

現行地域公共交通計画の 評価・検証（概要資料）

前橋市地域交通活性化協議会

次期地域公共交通計画策定業務のスケジュール

令和6年度 本市の置かれている状況、地域課題、公共交通の在り方を検討（各種調査や統計データなどで分析）
 ↓
 令和7年度 地域公共交通計画案の策定
 ↓
 （基本方針、基本方針に基づく目標の設定、重点的に取り組む施策、将来の公共交通網の検討、パブリックコメント）
 ↓
 令和8年4月～ 次期地域公共交通計画の策定、次期地域公共交通計画による各種事業の実施

今年度	～10月	10月1日 協議会	11月～12月	12月23日 協議会(今回)	1月	2月4日 協議会(予定)	3月18日 協議会(予定)
市内高校生アンケート	■						
市民向けアンケートの実 施内容について		■					
市民向けアンケート実施 バス事業者ヒアリング			■				
現行公共交通計画に関す る評価・検証				■			
路線バス利用者アンケー ト					■		
本市の現況と各種アン ケート結果の報告、本市 の課題 (交通計画の現況・課題編 (案)の報告)						■	
本年度の最終報告							■

計画の目標

- 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
- 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
- 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

計画の施策

- は市民の期待度が高いとして重点的に取り組むこととしている施策
- 青字は事業の性質などを踏まえ、中長期的（令和8年度以降）に実現することとしている施策

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 ●
- 幹線バスの定時性確保 ●
- 鉄軌道間のネットワーク化

2 各拠点のアクセス性の向上

- 公共交通不便地域の解消 ●
- 鉄道駅や主要バス停における結節機能強化 ●
- JR群馬総社駅西口の開設

3 公共交通の利便性向上

- バリアフリー化 ●
- バス待ち環境の快適化
- 分かりやすい情報案内 ●
- 交通系ICカードの導入 ●
- バスドライバーのサービス向上
- 自転車と公共交通を組み合わせた移動の利便性向上
- 利用しやすいバス運賃制度の検討
- 新技術を活用した交通環境の高度化

4 まちなかの回遊性の向上

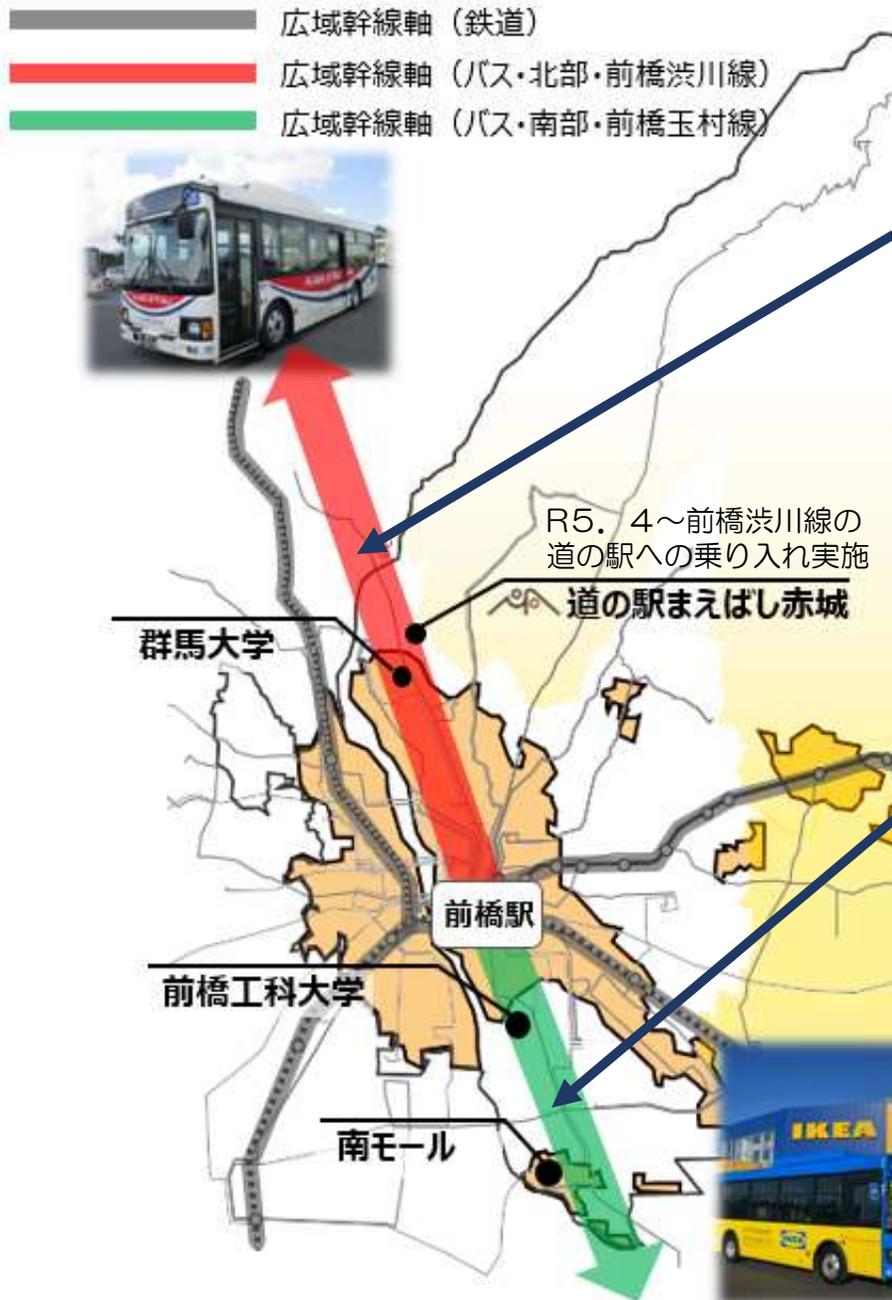
- 都心幹線の形成 ●
- シェアサイクルの導入
- 歩行・自転車利用環境の改善
- 本町二丁目交差点周辺の改良

5 都心地域への自動車利用の抑制

- パーク＆ライドの推進
- 都心地域への駐車施設の適正化

幹線バス路線の明確化

重点 中長期



R2. 12～前橋渋川線のパターンダイヤ化

	区間	新/旧	平日(10-16時)の運行間隔
上り	群大荒牧⇨前橋駅	旧	最大57分間隔
		新	最大45分間隔(25・55分発)
	渋川駅⇨前橋駅	旧	最大42分間隔
		新	最大36分間隔(26・56分発)
下り	前橋駅⇨群大荒牧	旧	最大51分間隔
		新	最大30分間隔 (10・40分発)
	前橋駅⇨渋川駅	旧	最大40分間隔
		新	最大31分間隔(27・57分発)

※JR時刻表に合わせるため、発車時間の一部例外あり

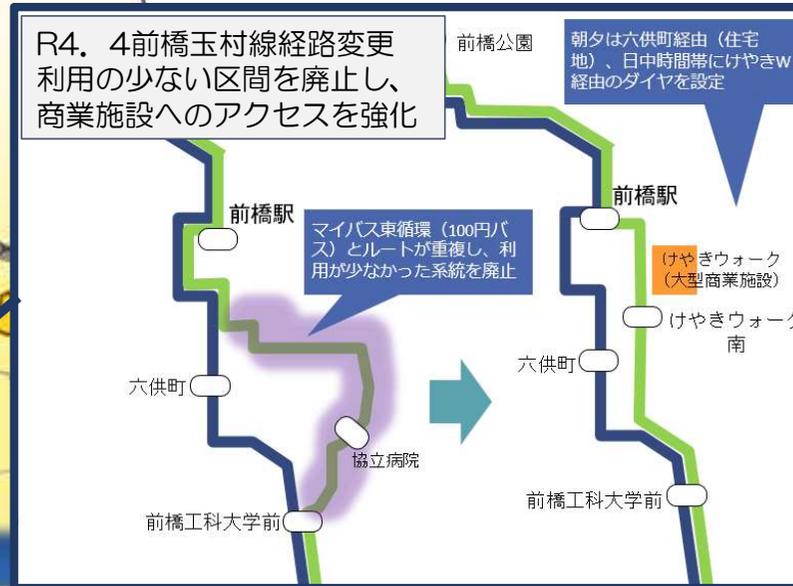
R2. 12～前橋渋川線はパターンダイヤ化により、前橋駅から群馬大学までの区間は15分間隔運行を実施

前橋玉村線は、平日ダイヤ4人(R5)→6人(R6)にし、終バスを21時台までに延長、概ね30分間隔運行のパターンダイヤ化を実施

○ R1利用者数150,612人
↓
R5利用者数172,386人

R5. 4～前橋渋川線の道の駅への乗り入れ実施
道の駅まえばし赤城

R4. 4前橋玉村線経路変更
利用の少ない区間を廃止し、商業施設へのアクセスを強化



既存委託路線を中心とした本数、経路等のサービス水準の見直しの見直しをすることと現行の計画では記載されているが、広域幹線軸以外の路線の具体的なサービス水準や運行経路については言及は無し

今後は運行に係る更に効果的に配分できるよう、広域幹線軸以外のサービス水準、運行経路の見直し、整理を進めていく。(細くなった路線を束ねるなど検討)

イケア前橋開業に合わせて、イケアのラッピングバスの運行開始

BRTの導入などによる輸送力の増強・利便性向上については、中長期的施策として、引き続き検討する。

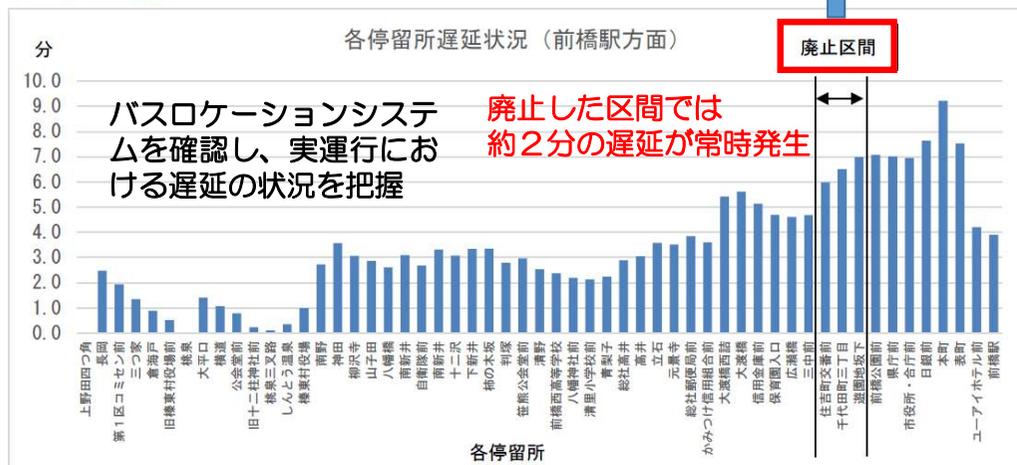
幹線バスの定時性確保

重点

前橋榛東線は、交通量が多い国道17号を運行することで、遅延発生していた拡幅整備が完了した市道を行くルートに変更し、所要時間の短縮、定時性の確保を図った。



<榛東線遅延状況>

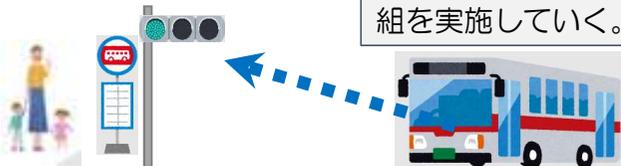


PTPS（公共車両優先システム）の効果や導入について中長期的な施策として、引き続き検討する。

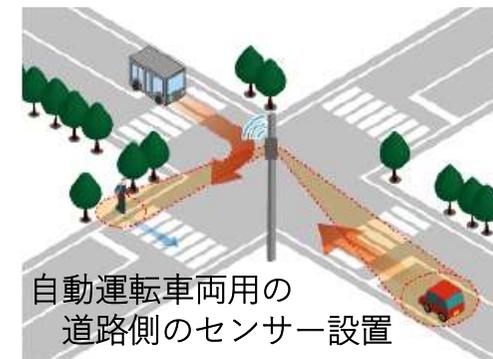
バス専用レーンの設置やバス優先レーンの活用、ルール厳格化を引き続き検討する。

短期的にできる施策としてバスロケーションシステムをR7.4に全線に導入予定。時刻表側を運行実態に合わせ修正する取組を実施していく。

※公共車両優先システム路線バスを信号側で感知することで、青信号化、赤信号の短縮化を行う仕組み

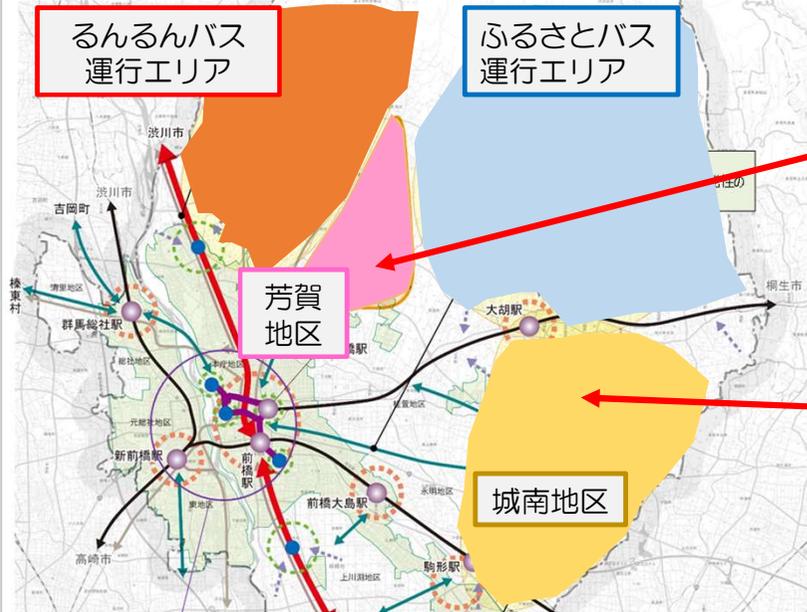


鉄軌道間のネットワーク化



自動運転バスの社会実装による結節点の接続強化 2025までの自動運転L4（特定の路線における完全自動運転化）実装を目標に期間限定での運行を継続中。

公共交通不便地域の解消 **重点**

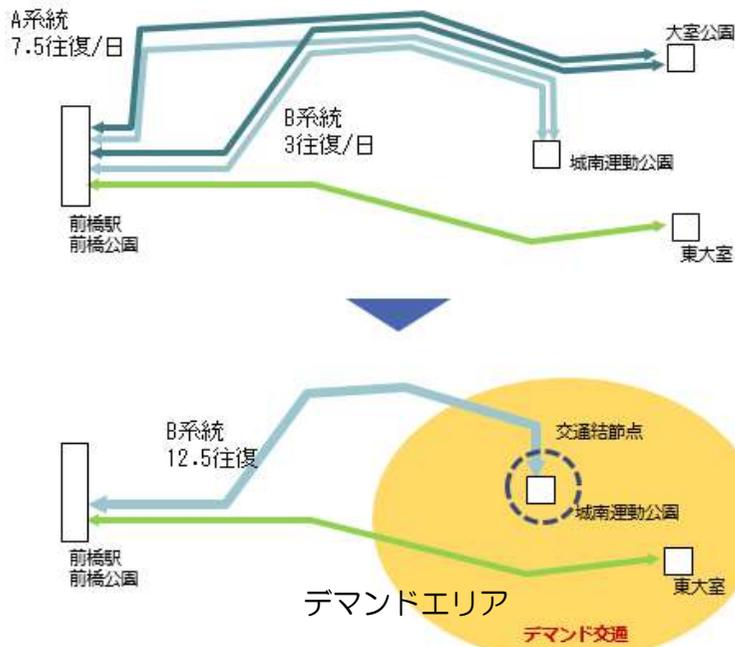


芳賀地区へのるんるんバス運行エリア拡大について調整中
 ※芳賀地区への導入により、市内の傾斜地が多い地区の全てで、デマンド交通が導入されることとなる。

R2,10城南おおぞら号運行開始
 ※地域住民の協議会で運行方法、バス停見直し等を実施

AIデマンド配車機能の導入・MaaSとの連携

R4.4～ デマンド交通導入に伴う定時定路線の見直し

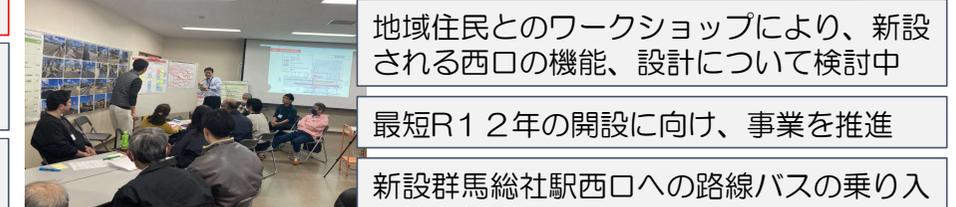
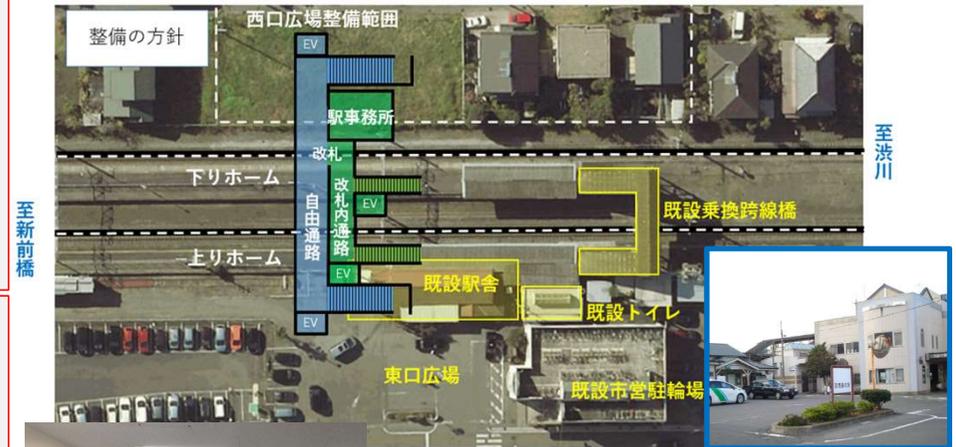


既存デマンド交通の交通結節点等の充実、既存交通の見直し

城南地区を運行している路線バスは、今までは系統が複数あることによる分かりずらさや、1系統あたりの本数が少ないことによる利便性の低下といった課題があったことから、デマンドバスの城南地区への導入に合わせて系統を単純化（利用者数は、増加傾向）

R 6.4働き方改革適用により、路線が休廃止された地区について引き続き検討が必要

JR群馬総社駅西口の開設 **中長期**



地域住民とのワークショップにより、新設される西口の機能、設計について検討中

最短R12年の開設に向け、事業を推進

新設群馬総社駅西口への路線バスの乗り入れ等を検討

ワークショップの様子

鉄道駅や主要バス停における結節機能強化 **重点 中長期**



前橋駅等のデジタルサイネージの設置

前橋駅の電車の発着時間を考慮したダイヤ調整（前橋駅から県庁前間の「本町ライン」によるパターンダイヤ実施）

中央前橋駅等の分散しているバス停の統合、主要バス停の待合スペース整備、駐輪場整備、タクシーの待機場所の確保による結節機能の強化といったハード整備は財政的な理由から、未実施のものがまだあるが、補助メニューを活用するなどして、今後の取組が必要。

交通系ICカードの導入 **重点** 新技術を活用した交通環境の高度化

R4.3地域連携IC導入



乗降データの取得ができるが、エクセルにより1件明細データとして抽出、そのままでは分析が困難
↓
ICの乗降データを見える化し、路線見直しや定額運賃設定などの検討を行うツールを作成。同システムにより、個別の路線の見直しに活用



2022年11月～
「MaeMaaS」(社会実装)
●実証実験を終了し、社会実装スタート

2020年12月～2021年3月
2021年10月～2022年3月
2022年4月～10月
「MaeMaaS」(実証実験)

バス
前橋市内フリーパス

鉄道
乗車・決済(スマホ認証)3私鉄
ローカルフリーパス

タクシー デマンド交通
予約・乗車・決済

シェアサイクル
予約・決済

経路検索

市民割福祉割
マイナンバーカード
交通系ICカードと連携

スマホから各交通手段・経路の検索、マイナ連携による市民向けのお得なデジタルチケット、エリア内フリーパスの購入、デマンド交通・タクシー予約が可能。今年度は、バス定期券のデジタル化、商業連携に取り組む。
●GunMaaS登録者 22,662人 ●マイナンバー登録認証数 3,887人
●交通系ICカード登録枚数 8,966枚 ※12.13時点の状況

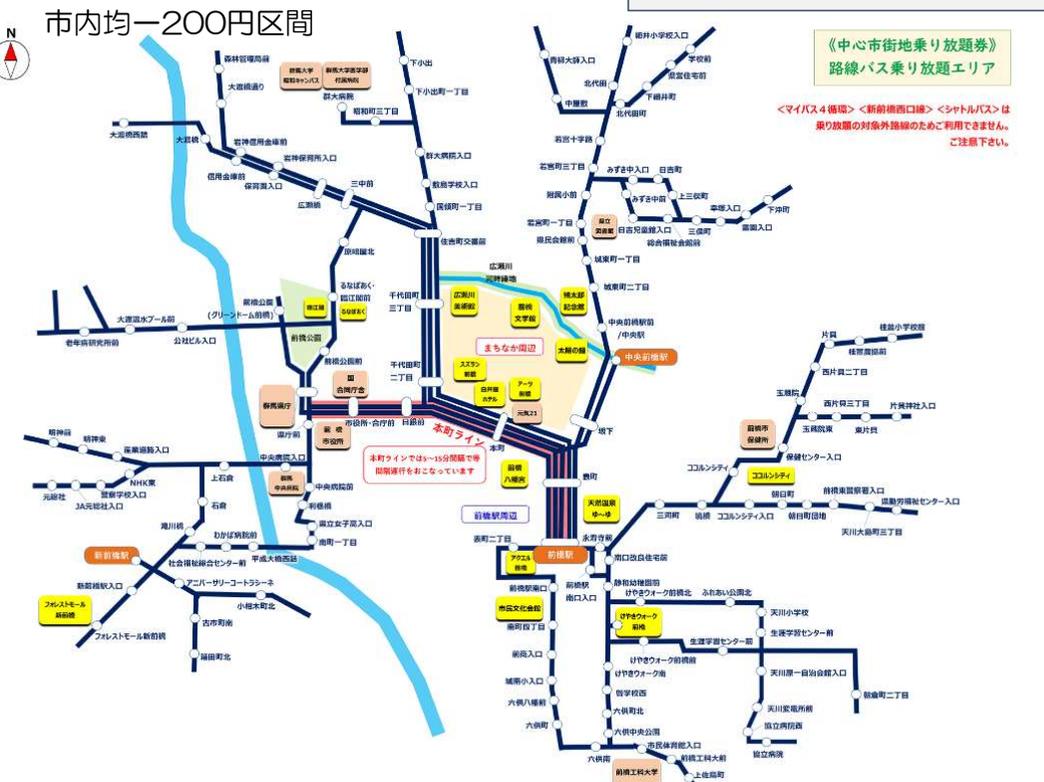
利用しやすいバス運賃制度の検討

R6.6 前橋市民敬老割
R6.12 前橋市民若者割 開始



70歳以上、13-22歳の市民は交通系ICカード、マイナンバーカードのGunMaaS登録により、交通系ICカード利用で10%割引の運賃適用

●登録者 敬老576人 若者67人
●利用回数 敬老10,141回 若者171回
※12.13時点の状況



GunMaaS上で市民認証することで中心市街地乗り放題券(市内均一200円区間(通常500円))が360円、マイバス乗り放題券(310円)が200円になるサービスを実施
※バス以外では上毛電気鉄道乗り放題券(通常1,300円)を市民800円で販売

分かりやすい情報案内 **重点**

ポータルサイトの運営

“交通”を軸としながらもジャンルに縛られない内容で公共交通を取り入れた日常を提案中



月3回程度更新



前橋交通ポータルでは市内の公共交通情報をカジュアルに発信。直営で更新中

公共交通に関心を持ってもらい実際に使ってもらうためのモビリティマネジメントツールとして、令和4年4月より運営

利用者が知りたい情報をまとめたサイトとして令和5年12月にリニューアルしデザインや掲載を更新（バス時刻表のポータルサイトでの一元化により利用者急増）

バス事業者が6社運行しており、かつ路線も輻輳しているため、バスがわかりづらいという声が多かった
⇒R3 各社バラバラだった路線の表記を統ルールで名称付与合わせて系統番号を机上で再整理した（高崎と渋川も合わせて整理）

系統番号	路線名称	数字：路線番号	アルファベット：系統
11	前橋高崎線(芝塚経由)	11A	高崎駅～芝塚・日高～前橋駅
		11B	高崎駅～芝塚・日高病院～前橋駅
13	前橋高崎線(京目経由)	13	前橋駅～大利根団地・京目～高崎駅
25	前橋金古王塚台線	25A	前橋駅～足門～金古王塚台団地
		25B	前橋駅～足門～金古王塚台団地～群馬温泉



自転車と公共交通の連携

上電での無料レンタサイクル

サイクルトレイン・
サイクルバスの継続

道の駅でのサイクルステーションの開設・路線バスの乗り入れ



シェアサイクルコグベとの連携、活用について引き続き検討する。

バリアフリー化 **重点**

既存バスのノンステップ化、UDタクシーの購入補助

バスドライバーサービス向上
バスドライバーの接遇研修の実施

バス待ち環境の快適化
バス停止屋の設置

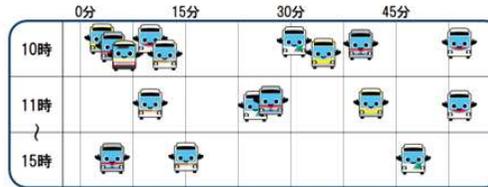
も含め引き続き対応が必要

都心幹線の形成 重点

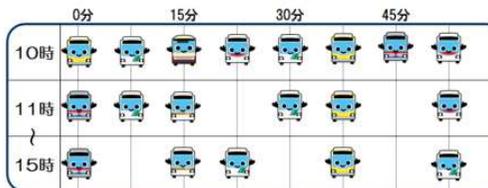


対象路線：6社11路線
 区 間：前橋駅～県庁前
 時 間 帯：平日・土日祝日ともに10時～16時の間
 ダイヤ設定：JR両毛線のダイヤにあわせた時刻設定

これまで（最大32分間隔）



R4.4.1（5分～15分間隔）



共同経営による本町ラインの運行を令和4年4月から開始
 中央前橋ラインに整備は、交通網の見直し、市街地再開発
 事業の進捗と連携して整備をすることを検討する。

歩行自転車利用環境の改善・本町二丁目交差点周 辺の改良 中長期



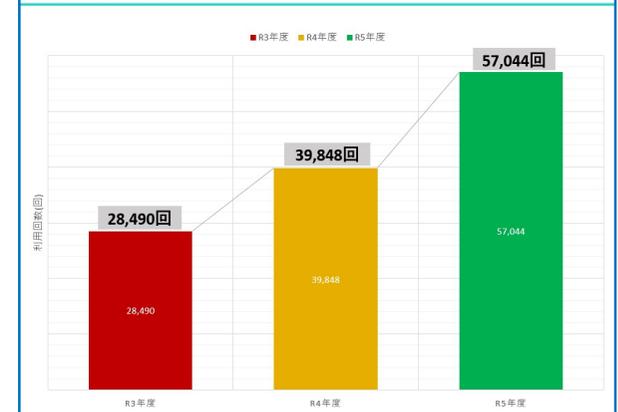
官民連携による
 ウォーカブルなまちづくり



シェアサイクルの導入

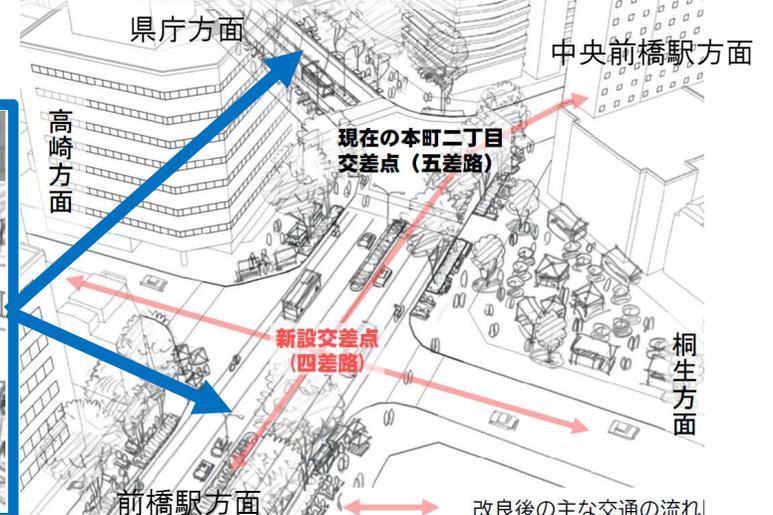


利用状況【年間利用回数】



クリエイティブシティ構想

アンケート結果等を反映した将来像(案)

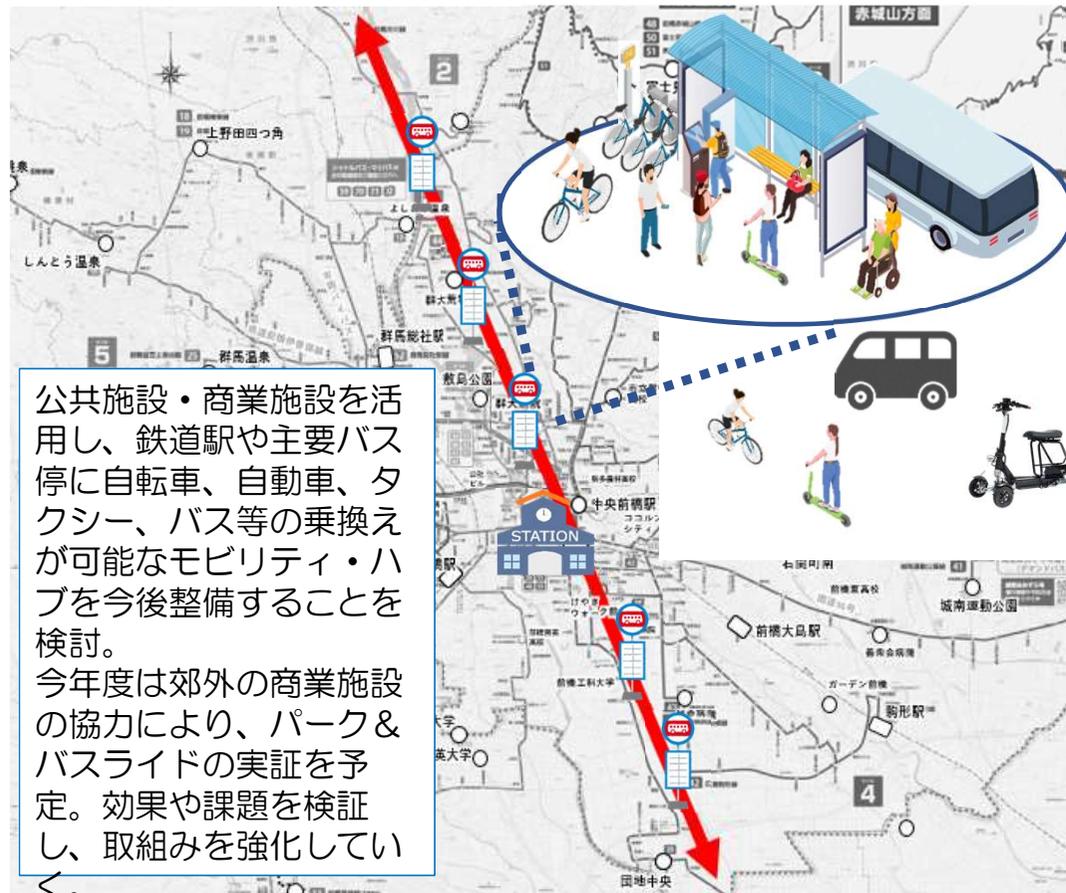


改良後の主な交通の流れ

パーク&ライドの推進

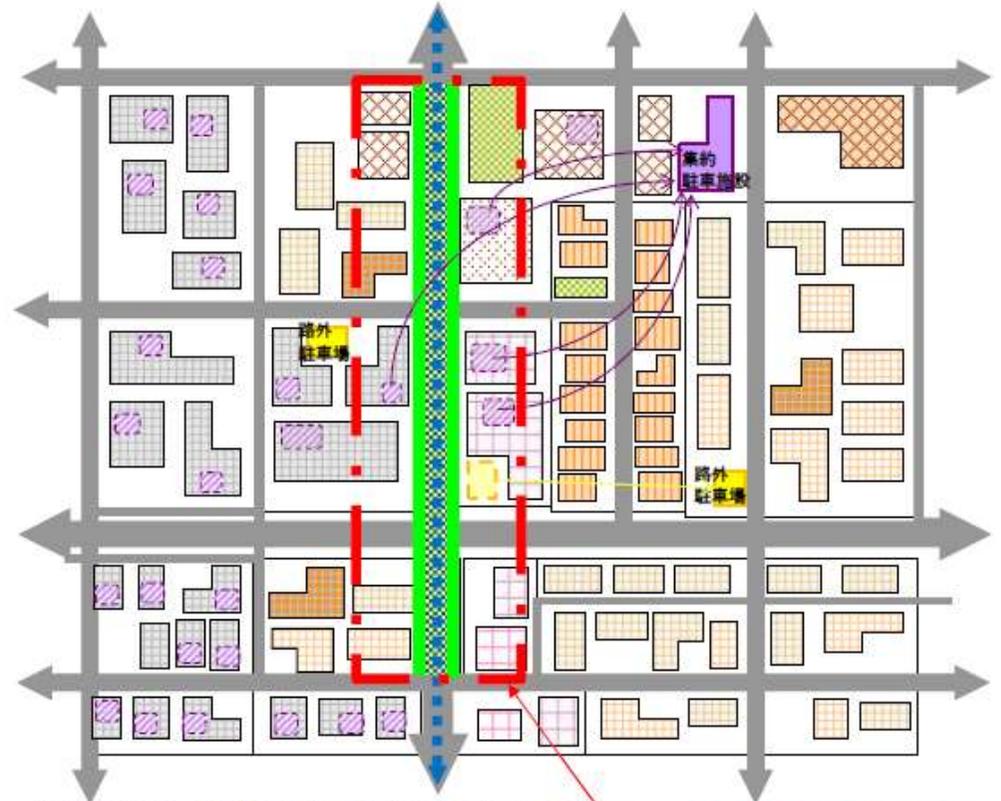


道の駅まえばし赤城へのデマンドバスの乗り入れ、路線バスの乗り入れを開始



公共施設・商業施設を活用し、鉄道駅や主要バス停に自転車、自動車、タクシー、バス等の乗換えが可能なモビリティ・ハブを今後整備することを検討。
今年度は郊外の商業施設の協力により、パーク&バスライドの実証を予定。効果や課題を検証し、取組みを強化していく。

都心地域への駐車施設の適正化 中長期



- : 路外駐車場の設置を抑制する区間
- : 公共交通軸
- : 歩道
- : 駐車場配置適正化区域

図7. 通りに沿った線的な駐車場配置適正化区域

出典：国土交通省

都市再生特別措置法に基づく駐車場の配置適正化に関する手引き

まちなか駐車場実態調査を実施し、中心市街地の駐車場の立地駐車台数、管理者、貸出形態などの調査は実施済み。

クリエイティブシティ構想、アーバンデザインなどでもウォークアブルな空間をテーマとしていることからこれらと連携し、駐車場の配置見直しなどについても今後検討を行っていく必要がある。

計画目標 (コロナ前水準に回復を目指す)

- 1 公共交通軸の強化 評価指標①～④
- 2 まちなかの回遊性の向上 評価指標⑤
- 3 快適な公共交通網の構築 評価指標⑥

評価指標① 年間公共交通利用人数

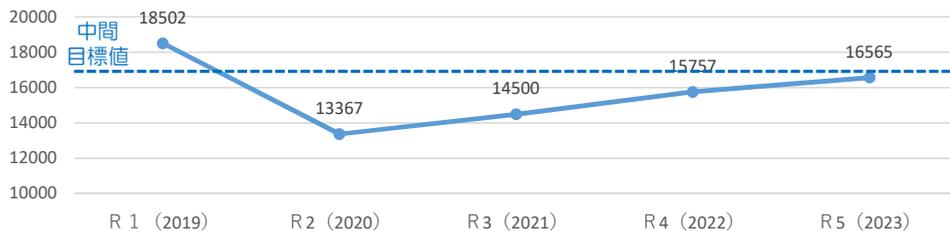
上毛電鉄上毛線、前橋市が補助をする路線バス(委託路線)、JRの合計

計画策定時点	目標値	中間時点目標	中間時点達成状況
19,577千人 (R1年度)	19,600千人 (R7年度)	17,747千人 (R5年度)	17,626千人 (R5年度) 未達成

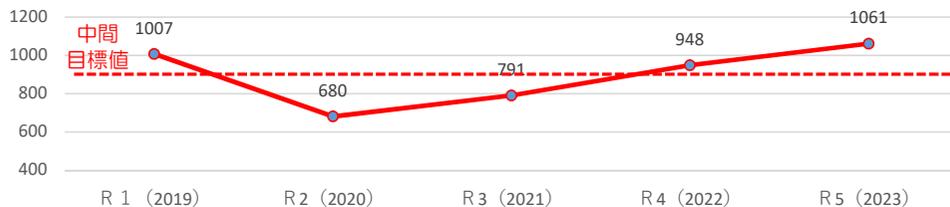
※上記について、市内鉄道と委託路線バスの内訳

計画策定時点	目標値	中間時点目標	中間時点達成状況
18,502千人 (R1年度)	1,857千人 (R7年度)	16,834千人 (R5年度)	16,565千人 (R5年度) 未達成
1,007千人 (R1年度)	1,026千人 (R7年度)	913千人 (R5年度)	1,061千人 (R5年度) 達成

市内鉄道の利用者人数



委託路線の利用者人数

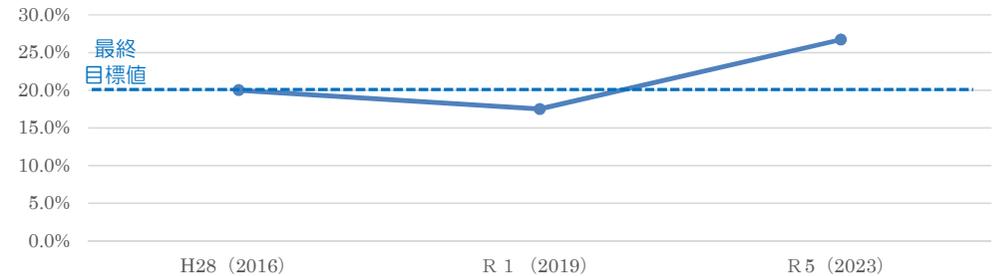


評価指標② 鉄道・バスなどの公共交通機関が便利であると感じる人の割合

計画最終年度(R7(2025))にアンケート調査等により把握

計画策定時点	目標値	中間時点目標	中間時点達成状況
17.5% (R1年度)	20% (R7年度)	-	26.7% (R5年度) 達成

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

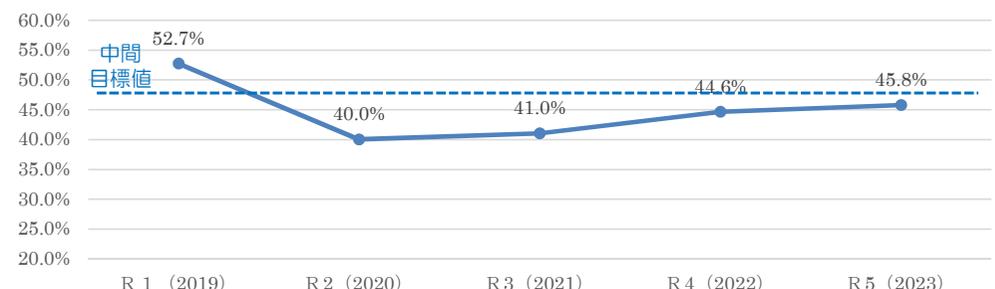


評価指標③ 地域公共交通に関する収支率

上毛電鉄上毛線、市内運行の路線バス(全路線)、城南あおぞら号が対象

計画策定時点	目標値	中間時点目標	中間時点達成状況
52.7% (R1年度)	52.7% (R7年度)	48.0%	45.8% (R5年度) 未達成

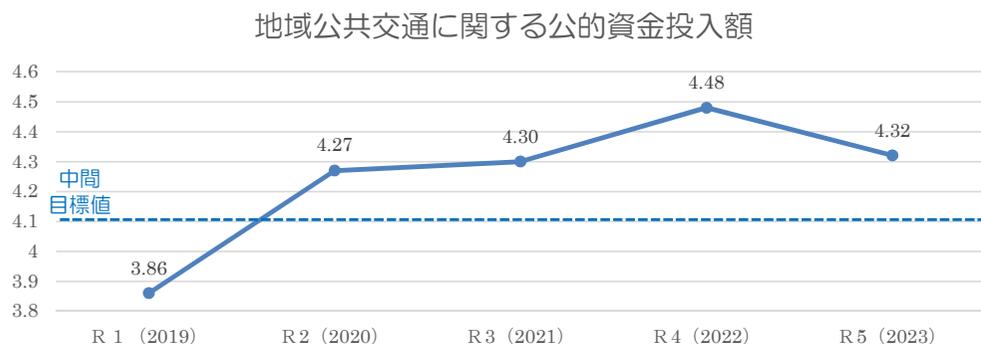
地域公共交通に関する収支率



評価指標④ 地域公共交通に関する公的資金投入額

市内運行の路線バス（委託路線、幹線補助路線）、城南あおぞら号を対象

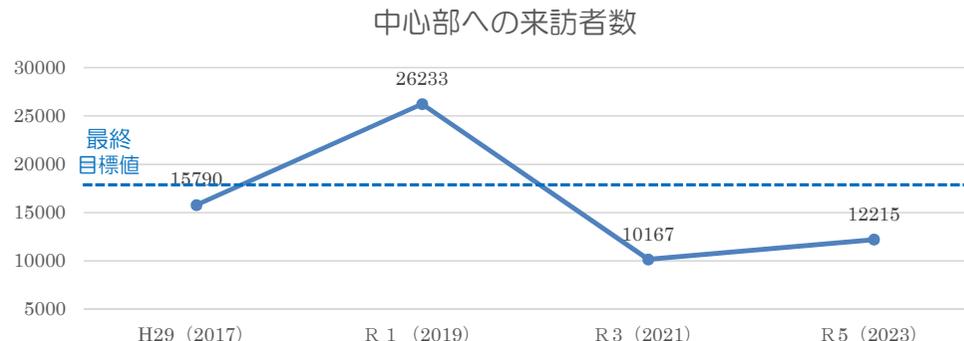
計画策定時点	目標値	中間時点目標	中間時点達成状況
3.8億円 (R1年度)	3.8億円 (R7年度)	4.1億円 (R5年度)	4.3億円 (R5年度) 未達成



評価指標⑤ 中心部への来訪者数

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)

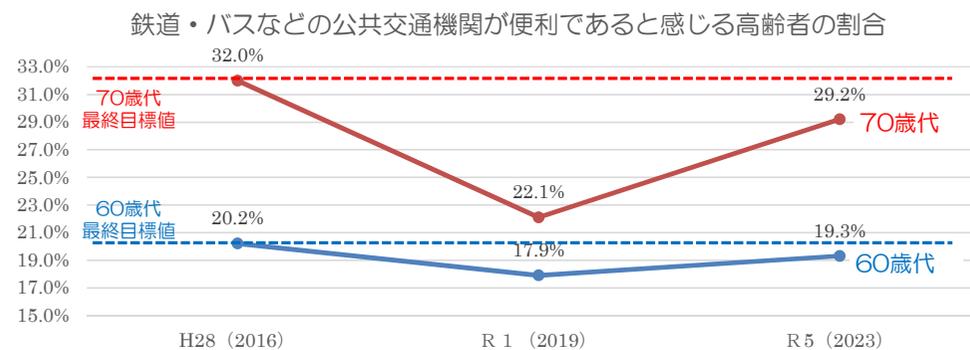
計画策定時点	目標値	中間時点目標	中間時点達成状況
15,790人/日 (R1年度)	17,500人/日 (R7年度)	—	12,215人/日 (R5年度) 未達成



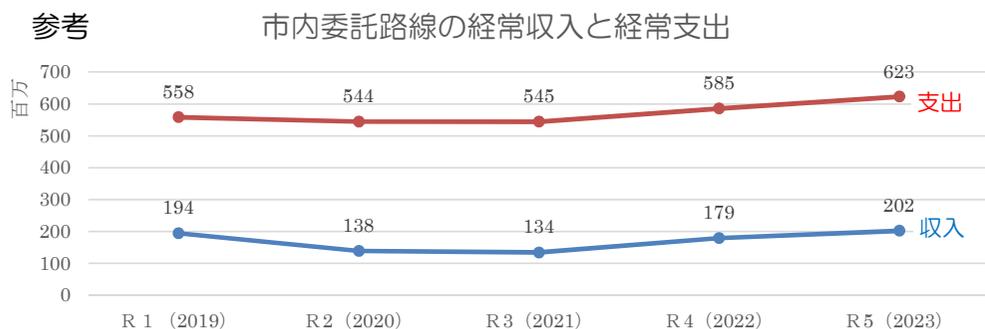
評価指標⑥ 鉄道・バスなどの公共交通機関が便利であると感じる高齢者の割合

計画最終年度（R7（2025））にアンケート調査等により把握

計画策定時点	目標値	中間時点目標	中間時点達成状況
60歳代17.9% 70歳代22.1% (R1年度)	60歳代20.2% 70歳代32.0% (R7年度)	—	60歳代19.3% 70歳代29.2% (R5年度) 未達成



参考



施策1 拠点間を結ぶ公共交通軸の強化・形成

○広域幹線軸以外の明確化

・広域幹線軸については、前橋玉村線の運行時間の21時までの延長や概ね30分間隔のパターンダイヤ化、前橋渋川線のパターンダイヤ化など取組みを進められた部分が多かったが、広域幹線軸以外の路線について、限られた経営資源を最大限に活用するため、路線の集約化による高頻度運行やダイヤの効率化、経路見直しが今後必要。

また各関係者が共通認識を持つために次期計画には、広域幹線軸以外の各バス路線の運行本数や運行経路等の具体的なサービス水準を明記し、それを目指して取り組む体制を作りたい。

(計画に明記することにより、市民の安心感にも繋がるのではないか。)

○定時性確保の取組

・定時性の取組みについては、短期的には、バスロケーションシステムを活用し、時刻表の修正を行っていくが、PTPS、専用レーン化については、取組みが遅れている部分があり、長期的には継続して検討をしていく必要がある。

施策2 各拠点のアクセス性の向上

○快適な乗り換え環境の構築

・主要バス停のいわゆるモビリティハブ化（乗換情報の提供、待合スペースの設置、タクシーなどの待機スペースを確保した乗換環境の整備）は、今年度実施するパーク&バスライドの実証により効果や課題などを確認する。モビリティハブ化の効果が認められる場合は、ハード整備を進めていく。

・公共施設や商業施設の駐車場をバスや鉄道の乗換え拠点として活用することを推進する。（例：金沢市）

施策3 公共交通の利便性向上施策

○デジタルの活用による利便性の向上

・MaaSは、交通系ICカード・マイナンバーカード登録により、属性に応じたサービスを提供することや各機能を実装することにより公共交通の利便性を向上することができ、利用者も一定数増えてきたと考えているが、更に多くの人に利用してもらうためには、周知や更なる機能の向上の取組が必要。

施策4 まちなかの回遊性の向上施策

○シェアサイクルの他交通手段との連携

・シェアサイクルの導入後、その利用者も毎年増加しているが、シェアサイクルポートの近郊駐車場への設置による自動車利用との連携やバス停近くへのポート設置などによる他の公共交通機関との連携については、取組の強化が必要である。

施策5 都心地域への自動車利用の抑制

○郊外の施設の活用

・公共施設や商業施設の駐車場をバスや鉄道の乗換え拠点として活用することを推進する。（前頁に同じ）

施策1から施策5以外の施策

○モビリティマネジメント（現行計画では1から5の施策を推進するための方策として記載有り）

・市民向け、学校での乗り方教室の実施、公共交通のメリットを理解してもらうための広報、啓発活動

※4人に1人が100m先の移動を車を使うという状況を変える必要性、郊外に持ち家を持つことのメリットデメリットの理解、公共交通利用による健康へのメリット、自動車の保有コストに関する正しい理解（公共交通はコストが高いという意識を変える）

○中高生の公共交通利用促進

・公共交通の通学定期の補助制度や中高生の利用しやすいバスダイヤへの変更を検討

※中・高校生の自転車での交通事故被害件数の多さ（最新データでも1位）

ご議論いただきたいこと

・本市の取組として不足していること、取組を強化した方が良いこと、新たに取り組んだ方が良いこと、取組方針を変えた方が良いことなどについて各委員のご意見をいただきたい。