

## 前橋市地域公共交通網形成計画（案）に関する パブリックコメントの実施結果について

### 1 意見募集期間

平成30年1月5日（金）から平成30年1月30日（火）まで

### 2 意見提出状況

- (1) 意見提出者数 24人
- (2) 意見提出件数 73件
- (3) 意見の内訳

No.	項目	件数(件)
1	計画全般に関する意見	8
2	バス交通網に関する意見	13
3	地域の交通に関する意見	21
4	個別のバス路線に関する意見	3
5	鉄道に関する意見	3
6	道路に関する意見	2
7	マイタクに関する意見	10
8	まちづくりに関する意見	1
9	公共交通の利便性向上に関する意見	6
10	その他の意見	6
合計		73

### 3 意見及び市の考え方

前橋市パブリックコメント手続実施要綱に基づき、いただいたご意見に対する市の考え方を公表します。

なお、ご意見は、取りまとめの都合上、一部要約させていただきました。

大変貴重なご意見をいただきまして、ありがとうございました。

(1) 計画全般に関する意見

No.	意見の概要等	意見に対する市の考え方
1	<p>交通の目的を、通勤・通学・業務（配達等）・私事（買物）等の日常的交通と、業務（営業等）・私事（観光・スポーツ・レクリエーション）等の非日常的交通に区分し、それぞれの特性に対応した施策を行うべきではないか。</p>	<p>平成 28 年度に路線バスの利用者を対象に実施したアンケート調査結果（69 ページ）より、バスについて、ピーク時は主に通勤・通学、オフピーク時は主に趣味・娯楽・社交・買物等で利用されており、鉄道も同様であると推測しています。このため、これらの活動の目的・時間を考慮しながら、公共交通ネットワークの再編を進めていく必要がありますので、いただいたご意見を参考に、106 ページの広域幹線及び 121 ページの都心幹線において、様々な移動目的を支える公共交通サービスを提供する旨を追記します。</p>
2	<p>計画概要版の施策の展開イメージ図にある駅と拠点とを結ぶ交通は、主に通勤通学など日常的交通の前橋市内～市外間の動線と、非日常的交通に対応した動線と考えられ、通勤通学等の日常的交通に対応するには、人口密度の高い住宅地と中心市街地を結ぶ路線をきめ細かくネットワークする必要があるのではないか。</p>	<p>施策の展開イメージにおける駅と拠点を結ぶ交通は、多様な動線を支える必要があることから、日常と非日常を区分しておらず、他の交通も同様となっています。</p> <p>具体的な路線の設定にあたっては、いただいたご意見を参考にさせていただきます。</p>
3	<p>高齢社会やコンパクトなまちづくりに対応するためにも、市街化調整区域の拠点よりも市街化区域の住居系地域と中心市街地の交通利便性の向上が重要ではないか。</p>	<p>本計画では、市街化調整区域等においても、鉄道駅や、中心市街地からのバス路線のバス停を結節・乗換えポイントとして整備し、地域内の移動のほか、広域的な移動の確保を図ることとしています。</p> <p>しかしながら、現在、本市で策定中であるコンパクトなまちづくりを目指す立地適正化計画との連携を踏まえたと、ご意見のとおり、市街化区域内の住居系地域（将来にわたり人口の集積がみられる地域）を中心に、バス路線の維持や充実を図ること（106 ページ）は重要であると考えています。</p>

		<p>また、中心市街地においては、地域内の主要拠点を結ぶ都心幹線（121 ページ）の設定等により、利便性の向上を図ることとしています。</p>
4	<p>地域公共交通は市民だけではなく、外から前橋へ来る人にも優しいものであってほしい。</p>	<p>誰にとっても利用しやすい公共交通となるよう、本計画では、分かりやすい情報案内（116 ページ）等に取り組んでいくこととしています。</p> <p>なお、いただいたご意見を参考に、分かりやすい情報案内の検討にあたって、市外からの来訪者など不慣れな人等にも配慮する旨を追記します。</p>
5	<p>公共交通マスタープランとの整合性はあるのか。</p>	<p>公共交通マスタープランは、平成 23 年に策定しましたが、その後の急速な高齢化率の上昇（H23.12 末：23.8%→H29.12 末：28.2%）など、公共交通を取り巻く環境は大きく変化しています。また、平成 26 年の法改正により、本計画は、特にまちづくり施策との整合が求められるようになりました。</p> <p>このため、本計画の策定にあたっては、公共交通マスタープランを意識しつつ、新たに現状分析や課題抽出、課題解決のための施策の設定等を行いました。</p>
6	<p>評価指標について、一人あたりの年間公共交通利用回数が平成 28 年度実績 57 回に対して、平成 34 年度 59 回と、数値としてあまり差がなく、評価指標として分かりづらい。もっと分かりやすい指標にした方がよい。</p>	<p>95 ページの目標値は、公共交通網再編の効果による利用回数の増要因と、少子高齢化の進展等に伴う減要因等を勘案して設定したものです。</p> <p>なお、当該評価指標は、総合戦略や総合計画においても使用されており、本計画においても、それらの計画で提示した目標値と整合させながら設定しています。</p>

7	<p>鉄道とバスの連携を図るため、J R 駒形駅やその他の駅、人の集まる場所に P &amp; R を設置した方がよい。</p>	<p>鉄道駅や主要バス停における結節強化策（111 ページ）として、電車の発着時刻を考慮したバス運行ダイヤの設定や、待合スペースの設置等を行うこととしています。</p> <p>また、124 ページのとおり、鉄道駅や主要なバス停周辺に P &amp; R 駐車場等を設置し、自動車から鉄道や路線バスへの転換を推進することとしています。</p>
8	<p>バス運行にかかわる補助金は、住民の税金から捻出されていることを考慮し、利用者目線に立った取り組みを可能なものから先行して推進し、利便性を良くして、利用者を増加させる仕組みづくりが必要ではないか。</p>	<p>本市における交通体系の目指すべき方向性として、88 ページのとおり、公共交通の利便性を向上させ、利用者を増加させることとしています。</p> <p>また、施策の推進にあたっては、いただいたご意見を参考に、取り組んでいきます。</p>

## （2）バス交通網に関する意見

No.	意見の概要等	意見に対する市の考え方
1	<p>新前橋駅をターミナル駅とし、ここを中心に放射状のバス路線網を設定し、高速バスも含めて全てのバス路線を発着させてはどうか。</p>	<p>前橋駅は、本市においてバス路線の最大の拠点となっていることに加え、現在策定中の立地適正化計画や、昨年度策定した中心市街地活性化基本計画においても、前橋駅周辺を活性化の拠点地区として位置付け、都市機能の誘導やにぎわい創出を図ることとしています。</p> <p>こうしたことから、本計画では、J R 両毛線や上毛電鉄とのネットワーク、さらには中心市街地との関係を踏まえ、前橋駅をターミナルとして位置づけています。</p> <p>一方、新前橋駅は、前橋駅よりも電車の発着本数が多く鉄道の利便性が高いことから、市内の重要な拠点の一つとして鉄道とバスの結節強化を図っていくとともに、このメリットを生かしたまちづくりが必要であると考えています。</p>

2	<p>路線が決まっている循環バスの運行は、人口密度が低い地域では、無駄が多いのではないかと。</p>	<p>同一のバス路線であっても、中心部から郊外に向かうにつれ利用者が減少し、輸送力が過剰になっている例があります。本計画では、106 ページのとおり、広域幹線を補完する地域間交通を中心に、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こととしています。</p>
3	<p>医療機関めぐりバスなど、テーマや目的を決めた回遊的な路線バスなど、目的に応じて使いやすく、分かりやすいバスがあれば利用したい。</p>	<p>平成 28 年度に路線バスの利用者を対象に実施したアンケート調査結果（69 ページ）によれば、バスは多様な目的で利用されているため、多くのバス路線は、駅等の交通結節点、医療機関、公共施設、商業施設など様々な施設を結んで運行されています。</p> <p>しかし、前橋駅と赤城山を結ぶ直通バスのように、観光を主目的とし、多くの人に利用されているケースもありますので、いただいたご意見は、バス交通網再編の参考とさせていただきます。</p> <p>また、本計画では、116 ページのとおり、分かりやすい情報案内等に取り組んでいくこととしています。</p>
4	<p>スクールバス的な、その路線ならば、どこでも止められるようなバスを走らせてほしい。</p>	<p>バス停以外でも路線上の任意の場所で乗降ができる「フリー乗降制」に関するご意見については、バス交通網再編の参考とさせていただきます。</p>
5	<p>現状の路線バスの本数及び範囲双方の利便性を高めることを追うのではなく、本数は少なくとも、ダイヤの確実性、病院やショッピングセンター等の市民ニーズの高い箇所を巡ることなどを目指した路線づくりを考慮すべきではないかと。</p>	<p>ダイヤの確実性については、バス専用レーンやPTPSの導入（108 ページ）、本町二丁目交差点周辺の改良（123 ページ）等により、定時性の確保を図ることとしています。</p> <p>また、都心幹線（121 ページ）について、けやきウォーク前橋を経由するように設定するなど、市民のニーズを考慮しながら、バス交通網の再編を進めていきます。</p>

6	<p>前橋駅周辺や中心商店街の活性化を総合的に進めるため、これらの地域のバス利用の利便性を高めるべきである。将来的にこれらの地域内にバス交通不便地域がないようにするとともに、これらの地域から市内各地域（特に市街化区域内住居系地域）へのバス路線網の形成が必要ではないか。</p>	<p>中心市街地の主要施設を結ぶとともに、回遊性向上による活性化に寄与するバス路線として、121 ページのとおり、都心幹線を形成することとしています。形成にあたっては、パターンダイヤ化、運行時間帯の拡充等により利便性を高めるとともに、各地域から前橋駅に集まる路線を活用するなど、中心市街地へのアクセス性も確保する予定です。</p> <p>また、中心市街地から郊外へ向かうバス路線についても、106 ページのとおり、広域幹線として位置づける渋川市方面及び玉村町方面の路線を中心に、運行頻度や運行時間帯等を見直し、利便性を高めていきます。</p>
7	<p>利用者の視点に立った路線編成を考えていただきたい。</p>	<p>本計画の策定にあたっては、バス利用者はもとより、バス利用の有無を問わず広く市民に対してアンケート調査を行ったほか、地区別意見交換会等を実施しました。なお、アンケート調査結果を 67～74 ページに掲載しています。</p>
8	<p>現在バスを利用していない人の声も聞くべきではないか。</p>	<p>（この項目は7と8の間にあり、7の右側の回答と重複する内容です）</p>
9	<p>前橋はバス事業者が多く、各社がバラバラである。運行管理を一本化するなどの調整が必要ではないか。</p>	<p>バス事業者の運行管理の一本化は、スケールメリットが働き、経費削減等が期待できると考えますが、まずは、分かりやすい情報案内のため、交通事業者間の共通ルールを策定・運用すること（116 ページ）や、交通系 IC カードの導入（120 ページ）等により、運行事業者にかかわらずシームレスに利用できる環境整備を行っていきます。</p>
10	<p>委託路線（マイバス含む）だけでなく、事業者が主体的に運行している自主路線についても路線再編成の対象として考えていかないと抜本的な改正にはならないのではないか。</p>	<p>本計画においては、広域幹線（106 ページ）として、自主路線である渋川市方面の路線を位置づけるなど、自主路線・委託路線を問わず再編の対象にしています。</p>

11	<p>現状のバス路線は前橋駅が起点になっているため、駅まで行かないと乗換えができない。郊外のショッピングセンターなど集客性の高い施設に乗換え地点を設置するとともに、環状機能を強化する必要がある。</p> <p>また、利用者の利便性を考えると中心市街地にバスターミナル機能があるべきで、まちなかで乗換えができるようにすることで、待ち時間での市街地回遊や消費につなげる必要がある。</p>	<p>都心幹線（121 ページ）を集客施設であるけやきウォーク前橋を経由させることとしており、今後、当該場所での乗換え・結節機能強化を検討していきたいと考えています。</p> <p>また、まちなかで乗換え等ができることにより、中心市街地の活性化への寄与が期待できますので、本町二丁目交差点周辺の改良（123 ページ）にあたり、公共交通利用による来訪者等のまちなかへの新たな玄関口となるような、交通結節機能の設置について検討する旨を追記します。</p> <p>なお、本計画においては、89 ページのとおり、策定中の立地適正化計画と連動して、中心市街地と各地域の拠点公共交通で結ぶこととしています。このため、環状方向の動きは十分に支えきれないものと認識していますので、今後の課題とさせていただきます。</p>
12	<p>観光バス等の大型車両が駐車できる駐車場が中心市街地にない。観光振興や中心市街地活性化の面でも整備が必要ではないか。</p>	<p>中心市街地の活性化のため、観光バス等の大型車両の駐車場設置は重要であり、また、他の交通モードへの円滑な乗継ぎを考慮すると、交通結節点への設置が望ましいと考えています。</p> <p>このため、111 ページの交通結節強化策について、観光バスや高速バスの駐車場設置を考慮した記載に修正します。</p>
13	<p>J Rとの連絡を図るとともに、タクシーとの連携・調整を図るべきではないか。</p>	<p>本計画では、111 ページのとおり、電車の発着時刻を考慮したバス運行ダイヤを設定し、結節強化を図ることとしています。</p> <p>また、タクシーとの連携・調整に関して、主要バス停周辺に、タクシーの待機場所を確保することで結節強化を図る旨を追記します。</p>

### (3) 地域の交通に関する意見

No.	意見の概要等	意見に対する市の考え方
1	デマンドバスを空車で自宅まで回送するのはもったいないのではないかと。	本市のデマンドバスについては、予約により最寄バス停へ配車する方式となっています。今後、制度の見直し等を行う際に、いただいたご意見を参考にさせていただきます。
2	駅やバス停に移動する手段がないので、改善してほしい。 (同様の意見 他1件)	本計画では、公共交通不便地域の解消策として、110ページのとおり、地域内交通の導入を位置づけており、自動車を運転できない人でも、送迎に頼らずに、運行エリア内の病院、商店、駅等に行くことができるよう検討を進めています。 また、地域内交通の運行エリア内の駅や主要バス停を結節・乗換えポイントとして整備したり、さらに、主要バス停周辺にタクシーの待機スペースを確保(111ページ)等することにより、地域内交通やタクシーにより、駅や主要バス停まで行き、そこからは、鉄道や路線バスで移動できるようにするなど、多様な交通手段の円滑な乗換えを推進し、広域的な移動の確保も図っていきます。
3	マイタクでは、運賃が高くなり、通院、観劇、買物等に自由に行けない。乗合タクシーのようなドアツードアで、かつ安価で移動できる交通システムを導入してほしい。 (同様の意見 他1件)	
4	買物、通院に困っている。駅に行けない。市民文化会館等にも行けないので、文化的な活動が十分にできない。	
5	月に2回位、地域内を巡回するマイクロバスを運行していただきたい。	
6	マイバス南・北循環は大変便利だと思うので、桂萱地区にも、県立心臓血管センター、県看護協会等を結ぶとともに、高齢者にも分かりやすく、通院や買物を支えるバスを運行してほしい。	
7	私の住むところは、幹線道路際であるが、バスが運行されておらず、買物に大変困っている。マイタクがあるものの、まちに買物に行くと往復で2,500円位かかるので、なかなか買物にも行けないので、何とかしてほしい。	
8	赤坂から大胡方面のバス路線がなく、高齢者には不便である。 (同様の意見 他1件)	

9	遠くへ出掛ける時など、乗合マイクロバスのような、安く出掛けられるような乗り物がほしい。		
10	荻窪方面から上泉方面へ行けるような巡回バスがあるとよい。		
11	かつて運行されていた県立心臓血管センターまでのバスを復活してほしい。 (同様の意見 他2件)		
12	上毛電鉄の赤坂駅と心臓血管センター駅の間に住んでおり、とても不便である。		
13	私の住む所は、公共交通が不便である。自転車での移動は、坂が多く高齢になると大変である。買物にも不便で車に乗れなくなったら困ることも多いと思う。運転免許証を安心して返納できる環境改善をお願いしたい。		
14	自宅から最寄駅まで 25 分位、県立心臓血管センターまでは 20 分位、杖をついて歩いていくが、最近疲れがひどいので改善してほしい。		
15	他所から転入してきたが、運転免許がないため、自宅から歩いて赤坂電停バス停や赤坂駅まで行き、ここから、バスや電車で片貝や中心市街地へ出掛けている。そこで、小型車両によるコミュニティバスでもよいので、赤坂から前橋工業高校方面に行くバスがあれば便利である。		
16	歩くのが困難になった際には、ノンステップバスが運行されているとよい。		本計画では、113 ページのとおり、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等、ユニバーサルデザインの実現を目指すこととしています。

#### (4) 個別のバス路線に関する意見

No.	意見の概要等	意見に対する市の考え方
1	シーズンには、日本百名山の一つである赤城山を目指す人が多くなるが、土日祝運行の急行バスの始発が前橋駅 8:45 のため、次の百名山に向かうのに苦労しているようだ。始発を早くして速達性を高めることはできないのか。	始発時間は、東京など市外から鉄道で来た人の利用等も考慮し設定しているものですが、いただいたご意見は、当該路線を運行するバス事業者と情報共有し、路線バスの改善に活用していきます。
2	川曲線（中央前橋駅方面行き）について、箱田中前あたりから学生が利用するため、17:10 頃の便は大変混んでいる。一方、16:10 頃の便は一人も乗っていない状況が見受けられるので、学校が終わる 16:30 頃に時刻変更できないか。	川曲線は、沿線の学校の授業終了時間や、新前橋駅での電車の接続等を考慮して平成 29 年 12 月にダイヤ改正を行いました。ご意見のような状況が見受けられること等について、当該路線を運行するバス事業者と情報共有し、路線バスの改善に活用していきます。
3	平成 30 年 6 月の新しい日赤病院の開院に合わせ、早期のバス路線の整備が必要ではないか。	開院とともにバス路線が乗り入れられるよう、バス事業者と調整を進めています。

#### (5) 鉄道に関する意見

No.	意見の概要等	意見に対する市の考え方
1	東武伊勢崎線を前橋駅へ乗り入れさせることはできないか。	東武伊勢崎線の前橋駅への乗り入れは、乗換えの解消等により利便性が向上するものと考えますが、現在の伊勢崎駅は J R、東武鉄道、伊勢崎市とで協議した結果、乗り入れができない構造となっています。このため、J R や東武鉄道に対して、スムーズな乗換えが可能となるダイヤ調整等を求めていきたいと考えています。
2	両毛線利根川橋梁の複線化は難しい。上野東京ラインは新幹線の上を通しているが、このような方法であれば、高崎駅・前橋駅間のシャトル化は容易ではないか。	本計画によって、二次交通の利便性の向上や、駅前のにぎわい創出などに取り組むことにより前橋駅の利用者の増加を図りつつ、両毛線の増便等を J R に要望していきます。

3	LRTについては、上毛電鉄との接続ありきではなく、まちづくりの視点から検討すべきではないか。	109 ページにおいて、「JR前橋駅と上毛線中央前橋駅の結節強化策のみならず、まちなかを有機的に結ぶ幹線公共交通軸として、まちづくりに寄与できるよう新たな交通システム（LRT等）の導入を検討していく」と記載しています。
---	--	---

### (6) 道路に関する意見

No.	意見の概要等	意見に対する市の考え方
1	中央前橋駅～前橋駅間について、一般車両を締め出し、駅前通りは分離帯のスペース等を使用して公共交通の走行空間を確保してはどうか。	<p>幹線バスの定時性確保（108 ページ）のため、道路構造や交通量、導入効果等を考慮し、バス専用レーンの設置等を検討することとしています。</p> <p>なお、駅前通りには、既にバス専用レーンが設置されています。</p>
2	特に朝の通勤通学時間帯の幹線道路においては、バス等の公共交通機関の専用・優先を徹底し、敢えて自動車等の個別交通に不便を与えることも必要かと思う。片側3車線以上の道路はバス専用レーンを、2車線以上には優先レーンを時間帯により設定し、取り締まりの強化も図るべきである。	<p>108 ページのとおり、現在一部路線に導入されているバス優先レーンについて、多くの一般車が進入している状況が見受けられるため関係機関と有効活用に向けた検討を行うこととしています。</p> <p>また、片側2車線以上の道路について、1車線をバス専用レーンにすることや、その際には、朝夕のラッシュ時など時間を区切った運用についても検討することとしています。</p>

### (7) マイタクに関する意見

No.	意見の概要等	意見に対する市の考え方
1	マイタクについて、現在の年間利用回数では、通院や買物等が賄えない。利用回数をもう少し増やしてほしい。 (同様の意見 他3件)	マイタクの利用回数、利用時間、支援額等については、利用者や関係者の方々から多くの意見をいただいています。 このため、制度の見直し検討を行うとともに、その際には、行政負担が増加している状況から、持続可能性も考慮する必要があると考えています。
2	マイタクの支援額を定額（例えば500円）にしてほしい。	
3	マイタクの支援額を500円ではなく、もう少し増やしてほしい。	
4	マイタクの利用時間が午後6時までだが延長できないか。特に夏季は延長してほしい。 (同様の意見 他2件)	
5	マイタクについて、マイナンバーカードで利用できる実証実験が行われているが、個人情報の漏えいが不安で利用したくない。マイタク専用カード等を作れないか。	マイナンバーカードは、クレジットカード等と同様に十分な安全性が確保されているほか、顔写真がついていることから他人がなりすますことも困難です。 また、マイナンバーカードは、健康保険証や病院の診察券の活用等も検討されていることから、通院での利用が多いマイタクへの導入はメリットが大きいものと考えています。

### (8) まちづくりに関する意見

No.	意見の概要等	意見に対する市の考え方
1	鉄道やバス路線沿線近くに多くの市民が安心して住めるように誘導してほしい。多くの人々が地価の安い非線引きの地域へ出て行ってしまっている。鉄道やバス路線沿線の古くなった住宅に、子や孫が再び住むとは思えない。空き家の増加を目にしている。	現在、本市では、公共交通沿線等に都市機能の集積と、まとまりのある居住地を形成し、公共交通による移動がしやすく暮らしやすい地域の形成を図る立地適正化計画を策定しております。その計画と連動し、公共交通の利便性を向上させることと併せて、公共交通沿線に居住の誘導を図っていきます。

(9) 公共交通の利便性向上に関する意見

No.	意見の概要等	意見に対する市の考え方
1	<p>前橋駅前及びバス停留所の表示をもっと利用者に分かりやすく、使いやすくした方がよい。どこの乗り場から、どのような経路で運行するのかが分かりづらいので、乗り場への誘導案内看板の設置、放送による案内（特に初めての乗降者は分かりづらいため、駅構内での案内はすぐにでもしてほしい）、運行経路や停車場所の掲示を分かりやすくするとともに、バスロケーションシステムを全部のバスに機能させ、サイネージだけでなくスマートフォン等で見られるようにした方がよい。</p>	<p>本計画では、111 ページのとおり、前橋駅をはじめとした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こととしており、いただいたご意見を参考に分かりやすい乗換情報の提供等を検討していきます。</p> <p>併せて、116 ページのとおり、バス停やバス車両において、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や、バスロケーションシステムの充実、スマートフォン等での情報提供などに取り組むこととしています。</p>
2	<p>前橋駅の降車場所にも時刻表があればスムーズに乗換えができるのではないかな。</p>	
3	<p>時刻表の文字が小さいので、高齢者にやさしいという観点からも文字を大きくしてほしい。</p>	<p>本計画では、113 ページのとおり、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、バリアフリー化を推進することとしています。</p>
4	<p>停留所の施設が寂しい。ベンチや屋根、自動販売機、自転車置き場等の設備を充実して利用者が待ちやすく、使いやすい環境づくりが必要ではないかな。</p>	<p>本計画では、114 ページのとおり、主要バス停に上屋、ベンチ、照明の設置等を進め、快適なバス待ち環境を整備することとしています。</p> <p>また、119 ページのとおり、バス停付近に駐輪スペースを確保するサイクル&amp;バスライドを推進することとしています。</p>
5	<p>ICカードによる決済システムが中期計画になっているが、可能な限り早期に導入してほしい。</p>	<p>バス利用者を対象としたアンケート調査の結果、バスの乗降時に困ったこととして、ICカードが使えなかったことを挙げている方が大変多く（72 ページ）、早期の導入が求められているところです。このため、120 ページのとおり、群馬県、バス事業者等と導入に向けた協議を進め、条件が調った路線から導入していきたいと考え</p>

		ています。
6	学生割引カード導入を検討したらどうか。	126 ページにおける、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の参考にさせていただきます。

(10) その他の意見

No.	意見の概要等	意見に対する市の考え方
1	地域には高齢者が多い。私自身もゆくゆくは乗合バス、タクシーなどを利用したい。	本計画の目標の一つとして、「誰もが快適に移動できる公共交通ネットワークの構築」(94 ページ)を掲げており、自動車を運転できない高齢者等であっても自由に外出できるまちとなるよう、公共交通網の再編を行っていきます。
2	高齢者となり、車の運転ができなくなった時のことを思うと不安である。	
3	高齢者もできることは進んで市や地域等に協力したい。	住民主体の地域内交通の導入(110 ページ)をはじめ、公共交通網再編の検討にあたっては、地域の皆様とともに進めていく必要がありますので、ご協力をよろしくお願いいたします。
4	電気バス等を導入するなど話題性を高めることで利用促進を図るべきではないか。	公共交通の利用拡大の有効な方策と考えますので、公共交通網再編の参考とさせていただきます。
5	ケヤキ並木は前橋には不向きではないか。天川大島、敷島公園のように、前橋には県木でもある黒松が似合うのではないか。	いただいたご意見を担当課に伝えさせていただきます。
6	大正用水の道路に照明が少なく、交差点等が分かりづらい。	