

# 都心幹線の設定

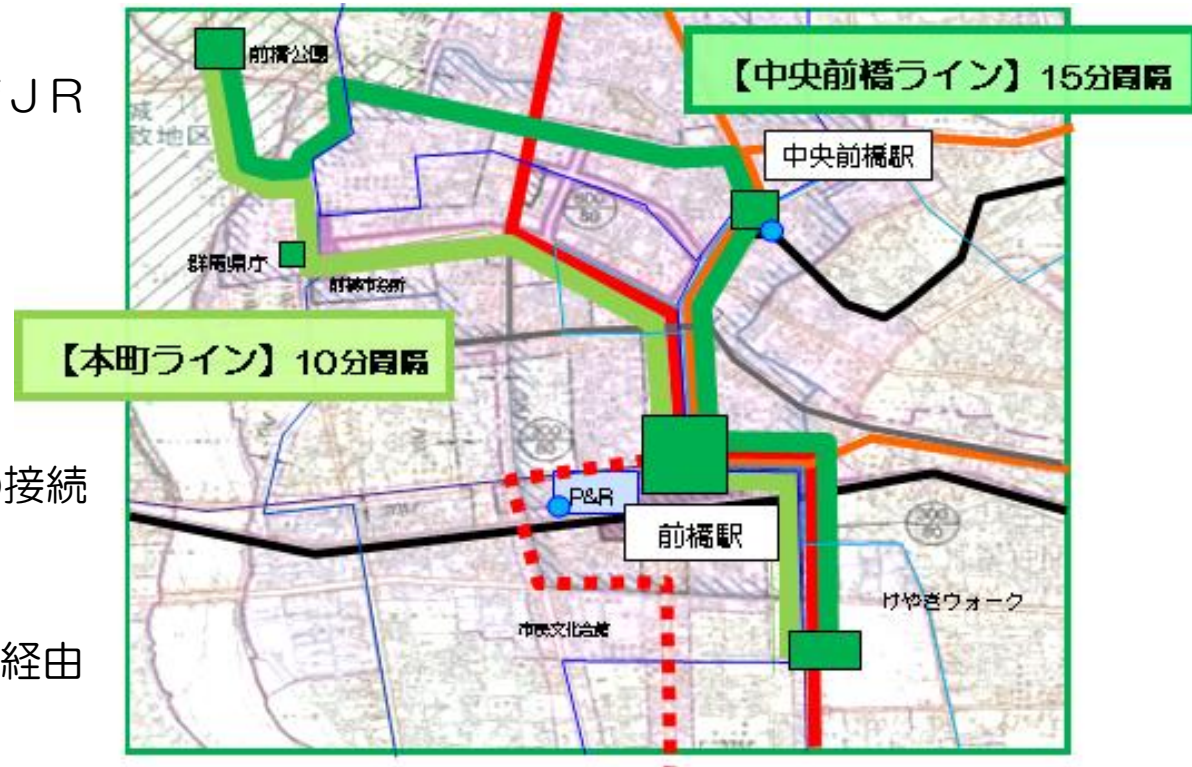
## 【再編の考え方】

### ①本町ライン

- ・朝・夕のピーク時は前橋駅でJRと5～10分程度で接続
- ・日中オフピークは10分間隔

### ②中央前橋ライン

- ・朝・夕のピーク時は上電との接続を取りやすいダイヤ設定
- ・日中オフピークは15分間隔
- ・一部を本町ラインから本路線経路に変更

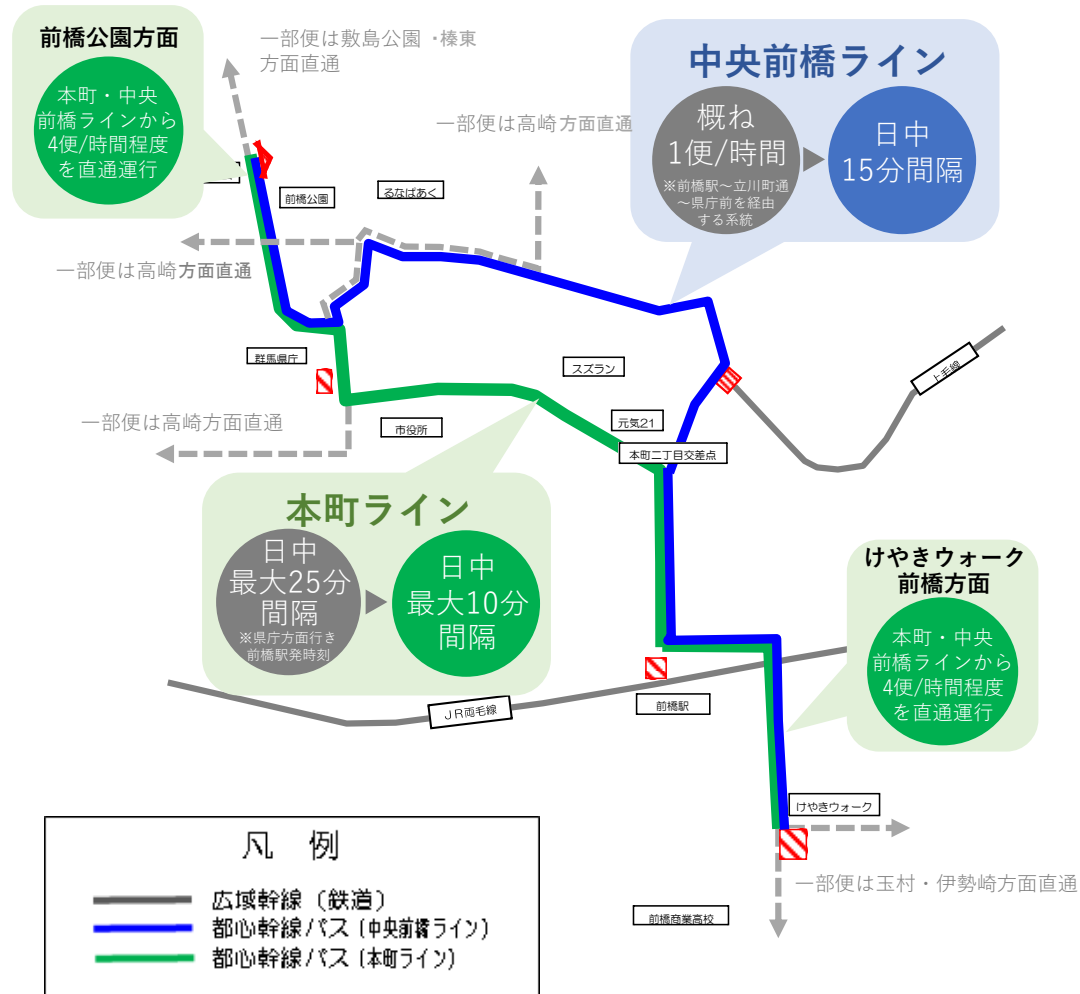


※朝・夕のピーク時：始発～10時頃、16時頃～終車

※日中オフピーク：10時頃～16時頃

# 都心幹線の設定

## 【再編案】



# 都心幹線の設定に向けた検討

## 【ダイヤ案の作成】

### 本町ライン

運行事業者	路線名	現行本数	再編後	備考
関越交通バス	金古王塚台団地	14	14	
関越交通バス	土屋文明文学館	14	14	
関越交通バス	けやきウォーク区間便	10	10	
関越交通バス	関越交通前橋営業所	3	5	
群馬中央バス	芝塚経由高崎	37	37	
群馬中央バス	伊勢崎	12	12	
群馬バス	中央大橋イオンモール高崎	18	18	※大渡橋経由を中央大橋経由に統合
永井運輸	東大室線	31	31	末端部の本数を削減
永井運輸	新町玉村線・下川団地線	32	53	
永井運輸	荻窪公園線	16	16	末端部の本数を削減
日本中央バス	榛東線	27	26	県庁前経由ヘルート変更
日本中央バス	広瀬・東善線	20	20	
日本中央バス	西大室線	17	17	末端部の本数を削減
日本中央バス	石関南線	5	5	末端部の本数を削減
日本中央バス	吉岡線	9	0	廃止
上信電鉄バス	京目経由高崎	36	0	中央前橋ラインへ振替

運行間隔の修正  
+  
中央前橋ラインに  
既存の委託路線バスを振替  
+  
シャトルバスの区間延長



### 中央前橋ライン

運行事業者	路線名	現行本数	再編後	備考
日本中央バス	シャトルバス	0	74	共同運行化の検討により区間延長
上信電鉄	京目経由高崎	0	36	
群馬中央バス	立川町通り新前橋	26	※	※検討中
日本中央バス	川曲線	0	26	本町経由中央前橋行き →中央前橋ラインへ変更

都心幹線の設定

※本数は往復

# 今後の進め方

①委託路線の縮減に伴う車両の配置転換



②運転手の休憩時間等の労務管理の反映



再編実施計画策定に向けたダイヤ案

# 都心幹線の設定の課題

## 【課題】

市内バス路線全体の課題

- 運賃施策（乗継割引等）
- 運転手不足
- 収支率向上

千代田町三丁目交差点の改良  
(交通規制変更等)

【中央前橋ライン】 15分間隔

中央前橋駅ターミナル化

駅前広場再整備  
(バス停の統合、観光バス発着場整備等)

【本町ライン】 10分間隔

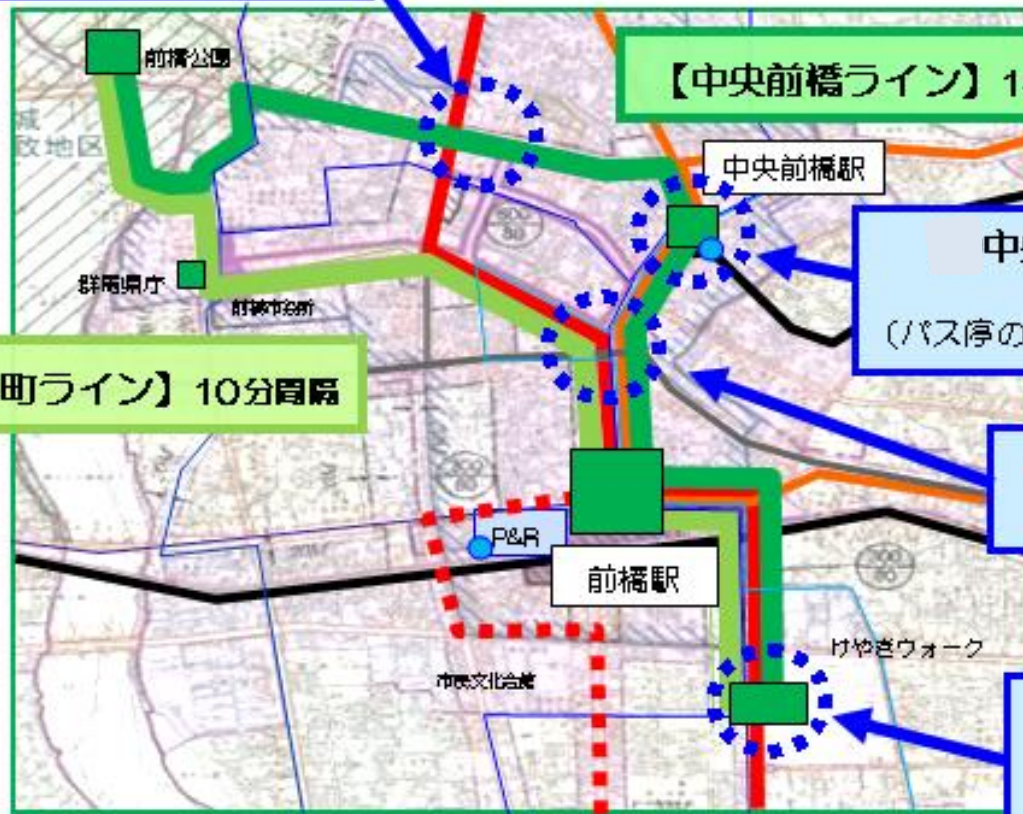
本町二丁目交差点の改良

定時性、速達性の確保

けやきウォーク敷地内

バス停の利便性向上

右折出入の検討、バス停の増設



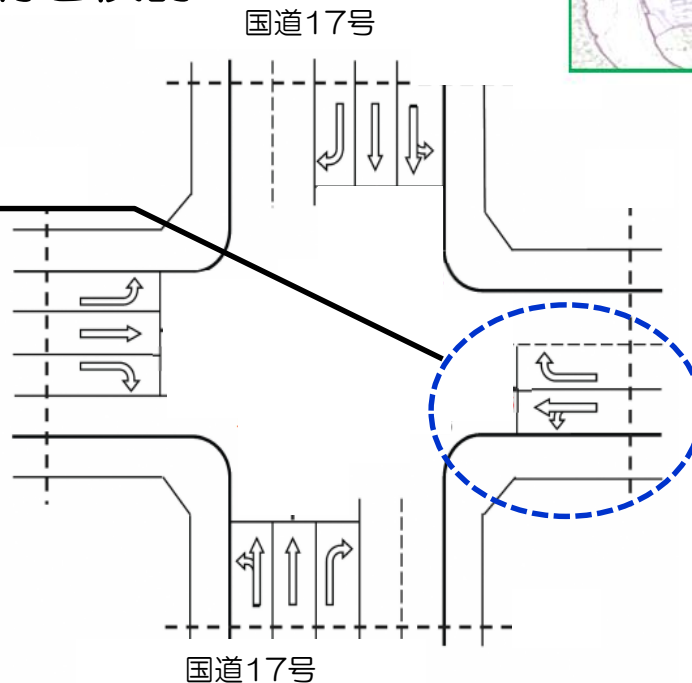
# 千代田町三丁目交差点の改良

慢性的な渋滞により、新たに設定する  
都心幹線バス（中央前橋ライン）の速達性、  
定時性の確保が懸念される



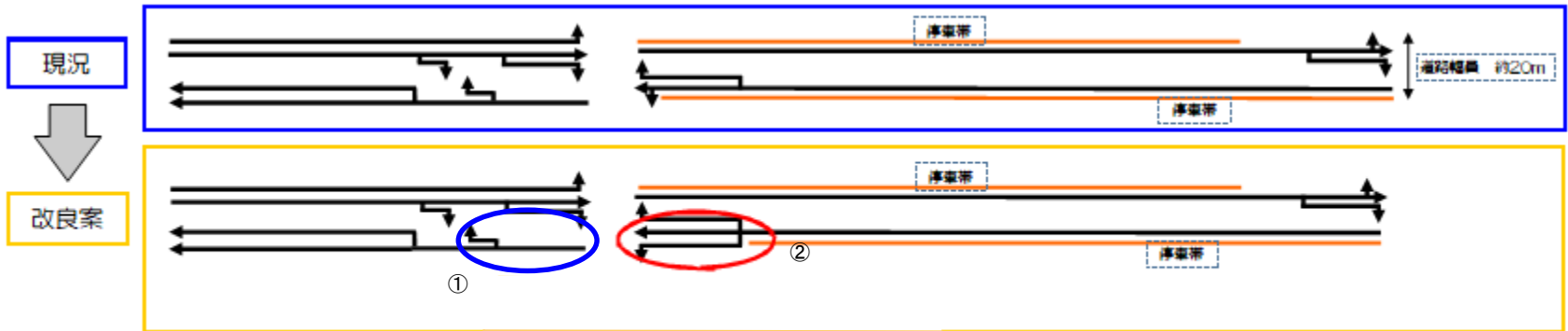
千代田町三丁目交差点改良による  
立川町通りの渋滞解消を検討

【現況】



# 改良に向けた検討状況

千代田町三丁目交差点の改良について

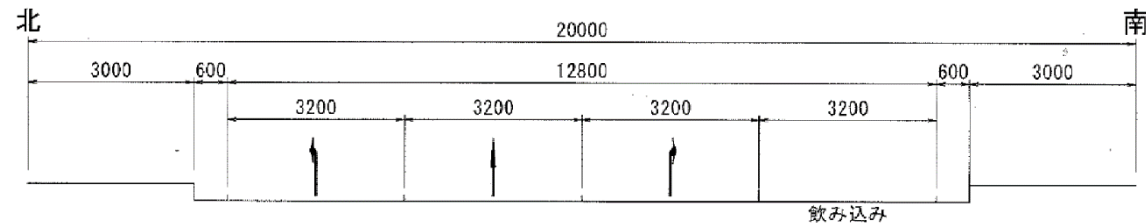


改良案に示した①・②の箇所について、群馬県交通政策課、都市計画課、前橋土木事務所、前橋警察署、市の関係部署等と渋滞解消のための改良について協議、検討を行った。

# 改良案①

千代田町三丁目交差点の改良について (主) 前橋・安中富岡線 側

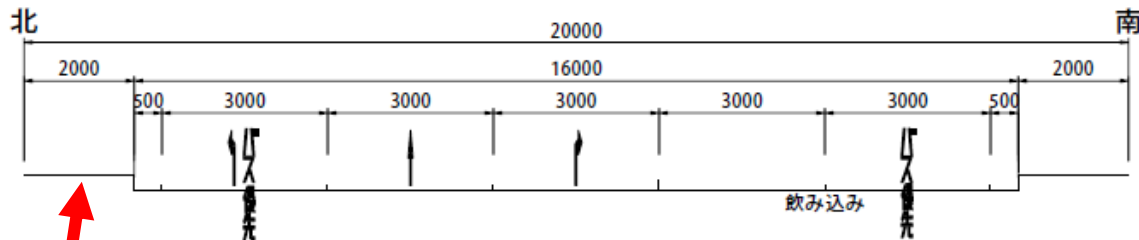
## 現況



現状のまま

- ・現状4車線→5車線化し、飲み込みを2車線とする案の検討を行ったが、十分な幅員は確保できないため、現実的ではない。

計画案：4種2級、歩道縮小

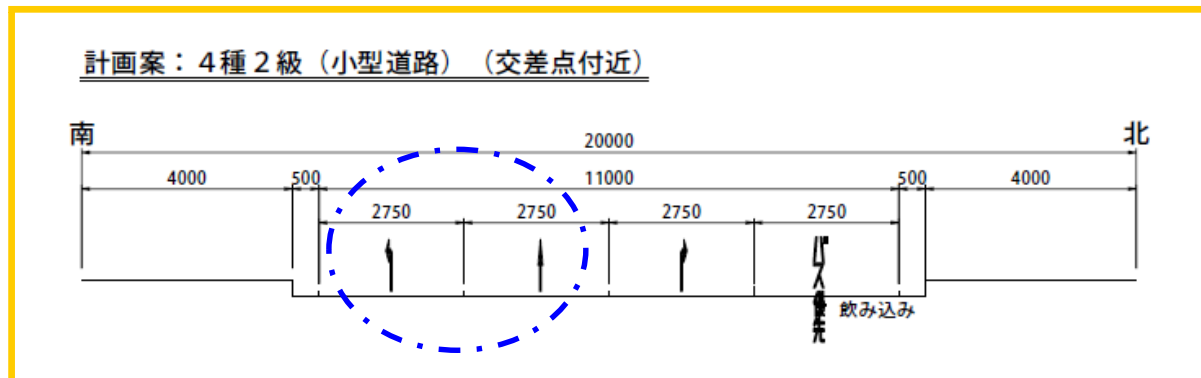
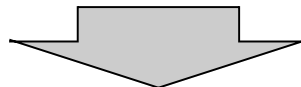
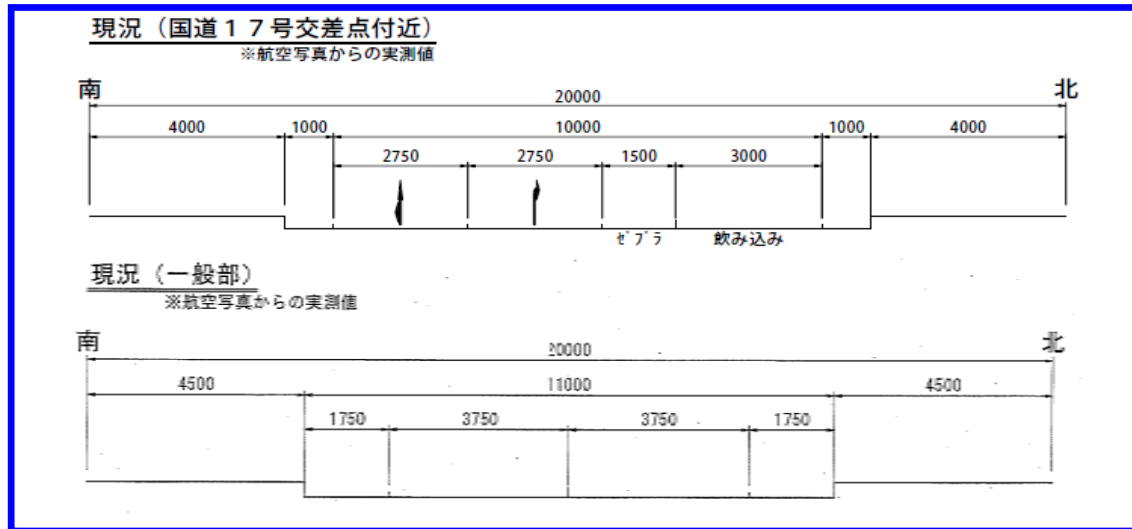


十分な歩道幅員の確保が困難 (構造令では歩道幅員4mは要)



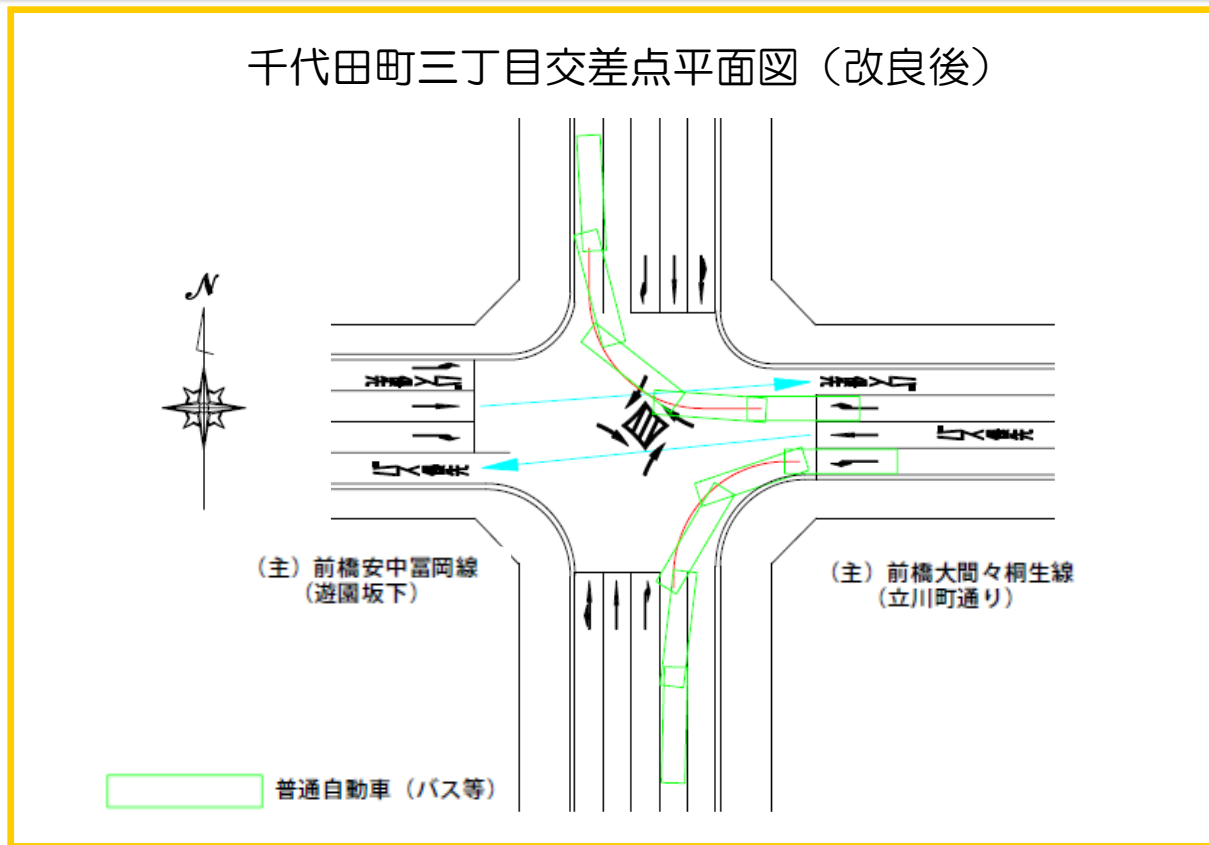
# 改良案②

千代田町三丁目交差点の改良について (主) 前橋・大間々・桐生線 側



区画線の改良による直進レーンと左折レーンの分離を検討

# 今後の方向性



## ○課題・調査事項

- 車線幅が狭い
- 無電柱化計画と再開発事業との整合
- 地元商店街・自治会との調整
- 影響する道路交差点の事前調査



課題解決と実証実験に向けての調査を令和元年度に実施  
(調査の内容)

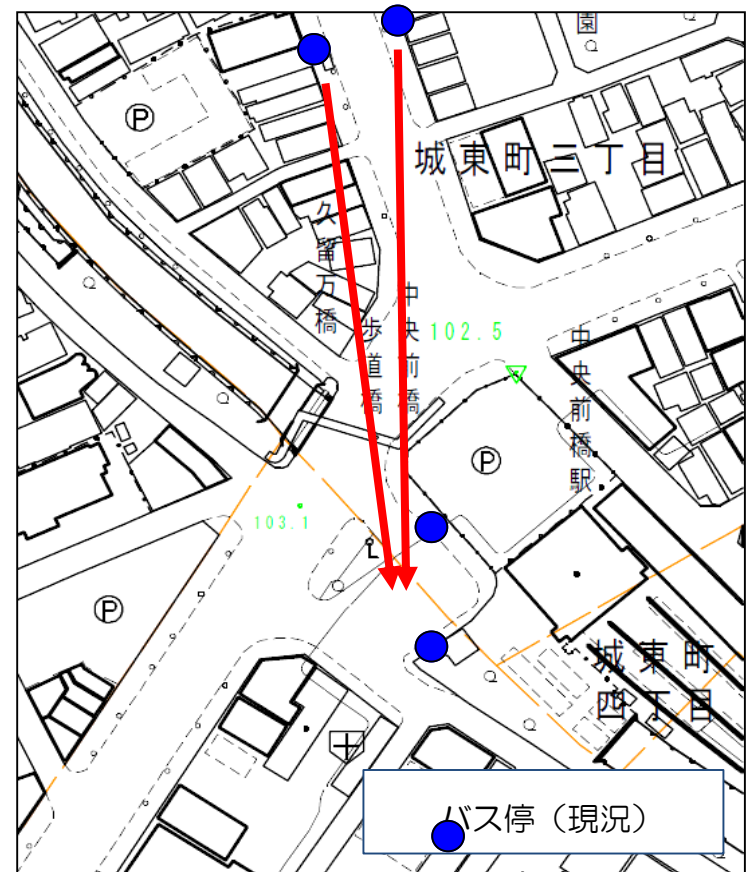
- 現況交通量、現況渋滞長、現況交差点需要率算出
- 区画線等改良案(図面)作成等

# 中央前橋駅ターミナル化

- 都心幹線設定により中央前橋駅を經由するバスの本数増加
- バス停の統合
- 観光バス発着場の整備

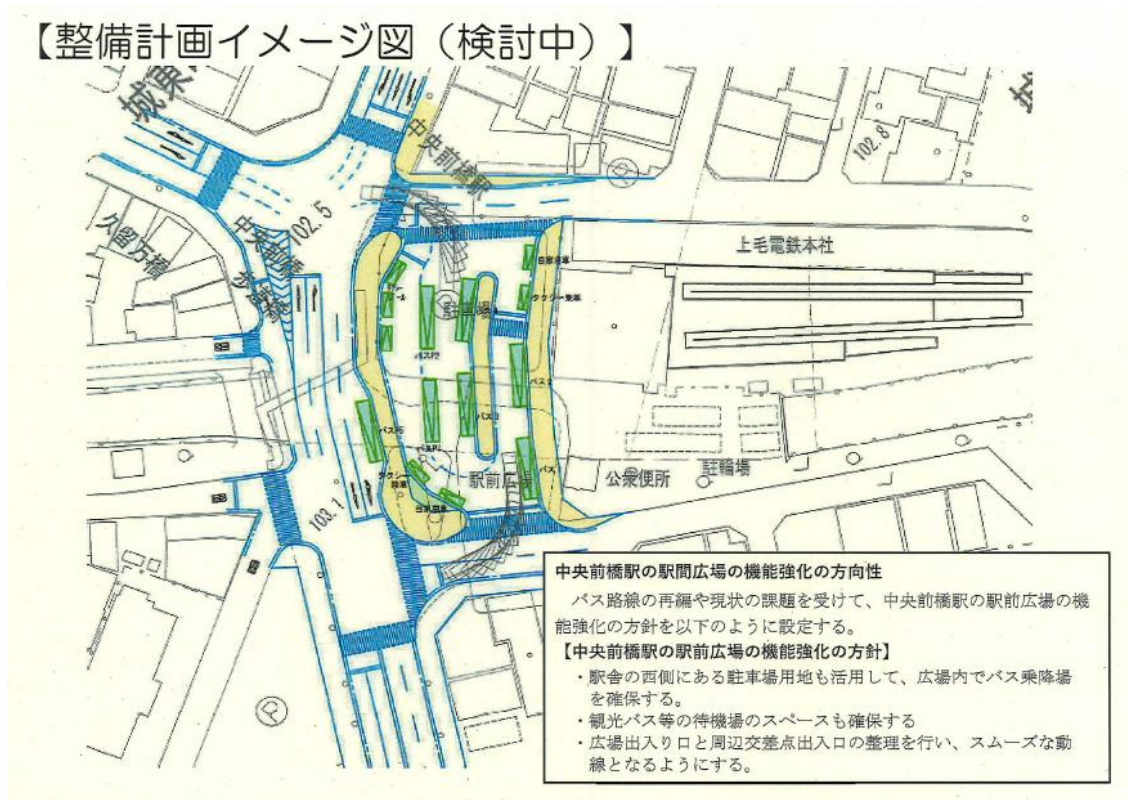


駅前広場の再整備が必要



# 今後の進め方

○中央前橋駅の駅前広場の機能強化の検討業務を委託（H30）



○交通量調査やバス便数、利用状況調査を実施（R元）

# シャトルバス延伸

## ○シャトルバスの延伸

- 中央前橋駅～前橋駅間を結ぶシャトルバスの延伸を2期に分けて実施
- 延伸により上電沿線からのアクセスを向上させる
- 第1期延伸については令和元年秋を予定
- 都心幹線設定の第一歩



# 第1期延伸

区間：中央前橋駅～前橋駅～けやきウォーク前橋  
(土日祝のみ)

所要時間：17分

運行本数(上下)：

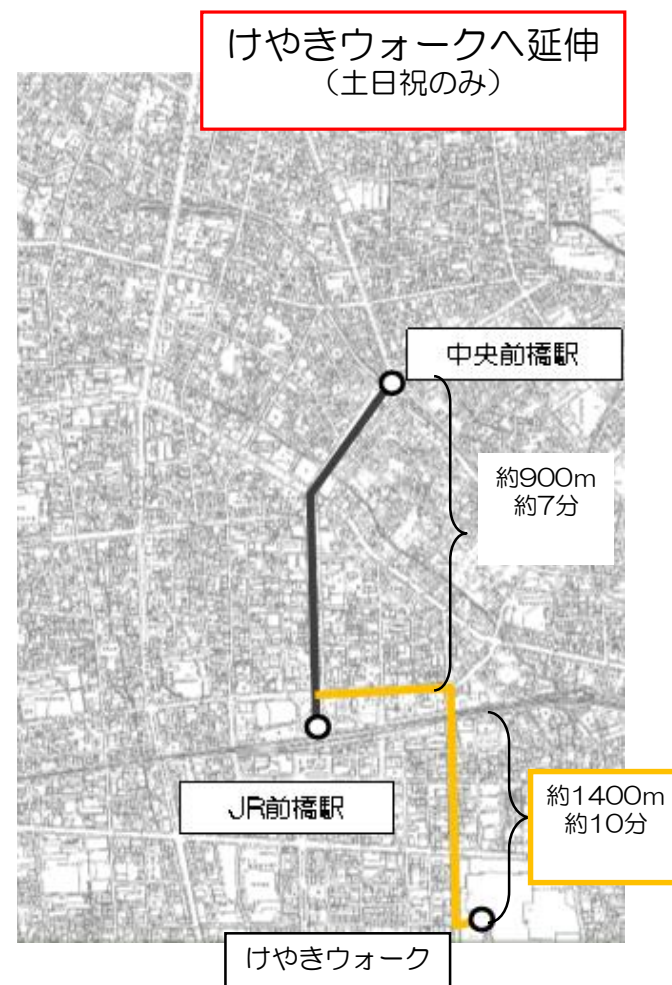
(平日) 中央前橋駅～前橋駅 51本/日

(土日祝) 中央前橋駅～前橋駅 51本/日

中央前橋駅～けやきウォーク前橋 42本/日  
(午前9時～最終まで延伸)

車両：2台

課題：けやきウォーク構内待機場の確保



# 第2期延伸

開始時期：令和2年秋以降

区間：前橋公園～（立川町通り）～中央前橋駅～前橋駅～けやきウォーク前橋

所要時間：約37分

運行本数（上下）：

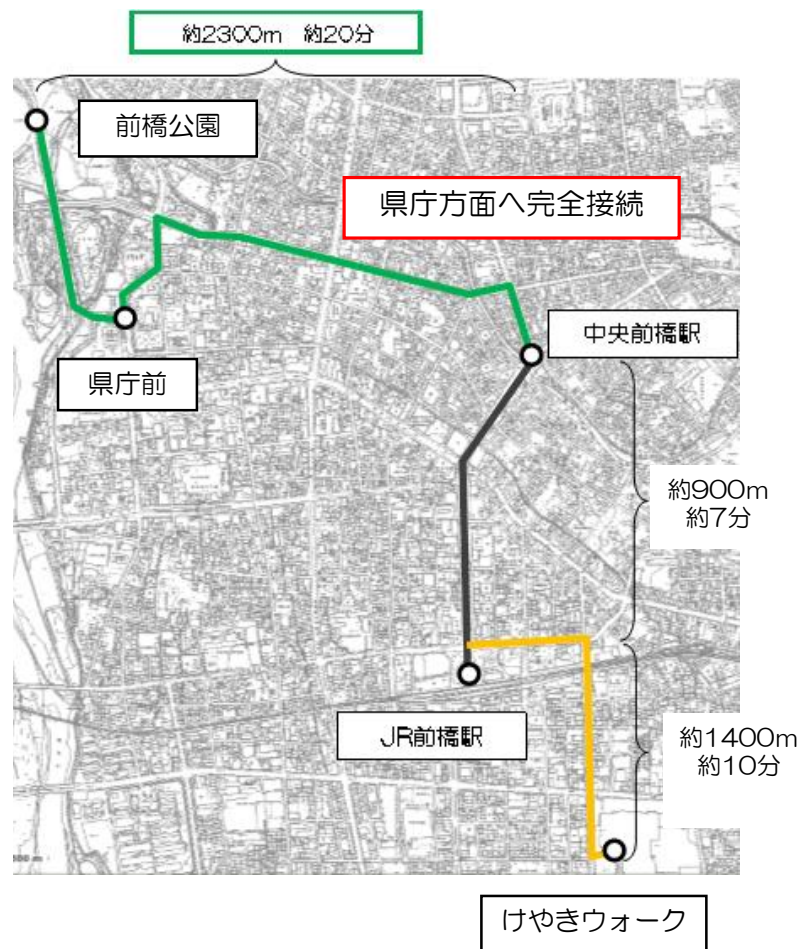
前橋公園～けやきウォーク前橋 72本/日  
（上毛電鉄の始発から終電まで）

車両：8台

課題：①立川町通りの定時性・速達性確保

②区間・時間延長の増加による  
車両・運転手不足

⇒複数事業者による共同運行を検討



# けやきウォークへのバス乗り入れ

## ○けやきウォーク敷地内バス停の利便性向上

- 都心幹線設定による本数増加
- 点在するバス停



バス停の集約により、利便性・分かりやすさの向上を目指す



### 【課題】

- 敷地内等へのバス停の統合
- 乗り入れによる運行時間の拡大
- 右折出入の検討

※けやきウォーク周辺バス路線  
乗り入れ本数

バス停	路線名	現行本数 (本/日)		再編後本数 (本/日)	
		平日	土日祝	平日	土日祝
けやきウォーク前橋 (構内)	関越 けやき～敷島公園線	6	6	6	6
	関越 土屋文明線	0	10	0	10
	関越 富士見温泉線	14	15	14	15
	永井 マイバス西	18	16	18	16
	シャトルバス (前橋駅中央前橋駅前)	0	0	72	72
	群バス 前橋駅～日赤病院線	0	0	16	0
	群中 伊勢崎病院線	0	0	※検討中	
	日中 広瀬東善線	0	0	16	8
	永井 マイバス東	0	0	24	22
	永井 新玉線 (下川団地から統合)	0	0	53	37
関越 マイバス南	0	0	30	30	
合計		38	47	251	218

【現状のけやきウォーク周辺バス路線】

