前橋市地域公共交通計画 に基づく取組み状況

R4.6.6 前橋市地域公共交通再生協議会資料

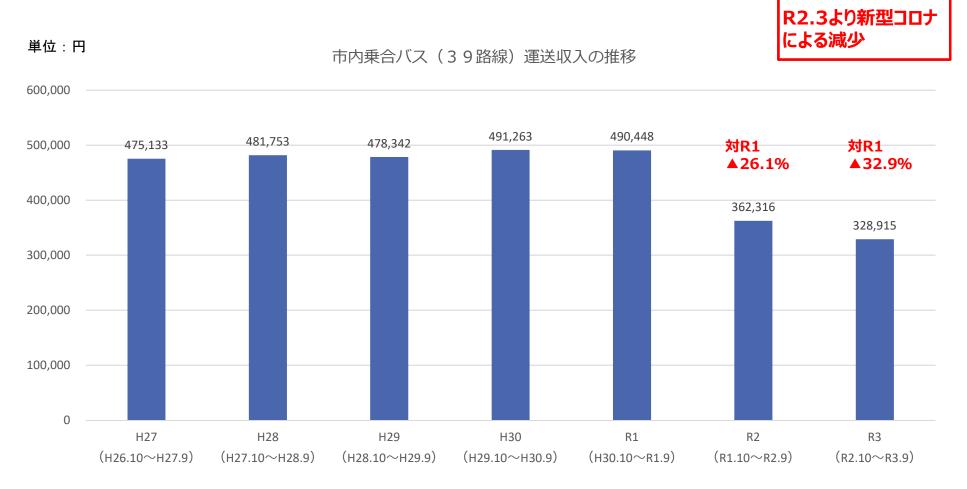
前橋市交通政策課

前橋市地域公共交通計画各施策と取組み状況一覧

前橋市地域公共交通計画各施策(R3.6策定)R3.6~R8.3

No	施策	個別施策	R3までの取組み状況	R4取組み予定		
1-1	拠点間を結 ぶ公共交通	★幹線バス路線の明確化	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		
1-2	軸の強化・	★幹線バスの定時性確保	前橋榛東線路線変更(R3.10.1~)			
1-3	形成	鉄軌道間のネットワーク化	自動運転バス実証実験実施	自動運転バス実証実験実施		
2-1	各拠点への	★公共交通不便地域の解消(地域内交通の導入)	城南地区あおぞら号運行開始 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		
2-2	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	JR両毛線ダイヤとの乗換えダイヤの調整			
2-3		JR群馬総社駅西口の開設	基本協定締結に向けJRと協議	基本協定締結に向けJRと協議		
3-1		★バリアフリー化	-	UDタクシー導入(補助)		
3-2		バス待ち環境の快適化	上屋付きバス停の整備	-		
3-3		★分かりやすい情報案内	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(下半期予定) 新路線番号・系統番号運用開始(下半期予定)		
3-4	公共交通の	バスドライバーのサービス向上	各社対応	各社対応		
3-5	利便性向上	自転車と公共交通を組み合わせた移動 の利便性向上	バス停付近へのシェアサイクルポート設置	-		
3-6		利用しやすいバス運賃制度の検討	-	基礎データの取得(ODデータ)		
3-7		★交通系ICカードの導入	市内全路線ICカード導入 R4.3.12運用開始	-		
3-8		新技術を活用した交通環境の高度化	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)※国庫補助要望中		
4-1		★都心幹線の形成	本町ライン 共同経営による等間隔運行実施 R4.4.1運行開始	-		
4-2	まちなかの回遊性の向	シェアサイクルの導入(サイクルポート設置等)	まちなかシェアサイクルcogbe導入(R3.4〜) あかぎcogbe導入(R3.12〜)	-		
4-3	上	歩行・自転車利用環境の改善	-	-		
4-4		本町二丁目交差点周辺の改良	-	-		
5-1		パーク&ライド等の推進	-	(再掲) 前橋渋川線 新道の駅乗入れ		
5-2	の自動車利 用の抑制	都心地域の駐車施設の適正化	まちなか駐車場実態調査実施	-		
6-1	施策の推進	公共交通の積極的な利用促進	 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		
6-2	المرادي الدي	市民意識の醸成(モビリティマネジメント)	TOWN THE THOUSE TO HOME DITHE	ハーフルグココマンル大夫利		

乗合バス事業の運送収入の推移



コロナ前の2割減程度で推移

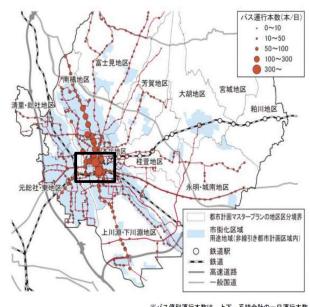
タクシー・鉄道も同様の状況

1路線・ダイヤの見直し

都心幹線軸の強化(本町ライン)

JR前橋駅から中心市街地は約1kmの距離 前橋駅から中心市街地「本町」を経由し、県庁前までの区間はバス事業者6社11路線が重複して運行





※バス停別運行本数は、上下、系統合計の一日運行本数

独占禁止法により事業者間のダイヤ調整は不可

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		15 東大室			30 土 屋	35 けやき		45 新町玉村		
(群バス)		(永井運輸)			(関越交通)	(関越交通)		(永井運輸)		
03広瀬東善		17 京 目			30 芝 塚	(IXIAEZXAE)		45 京 目		
					-					
(日本中央)		(上信電鉄)			(群馬中央)			(上信電鉄)		
04金古王塚台					30 榛 東			45 広瀬東善		
(関越交通)					(日本中央)			(日本中央)		
05西大室								45 東大室		
(日本中央)	(> +\sp\±\sp\±\s\									
	│ 各路線ごとに最適化しているが、全体として非効率 │ │ │ │ │ │ │ │ │ │ │ │ │ │ │									
	- 重複発車がある一方で時間帯によっては30分以上の運行間隔 【 □ □ □ □ □ □ □ □ □ □ □ □ □ □ □ □ □ □ 									
	_ [꽃/나무	13 UJ O		P 1-00 > (J 144 175		•	

都心幹線軸の強化(本町ライン)

R2.11施行 独占禁止法特例法を活用し、バス事業者6社が協定を締結 各事業者、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 (全国3例目の共同経営として国土交通大臣認可) 競争から共創の時代へ

对象路線:6社11路線

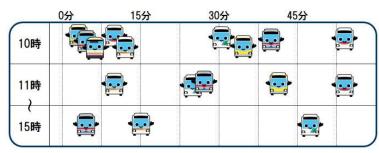
区 間:前橋駅~県庁前

時 間帯:平日・土日祝日ともに10時~16時の間

ダイヤ設定:JR両毛線のダイヤにあわせた時刻設定

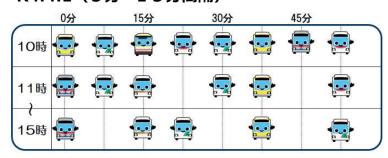
「本町ライン」として R4.4.1から新ダイヤにて運行開始

これまで(最大32分間隔)



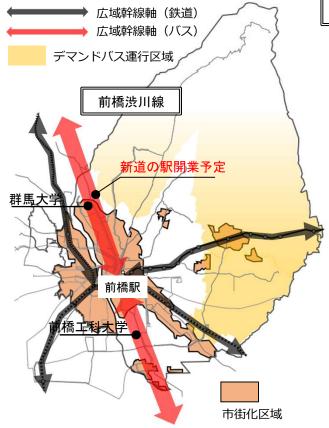


R4.4.1(5分~15分間隔)





広域幹線軸の強化



前橋渋川線(関越交通㈱)

- R2.12 パターンダイヤ化 概ね15分間隔で運行
- R4 上武国道沿いの新設道の駅「まえばし赤城」へ、乗入れを予定
 - ・前橋駅~群大荒牧止まりの系統を延伸して乗り入れ予定
 - ·土日祝日
 - (参考) 道の駅「まえばし赤城」

観光案内所、農畜産物直売所、物産販売所、レストラン、

温浴施設、駐車場567台、ほか

DMO(観光地域づくり法人)との連携による赤城の観光資源を活用した各種体験型ツアー実施等を予定



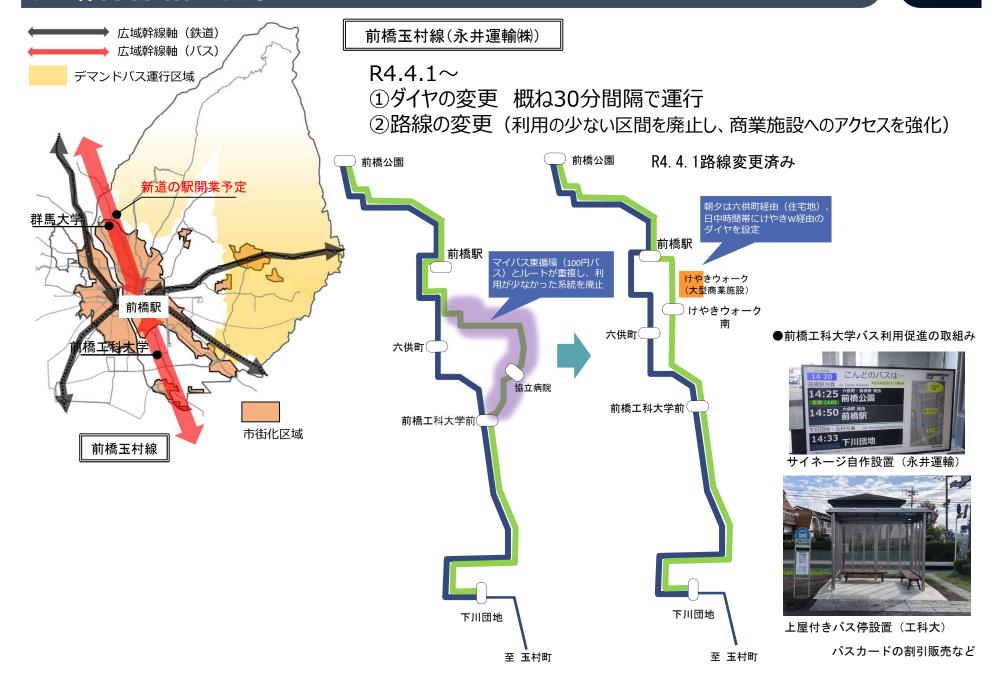




- ・インバウンド対応(JNTOカテゴリーⅡ) ・e-Bikeを利用したサイクリングツアー事業
- R4.12頃 開業予定

※道の駅にはるんるんバス(デマンドバス)の乗り入れも予定

広域幹線軸の強化



2 インフォメーション改善

路線名・系統番号の再整理

路線名称

現状:各社によりバラバラで表記

A社:「○○○線」 B社:「○○~▲▲~◇◇」

広域路線が多いため、 群馬県、周辺市町村と 連携して整理

変更:「〇〇〇線」に統一し、鉄道と同様に路線に名称を付与

- ①広域路線は市町村名で繋ぐ(前橋渋川線、前橋玉村線など)
- ②市内完結路線は町名、施設名を使用(広瀬駒形線、城南運動公園線)

系統番号

現状:前橋駅を発着する路線にのみ付番

漢字+数字で表記 (渋10、高20、北30、南52、西33、東59など)

変更:全路線に付番

数字+アルファベットで表記



例:前橋玉村線 路線番号30

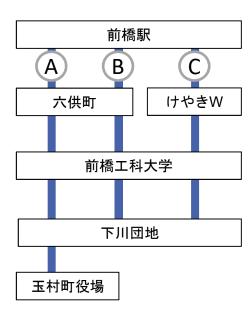
経由地によってA~Cを付番

30A・・六供経由玉村町役場行き

30B・・六供経由下川団地行き

30C・・けやきW経由下川団地行き

玉村町役場まで乗車の場合は30A、六供町まで 乗車の場合は30A又は30B 例:前橋玉村線30



路線名・系統番号の再整理(今後の展開)



各社HP、市ポータルサイト



検索アプリ



バスマップ



時刻表



べ

路線名称、系統番号 検索のキー

各媒体で「統一的」かつ「6社一体的」に案内

現地で



主要のりばサイン



サイネージ



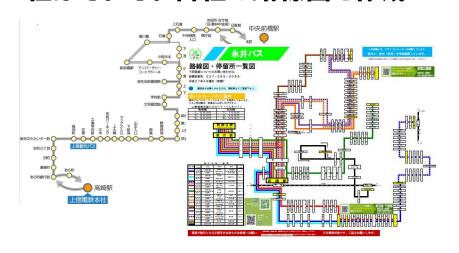
標柱時刻表



行先表示機

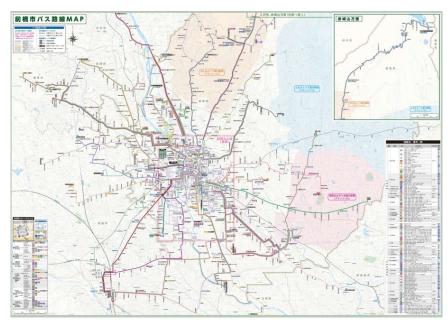
6社共通バスマップ作成(R3作成、R4配布)

6社はそれぞれ自社の路線図を作成



- ・そもそも運行事業者がどこかわからない。
- ・停留所のつながりを表記したポンチ図が多く、土地勘がない利用者にはわかりづらい

▶ R3本協議会でバスマップを作成(路線を調べる入口)



【既存MAPからの変更点】

- ・各系統別に図示(起点と終点を表示)
- ・前橋市域だけでなく、系統の終点まで表示
- ・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、系統番号を付番

新系統番号で作成済、車両の行先表示機の 修正にあわせて配布予定 R4下半期予定

前橋駅バス案内デジタルサイネージ設置(R4)

前橋市の玄関口であるJR前橋駅のバス案内掲示板について、

デジタルサイネージ・スマートバス停に更新予定(群馬県バス協会から国庫補助要望中)

利用者:視認性の向上とバス位置情報(遅延情報)の追加

事業者:ダイヤ改正時の時刻表更新等の効率化



総合案内サイネージ

BUS Infomation							
路線名	行 先	のりば	定刻	到着見込	本町ラ ^{本町経由}	イン経由 ^{県庁前経由}	
22C 前橋渋川線	渋川駅(群大荒牧経由) shibukawa st	2	10:00	定刻 どおり	•	-	
30A 前橋玉村線	前橋公園(本町・県庁前経由) Maebashi Park	1	10:05	10:06	•	•	
41A 城南運動公園線	城南運動公園(ココルンシティ) JonanUndokouen	4	10:10	10:11	1—1	-	
48 富士見赤城山線	富士見温泉	6	10:20	定刻 どおり	-	-	

総合案内サイネージイメージ



スマートバス停

前橋駅バス案内デジタルサイネージ設置(R4)

▶他地域事例

のりば別に先発・次発を案内 _{沼津駅} 路線図とのりばの色を統一して案内



時刻順に案内

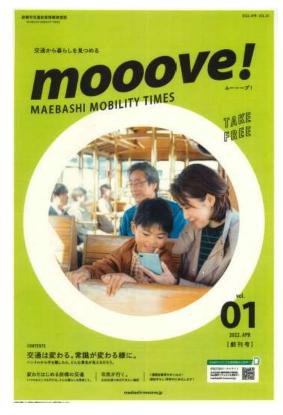
熊本桜町ターミナル

運行会社	AMACHI Term 案内番号	行先		2021/08/19 15:13 更和				
Company	Guide Number	Destination	経由 Via	定刻				
産交	T3-0	西部車庫 Seibushako	熊本駅前・田崎市場 Kumamoto Sta. Tasaki Ichiba	15:06				
産交	A4-2	田崎橋 Tasaki Bashi	熊本駅前 Kumamoto Sta.	15:11				
産交	T1-2	五丁 Gocho	熊本駅前・田崎市場・上高橋 Jmamoto Sta. Tasaki Ichiba Kamitakahash	15:15 3(94) ibid 3(3top Belo				
都市	S2-1	本山営業所 yama Eigyosho Mae	森都心プラザ Shintoshin Plaza	15:15 #17#				
産交	A5-1	田崎橋 Tasaki Bashi	熊本駅前 Kumamoto Sta.	15:16				

リアルタイム案内

交通再編PR冊子、HP(モビリティマネジメント)

交通再編の取組みを市民に知ってもらい、公共交通への親しみや興味をもってもらうためのPR冊子を作成、全戸配布(R4.4.1) あわせてサイトを開設し今後継続して取り組み予定





前橋交通ポータル



公共交通を知り、身近に感じられるようなコンテンツとし、「公共交通を自分 事化してもらい、交通事業への参加」を促進する。

<コンテンツ例>

- ・事業者紹介企画(大学生による事業所取材)
- ・前橋交通物語(昔の駅舎、車両など紹介)
- ・公共交通ギャラリー企画(「おしゃれ」、「かっこいい」という切り口でのWEB写真集)
- ・いただきまーす(タクシードライバー グルメ紹介)

など

市民意見交換会も実施予定

検索アプリ等で情報を得る利用者が多いが、マイバスなど前橋市のバス情報HPには月3,000件を超えるアクセスがあり、コロナ情報、ごみ情報についで、アクセスが多い。 バス情報をより分かりやすい内容にし、6社の路線、時刻表などを1つにした、バスの 運行情報そのもののポータルサイトとしても構築していく予定。

3 交通系ICカード導入

R4.3 市内全路線で交通系ICカード利用開始





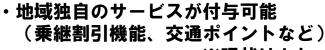
nolbé

乗車時、降車時にリーダーにタッチ

Suica、PASMOなど既存10カード利用可能 モバイルSuica、モバイルPASMO利用可能

▶新たに地域連携ICカード「nolbe」を発行

- ・JR定期とバス定期が1枚で可能
- ・全国利用可能(商業施設等でも可)
- ・障害者用nolbeによりバス利用時に 障害者手帳の提示が不要



※現状はなし

- ・販売場所:前橋駅バス案内所、各事業者営業所
- チャージ:コンビニ等
- ・販売済枚数(4月末) 約2,500枚

▶ICカード導入効果

- ・キャッシュレス決済により小銭の心配を解消
- ・乗降時間短縮(→ 定時性の確保)
- ・乗降データの取得(ODデータ)

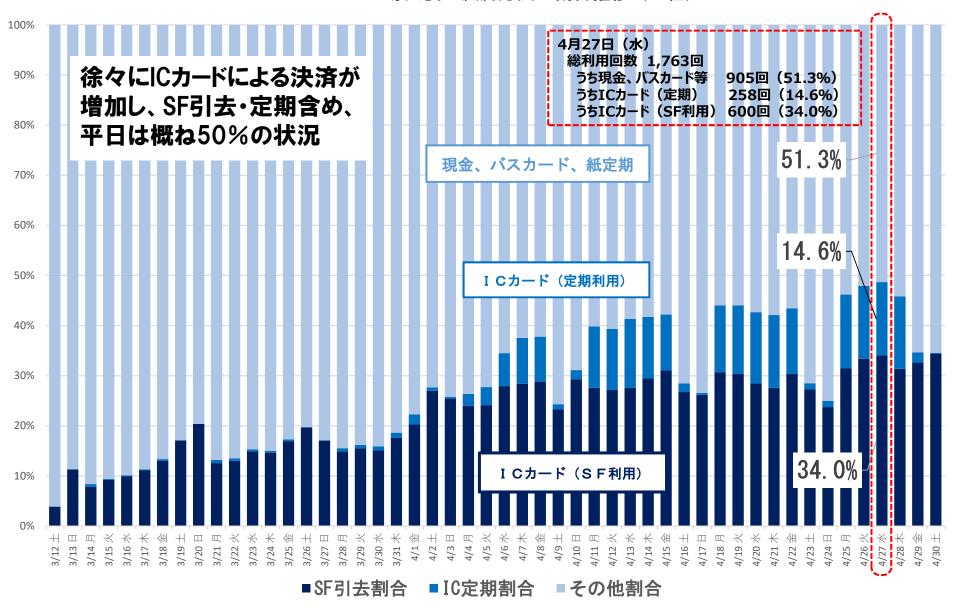




システムの構築について、国土交通省補助「令和 4年度日本版MaaS推進・支援事業」に応募中

交通系ICカード導入

I Cカード導入後の決済方法の割合推移 (A社)



R4.3末 ICカード導入に伴い既存のバスカード販売を終了 (利用は概ね1年間可能)



通常バスカードによる割引 (事業者サービス)

1,000円で1,100円/3,000円で3,550円/5,000円で6,050円

コロナ禍による利用減、燃料費高騰による運行コスト増により終了

敬老バスカードによる割引 (事業者+自治体サービス)

1,500円で2,200円/2,250円で3,400円/3,750円で5,800円

ICカードによるポイント付与やMaaS による新たな制度を検討

4 シェアサイクル cogbe

シェアサイクルcogbeの運用スタート

R3.4.1 市内中心部でシェアサイクルcogbeスタート 回生電動アシスト付き自転車128台

中心部を中心にポート35箇所設置

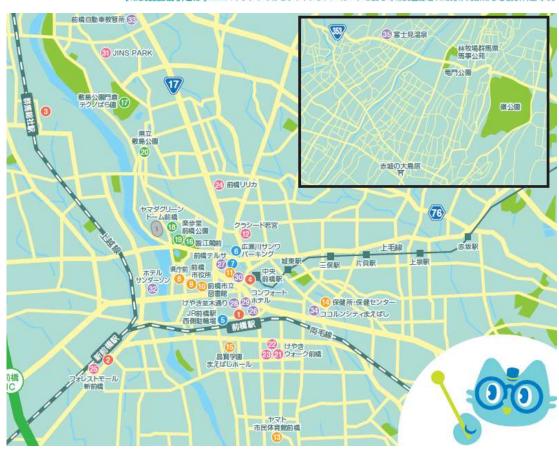






	15分	30分	45分	1時間	上限(5~8時間まで)	ナイター(22:30~翌7:00)
基本料金	50円(税込)	100円(税込)	150円(税込)	200円(税込)	1,000円(税込)	300円(税込)
				※上限(5~8 時間	まで) 1,000円を越える	と、15分:50円からの料金に戻ります。
	15分	30分	45分	1時間	上限	ナイター(22:30~翌7:00)
市民認証割引料金	25円(税込)	50円(税込)	75円(税込)	100円(税込)	無し	300円(税込)

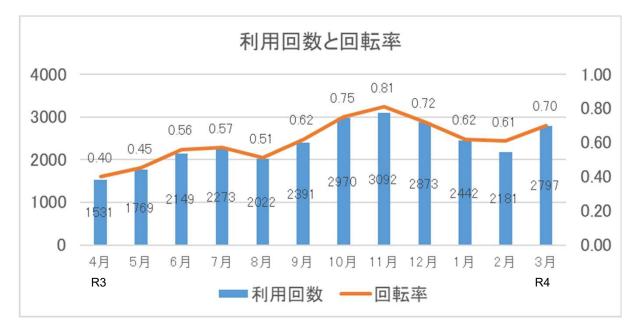
[市民認証割引とは]エコバイクアプリから、マイナンバーカードを使って市民登録された方が対象になる割引料金です。



シェアサイクルcogbeR3年度利用状況







▶1日平均 78回

▶回転率とは・・・ 1日1台あたりの利用回数

利用回数 ÷ <u>128台</u> ÷ 日数 (シェアサイクル全台数)

5 MaaS実証実験

「前橋版MaaS(MaeMaaS)」

これまでの実証事業からの継続した取り組みとして、地域公共交通の利便性向上及びMaeMaaSの社会実装のため実施する。これまでの実証における課題である、わかりやすい利用方法、わかりやすい情報案内に対して、対面での利用登録窓口システムの構築、多様な交通モードを網羅するリアルタイム経路検索を提供。引き続きマイナンバーカード認証基盤と連携し、利用者属性情報による割引等の運賃施策を実施し、MaaS環境の構築による市民の公共交通に対する意識変容、社会受容性、実運用に向けた社会実装モデルの検証を行う。

協議会の	【幹事(事務局)】前橋市 東日本旅客鉄道株式会社、一般社団法人ICTまちづくり共通プラットフォーム		取組イメージ					
構成員	推進機構、株式 群馬支店、国立	はないでは、一般社団法人にしょう。ハの共通ノブットフィーム会社NTTデータ、株式会社未来シェア、株式会社NTTドコモ大学法人群馬大学、ecobike株式会社、上毛電気鉄道株団法人群馬県バス協会、前橋地区タクシー協議会	誰一人取り残さない都市"前橋" SDGs的交通環境の提供 = MaeMaaS 「オタリストラー MaeMaaS 「オタリ					
地域課題	● 高齢運転者(推持のための市の財政負担の増加 こよる交通事故の増加 或の住民の外出機会の減少	### 1					
事業概要	期間	2021.10.1~2022.3.31	と社会受容性の喚起 WebサービスとしてMassの Assume State (Assume State S					
	エリア 群馬県前橋市全域 MaaSシステム JR東日本が提供するMaaSプラットフォーム「モビリティ・リンゲージ・プラットフォーム」を活用し前橋版MaaS「MaeMaaS(マエマース)」としてwebサービスを提供。 交通サービス ・オープンデータを活用したリアルタイム経路検索の提供経路検索は、バスロケ・シェアサイクル・デマンド交通等の多様な交通モードに対応 ・デマンド交通「るんるんバス」「ふるさとバス」「城南あおぞら号」の予約をMaeMaaSにより一元化 ・デジタルフリーパスの販売 ・マイナンバーカード認証基盤と連携し、市民認証による		・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・					
			(市役所・駅等)					
			検証結果					
		 ▼イナンバーガート認証基盤と連携し、市民認証による 前橋市民割引の提供 会員登録・利用手法のシステム改善による簡易化。対 面登録システムを構築。市役所・駅等にサービス窓口を 設置。 	 軽路検索結果へデマンド交通やシェアサイクルなどの路線バス・鉄道以外の新しいモビリティ情報を反映させることについては可能となった。一方で、検索結果そのものの精度の向上や、検索結果からデマンド交通等の予約へのシームレスな遷移等については技術的な課題等もあり、利用しやすいサービスのUI構築も含めて全体として利便性向上の更なる検討が必要 マイナンバーカードを活用しての市民認証による運賃施策やデマンド交通の予約一元化等の 					
	交通以外のサービス ● 地域の観光施設や飲食店の検索機能の提供 ● 路線バスのデジタルフリーパス購入者への店舗等の特典の付与		MaaSサービスに関しての市民認知の向上や利用者の定着等が見られ、社会的受容性も 高まっている。					
			今後の方向性					
検証内容	 ● 経路検索の多様な交通モード対応への試行 ● 定額制デジタルチケットの需要検証 ● デマンド交通予約の一元化による運用の効率化 ● 今後の公共交通における運賃施策での市民認証割引の市民受容性前橋市が取り組んでいる交通再編を有効化し公共交通の利用者数増加に繋がるサービスとすべく検証を実施する 		● これまでの実証実験を踏まえ、MaaSそのものの市民への認知度・定着性を向上させるため、R4.4.1以降も引き続き本実証実験サービスの提供を延長し、切れ目なくサービス提供を進めていくともに、より利便性の向上実現のためUI及びMaaSサービスの高度化に向けた検討を進め、社会実装に向けた取り組みを推進していく。また、フリーパス等のODデータ等の実績データ取得手法の構築に向けた検討も進める。					

前橋市 参加者からのフィードバック

MaaSシステムからのログ集計及びアンケート調査回答より

<活用実態>

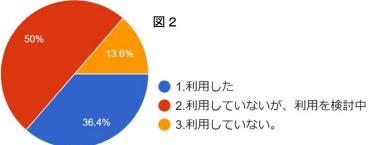
・会員及びアクティブユーザーに関しては図1の通り また、非会員でも利用可能な経路検索等のみを利用する利用者等も想定される。



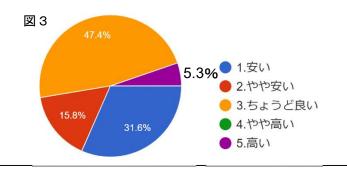
<市民割引について>

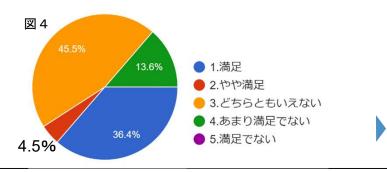
・デジタルフリーパス又はデマンド交通をマイナンバーカード認証による市民割引の利用状況は図2の通り。

86.4%が利用又は利用を検討していると回答。



・また<u>94.8%</u>の回答者が市民割引の料金について「安い」または「ちょうど良い」と回答している(図3)一方で、市民割引の満足度に対しては<u>59.1%</u>が「不満」または「どちらともいえない」と回答(図4)。<u>不満理由としては、マイナンバーカード認証の操作フローが面倒・大変</u>といった声があがり、より簡易かつ明瞭な仕組みが求められている。



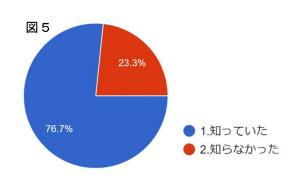


前橋市 参加者からのフィードバック

MaaSシステムからのログ集計及びアンケート調査回答より

<取り組み認知度>

・MaeMaaSという取り組みの認知度については高く、実証実験実施開始(R3.10月)以前より取り組みを知っていた回答者が、76.7%。



<利用者の声>

・マイナンバーカード認証による市民割引でお得に利用ができた、デジタルフリーパスのアニメーション画面でキャラクターが乗ったバスや鉄道イラストが動いているのは親子で楽しめた等の意見もある一方で、マイナンバーカード認証連携がうまくいかない、画面遷移がスムーズではない、経路検索時に地図上でもルートを表示してほしいなど、利用者UI向上のための課題も多々見受けられる。

<効果検証・調査手法そのものへの課題>

- ・サービスの利用実績等に関しては、MaaSシステムより直接的にログデータを取得し確認が可能であるが、利用者満足度などに関してはアンケート調査にて 集計を実施している。
- ・利用者の利便性向上を図るうえでアンケート調査は重要な調査手法である一方で、十分な数の回答数確保が課題であり、今後アンケート回答に対してのインセンティブ付与等も含め、調査手法そのものに対しての検討も必要となっている。

交通系ICカードとマイナンバーカードによる市民認証割引の提供やデジタルフリーパスの提供などサービスへの取り組みそのものに対しては高評価をいただいている一方で登録や利用の仕方などに改善を望む声が多い
⇒利用者目線でサービスを一体としかつ利用しやすいUIへ改善を図っていく。

令和4年度の前橋版MaaS (MaeMaaS) の取り組みについて

令和4年度前橋版MaaS想定スケジュール



複数の国公募事業を活用・有機的に連携を実施し、MaaS環境高度化に向けた取り組みを推進

国公募への申請について

- ・MaaSのより一層のサービス高度化、利用者の利便性向上を目指し、群馬県との広域連携事業として群馬県MaaSの展開についてデジタル田園都市国家構想交付金Type2事業へ申請。
- ・交通データを活用し、新たな運賃施策やサービスの構築を目指し国土交通省(日本版MaaS推進・支援事業)・観光庁(DXの推進による観光・地域経済活性化実証事業)への公募申請を行う。

交通政策ビジョン

ぐんま共創モビリティ

Co-creation Mobility GUNMA

共創(Co-creation)と個別最適化(個-creation)による 地方自治体の新たな交通政策の在り方を定義する

Open

参画しやすい

- ●MaaSの概念の元に移動は 「所有」から「サービス」へ
- ●交通モードは多様化し、 サービス視点で新たなプレ イヤーが参入



多分野連携

他分野から交通事業への参入 交通事業データを他分野と連携して活用 Personal & Network

好きなサービ スを選べる

- ●個別最適化された交通
- ●移動の単位は「大量輸送型」 から「個別デマンド型」へ
- ●個別デマンドとネットワーク 交通のバランス運用



幹の選択と葉の充実 ⇒路線の集約による幹として の機能確保と葉の充実 Universal

誰でも使える

- ●誰でも、いつでも、 どこでも利用できる交通
- ●データに基づいた公平な分配 と

サービス

Sustainable

収益を上げら れる

- ●公費による赤字補填を 脱却し未来への投資へ
- ●持続可能な交通事業収益 モデルと運営団体の設立
- ●交通データの利活用



トキャッシュレス決済



移動困難者を支援



6 自動運転バス実証実験

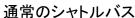
自動運転バス実証実験



前橋市の実証実験の特徴

- ○一般車両と混在化での市街地での実証
- ○既存のバス路線のまま運賃収受あり







2018

- レ公道での自動走行(緑ナンバー初)
- ✓ 社会受容性調査 市民は好意的に受け止め

2019

- ✓複雑な経路における自動走行検証
- ✔2台同時運行による遠隔監視の検証





2020

- ✓5G環境、路側にセンサー・カメラ等の設置による遠隔監視環境の高度化
- ノ決済を想定した顔認証技術の検証

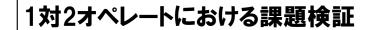
2021

- ✓路側のセンサー・カメラから車両へ 直接伝送(制御はCRANTS内で実施)
- ✓朝の混雑時間帯での実施

令和3年度 実証実験の概要



車両のカメラだけでは対向車の状況が把握しづらいた め、路側にセンサー・カメラを設置して、遠隔管制室へ 送信(通信は5G利用)



令和4年2月1日(火)~2月18日(金)

ローカル5G敷設により、車両2台により オペレーター1人が2台を同時に遠隔監視 ※運転席にドライバーあり(レベル2)



(次世代モビリティ社会実装研究センター内)







車両(群馬大学所有ポンチョ)

エッジ処理



路側センサ



路側カメラ

路車間協調(路側情報を直接車両へ)

令和4年1月28日(金)~2月27日(日)

路側のカメラやセンサーの映像を検証する とともに、映像をエッジ処理し車両へ伝送

令和4年度 実証実験の予定

◆日本中央バスの車両を自動運転化

- ①通常バス車両(ポンチョ)を自動運転 仕様に改造
 - ※日本中央バスから日本モビリティ ㈱に発注
- ②改造後車両をラッピング
- ③遠隔管制室をバス事業所内に設置



けやき並木でのGPSによる自車位置測定 白線を読取機能を実装



八展通り(1車線)での駐停車時の追越し 駐停車禁止・自動運転走行の看板

◆公道実証実験

- ・日本中央バス車両で長期間実証実験
 - ※日本中央バスのドライバーを養成 自動運転対応ドライバーは現在2 人のみ
 - ※実証を実施しながらインフラ整備 やシステム改良を行い、安全性を 高めていく。



中央前橋駅でのロータリー内走行自動運転バス専用バース設置



五差路での右折待ち対向車のはみ出し 交差点内路面に誘導ラインを施工

◆インフラ整備

・中央前橋駅改良、路面白線表示、 路面カラーリング、横断防止柵設置

国の補助金活用を検討