

前橋市地域公共交通利便増進実施計画 (案)

令和3年 月

前橋市

目 次

1. 実施区域.....	1
2. 実施予定期間.....	1
3. 事業の内容・実施主体.....	1
3-1 実施事業の一覧.....	1
3-2 個別事業の内容.....	3
3-2-1 幹線バス路線の明確化（広域幹線の設定）.....	3
3-2-2 幹線バス路線の明確化（委託路線の見直し）.....	8
3-2-3 公共交通不便地域の解消（地域内交通の導入）.....	13
3-2-4 都心幹線の形成.....	16
3-2-5 鉄道駅や主要バス停における結節強化.....	17
3-2-6 分かりやすい情報案内.....	18
3-2-7 交通系 IC カードの導入.....	20
4. 地方公共団体による支援の内容.....	21
5. 事業実施に必要な資金の額・調達方法.....	22
6. 事業の効果.....	23
7. 地域公共交通計画に定められた利便増進事業に関連する事項.....	26
8. 関連する施策との連携が定められている事項.....	27
9. その他利便増進事業の運営に重大な関係を有する事項.....	27

1. 実施区域

前橋市の全域を対象とする

2. 実施予定期間

令和 3（2021）年度から令和 7（2025）年度の 5 年間とする

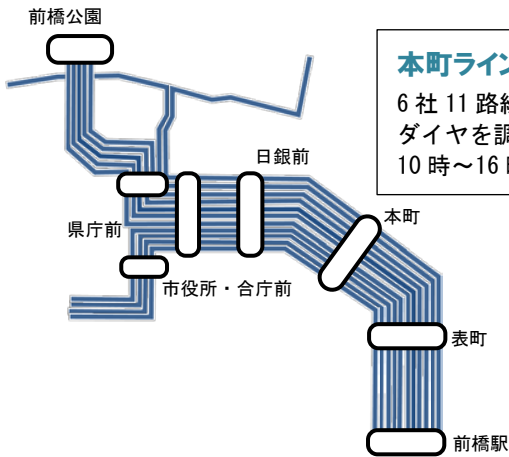
3. 事業の内容・実施主体

3-1 実施事業の一覧

以下に掲げる事業を実施する。

地域公共交通計画での位置づけ		事業概要	実施主体
施策パッケージ	個別施策		
拠点間を結ぶ公共交通軸の強化・形成	1-1 幹線バス路線の明確化	・広域幹線として永井運輸新町玉村線を位置づけ、経路変更のほか、パターン時刻化及び増便を行う。	前橋市 バス事業者
		・欠損補助を行っている路線を中心に、路線や区間毎の需要に応じ、運行本数や車両の大きさなど適正なサービス水準に見直す ①榛東・吉岡線 ②西大室線 ※③東大室線、④富士見温泉線ほか	前橋市 バス事業者
各拠点へのアクセス性の向上	2-1 公共交通不便地域の解消（地域内交通の導入）	・城南地区で運行されているデマンド交通について、幹線の支線として位置付けるとともに、対象区間を運行する幹線の効率化を行う	城南地区地域内交通運営委員会
まちなかの回遊性の向上	4-1 都心幹線の形成	・前橋駅～県庁前を通過する11路線について、ダイヤ調整を行い、等間隔運行を行う 詳細を共同経営計画に記載	前橋市 バス事業者
各拠点へのアクセス性の向上	2-2 鉄道駅や主要バス停における結節強化	・都心幹線の形成に合わせた前橋駅の乗り場再編を行う	前橋市 バス事業者
		※系統により分散しているバス停（中央前橋駅やけやきウォーク前橋）の集約を図る	前橋市 上毛電気鉄道(株)
公共交通の利便性向上	3-3 分かりやすい情報案内	・系統番号や路線名について再整理を行うとともに全市域を対象とした分かりやすいバスマップや総合時刻表の作成・配布を行う	前橋市 バス事業者
	3-6 利用しやすいバス運賃制度の検討	※交通体系の再編に合わせて市内の様々な移動で利用しやすい運賃制度を導入	前橋市 バス事業者
	3-7 交通系 IC カードの導入	・IC カード未導入のバス事業者において、交通系 IC カードの導入を行う	バス事業者
	3-8 新技術を活用した交通環境の高度化	※MaaS の導入および、AI を活用した効率的な配車システムの導入を行う	前橋市

※印は今後関係者等との協議が整い次第実施する計画を変更する予定し実施するもの



本町ライン等間隔運行(共同経営)

6社11路線が重複運行する前橋駅～県庁前間についてダイヤを調整し、等間隔運行を実施(詳細は共同経営計画) 10時～16時について最大15分間隔で運行

北部広域幹線 渋川線のパターンダイヤ化

昼間時間帯のパターンダイヤ化(実施済み) 日中概ね15分間隔

西大室線の見直し

- ・デマンド交通導入にあわせ、需要の少ない区間を廃止(城南運動公園以東)
- ・中央前橋駅前経由系統を廃止し、CCRC事業地内を通過する系統に統合(上電との平行区間を一部解消)
- ・キロ程の減少により運行本数の増加

榛東線、吉岡線の見直し

- ・榛東線の経路を変更し、慢性的な遅れを解消し定時性を確保
- ・吉岡線の経路を変更(吉岡バイパスを運行)し、バス待ち時の危険性を解消
- ・ダイヤの見直し

城南地区地域内交通(あおぞら号)運行

西大室線、東大室線の支線としてデマンド交通を導入し、交通不便地域を解消

南部広域幹線 新町玉村線の充実

- ・パターンダイヤ化及び運行回数が増
- ・一部路線を変更し玉村町地内の新規住宅団地からけやきウォーク南を通過する系統を追加検討

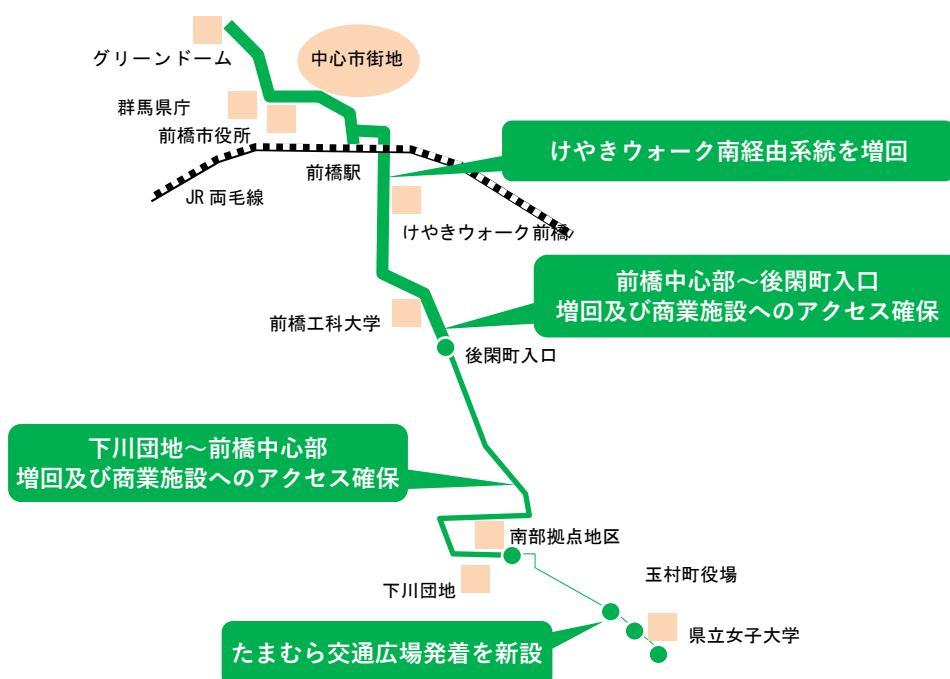
3-2 個別事業の内容

3-2-1 幹線バス路線の明確化（広域幹線の設定）

広域幹線として、前橋渋川線並びに新町玉村線を位置づけ、増便、パターンダイヤ化のほか一部利用が見込まれる施設への経路変更を実施する。

（1）路線概要

路線名	新町玉村線・下川団地線
運行事業者	永井運輸株式会社
事業の種類	一般乗合旅客自動車運送事業
運行の態様	路線定期運行
車両ダイヤ	平日4台4ダイヤ 土日祝3台3ダイヤ
運行日	各系統共通 通年運行
事業の概要	①経路の変更 ②運行ダイヤの見直し



（2）事業の内容

①経路の変更

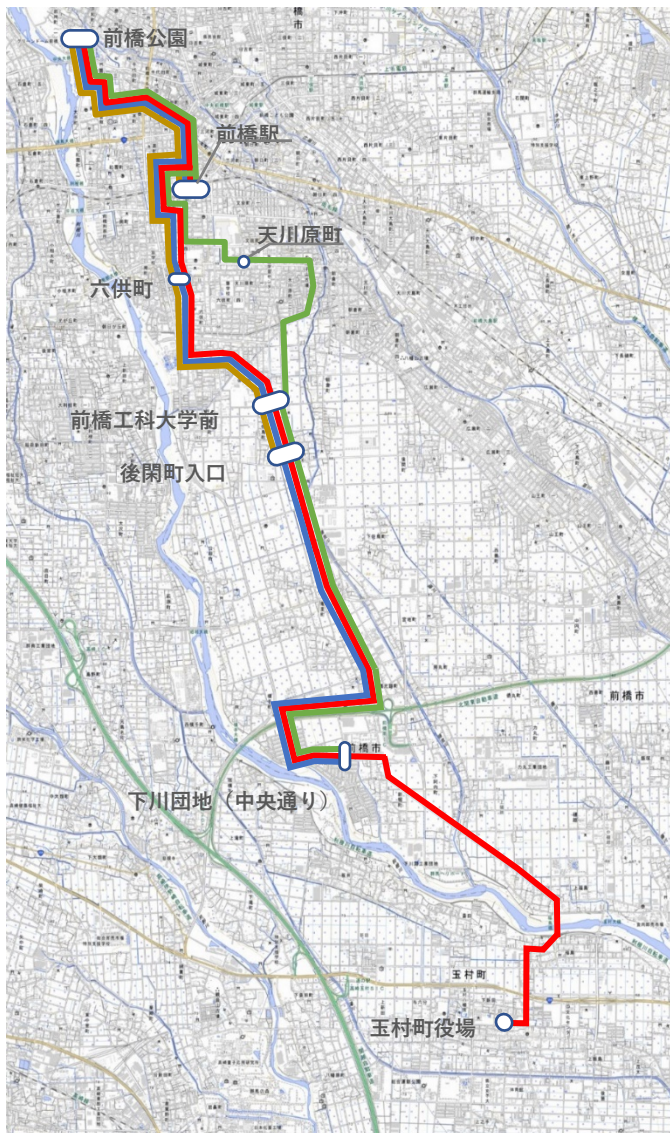
- ・利用者の多い商業施設であるけやきウォーク前橋を通過するルートに変更を行い、利便性を向上させる。なお、新型コロナウイルスによる利用減少からの回復状況を見ながら段階的に実施する。

①天川原町を経由する系統（路線図の緑）のルート変更

②六供町を経由する系統（路線図の赤）の一部ルート変更

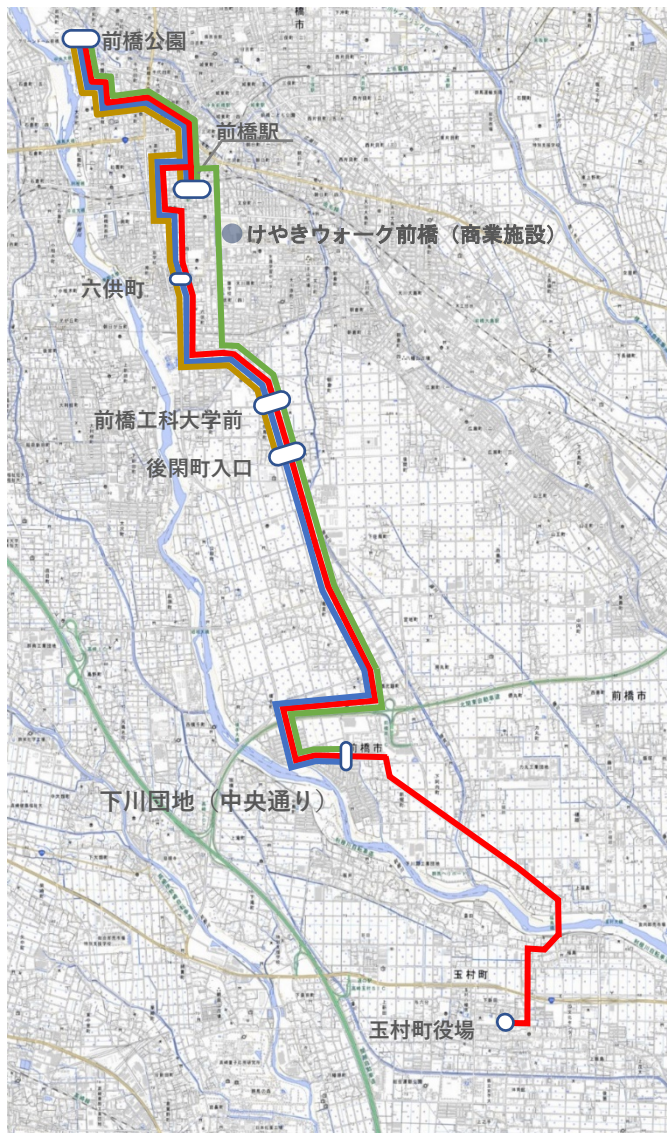
③玉村町内で分譲の進む住宅団地を起終点とし、けやきウォーク南を経由する系統の新設（増回）

現 状



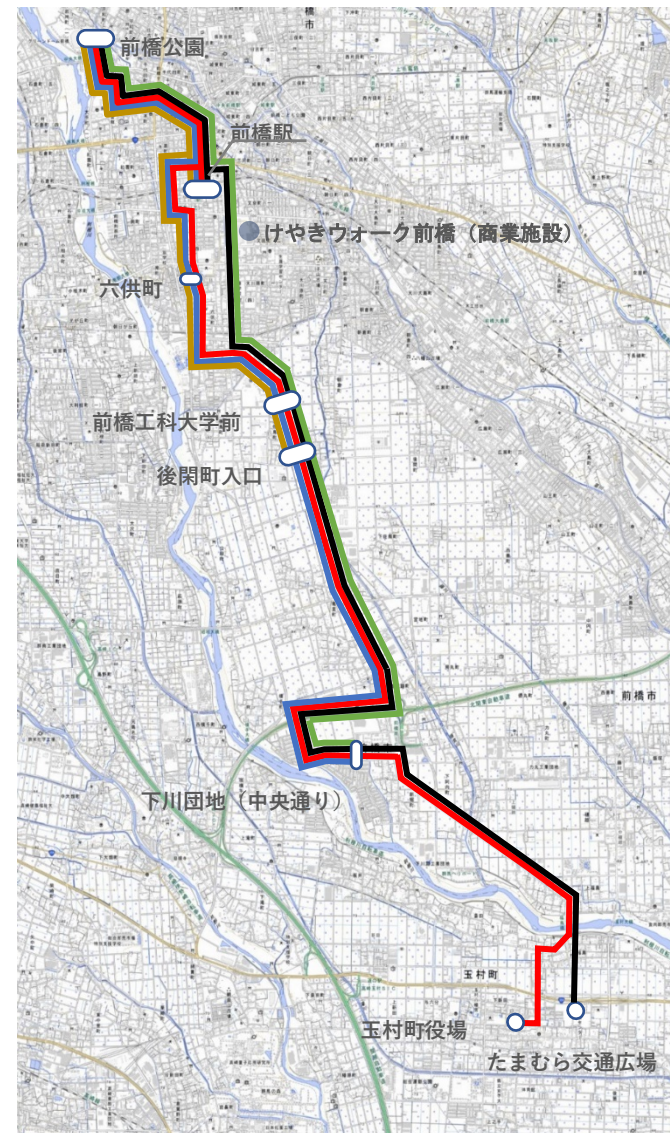
第 1 段階

前橋公園～前橋駅～天川原町～下川団地の系統（緑色）について、経路を変更（ダイヤ数の増減なし）
について、経路を変更（ダイヤ数の増減なし）



第 2 段階

新たに玉村交通広場～前橋公園間の系統（黒色）を新設するとともに、1ダイヤ増による増回を検討



②ダイヤの見直し

- ・系統①は前橋市の中心拠点と南部拠点地区を結ぶ広域幹線として、確保維持改善事業費補助（幹線系統）を受けながら維持・充実を図る。
- ・第1段階では、系統⑦⑧について経路変更にあわせて増回を行い、日中の商業施設へのアクセスの充実を図る。
- ・新型コロナウイルス感染拡大に伴う利用減少の回復状況を考慮しつつ、前頁の経路変更第2段階にあわせて1ダイヤ増し、運行本数を22.5回から増回を行う。増回幅については、回復状況を見ながら検討する。

< 系統別運行回数 >

現状			キロ程	運行回数		第1段階			キロ程	運行回数		第2段階			キロ程	運行回数					
起点	経由地	終点		平日	土日祝	起点	経由地	終点		平日	土日祝	起点	経由地	終点		平日	土日祝				
系統①	前橋公園	前橋駅、六供町、下川団地	16.7km	9.5回	8.0回	系統①	前橋公園	前橋駅、六供町、下川団地	16.7km	9.5回	8.0回	系統①	前橋公園	前橋駅、六供町、下川団地	16.7km	増加幅について検討の上、計画変更予定					
		玉村町役場																			
系統②	前橋公園	前橋駅、六供町				11.9km	1.0回	1.5回				系統②	前橋公園	前橋駅、六供町			11.9km	0.5回	1.0回	系統②	前橋公園
		下川団地中央																			
系統③	前橋公園	前橋駅	9.4km	2.5回	2.0回				系統③	前橋公園	前橋駅	9.4km	1.0回	-	系統③					前橋公園	前橋駅
		六供町																			
		下川団地中央																			
系統④	前橋公園	前橋駅、六供町	6.6km	1.0回	0.5回	系統④	前橋公園	前橋駅、六供町	6.6km	1.5回	-	系統④	前橋公園	前橋駅、六供町	6.6km						
		後閑町入口																			
系統⑤	前橋公園	前橋駅				4.1km	2.0回	3.5回				系統⑤	前橋公園	前橋駅		4.1km	1.5回	3.0回	系統⑤	前橋公園	前橋駅
		六供町																			
		後閑町入口																			
系統⑥	前橋公園	本町	2.5km	0.5回	0.5回	系統⑥	前橋公園	本町	2.5km	0.5回	0.5回	系統⑥	前橋公園	本町	2.5km						
		前橋駅																			
系統⑦	前橋公園	天川原町、協立病院				13.2km	3.5回	1.5回				系統⑦	前橋公園	けやきウォーク南		13.2km	5.5回	3.0回	系統⑦	前橋公園	けやきウォーク南
		下川団地中央																			
系統⑧	前橋公園	前橋駅	10.7km	1.5回	1.5回				系統⑧	前橋公園	前橋駅	10.7km	2.5回	2.5回	系統⑧				前橋公園	前橋駅	
		天川原町、協立病院																			
		下川団地中央																			
系統⑨	前橋公園					系統⑨	前橋公園					系統⑨	前橋公園	前橋駅、けやきウォーク南							
合計				21.5回	19.0回	合計				22.5回	18.0回	合計									



増回については赤字、減回については青字で表記

永井運輸の他路線（東大室線）を1ダイヤ減することで、車両、ドライバーを捻出予定

< 区間別運行回数 >

通勤時間帯は六供町経由とし、日中について商業施設経由の運行とし、利便性を向上する。

平日	下り(玉村町役場方面)			上り(前橋駅方面)			往復		
	現状	第1段階	増減	現状	第1段階	増減	現状	第2段階	増減
前橋公園～前橋駅	15	17	2	16	18	2	15.5	17.5	2.0
前橋駅～後閑町入口(六供町経由)	16	14	-2	16	14	-2	16.0	14.0	-2.0
前橋駅～後閑町入口(けやきウォーク経由)	5	8	3	5	8	3	5.0	8.0	3.0
後閑町入口～下川団地	18	19	1	18	19	1	18.0	19.0	1.0
下川団地～玉村町役場	10	10	—	9	9	—	9.5	9.5	—

土日祝	下り(玉村町役場方面)			上り(前橋駅方面)			往復		
	現状	第1段階	増減	現状	第1段階	増減	現状	第2段階	増減
前橋公園～前橋駅	13	12	-1	11	13	2	12.0	12.5	0.5
前橋駅～後閑町入口(六供町経由)	14	11	-3	17	13	-4	15.5	12	-3.5
前橋駅～後閑町入口(けやきウォーク経由)	3	5	2	3	6	3	3.0	5.5	2.5
後閑町入口～下川団地	14	14	—	15	15	—	14.5	14.5	—
下川団地～玉村町役場	8	8	—	8	8	—	8.0	8	—

増回については赤字、減回については青字で表記

(3) 特定事業該当

- イ. 特定旅客運送事業に係る路線等の編成の変更
- ホ. 運行回数又は運行時刻の設定

(4) 実施予定期間

実施時期：令和4年4月から段階的に実施 ※第1段階を令和4年4月に実施

実施予定期間：令和4年度～令和7年度

参考：広域幹線—前橋渋川線の再編について

関越交通前橋線については、地域公共交通計画において新町玉村線と同様に広域幹線に位置付けられており、パターンダイヤを軸とするダイヤ設定の見直しを行っている。当該路線では先行して、令和2年4月1日より平日ダイヤを、同年12月1日より休日ダイヤをパターンダイヤ化したダイヤ編成に改正している。

■路線概要

- ・運行事業者 関越交通株式会社
- ・種類 一般乗合旅客自動車運送事業
- ・態様 路線定期運行

■事業概要

前橋市内でも有数の運行本数と利用者数を有し、群大病院や群大荒牧キャンパスなど安定した需要を有する当該路線について、市内の公共交通ネットワークの軸となる広域幹線として、利用者にわかりやすく使いやすいダイヤ設定とするため、等間隔運行を行うものとする。

対象区間	新/旧	日中（10時～16時）の運行間隔	
		平日	土休日
前橋駅→荒牧→ 群馬大学荒牧	旧	最大 51 分間隔	最大 60 分間隔
	新	毎時 10,40 分発	平均 20～40 分間隔
前橋駅→荒牧→渋川駅	旧	最大 40 分間隔	最大 46 分間隔
	新	毎時 27,57 分発	平均 30,57 分発
群馬大学荒牧→ 荒牧→前橋駅	旧	最大 57 分間隔	最大 91 分間隔
	新	毎時 25,45 分発	平均 22～60 分間隔
渋川駅→荒牧→前橋駅	旧	最大 42 分間隔	最大 42 分間隔
	新	毎時 26,56 分発	平均 00,30 分発

3-2-2 幹線バス路線の明確化（委託路線の見直し）

1 榛東線・吉岡線

（1）路線概要

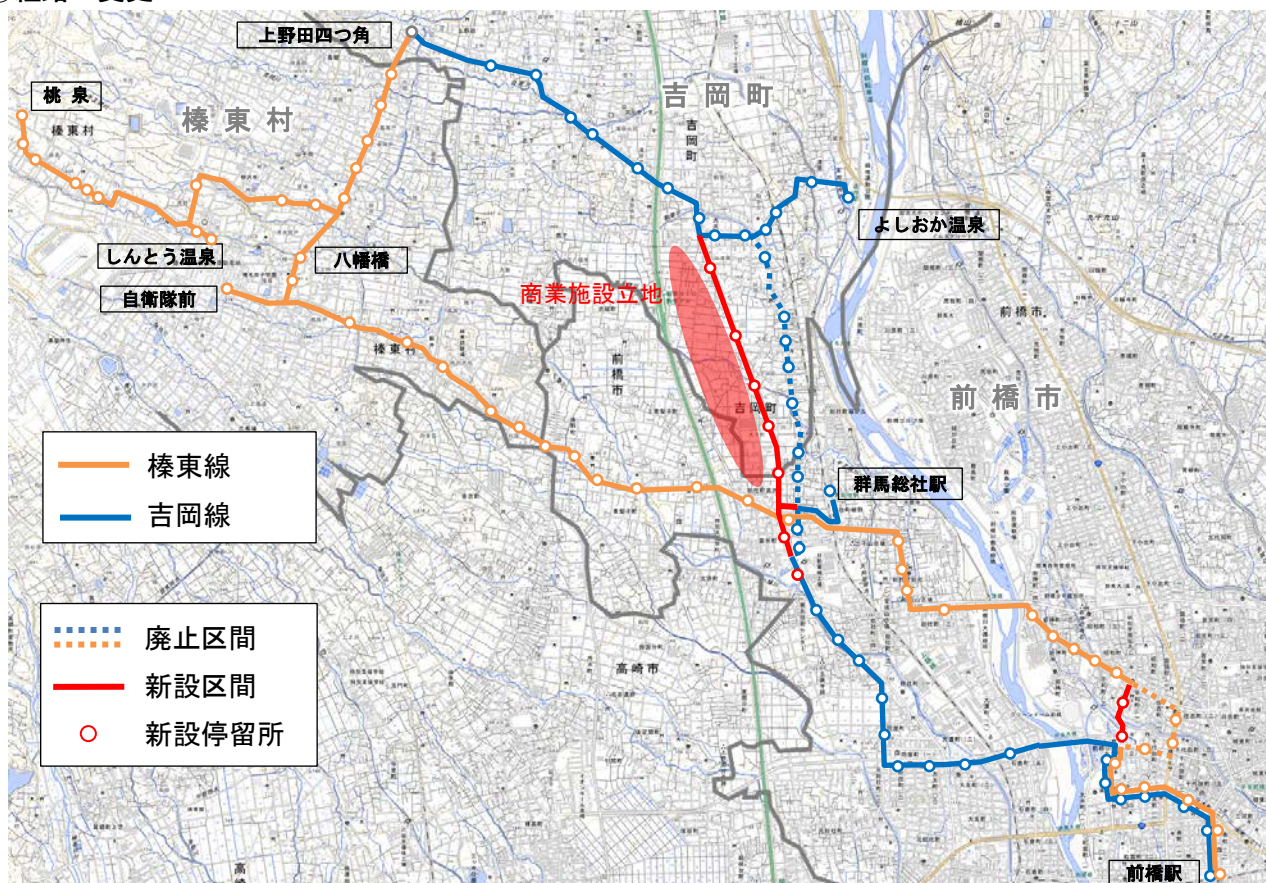
路線名	榛東線・吉岡線
運行事業者	日本中央バス株式会社
事業の種類	一般乗合旅客自動車運送事業
運行の態様	路線定期運行
車両・ダイヤ	平日4台5ダイヤ 土日祝3台3ダイヤ（2路線で共有）
運行日	各系統共通 通年運行
事業の概要	①経路の変更 ②運行ダイヤの見直し

（2）事業の内容

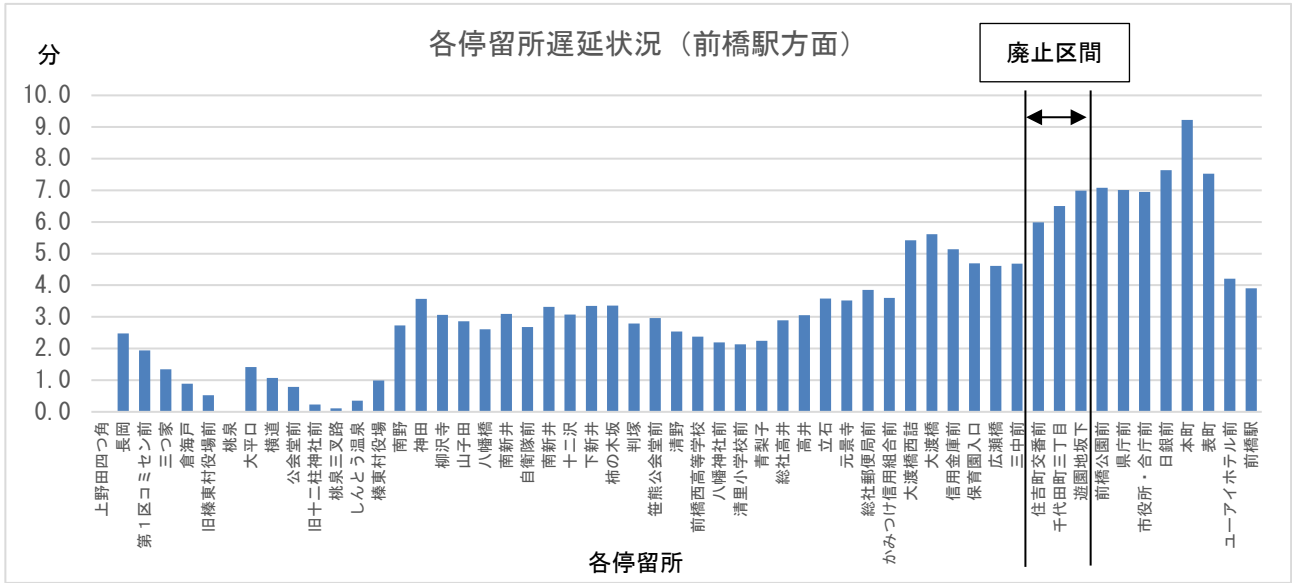
（榛東線）一部非効率になっている路線を道路整備にあわせて経路変更を行うことで、道路状況により生じている大幅な遅れを解消し、定時性の確保を図るとともに、ドライバーの適切な労働環境を確保し、安全運行を図る。

（吉岡線）バイパス整備により商業施設が進出している地域に路線変更を行うことで、利用増を図るとともに、バス待ち環境の向上を図る。

①経路の変更



< 榛東線遅延状況 >



R3.5.17~5.24 前橋駅方面全便の平均値



交通量が多い国道 17 号を運行することで、遅延幅が増加しているため、新たに道路の拡幅整備が完了した市道を運行するルートに変更し、所要時間の短縮、定時制の確保を図る。

< 吉岡線バス待ち環境の状況 >



幅員が狭く歩道もないため、バス待ち環境が悪い

②運行ダイヤの見直し

< 榛東線 >

		現状	変更後	キロ程	運行回数(平日)		運行回数(土日祝)	
					旧	新	旧	新
系統①	起点	前橋駅	前橋駅	14.10km ↓ 13.26km	8.5回	10.0回	5.0回	7.5回
	経由地	県庁前、千代田町三丁目、高井	県庁前、 原嶋屋北 、高井					
	終点	八幡橋	八幡橋					
系統②	起点	前橋駅	前橋駅	15.30km ↓ 14.46km	4.5回	3.5回	2.0回	1.0回
	経由地	県庁前、千代田町三丁目、高井、自衛隊	県庁前、 原嶋屋北 、高井、自衛隊前					
	終点	八幡橋	八幡橋					
系統③	起点	八幡橋	八幡橋	2.5km	4.5回	5.0回	2.0回	2.5回
	経由地	旧榛東村役場	旧榛東村役場					
	終点	上野田四つ角	上野田四つ角					
系統④	起点	八幡橋	八幡橋	2.76km	4.0回	6.0回	2.0回	6.0回
	経由地	榛東村役場	榛東村役場					
	終点	しんとう温泉	しんとう温泉					
系統⑤	起点	八幡橋	八幡橋	5.36km	4.5回	2.5回	3.0回	0.0回
	経由地	しんとう温泉	しんとう温泉					
	終点	桃泉	桃泉					
合 計					13.0回	13.5回	7.0回	8.5回

< 吉岡線 >

		現状	変更後	キロ程	運行回数(平日)		運行回数(土日祝)	
					旧	新	旧	新
系統①	起点	前橋駅	前橋駅	16.38km ↓ 16.92km	3.0回	0.5回	3.5回	0.5回
	経由地	大久保中町、よしおか温泉	新大久保橋 、よしおか温泉					
	終点	上野田四つ角	上野田四つ角					
系統②	起点	前橋駅	前橋駅	13.70km ↓ 13.30km	0.5回	1.5回	0.0回	1.0回
	経由地	大久保中町	新大久保橋					
	終点	上野田四つ角	上野田四つ角					
系統③	起点	前橋駅	前橋駅	18.38km ↓ 19.32km	0.0回	1.5回	0.0回	1.5回
	経由地	群馬総社駅、大久保中町、よしおか温泉	群馬総社駅、 新大久保橋 、よしおか温泉					
	終点	上野田四つ角	上野田四つ角					
系統④	起点	群馬総社駅	群馬総社駅	10.53km ↓ 11.30km	2.0回	1.0回	2.0回	1.0回
	経由地	大久保中町、よしおか温泉	新大久保橋 、よしおか温泉					
	終点	上野田四つ角	上野田四つ角					
合 計					5.5回	4.0回	5.5回	3.5回

増回については赤字、減回については青字で表記

(3) 特定事業概要

- イ. 特定旅客運送事業に係る路線等の編成の変更
- ホ. 運行回数又は運行時刻の設定

(4) 実施予定期間

実施時期：令和3年10月

実施予定期間：令和3年度～令和7年度

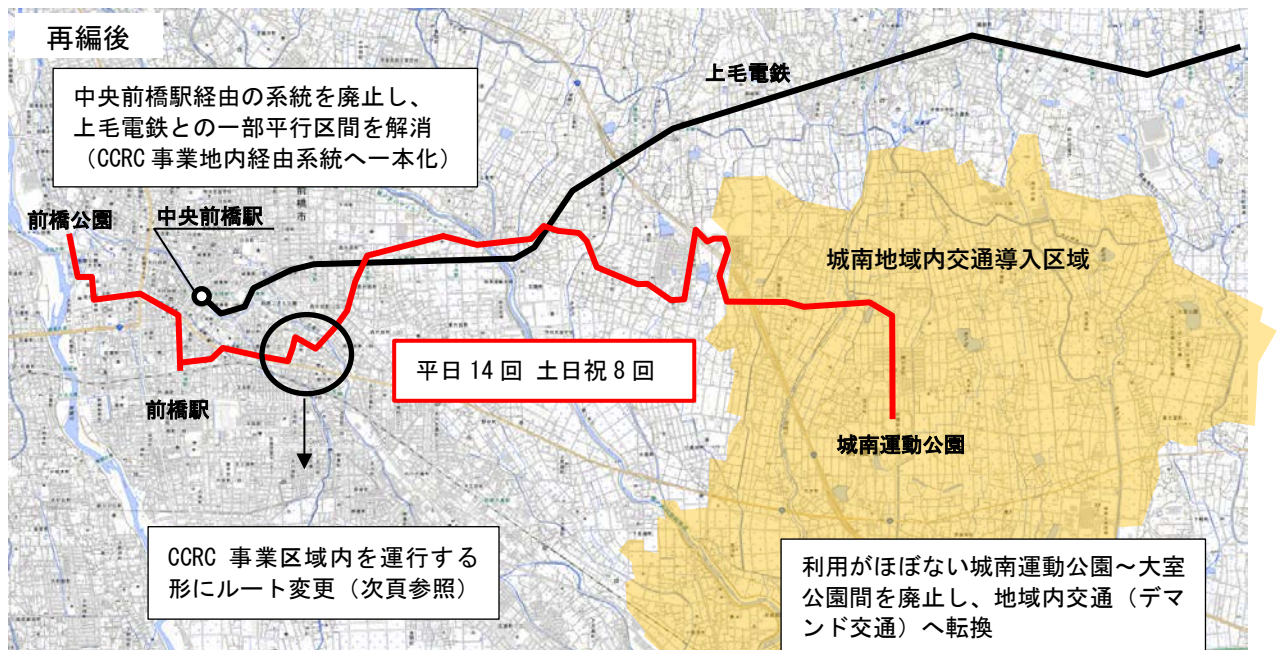
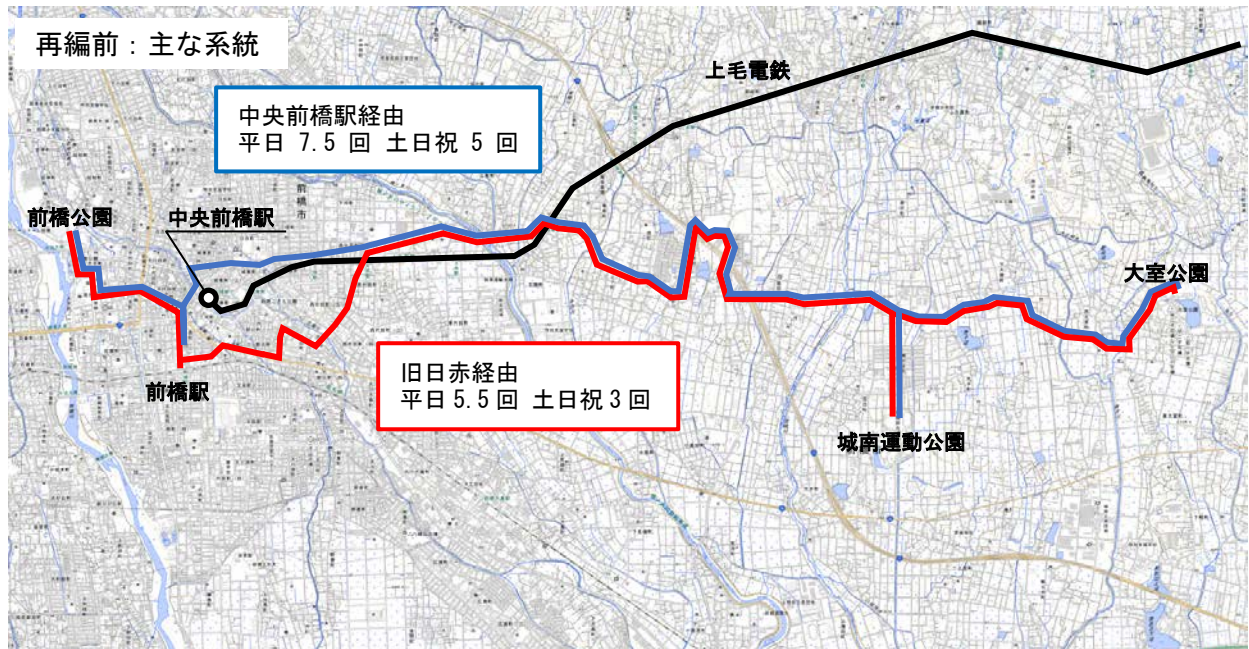
2 西大室線

(1) 路線概要

路線名	西大室線
運行事業者	日本中央バス株式会社
事業の種類	一般乗合旅客自動車運送事業
運行の態様	路線定期運行
車両・ダイヤ	平日3台3ダイヤ 土日祝2台2ダイヤ
運行日	各系統共通 通年運行
事業の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・需要に応じた経路の変更、デマンド交通への転換 ・運行ダイヤの見直し

(2) 事業の内容

① 経路の変更



(ルートの変更)



②運行ダイヤの見直し

2つの経由地に分かれ、それぞれの運行回数が少なかったが、1つの経由地として運行本数を増加し利便性を向上させる。また、経路変更により、1ダイヤあたりの走行キロが減少することにより増回を行う。
増回については赤字、減回については青字で表記

		現状	変更後	キロ程	運行回数(平日)		運行回数(土日祝)	
					旧	新	旧	新
系統①	起点	前橋公園	廃止	18.93km	4.5回	-	0.0回	-
	経由地	前橋駅、中央前橋駅前、城南総合運動公園						
系統②	起点	前橋公園	廃止	18.88km	3.5回	-	0.5回	-
	経由地	前橋駅、旧日赤入口、城南総合運動公園						
系統③	起点	前橋公園	廃止	14.23km	2.0回	-	0.5回	-
	経由地	前橋駅、中央前橋駅前						
系統④	起点	前橋公園	前橋公園	14.18km	0.5回	12.5回	0.0回	2.0回
	経由地	前橋駅、旧日赤入口	前橋駅、(仮)CCRC					
系統⑤	起点	前橋公園	廃止	16.43km	1.0回	-	3.5回	-
	経由地	中央前橋駅前、城南総合運動公園						
系統⑥	起点	前橋公園	廃止	16.38km	0.0回	-	2.0回	-
	経由地	旧日赤入口、城南総合運動公園						
系統⑦	起点	前橋公園	廃止	11.73km	0.0回	-	1.0回	-
	経由地	中央前橋駅前						
系統⑧	起点	前橋公園	前橋公園	11.73km	0.0回	0.0回	0.5回	6.0回
	経由地	旧日赤入口、交通公園入口	(仮)CCRC					
系統⑨	起点	前橋公園	前橋公園	7.30km	1.5回	1.5回	0.0回	0.0回
	経由地	前橋駅、旧日赤入口	前橋駅、(仮)CCRC					
合計					13.0回	14.0回	8.0回	8.0回

(3) 特定事業該当

- イ. 特定旅客運送事業に係る路線等の編成の変更
- ロ. 他の種類への旅客運送事業への転換
- ホ. 運行回数又は運行時刻の設定

(4) 実施予定期間

実施時期：令和4年4月
 実施予定期間：令和4年度～令和7年度

3-2-3 公共交通不便地域の解消（地域内交通の導入）

郊外における公共交通不便地域の解消、地域内移動手段の確保を目的として、デマンド交通等の導入を行うとともに、地域間交通との交通結節点を整備する。

1 城南あおぞら号

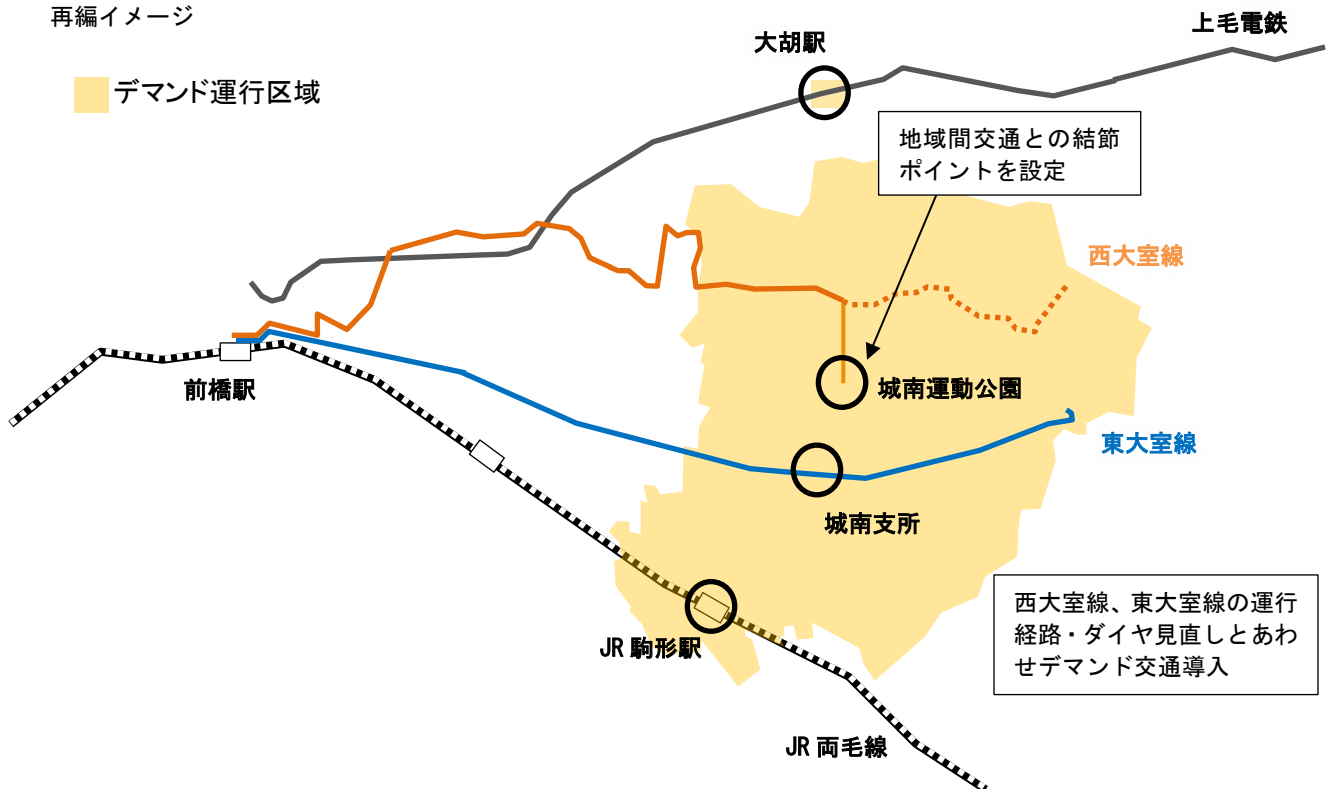
（1）路線概要

路線名	城南あおぞら号
運行事業者	有限会社赤城タクシー
事業の種類	一般乗合旅客自動車運送事業
運行の態様	区域運行（バス停方式）
車両	1台
運行日	月曜日～土曜日
事業の概要	路線定期運行からデマンド交通への転換

（2）事業の内容

- ・永井運輸株式会社の運行する東大室線、日本中央バス株式会社の運行する西大室線の路線短縮に合わせ、沿線の城南地区にてデマンド交通「あおぞら号」を運行する。
- ・既存の路線バスデマンド交通を組み合わせた移動を支えるため、乗り継ぎ割引などの導入を検討する
- ・地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）を受けて確保・維持を行う。

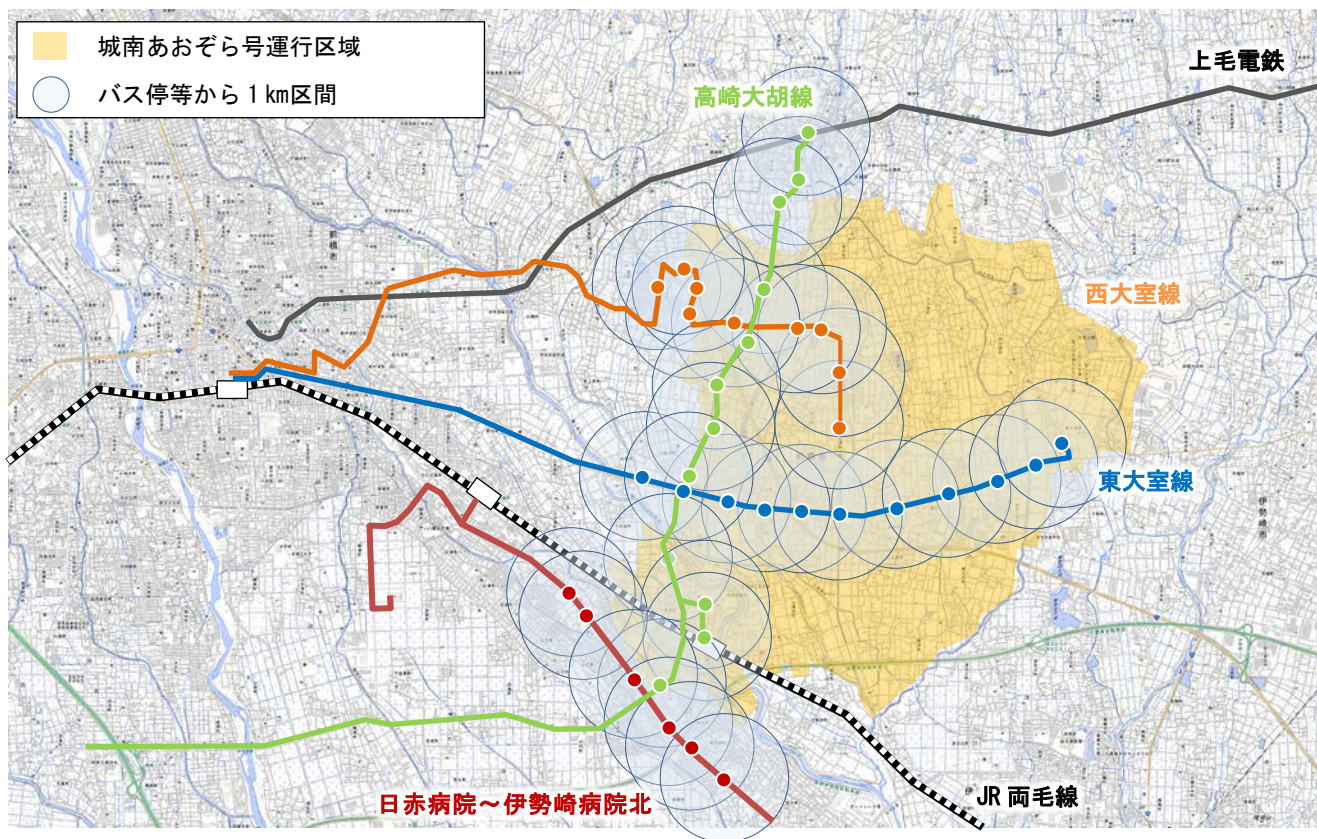
再編イメージ



< 地域公共交通確保維持事業に関する記載 >

区 分	説 明												
地域の公共交通における位置付け・役割 (補助要綱第17条第1項1号)	<p>前橋市城南地区は、前橋市の東端に位置し、30 km²と広大な面積を持つエリアであり、地域間交通路線として東大室線をはじめとする定時定路線の乗合バスが運行されているものの、再編の中で減便や路線の短縮を行う地域となる。城南地区の一部地域では半径1 km以内にバス停、鉄軌道駅等が存在しない交通空白地域もある。</p> <p>また、城南地域内にはタクシー事業者が存在しないことから、送迎にかかる時間が長くなる傾向があり、市内全域を対象としたマイタク（地域独自のタクシー運賃割引施策）の利用実績が全体の1.5%と少なく、市内の他地域と比較してタクシーが使いづらい環境である。</p> <p>さらに、城南地区の65歳以上の人口割合は31.3%(R3.3末時点)、将来、自家用乗用車を運転できない高齢者等の移動手段の確保が喫緊の課題となっている。</p> <p>上記の地域課題の解決を図るため、地区内では平成30年に地域の自治会長やボランティア等から構成される市民団体（城南地区地域内交通運営委員会（以下：運営委員会））が発足し、デマンド交通の導入に向けて検討を重ねてきた。</p> <p>令和2年10月から運行を開始した城南あおぞら号は、この広大なエリアをカバーする区域運行であり、地域内の移動はもとより、地域間交通路線を補完するフィーダー系統として前橋市公共交通計画において位置づけをしている。なお、令和2年7月17日に交通不便地域のフィーダー系統として指定されている。</p>												
地域公共交通確保維持事業の必要性 (補助要綱第17条第1項2号)	<p>城南地区では、この城南あおぞら号運行を地域で支えるため、運営委員会へ事務費相当額を負担しているものの、引き続き安定的に地域の移動手段として確保・維持するためには、地域公共交通確保維持事業として協議会から運営委員会へ運行費の一部を補助することが必要である。</p>												
事業及び実施主体の概要、運送予定者 (補助要綱第17条第1項3号及び第2項第1号、第2号)	<p>○事業の概要</p> <ul style="list-style-type: none"> ・区域運行（デマンド運行） ・月曜日～土曜日 8：30～16：30（予約は8：00～16：00） ・運賃 300円 <p>○実施主体の概要</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運行の主体は城南地区地域内交通運営委員会 ・運送予定者：有限会社赤城タクシー 												
利用者の数、収支、費用に係る国又は地方公共団体の支出の額その他の定量的な目標・効果及びその評価手法・測定方法 (補助要綱第17条第2項3号)	<p>○運行実績</p> <ul style="list-style-type: none"> ・令和2年度（R2.10～3.3） ①年間延べ利用者数・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・452人 ②1日平均利用者数・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・約3.6人 <p>※新型コロナウイルス感染症流行の影響により想定より大きく下回っている。</p> <p>○事業の目標</p> <ul style="list-style-type: none"> ・令和3年度 ①路線の年間延べ利用者数・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・1,565人 ②1日平均利用者数・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・5人 ③結節・乗換えポイントの整備・・・・・・・・・・・・・・・・3カ所 ・令和4年度 ①路線の年間延べ利用者数・・・・・・・・・・・・・・・・2,191人 ②1日平均利用者数・・・・・・・・・・・・・・・・7人 ③結節・乗換えポイントの整備・・・・・・・・・・・・・・・・3カ所 ④地域間交通路線の見直しによる結節強化・・・・・・・・1路線 ・令和5年度 ①路線の年間延べ利用者数・・・・・・・・・・・・・・・・3,130人 ②1日平均利用者数・・・・・・・・・・・・・・・・10人 ③導入による外出頻度の変化・・・・・・・・増加の回答30% <p>※平成30年12月13日から平成31年2月28日まで実施された実証実験に関するアンケート調査では、導入により外出頻度は増えたあるいは増えそうと回答したのは、全体の28.4%であった。</p> <p>※今後の目標設定においては、新型コロナウイルス感染症の影響が継続することを見込んで設定したもの。また、運行状況を踏まえて、地域間ネットワークとの接続をより意識した指標の設定を検討する。</p>												
地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額 (補助要綱第17条第2項4号)	<p>○城南地域内交通運営委員会収支予算</p> <table border="1" data-bbox="416 1966 1414 2101"> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>予算額</th> <th>左の負担者・負担額</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>運行経費等</td> <td>8,250,000</td> <td>①前橋市地域公共交通再生協議会補助</td> </tr> <tr> <td>運賃等精算金</td> <td>650,000</td> <td>②運送収入</td> </tr> <tr> <td>地域負担金</td> <td>802,500</td> <td>③自治会支出金</td> </tr> </tbody> </table>	項目	予算額	左の負担者・負担額	運行経費等	8,250,000	①前橋市地域公共交通再生協議会補助	運賃等精算金	650,000	②運送収入	地域負担金	802,500	③自治会支出金
項目	予算額	左の負担者・負担額											
運行経費等	8,250,000	①前橋市地域公共交通再生協議会補助											
運賃等精算金	650,000	②運送収入											
地域負担金	802,500	③自治会支出金											

○城南地区位置図及び地域間路線図



(3) 特定事業該当

- イ. 特定旅客運送事業に係る路線等の編成の変更
- ロ. 他の種類への旅客運送事業への転換
- 二. 運賃又は料金の設定（定額、通し運賃など）

(4) 実施予定期間

実施時期：令和4年度

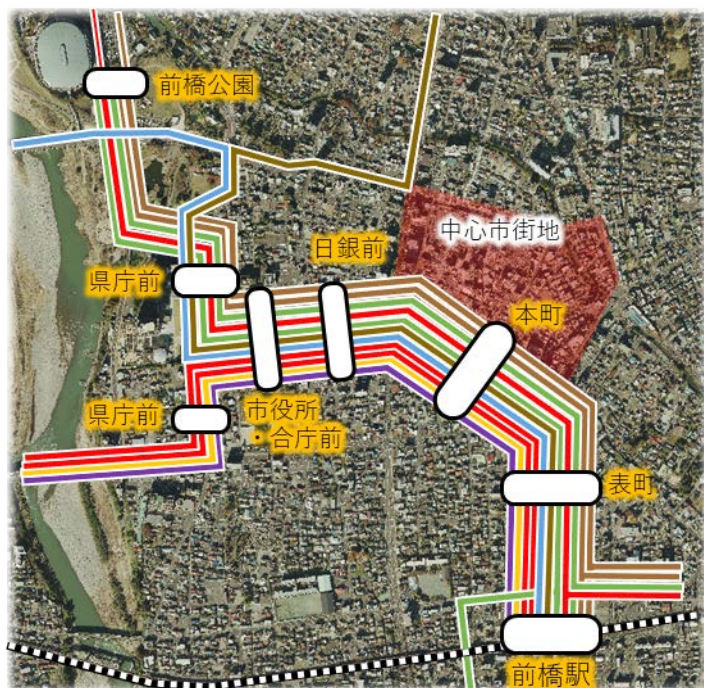
実施予定期間：令和4年度～令和7年度

3-2-4 都心幹線の形成

(1) 事業概要

前橋駅 - 表町 - 本町 - 日銀前 - 市役所・合庁前 - 県庁前間を通過する 6 社 11 路線について、6 社の協定によりダイヤ調整を行い、15 分間隔の等間隔運行を行う。

※詳細は前橋地域共同経営計画に記載



県庁前→前橋駅方面

停留所	パターン時刻			
県庁前	00分	15分	30分	45分
市役所・合庁前	01分	16分	31分	46分
日銀前	01分	16分	31分	46分
本町	03分	18分	33分	48分
表町	04分	19分	34分	49分

前橋駅→県庁前方面

停留所	パターン時刻			
前橋駅	00分	15分	30分	45分
表町	01分	16分	31分	46分
本町	03分	18分	33分	48分
市役所・合庁前	04分	19分	34分	49分
県庁前	05分	20分	35分	50分

(2) 特定事業該当

ホ. 運行回数又は運行時刻の設定

(3) 実施予定期間

実施時期：令和3年10月～

※令和3年10月から順次ダイヤ改正手続きを実施し令和4年4月から等間隔運行開始
 実施予定期間：令和4年度～令和7年度

3-2-5 鉄道駅や主要バス停における結節強化

鉄道駅や主要バス停において、異なるモード間及び路線バス間の乗り換え円滑化を図るため、バス停の集約、位置変更等を行う。

1 アクセス向上・乗り継ぎ円滑化のための結節機能の強化

(1) 事業概要

現在前橋駅では郊外における方面別に6つの乗り場にわかれているが、前橋駅～県庁前間を通過する本町ラインは1番乗り場、5番乗り場に分散している。共同経営による等間隔運行化にあわせ、乗り場を近接させ、利用者目線に立ったわかりやすい乗り場に再編を行う。



(2) 特定事業該当

ト. ② 交通結節施設における乗降場の改善

(3) 実施予定期間

実施時期：令和4年度

実施予定期間：令和4年度～令和7年度

3-2-6 分かりやすい情報案内

事業者6社が連携し、利用者目線に立ったわかりやすい情報案内を行い、利便性向上を図る。

(1) 事業概要

路線番号等の案内表示の共通ルール化に伴い必要に応じて、バス事業者におけるバス停の標柱、案内板、バス車両の行先表示器（方向幕）の更新、前橋駅等の主要なバス停における案内板の更新を行う。

① 系統番号・路線名称の見直し

現在前橋駅を発着する系統のみに系統番号が付けられており、前橋駅を中心に渋川市方面を「渋」、高崎市方面を「高」、南部方面を「南」、東部方面を「東」、西部方面を「西」とし、系統ごとの番号を付して、渋10などと系統番号を付している。

外国人でもわかりやすいよう路線番号（数字）＋系統（アルファベット）に見直しを行う。

<現 状>



漢字：方面
数字：系統表示

<見直し後>



数字：路線番号
アルファベット：系統表示

また、各社で表記方法が異なる路線名称について統一化を図る。

<現 状>

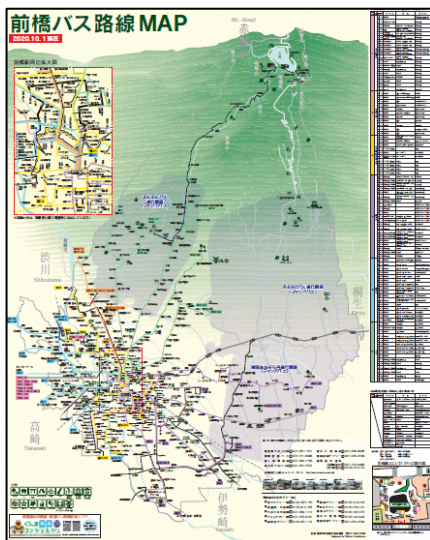
A社 ●●● ～ ▲▲▲ ～ ■■■
B社 ●●●線

<見直し後>

広域路線：原則市町村名で繋いだ路線名とする
市内完結路線：目的地を使用した路線名に統一

② 分かりやすいバスマップの作成・配布

- ・分かりやすい路線図、乗り場案内、バス利用方法等を記載した全市域を対象としたバスマップを作成・配布する。
- ・オープンデータ化されたバス時刻表情報を活用して、市内バス路線の総合時刻表を作成・配布する。



(2) 特定事業該当

ト. ③ 乗継ぎに関する分かりやすい情報提供

(3) 実施予定期間

実施時期： 令和3年度下半期以降

実施予定期間：令和3年度～令和7年度

4. 地方公共団体による支援の内容

前橋市が施策ごと以下に掲げる支援を行う。

地域公共交通計画での位置づけ		支援の内容
施策パッケージ	個別施策	
拠点間を結ぶ公共交通軸の強化・形成	1-1 幹線バス路線の明確化	<ul style="list-style-type: none"> ・市委託路線への運行費補助 ・市外へ延びる路線に関する市町村間の調整
各拠点へのアクセス性の向上	2-1 公共交通不便地域の解消 (地域内交通の導入)	<ul style="list-style-type: none"> ・地域内交通への運行費補助 (前橋市地域公共交通再生協議会を經由)
まちなかの回遊性の向上	4-1 都心幹線の形成	<ul style="list-style-type: none"> ・市委託路線への運行費補助 ・事業者間調整
各拠点へのアクセス性の向上	2-2 鉄道駅や主要バス停における結節強化	<ul style="list-style-type: none"> ・前橋駅の乗り場誘導ライン敷設 ・各事業者間の調整
公共交通の利便性向上	3-3 分かりやすい情報案内	<ul style="list-style-type: none"> ・系統番号・路線名称再整理の事業者間調整 ・デジタルサイネージの設置 ・バスマップの作成・配布
	3-7 交通系 IC カードの導入	<ul style="list-style-type: none"> ・導入費用の補助

5. 事業実施に必要な資金の額・調達方法

事業実施に必要な資金の額および調達方法は以下のとおりである。

地域公共交通計画での位置づけ		必要な資金の額	調達方法
施策パッケージ	個別施策		
拠点間を結ぶ公共交通軸の強化・形成	1-1 幹線バス路線の明確化	189,000 千円/年 (前橋線+新町玉村線)	<ul style="list-style-type: none"> ・運送収入 ・国・県補助金 ・前橋市補助金 ・沿線市町村負担金 ・バス事業者負担金
各拠点へのアクセス性の向上	2-1 公共交通不便地域の解消 (地域内交通の導入)	26,000 千円/年 (うち東大室線分が17百万円)	<ul style="list-style-type: none"> ・運送収入 ・前橋市補助金 ・地域負担金
まちなかの回遊性の向上	4-1 都心幹線の形成	326,000 千円/年	<ul style="list-style-type: none"> ・国・県補助金 ・前橋市補助金 ・沿線市町村負担金 ・バス事業者負担
各拠点へのアクセス性の向上	2-2 鉄道駅や主要バス停における結節強化	100 千円	<ul style="list-style-type: none"> ・前橋市直接執行
公共交通の利便性向上	3-3 分かりやすい情報案内	10,000 千円	<ul style="list-style-type: none"> ・前橋市 ・前橋市地域公共交通再生協議会 ・国補助金 ・広告収入 ・バス事業者負担
	3-7 交通系 IC カードの導入	333,000 千円	<ul style="list-style-type: none"> ・国・県補助金 ・前橋市補助金 ・沿線市町村負担金 ・バス事業者負担

6. 事業の効果

(1) 利便性向上にかかる効果

項目	利便増進事業	効果	地域公共交通計画での目標における位置づけ
幹線バス路線の明確化（広域幹線の設定）	渋川線パターンダイヤ化 新町玉村線の増回	(新町玉村線) ・目的地として需要の高い商業施設へアクセスする系統を増回し利便性を向上する（商業施設を経由する系統回数：平日5回→8回、土日祝3回→5.5回）。 (渋川線) ・パターンダイヤ化により利用者に分かりやすく利用しやすいダイヤとなる。 最大51分間隔→毎時10分、40分の30分間隔などP7参照	目標① バスの利便性向上を中心とした公共交通軸の強化 【評価指標】 鉄道・バスなどの公共交通機関が便利であると感ずる人の割合 17.5%→20%
幹線バス路線の明確化（委託路線バスの見直し）	榛東線・吉岡線の見直し 西大室線の見直し	(榛東線) ・運行ルートの変更により遅延の解消を図り、定時性の確保を図る。前橋市のまちなかにおいて、平均3分～4分程度の遅延を解消 (吉岡線) ・運行ルートの変更によりバス待ち環境の改善を図るとともに、商業施設が立地するエリアを運行し、利便性の向上が図られる。 ・需要に応じ、郊外部においては路線バスからデマンド交通へ転換し、かつ経由地を一本化することにより、運行回数を大幅に増回し、利用しやすい系統とする。(旧日赤経由系統：平日5.5回→14回(路線全体として平日13回→14回)) ・廃止する系統側は、上毛電鉄との並行区間を一部解消することで、上毛電鉄の利用を促進する。	
公共交通不便地域の解消（地域内交通の導入）	城南あおぞら号の運行	・広大なエリアである城南地区において幹線からの支線としてデマンド交通を運行することにより、公共交通空白地域を解消することができる。(空白地域5.65kmの解消) ・地域内における日常の通院や買物に利用しやすい移動サービスが導入され、また地域の要望に応じた停留所の設置などきめ細かいサービスが可能となる。(デマンド導入前後地域内バス停数：38箇所→142箇所)	
都心幹線の形成	本町ラインの等間隔運行	・6社の既存11路線のダイヤ調整により、コストを上げることなく、5分～15分間隔の運行ができ、利用者にとってわかりやすく、利用しやすいダイヤとなる。(最大運行間隔35分⇒15分等共同経営計画参照)	
鉄道駅や主要バス停における結節強化	前橋駅ののりば見直し	・まちなかにおける等間隔運行の実施にあわせ、前橋駅において等間隔運行の対象となる11路線ののりばを隣合わせることで、主要停留所である前橋駅においても等間隔運行の効果が発現できる。	目標② 公共交通による、まちなかの回遊性の向上 【評価指標】 中心部への来訪者数 15,790人/日→17,500人/日
交通系ICカードの導入	地域連携ICカードの導入	・市内運行路線すべてに交通系ICカードを導入し、乗降時間の短縮による定時性の確保、乗降データの取得による更なる利便性を増進させる運行計画の策定が可能となる。また、感染症拡大下においてもキャッシュレス決済により安心してバスを利用できる。	目標① バスの利便性向上を中心とした公共交通軸の強化 【評価指標】 鉄道・バスなどの公共交通機関が便利であると感ずる人の割合 17.5%→20%
わかりやすい情報案内	系統番号・路線名称の見直し わかりやすいバスマップの作成・配布	・市内を運行する6社で統一されていない路線の標記の仕方等を統一することで、紙媒体はもとよりGTFSDデータを活用した各種デバイスでの検索がしやすくなり、利便性の向上を図れる。 ・市内を複数社が運行していることにより、路線等を調べる場合にバスマップが入口となる。再編にあわせ、起点・終点等の表記、系統番号を活用したわかりやすいバスマップを作成・配布することで、利便性の向上が図れる。	目標① バスの利便性向上を中心とした公共交通軸の強化 【評価指標】 鉄道・バスなどの公共交通機関が便利であると感ずる人の割合 17.5%→20%

(2) 収益性の改善にかかる効果

新町玉村線、東大室線、西大室線、城南あおぞら号の利便増進事業にかかる収支シミュレーションの結果、令和8年度には約6,500千円の改善を図ることができる見込みである。また、6社の共同経営による等間隔運行により、令和8年度には5,278千円の改善を図ることができる見込みである。

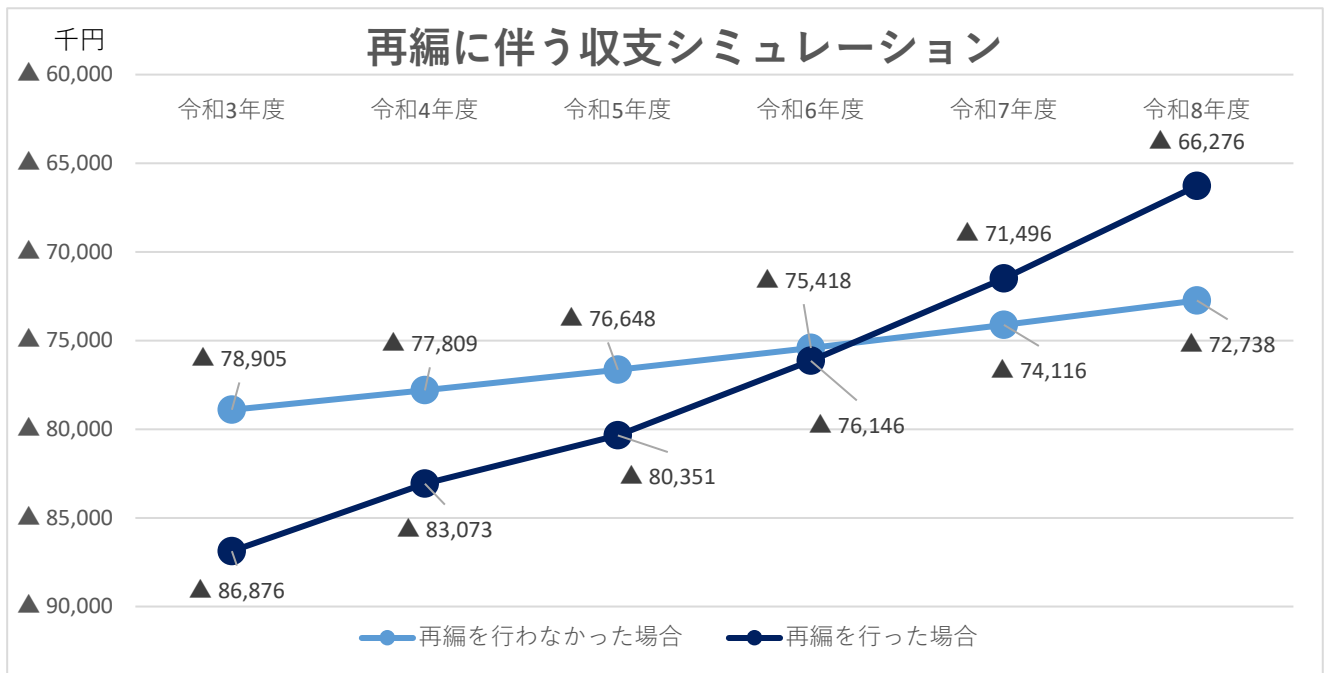
※地域公共交通計画での目標における位置づけ

目標① バスの利便性向上を中心とした公共交通軸の強化

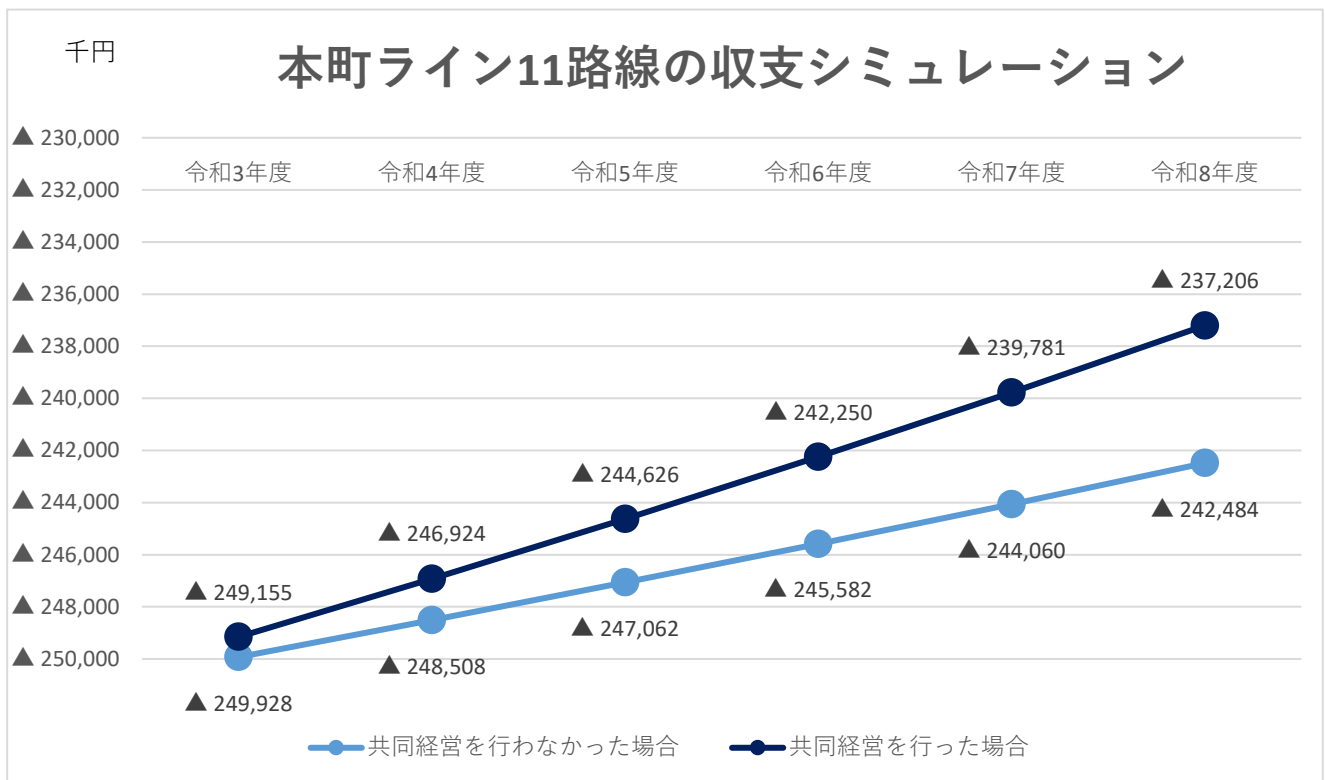
【評価指標】 路線バスの収支率 R1 52.7% R8 52.7%

		利便増進事業を行わなかった場合							利便増進事業を行なった場合						
		R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8
新町玉村線	収入	22,289	23,437	24,644	25,913	27,247	28,650	30,125	22,289	23,437	24,878	28,173	31,905	36,131	40,917
	支出	53,857	53,762	53,668	53,574	53,480	53,386	53,292	53,857	53,762	53,668	61,654	61,456	61,348	61,240
	収支	▲ 31,568	▲ 30,325	▲ 29,024	▲ 27,661	▲ 26,233	▲ 24,736	▲ 23,167	▲ 31,568	▲ 30,325	▲ 28,790	▲ 33,481	▲ 29,551	▲ 25,217	▲ 20,323
東大室線	収入	10,834	10,728	10,623	10,519	10,416	10,314	10,213	10,834	10,621	10,411	10,206	10,005	9,808	9,615
	支出	32,427	32,454	32,481	32,508	32,536	32,563	32,590	32,427	32,454	32,481	25,254	25,275	25,297	25,318
	収支	▲ 21,593	▲ 21,726	▲ 21,858	▲ 21,989	▲ 22,120	▲ 22,249	▲ 22,377	▲ 21,593	▲ 21,833	▲ 22,070	▲ 15,048	▲ 15,270	▲ 15,489	▲ 15,703
西大室線	収入	6,413	6,574	6,738	6,907	7,080	7,257	7,438	6,413	6,639	6,874	7,116	7,367	7,627	7,896
	支出	33,190	33,426	33,664	33,904	34,145	34,388	34,633	33,190	33,426	31,344	31,567	31,792	32,018	32,246
	収支	▲ 26,777	▲ 26,852	▲ 26,926	▲ 26,997	▲ 27,065	▲ 27,131	▲ 27,195	▲ 26,777	▲ 26,787	▲ 24,470	▲ 24,451	▲ 24,425	▲ 24,391	▲ 24,350
城南あおぞら号	収入	0	0	0	0	0	0	0	289	470	658	939	1,500	2,000	2,500
	支出	0	0	0	0	0	0	0	8,400	8,400	8,400	8,400	8,400	8,400	8,400
	収支	0	0	0	0	0	0	0	▲ 8,111	▲ 7,930	▲ 7,742	▲ 7,461	▲ 6,900	▲ 6,400	▲ 5,900
合計	収入	39,536	40,739	42,005	43,339	44,743	46,221	47,776	39,825	41,167	42,821	46,434	50,777	55,566	60,928
	支出	119,474	119,642	119,813	119,986	120,161	120,337	120,515	127,874	128,042	125,893	126,875	126,923	127,063	127,204
	収支	▲ 79,938	▲ 78,903	▲ 77,808	▲ 76,647	▲ 75,418	▲ 74,116	▲ 72,739	▲ 88,049	▲ 86,875	▲ 83,072	▲ 80,441	▲ 76,146	▲ 71,497	▲ 66,276

都心幹線 (本町ライン)	収入	127,564	129,633	131,867	134,270	136,850	139,613	142,565	127,564	130,406	133,451	136,706	140,182	143,891	147,843
	支出	378,897	379,561	380,374	381,332	382,432	383,672	385,049	378,897	379,561	380,374	381,332	382,432	383,672	385,049
	収支	▲ 251,333	▲ 249,928	▲ 248,507	▲ 247,062	▲ 245,582	▲ 244,059	▲ 242,484	▲ 251,333	▲ 249,155	▲ 246,923	▲ 244,626	▲ 242,250	▲ 239,781	▲ 237,206



新町玉村線、東大室線、西大室線、城南あおぞら号の再編による収支シミュレーション



共同経営（等間隔運行）による収支シミュレーション

7. 地域公共交通計画に定められた利便増進事業に関連する事項

地域公共交通計画において利便増進事業は以下のように定めている。

No	施策パッケージ	個別施策	短期的な施策	中長期的な施策	利便増進計画該当
1-1	拠点間を結ぶ公共交通軸の強化・形成	幹線バス路線の明確化	○	○	○
1-2		幹線バスの定時性確保	○		
1-3		鉄軌道間のネットワーク化	○		
2-1	各拠点へのアクセス性の向上	公共交通不便地域の解消（地域内交通の導入）	○		○
2-2		鉄道駅や主要バス停における結節強化	○	○	○
2-3		JR 群馬総社駅西口の開設		○	
3-1	公共交通の利便性向上	バリアフリー化	○		
3-2		バス待ち環境の快適化	○		
3-3		分かりやすい情報案内	○		○
3-4		バスドライバーのサービス向上	○		
3-5		自転車と公共交通を組み合わせた移動の利便性向上	○		
3-6		利用しやすいバス運賃制度の検討	○		○
3-7		交通系 IC カードの導入	○		○
3-8		新技術を活用した交通環境の高度化	○		○
4-1	まちなかの回遊性の向上	都心幹線の形成	○		○
4-2		シェアサイクルの導入（サイクルポート設置等）	○		
4-3		歩行・自転車利用環境の改善	○		
4-4		本町二丁目交差点周辺の改良		○	
5-1	都心地域への自動車利用の抑制	パーク＆ライド等の推進	○		
5-2		都心地域の駐車施設の適正化		○	

8. 関連する施策との連携が定められている事項

立地適正化計画では「まちなか居住エリア」の生活像および「公共交通沿線居住エリア」の設定方針において、都心幹線が位置づけている。

(a) まちなか居住エリアおよび生活サービス充実居住エリア

まちなか居住エリアは中心拠点を有し、日常的な生活ニーズに応える都市機能施設を始め、大規模商業施設や総合病院などの多様な高次の都市機能施設が集積しており、徒歩や自転車、**都心幹線バス（本庁地区内の主要施設を結ぶ高頻度バス）**などによって、自動車が運転出来なくても日常生活の中で多様な都市活動を活発に営みたい方の居住が期待されます。

例えばこの地区に住む場合では、この地区にある会社に勤め、会社へは徒歩や自転車で通勤でき、帰りには買い物や私用などの活動を楽しむことができます。

前橋市立地適正化計画 p25 より

(2) 公共交通沿線居住エリアの設定方法

公共交通沿線居住エリアは公共交通の利便性を享受しながら、自動車以外の交通手段でも生活できる区域を設定します。

1) 対象とする駅及びバス路線沿線

公共交通沿線居住エリアの対象とする駅及びバス路線沿線は、以下の2種類から設定します。

- 地域公共交通網形成計画の「**広域幹線**」、「**都心幹線**」
- 運行本数が一定以上かつ沿線の人口密度が一定以上のバス路線

前橋市立地適正化計画 p47 より

9. その他利便増進事業の運営に重大な関係を有する事項

特になし