

第14回前橋市地域公共交通再生協議会結果概要

◆日時：令和5年5月29日（月） 10:00～11:30

◆場所：前橋市役所 11階北会議室

◆出席者

- 前橋市：副市長、未来創造部長、都市計画部長
- 公共交通事業者：東日本旅客鉄道(株)高崎支社総務部経営・財務戦略室 統括（代理）、上毛電気鉄道(株)取締役社長、一般社団法人群馬県バス協会乗合部会長、前橋地区タクシー協議会長
- 道路管理者：、群馬県前橋土木事務所長、前橋市建設部長
- 警察：前橋警察署長（代理）、前橋東警察署長（代理）
- 住民代表：2名
- 学識経験者：
- 国関係者：関東運輸局交通政策部交通企画課長（代理）、関東地方整備局建政部都市整備課長、群馬運輸支局首席運輸企画専門官、
- 群馬県：県土整備部交通イノベーション推進課長、県土整備部都市計画課長（代理）
- 商工・観光関係者：前橋商工会議所 まちづくり専門委員会 交通政策小委員長 委員 19名
（事務局：前橋市交通政策課、都市計画課、市街地整備課）
※欠席委員：国土交通省高崎河川国道事務所長、前橋工科大学教授 2名

◆結果概要

以下の（1）（2）（3）について、事務局から説明を行い、（1）について意見交換し、（2）（3）について承認を得た。

◆主な内容

（1）各施策の取り組み状況について

<バス・鉄道・タクシー①～⑥>

○東日本旅客鉄道(株)高崎支社総務部経営・財務戦略室 統括（代理）

群馬総社駅について

現状東側に小さい広場があるだけで朝夕の混雑が課題である。

今回前橋市の協力を得て、西口開設・橋上化について検討しているところである。

効果が見えるまで一定期間要するものと思われるが、ご理解ご協力いただければありがたい。

○群馬県バス協会乗合部会長

バスカードの廃止に伴い、払い戻しの作業があり、実際の利用者数と収入が一致しない（払い戻しで出ていく分があるため）という状況になっているが、ご理解いただきたい。（数字以上に頑張っているということ）

働き方改革については、委託のみならず自主、かつタクシーも含めた運転手に係るものであると思う。

バスについていえば、サービスをなるべく低下させないようにダイヤを割るという対応が基本になると思うが、全てについてそのような対応ができないので、始発もしくは最終便のカットという話は当然でてくることも想定される。

ただし、ダイヤカットばかりの対応になると運転手の給与低下にも繋がり人手不足に拍車をかけることになるので、それを避けられるよう対応していきたいと考えている。

そのため運賃値上げを検討している会社もある。

ご承知おきいただきたい。

○前橋地区タクシー協議会長

24年問題に関してはタクシーについても、対応はもちろん必要だがそこまでバストラックに比べるとそこまで厳しい状況ではない。

○前橋地区タクシー協議会長

(共創プロジェクトについて)

課題としてタクシー料金についてという記載があるが、料金は認可を受けてその料金で実施しているところであり、制度上割り引くということは難しいということを理解いただきたい。

また、運転手不足の問題もあり、マイタクで受け入れるお客さん(通常の客)とのバランスでも難しい面があると考えている。

(資料P8交通ネットワーク再編について)

具体的にはどんなことを検討しているのか?

→大きい流れではこういう考え方でやっていきたいということで、具体的な話はまだない。

具体的な話が動き出す前に、タクシーサイドにも相談いただきたい。

○群馬運輸支局首席運輸企画専門官

タクシー運賃については、お話のとおりで、認可を受けた料金から勝手に変えたりはできない

○上毛電気鉄道代表取締役社長

上電在り方検討については積極的に方向性の検討に加わっていきたいと考えている。

○副市長

あり方検討については群馬県で調査を実施し、調査結果がまとまった時点で活性化協議会というスケジュールだと思うが、その具体的なスケジュールは決まっているか。

群馬県滝沢係長…現在、調査事業の公募を実施しているところであるが、その後の具体的な日程は決まっていない。

○住民代表1

前橋渋川線の路線バスについて、15分のパターンダイヤ化で定時制確保できるというのはありがたい。バスに乗る機会が増えたと感じている。

交通系ICカードの整備についても便利さが向上したと思うし、前橋駅北口のインフォメーション改善についても前よりわかりやすくなったと思う。言葉だけでなく絵(図)で示していくというのは、利用者にとって非常にわかりやすく、便利になったと思う。

今後、働き方改革の関係でサービス低下も止む無しという話もあり、自分たち住民も事業者目線で考えれば仕方ないとわかる。住民も、説明してもらえば分かるし、いきなりお知らせするのではなく、少しずつ説明をしていくとか、丁寧な情報提供を心掛けてほしい。(こういう可能性がある、という場合はその時点で話を住民に提供するなど)

また、各規制により前橋市として実施したいことができないということがあれば、法改正の要望等も前橋市、産業界等から上げて制度改正にも積極的に動いてほしい。

最後に、毎回申し訳ないが、JRのダイヤ改正のたびに前橋が不便になっている。

前橋終点がなくなって新前橋になって高崎になって籠原になってしまった。

バス路線はせっかく15分間隔にしたのに、JRは1時間に2本しかない。

ダイヤ改正前には事前に相談してくれるとか、丁寧にやってほしい。

○住民代表2

昨年、地域づくり協議会で交通に関するワークショップを実施した。

現状の施策についてはおおむね住民は賛同しているが、実際にバスに乗るかというかどうかという感じの反応が多かった。

理由とすると、いままで一度も乗ったことないから乗る気がないという声である。

いくら便利にしても、乗る意思がそもそもなければ意味がない。

例えば、群馬は自転車・送迎が多いが、学生のと時からそれをバスに転換してもらおう取り組みを行うなど必要と感じる。

具体的には新生生に対するバス乗車(定期券・乗り方等)に関する提案が必要だと思う。群馬大学、前橋工科大学に対するPRも必要だと思う。

車を運転する側としても、自転車が減ってくれたら安心する。

また、通学にタクシーを使うというのはなかなかないと思うが、場所によってはタクシーでしか行けないところもあると思うので、乗合タクシーの活用等も検討してほしい。

便利さを追求するのもよいが、乗る気のない人を乗せるという努力も必要だと思う。

<自転車・MaaS・自動運転⑦～⑨>

○東日本旅客鉄道(株)高崎支社総務部経営・財務戦略室 統括(代理)

プラットフォームを提供という形でGunMaaSをやっている。

既に社会実装済のため、今後は推進という段階であると考えている。

前橋市役所でブースを出して登録支援も行っており、当初より来庁者が増えている。

○前橋商工会議所 まちづくり専門委員会 交通政策小委員長

これまでは市街地活性と交通部門が別であったが、今年度からまちづくり専門委員会として一緒にした。

交通利用者を増やすには、そもそも街に魅力がないといけないので、そういった取組を進めているところである。会議所のメンバーも公共交通を使ってないが、利用者にとってわかりやすい案内をやってほしいと考えている。

(2) 城南あおぞら号の地域公共交通計画への位置付けについて

○前橋地区タクシー協議会長

城南あおぞら号が開始されるときに、市の補助というのにある程度制限があったかと思うが、実際にはいくら払ってきたのか。

→運行経費 840 万円、事務費 50 万円、そこに国庫補助により一部補填される形である。(例年リーダー補助により 250 万円程度)

トータルで約 900 万円というのは多すぎるのではないか。地域住民からも資金を集めて運行経費の一部に充てていると以前聞いたと思うがその点はどうか。

また、今回は、城南あおぞら号 1 日当たり 5.1 人の利用という R4 の目標設定をしていたと思うが、実績はどうであったか。

→地域団体でも経費の一部を負担し運営している。

→昨年度は年間 1750 人、1 日あたり 5.6 人であった。

→公共交通計画に関する改正については承認とする。

(3) 予算関係

意見なし

承認とする。

(4) その他

城南あおぞら号に係る国庫補助申請関係の書面協議を 6 月中に行うことについて連絡した。

以上