

都心幹線の設定について

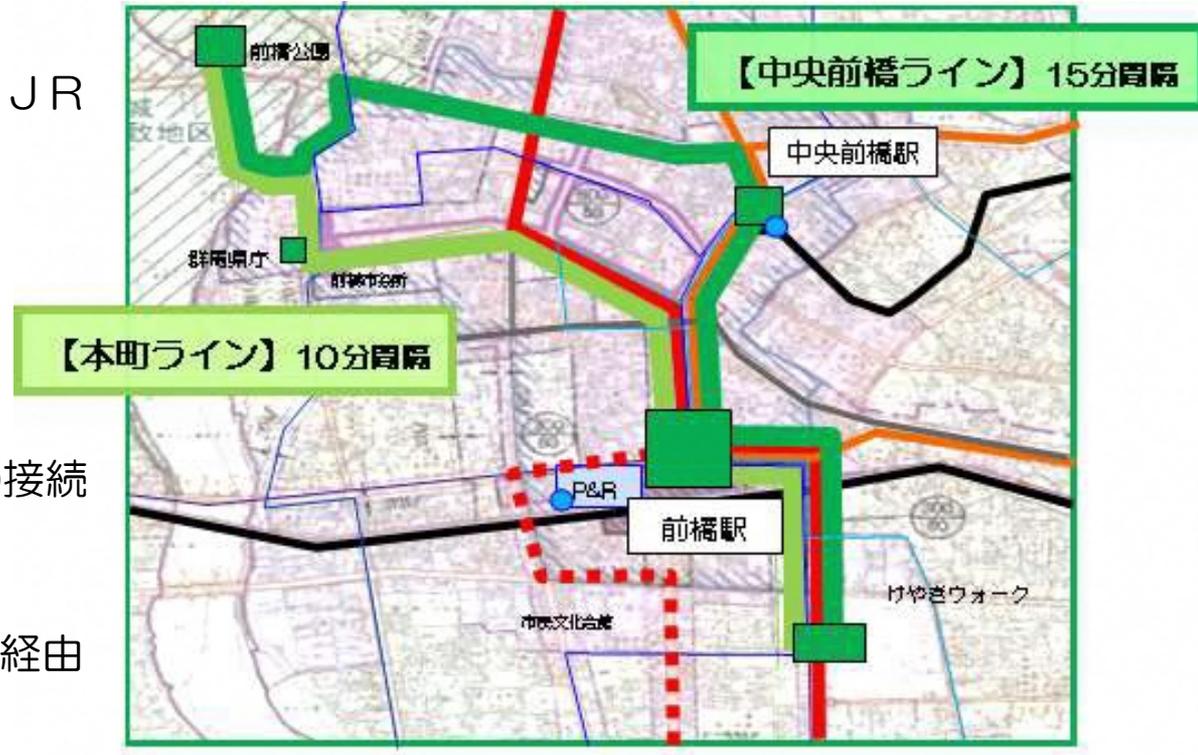
【再編の考え方】

①本町ライン

- ・朝・夕のピーク時は前橋駅でJRと5～10分程度で接続
- ・日中オフピークは10分間隔

②中央前橋ライン

- ・朝・夕のピーク時は上電との接続を取りやすいダイヤ設定
- ・日中オフピークは15分間隔
- ・一部を本町ラインから本路線経路に変更

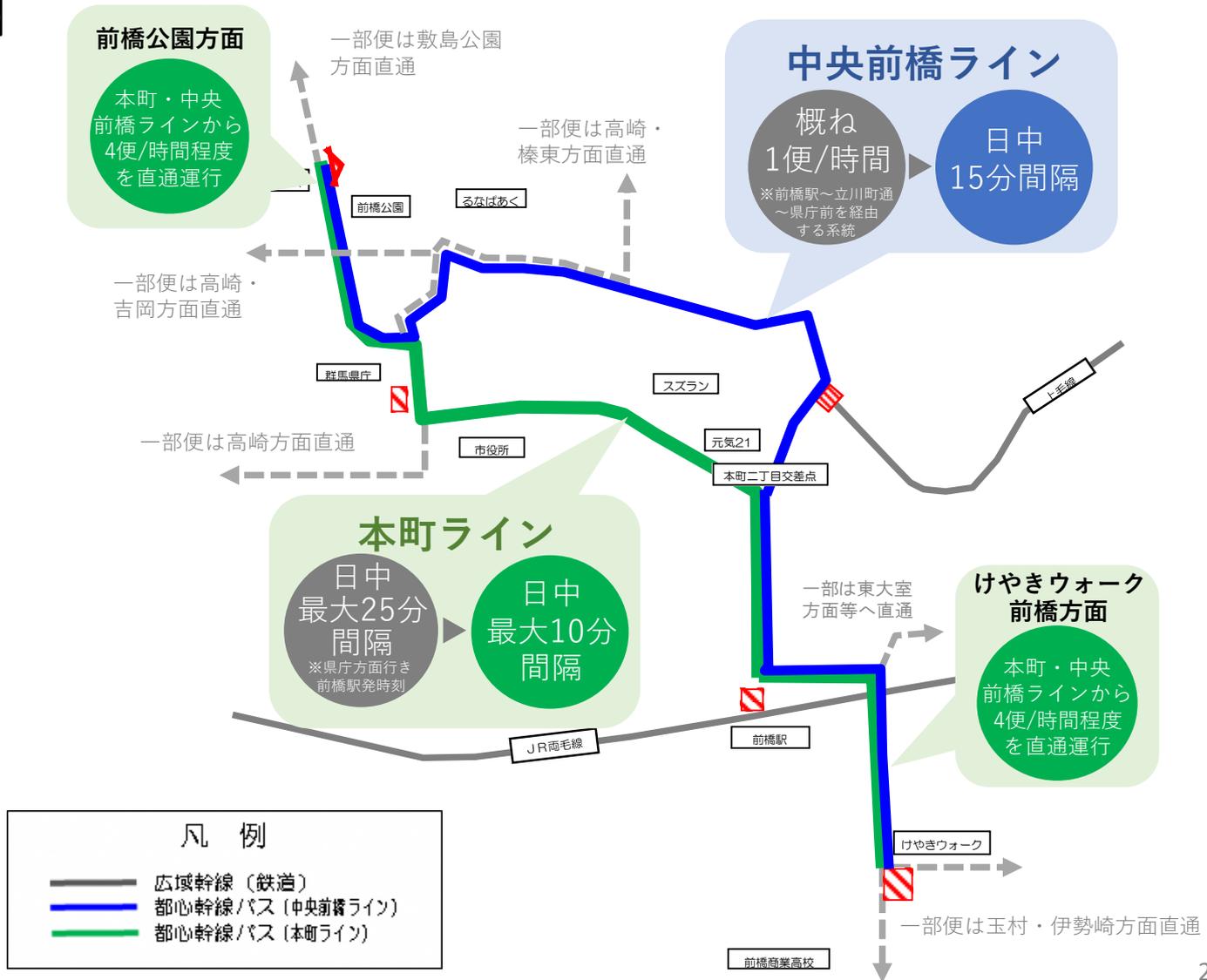


※朝・夕のピーク時：始発～10時頃、16時頃～終車

※日中オフピーク：10時頃～16時頃

都心幹線の設定について

【再編案の検討】



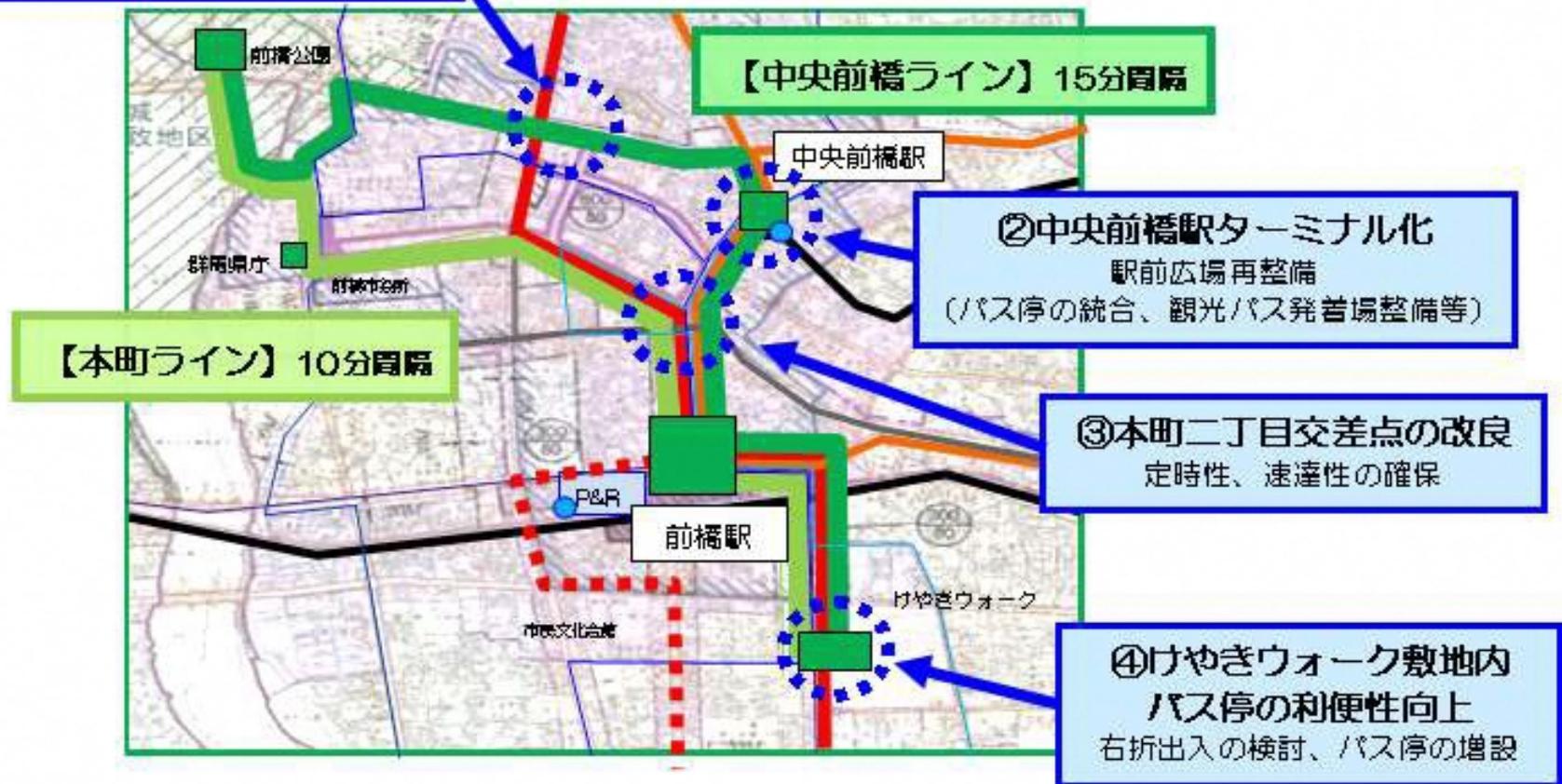
都心幹線の設定について

【課題】

市内バス路線全体の課題

- 運賃施策（乗継割引等）
- 運転手不足
- 収支率向上

①千代田町三丁目交差点の改良
（交通規制変更等）



②中央前橋駅ターミナル化

駅前広場再整備
（バス停の統合、観光バス発着場整備等）

③本町二丁目交差点の改良

定時性、速達性の確保

④けやきウォーク敷地内

バス停の利便性向上
右折出入の検討、バス停の増設

都心幹線設定の課題

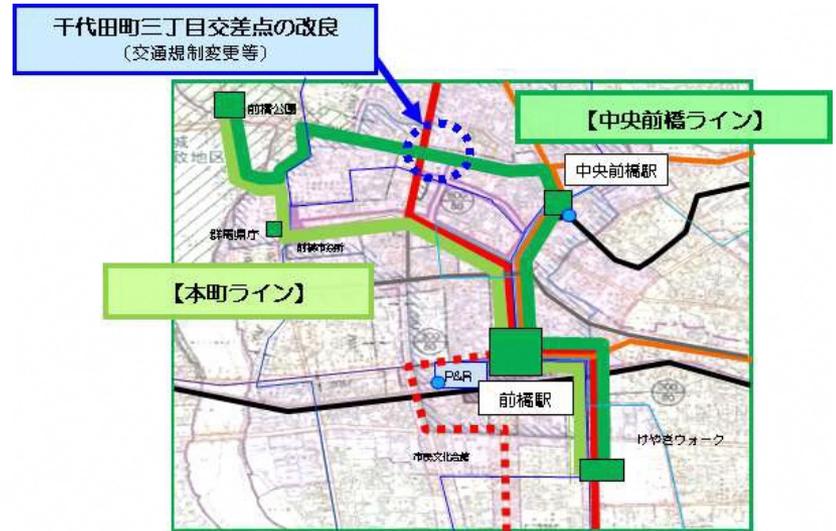
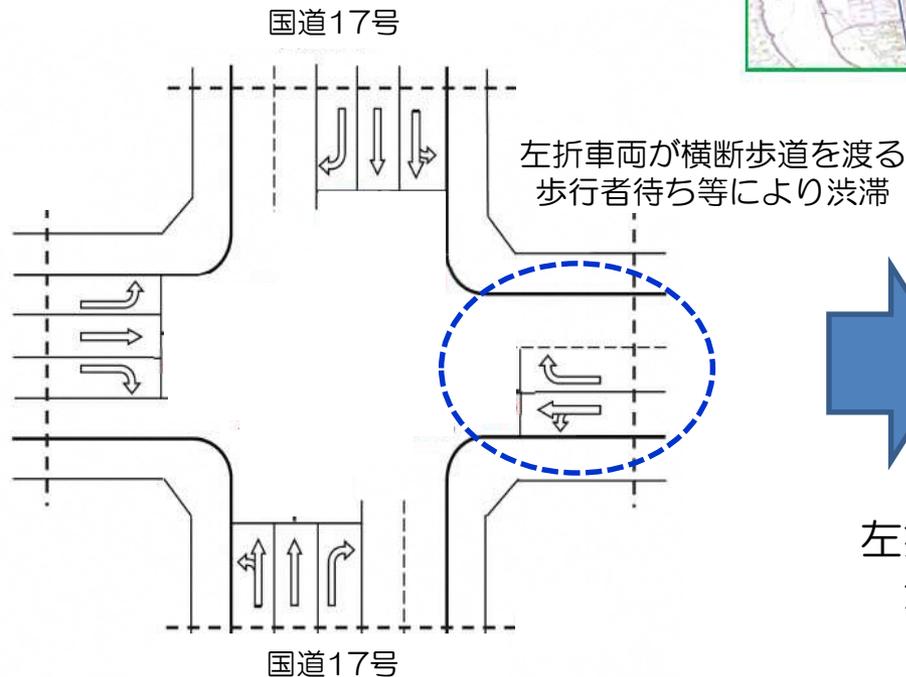
①立川町通りの渋滞解消

慢性的な渋滞により、新たに設定する都心幹線バス（中央前橋ライン）の速達性、定時性の確保が懸念される



千代田町三丁目交差点改良検討

【現況】



左折レーンと直進レーンの分離等の改良案を検討

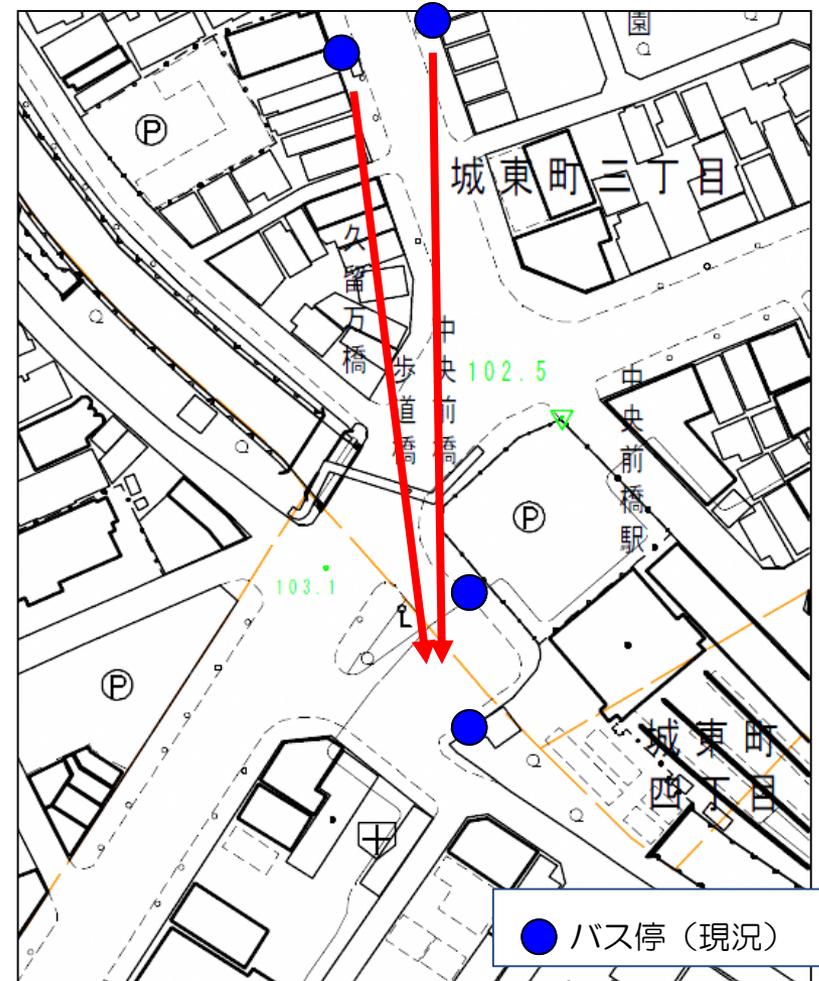
都心幹線設定の課題

②中央前橋駅のターミナル化

- 都心幹線設定による本数増加
- バス停の統合
- 観光バス発着場の整備



駅前広場の再整備



都心幹線設定の課題

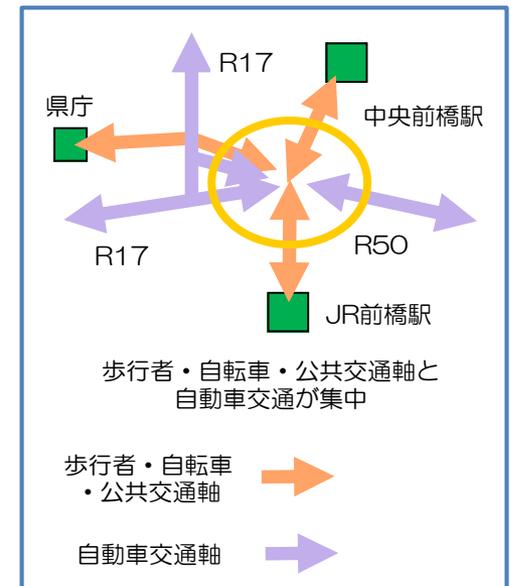
③本町二丁目交差点の改良

- ・ 定時性、速達性の確保

【現況】

自動車交通と公共交通（バス）・歩行者・自転車の交錯により、前橋駅から中心商店街、中央前橋駅間が、回遊しにくい状況

- ・ 自動車交通・・・渋滞
- ・ 公共交通・・・速達性、定時性低下
(前橋駅～中央前橋駅まで10分以上かかることも)
- ・ 歩行者・・・歩道橋により回遊性が低下
(あまり通りたくない場所となっている)
- ・ 自転車・・・進行方向が限られ、拠点間の移動が不便
(あまり通りたくない場所となっている)



都心幹線設定の課題

③本町二丁目交差点の改良



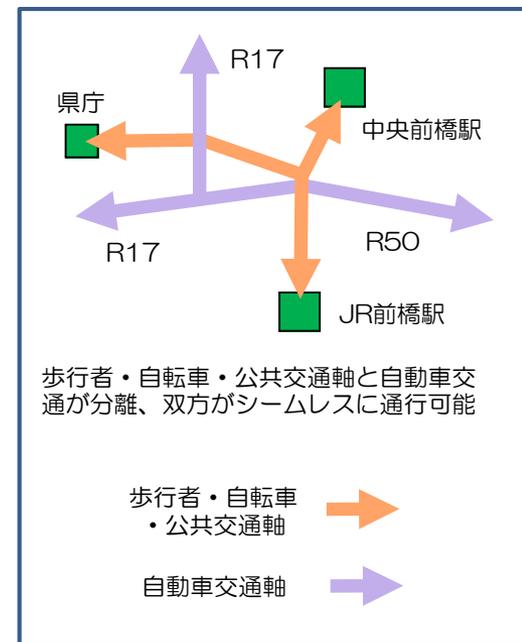
【改良後・効果】

自動車交通と歩行者・自転車・公共交通軸の分離

- 渋滞解消、歩行者・自転車の回遊性向上
(→スムーズで通りたくなる交差点)
- 公共交通の速達性・定時性の確保
(前橋駅～中央前橋駅まで5分程度)
- 公共交通専用(優先)レーン、
新交通システム導入空間の確保

新たに導入する都心幹線(バス)

→ 公共交通利便性とまちなか回遊性も向上



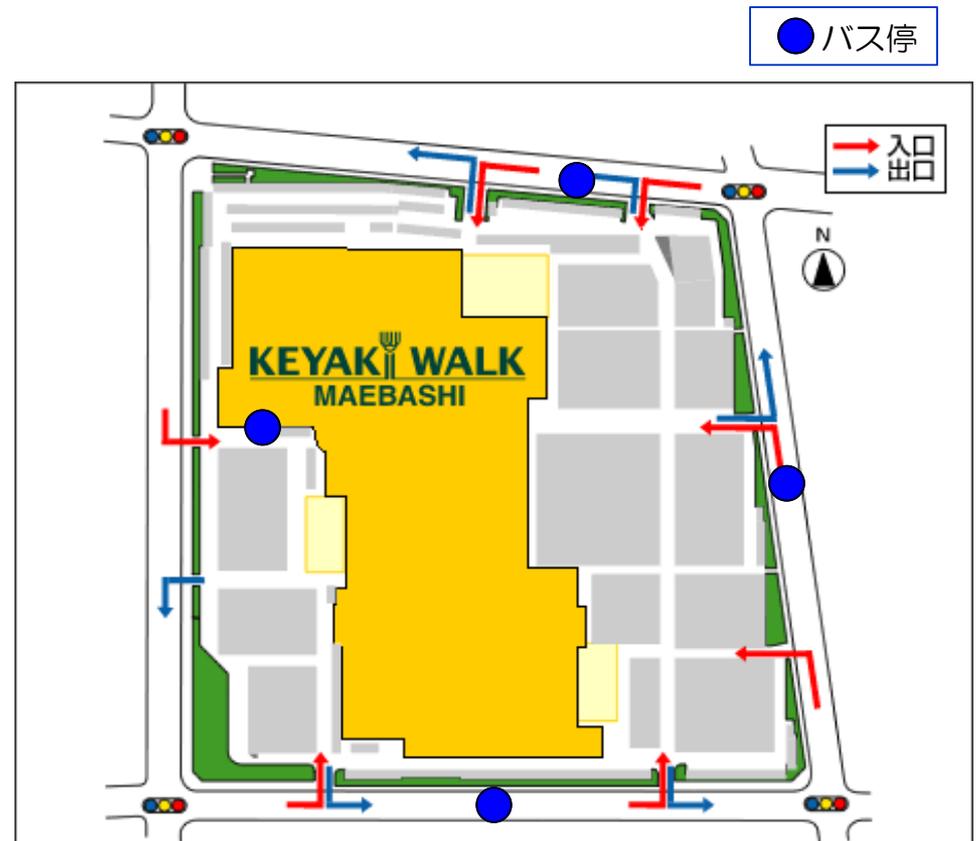
都心幹線設定の課題

④ けやきウォーク敷地内バス停の利便性向上

- 都心幹線設定による本数増加
- 点在するバス停



敷地内等へのバス停の統合
及び右折出入の検討



現在の出入口