

前橋市の地域公共交通計画 の骨子案

前橋市交通政策課

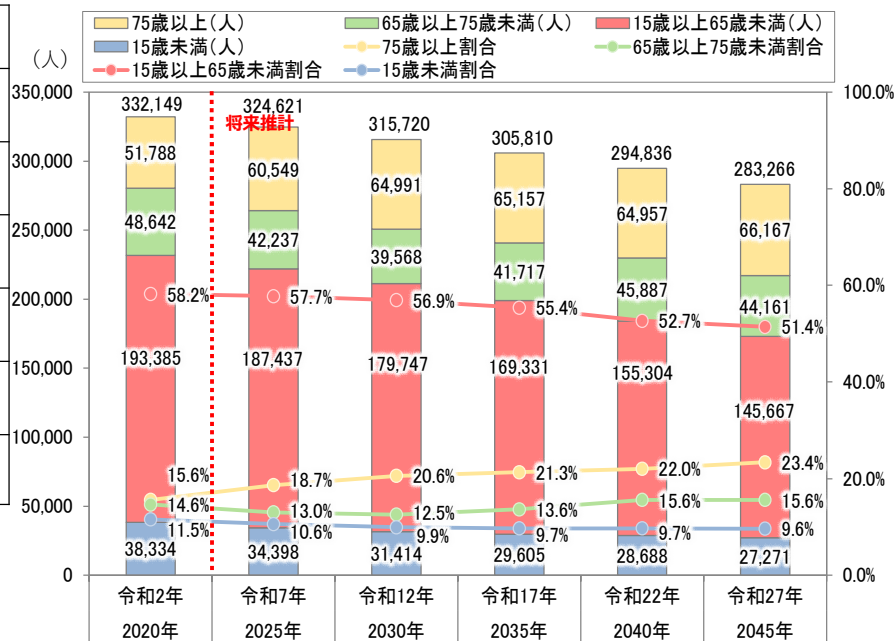
①人口動態

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。

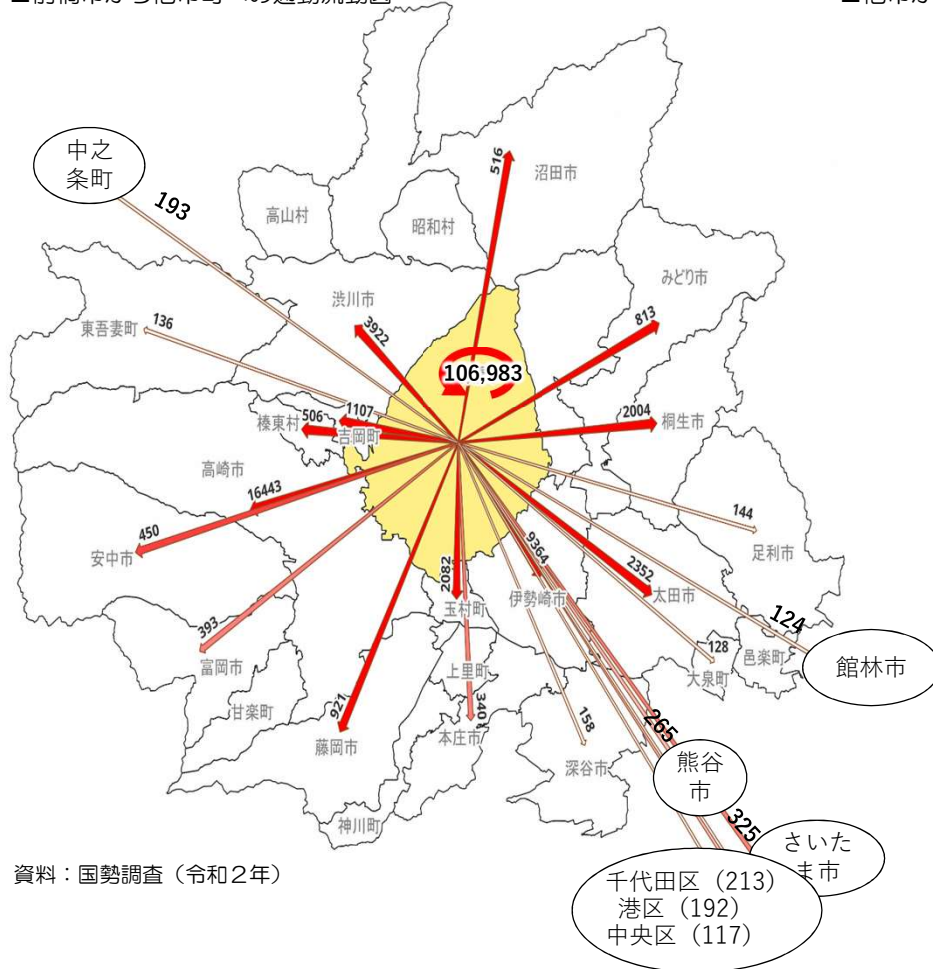
▶2040年には国の推計では約29.5万人に減少する見込みとなっているが、第3期まえばし創生プランの将来展望では、各種の対応策を講じ、約30万人を目指すとしている。

▶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）

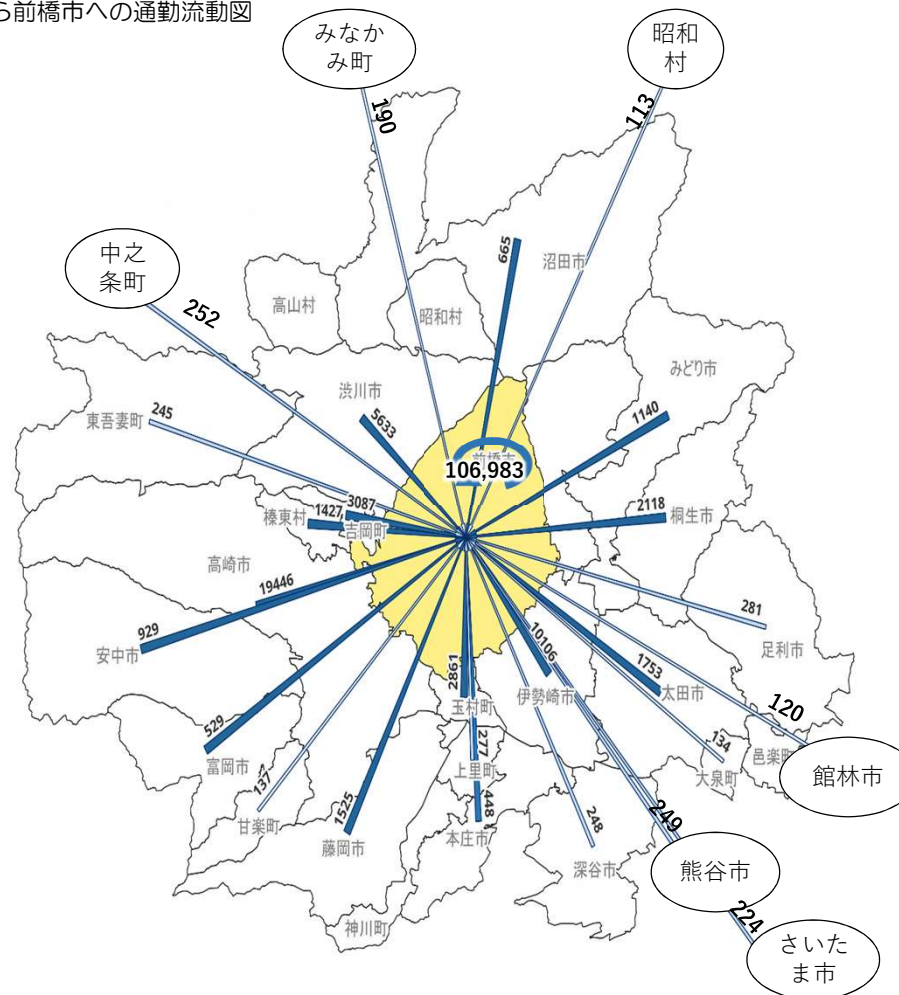
②人の動き（通勤）

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

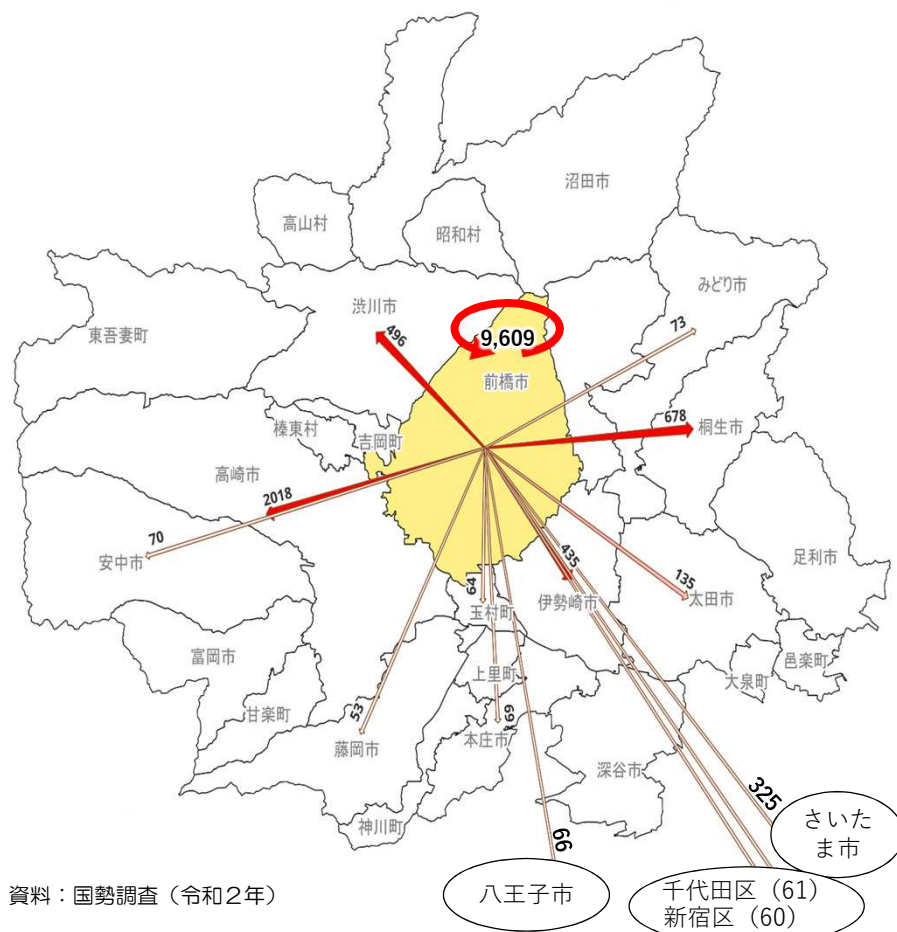


▶通勤では高崎市への移動が16,443人/日、伊勢崎市への移動が9,364人/日と多いが、逆に高崎市から本市への移動が19,446人/日、伊勢崎市からの移動が10,106人/日と市内だけでなく、隣接市相互の移動が見られる。

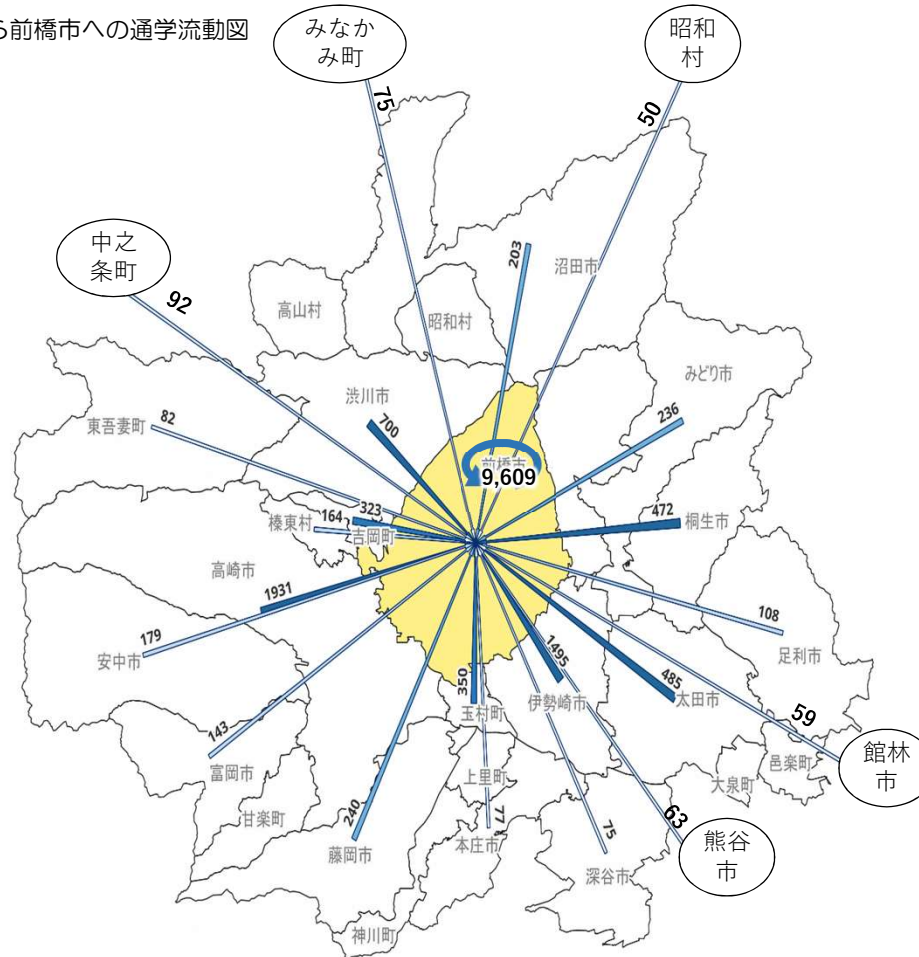
②人の動き（通学）

03

■前橋市から他市町への通学流動図



■他市から前橋市への通学流動図

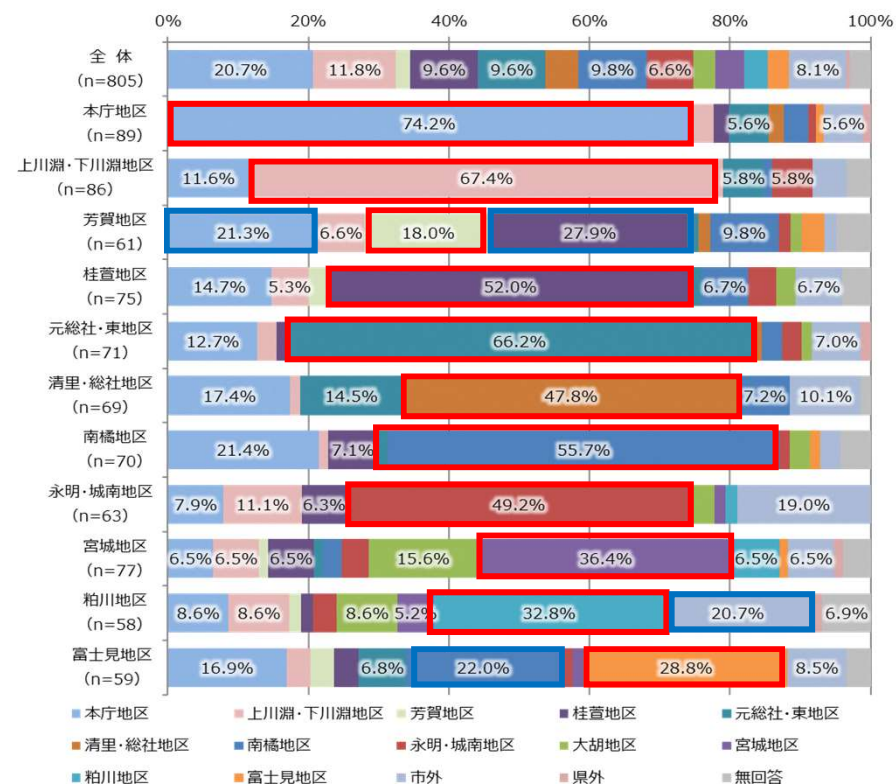
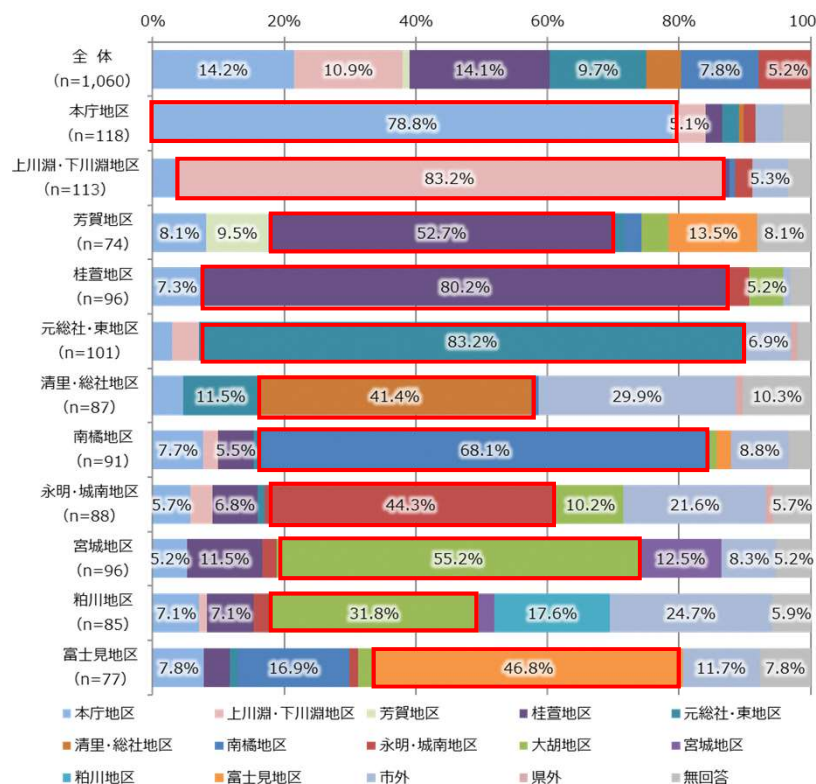


▶通学においても、高崎市への移動が2,018人/日、桐生市への移動が678人/日と多いが、逆に高崎市から本市への移動が1,931人/日、伊勢崎市からの移動が1,495人/日と市内だけでなく、隣接市相互の移動も見られる。

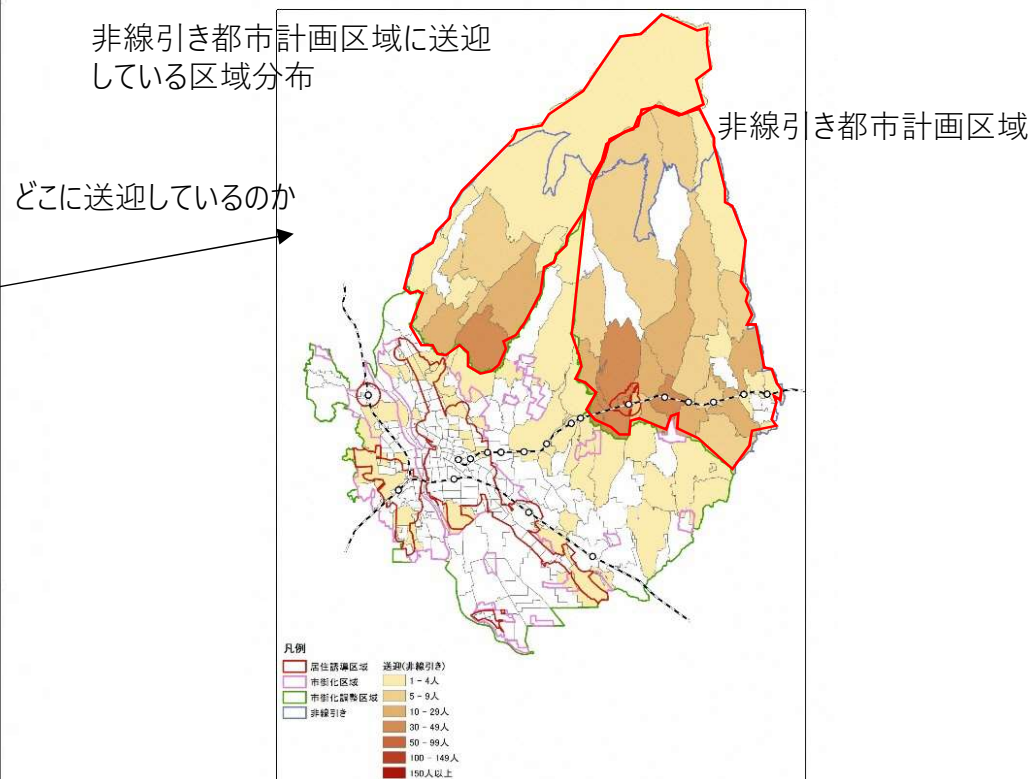
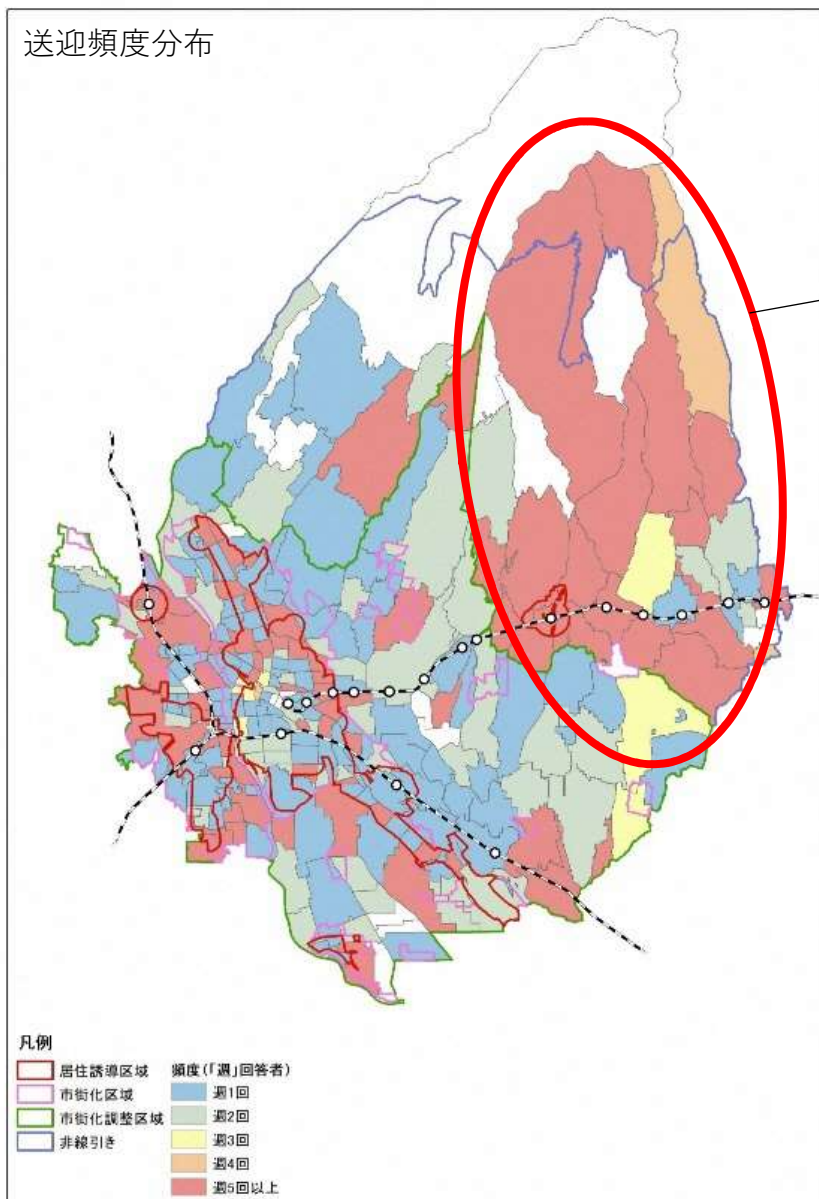
▶通勤・通学時間帯は広域的な移動手段の確保、鉄道駅への移動手段の充実についても留意が必要と考えられる。

②人の動き（買物・通院）

04

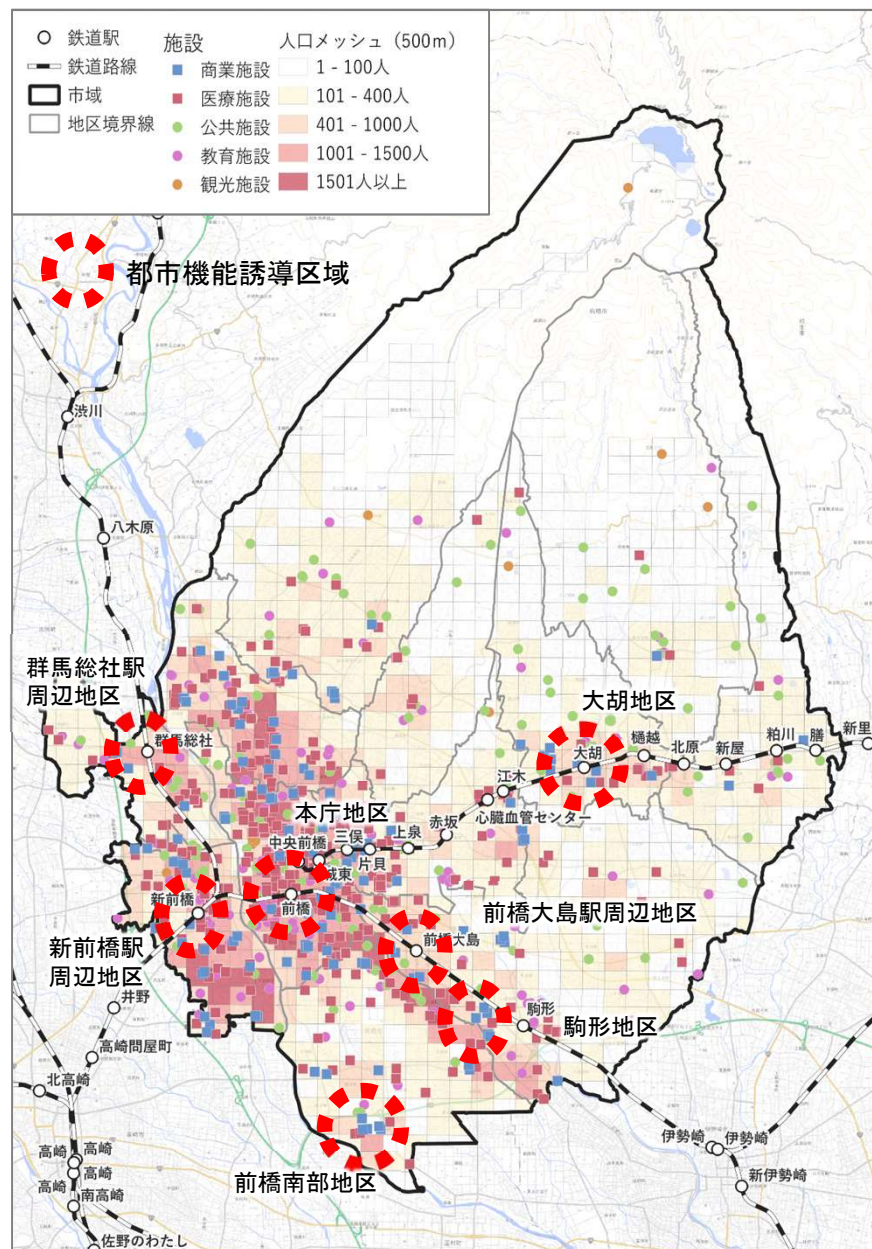


▶買物・通院については、アンケートより、居住地区内で済ませる割合が多い。通院は午前中が多いが、買物は買物のみで外出している人、仕事の帰りに買っている人など様々なケースが想定されるため、今後更なる分析を実施



- ▶（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

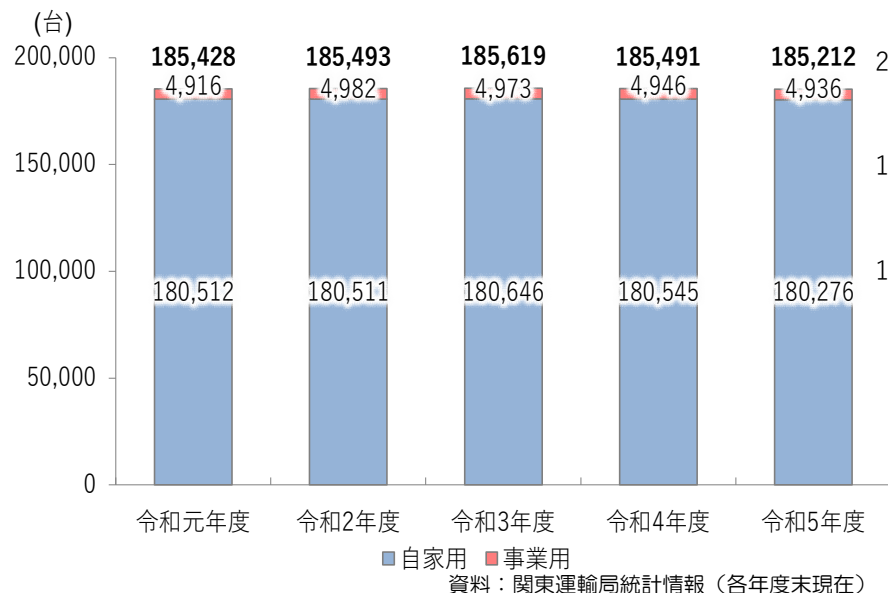
▶都市機能誘導区域の状況

- ・「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）

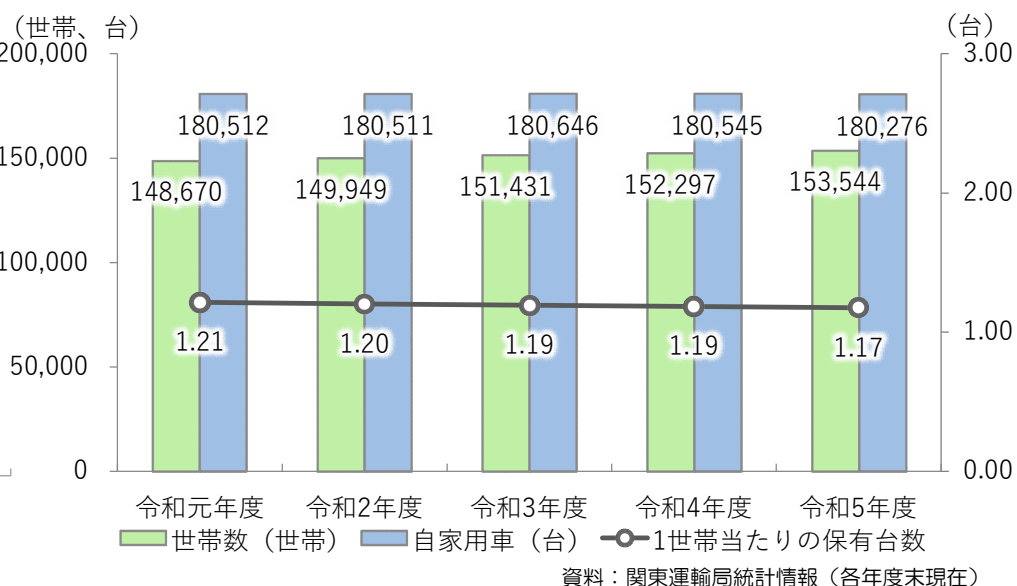
④自動車保有状況・事故関係

07

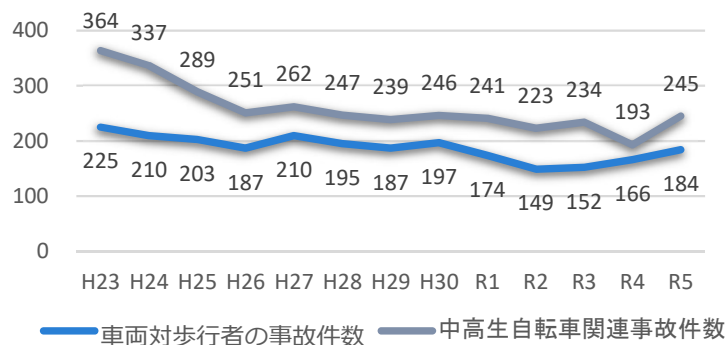
■自動車保有状況の推移



■1世帯当たりの自家用車保有台数の推移

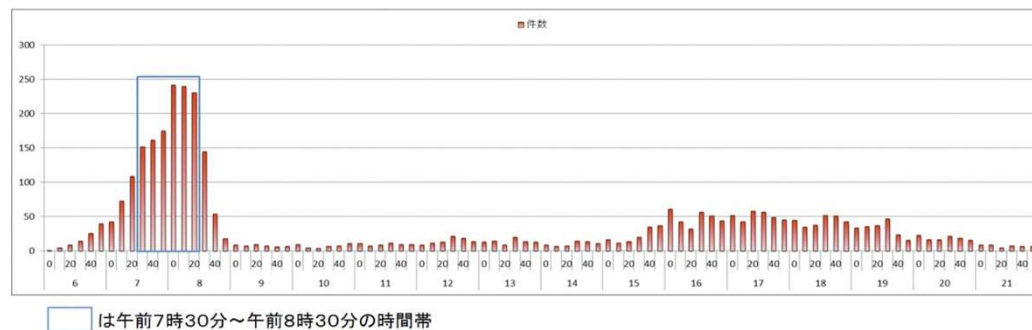


■中高生の自転車交通事故



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

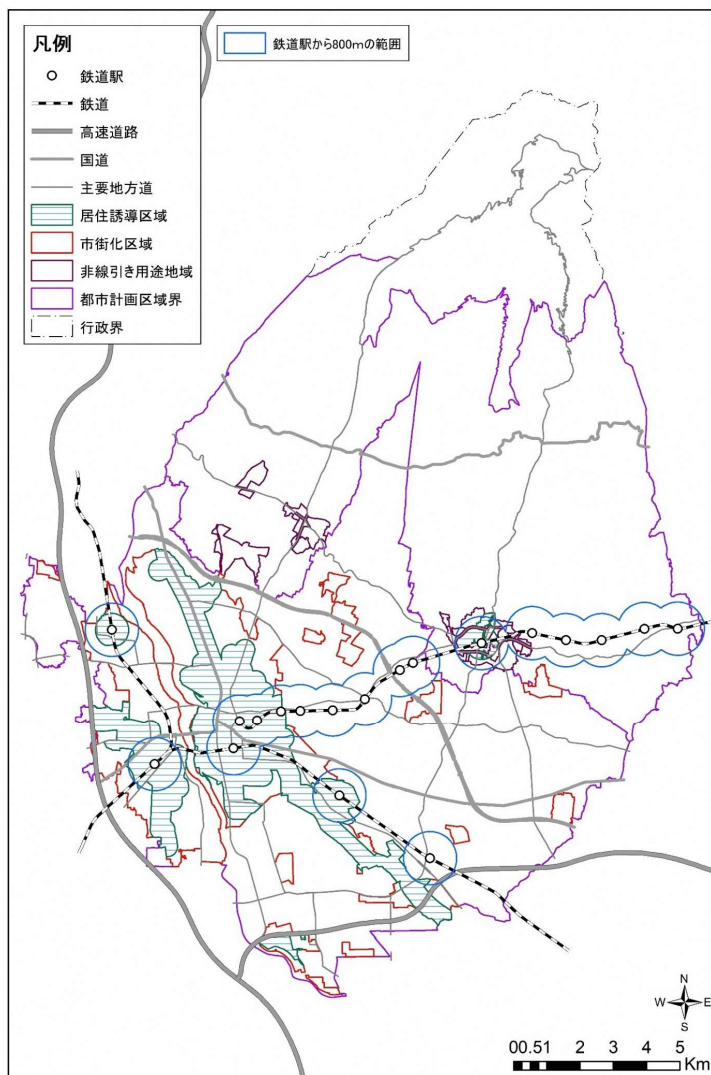


- ▶人口が減少傾向にあることに伴い、自動車保有台数も微減傾向が続いている。
- ▶1世帯あたりの自家用車保有台数は令和元年度1.21台→令和5年度1.17台（△3.3%）
※ 1世帯あたりの平均人員は令和元年度2.2人→令和5年度2.1人（△4.5%）
- ▶中高生の自転車事故が多く、群馬県は突出して全国1位 → 通学時の公共交通への転換策が必要

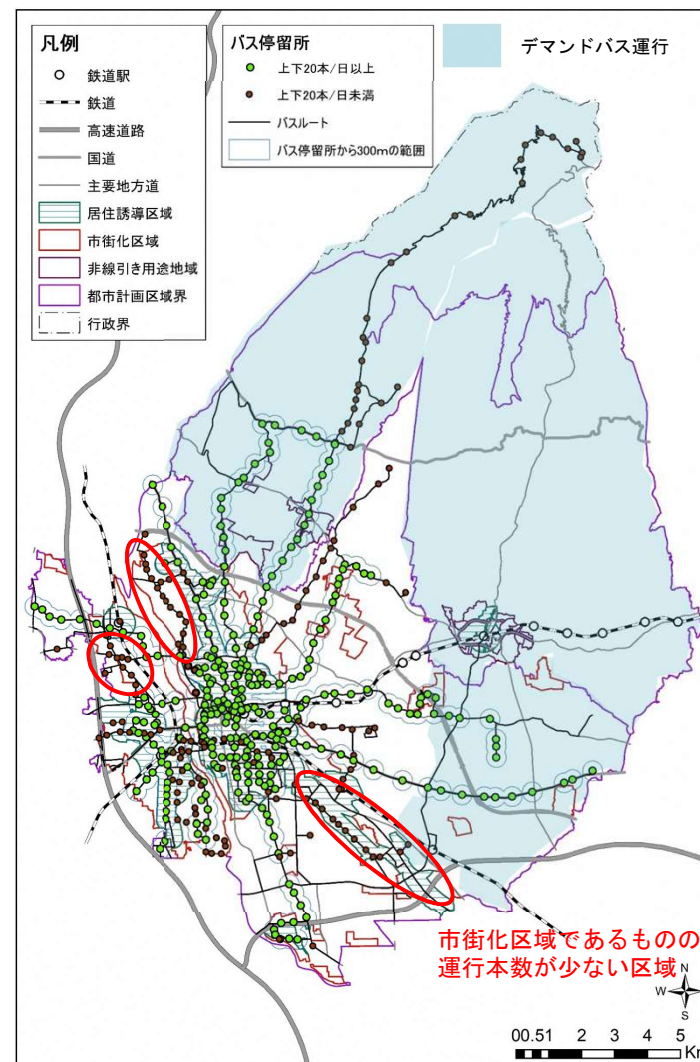
⑤地域公共交通の運行状況、利用状況

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）

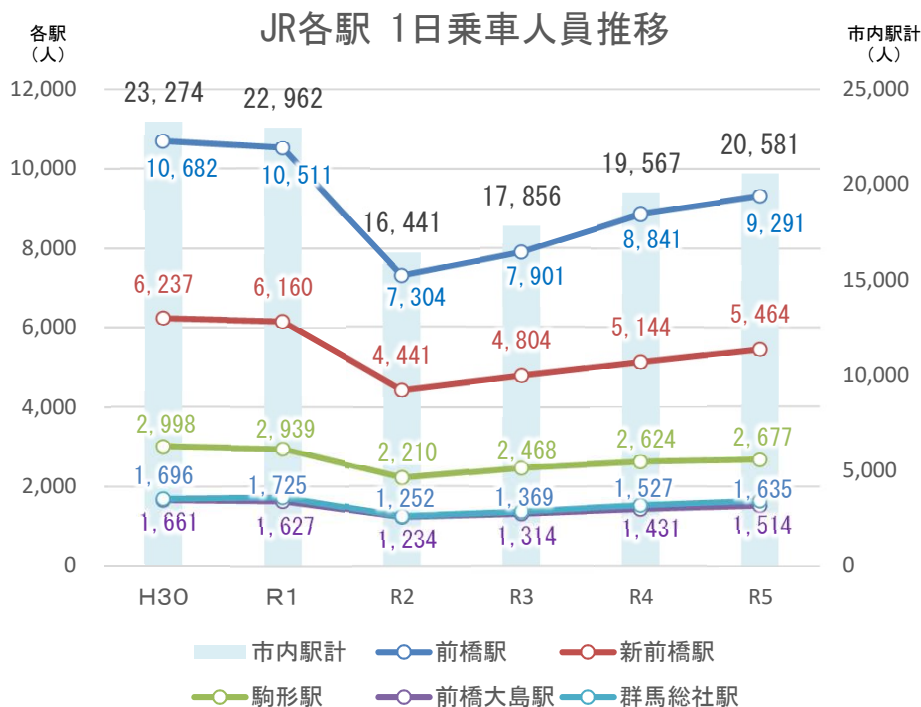


- ▶鉄道駅800m圏域、バス停300m圏域、デマンドバス運行区域全域とした場合の人口カバー率は78.6%
（ただし、右上図で除外している運行本数の少ない停留所も含んでいる）
- ▶このほか、全域でタクシーが運行されており、75歳以上(65歳以上で免許返納者)の高齢者、障害者等はマイタク制度あり

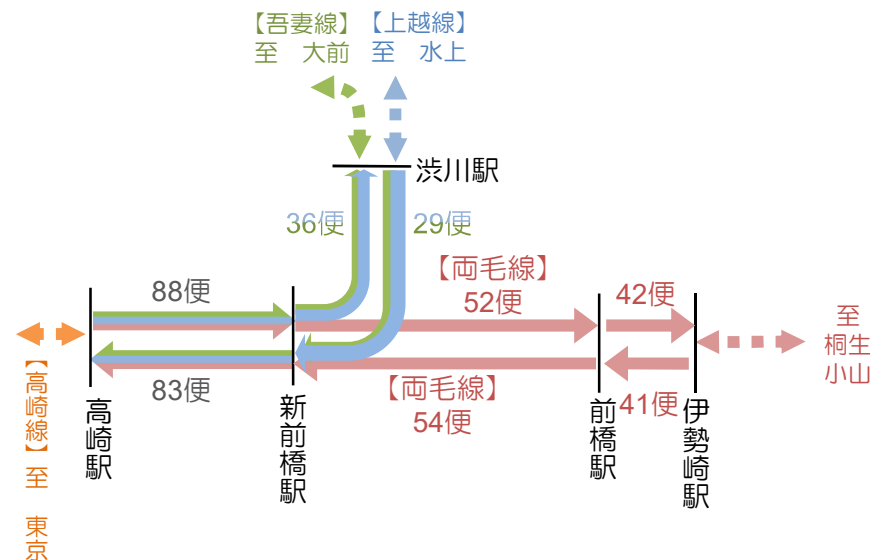
⑤地域公共交通の運行状況、利用状況

09

鉄道(JR)



■運行概要図

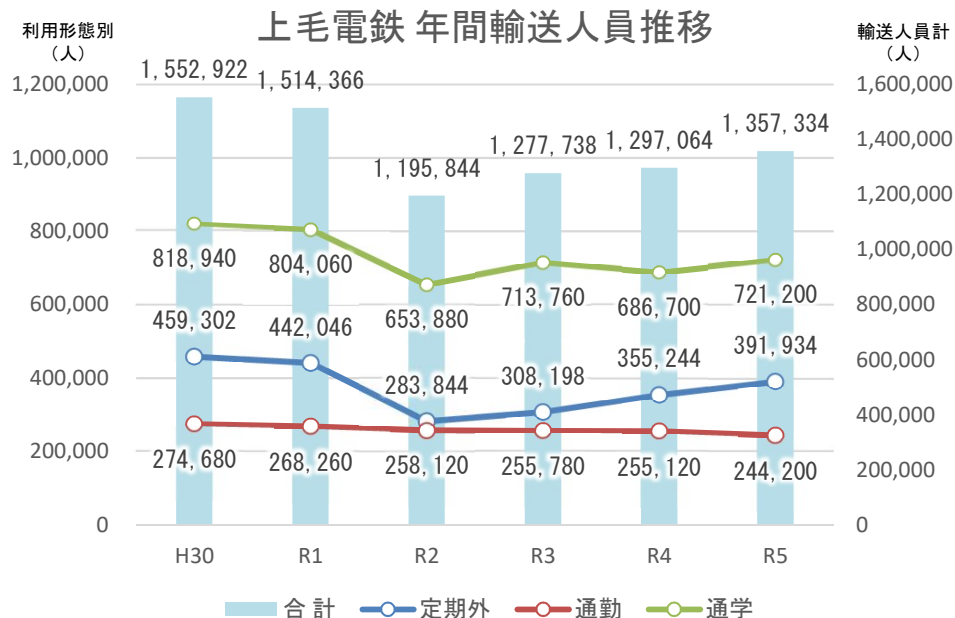


- ▶ 利用者は、新型コロナウイルス感染症拡大により大幅に減少し、回復傾向にあるが、R5年度利用者は対R1年度約90%
- ▶ 上越線、吾妻線、両毛線が重なる高崎駅～新前橋駅間は運行本数が多い
 両毛線については、高崎駅～前橋駅間では、通勤時間帯は10分に1本程度、日中は概ね30分間隔で運行
 前橋駅以东については、通勤時間帯が数本減り、最終便が早くなる。日中は概ね30分間隔
 上越線、吾妻線運行区間は、時間帯によって1時間に1本～3本の運行となっている。
- ▶ 両毛線については、特急がなくなっており、通勤時間帯の快速のみとなっている状況

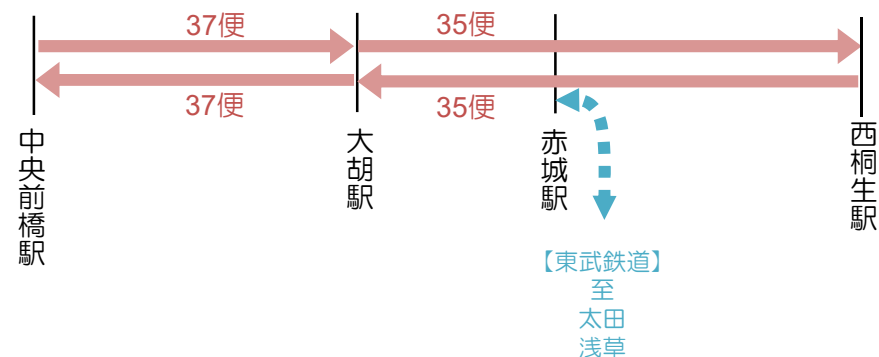
⑤地域公共交通の運行状況、利用状況

10

鉄道(上毛電鉄)



■ 運行概要図



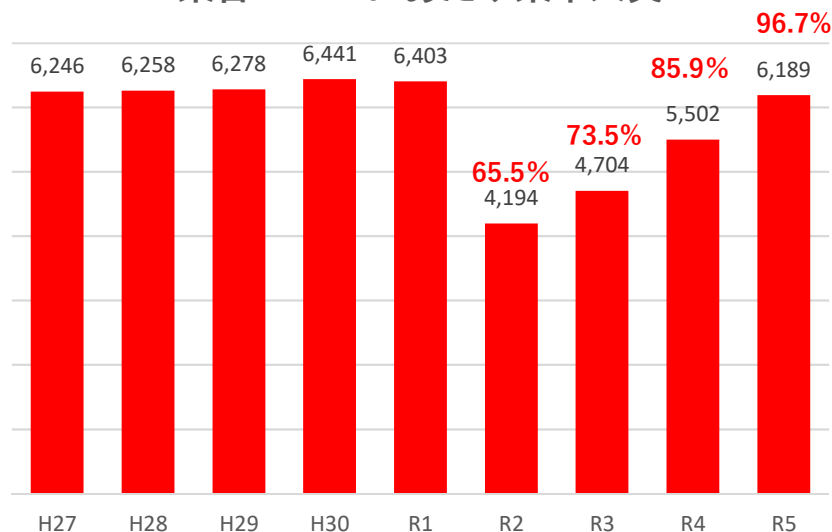
- ▶ 利用者は、新型コロナウイルス感染症拡大により大幅に減少し、回復傾向にあるが、R5年度利用者は対R1年度約90%
通学利用の割合が多く、通勤利用の割合が少ない。
- ▶ 朝の時間帯は概ね20分間隔、それ以降は30分間隔のパターンダイヤで運行
- ▶ 特急や快速運行はなく、全便各駅に停車
- ▶ 中央前橋駅、大胡駅、赤城駅、西桐生駅は有人、他駅は無人駅

⑤地域公共交通の運行状況、利用状況

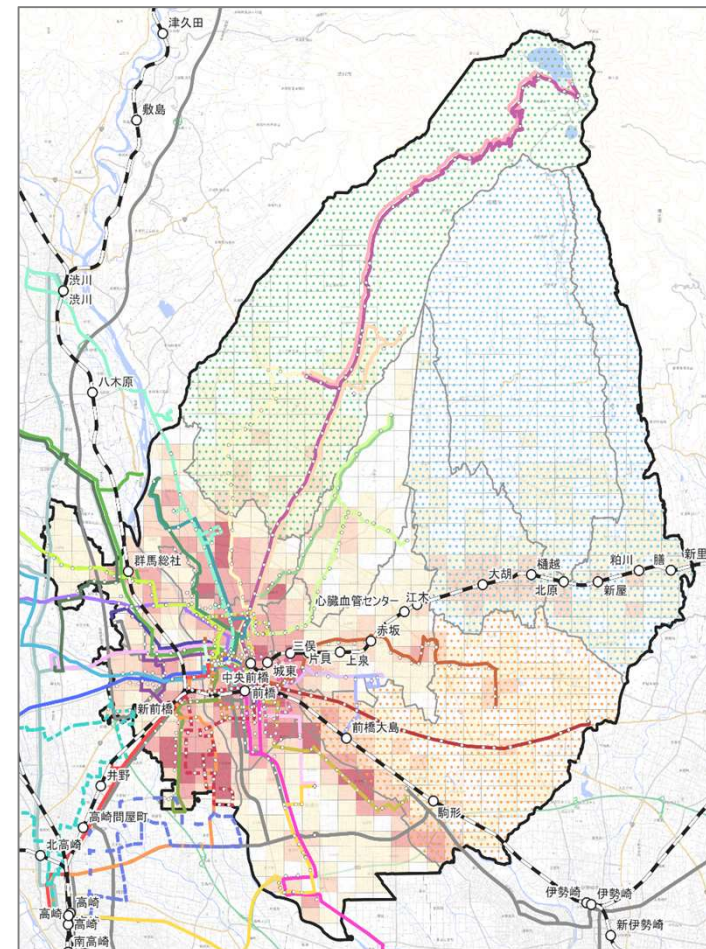
11

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。3 4 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

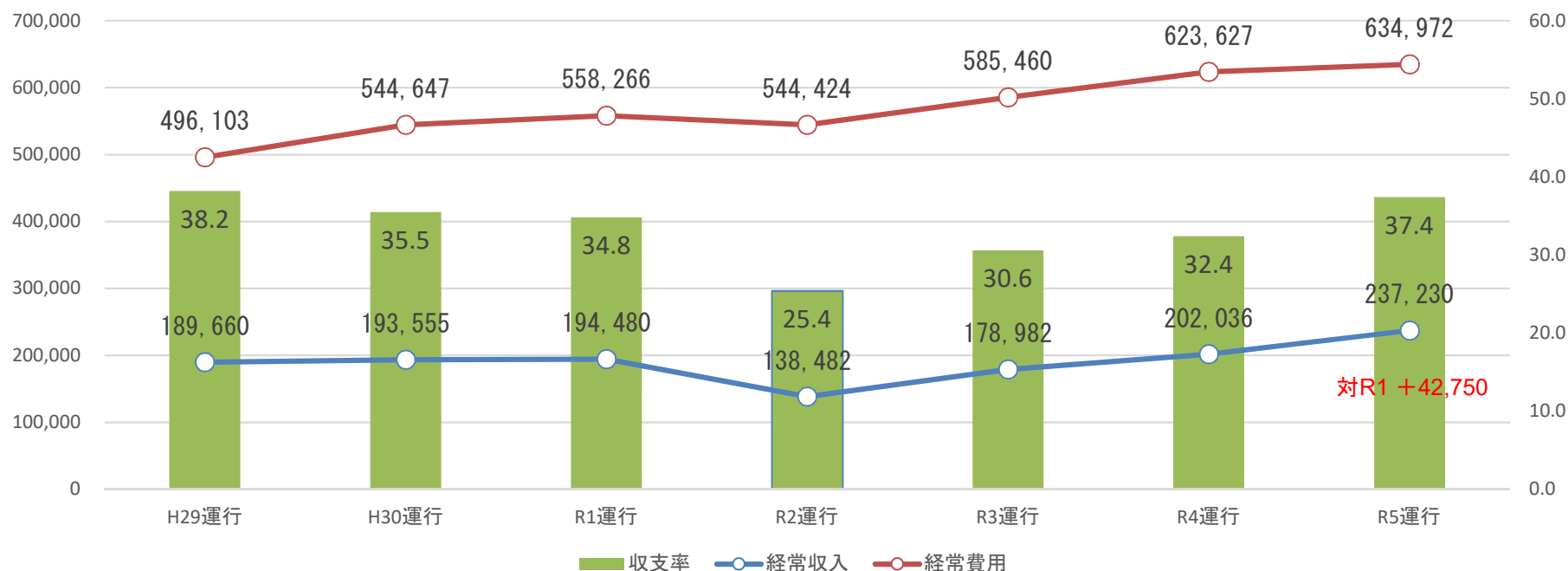
12

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）

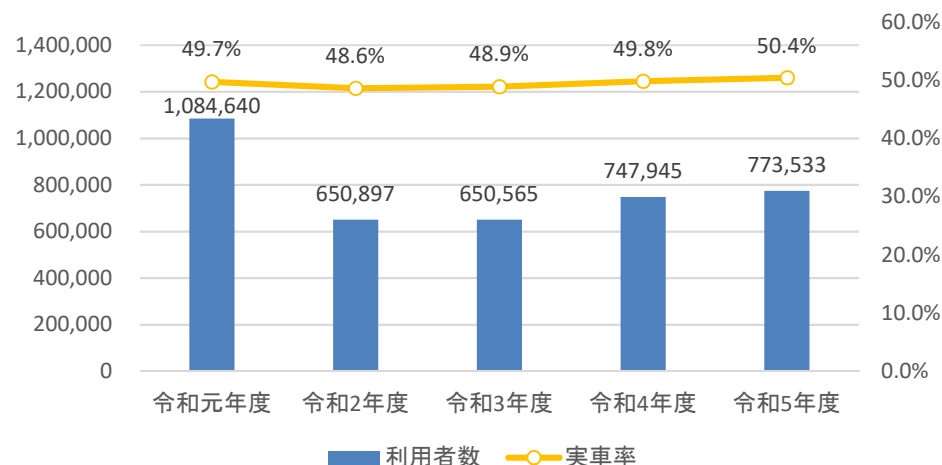
▶ R6運行からは働き方改革にかかるコストが増加する見込み一方で、R6.10から運賃を10%程度値上げ

⑤地域公共交通の運行状況、利用状況

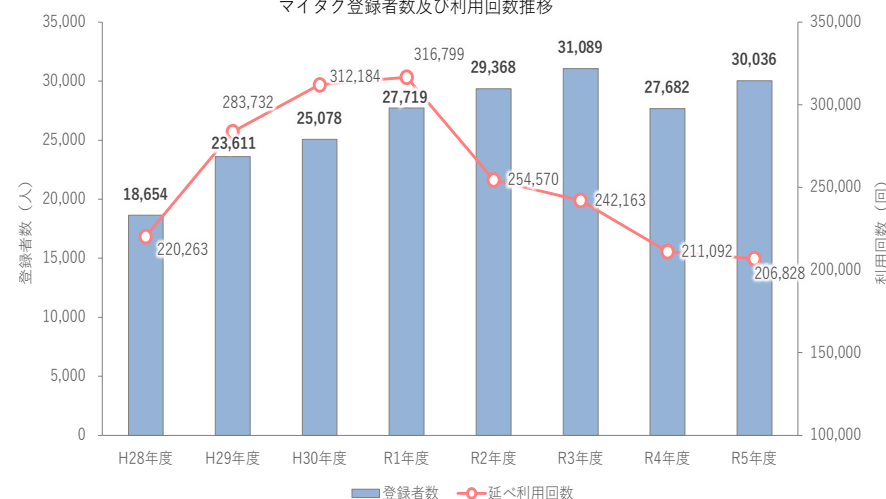
13

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。

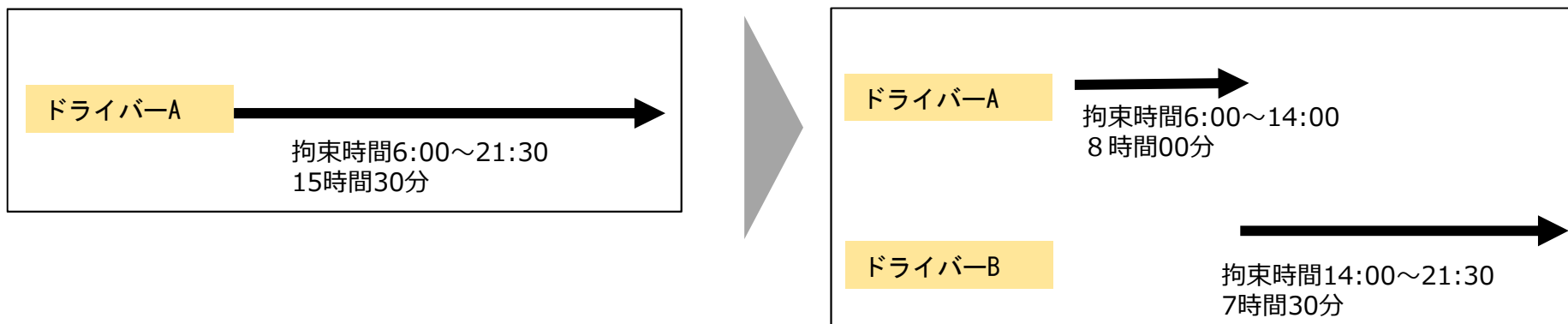
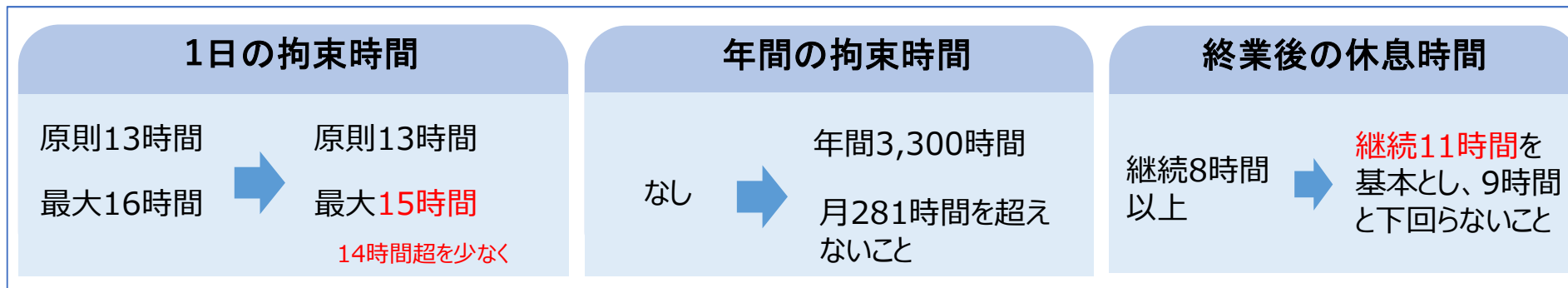
▶マイタク（高齢者、障害者等への運賃支援）利用者は、令和2年度以降減少を続けており、原因について今後検証する必要がある。

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）



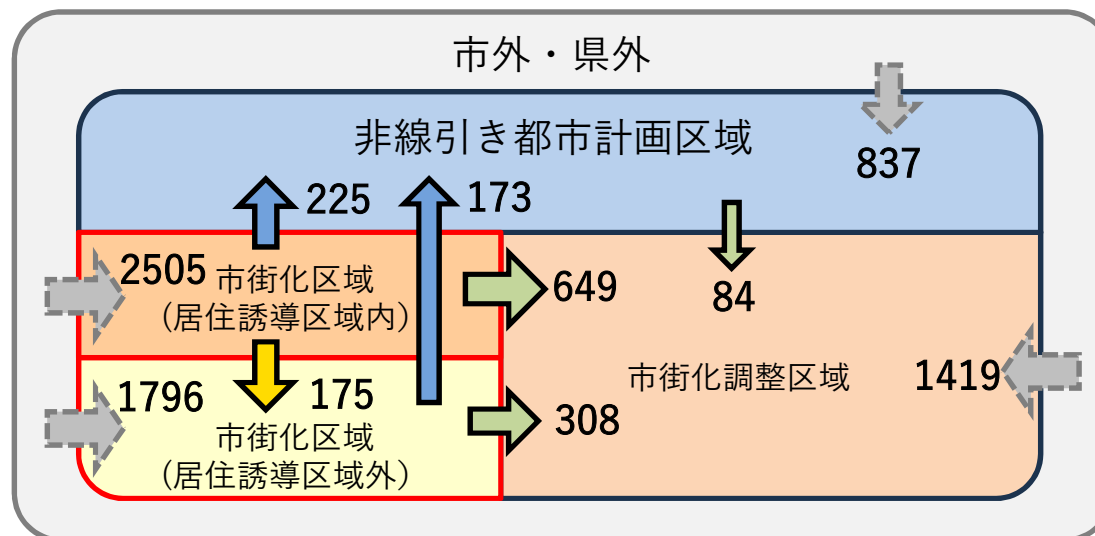
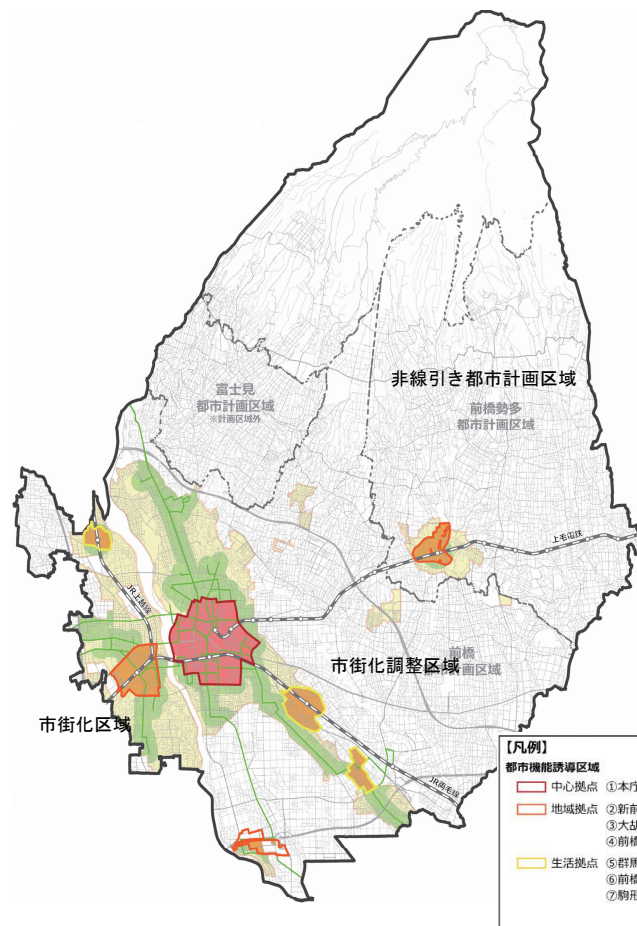
- ▶ 働き方改革適用を契機に全国で大幅なバス減便が実施されている状況
- ▶ 本市内運行路線でも4路線の休廃止があり、全体として2.7%の減便を行った（2024.4）。
- ▶ 運行本数を充実させるためには、これまで以上に人員が必要であり、コストが上昇
→ 回送距離を短くしたり、路線を短縮する、路線を一部重複させるなどの検討も必要と考えられる
- ▶ 人件費だけでなく、燃料費の高騰や車両修繕費等の運行コストが上昇している。

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、公共交通利用者の減少が予想され、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など負のスパイラルを招く可能性がある。
- 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

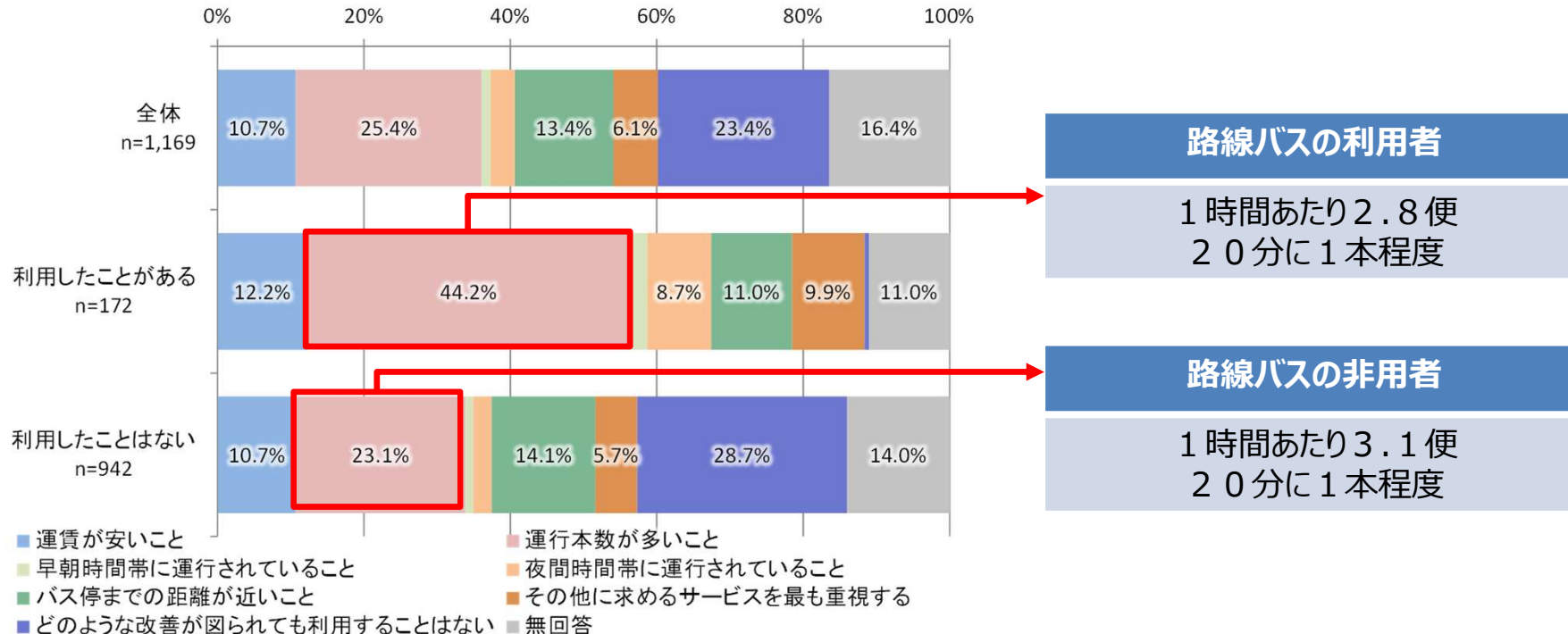
17

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

- 人口減少社会の中で、公共交通利用者の減少が予想され、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など負のスパイラルを招く可能性がある。
- 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。
非利用者は、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は約3割となっており、無回答を除いて、約55%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、非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



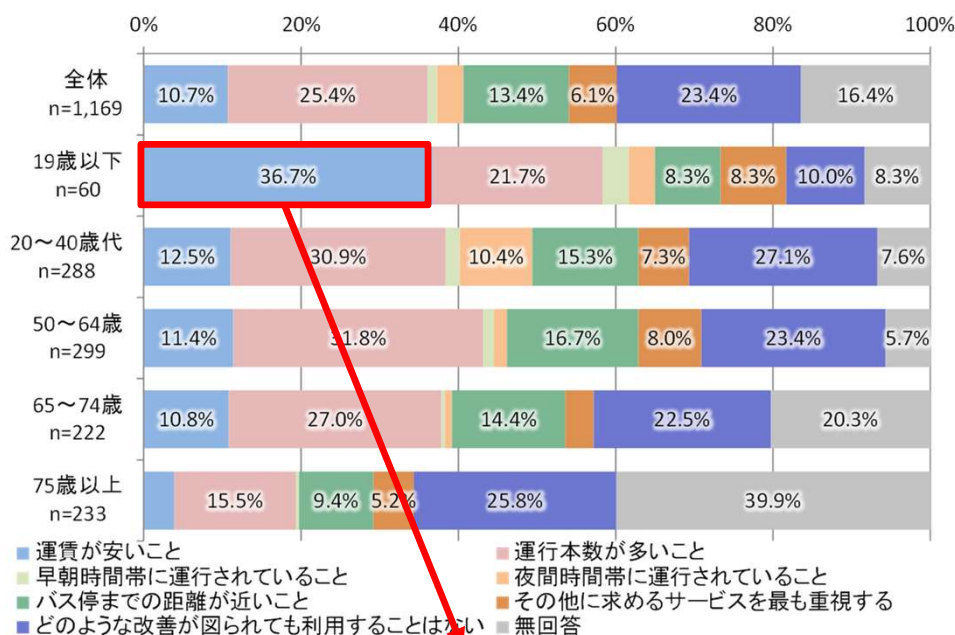
課題2：中高生の交通事故や送迎の負担、高齢化の進展など地域課題を解決し生活を支援する施策展開

- 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。

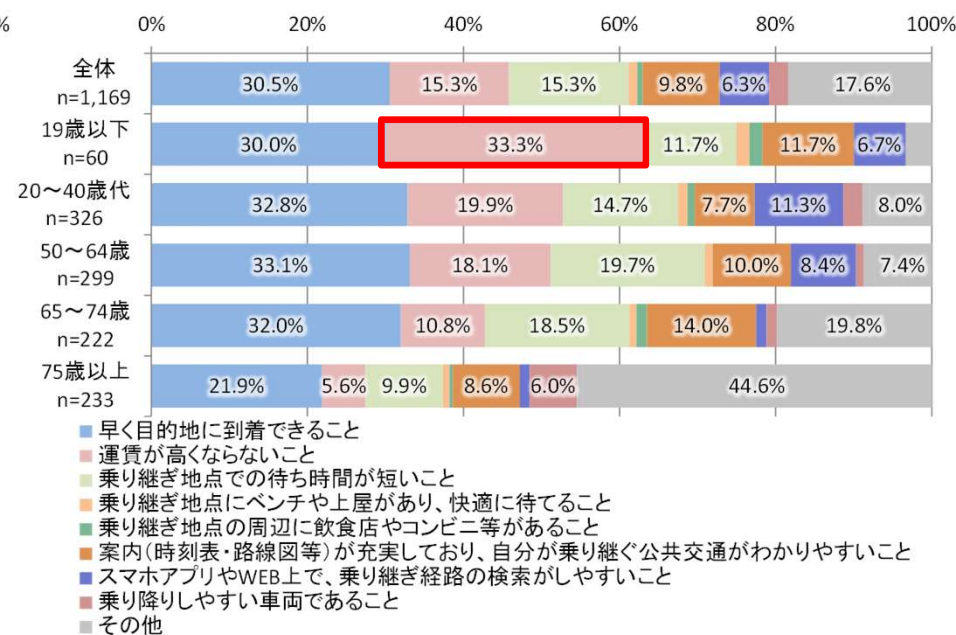


- ▶10代の中高生が公共交通に求めるサービス水準としては、運賃が安いことを重要視している。
- ▶中高生の公共交通の利用促進に向けて、運賃施策が有効であると考えられ、1乗車あたり200程度の運賃を求めている。

■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



■年齢×公共交通を乗り継ぐ際に重視すること



10代の回答者

1乗車あたり200円程度

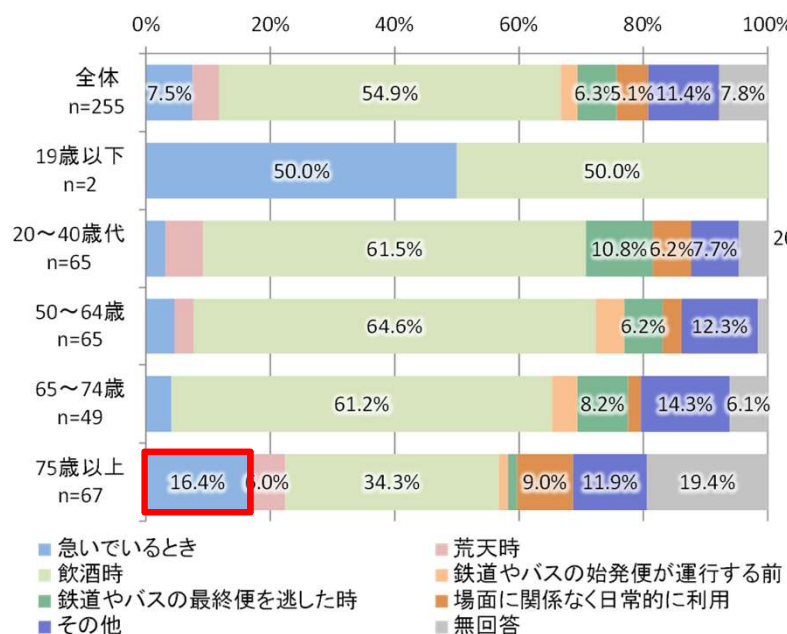
課題2：中高生の交通事故や送迎の負担、高齢化の進展など地域課題を解決し生活を支援する施策展開

- 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。

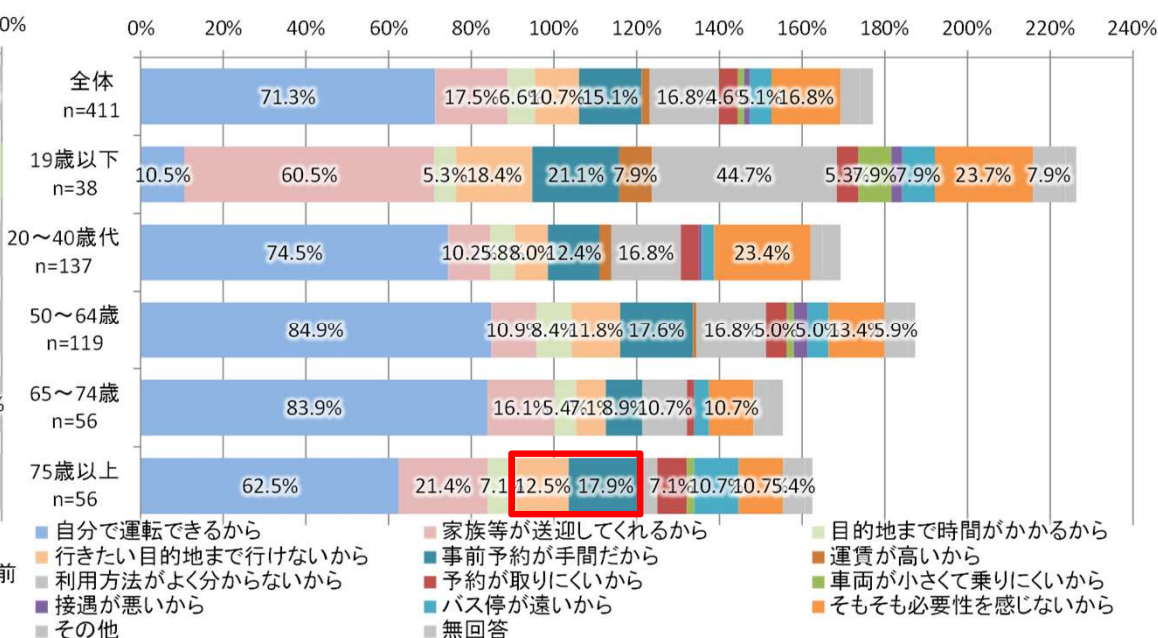


- ▶前頁に示すとおり、75歳以上の高齢者が路線バスに求めるサービス水準に対する回答が少ない状況となっている。
- ▶郊外部で高齢者の移動手段を確保する施策の一つとして、マイタク制度などタクシーの有効活用、デマンドバスなどの交通サービスが考えられる。タクシーは急いでいる時に利用しており、デマンドバスを利用しない理由として、行きたい目的地に行けないこと、事前予約が手間の回答割合が高いため、タクシーとデマンドバスを一体的に検討する施策が考えられる。

■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

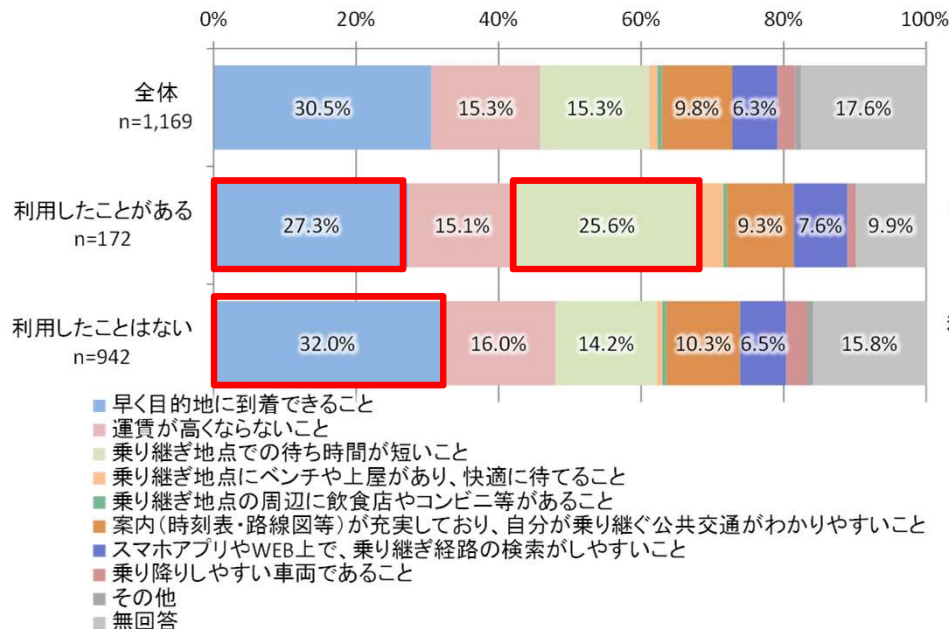
課題4：多様な世代が利用できる利用環境の整備及び利用促進の継続的な推進

- 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

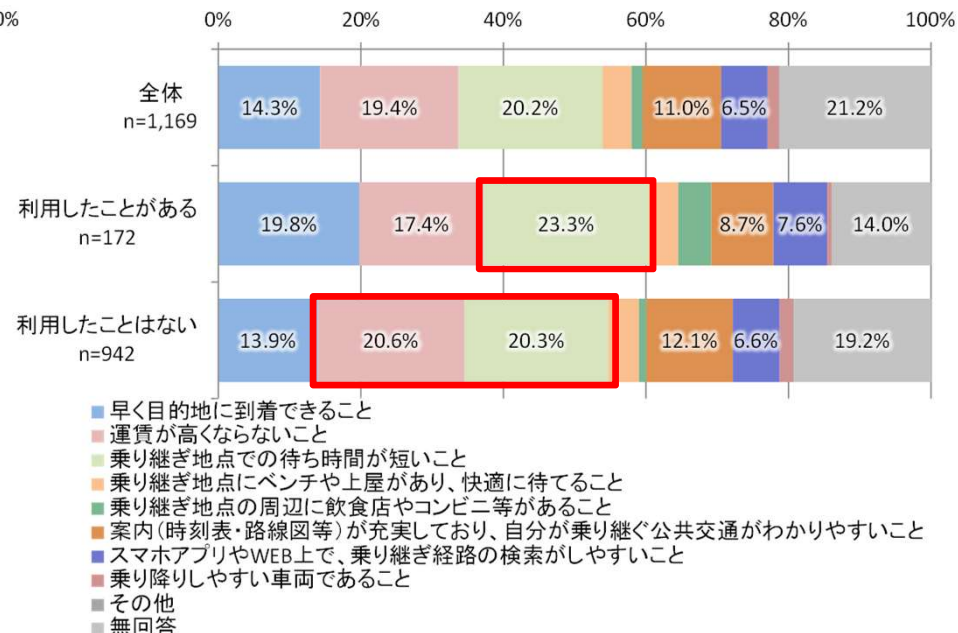


- ▶公共交通を乗り継ぐ際に重視することとして、路線バス利用者、路線バスを利用していない非利用者ともに、早く目的地に到着できること、乗り継ぎ拠点での待ち時間が短いことを求めている。
- ▶最寄りの鉄道駅などの広域交通への接続強化、その際の待ち時間の短縮が実施施策として考えられる。

■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）



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



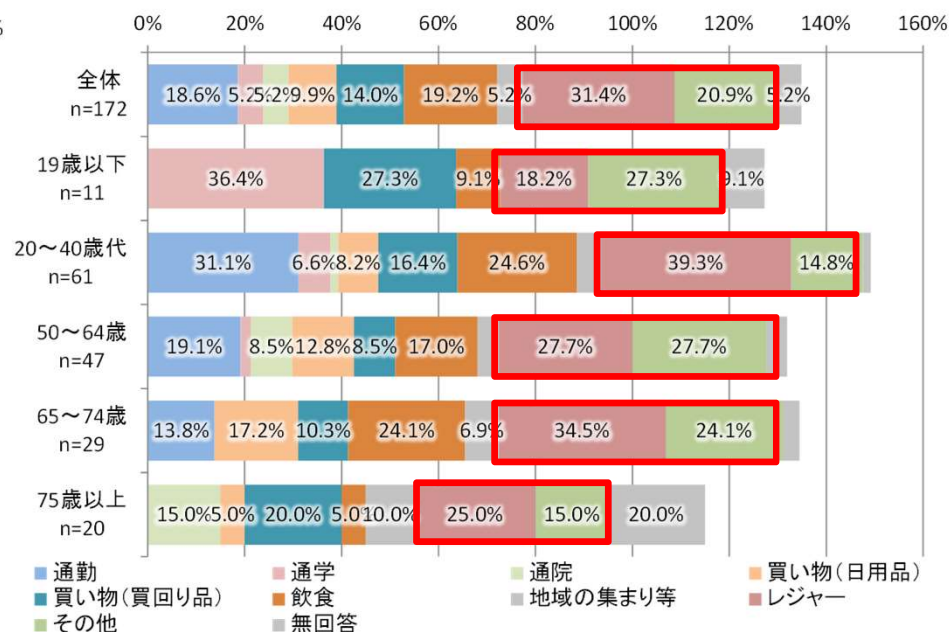
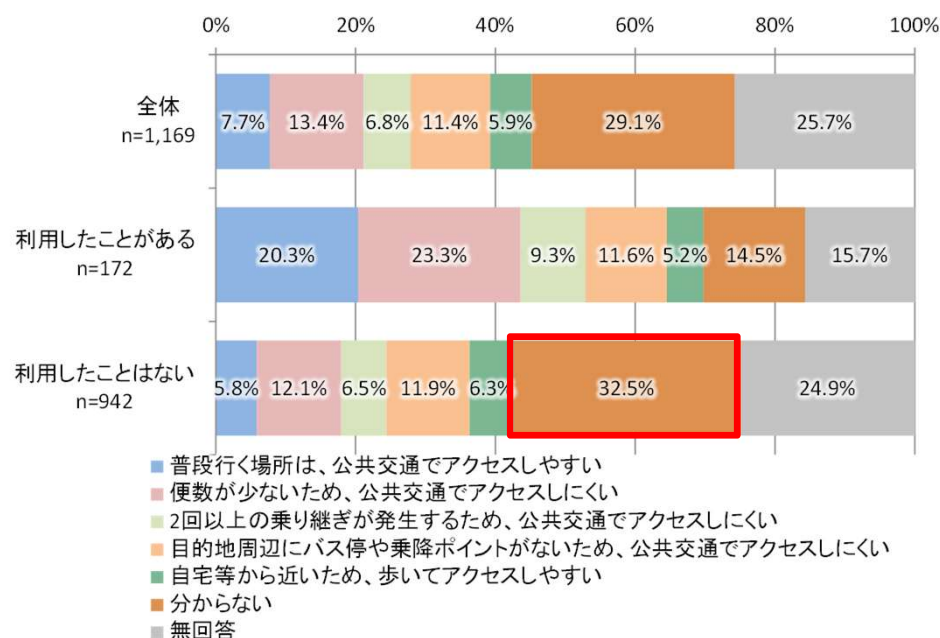
▶日常生活でよく行く場所への公共交通でのアクセス性について、路線バスの非利用者は、分からないとの回答が多くなっており、目的地までバス等の公共交通がアクセスしているのかを知らないことを意味している。運行情報を周知PRを図るとともに、

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、路線バスの利用者の利用目的を年齢別に見ると、通勤・通学・通院・買物以外の目的でも利用しているケースが多い。こうした、多目的で路線バスが利用できることを周知PRすることも合わせて実施していく施策が考えられる。

■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）

■年齢×路線バスの利用目的



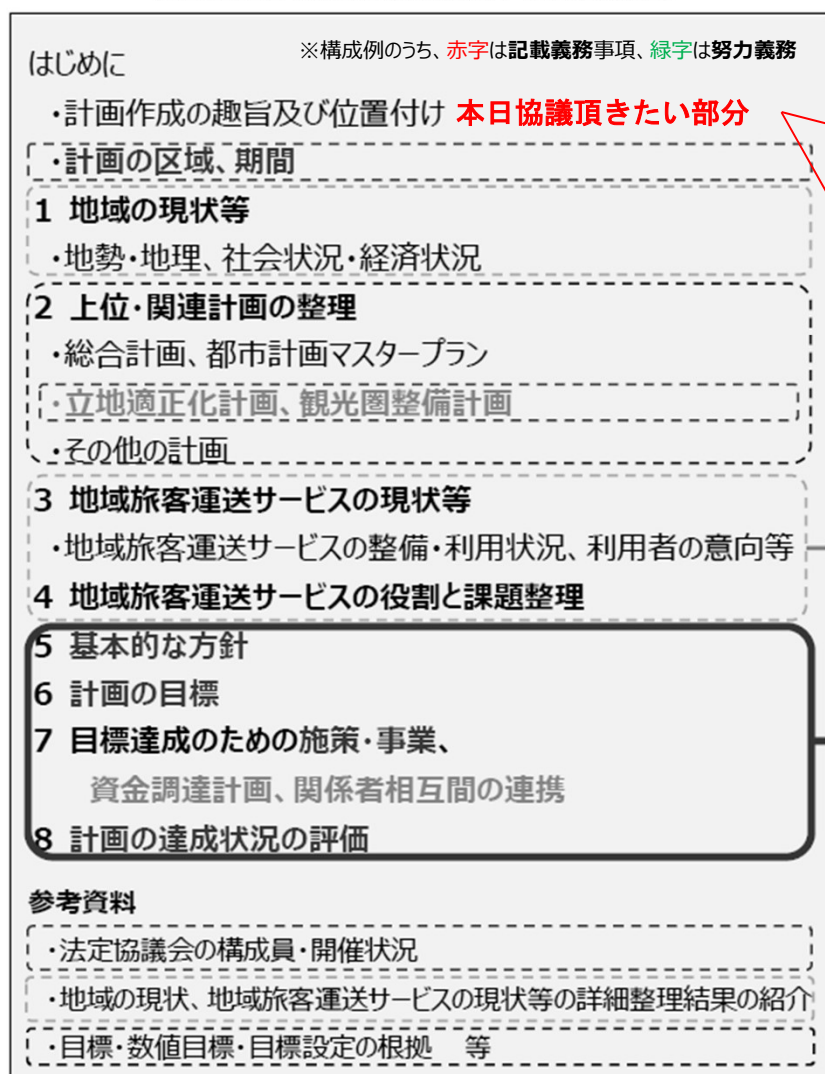
地域公共交通計画の基本構成

22

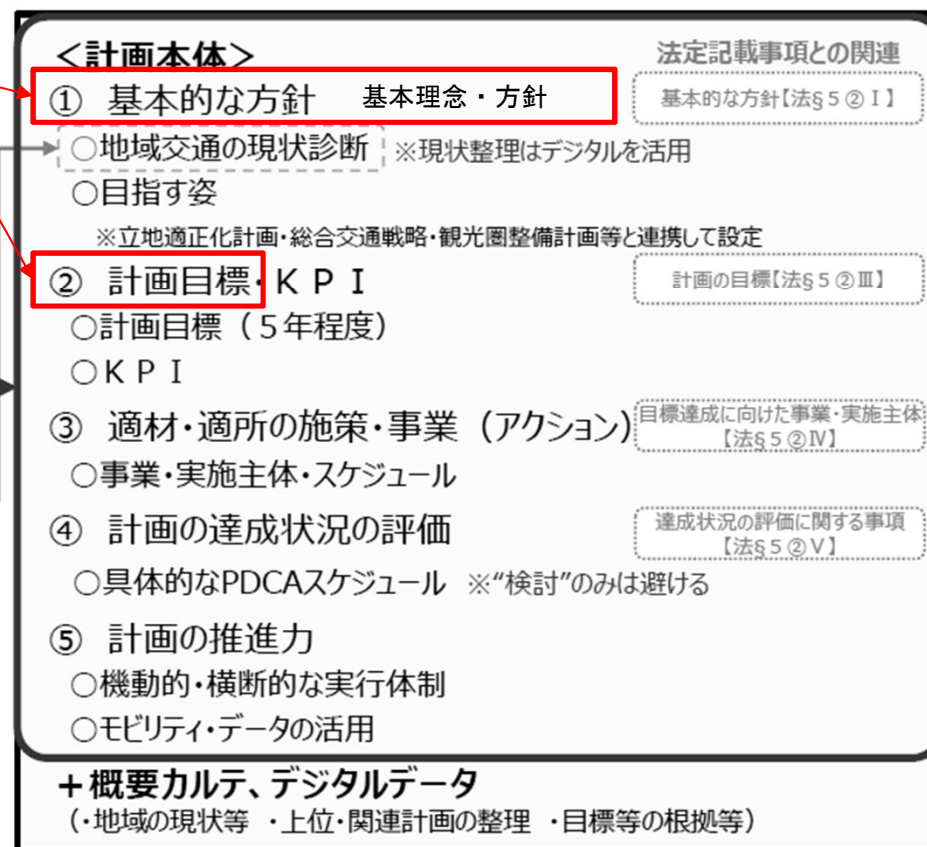
○計画の基本構成・分量については、

- ・国が提案するモデルアーキテクチャ（標準構造）に沿って、シンプルで一貫性ある構成とするべき
- ・現状整理パートは、デジタルデータも活用し、総花的になりがちなアンケート調査の絞込など効率化を進め、現状診断と、課題への機動的・継続的対応（アクション）により注力できる計画へ転換するべき

従来の地域公共交通計画の構成例



今後の地域公共交通計画の基本構成 (30ページ程度)



※現状整理パートについては、共通フォーマット+デジタルデータも活用しながら、特にアンケート調査を施策検証に必要な情報に絞り、総花的・漫然とした実施を避け、効率化を図る。

出典：令和6年4月26日「地域公共交通計画」の実質化に向けた検討会中間とりまとめ 11p より

基本理念

都市の魅力と生活の質を向上させる公共交通へ ～人口減少社会の中で、選ばれる都市づくり～

《総合計画》

本市の最上位計画である第七次前橋市総合計画基本構想では、『めぶく。～良いものが育つまち（Where good things grow.）～』をビジョンに掲げ、これまで大切にしてきたまちの誇りや可能性を受け継ぎ、将来を担う子や孫たちの世代に、未来への糧として繋いでいくことを実現するとしています。そして、「市民一人ひとりが個性と能力を生かし、個々に輝くことにより新しい前橋らしさを創造するまち」を目指すまちの姿としています。これを実現するためのまちづくりの柱のひとつとして、「持続可能なまちづくり（都市基盤）～人口減少・少子高齢社会に対応した都市基盤の構築を推進し、将来にわたり安全で、安心して暮らせるまちを目指します～」を定め、都市機能の集約と拠点性の向上、交通ネットワークの充実、環境配慮型社会の形成、安全・安心なまちづくりの推進を目指しています。

《本市の強み》

本市は、居住、教育、産業、医療などの都市機能が集積したまちなかを中心とした地域、赤城山を中心とした豊かな自然環境に囲まれた地域、その自然環境に支えられた高い農業生産力を有する田園が広がる地域など多様な地域特性を持っています。生活においても災害に強く、物価の安さ、都市型機能と自然が融合した住みよい環境にあり、市民の満足度は高い状況にあります。

《本市の弱み》

一方で、自家用車に依存した社会の中で、家計支出の中で交通分野に関する支出が非常に高くなっており、市民は「交通の便」「中心市街地の活気」について重要度が高いものの満足度が低く、重点的に解消すべき施策となっています。自家用車分担率が低い都市ほど人口の社会増が顕著という分析もあり、都市間競争の中で、公共交通は非常に重要な要素となっています。

《基本理念の考え方》

本計画では、市民、交通事業者、行政などが連携、協働し、まちなかに人々を呼び込み、賑わい創出に資する質の高い幹線軸や郊外部での緑多い生活を支える二次交通を拠点で繋ぎ、これらの地域特性を活かした公共交通の形に再構築することで、都市としての魅力を高め、定住を促進し、市外から来訪されるような都市づくりを目指します。

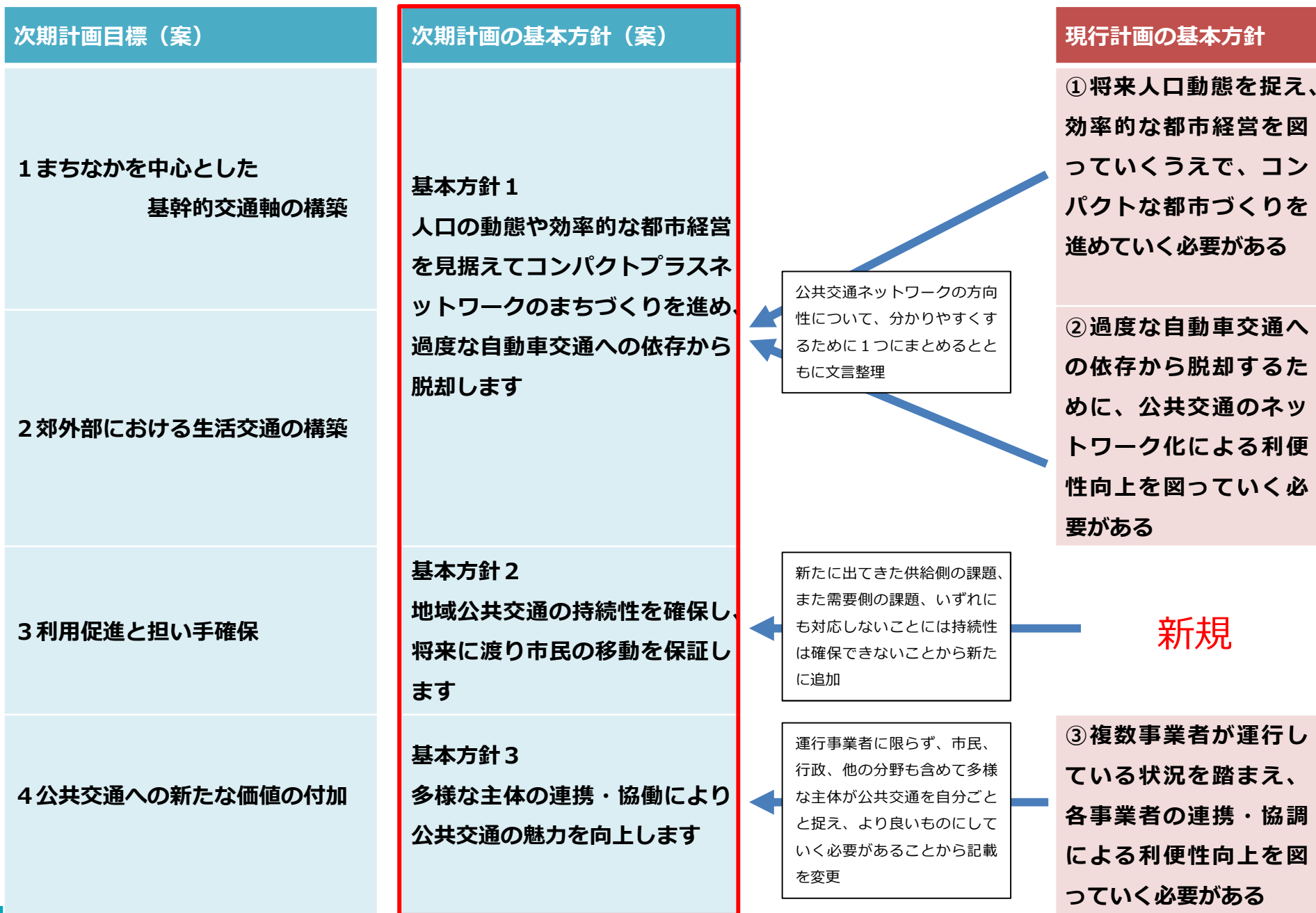
そして、自家用車に頼らずとも快適に移動ができる環境を実現し、本市の産業発展、都市のブランド力強化、市民の多様で豊かな暮らしを支えることを目指します。

計画の基本理念・基本方針・目標

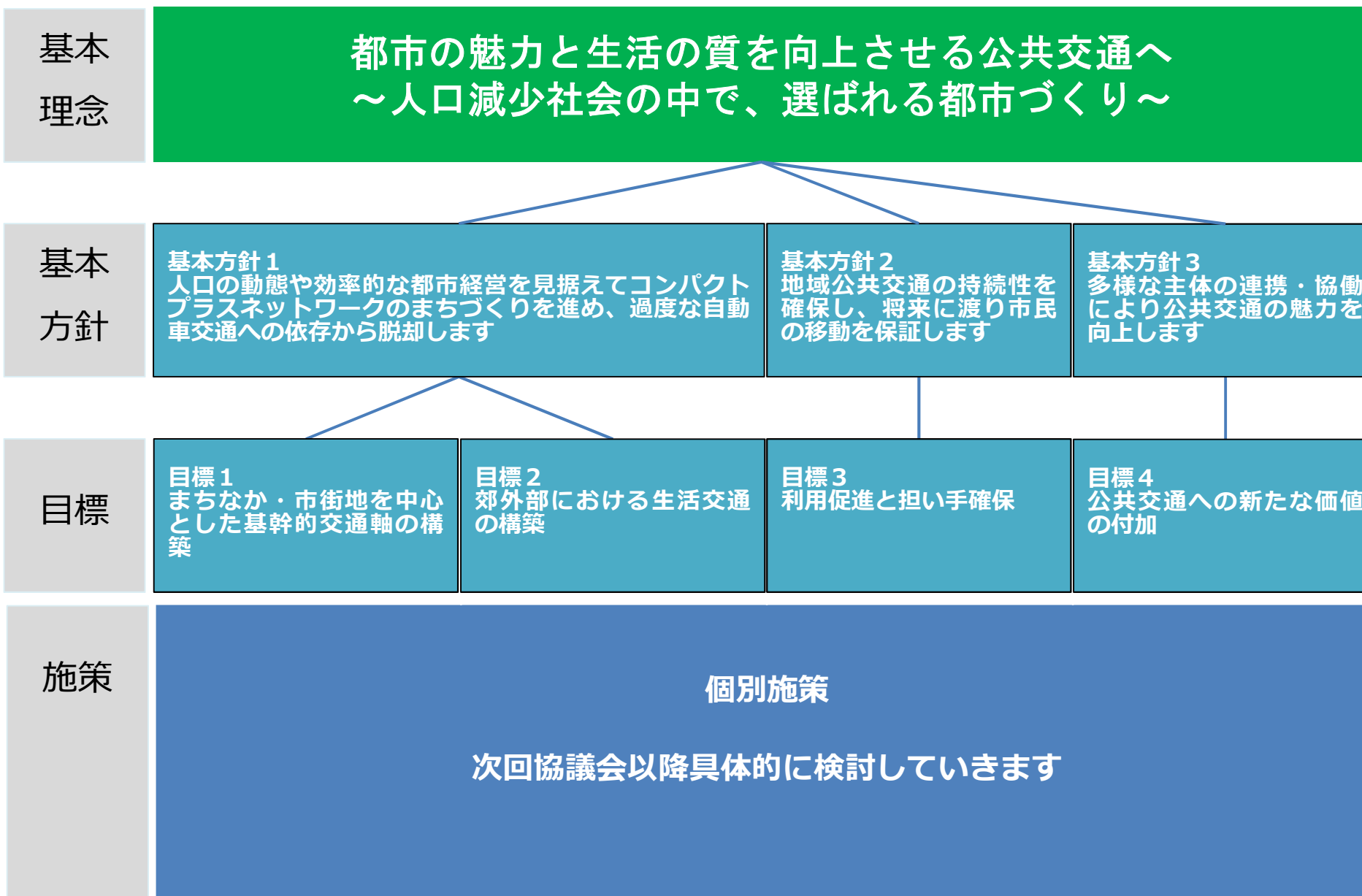
整理した課題からの目標（案）設定

24

現状の課題 (前回協議)	課題に対して現計画の施策・目標が対応できているか		改善が必要な部分	新たな目標の設定（明確化と課題への対応）		
課題	現計画の個別施策〈重点施策は青字〉	現行計画目標		新目標 1	都市部（中心部・市街化区域）における都市生活環境を更に向上し、沿線開発や居住誘導を促すことができるよう、太く強い公共交通サービス、利便性が高い運行内容を目指します。そのことによりまちなかの魅力向上や都市機能の誘導に繋がります。 《課題1、2、3に対応》	
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	幹線バスの明確化①	1 バスの利便性向上を中心とした公共交通軸の強化	信頼のおける基軸づくりの更なる取り組みの必要性	新目標 2	郊外部（市街化調整区域等）では、路線バス、オンデマンド交通、マイタクの運行内容の見直し、公共交通不便地域への対応、新たな公共交通など、地域の实情に合わせた運行方法や運行形態の検討を行い、日常生活に必要な公共交通サービスを維持します。その中で、まちなかと郊外部の公共交通サービス同士の接続性を向上させる取り組みも進めます。《課題1、2、3に対応》	
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	幹線バスの定時性確保①			新目標 3	車社会の中で、公共交通を持続可能なものとするために、新たな利用者を確保していく必要があります。各世代に訴求する施策や、モビリティ・マネジメントを強化し、地域で公共交通を支える積極的な利用促進を図ります。 一方で、運行事業者の人員不足に対応するため、乗務員確保に取り組むほか、事業者間連携を強化します。 また、生活圏が行政界の境を跨いで形成されている場合も見受けられることから、自治体間の交通の連携についても協議を進めます。 《課題1、2、3に対応》	
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	鉄軌道間のネットワーク化①			新目標 4	公共交通への新たな価値の付加	交通DXやMaaS事業（情報発信や情報連携）を推進し、鉄道、路線バス、デマンド交通、タクシー、パーソナルなモビリティやシェアサイクルなどとのモード間連携に取り組みます。商業施設等との分野間連携も含め、快適性を向上するとともに、新たな価値の創出に取り組みます。 《課題 5 に対応》
	地域内交通の導入②			2 公共交通による、まちなかの回遊性の向上	位置付けがない ①マイタク施策 ②担い手不足 対応 ③他分野連携の強化	関係者がぶれずに行動できるよう目標を明確化
	鉄道駅や主要バス停における結節強化④					
群馬総社駅西口開設④						
バリアフリー化④						
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	バス待ち環境の快適化①	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	全ての施策において交通弱者の利用を考慮し、ユニバーサルデザインの公共交通ネットワークの構築を目指す④			
	分かりやすい情報案内④					
	ドライバーサービス向上④					
	自転車・公共交通の組み合わせによる利便向上④					
	利用しやすいバス運賃制度④					
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	交通系ICカードの導入④	市民意識の醸成（モビリティマネジメント）④				
	新技術を活用した交通環境高度化⑤					
	都心幹線形成③					
	シェアサイクル導入①					
	歩行・自転車環境の改善①					
	本町二丁目交差点周辺の改良①					
	パーク＆ライド等の推進①					
	都心地域の駐車施設適正化①					



次期計画枠組み



施策体系 各目標に対しては以下のような施策を検討していきたい。詳細は次回以降の協議会で議論していきたい。

目標1 まちなかを中心とした基幹的交通軸の構築

・ 広域交通「鉄道」の維持・確保	・ サービス水準の維持、向上に向けた協議 ※上毛電気鉄道については、沿線地域交通リ・デザイン推進協議会において別途公共交通計画を策定予定
・ 幹線交通及び準幹線交通「路線バス」の位置づけと重点化に向けた再編	・ 路線バスの系統の位置づけ、系統の統廃合、サービス水準の設定
・ 中心部循環交通「マイバス」及び支線交通「路線バス」の再編	・ 幹線交通と準幹線交通の再編に応じたマイバスと路線バスの再編とサービス水準の設定
・ ウォーカブルなまちづくりとの連携	・ アーバンデザインやクリエイティブシティ構想と連携した公共交通の検討

目標2 郊外部における生活交通の構築

・ デマンド交通の役割とあり方検討	・ 支線交通との役割分担、拠点への接続強化、相乗り促進による効率化の検討
・ タクシー（マイタク制度）の有効活用	・ マイタクの相乗り推進、郊外でのタクシー活用 ・ マイタク制度の利便性向上に向けた継続的な制度見直し
・ 新たな公共交通サービスの検討	・ シェアサイクル、カーシェア、パーソナルモビリティなどのあり方の検討

施策体系 各目標に対しては以下のような施策を検討していきたい。詳細は次回以降の協議会で議論していきたい。

目標3 利用促進と担い手確保

・公共交通を利用してもらうための取組	・各世代に向けたMMモビリティ・マネジメント ・無料デーなどのイベント時の利用促進 ・新たな利用者の確保策の検討
・使いたくなる運賃施策	・中高生に向けた運賃施策
・魅せ方と見せ方	・公共交通へのイメージ向上施策の実施 ・バス停の共通化、デジタルサイネージなどの機能強化
・運転士等の人材確保に向けた支援	・共同説明会の継続的な実施

目標4 公共交通への新たな価値の付加

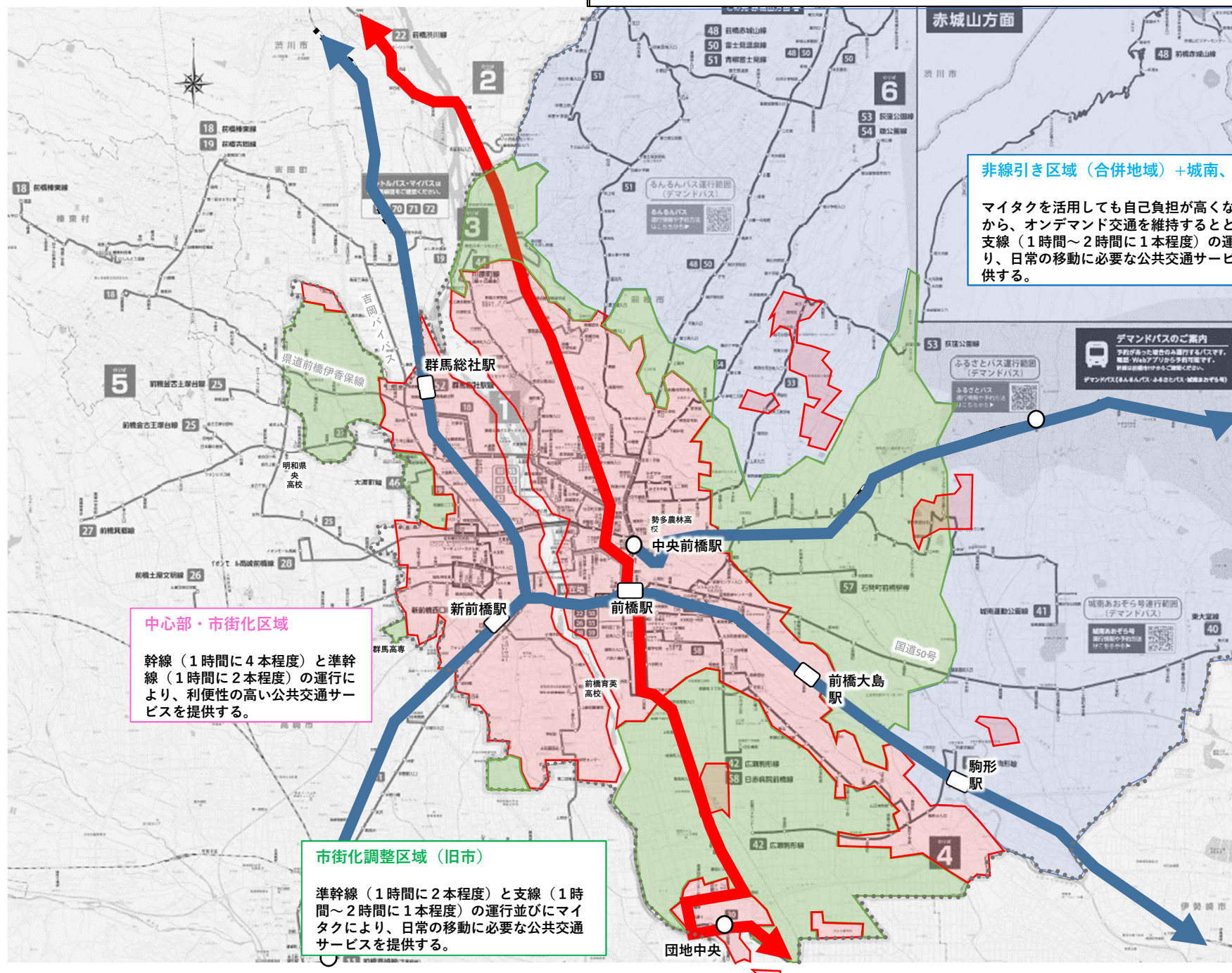
・DX事業による公共交通の利用環境の推進	・上毛電鉄のICカード化、バスロケ、GunMaaSの利便性向上
・公共交通の待ち環境の整備	・既存施設との連携による待ち環境整備
・他分野との交通サービスの連携	・商業、教育、福祉、観光、環境との連携策 (商業施設を活用したP & R、送迎からの公共交通への転換、イベント時の無料デー、カーフリーデー等)

公共交通の再編に向けた役割（案）

類型	主な公共交通	公共交通の機能と方向性
広域交通	鉄道（JR各路線、上毛電鉄）	【機能】市内と市外を高サービス水準で結ぶ広域的なネットワーク。 【方向性】広域の移動を支える交通として今後も役割を果たしていく。更なる利便性向上に向けて運行事業者と協議を行う。
幹線交通	路線バス 前橋渋川線 前橋玉村線	【機能】「中心部・市街化区域」を運行し、前橋駅に接続する幹線軸であり、公共交通の骨格を担う主要ネットワーク 【方向性】交通事業者と協議し、幹線軸として一定基準の運行を確保していく。15分ヘッドの運行を目指す。
準幹線交通	路線バス （路線は検討中）	【機能】幹線交通に次ぐ幹線軸であり、「中心部・市街化区域」及び「市街化調整区域」も運行する主要ネットワーク 【方向性】交通事業者と協議し、幹線軸として一定基準の運行を確保していく。30分ヘッドの運行を目指す。
中心部循環交通	マイバス	【機能】「中心部・市街化区域」を運行し、広域交通、幹線交通、準幹線交通と接続し、中心部の回遊性向上を促進するためのネットワーク。 【方向性】路線バスの再編に合わせて、交通事業者のリソース状況も踏まえて、サービス水準等を検討する。
支線交通	路線バス （路線は検討中）	【機能】幹線交通、準幹線交通にも該当しない路線で、本市の広域的な移動を支えるネットワーク。 【方向性】交通事業者と協議し、事業性、機能性、接続性などの観点から適したサービスの確保に向けて取り組む。
	タクシー （マイタク含む）	【機能】鉄道駅や施設などの拠点までの移動と地域内外の移動担うネットワーク。 【方向性】マイタク制度について、交通事業者と協議し、今後のあり方を検討する。
	デマンド交通	【機能】「非線引き区域（合併地域）」の交通手段の確保や高齢者等の移動に配慮した交通手段。 【方向性】交通不便地域の移動手段として維持確保を図りつつ、支線交通の路線バスとの役割分担、マイタク制度との役割分担、新たな地域公共交通との役割分担を検討する。
	地域交通 新たな公共交通	【機能】「中心部・市街化区域」の短トリップや交通不便地域に対応する交通、「市街化調整区域」や「非線引き区域（合併地域）」の交通不便地域に対応する交通として、最寄りの拠点や市街地へとつなぎ、地域の生活を支えるネットワーク 【方向性】シェアサイクル、自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）、他分野と連携したコミュニティ交通、地域住民の支え合いにより創出された移動手段なども含め、地域特性を踏まえながら最適な手段を検討する。

市内公共交通の運行イメージ

青色：広域交通（一部区間15分間隔） 赤字：幹線交通（一部区間15分間隔）



目標に係るKPI

各目標に対しては、以下に示されている標準的なKPIを施策などの検討と併せて設定していくことを基本としたい。詳細は次回以降の協議会で議論していきたい。

出典：国土交通省 地域公共交通計画の「アップデートガイダンス Ver1.0」手順書

観点①：公共交通軸と拠点の充実・保証

	短期(数か月～1年単位)	中長期(1年～計画期間内)
施策の実施結果についての数値目標	● 公共交通軸と定める路線(区間) ^{※1} の運行回数	● 公共交通分担率
施策による効果についての数値目標	● 公共交通軸と定める路線(区間) ^{※1} の利用者総数	

※1 公共交通軸と定める路線：各地方公共団体において路線を選定(選定の例：中心拠点・地域拠点間を接続する路線)

観点②：「交通空白」^{※2}における移動の確保

	短期(数か月～1年単位)	中長期(1年～計画期間内)
施策の実施結果についての数値目標	● 公共交通サービスによる人口カバー率	● 活動機会へのアクセシビリティ
施策による効果についての数値目標	● 「交通空白」における交通サービス ^{※3} の利用者総数	

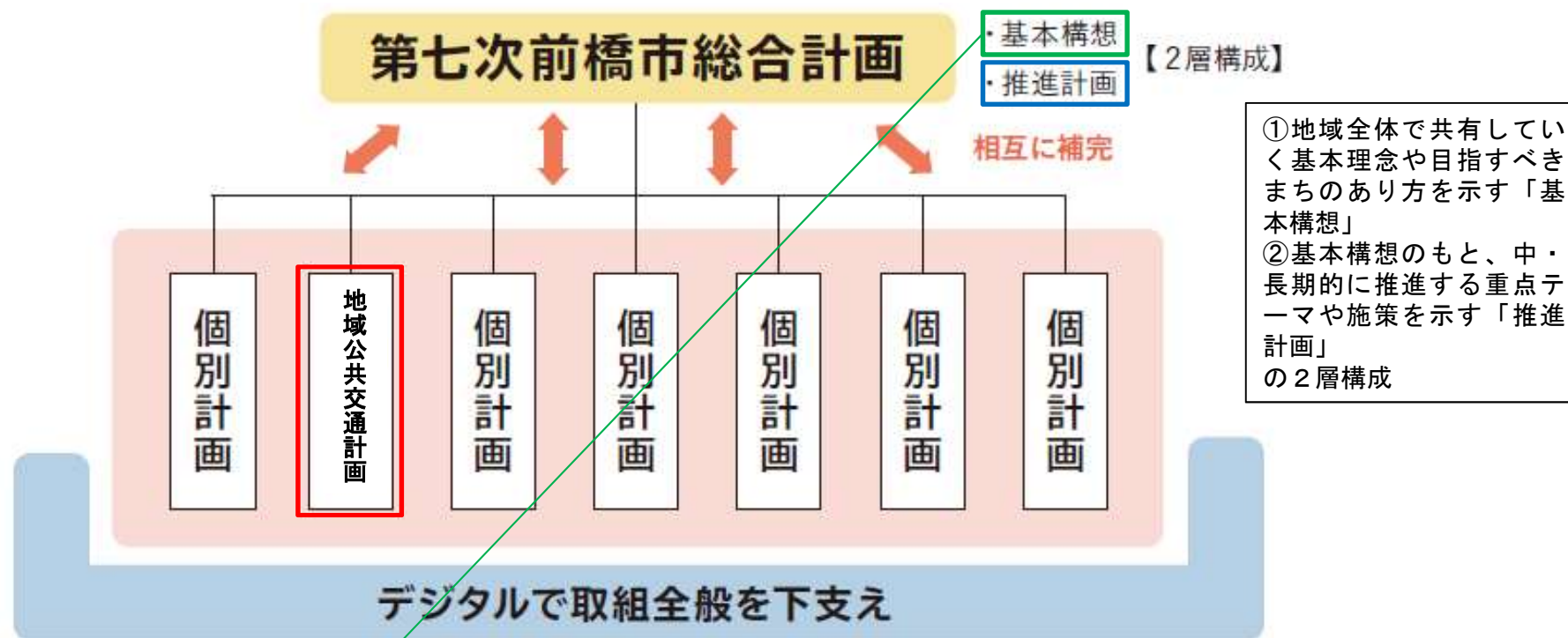
※2 「交通空白」の考え方については手順書p.11-12参照

※3 各地方公共団体で選定(「交通空白」で提供される交通サービス：乗合タクシー、デマンド交通、公共/日本版ライドシェア等)

観点③：持続可能性・実現可能性の確保

	短期(数か月～1年単位)	中長期(1年～計画期間内)
施策の実施結果についての数値目標	● 公共交通の収支・公的資金投入額	● 住民等の公共交通に対する満足度・認知度
施策による効果についての数値目標	● 公共交通の利用者総数 ● 公共交通に従事する運転者数	

第七次前橋市総合計画(2018年度から2027年度までの10年間)と地域公共交通計画の関係



- ①地域全体で共有していく基本理念や目指すべきまちのあり方を示す「基本構想」
 - ②基本構想のもと、中・長期的に推進する重点テーマや施策を示す「推進計画」
- の2層構成

①ビジョン

『めぶく。～良いものが育つまち（Where good things grow.）～』

②政策方針

（目指すべきまちのあり方をイメージしながら、具体的な政策展開に繋げていくためのまちづくりの目標（将来都市像））

『新しい価値の創造都市・前橋』

市民一人ひとりが個性と能力を生かし、個々に輝くことにより新しい前橋らしさを創造するまち

第七次前橋市総合計画の基本構想

第七次前橋市総合計画のビジョン めぶく。～良いものが育つまち（where good things grow）

～ビジョンの考え方～

本市の最上位計画である第七次前橋市総合計画基本構想では、『めぶく。～良いものが育つまち（Where good things grow.）～』をビジョンとして掲げています。水と緑あふれる豊かな自然環境、絹遺産をはじめとする歴史文化、充実した医療環境、全国有数の農業生産力など、多くのまちの誇りや可能性があります。これらは、このまちで暮らしてきた多くの人たちが、永きにわたって愛し、守り、育て、残してきた財産であり、ここ前橋が人々の暮らしを支え、「良いものが育つ場所」であることの証です。

前橋の未来に向かって、これまで大切にしてきたまちの誇りや可能性を受け継ぎ、磨き育て、新たな価値を生み出しながら、将来を担う子や孫たちの世代に未来への襷として繋いでいくこと、ここに暮らすすべての人で実現するという想いを込めて。

『新しい価値の創造都市・前橋』

市民一人ひとりが個性と能力を生かし、個々に輝くことにより新しい前橋らしさを創造するまち

～政策方針の考え方～

これからのまちづくりを進めるキーワードは「地域経営」です。

市民、企業・団体、行政それぞれが、「他人ごと」ではなく「自分ごと」として、地域の課題を捉え、自主的・自律的に、また連携して課題解決に取り組むことが重要であり、そのためには、それぞれの主体が共有できる将来のまちの姿を持つことが大切です。

そこで、『新しい価値の創造都市・前橋』を将来都市像に位置付け、「市民一人ひとりが個性と能力を生かし、個々に輝くことにより新しい前橋らしさを創造するまち」を目指すまちの姿とし、その実現に向けて行政は多様な市民の活動を支えていきます。



第七次前橋市総合計画の推進計画の概要①

まちづくりの方向性（まちづくりの柱）	重点テーマ	重点施策
第1章 人をはぐくむまちづくり（教育・人づくり） 【10年後に目指す姿】 ふるさとを愛し、多様性を尊重する心豊かな人間性を育むとともに、あらゆる世代が共に学び、支え合えるまちを目指します。	主体性・社会性の育成	1.個性を伸ばし、主体性を育む人づくり 2.学び合い、高め合う人づくり 3.ふるさとを愛し、未来へ繋げる人づくり
第2章 希望をかなえるまちづくり（結婚・出産・子育て） 【10年後に目指す姿】 結婚や出産の希望を叶えられ、子育てを楽しむことができるまちを目指します。	結婚・出産・子育ての希望実現	1.結婚や出産に対する支援の充実 2.子育て支援の推進 3.子育てと仕事の両立支援
第3章 生涯活躍のまちづくり（健康・福祉） 【10年後に目指す姿】 充実した医療福祉環境のもと、生涯を通した心や体の健康づくりを推進するとともに、誰もが自分らしく生きがいを持ち、共に支え合いながら活躍できるまちを目指します。	生涯にわたる健康の維持	1.共生社会の推進 2.健康づくりと介護予防の推進



第七次前橋市総合計画の推進計画の概要②

まちづくりの方向性（まちづくりの柱）	重点テーマ	重点施策
第4章 活気あふれるまちづくり（産業振興） 【10年後に目指す姿】 既にあるしごとの魅力を高めるとともに、新たなしごとを創出し、市民それぞれが個性を活かして活躍できるビジネスチャンスにあふれたまちを目指します。	地域産業の新たな展開	1. 地域産業の基盤強化・活性化 2. 働く意欲と機会の創出 3. 魅力ある農林業への転換
第5章 魅力あふれるまちづくり（シティプロモーション） 【10年後に目指す姿】 地域の魅力を創造・発信し、誰もが訪れ、住み続けたいまちを目指します。	前橋らしさの創出	1. 地域資源を活かした新たな観光振興 2. 移住・定住促進 3. 市民主体の魅力づくりの推進 4. 魅力的なまちづくりの推進
第6章 持続可能なまちづくり（都市基盤） 【10年後に目指す姿】 人口減少・少子高齢社会に対応した都市基盤の構築を推進し、将来にわたり安全で、安心して暮らせるまちを目指します。	都市機能の充実と安全・安心の確保	1. 都市機能の集約と拠点性の向上 2. 交通ネットワークの充実 3. 環境配慮型社会の形成 4. 安全・安心なまちづくりの推進

