

バス交通網の再編（案）

目次

バス交通網の再編	1
1. 下川淵方面	2
1-1-1 運行状況	2
1-1-2 人口密度	3
1-1-3 区間別利用状況	4
1-1-4 再編の方向性	8
2. 群馬大学荒牧方面	9
1-2-1 運行状況	9
1-2-2 人口密度	10
1-2-3 区間別利用状況	11
1-2-4 再編の方向性	14
3. 城南運動公園方面	15
1-3-1 運行状況	15
1-3-2 人口密度	16
1-3-3 区間別利用状況	17
1-3-4 再編の方向性	25

1. 下川淵方面

委託路線

1-1-1 運行状況

- 下川淵方面へは平日で一日 43 便が運行されており、うち 33 本が六供町経由、10 本が天川原町経由である。また、六供町経由のうち、7 便が後閑町入口発着である。(後閑町入口付近には当該路線を運行する永井運輸の営業所が存在する。)
- 33 便が前橋駅から県庁・前橋公園方面へ直通している。

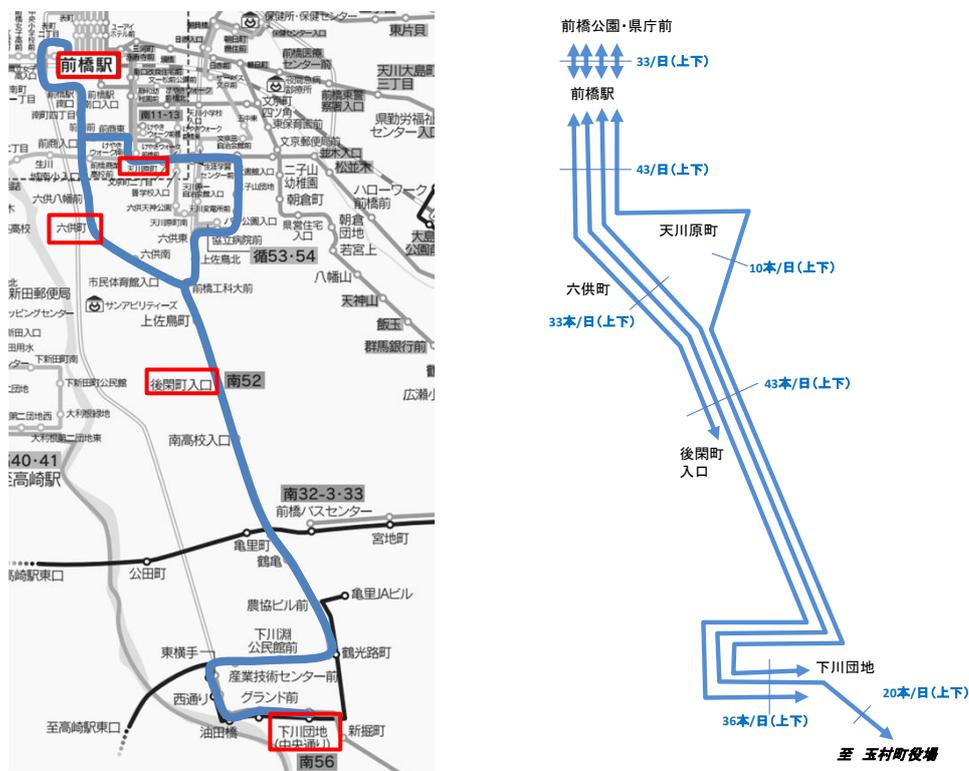


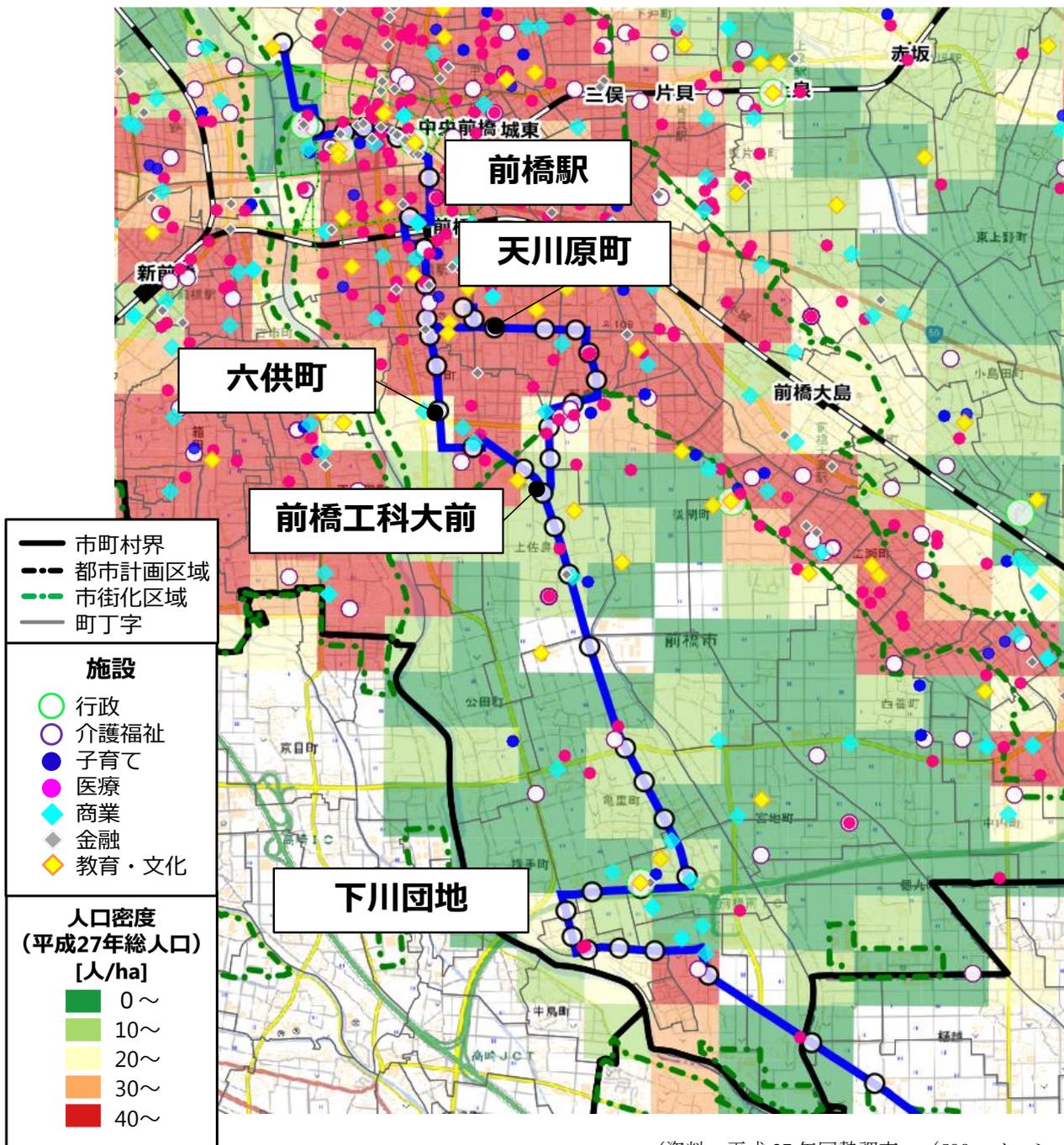
図 1-1 下川淵方面のバス路線図

表 1-1 前橋駅～下川淵方面の路線バスの運行本数（平日）（2017.5 時点）

区間		下り	上り
前橋駅	後閑町入口	4	3
	下川団地（六供町経由）	3	4
	下川団地（天川原町経由）	5	5
	玉村町役場	10	9
新町玉村線・下川団地線合計		22	21

1-1-2 人口密度

- ・ 沿線は六供町経由と天川原町経由が合流する前橋工科大前付近までが市街化区域で一定の人口密度を有しているが、前橋工科大前以南は市街化調整区域で人口密度が低い。
- ・ 下川団地付近は一定の開発がされており、人口密度の高いメッシュも存在している。



(資料：平成27年国勢調査 (500mメッシュ))

図 1-2 沿線の人口密度の状況

1-1-3 区間別利用状況

(1) 平日

1) 上り(北行き)

- ・ 前橋駅から県庁前間での利用が朝・夕方ともに多い。
- ・ 前橋駅以南では、前橋駅～前橋工科大前は朝・夕方ともに5人/便以上の利用が見られるが、それ以南では5人/便以下となる。
- ・ 前橋駅～前橋工科大前の天川原町経由については、朝ピーク時以外ほとんど利用が見られない。
- ・ いずれの区間についても、日中の利用者数はほとんど見られない。

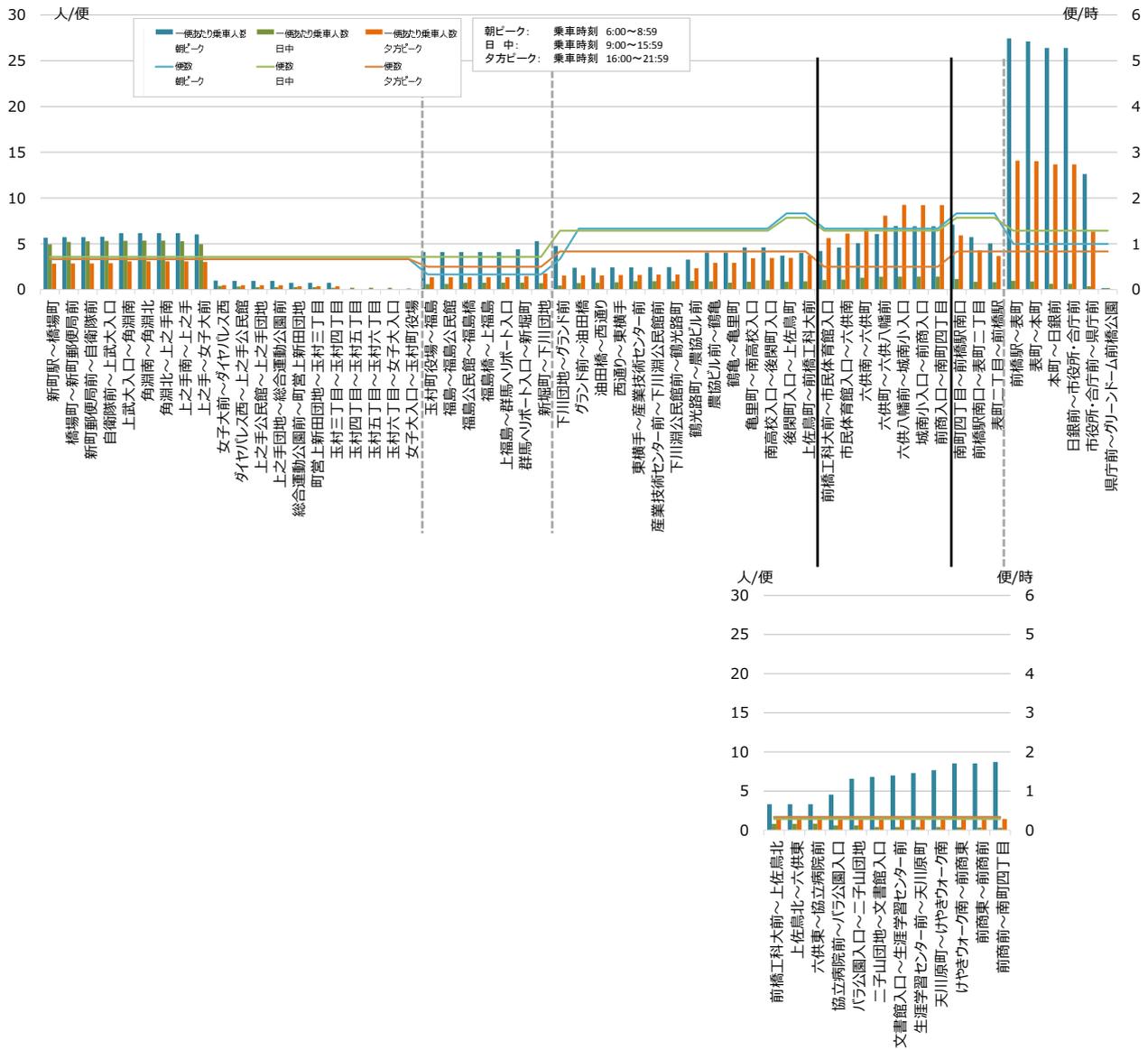


図 1-3 新町玉村線・下川団地線の路線バス乗車中人数（永井運輸・委託路線）

（資料：バスカードデータ(2017)より推計）

2) 下り(南行き)

- 下りの運行については、夕方の市役所・合庁前～前橋駅間での利用が多く、前橋駅以南については、前橋工科大前付近までは5人/便程度の利用が見られる。
- 天川原町経由については一日を通して、ほとんど利用が見られない。

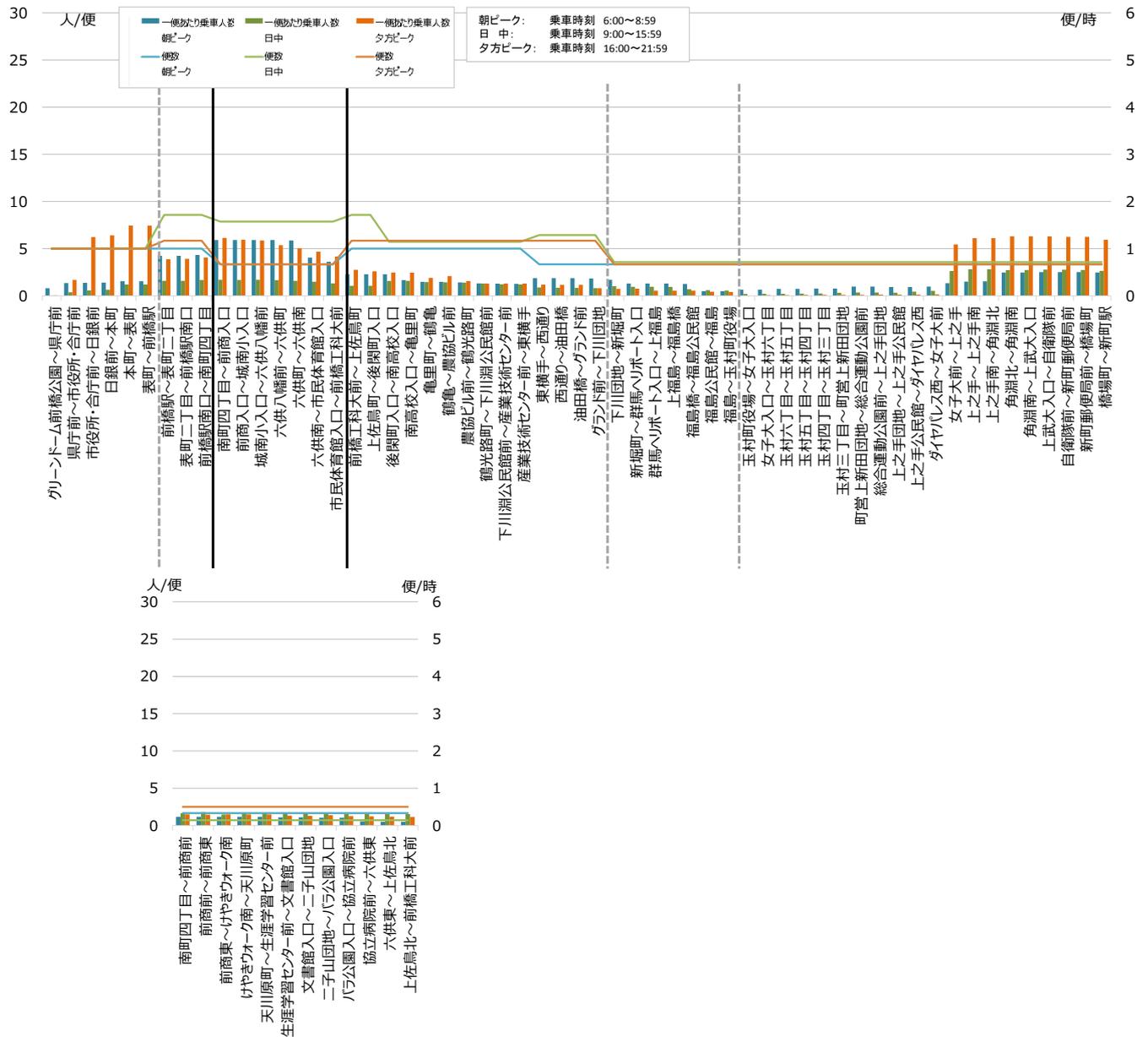


図 1-4 新町玉村線・下川団地線の路線バス乗車中人数（永井運輸・委託路線）

（資料：バスカードデータ(2017)より推計）

(2) 休日

1) 上り(北行き)

・ 休日については、いずれの区間においても5人/便以下の利用しか見られない。

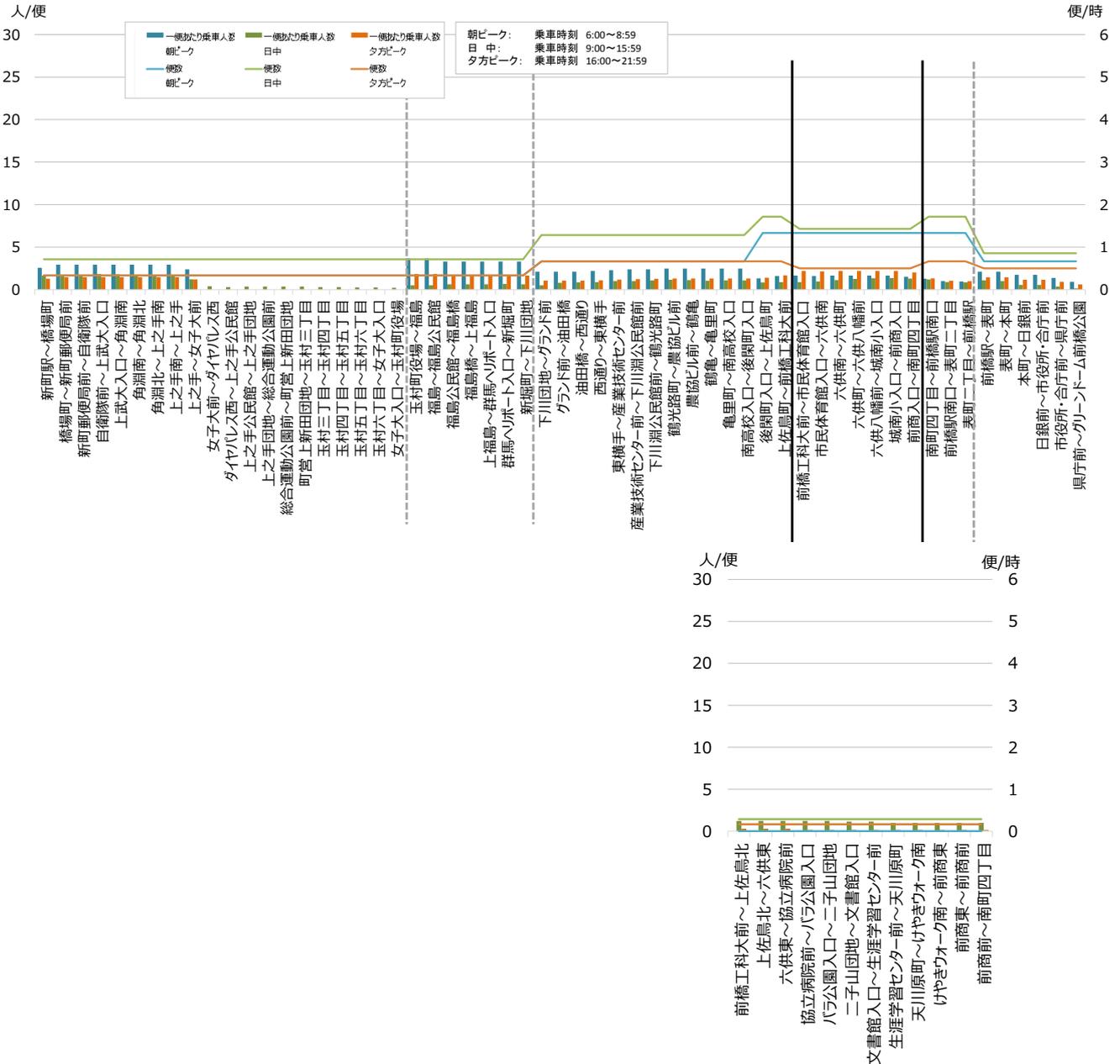


図 1-5 新町玉村線・下川団地線の路線バス乗車中人数（永井運輸・委託路線）

（資料：バスカードデータ(2017)より推計）

2) 下り(南行き)

- ・ いずれの区間においても5人/便以下の利用しか見られない。
- ・ 朝時間帯に前橋駅で乗車する利用がある程度存在している。

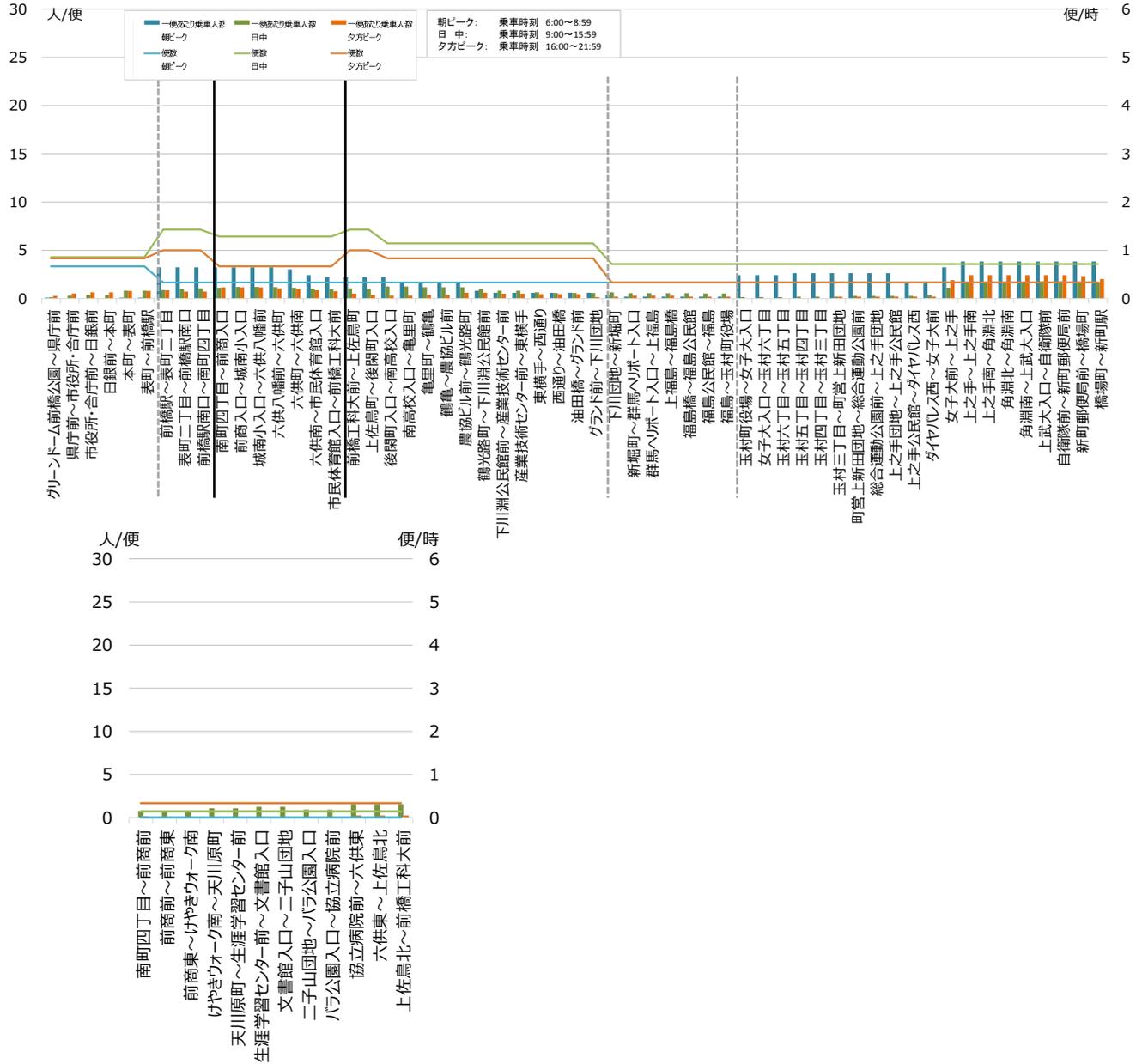


図 1-6 新町玉村線・下川団地線の路線バス乗車中人数（永井運輸・委託路線）

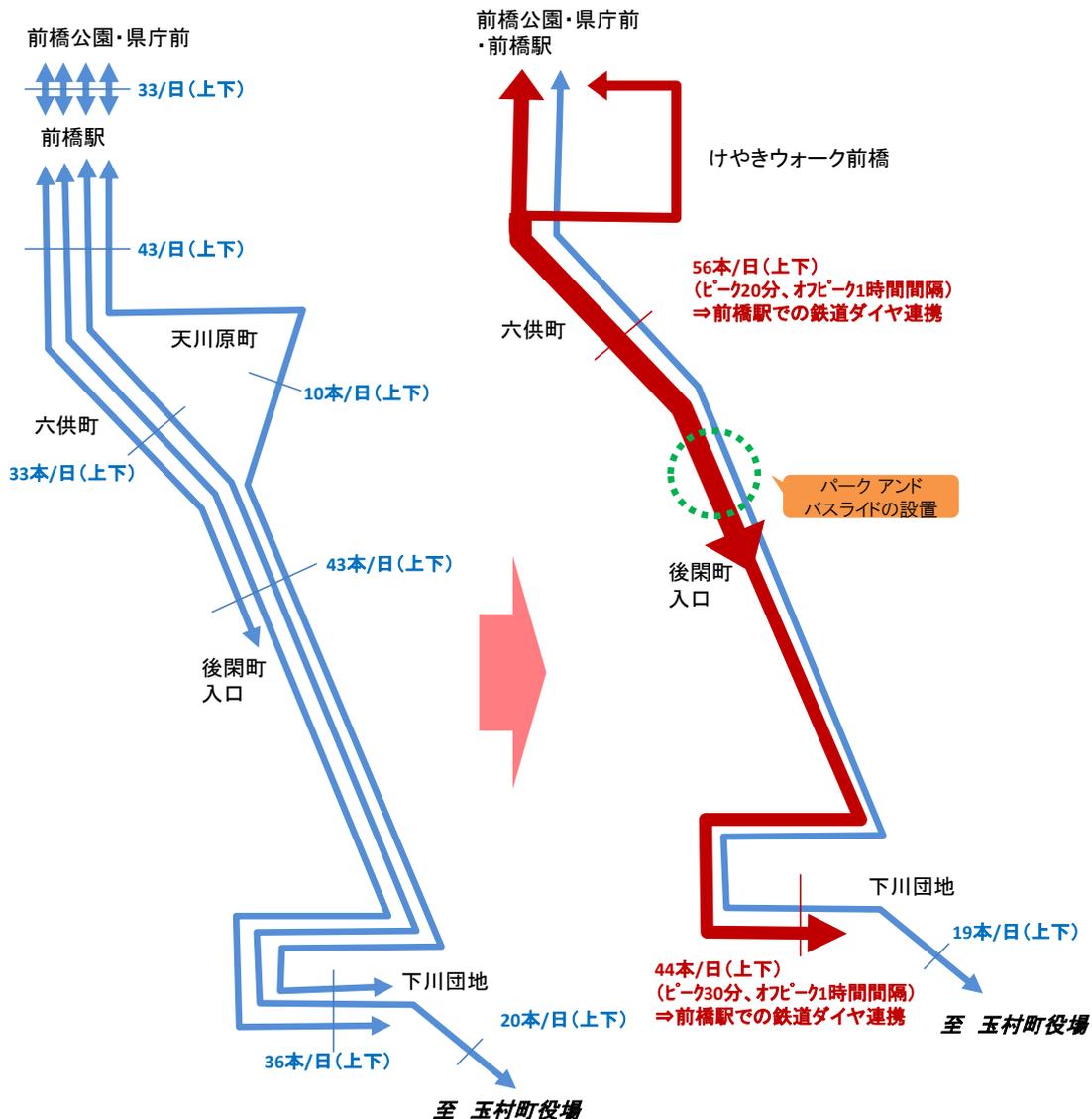
（資料：バスカードデータ(2017)より推計）

1-1-4 再編の方向性

- ・ 下川淵方面では、前橋工科大前以南で利用が少なくなる。また、前橋工科大前以北では、東側の天川原町を経由する区間はほとんど利用されていない。
- ・ 昼間時間帯の利用がごく僅かである。
- ・ 下川団地付近が、立地適正化計画の都市機能誘導区域（前橋南部地区）に設定されている。



- 新町玉村線・下川団地線は『需要に合わせた運行頻度の変更』による再編として、区間ごとの需要に合わせた頻度に変更する。
- 下川団地までを広域幹線として質の高いサービスを設定し、ピーク時 30 分間隔とし、需要が多い前橋公園～後閑町入口は、ピーク時 20 分間隔とする。
- 利用の少ない天川原町経由は運行をとりやめる。
- 平日の朝夕ピーク時の一部の便以外は、けやきウォーク経由とする。
- 下川団地以南の玉村町役場および新町方面の運行は変更しない。
- パークアンドバスライド駐車場を設置し、自動車と併せた利用の喚起を図る。



1-2-1 運行状況

- 群馬大学荒牧方面へは平日で一日 165 便が運行されており、うち 22 便が群大病院行き、11 便が南橋団地行き、28 便が群馬大学荒牧行き、16 便が小児医療センター行きである。
- また、一日 69 便が群馬大学荒牧発着となっている。

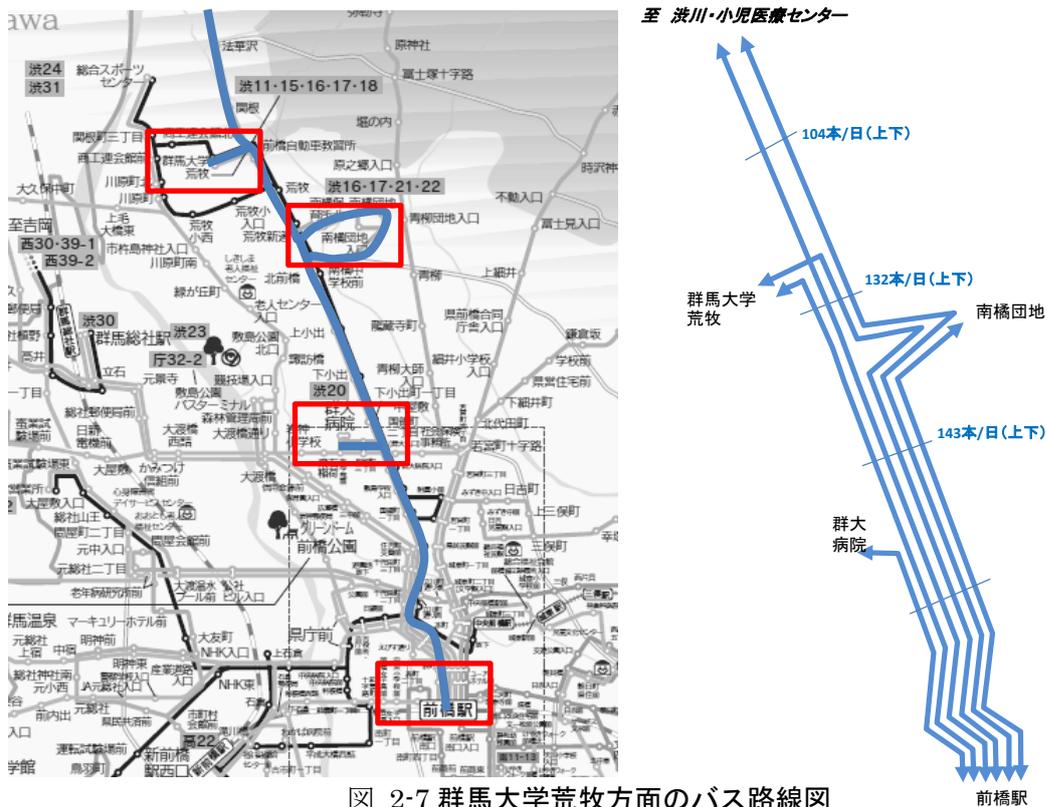


図 2-7 群馬大学荒牧方面のバス路線図

表 2-2 前橋駅～渋川駅間の路線バスの運行本数（平日）（2017.6.1 時点）

区間		下り	上り
前橋駅	渋川駅（群馬大学荒牧経由）	19	14
	渋川駅（群馬大学荒牧通過）	25	30
	小児医療センター（群馬大学荒牧経由）	4	4
	小児医療センター（群馬大学荒牧通過）	4	4
	群馬大学荒牧	14	14
	南橋団地	4	7
	群大病院	11	11
合計	81	84	
【参考】群馬大学荒牧発着便		37	32

1-2-2 人口密度

- ・ 渋川線・南橋線沿線人口は、前橋駅周辺、南橋団地、群馬大学荒牧で集積はあるが、その他は分散している。

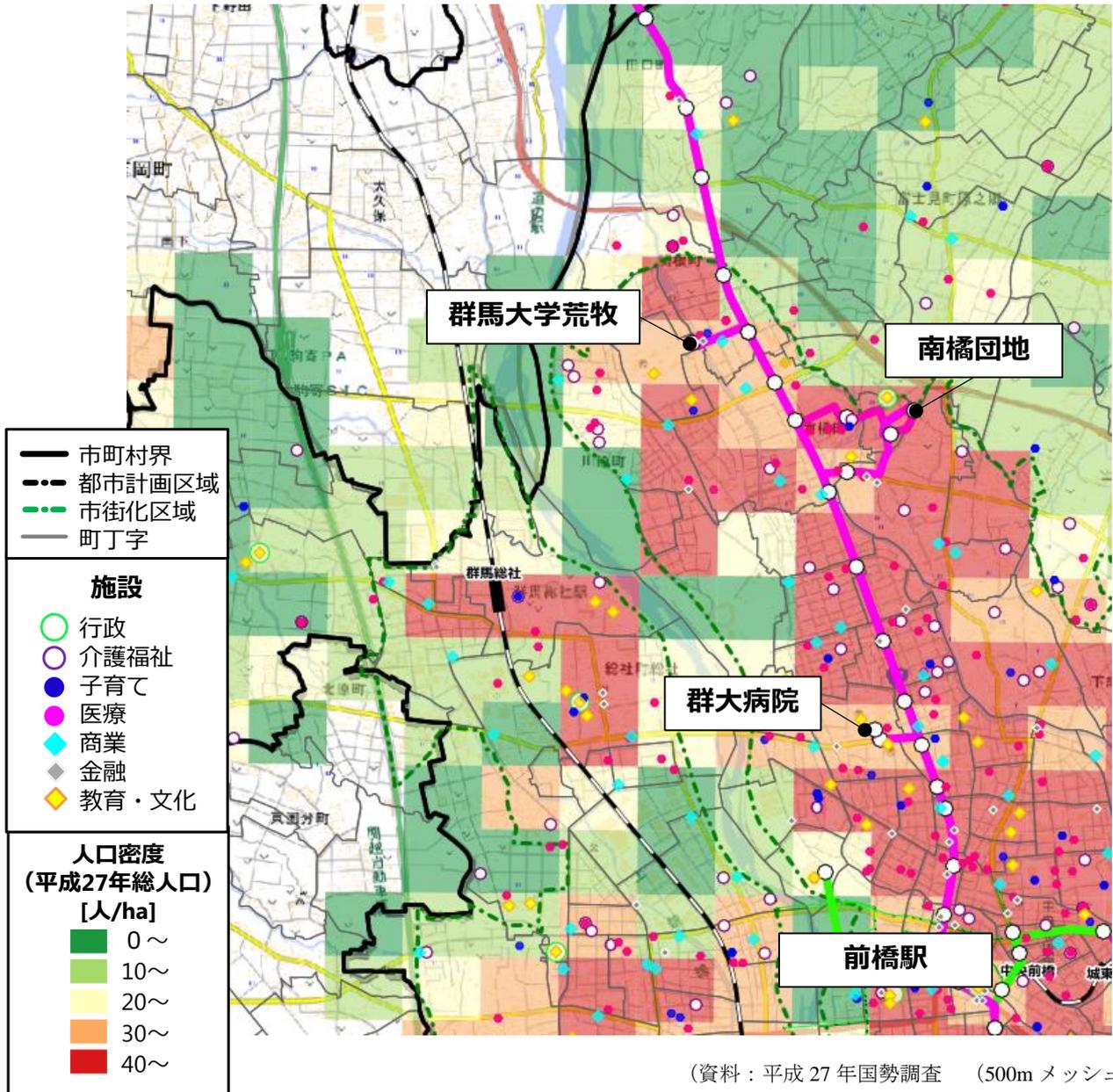


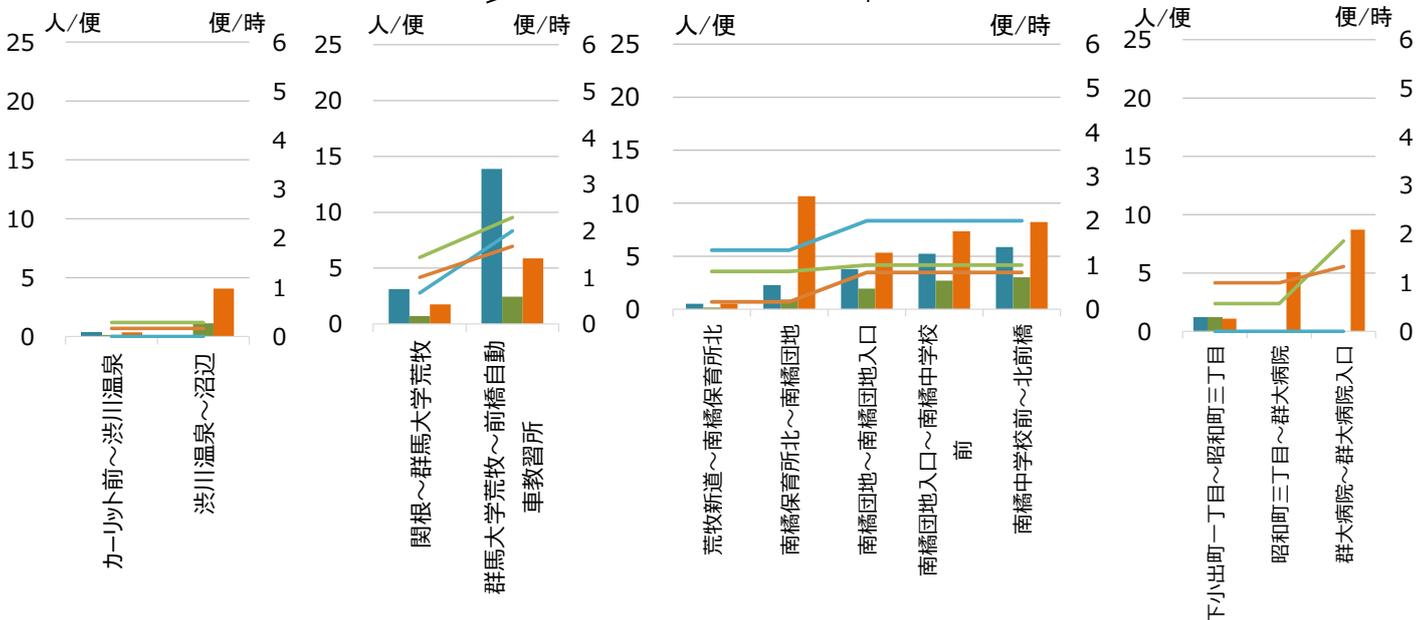
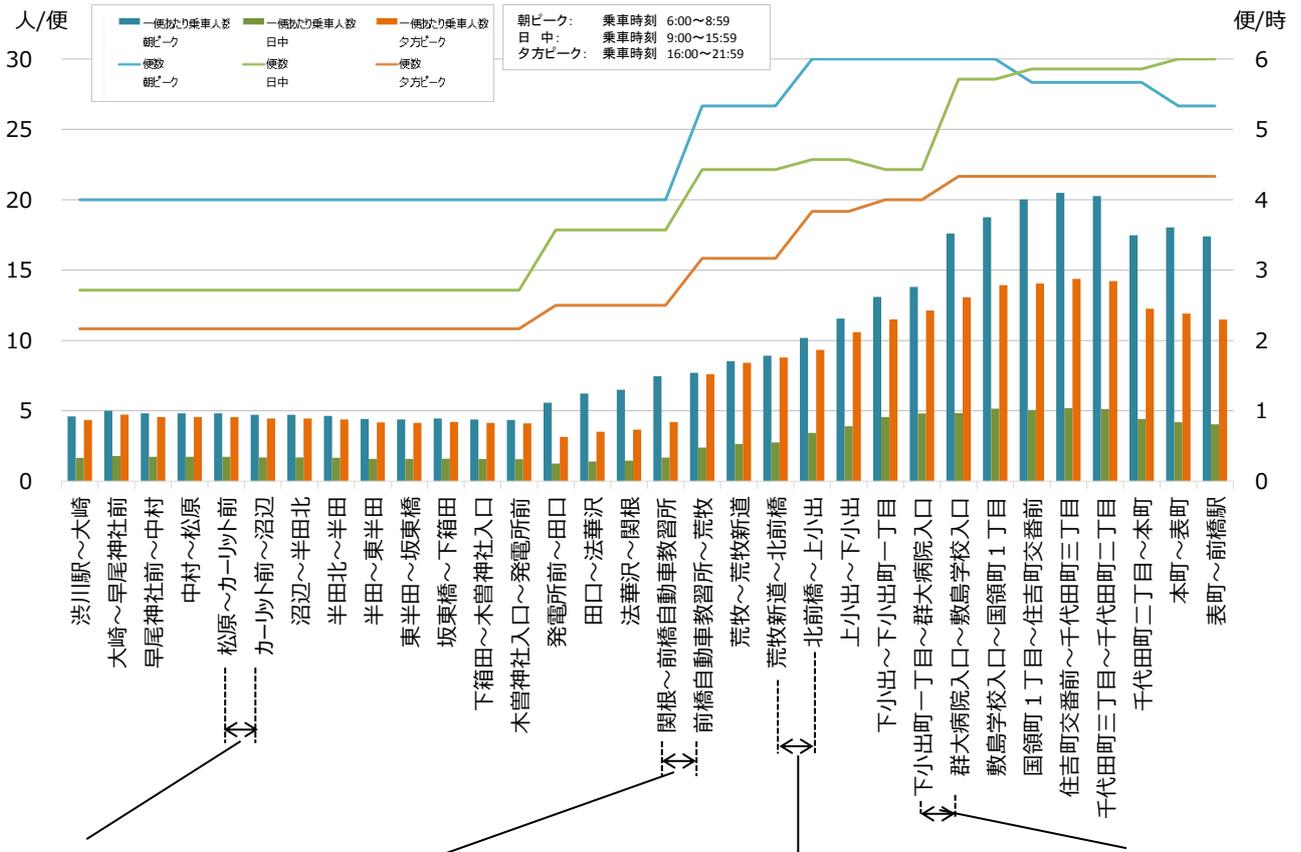
図 2-8 沿線の人口密度の状況

1-2-3 区間別利用状況

(1) 平日

1) 上り(南行き)

- ・ 上りの運行については、朝の群馬大学荒牧～前橋駅で利用者が多く、20人/便程度となっている。
- ・ 群馬大学荒牧以北の区間では、概ね全時間帯で5人/便以下となっている。
- ・ 南橋団地経由は、周辺のバス停より利用者数がやや少ない。



(参考：バスカードデータによる利用状況推計について)

- ・ 渋川線・南橋線（前橋駅～渋川駅間）（関越運輸運行）については、バスカードの支払いデータの乗車・降車バス停情報より区間別の利用状況を算定した。
 - ・ 現金および定期券で利用している人数については、運賃収入からカード利用率（29.10%）を算出し、推計した。
 - ・ また、時間帯別の乗車人数については、2009年調査時の時間帯別乗車人数により、区間別に推計した。
- ※ カードの利用状況の変化によっては、推計結果と実態の差が大きくなる場合があることに留意する必要がある。

表 2-3 渋川線・南橋線（前橋駅～渋川駅間）の時間帯比率

区間	上り(南行き)			下り(北行き)		
	朝	日中	夕方	朝	日中	夕方
渋川駅～小児医療センター	38.6%	21.9%	39.5%	51.1%	22.1%	26.8%
小児医療センター～群馬大学荒牧	46.0%	21.6%	32.4%	32.2%	28.9%	39.0%
群馬大学荒牧～群大病院	36.1%	21.6%	42.3%	45.1%	25.3%	29.5%
群大病院～前橋駅	37.3%	22.7%	40.0%	67.8%	16.9%	15.3%

2) 下り(北行き)

- 下りの運行については、朝の時間帯に群大病院入口までの利用者が多い。前橋駅～群馬大学荒牧までは15人/便程度の利用があり、木曾神社～渋川駅も10人/便程度の利用がある。
- 南橋団地経由は、周辺のバス停より利用者数がやや少ない。

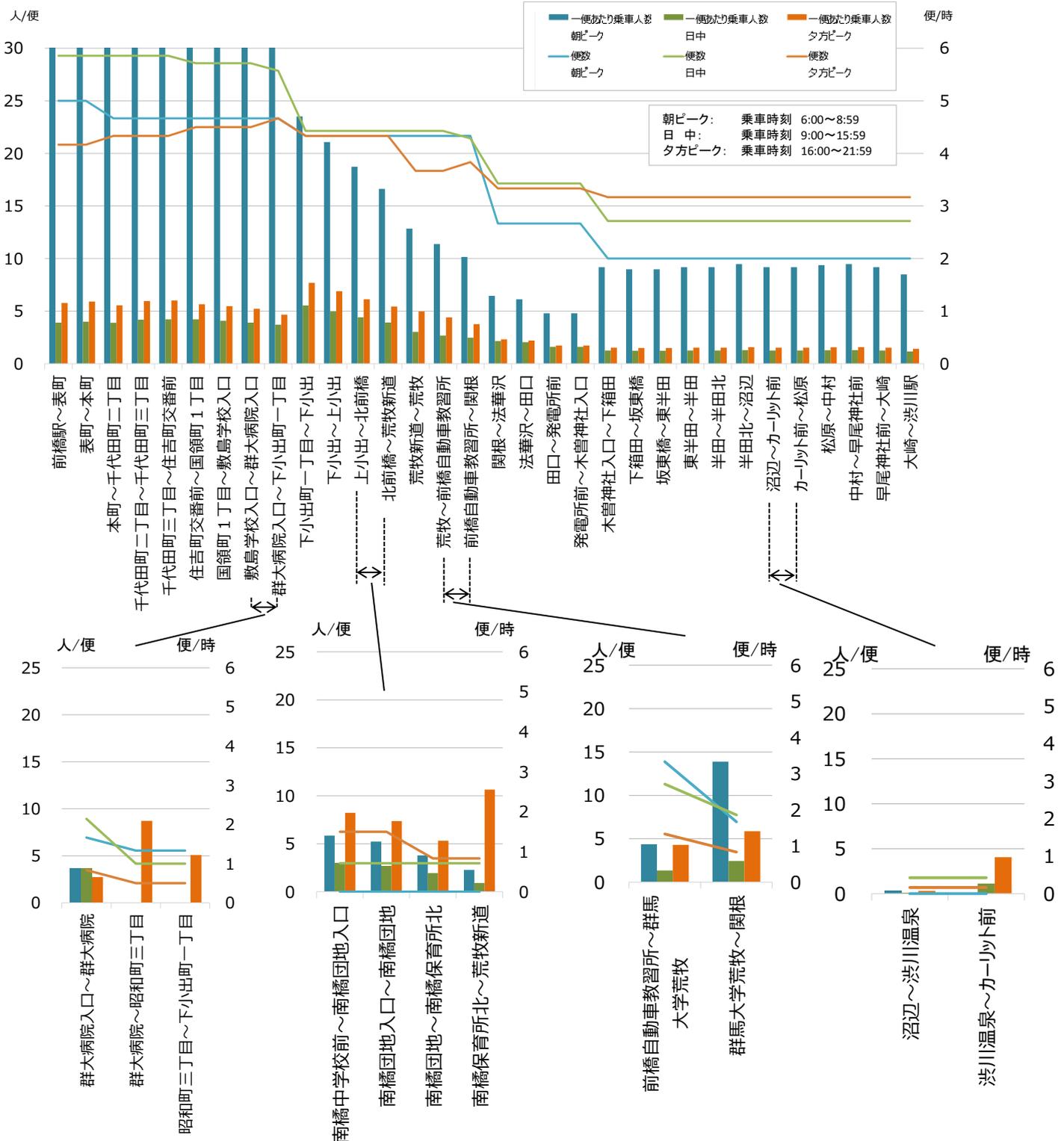


図 2-10 渋川線・南橋線（前橋駅～渋川駅間）の路線バス乗車中人数

（関越交通・自主路線）

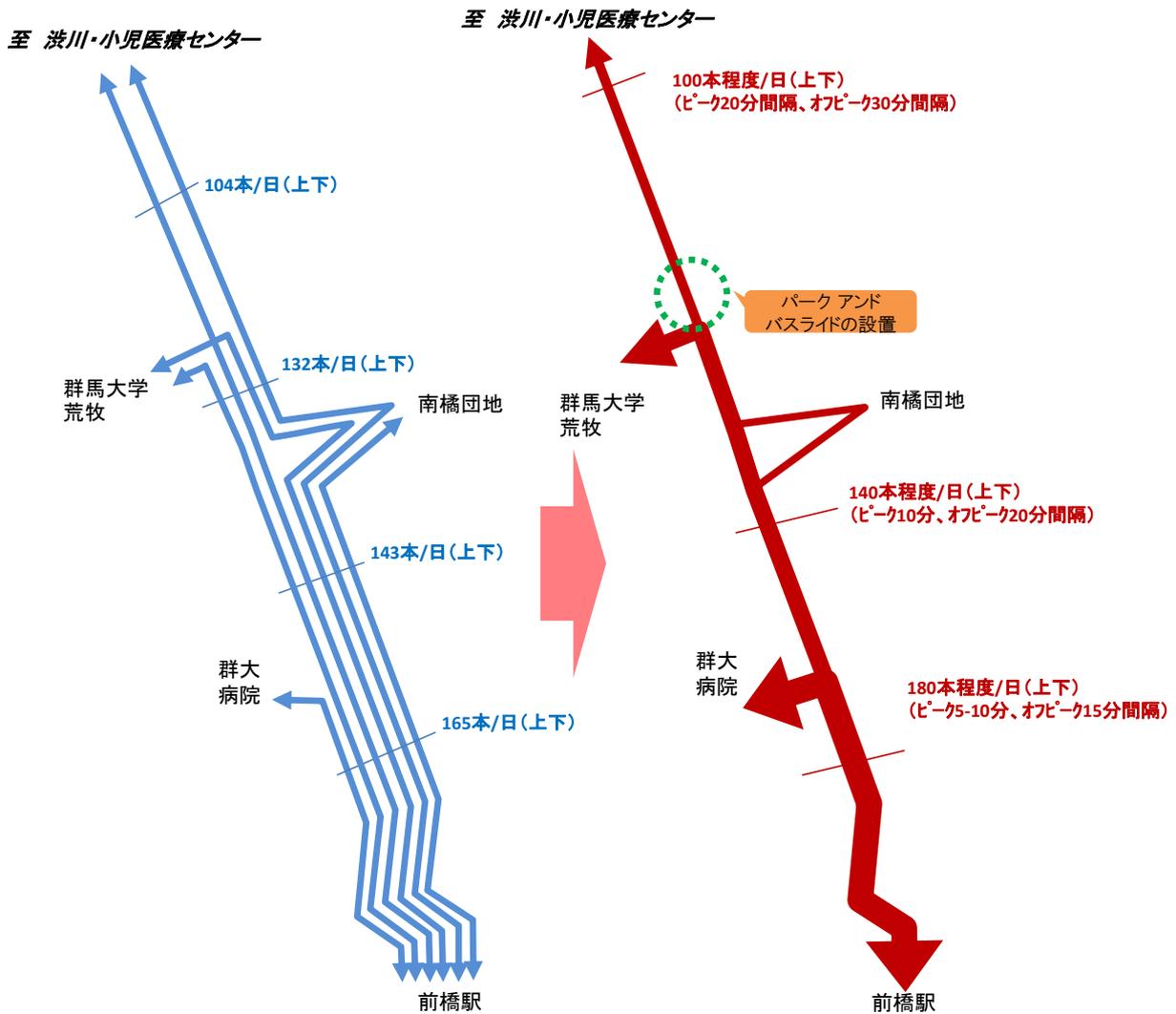
（資料：バスカードデータ(2017)より推計）

1-2-4 再編の方向性

- ・ 上り・下りとも前橋駅～群大病院入口間における朝の利用が多く、その先の群馬大学荒牧付近までの区間においては各バス停での乗降が見られる。
- ・ 渋川市区間は、前橋市区間と比較して利用が少なく、南橋団地経由についても周辺のバス停より利用がやや少ない。



- 利用の多い前橋駅～群大病院間では高いサービスレベルを維持し、群大病院以北は段階的にサービスレベルを調整する。
- 南橋団地経由便については需要を考慮して適宜設定する。
- パークアンドバスライド駐車場を設置し、自動車と併せた利用の喚起を図る。



3. 城南運動公園方面

委託路線

1-3-1 運行状況

- ・ 城南運動公園方面へは平日で一日 60 便が運行されており、うち 12 便が中央前橋駅経由、48 便が日赤経由である。
- ・ 中央前橋駅経由全便 12 便と日赤経由のうち 15 便が赤坂電停を經由し、城南運動公園方面へ向かう。そのうち、15 便は城南運動公園発着である。



図 3-11 城南運動公園方面のバス路線図

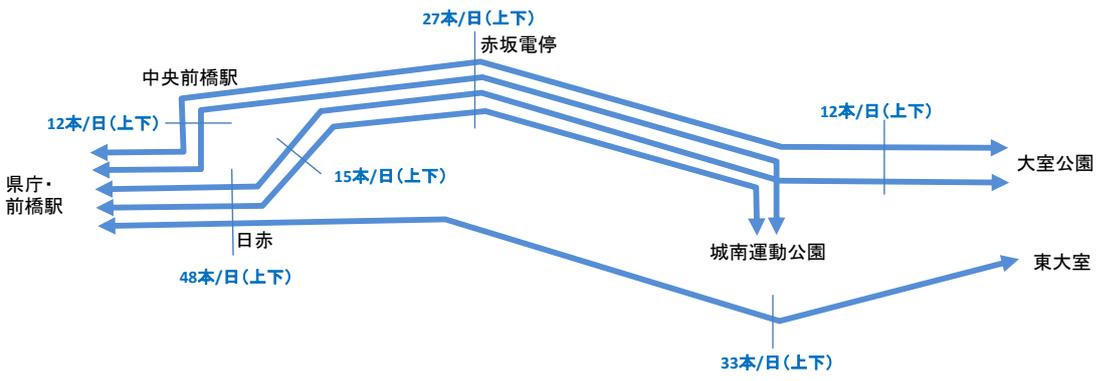


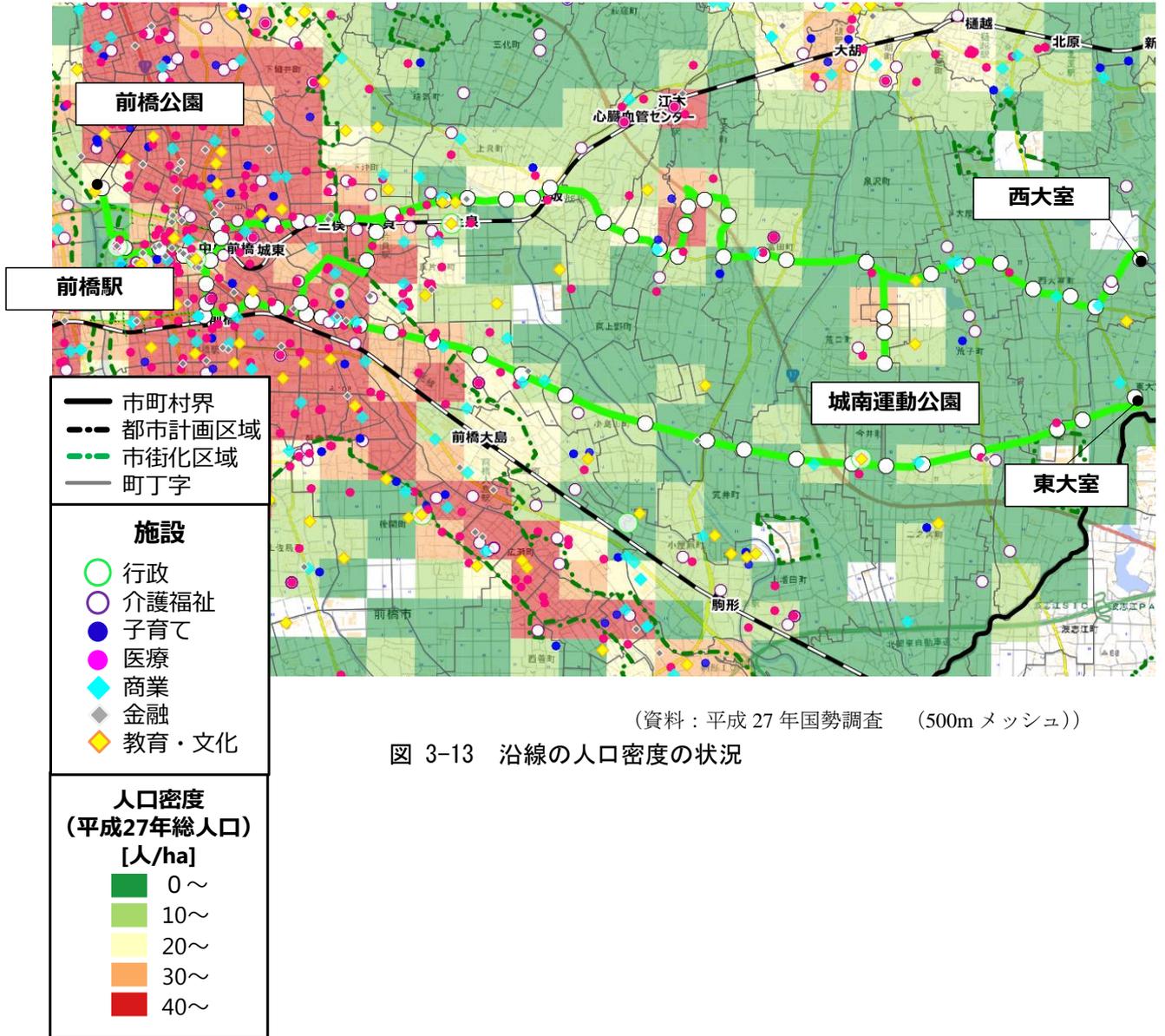
図 3-12 城南運動公園方面のバス路線図

表 3-4 前橋駅～城南運動公園方面の路線バスの運行本数（平日）（2017.5 時点）

区間		下り	上り
前橋駅	城南運動公園（中央前橋駅経由）	4	4
	城南運動公園（日赤経由）	4	3
前橋公園	大室公園	6	6
	東大室	16	17
西大室線・東大室線合計		30	30

1-3-2 人口密度

- 西大室線沿線人口は、県営萱野団地や鶴が谷団地周辺で集積はあるが、その他は分散している。
東大室線沿線人口は、国道 50 号沿いで若干連担している。



(資料：平成 27 年国勢調査 (500m メッシュ))

図 3-13 沿線の人口密度の状況

1-3-3 区間別利用状況

(1) 平日

1) 上り(西行き)

- ・ 前橋駅～県庁前での利用が朝の時間帯に多い。
- ・ 前橋駅以东では、西大室線は萱野県営住宅、東大室線は天川大島町三丁目以西で朝ピークで5人/便以上の利用が見られるが、それ以东では全時間帯で5人/便以下となる。

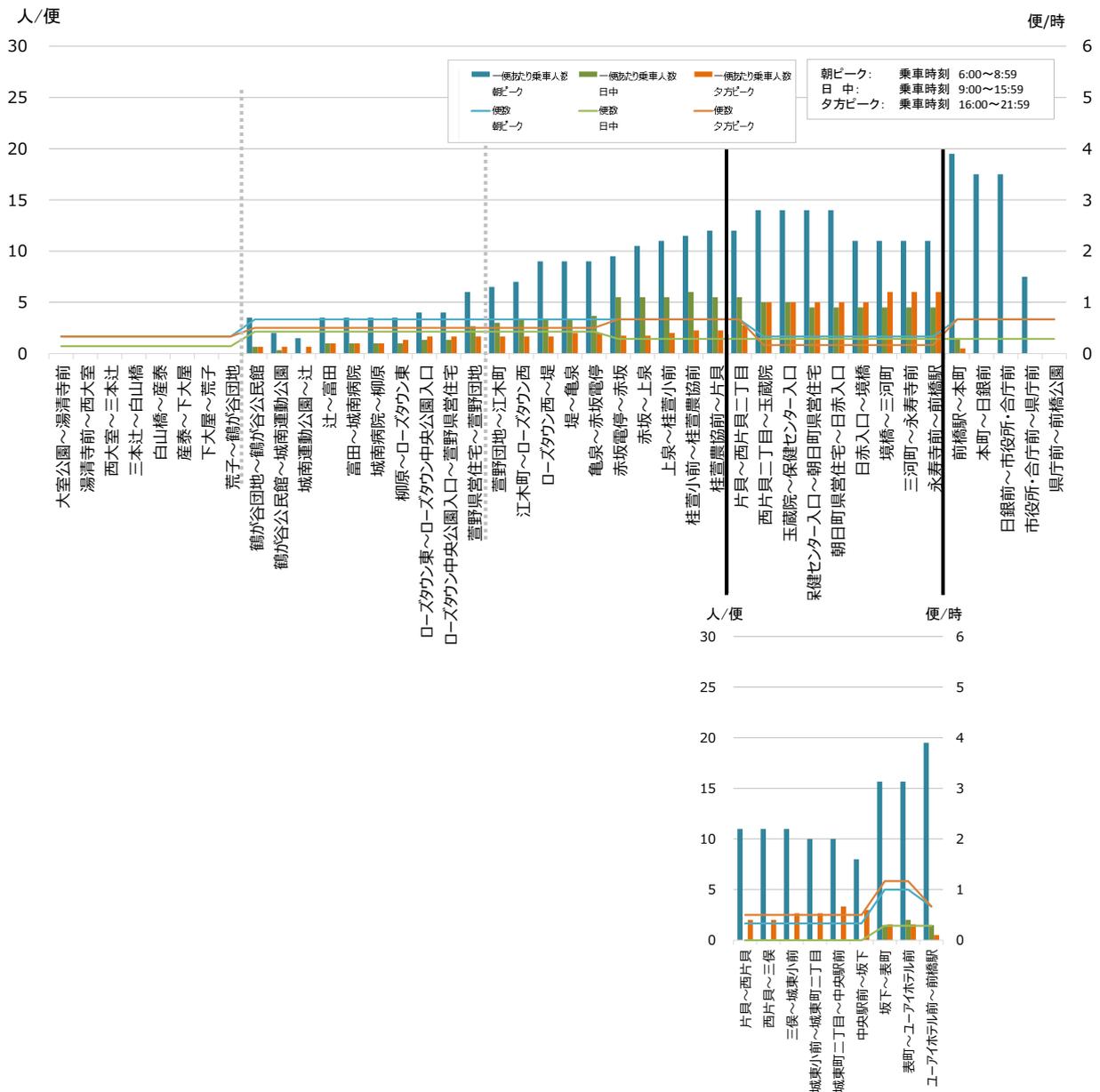


図 3-14 西大室線（前橋公園～大室公園）の路線バス乗車中人数

（日本中央バス）

（資料：2017.5 バス乗降調査）

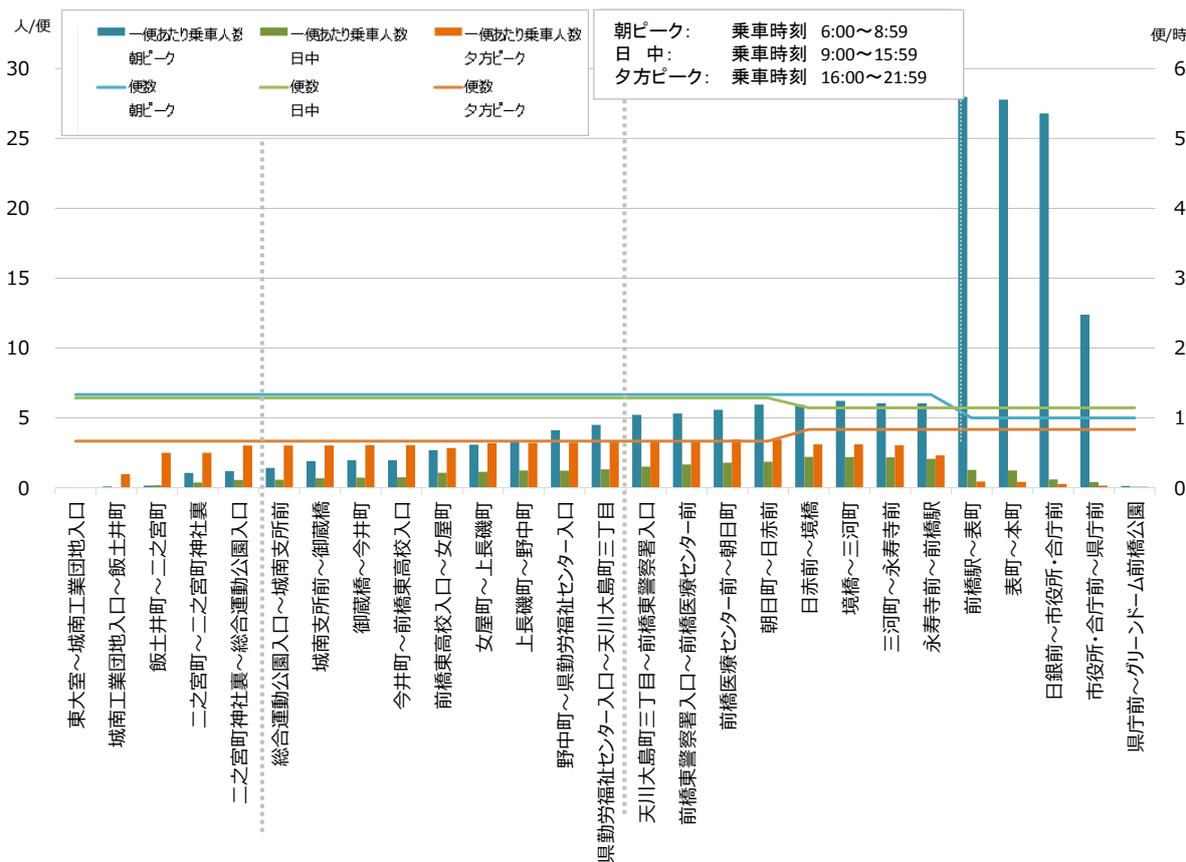


図 3-15 東大室線（前橋公園～東大室）の路線バス乗車中人数
（永井運輸・委託路線）

（資料：バスカードデータ(2017)より推計）

（参考：バスカードデータによる利用状況推計について）

- ・ 東大室線(永井運輸運行)については、バスカードの乗降データより区間別の利用状況を算定した。
 - ・ 現金および定期券で利用している人数については、2013年調査時のカード利用率により推計した。
- ※ カードの利用状況の変化によっては、推計結果と実態の差が大きくなる場合があることに留意する必要がある。

表 3-5 東大室線のカード利用率

	東大室線	
	上り	下り
カード利用率 (=カード利用者数/全利用者数)×100	66%	57%

2) 下り(東行き)

- 西大室線については、夕方の日赤経由の永寿寺前～保健センター入口での利用が多い。また、日赤経由は桂萱農協前まで、中央前橋駅経由は同駅前付近までは夕方の時間帯において5人/便程度の利用が見られる。
- 東大室線については、朝には飯土井町までは4人/便程度の利用があり、夕方は市役所～前橋駅の区間で10人/便以上の利用がある。

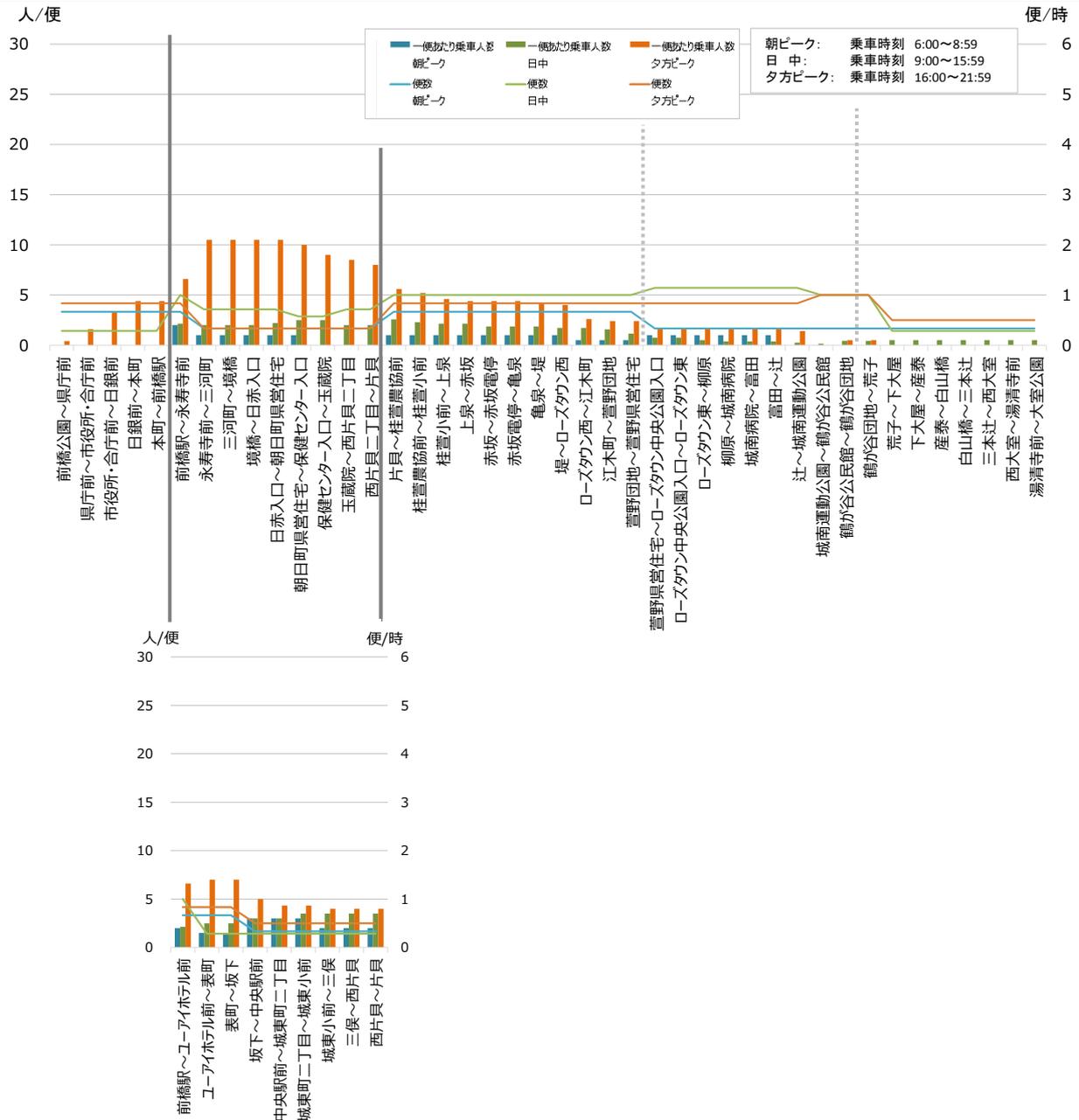


図 3-16 西大室線 (前橋公園～大室公園) の路線バス乗車中人数

(日本中央バス)

(資料: 2017.5 バス乗降調査)

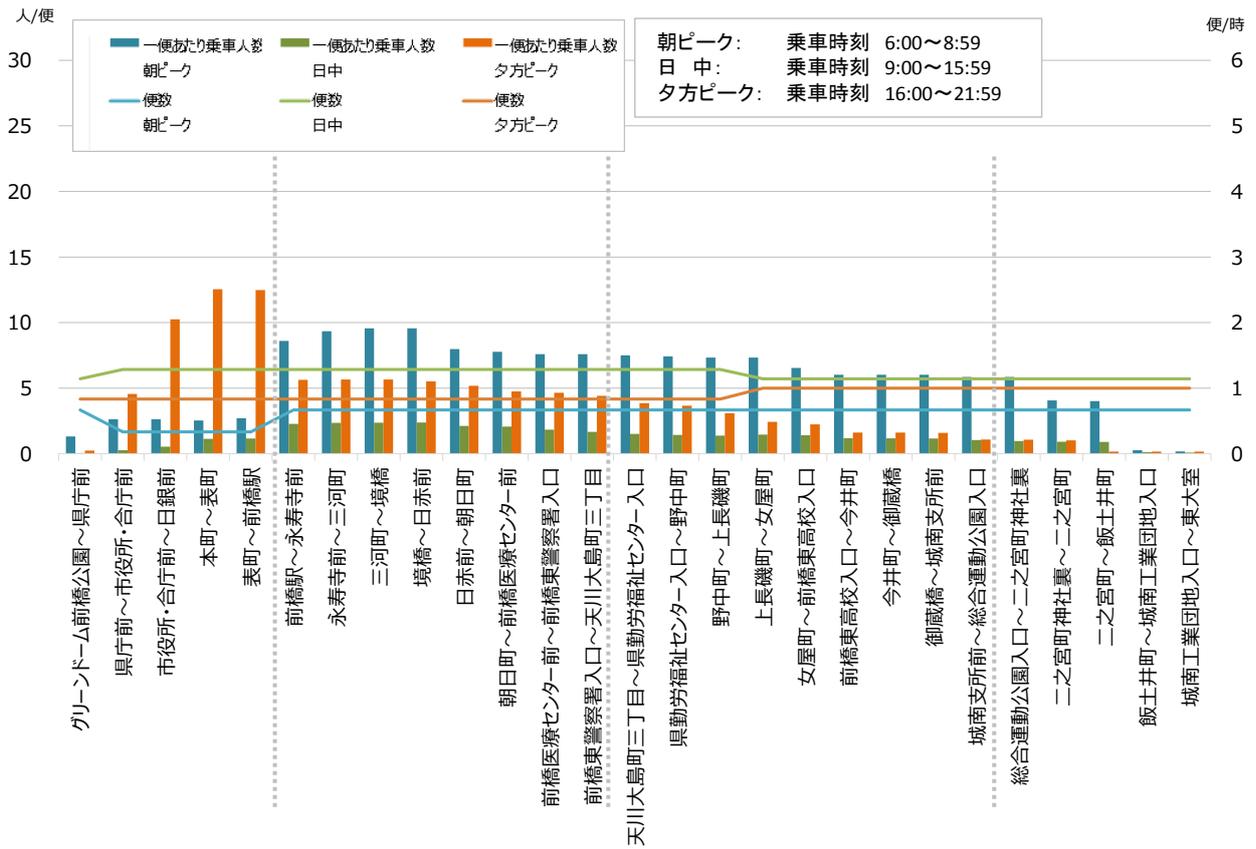


図 3-17 東大室線（前橋公園～東大室）の路線バス乗車中人数
 （永井運輸）

（資料：バスカードデータ(2017)より推計）

(2) 休日

1) 上り(西行き)

- 西大室線については、ローズタウン西以西で日中に 5 人/便を超える利用がある。また、日中は、中央前橋駅経由、日赤経由ともに城南運動公園～前橋駅で3~5 人/便程度の利用がある。
- 東大室線については、全時間帯で 1 人/便を下回っている。

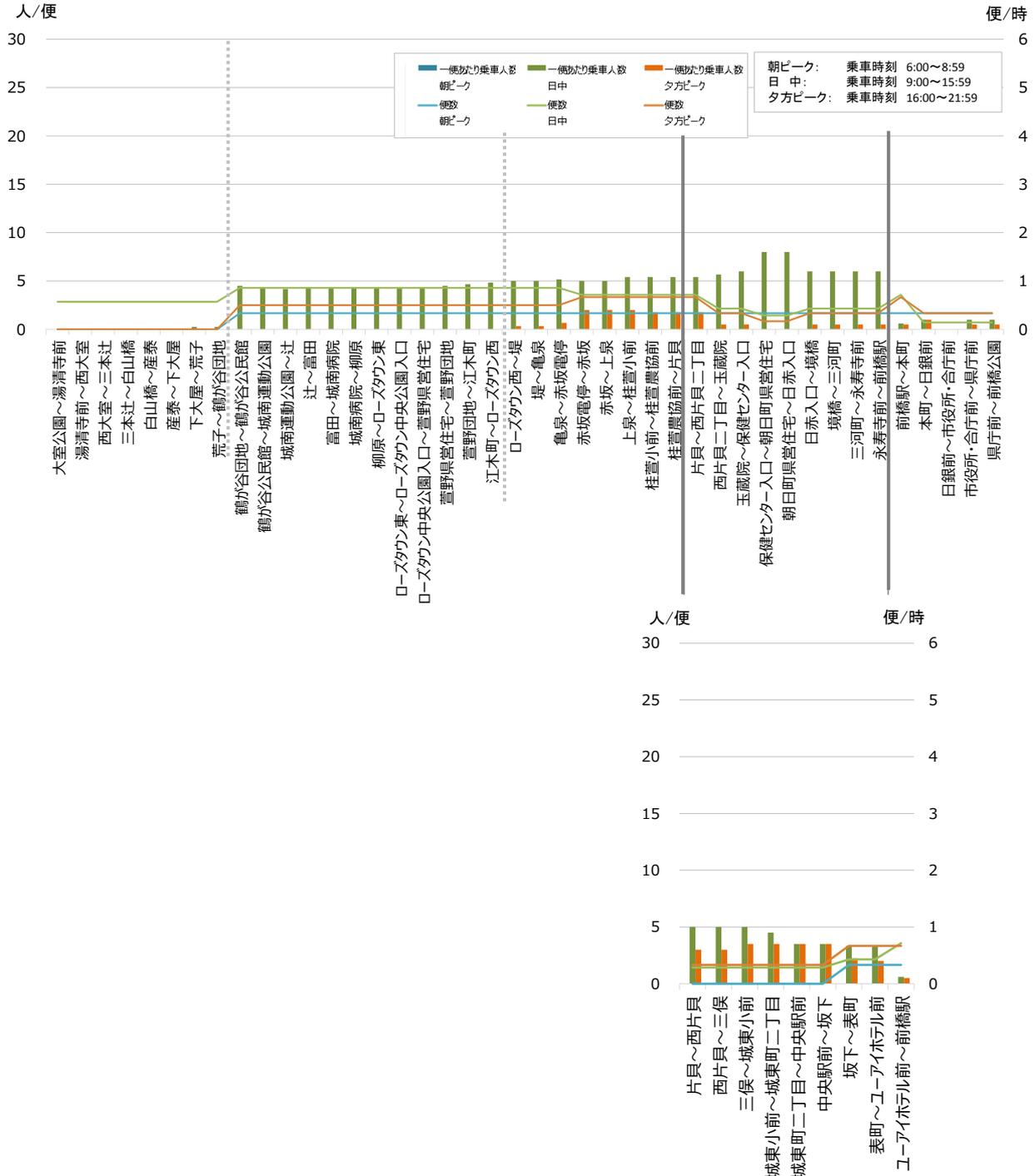


図 3-18 西大室線（前橋公園～大室公園）の路線バス乗車中人数

(日本中央バス)

(資料：2017.5 バス乗降調査)

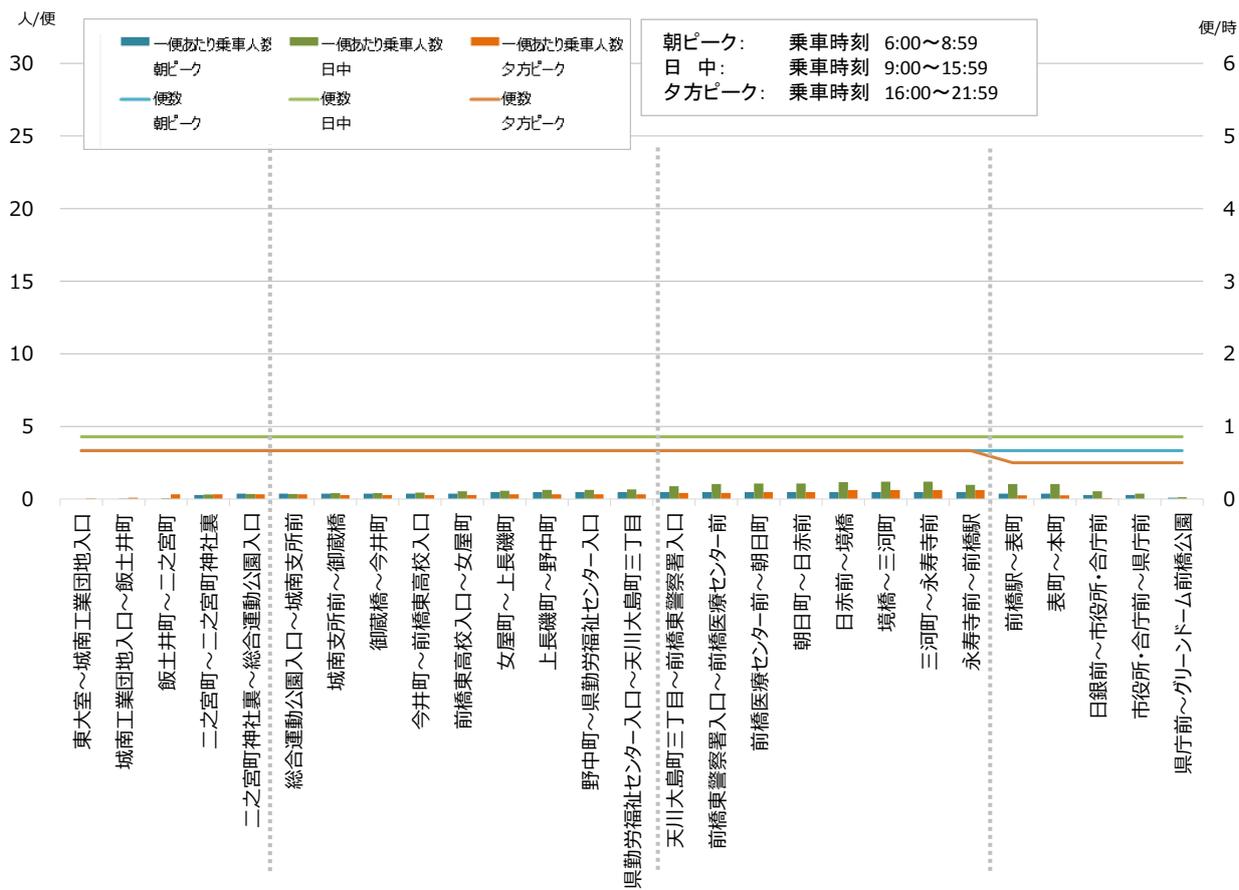


図 3-19 東大室線（前橋公園～東大室）の路線バス乗車中人数
 （永井運輸）

（資料：バスカードデータ(2017)より推計）

2) 下り(東行き)

- 西大室線については、朝の時間帯に中央前橋駅経由の前橋駅～荒子で5人/便程度の利用がある。同区間において、日中、夕方も3~4人/便程度の利用がある。
- 東大室線については、全時間帯で1人/便を下回っている。

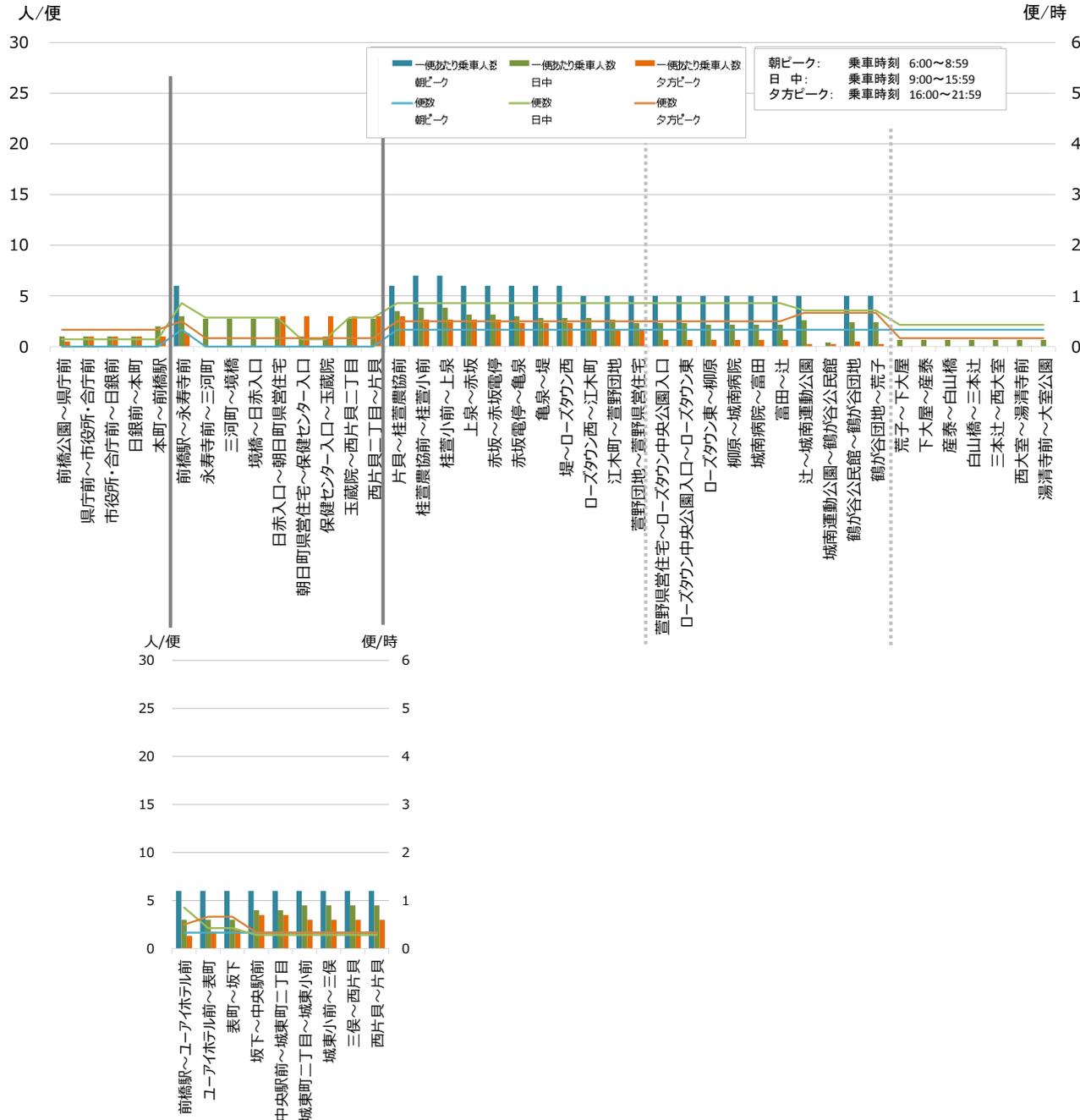


図 3-20 西大室線 (前橋公園～大室公園) の路線バス乗車中人数
(日本中央バス)

(資料: 2017.5 バス乗降調査)

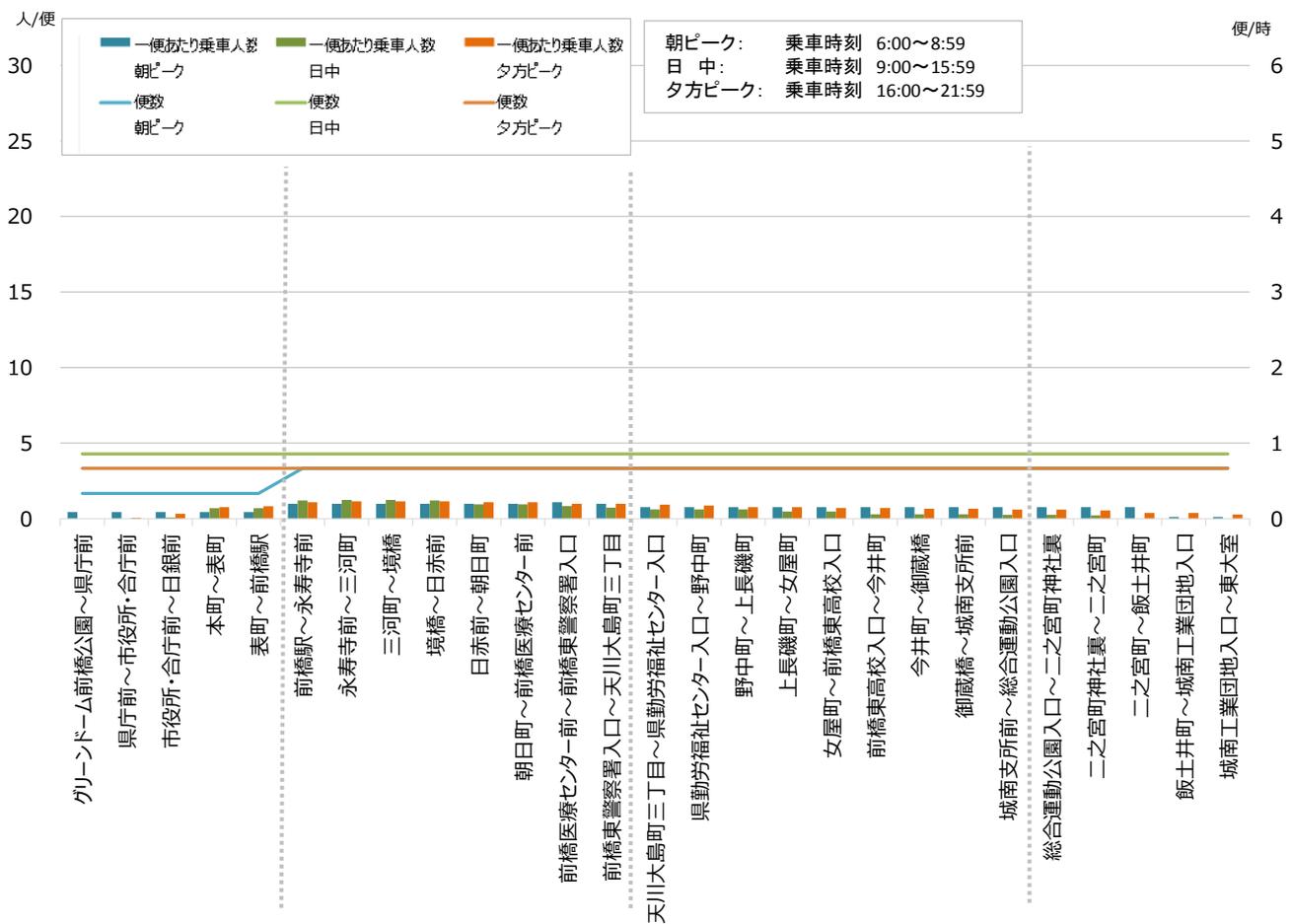


図 3-21 東大室線（前橋公園～東大室）の路線バス乗車中人数
（永井運輸）

（資料：バスカードデータ(2017)より推計）

1-3-4 再編の方向性

(1) 平日

- 西大室線** 城南運動公園以東は上下ともほとんど利用が見られない。
朝ピーク時の赤坂電停以西では10人/便を超える利用が見られるが、それ以外の区
間においては10人/便未満の利用状況である。
- 東大室線** 前橋駅~前橋公園の区間を除くと、10人/便を超える利用は見られない。朝ピーク
時において、飯土井町まで下り方向で一定の利用が見られる点の特徴である。



- 西大室線は『需要に合わせた系統の分割』による再編として、城南運動公園行き+地域内交通に変更する。
- 東大室線は『需要に合わせた系統の分割』による再編として、城南運動公園行き+地域内交通とするが、朝・夕方のピーク時については引き続き東大室まで運行する。
(ただし、利用状況や地域内交通の導入状況により、城南運動公園以東の運行について随時検討を行う。)
- 城南運動公園を西大室線・東大室線と地域内交通との結節点とする。また、パークアンドバスライド駐車場も設置し、自動車と併せた利用の喚起も図る。

(2) 休日

- 西大室線** 上り方向の朝・夕方における利用はほとんど見られないが、昼間時間帯を中心には5人/便程度の利用が見られる。また、下り方向においては、朝時間帯に城南運動公園まで、5人/便程度の利用が見られる。
- 東大室線** 東大室線は休日の利用はほとんどみられない。



- 西大室線は『需要に合わせた系統の分割』による再編として、城南運動公園行き+地域内交通に変更する。
- 東大室線は『需要に合わせた系統の分割』による再編として、城南運動公園行き+地域内交通に変更する。(休日については利用状況により、全便を城南運動公園行きとする。)
- 城南運動公園を西大室線・東大室線と地域内交通との結節点とする。また、パークアンドバスライド駐車場も設置し、自動車と併せた利用の喚起も図る。

