

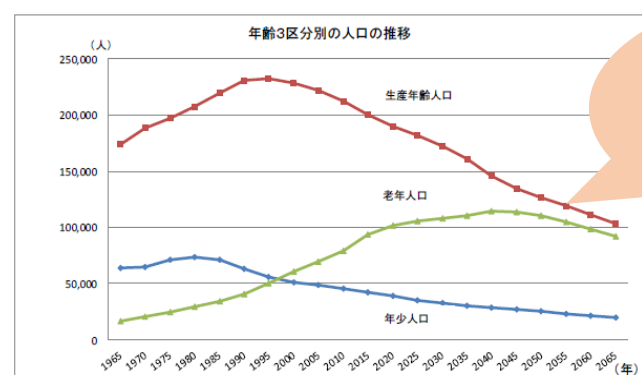
# 前橋市地域公共交通計画【概要版】



## 公共交通を取り巻く本市の社会情勢

本市では、これまでのモータリゼーションや道路整備の進展に伴い、自動車利用を前提とした生活スタイルが定着しています。本市の人口は、既に全体としては減少局面へと突入している中、老年人口（65歳以上）は一貫して増加しています。移動弱者となりうる高齢者の割合が高まる中、公共交通の維持・充実が求められているところです。

また、人口減少に伴い、今後市税収入の減少が見込まれる中、バスの運行のために毎年度3億円を超える行政負担を行っており、路線の維持に限界が来ているところです。



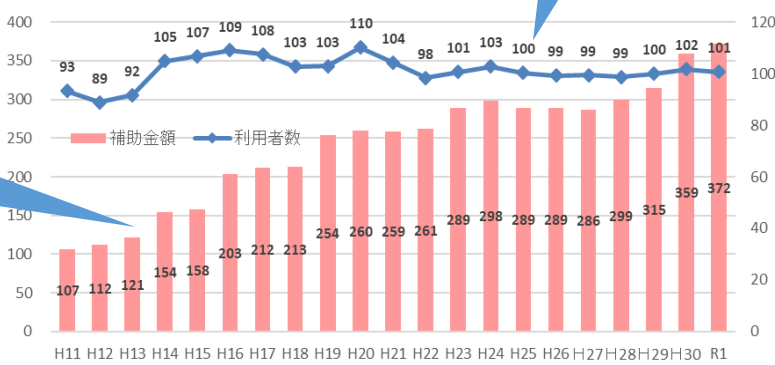
人口減少で市税収入は減少見込かつ人口に占める高齢者の割合が増加

委託路線の利用者は横ばい推移

市からの補助額は20年で3倍に

市民1人あたりの路線バス利用者数

54位 / 中核市58市中



## 前橋市地域公共交通計画の策定（旧「前橋市地域公共交通網形成計画」）

こうした状況を踏まえ、本市は人口減少や高齢化に対応した持続可能な公共交通ネットワークの再構築を図るため、平成30年3月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、「前橋市地域公共交通網形成計画」を策定し、公共交通の再生に向けて各種施策を実施してきたところです。

令和2年11月に、同法が改正されたことに伴い、前橋市地域公共交通網形成計画を一部修正する形で、「前橋市公共交通計画」を策定しました。

✓ 目的：人口減少や高齢化に対応した持続可能な公共交通ネットワークの再構築を図るもの

✓ 計画期間：令和3年度～令和7年度

✓ 計画区域：前橋市全域

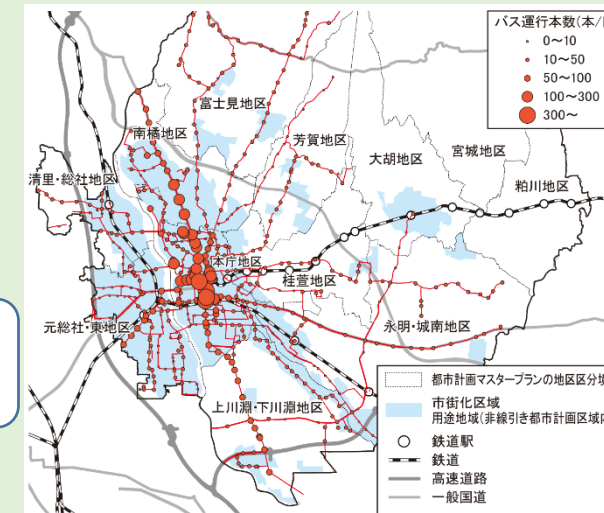
## 本市の公共交通が抱える問題点

### ① 本市全域の公共交通の問題点

#### 利用しやすい交通ネットワーク、交通環境になっていない

- 路線バスの運行サービス水準が需要と一致しておらず、路線毎の役割が不明確
- 情報案内が事業者ごとになっており、わかりづらい案内になっている
- 行先や経由地が分りにくいバス路線網
- 運行本数が少なく乗継も不便
- 前橋駅から放射路線が主体のバス路線網となっており、中心部で複雑に輻輳している
- 路線バスの定時性が確保されていない
- 公共交通不便地域の存在
- 交通系 IC カードが使えない
- 委託路線バスの補助金額が増加傾向

市民の声  
「路線バスの本数が少ないし、よく遅れます。鉄道との乗り継ぎも不便です。」

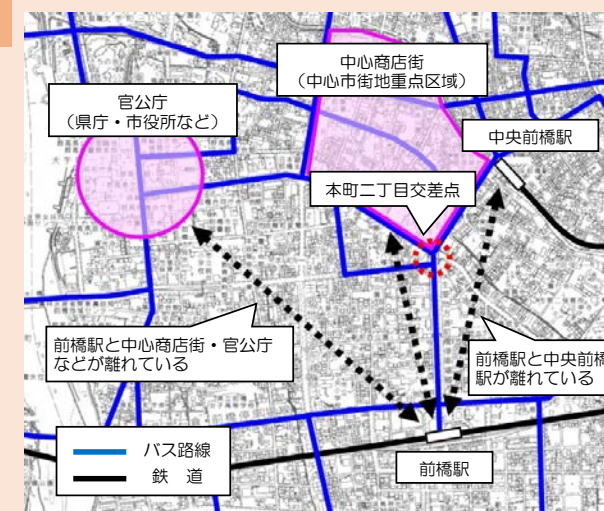


### ② 中心市街地の公共交通の問題点

#### 公共交通が、まちなかの回遊に利用されていない

- 6社の路線が重複して運行しており、全体としてダイヤが非効率
- 前橋駅の列車の発着に必ずしも路線バスが接続していないほか、一部を除き終バスの発車が早い
- 前橋駅と中央前橋駅が結節されていない
- 前橋駅と主要拠点から離れており、その間に形状が複雑な本町二丁目交差点があるため、路線バスや歩行者・自転車などの通行がしにくい
- 主要拠点間を回遊しやすい路線網になっていない
- 県庁前や中央前橋駅前などにおいて、バス停が分散している

市民の声  
「バスがまとめて何台も来た後に長い時間が空くことを解消してください。」



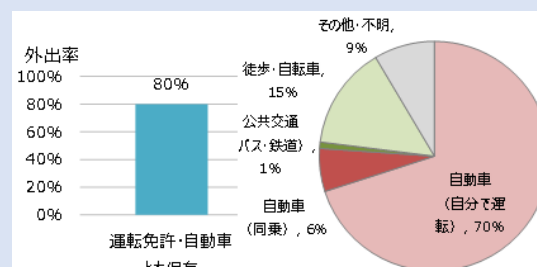
中心市街地の機能立地状況

### ③ 交通弱者と公共交通の問題点

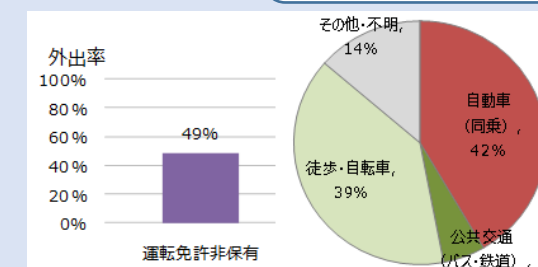
#### 高齢者や学生が安心して利用できる、公共交通ネットワークになっていない

- 運転免許を持たない高齢者の外出率が低い
- 交通弱者（高齢者・学生など）が外出する際は、誰かの運転する自動車に同情するなど、送迎の負担が大きい
- 高校生などの通学に路線バスが利用しにくい
- 高齢者免許保有率の上昇と高齢者事故割合の増加
- 公共交通が充実していないために運転免許証を自主返納しにくい
- ノンステップバスの導入などバリアフリー化を求める人が多い

市民の声  
「通学にも使いやすい便利なバスを走らせてください。」「運転免許返納後も安心して利用できる便利な公共交通にしてください。」



免許・自動車保有者の外出率・交通機関分担率



免許非保有者の外出率・交通機関分担率



# 各課題に対する目標と取り組むべき施策

利用しやすい交通ネットワーク、交通環境になっていない

## 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」

公共交通の利便性向上により利用者を増加させ、過度な自動車依存からの脱却を図る

施策パッケージ	No(本編P)	個別施策	短期的な施策	中長期的な施策	利便増進計画該当
拠点間を結ぶ公共交通軸の強化・形成	1-1 (P110)	★幹線バス路線の明確化	○	○	○
	1-2 (P112)	★幹線バスの定時性確保	○		
	1-3 (P113)	鉄軌道間のネットワーク化	○		
各拠点へのアクセス性の向上	2-1 (P114)	★公共交通不便地域の解消	○		○
	2-2 (P117)	★鉄道駅や主要バス停における結節強化	○	○	○
	2-3 (P118)	JR 群馬総社駅西口の開設		○	
公共交通の利便性向上	3-1 (P119)	★バリアフリー化	○		
	3-2 (P120)	バス待ち環境の快適化	○		
	3-3 (P122)	★分かりやすい情報案内	○		○
	3-4 (P125)	バスドライバーのサービス向上	○		
	3-5 (P126)	自転車と公共交通を組み合わせた移動の	○		
	3-6 (P128)	利用しやすいバス運賃制度の検討	○		○
	3-7 (P129)	★交通系 IC カードの導入	○		○
	3-8 (P130)	新技術を活用した交通環境の高度化	○		○



幹線バス交通の利便性向上



交通系 IC カードの導入

公共交通が、まちなかの回遊に利用されていない

## 目標②「公共交通による、まちなかの回遊性の向上」

回遊性の向上により、人がたくさん歩き、活気にあふれる中心市街地を目指す

施策パッケージ	No(本編P)	個別施策	短期的な施策	中長期的な施策	利便増進計画該当
まちなかの回遊性の向上	4-1 (P132)	★都心幹線の形成	○		○
	4-2 (P134)	シェアサイクルの導入	○		
	4-3 (P136)	歩行・自転車利用環境の向上	○		
	4-4 (P137)	本町二丁目五差路周辺の改良		○	
都心地域への自動車利用の抑制	5-1 (P137)	パーク＆ライド等の推進	○		
	5-2 (P138)	都心周縁部の駐車施設の集約化		○	



輻輳区間の等間隔運行化(共同経営)

高齢者や学生が安心して利用できる、公共交通ネットワークになっていない

## 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」

自動車を運転できない高齢者や学生であっても自由に外出できるまちを目指す

全ての施策において交通弱者の利用を考慮することにより、誰もが利用しやすいユニバーサルデザインされた公共交通ネットワークの構築を目指す。

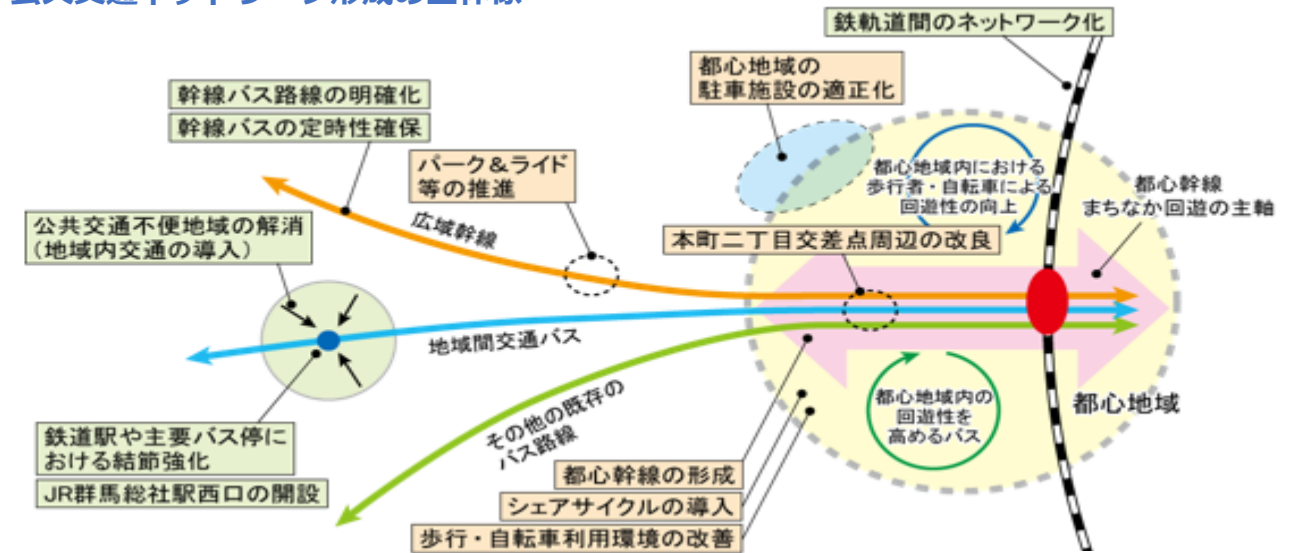
## 目標の評価指標

R2の新型コロナウイルスによる影響を踏まえ、影響前の水準に回復させることを基本とする

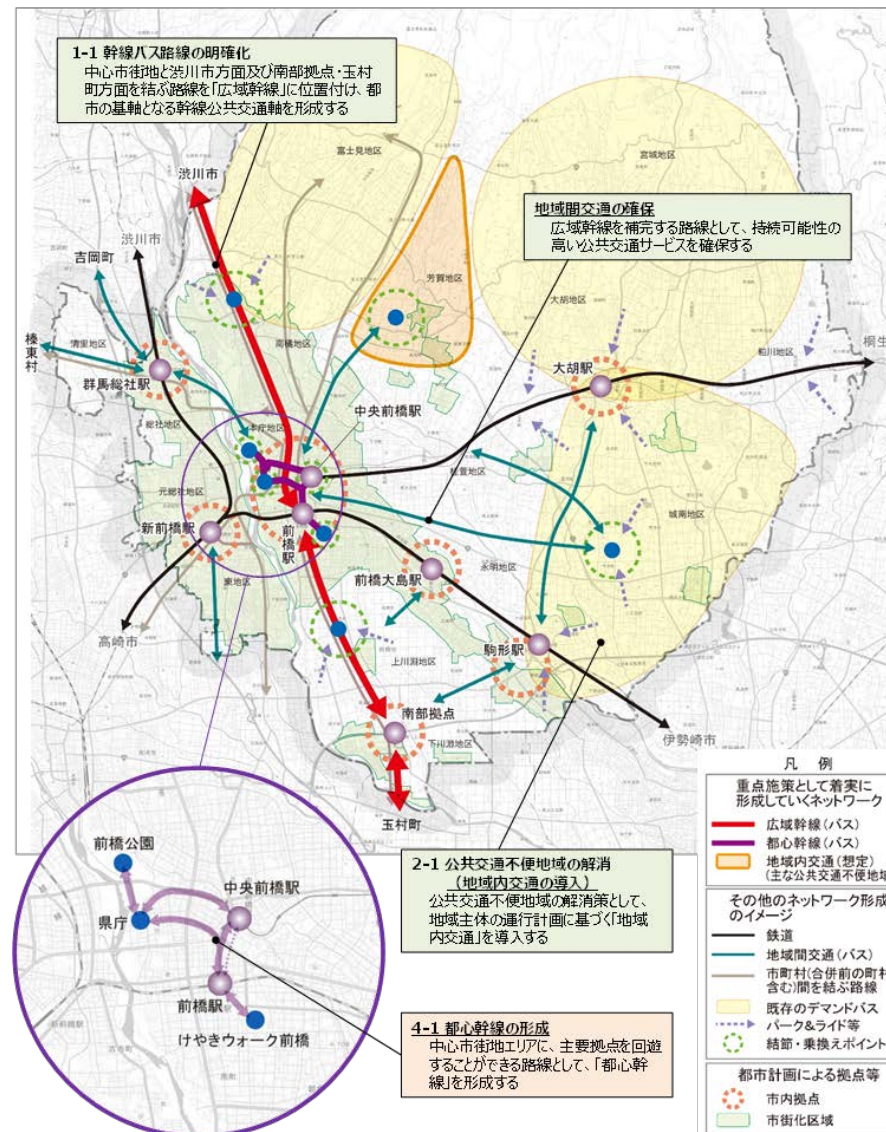
目標	評価指標(事業効果)	現状値	目標値(R7)
① バスの利便性向上を中心とした公共交通軸の強化	年間公共交通利用人数	19,577 千人 (R1)	19,600 千人
	公共交通が便利であると感じる人の割合	17.5% (R1)	20.0%
	地域公共交通に関する収支率	52.7% (R1)	52.7%
	公的資金投入額	3.8 億円 (R1)	3.8 億円
② 公共交通による、まちなかの回遊性の向上	中心部への来訪者数	15,790 人/日 (H29)	17,500 人/日
③ 誰もが快適に移動できる公共交通ネットワークの構築	公共交通が便利と感じる高齢者の割合	60 歳代 17.9% (R1)	60 歳代 20.2%
		70 歳代 22.1% (R1)	70 歳代 32.0%

新型コロナの影響前

## 公共交通ネットワーク形成の全体像



## 公共交通ネットワーク形成に関する施策の展開イメージ



## 分かりやすい情報案内



事業者ごとのバス停、時刻表



時刻表の統合



バスロケーションシステム

## 進捗管理

計画の進捗の管理は、PDCA サイクルで実施することとし、毎年、各施策の実施状況の評価を行うとともに、評価指標についても可能な項目は毎年評価を行い、次年度の取組みに反映させる。また、計画最終年の5年目には、事業進捗に加えて、事業成果を総括的に評価検証し、中・長期の計画への見直しにつなげる。