

はじめに

前橋市では、「中心市街地活性化」、「公共交通活性化」、「高齢化への対応」などが大きな課題になっている。

過度の自家用車依存を徐々に改善していくために、市民や来街者が市街地で自動車に頼らずに移動できる体制を整備することを目的とし、中心市街地を中心とした地域に市民や来街者の足となるコミュニティバスを平成14年6月7日に導入した。

導入にあたっては、前橋市が、第五次前橋市総合計画にリーディングプランとして位置づけた交通ネットワークの確立に向けて平成11年度に市民参加のもと開催した、都市交通ワークショップでの提言が発端となっている。

コミュニティバスの導入は、市民の参加と協働を基本スタンスとしている。

1 前橋市を取り巻く交通の現状

1 地形的条件

前橋市中心部に利根川が南北に貫流しており、市街地中心部と利根川西部地域は多くの橋梁で結ばれている。朝夕のピーク時には各々の利根川橋梁をボトルネックとして交通渋滞が発生していたが、利根川橋梁の改良（群馬大橋：国道17号）や新橋建設（上毛大橋）により、都市周辺部の渋滞は緩和されつつある。

2 道路網

国道17号及び国道50号が市街地中心部を通過しており、その他、主要地方道や都市計画道路（市道）が都心部に向け整備されている。全国的に見ても自家用車や交通に依存する割合が高い群馬県の中でも県庁所在地である前橋市では、特に朝夕のピーク時に通勤・退勤者の自家用車が溢れかえる状況である。また都心周辺部ではバイパス線や環状線が整備されつつあるが、将来的には上武道路（国道17号バイパス）の完成により、市街地中心部の交通混雑が緩和されることも期待されている。

3 鉄道

JR両毛線が市内東西を通過し、またJR上越線が、利根川西部（右岸）を南北に通過している。

また、上毛電気鉄道が市街地中心部から桐生方面へ東西に通過している。以上は全てローカル線であり、両毛線を除けば運行頻度は低い。なお、両毛線は、前橋駅～駒形駅間に除けば殆どが単線区間である。

本市では、県の「県央地域鉄道網活性化計画」に基づき、11年3月、前橋駅～駒形駅間に新駅（前橋大島駅）を設置した。

また、上毛電鉄は欠損累積額が多大なため、10年度から5年間を経営再生計画期間と定め、県及び沿線市町村が路線維持を図るため、公的資金（補助金）投入を行ってきた。更に、平成15年度から平成19年度を第二次経営再生計画期間と定め、引き続き路線維持のための援助を行っている。

2 バス交通網と市町村乗合バス

前橋市内では、バス路線網がJR前橋駅を中心に放射状に配置されており、一部の市内完結型路線を除けば、その殆どが隣接市町村との連絡を担うものとなっている。

収支状況は、一部の一般乗合路線以外は、委託路線を含め殆どが赤字路線となっている。

路線数 39 路線

一般乗合路線 17 路線
行政委託路線 22 路線

(平成 17 年 10 月現在)

※ バス交通における現状の課題として、路線空白・不便地域の存在、運行頻度等サービスレベルが低いこと、道路混雑による定時性の低下、放射状の路線を補完する横断的な路線の必要性等が指摘されていた。

また、中心市街地活性化の観点から、中心市街地における利便性の高い路線の提案もあった。

平成 11 年度に実施した交通問題全般を考える「都市交通ワークショップ」においても、コミュニティバスの導入について提言があり、さらに、当時の前橋市長が H12 年 2 月の市長選挙でコミュニティバスの導入を公約に掲げていたことなどから、行政当局でも導入に向けて内部で検討を続けてきた。

3 導入の基本コンセプト

※ 基本コンセプトは、市民参加による都市交通ワークショップで提案された内容をベースにしている。

市民や来街者が市街地で自動車に頼らずに移動できる体制整備

①導入目的

- ・公共交通活性化と既存バス路線網の補完
- ・高齢者、子どもなどの自動車を利用できない人の移動をサポート
- ・中心市街地の魅力のひとつとしての交通利便性
- ・公共交通を利用するライフスタイルの提案

②主な利用対象者

- ・高齢者、主婦等の昼間時間帯の利用者
- ・交通弱者の利用や自動車利用からの転換を図る

③路線案と運行頻度

- ・中心市街地を中心とし、駅・公共施設・病院等をポイントとする
- ・既存バス路線との競合は避ける
- ・20 分間隔の運行頻度

④料金設定

- ・ワンコインの料金設定

⑤バス車両、バス停

- ・小型、低床式バス
- ・わかりやすいデザイン
- ・利用しやすいバス停間隔

⑥利用促進等

- ・市民主導の利用促進策
- ・バス運行と連動した利用者サービス

4 コミュニティバス運行の概要

1 路線及び運行時間帯等

- (1) 運行経路概要：別添路線図参照のこと
- (2) 運行路線：北循環線、南循環線
- (3) 運行時間：北循環（始発 9:00～終着 19:20）
 南循環（始発 9:10～終着 19:30）
- (4) 起 終 点：銀座イベント広場
- (5) 運行頻度：20分間隔で運行（1周約40分）
- (6) 運行回数：北循環、南循環とも1日30本
- (7) 路線距離：北循環1周7.4km、南循環1周6.3km
- (8) 停留所数：北循環31、南循環27（うち共通8）
- (9) 事業認可：平成14年5月13日（月）

2 運賃

- (1) 大人100円、小人50円
- (2) 未就学児は無料
- (3) 1日券300円
- (4) 共通バスカードの利用可。専用回数券有り。

3 利用者等に対するサービス

- (1) コミュニティボード（掲示板）設置
- (2) マガジンラック（情報誌、チラシ等を置く）
- (3) 貸し傘サービス
- (4) アンケートの実施による利用者の意向の把握
- (5) 車内に詳細路線図を掲示
- (6) 停留所に路線図の掲示
- (7) 乗換停留所の他路線の路線図掲示
- (8) 停留所のタクシー営業所の電話番号掲示

4 運行範囲

- ・中心市街地
- ・市街地周辺の人口密集地

5 主な経由ポイント

- ・公共交通ターミナルに対する配慮：前橋駅、中央前橋駅
- ・自動車利用者に対する配慮：パーク城東等の駐車場など
- ・中心市街地活性化に対する配慮：中心市街地（重点地区）内の運行
- ・観光に対する配慮：前橋文学館、広瀬川、県庁、前橋公園
- ・公共施設利用者に対する配慮：県庁、市役所、図書館、市民文化会館、県民会館等
- ・通院者に対する配慮：群馬中央総合病院などの医療施設
- ・沿線居住者に対する配慮：住宅地を経由

6 行政補助の概要

- (1) 車両購入及び初度開設 … 群馬県市町村乗合バス補助制度による。
- (2) 運行費 … 群馬県市町村乗合バス補助制度を基本とする。

5 運行事業者及び車両の概要

1 運行事業者

社名：関越交通株式会社（取締役社長 森田 輝征）

住所：利根郡水上町湯原508-3

設立：昭和28年6月15日

2 車両の概要

車種：シティⅢ（クセニッツ・ジャパン株）

（シャシ、エンジン/フォルクスワーゲン製 外装/クセニッツ製）

車両全長	6840mm	車両全幅	2130mm
車両全高	2760mm	床面地上高(通常)	260mm
車両総重量	5250kg	乗車定員	27人（普通座席16）
総排気量	2500cc	最高出力	102ps
燃料種別	CNG（天然圧縮ガス）	駆動方式	FF方式
伝達装置	5速MT	サスペンション	エアサスペンション
ニーリング	床面が60mm上下	フラット部	客室全面
車両の特徴	<ul style="list-style-type: none"> ・床面地上高が26cm。 ・客室内は段差のない設計（フルフラット）。 ・スロープ板の装備と広い乗降口で車いすの乗り降り可能。 ・CNG（圧縮天然ガス）エンジンにより、有害な排出ガスを大幅に低減。 ・振動や騒音が小さく、市街地や住宅地の走行に適する。 		

6 銀座通り（一般車両通行禁止区域）通行に伴う歩行者等の安全対策について

1 銀座通りにおいては、運行速度を時速10km以下とする。

・バス事業者と協議。運転手教育の徹底。

2 バスの走行する走行帯を路面上にペイントで明示する。

・幅2.8mの走行帯を表示。（センターから1.4mずつ振り分ける）

・モールのブロックを1枚分、ペンキ等により青を着色。

3 路面にバス停の表示を行い、乗降時における歩行者等との接触防止を図る。

- ・バス停は、歩行者の通行に支障のない場所に設置。

4 バス接近の注意喚起のため音楽を鳴らす。

- ・バス事業者と協議。運転手教育の徹底。
- ・音楽は前橋市民音楽連盟に依頼。

5 バス接近の注意喚起のためヘッドライトの点灯を行う。

- ・バス事業者に協議。運転手教育の徹底。

6 商店街に違法進入・駐車の防止、路上の商品及び駐輪自転車の整理を依頼。

- ・中心商店街協同組合及び銀座通り一丁目、銀座通り二丁目商店街に協議。
- ・チラシを作成し、さらに周知を徹底。

7 横断幕により、バスのみ通行可であることを周知する。

- ・銀座通り東入口（赤城県道）及び千代田通り交差部に横断幕を設置。

8 運行後当分の間、銀座通りに設置されたスピーカーを使用し、バス運行を歩行者に周知する。

- ・中心商店街協同組合と協議。

9 チラシを作成し、バス運行及び安全対策を周知する。

- ・コミュニティバス運行及び安全対策に関するチラシを作成し、歩行者等に周知。

10 広報誌において、バス運行及び安全対策を周知する。

- ・コミュニティバス運行及び安全対策に関して広報誌により周知。

11 運行後当分の間、銀座通りに人員を配置し、安全確保及び違法進入車両防止に万全を期す。

【銀座通り違法進入車両防止】

- ・配置期間 平成14年6月3日～平成16年3月31日(状況を見ながら延長)
 - ・配置日時 期間中は毎日配置(午前10時～午後7時)
 - ・配置人員 平成14年6月3日～10月30日：2名(三洋警備群馬株式会社に委託)
平成14年10月30日～平成16年3月31日
：5名(ケーピックス株式会社に委託)
 - ・配置場所 平成14年6月3日～10月30日：銀座通り東入口(赤城県道)及び千代田通り交差部(ミヤマ会館)
平成14年10月30日～平成16年3月31日
：銀座通り東入口(赤城県道)、千代田通り交差部(ミヤマ会館)、スズラン東側交差部、中央通り交差部
 - ・具体業務 一般車輌に対する進入防止の啓発
- 【混雑時の安全確保】
- ・配置期間 4ヶ月間。その後上記警備員を配置することにより終了。
 - ・配置日時 混雑が予想される土曜、日曜、祝日の午前11時～午後5時
 - ・配置人員 2名(市民団体等のボランティア)
 - ・配置場所 銀座通り全般(スズランから中央通りを重点的に実施)
 - ・具体業務 バスと歩行者の接触事故予防のため、雑踏警備を実施。

12 市街地におけるまつり開催時等あらかじめ多数の人出が予想される場合は、迂回運行を行う。

- ・中心商店街協同組合、バス事業者と協議。

7 愛称及び車両デザインについて

1 愛称 … マイバス

- (1) 選考方法：一般公募(802件)のうえ、市民投票により決定
- (2) 作品説明：「私のバス」のように気軽に利用して欲しい。

応募者：中澤清さん 他13名

2 デザイン … 別添のとおり

- (1) 選考方法：一般公募(324件)のうえ、市民投票により決定
- (2) 作品説明：四季を通じた自然の温かさ、美しさ、厳しさを表現。

応募者：後藤舞子さん(芳賀中1年(H13現在))

3 選考は、都市交通ワークショップ参加者で構成する都市交通ワークショップ実行委員会が主体となり、「愛称・デザイン選考委員会」にて行われ、前橋市が決定した。

8 本事業の特筆事項

1 市民提案型の政策

コミュニティバスの計画立案に当たっては、公募による市民参加のもとに開催された「都市交通ワークショップ」により、具体的な計画が提案され、それらの提案を基本としてバスル

トや運行方式が決定された。

従来のような行政主体の計画ではなく、市民が中心となって政策が提案される市民提案型の政策である。

2 愛称及び車両デザインの公募

愛称とバス車両のデザインは、一般公募のうえ、市民投票により決定した。また、選考にあたっては、都市交通ワークショップ実行委員会が主体となり、有識者で組織する「愛称・デザイン選考委員会」の審査を経ている。

3 CNG（圧縮天然ガス）車の使用

CNGとは、圧縮天然ガスのことであり、その天然ガスを燃料として走る車がCNG車と呼ばれている。CNG車はNOx（窒素酸化物）の排出量が極めて少なく、黒煙等が排出されないこと、また、ディーゼル車に比べ騒音・振動が大幅に低減していることから、住宅地及び中心市街地の運行に適している。

9 導入までの経緯

平成11年 3月	都市交通まちづくりシンポジウム
8月	
{	
10月	平成11年度都市交通ワークショップ（都市交通のこれからを考えよう）
平成12年 6月	
{	
9月	平成12年度都市交通ワークショップ（まちにコミュニティバスを走らせよう）
平成13年 2月	
{	
3月	市民参加型コミュニティバス実証実験プラン事前調査
5月10日	前橋市コミュニティバス導入推進委員会設置
6月	
{	
8月	平成13年度都市交通ワークショップ
9月 3日	路線試走実験
9月 5日	第1回前橋市コミュニティバス導入推進委員会
9月30日	ワークショップ結果発表会
10月31日	車両決定（クセニッツ CITY III）
10月31日	
{	
11月26日	愛称及び車両デザインの一般公募
11月 3日	
{	
11月16日	運行実験
11月26日	運行事業者決定（関越交通株式会社）
平成14年 1月13日	コミュニティバス銀座通り運行実験
2月15日	
{	
3月 4日	愛称及び車両デザインの市民投票期間
2月27日	第2回前橋市コミュニティバス導入推進委員会
3月 11日	愛称及び車両デザインの決定
5月29日	第3回前橋市コミュニティバス導入推進委員会
6月 7日	運行開始