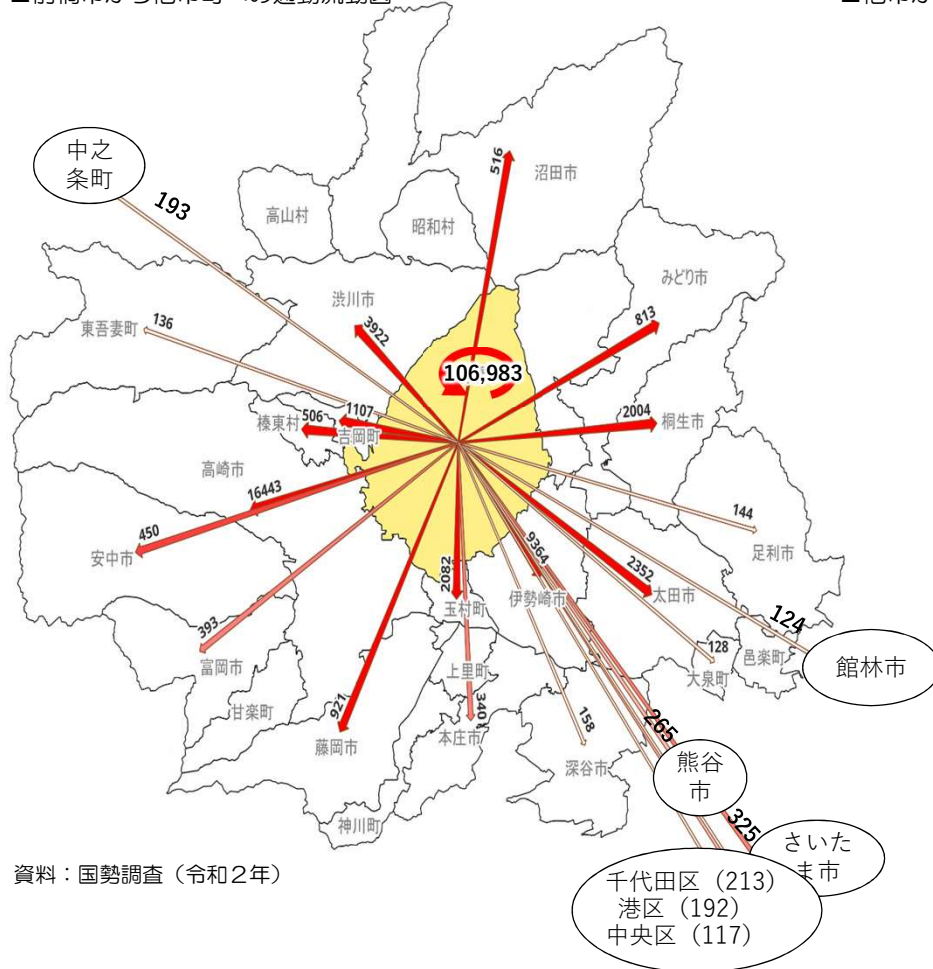
▶2040年には国の推計では約29.5万人に減少する見込みとなっているが、第3期まえばし創生プランの将来展望では、各種の対応策を講じ、約30万人を目指すとしている。

▶75歳以上の高齢者（＝マイタクの対象者）は、令和2年の時点で約5.2万人、約6.5万人程度まで増加する見込みであり、計画期間内は公共交通による移動手段の確保が必要となる交通弱者は増加していく見込（その後減少想定）

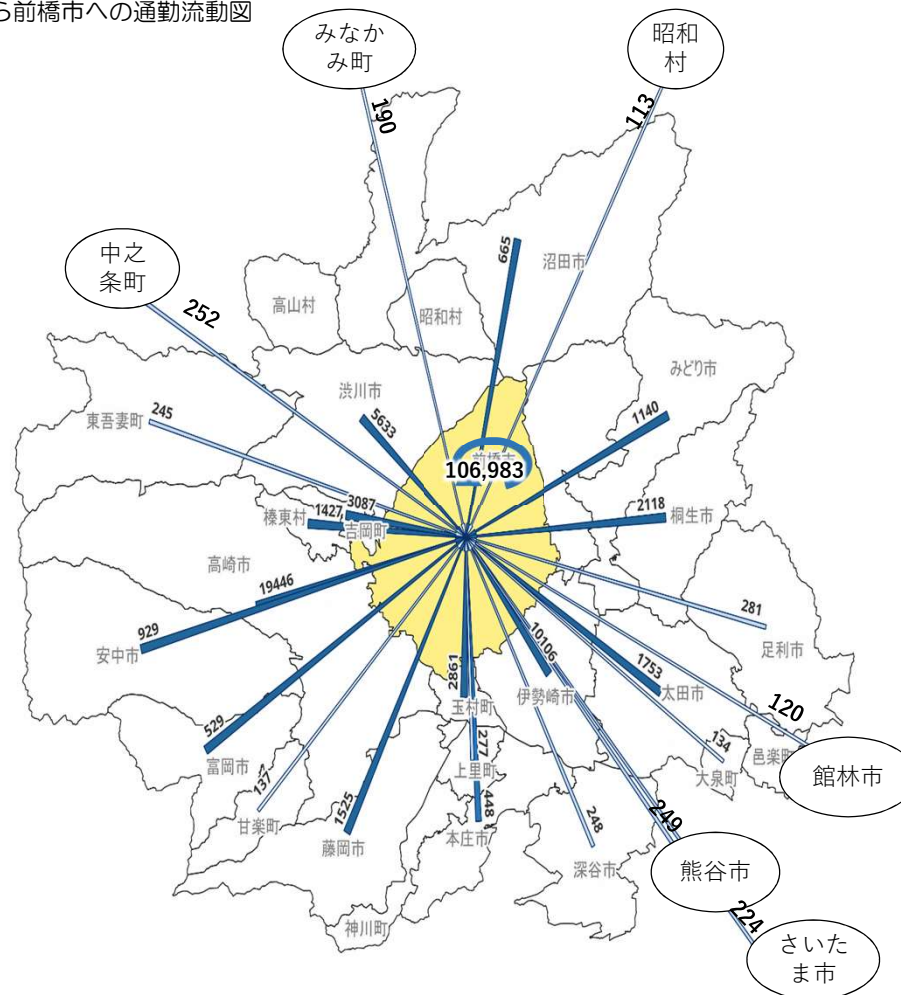
②人の動き（通勤）

02

■前橋市から他市町への通勤流動図



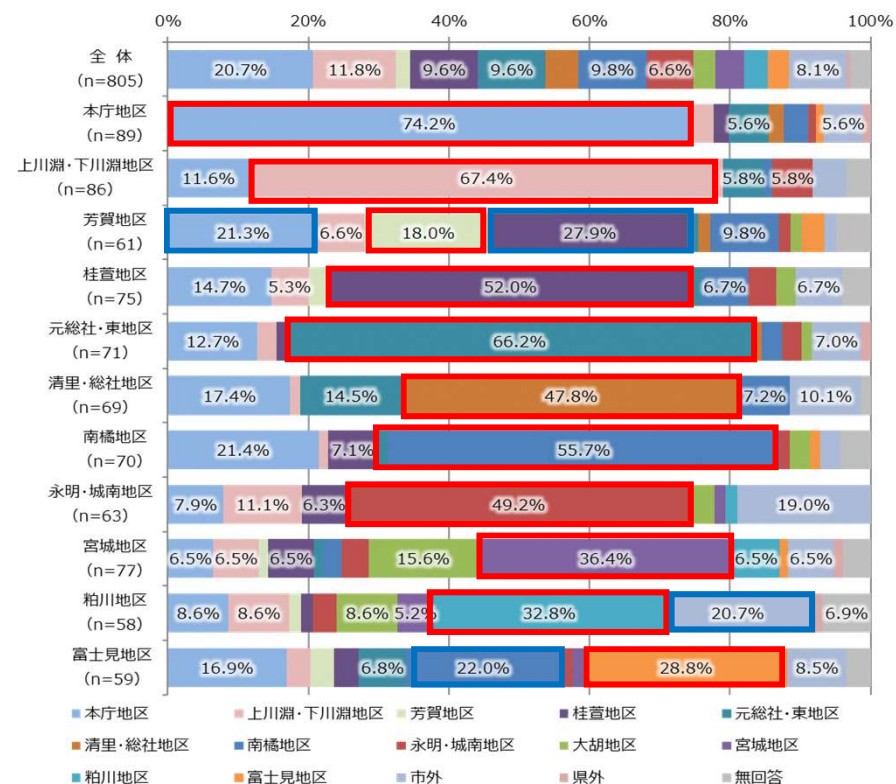
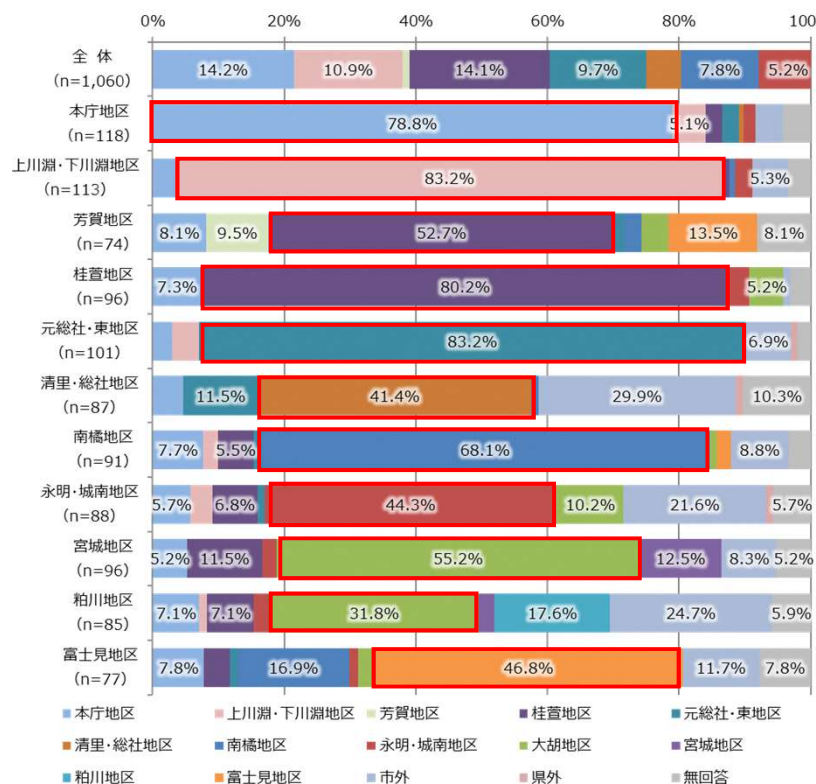
■他市から前橋市への通勤流動図



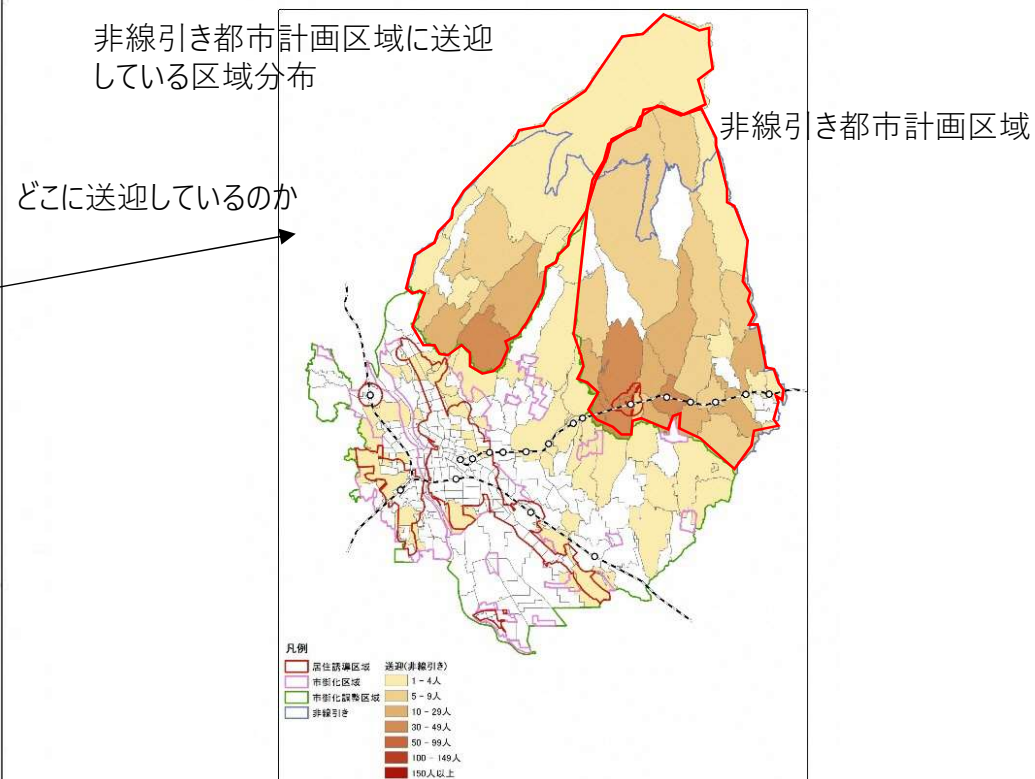
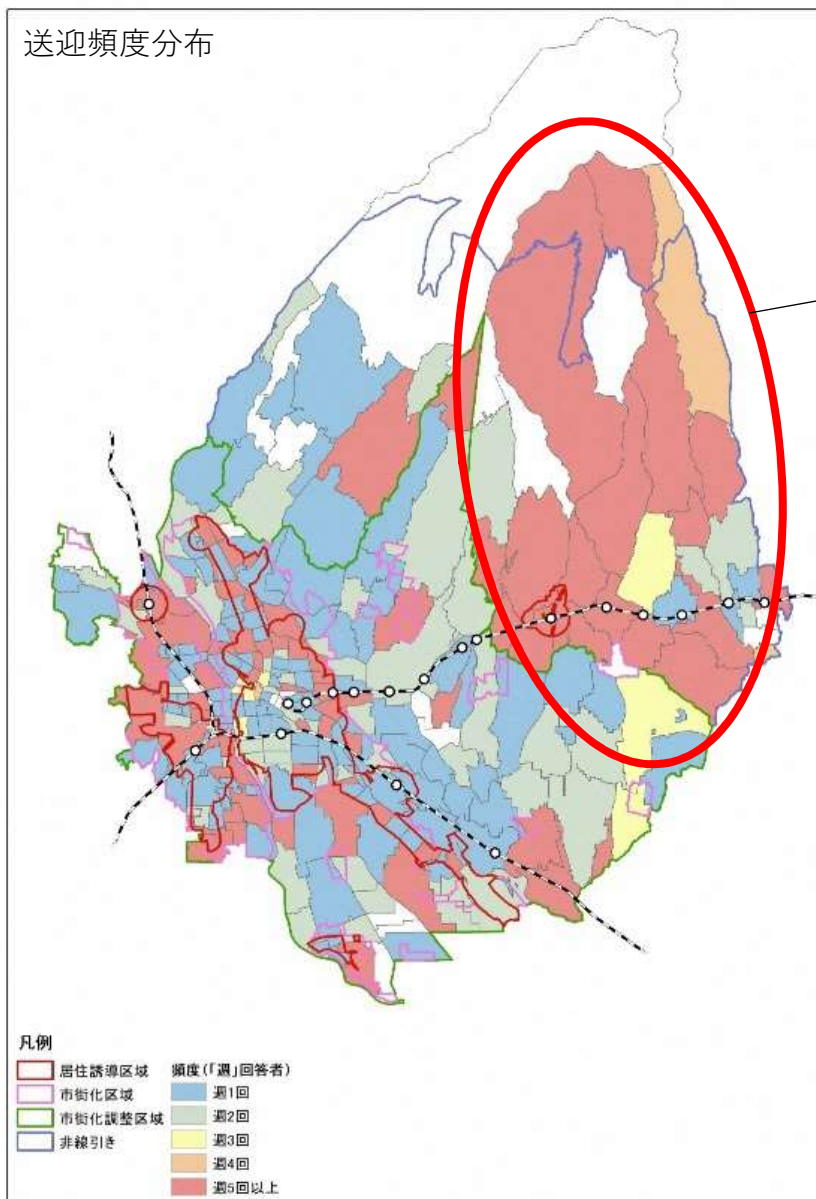
▶通勤では高崎市への移動が16,443人/日、伊勢崎市への移動が9,364人/日と多いが、逆に高崎市から本市への移動が19,446人/日、伊勢崎市からの移動が10,106人/日と市内だけでなく、隣接市相互の移動が見られる。

②人の動き（買物・通院）

04

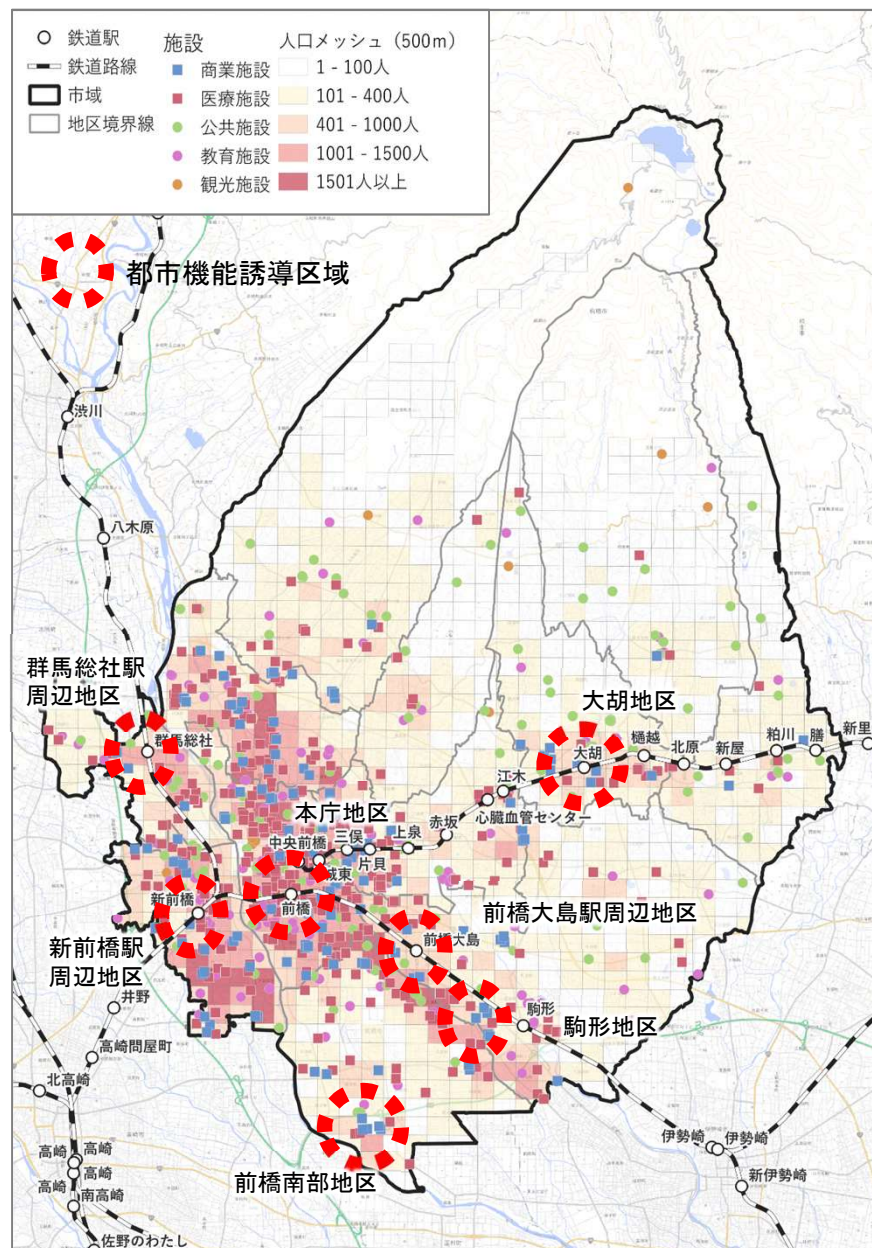


▶ 買物・通院については、アンケートより、居住地区内で済ませる割合が多い。通院は午前中が多いが、買物は買物のみで外出している人、仕事の帰りに買っている人など様々なケースが想定されるため、今後更なる分析を実施



- ▶（左図）大胡・宮城・粕川地区や総社地区では送迎が多くっており、ほぼ毎日送迎が行われていることが想定される。
- ▶（上図）大胡・宮城・粕川地区では、非線引き都市計画区域に（同一区域内）に送迎が多く、塾や習い事のほか、上毛電鉄の駅に送迎していることも推測できる。
- ▶デマンドバスが運行しているが、子どもの塾や習い事等に利用がされていないのではないかな。

③主要施設の分布



▶本庁地区、南橘地区、清里・総社地区、南橘地区、元総社東地区を中心に施設の立地が多くなっている。

▶富士見地区や芳賀地区、大胡、宮城、粕川地区など市北部は施設の立地が少ない状況

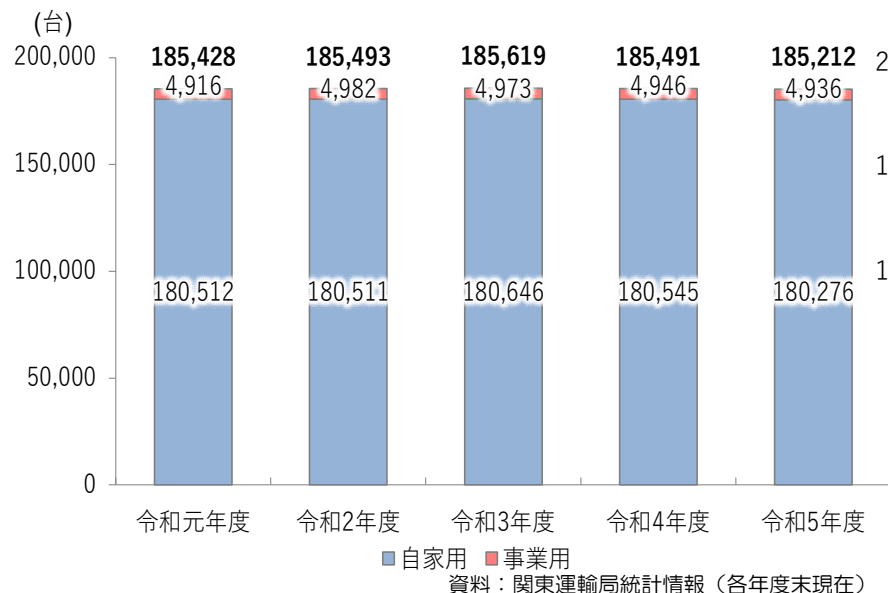
▶都市機能誘導区域の状況

- ・「本庁地区」：アーバンデザインに基づく官民が連携したまちづくりが進み、また、千代田町再開発事業を予定
- ・「新前橋駅周辺地区」：駅東口で再開発事業を予定
- ・「前橋南部地区」：大型商業施設（IKEA等）が進出
- ・「群馬総社駅周辺地区」：R12を目指し、群馬総社駅の西口開設を中心としたまちづくりを事業化（R6基本設計）

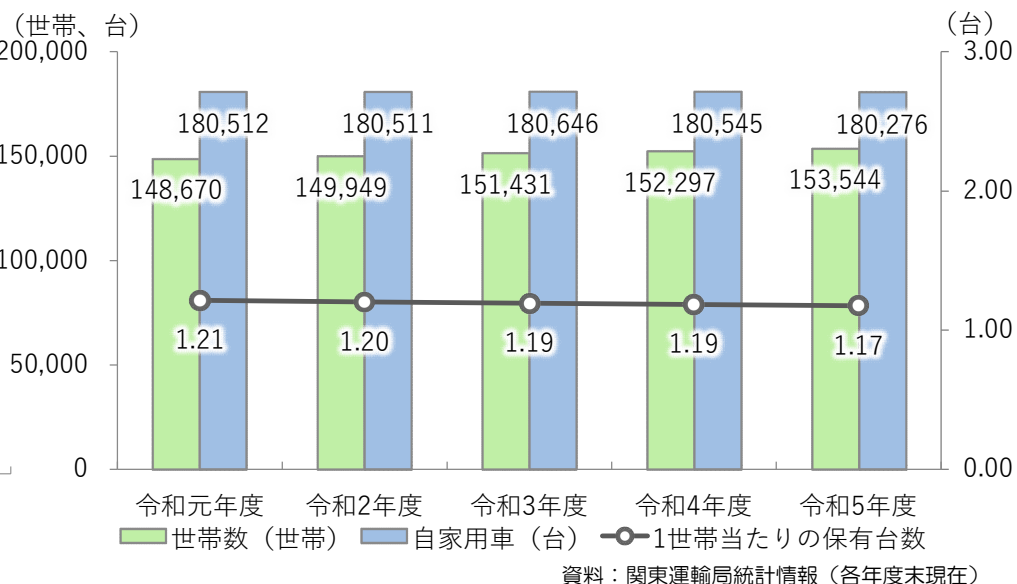
④自動車保有状況・事故関係

07

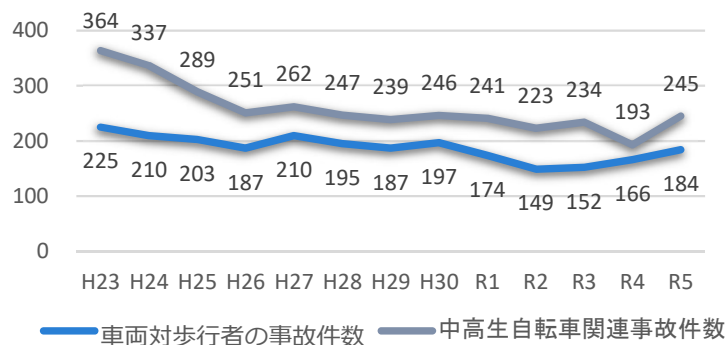
■自動車保有状況の推移



■1世帯当たりの自家用車保有台数の推移

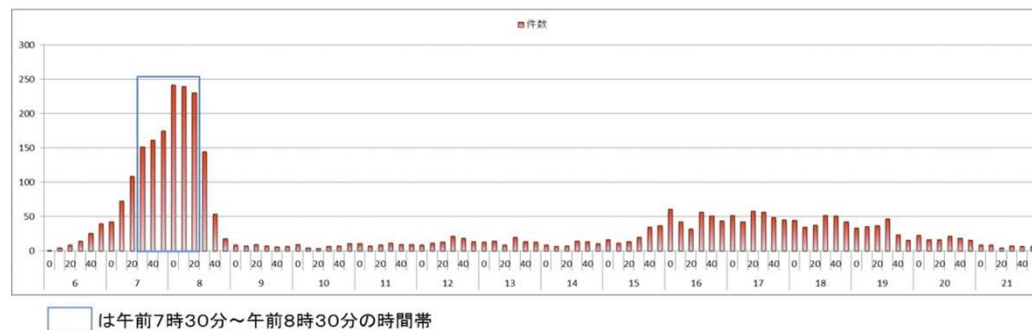


■中高生の自転車交通事故



高校生自転車事故（平成25年～平成29年の累計）

資料：群馬県警HP

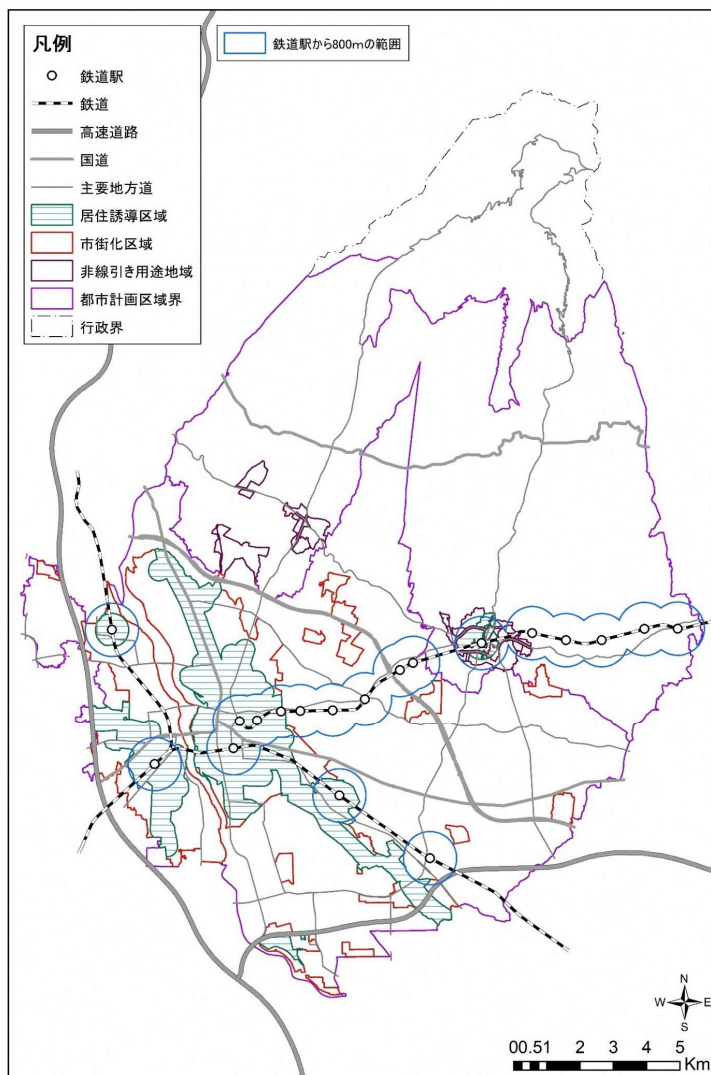


- ▶人口が減少傾向にあることに伴い、自動車保有台数も微減傾向が続いている。
- ▶1世帯あたりの自家用車保有台数は令和元年度1.21台→令和5年度1.17台（△3.3%）
※ 1世帯あたりの平均人員は令和元年度2.2人→令和5年度2.1人（△4.5%）
- ▶中高生の自転車事故が多く、群馬県は突出して全国1位 → 通学時の公共交通への転換策が必要

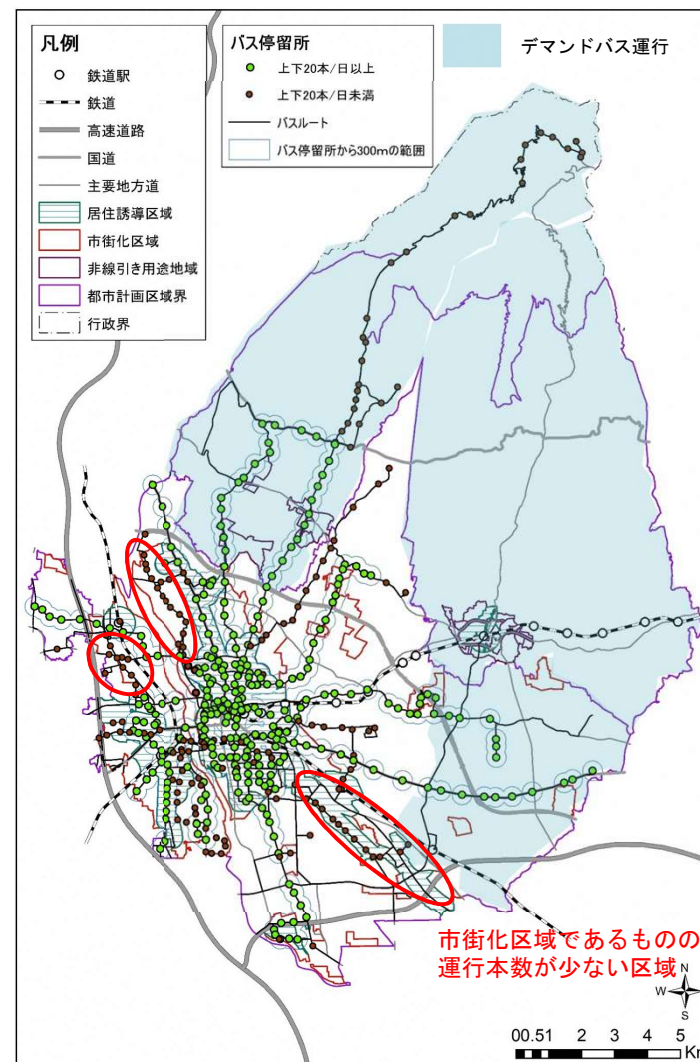
⑤地域公共交通の運行状況、利用状況

08

■鉄道駅800m圏域



■バス停留所300m圏域（上下20本/日以上ある停留所から300m圏を图示）

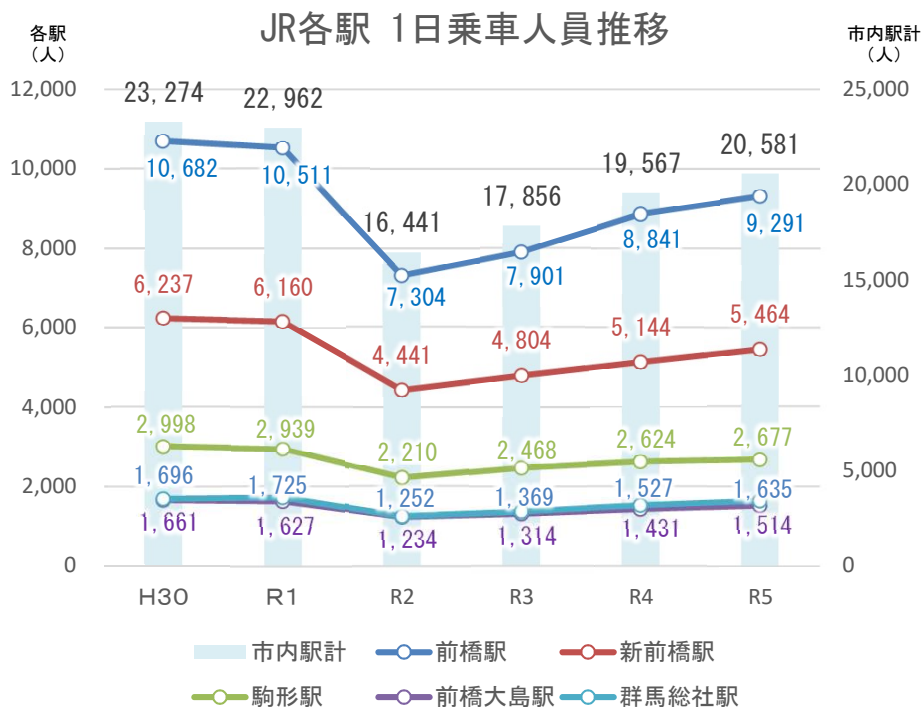


- ▶ 鉄道駅800m圏域、バス停300m圏域、デマンドバス運行区域全域とした場合の人口カバー率は78.6%
(ただし、右上図で除外している運行本数の少ない停留所も含んでいる)
- ▶ このほか、全域でタクシーが運行されており、75歳以上(65歳以上で免許返納者)の高齢者、障害者等はマイタク制度あり

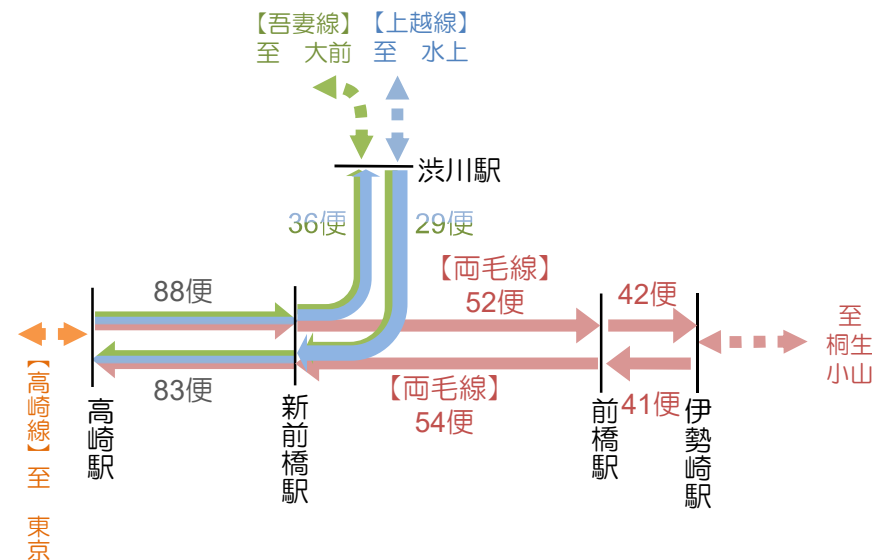
⑤地域公共交通の運行状況、利用状況

09

鉄道(JR)



■運行概要図

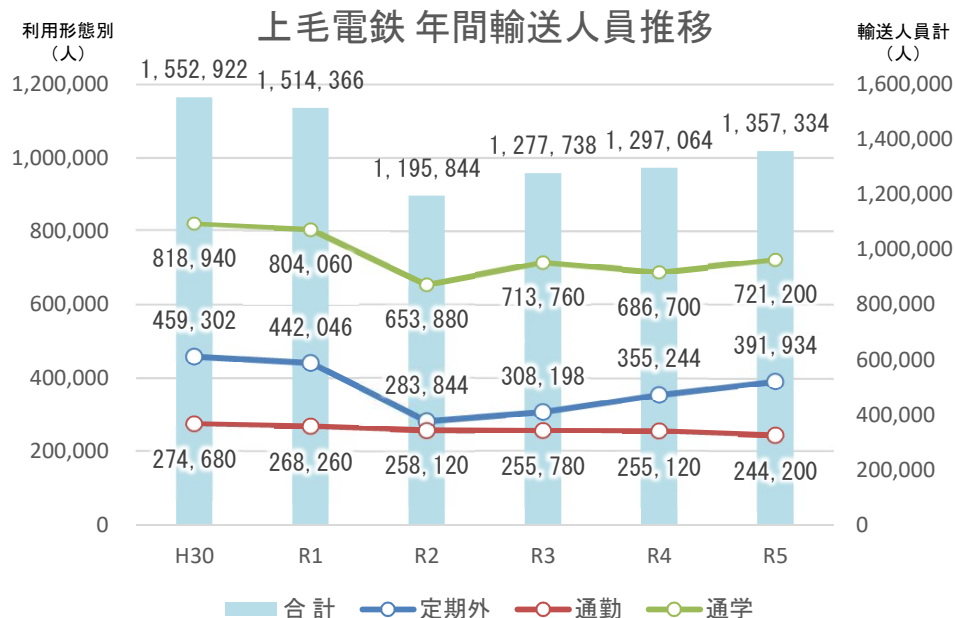


- ▶ 利用者は、新型コロナウイルス感染症拡大により大幅に減少し、回復傾向にあるが、R5年度利用者は対R1年度約90%
- ▶ 上越線、吾妻線、両毛線が重なる高崎駅～新前橋駅間は運行本数が多い
 両毛線については、高崎駅～前橋駅間では、通勤時間帯は10分に1本程度、日中は概ね30分間隔で運行
 前橋駅以东については、通勤時間帯が数本減り、最終便が早くなる。日中は概ね30分間隔
 上越線、吾妻線運行区間は、時間帯によって1時間に1本～3本の運行となっている。
- ▶ 両毛線については、特急がなくなっており、通勤時間帯の快速のみとなっている状況

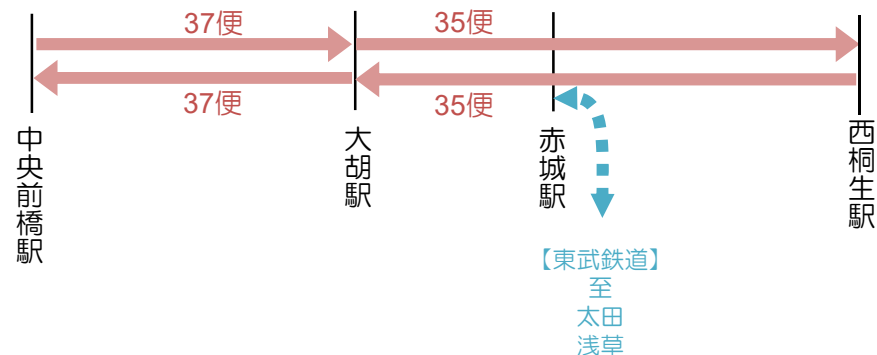
⑤地域公共交通の運行状況、利用状況

10

鉄道(上毛電鉄)



■運行概要図



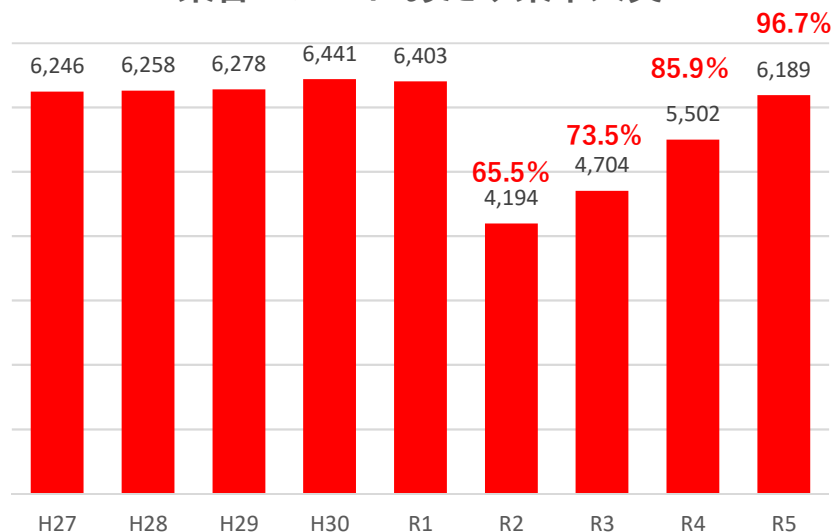
- ▶ 利用者は、新型コロナウイルス感染症拡大により大幅に減少し、回復傾向にあるが、R5年度利用者は対R1年度約90%
通学利用の割合が多く、通勤利用の割合が少ない。
- ▶ 朝の時間帯は概ね20分間隔、それ以降は30分間隔のパターンダイヤで運行
- ▶ 特急や快速運行はなく、全便各駅に停車
- ▶ 中央前橋駅、大胡駅、赤城駅、西桐生駅は有人、他駅は無人駅

⑤地域公共交通の運行状況、利用状況

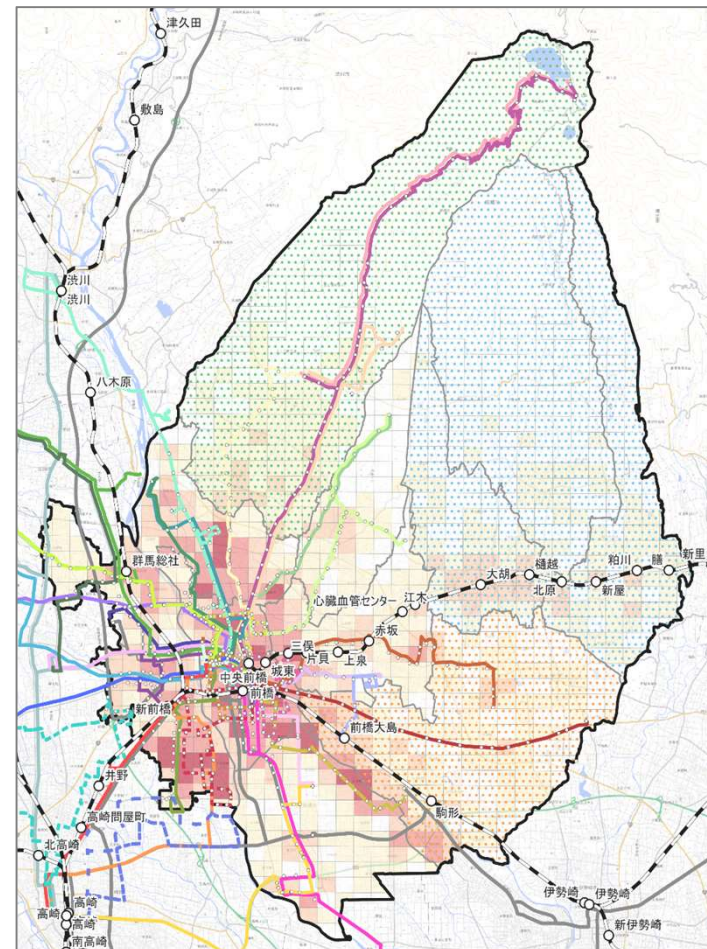
11

乗合バス

乗合バス 1日あたり乗車人員



時間 2本以上	前橋渋川線、マイバス北循環線、マイバス南循環線、シャトルバス
時間 1本～2本	前橋玉村線、前橋高崎線（京目経由）、川曲線
時間 1本	城南運動公園線、東大室線、荻窪公園線、青柳富士見線、富士見温泉線 前橋高崎線（芝塚経由）、前橋榛東線、イオンモール高崎前橋線、新前橋駅西口線
時間 1本以下	嶺公園線、前橋土屋文明線、前橋金古王塚台線、前橋吉岡線、広瀬線 日赤病院前橋駅線、前橋公園線、川原町線（緑が丘経由）、川原町線（附属小経由）、日赤病院高崎駅線、大渡町線、マイバス東循環線、 マイバス西循環線、前橋箕郷線、石岡町前橋駅線、石岡町前橋大島駅線



- ▶ バス事業者6社が前橋駅、新前橋駅を起点として放射状ネットワークで市内外を運行している。34路線を運行しているが、概ね1時間に2本以上を運行しているのは「前橋渋川線」「前橋玉村線」「マイバス北・南」「シャトルバス」のみとなっている。
- ▶ また、県道4号線（赤城県道）など複数の路線が重複し、運行本数が多い区間も存在する。
- ▶ 郊外部ではるんるんバス、ふるさとバス、城南あおぞら号と3区域で予約型のデマンドバスが運行
- ▶ バス利用者が増加しており、既に主要な路線ではコロナ前以上の水準で利用されている状況

⑤地域公共交通の運行状況、利用状況

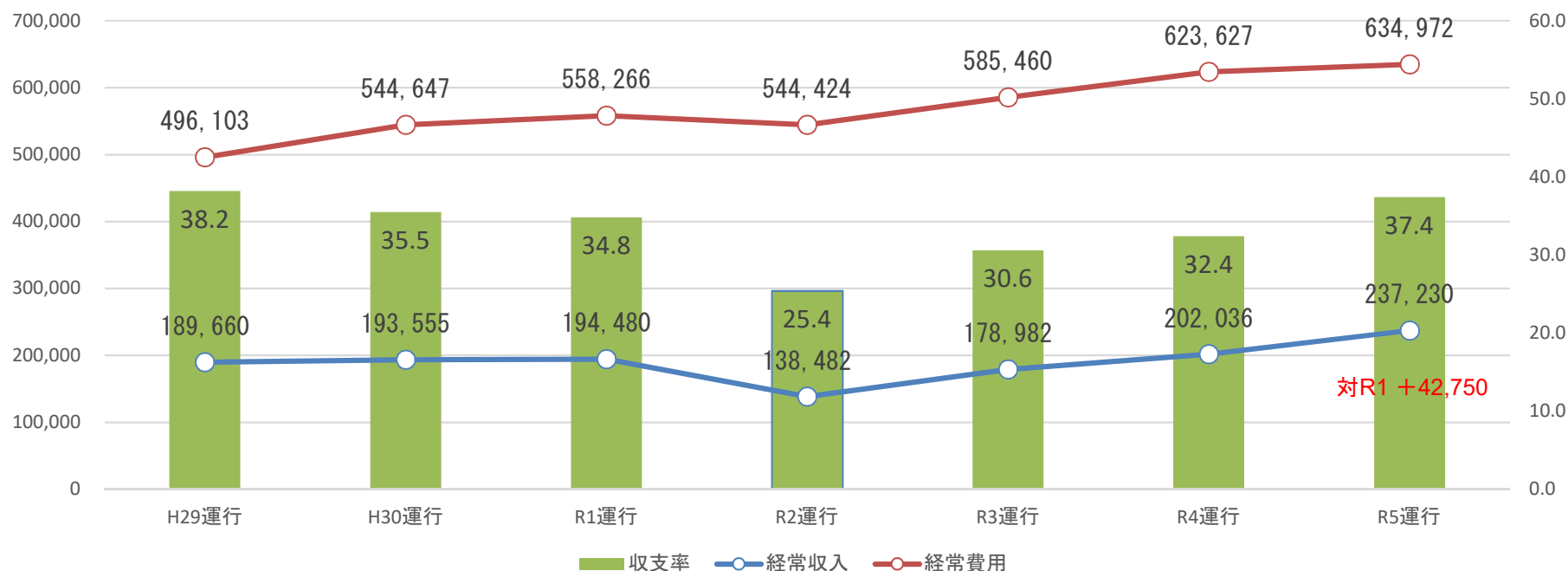
12

乗合バス

収入・費用
(千円)

前橋市委託路線における収支状況推移

収支率
(%)



▶利用者の増加や運賃値上げにより運賃収入を中心とした経常収入はR1に比べ、+42,750千円となっているが、運行コストは+76,706千円となっており、収支は悪化している。

収支率はR1 34.8% → R5 37.4% と改善

* 運行コストの増加は燃料費並びに車両に係るコスト（修繕費等も増加）

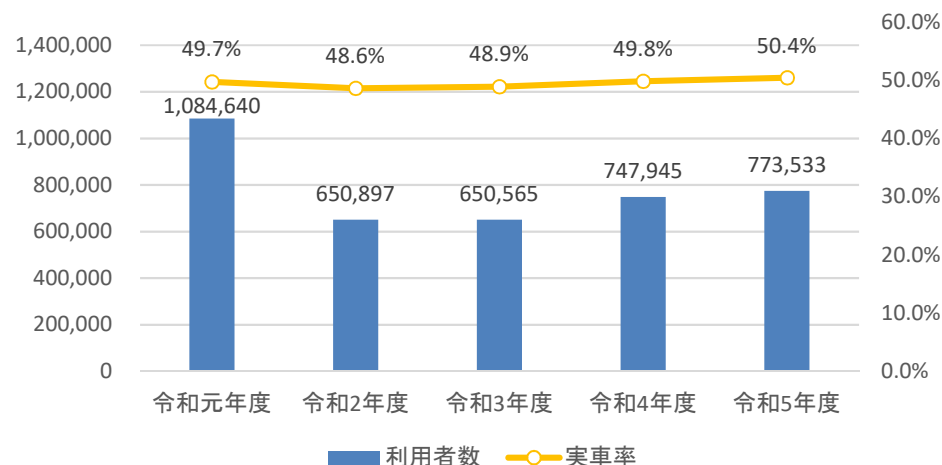
▶R6運行からは働き方改革にかかるコストが増加する見込み一方で、R6.10から運賃を10%程度値上げ

⑤地域公共交通の運行状況、利用状況

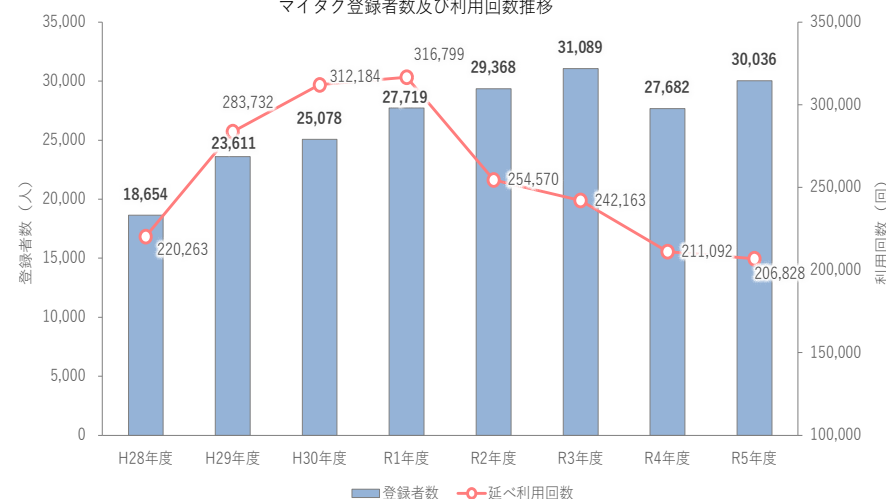
13

タクシー

タクシー利用者数及び実車率推移



マイタク登録者数及び利用回数推移



▶タクシー9社の利用者数は新型コロナウイルス感染症の感染拡大により大幅に減少し、回復傾向にあるものの令和5年度は対令和元年度71%に留まる。

▶利用者に占めるマイタク利用はR1年度で29.2%、令和5年度で26.7%となっている。

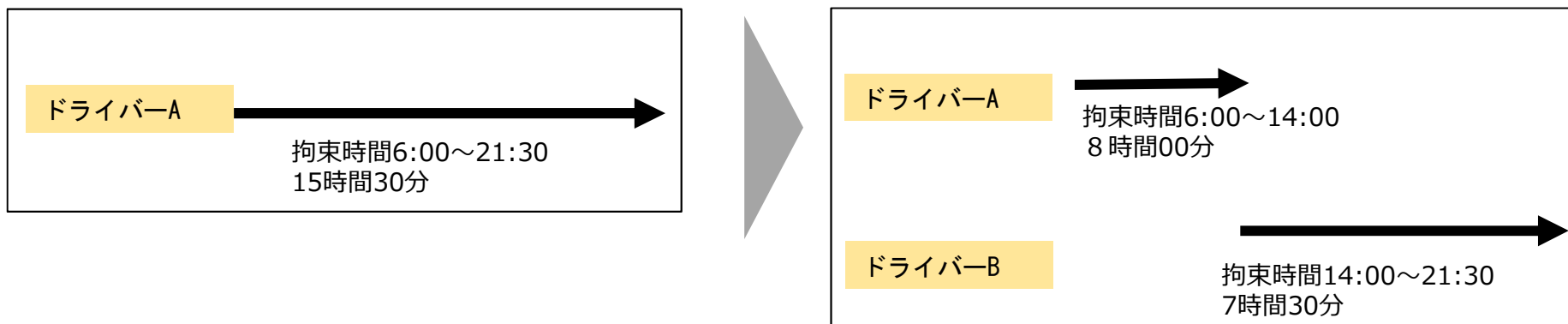
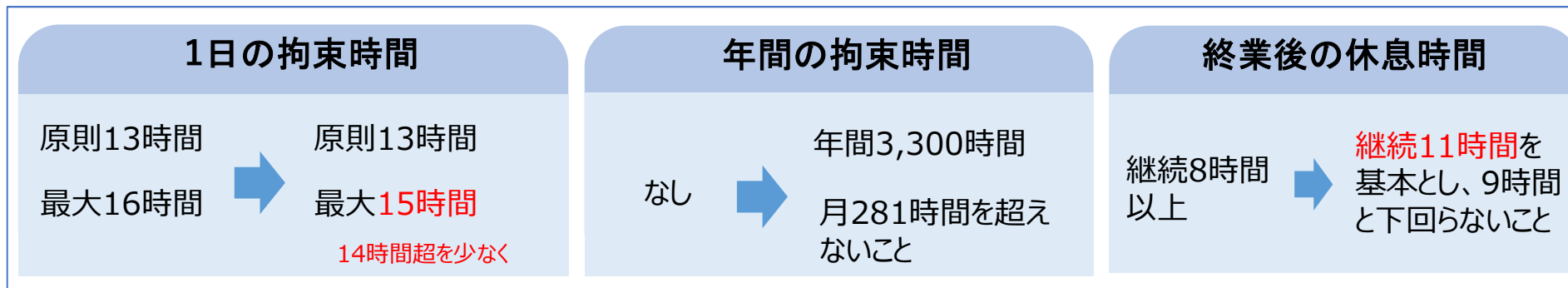
▶マイタク（高齢者、障害者等への運賃支援）利用者は、令和2年度以降減少を続けており、原因について今後検証する必要がある。

⑥全国的な公共交通事業者の現状

14

2024.4～ 働き方改革が交通事業者に適用

改善基準告示（厚生労働省）



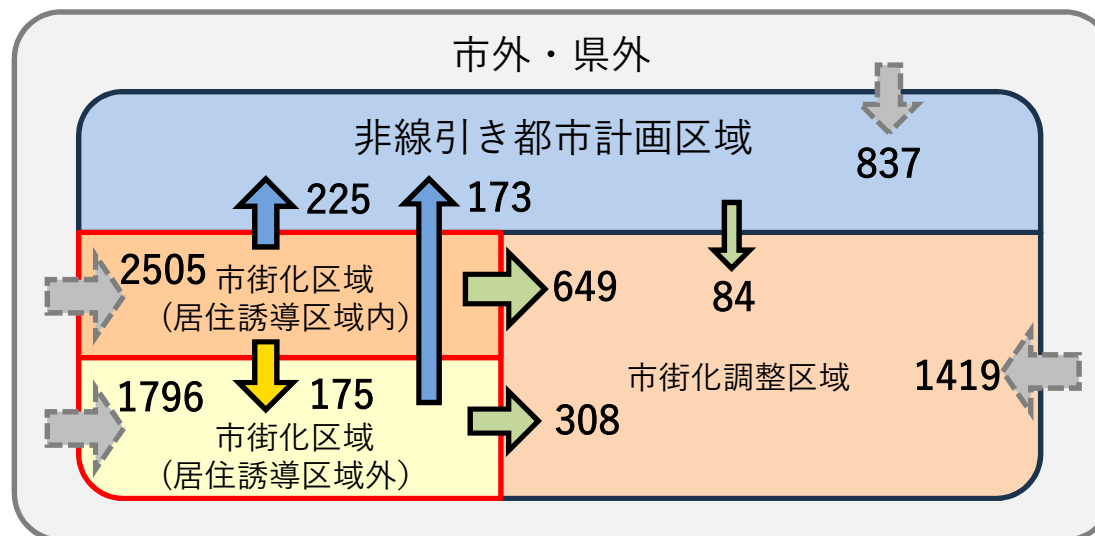
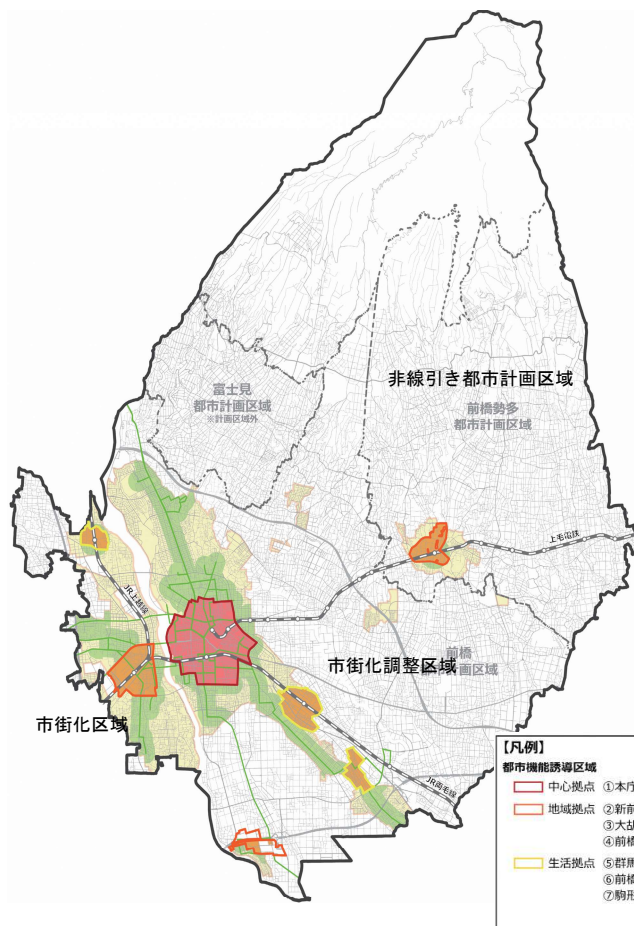
- ▶ 働き方改革適用を契機に全国で大幅なバス減便が実施されている状況
- ▶ 本市内運行路線でも4路線の休廃止があり、全体として2.7%の減便を行った（2024.4）。
- ▶ 運行本数を充実させるためには、これまで以上に人員が必要であり、コストが上昇
→ 回送距離を短くしたり、路線を短縮する、路線を一部重複させるなどの検討も必要と考えられる
- ▶ 人件費だけでなく、燃料費の高騰や車両修繕費等の運行コストが上昇している。

⑦まちづくり（上位・関連計画）

15

前橋市立地適正化計画

2013～2023年の建築確認申請による動態 資料：前橋市建築確認申請台帳



※個人の戸建て（農家住宅・賃貸住宅除く） ※市外・県外の移動以外は、差し引き件数

市外・県外からの移動は市街化区域が多いが、市街化区域から調整区域へは957件の流出超過、市街化区域から都市計画区域へのは398件の流出超過となっており、市内の移動は郊外部へ移っている。

- ▶ 地域公共交通計画、立地適正化計画では今後の人口減少社会を見据え、コンパクトプラスネットワークのまちづくりを位置付けている。都市機能誘導区域を公共交通で結び、バス路線の沿線に居住を誘導することとしている。
- ▶ しかしながら市街化調整区域での住居建築も多くなっており、逆に郊外化が進展してしまっている状況
→ 別途「前橋市土地利用のあり方に関する検討会議」で公共交通を活かした土地利用について有識者を交え検討中
- ▶ 居住を誘導できるだけの質が高く信頼のできるサービス水準を確保する必要がある。

課題1：持続可能なまちづくりを推進し、まちに賑わいを創出する質の高い基軸の設定

- 人口減少と同様の速度で公共交通利用者が減少した場合、公共交通サービスの低下、市民負担割合の増加、更なる公共交通サービスの低下といった、負のスパイラルを招く可能性があり、本市の都市機能の低下に繋がる状況である。
- 市民アンケート結果では、ニーズに対応することで公共交通の利用頻度増加の可能性が示されており、JR各線、上毛電鉄に加え、信頼の
できるサービス水準にした公共交通軸を設定することが必要である。
- このような取り組みにより沿線の開発や居住を誘導、都市の賑わいを創出につなげ、立地適正化計画を具体化する必要があると考える。

課題2：中高生の交通事故や送迎の負担、高齢化の進展など地域課題を解決し生活を支援する施策展開

- 他地域に比べ、中高生の公共交通利用（とりわけバス利用）が少なく、自転車による通学が顕著であり、交通事故増加につながっている可能性がある。また高齢化の進展も含め、自家用車による送迎負担が顕著になっている。
- 供給力に課題がある中、市内一円を課題1で記載するようなサービス提供を行うことは困難であるため、メリハリをつけ、郊外部では地域の実情に応じた生活を支援する公共交通サービスを形成していく必要がある。
- マイタク制度の更なる改善も含め、自家用車を保有しない層が公共交通を利用しやすい環境を構築していく必要がある。

課題3：社会情勢や公共交通事業者を取り巻く環境に対応した地域公共交通の再編

- 全国的に公共交通事業者の人員不足が深刻化し、本市においても例外ではない状況で、限られた乗務員や車両などのリソースを効率的かつ効果的に運行に適用していくことが必要となる。
- 本市内では複数の交通事業者が運行しており、本町ラインのように交通事業者と行政が一体となり、市民に対して使いやすい公共交通サービスを提供していく必要がある。

課題4：多様な世代が利用できる利用環境の整備及び利用促進の継続的な推進

- 公共交通の再編に伴い、拠点における待合環境の改善、鉄道駅等の拠点やバリアフリー化、運賃施策など、引き続き利用者が公共交通を利用しやすい環境を整備することが必要となる。
- また、若年層、通勤者、高齢者など多様な世代に対する情報提供や利用促進策について、今後も継続して実施していくことが必要
- 公共交通を全く意識していない市民、利用したことが一度もない市民も一定数存在することから、そうした層を取り込む施策が必要

課題5：関連施策（DX、自転車、福祉、環境、道路渋滞、観光等）との連携

- 上位関連計画では、自転車施策、福祉施策、DXを通じた移動手段の確保などを含め、輸送資源の総動員による地域公共交通を検討することが求められている。
- また、現行計画においてDX事業と連携した公共交通の高度化や新たな公共交通システムの導入を位置付けており、GunMaaSを展開しているところであるが、継続して交通分野以外の他分野との連携により公共交通の価値を高めていく必要がある。

アンケート結果から見えてくる施策の方向性

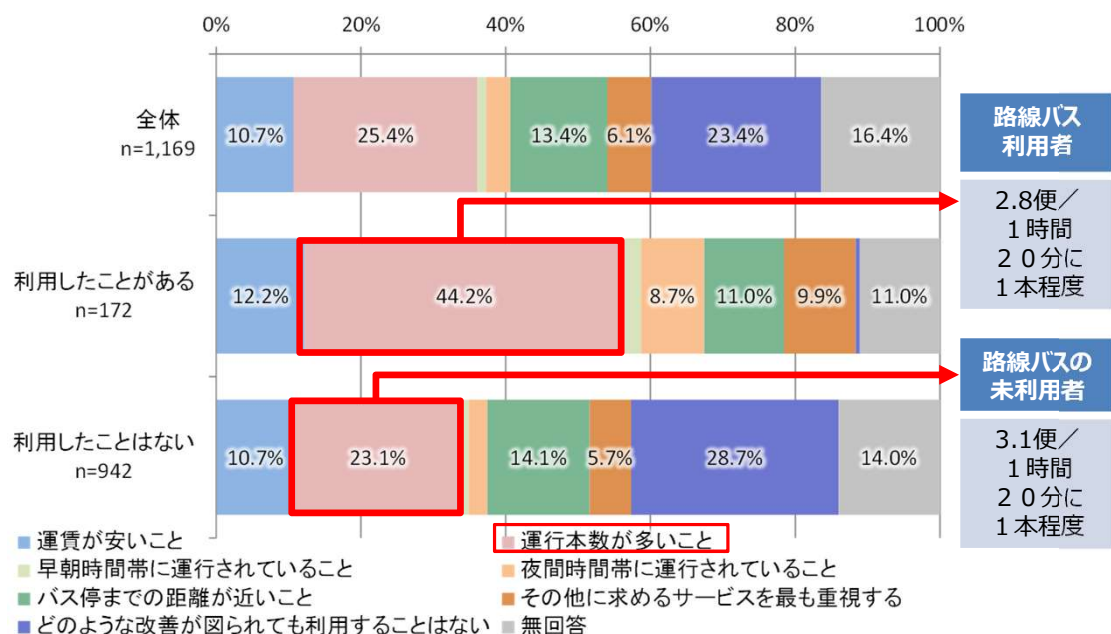
17

課題1：持続可能なまちづくりを推進し、まちに賑わいを創出する質の高い基軸の設定

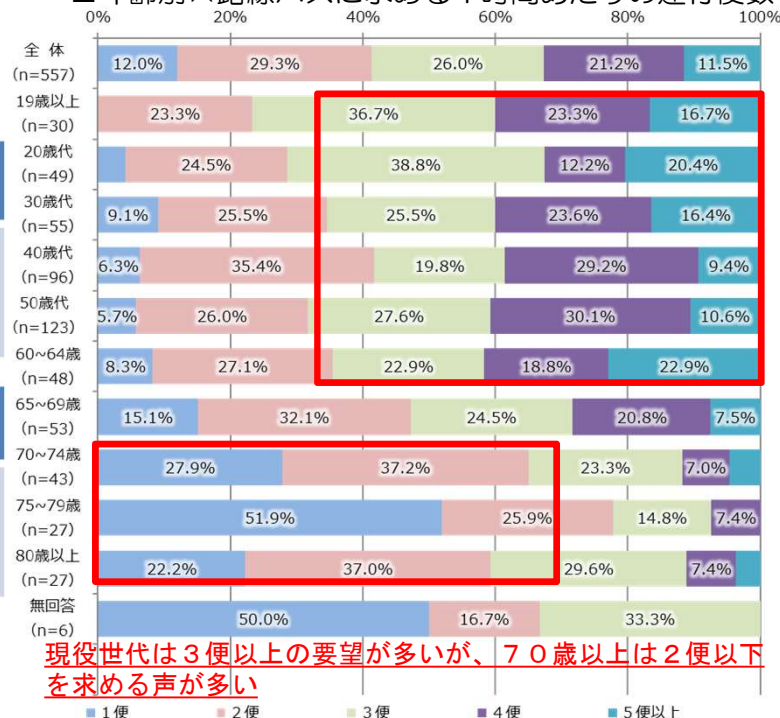
- 人口減少と同様の速度で公共交通利用者が減少した場合、公共交通サービスの低下、市民負担割合の増加、更なる公共交通サービスの低下といった、負のスパイラルを招く可能性があり、本市の都市機能の低下に繋がる状況である。
- 市民アンケート結果では、ニーズに対応することで公共交通の利用頻度増加の可能性が示されており、JR各線、上毛電鉄に加え、信頼のできるサービス水準にした公共交通軸を設定することが必要である。
- このような取り組みにより沿線の開発や居住を誘導、都市の賑わいを創出につなげ、立地適正化計画を具体化する必要があると考える。

- ▶求めるサービス水準としては、路線バス利用者、路線バス非利用者ともに、運行本数が多いことを求めている。
未利用者では、どのような改善が図られても利用するつもりはないとの回答が約3割となっており、無回答を除いて、約55%の未利用者は路線バスの利用者に転換する可能性を示している。
- ▶公共交通軸に対して、重要視すべき施策としては、運行本数の維持・向上となる。
具体的なサービス水準としては、利用者、未利用者ともに大きな差はなく、20分に1本程度の本数を求めている。

■路線バスの利用有無×路線バスの新規利用や利用促進のために求めるサービス水準



■年齢別×路線バスに求める1時間あたりの運行便数



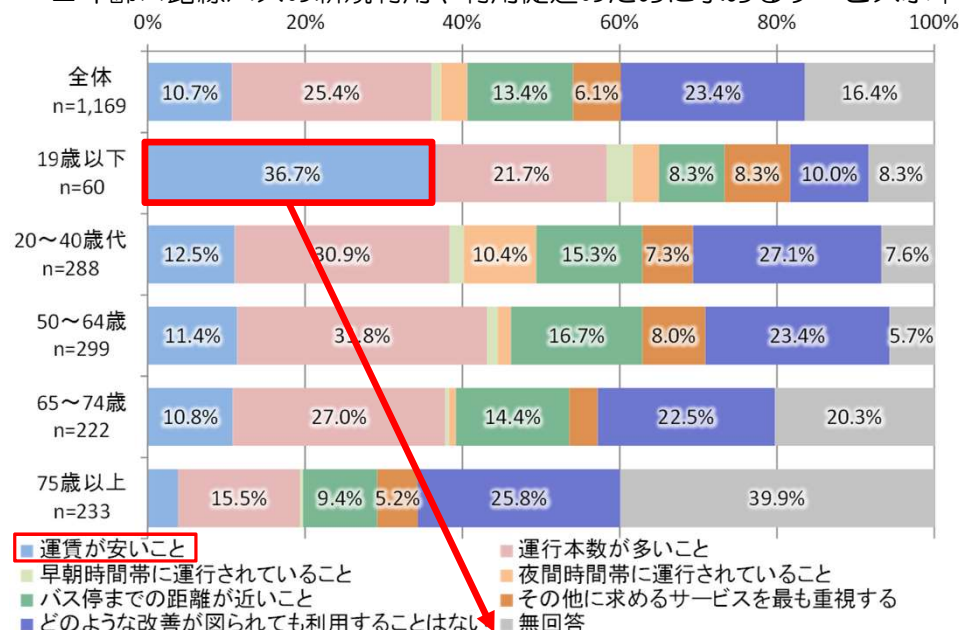
課題2：中高生の交通事故や送迎の負担、高齢化の進展など地域課題を解決し生活を支援する施策展開

- 他地域に比べ、中高生の公共交通利用（とりわけバス利用）が少なく、自転車による通学が顕著であり、交通事故増加につながっている可能性がある。また高齢化の進展も含め、自家用車による送迎負担が顕著になっている。
- 供給力に課題がある中、市内一円を課題1で記載するようなサービス提供を行うことは困難であるため、メリハリをつけ、郊外部では地域の実情に応じた生活を支援する公共交通サービスを形成していく必要がある。
- マイタク制度の更なる改善も含め、自家用車を保有しない層が公共交通を利用しやすい環境を構築していく必要がある。



- ▶10代の中高生が公共交通に求めるサービス水準としては、運賃が安いことを重要視している。
- ▶中高生の公共交通の利用促進に向けて、運賃施策が有効であると考えられ、1乗車あたり200円程度の運賃を求めている。

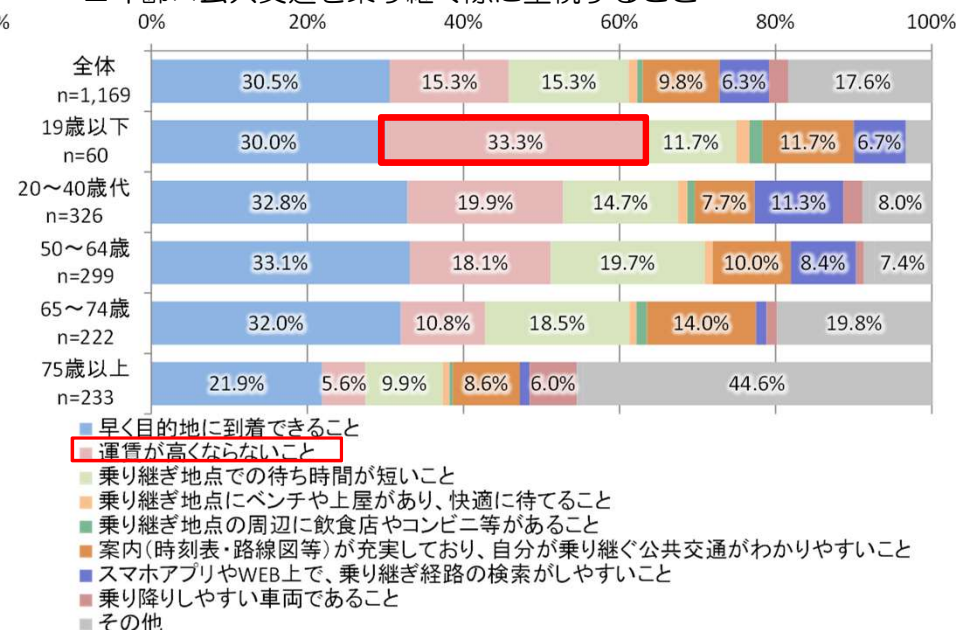
■年齢×路線バスの新規利用や利用促進のために求めるサービス水準



10代の回答者

1乗車あたり200円程度

■年齢×公共交通を乗り継ぐ際に重視すること



アンケート結果から見えてくる施策の方向性

19

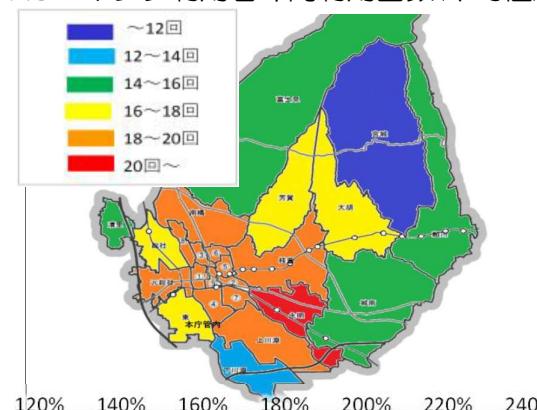
課題2：中高生の交通事故や送迎の負担、高齢化の進展など地域課題を解決し生活を支援する施策展開

- 他地域に比べ、中高生の公共交通利用（とりわけバス利用）が少なく、自転車による通学が顕著であり、交通事故増加につながっている可能性がある。また高齢化の進展も含め、自家用車による送迎負担が顕著になっている。
- 供給力に課題がある中、市内一円を課題1で記載するようなサービス提供を行うことは困難であるため、メリハリをつけ、郊外部では地域の実情に応じた生活を支援する公共交通サービスを形成していく必要がある。
- マイタク制度の更なる改善も含め、自家用車を保有しない層が公共交通を利用しやすい環境を構築していく必要がある。

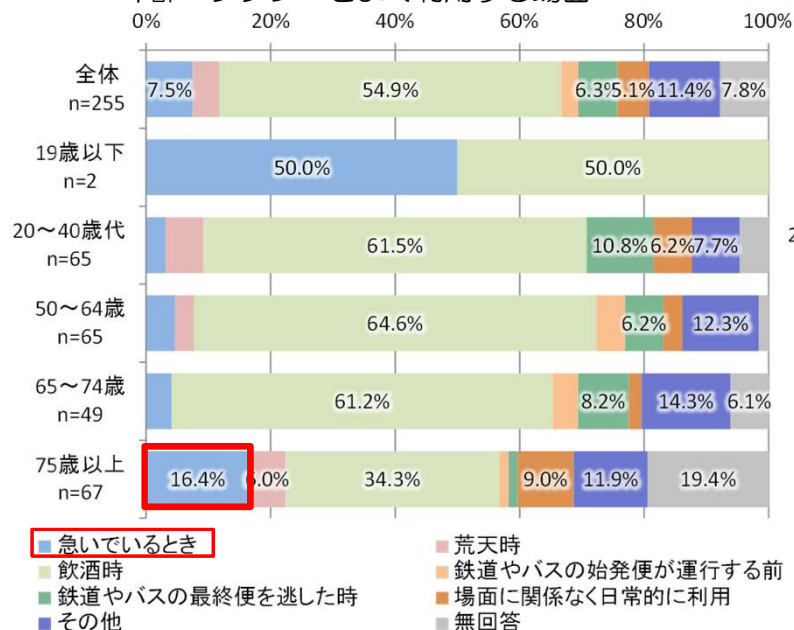
▶前頁に示すとおり、75歳以上の高齢者は路線バスに求めるサービス水準に対する回答が少ない状況となっている。

▶高齢者の移動手段を確保する施策の一つとして、マイタク制度などタクシーの有効活用、デマンドバスなどが考えられるが、タクシーは郊外部では料金が高額になりがちで利用しづらいことや急いでいる時に限定的に利用されている状況である。一方、デマンドバスにおいても、行きたい目的地に行けないこと、事前予約が手間との課題もある。マイタクの相乗り利用の推進やデマンドバスとの連携を一体的に検討する施策が考えられる。

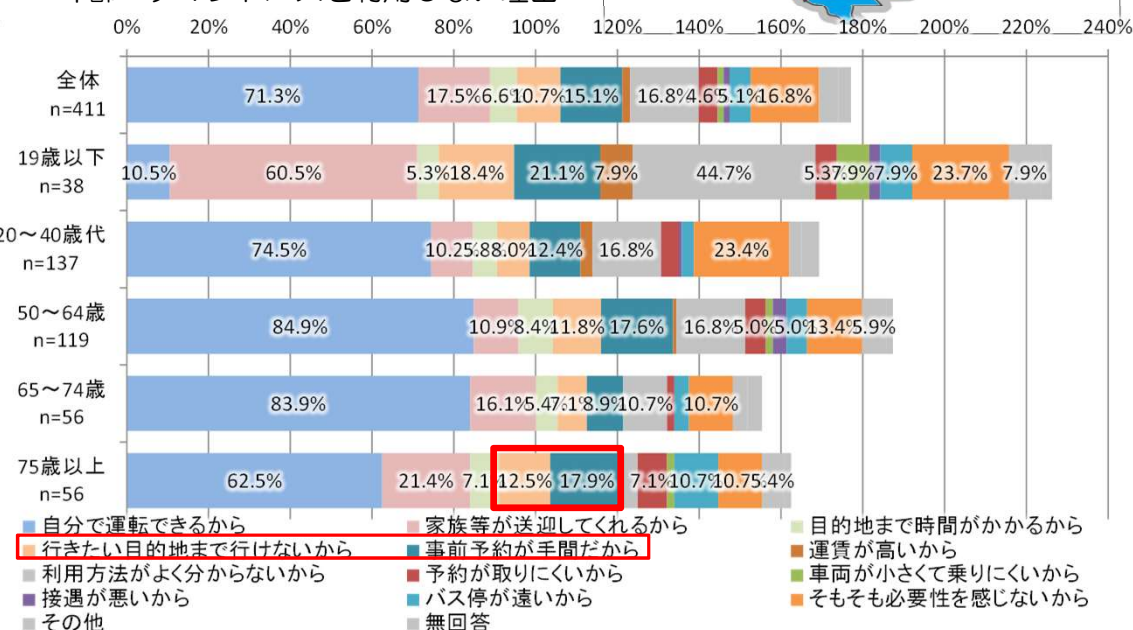
■R5マイタク利用者年間利用回数(平均値)



■年齢×タクシーをよく利用する場面



■年齢×デマンドバスを利用しない理由



アンケート結果から見えてくる施策の方向性

20

課題4：多様な世代が利用できる利用環境の整備及び利用促進の継続的な推進

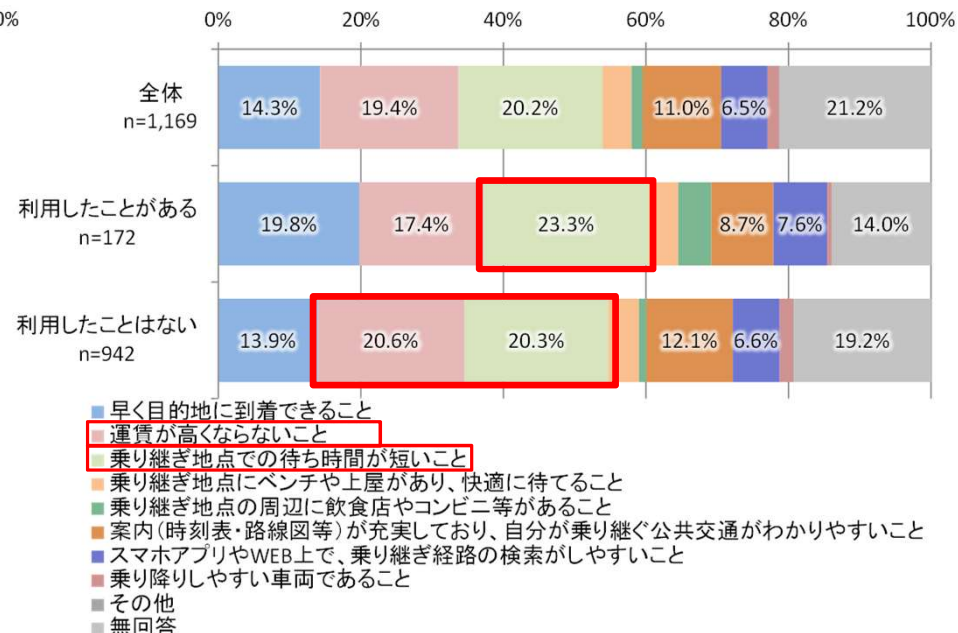
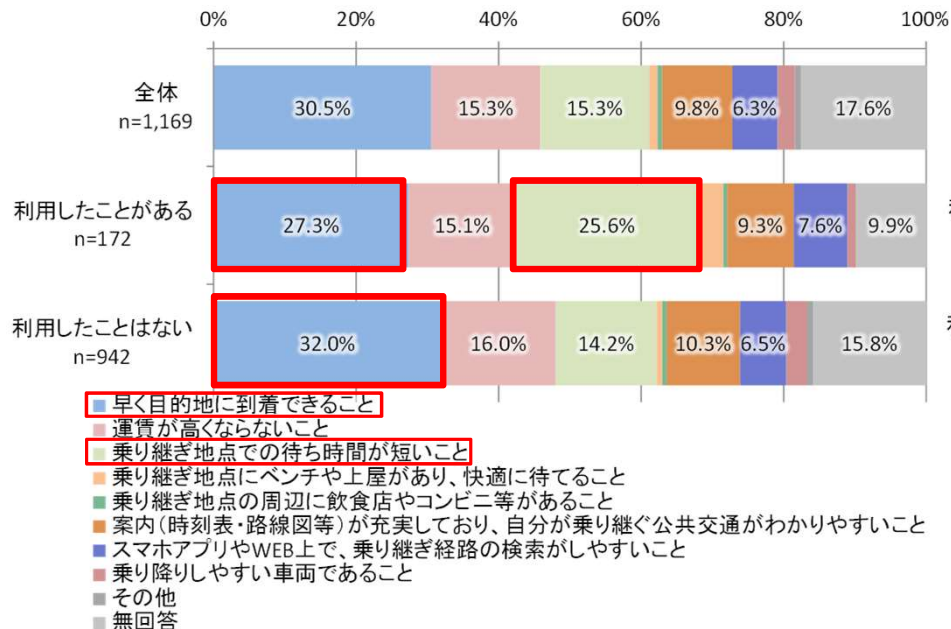
- 公共交通の再編に伴い、拠点における待合環境の改善、鉄道駅等の拠点やバリアフリー化、運賃施策など、引き続き利用者が公共交通を利用しやすい環境を整備することが必要となる。
- また、若年層、通勤者、高齢者など多様な世代に対する情報提供や利用促進策について、今後も継続して実施していくことが必要
- 公共交通を全く意識していない市民、利用したことが一度もない市民も一定数存在することから、そうした層を取り込む施策が必要



- ▶公共交通を乗り継ぐ際に重視することとして、路線バス利用者、路線バスを利用していない非利用者ともに、早く目的地に到着できること、乗り継ぎ拠点での待ち時間が短いことを求めている。
- ▶最寄りの鉄道駅などの広域交通への接続強化、その際の待ち時間の短縮が実施施策として考えられる。

■路線バスの利用有無×公共交通を乗り継ぐ際に重視すること（1番目）

■路線バスの利用有無×公共交通を乗り継ぐ際に重視すること（2番目）



アンケート結果から見えてくる施策の方向性

21

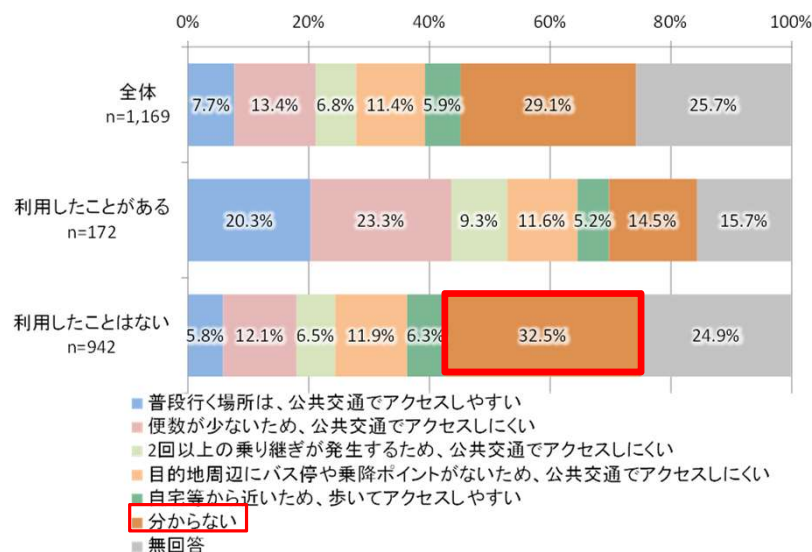
課題4：多様な世代が利用できる利用環境の整備及び利用促進の継続的な推進

- 公共交通の再編に伴い、拠点における待合環境の改善、鉄道駅等の拠点やバリアフリー化、運賃施策など、引き続き利用者が公共交通を利用しやすい環境を整備することが必要となる。
- また、若年層、通勤者、高齢者など多様な世代に対する情報提供や利用促進策について、今後も継続して実施していくことが必要
- 公共交通を全く意識していない市民、利用したことが一度もない市民も一定数存在することから、そうした層を取り込む施策が必要

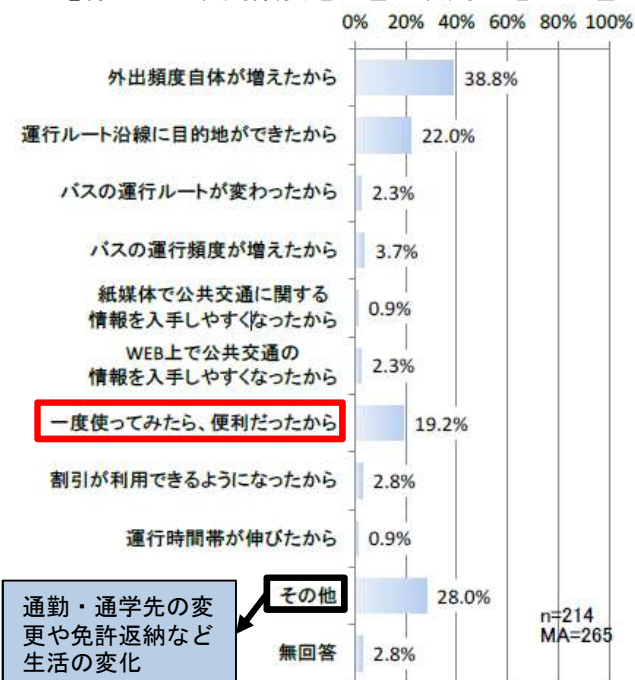


- ▶日常生活でよく行く場所への公共交通でのアクセス性について、路線バスの非利用者は、分からないとの回答が多くなっており、目的地までバス等の公共交通がアクセスしているのかを知らないことを意味している。運行情報を周知PRを図るとともに、モビリティ・マネジメントなどの手法により、公共交通の利用意義を示していく施策が考えられる。
- ▶また、バス利用者の利用増加要因においても約20%の回答は、1度利用したら便利だったとの声があり、未利用者に対しては、市内イベント時に公共交通無料デーを実施するなど、公共交通を気軽に利用してもらう事業を実施することも有効と考えられる。

■路線バスの利用有無×日常生活でよく行く場所について、バスやデマンドバスで行く際、公共交通でのアクセスしやすさ（しにくさ）



■路線バスの利用頻度増加者×利用が増えた理由



課題5：関連施策（DX、自転車、福祉、環境、道路渋滞、観光等）との連携

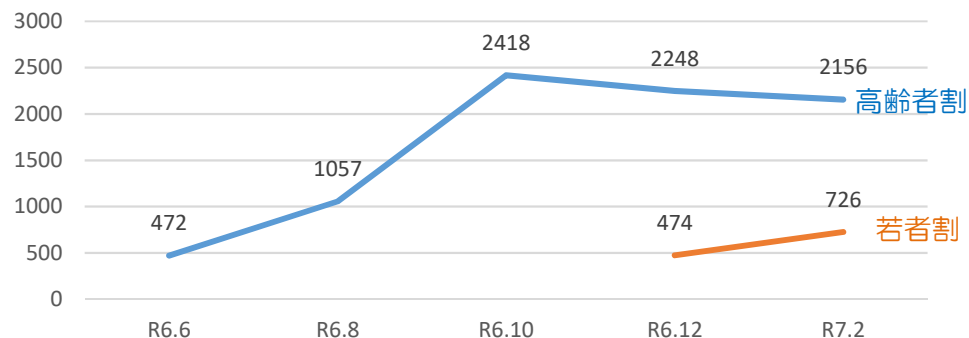
- 上位関連計画では、自転車施策、福祉施策、DXを通じた移動手段の確保などを含め、輸送資源の総動員による地域公共交通を検討することが求められている。
- また、現行計画においてDX事業と連携した公共交通の高度化や新たな公共交通システムの導入を位置付けており、GunMaaSを展開しているところであるが、継続して交通分野以外の他分野との連携により公共交通の価値を高めていく必要がある。

▶GunMaaSは、全年齢層を通じてサービス内容の認知が不十分なところがあり、積極的なPR活動が必要である。

▶若年層及び75-79歳を除いた層（デジタルに抵抗がないと思われる現役世代）においても、特に利用が少ない。これは、自動車中心の移動であり、そもそも公共交通に関心が薄いことが考えられる。

▶20歳代までの年齢層及び75歳以上の年齢層はGunMaaS上での交通系ICカード利用の割引施策の実施により、利用が他に比べて多いことも考えられる。公共交通の乗り継ぎ割引や共通定期券といった運賃施策の拡充、検索機能の向上、商業連携などを進めGunMaaSの更なる利便性向上を高め、年齢層に関係なく、公共交通の利便性を感じられる環境を構築する必要がある。

■GunMaaSにおける若者割、高齢者割利用回数推移



■GunMaaSの認知度

