

## 前橋市地域公共交通計画（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

令和8年1月23日（金）から令和8年2月24日（火）まで

### 2 意見提出状況

- (1) 意見提出者数 13人
- (2) 意見提出件数 79件
- (3) 意見の内訳

No.	項目	件数(件)
1	計画目標に関する意見	9
2	路線バス、デマンドバス、バス交通網に関する意見	22
3	鉄道に関する意見	7
4	自転車に関する意見	2
5	財政に関する意見	2
6	まちづくりに関する意見	4
7	モビリティマネジメントに関する意見	12
8	運転手不足対応に関する意見	1
9	カーシェアに関する意見	1
10	関係機関との調整に関する意見	2
11	自動運転に関する意見	2
12	関連計画に関する意見	1
13	現計画の評価指標に関する意見	4
14	その他の意見	10
合計		79

### 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。灰色の箇所は、意見を反映し、計画（案）を修正することとした箇所です。なお、ご意見は、取りまとめの都合上、一部要約、整理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) 計画目標に関する意見

No.	意見の概要等	意見に対する市の考え方
1	<p>目標設定について、利用者の増加率は常にプラスでは無くてもよいのではないか。人口減少も考え、まずは<u>現状維持を目標</u>としてどうか。</p>	<p>目標値設定の考え方についてですが、現状の利用者数の維持だけでは、公共交通そのものの運行の維持も困難になってきているという課題があることから、<u>難易度が高いことは承知してはいますが、増加させていく数値目標</u>としています。</p> <p>一方で、本市の公共交通分担率は相当低く人口減少社会の中でも一部の市民が公共交通利用に転換してくれるだけでも達成の可能性はあると考えています。</p>
2	<p>“施策の実効性を高めるには、評価の仕組みが重要である。前橋交通ポータルや<u>バスロケの認知度、参加者の行動変容率</u>など、利用者視点の評価を取り入れる仕組みを検討したらどうか。</p>	<p>ご提案にあるような指標を取り入れることで、より施策の有効性の評価ができるものかと思いますが、<u>一定程度正確に調査、把握ができる項目とする必要があります</u>。</p> <p>ご提案の指標も非常に重要であるため、計画指標とは別途モニタリング方法等検討します。</p>
3	<p>本編 63 ページにおいてパークアンドライド拠点数の目標として「毎年 1 箇所」と記載されているが、ネットワーク図にはイメージとして 10 箇所が描かれており、両者の間に整合性が取れていない。</p> <p>計画期間を踏まえれば、目標値と整合する箇所数（5 箇所程度）を示すべきでないか。また、<u>既存のサイクルアンドバスライドを含めたものであるならば、その旨を明記すべきである</u>。</p>	<p>計画目標のパークアンドライド拠点とは、自家用車又は自転車、パーソナルモビリティなど様々な交通手段と公共交通との乗り換えが容易な箇所を想定しています。</p> <p>一方、目指すネットワークイメージ図の「<u>端末交通との乗換拠点</u>」は、既存のサイクルアンドバスライド駐輪場も含んだものです。計画内にその旨を記載します。また、当該イメージ図内における設置場所についてはあくまで想定であり設置数や場所は未定ですが、関係者との調整の中で順次設置を目指してまいります。</p>
4	<p>公共交通収支率の考え方として「<u>路線バス全体の利用者数目標を 2,720,000 人</u>」と記載されているが、内訳を明示し、数値の根拠を明確にした方が良い。</p>	<p><u>数値の内訳を記載することとして対応いたします</u>。なお、関連して利用者総数の目標数にも誤りがありましたので修正して記載します。</p>

5	<p>幹線交通・準幹線交通の利用者数目標値の考え方として「3%程度増加」と記載されているが、何に対する3%増加なのかが不明である。前年度利用者数に対する増加率なのか、公共交通分担率に対するものなのか、<u>比較の基準を明記し、読み手が正確に理解できるように修正してほしい。</u></p>	<p>令和6年度実績に比較して毎年度増やしていく想定で設定しています。記載を修正します。</p>
---	--	--

## (2) 路線バス、デマンドバス、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>前橋玉村線について、前橋南部エリアは近年の発展に比して公共交通網が脆弱であるため、計画案は有難いが、<u>昼間時間帯の本数よりも、「夜間時間帯の運行」の方が、住民としてはメリットが大きく、より一層の活用に繋がるのではないか。</u></p> <p>前橋駅発の下りの便は20時過ぎに最終バスとなってしまい、仕事にも飲み会の後等にもなかなか利用しにくい。下りの時間帯が帰りも活用できる状況になれば需要が増えると考えます。</p>	<p>夜間時間帯における路線バスの運行は、公共交通利用者の利便性向上、利用者数の増加による公共交通の持続性向上という観点からも大変重要と考えております。特に通勤・通学世代は、路線バスの運行本数の拡充を求める意見と同様に、夜間時間帯における運行を求める意見も多いことが市民アンケートにより確認することができました。</p> <p><u>夜間時間帯においても路線バス、乗合タクシーなどが運行することで鉄道を含めた公共交通網全体の利便性に繋がり、通勤、通学の移動需要の受け皿となることが期待できると本市では考えております。</u> 他市の先進事例も参考にしながら拡充を行ってまいります。</p>
2	<p><u>計画に敷島公園へのアクセスについて触れるべきである。</u> 現行の前橋公園止まりの路線バスを延長することを検討すべきである。特にザスパ草津への対応を鑑みるのであればマイバス北循環の経路変更、グリーンドーム前経由の臨時便を含め公共交通の拡充が必要と考える。</p>	<p>ご指摘のとおり、川原町線が減便していることから敷島公園への直接アクセスする公共交通が不足している現状があることは把握しております。<u>中心部循環交通を含む全体のバス路線網の再編の中で敷島公園への公共交通の接続性向上を検討いたします。</u></p>

3	公共交通側も学校の時間割になるべく沿ったダイヤにする、停留所の位置や名称、運行ルートを変更するなどの対応でより公共交通に流れやすくなると思うので、 <u>本数の増加だけでなく細かい利便性を追求してほしい。</u>	一部路線については学校の通学時間に合わせたダイヤ調整を行いました。が、まだ未対応の部分がありますので、 <u>引き続き通学に利用しやすいよう、見直し</u> を行ってまいります。
4	<u>本町ラインに関しては、最大 10 分間隔への調整を検討してほしい。</u>	本町ラインのサービス水準の拡充については、現時点では検討していませんが、全体の公共交通網の再編の中で <u>現在のサービス水準の維持</u> を目指します。
5	<u>路線バスの強化ではカバーできない部分には「デマンド交通」を大胡・宮城・粕川地区以外にも拡充するなどの取組で高齢者の運転免許証返納者を増やすことが重要である。</u>	目指す公共交通ネットワークで示しているとおり、都市計画と連携した形で公共交通サービスの整理を図ることが重要と考えています。市街化調整区域では路線バスとマイタクを、非線引き都市計画区域ではデマンドバスを主要な公共交通とするものとして整理しています。
6	<u>前橋玉村線の増便は非常に期待しているが、毎時 4 便化にはかなりの増便が必要となる。運行ルートは永井バス回送、日本中央バス回送も走行することから、回送便の旅客化も検討するべきである。</u>	路線の拡充や再編の個別路線の具体的方法についてはいただいた <u>ご意見も参考</u> にしつつ進めてまいります。
7	<u>イオンモール高崎前橋線等の再編に関し、前橋金古王塚台線沿線には群馬工業高等専門学校が所在しており、通学輸送を考慮したルート設定も検討するべきである。</u>	
8	本編 33 ページの <u>施策 2 の取組内容に「道路の新設や施設の新設等に伴う利用者導線の変更に対応し、既存の路線を再編成する等し、新たな路線を設けることを検討する」と明記した方が良い。</u>	幹線交通及び準幹線交通は基本的には既存の運行経路を活かしつつ設定することを想定しています。また、その設定後はその周辺への居住誘導も目指していくために、大幅な経路変更はしないことを原則としたいと考えております。
9	交通計画概要版(案)2 ページについて、令和 6 年度に約 11 万人の利用があった <u>荻窪公園線を支線に位置づけたのはなぜか。</u>	当該路線の利用者の多くは附属小前、総合福祉会館などの市街化区域の停留所と県民健康科学大学の停留所を利用していること、芳賀地区ではデマンドバスの運

		行を開始したことを念頭に、 <u>路線全体として30分間隔のサービス水準は不要と判断し、県道4号運行路線の一部という扱いにしています。</u>
10	<u>前橋駅から日赤病院へのアクセス改善を求める。</u>	<u>前橋赤十字病院への移動に関して、関係事業者と協議を行っているところでございます。引き続き改善に向けて検討してまいります。</u>
11	<p>県道104号沿線の駒形町を中心としたエリアについて、都市計画図を確認したところ、当該地区は市街化区域に該当しているが、本編25ページ「都市計画と連携した区域別の方針」では、市街化区域においては「幹線と準幹線を運行する」と記載されている一方、当該地区には「支線の見直しなどを検討」との注記があるにとどまっており、具体的にどのような施策を実施するのかが不明確である。</p> <p>また、本編28ページにおいて<u>広瀬線の重要度を認識し「再編検討を行う」とされているにもかかわらず、本編30ページ以降の目標・具体的施策のなかにその旨が明記されていない。</u></p>	<p>広瀬、駒形地区については、過去充実したバス路線がありましたが、利用者の減少によりサービス水準が低下してきたところです。</p> <p>計画期間内で幹線交通、準幹線交通のサービス水準まで引き上げることは困難であると考えます。</p> <p>一方で地区内の人口は多いため、<u>まずは支線の延伸を軸に対応策を検討している状況です。</u></p> <p><u>引き続き地域と協議しながら検討していきます。</u></p>
12	<u>広瀬線を利用したいが、曜日や時間帯によって利用できる便がない。</u>	広瀬線のサービス水準について、引き上げる必要性を認識しています。 <u>運行事業者と引き続き協議を行ってまいります。</u>
13	<p>本編33ページにおいてイオンモール高崎前橋線と前橋金古王塚台線、前橋土屋文明線を一体に再編するとある。3路線をイオンモール高崎に経由にする場合、群馬バスの利益を侵害することになりそうだが、その調整は行っているのか。</p> <p>また、「<u>目指す公共交通ネットワーク</u>」のイメージ図において<u>赤い線が塗られているのはイオンモール高崎前橋線である。この路線を軸とする代わりに2路</u></p>	<p>具体的な運行経路は、バス事業者、関係市町村との調整後決定することを想定しています。3路線の経由地、利用者数などを鑑みた場合、<u>イオンモール高崎前橋線の運行経路を軸にすることを想定していますが、他の2路線も廃止又は減便する等、今後詳細を協議していくため、現状ではイメージ図に入れております。</u></p>

	<u>線の一部区間を廃止するというのか。</u>	
14	<u>前橋吉岡線及び前橋榛東線の再編は前橋市内で行うのか。それとも吉岡町・榛東村の区間においても再編を実施するのか。また、本編 33 ページに前橋吉岡線について再編及びリソースの再配分を行うとあるが、前橋公園から高井町までの区間を廃止するというのか。</u>	具体的な運行経路は、バス事業者、関係市町村との調整後決定することを想定しています。 <u>2 路線の経由地、利用者数などを鑑みた場合、前橋榛東線の運行経路を軸にすることを想定していますが、前橋吉岡線が廃止又は減便する等、今後詳細を協議していくため、現状ではイメージ図に入れております。</u>
15	<u>県道 4 号運行路線では前橋駅から市立前橋高等学校周辺までを準幹線交通とみなし、運行時刻や経路変更などの調整を行うとある。青柳富士見線は、北代田町（県道 151 号線沿い）や龍蔵寺町での乗降が一定程度あるが、市立前橋高等学校周辺を通る経路に変更するのか。</u>	ご指摘のとおり、北代田町や龍蔵町周辺での青柳富士見線の利用者が多いことを確認しています。したがって、現時点では当該区間の経路変更は考えておりません。
16	以下の取組により路線バスを利用するようになるのではないかと。 <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道の遅延状況に応じたシャトルバスの運行</li> <li>・現行デマンドバスの運行時間の延長と朝・夕時間帯の定時定路線化</li> <li>・めぶく p a y の特典活用</li> <li>・時間が読めない、料金が高い、本数が少ないなどの課題の解消</li> <li>・自動運転バスの活用</li> <li>・マイナンバーカードの活用</li> <li>・マイバスの早朝・夕方運行</li> <li>・「あいのやま湯」を起点とした路線延長・拡充</li> </ul>	いただいたご意見も参考にしつつ各施策を進めてまいります。
17	<u>G C C ザスパークについて、城南あおぞら号は乗り降り指定地点に加わったが、同地点をふるさとバスの例外地点に登録するなどの対応で上毛電鉄とのアクセス性を改善するべきではないか。</u>	デマンドバスの停留所の設定に際しましては、 <u>いただいたご意見も参考にさせていただきます。</u>
18	<u>共同経営計画の拡大について検討すべきである。</u>	本市では共同経営計画により、市内バス事業者 6 社による前橋駅から県庁前まで

	<p>の間の路線バスの等間隔運行化（通称：本町ライン）を実施してきたところです。  <u>今後、幹線交通・循環線交通の構築やダイヤ調整などにおいても必要となる場合は別途共同経営計画を策定いたします。</u></p>
--	---

### （３）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	<p>バスの幹線が15分間隔であるとする  と、JR両毛線も同じ程度のサービス  水準の確保を目指してほしい。JRに  は、前橋市で一番重要な公共交通であ  ることを認識していただき、今回の計  画に合わせて改善を目指してほしい。  <u>前橋市としてどの様にJRにアプロ  ーチしていくのか意見を伺いたい。</u></p>	<p>本市としましては運行水準の維持以上を  求めていきたいところではございま  すが、JR東日本からは、利用状況などを総  合的に勘案して決定しているという考  え方が示されています。官民連携まちづく  りや土地利用のあり方の見直しなどの取  組によって、いわゆるまちなかや市街化  区域に居住誘導を図り、<u>鉄道利用者を増  加させることで現行のサービス水準又は  それ以上のサービス水準が必要であるこ  とを訴えていきたいと考えています。</u></p>
2	<p>JR東日本ダイヤ改正を巡っては、群馬  県外において問題が発生している。ま  た、コロナ禍以降の新型車両導入では、  従来型車両と比べ導入車両数が減少す  る傾向にある。両毛線、上越線におい  ても、今後、編成両数を短縮した新型車  両導入が予想される。短編成化の代わり  に増便を求めることを検討願いたい。  また、上越線においては日中時間帯の  パターンダイヤ導入を働きかけてほし  い。朝夕通勤時間帯においては、特に  宇都宮線の減便事例などのような混雑  は、利用者の鉄道に対する信用に関わ  る。前橋市においても、利用（混雑）状  況及び利用者の意見に関心を寄せてほ  しい。本編30ページにも記載があるが、  前橋市においてもJR東日本との協議方</p>	<p>JR東日本と本市は、GunMaasの  基盤構築により、公共交通への新たな付  加価値の創造や移動環境のシームレス化  に取り組んでおります。  しかしながら、市民が公共交通に根源的  に求めているのは公共交通自体のサー  ビス水準の充実であることも市民アンケ  ート結果などからも判明しております。  <u>公共交通が基本的なサービス水準を有し  することで初めてGunMaasが効果  的なものとなることについて、JR東日  本と認識を共有しつつ連携していきたい  と考えています。</u>  <u>利用促進策については、両毛線の沿線市  で構成する両毛線整備促進期成同盟会に  おいて沿線市と共に検討を進めてまいり  ます。</u></p>

	<u>法及び利用促進策の検討を、輸送体系変更前から切にお願いしたい。</u>	
3	上毛電気鉄道の交通系 IC カード利用促進についてであるが、上毛線交通系 IC カード利用促進、定着のため、一層周知をお願いしたい。 上毛線 nolbé 定期券は通勤定期券のみ対応している。本編 10 ページによると、中高生の公共交通利用が少なく、中高生にこそ、 <u>nolbé 通学定期券を通して利便性向上を実感してほしい。</u>	交通系 I C カード導入による利便性向上について周知を徹底してまいります。また、nolbé 通学定期券の上毛電気鉄道への導入ですが、運用上の課題があったことから nolbé 通学定期券の導入を見送り、通勤定期券を先に導入したところです。 <u>引き続き導入について調整を進めてまいります。</u>
4	<u>新前橋駅-前橋駅間の複線化など長期的視点に立った施策が必要ではないか。</u>	両毛線の複線化は過去 J R 東日本へ要望を行っておりますが、利用者が減少傾向の中では費用対効果の観点から対応は難しいとの考え方が示されています。まずは <u>1 に記載したとおり、利用の増加を図る必要があると考えております。</u>
5	上毛電気鉄道は旧大胡・粕川・宮城地域の学生や高齢者にとって重要な移動手段であり、本計画において <u>上毛電気鉄道の活用方法について明確に触れるべきである。</u>	上毛電気鉄道に関する施策は、別途策定 <u>予定の沿線地域公共交通計画で決定する</u> 予定であり、本計画と連携を図ってまいります。
6	群馬総社駅について、今後の西口整備について触れられているが、 <u>西口開設までの間の活用や、他の JR 駅の活性化策などについても検討するべきである。</u>	同駅の <u>二次交通としては前橋榛東線を想定して</u> いますが、 <u>準幹線交通として充実</u> を図ってまいります。また、西口の開設に合わせて、同路線のロータリーの乗り入れを検討します。他の JR 駅については老朽化が目立つ本市の既存設備（連絡通路、エレベーター等）の更新を図っていくとともに、新前橋駅東口では再開発事業を実施予定です。
7	現在、前橋駅が「玄関口」としての位置づけであるが、 <u>東京方面からの来訪者の玄関口を両毛線・上越線がある新前橋駅に設定することは本市にとって有意義と考える。</u> 新前橋駅は上場企業の集積、専門学校や高校の立地、高速 I C	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、立地適正化計画においても <u>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</u> います。

<p>の近隣といった条件が揃っており、駅付近の開発含め新前橋駅地区の活性化を盛り込んでいただきたい。</p> <p>駅を拠点としたバスルートの開発で観光誘致にも期待できると考える。</p>	<p>こうしたことから、本計画では、JR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、<u>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。</u></p>
--	---

#### (4) 自転車に関する意見

No.	意見の概要等	意見に対する市の考え方
1	<p><u>上電の主要駅にコグベ（シェアサイクル）のポートを設ける。</u>赤城山麓は坂が多くアシスト自転車は非常に有効である。公共交通機関（デマンド交通）の営業時間外の早朝や夜間でも利用可能な交通手段として配置する事を提案する。</p>	<p>以前あかぎ cogbe を設置していましたが、利用低迷が続いたことから終了することとしました。現時点では再開の予定はありませんが<u>赤城山観光に適した別の方法を検討してまいります。</u></p>
2	<p><u>環境にも健康にも非常に良い自転車利用の推進は継続するべき</u>である。自転車持ち込み可の上電や一部バス路線での取り組みを大きく評価しているが、今後の方向性を伺う。</p>	<p>計画内では通学時の自転車事故のリスクについて触れていますが、全ての自転車利用を公共交通に置き換えようという趣旨のものではありません。<u>自転車を含めた様々な交通手段を組み合わせることで利便性の高い交通網を整備することが重要と考えております。</u></p>

#### (5) 財政に関する意見

No.	意見の概要等	意見に対する市の考え方
1	<p><u>公共交通に対する財政負担について、市民一人当たりいくらまで負担できるのかを決め、その中で事業を展開しないと際限がない。</u>他の地域と比較して</p>	<p><u>同規模の自治体（中核市）の状況はモニタリングしております。</u>限られた財源を有効に活用できるよう各種施策に取り組んでまいります。</p>

みるべきではないか。	
------------	--

## (6) 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	前橋クリエイティブシティ構想について、前橋市の公共交通や歩行空間に与える影響は大きい。当該構想への対応等、もう少し計画に反映した方が良い。	前橋クリエイティブシティ構想ですが、 <u>具体的なスケジュール等は未定の部分もあり、本計画に記載できる内容は限定的</u> ですが、群馬県、国土交通省、交通事業者などの関係者と意見交換を密にしながら今後の交通網の検討を行っているところです。本町二丁目交差点の交通流入・流出経路の変更や一部道路の公共交通の専用レーン化なども想定されていることから、市民が公共交通の利便性や都市空間の快適性を感じることができるよう、引き続き意見交換を行ってまいります。

## (7) モビリティマネジメントに関する意見

No.	意見の概要等	意見に対する市の考え方
1	「全ての移動を公共交通に変えなくても、市民30万人が1年に1回でも使えば、それだけで大きな量になる」という先日の講演会の言葉は大変心に響いた。例えば、 <u>初市・七夕・前橋まつり、花火大会へは公共交通でと、人が多く集まるイベントにターゲットを絞って利用を</u> 訴求すると良い。	施策8「公共交通を利用してもらうための取組」は重点施策としており、今後5年間の計画期間において特に取組が必要と考えています。 <u>未利用者に公共交通を利用してもらう、公共交通に転換してもらうための施策を実施</u> いたします。
2	<u>高校・大学等進学時などの生活の変化の際に利用を訴求するのが良い。</u> 入学後ではもう新生活が始まってしまうので、入学手続きの書類とともに、公共交通の利用した生活の例や親御さんに向けての公共交通の方の安全性の訴求、高校生向	今年度から高校入学手続き書類に公共交通利用案内を同封するなどの対応を開始しました。引き続き <u>公共交通への転換を訴求する施策を実施</u> してまいります。

	けでは通学定期半額等々の内容のチラシ送付を進めてほしい。	
3	<u>市民に行動変容を求めるのであれば、まず行政自らが範を示すべきで、公務での公共交通優先利用、通勤手当制度の見直し、職員の利用実績の把握と改善などについて、計画に記載した方が良い。</u>	市民に行動変容を呼びかけるためにも、 <u>施策8「公共交通を利用してもらうための取組」に市役所職員の利用促進を進める旨の記載をしました。また、公共交通利用デーの設定に関しても記載することとしました。</u>
4	<u>「公共交通利用の日（期間）」を設定し、企業等に協力を仰ぎ、協力する側にもメリットを提示しつつ取り組みを進めるべきである。</u>	
5	<u>最近の学生は環境問題に関する教育が行われ意識は高いが、このような層の方たちに行動変容を促す取り組みが必要である。</u>	公共交通の出前講座や乗り方教室などの実施の際は、 <u>公共交通の環境問題への寄与についても意識啓発を行うこととします。</u>
6	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中高生に限定しない学生全般や高齢者に向けた運賃施策</li> <li>・生活者の移動実態に基づくダイヤ・ルート改善の検討。</li> <li>・地場製品の買い物ツアーや道の駅連携など、「日常+楽しさ」を組み合わせた施策の導入。</li> <li>・イベント主催者に対し公共交通利用を前提とした時間設定・案内を働きかける。</li> <li>・公共交通利用者への特典（割引、優先入場など）の導入。</li> <li>・自家用車来場者への駐車券配布を見直し、公共交通利用者へのインセンティブの強化。</li> <li>・モビリティマネジメントの理念（社会的にも個人的にも望ましい移動）を踏まえ、公共交通を利用する意義が実感できる施策の強化。</li> <li>・公共交通を「まちづくり」の一部として位置づけ、歩行環境・待合環境（ベンチ、屋根、照明、植栽など）の改善。</li> </ul>	<u>施策8「公共交通を利用してもらうための取組」は重点施策としており、今後5年間の計画期間において特に取組が必要と考えています。いただいた提案も参考にしつつ未利用者に公共交通を利用してもらう、公共交通に転換してもらうための施策を実施いたします。</u>

<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス停周辺のベンチ設置や景観整備を進め、「歩く・待つ・乗る」が心地よい都市空間を目指す。</li> <li>・運賃無料デー後に割引券やアプリ登録誘導など「次の利用」を促す仕掛けの導入。</li> <li>・乗り方教室の参加後の利用行動を把握する簡易アンケートの導入。</li> <li>・働く世代・子育て世代にも届く施策の展開。</li> <li>・施策間の連動を意識した「利用促進の全体戦略」を明示。各施策がどのように相互補完し、行動変容につながるのかを示す。</li> <li>・ターゲット（高齢者、子育て世代、学生、移住者など）ごとに広報媒体を最適化。</li> <li>・高校生～大学生には SNS（特に TikTok 等）の活用を検討。</li> <li>・ポータルサイトの認知度向上策を明示し、アクセス数などの効果検証を行う。</li> <li>・学校・大学・不動産業者と連携し、入学案内・入居案内に公共交通情報を標準掲載する。</li> <li>・公共交通利用が CO<sub>2</sub>削減・渋滞緩和・医療費等の社会的コスト削減に寄与することを積極的に発信。</li> <li>・小型車両や自然エネルギー車両の導入など、環境配慮型の車両更新を進める。</li> <li>・環境問題に関心のある層に向けた専用の広報（例えば「月に一度のマイカーから公共交通利用の行動変容で誰でもできる CO<sub>2</sub>削減」など）の施策を検討。</li> <li>・「健康寿命を延ばそう」「バス停まで歩いて健康」を合言葉に医療福祉関係への</li> </ul>	
--	--

新たなアプローチ。	
-----------	--

(8) 運転手不足対応に関する意見

No.	意見の概要等	意見に対する市の考え方
1	<p>(1)大型二種免許取得者にあつては、</p> <p>ア 会計年度任用職員として前橋市で採用し、市内バス事業者の人員状況を考慮して「前橋市内の運行コース」に勤務する条件のもと、勤務場所としていずれかのバス事業者に派遣する。</p> <p>イ 上記(1)アを実施後、本人希望といずれかのバス事業者の合意形成がされれば、翌年度から路線バス会社への雇用を促進する。</p> <p>ウ 合同採用説明会において、正規職員以外に「前橋市内の運行コース」に勤務する条件のもと、パートタイム勤務制を導入する。</p> <p>(2) 大型二種免許未取得者にあつては、大型二種免許取得費用を前橋市と6社が全額負担し、併せて雇用も確保する。</p> <p>全額6社負担では、運行会社の負担が大きいので、前橋市が一部負担する。</p> <p>ア 前橋市民が募集に応募した場合、「〇年間、6社の前橋市内路線バスに勤務するとともに前橋市から転出しない。」という条件を課す。</p> <p>イ 県外・市外から募集に応募した場合、前橋市移住者として「〇年間、前橋市に居住し、その間6社の前橋市内路線バスに勤務する」という条件を課すことで併せて移住者向上策を図る。</p> <p>その際、希望者には市営住宅の格安賃借料での入居を許可し、市営団地の空き室対策も図る。</p>	<p>市町村をまたぎ、広域的に運行している事業者が多いことから運転手不足対応については県単位で行っている地域もあります。(埼玉県、茨城県、長野県など)</p> <p>派遣については法制度上困難と考えられますが、いただいたご意見も参考にしつつ、<u>群馬県とも連携しながら運転手確保に取り組んでまいります。</u></p>

(9) カーシェアに関する意見

No.	意見の概要等	意見に対する市の考え方
1	「カーシェアの誘致」とあるが、公共交通が利用できる立地に対して、 <u>カーシェア事業者を誘致する場合は誘致場所をよく考えてほしい。</u>	多様な交通手段の選択ができることは都市の魅力向上にも繋がるものと考えております。誘致にあたっては、 <u>駅周辺や公共施設の遊休地などを検討</u> してまいります。

(10) 関係機関との調整に関する意見

No.	意見の概要等	意見に対する市の考え方
1	市内路線バスは隣の市町村に跨るものが多い。 <u>近隣市町村との調整を十分に図ってほしい。</u>	ご指摘のとおり、前橋市を運行するバス路線は他市町村に渡るものが多いです。 <u>関係市町村、事業者と協議を行いつつ、各施策を実現させていきます。</u>
2	計画目標3の最後に「日常生活圏が、行政界の境を跨いで形成されている～自治体間の交通連携についても協議を進めます。」と書いてあるが、本編29ページ以降の目標達成に向けた施策のどこにも具体的な施策の記載が見当たらない。	<u>施策1-1の取組内容のドライバー確保については県や周辺自治体との連携を検討していくと記載しております。</u> 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」の取組内容【その他路線バスの最適化】に以下の記載を加えます。 ・周辺市町村の運行形態が変更していることからその変更内容も踏まえ、周辺市町村と連携してネットワークの最適化を図ります。

(11) 自動運転に関する意見

No.	意見の概要等	意見に対する市の考え方
1	自動運転バスの実装化のため、「 <u>トヨタ・ウーブン・シティ (Toyota・Woven・City)</u> 」との連携を図り、本市での試験走行等を行い、産学官共同開発により得た技術ノ	<u>自動運転事業については、国の動向や技術革新の状況等を踏まえて方向性の検討を進めてまいります。</u>

	ウハウを「特許」等の共有権利化して、その収益を市の歳入とする。	
2	昨今の世界における自動運転技術の革新を考慮すれば、 <u>自動運転タクシー（タクシーという業態に限らず、自動運転車の普及を含む）の導入は、少なくとも向こう5年間の計画であれば導入は必須である</u> と考える。病院等への送迎に、診察予約と連携させるなどして運行効率を上げる取り組みと同時に進めること重要である。	

## (12) 現計画の評価指標に関する意見

No.	意見の概要等	意見に対する市の考え方
1	本編4ページの評価指標③(地域公共交通に関する収支率)について、 <u>収支率の意味が分からない</u> 。また、城南あおぞら号のみ取り上げた理由は何故か。	経常収入額÷経常支出額です。「城南あおぞら号」の記載は「デマンドバス」の誤りです。修正します。
2	本編5ページの評価指標④(地域公共交通に関する公的資金投入額)について、目標値は漸減させる方向に設定していたのに実績は増加している。個人的には非常に良いことだと考えるが、目標とは逆行しているのは行政としては失敗ととらえているのか。地域公共交通に関する公的資金投入額は増えても、他の部門における公的資金投入額が大幅に減る事で、トータルとして市の公的資金投入額が減少すれば効果は大きかったと評価できると考えられるのではないか。	本指標は、委託路線バスの赤字補てん額を目標としているものです。 <u>現計画の評価指標の設定方法としては、コロナ禍で落ち込んだ公共交通利用者数をコロナ禍前の水準に戻すことを念頭に置いています</u> 。したがって本指標もコロナ禍前の水準に公共交通利用者が戻った場合、 <u>持続可能性の観点から公共交通に対する赤字補てん額も同様に減少することを想定して設定したものです</u> 。結果としては、委託路線バスの利用者数は目標値以上となり運賃収入が増加しましたが、それ以上に燃料価格や人件費の高騰などの外部要因により達成が難しい状況でございます。 ご指摘のように総合的に市の投入額が減少すれば有効であると評価する考え方もありますが、関連部門が広範に渡ること

		に起因する評価方法の難しさがあるため、採用はしていません。
3	<u>本編 6 ページの評価指標⑥ (鉄道・バスなどの公共交通機関が便利であると感じる高齢者の割合) について、目標 3 が「誰もが快適に移動できる公共交通ネットワークの構築」であるのに、なぜ高齢者の割合を評価指標としたのか。</u>	他の年齢層の指標は評価指標② (鉄道・バスなどの公共交通機関が便利であると感じる人の割合) として採用しているため、 <u>目標 3 については、交通弱者となりうる高齢者に特に焦点をあてて設定</u> をしています。
4	<u>本編 8 ページに短期的施策として「サイクル&amp;バスライド駐車場」とあるが、実施内容や具体的評価の記載がない。</u>	令和 7 年 3 月に富士見支所など計 3 箇所 に設置し、 <u>順次設置箇所を拡大する予定</u> です。資料編の各施策の評価に記載 することとします。

### (13) 関連計画に関する意見

No.	意見の概要等	意見に対する市の考え方
1	公共交通の普及が環境負荷低減などへの効果大きいことを鑑みると、地球温暖化問題の喫緊性が急速に高まっていることを、本編 1 ページの「計画策定の目的及び背景」に書き込むべきである。また本編 2 ページの関連計画の一つに「 <u>前橋市環境基本計画</u> 」を付け加えるなどの変更をするべきである。	<u>ご指摘のとおり公共交通は環境問題とも関連が深い事項です。</u> <u>前橋市環境基本計画に考え方を示していますので、本編の計画の位置づけ図及び資料編の関連計画として記載を追記</u> します。

### (14) 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	<u>国際観光の進展から今後インバウンドの増加も想定されるが、これらの方々が使いやすい公共交通機関の環境整備を進める事が重要</u> である。	外国人の利用促進も重要と考えております。今年度、 <u>市内バス停では英語表記による利用案内を開始</u> するなど対応を始めております。 施策 8 「公共交通を利用してもらうための取組」に外国人の利用促進に関する記載を追加します。
2	重点施策として 3 点が設定されている	市民アンケート結果や前橋市地域公共交

	<p>が、<u>なぜこの3点を重点施策として選定したのか</u>、その理由・根拠が記載されていない。計画の透明性・説明責任の観点から、選定理由を本文中に明記してほしい。</p>	<p>通活性化協議会における協議を踏まえ、<u>サービス水準やサービス時間帯といった基本的部分の引き上げが重要であり、かつ市民に訴求して行動変容を促すことが最優先として設定</u>しています。施策2については路線バスのサービスについてはある程度の運行本数を要望する声が大変多く、本市のサービス水準を引き上げないとならないという課題があること、施策6については生活支援交通としてのマイタクを、制度的に改善できる余地が大きいと判断していること、施策8については市民の相当数が公共交通を利用してない中で公共交通利用への転換を望める市民が相当数いるとの想定から優先的に取り組むべき事項として設定しています。</p>
3	<p>令和6年市民アンケート、令和7年路線バス利用者アンケート、令和6、7年に群馬県がPoliPoli Govにて実施した意見募集のような、<u>市民の声を届ける機会を増やしてほしい</u>。特に、列車ダイヤ、バスダイヤの良い点、改善を必要とする点を、便毎に細かく把握してほしい。</p>	<p>公共交通の細部の時刻調整や経路見直しなどについては市民や利用者の要望、意見が重要だと考えています。<u>各施策のモニタリングとしても有効であるため、引き続き実施方法や時期について検討</u>いたします。</p>
4	<p>前橋市はどの様な市になっていきたいのか、今回の計画ではあまり見えない。交通政策＝都市計画であり、交通政策を考えると、街をどの様にしていくか、それが必ず必要と考える。<u>「公共交通を」ではなく「公共交通を利用して前橋市を」どの様な市にしていきたいのか、そこを考えて書き込んだ方が</u>良い。</p>	<p>本編16ページや19ページに記載するように、都市計画マスタープランや立地適正化計画に整理している都市政策的視点とも連携を図ります。<u>まちなかや市街化区域では幹線と準幹線の運行により、利便性の高い都市的生活の基盤の提供を、市街化調整区域では準幹線、支線、マイタク、非線引き都市計画区域ではデマンドバスの運行により、自家用車が運転できない人も日常生活が可能な環境の提供を</u>目指します。</p>
5	<p>せっかく<u>バスロケを新調したのに</u>利用</p>	<p>バスロケの周知が不足しているとのご指</p>

	者に認知されていないと感じる。放送 広告での周知などバスロケの認知度向 上にも取り組んだ方が良いと思う。	摘ですが、 <u>一部のバス停にバスロケの2 次元コードを掲示するなど対応を開始し</u> たところですが、まだ対応が足りない部 分があるようです。いただいたご意見も 参考にさせていただきます。
6	この素案には計画として必要な項目が 多く含まれていると感じた。公共交通 の活性化のためご尽力されている皆様 を支える気持ちで日々公共交通機関を 利用したい。	ご意見ありがとうございます。 計画に記載の各種施策に取り組んでまい ります。
7	素案の内容は大変良くできており、人 口減少下における公共交通維持のため に重要な方向性を示している。	

※その他に体裁や誤字に対するご指摘もあり、適宜対応しております。