

## 第11回 前橋市地域公共交通再生協議会 議事要旨

■日時：令和3年8月11日（水） 15：00～16：40

■場所：前橋市役所 11階北会議室

■出席者

### 計画策定団体（前橋市）

副市長、未来創造部長、都市計画部長（代理出席）

### 公共交通事業者

東日本旅客鉄道株式会社高崎支社総務部経営・財務戦略室 統括（代理出席）

上毛電気鉄道株式会社 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 関東地方整備局 高崎河川国道事務所長（代理出席）

前橋市 建設部長

### 公安委員会・警察

前橋警察署長（代理出席）、前橋東警察署長（代理出席）

### 住民代表（利用者）

地域住民 2名

### 国関係者（国土交通省）

関東運輸局 交通政策部 交通企画課長（WEB参加）

関東運輸局 群馬運輸支局 首席運輸企画専門官（代理出席、WEB参加）

### 群馬県関係者

群馬県 県土整備部 交通政策課長

群馬県 県土整備部 都市計画課長（代理出席）

### 商工・観光関係者

前橋商工会議所 副会頭

前橋商工会議所 交通政策専門委員会 委員長（代理出席）

（欠席委員）

群馬県 前橋土木事務所長、前橋工科大学教授、国土交通省関東地方整備局建政部  
都市整備課長

（事務局）

前橋市未来創造部 交通政策課、

前橋市都市計画部 都市計画課、市街地整備課

## ■次 第

1 開 会

2 挨 拶

3 自己紹介

4 議 事

(1) 前橋地域乗合バス事業共同経営計画について

- ・資料1 地域公共交通計画、利便増進実施計画、共同経営計画の関係について
- ・資料2 バス事業者6社における共同経営の実施について
- ・資料3 前橋地域乗合バス事業 共同経営計画

(2) 前橋市利便増進実施計画について

- ・資料4 前橋市利便増進実施計画(第1版)の概要
- ・資料5 前橋市利便増進実施計画

(3) 今後のスケジュールについて

- ・資料6 利便増進事業の今後のスケジュール

(4) その他

5 閉 会

## ■議事要旨

### (1) 前橋地域乗合バス事業共同経営計画について

事務局より以下説明

- ・ 3 計画(地域公共交通計画、利便増進実施計画、共同経営計画)の関係性について(資料 1)
- ・ 前橋地域におけるバス交通の現状、課題(資料 2)
- ・ 前橋市地域公共交通計画における位置づけ(資料 2)
- ・ 共同経営に向けたこれまでの経緯(資料 2)
- ・ 前橋地域乗合バス事業共同経営計画(資料 2、資料 3)

#### ○前橋地区タクシー協議会会長

JR 両毛線のダイヤにあわせ、パターンダイヤを設定したということだが、バスについては遅延が生じると考える。現状の遅延の状況は考慮しているのか。

#### ○事務局

ダイヤ調整を始める前に、郊外から本町ラインにくる路線についてどの程度遅延が生じているか前橋市において調査を行った。朝夕は大幅に遅延する日もあるが、今回等間隔運行を行う 10 時~16 時の間については、平均 2 分~3 分程度の遅延となっている。許容範囲であり今回の調整内容で問題はないと考えている。

#### ○前橋地区タクシー協議会会長

それは曜日・天候等、異なる条件下で調整した上で 2~3 分ということか。

#### ○事務局

そうである。停留所での調査に加え、群馬県からバスロケーションシステムのデータで各停留所の通過時刻を一定期間分共有いただき、確認している。ご指摘のとおり、雨の日は大きく遅れることもあると認識しているが、そこはやむを得ないと考えている。

#### ○群馬県バス協会乗合部会長

今回等間隔運行を行う区間は、もともとかなりの本数が走っているところであり、これまで各事業者は自社の路線について最適化を図ってきたはずだが、他社も含めたことに関してはなかなか検討できなかった。ただ、前橋市だけでなく、事業者としても非効率な部分は感じていたと考えている。

その中で、独占禁止法特例法が施行され、前橋市を中心に協議を進め、各社が感じていたことを具現化できる状況になった。事業者とするとダイヤ調整のワーキングでかなりの協議を重ねてきたが、時刻表を見なくてもバスが来るという安心感が利用者にとって良いのではと考えており、利便性はかなり上がる。その結果、利用者が増えてくれれば事業者として収入も確保でき、路線の維持に繋がると期待している。

先ほど遅延の話があったが、この区間についてだけ言えば、待っていればどこかの会社のバスが来るわけだから、多少遅れたとしてもそれほど影響はないと考えている。

#### ○関東運輸局交通政策部交通企画課長

新型コロナの影響を受けているなかで、利便性を高めて利用者を取り込んでいく努力は大変重要であり、今回 6 社という多くの主体が連携して実施していくということをまとめていただいたことは、大きなことだと考えている。この等間隔運行をスタートとして、6 社がうまく協働

しながら前橋の公共交通を維持・充実する方法を引き続き検討していただければありがたい。

#### ○住民代表 A

本協議会については、第 1 回から参加して課題を投げかけてきたが、ここまで形作っていただき感謝している。個人的に県外に移動することが多いが、以前は車で高崎駅まで移動し、P & R で新幹線を使用するということが多かったが、地域のことやエネルギーのことを考えるようになり、バスに乗って前橋駅まで行き、JR に乗換えてという形を 20 年前から心掛けている。

その中で感じてきたことが、バスは定時性がないということであり、いつバスが来るかわからないというのは不安でありストレスである。これまでも複数社あるけど共通の時刻表で運行できないかと投げかけてきたが、15 分間隔で来てくれれば不安なく待てると思う。住民とするところの等間隔運行は非常に嬉しく思っている。

#### ○東日本旅客鉄道株式会社総務部経営・財務戦略室 統括（代理委員）

前橋駅を拠点にバスの計画を考えてもらっており感謝している。毎年 3 月にダイヤ改正があり、バス事業者と情報交換をさせてもらっている。バスを多くご利用いただけるような公共交通の在り方については引き続き協力して検討していきたいと考えている。

#### ○商工会議所 副会頭

商工会議所としても公共交通について色々研究してきた中で、前橋市は 6 社あるから難しいとなかなか提案が実現しなかったが、共同経営という形でここまで来た。他の委員からもあったとおり、このような等間隔運行であれば利用者は安心して待っていただけると思う。

あわせて説明があったが、路線名が分かりにくい。フランスでは番号ですべてを表記している。ここについても是非取り組んでいただくと更に利便性が上がるのではないかなと思う。

#### ○事務局

前橋市も同じ課題認識を持っている。等間隔運行も含めた利便増進実施計画を策定するが、その中で、6 社が連携した分かりやすい情報案内にも取り組んでいきたいと考えている。案内の仕方も 6 社でバラバラであるため、非常にわかりづらくなっている。こうした独占禁止法特例法のスキーム以外の部分についても 6 社が協調して取り組んでいきたいと考えている。

#### ○住民代表 B

地域で交通について話していると、いろいろ課題やアイデアを思いついても、「でも運行会社違うよね」という話が出てくる。先ほどバス事業者さんから「利便性もあげながら、かつ利益も上げられればと期待している」という話が聞けて非常に良かったなと思っている。

住民の人ももっと便利になってほしいが、それによって各社の経営が成り立たなくなってしまうバス事業者がなくなってしまうのでは、元の子もないと、利用する側が多少不便でも我慢すればいいのではという考えの人もいる。だけどそうじゃない所も見据えていただいている、これだけバス事業者も努力しているから住民も努力しないとイケないと地域に話をしたいと思う。

#### ○会 長

各委員から 6 社が連携した今回の共同経営により利用者にとって利便性が上がるだろうという意見をいただいたと思っている。各委員からいただいた意見を事務局で整理していただき、国土交通省へ認可申請をしていただくということによろしいか。

#### ○各委員

了 承

## (2) 前橋市利便増進実施計画について

事務局より以下説明

- ・令和3年6月に策定した地域公共交通計画に位置付けた利便増進事業の実施計画として策定すること
- ・国の認定を受けることで事業者が受けている国庫補助金についてメリットがあること
- ・共同経営によるまちなかでの等間隔運行のほか、第1弾として広域幹線の充実（前橋渋川線、新町玉村線）、地域間幹線の見直し（榛東線のルート変更による定時性確保、吉岡線のルート変更による新たな需要喚起・バス待ち環境の改善）、定時定路線からデマンド交通への転換（西大室線のルート変更及び系統の見直し、城南あおぞら号の導入）を実施すること
- ・上記の路線再編とあわせて、前橋駅北口の乗り場再編、わかりやすい情報案内、交通系ICカードを導入し、利便性を向上させること

### ○群馬県バス協会乗合部会長

実施計画の中で、「特定事業概要」とあるがそれはどういうことなのか。道路運送法におけるスクールバスなどの「特定旅客自動車運送事業」とは別か。

### ○事務局

資料1に記載の活性化再生法に位置付けられている利便増進事業の対象事業のうちどれに当てはまるかを記載したものであり、特定旅客自動車運送事業とは別物である。

### ○群馬県交通政策課長

前橋市には様々な取り組みをしていただいております。内容を見ると期待できるかなと感じています。県としても交通系ICカードの導入など連携させていただきながら取り組んでいきたい。現在は新型コロナの影響もあり、バスの利用は非常に厳しい状況である。ワクチン接種等が進み、利用が戻ってきたときに以前よりも利用が増えるように、今からこのような形で利便性向上策に取り組んでいきたいと考えています。

### ○群馬県都市計画課長（代理委員）

まちづくりの観点から、バスの再編をしている中で寄与できることがあれば貢献していきたいと考えています。

### ○群馬運輸支局

先進的な事例として取り組んでいただいていると思っている。前橋市のこうした取り組みが広がっていけばよいと考えています。

### ○住民代表A

説明のあった市民への周知徹底の点についてだが、どれだけ取り組みがなされても、利用者に伝わらなければ意味がない。広報まえばしやホームページでは、高齢者には情報が届きにくい。そのあたりをよく考えて、1度載せたからよいではなく、いろいろなパターンで何回も重ね重ねのPRをお願いしたい。

また、上毛電鉄を使いやすくすることを検討していただきたい。シャトルバスはあるが、前橋駅や県庁・市役所へのアクセスがかなり悪い。また、言いづらいが、終電が早すぎて使いにくいという意見も多く聞く。

JRについても前橋駅を起終点とする運行が減ってきている。東京に行く場合、高崎駅から新幹線を利用するが、仕事で池袋や新宿方面に行く場合は、前橋駅から湘南新宿ラインに乗った方が便利であるのが前橋市民の気持ち。湘南新宿ラインも高崎駅が起終点になってしまっている。また、東京から前橋方面については高崎駅での乗換がスムーズでない時間がある。高崎で新幹線から両毛線に乗換えるときに、40分待つ場合もあり、東京から高崎に来る時間と同じくらい高崎から前橋に時間がかかってしまう。こうしたところも改善していただきたいし、バス路線網を有効活用するためにも鉄道の充実を検討してほしい。

#### ○住民代表B

利便性という言葉が多用されているが、利用者にとっての利便性なのか、運営面での利便性なのかというところが少しわからない部分があった。歩道のないような道路を走るバスは、確かに危険で利便性が低いのかもしれない。商業施設への需要を考えてバイパスに移しましょうというときに、利用者は増えるかもしれないが、その細い道周辺に住んでいた人にとっては利便性は下がっている。周知をうまくして、例えば「バス停まで歩いて健康を保ちましょう」とか地域として作っていかねばならないと感じた。

#### ○事務局

おっしゃるとおり、利便性が上がる人もいれば下がる人もいる。調整中であり意見レベルだが、例えばバス停に自転車置き場を設置したサイクル&バスライドなど、バス停までアクセスしやすい環境についても今後検討したいと考えている。

#### ○前橋地区タクシー協議会長

前橋駅北口のバスのりばについて、3番4番を本町ラインにして、バス利用者が増えて列をなしたときに、タクシー乗り場と重なる心配がある。

この乗り場の再編について、タクシー事業者も同席して一緒に進めていきたいと要望する。

#### ○事務局

パターンダイヤ化にあわせた乗り場の再編であるが、タクシーのりばと重なるという課題は認識している。スタートさせていただきながら状況を見ていきたいと考えているが、関連事業者さんとも相談させていただきながら進めていく予定。

#### ○会 長

各委員からいただいた意見を考慮の上引き続き検討を進めていきたいと考えているのでご協力をお願いしたい。利便増進実施計画については、国に認定申請を進めていきたい。

### (3) 今後のスケジュール

事務局から資料6のとおり説明

特に意見なし

以 上