

都心幹線再編の方向性

1. 都心幹線とは

1-1 目的・位置づけ

【目的】

都心内の主要施設を結ぶとともに、回遊性向上による中心市街地の活性化に寄与する路線

【他の路線種別との関係】

表 1-1 路線種別の定義

現在	再定義	内容
鉄道	広域幹線 (鉄道)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 都心と市内拠点・隣接市を結ぶ公共交通軸 市内拠点※ 新前橋駅周辺地区、群馬総社駅周辺地区、大胡地区、前橋大島駅周辺地区、駒形周辺地区 ※立地適正化計画の都市機能誘導区域 隣接市※ 高崎市、伊勢崎市、渋川市、桐生市 ※前橋市内～市外の移動が多い隣接市 サービス水準 鉄道（ピーク 10～30 分間隔、オフピーク 15～30 分間隔）*1
広域幹線	広域幹線 (バス)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 都心と市内拠点・隣接市町を結ぶ公共交通軸 市内拠点※ 前橋南部地区 ※立地適正化計画の都市機能誘導区域 隣接市町※ 渋川市、玉村町 ※前橋市内～市外の移動が多い隣接市 サービス水準 高頻度のバス（ピーク 10 分間隔、オフピーク 10～30 分間隔）*1
都心幹線	都心幹線 (バス)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 都心内の主要施設間を結ぶ公共交通軸 都心※ 本庁地区、およびその周辺 ※立地適正化計画の都市機能誘導区域内の商業地域周辺 主要施設 けやきウォーク、前橋駅、中央前橋駅、市役所、県庁、グリーンドーム サービス水準 高頻度のバス（ピーク 5～10 分間隔、オフピーク 10～15 分間隔）*1
支線	地域間交通 (バス)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 広域幹線、都心幹線を補完する公共交通 サービス水準 バス（20～60 分間隔）
デマンドバス	地域内交通 (デマンドバス)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通不便地域の移動を支援する公共交通 サービス水準 デマンドバス等
地域内交通（主な公共交通不便地域）	地域内交通（主な公共交通不便地域）	

*1 ピーク：6～9時、17～19時 オフピーク：ピーク時間外

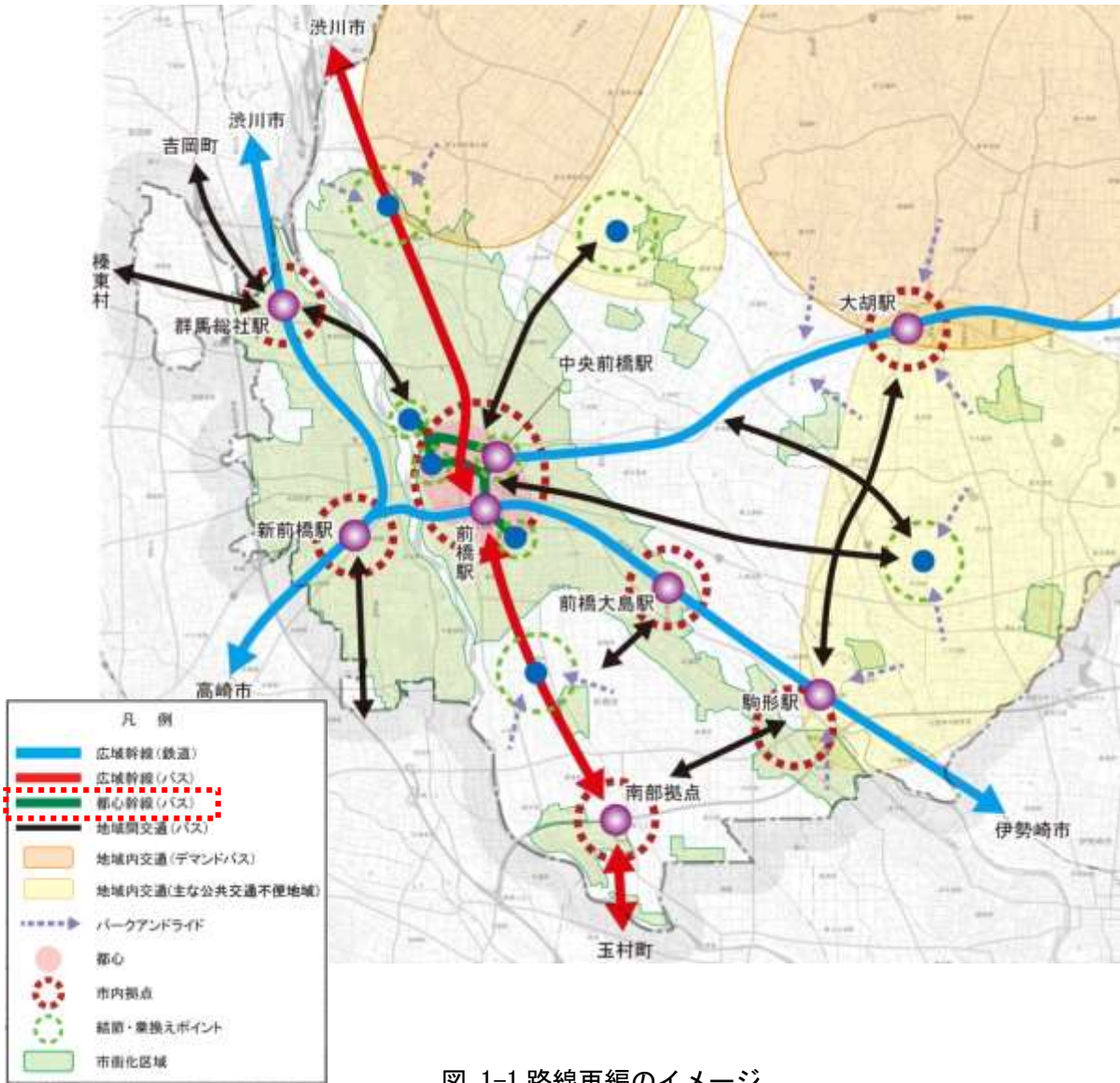


図 1-1 路線再編のイメージ

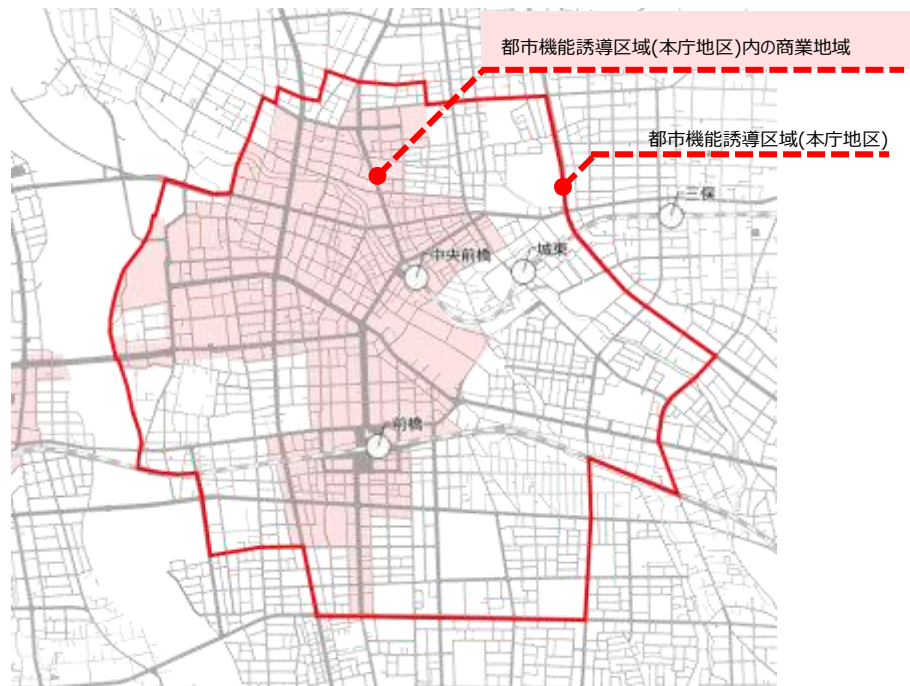


図 1-2 都市機能誘導区域(本庁地区)内の商業地域

1-2 再編対象路線

都市幹線として再編を検討する対象の路線は、以下の施設・地域を結んで運行されているものとする。

- 前橋公園（グリーンドーム前橋）～県庁・市役所～本町～前橋駅～けやきウォーク前橋
- 前橋公園（グリーンドーム前橋）～県庁～立川町通り～中央前橋駅～前橋駅

なお、マイバスについては都心幹線への再編の対象外とする。

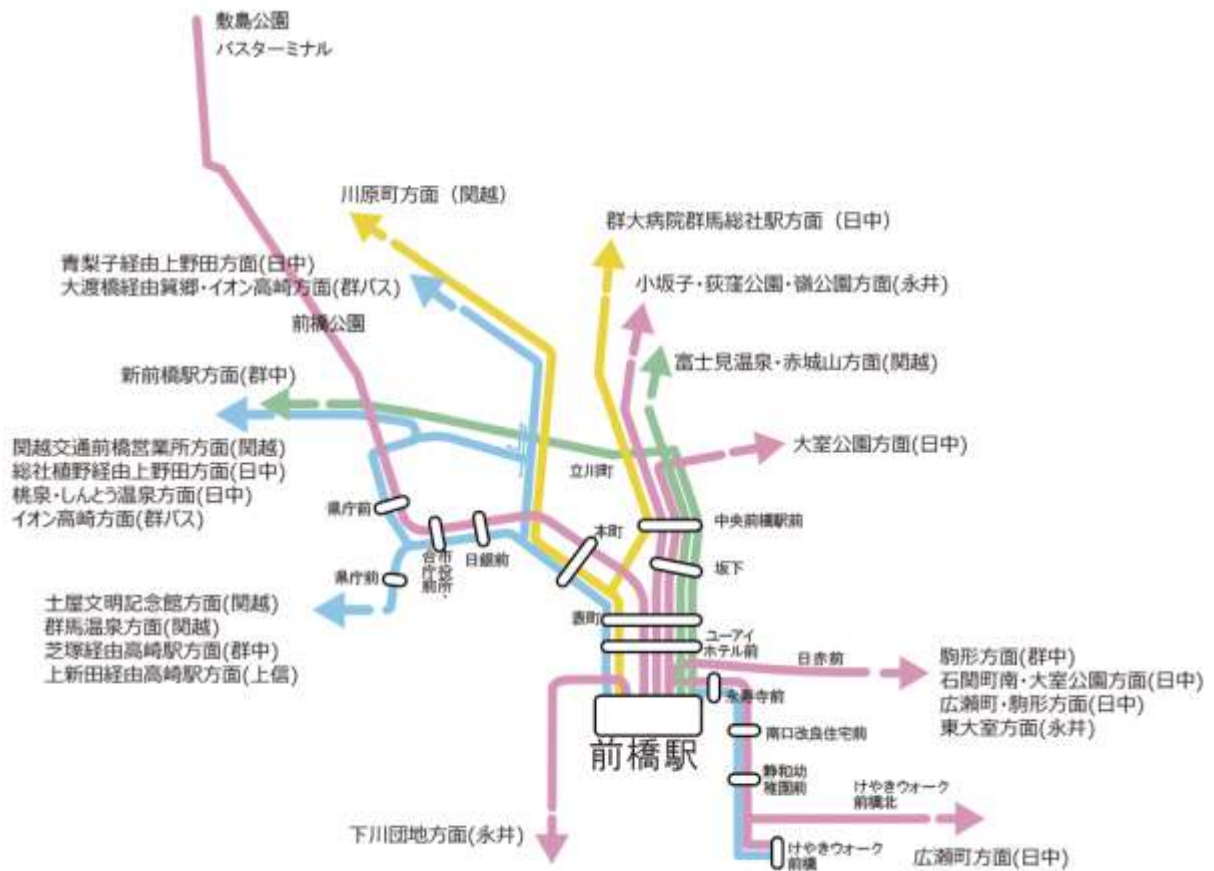


図 1-3 再編を検討する対象の路線

表 1-2 系統別のデータ種類

方面1	方面2	系統番号	運行事業者	出発点	経由地	終着点	対象区間	
前橋公園	-	庁 10	関越	前橋駅	-	前橋公園	前橋駅・けやき～前橋公園	
		庁 12 南 12		けやきウォーク 前橋	-	前橋公園		
	駒形方面	庁 20 南 20	群中	伊勢崎 市民病院北口	駒形・けやきウォーク前	前橋公園・ 敷島公園 BT		
	石関町南方面	東 30 庁 31	日中	石関町南	保健センター入口・日赤入口	前橋公園	前橋駅～ 前橋公園	
	日赤入口經由 大室公園方面	庁 34 東 32,35		大室公園・ 城南運動公園	荒子・富田・上泉・ 保健センター入口・日赤入口	前橋公園・前橋駅		
	中央前橋駅經由 大室公園方面	庁 33 東 31		大室公園・ 城南運動公園	荒子・富田・上泉・ 中央前橋駅	前橋公園		
		東 33		前橋公園・前橋駅	中央前橋駅・上泉・富田・荒子	大室公園		
	広瀬町方面	庁 35 南 34		ベイシアモールいせさき	山王町・広瀬小・日赤前	前橋公園		
		庁 38-1 南 32-1		駒形駅北口	東善北・広瀬小・日赤前	前橋公園		
		庁 38-3 南 32-3		前橋バスセンター	東善北・広瀬小・日赤前	前橋公園		
		庁 32-1 南 31-1		駒形駅北口	東善北・広瀬小・ けやきウォーク前橋北	前橋公園		
		庁 32-2 南 31-2		駒形駅北口	東善北・広瀬小・ けやきウォーク前橋北	敷島公園 BT		
		庁 39 南 33		前橋バスセンター	山王町・広瀬小・ けやきウォーク前橋北	前橋公園		
	小坂子・荻窪 方面	庁 51 北 51	永井	小坂子	上沖入口・中央前橋駅	前橋駅	けやき～前 橋公園	
		庁 53 北 53		荻窪公園	小坂子・上沖入口・総合福祉 会館前・中央前橋駅	前橋駅		
		庁 54 北 54		小坂子	上沖入口・中央前橋駅	前橋駅		
		庁 58 北 52,54		荻窪公園	小坂子・高花台団地・ 上三俣・附属小前・中央前橋駅	前橋駅		
		下川団地方面		庁 52 南 52	玉村町役場・下川団 地	六供町		前橋公園
				庁 56 南 56	下川団地 中央通り	天川原町		前橋公園
		東大室方面		庁 57 東 57	東大室	前橋駅		前橋公園
嶺公園方面		庁 59 北 59		嶺公園	総合福祉会館・芳賀小前・ 高花台団地・嶺小学校入口	前橋公園		
県庁前	土屋文明記念 文学館方面	西 11	関越	土屋文明記念文学館	三ツ寺・県庁前	けやきウォーク前橋	前橋駅～ 県庁前	
	群馬温泉方面	西 10		前橋駅	県庁前・総社・金古王塚台団 地	群馬温泉		
	前橋営業所方 面	西 12	関越	前橋駅	県庁前・中央大橋	関越交通前橋営 業所	前橋駅～ 県庁前	
	青梨子經由 上野田	西 33	日中	前橋駅	県庁前・青梨子・自衛隊	上野田		

方面1	方面2	系統番号	運行事業者	出発点	経由地	終着点	対象区間
方面1	桃泉・ しんとう温泉 方面	西 34	日中	前橋駅	県庁前・青梨子	上野田	
		西 35		前橋駅	県庁前・青梨子・榛東村役場	桃泉	
		西 37		前橋駅	県庁前・青梨子・榛東村役場	しんとう温泉	
		西 38		前橋駅	県庁前・青梨子・白衛隊・榛東村役場	桃泉	
	総社植野経由 上野田方面	西 30		前橋駅	県庁前・大久保・駒寄	上野田	
		西 39-1		前橋駅	県庁前・大久保・よしおか温泉・駒寄	上野田	
		西 39-2		前橋駅	県庁前・群馬総社駅・大久保・よしおか温泉・駒寄	上野田	
	大渡橋経由 箕郷・ イオン高崎 方面	西 45	群バ	前橋駅	大渡橋	箕郷	
		西 46		前橋駅	大渡橋・国府	イオンモール高崎	
	県庁前経由 イオン高崎方面	西 47		前橋駅	県庁前・中央大橋	イオンモール高崎	
	芝塚経由 高崎駅方面	高 20	群中	前橋駅	県庁前・芝塚・日高病院	高崎駅西口	
	上新田郵便局 経由 高崎駅方面	高 40	上信	前橋駅	県庁前・大利根団地・京目	高崎駅西口	
		高 41		中央前橋	前橋駅・県庁前・新前橋駅・大利根団地	高崎駅西口	
—	南 13	関越	前橋駅	—	けやきウォーク前橋	けやき～前橋駅	
本町	緑が丘町経由 川原町・ 総合スポーツセンター方面	渋 23	関越	前橋駅	敷島公園 BT・緑が丘町	川原町北	前橋駅～本町
		渋 24		前橋駅	緑が丘町・川原町北	総合スポーツセンター	
中央前橋駅	群馬総社経由 総合スポーツセンター方面	渋 30	日中	前橋駅	中央前橋駅・附属小・群大病院	群馬総社駅	前橋駅～中央前橋駅
		渋 31		前橋駅	中央前橋駅・群大病院・総社駅	総合スポーツセンター	

方面1	方面2	系統番号	運行事業者	出発点	経由地	終着点	対象区間
中央前橋駅	赤坂経由 富士見温泉・ 赤城山方面	南 11	関越	富士見温泉	—	けやきウォーク前橋	前橋駅～ 中央前橋駅
		北 10	関越	前橋駅	赤城県道	富士見温泉	前橋駅～ 中央前橋駅
		北 11		けやきウォーク前橋	赤城県道	富士見温泉	
		北 12		前橋駅	富士見温泉	国立赤城青少年 交流の家	
		北 13		前橋駅	赤城県道(急行)	赤城山ビジターセン ター	
	青柳経由 富士見温泉・ 富士見公民館 方面	北 30	日中	前橋駅	中央前橋駅・青柳 ・富士見支所・石井	富士見温泉	
		北 31		前橋駅	中央前橋駅・青柳 ・山口・小原目	富士見公民館	
	青柳経由 富士見温泉・ 富士見公民館 方面	北 32	日中	前橋駅	中央前橋駅・青柳 ・富士見支所・	富士見公民館	前橋駅～ 中央前橋駅
	嶺公園方面	北 50	永井	前橋駅	-	嶺公園	前橋駅～ 中央前橋駅
	新前橋駅方面	高 22	群中	前橋駅	立川町通り	新前橋駅西口	

2. 現状分析

2-1 現在の運行状況

対象となる路線について、前橋駅前発車時刻ごとの便数を、県庁・市役所方面、中央前橋駅方面、けやきウォーク前橋方面それぞれについて確認する。

(1) 県庁・市役所方面

県庁・市役所方面には日中でも12便以上が運行されており、現状においても、量的には十分なサービス水準を有している路線である。

時間ごとの運行本数にばらつきがあり、9時台の運行は8時台の半数となっており、日中のオフピーク時においても多くの便数が運行されている。

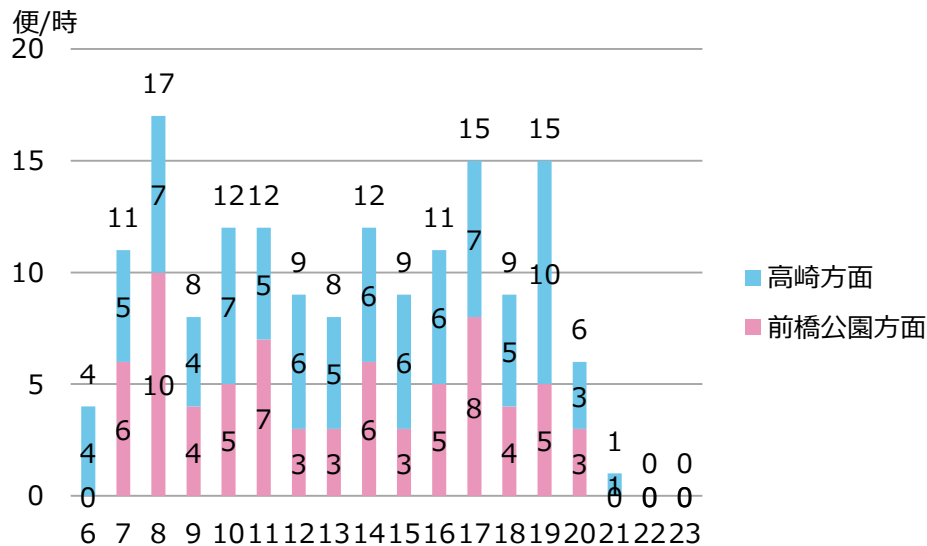


図 2-1 県庁・市役所方面の運行本数（前橋駅発時刻）

(2) 中央前橋駅方面

中央前橋駅方面へは、日中少なくとも3便以上が運行されている。朝ピーク時には7時台が3便、8時台が6便、9時台が4便、夕方ピーク時には16時台が8便、17時台が5便、とバラつきがある。

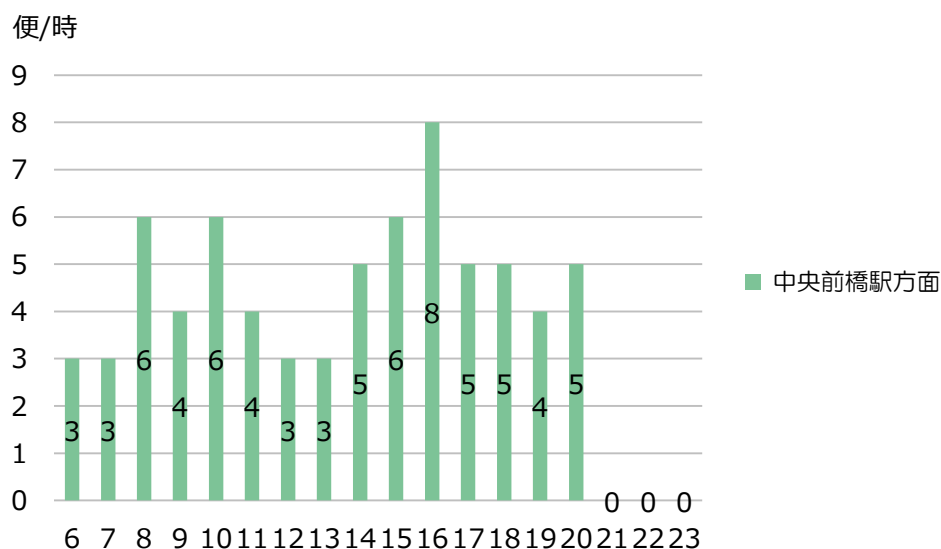


図 2-2 中央前橋駅方面の運行本数（前橋駅発時刻）

(3) けやきウォーク前橋方面

けやきウォーク前橋方面へは1~3便程度しか運行されておらず、前橋駅でのバス停や経由地、けやきウォーク側での降車バス停がバラバラである。主なルートとなる前橋駅（北口）→けやきウォーク前橋バス停間の運行についても、1時間に0本となる時間帯が存在している。

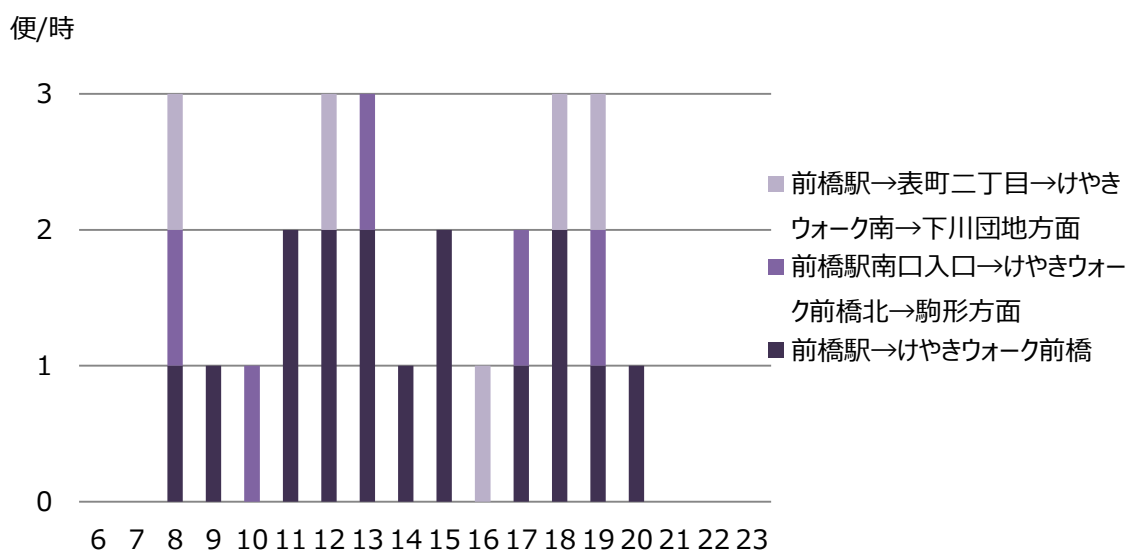


図 2-3 けやきウォーク前橋方面の運行本数（前橋駅発時刻）

2-2 現状の利用状況

2-2-1 前橋駅～県庁・市役所～前橋公園

(1) 平日

1) 上り(東行き)

- 平日は、夕方の時間帯に前橋公園及び県庁前から前橋駅方面へ向かう利用者が多く、市役所・合庁前～前橋駅では8人/便程度の利用がある。
- 朝と日中の利用者は少なく、すべての時間帯で5人/便以下となっている。

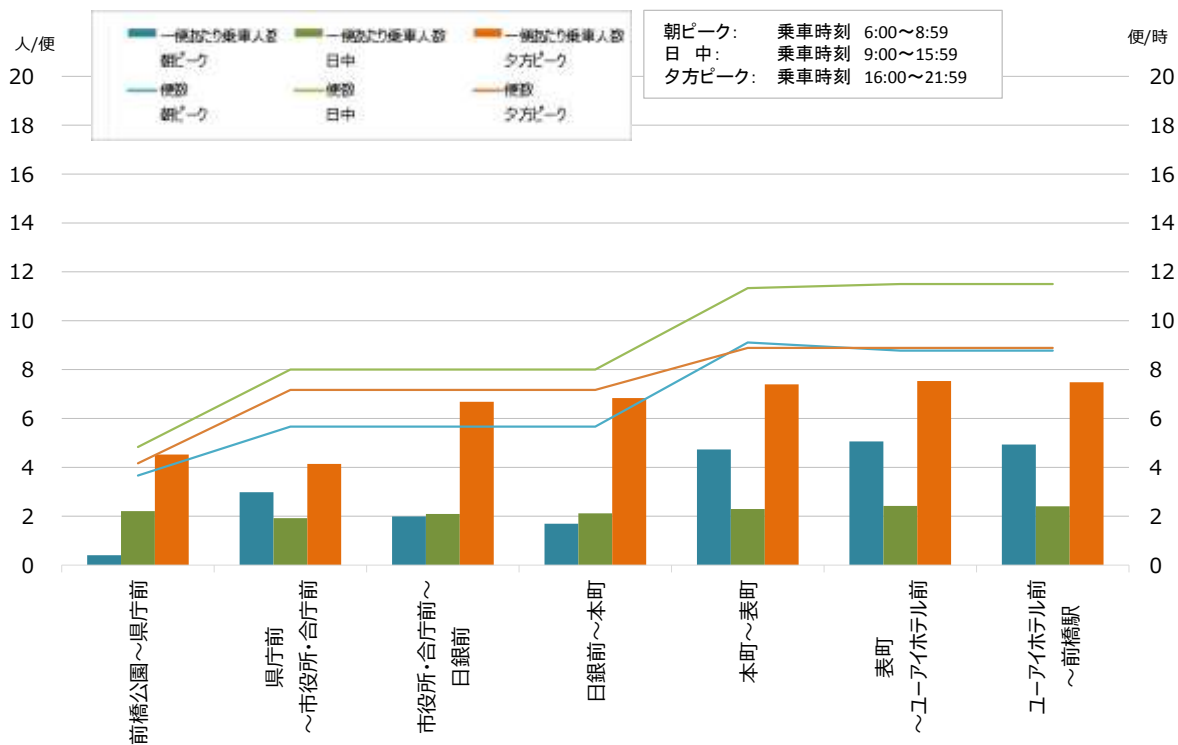


図 2-4 都心幹線（前橋公園～前橋駅前）の路線バス乗車中人数

(資料：2014 バス乗降調査（関越交通）、2015 バス乗降調査（群馬バス、日本中央バス（広瀬・東善線）、2017 バス乗降調査（日本中央バス（石関線、西大室線）、2017 バスカードデータ（永井運輸）)

2) 下り(西行き)

- ・ 平日は、朝の時間帯に前橋駅～市役所・県庁前の区間で利用者が多く、16人/便程度の利用がある。
- ・ 日中及び夕方の時間帯は、前橋駅～市役所・県庁前の区間で乗車中人数が一定しており、この区間ではあまり乗降がされていないことが推察される。

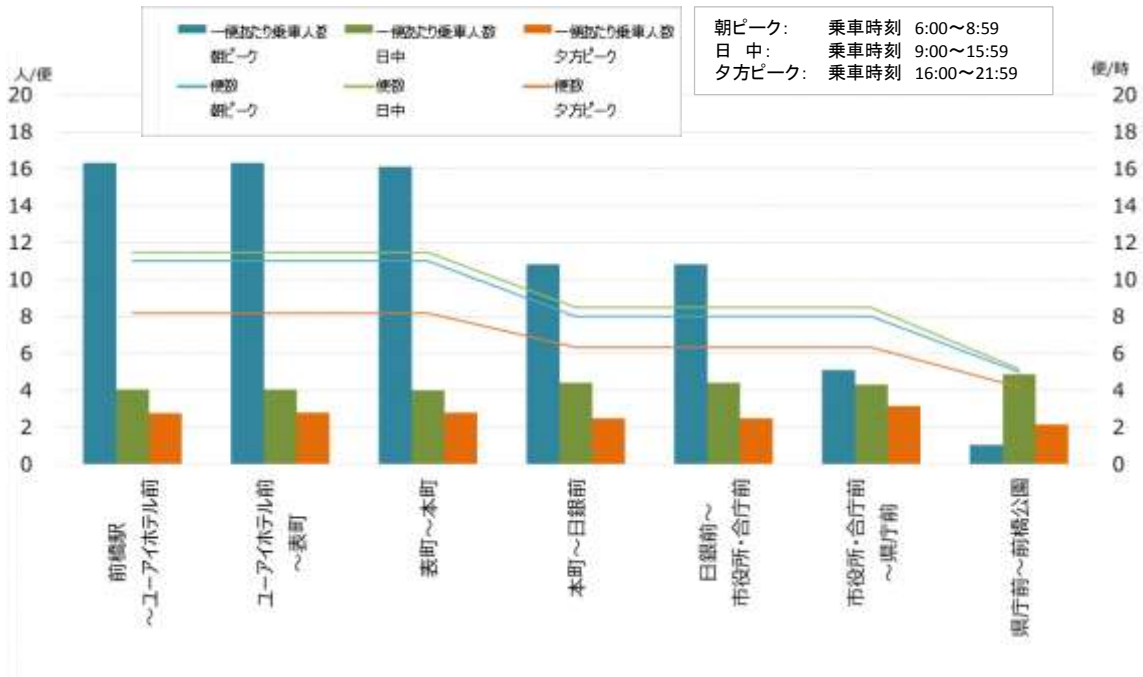


図 2-5 都心幹線（前橋公園～前橋駅前）の路線バス乗車中人数

(資料：2014 バス乗降調査（関越交通）、2015 バス乗降調査（群馬バス、日本中央バス（広瀬・東善線）、2017 バス乗降調査（日本中央バス（石関線、西大室線）、2017 バスカードデータ（永井運輸）)

(参考：バスカードデータによる利用状況推計について)

- ・ 荻窪公園線、東大室線、新町玉村線（永井運輸運行）については、乗車・降車バス停ごとのバスカードの支払いデータより区間別の利用状況を算定した。
 - ・ 現金および定期券で利用している人数については、2013年調査時のカード利用率により推計した。
- ※ カードの利用状況の変化によっては、推計結果と実態の差が大きくなる場合があることに留意する必要がある。

表 2-1 荻窪公園線、東大室線、新町玉村線のカード利用率

	荻窪公園線、東大室線、新町玉村線	
	上り	下り
カード利用率 (=カード利用者数/全利用者数)×100	52.3%	51.7%

(2) 休日

1) 上り(東行き)

- ・ 休日は、夕方の時間帯に前橋公園及び県庁前から前橋駅方面へ向かう利用者が多く、5～9人/便程度の利用がある。
- ・ 前橋公園～前橋駅の区間で乗車中人数が一定しており、この区間ではあまり乗降がされていないことが推察される。

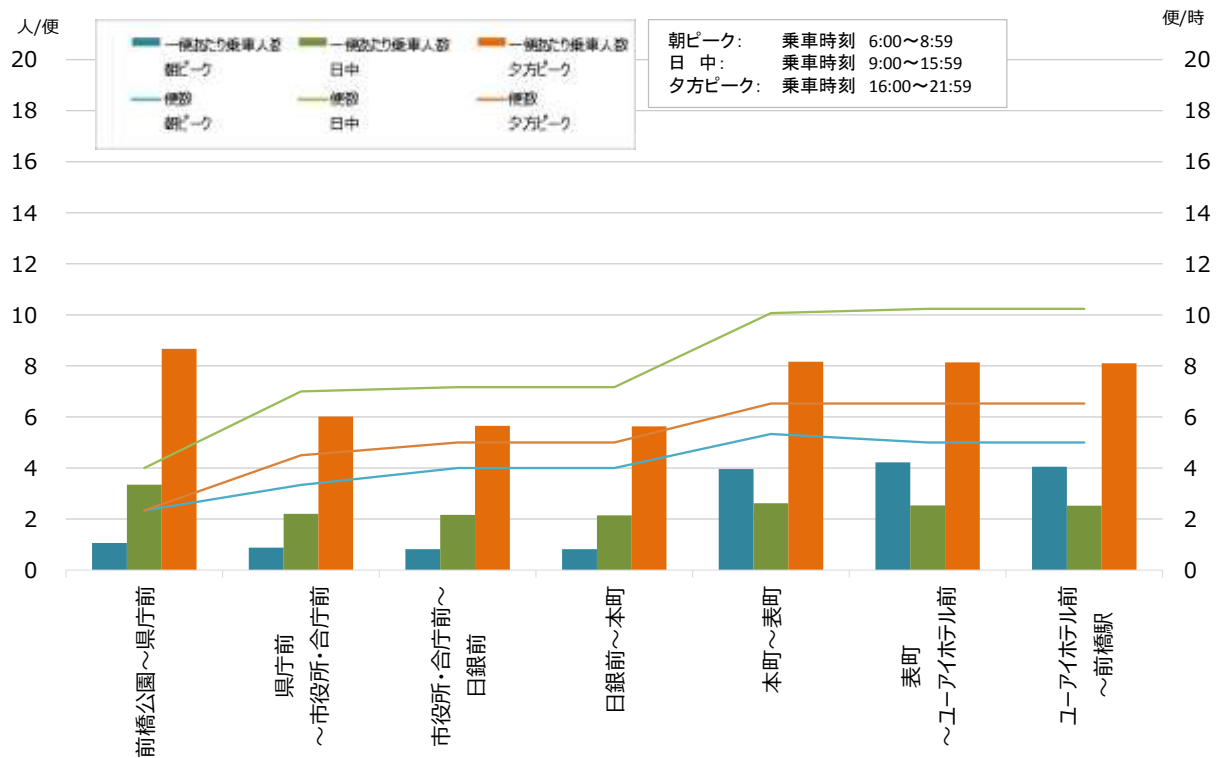


図 2-6 都心幹線（前橋公園～前橋駅前）の路線バス乗車中人数

(資料：2014 バス乗降調査（関越交通）、2015 バス乗降調査（群馬バス、日本中央バス（広瀬・東善線）、2017 バス乗降調査（日本中央バス（石関線、西大室線）、2017 バスカードデータ（永井運輸）)

2) 下り(西行き)

- ・ 休日は、日中の利用者が多く、前橋駅～本町の区間で13～14人/便程度の利用がある。
- ・ 朝及び夕方の時間帯は、前橋駅～前橋公園の区間で乗車中人数が一定しており、この区間ではあまり乗降がされていないことが推察される。

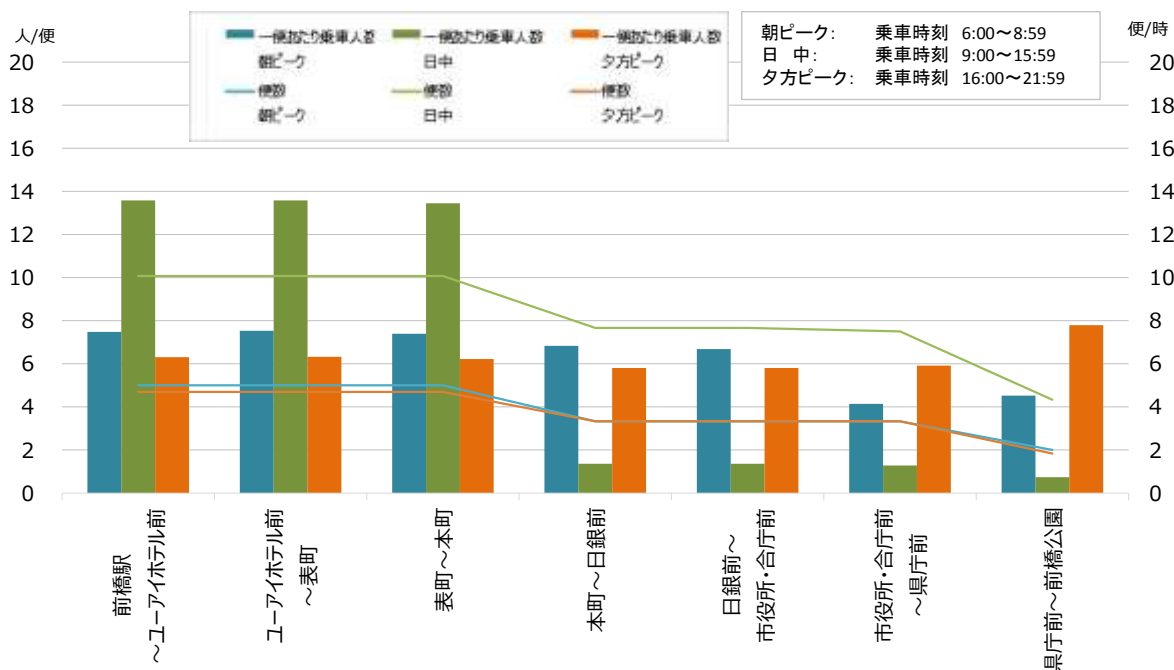


図 2-7 都心幹線（前橋公園～前橋駅前）の路線バス乗車中人数

(資料：2014 バス乗降調査 (関越交通)、2015 バス乗降調査 (群馬バス、日本中央バス (広瀬・東善線)、2017 バス乗降調査 (日本中央バス (石関線、西大室線)、2017 バスカードデータ (永井運輸))

2-2-2 前橋駅～中央前橋駅

(1) 平日

1) 上り(北行き)

- ・ 朝の時間帯に 10 人/便程度、夕方の時間帯は 5 人/便程度の利用があるものの、日中は 2 人/便程度の利用しかない。
- ・ 全ての時間帯において、乗車中人数が概ね一定しており、この区間ではあまり乗降がされていないことが推察される。

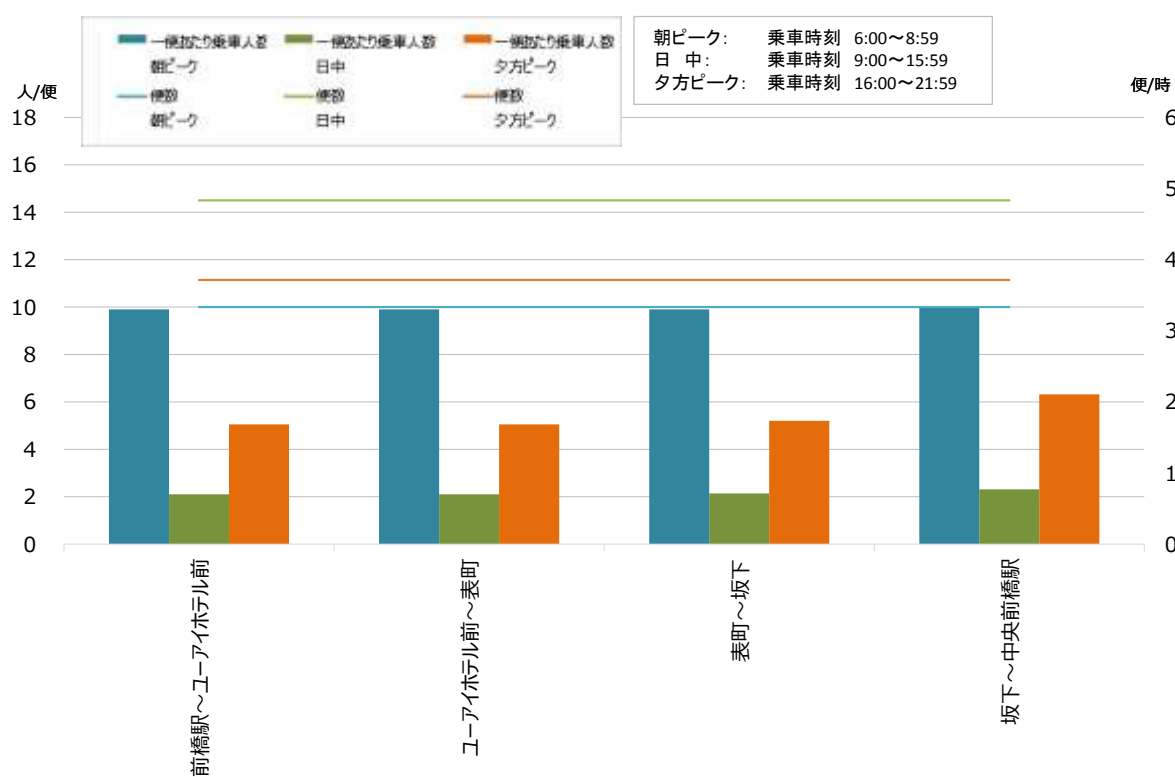


図 2-8 都心幹線（前橋駅～中央前橋駅）の路線バス乗車中人数

(資料：2014 バス乗降調査 (関越交通)、2015 バス乗降調査 (日本中央バス (広瀬・東善線))、2017 バス乗降調査 (日本中央バス (石関線、西大室線)、2017 バスカードデータ (永井運輸))

2) 下り(南行き)

- 朝の時間帯に最も利用が多く、平均乗車中人数は6~7人/便程度となっている。
- 全ての時間帯において、乗車中人数が概ね一定しており、この区間ではあまり乗降がされていないことが推察される。

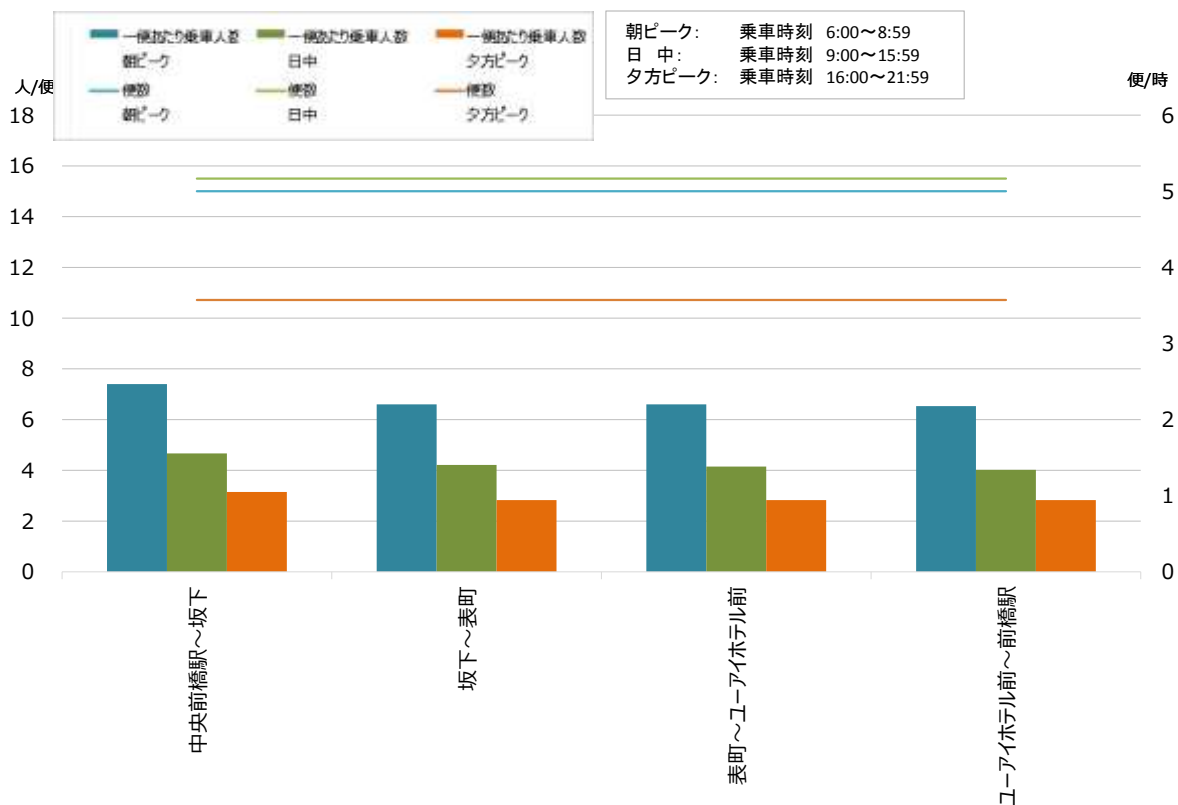


図 2-9 都心幹線（前橋駅～中央前橋駅）の路線バス乗車中人数

(資料：2014 バス乗降調査（関越交通）、2015 バス乗降調査（日本中央バス（広瀬・東善線））、2017 バス乗降調査（日本中央バス（石関線、西大室線）、2017 バスカードデータ（永井運輸）)

(2) 休日

1) 上り(北行き)

- ・ 夕方の時間帯に最も利用が多いものの、5人/便以下となっている。
- ・ また、全ての区間で乗車中人数が一定しており、この区間ではあまり乗降がされていないことが推察される。

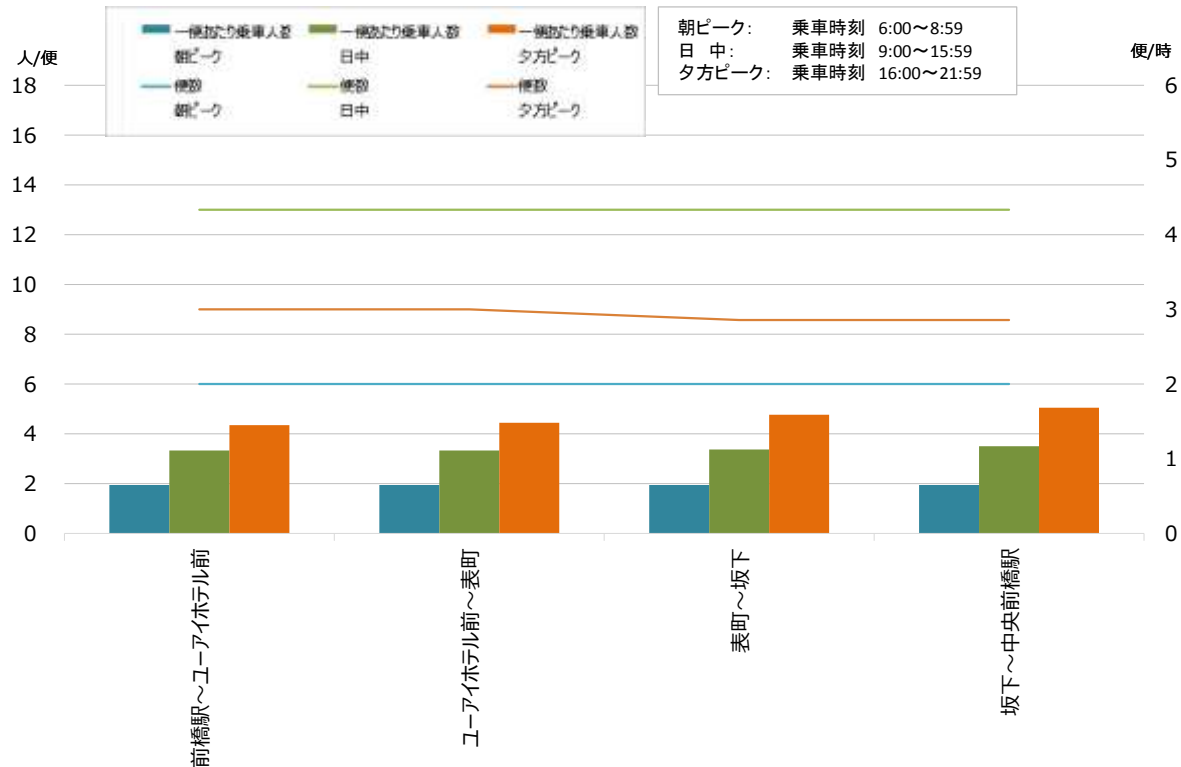


図 2-10 都心幹線（前橋駅～中央前橋駅）の路線バス乗車中人数

(資料：2014 バス乗降調査 (関越交通)、2015 バス乗降調査 (日本中央バス (広瀬・東善線))、2017 バス乗降調査 (日本中央バス (石関線、西大室線)、2017 バスカードデータ (永井運輸))

2) 下り(南行き)

- ・ 平日の傾向と類似しており、朝の時間帯に最も利用が多く、平均乗車中人数は5人/便程度となっている。
- ・ 全ての時間帯において、乗車中人数が概ね一定しており、この区間ではあまり乗降がされていないことが推察される。

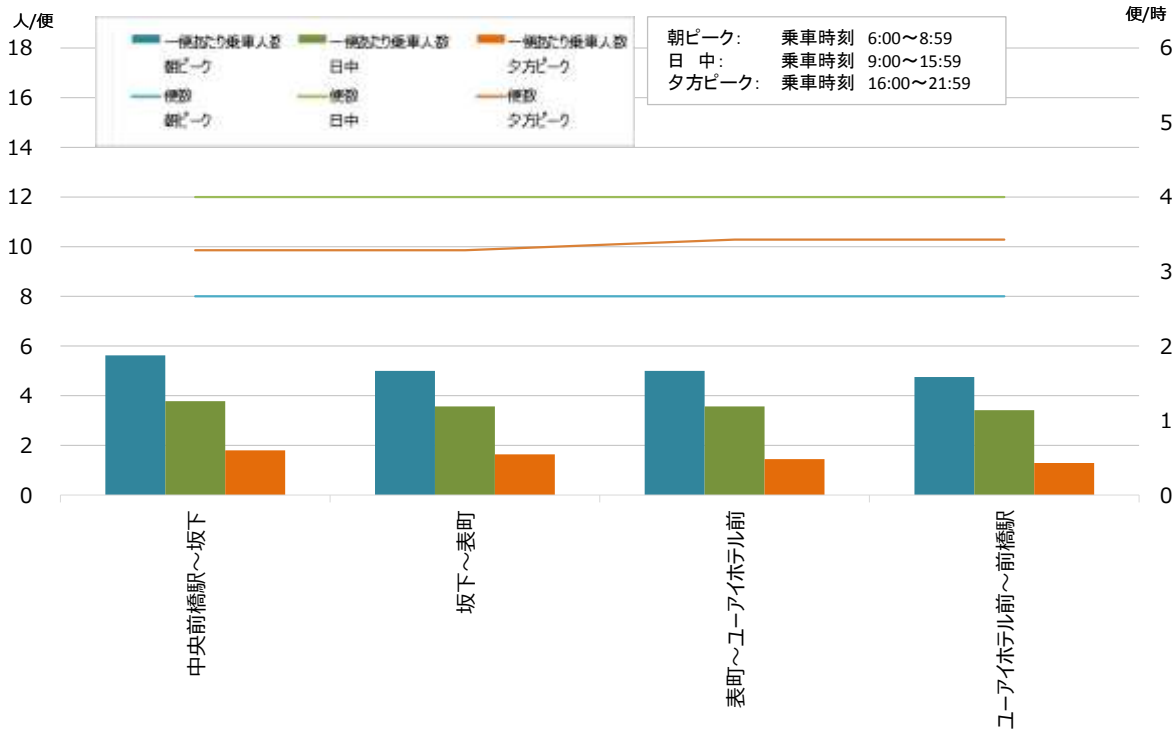


図 2-11 都心幹線（前橋駅～中央前橋駅）の路線バス乗車中人数

（資料：2014 バス乗降調査（関越交通）、2015 バス乗降調査（日本中央バス（広瀬・東善線））、2017 バス乗降調査（日本中央バス（石関線、西大室線）、2017 バスカードデータ（永井運輸））

2-2-3 前橋駅～けやきウォーク前橋

(1) 平日

1) 上り(北行き)

- けやきウォーク前橋～前橋駅の区間で乗車中人数が一定しており、この区間ではあまり乗降がされていないことが推察される。

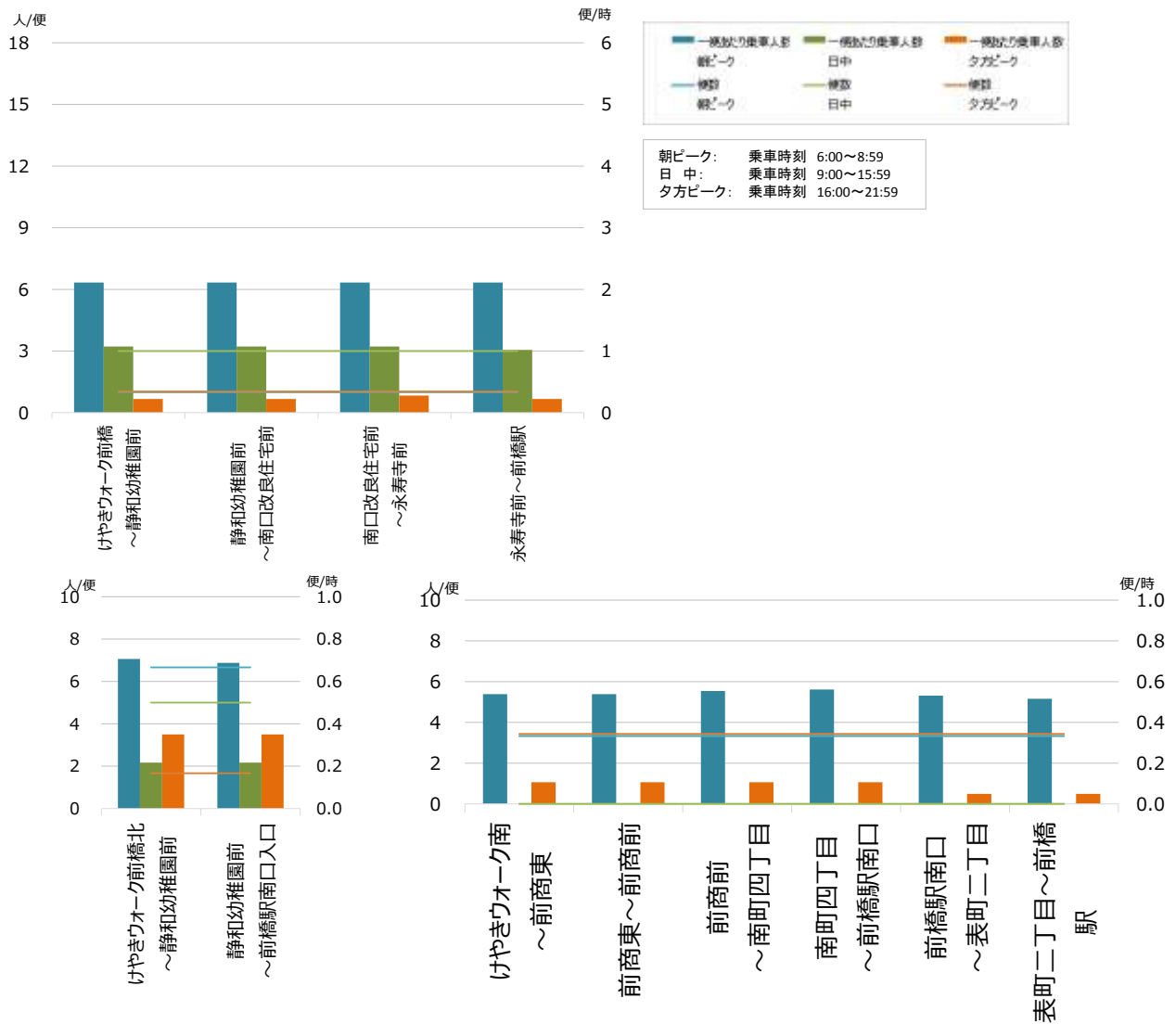


図 2-12 都心幹線（けやきウォーク前橋～前橋駅）の路線バス乗車中人数

(資料：2014 バス乗降調査 (関越交通)、2015 バス乗降調査 (日本中央バス (広瀬・東善線))、2017 バス乗降調査 (日本中央バス (石関線、西大室線))、2017 バスカードデータ (永井運輸))

2) 下り(南行き)

- ・ けやきウォーク前橋～前橋駅の区間で乗車中人数が一定しており、この区間ではあまり乗降がされていないことが推察される。

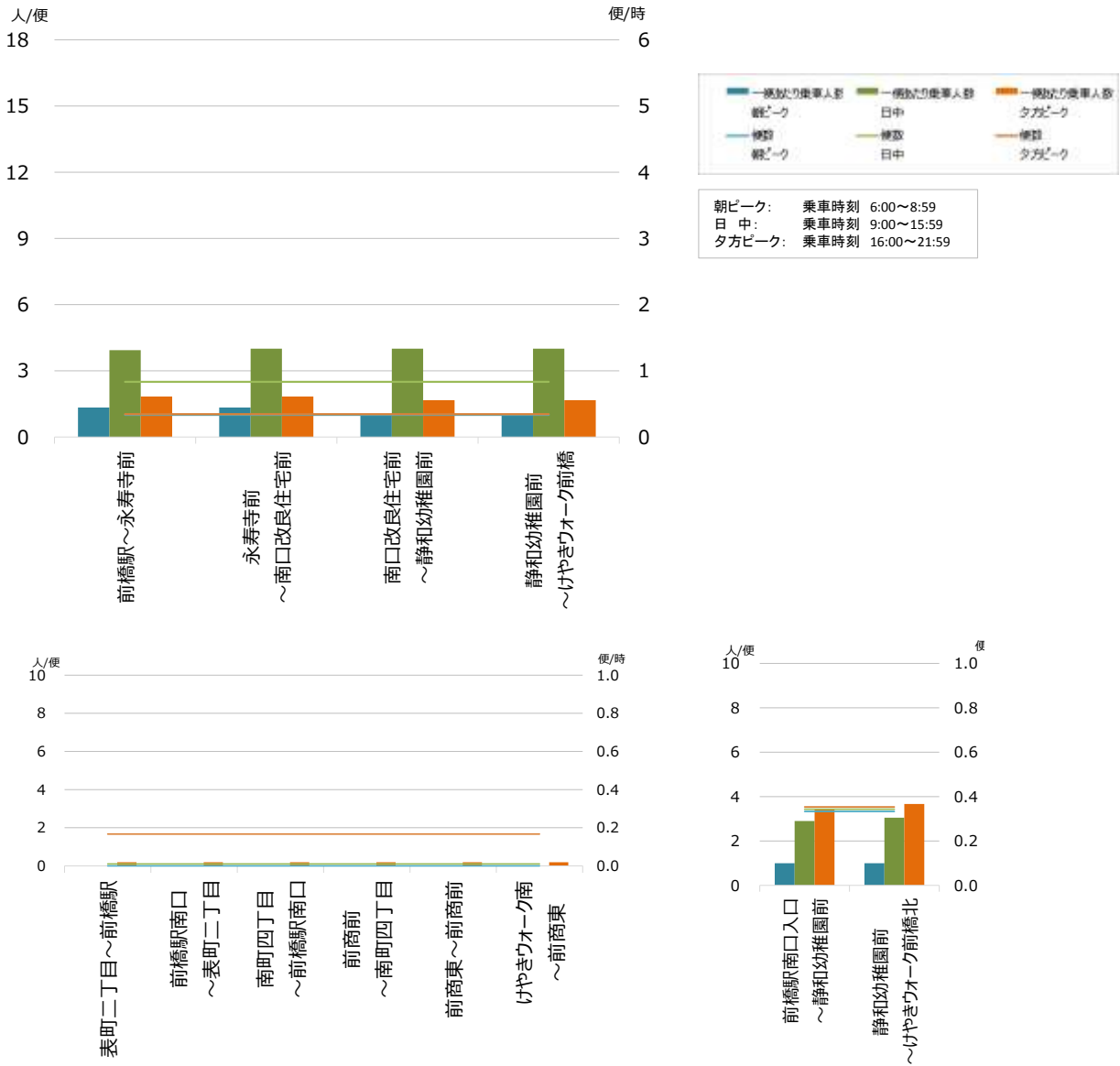


図 2-13 都心幹線（けやきウォーク前橋～前橋駅）の路線バス乗車中人数

(資料：2014 バス乗降調査（関越交通）、2015 バス乗降調査（日本中央バス（広瀬・東善線）、2017 バス乗降調査（日本中央バス（石関線、西大室線）、2017 バスカードデータ（永井運輸）)

(2) 休日

1) 上り(北行き)

- ・ 休日は、日中の利用者が多く、けやきウォーク前橋～前橋駅の区間で6人/便程度の利用がある。
- ・ けやきウォーク前橋～前橋駅の区間で乗車中人数が一定しており、この区間ではあまり乗降がされていないことが推察される。

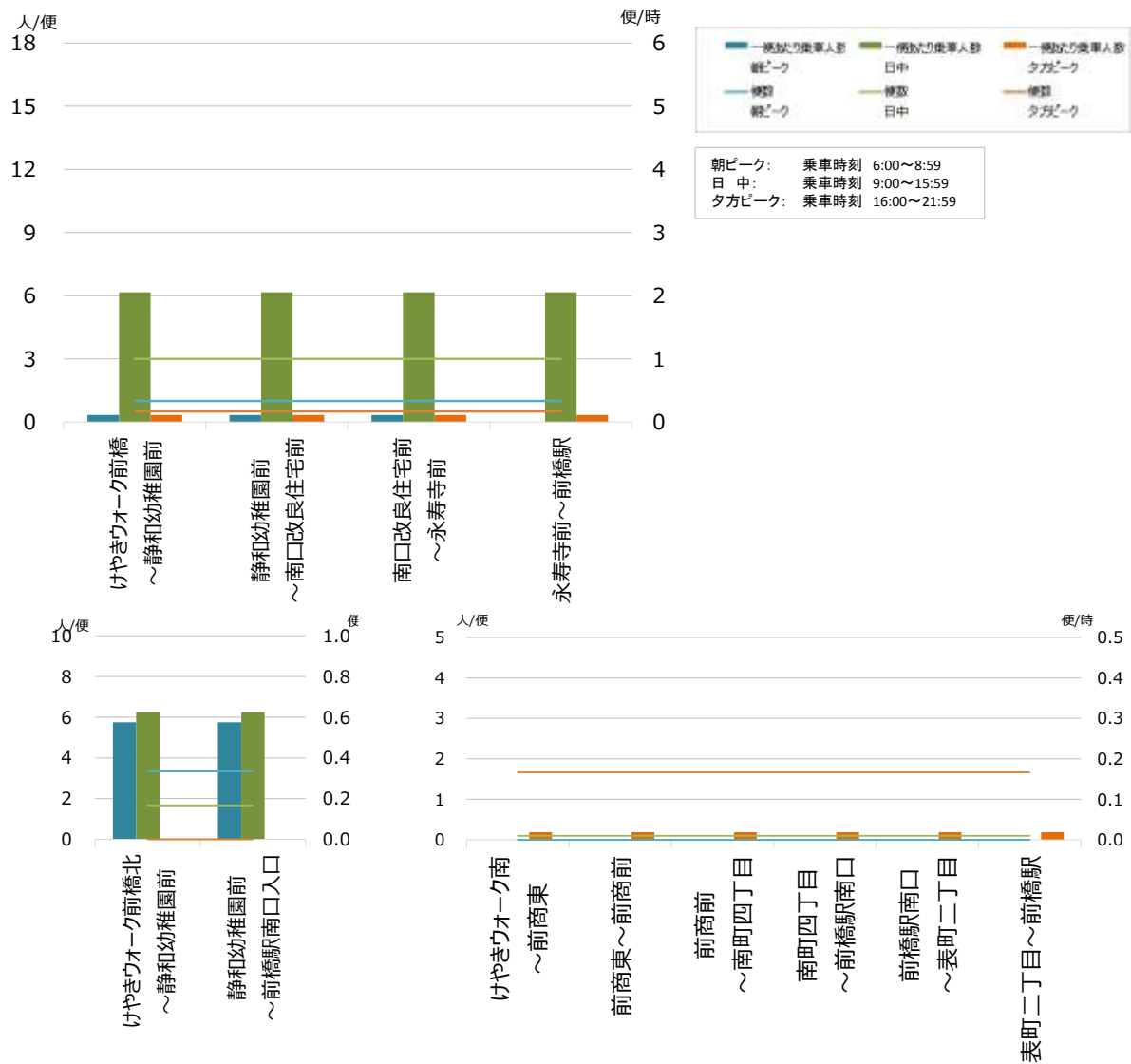


図 2-14 都心幹線（けやきウォーク前橋～前橋駅）の路線バス乗車中人数

(資料: 2014 バス乗降調査 (関越交通)、2015 バス乗降調査 (日本中央バス (広瀬・東善線))、2017 バス乗降調査 (日本中央バス (石関線、西大室線)、2017 バスカードデータ (永井運輸))

2) 下り(南行き)

- ・ 休日は、夕方の時間帯にけやきウォーク方面へ向かう利用者が多く、7人/便程度の利用がある。
- ・ 前橋駅～けやきウォーク前橋の区間で乗車中人数が一定しており、この区間ではあまり乗降がされていないことが推察される。

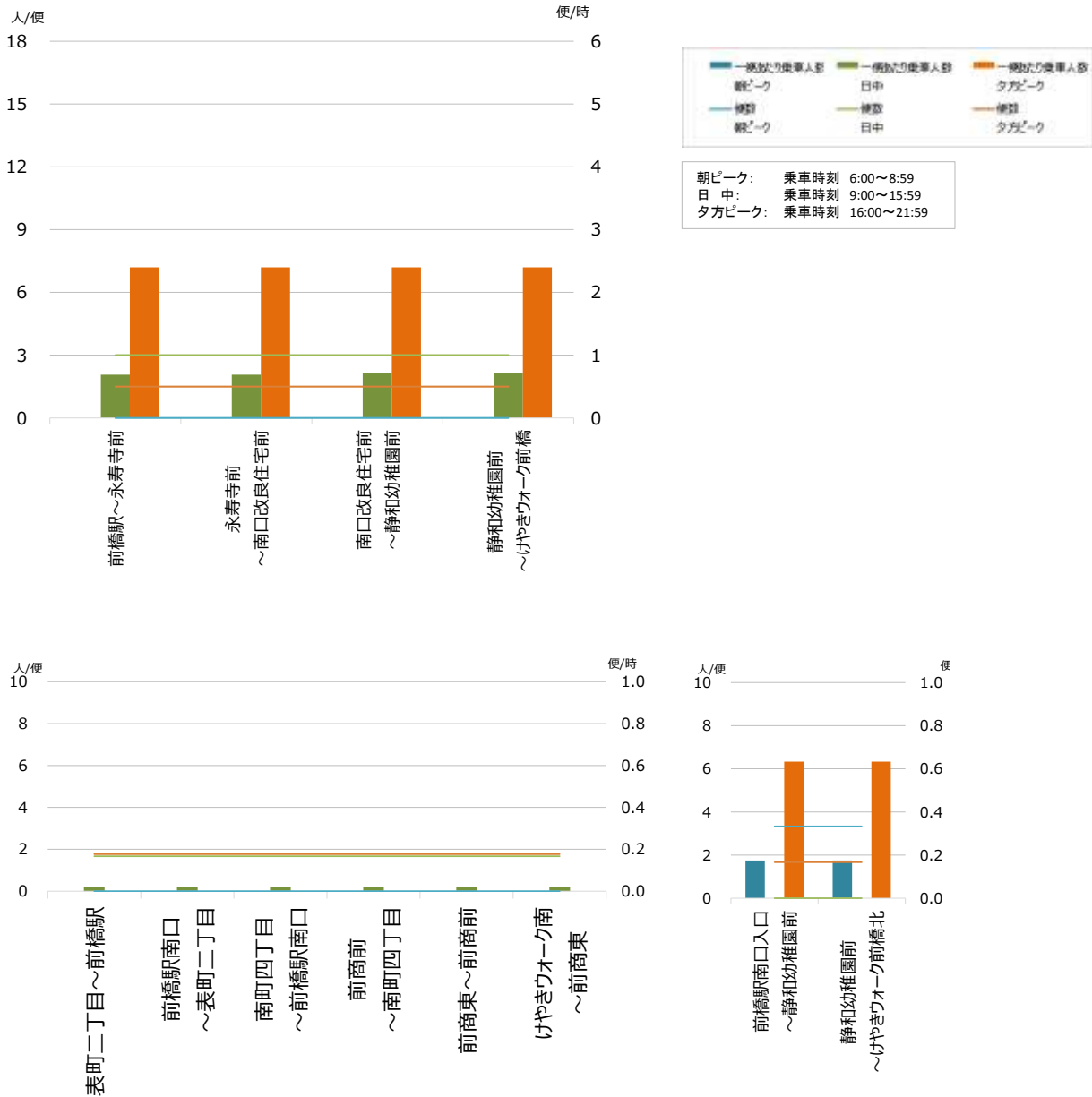


図 2-15 都心幹線（けやきウォーク前橋～前橋駅）の路線バス乗車中人数

(資料：2014 バス乗降調査（関越交通）、2015 バス乗降調査（日本中央バス（広瀬・東善線）、2017 バス乗降調査（日本中央バス（石関線、西大室線）、2017 バスカードデータ（永井運輸）)

2-2-4 中央前橋駅～(立川町通り)～県庁方面

(1) 平日

1) 上り(西行き)

- ・ 全ての時間帯において利用者が少なく、1人/便以下となっている。
- ・ また、中央前橋駅～公社ビル入口の乗車中人数は一定していることから、この区間ではあまり乗降がされていないことが推察される。

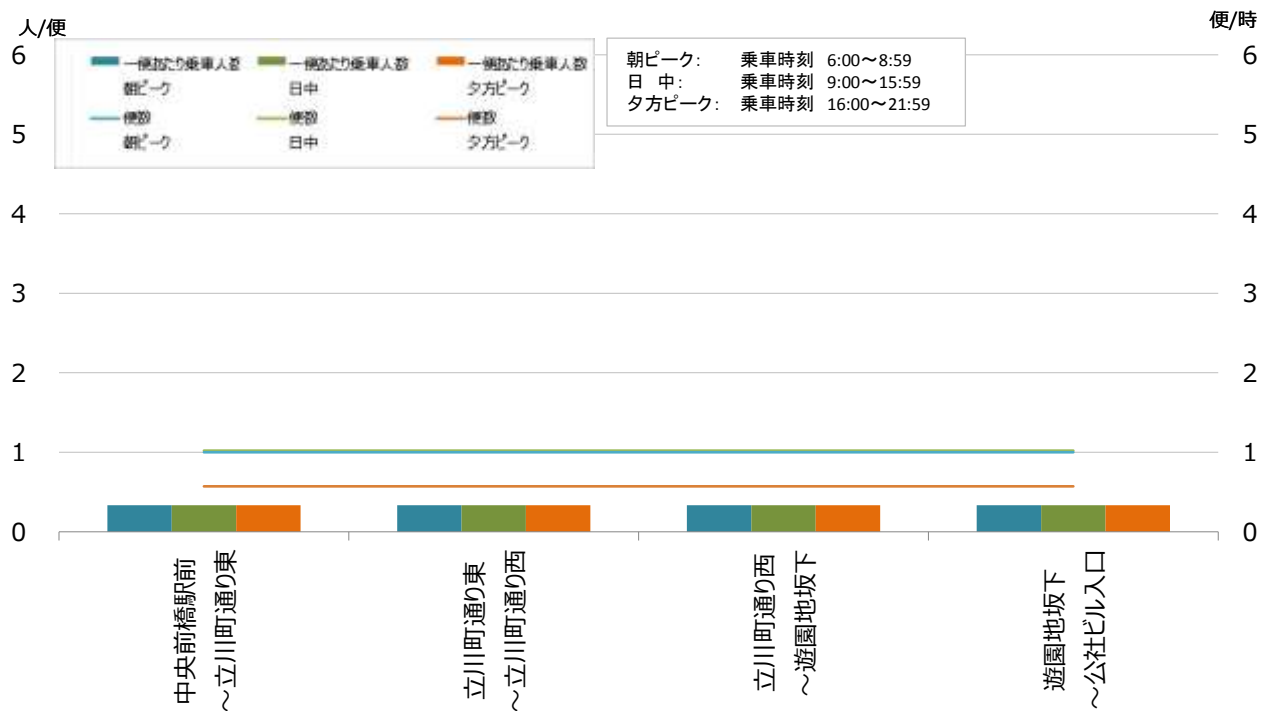


図 2-16 都心幹線（中央前橋駅～(立川町通り)～県庁方面）の路線バス乗車中人数

(資料：2014 バス乗降調査 (関越交通)、2015 バス乗降調査 (日本中央バス (広瀬・東善線))、2017 バス乗降調査 (日本中央バス (石関線、西大室線))、2017 バスカードデータ (永井運輸))

2) 下り(東行き)

- ・ 上りと同様に、全ての時間帯において利用者が少なく、1人/便以下となっている。
- ・ また、公社ビル入口～中央前橋駅の乗車中人数は一定していることから、この区間ではあまり乗降がされていないことが推察される。

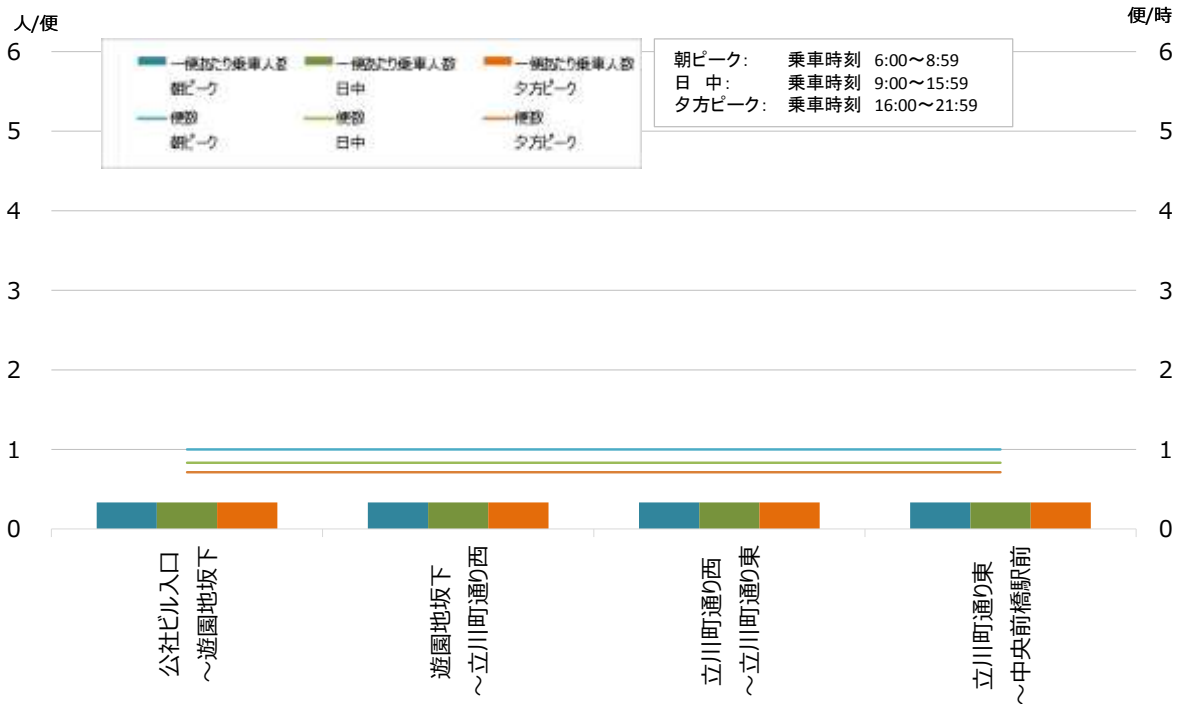


図 2-17 都心幹線（中央前橋駅～（立川町通り）～県庁方面）の路線バス乗車中人数

（資料：2014 バス乗降調査（関越交通）、2015 バス乗降調査（日本中央バス（広瀬・東善線））、2017 バス乗降調査（日本中央バス（石関線、西大室線）、2017 バスカードデータ（永井運輸））

(2) 休日

1) 上り(西行き)

- 平日と比較すると日中の利用が多くなっており、立川町通り沿いでの乗車が見られる。しかし、乗車中人数は2人/便以下と少ない。

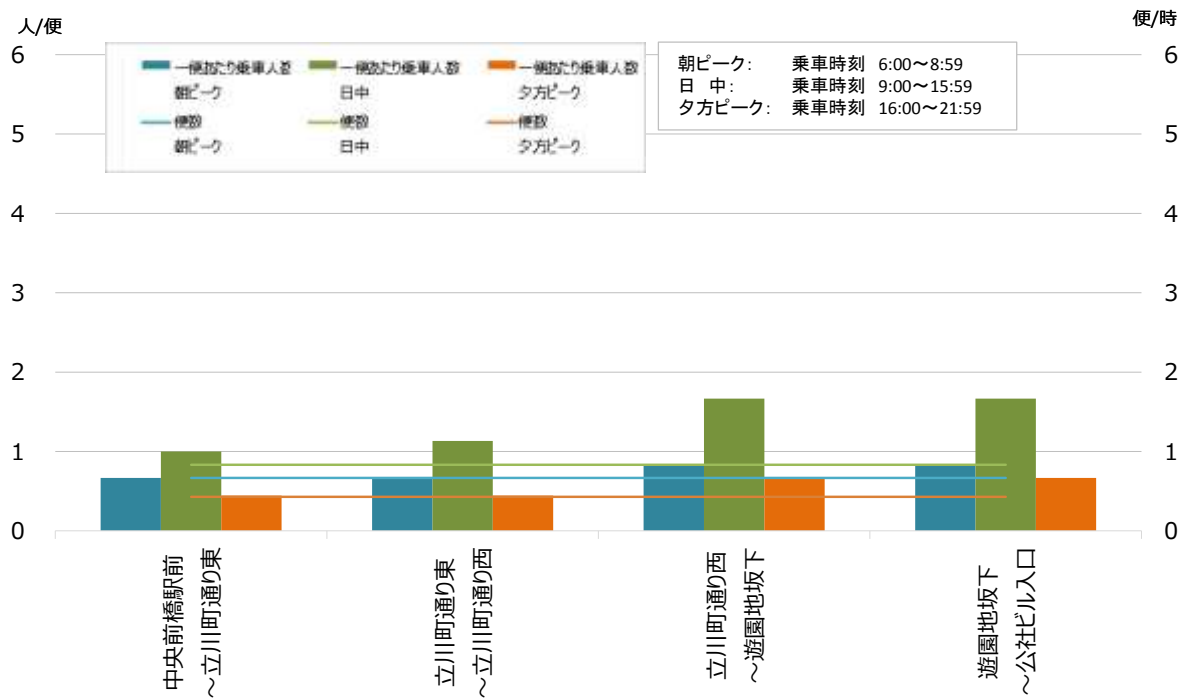


図 2-18 都心幹線（中央前橋駅～（立川町通り）～県庁方面）の路線バス乗車中人数

（資料：2014 バス乗降調査（関越交通）、2015 バス乗降調査（日本中央バス（広瀬・東善線））、2017 バス乗降調査（日本中央バス（石関線、西大室線）、2017 バスカードデータ（永井運輸））

2) 下り(東行き)

- ・ 平日と比較すると、すべての時間帯で乗車中人数が多いものの、2人/便以下である。
- ・ 遊園地坂下、立川町通りで降車されていることがうかがえる。

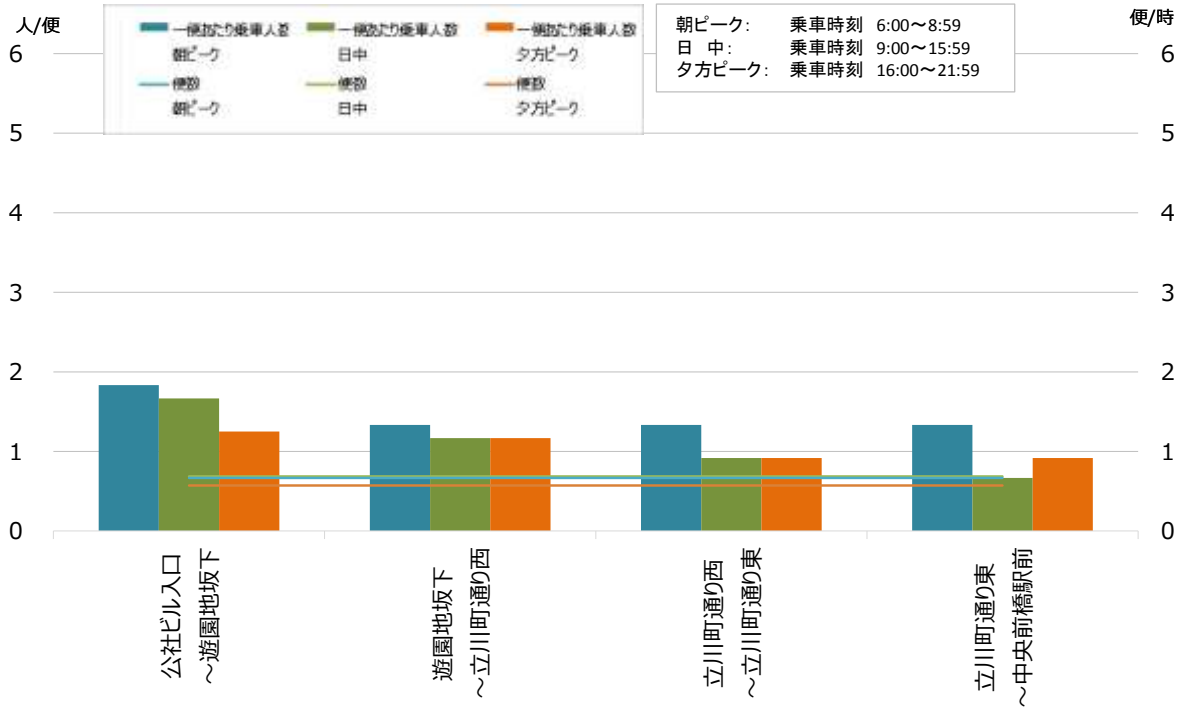


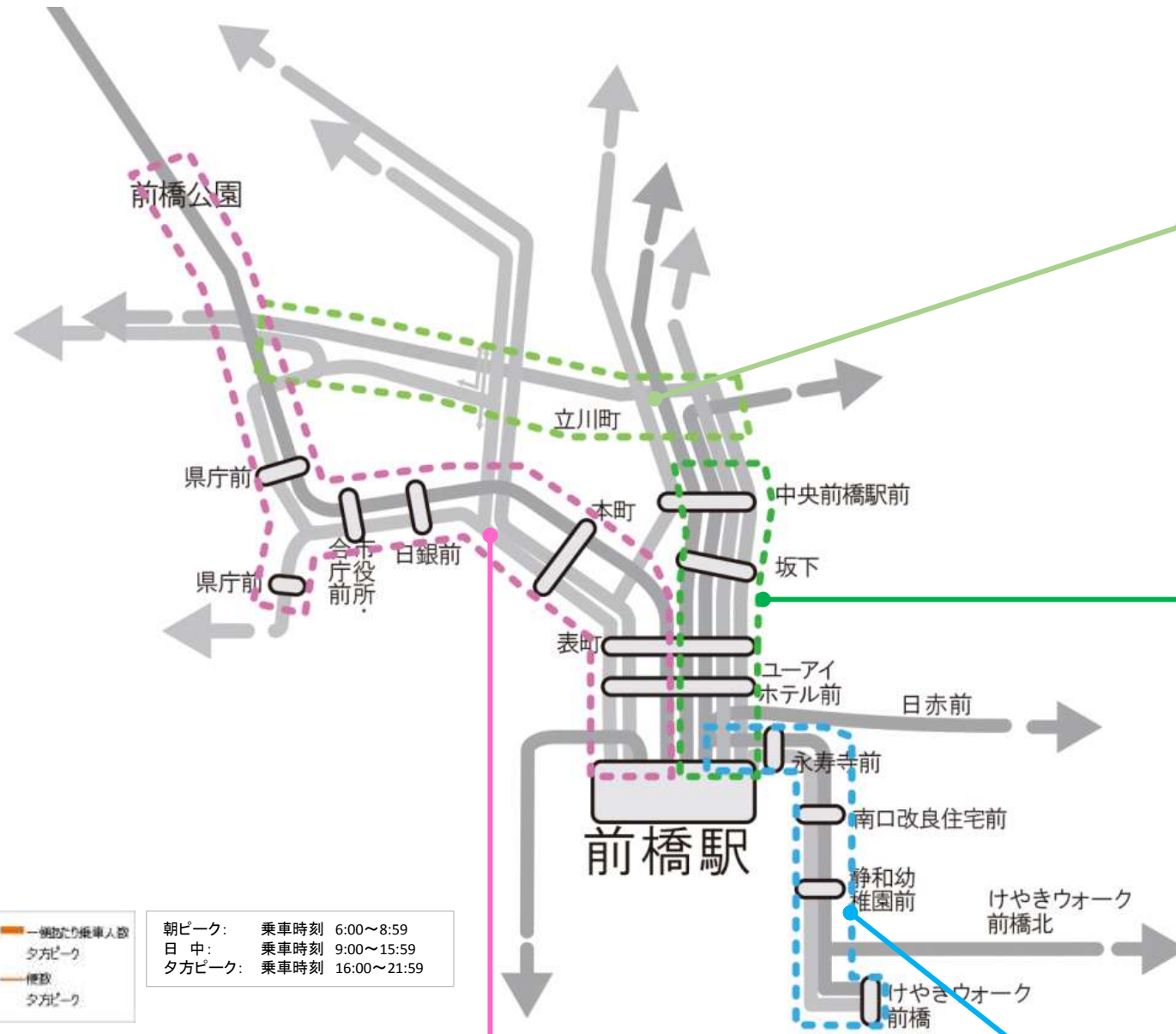
図 2-19 都心幹線（中央前橋駅～（立川町通り）～県庁方面）の路線バス乗車中人数

(資料：2014 バス乗降調査（関越交通）、2015 バス乗降調査（日本中央バス（広瀬・東善線））、
2017 バス乗降調査（日本中央バス（石関線、西大室線）、2017 バスカードデータ(永井運輸)

2-2-5 取りまとめ

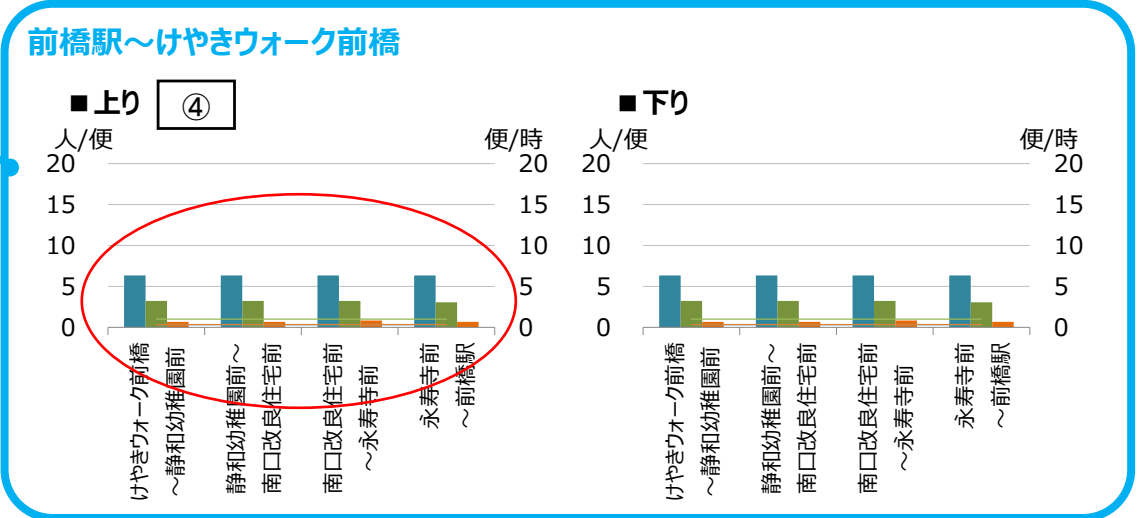
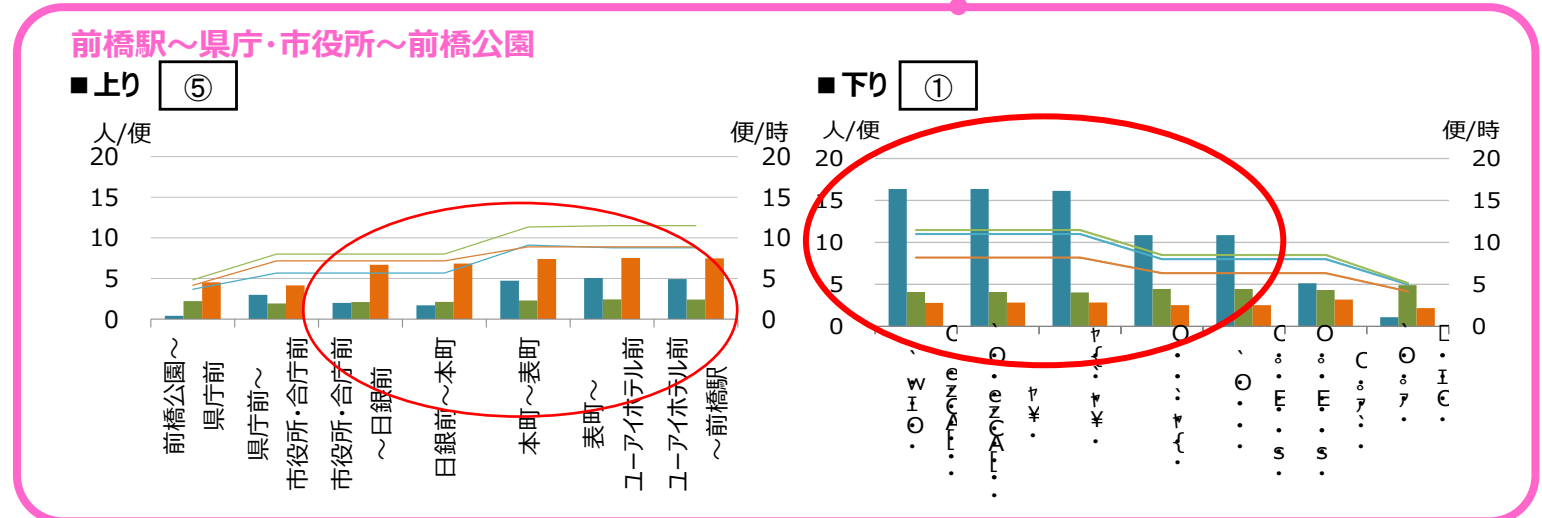
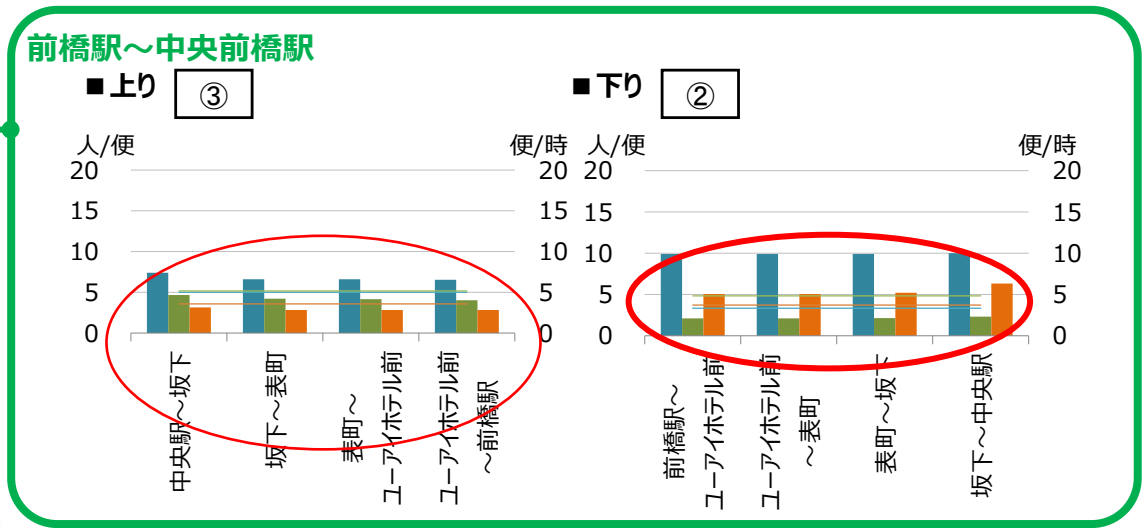
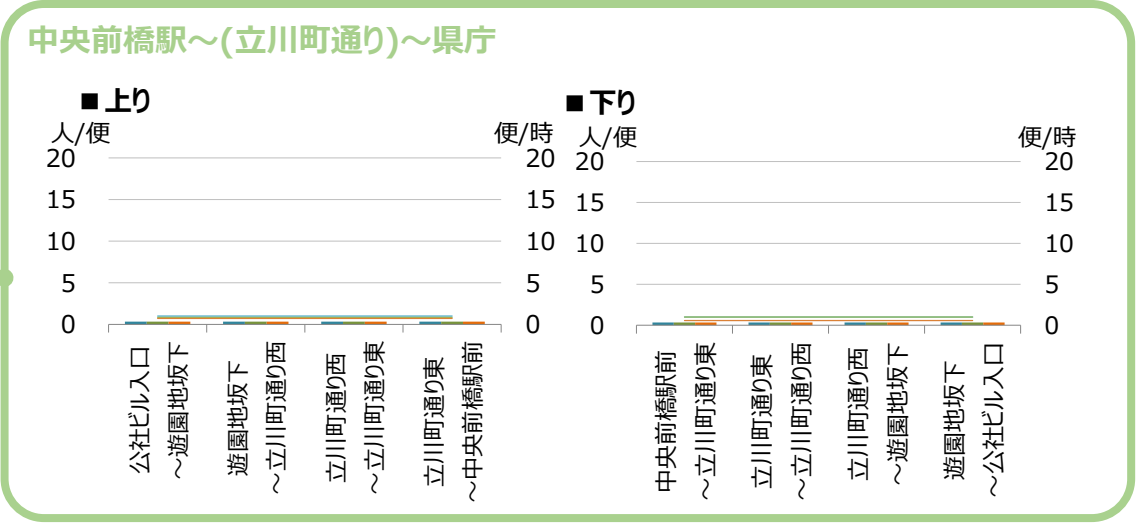
(1) 平日

平日では、朝の時間帯に前橋駅から本町へ向かう利用が最も多い（15人/便程度）①。次いで朝の時間帯に前橋駅から中央前橋駅へ向かう利用（10人/便程度）②、朝の時間帯に中央前橋駅から前橋駅へ向かう利用③、けやきウォーク前橋～前橋駅へ向かう利用④、夕方の時間帯に市役所・合庁前から前橋駅へ向かう利用（5～10人/便）⑤が多い。 ※□はグラフ番号と対応



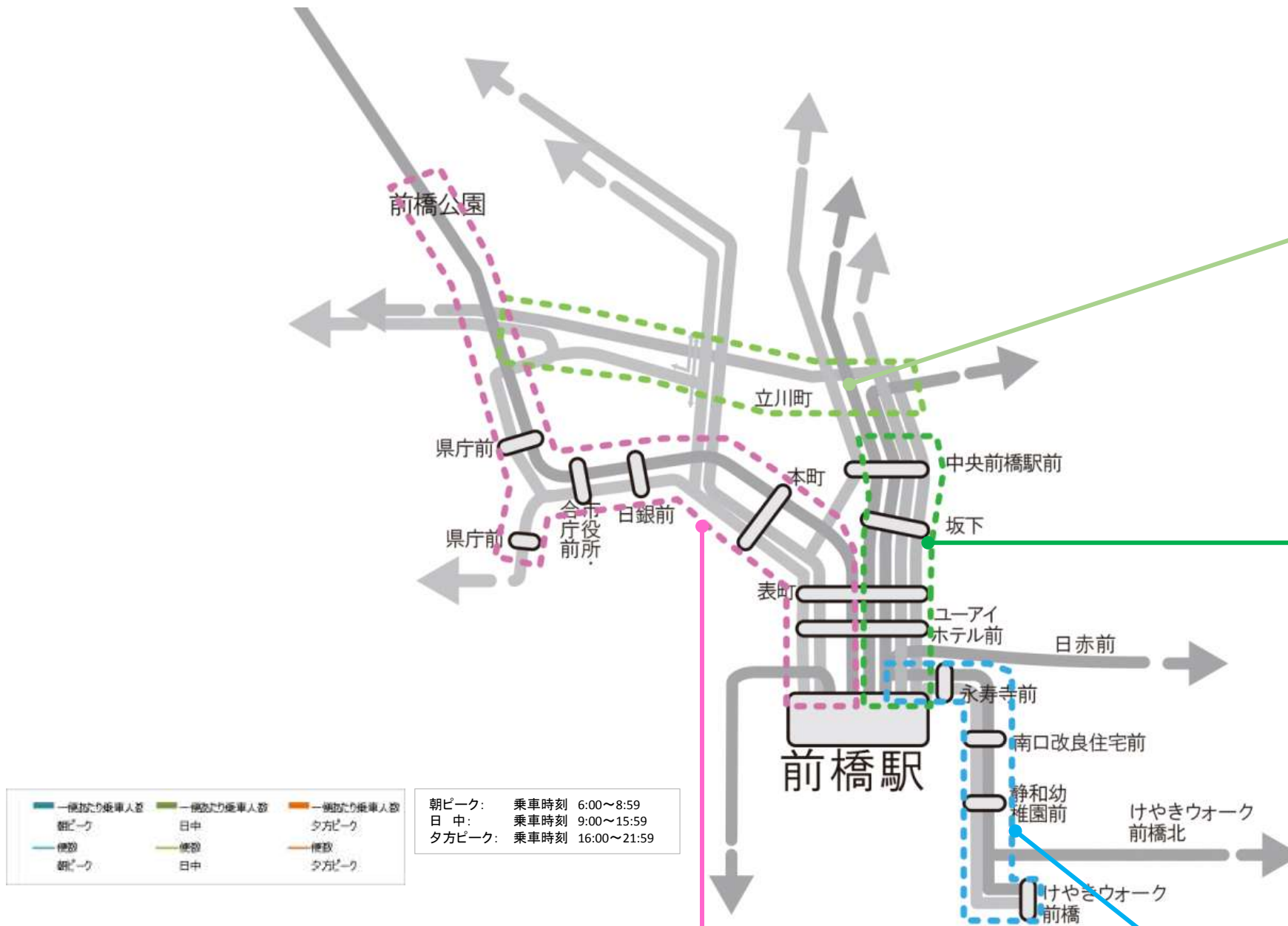
一便あたり乗車人数	一便あたり乗車人数	一便あたり乗車人数
朝ピーク	日中	夕方ピーク
朝ピーク	日中	夕方ピーク
朝ピーク	日中	夕方ピーク

朝ピーク： 乗車時刻 6:00～8:59
 日中： 乗車時刻 9:00～15:59
 夕方ピーク： 乗車時刻 16:00～21:59



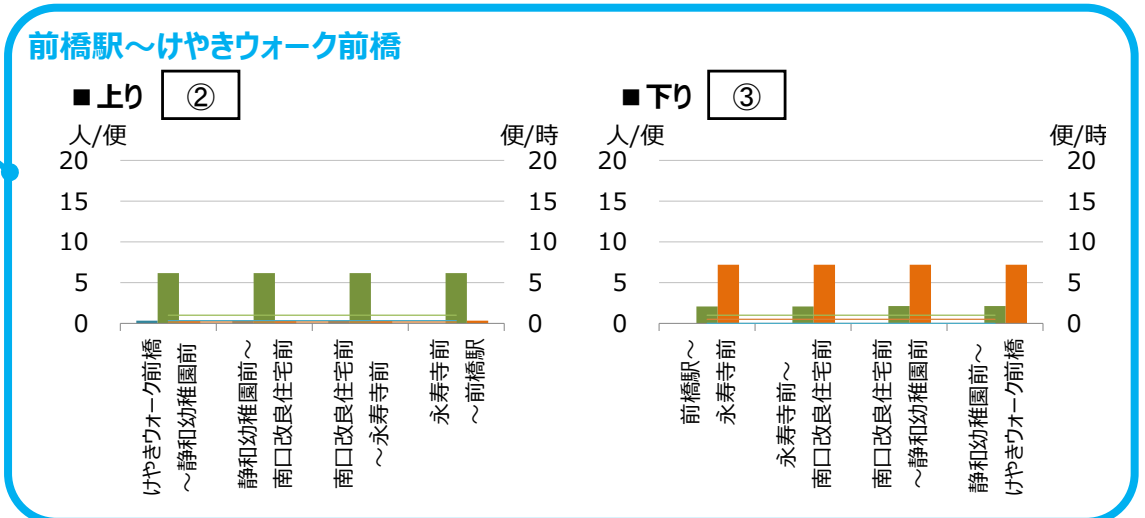
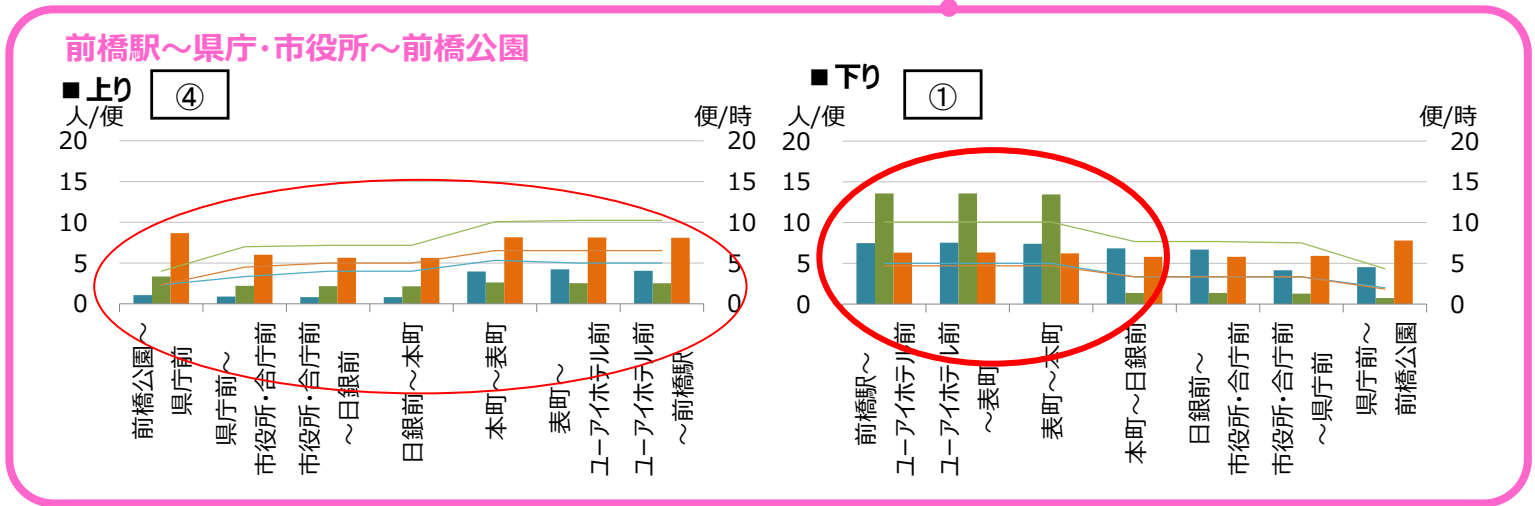
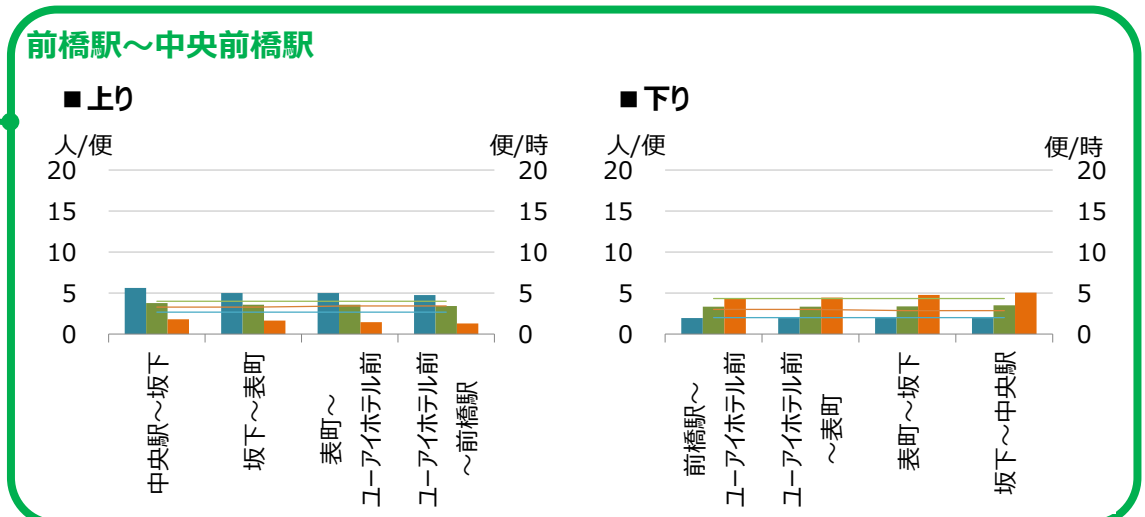
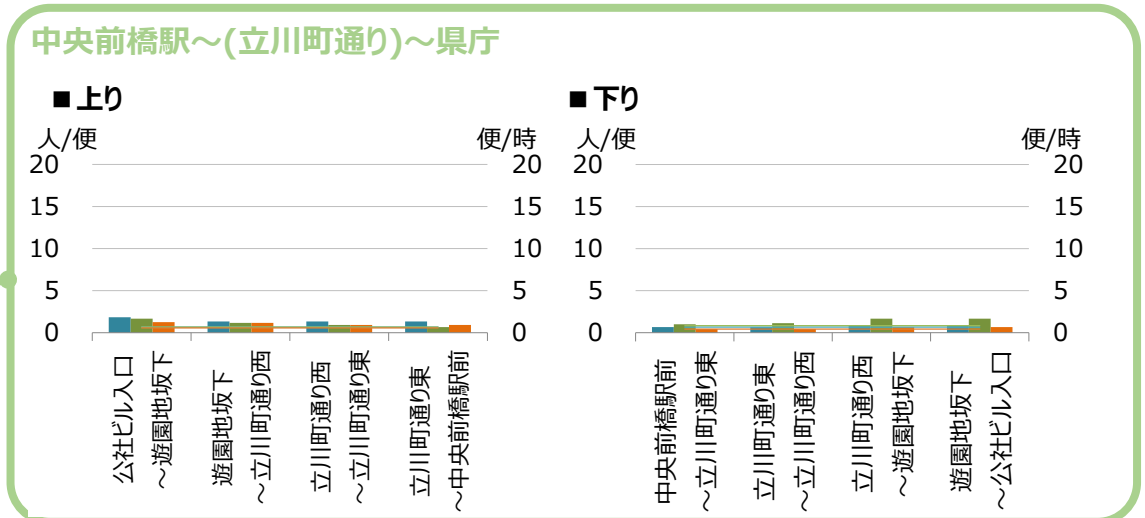
(2) 休日

休日では、昼の時間帯に前橋駅から本町へ向かう利用が最も多い（15人/便程度）①。次いで昼の時間帯にけやきウォーク前橋から前橋駅へ向かう利用②、夕方の時間帯に前橋駅からけやきウォーク前橋へ向かう利用③、前橋公園から前橋駅へ向かう利用（5~10人/便）④が多い。 ※□はグラフ番号と対応



一便あたり乗車人数	一便あたり乗車人数	一便あたり乗車人数
朝ピーク	日中	夕方ピーク
朝ピーク	日中	夕方ピーク

朝ピーク:	乗車時刻	6:00~8:59
日中:	乗車時刻	9:00~15:59
夕方ピーク:	乗車時刻	16:00~21:59



2-3 まちなかの回遊を生む潜在需要

2-3-1 まちなかの既存ストック等

中心市街地における回遊の増加に向けて、活用できる既存ストックや今後実施される市街地再開発事業等の状況を以下に示す。



図 2-20 まちなかの既存ストック等の状況

2-3-2 都心地域へのトリップ集中量

(1) 全目的(帰宅を除く)

群馬県パーソントリップ調査を利用して市中心部のトリップ集中量を 1/8 地域メッシュ（約 125m 角）で集計した。なお、移動目的は帰宅以外の全目的としている。

群馬県庁、前橋市役所、千代田町・本町周辺、けやきウォーク前橋といった主要なバスの経路の他、群馬中央病院、前橋女子高等学校、前橋市民文化会館、前橋赤十字病院などにおいてもまとまった集中量が見られることがわかった。

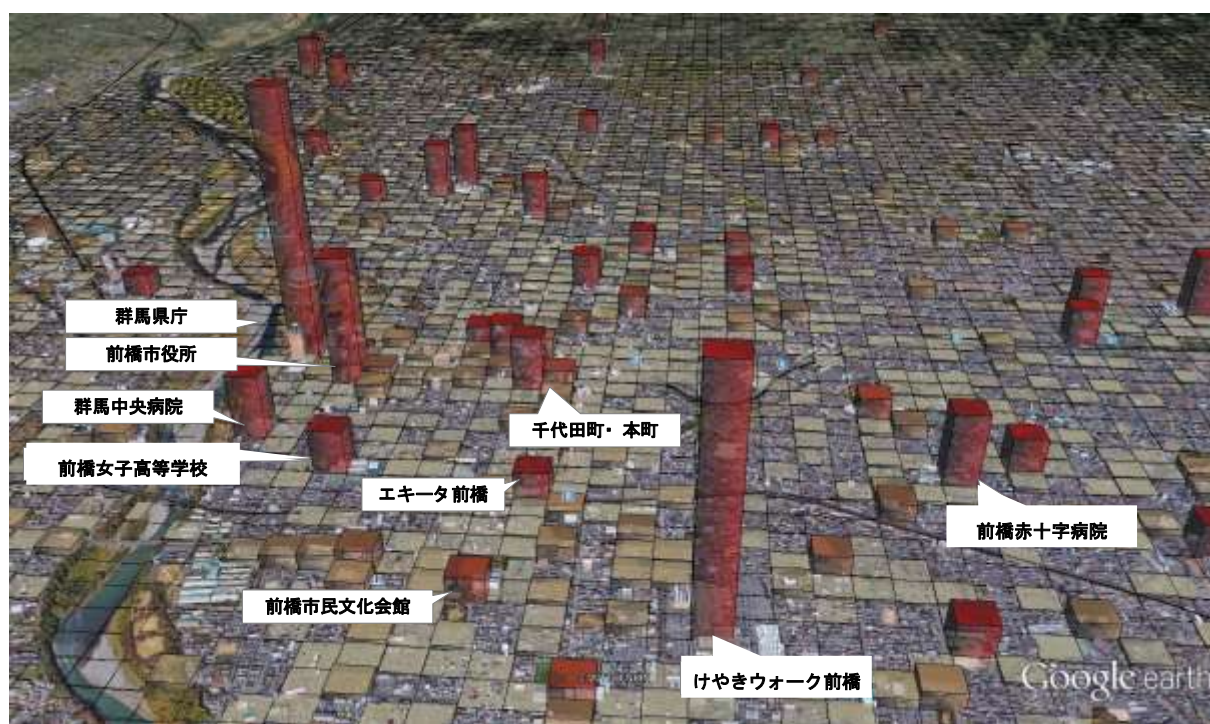


図 2-21 中心部のトリップ集中量(帰宅トリップを除く)

(2) 勤務先へ

移動目的を勤務先へ向かう場合に限定すると、群馬県庁及び前橋市役所において、トリップ集中量が特に多くなっていることがわかった。



図 2-22 中心部のトリップ集中量(勤務先へ)

(3) 通学先へ

都心地域内への通学目的のトリップは、前橋女子高等学校においてまとまった量がある他は、特にトリップが集中している地点は見られない。



図 2-23 中心部のトリップ集中量(通学先へ)

(4) 買い物へ

買い物へ向かうトリップはけやきウォーク前橋を目的地とするものが多く、千代田町・本町周辺の地域へは相対的に少ない。



図 2-24 中心部のトリップ集中量(買い物へ)

(5) 業務へ

業務目的のトリップは群馬県庁及び前橋市役所周辺を目的地とするものが多い。



図 2-25 中心部のトリップ集中量(業務へ)

(6) その他私事へ

その他私事目的のトリップは都心内において薄く広く広がっている。その中でも、けやきウォーク前橋および群馬中央病院並びに前橋赤十字病院などにおいてまとまった集中量が見られる。



図 2-26 中心部のトリップ集中量(その他私事へ)

2-3-3 再編対象路線沿線に対する後背圏

再編対象路線の500m圏内を目的地とするトリップの発生地点を1/8地域メッシュ単位で集計した。

再編対象路線500m圏内を目的地とするトリップは多くが同じ再編対象路線500m圏内から発生していることがわかった。

一方で、圏外からのトリップはメッシュ単位では少数であり、後背圏が薄く広く広がっているが、それらを合計し総量とすると、同一圏内からのトリップの総量よりも多くなっている。

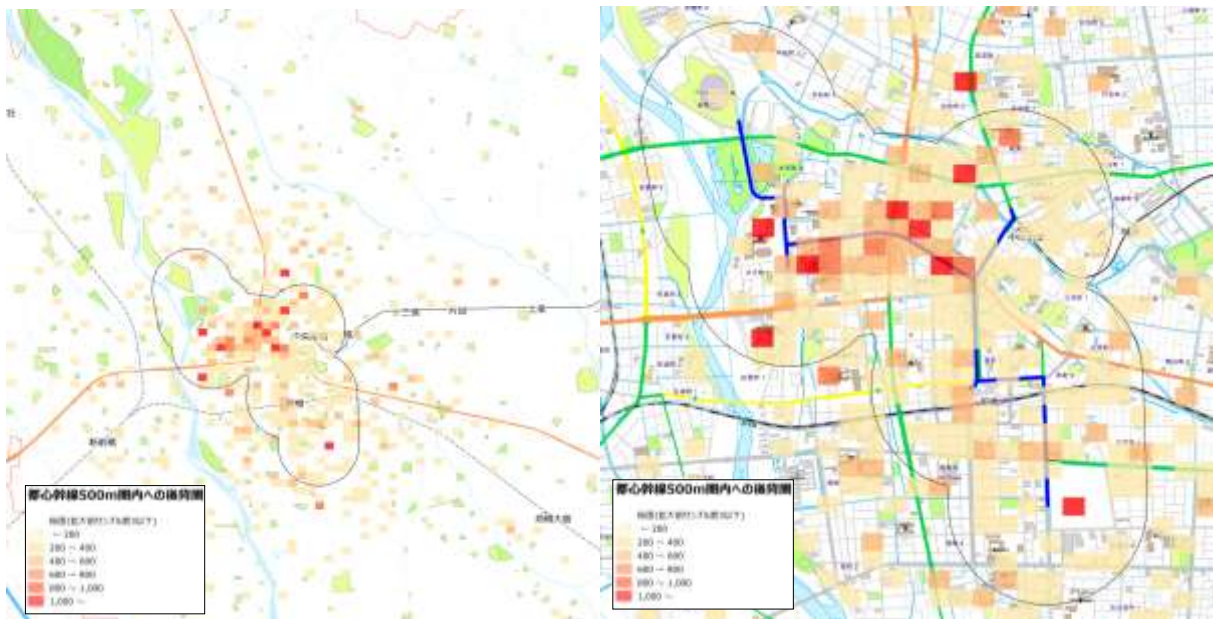


図 2-27 再編対象路線沿線 500m 圏内への後背圏(左：広域, 右：中心部拡大)

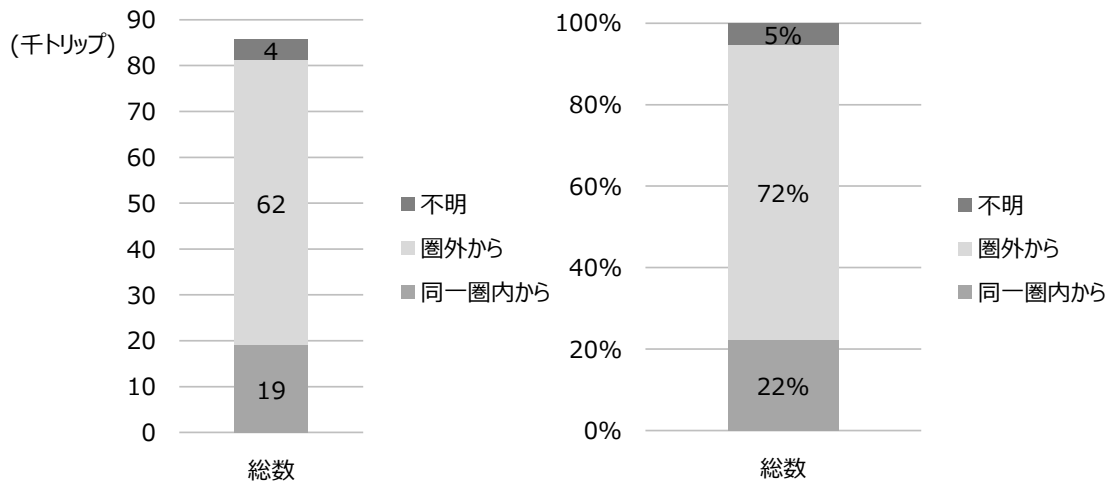


図 2-28 再編対象路線沿線 500m 圏内へのトリップの出発地 (左：トリップ数, 右：比率)

また、目的別で最もトリップ数が多い勤務先を目的地としたトリップは9割が圏外からであるが、その他のトリップは圏外からのものが7割程度で、3割程度が同一圏内からのものとなっている。そのため、通勤以外の目的の移動である、買物、その他私事、業務等の移動については、圏内での回遊のしやすさに配慮する必要がある。

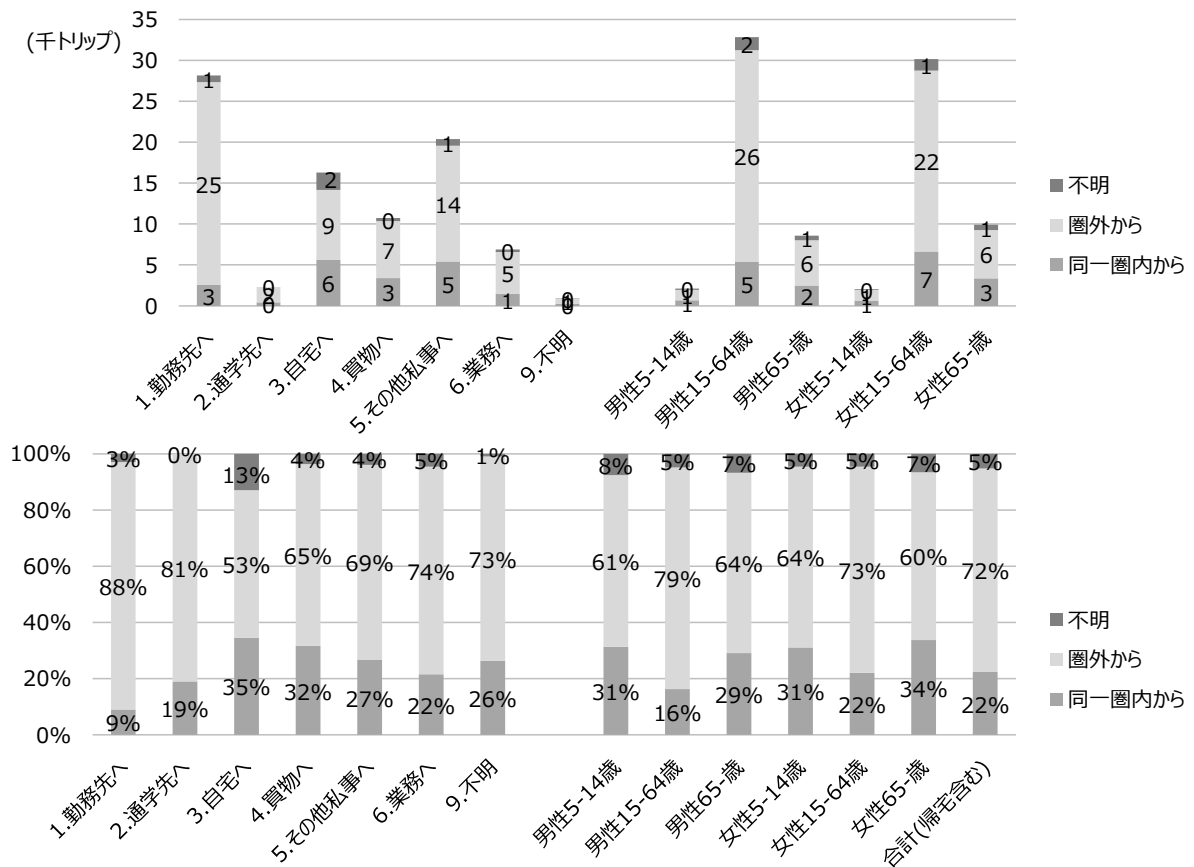


図 2-29 再編対象路線沿線 500m 圏内へのトリップの出発地(目的別) (上:トリップ数,下:比率)

2-3-4 鉄道駅の利用状況

中心市街地に存在する鉄道駅の内、最も利用が多いものが前橋駅で、一日約1万5千人の利用がある。一方で中央前橋駅の利用者数はその約10分の1にあたる約1千6百人である。

鉄道駅から出発地または到着地との間の交通手段は、徒歩又は自転車が多く、前橋駅の場合は約60%、中央前橋駅の場合は約80%を占めている。

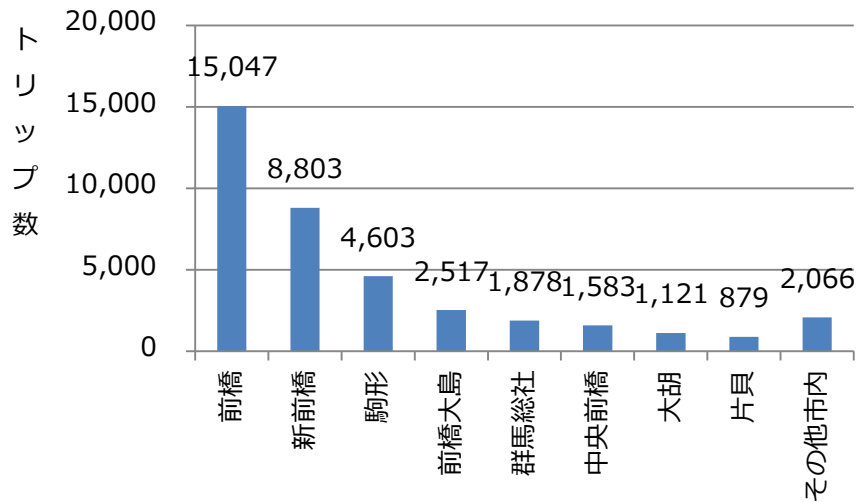


図 2-30 駅別乗降客数

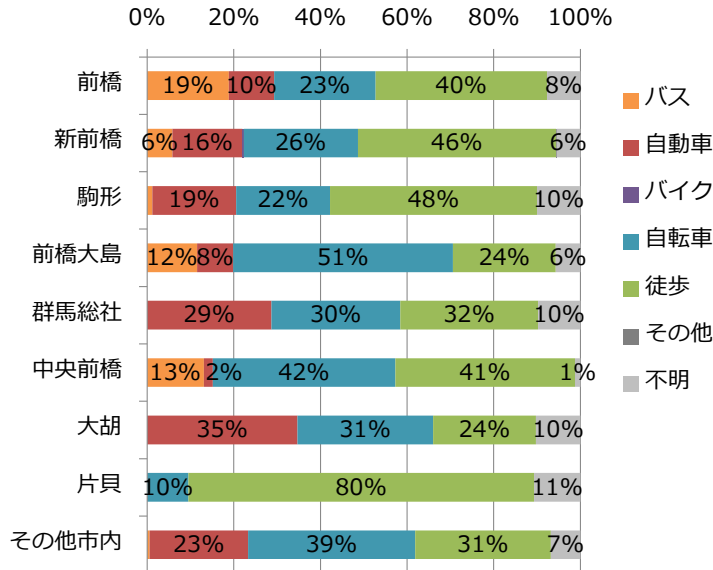


図 2-31 駅別端末手段別分担率

3. 再編の方向性

3-1 都心地域のまちづくりの方向性

まちなかの既存ストック等の分析やパーソントリップ調査の分析に基づき、都心地域のまちづくりについての方向性を示す。

都心地域において、次頁に示す 6 つの特徴あるエリアを設定し、それぞれについて将来像を検討した。将来像の検討にあたっては、エリアの機能・特徴、及びそれに対して集まってくる人々の特徴に主眼を置いた。

これらの 6 つのエリアの連携によって回遊が活性化されることを目指し、地域公共交通網形成計画においては、この 6 つのエリア間の回遊を支える交通手段を検討する。

景観エリア

- 前橋公園から、広瀬川河畔に続く「水と緑と詩の街 前橋」を象徴するエリア
- 歴史的に貴重な施設もあり、人気の高い、るなぱーく(児童遊園地)がある
- 前橋市民にとって自慢できる景観を活かしたエリア
- 前橋市民の憩いの場所として、広く市民に利用されるエリアを目指す

前橋公園周辺



広瀬川河畔



県民会館周辺



教育文化エリア

- 県民会館は多くのイベントを開催する文化施設の拠点
- 隣接する県立図書館は蔵書も充実し、遠方からの来訪者も多い
- 県民会館の大小ホールを活用した芸術文化活動や県立図書館の持つ教育機能を活かしたエリア
- 県有施設であることから、県内各地より多くの来訪者が集まる

行政機関エリア

- 各種行政機関が集中しているエリア
- 昼間人口が多く、市外からも多くの来訪者あり夜間及び休日の集客力に課題がある
- 行政機関を中心とした都市機能が充実した高機能なエリア
- 県外からの来訪者が多く、公共交通の利便性向上により、にぎわいエリアとの連携を図ることを目指している

前橋市役所周辺



中心商店街



にぎわいエリア

- 中活基本計画にあって、重点区域としているエリア
- 中央通り商店街、銀座通り商店街は、現状においてトランジットモール化されている
- 商業施設やイベント施設を中心としたにぎわいエリア
- 子供から高齢者まで幅広い人たちが楽しめるエリアを目指し、将来的には空き店舗や駐車場の再構築を図る。

ビジネスエリア

- 群馬銀行他メガバンク、信託銀行等の金融機関が立地
- 各業界の支店・営業所が存在する、前橋のビジネスの顔となっているエリア
- 民間企業を中心としたビジネスの中心地としてのエリアづくりを展開する
- 経済活動を活性化させ、企業人の増大を目指す

本町通り周辺



JR前橋駅北口周辺



けやきウォーク前橋



けやきウォーク前橋エリア

- スーパーマーケット、ブランドショップ、シネマコンプレックス、家電量販店等が集中する郊外型大型商業施設
- 従来の中心商店街の衰退と対照的に魅力的な商業施設として人気を得ている
- けやきウォーク前橋を中心とした商業集積エリア
- 広い商圈をもつ典型的な郊外型大規模店舗であり、さらに集客力の向上を目指している。

図 3-1 都心地域のまちづくりの方向性

3-2 都心地域におけるバス交通網再編の方向性

(1) 現状分析と都心地域のまちづくりの方向性を踏まえた都心幹線バス再編の方向性

パーソントリップとバス利用状況による現状分析、および都心地域のまちづくりの方向性を踏まえ、都心幹線バス再編の方向性について検討した。

表 3-1 再編の方向性

現状分析と都心地域のまちづくりの方向性			方向性
PT調査	パーソントリップ調査の結果より、県庁・市役所への通勤は都心地域内における主要な人の流れの一つであることがわかる。	→	<p>平日の朝および夕方の時間帯における前橋駅から県庁・市役所の区間については、行政機関エリアやビジネスエリアへの通勤利用のため、輸送量・運行頻度ともに高いサービスレベルを確保することが望ましい。</p> <p>それ以外の時間帯においても、にぎわいエリアへの来訪を支えるため、一定のサービスレベルを確保することが望ましい。</p> <p>また、この区間が市内で最もサービスレベルが充実した区間とし、都心回遊の主軸として機能することを目指す。</p>
利用状況	乗降調査においても平日の朝時間帯における前橋駅から県庁・市役所間の利用は対象エリア内で一便あたりの利用者数が最も多い。		
まちづくり	県庁市役所周辺を「行政機関エリア」とし、これと前橋駅を結ぶ沿線を「ビジネスエリア」としており、これらの地域では通勤や業務による移動が多く発生するエリアを目指す。		
PT調査	パーソントリップ調査の結果より、千代田町・本町周辺においても、通勤の目的地が薄く広がっている。		
まちづくり	千代田町・本町などにおいて「にぎわいエリア」を設定しており、商業施設利用やイベント等へ幅広い層の来訪者が訪れる地域となることを目指す。	→	<p>市内各所からけやきウォーク前橋へ訪れやすくなるよう、前橋駅とけやきウォーク前橋の間で一定の運行頻度の確保や、都心地域内の回遊の一つとして利用できるよう、本町・千代田町方面から直接乗り入れることが望ましい。</p> <p>また、特に夕方においては、県庁・市役所を始めとした都心地域内での従業・就学者の立ち寄り先としての利便性を考慮し、県庁・市役所方面から直接乗り入れることが望ましい。</p>
PT調査	パーソントリップ調査の結果より、けやきウォーク前橋については、買物の主要な目的地の一つとなっていることがわかる。		
利用状況	現状ではけやきウォーク前橋へのバス利用状況は少なく、運行本数も少ない。また、前橋駅でのバス停が分散しており、利用者にはわかりづらい状態である。		
まちづくり	「けやきウォークエリア」を設定しており、集客力の高い商業エリアを目指す。		

現状分析と都心地域のまちづくりの方向性			方向性
まちづくり	前橋公園や広瀬川河畔において「景観エリア」を設定しており、市民の憩いの場として、幅広い市民が訪れるエリアを目指す。	→	昼間や休日を中心に、前橋駅などの結節点と結び、市内各地からのアクセス性を確保することが望ましい。
利用状況	乗降調査における中央前橋駅から前橋駅間の利用者数は、朝時間帯において多い	→	中央前橋駅利用者の通勤等における利用のため、中央前橋駅から前橋駅まで一定の運行頻度を確保することが望ましい。
PT調査	中央前橋駅と目的地との間の移動は43%が徒歩又は自転車で移動しており、中央前橋駅と都心地域の各所結ぶバスの潜在的な需要があると考えられる。		
まちづくり	群馬県民会館などにおいて「教育文化エリア」を設定しており、県内各地からの来訪者が多数訪れるようなエリアを目指す。	→	昼間や休日を中心に、前橋駅などの結節点と結び、市内各地からのアクセス性を確保することが望ましい。
PT調査	パーソントリップ調査の結果より、前橋女子高等学校においても一定の通学トリップが見られるほか、群馬中央病院や前橋市民文化会館などにおいても一定の来訪者数が見られる。	→	前橋女子高等学校においては平日の朝の通勤時間帯において、ある程度の運行頻度を確保することが望ましい。 また、群馬中央病院や前橋市民文化会館などの周辺施設においては、オフピーク時の通院を始めとした私事による移動を支える交通を確保することが望ましい。

※ PT 調査：パーソントリップ調査

利用状況：バス利用状況

まちづくり：都心地域のまちづくりの方向性

(2) 再編の方向性及び留意点

都市幹線として再編を検討する対象の路線は、以下の施設・地域を結んで運行されているものとし、これらの全ての系統について、既存路線のダイヤ調整により都心幹線を形成する。

- 前橋公園（グリーンドーム前橋）～県庁・市役所～本町～前橋駅～けやきウォーク前橋
- 前橋公園（グリーンドーム前橋）～県庁～立川町通り～中央前橋駅～前橋駅
～けやきウォーク前橋

なお、再編にあたっては以下の点に留意する。

- マイバスは都心地域内を面的に回遊サポートする路線として考慮し、都心幹線へは組み込まない。
- 再編にあたっては、運行距離の総量が、各運行事業者毎に現在と概ね同程度となるように留意する。
- マイバスをはじめ、都心幹線と運行ルートが重複する路線の見直しを行う。

4. 関連して実施することが望ましい施策

4-1 関連する施策

(1) 都心地域内におけるその他のバス路線の再編

都心地域内を運行するその他の既存のバス路線やマイバスなどについても再検討し、都心幹線や広域幹線でカバーしきれない、以下のようなエリア・施設等を、都心幹線・広域幹線とを結び、まちなかの回遊性の向上を図る。

【既存のバス路線・マイバス等でカバーする施設等】

- ・ 群馬中央病院
- ・ 県立前橋女子高等学校
- ・ 教育プラザ
- ・ 前橋市民文化会館
- ・ 都心地域と連たんする住宅地 など

(2) 利用しやすい料金施策

都心幹線の設定と併せて、以下に挙げるような施策を行うことで、バスネットワークの利便性の向上や利用促進を図ることが望ましい。

- エリア料金制度・乗換割引制度
など

(3) 都心地域内の回遊性向上に向けた施策

また、パーソントリップ調査の結果より、都心地域内においては、その内部相互における移動が多いことが示されており、まちなかの回遊性向上を図る施策を併せて実施することが望ましい。

- コミュニティサイクルの導入（サイクルポート設置等）
- 歩行・自転車利用環境の改善
- 本町二丁目交差点の改良
- パーク&ライド等の推進
- 都心周縁部の駐車施設の集約化
など

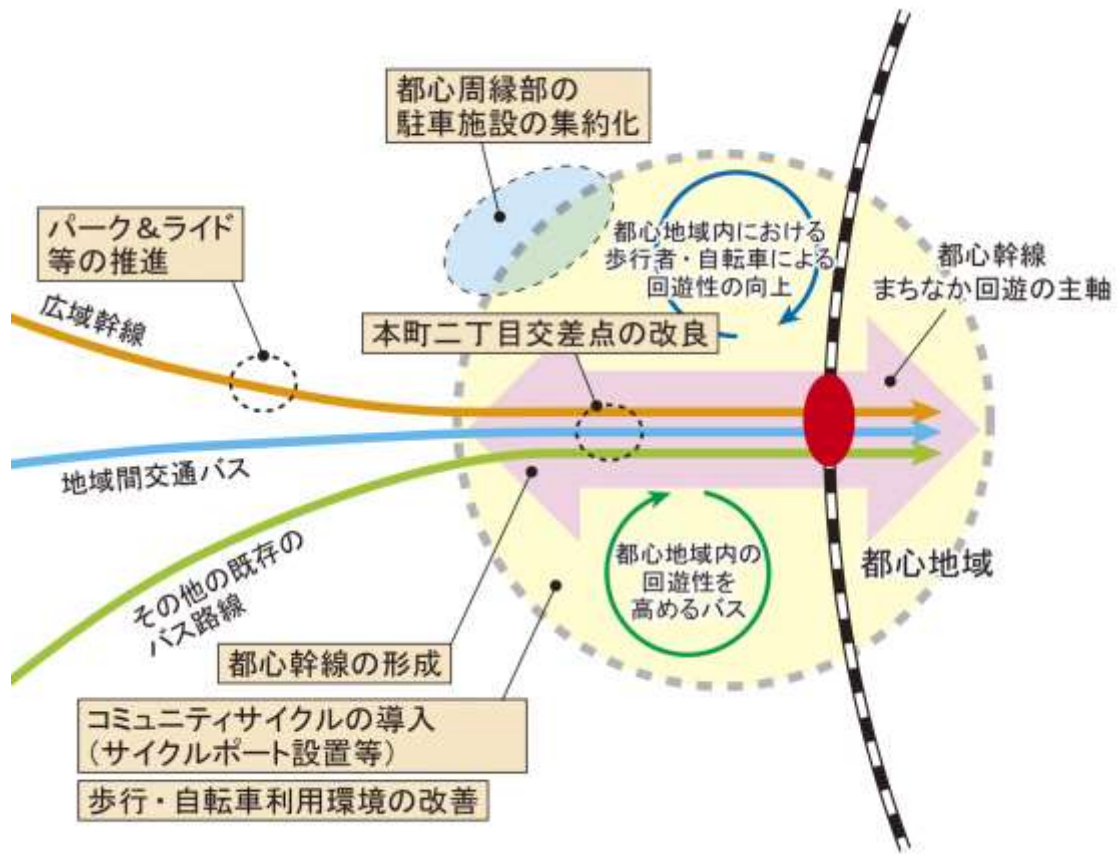


図 4-1 都心地域の施策概要

4-2 都心関連施策の実施スケジュール

上記の関連施策と都心幹線の再編について連携して効果をもたらすために、望ましい実施手順を検討する。

表 4-1 施策の実施スケジュールの案

	施策	H30	H31	H32	H33	H34	中期 (H35~H39)	長期 (H40~)
第1段階 まちなか回遊の軸 を形成	都心幹線の形成	運行計画の検討		段階的に実施				
		関係者の協議・調整						
第2段階 まちなかの回遊を 促進する施策を実施	コミュニティの導入 (サイクルポート設置等)	実施手法の 検討	実施計画の 検討	段階的に実施				
		関係者の協議・調整						
	歩行・自転車 利用環境の改善	段階的に計画を検討			段階的に整備着手			
	本町二丁目 交差点の改良	計画の検討						
第3段階 都心幹線や自転車施 策の定着に合わせて 都心地域への自動車 流入抑制施策を実施	パーク&ライド等 の推進	実施計画の検討		関係者の 協議・調整		段階的に実 施		
	都心周縁部の 駐車施設の集約化	実施計画の検討		関係者の 協議・調整		段階的に実施		