

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和 年 月 日

協議会名: 生駒市地域公共交通活性化協議会

評価対象事業名: 陸上交通に係る地域公共交通確保維持事業(地域内ライダーシステム)

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
<p>生駒交通株式会社</p> <p>■R3.10.1～R4.9.30 近畿日本鉄道(株)生駒線 南生駒駅を経由する、南コミュニティセンターせせらぎ～暗峠間の1系統の運行</p>	<p>■R3.10.1～R4.9.30 近畿日本鉄道(株)生駒線 南生駒駅を経由する、南コミュニティセンターせせらぎ～暗峠間の1系統の運行</p>	<p>コミュニティバスの永続的な運行実現のため、以下の対策を実施し、交通不便地域の利用促進につなげた。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・引き続き沿線自治会における利用の呼びかけを行った。 ・市ホームページや広報紙を活用したコミュニティバスの周知については、交通マップを公共施設等で配布した。 	<p>A</p> <p>計画どおり、事業は適切に実施された。</p>	<p>公共交通サービスの提供が無かった地域に、コミュニティバスを運行し、地域住民の利便性や生活交通の確保を図るという目標については、補助事業年度における交通不便地域での利用が1日あたり6.5人(前年度から0.8人増)、系統全体の利用は1日あたり19.9人(前年度から0.7人増)の実績となった。</p> <p>また定量的な目標として、①交通不便地である5つの町で乗降する1日あたりの利用者数が、補助事業年度内4月1日時点で当該5つの町の住民基本台帳人口の合計に占める割合、②補助対象沿線での1日あたりの利用者数が、当該補助対象システムを利用する沿線町区の補助事業年度内4月1日時点での住民基本台帳人口の合計に占める割合、の2つを設定した。①は1.93%(目標1.70%)、②は2.14%(目標2.04%)という結果となった。補助対象沿線において人口減少や高齢化が進んでいる中、新型コロナウイルス感染症拡大による外出自粛等の影響から、回復傾向が見られ、①②とも数値目標を上回る結果となった。今後コミュニティバスの運行が地域住民の生活を支える重要な手段として役割を果たすことが期待できる。</p>	<p>当地区での生活交通の確保や地域の活性化という目的を達成するためにも、コミュニティバスの永続的な運行が求められるところであり、その実現のため、以下のような対策を継続し、交通不便地域での利用促進につなげる。また、系統全体での利用率にも着目し、交通不便地域以外の地域での利用の促進も図っていく。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・沿線自治会における利用の呼びかけ ・沿線自治会における回数券の購入・配付 ・市ホームページや広報紙を活用したコミュニティバスの周知 ・利便性向上のための運行ダイヤの修正等。(地元要望を踏まえ、沿線鉄道駅との接続に支障がないよう随時対応を検討する)

事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

令和 年 月 日

協議会名：	生駒市地域公共交通活性化協議会
評価対象事業名：	陸上交通に係る地域公共交通確保維持事業（地域内ライダーシステム）
地域の交通の目指す姿 （事業実施の目的・必要性）	<p>当路線の沿線地区のうち西側部分は、当市の南西部の生駒山麓に位置する5つの町から構成されている。当該地区については、最寄りの鉄道駅からも1km以上の距離がありながら、人口が少ないことや道路が狭隘で勾配も急であることなどの地理的条件も相まって、当路線の運行を開始するまでは定期運行による公共交通サービスの提供がなされず、地域住民の自助努力により生活が送られてきた。しかし、昨今の人口高齢化の進展という社会情勢の変化に伴い、住民の自助努力のみでは、これまでどおりの生活を送ることが困難になると予測され、当該地域においては、居住人口、高齢化の進展度合い、地形的条件などから、他の地域よりその傾向がより顕著になると想定されていた。</p> <p>こういった状況を踏まえ運行を開始した本件補助対象路線は、当該地域と鉄道駅、医療機関、商業施設を結ぶ路線であり、地域の生活交通の確保を第一の目的とするもの、暗峠等へのハイキングコースや特徴的な飲食店などが立地する当該地域への市内外他地域からの来訪により、地域の活性化がもたらされるといふ副次的な効果も期待している。</p> <p>本件補助対象路線の利用者数は、乗車定員の制約もあり、比較的少ない状況で推移しているが、当該地区における日常の生活交通の確保は重要な課題であり、その役割を果たすコミュニティバスの継続的な運行は必要不可欠と考えている。</p>

概要

- 路線の概要
生駒市コミュニティバス西畑線
南コミュニティセンターせせらぎ、中村屋東生駒店を起点とし、商業施設、近畿日本鉄道生駒線 南生駒駅を経由し、交通不便地域に指定された、藤尾町、大門町、小倉寺町、鬼取町、西畑町を経由して暗峠終点に至る全長8.2～10.1kmの路線(主系統)
※中村屋東生駒店は令和3年5月19日で廃止し、令和3年5月20日から新たに開店した業務スーパー南生駒店への路線延伸及び新規バス停の設置を行った。
- 運行の主体
生駒交通株式会社
- 上位計画
生駒市地域公共交通計画(令和3年3月策定)



運行車両



石佛寺停留所

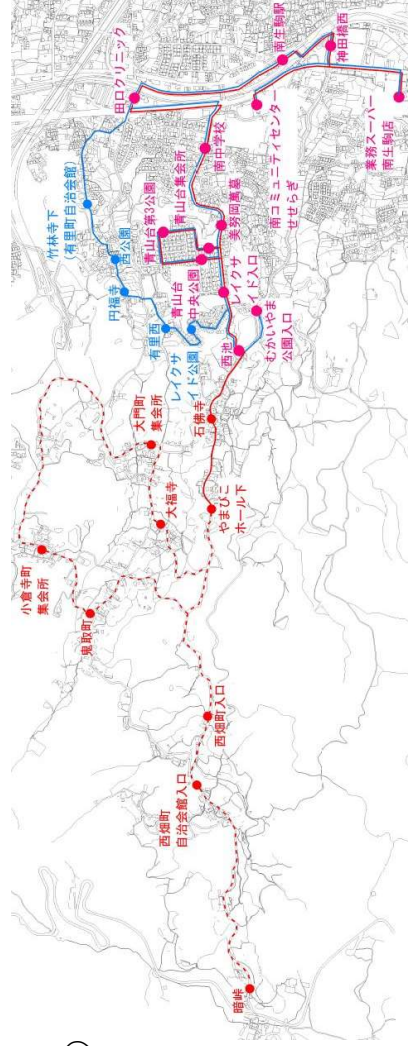


鬼取町停留所

基礎データ

- 人口: 11万8,139人 (令和4年4月1日現在)
交通不便地域に指定された5町の人口: 335人 (令和4年4月1日現在)
- 面積など: 53.15平方キロメートル
- 合併状況: なし、過疎地域等指定: なし
- 高齢化率: 46.28%
(令和4年4月1日現在の交通不便地域における65歳以上人口の比率)
- 系統数: 令和3年10月1日～令和4年9月30日 : 1系統
- 運行回数: 3.5回(1往復で1回)
- 自治体等負担額: 令和3年度決算 4,016千円(全経費6,547千円のうち)
- 協議会等開催状況(令和3年度)
・令和3年4月 第1回協議会開催(オンライン開催)
・令和3年6月 第2回協議会開催(書面開催)
・令和3年9月 第3回協議会開催(書面開催)
交通不便地域指定申請について
・令和3年9月 第3回協議会開催
コミュニティバスの利用状況について
・令和3年12月 第4回協議会開催
地域公共交通確保維持改善事業・事業評価について
・令和4年3月 第5回協議会開催(書面開催)
公共交通サービスの評価指標の検討について

令和3年10月1日～令和4年9月30日



目的 計画 目標 (P)

平成23年度に策定し、その計画期間を平成32年度までとする、生駒市地域公共交通総合連携計画においては、公共交通サービスの提供を行う地域を、地区の75歳以上人口の比率、公共交通サービスの有無、バス停や駅までの距離、勾配の緩急などに着目して評価し、選定したうえで、それぞれの地域の状況に応じてサービス提供の優先順位も設定した。

当地区は、その選定地区のうちでも、最寄りの既存公共交通機関(鉄道駅)までの距離、勾配が急であるなどの地域の状況から、最優先地区と位置付けられ、平成23年10月からコミュニティバスの実証運行を開始し、利用の状況等から平成24年10月から本格運行に移行している。

人口が少なく地形が急峻で、道路が狭いという地域の状況から、これまで定期運行による公共交通サービスが提供されてこなかった当地区においては、公共交通サービスを提供するに際しての目標として、①当地区での生活交通の確保、②当地区への来訪者の増加による地域の活性化、③これらの実現のための永続的な運行に必要な財源の確保に向けた利用率の維持向上の3点を掲げている。

具体的取り組み (D)

- 平成29年度:
年度内の年末年始を除く平日、244日において、1日8便(4往復)を運行した。
 - 平成30年度:
年度内の年末年始を除く平日、244日において、1日8便(4往復)を運行した。
 - 令和元年度:
年度内の年末年始を除く平日、241日において、1日8便(3.5往復)を運行した。
 - 令和2年度:
年度内の年末年始を除く平日、241日において、1日8便(3.5往復)を運行した。
 - 令和3年度:
年度内の年末年始を除く平日、243日において、1日8便(3.5往復)を運行した。
 - 令和4年度:
年度内の年末年始を除く平日、243日において、1日8便(3.5往復)を運行した。
- 各年度において、毎日の停留所毎の利用者数や運賃等収入、運行経費について、運行事業者の協力のもと把握し、運行による効果につながる利用状況や永続的な運行につながる収支の状況について検証を行った。

取組みに対する評価 (C)

公共交通サービスの提供が無かった地域に、コミュニティバスを運行し、地域住民の利便性や生活交通の確保を図るという目標については、補助事業年度における交通不便地域の利用が1日あたり6.5人(前年度から0.8人増)、系統全体の利用は1日あたり19.9人(前年度から0.7人増)の実績となった。また定量的な目標として、①交通不便地である5つの町で乗降する1日あたりの利用者数が、補助事業年度内4月1日時点での当該5つの町の住民基本台帳人口の合計に占める割合、②補助対象沿線での1日あたりの利用者数が、当該補助対象系統を利用する沿線地区の補助事業年度内4月1日時点での住民基本台帳人口の合計に占める割合、の2つを設定した。①は1.93%(目標1.70%)、②は2.14%(目標2.04%)という結果となった。補助対象沿線において人口減少や高齢化が進んでいる中、新型コロナウイルス感染症拡大による外出自粛等の影響から、回復傾向が見られ、①②とも数値目標を上回る結果となった。今後もコミュニティバスの運行が地域住民の生活を支える重要な手段として役割を果たすことが期待できる。

自己評価から得られた課題、対応 (A)

当地区での生活交通の確保や地域の活性化という目的を達成するためにも、コミュニティバスの永続的な運行が求められるところであり、その実現のため、以下のような対策を継続し、交通不便地域での利用促進につなげる。また、系統全体での利用率にも着目し、交通不便地域以外の地域での利用の促進も図っていく。

- ・沿線自治会における利用の呼びかけ
- ・沿線一部自治会における回数券の購入・配布
- ・市ホームページや広報紙を活用したコミュニティバスの周知
- ・利便性向上のための運行ダイヤの修正等。(地元要望を踏まえ、沿線鉄道駅との接続に支障がないよう随時対応を検討する)

アピールポイント、特に工夫した点など

平成29年8月から福祉施策として実施している「生きいきクーポン券」(73歳以上の高齢者や障がい者へ配布)でコミュニティバス回数券の購入に利用ができる取り組みにおいて、運行事業者とともに登録した自治会単位でも販売できるように取り組んだ。

平成29年11月から経路検索アプリ(ジオルダン、令和元年6月からNAVITIME)でダイヤ検索を開始した。

生駒市地域公共交通活性化協議会

1. 協議会が目指す地域公共交通の将来像

公共交通の将来像

本市では、「市民の活動機会の保障」という公共交通の基本的な考えに基づき、「持続可能な公共交通サービスで誰もが円滑に移動でき、市民の活動機会が保障されているまち」を実現するため、公共交通のマスタープランとなる「生駒市地域公共交通計画」を策定した。市民の生活を支えるとともに、まちづくりや観光分野等と連携し、様々な施策の展開を検討していく。

■地域特性

本市は、恵まれた自然環境や立地条件から、1960年代から良好な住宅都市、大阪等のベッドタウンとして発展してきた。近年、本格的な高齢社会を迎える中、早期に開発された計画的市街地では急速な高齢化が進んでおり、傾斜地において住宅開発が進められてきたこともあり、バス停までの坂道の徒歩移動が困難な人が増えてきている。また、団塊世代の定年退職を迎え、昼間時間帯に市内で過ごす暮らし方に対応したまちづくりが求められている。

■計画の基本方針

目指すべき将来像「持続可能な公共交通サービスで誰もが円滑に移動でき、市民の活動機会が保障されているまち」の実現に向けて、以下の3つの基本方針を定めている。

- ①公共交通サービスの提供による市民の活動機会の保障
- ②まちづくりと連携した公共交通サービスの提供
- ③市民・地元企業・行政等の協働による公共交通サービスの充実

■計画の目標及び期間

・期間

令和3年度～令和13年度の11年間

・目標

- ①買い物や通院の時間帯に合わせて、公共交通サービスを利用できる人の割合の向上
- ②都市拠点等へのアクセス性の向上
- ③たけまる号の1日あたりの利用者数の維持

公共交通ネットワークのイメージ図

添付資料①のとおり

2. 目標設定及びその達成状況の評価に関する事項

計画の指標と数値目標の設定・評価方法等	
<p>目指すべき将来像の実現に向け、計画の達成状況や効果を評価するために、基本方針に対応した指標と数値目標を設定する。</p>	
<p>■基本方針① 公共交通サービスの提供による市民の活動機会の保障</p>	
<p>目標</p> <p>買い物や通院の時間帯に合わせて、公共交通サービスを利用できる人の割合の向上</p>	
<p>目標の設定</p> <p>買い物や通院の時間帯に合わせた公共交通サービスを提供することで、買い物や通院の活動機会を保障される人を増やす。</p>	
<p>評価指標</p> <p>買い物や通院の時間帯に合わせて、公共交通サービスを利用できる人（全市）の割合</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 買い物の場合 現況値（R2）：80.1% 目標値（R13）：87.7% ・ 通院の場合 現況値（R2）：80.0% 目標値（R13）：87.8% 	
<p>評価方法等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 使用するデータ：評価時点の地区別人口と公共交通サービス状況より把握する。 ・ 評価時期：毎年 	
<p>■基本方針② まちづくりと連携した公共交通サービスの提供</p>	
<p>目標</p> <p>都市拠点等へのアクセス性の向上</p>	
<p>目標の設定</p> <p>都市拠点が集積している拠点（都市拠点と地域拠点）への公共交通サービスを提供することで、拠点での活動機会（交流等）を保障される人を増やす。</p> <p>※都市拠点：生駒駅や東生駒駅。地域拠点：学研北生駒駅、南生駒駅。</p>	
<p>評価指標</p> <p>都市拠点へ、60分以内に到達できる人（全市）の割合</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 生駒駅または東生駒駅周辺へのアクセス 現況値（R2）：68.4% 目標値（R13）：77.1% ・ 学研北生駒駅周辺へのアクセス 現況値（R2）：73.6% 目標値（R13）：94.9% ・ 南生駒駅周辺へのアクセス 現況値（R2）：46.4% 目標値（R13）：51.2% 	
<p>評価方法等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 使用するデータ：評価時点の地区別人口と公共交通サービス状況より把握する。 ・ 評価時期：毎年 	

■基本方針③ 市民・地元企業・行政等の協働による公共交通サービスの充実

目標
たけまる号の1日あたりの利用者数の維持
目標の設定
たけまる号の主な利用者である高齢者の運転免許保有率が増加しており、公共交通利用への転換が進みにくい状況にある。また、人口減少や生産年齢人口の減少に伴い、公共交通の利用者数は減少する可能性が高い。そのため、たけまる号の1日あたりの利用者数を現在の水準で維持することを目指す。
評価指標
1日あたりの利用者数 <ul style="list-style-type: none"> たけまる号全路線の1日あたりの利用者数が、たけまる号を利用する沿線地区の住民基本台帳人口の合計に占める割合 現況値（R2）：2.32% 目標値（R13）：2.32%
評価方法等
<ul style="list-style-type: none"> 使用するデータ：生駒市統計書で公表されている各交通事業者の実績を計上する。 評価時期：毎年

3. 目標達成に向けた公共交通に関する具体的取組み内容

(1) 取組経緯

目標を達成するために行う事業・施策		
本市の地域公共交通が目指すべき将来像・基本方針や、果たすべき役割の実現に向けて、推進する事業・施策は次のとおりである。		
基本方針	事業の方向性	具体的な事業
①公共交通サービスの提供による市民の活動機会の保障	①市民の日常生活における活動機会の保障	事業①：整備優先順位の高い地区への公共交通サービスの提供 事業②：買い物や通院等の時間帯に合わせた公共交通サービスの提供 事業③：公共施設等での多様なニーズに対応した公共交通サービスの提供
	②地域主体の公共交通サービスの検討	事業④：近隣の助け合い輸送等の導入に向けた検討
	③高齢者が安心して利用できる移手段の確保	事業⑤：高齢者運転免許自主返納制度等との連携

②まちづくりと連携した公共交通サービスの提供	①まちづくりや観光分野と公共交通の連携	事業⑥：都市拠点等への公共交通サービスの見直し・改善 事業⑦：公共交通を利用して観光できる環境づくり
	②新しい技術の活用	事業⑧：学研高山地区等でのICTを活用した交通システム等の検討 事業⑨：MaaS等の技術を活用した乗継利便性向上の検討
③市民・地元企業・行政等の協働による公共交通サービスの充実	①公共交通サービスの運行形態や評価基準の改善・検討	事業⑩：たけまる号の運行形態の見直し・改善 事業⑪：公共交通サービスの新規運行や運行継続の水準の検討
	②公共交通の情報提供	事業⑫：公共交通・おでかけ情報等の広報媒体の作成 事業⑬：市広報誌やホームページ、SNS等での情報発信 事業⑭：イベント等を通じた公共交通の利用啓発 事業⑮：モビリティ・マネジメントの実施
	③地元企業等との協働や連携の推進	事業⑯：企業や病院等の送迎バスとの連携 事業⑰：地元企業等との連携の推進（協賛金・企業広告等）
各事業の実施予定時期など		
添付資料②のとおり		

(2) 目標を達成するために行う事業・実施主体・事業概要等

補助対象事業

地域公共交通確保維持改善事業				
事業	実施主体	着手・実施期間	種別	事業概要
コミュニティバス	生駒市	平成23年	フ	西畑線

【種別】 幹：地域間幹線系統、フ：地域内フィーダー系統、策：計画策定事業、推：計画推進事業
再策：再編計画策定事業、再推：再編計画推進事業

その他補助事業			
事業	実施主体	着手・実施期間	事業概要
該当なし			

非補助事業

事業	実施主体	着手・実施期間	事業概要
コミュニティバス	生駒市	H17.11～	光陽台線
		H23.10～	門前線
			有里線
		H26.10～	萩の台線
北新町線			

(3) 生産性向上の視点から取り組んだ事業

※「(2) 目標を達成するために行う事業・実施主体・事業概要等」のうち、生産性向上を目指して取り組んだ事業について、その内容を記入して下さい。

※上記以外の事業においても、該当する事業・取組等があれば、その内容を記入して下さい。

事業	取組内容	効果目標
乗換案内アプリの利用開始	市のオープンデータのオープンサイトにコミュニティバスの時刻表を掲載し、平成29年11月から経路検索アプリ（ジョルダン、令和元年からNAVITIME）でダイヤ検索を開始した。	利便性の向上
たけまる号ご利用案内のリニューアル	市公式ホームページに掲載している、たけまる号ご利用案内について、令和3年9月より、時刻表やルート等を見やすいデザインにリニューアルした。	利便性の向上

4. 具体的取組に対する評価

令和3年3月に協議会において策定した地域公共交通計画では、市民等へアンケート調査や事業所等へのヒアリングを実施するとともに、本市が抱える現状と課題等を分析し、公共交通の在り方、今後の方針及び事業の方向性等を議論した。令和3年度から引き続き具体的な事業実施に向け、協議会において議論を進めていく。

また、西畑・有里線及び菟の台線において、令和3年5月に地元からの要望等に基づいて、地域の主要な買い物先となる業務スーパー南生駒店へのルートに変更した。利用者数は、新型コロナウイルス感染拡大による減少傾向から増加傾向にある。

5. 自己評価から得られた課題と対応方針

課 題	課題への対応方針
現在の定量的な目標達成については、これまでの新型コロナウイルス感染拡大による減少傾向から前年度比で増加した。新型コロナウイルス拡大前までの利用者の確保が課題となっている。	利用者の利便性向上のため鉄道駅との接続等に支障がないよう随時対応を検討するとともに、駅からのバス停への案内表示の改善、また、新型コロナウイルス感染対策として実施している抗菌コート等の安全対策の周知を進める。
現在、公共交通サービスが必要とされる地区で提供できていない地区についても検討を進める必要があるが、限られた財源を最大限効率的に行う必要がある。	令和3年3月に策定した地域公共交通計画において、実施すべき事業として検討することとしており、地区の特性や課題等の現状等から地区に応じたサービス内容の検討を進める。

生駒市地域公共交通活性化協議会

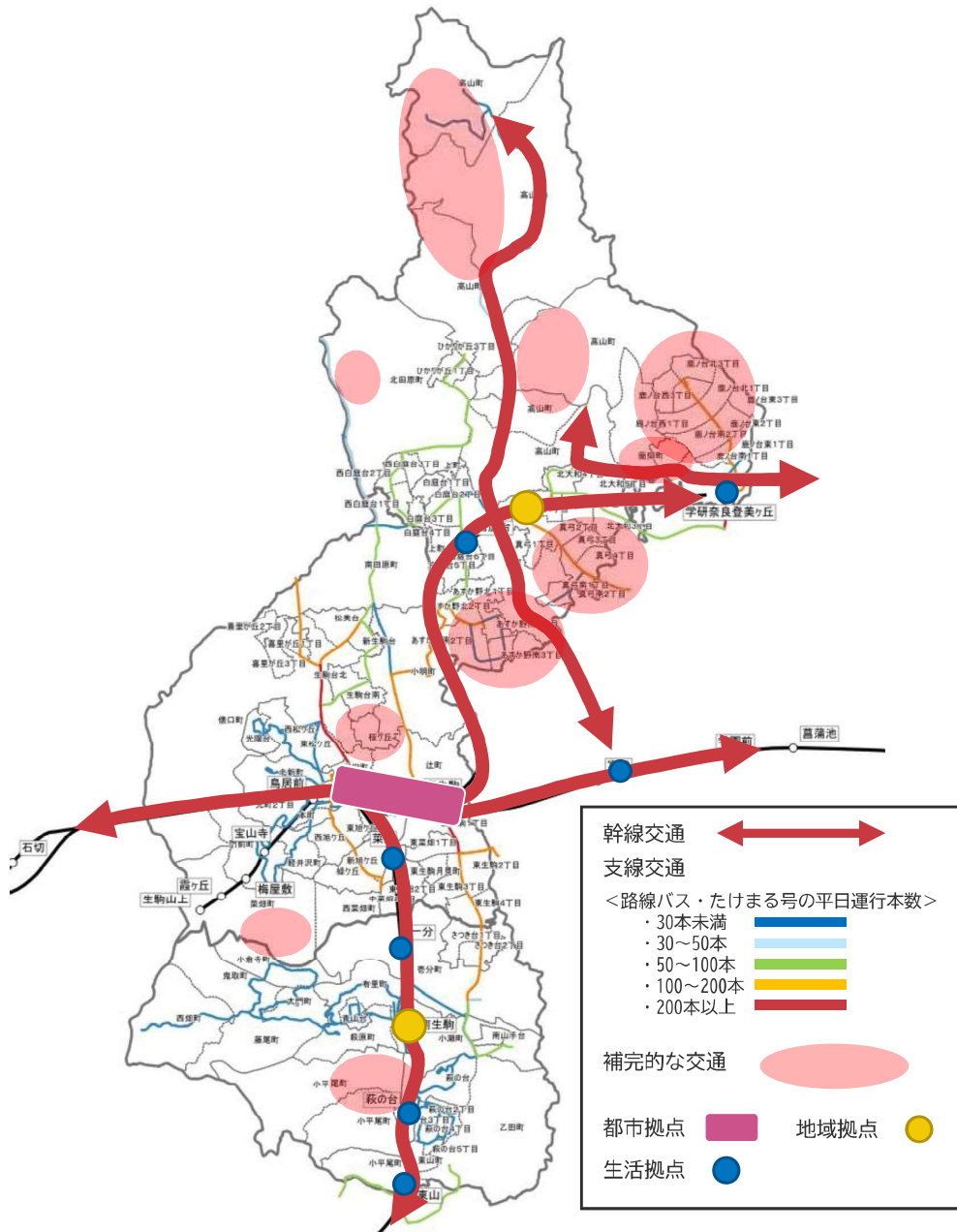
1. 昨年まで（直近）の二次評価の活用・対応状況

昨年まで（直近）の二次評価における事業評価結果	事業評価結果の反映状況（具体的対応内容）	今後の対応方針
適切に事業を実施し、目標・効果が達成されたことは評価できる。今後、沿線自治会を通じて、新規利用者の開拓、利用状況及び利用者ニーズの把握・分析等を行うことにより、地域に見合ったより効果的な利用促進につながることを期待する。	令和3年3月に策定した生駒市地域公共交通計画において、西畑線の維持・確保を実施事業として位置づけ、今後も継続的に運行できるよう利便性の確保及び財源の確保に向けた取り組みを実施する。	引き続き、取り組みを進める。

2. アピールポイント、特に工夫した点など

- 平成29年8月から福祉施策として実施している「生きいきクーポン券」（73歳以上の高齢者や障がい者へ配布）でコミュニティバス回数券の購入に利用できる取り組みにおいて、運行事業者とともに登録した自治会単位でも販売できるように取り組んだ。
- 生駒市の公開する「オープンデータ」のオープンサイトにコミュニティバスの時刻表を掲載し、平成29年11月から経路検索アプリ（ジョルダン、令和元年6月からNAVITIME）でダイヤ検索を開始した。
- コミュニティバス「たけまる号」と奈良交通の時刻表が掲載された広告付き交通マップを公共施設等で配付した。
- 広報いこま「いこまち」の令和3年9月号にて公共交通の特集記事を掲載し、市民への啓発を行った。
- 生駒市地域公共交通活性化協議会にて、「生駒市の地域公共交通を守るためのアピール」を行い、ホームページに掲載した。

公共交通ネットワークのイメージ図



基本方針	事業の方向性	具体的な事業 注1) ★は重点的に検討・実施する事業を示す。 注2) 連携計画からの引継ぎ事業を記載。	細目	実施予定時期					評価指標		
				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	令和8年度以降	評価指標と現状値・目標値	各事業の実施による評価指標の現状値からの変化状況(全市を対象とした変化状況)
公共交通サービスの活性化による市民生活の向上	市民生活の向上	公共交通サービスの活性化による市民生活の向上	鹿ノ台地区における公共交通サービスの提供の検討	運行計画の策定	→	→	→	→	→	現状値：3.8%向上 目標値：4.1%向上	現状値：3.8%向上 目標値：4.1%向上
			高山地区における公共交通サービスの提供の検討	運行計画の策定	→	→	→	→	→	現状値：0.6%向上 目標値：0.6%向上	現状値：0.6%向上 目標値：0.6%向上
			北田原地区における公共交通サービスの提供の検討	運行計画の策定	→	→	→	→	→	現状値：0.1%向上 目標値：0.1%向上	現状値：0.1%向上 目標値：0.1%向上
			茨城地区における公共交通サービスの提供の検討	運行計画の策定	→	→	→	→	→	現状値：1.5%向上 目標値：1.5%向上	現状値：1.5%向上 目標値：1.5%向上
			真戸地区における公共交通サービスの提供の検討	運行計画の策定	→	→	→	→	→	現状値：0.8%向上 目標値：0.8%向上	現状値：0.8%向上 目標値：0.8%向上
			桜ヶ丘地区における公共交通サービスの提供の検討	運行計画の策定	→	→	→	→	→	現状値：80.1% 目標値：87.1%	現状値：80.1% 目標値：87.1%
			買い物や通学等の時間帯に合わせて、公共交通サービスを提供できる人(全市)の割合	→	→	→	→	→	→	現状値：80.0% 目標値：87.0%	現状値：80.0% 目標値：87.0%
			買い物や通学等の時間帯に合わせて、公共交通サービスを提供できる人(全市)の割合	→	→	→	→	→	→	現状値：80.0% 目標値：87.0%	現状値：80.0% 目標値：87.0%
			買い物や通学等の時間帯に合わせて、公共交通サービスを提供できる人(全市)の割合	→	→	→	→	→	→	現状値：80.0% 目標値：87.0%	現状値：80.0% 目標値：87.0%
			買い物や通学等の時間帯に合わせて、公共交通サービスを提供できる人(全市)の割合	→	→	→	→	→	→	現状値：80.0% 目標値：87.0%	現状値：80.0% 目標値：87.0%
まちづくりと連携した公共交通サービスの提供	まちづくりと連携した公共交通サービスの提供	まちづくりと連携した公共交通サービスの提供	高崎生活圏の公共交通サービスの提供の検討	運行計画の策定	→	→	→	→	→	現状値：7.7%向上 目標値：7.7%向上	現状値：7.7%向上 目標値：7.7%向上
			高崎生活圏の公共交通サービスの提供の検討	運行計画の策定	→	→	→	→	→	現状値：7.7%向上 目標値：7.7%向上	現状値：7.7%向上 目標値：7.7%向上
			高崎生活圏の公共交通サービスの提供の検討	運行計画の策定	→	→	→	→	→	現状値：7.7%向上 目標値：7.7%向上	現状値：7.7%向上 目標値：7.7%向上
			高崎生活圏の公共交通サービスの提供の検討	運行計画の策定	→	→	→	→	→	現状値：7.7%向上 目標値：7.7%向上	現状値：7.7%向上 目標値：7.7%向上
			高崎生活圏の公共交通サービスの提供の検討	運行計画の策定	→	→	→	→	→	現状値：7.7%向上 目標値：7.7%向上	現状値：7.7%向上 目標値：7.7%向上
			高崎生活圏の公共交通サービスの提供の検討	運行計画の策定	→	→	→	→	→	現状値：7.7%向上 目標値：7.7%向上	現状値：7.7%向上 目標値：7.7%向上
			高崎生活圏の公共交通サービスの提供の検討	運行計画の策定	→	→	→	→	→	現状値：7.7%向上 目標値：7.7%向上	現状値：7.7%向上 目標値：7.7%向上
			高崎生活圏の公共交通サービスの提供の検討	運行計画の策定	→	→	→	→	→	現状値：7.7%向上 目標値：7.7%向上	現状値：7.7%向上 目標値：7.7%向上
			高崎生活圏の公共交通サービスの提供の検討	運行計画の策定	→	→	→	→	→	現状値：7.7%向上 目標値：7.7%向上	現状値：7.7%向上 目標値：7.7%向上
			高崎生活圏の公共交通サービスの提供の検討	運行計画の策定	→	→	→	→	→	現状値：7.7%向上 目標値：7.7%向上	現状値：7.7%向上 目標値：7.7%向上
新しい技術の活用	新しい技術の活用	新しい技術の活用	ICTを活用した公共交通サービスの提供の検討	運行計画の策定	→	→	→	→	→	現状値：73.6% 目標値：94.9%	現状値：73.6% 目標値：94.9%
			ICTを活用した公共交通サービスの提供の検討	運行計画の策定	→	→	→	→	→	現状値：73.6% 目標値：94.9%	現状値：73.6% 目標値：94.9%
			ICTを活用した公共交通サービスの提供の検討	運行計画の策定	→	→	→	→	→	現状値：73.6% 目標値：94.9%	現状値：73.6% 目標値：94.9%
			ICTを活用した公共交通サービスの提供の検討	運行計画の策定	→	→	→	→	→	現状値：73.6% 目標値：94.9%	現状値：73.6% 目標値：94.9%
			ICTを活用した公共交通サービスの提供の検討	運行計画の策定	→	→	→	→	→	現状値：73.6% 目標値：94.9%	現状値：73.6% 目標値：94.9%
			ICTを活用した公共交通サービスの提供の検討	運行計画の策定	→	→	→	→	→	現状値：73.6% 目標値：94.9%	現状値：73.6% 目標値：94.9%
			ICTを活用した公共交通サービスの提供の検討	運行計画の策定	→	→	→	→	→	現状値：73.6% 目標値：94.9%	現状値：73.6% 目標値：94.9%
			ICTを活用した公共交通サービスの提供の検討	運行計画の策定	→	→	→	→	→	現状値：73.6% 目標値：94.9%	現状値：73.6% 目標値：94.9%
			ICTを活用した公共交通サービスの提供の検討	運行計画の策定	→	→	→	→	→	現状値：73.6% 目標値：94.9%	現状値：73.6% 目標値：94.9%
			ICTを活用した公共交通サービスの提供の検討	運行計画の策定	→	→	→	→	→	現状値：73.6% 目標値：94.9%	現状値：73.6% 目標値：94.9%
市民・地元企業・行政等の協働による公共交通サービスの充実	市民・地元企業・行政等の協働による公共交通サービスの充実	市民・地元企業・行政等の協働による公共交通サービスの充実	たけまる号の運行形態の見直し・改善	運行計画の策定	→	→	→	→	→	現状値：46.8% 目標値：51.2%	現状値：46.8% 目標値：51.2%
			たけまる号の運行形態の見直し・改善	運行計画の策定	→	→	→	→	→	現状値：46.8% 目標値：51.2%	現状値：46.8% 目標値：51.2%
			たけまる号の運行形態の見直し・改善	運行計画の策定	→	→	→	→	→	現状値：46.8% 目標値：51.2%	現状値：46.8% 目標値：51.2%
			たけまる号の運行形態の見直し・改善	運行計画の策定	→	→	→	→	→	現状値：46.8% 目標値：51.2%	現状値：46.8% 目標値：51.2%
			たけまる号の運行形態の見直し・改善	運行計画の策定	→	→	→	→	→	現状値：46.8% 目標値：51.2%	現状値：46.8% 目標値：51.2%
			たけまる号の運行形態の見直し・改善	運行計画の策定	→	→	→	→	→	現状値：46.8% 目標値：51.2%	現状値：46.8% 目標値：51.2%
			たけまる号の運行形態の見直し・改善	運行計画の策定	→	→	→	→	→	現状値：46.8% 目標値：51.2%	現状値：46.8% 目標値：51.2%
			たけまる号の運行形態の見直し・改善	運行計画の策定	→	→	→	→	→	現状値：46.8% 目標値：51.2%	現状値：46.8% 目標値：51.2%
			たけまる号の運行形態の見直し・改善	運行計画の策定	→	→	→	→	→	現状値：46.8% 目標値：51.2%	現状値：46.8% 目標値：51.2%
			たけまる号の運行形態の見直し・改善	運行計画の策定	→	→	→	→	→	現状値：46.8% 目標値：51.2%	現状値：46.8% 目標値：51.2%