

アクセス機能向上策とネットワーク拠点の充実（中心部）

幹線バス路線の明確化（広域アクセスの充実）

立川町通り

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の改良
（交通規制変更等）

短期

中央前橋駅

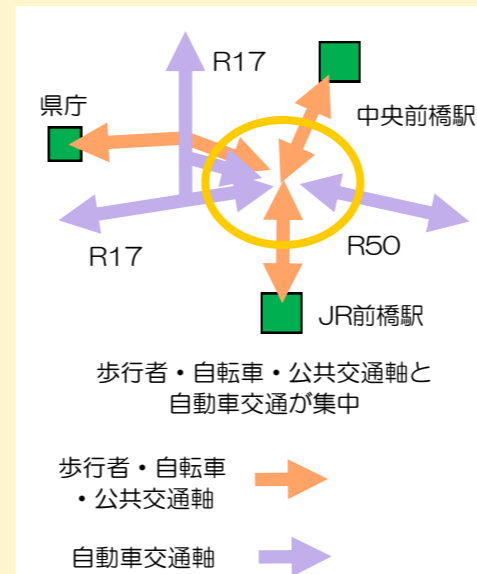
バス停の統合及び新たに設定する都心幹線バス（中央前橋ライン）により、ロータリー内のバス停が不足する

ターミナル化
（駅前広場の拡張）

短期

本町二丁目交差点

〈現状・課題〉



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

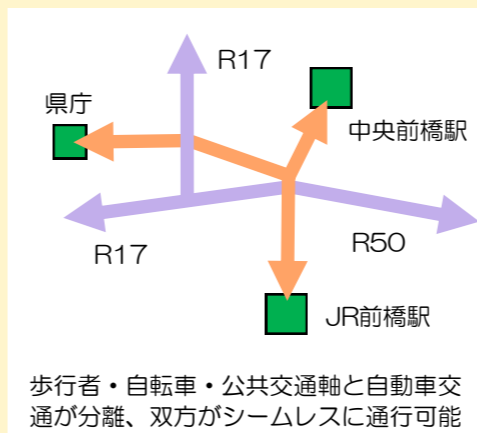
- ・自動車交通・・・渋滞
- ・公共交通・・・速達性、定時性低下
（前橋駅～中央前橋駅まで10分以上かかることも）
- ・歩行者・・・歩道橋により回遊性が低下
（あまり通りたくない場所となっている）
- ・自転車・・・進行方向が限られ、拠点間の移動が不便
（あまり通りたくない場所となっている）

〈改良後・効果〉

本町二丁目交差点の改良

中長期

自動車交通と歩行者・自転車・公共交通軸の分離



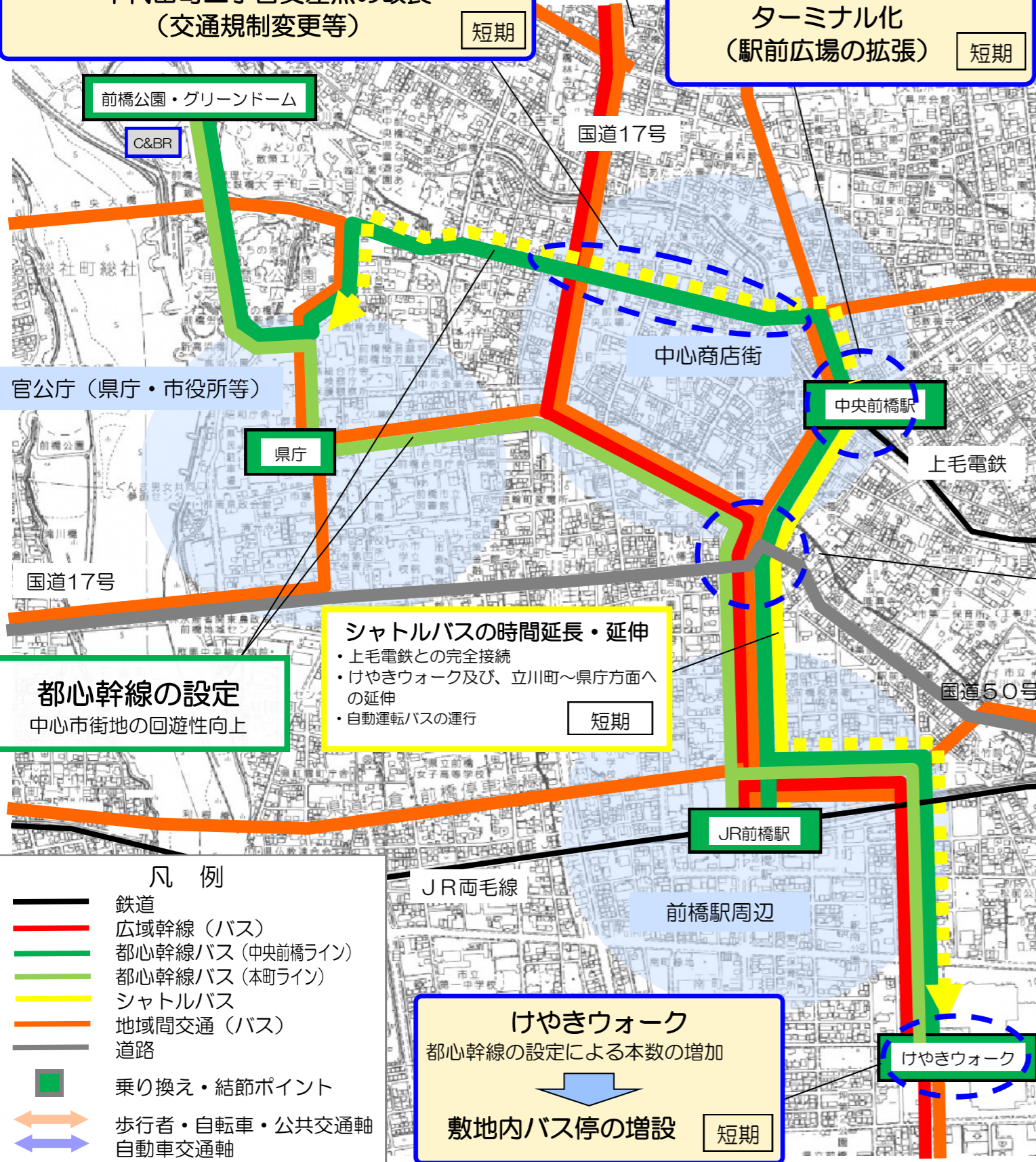
- ・渋滞解消、歩行者・自転車の回遊性向上
（→スムーズで通りたくなる交差点）
- ・公共交通の速達性・定時性の確保
（前橋駅～中央前橋駅まで5分程度）
- ・公共交通専用（優先）レーン、新交通システム導入空間の確保

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

モビリティコア構想

本町二丁目交差点改良にあわせて、まちなかの新たな交通結節点として、観光バス・高速バスの経由・待合施設、サイクルポート、路線バス停、ポケットパーク、カフェ等を整備する

中長期



シャトルバスの時間延長・延伸

- ・上毛電鉄との完全接続
- ・けやきウォーク及び、立川町～県庁方面への延伸
- ・自動運転バスの運行

短期

都心幹線の設定
中心市街地の回遊性向上

凡例

- 鉄道
- 広域幹線（バス）
- 都心幹線バス（中央前橋ライン）
- 都心幹線バス（本町ライン）
- シャトルバス
- 地域間交通（バス）
- 道路
- 乗り換え・結節ポイント
- ⇄ 歩行者・自転車・公共交通軸
- ⇄ 自動車交通軸

けやきウォーク
都心幹線の設定による本数の増加

敷地内バス停の増設

短期

実験の概要

区間：JR前橋駅～上毛線中央前橋駅のシャトル線
(前橋市委託路線)

距離：約1km

所要時間：約10分

運賃：おとな100円

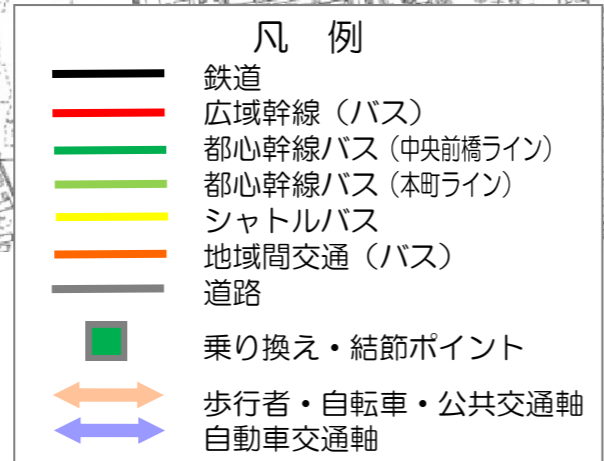
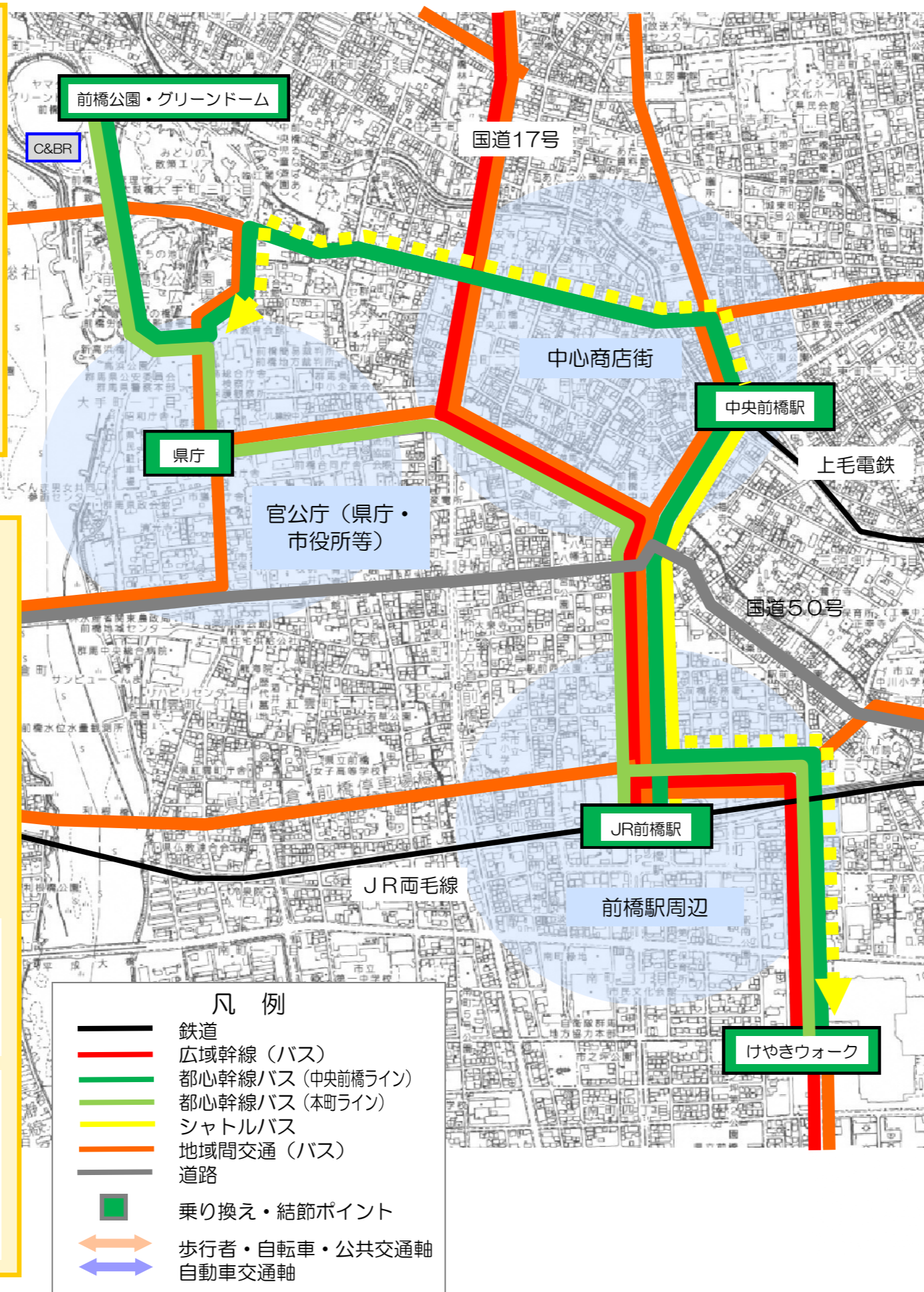
運行間隔：概ね30分に1本

実験関係者：前橋市

群馬大学

日本中央バス

車両内運転者の有無：有り



実験のねらい

課題① 深刻なバスドライバー不足

課題② 市委託路線バスの赤字補填額拡大

予見 公共交通が確保できなくなる恐れ

対策 自動運転バスの実証実験を踏まえながらバス路線変更策を探索

短期的なねらい

- シャトルバスの時間延長、延伸
→ 実験時の車両不足等への対応
- 群馬大学、交通事業者との連携

前橋市が実験で検証したい事項

- 自動運転車両の道路環境への対応力
- 交差点や信号への対応
- 社会的受容性の確認
- 新たな課題の洗い出し
- 事業者の定めた安全運行ガイドラインの有効性

実施体制

※自動運転実証実験事業の実施に冠する協定書（H29.10より）



実施主体	役割
前橋市	実験フィールドの提供、公共機関等関係機関との調整、情報の発信等
群馬大学	本件事業に関わる技術監修及び実証実験の実施、その他関連する事業等
日本中央バス	運行に関する支援及び車両運転者等の提供、車両運転に関する技術の提供等

特徴

- 基幹的バス（本市の主要駅間を結節する重要路線）
- 運賃収受を行う
- 緑ナンバー取得
- 既存タイヤで運行
- 公道での実験
- 産官学の連携
- レベル4を目標（当面はレベル2）



スケジュール

