

# 等間隔運行と共同経営化の取り組み

前橋市交通政策課

2020.11.27

改正地域公共交通活性化再生法等施行記念オンラインセミナー

# 前橋市の概要

## 日本のほぼ中央に位置する中核市



人口 **336,284人**  
 世帯数 **145,179世帯**  
 面積 **311.59km<sup>2</sup>**  
 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      先進医療件数 **1** 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      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 **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

市民1人・1日あたり  
 路線バス利用者数 ..... 中核市 **44** 位 / 48市 (2017現在)

# 前橋市の交通課題

- 群馬県の自動車保有率は全国1位
- 公共交通による交通手段分担率の低迷

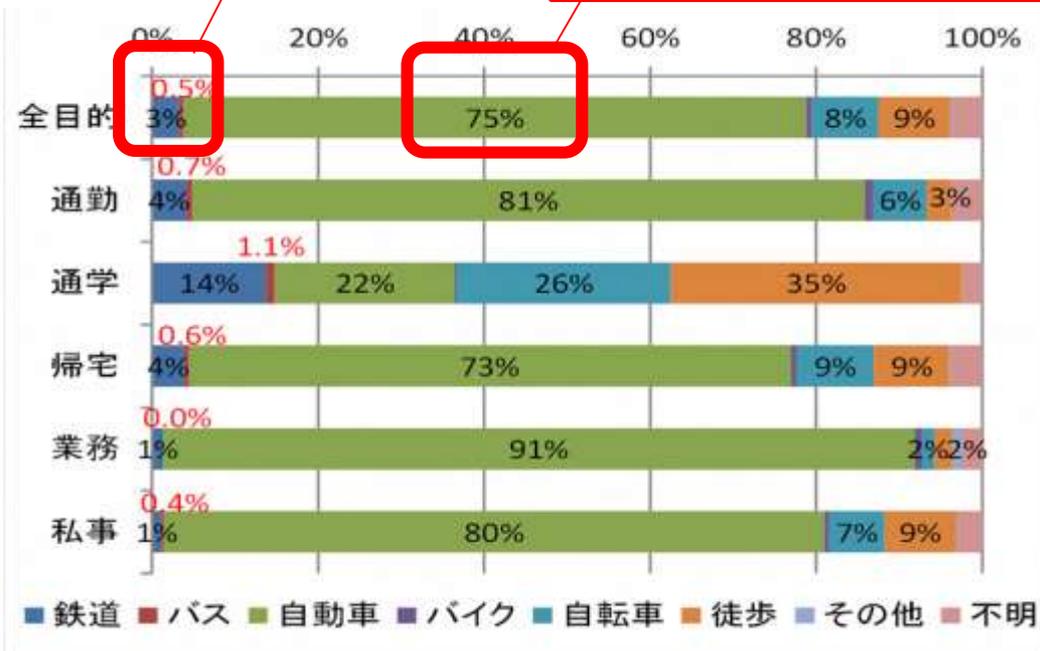
都道府県別の自家用乗用車の普及状況  
(軽自動車を含む)

順位	都道府県	1人あたり台数
1	群馬	0.684
	前橋	0.679
2	栃木	0.664
3	茨城	0.661
4	富山	0.657
5	山梨	0.652
・	・	・
・	・	・
47	東京	0.230
	全国	0.477

資料：自動車検査登録情報協会 HP  
(平成29年3月末現在)

鉄道・バス 3.5%

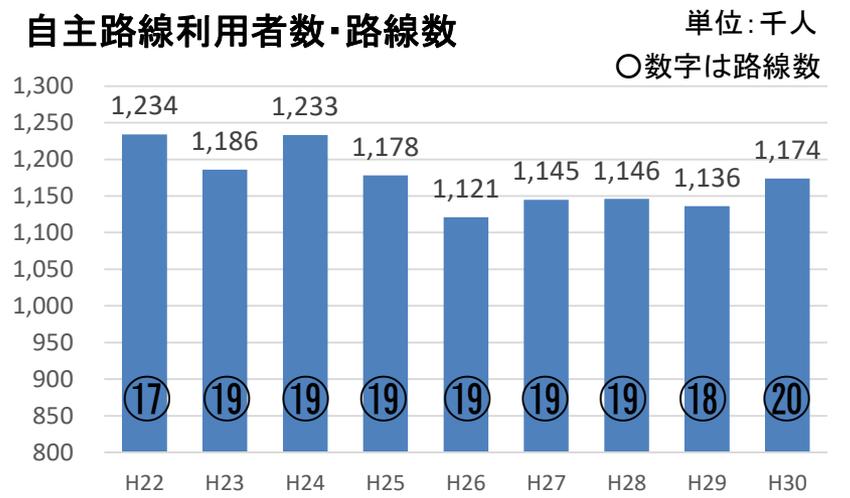
自動車 75%



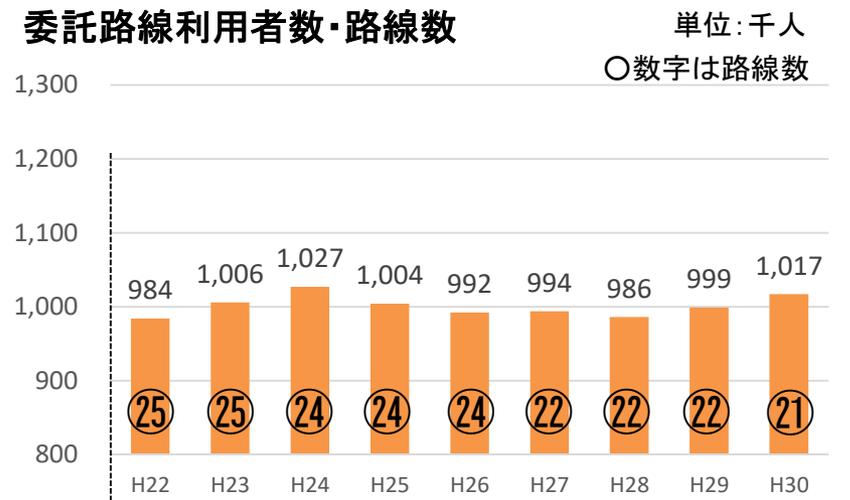
# 前橋市のバス交通の現状

自主路線、委託路線ともに年間100万人～120万人で推移（コロナ前までは微増）

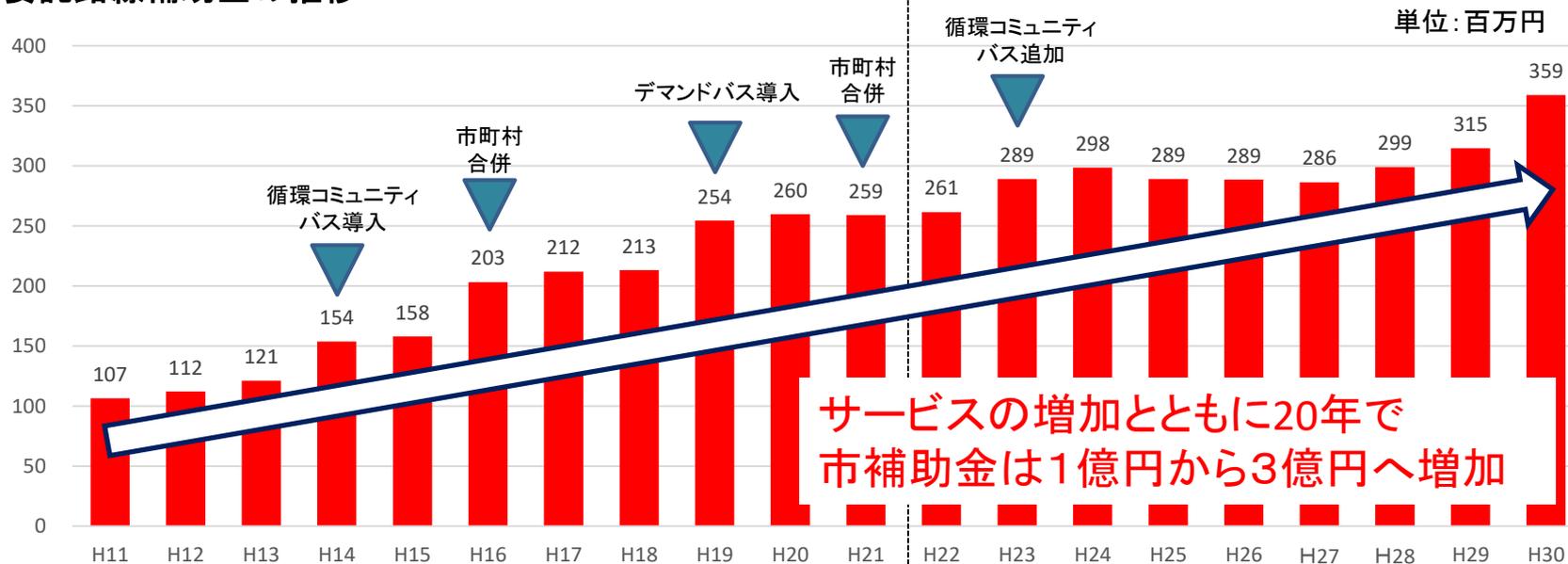
## 自主路線利用者数・路線数



## 委託路線利用者数・路線数



## 委託路線補助金の推移



# 前橋市のバス交通の現状

## 市内を運行するバス事業者

	自主路線	委託路線	合計
関越交通(株)	7	5	12
群馬中央バス(株)	4	1	5
日本中央バス(株)	3	6	9
永井運輸(株)	1	7	8
(株)群馬バス	4	0	4
上信電鉄(株)	1	0	1
合 計	20	19	39

※デマンドバス除く

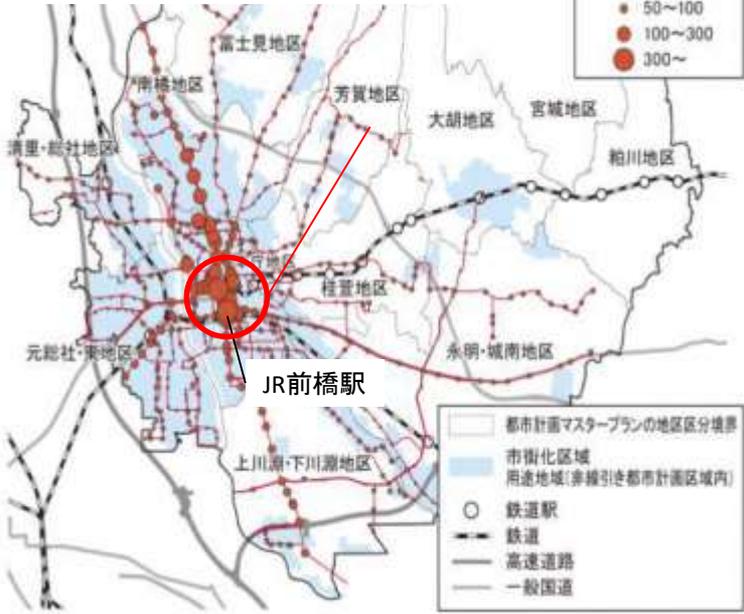
6社が39路線を運行



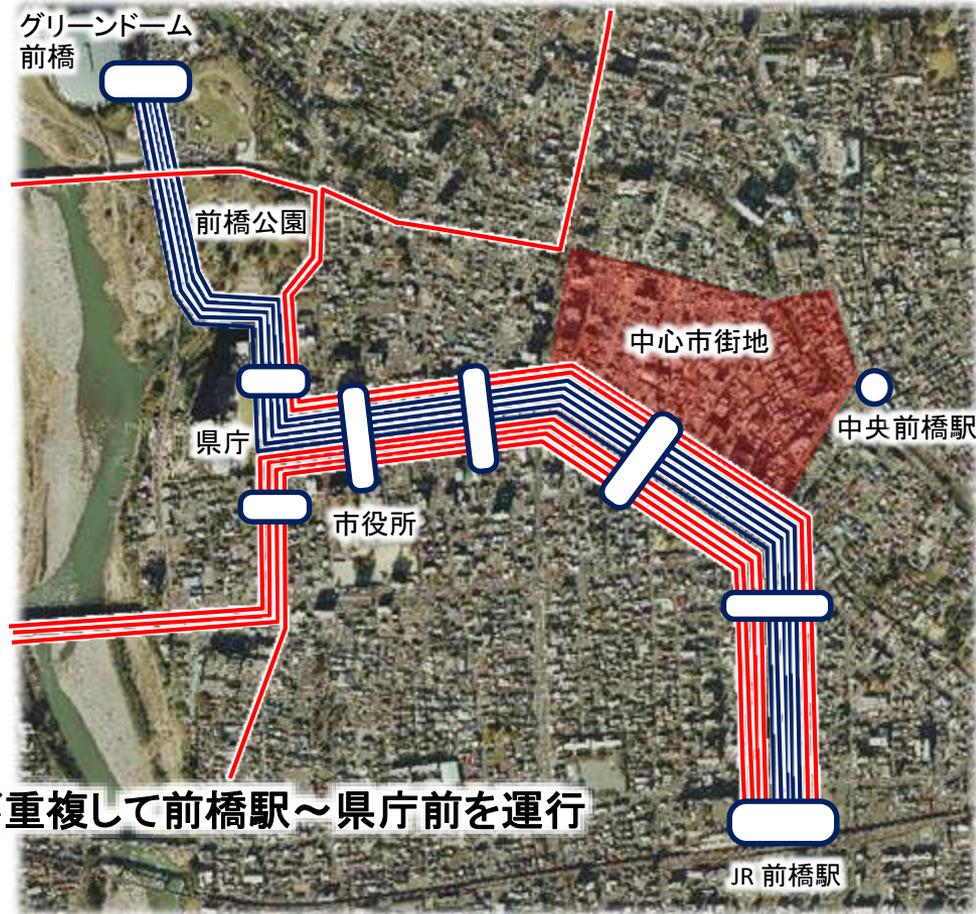
大規模災害時の柔軟な対応などメリットも考えられるが、わかりづらさや非効率な面も・・・

# 前橋市のバス交通の現状

中心部では各路線が重複して1日  
300本が運行



※バス個別運行本数は、上下、系統合計の一日運行本数



6社11路線が重複して前橋駅～県庁前を運行

## 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 (日本中央)			30 土屋 (関越交通)	35 けやき (関越交通)		45 新玉 (永井運輸)	<b>4系統が同発</b>	
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金古大塚台 (関越交通)					30 榛東 (日本中央)		45 東大室 (日本中央)			
05西大室 (日本中央)							45 西大室 (日本中央)			

# 前橋市地域公共交通網形成計画

H30.3 策定



## ① 広域幹線の設定

### 1-1 幹線バス路線の明確化

中心市街地と渋川市方面及び南部拠点・玉村町方面を結ぶ路線を「広域幹線」に位置付け、都市の基軸となる幹線公共交通軸を形成する

## ② 地域内交通の導入

### 2-1 公共交通不便地域の解消 (地域内交通の導入)

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

## ③ 都心幹線の設定

### 4-1 都心幹線の形成

中心市街地エリアに、主要拠点を回遊することができる路線として、「都心幹線」を形成する

### 地域間交通の確保

広域幹線を補完する路線として、持続可能性の高い公共交通サービスを確保する

凡例

重点施策として着実に形成していくネットワーク

- 広域幹線(バス)
- 都心幹線(バス)
- 地域内交通(想定)  
(主な公共交通不便地域)

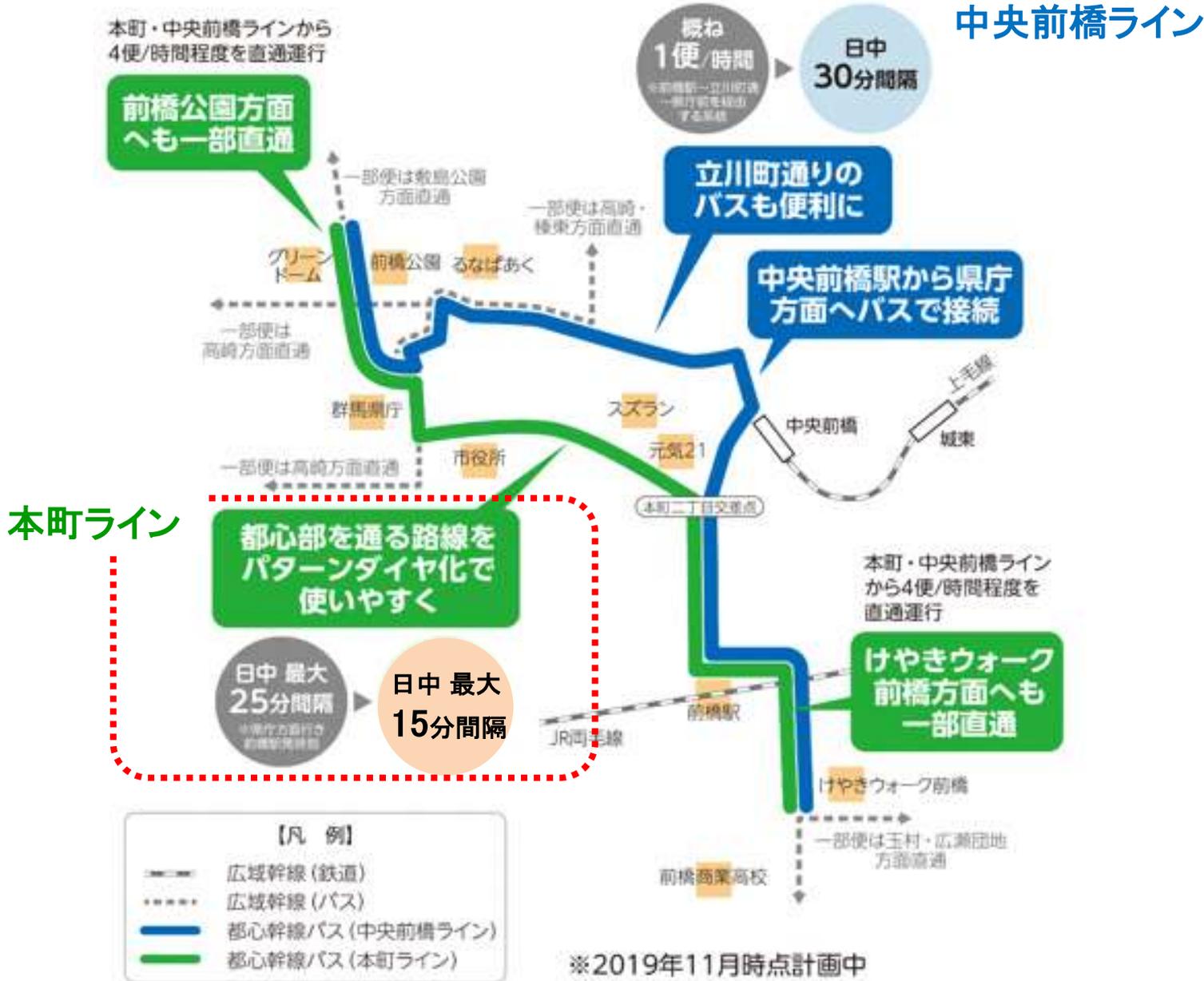
その他のネットワーク形成のイメージ

- 鉄道
- 地域間交通(バス)
- 既存のデマンドバス
- パーク&ライド等
- 結節・乗換えポイント

都市計画による拠点等

- 市内拠点
- 市街化区域

# 前橋市地域公共交通網形成計画 (都心幹線)



# 独占禁止法適用除外

平成30年度～令和元年度

未来投資会議において、乗合バス事業にかかる独占禁止法の適用除外に関する議論

(H31.4 第26回未来投資会議 前橋商工会議所曾我会頭から本市の実情、共同経営の方策検討について意見具申)

令和2年 特例法公布、施行

## 特例法案における共同経営（カルテル）の適用除外スキーム

### 適用除外の対象になる共同経営によるサービス内容

① ネットワーク内の路線・運行系統について、利用者が一定の条件の範囲内で地域公共交通を利用することができる運賃・料金の設定  
－ 定額制乗り放題 等

③ ネットワーク内の路線・運行系統の運行回数・運行時刻の設定  
－ 等間隔運行、パターンダイヤ 等

② ネットワーク内の路線・運行系統の共同・分担運行  
－ 「ハブ・アンド・スポーク型」のネットワーク再編 等

⇒ これらを内容とする共同経営の協定の締結には**独禁法を適用除外**。これにより、**運賃プール**等の必要な行為が可能に。

※ その他①～③と類似の行為

### 1. 事業者による申請・共同経営計画の提出

○ 共同経営の認可を受けようとする乗合バス事業者等（乗合バス事業者又は公共交通事業者）は、あらかじめ**法定協議会**（※）への意見聴取を経た上で、共同経営計画を国土交通大臣に提出。

※地域公共交通活性化再生法の法定協議会

記載事項： ①申請者に関する事項、②対象の区域（計画区域）・路線等、③共同経営の内容、④**運賃プール**に関する事項、⑤共同経営の目標（収益性・人員数・車両数等の改善目標、サービス維持の目標）、⑥実施期間、⑦その他必要な事項

### 2. 国土交通大臣による共同経営の認可（※）

※ 認可に際し、国土交通大臣は公取委に協議しなければならない。

① 計画区域内に、基盤的サービスに係る路線であって、**収支が不均衡な状況にある路線**が存すること。

② 共同経営により、基盤的サービスに係る**事業の改善が見込まれるとともに、その改善に応じ、計画区域内において基盤的サービスの提供の維持が図られること。**

③ **地域公共交通活性化再生法の基本方針に照らして適切**なものであること。

④ **利用者に対して不当な不利益を生ずるおそれがあると認められないこと。** 等

サービス維持・利用者利便の増進を確保

### 3. 事後の監督

○ 国土交通大臣は、認可基準（①を除く。）に適合するものでなくなったと認めるときは、**適合命令**。

未来投資会議の議論を受け、

## 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~ 本町ライン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）

## 共同経営化の方針

- ① まちなかの6社の路線を等間隔運行化
- ② 運賃定額制（乗り放題）などの新たな運賃政策を導入

上記による回遊性・利便性の向上のため、  
独占禁止法特例法による「共同経営計画」を策定

網形成計画に基づくこと、また約半数が委託路線であることから、市が案を作成し、各事業者と個別調整の上、ワーキングで意見集約する形で調整中



# ①本町ライン等間隔運行化の概要

**現状**  
**県庁方面**  
 (前橋駅時刻表)

	00分	5	10	15分	20	25	30分	35	40	45分	50	55
10	00 広瀬 00 イオン	04 金古	05 西大室	15 東大室	17 京目		30 榛東 30 芝塚 30 土屋	35 けやき	40	45 新玉 45 東大室 45 京目 45 西大室		
11		05 イオン	10 新玉	15 西大室		22 京目	25 芝塚	30 榛東 30 けやき	35 東大室	40 新玉		
12	00 京目	05 イオン	10 けやき 10 金古		20 新玉	25 芝塚	30 土屋 30 けやき			45 けやき 45 西大室 45 広瀬	47 京目	55 東大室
13		05 イオン	10 新玉 10 榛東			25 芝塚				45 京目		55 東大室

同発

最大20分

※土日は最大35分

**R3下半期予定**  
**県庁方面**  
 (前橋駅時刻表)

	00分	5	10	15分	20	25	30分	35	40	45分	50	55	
10	00 広瀬 00 イオン	04 金古	05 西大室	10 榛東	15 新玉	20 京目	25 芝塚	30 東大室 30 土屋	35 けやき	40	45 新玉 45 京目	50 西大室	55 広瀬
11	00 榛東	05 イオン		15 新玉	20 京目	25 芝塚	30 けやき	35 西大室	40 東大室	45 新玉			
12	00 京目	05 イオン	10 金古	15 けやき		25 芝塚	30 新玉 30 土屋	35 けやき	40 東大室	45 けやき	47 京目	50 広瀬	55 西大室
13	00 榛東	05 イオン		15 新玉			30 芝塚			45 新玉 45 京目			

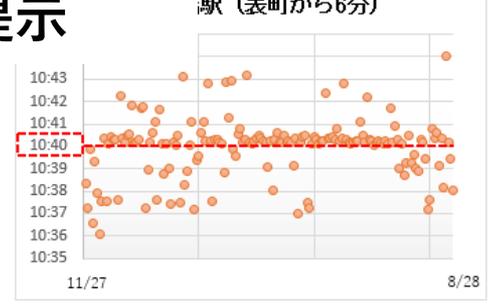
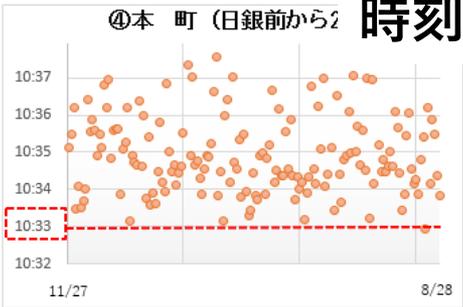
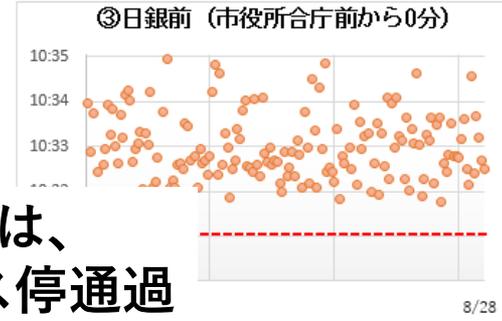
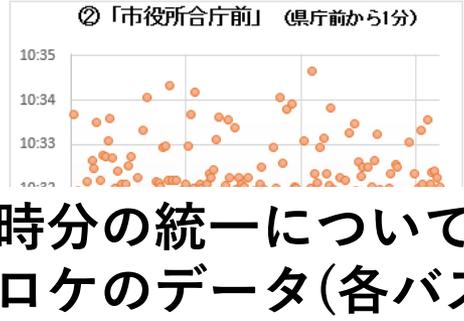
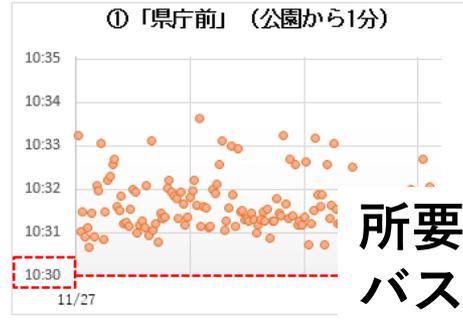
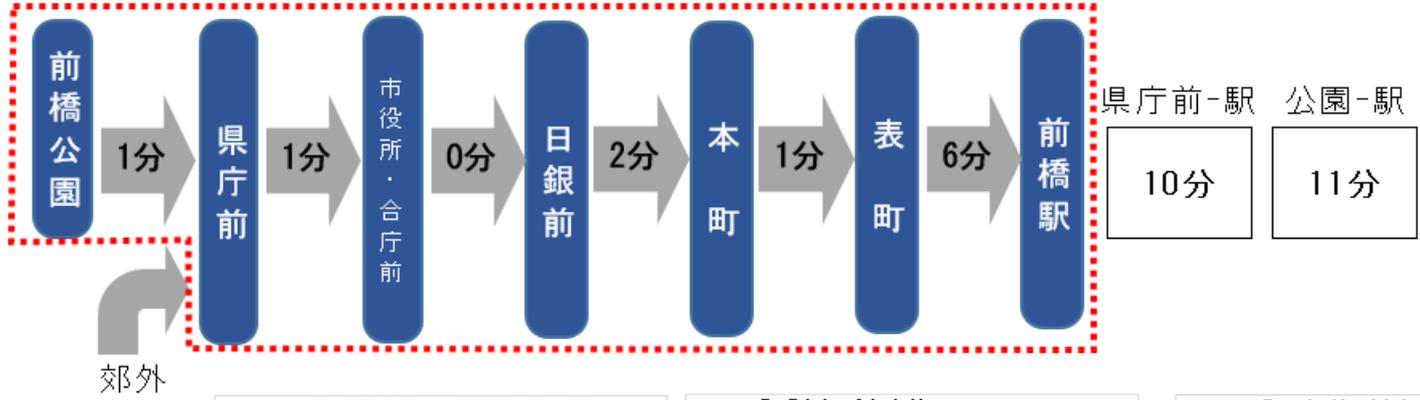
15分に1本は必ず  
 運行する形に調整

15分間隔の間は  
 できる限り5分の  
 単位で調整

# ①本町ライン等間隔運行化の概要

## 各バス停間の所要時分の調整

各社のバス停間所要時分がバラバラであるため、所要時分を揃え、各バス停において、わかりやすく等間隔になるよう調整



所要時分の統一については、バスロケのデータ(各バス停通過時刻)により市から案を提示

# ①本町ライン等間隔運行化の概要

## 前橋駅各のりばの効率化



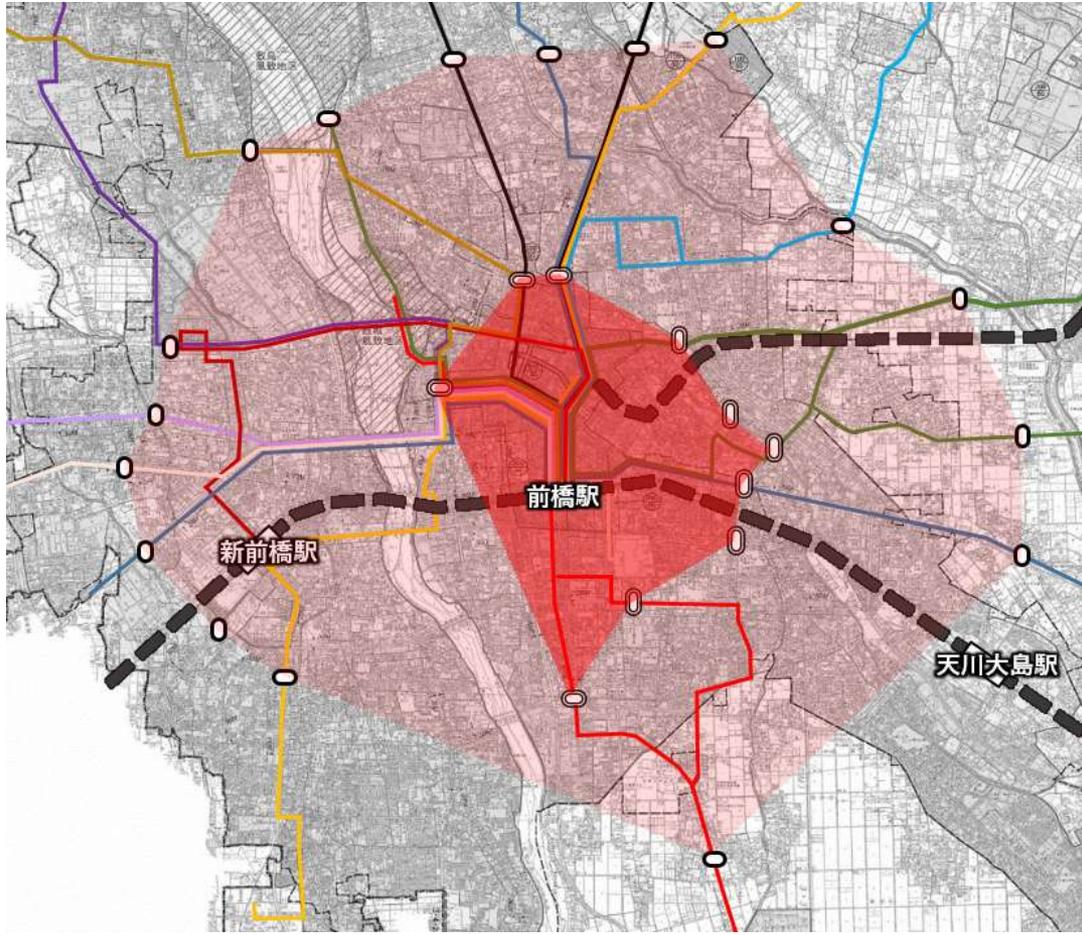
1番のりば 前橋公園行き  
5番のりば 県庁前経由高崎方面行き

等間隔運行化にあわせ、両のりばを近接させ利便性を向上

# ②運賃定額制の導入

バス事業者6社の間で、共通運賃区間を設定している。

- 200円区間(前橋駅から3km)
- 150円区間(前橋駅から2km)



## R2.12～ MaaS実証実験 定額制乗り放題デジタル チケットを販売

	200円区間	150円区間
1日券	500円 MNC割400円	400円 MNC割300円
1週間券	2,200円 MNC割1,800円	1,900円 MNC割1,400円

※MNC割: MaaSアプリとマイナンバーカードを紐づけし、市民認証により割引



本格導入時には、共同経営の仕組みを活用し、運賃プール制を検討

# 共同経営にあたって

- ・バス事業者だけで6社が存在する前橋市ではMaaSの考え方が重要
- ・コロナ禍において需要が減少する中、路線の充実は困難

➡ 既存路線を束ね、使いやすい形に再編を行い利便性増進

地域公共交通網形成計画

地域公共交通計画  
利便増進実施計画

相互に有効化

前橋版MaaS環境構築  
新モビリティサービス事業計画

- ・幹線軸の設定
- ・公共交通利用環境の整備
- ・移動手段の効率化・高度化
- ・交通資源の総動員

- ・デジタル化、オープンデータ活用
- ・サービスの一元化
- ・新規決済サービス等の提供
- ・他産業連携

## 共同経営計画

各事業者が協調し、利便性の高い交通ネットワークの実現を図るため  
共同経営計画の策定を検討

# 共同経営にあたって

## 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

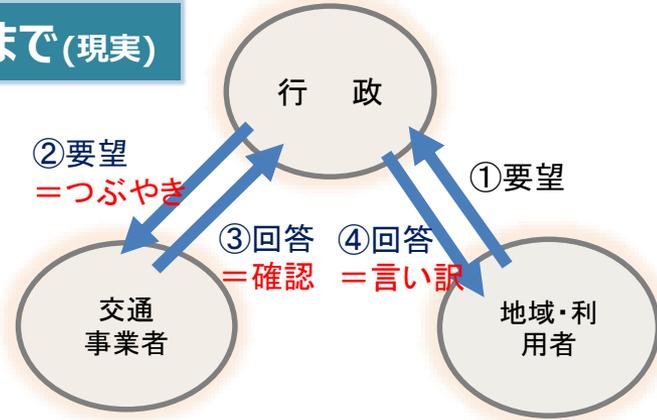
- ・市町村が主体となって
- ・まちづくりなど関連施策と連携
- ・面的な交通ネットワークを再構築

## 令和2年 // 法改正

- ・利便増進事業 (等間隔運行・情報案内・・・)

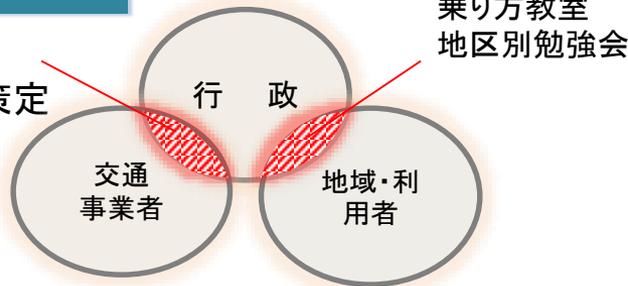
**独禁法適用除外 (共同経営が可能に)**

### これまで(現実)



### 現状

H30網形成計画策定  
H30立地適正化計画策定



### 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)

**共同経営という「手法」を使って、1つのサービスとして利便性を上げる。**

