

## ■バス事業者へのヒアリングまとめ（2018.05.21～06.05, 07.18～20）

推進すべき意見：（網形成に対する）好意的意見、変更・廃止可能な路線等、提案・要望等 慎重な意見：制約条件、会社として避けたい事柄等 その他（現状等）

| 項目        |          | バス事業者   | 群馬中央バス   | 群馬バス   | 上信電鉄   | 日本中央バス  | 関越交通  | 永井運輸  | 全体  |  |
|-----------|----------|---|--|--|--|---|---|---|---|--|
| 網形成の方針    | ダイヤ・運行本数 | コンセプト   | ・コンセプトは理解できるが、人手不足がネック   | ・再編コンセプトやダイヤ修正手法はよく出来ており、達成できれば理想的   |  |   |   |   |   |  |
|           |          |   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・都心内だけで考えると、10分、15分ピッチの分かりやすい時間設定は良い</li> <li>・昼間など5～10分程度ダイヤを変更できる場所もあるかもしれない</li> <li>・始発を遅くすれば終バスの時間も遅くできる可能性あり</li> <li>・複数のバス事業者で時間帯を分担することも考えられる（委託契約のルールを変更）</li> <li>・夏は暑く、乗務員の休憩は屋内が良い</li> <li>・現状のダイヤは完成されている（都心幹線優先だと郊外部利用者の利便性が下がる）</li> <li>・1日の全体の利便性よりも休憩を含めた乗務員の動きを重視（ダイヤを5分ずらすと、乗務員の休憩時間に影響）</li> <li>・いくつかの目的施設（病院、大学、小学校等）は、その施設の開業時間や授業開始時間に合わせる必要</li> <li>・運転士は16時間の拘束時間制限あり</li> <li>・委託路線6社との契約を見直し、時刻や便を各社に割り振る方がうまく調整できるのでは</li> <li>・立川町通りは日中は渋滞していないが15～17時台、特に金曜日は東西両方向で混む</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・パターンダイヤであればJRのダイヤ改正があっても心配は無い</li> <li>・前橋駅の電車接続は10分以内を基本（他社との兼ね合い）</li> <li>・伊勢崎方面の電車にも接続</li> <li>・イオンモール高崎は開店時間に合わせている（従業員利用もあり、夜の便も比較的多い）</li> <li>・一番大きな課題は乗務員確保であり、実際に機材・乗務員を組んで見ないとわからない（乗務員個人の事情に合わせた勤務時間や乗務パターンを組んでいる）</li> <li>・需要予測結果により減便等もあつた（毎年地区の人口動態等を町内会レベルでチェック）</li> <li>・前橋市内での遅れスポットはあまりない（前橋公園やるなばあくのイベント時に渋滞あり）</li> <li>・同発バスは利用者にとって混乱の元であることは認識</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ダイヤ調整は、運行距離が短い便から手をつけるべき</li> <li>・都心幹線は当社路線が果たしている役割の一部であり、都心幹線の都合で動かせない（学校等の途中需要があり、車両・乗務員運用で他路線ともつながっている）</li> <li>・同時発車も、一方的に他社に譲ることはできないので、調整困難</li> <li>・都心幹線の部分だけを見て、バスが余っている・輻輳していると解釈するのは間違い（郊外部から都心への需要を担っている）</li> <li>・ゾーンバスのように乗り継ぎをさせるのは利用者利便性が下がるので反対</li> <li>・仮にダイヤ調整の試案があつても、様々な要素が絡んでいるため、容易には調整不可</li> <li>・深夜運行は営業所も執務時間延長となりコスト増であり翌朝の勤務シフトにも影響</li> </ul> |   |   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・10分おきの運転というが、各路線ともJRとの接続をとるべきことを考えれば、コンセプトは矛盾しているのでは</li> </ul>   |   |  |
|           | 都心幹線     | <ul style="list-style-type: none"> <li>・県庁前への回り込み発車はやりたくない（所要時間増/決まれば従う）</li> <li>・けやきウォーク前橋の回り込み発車はやりたくない（所要時間7,8分増/過去に旅客が増えなかった）</li> <li>・立川町通りへの乗り入れ検討は渋滞がマイナス要因</li> <li>・JRへの接続は重要</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・西46（遠回りのイオンモール高崎行）は利用が少ないため西47系統に回すことも考えられる</li> <li>・西45、47系統が千代田町二丁目経由は、今は変えてしまっても影響ないと思われる（確実なことは言えない）</li> <li>・ユアエイホテル前はほとんど利用がないので廃止しても影響はない</li> <li>・西45は群大前に入りたいが、他社と競合したくないため避けている</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・県庁前バス停は構内乗り入れが一番良い</li> <li>・県庁構内乗り入れの前橋行は所要時間減り少し見込める</li> <li>・立川町通り経由は渋滞がネック（7,8時）</li> <li>・銀座通り一・二丁目商店街経由なら渋滞回避可能</li> <li>・県庁前～本町～前橋駅～中央前橋駅を、県庁前～立川町通り～中央前橋駅～前橋駅と経路変更することは検討可能</li> </ul>  |  |   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・南橋団地への経由するのは、一切やめることは考えられる（ただし、現地住民から反対意見への対応は必要）</li> <li>・富士見温泉方面の路線（日本中央バス）に南橋団地を肩代わりしてもらうことについて、当社が乗り入れなくなった場合に委託路線が乗り入れるのであれば抵抗ない</li> <li>・田口以北について、渋川市にかかる区間は利用が少なく、本数を多少減らすことは考えている</li> <li>・南橋団地経由便は経由しない便に追い抜かれまいよう考慮している</li> <li>・車庫が渋川にあるために、運用の必要で渋川まで運転する便も少なくない</li> <li>・けやきウォークが経由地の場合外周を回る必要あり（経路設定が難しい）</li> <li>・渋川駅～前橋駅の系統を田口の新設道の駅に乗り入れをするメリットが見えない（直通利用者にとって乗り入れは所要時間増）</li> <li>・系統分断は利便性を低下させ廃止につながるため反対</li> <li>・土日は、ケヤキや新設道の駅への延伸も考えられる（車両や運転手を増やしてまでするのは不可能）</li> <li>・再編計画案では、群大荒牧と群大病院は構内経由便をアクセスとして重視しているが、直行便もアクセスを担っており、両者で相乗的に役割を果たしている</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・増便は玉村町役場発着で行いたい【新町玉村線】</li> <li>・下り方向は現状のルートとし、上り方向は提案のルートとすることも検討可能</li> <li>・運転間隔平均化は、非鉄道接続をどの事業者が担当するかが課題</li> <li>・終便繰り下げは負担が大きい（営業所員の勤務時間を延ばすことの負担）【新町玉村線】</li> <li>・21時台は利用者側からすれば必要であり、参画したいが、乗務員、内勤者の労働時間の延長が課題</li> <li>・22:15が終業タイムであり運行管理者も帰宅、5:30が始業時間のため、この時間の範囲内でおさまる輸送であれば大丈夫だが、延長となるときつい</li> <li>・過去に「本町ライン」該当区間で事業者間で競争的なダイヤ編成もしていた</li> <li>・以前、前橋工科大の依頼により深夜バスの実験を半年程度実施したが、遅い時間帯の乗客はほとんどいなかった</li> <li>・20:30前橋駅発玉村町役場行きは鉄道の時間に合わせているが、利用者からは少ない</li> <li>・ダイヤ改正に対する調整作業に当たっては、通常、改正の時期から2～3ヶ月前に準備を開始</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・バス事業者は列車の到着時間に合わせてバスを運転することを強く志向（列車と接続しないバスはどの事業者も運転したくない）【群馬中央バス】</li> <li>・各社とも、何年も試行錯誤しながらつづけたダイヤであり、一番お客さんが乗る時間に合わせて作成したかな理想に近いダイヤになっているのでは【群馬中央バス】</li> <li>・一般論として、足の長い路線は、遠方とJRの接続を担っていることが多い【上信電鉄株式会社】</li> <li>・各社で時間間隔の取り方がばらばらのため、調整が難しい（パターンダイヤなど、各社である程度統一していくべき）【日本中央バス】</li> </ul> |  |
|           | ルート・停留所  |   |  |  |  |   |   |   |   |  |
|           | 利用者      |   |  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・千代田二丁目やるなばあの間で途中から乗る人はほほいさない</li> <li>・イオンモール高崎の乗客は、当初予想に反して堅調</li> <li>・イオン線は週末学生無料（前橋駅乗車のみ）でイオンに補ってらっている</li> <li>・西45系統は高校と障害者施設の利用がメイン</li> </ul>  |  |   |   |   |   |  |
|           | 待機所等     |   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・前橋駅の待機場は困っていない（バス同士の進路支障は現場で解決、ルールも聞いてない）</li> </ul>   |  |  |   |   |   |   |  |
| その他       |          | <ul style="list-style-type: none"> <li>・まちなかに集客力のある施設が無いことが問題</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・新たに前橋事業所の開所を予定（前橋を拠点としてダイヤ組み換えや系統新設に柔軟に対応できる可能性あり）</li> <li>・最低限PTPSは整備されていてほしい</li> </ul>   |  |  |   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・待合施設整備に期待</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・新町玉村線は国庫補助路線であり便別利用者数が減るのは避けたい（前橋市と玉村町にまたがる/国庫補助基準から外れないような段階的増便しかできない）【新町玉村線】</li> <li>・お試し定期券の配布については賛同</li> </ul>  |   |  |
| P&BR,C&BR |          | <ul style="list-style-type: none"> <li>・たくさん駐輪・駐車スペースができるのはありがたい</li> <li>・駐輪場は市の施設を活用させてもらえば実現できる場所もあるのでは</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・駐輪場はポケットパークのようなものと一体的に整備しては</li> <li>・中央前橋のロータリー等の周辺整備を市が行うなら、当社もロータリーに乗り入れたい</li> <li>・高崎の高チャリは回収に労力がある</li> <li>・箕郷営業所には駐輪場が昔からあり周辺住民がC&amp;BRしている</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・見込みは薄い（自転車直行の方が簡単）</li> </ul>  |  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・上記路線等でC&amp;BR用駐輪場を展開してはどうか</li> <li>・自転車をバスに乗せられるようにしている（富士見線/2台まで）</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道17号沿線にはC&amp;BRに適したコンビニがない</li> <li>・歩道橋の下なども駐輪場として活用できるのでは</li> <li>・新設道の駅を活用する場合、関根バス停の扱いを考慮する必要がある</li> <li>・P&amp;Rは実験した経験あり（荒牧新道のフレッセイ/関心の高い人などが使ってくれただけ）</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・歓迎する</li> <li>・新町玉村線の下川の公民館前などすぐできるのでは（集客も見込める）</li> <li>・新町玉村線沿線の小学校跡地をP&amp;BR駐輪場として整備する案には賛成しない（所要時間が延び、不満が生じる）</li> <li>・P&amp;BRに隣接する営業所があれば素晴らしい、公共交通のターミナル基地にもなり、魅力的</li> <li>・春日中学校跡地利用については、速達性を考えるとB案</li> <li>・ハイグレードバス停の整備は、賛成だが、下屋になると維持管理が大変という懸念あり</li> <li>・ハイグレードバス停に上物を作ったとしても、誰が維持管理するか、責任の所在をきちんとしたい</li> </ul>   |   |  |

| 項目        |            | バス事業者  | 群馬中央バス   | 群馬バス  | 上信電鉄   | 日本中央バス   | 関越交通  | 永井運輸   | 全体  |  |
|-----------|------------|--|--|---|--|--|---|--|---|--|
| 運転士(手)    |            |  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・運転士数は不足（路線バスを守るため、貸切バスの受注減少）</li> <li>・古い運転士は路線バスへの乗務指示を歓迎しない（貸切バスが花形）</li> <li>・新卒者を大型二種取得可能年齢まで他職種で雇う方策あり（実績 1 名）</li> <li>・最近では、高校生に対しても乗務員の募集を行っている</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・運転手不足は問題（将来は 3~5 年単位で見通せない）</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・運転士不足は深刻（新人が 67 歳、70 歳まで）</li> <li>・運転手は技術より人間性を重視（採用は簡単でない）</li> <li>・運転士不足の際に、貨物ドライバーをまわしたこともある</li> </ul> |  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・運転士不足が事業を制約（観光バスのオーダーを他社に回すなどしている）</li> </ul>   |  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・バス事業者の中には、管理者も免許を持ち、運転しているところもある他、免許取得費用を負担しているところもある [群馬中央バス]</li> </ul>                         |  |
| 設備        | IC カード     |  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・見積もりが極めて高額で断念</li> <li>・現バスカードの高割引率が選好され、IC カード導入要望はほとんどない</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・磁気カードがなくなるタイミングを考慮して導入検討（投資できない事業者が消えると地域が成り立たない）</li> <li>・IC カードはキャッシュフローが悪く、コストがペイできないリスクあり</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・高額なため導入不可（登録料の半額：7500 万円、年間維持費用：2500 万円）</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・PASMOを採用するとバスカードのメリットがなくなる懸念材料（サービス自体がなくなることへの反対が想定される）</li> <li>・テンカードでいいのではないかと話になっている（地域専用カードを採用すると新たにシステム作る必要があり経費がかさむ）</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・委託路線のある自治体からは相談あり</li> <li>・IC カードを入れ、プレミアつき磁気カードを廃止したところでは収益が上がっている</li> <li>・IC カードの導入をみずえ、機器設置費用の削減のために、運用車両数を絞っている（減便も関係がある）</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・独自方法による IC カード支払いの導入を検討中</li> </ul>  |   |  |
|           | その他        |  |  |   |  |  |   |  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・過去に導入されたバスロケと PTPS は現状機能していないのでは</li> </ul>   |  |
| 特定系統の利用状況 |            |  | <ul style="list-style-type: none"> <li>【芝塚経由高崎】</li> <li>・運行ダイヤを動かすのは難しい（運用台数と所要時間・休憩時間を考慮した最適なダイヤ）</li> <li>・旅客は減少したが JR 連休時のバックアップ機能もあり、今後も維持すべき路線</li> <li>・メイン路線であり、高崎駅および沿線から県庁・市役所への通勤利用者が主体（全体で数十名）</li> <li>【前橋駅～立川町通り～新前橋駅】</li> <li>・通学生の利用が 2 割ほどを占める（群大付属小）</li> <li>・現状ダイヤは立川町通りの朝夕の渋滞を前提</li> <li>【グリーンロード前橋公園～伊勢崎市民病院】</li> <li>・通勤利用がある</li> <li>・伊勢崎市民病院に乗り入れているが利用は思わしくない</li> <li>・新規に運行を始めた日赤の系統について、利用者 1 桁/日の日もある</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>【京目経由高崎】</li> <li>・中央前橋駅～前橋駅は止めようという現場の声もある（具体的に動いてない/止めてもシャトルバスがあり影響は少ない）</li> <li>・運用の制約が大きいため、ダイヤ編成は JR とは関係なく実施</li> <li>・渋滞による所要時間増があり不規則なダイヤを設定（過去に 1 時間ヘッドを目指した経験あり）</li> <li>・朝夕利用が中心（日中ほぼ 0）</li> <li>・通学が主な利用（大利根団地から付属小や育英高）</li> <li>・現状 10-15 分程度の遅れが発生することが多い（苦情あり）</li> <li>・実際の運行時分の記録を実施（関越交通を参考/11 月ダイヤ改定での反映を目指す）</li> <li>・新前橋駅乗り入れは特に変化はない（100 円運賃のマイバスと競合）</li> <li>・国県市の補助対象だが、赤字が発生しており、社内では問題視</li> </ul> |  |  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・富士見温泉・赤城山方面は減便を含む負担軽減・効率化策を検討中（運転時間が長く、運転士の拘束時間も長い）</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>【新町・玉村線】</li> <li>・天川原経由は、群馬バスの新日赤病院経由便の運行開始に伴って廃止したい</li> <li>・運行ダイヤは既存運用車両数の中で最適化しており動かしようがない</li> <li>・下り便がけやきウォーク前橋に回り込み発車するのは面倒（二回の左折が必要）</li> <li>・旅客は微増基調で今後も育てていきたい路線</li> <li>・様々な目的・区間で利用</li> <li>・通勤定期は 10 枚程度（玉村から前橋）</li> <li>・前橋駅～グリーンロード前橋公園間は圧倒的に利用が多く重視</li> <li>【狹窪公園線】</li> <li>・営業成績は良い(収支率 60%、前橋市委託路線では 2 番目)</li> <li>・団地住民が減っており、将来は不安</li> <li>【嶺公園線】</li> <li>・住宅が少ない=利用が少ない（鎌倉坂以北は特に）</li> <li>【東大室線】</li> <li>・地域内交通の整備とともに減便・減車したい</li> <li>【マイバス東循環・西循環】</li> <li>・伸びしろがある、増便し各方面 3 台体制も検討</li> <li>・現状運賃が安すぎるため、対距離運賃を支持</li> <li>・行路に余裕がなく遅れを引きずりがち</li> </ul> |   |  |
| 会社の方針     | 運行本数       |  |  |   |  |  |   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・現状のサービス維持が最大のサービス</li> <li>・本数を確保することが重要</li> </ul>  |   |  |
|           | ダイヤ        |  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道接続は、前橋駅着列車を見ている（両毛線も本数があるため、どの便も鉄道接続がある）</li> </ul>  |   |  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・余裕時分は多めにとる（トラブル予防）</li> <li>・前橋駅の待機スペース利用時間は 10 分というルール</li> <li>・市役所・県庁発は利用者が多くあまり変えたくない（17 時台）</li> <li>・自主・委託に関わらずダイヤ改正時は利用者からの反応が多い</li> <li>・大学生は授業時間との関係でダイヤに敏感</li> <li>・車椅子乗車の人がいると乗降それぞれ 5 分の遅れが発生（通勤時間帯に毎日利用する乗客があり特定便が遅れる）</li> </ul> |   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・高崎方から前橋駅への到着列車の時刻に合わせている</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・余裕時分の取り方は各社異なり、他者間でもドライバー同士が調整[日本中央バス]</li> <li>・余裕時分を含めた区間所要時間を事業者間で統一するのは難しい[日本中央バス]</li> </ul> |  |
|           | 運行計画・輸送計画  |  |  |   |  |  |   |  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・どの事業者も、前橋市の現状の運行形態・輸送計画はそれなりに完成されたものではないが[群馬中央バス]</li> </ul>                                      |  |
|           | 路線追加・変更・廃止 | 新規   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・新規委託路線があれば受託したい。</li> <li>・新規路線を検討するには既存の路線を間引きしたり、切ることの検討が必要（トップが判断すれば、貸切バスより路線バスを優先することも考えられる）</li> </ul>  |   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・リスクが低いので、新規受注は検討可能</li> </ul>  |  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・運転士の確保というネックはあるが、断る理由はない</li> </ul>   |  |   |  |
|           | 廃止         | <ul style="list-style-type: none"> <li>・既存バス路線の廃止は実態として困難（利用が少なくとも住民からクレームが生じる）</li> </ul> |  |   |  |  |   |  |   |  |
| その他       |            |  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・乗合バスは縮小だが、貸し切りバス事業の広告代として必要</li> </ul>   |   |  |  |   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・様々な要望が寄せられるが、全てにはこたえられない</li> <li>・行政の取り組みの継続性確保を願いたい</li> </ul>   |   |  |