

前橋市地域公共交通計画



前 橋 市
令 和 8 年 3 月

[目 次]

| | | |
|-----|--------------------|----|
| 1 | 計画の概要 | 1 |
| 1-1 | 計画策定の目的及び背景 | 1 |
| 1-2 | 計画の位置づけ | 2 |
| 1-3 | 計画対象 | 2 |
| 1-4 | 計画期間 | 2 |
| 2 | 公共交通を取り巻く現状と課題 | 3 |
| 2-1 | 現計画の評価検証 | 3 |
| 2-2 | 地域公共交通を取り巻く課題の整理 | 9 |
| 3 | 目指すべき都市の姿 | 16 |
| 3-1 | 目指す都市構造 | 16 |
| 3-2 | 目指す都市構造に向けた公共交通の役割 | 17 |
| 4 | 計画の基本理念と基本方針と計画目標 | 19 |
| 4-1 | 計画の基本理念 | 19 |
| 4-2 | 計画の基本方針 | 20 |
| 4-3 | 計画の基本目標 | 22 |
| 4-4 | 目指す公共交通ネットワーク | 24 |
| 5 | 目標達成に向けた施策 | 30 |
| 5-1 | 施策体系 | 30 |
| 5-2 | 施策・事業の実施内容 | 31 |
| 5-3 | 施策・事業の全体スケジュール | 62 |
| 6 | 目標の評価指標と計画の進行管理 | 63 |
| 6-1 | 目標に対する評価指標 | 63 |
| 6-2 | 推進体制 | 66 |
| 6-3 | 進捗管理 | 67 |
| | 資料編 | 別冊 |

1 計画の概要

1-1 計画策定の目的及び背景

全国では、人口減少や少子高齢化、マイカー依存、ライフスタイルや移動ニーズの多様化等により、鉄道や路線バスをはじめとする地域公共交通の利用者は減少傾向にあります。また、近年、地域公共交通を担う運転者不足が深刻化しており、大幅な減便が行われるなど公共交通サービスが低下傾向にあることや、高齢運転者による交通事故の社会問題化などもあり、住民の移動手段として、誰もが利用しやすい地域公共交通サービスの確保が切実な課題となっています。

このような中、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律」が令和5年7月に施行され、地域の関係者の連携・協働（共創）を通じ、利便性・生産性・持続可能性の高い地域公共交通ネットワークへの「リ・デザイン」（再構築）を進める重要性が示されました。

一方、本市をみると、全国有数の車社会であり、自家用車を保有することを前提として、市街地の拡大化もある程度は容認するまちづくりをこれまで進めてきました。現在でも居住地が郊外へ広がっていく傾向は続いており、人口が大きく減少していくことが想定される中、このままではインフラやコミュニティの維持などの面において、持続可能な都市経営に課題が生じることが想定されます。

また、本市の地域公共交通は、前橋駅や新前橋駅周辺を中心として、鉄道（JR 両毛線、JR 上越線、上毛電気鉄道）や路線バス、高速バス、タクシーのほか、郊外ではデマンドバス（一部エリア）などが運行しており、市民の日常生活の移動手段としての役割を担っています。

今後、本市でも高齢者人口の増加が見込まれている中、公共交通の重要性は増していくことが想定されますが、乗務員の不足や燃料費の高騰など、交通事業者を取り巻く環境は厳しい状況であり、その維持が大きな課題となっています。

本市では、交通環境を整備し、市内外を様々な手段で安全で快適に移動できる生活の実現を目指しているところですが、上記の都市経営の課題と公共交通の課題を踏まえると、医療・福祉・商業などの都市機能を有するエリアを公共交通でつなぎ、その沿線に居住を誘導することで、誰もが快適で暮らしやすいまちを実現し、市内人口の維持に交通の観点から寄与しつつ、公共交通そのものの持続性も高めていくという、まちづくりと連携した地域公共交通を形成する必要があると考えます。

こうした状況の中、令和3年6月に策定した「前橋市地域公共交通計画」が令和7年度をもって目標年次を迎えることから、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を目的として、新たな地域公共交通のマスタープランとなる「前橋市地域公共交通計画」を策定します。

1-2 計画の位置づけ

本計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第5条第1項に規定する地域公共交通計画として策定します。

市の上位計画である「第七次前橋市総合計画」や関連計画である「前橋市都市計画マスタープラン」、「前橋市立地適正化計画」などとの整合を図り、本市の地域公共交通のマスタープランとして位置づけます。

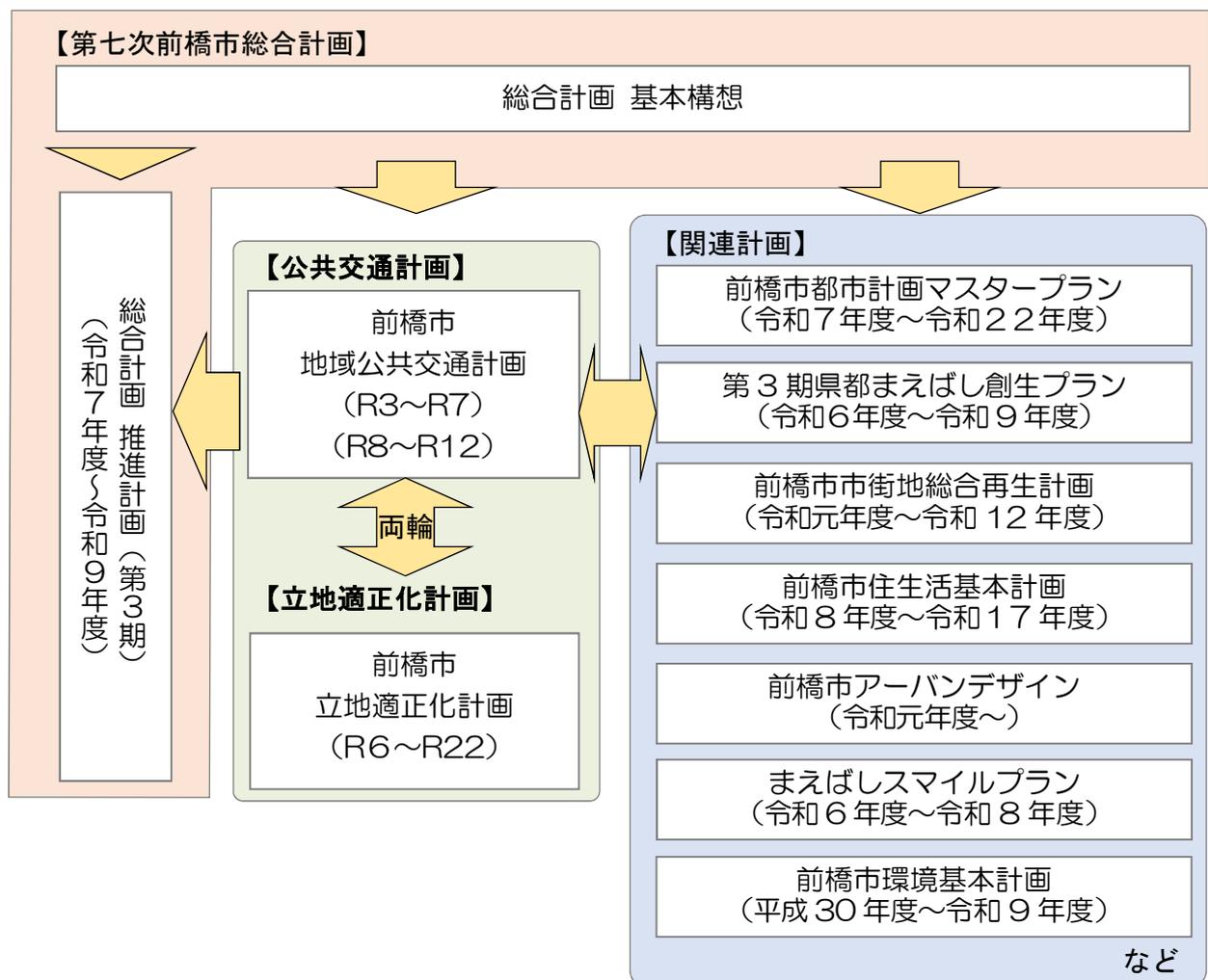


図 計画の位置づけ

1-3 計画対象

本計画の区域は、前橋市全域とします。なお、近隣市町を結ぶ広域交通については、関係自治体や交通事業者と連携を図ります。

1-4 計画期間

計画期間は令和8年度~令和12年度の5年間とします。ただし、社会情勢やまちづくりに大きな変化が生じた場合は、適宜、改定を行います。

2 公共交通を取り巻く現状と課題

2-1 現計画の評価検証

2-1-1 各指標の目標値に対する達成状況

改定前の前橋市地域公共交通計画で掲げた基本目標に対する評価指標の達成状況は、以下のとおりです。

目標1_バスの利便性向上を中心とした公共交通軸の強化

(単位：千人)

| 評価指標① 年間公共交通利用人数（JR、上毛電鉄、前橋市が補助を行う路線バス） | | | | | | | |
|---|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| | R1 (2019) | R2 (2020) | R3 (2021) | R4 (2022) | R5 (2023) | R6 (2024) | R7 (2025) |
| 目標値 | 19,577 | 13,704 | 14,938 | 16,282 | 17,747 | 19,345 | 19,600 |
| 実績値 | 19,509 | 14,048 | 15,291 | 16,705 | 17,626 | 18,441 | |

(参考：上記のうち JR)

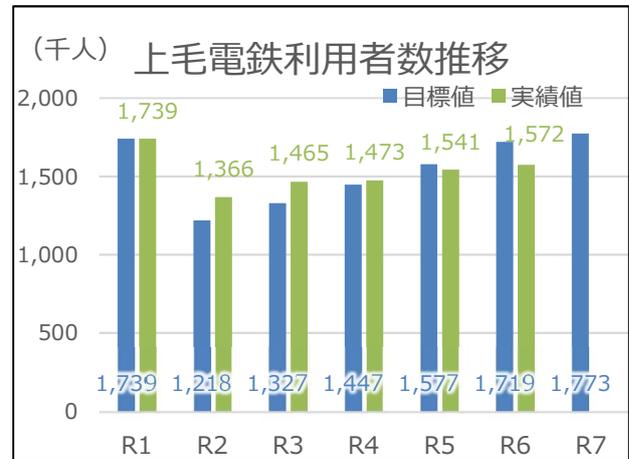
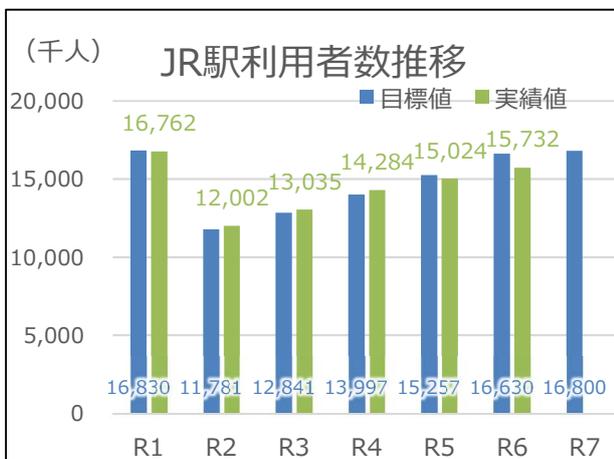
| | | | | | | | |
|-----|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 目標値 | 16,830 | 11,781 | 12,841 | 13,997 | 15,257 | 16,630 | 16,800 |
| 実績値 | 16,762 | 12,002 | 13,035 | 14,284 | 15,024 | 15,732 | |

(参考：上記のうち上毛電鉄)

| | | | | | | | |
|-----|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 目標値 | 1,739 | 1,218 | 1,327 | 1,447 | 1,577 | 1,719 | 1,773 |
| 実績値 | 1,739 | 1,366 | 1,465 | 1,473 | 1,541 | 1,572 | |

(参考：上記のうちバス（委託路線）)

| | | | | | | | |
|-----|-------|-----|-----|-----|-------|-------|-------|
| 目標値 | 1,007 | 705 | 768 | 837 | 913 | 995 | 1,027 |
| 実績値 | 1,007 | 680 | 791 | 948 | 1,061 | 1,137 | |





各社公表又は提供資料より

※JR 駅利用者数

市内各駅 1 日平均乗車人数×2 (乗降)×365 日

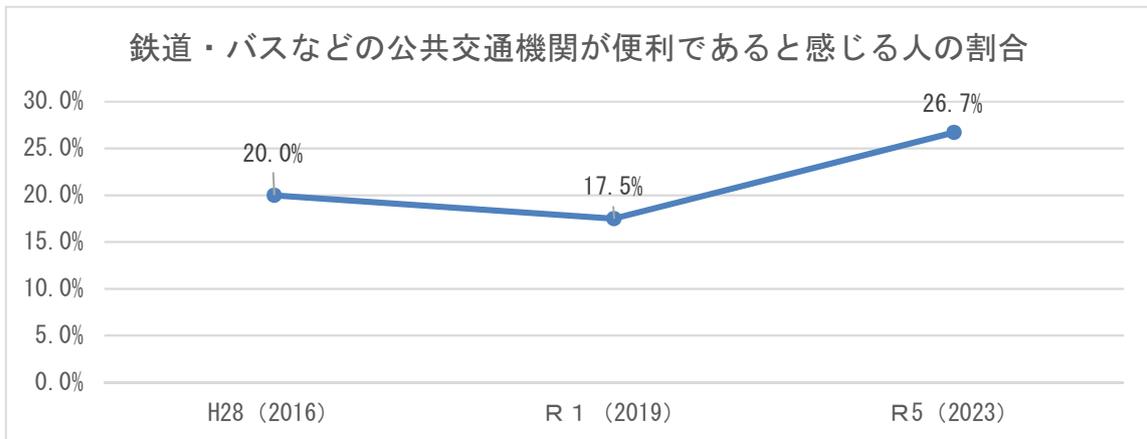
※上毛電鉄駅利用者数

市内駅 (中央前橋駅～膳駅) 乗降者数

※委託バス利用者数

本市が運行委託をしている路線バス、デマンドバスの輸送人員

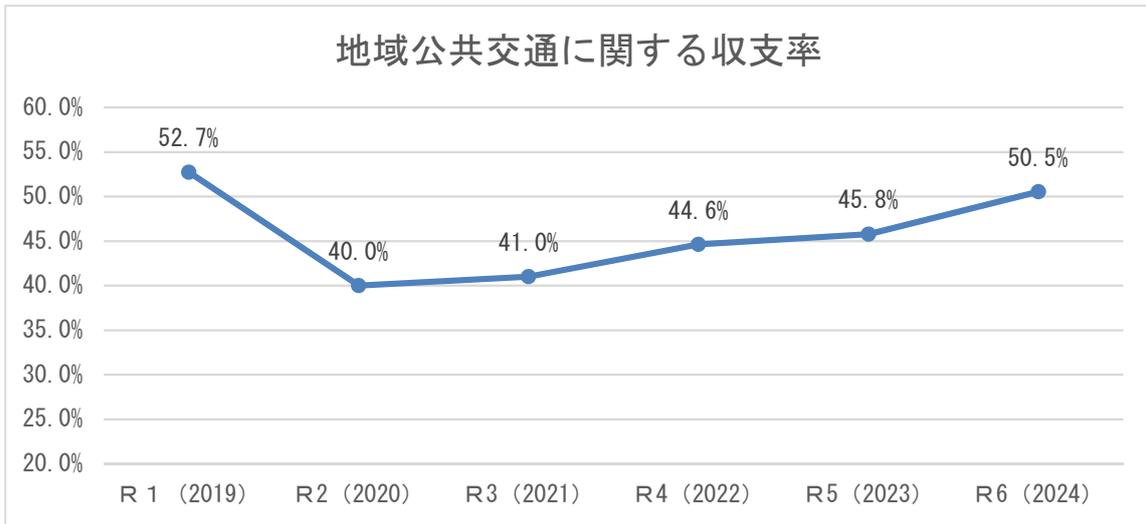
| 評価指標② 鉄道・バスなどの公共交通機関が便利であると感じる人の割合 | | | | |
|------------------------------------|---------------|--------------|--------------|--------------|
| | H28 (2016) | R1 (2019) | R5 (2023) | R7 (2025) |
| 目標値 | - | - | - | 20.0% |
| 実績値 | 20.0% | 17.5% | 26.7% | |



資料：市民アンケート結果

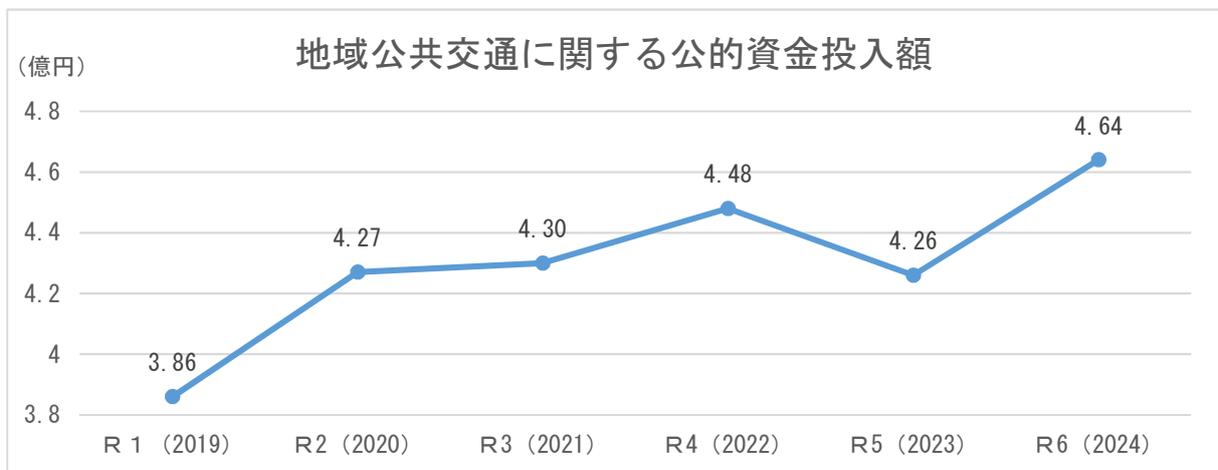
| 評価指標③ 地域公共交通に関する収支率 (上毛電鉄、市内運行全バス路線、デマンドバス) | | | | | | | |
|---|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| | R1 (2019) | R2 (2020) | R3 (2021) | R4 (2022) | R5 (2023) | R6 (2024) | R7 (2025) |
| 目標値 | 52.7% | - | 40.0% | 44.0% | 48.0% | 52.0% | 52.7% |
| 実績値 | 52.7% | 40.0% | 41.0% | 44.6% | 45.8% | 50.5% | |

資料：各社提供資料



資料：各社提供資料

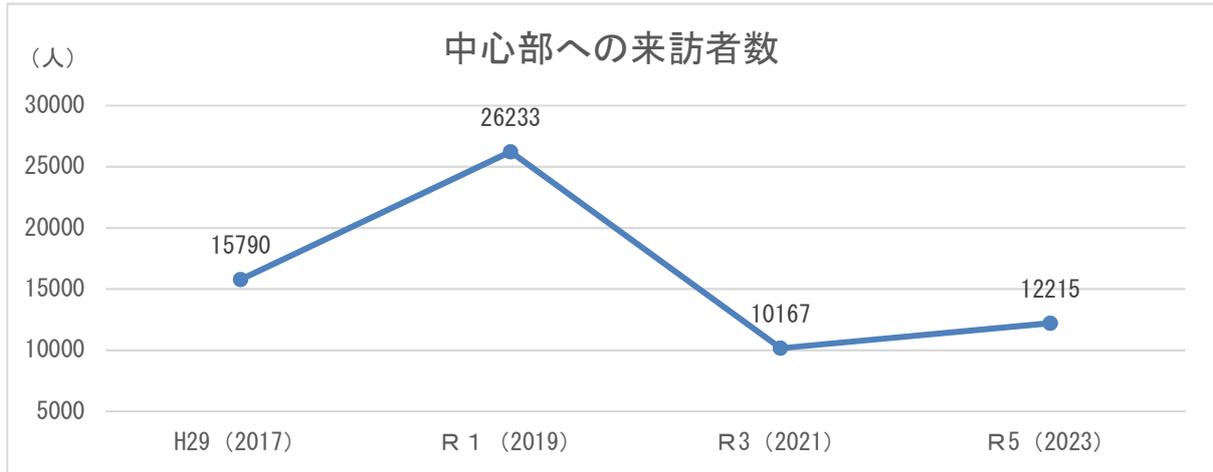
| 評価指標④ 地域公共交通に関する公的資金投入額（委託路線、幹線補助路線、城南あおぞら号） | | | | | | | |
|--|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| | R1 (2019) | R2 (2020) | R3 (2021) | R4 (2022) | R5 (2023) | R6 (2024) | R7 (2025) |
| 目標値 | 3.8 億円 | 4.6 億円 | 4.5 億円 | 4.3 億円 | 4.1 億円 | 3.9 億円 | 3.8 億円 |
| 実績値 | 3.86 億円 | 4.27 億円 | 4.30 億円 | 4.48 億円 | 4.26 億円 | 4.64 億円 | |



資料：本市実績

目標2_公共交通による、まちなか回遊性の向上

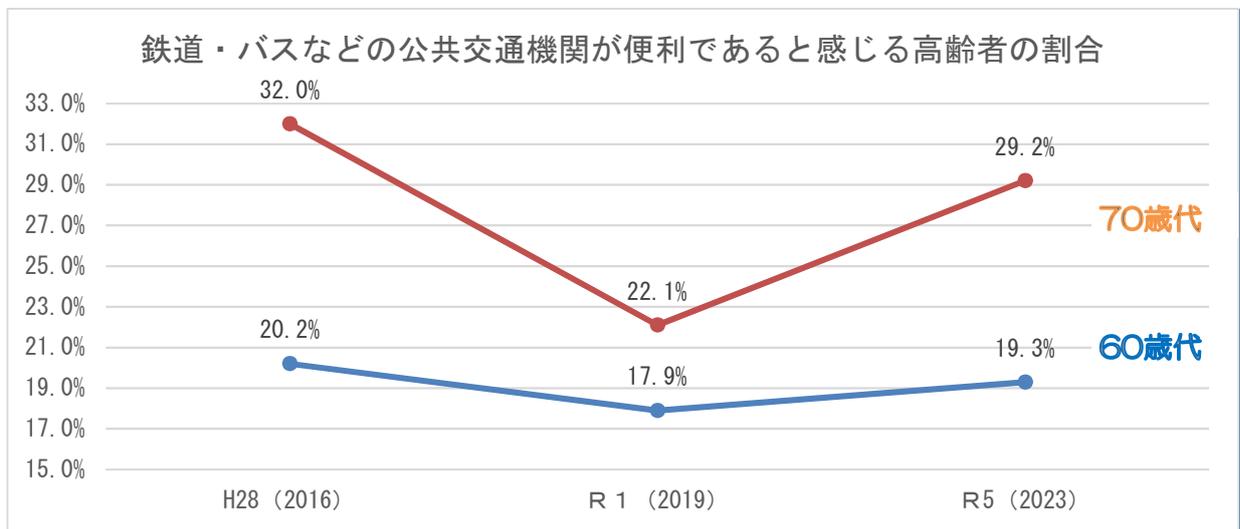
| 評価指標⑤ 中心部への来訪者数 | | | | | |
|-----------------|---------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| | H29 (2017) | R1 (2019) | R3 (2021) | R5 (2023) | R7 (2025) |
| 目標値 | - | - | - | - | 17,500 人 |
| 実績値 | 15,790 人 | 26,223 人 | 10,167 人 | 12,215 人 | |



資料：商店街通行量調査による歩行者・二輪車通行量

目標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

| 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 | | | | |
|--------------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| | H28 (2016) | R1 (2019) | R5 (2023) | R7 (2025) |
| 目標値 | - | - | - | 60歳代 20.2% 70歳代 32.0% |
| 実績値 | 60歳代 20.2% 70歳代 32.0% | 60歳代 17.9% 70歳代 22.1% | 60歳代 19.3% 70歳代 29.2% | |



資料：市民アンケート

2-1-2 各施策の取組状況と今後の課題

本市では、令和3年6月に地域公共交通網形成計画を改訂する形で地域公共交通計画を策定し、各施策を実施してきました。施策パッケージとして以下の(1)～(5)の施策を設定し、交通事業者と連携し、施策を推進してきました。

目標の達成に向けた各施策を以下のとおり評価します（各個別施策ごとの評価は資料編 102 ページ参照）。

(1) 拠点間を結ぶ公共交通軸の強化・形成

改定前地域公共交通計画と立地適正化計画においては、将来の人口減少を見据え、都市機能誘導区域をバス路線で接続し、沿線に居住を誘導していく「コンパクトプラスネットワーク」の考え方のもと、「幹線バス路線の明確化」を施策として位置づけています。前橋渋川線や前橋玉村線の増便や経路変更を行い利用者が増加しておりますが、その他の地域間を接続する路線は1時間に1本程度の路線が多い状況であり、沿線の居住や開発を誘引するサービスレベルにありません。

また、中央前橋駅と前橋駅間については、シャトルバスの運行を継続し、自動運転技術の導入を目指し実証実験を継続してきました。

(2) 各拠点へのアクセス性の向上

公共交通不便地域の解消として、城南地区において地域が主体となり城南あおぞら号（デマンドバス）の運行がスタートし、芳賀地区においても富士見地区を運行するるんるんバス（デマンドバス）を拡大する形で運行を開始しました。また、結節強化施策として、前橋駅のりばの路線図案内の改善やデジタルサイネージ設置などを行いました。また、新たな結節点として JR 群馬総社駅西口の開設に向け、事業化をしたところです。

(3) 公共交通の利便性の向上

市内を運行するすべてのバス路線や上毛電気鉄道に交通系 IC カードを導入したほか、バスの遅延対策やバス待ち環境の向上を目的としたバスロケーションシステムを導入し、主要停留所に上屋及びベンチの設置を進めました。

また、わかりやすい情報案内に重点的に取り組み、路線名称と系統番号をリニューアルし、事業者ごとにバラバラであった案内を統一し、各種媒体で6社一体的に案内ができるよう取り組んできました。加えて、「前橋交通ポータルサイト」も構築し、事業者に関係なく、一体的に時刻表や施策の案内を開始しました。

GTFS（運行情報のデジタル化）と交通系 IC カードの導入を契機に、これらを活用した MaeMaaS をサービスインし、現在では GunMaaS として、マイナンバーカードの属性に応じた運賃施策などを実施しています。

(4) まちなかの回遊性の向上

まちなかでは、独占禁止法特例法による共同経営の手法を活用し、バス事業者6社による最大15分間隔の運行をスタートし、「本町ライン」として運行を開始しています。またシェアサイクル「cogbe」を導入し、まちなかの回遊性向上を図り、中心市街地も若い方の来訪が増加し賑わいを取り戻しつつあります。

(5) 都心地域への自動車利用の抑制

短期的な施策として、サイクル&バスライド駐輪場の設置を進めたほか、商業施設と連携したパーク&バスライドの実証実験を実施してきました。引き続きまちなかにおいてウォークアブルなまちづくりを進めるため、公共交通のサービスレベルの向上が必要と考えます。

中長期的な施策としては新たに前橋駅から県庁までの区間において一般車両の抑制を含めたクリエイティブシティ構想の検討を開始しています。

このようにバス交通を中心に施策を実施してきた結果、新型コロナウイルス感染拡大で激減したバス利用者は回復し、令和6年度においては、過去10年で最大の輸送人員となりました。しかしながらJR、上毛電鉄については、コロナ禍による生活様式の変化の影響を大きく受け、回復が鈍い傾向です。

市民からの公共交通に対する期待は高く、依然として各施策において更なる取り組みが必要です。特に幹線軸の明確化は人口減少下において都市の持続性を確保するためにも非常に重要であり、引き続き重点的に取り組んでいく必要があります。

2-2 地域公共交通を取り巻く課題の整理

本市の地域公共交通における課題を以下のとおり整理します。

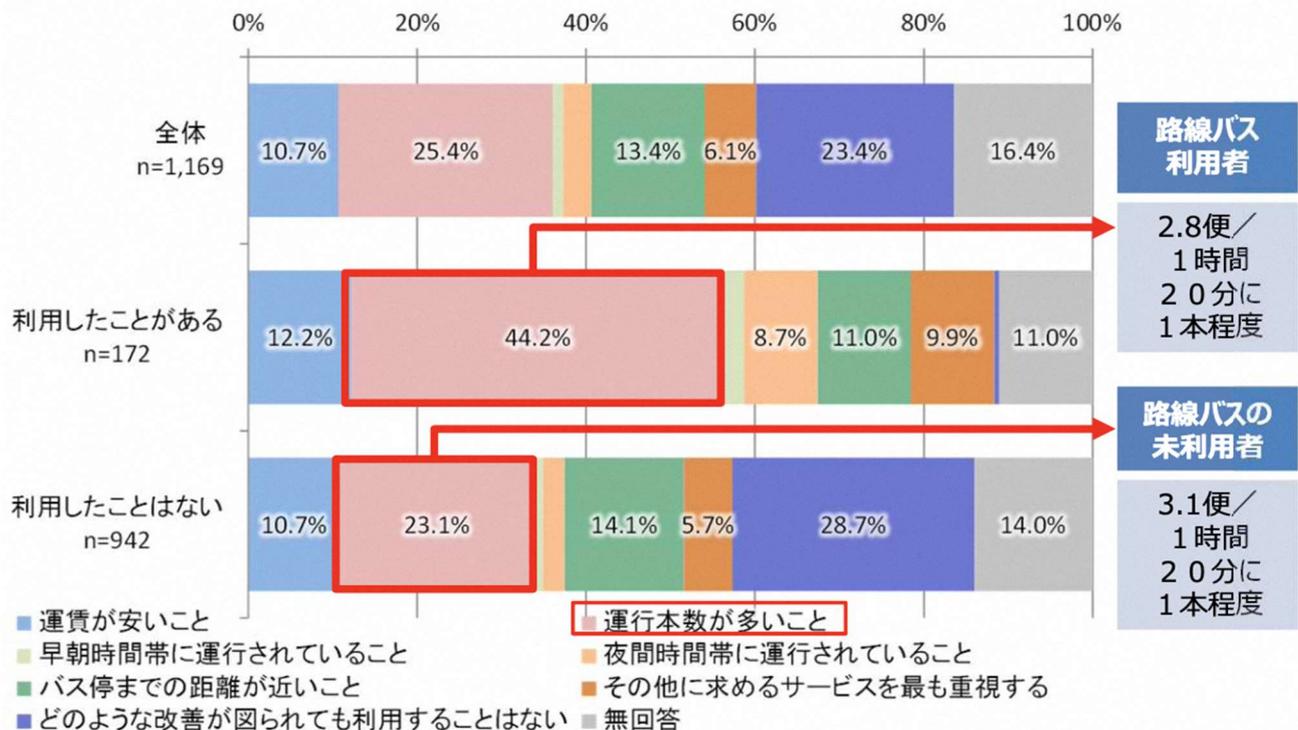
課題 1：持続可能なまちづくりを推進し、まちに賑わいを創出する質の高い基軸の設定が不十分

- ・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ります。
- ・市民アンケート結果では、路線バスの運行本数を増やし、ニーズに対応することで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となります。
- ・このような取り組みにより沿線の開発や居住を誘導、都市の賑わい創出につなげ、立地適正化計画を具体化する必要があります。



- ・市民アンケートの結果では、求めるサービス水準として、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おり、公共交通軸に対して、重要視すべき施策としては、運行本数の向上となります。
- ・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ます。
- ・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）



資料：R6 市民アンケート調査結果

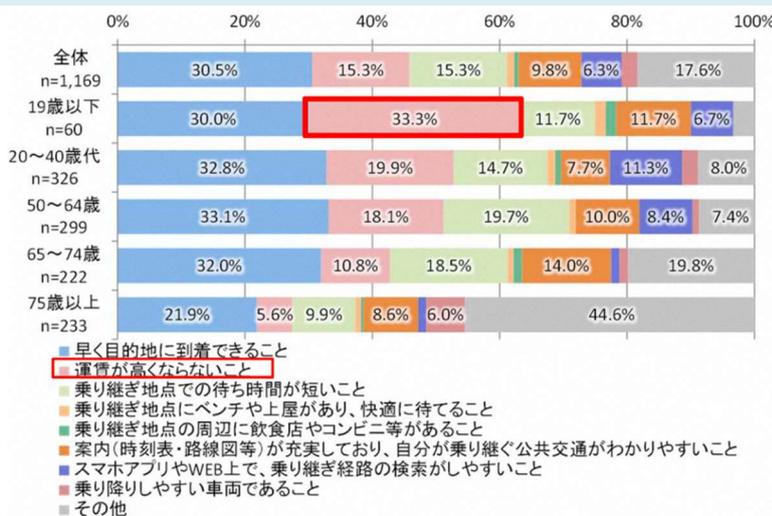
課題2：高齢者の日常生活における移動手段に加え、中高生の交通事故や送迎の負担など地域課題を解決し生活を支援する交通サービスが不十分

- 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。また高齢化の進展も含め、自家用車による送迎負担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ります。

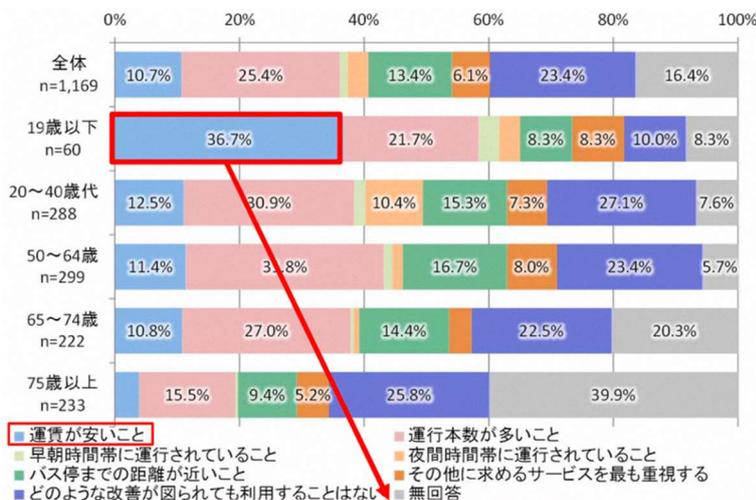


(中高生の特徴)

- 市民アンケートでは、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」を重要視しています。
- 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円程度の運賃を求めています。



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（年代別）



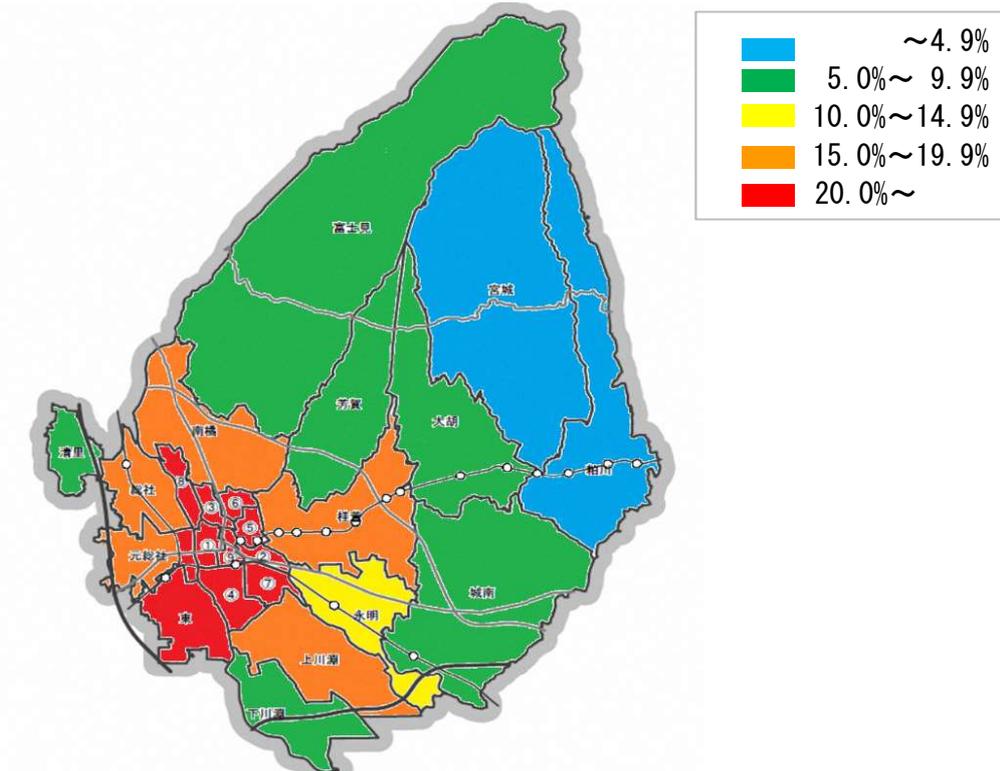
資料：R6 市民アンケート調査結果

10代の回答者
1乗車あたり200円程度

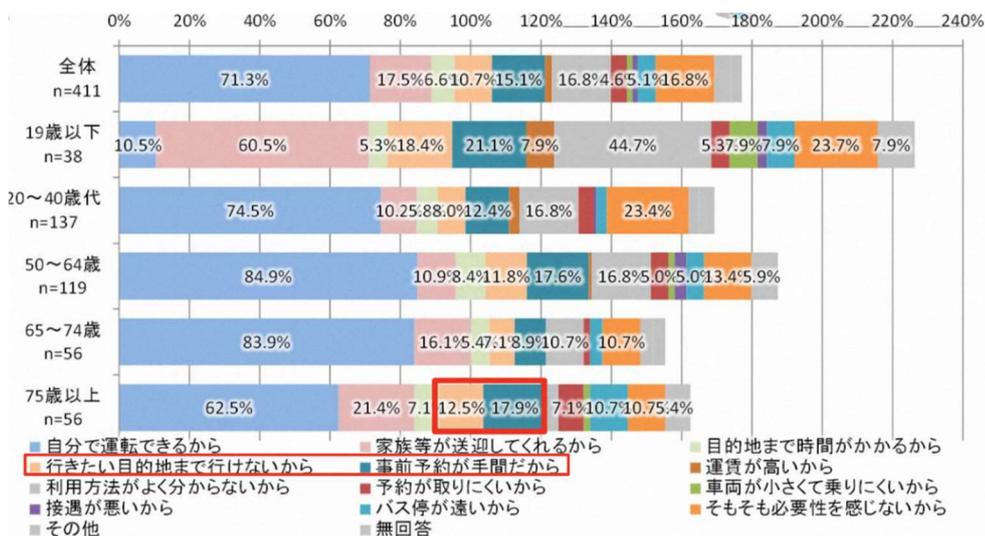
(高齢者の特徴)

- ・市民アンケートでは、75 歳以上の高齢者は他の年代に比べて、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ます。(前ページ)
- ・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、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ます。
- ・高齢者等を対象にマイタク(タクシー運賃補助)を実施していますが、郊外部ではメーター運賃が高額となるため、マイタクの利用頻度が減少します。また、デマンドバスについては、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くなっており、こうした課題を改善する必要があります。

マイタク 75 歳以上人口に対する利用率(令和6年度)



デマンドバスを利用しない理由



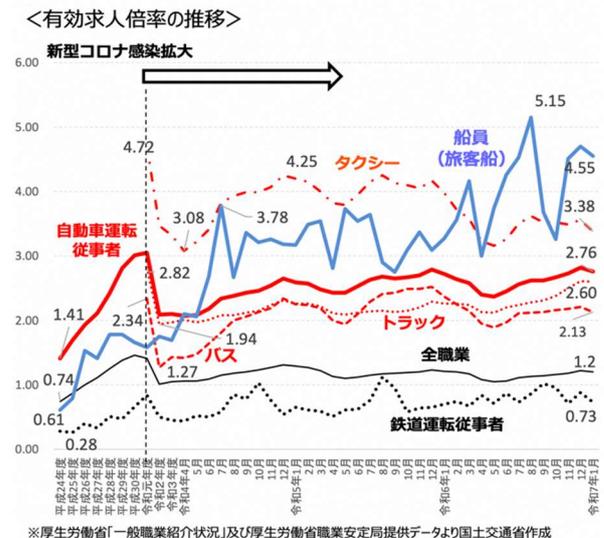
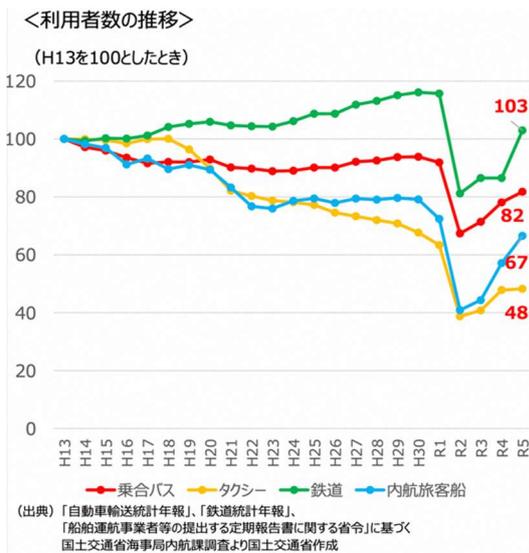
資料：R6 市民アンケート調査結果

課題3：地域公共交通の再編を行うにあたり、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

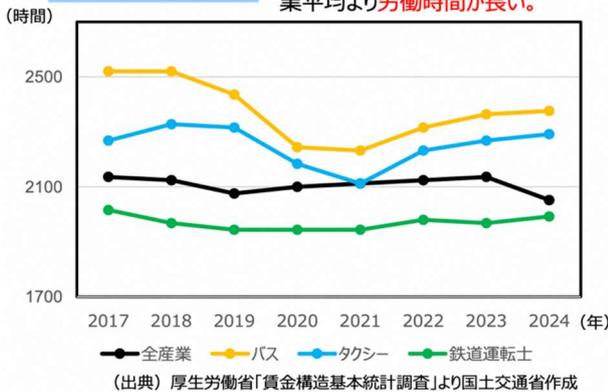
- 全国的に公共交通事業者の人員不足が深刻化し、本市においても例外ではない状況で、限られた乗務員や車両などのリソースを効率的かつ効果的に運行に適用していくことが必要となります。
- 本市内では複数の交通事業者が運行しており、本町ラインのように交通事業者と行政が一体となり、市民に対して使いやすい公共交通サービスを提供していく必要があります。



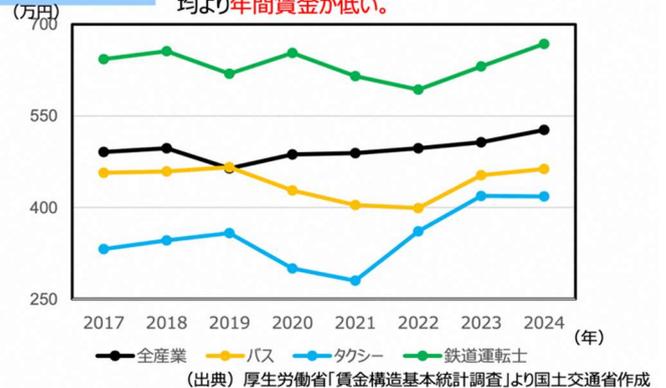
- 路線バスについて、多くの事業者が赤字となっており、回復の見通しが厳しいことから、今後の安定的な公共交通サービスの提供に課題を抱えています。これに加えて、近年の物価や燃料費の高騰によって、公共交通サービスの運行費用が増加しており、運行事業者の経営をさらに圧迫する要因となっています。
- また、乗務員の確保という点でも、自動車（バス・タクシー）の運転業務の賃金水準は低く、人手不足が深刻化（有効求人倍率は全職業平均の2倍程度の水準で推移）していることや、2024年の運輸業への働き方改革適用により、路線維持に必要な人員が増加したことで生じた人手不足を要因とする、路線バスの休廃止などの動きが拡大していくおそれがあります。



①年間労働時間 特にバス・タクシー分野においては、全職業平均より労働時間が長い。



②年間賃金 特にバス・タクシー分野においては、全産業平均より年間賃金が低い。



資料：国土交通省資料より

課題4：自家用車や自転車による移動が当たり前になっており、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

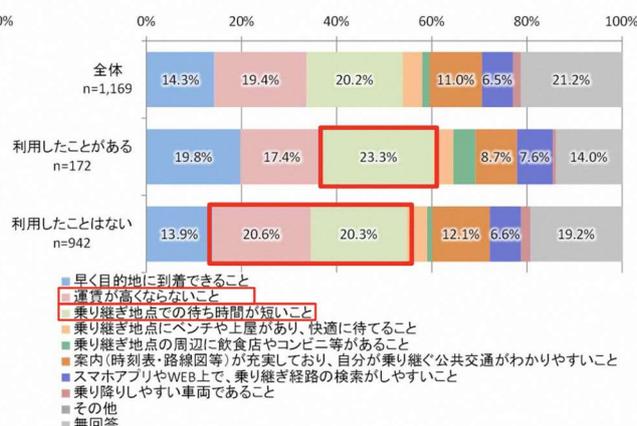
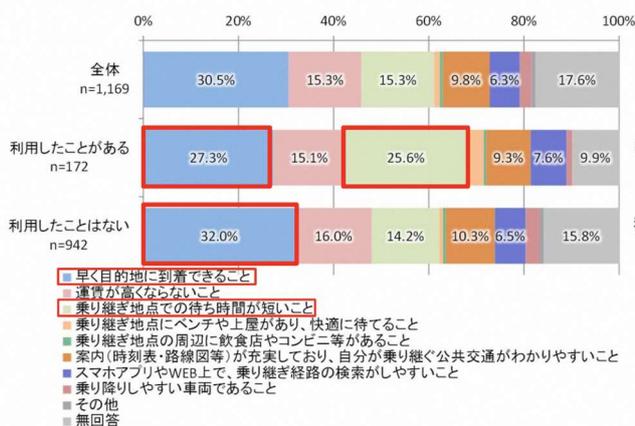
- 公共交通の再編に伴い、拠点における待合環境の改善、鉄道駅等の拠点やバリアフリー化、運賃施策など、引き続き利用者が公共交通を利用しやすい環境を整備することが必要となります。
- また、若年層、通勤者、高齢者など多様な世代に対する情報提供や利用促進策について、今後も継続して実施していくことが必要となります。
- 公共交通を全く意識していない市民、利用したことが一度もない市民も一定数存在することから、そうした層を取り込む施策が必要となります。



- 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）

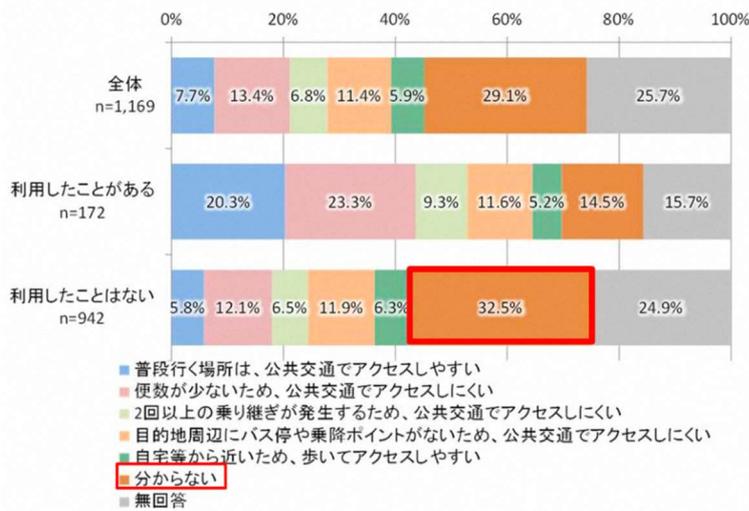
■路線バスの利用有無×公共交通を乗り継ぐ際に重視すること（2番目）



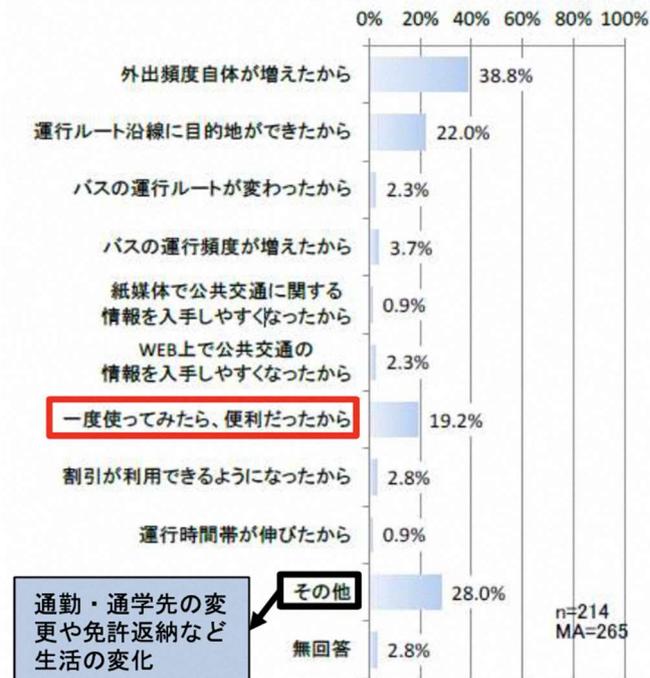
資料：R6 市民アンケート調査結果

- 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。運行情報の周知 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。
- バス利用者アンケートでは、利用を増加した要因として、約 20%の回答は、「1 度利用したら便利だったから」となっており、未利用者に対して公共交通無料デーを実施するなど、公共交通を気軽に利用してもらう事業を実施することも有効と考えられる。

■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）



■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

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が求められています。
- また、改定前計画において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づけており、GunMaaSを展開しているところですが、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ります。



- 地域公共交通の活性化及び再生に関する基本方針（国土交通省）では、地域の多様な関係者による連携と協働（共創）、他分野との連携の重要性が示されています。また、ICT等の新技術や新たなサービスの効果的な導入によるDX・GXの取組により質の向上が求められています。
- 本市においても、福祉送迎バスから公共交通への転換や、目的地や沿線施設との連携を進めてきたところですが、近年、地域課題解消への貢献やSDGsに取り組む企業等は増加しており、公共交通を持続可能なものとするために、引き続き他分野との連携施策を検討していく必要があります。
- 本市内では運行情報のデジタル化（GTFS）が完了しており、交通系ICカードの導入により乗降データも取得できる環境にあります。引き続きデータを活用した最適化の取り組みが必要です。
- GunMaaSについては、サービスインしているところですが、検索結果の精度やわかりやすさなどの課題を改善するとともに、公共交通利用を訴求できるような新たな施策が必要です。

（参考）DXとは（経済産業省）

企業がビジネス環境の激しい変化に対応し、データとデジタル技術を活用して、顧客や社会のニーズを基に、製品やサービス、ビジネスモデルを変革するとともに、業務そのものや、組織、プロセス、企業文化・風土を変革し、競争上の優位性を確立すること

3 目指すべき都市の姿

3-1 目指す都市構造

本市は、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。一方で近年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



住みたくない、住み続けられない

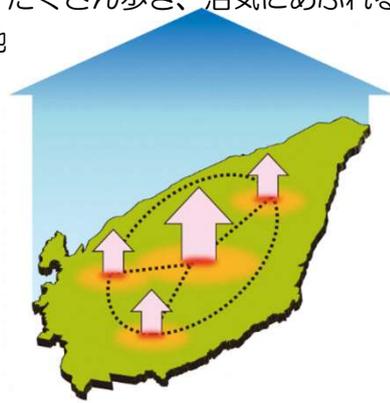
人や企業が流出する

税収が減少、地域への愛着が減少

衰退するまち

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



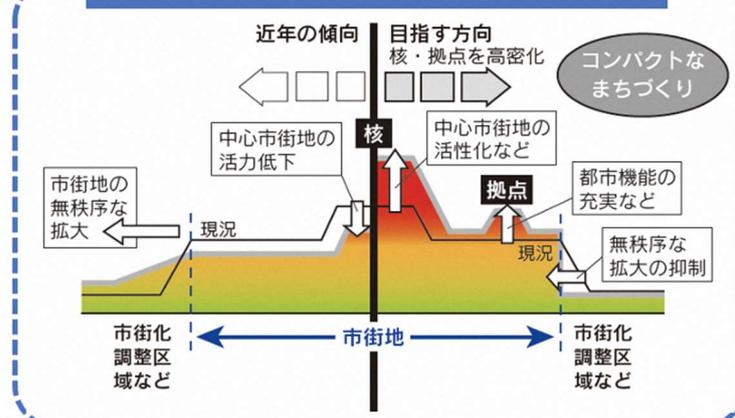
たくさんの人が住み続けたい、続けられる

人が住む、企業がくる（流出しない）

税収が安定、地域愛着の増大

持続可能で文化・人間性の豊かなまち

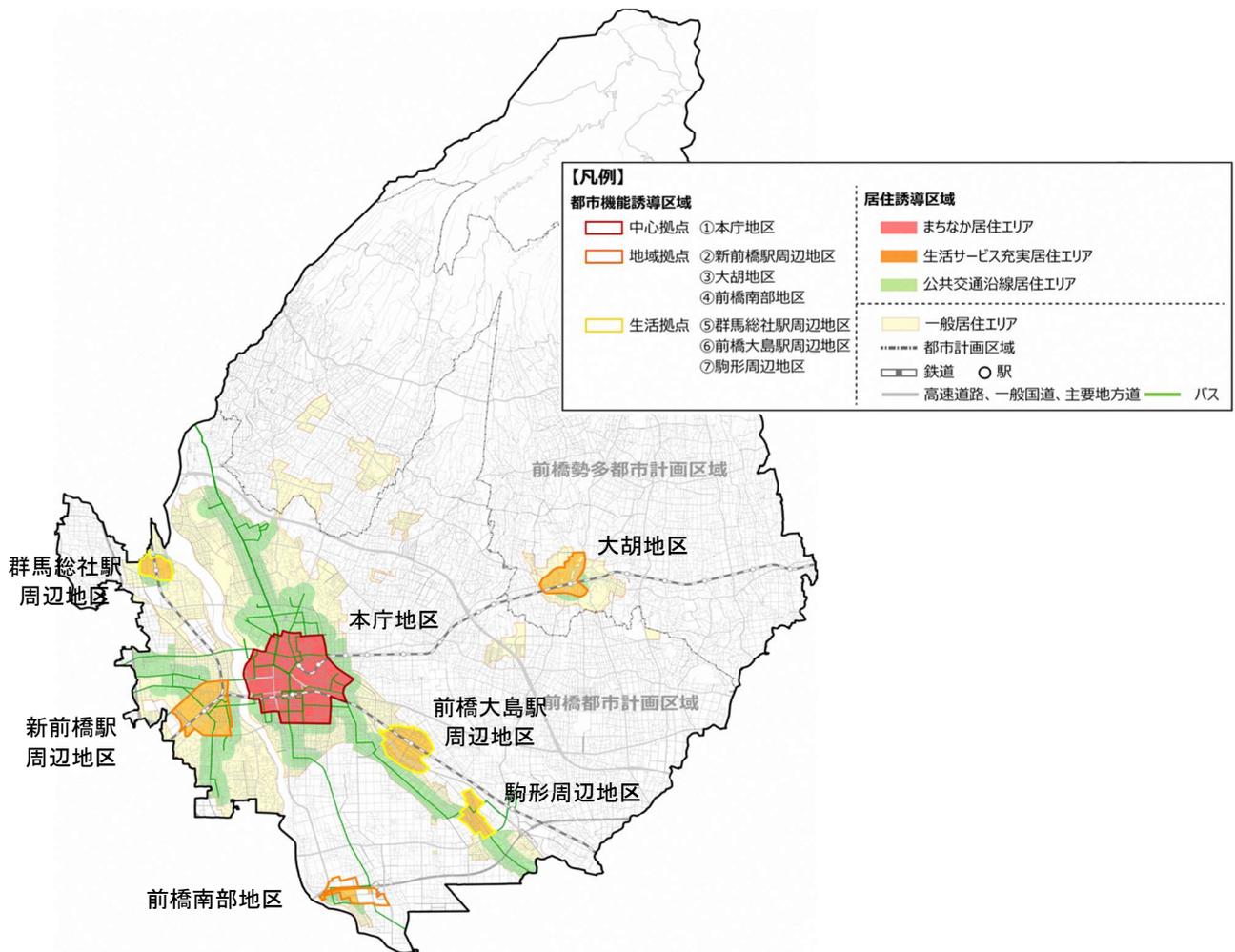
【コンパクトなまちづくりイメージ】



3-2 目指す都市構造に向けた公共交通の役割

(1) 都市計画の方向性

立地適正化計画では、医療や福祉、商業施設などの都市機能施設や住宅などの居住施設がまとまって立地するよう都市機能誘導区域と居住誘導区域を設定し、ゆるやかに誘導を図ることとしています。都市計画マスタープランにおける都心核、地域核、地域・生活拠点を中心に都市機能誘導区域を設定し、公共交通でネットワーク化を図る「コンパクトプラスネットワーク」のまちづくりを進めることとしています。居住誘導区域は一部の都市機能誘導区域内のほか、公共交通の沿線に設定しています。



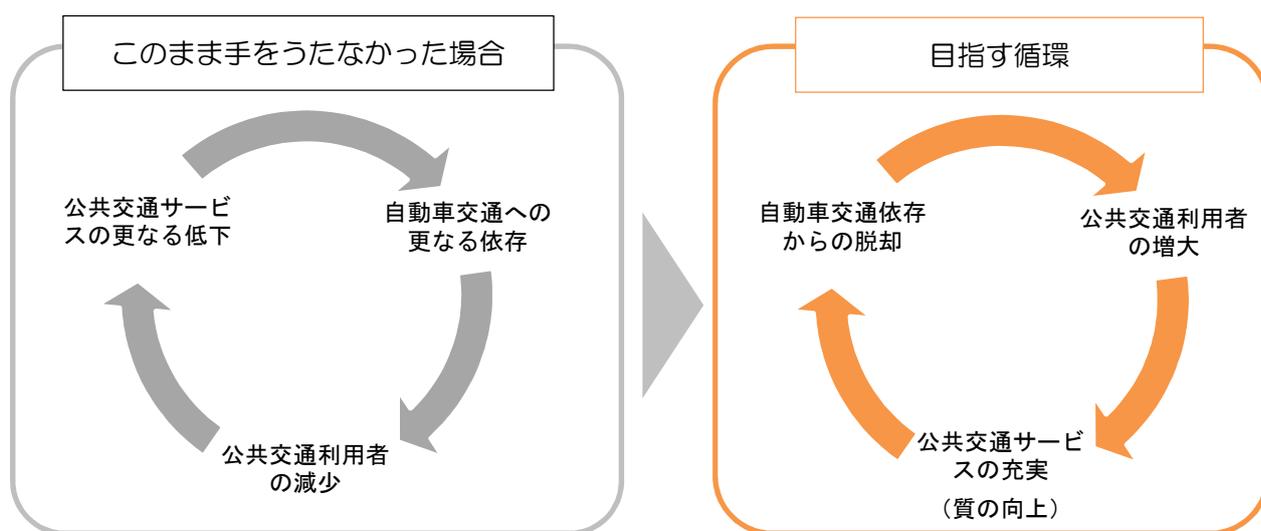
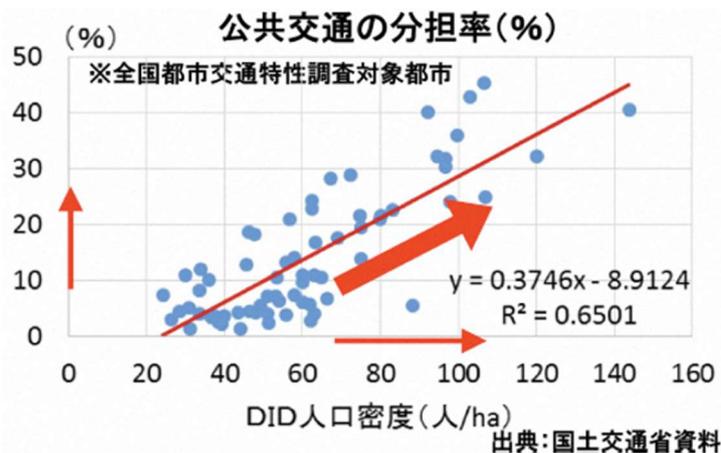
また、前橋市土地利用のあり方に関する検討会議において、郊外部の市街化調整区域や非線引き区域においても、コンパクトプラスネットワークの観点から一定程度公共交通により移動ができるなど利便性の高い地域に「まちなまとまり」を設定し、集約化を図っていくこととしています。



(2) 公共交通の役割

これらのことから、将来持続可能な都市構造を実現するために、公共交通は非常に重要であり、「都市交通」として開発や居住の誘導を図れるだけの「質」が必要となります。

公共交通の分担率と DID 地区（人口集中地区）の人口密度は密接に関係しており、公共交通を維持する観点からも開発抑制を含めた都市計画と連携して質の向上を図る必要があります。



- ・ 郊外化の進展を抑制し、持続可能な都市経営
- ・ まちを歩くようになり、賑わいの創出、健康の増進
- ・ 交通事故や交通渋滞を低減
- ・ 農用地や自然環境の維持

一方で、誰もが自由に移動できるよう郊外部においても需要に応じた公共交通サービスを提供する必要があります。特に郊外部においては、自家用車を運転できない高齢者等の移動手段を確保し、買い物や通院を中心に生活を支える「生活支援交通」の提供が必要です。

4 計画の基本理念と基本方針と計画目標

4-1 計画の基本理念

前述の課題や今後見込まれる社会課題と目指す都市構造を見据え、計画の基本理念、基本方針、計画目標を以下のとおり定めます。

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～

～総合計画のビジョン～

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、未来への襷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～」と定め、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。

4-2 計画の基本方針

本市の地域公共交通を取り巻く課題を解決していくため、以下に掲げる3つの基本方針に基づき、必要な施策に取り組んでいきます。

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、課題②、課題③に対応）

人口減少社会への対応、立地適正化計画に沿った施策の推進などを踏まえて、コンパクトプラスネットワークによるまちづくりを継続し、都市機能誘導区域や居住誘導区域などの人口や施設を集約すべきエリアにおいて、「都市交通」として信頼のおける質の高い水準の枝となる公共交通を運行することで、都市の賑わい創出、開発や居住誘導につなげていきます。

郊外部においては、高齢者等が日常生活において必要な「生活支援交通」のサービスを提供するとともに葉の交通の環境を構築していきます。

基本方針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証（課題③、課題④に対応）

車社会の本市では、公共交通を全く意識していない市民も多く様々な手段で公共交通を訴求し、居住地選択に公共交通の利便性を意識してもらうことや新たなユーザーを確保していくことが重要です。一方で供給側にも新たな課題が生じているため、需要を増やす利用促進、供給を増やす担い手確保も推進することで、将来にわたって、高齢者、学生、通勤者、子育て世代、観光客などの多様な属性が地域公共交通を利用し続けることができる環境づくり＝持続可能な公共交通ネットワークの構築を推進します。

基本方針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）

本市の公共交通を維持・確保及び充実させていくためには、市民、交通事業者、行政がそれぞれの役割を認識し、協力して取り組むことが必要となります。

また、公共交通の維持・確保及び充実に向けては、交通分野が単独で検討するだけでなく、教育・福祉・商業・観光などの他分野との連携を図り、相乗効果につなげることが重要となります。結果として、暮らしやすいまちづくりを実現することで、地域への定住促進を図り、地域活性化や健康増進にもつなげることができ、過度な自動車交通に依存しなくても生活できる持続可能な地域の創出を目指します。

<市民、交通事業者、行政の役割>

(1) 市民の役割

利用されない公共交通を維持していくことは困難であることから、地域に住む市民一人ひとりが地域公共交通の必要性などを認識し、積極的な利用を心がけるとともに、利用促進に向けた各種取組に主体的に関わるなど、地域公共交通を支える役割を担う。

(2) 交通事業者の役割

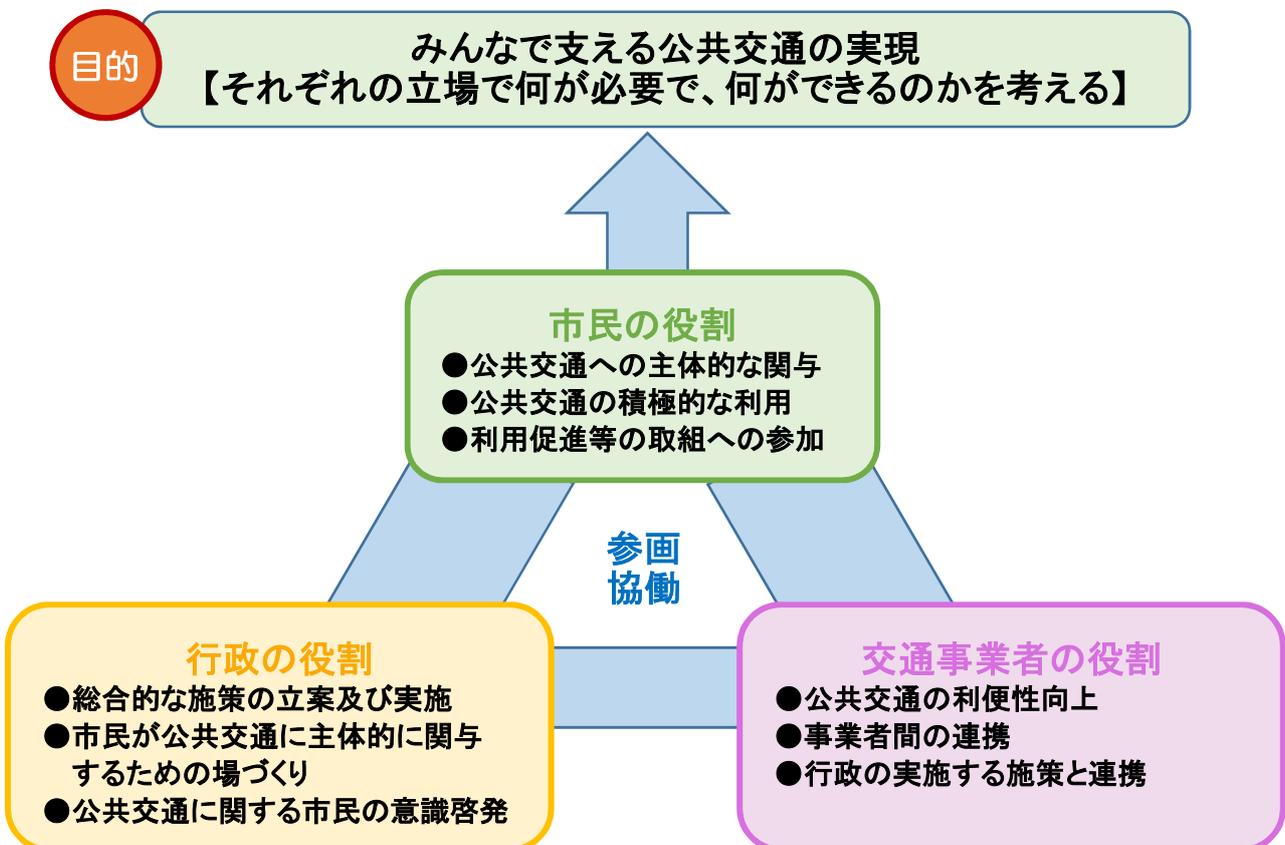
交通事業者は、安全かつ安定した運行を維持確保し、公共交通の利便性の向上に取り組むほか、利用者へのきめ細やかな情報発信、公共交通関連施策に対する専門的な知見を提供する役割を担う。

(3) 行政の役割

市は、市民や交通事業者等の意向を調整し、地域公共交通を将来にわたって維持確保できるよう、まちづくりにおける各種施策と連携して、公共交通に関する取組を行う。

国及び県は、財政的な支援のほか、地域公共交通政策に取り組む市に対して、広域的な調整や法令に準拠した許認可や安全性確保に関する指導、助言等を行う役割を担う。

▼市民、交通事業者、行政の連携イメージ



4-3計画の基本目標

基本方針に沿った計画の目標、目標を評価するための評価指標について、以下のとおり設定します（具体的な目標値は63ページ参照）。

| | |
|---|--|
| 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 | |
| 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し、沿線開発や居住誘導を促すことができるようにするため、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内容を目指します。また、まちなかにおける回遊性の向上に資する交通サービスを提供します。これらにより、まちなかの魅力向上や都市機能の誘導に繋がります。 | |
| 評価指標 | |
| 1：幹線交通・準幹線交通の運行回数（アウトプット指標） | |
| 2：幹線交通・準幹線交通の利用者数（アウトカム指標） | |
| 3：幹線交通・準幹線交通の駅・バス停圏人口の状況（アウトカム指標） | |
| 計画目標2：郊外部における生活支援交通の構築 | |
| 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。その中で、幹線軸・準幹線軸へのアクセス向上、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組も進めます。 | |
| 評価指標 | |
| 4：パーク＆ライド拠点数（アウトプット指標） | |
| 5：マイタクの利用回数及びデマンドバスの利用人数（アウトカム指標） | |
| 6：郊外におけるマイタク利用率（アウトカム指標） | |

| | |
|---|--|
| 基本方針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証 | |
| 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。自動車への依存度が高い社会の中で、公共交通を持続可能なサービスとするために、既存利用者の利用頻度の増加及び新規利用者の確保を進め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。 | |

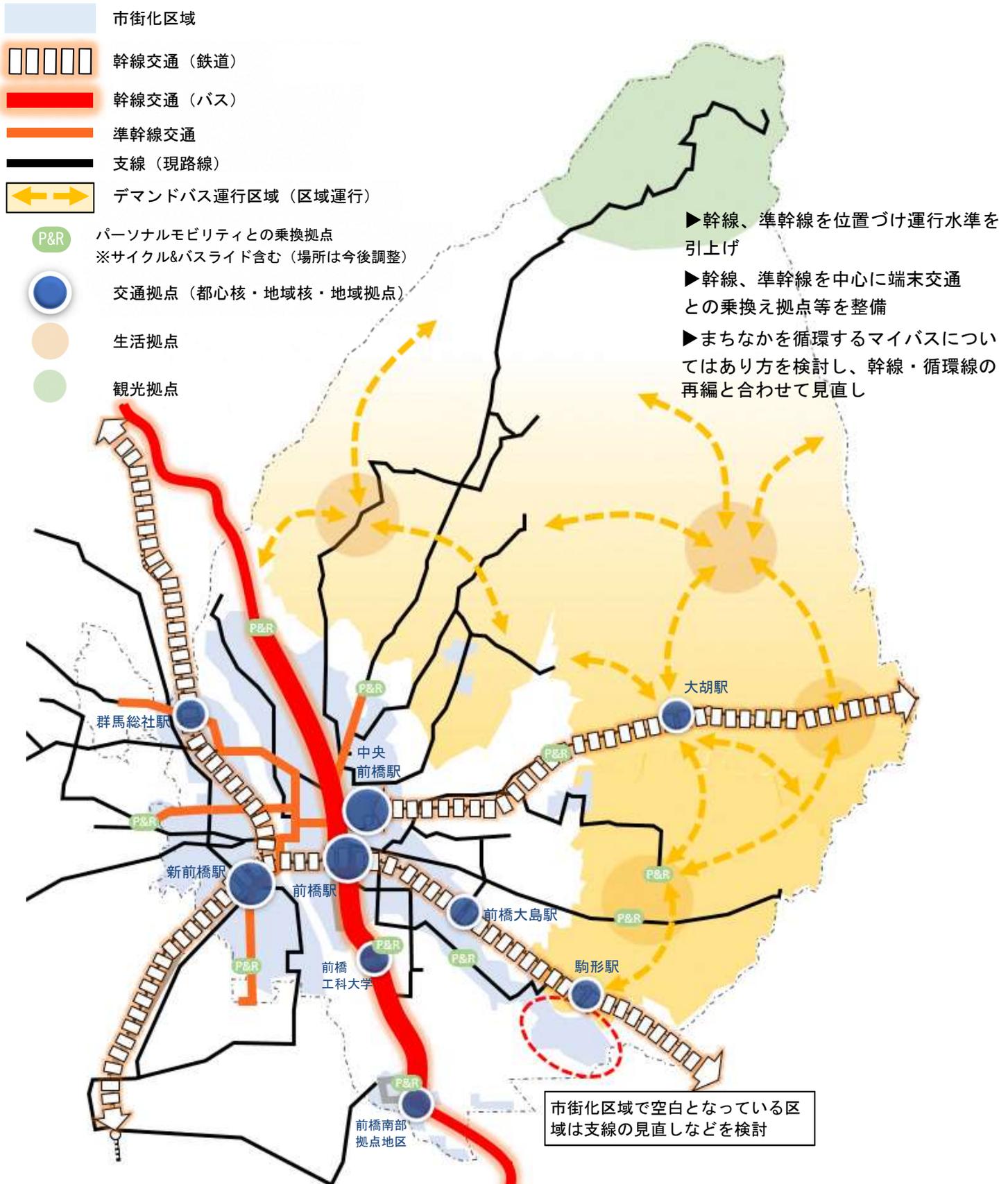
| |
|--|
| <p>一方で、運行事業者の人員不足に対応するため、乗務員確保に向けた支援に取り組むほか、事業者間連携を強化します。また、日常生活圏が、行政界の境を跨いで形成されている状況も見られることから、群馬県とも協力し、自治体間の交通連携についても協議を進めます。</p> |
| <p>評価指標</p> |
| <p>7：公共交通の収支率（アウトプット指標）</p> |
| <p>8：公共交通の利用者総数（アウトカム指標）</p> |
| <p>9：事業者説明会における運転者の採用人数（アウトプット指標）</p> |
| <p>10：公共交通分担率（アウトカム指標）</p> |

| |
|--|
| <p>基本方針3：多様な主体の連携・協働により公共交通の魅力向上</p> |
| <p>計画目標4：公共交通への新たな価値の付加</p> |
| <p>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。</p> |
| <p>評価指標</p> |
| <p>11：GunMaaS会員登録者数（アウトカム指標）</p> |
| <p>8：公共交通の利用者総数（アウトカム指標）</p> |

4-4 目指す公共交通ネットワーク

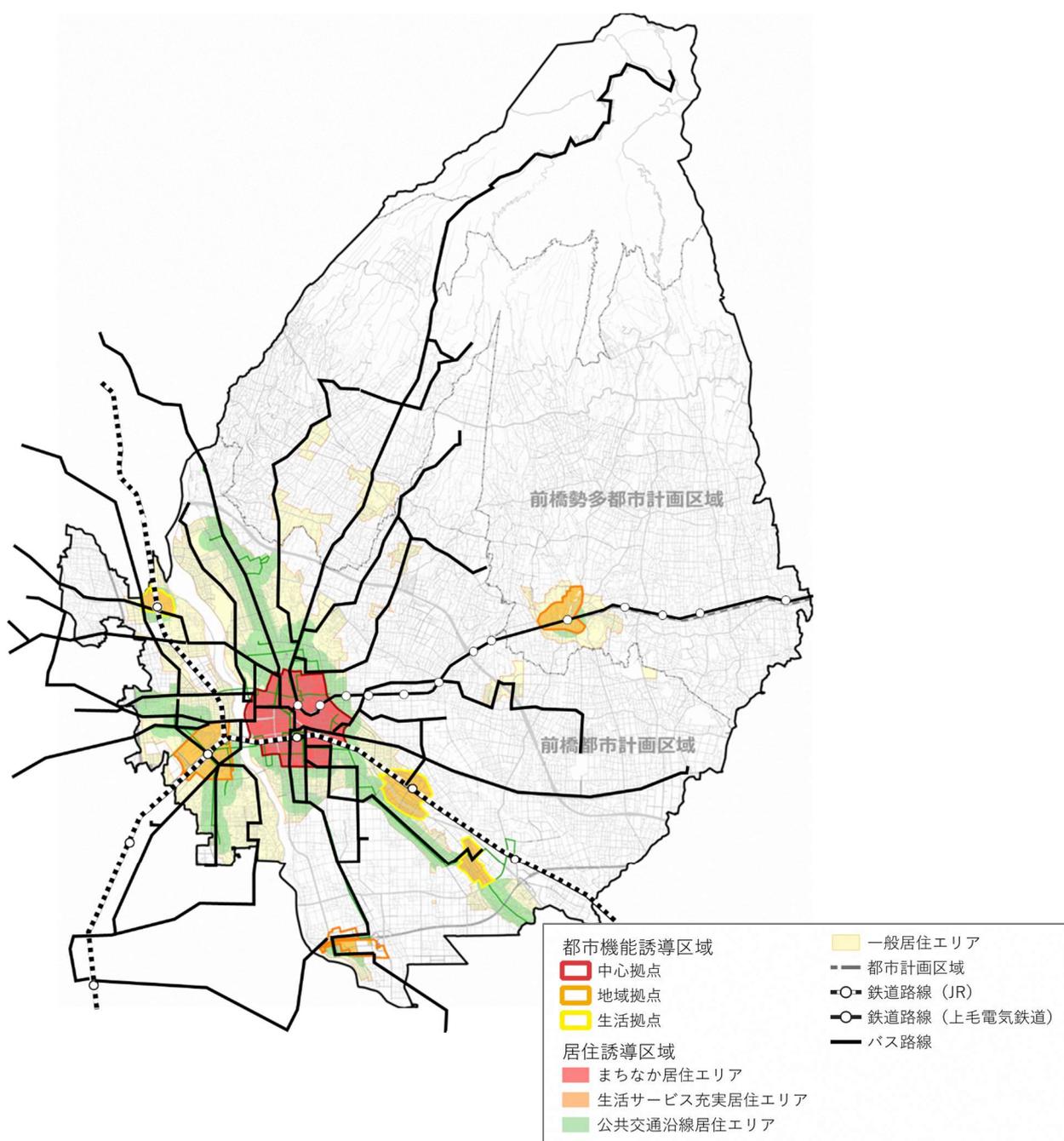
基本方針 1 に基づく目標 1、2 についてネットワーク図として以下に示し、各交通モードの役割を整理します。

(1) 目指すネットワークイメージ図



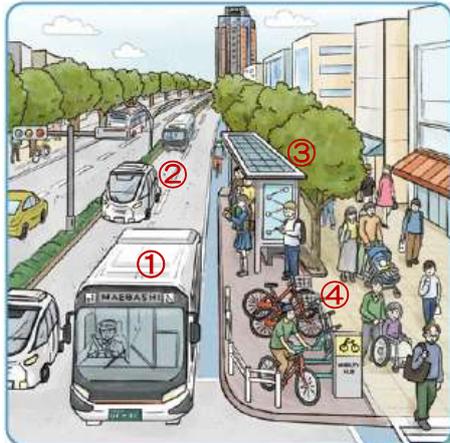
(2) 都市計画と連携した区域別の方針

| | |
|---------------------------------|--|
| <p>まちなか・市街化区域</p> | <p>幹線（1時間に4本程度）と準幹線（1時間に2本程度）の運行やシェアサイクルの提供により、利便性の高い公共交通サービスを提供する。</p> |
| <p>市街化調整区域</p> | <p>準幹線（1時間に2本程度）と支線（1時間～2時間に1本程度）の運行並びにマイタクにより、日常の移動に必要な公共交通サービスを提供する。</p> |
| <p>非線引き都市計画区域（一部市街化調整区域を含む）</p> | <p>マイタクでも自己負担が大きくなるため、デマンドバスの運行を継続して日常の移動に必要な公共交通サービスを提供する。</p> |



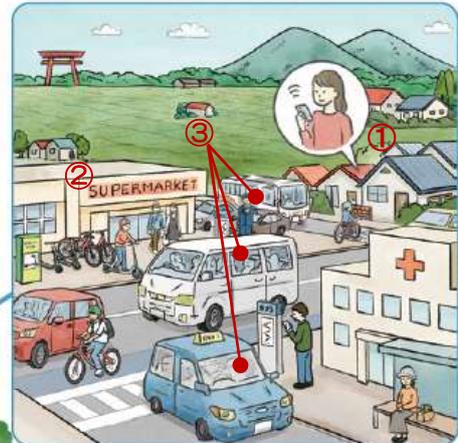
※参考：将来イメージのイラスト

まちなか



- ①利便性の高い定時定路線バス
- ②自動運転バスによる補完
- ③快適なバス待ち環境
- ④シェアサイクルとの連携

郊外



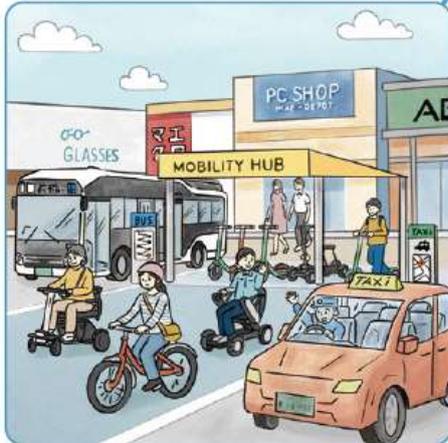
- ①Ma a Sによる公共交通予約
- ②商業施設駐車場等の活用
- ③定時定路線バス、デマンドバス、タクシーの組み合わせ



土地利用と連携したネットワーク



郊外におけるモビリティハブ



モビリティ・マネジメント

(3) 再編に向けた役割

広域的な移動を支える交通基盤及び日常的な移動を支える中核的な路線を「幹線交通」、それに準ずる路線を「準幹線交通」、中心部の回遊性向上に寄与する「中心部循環交通」、幹線交通等を補完し、周辺地域と幹線交通等をつなぐアクセス路線を「支線交通」として、公共交通の再編に向けた役割を以下のとおり整理し、持続可能な公共交通体系の構築を進めます。

| 類型 | 主な公共交通 | 公共交通の機能と方向性 |
|---------|---|--|
| 幹線交通 | 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。 |
| | 路線バス（前橋渋川線）（前橋玉村線）（本町ライン） | 【機能】市内を南北に運行し、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。一部1時間に4本程度の運行を目指す。 |
| 準幹線交通 | 路線バス（前橋榛東線）（川曲線）（イオンモール高崎前橋線）（赤城県道運行路線）（前橋高崎線の一部） | 【機能】幹線交通に次ぐ幹線軸であり、主に「中心部・市街化区域」の利便性向上を目的として高頻度に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。1時間に2本程度の運行を目指す。 |
| 中心部循環交通 | マイバス、新前橋駅西口線 | 【機能】「中心部・市街化区域」を運行し、幹線交通、準幹線交通との接続及び中心部の回遊性向上の促進を目的とするネットワーク。 【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 | 【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ドアツードアの移動を担うネットワーク。 【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。 |
| | 地域交通 | デマンド交通 【機能】「非線引き区域（合併地域）」など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】郊外の移動手段として維持確保を図りつつ、更なる利便性の向上を図る。 |

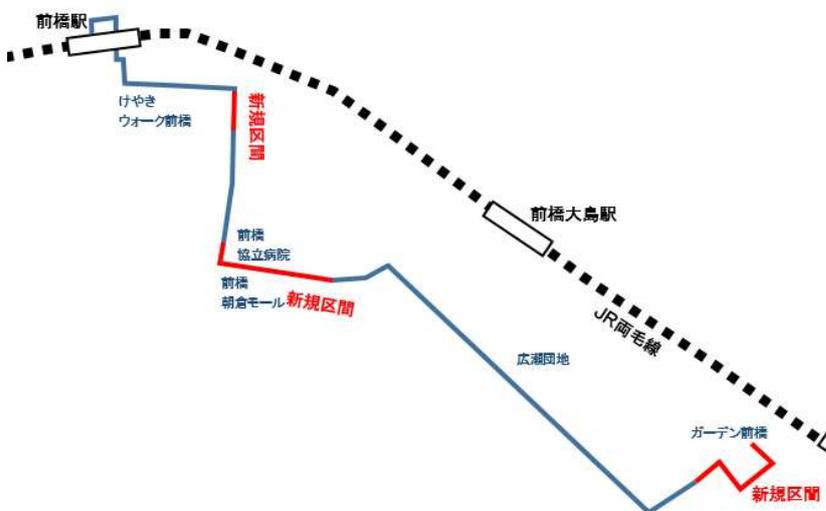
| | | |
|--|--------------|--|
| | 新たな公共交通・端末交通 | <p>【機能】「中心部・市街化区域」の短トリップや「市街化調整区域」「非線引き区域（合併地域）」において幹線交通や準幹線交通などに接続するラストワンマイルの交通手段。</p> <p>【方向性】シェアサイクル、他分野と連携したコミュニティ交通、地域住民の支え合いにより創出された移動手段、パーソナルモビリティの活用なども含め、地域特性を踏まえながら最適な手段を検討する。</p> |
|--|--------------|--|

(4) 地域内フィーダー系統の維持・確保：地域公共交通確保維持改善事業の必要性

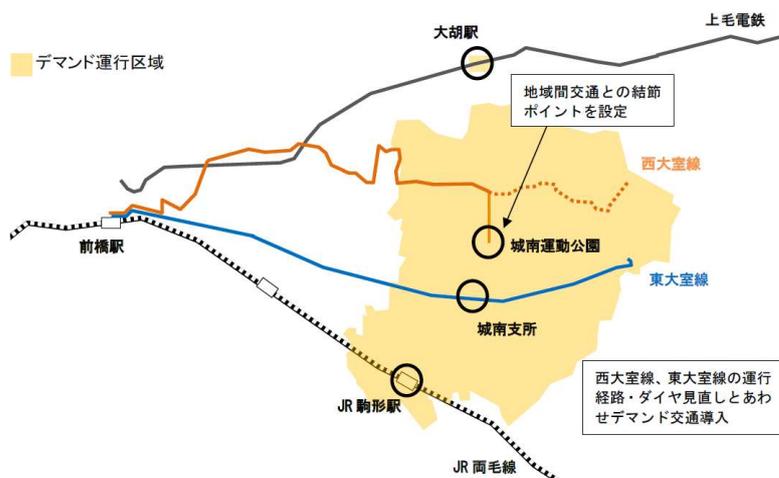
路線バス等について、国の補助制度を活用し、地域間幹線系統や地域内フィーダー系統の運行を維持していきます。

地域公共交通の再編により、路線バス、デマンド交通等の再編、新たな公共交通サービスの導入などを想定しており、これらの再編事業にも地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金を活用していくことを予定しています。本計画の策定時点において、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金の補助対象であるものは以下のとおりとします。

| 路線名 | 位置づけ・役割・必要性 | 事業概要 | 補助 |
|-----|---|--|--------|
| 広瀬線 | <ul style="list-style-type: none"> 前橋公園～前橋駅～けやきウォーク前橋北～広瀬小学校前～ガーデン前橋を運行し、市内での生活（通学、買物、通院への移動）の際の交通手段になっています。特に令和6年3月末で2路線が休廃止したこともあり多くの住民が居住する永明・上川淵・下川淵地区での重要度が増しています。 バス事業者の内部補助により当該路線の運行を維持してきましたが、引き続き安定的に地域の移動手段として確保・維持するためには、利用促進策や運行内容の変更などの再編検討を行いつつ、地域公共交通確保維持改善事業により、運行を維持・確保していくことが必要です。 | <p>○運行方式</p> <ul style="list-style-type: none"> ・路線定期運行 <p>○実施主体の概要</p> <ul style="list-style-type: none"> ・実施主体：日本中央バス株式会社 ・運送予定者：日本中央バス株式会社 | ※ 1 |



- 東大室線をはじめとする路線定期運行の乗合バスが運行されているものの30km²と広大な面積の城南地区をカバーできないこと、地区内にタクシー事業者が存在せずマイタクの利用実績が少ないことなどから城南地区地域内交通運営委員会が令和2年10月から定時定路線を補完するものとして区域運行を実施しています。
- 城南地区では、城南あおぞら号運行を地域で支えるため、運営委員会が事務費相当額を負担していますが、安定的に地域の移動手段として確保・維持するためには、地域公共交通確保維持事業により、運行を維持・確保していくことが必要です。



- 運行方式
 - 区域運行（デマンド運行）
- 実施主体
 - 実施主体：城南地区地域内交通運営委員会
 - 運送予定者：有限会社赤城タクシー

※
1

※1 国の地域公共交通確保維持改善事業における「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金」を活用

5 目標達成に向けた施策

5-1 施策体系

地域及び地域公共交通の現状

<地域及び地域公共交通を取り巻く環境>

- これまでの公共交通の取組
- 総合計画・関連計画との整合
- 群馬県や近隣自治体との連携
- 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正
- 地域公共交通計画のアップデート
- DX 事業の推進

<地域及び地域公共交通の課題>

- 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
- 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
- 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
- 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
- 関連施策（DX、自転車、福祉、環境、道路渋滞、観光等）との連携

<まちづくりへの対応（関係各課）>

- コンパクトなまちづくり、拠点の設定と拠点間ネットワークの実現
- 歩いて暮らせるまちづくりによる定住推進
- 高齢者の運転免許証返納者及び運転免許証非保有者の日常生活支援
- 学生などの子どもたちの外出支援
- 観光二次交通に対するニーズへの対応

【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～

- ・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。

【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

<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にするため、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内容を目指します。

<計画目標2> 郊外部における生活支援交通の構築
郊外部では、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。

<評価指標> 幹線交通・準幹線交通の運行回数、利用者数、駅・バス停圏人口の状況、パーク＆ライド拠点数、マイタクの利用回数及びデマンドバスの利用人数、郊外におけるマイタク利用率

【基本方針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証

<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に取り組むほか、事業者間連携を強化します。また、日常生活圏が、行政界の境を跨いで形成されている状況も見られることから、自治体間の交通連携についても協議を進めます。

<評価指標> 公共交通の収支率、公共交通の利用者総数、事業者説明会における運転者の採用人数、公共交通分担率

【基本方針3】 多様な主体の連携・協働により公共交通の魅力を向上

<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。

<評価指標> GunMaaS 会員登録者数、公共交通の利用者総数

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

- 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
- 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 **重点**
- 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
- 施策4 ウォークアブルなまちづくりとの連携

計画目標2： 郊外部における生活交通の構築

- 施策5 デマンド交通の役割とあり方検討
- 施策6 タクシー（マイタク制度）の有効活用 **重点**
- 施策7 新たな公共交通サービスの検討

計画目標3： 利用促進と担い手確保

- 施策8 公共交通を利用してもらうための取組 **重点**
- 施策9 使いたくなる運賃施策
- 施策10 魅せ方と見せ方改革
- 施策11 運転士等の人材確保に向けた支援

計画目標4： 公共交通への新たな価値の付加

- 施策12 DX 事業による公共交通の利用環境の推進
- 施策13 公共交通の待ち環境の整備
- 施策14 他分野との交通サービスの連携

5-2 施策・事業の実施内容

| 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 | |
|---|---|
| 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 | |
| 施策概要 | 鉄道のサービス水準の維持・向上に向けた、交通事業者との継続的な協議、利便増進策の実施、駅前広場の整備、ネットワーク化の検討 |
| 実施主体 | 前橋市、交通事業者、その他関係者（群馬県など） |
| 【取組内容】 | |
| <p><取組の背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ JR 両毛線と上毛電気鉄道は中心部への通勤・通学や広域移動を担う幹線交通であり、市民生活と地域経済を支える基盤となっています。 ・ 鉄道利用者数はコロナ禍以降回復傾向にあるものの、今後の人口減少や自家用車依存の高まりにより鉄道利用者の減少の可能性があります。ダイヤ削減等のリスクが生じています。 ・ 広域交通のサービス水準を維持していくために、鉄道を核としたまちづくりと利用促進を一体的に進める必要があります。 <p><取組内容></p> <p>【上毛電気鉄道の利便性向上】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 上毛電気鉄道沿線地域交通リ・デザイン推進協議会において、①上毛電気鉄道は全線鉄道として存続し、②みなし上下分離方式を継続することとしました。また、鉄道を活かした沿線価値の最大化を図るため、県内 3 鉄の一部業務の共通化やサポート体制の構築を図るほか、沿線自治体においては投資的な追加支援や持続可能な利便性向上策を積極的に実施することを基本方針としました。 ・ 沿線地域公共交通計画を策定する予定であり、群馬県、沿線市と施策について検討を行います。 <p>【まちづくりの進展に合わせた鉄道の利便性向上】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 交通事業者と定期的な情報共有・協議を行いながら、現行サービス水準の維持・向上を図ります。 ・ 公共交通を利用してもらうための取組（施策 8）など各種利用促進施策と連動し、鉄道利用者数の増加を目指します。 ・ DX 事業による公共交通の利用環境の推進（施策 12）、公共交通の待ち環境の整備（施策 13）と連携し、乗継利便性と駅周辺の賑わいを創出して利用促進を図ります。 <p>【JR 群馬総社駅西口の開設】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ JR 群馬総社駅に、新たに西口の開設とともに、都市計画道路（アクセス道路及び西口駅前広場）の整備を行い、利用者の利便性向上を図ります。 ・ 東西を接続する自由通路を設置し、半橋上駅舎化します。令和 6 年度に自由通路・駅舎の基本設計並びにワークショップにより利用者や住民意見を取り入れながら西口広場の基本設計を行いました。 ・ JR 群馬総社駅西口へ乗り入れるバス路線を設定し、鉄道との結節強化を図ります。（施策 2 と連動） | |



群馬総社駅自由通路駅舎イメージ図



西口ロータリーイメージ図

【鉄道間のネットワーク化の検討】

- ・ 広域幹線鉄道であるJR線と上毛線の結節強化による利便性向上のため、現状のパターンダイヤを崩さない形で、より上毛線とJR両毛線が一体として利用できるような待ち時間の短縮が可能か検討を行います。
- ・ 検討にあたっては、今後の交通量変化や市民ニーズを踏まえながら、交通事業者及び沿線市や群馬県と協働して進めていきます。
- ・ 夜間時間帯はシャトルバスが運行せず、接続性の課題があることから夜間運行の実施を検討します。

| 上毛電鉄 中央駅着 | シャトルバス | | JR 高崎方面 |
|------------------|---------------|---------------|------------------|
| | 中央駅発 | 前橋駅着 | |
| 毎時 08分 38分 | 毎時 10分 40分 | 毎時 17分 47分 | 毎時 概ね 05分 35分 |
| JR 高崎から着 | シャトルバス | | 上毛電鉄 中央駅発 |
| | 前橋駅発 | 中央駅着 | |
| 毎時 概ね 21分 51分 | 毎時 26分 56分 | 毎時 03分 33分 | 毎時 15分 45分 |

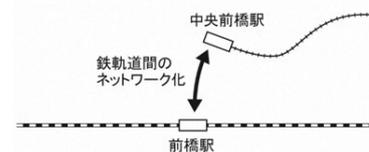


図 7-7 鉄軌道間のネットワーク化のイメージ

| 【取組スケジュール】 | | | | | |
|-------------------------------|---|----------|-----|-----------|-----|
| 取組内容 | R8 | R9 | R10 | R11 | R12 |
| 上毛電気鉄道の 利便性向上 | 運行継続及び運行に対する支援 | | | | |
| | 沿線地域公共交通計画策定 | | | | |
| | 利便増進策の検討 | | | | |
| | 実施できる取組、実施できる地域から順次実施 | | | | |
| | 評価指標等に基づく評価・検証 ※毎年実施 | | | | |
| まちづくりの進展に 合わせた鉄道の利便 性向上 | 現行サービスの維持・向上を継続しつつ、 他の施策と連動した利便性向上に関する取組の実施 | | | | |
| | 評価指標等に基づく評価・検証 ※毎年実施 | | | | |
| JR 群馬総社駅西口 の開設 | 用地取得 | | | 自由通路・駅舎工事 | |
| | | 自由通路詳細設計 | | | |
| | 広場設計 | | | | |
| | 西口開設に向けた駅接続の路線バスの再編検討 | | | | |
| | 評価指標等に基づく評価・検証 ※毎年実施 | | | | |
| 鉄道間のネットワー ク化の検討 | 結節強化に向けたダイヤ検討 | | | | |
| | 自動運転の実装 | | | | |
| | 評価指標等に基づく評価・検証 ※毎年実施 | | | | |
| 【協議会での 協議事項】 | <ul style="list-style-type: none"> ○まちづくりによる変化及び鉄道に与える影響の確認 ○利便性向上策の実施状況の確認 | | | | |

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

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

重点

施策概要 路線バスの系統別の再編検討、サービス水準の設定

実施主体 前橋市、交通事業者

【取組内容】

<取組の背景>

- ・市民の日常生活の移動手段として欠かすことのできない路線バスは、利用者が増加しており、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です。
- ・一部の地域間を結ぶ路線では、1時間に1本程度の運行となっており、市民は運行本数の増加を求めています。
- ・また、中長期的には、人口減少下において持続可能な都市経営とするため、立地適正化計画と連動したコンパクトプラスネットワークを実質化するため、開発や居住を誘導するだけのサービス水準が求められています。
- ・しかしながら、働き方改革の適用等により運転手不足が顕在化しており、実現のためには、事業者間連携や本市の政策的な水準の引上げが必要です。

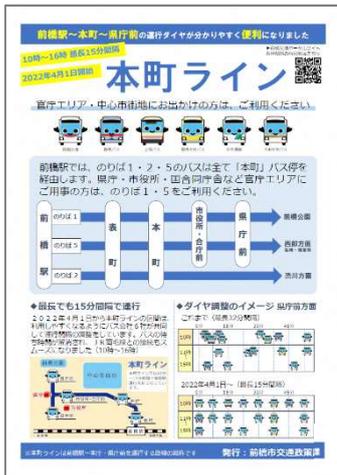
<取組内容>

【幹線交通と準幹線交通の位置づけに向けた路線バスの再編】

- ・路線再編や利便増進事業により、幹・枝となる交通を幹線交通、準幹線交通と位置づけることで、信頼のおける質の高い基軸づくりを進めます。

| | 路線名 | 方針 | 再編内容（例） |
|-------|---|--|--|
| 幹線交通 | 22 前橋渋川線 30 前橋玉村線 | 1 時間に 4 本程度のサービス水準を目指し、市域の南北幹線軸として機能させます。 | ・運行回数の増回。 ・複雑化している系統のシンプル化を検討（前橋玉村線は市街化区域で 2 系統となっている系統を統合）。 |
| | 本町ライン | 前橋駅から県庁前までの区間は最大 15 分の等間隔運行を継続する。 | ・左記の区間を運行する複数路線を共同運行することでサービス水準を維持する。 |
| | 28 イオンモール高崎前橋線 25 前橋金古王塚台線 26 前橋土屋文明線 | 3 路線を一体的に再編して、準幹線交通として、1 時間に 2 本程度のサービス水準を目指す。 | ・前橋土屋文明線、前橋金古王塚台線の再編で廃止または区間短縮を検討し、そのリソースをイオンモール高崎前橋線に充て運行回数を増回。 |
| 準幹線交通 | 43 川曲線 | 準幹線交通として、1 時間に 2 本程度のサービス水準を目指す。 | ・路線沿線における新前橋駅までの移動需要の掘り起こし及びリソースの拡充を行う。 |
| | 11 前橋高崎線（芝塚経由） 13 前橋高崎線（京目経由） | まちなかと新前橋駅を接続する準幹線交通として、1 時間に 2 本以上のサービス水準を維持。 | ・新前橋駅から前橋駅までの重複区間について引き続きサービス水準を維持する。 |
| | 18 前橋榛東線 19 前橋吉岡線 | 前橋駅から群馬総社駅までの区間は、準幹線交通として 1 時間に 2 本程度のサービス水 | ・前橋吉岡線及び前橋榛東線の再編並びにリソースの再配分を行う。 |
| | | | |

| | | |
|--|--|---|
| | 準を目指す。 | <ul style="list-style-type: none"> 群馬総社駅西口の開設時に乗り入れを行い、利便性を向上する。 |
| 県道4号運行路線 50 富士見温泉線 51 青柳富士見線 54 嶺公園線 48 前橋赤城山線 | <ul style="list-style-type: none"> 前橋駅から市立前橋高等学校周辺までの区間は準幹線交通として、1時間に2本以上のサービス水準を目指す。 | <ul style="list-style-type: none"> 各路線の運行時刻の調整、経路変更などの調整により、重複区間のサービス水準の維持、利便性の向上を図る。 赤城山への観光需要の創出。 |



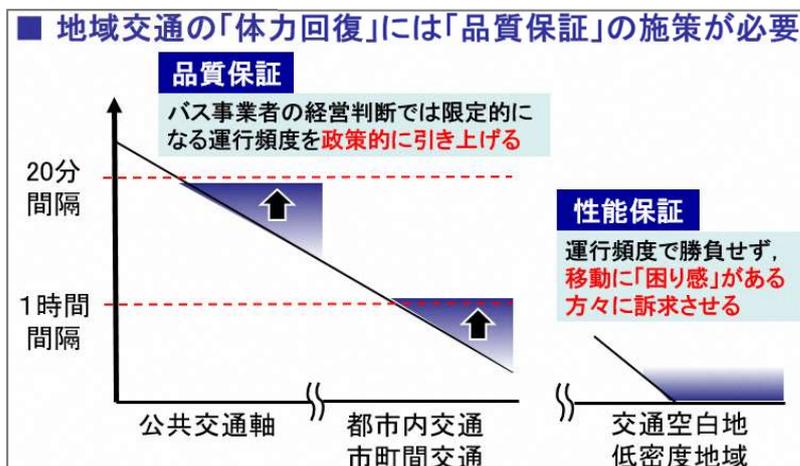
【本町ラインの概要】（前橋市）

【夜間時間帯の運行】

- 夜間時間帯の運行がない、運行サービス水準が低いといった課題も見られることから、同時間帯における路線バスの運行、タクシーなど別の移動手段との連携などについて検討します。



【夜間乗合タクシー】（青森県八戸市）

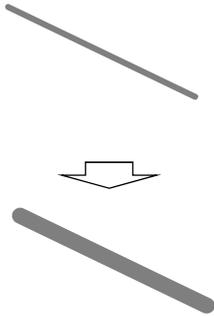


(参考：前橋工科大学 吉田特任教授資料より)

【運行回数の増加の手法】

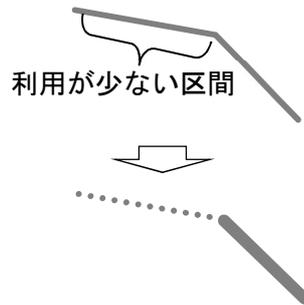
A ダイヤ増加(ドライバー・車両)

車両とドライバーを追加し、運行回数を増加。



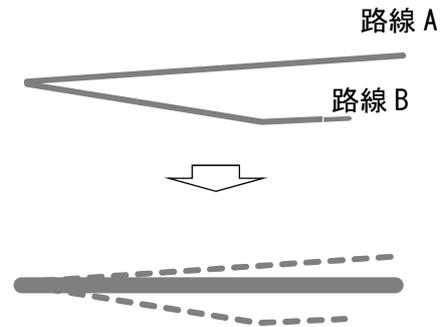
B 路線短縮

利用の少ない区間を短縮し、
1 ドライバーの往復回数を増加。



C 路線の統合、重複ダイヤ調整

同方面に運行する路線を統合し、
運行回数を増回。
重複路線についてダイヤを調整し
1 路線として機能化。



【取組スケジュール】

| 取組内容 | R8 | R9 | R10 | R11 | R12 |
|---------------------------------------|---|----|----------------|-----|-----|
| 幹線交通と準幹線交通の位置づけに向けた路線バスの再編 (幹線交通) | 1次再編 | | 2次再編 | | |
| | 利用状況分析、評価検証、運行内容の見直し | | | | |
| | システムの単純化に関する検討・協議 | | システムの一部統合による運行 | | |
| | 評価指標等に基づく評価・検証 ※毎年実施 | | | | |
| 幹線交通と準幹線交通の位置づけに向けた路線バスの再編 (準幹線交通) | 2次再編に関する運行計画の作成 | | 2次再編 | | |
| | 利用状況分析、評価検証、運行内容の見直し | | | | |
| | 3次再編に関する運行計画の作成 | | 3次再編 | | |
| | 利用状況分析、評価検証、運行内容の見直し | | | | |
| 評価指標等に基づく評価・検証 ※毎年実施 | | | | | |
| 夜間時間帯の運行 | 路線再編と合わせて、交通事業者との連携方策を検討 | | | | |
| | 評価指標等に基づく評価・検証 ※毎年実施 | | | | |
| 【協議会での協議事項】 | <ul style="list-style-type: none"> ○再編に向けた運行計画の内容とスケジュールの確認 ○再編後の利用状況や運行状況及び評価検証の確認 ○実証運行から本格運行への移行状況の確認 | | | | |

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

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

| | |
|------|--|
| 施策概要 | 幹線交通と準幹線交通の再編に応じたマイバスと支線交通の路線バスの再編検討、サービス水準の設定、本格運行の実施 |
| 実施主体 | 前橋市、交通事業者 |

【取組内容】

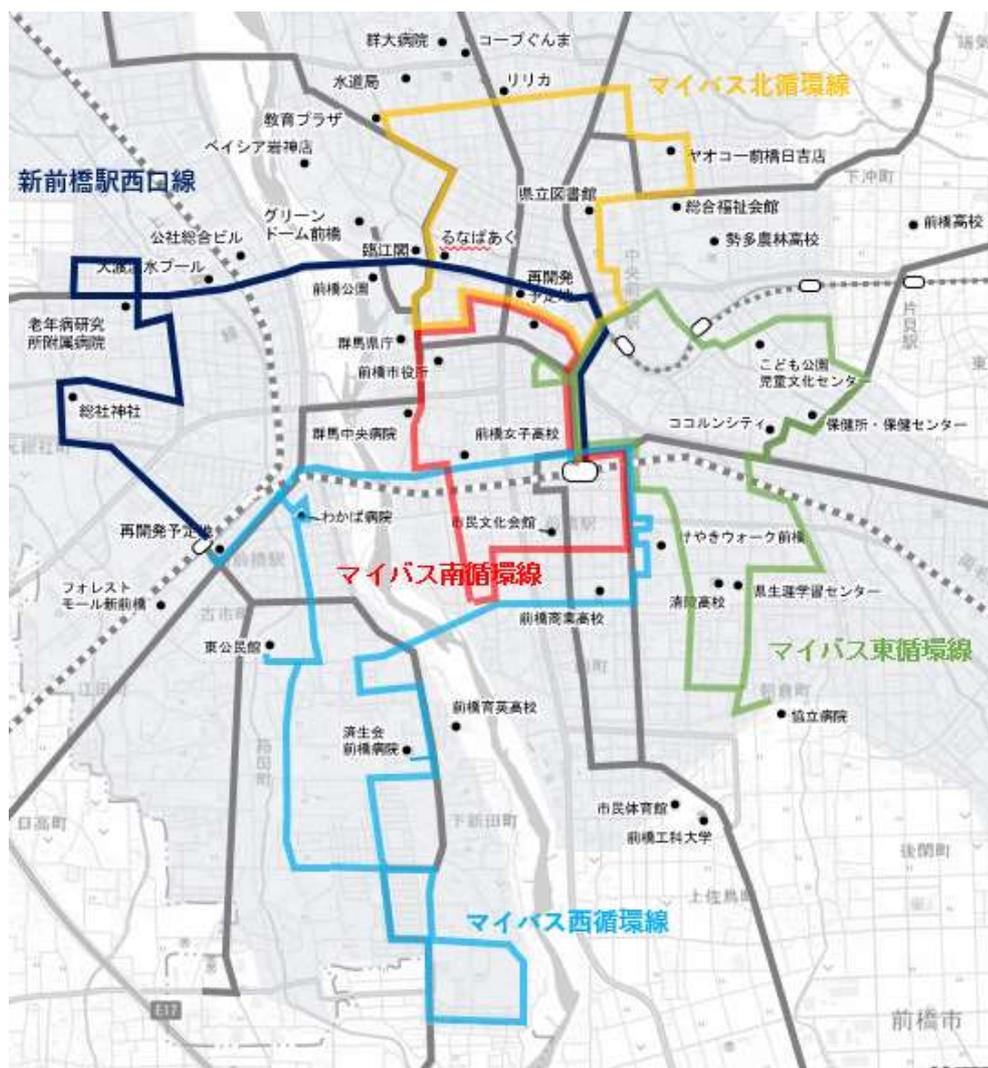
<取組の背景>

- ・施策 2 と連動して、幹線交通や準幹線交通に接続する交通として、今後のあり方を検討し、需要やまちづくりの変化に対応した路線バスの再編を行うことで、持続可能な路線バスのネットワークを構築することが必要となっています。

<取組内容>

【マイバスのあり方検討】

- ・マイバスの当初の導入目的、利用状況や運行状況などのこれまでの振り返り、今後求められる役割や位置づけを整理して、再編内容を検討します。例えば、放射状に運行している他の路線バスとの接続の役割を担うなどの位置づけを検討します。



【その他路線バスの最適化】

- ・乗降データや収支率、需要や施設立地状況、拠点間の接続性などの観点から、随時、路線やダイヤの改善を図っていきます。また、幹線交通や準幹線交通の一体的な路線再編や運行の効率化を踏まえ、路線バスの維持・確保に向けた取り組みを進めます。
- ・支線（路線バス）については、1時間に1本程度の運行であることから、接続性が重要となるため、鉄道や目的地とダイヤが整合しているか検証、見直しを行います。
- ・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。

【取組スケジュール】

| 取組内容 | R8 | R9 | R10 | R11 | R12 |
|-------------|---|----|-------|-----|-----|
| マイバスのあり方検討 | あり方検討に基づく運行計画の作成 | | 見直し変更 | | |
| | 乗り換え拠点整備・幹線準幹線交通整備 | | | | |
| | 評価指標等に基づく評価・検証 ※毎年実施 | | | | |
| その他路線バスの最適化 | 幹線交通と準幹線交通の再編に基づく運行計画の作成 | | 見直し変更 | | |
| | 乗り換え拠点整備・幹線準幹線交通整備 | | | | |
| | 評価指標等に基づく評価・検証 ※毎年実施 | | | | |
| 【協議会での協議事項】 | <ul style="list-style-type: none"> ○再編に向けた運行計画の内容とスケジュールの確認 ○再編後の利用状況や運行状況及び評価検証の確認 ○実証運行から本格運行への移行状況の確認 | | | | |

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

施策 4 ウォーカブルなまちづくりとの連携

| | |
|------|---|
| 施策概要 | 前橋市アーバンデザインや前橋クリエイティブシティ構想と連携した中心市街地を回遊する新たな公共交通の検討 |
| 実施主体 | 前橋市、交通事業者、その他関係者（国土交通省、群馬県など） |

【取組内容】

<取組の背景>

- ・まちなかは、令和元年にまちづくりの指針である「前橋市アーバンデザイン」を官民連携で策定し、民間主体の取組が進んでいます。

(前橋市アーバンデザインの3つの方向性)

『エコ・ディストリクト』：都市の便利さと自然と暮らす

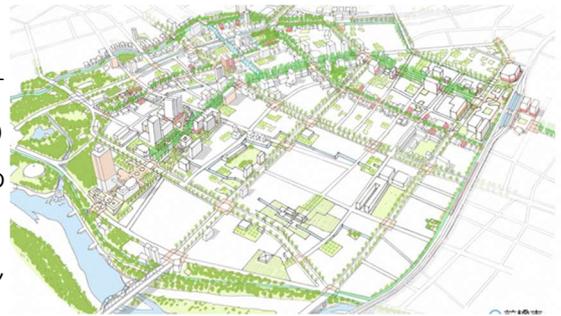
居心地の良さを兼ね備えたまちづくり

『ミクストユース』：住・職・商・学といった複数用途の

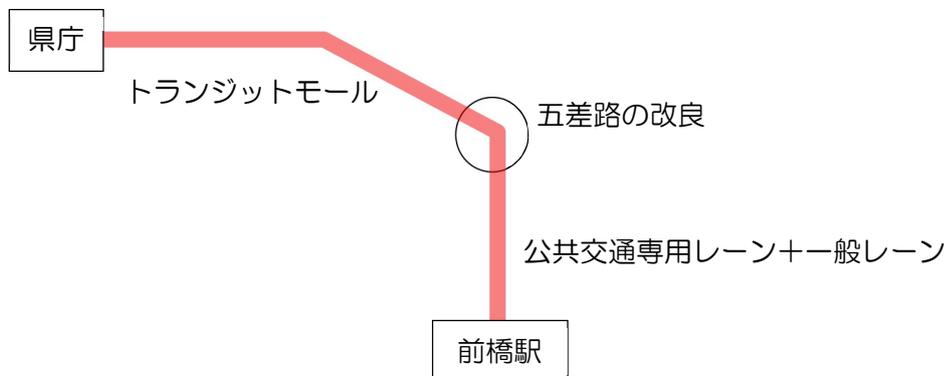
混在したまちづくり

『ローカルファースト』：地域固有の資源を最大限活用し

たまちづくり



- ・また、群馬県と本市は、群馬県庁からJR前橋駅までのけやき並木通り等を、人と公共交通を中心としたウォーカブルな道路空間へと再編し、多様な人々の出会いの場と賑わいを創出する「前橋クリエイティブシティ構想」に取り組んでいます。本構想においては、トランジットモールや公共交通専用車線の整備等が掲げられています。



<取組内容>

【前橋クリエイティブシティ構想の調整】

- ・群馬県、前橋市が協働で実施する前橋クリエイティブシティ構想の実現のため、ワークショップ、社会実験、関係者間協議を進めるとともに、自動運転技術の活用を検討します。

【まちなかへ人を呼び込む路線運行】

- ・本市のバス路線は前橋駅を中心に放射状に運行をしており、その多くがまちなかを經由しています。自家用車だけでなく、公共交通でまちなかに訪れる環境構築に取り組みます。

【シェアサイクルのポート見直し】

- ・既に運用を開始しているシェアサイクル「コグベ」について、より中心部を移動しやすいようにポートの設置、見直しを行います。

【新たな交通モードの活用】

- ・パーソナルモビリティや電動キックボードの活用を検討します。

【カーシェアの誘致】

- ・中心市街地部の居住者の自家用車を保有していない層に対しては、カーシェアの活用による都市生活水準の向上も見込めることからカーシェア事業者に対しての誘致を進め、多様な交通手段の選択ができる環境を整備します。



【電動キックボード】
(茨城県常陸太田市)



【まえばしシェアサイクルコグベ】
(前橋市)



【トヨタカーシェアサービス】
(トヨタ自動車株式会社)

【取組スケジュール】

| 取組内容 | R8 | R9 | R10 | R11 | R12 |
|--|--|----|-----|-----|-----|
| 前橋クリエイティブシティ構想の調整 | 前橋クリエイティブシティ構想事業 (ワークショップ、道路実証、関係者間協議等) | | | | |
| | 評価指標等に基づく評価・検証 ※毎年実施 | | | | |
| まちなかへ人を呼び込む路線運行、シェアサイクルのポート設置箇所の見直し、新たな交通モードの活用、カーシェアの誘致 | 中心市街地の变化及びマイバスのあり方検討に伴う市街地交通の検討 | | | | |
| | 実施できる取組、実施できる地域から順次実施 | | | | |
| | 評価指標等に基づく評価・検証 ※毎年実施 | | | | |
| 【協議会での協議事項】 | <ul style="list-style-type: none"> ○まちづくりによる変化及び公共交通に与える影響の確認 ○パーソナルモビリティ等の交通モードの導入状況の確認 | | | | |

計画目標 2 郊外部における生活交通の構築

施策 5 デマンド交通の役割とあり方検討

| | |
|------|-------------------------------|
| 施策概要 | デマンド交通の課題の解消を図るとともに、利便性向上策を実施 |
| 実施主体 | 前橋市、交通事業者 |

【取組内容】

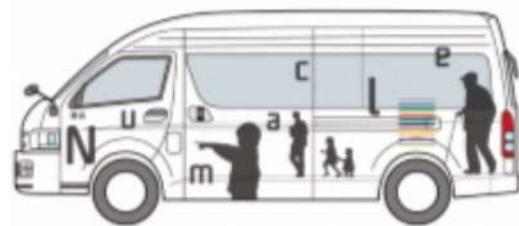
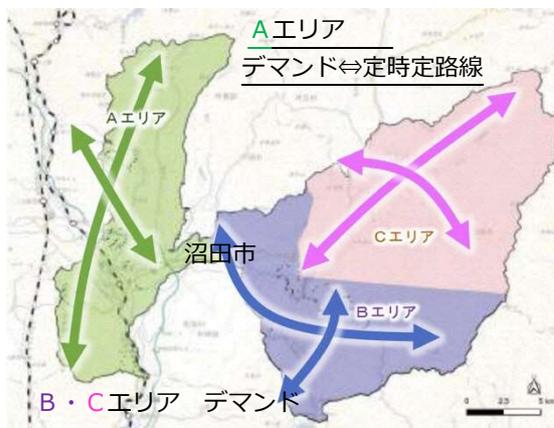
<取組の背景>

- ・ 定時定路線型で運行する路線バスなど、既存の公共交通で対応できない区域における移動手段の確保を目的に、デマンド型の交通サービスとして、大胡、宮城、粕川地区にて「ふるさとバス」、富士見・芳賀地区にて「るんるんバス」、城南地区で「城南あおぞら号」の運行が行われています。
- ・ 現状の課題として、予約が取りづらいこと、運行時間帯、GunMaaSの操作性、遅延による他路線等との結節のしづらさなどがあります。

<取組内容>

【デマンド型の交通サービスの高度化】

- ・ デマンド型の交通サービスの評価・検証を踏まえ、課題の解消や利便性向上を行います。具体的には、朝夕の時間帯を中心に上毛電気鉄道の駅などの特定の箇所への送迎が多いことやデマンドバスの特定時間帯の予約が取りにくい、定時性の確保が難しいといった課題もあることから、時間帯を限定した定時定路線の導入、増車、時間帯別運賃、利用対象者に応じた運行形態の変更のあり方などを検討します。



【日中 デマンド型運行+
朝夕 定時定路線型運行】
(沼田市)

【取組スケジュール】

| 取組内容 | R8 | R9 | R10 | R11 | R12 |
|-----------------|---|----|-----|--|---|
| デマンド型交通サービスの高度化 | <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block;"> 運行のあり方検討 </div> | | | <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block;"> 見直し変更 </div> | <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block;"> 利用状況分析、評価検証等 </div> |

【協議会での協議事項】

- 再編に向けた運行計画の内容とスケジュールの確認
- 再編後の利用状況や運行状況及び評価検証の確認
- 実証運行から本格運行への移行状況の確認

計画目標 2 郊外部における生活交通の構築

施策 6 タクシー（マイタク制度）の有効活用 重点

| | |
|------|---|
| 施策概要 | 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 |
| 実施主体 | 前橋市、交通事業者、その他関係者（地域団体など） |

【取組内容】

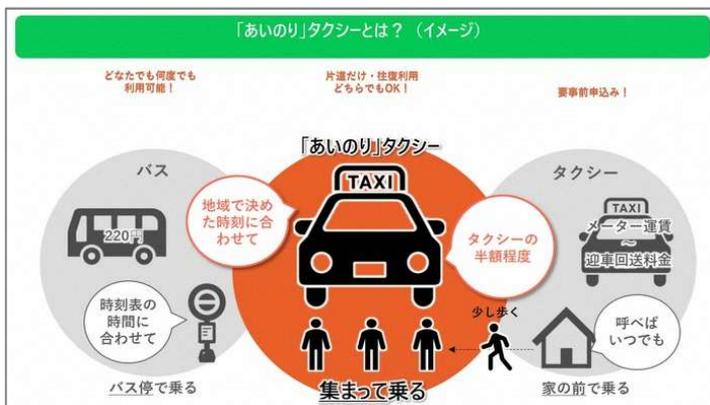
<取組の背景>

- ・移動困難者対策としてマイタク（タクシー運賃の補助制度）を実施しており、高齢者や障害者、妊産婦等が市内のタクシー事業者を利用した際、運賃の一部を本市が支援しています。
- ・しかしながら、郊外部では移動距離が長くなりがちであることから利用者負担が重くなるという課題があるため、1運行で2回利用を可能としていますが、相乗り促進のための支援が課題となっています。

<取組内容>

【相乗り促進の周知 PR 及び新たな利用シーンの創出】

- ・マイタク制度は相乗り利用にすることで、実質的な利用者負担を無料ないし低額とすることが可能である制度なので、地域団体（自治会など）との協働により「買い物お出かけイベント」を実施することで乗り合わせによる利用促進、郊外部の居住者への喚起を行います。
- ・令和7年度秋頃に実施する公共交通を介護予防の視点から活用する実証実験（地域の高齢者が集まるサロン参加者が乗り合わせタクシーを活用してスーパー等で買物等を実施）の結果を踏まえ、相乗り促進に向けた運用の制度化を行います。



【あいのりタクシーの概要】
（横浜市）



【Go!-レ】
（一般社団法人 SMART ふくしラボ）

| 【取組スケジュール】 | | | | | |
|---------------------------|--|----|------------|-----|-----|
| 取組内容 | R8 | R9 | R10 | R11 | R12 |
| 相乗り促進の周知 PR 及び新たな利用シーンの創出 | 相乗り利用の周知 PR の実施 | | | | |
| | マイタクの乗り合わせ促進に係る実証実験を踏まえた制度改善に向けた検討 | | 必要に応じた制度改善 | | |
| | 評価指標等に基づく評価・検証 ※毎年実施 | | | | |
| 【協議会での協議事項】 | <ul style="list-style-type: none"> ○制度改善に向けた検討状況の確認 ○周知 PR や制度改善等による利用状況の変化の確認 | | | | |

計画目標 2 郊外部における生活交通の構築

施策 7 新たな公共交通サービスの検討

| | |
|------|------------------------------------|
| 施策概要 | パーソナルモビリティ（郊外部）などのあり方の検討、乗り換え拠点の整備 |
| 実施主体 | 前橋市、交通事業者、その他関係者（施設関係など） |

【取組内容】

<取組の背景>

- ・低密度に住宅が広がる郊外部では、大量輸送を担う路線バスの運行は非効率になります。新たに設定する「まちのまとまり」を運行する幹線交通や準幹線交通にアクセスするための乗り換え拠点が必要となります。
- ・令和 4 年に道路交通法の一部を改正する法律が施行され、電動キックボード等の新たな車両区分として「特定小型原動機付自転車」が定義され、国土交通省において保安基準適合性等の型式認定が進んでおり、新たなパーソナルモビリティの販売等が開始されています。

<取組内容>

【パーソナルモビリティの活用】

本市では、幹線交通や準幹線交通へのアクセス手段として有効なファースト・ラストワンマイル交通として以下が考えられます。新たなモビリティについては、社会受容性の向上のためのPR活動、実証実験などを通じて、パーソナルモビリティの課題や利点を確認し、ファースト・ラストワンマイルとしての位置づけ、活用を検討します。



Lactive
(株)山田製作所

学 生（小・中・高）：自転車
成 人：自転車、自家用車
高齢者：自家用車、特定小型原動機付自転車（4輪）

- ・運転免許不要
- ・要自賠責保険、要ナンバープレート
- ・最高速度 12キロモード or 6キロモード（歩道可）

【拠点ネットワーク型の形成に向けた交通結節点の整備】

- ・幹線軸や準幹線軸を主に、乗り換え拠点を選定し、各階層の交通ネットワークを円滑に接続するための環境整備を推進します。（施策 13 と連動）



【交通結節点の整備】
(イーグルバスグループ)

【駐車場及び駐輪場の整備】

- ・前ページに整理した自転車や自家用車などファースト・ラストワンマイルの移動手段と公共交通が機能するよう、パークアンドバスライドやサイクルアンドバスライドを推進します。（施策13と連動）



【バス停周辺のサイクルアンドバスライド】
（埼玉県蓮田市）



【コンビニと連携したサイクルアンドバスライド】
（茨城県神栖市）



【置くバス駐車場】（山口県山口市）

【取組スケジュール】

| 取組内容 | R8 | R9 | R10 | R11 | R12 |
|--------------------------|--|----|-----------------------|-----|-----|
| パーソナルモビリティの活用 | 郊外部におけるパーソナルモビリティの事例調査及び活用検討 | | 実施できる地域や拠点から順次実施 | | |
| | 評価指標等に基づく評価・検証 ※毎年実施 | | | | |
| 拠点ネットワーク型の形成に向けた交通結節点の整備 | 幹線交通、準幹線交通、支線交通の再編に伴う結節点の整備計画 | | 実施できる地域や拠点から順次実施 | | |
| | 評価指標等に基づく評価・検証 ※毎年実施 | | | | |
| 駐車場及び駐輪場の整備の検討 | 既存施設との連携も含めた実施箇所及び実施内容の検討 | | 実施できる取組、実施できる地域から順次実施 | | |
| | 評価指標等に基づく評価・検証 ※毎年実施 | | | | |
| 【協議会での協議事項】 | ○再編に伴う交通結節点の位置づけ状況の確認 ○交通結節点における環境整備に向けた取組状況の確認 ○パーソナルモビリティ等の交通モードの導入状況の確認 | | | | |

計画目標 3 利用促進と担い手確保

施策 8 公共交通を利用してもらうための取組 重点

| | |
|------|---|
| 施策概要 | 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 |
| 実施主体 | 前橋市、交通事業者、その他関係者（バス協会、市民団体など） |

【取組内容】

<取組の背景>

- ・人口減少に伴い、何もしなければ公共交通の利用者が減少し、公共交通を維持することが難しくなります。そのため、現在、公共交通を利用している人は利用頻度の増加、公共交通を利用していない人へ新規利用の促進を図り、公共交通の利用者数を維持・拡大していく取組が必要です。
- ・今までもバリアフリー化の取組をすすめてきたところですが、誰もが利用できるよう、バリアフリー化の取組は引き続き必要です。

<取組内容>

【利用促進ツールの作成】

- ・これまで以上に地域公共交通を利用してもらうために、高齢者や児童・生徒を対象とした路線バスの乗り方教室の開催や出前講座を実施し、地域公共交通の現状について情報を提供するとともに、地域公共交通の利用に関する意識啓発を実施します。
- ・過度に自動車に依存することなく、「クルマのみ」から「クルマ時々公共交通」への意識啓発を促すための取組を展開します。
- ・出前講座や乗り方教室の開催時に、地域公共交通に関する利用促進リーフレットなどを配布し、利用促進につなげます。



【バスの乗り方教室】
(群馬県バス協会)



【クルマときどきバスリーフレット】
(茨城県公共交通活性化会議)

【未利用者への利用促進】

- ・市民アンケートでは「1回利用したら便利だった」などの評価が多かったことから、「公共交通無料デー」「カーフリーデー」のような新規利用者の増加に資する施策を実施します。
- ・高校・大学への進学時や移住時など、生活様態の変換の時期や利用対象者を明確にし、効果的な周知活動を行います。

【各種イベント時における利用促進】

- ・遠足等の学校行事、観光、地域のイベント等の開催時において、公共交通を利用してもらえるような情報提供等を行い、市民の公共交通に対する理解を深め、市民意識の醸成を図ります。

【前橋交通ポータルサイトや公式 LINE の有効活用による情報発信】

- ・前橋市ポータルサイトでは、公共交通に関するイベント情報、公共交通を利用した外出方法、お得な企画乗車券など、公共交通に関する情報発信を行っています。今後も継続的に情報発信を行い、公共交通に興味や関心を持ってもらう、利用しようと思ってもらう、利用してもらうという好循環サイクルにつなげていきます。



【前橋交通ポータルサイト】（前橋市）

【鉄道・バス・タクシー車両のバリアフリー化・ユニバーサルデザインの推進】

- ・これまで以上に地域公共交通を利用してもらうために、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、ユニバーサルデザインタクシーの導入、スムーズな乗降環境の構築等を推進し、ユニバーサルデザインの実現を目指します。



【UD タクシー】
（日本中央交通株式会社）



【ノンステップバス】
（永井運輸株式会社）

【市役所における公共交通利用啓発】

- ・市民に行動変容を呼びかけるためにも、市役所職員の通勤時の公共交通利用の推進、利用実績の把握と改善に努めます。
- ・周辺自治体で実施している公共交通利用データと同様の取組を検討します。
- ・市役所におけるエコ通勤優良事業所認定の取得、同取組の市内企業への参加呼びかけや参加企業の周知を行います。

【外国人の利用促進】

- ・市内在住の外国人やインバウンドの方が利用しやすいよう、英語表記の乗車案内の表示、音声案内、ホームページの充実等を進めます。

【取組スケジュール】

| 取組内容 | R8 | R9 | R10 | R11 | R12 |
|---|--|-------------------------|-----|-----|-----|
| 利用促進ツールの作成 | 利用促進ツールの作成 | 利用促進活動を通じたバージョンアップ | | | |
| | | 継続的な乗り方教室や出前講座などの実施 | | | |
| | | 評価指標等に基づく評価・検証 ※毎年実施 | | | |
| 未利用者への利用促進、各種イベント時における利用促進、前橋交通ポータルサイトや公式 LINE の有効活用による情報発信 | | 随時実施 | | | |
| | | 評価指標等に基づく評価・検証 ※毎年実施 | | | |
| 鉄道・バス・タクシー車両のバリアフリー化・ユニバーサルデザインの推進 | | 車両更新時等におけるユニバーサルデザインの推進 | | | |
| | | 評価指標等に基づく評価・検証 ※毎年実施 | | | |
| 市役所における公共交通利用啓発 | | 随時実施 | | | |
| | | 評価指標等に基づく評価・検証 ※毎年実施 | | | |
| 外国人の利用促進 | | 随時実施 | | | |
| | | 評価指標等に基づく評価・検証 ※毎年実施 | | | |
| 【協議会での協議事項】 | <ul style="list-style-type: none"> ○利用促進活動の実施状況の確認 ○利用促進活動等を通じた公共交通の利用状況の変化の確認 | | | | |

【バス通学定期支援】

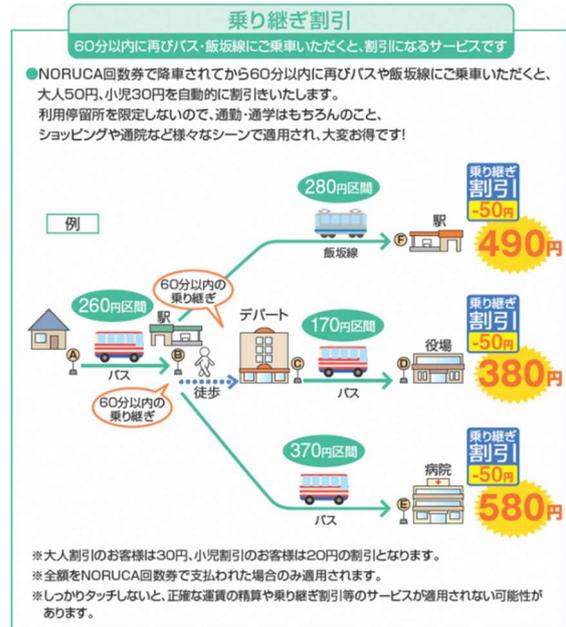
- ・令和7年8月から開始した高校生世代バス交通利用促進奨励金制度（半額支援）の利用状況や意見を確認し、制度を改善していきます。

【乗継割引の導入】

- ・拠点における路線バス同士、路線バスとマイバスの乗り換え利用の促進のため、乗継割引制度の導入を検討し実施します。（施策13と連動）



【高校生世代バス交通利用促進奨励金制度】
(前橋市)



【ICカードの乗継割引】
(福島交通株式会社)

【駐車場料金との連携】

- ・パークアンドライドの推進に際しては、駐車料金を支払うことで無料または低廉な金額で公共交通に乗ることが可能となる仕組みの導入など、運賃抵抗にも配慮した料金設定を併せて検討します。

【パークアンドライドを対象とした運賃無料化】 (福島市・福島交通株式会社)

| 【取組スケジュール】 | | | | | |
|-----------------------|---|-----------------|------|-----|-----|
| 取組内容 | R8 | R9 | R10 | R11 | R12 |
| お試し乗車券の実施 | 交通事業者や学校との協議 | お試し乗車券の配布及び実施 | | | |
| | 評価指標等に基づく評価・検証 ※毎年実施 | | | | |
| バス通学定期支援 | 実施状況の利用状況分析 | | 随時実施 | | |
| | 評価指標等に基づく評価・検証 ※毎年実施 | | | | |
| | | | | | |
| 乗継割引の導入、 駐車場料金との連携 | 事業者との協議及び実施内容の検討 | 路線バス等の再編に合わせて実施 | | | |
| | 評価指標等に基づく評価・検証 ※毎年実施 | | | | |
| 【協議会での協議事項】 | <ul style="list-style-type: none"> ○運賃施策の実施状況の確認 ○運賃施策を通じた公共交通の利用状況の変化の確認 | | | | |

計画目標3 利用促進と担い手確保

施策10 魅せ方と見せ方改革

| | |
|------|--|
| 施策概要 | 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 |
| 実施主体 | 前橋市、交通事業者、その他関係者（施設関係など） |

【取組内容】

<取組の背景>

- ・前橋駅、前橋市役所、群馬県庁、前橋工科大学などにおいて設置しているデジタルサイネージについて、バス待ち時間や乗り継ぎ便に関する適切な情報提供及び利便性向上のため、利用頻度の高いバス停を中心として拡充が必要です。
- ・そもそも公共交通が選択肢に入っていない人が多いため、公共交通の見え方を変えることも必要です。

<取組内容>

【デジタルサイネージの整備】

- ・幹線交通、乗り換え拠点のバス停、利用者の多いバス停周辺の公共施設、病院、商業施設等の屋内にデジタルサイネージの設置を進めます。
- ・車内にモニターを設置し、各種情報提供を行うことを検討します。

【目的地案内】

- ・前橋駅や新前橋駅など複数ののりばがある停留所は観光客等も利用しやすいようこれまでの方面、路線による案内に加え、目的地別の案内を実施します。

【バス停の上屋整備】

- ・幹線交通や準幹線交通などのバス停のうち、優先順位の高い箇所から上屋の設置を実施します。

【共通バス停の整備】

- ・複数事業者が乗り入れる共通バス停の改修・美化、事業者別ポールの整理を行います。また、共通デザインのバス停への更新や共通時刻表の採用、掲示ルールの統一化などによる公共交通へのイメージ向上を図ります。

【時刻表の統合】

- ・県道4号線など複数の路線が重複している経路については、時刻表を統合して作成するなど利用者利便性を高めます。



【前橋駅デジタルサイネージ】



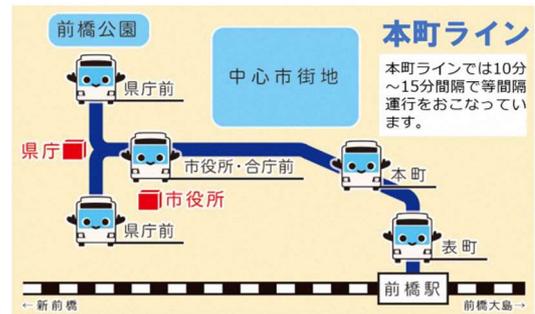
【前橋工科大学バス停上屋】



【共通バス停デザイン】

【路線のブランディング】

- ・前橋駅から県庁前までの区間を運行する路線バスは引き続き「本町ライン」としてブランディングを行い、等間隔運行の利便性を周知します。
- ・路線再編に併せて他路線のブランディングについても検討します。



【取組スケジュール】

| 取組内容 | R8 | R9 | R10 | R11 | R12 |
|--------------------------------------|---|----|-----|-----|-----|
| デジタルサイネージの整備、目的地案内、バス停の上屋整備、共通バス停の整備 | 整備の優先順位の検討 | | | | |
| | 優先順位が高いものから順次整備 | | | | |
| | 評価指標等に基づく評価・検証 ※毎年実施 | | | | |
| 路線のブランディング | 等間隔運行の利便性を周知 PR しつつ、他の路線への展開を検討 | | | | |
| | 評価指標等に基づく評価・検証 ※毎年実施 | | | | |
| 【協議会での協議事項】 | <ul style="list-style-type: none"> ○環境整備の実施状況の確認 ○環境整備を通じた利用者の満足状況の確認 | | | | |

計画目標3 利用促進と担い手確保

施策1-1 運転士等の人材確保に向けた支援

| | |
|------|---|
| 施策概要 | ドライバー確保に向けた合同説明会の継続的な実施、多様な方法による担い手確保、県や周辺自治体との連携 |
| 実施主体 | 前橋市、交通事業者、その他関係者（県や周辺自治体など） |

【取組内容】

<取組の背景>

- ・交通事業者においては、深刻なドライバー不足・ドライバーの高齢化を抱えており、現状のサービス水準を維持することが困難な状況です。
- ・今後も現状のサービス水準を確保、また充実するために、市と交通事業者が一体となった取組が必要です。

<取組内容>

【ドライバー確保】

- ・市内乗り入れのバス事業者を対象に合同説明会を定期的実施し、令和6年度の実績は16名のドライバー採用となりました。今後も継続して採用活動を行うこととします。
- ・移住担当課、シティプロモーション担当課等とも連携し、移住者を対象に求人情報の提供を行います。
- ・その他、運転手業務の魅力の発信など、多様な方法で担い手確保を行います。
- ・本事業の事業推進に向けて、県や周辺自治体との連携を検討していきます。



【合同説明会チラシ】
(前橋市)



【合同就職説明会チラシ】
(群馬県バス協会)



【冊子による運転手業務の周知】
(北海道札幌市)

【マネジメント・モニタリングチームを活用した人材育成】（66ページ参照）

- ・同チームの会合を活用し、乗降データの分析ノウハウの共有、交通の知見を高めます。

【取組スケジュール】

| 取組内容 | R8 | R9 | R10 | R11 | R12 |
|---------------|--|----|-----|-----|-----|
| ドライバー確保に向けた対応 | リーフレット等の作成 | | | | |
| | 継続的な採用活動の実施及び求人情報の発信 | | | | |
| | 評価指標等に基づく評価・検証 ※毎年実施 | | | | |
| 【協議会での協議事項】 | <ul style="list-style-type: none"> ○ドライバー確保に向けた取組状況の確認 ○ドライバー確保策を通じた交通事業者の運転士採用状況の確認 | | | | |

計画目標 4 公共交通への新たな価値の付加

施策 1 2 DX 事業による公共交通の利用環境の推進

施策概要 上毛電鉄のキャッシュレス化、乗降データの可視化、GunMaaS の利便性向上

実施主体 前橋市、交通事業者、その他関係者

【取組内容】

<取組背景>

- ・市内路線バスは、交通系 IC カードの導入により、以前より利用しやすくなったとの声が届いていることから取組の継続が必要です。
- ・GunMaaS の機能向上により、利用者が公共交通を便利だと感じる環境を整備する必要があります。

<取組内容>

【GunMaaS の利便性向上に向けた取組】

- ・GunMaaS の機能向上に関する実証実験、施設と連携したタイアップ企画による利用促進の実証実験などを行っており、GunMaaS の利便性向上に継続的に取り組めます。



【GunMaaS の利便性向上に向けた取組】
(前橋市など)

【上毛電気鉄道への交通系 IC カード導入】

- ・地域連携 IC カードを上毛電気鉄道に拡大することで利便性の向上、乗降データの分析、MaaS 施策の実施に取り組めます。

【乗降データの可視化】

- ・交通事業者の所有する乗降データは、本市が当該データを分析し、その分析結果を各交通事業者に提供するという協定の下に、引き続きデータ分析を行い、効果的な路線再編を行います。(施策 2、施策 3 と連動)

【地域交通総合シミュレータの活用】

- ・ 定時定路型の交通、デマンド型の交通の様々な組み合わせにおいて、利便性、経済性の観点から最適解をシミュレーションできるシミュレータを活用し、EBPM に則った運行計画の立案に取り組みます。(詳細は資料編を参照) (施策 2、施策 3、施策 5 と連動)

【自動運転技術】

- ・ 公共交通の運行にあたっては、全国的な動向を見据え、本市に適した自動運転技術の活用を検討します。

【様々な決済手段の検討】

- ・ QR コードなどの別の決済手段の動向についても他自治体の動向をモニタリングし、必要性を検討します。



【地域連携 IC カード「nolbé (ノルベ)」】



【運行状況の可視化の活用】
(QGIS)



【乗降データ可視化分析ツール】
(NTTdata)



【バス利用時のタッチ決済】
(北陸鉄道株式会社)

地域交通総合シミュレータの分析イメージ

シミュレーション結果比較

| 項目 | 現状 | 施策1 | 施策2 | 施策3 | 施策4 |
|----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 乗客数 | 275,536 | 275,536 | 275,536 | 275,536 | 275,536 |
| 乗客数(1人) | 275,536 | 275,536 | 275,536 | 275,536 | 275,536 |
| 乗客数(1車) | 953.9 | 953.9 | 953.9 | 953.9 | 953.9 |
| 乗客数(1区間) | 47 | 47 | 47 | 47 | 47 |
| 乗客数(1区間) | 1,301 | 1,739 | 1,739 | 1,739 | 1,813 |
| 乗客数(1区間) | 446 | 446 | 446 | 446 | 446 |
| 乗客数(1区間) | 188 | 187 | 188 | 188 | 188 |
| 乗客数(1区間) | 12 | 12 | 12 | 12 | 12 |
| 乗客数(1区間) | 1.1 | 1.1 | 1.1 | 1.1 | 1.1 |
| 乗客数(1区間) | 953.9 | 953.9 | 953.9 | 953.9 | 953.9 |
| 乗客数(1区間) | 1,363,338 | 1,285,738 | 1,338,738 | 1,363,338 | 1,363,338 |
| 乗客数(1区間) | 76,549 | 76,549 | 76,549 | 76,549 | 76,549 |
| 乗客数(1区間) | 2,252,278 | 2,266,077 | 2,266,077 | 2,266,077 | 2,266,077 |
| 乗客数(1区間) | 277,288 | 277,288 | 277,288 | 277,288 | 277,288 |
| 乗客数(1区間) | 953.9 | 953.9 | 953.9 | 953.9 | 953.9 |
| 乗客数(1区間) | 224 | 224 | 224 | 224 | 224 |
| 乗客数(1区間) | 5,871,458 | 5,962,207 | 5,962,207 | 5,962,207 | 5,962,207 |
| 乗客数(1区間) | 488,288 | 488,288 | 488,288 | 488,288 | 488,288 |

【地域交通総合シミュレータの分析イメージ】 (国土交通省、富士通)

| 【取組スケジュール】 | | | | | |
|----------------------|---|----|-----|-----|-----|
| 取組内容 | R8 | R9 | R10 | R11 | R12 |
| GunMaaS の利便性向上に向けた取組 | GunMaaS の利便性向上に向けた継続的な取組 | | | | |
| | GunMaaS の周知 PR などの利用促進 | | | | |
| | 評価指標等に基づく評価・検証 ※毎年実施 | | | | |
| 上毛電気鉄道への交通系 IC カード導入 | GunMaaS でのサービス提供 | | | | |
| | IC カードデータによる乗降データ分析 | | | | |
| | 評価指標等に基づく評価・検証 ※毎年実施 | | | | |
| 乗降データの可視化 | IC カードデータによる乗降データ分析 | | | | |
| | 効果的な路線再編検討 (施策 2 と施策 3) | | | | |
| | 評価指標等に基づく評価・検証 ※毎年実施 | | | | |
| 自動運転技術 | 他地域の動向調査 | | | | |
| | 導入必要性の検討 | | | | |
| 様々な決済手段の検討 | 他地域の決済手段の動向調査 | | | | |
| | 導入必要性の検討 | | | | |
| | 評価指標等に基づく評価・検証 ※毎年実施 | | | | |
| 【協議会での協議事項】 | <ul style="list-style-type: none"> ○環境整備の実施状況の確認 ○環境整備を通じた利用者の満足状況の確認 | | | | |

計画目標 4 公共交通への新たな価値の付加

施策 1 3 公共交通の待ち環境の整備

| | |
|------|--------------------------------------|
| 施策概要 | 交通結節点における乗り換え拠点の整備、既存施設との連携による待ち環境整備 |
| 実施主体 | 前橋市、交通事業者、その他関係者（施設関係など） |

【取組内容】

<取組の背景・方向性>

- ・主要拠点には、鉄道や路線バスなどの多くの公共交通が接続し、鉄道と路線バスや路線バス同士の乗継が発生します。公共交通の再編を行うだけでなく、こうした円滑な乗継に向けた環境整備を行うことで、利用しやすい環境を整えて、公共交通の利便性向上につなげていくことが必要となっています。

<取組内容>

【乗り換え及び乗り継ぎに配慮したダイヤ編成】

- ・バス事業者は、乗継しやすいダイヤ設定を検討し、情報を表示します。また、乗り継ぎ先の時刻情報も併せて表示することで利便性の向上を目指します。

【乗継割引の導入】※再掲

- ・乗り換え利用の促進のため、乗継割引制度の導入を検討し実施します。（施策 9 と連動）

【待合環境の向上】

- ・拠点に立地する施設内でバスを待つことができるよう、待合スペースの確保について施設管理者と協議し、導入を推進します。



【商業施設と連携した待合スペース】
(岐阜県岐阜市)



【商業施設と連携した待合スペース】
(神奈川県横浜市)

【拠点ネットワーク型の形成に向けた交通結節点の整備】※再掲

- ・幹線交通や準幹線交通を中心に、乗り換え拠点を選定し、各階層の交通ネットワークを円滑に接続するための環境整備を推進します。（施策 7 と連動）

【駐車場及び駐輪場の整備の検討】※再掲

- ・前ページに整理した自転車や自家用車などファースト・ラストワンマイルの移動手段と公共交通が機能するよう、パークアンドバスライドやサイクルアンドバスライドを推進します。（施策 7 と連動）

| 【取組スケジュール】 | | | | | |
|---|---|----|-----------------|-----|-----|
| 取組内容 | R8 | R9 | R10 | R11 | R12 |
| 乗り換え及び乗り継ぎに配慮したダイヤ編成、乗継割引の導入 | 事業者との協議及び実施内容の検討 | | 路線バス等の再編に合わせて実施 | | |
| | 評価指標等に基づく評価・検証 ※毎年実施 | | | | |
| 待合環境の向上、拠点ネットワーク型の形成に向けた交通結節点の整備、駐車場及び駐輪場の整備の検討 | 幹線交通、準幹線交通、支線交通の再編に伴う結節点の整備計画 | | | | |
| | 既存施設との連携も含めた実施箇所及び実施内容の検討 | | | | |
| | 実施できる地域や拠点から順次実施 | | | | |
| | 評価指標等に基づく評価・検証 ※毎年実施 | | | | |
| 【協議会での協議事項】 | <ul style="list-style-type: none"> ○環境整備の実施状況の確認 ○環境整備を通じた利用者の満足状況の確認 | | | | |

計画目標 4 公共交通への新たな価値の付加

施策 1 4 他分野との交通サービスの連携

| | |
|------|--|
| 施策概要 | 商業、教育、福祉、観光、環境との連携策（施設と連携したタイアップ企画、商業施設等を活用したP & R等） |
| 実施主体 | 前橋市、交通事業者、その他関係者（市民や市民団体など） |

【取組内容】

<取組の背景・方向性>

- ・公共交通の分野だけにとどまらず、他分野と連携することで公共交通の魅力向上や利便向上を目指します。

<取組内容>

【市民団体との連携による乗り方教室】

- ・市民にとって身近な存在である市民団体と連携し、乗り方説明会などを開催して、公共交通の利用方法などの情報提供を行います。

【公共交通を活用した観光事業】

- ・赤城山への観光客（登山等）が増加している中で、県立赤城公園のリニューアルが予定されていることから、運行事業者と連携の上、更にバス利用を訴求していきます。
- ・多様な関係者と連携した利用促進策として、買物補助券や食事券とセットになった乗車券（バスパック）の企画や商業施設とのタイアップ企画など、新たな健康増進や地域コミュニティの維持・創出に繋がる利用促進策についても検討します。
- ・また、アニメツーリズムとの連携による公共交通の利用促進を実施します。

【企業・学校送迎バス、スクールバスとの連携、活用】

- ・本市の一部の老人福祉センターについては、利用者用の送迎バスを中止し、デマンドバスの利用に統一化する取組を実施しました。
- ・本市には、企業・学校送迎バスやスクールバスが複数運行しています。路線バスなどの公共交通と重複しているものについては連携や活用の可能性を検討します。



【公共交通利用者への運賃補助】
（神奈川県小田原市）

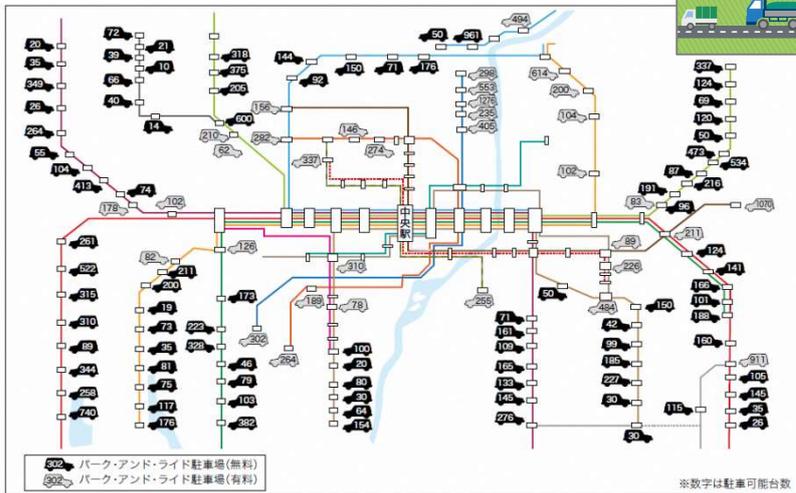


【バスパック】（青森県八戸市）





【上毛電気鉄道のアニメラッピング】



【欧米のパークアンドライドの駐車場配置例】 (ドイツミュンヘン)

【公共交通利用者への特典】
(日東交通株式会社)

【取組スケジュール】

| 取組内容 | R8 | R9 | R10 | R11 | R12 |
|---------------------------------------|---|----------------------|-----|-----|-----|
| 公共交通を活用した観光事業、企業・学校送迎バス、スクールバスとの連携、活用 | 関連施設との協議 | | | | |
| | 実施できる取組内容や地域から順次実施 | | | | |
| | 評価指標等に基づく評価・検証 ※毎年実施 | | | | |
| 市民団体との連携による乗り方教室 | 市民団体との協議 | 施設との連携事業を通じた継続的な実施 | | | |
| | | 評価指標等に基づく評価・検証 ※毎年実施 | | | |
| 【協議会での協議事項】 | <ul style="list-style-type: none"> ○利用促進活動の実施状況の確認 ○利用促進活動を通じた公共交通の利用状況や満足状況の確認 | | | | |

5-3 施策・事業の全体スケジュール

| 施策・事業 | R8 | R9 | R10 | R11 | R12 |
|--|---|----|-----|-----|-----|
| 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 | 施策8、12、13と連動した利便性向上策の検討、西口開設に向けた駅接続の路線バスの再編検討 運行継続及びサービス水準の維持、施策8、12、13と連動した利便性向上策の実施 | | | | |
| 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 重点 | 段階ごとの運行計画の作成 利用分析及び見直し等、施策8、9、10、12、13と連動した利用促進 段階的なサービス水準向上の実施 | | | | |
| 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 | 施策2と連動した、マイバスと支線交通の再編に関する運行計画の作成 見直し変更 利用分析及び見直し等、施策7、8、9、10、12、13と連動した利用促進 | | | | |
| 施策4_ウォークアブルなまちづくりとの連携 | 中心市街地の変化及びマイバスのあり方検討に伴う市街地交通の検討 前橋クリエイティブシティ構想事業 実施できる取組、実施できる地域から順次実施 | | | | |
| 施策5_デマンド交通の役割とあり方検討 | 支線交通の運行計画と並行した運行のあり方の検討 見直し変更 利用分析及び見直し等、施策7、8、13と連動した利用促進 | | | | |
| 施策6_タクシー（マイタク制度）の有効活用 重点 | 相乗り利用の周知PRの実施 マイタクの制度改善に向けた検討 必要に応じた制度改善 | | | | |
| 施策7_新たな公共交通サービスの検討 | 幹線交通、準幹線交通、支線交通の再編に伴う結節点の整備計画、結節点において既存施設との連携も含めた実施内容の検討 実施できる取組、実施できる地域や拠点から順次実施 | | | | |
| 施策8_公共交通を利用してもらうための取組 重点 | 利用促進ツールの作成、学校や地域との協議 継続的な乗り方教室や出前講座などの実施、市役所の利用啓発 促進活動を通じたバージョンアップ | | | | |
| 施策9_使いたくなる運賃施策 | バス通学定期支援の利用状況分析、交通事業者や学校との協議、事業内容の検討 バス通学定期支援の継続的な実施、お試し乗車券を通じたバージョンアップ、路線バス等の再編に合わせた乗継割引の実施 | | | | |
| 施策10_魅せ方と見せ方改革 | 整備の優先順位の検討 優先順位が高いものから順次整備 | | | | |
| 施策11_運転士等の人材確保に向けた支援 | 運転手募集のリーフレット等の作成 継続的な採用活動の実施及び求人情報の発信 | | | | |
| 施策12_DX事業による公共交通の利用環境の推進 | GunMaaSとの連携検討、ICカードデータ分析による路線再編検討、自動運転技術の導入検討、決済手段の動向調査など ICカードデータによる乗降データ分析、決済手段の導入可能なものの導入 | | | | |
| 施策13_公共交通の待ち環境の整備 | 施策7との連動による再編に伴う結節点の整備計画、結節点において既存施設との連携も含めた実施内容の検討 実施できる取組、実施できる地域や拠点から順次実施 | | | | |
| 施策14_他分野との交通サービスの連携 | 関連施設や市民団体との協議 実施できる取組内容や地域から順次実施、施設との連携事業を通じた継続的な乗り方教室の実施 | | | | |

6 目標の評価指標と計画の進行管理

6-1 目標に対する評価指標

目標の達成状況を明確化するため、評価指標の目標値を次のとおり設定します。

■目標の評価指標一覧

| 目標 | 評価指標 | 現状値 | 目標値 |
|---|---|--|---|
| 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 | 1：幹線交通・準幹線交通 の運行回数 (アウトプット指標) | 鉄道：253回 バス：410回 (R7) | 鉄道：253回 バス：496回 (R12) |
| | 2：幹線交通・準幹線交通 の利用者数 (アウトカム指標) | 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 (R12) |
| | 3：幹線交通・準幹線交通 の駅・バス停圏人口の 状況 (アウトカム指標) | 257,264人 (R2) | 257,264人 (R12) |
| 計画目標2： 郊外部におけ る生活支援交 通の構築 | 4：パーク&ライド拠点数 (アウトプット指標) | 0箇所 (R7) | 5箇所 (R12) |
| | 5：マイタクの利用回数及び デマンドバスの利用者数 (アウトカム指標) | 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 (R12) |
| | 6：郊外におけるマイタク 利用率 (アウトカム指標) | 10.2% (R6) | 12.9% (R12) |
| 計画目標3： 利用促進と担 い手確保 | 7：公共交通の収支率 (アウトプット指標) | 50.3% (R6) | 54.0% (R12) |
| | 8：公共交通の利用者総数 (アウトカム指標) | 11,057,420人 (R6) | 12,023,000人 (R12) |
| | 9：事業者説明会における 運転者の採用人数 (アウトプット指標) | 20人 (R7) | 60人 (R12) |
| | 10：公共交通分担率 (アウトカム指標) | 8.31% (R2) | 8.81% (R12) |
| 計画目標4： 公共交通への 新たな価値の 付加 | 11：GunMaaS会員登録 者数 (アウトカム指標) | 27,240人 (R6) | 115,000人 (R12) |
| | 8：公共交通の利用者総数 (アウトカム指標) | 11,057,420人 (R6) | 12,023,000人 (R12) |

■目標値設定の考え方

| 評価指標 | 目標値設定の考え方 |
|--|--|
| 評価指標1 幹線交通・準幹線交通 の運行回数 （アウトプット指標） | <ul style="list-style-type: none"> ・都市交通のサービス水準の引上げ度合いをチェックするもの ・鉄道：鉄道の利点でもある他地域への広域移動の優位性を確保することを鑑みて、各駅の発着回数を現状と同水準以上確保することを目指します。（JR 両毛線、上越線、吾妻線、上毛電鉄上毛線） ・バス <ul style="list-style-type: none"> ①前橋渋川線（前橋駅-前橋自動車教習所前（群馬大学））の運行回数は幹線としてのサービス水準にあることから現状維持とします。 ②前橋玉村線（前橋駅-下川団地）の運行回数は需要とドライバー確保に留意しつつ、幹線としてのサービス水準に上げます。 ③前橋榛東線（前橋駅-群馬総社駅）、川曲線（新前橋駅-群馬医療福祉大学前）、イオンモール高崎前橋線（前橋駅-イオンモール高崎）、赤城県道運行路線（前橋駅-県合同庁舎周辺）、前橋高崎線（前橋駅-新前橋駅）の準幹線5路線の運行回数※も同様に、平日を以下の水準で引き上げます。なお、土日祝日についても路線の特徴、ドライバーの確保に留意しつつ上げを検討します。 <p style="margin-left: 40px;">7時～19時台：（幹線）上り下りともに1時間に4本 （準幹線）上り下りともに1時間に2本</p> <p style="margin-left: 40px;">20時～21時台：（幹線）上り下りともに1時間に1本 （準幹線）上り下りともに1時間に1本</p> <p style="margin-left: 40px;">平日：410回→496回（+86回）</p> <p>※1往復を2回としてカウント</p> |
| 評価指標2 幹線交通・準幹線交通 の利用者数 （アウトカム指標） | <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道は、現行の運行回数を維持して、増加傾向が続く利用者数をコロナ前の水準に戻すことを目指します。 ・バスは、令和6年度実績から毎年度3%程度増加させ、幹線交通・準幹線交通の路線バス利用者数を2,000,000人まで増やすことを目標とします。 |
| 評価指標3 幹線交通・準幹線交通 のバス停圏人口の状況 （アウトカム指標） | <ul style="list-style-type: none"> ・施策1と連動して、既存のバス運行エリアの利便性の向上や再編による人口密度が高いエリアにおける高サービス運行により、全市的に人口が減っていく中でもバス停圏域人口を維持し、利用者数の増加につなげていきます。 ・ルート沿線500m圏域（前橋市内）で算出しています。 |
| 評価指標4 パーク&ライド拠点数 （アウトプット指標） | <ul style="list-style-type: none"> ・商業施設・公共施設などと連携したパーク&ライドの拠点を毎年1箇所増やすことで郊外におけるバス停圏域を広げます。 |
| 評価指標5 マイタクの利用回数及び デマンドバスの利用者数 （アウトカム指標） | <ul style="list-style-type: none"> ・デマンドバスについては令和6年度実績から毎年度1%の増加、マイタクについては、郊外における利用しやすさの向上を図り、評価指標6の目標を基に、約246,000人まで増加することを目指します。 <p style="margin-left: 40px;">デマンドバス：49,482人（R6）⇒52,000人（R12）</p> <p style="margin-left: 40px;">マイタク：202,955人（R6）⇒246,000人（R12）</p> |

| | |
|---|---|
| <p>評価指標6 郊外におけるマイタク 利用率 (アウトカム指標)</p> | <ul style="list-style-type: none"> • 地区面積のうち市街化区域が過半を占める地区（本庁管内・南橋・総社・元総社・東）を除く地区を郊外の地区とし、各郊外の地区のマイタク利用率について、令和6年度時点で利用率15～19.9%のエリアを4ポイント増、10～14.9%のエリアを3ポイント増、5%～9.9%のエリアを2ポイント増、0～4.9%のエリアを1ポイント増し、郊外エリアのマイタク利用率を12.9%とすることを目指します。 |
| <p>評価指標7 公共交通の収支率 (アウトプット指標)</p> | <ul style="list-style-type: none"> • 令和6年度の市内全路線の公共交通収支率は、50.3%（経常収入474,318.5千円/経常費用943,717.5千円）であるが、前橋市内の路線バス全体の利用者数の目標を2,720,000人（令和6年度比115.4%）【幹線交通・準幹線交通2,000,000人、支線交通720,000人】に設定していること、路線充実・物価上昇などに伴う費用増を勘案し、令和6年度収入×115.4%/（令和6年度費用+50,000千円）=54.0%を目標とします。 |
| <p>評価指標8 公共交通の利用者総数 (アウトカム指標)</p> | <ul style="list-style-type: none"> • 各種施策の展開により、公共交通の利便性を向上させることで、利用者数12,023,000人を目指します。 • 鉄道：コロナ禍前の水準へ増加（評価指標2のとおり） • バス（幹線、準幹線）：令和6年度実績から毎年度3%増加（評価指標2のとおり） • バス（支線）：令和6年度実績と同水準を維持 • デマンドバス：令和6年度実績から毎年度1%増加（評価指標5のとおり） <p>【鉄道：9,251,000人、バス（幹線、準幹線）：2,000,000人、バス（支線）：720,000人、デマンドバス：52,000人】</p> |
| <p>評価指標9 事業者説明会における 運転者の採用人数 (アウトプット指標)</p> | <ul style="list-style-type: none"> • バス事業者合同説明会を令和6年1月から令和7年11月現在まで継続してきており、合計20人を採用したところです。本取組を継続し、30人程度のバス運転者を確保します。 • なお、本取組をタクシー事業者に展開することで、30人程度のタクシー運転手を確保し、5年間合計で60人の採用を目指します。 <p>※参考 群馬県タクシードライバー令和元年度末時点比の充足率（令和7年11月末）90.8% 前橋市関連タクシー事業者の運転者数（令和7年10月末）543人 充足必要人数=543人×9.2%=約50人</p> |
| <p>評価指標10 公共交通分担率 (アウトカム指標)</p> | <ul style="list-style-type: none"> • 令和2年度国勢調査によると市内常住者で通勤・通学している方が156,852人、通勤・通学時に公共交通や複数の交通手段を利用し移動している割合は13,041人（8.3%）となっています。 ※平成22年度調査時は8.1% • 人口減少が見込まれる中ですが、公共交通の利便性を向上させることで、令和12年度に8.8%を目指します。 |
| <p>評価指標11 GunMaaS 会員登録者 数 (アウトカム指標)</p> | <ul style="list-style-type: none"> • 過去の登録増加人数、約1.5万人/年を踏まえ、今後も登録者を同水準程度増加させていくことで令和12年度末に115,000人の登録者数とすることを目標とします。（令和6年4月登録者数12,455人、令和7年4月登録者数27,240人） |

6-2 推進体制

前橋市地域公共交通活性化協議会において、毎年度、取組の実施状況の確認、効果検証や取組の改善案等について協議を行います。また、計画期間における社会情勢の変化を踏まえ、見直しが必要な場合は、上位・関連計画との整合を図りつつ、計画の改訂を行っていきます。

現在、前橋市と交通事業者が随時で実施している個別の打ち合わせの場をマネジメント・モニタリングチームと位置づけ、特定の課題についてモビリティデータを活用しながら専門的かつ効率的に議論し、課題の共有、取組の進捗、解決策のアイデア出しなどを行い、前橋市地域公共交通活性化協議会の運営に資することとします。

| 推進・管理体制 | 構成員 | 役割 |
|------------------|---|--|
| 前橋市地域公共交通活性化協議会 | 前橋市、群馬県、運輸局、交通事業者、道路管理者、交通管理者、市民、交通事業者の運転者組織、学識者、その他運営上必要と認められる者等 | 取組の実施状況の確認、効果検証や取組の改善案等について協議し、計画の進行管理を行う。また、必要に応じて、計画の改定に係る協議を行う。 |
| マネジメント・モニタリングチーム | 前橋市、交通事業者 | 特定の課題についてモビリティデータを活用しながら専門的かつ効率的に議論し、課題の共有、取組の進捗、解決策のアイデア出しなどを行い、その内容について前橋市地域公共交通活性化協議会に活用する。 |

6-3進捗管理

目標に応じた評価指標の達成状況や取組の進捗状況を確認し、PDCAサイクル【計画（Plan）→実施（Do）→評価（Check）→見直し（Act）】による計画の進行管理を行います。

| | 令和 8 年度 | | | | 令和 9 年度～令和 10 年度 | | | |
|----------|--------------|---|----|---|------------------|------------|----|---|
| | 4 | 7 | 10 | 1 | 4 | 7 | 10 | 1 |
| P 計画の検討 | → 次年度事業検討 | | | | → 次年度事業検討 | | | |
| D 事業の実施 | → 事業実施 | | | | → 事業実施 | | | |
| C 事業の評価 | → 今年度評価 | | | | → 前年度最終評価 | → 今年度評価 | | |
| A 改善策の検討 | → 改善策検討 | | | | → 改善策検討 | | | |

| | 令和 11 年度 | | | | 令和 12 年度 | | | |
|----------|--------------|------------|----|---|-----------------------------|------------|----|---|
| | 4 | 7 | 10 | 1 | 4 | 7 | 10 | 1 |
| P 計画の検討 | → 次年度事業検討 | | | | → 次期計画策定 → 次年度事業検討 | | | |
| D 事業の実施 | → 事業実施 | | | | → 事業実施 | | | |
| C 事業の評価 | → 前年度最終評価 | → 今年度評価 | | | → 前年度最終評価 | → 今年度評価 | | |
| A 改善策の検討 | → 改善策検討 | | | | → 改善策検討 | | | |