

群馬県地域公共交通活性化協議会生活交通分科会結果概要

【日時】令和5年6月20日（火） 13:30～14:40

【場所】ぐんま男女参画センター4階 大研修室

【出席者】別添出席者名簿のとおり

1. 開 会

2. 挨拶（群馬県交通イノベーション推進課 田中課長）

3. 議 題

(1) 地域公共交通確保維持改善事業について

- ・事務局から令和4年度事業実績、令和5年度事業計画について説明
→質疑・意見等なし

●令和4年度実績及び令和5年度事業計画について承認

(2) 令和6年度地域間幹線系統確保維持計画について

- ・事務局から令和6年度地域間幹線系統確保維持計画について説明
- ・包括的合意及び新型コロナを原因とする減便等に係る取り扱いについて説明
- ・関越交通⑦（沼田駅～鎌田）について、補助要件を満たしていないため、国の事務連絡「新型コロナウイルス感染症の影響を考慮して実情を鑑み個別に判断する。」に基づき、本協議会としても地域に欠かせない生活交通路線であるという認識のもと、令和6年度計画に当該系統も含めて、国土交通大臣あてに計画の承認を求めている旨を説明。
- ・各事業者から各個別系統について説明

【1】上信観光バス

補助対象系統は、①前橋駅～高崎駅の1系統。

前橋駅から新前橋を経由して、高崎駅に至る系統。途中高校や病院などがあり、通学や通院等でご利用いただいております。キロ程16.7km、運行回数が16.9回。令和4年実績は、利用人数が12万人。平均乗車密度3.2人、輸送量54人でした。

【2】関越交通

補助対象系統は、①高崎駅～渋川駅、②高崎駅～群馬温泉、③けやきウォーク前橋～富士見温泉、④沼田駅～群大病院、⑤沼田市保健福祉センター前～猿ヶ京、⑥沼田駅～尾瀬戸倉、⑦沼田駅～鎌田の7系統。

①は、高崎駅からイオンモール高崎を経由して渋川駅を結ぶ路線。令和4年度実績は183,387人

②は、高崎駅から群馬温泉を結ぶ路線。令和4年度実績は102,932人。

③は、けやきウォーク前橋から前橋駅を経由して富士見温泉を結ぶ路線。実績87,429人。

④は、沼田駅～関越自動車道～群大病院を経由系統で構成。令和4年度実績11,440人。

⑤は、沼田市～上毛高原駅～猿ヶ京を結ぶ路線。令和 4 年度実績 70,519 人。

⑥は、沼田駅から鎌田を経由して尾瀬戸倉を結ぶ路線。令和 4 年度実績 60,701 人。

⑦は、沼田駅から鎌田を結ぶ路線。ヤマト運輸との貨客混載を実施。令和 4 年度実績 22,970 人。

今回、令和 6 年地域間幹線系統について、令和 2 年から令和 4 年度の実績をもとに、計画の数字を計算したところ、新型コロナウイルス感染症の影響を受けた 3 年間ということもあり、通勤、通学量の減少、また観光利用についても、大幅に落ち込んだことにより、運送収入及び輸送量について多大な影響を受けております。しかしながら、コロナウイルスの感染症は終息に向かっておりますので、今後は回復するものと推測しておりますが、従来通り、国及び県の補助金を承りまして、維持をして参りたい系統でございます。この地域の生活交通として欠かせないものと考えておりますので、引き続きご支援を賜りたく、寛大なご判断を賜りますようお願いを申し上げます。

【3】群馬バス

補助対象系統は、①高崎～室田、②高崎～榛名湖、③高崎～榛東村役場、④高崎～伊香保、⑤高崎～南陽台、⑥高崎～権田、⑦高崎～室田、⑧高崎～箕郷の 8 系統。

①は、中里見を経由し、旧榛名町、室田を繋ぐ路線。令和 4 年度実績 83,867 人。

②は、高経大、はるな荘、榛名神社を経由し、榛名湖を繋ぐ路線。高経大への通学利用他、榛名神社・榛名湖への観光にも利用されているがコロナの影響で観光客が減少している。令和 4 年度実績は 121,526 人。

③は、北高崎駅、井出、相馬ヶ原自衛隊を経由し、榛東村役場を繋ぐ路線。通勤通学の利用や陸上自衛隊相馬が原駐屯地からの利用もある。令和 4 年度実績は 35,061 人。

④は、高経大附属高校、浜川、箕郷、水沢を経由し、伊香保温泉を繋ぐ路線。通学利用の他、週末は水沢や伊香保温泉への観光利用が多かったがコロナの影響を受けている。令和 4 年度の実績は 50,974 人。

⑤は、農大二高、城山団地、吉井物産センターを経由し、南陽台団地を繋ぐ路線。農大二高の通学や住宅団地からの利用がある。令和 4 年度実績は 57,291 人。

⑥は高崎駅から倉渕町を繋ぐ路線。倉渕町から高崎方面への通学利用に欠かせない路線と考えている。令和 4 年度実績は 52,049 人。

⑦は高崎駅から経大附、本郷を経て室田をつなぐ路線、通学や通勤利用が多い。令和 4 年度実績は 92,487 人。

【4】群馬中央バス

補助系統の説明の前に、バス事業者は、令和 2 年 2 月ごろから、新型コロナウイルス感染症拡大の影響で、約 3 年間大きな打撃を受けてきまして、利用者が例年の 30% 台まで落ち込んだ時期もありました。令和 4 年 3 月に導入した IC カードと、コロナウイルスが落ち着いてきたこと等で、利用者も徐々に戻ってきて、今回復傾向にはなっておりますが、今事業者が非常に懸念しているのが、令和 6 年度、来年の 4 月から施行されるバス運転者の労働時間の改善、基準改正の問題で、働き方改革の一環として、バス運転者の労働が軽減されることはいいことですが、運転手不足が非常に深刻であり、様々な方法で求人活動していますが、応募がないというのが現状で、新規採用が非常に厳しい中で、現行の路線と運行回数を維持していくとなると、およそ 1.3 から 1.5 人程度必要になります。各社ダイヤの仕組みとかが違いますので一概には言えませんが、例えば運転者 20 名の事業所で

すと 6 名から 7 名プラスで必要になります。物理的に足らなくなるのは確かで、今後、補助路線に限らず、減便、或いは線廃止という可能性もあります。そのことを念頭にお話させていただきたいと思いますが、今まで地域内交通の利用、利便性の向上を目標に努力してきましたが、非常に厳しい状況に置かれるということが実際のところですよ。

補助対象系統は、①前橋～高崎、②高崎～県立女子大の 2 系統でいずれも都市間輸送を担っている。

①は、前橋・高崎の市街地への通勤利用のほか、通学・通院・買い物や市役所用件などが多い。令和 4 年度の利用実績は 106,947 人。

②は、県立女子大学に通う学生や学校関係者の利用や沿線の通勤、通学通院、買い物などの利用が多い。県立女子大や沿線の学校と連携し、使いやすい時刻設定としたい。令和 4 年度利用実績は 40,322 人。

【5】永井運輸

補助対象系統は、①前橋公園～玉村町役場、②玉村町役場～新町駅の 2 系統。

①は、前橋公園を起点として、県庁、前橋駅、前橋工科大学、下川団地、を經由し、玉村町役場を繋ぐ路線。玉村町や下川団地からの前橋市街地への通勤、前橋工科大や前橋南高校の学生の利用、J A ビルや前橋みなみモールへの利用など。利用実績は 59,408 人。車両更新したノンステップバスが利用者に好評である。

②は、玉村町役場を起点とし、県立女子大学を經由し、J R 新町駅を繋ぐ系統。主な利用者は J R 新町駅への鉄道連絡、県立女子大に通う学生や学校関係者。令和 4 年度利用実績は 39,629 人。

【6】日本中央バス

補助対象系統は、①前橋駅～富士見公民館、②前橋駅～八幡橋の 2 系統。

①は、中央前橋駅、田島十字路を經由し、富士見公民館を繋ぐ路線。

富士見地区から中央前橋駅、前橋駅までの通勤・通学・買物・通院等の利用。自転車積載可能車両を運行。前橋から富士見方面は、山に向かい上り坂となっておりますので、下校時の高校生や市街地から帰りの地域住民の方々が自転車を乗せてご利用いただいている。

②は、県庁を經由し、榛東村八幡橋を繋ぐ路線。榛東村から前橋駅までの、通勤・通学・買物・通院等の利用。自転車積載対応車両で運行。

【7】朝日自動車

補助対象路線は、本庄駅南口～神泉総合支所への系統。群馬県内は 1.4 k m でほとんどが埼玉県内である。

【質疑・意見等】（佐羽委員）

・コロナウイルスの感染の拡大化で各事業者さんいろいろ工夫しながら、努力をされているという様子がよくわかりました。

・知事が主唱する「5 つのゼロ宣言」の一つである「二酸化炭素発生ゼロ」、「プラスチックごみゼロ」などについては、県民の日常移動について、脱自家用車を念頭に県民が自ら行動変容を遂げないと実現できないのではと考えます。ガソリンでも電気でも、同じ重さの自動車を同じ距離、同じ速度で移動させるのに必要なエネルギーは同じです。県民が日常生活の中で行う移動を、より小型のモビリティ

ィや 公共交通を主体に変更しない限り、この目標は達成できないのではないかと考えます。これまで、自動車に乗れない人は、交通弱者と言われてきましたが、海外では交通弱者は「子ども」のことを言い、年を取るのが必然の高齢者は交通弱者とは言わないようです。彼らは、まちの姿、自らの生活スタイル を変えることで、移動に困らない立場になることができるためです。先日、一般社団法人運輸総合研究所が主催する「ゆっくりを軸とした地区づくりのための交通・道路・都市のあり方を考える」と題するフォーラムに参加しました。このフォーラムでは、ヨーロッパの都市が進める「ウォークブル・シティ」、「15 分都市約 1 k m の徒歩移動で生活が成り立つ」の構想と現在進行しつつあるまちづくりが語られていました。このようなまちづくりは、地域からの付加価値流出にもつながらず、脱炭素が進められ、自動車による災禍も減少できるこれからの相応しいまちづくりと考えます。その中で、公共交通軸である電車やバスをしっかりと活用して維持するまちづくりに、市民を取り組むように主導することが、自治体に求められるテーマになるのではないのでしょうか。バスドライバーの人手不足問題など、路線維持に課題は多い現状がありますが、新しいまちの姿の中では、暮らしを支えるより魅力ある職業として 再認識されるのではないかと考えます。

→他には質疑・意見等なし

●令和 6 年度地域間幹線系統確保維持計画について承認

(4)その他

事業評価のうち、生産性向上の取組実績については、ワーキンググループで検討した後に、令和 6 年 1 月頃開催予定の生活交通分科会において審議していただくことについて、事務局から説明を行った。

→他には質疑・意見等なし

5 閉 会