

1. 取組むべき施策の検討

1-1 施策メニュー案の整理

5つの基本方針、これらを後押しする「多様な主体の連携によるみんなで支える交通まちづくりの推進」について、方針毎に、個別施策を整理する。

【基本理念】人と環境にやさしい、持続可能なコンパクトなまちづくりと公共交通を中心とした交通ネットワークの構築

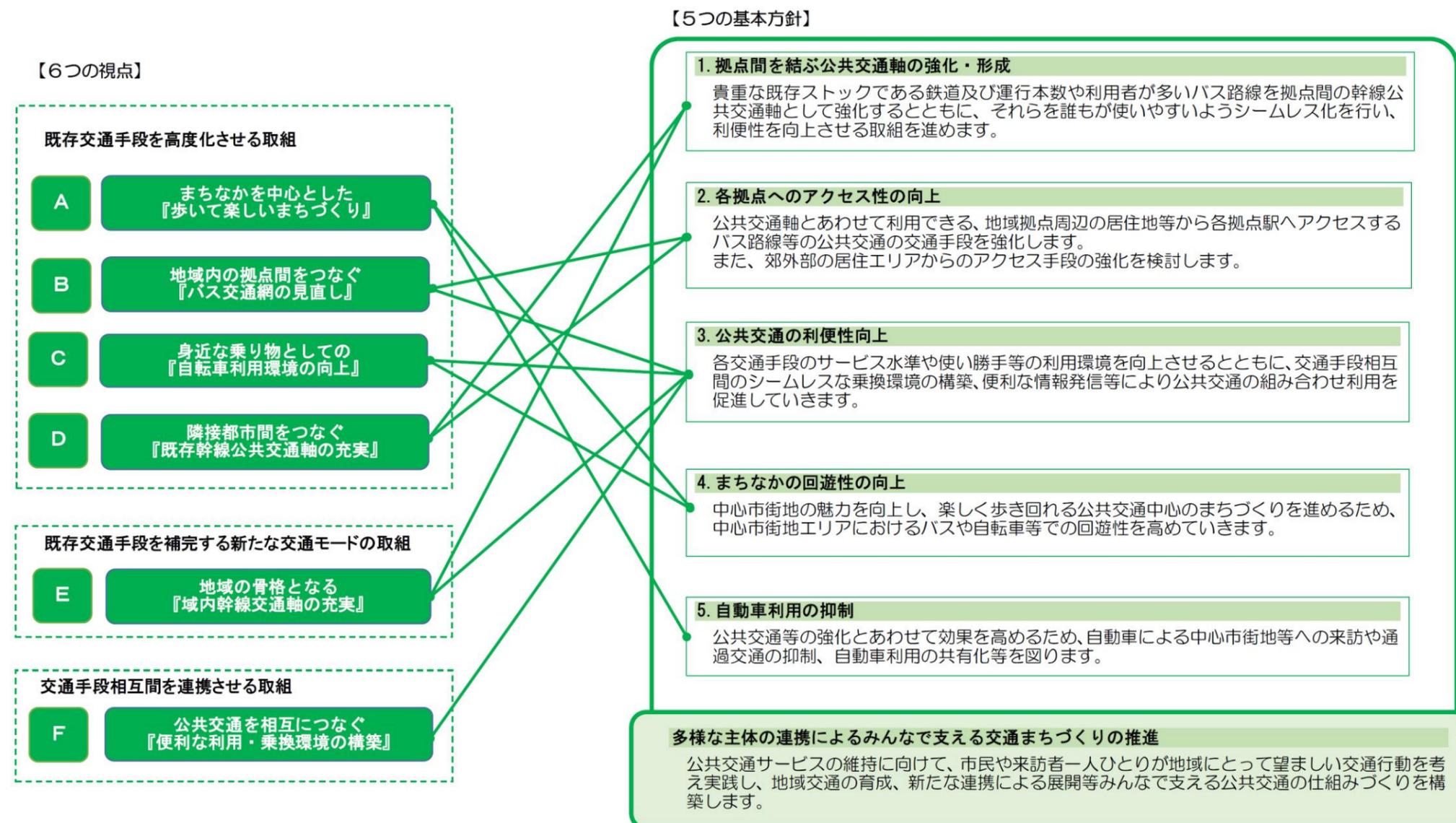


図 1-1 地域公共交通網計画（素案）における「基本方針」

方針毎の個別施策は以下のとおりであり、短期的な施策、中長期的な施策の区分を示している中長期的な施策の区分を示している。これらの施策について、次ページ以降に、個別施策の概要を示す。

No	基本方針	個別施策	短期的な施策	中長期的な施策
1-1	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	○	
1-2		鉄軌道のネットワーク化		○
2-1	各拠点へのアクセス性の向上	公共交通不便地域の解消（地域内交通の導入）	○	
2-2		鉄道駅や主要バス停における結節強化	○	
2-3		群馬総社駅西口の開設		○
3-1	公共交通の利便性向上	バリアフリー化	○	
3-2		バス待ち環境の快適化	○	
3-3		分かりやすい情報案内	○	
3-4		サイクルトレインの推進	○	
3-5		交通系ICカードの導入		○
3-6		ゾーン運賃制の導入		○
4-1	まちなかの回遊性の向上	都心幹線の形成	○	
4-2		コミュニティサイクルの導入（サイクルポート設置等）	○	
4-3		歩行・自転車利用環境の改善		○
5-1	都心地域への自動車利用の抑制	パーク＆ライド等の推進	○	
5-2		都心周縁部の駐車施設の集約化		○
5-3		自動車による来訪、通過交通の抑制		○

No	基本方針	個別施策	短期的な施策	中長期的な施策
1-1	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	○	
1-2		新たな交通システムの導入(LRT等)の検討		○
2-1	各拠点へのアクセス性の向上	公共交通不便地域の解消(地域内交通の導入)	○	
2-2		鉄道駅や主要バス停における結節強化	○	
2-3		群馬総社駅西口の開設		○
3-1	公共交通の利便性向上	バリアフリー化	○	
3-2		バス待ち環境の快適化	○	
3-3		分かりやすい情報案内	○	
3-4		サイクルトレインの推進	○	
3-5		交通系ICカードの導入		○
3-6		ゾーン運賃制の導入		○
4-1	まちなかの回遊性の向上	都心幹線の形成	○	
4-2		コミュニティサイクルの導入(サイクルポート設置等)	○	
4-3		歩行・自転車利用環境の改善		○
5-1	都心地域への自動車利用の抑制	パーク&ライド等の推進	○	
5-2		都心周縁部の駐車施設の集約化		○
5-3		自動車による来訪、通過交通の抑制		○

図 1-2 個別施策のメニュー

1-2 施策メニュー案の具体化の検討

1-2-1 5つの基本方針を実現するための方策

(1) 拠点間を結ぶ公共交通軸の強化・形成

施策番号	1-1	施策名	幹線バス路線の明確化			
施策概要	<p>①広域幹線の充実</p> <ul style="list-style-type: none"> ・広域幹線として、前橋駅と立地適正化計画における市内拠点及び隣接市を結ぶ公共交通軸を設定する。鉄道とともに高頻度のバス路線により、都市の基軸となる公共交通網を形成する。バス路線については「①渋川市方面」「②南部拠点・玉村町方面」を広域幹線に位置付けるとともに、既存バス路線の見直しを検討する。 <p>②広域幹線を補完する地域間交通の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・広域幹線を補完する地域間交通として、本市が欠損補助を行っている既存の委託路線を中心に、路線や区間毎の需要に応じ、運行本数や車両の大きさなど適正なサービス水準に見直し、持続可能性の高い公共交通サービスを確保する。 					
実施主体	前橋市、バス事業者					
実施地域	市内全域					
実施時期	H30	H31	H32	H33	H34	
①②	運行計画の検討	段階的に実施				

施策番号	1-2	施策名	<u>鉄軌道新たな交通システム導入(LRT等)のネットワーク化検討</u>		
施策概要	<p>①<u>鉄軌道新たな交通システム(LRT等)のネットワーク化実現可能性の検討</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・<u>広域幹線鉄道であるJR線 JR 前橋駅と利用者減の上毛電鉄続く上毛線上毛線の結節強化による利便性向上に向けたあらゆる方策について検討を進める。中央前橋駅を連絡して鉄軌道鉄道ネットワークの強化を図り、更に三駅の間に位置する中心市街地のにぎわい再生を目指す新たな交通システムとして、LRT等の中量輸送系の実現可能性について、施設・設備の整備や、導入コスト、事業収支等から多面的に検討する。</u> ・<u>上毛線の抜本的な再生策の一つとして上電沿線市連絡協議会において実施さ</u> 				

れた「上毛線LRT化可能性調査」により抽出された課題についても、引き続き解決方法の検討を行う。

- 検討にあたっては際しては、今後の交通量変化や市民ニーズを踏まえるとともに、まちづくり方策と整合させながら、鉄道事業者および、乗り入れ先路線の沿線市や群馬県と協働して進めていく。

(2) 各拠点へのアクセス性の向上

施策番号	2-1	施策名	公共交通不便地域の解消（地域内交通の導入）			
施策概要	<p>①住民主体によるデマンド交通の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> 公共交通不便地域の居住者の移動支援として、住民主体のデマンドバス等の地域内交通を導入する。 運行計画の作成や運賃設定、運行経費の確保などの検討段階から実際の運行に至るまで地域住民が主体となり、交通事業者、行政と連携しながら新たな交通モードの構築を行う地域内交通を導入する。なお、地域内交通の導入に併せ、必要に応じて、同エリア内の既存路線バスとの役割分担、再整理を行う。 <p>②結節・乗換えポイントの設定</p> <ul style="list-style-type: none"> 地域内交通エリア内に結節・乗換ポイント（鉄道駅や都心等を結ぶバス路線のバス停）を設定することにより、公共交通ネットワークを構築し、広域的な移動も円滑に行えるようにする。 					
実施主体	前橋市、バス事業者、タクシー事業者、市民					
実施地域	公共交通不便地域					
実施時期	H30	H31	H32	H33	H34	
①②	運行手法や計画の検討、 実証実験の実施		実施			

施策番号	2-2	施策名	鉄道駅や主要バス停における結節強化			
施策概要	<p>①アクセス向上・乗継円滑化のための結節機能の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> 利用の多い主要鉄道駅・主要バス停において、様々な交通手段間の円滑な乗継ができる結節機能の強化を行う。 バスと鉄道の結節強化を図るため、電車の発着時刻を意識したバス運行ダイヤを設定する。 主要バス停においては、バス路線同士や、バス路線・デマンドバス・タクシー（マイタクを含む）の乗換情報の提供や待合スペースの設置、バス停周辺への自転車駐輪場の整備を行う。 					
実施主体	前橋市、鉄道事業者、バス事業者					
実施地域	主要鉄道駅・主要バス停周辺					
実施時期	H30	H31	H32	H33	H34	
①	実施計画の検討		関係者の協議・調整		段階的に実施	

施策番号	2-3	施策名	群馬総社駅西口の開設
施策概要	<p>①群馬総社駅西口の開設</p> <ul style="list-style-type: none"> ・群馬総社駅に、新たに西口の開設とともに、<u>アクセスとなる都市計画道路および西口西口駅前広場の整備を行い、およびアクセス道路整備を行い、</u>利用者の利便性向上を図る。 ・<u>駅舎および自由通路については、基礎調査を行い、JR等関係機関と協議を進め、都市計画道路および駅前広場と一体的に整備を行い、早期の西口開設を目指す。</u> ・群馬総社駅西口へ乗り入れるバス路線を設定し、鉄道との結節強化（施策2-2）を図る。 ・西口周辺に駐車場を設置し、自動車から鉄道やバスへの乗り換えの推進（施策5-1）を検討する。 		

(3) 公共交通の利便性向上

施策番号	3-1	施策名	バリアフリー化			
施策概要	<p>①鉄道・バス利用環境のバリアフリー化・ユニバーサルデザインの推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高齢者や障害者、子ども等を含め、全ての人にやさしい移動空間の形成を図るため、ノンステップバスの導入、スムーズな乗降環境の構築、利用の多い鉄道駅周辺のバリアフリー化を推進し、ユニバーサルデザインの実現を目指す。 					
実施主体	前橋市、鉄道事業者、バス事業者					
実施地域	主要鉄道駅・主要バス停周辺					
実施時期	H30	H31	H32	H33	H34	
①	実施計画の検討		段階的に実施			

施策番号	3-2	施策名	バス待ち環境の快適化			
施策概要	<p>①分散しているバス停の統合</p> <ul style="list-style-type: none"> ・系統によって分散しているバス停（例：県庁前、中央前橋駅、けやきウォーク）について、バス停位置の統合を検討する。可能な限り施設構内へのバス停集約を図り、利用者の利便性やわかりやすさの向上、バス待ち環境の快適化を図る。 <p>②主要バス停のバス待ち環境の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主要バス停に上屋・ベンチの設置などを進め、快適なバス待ち環境を整備する。また、利用者が多く広告の効果が期待される集客施設や中心市街地の主要バス停では、民間事業者と連携して広告パネル付きの上屋・ベンチの設置を検討する。 <p>③バス停周辺施設でのバス運行情報の提供</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バス停周辺の公共施設、商業施設等の屋内において、バス運行情報を提供することで、バス待ち環境の快適化を図るとともに、バス待ち時間の有効活用を可能にする。 					
実施主体	前橋市、バス事業者等					
実施地域	主要バス停周辺					
実施時期	H30	H31	H32	H33	H34	
①～③	実施計画の検討		段階的に実施			

施策番号	3-3	施策名	分かりやすい情報案内			
施策概要	<p>①バス停、バス車両での分かりやすい案内表示</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バス停・バス車両において、乗り場の位置、行き先、主要経由地等を分かりやすく案内する表示方法について、交通事業者間の共通ルールを策定・運用する。 ・また、乗車しているバス車内で、乗継先の鉄道やバス、今後、導入を検討するコミュニティサイクル（施策 4-2）の乗換案内を充実させる。 <p>②バスロケーションシステムの充実</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一部系統に導入されている、インターネット上での閲覧などリアルタイムな情報提供を行うバスロケーションシステムの対象路線の拡充を検討する。また、鉄道駅・主要バス停等ではバス接近情報を表示するシステムの導入を進める。 <p>③分かりやすいバスマップの作成と配布</p> <ul style="list-style-type: none"> ・分かりやすい路線図、乗り場案内、バス利用方法等を記載したバスマップを作成・配布する。今後、実施を検討するモビリティ・マネジメント（施策 6-2）と合わせて配布し、普段バスを利用しない人々のバスに関する認知の向上を図る。 					
実施主体	前橋市、バス事業者					
実施地域	市内全域					
実施時期	H30	H31	H32	H33	H34	
①～③	実施計画の検討		段階的に実施			

施策番号	3-4	施策名	サイクルトレインの推進			
施策概要	<p>①サイクルトレインの推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・前橋市の自転車振興策や観光振興策等の一手段として上毛電鉄のサイクルトレインを位置付けて市民へ周知することにより、上毛電鉄の利用者の増加を図る。 					
実施主体	前橋市、鉄道事業者					
実施地域	上毛電鉄線沿線					
実施時期	H30	H31	H32	H33	H34	
①	実施手法の検討	実施計画の検討	段階的に実施			

施策番号	3-5	施策名	交通系 IC カードの導入
施策概要	<p>①交通系 IC カード導入</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市内の路線バスおよびコミュニティバス等の運賃の支払いに、交通系 IC カードの導入を検討し、利用者の利便性向上を図る。 ・IC カードの導入によって、ゾーン運賃制(施策 3-6)など、柔軟な料金制の円滑な運用が可能となる。また、利用履歴データを用いて、バス停間 OD 等の詳細な利用状況を把握することが可能となり、運行効率化や運行改善の検討材料とすることができる。 ・なお、導入検討にあたっては、既存 IC カードを適用する場合と、独自の IC カードを新設する場合で、導入コストや導入後の運用方法が異なってくることに留意が必要である。 		

施策番号	3-6	施策名	ゾーン運賃制の導入
施策概要	<p>①ゾーン運賃制の導入</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用者に分わかりやすい、使いやすい料金体系として、ゾーン運賃制の導入を検討する。なお、ゾーン運賃制とは、例えば、路線バス網全体を複数のゾーンに分類し、乗車した経路や回数に関わらず、通過するゾーンの数で運賃を固定する支払方式である。 ・料金徴収の簡便化のため、交通系 IC カード(施策 3-5)と併せて導入することが望ましい。なお、導入地域を運行する全てのバス事業者で運用することが望ましいが、その場合、運賃収入の管理方法、事業者への配分方法等、事業者間の協議・調整が必要となる。 		

(4) まちなかの回遊性の向上

施策番号	4-1	施策名	都心幹線の形成			
施策概要	<p>①都心幹線の充実</p> <ul style="list-style-type: none"> 都心幹線として、都心内の主要施設を結ぶとともに、回遊性向上による中心市街地の活性化に寄与する路線を設定する。「①前橋公園（グリーンドーム前橋）～県庁・市役所～本町～前橋駅～けやきウォーク前橋」「②前橋公園（グリーンドーム）～県庁～立川町通り～中央前橋駅～前橋駅～けやきウォーク前橋」の2系統について、シャトル運行の新設、既存バス路線の追加・補完も含めて導入を検討する。 <p>②都心幹線と一体的な市街地循環バスの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> 都心幹線と一体的な市街地循環バスとして、本市が運行しているマイバス北循環・マイバス南循環を見直し、回遊性の高い公共交通サービスを提供する。 <p>③エリア料金制度</p> <ul style="list-style-type: none"> 都心幹線・市街地循環バスにこの乗継定額等のエリア料金の導入を検討する。中心市街地エリア内で定額の運賃設定を行うことで、乗換え抵抗の軽減や割安感のイメージ付けにつなげ、バス利用の促進や中心市街地の回遊性を向上させる。なお、今後、導入を検討するコミュニティサイクル（施策 4-2）をシームレスに利用できる一体的な料金体系についても併せて検討を行う。 					
実施主体	前橋市、バス事業者					
実施地域	都心地域					
実施時期	H30	H31	H32	H33	H34	
①～③	運行計画の検討		関係者の協議・調整	段階的に実施		

施策番号	4-2	施策名	コミュニティサイクルの導入（サイクルポート設置等）			
施策概要	<p>①コミュニティサイクルの導入</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都心内にサイクルポートを設置し、そのポート間で利用できる自転車を貸し出すサービスを実施する。 ・都心内の主要施設だけでなく、鉄道駅、都心幹線・市街地循環バス（施策4-1）の主要バス停、都心周縁部駐車場等、他手段と連携できるポート配置を行う。 <p>②都心内のバスと②シームレスな料金体系</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都心幹線・市街地循環バス（施策4-1）とのセット料金等、バスとコミュニティサイクルのシームレスな利用を推進する。 					
実施主体	前橋市					
実施地域	都心地域					
実施時期	H30	H31	H32	H33	H34	
①②	実施手法の検討	実施計画の検討	関係者の協議・調整	段階的に実施		

施策番号	4-3	施策名	歩行・自転車利用環境の改善			
施策概要	<p>①まちなかで快適に歩ける歩行環境の構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都心内において、歩道整備や自動車の速度の抑制策などを検討し、歩行者の安全性・快適性を向上させるとともに、けやき並木の景観形成に努め、市のシンボルとなる高質な歩行環境を形成する。 <p>②まちなかで自転車を安全・快適に利用できる環境の構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都心内において、自転車通行空間の整備、快適な自転車通行環境を構築するとともに、歩行者の安全性向上を図る。また、荷捌きスペースや路外駐車場を整備するなどの路上駐停車対策を行い、車道左端の通行空間の確保に努める。 <p>③本町二丁目交差点の改良</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交差点の形状が複雑で歩行者が歩道橋の通行を強いられ、地域が分断されている状態から、<u>交差点改良により、スムーズな移動を可能とし交差点改良によって歩行者や公共交通の動線を地上レベルに設け、スムーズな平面移動を可能にすることによって</u>、周辺地域の一体性の向上を図る。 					

(5) 都心地域への自動車利用の抑制

施策番号	5-1	施策名	パーク&ライド等の推進			
施策概要	①パーク&ライド、パーク&バスライドの推進 ・郊外の鉄道駅や主要なバス停周辺に駐車場を設置し、自動車から鉄道や路線バスへの乗り換え、都心への自動車乗り入れ抑制を推進する。 ・鉄道駅やバス停周辺の公共施設や商業施設等の既存駐車場の活用、駐車場用地の確保に向けて、協議・調整等が必要となる。					
実施主体	前橋市					
実施地域	郊外の鉄道駅、主要バス停周辺					
実施時期	H30	H31	H32	H33	H34	
①	実施計画の検討		関係者の協議・調整		段階的に実施	

施策番号	5-2	施策名	都心周縁部の駐車施設の集約化		
施策概要	①駐車施設の集約化・適正配置 ・都心周縁部へ駐車施設を配置することで、公共交通や人が中心になる市街地形成を図る。 ・なお、駐車後の他手段との連携を図るために、都心幹線バス（4-1）、コミュニティサイクル（施策4-2）の導入状況を考慮した検討が必要となる。				

施策番号	5-3	施策名	自動車による来訪、通過交通の抑制		
施策概要	①都心の商業エリアにおける自動車による来訪、通過交通の抑制 ・都心地域の商業エリアにおいて、快適な歩行環境・にぎわい空間創出を図るため、 <u>時間帯による自動車での来訪や通過交通の抑制を検討する。</u> ・なお、自動車の代わりになる公共交通等のアクセス手段の充実が必須であるため、 <u>広域的なアクセスを担う広域幹線バスと都心幹線の結節など、都心地域で回遊しやすい交通体系の構築を目指す導入・実施に際しては、地元商店街や警察との協議・調整が必要となる。</u>				

1-2-1 施策を推進する方策

(1) 多様な主体の連携によるみんなで支える交通まちづくりの推進

施策番号	6-1	施策名	公共交通の積極的な利用推進			
施策概要	<p>①公共交通の積極的な利用の呼びかけ・発信</p> <ul style="list-style-type: none"> ・前橋市への通勤・通学ドライバー向けに、公共交通利用を促す積極的な PR を行う。ポスター・チラシによる実施に加えて、ラジオ・CM 等、発信力が高い PR 方法を検討する。また、利用の呼びかけの際、経済、健康、環境面の公共交通のメリットを紹介する。 <p>②商業施設と連携した公共交通の利用促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・中心市街地をはじめ市内の商業施設において、公共交通利用による来訪者へ、買物割引等を検討する。割引の補填等、事業者負担の協議が必要となる。 					
実施主体	前橋市、商業施設					
実施地域	市内全域					
実施時期	H30	H31	H32	H33	H34	
①	実施計画の検討		段階的に実施			
②	実施手法の検討	実施計画の検討	関係者の協議・調整		段階的に実施	

施策番号	6-2	施策名	市民意識の醸成（モビリティマネジメント）		
施策概要	<p>①公共交通沿線でのモビリティマネジメント</p> <ul style="list-style-type: none"> 公共交通の利便性が高い、鉄道駅周辺、広域幹線・都心幹線バス沿線地域を中心に、過度な自動車依存から、公共交通や徒歩を含めた多様な交通手段を適度に利用する状態へ行動変容を促す各種コミュニケーション施策を実施する。 <p>②ターゲットを絞り込んだ個別のモビリティマネジメント</p> <ul style="list-style-type: none"> 前橋市への転入手続き時に、バスマップや時刻表など、公共交通に関する情報提供を行い、公共交通を利用した新生活を促す。 運転免許更新時に、過度に自動車に依存しない生活への意識啓発冊子の配布、免許返納の推進を行う。 市内事業所の従業員向けに、公共交通マップや時刻表などの情報提供とアンケートを組み合わせたコミュニケーションによる利用啓発を行う。 				
実施主体	前橋市				
実施地域	市内全域				
実施時期	H30	H31	H32	H33	H34
①	実施計画の検討		段階的に実施		
②	実施手法の検討	実施計画の検討	関係者の協議・調整	段階的に実施	