

# 地域内交通について

## 【事業の位置付け】

前橋市地域公共交通網形成計画の重点施策の一つ

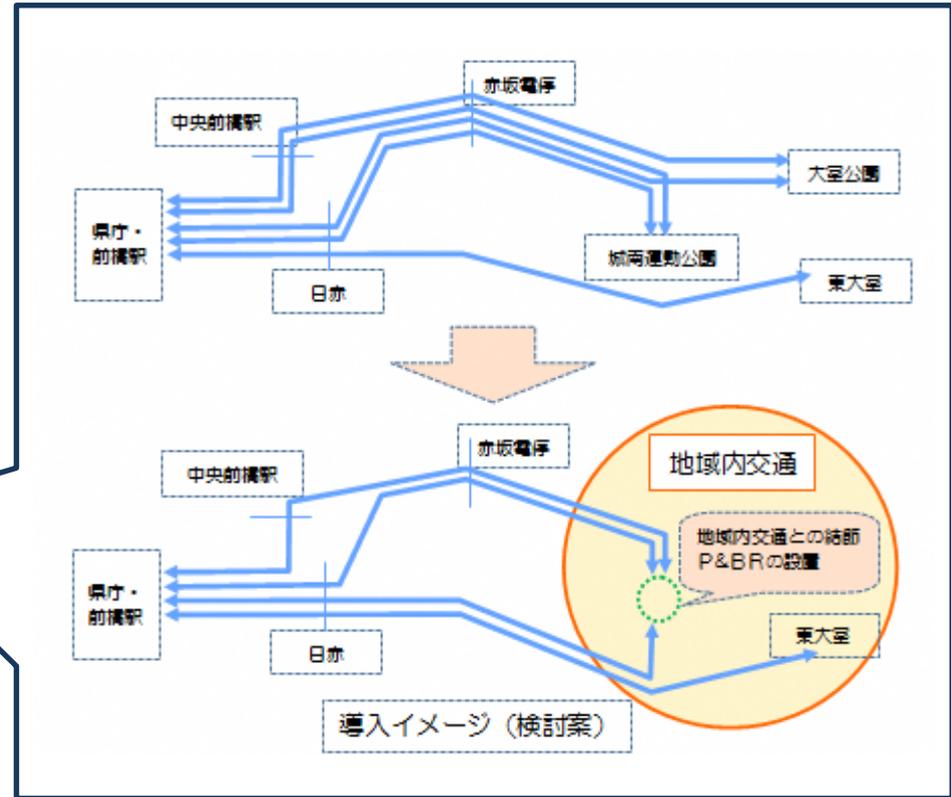
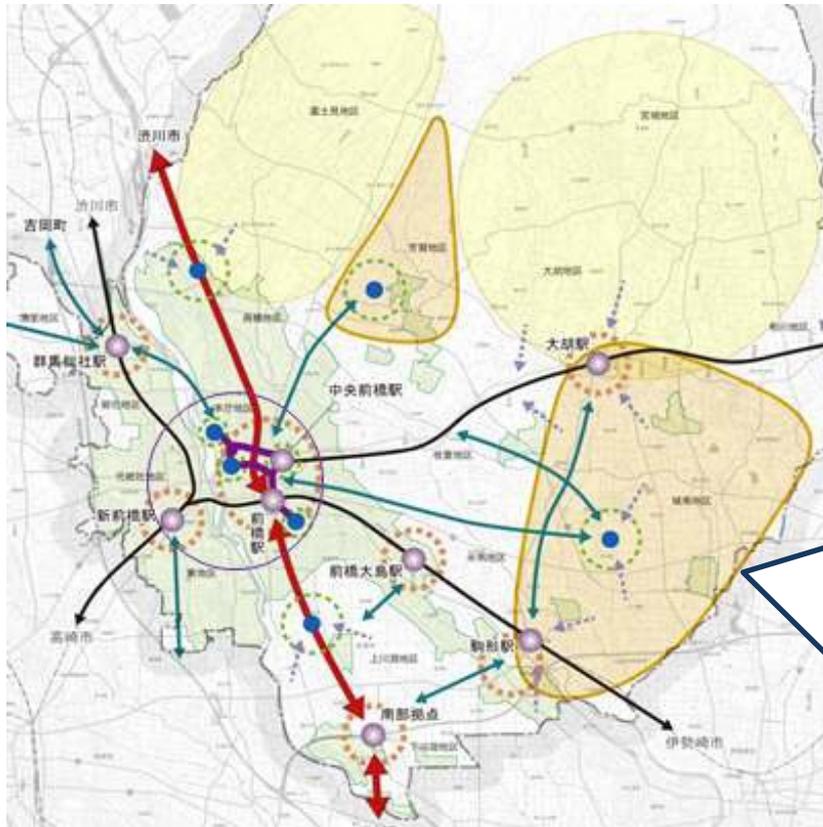
## 【地域内交通の特徴】

- ①公共交通不便地域の解消を目的
- ②バス路線の再編とセット
- ③地域が主体となり導入・運用

## 【該当地区】

現在、前橋市のモデルケースとして城南地区で検討中

# 地域内交通導入とバス路線再編イメージ



H30.3 前橋市地域公共交通網形成計画 施策展開イメージ抜粋

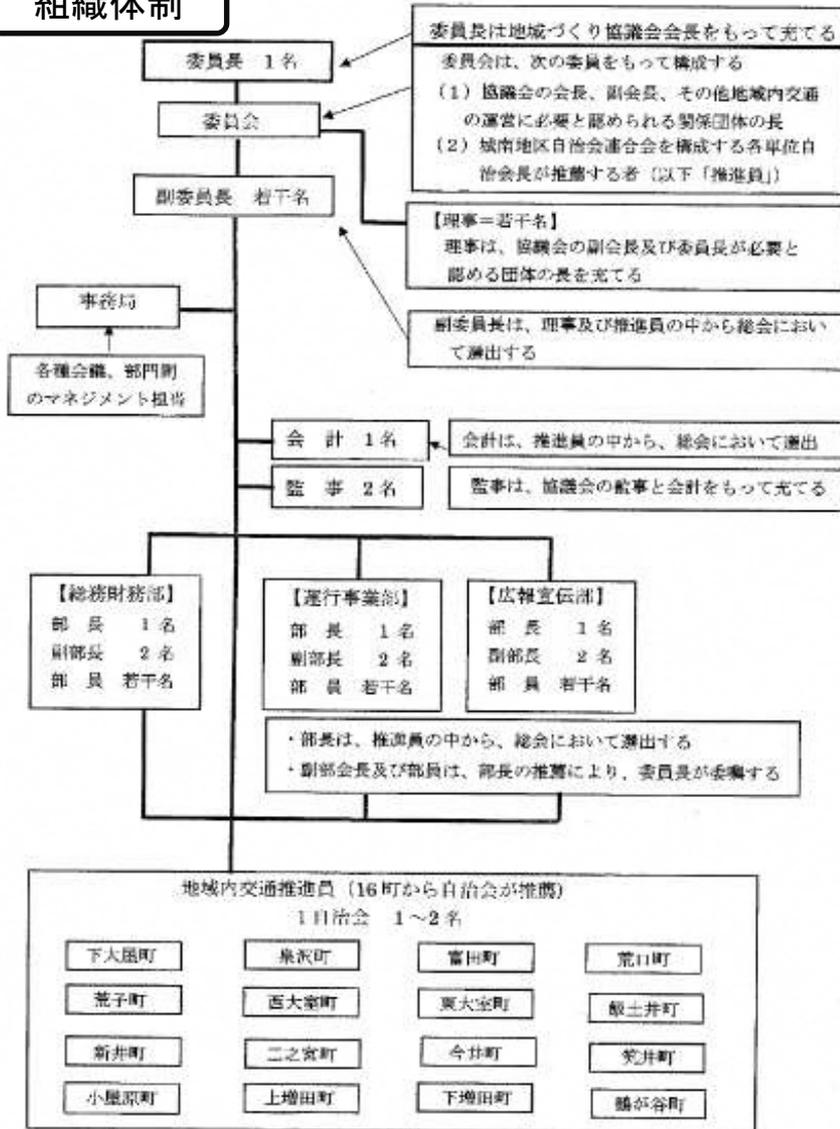
公共交通不便地域の解消策として、地域主体の運行計画に基づく「地域内交通」を導入する。地域内での交通手段を確保し、併せて、需要に応じた既存路線の整理を行う。

# 城南地区の検討経過

安全安心部会	H23.7	安全安心対策部会設置	地域高齢者の足の確保検討開始
	H28.11	地区アンケート実施	負担が生じても、導入を行う意向あり。
実行委員会	H29.6	実行委員会設置	運行形態案の検討開始
	H29.6	宇都宮豊郷地区視察	先進地事例の視察
	H29.7- H29.10	運行形態案作成	<b>地域の運行形態案に対し 事業者・国土交通省から指摘有</b>
運営委員会	H30.2	運営委員会設置	運用を目指し、組織化。 財務、運行、広報など部会を設置。

# 城南地区地域内交通運営委員会組織図

## 組織体制



H30年 2月より地域が組織。

運行形態の検討や目的地の選定、周知活動など、運用・事業の継続に関する協議を行う。

推進委員として、地区内16町全てから委員が選出されている。

# 課題と解決手段

## 与件

地域は、地区外生活拠点(大胡バイパス)への移動は必須との考え

## 課題

交通事業者:原則、地区外への移動は許容できない  
国土交通省:既存の交通手段と競合は望ましくない



## 解決策

上電の駅を両デマンドの交通結節点とする

## 手段

AIによる配車効率化・移動需要予測を研究し、  
デマンドエリア間の乗り継ぎ円滑化を目指す

# 城南地区地域内交通導入イメージ



## ①大胡・宮城・粕川地区

現行のふるさとバスにAI運行バスシステムを導入する。

運行エリア: 現行のふるさとバスエリア  
運営主体: 前橋市

## ②城南地区

新たにAI運行バスシステムを利用した  
デマンドバスを運行する

運行エリア: 城南地区+上電駅  
運営主体: 城南地区

※上電駅を交通結節点とする  
図中は大胡駅

# デマンド同士の乗り継ぎイメージ



**【AI配車システムに期待する効果】**  
配車効率化により、輸送人員の増加が見込める  
需要予測による、乗り継ぎの円滑化が期待できる  
⇒従来のシステムでは得られないメリット

# 運行形態案

	実証実験	本格運行案
種別	4条乗用 借り上げ	4条乗合 公共交通会議必須
目的地	ドアツー目的地	バス停方式
車両	乗用	乗合車両(交通事業者対応を予定)
運賃	無	有 地域案300円
バス停	無 設置費用無し	有 設置費用は初年度開設費にて
自治会支援金	無	検討中 ただし、広告収入・寄付は有

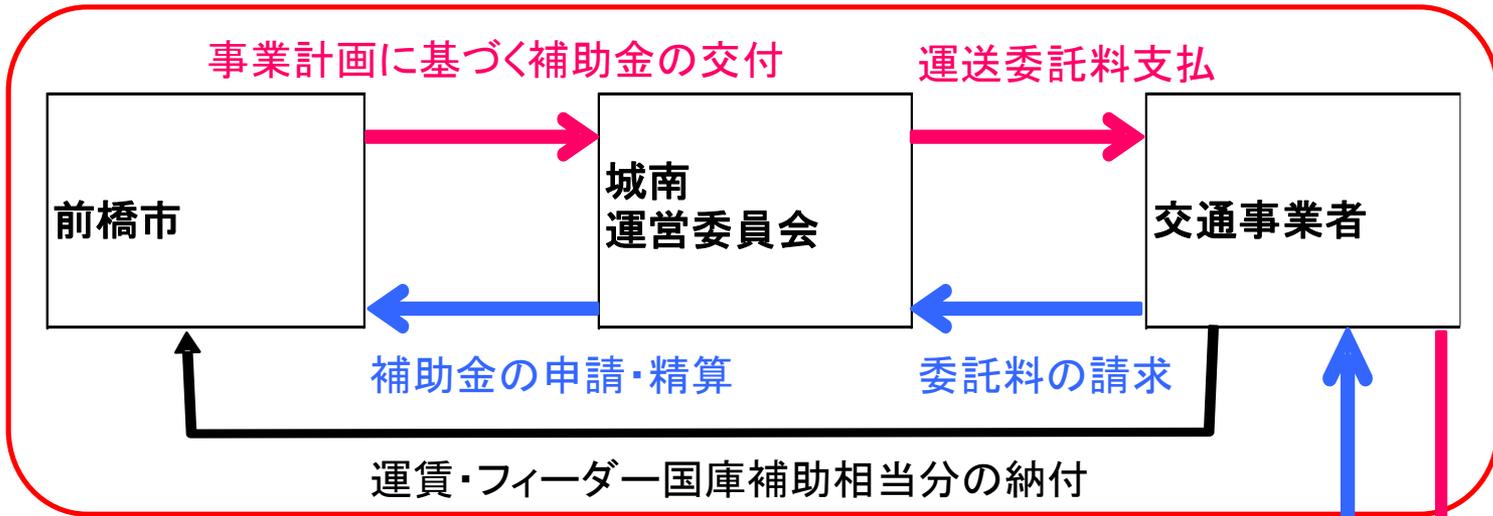
本格運行については、実証実験の結果を踏まえながら検討を行う

## 【実証実験の特徴】

- ・群馬県から、新たな移動手段の導入支援事業の選定を受けている。  
⇒タクシー借り上げの費用を200万程度支援して貰える。ただし、4条乗用の時間貸しでの契約のため、運賃は収受しない予定。
- ・4条借り上げであっても、目的地を設定すること、システムを活用した乗合である点は本格運行と同様に行う。

# 本格運行時のスキーム案

## 三者による契約



- ・前橋市
- ・県バス協
- ・県タク協
- ・市タク協
- ・運輸支局

生活交通確保  
維持改善計画  
協議会

フィーダー補助申請

国

フィーダー  
補助交付

フィーダー  
補助請求

# 本格運行時の経費試算 (2019.10.1-2020.3.31想定)

## 運営委員会財源

行政補助
寄付・自治会支援金
広告収入・企業支援金

$30人 \times 156日 \times 300円 = 1,404千円$   
 30人 = 1日15人 × 2回 (1往復)  
 156日 = 2019.10.1-2020.3.31の日曜を除外

運賃 1,404	経費 4,200
不足	

千

概算経費月700千円 × 6ヶ月

補助対象経費2,796  
 国庫補助 (2,796/2)  
 = 1,398

運営委員会の財源より赤字部分を補填

概算経費4,200 - 運賃1,404 - 国庫補助1,398 = **市・地域実質負担額1,398千円**

# 本格運行にあたっての課題

## ◎車両台数と確保策

- ・乗合専属、乗用突き出し車両を乗合として使用etc.
- ・国庫補助の活用検討 車両減価償却、予約転換型、バリア解消促進事業

## ◎事業の継続に向けての検討

- ・運行にあたって、国庫補助の活用検討
- ・地域での役割分担の精査(以下は、運営委員会3部会の分担例)

総務財務部会	運行事業部会	広報宣伝部会
<ul style="list-style-type: none"><li>・資金管理</li><li>・事業者への支払(年・月)</li><li>・企業支援等、運賃外収入の受け入れ</li><li>・備品、消耗品の購入</li><li>・規則の変更</li><li>・委員の人事管理</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>・運行形態の見直し</li><li>・運行実績の集計、分析 ⇒継続性を重視するため、四半期毎の利用状況公開</li><li>・バス停等の追加・移設、設置に係る準備、保守管理</li><li>・苦情、要望の窓口</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>・地域内へのPRチラシ</li><li>・路線MAPの作成</li><li>・使い方の説明、アテンド</li><li>・イベント、地域内企業との連携の企画</li></ul>

# 今後のスケジュール案

## 平成30年

11月 AIを活用した地域交通網の最適化実証実験について方針決定

11月 ふるさとバスにて実証実験開始(配車効率)

12月 城南地区地域内交通にて実証実験開始(乗継円滑化)

※実証実験の効果指標は以下を予定

①輸送人員の増減

②利用者の待ち時間の増減

③走行距離の増減

## 平成31年

3月 実証実験効果分析

10月 城南地域内交通本格運行

## 平成32年

10月 既存バス路線の再編