

## 第15回前橋市地域公共交通再生協議会結果概要

◆日時：令和6年2月21日（水） 9：00～10：30

◆場所：前橋市役所 11階北会議室

### ◆出席者

○前橋市：未来創造部長（代理）、都市計画部長

○公共交通事業者：東日本旅客鉄道㈱高崎支社総務部経営・財務戦略室 統括、上毛電気鉄道㈱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：国土交通省高崎河川国道事務所長（代理）、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：前橋工科大学教授

○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（代理）、県土整備部都市計画課長

○商工・観光関係者：前橋商工会議所 まちづくり専門委員会 交通政策専門委員長（代理）委員 20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：前橋市副市長、 1名

### ◆結果概要

以下の（1）（2）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）について承認を得た。

### ◆主な内容

（1）前橋市地域公共交通計画各施策の取組み状況について

（前橋工科大学教授）

説明でもあった通り、バスの乗務員が不足している問題について。直近で市内4社で就職説明会を計3回開催した。参加人数はどうだったか。

（群馬県バス協会乗合部会長）

参加者はなかった。

（前橋工科大学教授）

こういった状況もあるため、取り組みの広報にご協力いただきたい。

NHKにおいてもバスの乗務員が足りないことも取り上げられていた。

永井運輸の協力のもと前橋協立病院内にバスロケのサインージを設置する等利用向上に向けた地

道な取り組みも行っている。

(住民代表 1)

移住の相談をコンシェルジュとして受けているが、移住の相談に来た方の中には、都内でバスの運転手を辞めた人が地方の運転手ならやってみたいという人がいた。

前橋市内に限らずもっと広い範囲で広報を進めてもよいと思う。

(住民代表 1)

群馬総社駅について、電車は移動手段であるが、それだけを目的にしない何か付加価値を別で作ることも検討いただきたい。たとえば、キッチンカーを誘致したりして、駅に行くことを目的とした動きが生まれるように検討いただきたい。

(前橋工科大学教授)

バスの南北幹線について、南部はさらに本数を増やしてからに強化されている。共創プロジェクトで国庫を活用した I T 強化、B R T なんかを上電と広域の連携を組む。そういった取り組みを今後検討してもよいと思う。

(関東地方整備局建政部都市整備課長)

2. 8%の減便によって2024年問題にある程度対応できるか。

(事務局)

そうである。

(関東地方整備局建政部都市整備課長)

群馬総社駅西口開設について、活用する予定の交付金はあるか。

(事務局)

社会資本総合整備交付金を活用予定。

(上毛電気鉄道株式会社社長)

コロナ禍以降のバスの経営状況が取り上げられていたので、上電の現状を報告する。対コロナ禍前比でR4 15%減、R5 10%減となっている。そのなかで、沿線自治会の協力のもと車両の更新を行った。これをきっかけにコロナ前に戻していけるように取り組んでいく。

また、説明にもあったが、リデザイン推進協議会を実施した。沿線地域の再構築を行い、利用者の増につながっていくことを期待している。また、結節の強化という点については、説明のあった自動運転バスには期待をしている。

(前橋地区タクシー協議会長)

UD タクシーの補助額は来年度どの程度想定しているか。

(事務局)

従前どおりタクシー 1 から 2 台分程度の額は想定している。

(県都市計画課長)

一般的に施策について、各論で整理されていて、全体的な関連性が別で考えられている。もっと大局的に整理したほうが良いと考える。

(前橋工科大学教授)

県の意見に賛同する。その観点でいえば、群馬総社駅が、交通拠点になるように検討を進めていただきたい。

(住民代表 1)

コグベの使い方について、スローシティの取組みとして、キロメートルゼロ運動というものを行っている。1 キロメートル範囲での移動にコグベを利用し、美味しいものを作ってもらったり、歴史に触れたりという活動をしている。

(関東地方整備局建政部都市整備課長)

個別の取組みをされている中で、K P I 的なものがあれば、それに向かっていつまでにどう行っていくのかを記載いただきたい。例えばコグベも利用者実績の記載はあるが、目標値の記載や、収支の情報が無いのでそういったものがあると良い。

(未来創造部長代理)

コグベについては利用者を増やすこと自体が目標となっているのが現状である。具体的な数値目標については検討していきたい。

(2) 広瀬線のフィーダー系統への位置付けについて

(前橋工科大学教授)

交通不便地域に位置付けるとさらに補助が活用できる。路線の形態とすると前橋駅まで持つてくるのであまりフィーダーの概念に近くない。フィーダーの考え方としては、早く幹につなげるといのが本来の形だと思う。また、自治体が基幹交通のある地域として整備した箇所も一部、交通不便地域に含まれるというところに違和感がある。

(事務局)

I C カードのデータを見たときに前橋駅とけやきウォークへの利用が多かった。そのデータを元に、広瀬団地が主な乗客ということが分かった。また、広瀬団地ではスーパーマーケットが撤退し、周辺にスーパーがない。そのため、ガーデンと朝倉モール、けやきウォーク前橋を繋ぐ生活路線とい

う形で整理した。とはいえバス路線の運転手も昨今集まらない。路線を更に短くし、前橋工科大学等で乗り継ぎにする形も検討したが、この形で整理した。これで終わりではなく、より良い形で模索していく。

(前橋工科大学教授)

他の事業者が運行する予定はないのか。東善町、西善町は、公共交通が無くなってしまうという状況に懸念がある。

(事務局)

ご指摘のとおり部分がある一方、実際に利用実績が低いというところがある。そのままではいけないとは思っているので、今後検討していく。

(前橋市都市計画部長)

広瀬団地は各自治体が複合的に整備した団地である。長期ビジョンを新年度に策定する予定がある。ワークショップを設けて団地の方の意見を抽出しながら今後を検討する。その中でも公共交通による外部へのアクセス方法については議論が必要になってくると思う。

(前橋地区タクシー協議会長)

フィーダー申請について不便地域の指定を受けるにあたって、幹線系統もあるのにも関わらず、下川淵地区の一部が不便地域に入るとするのは、矛盾しているのではないか。

(事務局)

広瀬線が仮に無いものとして空白地域を考えると、下川淵地区も算定の対象となることから含めることとした。

(前橋地区タクシー協議会長)

申請書上は下川淵の一部のように記載したほうが良い。

(関東地方整備局建政部都市整備課長)

広瀬線の廃止となる区間の立地適正化計画上の位置付けは何か。

(事務局)

立地適正化計画における居住誘導地域にあたるようになる。

(関東地方整備局建政部都市整備課長)

地域公共交通計画の改訂のタイミングと合わせて、立地適正化計画についても見直していただきたい。

以上