

5-3 上位・関連計画において公共交通に求められる役割

前橋市地域公共交通計画は、「第七次前橋市総合計画」を上位計画とし、これに掲げられている将来都市像を実現するため、公共交通の分野から取り組む計画として位置付けられます。

加えて、関連計画とりわけ都市計画マスタープランや立地適正化計画における取組の方向性とも整合を図ることが必要であるため、これらの上位・関連計画の概要、更には同計画内における公共交通関連施策等の位置付けを整理する必要があります。

■公共交通に関連する上位・関連計画一覧

計画の名称	策定年度
第七次前橋市総合計画（2021年度改訂版）	令和3年3月
前橋市都市計画マスタープラン	令和2年5月
前橋市立地適正化計画	令和6年7月（改訂）
第3期県都まえばし創生プラン(前橋市デジタル田園都市構想総合戦略)	令和6年3月
前橋市市街地総合再生計画	令和元年7月（改定）
前橋市住生活基本計画	令和3年3月（改定）
前橋市アーバンデザイン	令和元年9月
まえばしスマイルプラン ～老人福祉計画・第9期介護保険事業計画～	令和6年3月
前橋市環境基本計画	平成30年3月

5-3-1 第七次前橋市総合計画

「第七次前橋市総合計画」は、本市のまちづくりの根幹となる最上位計画に位置付けられており、総合的かつ計画的なまちづくりの指針の役割を担います。

本計画は、まちづくりの将来像を明らかにし、その実現に向けた基本方向等を示した「基本構想」、その方向性の実現のための具体的な事務事業計画を示す「推進計画」にて構成されます。

■第七次前橋市総合計画の概要

項目	内容
計画名	第七次前橋市総合計画
策定年度	令和3(2021)年
計画期間	基本構想：平成30(2018)年度～令和9(2027)年度 推進計画：(第3期)令和7(2025)年度～令和9(2027)年度
まちづくりの体系・全体像(基本構想)	ビジョン〔基本理念〕 『めぶく。～良いものが育つまち(Where good things grow.)～』 将来都市像〔目指すまちの姿〕 『新しい価値の創造都市・前橋』
まちづくりの方向性(基本構想)	まちづくりの柱 ・教育・人づくり⇒人をはぐくむまちづくり ・結婚・出産・子育て⇒希望をかなえるまちづくり ・健康・福祉⇒生涯活躍のまちづくり ・産業振興⇒活気あふれるまちづくり ・シティプロモーション⇒魅力あふれるまちづくり ・都市基盤⇒持続可能なまちづくり
公共交通に関する内容	第6章 持続可能まちづくり(都市基盤) 2 交通ネットワークの充実 【目標】交通環境を整備し、市内外を様々な手段で安全で快適に移動できる生活を実現します ●持続可能で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 ●人と地球環境にやさしいまちづくりに向けて、移動手段として自転車を積極的に「選択」する環境構築と意識醸成 ●道路交通の円滑化による生活利便性の向上と地域間交流の促進 【現状と課題】誰もが移動しやすく、安全で環境にも配慮した公共交通機関や道路の整備を進めることが求められています ●公共交通における利用者の減少や公的負担の増加 ●自動車依存型社会の進展(100m未満の近距離の移動も自動車に依存) ●交通事業者の安定的な経営確保の必要性 ●身近な移動手段としての自転車の効率的な活用 ●道路事業が整備中心から既存道路の維持・有効活用へ移りつつあり、幹線道路整備が長期化 【政策の方向性】 (1)公共交通の利便性を向上します ●便利で分かりやすいバス路線への再編 ●移動困難者に対する外出支援の充実 ●案内表示の充実やバリアフリー化など利用環境の整備 ●ICTを活用したバス、鉄道、タクシー、自家用車など各交通手段の結節強化

5-3-2 前橋市都市計画マスタープラン

「前橋市都市計画マスタープラン」は、都市計画法に基づく市町村の都市計画に関する基本的な方針であり、市町村が取り組む都市計画（都市づくり）の基本的な考え方となる計画です。

用途地域などの地域地区、地区計画、一般国道や都道府県道以外の道路、公園、下水道などの都市施設、土地区画整理事業、市街地再開発事業、工業団地造成事業などの市街地開発事業といった施策については、これに即した内容であることが求められます。

■前橋市都市計画マスタープランの概要

項目	内容
計画名	前橋市都市計画マスタープラン
策定年度	令和 2（2020）年 5 月
計画期間	令和 2（2020）年度～令和 17（2035）年度
まちづくりの体系・全体像（基本構想）	<p>将来都市像「新しい価値の創造都市・前橋」</p> <p>[都市づくりの理念]</p> <p>多様な都市機能の備わったにぎわいのある市街地環境づくり 豊かな自然と地域特性を生かした潤いと安らぎのある居住環境づくり</p> <p>[都市づくりの基本目標]</p> <p>○市の発展、都市活力の創出の中心となる都心核・地域核の形成 ○地域の発展や地域住民の生活を支える地域拠点・生活拠点の形成 ○誰もが快適に移動できる公共交通を中心とした交通ネットワークの形成 ○すべての人々が生き生きと暮らせる居住環境の形成 ○都市と自然が調和した土地利用の推進</p>
まちづくりの方向性（基本構想）	<p>～全体構想～</p> <p>[政策テーマ別構想]</p> <p>1：本市の特性を踏まえた『コンパクトなまちづくり』 2：良好な自然環境を次世代に継承する『環境負荷の少ないまちづくり』 3：自然と調和し魅力を創出する『美しい景観のまちづくり』 4：地域資源を活用した『活力のあるまちづくり』 5：いつまでも住み続けることができる『安心安全なまちづくり』</p> <p>[分野別構想]</p> <p>1：土地利用の方針 2：交通体系の整備の方針 3：水と緑の整備・保全の方針 4：その他の都市施設整備の方針</p>
公共交通に関する内容	<p>第 3 章 都市づくりの基本方針</p> <p>2 将来都市構造</p> <p>③交通施設網</p> <p>[鉄道交通軸]</p> <p>高齢社会や環境問題への対応が求められる中、大量輸送や速達性、定時性に優れる鉄道を鉄道交通軸と位置づけ、駅前通り等の街路空間整備や、駅周</p>

	<p>辺の生活利便施設の立地促進、居住環境の向上を推進することで、鉄道交通の効率化・活性化、利用率の向上を図ります。</p> <p>さらには、コンパクトなまちづくりの実現に寄与する新たな交通システムの導入・整備について検討していきます。</p>
<p>公共交通に関する内容</p>	<p>[バス交通軸]</p> <p>中心市街地と渋川市方面及び南部拠点・玉村町方面を結ぶ路線を広域幹線バス路線として位置付け、都市の基軸となる幹線公共交通軸を形成します。また、中心市街地エリアに、主要拠点を回遊することができる路線として、都心幹線バス路線を形成します。これらの沿線は公共交通サービスが利用しやすい環境であるため、自動車だけでなく、公共交通を含めた交通手段を選択し、日常生活を営むことができる地域を目指します</p> <p>第4章 全体構想 2 分野別構想 (2) 交通体系の整備の方針 ①個別整備の方針 C.公共交通</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域の特性や実情に応じた公共交通体系を確立し、バス路線の再編成や新たな交通システムの導入、環境負荷に配慮した交通手段への転換など、快適な利用環境の改善を図ります。 ・鉄道は、JR群馬総社駅周辺整備等により利便性の向上を図ります。また、上毛電鉄においては、駅周辺への開発の誘導などにより利用者の増加を図り、活性化を促します。 ・バス交通においては、中心市街地と渋川市方面及び南部拠点・玉村町方面を結ぶ路線をバスの「広域幹線」として位置付け、都市の基軸となる幹線公共交通軸を形成します。また、新たな交通システム（BRT等）の導入やサイクル&バスライドの推進などについて検討を進めます。「広域幹線」を補完する地域間交通として、路線や区域毎の需要に応じた運行本数や車両の大きさなど適正なサービス水準へと再編し、持続可能な公共交通サービスを確保します。 ・公共交通不便地域については、地域主体の運行計画に基づく「地域内交通」を導入するなど、地域の利便性向上を進めていきます。 <p>第5章 地域別構想 ②まちづくりの方針 b.交通体系の整備の方針 3) 公共交通 ○本庁地区</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通結節点として、総合的に公共交通の利便性向上を図ります。バスは、JR前橋駅を中心とした路線バスとマイバスによるバス路線網の充実・利便性向上に努めます。JR前橋駅をはじめとする鉄道駅は、バス路線網との連携のほか、周辺整備などにより利便性の向上に努めます。

○上川淵・下川淵地区

- ・隣接する永明・城南地区の鉄道駅への接続にも配慮した利便性の高いバス路線網の形成に努めます。また、中心市街地と前橋南部地区・玉村町方面を結ぶバス路線における公共交通軸を形成することで、様々な移動目的を支える公共交通サービスの充実を図ります。

○芳賀地区

- ・本庁地区の都心核などへのアクセス向上などにも配慮した利便性の高いバス路線網の形成に努めます。
- ・公共交通不便地域の居住者の移動支援として、住民主体のデマンドバス等の地域内交通の導入について検討を進めます

○桂萱地区

- ・上毛電鉄各駅への接続にも配慮してバスの利便性向上を図ります。また、上毛電鉄各駅においては、利用増進を目指した周辺整備などを図ります。

○元総社・東地区

- ・路線バスとマイバスとの連携により、JR新前橋駅へのアクセスにも配慮した利便性の高いバス路線網の形成に努めます。JR新前橋駅は、バス路線網とも連携しながら利便性の向上に努めます。

○清里・総社地区

- ・JR群馬総社駅へのアクセスにも配慮してバスの利便性向上を図ります。JR群馬総社駅は、利用増進を目指した周辺整備などを図ります。

○南橋地区

- ・隣接する本庁地区の都心核へのアクセスにも配慮した利便性の高いバス路線網の形成に努めます。

○永明・城南地区

- ・JR前橋大島駅や駒形駅へのアクセスにも配慮してバスの利便性向上を図ります。JR前橋大島駅と駒形駅は、バス路線網とも連携しながら利便性の向上に努め、JR駒形駅では、利用増進を目指した周辺整備などを図ります。
- ・公共交通不便地域の居住者の移動支援として、住民主体のデマンドバス等の地域内交通を導入します。

○大胡地区

- ・ふるさとバスによる、上毛電鉄大胡駅、樋越駅へのアクセスにも配慮した利便性の高いバス交通の形成に努めます。上毛電鉄大胡駅と樋越駅周辺は、利用増進を目指した整備などを図ります。

○宮城地区

- ・ふるさとバスによる、隣接する大胡地区の地域核へのアクセスや、高齢者などの移動支援、さらには環境負荷の軽減などにも配慮した利便性の高いバス交通の形成に努めます。

○粕川地区

- ・ふるさとバスによる、粕川駅等上毛電鉄各駅へのアクセスや高齢者などの移動支援、さらには環境負荷の軽減などにも配慮した利便性の高いバス交通の形成に努めます。

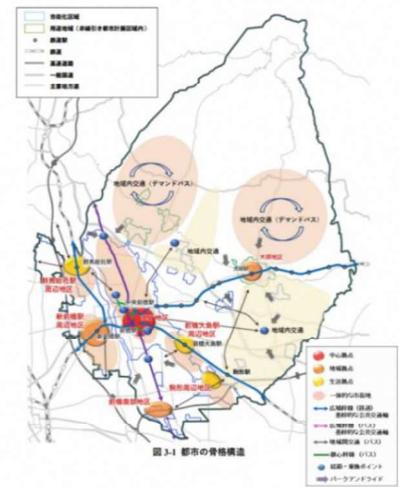
	<ul style="list-style-type: none">• 上毛電鉄各駅は、利用増進を目指した周辺整備などを図ります。○富士見地区• 路線バスやるんるんバスによる、高齢者などの交通弱者の移動支援や環境負荷の軽減などに配慮した利便性の高いバス交通の形成に努めます。
--	---

5-3-3 前橋市立地適正化計画

「前橋市立地適正化計画」は、都市計画マスタープランでも掲げている「ひとつの都市として市全体が地域とともに発展するコンパクトなまちづくり」の実現に向けて、その具体的な方向性を示すために策定されました。

■前橋市立地適正化計画の概要

項目	内容
計画名	前橋市立地適正化計画
策定年度	令和 6（2024）年 7 月
計画期間	令和 6（2024）年度～令和 22（2040）年度
まちづくりの体系・全体像（基本構想）	まちづくり方針 「誰もが多様なライフスタイルで生涯活躍できる地域連携型まちづくりの推進」
まちづくりの方向性（基本構想）	【基本方針 1】「都市機能の集積とまとまりのある居住の推進」 【基本方針 2】「利便性と効率性の高い都市機能の誘導を推進」 【基本方針 3】「公共交通の充実によるネットワーク性の向上を推進」
公共交通に関する内容	<p>2 現状分析と課題整理</p> <p>2-1 現状の分析</p> <p>(4) 交通</p> <p>1) 現状</p> <ul style="list-style-type: none"> □JR 上越線、JR 両毛線及び上毛鉄道上毛線が骨格的なネットワークを形成している。 □JR 前橋駅を中心に放射上のバスネットワークが形成されているが、一部を除きバスの運行頻度が低い。 <p>2) 本市の強みと弱み</p> <p>市内の移動においては自動車で移動しやすいことが強みである一方、公共交通と自動車の所要時間差が大きく、自動車が利用できる、出来ないによって大きな移動格差が生じていることが、弱みであると考えます。</p> <p>3. まちづくり方針と都市の骨格構造</p> <p>3-2 都市の骨格構造</p>



4. 都市機能誘導区域

4-4 都市機能誘導施策

施策方向性② 公共交通利便性の向上

「前橋市地域公共交通計画」と連携して、便利で分かりやすいバス路線への再編、MaaSの構築・普及などの利用環境の整備及び交通手段の結節強化等により、公共交通の利便性向上と公共交通へのアクセス性の向上を図ります。また、誰もが快適に移動できる公共交通ネットワークを目指し、シェアサイクルの導入等によるまちなか回遊性の向上を図ります。

■関連事業

【公共交通利便性の向上】

便利で分かりやすいバス路線への再編、案内表示の充実など利用環境の整備及び交通手段（バス、鉄道、タクシー、自家用車、自転車等）の結節強化により、公共交通の利便性向上を図ります。

5. 居住誘導区域

5-1 区域の設定方針

(2) 公共交通沿線居住エリアの設定方法

公共交通沿線居住エリアは公共交通の利便性を享受しながら、自動車以外の交通手段でも生活できる区域を設定します。

1) 対象とする駅及びバス路線沿線

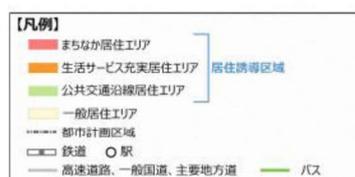
公共交通沿線居住エリアの対象とする駅及びバス路線沿線は、以下の2種類から設定します。

- 前橋市地域公共交通計画の「広域幹線」、「都心幹線」
- 運行本数が一定以上かつ沿線の人口密度が一定以上のバス路線

2) 境界線の設定の考え方

公共交通沿線居住エリアでは、公共交通の利便性を活かすことに視点をおいだ範囲であることから、中心駅または対象となるバス路線の沿線からのアクセス圏域に基づき設定します。

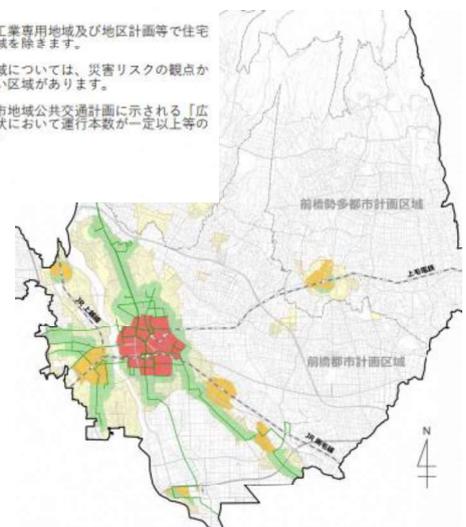
- 鉄道駅までのアクセス圏域：500mを基本として設定
- バス路線までのアクセス圏域：300mを基本として設定



※各居住エリアにおいては、工業専用地域及び地区計画等で住宅の建築が制限されている区域を除きます。

※土砂災害等の恐れのある区域については、災害リスクの観点から、一部誘導区域に含まない区域があります。

※バス路線については、前橋市地域公共交通計画に示される「広域幹線」「都心幹線」及び現状において運行本数が一定以上等のバス路線を表示しています。



5-3-4 第3期県都まえばし創生プラン（前橋市デジタル田園都市構想総合戦略）

「第3期県都まえばし創生プラン」は、本市における地方創生を実現すべく、人口減少問題の解決に向けた取組を進める中で、前計画の取組の継続実施と併せて、それぞれの取組について、デジタルの力を活用した深化・加速化を図るべく、前橋版の人口ビジョン・総合戦略として策定しました。

■第3期県都まえばし創生プランの概要

項目	内容															
計画名	第3期県都まえばし創生プラン（前橋市デジタル田園都市構想総合戦略）															
策定年度	令和6（2024）年3月															
計画期間	令和6（2024）年度～令和9（2027）年度															
まちづくりの方向性（基本構想）	<p>1 施策の方向</p> <p>（1）デジタルの力を活用した地方の社会課題解決</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 地方に仕事をつくる ② 人の流れをつくる ③ 結婚・出産・子育ての希望を叶える ④ 魅力的な地域をつくる <p>（2）デジタル実装の基礎条件整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ① デジタル基盤の整備 ② デジタル人材の育成・確保 ③ 誰一人取り残されないための取組 <p>2 地域ビジョンの実現に向けた施策間、地域間連携</p> <ul style="list-style-type: none"> （1）モデル地域ビジョン （2）重要施策分野 （3）施策間連携 （4）地域間連携 															
公共交通に関する内容	<p>4 基本目標達成に向けた施策</p> <p>《具体的な施策と重要業績指標》</p> <p>① 誰もが暮らしやすい持続可能なまちづくり</p> <p>人口減少社会においても、地域の活力が維持され、本市に暮らす誰もが安心して暮らせるまちづくりを目指します。デジタル技術を活用したMaaSの推進をはじめ、地域の移動手段の維持・確保や合理的な土地利用の推進によってコンパクトで利便性の高いまちづくりを進めます。</p> <p>また、再生可能エネルギーの導入や循環型社会の形成等の取組を通じて2050ゼロカーボンシティまえばしを目指すとともに、民間企業を含めたさまざまな関係者とのパートナーシップによりSDGsの目標達成に向けた持続可能なまちづくりを目指します。</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th style="background-color: #fce4d6;">重要業績指標（KPI）</th> <th>現状値 (2022年度)</th> <th>目標値 (2027年度)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>立地適正化計画都市機能誘導区域内の公示価格平均</td> <td>78,100円</td> <td>81,200円</td> </tr> <tr> <td>公共交通（JR、上毛電鉄及び委託路線バス）の利用者数（年間）</td> <td>16,705千人</td> <td>20,194千人</td> </tr> <tr> <td>温室効果ガス（Co2）排出量（年間）</td> <td>212.1t/Co2</td> <td>183.7t/Co2</td> </tr> <tr> <td>前橋市SDGsパートナー制度登録団体数</td> <td>99団体</td> <td>300団体</td> </tr> </tbody> </table>	重要業績指標（KPI）	現状値 (2022年度)	目標値 (2027年度)	立地適正化計画都市機能誘導区域内の公示価格平均	78,100円	81,200円	公共交通（JR、上毛電鉄及び委託路線バス）の利用者数（年間）	16,705千人	20,194千人	温室効果ガス（Co2）排出量（年間）	212.1t/Co2	183.7t/Co2	前橋市SDGsパートナー制度登録団体数	99団体	300団体
重要業績指標（KPI）	現状値 (2022年度)	目標値 (2027年度)														
立地適正化計画都市機能誘導区域内の公示価格平均	78,100円	81,200円														
公共交通（JR、上毛電鉄及び委託路線バス）の利用者数（年間）	16,705千人	20,194千人														
温室効果ガス（Co2）排出量（年間）	212.1t/Co2	183.7t/Co2														
前橋市SDGsパートナー制度登録団体数	99団体	300団体														

【主な取組（重点事業No.）】

- ・公共交通の利便性向上（No.44）

（第七次前橋市総合計画「重点事業集 2020 年度版」より）

重点事業 No.46	公共交通の利便性向上	2020年度 予算額	521,912 千円
担当課	交通政策課	総合戦略 (基本目標・施策)	4-①
概要	便利で分かりやすいバス路線への再編、案内表示の充実など利用環境の整備及び交通手段（バス、鉄道、タクシー、自家用車、自転車等）の結節強化により、公共交通の利便性向上を図る。		

1 成果指標

内容	単位	計画策定時 (2016年度)	実績値 (2018年度)	目標値 (2020年度)
市民1人あたりの公共交通（JR、上毛電鉄及び委託路線バス）の利用回数（年間）	回	57	58.7	58

2 個別事業

取組内容	
① 公共交通維持活性化事業	〈予算額： 471,267 千円〉
委託路線バスへの運行費補助及び車両購入等を通じ、身近な公共交通機関であるバス路線を整備するとともに、上毛線沿線の地域住民の交通手段を確保するため、上毛電鉄に対し、必要な公的支援を行い運行の継続を図る。	
○活動指標：委託路線バス及び上毛電鉄の年間利用者数【目標値：2,575,000人】	
② 地域公共交通再生事業	〈予算額： 48,445 千円〉
前橋市地域公共交通網形成計画に基づき、バス路線を中心とした市内公共交通の再構築を図るとともに、MaaS環境の構築に向け、交通事業者や民間企業との連携を強化し、公共交通の利便性向上を図る。また、バスマップや公共交通乗り方ガイドの配布、出前講座の開催等を通じ、市民や企業等への情報発信を強化するとともに、公共交通の利用を促進する。	
○活動指標：広域幹線バス（前橋－渋川線、新町玉村線）の利用者数【目標値：830,000人】	
③ 次世代モビリティ活用推進事業	〈予算額： 2,200 千円〉 ※地方創生推進交付金（2019年～2021年）
バスの運転手不足に対応するために、基幹的なバス区間で実施する自動運転の実証にかかる運行費や、道路等周辺環境の改善等に係る費用の一部負担を通じ、社会実装に向けた検討を進める。	
○活動指標：実証実験の結果得られた課題解消の作成数【目標値：1件】	

3 市民、企業・団体、行政の役割

市民	企業・団体	行政
・公共交通の積極的な利用	・行政と連携した公共交通の利便性向上の検討 ・通勤手段としての公共交通の利用推奨	・まちづくりと連動した交通ネットワーク構築の方針策定と情報発信 ・公共交通の利便性向上に向けた各種施策の実施

まちづくりの方向性	第6章	持続可能なまちづくり	重点テーマ	都市機能の充実と安全・安心の確保
重点施策	2	交通ネットワークの充実		
施策の方向性	(2)	自転車を気軽に利用して、安全に移動できるまちを実現します		

5-3-5 前橋市市街地総合再生計画

「前橋市市街地総合再生計画」は、市街地における開発において、民間事業者等が取り組みやすい環境を整えるとともに、様々な施策の連携によって、中心市街地の都市機能の誘導・更新、及び施設整備を図るための方針・計画内容を示すことを目的として策定しました。

■前橋市市街地総合再生計画の概要

項目	内容
計画名	前橋市市街地総合再生計画
策定年度	令和元（2019）年 7 月
計画期間	令和元（2019）年度～令和 6（2024）年度
まちづくりの 体系・全体像 （基本構想）	<p>[計画地区の再生目標] ～多様で魅力ある市民生活共生環境と新たな交流環境の創造～</p> <p>[まちづくりのコンセプト]</p> <ul style="list-style-type: none"> ■いつまでも住み続けられるまち ■新しい価値観を見出せるまち ■誇りと愛着を持てるまち
公共交通に 関する内容	<p>3. 計画地区の課題 (2) 計画に係る現況</p> <p>■交通</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本市の玄関口である JR 前橋駅は、高崎、桐生・小山方面とつながる地域交通の拠点であり、かつ首都圏等の各地と往復するための本市のターミナル駅としての役割を担っている。 ・大胡を經由して桐生方面に向かう観光路線でもある上毛電鉄中央前橋駅が、けやき並木通り等を介して JR 前橋駅と 1 km 以内という位置関係にある。 ・地域内のバス運行は、6 つのバス会社による一般路線に加え、循環バス「マイバス」が運行し、さらに JR 前橋駅と上毛電鉄中央前橋駅の間を両鉄道の運行ダイヤに合わせたシャトルバスが運行しているなど、多くのバスルートが形成されている。 ・世帯当たり自動車保有台数は非常に高い。 ・交通量調査路線において最も混雑度が高い路線は主要地方道前橋大間々桐生線であるが、慢性的な混雑状態を表す数値は超えていない。 ・JR 前橋駅前けやき並木通り、主要地方道前橋赤城線、国道 50 号等の主要な基幹道路が結節する本町二丁目交差点は、市中心部における極めて重要な交通施設であるが、形状が複雑で交通量も多いため、交通量ピーク時は一時的に渋滞が発生しており、交差点の進行方向に係る規制もかけられている。 ・本町二丁目交差点を含め JR 前橋駅から県庁を結ぶけやき並木通りは、生活道路としての性格を併せ持つ主要動線であるが、道路構造・施設状況から歩行者の横断が容易でない。

	<p>(3) 計画地区の課題</p> <p>■交通</p> <p>今後、自動車を運転することが困難な人が多くなるにもかかわらず、自動車依存度は高く、移動困難者が増えることが懸念される。</p> <p style="text-align: center;">↓</p> <p>多世代に渡り安全・安心に徒歩や自転車で暮らせるまち、公共交通利用促進の構造づくり</p>
公共交通に関する内容	<p>4. 地区設備の基本方針</p> <p>4-2 市街地構成要素の位置づけと地区形成イメージ</p> <p>②各構成要素の位置づけ</p> <p>■軸的要素</p> <p>[Ⅷ展通り軸の位置づけ]</p> <p>JR 前橋駅と中央前橋駅間を結び、中心商業地へのアプローチの重要性の高いⅧ展通り（前橋・赤城線）と中央前橋駅周辺を含むその沿道一帯を「交通結節軸」として位置づける。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・JR前橋駅～中央前橋駅間の自動運転バス交通の実証実験により、駅利用者の利便性向上及び、結節軸としての可能性と広がりを持たせたゾーン <p>■拠点要素</p> <p>[JR 前橋駅周辺の位置づけ]</p> <p>JR 前橋駅の利便性向上と公共交通の利用増進を図るとともに、本市の玄関口にふさわしい魅力の高い「交通拠点」として位置づける。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本市の基幹鉄道駅である JR 前橋駅や市内のバス路線、長距離バスの発着など交通ネットワークの中心地として前橋を発信するゾーン ・より多くの市民の生活を支える機能の導入とともに、多くの来街者を迎える玄関口、本市の顔として高い利便性・滞留性を備えた、にぎわいある多様な交流空間ゾーン <p>4-3 地区整備の方針</p> <p>重点施策区域の設備方針</p> <p>■軸的要素</p> <p>[Ⅷ展通り軸の設備方針]</p> <p>○交通結節機能の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都心幹線バスの運行に伴う上毛電鉄との乗り継ぎに係る利便性向上のため、中央前橋駅のターミナル機能の充実により、結節機能の強化を図る。 ・郊外からのバス路線や上毛電鉄・JR 線からのアクセス機能を強化するため、都心幹線バスの充実により、重点施策区域内の回遊性を高める。 ・中央前橋駅周辺の整備 <p>■拠点要素</p> <p>[JR 前橋駅周辺の整備方針]</p> <p>○駅の利便性の向上と鉄道利用増進のための施設整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地或公共交通網形成計画等の関連施策に基づき、交通ネットワーク拠点としての整備を図る。 ・鉄道交通の結節性・利便性を高めるためのシステム導入や施設整備を図る。

5. 地区整備計画

5-2 地区施設の整備に関する計画

重点施策区域	重点施策区域の整備に関わる交通関連施設
整備テーマ	交通ネットワークと移動環境の整備
整備指針	<ul style="list-style-type: none"> コンパクトシティプラスネットワークの実現に向け、生活に必要な都市機能の誘導や景観づくり、コミュニティ形成などとともに、中心市街地と市内各地域を結び充実した交通ネットワークと、中心市街地における移動しやすい環境整備を図る。
交通ネットワーク環境	<p>【交通システム】</p> <ul style="list-style-type: none"> JR前橋駅及び中央前橋駅のアクセス向上と、乗り継ぎの円滑化のための結節機能の強化 JR前橋駅と中央前橋駅間の連絡強化、まちづくり効果を高める新たな交通システムの導入検討 地域公共交通網形成計画に基づく市内公共交通ネットワークの再編 <p>【バス交通】</p> <ul style="list-style-type: none"> 市内公共交通の基軸となる広域幹線バスの明確化 まちなか回遊性の向上に向けた都心幹線バスの設定 JR前橋駅と中央前橋駅を結びシャトルバスの延伸と運行時間の延長、及び自動運転実験走行

5-3-6 前橋市住生活基本計画

「前橋市住生活基本計画」は、住生活基本法における新たな施策転換に対応しつつ、市民のニーズに応じた良質な住宅の供給や、防災、防犯、福祉や環境問題に配慮した住宅の供給が求められている状況を踏まえて、群馬県住生活基本計画（群馬県住宅マスタープラン）との整合を図りつつ、本市の特性に応じた、総合的かつ計画的な住宅施策を推進するために策定しました。

■前橋市住生活基本計画の概要

項目	内容
計画名	前橋市住生活基本計画
策定年度	令和3（2021）年3月
計画期間	令和3（2021）年度～令和7（2025）年度
まちづくりの体系・全体像（基本構想）	<p><基本理念> 恵み豊かな自然と調和した個性の中で豊かな心を育み、すべての市民が元気で快適に暮らすことができる住生活を実現する。</p> <p><テーマ> ～環境と人へのやさしさに包まれた豊かな心を育む住まい・まちづくり～</p>
まちづくりの方向性（基本構想）	<p>基本目標1 安全・快適で良質な住まい・まちづくり <基本方針>1 災害に強い住宅・住環境の実現 2 住み続けられる良質な住まいの供給促進 3 分譲マンションの管理の適正化</p> <p>基本目標2 すべての市民にやさしい住まい・まちづくり <基本方針>4 すべての市民が安心・快適に暮らせる住まいの確保 5 高齢者等の安全・安心な暮らしの支援</p> <p>基本目標3 豊かな自然環境と地域特性を生かした住まい・まちづくり <基本方針>6 自然環境との調和に配慮した住環境の形成 7 地域特性を生かした愛着の持てる住環境の形成 8 市民の協働による持続可能な住環境の形成</p>
公共交通に関する内容	<p>1-3 住環境 (5) 交通（利便性） ○【鉄道】両毛線、上越線の JR2 路線と上毛電鉄があります。</p> <p>② 鉄道 両毛線、上越線の JR2 路線と上毛電鉄があり、JR2 路線には前橋駅、新前橋駅、前橋大島駅、駒形駅、群馬総社駅の計 5 駅、また上毛電鉄には合計 14 駅があります。</p> <p>③ バス 群馬県バス協会ではバス会社と協力して、前橋駅から約 1 km の範囲の料金を 150 円とし、前橋駅からの近距離バス運賃の割高感を解消することにより、利用者の拡大を図っています。また、前橋市コミュニティバス（マイバス）を、中心市街地（銀座通り）を共通区間とする「北循環」と「南循環」の他、「西循環」と「東循環」の 4 ルートにおいて運行しています。</p>

5-3-7 前橋市アーバンデザイン

これからのまちづくりは、実際のまちの利用者である住民や企業等の民間の主体性を重視する必要があり、まちづくりの理念を官民で共有する必要があります。長期的な視点に立ったまちづくりビジョンをステークホルダー間で共有することで民間が主体的にまちづくりに携われるきっかけとなるようにするために策定をしました。

■前橋市アーバンデザインの概要

項目	内容
計画名	前橋市アーバンデザイン
策定年度	令和元年9月
計画期間	—
まちづくりの体系・全体像 (基本構想)	 <p>1. 道路空間の利活用 けやき並木通り</p> <p>2. 水辺空間の利活用 広瀬川</p> <p>3. 道路空間の再配分による利活用 リンク</p> <p>4. 低未利用地の利活用 緑の広場</p> <p>前橋公園 前橋駅 中央前橋駅 商業部 中心市街地地図</p>
公共交通に関する内容	<p>1. 街路ネットワークの長期プラン</p>  <p>歩行者・自転車がまちの中をより便利により安全に移動できることを目標とします。</p>  <p>改善イメージ</p> <ol style="list-style-type: none"> ① まちなかの通過交通を外周へ誘導し、交通量を減らす ② 街路空間を積極的に活用して複数交通手段対応の主要街路とする ③ 2次街路(裏通り)を改善し、人の往来を促進する ④ グリーン・ループをつくり回遊性を高める ⑤ 交通網に絡めた結節点としての拠点をつくる

5-3-8 まえばしスマイルプラン～老人福祉計画・第9期介護保険事業計画～

「まえばしスマイルプラン～老人福祉計画・第9期介護保険事業計画～」は、老人福祉法に基づく「老人福祉計画」と介護保険法に基づく「介護保険事業計画」を一体的に策定する計画であり、本市の高齢者福祉・介護に関わる政策全般にわたる行政計画として策定しました。

■第9期「まえばしスマイルプラン」の概要

項目	内容
計画名	まえばしスマイルプラン～老人福祉計画・第9期介護保険事業計画～
策定年度	令和6（2024）年
計画期間	令和6（2024）年度～令和8（2026）年度
基本理念	<ol style="list-style-type: none"> 1 生きがいのある生活を送るための施策の充実 2 いきいきとした生活を送るための健康づくりの推進 3 住み慣れた地域や家庭で安心して暮らせる生活支援体制の確立 4 利用者のサービス選択の自由と権利擁護のための仕組みづくり
	<ol style="list-style-type: none"> 1 環境汚染の防止 2 生態系の保護 3 快適環境の創造 4 地球環境の保全 5 環境保全活動の活性化
公共交通に関する内容	<p>第5章 施策目標に向けた具体的な取組</p> <p>6) とともに生きるまちづくり</p> <p>(1) ひとにやさしいまちづくりの推進 [路線バスの利便向上]</p> <p>■概要 持続可能な公共交通ネットワークの再構築を図るため、前橋市地域公共交通計画を策定し、交通再編の有効化及び他サービスと連携した MaaS（マース）環境の構築を進めています。</p> <p>■課題 バスの運転手不足による路線の減便・廃線が生じているほか、バス路線を維持するための行政補助額も増加しています。また、公共交通不便地域における移動手段の確保や利用者目線の分かりやすい情報案内を行うこと等も課題となっています。</p> <p>■今後の方針 公共交通網の抜本的な再編を実施し、都心幹線の横展開、広域幹線の充実化、幹線道路までの移動手段の整備、異なる公共交通の利用に係る利便性の向上を進めます。また、GunMaaS の高度化により、利用しやすい公共交通を推進します。</p> <p>[マイタク（でまんど相乗りタクシー）の運行]</p> <p>■概要 移動困難者対策として、75 歳以上の高齢者、65 歳以上で運転免許証を所有していない人、障害者や要介護等認定者、運転免許証返納者等に対してタクシー運賃の一部を支援することで、外出の機会を創出しています。</p> <p>■課題 新型コロナウイルス感染症の拡大以降、高齢者の外出自粛等の影響により利用回数が減少傾向にあります。また、郊外部に居住する長距離移動者が利用しにくいという課題もあります。</p>

■今後の方針

市内全体の公共交通網との整合性を加味しつつ、長距離移動や相乗りに対する支援の拡充について検討し、さらなる利用者の利便性向上を図ります。

5-3-9 前橋環境基本計画

「前橋市環境基本計画」は、前橋市環境基本条例の基本方針に基づき良好な環境の保全及び創造を目的に策定するものです。

■前橋市環境基本計画の概要

項目	内容																											
計画名	前橋市環境基本計画																											
策定年度	平成 30 (2018) 年																											
計画期間	平成 30 (2018) 年度～令和 9 (2027) 年度																											
基本理念	5 良好な環境の確保 6 循環型社会構築 7 地球環境保全の推進																											
公共交通に関する内容	<p>第4章 環境保全のための施策展開 4 地球環境の保全のための施策</p> <p>低負荷・循環型都市の形成に向け、市が率先して温室効果ガスの削減やグリーン購入に取り組むとともに、市民・事業者に普及・啓発を行っていきます。また、有価物集団回収への助成などの施策も推進していきます。</p> <p>1 地球温暖化対策等の推進（環境目標4-1）</p> <p>地球温暖化を防止するために、家庭、業務、産業、運輸の各部門で無駄なエネルギー消費を抑制し、効率良く使用することを市民・事業者と連携し進めていきます。また、酸性雨問題ではモニタリング調査を、フロン対策では家電リサイクル法対象外の家電製品からのフロン回収を行います。</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>イ 施策展開</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>施策名</th> <th>施策内容</th> <th>担当部署</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>①省エネルギー・省資源行動に関する普及・啓発</td> <td>省エネルギー・省資源行動に関する普及啓発を行う。</td> <td>環境政策課</td> </tr> <tr> <td>②建築物省エネ法^{※16}に基づく届出等</td> <td>建築物省エネ法に基づき、300㎡以上の建築物の新築・増改築時のエネルギー消費性能の確保に関する届出等の受理・エネルギー消費性能向上計画の認定を行う。</td> <td>建築指導課</td> </tr> <tr> <td>③グリーン購入^{※17}の普及・拡大</td> <td>グリーン購入を普及するために、市が積極的に環境配慮物品を調達するとともに、市民・事業者に対して広報等により啓発を行う。</td> <td>環境政策課</td> </tr> <tr> <td>④地球温暖化防止実行計画の推進</td> <td>市全体の二酸化炭素を削減するため、地球温暖化防止実行計画の目標達成に向けた取組を推進する。</td> <td>環境政策課</td> </tr> <tr> <td>⑤交通由来の温室効果ガスの削減</td> <td>公共交通の利便性向上及び利用促進策を展開する。自転車利用環境を向上させる自転車通行空間の整備を進める。電気自動車（EV）の充電スタンド等の適切な運用管理を行う。</td> <td>環境政策課 交通政策課 道路建設課</td> </tr> <tr> <td>⑥酸性雨モニタリング調査</td> <td>雨水自動採取装置で採取した雨水を分析して、酸性度を測定する。</td> <td>環境政策課</td> </tr> <tr> <td>⑦フロン回収事業</td> <td>家電リサイクル法対象外の機器に含まれるフロンガスの無害化処理を行う。</td> <td>ごみ減量課</td> </tr> <tr> <td>⑧森林の整備保全</td> <td>森林整備計画に基づく森林の整備や適正な管理を実施する。</td> <td>環境政策課</td> </tr> </tbody> </table> </div>	施策名	施策内容	担当部署	①省エネルギー・省資源行動に関する普及・啓発	省エネルギー・省資源行動に関する普及啓発を行う。	環境政策課	②建築物省エネ法 ^{※16} に基づく届出等	建築物省エネ法に基づき、300㎡以上の建築物の新築・増改築時のエネルギー消費性能の確保に関する届出等の受理・エネルギー消費性能向上計画の認定を行う。	建築指導課	③グリーン購入 ^{※17} の普及・拡大	グリーン購入を普及するために、市が積極的に環境配慮物品を調達するとともに、市民・事業者に対して広報等により啓発を行う。	環境政策課	④地球温暖化防止実行計画の推進	市全体の二酸化炭素を削減するため、地球温暖化防止実行計画の目標達成に向けた取組を推進する。	環境政策課	⑤交通由来の温室効果ガスの削減	公共交通の利便性向上及び利用促進策を展開する。自転車利用環境を向上させる自転車通行空間の整備を進める。電気自動車（EV）の充電スタンド等の適切な運用管理を行う。	環境政策課 交通政策課 道路建設課	⑥酸性雨モニタリング調査	雨水自動採取装置で採取した雨水を分析して、酸性度を測定する。	環境政策課	⑦フロン回収事業	家電リサイクル法対象外の機器に含まれるフロンガスの無害化処理を行う。	ごみ減量課	⑧森林の整備保全	森林整備計画に基づく森林の整備や適正な管理を実施する。	環境政策課
施策名	施策内容	担当部署																										
①省エネルギー・省資源行動に関する普及・啓発	省エネルギー・省資源行動に関する普及啓発を行う。	環境政策課																										
②建築物省エネ法 ^{※16} に基づく届出等	建築物省エネ法に基づき、300㎡以上の建築物の新築・増改築時のエネルギー消費性能の確保に関する届出等の受理・エネルギー消費性能向上計画の認定を行う。	建築指導課																										
③グリーン購入 ^{※17} の普及・拡大	グリーン購入を普及するために、市が積極的に環境配慮物品を調達するとともに、市民・事業者に対して広報等により啓発を行う。	環境政策課																										
④地球温暖化防止実行計画の推進	市全体の二酸化炭素を削減するため、地球温暖化防止実行計画の目標達成に向けた取組を推進する。	環境政策課																										
⑤交通由来の温室効果ガスの削減	公共交通の利便性向上及び利用促進策を展開する。自転車利用環境を向上させる自転車通行空間の整備を進める。電気自動車（EV）の充電スタンド等の適切な運用管理を行う。	環境政策課 交通政策課 道路建設課																										
⑥酸性雨モニタリング調査	雨水自動採取装置で採取した雨水を分析して、酸性度を測定する。	環境政策課																										
⑦フロン回収事業	家電リサイクル法対象外の機器に含まれるフロンガスの無害化処理を行う。	ごみ減量課																										
⑧森林の整備保全	森林整備計画に基づく森林の整備や適正な管理を実施する。	環境政策課																										

6 改定前地域公共交通計画の各施策評価

現計画の前橋市地域公共交通計画における目標達成に向けた施策に対する評価検証は、以下のとおりです。

事業評価	A：予定通り完了または完了予定の施策 B：進行中だが、予定から遅れている施策 B'：内容または方向性を変更して、進行中の施策 C：現時点でまだ着手できていない施策 D：実施の是非について見直しが必要な業務
------	--

今後の見直しの必要性	—：完了した施策 ◎：さらなる発展的な取組みを検討することが望ましい施策 ○：今後も継続することが望ましい施策 △：事業内容を見直して継続することが望ましい施策 ▲：事業内容の見直し及び継続についても検討すべき施策
------------	---

No.	施策	個別 施策	取組状況	取組内容	事業 評価	見直し/今後の課題	
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	<ul style="list-style-type: none"> 南部広域幹線 前橋玉村線 の強化 北部広域幹線 前橋渋川線 道の駅乗入 れ 前橋玉村線 路線変更等 	<p>■令和5年度改正 ＜前橋渋川線＞</p> <ul style="list-style-type: none"> パターンダイヤ化・15 分間隔での運行 土日に「道の駅まえば し赤城」への乗り入れ 市内一の運行回数で北 部幹線として機能 <p>■令和6年度改正 ＜前橋玉村線＞</p> <ul style="list-style-type: none"> 経路の見直しにより収 益が改善。 <p>⇒収支率 令和3年度 60.6%⇒令 和4年度 64.4%</p> <ul style="list-style-type: none"> 更なる利便性向上によ り幹線軸としての機能 を高めるため、増便・ 終バスの繰り下げ。 運行回数の増加 <p>⇒現状： 下川団地方面 19回 前橋駅方面 19回</p> <p>⇒変更後： 下川団地方面 22回 前橋駅方面 24回</p> <ul style="list-style-type: none"> 運行時間の変更 <p>⇒南モールの営業形態に あわせ、19時台の最終 便を21時台まで延長</p>	B	△	<ul style="list-style-type: none"> 都心幹線軸である中央 前橋ライン（前橋駅-中 央前橋駅-県庁前）は、 未整備であることから、 引き続き検討が必要 広域幹線以外の具体的 なサービス水準、運行 経路等は現計画では示 されていないことから、 次期計画では、それら の明示やその整備方 針に基づいた検討、整 備が必要 乗務員や運行車両な ど、運行に係るリソー ス不足が深刻化してい ることから、利便性向 上のみならず、既存の 運行体制確保の観点も 踏まえて、対象路線を 見直した上で継続的に 実施する

No.	施策	個別施策	取組状況	取組内容	事業評価	見直し/今後の課題
1-2		幹線バスの定時性確保	・前橋榛東線路線変更	<ul style="list-style-type: none"> ■前橋榛東線路線変更 ・国道17号の混雑区間を運行する前橋榛東線の運行経路の見直し 	B	○ <ul style="list-style-type: none"> ・短期的な取組みとして、既存路線の見直しによる対応を行うとともに、長期的な取組みとしてバス専用レーン・PTPSの導入検討を進める
1-3		鉄軌道間のネットワーク化	・自動運転バス実証実験実施	<ul style="list-style-type: none"> ■自動運転バス実証実験実施 <令和3年度> <ul style="list-style-type: none"> ・オペレーター1人での複数台同時操作の検証 ・路車間協調の検証 <令和4年度> <ul style="list-style-type: none"> ・前橋駅～中央前橋駅間での2か月間の実証運行（レベル2） ・協調型路側センサー ・協調型信号の検証 ・白線計測による事故位置推定冗長化 ・GNSSの高度化 ・ODD認可手続き準備 <令和5・6年度> <ul style="list-style-type: none"> ・中央前橋駅～前橋駅（一部けやきウォーク）間での1か月の実証運行（レベル2） ・LIDAR強反射性塗料による測位系の完全二重系区間の拡大 ・動的障害物対応の自立判断化機能実装 ・巡航速度向上と乗り心地向上 ・GNSSクラウド高精度即位サービスによる完全二重系区間拡大 	C	○ <ul style="list-style-type: none"> ・自動運転バスの社会実装による結節点の接続強化を目指しつつ、他の施策についても検討を行う。

No.	施策	個別 施策	取組状況	取組内容	事業 評価	見直し/今後の課題	
2-1		公共交通不便地域の解消(地域内交通の導入)	<ul style="list-style-type: none"> ・城南地区あおぞら号の運行 ・芳賀地区へのるんるんバスエリア拡張 	<p>■デマンド交通の導入・運行拡大</p> <p><令和2年度></p> <ul style="list-style-type: none"> ・城南地区あおぞら号運行開始 ・芳賀地区ワンマイルタクシー実証実験 <p><令和3年度></p> <ul style="list-style-type: none"> ・芳賀地区へのるんるんバスエリア拡張実証実験実施 ・芳賀地区の課題解消について地域、事業者と検討 	A	◎	<ul style="list-style-type: none"> ・各地域の特性に合った公共交通の形態が導入され一定の成果があったが、公共交通不便地域の概念として「タクシーが30分以内に配車されない」という考え方が示されており、昨今制度化された日本版ライドシェアや公共ライドシェアの活用についても今後は検討が必要。
2-2	各拠点へのアクセス性の向上	鉄道駅や主要バス停における結節強化	<ul style="list-style-type: none"> ・JR両毛線ダイヤとの乗換えダイヤの調整 	<p>■前橋駅でのJR両毛線に連携したダイヤの検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本町ラインにおけるダイヤ改正(⇒4-1)にて、前橋駅のダイヤ設定を両毛線の運行に合わせて設定 	A	○	<ul style="list-style-type: none"> ・利用状況やJRのダイヤ改正に応じて調整を行うとともに、乗り継ぎに関する案内掲示の改修、情報提供など、実現可能性の高いものから実施する。 ・利用しやすいバス停への改善(中央前橋駅、けやきウォーク前橋)は引き続き検討が必要。
2-3		JR群馬総社駅西口の開設	<ul style="list-style-type: none"> ・基本協定締結に向けJRと協議 ・基本協定締結・基本設計開始 	<p>■群馬総社駅西口開設に向けた検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅舎、自由通路は交通政策課主体でJRと協議 ・道路・西口広場は市街地整備課主体で実施 ・地元住民を主としたワークショップを開催(R5年度) <p>⇒駅周辺のまちづくりや駅前広場の整備に地元住民の想いを反映</p>	A	○	<ul style="list-style-type: none"> ・計画通りに事業が進んでおり、今後は詳細設計、工事の実施に向けて取り組んでいく。

No.	施策	個別施策	取組状況	取組内容	事業評価	見直し/今後の課題	
3-1	公共交通の利便性向上	バリアフリー化	<ul style="list-style-type: none"> UD タクシー導入（補助） 	<ul style="list-style-type: none"> 交通モード毎の対応 UD タクシーの導入にあたり、1台あたり30万円の車両購入助成をタクシー事業者に対して実施 バスの更新時にノンステップバスへ切替 	B	○	<ul style="list-style-type: none"> UDタクシーの導入促進のため、継続的な支援が必要。 バスの更新も引き続き必要。
3-2		バス待ち環境の快適化	<ul style="list-style-type: none"> 上屋付きバス停の整備 		D	○	<ul style="list-style-type: none"> 市街地部については上屋・ベンチ等の設置や、サイネージ整備、掲示物の充実などによる情報提供の充実を図り、郊外部については、県のバス待ち協力施設の活用によるバス待ち環境の向上を検討する。
3-3		分かりやすい情報案内	<ul style="list-style-type: none"> バスマップ作成、路線番号・系統番号再整理 前橋駅デジタルサイネージ更新 新路線番号・系統番号運用開始 ポータルサイトの充実更新（6社時刻表） 	<ul style="list-style-type: none"> 6社共通バスマップの作成 地域公共交通再生協議会にて作成 各系統別に起点、終点を表示 市外の終点まで網羅的に表示 下図はある程度地点が特定できる地図を使用 全路線に路線番号、系統番号を付着 	A	○	<ul style="list-style-type: none"> 群馬県が導入したバスロケーションシステムは更新時期が迫っていることから更新、路線拡大などの取組が必要 複数事業者間での系統整理や案内表記の統一といった、事業者間連携を伴う整理について引き続き積極的に実施する。
		<ul style="list-style-type: none"> 路線名・系統番号の再整理 路線表記を「〇〇〇線」に統一 全路線に「数字+アルファベット」の様式で系統番号を付着 					

No.	施策	個別 施策	取組状況	取組内容	事業 評価	見直し/今後の課題	
3-3		分かり やすい 情報案 内	<ul style="list-style-type: none"> バスマップ作成、路線番号・系統番号再整理 前橋駅デジタルサイネージ更新 新路線番号・系統番号運用開始 ポータルサイトの充実更新（6社時刻表） 	<ul style="list-style-type: none"> ■前橋駅バス案内デジタルサイネージ設置 <ul style="list-style-type: none"> ・JR 前橋駅バス案内掲示板に、デジタルサイネージを設置 ■ポータルサイトのリニューアル等 <ul style="list-style-type: none"> ・デザイン、掲載内容の一新 ・路線案内、時刻表等を集約 ⇒各事業者が個別で発信している情報を集約 ・ブログの更新 ⇒交通を軸としつつ、ジャンルに縛られないような内容で充実を図る ・バス運行のオープンデータ化の実施 	A	○	<ul style="list-style-type: none"> 群馬県が導入したバスロケーションシステムは更新時期が迫っていることから更新、路線拡大などの取組が必要 複数事業者間での系統整理や案内表記の統一といった、事業者間連携を伴う整理について引き続き積極的に実施する。
3-4		バスド ライバ ーのサ ービス 向上	<ul style="list-style-type: none"> 各社対応 	<ul style="list-style-type: none"> ■各社での対応 <ul style="list-style-type: none"> ・バス利用者の満足度や安心感を高めるため、技術研修などにより、ドライバーのサービスレベルを向上させる。 	D	○	<ul style="list-style-type: none"> 対応に関する苦情がまだ一定数あるため、継続した取組が必要。 乗務員による旅客対応に関する情報を定期的に集積し、必要な情報提供が可能となるよう、案内資料の作成や情報交換の場を設ける。

No.	施策	個別 施策	取組状況	取組内容	事業 評価	見直し/今後の課題	
3-5		自転車 と公共 交通を 組み合 わせた 移動の 利便性 向上	<ul style="list-style-type: none"> バス停付近へのシェアサイクルポート設置 	<ul style="list-style-type: none"> ■シェアサイクル cogbe の運用開始 ・市内中心部を中心に35箇所のポートで運用開始 ・回生電動アシスト付き自転車 130台を導入 	C	○	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車との乗継を考慮したバス停整備は、一部に留まっていることから継続が必要。 ・バス停留所周辺の駐輪環境の整備や、車内への自転車持ち込み設備搭載といったハード面のみならず、シェアサイクル利用者への割引施策など、ソフト面での対応についても検討の余地がある。
3-6		利用し やすい バス運 賃制度 の検討	<ul style="list-style-type: none"> ・MaaSによる基礎データの取得 (OD データ) 	<ul style="list-style-type: none"> ■協議運賃の改定 ・協議運賃制を採用しているバス事業者2社について、均一区間外の運賃の値上げ幅を調整 ⇒乗車距離が長くなるほど、値上げ幅を抑制 	B	○	<ul style="list-style-type: none"> ・異なる事業者間の路線バスのみならず、デマンド交通など異なる交通モードを交えた乗継割引の設定や、企画乗車券などの連携について、導入検討を図る。
3-7		交通系 ICカー ドの導 入	<ul style="list-style-type: none"> ・市内全路線 ICカード導入 ・利用状況データの分析 	<ul style="list-style-type: none"> ■交通系 ICカードの導入 ・市内全路線で交通系 ICカードの利用を開始 ・地域連携 ICカード「nolbe」を発行 ・既存のバスカード販売は終了 ・ICカードデータの可視化・分析システムの構築を実施 	B	◎	<ul style="list-style-type: none"> ・上毛電気鉄道への ICカードの導入の検討や路線バス事業者間の ICカードの一体的なサービス提供の整備は継続が必要 ・さらなる展開として、交通系 IC 以外のキャッシュレス決済への対応に向けた取組みも検討が必要である。

No.	施策	個別 施策	取組状況	取組内容	事業 評価	見直し/今後の課題	
3-8		新技術 を活用した交通環境 の高度化	<ul style="list-style-type: none"> 自動運転バス、MaaS 実証実験中 自動運転バス、MaaS 実証実験継続 タクシー配車システム導入（タクシー事業者） マイタクの介護タクシー事業者拡大 	<p>■ 前橋版 MaaS 「MaeMaaS」導入検討</p> <ul style="list-style-type: none"> 令和 3 年度に地域公共交通の利便性向上及び同サービスの社会実装に向けた検証を実施 検証結果を経て、群馬県と連携し、「GunMaaS」を構築 <p>■ 市民の移動データを活用した MaaS 高度化事業</p> <ul style="list-style-type: none"> 市民の移動データの可視化 <p>⇒通勤・通学等の移動目的毎での、移動手段、OD データが対象</p> <ul style="list-style-type: none"> 交通データ分析の高度化 <p>⇒令和 4 年 3 月、市内バス事業者 6 社の GTFS-JP 整備が完了</p> <p>⇒国勢調査等の重ね合わせや、属性に応じた割引制度等の導入を見据えた分析などを検討</p>	B	○	<ul style="list-style-type: none"> 導入に向けた実地での検討が進められている技術については、引き続き本格導入に向けた検討を進めつつ、将来的な課題解決につながる技術についても、全国的な動向を踏まえて検討を行う。

No.	施策	個別施策	取組状況	取組内容	事業評価	見直し/今後の課題	
3-8		新技術を活用した交通環境の高度化	<ul style="list-style-type: none"> 自動運転バス、MaaS 実証実験中 自動運転バス、MaaS 実証実験継続 タクシー配車システム導入（タクシー事業者） マイタクの介護タクシー事業者拡大 	<p>■GunMaaS を活用した市内路線バスでの高齢者割引等の対応</p> <p><概要></p> <ul style="list-style-type: none"> 令和6年4月より新たな高齢者向けバス運賃割引施策として導入 事前手続きした交通系 IC カードで対象路線乗車時に運賃を都度割引（割引率：10%） <p><対象></p> <ul style="list-style-type: none"> 対象者：70歳以上の市内在住者 対象路線：市内を運行する全路線バス及びマイバス <p><今後の展開></p> <ul style="list-style-type: none"> 若者向けのサービス導入も検討 	B	○	<ul style="list-style-type: none"> 導入に向けた実地での検討が進められている技術については、引き続き本格導入に向けた検討を進めつつ、将来的な課題解決につながる技術についても、全国的な動向を踏まえて検討を行う。
4-1	まちなかの遊性向上	都心幹線の形成	<ul style="list-style-type: none"> 本町ライン等間隔運行実施 	<p>■本町ライン等間隔運行の実施</p> <ul style="list-style-type: none"> 前橋駅～県庁前の区間を「本町ライン」と命名 令和2年11月独占禁止法特例法を活用し、当該区間を運行するバス事業者6社が協定を締結 事業者及び前橋市でダイヤを調整し、最大15分間隔の等間隔運行を開始 中央前橋ライン（前橋駅～中央前橋駅～市役所・合庁前～）についても、30分間隔での運行を検討 	A	○	<ul style="list-style-type: none"> 中央前橋ライン（前橋駅～中央前橋駅～県庁前）の30分間隔の整備の検討は継続が必要である。

No.	施策	個別 施策	取組状況	取組内容	事業 評価	見直し／今後の課題	
4-2	まちなかの回遊性の向上	シェアサイクルの導入(サイクルポート設置等)	<ul style="list-style-type: none"> • まちなかシェアサイクル cogbe 導入(R3.4～) • あかぎ cogbe 導入 (R3.12～) • 利用状況データの分析 • ポートの新設、増設、撤去の検討 • 利用促進策の検討 	<ul style="list-style-type: none"> ■ シェアサイクル「cogbe」運用開始 • 市内中心部を中心に38箇所のポートを整備 • 回生電動アシスト付き自転車 130 台を導入 	B	◎	<ul style="list-style-type: none"> • まちなかシェアサイクル cogbe の既存公共交通との連携、サービス提供エリアなどの検討が必要 • シェアサイクルのみに留まらず、電動キックボードや小型電動サイクル、小型 EV 車両といったシェアモビリティの導入についても、必要性を検証した上で検討が必要である。
4-3		歩行・自転車利用環境の改善	<ul style="list-style-type: none"> • けやき並木フェスの実施 	<ul style="list-style-type: none"> ■ まちづくりと連携した整備の実施 • 民間が策定した前橋アーバンデザインを尊重し、馬場川河畔、広瀬川河畔整備を支援 	B	○	<ul style="list-style-type: none"> • 群馬県では、県庁～前橋駅クリエイティブシティ構想の策定に取り組んでいることから、本構想と連携しつつ歩行自転車利用環境の改善を進める必要がある。
4-4		本町二丁目交差点周辺の改良	<ul style="list-style-type: none"> • 国、群馬県、本市が今後の改良について検討 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 事業進捗に合わせた調整 • 国、群馬県、本市が今後の改良について検討 	B	○	<ul style="list-style-type: none"> • 群馬県では、県庁～前橋駅クリエイティブシティ構想の策定に取り組んでいることから、本構想と連携しつつ交差点改良の検討を進める必要がある。

No.	施策	個別施策	取組状況	取組内容	事業評価	見直し/今後の課題	
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	<ul style="list-style-type: none"> 前橋渋川線新道の駅乗入れ るんるんバス「道の駅まえばし赤城」乗入れ サイクル&バスライド整備 	<ul style="list-style-type: none"> ■前橋渋川線「道の駅まえばし赤城」乗り入れ開始 前橋駅～群大荒牧止まりの系統を延伸して乗り入れ 土日ダイヤでの実施 ■るんるんバス「道の駅まえばし赤城」乗り入れ開始 令和5年4月改正より新設 ■令和7年3月に富士見支所など計3箇所にサイクル&バスライド駐輪場設置 	B	○	<ul style="list-style-type: none"> 上毛電気鉄道のP&Rは利用環境が整備されているが、路線バスにおける整備は、一部に留まっており、整備を進める必要である。 ハード面での整備のみならず、利用促進策や割引利用といったソフト面での取組みも並行して実施する。
5-2		都心地域の駐車施設の適正化	<ul style="list-style-type: none"> まちなか駐車場実態調査実施 		D	△	<ul style="list-style-type: none"> 整備場所については、パーク&バスライドの推進（施策5-1）も踏まえて検討する。
6-1	施策の進	公共交通の積極的な利用促進		<ul style="list-style-type: none"> ■交通再編PR冊子、HP（モビリティマネジメント） 交通再編の仕組みの周知、公共交通への親しみや興味の醸成を目的としたPR冊子を作成、配布 HPを開設し、継続して取組みを実施 ■若者公共交通無料DAYの実施 GunMaaSを活用したマイナンバーカードとの連携 ⇒マイナンバーカードとの連携を実施した対象者に無料チケット配布⇒利用者アンケートを実施し、今後のサービス展開に繋ぐ 	B	○	<ul style="list-style-type: none"> 既存資料の情報更新や、市内にて展開されている各施策についても、積極的な情報発信を行う。
6-2		市民意識の醸成（モビリティマネジメント）	<ul style="list-style-type: none"> 再編PR冊子 Moove 全戸配布、サイト立ち上げ ポータルサイトの充実更新 公共交通無料デー 		B	○	<ul style="list-style-type: none"> 情報案内資料の作成といった全市的な取組みと併せて、より高い効果を得るべく、特定の範囲を対象に、集中的な取組みの実施も併せて検討する。

7 各種調査の概要

7-1 市民アンケート

(1) 市民アンケートの実施概要

日常生活における移動実態や公共交通の利用状況、公共交通全般に対する市民ニーズや地域公共交通の問題点・課題などを把握するため、「市内公共交通に関するアンケート」を実施しました。

市民 3,000 人を対象に、アンケート票を郵送配布し、郵送回収またはインターネットでの回答を受付しました。

アンケートは 1,169 人から回収し、回収率は 39.0%となりました。

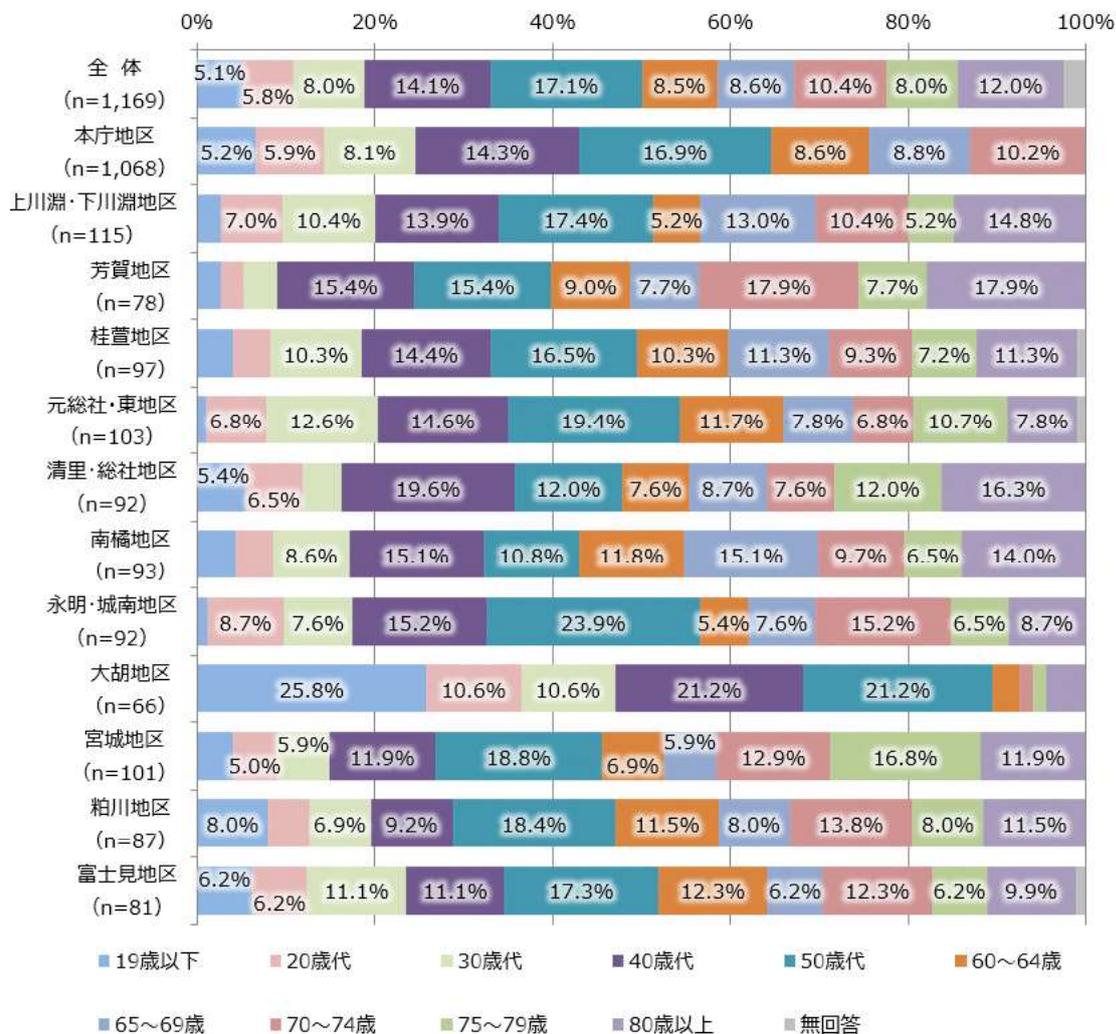
項目	内容
実施時期	令和 6 年 10 月 23 日（水）～11 月 5 日（火）
実施目的	<ul style="list-style-type: none">日常生活における移動実態の把握公共交通の利用状況の把握公共交通全般に対する市民ニーズの把握地域公共交通の問題点・課題点の整理
実施方法	郵送配布、郵送回収またはインターネットでの回答
対象者	15 歳以上の市民 3,000 人
配布数	3,000 票
回収数	1,169 票
回収率	39.0%

(2) 市民アンケートの調査結果

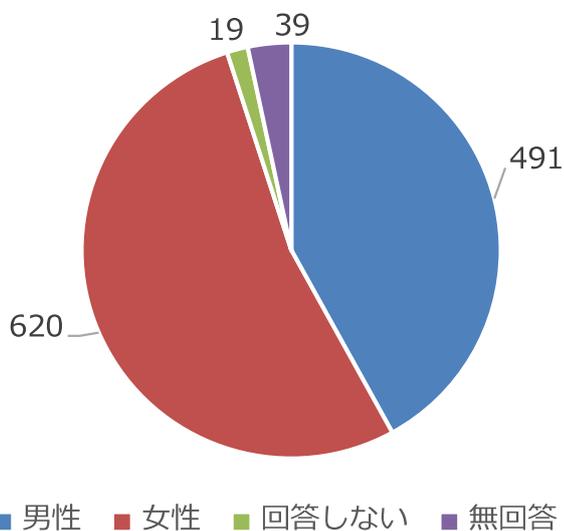
1 回答者の属性

① 年齢

回答者の年齢は、50代が17.1%と最も多く、65歳以上の高齢者は39.0%、10代、20代は10.9%



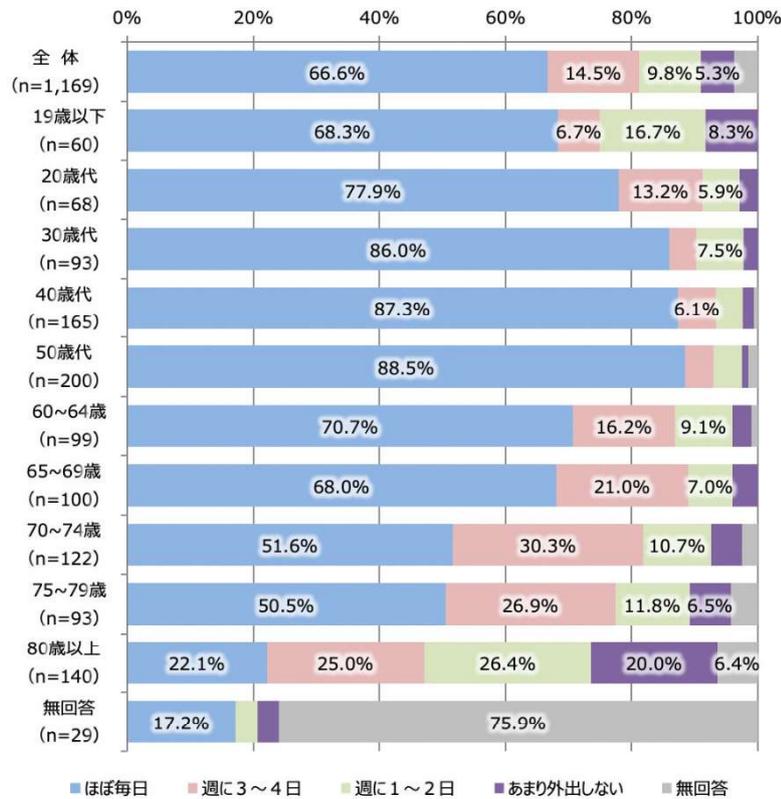
② 性別



2 外出頻度

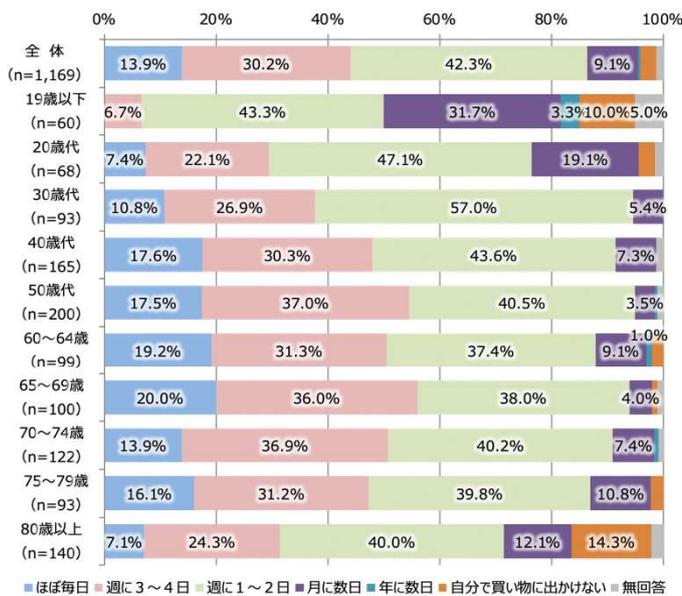
① 外出の頻度

高齢になるにつれ、外出の頻度が減少し、80歳以上になると約半数が週に1日～2日以下となっている。



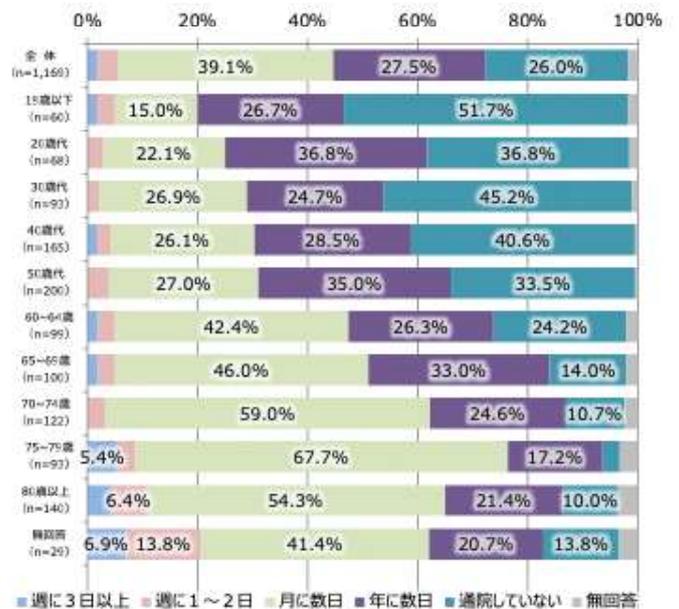
② 買物の頻度

多くの方が週に1回以上買物に出かけている。



③ 通院の頻度

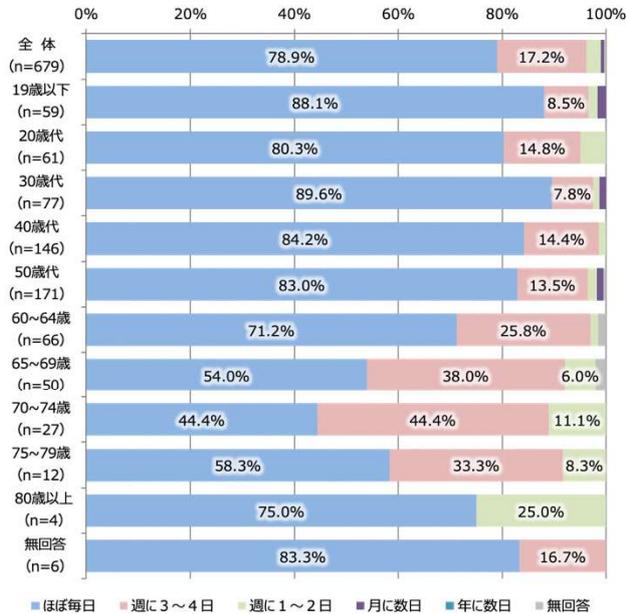
月に数日、年に数日といった方が多い。



3 通勤・通学に関する移動状況

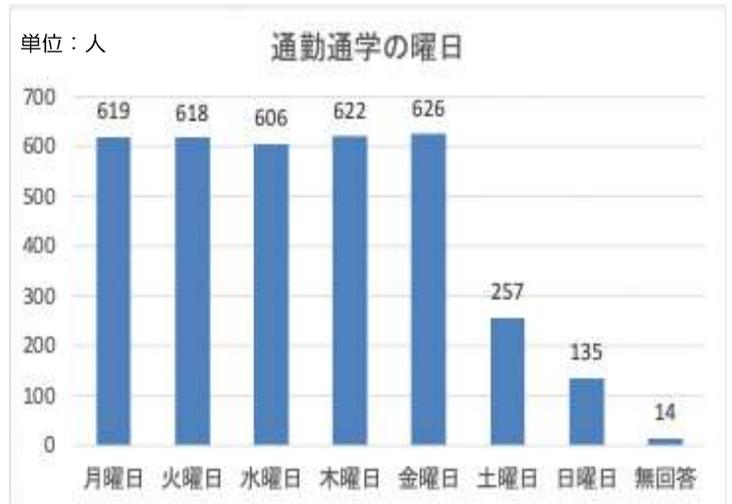
① 通勤・通学の頻度

社会的にはテレワークが進む環境にあるが、8割程度はほぼ毎日と回答している。



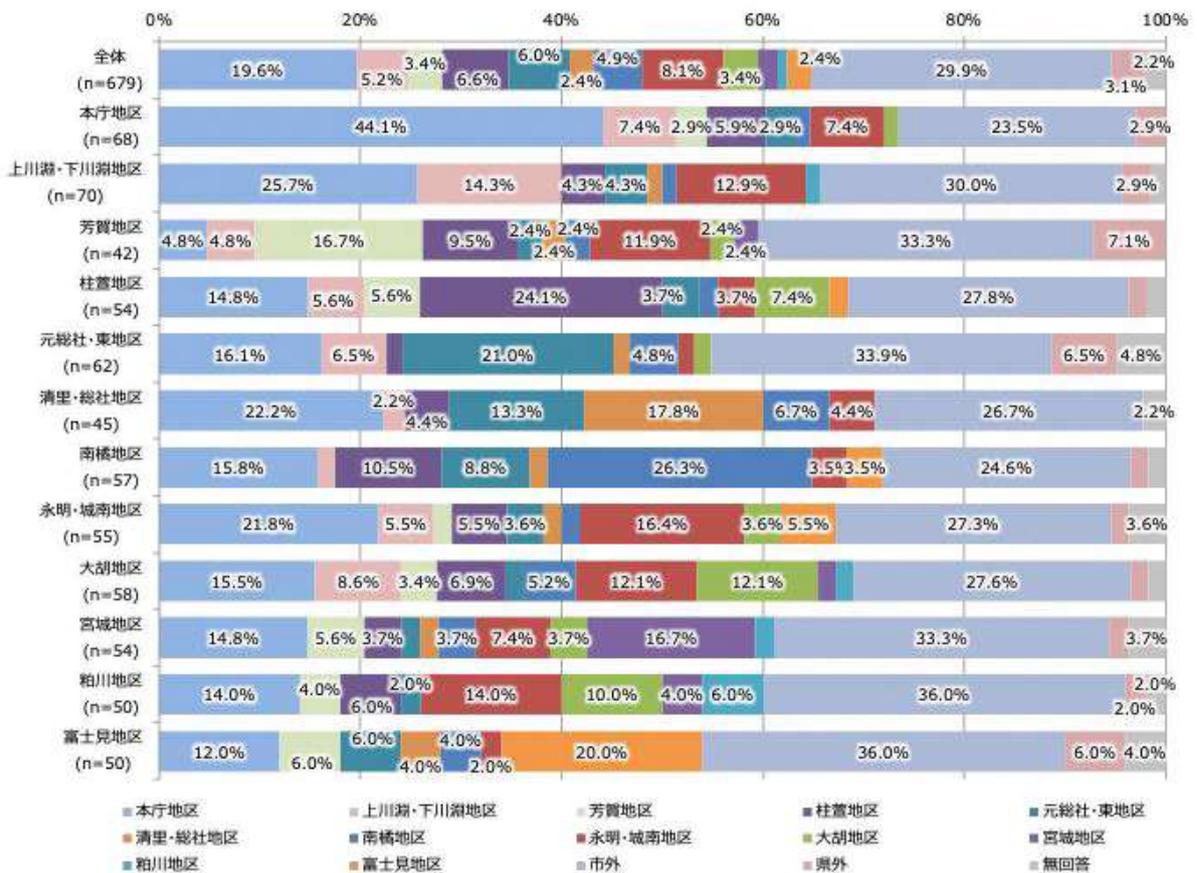
② 通勤・通学の曜日

土日は平日の1/3~1/5程度となる。



③ 通勤・通学のエリア

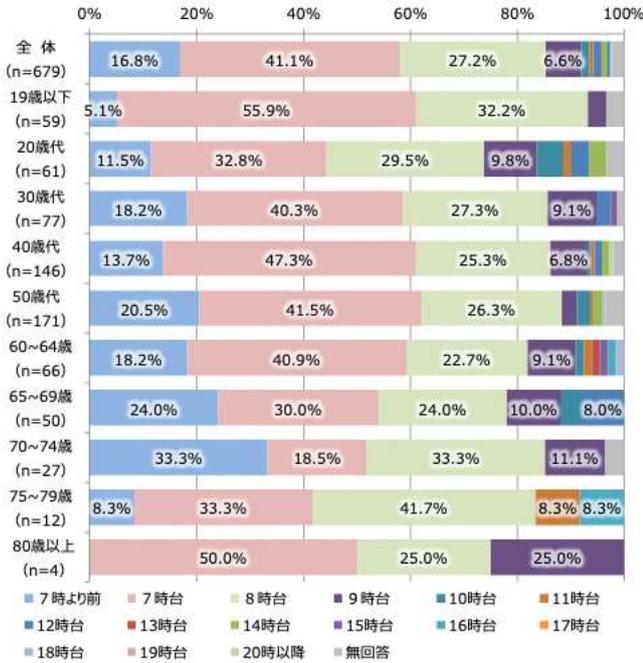
全体の64.8%が市内に通勤をしており、19.6%は本庁地区に通勤通学している。一方で33.0%が市外（県外含む）に通勤通学をしている。



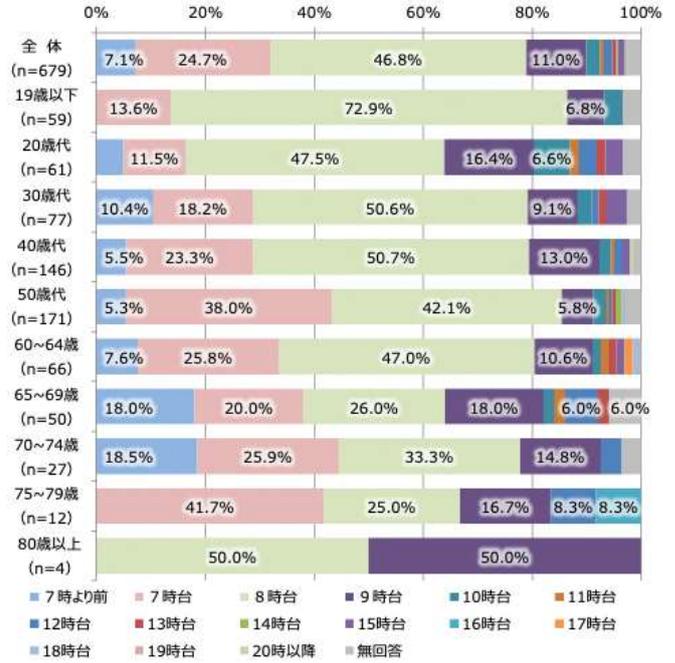
④ 通勤・通学の時間帯（行き）

7時台が自宅を出て、8時台に目的地に到着する割合が最も多く、特に10代は割合が多くなっている。

自宅を出る時間帯



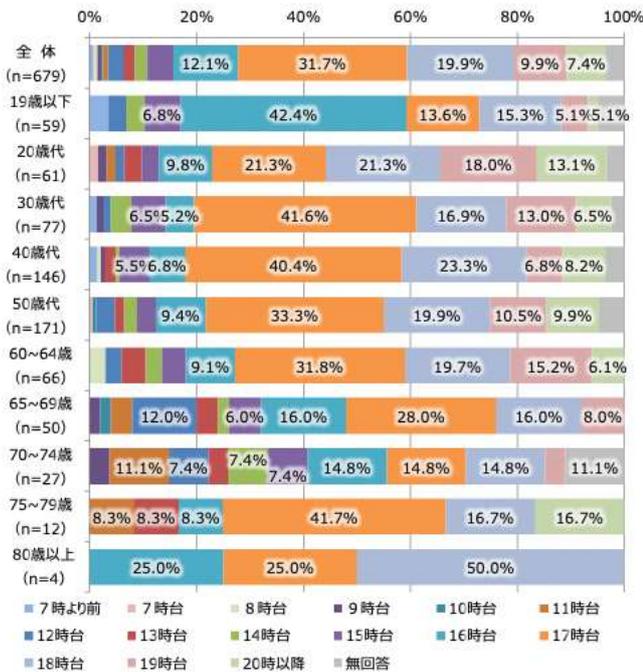
到着時間帯



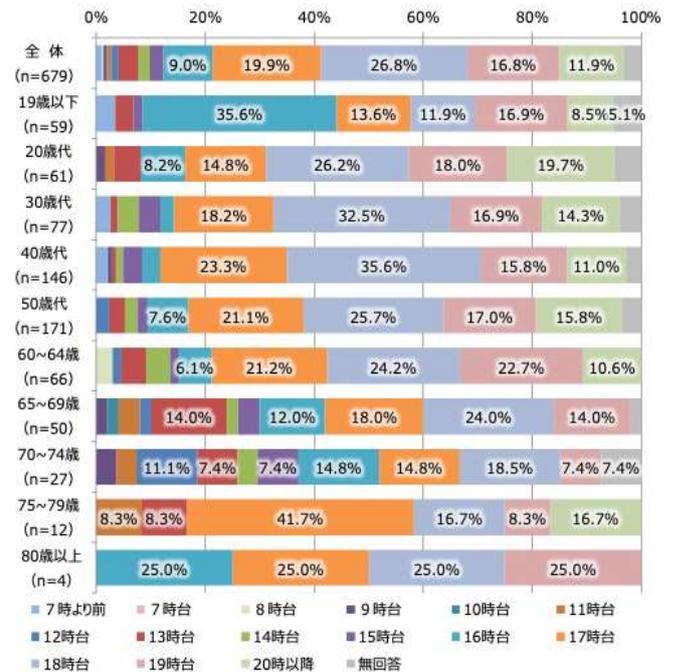
⑤ 通勤・通学の時間帯（帰り）

通勤通学先を17時台に出る割合が最も多く、19時までで約90%を占める。10代は16時台に帰宅している割合が多い。

通勤通学先を出る時間帯

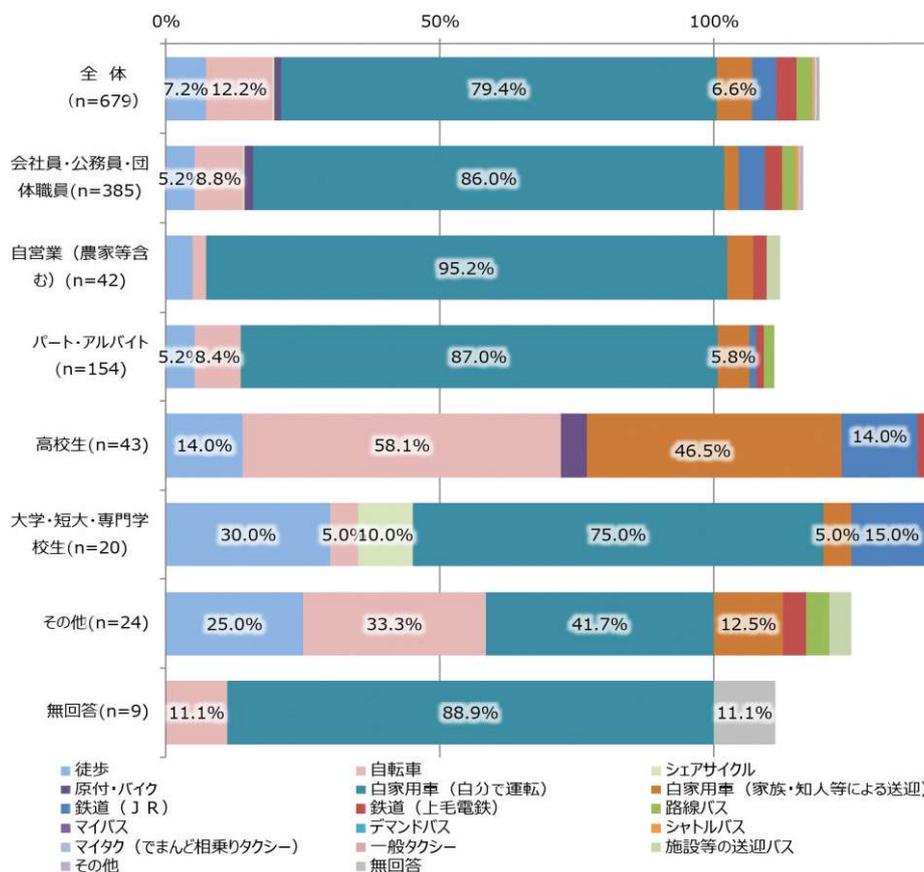
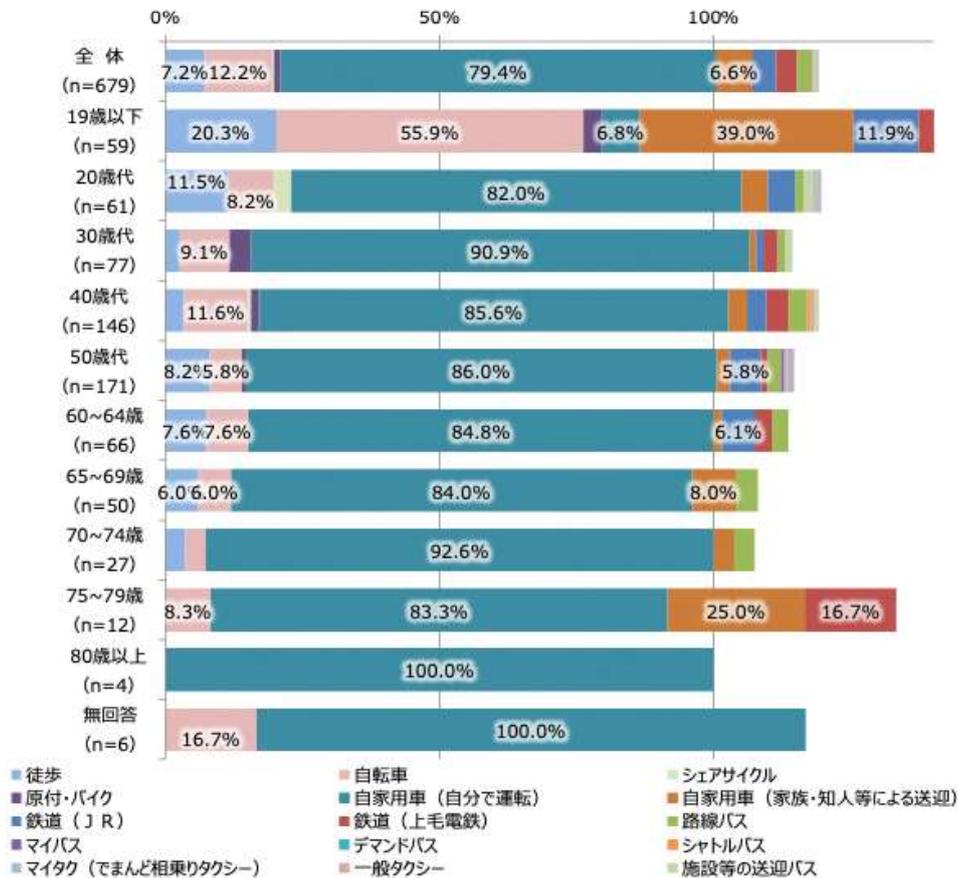


到着時間帯



⑥ 通勤・通学の移動手段

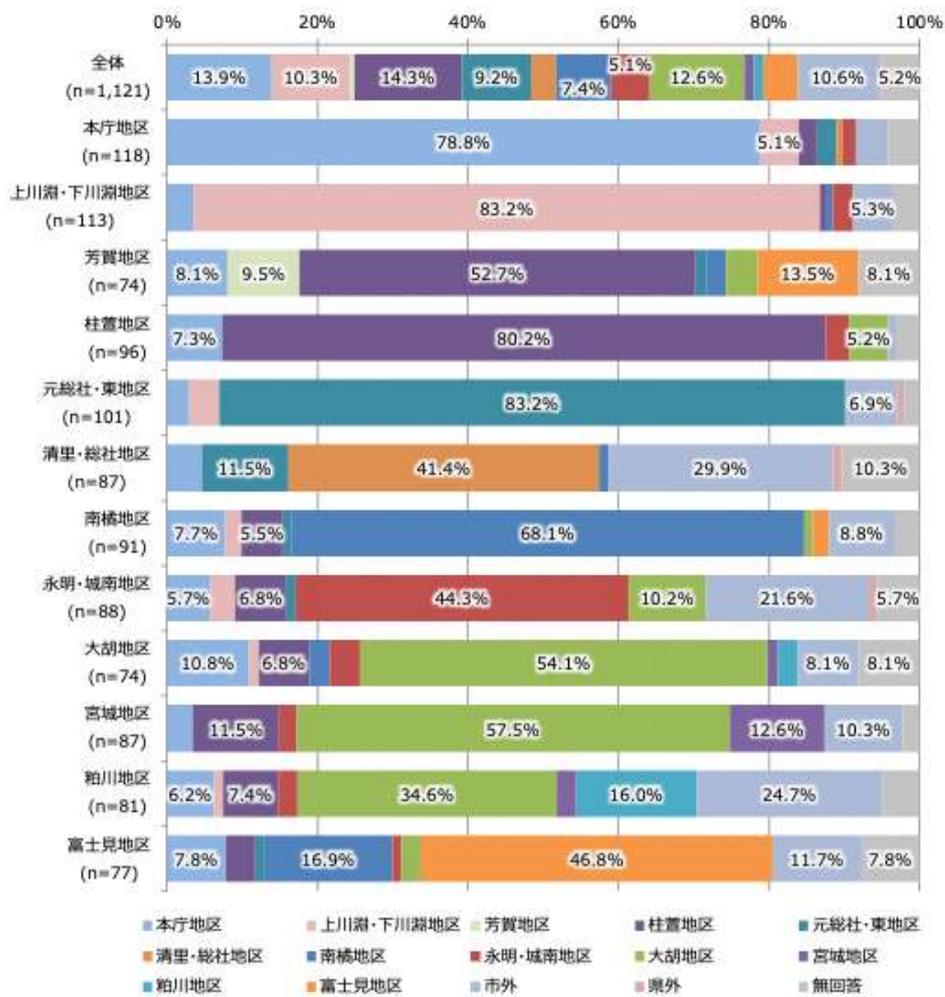
79.4%が自家用車を使用しており、次いで自転車が多い。10代（高校生）は自転車、送迎の割合が非常に多い。



4 買物に関する移動状況

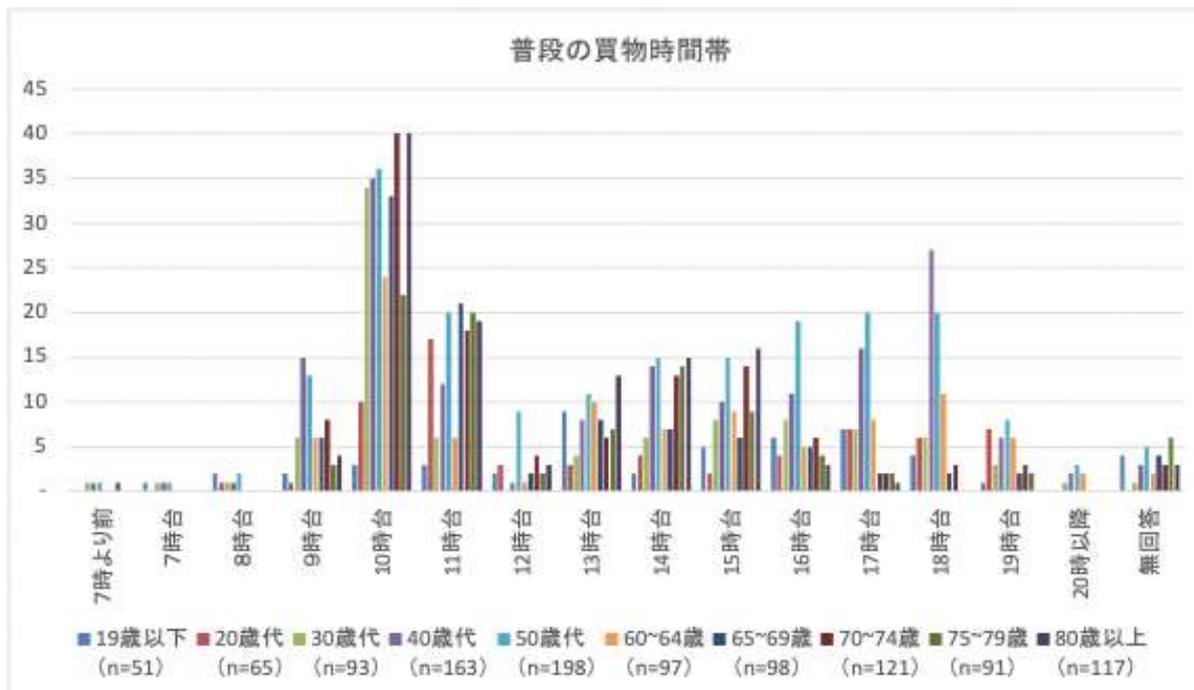
① 普段の買物エリア

芳賀地区、宮城地区、粕川地区以外では当該地区内で買物を済ませることが多い。



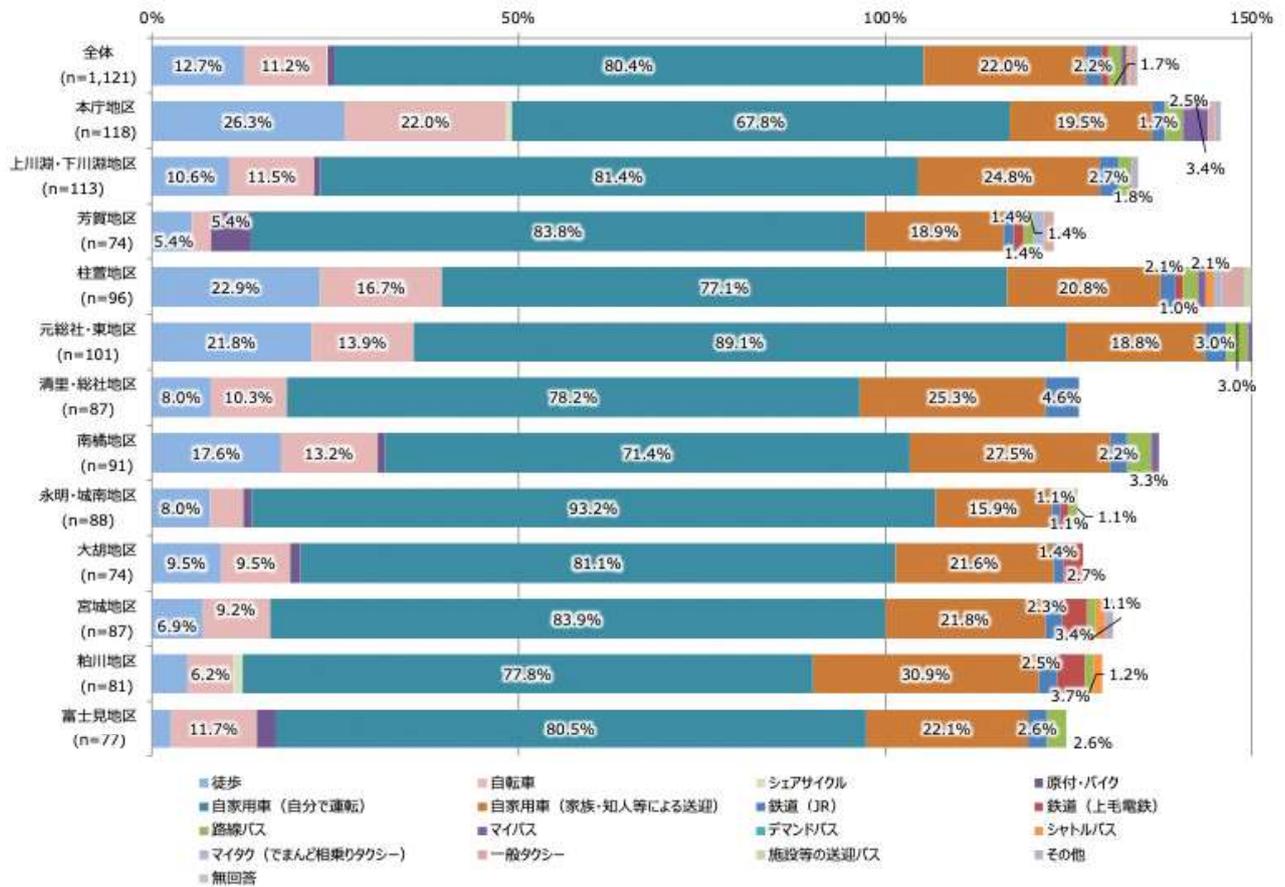
② 普段の買物時間帯

午前中10時～11時に買物をする割合が高い。



③ 普段の買物の移動手段

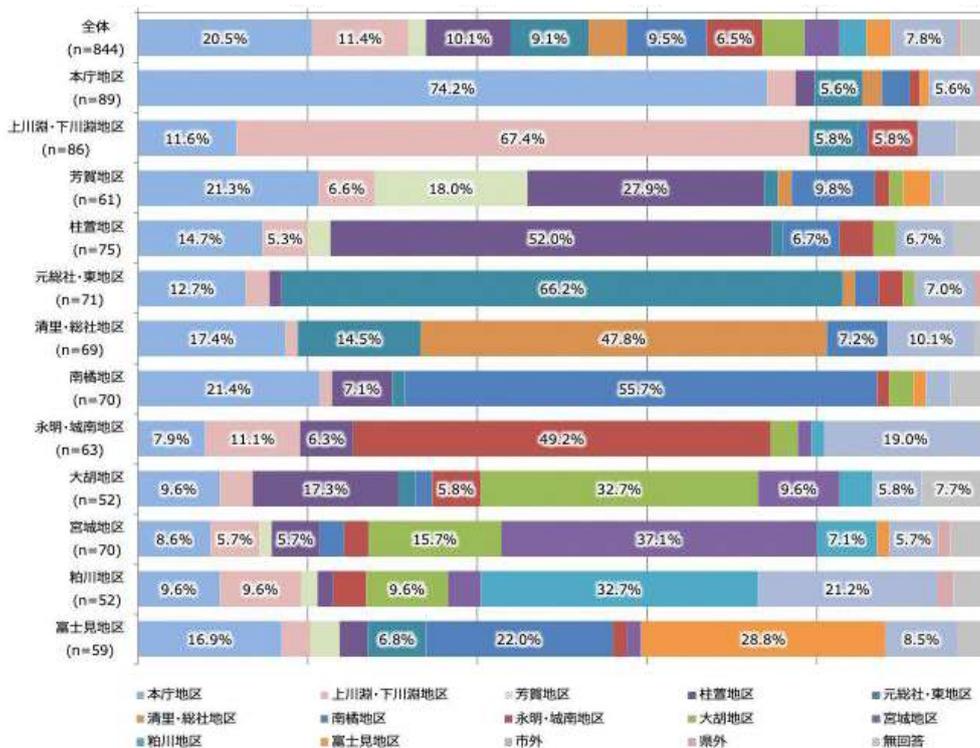
徒歩、自転車、自家用車がほとんどであり、数%ではあるが、大胡、宮城、粕川地区では、上毛電鉄、バスが運行している地区では路線バスが使われている。



5 通院に関する移動状況

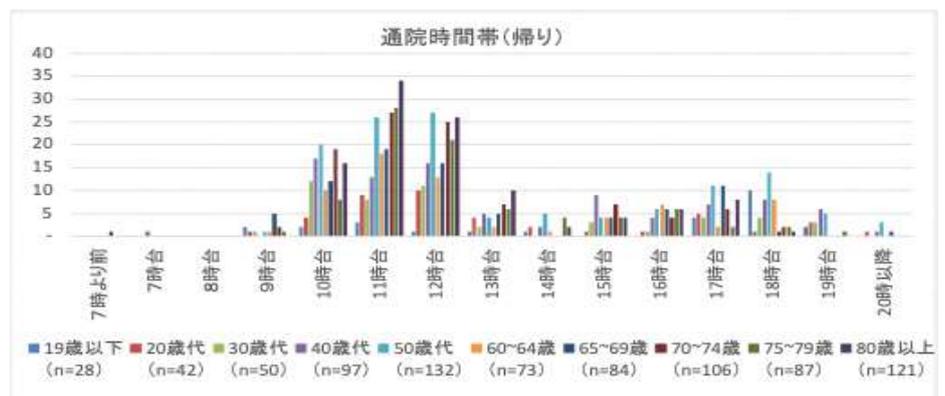
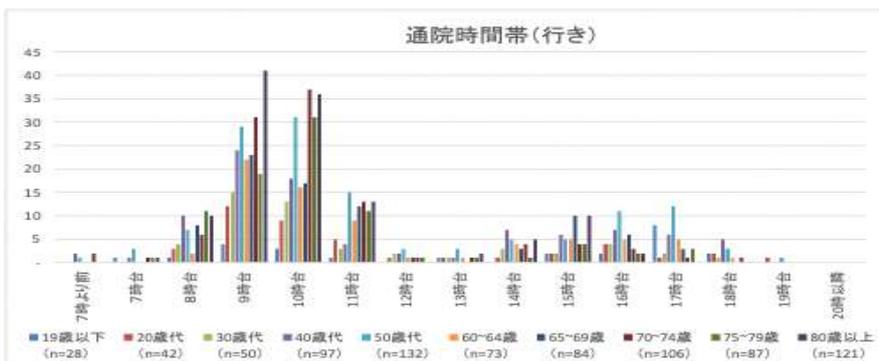
① 通院エリア

買物と同様に居住地と同一区内での通院が多いが、地区外移動も一定数見られる。買物と比較すると市外への移動が少ない。医療機関が少ない芳賀地区、宮城地区、粕川地区は近隣地区への移動も多い。



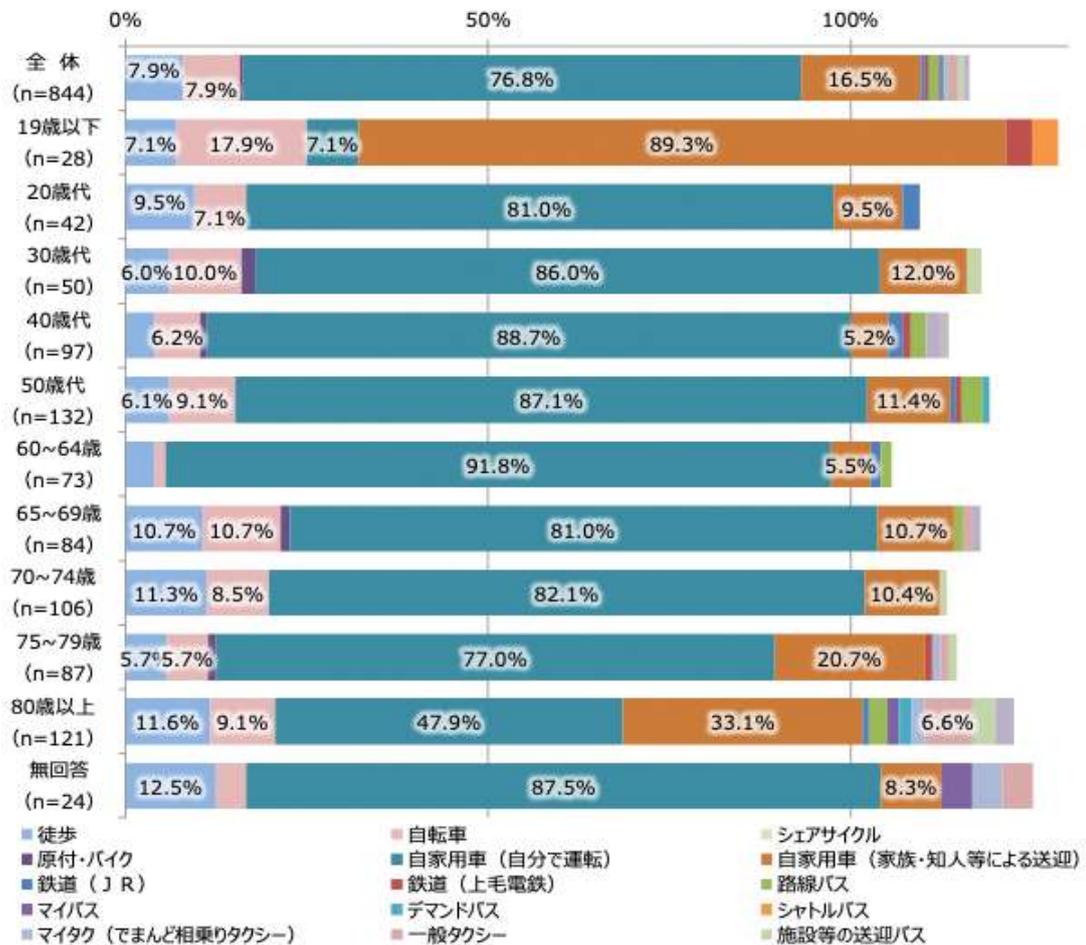
② 通院時間帯

9時台～10時台の移動が多く、特に70歳以上になるとその割合が大きくなる。買物と異なり、帰る時間も12時までが半数を占める。



③ 通院の移手段

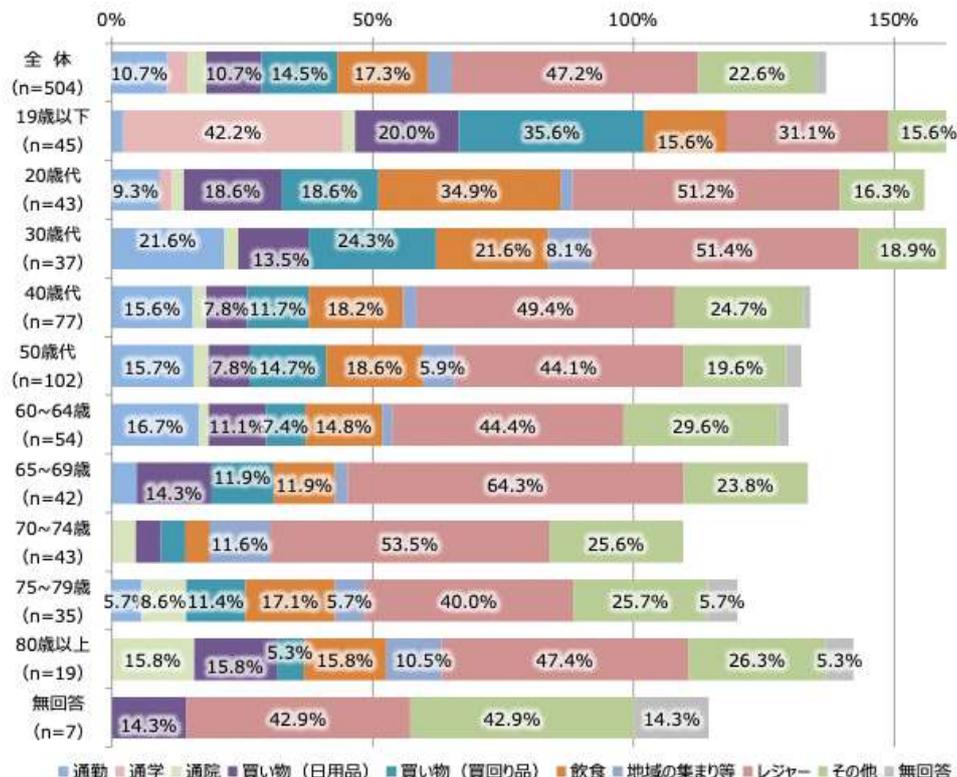
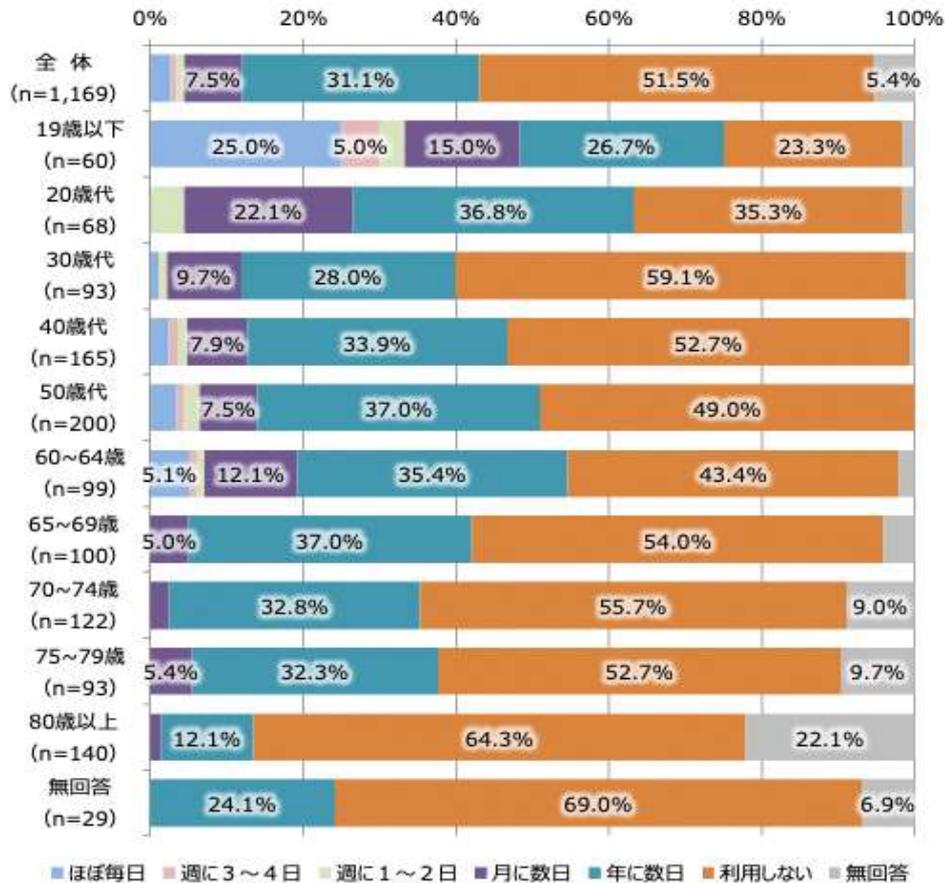
買物同様にほとんどが自家用車（送迎を含む）での移動である。



6 公共交通の利用状況

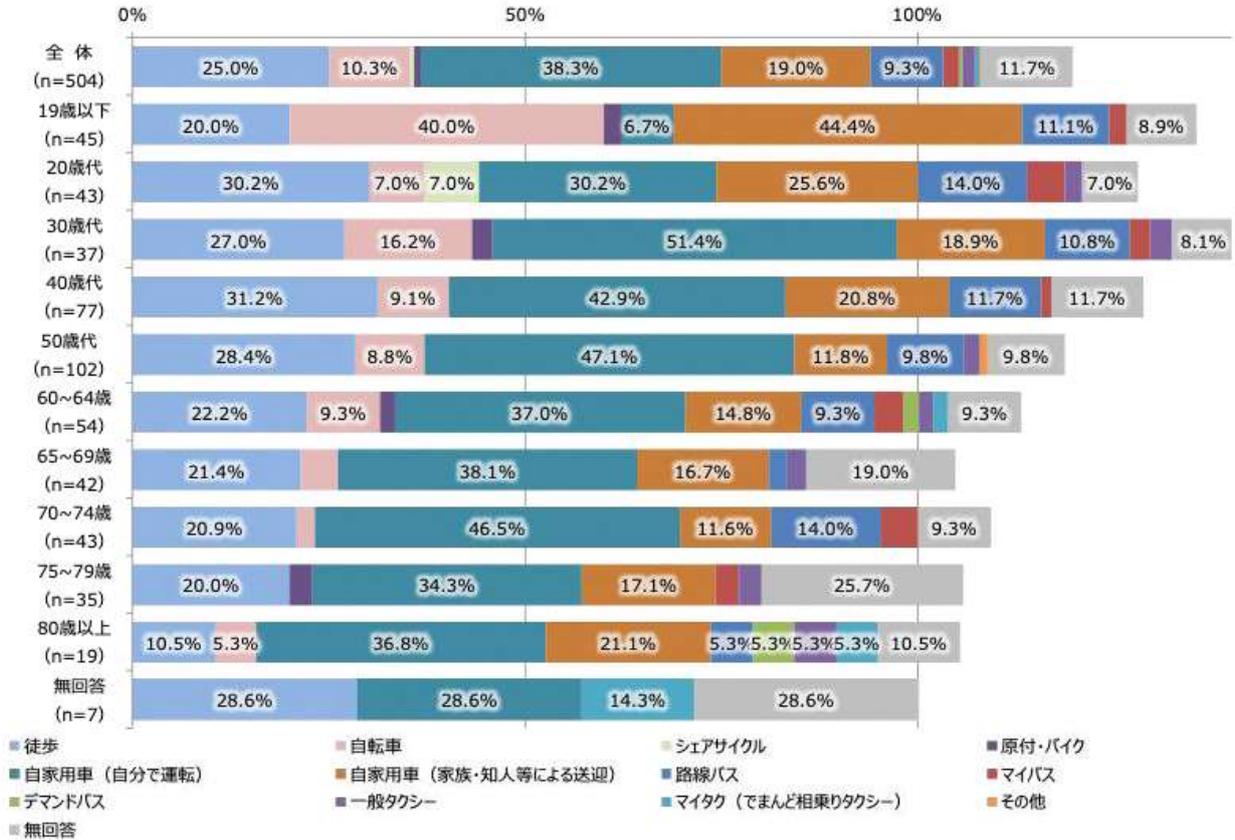
① 鉄道の利用頻度と目的

鉄道利用は若年層で多いが、年に数日程度の利用が31.1%となっている。利用目的はレジャーが47.2%と他の目的に比べて高くなっている。



③ 鉄道駅までの移動手段

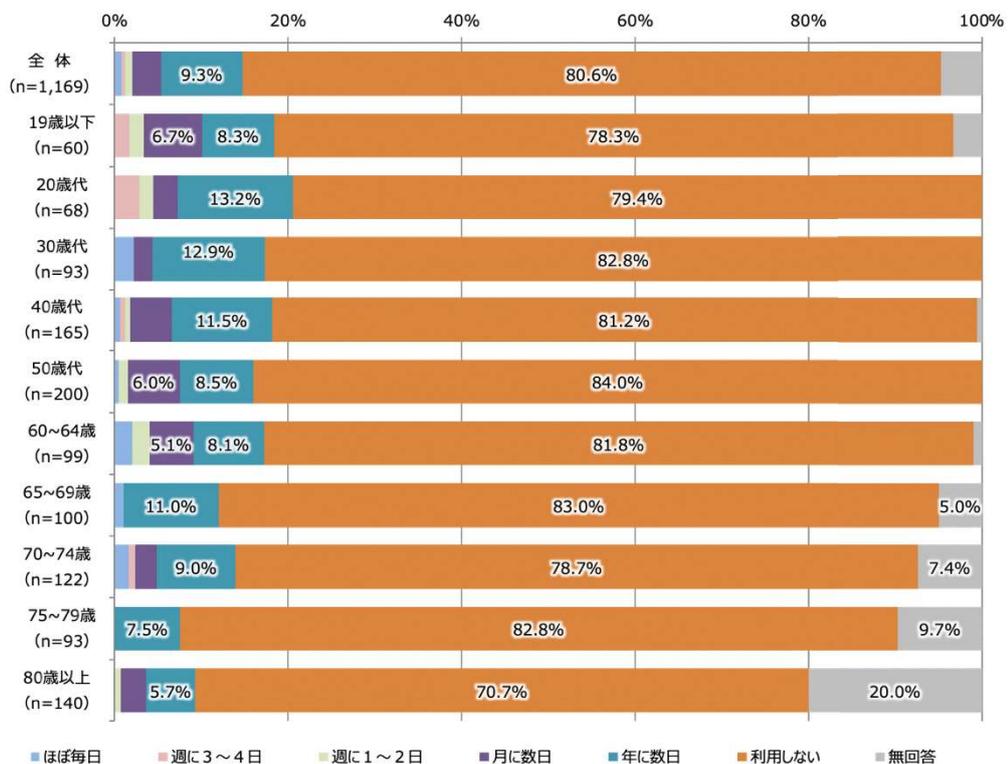
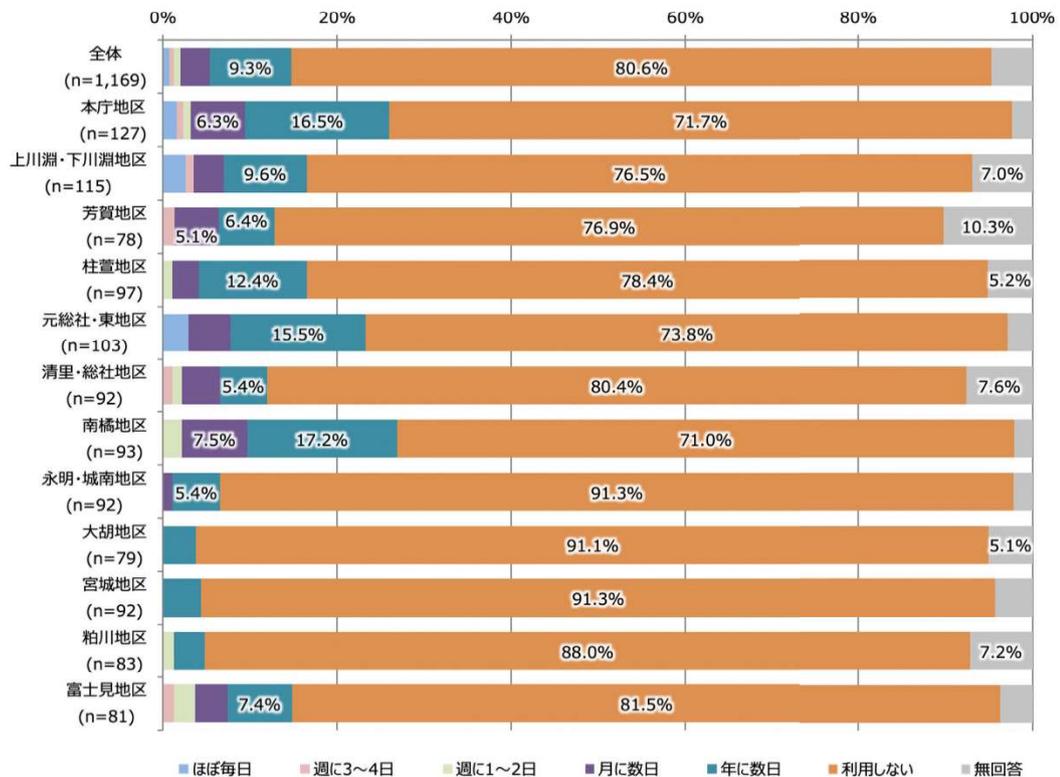
自宅から鉄道駅への移動手段は自家用車が多くなっており、駅周辺の駐車場でパークアンドライドにより利用していることが伺える。バス利用は10%ほどである。19歳以下では、通学手段の結果のとおり、自転車および送迎が多くなっている。



7 路線バスの利用状況と求めるサービス水準

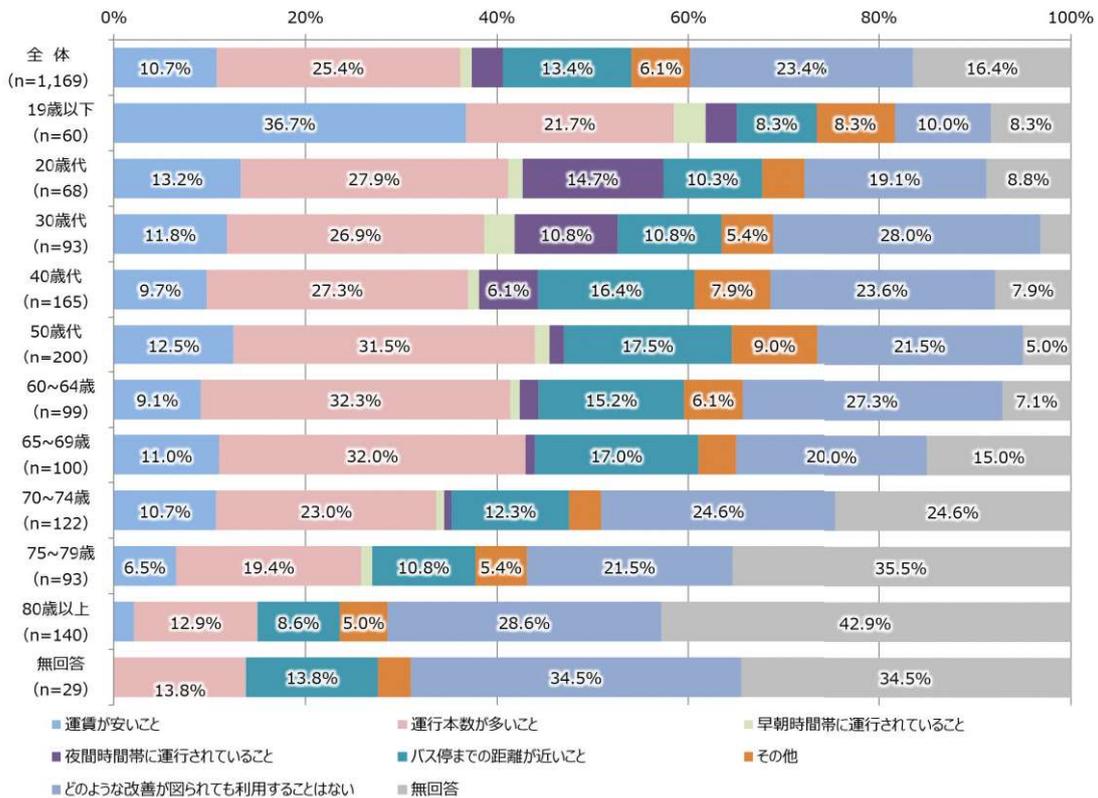
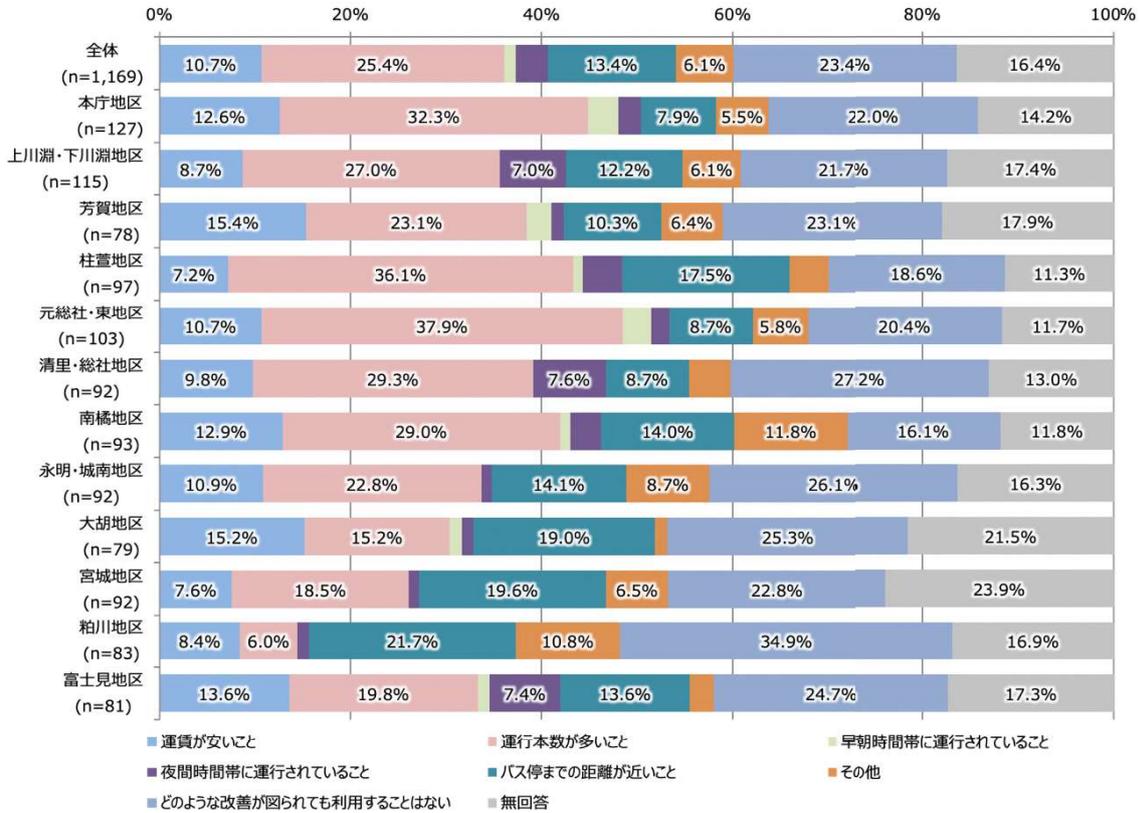
① バスの利用頻度

南橘地区（前橋渋川線）、上川淵・下川淵地区（前橋玉村線）、元総社・東地区（川曲線・前橋高崎線）といった市街地が区域が主要である地域で、比較的バスのサービス水準が高い地区である程度のバス利用が見られる。



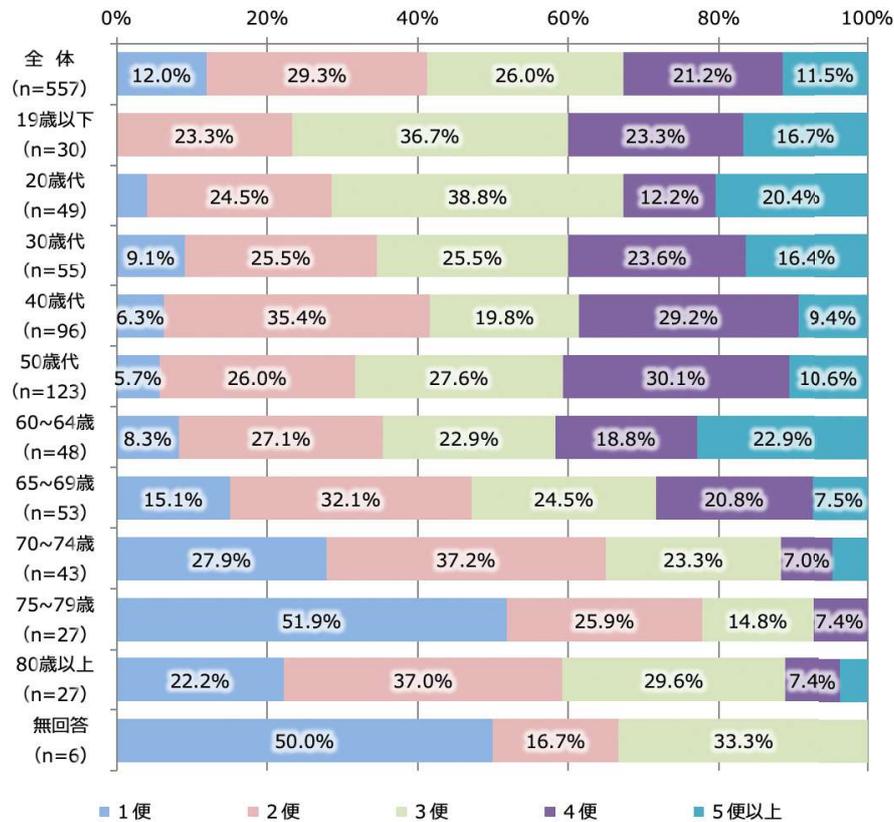
② 路線バスに求める最も重視するサービス水準

全体的に運行本数を重視する地区が多いが、デマンドバスを運行する地区では、運賃やバス停までの距離を重視する地区が見られる。19歳以下では、運賃が安いことを重視している。



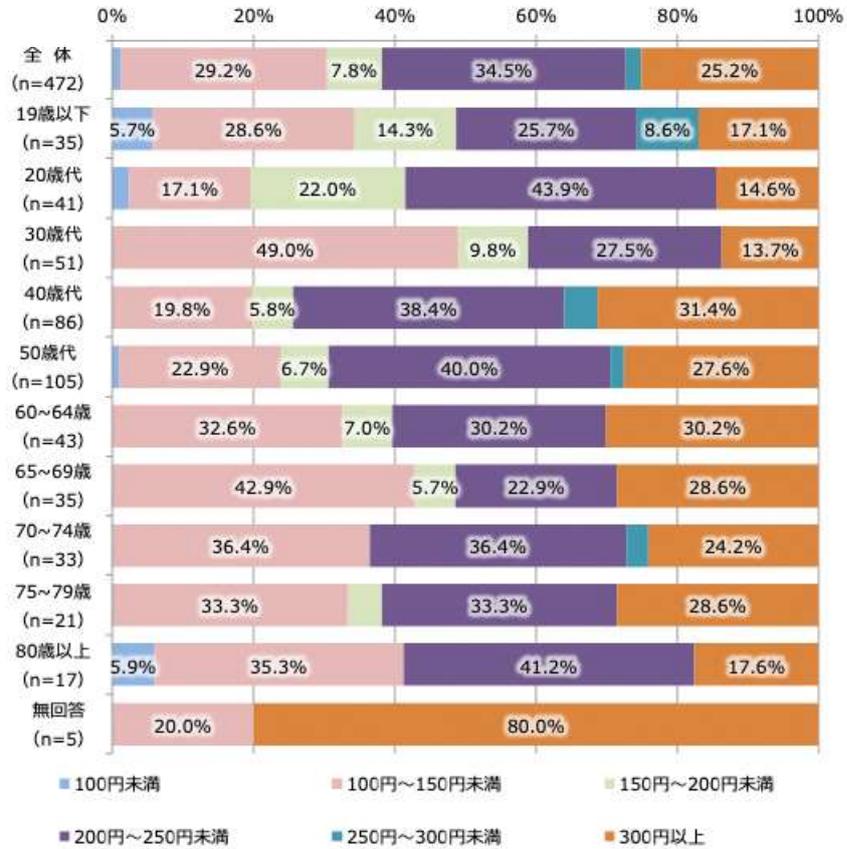
③ 1時間あたりに求める運行水準

全体では、1時間あたりに2～4便が多くなっている。年齢別に見ると高齢の方は1時間に1便の割合が大きくなる。



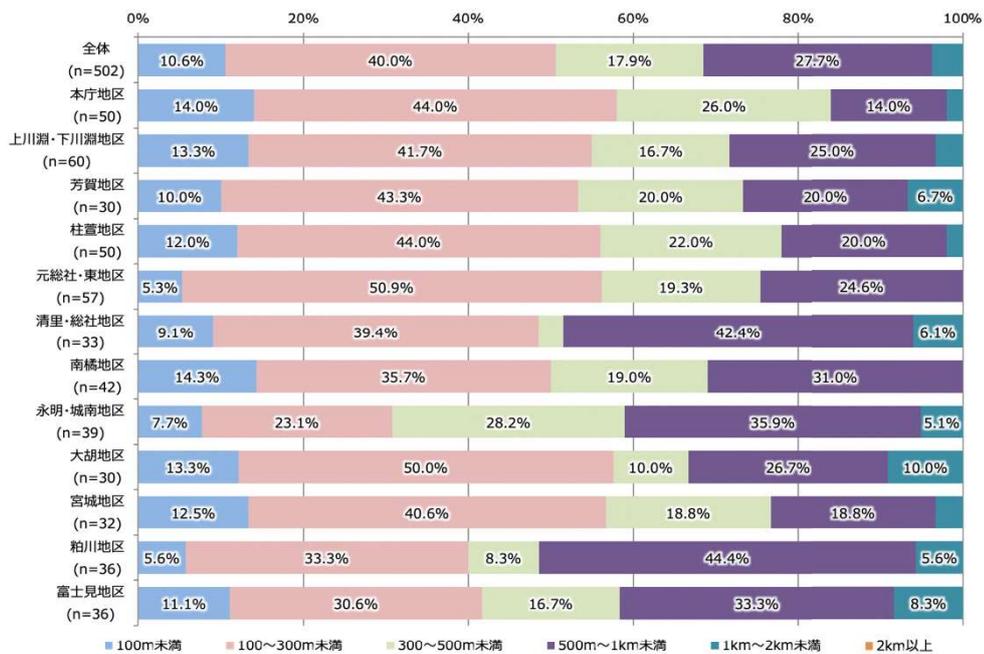
④ 1乗車あたりに求める運賃のサービス水準

運賃は、全体で200円～250円が多くなっており、特に若年層、高齢者が低額な運賃を求めている。



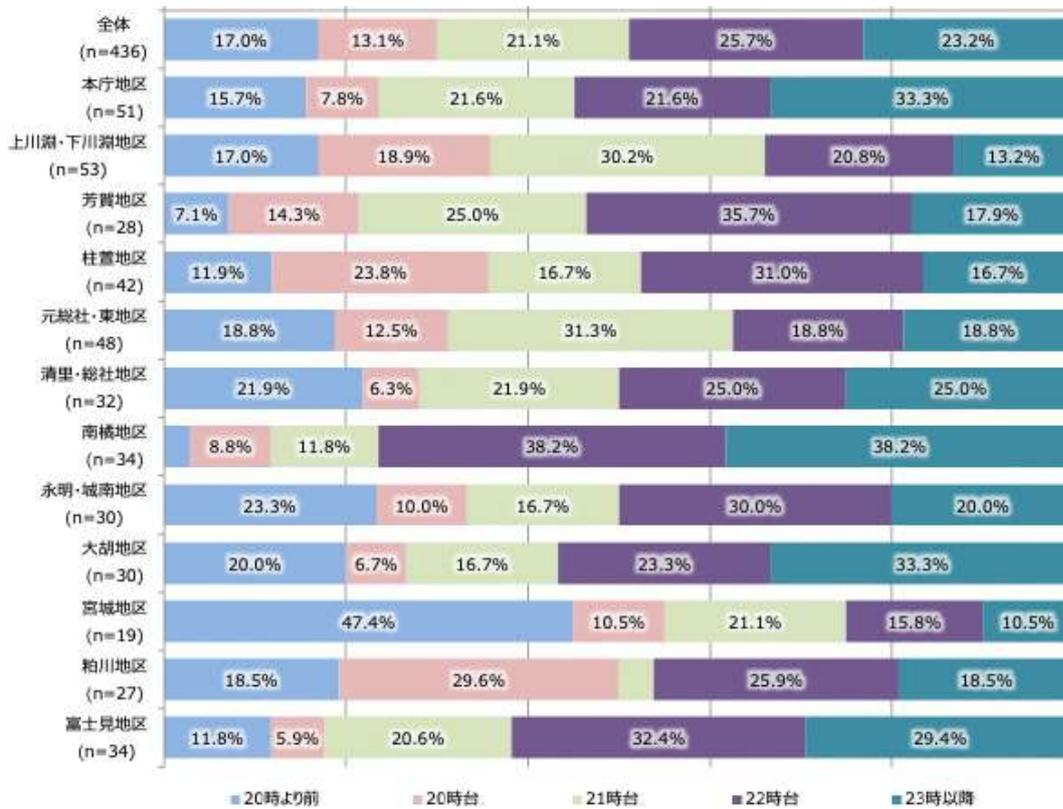
⑤ バス停までの距離に求めるサービス水準

100m～300m未滿が多くなっており、地区別に見ると500m～1kmの地区も見られる。



⑥ 夜間時間帯の運行に求めるサービス水準

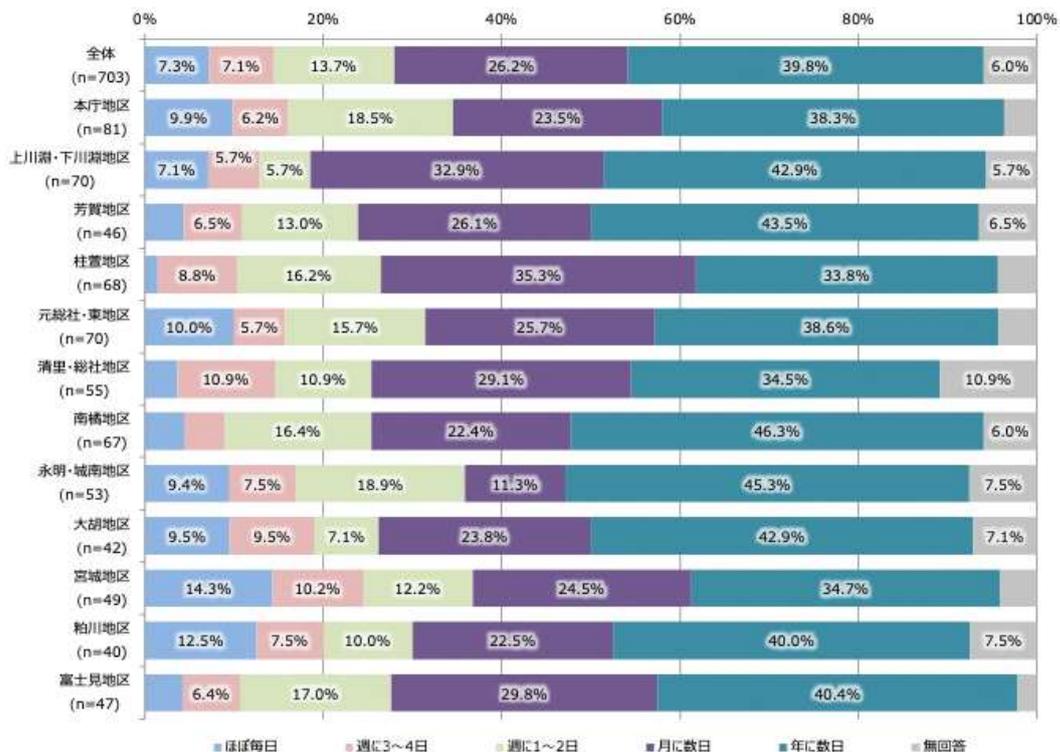
22時台まで運行を求める割合が多いが、現在22時台まで運行をしている南橘地区では23時台を求める割合も多い。



⑦ ①～⑥のサービス改善が行われた場合の利用頻度

市民が求めるサービス水準を確保することで、バス利用者が増加する可能性がある。

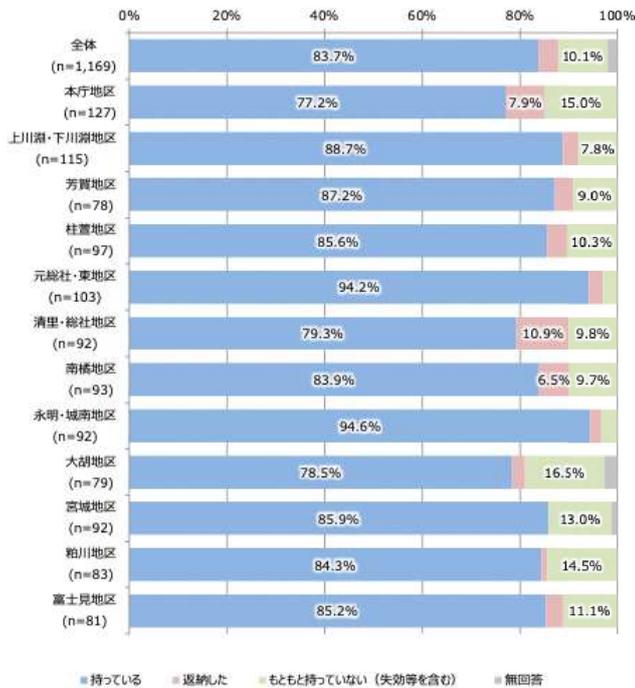
※水準が改善されても利用しないという方がこの他23.4%存在



8 その他

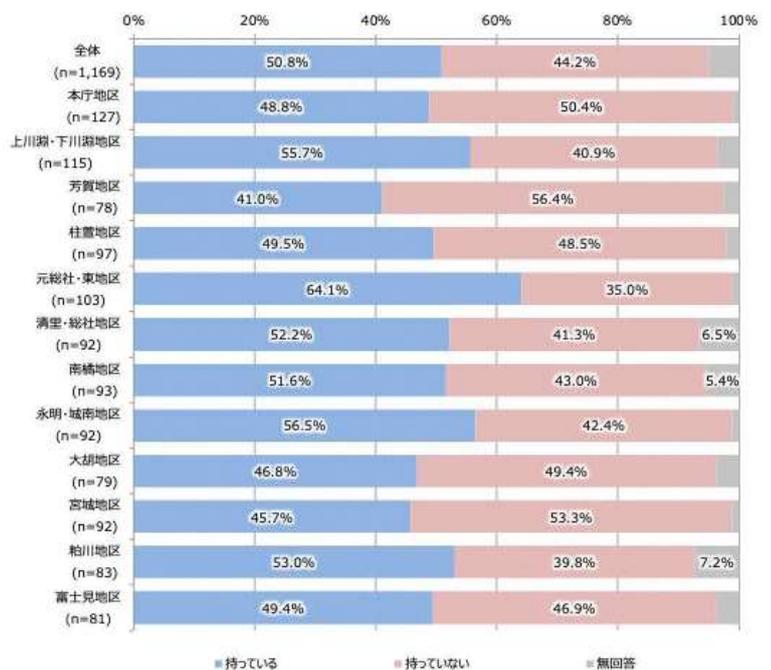
① 運転免許の有無

83.7%が運転免許を保有している。本庁地区や大胡地区、清里・総社地区で非所有の割合が高くなっている。芳賀地区については、高齢者の割合が高いが非所有の割合がそれほど高くない。



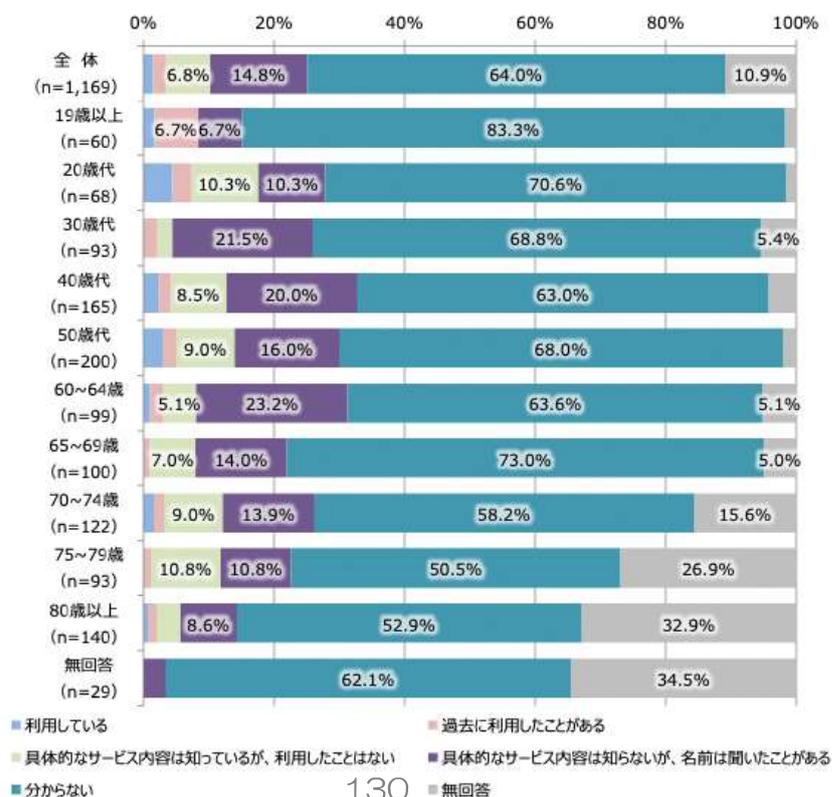
② 交通系 IC カードの保有状況

50.8%が IC カードを保有している。元総社・東地区は保有率が高く、芳賀地区は非保有者の割合が高い。



③ GunMaaS の利用状況

サービス内容がわからない回答者が多い一方で、サービス内容を知っている回答者、認知はしている回答者が 20%を超えている。



7-2 利用者アンケート

(1) 路線バス利用者アンケートの実施概要

前橋市内を運行する路線バスの利用者を対象に、バス停の利用状況とサービスレベルの問題点を把握し、効率化するバス運行区間と維持するバス運行区間など、路線再編に向けた検討材料とするためアンケート調査を実施しました。

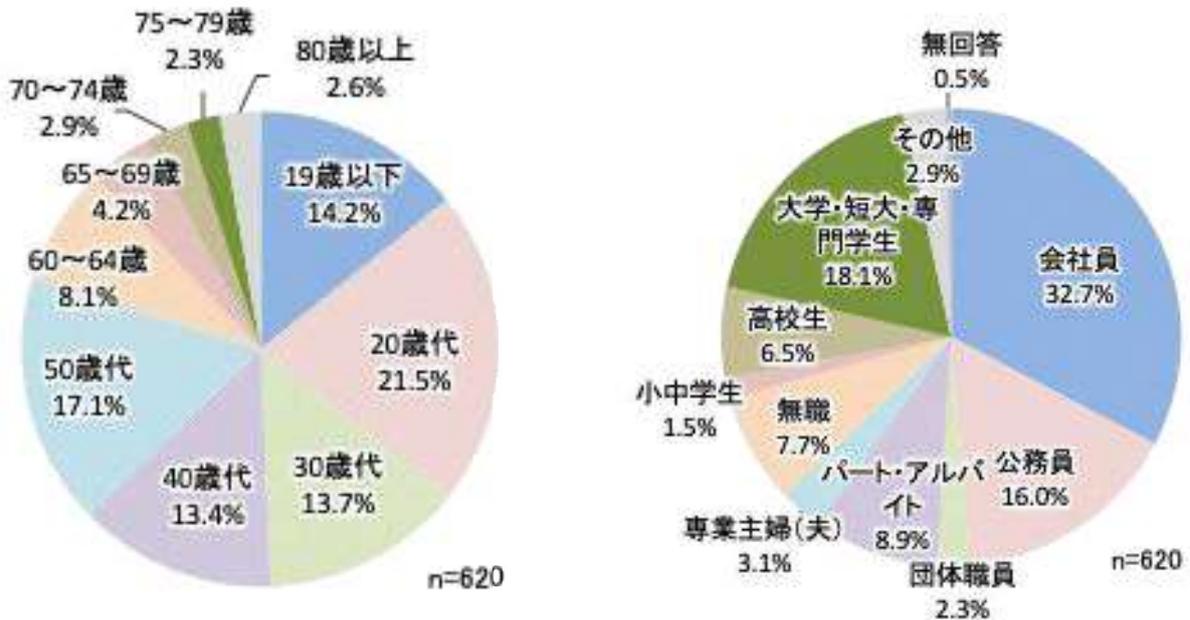
前橋市内を運行する路線バスの利用者を対象に、①駅前配布（前橋駅でバスを待っている方への調査票配布）、②バス車内配布、③バス車内留め置きにより実施しました。

アンケートは620人から回収しました。

項目	内容
実施時期	令和7年1月25日（土）～2月28日（金）
実施目的	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バス等の利用状況の把握（利用目的、利用時間帯、利用頻度） ・利用頻度が変化した理由
実施方法	<ul style="list-style-type: none"> ・駅前配布（前橋駅でバスを待っている方への調査票配布） ・バス車内配布 ・バス車内留め置き
対象者	前橋市内を運行する路線バスの利用者
回収数	620票

(2) 路線バスアンケートの調査結果

① 回答者属性



② 利用者の居住

市民、市民以外による利用が半々ですが、前橋駅での乗車者の回答が多いため、参考値



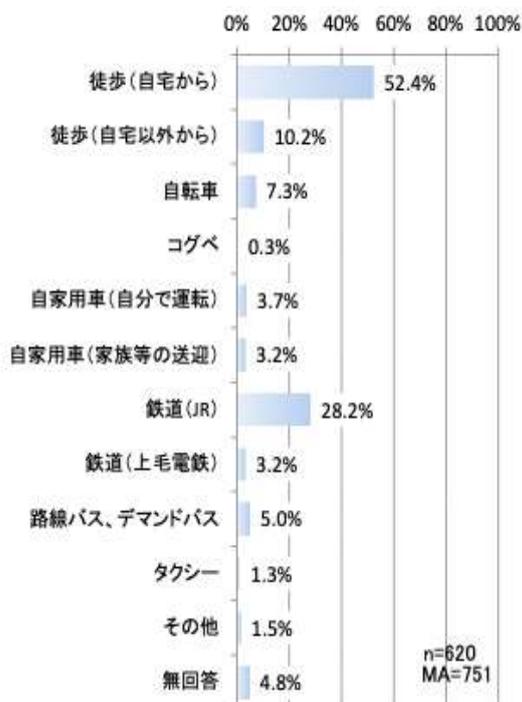
③ バス停までの距離

300mまでで48.5%ですが、301m~500mも18.4%利用されている。



④ バス乗車前の移動手段、乗車後の移動手段

徒歩が多いが、鉄道からの乗り換え、鉄道への乗り換えも見られる。

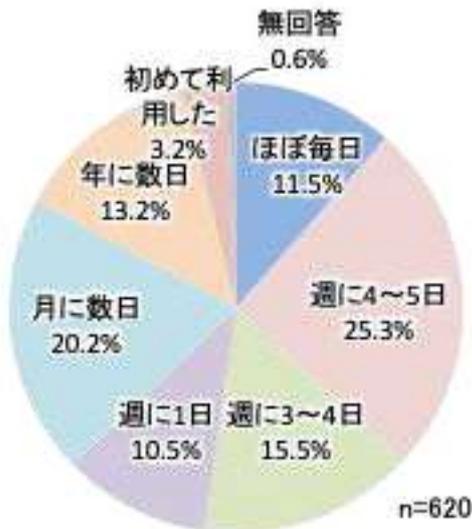


⑤ バスの利用頻度

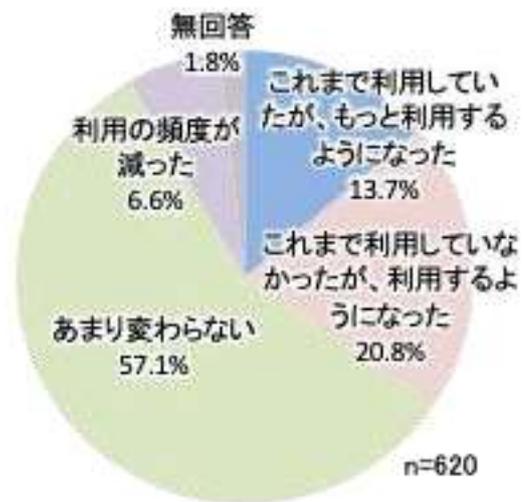
回答者の約半数は日常的に利用しており、約半数はたまに利用している。また、回答者の34.5%が昨年度よりも利用が増加したと回答している。

増加した理由としては、回答数が少なく明確な理由が把握できなかったが、「一度使ってみたら便利だったから」が41人（7.1%）回答。

バスの利用頻度



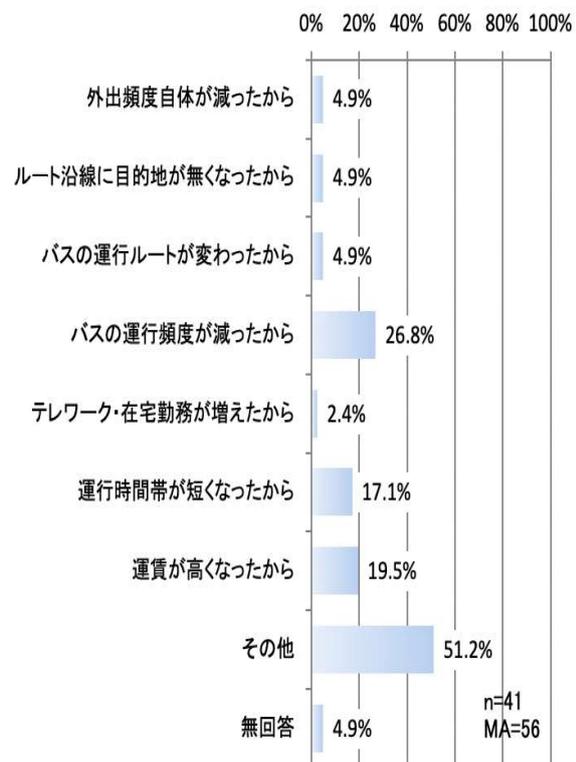
昨年度との比較



増加理由



減少理由

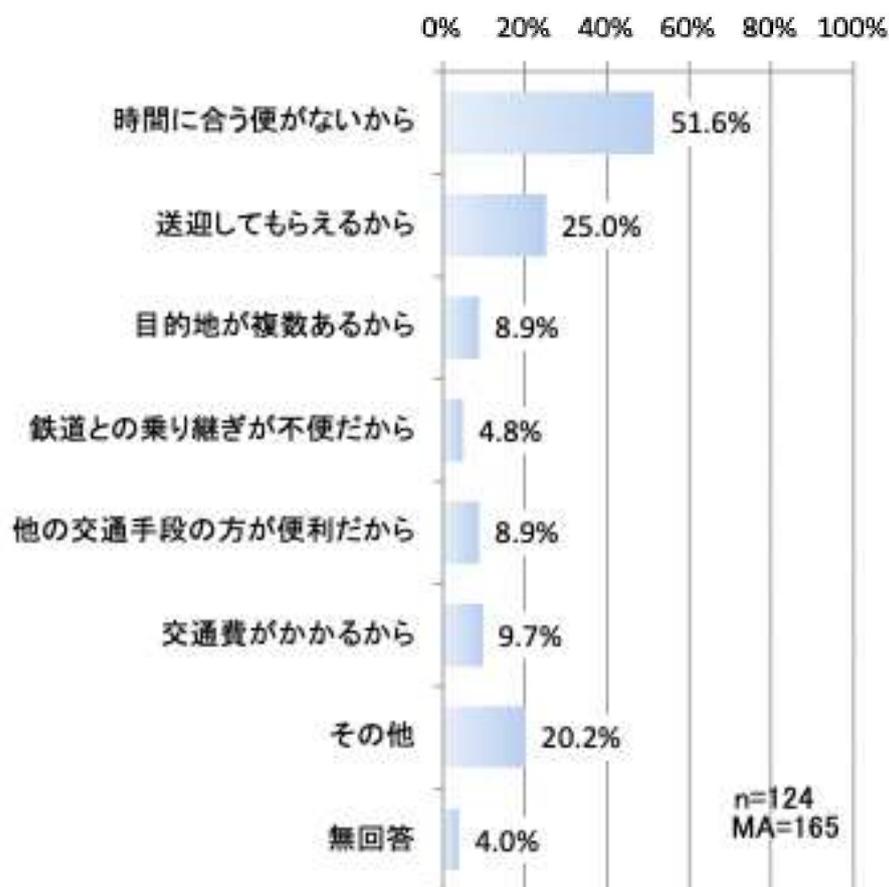
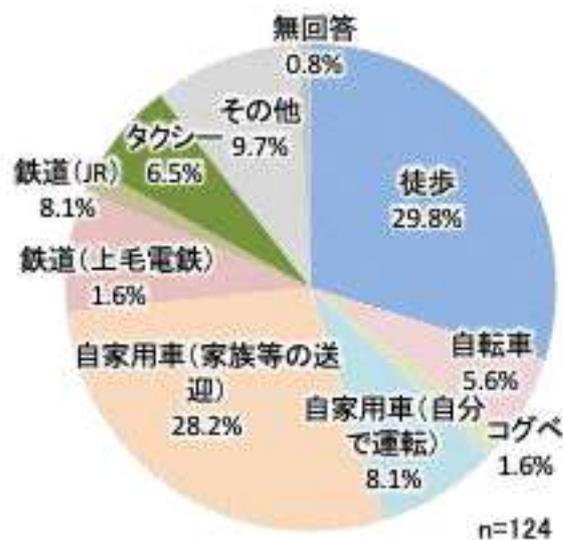
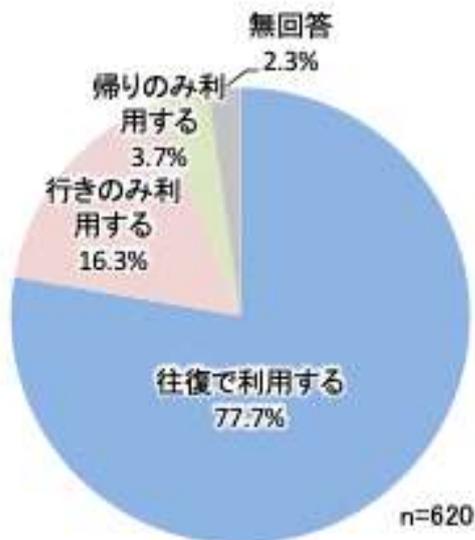


※R1→R5を比較し、利用者が増加している路線、横ばいの路線、減少している路線の3区分でクロス集計をし、因果関係を分析したが、明確な差は生じなかった。

⑥ 往復利用状況

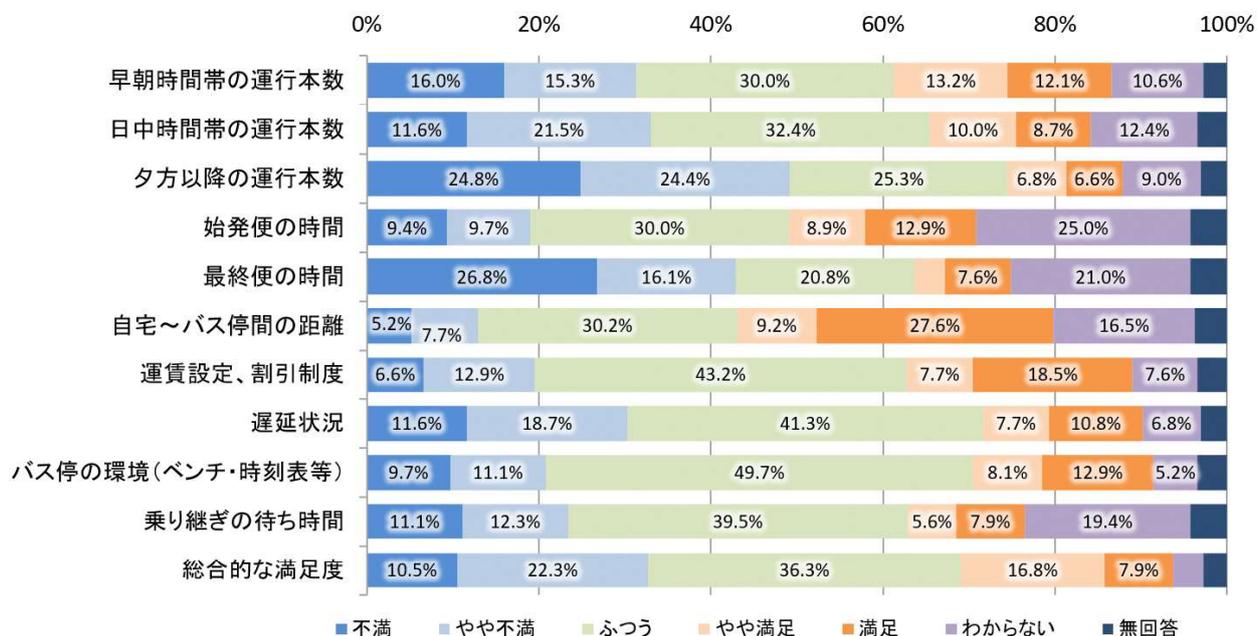
往復でバスを利用している方が77.7%である一方で、20.0%の方が行きのみ、もしくは帰りのみバスを利用。その場合の片方の移動手段は右図のとおり、送迎や他の手段で移動。

要因は、下図のとおり、時間に合う便がないことが主な理由であり、夜間の運行が求められていることが推測できる。



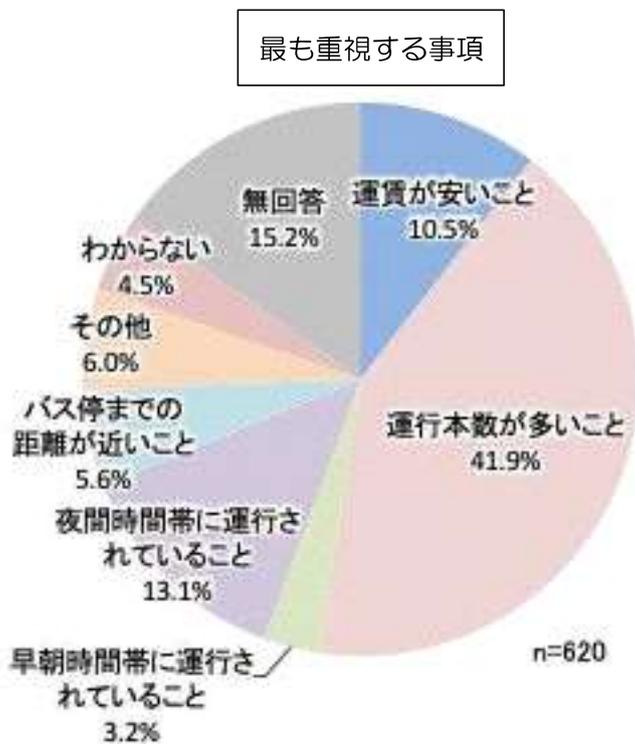
⑦ バスサービスの満足度

各項目で「ふつう」が最も多いが、始発便、バス停距離、運賃、バス停の環境以外は「満足」「やや満足」を上回っており、サービスレベルの改善が求められる。特に夕方時間帯以降の運行の満足度が低い。



⑧ バスサービスに求める事項

市民アンケート同様、バス利用に際して、運行本数が多いことを最も重視している。



8 地域交通総合シミュレータの分析イメージ

8-1-1 シミュレーションの概要

地域公共交通計画において、幹線交通として、路線バスの増便につながる再編を検討しています。地域交通総合シミュレータを活用して、例えば、前橋玉村線を増便した場合のシミュレーションを実施しました。

※シミュレータの概要

- ・2025年度のCOMmmONSプロジェクト「公共交通計画策定支援ツール開発プロジェクト」において、国土交通省（受託：富士通）が構築する「地域交通総合シミュレータ」です。
- ・COMmmONS：地域交通 DX 推進プロジェクト「COMmmONS（コモンズ：Code for Mobility Common Society）」は、サービス、データ、マネジメント、ビジネスプロセスの4つの柱でデジタル技術を活用した課題解決のベストプラクティス創出と標準化を一体的に推進し、その横展開を図ることで、社会の共通財産となる技術的アセットを生み出す新たな取組です。



8-1-2 シミュレーションの結果

前橋玉村線の一部系統を増便した場合のシミュレーション結果の概要は以下となります。詳細なシミュレーション結果は、次ページ以降に示します。

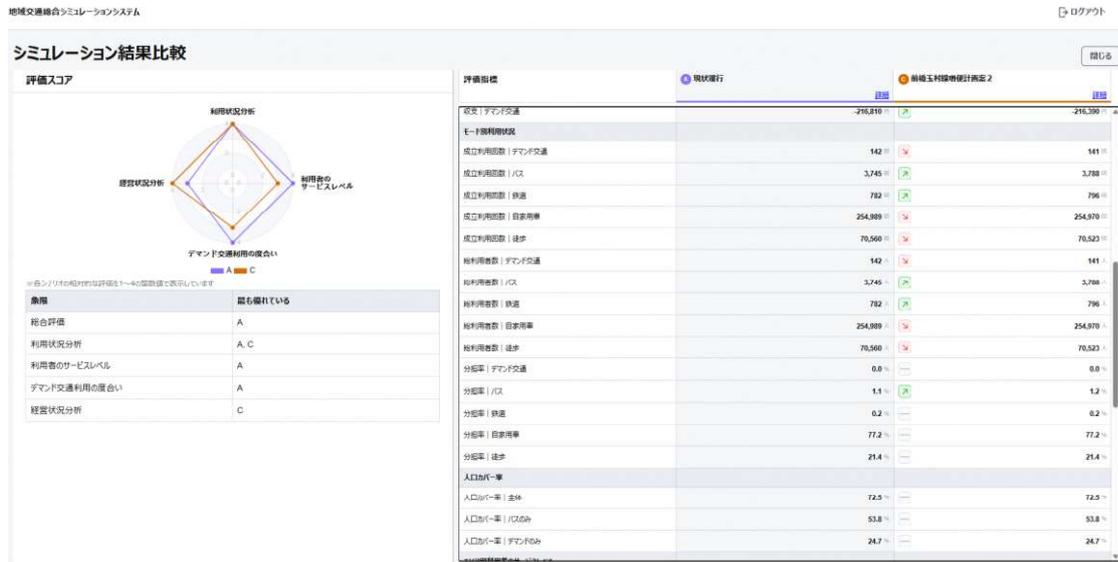
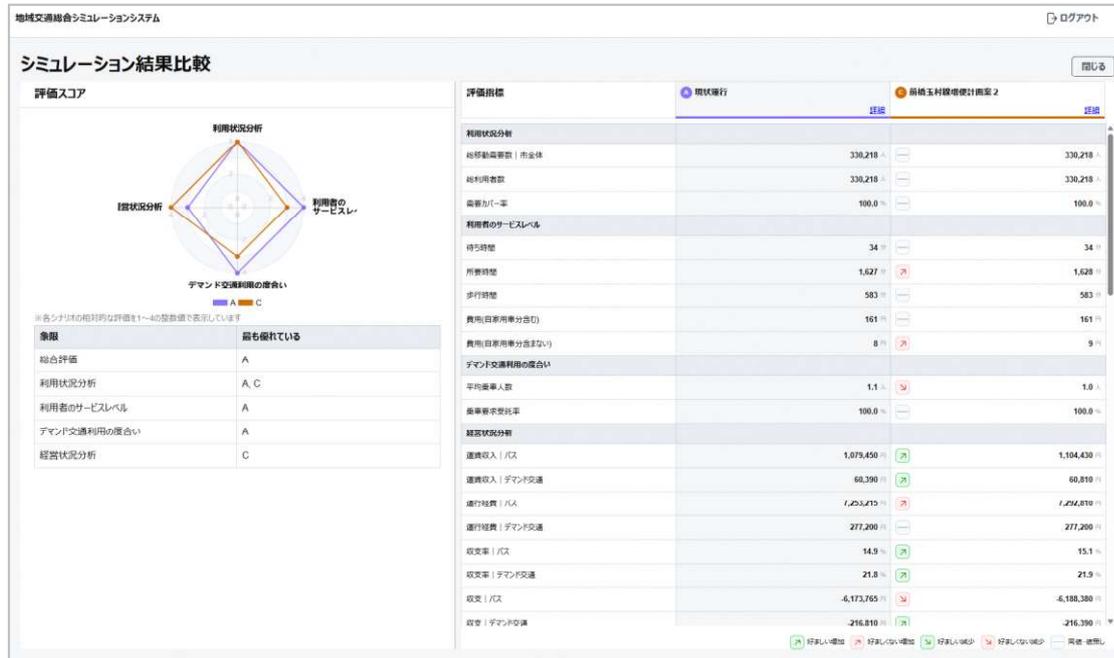
- 前橋玉村線の系統J（前橋公園→前橋駅→けやきウォーク南→下川団地）と系統V（下川団地→けやきウォーク南→前橋駅→前橋公園）についてみると、現状と比較して運行経費は増加するものの、利用者数が2.1倍に増加し、収支率は55.0%から60.6%に向上している。
- 特に、7-9時台の増便4便が利用者増97人のおおよそ2/3を占めており、全体的な利用者の増加に貢献している。
- 利用者数の増加の4割程度は、自家用車利用者と徒歩移動者がバス利用に切り替えたもので、バスの交通分担率が1.1%→1.2%に向上している。
- 一方で、JとV以外の他の系統を合わせて見ると、前橋玉村線_Aなど利用者数が減少している系統もあり、系統間での利用者の流動が発生している。前橋玉村線全体では、利用者数が22%増加している。

■再編内容

- ・前橋玉村線の系統 J と系統 V について増便。(下記黄色部分)

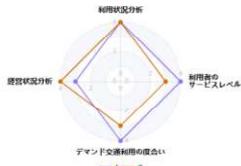
route_id	service_id	trip_id	trip_headsign	direction_id	shape_id
前橋玉村線_V	平日	平日_07 時 25 分_系統 170	前橋公園 (けやきウォーク南・前橋駅 経由)	1	170
前橋玉村線_J	平日	平日_08 時 22 分_系統 169	下川回地 (前橋駅・けやきウォーク南 経由)	0	169
前橋玉村線_V	平日	平日_07 時 55 分_系統 170	前橋公園 (けやきウォーク南・前橋駅 経由)	1	170
前橋玉村線_V	平日	平日_08 時 30 分_系統 170	前橋公園 (けやきウォーク南・前橋駅 経由)	1	170
前橋玉村線_V	平日	平日_10 時 06 分_系統 170	前橋公園 (けやきウォーク南・前橋駅 経由)	1	170
前橋玉村線_V	平日	平日_10 時 36 分_系統 170	前橋公園 (けやきウォーク南・前橋駅 経由)	1	170
前橋玉村線_V	平日	平日_10 時 51 分_系統 170	前橋公園 (けやきウォーク南・前橋駅 経由)	1	170
前橋玉村線_J	平日	平日_08 時 55 分_系統 169	下川回地 (前橋駅・けやきウォーク南 経由)	0	169
前橋玉村線_J	平日	平日_09 時 35 分_系統 169	下川回地 (前橋駅・けやきウォーク南 経由)	0	169
前橋玉村線_J	平日	平日_11 時 04 分_系統 169	下川回地 (前橋駅・けやきウォーク南 経由)	0	169
前橋玉村線_V	平日	平日_11 時 20 分_系統 170	前橋公園 (けやきウォーク南・前橋駅 経由)	1	170
前橋玉村線_V	平日	平日_11 時 46 分_系統 170	前橋公園 (けやきウォーク南・前橋駅 経由)	1	170
前橋玉村線_J	平日	平日_11 時 34 分_系統 169	下川回地 (前橋駅・けやきウォーク南 経由)	0	169
前橋玉村線_J	平日	平日_12 時 29 分_系統 169	下川回地 (前橋駅・けやきウォーク南 経由)	0	169
前橋玉村線_J	平日	平日_12 時 45 分_系統 169	下川回地 (前橋駅・けやきウォーク南 経由)	0	169
前橋玉村線_J	平日	平日_13 時 04 分_系統 169	下川回地 (前橋駅・けやきウォーク南 経由)	0	169
前橋玉村線_V	平日	平日_12 時 20 分_系統 170	前橋公園 (けやきウォーク南・前橋駅 経由)	1	170
前橋玉村線_V	平日	平日_13 時 21 分_系統 170	前橋公園 (けやきウォーク南・前橋駅 経由)	1	170
前橋玉村線_J	平日	平日_13 時 25 分_系統 169	下川回地 (前橋駅・けやきウォーク南 経由)	0	169
前橋玉村線_J	平日	平日_13 時 44 分_系統 169	下川回地 (前橋駅・けやきウォーク南 経由)	0	169
前橋玉村線_V	平日	平日_13 時 51 分_系統 170	前橋公園 (けやきウォーク南・前橋駅 経由)	1	170
前橋玉村線_J	平日	平日_14 時 14 分_系統 169	下川回地 (前橋駅・けやきウォーク南 経由)	0	169
前橋玉村線_J	平日	平日_15 時 00 分_系統 169	下川回地 (前橋駅・けやきウォーク南 経由)	0	169
前橋玉村線_J	平日	平日_15 時 39 分_系統 169	下川回地 (前橋駅・けやきウォーク南 経由)	0	169
前橋玉村線_V	平日	平日_15 時 45 分_系統 170	前橋公園 (けやきウォーク南・前橋駅 経由)	1	170
前橋玉村線_V	平日	平日_16 時 45 分_系統 170	前橋公園 (けやきウォーク南・前橋駅 経由)	1	170
前橋玉村線_J	平日	平日_16 時 45 分_系統 169	下川回地 (前橋駅・けやきウォーク南 経由)	0	169
前橋玉村線_J	平日	平日_17 時 55 分_系統 169	下川回地 (前橋駅・けやきウォーク南 経由)	0	169
前橋玉村線_V	平日	平日_17 時 45 分_系統 170	前橋公園 (けやきウォーク南・前橋駅 経由)	1	170
前橋玉村線_V	平日	平日_18 時 50 分_系統 170	前橋公園 (けやきウォーク南・前橋駅 経由)	1	170
前橋玉村線_J	平日	平日_18 時 35 分_系統 169	下川回地 (前橋駅・けやきウォーク南 経由)	0	169
前橋玉村線_J	平日	平日_19 時 34 分_系統 169	下川回地 (前橋駅・けやきウォーク南 経由)	0	169

■シミュレーション結果の比較画面



シミュレーション結果比較

評価スコア



※各シミュレーションの各評価項目は1～40の段階値で表されています

指標	最も優れている
総合評価	A
利用状況分析	A, C
利用者のサービスレベル	A
デマンド交通利用の度合い	A
経営状況分析	C

評価指標

現状運行

評価

評価

評価指標	現状運行	評価	評価
エリア別経路別サービスレベル			
待ち時間 立地適正化計画区域	37	↓	36
所要時間 立地適正化計画区域	1,500	↓	1,507
歩行時間 立地適正化計画区域	479	↓	479
費用自家乗車分(含) 立地適正化計画区域	153	↓	152
費用自家乗車分(含まず) 立地適正化計画区域	9	↓	9
待ち時間 市域化区域(立地適正化計画区域外)	34	↓	34
所要時間 市域化区域(立地適正化計画区域外)	1,490	↓	1,489
歩行時間 市域化区域(立地適正化計画区域外)	456	↓	456
費用自家乗車分(含) 市域化区域(立地適正化計画区域外)	153	↓	152
費用自家乗車分(含まず) 市域化区域(立地適正化計画区域外)	8	↓	8
待ち時間 市域化調整区域	20	↓	47
所要時間 市域化調整区域	1,383	↓	1,380
歩行時間 市域化調整区域	473	↓	474
費用自家乗車分(含) 市域化調整区域	129	↓	128
費用自家乗車分(含まず) 市域化調整区域	19	↓	9
待ち時間 区域外	-	↓	-
所要時間 区域外	-	↓	-
歩行時間 区域外	-	↓	-
費用自家乗車分(含) 区域外	-	↓	-
費用自家乗車分(含まず) 区域外	-	↓	-

評価指標 経営状況分析において

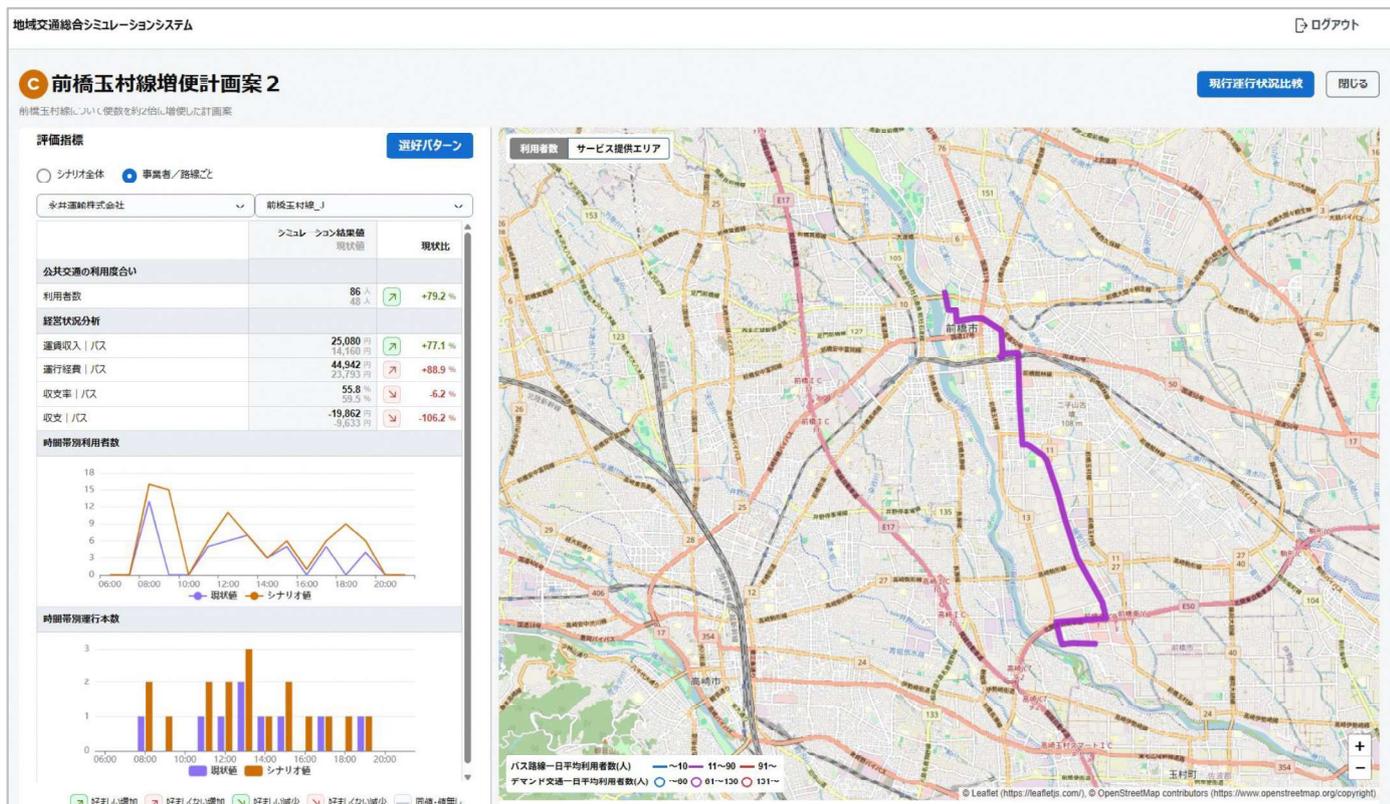
- バス利用者数が増えたので運賃収入は増えている（好転）。
- 便数が増えたのでバス運行経費は増えている（悪化）。
- バス収支率は好転している。経費は増えたが効果は大。

モード別利用状況			
成立利用回数 デマンド交通	142	↓	141
成立利用回数 バス	3,745	↑	3,788
成立利用回数 鉄道	782	↑	796
成立利用回数 自家用車	254,989	↓	254,970
成立利用回数 徒歩	70,560	↓	70,523
総利用者数 デマンド交通	142 人	↓	141 人
総利用者数 バス	3,745 人	↑	3,788 人
総利用者数 鉄道	782 人	↑	796 人
総利用者数 自家用車	254,989 人	↓	254,970 人
総利用者数 徒歩	70,560 人	↓	70,523 人
分担率 デマンド交通	0.0 %	—	0.0 %
分担率 バス	1.1 %	↑	1.2 %
分担率 鉄道	0.2 %	—	0.2 %
分担率 自家用車	77.2 %	—	77.2 %
分担率 徒歩	21.4 %	—	21.4 %

モード別利用状況において

- 全体の分担率についてはバスの分担率が向上している（1.1%→1.2%）。
- バスの総利用者数は増加し、自家用車、徒歩の総利用者数は減少している。

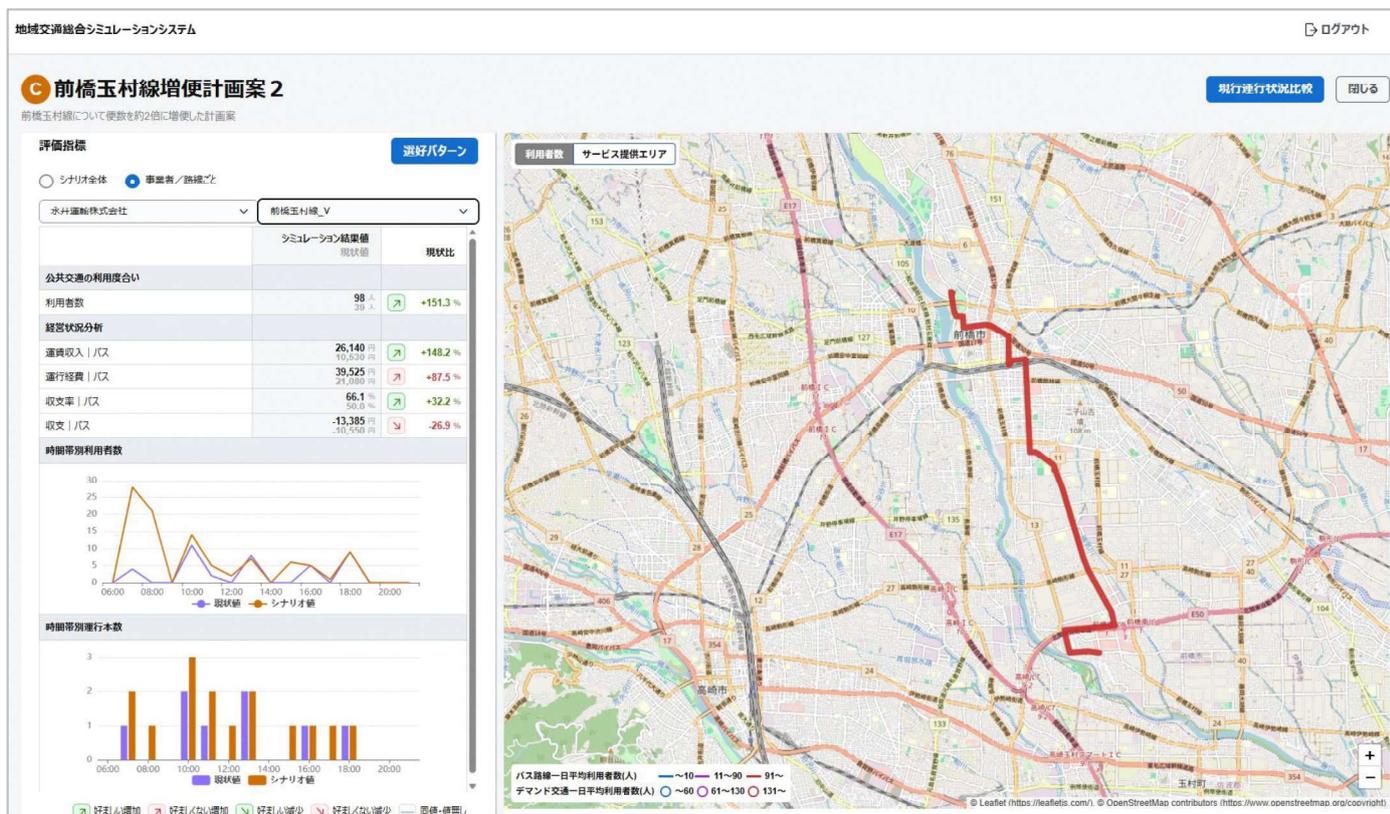
■前橋玉村線_Jのシミュレーション結果詳細画面



前橋玉村線_J (下り) について

- 利用者数 現状 48人⇒86人
- 収入は+77.1%
- 収支率は-6.2% 小さく悪化

■前橋玉村線_Vのシミュレーション結果詳細画面



前橋玉村線_V (上り) について

- 利用者数 現状 39人→98人
- 収入は+148.2%
- 収支率は+32.2% 大きく改善 効果は大きい

■他の系統も含めた増便前後の比較

	現状					前橋玉村線 増便計画案					現状と施策の差		
	利用 者数	運賃 収入	運行 経費	収支率 %	収支	利用 者数	運賃 収入	運行 経費	収支率 %	収支	利用 者数	収支	収支率 %
前橋玉村線_A	100	24,340	36,963	65.8	-12,623	90	21,350	36,963	57.8	-15,613	-10	-2,990	-8
前橋玉村線_B	0	0	20,816	0	-20,816	0	0	20,816	0	-20,816	0	0	0
前橋玉村線_E	1	180	2,056	8.8	-1,876	1	180	2,056	8.8	-1,876	0	0	0
前橋玉村線_F	3	600	1,521	39.5	-921	3	600	1,521	39.5	-921	0	0	0
前橋玉村線_G	5	1,000	1,857	53.8	-857	6	1,180	1,857	63.5	-677	1	180	9.7
前橋玉村線_J	48	14,160	23,793	59.5	-9,633	86	25,080	44,942	55.8	-19,862	38	-10,229	-3.7
前橋玉村線_K	8	1,950	4,104	47.5	-2,154	4	940	4,104	22.9	-3,164	-4	-1,010	-24.6
前橋玉村線_O	55	14,270	33,946	42	-19,676	52	13,160	33,946	38.8	-20,786	-3	-1,110	-3.2
前橋玉村線_P	0	0	20,788	0	-20,788	0	0	20,788	0	-20,788	0	0	0
前橋玉村線_Q	18	4,900	2,714	180.6	2,186	11	2,730	2,714	101	16	-7	-2,170	-80
前橋玉村線_R	17	4,700	2,039	230.5	2,661	17	4,700	2,039	230.5	2,661	0	0	0
前橋玉村線_S	3	600	3,205	18.7	-2,605	4	800	3,205	25	-2,405	1	200	6.3
前橋玉村線_V	39	10,530	21,080	50	-10,550	98	26,140	39,525	66.1	-13,385	59	-2,835	16.1
前橋玉村線_W	29	7,500	9,800	76.5	-2,300	26	6,570	9,800	67	-3,230	-3	-930	-9.5
前橋玉村線_JV 小計	87	24690	44873	55.0	-20,183	184	51220	84467	60.6	-33,247	97	-13,064	5.6
前橋玉村線 合計	326	84,730	184682	45.9	-99,952	398	103430	224276	46.1	-120,846	72	-20,894	0.2

前橋玉村線において

- 現状と前橋玉村線増便計画案の前橋玉村線_JとVについて、運行経費は増加するものの、それ以上に利用者数が増加して、収支率は55.0%から60.6%に向上している。
- 他の系統への影響もあるが、前橋玉村線全体で見ても、収支率は45.9%から46.1%に向上している。
- ただし、収支としてはマイナスが拡大しており、計画実行については検討が必要となる。

