

渋川市地域公共交通計画

【期間延長編】

令和8年1月

渋川市

【目次】

第1章	はじめに	1
1	計画期間延長の背景と目的	1
2	計画の区域	2
3	計画の期間	2
4	計画の延長に伴う施策等の見直し	2
5	本計画の位置付け	2
第2章	目指す将来のすがたと現状診断	3
1	渋川市が目指す将来の公共交通網のすがた	3
2	計画期間中の取り組み内容（現状診断と課題）	4
(1)	基本方針1「公共交通ネットワークを構築する」に基づく施策	6
(2)	基本方針2「公共交通の利用環境を充実させる」に基づく施策	14
(3)	基本方針3「公共交通の利用促進を図る」に基づく施策	17
(4)	基本方針4 地域公共交通確保維持改善事業の活用	21
(5)	基本方針5 MaaSやGX、DX、自動運転等先進技術の研究・実証	23
第3章	延長後の施策・事業	24
(1)	新基本方針1 公共交通ネットワークを構築する	26
(2)	新基本方針2 公共交通の利用環境を充実させる	28
(3)	新基本方針3 MaaS等先進技術により、公共交通の利用促進を図る	29
(4)	新基本方針4 地域公共交通確保維持改善事業の活用	30
第4章	計画目標・KPI（重要業績評価指標）	32
1	基本目標の設定	32
(1)	基本目標1「公共交通不便地域を解消します」（公共不便地域に住む市民の割合）	32
(2)	基本目標2「自転車を運転しなくても移動できる環境を整えます」 （65歳以上の運転免許証返納割合）	33
(3)	基本目標3「市民の公共交通に対する満足度を高めます」 （市民意識調査における公共交通に対する満足度）	34
2	標準指標の設定	35
(1)	標準指標1 地域旅客サービスの利用者数（市町村乗合バス）	35
(2)	標準指標2 地域旅客サービスの収支率（市町村乗合バスの収支率）	36
(3)	標準指標3 公的資金投入額（市町村乗合バスに係る年間運行費補助額）	37
第5章	計画の達成状況の評価	38

1 計画期間延長の背景と目的

本市では、令和3年3月に「渋川市地域公共交通計画」を策定し、計画期間を令和3年から令和7年度までの5年間と設定しました。

この間、新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴う行動制限や生活様式の変化により、公共交通利用者は全国的に激減し、交通事業者の経営状況が急激に悪化しました。

一方で、当初計画策定時には想定していなかったDX（※1）、GX（※2）を始めとする情報技術を活用した様々な技術や交通サービスの出現など、公共交通を取り巻く環境も、この5年間で大きく変化しています。

これらの諸問題に対応するため、本市は令和6年3月に当初計画を補う「渋川市地域公共交通計画【アフターコロナ編】」を策定し、新型コロナウイルス感染拡大防止のための行動制限下でもできる取組として、予約型（デマンド）バスの運行開始、自動運転技術の実証実験への協力、GunMaasへの参加などを進めましたが、当初計画内容の一部については十分な取組を行うことが出来ない状態にありました。

一方、国土交通省（総合制作局地域交通課）は、『「地域公共交通計画」の実質化に向けた検討会議』内において、策定済の各自治体の計画における問題点や課題を整理し、すでに地域公共計画を策定した自治体の現行計画が一巡する2030年（令和12年）頃を目安に、全自治体の計画を「モビリティデータを活用した、無理なく、難しくなく、実のある計画」へアップデートするよう求めていく方針を中間報告において明らかにしました。今後、さらなる検討を経て、地域公共交通計画の新たな策定方針が国から示されると共に、各種支援策も2030年頃までに充実してくることが見込まれます。

このような状況を総合的に考え、本市では現段階で2次計画を策定するのを見送り、上位計画である都市計画マスタープラン及び渋川市立地適正化計画の見直しに合わせ、**計画の期間を令和10年度末まで延長**することとしました。

ただし、延長期間において「何をするか」を明確化するために、改めて本「期間延長編」において現状等を整理し、新たな基本方針を定める等の更改を行います。

更改にあたり、現計画の基本構成、施策、KPI及び目標値、PDCAスケジュール等の標準構造についても、国が令和7年4月に公開した『地域公共交通計画「アップデートガイド」』に基づいたモデルアーキテクチャにアップデートしました。現状に即した更改を行うことで、延長後の2次計画策定が速やかに行えるよう「リ・デザイン（再構築）」を行った結果が、本「期間延長編」となります。

※1 「DX」とは

Digital Transformation(デジタルトランスフォーメーション)の略称。「ITの浸透が、人々の生活をあらゆる面でより良い方向に変化させる」という概念のこと。

※2 「GX」とは

Green Transformation(グリーントランスフォーメーション)の略称。化石燃料をできるだけ使わず、クリーンなエネルギーを活用していくための変革やその実現に向けた活動のこと。

2 計画の区域 (地域交通法第5条第2項第2号)

承継

渋川市全域

3 計画の期間 (地域交通法第5条第2項第6号)

変更

令和8年4月1日から令和10年度末(令和11年3月31日)まで

なお、令和10年度末までに、第2次交通計画の策定を行うこととします。

策定に当たっては、「渋川市都市計画マスタープラン」及び「渋川市立地適正化計画」との一体的な策定を検討します。

4 計画の延長に伴う施策等の見直し

新規

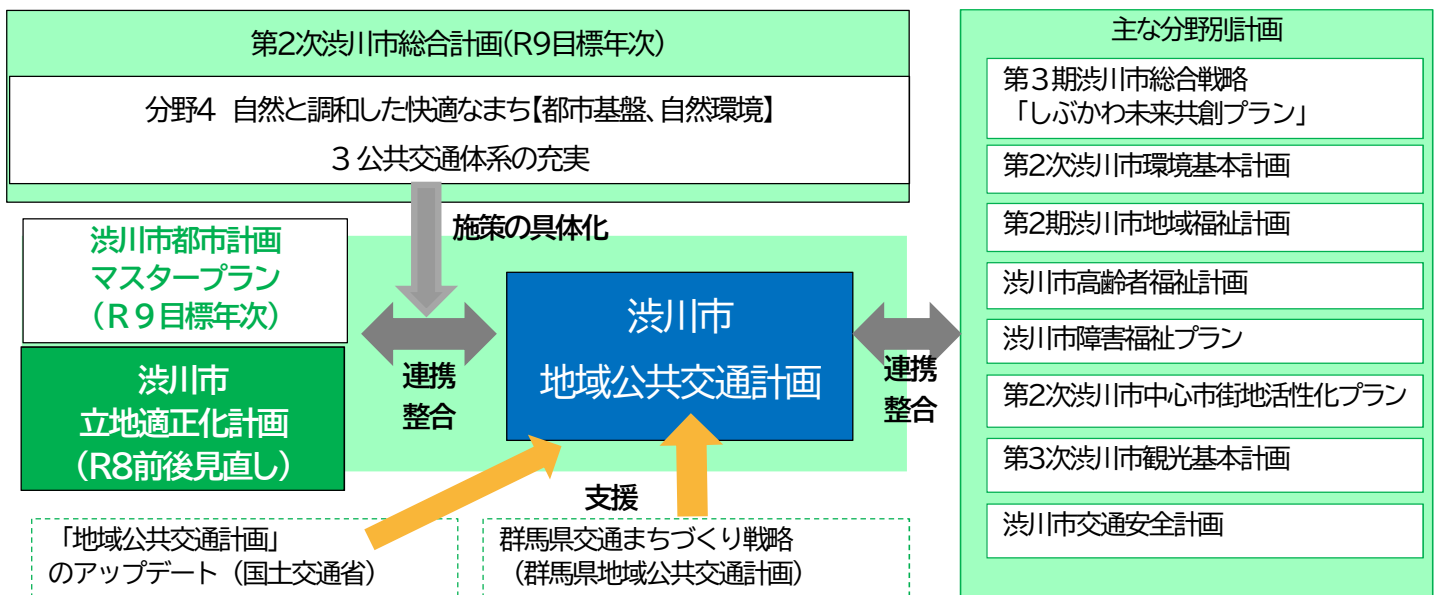
当初計画は、5年間という中間的期間の計画であるにも関わらず、検証が難しい、評価指標が多すぎる、現状にそぐわない施策目標があるなどの問題がありました。本編においてこれらの問題を整理した上で、改めて延長期間3年間に行う施策、目標数値等の見直しを行います。

5 本計画の位置付け

承継

当初計画同様、上位計画である総合計画や関連計画と整合を図ります。

特に「渋川市都市計画マスタープラン」及び「渋川市立地適正化計画」とは密に連携し、同計画「まちづくりの目標3」に掲げた「ライフスタイルに合わせたおでかけ環境の整ったまち」づくりに資するため、「中心拠点」「生活拠点」「観光拠点」「産業拠点」を結ぶ公共交通軸について、将来にわたり、一定以上のサービス水準を確保するための施策を検討します。



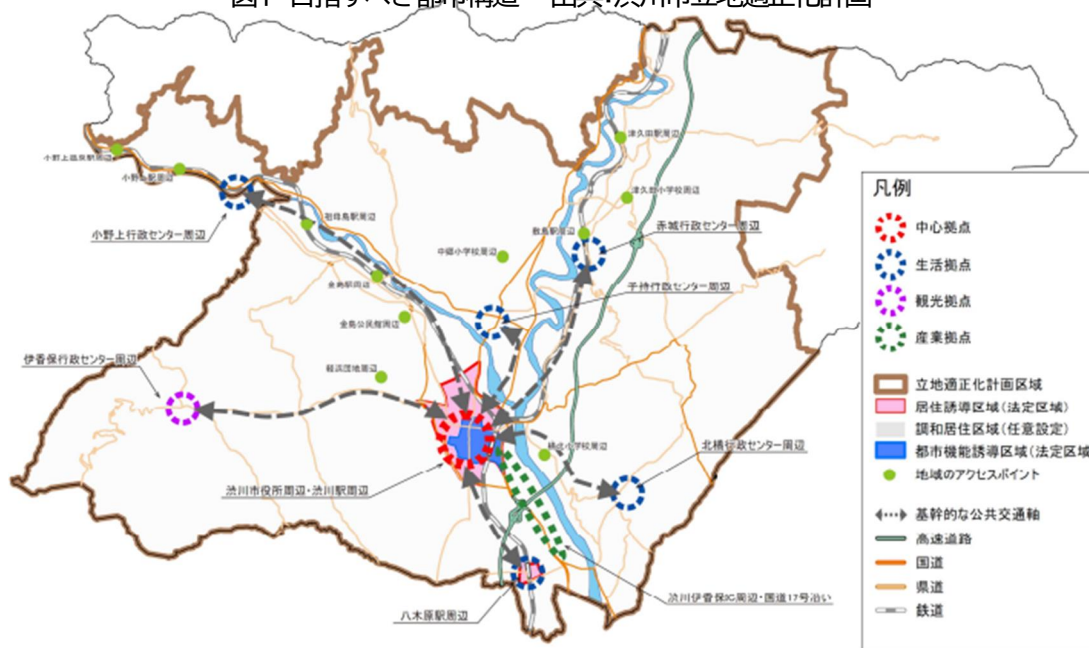
1 渋川市が目指す将来の公共交通網のすがた

(1) 目指すべき都市構造

渋川市総合計画及び渋川市立地適正化計画では、本市が令和22年度頃までに目指すべき都市構造を図1のとおり定めています。

この都市構造を実現するため、本市の公共交通には、各拠点及び居住誘導区域を結び、将来にわたり一定以上のサービス水準を確保することが求められています。

図1 目指すべき都市構造 出典:渋川市立地適正化計画



(2) 渋川市の将来の公共交通体系イメージ

図1に掲げた将来都市構造と、公共交通に関する諸課題を踏まえ、当初計画で目指した公共交通体系イメージとその構想は、図2のとおりです。

本【期間延長編】においても、このイメージを踏襲します。

図2 将来の公共交通体系イメージ



ア 幹線軸の設定（当初予定）

各拠点間を結ぶバス路線及びJR上越線、吾妻線の鉄道路線を幹線軸とし、サービスレベルの確保・維持を図る。また、他の路線や後述する地域内交通と幹線軸との連携を強化することにより、拠点間の移動を確保する。

イ 交通結節点の設定（当初予定）

JR渋川駅、伊香保温泉エリアに加え、本市の人口減少対策のポイントとなるJR八木原駅に交通結節点を設定し、鉄道と路線バスとの連携を強化する。また、北毛の医療拠点である渋川医療センターや近隣の大型商業施設への移動を可能とするため、子持行政センター付近に交通結節点を設定する。

さらに後述する新たな市内循環線との接続により、各地区から公共交通を利用して医療センターや大型商業施設へ移動する際の利便性を高める。

ウ 地域内交通の導入（当初予定）

既存のバス路線では網羅できない地域については、居住エリアと生活拠点をつなぐ地域内交通を導入する。また、地域内交通とバス路線や鉄道との接続性を向上させ、中心拠点となるJR渋川駅周辺へのアクセス性を向上させる。導入にあたっては、持続可能で継続的な運行とするため、市民や住民団体が主体となって交通手段を確保して運行する仕組みの導入を検討し、市や交通事業者が支援する方向で制度設計を図る。

また、既に地区内を循環するタウンバスが運行している伊香保地区については、観光の視点と地元住民の生活の視点から、既存路線の見直しを検討する。

エ 市内循環線の導入検討（当初予定）

ほとんどのバス路線がJR渋川駅を中心に放射状に運行されているため、渋川駅以外を目的地とする人にとって路線バスを敬遠する一因となっている。このため、バス路線の再編の中で、中心拠点や南部・北部の生活拠点を乗換ポイントとした市内循環線の導入を検討する。ルートの設定にあたっては、市民アンケート調査で利用者の多かった病院やスーパーなどを経由する生活利便性の高い路線を検討する。

2 計画期間中の取り組み内容（現状診断と課題）

上記1で掲げた「目指すすがた」に近づくために、当初計画及び【アフターコロナ編】において、5つの基本方針と9つの施策を掲げた上で、基本目標と指標を定めました。

しかし、これらの基本方針、施策、基本目標及び指標を5ページ「表1 当初基本方針・施策・基本目標及び計画延長後の方針」のとおり整理したところ、施策名と内容が乖離している、基本方針と基本目標の整合が取れない施策も盛り込んでいるなどの課題が明らかになりました。

この課題を解決し、【期間延長編】において「何を実行するか」を明確にするため、当初計画及び【アフターコロナ編】で掲げた「施策内容」及び「期間中の取組」をこの項で整理し、「計画延長後の方針」を定めます。なお、この過程において、日常業務に分類される施策や現状に見合わない施策は、延長計画からは削除することとします。

その上で、延長計画においては基本方針及び施策名の統廃合を行い「新基本方針」「新施策」として、より実効性の高い計画を目指します。

なお、「新基本方針」及び「新施策」については「第3章 延長後の施策・事業」において詳述します。

表1 当初基本方針・施策・基本目標及び計画延長後の方針

基本方針	施策	期間中の取組	計画延長後の方針	基本目標(指標)
1 公共交通ネットワークを構築する	施策①公共交通ネットワークの見直し			(基本目標)公共交通不便地域を解消します ↓ (指標)公共交通不便地域に住む市民の割合 0%
	①-1 幹線軸と地域内交通の明確化と交通拠点の設定	図3表 2.3 のとおり	継続	
	①-2 路線バスダイヤの見直し	随時実施	通常業務	
	施策②地域内交通の強化			
	②-1 現在の地域内交通の集約・効率化	関係者協議	継続	
	②-2 地域主体の地域内交通の導入支援	随時実施	通常業務	
	②-3 通学バスと路線バスの連携	関係者協議	継続	
	施策③具体的な路線の再編			
	③-1 交通結節点としての渋川駅及び八木原駅の機能強化	一部完了	継続	
	③-2 観光面・生活面を踏まえた伊香保タウンバスの再編	未着手	継続	
③-3 通学・通院の利便性向上に向けた循環線の導入検討	予約型バスにて代替	継続		
③-4 地域内交通(デマンド方式)の試験運行	運行開始	継続		
③-5 高崎副都心線最終便と連携した路線バスの運行	検討実施	削除		
2 公共交通の利用環境を充実させる	施策④バス待ち環境の改善			(基本目標)自動車を運転しなくても移動できる環境を整えます ↓ (指標)65歳以上の自動車運転免許返納割合 5.0%
	④-1 バス停留所における待合環境の整備	随時実施	通常業務	
	④-2 交通拠点における乗り継ぎ情報の提供	GunMaaS 導入	継続	
	④-3 交通拠点の機能強化「待ちたくないバス停」	検討実施	削除	
	施策⑤車両やバス停留所のバリアフリー化の推進			
	⑤-1 低床車両の普及促進	随時実施	通常業務	
	⑤-2 バス停留所のバリアフリー化	随時実施	継続	
	施策⑥運賃体系・支払い方法の改善			
⑥-1 運賃体系の見直し	随時実施	継続		
⑥-2 交通系 IC カードの導入	段階的に導入	継続		
3 公共交通の利用促進を図る	施策⑦情報発信力の強化			(基本目標)市民の公共交通に対する満足度を高めます ↓ (指標)市民意識調査における公共交通に対する市民満足度 30.0%
	⑦-1 住民にも観光客にも分かりやすいバスマップや総合時刻表の作成	随時実施	継続	
	⑦-2 渋川駅における分かりやすい案内板の作成	実施	完了	
	⑦-3 観光路線における情報発信力の強化	随時実施	継続	
	施策⑧運行事業者との協働			
	⑧-1 企画乗車券の検討	検討実施	継続	
	⑧-2 公共交通の乗り方教室の実施	随時実施	継続	
	施策⑨「みんなで育む」モビリティマネジメント			
	⑨-1 意見交換・議論の場の構築	検討実施	継続	
	⑨-2 専用ホームページの開設と可視化の検討	検討実施	継続	
⑨-3 高齢者免許返納にメリットのある施策の検討	随時実施	継続		
⑨-4 利用促進イベントの実施	随時実施	継続		
⑨-5 ターゲットに応じた利用促進キャンペーンの実施	随時実施	継続		
4 地域公共交通確保維持改善事業の活用		随時活用	継続	
5 MaaSやGX、DX、自動運転等先進技術の研究・実証		随時実施	継続	

課題① 名称は異なるが、取組内容が同じ施策がある

課題② 「基本方針」⇔「施策」⇔基本目標(指標)の整合が取れない

課題③ 現状にそぐわない施策がある

(1) 基本方針「公共交通ネットワークを構築する」に基づく施策

【基本目標 公共交通不便地域を解消します】

公共交通の効率的なネットワーク化を図り、市域の移動手段を確保する

- ・鉄道や路線バスを幹線軸として拠点間をつなぐ
- ・既存の路線バス等を見直し、幹線軸と地域内交通に分類・整理する
- ・様々な移動手段の総動員により地域内交通を確保する

施策① 公共交通ネットワークの見直し

施策①-1 幹線軸と地域内交通の明確化と交通拠点の設定→[継続](#)

【施策内容】

● 幹線軸の明確化

【鉄道と路線バスによる幹線軸を明確化し、サービスレベルの確保・維持を図る。鉄道（JR上越線、JR吾妻線）については大量輸送性、速達性、定時性等の面で優れていることから、幹線軸と位置づける。路線バスでは、主に各拠点間を結ぶ路線をサービスレベルを維持する幹線軸と位置づける】

● 地域内交通の明確化

【公共交通の利用状況等各種調査結果及び市民アンケート結果を踏まえ、地区ごとの地域内交通の要否や、適切な地域内交通の形を検討する】

● 交通拠点の設定

【交通拠点の設定や、幹線軸にアクセス可能な地域内交通の導入により、市全体のネットワークを改善し、公共交通不便地域を解消する】

【期間中の取組】

令和7年度末時点における本市内の幹線軸（公共交通軸）及び主要交通結節点を、図3及び表2・表3のとおり設定し、明確化しました。

図3 地域内交通及び主要交通結節点の明確化

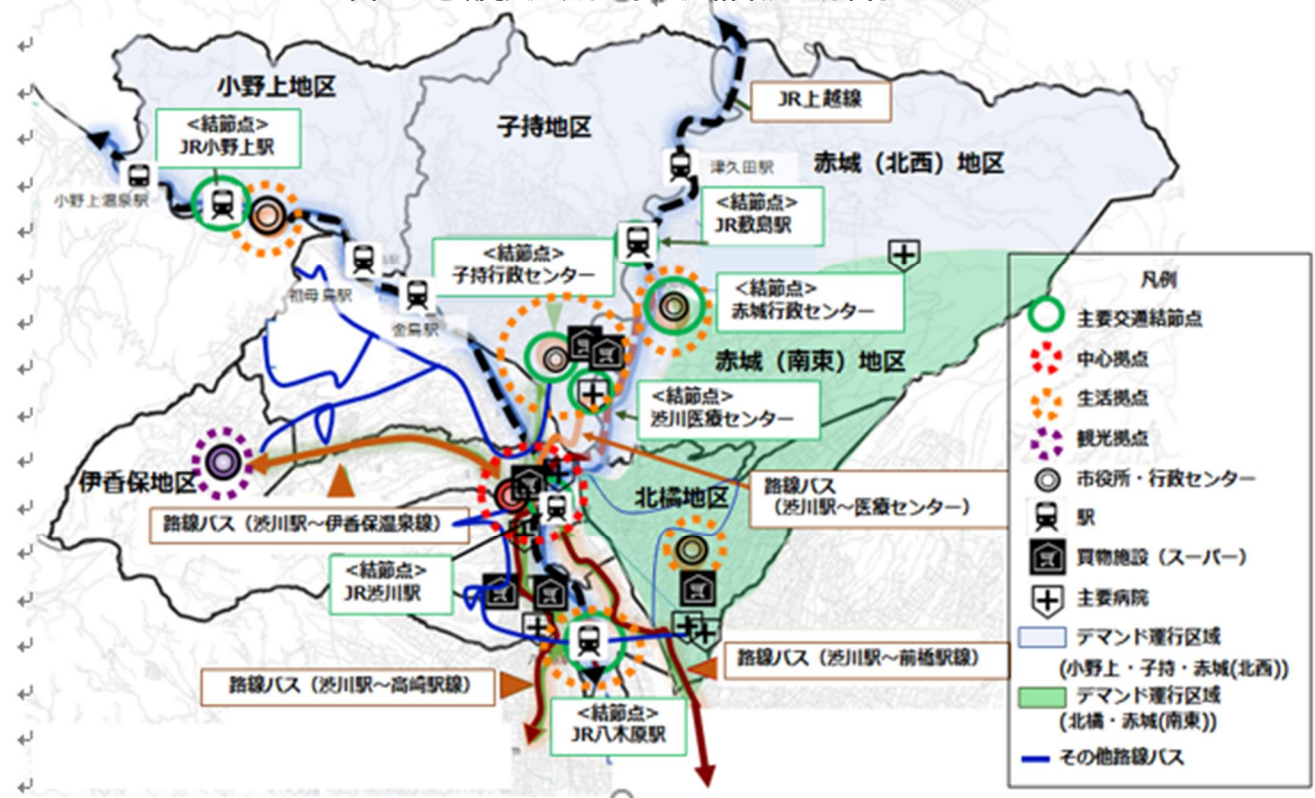


表2 公共交通軸の設定(地域内交通の明確化)

位置付け	路線名(系統)	公共交通軸の考え方(役割)	公共交通軸の水準(品質・性能保証)の確保・維持策
広域幹線	JR上越線	都市拠点(中心拠点)から市外への広域交通を担う鉄道路線	交通事業者の判断に基づき、一定以上の運行水準を確保する。
	JR吾妻線		
地域間幹線 (複数の市町村をまたがって運行される主要な路線のうち、国庫補助が充てられているもの)	乗合バス 渋川駅～前橋駅線	JR渋川駅を発着地として、市内産業拠点(カーリット前)、市内北橋地区及び前橋市内の病院施設(群大病院)等の移動需要に対応しつつ、JR前橋駅へ向かう交通事業者の直営バス路線	乗り継ぎ面等で事業者同士が連携しながらも、交通事業者各社の判断に基づき、効率的で利便性の高い水準の運行頻度・回数を目指す。地域公共交通確保維持改善事業(幹線補助)を活用し、持続可能な運行を目指す。
	乗合バス 渋川駅～高崎駅線	JR渋川駅を発着地とした、高崎市内に立地する主要集客施設(イオンモール高崎等)への移動需要に対応しつつ、JR高崎駅へ向かう交通事業者の直営バス路線	
	乗合バス 伊香保～高崎駅線	本市観光拠点である伊香保温泉を発着地とした、隣接する吉岡町・榛東村の観光地等への移動需要に対応しつつ、JR高崎駅へ向かう交通事業者の直営バス路線	
広域路線 (複数の市町村をまたがって運行される路線)	乗合バス 伊香保～榛名湖線	市観光拠点である伊香保温泉を発着地とした、隣接する高崎市内の観光地(榛名湖等)への移動需要に対応する、本市・高崎市の共同委託バス路線	関係自治体と交通事業者の協定に基づき、市町村の補助金等により維持確保する。伊香保～高崎線については、地域公共交通確保維持改善事業(幹線補助)をあわせて活用する。
	乗合バス 渋川駅～箕郷線	JR渋川駅を発着地とし、渋川地区広域市町村圏(本市・吉岡町・榛東村)を経由し、高崎市内の交通事業者営業所へと向かう、主として通勤・通学需要に対応する本市・吉岡町・榛東村・高崎市の協働委託バス路線	
支線 (地域内フィーダー系統)	乗合バス 渋川駅～渋川医療センター線	JR渋川駅と、本市医療拠点(渋川医療センター)を結び、主として通院需要に対応する赤系統の委託バス路線(地域間幹線系統、青系統と接続する)	地域公共交通確保維持改善事業(フィーダー補助)を活用し、持続可能な運行を目指す。
支線 (市内拠点と観光地をつなぐ観光支線)	乗合バス 渋川駅～伊香保温泉線	JR渋川駅を発着地とした、本市中心拠点(市役所・市民会館等)を経由しつつ、観光拠点である伊香保温泉への移動需要に対応する交通事業者の直営バス路線	乗り継ぎ面等で事業者同士が連携しながらも、交通事業者の判断に基づき、効率的で利便性の高い水準の運行頻度・回数を目指す。
	渋川駅～水沢経由伊香保線	JR渋川駅を発着地とした、観光拠点である伊香保温泉及び周辺観光地(水沢寺等)への移動需要に対応する交通事業者の直営バス路線	
	伊香保タウンバス1号	文学館前を発着地とした、伊香保温泉街の観光地(関所、河鹿橋等)の最寄り停留所を循環する本市委託バス路線	自家用車以外で訪れる観光客の主要観光地間の移動需要に応じ、交通事業者と協議の上、利便性の高い、一定以上の運行水準の確保を目指す。市の補助金等により維持確保する。
	伊香保タウンバス4号	伊香保バスターミナルを発着し、水沢地区の観光地(水沢観音等)への平日移動需要に対応する本市委託バス路線	
	水沢シャトルバス	観光客の移動需要が高まる土日祝日のみ、伊香保タウンバス4号に代わり、群馬バス伊香保案内所を発着し、4号よりも多くの観光地を巡る本市委託バス路線	

支線 (身近な市内拠点と地域生活圏をつなぐ生活支線)	渋川温泉～りんご団地線	市内温泉施設である「渋川温泉」とJR渋川駅を含む市街地及び住宅団地を結び、生活交通としての本市委託バス路線(一部区間はフリー乗降区間を設置)	交通事業者と協議の上、通勤・通学・通院等の生活必需移動だけでなく、買い物などの日常の「お出かけ」需要に応じ、交通事業者と協議の上、一定以上の運行頻度・回数の確保を目指す。 山間部等では道路交通法の範囲内でフリー乗降区間を設ける等、山間部の高齢者等の移動にも配慮する。 市の補助金等により維持確保する。
	渋川駅～青葉台団地線(経由りんご団地線)	JR渋川駅から青葉台団地を経由し、りんご団地へ向かう生活交通としての本市委託バス路線(一部区間はフリー乗降区間を設置)	
	渋川駅～神田原・祖母島線	JR渋川駅から神田原を経由し、りんご団地へ向かう生活交通としての本市委託バス路線。(一部区間はフリー乗降区間を設置)	
	渋川温泉～渋川スカイランドパーク線	本市北西部から本市北橋地区の北関東循環器病院までを結ぶ本市委託バス路線。レジャー施設(スカイランドパーク)やJR渋川駅・JR八木原駅等の市街地及び入浴施設(渋川温泉)を経由する。	
	伊香保タウンバス2号	本市伊香保地区のバスターミナルを発着し、小学校や郵便局、個人病院等の生活拠点と石段街口等の観光拠点を循環する、市民及び観光客の移動需要に応じた本市委託バス路線	
	伊香保タウンバス3号	本市伊香保地区のバスターミナルを発着し、大日向団地や小学校、郵便局、個人病院等の生活拠点と石段街口等の観光拠点を循環する、市民及び観光客の移動需要に応じた本市委託バス路線	
	渋川駅～桜の木線	JR渋川駅と本市子持地区を結ぶ本市委託路線。朝夕のみの運行	
	渋川駅～勝保沢線	JR渋川駅と本市赤城(勝保沢)地区を結ぶ、生活交通としての本市委託バス路線	
	渋川駅～南柏木線	JR渋川駅と本市赤城(南柏木)地区を結ぶ、生活交通としての本市委託バス路線	
	北橋循環線	本市北橋地区内の集落や公共施設、生活拠点を巡回し、地域住民の移動を支える循環型の本市委託バス路線	
支線(地域内交通) 予約型(デマンド)バス運行区域	小野上・子持・赤城(北西)地区予約型(デマンド)バス (地域内フィーダー系統)	本市小野上・子持地区及び赤城(北西)地区を運行し、広域幹線や地域拠点、市内バス路線、赤系統に接続する、本市委託の区域運行(青系統)	地域公共交通確保維持改善事業(フィーダー補助)を活用し、持続可能な運行を目指す。
	北橋・赤城(南東)地区予約型(デマンド)バス	本市北橋地区及び赤城(南東)地区を運行し、広域幹線や地域拠点、市内バス路線に接続する、本市委託の区域運行	交通事業者と協議の上、地域ニーズに配慮した、面的な運行サービスを提供する。市の補助金等により維持確保する。
個別輸送	タクシー	鉄道駅や主要集客施設を発着地とした個別の移動需要に柔軟に対応するサービス	交通事業者が主体となり、個別の移動需要に柔軟に対応できるサービスを確保する。

表3 交通拠点及び公共交通軸(主要交通結節点)の設定

(1) 交通拠点		
① 中心拠点	居住誘導 区域	渋川市役所・JR渋川駅周辺
② 生活拠点－Ⅰ		JR八木原駅周辺
生活拠点－Ⅱ		小野上・子持・赤城・北橋各行政センター周辺
③ 観光拠点		伊香保行政センター周辺
④ 産業拠点		関越自動車道渋川伊香保IC 周辺の国道17号線沿線
(2) 主要交通結節点		
① JR渋川駅		本市鉄道交通の要衝。JR上越線とJR吾妻線の分岐点でもあり、本市のほぼ全域への路線バスが発着する。本市唯一の有人駅
② JR八木原駅		本市南部の高崎方面への玄関口。業務委託駅だが、本市で最も人口の多い古巻地区と北橋地区を結んでいる。 路線バス・渋川温泉～渋川スカイランドパーク線、渋川温泉～りんご団地線、北橋循環線との結節点
③ JR小野上駅・ 「小野上駅」デマンドバス乗降場所 ※令和4年度設置		JR吾妻線の無人駅。本市小野上地区への入口であり、小野上・子持・赤城(北西)地区予約型(デマンド)バスへの乗り継ぎが可能な結節点
④ JR敷島駅・ 「敷島駅」デマンドバス乗降場所※令和7年度設置		JR上越線の無人駅。小野上・子持・赤城(北西)地区予約型(デマンド)バス、北橋・赤城(南東)地区予約型バスに乗り継ぐことができる結節点
⑤ 医療センター停留所(バス停) 「渋川医療センター」デマンドバス乗降場所 ※令和4年度設置		路線バス・渋川駅～医療センター線の終起点。 国立病院機構に属する地域中核病院・渋川医療センターに発着すると共に、北橋循環線、小野上・子持・赤城(北西)地区予約型バスに乗り継ぐことができる結節点
⑥ 子持行政センター停留所(バス停)・デマンドバス乗降場所 ※令和4年度設置		路線バス・渋川駅～青葉台団地経由りんご団地線、渋川駅～神田原・祖母島線の停留所であり、小野上・子持・赤城(北西)地区予約型バスに乗り継ぐことができる結節点。
⑦ 赤城行政センター乗降場所(デマンドバス) ※令和7年度設置		小野上・子持・赤城(北西)地区予約型(デマンド)バスと北橋・赤城(南東)地区予約型バスの結節点

【計画延長後の方針】

現計画期間において未着手だった伊香保地区の路線改変を含め、継続して路線の最適化を図ります。

路線が変更になれば、公共交通軸・結節点等も変動するため、随時見直しを行います。

施策①ー2 路線バスダイヤの見直し→通常業務

【施策内容】

【各種交通モードの連携強化と利便性向上に向け、既存のバスダイヤの見直しを検討する。特に電車の発着時刻や、交通拠点における幹線軸と地域内交通との結節を考慮した運行ダイヤを検討する】

【期間中の取組】

主にJR東日本のダイヤ改正が行われる4月に合わせ、随時で既存のバスダイヤの見直しを検討・実行しました。

【計画延長後の方針】

JR東日本の時刻表改正が行われた際だけでなく、輸送実績等を鑑み、定期的に行っていく「通常業務」であるため、計画からは削除します。

施策② 地域内交通の強化

施策②-1 現在の地域内交通の集約・効率化→**内容については新基本方針2で継続**

【施策内容】

【現在、多様な主体により進められている地域内交通事業を集約した上で、タクシーを活用した高齢者外出支援事業等を含め、福祉政策等とも横断的に連携させながら、より利用しやすい交通サービスとなるよう、効率化を図る】

【期間中の取組】

- ・ 高齢者外出支援事業として、タクシー利用券の発行を行いました。
- ・ 福祉施設の高齢者送迎に予約型（デマンド）バスを活用できないかなど、関係者との協議を行いました。

【計画延長後の方針】

- ・ 施策名と施策内容が乖離していることから、取組内容としての高齢者外出支援事業については、基本目標「自動車を運転しなくても移動できる環境を整えます」との整合を図るため、新基本方針2「公共交通の利用環境を充実させる」へ移行し、施策を継続します。

施策②-2 地域主体の地域内交通の導入支援→**通常業務**

【施策内容】

「デマンド交通の導入等、市民や住民団体が主体となった移動手段の導入を検討する地域に、アドバイザーの派遣や試行運行の提案等の支援を行う」

【期間中の取組】

北橋地区、小野上・子持地区に予約型（デマンド）バスを導入した際に、試験運行を実施しました。

【計画延長後の方針】

市民や住民団体が主体となって移動手段の導入を検討する場において、市が積極的に支援を行うことは当然であり、計画とは言えないことから、「通常業務」に分類し、延長計画からは削除します。

施策②-3 通学バスと路線バスの連携→**新基本方針2で継続**

【施策内容】

【現在運行されている通学バスと、既存の路線バスや地域内交通との連携について、統合や他の形態への転換を検討する。転換に当たっては、通学利用の多い時間帯でダイヤを組む等、運行の効率化を図る】

【期間中の取組】

通学バスについては、過去に生徒数が多く、通学時間帯に路線バスに乗り切れない状況が慢性化していた頃から始まった支援ですが、生徒数が減少してきた現在、路線バスへの集約が教育委員会内で検討されています。

【計画延長後の方針】

当該施策は自動車運転免許証を有しない学生の移動を支えるためのものであることから、「基本目標2 自動車を運転しなくても移動できる環境を整えます」との整合を図るため、「新基本方針2公共交通の利用環境を充実させる」へ移行の上、継続します。継続に当たっては、教育委員会内での検討を尊重しつつ、協力していきます。

施策③ 具体的な路線の再編

施策③-1 交通結節点としての渋川駅及び八木原駅の機能強化→渋川駅(完了)八木原駅は新基本方針2で継続

【施策内容】

【JR渋川駅及びJR八木原駅周辺エリアにおいて、アクセス道路や駅前広場、駐車場の整備を進め、交通結節点としての機能強化を図る】

【期間中の取組】

- ・ JR渋川駅(渋川駅前周辺整備事業の実施)
 - 令和3年度：駅前バスロータリーほか改修工事の実施
 - 令和4年度：一般車乗降場ほか改修工事の実施
 - 令和5年度：タクシー乗降場へシェルター（屋根）整備工事実施
 - 令和6年度：地下通路シェルター再整備
 - 令和7年度：バスロータリーの再整備にて事業完了
- ・ JR八木原駅(八木原駅周辺整備事業の実施)
 - 令和3年度：「上越線八木原駅自由通路及び駅舎整備基本設計その他作業に係る協定」をJR東日本と締結
 - 令和7年度：「上越線八木原駅東西自由通路等整備事業に伴う工事の施工に関する協定」をJR東日本と締結

【計画延長後の方針】

JR渋川駅前の再整備については令和7年度に完了したため、JR八木原駅周辺整備事業のみ、延長計画において継続します。
 なお、当該施策は「路線再編」というより、既存の駅の利便性の改善であることから、延長計画における「新基本方針2 公共交通の利用環境を充実させる」内で継続します。

施策③-2 観光面・生活面を踏まえた伊香保タウンバスの再編→新基本方針1で継続

【施策内容】

【市民と観光客の双方にとって、経路や停留所が分かりづらい状況を解消し、両者に分かりやすく、利便性の高い路線に再編する。具体的には、①バス停留所の統一化やターミナル機能の整理、②利用者に分かりやすい情報提供、③複数の観光地を周遊可能な「観光路線」と住民の生活に利便性の高い「生活路線」の明確化を進める】

分類	対象路線	観光・生活路線の明確化に向けた再編の方向性
観光路線	伊香保タウンバス1号線 (伊香保温泉街の循環線)	経路短縮(見晴下～梨木東間)による路線の明確化
	伊香保タウンバス4号線 (水沢地区方面)	観光施設を周遊できる路線に再編し、観光利便性を向上
生活路線	伊香保タウンバス2号線 (中子・湯中子地区方面)	路線分割やデマンド化による利便性の向上
	伊香保タウンバス3号線 (伊香保温泉口方面)	伊香保～渋川駅間を結ぶ自主路線との乗り換え利便性を向上

【期間中の取組】

担当課内において再編内容の検討を行いました。

【計画延長後の方針】

延長計画における「新基本方針1 公共交通ネットワークを構築する」内で継続します。

施策③-3 通学・通院の利便性向上に向けた循環線の導入検討→新基本方針1で継続

【施策内容】

【(当初計画策定時の) 市民アンケート調査において利用者の多かった病院やスーパーのほか、市南部・北部の生活拠点を経由し、通学や通院への利便性が高いルートの導入を検討する】

【期間中の取組】

・ 赤城地区への予約型(デマンド)バス運行区域拡大

当初計画では新規の路線バス(循環線)を導入予定でしたが、計画期間中に循環線ルート上に組み込む予定だった「すーぱーこいけ(買物拠点)」が閉店し、あかぎ診療所(通院拠点)が休診となるなど、状況が大きく変わったため、循環線ではなく、隣接する小野上・子持地区及び北橋地区の予約型(デマンド)バス運行区域をそれぞれ赤城地区内へ拡大することで、アクセス性の向上を図りました。

・ 路線バス「北橋循環線」の通院利便性向上

本市委託路線である「北橋循環線」について、当初計画では北関東循環器病院と渋川市内豊秋地区の買い物施設への延伸を計画していましたが、北橋地区内を予約型(デマンド)バスが運行したことで、北関東循環器病院への地域内移動が可能になりました。

また、令和7年4月1日に子持地区内の病院「渋川医療センター」へ延伸したことで、通院の利便性も大きく向上しました。

令和7年度中に予約型(デマンド)バスが赤城南東部にも延伸したことで、赤城地区の結節点を經由すれば子持地区の買い物施設にも移動が可能となりました。

【計画延長後の方針】

生活拠点を円滑に移動できる仕組みのさらなる構築について、延長計画における「新基本方針1 公共交通ネットワークを構築する」内において、検討を継続します。

施策③-4 地域内交通(デマンド方式)の試験運行→新基本方針1で継続

【施策内容】

【北橋地区内を運行する、利用者の少ない北町～小室～下箱田線をデマンド方式に転換し、利用者のニーズに合わせた地域内運行の実証実験を行う。令和4年3月までの実験期間において、アンケートや聞き取りにより利用実態を調査し、地域に応じた運行方法・運行エリア・乗降ポイントの設定等を検討する】

【期間中の取組】

令和4年度：「北町～小室～下箱田線」を廃止

北橋地区内で予約型(デマンド)バス運行開始

小野上・子持地区で予約型(デマンド)バス運行が開始

令和7年度：赤城地域へ予約型(デマンド)バス運行区域拡大

【計画延長後の方針】

一部地域において、予約型（デマンド）バスの本格運行が開始したため、「試験運行」という計画は完了しました。今後は導入した予約型（デマンド）バスの運行の継続と維持に加え、よりよい内容に改善していくための施策が必要になります。

延長計画においては、「新基本方針1 公共交通ネットワークを構築する」内において、この取り組みを継続します。

施策③ー5 高崎駅新幹線最終便と連携した路線バスの運行→**削除**

【施策内容】

【JR高崎駅に23時台に到着する新幹線では、鉄道による渋川駅へのアクセスが不可能なため、高崎駅新幹線最終便と連携した深夜帯の路線バスの導入を検討する】

【期間中の取組】

検討実施

【計画延長後の方針】

コロナ禍を経て、現在輸送人員の大幅な減少や運転手の不足が顕著な状況である昨今の事情から、深夜帯に運転手を拘束することとなる新規路線の設定は非現実的であるため、当該施策は延長計画からは削除します。

(2) 基本方針2「公共交通の利用環境を充実させる」に基づく施策

【基本目標 自動車を運転しなくても移動できる環境を整えます】

公共交通の利用環境を整備し、利用者の利便性を高める。

- ・バス待ち環境や乗り継ぎ環境の向上を図る
- ・鉄道駅へのアクセス性の向上を図る
- ・バス利用のサービス水準を維持しながら、利便性の向上を図る

施策④ バス待ち環境の改善

施策④-1 バス停留所における待合環境の整備→通常業務

【施策内容】

【乗降調査・アンケート調査の結果等から利用者の多いバス停留所を把握し、ベンチや屋根、風防設備等の設置により、利用しやすい待合環境の整備を検討する】

【期間中の取組】

簡易ベンチの設置や屋根の修繕などを、随時実施しました。

【延長計画における方針】

バス停留所における待合環境を整備していくことは「計画」というより「通常業務」の側面が強いため、延長計画からは削除します。

施策④-2 交通拠点における乗り継ぎ情報の提供→新基本方針3で継続

【施策内容】

【JR渋谷駅を含む交通拠点では、よりスムーズに乗り継ぎが行えるよう、分かりやすい情報案内板の整備を検討する】

【期間中の取組】

JR渋谷駅において、令和7年度中にバスロータリーに各路線バス時刻表の掲示を行える環境が整いました。

【計画延長後の方針】

スマートフォンを通じてGunMa a Sにアクセスすることで、経路検索と共に時刻表の確認もできる環境が整ったため、【乗り継ぎ情報の提供】については、延長計画における「新基本方針3 Ma a S等先進技術により、公共交通の利用促進を図る」へ移行し、継続します。

施策④-3 交通拠点の機能強化「待ちたくなるバス停」→削除

【施策内容】

【交通拠点には単なる待合所としてのベンチだけではなく、長い待ち時間でも飽きないような、「待ちたくなるバス停」として、カフェや休憩場の併設を検討する。交通拠点での集いが目的化することにより、高齢者の外出機会を増やして孤立化を防ぎ、健康増進も期待できる】

【期間中の取組】

交通政策課内において検討を進めました。

【計画延長後の方針】

主要交通結節点においてさえ、カフェや休憩場といった施設や環境を新設・併設することは、財政面や施設管理の面から見ても現実的ではないため、当該施策は延長計画からは削除します。

施策⑤ 車両やバス停留所のバリアフリー化の推進

施策⑤-1 低床車両の普及促進→通常業務

【施策内容】

【地域内交通・路線バス・福祉バス等、あらゆる移動手段において低床車両（ノンステップバス）の普及促進を図る。また、各種移動手段の利用状況や高齢者の利便性を考慮しながら、よりコンパクトな車両の導入を検討する】

【期間中の取組】

本市委託路線バスについて、購入後経過年数や走行距離を基に、計画的に車両購入費の助成を行いました。

【計画延長後の方針】

バス車両の更新においては、高齢者・障害者等に配慮した車両を選ぶことは当然のことであり、コンパクトな車両を導入するか、大型車両を導入するかも路線やルートによって柔軟に対応する必要があることから、当該施策は「計画」というより「通常業務」の側面が強いため、延長計画からは削除します。

施策⑤-2 バス停留所のバリアフリー化→新基本方針2で継続

【施策内容】

【現在バリアフリー化が進んでいないバス停留所について、道路管理者等と協議を行い、歩道形状の変更・段差の解消を検討する】

【期間中の取組】

利用者からの相談等に基づき、随時で路線バス停留所の縁石の撤去や段差解消についての窓口の紹介、協議への参加等を行いました。

【計画延長後の方針】

延長計画における「新基本方針2 公共交通の利用環境を充実させる」内で継続します。

施策⑥ 運賃体系・支払い方法の改善

施策⑥-1 運賃体系の見直し→新基本方針1で継続

【施策内容】

【現状、市内の路線バスは区間制運賃制度を採用（一部では均一制）しているが、定額運賃（均一制・ゾーン制）が利用者にとって分かりやすく満足度が高い。そこで、利用者にとってわかりやすい運賃制度の採用を検討する。また、地域での暮らし方に焦点を当てた、地域毎の料金設定を検討する】

【期間中の取組】

- ・ 路線バス：令和5年10月1日付で、30年ぶりに乗合バス運賃の上限認可申請に基づく運賃の改定実施
- ・ タクシー：令和5年10月10日付で、新料金体制へ移行

上記運賃改定は、路線バス・タクシー運賃の改定は原油需要ひっ迫に伴う燃料費の高騰・人件費の上昇、コロナ禍中における公共交通利用者の減少に伴う収入源等によるものです。

【計画延長後の方針】

令和5年度の地域交通法の改正により、運賃協議制度の導入や公聴会の実施等、協議運賃の進め方が大きく変わりました。

また、「働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律」に基づき、令和6年4月1日から、1人の運転手が1日に従事できる労働時間が制限される「2024年問題」等により、全国的に運転手不足が慢性化しています。

上記に伴う人件費の高騰に加え、燃料費等の高騰も進んでいることから、運賃については「利用者にとってわかりやすい」ことも重要ではあるものの、まずは現況分析と関係者との調整を行った上で、住民からの意見聴取等を丁寧に実施しながら、延長期間においても必要に応じた見直しを進めます。

なお、運賃についての検討は「利用環境」よりも、「公共交通ネットワークの見直し」に影響する分野であるため、延長計画における「新基本方針1 公共交通ネットワークを構築する」内で継続します。

施策⑥-2 交通系ICカードの導入→新基本方針3で継続

【施策内容】

【(当初計画策定時の) アンケート調査結果でも要望が多かった運賃支払いがスムーズな交通系ICカードの導入を進める。また、ICカード導入により利用状況を把握し、今後の交通施策に生かすためのデータを蓄積する】

【期間中の取組】

新型コロナウイルス感染対策として一斉に整備を進めた結果、令和5年度末に本市内の全ての路線バスへの交通系ICカード決済用端末の搭載が完了しました。

【計画延長後の方針】

交通系ICカードの「導入」は完了しましたが、今後は導入した交通系ICカードの活用と、利用者が使用した交通系ICカードから得られるデータの蓄積と分析が必要になります。

延長計画においては、現計画における「基本方針3」に「基本方針5」を統合した「新基本方針3 MaaS等先進技術により、公共交通の利用促進を図る」内において、関連する取組を継続します。

(3) 基本方針3「公共交通の利用促進を図る」に基づく施策

【基本目標 市民の公共交通に対する満足度を高めます】

公共交通が持続可能なものとなるよう、利用を促進する。

- ・ターゲット（①高齢者、②通勤・通学者、③観光客）に応じた利用促進を行う
- ・地域内交通は地域で主体的に考え、多様な主体の連携によって、運行する仕組みを構築する

施策⑦ 情報発信力の強化

施策⑦-1 住民にも観光客にも分かりやすいバスマップや総合時刻表の作成→新基本方針3で継続 【施策内容】

【市民向け、観光客向けそれぞれの目的に応じた分かりやすいマップを作成・配布することにより、利用促進を図る。また、バスだけでなくタクシーや鉄道等の時刻表・運賃、路線周辺施設の情報、公共交通の利用方法を掲載した総合時刻表を作成することにより、さらなる促進を図る】

【期間中の取組】

市内全体の鉄道とバス路線図を網羅した「渋川市路線バスマップ」を毎年度作成し、JR 渋川駅や市民課等、観光拠点や行政施設に配布・設置しました。

また、伊香保地区の観光ポイントに特化した「伊香保タウンバスマップ」や予約型（デマンド）バスの乗降場所図や乗り方ガイドも随時作成、配布しています。

【計画延長後の方針】

令和6年10月に参画したGunMaasにより、スマートフォンを利用した経路検索・時刻表検索等が可能になりました。

延長計画においては、現計画における「基本方針3」に「基本方針5」を統合した「新基本方針3 Maas等先進技術により、公共交通の利用促進を図る」内において、当該施策を継続します。

なお、スマートフォン操作に慣れていない高齢者等から紙製品の提供を求める声が少なからずあることから、紙製品の作成についても継続していきます。

施策⑦-2 渋川駅における分かりやすい案内板の作成→完了

【施策内容】

「交通拠点であるJR渋川駅では、大まかな行先と停留所が対応した案内板が設置されているものの、初めて見る利用者には分かりにくいため、市全体のマップや観光名所等を明記した分かりやすい案内板への更新を検討する」

【期間中の取組】

令和7年度のJR渋川駅前周辺整備事業において、バスロータリーに各路線バス時刻表等を掲示する環境が整いました。

【計画延長後の方針】

施策目標を達成したため、本施策は完了とします。

施策⑦-3 観光路線における情報発信力の強化→新基本方針3で継続

【施策内容】

「観光客が主な利用客となる路線においては、バス停留所において近隣の観光案内や乗り継ぎ情報等を発信するよう整備を進める」

【期間中の取組】

JR 渋川駅や伊香保バスターミナル、石段街口バス停留所等に路線バスマップや観光パンフレットを定期的に設置しました。

また、令和6年10月に参画したGunMa a Sにより、観光路線に限らず、ひとりひとりの目的に応じた乗り継ぎ情報を含む最適な経路検索と時刻表等の提供ができるようになりました。

【計画延長後の方針】

延長計画では、現計画における「基本方針3」に「基本方針5」を統合した「新基本方針3 M a a S等先進技術により、公共交通の利用促進を図る」内において、当該施策を継続します。

施策⑧ 運行事業者との協働

施策⑧ー1 企画乗車券の検討→新基本方針3で継続

【施策内容】

【市内イベント開催時に利用できるイベント乗車券や、市内商業施設と連携した割引券・買物券、温泉利用客が利用可能な温泉乗車券等、交通事業者・観光事業者と連携して企画乗車券を検討し、路線バスやタクシーの利用促進を図る】

【期間中の取組】

令和6年10月に導入したGunMa a Sにて、企画乗車券等の販売・取得も可能であることから、関係者と共に検討を進めています。

【計画延長後の方針】

延長計画では、現計画における「基本方針3」に「基本方針5」を統合した「新基本方針3 M a a S等先進技術により、公共交通の利用促進を図る」内において、当該施策を継続します。

施策⑧ー2 公共交通の乗り方教室の実施→新基本方針2で継続

【延長計画における方針】

【平成30年度まで継続して実施してきた公共交通の乗り方教室を充実させ、利用促進に向けて改善を図る。また、公共交通とともにある生活が具体的にイメージできるよう、地域ごとに提案を行う】

【期間中の取組】

群馬県及び群馬県バス協会、バス事業者の連携事業として毎年、市内小学校を対象に「公共交通教室～バスの乗り方教室」を実施しました。

また、予約型（デマンド）バスの運行を開始した地域において、予約を含めた乗り方についての説明会を不定期に実施しました。

【計画延長後の方針】

延長計画における「新基本方針2 公共交通の利用環境を充実させる」内で継続します。

施策⑨ 『みんなで育む』モビリティマネジメント

施策⑨ー1 意見交換・議論の場の構築→新基本方針3で継続

【施策内容】

【今後の地域公共交通に関する課題解決に向けては、あらゆる主体からの協力と、まちづくり・観光振興との一体性の確保が重要となる。そこで、行政機関や交通事業者だけではなく、各主体間の意見交換ができる場を形成し、継続的に課題の共有と解決に向け、「みんなで育む」動きを促す。】

施策⑨-2 専用ホームページの開設と可視化の検討→新基本方針3で継続

【施策内容】

【「みんなで育む」ことを発信するために、本計画の達成状況やバスの利用状況、満足度調査状況、利用者からいただいた意見等を市のホームページにて公開し、見直しや改善内容が共有できるようにする。これにより、市民に対して自分事としての意識を啓発する。特に、公共交通に対して「みんなで育む」ことを意識した公共交通ポータルサイトの構築を目指す】

【期間中の取組】

施策⑨-1、⑨-2ともに、交通政策課内において検討を進めました。

【計画延長後の方針】

施策⑨-1、⑨-2ともに、青森県八戸市の「八戸公共交通ポータルサイト」及び同サイト内の地域プラットフォーム「みんなでかいぜん会議」を念頭に、本市においても同様のポータルサイトを開設・運営することを施策として掲げたものです。

計画策定当時としては、ホームページ内で路線情報から企画乗車券に関する情報まで、一体的に利用者へ紹介でき、また利用者からも問い合わせができる仕組みは先進的なものでしたが、その後、情報技術を活用した様々な交通サービスが普及する中、ホームページ開設ありきの本施策は、費用面・ハード面を含め、根本から見直しが必要となります。

令和6年10月から導入したGunMaasは、多様な主体からの協力を得つつ、路線情報・経路検索・企画乗車券の発売も完結できることから、延長計画では、現計画における「基本方針3」に「基本方針5」を統合した「新基本方針3 Maas等先進技術により、公共交通の利用促進を図る」内において、当該施策の理念を受け継ぎ、継続します。

施策⑨-3 高齢者免許返納にメリットのある施策の検討→新基本方針2で継続

【施策内容】

【高齢者の免許返納者に対しては、今後の返納率向上を目指して、返納時から永続的に活用できるメリットを打ち出す】

【期間中の取組】

・バス利用促進高齢者割引

※登録者証及び交通系ICカードによる割引

(令和5年6月1日開始・令和6年10月31日終了)

年度	利用件数	補助対象経費	補助額
令和5年度	18,213件	6,511,647円	3,252,153円
令和6年度	17,448件	6,400,134円	3,192,402円

・バス利用促進敬老割引

※回数券による割引(令和7年3月31日販売終了)

年度	販売冊数	補助額
令和4年度	248冊	148,800円
令和5年度	359冊	650,950円
令和6年度	343冊	870,750円

・高齢者タクシー利用券

年度	利用者数	利用額
令和4年度	1,768人	24,244,000円
令和5年度	2,099人	28,442,500円
令和6年度	2,283人	31,433,000円

・バス・タクシー高齢者割引

GunMaaSによる割引(令和6年10月1日開始)

【計画延長後の方針】

基本目標「自動車を運転しなくても移動できる環境を整えます」との整合を図るため、「新基本方針2 公共交通の利用環境を充実させる」において、施策を継続します。

施策⑨-4 利用促進イベントの実施→新基本方針3で継続

【施策内容】

【バスの乗車体験等のイベントの実施、市民の年齢や居住地区を絞って乗車無料日を設定する等により、路線バス、タクシー、鉄道のいずれについても利用の促進を図る。また、公共交通単独イベントだけではなく、市内で開催されるあらゆるイベントやお祭りで公共交通に関するブースを出展し、継続的に広報活動を実施する】

【期間中の取組】

渋川・吾妻地域在来線活性化協議会の「デジタル周遊スタンプラリー&謎解きイベント」や、予約型（デマンド）バスの乗り方教室、GunMaaSへの登録支援会等を開催しました。

【計画延長後の方針】

延長計画では、現計画における「基本方針3」に「基本方針5」を統合した「新基本方針3 MaaS等先進技術により、公共交通の利用促進を図る」内の一環として、当該施策を継続します。

施策⑨-5 ターゲットに応じた利用促進キャンペーンの実施→新基本方針3で継続

【施策内容】

【対象を高齢者、通勤・通学者、観光客等に応じた利用促進プログラムを検討する】

【期間中の取組】

令和6年10月に参画した「GunMaaS」内において、利用者の属性に応じた企画乗車券等を販売できる仕組みを構築しました。

【計画延長後の方針】

延長計画では、現計画における「基本方針3」に「基本方針5」を統合した「新基本方針3 MaaS等先進技術により、公共交通の利用促進を図る」内において、当該施策を継続します。

【施策内容】

【国の「地域公共交通確保維持改善事業（フィーダー補助）」を活用し、次の路線

- ・「渋川駅～渋川医療センター線」（図4「赤系統」の路線）
- ・「小野上・子持地区予約型（デマンド）バス」（図4「青系統」の区域）

の確保・維持を図る。

なお、同事業の補助系統の地域の公共交通における位置付けと役割、同事業の必要性、補助系統に係る事業及び実施主体について、以下の表や図により整理・記載する】

位置付け等

位置付け	系統	役割	確保・維持策
広域幹線	JR上越線 JR吾妻線	都市拠点から市外への広域交通を担う	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準の確保を目指す
支線	乗合バス 赤系統 「渋川駅～渋川医療センター線」	JR渋川駅を発着地とした、医療拠点への移動手段であり、市内バス路線及び地域間幹線系統、 青系統 と接続する	地域公共交通確保維持改善事業(フィーダー補助)を活用し、持続可能な運行を目指す
支線	乗合バス(区域運行) 青系統 「小野上・子持地区予約型(デマンド)バス」	小野上・子持地区を運行し、軸となる幹線や地域拠点、市内バス路線、 赤系統 に接続する	地域公共交通確保維持改善事業(フィーダー補助)を活用し、持続可能な運行を目指す

系統名	起点	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
赤系統	JR渋川駅	渋川医療センター	4条乗合	路線定期運行	渋川市(運行は交通事業者者に委託)	フィーダー補助
青系統	小野上・子持地区内		4条乗合	区域運行	渋川市(運行は交通事業者者に委託)	フィーダー補助(将来的な車両購入費補助の活用を見込む)

上記の位置付け等を踏まえた地域公共交通確保維持改善事業の必要性

【**赤系統**の「渋川駅～渋川医療センター線」は、本市の最も重要な交通拠点である「JR渋川駅」と、医療サービスの重要施設である「渋川医療センター」を結ぶ近距離の路線である。

JR渋川駅を発着する市内バス路線及び地域間幹線系統のバス路線と「渋川医療センター」とを接続させるほか、**青系統**とも乗り継ぐことが可能であり、公共交通ネットワークを構築する上で重要な役割を担っている。

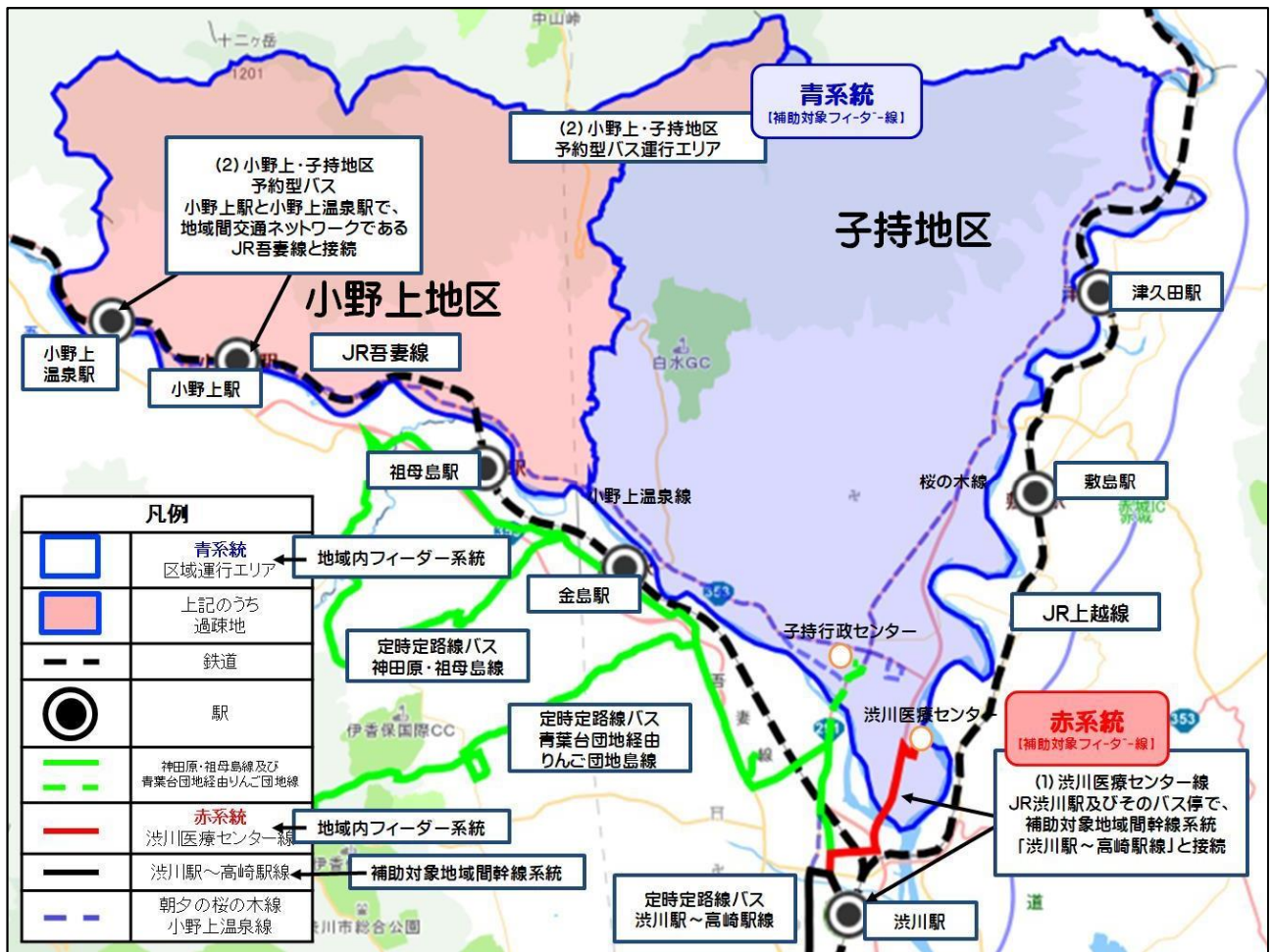
一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持改善事業により運行を確保・維持する必要がある。

・**青系統**の「小野上・子持地区予約型（デマンド）バス」は、過疎地を含む小野上・子持地区において、地域間交通ネットワークである「JR吾妻線」と接続する区域運行である。

同地区には商業施設や医療機関がエリア南東部に集中しているが、そこに直接アクセスできるバスが無い状態であったため、この両地域を運行している定時定路線「小野上温泉線」及び「桜の木線」を通勤・通学時間帯を除いた日中に両地域全域を運行する地域内交通として転換を図り、住民の利便性を向上させるとともに、利用者の確保により地域公共交通の確保・維持を図ることができる。

一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しいため、地域公共交通確保維持改善事業により運行を確保・維持する必要がある】

地図上での整理 (図4 地域公共交通確保維持改善事業対象路線図(令和6年当時))



【※本市交通計画の計画区域である「渋川市域全体」では、公共交通ネットワークが、JR上越線、JR吾妻線、民間バス事業者が運行する路線バス（自主運行路線5路線）及び市が委託し運行する路線バス（18路線と2区域）、タクシー等によって構成されているが、補助系統の内容が明確になるよう、図では小野上・子持地区を中心とした標記としている】

【期間中の取組】

各年度において、下記のとおり国から補助を得ました。

年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	5年間総額
補助金額 (千円)	2,113	2,398	2,372	2,356	3,880	13,119

【計画延長後の方針】

令和8年2月2日に「小野上・子持地区予約型（デマンド）バス」（青系統）の区域が隣接する赤城地区へ拡大したため、「新基本方針4 地域公共交通確保維持改善事業の活用」において、再度対象路線の定義をした上で継続します。

【施策内容】

「公共交通を含むモビリティの分野においては、「※CASE」と称される「コネクテッド」、「自動化」、「シェアリング&サービス」、「電動化」の技術革新が進み、100年に一度のモビリティ革命と言われる時代にあると言われる。現在進行中のこの技術革新は、広範な社会的課題の解決策として期待されるが、本市においても、運転手をはじめとした人手不足の解消等による公共交通の持続可能性及び生産性の向上、並びにサービス水準の高度化や付加価値化に資することが見込まれ、国や県との連携を通じ、効果的に市域へ展開することも可能なことから、様々な先進技術に関する研究や実証を順次進めていく」

※1 Mobility as a Service の略。地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるもの。

※2 「コネクテッド (Connected)」、「自動化 (Autonomous)」、「シェアリング&サービス (Shared & Service)」、「電動化 (Electric)」の頭文字を取った造語

【期間中の取組】

① GunMaaSへの参画

令和6年10月から群馬県内で利用できる公共交通機関やタクシー、デマンド交通等、様々な交通手段について最適な提案を行うスマートフォン向けWebサービス「群馬県版MaaS」である「GunMaaS」に参画しました。65歳以上の市民に対し、高齢者割引を行ったほか、群馬県・関係事業者と連携し、児童・学生の送迎を対象としたデマンドタクシーサービス「こどもデマンド渋川」の実証実験を行いました。

③ 市内における自動運転技術実証実験

令和元年度及び令和2年度の実証実験をふまえ、令和5年度、令和6年度において、国の「地域公共交通確保維持改善事業費補助金（自動運転社会実装推進事業）」を活用し、渋川市内2ルートで自動運転機能を搭載したバス車両を走行させる実証実験を行いました。

表4 自動運転技術実証実験の経緯

	事業主体	運行場所	自動運転レベル	自動運転速度
令和元年度	関越交通(株) 群馬県、群馬大学	渋川駅～ 群馬大学荒牧キャンパス	レベル2 (運転手搭乗型)	20km/h
令和2年度	関越交通(株) 群馬県 群馬大学	市内循環ルート (渋川駅～女子高入り口～川 原町～新町五差路～渋川駅)	レベル2 (運転手搭乗型)	20km/h
令和5年度	関越交通(株) 渋川市、群馬県 (コンソーシアム)	市内循環ルート (渋川駅～女子高入り口～川 原町～新町五差路～渋川駅)	レベル2 (運転手搭乗型)	35km/h
令和6年度	関越交通(株) 渋川市、群馬県 (コンソーシアム)	渋川駅～ 渋川医療センター	レベル2 (運転手搭乗型)	55km/h

【計画延長後の方針】

延長計画では、現計画における「基本方針3」に「基本方針5」を統合した「新基本方針3 MaaS等先進技術により、公共交通の利用促進を図る」内において、当該施策を継続します。

第3章 延長後の施策・事業（地域交通法第5条第2項第4号関係）

第2章での現状診断と課題の整理を踏まえ、延長期間内において行う施策・事業を下記及び「表5 延長後の新基本方針・新施策及び基本目標」のとおり整理しました。

1 「新基本方針」の設定について

当初計画及びアフターコロナ編で定めた「基本方針」の3と5を統合し、新たに4項目の「新基本方針」を設定しました。

2 「新施策」の設定について

当初計画及びアフターコロナ編の施策名にとらわれず、第2章で継続を決定した内容を、基本目標・指標と整合が取れる形で再設定しました。

3 「重要度」「緊急度」を鑑みた「優先度」の設定について

延長計画期間において優先的に取り組むべき施策を「表6 優先度の判定基準」に基づき、A・B・C・Dの4段階で判定しました。

4 「基本目標」「指標」について

「基本目標」「指標」ともに、当初計画及びアフターコロナ編で設定した内容を引き継ぎました。

表5 延長後の新基本方針・新施策及び基本目標

新基本方針	新施策	重要度	緊急度	優先度	基本目標 指標
1 公共交通ネットワークを構築する	施策①公共交通ネットワークと地域内交通の最適化を図る	○	△	C	公共交通不便地域を解消します ↓ 公共交通不便地域に住む市民の割合 0%
	施策②伊香保地区タウンバスの再編	○	○	A	
2 公共交通の利用環境を充実させる	施策③JR八木原駅前周辺の再整備	○	△	C	自動車を運転しなくても移動できる環境を整えます ↓ 65歳以上の自動車運転免許証返納割合 5.0%
	施策④移動制約者(※)の移動支援 ※高齢者・障がい者のほか、運転免許証を持たない子どもたち、心身機能の障害・低下などにより移動に制約がかかる人、妊産婦・子連れの人等も含む	○	△	C	
3 MaaS等先進技術により、公共交通の利用促進を図る	施策⑤GunMaaSの活用 (時刻表・経路検索等の情報提供、企画乗車券の販売等)	△	△	D	市民の公共交通に対する満足度を高めます ↓ 市民意識調査における公共交通に対する市民満足度 30.0%
	施策⑥交通系ICカードの利用促進	△	△	D	
	施策⑦モビリティデータの収集・分析・活用	○	△	C	
	施策⑧DX・GX・自動運転技術等先進事例の研究	△	△	D	
4 地域公共交通確保維持改善事業の活用		○	△	C	

表6 優先度の判定基準

優先度	A	B	C	D
重要度	○	△	○	△
緊急度	○	○	△	△

高い ← 優先度 → 低い

上記判定の結果、最も優先度の高い A 判定となったのは「新基本方針1 施策② 具体的な路線再編 ②-1 「伊香保地区タウンバスの再編」です。C、D判定については、すでに着手している事業の継続となるため、延長計画においては「伊香保地区タウンバスの再編」を最優先に取り組を進めます。

また、その他施策についても、次ページ以降で改めて個別に記載します。

(1) 新基本方針1 公共交通ネットワークを構築する

【基本目標 公共交通不便地域を解消します】の実現のため、既存の路線バス等の路線（運行区域）等を、随時見直します。

施策① 公共交通ネットワークと地域内交通の最適化を図る

【具体的な取組内容とスケジュール】

具体的な取組内容	施策スケジュール			実施主体
	R8	R9	R10	
1 路線(運行区域)・ダイヤ・運賃等の見直し	▶			行政・事業者
2 停留所(バス停)・乗降場所の見直し	▶			行政・事業者
3 地域内交通(デマンド方式)の運行・維持・改善	▶			行政・事業者
4 幹線軸と地域内交通の明確化と交通拠点の再設定			▶	行政

【施策内容】

交通モードごとに路線、ダイヤ、運賃、停留所（バス停）・乗降場所等を総合的かつ定期的に見直し、それぞれの最適化を図ります。

なお、計画最終年度に改めて幹線軸と地域内交通及び交通拠点を再設定します。

施策② 伊香保地区タウンバスの再編

【具体的な取組内容とスケジュール】

具体的な取組内容	施策スケジュール			実施主体	
	R8	R9	R10		
観光路線	伊香保タウンバス1号の再編	▶			行政・事業者
	伊香保タウンバス4号の再編	▶			行政・事業者
	水沢シャトルバスの再編	▶			行政・事業者
生活路線	伊香保タウンバス2号の再編	▶			行政・事業者
	伊香保タウンバス3号の再編	▶			行政・事業者

【施策内容】

計画期間中に近隣の大型スーパーマーケットが撤退したことにより、不便が生じている伊香保地区の食料品等の買物の足を確保します。

また、複雑かつ入り乱れているために市民にも観光客にもわかりづらいバスの経路や停留所（バス停）を利便性の高い路線へと再編します。

具体的には、当初計画のとおり、複数の観光地を周遊可能な「観光路線」と住民の生活に利便性の高い「生活路線」の明確化を進めます。

なお、当初計画には記載のなかった「水沢シャトルバス」も対象路線とします。

分類	対象路線	交通事業者	観光・生活路線の明確化に向けた再編の方向性
観光路線	伊香保タウンバス1号線 (伊香保温泉街の循環線)	日本中央交通(株)	経路短縮(見晴下~梨木東間)による路線の明確化
	伊香保タウンバス4号線 (水沢地区方面)	(株)群馬バス	観光施設を周遊できる路線に再編し、観光利便性を向上
	水沢シャトルバス (水沢地区方面)		
生活路線	伊香保タウンバス2号線 (中子・湯中子地区方面)	日本中央交通(株)	路線分割やデマンド化による利便性の向上の検討
	伊香保タウンバス3号線 (伊香保温泉口方面)	関越交通(株)	伊香保~渋川駅間を結ぶ自主路線との乗り換え利便性を向上

図6 伊香保地区バス路線図(現在)




(2) 新基本方針2 公共交通の利用環境を充実させる

【基本目標 自動車を運転しなくても移動できる環境を整えます】の実現のため、引き続きJR八木原駅前周辺の整備事業を継続します。

また、高齢者を含む移動制約者にとって、公共交通を利用して移動しやすい環境を整えるための施策を検討・推進します。

施策③ JR八木原駅前周辺の再整備

【具体的な取組内容とスケジュール】

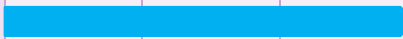


具体的な取組内容	施策スケジュール			実施主体
	R8	R9	R10	
1 東西自由通路(駅舎)の整備				行政・事業者
2 東西駅前広場(ロータリー)の整備				行政・事業者

【施策内容】

JR八木原駅及び周辺エリアにおいて、東側の駅舎と線路を挟む西側を結ぶ東西自由通路や東西駅前広場(ロータリー)を整備するものです。この事業により、駅周辺の利便性を向上させ、公共交通の利便性向上と地域振興、定住人口増加を目指します。

施策④ 移動制約者の移動支援

【具体的な取組内容とスケジュール】

具体的な取組内容	施策スケジュール			実施主体
	R8	R9	R10	
1 高齢者の移動の支援 ① タクシー利用券の発行 ② バス・タクシー高齢者割引(GunMaaS)				行政・事業者
2 児童・生徒を含む子どもの移動の支援 ① 乗り方教室の開催 ② 通学バスの在り方の検討				行政・事業者
3 その他移動制約者の移動支援 低床車両の導入等、バリアフリー化の推進				行政・事業者

【施策内容】

当初計画では「高齢者に対する施策」に重きが置かれていましたが、延長計画においては運転免許証を返納した高齢者だけでなく、障がい者や子ども、心身機能の障害・低下などにより移動に制約がかかる人、妊産婦、子連れの人等も「移動制約者」と定義し、移動支援を検討・実施します。

(3) 新基本方針3 MaaS等先進技術により、公共交通の利用促進を図る

【基本目標 市民の公共交通に対する満足度を高めます】の実現のため、GunMaaSを活用した公共交通の利用促進を進めます。

また、DX・GX等の先進技術の研究を行います。

【具体的な取組内容とスケジュール】

具体的な取組内容	施策スケジュール			実施主体
	R8	R9	R10	
1 GunMaaS の活用(時刻表・経路検索等の情報提供、企画乗車券の販売等)	▶			行政・事業者
2 交通系ICカードの利用促進	▶			行政・事業者
3 モビリティデータの収集・分析・活用	▶			行政・事業者
4 DX・GX・自動運転技術等先進事例の研究	▶			行政・事業者

施策⑤ GunMaaS の活用

【施策内容】

令和6年10月に群馬県内で利用できる公共交通機関やタクシー、予約型(デマンド)バス等、様々な交通手段を結びつけ、誰でも簡単に便利に利用できるスマートフォン向けWEBサービス「GunMaaS」に参画しました。多様な公共交通手段の検索や、予約型(デマンド)バスや企画乗車券の予約、決済などをスマートフォン一つで完結できる機能を活用し、公共交通の利用促進を図ります。

なお、施策の実行に当たっては、スマートフォン等の操作に慣れていない高齢者等にも配慮することで、市民全体の満足度の向上に努めます。

施策⑥ 交通系ICカードの利用促進

【施策内容】

全ての交通モードで交通系ICカードが利用できる環境が構築されたことに伴い、交通系ICカードの利用促進を図ります。

施策⑦ モビリティデータの収集・分析・活用

【施策内容】

人流データ、ICカードデータ、GPSデータ等の「モビリティデータ」を個人情報に抵触しない範囲で収集し、現状把握、需要予測、施策効果測定、効率的な地域交通の整備に役立てます。

施策⑧ DX・GX・自動運転等先進事例の研究

【施策内容】

継続して研究を行い、渋川市に最適な技術を見極め、導入の検討を行います。

(4) 新基本方針4 地域公共交通確保維持改善事業の活用

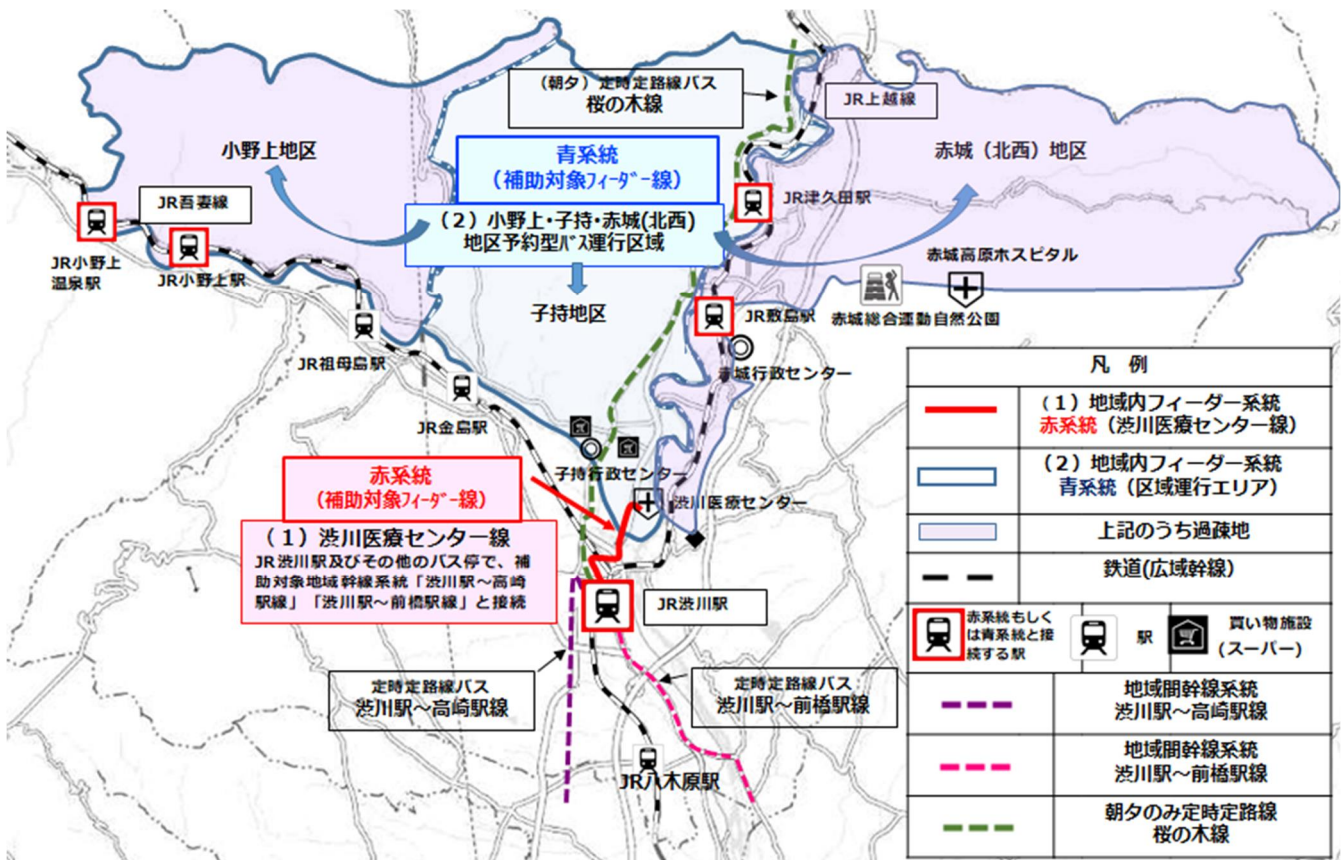
令和2年11月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が改正され、「地域内フィーダー系確保維持費国庫補助金」については、地域公共交通計画の作成及び計画における補助系統等の位置付けが補助要件となりました。

「地域内フィーダー系統」とは、複数の市町村にまたがって走る広域的な路線である「地域間幹線系統」を補完する、域内の移動を支える路線（支線）のことです。

本市の場合は、図7及び「位置付け等」で「赤系統」と位置付けた「渋川駅～渋川医療センター線」と「青系統」と位置付けた「小野上・子持・赤城地区予約型（デマンド）バス」の運行区域が対象となります。

本市では第2章2（4）にて述べたとおり、「アフターコロナ編」において補助系統の位置付けを行いました。また、「青系統」については、令和8年2月2日に赤城（北西）地区に予約型（デマンド）バスの運行区域が拡大したため、本項において対象系統について再定義します。

地図上での整理 図7 地域公共交通確保維持改善事業対象路線図(令和8年2月2日以降)



位置付け等

位置付け	系統	役割	確保・維持策
広域幹線	JR上越線 JR吾妻線	都市拠点から市外への広域交通を担う	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準の確保を目指す
支線	乗合バス 赤系統 「渋川駅～渋川医療センター線」	JR渋川駅を発着地とした、医療拠点への移動手段であり、市内バス路線及び地域間幹線系統、青系統と接続する	地域公共交通確保維持改善事業(フィーダー補助)を活用し、持続可能な運行を目指す
支線	乗合バス(区域運行) 青系統 「小野上・子持・赤城(北西)地区予約型バス」	小野上・子持・赤城(北西)地区を運行し、軸となる幹線や地域拠点、市内バス路線、赤系統に接続する	地域公共交通確保維持改善事業(フィーダー補助)を活用し、持続可能な運行を目指す

系統名	起点	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
赤系統	JR渋川駅	渋川医療センター	4条乗合	路線定期運行	渋川市(運行は交通事業者に委託)	フィーダー補助
青系統	小野上・子持・赤城(北西)地区内		4条乗合	区域運行	渋川市(運行は交通事業者に委託)	フィーダー補助(将来的な車両購入費補助の活用を見込む)

上記の位置付け等を踏まえた地域公共交通確保維持改善事業の必要性

・**赤系統**の「渋川駅～渋川医療センター線」は、本市の最も重要な交通拠点である「JR渋川駅」と、医療サービスの重要施設である「渋川医療センター」を結ぶ近距離の路線です。

JR渋川駅を発着する市内バス路線及び地域間幹線系統のバス路線と「渋川医療センター」とを接続させるほか、**青系統**とも乗り継ぐことが可能であり、公共交通ネットワークを構築する上で重要な役割を担っています。

・**青系統**の「小野上・子持・赤城(北西)地区予約型(デマンド)バス」は、過疎地を含む小野上・子持・赤城(北西)地区において、地域間交通ネットワークである「JR吾妻線」、「JR上越線」と接続する区域運行です。

赤城地区からはスーパー等の商業施設が撤退し、大型商業施設が存在する中央の子持地区南部への移動ニーズが高まっていますが、子持地区南部に直接アクセスできるバスが無い状態でした。そこで、隣接する「小野上・子持地区予約型(デマンド)バス」の運行区域を赤城(北西)地区へ拡大することで、住民の利便性を向上させるとともに、利用者の確保により、地域公共交通の確保・維持を図ります。

しかしながら、どちらも自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しいため、地域公共交通確保維持改善事業により運行を確保、維持する必要があります。

第4章 計画目標・KPI（重要業績評価指標）（地域交通法第5条第2項第3号関係）

公共交通の将来像を実現するため、当初計画の数値目標を再設定し、引き続き進行管理を行います。

再設定する数値目標は、基本方針に基づく本計画の推進状況を評価、モニタリングするための「基本目標」及び本市の公共交通の経営状況を可視化するための「標準指標」の2種類です。

基本目標は、基本方針を実現するための各施策の推進によって得られる成果指標とし、目標値は延長計画においても据え置きます。

標準指標は、延長期間における目標値を年度ごとに改めて設定します。

（1）基本目標の設定

ア 基本目標1「公共交通不便地域を解消します」（公共不便地域に住む市民の割合）

【目標設定の根拠】

当初計画において、住民が公共交通にアクセスしづらい地域として、バス停留所から300m及び鉄道駅から500mの範囲外を「公共交通不便地域」設定し、「公共不便地域に住む市民の割合を、令和元年度の「29%」から令和7年度に「0%」になることを数値目標として設定しました。

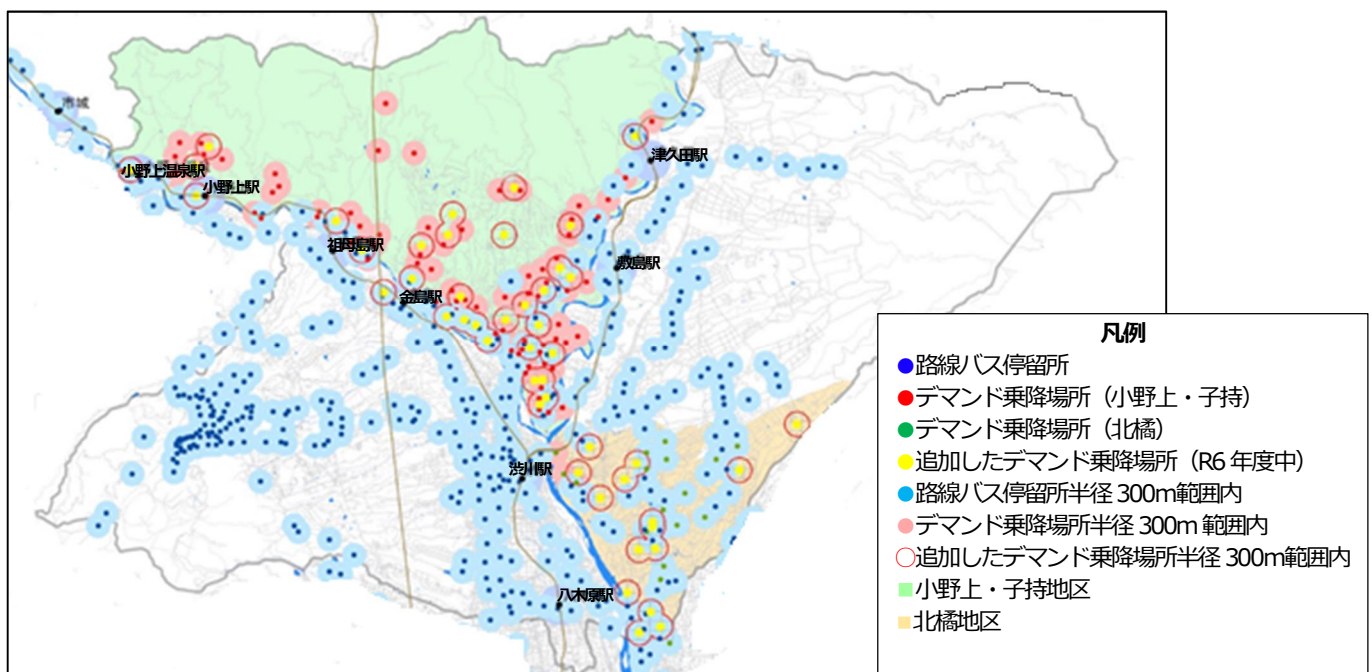
【期間中の取組】

公共交通不便地域は小野上地区、子持地区、赤城地区に多いことから、計画期間内において同地区において予約型（デマンド）バスの運行を開始しました。

令和4年度時点では、約29%の世帯が公共交通不便地域に存在していましたが、北橋地区及び小野上、子持地区で予約型（デマンド）バスの運行が開始したことにより、その割合は令和6年度末時点で約20%に減少しています。

令和7年度中に赤城地区にも予約型（デマンド）バス運行区域が拡大したことにより、更に割合は減少していると推測されます。

図5 渋川市内交通不便地域図(令和6年度末時点)



【今後の目標(指標)】

現目標値を延長計画でも承継し、延長計画終了時点（令和10年度末）での公共不便地域に住む市民の割合目標値を「0%」とします。



イ 基本目標2「自動車を運転しなくても移動できる環境を整えます」(65歳以上の自動車運転免許証返納割合)

【目標設定の根拠】

バス待ち環境や乗り継ぎ環境の向上を図り、公共交通の利用環境を充実させることで、自動車を運転しなくても移動できる環境を整え、65歳以上の高齢者が自動車運転免許証を返納しても安心して移動できる環境を整えることを目的とした数値目標です。

計画策定時の2.4%から、令和7年度時点で5.0%への増加を目指しました。

【期間中の返納割合の推移】(渋川警察署の統計データより)

	(策定時)	評価対象年度実績値				
実績	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
返納割合	2.4%	2.1%	2.2%	1.4%	1.8%	1.8%
返納者数	430人	381人	396人	345人	341人	336人

返納者数（返納割合）はむしろ、令和元年度よりも後退しています。依然として「自動車運転免許証を返納した場合の移動」への不安が根強いことがうかがえます。

【今後の目標(指標)】

現目標値を延長計画でも承継し、延長計画終了時点（令和10年度末）での65歳以上の自動車運転免許証返納割合目標値を「5.0%」とします。

なお、高齢者に一律に自動車運転免許証の返納を求めるのではなく、高齢者が安全に自動車を運転し続けることができる環境を構築するための技術革新や取組も並行して行う必要もあります。



ウ 基本目標3「市民の公共交通に対する満足度を高めます」(市民意見調査における公共交通に対する満足度)

【目標設定の根拠】

主に公共交通の利用促進を図ることで、市民の公共交通に対する満足度を高めることを目標とした数値目標です。

計画策定時の12.1%から、令和7年度時点で30.0%への向上を目指しました。

【期間中の満足度の推移】(市民意識調査の統計データより)

指標	市民意識調査における公共交通に対する市民満足度					
	評価実施年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
年度目標値		—	—	—	—	30.0%
実績	(計画策定時)	評価対象年度実績値				
	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
	12.1%	14.1%	(未実施)	13.6%	13.6%	(未実施)

本市が実施する市民意識調査アンケートに満足度に係る質問項目を設けて統計を取りました。令和3年度以降、当該アンケートの実施が不定期となったため、令和5年度調査が最新実績となります。

計画策定時よりは満足度は上昇していますが、目標値には遠く及びません。

延長計画において実施する各種施策の実施に比例し、満足度も向上するよう努める必要があります。

【今後の目標(指標)】

現目標値を延長計画でも承継し、延長計画終了時点(令和10年度末)での市民満足度の目標値を「30.0%」とします。



(2) 標準指標の設定

地域公共交通の経営状況を可視化するために、以下3つの「標準指標」を設定しました。当初計画の数値及び計画期間中の実績をここに掲載の上で目標値を再設定します。

ア 標準指標1 地域旅客サービスの利用者数(市町村乗合バス)

【目標設定の根拠】

当初計画では当時の利用者数等を鑑み、第2次渋川市総合計画における目標値との整合を図った上で設定しましたが、第2次渋川市総合計画(後期計画)が策定されたこと、また、コロナ禍中の人々の意識・行動様式の変化に伴い、交通需要が激減したこと、コロナ前の水準には完全には戻らないこと及び運転手の働き方改革への対応が必要なことを踏まえ、令和6年3月策定の「アフターコロナ編」において「輸送人員を着実に回復軌道へ乗せ、これを維持すること」を目標とし、令和7年度までの目標数値を定めました。

策定当時の現状値	現状値：198,814人(令和元年度)
と目標値	目標値：212,000人(当初目標値)⇒150,000人(アフターコロナ編目標値)

【実績値の推移】

コロナ禍中に落ち込んだ利用者数は、観光路線を中心に徐々に回復の兆しを見せています。

とはいえ、少子高齢化の進行に伴う人口減少や行動様式等の変化により、令和元年度までの利用者数を取り戻すまでにはまだ時間がかかることが推測されます。

評価実施年度		令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
当初計画年度目標値(人)		204,000	206,000	208,000	210,000	212,000
↓ アフターコロナ編設定目標値				150,000	150,000	150,000
実績	(計画策定時)	評価対象年度実績値(人)				
	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
	198,814	131,611	139,710	149,632	163,272	175,199
	達成率	66.2%	69.5%	73.3%	108.8%	116.8%

【今後の目標(指標)】

最新の令和6年度実績から5千人ずつの増加を見込み、目標値を下記のとおり定めます。

年度目標値(人)	(実績)	評価対象年度目標値(人)			
	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
	175,199	180,000	185,000	190,000	195,000

イ 標準指標2 地域旅客サービス事業の収支率(市町村乗合バスの収支率)

【目標設定の根拠】

標準指標1の「地域旅客サービスの利用者数」の設定の背景や、全国的な人件費や燃料費の高騰といった社会情勢、直近の実績値を勘案し、令和3年3月の策定時に目標とした「1.5%」の収支率の改善を令和7年度末までに達成し、「輸送人員の着実な回復と維持」を定量的にも目指そうとしたものです。

策定当時の現状値 と目標値	現状値：23.3%（令和元年度） 目標値：24.8%（当初目標値）⇒15.6%（アフターコロナ編目標値）
------------------	---

【実績値の推移】

標準指標1における利用者数の回復に比例して、収支率も回復しつつあるものの、令和元年度の収支率には及ばない状況です。利用者増の一方で、燃料を始めとする物価高騰、人件費の上昇等、複合的な要因により、収支率の回復が進んでいないと推測されます。

評価実施年度		令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
当初計画年度目標値(%)		23.6%	23.9%	24.2%	24.5%	24.8%
↓				↓	↓	↓
アフターコロナ編設定目標値				15.6%	15.6%	15.6%
実績	(計画策定時)	評価対象年度実績値				
	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
	23.3%	19.4%	21.8%	14.1%	16.3%	18.0%
	達成率	83.3%	92.4%	59.0%	104.5%	115.3%

【今後の目標（指標）】

最新の令和6年度実績から改善を見込み、令和元年度と同等の数値への段階的な回復を目指すため、目標値を下記のとおり定めます。

年度目標値 (%)	(実績)	評価対象年度目標値 (%)			
	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
	18.0%	19.5%	21.0%	22.5%	23.5%

ウ 標準指標3 公的資金投入額(市町村乗合バスに係る年間運行費補助額)

【目標設定の根拠】

標準指標1の「利用者数」や標準指標2の「収支率」の増加による運賃収入の確保、直近の実績値といった要素を勘案し、令和3年3月の策定時に目標とした「3,122千円」の健全化を令和6時点からの2年間で達成し、「輸送人員の着実な回復と維持」を定量的にも目指そうとしたものです。

策定当時の現状	現状値：158,401千円（令和元年度）
値と目標値	目標値：155,279千円（当初目標値）⇒193,177千円（アフターコロナ編目標値）

【実績値の推移】

回復基調にある標準指標値1の利用者数及び標準指標2の収支率に反比例して、公的資金投入額は増大しています。燃料価格の高騰、人件費の上昇、設備投資やランニングコスト等、複合的な要因により、交通事業者が要する経費も増加している状況から、公的資金投入額も増大していると推測されます。

評価実施年度		令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
当初計画年度目標値(千円)		157,777	157,153	156,529	155,905	155,279
↓				↓	↓	↓
アフターコロナ編設定目標値				193,177	193,177	193,177
実績	(計画策定時)	評価対象年度実績値(千円)				
	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
	158,401	157,236	164,364	198,479	209,385	219,877
	達成率	100.7%	96.0%	79.2%	92.3%	87.9%

【今後の目標(指標)】

日本銀行の「経済・物価情勢の展望」が、今後の物価上昇を「年約2%」と見込んでいることから、各年の目標値を前年度実績に2%を乗じた数値とします。

年度目標値 (千円)	(実績)	評価対象年度目標値(千円)			
	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
	219,877	224,274	228,759	233,334	238,000

1 評価・検証の考え方及びその手順

延長計画では、計画の策定（P）、事業の実施（D）、評価・検証（C）、改善策の検討・計画の見直し（A）のPDCAサイクルを毎年度実施することで、施策の実施状況及び目標値の達成状況を毎年度評価し、必要に応じて、改善を図りながら、効率的・効果的に施策を推進します。

実施事業については、毎年度、実施状況や目標値の達成状況を評価・検証するとともに、目標値を達成できていない場合の要因の分析を踏まえ、改善策を検討した上で、渋川市地域公共交通会議へ諮ります。

延長最終年度（令和10年度）に、上位関連計画における将来都市像などの見直し（中間評価）などを踏まえた第2次計画を策定することを目標に、令和8年度から準備を進めます。



	令和8年度												令和9年度												令和10年度															
	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月				
交通計画				自己評価	報告	改善	策定予算計上	調査事業補助金応募					2次計画案作成				自己評価	報告										自己評価	報告											
地域公共交通会議		対面会議						対面会議		対面会議				対面会議													対面会議													
地域公共交通確保維持改善事業								補助金交付申請		自己評価・報告		補助金交付				計画認定申請																				補助金交付申請		自己評価・報告		補助金交付
			計画認定申請																																					