

「前橋市全市域デマンド化研究会」
中間報告

平成25年3月

前橋市全市域デマンド化研究会

■目 次■

I	本研究会の開催経緯等について	1
II	前橋市内の公共交通機関の現況及び課題の把握について	2
	1. 前橋市公共交通マスタープラン (p 2)	
	2. 公共交通の利用状況と輸送力 (p 2～p 6)	
	3. 移動困難者等の想定 (p 7)	
	4. 公共交通不便地域 (p 7)	
	5. 行政負担の状況 (p 8)	
III	事業者意見の聴取及び社会実験素案について	9
	1. 事業者意見の要旨 (p 9～p 11)	
	2. 社会実験素案について (p 11～p 12)	
IV	委員意見等	13
	1. 社会実験素案に関する委員意見概要 (p 13～p 15)	
	2. 群馬運輸支局からの助言(書面) (p 15～p 16)	
	3. 会長提案 (p 16)	
V	まとめ	17

(参考資料)

- ・「前橋市全市域デマンド化研究会」委員名簿 (p 18)

I 本研究会の開催経緯等について

○ 研究会の設置目的

前橋市内全域に対し、利用者の要求に対応して運行する形態（以下、「デマンド運行」という。）による交通手段の導入を、研究・検討し、公共交通の利便性向上と利用促進につなげるため。

○ 研究会の所掌事項

- (1) 前橋市内全域に対しデマンド運行による交通手段の導入を研究・検討
- (2) (1)に掲げる事業を実現するための課題抽出、スケジュール・方針案の検討、目指すべき姿の研究、及び市内公共交通体系への影響検討
- (3) その他、(1)に掲げる事業を実現するため必要な事項

○ 研究会の開催状況

- 第1回 平成24年5月18日（金） 午後3時から
委員の委嘱、会長・副会長の選任、市内公共交通の現況把握等
- 第2回 平成24年6月26日（火） 午後2時から
交通事業者の意見発表と聴取、社会実験運行計画素案の検討
- 第3回 平成24年11月28日（水） 午前10時から
委員意見、要望・嘆願の公表、社会実験の手法検討
- 第4回 平成25年2月22日（金） 午後3時30分から
中間報告（案）の検討、案の内容を合意

II 前橋市内の公共交通機関の現況及び課題の把握について

1. 前橋市公共交通マスタープラン

○目標（めざすべき姿）

人とまちに調和する持続可能な公共交通体系の実現

(1) 策定の目的

鉄道やバス、タクシーなど多様な交通機関が集まる駅など（交通結節点）の機能強化や、バス路線の再編成など、持続性・機能性の高いまちづくりに取り組むための指針を示し、本市の公共交通の将来像を明らかにすること。

(2) 公表年月日

平成23年8月25日

(3) 目標年次

概ね10年後の前橋市を見据えた計画とする。

(4) 施策展開、計画の推進・進行管理

- ・3つの基本方針に基づく40施策を設定
- ・（仮称）公共交通マスタープラン計画推進調整会議の設置

2. 公共交通の利用状況と輸送力

(1) 利用状況

- ・・・公共交通の利用者数は横ばい、減少傾向にある。
デマンド実施区域では、既存の公共交通に利用者の減少が現れた。
平日は朝夕にピークがあり、昼間時間帯の3～4倍の利用がある。

○ 委託路線バスの利用者数は、路線数の増加があつたにもかかわらず、概ね微減傾向にある。

利用者数の推移(委託路線バス)

(単位:人)

種別／運行年度	H18	H19	H20	H21	H22	H23
委託一般路線	872,424	836,522	864,030	803,933	752,881	773,082
マイバス	146,465	152,455	198,396	195,639	183,647	184,875
ふるさとバス	9,121	40,186	39,381	38,019	37,691	38,264
るんるんバス	—	—	—	6,414	9,449	9,801
合計	1,028,010	1,029,163	1,101,807	1,044,005	983,668	1,006,022
一日あたり利用人数	2,816	2,812	3,019	2,860	2,695	2,749

路線開設の推移

年月日	路線名	年月日	路線名		
H4.4.8	西大室線（大室公園線）	H16.12.5	◇旧大胡町・宮城村・粕川村 合併による引継ぎ 赤城高原牧場線 赤城神社線 町宮牧場線 中之沢美術館線 三夜沢線 大前田線		
H5.4.8	新町・玉村線 東大室線				
H8.4.1	小坂子線（荻窪公園線） 嶺公園線 石井・山口線（富士見温泉線）				
H8.9.2	上電シャトル線				
H8.10.1	金古王塚台線（群馬温泉線）				
H9.4.1	上野田・桃泉線			H19.1.1	デマンドバス（ふるさとバス）
H9.9.1	新前橋駅西口線			H19.11.30	マイバス西循環
H10.4.1	下川団地線（天川原経由） 吉岡線			H21.5.5	◇旧富士見村合併による引継ぎ るんるんバス 赤城山ビジター線
H12.4.1	土屋文明線			H24.1.6	マイバス東循環
H13.4.1	川曲線			H24.12.16	るんるんバスデマンド化社会実験
H14.6.7	マイバス北循環・南循環				

○ JR市内各駅の1日平均利用者数（乗車人数）は、概ね横ばい傾向にある。

利用者数の推移(JR)

(単位:人)

	H18	H19	H20	H21	H22	H23
前橋駅	9,511	9,607	9,853	9,567	9,422	9,294
新前橋駅	5,801	5,797	5,940	5,928	5,899	5,789
前橋大島駅	1,534	1,556	1,669	1,593	1,513	1,484
駒形駅	2,668	2,622	2,697	2,645	2,614	2,640
群馬総社駅	1,466	1,456	1,536	1,542	1,486	1,442
前橋市内駅	20,980	21,038	21,695	21,275	20,934	20,649
前年比	-	100.28%	103.12%	98.06%	98.40%	98.64%

○ 上毛電鉄市内各駅の1日平均利用者数（乗降人数）は、減少傾向にある。

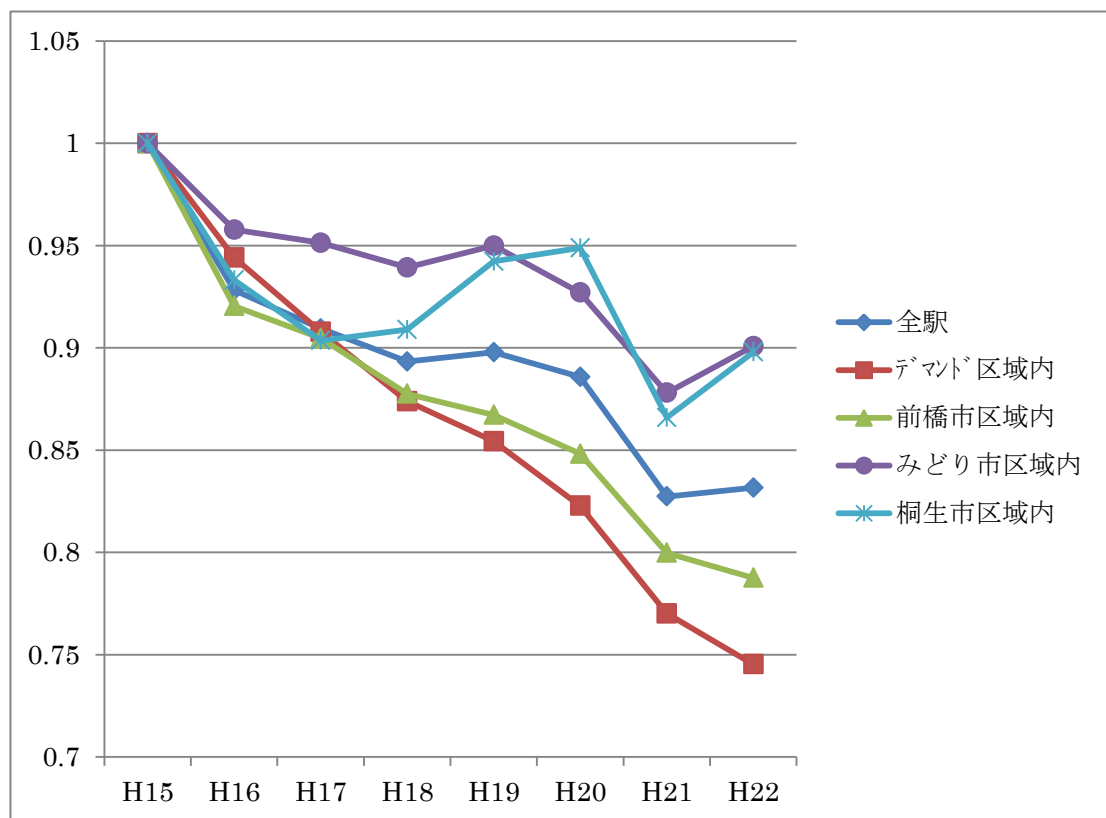
利用者数の推移(上電)

(単位:人)

	H18	H19	H20	H21	H22	H23
中央前橋駅	1,898	1,873	1,860	1,742	1,702	1,677
城東駅	135	166	165	165	158	135

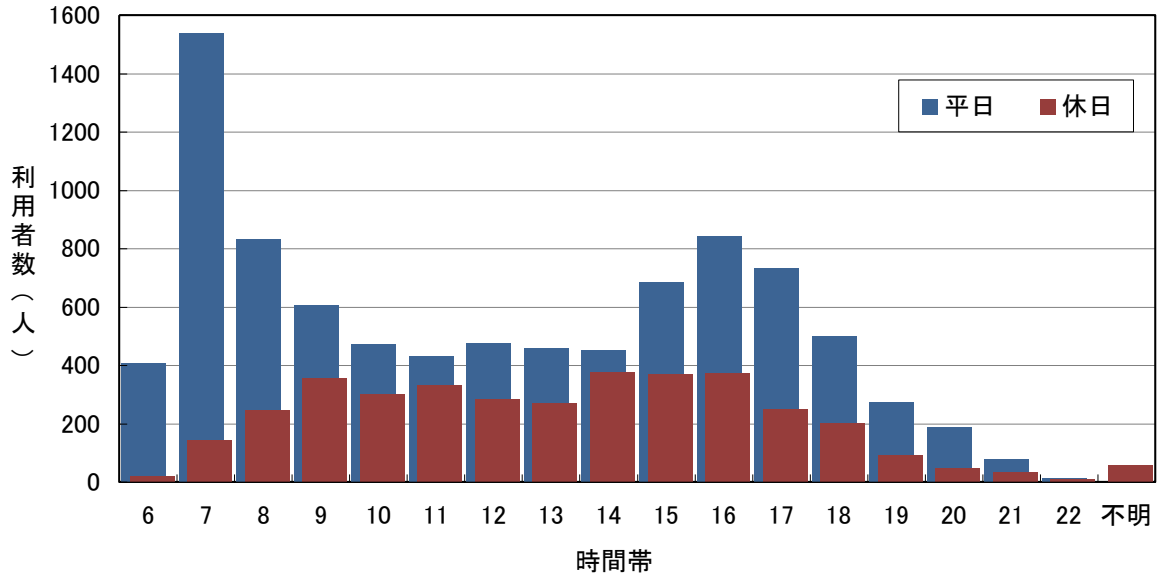
三俣駅	251	209	199	167	163	141
片貝駅	370	376	369	339	314	357
上泉駅	98	99	99	103	99	96
赤坂駅	273	260	257	238	255	250
心臓血管センター駅	83	86	79	73	65	67
江木駅	383	344	318	322	334	307
大胡駅	1,025	953	882	813	811	777
樋越駅	234	239	218	207	216	209
北原駅	314	299	309	315	284	248
新屋駅	246	240	261	246	245	220
粕川駅	363	358	330	304	320	335
膳駅	153	166	177	178	170	158
前橋市内駅	5,826	5,668	5,523	5,212	5,136	4,977
前年比	-	97.21%	97.50%	94.34%	98.54%	96.90%

○ 上毛電鉄では、大胡・宮城・粕川地区でふるさとバス（デマンドバス）の運行開始後に利用者の減少が目立っている。



○ 路線バスは、平日は朝夕にピークがあり、朝のピークは7時台に集中する。休日には平日のような目立ったピークは存在せず、日中は300人前後で推移する。

曜日	時間帯(例:6→6:00~7:00)																	不明	合計
	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22		
平日	405	1540	830	607	472	430	475	459	450	682	842	733	497	272	187	76	12	0	8969
休日	17	142	246	356	301	332	283	269	376	370	371	248	201	91	46	33	8	55	3745

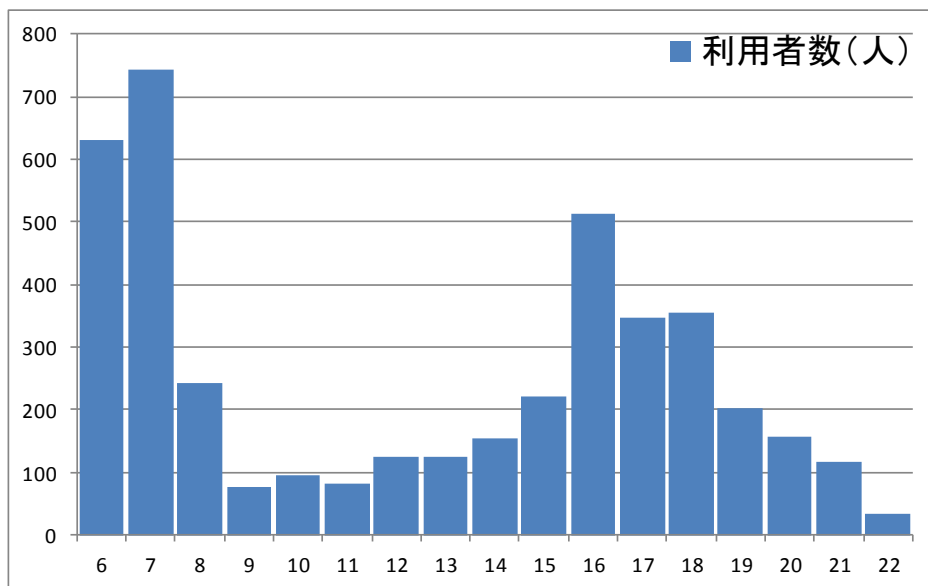


前橋市路線バス乗降調査(平成21年)

○ 上毛電気鉄道は、平日は朝夕にピークがあり、朝のピークは6~7時台に集中する。日中は100~200人前後で推移する。

時間帯	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	合計
平日	632	744	242	76	94	82	126	124	154	222	514	346	356	202	156	116	34	4,220

(人)



輸送状況調査調査(平成24年11月9日実施)

(2) 輸送力

- ・・・鉄道による広域輸送と、路線バスとタクシーによる地域内輸送により、現状の移動需要に応じた輸送サービスが展開されており、鉄道、バス、タクシーいずれの交通手段も、一部で補助金等を受ける事業もあるなかで、原則として民間ベースによる事業経営が継続されている。

1) 市内の駅別日運行本数

			新前橋駅					群馬総社駅					前橋駅					中央前橋駅
			普通	快速	通快	特急	合計	普通	快速	通快	特急	合計	普通	快速	通快	特急	合計	普通
JR上越線	平日	上り	94	3	3	8	108	35	—	—	—	35						
		下り	21	—	—	—	21	21	—	—	—	21						
	土日祝日	上り	93	9	—	7	109	35	—	—	—	35						
		下り	21	2	—	2	25	21	—	—	—	21						
JR吾妻線	平日	上り	—	—	—	—	0	—	—	—	—	0						
		下り	14	—	—	3	17	14	—	—	—	14						
	土日祝日	上り	—	—	—	—	0	—	—	—	—	0						
		下り	14	—	—	4	18	14	—	—	—	14						
JR両毛線	平日	上り	—	—	—	—	0					54	3	3	4	64		
		下り	59	1	4	4	68					41	—	—	—	41		
	土日祝日	上り	—	—	—	—	0					53	7	—	3	63		
		下り	59	4	—	3	66					41	—	—	—	41		
上毛電鉄	平日	上り																37
		下り																37
	土日祝日	上り																37
		下り																37

※上り合計値には上越線、吾妻線、両毛線からの本数が集約されている。

※ JR東日本WEBサイト上の時刻表（平成23年5月時点）をカウントし、整理した
参考：JR東日本WEBサイト

2) バス運行便数（上下便合計）

自主路線合計 平日568本、休日400本

委託路線合計 平日495本、休日433本

前橋市路線バス乗降調査結果（平成21年）

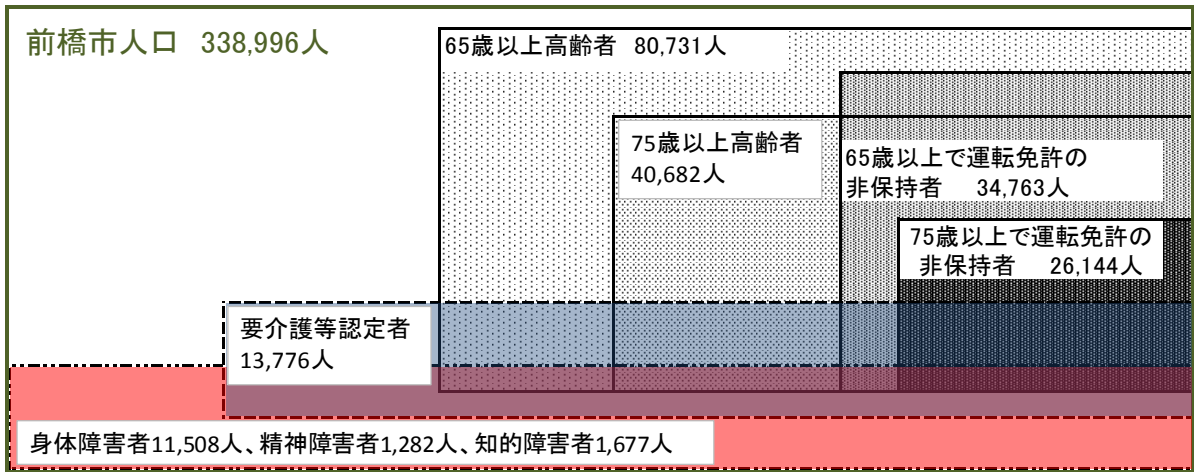
3) タクシー事業者及び車両台数（福祉移送を除く）

会社名	所在地	車両数
群中タクシー(株)	〒379-2154 前橋市天川大島町 1-1	32
敷島タクシー(有)	〒371-0036 前橋市敷島町 240-1	20
県都第一交通(株)	〒371-0853 前橋市総社町 2-4-4	25
(有)サイトウ観光 東洋タクシー	〒371-0003 前橋市堤町 701-5	21
日本中央交通(株)	〒371-0015 前橋市三河町 1-3-6	10
清水タクシー(有)	〒371-0016 前橋市城東町 5-654-13	23
アサカタクシー(株)	〒371-0018 前橋市三俣町 1-5-14	56
永井運輸(株)	〒371-0805 前橋市南町 3-21-8	39
(有)新和タクシー	〒371-0846 前橋市元総社町 336-27	24
(有)赤城タクシー	〒371-0232 前橋市茂木町 38	8
10社		258

群馬県ハイヤー協会HPより

3. 移動困難者等の想定

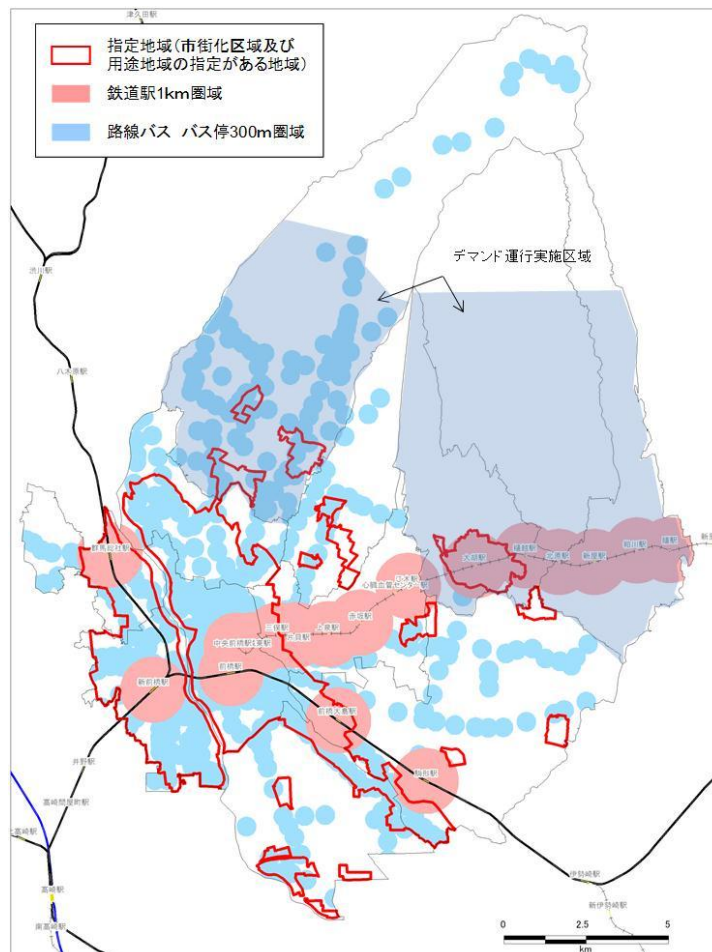
・・・高齢者、障害者など外出等の移動が困難と想定される市民の人数を図として表した。



H24: 前橋市交通政策課作成

4. 公共交通不便地域

・・・鉄道駅勢圏（半径 1km）をピンク色、バス停勢圏（半径 300m）を水色としてプロットした。大胡、宮城、粕川及び富士見地区では、デマンド方式による区域運行が実施されているが、主に旧市内の市街化調整区域では、これら圏域に含まれないエリアも散見される。



5. 行政負担の状況

○ 委託路線バスは、前橋市が主体となって運行欠損を全額補助することで、路線を維持しており、路線数の増加や利用者の減少により、補助額は増加傾向にある。

欠損補助額の推移

(単位：千円)

種別／運行年度	H18	H19	H20	H21	H22	H23
委託一般路線	171,376	175,266	183,303	178,404	178,853	195,506
マイバス	34,275	50,435	49,527	42,051	44,540	54,810
ふるさとバス	7,489	28,648	26,679	24,571	24,123	24,453
るんるんバス	—	—	—	13,936	13,957	14,740
合計	213,140	254,349	259,509	258,962	261,473	289,059
うち県補助金	25,238	25,299	25,496	27,614	29,871	30,246
うち他市町村負担金等	24,124	27,769	22,048	21,194	23,287	28,770
実前橋市負担	163,778	201,281	211,965	210,154	208,315	230,043

H12に1億円超え。H17に2億円超え。H23は1路線で国庫補助適用

※補助金の支出は翌年度

○上毛電鉄に対しては、輸送の継続のために必要な設備や保安度の向上に資する経費、線路・電路の維持及び車両修繕に必要な経費、上毛電鉄が納付した固定資産税、都市計画税相当額を国・県及び沿線市と分担して補助している。

補助額の推移

(単位：千円)

国・県・沿線市の支出額	H19	H20	H21	H22	H23
輸送対策事業費(H22～)	52,992	84,478	72,276	83,919	91,927
鉄道基盤設備維持費補助金	149,665	152,828	142,534	127,368	127,742
固定資産税等相当額補助金	27,362	27,343	26,775	26,701	26,190
実前橋市負担合計	60,315	67,721	65,690	62,267	60,570

○前橋駅北口広場整備、駒形駅舎橋上化及び自由通路設置、北口駅前広場整備、新前橋駅西口エレベーター設置等バリアフリー化など、交通結節点となる駅周辺を整備することにより、公共交通の利便性向上に繋げている。

主な駅前広場等の整備費

(単位：千円)

名称	事業年度	総事業費	備考
前橋駅北口広場整備	H19～23	1,117,299	
駒形駅舎橋上化、自由通路設置	H18～23	1,469,555	
駒形駅北口駅前広場整備	H18～23	261,653	
新前橋駅西口エレベーター設置等	H24	43,313	※金額修正あり

Ⅲ 事業者意見の聴取及び社会実験素案について

1. 事業者意見の要旨

6月26日開催の第2回研究会で、交通事業者の意見を聴取する機会を設けた。それとは別に、バス及びタクシーの事業者団体から、要望書及び陳情書の書面提出があり、社会実験の実施について業界としての懸念が示された。

区 分	内 容
発信者	一般財団法人群馬県バス協会
日時	平成24年5月1日(火)・・・要望書の提出 平成24年6月26日(火)・・・第2回研究会で意見聴取
概要	<p>前橋市内のデマンドバス運行について(要望)・・・書面提出 市内全域にデマンドバスを運行することについて、<u>バス業界として政策の見直しを要望する。</u></p> <p>(以下、懸念する理由)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.デマンド運行は定時性が確保されず利用者離れに拍車がかかる。 2.運賃面で高い自主路線の利用者が減少し路線バスの衰退に繋がる。 3.タクシーでは、定時・大量輸送が困難になる。 4.民間事業としてのバス事業及びタクシー事業に過度な圧迫を与える。

区 分	内 容
発信者	群馬県ハイヤー協会 前橋市地区ハイヤー協議会
日時	平成24年6月26日(火)・・・第2回研究会で意見聴取 平成24年7月19日(木)・・・嘆願書の提出
概要	<p>前橋市全市域デマンドバス運行について(嘆願)・・・書面提出 前橋市全市域デマンドバス運行について、<u>事業の再検討を嘆願する。</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・研究会において交通関係者を一人もいれず、地元の全バス・全タクシー会社との意見、情報交換もなしに、社会実証実験運行を断行することに対して断固反対する。 ・前橋市全市域デマンドバス運行の構想を一旦白紙に戻すこと、「前橋市公共交通マスタープラン」の中で再検証し、この構想を加えた政策検討することを要望する。 <p>(以下、危惧される点)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.必要性について

	<p>現在、市内のタクシーが担っている個別輸送サービスをすべて代替出来ない。タクシーサービスの撤退を招く。</p> <p>2.財源確保</p> <p>市の予算で賄えるのか。社会実験費用のかけ過ぎではないか。</p> <p>3.輸送力の担保</p> <p>充当車両の配分結果によっては、タクシー事業者の経営規模縮小が必至であり、地域の個別輸送ニーズに対応できるのか。</p> <p>4.既存交通事業者への影響</p> <p>デマンド以外の既存タクシーは減収になり、運賃競争の招へいも想定され、安全性の確保など公共交通事業者としてのコスト負担が困難となって、タクシー会社によっては廃業せざるを得ない状況になる。輸送サービスの供給不足による夜間救急輸送等への支障が出る。</p>
--	--

区 分	内 容
発信者	上毛電気鉄道株式会社
日時	平成24年6月26日(火)・・・第2回研究会で意見聴取
概要	<ul style="list-style-type: none"> ・デマンド交通(ふるさとバス)導入により、運賃も一律200円ということで、<u>大胡・粕川地区で相互発着となる利用者が大変に減少している。</u> ・市全域でデマンド交通を実施した場合に効率的な運行ができるとは限らず、<u>広い運行地域と多くの利用客が前提となると、利便性の低下と台数の増加によるコスト増に繋がるものと思われる。</u> ・上毛線で利用者が比較的多い中央前橋・大胡間の乗客が大幅に減少することになれば、<u>当社の経営への影響は計り知れず。上毛線の要支援額の増加につながりかねない。</u> ・デマンド交通開始に伴い既存公共交通の採算性がさらに悪化して、縮小が余儀なくされれば、<u>電車との連携が崩れるのみならず、既存のバス・タクシーが無くなれば利用者に変な不便を来すこととなる。</u> ・利用者が右肩上がりに増加する傾向にあればデマンド交通を導入しても各交通機関の経営努力で乗り切ることが出来るかもしれないが、<u>少子化などにより全体数の底上げが困難で減少している傾向において実施するとなれば、競合により民間の公共交通機関の経営は成り立たない。</u>

区 分	内 容
発信者	東日本旅客鉄道株式会社高崎支社
日時	平成24年6月26日(火)・・・第2回研究会で意見聴取
概要	<p>・オンデマンドバスはほぼ不定期運行かつ個人の需要に左右される運行サービス・輸送サービスであり、<u>輸送人員は少なく当社への乗車人員へのプラス効果は極めて限定的なものになると考える。</u></p> <p>・これまで既存公共交通機関の乗継ぎで市内移動を行っていた利用者が、乗継ぎ不要な安価なオンデマンドバスの運行に移ると、結果的に直接目的地へ移動することが可能になった場合には、<u>J R線の利用が減少につながる可能性も否めない</u>と考える。</p> <p>・オンデマンドバスの展開により<u>輸送サービスの選択肢が増える</u>ということは利用者にとって非常に望ましいことであるが、<u>既存バス事業者が展開する路線との住み分け、タクシー会社さんとの役割分担など、どのように考えていくのか</u>ということが大きな課題になろうかと思う。</p> <p>・交通サービス全体のコンセプトをしっかりと定めながら、<u>それぞれの交通機関が果たすべき役割を明確にすることで、ともに共存共栄が図られることが一番重要大切ではないか</u>と考える。</p> <p>・<u>駅からの二次交通の確保と充実が、地方における鉄道輸送の需要の維持・創出に繋がる重要な要素である</u>ことから、オンデマンド施策で市内に新たな流動が創出されることによって、中心市街地・駅前等に街の賑わいが戻り、結果として更なる鉄道利用の活性化に結びつくことを期待したい。</p>

2. 社会実験素案について

・・・デマンド方式による乗合タクシーを運行し、既存路線への影響調査、利用状況把握調査、利用者への聞き取りによる意識調査の3本立てで、一連の社会実験の中で計画した。

1) 既存路線バスの利用状況調査

自主路線を含め、既存路線バスへの影響を調査する。

2) 社会実験の利用状況調査

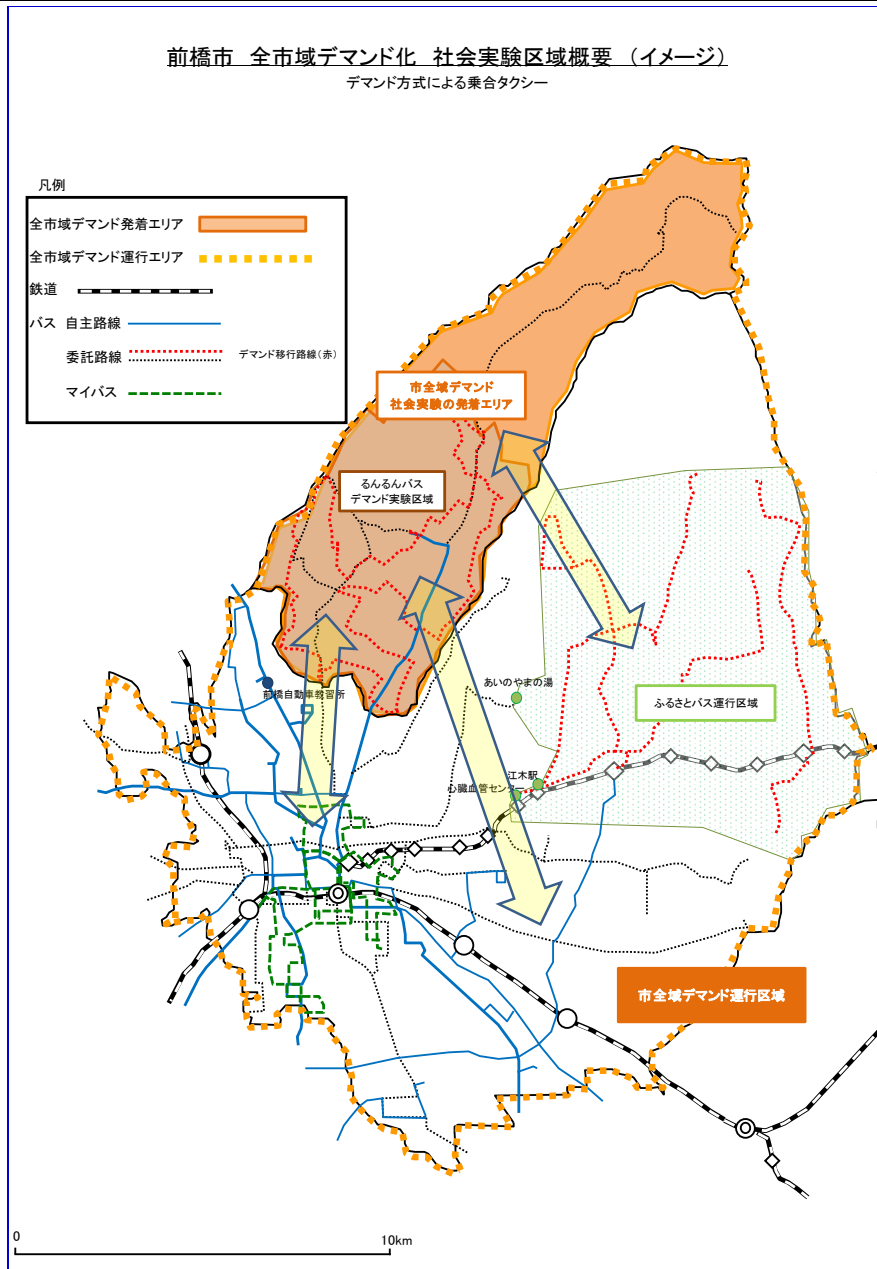
デマンド方式による乗合タクシーを運行し、利用状況を調査する。

3) 利用者行動の追跡調査

利用者に事後的に聞き取り調査等を行い、利用者意識を定性的に調査する。

全市域デマンド化社会実験 運行計画（素案） 運行計画概要 [一部抜粋]

内容／素案	実験内容	内容／素案	実験内容
運行形態	フルデマンド (時刻非固定、路線非固定)	運行区域	前橋市内全域 往路:富士見地区から出発し、市内全域(富士見地区外)の目的地へ 復路:富士見地区外(市内全域)の目的地から出発し、富士見地区内への出発地へ
運行システム	タクシー事業者の現行システムを活用	車両数	2～3台
実験期間	3ヶ月程度を想定	車両種類	普通車(利用者は4～5人乗車)
対象者	モニター制(事前登録) 富士見地区の在住者	予約方法、 時間	電話予約【午前8時から午後6時まで】 事前予約優先(1週間前から前日まで) 当日受付(直前まで・スタンバイ型)
運休日	無し	運賃	200円均一



IV 委員意見等

1. 社会実験素案に関する委員意見概要

- ・・・第2回研究会で事務局が示した社会実験案に対して、後日、委員から意見の提出があった。社会実験に対する手続き的な意見のみならず、別の手法（相乗りタクシー）による社会実験計画案の提案や、将来公共交通体系への影響や会議での交通事業者の反応などを考慮し、交通事業者と良く調整を図りながら計画案を再検討してはどうか、という意見が寄せられた。

区 分	内 容
委員氏名	坂柳 幸子 委員
受信日	平成24年6月26日（火）
意見概要	<p>① 実験での予約受付方法について 電話のみではなく、<u>FAXでの受付</u>が必要である。 (聴覚障害の方や脳梗塞後の失語状態に有る方への対応)</p> <p>② 周知方法について 富士見地区内での<u>回覧板や独居世帯への声かけ</u>も検討願う。 (広報での周知では、認識できない高齢者や障害者もいるため)</p> <p>③ 実験の仮説について 今回の社会実験の目的が資料収集であれば、やはりある程度<u>研究資料として成り立つだけの仮説</u> (対象者数や明らかになるポイントを含む) が必要と思う。</p>

委員氏名	中山 勝文 委員
受信日	平成24年7月6日（金）
意見概要	<p>① デマンドの実験運行の周知について 住民に対して、説明会や広報紙等を通じて事前周知の徹底を図るようにする。</p> <p>② るんるんバスデマンド化との時期について 2つの実験の運行時期が重なることも想定されることから、その違いについては、<u>住民に十分説明を行う</u>ようにする。</p> <p>③ 車両の表示について デマンド化の実験運行を行う際には、一見して実験運行中であることを住民にわかってもらうため、使用するタクシー車両に、<u>取り外し可能な目立つ看板等を掲出</u>する。</p>

委員氏名	湯沢 昭 委員
受信日	平成24年7月13日（金）
意見概要	<p>第2回の会議内容を受けて以下の通り提案する。</p> <p>① 研究会の名称変更と全域デマンド化の白紙撤回 提案 「前橋市全域デマンド化」から「<u>交通困難者および公共交通空白地域の解消</u>」へ、ターゲットを変更する。</p> <p>② <u>新たな交通システムとして手法の提案</u>・・・バスを中心とする公共交通には限界があることから</p> <p>(1) 運送事業形態の変更 提案：現在提案されている「一般乗合自動車運送事業（バス）」から「一般乗用旅客自動車運送事業（タクシー）」への変更</p> <p>(2) 運行区域の限定 提案：全域での運行ではなく、交通困難者や公共交通空白地域の解消と中心市街地の再生を目的として、利用可能区域を限定する。</p> <p>(3) 富士見地区を対象とした社会実験の提案</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 富士見地区内において社会実験に参加するグループを募集。 ・ 目的地は中心市街地とその周辺の病院・役所などに限定。 ・ 交通手段としてはタクシーを利用（タクシー台数は限定しない）。 ・ タクシーは貸切ではなく、実走料金により支払う ・ まちなかにおける集合場所としては、「ふくしまや」の活用を図る。 ・ 中心商店街で発行している「駐車券」をタクシー料金として使用。 ・ 予約は前日までに、グループの代表者がタクシー会社へ直接連絡。 <p>(4) <u>前橋市内における相乗りタクシーの本格的運用の提案</u> 富士見地区を対象とした社会実験の結果を受けて、市内全域に拡大する場合は、相乗りタクシーの手法を採用する。</p> <p>(5) <u>多様な主体の参加の必要性</u> 中心市街地の再生や交通困難者対策・買い物支援は、行政だけでは解決できる問題ではなく、多様な組織の参画が不可欠である。</p>

区 分	内 容
委員氏名	大島 登志彦 副会長
受信日	平成24年7月15日（日）

意見概要	<p>① 持続性の高い公共交通網の確保について</p> <p>路線バスなどの公共交通は民間事業ベースで運行されており、不採算路線であっても、事業者努力（内部補助）と行政の補助等によって何とか維持されてきた経緯がある。他方で、行政が主体的に計画した低廉な運賃のコミュニティバスなどが、既設路線を圧迫する事例が見受けられることから、<u>社会実験であっても、既存公共交通への悪影響を極力及ぼすことの無いよう留意されたい。</u></p> <p>② 社会実験（案）の再検討について</p> <p>第2回の研究会議で示された社会実験の計画案は、市長公約に概ね沿った形で検証を行うプランだと思う。</p> <p>将来の公共交通体系への影響や、会議での交通事業者の反応などを考慮すると、<u>一旦、実験計画の推進は見合わせて、交通事業者と良く調整を図りながら計画案を再検討してはどうか。</u></p>
------	---

2. 群馬運輸支局からの助言（書面）

・・・群馬運輸支局から書面の提出があり、前橋市が研究している「全市域デマンド化」の協議、検討にあたっては、ガイドラインを参考に地域の実情を十分に勘案した持続可能な交通ネットワークを構築されるよう、助言があった

受付年月日	平成 24 年 10 月 9 日
件 名	前橋市全市域デマンド化について
発 信 者	関東運輸局 群馬運輸支局長 前川 雅弘 (平成 24.10.9 群運企第 599 号)
あ て 先	前橋市長 山本 龍
要 旨	<p>前橋市が研究している「全市域デマンド化」について、国土交通省が公表済みの「コミュニティバスの導入に関するガイドライン」を引用し、重要となる考え方、留意すべき事項を、群馬運輸支局が前橋市に伝えるために来庁した。</p> <p>前橋市が研究している「全市域デマンド化」の協議、検討にあたっては、<u>ガイドラインを参考に地域の実情を十分に勘案した持続可能な交通ネットワークを構築されるよう群馬運輸支局から助言があったもの。</u></p>

<p>要 旨</p>	<p>○コミュニティバスの導入に関するガイドライン</p> <p><u>コミュニティバスの導入に際し留意すべき事項</u></p> <p>(1) 基本的な考え方</p> <p>地域の交通ネットワークの整備にあたっては、路線定期運行を基本としつつ、当該地域の特性に応じたその他のサービスを組み合わせることによって、全体として整合性のとれたネットワークを構築することが重要である。</p> <p>公的資金によって支えられるコミュニティバスは、自立運営を原則とする路線バス（一般乗合旅客自動車運送事業者が運行するコミュニティバス以外の路線定期運行をいう。以下同じ。）を補完し、これと一体となって当該地域の交通ネットワークの一部を形成するものであることから、その導入にあたっては、路線、区域、運行時刻等において路線バスとの整合性を図るよう十分留意する必要がある。</p> <p>(2) 事業計画（路線、営業区域、使用車両、停留所等）</p> <p>路線や区域については、導入するコミュニティバスの地域交通ネットワークにおける役割分担を明確にした上で、路線バスと実質的に競合することのないよう十分に検討すべきである。</p> <p>(3) 運行計画（運行系統、運行回数、運行時刻）</p> <p>路線バスでは運行できない時間帯をコミュニティバスが分担するなど、運行系統、運行回数、運行時刻の設定にあたっては、相互の補完を図り、競合を回避するよう配慮すべきである。</p> <p>(4) 運賃及び料金等</p> <p>一般乗合旅客自動車運送事業者に委託して運送を行う場合の運賃及び料金については、他の旅客自動車運送事業者との間に不当競争を引き起こすおそれがないこと、財政負担を踏まえつつ、安全運行に必要な費用を確保できること及び持続的な運行が可能であることにつき、十分に検討する必要がある。</p>
<p>資料</p>	<p>地域公共交通会議に関する国土交通省としての考え方について（平成18.9.15 国自旅第161号）</p> <p>http://www.mlit.go.jp/common/000057532.pdf</p>

3. 会長提案

・・・これら研究会の議論を経て、第3回会議の中で寺澤会長から以下の発言、提案が出され、研究会の中間報告を纏めることが決定した。

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ・ <u>研究会として、骨格的な中間案のようなものを出す必要がある。</u> ・ 社会実験をこの方法でいいか、やる、やらない、問題点があるという議論だけではなく、<u>この研究会ではこういう骨格で議論をしました</u>ということを出していく必要がある。 ・ いわば研究会委員の皆様方から出た<u>意見の集約版的なものを提示したい。</u> ・ もし社会実験をするのであれば、<u>その集約版に沿った実験を是非お願いしたい</u>という方向に持っていきたい。 |
|---|

V まとめ

近年における前橋市の公共交通をめぐる諸状況を踏まえ、全市域にデマンド運行型の公共交通手段の導入を図るという視点から、その骨子となる基本方針や進め方について、研究会における議論をもとに、中間報告としてとりまとめた。

1. キーワード

- ・ 持続可能な公共交通体系（ネットワーク）の実現
- ・ 民間交通事業者の活用
- ・ 鉄道・バス・タクシーとの共存共栄と適切な役割分担
- ・ 利用者の応分の費用負担
- ・ 利用目的の明確化 ・ 輸送力の担保、財源の担保

2. 実現に向けた目標

- 快適で暮らしやすく活力のあるまちづくり
- 前橋市公共交通マスタープランに掲げる「持続可能な公共交通体系（ネットワーク）」を実現することを基本に、移動困難者並びに公共交通不便地域の解消を図ること。

3. 基本方針

- ① 移動困難者対策や公共交通不便地域の解消など、公共交通による移動手段を喫緊に必要としている市民サービスの確保に軸足を置くこと。
- ② 民間交通事業者を最大限活用するという枠組みの中で、既存の鉄道・バス・タクシーとの共存共栄と、適切な役割分担を目指すこと。
- ③ 持続可能な公共交通ネットワークづくりに向けて、地域の実情に応じた輸送力を担保するとともに、市財源の確保はもとより、適正な運賃設定など利用者の応分の費用負担を考慮すること。

4. 実現に向けた戦略

デマンド方式による乗合タクシーを手法の中軸に据え、実現性及び持続可能性の高い社会実験を計画して課題を抽出し、その対応と導入効果の検証に道筋をつけ、本格運行を目指す。

- ① 移動困難者対策については、利用者を特定するなどサービスの対象者を限定する。
- ② 公共交通不便地域の解消については、既存の公共交通機関への影響を考慮し、地域を限定するなど既存公共交通とネットワークする区域制を採用する。
- ③ 既存の公共交通機関を補完する運行計画を検討する。
- ④ 利用者の負担割合については、既存の公共交通機関の運賃体系を十分踏まえた上で、そのあり方を検討する。

(参考資料)

前橋市全市域デマンド化研究会委員名簿

委員区分	氏名	所属	役職	備考
学識経験者	湯 沢 昭	前橋工科大学 工学部社会環境工学科	教授	
学識経験者	大 島 登志彦	高崎経済大学 経済学部経営学科	教授	副会長
学識経験者	森 田 哲 夫	群馬工業高等専門学校 環境都市工学科	教授	
学識経験者	荻 野 聡	NPO法人 環境自然エネルギーコンソーシアム	CEO	
学識経験者	寺 澤 康 行	NPO法人ぐんま未来の会	理事	会長
行政委員	服 部 和 訓	関東運輸局群馬運輸支局	首席運輸企 画専門官	
行政委員	中 山 勝 文	群馬県県土整備部	交通政策 課長	
行政委員	坂 柳 幸 子	前橋市障害者生活支援センター (社会福祉法人すてっぷ理事)	代表	
行政委員	関 谷 貴	前橋市	政策部長	

(事務局)

前橋市役所政策部交通政策課