

# 前橋市地域公共交通網形成計画 概要版

- **計画の目的** 本計画は、人口減少や高齢化に対応した持続可能な公共交通ネットワークの再構築を図るものである。
- **計画の区域** 本市の全域を対象とする。
- **計画の期間** 平成34（2022）年度を目標年次とする5年程度とする。

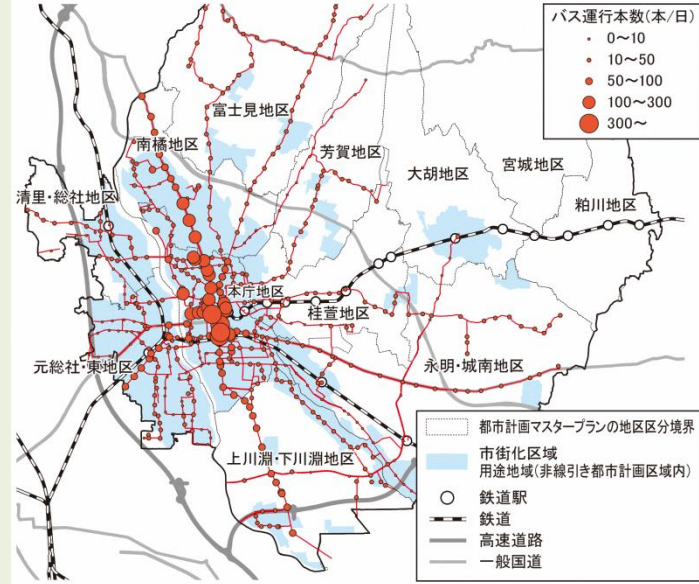
## ■本市の公共交通の問題点

本市の公共交通に関する市民アンケート結果や各種統計資料等から、問題点を大きく3点に整理した。

### ① 本市全域の公共交通の問題点

#### 利用しやすい公共交通ネットワーク、交通環境になっていない

- 路線バスの運行サービス水準が需要と一致しておらず、路線毎の役割が明確になっていない
- 行き先や経路が分かりにくいバス路線網
- 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



■ 本市のバス路線網(バス停別運行本数) 資料：国土数値情報

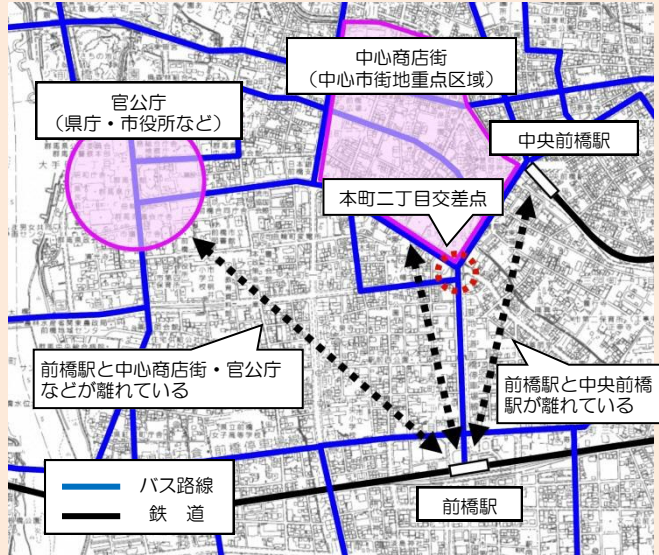
#### 市民の声

「路線バスの本数が少ないし、よく遅れます。鉄道との乗り継ぎも不便です。」

### ② 中心市街地の公共交通の問題点

#### 公共交通が、まちなかの回遊に利用されていない

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



■ 中心市街地の機能立地状況

#### 市民の声

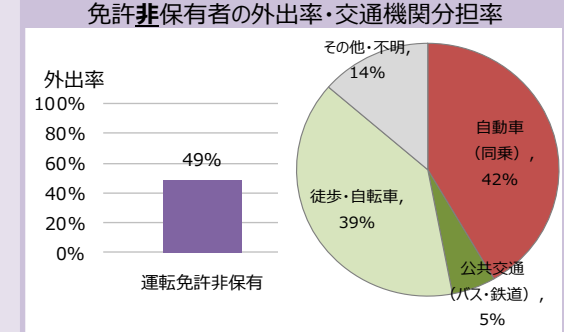
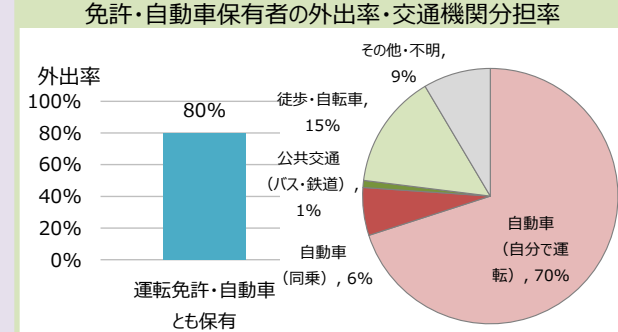
「バスがまとめて何台も来た後に、長い時間が空くことを解消してください。」

### ③ 交通弱者と公共交通の問題点

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

- 運転免許を持たない高齢者の外出率が低い
- 交通弱者(高齢者・学生など)が外出する際は、誰かの運転する自動車に同乗するなど、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

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



■ 高齢者の外出率と代表交通手段分担率(左:運転免許・自動車とも保有、右:運転免許非保有)

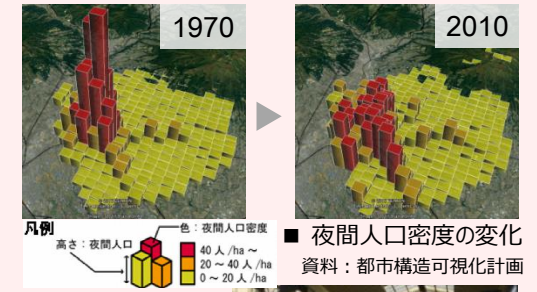
資料：平成27年度群馬県パーソナルトリップ調査

### ■本市のまちづくり施策との連携

本市では、本格的な人口減少社会においても、暮らしやすい快適な都市環境の創造のため、前橋市立地適正化計画の策定などコンパクトなまちづくりを目指しているが、公共交通ネットワークの再構築にあたっては、これらのまちづくり施策に寄与できるよう連携しながら進める。

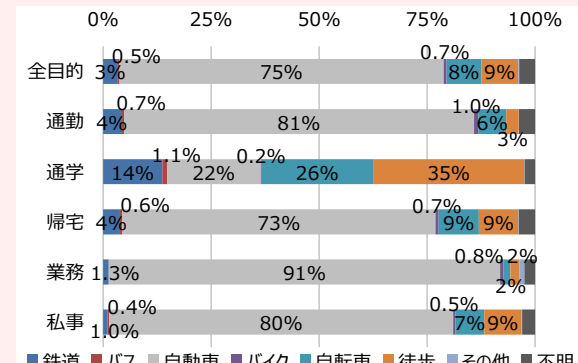
#### 本市のまちづくりの問題点

- (市全域)
  - 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)
  - 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

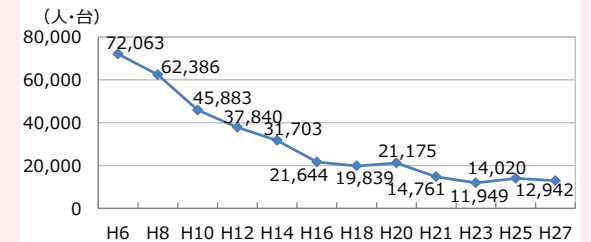


■ 人通りの少ない商店街

#### コンパクトなまちづくりの推進



■ 本市の交通手段分担率 資料：平成27年度群馬県パーソナルトリップ調査



■ 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) 資料：前橋市商店街通行量調査報告書

■ 取り組むべき施策

問題点を解決するための目標と、目標を達成するための施策体系を以下のように設定する。

★印は重点施策

利用しやすい公共交通ネットワーク、交通環境になっていない

**目標① 「バスの利便性向上を中心とした公共交通軸の強化」**  
公共交通の利便性向上により利用者を増加させ、過度な自動車依存からの脱却を図る

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
1-1	拠点間を結ぶ公共交通軸の強化・形成	★ <b>幹線バス路線の明確化</b>	○	○
1-2		★ <b>幹線バスの定時性確保</b>	○	
1-3		鉄軌道間のネットワーク化		○
2-1	各拠点へのアクセシビリティの向上	★ <b>公共交通不便地域の解消(地域内交通の導入)</b>	○	
2-2		★ <b>鉄道駅や主要バス停における結節強化</b>	○	○
2-3		群馬総社駅西口の開設		○
3-1	公共交通の利便性向上	★ <b>バリアフリー化</b>	○	
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		サイクルトレインの推進	○	
3-6		サイクル&バスライドの推進	○	
3-7		★ <b>交通系ICカードの導入</b>		



幹線バス交通の利便性向上



地域内交通の導入

写真：国土交通省HPより  
(愛知県江南市の事例)

公共交通が、まちなかの回遊に利用されていない

**目標② 「公共交通による、まちなかの回遊性の向上」**  
回遊性の向上により、人がたくさん歩き、活気にあふれる中心市街地を目指す

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
4-1	まちなかの回遊性の向上	★ <b>都心幹線の形成</b>	○	
4-2		コミュニティサイクルの導入(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		都心周縁部の駐車施設の集約化		○



まちなかの回遊性の向上

写真：オランダ フローニンゲン(人口約18万人)

高齢者や学生が安心して利用できる、公共交通ネットワークになっていない

**目標③ 「誰もが快適に移動できる公共交通ネットワークの構築」**  
自動車を運転できない高齢者や学生であっても自由に外出できるまちを目指す

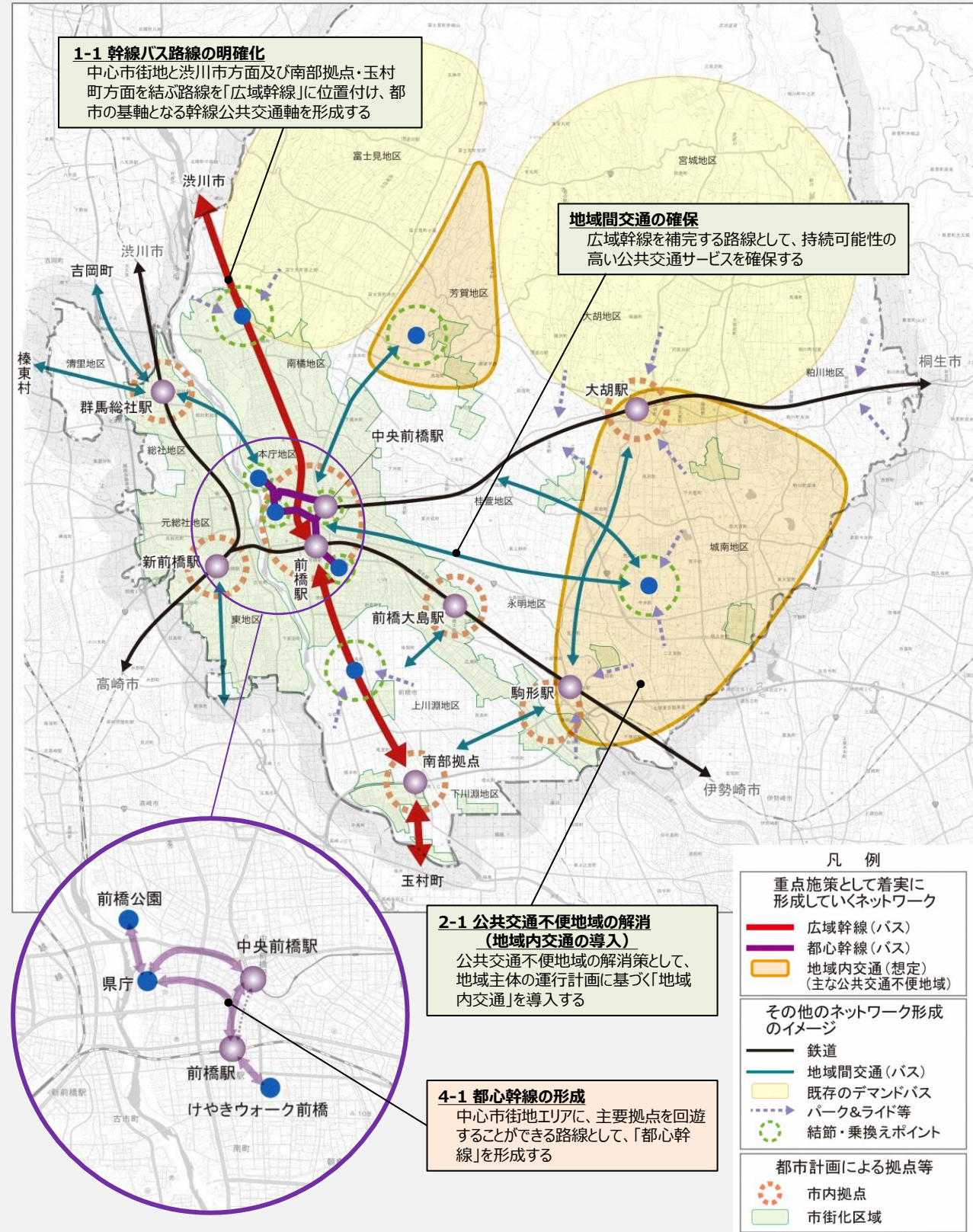
全ての施策において交通弱者の利用を考慮することにより、誰もが利用しやすいユニバーサルデザインされた公共交通ネットワークの構築を目指す。

■ 目標の評価指標

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	評価指標(事業効果)	現状値	目標値(H34(2022)年度)
1 バスの利便性向上を中心とした公共交通軸の強化	市民一人あたりの年間公共交通利用回数	57回(H28年度)	59回
	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	20%(H28年度)	26%
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	12,942人/8h(H27年度)	15,300人/8h
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20.2%	60歳代26.0%
		70歳代32.0%	70歳代38.0%

【施策の展開イメージと主な施策の概要】



■ 進捗管理

計画の進捗の管理は、PDCAサイクルで実施することとし、毎年、各施策の事業進捗、次年度の実施予定を確認するとともに、事業着手の本格化が想定される3年目に総括を行い、後半の事業推進につなげる。また、計画最終年の5年目には、事業進捗に加えて、事業成果を検証し、中・長期の計画への見直しにつなげる。