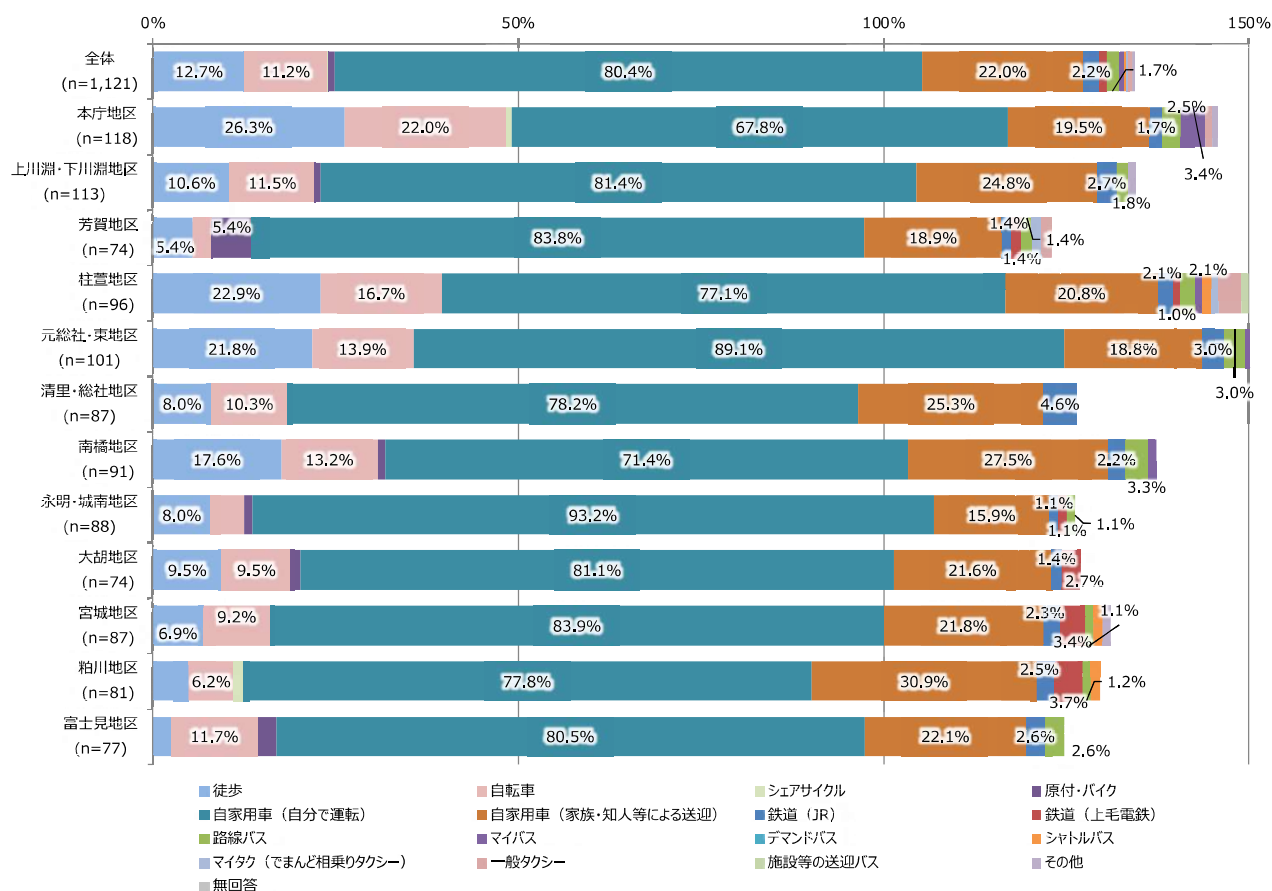


③ 普段の買物の移動手段

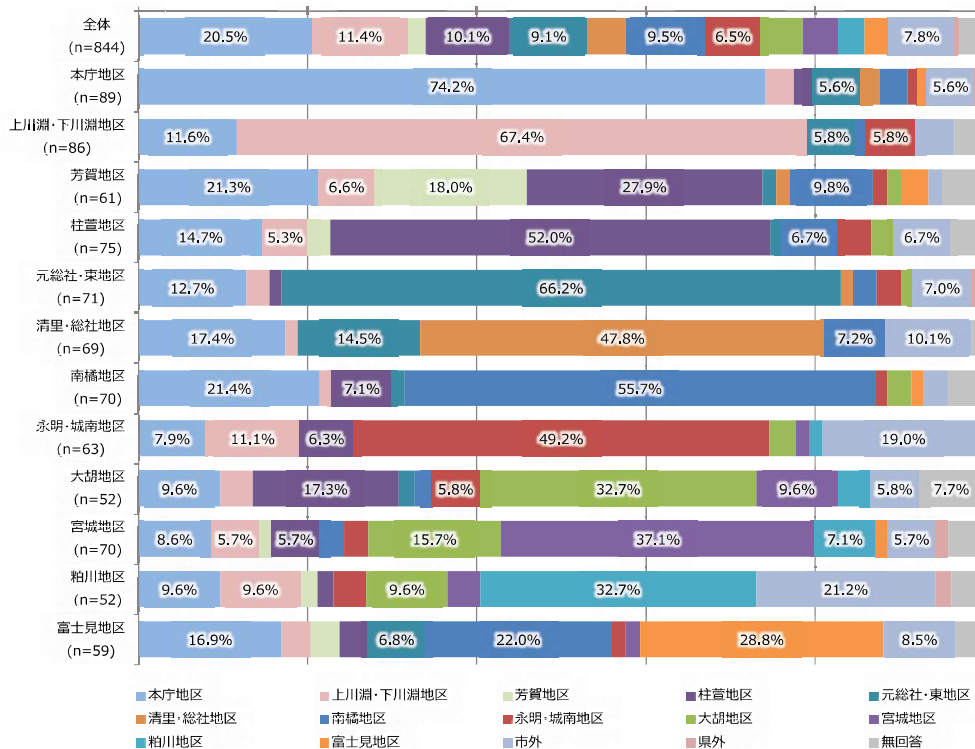
徒歩、自転車、自家用車がほとんどであり、数%ではあるが、大胡、宮城、粕川地区では、上毛電鉄、バスが運行している地区では路線バスが使われている。



5 通院に関する移動状況

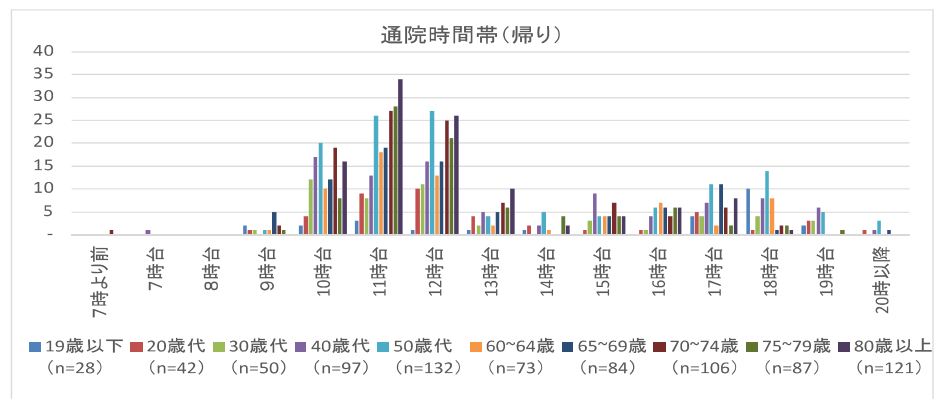
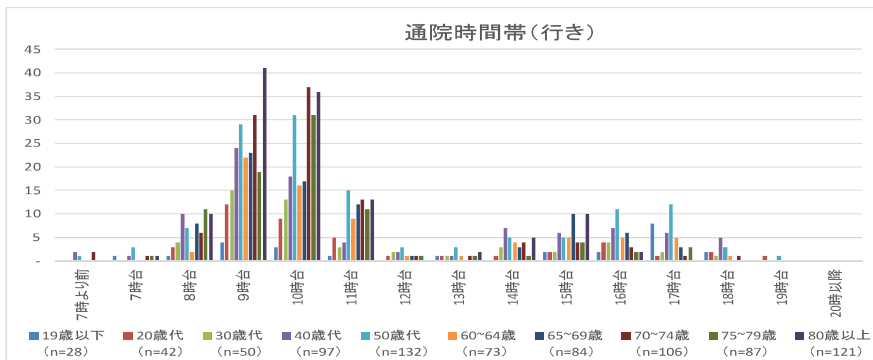
① 通院エリア

買物と同様に居住地と同一区内での通院が多いが、地区外移動も一定数見られる。買物と比較すると市外への移動が少ない。医療機関が少ない芳賀地区、宮城地区、粕川地区は近隣地区への移動も多い。



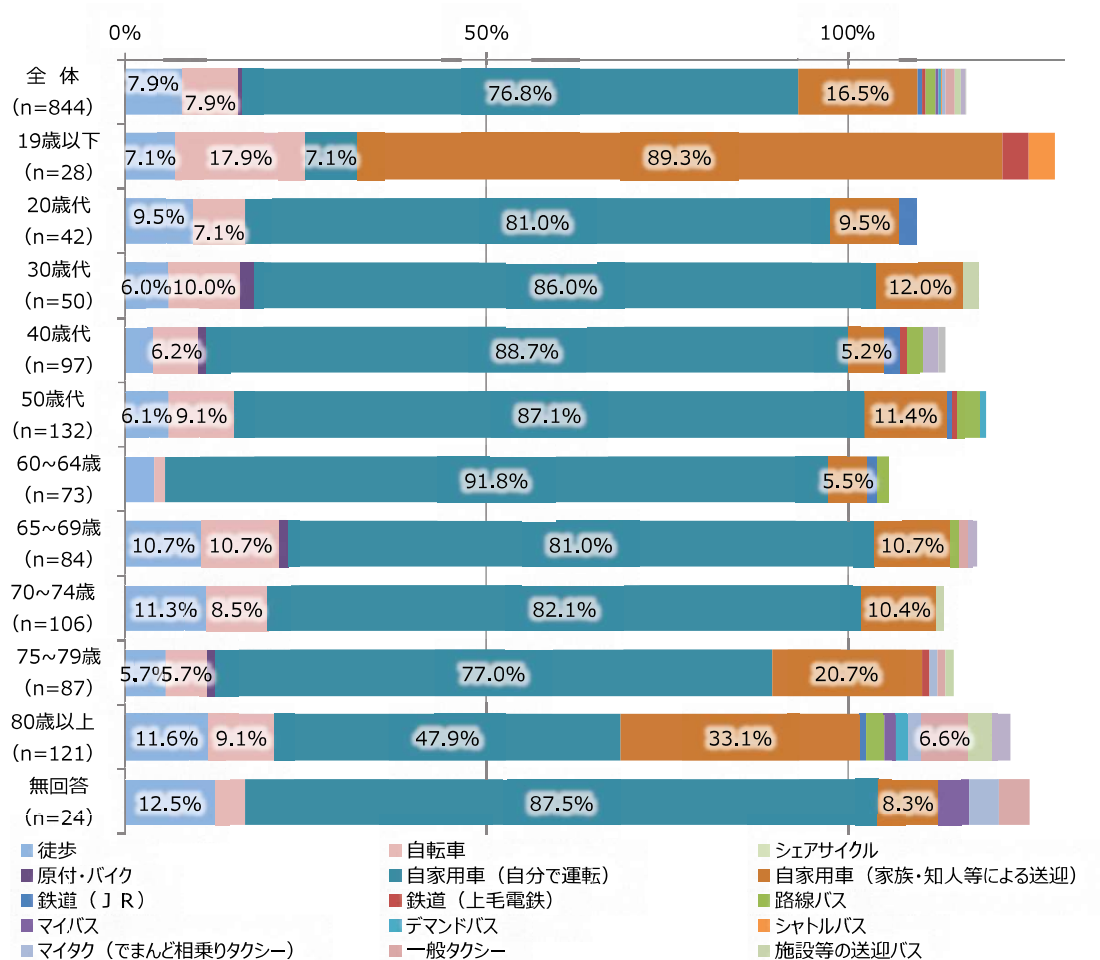
② 通院時間帯

9時台～10時台の移動が多く、特に70歳以上になるとその割合が大きくなる。買物と異なり、帰る時間も12時までが半数を占める。



③ 通院の移動手段

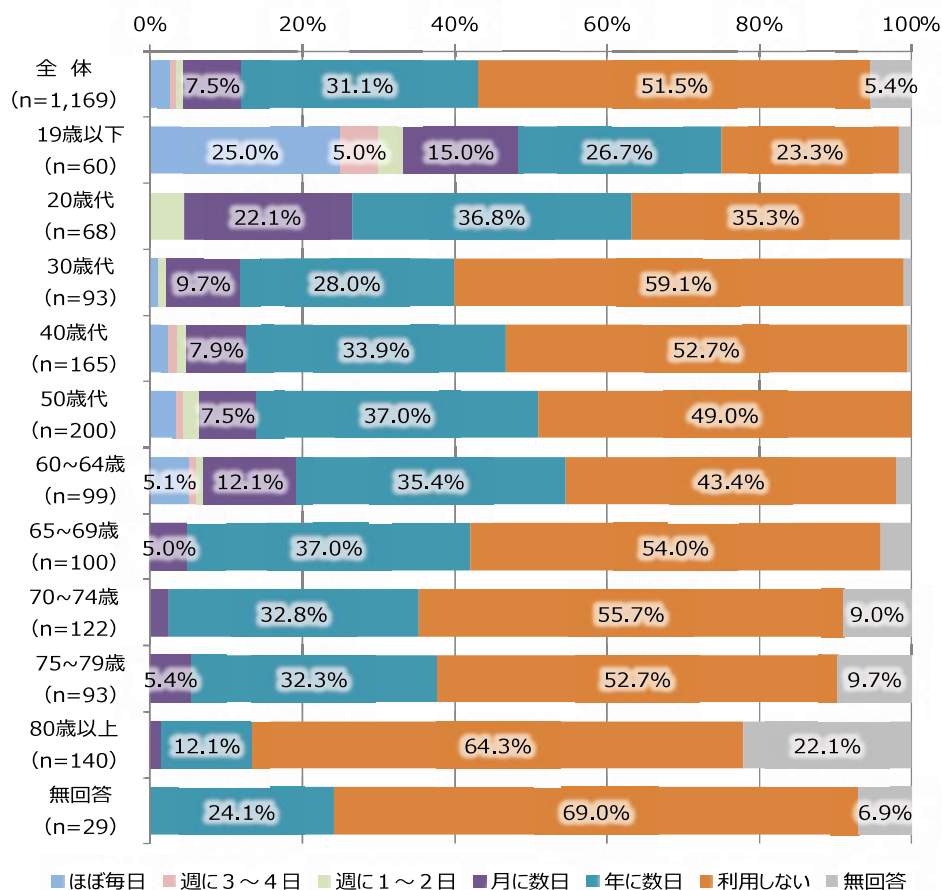
買物同様にほとんどが自家用車（送迎を含む）での移動である。



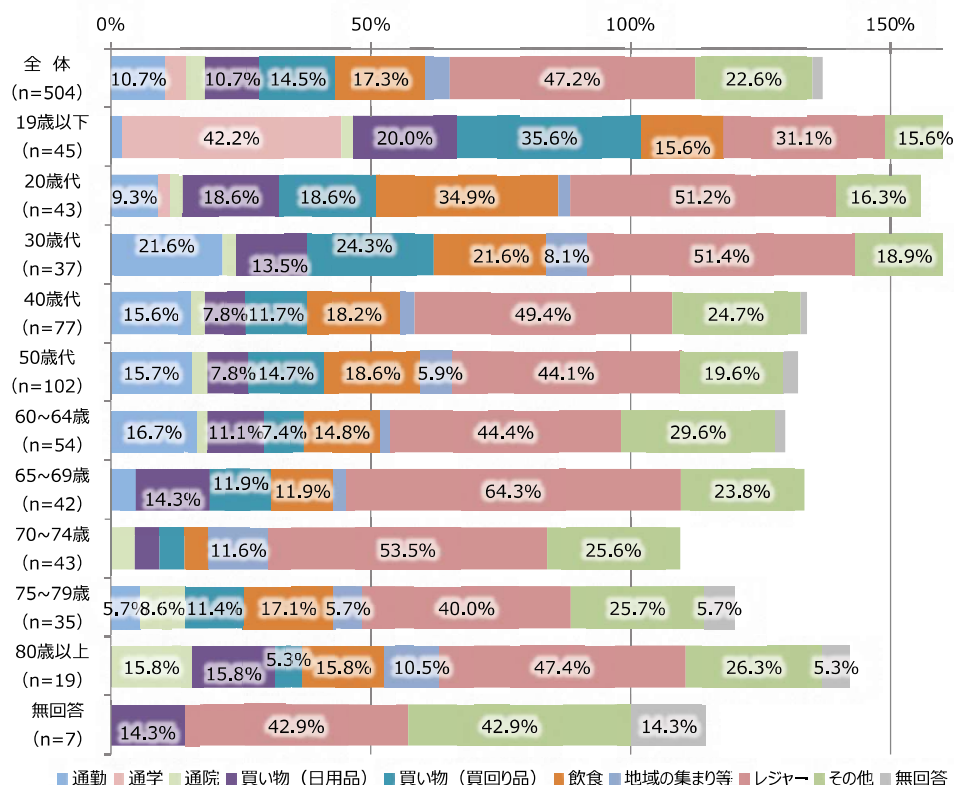
6 公共交通の利用状況

① 鉄道の利用頻度と目的

鉄道利用は若年層で多いが、年に数日程度の利用が31.3%となっている。利用目的はレジャーが47.2%と他の目的に比べて高くなっている。



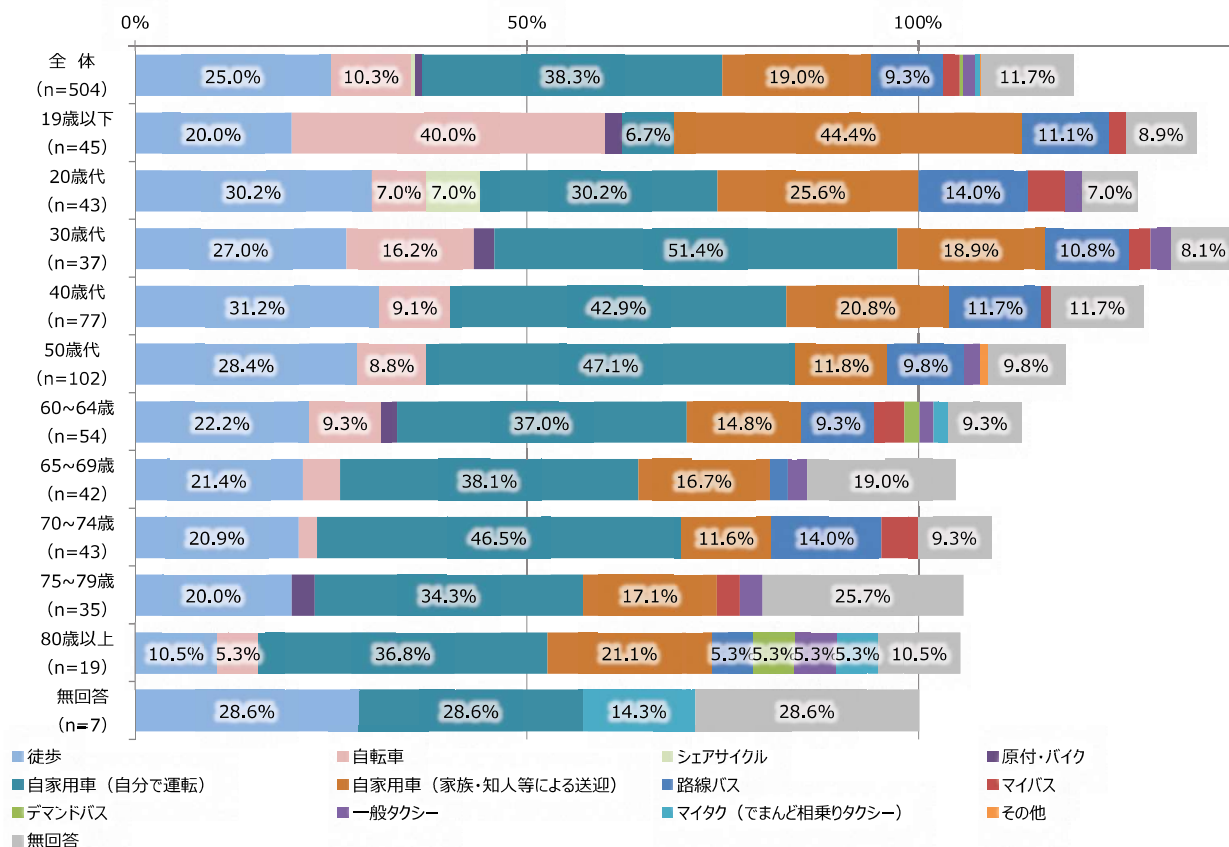
■ ほぼ毎日 ■ 週に3～4日 ■ 週に1～2日 ■ 月に数日 ■ 年に数日 ■ 利用しない ■ 無回答



■ 通勤 ■ 通学 ■ 通院 ■ 買い物(日用品) ■ 買い物(買回り品) ■ 飲食 ■ 地域の集まり等 ■ レジャー ■ その他 ■ 無回答

③ 鉄道駅までの移動手段

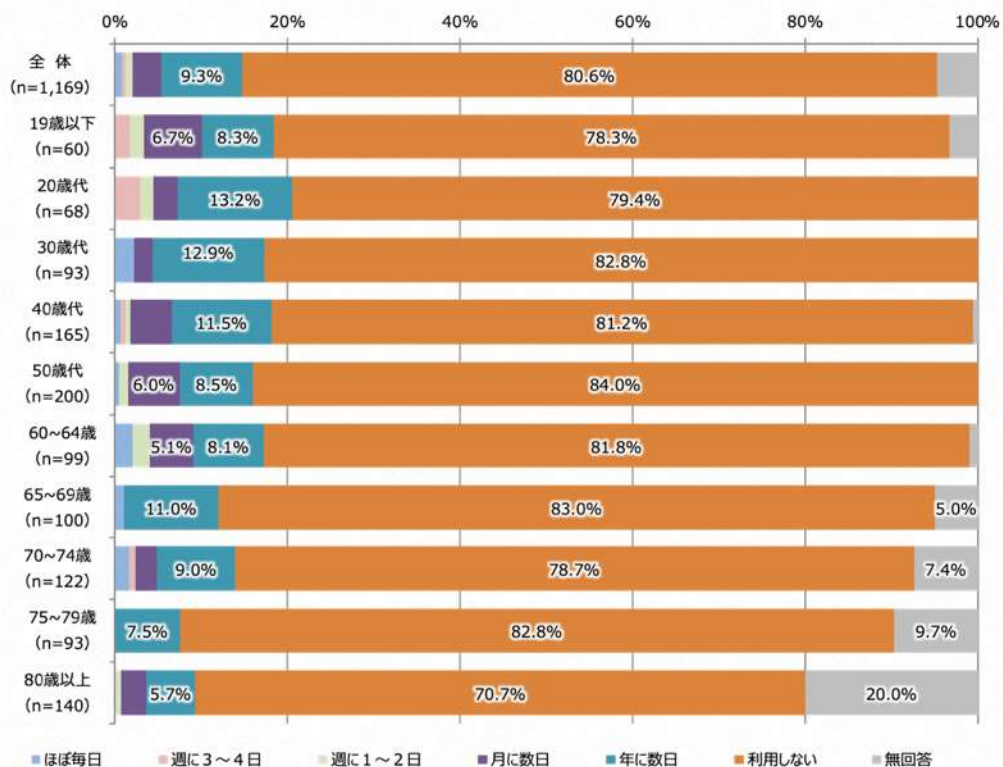
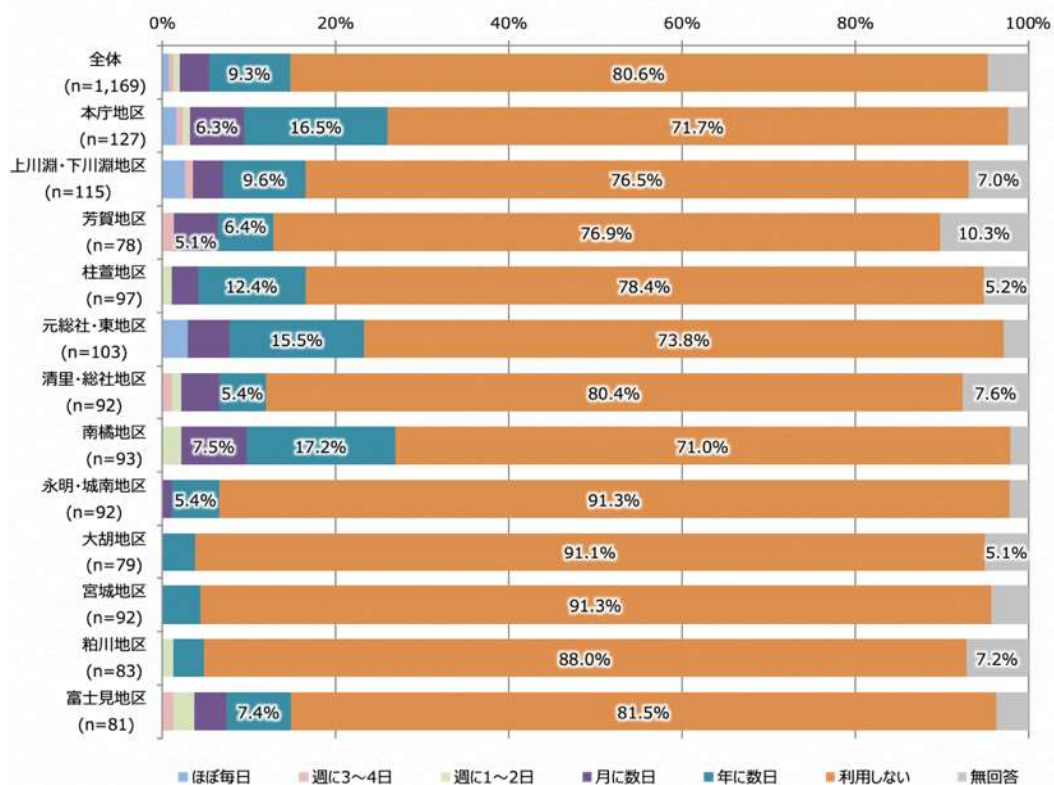
自宅から鉄道駅への移動手段は自家用車が多くなっており、駅周辺の駐車場でパークアンドライドにより利用していることが伺える。バス利用は10%ほどである。19歳以下では、通学手段の結果のとおり、自転車および送迎が多くなっている。



7 路線バスの利用状況と求めるサービス水準

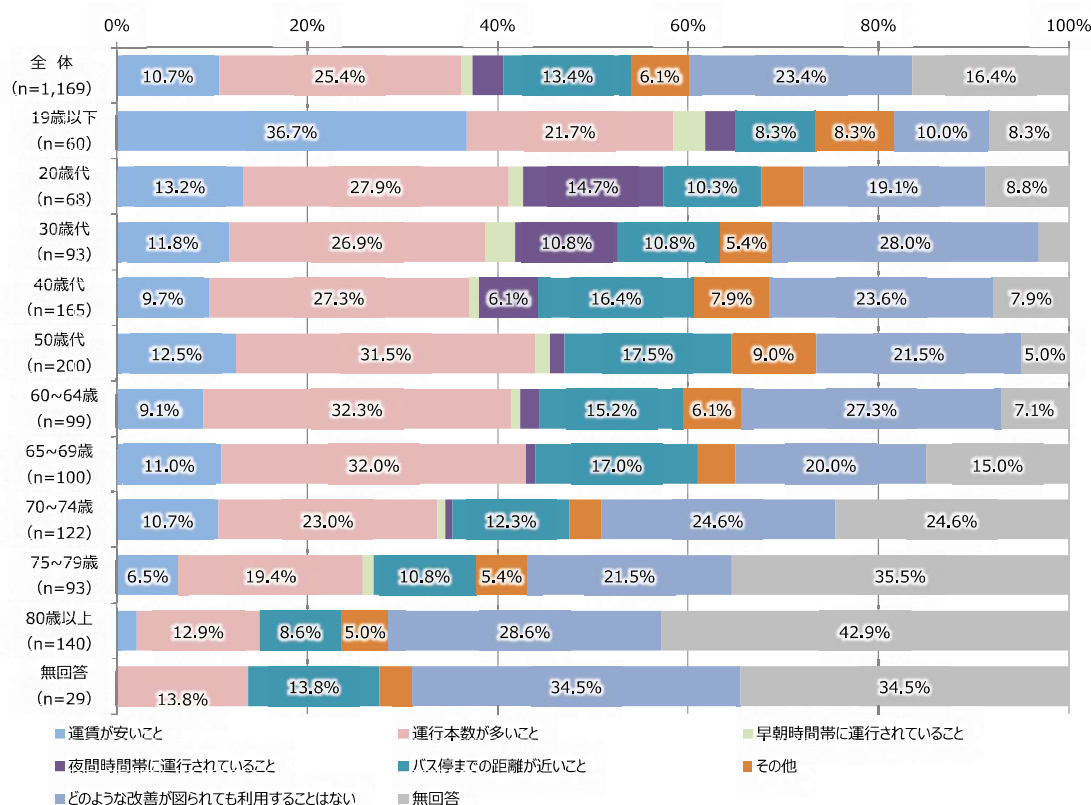
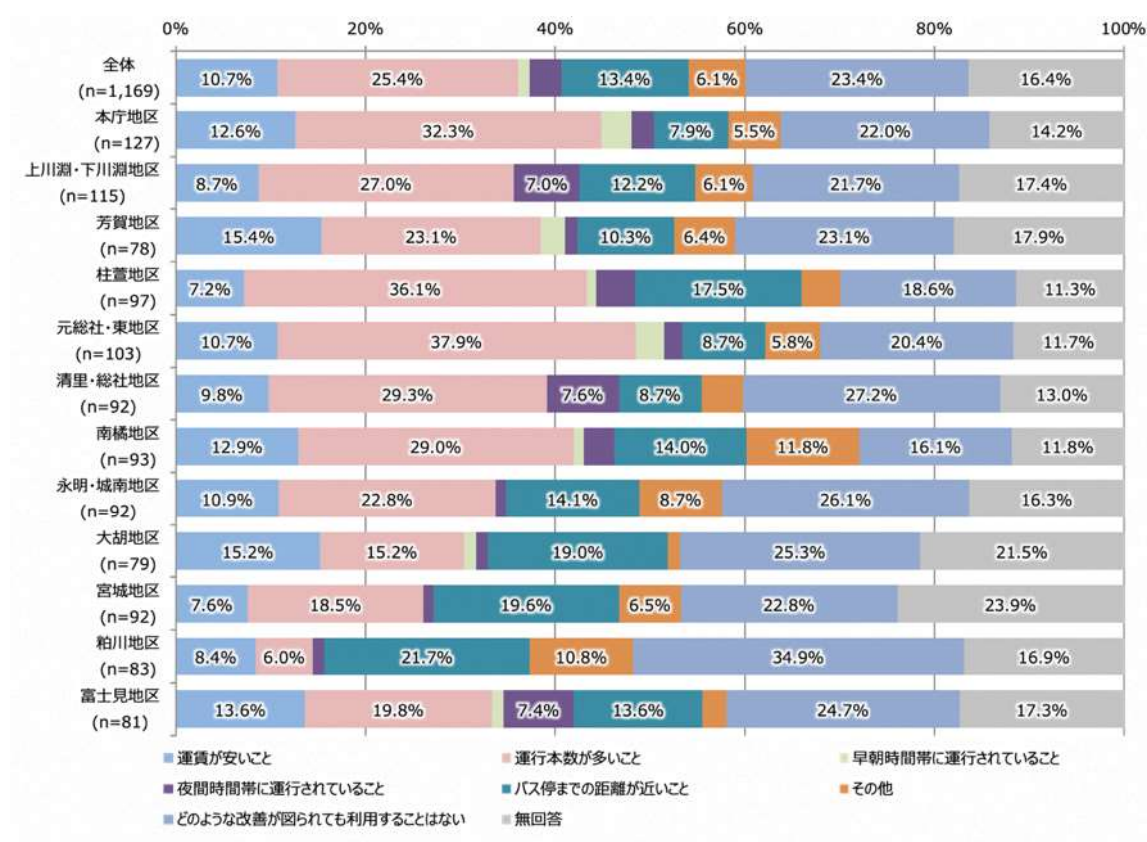
① バスの利用頻度

南橘地区（前橋渋川線）、上川淵・下川淵地区（前橋玉村線）、元総社・東地区（川曲線・前橋高崎線）といった市街地が区域が主要である地域で、比較的バスのサービス水準が高い地区である程度のバス利用が見られる。



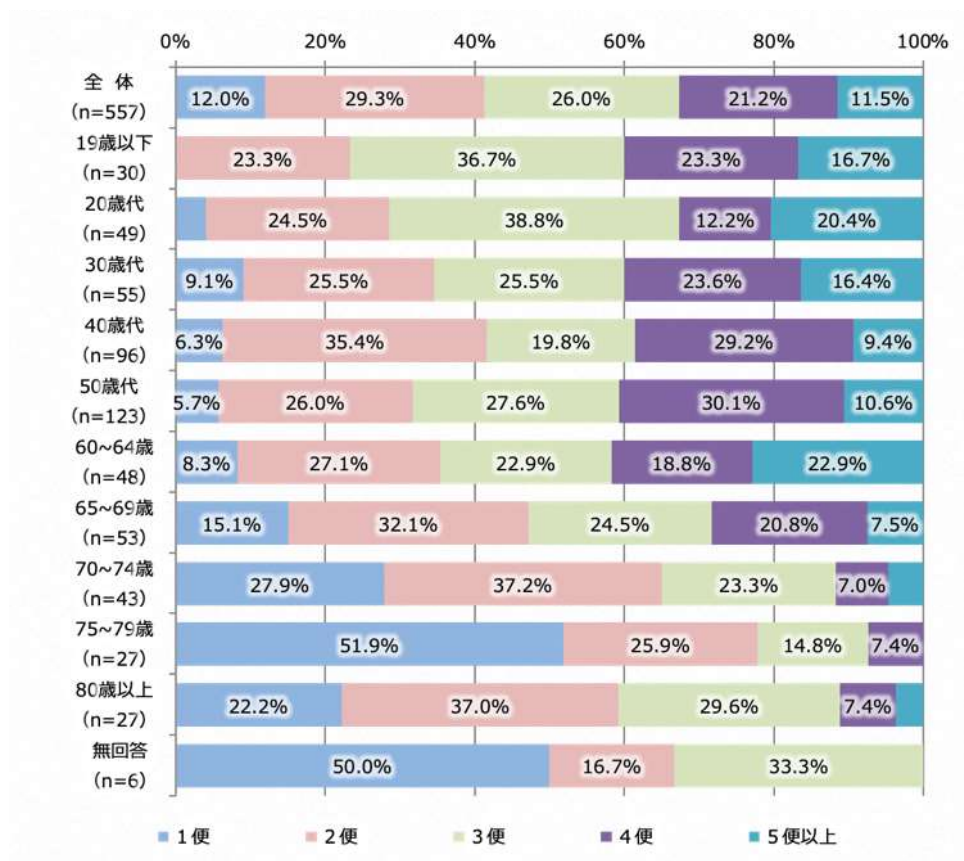
② 路線バスに求める最も重視するサービス水準

全体的に運行本数を重視する地区が多いが、デマンドバスを運行する地区では、運賃やバス停までの距離を重視する地区が見られる。19歳以下では、運賃が安いことを重視している。



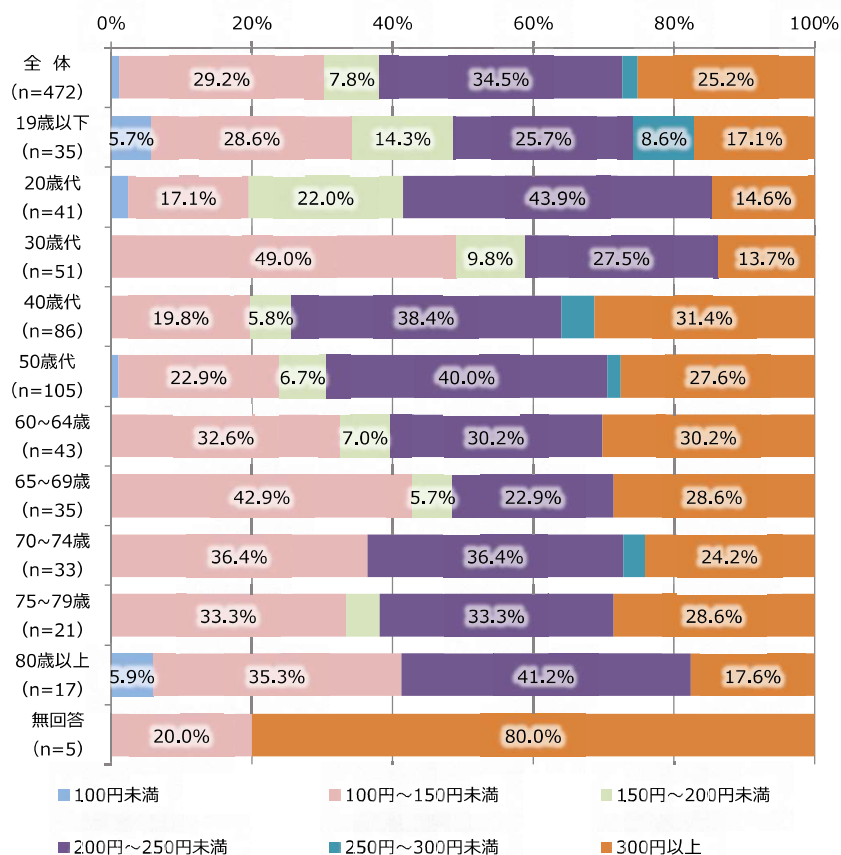
③ 1時間あたりに求める運行水準

全体では、1時間あたりに2～4便が多くなっている。年齢別に見ると高齢の方は1時間に1便の割合が大きくなる。



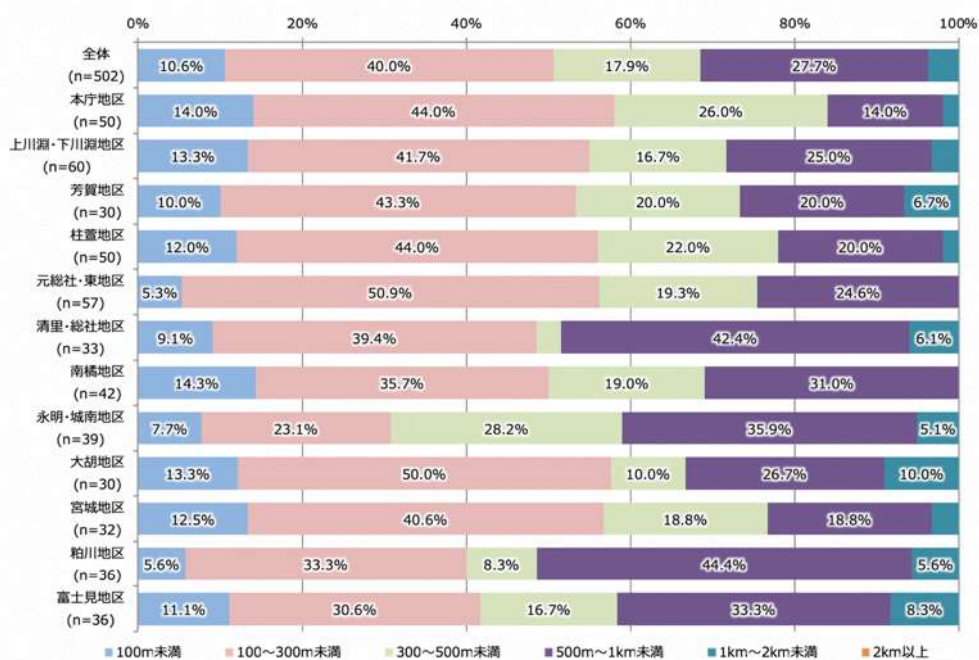
④ 1乗車あたりに求める運賃のサービス水準

運賃は、全体で200円～250円が多くなっており、特に若年層、高齢者が低額な運賃を求めている。



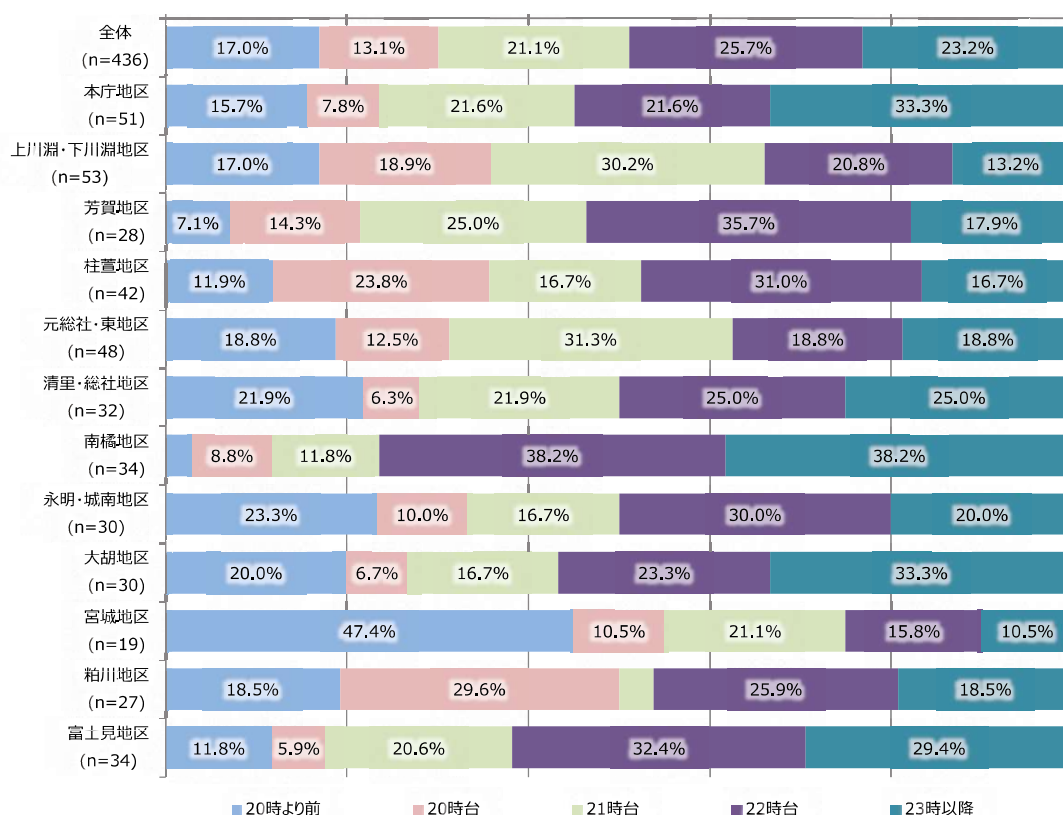
⑤ バス停までの距離に求めるサービス水準

100m～300m未満が多くなっており、地区別に見ると500m～1kmの地区も見られる。



⑥ 夜間時間帯の運行に求めるサービス水準

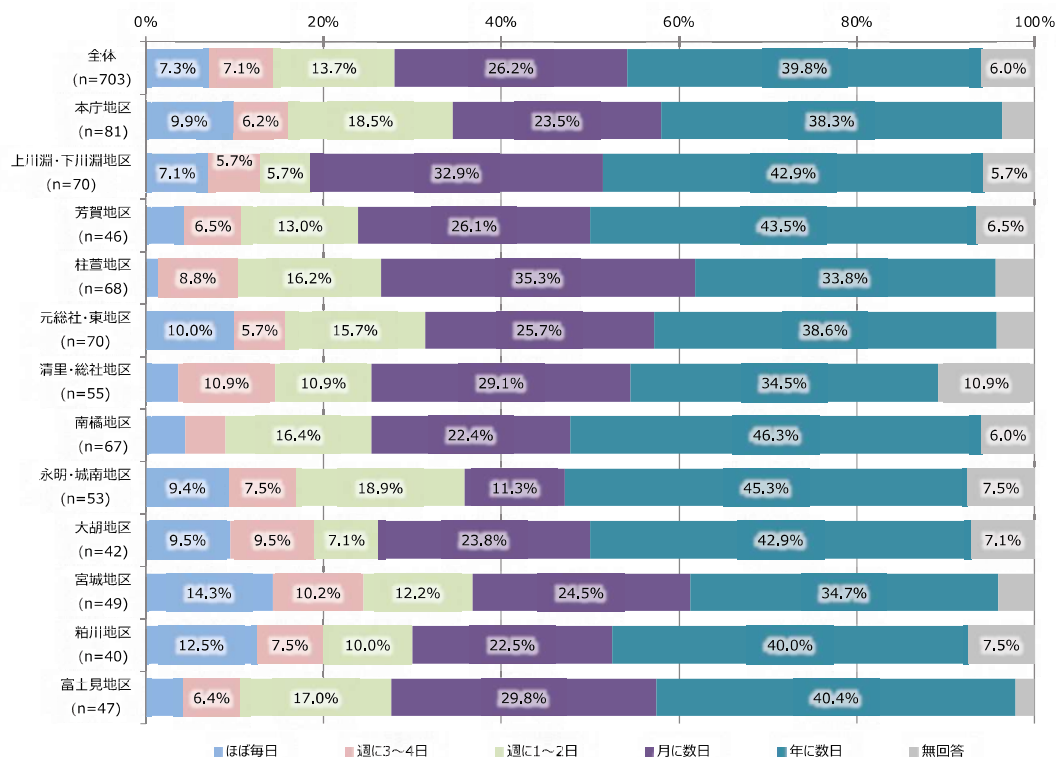
22時台まで運行を求める割合が多いが、現在22時台まで運行をしている南橘地区では23時台を求める割合も多い。



⑦ ①～⑥のサービス改善が行われた場合の利用頻度

市民が求めるサービス水準を確保することで、バス利用者が増加する可能性がある。

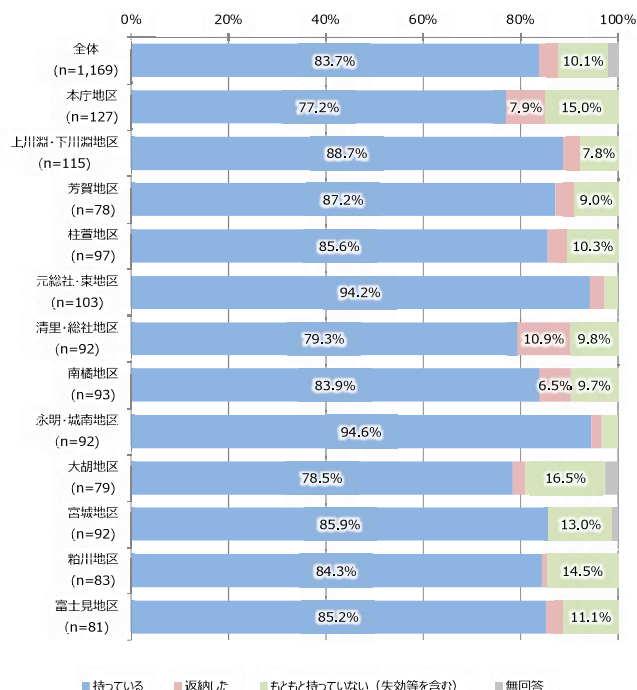
※水準が改善されても利用しないという方がこの他23.4%存在



8 その他

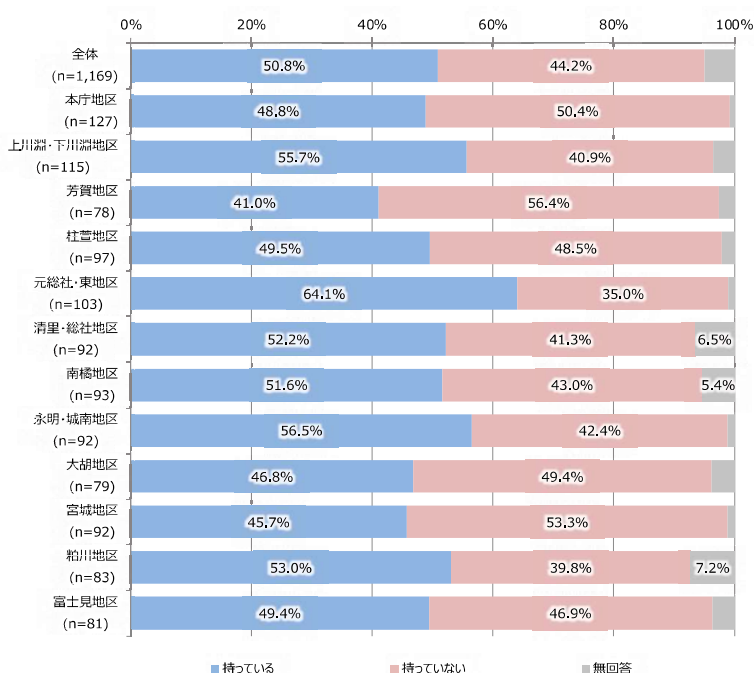
① 運転免許の有無

83.7%が運転免許を保有している。本庁地区や大胡地区、清里・総社地区で非所有の割合が高くなっている。芳賀地区については、高齢者の割合が高いが非所有の割合がそれほど高くない。



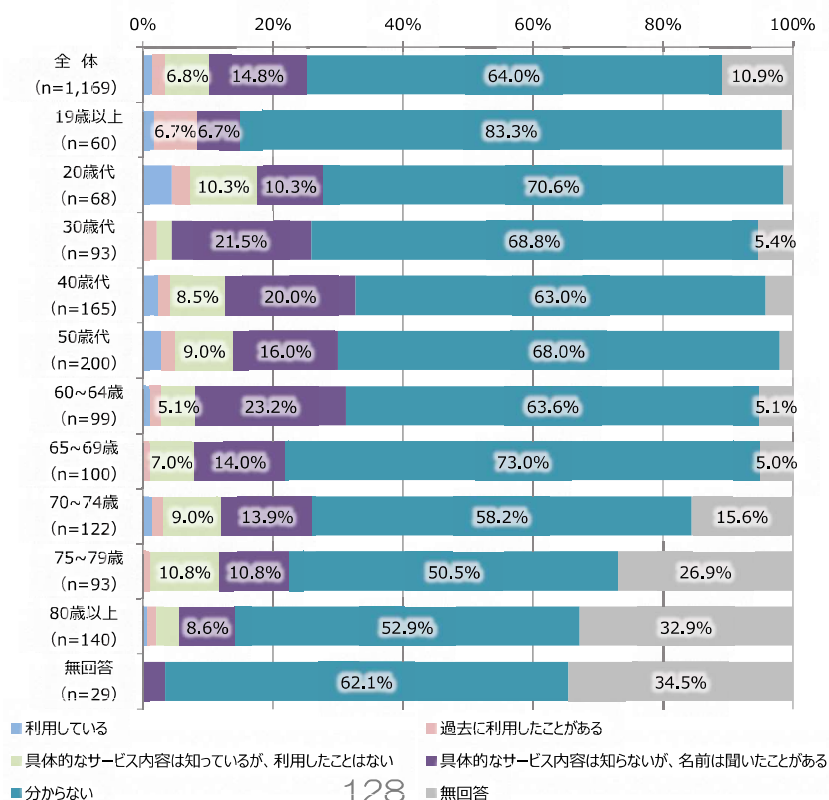
② 交通系 IC カードの保有状況

50.8%が IC カードを保有している。元総社・東地区は保有率が高く、芳賀地区は非保有者の割合が高い。



③ GunMaaS の利用状況

サービス内容がわからない回答者が多い一方で、サービス内容を知っている回答者、認知はしている回答者が 20%を超えている。



7-2 利用者アンケート

(1) 路線バス利用者アンケートの実施概要

前橋市内を運行する路線バスの利用者を対象に、バス停の利用状況とサービスレベルの問題点を把握し、効率化するバス運行区間と維持するバス運行区間など、路線再編に向けた検討材料とするためアンケート調査を実施しました。

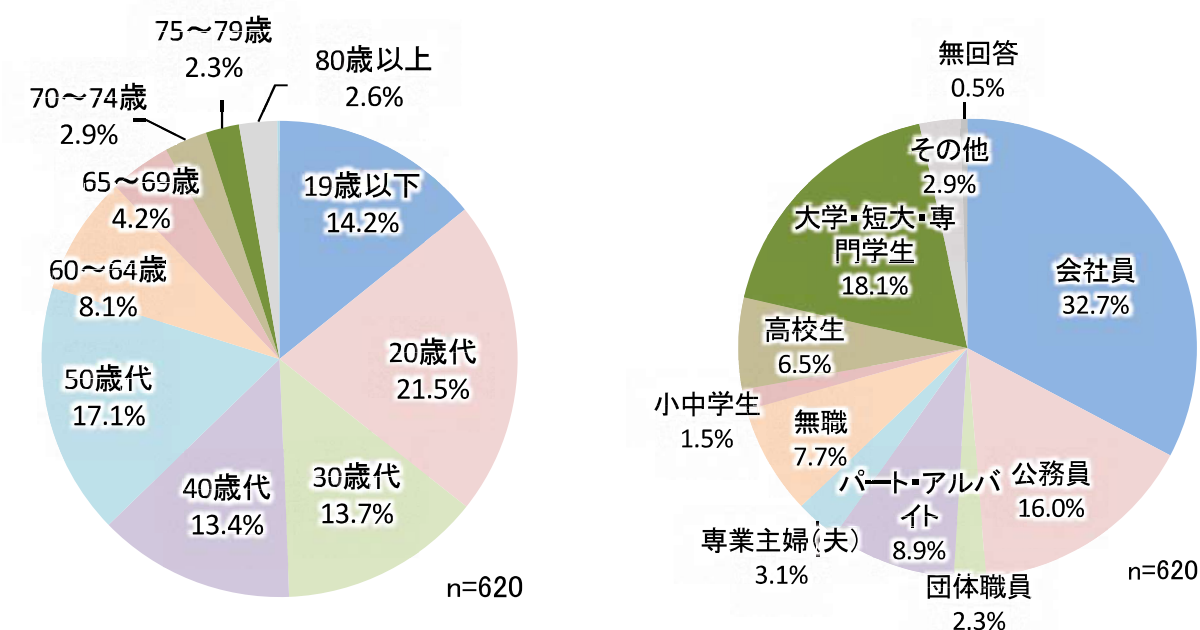
前橋市内を運行する路線バスの利用者を対象に、①駅前配布（前橋駅でバスを待っている方への調査票配布）、②バス車内配布、③バス車内留め置きにより実施しました。

アンケートは 620 人から回収しました。

項目	内容
実施時期	令和 7 年 1 月 25 日（土）～2 月 28 日（金）
実施目的	・ 路線バス等の利用状況の把握（利用目的、利用時間帯、利用頻度） ・ 利用頻度が変化した理由
実施方法	・ 駅前配布（前橋駅でバスを待っている方への調査票配布） ・ バス車内配布 ・ バス車内留め置き
対象者	前橋市内を運行する路線バスの利用者
回収数	620 票

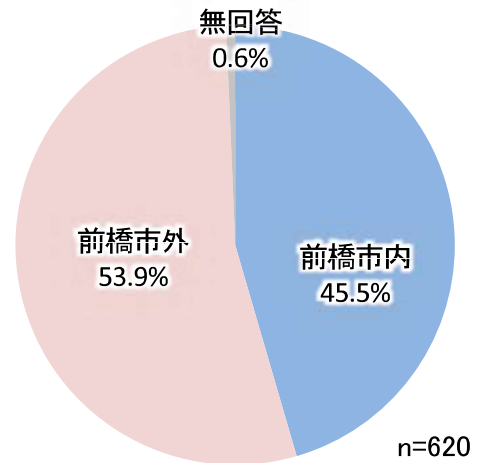
(2) 路線バスアンケートの調査結果

① 回答者属性



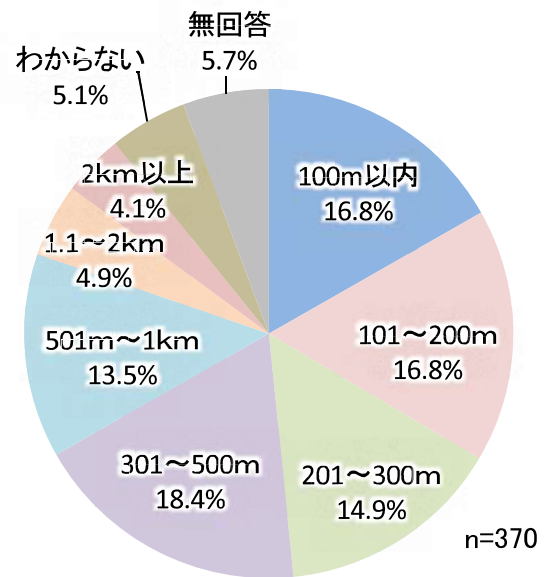
② 利用者の居住

市民、市民以外による利用が半々ですが、
前橋駅での乗車者の回答が多いため、参考値



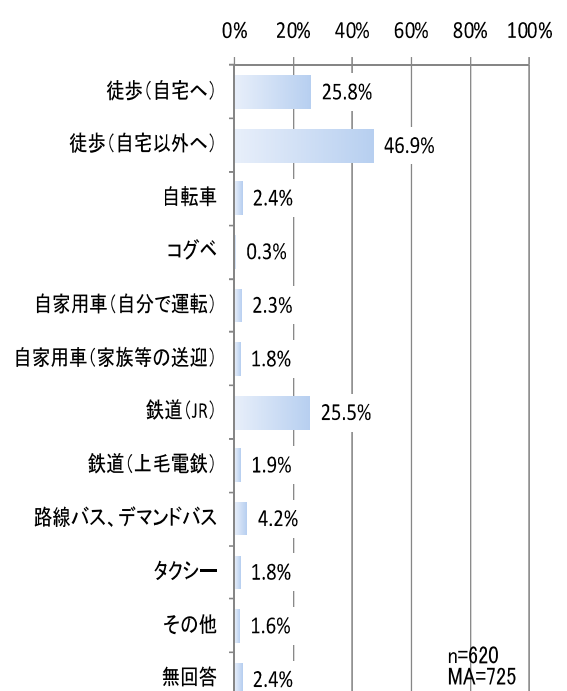
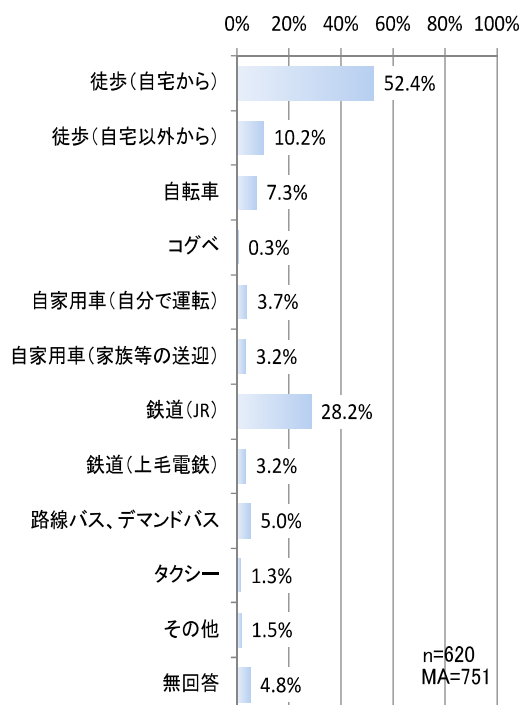
③ バス停までの距離

300mまでで48.5%ですが、301m～
500mも18.4%利用されている。



④ バス乗車前の移動手段、乗車後の移動手段

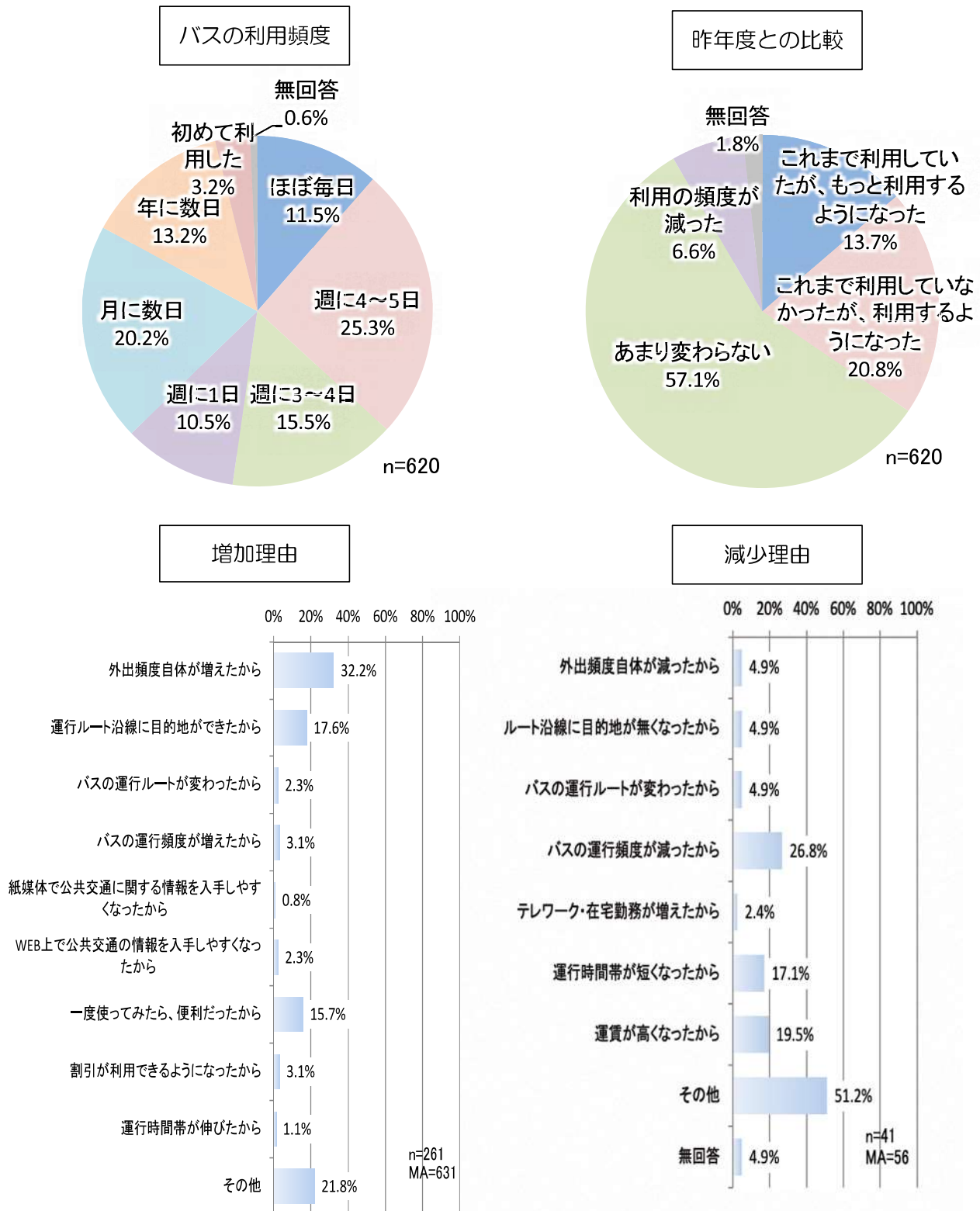
徒歩が多いが、鉄道からの乗り換え、鉄道への乗り換えも見られる。



⑤ バスの利用頻度

回答者の約半数は日常的に利用しており、約半数はたまに利用している。また、回答者の34.5%が昨年度よりも利用が増加したと回答している。

増加した理由としては、回答数が少なく明確な理由が把握できなかったが、「一度使ってみたら便利だったから」が41人（7.1%）回答。

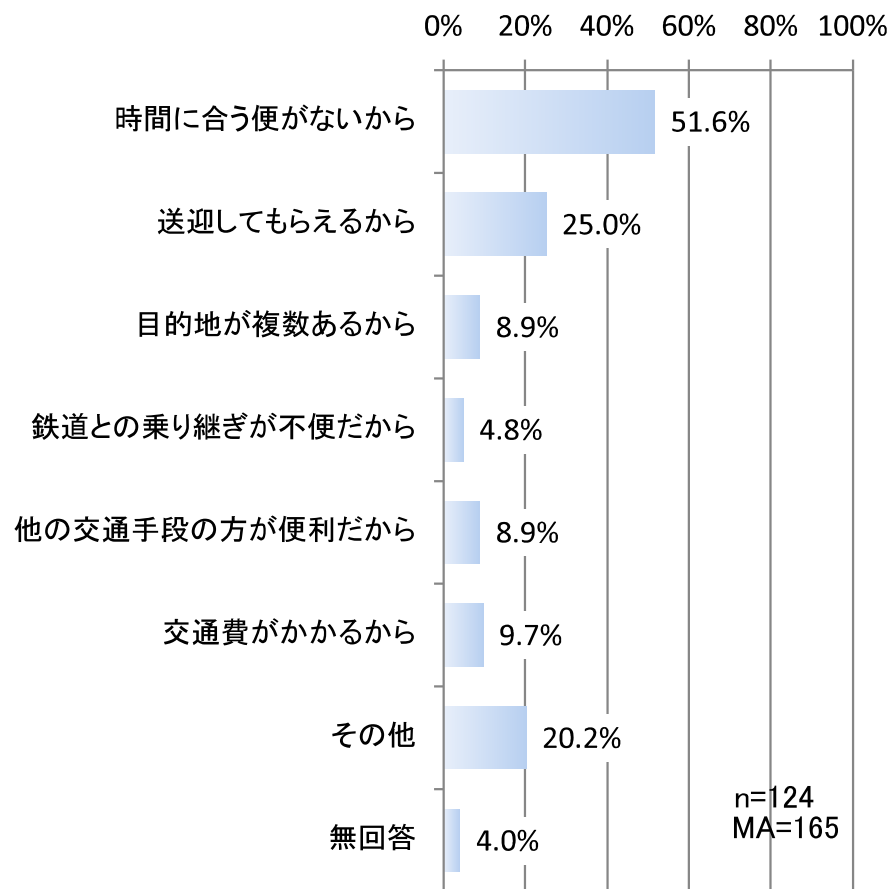
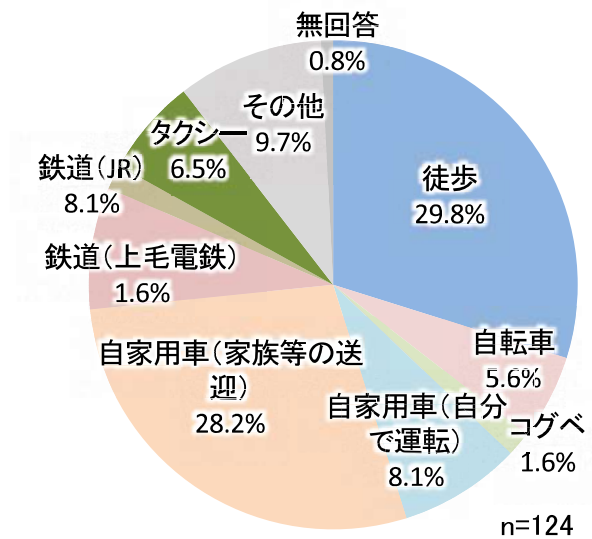
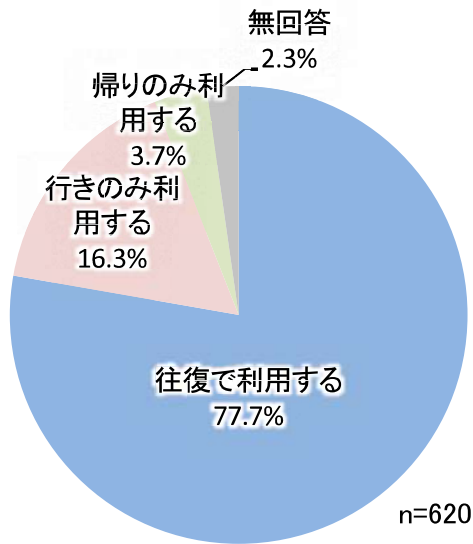


※R1→R5 を比較し、利用者が増加している路線、横ばいの路線、減少している路線の3区分でクロス集計をし、因果関係を分析したが、明確な差は生じなかった。

⑥ 往復利用状況

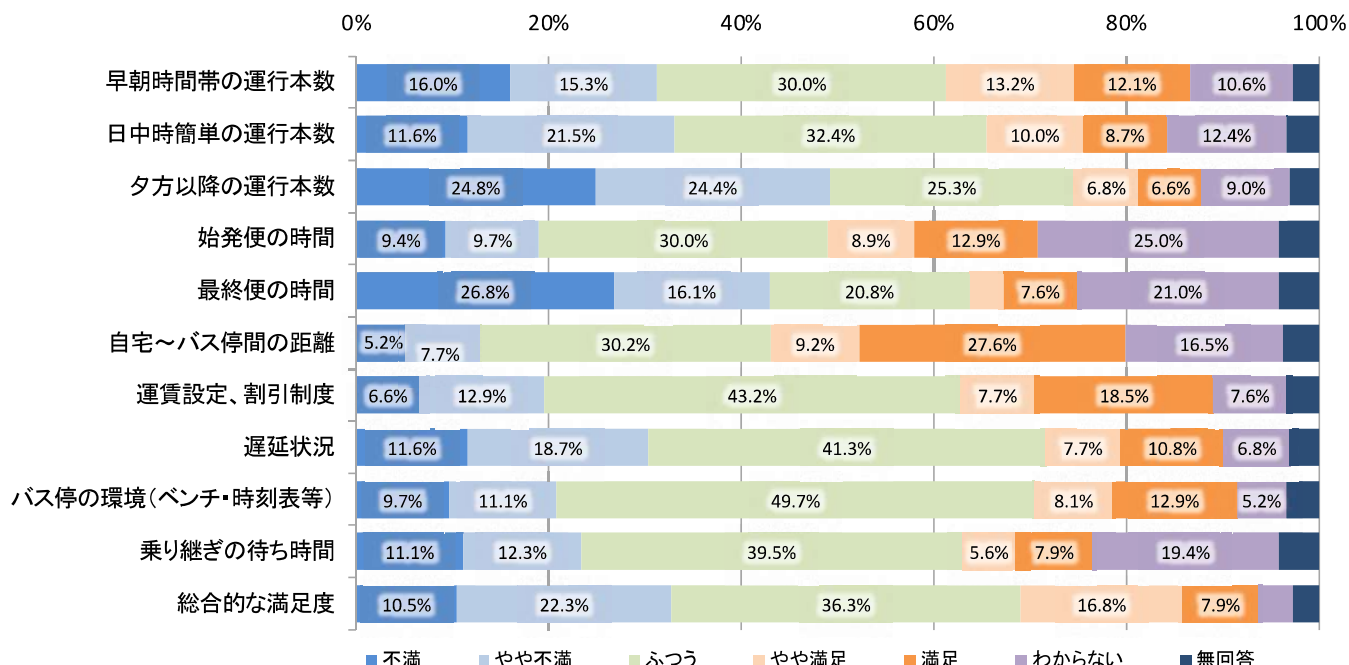
往復でバスを利用している方が77.7%である一方で、20.0%の方が行きのみ、もしくは帰りのみバスを利用。その場合の片方の移動手段は右図のとおり、送迎や他の手段で移動。

要因は、下図のとおり、時間に合う便がないことが主な理由であり、夜間の運行が求められていることが推測できる。



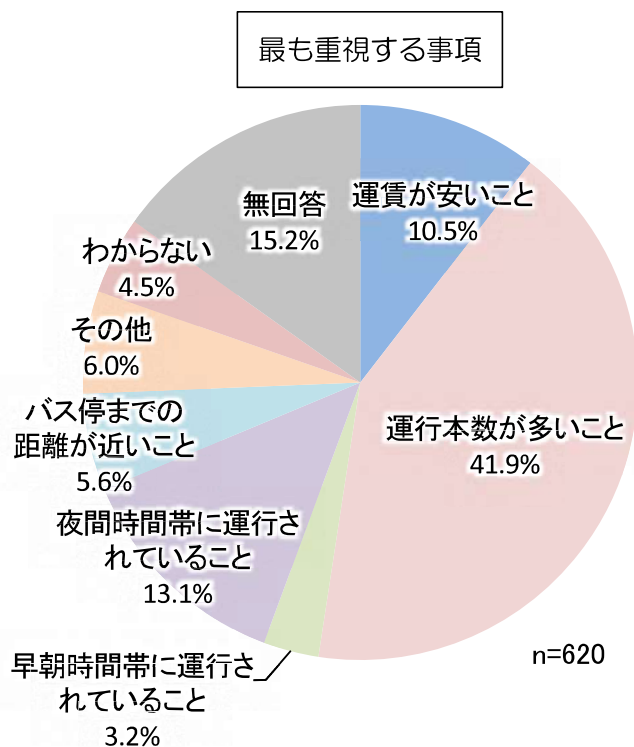
⑦ バスサービスの満足度

各項目で「ふつう」が最も多いが、始発便、バス停距離、運賃、バス停の環境以外は「満足」「やや満足」を「不満」「やや不満」が上回っており、サービスレベルの改善が求められる。特に夕方時間帯以降の運行の満足度が低い。



⑧ バスサービスに求める事項

市民アンケート同様、バス利用に際して、運行本数が多いことを最も重視している。



8 地域交通総合シミュレータの分析イメージ

8-1-1 シミュレーションの概要

地域公共交通計画において、幹線交通として、路線バスの増便につながる再編を検討しています。地域交通総合シミュレータを活用して、例えば、前橋玉村線を増便した場合のシミュレーションを実施しました。

8-1-2 シミュレーションの結果

前橋玉村線の一部系統を増便した場合のシミュレーション結果の概要は以下となります。詳細なシミュレーション結果は、次ページ以降に示します。

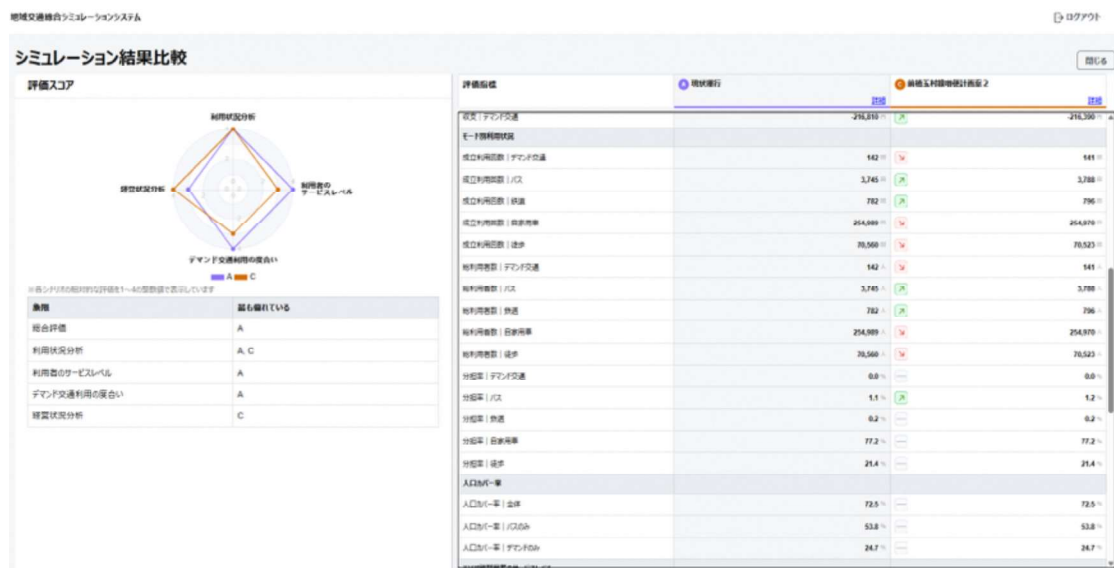
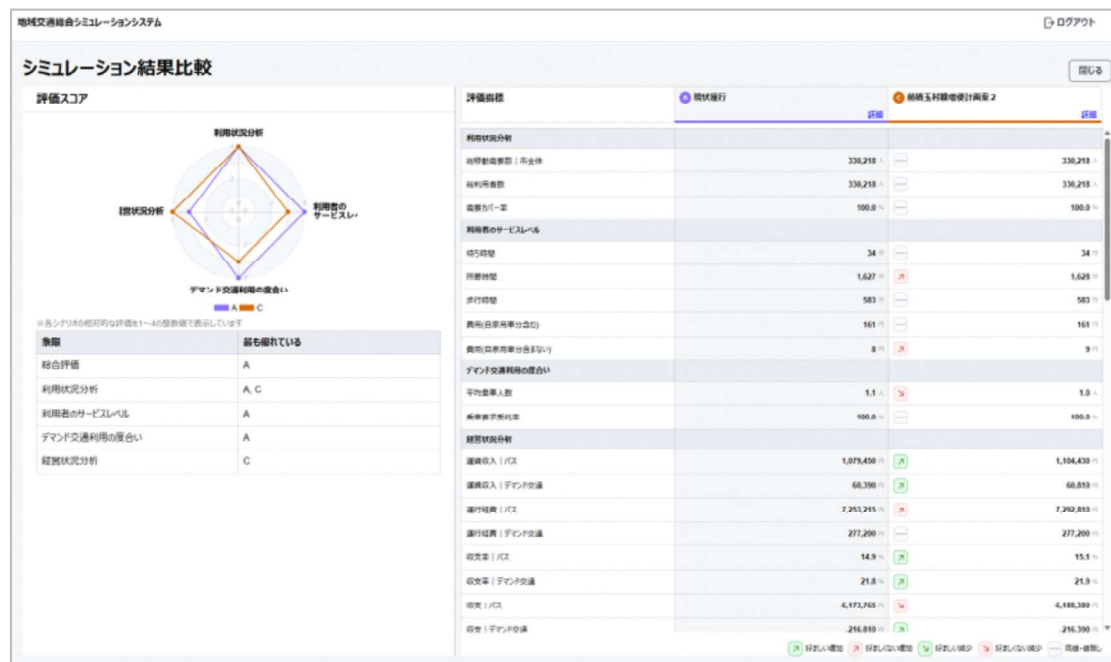
- 前橋玉村線の系統 J と系統 V についてみると、現状と比較して運行経費は増加するものの、利用者数が 2.1 倍に増加し、収支率は 55.0% から 60.6% に向上している。
- 特に、7-9 時台の増便 4 便が利用者増 97 人のおおよそ 2/3 を占めており、全体的な利用者の増加に貢献している。
- 利用者数の増加の 4 割程度は、自家用車利用者と徒歩移動者がバス利用に切り替えたもので、バスの交通分担率が 1.1% → 1.2% に向上している。
- 一方で、J と V 以外の他の系統を合わせて見ると、前橋玉村線_A など利用者数が減少している系統もあり、系統間での利用者の流動が発生している。前橋玉村線全体では、利用者数が 22% 増加している。

■再編内容

- ・前橋玉村線の系統 J と系統 V について増便。（下記黄色部分）

route_id	service_id	trip_id	trip_headsign	direction_id	shape_id
前橋玉村線_V	平日	平日_07 時 25 分_系統 170	前橋公園（けやきウォーク南・前橋駅 経由）	1	170
前橋玉村線_J	平日	平日_08 時 22 分_系統 169	下川団地（前橋駅・けやきウォーク南 経由）	0	169
前橋玉村線_V	平日	平日_07 時 55 分_系統 170	前橋公園（けやきウォーク南・前橋駅 経由）	1	170
前橋玉村線_V	平日	平日_08 時 30 分_系統 170	前橋公園（けやきウォーク南・前橋駅 経由）	1	170
前橋玉村線_V	平日	平日_10 時 06 分_系統 170	前橋公園（けやきウォーク南・前橋駅 経由）	1	170
前橋玉村線_V	平日	平日_10 時 36 分_系統 170	前橋公園（けやきウォーク南・前橋駅 経由）	1	170
前橋玉村線_V	平日	平日_10 時 51 分_系統 170	前橋公園（けやきウォーク南・前橋駅 経由）	1	170
前橋玉村線_J	平日	平日_08 時 55 分_系統 169	下川団地（前橋駅・けやきウォーク南 経由）	0	169
前橋玉村線_J	平日	平日_09 時 35 分_系統 169	下川団地（前橋駅・けやきウォーク南 経由）	0	169
前橋玉村線_J	平日	平日_11 時 04 分_系統 169	下川団地（前橋駅・けやきウォーク南 経由）	0	169
前橋玉村線_V	平日	平日_11 時 20 分_系統 170	前橋公園（けやきウォーク南・前橋駅 経由）	1	170
前橋玉村線_V	平日	平日_11 時 46 分_系統 170	前橋公園（けやきウォーク南・前橋駅 経由）	1	170
前橋玉村線_J	平日	平日_11 時 34 分_系統 169	下川団地（前橋駅・けやきウォーク南 経由）	0	169
前橋玉村線_J	平日	平日_12 時 29 分_系統 169	下川団地（前橋駅・けやきウォーク南 経由）	0	169
前橋玉村線_J	平日	平日_12 時 45 分_系統 169	下川団地（前橋駅・けやきウォーク南 経由）	0	169
前橋玉村線_J	平日	平日_13 時 04 分_系統 169	下川団地（前橋駅・けやきウォーク南 経由）	0	169
前橋玉村線_V	平日	平日_12 時 20 分_系統 170	前橋公園（けやきウォーク南・前橋駅 経由）	1	170
前橋玉村線_V	平日	平日_13 時 21 分_系統 170	前橋公園（けやきウォーク南・前橋駅 経由）	1	170
前橋玉村線_J	平日	平日_13 時 25 分_系統 169	下川団地（前橋駅・けやきウォーク南 経由）	0	169
前橋玉村線_J	平日	平日_13 時 44 分_系統 169	下川団地（前橋駅・けやきウォーク南 経由）	0	169
前橋玉村線_V	平日	平日_13 時 51 分_系統 170	前橋公園（けやきウォーク南・前橋駅 経由）	1	170
前橋玉村線_J	平日	平日_14 時 14 分_系統 169	下川団地（前橋駅・けやきウォーク南 経由）	0	169
前橋玉村線_J	平日	平日_15 時 00 分_系統 169	下川団地（前橋駅・けやきウォーク南 経由）	0	169
前橋玉村線_J	平日	平日_15 時 39 分_系統 169	下川団地（前橋駅・けやきウォーク南 経由）	0	169
前橋玉村線_V	平日	平日_15 時 45 分_系統 170	前橋公園（けやきウォーク南・前橋駅 経由）	1	170
前橋玉村線_V	平日	平日_16 時 45 分_系統 170	前橋公園（けやきウォーク南・前橋駅 経由）	1	170
前橋玉村線_J	平日	平日_16 時 45 分_系統 169	下川団地（前橋駅・けやきウォーク南 経由）	0	169
前橋玉村線_J	平日	平日_17 時 55 分_系統 169	下川団地（前橋駅・けやきウォーク南 経由）	0	169
前橋玉村線_V	平日	平日_17 時 45 分_系統 170	前橋公園（けやきウォーク南・前橋駅 経由）	1	170
前橋玉村線_V	平日	平日_18 時 50 分_系統 170	前橋公園（けやきウォーク南・前橋駅 経由）	1	170
前橋玉村線_J	平日	平日_18 時 35 分_系統 169	下川団地（前橋駅・けやきウォーク南 経由）	0	169
前橋玉村線_J	平日	平日_19 時 34 分_系統 169	下川団地（前橋駅・けやきウォーク南 経由）	0	169

■シミュレーション結果の比較画面



シミュレーション結果比較

評価スコア



※各シナリオの相対的な評価結果を1～4の段階で表示しています

指標	最も優れている
総合評価	A
利用状況分析	A, C
利用者のサービスレベル	A
デマンド交通利用の便さ	A
経費状況分析	C

評価指標

① 現状運行

② 乗客5人利用時設計案2

評価指標	現状運行	乗客5人利用時設計案2
1人1乗客利用時のサービスレベル		
待ち時間 立地適正化計画区域	37	36
所要時間 立地適正化計画区域	1,508	1,507
歩行時間 立地適正化計画区域	479	479
費用負担率(乗客1人) 立地適正化計画区域	93	92
費用負担率(乗客1人) 立地適正化計画区域	9	9
待ち時間 市街化区域(立地適正化計画区域外)	34	34
所要時間 市街化区域(立地適正化計画区域外)	1,480	1,480
歩行時間 市街化区域(立地適正化計画区域外)	456	456
費用負担率(乗客1人) 市街化区域(立地適正化計画区域外)	93	92
費用負担率(乗客1人) 市街化区域(立地適正化計画区域外)	8	8
待ち時間 市街化調整区域	50	47
所要時間 市街化調整区域	1,363	1,360
歩行時間 市街化調整区域	473	474
費用負担率(乗客1人) 市街化調整区域	129	128
費用負担率(乗客1人) 市街化調整区域	9	9
待ち時間 区域外	+	+
所要時間 区域外	+	+
歩行時間 区域外	+	+
費用負担率(乗客1人) 区域外	+	+
費用負担率(乗客1人) 区域外	+	+

現状運行
現状/なし(乗客)
現状/なし(乗客)
現状/なし(乗客)
現状/なし(乗客)
現状/なし(乗客)

評価指標 経営状況分析において

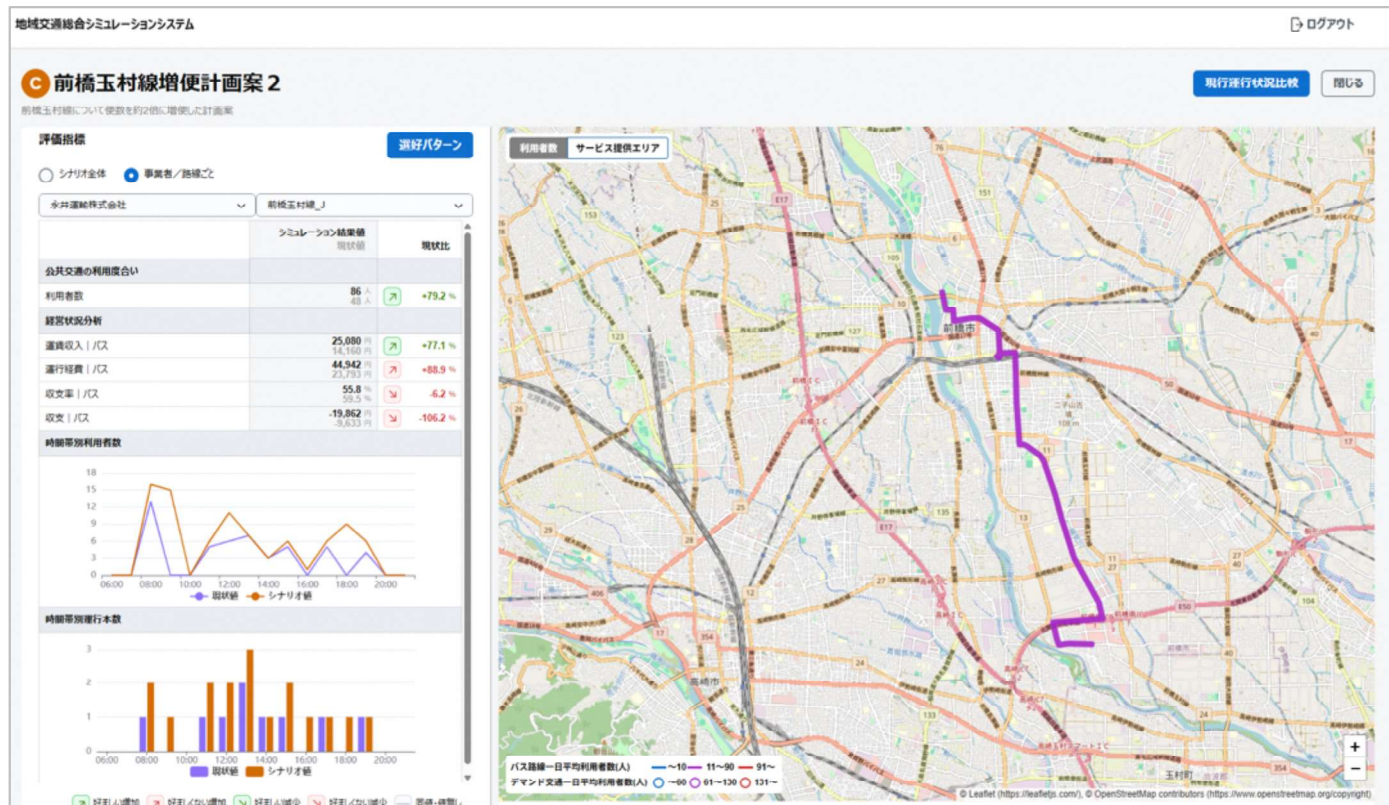
- バス利用者数が増えたので運賃収入は増えている（好転）。
- 便数が増えたのでバス運行経費は増えている（悪化）。
- バス収支率は好転している。経費は増えたが効果は大。

モード別利用状況			
成立利用回数 デマンド交通	142	↓	141
成立利用回数 バス	3,745	↑	3,788
成立利用回数 鉄道	782	↑	796
成立利用回数 自家用車	254,989	↓	254,970
成立利用回数 徒歩	70,560	↓	70,523
総利用者数 デマンド交通	142 人	↓	141 人
総利用者数 バス	3,745 人	↑	3,788 人
総利用者数 鉄道	782 人	↑	796 人
総利用者数 自家用車	254,989 人	↓	254,970 人
総利用者数 徒歩	70,560 人	↓	70,523 人
分担率 デマンド交通	0.0 %	—	0.0 %
分担率 バス	1.1 %	↑	1.2 %
分担率 鉄道	0.2 %	—	0.2 %
分担率 自家用車	77.2 %	—	77.2 %
分担率 徒歩	21.4 %	—	21.4 %

モード別利用状況において

- 全体の分担率についてはバスの分担率が向上している（1.1%→1.2%）。
- バスの総利用者数は増加し、自家用車、徒歩の総利用者数は減少している。

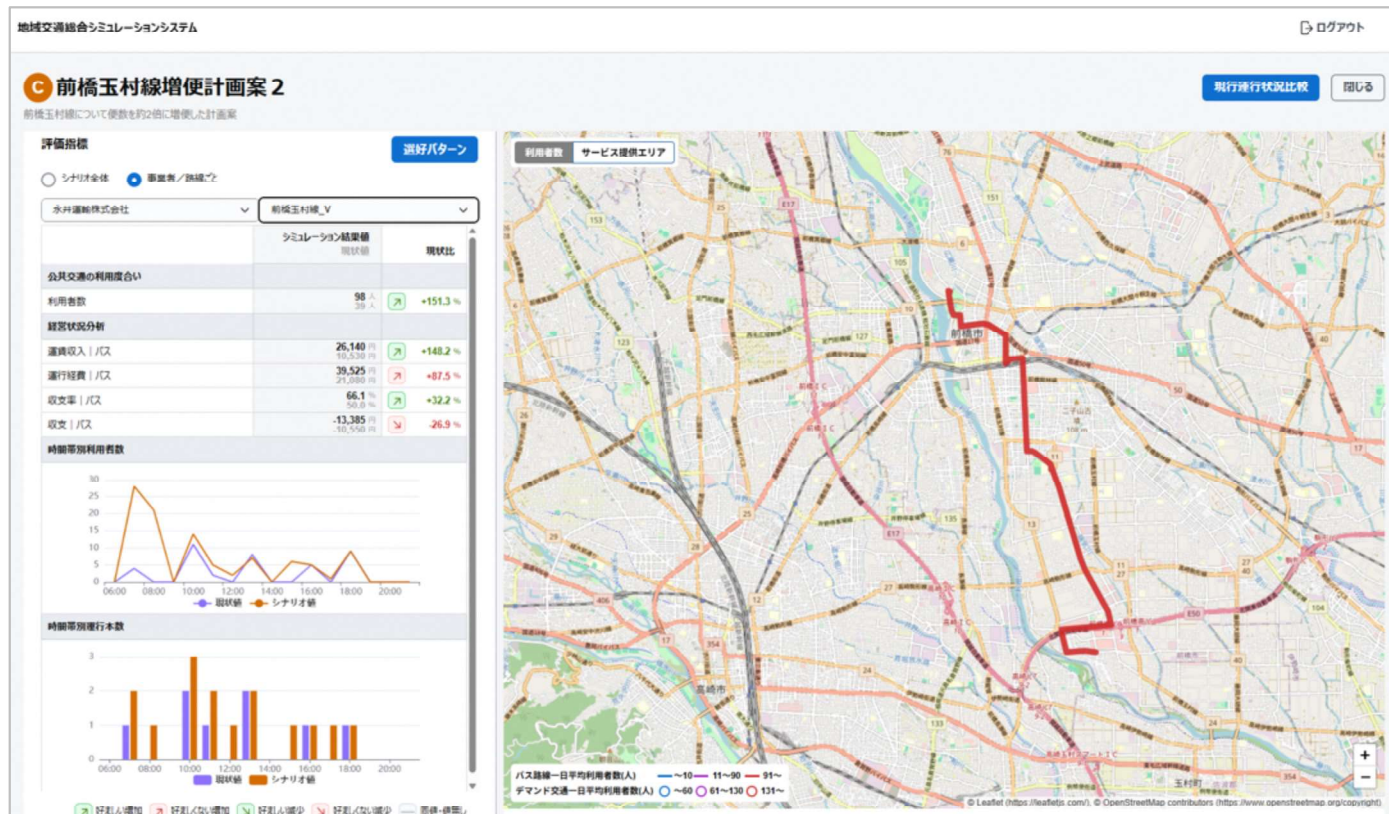
■前橋玉村線_Jのシミュレーション結果詳細画面



前橋玉村線_J（下り）について

- 利用者数 現状 48人⇒86人
- 収入は+77.1%
- 収支率は-6.2% 小さく悪化

■前橋玉村線_Vのシミュレーション結果詳細画面



前橋玉村線_V(上り)について

- 利用者数 現状 39人→98人
- 収入は+148.2%
- 収支率は+32.2% 大きく改善 効果は大きい

■他の系統も含めた増便前後の比較

	現状					前橋玉村線 増便計画案					現状と施策の差		
	利用 者数	運賃 収入	運行 経費	収支率 %	収支	利用 者数	運賃 収入	運行 経費	収支率 %	収支	利用 者数	収支	収支率 %
前橋玉村線_A	100	24,340	36,963	65.8	-12,623	90	21,350	36,963	57.8	-15,613	-10	-2,990	-8
前橋玉村線_B	0	0	20,816	0	-20,816	0	0	20,816	0	-20,816	0	0	0
前橋玉村線_E	1	180	2,056	8.8	-1,876	1	180	2,056	8.8	-1,876	0	0	0
前橋玉村線_F	3	600	1,521	39.5	-921	3	600	1,521	39.5	-921	0	0	0
前橋玉村線_G	5	1,000	1,857	53.8	-857	6	1,180	1,857	63.5	-677	1	180	9.7
前橋玉村線_J	48	14,160	23,793	59.5	-9,633	86	25,080	44,942	55.8	-19,862	38	-10,229	-3.7
前橋玉村線_K	8	1,950	4,104	47.5	-2,154	4	940	4,104	22.9	-3,164	-4	-1,010	-24.6
前橋玉村線_O	55	14,270	33,946	42	-19,676	52	13,160	33,946	38.8	-20,786	-3	-1,110	-3.2
前橋玉村線_P	0	0	20,788	0	-20,788	0	0	20,788	0	-20,788	0	0	0
前橋玉村線_Q	18	4,900	2,714	180.6	2,186	11	2,730	2,714	101	16	-7	-2,170	-80
前橋玉村線_R	17	4,700	2,039	230.5	2,661	17	4,700	2,039	230.5	2,661	0	0	0
前橋玉村線_S	3	600	3,205	18.7	-2,605	4	800	3,205	25	-2,405	1	200	6.3
前橋玉村線_V	39	10,530	21,080	50	-10,550	98	26,140	39,525	66.1	-13,385	59	-2,835	16.1
前橋玉村線_W	29	7,500	9,800	76.5	-2,300	26	6,570	9,800	67	-3,230	-3	-930	-9.5
前橋玉村線 JV 小計	87	24690	44873	55.0	-20,183	184	51220	84467	60.6	-33,247	97	-13,064	5.6
前橋玉村線 合計	326	84,730	184682	45.9	-99,952	398	103430	224276	46.1	-120,846	72	-20,894	0.2

前橋玉村線において

- 現状と前橋玉村線増便計画案の前橋玉村線_J と V について、運行経費は増加するものの、それ以上に利用者数が増加して、収支率は 55.0%から 60.6%に向上している。
- 他の系統への影響もあるが、前橋玉村線全体で見ても、収支率は 45.9%から 46.1%に向上している。
- ただし、収支としてはマイナスが拡大しており、計画実行については検討が必要となる。

