

議事（１）バス路線再編に向けた取り組みについて

【資料 1】 活性化再生法改正に伴う対応

1. 活性化再生法改正に伴う対応

【背景】

令和2年度「持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律案」が成立。

1. 前橋市地域公共交通網形成計画から前橋市地域公共交通計画への修正

【方向性】 H30.3月策定の網形成計画個別施策の現状に応じた追加修正、定量目標の見直し

修正案：検討状況を踏まえた都心幹線時刻設定、区間の具体化等

追加施策案：ICTを活用した地域交通網の有効化（例自動運転、MaaS、AI配車等）

定量目標の変更：標準指標として「住民等の公共交通の利用者数」「公共交通の収支率」

「公共交通への公的資金投入額」の設定を行う。

2. 共同経営計画の策定

市内中心部の高頻度かつパターンダイヤ化された都心幹線の設定に関し、

独占禁止法の適用除外を活用した共同経営計画を策定し、持続的なサービスの提供を図る。

1. 活性化再生法改正に伴う対応

地域が自らデザインする地域の交通 【地域公共交通活性化再生法・道路運送法】

○地方公共団体による「**地域公共交通計画**」(マスタープラン)の作成

- ・地方公共団体による**地域公共交通計画(マスタープラン)**の作成を**努力義務化**
⇒国が予算・ノウハウ面の支援を行うことで、地域における取組を更に促進（作成経費を補助 ※予算関連）
- ・従来の公共交通サービスに加え、**地域の多様な輸送資源(自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等)も計画に位置付け**
⇒バス・タクシー等の公共交通機関をフル活用した上で、地域の移動ニーズにきめ細やかに対応（情報基盤の整備・活用やキャッシュレス化の推進にも配慮）
- ・定量的な目標(利用者数、収支等)の設定、毎年度の評価等
⇒データに基づくPDCAを強化

○地域における協議の促進

- ・**乗合バスの新規参入等の申請**があった場合、国が地方公共団体に**通知**
- ・通知を受けた**地方公共団体は**、新規参入等で想定される地域公共交通利便増進実施計画への影響等も踏まえ、**地域の協議会で議論し、国に意見を提出**



1. 活性化再生法改正に伴う対応

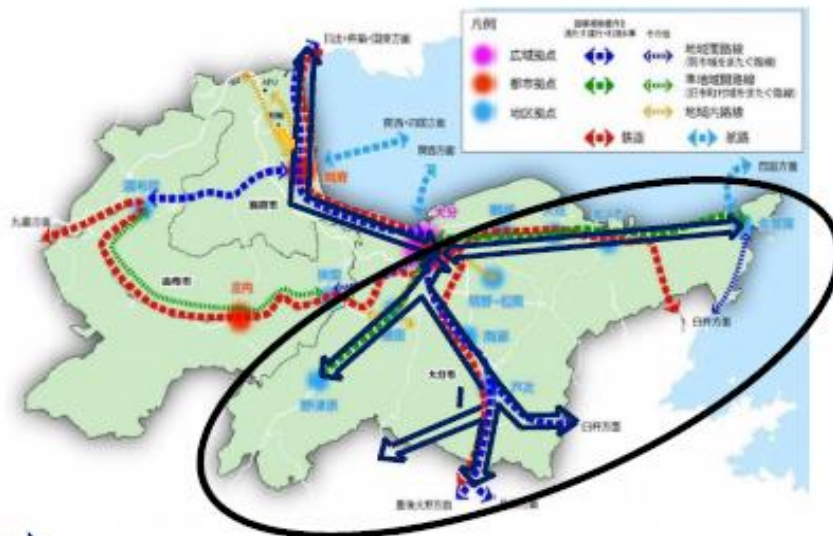
地域公共交通活性化再生法の計画制度と補助制度(見直しの方向性)

- 現行の補助制度は、法定計画(網形成計画)の作成を補助要件として求めておらず、別途に要綱に基づく補助計画を作成することとしている。また、網形成計画に定める具体的な内容については、各地域の判断に委ねられている。
- 実態としても、地域内フィーダー系統補助を受けている551市町村等(※1)のうち、網形成計画を作成しているのは約半数(293(※2))にすぎない。(※1)平成30年度事業(平成29年10月～平成30年9月)の運行。(※2)平成30年7月末の状況。
- 乗合バス等の運行費補助について、「地域公共交通計画」と連動化することで、真に公的負担による確保維持が必要な路線等に対し、効果的・効率的な補助を実施。

網形成計画における補助対象系統の位置づけのイメージ

大分県中部圏 網形成計画

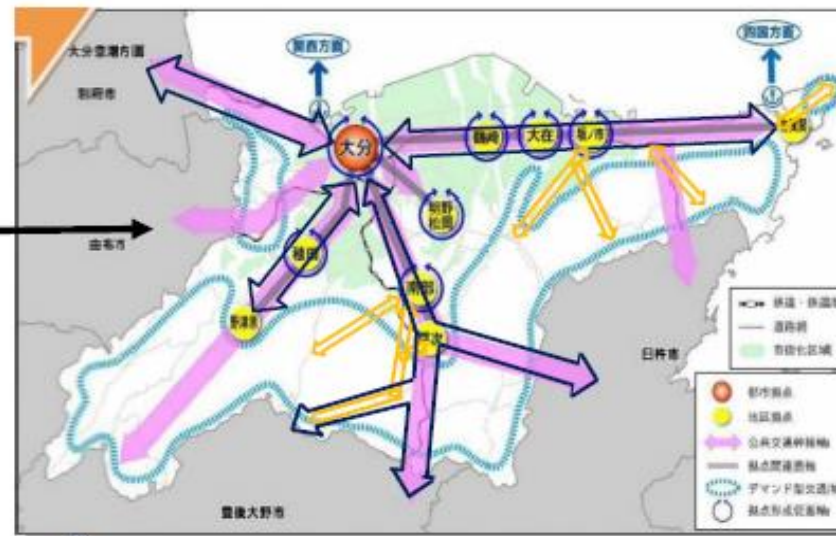
大分県中部圏における公共交通ネットワークの形成方針



補助対象幹線系統

大分市 網形成計画

大分市の地域公共交通網のあるべき姿



補助対象幹線系統

補助対象フィーダー系統

1. 活性化再生法改正に伴う対応

地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実

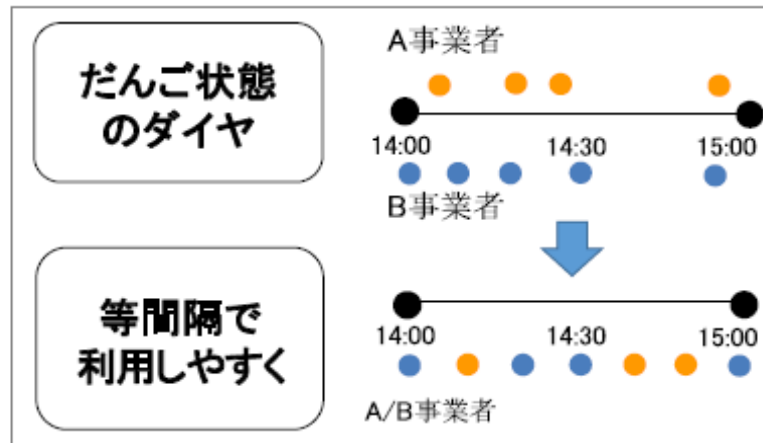
既存の公共交通サービスの改善の徹底 (①利用者目線による路線の改善、運賃の設定)

【現状】

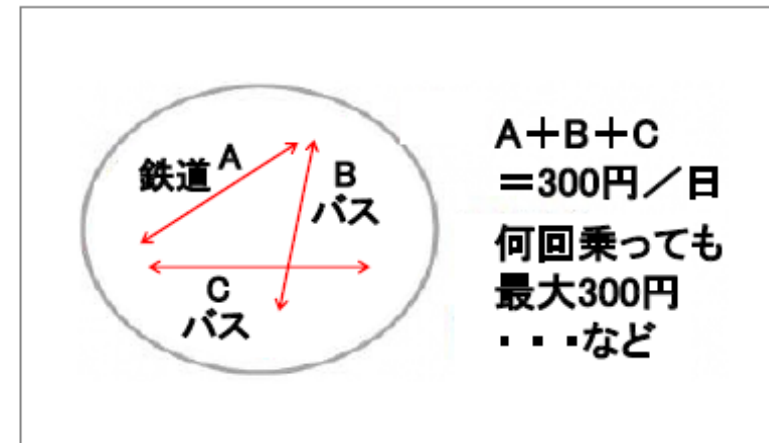
- 地方都市のバス路線では、不便な路線・ダイヤや画一的な運賃が見直されにくく、利便性向上や運行の効率化に支障
- また、**独占禁止法のカルテル規制に抵触**するおそれから、**ダイヤ、運賃等**の調整は困難

【改正案】

- 「地域公共交通利便増進事業」を創設**
⇒路線の効率化のほか、**「等間隔運行」**や**「定額制乗り放題運賃」「乗継ぎ割引運賃(通し運賃)」**等のサービス改善を促進
- 併せて、**独占禁止法特例法**により、乗合バス事業者間等の共同経営について、**カルテル規制を適用除外する特例を創設**



等間隔運行



定額制乗り放題運賃

1. 活性化再生法改正に伴う対応（共同経営計画）

特例法案における共同経営（カルテル）の適用除外スキーム

適用除外の対象になる共同経営によるサービス内容

① ネットワーク内の路線・運行系統について、利用者が一定の条件の範囲内で地域公共交通を利用することができる運賃・料金の設定
－ **定額制乗り放題** 等

② ネットワーク内の路線・運行系統の共同・分担運行
－ **「ハブ・アンド・スポーク型」のネットワーク再編** 等

③ ネットワーク内の路線・運行系統の運行回数・運行時刻の設定
－ **等間隔運行、パターンダイヤ** 等

⇒ これらを内容とする**共同経営の協定の締結には独禁法を適用除外**。これにより、**運賃プール**等の必要な行為が可能に。

※ その他①～③と類似の行為

1. 事業者による申請・共同経営計画の提出

- **共同経営の認可を受けようとする乗合バス事業者等（乗合バス事業者又は公共交通事業者）は、あらかじめ法定協議会（※）への意見聴取を経た上で、共同経営計画を国土交通大臣に提出。**

※地域公共交通活性化再生法の法定協議会

記載事項： ①申請者に関する事項、②対象の区域（**計画区域**）・路線等、③共同経営の内容、④**運賃プール**に関する事項、⑤共同経営の**目標（収益性・人員数・車両数等の改善目標、サービス維持の目標）**、⑥実施期間、⑦その他必要な事項

2. 国土交通大臣による共同経営の認可（※）

※ 認可に際し、国土交通大臣は**公取委に協議しなければならない。**

① 計画区域内に、**基盤的サービスに係る路線であって、収支が不均衡な状況にある路線**が存すること。

② 共同経営により、**基盤的サービスに係る事業の改善が見込まれるとともに、その改善に応じ、計画区域内において基盤的サービスの提供の維持が図られること。**

③ **地域公共交通活性化再生法の基本方針に照らして適切**なものであること。

④ **利用者に対して不当な不利益を生ずるおそれがあると認められないこと。** 等

**認可後6社が協定を締結し、
等間隔運行開始**

サービス維持・利用者利便の増進を確保

3. 事後の監督

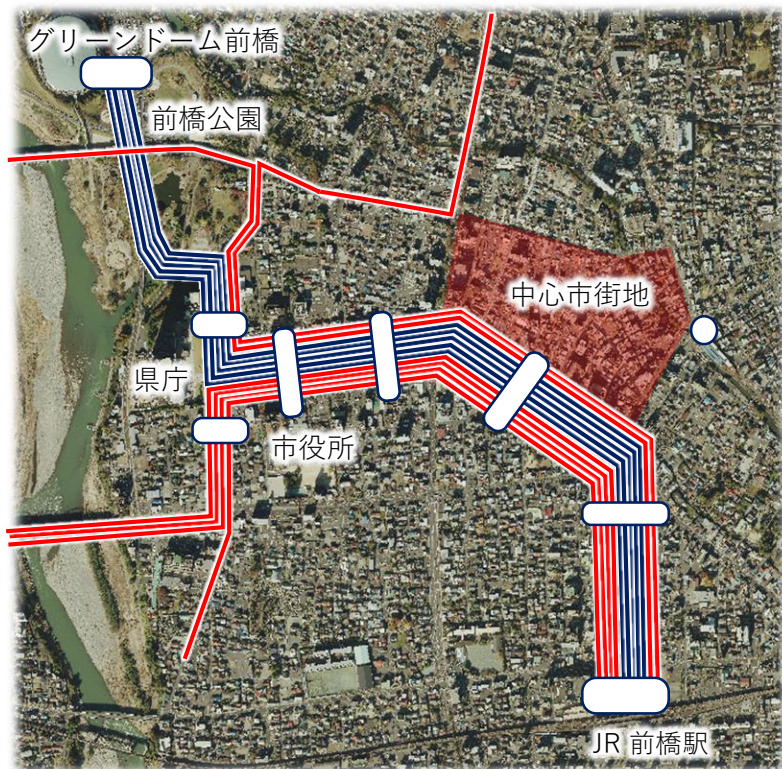
- 国土交通大臣は、認可基準（①を除く。）に適合するものでなくなったと認めるときは、**適合命令**。

【資料 2 (1)】 都心幹線設定に向けた検討状況

2 (1) . 都心幹線について (本町ライン)

本町ラインの現状

- ・ 前橋公園から前橋駅を通過し、市内東部、南部方面を繋ぐ路線 ——
- ・ 前橋駅 から県庁前を通過し、市内西部方面を繋ぐ路線 —— が重複して運行 (6社 11路線)



	平日	土日祝
前橋駅→県庁方面	153本 (6:15~20:40)	99本(7:00~19:55)
県庁→前橋駅方面	142本 (7:18~21:01)	101本(7:18~19:01)

本数は多いが、6社全体で見ると非効率な運行

前橋駅時刻表10時台 (県庁前経由便)

00分 ~05分	06分 ~10分	11分 ~15分	16分 ~20分	21分 ~25分	26分 ~30分	31分 ~35分	36分 ~40分	41分 ~45分	46分 ~50分	51分 ~55分	56分 ~60分
00イオン (群バス)		15東大室 (永井運輸)			30土屋 (関越交通)	35けやき (関越交通)		45新玉 (永井運輸)			
03広瀬 (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金古王塚 (関越交通)					30榛東 (日本中央)			45東大室 (永井運輸)			
05西大室 (日本中央)								45西大室 (日本中央)			

4本が同時刻に
発車

6社のダイヤを等間隔に運行するよう調整し、利便性を向上

2 (1) . 都心幹線について (本町ライン)

等間隔運行に向けたこれまで経過

2018.3 前橋市地域公共交通網形成計画 策定

2018～ 乗合バス事業にかかる独占禁止法適用除外の議論 (未来投資会議)

2019.9 第1回バス事業者経営者会議

- ・独占禁止法適用除外の動きを共有
- ・共同経営手法の活用も視野に入れ、市のリーダーシップにより交通再編を進めていくことを共通して認識

2019.12 第2回バス事業者経営者会議

- ・福島大学 吉田准教授を招き、八戸市の等間隔運行化等の事例をもとに意見交換

2020.2～ 本町ラインダイヤ調整に向けたワーキング開始

- ・前橋市、群馬県、6社ダイヤ編成担当者、吉田准教授

2020.4 独占禁止法特例法公布

2020.11 独占禁止法特例法施行

これまで、複数社の間でダイヤ調整等を行うことは禁止

→ 独占禁止法特例法により、ダイヤ調整による等間隔運行等の共同経営が可能となった。

2 (1) . 都心幹線について (本町ライン)

等間隔運行の概要

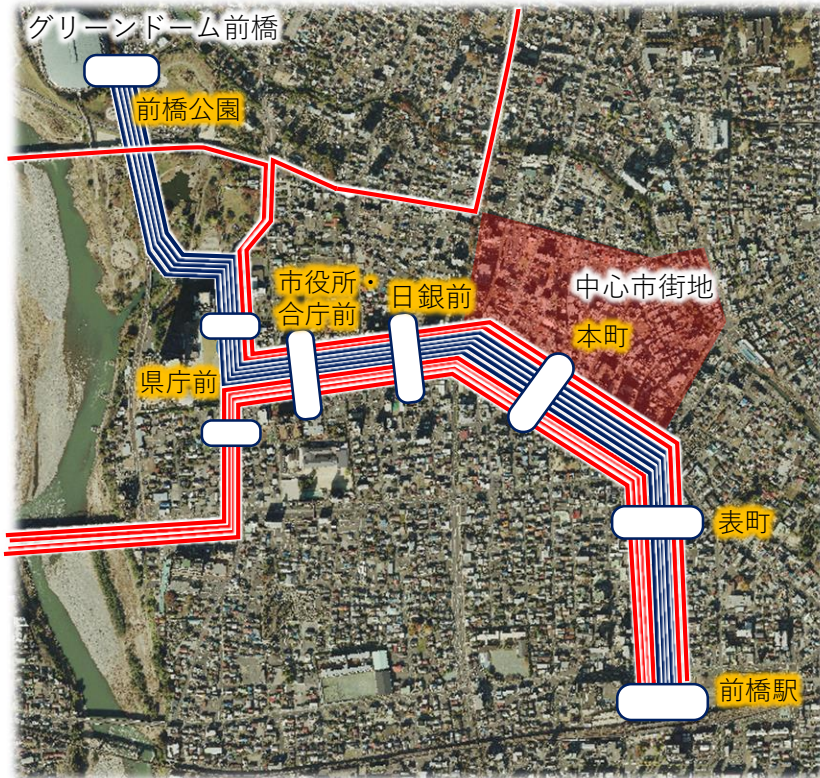
時間帯 日中10時～16時

郊外路線で構成するため、通勤時間帯は現状を維持

運行間隔 最大15分間隔

JR両毛線の上下15分間隔にあわせ、本町ラインについても上下ともに最大15分間隔として調整

- ① 県庁方面 前橋駅を毎時00分, 15分, 30分, 45分
- ② 前橋駅方面 市役所・合庁前を毎時01分, 16分, 31分, 46分



現状
県庁方面
(前橋駅時刻表)



等間隔運行後
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	40	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

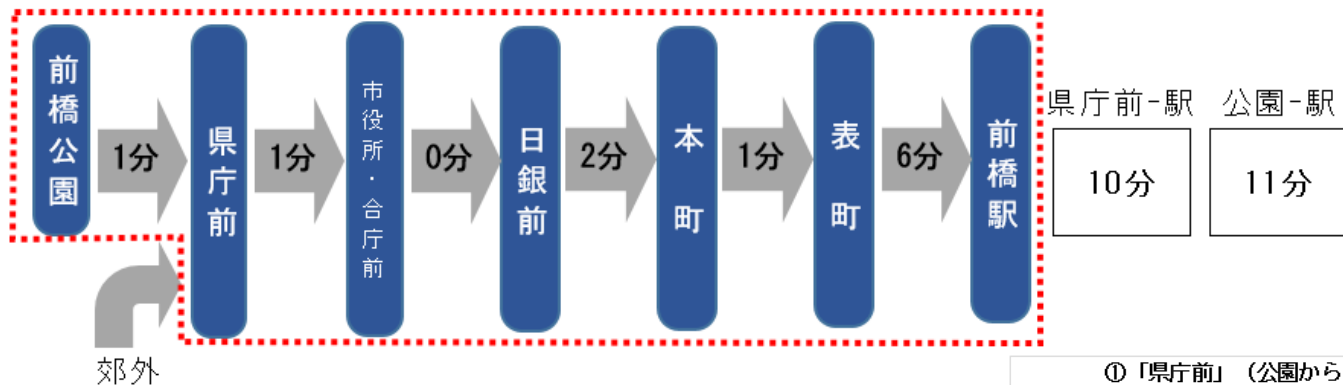
	00分	5	10	15分	20	25	30分	35	40	45分	50	55	
10	00 広瀬 00 イオン	04 金古	05 西大室	10 榛東	15 新玉	20 京目	25 芝塚	30 東大室 30 土屋	35 けやき	40	45 新玉 45 京目	50 西大室	55 広瀬
11	00 榛東	05 イオン	10	15 新玉	20 京目	25 芝塚	30 けやき	35 西大室	40 東大室	45 新玉			
12	00 京目	05 イオン	10 金古	15 けやき		25 芝塚	30 新玉 30 土屋	35 けやき	40 東大室	45 けやき	47 京目	50 広瀬	55 西大室
13	15分に1本は必ず運行する形にダイヤ調整						15分間隔の間はできる限り5分の単位で調整						

2 (1) . 都心幹線について (本町ライン)

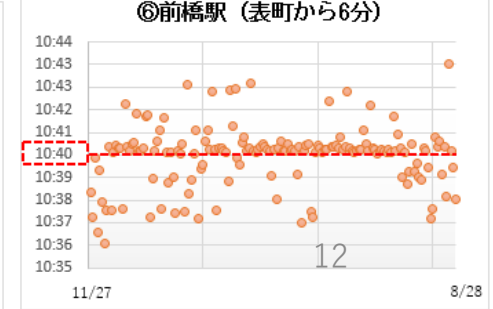
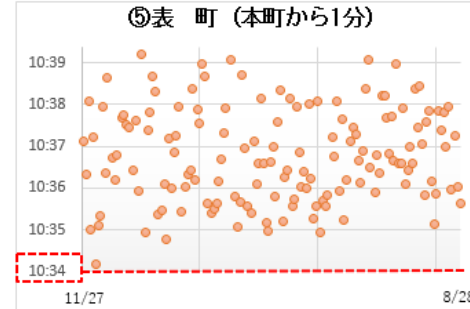
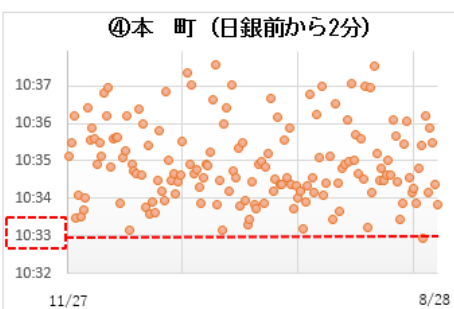
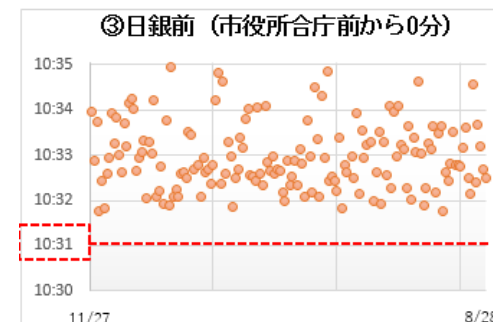
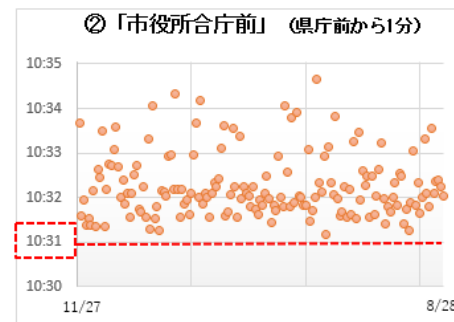
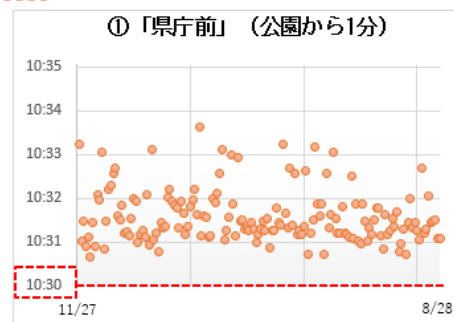
等間隔運行の概要

□ バス停間時分の統一

各社のバス停間所要時分がバラバラであるため、
所要時分を揃え、各バス停において、わかりやすく等間隔になるよう調整



所要時分の統一については、群馬県
が実施しているバスロケのデータ(各
バス停通過時刻)を活用して検討



2 (1) . 都心幹線について (本町ライン)

前橋駅のりばの効率化



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
近接させ利便性の向上を検討中

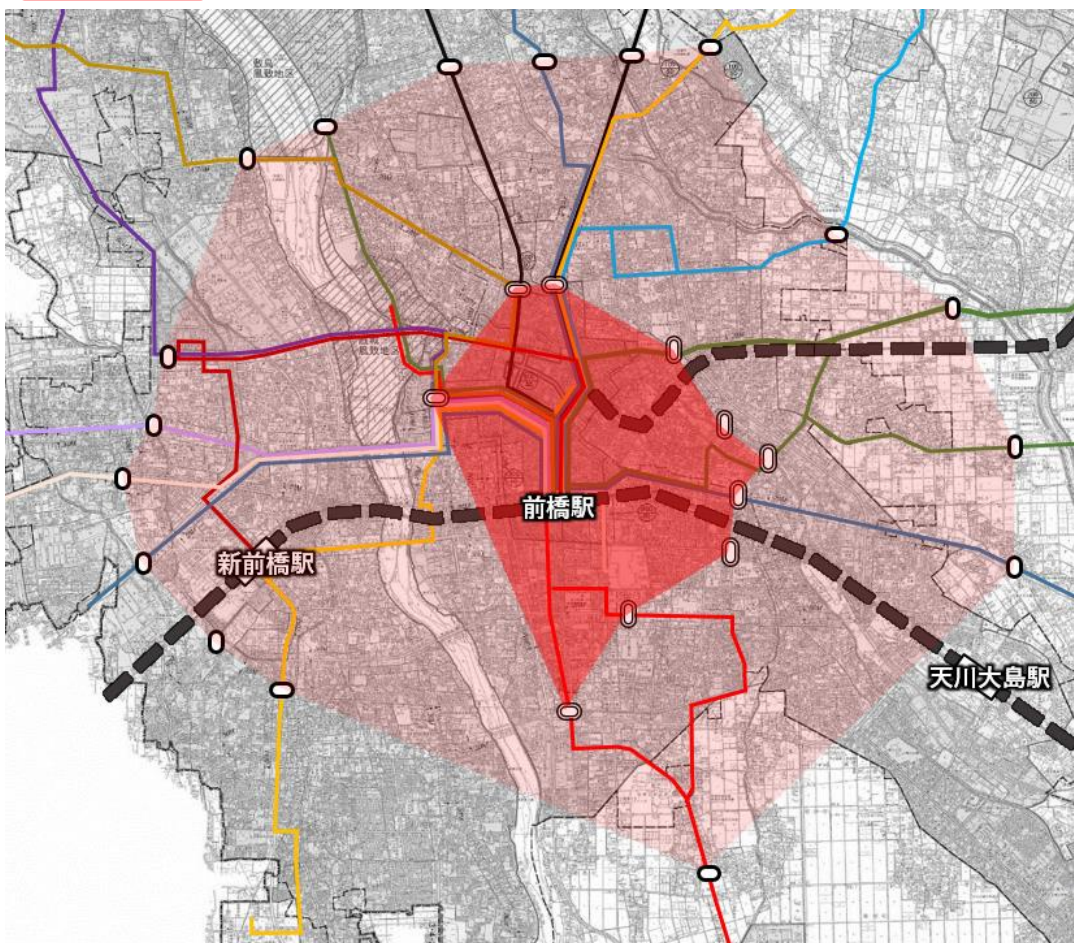
2 (1) . 都心幹線について (本町ライン)

運賃定額制の検討

バス事業者 6 社の間で、共通運賃区間を設定している。

 200円区間 (前橋駅から3 km)

 150円区間 (前橋駅から2 km)



R2.12～ MaaS実証実験 定額制乗り放題 デジタルチケットを販売

	200円区間	150円区間
1日券	500円 MNC割 400円	400円 MNC割 300円
1週間券	2,200円 MNC割1,800円	1,900円 MNC割 1,400円

※MNC割：MaaSアプリとマイナンバーカードを紐づけし、市民認証により割引



本格導入時には、共同経営の仕組みを活用し、
運賃プール制を検討

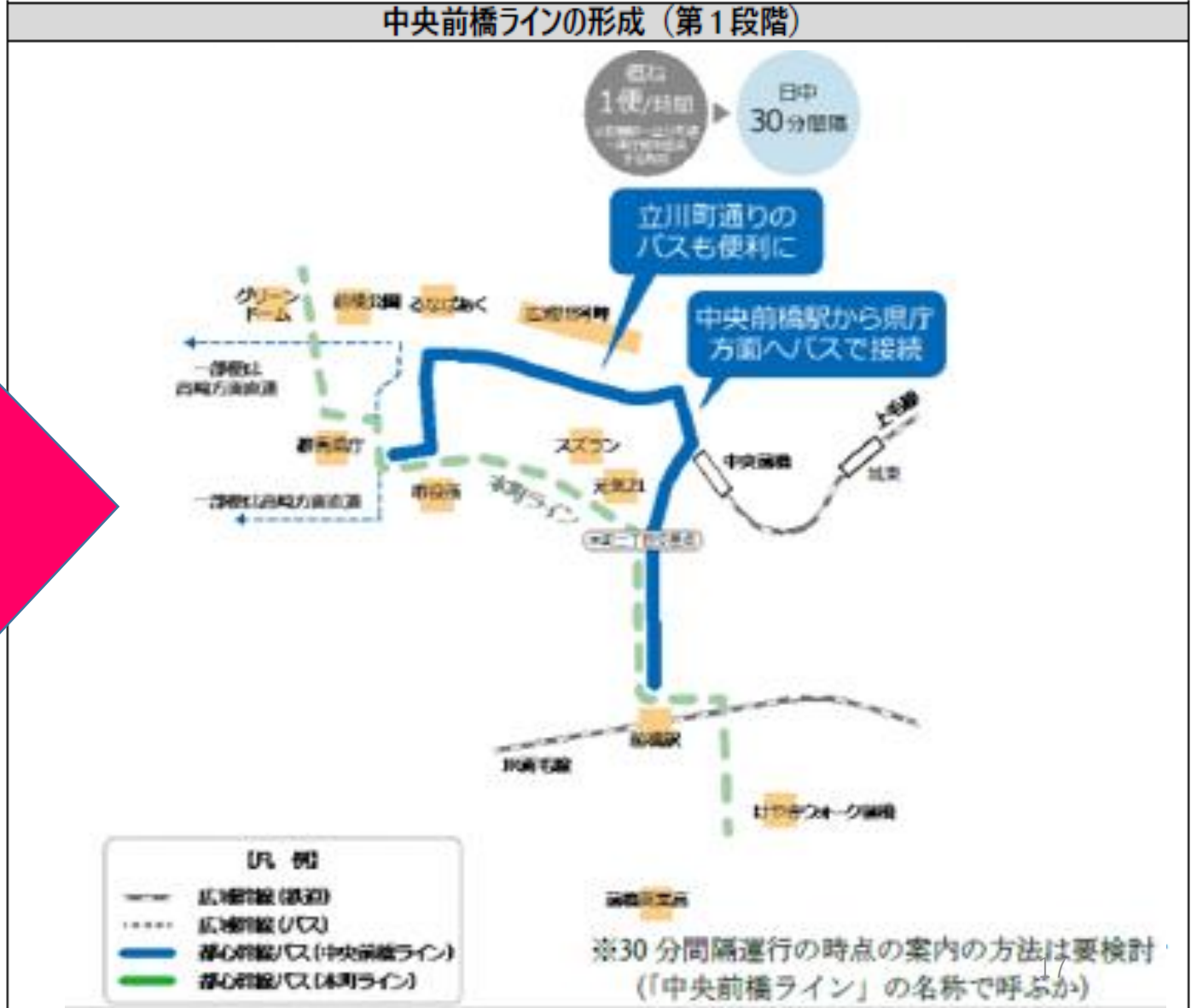
2 (1) . 都心幹線について (本町ライン)

スケジュール (予定)

令和2年12月	第4回ダイヤ調整ワーキング ・平日ダイヤ、土日祝ダイヤの最終調整 ・バス停間所要時間の調整
令和3年 1月	各社 等間隔運行(共同経営)に向けた最終意思決定
令和3年 2月	等間隔運行のための共同経営計画案策定
令和3年 3月	第10回法定協議会(あるいは第11回法定協議会) 共同経営計画の意見照会
令和3年 4月	国土交通大臣へ共同経営計画の承認申請
令和3年度上期	共同経営計画の認可
令和3年度下期	・6社における協定締結 ・各社ダイヤ変更を運輸支局へ届出 ・等間隔運行開始 ※ICカード導入にあわせて再編実施

2 (1) . 都心幹線について (中央前橋ライン)

都心幹線中央前橋ラインの構成



2 (1) . 都心幹線について (中央前橋ライン)

【中央前橋ラインの設定に係る道路標示の変更】

令和2年8月 前橋警察署と停止線についての協議



千代田町交差点



停止線/青色ライン(3~4メートル位)手前が理想的。



大手町二丁目交差点



停止線/青色ライン(3~4メートル位)手前が理想的。

2 (1) . 千代田町三丁目交差点改良に向けた検討状況について

■昨年度の検討結果

都心幹線・中央前橋ラインのルート of 定時性、速達性を確保するため、千代田町三丁目交差点に左折レーンを設けて立川町通りの渋滞が解消できるかシミュレーション調査を実施したが、**大幅な改善効果は見られなかった。**

■本年度の実施状況

立川町通りの渋滞の解消するため、東西方向の交通容量向上を目指し、下記の短期的改善案、中期的改善案を検討し、その効果についてシミュレーション調査を実施する。

■千代田町三丁目交差点概略

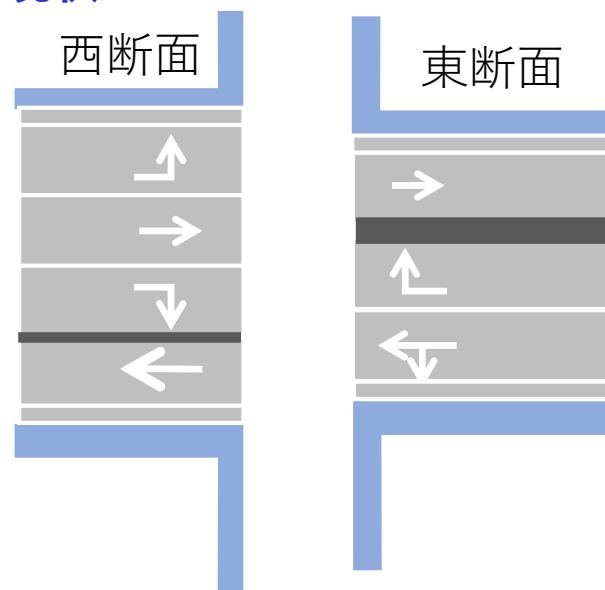
< 短期的改善 >

- ・南北方向の右折専用の青時間を削り、東西方向の青時間を増加させ、立川町通りの渋滞の解消を目指す。

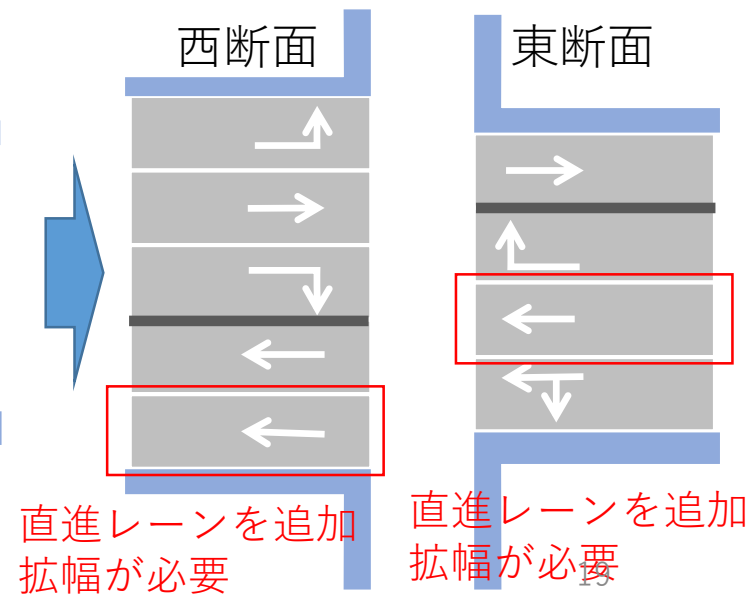
< 中長期的改善 >

- ・東から西方面に直進レーンを1レーン追加することで交通容量を増加させ、立川町通りの渋滞解消の可能性を検討
- ※西断面、東断面とも拡幅の課題がある

現状



改良後



2 (1) . 都心幹線に係る検討状況

②利用者目線の分かりやすい情報案内の検討



S01_県庁前方面_前橋駅出発(平日)

2020年10月1日時点

本町で渋川方面へ曲がる便に網掛けをして区別しています。

始発バス停	始発時刻	系統番号	前橋駅(乗り場)	ユーアイホテル前	表町	本町	日銀前	市役所・合庁前	県庁前(乗り場)	グリーンドーム前橋公園	到着バス停	到着時刻	運行事業者
		高20	6:15 ⑤	6:15	6:16	6:17	→	6:19	6:20 ④	=	高崎駅前	6:50	群中
		高20	6:30 ⑤	6:30	6:31	6:32	→	6:34	6:35 ④	=	高崎駅前	7:05	群中
		西34	6:30 ⑤	6:31	6:32	6:33	→	6:34	6:35 ①	=	上野田四つ角	7:15	日中
		法10	6:30 ②	→	6:31	6:33	=	=	=	=	渋川駅	7:08	関越
		高40	6:45 ⑤	→	6:46	6:47	→	6:49	6:50 ④	=	高崎駅前	7:40	上信
		法10	6:46 ②	→	6:47	6:49	=	=	=	=	渋川駅	7:27	関越
		法18	6:58 ②	→	6:59	7:01	=	=	=	=	群馬大学荒牧	7:25	関越
		法10	7:13 ②	→	7:14	7:16	=	=	=	=	渋川駅	8:08	関越
中央前橋駅	7:15	高20	7:15 ⑤	7:15	7:16	7:18	→	7:20	7:21 ④	=	高崎駅前	8:05	群中
		高41	7:22 ⑤	→	7:23	7:25	→	7:27	7:28 ④	=	高崎駅前	8:25	上信
		法18	7:23 ②	→	7:24	7:26	=	=	=	=	群馬大学荒牧	7:51	関越
大室公園	6:45	庁33	7:30 ①	7:31	7:32	7:33	→	7:34	7:35 ①	7:48			日中
玉村町役場	6:58	庁52	7:38 ①	→	7:39	7:41	→	7:43	7:47 ①	7:56			永井
		法11	7:39 ②	→	7:40	7:42	=	=	=	=	渋川駅	8:25	関越
		西45	7:40 ⑤	7:41	7:41	7:42	=	=	=	=	箕郷営業所	8:20	群馬
		法23	7:40 ③	→	7:41	7:43	=	=	=	=	川原町北	8:10	関越
東善	6:58	庁32	7:41 ①	→	7:42	7:44	→	7:45	7:46 ①	8:00			日中
		法18	7:42 ②	→	7:43	7:45	=	=	=	=	群馬大学荒牧	8:10	関越
石関町南	7:33	庁31	7:45 ①	7:46	7:47	7:48	→	7:49	7:50 ①	8:08			日中
東大室	7:15	庁57	7:48 ①	→	7:49	7:51	→	7:53	7:57 ①	8:08			永井
		西37	7:50 ⑤	7:51	7:52	7:53	→	7:54	7:55 ①	=	しんとう温泉	8:44	日中
小坂子	7:17	庁54	7:50 ①	7:50	7:51	7:53	→	7:55	7:59 ①	8:10			永井
		法11	7:53 ②	→	7:54	7:56	=	=	=	=	渋川駅	8:51	関越

【総合時刻表(試行版)の先行公開】

- ・オープンデータ(G T F S)を活用して、一体化された時刻表を作成。
- ・「前橋駅～県庁前・前橋公園間」「前橋駅～中央前橋駅間」「前橋駅～けやきウォーク周辺間」が対応。
- ・R2は試行版として前橋市HPにて先行公開。R3は都心幹線ダイヤに対応したリニューアルを予定。

2 (1) . 都心幹線に係る検討状況

② 利用者目線の分かりやすい情報案内の検討



【バスロケ試験運用】

- ・群馬県のバスロケーション実証実験の2年度目。オープンデータ（G T F S）を活用して、バス車両位置情報を案内。
- ・ウェブでの案内の他、前橋市役所・群馬県庁・JR前橋駅・日赤病院のサイネージでも情報掲載。
- ・R元年度日赤病院関連7路線に加え、R2年度は県庁前を走行する路線が追加され、計26路線に増加。
- ・11月1日～11月30日の30日間で約43,000件のアクセス有。

2 (1) . 都心幹線に係る検討状況

② 利用者目線の分かりやすい情報案内の検討



1 番乗り場（昭和庁舎前）：
前橋公園方面行

2 番乗り場（セブンイレブン前）：
（高崎方面から）前橋駅方面行

3 番乗り場（群馬会館前）：
（前橋公園方面から）前橋駅方面行

4 番乗り場（市役所駐車場西）：
高崎方面行

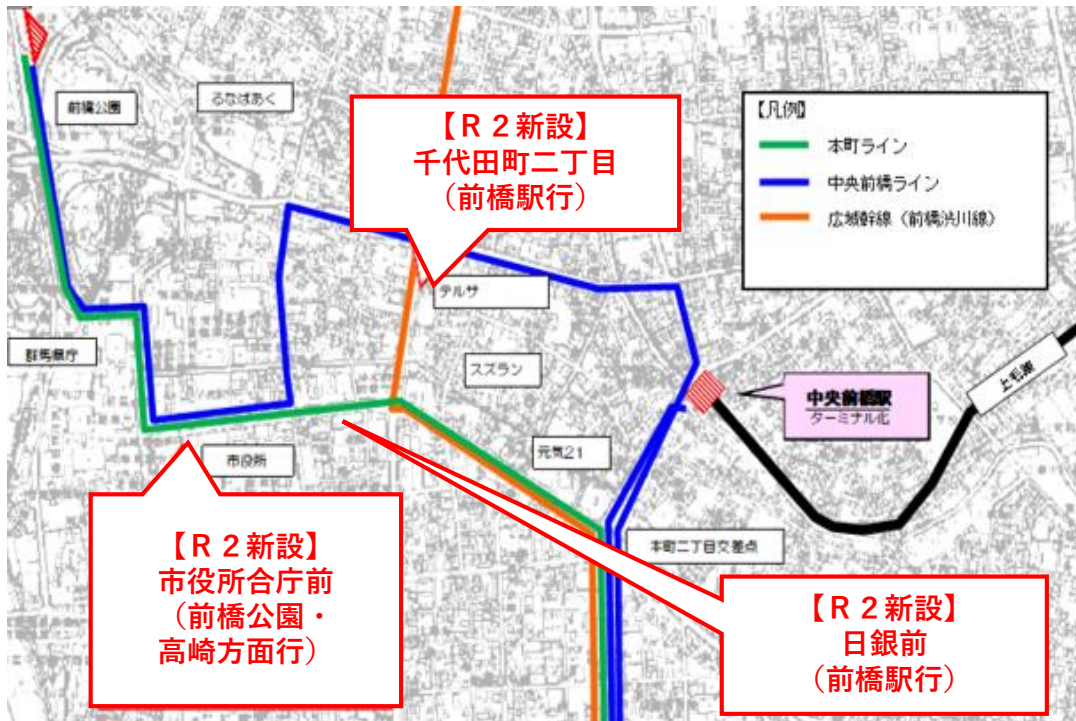


【群馬県庁前バス停乗り場案内】

- ・ 4 か所ある県庁前バス停について、案内表示を群馬県が設置。
- ・ 令和2年度バスロケーションの実証実験と併せて設置された。

2 (1) . 都心幹線に係る検討状況

③ 待合環境の改善



R元年度：2箇所



R2年度：5箇所

※R2年度3箇所増

【ハイグレードバス停（広告付上屋）の設置】

- ・令和元年度から群馬県と共同で待合環境の改善としてバス停の上屋を設置。
- ・令和2年度は、「市役所合庁前（前橋公園・高崎方面行）」 「千代田二丁目（前橋駅行）」 「日銀前（前橋駅行）」 の三箇所に設置。

【資料 2 (2)】 広域幹線に係る検討状況

2 (2) . 広域幹線に係る検討状況

北部広域幹線の取り組み状況

国道17号を運行する関越交通、他関係者との協議

■実施済

①パターンダイヤ化の調整

■参考：概ね平日前橋駅発10,27,40,57分)

②交通系ICカードの導入

R2.4.1から当該路線を含む関越交通の一部路線に導入

■実施予定

③12/5からけやきウォークへ一部土日祝延伸 周辺環境改善を検討

④交通結節点としての機能強化

- ・富士見地区デマンドバス（るんるんバス）との接続強化を検討

⑤道の駅開設に併せた調整

- ・新設道の駅との連携に向けた事業者調整



2 (2) . 広域幹線に係る検討状況

南部広域幹線の取り組み状況

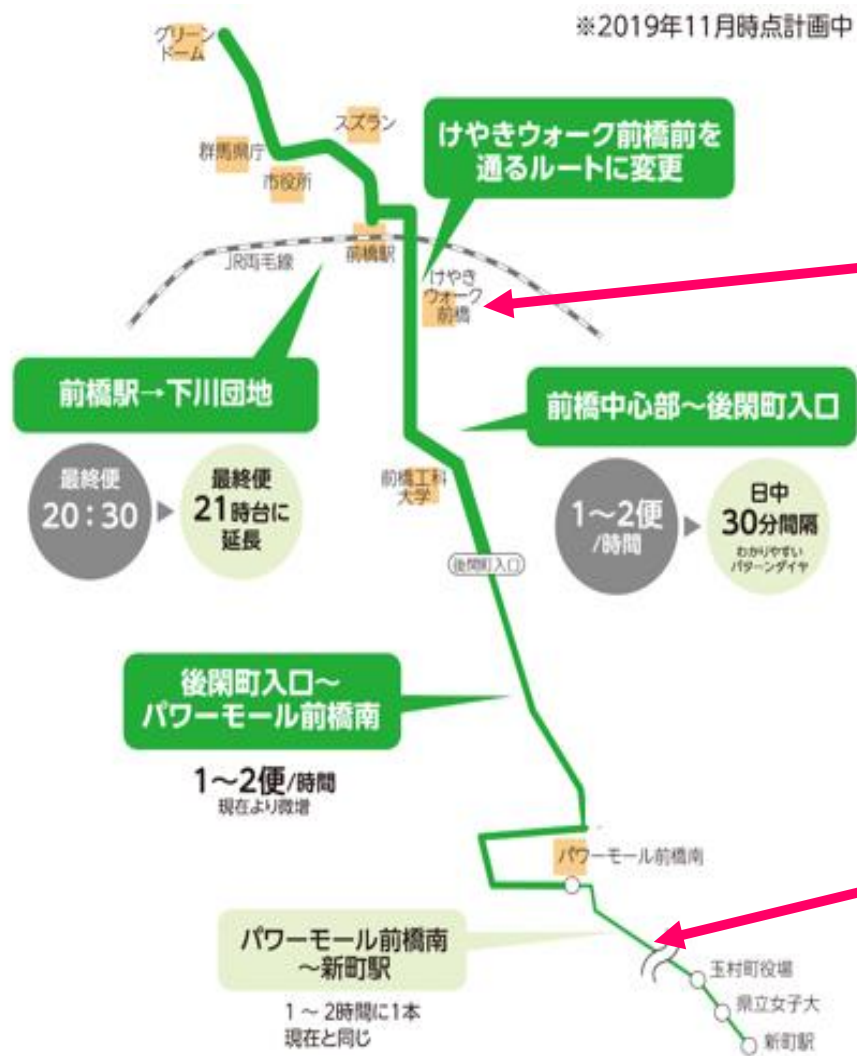
けやきウォーク、前橋工科大、パワーモールの区間増強を検討

■実施予定

- ① けやきウォークへの路線振替に併せた周辺環境改善
- ② 路線集約に併せた代替移動手段の検討
- ③ 玉村町内の運行経路調整
- ④ P & B R 候補地の検討

■関連事項

- ・ 玉村町の交通結節拠点整備



けやきウォーク周辺環境整理を検討



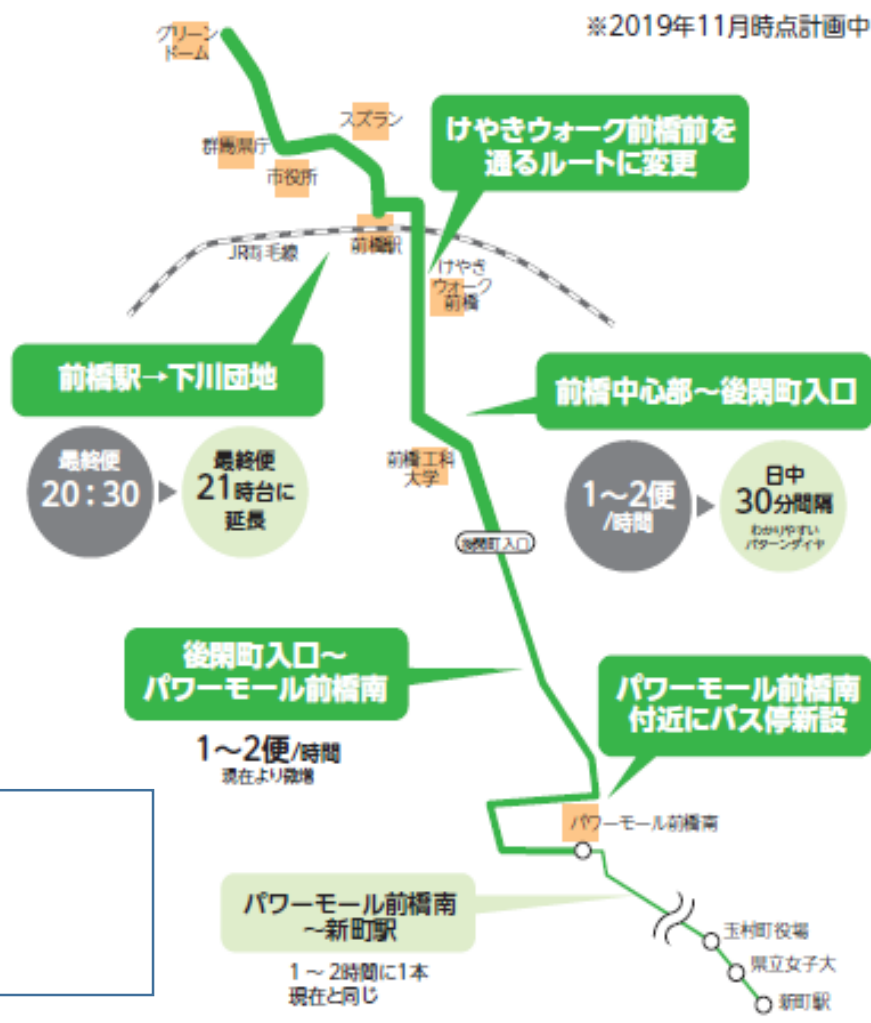
玉村町交通広場への経由を玉村町と調整中

2 (2) . 広域幹線に係る検討状況

南部広域幹線の構成



新町玉村線 ⇒ 南部広域幹線へ一部振替
 下川団地線 ⇒ 南部広域幹線へ振替



東大室線3ダイヤ ⇒ 2ダイヤへ
 南部広域幹線へ振替

他路線からの振り替えにより、南部広域幹線の運行頻度を増加する

【資料3】 その他路線再編に向けた調整

3. 交通系 ICカードの導入

(1) 導入の概要

【目的】

コロナ禍における非接触型決済機能の拡充
マイクロツーリズム含む観光者への対応
利用者の利便性向上

【現状】

令和2年4月1日～ **11路線**に導入 ※関越交通（マイバス南北循環以外）



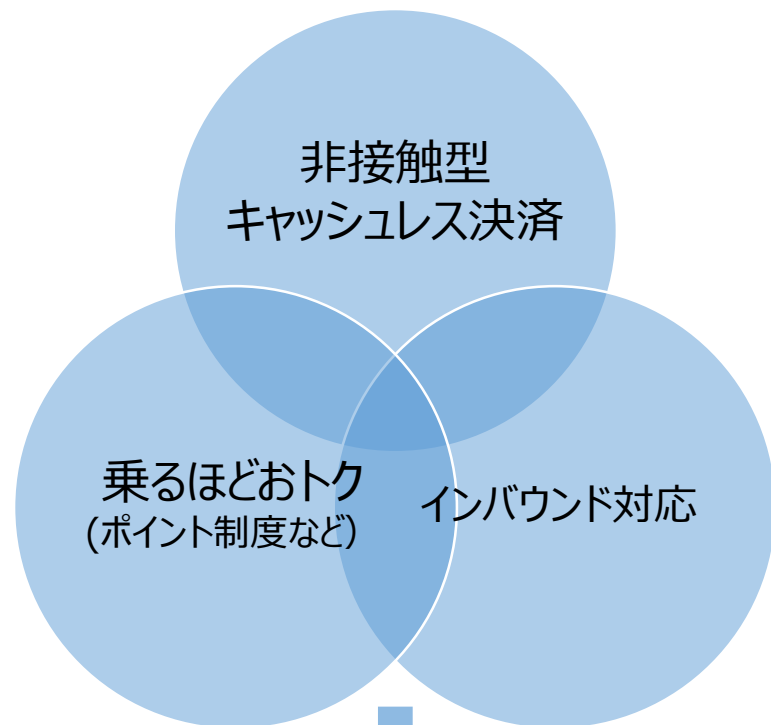
今後残りの **28路線**に導入予定

デマンドを除く **市内全路線**で
交通系 ICカードが使用可能に！

3. 交通系 ICカードの導入

(2) 導入効果、今後の課題・展開

【効果】



**利便性の大幅な向上による
バスのイメージアップ**

【今後】

バスカードのあり方

交通系 ICカード導入後のバスカードのあり方、バスカードによる既存サービスの継続について検討が必要。

* 既存の磁気バスカード



交通系 ICカードを利用した施策

ICカードを利用した新しいサービス展開
(MaaSと交通系 ICカードの連動など)

【資料 4】 城南あおぞら号（城南地区地域内交通） 運行実績報告

4. 城南あおぞら号（城南地区地域内交通） 運行実績報告

（1）背景

城南地区では、住民が自らの移動手段を確保するため、平成23年より地区内で地域内交通の導入検討が開始された。

前橋市では地域公共交通網形成計画に基づき、市内の公共交通不便地域の解消を図るため、平成30年度より地域内交通を運営する「城南地区地域内交通運営委員会」への支援を開始した。

平成30年12月13日～平成31年 2月28日	地域内交通実証実験
令和 2年 2月27日～令和 2年 9月30日	プレ運行開始
令和 2年 7月30日	令和3年度地域内フィーダー系統確保維持計画認定申請
令和 2年 7月31日	城南地区地域内交通の愛称が「城南あおぞら号」となった
令和 2年10月 1日	本格運行開始



4. 城南あおぞら号（地域内交通） 運行実績報告

（2）実績

① プレ運行（R2.2.27～R2.9.30）

運行日数：186日 / 輸送人員：421人 / 輸送件数：376件 / キャンセル率：17.9%
/ 一日平均：2.49人（最大18）

② 本格運行（R2.10.1～R2.11.30）

運行日数：51日 / 輸送人員：124人 / 輸送件数：113件 / キャンセル率：15.0%
/ 一日平均：2.43人（最大9）

城南あおぞら号回数券販売枚数・・・17セット
乗り継ぎ割引券・・・・・・・・・・ 3枚

※R2.10.1より開始

■ 主な利用バス停（R2.2.27～R2.10.31）

大胡駅、セブンイレブン小屋原店前、とりせん駐車場、駒形駅北口、善衆会病院等

■ 利用バス停数（累計）

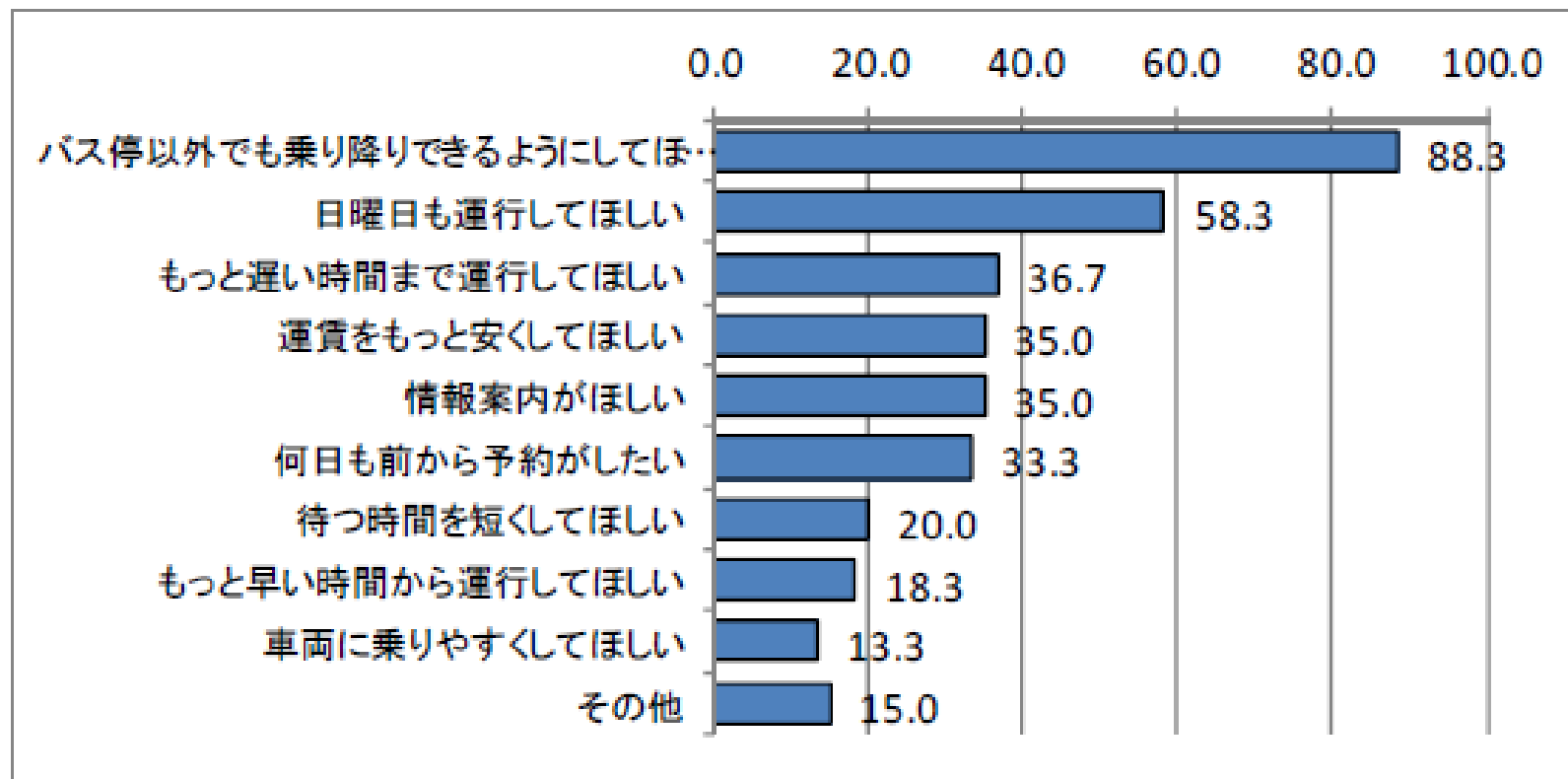
4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月
31	36	41	41	43	47	50	50

4. 城南あおぞら号（地域内交通） 運行実績報告

（3）城南地区内アンケート調査

令和2年8月から9月にかけて城南地区内の全世帯にアンケート用紙を配布し、城南あおぞら号の利用について調査した。

配布枚数：5, 538枚 回数数：2, 823枚（回収率51%）



利用した方の意見では、バス停以外での乗降を希望する声が多かった。

次いで、運行時間の延長、日曜日の運行を希望する方が多かった。

4. 城南あおぞら号（地域内交通） 運行実績報告

（3）城南地区内アンケート調査

他モビリティへ乗り継ぐにあたり、最も多かった要望は待合環境の快適化であった。

次いで、乗継時の運賃の割引を希望する声が多かった。

次いで、上記の乗り継ぎ対策を実施した場合、城南あおぞら号からバスや鉄道に乗り継いで街中へ行くか聞いたところ、

最も多かった声は分からないであった。

しかし、行くと思うと回答した方は行かないと思うと回答した方より多かった。

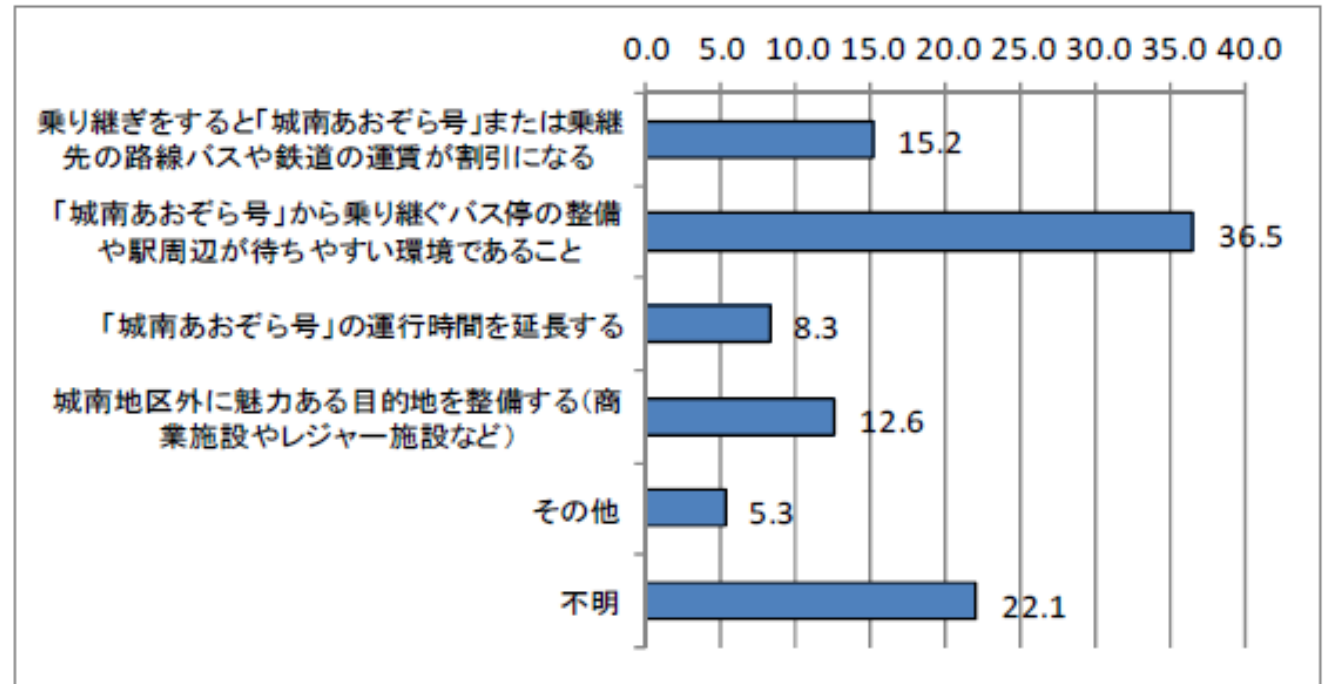


図 11 「城南あおぞら号」とバス・鉄道との乗り継ぎ対策

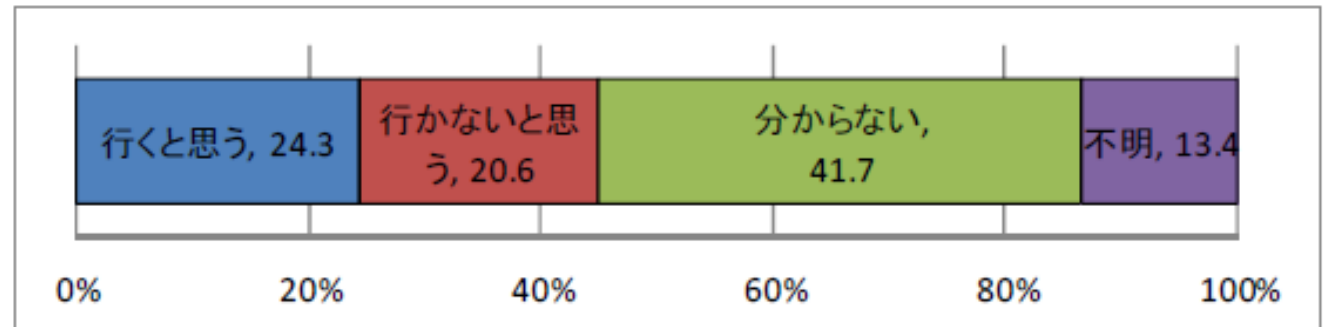


図 12 乗り継ぎ対策が実施された場合の利用意向 35

4. 城南あおぞら号（地域内交通） 運行実績報告

(4) 利用促進・PR策

① 城南あおぞら号通信

② 城南あおぞら号回数券

城南あおぞら号回数券 ¥1,500 (150×11枚：サービス券付き) 【ご注意】 1. お買い求めの際は、念のため枚数をご確認ください。 2. 降車の際に本券を必要な枚数だけ切り離して料金箱にお入れください。 運行事業者：(株)赤城タクシー	150円 城南あおぞら号回数券	150円 城南あおぞら号回数券
	150円 城南あおぞら号回数券	150円 城南あおぞら号回数券
	150円 城南あおぞら号回数券	150円 城南あおぞら号回数券
	150円 城南あおぞら号回数券	150円 城南あおぞら号回数券
	150円 城南あおぞら号回数券	150円 城南あおぞら号回数券
	150円 城南あおぞら号回数券	150円 城南あおぞら号回数券

③ 乗り継ぎ割引券

城南あおぞら号乗り継ぎ割引券

バス・鉄道から乗り継いだ方を対象に

150円割引

城南地区で運行している城南あおぞら号降車時に本券を提出していただくと料金の割引を受けることができます。

- 【注意事項】
- この割引券は、城南あおぞら号1回の乗車につき1枚の利用ができます。
※城南あおぞら号以外の公共交通は割引になりません。
 - 城南地区が発行しているお得な「城南あおぞら号回数券」とも併用が可能です。

前橋市交通政策課

令和2年 7月 第1号発行
令和2年10月 号外号発行

地域でデザインし、地区内に配布・回覧を行っている

令和2年10月 販売開始

地域の費用負担でお得な回数券を印刷・運用。

1,500円で150円券11枚綴りを販売。

令和2年10月 配布開始

城南地区内の鉄道・バス路線から城南あおぞら号に乗り継いだ方を対象に割引券を配布し、運賃の割り引きを実施。

4. 城南あおぞら号（地域内交通） 運行実績報告

（5）今後の課題・展開

① コロナ禍における需要喚起

一日あたりの輸送人員は令和2年11月の実績で2.43人である。
これを令和5年度までに15人に増加させることとしたい。

2.43
人

《現状》

15人

《令和5年度目標》

② アンケート調査の結果活用

アンケート結果から分かる主な住民要望は下記の通り。

ドアツードア化

運行時間の延長

周知

利用者利便の向上を図るため、地域と検討を続ける。