

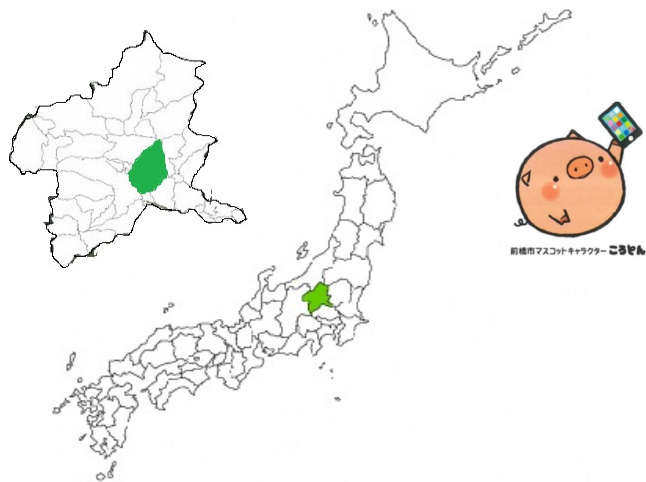
独禁法適用除外と交通 ネットワークの再編成

R4.9.2 地域モビリティの再構築セミナー

前橋市交通政策課

前橋市の概要

日本の中央に位置する中核市



- ▶ 人口 **336,284人**
- ▶ 世帯数 **145,179世帯**
- ▶ 面積 **311.59km²**
- ▶ 標高 **最低64m 最高1,823m**
関東平野の北端から赤城山

物価が安い

物価水準



1 位

小売物価統計調査（構造）/令和元年 総務省

医療が充実

医師の数



2 位

市民10万人あたりの医師数/
平成28年度 中核市行政水準

先進医療件数

1 位

群馬大学病院の先進医療件数/
前橋市調べ

子育て世代に優しい

子育てしながら
働ける環境がある都市 待機児童



2 位

0 人

成長可能性都市ランキング2017/
野村総合研究所

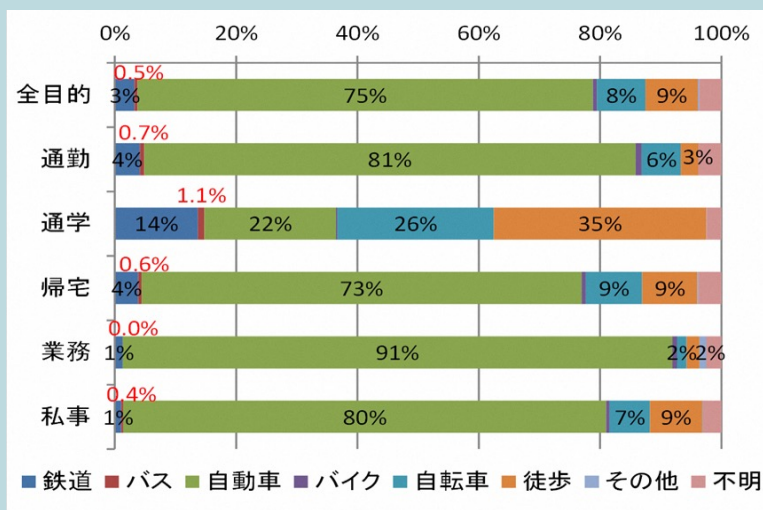
保育所等関連状況とりまとめ/
令和元年 厚生労働省



前橋市の特徴

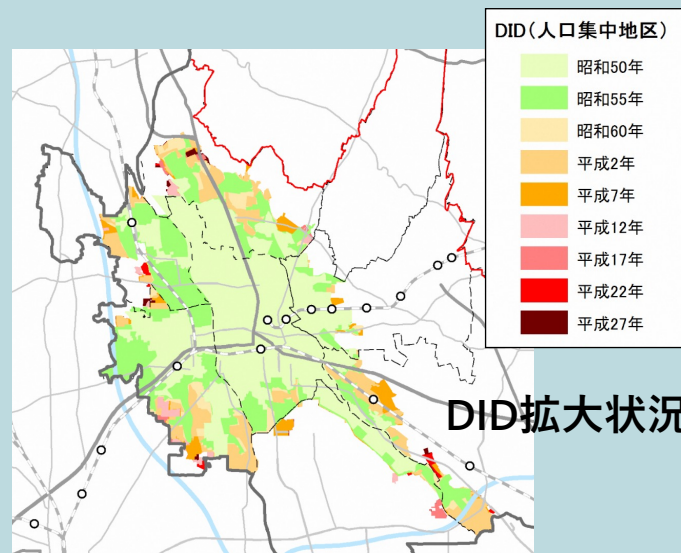
公共交通の現状・特徴

- ▶ 自家用車依存（車75%、鉄道・バス3.5%）
- ▶ 自家用車保有率全国1位（群馬県）
- ▶ 交通事業者が複数存在（バス6、タクシー10）



まちづくりの現状・特徴

- ▶ 高い道路整備率・区画整理施行率
- ▶ 市街地の郊外への拡大
- ▶ 中心市街地の衰退



R2 中核市水準調査60市

世帯あたり自家用車保有台数 **2位**

人口あたり乗合バス利用者数 **57位**

区画整理施行済み面積 **8位**

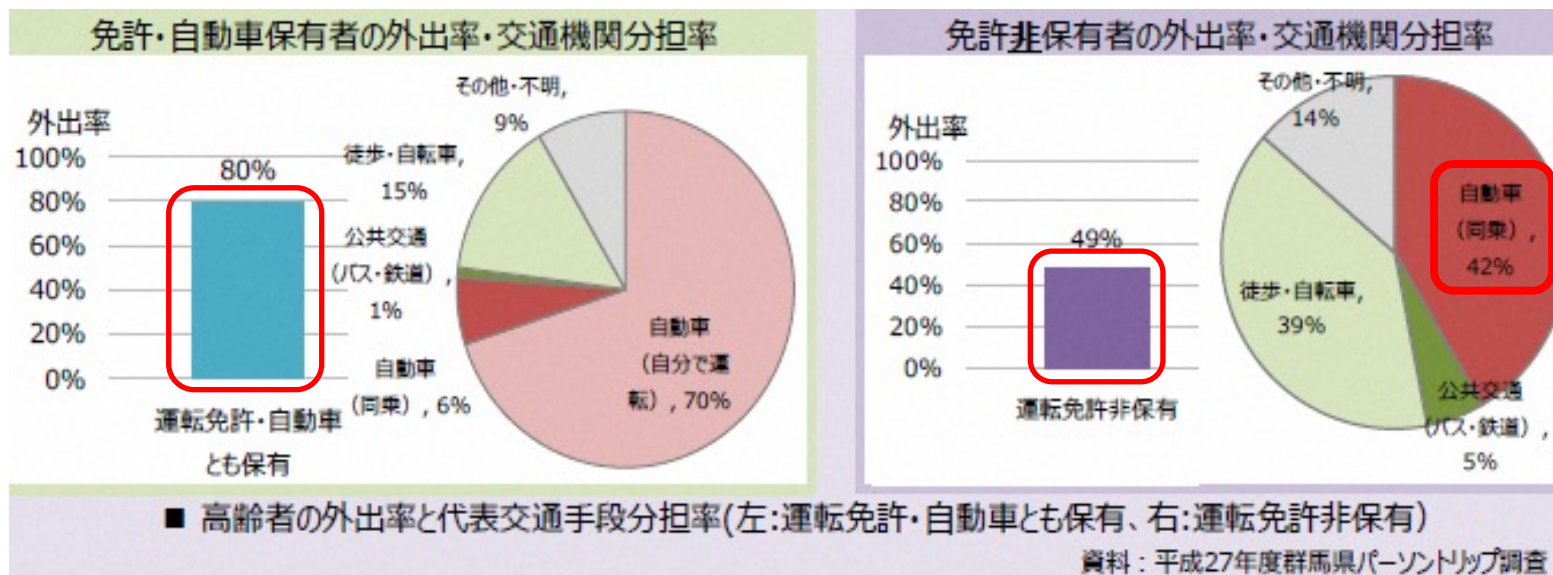
DID地区人口密度 **54位**

市街地が低密度に形成され、自家用車依存が高い。
高齢化進展により移動に関する課題が顕在化

前橋市の特徴

車依存の社会

- ▶ 免許非保有者の外出率が低い（免許有80%→免許無し49%）
- ▶ 送迎者の負担が大きい

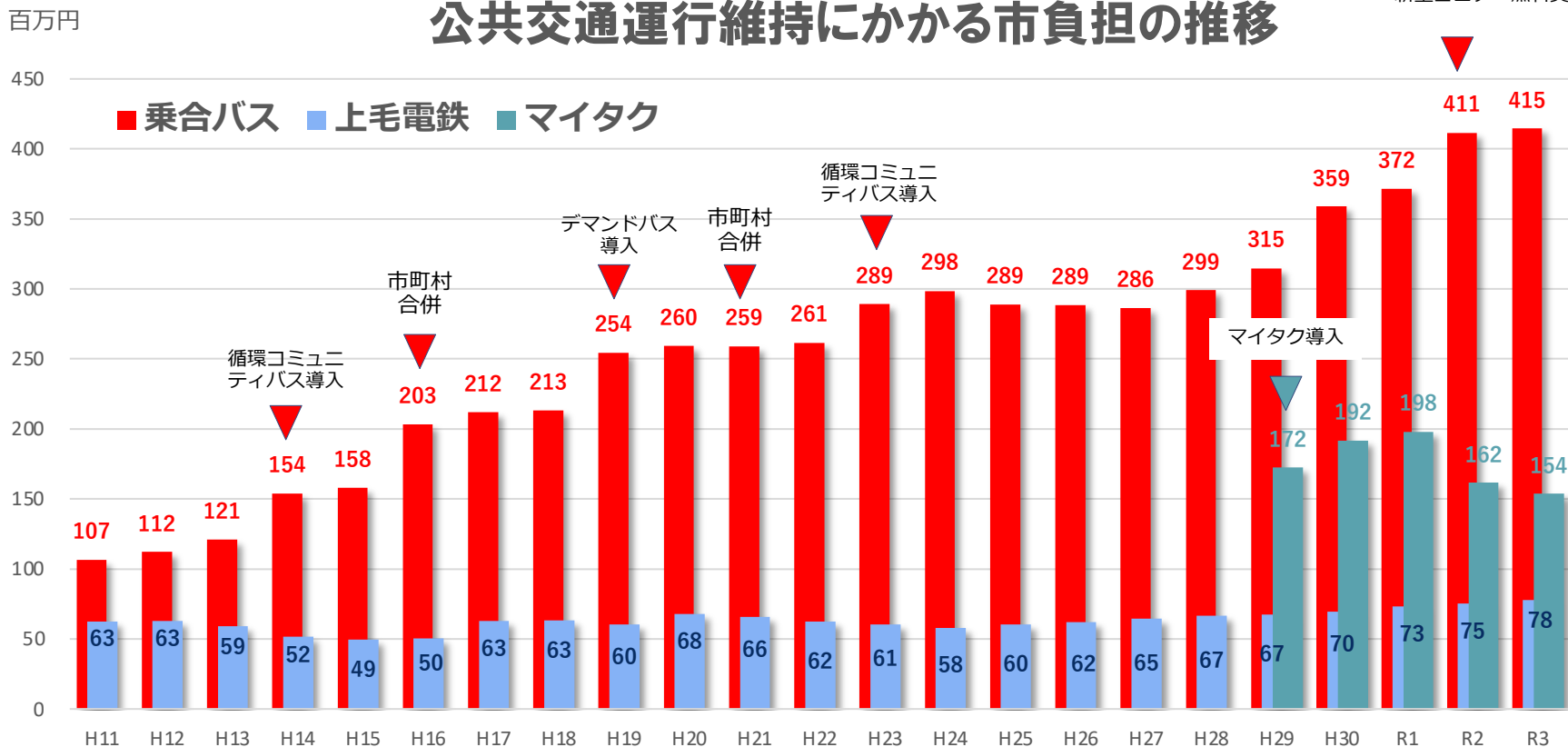


- ▶ 中高生の交通事故件数が非常に高くなっている

2020年都道府県別 自転車事故件数	1位	2位	3位
高校生	群馬県 88.11件	静岡県 58.06件	宮崎県 33.01件
中学生	香川県 21.66件	群馬県 21.39件	徳島県 16.08件

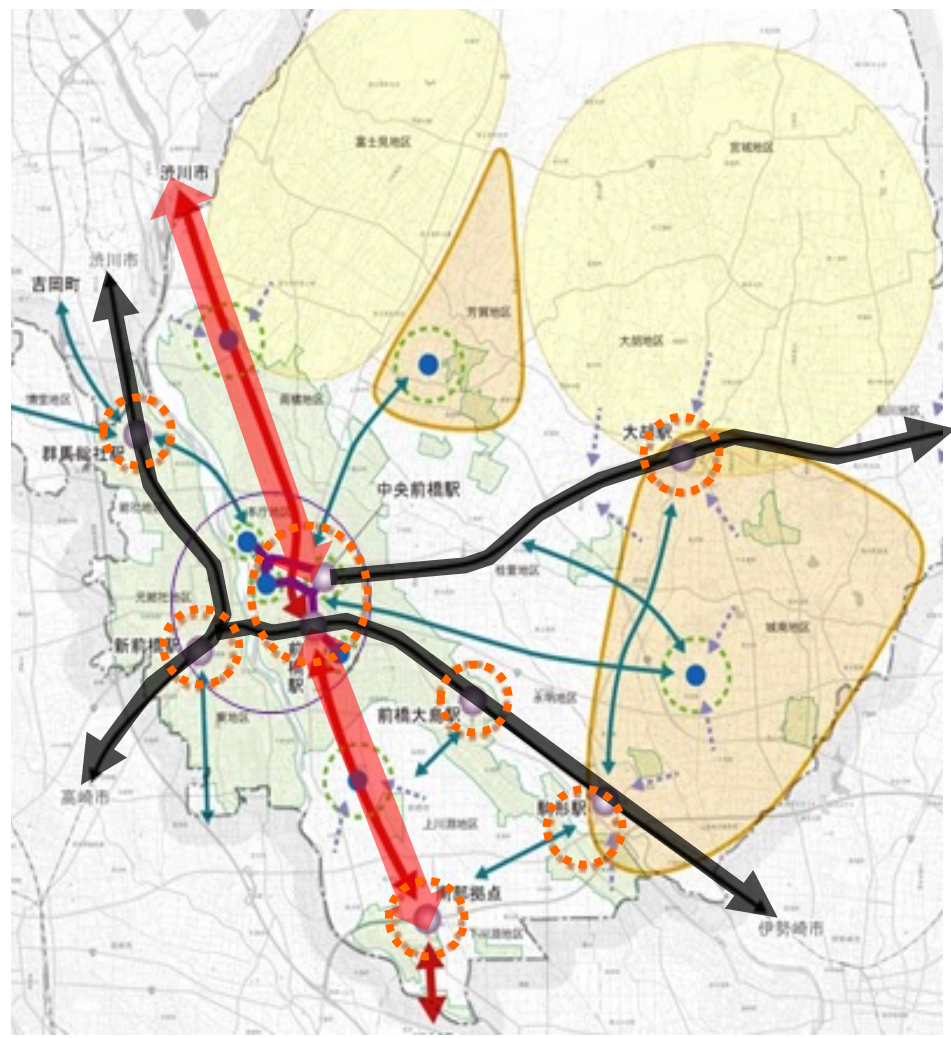
公共交通運行維持にかかる市負担の推移

新型コロナ・燃料費



- 乗合バス・・・市委託路線の赤字欠損額を補助
- 上毛電鉄・・・上下分離方式によりインフラ部分について県及び沿線市で補助
- マイタク・・・高齢者、障害者等のタクシー運賃の半額（上限1,000円）を補助

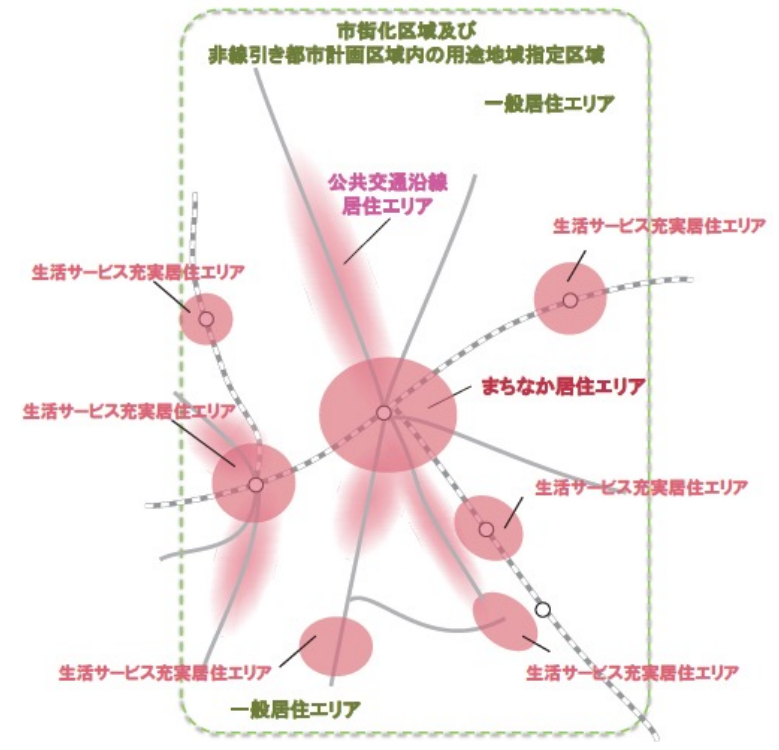
サービスの追加とともに補助金は増加しており、年間に合計6億円を投入
 ⇒ 人口減少に伴い、市税収入の減少が見込まれる中で、維持に限界



- 広域幹線軸 (鉄道)
- 広域幹線軸 (バス)
- 地域間幹線 (バス)
- 地域内交通
- 立地適正化計画 都市機能誘導区域
- 交通結節点

コンパクトシティプラスネットワーク

人口減少社会において市域の一様な投資を続けるのではなく、居住地や都市機能を誘導する地域拠点を設け、都市をコンパクト化、公共交通でネットワーク化するまちづくりを推進

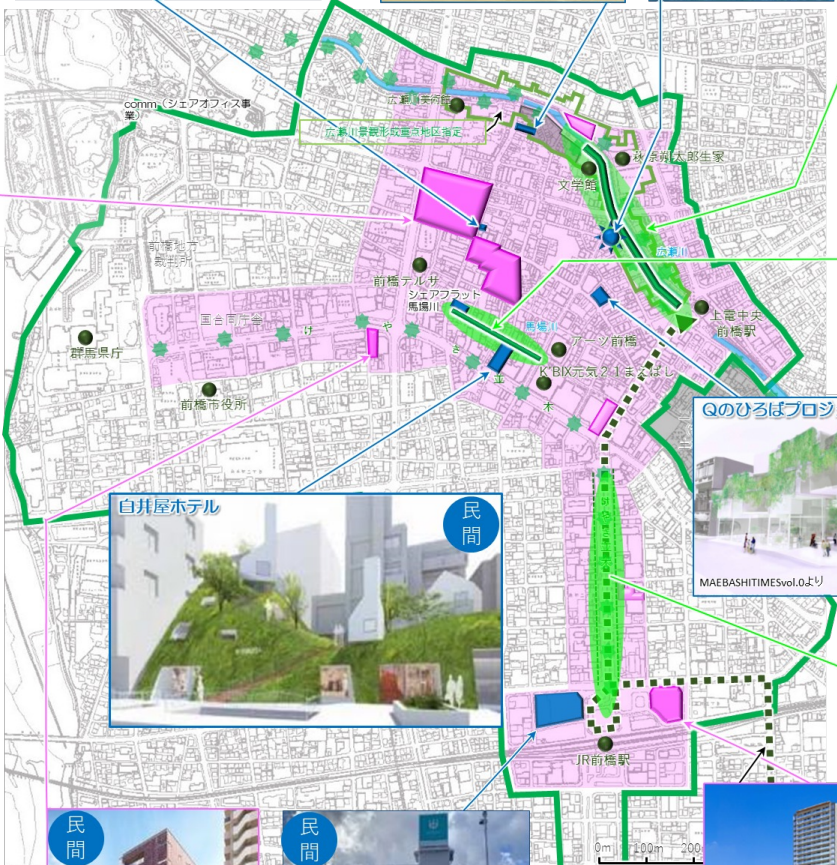


まちなかにおける官民協創まちづくり

【前橋市中心市街地 官民連携事業一覧】 令和4年4月

前橋デザインコミッション
「アーバンデザイン」及び
「グリーン&リラックス」の推進

MDC



リノベーションまちづくり

家守
民間
行政



アーバンデザイン・モデルプロジェクト (馬場川エリア)



家守会社設立

まちづくりファンド

くま家守合同会社

DONUTS.LLC



アーバンデザイン・モデルプロジェクト (げやき並木エリア)

前橋市アーバンデザイン策定区域
市街地総合再生計画重点施策区域

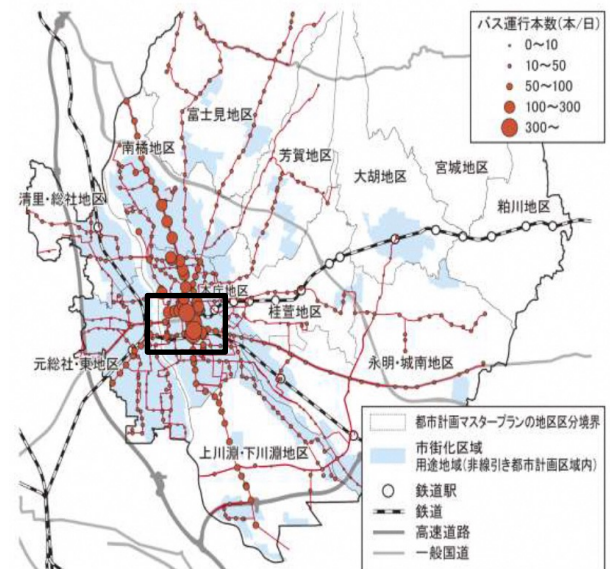
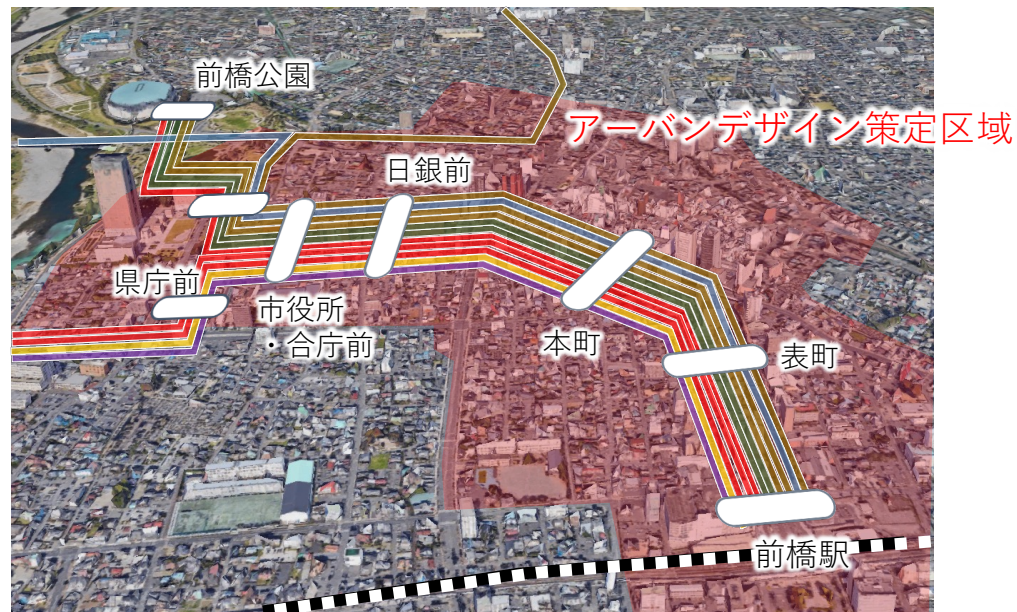
本町14地区優良建築物等整備事業 (事業中：住宅、店舗)

JR前橋駅北口地区第一種市街地再開発事業 (事業中：住宅、店舗、一時預かり保育事業)

本町ライン等間隔運行(共同経営)

JR前橋駅から中心市街地は約1kmの距離

前橋駅から中心市街地「本町」を經由し、県庁前までの区間はバス事業者6社11路線が重複して運行



※バス別運行本数は、上下、系統合計の一日運行本数

独占禁止法により事業者間のダイヤ調整は不可

10時台 前橋駅時刻表 (県庁方面行き)

00分~05分	06分~10分	11分~15分	16分~20分	21分~25分	30分~35分	35分~40分	40分~45分	45分~50分	50分~55分	55分~60分
00 イオン (群バス)		15 東大室 (永井運輸)			30 土屋 (関越交通)	35 けやき (関越交通)		45 新町玉村 (永井運輸)		
03 広瀬東善 (日本中央)		17 京目 (上信電鉄)			30 芝塚 (群馬中央)			45 京目 (上信電鉄)		
04 金古王塚台 (関越交通)					30 榛東 (日本中央)			45 広瀬東善 (日本中央)		
05 西大室 (日本中央)								45 東大室 (永井運輸)		
								45 西大室 (日本中央)		

**各路線ごとに最適化しているが、全体として非効率
重複発車がある一方で時間帯によっては30分以上の運行間隔**

本町ライン等間隔運行(本町ライン)

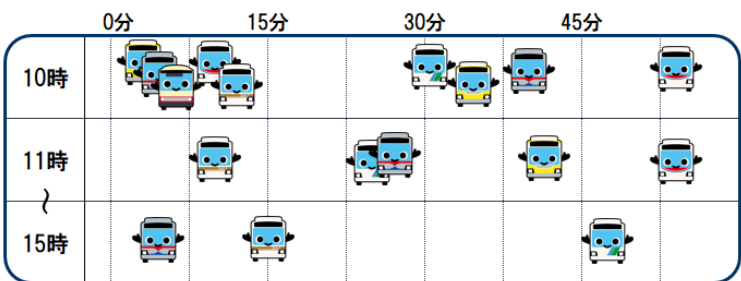
**R2.11施行 独占禁止法特例法を活用し、バス事業者6社が協定を締結
各事業者、前橋市でダイヤを調整し、最大15分間隔の等間隔運行を開始
(全国3例目の共同経営として国土交通大臣認可)**

競争から共創の時代へ

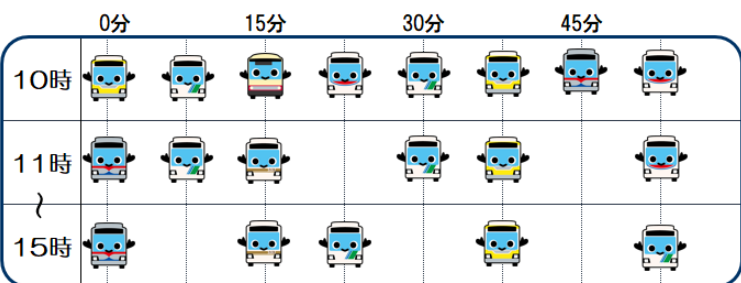
対象路線：6社11路線
区 間：前橋駅～県庁前
時 間 帯：平日・土日祝日ともに10時～16時の間
ダイヤ設定：JR両毛線のダイヤにあわせた時刻設定

「本町ライン」として
R4.4.1から新ダイヤにて運行開始

これまで (最大32分間隔)



R4.4.1 (5分～15分間隔)



本 町 土 日 祝																		
本 町 ラ イ ン (県庁前～前橋駅間:日中最大15分間隔運行)																		
行先	前橋公団線		けやきウォーク前橋		小坂子・荻園公園		城南運動公園		東大室		広瀬動物線		駒形駅前線		新町玉村線		川島線	
	前橋駅	前橋駅	前橋駅	前橋駅	前橋駅	前橋駅	前橋駅	前橋駅	前橋駅	前橋駅	前橋駅	前橋駅	前橋駅	前橋駅	前橋駅	前橋駅	前橋駅	前橋駅
出	前12				前11	前51 前53	前52 前54	前30 前26	前57		前30	前53-1 前53-3	前53-2	前52	前55	前52		
入										18								
7	22	57																
8	16	21	25	38	41	44	46	49	58									
9	07	15	21	37	42	45	54											
10	00	01	10	27	32	35	38	46	52	18								
11	06	08	18	40	41	43	46	48		08	58							
12	06	08	18	28	43	48				03								
13																		
14																		
15																		
16																		



R1.9 前橋市・バス事業者6社経営者協議

- ・独占禁止法適用除外の動きの共有
 - ・網形成計画に基づく交通再編を市がリーダーシップをとって進めていくことを各社が共通して認識
- ※独占禁止法適用除外を受けた共同経営計画の策定も視野に

R2.1 ダイヤ調整に向けたワーキング開始

- ・各バス事業者ダイヤ編成担当者／前橋市交通政策課／群馬県交通政策課
- ・有識者（福島大学 吉田准教授）

R3.3 前橋市・バス事業者6社経営者会議

- ・等間隔運行の実施、ダイヤ調整案について合意

R3.8 国土交通大臣へ協定締結の認可申請

- ・共同経営計画の提出

R3.9 国土交通大臣から協定締結の認可 ⇒ 熊本、岡山に続き全国3例目

R3.9.27 6社において協定を締結

R4年.4月～ 等間隔運行の開始



利便増進実施事業による利用者の行動変容

本町ライン等間隔運行

6社11路線利用者数

R4.1～R4.3 44,357人/月

R4.4～R4.7 52,560人/月

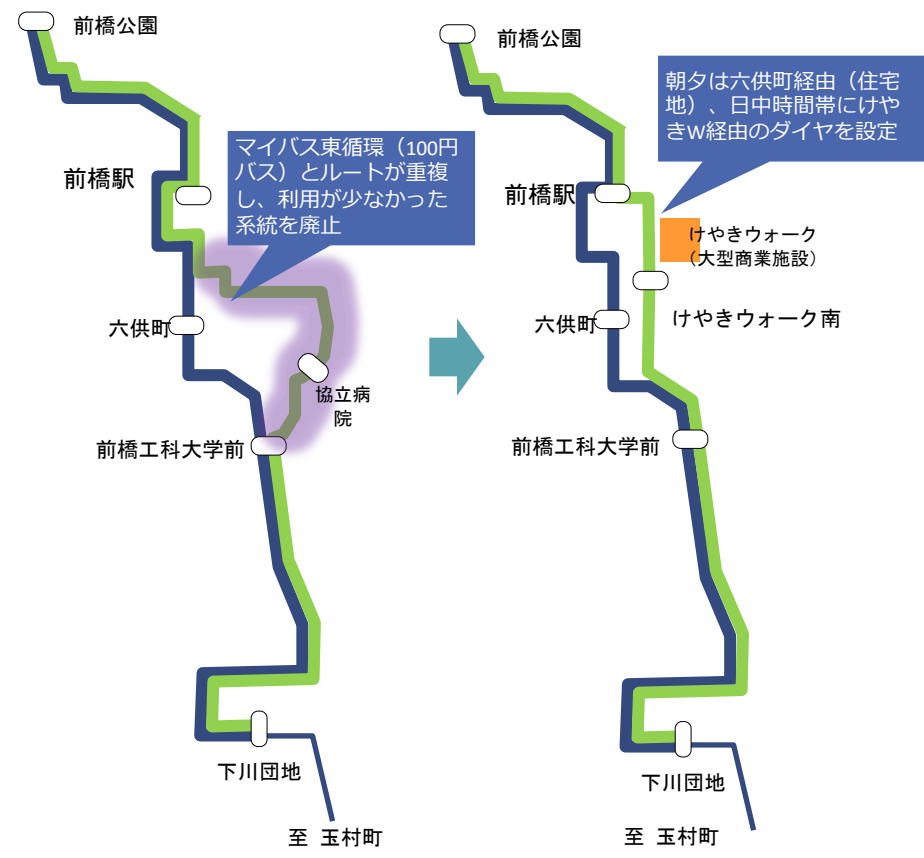
18%増加

コロナからの回復やICカード導入など
複数要素があるため、今後アンケート等で効果測定



**路線やダイヤの見直しにより
利用増加の可能性はまだまだある**

利便増進実施事業(新町玉村線路線・ダイヤ変更)



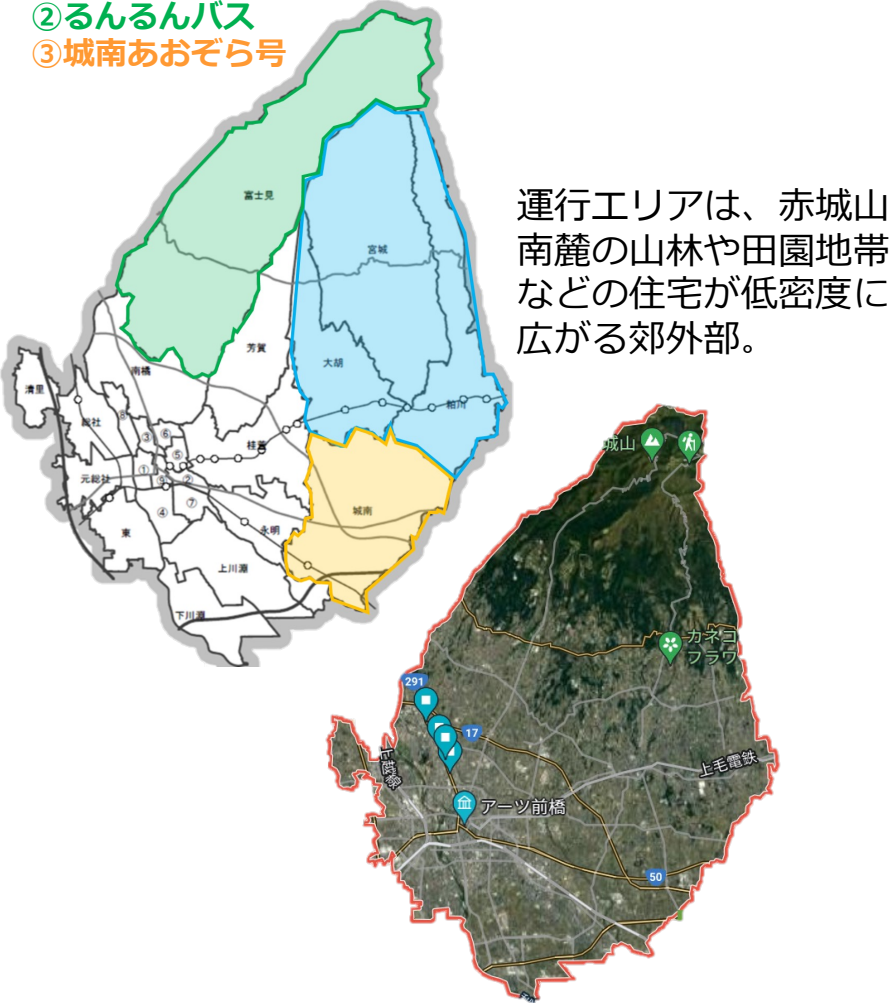
- R4.4.1 路線変更により利用者が倍増**
- 路線変更によりまちなかへの時間短縮
 - 通勤利用の大幅増加
 - 大型商業施設へのアクセス
 - 大学生等の利用増加

利便増進実施事業による利用者の行動変容

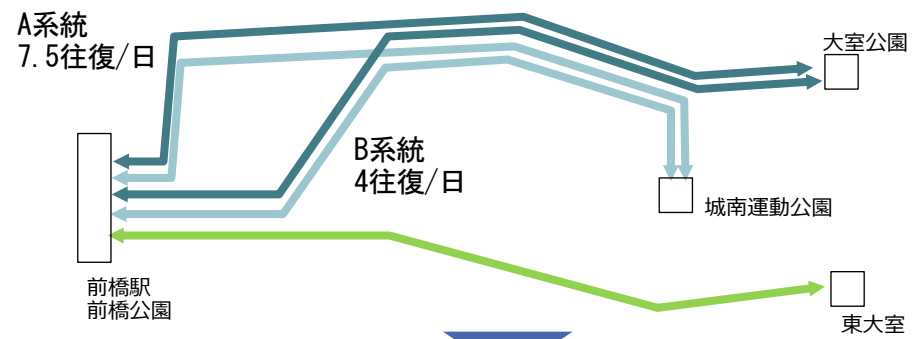
地域特性による交通モードの変更(路線→デマンド)

市内3エリアで運行中のデマンドバス

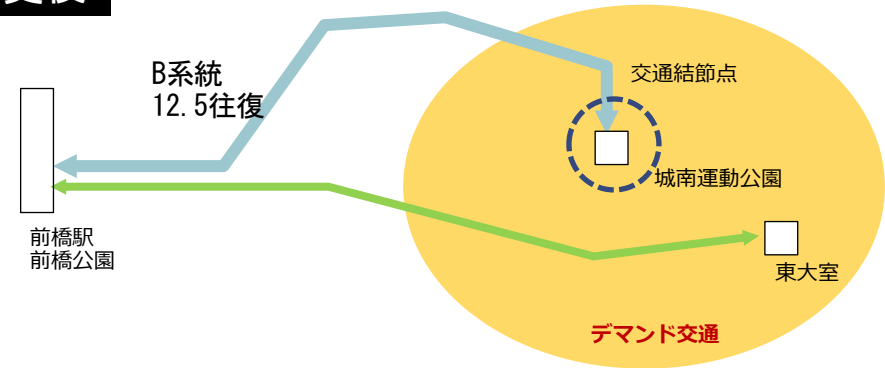
- ①ふるさとバス
- ②るんるんバス
- ③城南あおぞら号



従前



変更後



- R4.4.1～
- ・運行距離を短くし、回数を増回
 - ・複数の系統を1本にまとめ全区間で必要な運行回数を確保
- 利用者は**1.5倍**に増加したまま推移(R4.4～R4.7)

R4.3 6社市内全路線で交通系ICカード利用開始



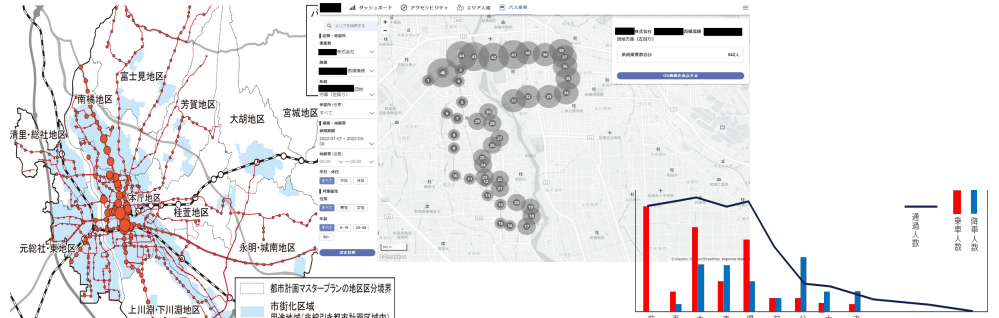
R4.6現在 全決済の概ね5割がICカード利用

R5.4から磁気式バスカード廃止により
ICカード利用が8割～9割となる見込み

乗降データの蓄積が可能となったが・・・

ID	ID	ICカードID	乗降種別	乗降時刻	乗降駅	乗降金額	乗降回数
0 0102307187601C2	0	30 FFFF7F8000248800	1852	2000	20202406	15887 EA	
0 0102307187601C2	0	30 FFFF7F8000248800	290	2000	20202410	8451 EA	
0 0102307187601C2	0	30 FFFF7F8000248800	300	2000	20202410	12358 EA	
0 0102307187601C2	0	30 FFFF7F8000248800	291	2000	20202407	8069 EA	
0 0102307187601C2	0	30 FFFF7F8000248800	282	2000	20202407	30909 EA	
0 0102307187601C2	0	30 FFFF7F8000248800	293	2000	20202411	16123 EA	
0 0102307187601C2	0	30 FFFF7F8000248800	294	2000	20202413	18043 EA	
0 0102307187601C2	0	30 FFFF7F8000248800	225	2000	20202409	17263 EA	
0 0102307187601C2	0	30 FFFF7F8000248800	295	2000	20202410	18887 EA	
0 0102307187601C2	0	30 FFFF7F8000248800	296	2000	20202410	17923 EA	
0 0102307187601C2	0	30 FFFF7F8000248800	6690	2000	20202404	17512 EA	
0 0102307187601C2	0	30 FFFF7F8000248800	6699	2000	20202407	17523 EA	
0 0102307187601C2	0	30 FFFF7F8000248800	6699	2000	20202407	17523 EA	
0 0102307187601C2	0	30 FFFF7F8000248800	6705	2000	20202410	14423 EA	
0 0102307187601C2	0	30 FFFF7F8000248800	6708	2000	20202411	17130 EA	
0 0102307187601C2	0	30 FFFF7F8000248800	6711	2000	20202412	17130 EA	
0 0102307187601C2	0	30 FFFF7F8000248800	6717	2000	20202414	17422 EA	
0 0102307187601C2	0	30 FFFF7F8000248800	6722	2000	20202418	17278 EA	

乗降データは一件明細で抽出
→ 分析・活用が困難



令和4年度
6社全体で各種乗降データが見える化し、路線再編・ダイヤ改正等に繋げるためのシステムを構築予定
共同経営による運賃プールシミュレーション機能
(国土交通省:R4日本版MaaS推進・支援事業)

これまでの公共交通：事業者毎にバラバラ
➡ 「1つのサービスに」 + α の付加価値

1つのサービスとは言っても乗換が前提

(スマホで検索・予約・決済ができるだけで利便性が上がるわけではない
(特に地方では))

乗換抵抗を軽減するために

① シームレスな
移動環境構築
(フィジカル整備)
・ダイヤ事業者間調整
・ICカード導入
・共同経営

② 目的地までの
全体運賃の軽減
・サブスクリプション
・乗継割引
・目的地との連携
(商業連携)

③ 全体としての
情報案内
・経路検索機能
・デマンド予約

ICT技術を活用

データ整備・取得が必要不可欠(かつ事業者間仕様統一)

群馬県と共同で取り組みコンセプトを検討。

デジタル田園都市国家構想交付金Type2事業の採択を受け、群馬県・前橋市共同で申請しMaeMaaSから群馬県MaaSへと広域化・高度化の実現に向けた検討・実証・検証を県・市連携して取り組みを推進していく。

交通政策ビジョン

ぐんま共創モビリティ

Co-creation Mobility GUNMA

共創 (Co-creation) と個別最適化 (個-creation) による
地方自治体の新たな交通政策の在り方を定義する

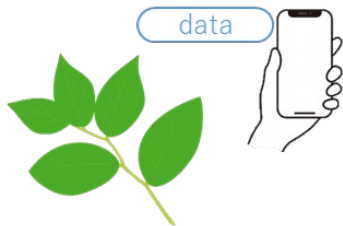
Open
参画しやすい

- MaaSの概念の元に移動は「所有」から「サービス」へ
- 交通モードは多様化し、サービス視点で新たなプレイヤーが参入



Personal & Network
好きなサービスを選べる

- 個別最適化された交通
- 移動の単位は「大量輸送型」から「個別デマンド型」へ
- 個別デマンドとネットワーク交通のバランス運用



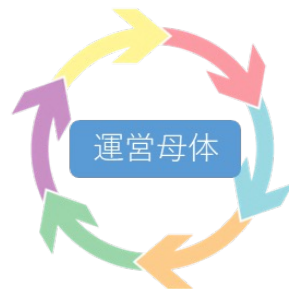
Universal
誰でも使える

- 誰でも、いつでも、どこでも利用できる交通
- データに基づいた公平な分配とサービス



Sustainable
収益を上げられる

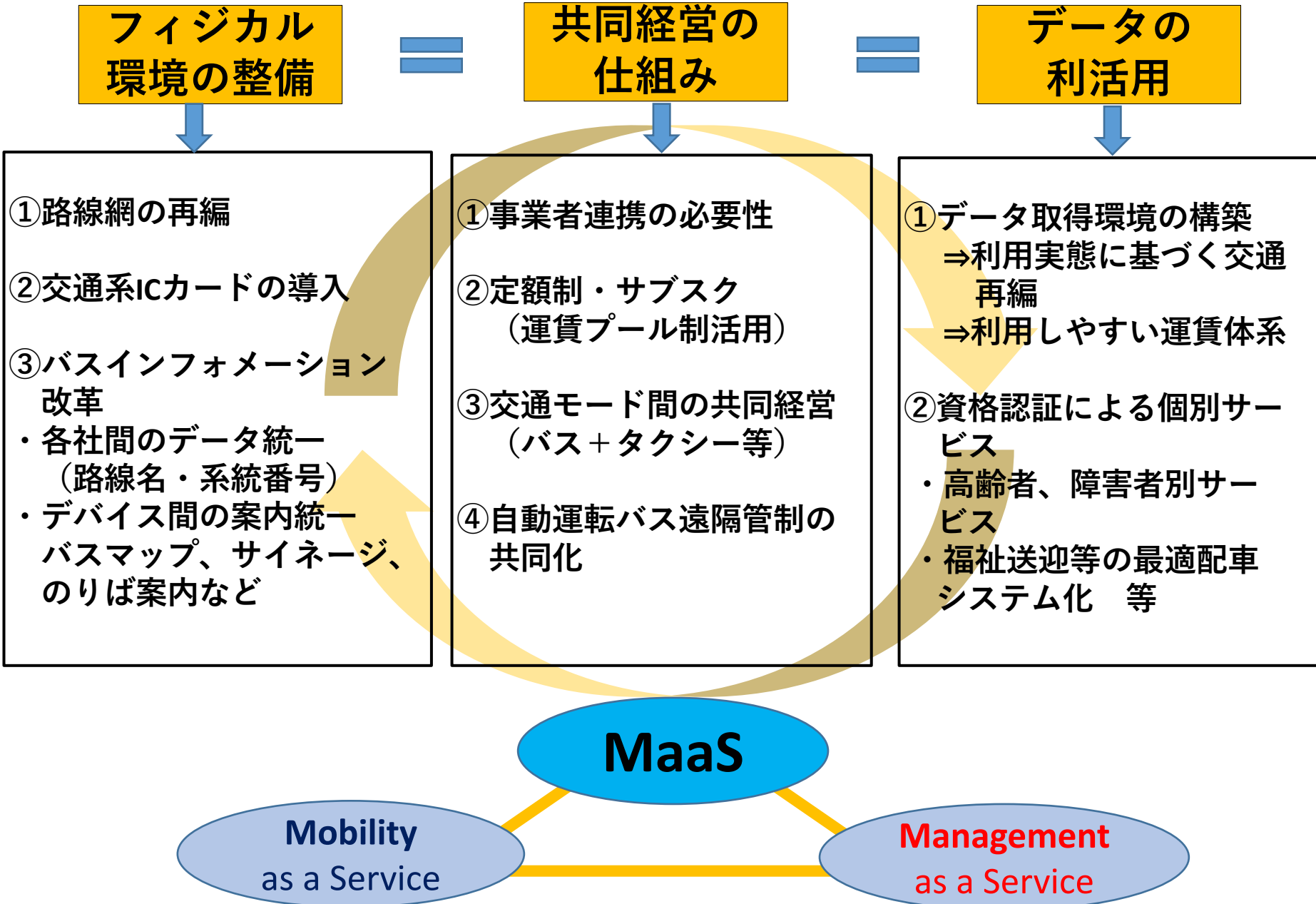
- 公費による赤字補填を脱却し未来への投資へ
- 持続可能な交通事業収益モデルと運営団体の設立
- 交通データの利活用



他分野から交通事業への参入
交通事業データを他分野と連携して活用

幹の選択と葉の充実
⇒ 路線の集約による幹としての機能確保と葉の充実





行政の役割と事業者間連携

平成19年 活性化再生法施行

- ・ **市町村を中心とした地域関係者の連携**による取組みを国が総合的に支援

平成26年 // 法改正

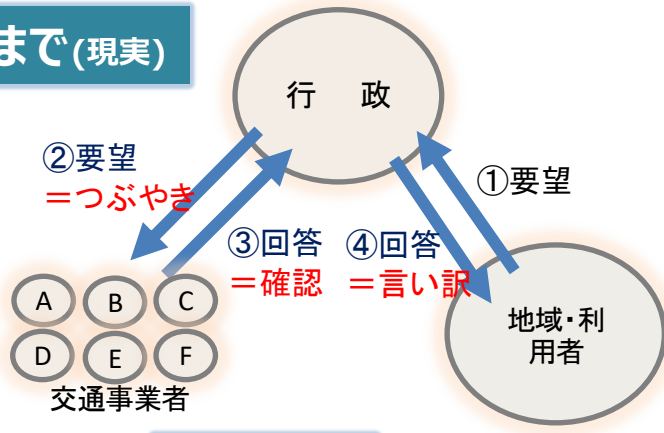
- ・ **市町村が主体となって**
- ・ まちづくりなど関連施策と連携
- ・ 面的な交通ネットワークを再構築

令和2年 // 法改正

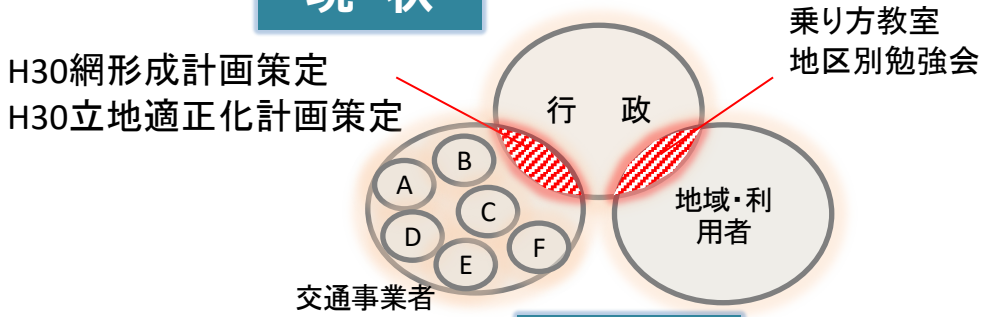
- ・ **利便増進事業**
(等間隔運行・情報案内・・・)

**独禁法適用除外
(共同経営が可能に)**

これまで(現実)



現状



これから

計画は作ったが・・・

- ・ 事業者調整がなかなか進まない
- ・ 現場は移動者目線になっていない
(わかりづらい路線網、案内)

事業者間連携により1つのサービスとして利便性を上げる。

