

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、策定中の立地適正化計画等とともに、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を目指すため、人と環境にやさしい、持続可能な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図るものである。

■本市の交通・まちづくりの現状

- 本市の交通やまちづくりに関する現状について、各種統計調査や既存資料から広範に整理した。
- 整理した現状から、本市の交通・まちづくりに関する問題点を大きく3点に整理した。

現状

(市街地の現状)

- 広く薄い人口分布
- 未利用地の増加
- 市街化区域外の開発の進展
- 市街化区域外にも鉄道駅が多数存在

(交通の現状-バス以外)

- 他の都市と比べて著しく高い自動車分担率
- 公共交通不便地域が存在
- ネットワーク化されていない鉄道網

(交通の現状-バス)

- 前橋駅から放射路線が主体のバス路線網となっており、市街化区域および用途地域指定地域以外で交通不便地域が存在している
- 中心部で複雑に輻輳するバス路線網
- バスと鉄道の接続不良
- 路線バスについては本数が少ない、使いたい時間帯に運行していない、バスが遅れてくると感じている人が多く、非利用者はルートへの不満もある
- バスが便利になったら買物でバスを利用したいという意向が見られる
- バスの増便を望む声が多い

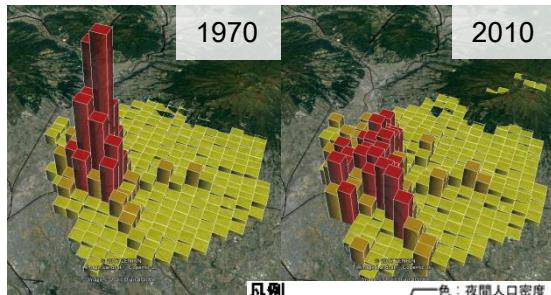


図 夜間人口密度の変化
出典：都市構造可視化計画

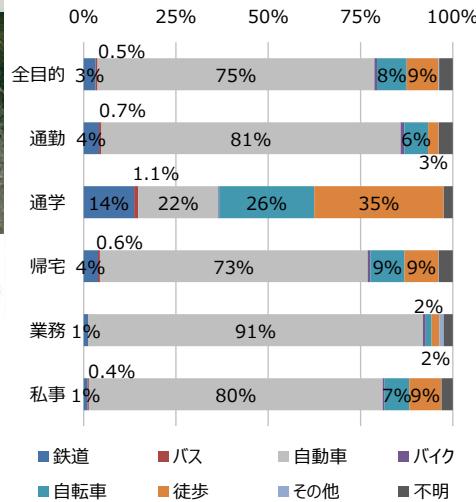


図 本市の交通手段分担率
出典：平成27年度群馬県パーソナルトリップ調査

問題

1：自動車分担率が高く環境負荷の高い交通体系となっている

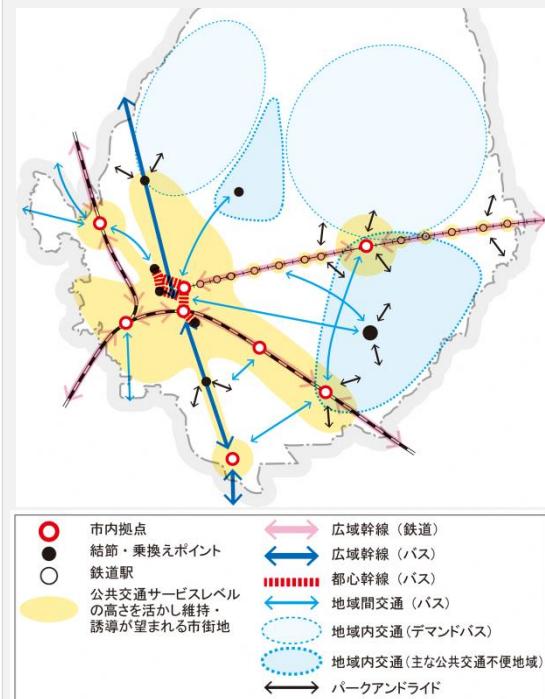
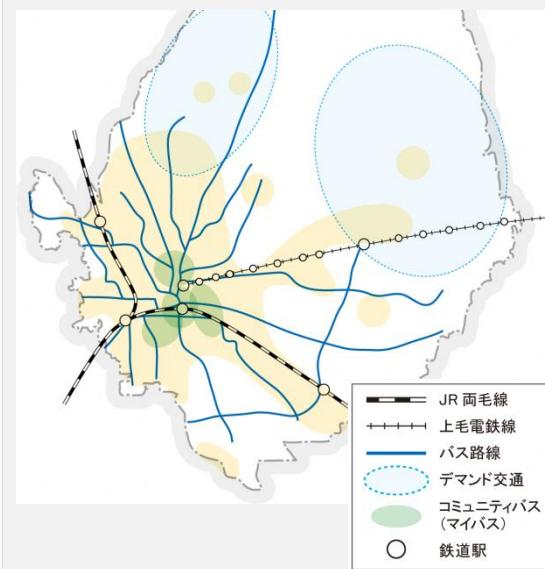
2：中心市街地を訪れる人が少なく、活力が失われている

3：高齢化が進展し、将来の外出に不安を覚える高齢者が多い

- 計画の区域： 基本的には前橋市の全域を対象とする。
- 計画期間： 平成34年を目標年次とする5年程度とする。

■現在と将来の公共交通軸と都市機能集積のイメージ

- 検討が進められている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。



市街地と交通体系に着目した現状

中心市街地に着目した現状

高齢者に着目した現状

- 市街地が低密度で広がっており、効率的な公共交通網の形成を困難にしている
- 既成市街地における人口の減少
- 中心市街地における平面駐車場の点在
- 郊外型大型店舗の分散立地
- 医療施設の分散立地
- 中心部へのトリップが少なく、郊外部間の移動が多い
- 本町二丁目交差点(五差路)により、歩行者や自転車の回遊が妨げられている
- 前橋駅から商店街・官公庁・公園などの主要拠点が離れて配置されていることや、その間に複雑な形状の交差点があることなどにより、街並みの連続性が欠けている

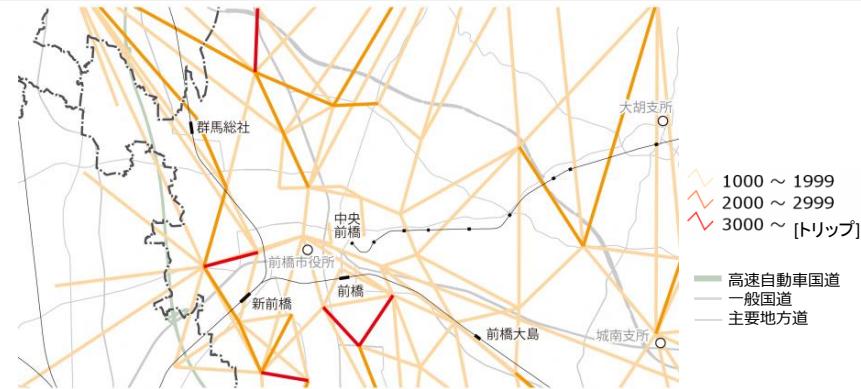


図 地域間の移動量
出典：平成27年度群馬県パーソナルトリップ調査

- 高齢化の進展
- 高齢者人口密度は中心部で高く、高齢化率は富士見地区や粕川地区に高い地域が存在する
- 社会保障費の増加
- 高齢者免許保有率の上昇
- 免許を持たない高齢者の外出率が低く、特に、合併前の旧町部分等の公共交通不便地域で、免許を持たない高齢者が多い
- 免許返納後のバス利用に不安を感じる市民が多い

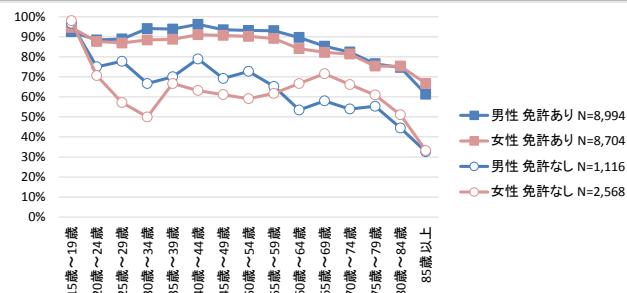


図 性別 年齢階層別 運転免許保有有無別 外出率
出典：平成27年度群馬県パーソナルトリップ調査

■前橋市地域公共交通網形成計画の目標

- 本市の交通・まちづくりの現状、およびそこから導かれる問題点を基に、地域公共交通網形成計画の目標を以下の3点設定する。

地域公共交通網形成計画の目標	
目標①	「環境にやさしいまち」 市民生活の様々な場面で公共交通をかしこく使い、移動の利便性と環境負荷低減を両立できるまち
目標②	「人がたくさん歩き、活気にあふれる中心市街地」 中心市街地へ訪れやすく、コンパクトで回遊しやすいまち
目標③	「高齢者が健康的に活動できるまち」 自動車を持たない・運転しない高齢者であっても自由に動けるまち

■取り組むべき施策

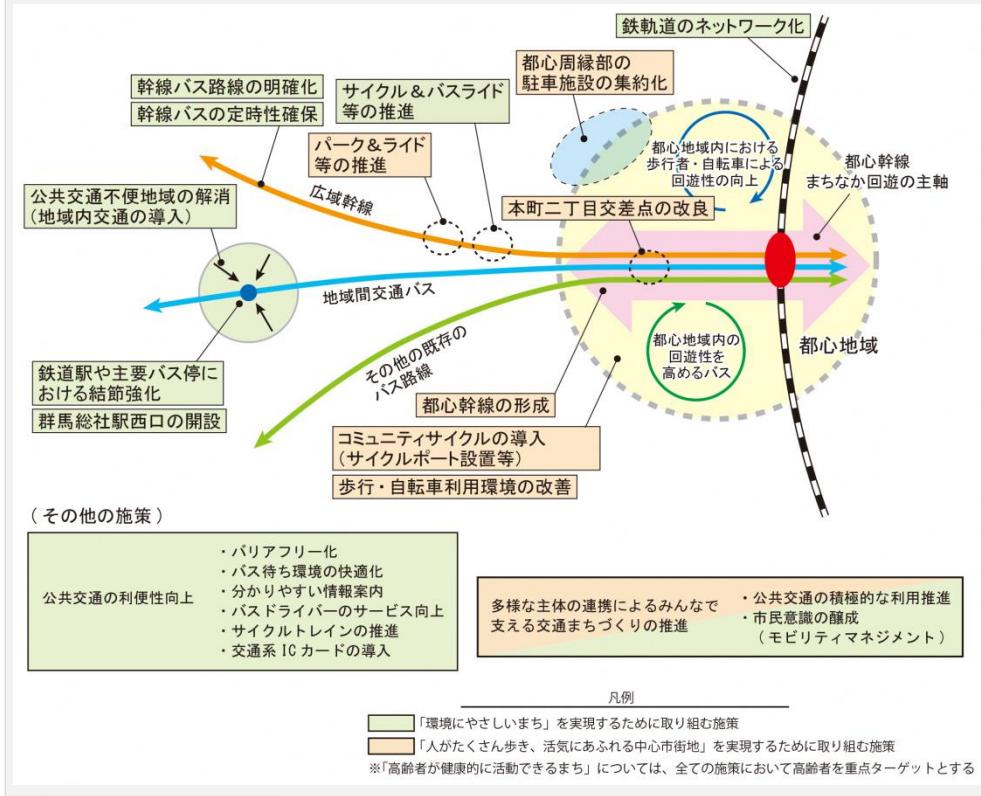
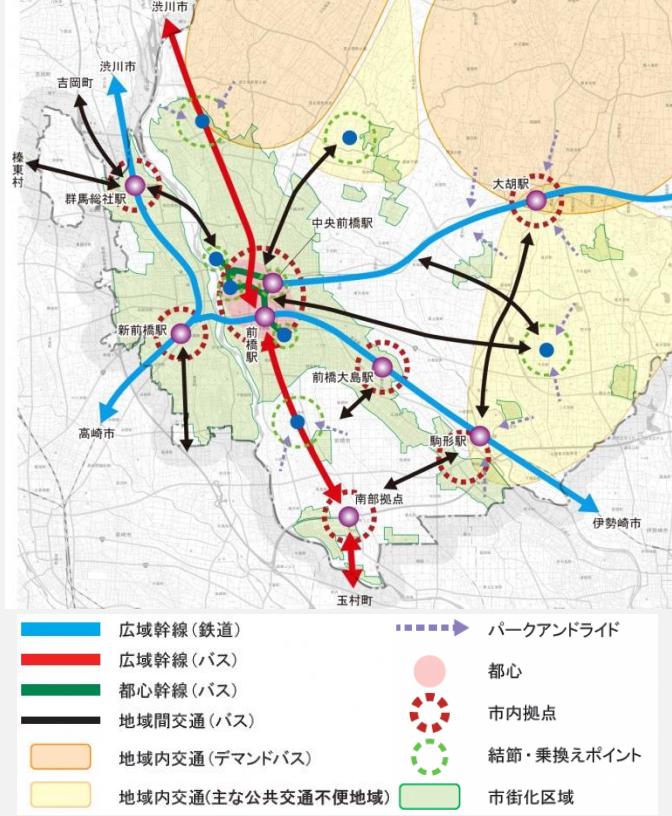
- 3つの目標を達成するための施策体系を以下のように設定する

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	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	幹線バス路線の明確化	○		4-1	まちなかの回遊性の向上	都心幹線の形成	○	
1-2		幹線バスの定時性確保	○		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)	○	
1-3		鉄軌道のネットワーク化		○	4-3		歩行・自転車利用環境の改善		○
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)	○		4-4		本町二丁目交差点の改良		○
2-2		鉄道駅や主要バス停における結節強化	○		5-1	都心地域への自動車利用の抑制	○		
2-3		群馬総社駅西口の開設		○	5-2	都心周縁部の駐車施設の集約化		○	
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	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	交通系ICカードの導入			○					

黄色ハッチは重点施策

■バスネットワークの再編イメージ

- 重点施策のうち、幹線路線バスの明確化、都心幹線の形成、公共交通不便地域の解消(地域内交通の導入)により、以下のようなバスネットワークを形成する。



■目標の評価指標

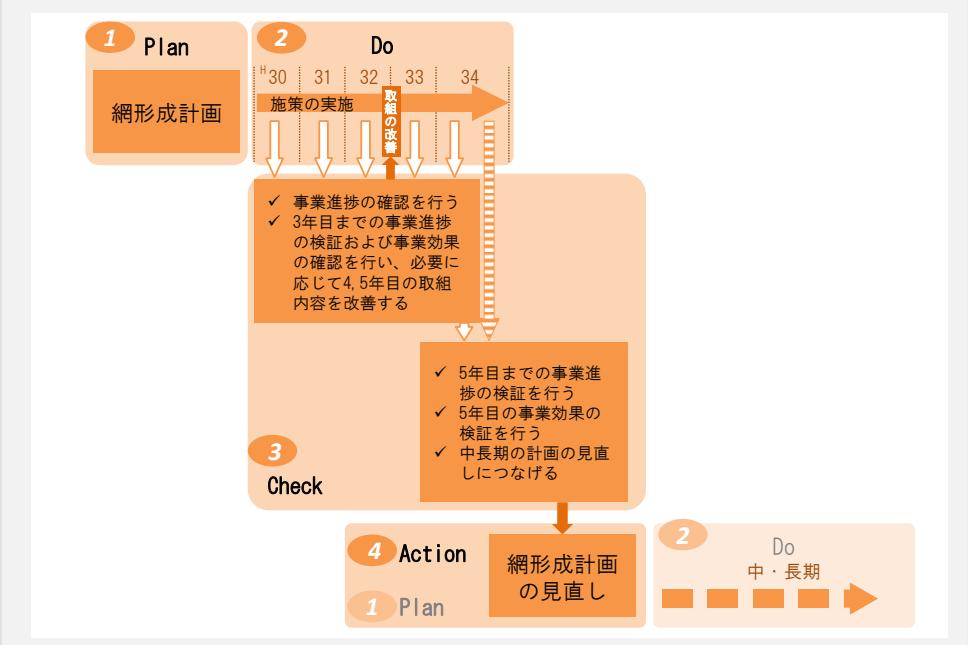
- 地域公共交通網形成計画の目標それぞれに対する評価指標について、以下のように設定する。
- 目標の達成度を量る評価指標としては、施策の実施量(事業進捗)ではなく、それによる社会の変化である事業効果によって設定する。

目標	評価指標(事業効果)	現状値	目標値(H34年度)
1 環境にやさしいまち	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% ^{※1}
2 人がたくさん歩き、活気にあふれる中心市街地	中心部への来訪者数 ^{※2}	12,942人/8h (H27年度)	15,300人/8h
3 高齢者が健康的に活動できるまち	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% (H28年度)	70歳代 38.0%

※1 計画最終年度(H34)に市民アンケートを実施しない場合、前年度等の結果を使用
 ※2 中心市街地活性化区域内の9箇所における歩行者・二輪車交通量の合計値。休日10時～18時の8時間。

■進捗管理

- 計画の進捗の管理については、PDCAサイクルで実施する。
- 毎年、各施策の事業進捗、次年度の実施予定を確認し、事業着手が本格化する3年目に一度総括を行い、後半の事業推進につなげる。
- 計画最終年の5年目には、事業進捗に加えて、事業成果を検証する。これら本計画の実施・検証結果を基に、中・長期の網形成計画への見直しにつなげる。



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。