

令和 8 年 3 月 日

国土交通大臣 殿

氏名又は名称 前橋市地域公共交通活性化協議会
住 所 前橋市大手町二丁目 12 番 1 号
代表者氏名 会長 吉田 樹

地域公共交通計画変更認定申請書

令和 7 年 9 月 25 日付け国総地第 144 号で国土交通大臣より認定された地域公共交通計画を別紙のとおり変更したいので、関係書類を添えて申請します。

- 変更日
令和 8 年 4 月 1 日

- 変更箇所
記載箇所一覧表
地域公共交通計画本体該当ページ
地域公共交通計画別紙
表 5

- 変更理由
地域公共交通計画の改定に伴う目標値等の変更のため

※本申請書に、変更する事項を全て記した地域公共交通計画を添付すること。

※「変更理由」は、具体的に記述すること。

前橋市地域公共交通計画

地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統）に関する記載箇所一覧表

1. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の地域の公共交通における位置づけ・役割
前橋市地域公共交通計画 24、28、29 ページ
2. 前号を踏まえた地域公共交通確保維持事業の必要性
前橋市地域公共交通計画 28、29 ページ
3. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統に係る事業及び実施主体の概要
前橋市地域公共交通計画 28、29 ページ
4. 地域公共交通計画の区域内全体における地域旅客運送サービスの利用者の数、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
前橋市地域公共交通計画 63、66、67 ページ、別紙参照

（添付資料）

- ・上記記載の地域公共交通計画の該当ページ（写し）

※ご参考

- ・要綱第17条第1項

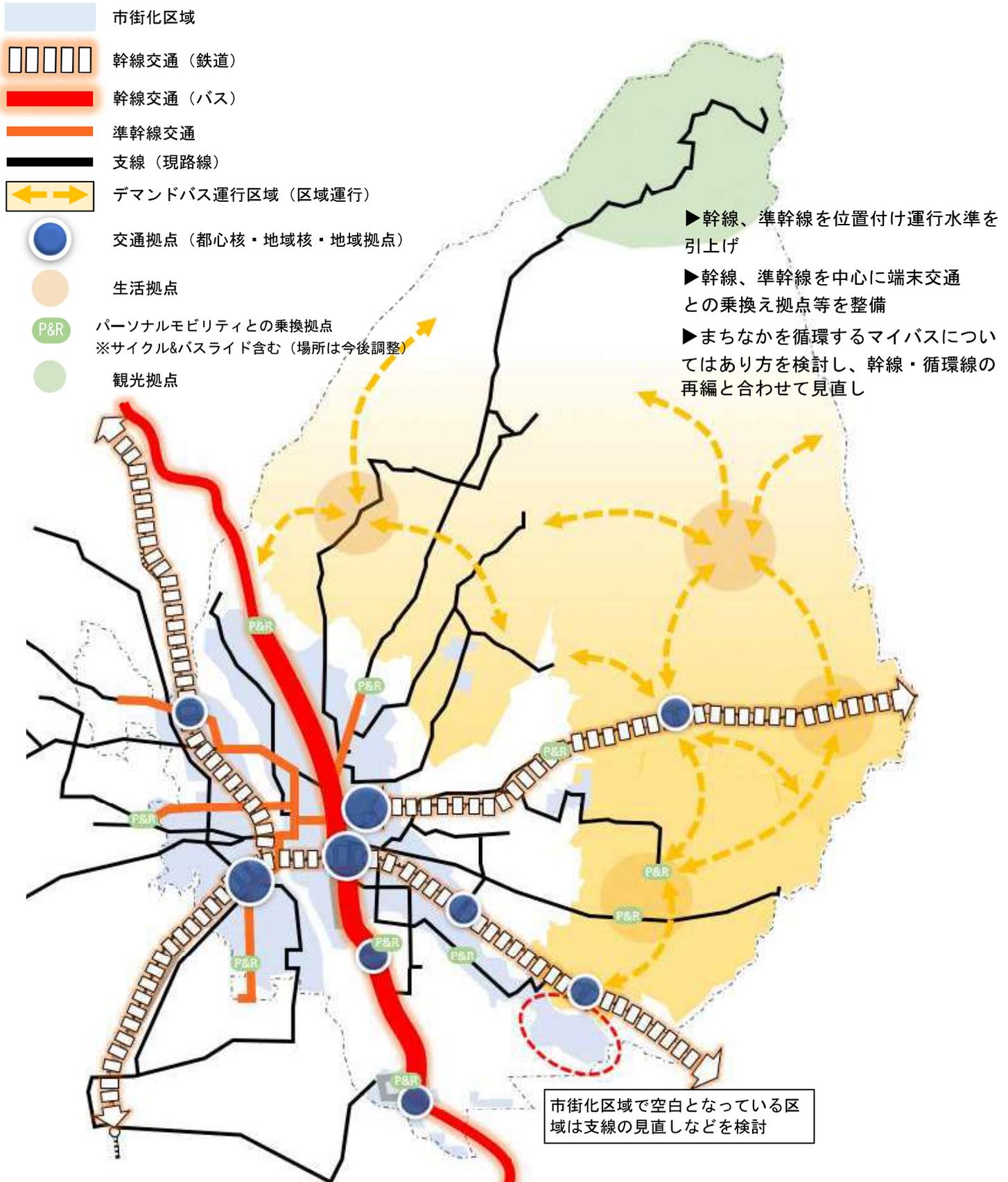
陸上交通（地域内フィーダー系統）に係る地域公共交通確保維持事業（以下この条において単に「地域公共交通確保維持事業」という。）を行う場合は、地域公共交通計画に、当該地域公共交通計画の計画期間内における次に掲げる事項について具体的に記載するものとする。

- 一 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の地域の公共交通における位置づけ・役割
- 二 前号を踏まえた地域公共交通確保維持事業の必要性
- 三 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統に係る事業及び実施主体の概要
- 四 地域公共交通計画の区域内全体における地域旅客運送サービスの利用者の数、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

4-4 目指す公共交通ネットワーク

基本方針 1 に基づく目標 1、2 についてネットワーク図として以下に示し、各交通モードの役割を整理します。

(1) 目指すネットワークイメージ図



		<p>新たな公共交通・末端交通</p>	<p>【機能】「中心部・市街化区域」の短トリップや「市街化調整区域」「非線引き区域（合併地域）」において幹線交通や準幹線交通などに接続するラストワンマイルの交通手段。</p> <p>【方向性】シェアサイクル、他分野と連携したコミュニティ交通、地域住民の支え合いにより創出された移動手段、パーソナルモビリティの活用なども含め、地域特性を踏まえながら最適な手段を検討する。</p>
--	--	---------------------	--

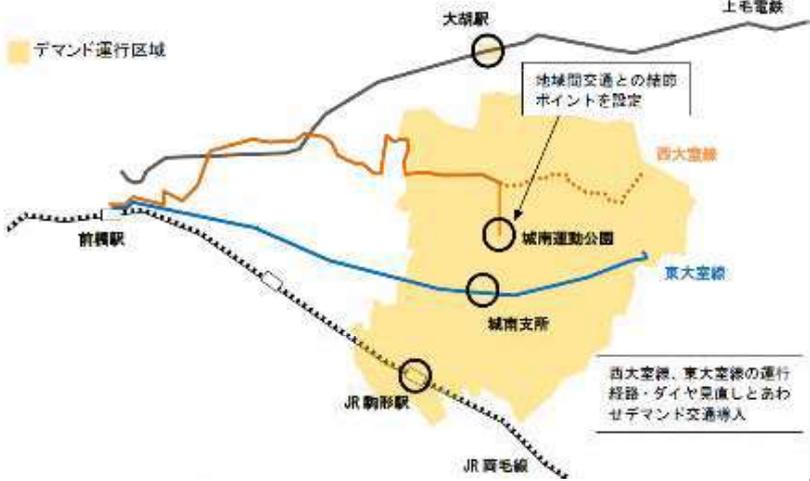
(4) 地域内フィーダー系統の維持・確保：地域公共交通確保維持改善事業の必要性

路線バス等について、国の補助制度を活用し、地域間幹線系統や地域内フィーダー系統の運行を維持していきます。

地域公共交通の再編により、路線バス、デマンド交通等の再編、新たな公共交通サービスの導入などを想定しており、これらの再編事業にも地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金を活用していくことを予定しています。本計画の策定時点において、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金の補助対象であるものは以下のとおりとします。

路線名	位置付け・役割・必要性	事業概要	補助
広瀬線	<ul style="list-style-type: none"> 前橋公園～前橋駅～けやきウォーク前橋北～広瀬小学校前～ガーデン前橋を運行し、市内での生活（通学、買物、通院への移動）の際の交通手段になっています。特に令和6年3月末で2路線が休廃止したこともあり多くの住民が居住する永明・上川淵・下川淵地区での重要度が増しています。 バス事業者の内部補助により当該路線の運行を維持してきましたが、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、利用促進策や運行内容の変更などの再編検討を行いつつ、地域公共交通確保維持改善事業により、運行を維持・確保していくことが必要です。 	<p>○運行方式</p> <ul style="list-style-type: none"> ・路線定期運行 <p>○実施主体の概要</p> <ul style="list-style-type: none"> ・実施主体：日本中央バス株式会社 ・運送予定者：日本中央バス株式会社 	※ 1



<p>城南あおぞら号</p>	<ul style="list-style-type: none"> 東大室線をはじめとする路線定期運行の乗合バスが運行されているものの30 km²と広大な面積の城南地区をカバーできないこと、地区内にタクシー事業者が存在せずマイタクの利用実績が少ないことなどから城南地区地域内交通運営委員会が令和2年10月から定時定路線を補完するものとして区域運行を実施しています。 城南地区では、城南あおぞら号運行を地域で支えるため、運営委員会が事務費相当額を負担していますが、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により、運行を維持・確保していくことが必要です。 	<ul style="list-style-type: none"> ○運行方式 <ul style="list-style-type: none"> ・区域運行（デマンド運行） ○実施主体 <ul style="list-style-type: none"> ・実施主体：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 	<p>※ 1</p>
----------------	---	--	----------------

※1 国の地域公共交通確保維持改善事業における「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金」を活用

6 目標の評価指標と計画の進行管理

6-1 目標に対する評価指標

目標の達成状況を明確化するため、評価指標の目標値を次のとおり設定します。

■目標の評価指標一覧

目標	評価指標	現状値	目標値
計画目標1： まちなか・市 街地を中心と した基幹的交 通軸の構築	1：幹線交通・準幹線交通 の運行回数 (アウトプット指標)	鉄道：253回 バス：410回 (R7)	鉄道：253回 バス：496回 (R12)
	2：幹線交通、準幹線交通 の利用者数 (アウトカム指標)	鉄道：8,651,610人 バス：1,730,174人 (R6)	鉄道：9,251,000人 バス：2,000,000人 (R12)
	3：幹線交通・準幹線交通 の駅・バス停圏人口の 状況 (アウトカム指標)	257,264人 (R2)	257,264人 (R12)
計画目標2： 郊外部におけ る生活支援交 通の構築	4：パーク&ライド拠点数 (アウトプット指標)	0箇所 (R7)	5箇所 (R12)
	5：マイタクの利用回数及 びデマンドバスの利用 者数 (アウトカム指標)	マイタク：202,955 回 デマンド：49,482人 (R6)	マイタク：246,000 回 デマンド：52,000人 (R12)
	6：郊外におけるマイタク 利用率 (アウトカム指標)	10.2% (R6)	12.9% (R12)
計画目標3： 利用促進と担 い手確保	7：公共交通の収支率 (アウトプット指標)	50.3% (R6)	54.0% (R12)
	8：公共交通の利用者総数 (アウトカム指標)	11,057,420人 (R6)	12,023,000人 (R12)
	9：事業者説明会における 運転者の採用人数 (アウトプット指標)	20人 (R7)	60人 (R12)
	10：公共交通分担率 (アウトカム指標)	8.31% (R2)	8.81% (R12)
計画目標4： 公共交通への 新たな価値の 付加	11：GunMaaS会員登録 者数 (アウトカム指標)	27,240人 (R6)	115,000人 (R12)
	8：公共交通の利用者総数	11,057,420人	12,023,000人

(アウトカム指標)	
-----------	--

6-2 推進体制

前橋市地域公共交通活性化協議会において、毎年度、取組の実施状況の確認、効果検証や取組の改善案等について協議を行います。また、計画期間における社会情勢の変化を踏まえ、見直しが必要な場合は、上位・関連計画との整合を図りつつ、計画の改訂を行っていきます。

現在、前橋市と交通事業者が随時で実施している個別の打ち合わせの場をマネジメント・モニタリングチームと位置付け、特定の課題についてモビリティデータを活用しながら専門的かつ効率的に議論し、課題の共有、取組の進捗、解決策のアイデア出しなどを行い、前橋市地域公共交通活性化協議会の運営に資することとします。

推進・管理体制	構成員	役割
前橋市 地域公共交通活性化協議会	前橋市、群馬県、運輸局、交通事業者、道路管理者、交通管理者、市民、交通事業者の運転者組織、学識者、その他運営上必要と認められる者等	取組の実施状況の確認、効果検証や取組の改善案等について協議し、計画の進行管理を行う。また、必要に応じて、計画の改定に係る協議を行う。
マネジメント・モニタリングチーム	前橋市、交通事業者	特定の課題についてモビリティデータを活用しながら専門的かつ効率的に議論し、課題の共有、取組の進捗、解決策のアイデア出しなどを行い、その内容について前橋市地域公共交通活性化協議会に活用する。

6-3進捗管理

目標に応じた評価指標の達成状況や取り組みの進捗状況を確認し、PDCAサイクル【計画（Plan）→実施（Do）→評価（Check）→見直し（Act）】による計画の進行管理を行います。

	令和 8 年度				令和 9 年度～令和 10 年度			
	4	7	10	1	4	7	10	1
P 計画の検討	→ 次年度事業検討				→ 次年度事業検討			
D 事業の実施	→ 事業実施				→ 事業実施			
C 事業の評価	→ 今年度評価				→ 前年度最終評価	→ 今年度評価		
A 改善策の検討	→ 改善策検討				→ 改善策検討			

	令和 11 年度				令和 12 年度			
	4	7	10	1	4	7	10	1
P 計画の検討	→ 次期計画策定 次年度事業検討				→ 次期計画策定 次年度事業検討			
D 事業の実施	→ 事業実施				→ 事業実施			
C 事業の評価	→ 前年度最終評価	→ 今年度評価			→ 前年度最終評価	→ 今年度評価		
A 改善策の検討	→ 改善策検討				→ 改善策検討			

令和8年3月 日

(名称) 前橋市地域公共交通活性化協議会

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性
前橋市地域公共交通計画P28、P29参照
2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果
前橋市地域公共交通計画 P63 参照
(1) 事業の目標
城南あおぞら号
◆運行実績
> 令和6年度 (R5年10月~R6年9月)
①路線延べ利用者数……………2, 212人
②1日平均利用者数……………約7.1人
> 令和7年度見込 (R6年10月~R7年9月)
①路線延べ利用者数……………2, 426人 (上半期実績1, 213人×2)
②1日平均利用者数……………約7.6人
◆事業の目標
> 令和8年度 (R7年10月~R8年9月)
①路線の年間延べ利用者数……………2, 600人
②1日平均利用者数……………約8.3人
③結節・乗換えポイントの整備及び利用促進……利用率40%
> 令和9年度 (R8年10月~R9年9月)
①路線の年間延べ利用者数……………2, 800人
②1日平均利用者数……………約8.9人
③結節・乗換えポイントの整備及び利用促進……利用率40%
> 令和10年度 (R9年10月~R10年9月)
①路線の年間延べ利用者数……………3, 000人
②1日平均利用者数……………約9.6人
③結節・乗換えポイントの整備及び利用促進……利用率40%
※全バス停の内乗換えポイントの利用率実績は、全体の33.5%であった(令和6年度)。
※年間延べ利用者数について前年度実績×1.1で計算したものを10の位で切り捨て、もしくは切り上げそこから1日平均利用者数を算出。
(例) 令和8年度目標の算出方法
<u>前年度上半期実績 1213人</u> ×2×1.1=2668.6≒2600
(令和7年度年間実績想定)

広瀬線

◆運行実績

> 令和7年度見込（R6年10月～R7年9月）

- ①路線の延べ利用者数……………20,650人
- ②1日平均利用者数……………約56人
- ③1便平均利用者数……………約5.7人

◆事業の目標

> 令和8年度（R7年10月～R8年9月）

- ①路線の延べ利用者数……………20,910人
- ②1日平均利用者数……………約57人
- ③1便平均利用者数……………約5.7人

> 令和9年度（R8年10月～R9年9月）

- ①路線の延べ利用者数……………21,250人
- ②1日平均利用者数……………約58人
- ③1便平均利用者数……………約5.8人

> 令和10年度（R9年10月～R10年9月）

- ①路線の延べ利用者数……………21,590人
- ②1日平均利用者数……………約59人
- ③1便平均利用者数……………約5.9人

※令和7年度見込については、令和6年10月～令和7年3月の利用実績値（10,327人）を2倍に掛けて算出。

$$10,327 \text{ 人} \times 2 = 20,654 \text{ 人} \approx 20,650 \text{ 人}$$

（10の位で切り捨て、そこから1日平均利用者、1便平均利用者を算出。）

※これまでの利用実績や周辺環境の変化を考慮し、令和6年4月より運行の最適化を図った結果、平日運行回数を減らし、休止していた土日祝日の運行再開となった。スーパーなどのショッピング施設を経由する経路へ変更となり、買い物等のニーズを満たすことで利用者からは使いやすくなったという声も聞こえる。今後も継続して周知活動を行うことで、より地域に根差した路線を目指す。

（2）事業の効果

城南あおぞら号及び広瀬線を維持・活性化することにより、車を持たない高齢者等の日常生活に必要な不可欠な移動手段が確保される。また、城南地区、上川淵地区、下川淵地区、並びに永明地区と中心市街地を結ぶバス路線や鉄道と連携することで、効率的な運行体系が実現でき、外出促進・地域活性化にもつながる。

3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体
<p>前橋市地域公共交通計画 P28、P29 参照</p> <p>(1) 城南あおぞら号</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地元のニーズを反映させたバス停の見直し。(運営委員会、前橋市) ・運行に関する情報を伝える広報誌の作成及び城南地区内全戸回覧(運営委員会、前橋市) ・お得な回数券の継続発行(運営委員会、運行事業者、前橋市) ・運賃割制度など利用促進策の検討・実施(運営委員会、運行事業者、前橋市) <p>(2) 広瀬線</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運行に関する情報を伝える広報誌の作成及び配布(日本中央バス) ・GTFS データを活用したバス位置情報の発信等(日本中央バス) ・バスガイドの添乗による乗降案内(日本中央バス)
4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者
<p>別添の表1のとおり。</p>
5. 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
<p>(1) 城南あおぞら号</p> <p>その運行に係る費用総額 8,900,000 円のうち、前橋市から運行事業者への補助金額については、運行収入及び国庫補助金を運行経費から差し引いた差額分を負担することとしている。</p> <p>(2) 広瀬線</p> <p>その運行に係る費用総額 9,115,288 円(見込)のうち、運行収入及び国庫補助金を運行経費から差し引いた差額分については運行事業者が負担することとしている。</p>
6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法
<p>(1) 城南あおぞら号</p> <p>配車システムより利用実績を抽出する。</p> <p>(2) 広瀬線</p> <p>ドライバーによるカウントを行う(ICカード乗降データでODを把握する)。</p>
7. 別表1の補助対象事業の基準ホただし書に基づき、協議会が平日1日当たりの運行回数が3回以上で足りると認めた系統の概要 【地域間幹線系統のみ】
<p>該当なし</p>
8. 別表1の補助対象事業の基準二に基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧 【地域間幹線系統のみ】
<p>該当なし</p>
9. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項 【地域間幹線系統のみ】
<p>該当なし</p>

10. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要 【地域内フィーダー系統のみ】
別添の表5のとおり
11. 車両の取得に係る目的・必要性 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
該当なし
12. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
(1) 事業の目標
該当なし
(2) 事業の効果
該当なし
13 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する費用の総額、負担者とその負担額 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
該当なし
14. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策） 【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
該当なし
15. 貨客混載の導入に係る目的・必要性 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
該当なし
16. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
(1) 事業の目標
該当なし
(2) 事業の効果
該当なし
17. 貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
該当なし
18. 協議会の開催状況と主な議論

- ・令和元年12月19日
前橋市地域公共交通会議（地域内交通）開催
城南地区地域内交通のプレ運行開始について協議
- ・令和2年7月21日（第1回）《書面協議》
前橋市地域公共交通会議（地域内交通）として、前橋市地域内フィーダー系統確保維持計画を策定し、認定申請を行うこと、及びその内容について協議 → 令和2年7月29日回答期限
（令和2年7月29日 委員18名中17名の承認を得て可決）
- ・令和2年9月17日（第2回）《書面協議》
城南地域内交通の本格運行への移行について協議
- ・令和3年6月4日（第1回）《書面協議》
前橋市地域公共交通会議（地域内交通）として、前橋市地域内フィーダー系統確保維持計画を策定し、認定申請を行うこと、及びその内容について協議 → 令和3年6月25日回答期限
（令和3年6月25日 委員18名中17名の承認を得て可決）
- ・令和4年6月10日（第1回）《書面協議》
前橋市地域公共交通再生協議会として、前橋市地域内フィーダー系統確保維持計画を策定し、認定申請を行うこと、及びその内容について協議 → 令和4年6月24日回答期限
（令和4年6月24日 委員22名中18名の承認を得て可決）
- ・令和5年5月29日
前橋市地域公共交通再生協議会開催
前橋市公共交通計画への前橋市地域内フィーダー系統確保維持計画事業の位置付け（城南あおぞら号）について協議
（令和5年5月29日 委員21名中19名の承認を得て可決）
- ・令和5年6月21日（第2回）《書面協議》
前橋市地域公共交通再生協議会として、前橋市地域内フィーダー系統確保維持計画を策定し、認定申請を行うこと、及びその内容について協議 → 令和5年6月29日回答期限
（令和5年6月29日 委員21名中20名の承認を得て可決）
- ・令和6年2月21日（第3回）
前橋市公共交通計画への前橋市地域内フィーダー系統確保維持計画事業の位置付けについて協議
（令和6年2月21日 委員20名中19名の承認を得て可決）
- ・令和6年5月21日（第1回）
前橋市地域公共交通再生協議会として、前橋市地域公共交通計画の認定申請を行うこと、及びその内容について協議→令和6年5月30日回答期限
（令和6年5月30日 委員21名の承認を得て可決）
- ・令和6年6月1日
前橋市地域公共交通再生協議会と前橋市地域公共交通会議を統合し、前橋市地域公共交通活性化協議会となる。
- ・前橋市地域公共交通活性化協議会《書面協議》
地域公共交通確保維持改善事業における前橋市地域内フィーダー系統確保維持事業の事業評価について協議
（令和7年1月29日 委員24名の承認を得て可決）
- ・令和7年5月27日
前橋市地域公共交通活性化協議会として、前橋市地域公共交通計画の認定申請を行うこと、及びその内容について協議
（令和7年5月27日 委員27名の承認を得て可決）
- ・令和8年1月14日

前橋市地域公共交通活性化協議会「書面協議」

地域公共交通確保維持改善事業における前橋市地域内フィーダー系統確保維持事業の事業評価について協議

(令和8年1月28日 委員24名の承認を得て可決)

19. 利用者等の意見の反映状況

前橋市交通政策課は運営委員会の事務局を務めており、地域住民の代表である運営委員会及び城南地区自治会連合会や運行事業者と密な協議を重ね、主な利用者となっている地域住民の意見を随時反映させながらフィーダー系統の利便性向上の検討を行っている。

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住所) 群馬県前橋市大手町二丁目12番1号

(所属) 前橋市未来創造部交通政策課

(氏名) 吉澤

(電話) 027-898-5939

(e-mail) maebashikoutsuu@gmail.com

注意：本様式はあくまで参考であり、補助要綱の要件を満たすものであれば、この様式によらなくても差し支えありません。

実際の計画作成に当たっては補助要綱等を踏まえて作成をお願いいたします。

各記載項目について、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画を作成している場合には、当該計画から該当部分を転記したり、別添〇〇計画△節のとおり、等として引用したりすることも可能です。(ただし、上記2.・3.については、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画に定める目標、当該目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項との整合性を図るようにして下さい。また、地域公共交通計画全体として、協議会における協議が整った上で提出される必要があります)。

※該当のない項目は削除せず、「該当なし」と記載して下さい。

表5 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

変更後

市区町村名	前橋市
-------	-----

(単位:人)

	人口
人口集中地区以外	
交通不便地域等	21,905

交通不便地域等の内訳

人口	対象地区	根拠法
21,905	群馬県前橋市城南地区、永明地区、上川淵地区、下川淵地区(東日本旅客鉄道(株)両毛線駒形駅及び日本中央バス(株)城南運動公園線、永井運輸(株)東大室線・前橋玉村線、(株)群馬バス「日赤病院高崎線、玉村町 たまりん北コース、いせさきしコミュニティバス「あおぞら」波志江・赤堀・あずま連絡バス・東西シャトルバスの停留所から半径1キロの区域を除く)	局長指定

地域公共交通計画、地域公共交通利便増進実施計画、地域旅客運送サービス継続実施計画の策定年月日及び特例適用開始年度

計画名	策定年月日	特例適用開始年度
前橋市地域公共交通計画	令和8年4月	
前橋市利便増進実施計画	令和3年9月	

(1)記載要領

1. 人口は最新の国勢調査結果を基に記載すること。ただし、地方運輸局長等が指定する交通不便地域の場合は、申請する年度の前年度の3月末現在の住民基本台帳を基に記載すること。
2. 「人口集中地区以外」の欄は、国勢調査結果により設定された人口集中地区に該当しない地区の人口を記載すること。
3. 「交通不便地域等」の欄は、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱(以下、「交付要綱」という。)の別表7(ハ②(1))に記載のある過疎地域の人口、交付要綱別表7(ハ②(2)(実施要領の2.(1)①))に基づき地方運輸局長等が指定する交通不便地域の人口及び交付要綱別表7(ハ②(1))に基づき地方運輸局長等が認める地域の人口を記載すること。
4. 「対象地区」の欄には、当該市町村の一部が交付要綱別表7(ハ②(1))に掲げる法律(根拠法)に基づき地域指定されている場合に、根拠法ごとに当該区域の旧市町村名等を記載すること。また、地方運輸局長等が指定する交通不便地域等が存在する場合には、該当する区域名を記載すること。
5. 「根拠法」の欄は、交通不便地域を地方運輸局長等が指定した場合は、「局長指定」と記載すること。また、乗用タクシー以外での輸送が著しく困難であるものとして地方運輸局長等が認めた場合は、「局長指定(乗用)」と記載すること。
6. 「特例適用開始年度」の欄は、地域公共交通利便増進実施計画又は地域旅客運送サービス継続実施計画を策定し、利便増進特例又は運送継続特例を適用する場合に記載すること。

(2)添付書類

1. 「人口集中地区以外の地区」及び「交通不便地域等」の区分が分かる地図を添付すること。(ただし、全域が交通不便地域等となる場合には省略可)

前橋市地域公共交通計画

地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統）に関する記載箇所一覧表

1. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の地域の公共交通における位置づけ・役割
前橋市地域公共交通計画 102、147、148 ページ
2. 前号を踏まえた地域公共交通確保維持事業の必要性
前橋市地域公共交通計画 147、148 ページ
3. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統に係る事業及び実施主体の概要
前橋市地域公共交通計画 147、148、149 ページ
4. 地域公共交通計画の区域内全体における地域旅客運送サービスの利用者の数、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
前橋市地域公共交通計画 99、144、145、別紙参照

（添付資料）

- ・上記記載の地域公共交通計画の該当ページ（写し）

※ご参考

- ・要綱第17条第1項

陸上交通（地域内フィーダー系統）に係る地域公共交通確保維持事業（以下この条において単に「地域公共交通確保維持事業」という。）を行う場合は、地域公共交通計画に、当該地域公共交通計画の計画期間内における次に掲げる事項について具体的に記載するものとする。

- 一 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の地域の公共交通における位置づけ・役割
- 二 前号を踏まえた地域公共交通確保維持事業の必要性
- 三 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統に係る事業及び実施主体の概要
- 四 地域公共交通計画の区域内全体における地域旅客運送サービスの利用者の数、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

6-2 目標の達成状況の評価指標

6-2-1 目標の評価指標

前項で設定した地域公共交通計画の目標それぞれに対する評価指標について、以下のよう
に設定する。

目標の達成度を測る評価指標としては、施策の実施量（事業進捗）ではなく、それによる
社会の変化である事業効果によって設定する。

目標	評価指標(事業効果)	現状値	目標値 (R7(2025)年度)	目標値の 考え方
1 バスを利便性向上 を中心とした 公共交通軸の強化	年間公共交通利用人数 ※1	19,577 千人 (R1 年度)	19,600 千人 (53,700 人/日)	新型コロナによりR2 から減 各施策実施により R1 水準への回復
	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	17.5% (R1 年度)	20%※2	近年の低下傾向から H28 年水準までの回復を目指す
	地域公共交通に関する収支率 ※3	52.7% (R1 年度運行分)	52.7%	新型コロナにより R2 から悪化 各施策実施により R1 水準への回復
	地域公共交通に関する公的資金投入額 ※4	3.8 億円 (R1 年度運行分)	3.8 億円	新型コロナにより R2 から増加 各施策実施により R1 水準への回復
2 公共交通による、 まちなかの回遊性 の向上	中心部への来訪者数 ※5	15,790 人/日 (H29 年度)	17,500 人/日	都心幹線の設定等により 10%程度の増加
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	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	60 歳代 17.9% 70 歳代 22.1% (R 1 年度)	60 歳代 20.2% 70 歳代 32.0% ※2	近年の低下傾向から H28 年水準までの回復を目指す

※1. 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

※2. 計画最終年度（R7（2025））にアンケート調査等により把握

※3. 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

※4. 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

※5. 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

7. 取り組むべき施策の検討

7-1 施策体系

7-1-1 公共交通ネットワーク形成に関する施策の展開イメージ

第6章で掲げた3つの目標達成に向け必要な施策のうち、公共交通ネットワーク形成に関する施策の本市における展開イメージを以下に示す。

【施策の展開イメージと主な施策の概要】

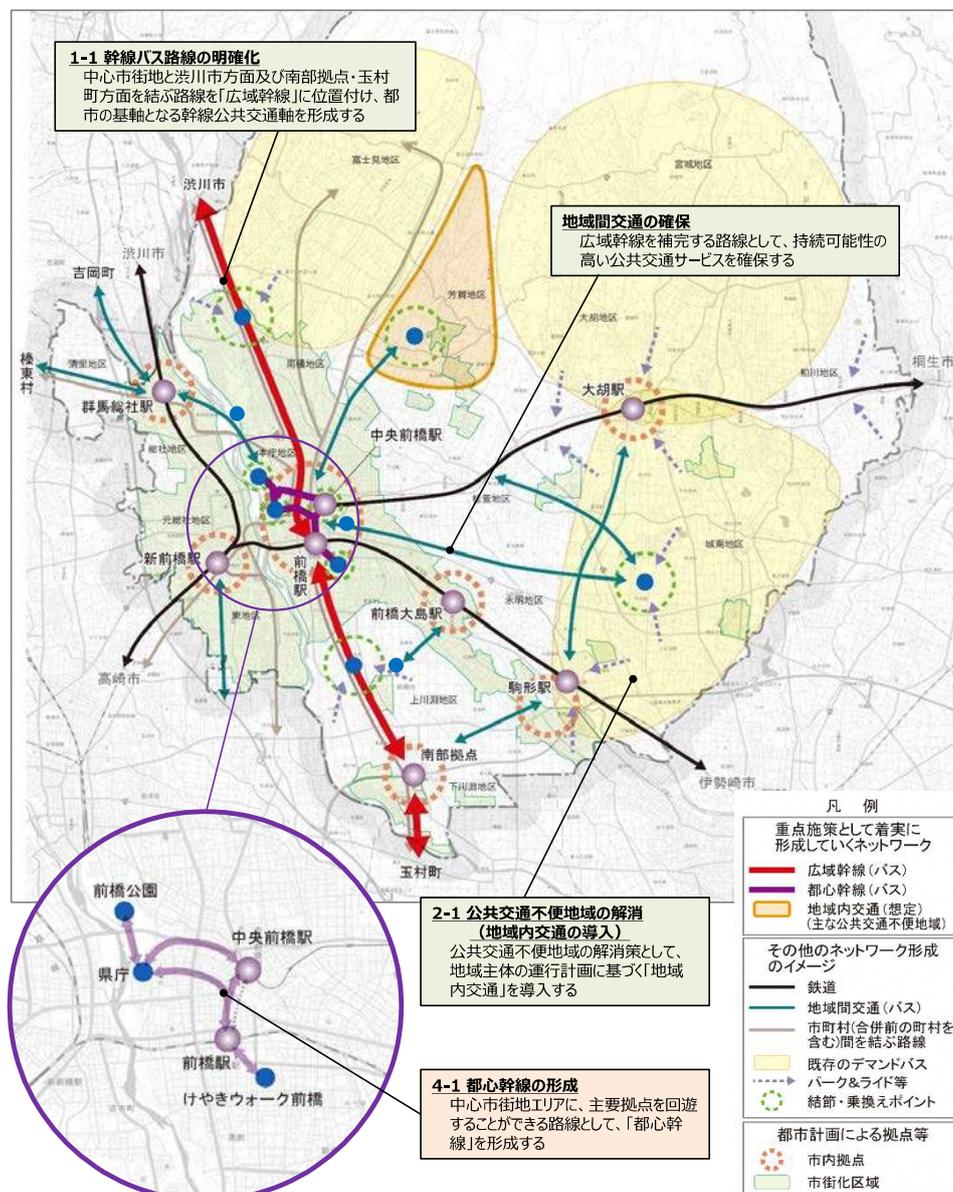


図 7-1 公共交通ネットワーク形成に関する施策の展開イメージ

8. 進捗管理

8-1 進捗管理スケジュール

計画の進捗の管理については、PDCA サイクルで実施する。

各施策の実施状況の評価については毎年実施し、その結果に応じて次年度以降の取り組み方の改善を確認する。

目標の達成状況の確認について、毎年指標値が入手可能なものについては適宜モニタリングを行い、施策の取り組み方の改善につなげる。また、R4 年度及び R7 年度にはすべての評価指標の確認を行い、計画の更新を検討する。

R4 年度については前計画（前橋市地域公共交通網形成計画）策定より 5 年目にあたるため、社会情勢や利用者ニーズの確認を行い、目標の達成状況評価と合わせて、その時点での計画更新の可否を検討する。

R4 年に計画を更新しない場合、R7 年には目標の達成状況の評価より、R8 年以降の中・長期の公共交通計画への見直しを検討する。

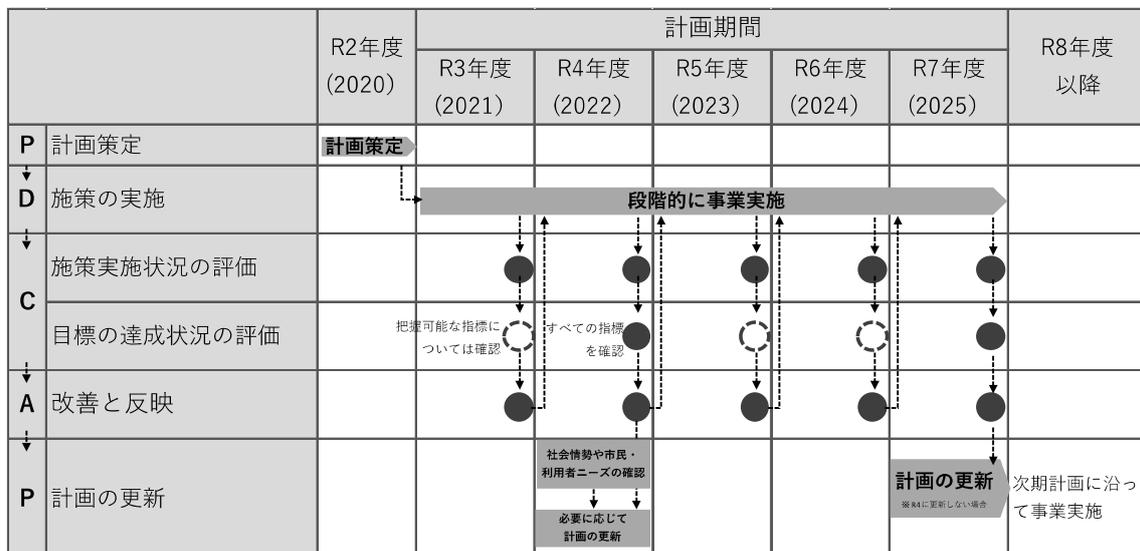


図 8-1 PDCA サイクルのイメージ

8-2 推進体制

本計画の推進にあたっては、本計画の策定にあたり設置された前橋市地域公共交通再生協議会が、引き続き施策の実施状況の評価や計画の見直し等を行う。

【前橋市地域公共交通再生協議会について】																																		
設置根拠	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）第6条第1項の規定に基づいて設置																																	
設置年月日	平成29年2月28日																																	
構成員	以下のとおり（令和3年4月1日現在）																																	
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>区分</th> <th>所属組織・役職</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">計画策定団体</td> <td>前橋市 副市長</td> </tr> <tr> <td>前橋市 未来創造部長</td> </tr> <tr> <td>前橋市 都市計画部長</td> </tr> <tr> <td rowspan="4">公共交通事業者</td> <td>東日本旅客鉄道株式会社高崎支社総務部経営・財務戦略室統括</td> </tr> <tr> <td>上毛電気鉄道株式会社 取締役社長</td> </tr> <tr> <td>一般社団法人群馬県バス協会 乗合部会長</td> </tr> <tr> <td>前橋地区タクシー協議会長</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">道路管理者</td> <td>国土交通省 関東地方整備局 高崎河川国道事務所長</td> </tr> <tr> <td>群馬県 前橋土木事務所長</td> </tr> <tr> <td>前橋市 建設部長</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">公安委員会・警察</td> <td>前橋警察署長</td> </tr> <tr> <td>前橋東警察署長</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">住民代表（利用者）</td> <td>地域住民</td> </tr> <tr> <td>地域住民</td> </tr> <tr> <td>学識経験者</td> <td>前橋工科大学 教授</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">国関係者</td> <td>国土交通省 関東運輸局 交通政策部 交通企画課長</td> </tr> <tr> <td>国土交通省 関東運輸局 群馬運輸支局 首席運輸企画専門官</td> </tr> <tr> <td>国土交通省 関東地方整備局 建政部 都市整備課長</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">群馬県関係者</td> <td>群馬県 県土整備部 交通政策課長</td> </tr> <tr> <td>群馬県 県土整備部 都市計画課長</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">商工・観光関係者</td> <td>前橋商工会議所 副会頭</td> </tr> <tr> <td>前橋商工会議所 交通政策専門委員会 委員長</td> </tr> </tbody> </table>	区分	所属組織・役職	計画策定団体	前橋市 副市長	前橋市 未来創造部長	前橋市 都市計画部長	公共交通事業者	東日本旅客鉄道株式会社高崎支社総務部経営・財務戦略室統括	上毛電気鉄道株式会社 取締役社長	一般社団法人群馬県バス協会 乗合部会長	前橋地区タクシー協議会長	道路管理者	国土交通省 関東地方整備局 高崎河川国道事務所長	群馬県 前橋土木事務所長	前橋市 建設部長	公安委員会・警察	前橋警察署長	前橋東警察署長	住民代表（利用者）	地域住民	地域住民	学識経験者	前橋工科大学 教授	国関係者	国土交通省 関東運輸局 交通政策部 交通企画課長	国土交通省 関東運輸局 群馬運輸支局 首席運輸企画専門官	国土交通省 関東地方整備局 建政部 都市整備課長	群馬県関係者	群馬県 県土整備部 交通政策課長	群馬県 県土整備部 都市計画課長	商工・観光関係者	前橋商工会議所 副会頭	前橋商工会議所 交通政策専門委員会 委員長
区分	所属組織・役職																																	
計画策定団体	前橋市 副市長																																	
	前橋市 未来創造部長																																	
	前橋市 都市計画部長																																	
公共交通事業者	東日本旅客鉄道株式会社高崎支社総務部経営・財務戦略室統括																																	
	上毛電気鉄道株式会社 取締役社長																																	
	一般社団法人群馬県バス協会 乗合部会長																																	
	前橋地区タクシー協議会長																																	
道路管理者	国土交通省 関東地方整備局 高崎河川国道事務所長																																	
	群馬県 前橋土木事務所長																																	
	前橋市 建設部長																																	
公安委員会・警察	前橋警察署長																																	
	前橋東警察署長																																	
住民代表（利用者）	地域住民																																	
	地域住民																																	
学識経験者	前橋工科大学 教授																																	
国関係者	国土交通省 関東運輸局 交通政策部 交通企画課長																																	
	国土交通省 関東運輸局 群馬運輸支局 首席運輸企画専門官																																	
	国土交通省 関東地方整備局 建政部 都市整備課長																																	
群馬県関係者	群馬県 県土整備部 交通政策課長																																	
	群馬県 県土整備部 都市計画課長																																	
商工・観光関係者	前橋商工会議所 副会頭																																	
	前橋商工会議所 交通政策専門委員会 委員長																																	
業務	<p>地域公共交通計画の策定及び変更に係る協議に関すること。</p> <p>地域公共交通計画の実施に係る協議に関すること。</p> <p>地域公共交通計画に位置づけられた事業の実施に関すること。</p> <p>その他協議会の目的を達成するために必要な事項に関すること。</p>																																	

地域公共交通計画該当部分

(令和6年2月21日変更後)

9. 卷末資料

地域公共交通計画該当部分

(令和6年2月21日変更後)

9. 巻末資料

地域公共交通確保維持事業に係る内容

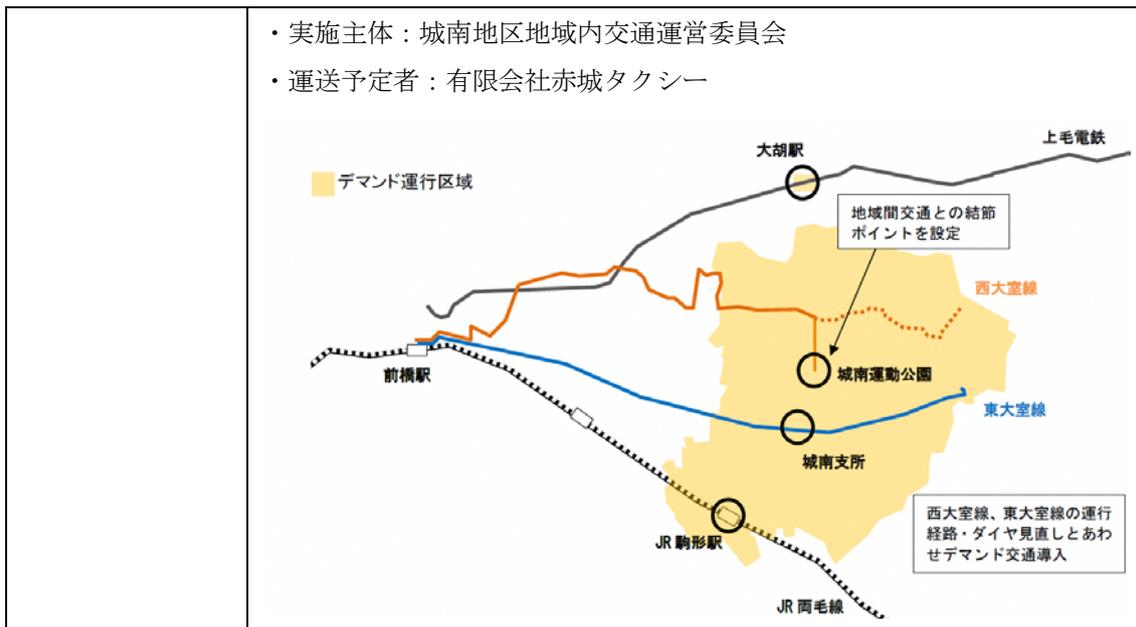
本計画において、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金の補助対象であるものは以下のとおりとします。

城南あおぞら号

公共交通における位置付けと役割	<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（城南地区の利用者数／全利用者数）が1.57%（令和4年度）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32.0%（令和5.3末時点）であり、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、地域間交通路線を補完するフィーダー系統として本計画において位置付ける。</p>
事業の必要性	<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	<p>○事業の概要</p> <ul style="list-style-type: none"> ・区域運行（デマンド運行） <p>○実施主体の概要</p>

地域公共交通計画該当部分

(令和6年2月21日変更後)

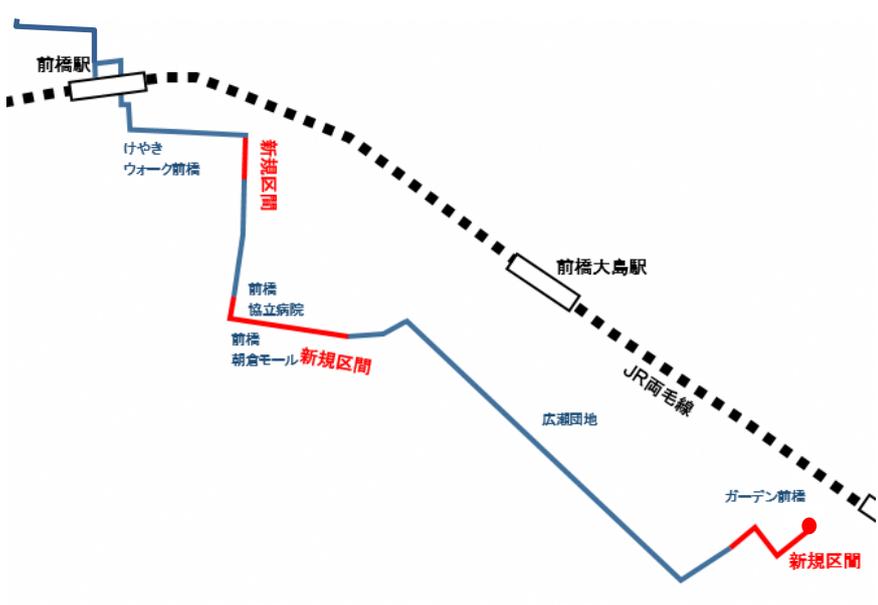


広瀬線

<p>公共交通における位置付けと役割</p>	<p>前橋市永明・上川淵・下川淵地区は、前橋市の南部に位置し、合計約69㎢に幅広い世代が多数居住する地域である。東西にはJR両毛線が通っているもののその本数は年々減少し、それを補完する路線バスについても令和6年3月末で2路線が休廃止予定となっている。南北には前橋市が幹線軸と位置付ける前橋玉村線が運行しているため沿線住民はまちなかまでのアクセスは比較的良好であるが、それでもこの3地区の住民にとってはバス停までの距離が遠く、前述した休廃止の影響もあり公共交通が充実しているとは言えない状況である。</p> <p>そのため、住民の移動手段はほぼ9割以上が自家用車へ依存しており、更に車の免許をもたない若年層にとっては距離に関わらず自転車での移動がメインとなっている。これは、前橋市が課題としている自転車と自家用車の事故発生件数の多さに拍車をかけていると推測できる。</p> <p>また、城南地区と同じく「マイタク」の利用実績は少なく、特に下川淵地区は0.9%である。さらに、65歳以上の人口割合は30%と、こちらも城南地区と同じく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>当該地区の買い物や通院需要を満たすべく、前橋協立病院・前橋朝倉モール・ガーデン前橋と広瀬団地を繋ぐ形に路線変更を行うことで、利便性向上を図るとともに、前橋市中心部へ向かう地域間幹線系統を補完するフ</p>
------------------------	--

地域公共交通計画該当部分

(令和6年2月21日変更後)

	<p>ィーダー系統として本計画に位置づける。</p>
<p>事業の必要性</p>	<p>当該路線が運行する地域は、市内でも特に人口密度が高い地域であり、立地適正化計画においても居住誘導区域に位置づけられていることから、公共交通の維持・確保の必要性が極めて高い。</p> <p>仮に、当該路線を廃止した場合、広瀬団地や周辺地域に居住する交通弱者に対する代替の交通手段は存在しなくなる。</p> <p>今まではバス事業者の内部補助により当該路線の運行を維持してきたが、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、協議会から事業者へ運行費の一部を補助することが必要である。</p>
<p>事業及び実施主体の概要</p>	<p>○事業の概要</p> <ul style="list-style-type: none"> ・路線定期運行 <p>○実施主体の概要</p> <ul style="list-style-type: none"> ・実施主体：日本中央バス株式会社 ・運送予定者：日本中央バス株式会社 

令和7年6月3日

(名称) 前橋市地域公共交通活性化協議会

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性
前橋市地域公共交通計画P147～ P149参照
2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果
前橋市地域公共交通計画 P99 参照
<p>(1) 事業の目標</p> <p>城南あおぞら号</p> <p>◆運行実績</p> <p>> 令和6年度 (R5年10月～R6年9月)</p> <p>①路線延べ利用者数……………2, 212人</p> <p>②1日平均利用者数……………約7.1人</p> <p>> 令和7年度見込 (R6年10月～R7年9月)</p> <p>①路線延べ利用者数……………2, 426人 (上半期実績1, 213人×2)</p> <p>②1日平均利用者数……………約7.6人</p> <p>◆事業の目標</p> <p>> 令和8年度 (R7年10月～R8年9月)</p> <p>①路線の年間延べ利用者数……………2, 600人</p> <p>②1日平均利用者数……………約8.3人</p> <p>③結節・乗換えポイントの整備及び利用促進……利用率40%</p> <p>> 令和9年度 (R8年10月～R9年9月)</p> <p>①路線の年間延べ利用者数……………2, 800人</p> <p>②1日平均利用者数……………約8.9人</p> <p>③結節・乗換えポイントの整備及び利用促進……利用率40%</p> <p>> 令和10年度 (R9年10月～R10年9月)</p> <p>①路線の年間延べ利用者数……………3, 000人</p> <p>②1日平均利用者数……………約9.6人</p> <p>③結節・乗換えポイントの整備及び利用促進……利用率40%</p> <p>※全バス停の内乗換えポイントの利用率実績は、全体の33.5%であった(令和6年度)。</p> <p>※年間延べ利用者数について前年度実績×1.1で計算したものを10の位で切り捨て、もしくは切り上げそこから1日平均利用者数を算出。</p> <p>(例) 令和8年度目標の算出方法</p> <p><u>前年度上半期実績 1213人</u>×2×1.1=2668.6≒2600</p> <p>(令和7年度年間実績想定)</p>

広瀬線

◆運行実績

> 令和7年度見込（R6年10月～R7年9月）

- ①路線の延べ利用者数……………20,650人
- ②1日平均利用者数……………約56人
- ③1便平均利用者数……………約5.7人

◆事業の目標

> 令和8年度（R7年10月～R8年9月）

- ①路線の延べ利用者数……………20,910人
- ②1日平均利用者数……………約57人
- ③1便平均利用者数……………約5.7人

> 令和9年度（R8年10月～R9年9月）

- ①路線の延べ利用者数……………21,250人
- ②1日平均利用者数……………約58人
- ③1便平均利用者数……………約5.8人

> 令和10年度（R9年10月～R10年9月）

- ①路線の延べ利用者数……………21,590人
- ②1日平均利用者数……………約59人
- ③1便平均利用者数……………約5.9人

※令和7年度見込については、令和6年10月～令和7年3月の利用実績値（10,327人）を2倍に掛けて算出。

$$10,327 \text{ 人} \times 2 = 20,654 \text{ 人} \approx 20,650 \text{ 人}$$

（10の位で切り捨て、そこから1日平均利用者、1便平均利用者を算出。）

※これまでの利用実績や周辺環境の変化を考慮し、令和6年4月より運行の最適化を図った結果、平日運行回数を減らし、休止していた土日祝日の運行再開となった。スーパーなどのショッピング施設を経由する経路へ変更となり、買い物等のニーズを満たすことで利用者からは使いやすくなったという声も聞こえる。今後も継続して周知活動を行うことで、より地域に根差した路線を目指す。

（2）事業の効果

城南あおぞら号及び広瀬線を維持・活性化することにより、車を持たない高齢者等の日常生活に必要な不可欠な移動手段が確保される。また、城南地区、上川淵地区、下川淵地区、並びに永明地区と中心市街地を結ぶバス路線や鉄道と連携することで、効率的な運行体系が実現でき、外出促進・地域活性化にもつながる。

3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体
<p>前橋市地域公共交通計画 P147～ P149 参照</p> <p>(1) 城南あおぞら号</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地元のニーズを反映させたバス停の見直し。(運営委員会、前橋市) ・運行に関する情報を伝える広報誌の作成及び城南地区内全戸回覧(運営委員会、前橋市) ・お得な回数券の継続発行(運営委員会、運行事業者、前橋市) ・運賃割制度など利用促進策の検討・実施(運営委員会、運行事業者、前橋市) <p>(2) 広瀬線</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運行に関する情報を伝える広報誌の作成及び配布(日本中央バス) ・GTFS データを活用したバス位置情報の発信等(日本中央バス) ・バスガイドの添乗による乗降案内(日本中央バス)
4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者
<p>別添の表1のとおり。</p>
5. 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
<p>(1) 城南あおぞら号</p> <p>その運行に係る費用総額 8,900,000 円のうち、前橋市から運行事業者への補助金額については、運行収入及び国庫補助金を運行経費から差し引いた差額分を負担することとしている。</p> <p>(2) 広瀬線</p> <p>その運行に係る費用総額 9,115,288 円(見込)のうち、運行収入及び国庫補助金を運行経費から差し引いた差額分については運行事業者が負担することとしている。</p>
6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法
<p>(1) 城南あおぞら号</p> <p>配車システムより利用実績を抽出する。</p> <p>(2) 広瀬線</p> <p>ドライバーによるカウントを行う(ICカード乗降データでODを把握する)。</p>
7. 別表1の補助対象事業の基準ホただし書に基づき、協議会が平日1日当たりの運行回数が3回以上で足りると認めた系統の概要 【地域間幹線系統のみ】
<p>該当なし</p>
8. 別表1の補助対象事業の基準二に基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧 【地域間幹線系統のみ】
<p>該当なし</p>
9. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項 【地域間幹線系統のみ】
<p>該当なし</p>

10. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要 【地域内フィーダー系統のみ】
別添の表5のとおり
11. 車両の取得に係る目的・必要性 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
該当なし
12. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
(1) 事業の目標
該当なし
(2) 事業の効果
該当なし
13 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する費用の総額、負担者とその負担額 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
該当なし
14. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策） 【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
該当なし
15. 貨客混載の導入に係る目的・必要性 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
該当なし
16. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
(1) 事業の目標
該当なし
(2) 事業の効果
該当なし
17. 貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
該当なし
18. 協議会の開催状況と主な議論

- ・令和元年12月19日
前橋市地域公共交通会議（地域内交通）開催
城南地区地域内交通のプレ運行開始について協議
- ・令和2年7月21日（第1回）「書面協議」
前橋市地域公共交通会議（地域内交通）として、前橋市地域内フィーダー系統確保維持計画を策定し、認定申請を行うこと、及びその内容について協議 → 令和2年7月29日回答期限
（令和2年7月29日 委員18名中17名の承認を得て可決）
- ・令和2年9月17日（第2回）「書面協議」
城南地域内交通の本格運行への移行について協議
- ・令和3年6月4日（第1回）「書面協議」
前橋市地域公共交通会議（地域内交通）として、前橋市地域内フィーダー系統確保維持計画を策定し、認定申請を行うこと、及びその内容について協議 → 令和3年6月25日回答期限
（令和3年6月25日 委員18名中17名の承認を得て可決）
- ・令和4年6月10日（第1回）「書面協議」
前橋市地域公共交通再生協議会として、前橋市地域内フィーダー系統確保維持計画を策定し、認定申請を行うこと、及びその内容について協議 → 令和4年6月24日回答期限
（令和4年6月24日 委員22名中18名の承認を得て可決）
- ・令和5年5月29日
前橋市地域公共交通再生協議会開催
前橋市公共交通計画への前橋市地域内フィーダー系統確保維持計画事業の位置付け（城南あおぞら号）について協議
（令和5年5月29日 委員21名中19名の承認を得て可決）
- ・令和5年6月21日（第2回）「書面協議」
前橋市地域公共交通再生協議会として、前橋市地域内フィーダー系統確保維持計画を策定し、認定申請を行うこと、及びその内容について協議 → 令和5年6月29日回答期限
（令和5年6月29日 委員21名中20名の承認を得て可決）
- ・令和6年2月21日（第3回）
前橋市公共交通計画への前橋市地域内フィーダー系統確保維持計画事業の位置付けについて協議
（令和6年2月21日 委員20名中19名の承認を得て可決）
- ・令和6年5月21日（第1回）
前橋市地域公共交通再生協議会として、前橋市地域公共交通計画の認定申請を行うこと、及びその内容について協議→令和6年5月30日回答期限
（令和6年5月30日 委員21名の承認を得て可決）
- ・令和6年6月1日
前橋市地域公共交通再生協議会と前橋市地域公共交通会議を統合し、前橋市地域公共交通活性化協議会となる。
- ・前橋市地域公共交通活性化協議会「書面協議」
地域公共交通確保維持改善事業における前橋市地域内フィーダー系統確保維持事業の事業評価について協議
（令和7年1月29日 委員24名の承認を得て可決）
- ・令和7年5月27日
前橋市地域公共交通活性化協議会として、前橋市地域公共交通計画の認定申請を行うこと、及びその内容について協議
（令和7年5月27日 委員27名の承認を得て可決）

19. 利用者等の意見の反映状況

前橋市交通政策課は運営委員会の事務局を務めており、地域住民の代表である運営委員会及び城南地区自治会連合会や運行事業者と密な協議を重ね、主な利用者となっている地域住民の意見を随時反映させながらフィードバックシステムの利便性向上の検討を行っている。

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 群馬県前橋市大手町二丁目12番1号

(所 属) 前橋市未来創造部交通政策課

(氏 名) 吉澤

(電 話) 027-898-5939

(e-mail) maebashikoutsuu@gmail.com

注意： 本様式はあくまで参考であり、補助要綱の要件を満たすものであれば、この様式によらなくても差し支えありません。

実際の計画作成に当たっては補助要綱等を踏まえて作成をお願いいたします。

各記載項目について、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画を作成している場合には、当該計画から該当部分を転記したり、別添〇〇計画△節のとおり、等として引用したりすることも可能です。(ただし、上記2.・3.については、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画に定める目標、当該目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項との整合性を図るようにして下さい。また、地域公共交通計画全体として、協議会における協議が整った上で提出される必要があります)。

※該当のない項目は削除せず、「該当なし」と記載して下さい。

表5 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

変更前

市区町村名	前橋市
-------	-----

(単位:人)

	人口
人口集中地区以外	
交通不便地域等	21,905

交通不便地域等の内訳

人口	対象地区	根拠法
21,905	群馬県前橋市城南地区、永明地区、上川淵地区、下川淵地区(東日本旅客鉄道(株)両毛線駒形駅及び日本中央バス(株)城南運動公園線、永井運輸(株)東大室線・前橋玉村線、(株)群馬バス「日赤病院高崎線、玉村町 たまりん北コース、いせさきしコミュニティバス「あおぞら」波志江・赤堀・あずま連絡バス・東西シャトルバスの停留所から半径1キロの区域を除く)	局長指定

地域公共交通計画、地域公共交通利便増進実施計画、地域旅客運送サービス継続実施計画の策定年月日及び特例適用開始年度

計画名	策定年月日	特例適用開始年度
前橋市地域公共交通計画	令和3年9月	
前橋市利便増進実施計画	令和3年9月	—

(1)記載要領

1. 人口は最新の国勢調査結果を基に記載すること。ただし、地方運輸局長等が指定する交通不便地域の場合は、申請する年度の前年度の3月末現在の住民基本台帳を基に記載すること。
2. 「人口集中地区以外」の欄は、国勢調査結果により設定された人口集中地区に該当しない地区の人口を記載すること。
3. 「交通不便地域等」の欄は、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱(以下、「交付要綱」という。)の別表7(ハ②(1))に記載のある過疎地域の人口、交付要綱別表7(ハ②(2)(実施要領の2.(1)①))に基づき地方運輸局長等が指定する交通不便地域の人口及び交付要綱別表7(リ)に基づき地方運輸局長等が認める地域の人口を記載すること。
4. 「対象地区」の欄には、当該市町村の一部が交付要綱別表7(ハ②(1))に掲げる法律(根拠法)に基づき地域指定されている場合に、根拠法ごとに当該区域の旧市町村名等を記載すること。また、地方運輸局長等が指定する交通不便地域等が存在する場合には、該当する区域名を記載すること。
5. 「根拠法」の欄は、交通不便地域を地方運輸局長等が指定した場合は、「局長指定」と記載すること。また、乗用タクシー以外での輸送が著しく困難であるものとして地方運輸局長等が認めた場合は、「局長指定(乗用)」と記載すること。
6. 「特例適用開始年度」の欄は、地域公共交通利便増進実施計画又は地域旅客運送サービス継続実施計画を策定し、利便増進特例又は運送継続特例を適用する場合に記載すること。

(2)添付書類

1. 「人口集中地区以外の地区」及び「交通不便地域等」の区分が分かる地図を添付すること。(ただし、全域が交通不便地域等となる場合には省略可)