

# 前橋市地域公共交通計画 概要版

## 1 計画の概要

### ■計画の目的

交通に関わる様々な主体が相互に協力して、本市にとって持続可能な地域公共交通網を形成し、公共交通サービスの更なる充実、維持確保を図ること

### ■計画の対象

前橋市全域

### ■計画期間

令和8年度から令和12年度までの5年間

## 2 公共交通を取り巻く現状と課題

### ■現計画の評価検証

現計画の評価指標の1つである公共交通利用人数(JR、上毛電鉄、委託路線バス)は、コロナ禍前の19,600千人に令和7年度までに戻すことを目標としていますが、以下表のとおり、中間時点では未達成の状況です。その内訳ですが、委託路線バス利用人数は様々な利便増進施策の実施により、最近10年間で最大となりましたが、JRと上毛電鉄の利用人数はコロナ禍による生活様式の変化の影響を大きく受け、回復が鈍い傾向にあります。

(千人)	R1	R2	R3	R4	R5	R6
目標	19,577	13,704	14,938	16,282	17,747	19,345
実績	19,509	14,048	15,291	16,705	17,626	18,441

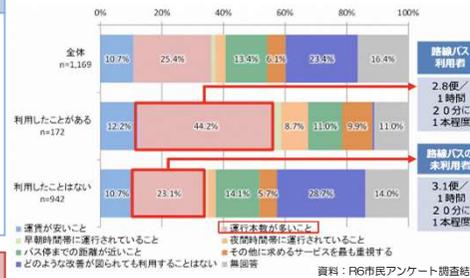
現計画期間

### ■公共交通の5つの課題

#### 1：まちに賑わいを創出する質の高い基軸の設定が不十分

- 市民アンケート結果では、運行頻度の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とした公共交通軸を設定することが必要となります。
- 左記アンケートによると路線バスに具体的に求める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ます。
- 交通サービスの拡充により、沿線の開発や居住の誘導、都市の賑わいの創出につなげる必要があります。

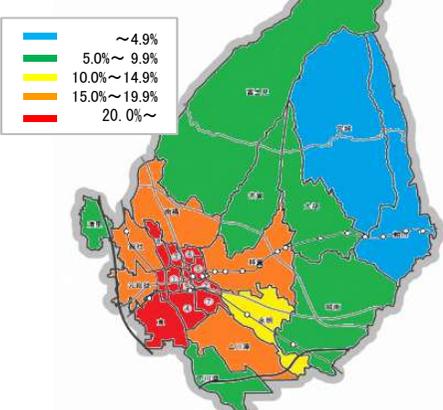
路線バスの新規利用や利用促進のために求めるサービス水準(利用有無別)



#### 2：高齢者・中高生の生活を支援する交通サービスが不十分

- 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ります。また高齢化の進展とともに、自家用車による送迎負担の増が顕著になっています。
- 供給力に課題がある中、市内一円において課題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ります。
- マイタク制度の更なる改善など、自家用車非保有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ります。

マイタク 75歳以上人口に対する利用率(令和6年度)



#### 3：社会情勢や公共交通事業者を取り巻く厳しい環境への対応が必要

- 全国的に公共交通事業者の人員不足が深刻な状況の中、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ります。
- 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事業者と行政が一体となり、市民が使いやすい公共交通サービスを提供する必要があります。

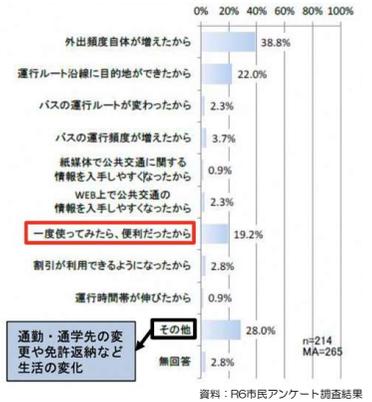
#### 4：公共交通を意識させる利用環境の整備及び利用促進の継続的な推進が必要

- 公共交通の再編に伴い、拠点における待合環境の改善、鉄道駅等のバリアフリー化、運賃施策など、引き続き、公共交通を利用しやすい環境の整備が必要です。
- 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を今後も継続して実施していく必要があります。
- 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が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です。

#### 5：関連施策(DX、自転車、福祉、環境、道路渋滞、観光等)との連携をより推進

- 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を求めています。
- 改定前計画ではDX事業と連携した公共交通の高度化を位置づけており、引き続き、交通分野以外の他分野連携により公共交通の価値を高める必要があります。

路線バスの利用頻度増加者×利用が増えた理由



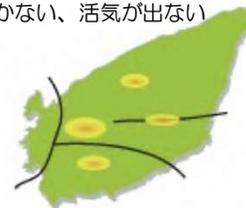
資料：R6市民アンケート調査結果

## 3 目指すべき都市の姿

本市では、郊外に居住地が拡大しており、人口減少社会においては近い将来、インフラ維持や空き家問題など都市経営に課題が生じることが想定されます。都心核・地域核を中心に連携しながら市全体の発展を目指すことで立地適正化計画を具現化し、都市の体質改善を進めていく必要があります。

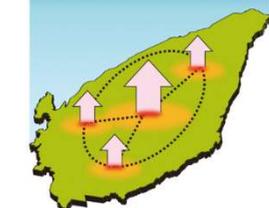
### 薄く拡散したまち

- まちに出にくく家の中で生活しがち、健康的でない
- 自動車ばかりで渋滞や事故が発生、環境も悪化
- 人が歩かない、活気が出ない



### コンパクトプラスネットワークのまち

- 環境にも優しい、公共交通中心の交通体系
- 高齢者も元気にまちに出て健康的に活動
- 人がたくさん歩き、活気にあふれる中心市街地



## 4 計画の基本理念と基本方針

公共交通の課題や目指すべき都市構造を踏まえ、計画の基本理念とそれに基づく基本方針を次のとおり定めます。

### ■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～」

### ■基本方針

- 1 人口の動態や効率的な都市経営を見据えてコンパクトプラスネットワークのまちづくりを進め、過度な自動車交通への依存からの脱却(課題1・2・3に対応)
- 2 地域公共交通の持続性を確保し、将来に渡り市民の移動を保障(課題3、4に対応)
- 3 多様な主体の連携・協働により公共交通の魅力を向上(課題5に対応)

## 5計画目標と施策

基本方針1に基づき計画目標1,2を、基本方針2に基づき計画目標3を、基本方針3に基づき計画目標4を次のとおり定めます。また、各目標を達成するための施策は次のとおりです。

### 計画目標1：まちなか・市街地を中心とした基幹的交通軸の構築

都市部(中心市街地及び市街化区域)における都市生活環境を更に向上させ、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、利便性が高いサービス水準の運行を目指します。

施策1 幹線交通「鉄道」の維持・確保に向けた利便性向上の取組	<ul style="list-style-type: none"> <li>上電の利便性向上</li> <li>JR群馬総社駅西口開設</li> </ul>
施策2 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	<ul style="list-style-type: none"> <li>幹線交通(4本/時)と準幹線交通(2本/時)の拡充、夜間時間帯の運行</li> </ul>
施策3 中心部循環交通「マイバス」及び支線交通「路線バス」の再編	<ul style="list-style-type: none"> <li>マイバスの運行方式、経路の変更検討</li> <li>その他路線バスの最適化</li> </ul>
施策4 ウォークアブルなまちづくりとの連携	<ul style="list-style-type: none"> <li>前橋クリエイティブシティ構想の調整</li> <li>まちなかへ人呼び込む路線運行</li> <li>シェアサイクルのポート見直し</li> </ul>

### 計画目標2：郊外部における生活交通の構築

郊外部(市街化調整区域等)では、「まちのまとまり」と整合した路線バス、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、新たな公共交通サービスの導入など、地域の実情に応じ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。

施策5 デマンド交通の役割とあり方検討	<ul style="list-style-type: none"> <li>デマンド運行・定時定路線運行方式等</li> </ul>
施策6 タクシー(マイタク制度)の有効活用	<ul style="list-style-type: none"> <li>相乗り促進及び新たな利用場面の創出</li> </ul>
施策7 新たな公共交通サービスの検討	<ul style="list-style-type: none"> <li>パーソナルモビリティの活用</li> <li>交通結節点の整備</li> <li>駐車場及び駐輪場の整備</li> </ul>

### 計画目標3：利用促進と担い手確保

地域公共交通を利用しやすい環境を整備することで、利用者の満足度の向上、公共交通の利用促進、外出機会の創出及び増加を目指します。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、乗務員確保に向けた支援、事業者間連携を強化します。

施策8 公共交通を利用してもらうための取組	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用促進ツールの作成</li> <li>未利用者やイベントでの利用促進</li> <li>ポータルサイトや公式LINEの有効活用</li> </ul>
施策9 使いたくなる運賃施策	<ul style="list-style-type: none"> <li>お試し乗車券の実施、バス通学定期支援</li> <li>乗継割引、駐車場料金との連携の検討</li> </ul>
施策10 魅せ方と見せ方改革	<ul style="list-style-type: none"> <li>デジタルサイネージ、バス停上屋の整備</li> <li>路線再編に合わせたプランティング</li> </ul>
施策11 運転士等の人材確保に向けた支援	<ul style="list-style-type: none"> <li>説明会開催による運転手の確保</li> <li>関係者連携による人材育成</li> </ul>

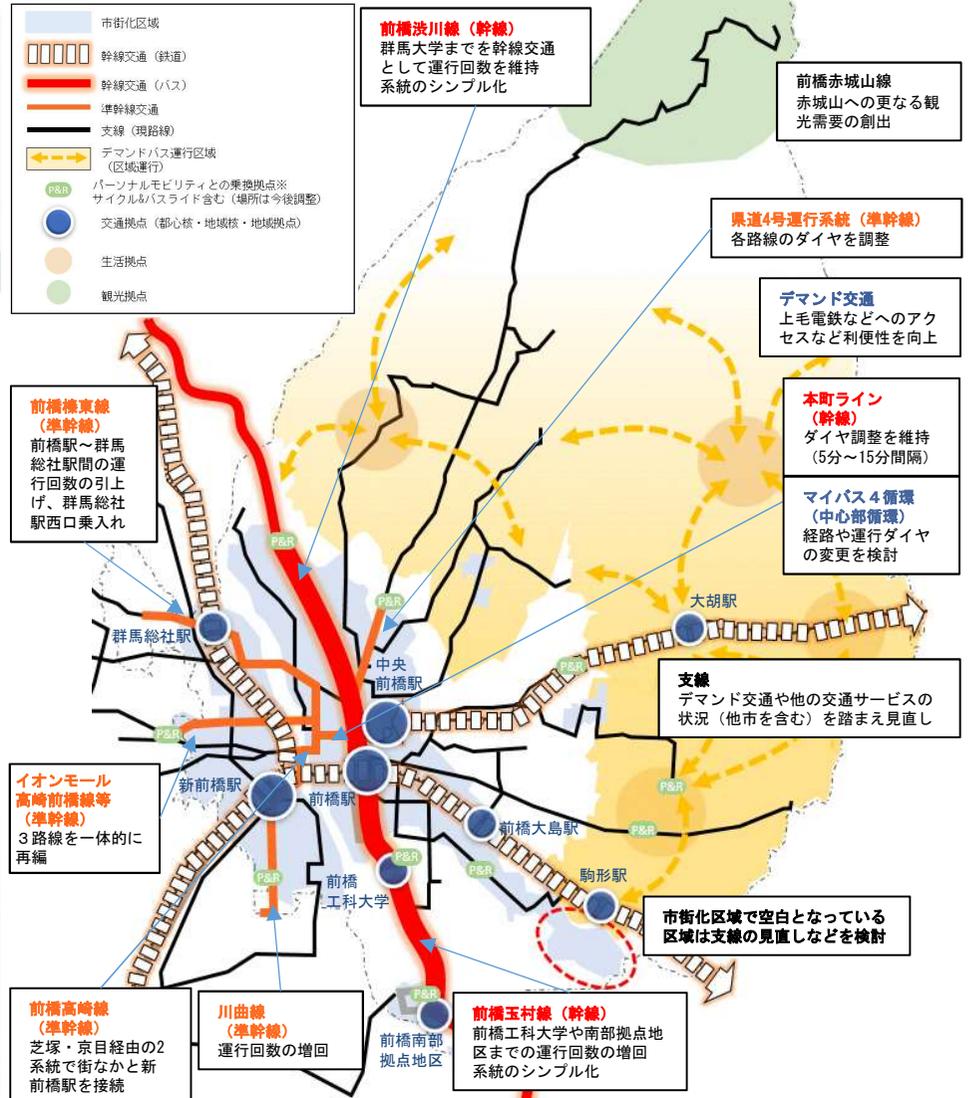
### 計画目標4：公共交通への新たな価値の付加

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、パーソナルモビリティやシェアサイクルなど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。

施策12 DX事業による公共交通の利用環境の推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>GunMaaSの利便性向上</li> <li>乗降データの可視化、活用</li> </ul>
施策13 公共交通の待ち環境の整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>乗り換えなどに配慮したダイヤ編成</li> <li>待ち環境の向上</li> </ul>
施策14 他分野との交通サービスの連携	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通を活用した観光事業施策</li> <li>企業・学校送迎バスなどの活用検討</li> </ul>



## 目指す公共交通ネットワーク



## 6目標の評価指標と計画の管理

計画目標に対して以下のKPIを設定します。PDCAサイクルにより、計画の進行管理を行います。

計画目標	評価指標	現状値	目標値(R12)	計画目標	評価指標	現状値	目標値(R12)
1 まちなか・市街地を中心とした基幹的交通軸の構築	幹線交通・準幹線交通の運行回数	鉄道: 253回 バス: 410回 (R7)	鉄道: 253回 バス: 496回	3 利用促進と担い手確保	郊外におけるマイタク利用率	10.2% (R6)	12.9%
	幹線交通・準幹線交通の利用者数	鉄道: 8,651,610人 バス: 1,730,174人 (R6)	鉄道: 9,251,000人 バス: 2,000,000人		公共交通の収支率	50.3% (R6)	54.0%
	幹線交通・準幹線交通のバス停圏人口	257,264人 (R2)	257,264人		公共交通の利用者総数	11,057,420人 (R6)	12,023,000人
2 郊外部における生活交通の構築	パーク&ライド拠点数	0箇所 (R7)	5箇所	事業者説明会における運転者の採用人数	20人 (R7)	60人	
	マイタクの利用回数・デマンドバスの利用者数	マイタク: 202,955回 デマンド: 49,482人 (R6)	マイタク: 246,000回 デマンド: 52,000人	公共交通分担率	8.31% (R2)	8.81%	
4 公共交通への新たな価値の付加				GunMaaS会員登録者数	27,240人 (R6)	115,000人	
				公共交通の利用者総数	11,057,420人 (R6)	12,023,000人	

令和8年3月

発行 前橋市

編集

前橋市  
交通政策課

TEL 027-898-6302

FAX 027-224-3003

koutsuu-seisaku

@city.maebashi.gunma.jp