

群馬県地域公共交通計画にかかる拠点設定について

■群馬県から示されている市内拠点候補

| | 拠点候補 | 種別 | 集中量 | 観光 | 鉄道駅乗降者数 | 前橋市立地適正化計画 |
|----|--------------|------|-----|----|---------|------------|
| 1 | 前橋駅周辺 | 中枢拠点 | ○ | ○ | ○ | ○都市機能 |
| 7 | 新前橋駅周辺 | 主要拠点 | ○ | | ○ | ○都市機能 |
| 8 | 大胡駅周辺 | 地域拠点 | ○ | | | ○都市機能 |
| 14 | 南部拠点地区 | 地域拠点 | ○ | | | ○都市機能 |
| 25 | 産業道路沿い | 地域拠点 | ○ | | | ○都市機能 |
| 26 | 前橋大島駅周辺 | 地域拠点 | ○ | | | ○都市機能 |
| 27 | 駒形駅、ガーデン前橋付近 | 地域拠点 | ○ | | | ○都市機能 |
| 60 | 前橋赤十字病院 | 地域拠点 | ○ | | | |
| 61 | 老年病研究所附属病院 | 地域拠点 | ○ | | | |
| 62 | るなばあく付近 | 地域拠点 | ○ | ○ | | |
| 63 | 中心市街地 | 地域拠点 | ○ | | | |
| 64 | 桂萱周辺 | 地域拠点 | ○ | | | |
| 65 | 群大附属病院付近 | 地域拠点 | ○ | | | |
| 86 | 赤城山山頂 | 地域拠点 | | ○ | | |
| 87 | 前橋パワーモール | 地域拠点 | | ○ | | |
| 88 | 前橋駅 | 地域拠点 | | ○ | | |
| 91 | 敷島公園 | 地域拠点 | | ○ | | |
| 95 | 駒形駅 | 地域拠点 | | | ○ | |

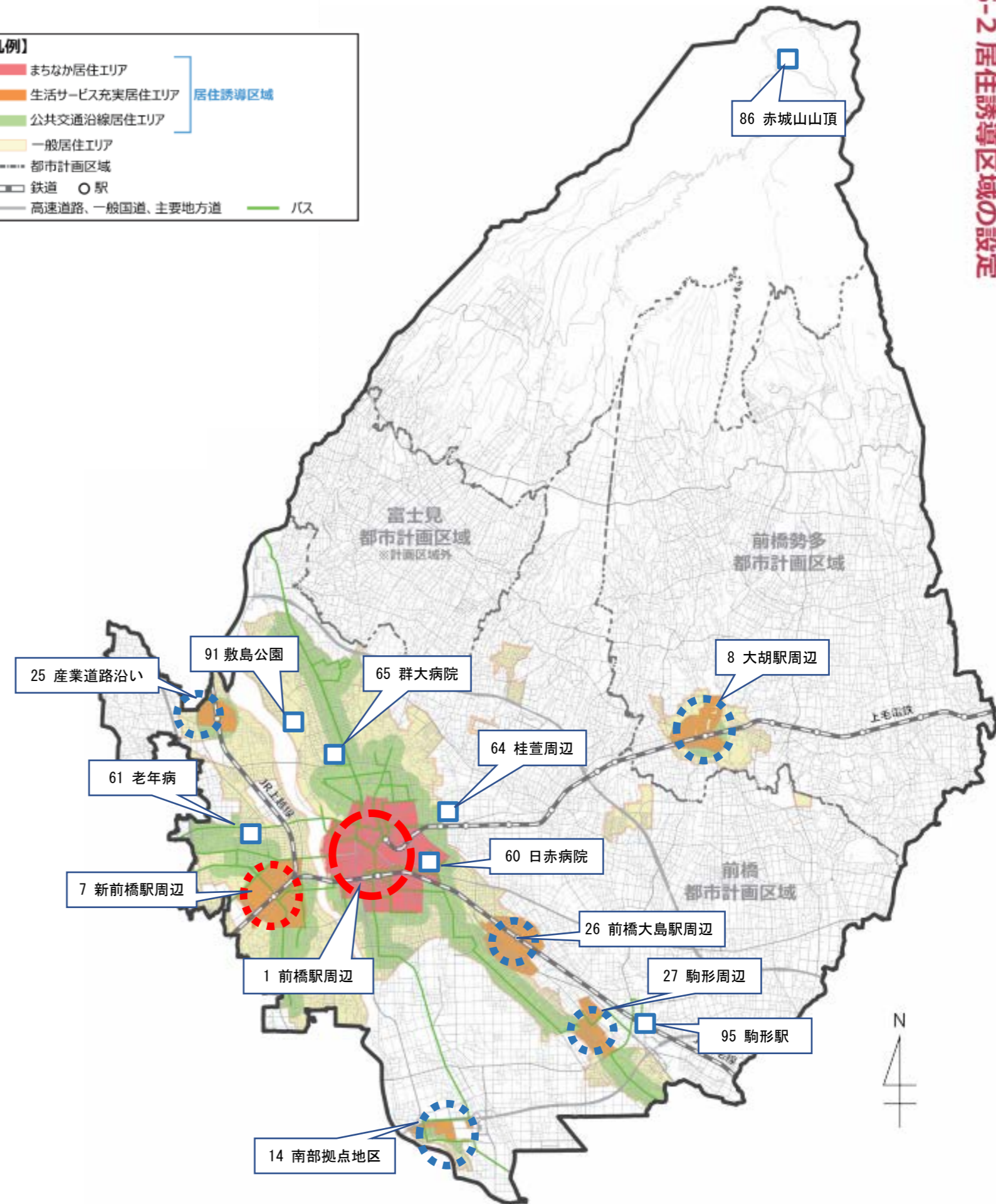
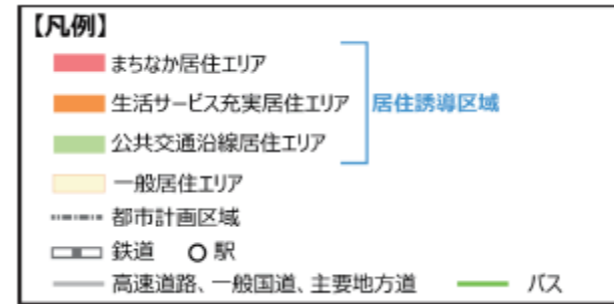
※駒形駅以外の JR 鉄道駅は集中量、観光区分で拠点候補となっている。

■拠点の考え方（群馬県資料より）

| | |
|------|--|
| 中枢拠点 | <ul style="list-style-type: none"> 人の移動や人口の集中量が非常に多い主要拠点が近接して集まっている地区 県外との広域連携拠点として重要な役割を担っている都市計画マスタープランにおいて高ランクの拠点（中枢地区）として位置付けられている地区 |
| 主要拠点 | <ul style="list-style-type: none"> 人の移動や人口の集中量が非常に多く、商業、業務、教育、文化、医療、行政、産業、観光等の広域的なまちの機能が複数集積している地区 |
| 地域拠点 | <ul style="list-style-type: none"> 商業、業務、観光等の特定のまちの機能が多数集積している地区 |

■幹線の設定（群馬県資料より）→ 拠点の設定後、幹線の設定検討を行う

| 区分 | 幹線の特徴 | 具体例 |
|------|---|--------------------|
| 基幹幹線 | <ul style="list-style-type: none"> 広域圏相互間を連絡し、県の基幹交通軸となる公共交通路線 周辺広域圏と県央広域圏との間を、一定の信頼性をもち高いサービス水準で結ぶ公共交通路線 | 幹線鉄道路線 |
| 主要幹線 | <ul style="list-style-type: none"> 主要拠点間を連絡する広域圏内の幹線となる公共交通路線 広域圏内の需要を集約し、一定水準の移動サービスを確保すべき路線 自治体中心部や著名な観光地を結び、県民生活や来訪者の広域的な交流を中心的に支える路線 | 地域鉄道路線 広域幹線バス路線 |
| 補助幹線 | <ul style="list-style-type: none"> 主要幹線を補完し、主要拠点と地域拠点を連絡する公共交通路線 主要幹線には満たないが、県民生活を支える上で重要な公共交通路線 交通結節点への連絡路線 | 主要バス路線 |



群馬県地域公共交通計画に係る意見照会表(R3年3月 群馬県交通政策課)

回答期限: 6月4日(金)

回答先: kout-suuka@pref.gunma.lg.jp

※メールが難しい場合: 027-223-9510(FAX)

| | | |
|-----|-----|-----|
| 回答者 | 団体名 | 前橋市 |
| | 職名 | |
| | 氏名 | |

「群馬県地域公共交通計画」は、特に自動車を自立的に利用できない人の生活や観光客等来訪者の移動に不可欠な公共交通ネットワーク・サービスを、限られた資源・予算内で、効果的・効率的に維持していく施策体系を検討し、地域が目指す将来像とともに、公共交通ネットワークの維持、確保に向けた取組の方向性を示す「公共交通のマスタープラン」として策定するものです。

本計画策定にあたり、貴台の御意見をお伺いできれば幸いです。(市町村の方については、大変お手数ですが、市町村地域公共交通会議等において地域の意見集約の上、本表に反映くださいますようお願いいたします。)

お忙しいところ恐縮ですが、令和3年6月4日(金)までに群馬県交通政策課まで本表(ファイル)を御提出ください。(御意見がない場合には、提出不要です)

1 公共交通ネットワークを構成する拠点の設定について

計画検討案でお示した拠点設定案は、まちづくり等計画上の拠点となっているエリアの中から、統計データに基準値を設け、人口や人の動きが大きい箇所を拠点候補地としています。そのため、まちづくり等の計画上に掲載されている拠点であっても、人の動きが少ないエリアについては、拠点から外れた案になっています。(ただし、基準値にかかわらず1市町村内に最低1箇所は拠点を設定する形をとっています。)

拠点の設定にあたり、個別に考慮すべきデータや地域特性等がありましたら、具体的な理由とともに拠点名を御教示ください。

回答

- ・「№60 日赤病院」が旧日赤となっているため、移転後の日赤病院について拠点として位置付け願いたい。また、旧日赤跡地については、OCRC構想において商業施設や夜間急病診療所、福祉作業所、集合住宅等が整備される予定であり、拠点候補として位置付けをお願いしたい。
- ・前橋市田口町内(上武道路沿い)に道の駅が計画期間中に開業となり、本市地域公共交通計画においてもパーク & バスライド施設として位置付ける予定であるため、拠点設定をお願いしたい。

2 主要幹線の位置付けについて

拠点を設定した後、拠点を交通ネットワークでつなぐために幹線を設定します。

公共交通サービスは、市場を通して供給されるものである一方、都市機能の誘導のためには、公共交通サービスが長期にわたって一定の水準を保つことが明確であることが必要です。

そこで、本計画における主要幹線については、「サービスの長期的な維持に努めることと、そのための需要の確保・拡大を図っていくこと」を明確にしたいと考えていますが、貴台の立場から御意見がありましたら、御記入ください。

回答

コンパクトなまちづくりを将来にわたって進めていく上で、拠点間を接続する路線については、安定的に長期にわたってサービス提供が必要と考えます。一方でほとんどの路線が赤字路線である中、確保維持改善事業費補助(幹線系統)が継続的に受けられるよう、既存国庫補助路線について、公共交通計画に位置付けをいただきたい。

3 幹線のサービス水準について

今回の計画で交通ネットワーク（幹線）を設定し、その後も運行継続に見合った利用者を確保・誘導するうえで、どの程度のサービス水準（運行水準）が妥当だと考えますか。運行や運行支援に要する費用を踏まえ、次のそれぞれについて、ア～エのうち、貴台の考えに最も近いものを御選択・御記入ください。

<①基幹幹線>

ア. 15分に1本程度 イ. 30分に1本程度 ウ. 45分に1本程度 エ. その他()

<②主要幹線>

ア. 30分に1本程度 イ. 45分に1本程度 ウ. 1時間に1本程度 エ. その他()

<③補助幹線>

ア. 1時間に1本程度 イ. 1時間30分に1本程度 ウ. 2時間に1本程度 エ. その他()

| 回答 | |
|---------------------|--|
| (エその他を選択した場合の具体的内容) | |
| ①基幹幹線 | |
| ②主要幹線 | |
| ③補助幹線 | |

4 公共交通サービスの取捨選択及び費用負担について

県では、今後持続可能な公共交通ネットワークを形成するために、「どのエリアに」「誰が」「何の目的(誰を対象に)で」「どんな公共交通を走らせる」のかを明確にし、「運行事業者」「沿線自治体」「公共交通利用者」のそれぞれの立場における費用負担や役割分担についても、計画に記載していく必要があると考えます。

公共交通ネットワーク維持のために、目的や費用負担等を本計画に記載していくことについて、貴台の立場から御意見がありましたら、御記入ください。

また、公共交通ネットワークの維持のために補助金以外に必要な支援や役割分担等 について、アイデア等がありましたら、併せて御記入ください。

| 回答 |
|--|
| 運行事業者はもとより、自治体についても新型コロナウイルスの影響で今後の税収は厳しい状況が想定されるため、数年先の費用負担について担保するのは厳しい部分があるが、国庫補助の適用要件ともなるため、記載は必要と考える。 |

5 中山間地域等の人口密度が低い地域における移動手段の確保について

限られた予算の中で持続可能な公共交通ネットワークを形成するため、県では、地域の特性や移動実態等を考慮の上、公共交通を手厚くする重点エリアとその他のエリアを設定する予定です。中山間地域や郊外部など人口密度が低い地域における移動手段の確保について、前項4の費用負担や役割分担等の観点も踏まえ、貴台の立場から御意見がありましたら、御記入ください。

| 回答 |
|---|
| 本市の郊外地区ではデマンド交通が導入されており、一部の地区では地域内交通として、地域住民による運営委員会が組織され、地域の移動手段確保に向け主体的に取り組んでいる。人口密度が低い地域においては、移動手段を地域住民が支えられるよう、住民の積極的な関わりを促す仕組みづくりが必要と考えます。 |

6 公共交通ネットワークを機能させる交通結節点について

(別紙)

公共交通は、公共交通機関間の乗換えや、他の交通手段との乗換えにより、効率的となります。特に、①鉄道とバス・タクシー、②バス同士の乗換え、③バスと乗合タクシー等との乗換の環境整備(ハード、ソフト両方)について、配慮すべき点があれば、具体的な理由とともに御記入ください。

| 回答 | |
|----|--|
| ① | 現状、必ずしも鉄道の発着時刻にあわせたバスのダイヤになっていないため、鉄道の発着にあわせたダイヤ調整が必要 |
| ② | 定時性の確保並びに乗継割引や定額制などの運賃施策が必要 |
| ③ | 令和元年度にバス停から自宅までのラストワンマイルについてタクシーを活用する実証実験を行ったが、バスの運行本数が一定程度ないと厳しく、また、乗換え待ち時間を考慮した結節ポイントの選定が必要と考える。 |

7 新型コロナウイルス感染症拡大による新しい公共交通のあり方について

新型コロナウイルス感染症拡大による移動需要の減少や、密集を避ける新しい生活様式の定着により、公共交通機関にも新たな取組が求められています。ニューノーマルに対応した公共交通のあり方や具体的取組等について、貴台の立場から御意見がありましたら、御記入ください。

| 回答 |
|--|
| <ul style="list-style-type: none">・ MaaS等により混雑状況の提供やキャッシュレス決済の導入、需要に応じた路線の見直しなど必要・ テレワークが継続されるとなると、通勤定期の在り方も見直しが必要であると考え。 |

8 地域公共交通計画に記載すべき項目、方策、取組や要望について

今回策定する地域公共交通計画において、関連して貴社・貴団体で取り組まれている方策などを含め、記載すべき取組や項目内容等がありましたら、御教示ください。
また、計画策定に関連して、何か要望等がありましたら、具体的な理由とともに御記入ください。

| 回答 |
|--|
| 本市(本県)は、1つの都市で複数事業者が運行しているという特徴があり(6社の運行は全国で1%)、国の基本方針にものっとり、事業者間での連携、独占禁止法特例法による共同経営の視点が必要と考える。 前橋市: 令和3年度共同経営計画策定予定、前橋駅~県庁前の等間隔運行による利便性向上 |