

未来シェア設立10周年記念講演

共創で拓く スマートモビリティ都市・前橋

— 未来シェア10年の成果とともに、次のステージへ —

前橋市副市長 細谷 精一

2026年7月21日

なぜ前橋市は動いたのか

人口減少・高齢化のなか、従来の路線バス型では地域交通を維持できない — これが出発点。

人口減少

中山間部の
移動手段確保が課題



高齢化

免許返納者・移動困難者
の増加



路線維持の限界

採算性低下で
カバー困難な地域が拡大



持続可能な地域交通モデルへ

全国共通の課題に、前橋市は「共創」という解で挑む

マイタク分析から始まった共創

新サービスの提案ではなく、既存マイタクの実データ分析から。「前橋の現実」に向き合う姿勢が信頼を生んだ。

2018年4月 | マイタクSAVSシミュレーション結果（第1報）
前橋市の既存サービス「マイタク」実データ × SAVS 8パターン検証（前橋市域 21km×18km）

約5,000

デマンド／日



検証対象規模

約180台

必要車両数



5,000需要への対応

約2割

乗合可能率



平日マイタク水準でも成立

10分以内

車両待ち時間



最適車両数で達成

「既存サービスを科学する」ところから、共創は始まった

未来シェアとの出会い — 2018年から続く共創

2018年5月のICT連携協定から、2019年11月の6者連携へ。共創の体制を本格化した。

① 2018年5月 前橋市×ドコモ「ICT連携協定」



② 2019年11月 6者連携の基本協定



6者がそれぞれの強みを持ち寄る

前橋市

政策・実装主体

未来シェア

SAVS × MaaSアプリ API連携

群馬大学

研究・地域知見

ジョルダン

MaaS／経路検索アプリ提供

NTTドコモ

AI運行バス × MaaS API連携

NTTデータ

自動運転バスのデータ基盤

実証から実装へ — 8年の歩み

多くの自治体の実証で止まるなか、前橋は8年の検証を経て芳賀地区のデマンドバス本格運行に到達した。

マイタク分析

SAVSで実現可能性を検証



協定を締結

ICT協定 — 6 者連携



芳賀地区で実証

移動ニーズを把握



デマンドバス

本格運用



安定運行を継続

改善サイクルを実装



2018.4

2018-2019

~2024

2025.4

現在



タクシー事業者・住民との協議の様子



ワンマイルタクシー出発式の様子

"実証" で終わらせない

8年の積み重ねが、
安定したサービス開始を可能にした

GunMaaSの中のデマンド交通

前橋のデマンド交通（るんるんバス・ふるさとバス・城南あおぞら号）は、GunMaaSを構成する数あるサービスの一つ。



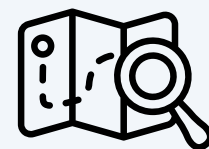
GunMaaS アプリのホーム画面



2022年11月～、前橋市で社会実装



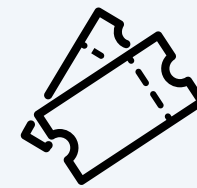
2023年3月～、群馬県全域で提供



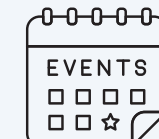
リアルタイム
経路検索



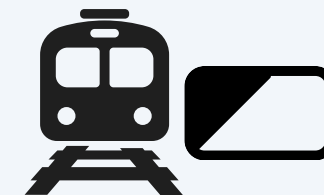
タクシー配車



交通チケット



イベント情報表示
※データ連携基盤活用



3私鉄Suica
二次元認証



デマンド予約
(経路検索連動)



Suica
マイナンバーカード認証



バスロケ

その中の一つが「デマンド交通」

= 前橋のデマンドバス（るんるんバス・ふるさとバス・城南あおぞら号）

その「デマンド交通」を、未来シェアのSAVSが下から支えている

GunMaaSでのデータ連携

GunMaaS（交通系ICカードとマイナンバーカードが連携したサービス）のデータ利活用で交通再編や他分野連携を目指す。

令和2年度 MaeMaaS社会実装

令和4年度 GunMaaSサービス開始

令和5年度 各種連携や割引等でワンタッチ認証スタート



スマホからGunMaaSで簡単登録♪

ID認証サーバー
(GunMaaS)

- 1.ICカードのID番号
- 2.居住地（都道府県と市区町村）
- 3.生年月日
- 4.フリーパス情報

属性（市民、地域、年齢等）に応じた割引サービスなどを提供

①路線バス敬老割引

市内在住の70歳以上の方は市内の全路線バス運賃が10%割引

②路線バス若者割引

市内在住の13～22歳の方は市内の全路線バス運賃が10%割引

③その他の市民割引

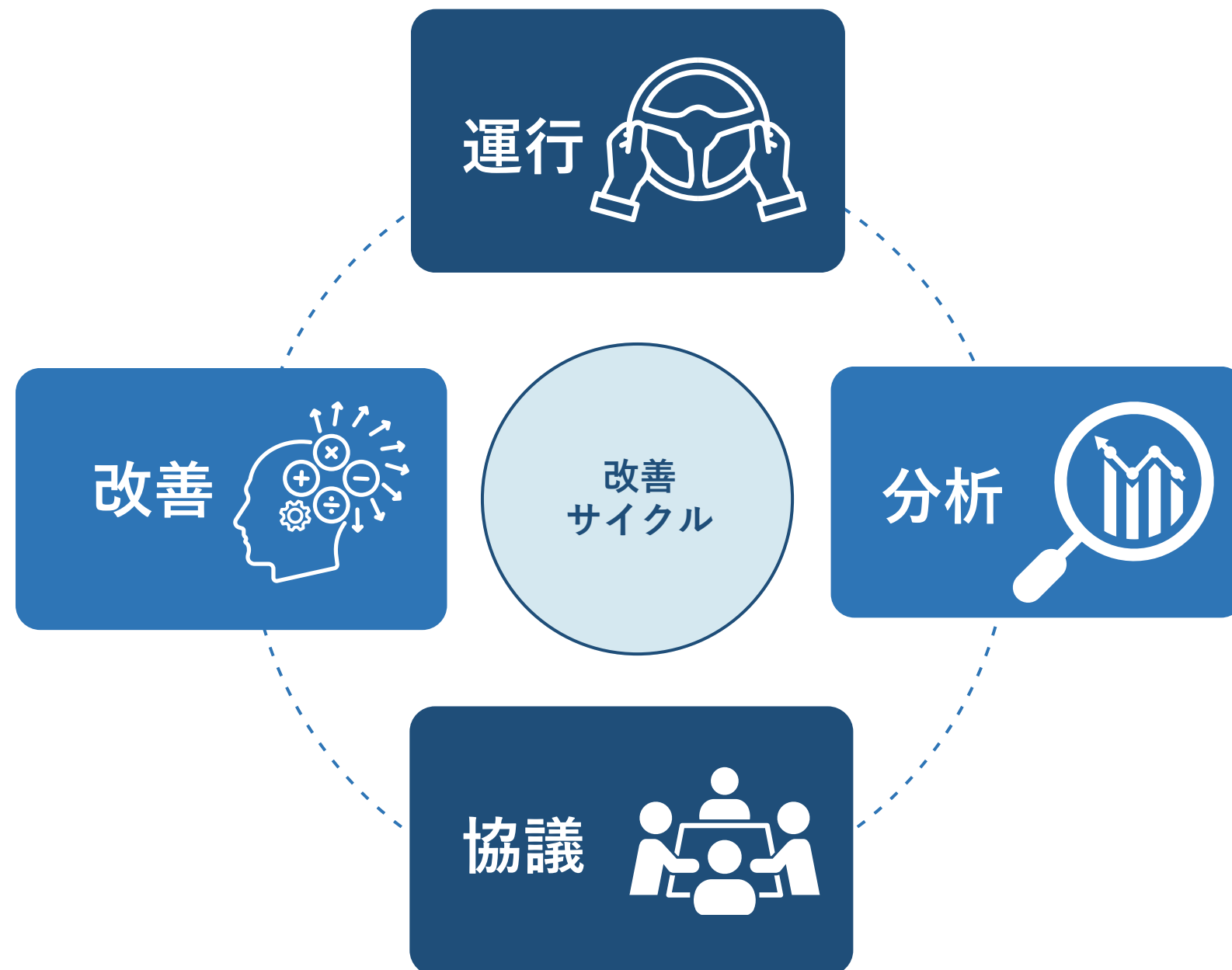
路線バスやローカル鉄道チケットの市民割価格で販売やデマンドバスの運賃の市民割引などを実施

④めぶくpayとの連携

市内在住の70歳以上の方は市内の全路線バス運賃が10%引き

データで動かす地域交通

未来シェアの本当の価値は、配車システムではなく「データに基づく対話」を可能にすること。



具体的な運用例

バス停配置

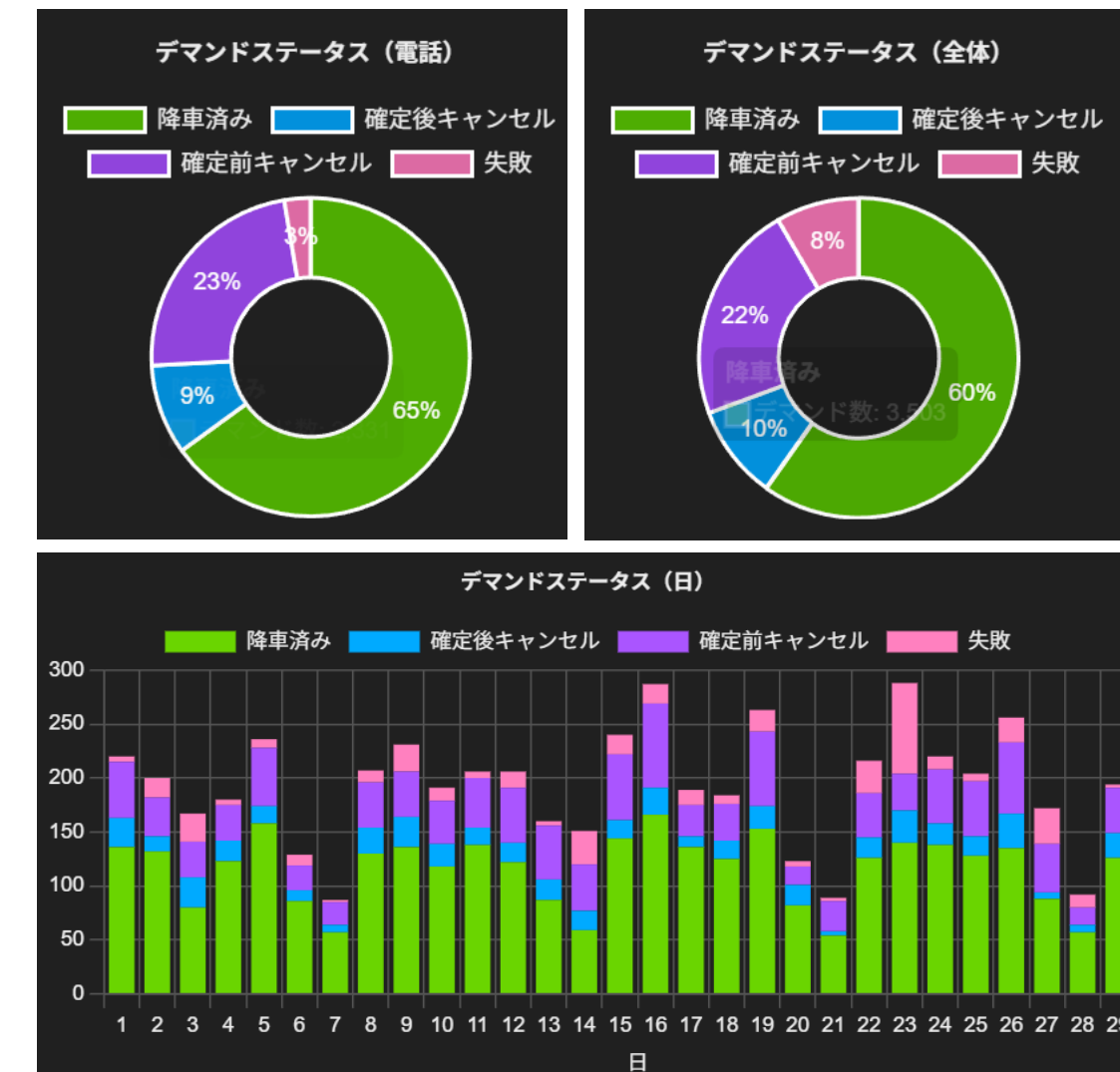
データ + 住民の声で決定

予約条件

利用実績から適宜見直し

事業者協議

客観データで継続改善



デマンド分析結果

「住民の理解はデータが連れてくる」

前橋市が得た3つの成果

安定運行・データ可視化・客観的協議 — 交通政策の「土台」が変わった。

01

安定運行

無事故・継続運行



02

データ可視化

職員が需要を直接把握



03

客観的協議

"勘"から"データ"へ

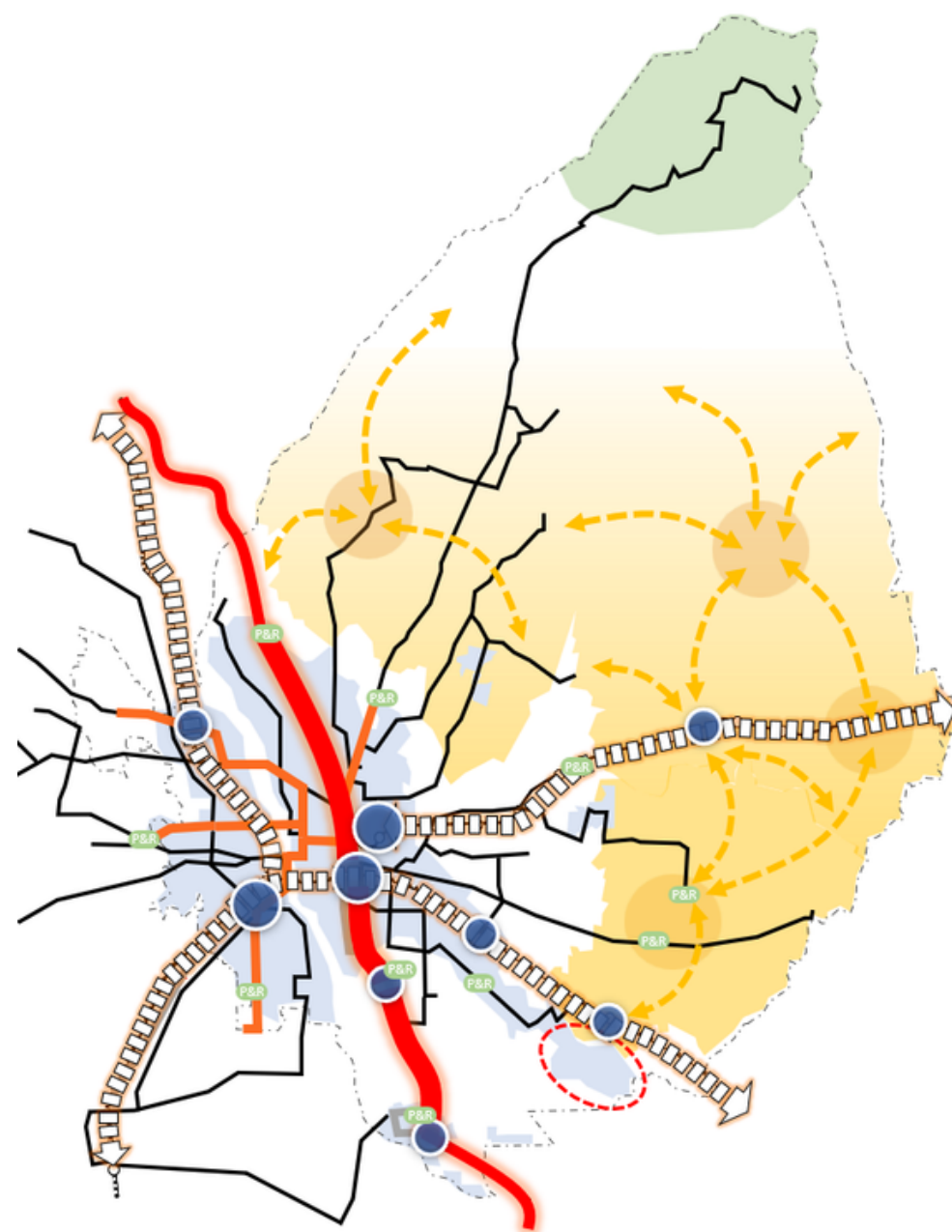


未来シェアは、前橋市の交通政策を支える重要なパートナー

次のステージへ

デマンド運行は通過点。MaaS統合と自動運転を見据えた次フェーズへ進む。

前橋市が描く将来の交通ネットワーク図

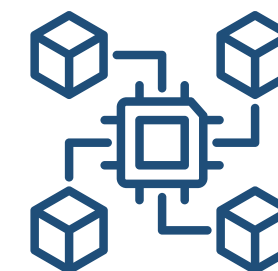


次フェーズの4つの方向性

①

MaaSとのさらなる連携

経路検索・予約・決済の統合を深化



②

交通弱者支援の充実

高齢者・移動困難者への支援強化



③

データ活用的高度化

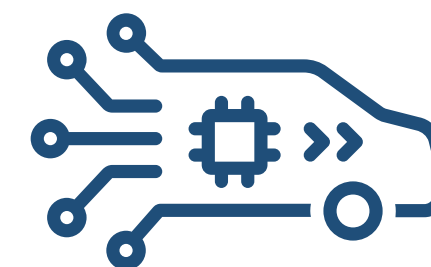
蓄積データを政策立案へ直結



④

自動運転との連携

SAVS × 自動運転の次世代モビリティ



次の講演者へ

前橋とは異なる地域特性で挑む紫波町の事例から、未来シェアの多面的な可能性が見える。

地域ごとの挑戦が、日本の地域交通を変える

人口規模・地域特性が違ってても、未来シェアの技術は地域の実情に応じて生きる。



岩手県 紫波町長

未来シェアと連携した地域交通改革

