

1. 前橋市地域公共交通計画の評価・検証

1-1 各指標の目標値に対する達成状況（令和5年度中間評価）

現計画の前橋市地域公共交通計画で掲げた基本目標に対する評価指標の達成状況（中間評価）は、以下のとおりです。

1-1-1 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」

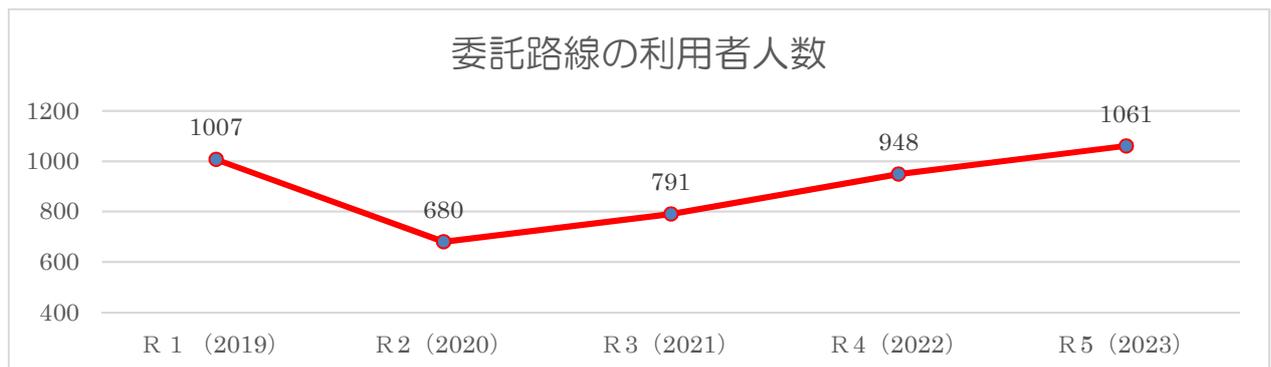
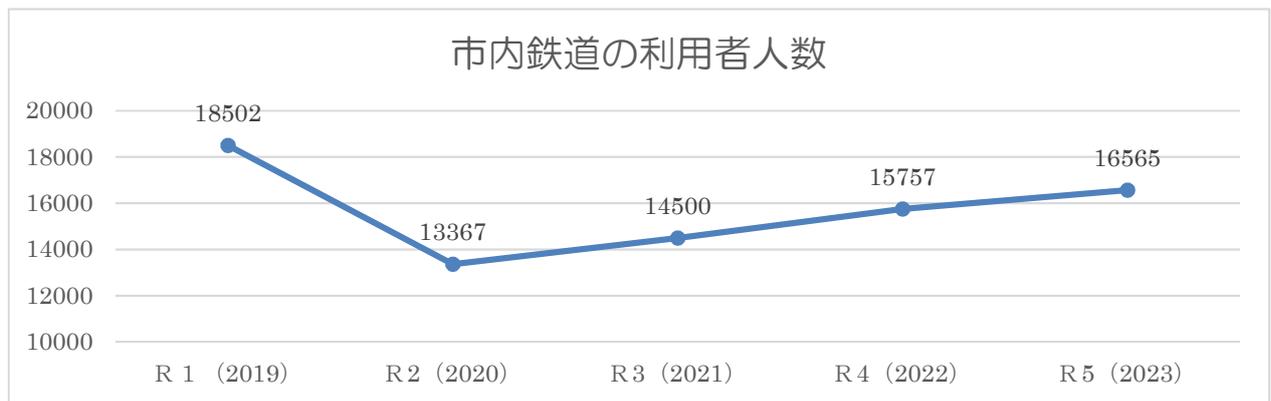
評価指標① 年間公共交通利用人数

（上毛電鉄上毛線、前橋市が補助をする路線バス（委託路線）、JR を対象）

計画策定時点	目標値	中間時点目標	中間時点達成状況
19,577千人 (R1年度)	19,600千人 (R7年度)	17,747 千人 (R5年度)	17,626 千人 (R5年度) 未達成

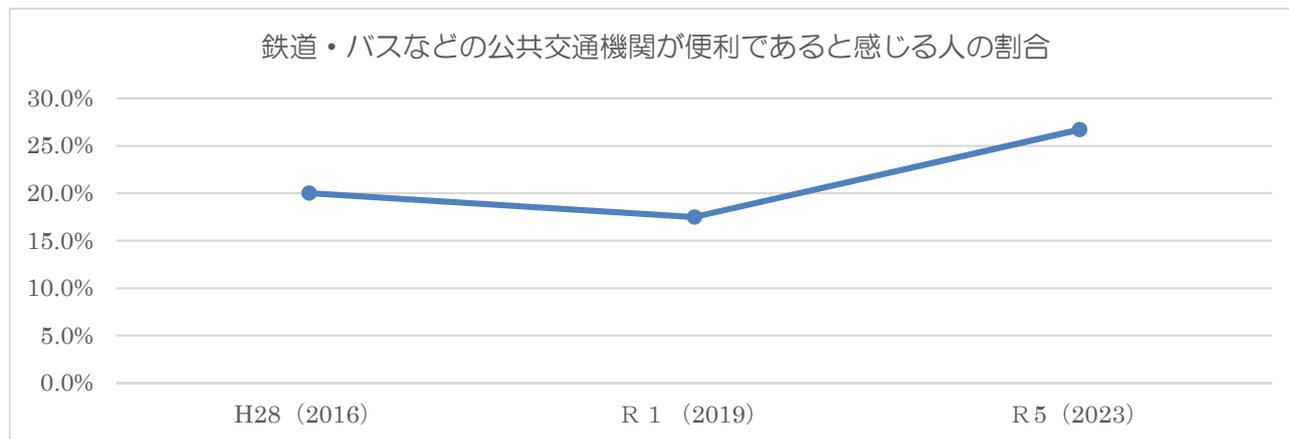
※【参考】上記について、市内鉄道と委託路線バスの内訳

計画策定時点	目標値	中間時点目標	中間時点達成状況
18,502千人 (R1年度)	1,857千人 (R7年度)	16,834 千人 (R5年度)	16,565 千人 (R5年度) 未達成
1,007千人 (R1年度)	1,026千人 (R7年度)	913 千人 (R5年度)	1,061 千人 (R5年度) 達成



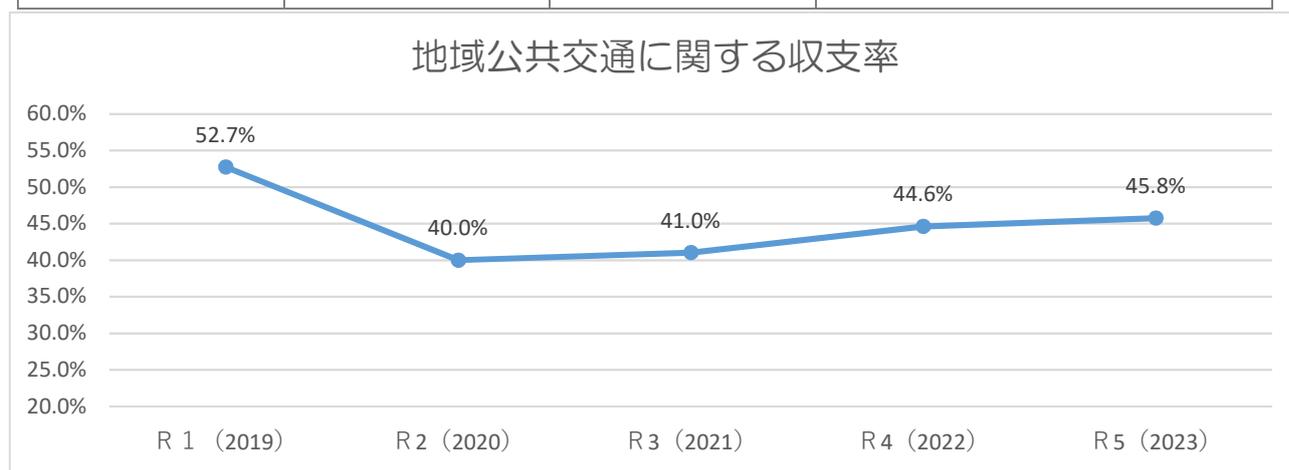
評価指標② 鉄道・バスなどの公共交通機関が便利であると感じる人の割合
 (計画最終年度(R7(2025)))にアンケート調査等により把握)

計画策定時点	目標値	中間時点目標	中間時点達成状況
17.5% (R1年度)	20% (R7年度)	—	26.7% (R5年度) 達成



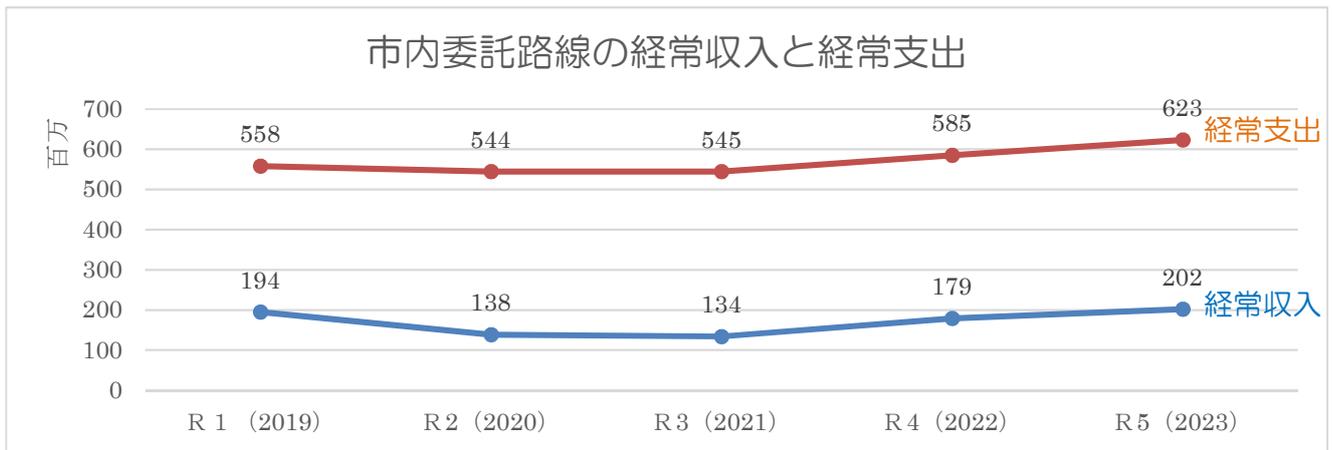
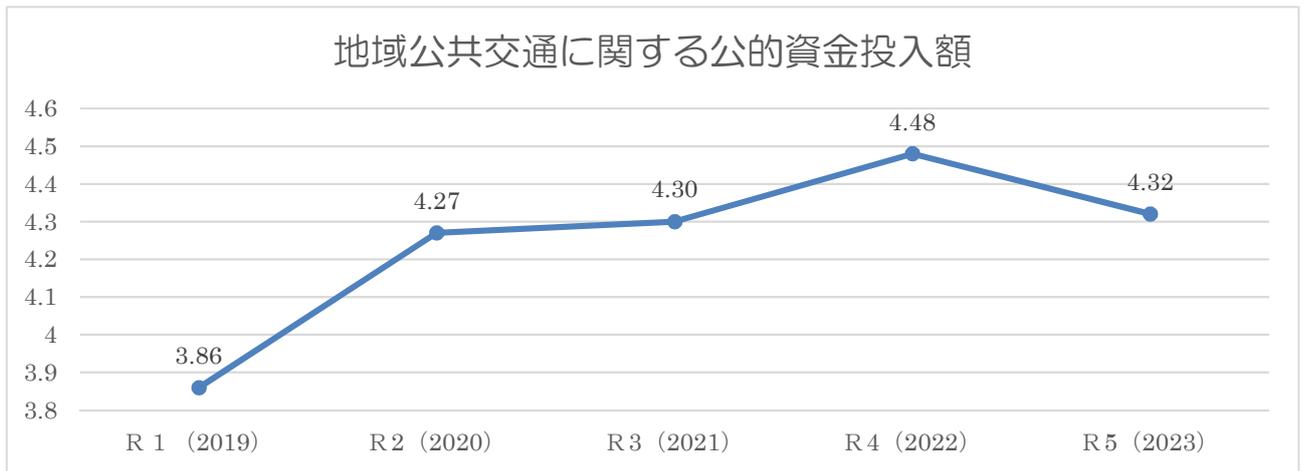
評価指標③ 地域公共交通に関する収支率
 (上毛電鉄上毛線、前橋市内を運行する路線バス(全路線)、城南あおぞら号を対象)

計画策定時点	目標値	中間時点目標	中間時点達成状況
52.7% (R1年度)	52.7% (R7年度)	48.0%	45.8% (R5年度) 未達成



評価指標④ 地域公共交通に関する公的資金投入額
 (前橋市内を運行する路線バス(委託路線、幹線補助路線)、城南あおぞら号を対象)

計画策定時点	目標値	中間時点目標	中間時点達成状況
3.8億円 (R1年度)	3.8億円 (R7年度)	4.1億円 (R5年度)	4.3億円 (R5年度) 未達成

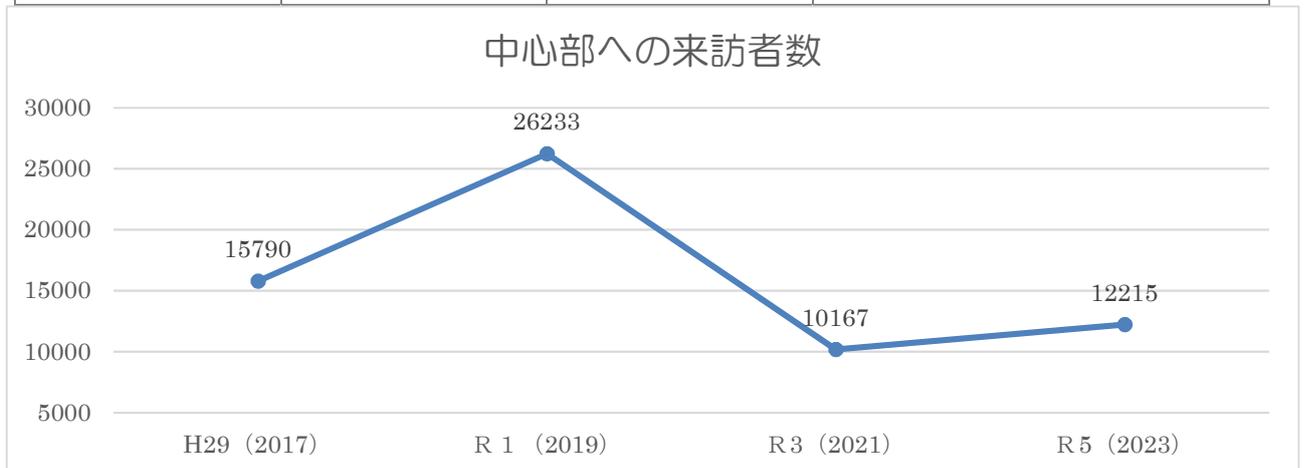


1-1-2 目標2_公共交通による、まちなか回遊性の向上

評価指標⑤ 中心部への来訪者数

(中心市街地活性化区域内の9箇所における歩行者・二輪車通行量の合計値)

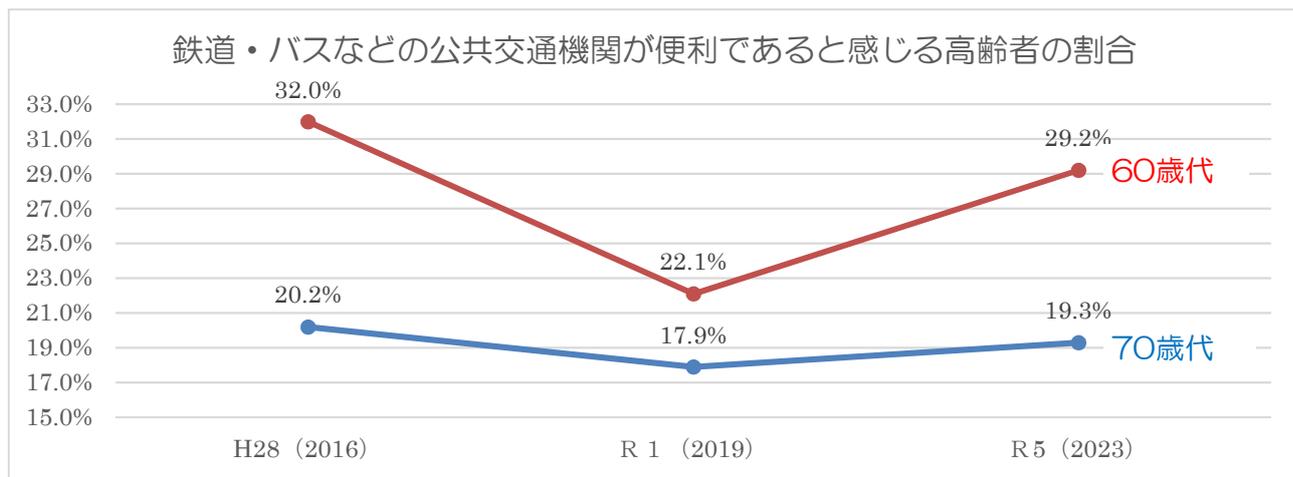
計画策定時点	目標値	中間時点目標	中間時点達成状況
15,790人/日 (R1年度)	17,500人/日 (R7年度)	—	12,215人/日 (R5年度) 未達成



1-1-3 目標3_誰もが快適に移動できる公共交通ネットワークの構築

評価指標⑥ 鉄道・バスなどの公共交通機関が便利であると感じる高齢者の割合
 (計画最終年度(R7(2025)))にアンケート調査等により把握)

計画策定時点	目標値	中間時点目標	中間時点達成状況
60歳代17.9% 70歳代22.1% (R1年度)	60歳代20.2% 70歳代32.0% (R7年度)	—	60歳代19.3% 70歳代29.2% (R5年度) 未達成



1-2 各施策の取組状況と今後の課題

現計画の前橋市地域公共交通計画における目標達成に向けた施策に対する評価検証は、以下のとおりです。

事業評価	A：予定通り完了した（完了予定の）施策 B：概ね予定通り実施し、完了した（完了予定の）施策 C：予定から遅れているが、期限内に完了予定の施策 D：予定通り実施できていない、または計画期間内に完了しない見込みの施策
------	---

今後の見直しの必要性	—：完了した施策 ◎：さらなる発展的な取組みを検討することが望ましい施策 ○：今後も継続することが望ましい施策 △：事業内容を見直して継続することが望ましい施策
------------	---

No.	施策	個別施策	取組状況	取組内容	事業評価	見直し/今後の課題	
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	<ul style="list-style-type: none"> 南部広域幹線 前橋玉村線の強化 北部広域幹線 前橋渋川線 道の駅乗入れ 前橋玉村線 路線変更等 	<ul style="list-style-type: none"> ■令和5年度改正 ＜前橋渋川線＞ <ul style="list-style-type: none"> ・パターンダイヤ化・15分間隔での運行 ・土日に「道の駅まえばし赤城」への乗り入れ ・市内一の運行回数で北部幹線として機能 ■令和6年度改正 ＜前橋玉村線＞ <ul style="list-style-type: none"> ・経路の見直しにより収益が改善。 ⇒収支率 令和3年度 60.6%⇒令和4年度 64.4% ・更なる利便性向上により幹線軸としての機能を高めるため、増便・終バスの繰り下げ。 ・運行回数の増加 ⇒現状：下川団地方面 19回 前橋駅方面 19回 ⇒変更後：下川団地方面 22回 前橋駅方面 24回 ・運行時間の変更 ⇒南モールの営業形態にあわせ、19時台の最終便を21時台まで延長 	B	△	<ul style="list-style-type: none"> ・都心幹線軸である中央前橋ライン（前橋駅-中央前橋駅-県庁前）は、未整備であることから、引き続き検討が必要 ・広域幹線以外の具体的なサービス水準、運行経路等は現計画では示されていないことから、次期計画では、それらの明示やその整備方針に基づいた検討、整備が必要 ・乗務員や運行車両など、運行に係るリソース不足が深刻化していることから、利便性向上のみならず、既存の運行体制確保の観点も踏まえて、対象路線を見直した上で継続的に実施する
1-2		幹線バスの定時性確保	<ul style="list-style-type: none"> ・前橋榛東線路線変更 	<ul style="list-style-type: none"> ■前橋榛東線路線変更 ・国道17号の混雑区間を運行する前橋榛東線の運行経路の見直し 	B	○	<ul style="list-style-type: none"> ・短期的な取組みとして、既存路線の見直しによる対応を行うとともに、長期的な取組みとしてバス専用レーン・PTPSの導入検討を進める

1-3		鉄軌道間のネットワーク化	・自動運転バス実証実験実施	■自動運転バス実証実験実施 <令和3年度> ・オペレーター1人での複数台同時操作の検証 ・路車間協調の検証 <令和4年度> ・前橋駅～中央前橋駅間での2か月間の実証運行（レベル2） ・協調型路側センサー・協調型信号の検証 ・白線計測による事故位置推定冗長化 ・GNSSの高度化 ・ODD認可手続き準備 <令和5・6年度> ・中央前橋駅～前橋駅（一部けやきウォーク）間での1か月の実証運行（レベル2） ・LIDAR強反射性塗料による測位系の完全に重慶区間の拡大 ・動的障害物対応の自立判断化機能実装 ・巡航速度向上と乗り心地向上 ・GNSSクラウド高精度即位サービスによる完全二重系区間拡大	C	○	・自動運転バスの社会実装による結節点の接続強化を目指しつつ、他の施策についても検討を行う。
2-1		公共交通不便地域の解消（地域内交通の導入）	・城南地区あおぞら号の運行 ・芳賀地区へのるんるんバスエリア拡張	■デマンド交通の導入・運行拡大 <令和2年度> ・城南地区あおぞら号運行開始 ・芳賀地区ワンマイルタクシー実証実験 <令和3年度> ・芳賀地区へのるんるんバスエリア拡張実証実験実施 ・芳賀地区の課題解消について地域、事業者と検討	A	◎	・各地域の特性に合った公共交通の形態が導入され一定の成果があったが、公共交通不便地域の概念として「タクシーが30分以内に配車されない」という考え方が示されており、昨今制度化された日本版ライドシェアや公共ライドシェアの活用についても今後は検討が必要。
2-2	各拠点へのアクセス性の向上	鉄道駅や主要バス停における結節強化	・JR両毛線ダイヤとの乗換えダイヤの調整	■前橋駅でのJR両毛線に連携したダイヤの検討 ・本町ラインにおけるダイヤ改正（⇒4-1）にて、前橋駅のダイヤ設定を両毛線の運行に合わせて設定	A	○	・利用状況やJRのダイヤ改正に応じて調整を行うとともに、乗り継ぎに関する案内掲示の改修、情報提供など、実現可能性の高いものから実施する。 ・利用しやすいバス停への改善（中央前橋駅、けやきウォーク前橋）は引き続き検討が必要
2-3		JR群馬総社駅西口の開設	・基本協定締結に向けJRと協議 ・基本協定締結・基本設計開始	■群馬総社駅西口開設に向けた検討 ・駅舎、自由通路は交通政策課主体でJRと協議 ・道路・西口広場は市街地整備課主体で実施 ・地元住民を主としたワークショップを開催（R5年度） ⇒駅周辺のまちづくりや駅前広場の整備に地元住民の想いを反映させる	A	○	・計画通りに事業が進んでおり、今後は詳細設計、工事の実施に向けて取り組んでいく

3-1		バリアフリー化	・UDタクシー導入（補助）	<ul style="list-style-type: none"> ■交通モード毎の対応 ・UDタクシーの導入にあたり、1台あたり30万円の車両購入助成をタクシー事業者に対して実施 ・バスの更新時にノンステップバスへ切替 	B	○	<ul style="list-style-type: none"> ・UDタクシーの導入促進のため、継続的な支援が必要。 ・バスの更新も引き続き必要
3-2		バス待ち環境の快適化	・上屋付きバス停の整備		D	○	<ul style="list-style-type: none"> ・市街地部については上屋・ベンチ等の設置や、サインージ整備、掲示物の充実などによる情報提供の充実を図り、郊外部については、県のバス待ち協力施設の活用によるバス待ち環境の向上を検討する。
3-3	公共交通の 利便性向上	分かりやすい情報案内	<ul style="list-style-type: none"> ・バスマップ作成、路線番号・系統番号再整理 ・前橋駅デジタルサインージ更新 ・新路線番号・系統番号運用開始 ・ポータルサイトの充実更新（6社時刻表） 	<ul style="list-style-type: none"> ■6社共通バスマップの作成 ・地域公共交通再生協議会にて作成 ・各系統別に起点、終点を表示 ・市外の終点まで網羅的に表示 ・下図はある程度地点が特定できる地図を使用 ・全路線に路線番号、系統番号を付着 ■路線名・系統番号の再整理 ・路線表記を「○○○線」に統一 ・全路線に「数字+アルファベット」の様式で系統番号を付着 ■前橋駅バス案内デジタルサインージ設置 ・JR前橋駅バス案内掲示板に、デジタルサインージを設置 ■ポータルサイトのリニューアル等 ・デザイン、掲載内容の一新 ・路線案内、時刻表等を集約 ⇒各事業者が個別で発信している情報を集約 ・ブログの更新 ⇒交通を軸としつつ、ジャンルに縛られないような内容で充実を図る ・バス運行のオープンデータ化の実施 	A	○	<ul style="list-style-type: none"> ・群馬県が導入したバスロケーションシステムは更新時期が迫っていることから更新、路線拡大などの取組が必要 ・複数事業者間での系統整理や案内表記の統一といった、事業者間連携を伴う整理について引き続き積極的に実施する
3-4		バスドライバーのサービス向上	・各社対応	<ul style="list-style-type: none"> ■各社での対応 ・バス利用者の満足度や安心感を高めるため、技術研修などにより、ドライバーのサービスレベルを向上させる。 	D	○	<ul style="list-style-type: none"> ・対応に関する苦情がまだ一定数あるため、継続した取組が必要 ・乗務員による旅客対応に関する情報を定期的に集積し、必要な情報提供が可能となるよう、案内資料の作成や情報交換の場を設ける
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	・バス停付近へのシェアサイクルポート設置	<ul style="list-style-type: none"> ■シェアサイクル cogbe の運用開始 ・市内中心部を中心に35箇所のポートで運用開始 ・回生電動アシスト付き自転車130台を導入 	C	○	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車との乗継を考慮したバス停整備は、一部に留まっていることから継続が必要 ・バス停留所周辺の駐輪環境の整備や、車内への自転車持ち込み設備搭載といったハード面のみならず、シェアサイクル利用者への割引施策など、ソフト面での対応についても検討の余地がある

3-6		利用しやすいバス運賃制度の検討	<ul style="list-style-type: none"> MaaSによる基礎データの取得 (OD データ) 	<ul style="list-style-type: none"> ■協議運賃の改定 <ul style="list-style-type: none"> 協議運賃制を採用しているバス事業者 2 社について、均一区間外の運賃の値上げ幅を調整 ⇒乗車距離が長くなるほど、値上げ幅を抑制 	B	○	<ul style="list-style-type: none"> 異なる事業者間の路線バスのみならず、デマンド交通など異なる交通モードを交えた乗継割引の設定や、企画乗車券などの連携について、導入検討を図る。
3-7		交通系 IC カードの導入	<ul style="list-style-type: none"> 市内全路線 IC カード導入 利用状況データの分析 	<ul style="list-style-type: none"> ■交通系 IC カードの導入 <ul style="list-style-type: none"> 市内全路線で交通系 IC カードの利用を開始 地域連携 IC カード「nolbe」を発行 既存のバスカード販売は終了 IC カードデータの可視化・分析システムの構築を実施 	B	◎	<ul style="list-style-type: none"> 上毛電気鉄道への IC カードの導入の検討や路線バス事業者間の IC カードの一体的なサービス提供の整備は継続が必要 さらなる展開として、こうつうけい IC 以外のキャッシュレス決済への対応に向けた取組みも検討が必要
3-8		新技術を活用した交通環境の高度化	<ul style="list-style-type: none"> 自動運転バス、MaaS 実証実験中 自動運転バス、MaaS 実証実験継続 タクシー配車システム導入 (タクシー事業者) マイタクの介護タクシー事業者拡大 	<ul style="list-style-type: none"> ■前橋版 MaaS「MaeMaaS」導入検討 <ul style="list-style-type: none"> 令和 3 年度に地域公共交通の利便性向上及び同サービスの社会実装に向けた検証を実施 検証結果を経て、群馬県と連携し、「GunMaaS」を構築 ■市民の移動データを活用した MaaS 高度化事業 <ul style="list-style-type: none"> 市民の移動データの可視化 ⇒通勤・通学等の移動目的毎での、移手段、OD データが対象 交通データ分析の高度化 ⇒令和 4 年 3 月、市内バス事業者 6 社の GTFS-JP 整備が完了 ⇒国勢調査等の重ね合わせや、属性に応じた割引制度等の導入を見据えた分析などを検討 ■GunMaaS を活用した市内路線バスでの高齢者割引等の対応 <ul style="list-style-type: none"> <概要> <ul style="list-style-type: none"> 令和 6 年 4 月より新たな高齢者向けバスうんち割引施策として導入 事前手続きした交通系 IC カードで対象路線乗車時に運賃を都度割引 (割引率: 10%) <対象> <ul style="list-style-type: none"> 対象者 : 70 歳以上の市内在住者 対象路線: 市内を運行する全路線バス及びマイバス <今後の展開> <ul style="list-style-type: none"> 若者向けのサービス導入も検討 	B	○	<ul style="list-style-type: none"> 導入に向けた実地での検討が進められている技術については、引き続き本格導入に向けた検討を進めつつ、将来的な課題解決につながる技術についても、全国的な動向を踏まえて検討を行う。

4-1		都心幹線の形成	<ul style="list-style-type: none"> 本町ライン等間隔運行実施 	<ul style="list-style-type: none"> ■本町ライン等間隔運行の実施 <ul style="list-style-type: none"> 前橋駅～県庁前の区間を「本町ライン」と命名 令和2年11月独占禁止法特例法を活用し、当該区間を運行するバス事業者6社が協定を締結 事業者及び前橋市でダイヤを調整し、最大15分間隔の等間隔運行を開始 中央前橋ライン（前橋駅～中央前橋駅～市役所・合庁前～）についても、30分間隔での運行を検討 	A	○	<ul style="list-style-type: none"> 中央前橋ライン（前橋駅～中央前橋駅～県庁前）の30分間隔の整備の検討は継続が必要
4-2	まちなかの回遊性の向上	シェアサイクルの導入（サイクルポート設置等）	<ul style="list-style-type: none"> まちなかシェアサイクル cogbe 導入(R3.4～) あかぎ cogbe 導入 (R3.12～) 利用状況データの分析 ポートの新設、増設、撤去の検討 利用促進策の検討 	<ul style="list-style-type: none"> ■シェアサイクル「cogbe」運用開始 <ul style="list-style-type: none"> 市内中心部を中心に38箇所のポートを整備 回生電動アシスト付き自転車130台を導入 	B	◎	<ul style="list-style-type: none"> まちなかシェアサイクル cogbe の既存公共交通との連携、サービス提供エリアなどの検討が必要 シェアサイクルのみに留まらず、電動キックボードや小型電動サイクル、小型EV車両といったシェアモビリティの導入についても、必要性を検証した上で検討が必要
4-3		歩行・自転車利用環境の改善	<ul style="list-style-type: none"> けやき並木フェスの実施 	<ul style="list-style-type: none"> ■まちづくりと連携した整備の実施 <ul style="list-style-type: none"> 民間が策定した前橋アーバンデザインを尊重し、馬場川河畔、広瀬川河畔整備を支援 	B	○	<ul style="list-style-type: none"> 県庁～前橋駅クリエイティブシティ構想の策定（国・県・本市）に取り組んでいることから、歩行・自転車利用環境の改善を進めていく。
4-4		本町二丁目交差点周辺の改良	<ul style="list-style-type: none"> 国、群馬県、本市が今後の改良について検討 	<ul style="list-style-type: none"> ■事業進捗に合わせた調整 <ul style="list-style-type: none"> 国、群馬県、本市が今後の改良について検討 	B	○	<ul style="list-style-type: none"> 県庁～前橋駅クリエイティブシティ構想の策定（国・県・本市）に取り組んでいることから、交差点改良の検討を進めていく。
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	<ul style="list-style-type: none"> 前橋渋川線 新道の駅乗入れ るんるんバス「道の駅まえばし赤城」乗入れ 	<ul style="list-style-type: none"> ■前橋市渋川線「道の駅まえばし赤城」乗り入れ開始 <ul style="list-style-type: none"> 前橋駅～群大荒牧止まりの系統を延伸して乗り入れ 土日ダイヤでの実施 ■るんるんバス「道の駅まえばし赤城」乗り入れ開始 <ul style="list-style-type: none"> 令和5年4月改正より新設 	B	○
5-2	都心地域の駐車施設の適正化		<ul style="list-style-type: none"> まちなか駐車場実態調査実施 		D	△	<ul style="list-style-type: none"> 整備場所については、パーク&バスライドの推進（施策5-1）も踏まえて検討する。
6-1	施策の推進	公共交通の積極的な利用促進	<ul style="list-style-type: none"> 再編PR冊子 Moove 全戸配布、サイト立ち上げ ポータルサイトの充実更新 公共交通無料デー 	<ul style="list-style-type: none"> ■交通再編PR冊子、HP（モビリティマネジメント） <ul style="list-style-type: none"> 交通再編の仕組みの周知、公共交通への親しみや興味の醸成を目的としたPR冊子を作成、配布 HPを解説し、継続して取組みを実施 	B	○	<ul style="list-style-type: none"> 既存資料の情報更新や、市内にて展開されている各施策についても、積極的な情報発信を行う。

6-2		市民意識の醸成（モビリティマネジメント）		<p>■若者公共交通無料 DAY の実施 <内容> ・GunMaaS を活用したマイナンバーカードとの連携 ⇒マイナンバーカードとの連携を実施した対象者に無料チケットを配布</p> <p><対象> ・期間：令和6年1月～3月（土日祝30日間） ・路線：バス（7社39路線）、上毛電気鉄道 ・対象者：市に住民登録のある満15～22歳</p> <p>⇒今後、利用者アンケートを実施し、今後のサービス展開につなげていく</p> <p>■ポータルサイトのリニューアル ・デザイン、掲載内容の一新 ・路線案内、時刻表等を集約 ⇒各事業者が個別で発信している情報を集約 ・ブログの更新 ⇒交通を軸としつつ、ジャンルに縛られないような内容で充実を図る</p>	B	○	<p>情報案内資料の作成といった全市的な取組みと併せて、より高い効果を得るべく、特定の範囲を対象に、集中的な取組みの実施も併せて検討する。</p>
-----	--	----------------------	--	---	---	---	---

