

# 競争から共創による交通再編の取り組み

前橋市交通政策課

2021.3.3  
公共交通シンポジウム2020

# 前橋市の概要

## 日本のほぼ中央に位置する中核市



前橋市マスコットキャラクター ころせん

人口 **336,284人**  
 世帯数 **145,179世帯**  
 面積 **311.59km<sup>2</sup>**  
 標高 **最低64m 最高1,823m**  
 関東平野の北端から赤城山



**物価が安い**

物価水準



**1** 位

小売物価統計調査（構造）/令和元年 総務省

**医療が充実**

医師の数      先進医療件数



**2** 位      **1** 位

市民10万人あたりの医師数/  
平成28年度 中核市行政水準

群馬大学病院の先進医療件数/  
前橋市調べ

**子育て世代に優しい**

子育てしながら  
働ける環境がある都市      待機児童



**2** 位      **0** 人

成長可能性都市ランキング2017/  
野村総合研究所

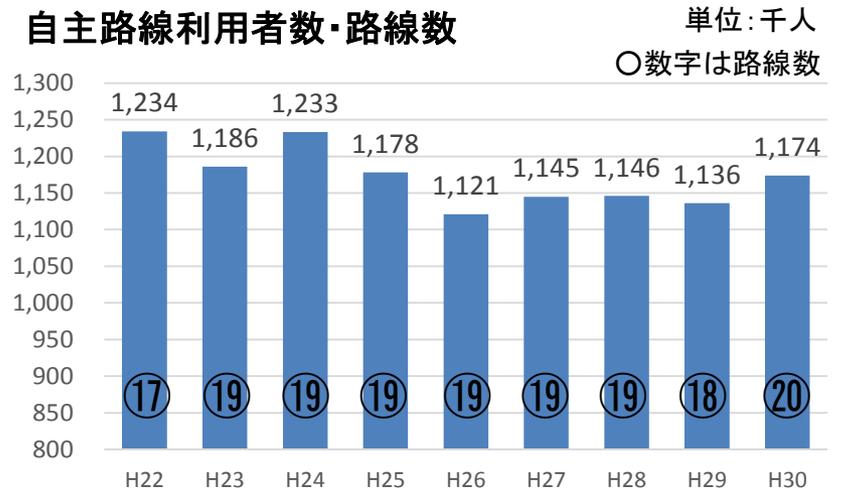
保育所等関連状況とりまとめ  
令和元年 厚生労働省

市民1人・1日あたり  
 路線バス利用者数      .....      中核市 **44** 位 / 48市 (2017現在)

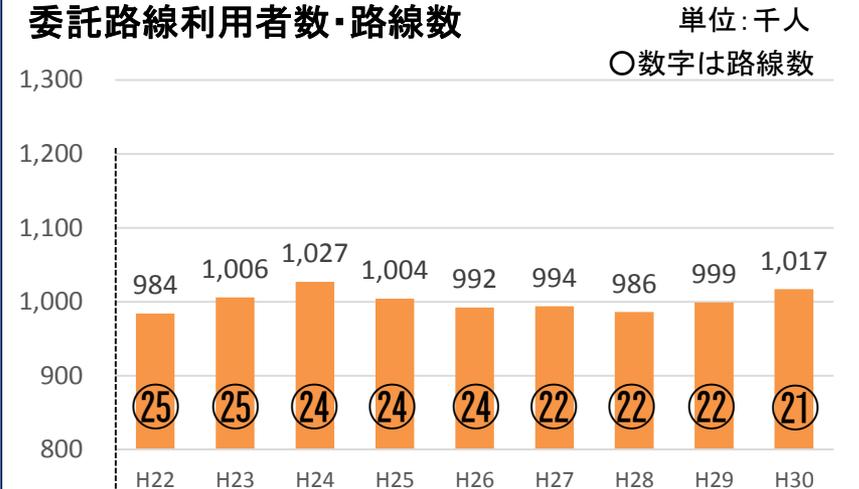
# 前橋市のバス交通の現状

自主路線、委託路線ともに年間100万人～120万人で推移（コロナ前までは微増）

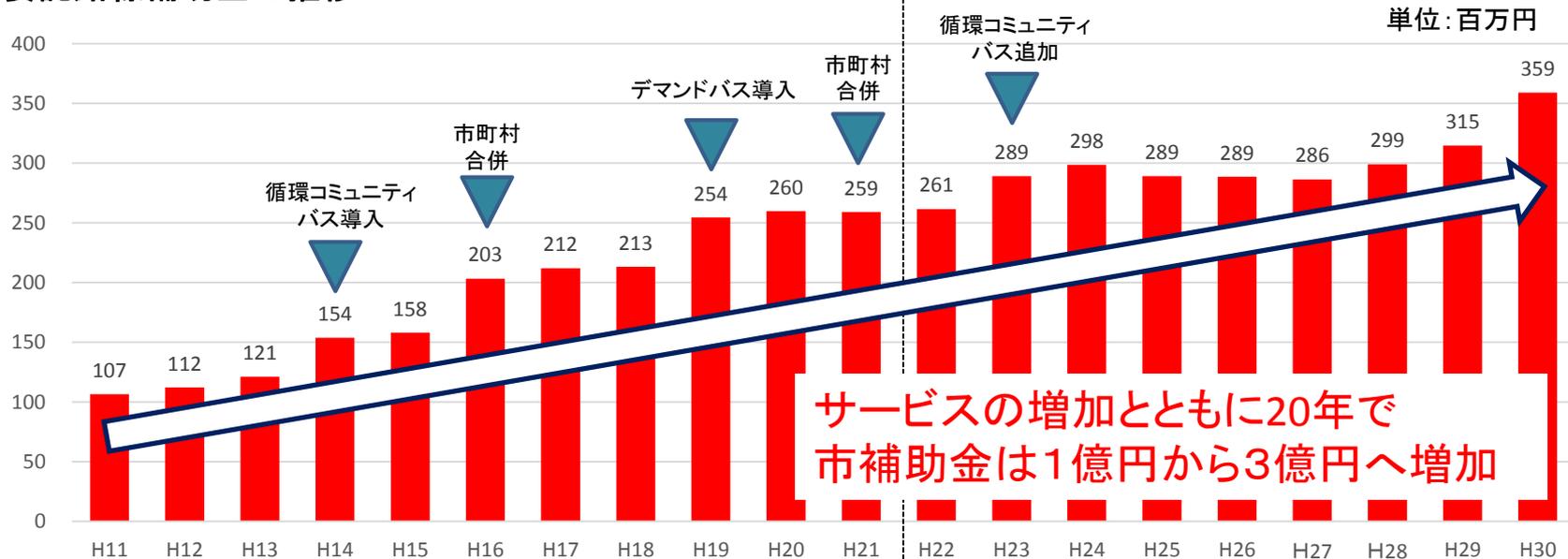
## 自主路線利用者数・路線数



## 委託路線利用者数・路線数



## 委託路線補助金の推移



# 前橋市のバス交通の現状

## 市内を運行するバス事業者

	自主路線	委託路線	合計
関越交通(株)	7	5	12
群馬中央バス(株)	4	1	5
日本中央バス(株)	3	6	9
永井運輸(株)	1	7	8
(株)群馬バス	4	0	4
上信電鉄(株)	1	0	1
<b>合 計</b>	<b>20</b>	<b>19</b>	<b>39</b>

※デマンドバス除く

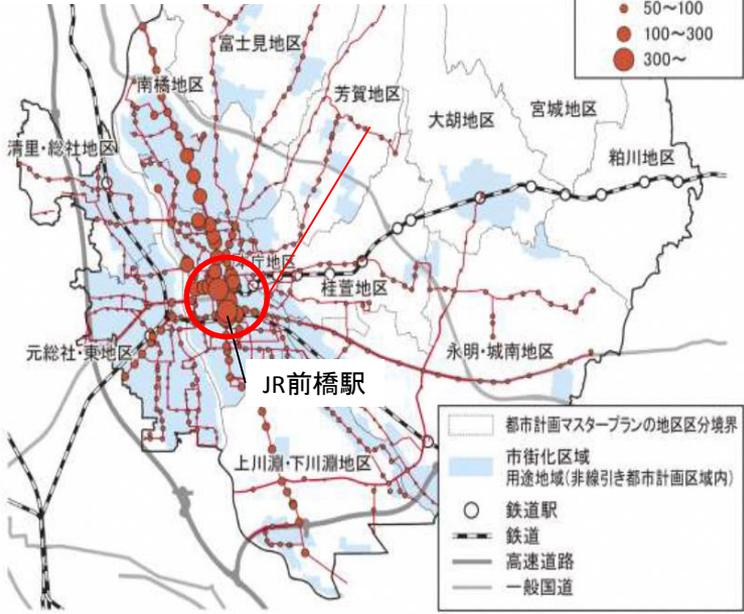
**6社が39路線を運行**



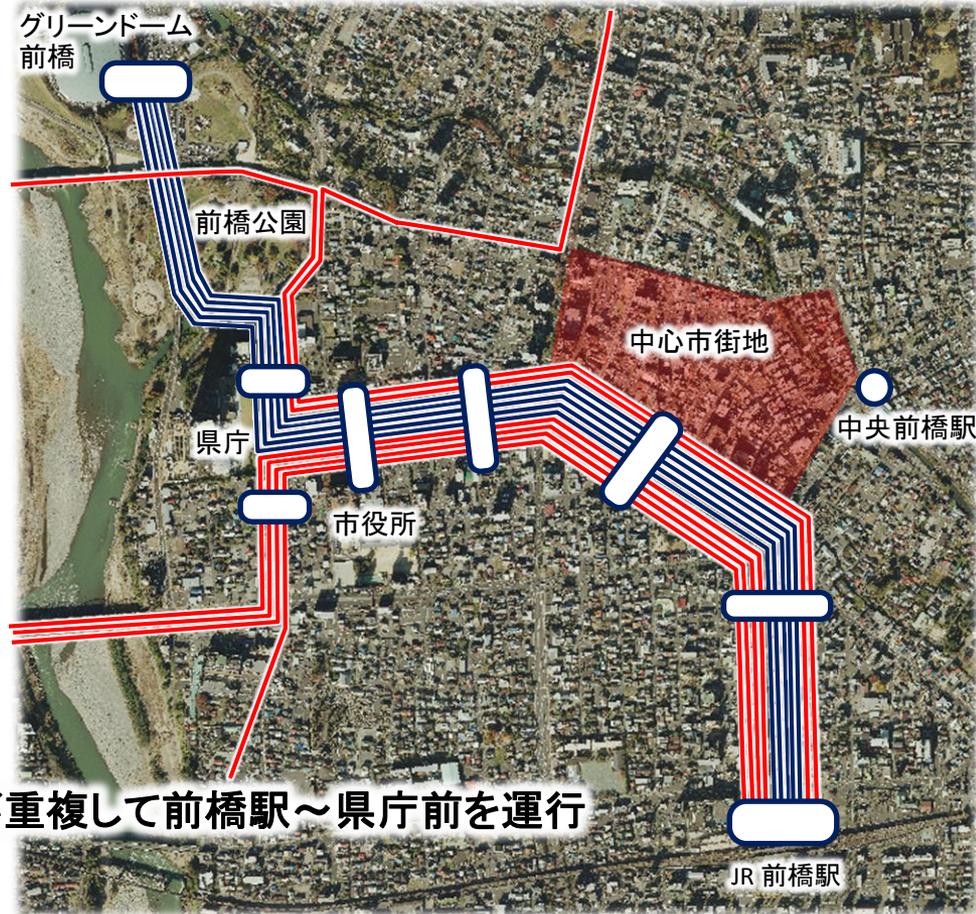
大規模災害時の柔軟な対応などメリットも考えられるが、わかりづらさや非効率な面も・・・

# 前橋市のバス交通の現状

中心部では各路線が重複して1日  
300本が運行



※バス停別運行本数は、上下、系統合計の一日運行本数



6社11路線が重複して前橋駅～県庁前を運行

## 10時台 前橋駅時刻表(県庁方面行き)

00分~05分	06分~10分	11分~15分	16分~20分	21分~25分	30分~35分	35分~40分	40分~45分	45分~50分	50分~55分	55分~60分
00イオン (群バス)		15 東大室 (日本中央)			30 土屋 (関越交通)	35 けやき (関越交通)		45 新玉 (永井運輸)	<b>4系統が同発</b>	
03広瀬・東善 (日本中央)		17 京目 (上信電鉄)		30 芝塚 (群馬中央)		45 京目 (上信電鉄)				
04金古大塚台 (関越交通)				30 榛東 (日本中央)		45 東大室 (日本中央)				
05西大室 (日本中央)						45 西大室 (日本中央)				

# 前橋市地域公共交通網形成計画

H30.3 策定



## ① 広域幹線の設定

### 1-1 幹線バス路線の明確化

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」に位置付け、都市の基軸となる幹線公共交通軸を形成する

## ② 地域内交通の導入

### 2-1 公共交通不便地域の解消 (地域内交通の導入)

公共交通不便地域の解消策として、地域主体の運行計画に基づく「地域内交通」を導入する

## ③ 都心幹線の設定

### 4-1 都心幹線の形成

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」を形成する

### 地域間交通の確保

広域幹線を補完する路線として、持続可能性の高い公共交通サービスを確保する

#### 凡例

重点施策として着実に形成していくネットワーク

- 広域幹線(バス)
- 都心幹線(バス)
- 地域内交通(想定)  
(主な公共交通不便地域)

その他のネットワーク形成のイメージ

- 鉄道
- 地域間交通(バス)
- 既存のデマンドバス
- - - パーク&ライド等
- 結節・乗換えポイント

都市計画による拠点等

- 市内拠点
- 市街化区域



# 再編実施に向けた取り組み

H31.4 第26回未来投資会議(前橋商工会議所会頭からの意見具申も)の議論を受け、

## R1.9月 前橋市・バス事業者6社経営者協議

- 独占禁止法適用除外の動きの共有
- 網形成計画に基づく交通再編を市がリーダーシップをとって進めていくことを各社で共通認識

※独占禁止法適用除外を受けた共同経営計画の策定も視野に



## R1.12 前橋市・バス事業者6社経営者 勉強会

- 福島大学 吉田准教授の講演後、意見交換  
前橋市、前橋商工会議所、バス事業者6社経営者



## R2.2～ 本町ラインダイヤ調整に向けたワーキング開始

- ・各バス事業者ダイヤ編成担当者
- ・前橋市交通政策課
- ・群馬県交通政策課
- ・有識者(福島大学 吉田准教授)



# 本町ライン等間隔運行化の概要 (ダイヤ調整)

**現状**  
**県庁方面**  
 (前橋駅時刻表)

	00分	5	10	15分	20	25	30分	35	40	45分	50	55
10	00 広瀬 00 イオン	04 金古	05 西大室	15 東大室	17 京目		30 榛東 30 芝塚 30 土屋	35 けやき		45 新玉 45 東大室 45 京目 45 西大室		
11		05 イオン	10 新玉	15 西大室		22 京目	25 芝塚	30 榛東 30 けやき	35 東大室	40 新玉		
12	00 京目	05 イオン	10 けやき 10 金古		20 新玉	25 芝塚	30 土屋 30 けやき			45 けやき 45 西大室 45 広瀬	47 京目	55 東大室
13		05 イオン	10 新玉 10 榛東			25 芝塚				45 京目		55 東大室

同発

最大20分

※土日は最大35分

**R3下半期予定**  
**県庁方面**  
 (前橋駅時刻表)

	00分	5	10	15分	20	25	30分	35	40	45分	50	55	
10	00 広瀬 00 イオン	04 金古	05 西大室	10 榛東	15 新玉	20 京目	25 芝塚	30 東大室 30 土屋	35 けやき		45 新玉 45 京目	50 西大室	55 広瀬
11	00 榛東	05 イオン		15 新玉	20 京目	25 芝塚	30 けやき	35 西大室	40 東大室	45 新玉			
12	00 京目	05 イオン	10 金古	15 けやき		25 芝塚	30 新玉 30 土屋	35 けやき	40 東大室	45 けやき	47 京目	50 広瀬	55 西大室
13	00 榛東	05 イオン		15 新玉			30 芝塚			45 新玉 45 京目			

15分に1本は必ず  
 運行する形に調整

15分間隔の間は  
 できる限り5分の  
 単位で調整

# 本町ライン等間隔運行化の概要

## 前橋駅各のりばの効率化



1番のりば 前橋公園行き  
5番のりば 県庁前経由高崎方面行き

等間隔運行化にあわせ、両のりばを近接させ利便性を向上

## 事業者間調整 <なぜダイヤ調整ができたか>

- ✓ H30.3に網形成計画を各バス事業者と一緒に策定し、パターン化の総論は共通認識ができていた
- ✓ パターン化の各論については、市が事務局となり、個別に調整を行った（再々々々々調整）  
※前橋の場合、事業者だけではなかなか難しかった
- ✓ 利用者の多い時間帯を避け、オフピークからスタートしたこと（できるところから実施）

## ○バスロケーションシステム（バスの遅れも分かる） GTFSデータの活用



## ○バス停をハイグレード化



## ○ICカードの導入

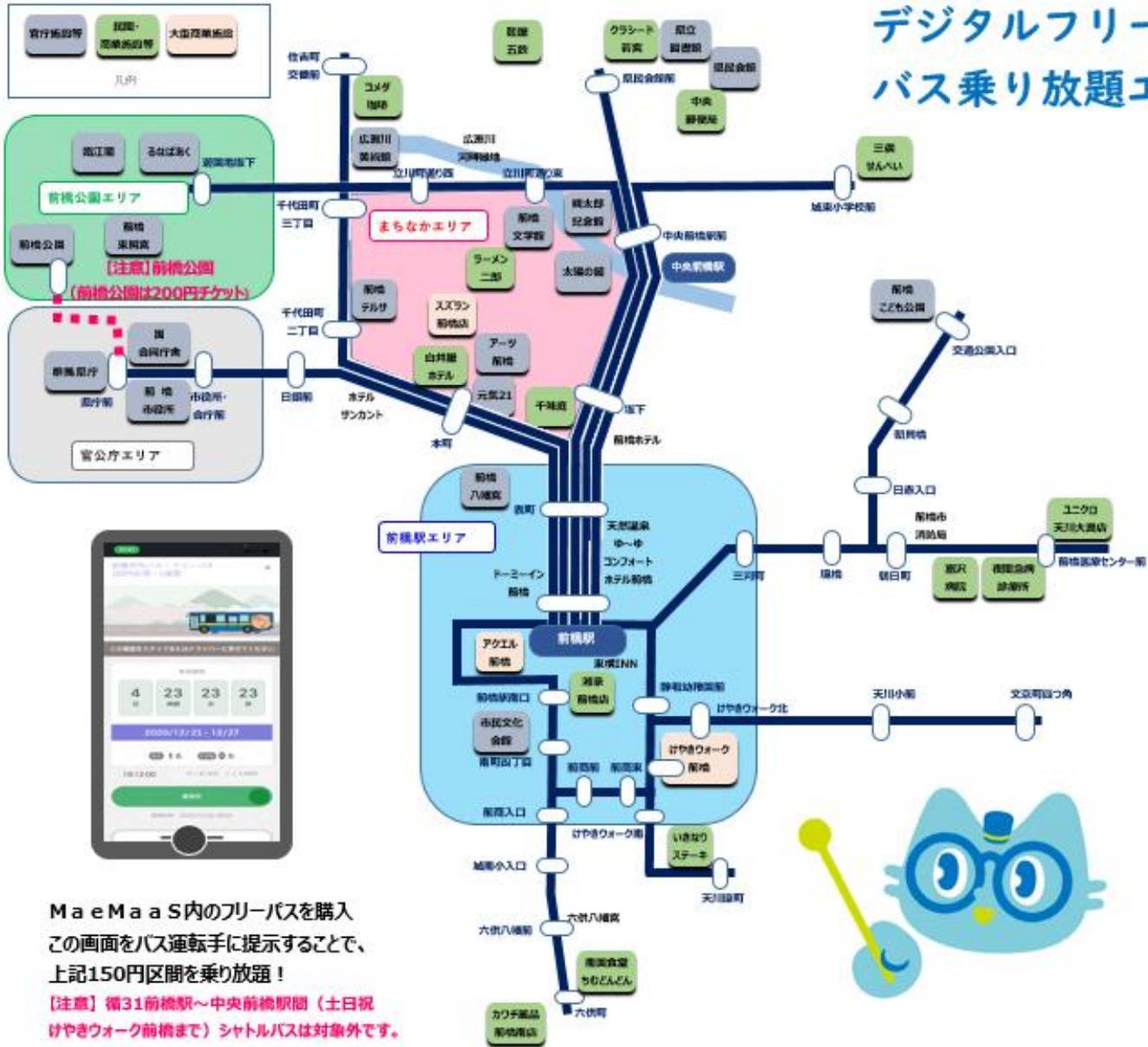






# 利便性向上策 (フリーパス+割引クーポン)

デジタルフリーパス (150円区間)  
バス乗り放題エリア  
Maemaas  
JUST MOVE FORWARD



Maemaas内のフリーパスを購入  
この画面をバス運転手に提示することで、  
上記150円区間を乗り放題！  
【注意】 箱31前橋駅～中央前橋駅間（土日祝  
げやまウォーク前橋まで）シャトルバスは対象外です。

# 自動運転技術の導入



## 目的

- ・ 運転手不足の補完
  - ・ 運行コストの低減
- ⇒ 地域移動手段の維持・充実

2018 全国初の営業路線での実証実験

2019 2台同時運行による遠隔監視

2020 5G活用、路側センサー、顔認証

JR前橋駅～上毛電鉄中央前橋駅間において、手動に切り替えることなく、自動走行が可能

(今後は駐車車両対策等が必要)



顔認証による決済  
マイナンバーカードと顔情報を  
紐づけ、乗客管理に活用

## CONCEPT

### スーパーシティ × スローシティ **スーパーでスローをデザインする**

“スーパーシティ”  
(デジタル最新技術や規制緩和による新しい仕組み)

#### “ない”生活

待たない、行かない、無駄がない  
ゆとりを生むサービス

#### “つながる”生活

自然、文化、人とつながる  
ゆとりを活かすサービス

#### “スローシティ”

(日々の暮らしにゆとりが生まれ、自分らしく生き生きと楽しむ生活)



前橋市スーパーシティ構想では、市民の皆さんの日常の困りごとや今までの社会の制約を、最新技術や新しい仕組みで解決、開放して、時間と心のゆとりを生み、そのゆとりで豊かな自然や歴史に触れ、食やアートや文化を楽しみ、それぞれの学びの可能性を広げて、多様な人々がつながり、それぞれが生き生きと楽しむ生活（スローシティ）の実現を目指します。

# アフターコロナの時代を見据えて（競争から共創）

## 平成19年 活性化再生法施行

- ・市町村を中心とした地域関係者の連携による取組みを国が総合的に支援

## 平成26年 // 法改正

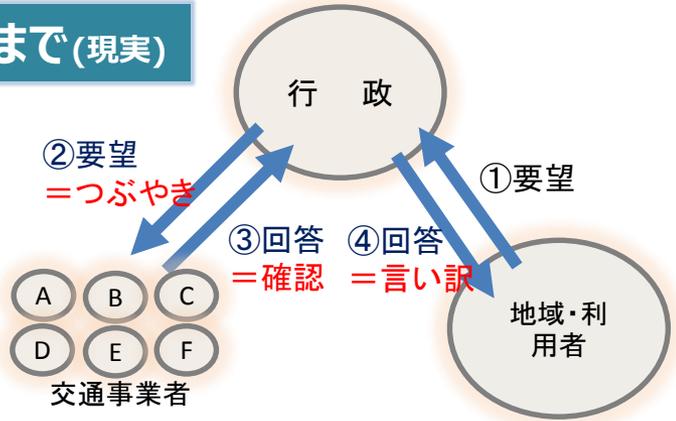
- ・市町村が主体となって
- ・まちづくりなど関連施策と連携
- ・面的な交通ネットワークを再構築

## 令和2年 // 法改正

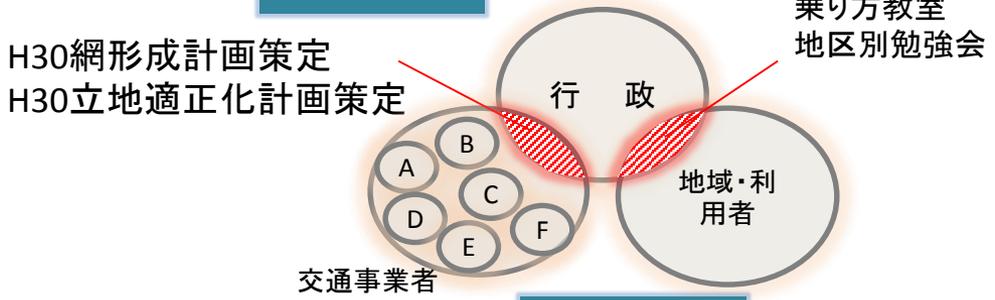
- ・利便増進事業  
(等間隔運行・情報案内・・・)

**独禁法適用除外  
(共同経営が可能に)**

### これまで(現実)



### 現状

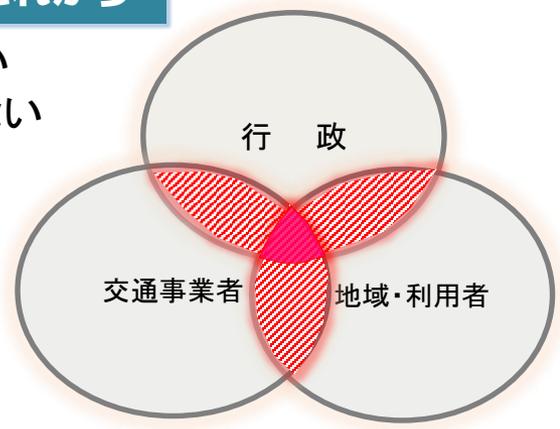


### これから

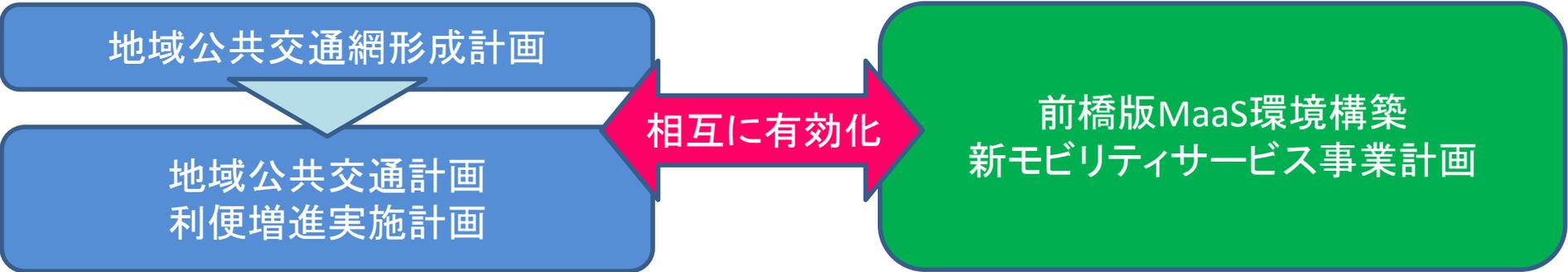
計画は作ったが・・・

- ・事業者調整がなかなか進まない
- ・現場は移動者目線になっていない  
(わかりづらい路線網、案内)

**共同経営という「手法」を使って、1つのサービスとして利便性を上げる。**



- ・バス事業者だけで6社が存在する前橋市ではMaaSの考え方が重要
  - ・コロナ禍において需要が減少する中、路線の充実は困難
- ➡ 既存路線を束ね、使いやすい形に再編を行い利便性増進



- ・幹線軸の設定
- ・公共交通利用環境の整備
- ・移動手段の効率化・高度化
- ・交通資源の総動員

- ・デジタル化、オープンデータ活用
- ・サービスの一元化
- ・新規決済サービス等の提供
- ・他産業連携

## 共同経営計画

各事業者が協調し、利便性の高い交通ネットワークの実現を図るため  
共同経営計画の策定を検討