資料３

前橋市　地域公共交通計画

本計画は令和２年 11 月に施行された地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正に伴い、「前橋市地域公共交通網形成計画（平成 30 年３月）」を更新して作成するもの

令和３年　月

前橋市

前橋市地域公共交通計画の策定にあたって

近年、わが国では、人口減少社会の到来や少子高齢化の進展により、社会全体の構造が大きな転換期を迎え、地域の公共交通を取り巻く諸課題も、ますます多様化・複雑化しております。

こうした社会情勢において、自動車をもてない方や運転することができなくなった方を含め、誰もが自動車に頼ることなく、安心して外出することができる、公共交通の確保、維持は、地方都市の喫緊の課題です。持続可能なまちづくりを進めるため、過度に自動車に依存した社会基盤を見直すとともに、市民が多様な交通手段を選択できる交通ネットワークの構築が求められております。

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、暮らしやすく、持続可能でコンパクトなまちづくりと、公共交通を中心とした交通ネットワークの構築を目指すための計画です。

本計画を着実に推進するためには、行政や交通事業者だけではなく、利用者である市民の皆様の協力が不可欠です。行政、交通事業者、市民が本市の目指すべき交通ネットワークの将来像を共有しながら、共に歩んでまいりたいと考えております。

結びに、本計画及び旧計画である「前橋市地域公共交通網形成計画」の策定にあたりご尽力いただきました前橋市地域公共交通再生協議会の委員の皆様、並びに市民アンケート等を通じ、貴重なご意見、ご提案を賜りました市民の皆様に心から敬意と感謝を申し上げ、計画策定にあたってのごあいさつといたします。

令和３年　月

前橋市長　山本龍

目　次

1. はじめに 2

2. 地域の現状等 4

2-1 地理・地勢 4
2-2 人口の動向 5
2-3 まちづくりの状況 9
2-3-1 土地利用の状況 9
2-3-2 都市機能配置 15
2-3-3 中心市街地の状況 17
2-3-4 市の財政状況 21
2-4 本市の交通の現状 22
2-4-1 交通ネットワークの整備状況 22
2-4-2 本市全域の公共交通の問題点 30
2-4-3 中心市街地の交通の問題点 46

3. 人々の移動の実態及び公共交通に対する市民の意向 50

3-1 人々の移動の実態 50
3-1-1 データ概要 50
3-1-2 本市全体の移動実態 52
3-1-3 公共交通の需要に関する分析 56
3-1-4 公共交通の潜在的な需要 59
3-1-5 高齢者等の外出の状況 60
3-1-6 前橋市立地適正化計画における拠点地域へのアクセス状況 62
3-2 公共交通に対する市民の意向 65
3-2-1 本市の交通体系全般に対する市民意見 65
3-2-2 市民のバス利用状況 67
3-2-3 市民の最寄りバス停認知度 68
3-2-4 現在のバス利用者のニーズ 69
3-2-5 市民が推進を期待する施策 73
3-3 新型コロナウイルス感染拡大による公共交通への影響 75
3-3-1 路線バスの利用者数 75
3-3-2 バス事業者の取り組み 76
3-3-3 移動需要への提供 77

4. 上位計画及び関連計画等の整理 80
4-1 上位計画におけるビジョン 80
4-1-1 第七次前橋市総合計画 80
4-1-2 前橋市都市計画マスタープラン改訂版 82
4-2 関連計画におけるビジョン 83
4-2-1 ぐんま“まちづくり”ビジョン 前橋市アクションプログラム 83
4-2-2 第 2 期県都まえばし創生プラン（前橋版人口ビジョン・総合戦略） 85

5. 目指すべき都市の姿の検討 88
5-1 本市の問題点及び今後の方向性の整理 88
5-2 目指すべき都市の姿（将来都市構造）の検討 90
5-3 交通体系変革の必要性の検討 92

6. 計画の目標と達成状況の評価について 96
6-1 計画目標の設定 96
6-1-1 上位関連計画における目標 96
6-1-2 目標の設定 98
6-2 目標の達成状況の評価指標 99
6-2-1 目標の評価指標 99
6-3 目標達成に向けた施策パッケージ 100
6-3-1 目標を達成するための施策パッケージ 100

7. 取り組むべき施策の検討 102
7-1 施策体系 102
7-1-1 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 102
7-1-2 個別施策のメニューと各施策の取り組み方について 103
7-2 ３つの目標の達成に向けた施策パッケージの考え方 106
7-2-1 施策パッケージ 106
7-2-2 地域公共交通ネットワーク再編の全体像 108
7-3 施策メニューの概要 109
7-3-1 公共交通ネットワーク再編の展開イメージ 109
7-3-2 ３つの目標を実現するための方策 110
7-3-3 施策を推進する方策 140

8. 進捗管理 144
8-1 進捗管理スケジュール 144
8-2 推進体制 145

1. はじめに

1. はじめに

(1) 計画策定の趣旨及び位置づけ

本計画は令和 2 年 11 月に施行された地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正に伴い、「前橋市地域公共交通網形成計画（平成 30 年 3 月）」を更新するものである。

「前橋市地域公共交通網形成計画」と同じく、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である。

なお、「第七次前橋市総合計画」、「前橋市都市計画マスタープラン」等の上位関連計画を踏まえるとともに、コンパクトなまちづくりを目指す「前橋市立地適正化計画」と相互に連携を図るものとする。

(2) 計画の区域

前橋市の全域を対象とする。

(3) 計画の期間

長期的な将来像を見据えつつ、令和 7（2025）年度を目標年次とする 5 年程度とする。

2. 地域の現状等

2. 地域の現状等

2-1　地理・地勢

本市は、雄大な裾野を広げる赤城山を背に、坂東太郎として名高い利根川や詩情豊かな広瀬川が市街地を貫流する、四季折々の風情にあふれた美しい県都である。古くから東国の中心であり、明治時代には製糸業、戦後は積極的な工場誘致と土地区画整理事業が市の発展を支えてきた。

平成 16 年 12 月 5 日には大胡町・宮城村・粕川村と合併し、平成 21 年 5 月 5 日には富士見村と合併した。また、平成 21 年 4 月 1 日には中核市の指定を受け、平成 24 年には市制施行 120 周年を迎え、新たな前橋市としてのまちづくりがスタートしている。

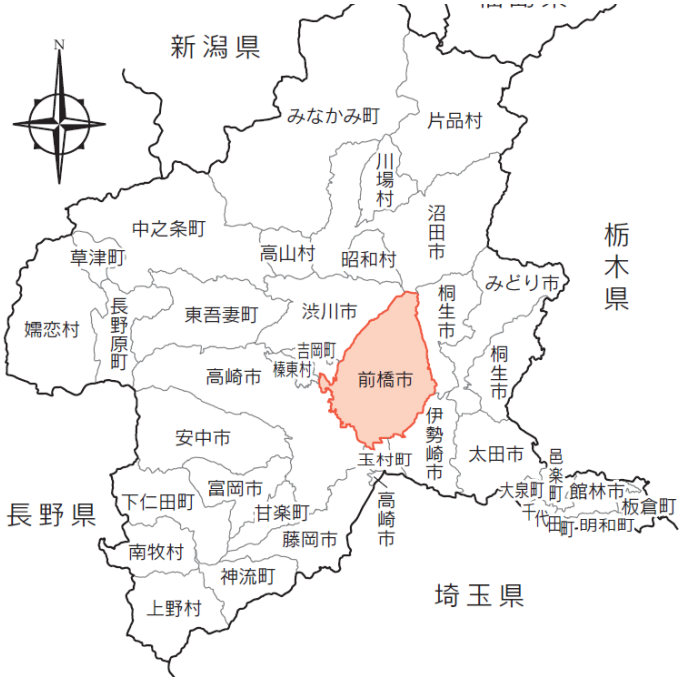


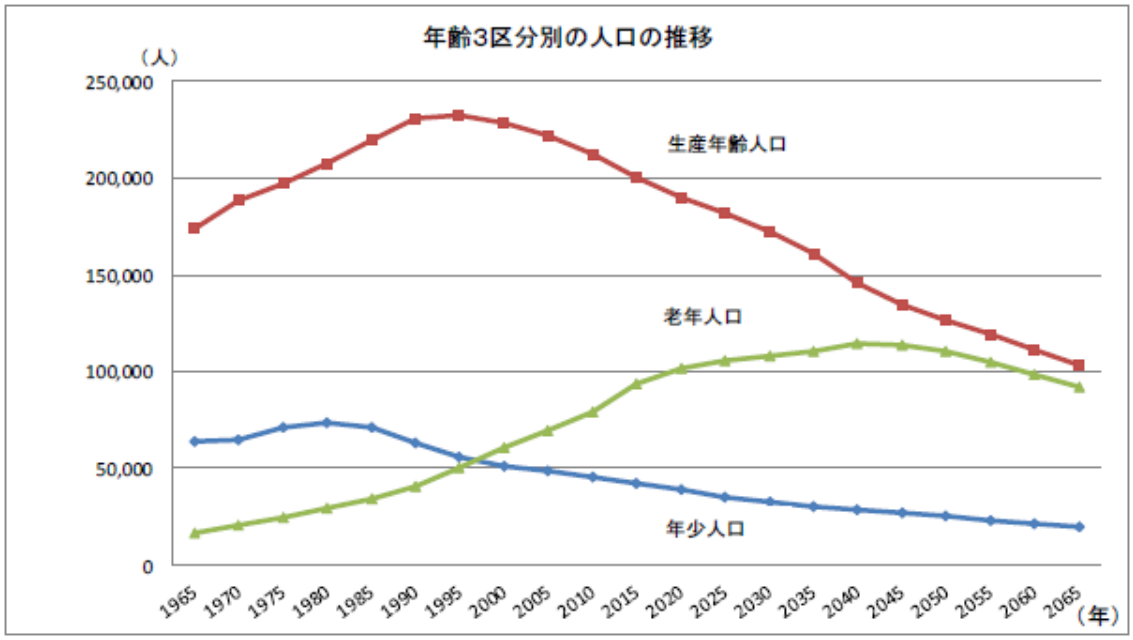
図 2-1　前橋市の位置図

2-2　人口の動向

(1) 人口の推計

本市の人口は、既に減少局面へと突入しており、国立社会保障・人口問題研究所の推計によれば、現状のまま人口減少が進んだ場合、2045 年には 275,657 人、2065 年には 215,841 人になると推計されている。

現在までの年齢 3 区分別人口の推移を見てみると、生産年齢人口（15 歳～64 歳）は 1995 年以降、年少人口（0 歳～14 歳）は 1980 年以降減少を続けている。一方、老年人口（65 歳以上）は一貫して増加している。



年	1965	1970	1975	1980	1985	1990	1995	2000	2005	2010
年少人口	64,178	64,851	71,073	73,606	71,026	63,236	56,025	51,459	48,479	45,875
生産年齢人口	173,934	188,431	197,277	208,163	220,177	231,459	232,307	228,742	222,344	212,620
老年人口	16,483	20,582	24,781	29,320	34,101	40,832	50,474	60,836	69,625	79,503

年	2015	2020	2025	2030	2035	2040	2045	2050	2055	2060	2065
年少人口	42,313	38,812	35,417	32,780	30,488	28,868	27,196	25,320	23,342	21,486	19,899
生産年齢人口	200,499	189,778	181,866	172,497	160,967	146,051	134,968	126,327	119,067	111,764	103,703
老年人口	93,342	102,015	105,459	107,861	110,409	114,231	113,493	110,302	104,980	98,634	92,239

図 2-2　本市の人口推移（年別推移）

資料：第 2 期県都まえばし創生プラン(R2)より作成

(2) 地域別の人口

1) 総人口

JR 前橋駅、新前橋駅を中心とした、本庁地区、元総社地区や、上毛電鉄大胡駅、江木駅周辺地域、南橘地区の国道 17 号沿線に人口が集中している。

旧富士見村、宮城村、粕川村市域の地区では、国道・県道沿い以外にも広い範囲で薄く人口が分布している。

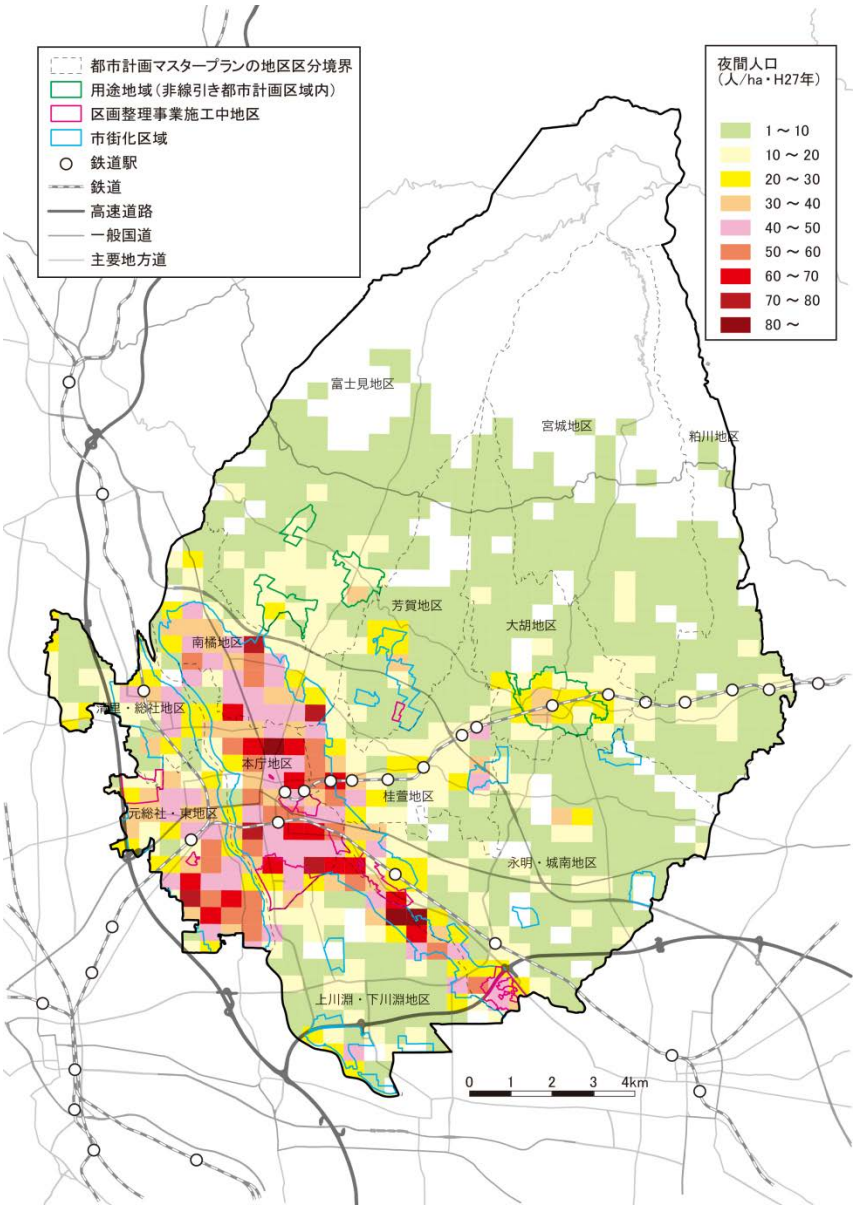


図 2-3　前橋市における夜間人口の分布状況

資料：国勢調査（H27）地域メッシュ統計

2) 高齢者

① 高齢人口

高齢人口は前橋駅を中心とした市内西部、JR 両毛線の南側地域、国道 17 号沿線に集中している。

特に、1980 年代に中心部で進んだ公営住宅開発等により形成された比較的高密度な市街地には多くの高齢者が分布する傾向にある。

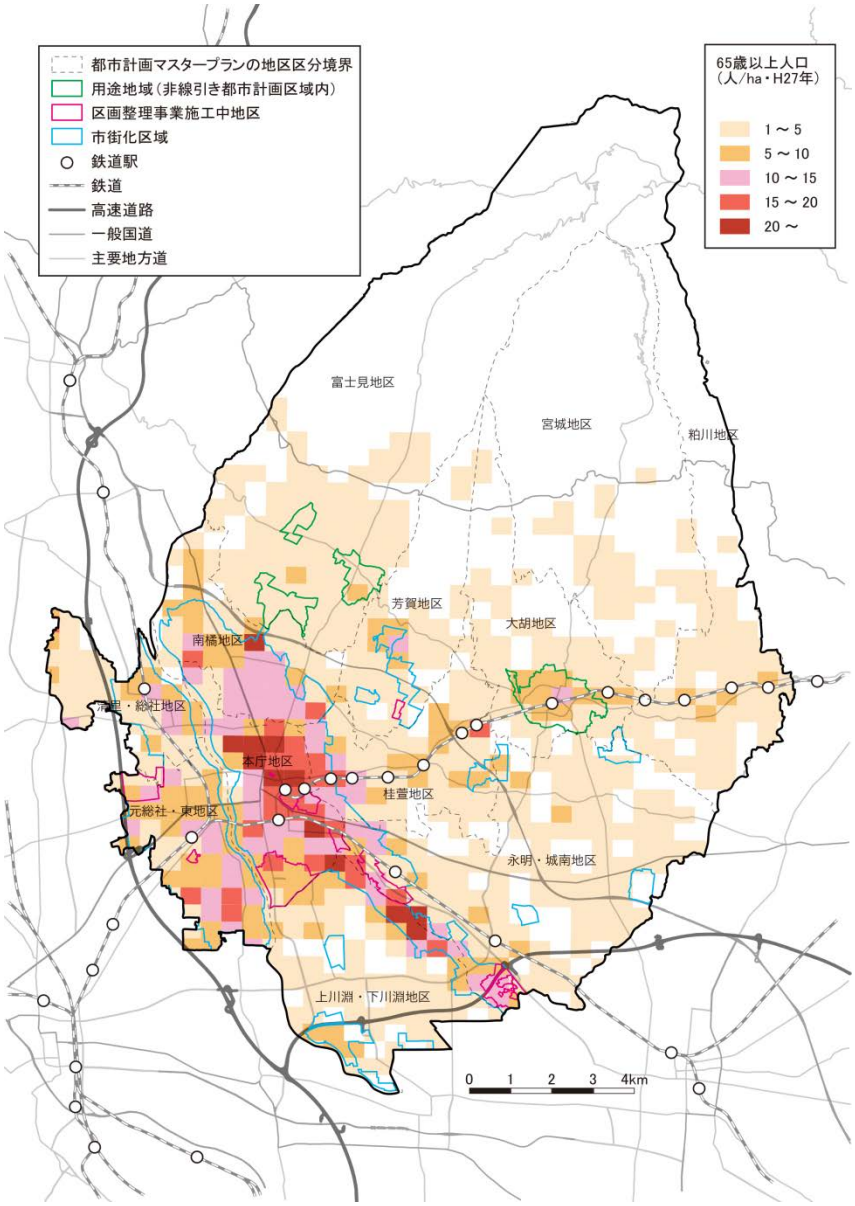


図 2-4　前橋市における高齢者人口（65 歳以上）の分布状況

資料：国勢調査（H27）地域メッシュ統計

② 高齢化率

富士見地区、粕川地区の区域においては、高齢化率が非常に高い地域が点在している状況にある。

本庁地区等 1990 年代までに人口の集積が進んだ中心部では、清里・総社地区や前橋南 IC 周辺、樋越駅周辺等、新たに開発が進んだ郊外部よりも高齢化が進んでいる。

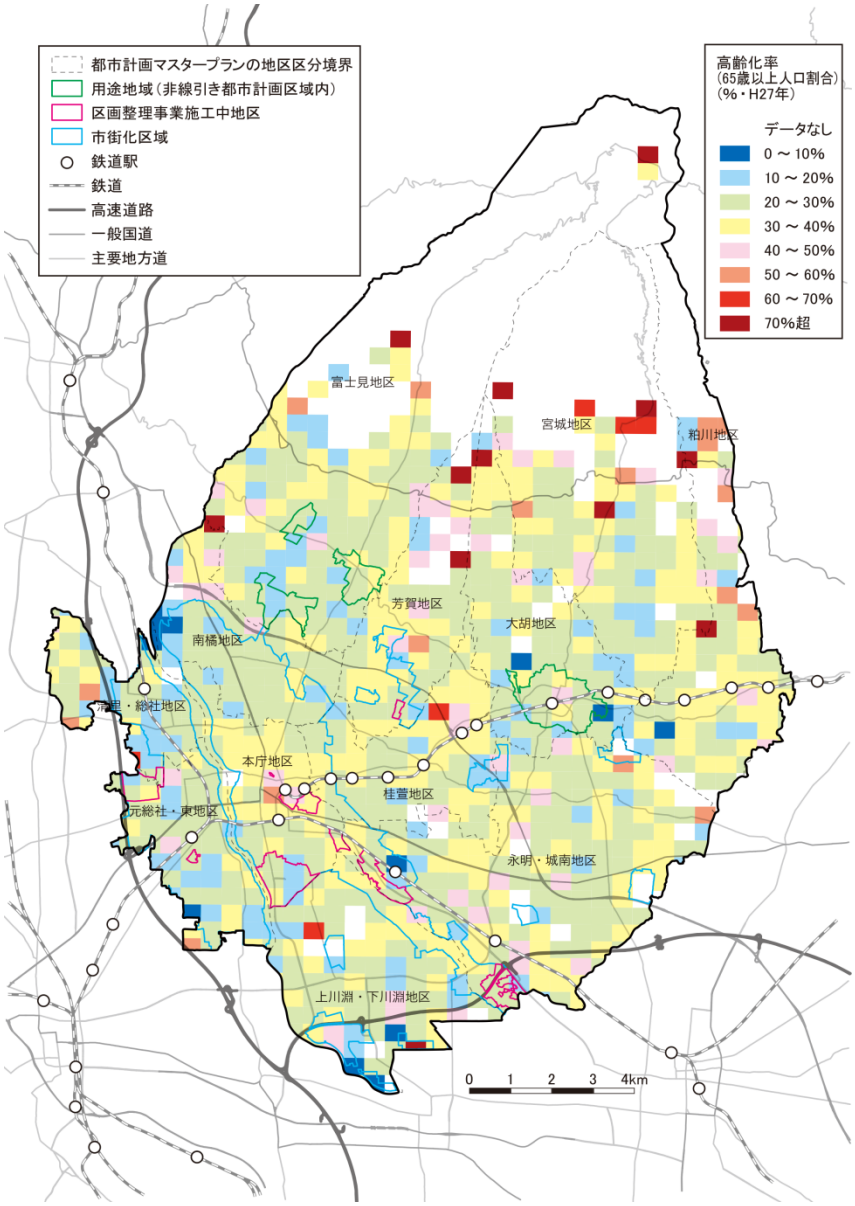


図 2-5　前橋市における高齢化率（65 歳以上人口割合）

資料：国勢調査（H27）地域メッシュ統計

2-3　まちづくりの状況

2-3-1 土地利用の状況

(1) 土地利用の状況

都市計画区域内の空き地などの未利用地面積は年々増加しており、都市内の景観や良好な市街地の形成の観点から、利活用ニーズ等を踏まえた区画の統合化や整序のための市街地整備手法の導入などによる有効活用方策が必要である。

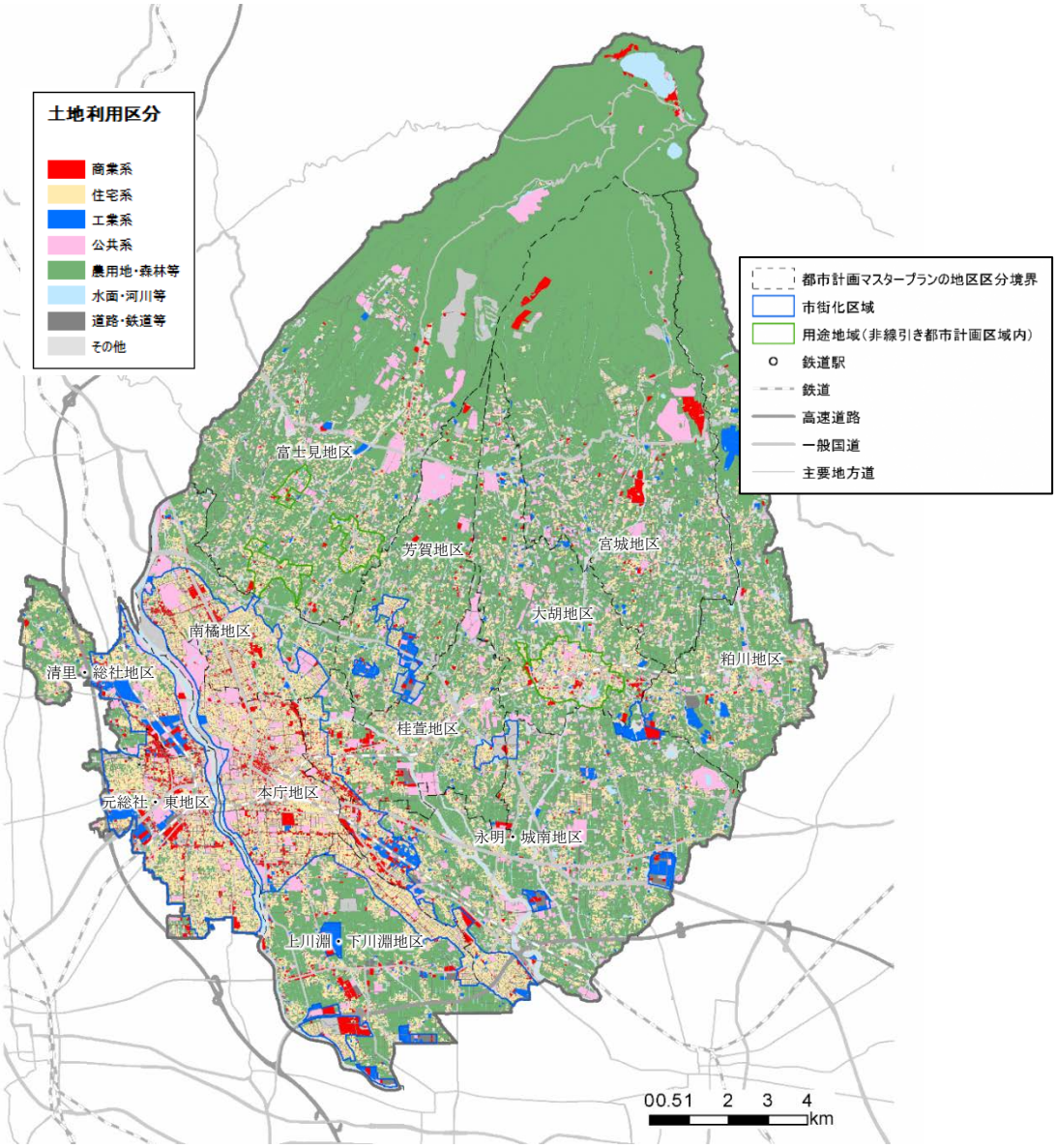


図 2-6　土地利用現況図（平成 28 年）

資料：都市計画基礎調査（H28）

(2) DID 拡大状況

本市の DID（人口集中地区）は、昭和 50 年から平成 7 年にかけて拡大しているが、旧前橋市域内にとどまっており、合併後も横ばいの状況にある。また、人口集中地区内の人口は、平成 7 年以降合併後も横ばいであり、人口密度は減少傾向にある。

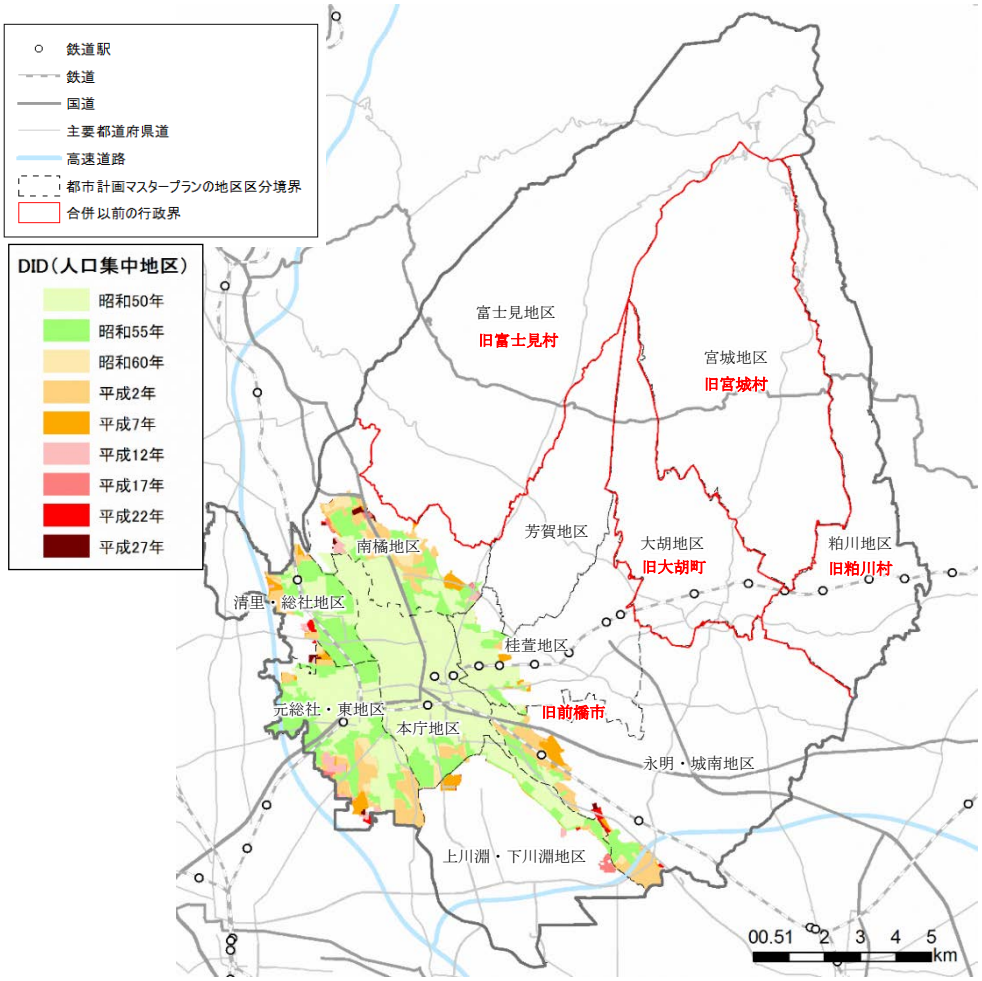


図 2-7　前橋市における DID の変遷

資料：国土数値情報

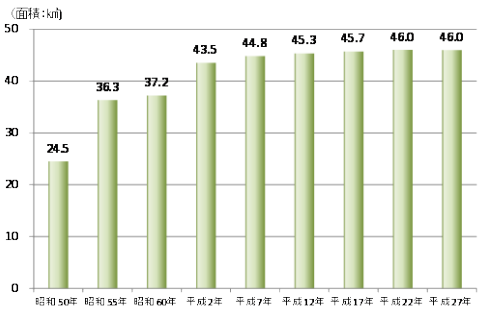


図 2-8 前橋市における DID 面積の変遷

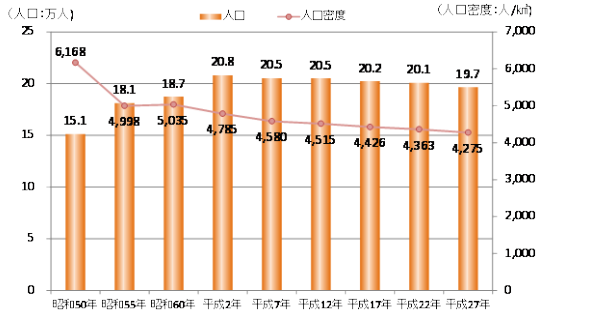


図 2-9 前橋市における DID 人口・人口密度の変遷

資料：「前橋の都市計画」、前橋市

(3) 区画整理事業の施行状況

現在 10 の区画整理事業が施行されており、前橋駅周辺の中心市街地だけではなく、①駒形第一地区、②六供地区、③松並木地区、④元総社蒼海地区など、現況で夜間人口が多く居住している地域で施行されている。

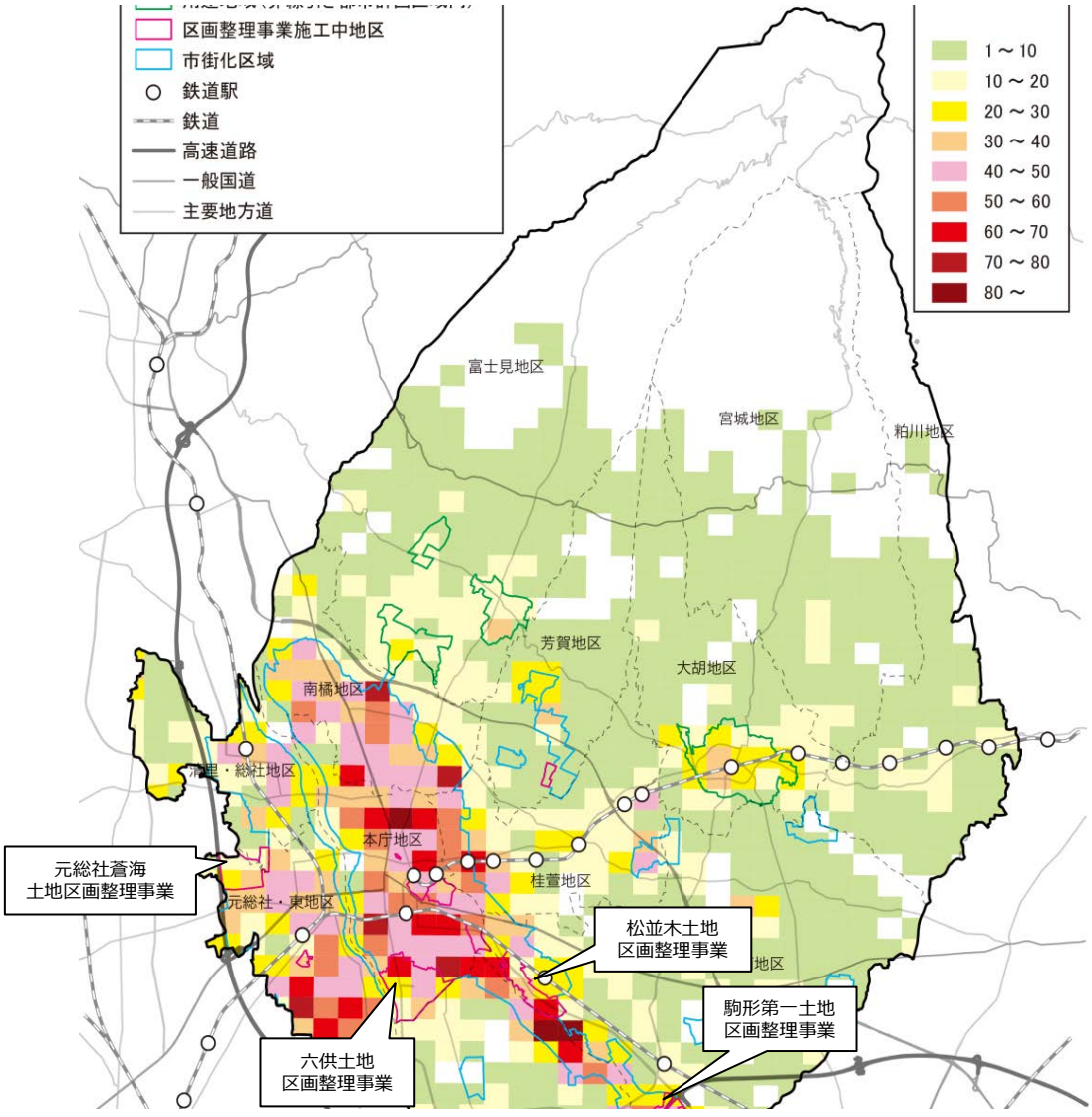


図 2-10　前橋市の区画整理事業施行中地区

資料：【人口】国勢調査（H27）地域メッシュ統計

(4) 市街化調整区域（用途地域外）での開発の立地状況

都市計画法第 29 条に基づく開発許可（市街化調整区域）件数の推移を見ると、毎年 200～300 件前後で推移している。

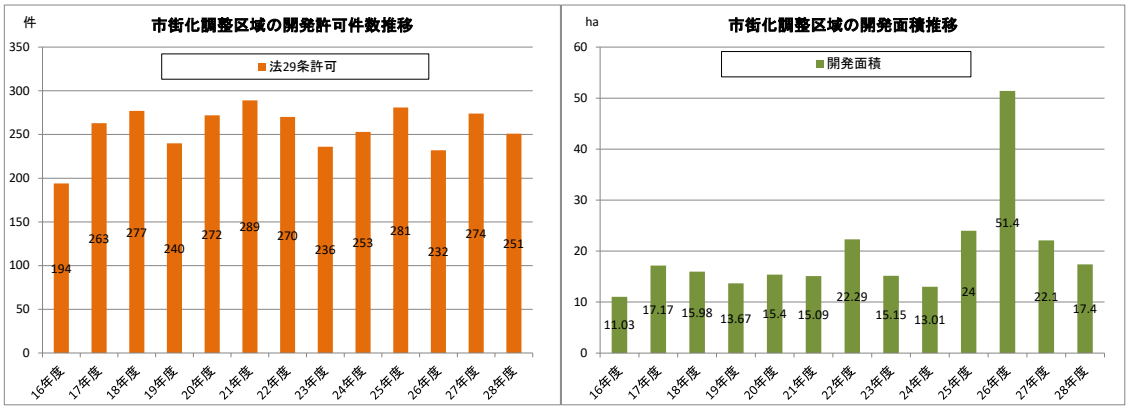


図 2-11　市街化調整区域の開発状況

資料：前橋市建築指導課調査結果

(5) 鉄道沿線の土地利用状況

JR 両毛線や上毛電鉄等の公共交通沿線が市街化調整区域であることが多く、計画的な居住等の誘導が難しい状況にある。

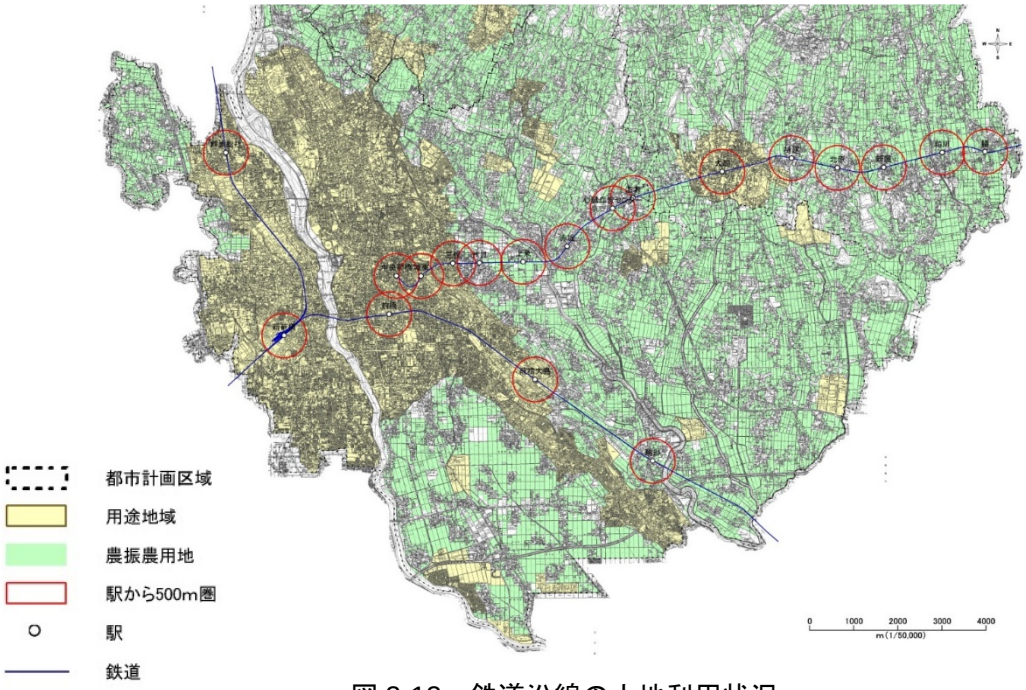


図 2-12　鉄道沿線の土地利用状況

資料：前橋市資料

(6) 既成市街地の人口減少

この指標は、昭和 45 年時点の夜間人口が 20 人/ha 以上の地区の夜間人口の経年比較により、既成市街地の発展又は衰退を表している。

この数値が高いほど、既成市街地の人口が増加し大きく発展してきたことになるが、数値が 1 を下回り、また、人口密度も低下していることから昭和 45 年と比較して平成 22 年の既成市街地は衰退が進んでいることになる。

$$\frac{\text{昭和 45 年 20 人/ha 以上メッシュの平成 22 年人口}}{\text{昭和 45 年 20 人/ha 以上メッシュの昭和 45 年人口}} = 0.86$$

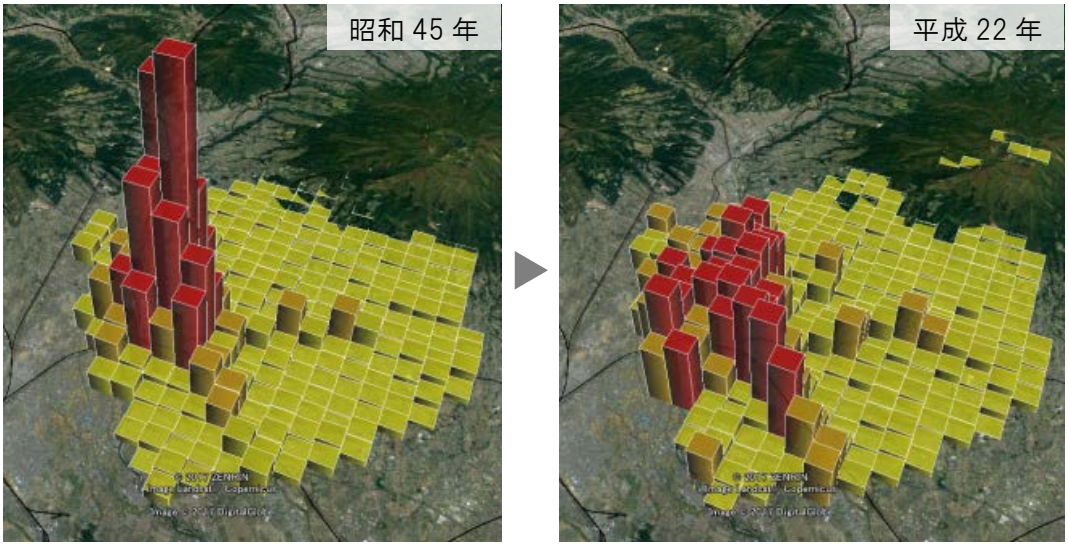


図 2-13　夜間人口の分布状況（左：昭和 45 年、右：平成 22 年）

資料：都市構造可視化計画

(7) 中心市街地における平面駐車場の分布状況

多くの平面駐車場が点在していることから、魅力的な都市空間を創出し、中心市街地を活性化させるため、土地の有効活用を図っていく必要がある。

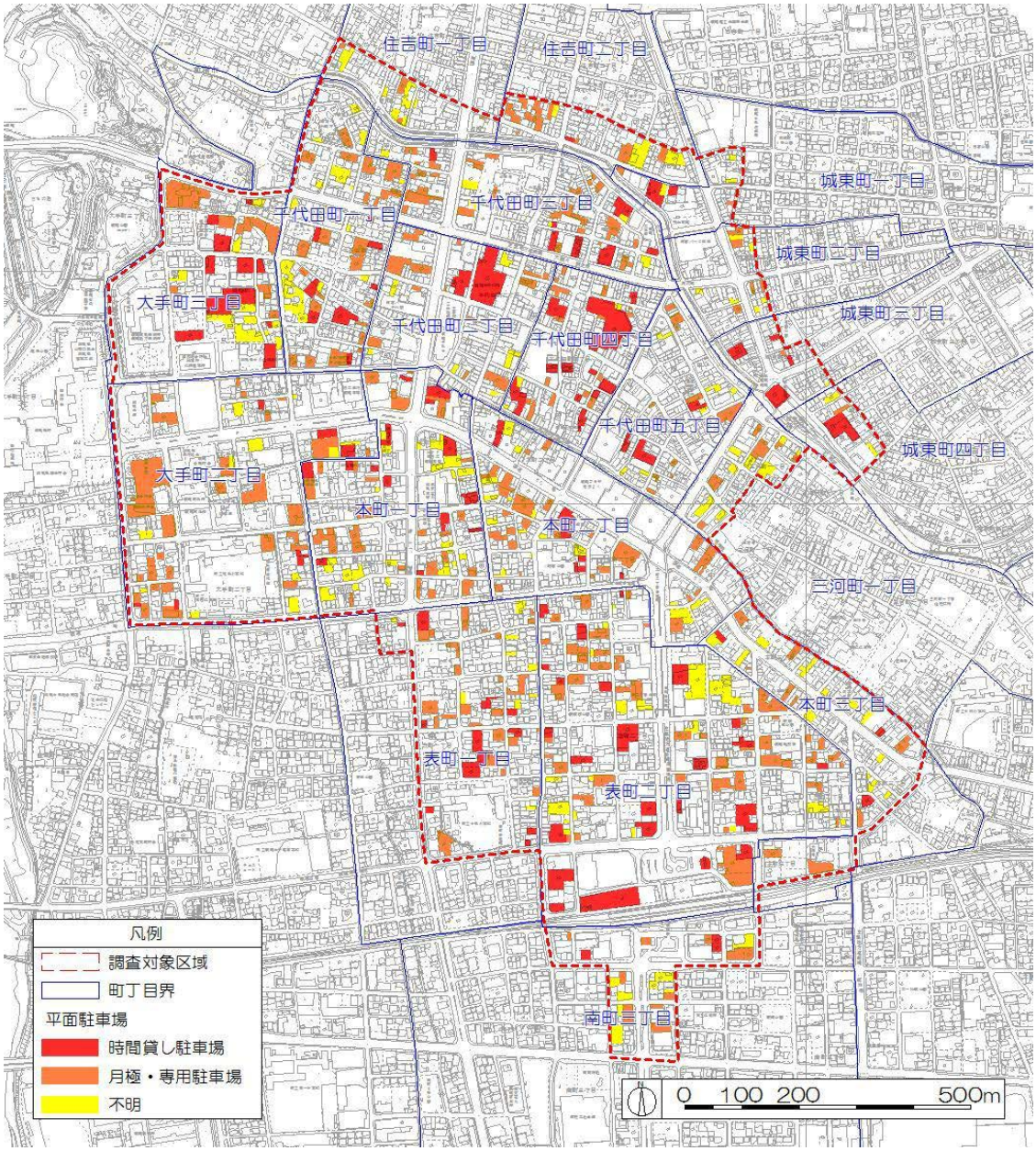


図 2-14　中心市街地における平面駐車場の分布状況

出典：前橋市市街地総合再生計画（H27.5）

2-3-2 都市機能配置

(1) 商業機能

店舗面積が 6,000 ㎡を超える大型の商業施設は、1980 年代までは旧前橋市域内の中心部に近い地域にとどまっていたが、1990 年代以降は旧前橋市域以外の郊外部に大型店舗が開設され、現在は前橋南 IC 周辺等、自動車での来店が前提となる地域にまで出店が進んでいる。

コンビニエンスストアは、人口が多い前橋駅、新前橋駅を中心とした旧前橋市域で非常に多く出店しており、郊外部では、上毛電鉄沿線の一部の鉄道駅近隣に出店しているほか、ロードサイドにも出店している。

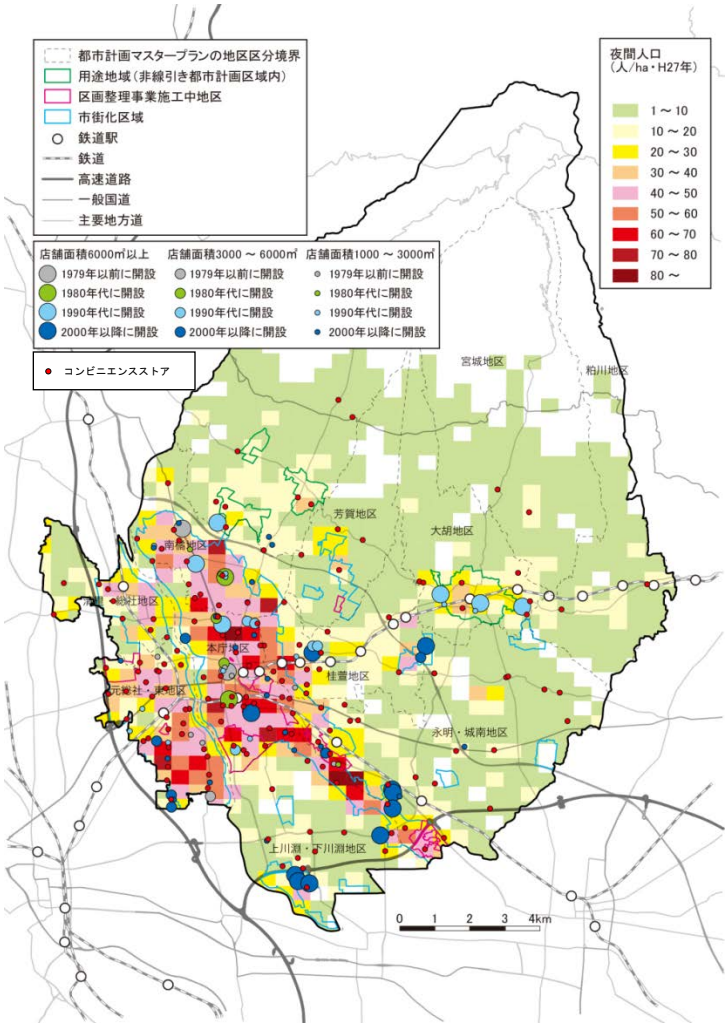


図 2-15　前橋市における商業機能施設の分布状況

資料：【大型商業施設】大型小売店総覧 2018
【コンビニ】ハローページ(電話帳)

(2) 医療機能

病院は、旧前橋市域には広い範囲で立地しているが、旧町村地域ではほぼ立地しておらず、自動車や公共交通の乗り継ぎにより、旧前橋市域に通院していることが想定される。

診療所は市内全域で非常に多く、高齢人口が多い中心部に特に密集している。旧町村地域においては、高齢人口が比較的多い地域の近隣に診療所が開業しており、高齢者の医療をある程度カバーしている状況にある。

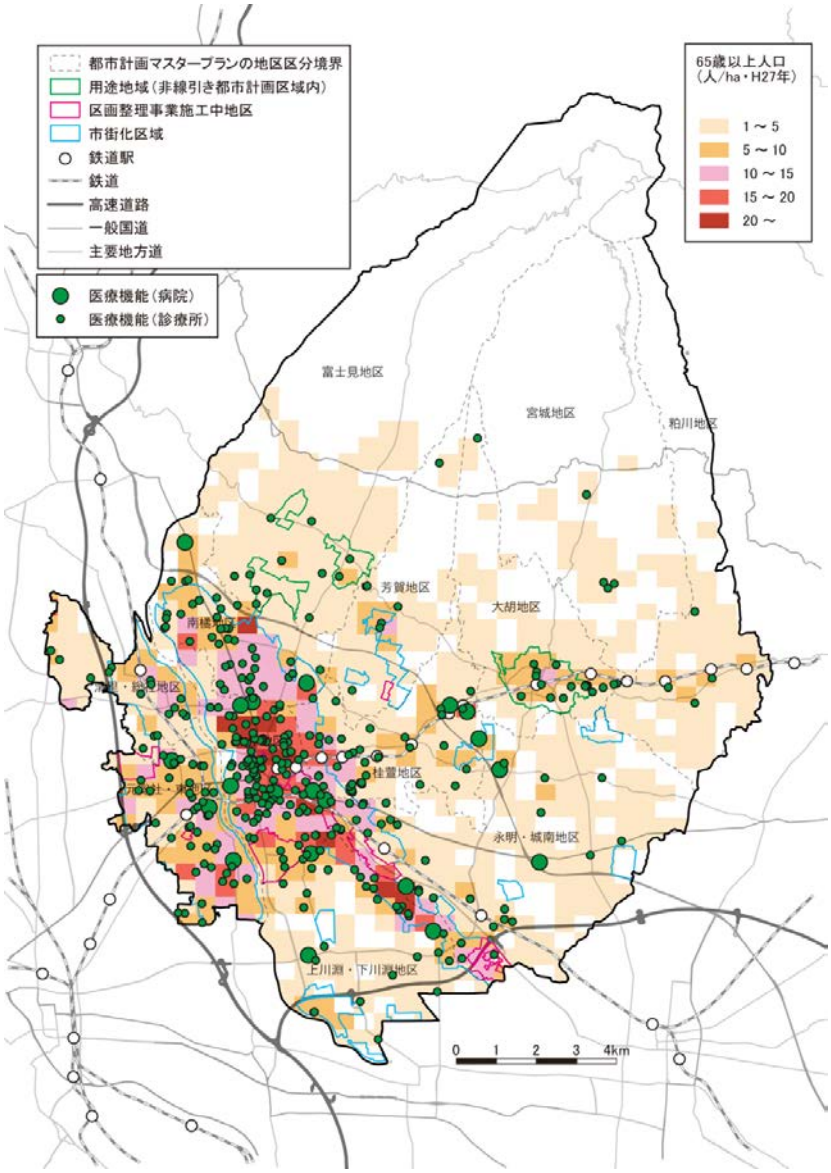


図 2-16　前橋市における医療機能施設の分布

資料：国土数値情報

2-3-3 中心市街地の状況

(1) 中心市街地のにぎわい

平成 27 年の中心市街地の歩行者・二輪車の通行量は、平成 6 年の約 5 分の 1 の 12,942 人・台まで減少し、平成 29 年度は増加に転じている。

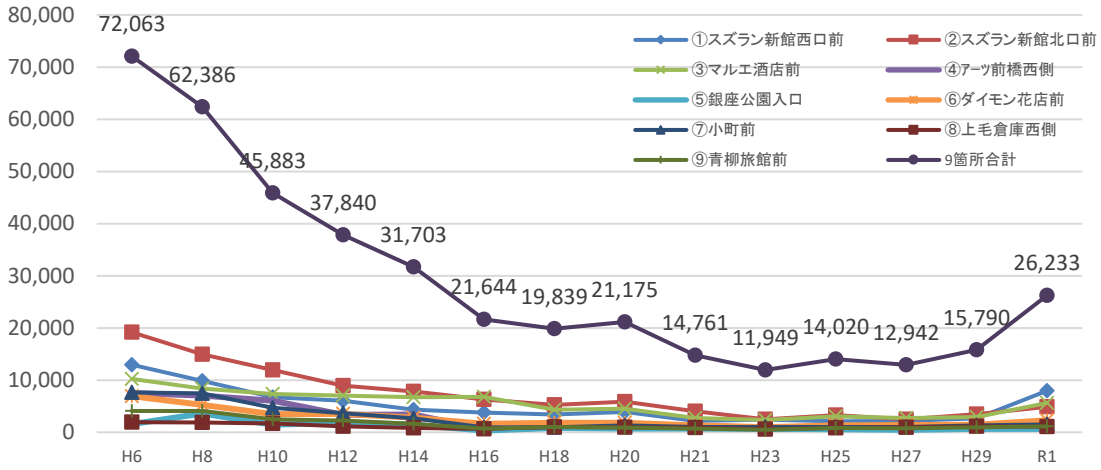


図 2-17　中心市街地の歩行者・二輪車の通行量
（中心市街地活性化区域内 9 地点の合計値）

出典：前橋市商店街通行量調査報告書

(2) 商品販売額及び製造品出荷額の推移

本市の商業（飲食店を除く）は、平成 26 年現在、店舗数では 3,132 店、従業者数は 23,981 人、年間商品販売額は約 3,734 億円となっている。

小売業の販売額の推移を見てみると、平成 11 年以降は減少傾向を示している。

また、工業は、平成 26 年現在、従業員 4 人以上の事業所数は 456 所、従業者は 18,897 人、年間製造品出荷額は約 5,720 億円となっている。

年間製造品出荷額については、民間企業の撤退や市外流出などの影響もあり、平成 16 年から平成 26 年にかけて、10%以上減少している。

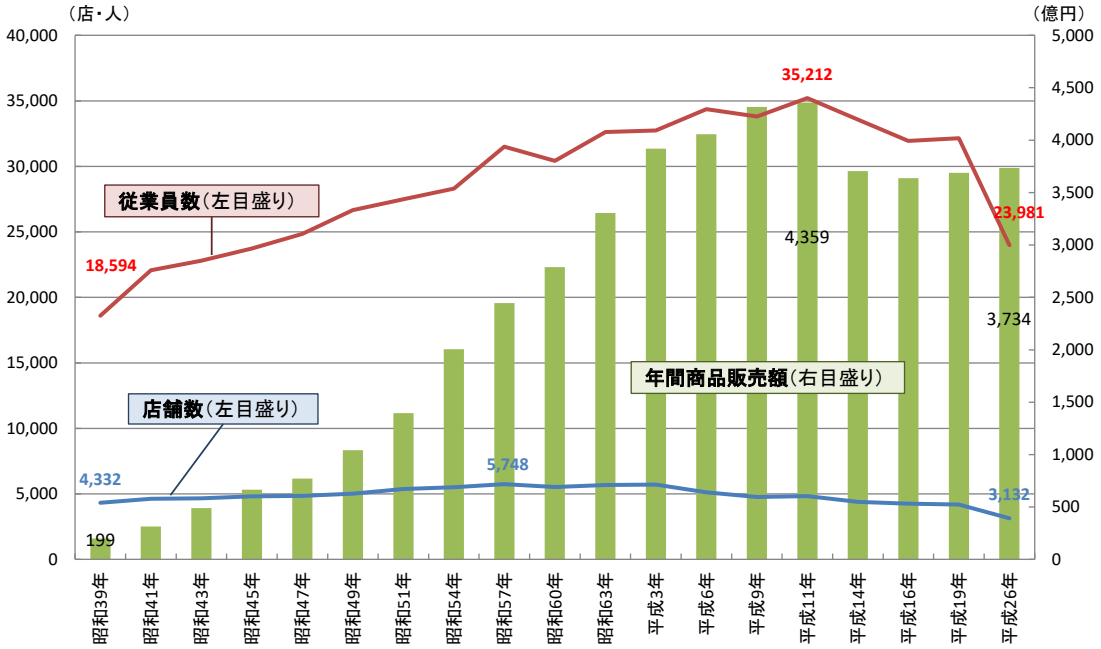


図 2-18　小売業の店舗数・従業者数・年間商品販売額の推移

資料：前橋市統計書、群馬の商業　　□販売額は小売業のみ

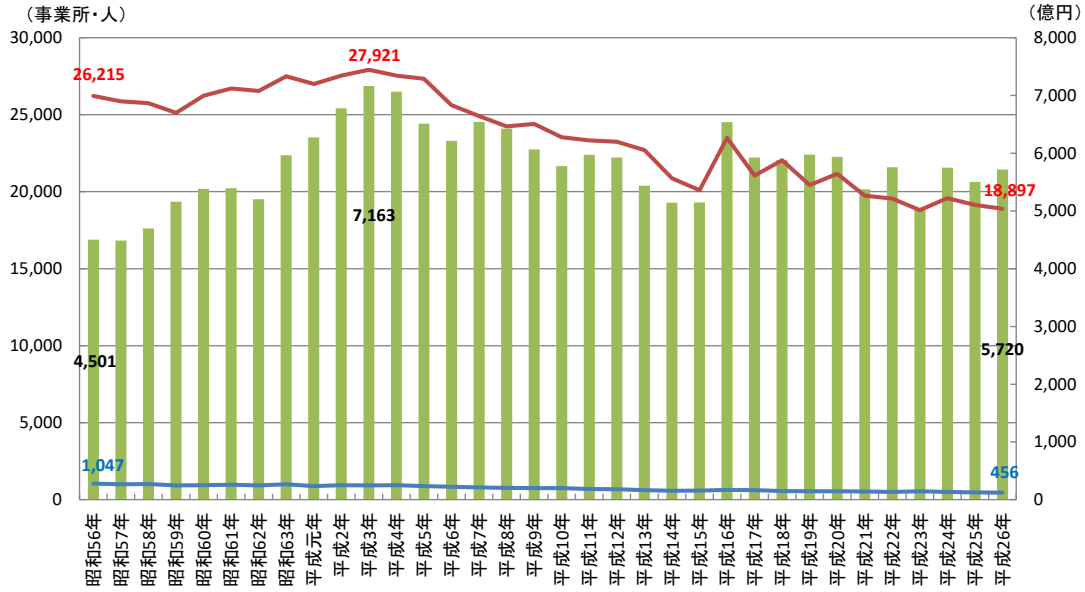


図 2-19　製造業の事業所数・従業者数・年間製造品出荷額の推移

資料：前橋市統計書、工業統計調査　　※4 人以上の事業所

(3) 中心市街地における地価の推移

中心市街地の住宅地地価の推移を見ると、昭和 63 年以後、急激に上昇しているが、これにあわせて、DID 人口密度が低下している。この時期に地価の安い郊外住宅地等へ市街地が広がったことが考えられる。

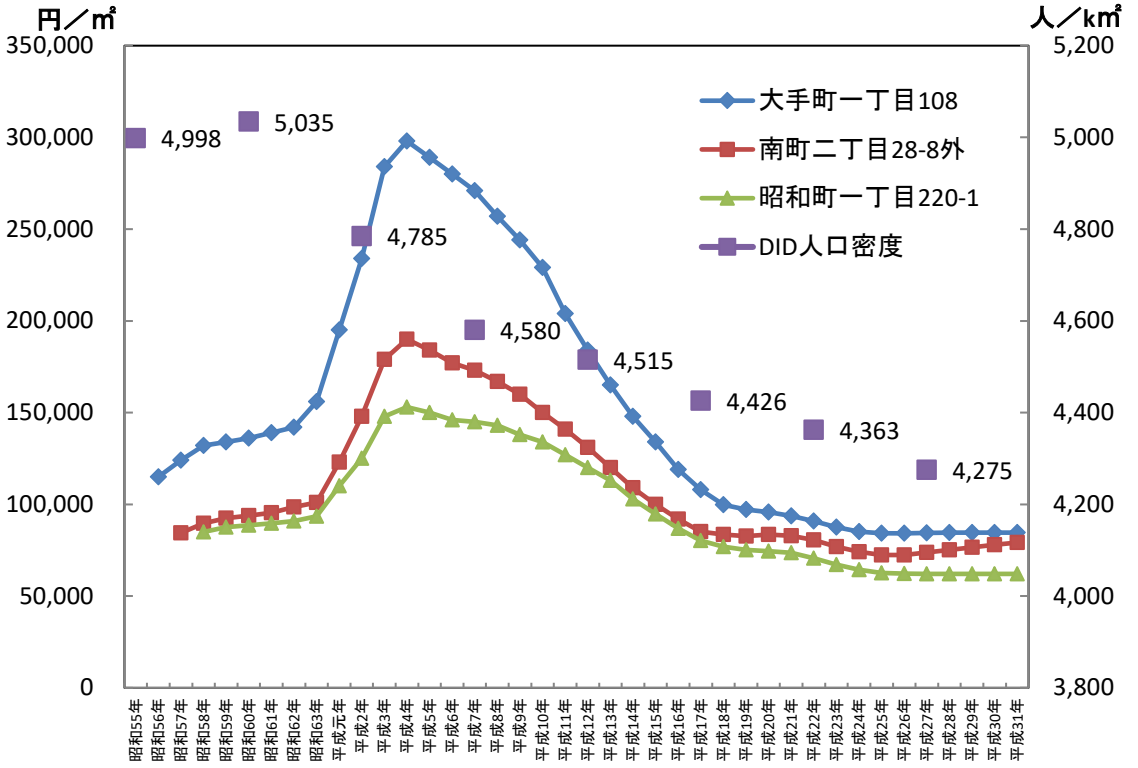


図 2-20　市街地（住宅地）の地価と DID 人口密度の推移

資料：国土交通省公示地価調査、国勢調査より作成

2-3-4 市の財政状況

(1) 社会保障関係費の増加

国の「社会保障関係費」にあたる本市の「民生費」は、国と同様に年々増加しており、平成 28 年度における一般会計決算額に占める割合は 35.5%に及び、今後も増加することが見込まれる。

また、生産年齢人口の減少により税収減少が見込まれる中、さらに民生費が増加すれば、他の支出が圧縮される可能性がある。

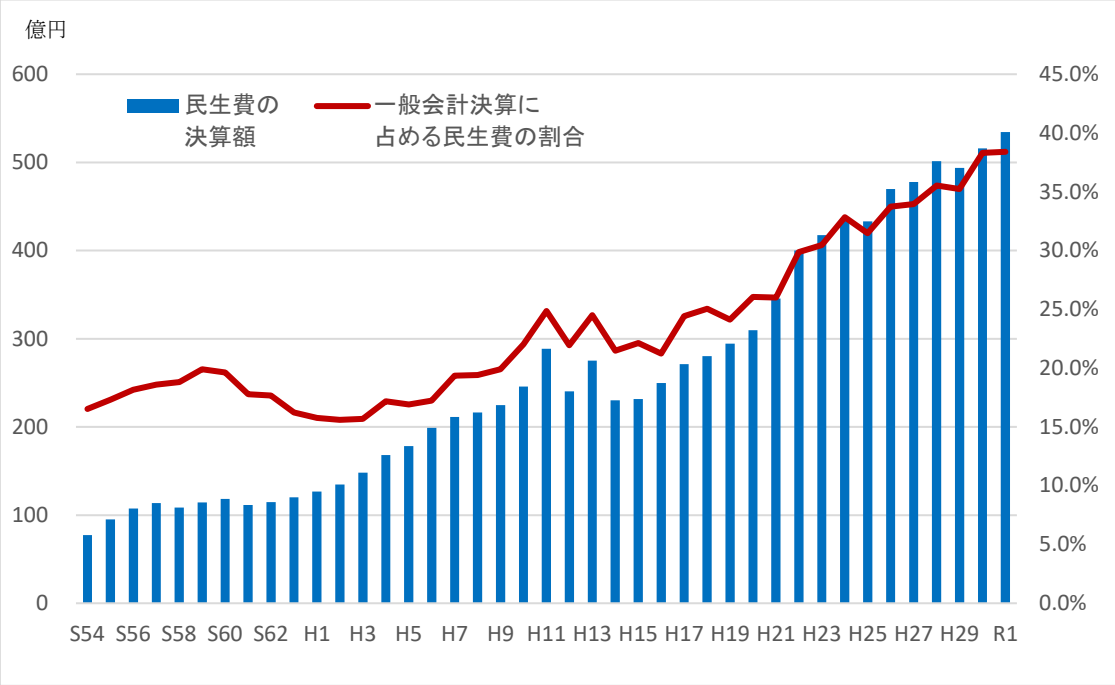


図 2-21　社会保障費の推移

資料：前橋市統計書

2-4　本市の交通の現状

2-4-1 交通ネットワークの整備状況

(1) 鉄道

市西部を縦断する JR 上越線と、市南部を横断する JR 両毛線が運行しており、高崎・東京方面へのアクセスが確保されている。また、上毛電鉄上毛線が市を横断するように運行しており、みどり市・桐生市もアクセス可能となっている。

前橋駅、新前橋駅は利用者が集中しており、上毛線は、中央前橋駅と大胡駅を除いては、利用が限られている状況にある。

図 2-22　鉄道網図（一日平均乗降客数）

資料：前橋市資料

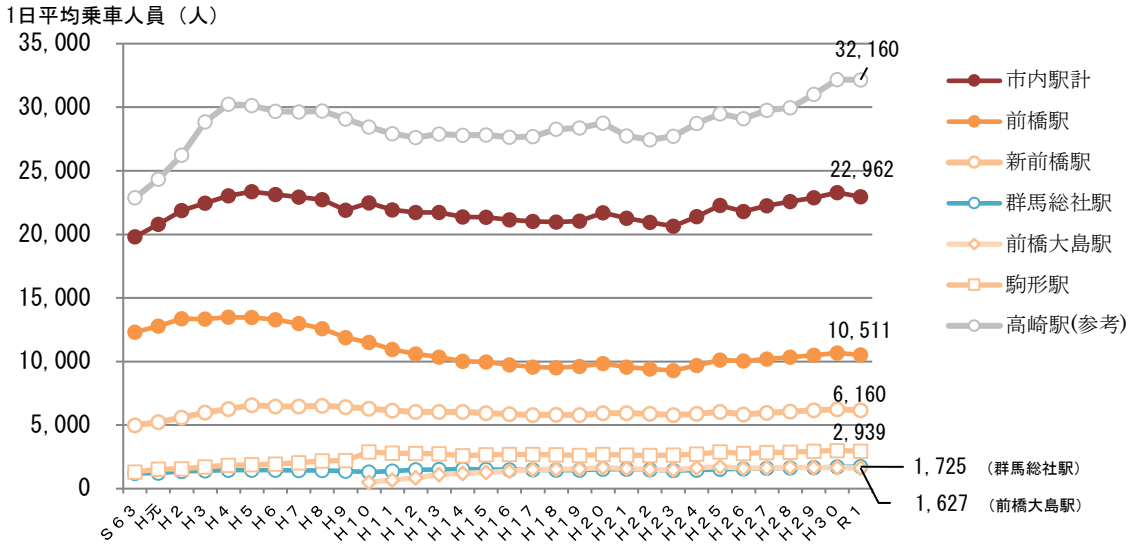


図 2-23　JR 各駅の利用者数（1 日あたり）

資料：JR 東日本 HP

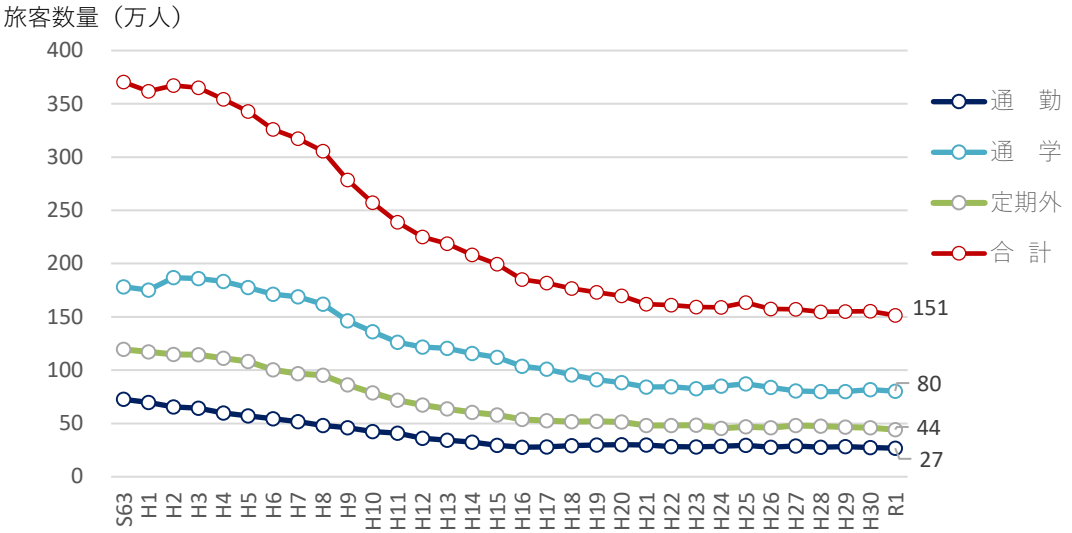


図 2-24　上毛電鉄上毛線の利用者数（年間）

資料：上毛電鉄資料

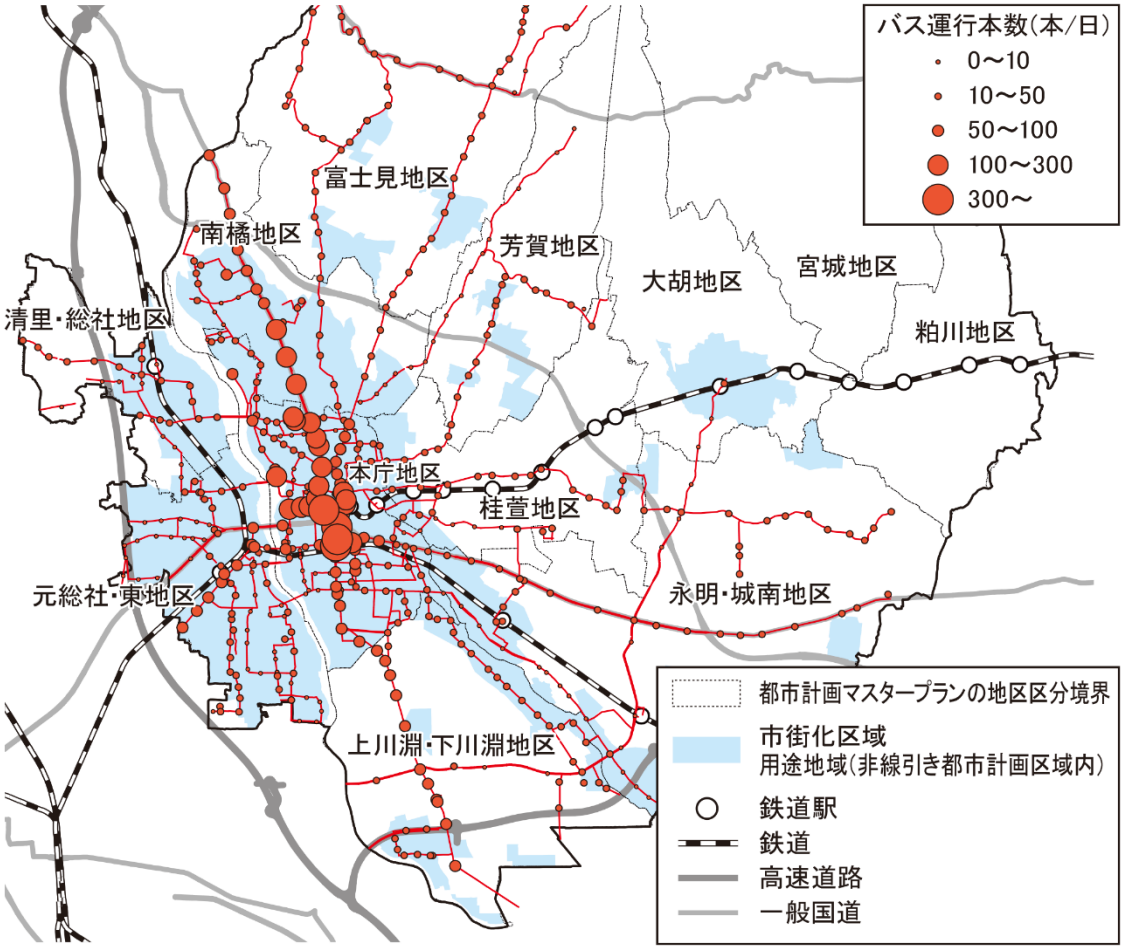
(2) バス

前橋駅周辺に集中し、複数系統が重なる駅前通りは、高頻度に運行している。

新前橋駅は前橋駅よりも高崎方面への鉄道運行本数が多いが、駅に結節するバス路線数は前橋駅に比べ少ない状況にあり、市内郊外部から中心部への移動よりも、高崎方面等市域外へのアクセスを支えるネットワーク構造となっている。

郊外へは中心部からの放射状のバスネットワークが形成されているが、一部を除き、系統一本一本の頻度が低く、地域間を結ぶネットワークとしての機能が不十分であることが懸念される。

また、利用が少ない区間についても、中心部の利用に合わせた車両で運行しているなど、運行サービスと需要が一致しておらず、路線毎の役割が明確になっていない状況が見受けられる。



※バス停別運行本数は、上下、系統合計の一日運行本数

図 2-25　バス路線網図（バス停別運行本数）

資料：国土数値情報

本市における委託路線は令和 2 年現在 22 路線となっている。

補助金額は年間約 3 億円となっており、平成 11 年を基準にすると約 3 倍にまで増加している。一方で、利用者数は平成 14 年以降 100 万人前後で推移しており、補助金額は増加しているものの利用者数は増加していない状況となっている。

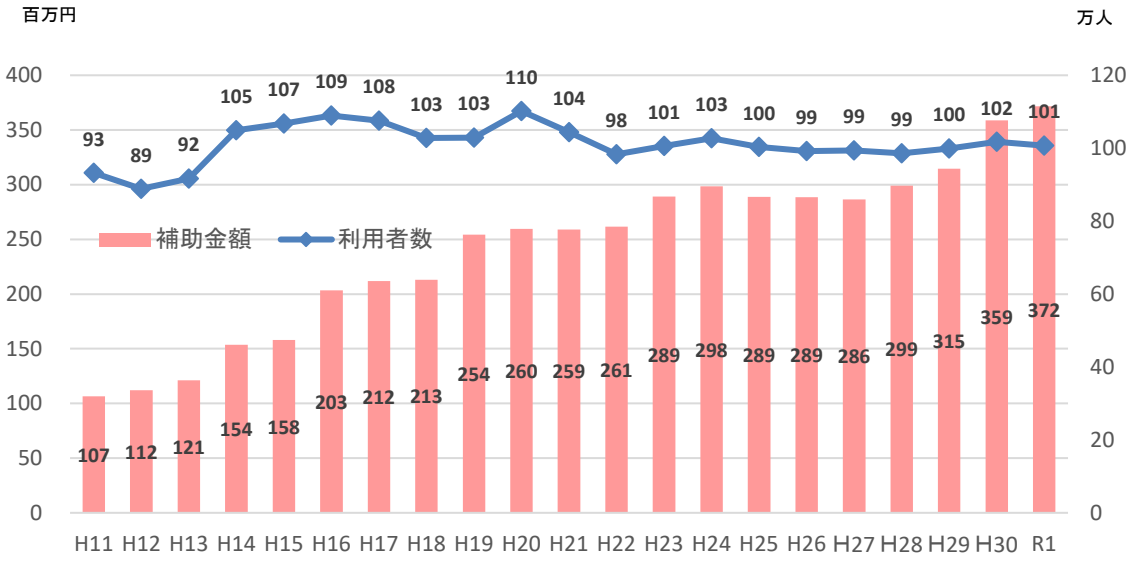


図 2-26　前橋市委託路線数の補助金額と利用者数の推移

資料：前橋市資料

(3) コミュニティバス

前橋駅、新前橋駅を中心に、中心部を循環するコミュニティバス（マイバス）が運行されている。

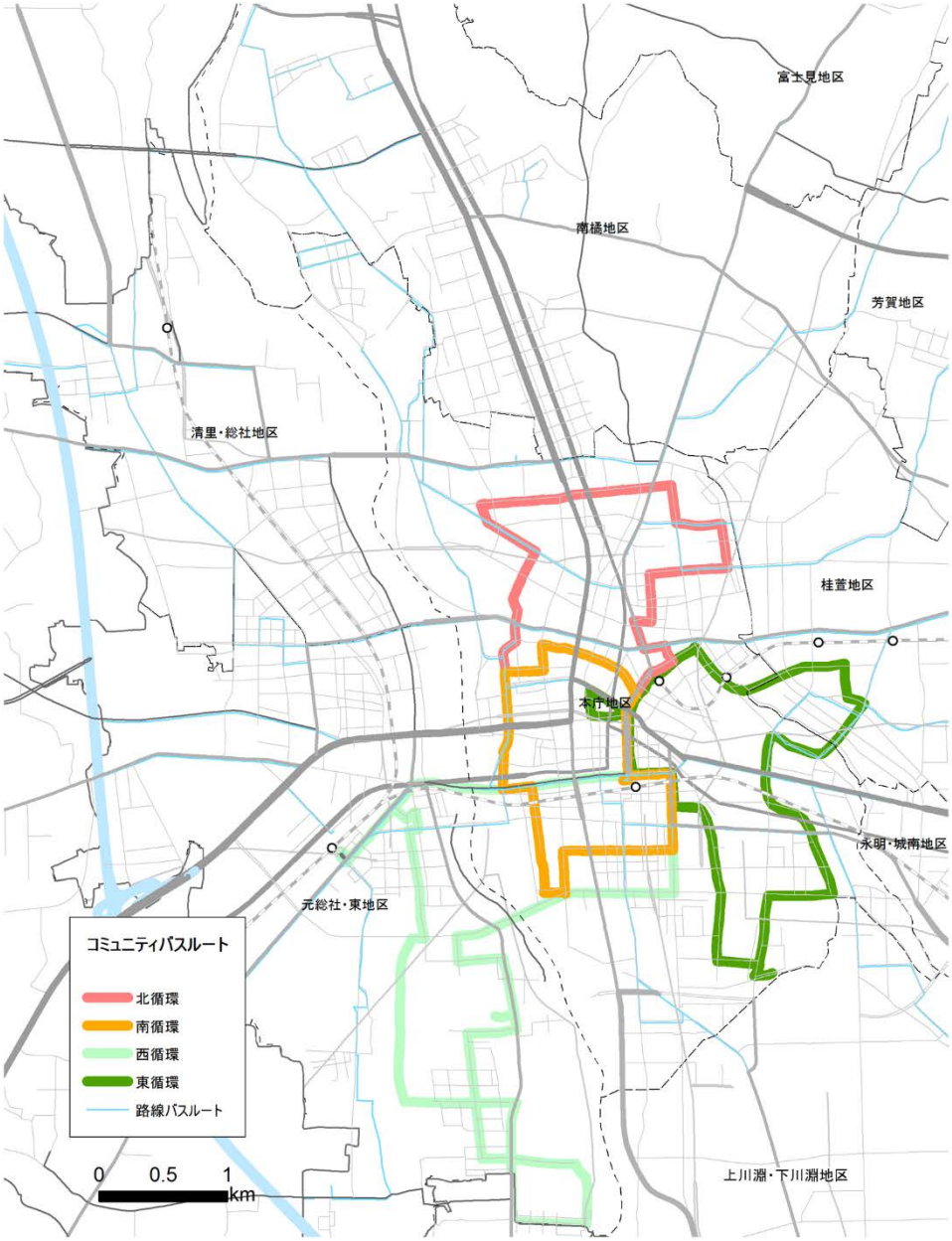


図 2-27　バス路線網図

資料：国土数値情報

(4) 道路ネットワーク

本市中心部で国道 50 号、国道 17 号が交わっており、県内の交通の重要な軸となっている。

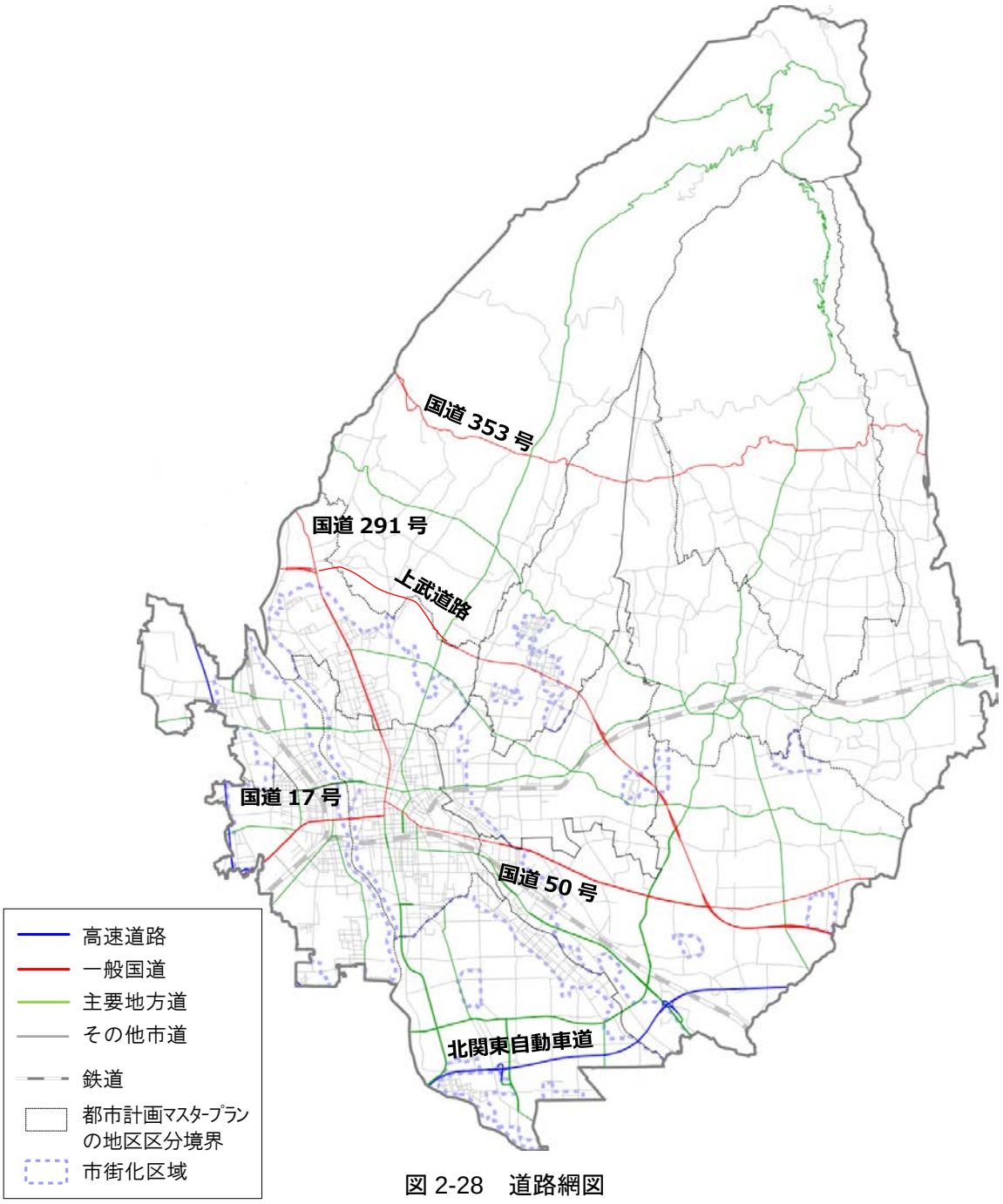
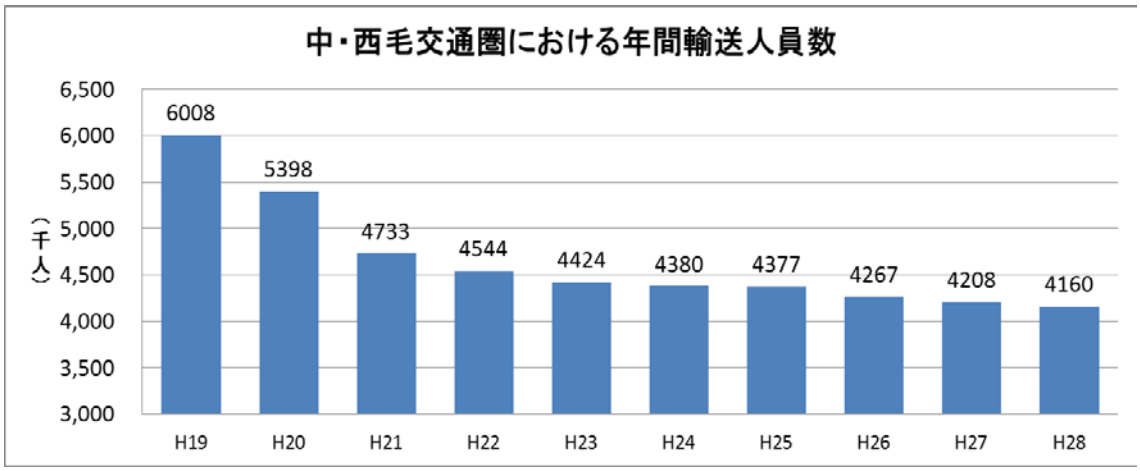


図 2-28　道路網図

資料：デジタル道路地図

(5) タクシー

市内にはタクシー事業者が 10 社あり、ドア・ツー・ドアの個別輸送が提供され、市内の移動を支える交通手段となっているが、輸送人員は減少傾向にある。



※中･西毛交通圏：前橋市、伊勢崎市、佐波郡、高崎市、藤岡市、多野郡、富岡市、甘楽郡、安中市

図 2-29　輸送人員数推移

資料：中・西毛交通圏タクシー準特定地域協議会資料

表 2-1　市内タクシー事業者一覧

会社名	車両数
群中タクシー（株）	24
敷島タクシー（株）	20
県都第一交通（株）	25
東洋タクシー（株）	18
日本中央交通（株）	6
清水タクシー（有）	23
アサカタクシー（株）	56
永井運輸（株）	35
（有）新和タクシー	24
（有）赤城タクシー	9
計	240

資料：群馬県タクシー協会ＨＰ（令和２年１２月現在）

本市では、移動困難者対策として、協力事業者が運行するタクシーを利用する際に、運賃の一部を支援する「マイタク（でまんど相乗りタクシー）」の運行を実施している。対象者は以下のいずれかの条件に該当する方である。

①年齢 75 歳以上の方
②年齢 65 歳以上で運転免許証（普通・準中型・中型・大型免許）をお持ちで無い方
③下記の 1.～8.のいずれかの該当者
　1.身体障害者　2.知的障害者　3.精神障害者　4.発達障害者
　5.要介護、要支援認定者、介護予防・生活支援サービス事業対象者（総合事業）
　6.難病患者　7.小児慢性特定疾病患者　8.妊産婦
④運転免許証を自主返納した方又は失効した方
　※免許失効前に当該免許が取消し等の基準に該当している方は除く

令和元年 4 月から令和 2 年 3 月までの間のマイタクの延べ利用者数は、約 32 万人となっており、1 日あたりの利用者数は、約 870 人程度である。

市外への利用は割合としては非常に少なく、市内で完結する利用が大半である。都市機能誘導区域の本庁地区に関連する利用は、全体の約 50%を占め、群大附属病院を除き、本庁地区の施設である群馬中央病院、赤十字病院など、大きな病院や、スズラン、けやきウォーク前橋などの商業施設が立地するエリアに利用が集中している。

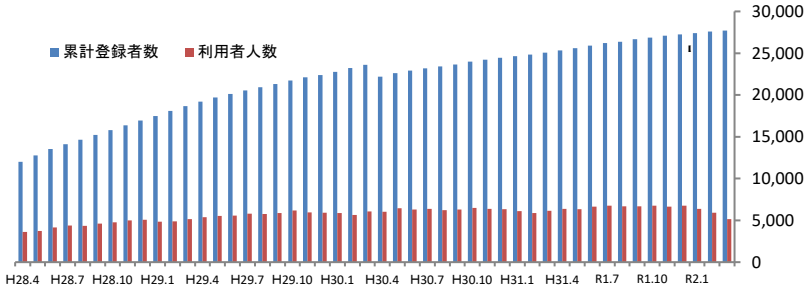


図 2-30　累計登録者と利用者数推移

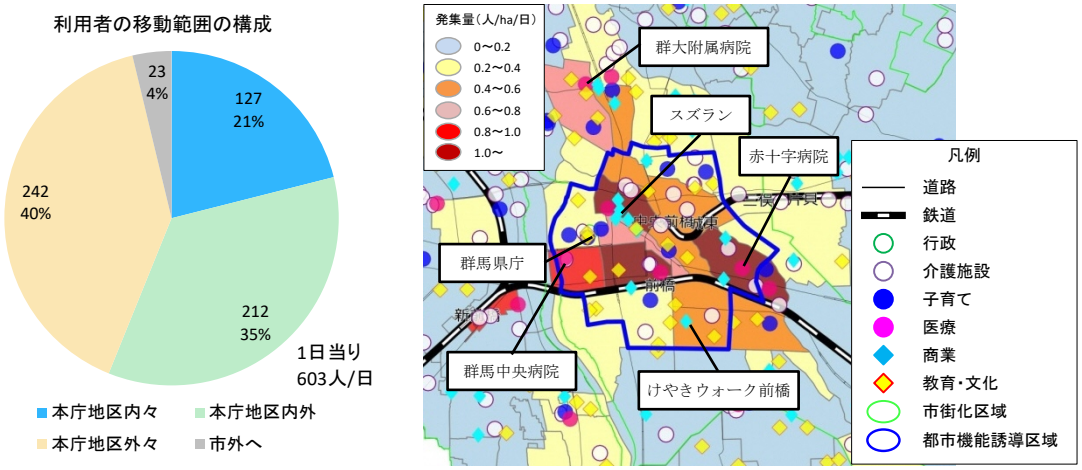


図 2-31　マイタクの利用範囲と本庁地区周辺の町別のマイタク利用状況

資料：前橋市資料

2-4-2 本市全域の公共交通の問題点

(1) 低密度な市街地の外延化と過度な自動車依存の進行

1) 自動車依存の進行状況

モータリゼーションや道路整備の進展に伴い、公共交通機関から自動車への依存度が高まった。移動の制約が低くなり、通勤通学圏や経済活動圏の広がりとともに、市街地の人口密度も低下してきた。

表 2-2　自家用自動車の保有状況

都道府県別の自家用乗用車の普及状況
（軽自動車を含む）

順位	都道府県	1人あたり台数
1	群馬	0.684
	前橋	0.679
2	栃木	0.664
3	茨城	0.661
4	富山	0.657
5	山梨	0.652
・	・	・
・	・	・
47	東京	0.230
	全国	0.477

資料：自動車検査登録情報協会 HP
（平成 29 年 3 月末現在）

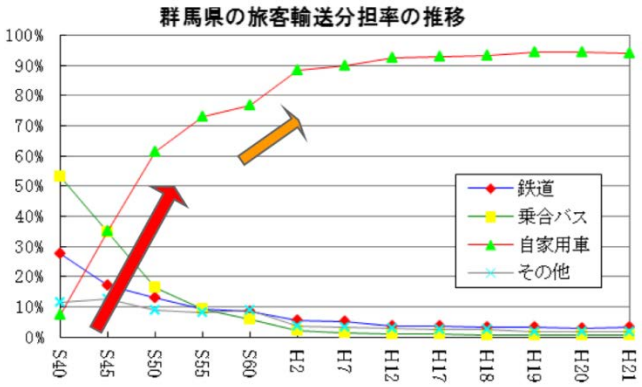


図 2-32　旅客輸送分担率の推移

【参考：　旅客輸送機関別の二酸化炭素排出原単位】

1 人を 1km 運ぶ際に排出される二酸化炭素量を交通機関別に比較すると、自家用乗用車は、バスのおよそ 2.5 倍、鉄道のおよそ 7 倍の二酸化炭素を排出しており、自動車への依存は環境に大きな負荷をかけることになる。

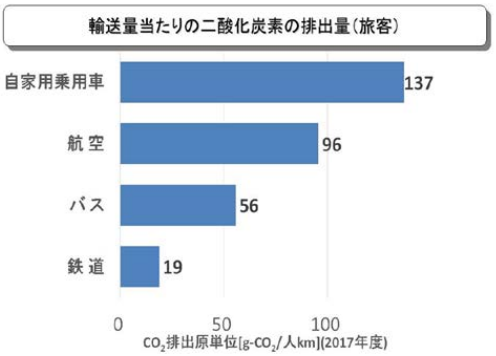


図 2-33 旅客輸送機関別の二酸化炭素排出原単位（2017 年）

資料：国土交通省 HP

2) 高齢者の自動車利用の状況

免許保有人口は令和 2 年に約 24 万人で、人口に対する免許保有率は 70%を超えている。高齢者人口に対する免許保有率は 65.7%であり、同様に高い水準となっている。近年は高齢者人口対する免許保有率は横ばいになっているが、運転免許の返納者が増加していることが理由として考えられ、公共交通の充実が求められる。

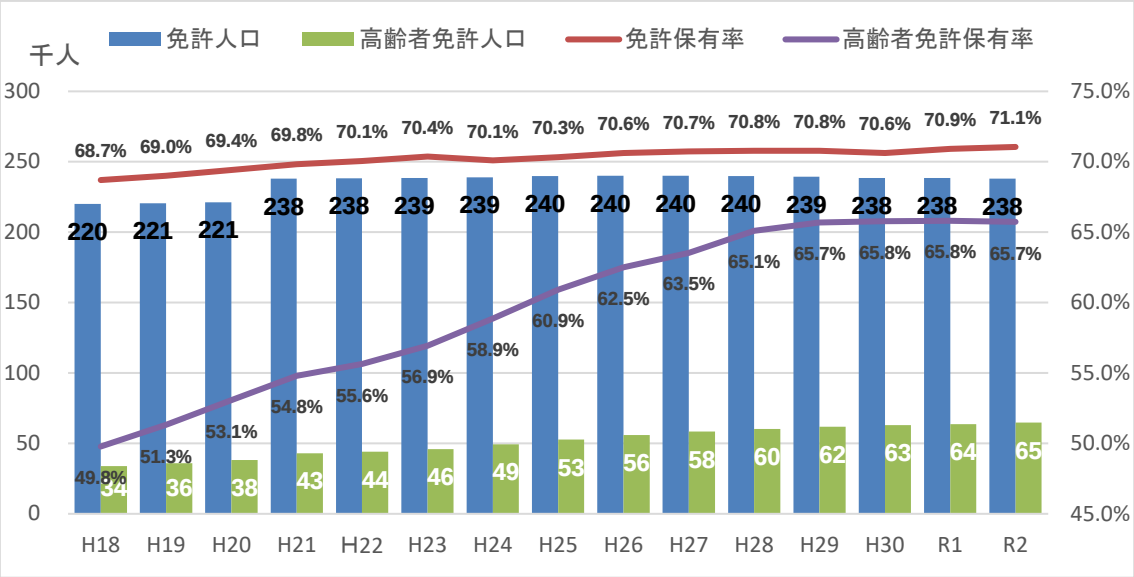


図 2-34　高齢者の運転免許保有人口の推移

資料：前橋市資料

(2) 交通不便地域の存在

1) 鉄道駅圏域及びバス勢圏のカバー率

都市地域（市街化区域及び用途地域指定地域）内における鉄道駅圏域と路線バス圏域を見ると、本庁、上川淵・下川淵、大胡地区では居住人口の 90%以上をカバーしているが、比較的低い地域もあるため全体では 87.1%となっている。一方で、都市地域以外の交通不便地域では、従来の路線バス方式にとらわれない、地域の移動需要の特性に合わせた運行サービス導入を進める必要がある。

また、公共交通不便地域においては、デマンド交通（ふるさとバス、るんるんバス、城南あおぞら号）を運行しているものの、不便地域は依然として残されている状況にある。

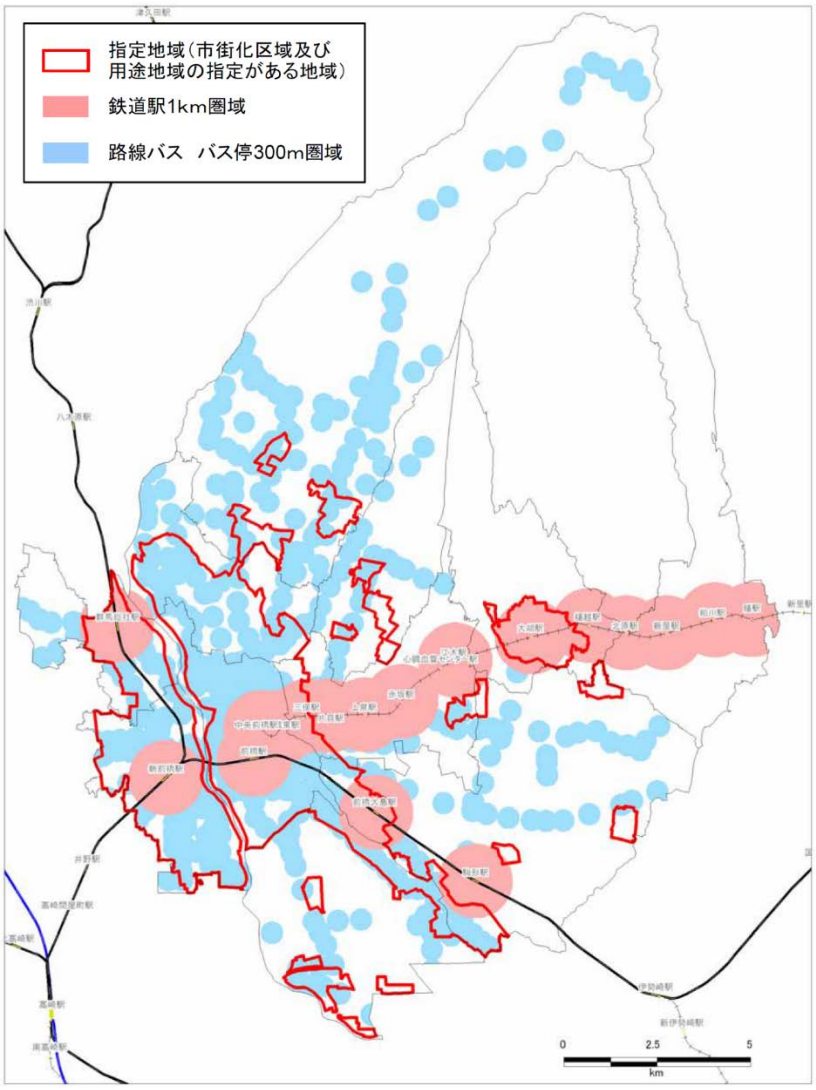


図 2-35　鉄道及び路線バスのカバー圏域

資料：前橋市公共交通マスタープラン（H23）

2) 鉄道駅及びバス停と人口分布

鉄道駅及びバス停の場所と人口分布（平成 27 年 12 月末現在の住基データに基づく 250m メッシュ）とを比較すると、必ずしも鉄道駅圏域やバス停圏域と人口集積の高い地域が一致していない状況が見られる。

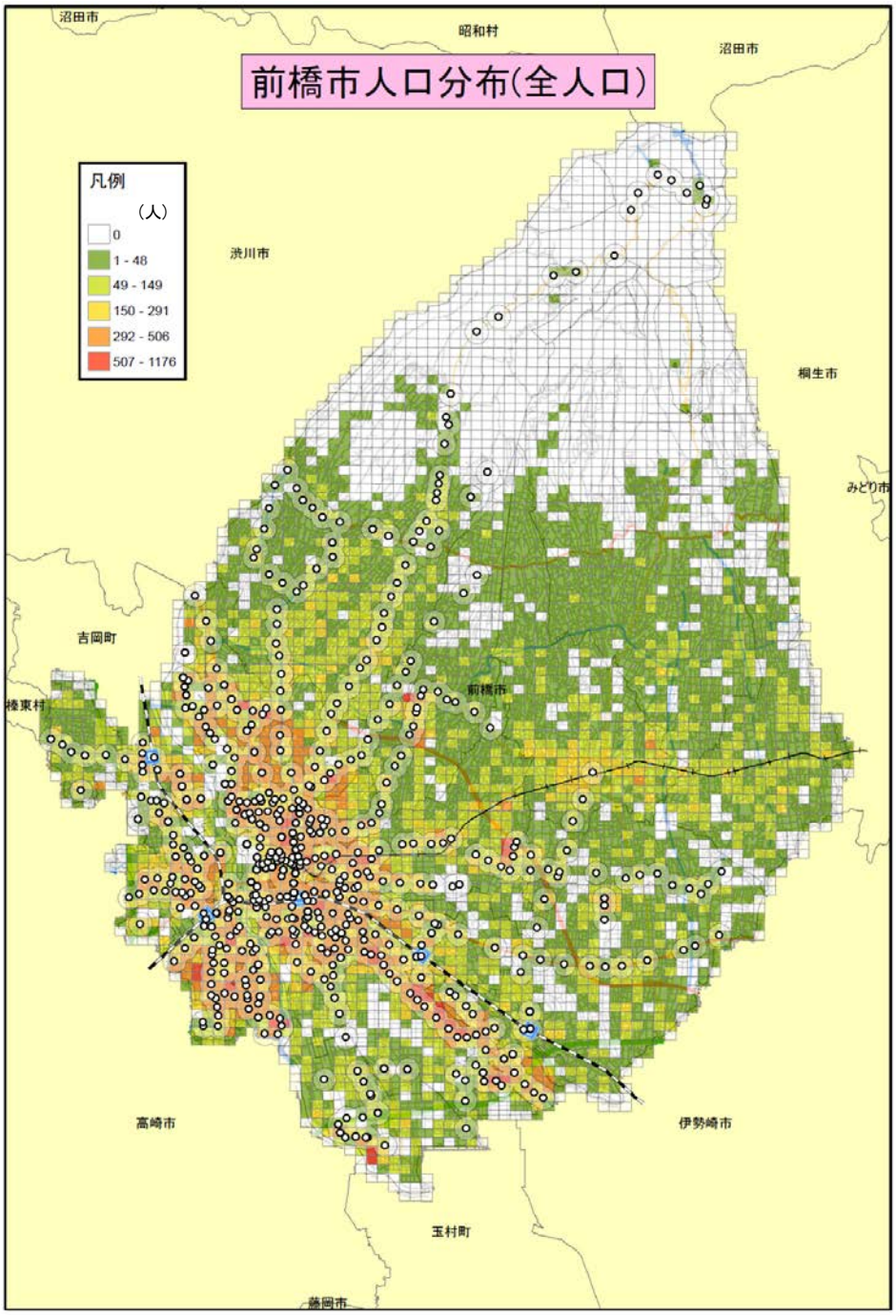


図 2-36　鉄道駅及びバス停と人口分布

資料：前橋市住民基本台帳データ

3) 人口分布と鉄道駅勢圏

人口と鉄道駅分布の相関として、上毛電鉄沿線において人口のはりつきが少ない状況がみられる。また、JR 両毛線の前橋駅から伊勢崎駅間などでは、鉄道駅勢圏外において人口集積が高い地域がみられる。

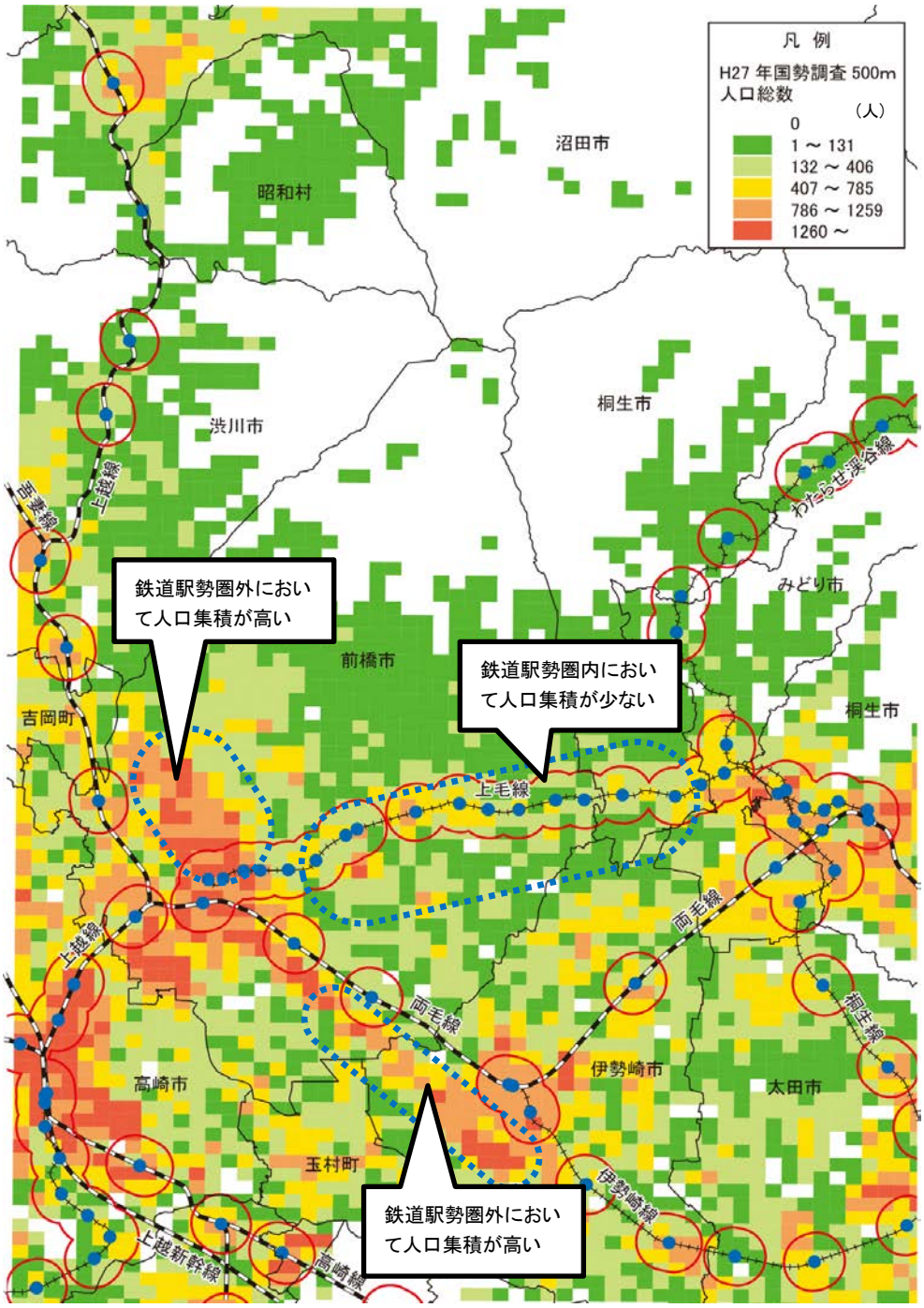


図 2-37　500mメッシュ人口分布と鉄道駅勢圏

資料：国勢調査(H27)地域メッシュ統計

4) バス停 300m 勢圏

【バス停 300m勢圏人口分布状況（全市域）】

住基データ（平成 27 年 12 月末現在）を活用し、全市域のバス停 300m勢圏の人口分布を表すと、次の図のようになる。

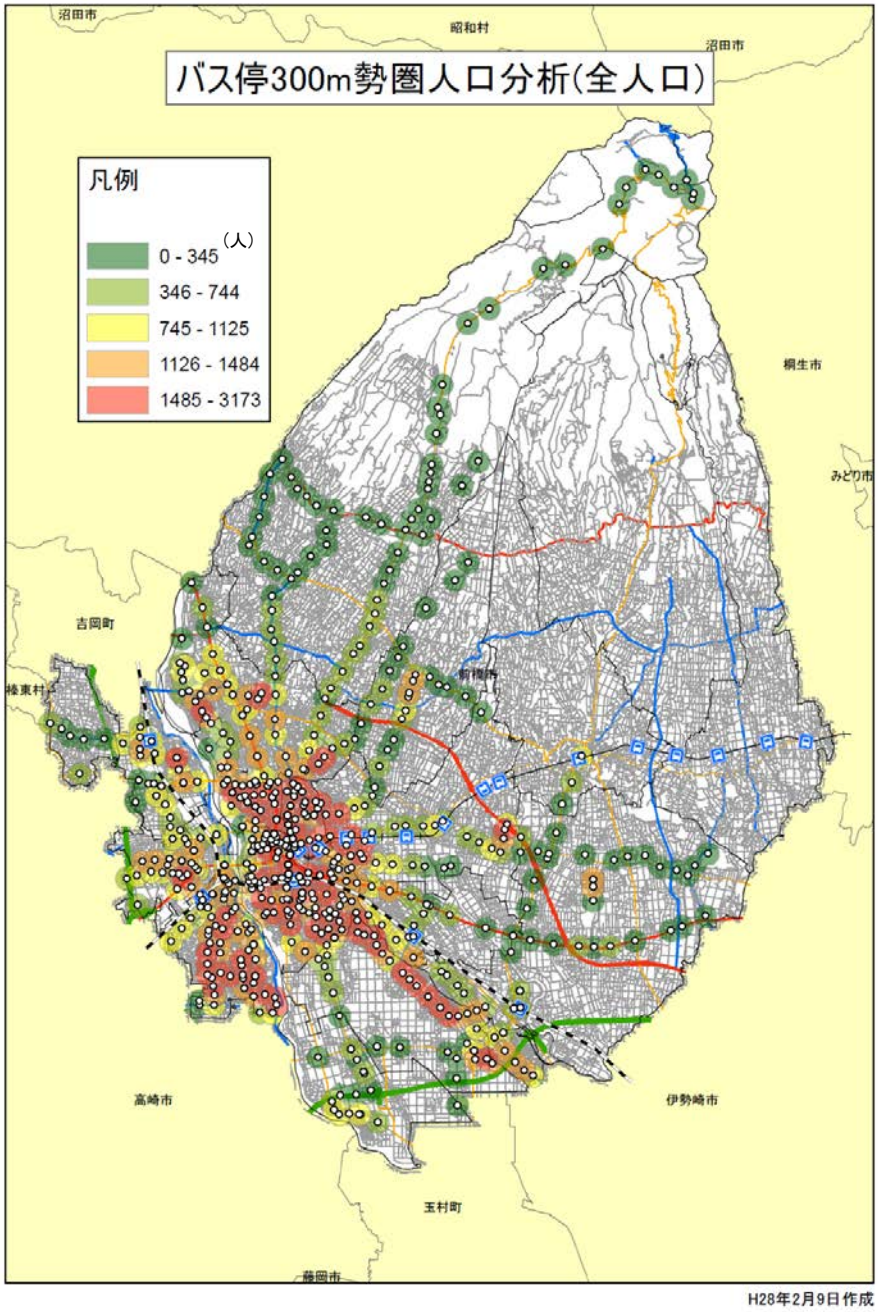


図 2-38　バス停 300m 勢圏人口分布（全市域）

資料：【人口】前橋市住民基本台帳データ
【バス停】国土数値情報

【バス停 300m勢圏人口分布状況（中心部）】

住基データ（平成 27 年 12 月末現在）を活用し、中心部のバス停 300m 勢圏の人口分布を表すと、次の図のようになる。

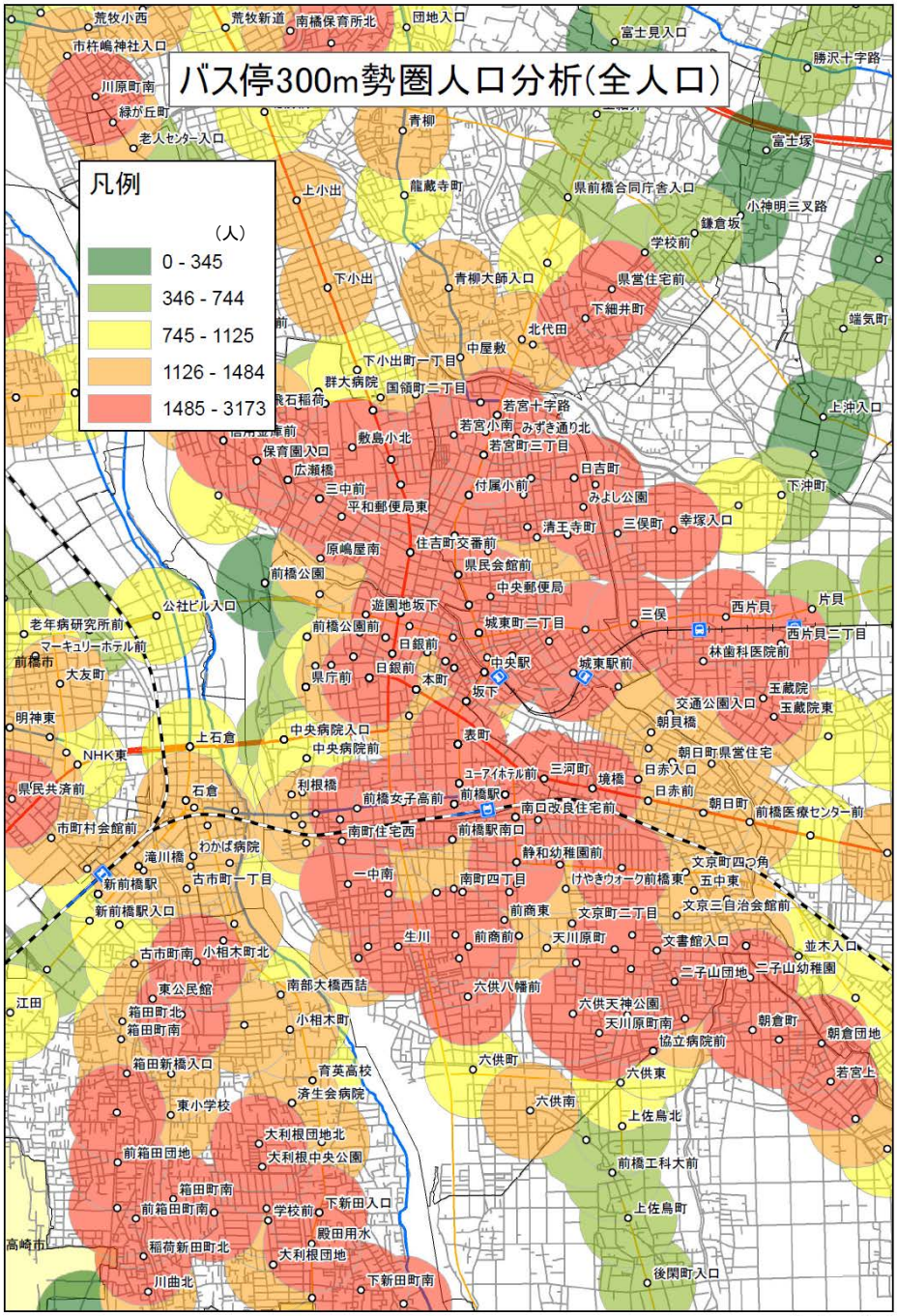


図 2-39　バス停 300m勢圏人口分布（中心部）

資料：【人口】前橋市住民基本台帳データ
【バス停】国土数値情報

(3) 前橋駅へ一極集中するバス路線網

1) 市全域のバス路線の運行状況

本市においては、前橋駅を中心として、放射方向にバス路線が運行されている。このため、市内の環状方向の移動にあたっては、一度中心市街地までアクセスし、バスを乗り継ぐ必要があるなど不便な状況にある。

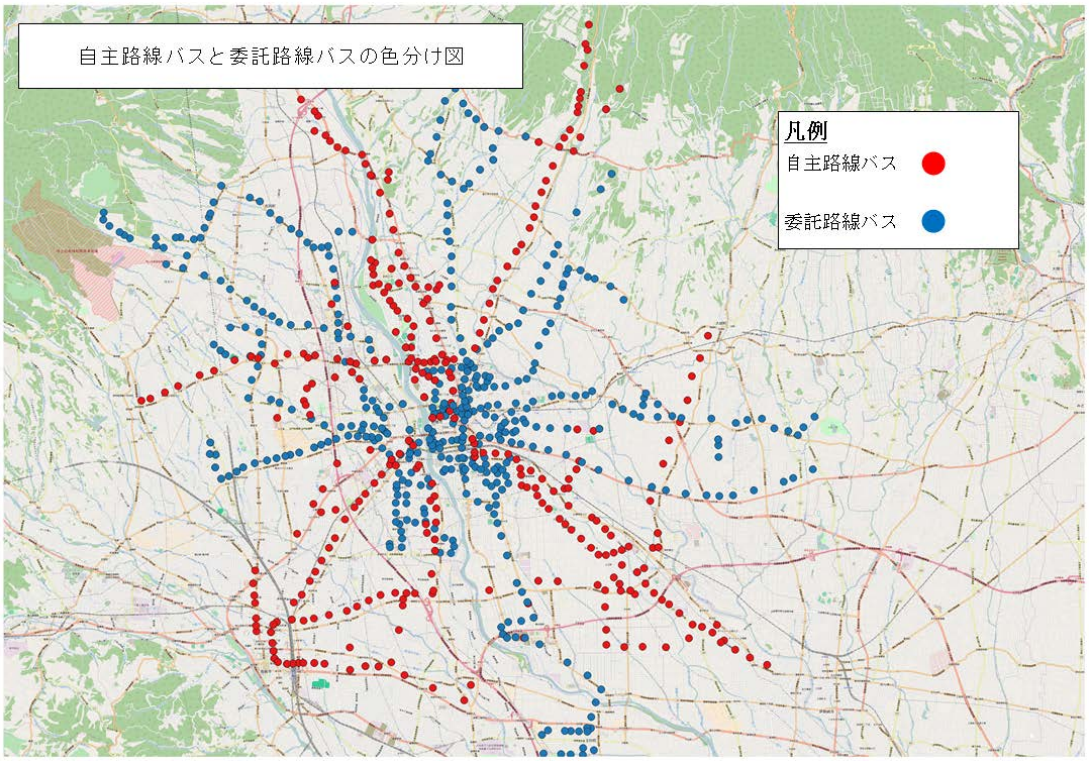
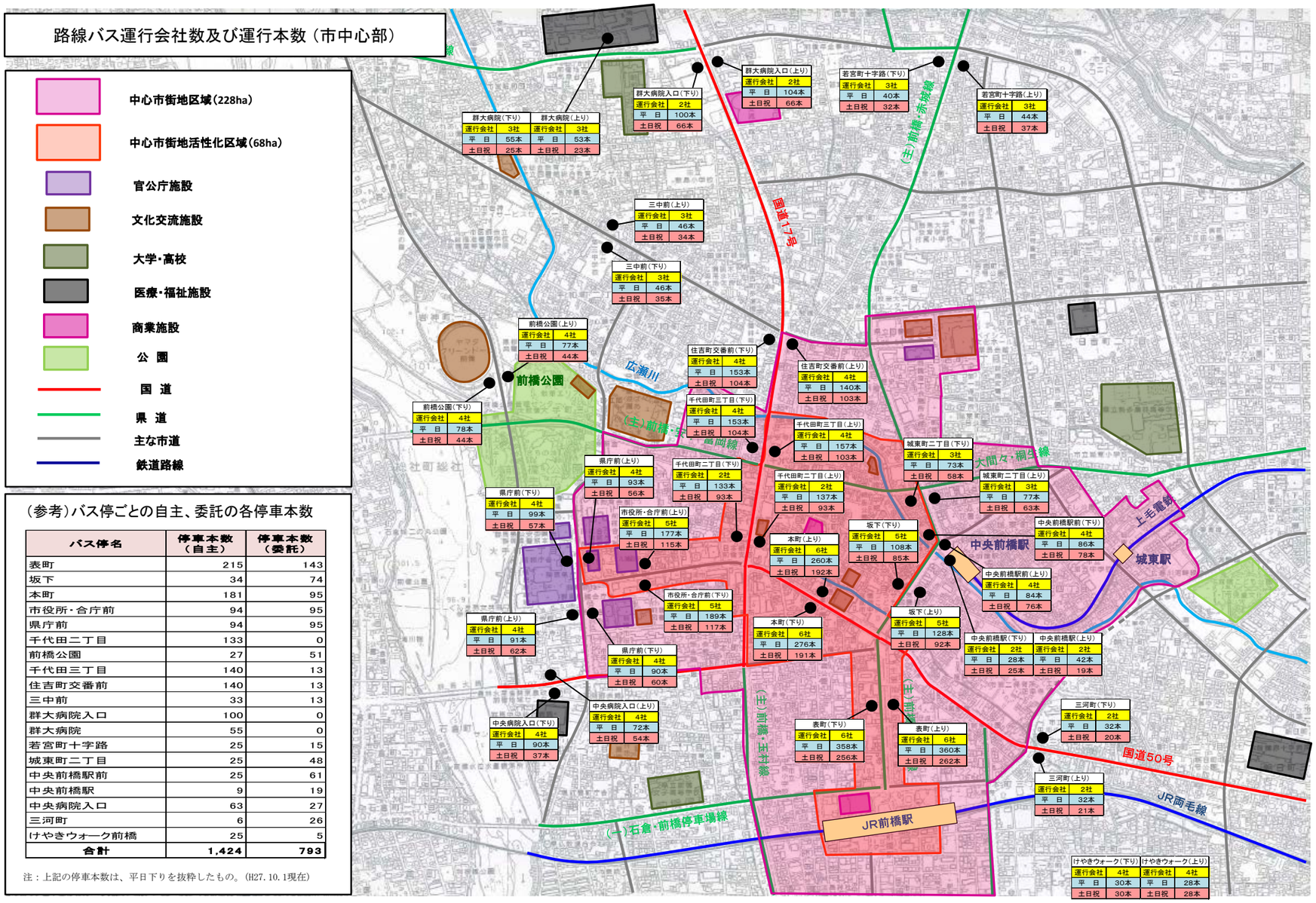


図 2-40　路線バスの運行経路状況

資料：国土数値情報

2) 中心部のバス路線の運行状況

本市の中心部では各事業者が多くの系統を設定しており、各系統の経路が複雑に輻輳している。また、各系統の行き先・経由地に様々なパターンが設定されており、乗るべきバスが非常に分かりにくくなっている。特に、中心市街地活性化区域にあたる前橋駅から本町や県庁前、千代田町三丁目の間には多くの系統が設定されており、このような問題が顕著である。このことで、中心市街地活性化区域におけるバスを利用した回遊が容易ではない状況になっていると考えられる。



（参考）バス停ごとの自主、委託の各停車本数

バス停名	停車本数（自主）	停車本数（委託）
表町	215	143
坂下	34	74
本町	181	95
市役所・合庁前	94	95
県庁前	94	95
千代田二丁目	133	0
前橋公園	27	51
千代田三丁目	140	13
住吉町交番前	140	13
三中前	33	13
群大病院入口	100	0
群大病院	55	0
若宮町十字路	25	15
城東町二丁目	25	48
中央前橋駅前	25	61
中央前橋駅	9	19
中央病院入口	63	27
三河町	6	26
けやきウォーク前橋	25	5
合計	1,424	793

注：上記の停車本数は、平日下りを抜粋したもの。（H27.10.1現在）

図 2-41　中心部におけるバスの運行状況（マイバスを除く）

「表町」バス停には6社の69系統392本が停車し、時間帯別にみても、7時台から19時台までの間で時間あたり20本を超える水準となっている。

ただし、パターンダイヤ化されていないため、運行間隔は不均一である。

表 2-3　路線バス系統数の状況（表町バス停）

関越交通	永井運輸	日本中央バス	群馬中央バス	上信電鉄	群馬バス	合計
22	16	23	3	2	3	69

表 2-4　路線バス本数の状況（表町バス停）

	関越交通	永井運輸	日本中央バス	群馬中央バス	上信電鉄	群馬バス	合計
6時台	2	1	2	3	1		9
7時台	8	4	3	2	2	1	20
8時台	12	10	6	4	1	1	34
9時台	9	6	5	2	1	1	24
10時台	14	7	4	3	2	1	31
11時台	13	6	6	2	1	1	29
12時台	14	6	1	1	2	1	25
13時台	10	5	3	3	1	2	24
14時台	14	6	4	3	1	1	29
15時台	13	7	5	2	1	1	29
16時台	12	7	5	2	1	2	29
17時台	13	9	7	4	1	1	35
18時台	11	5	6	2	1	1	26
19時台	12	8	4	1	2	1	28
20時台	6	4	2	3			15
21時台	3						3
22時台	2						2
合計	168	91	63	37	18	15	392

（平成 29 年 8 月現在）

「本町」バス停においても6社の51系統278本が停車し、時間帯別にみても、7時台から19時台までの間で時間あたり15本を超える水準となっているが、パターンダイヤ化されていないため、運行間隔は不均一である。

表 2-5　路線バス系統数の状況（本町バス停）

関越交通	永井運輸	日本中央バス	群馬中央バス	上信電鉄	群馬バス	合計
18	10	16	2	2	3	51

表 2-6　路線バス本数の状況（本町バス停）

	関越交通	永井運輸	日本中央バス	群馬中央バス	上信電鉄	群馬バス	合計
6時台	2		1	2	1		6
7時台	7	3	4	1	2	1	18
8時台	10	8	4	3	1	1	27
9時台	7	4	3	1	1	1	17
10時台	9	5	2	2	2	1	21
11時台	9	5	4	1	1	1	21
12時台	10	4		1	2	1	18
13時台	6	4	2	2	1	2	17
14時台	10	4	2	2	1	1	20
15時台	9	4	3	1	1	1	19
16時台	7	5	2	1	1	2	18
17時台	9	6	5	3	1	1	25
18時台	7	4	3	1	1	1	17
19時台	8	6	3	1	2	1	21
20時台	4	2		2			8
21時台	3						3
22時台	2						2
合計	119	64	38	24	18	15	278

（平成 29 年 8 月現在）

3) 前橋駅における鉄道・路線バスのダイヤの接続状況

前橋駅における鉄道と路線バスとの接続状況の例として、「県庁前」経由のバスとの接続状況を見ると、多くの列車においては前橋駅に到着後15分以内に接続しているバスが複数ある一方で、9:09着（高崎方面行）のように、接続していない列車もある。

また、バスの発車が21:12までであるため、21:17着以降の列車は接続するバスがない。

前橋駅に到着後、15分以内に路線バスに接続している鉄道本数の割合は、桐生方面が約71%、高崎方面が約80%である。

表 2-7　JR 両毛線の前橋駅到着時刻とバス発車時刻の接続状況①（始発～15 時）

JR前橋駅着時刻		県庁前を経由するバスとの接続状況																
			県庁前経由のバス発車時刻															
桐生方面行	高崎方面行	接続本数	関越交通			永井運輸			日本中央バス			群馬中央バス		上信電鉄	群馬バス
5:39	－	0													
－	5:48	0													
－	－	－										6:15			
6:23	6:22	2							6:30			6:30			
6:40	－	1												6:45	
6:52	6:53	0													
7:06	－	2							7:20			7:15			
7:17	7:15	3							7:20	7:30				7:22	
7:33	－	3				7:38	7:48		7:43						
－	7:35	5				7:38	7:48	7:50	7:43	7:50					
7:47	7:47	5				7:50	8:00		7:50	8:00				7:57	
－	－	－										8:05	8:05		
－	8:03	4				8:07	8:09		8:11						8:10
8:05	－	3				8:09			8:11						8:10
8:20	－	1				8:23									
－	8:23	4	8:30						8:28	8:36				8:35	
8:33	－	4	8:40			8:42	8:45		8:36						
－	8:39	3				8:42	8:45					8:50			
8:50	－	1							9:00						
－	9:09	0													
9:21	－	2				9:25			9:25						
－	9:34	5	9:45			9:45						9:40		9:37	9:45
9:43	－	1							9:55						
9:51	－	4	10:04	10:05					9:55	10:03					
－	10:04	2				10:15								10:17	
10:21	－	5	10:25	10:30					10:30			10:30	10:30		
－	10:34	5	10:45			10:45	10:45							10:45	10:45
10:51	－	1	11:05												
－	11:04	2	11:15			11:10									
－	－	－							11:20					11:22	
11:21	－	6	11:25	11:30		11:35			11:30	11:33		11:25			
－	11:34	2	11:45			11:40									
11:51	－	3	12:05						11:55					12:00	
－	12:04	1	12:10												
－	－	－				12:20									
12:21	－	4	12:25	12:30	12:35							12:25			
－	12:34	2	12:45											12:47	
12:51	－	4	13:05			12:55			13:03						12:55
－	13:04	3				13:10			13:10			13:10			
13:21	－	2	13:25									13:25			
－	13:34	2	13:45											13:45	
－	－	－													13:50
13:51	－	3	14:00	14:05		13:55									
－	14:04	1							14:10						
－	－	－	14:20									14:20			
14:21	－	4	14:25	14:35		14:35			14:34						
－	14:34	4	14:45			14:40						14:45			14:40
14:49	－	2							15:00					14:52	

列車の到着後15分以内に発着する路線バスがないもの

列車の到着後16分以上経過してから発車する路線バス

（平成 29 年 8 月現在）

※JR 両毛線の列車が前橋駅に到着後、3 分～15 分の間に発車するバスの便を「接続している」と判断している。3 分は乗り継ぎ時間を想定している。

表 2-8　JR 両毛線の前橋駅到着時刻とバス発車時刻の接続状況②（15 時～終電）

JR前橋駅着時刻		県庁前を経由するバスとの接続状況																
			県庁前経由のバス発車時刻															
桐生方面行	高崎方面行	接続本数	関越交通			永井運輸			日本中央バス			群馬中央バス		上信電鉄	群馬バス
－	－	－	15:05												
－	15:04	2				15:15						15:10			
15:20	－	2	15:25			15:35									
－	15:32	3	15:45			15:35			15:45						
15:42	－	5	15:45	15:55					15:45	15:53				15:50	
15:59	15:59	5	16:05	16:05		16:05			16:10			16:05			
－	－	－							16:20						16:20
16:21	－	2	16:25	16:35											
－	16:30	3	16:35	16:45		16:40									
16:42	－	3	16:45			16:55								16:47	
－	16:51	3	17:05			16:55						17:00			
－	－	－				17:08									
17:11	17:15	5	17:25			17:25			17:20			17:20		17:20	
17:31	－	6	17:40	17:45					17:34	17:35	17:35	17:45			
－	17:40	5	17:45			17:50	17:51		17:50			17:45			
17:51	－	2	18:05											18:00	
17:59	－	2	18:05			18:10									
－	18:04	1				18:10									
18:13	－	2	18:25						18:20						
－	18:21	3	18:25			18:30						18:35			
18:31	－	4	18:38	18:45					18:45			18:35			
－	18:42	3	18:45						18:45	18:53					
18:43	－	1							18:53						
18:52	－	3	19:03	19:05		19:00									
－	19:00	6	19:03	19:05	19:10	19:15	19:15							19:07	
19:21	19:21	4	19:25	19:35					19:25			19:30			
19:36	19:36	3							19:43	19:45				19:50	
－	－	－	19:57			19:55									19:55
19:56	－	3	20:00			20:05						20:00			
－	20:04	2	20:12			20:10									
20:15	20:14	0													
20:26	－	1										20:40			
20:37	－	1										20:40			
－	20:38	0													
20:52	－	0													
－	21:08	1	21:12												
21:17	－	0													
21:30	－	0													
21:36	－	0													
21:44	－	0													
－	21:47	0													
21:56	－	0													
－	22:12	0													
22:13	－	0													
22:32	－	0													
22:47	－	0													
23:06	－	0													
－	23:17	0													
23:29	－	0													
23:37	－	0													
23:51	－	0													
0:20	－	0													

（平成 29 年 8 月現在）

列車の到着後15分以内に発着する路線バスがないもの

列車の到着後16分以上経過してから発車する路線バス

※JR 両毛線の列車が前橋駅に到着後、3 分～15 分の間に発車するバスの便を「接続している」と判断している。3 分は乗り継ぎ時間を想定している。

表 2-9　各方面の鉄道運行本数と路線バスが接続している鉄道本数

	桐生方面	高崎方面
鉄道の本数	58	41
接続便がある本数	41	33
接続割合	70.7%	80.5%

（平成 29 年 8 月現在）

4) 中心部と郊外部におけるバスの利用状況の差

郊外部と中心部を結ぶ路線には、郊外部と中心部における利用状況との差が大きいものの、全区間を通じほぼ同じサービスレベルで運行されているものがある。

また、郊外部区間の利用者は周辺住民が多く、中心部では前橋駅で鉄道から乗り継ぎ、市役所・合庁前や県庁前まで通勤利用する人が多いと考えられ、一つの路線で多様な需要を支えていると考えられる。

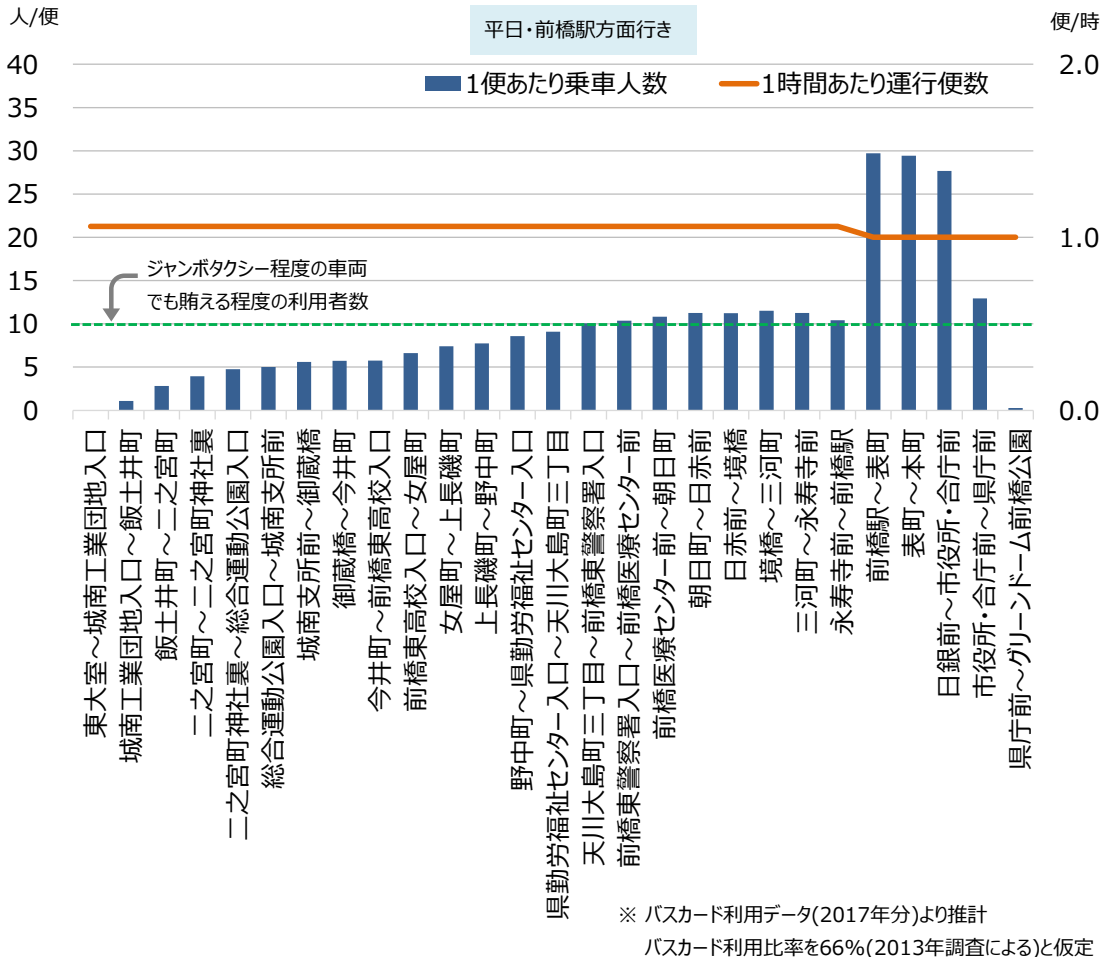


図 2-42　路線バスの利用状況の一例（東大室線・平日・前橋駅方面行き）

2-4-3 中心市街地の交通の問題点

(1) 中心市街地におけるバス停の分散

県庁や中央前橋駅などでは、系統によりバス停が分散しており、乗車しようとするバスがどこから発車するのか分かりづらい。

中央前橋駅では、駅前ロータリー内外に分かれてバス停が設置されており、列車との乗り継ぎが不便な状況にある。

図 2-43　バス停配置図（県庁前）

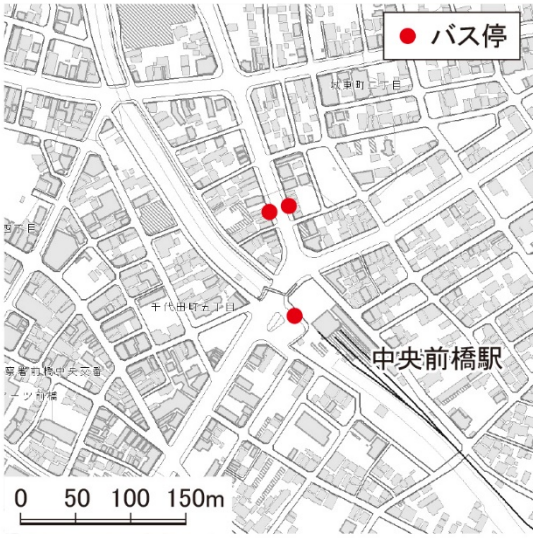


図 2-44　バス停配置図（中央前橋駅）

(2) ネットワーク化されていない鉄道網

現状において、JR前橋駅と上毛電鉄中央前橋駅の間はシャトルバスによって連絡されているが、直接の乗り入れが行われておらず、鉄道網のネットワーク化が図られていない状況にある。

(3) その他の課題

本市においては、中心市街地と官公庁地区、鉄道駅等が離れて立地しているため、地域間を移動する際の抵抗感が大きい。

また、地域間を結ぶ上でポイントとなる本町二丁目交差点は形状が複雑である上に、交通量が多く、渋滞が発生している。さらに、街並みの連続性を分断しており、歩行者の平面横断もできないなど、地域間を移動する際のネックとなっている。

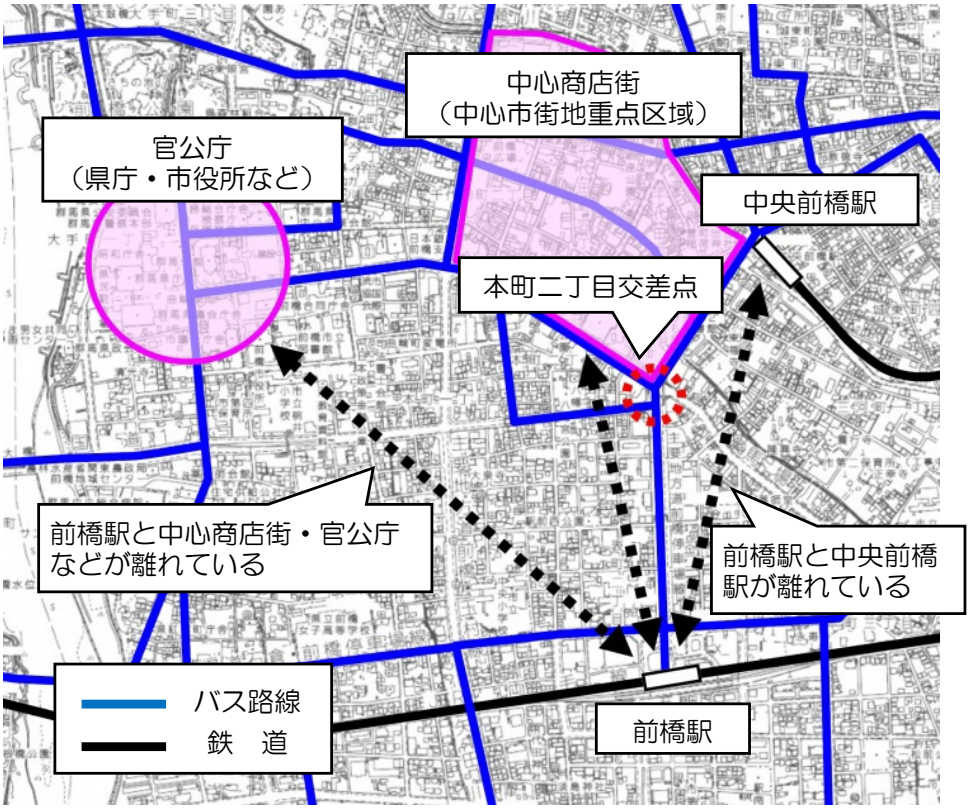


図 2-45　中心市街地の機能立地状況

3. 人々の移動の実態及び公共交通に対する市民の意向

3. 人々の移動の実態及び公共交通に対する市民の意向

3-1　人々の移動の実態

3-1-1 データ概要

(1) 使用データ概要

平成 27 年度に実施された群馬県パーソントリップ調査を用いて、本市における人の移動実態を分析する。

群馬県パーソントリップ調査の概要は以下のとおりである。

表 3-1　群馬県パーソントリップ調査の概要

調査主体	群馬県
調査時期	平成 27 年 10,11 月
調査対象圏域	前橋市、高崎市、桐生市、伊勢崎市、太田市、館林市、渋川市、藤岡市、富岡市、安中市、みどり市、榛東村、吉岡町、下仁田町、甘楽町、玉村町、板倉町、明和町、千代田町、大泉町、邑楽町、足利市

(2) 分析対象データの抽出条件

本市の移動実態の分析にあたり、以下の条件で平成 27 年度群馬県パーソントリップ調査データより分析用データを抽出する。

表 3-2　分析対象データの抽出条件

No	抽出条件	対象
1	前橋市で発 or 着のトリップ	○
2	前橋市を通過する(乗換のある)トリップ	×
3	上記以外	×

【参考】

トリップ：　人がある目的をもって、ある地点からある地点へと移動する単位を「トリップ」といいます。

代表交通手段：　1 回のトリップでの代表的な交通手段を示します。複数の交通手段を用いる場合は、優先順位の高い交通手段を指します。

（優先順位：鉄道＞バス＞自動車＞二輪車＞徒歩）

例：下記の様な移動（徒歩⇒バス⇒徒歩）の場合の代表交通手段は「バス」となります。

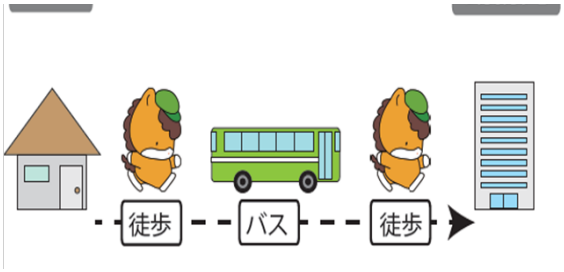


図 3-1 トリップの概念

出典：群馬県総合都市交通計画協議会 HP

3-1-2 本市全体の移動実態

(1) 交通手段分担率

- 自動車の分担率があらゆる移動目的で高く、自動車利用を前提とした生活スタイルが定着している。一方で、バスの分担率は極めて低く、最も高い通学で約 1%であり、公共交通の利便性を高めて、自動車依存抑制が求められる状況である。

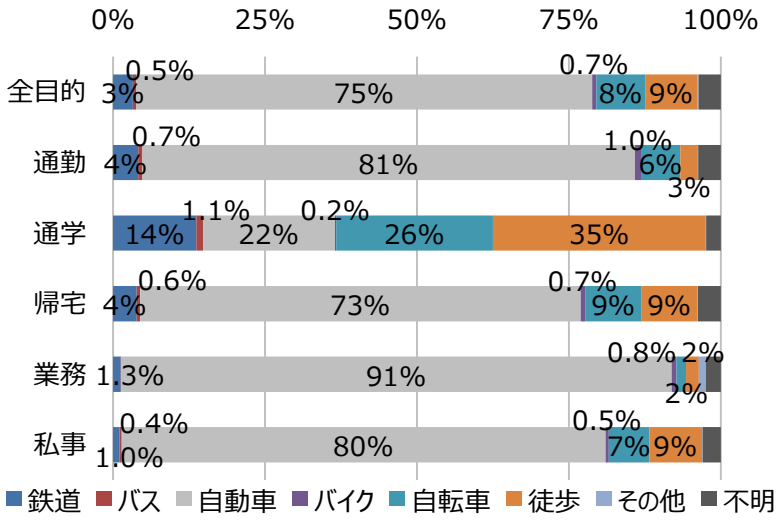


図 3-2　代表交通手段分担率

資料：平成 27 年度群馬県パーソントリップ調査

(2) 地域間の移動状況

1) 全手段

- 郊外部における動きが多く、一方で中心部の動きは少なくなっている。
- 市の外縁部や市外からのトリップは、中心部へ向かわず郊外で止まっている。

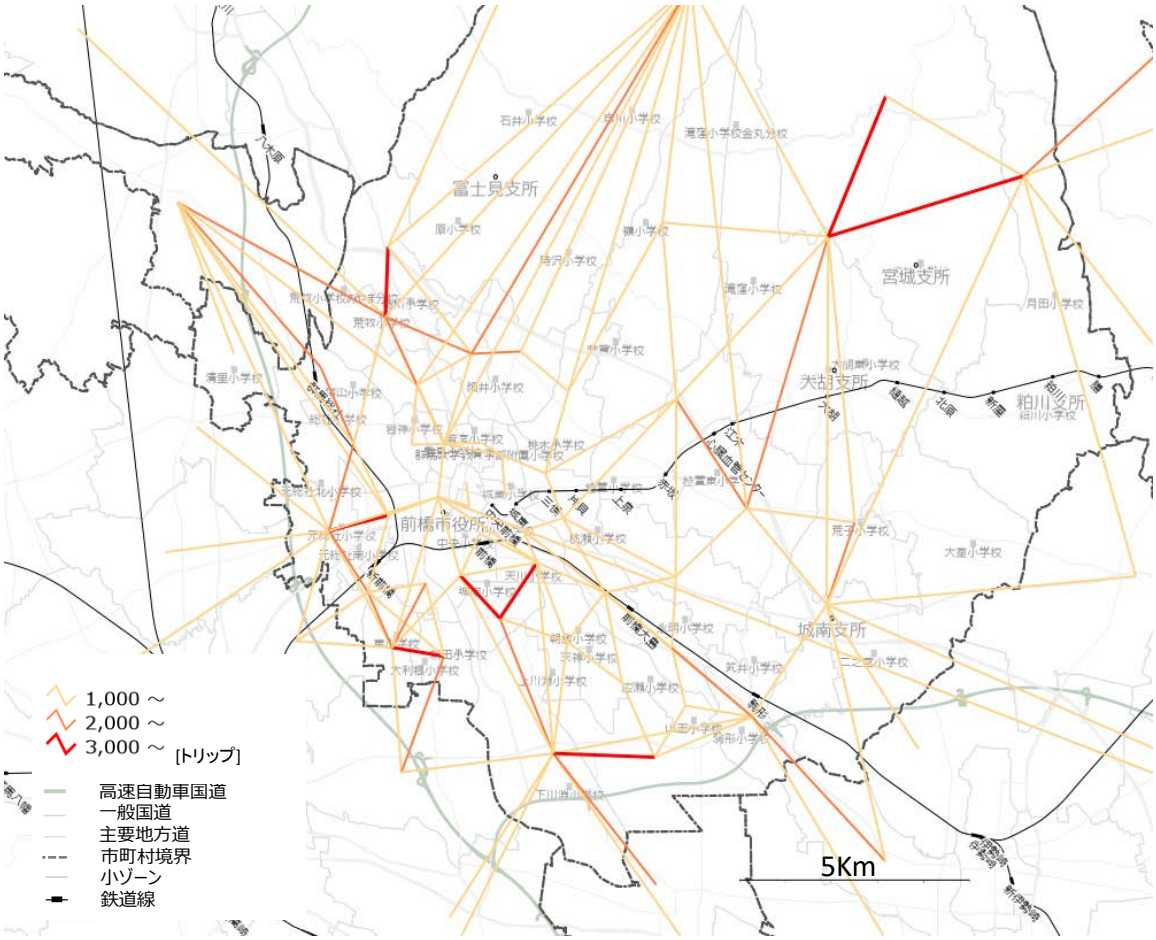


図 3-3　地域間トリップ数（全手段）

資料：平成 27 年度群馬県パーソントリップ調査

2) バス

- 市の北側と前橋駅を結ぶトリップが多い。

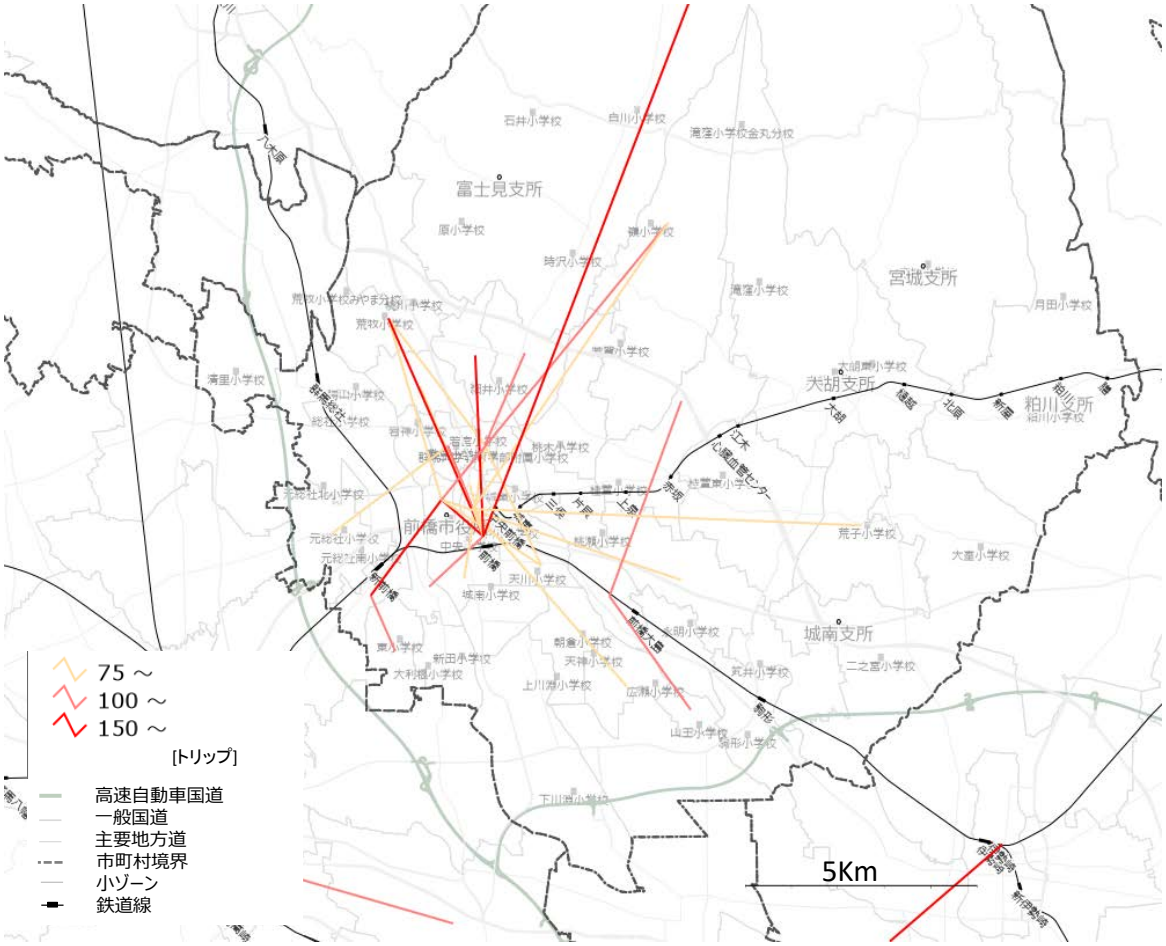


図 3-4　地域間トリップ数

（代表交通手段：バス及び鉄道端末交通手段：バス）

資料：平成 27 年度群馬県パーソントリップ調査

3) 自動車

- 郊外における動きが多く、中心部では自動車はあまり利用されていない。
- 市の外縁部や市外からのトリップは、中心部へ向かわず郊外で止まっている。

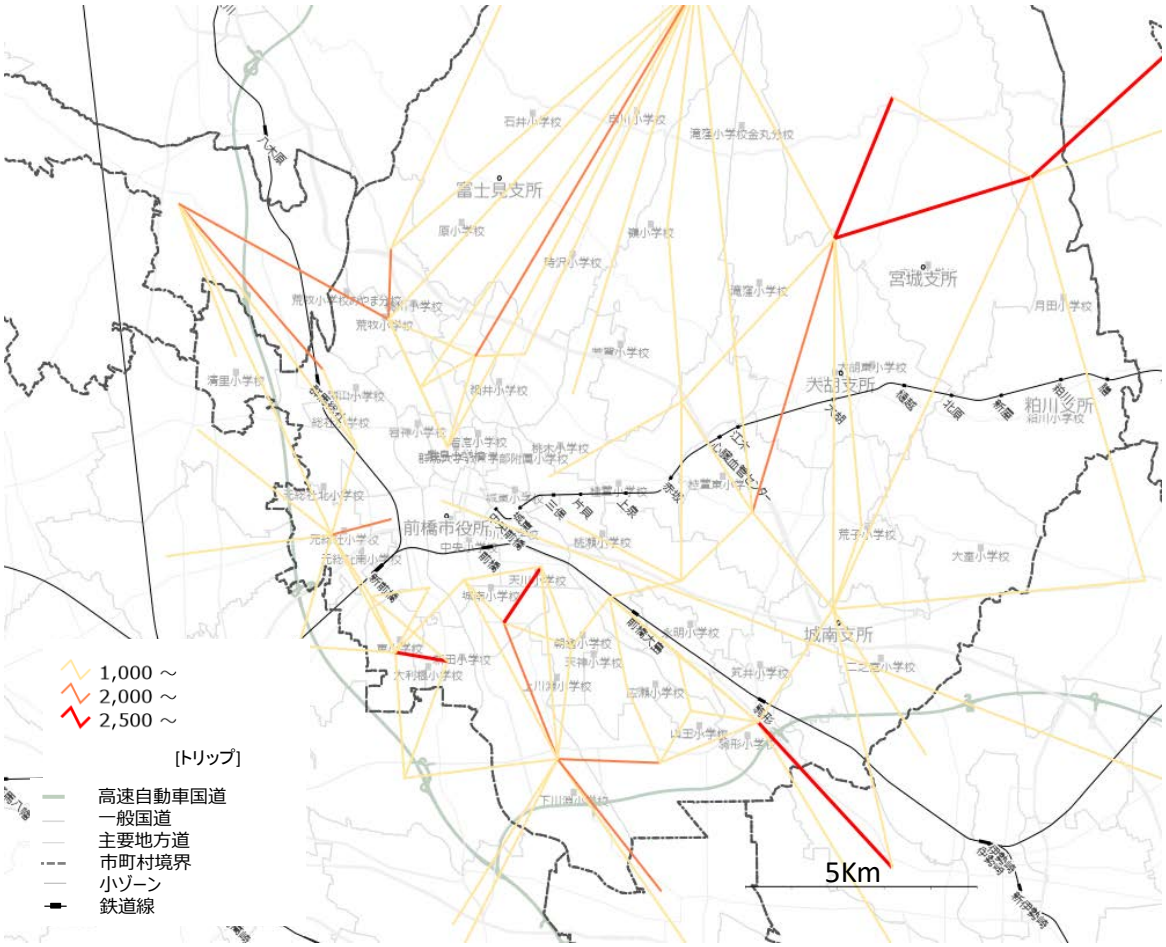


図 3-5　地域間トリップ数

（代表交通手段：自動車及び鉄道端末交通手段：自動車）

資料：平成 27 年度群馬県パーソントリップ調査

3-1-3 公共交通の需要に関する分析

(1) 現況のバスの需要

1) 移動目的構成比

- バス利用時の移動目的は通勤・通学が 32%で私事が 23%である。
- これは全目的の通勤・通学 20%、私事 30%と逆転した構成比である。

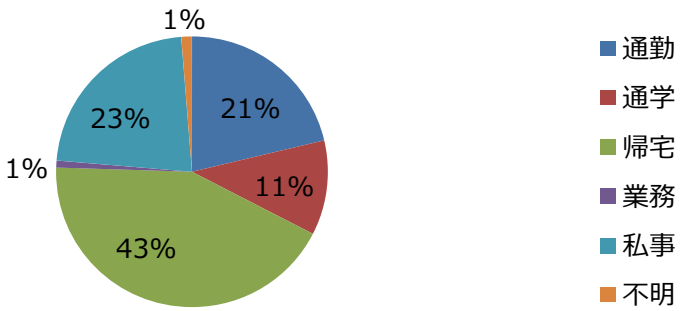


図 3-6　移動目的構成比（代表交通手段：バス）

資料：平成 27 年度群馬県パーソントリップ調査

2) 利用時間帯の分布

- 午前 7,8 時台が朝のラッシュとなっており、午前 8 時台は一日を通して最も多い。
- 夕方のラッシュは 16 時台から始まっている。

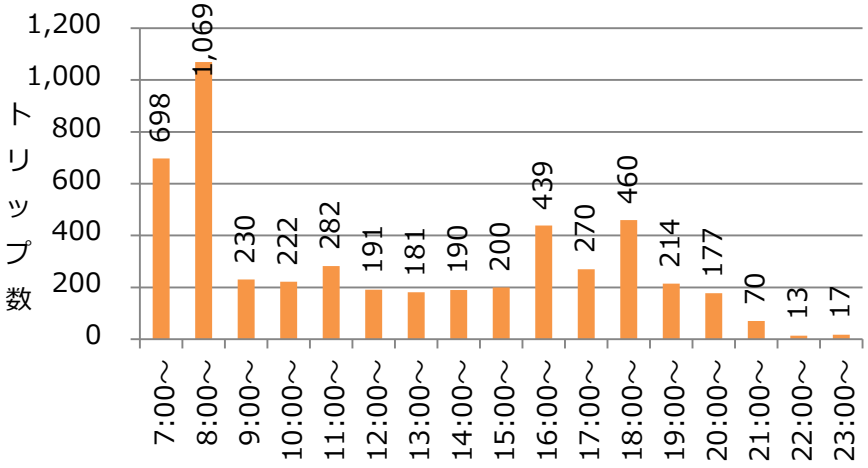


図 3-7　バスの利用時間帯分布（代表交通手段：バス）

資料：平成 27 年度群馬県パーソントリップ調査

3) 地域別の発生集中密度

- バスの利用の多いエリアは、中心部である前橋駅の北側に集中し、さらに南北方向に広がっている。
- その他、群馬大学荒牧地区や駒形バイパス方面でも一定の利用が見られる。

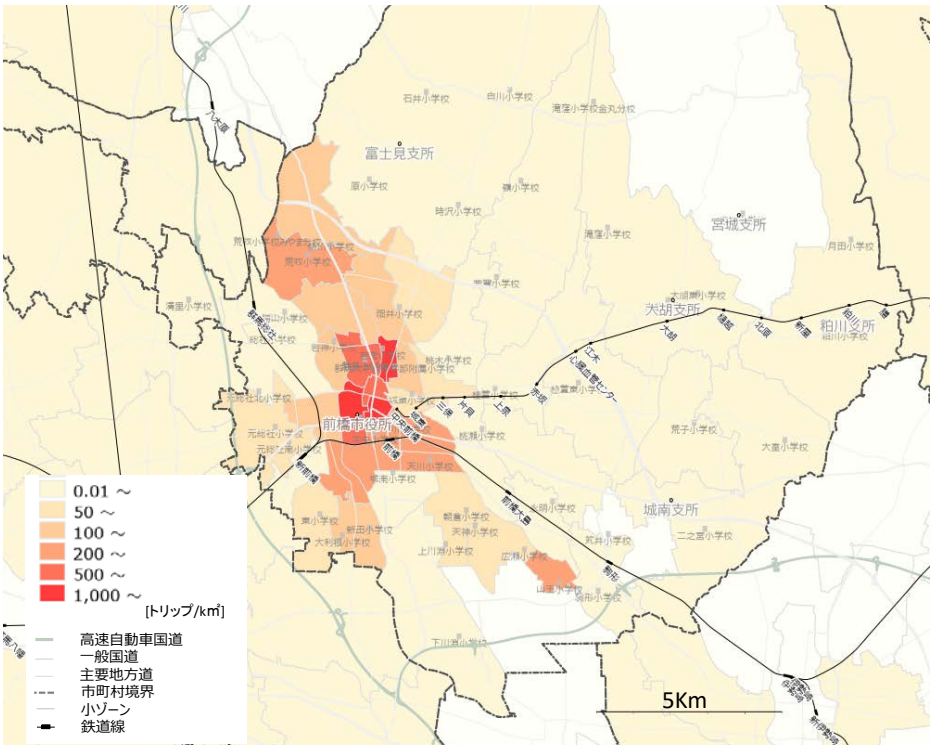


図 3-8　地域別発生集中密度

（代表交通手段：バス及び鉄道端末交通手段：バス）

資料：平成 27 年度群馬県パーソントリップ調査

(参考：発生集中量の計算条件)

発生集中量の算定にあたっては、下図のとおり、代表交通手段でバスを利用しているものに加え、端末交通手段としてバスを利用して鉄道駅へ向かっているトリップを対象とした。

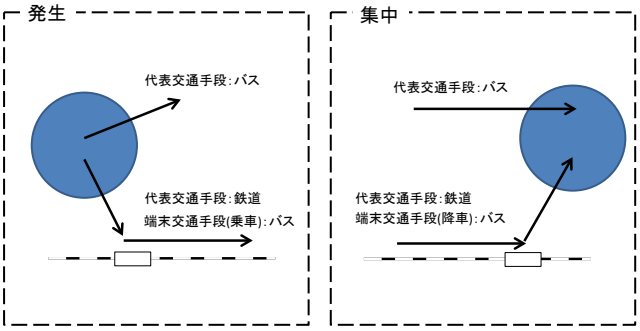


図 3-9　発生集中量の計算条件（イメージ）

(2) 現況の鉄道の需要

1) 駅別乗降客数

- 前橋駅の利用が最も多く、次いで新前橋駅、駒形駅、前橋大島駅、群馬総社駅の順であり、JR 線の駅が上位 5 駅を占めている。
- 上毛電鉄中央前橋駅は群馬総社駅に次ぐ乗降客数である。

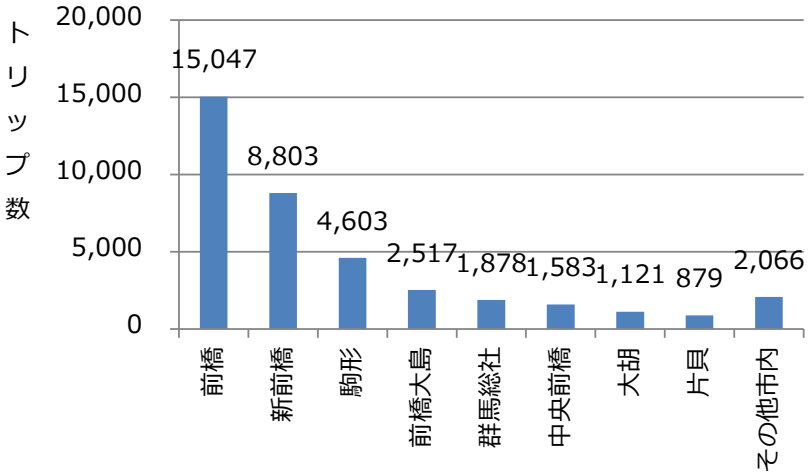


図 3-10　駅別乗降客数

資料：平成 27 年度群馬県パーソントリップ調査

2) 駅別端末手段別分担率

- 駅別端末手段別分担率をみると、徒歩と自転車の分担率が高い。

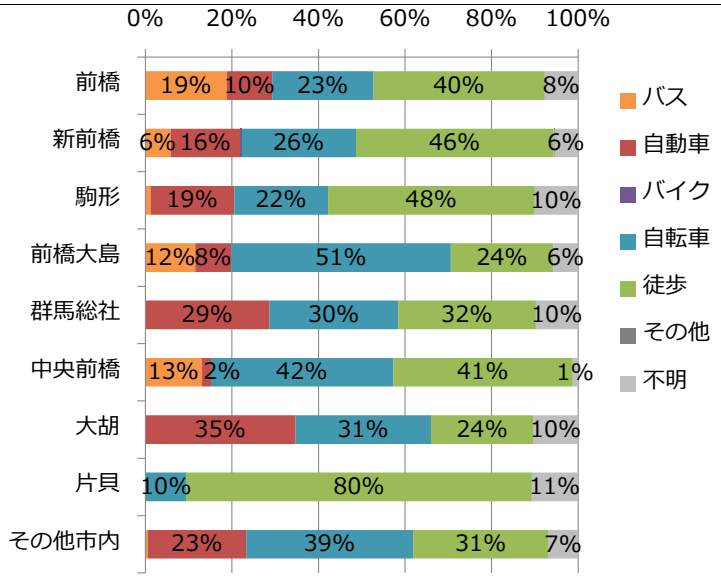


図 3-11　駅別端末手段別分担率

資料：平成 27 年度群馬県パーソントリップ調査

3-1-4 公共交通の潜在的な需要

(1) 運転免許保有による外出の状況

1) 外出率

- 運転免許を保有しない人は外出率が低い。自動車を自ら運転できないことが外出の障壁になっていると考えられる。

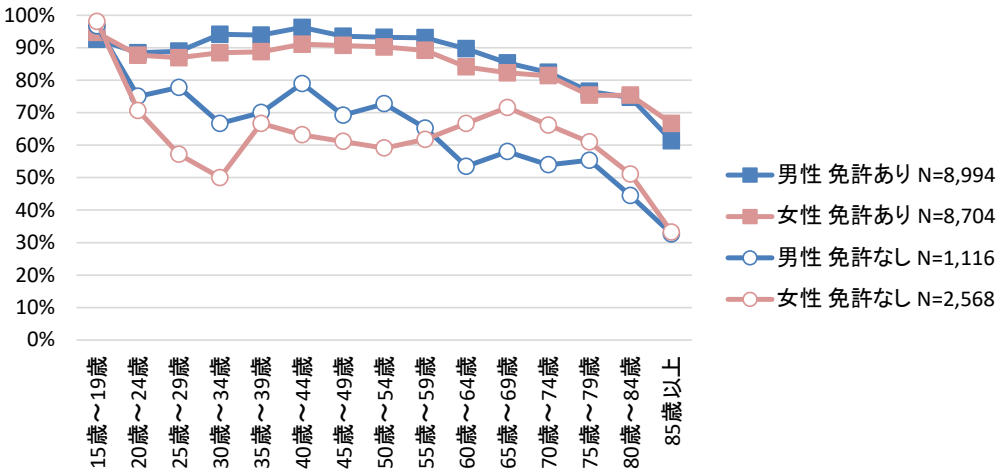


図 3-12　性別 年齢階層別 運転免許保有有無別 外出率

資料：平成 27 年度群馬県パーソントリップ調査

2) 交通手段分担率

- 運転免許を保有していない人でも自動車の分担率が最も大きいことから、免許を持たない交通弱者（高齢者や学生など）が、家族の運転する自動車で移動しているなど、送迎の負担が大きくなっていることが考えられる。

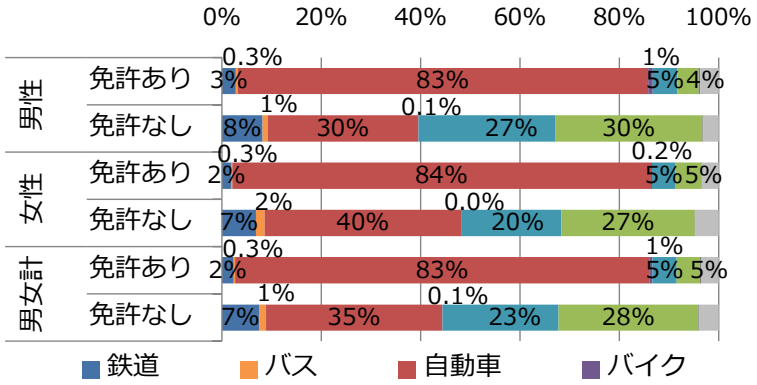


図 3-13　性別 運転免許保有有無別 交通手段分担率

資料：平成 27 年度群馬県パーソントリップ調査

3-1-5 高齢者等の外出の状況

(1) 運転免許非保有高齢者の分布

- 大胡地区など比較的郊外のエリアは、運転免許を持たない高齢者を多数抱えている。
- 一方、人口密度に換算すると中心部の方が高密度となっている。

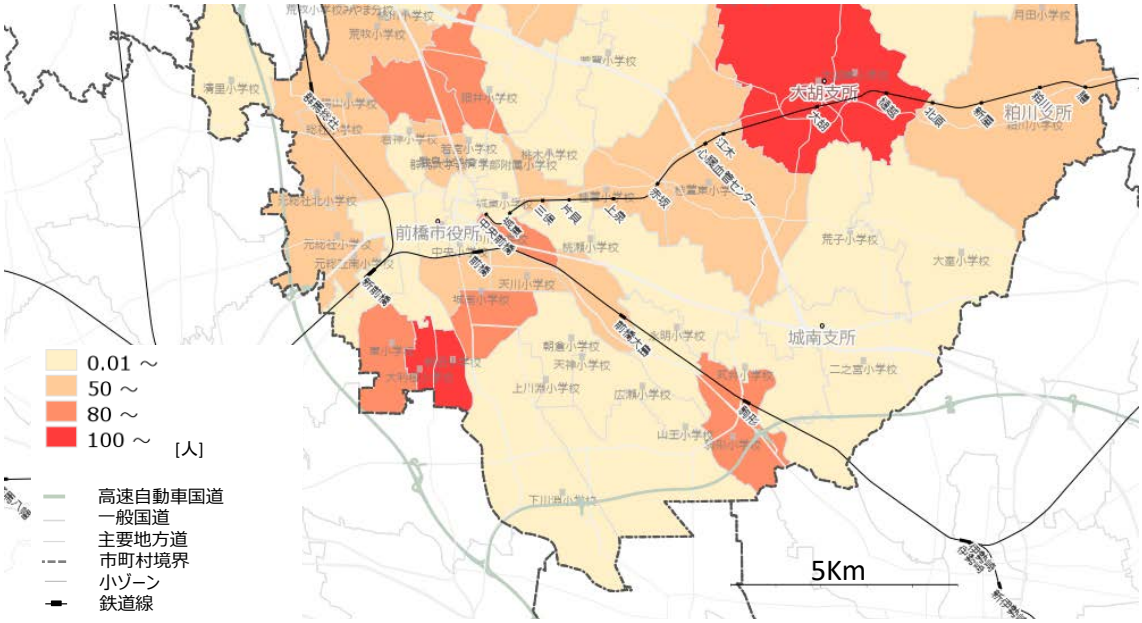


図 3-14　地域別の運転免許非保有高齢者数

資料：平成 27 年度群馬県パーソントリップ調査

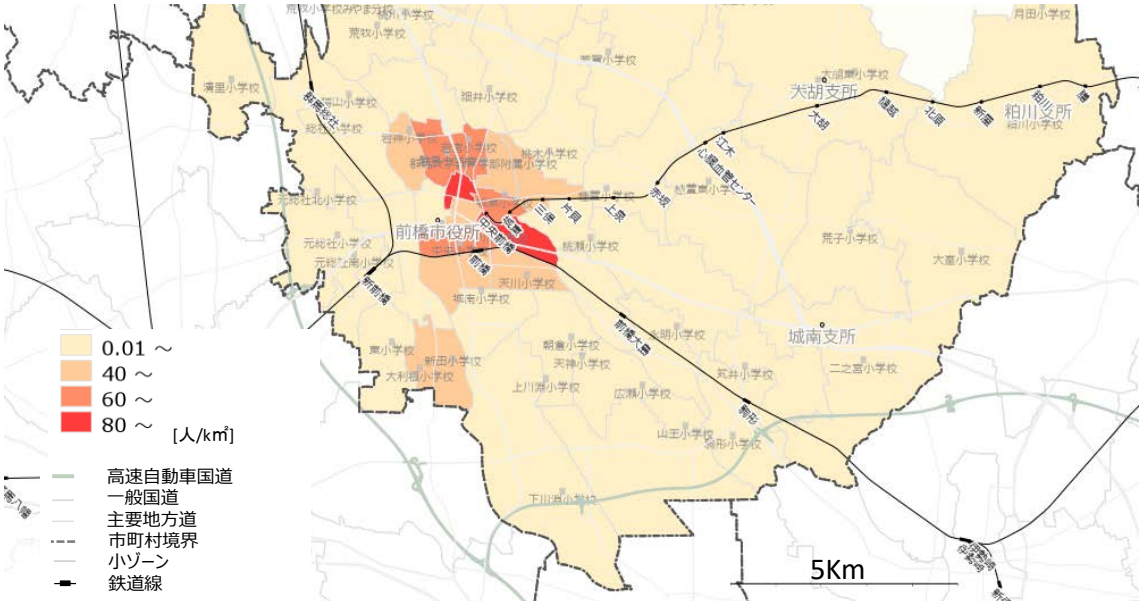


図 3-15　運転免許非保有高齢者の人口密度

資料：平成 27 年度群馬県パーソントリップ調査

(2) 高齢者の外出率

- 高齢者において、運転免許及び自動車を保有する場合は外出率が 80%であるのに対し、運転免許を持たない場合は、外出率が 49%にまで低下する。
- また、運転免許を持たない高齢者は、外出する場合においても、他の誰かの運転する自動車に同乗する場合が多く、自立的な移動が困難な状況にあると考えられる。

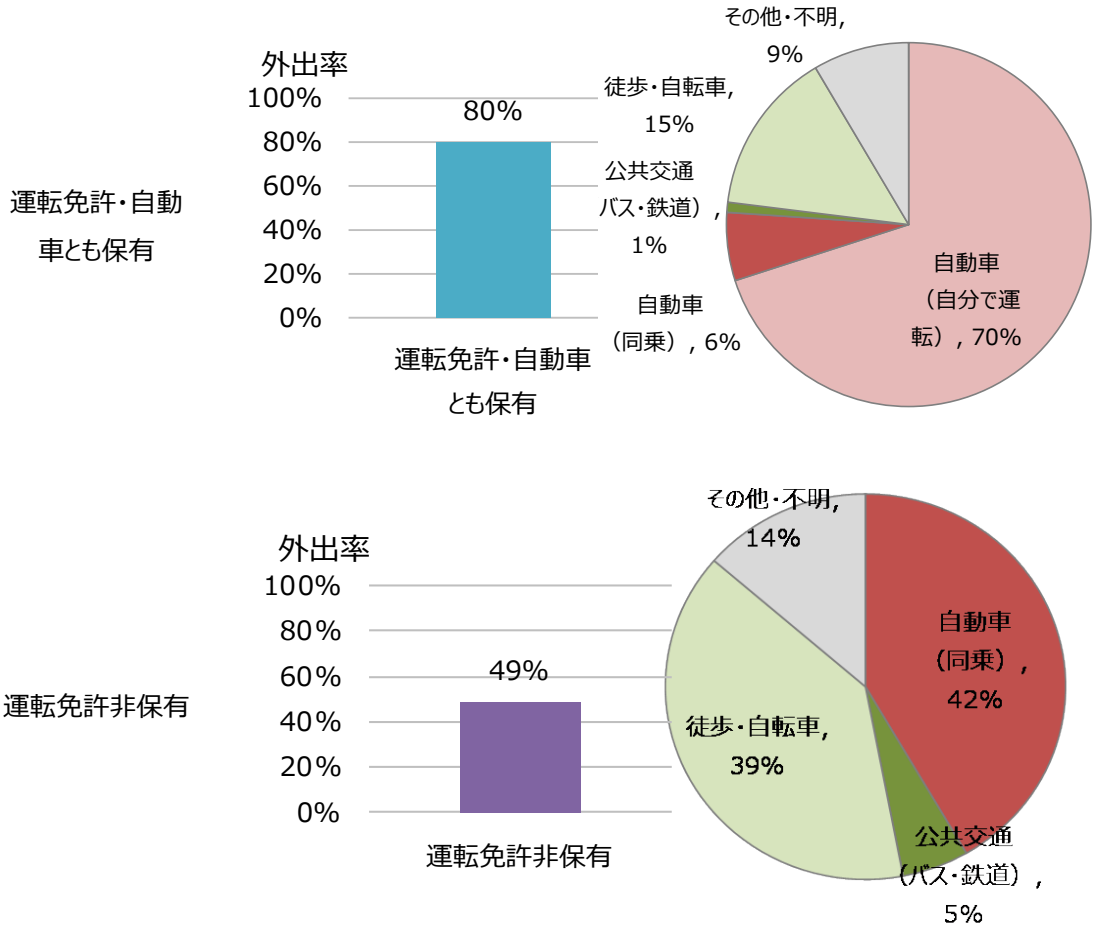


図 3-16　高齢者の外出率及び代表交通手段分担率

資料：平成 27 年度群馬県パーソントリップ調査

3-1-6 前橋市立地適正化計画における拠点地域へのアクセス状況

(1) 前橋市立地適正化計画における都市機能誘導区域の検討状況

前橋市立地適正化計画において、都市機能誘導区域とされている地域への移動の様子について分析する。

表 3-3　前橋市立地適正化計画における都市機能誘導区域

拠点種類	拠点名
中心拠点	本庁地区
地域拠点	新前橋駅周辺地区
	大胡地区
	前橋南部地区
生活拠点	群馬総社駅周辺地区
	前橋大島駅周辺地区
	駒形周辺地区

(2) 各拠点地域への集中量

- 本庁地区への集中量は約 20 万トリップあり、その他の拠点地域への集中量を大きく上回る。

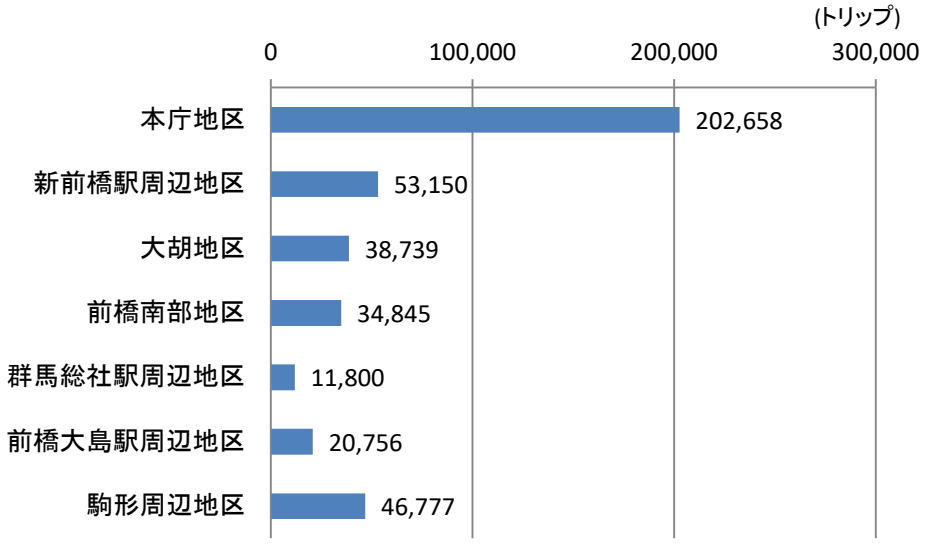


図 3-17　拠点地域への集中量

資料：平成 27 年度群馬県パーソントリップ調査

(3) 拠点地域への交通手段分担率

- いずれのゾーンにおいても、自動車の分担率が最も高い一方で、バスの分担率は極めて低い。

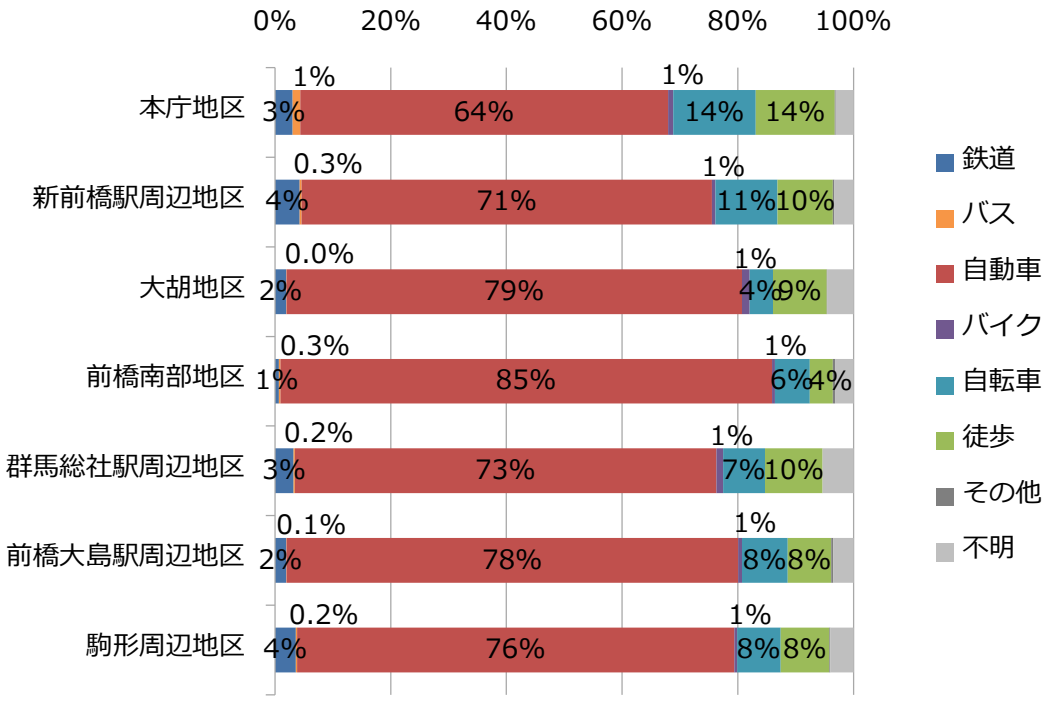


図 3-18　拠点地域への交通手段分担率

資料：平成 27 年度群馬県パーソントリップ調査

(4) 拠点地域の後背圏

1) 本庁地区

- 本庁地区へのトリップは、地区内部での動きが多く、周辺への後背圏の広がりは小さい。

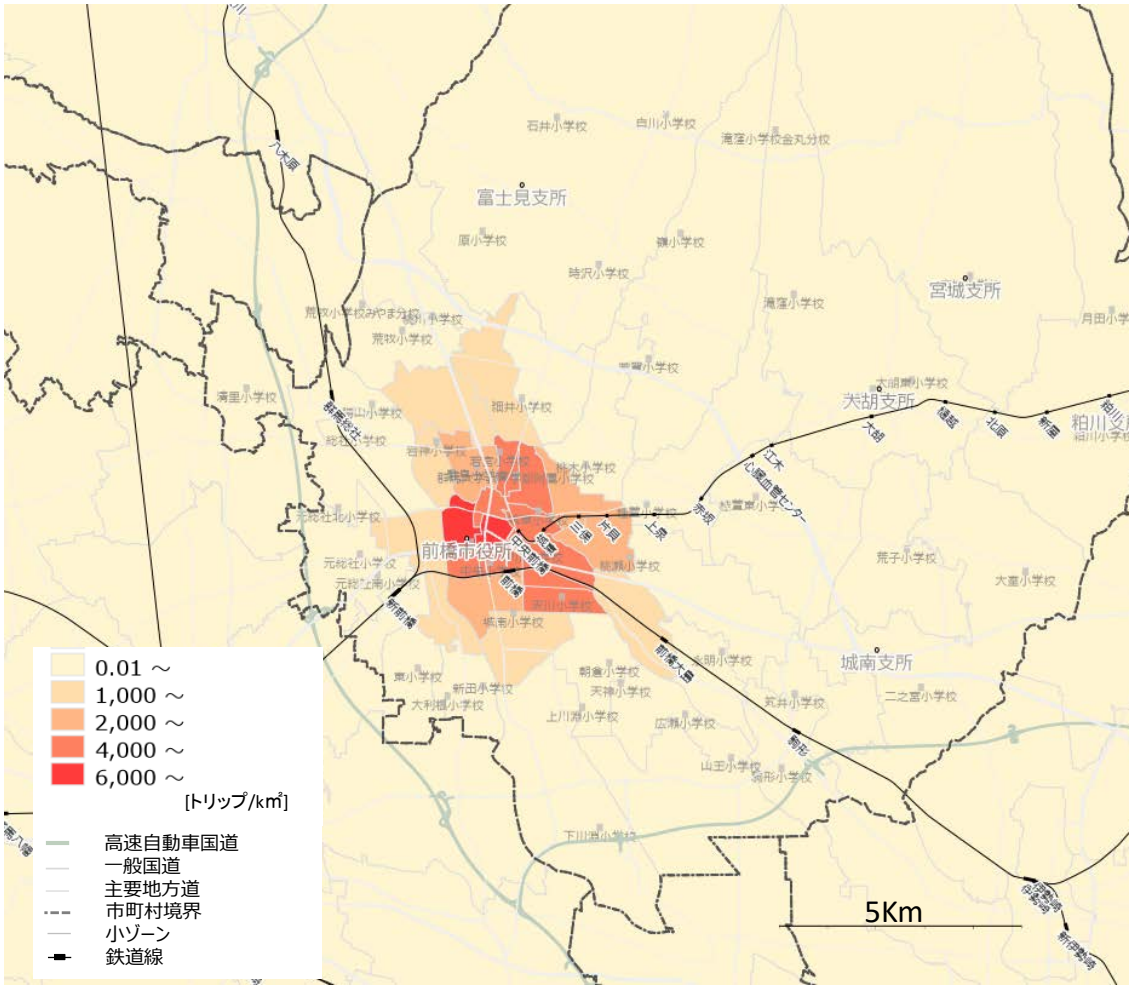


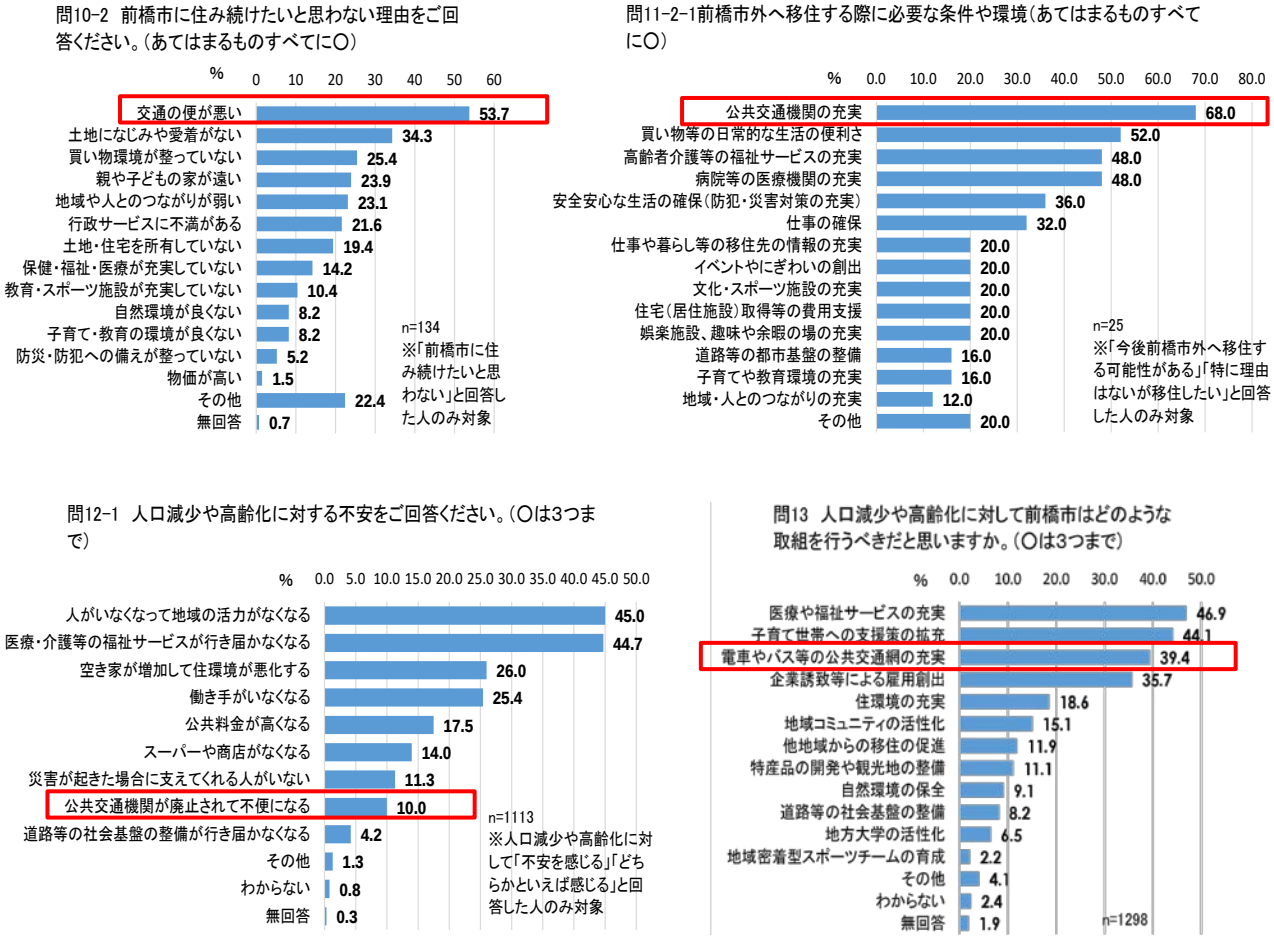
図 3-19　本庁地区へのトリップ発生密度

資料：平成 27 年度群馬県パーソントリップ調査

3-2　公共交通に対する市民の意向

3-2-1 本市の交通体系全般に対する市民意見

市民を対象とした居住の現状や移住に関する意識調査において、交通・公共交通に対する不満や将来的な不安が多く挙げられており、人口減少や高齢化に対しての取組として、公共交通ネットワークの充実を選択する意向が多く確認されている。



※アンケート調査対象：市内に在住の満 18 歳以上の男女

図 3-20　公共交通に関する市民意向

資料：人口ビジョン策定に係る調査報告書（H27.7 前橋市）

【自由回答の主要意見】

◆インフラ整備・住みやすいまちづくりについて　91 件

・公共交通網を充実して、車を持っていなくても生活しやすい町がいいです。(女性/30 歳代)

・要望として、公共交通網の充実をあげます。市内循環バスの路線外の地域の方の買物や通院の足が確保されると良いと思う（マイバスの路線拡大）。働きながら子育て世帯への、保育園の数や、学童施設の内容充実のための支援（保育士や学童保育支援員の資質の向上のために予算をいただきたい）。(女性/60 歳代)

・医療機関の質・量共、県内で最良と思います。上越線を新前橋駅でなく、前橋駅と直結させたり、高崎線からの直通便があれば、北毛地区、南部からの患者、家族も利用しやすくなるのではないでしょうか。(男性/50 歳代)

・郊外にスーパーや商店を誘致して生活をしやすくしてほしい。駅と市街地の距離が離れているから街が活性しないと思う。高崎駅のように駅周辺に商店を増やした方がいいと思う。駐車場の整備。企業を誘致して雇用を増やしてほしい。(男性/30 歳代)

出典：人口ビジョン策定に係る調査報告書（H27.7 前橋市）

3-2-2 市民のバス利用状況

- 平成 28 年度に市民を対象に実施したアンケート調査結果より、バス利用者は、女性高齢者が比較的多いが、65 歳以上を含め多くの方がバスを利用していない状況である。今後の高齢化進展も踏まえ、公共交通が利用しやすい環境整備が必要である。

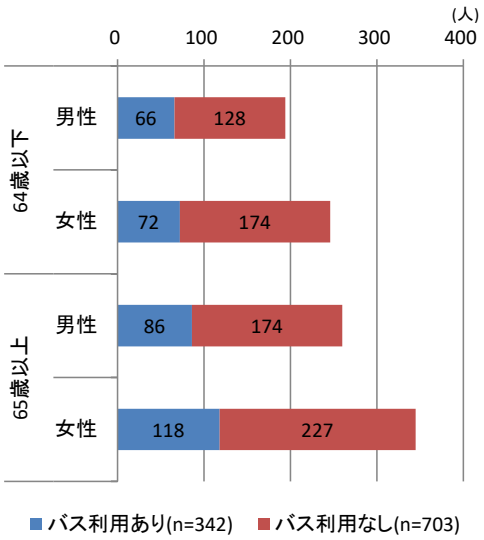


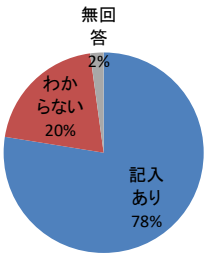
図 3-21　性別・年齢別のバス利用状況

資料：平成 28 年前橋市民アンケート調査

3-2-3 市民の最寄りバス停認知度

- 最寄りバス停を知らない人が多く、非利用者にはバスの運行自体が意識されていないため、今後、広報・啓発、情報案内の充実が必要である。

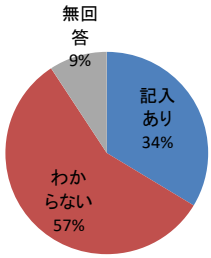
①64 歳以下・バス利用あり



(n=138)

図 3-22　最寄りのバス停の認知度
（64 歳以下・バス利用あり）

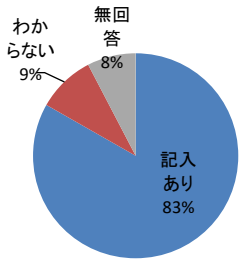
②64 歳以下・バス利用なし



(n=303)

図 3-23　最寄りのバス停の認知度
（64 歳以下・バス利用なし）

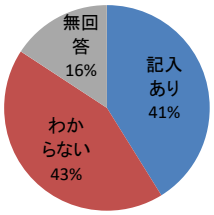
③65 歳以上・バス利用あり



(n=209)

図 3-24　最寄りのバス停の認知度
（65 歳以上・バス利用あり）

④65 歳以上・バス利用なし



(n=406)

図 3-25　最寄りのバス停の認知度
（65 歳以上・バス利用なし）

資料：平成 28 年前橋市民アンケート調査

3-2-4 現在のバス利用者のニーズ

(1) 現在のバスの利用目的

- 平成 28 年度に路線バスの利用者を対象に実施したアンケート調査結果より、バスは、ピーク時の通勤・通学、オフピーク時の趣味・娯楽・社交・買物等、様々な目的で利用されており、これら活動の目的・時間に合わせた運行が必要である。

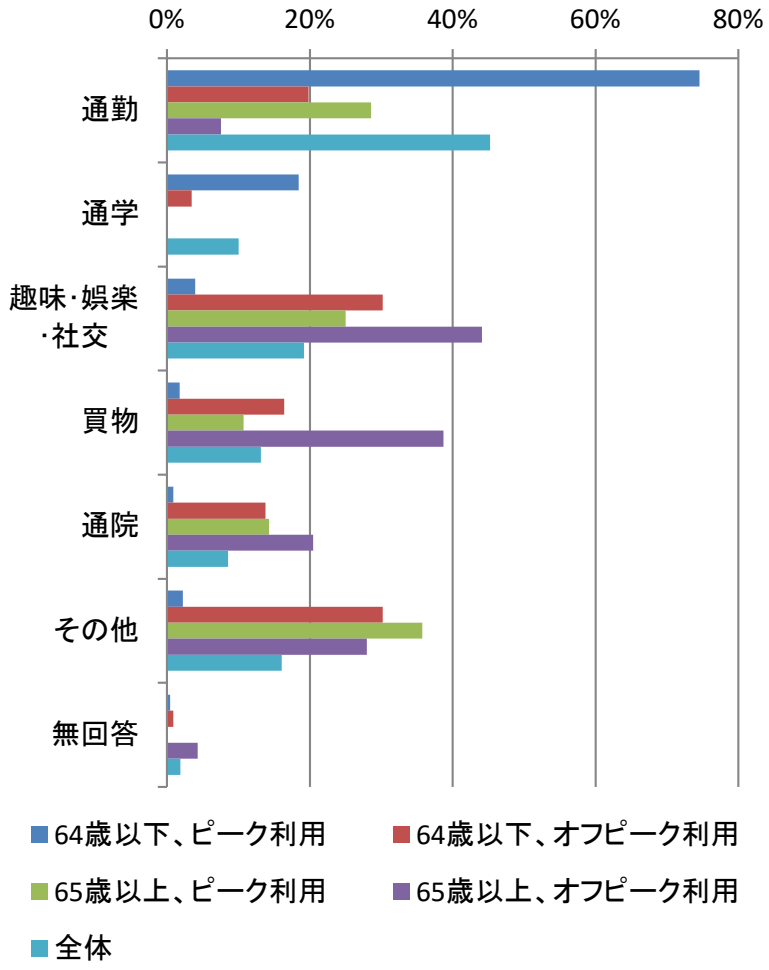


図 3-26　バスの利用目的

資料：平成 28 年バス利用者アンケート調査

(2) バス利用者の満足度

- バス利用者は、運行本数、運行時間帯、定時性に関して不満を抱えており、65 歳以上より 64 歳以下で不満が大きい。

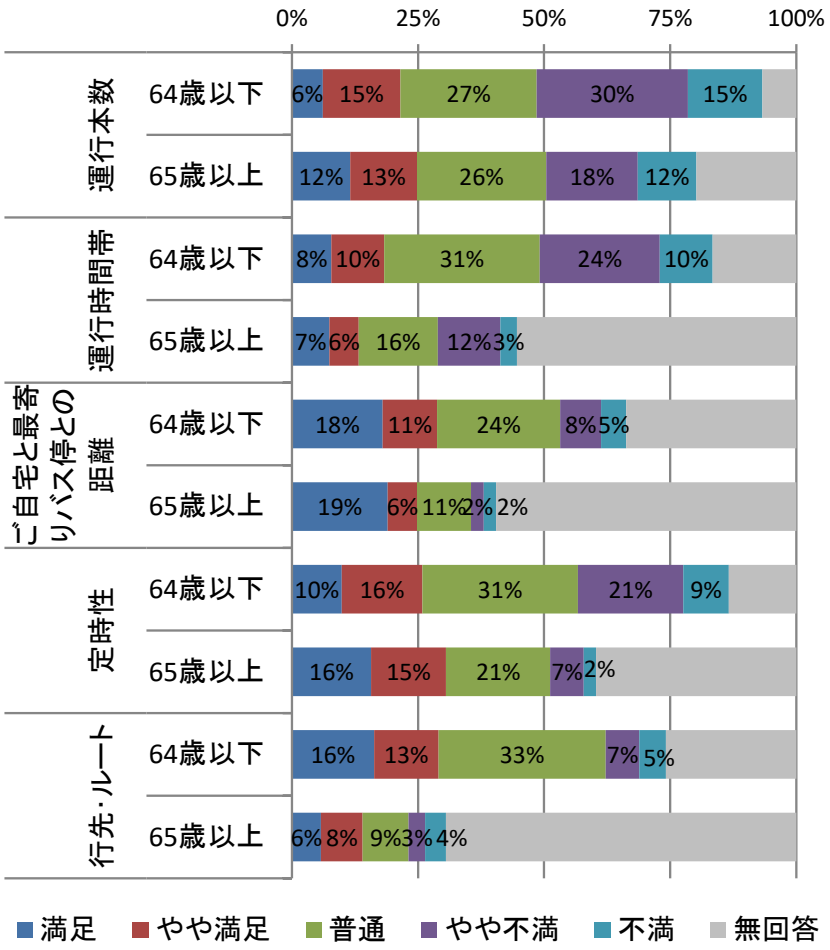


図 3-27　バス利用者の満足度

資料：平成 28 年バス利用者アンケート調査

(3) バス利用時に困っていること

1) 利用前

- 平成 29 年度に路線バスの利用者を対象に実施したアンケート調査結果より、バスを利用しようと思った時に困っていることは「使いたい時間にバスが運行していない」、「電車やバスとの乗り継ぎが不便」といった バスのサービス に関する回答が多い。
- バスを待っている時に困っていることでは「待ち時間が長い」、「バスが遅れてくる」といった バスの運行頻度 や バスの定時性 に関する回答が多い。
- 通勤・通学などに利用されている都心部のバスの運行頻度や運行時間帯の見直し、乗り継ぎ地点における結節強化、バスの定時性の確保を重点的に検討する必要がある。

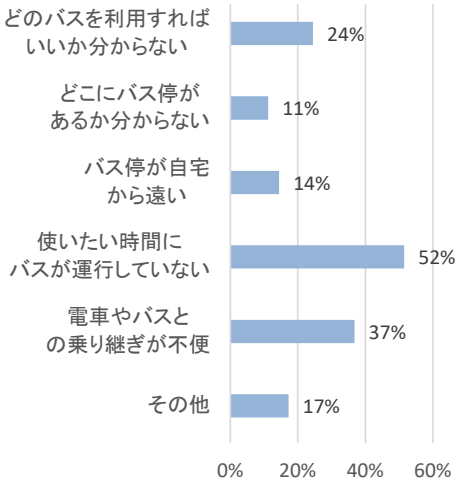


図 3-28　バスを利用しようと思った時に困っていること

（全回答者 n=429）

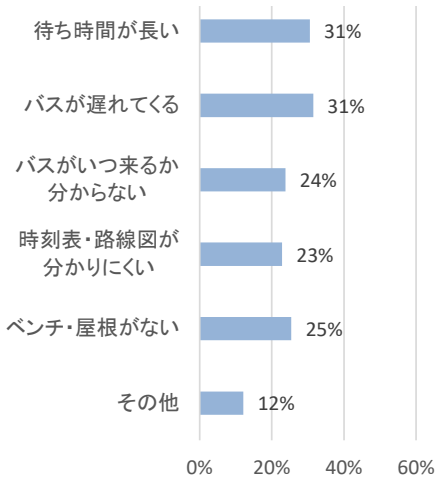


図 3-29　バスを待っている時に困っていること

（全回答者 n=429）

- ピーク時にバスを利用している学生の回答に着目すると、「使いたい時間にバスが運行していない」、「電車やバスとの乗り継ぎが不便」といった 運行頻度 に関する項目や、「待ち時間が長い」、「バスが遅れてくる」といった 定時性 に関する項目を、困っていることとして挙げる割合が高い。

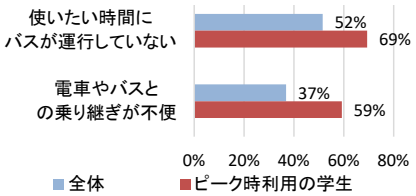


図 3-30　バスを利用しようと思った時に困っていること（全体と学生の比較）

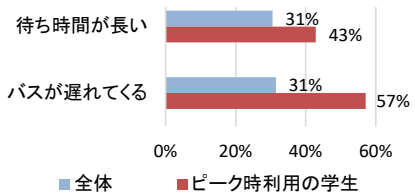


図 3-31　バスを待っている時に困っていること（全体と学生の比較）

資料：平成 29 年バス利用者アンケート調査

2) バス乗降時

- バスに乗る時と降りる時に最も困っていることは「Suica 等の IC カードが使えなかった」といった支払方法に関する回答が多い。
- 交通系 IC カードの導入を重点的に検討する必要がある。

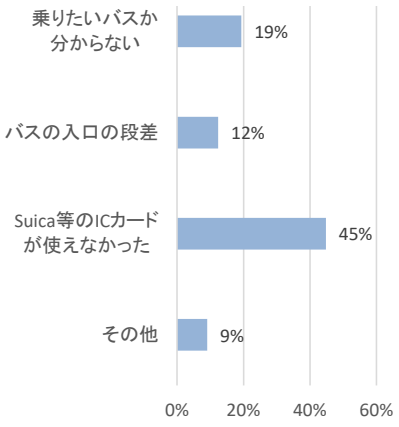


図 3-32　バスに乗る時に困っていること（全回答者 n=429）

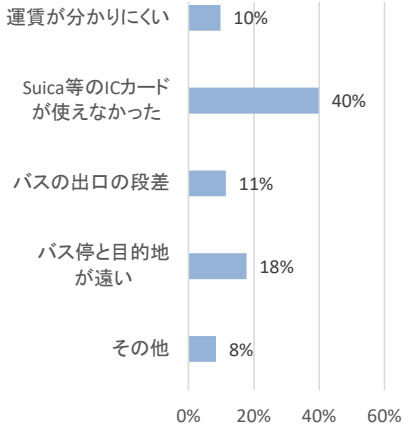


図 3-33　バスを降りる時に困っていること（全回答者 n=429）

資料：平成 29 年バス利用者アンケート調査

3) バス利用中

- バスに乗車中に最も困っていることは「行先にいつ到着するか分からない」という<u>バスの定時性</u>に関する回答が多い。
- 自由記述では、「バス運転手の運転が荒い」、「車内放送が聞き取りづらい」などの<u>バスドライバーのサービス</u>に対する意見が多数みられる。
- バスの定時性の確保、バスドライバーのサービス向上に関する施策を重点的に検討する必要がある。

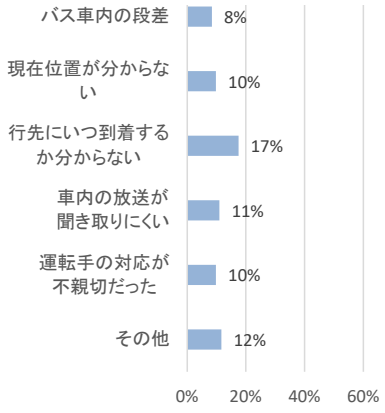


図 3-34 バスに乗車中に困っていること（全回答者 n=429）

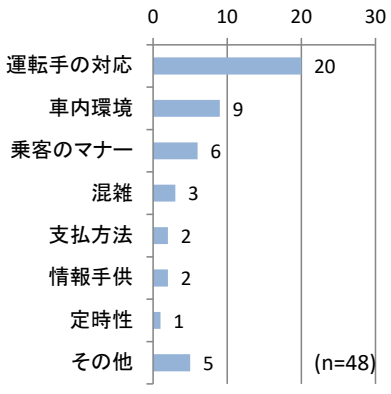
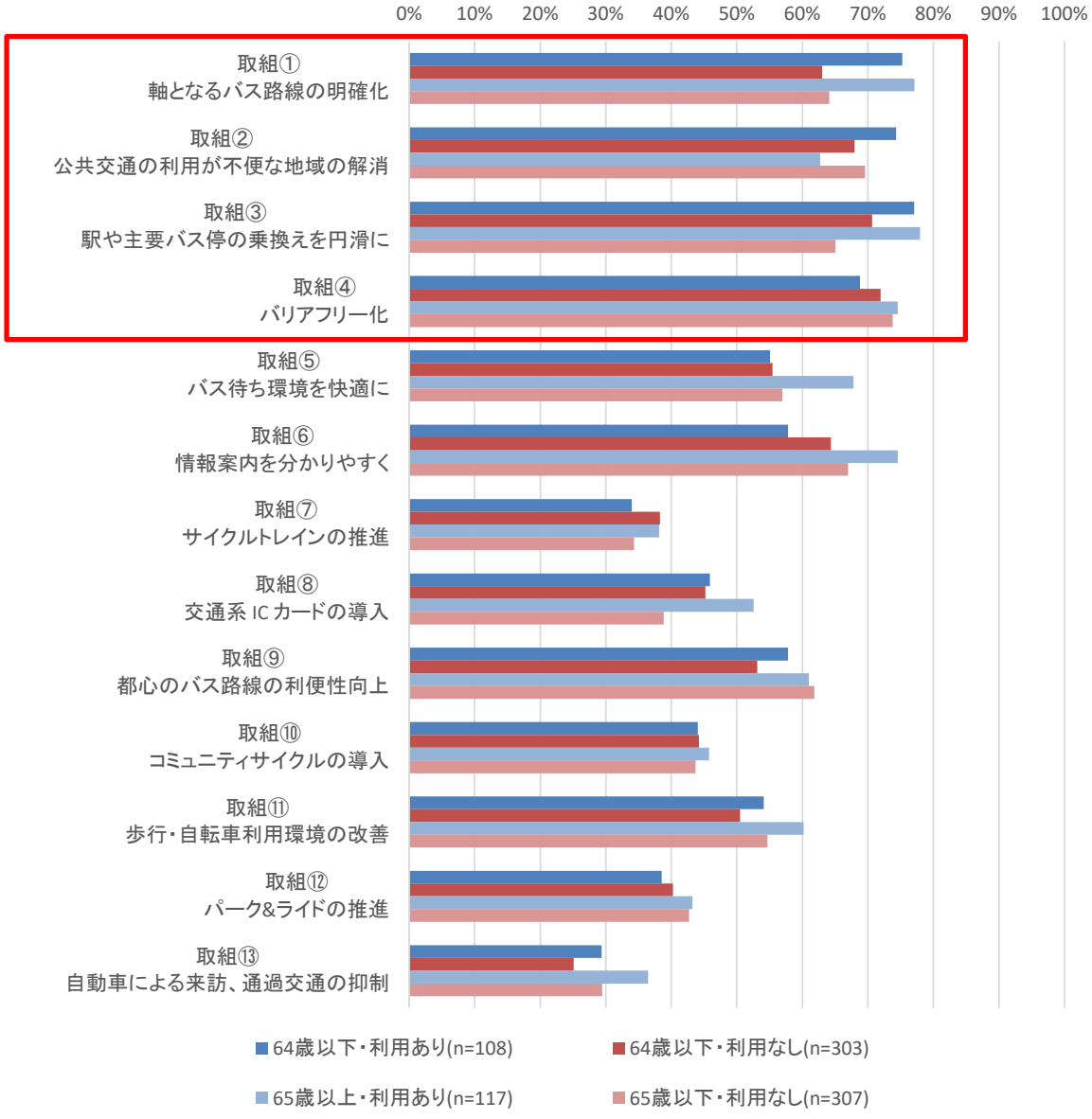


図 3-35 その他の自由意見分類

資料：平成 29 年バス利用者アンケート調査

3-2-5 市民が推進を期待する施策

- 公共交通に関する取組で、年齢、バスの利用の有無を問わず全ての層から優先して実施すべきと考えられている施策は、「取組①：軸となるバス路線の明確化」「取組②：公共交通の利用が不便な地域の解消」「取組③：駅や主要バス停の乗換えを円滑に」「取組④：バリアフリー化」である。



※取り組みの優先度を 5 段階評価で 1 または 2 と回答した人の割合

図 3-36　公共交通に関する取組の優先度（年齢層別・バス利用有無別の比較）

資料：平成 29 年前橋市民アンケート調査

【意見の収集方法について】

本計画の策定にあたり、以下の 4 種類のアンケートを実施し、市民及び路線バス利用者の意見を収集した。

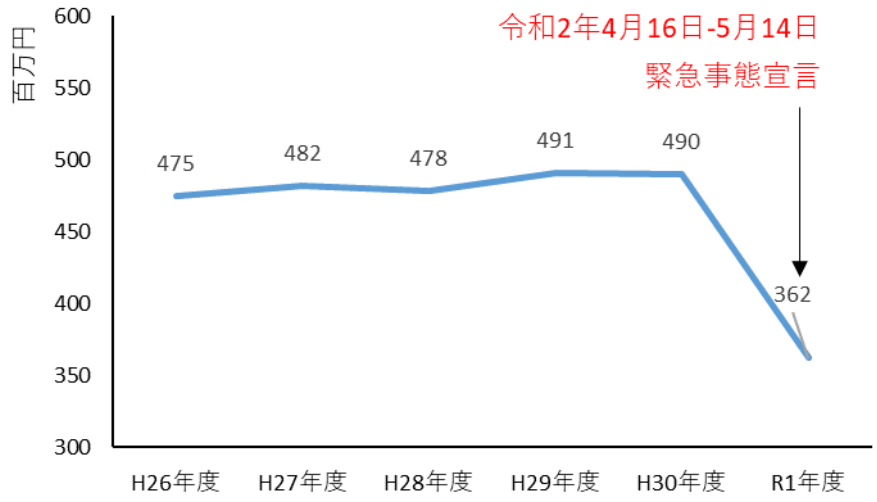
表 3-4　アンケートの概要と反映箇所

	実施年度	対象者	主な質問内容	反映箇所
1	平成 28 年	市民	・ 路線バスの利用状況 ・ 路線バスの満足度 など	3-2-2 市民のバス利用状況 3-2-3 市民の最寄りバス停認知度
2	平成 28 年	バス利用者	・ 路線バスの利用状況 ・ 路線バスの満足度 など	3-2-4 (1)現在のバスの利用目的 3-2-4 (2)バス利用者の満足度
3	平成 29 年	市民	・ 路線バスの利用状況 ・ 取り組みの優先度 など	3-2-5 市民が推進を期待する施策
4	平成 29 年	バス利用者	・ 路線バスの利用状況 ・ 路線バス利用時に困っていること など	3-2-4 (3)バス利用時に困っていること

3-3　新型コロナウイルス感染拡大による公共交通への影響

3-3-1 路線バスの利用者数

- 令和 2 年以来の新型コロナウイルス感染拡大に伴い、市内の公共交通輸送量は大きく減少している。前橋市内を通過するバス路線の運賃収入は、平成 30 年度（平成 30 年 10 月～令和元年 9 月）の 4 億 9000 万円から、令和元年度（令和元年 10 月～令和 2 年 9 月）には 3 億 6200 万円に減少しており、減少幅は前年比 26%に達している。



※年度は 10 月から翌年 9 月まで

図 3-37　前橋市内を通過するバス路線の運賃収入

資料：各バス事業者資料より作成

3-3-2 交通事業者の取り組み

- 新型コロナウイルス感染拡大による利用者の減少を受け、市内を運行する鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者においては安全・安心な利用環境を提供するため以下のような様々な感染防止対策を講じている。

（対策例）

- 乗務員のマスク使用
- 乗客用アルコール消毒液の設置
- 乗務員の体温測定実施
- 座席間隔を設けての着席依頼、最前列座席の使用中止
- 運転席付近への透明ビニールカーテンの設置

乗務員の体温測定	バス車内の消毒・清掃
アルコール消毒液の設置	オゾン発生器による除菌

図 3-38　バス事業者における新型コロナウイルス感染対策の例

出典：群馬中央バス株式会社 新型コロナウイルス感染防災対策

3-3-3 移動需要への提供

- 感染防止対策として「新しい生活様式」が推奨される中、テレワークについても普及している。国土交通省関東地方整備局のアンケート調査によると、今後もテレワークを続けたいとの意向を持つ割合は 75%であった。
- 新型コロナウイルスによる影響が緩和された後においてもテレワークの継続により通勤移動が減少し、公共交通の需要に大きな影響が残ると考えられる

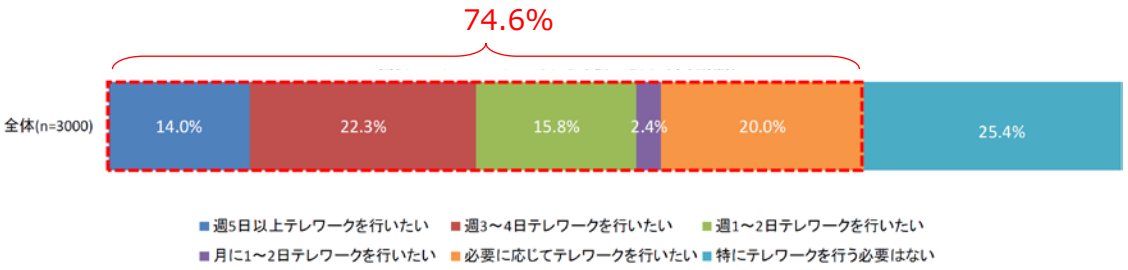


図 3-39　テレワークに対する今後の意向

出典：国土交通省関東地方整備局　テレワーク等に関するニーズ調査結果について

4. 上位計画及び関連計画等の整理

4. 上位計画及び関連計画等の整理

4-1　上位計画におけるビジョン

4-1-1 第七次前橋市総合計画（平成 30 年３月策定（令和３年３月改訂））

(1) 基本構想におけるビジョンと施策方針

基本構想は、まちづくりの基本理念を表す「ビジョン」と、まちづくりを推進するための「政策方針」から構成されており、平成 30（2018）年度から平成 39（2027）年度までの 10 年間を計画期間としている。

【ビジョン】

『めぶく。～良いものが育つまち（where good things grow.）～』

【政策方針（一部抜粋）】

（将来都市像）

『新しい価値の創造都市・前橋』

「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」

（まちづくりの柱）

① 教育・人づくり
② 結婚・出産・子育て
③ 健康・福祉
④ 産業振興
⑤ シティプロモーション
⑥ **都市基盤**

- 人々に安心と安全を提供するためには、快適な都市環境を柔軟に、無理なく維持していく必要があります。
- 都市インフラの計画的な整備と環境への配慮により、持続的に発展していくまちにします。

出典：第七次前橋市総合計画

(2) 推進計画の重点施策における交通に関する記載

推進計画は、基本構想で掲げるビジョンや政策方針のもと、まちづくりの方向性、重点的に推進するテーマや施策等を示すもので、平成 30（2018）年度から平成 39（2027）年度までの 10 年間を計画期間とし、3～4 年ごとに見直すとしている。

推進計画で示されている重点施策の一つとして「交通ネットワークの充実」が掲げられており、その中で以下の目標と施策の方向性が示されている。

【目標】

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を実現します

- 持続可能でコンパクトなまちづくりと公共交通を中心とした交通ネットワークの構築
- 人と地球環境にやさしいまちづくりに向けて、移動手段として自転車を積極的に「選択」する環境構築と意識醸成
- 道路交通の円滑化による生活利便性の向上と地域間交流の促進

【施策の方向性】

公共交通の利便性を向上します

- 便利で分かりやすいバス路線への再編
- 移動困難者に対する外出支援の充実
- 案内表示の充実やバリアフリー化など利用環境の整備
- ICT を活用したバス、鉄道、タクシー、自家用車など各交通手段の結節強化

自転車を気軽に利用して、安全に移動できるまちを実現します

- 自転車を気軽に利用できる環境の整備
- 自転車利用促進の普及啓発
- 自転車の交通安全意識の向上

幹線道路のネットワークを向上させ交通網を活性化します

- 公共交通結節点とのアクセス・連絡機能の向上
- 歩行者及び自転車の利用環境の向上
- 国道や県道との結節によるアクセス・連絡機能の向上

4-1-2 前橋市都市計画マスタープラン改訂版（令和２年５月策定）

あらゆる機能を集積させた単独の地区（中心市街地）だけで全市民の生活を支え、広大な市域全体の発展をけん引するのではなく、都市部においては、都市機能の効果的・効率的な集約化に努め、また、郊外部においては市街地の拡大を抑制し、地域の拠点周辺への各種機能の誘導を促進することで、地域コミュニティの維持を図るとともに、営農環境と調和した集落形成に努め、これら地域の連携による相乗効果で市全体がひとつの都市として発展することが大切である。

そのため、本市では、将来都市像の実現に際して、都市づくりの理念も踏まえながら、このような「ひとつの都市として市全体が地域とともに発展するコンパクトなまちづくり」を目指す。

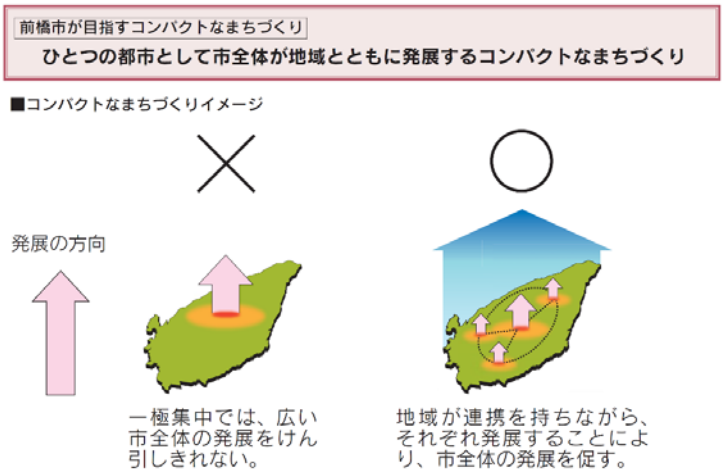


図 4-1　前橋市が目指すコンパクトなまちづくりのイメージ

出典：前橋市都市計画マスタープラン改訂版（令和２年）

市民や地域、大学、事業者と連携・協力し、ICT の最新技術を積極的に活用することで、多様化する地域課題の解決や各種事業の効率的な展開を図るとともに、多様な人々や資源、情報が交流する都心核と、地域核や地域拠点・生活拠点など、地域の発展を支える拠点とを有機的に結びつけることで、市全体が地域とともに発展するまちづくりを推進します。

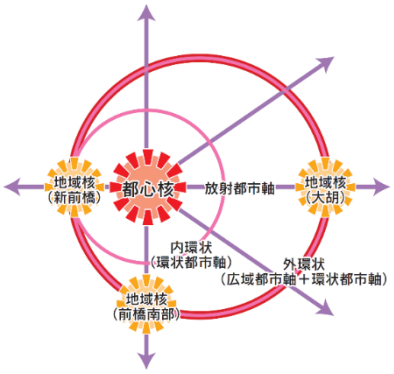


図 4-2　将来都市構造イメージ図

出典：前橋市都市計画マスタープラン改訂版（令和２年）

4-2　関連計画におけるビジョン

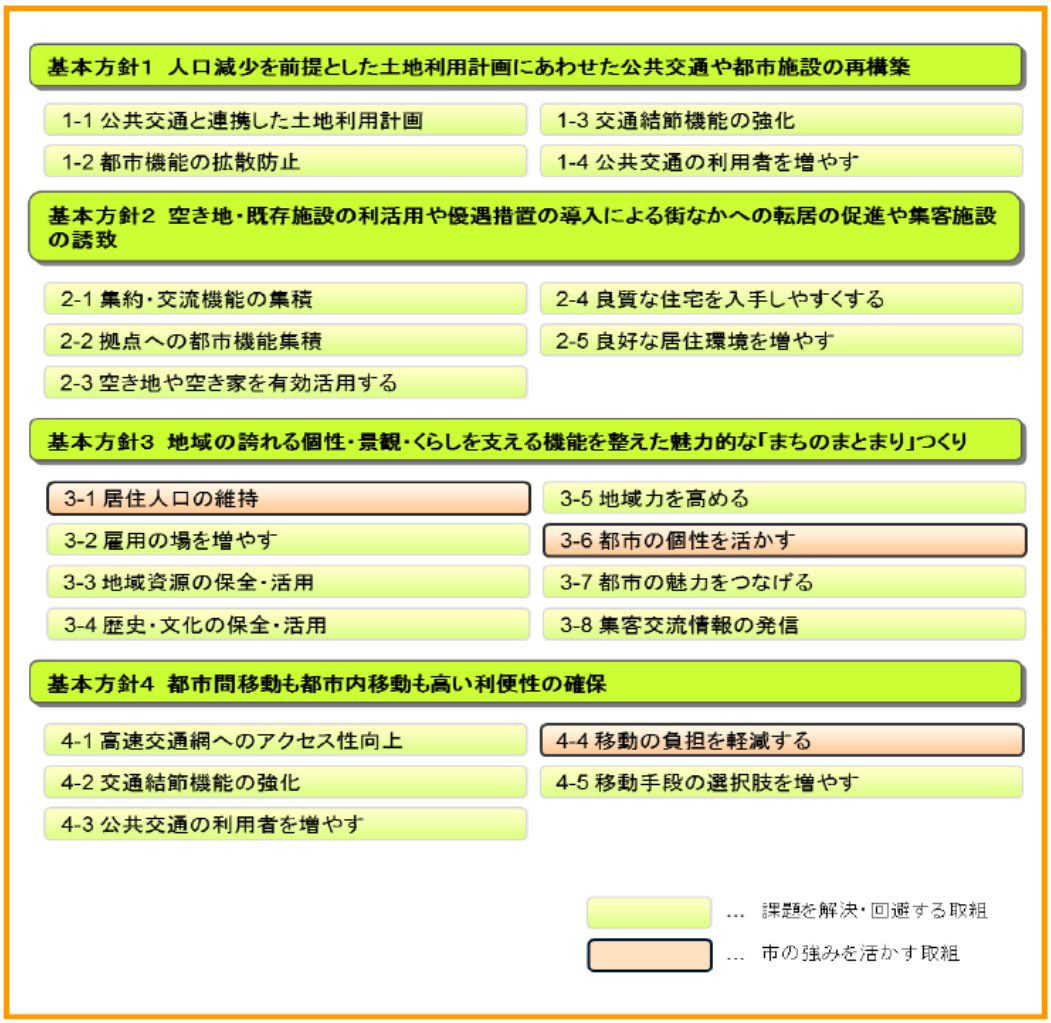
4-2-1 ぐんま“まちづくり”ビジョン 前橋市アクションプログラム

（平成 26 年 6 月策定（令和 2 年 3 月更新））

本市では、群馬県が平成 24 年 9 月に策定した「ぐんま“まちづくり”ビジョン」を受けて、上位計画である総合計画や実施計画、都市計画マスタープラン等との整合性を図りながら、人口減少・超高齢社会への対応といった都市を取り巻く環境の変化を踏まえ、具体的なまちづくりの取組を着実に進めるための実現化計画としてアクションプログラムを策定している。

(1) 基本方針

今後の目指すべきまちづくりを実現させるための取り組み方針である「ぐんま“まちづくり”ビジョン」にある７つの基本方針より、前橋市の基本方針として４つを選択。



(2) 重点プロジェクト

まちの顔となる中心市街地の再生に係る２つの重点プロジェクトを策定している。

①中心市街地の土地利用増進や魅力ある都市空間整備によるにぎわい創出

目的１：中心市街地の土地利用増進

中心市街地の魅力を高め、活力を創出するため、民間活力の導入促進やまちなか居住の推進により土地利用増進を図り、中心市街地を再生します。

目的２：中心市街地の魅力ある都市空間整備

中心市街地の求心力向上のため、円滑な移動手段の確保、景観に配慮した都市空間整備や、商店街の機能更新、交流拠点の機能連関や市民の交流の場となる活動空間を整備します。

②公共交通利便性向上等による低炭素型拠点集約都市構造の推進

目的１：集約都市構造の推進

郊外部でのまちのまとまりを維持し、都市的土地利用の拡散を抑制するため、地域の拠点等に都市機能を集約します。

目的２：利用しやすい公共交通体系整備

過度の自動車依存から脱却し、道路混雑の軽減を図り、安全及び円滑な移動サービスを実現するため、地域の拠点から中心市街地まで便利で利用しやすい公共交通を維持し、アクセス性を高めます。また、駅を中心とした公共交通の利便性を強化することにより、市民の利用を喚起し、鉄道駅を中心とする動きを強めます。

目的３：都市環境に配慮した道路整備

歩行者・自転車の安全でスムーズな動線確保や交通渋滞、通行規制を緩和するため、都市環境に配慮した道路整備を行います。

出典：前橋市アクションプログラム（令和２年３月更新版）

4-2-2 第２期県都まえばし創生プラン（前橋版人口ビジョン・総合戦略）

（令和２年３月策定）

本市の人口は、2004 年をピークに人口減少局面へと転じ、2010 年に約 34 万人であった人口は、2065 年には約 21 万 5 千人まで減少すると見込まれている。

第 1 期計画期間では、推計値と比較し、若干、減少を抑制することができているが、「①合計特殊出生率」及び「②20 歳～24 歳の市外への転出超過数」については、数値を改善することができておらず、引き続き取り組みを進めていく必要があることから、2020 年度から 5 年間を計画期間とする第 2 期計画を策定している。人口ビジョンでは、本市の現状分析と目標設定を、総合戦略では、人口ビジョンで示した目標達成に向け取り組むべき施策をそれぞれ提示している。

(1) 前橋版人口ビジョン

国の長期ビジョン及び本市の人口に関する考察・推計結果を踏まえ、本市が目指すべき人口の将来展望を以下のとおり設定している。

【人口の将来展望】

●2040 年
- 人口３０万２千人
- 人口割合（年少：生産年齢：老年）＝１２％：５０％：３８％

●2060 年
- 人口 27 万１千人
- 人口割合（年少：生産年齢：老年）＝１４％：５０％：３６％

(2) 前橋版総合戦略

人口ビジョンの結果を踏まえ、今後５か年で取り組むべき施策を示す。

【第２期前橋版総合戦略の体系】

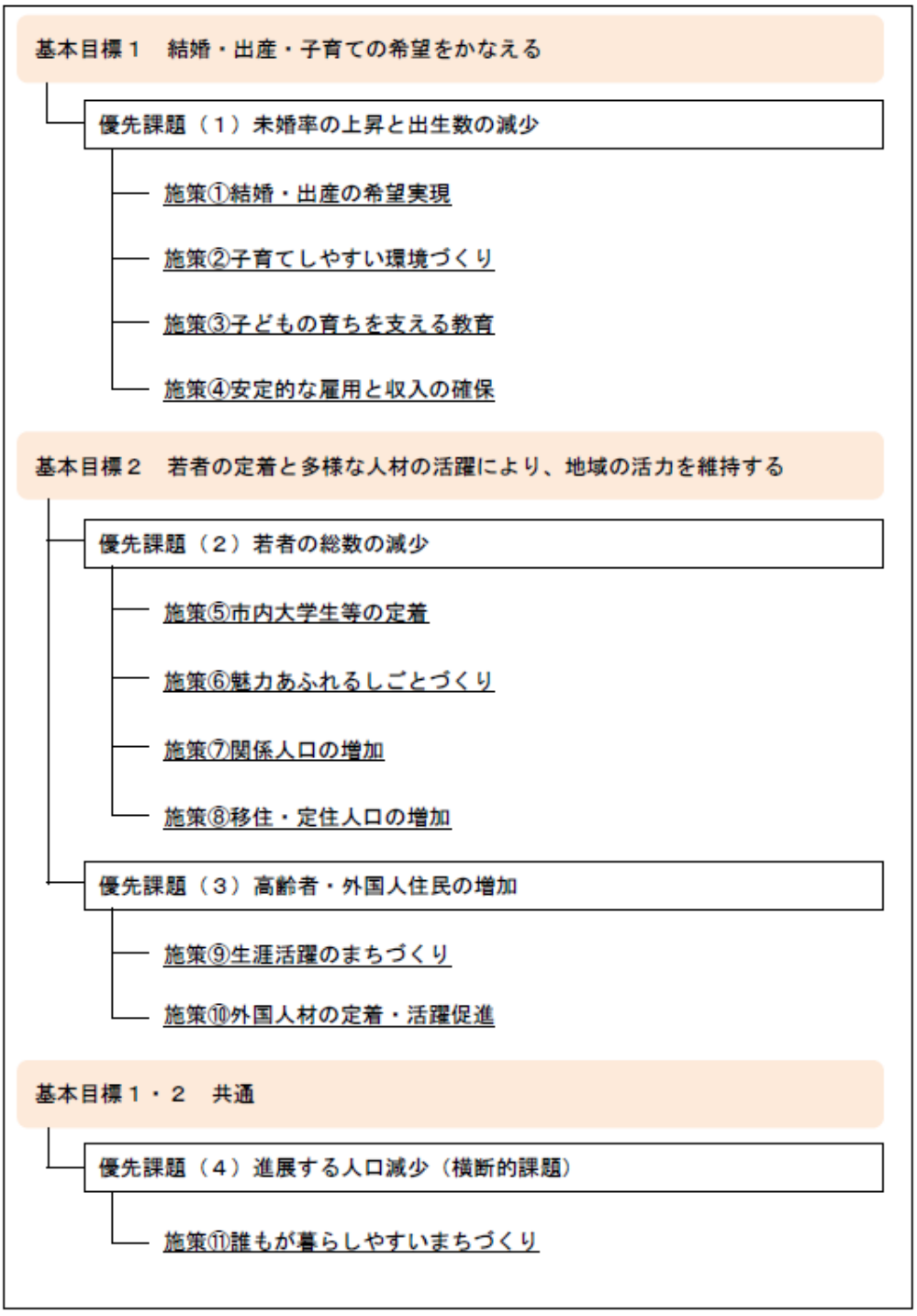


図 4-3　前橋版総合戦略における創生プランの体系

出典：第２期県都まえばし創生プラン(令和２年)

5. 目指すべき都市の姿の検討

5. 目指すべき都市の姿の検討

5-1　本市の問題点及び今後の方向性の整理

前述までの整理を踏まえ、本市における問題点を以下にまとめる。

表 5-1　公共交通の問題点の整理

本市全域の問題点	● 路線バスの運行サービス水準が需要と一致しておらず、路線毎の役割が明確になっていない ● 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 ● 運行本数が少なく乗り継ぎも不便 ● 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 ● ネットワーク化されていない ● 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 にある
中心市街地の問題点	● 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 ● 前橋駅と主要拠点が離れており、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
交通弱者との問題点	● 運転免許・自動車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乗するなど、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

表 5-2　まちづくりの問題点の整理

本市全域の問題点	● 市街地が低密度で広がっており、効率的な公共交通ネットワークの形成が難しい ● 他の都市と比較して高い自動車分担率
中心市街地の問題点	● 既成市街地の人口減少 ● 郊外大型店舗などの分散立地による求心力の低下

以上の問題点を踏まえ、今後の方向性を以下に整理する。

○ 将来人口動態を捉え、効率的な都市経営を図っていくうえで、コンパクトな都市づくりを進めていく必要がある。

○ 過度な自動車交通への依存から脱却するために、公共交通のネットワーク化による利便性向上を図っていく必要がある。

○ 複数事業者が運行している状況を踏まえ、各事業者の連携・協調による利便性向上を図っていく必要がある。

5-2　目指すべき都市の姿（将来都市構造）の検討

【市全体のイメージ】

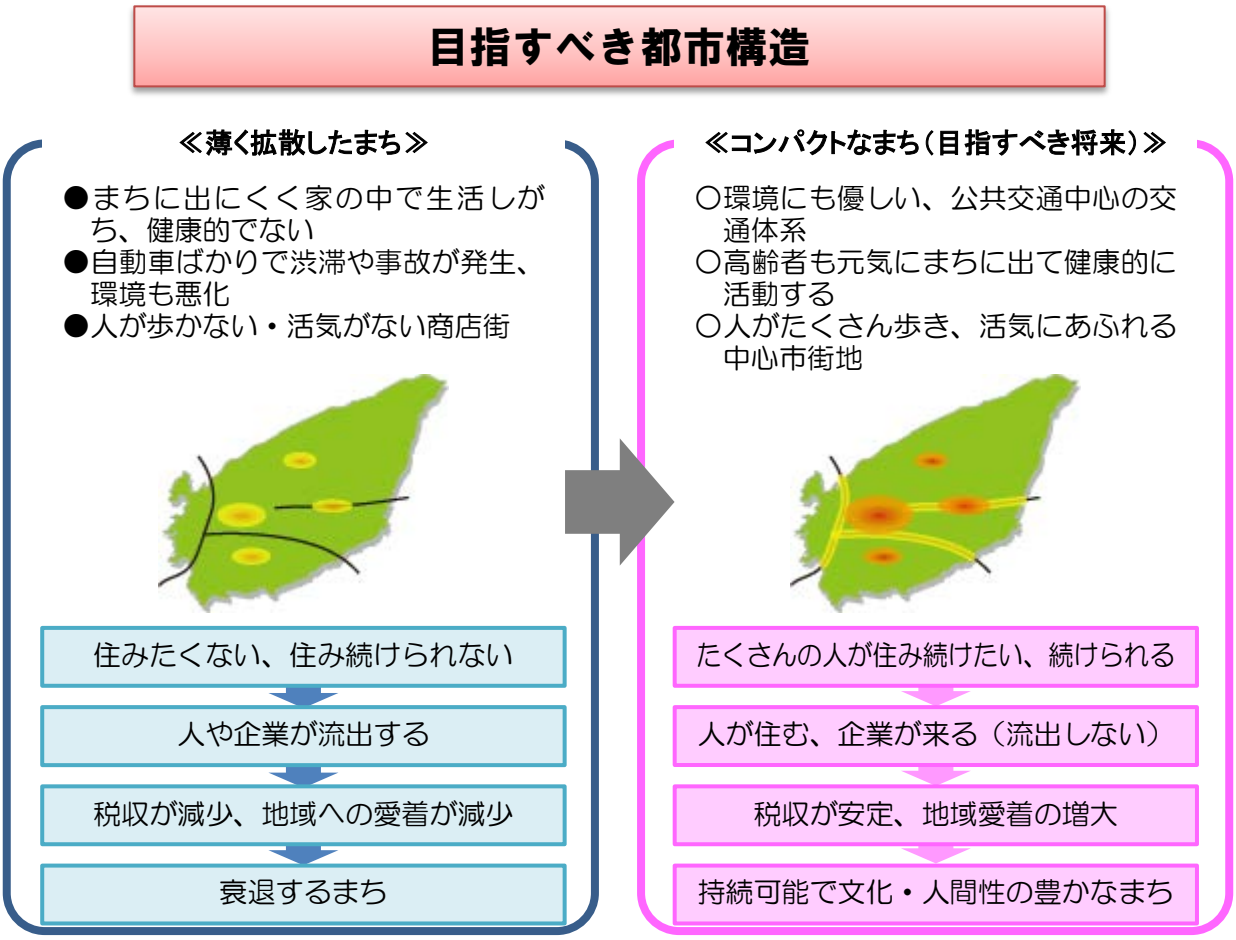


図 5-1　目指すべき姿のイメージ（市全体）

【中心市街地のイメージ】

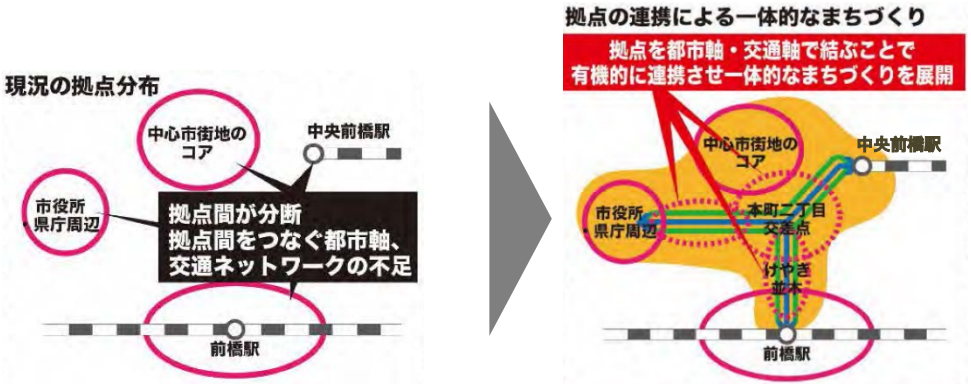


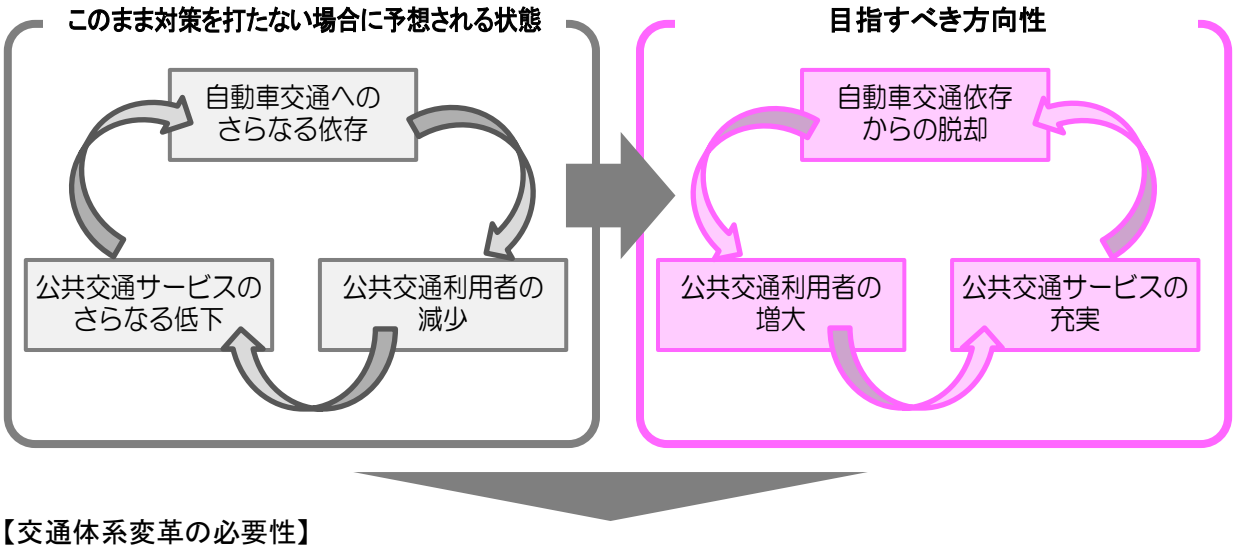
図 5-2　目指すべき姿のイメージ（中心市街地）

本計画は、前橋市立地適正化計画と相互に連携することで、公共交通軸を中心としたコンパクトなまちづくりを実現し、中心市街地の土地利用増進や魅力ある都市空間整備によるにぎわい創出及び公共交通利便性向上等による低炭素型拠点集約都市構造の推進を図っていくものである。

5-3　交通体系変革の必要性の検討

【本市における交通体系の現状】

○自動車依存型社会の進展：自動車依存による通勤通学圏や経済活動圏の拡大と人口密度の低下
○超高齢化と高齢者の自動車利用増：高齢化率が 28.2%（H29.12 末）に達し、高齢者ドライバーの増加による自動車関連事故増等への懸念
○公共交通の衰退：鉄道及びバス利用の経年的な減少による路線存続の危機



【交通体系変革の必要性】

過度に自動車に依存しない交通体系が必要

- 人々の多様な移動ニーズに対応し円滑に移動できる環境づくり
- 郊外部から都心地域や駅周辺拠点エリアに人を導く環境づくり

図 5-3　交通体系変革の必要性

【現在と将来の公共交通軸と都市機能集積のイメージ】

前橋市立地適正化計画における拠点形成等の将来都市構造に応じて、鉄軌道及びバスネットワークを体系的に再構築し、公共交通沿線への居住・施設誘導を図っていく。

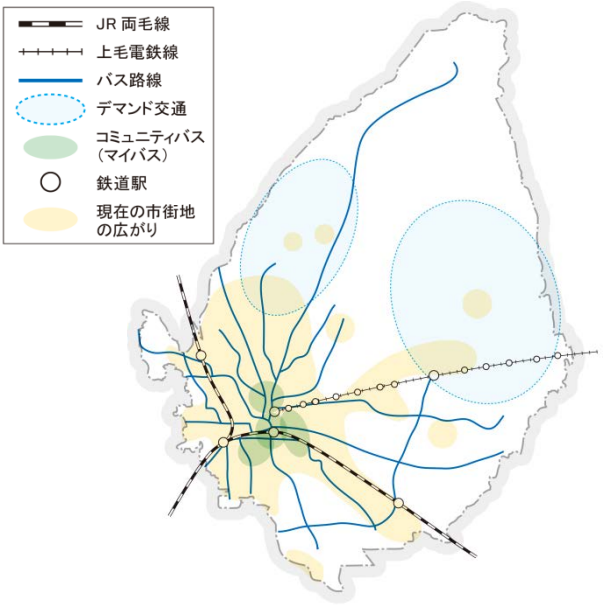


図 5-4　現在の公共交通軸と都市機能集積のイメージ

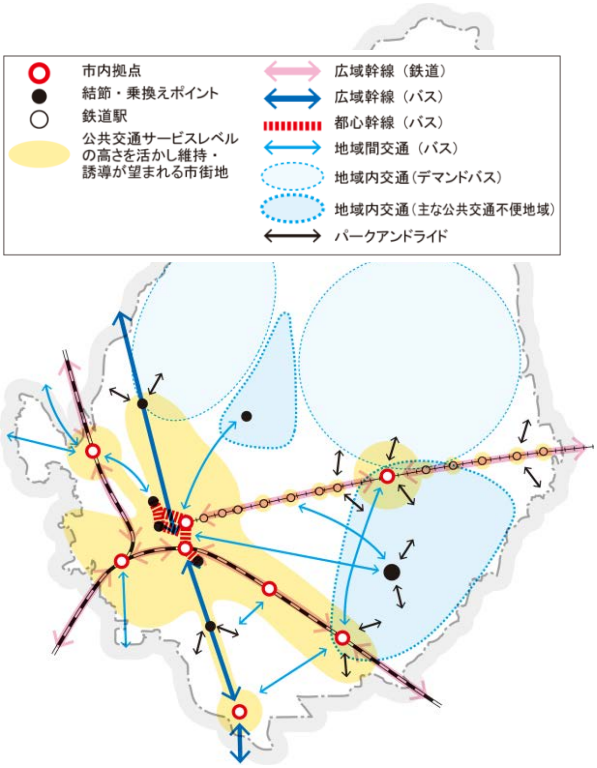


図 5-5　将来の公共交通軸と都市機能集積のイメージ

6. 計画の目標と達成状況の評価について

6. 計画の目標と達成状況の評価について

6-1　計画目標の設定

6-1-1 上位関連計画における目標

(1) 第七次前橋市総合計画（平成 30 年 3 月策定（令和 3 年 3 月改訂））

第七次前橋市総合計画においては、『めぶく。～良いものが育つまち（where good things grow.）～』をビジョンとして掲げており、その中で、「これまで大切にしてきたまちの誇りや可能性」や「将来を担う子や孫たちの世代」に注目している。

本計画においては、「これまで大切にしてきたまちの誇りや可能性」として、これまで本市の顔として発展してきた中心市街地をさらに活性化させる交通体系を構築すること、また、「将来を担う子や孫たちの世代」など、あらゆる世代が移動しやすい交通体系を構築することが求められる。

【ビジョン】

本市には、水と緑にあふれる豊かな自然環境、絹遺産をはじめとする歴史文化、充実した医療環境、全国有数の農業生産力など、多くのまちの誇りや可能性があります。これらは、このまちで暮らしてきた多くの人たちが、永きにわたって愛し、守り、育て、残してきた財産であり、ここ前橋が、人々の暮らしを支え、「良いものが育つ場所」であることの証です。

そこで、「前橋の未来に向かって、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、磨き育て、新たな価値を生み出しながら、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、ここに暮らすすべての人で実現する。」という想いを込めて、**『めぶく。～良いものが育つまち（where good things grow.）～』**を地域全体で共有していくビジョンとして掲げます。

図 6-1　第七次前橋市総合計画におけるビジョン

出典：第七次前橋市総合計画（令和３年）

(2) 第２期県都まえばし創生プラン（令和２年３月策定）

第２期県都まえばし創生プランでは、基本目標を「①結婚・出産・子育ての希望をかなえる」「②若者の定着と多様な人材の活躍により、地域の活力を維持する」として掲げており、２つの基本目標を達成するための共通する取り組みとして「誰もが暮らしやすいまちづくり」が位置付けられている。公共交通分野においても、子どもから高齢者まで誰もが暮らしやすい移動環境を考える必要がある。

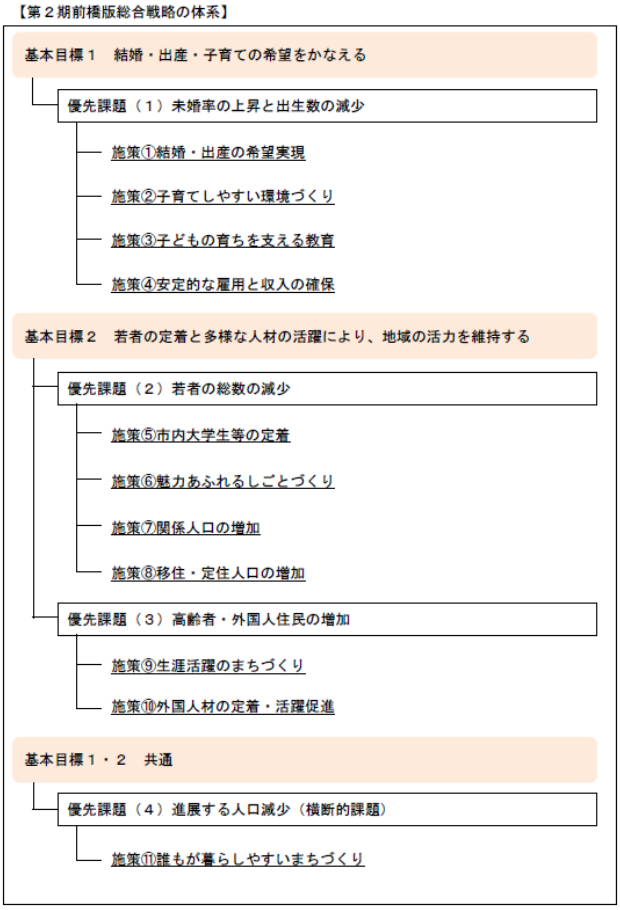


図 6-2　前橋版総合戦略における創生プランの体系（再掲）

出典：第２期県都まえばし創生プラン（令和２年）

基本目標１・２　共通

優先課題（４）　進展する人口減少（横断的課題）
解決の方向性　持続可能なまちづくり

≪具体的な施策と重要業績指標≫

⑪誰もが暮らしやすいまちづくり

人口減少社会においても、地域の活力が維持され、子どもから高齢者まで安心して暮らせるまちを目指し、地域公共交通と連携したコンパクトなまちづくりや環境負荷の少ないまちづくりを進めます。

出典：第２期県都まえばし創生プラン（令和２年）

6-1-2 目標の設定

上位計画である第七次前橋市総合計画や県都まえばし創生プランにおける目標を、公共交通の分野から支え、かつ都市計画マスタープランに整合しながら、交通の視点からまちづくり上の問題を克服するべく、以下のとおり、「地域公共交通計画の目標」を設定する。

	地域公共交通計画の目標
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
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
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

6-2　目標の達成状況の評価指標

6-2-1 目標の評価指標

前項で設定した地域公共交通計画の目標それぞれに対する評価指標について、以下のように設定する。

目標の達成度を測る評価指標としては、施策の実施量（事業進捗）ではなく、それによる社会の変化である事業効果によって設定する。

目標		評価指標(事業効果)	現状値	目標値 (R7(2025)年度)	目標値の 考え方
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 ※1	19,577 千人 (R1 年度)	19,600,千人	新型コロナにより R2 から減 各施策実施により R1 水準への回復
		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	17.5% (R1 年度)	20% ※2	近年の低下傾向から H28 年水準までの回復を目指す
		地域公共交通に関する収支率 ※3	52.7% (R1 年度運行分)	52.7%	新型コロナにより R2 から悪化 各施策実施により R1 水準への回復
		地域公共交通に関する公的資金投入額 ※4	3.8 億円 (R1 年度運行分)	3.8 億円	新型コロナにより R2 から増加 各施策実施により R1 水準への回復
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 ※5	15,790 人/日 (H29 年度)	17,500 人/日	都心幹線の設定等により 10%程度の増加
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	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	60 歳代 17.9% 70 歳代 22.1% （R 1 年度）	60 歳代 20.2% 70 歳代 32.0% ※2	近年の低下傾向から H28 年水準までの回復を目指す

※1. 上毛電鉄上毛線、前橋市が補助をする路線バス（委託路線）、JR 両毛線を対象

※2. 計画最終年度（R7（2025））にアンケート調査等により把握

※3. 上毛電鉄上毛線、前橋市内を運行する路線バス（全路線）、城南あおぞら号を対象

※4. 前橋市内を運行する路線バス（委託路線、幹線補助路線）、城南あおぞら号を対象

※5.中心市街地活性化区域内の 9 箇所における歩行者・二輪車通行量の合計値

6-3　目標達成に向けた施策パッケージ

6-3-1 目標を達成するための施策パッケージ

目標として掲げた「バスの利便性向上を中心とした公共交通軸の強化」及び「公共交通による、まちなかの回遊性の向上」を達成するため、以下の①～⑥の施策パッケージを設定する。「⑥多様な主体の連携によるみんなで支える交通まちづくりの推進」については①～⑤の施策パッケージと連携し、「バスの利便性向上を中心とした公共交通軸の強化」と「公共交通による、まちなかの回遊性の向上」の双方を支えるものとして位置づける。

また、「誰もが快適に移動できる公共交通ネットワークの構築」という目標の達成に向けては、個別の施策パッケージを設けず、各施策パッケージ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ものとする。

<table>
<tr><th>目標</th><th colspan="2">施策のパッケージ</th></tr>
<tr><td rowspan="3">「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</td><td>① 拠点間を結ぶ公共交通軸の強化・形成</td><td rowspan="5">⑥ 多様な主体の連携によるみんなで支える交通まちづくりの推進</td></tr>
<tr><td>② 各拠点へのアクセスの向上</td></tr>
<tr><td>③ 公共交通の利便性向上</td></tr>
<tr><td rowspan="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</td><td>④ まちなかの回遊性の向上</td></tr>
<tr><td>⑤ 都心地域への自動車利用の抑制</td></tr>
</table>

「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

7. 取り組むべき施策の検討

7. 取り組むべき施策の検討

7-1　施策体系

7-1-1 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

第 6 章で掲げた 3 つの目標達成に向け必要な施策のうち、公共交通ネットワーク形成に関する施策の本市における展開イメージを以下に示す。

【施策の展開イメージと主な施策の概要】

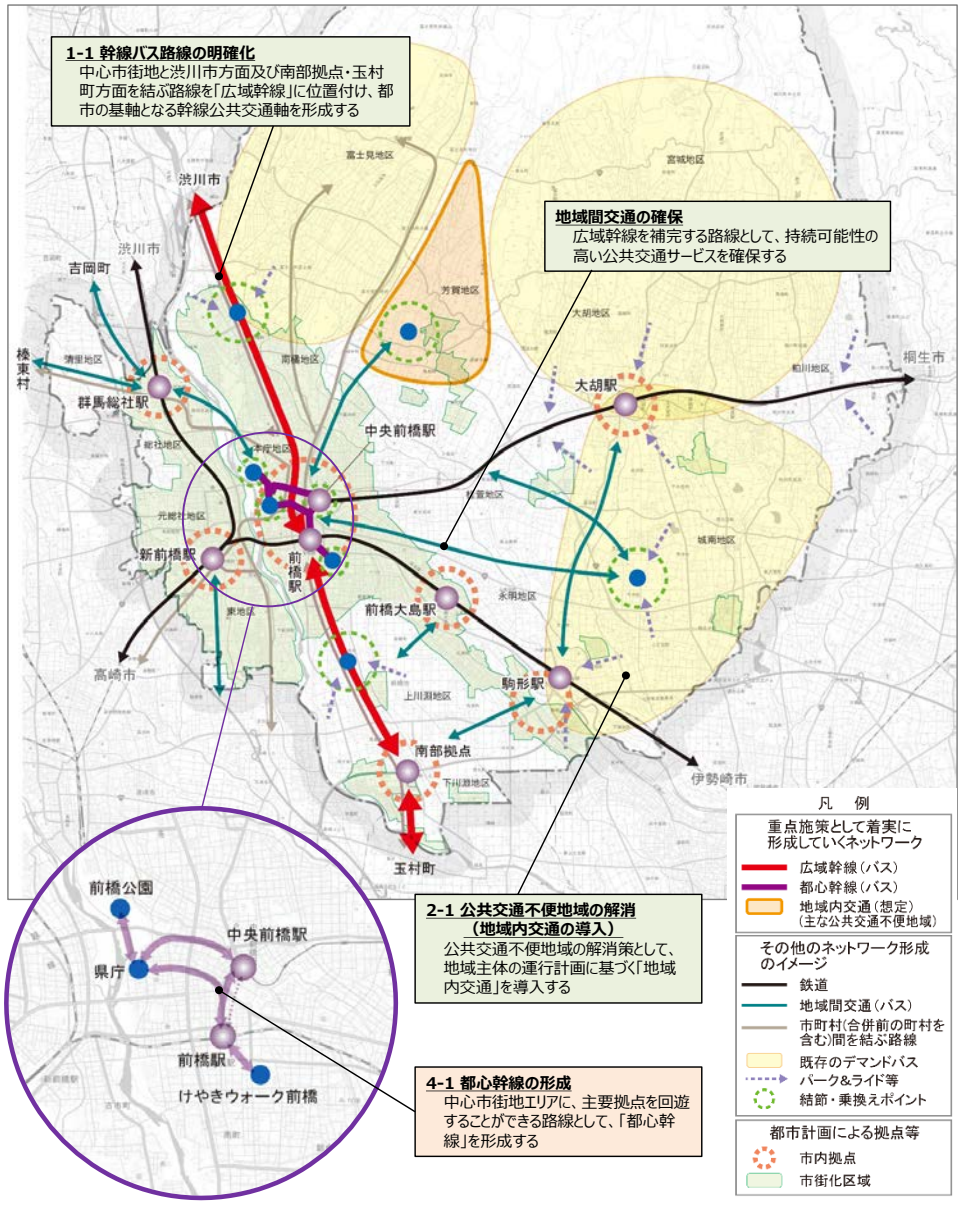


図 7-1　公共交通ネットワーク形成に関する施策の展開イメージ

7-1-2 個別施策のメニューと各施策の取り組み方について

前橋市立地適正化計画における都市機能誘導区域及び居住誘導区域の設定など本市のまちづくり施策との整合を考慮しながら、各施策パッケージを実現するための個別施策を表7-1、また、各個別施策の実施スケジュールを表 7-2 のとおり設定する。なお、各個別施策の実施にあたっては、地域公共交通利便増進計画の策定を見据えながら、関係者との協議等を進めていくものとする。

平成 29 年 7～8 月に実施した、本市の公共交通に関する市民及び路線バス利用者向けアンケートの結果を踏まえて、市民の期待度が高い８つの施策を重点施策とした。重点施策については、事業進捗の目標を定め、施策の進行状況を重点的に管理する。さらに、施策内容及び各施策相互の関連性を考慮し、令和 7（2025）年度までに実現（一部実現を含む）する施策を短期的な施策、令和 8（2026）年度以降に実現（一部短期での実現を含む）する施策を中長期的な施策に分類した。

表 7-1　各施策の取り組み方について

No	施策パッケージ	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
1-1	拠点間を結ぶ公共交通軸の強化・形成	幹線バス路線の明確化	○	○	○
1-2		幹線バスの定時性確保	○		
1-3		鉄軌道間のネットワーク化	○		
2-1	各拠点へのアクセス性の向上	公共交通不便地域の解消（地域内交通の導入）	○		○
2-2		鉄道駅や主要バス停における結節強化	○	○	○
2-3		JR 群馬総社駅西口の開設		○	
3-1	公共交通の利便性向上	バリアフリー化	○		
3-2		バス待ち環境の快適化	○		
3-3		分かりやすい情報案内	○		○
3-4		バスドライバーのサービス向上	○		
3-5		自転車と公共交通を組み合わせた移動の利便性向上	○		
3-6		利用しやすいバス運賃制度の検討	○		○
3-7		交通系 IC カードの導入	○		○
3-8		新技術を活用した交通環境の高度化	○		○
4-1	まちなかの回遊性の向上	都心幹線の形成	○		○
4-2		シェアサイクルの導入（サイクルポート設置等）	○		
4-3		歩行・自転車利用環境の改善	○		
4-4		本町二丁目交差点周辺の改良		○	
5-1	都心地域への自動車利用の抑制	パーク＆ライド等の推進	○		
5-2		都心地域の駐車施設の適正化		○	

■：重点施策

表 7-2　各施策の実施スケジュール（1 年ごと）

施策			R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	中期	長期
1-1	拠点間を結ぶ公共交通軸の強化・形成	幹線バス路線の明確化	運行計画の検討	運行開始	段階的に実施				
							計画の検討		
1-2		幹線バスの定時性確保	関係者の協議・調整						
					段階的に実施				
1-3		鉄軌道間のネットワーク化	段階的に実施						
2-1	各拠点へのアクセス性の向上	公共交通不便地域の解消（地域内交通の導入）	実施内容の検討						
			検討結果を踏まえて順次導入						
2-2		鉄道駅や主要バス停における結節強化	実施計画の検討						
			関係者の協議・調整						
			段階的に実施						
2-3		JR群馬総社駅西口の開設	基本設計		関係者の協議・調整			実施	
3-1	公共交通の利便性向上	バリアフリー化	段階的に導入						
3-2		バス待ち環境の快適化	設置個所の検討						
				段階的に実施					
3-3		分かりやすい情報案内	共通ルールの検討		段階的に実施				
			本格導入の検討						
					条件が整い次第実施				
			物件作成						
					順次配布				
			適宜実施						
3-4		バスドライバーのサービス向上	随時実施						
3-5		自転車と公共交通を組み合わせた移動の利便性向上	実施計画の検討	関係者の協議・調整	段階的に実施				
			継続実施						
			整備		開業				
3-6		利用しやすいバス運賃制度の検討	実施内容の検討		段階的に実施				
3-7		交通系ICカードの導入		導入					
			2系統のカードの一体的な利用環境の検討・整備						
3-8		新技術を活用した交通環境の高度化	段階的に実施						
4-1	まちなかの回遊性の向上	都心幹線の形成	運行計画の検討		実　施				
			関係者の協議・調整						
			継続的に実施しながら、PR・見直し検討						
4-2		シェアサイクルの導入（サイクルポートの設置等）	運行計画の検討						
			関係者の協議・調整						
			実施						
4-3		歩行・自転車利用環境の改善	段階的に計画を検討						
			継続的にイベント実施・段階的に整備着手						
4-4		本町二丁目交差点周辺の改良					計画の検討		
5-1	都心地域への自動車利用の抑制	パーク＆バスライド等の推進	計画検討・関係者調整						
			段階的に整備着手						
			施設整備工事・関係者協議・調整		開業・段階的に実施				
5-2		都心地域の駐車施設の適正化	関係者の協議・調整		継続的に実施				

中期：R8（2026）～R12（2030）　長期：R13（2031）～

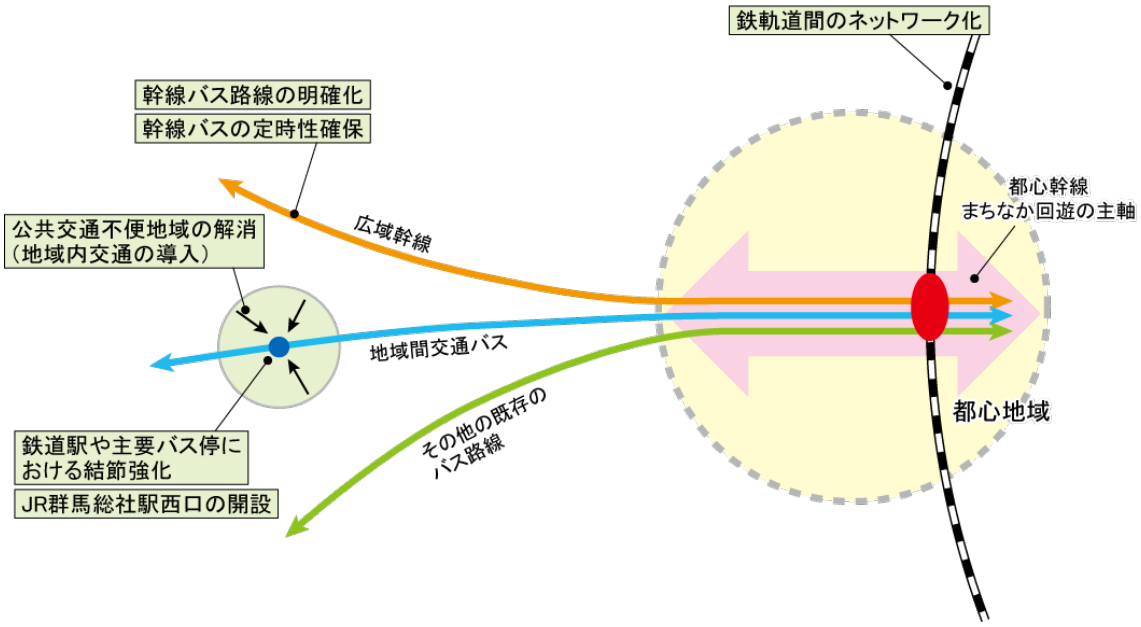
7-2　3つの目標の達成に向けた施策パッケージの考え方

7-2-1 施策パッケージ

7-1-2 で示した各個別施策は、以下のような考え方により、第 6 章に示した 3 つの目標と対応するように構成されている。

(1) 「バスの利便性向上を中心とした公共交通軸の強化」実現のための施策パッケージ

『「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』を実現するために、図 7-2 に示す施策による公共交通ネットワークを形成する。



(その他の施策)

公共交通の利便性向上	・バリアフリー化 ・バス待ち環境の快適化 ・分かりやすい情報案内 ・バスドライバーのサービス向上 ・自動車と公共交通を組み合わせた口移動の利便性向上 ・利用しやすいバス運賃制度の検討 ・交通系 IC カードの導入 ・新技術を活用した交通環境の高度化

多様な主体の連携によるみんなで支える交通まちづくりの推進	・公共交通の積極的な利用推進 ・市民意識の醸成 （モビリティマネジメント）

図 7-2　公共交通ネットワークの形成イメージ①

(2) 「公共交通による、まちなかの回遊性の向上」実現のための施策パッケージ

『「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』を実現するために、図 7-3 に示す施策による公共交通ネットワークを形成する。

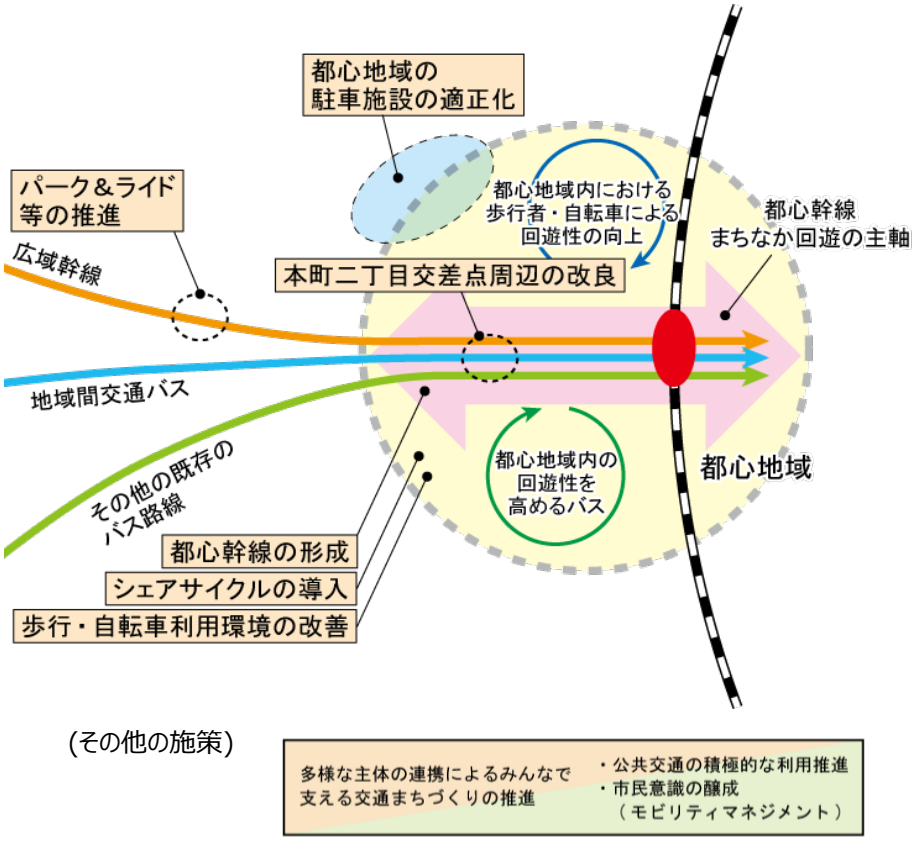


図 7-3　公共交通ネットワークの形成イメージ②

(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」実現のための施策

『「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』の実現に向けては、各施策パッケージにおいて、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を構築する。

7-2-2 地域公共交通ネットワーク再編の全体像

各施策パッケージを重ね合わせると図 7-4 のようになり、これが本市の目指す公共交通ネットワークの体系を示す。

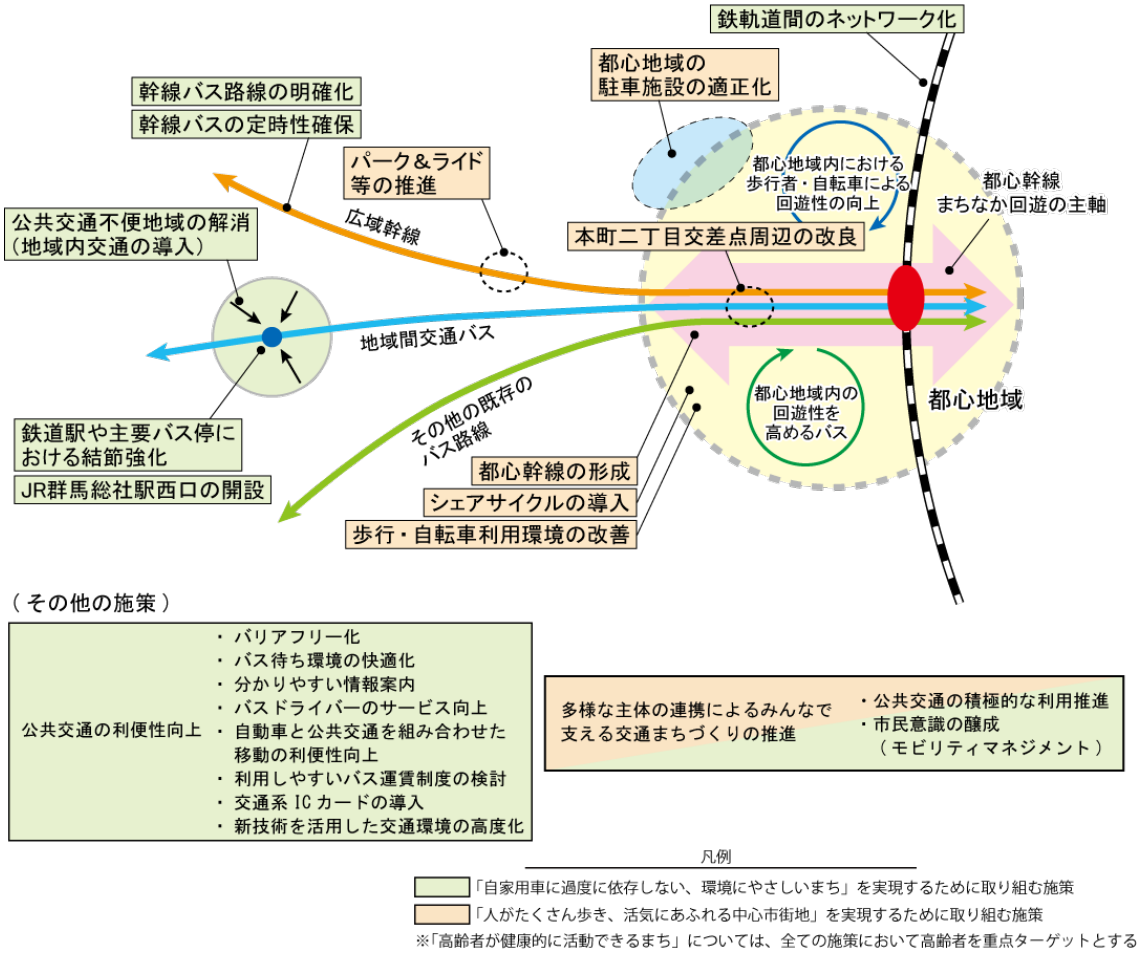


図 7-4　公共交通ネットワークの形成の全体像

7-3　施策メニューの概要

7-3-1 公共交通ネットワーク再編の展開イメージ

個別施策メニューのうち、公共交通ネットワーク形成に関する施策の関係性を以下に示す。

また、公共交通ネットワークを形成し、第 6 章で掲げた 3 つの目標を実現するための各個別施策の概要を次ページ以降に示す。

【施策の展開イメージと主な施策の概要】

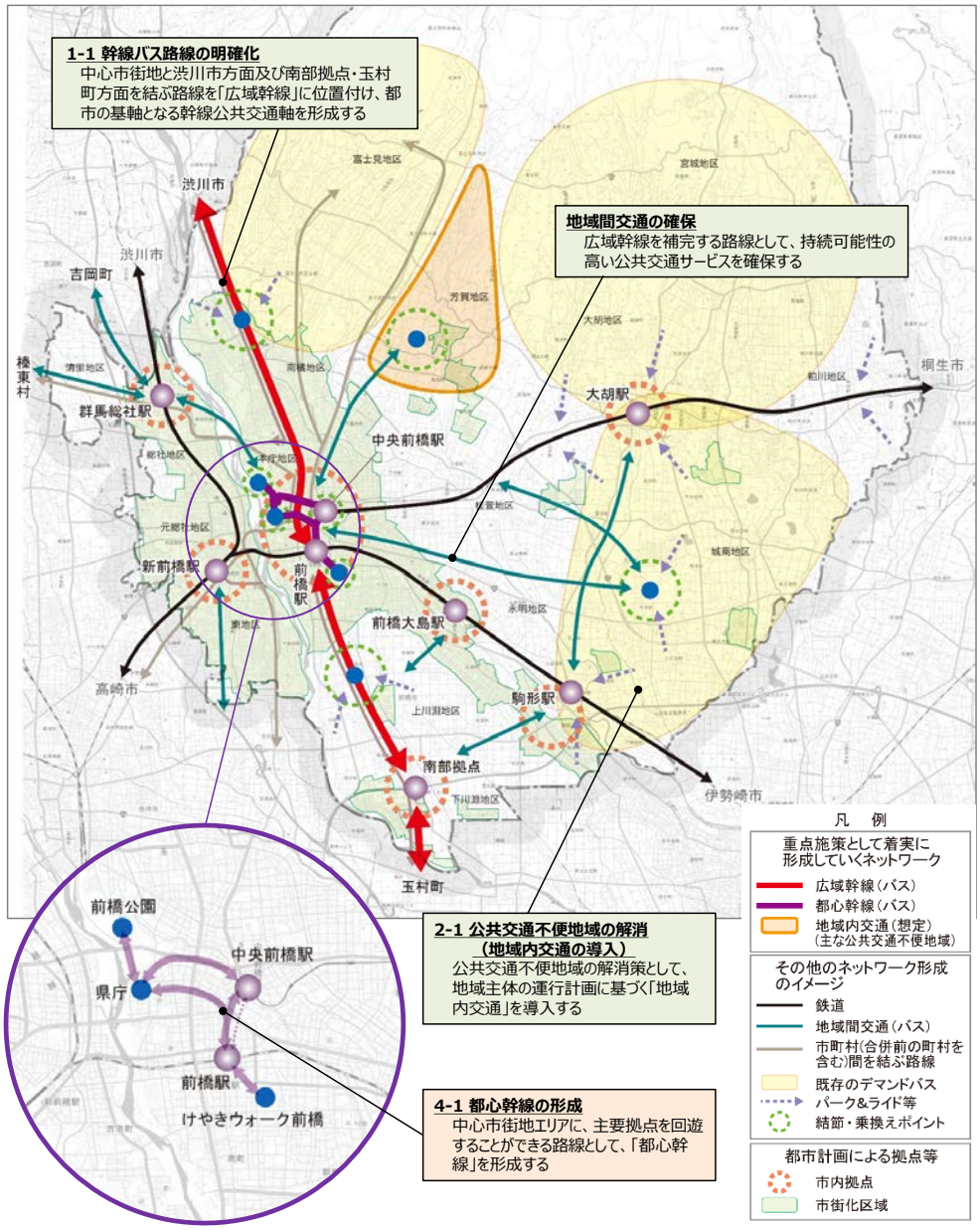


図 7-5　公共交通ネットワーク形成に関する施策の展開イメージ（再掲）

7-3-2　3つの目標を実現するための方策

(1) 拠点間を結ぶ公共交通軸の強化・形成

施策番号 1-1：幹線バス路線の明確化　**利便増進事業対象**

施策概要

①広域幹線の充実

1）広域幹線として関越交通前橋線（渋川市方面）を位置づけ、パターンダイヤでの運行を行う。前橋市立地適正化計画における居住誘導区域の連続する地域をカバーすることで、前橋駅や市中心市街地の各種都市機能への高いアクセス性を確保し、都市の基軸となる公共交通ネットワークを形成する。（※令和 2 年 4 月に再編実施済み）

2）広域幹線として永井運輸新町玉村線を位置づけ、パターンダイヤによる運行を行う。前橋市立地適正化計画で都市機能誘導区域に位置付けられている南部拠点と前橋駅との間のアクセスを確保することを狙いとする。

3）併せて輸送力の増強や利便性の向上に向け、新たな交通システム（BRT 等）の導入と、自転車等の二次交通との連携について、必要に応じて検討する

②広域幹線を補完する地域間交通・市町村間を結ぶ路線の確保

1）広域幹線を補完する地域間交通または市町村（合併前の町村を含む）間を結ぶ路線として、本市が欠損補助を行っている既存の委託路線を中心に、路線や区間毎の需要に応じ、運行本数や車両の大きさなど適正なサービス水準に見直し、持続可能性の高い公共交通サービスを確保する。

2）本市の人口分布状況等を考慮しながら、将来にわたり人口の集積がみられる地域を中心に、バス路線の維持や充実を図り、定住促進につなげる。

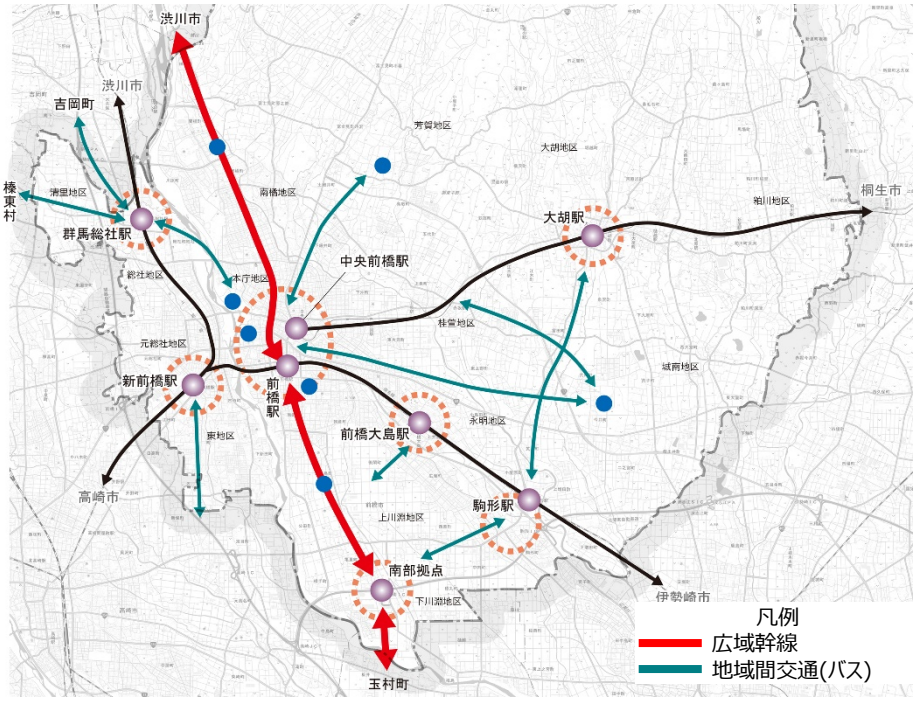


図 7-6　幹線の明確化のイメージ

実施主体　前橋市、バス事業者

実施地域　市内全域

実施時期	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	中期	長期
①1)	(運行開始済)						
①2)	運行計画の検討	運行開始					
①3)	計画の検討						
②1)	運行計画の検討	運行開始					
②2)	段階的に実施						
事業進捗の目標	①・2）1 路線で再編を実施 ②・1）榛東線などで実施 ②・2）人口分布など本市の将来の姿を踏まえながら、適宜必要な路線の維持や充実を行う。						

中期：R8（2026）～R12（2030）　長期：R13（2031）～

施策番号 1-2：幹線バスの定時性確保

施策概要

①バス専用レーンの設置

・　現在一部路線にバス優先レーンが導入されているが、多くの一般車が進入している状況が見受けられるため、関係機関と有効活用に向けた検討を行う。

・　併せて、幹線バス路線のうち、片側 2 車線以上を有する道路について、片側 2 車線のうち 1 車線をバス専用レーンとすることを検討する。なお、道路構造や交通量、導入効果等を考慮し対象区間を選定するとともに、朝や夕方のラッシュ時など時間を区切った運用についても検討する。また、検討結果を踏まえて社会実験を実施し、導入効果や周辺交通への影響を確認する。

②PTPS（公共車両優先システム）の導入

・　路線バスに対して優先的に信号を制御し、信号停車時間を短縮するシステム

・　現在一部路線において導入されているが、関係機関と有効活用について検討するとともに、幹線バス路線を中心に、さらなる導入を検討する。

実施主体　前橋市、バス事業者、道路管理者、警察

実施地域　幹線バス路線

実施時期	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	中期	長期
①②	関係者の協議・調整						
			段階的に実施				
事業進捗の目標	関係機関と協議を進め、条件が調った路線から既存設備の有効活用及びバス専用レーンの設置やさらなる PTPS の導入を行う。						

中期：R8（2026）～R12（2030）　長期：R13（2031）～

施策番号 1-3：鉄軌道間のネットワーク化

施策概要

①鉄軌道間のネットワーク化の検討

- 広域幹線鉄道である JR 線と利用者減の続く上毛線の結節強化による利便性向上に向けたあらゆる方策について検討を進める。
- 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く。
- 前橋駅と中央前橋駅間にて JR 線と上毛線を接続しているシャトルバスについて、引き続き運行を継続し、自動運転バスによる高頻度運行などにより両鉄道を組み合わせた移動需要の喚起を図る。

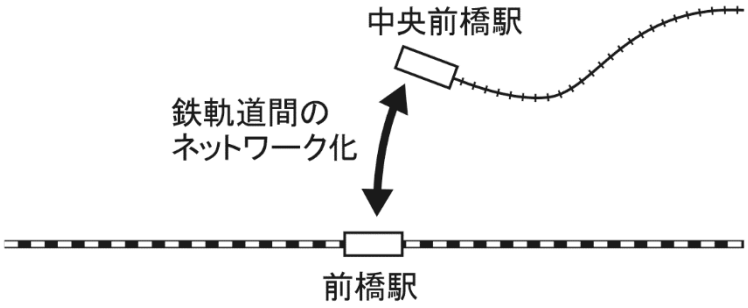


図 7-7　鉄軌道間のネットワーク化のイメージ

実施主体

群馬県、前橋市、上電沿線市、鉄道事業者

実施時期	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	中期	長期
①	段階的に実施						

中期：R8（2026）～R12（2030）　長期：R13（2031）～

(2) 各拠点へのアクセス性の向上

施策番号 2-1：公共交通不便地域の解消（地域内交通の導入）利便増進事業対象

施策概要

①既存デマンド交通の利用促進

- 城南地区、富士見地区、大胡・粕川・宮城地区で運行されているデマンド交通について、地域内を運行する路線バスのフィーダー交通となるよう交通結節点等の充実を図る。
- 併せて、上記デマンド交通の利用促進施策を検討し、具体化したものから順次実施する。

②住民主体によるデマンド交通の形成

- その他の公共交通不便地域でフィーダー交通となる住民主体のデマンドバス等の地域内交通の導入を検討する。
- 導入にあたっては、運行計画の作成や運賃設定、運行経費の確保などの検討段階から実際の運行に至るまで地域住民が主体となり、交通事業者、行政と連携しながら新たな交通モードの構築を行うことを基本とする。なお、地域内交通の導入に併せ、必要に応じて同エリア内の既存路線バスとの役割分担について再整理を行う。

（城南地区の取り組み状況）

- 城南地区において令和２年２月からプレ運行が実施され、同年 10 月１日からは「城南あおぞら号」として本格運行が始まった。運行区域は、城南地区内と、上毛電気鉄道大胡駅に設置されたバス停間となっている。
- 近くのバス停からどのバス停へでも、乗りかえせずに行くことができ、自由で便利な予約制バスとなっている。

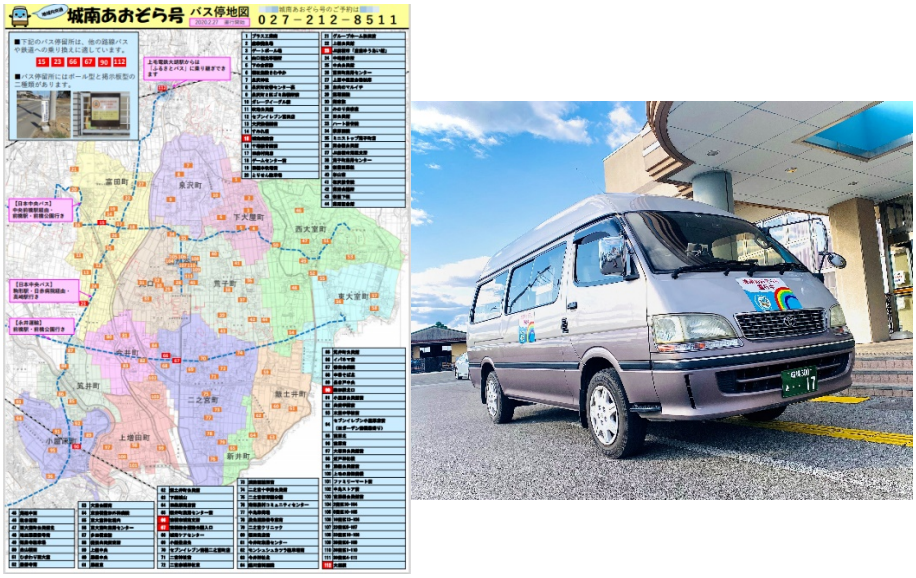


図 7-8　城南地区におけるデマンドバス(城南あおぞら号)の取り組み例

③結節・乗換えポイントの設定

・　地域内交通エリア内に結節・乗換えポイント（鉄道駅や都心等を結ぶバス路線とフィーダーとなる地域内交通を結節するバス停）を設定することにより、公共交通ネットワークを構築し、広域的な移動も円滑に行えるようにする。

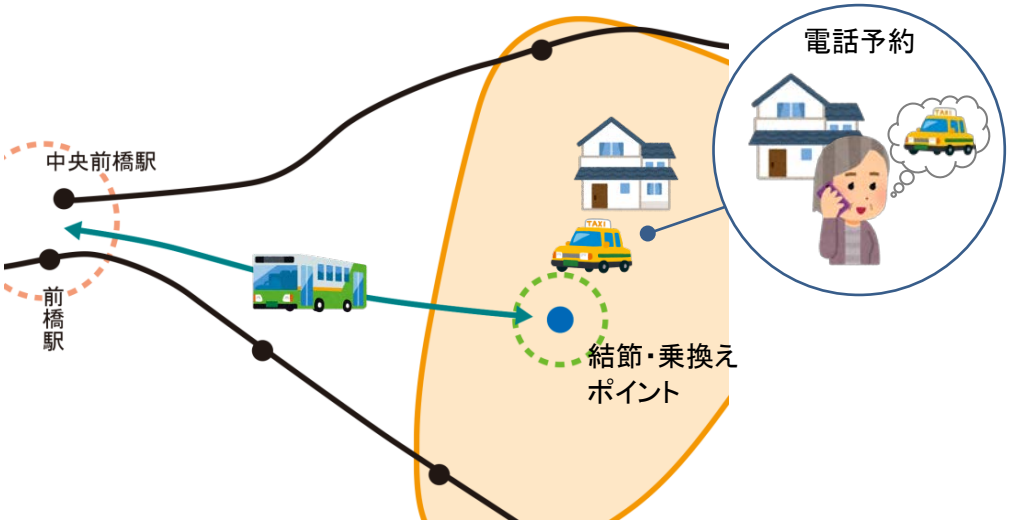


図 7-9　デマンド交通のイメージ（例）

④既存デマンド交通の高度化

・　中心市街地に立地する商業施設のクーポンを発行するなど、中心市街地への来訪促進施策との連携を検討する。

・　既存の路線バスデマンド交通を組み合わせた移動を支えるため、乗り継ぎ割引などの導入を検討する。（施策 3-6 と連動）

・　効率的な配車の仕組みを確立するため、AI を活用した地域交通網の最適化に向け検討を行う。（施策 3-8 と連動）

実施主体　前橋市、交通事業者、市民、MaaS 提供事業者、システム事業者

実施地域　公共交通不便地域

実施時期	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	中期	長期
①	実施内容の検討						
	段階的に実施						
②	実施内容の検討						
			段階的に実施				
③	実施内容の検討						
	段階的に実施						
④	実施内容の検討						
		検討結果を踏まえて順次導入					
事業進捗の目標	②　1 地域で導入 ③　3 箇所で設定						

中期：R8（2026）～R12（2030）　長期：R13（2031）～

施策番号 2-2：鉄道駅や主要バス停における結節強化　利便増進事業対象

施策概要

①アクセス向上・乗継円滑化のための結節機能の強化

- 利用の多い主要鉄道駅・主要バス停において、様々な交通手段間の円滑な乗継ができる結節機能の強化を行う。
- バスと鉄道の結節強化を図るため、電車の発着時刻を考慮したバスダイヤの変更、鉄道駅近辺のバス停設置位置の変更、駅前広場のバス乗り場整備などについて検討する。
- 自転車での駅や主要バス停へのアクセスを強化するため、駅周辺の自転車走行環境整備や、駐輪場整備について検討する。
- 主要バス停においては、他のバス路線や、デマンドバス、タクシー及び必要に応じて観光バスや高速バスについての乗換情報の提供を行うとともに、待合スペースの設置を検討する。
- 主要バス停周辺に、タクシーの待機スペースを確保することで結節機能の強化を図り、多様な交通手段の利用しやすい環境の構築を検討する。
- 系統によって分散しているバス停（例：中央前橋駅、けやきウォーク前橋など）について、バス停位置の統合を検討する。可能な限り施設構内や直近へのバス停集約を図り、利用者の利便性や分かりやすさの向上、バス待ち環境の快適化を図る。なお、中央前橋駅前においては、駅前広場を再整備することで周辺に分散するバス乗り場の統合等による鉄道とバスの結節強化を図る。

実施主体　前橋市、交通事業者

実施地域　主要鉄道駅・主要バス停周辺

実施時期	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	中期	長期
①	実施計画の検討						
	関係者の協議・調整						
	段階的に実施						
事業進捗の目標	①　5 箇所程度で設定（例：JR 前橋駅、上毛電鉄中央前橋駅、大胡駅）						

中期：R8（2026）～R12（2030）　長期：R13（2031）～

施策番号 2-3：JR 群馬総社駅西口の開設

施策概要

①JR 群馬総社駅西口の開設

- JR 群馬総社駅に、新たに西口の開設とともに、アクセスとなる都市計画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る。
- 総社らしい駅舎の意匠及び西口駅前広場の使い方について、住民参加型のまちづくり手法を用いて、地域住民の思いを抽出し設計に反映する。
- 駅舎及び自由通路については、基礎調査を行い、JR 等関係機関と協議を進め、都市計画道路及び駅前広場と一体的に整備を行い、早期の西口開設を目指す。
- 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る。（施策 2-2 と連動）
- 西口周辺に駐車場を設置し、自動車から鉄道やバスへの乗換えの推進を検討する。（施策 5-1 と連動）

図 7-10　現在の JR 群馬総社駅

実施主体

前橋市、鉄道事業者、バス事業者

実施時期	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	中期	長期
①	基本設計		関係者の協議・調整			実施	

中期：R8（2026）～R12（2030）　長期：R13（2031）～

(3) 公共交通の利便性向上

施策番号 3-1：バリアフリー化

施策概要

①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

・　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す。

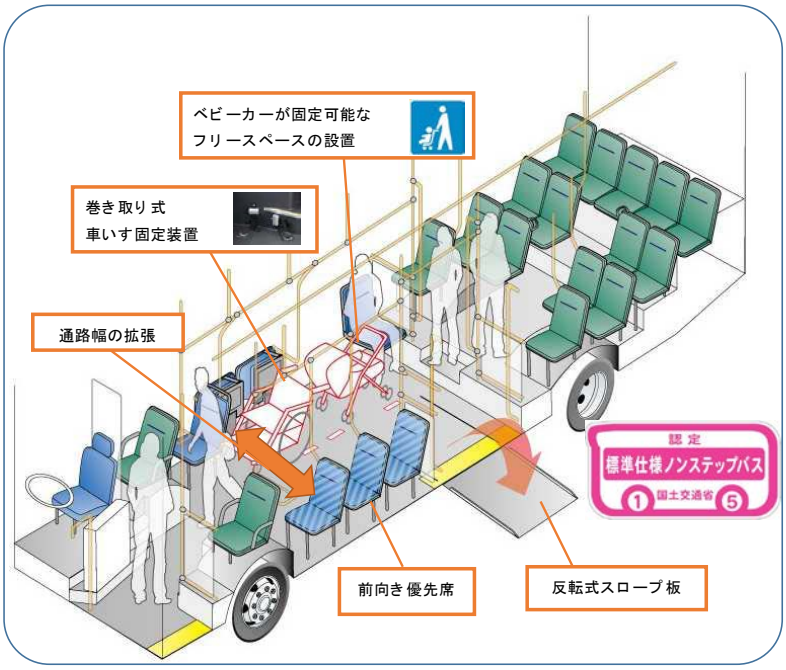


図 7-11　標準仕様ノンステップバスの概要

出典：国土交通省「標準仕様ノンステップバス認定要領の一部改正について」

実施主体　前橋市、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者

実施地域　主要鉄道駅・主要バス停周辺

実施時期	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	中期	長期
①	段階的に導入						
事業進捗の目標	①　ノンステップ車両を 5 台導入						

中期：R8（2026）～R12（2030）　長期：R13（2031）～

施策番号 3-2：バス待ち環境の快適化

施策概要

①主要バス停のバス待ち環境の整備

・　主要バス停に上屋・ベンチ・照明の設置などを進め、快適なバス待ち環境の整備を検討する。また、利用者が多く広告の効果が期待される集客施設や中心市街地の主要バス停では、民間事業者と連携して広告パネル付きの上屋・ベンチの設置を検討する。

市役所合庁前　　県民会館前

図 7-12　広告パネル付きのバス停上屋の設置例

②バス停周辺施設でのバス運行情報の提供

・　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、前橋駅、前橋市役所、群馬県庁、前橋赤十字病院にて設置しているバス運行情報を提供するデジタルサイネージについて、さらに他のバス停周辺の公共施設、商業施設等の屋内に設置を検討する。

前橋市役所　　前橋駅

図 7-13　バス運行情報を表示するデジタルサイネージ(R2)

実施主体　前橋市、バス事業者等

実施地域　主要バス停周辺

実施時期	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	中期	長期
①②	設置個所の検討						
		段階的に実施					

中期：R8（2026）～R12（2030）　長期：R13（2031）～

施策番号 3-3：分かりやすい情報案内　利便増進事業対象

施策概要

①バス停、バス車両等での分かりやすい情報案内

・　現在、渋 10、高 20 など前橋駅を発着する系統にのみ系統番号がついているが、各種デバイスでわかりやすく案内することを考慮して、系統番号、路線名の共通ルール化による再整理を行う。共通ルール化にあたっては、市外からの来訪者など不慣れな方へ配慮するとともに、広域的に検討が必要であることから群馬県と連携して取り組む。

・　上記で検討した系統番号等を活用し、現在バス事業者ごとにバラバラに案内されている、時刻表やバス停の標柱、案内板などについて、できる限り統一した表示となるよう、時刻表や主要バス停における案内について更新を行う。また、前橋駅の案内所、掲示板等の更新を検討する。

・　バス車内で、行き先、料金、鉄道・バス等の乗継情報及びシェアサイクル（施策 4-2）等について、案内表示の工夫やバスドライバーによる案内（施策 3-4）の検討を行い、安心してバスを利用できるようにする。

（わかりやすさに配慮した情報案内の事例）

・　4 か所に分散する県庁前バス停について、案内表示を群馬県が設置。

図 7-14　県庁前バス停における案内表示の改善

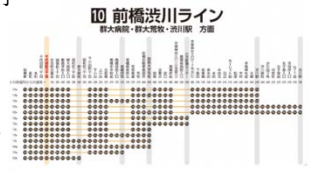
○行先表示器の例　路線番号(10)＋系統(B)

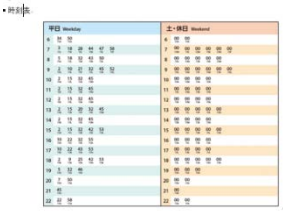
バス方向表示器イメージ（郊外部）

バス方向表示器イメージ（都心部）

○時刻表の例

系統別の
停車バス停





②バスロケーションシステムの充実

・　令和元年度から令和２年度にかけて群馬県が主体となって市内外の複数路線でバスロケーションシステム実証実験を実施し、令和３年４月現在も運用を継続している。今後は、バスロケーションシステムの路線拡大に向けて検討を進めるとともに、同システムと連携したバス停周辺施設でのバス運行情報を提供するデジタルサイネージ等について、更なる設置を検討する（施策 3-2 と連動）。

③オープンデータ化されたバス時刻表の活用

・　現在、市内のバス時刻情報はオープンデータ化されており、各コンテンツプロバイダを通して商用の経路検索システムで経路検索サービスが提供されている。今後、バスオープンデータのさらなる品質向上や持続的な作成環境の整備を通して、民間企業等の創意工夫により多様なサービスが提供されるようにデータの周知等の活用促進を行う。

④分かりやすいバスマップの作成と配布

・　①で路線番号、系統番号を整理した上で、分かりやすい路線図、乗り場案内、バス利用方法等を記載したバスマップを作成・配布する。

・　オープンデータ化されたバス時刻表情報を活用して、市内バス路線の総合時刻表を作成・配布する。オープンデータの利点を生かし、ダイヤ改正があった場合に反映を柔軟に行うことが可能となる。

・　普段バスを利用しない人のバスに関する認知の向上を図ため、モビリティマネジメントと合わせた配布も検討する。（施策 6-2 と連動）

（オープンデータの活用例）

・　令和元年度～令和 2 年度にかけて、前橋赤十字病院に向かう路線及び前橋駅～県庁前を通過する路線を対象にバスロケーションシステムの運用を実施した。

・　スマートフォンや前橋赤十字病院、前橋駅、前橋市役所及び群馬県庁に設置した大型デジタルサイネージでバスの遅延情報などを提供した。

図 7-15　バスオープンデータの活用事例

実施主体　群馬県、前橋市、バス事業者

実施地域　市内全域

実施時期	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	中期	長期
①	共通ルールの検討		段階的に実施				
②	本格導入の検討		条件が整い次第実施				
④	物件作成		順次配布				
③	適宜実施						

中期：R8（2026）～R12（2030）　長期：R13（2031）～

施策番号 3-4：バスドライバーのサービス向上

施策概要

①分かりやすく丁寧な利用案内サービスの向上

・　路線バス利用者に対する、行き先や料金等の案内を、バスドライバーが分かりやすく丁寧に案内することで、慣れない人であっても安心してバスを利用できるサービスを提供する。

・　分かりやすく丁寧な案内を、全てのバスドライバーが提供できるようにするため、意識啓発や研修を継続的に実施する。

②安心して乗車できる運転技術の向上

・　高齢な利用者の増加に対応し、安心して乗車できる運転技術の向上を目指す技術研修を継続的に実施する。

実施主体　バス事業者

実施地域　市内全域

実施時期	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	中期	長期
①	随時実施						

中期：R8（2026）～R12（2030）　長期：R13（2031）～

施策番号 3-5：自転車と公共交通を組み合わせた移動の利便性向上

施策概要

①サイクル＆バスライドの推進

- バス停付近の公共施設や商業施設等に駐輪スペースを確保し、公共交通利用者が使用できるよう調整し、自転車から公共交通への乗換え利便性の向上を図る。
- 広域幹線、都心幹線、地域間交通のバス停及び鉄道駅の近くに駐輪施設を設置することで、市街化区域内を中心に公共交通へ自転車でアクセスしやすい範囲を拡大する。下川淵公民館等といった市有施設の既存駐輪場への看板設置等の検討を進める。
- シェアサイクルとの相互利用促進も図り、シェアサイクルポート隣接地への設置検討を進める。

図 7-16　バス停付近に無料自転車駐車場を設置した事例（茅ヶ崎市）

出典：茅ヶ崎市 HP

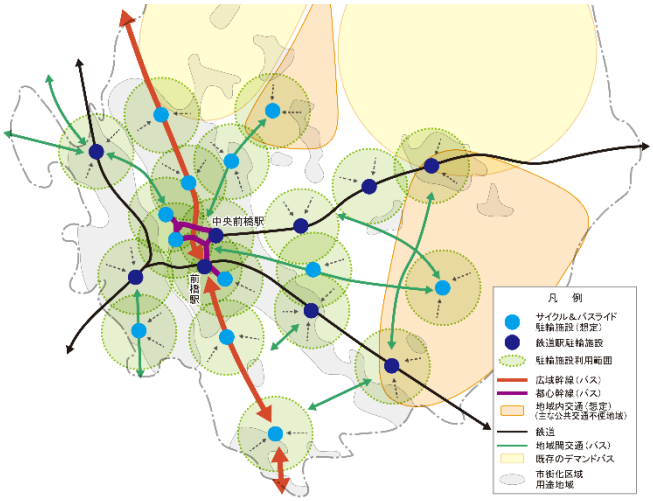


図 7-17　サイクル＆バスライドの推進イメージ

②上毛電鉄のレンタサイクルの継続実施

- 上毛電鉄では中央前橋駅・大胡駅等で電車利用者に対して自転車を貸し出しており、電車と自転車を組み合わせたシームレスな移動ができるサービスとして引き続き市民への広報宣伝に努める。

図 7-18　中央前橋駅のレンタサイクル設置状況

③サイクルトレインの継続実施

・　市内を走る上毛電鉄では、電車内に自転車を持ち込める「サイクルトレイン」のサービスを実施している。前橋市ではホームページ等を通して、サイクルトレインの広報や、サイクルトレインのサービスを活用した赤城南麓サイクリングコースの紹介等を行っている。引き続き、本市の自転車振興策や観光振興策等の一手段として上毛電鉄のサイクルトレインを市民等へ広く周知し、あわせて上毛電鉄の利用者の増加を図る。

図 7-19 上毛電鉄のサイクルトレイン

④道の駅におけるサイクルツーリズム拠点の整備

・　国道 17 号及び上武道路の交差点付近に設置予定の道の駅において、自転車の貸し出しやスクーリングを行うサイクルステーションの設置及び敷地内にサイクリングコースを設置することでサイクルツーリズムの振興を図る。

図 7-20　計画中の道の駅のイメージパース

実施主体　前橋市、鉄道事業者

実施地域　鉄道駅・バス停周辺

実施時期	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	中期	長期
①	実施計画の検討	関係者の協議・調整	段階的に実施				
②③	継続実施						
④	整備		開業				

中期：R8（2026）～R12（2030）　長期：R13（2031）～

施策番号 3-6：利用しやすいバス運賃制度の検討　利便増進事業対象

施策概要

①エリア料金制度・乗換割引制度の導入

- 施策 3-8 で検討する MaaS を活用した乗り継ぎ割引や定額運賃制度、施策 4-1 に掲げる都心幹線運行時の乗換抵抗の軽減や割安感のイメージ付けに向けたエリア料金や乗換割引制度、施策 2-1 に掲げるデマンド交通の運行に合わせ、接続する路線バスの乗り継ぎ抵抗を緩和する割引運賃制度など、交通体系の再構築に合わせて市内の様々な移動で利用しやすい多様な運賃制度を検討する。
- 必要に応じて共同経営の手法を活用する。

実施主体　前橋市、バス事業者

実施地域　市内全域

実施時期	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	中期	長期
①	実施内容の検討		段階的に実施				

中期：R8（2026）～R12（2030）　長期：R13（2031）～

施策番号 3-7：交通系 IC カードの導入　利便増進事業対象

施策概要

①交通系 IC カードの導入

- 市内の JR、一部事業者の路線バス（2020 年～）には交通系 IC カードが導入されており、利便性が向上している。市内他事業者の路線バスへの交通系 IC カード導入も予定している。これにより、市内一円の鉄道・路線バスが交通系 IC カードで乗車できるようになり、市民・来街者のシームレスな利用が可能となる。
- IC カードの導入によって、柔軟な料金制の円滑な運用が可能となる。また、利用履歴データを用いて、バス停間 OD 等の詳細な利用状況を把握することが可能となり、運行効率化や運行改善の検討材料とすることができる。
- 本市では、結果的に 2 系統の交通系 IC カードシステムが導入されることが予定されているので、システムの違いを越えて両者で一体的なサービス提供ができるよう検討を進める。

図 7-21　導入予定の交通系 IC カード券面

実施主体　群馬県、前橋市、バス事業者等

実施時期	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	中期	長期
①	導入						
	2 系統のカードの一体的な利用環境の検討・整備						
事業進捗の目標	① 群馬県、バス事業者等と導入に向けた検討を進め、条件が調った路線から導入する。						

中期：R8（2026）～R12（2030）　長期：R13（2031）～

施策番号 3-8：新技術を活用した交通環境の高度化　利便増進事業対象

施策概要

①新技術を活用した交通環境の高度化

- 令和2年12月21日から令和3年3月12日まで実施した前橋版MaaS実証実験『MaeMaaS』について、実験の結果を踏まえ引き続き検討を行い、令和4年度に実装を目指す。
- 既に郊外におけるデマンド交通において導入しているAIを活用した効率的な配車システムについて、更なる配車効率化に向けた検討を行う。（施策2-1と連動）
- 前橋駅―中央前橋駅間を走行するシャトルバスの一部便について実施された自動運転バスの社会実験について、実験の結果を踏まえ、実用化に向けた検討及び必要に応じて更なる実験の実施を行う。

実施主体　前橋市、MaaS提供事業者、交通事業者

実施時期	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	中期	長期
①	段階的に実施						

中期：R8（2026）～R12（2030）　長期：R13（2031）～

【MaeMaaS】

- 令和2年度はJR東日本の「ググッとぐんMaaS」上にて前橋市民向けのサービスを提供する実証実験を行った。
- デジタルフリーパスの発行、デマンド交通の予約、マイナンバーカードとの紐づけによる市民限定の割引サービスなどの機能を有する。

MaeMaaS
JUST MOVE FORWARD

図 7-22　MaeMaaSのロゴ

【AI を活用した効率的な配車システム】

人口知能（AI）が複数の乗車要求をリアルタイムに組み合わせ、効率的な経路と相乗りを設定するもの。予約は MaaS アプリと電話を通じて行うことができる。

既にバス停方式による既存デマンド交通に導入されているほか、新たな AI 配車システムを活用した実証実験として①令和 2 年 1 月から 3 月まで、予め定められたバス停までの短距離タクシー（ワンマイルタクシー）並びに②令和 2 年 12 月から翌年 3 月まで富士見地区及び芳賀地区を対象にドアツードア型の実証実験を行った。

図 7-23　実証実験のチラシ（2 回目の実証実験時のもの）

(4) まちなかの回遊性の向上

施策番号 4-1：都心幹線の形成　利便増進事業対象

施策概要

①都心幹線の充実

- 都心で輻輳する既存路線を都心幹線と位置付け、都心内の主要施設を一定の頻度で結ぶことにより、回遊性向上による中心市街地の活性化に寄与する路線を設定し、様々な移動目的を支える公共交通サービスを提供する。
- 運行経路は、JR 前橋駅、上毛電鉄中央前橋駅、本町、立川町通り、県庁・市役所、前橋公園（グリーンドーム前橋）、けやきウォーク前橋等を経由するように設定する。
- 運行頻度については、本町ライン 15 分間隔、中央前橋ライン 30 分間隔での運行を行い、中央前橋ラインはまちづくりの動向に合わせて 15 分間隔を段階的に目指していくものとする。
- 等間隔運行にあたっては、複数事業者の既存路線のダイヤ調整を行うことから、令和 2 年 11 月に施行されたいわゆる独占禁止法特例法による共同経営の手法を活用する。

図 7-24　都心幹線の形成イメージ

・　都心幹線の安定した運行に向け、図 7-25 に示す事業の進捗を図る。

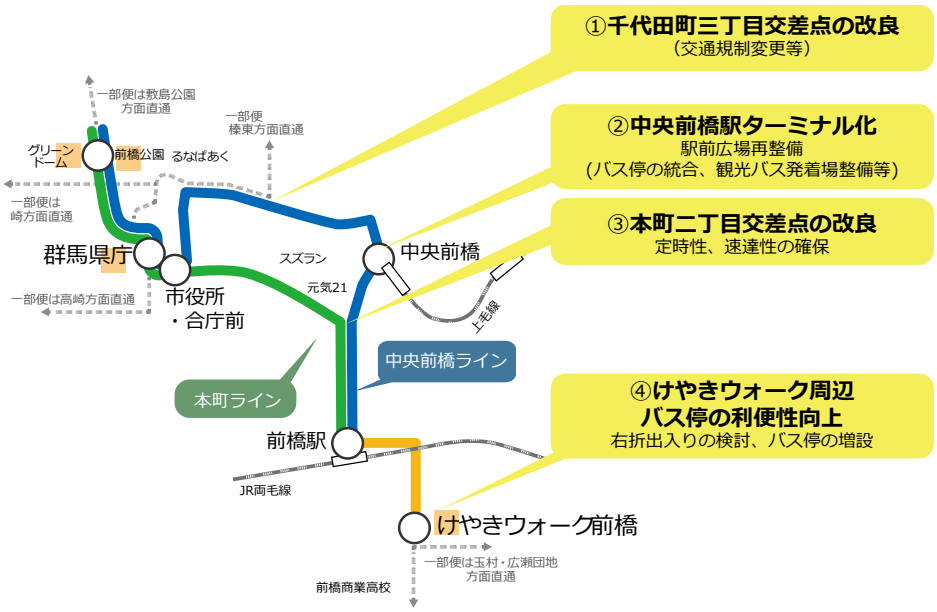


図 7-25　都心幹線形成に関連する事業

②商業施設と連携した運賃割引制度の利用促進

・　中心市街地における商業施設と連携した割引切符について、利用促進に向けた PR を行うとともに、使いやすさの向上に向けた制度見直しを検討する。

実施主体　前橋市、バス事業者

実施地域　都心地域

実施時期	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	中期	長期
①	運行計画の検討 関係者の協議・調整		実施				
②	継続的に実施しながら、PR・見直し検討						
事業進捗の目標	①　都心幹線の再編を実施						

中期：R8（2026）～R12（2030）　長期：R13（2031）～

施策番号 4-2：シェアサイクルの導入

施策概要

①シェアサイクルの導入

- まちなか回遊性向上のため、サイクルポート間で利用できる自転車の貸し出しサービスを実施する。
- 都心内の主要施設や、鉄道駅、都心幹線（施策 4-1）の主要バス停、都心周縁部駐車場等、他手段と連携できるポート配置を行う。
- シェアサイクルの形成を目指す中で、路線バス等とシェアサイクルのシームレスな利用を推進する。

図 7-26　まえばしシェアサイクル cogbe ポートマップ

実施主体　前橋市

実施地域　都心地域

実施時期	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	中期	長期
①	運行計画の検討 関係者の協議・調整 実施						

中期：R8（2026）～R12（2030）　長期：R13（2031）～

施策番号 4-3：歩行・自転車利用環境の改善

施策概要

①まちなかで快適に歩ける歩行環境の構築

- 都心内において、歩道整備や自動車の速度の抑制策などを検討し、歩行者の安全性・快適性を向上させるとともに、けやき並木の景観形成に努め、市のシンボルとなる高質な歩行環境を形成する。
- 官民一体となったにぎわいづくりを促進するため、歩行者が快適に回遊・滞在できる道路空間の創出のため、日常的な活用に向けたオープンカフェ事業の実施や、車道も含めて大規模に一時的に活用するイベントを継続的に開催する。

（取り組み状況）

- 平成 29 年から令和元年にかけて駅前通りの道路空間を使用したイベントを毎年開催しており、令和元年度は歩道空間に加え車道 6 車線のうち片側 3 車線を使用した。
- 飲食やライブ演奏のほか、バスの乗り方教室など公共交通の PR を行うコーナーを設け、公共交通の利用促進に向けた取り組みをイベント内で行った。

図 7-27　2019 年開催の様子

②まちなかで自転車を安全・快適に利用できる環境の構築

- 自転車通行環境のネットワーク化を検討し、快適な自転車通行環境を構築するとともに安全性向上を図る。また、荷捌きスペースや路外駐車場を整備するなどの路上駐停車対策を行い、車道左端の通行空間の確保に努める。

実施主体

前橋市、前橋市まちづくり公社、前橋商工会議所

実施時期	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	中期	長期
①②	段階的に計画を検討						
	継続的にイベント実施・段階的に整備着手						

中期：R8（2026）～R12（2030）　長期：R13（2031）～

（参考：前橋市アーバンデザイン）

・　前橋市では中心市街地における民間主導のまちづくりをすすめるための指針として「前橋市アーバンデザイン」を策定。

・　道路を含む公共施設の活用、管理を民間主体のエリアマネジメントによって、中心市街地のにぎわいづくりにつなげていくことを狙いの一つとしている。

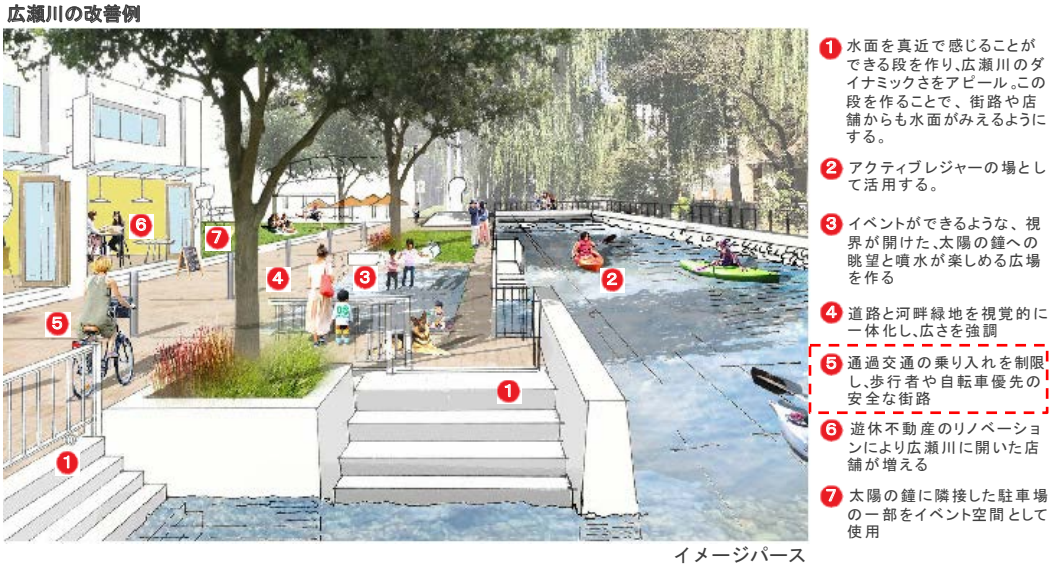


図 7-28　前橋アーバンデザインにおける自転車・歩行者のイメージ

施策番号 4-4：本町二丁目交差点周辺の改良

施策概要

①本町二丁目交差点周辺の改良

・　同交差点は現状で五差路となっており、構造が複雑で歩行者や自転車も通行しにくい。また、同交差点をはじめ、中心市街地の交差点の渋滞等により、路線バスの定時性確保が難しい。さらに、本市のシンボルであるけやき並木の一体的な景観形成やまちづくりの推進に課題がある。このため、まちづくりや交差点改良計画との整合を図りながら、駅周辺とまちなかに連続性を持たせ、回遊性が向上するよう、バス交通網や新たな交通システムを構築する。

・　駅から中心商店街、官庁街等への歩行者と自転車の安全でスムーズなアクセスと、まちなかのにぎわい創出に寄与する道路環境を整備する。

実施主体

国、前橋市等

実施時期	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	中期	長期
①	計画の検討						

中期：R8（2026）～R12（2030）　長期：R13（2031）～

(5) 都心地域への自動車利用の抑制

施策番号 5-1：パーク＆ライド等の推進

施策概要

①パーク＆ライド、パーク＆バスライドの推進

- 郊外の鉄道駅や主要なバス停周辺に駐車場を設置し、自動車から鉄道や路線バスへの乗換え、都心への自動車乗り入れ抑制を推進する。
- 鉄道駅やバス停周辺の公共施設や商業施設等の既存駐車場の活用、駐車場用地の確保に向けて、候補地となる駐車場を対象に施設事業主や地権者等と協議・調整等を行う。
- 設置にあたっては、駐車料金やバス料金の割引、駐車場への附帯施設（商業施設等）の設置等を検討する。
- 上毛電鉄大胡駅や江木駅などにおける既存のパーク&ライド駐車場については、利用促進を図る。

②新たな道の駅におけるパーク＆バスライドの実施

- パーク＆バスライド駐車場としての利用を想定する新たな道の駅について平成 30 年 10 月に公表、令和２年９月に変更した「前橋市新設道の駅整備運営事業基本計画」に沿って事業の進捗を図る。

図 7-29　パーク&バスライド駐車場として利用を想定する道の駅

実施主体　前橋市

実施地域　郊外の鉄道駅、主要バス停周辺

実施時期	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	中期	長期
①	計画検討・関係者調整						
	段階的に整備着手						
②	施設整備工事・関係者協議・調整		開業・段階的に実施				

中期：R8（2026）～R12（2030）　長期：R13（2031）～

施策番号 5-2：都心地域の駐車施設の適正化

施策概要

①駐車施設の集約化・適正配置

- 都心地域における駐車施設を集約化するなど、自動車の無用な流入を抑制し、公共交通や人が中心となる市街地形成を図る。
- なお、駐車後の他手段との連携を図るために、都心幹線バス（施策 4-1）、シェアサイクル（施策 4-2）の導入状況を考慮した検討が必要となる。
- 中心市街地において駐車需要の動向や公共交通の利便性向上を考慮しながら、青空駐車場など低未利用地をイベント会場や広場などにぎわいづくりに資する空間としての活用を検討する。

実施主体

前橋市

実施時期	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	中期	長期
①	関係者の協議・調整		継続的に実施				

中期：R8（2026）～R12（2030）　長期：R13（2031）～

7-3-3 施策を推進する方策

(1) 多様な主体の連携によるみんなで支える交通まちづくりの推進

施策番号 6-1：公共交通の積極的な利用推進

施策概要

①公共交通の積極的な利用の呼びかけ・発信

- 公共交通の乗り方の解説はもとより、経済性、健康、環境面等の公共交通のメリットも紹介する冊子「乗り方ガイド」をリニューアルした。今後は本冊子の配布を継続して行う。
- 本市への通勤・通学ドライバー向けに、公共交通利用を促す積極的な PR を行う。ポスター・チラシによる PR 実施に加えて、ラジオ・CM 等、発信力が高い PR 方法を検討する。
- 新型コロナウイルス感染症の拡大により公共交通利用を敬遠されないよう、各事業者が取り組んでいる感染防止対策を積極的に周知する。

図 7-30　乗り方ガイド

実施主体　前橋市

実施地域　市内全域

実施時期	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	中期	長期
①	継続的に実施						

中期：R8（2026）～R12（2030）　長期：R13（2031）～

施策番号 6-2：市民意識の醸成（モビリティマネジメント）

施策概要

①各種コミュニケーション施策の実施

- 公共交通の利便性が高い、鉄道駅周辺、広域幹線・都心幹線バス沿線地域を中心に、過度な自動車依存から、公共交通や徒歩を含めた多様な交通手段を適度に利用する状態へ行動変容を促す各種コミュニケーション施策を実施する。
- 公共交通に関する行政や事業者の取り組みについて、SNS 等を活用し web 上での情報発信を継続的に行い、利便性向上の周知・PR を図る。

②ターゲットを絞り込んだ個別のモビリティマネジメント

- 現在作成している全市域のバスマップのほか、その地区の公共交通に関する情報等も掲載したマップ等を使った出前講座等により、身近な公共交通の意識づけによる利用促進を図る。
- 本市への転入手続き時に、公共交通乗り方ガイド、バスマップ、時刻表など、公共交通に関する情報提供を行い、公共交通を利用した新生活を促す。
- 運転免許更新時に、過度に自動車に依存しない生活への意識啓発冊子を配布し、免許返納の推進を行う。
- 市内事業所の従業者向けに、公共交通マップや時刻表などの情報提供とアンケートを組み合わせたコミュニケーションによる利用啓発を行う。
- 既存のデマンド交通（施策 2-1）や MaaS（施策 3-8）の利用促進に向けて、大学・学生や NPO 団体等との連携を検討する。

図 7-31　SNS 等にアップした MaeMaaS の PR 動画キャプチャ

実施主体　前橋市

実施地域　市内全域

実施時期	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	中期	長期
①	継続的に実施						

中期：R8（2026）～R12（2030）　長期：R13（2031）～

8. 進捗管理

8. 進捗管理

8-1　進捗管理スケジュール

計画の進捗の管理については、PDCA サイクルで実施する。

各施策の実施状況の評価については毎年実施し、その結果に応じて次年度以降の取り組み方の改善を確認する。

目標の達成状況の確認について、毎年指標値が入手可能なものについては適宜モニタリングを行い、施策の取り組み方の改善につなげる。また、R4 年度及び R7 年度にはすべての評価指標の確認を行い、計画の更新を検討する。

R4 年度については前計画（前橋市地域公共交通網形成計画）策定より 5 年目にあたるため、社会情勢や利用者ニーズの確認を行い、目標の達成状況評価と合わせて、その時点での計画更新の要否を検討する。

R4 年に計画を更新しない場合、R7 年には目標の達成状況の評価より、R8 年以降の中・長期の公共交通計画への見直しを検討する。

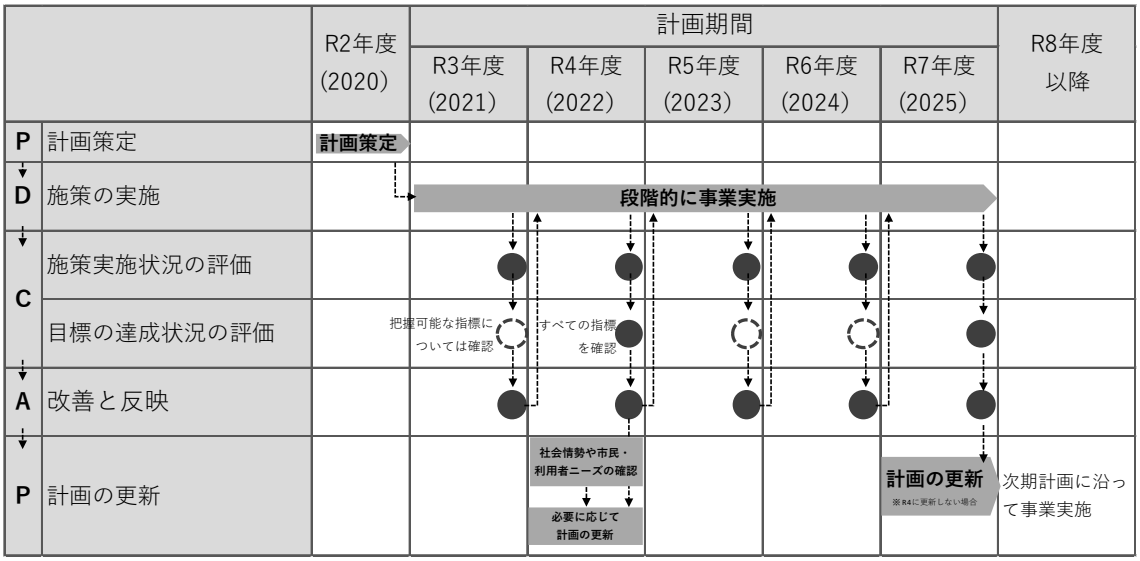


図 8-1　PDCA サイクルのイメージ

8-2　推進体制

本計画の推進にあたっては、本計画の策定にあたり設置された前橋市地域公共交通再生協議会が、引き続き施策の実施状況の評価や計画の見直し等を行う。

【前橋市地域公共交通再生協議会について】

設置根拠　地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成１９年法律第５９号）第６条第１項の規定に基づいて設置

設置年月日　平成２９年２月２８日

構成員　以下のとおり（令和３年４月１日現在）

区分	所属組織・役職
計画策定団体	前橋市　副市長
	前橋市　未来創造部長
	前橋市　都市計画部長
公共交通事業者	東日本旅客鉄道株式会社高崎支社総務部経営・財務戦略室統括
	上毛電気鉄道株式会社　取締役社長
	一般社団法人群馬県バス協会　乗合部会長
	前橋地区タクシー協議会長
道路管理者	国土交通省　関東地方整備局　高崎河川国道事務所長
	群馬県　前橋土木事務所長
	前橋市　建設部長
公安委員会・警察	前橋警察署長
	前橋東警察署長
住民代表（利用者）	地域住民
	地域住民
学識経験者	前橋工科大学　教授
国関係者	国土交通省　関東運輸局　交通政策部　交通企画課長
	国土交通省　関東運輸局　群馬運輸支局　首席運輸企画専門官
	国土交通省　関東地方整備局　建政部　都市整備課長
群馬県関係者	群馬県　県土整備部　交通政策課長
	群馬県　県土整備部　都市計画課長
商工・観光関係者	前橋商工会議所　副会頭
	前橋商工会議所　交通政策専門委員会　委員長

業務　地域公共交通計画の策定及び変更に係る協議に関すること。
地域公共交通計画の実施に係る協議に関すること。
地域公共交通計画に位置づけられた事業の実施に関すること。
その他協議会の目的を達成するために必要な事項に関すること。

前橋市　地域公共交通計画

発行日　令和３年　月

前橋市未来創造部交通政策課

〒371-8601　前橋市大手町二丁目 12 番１号

電話　027-224-1111（代）