

(様式 2)

## 「桐生市交通ビジョン（案）」に対する意見提出手続の結果

- 1 意見の募集期間 令和5年9月7日（木）～10月6日（金）  
2 意見の提出者数 1人（直接1人）  
3 意見の件数 9件  
4 担当部課 共創企画部交通ビジョン推進室  
電話 (0277) 46 - 1111（内線 386・387）  
ファクシミリ (0277) 43 - 1001  
電子メール kotsu@city.kiryu.lg.jp

### 5 提出された意見の要旨と考慮の結果

#### (1) 桐生市交通ビジョン（案）についての意見

番号	意見の要旨	考慮の結果（意見に対する市の考え方）
1	上毛電鉄を「広域幹線交通」とみていることにやや違和感。市内には短い間隔で駅が多くある点や、旧桐生地区と新里地区を結ぶという点から、桐生市の計画としては、おりひめバスと同じ「地域間幹線交通」の分類として積極的な活用を図ってほしい。	ご指摘のとおり、上毛電気鉄道は市内の中心拠点と地域拠点を結び、地域間の移動を担う性質を持っておりますが、一方で、県庁所在地である前橋市への通勤・通学利用など広域的な移動の需要も大きく、また、赤城駅で東武桐生線と接続しており、栃木県や東京方面への移動も支えていることから、「広域幹線交通」として位置付けております。
2	上毛電鉄が行っている「サイクルトレイン」は、自転車の持ち込み制限が少ないという点で、全国的に見てもかなり珍しいが、交通ビジョン内で言及がない。二次交通が弱い桐生市でも、駅から先の足を確保できるという点では、大きな役割を担うことができるため、鉄道事業者が行う交通空白地帯向けの政策の1つとして言及してほしい。	鉄道会社を実施するサイクルトレインなどの駅から先の移動に関する事業の支援について、施策の柱2-2中、主な取り組み2-2-1にて言及いたしました。
3	MAYUの役割・運行主体が曖昧で、持続可能性に疑問がある。公共交通網の一部として組み込むのであれば、交通事業者による運行分（地域内交通の路線系）想定と、(株)桐生再生やボランティア・イベントによる運行分（観光ボランティア系）想定は分けて考える	本ビジョンは、公共交通に限らず、市民総ぐるみで進める交通まちづくりの基本構想として位置づけ策定するものであり、その中で、本市交通においてMAYUが担う役割の可能性を広く示しております。 MAYUの具体的な活用方法につきましては、現在策定を進めております「桐生市地域公共

	べきでは。宮本町のように、実験運行だけ MAYU でやり、本格運行では通常車両の予約制おりひめに移行ではもったいないと感じる。	交通計画」の中で定めてまいります。
4	地域内交通やグリーンスローモビリティについて、他の自治体では、地区ごとに住民主体で運行協議会を設け、協議会が市から運行補助金をもらいつつ、事業者と運行委託契約をして運行している事例がある。地域内交通については、なんでも行政がやるのではなく、実際の利用者である地域住民が主体となって考え、運行することにより、交通に対する意識を変容させる必要があるのでは。	本ビジョンでは、市民が自らの移動手段について考え、行動を変えていくことを推奨しており、施策の柱 3-2 の中で、地域住民自らが主体性をもって地域内交通を検討することについて記載しております。 今後、地域内交通等に関する施策を実施する際には、地域住民が積極的に計画や運行に関われる体制を整えることを第一に検討してまいりたいと考えております。
5	「ゆっくりズムのまち」実現に向けては、歩行者を中心とした地域内の移動と、自動車を中心とした通過交通を分離することが必要となると考える。単に全体の速度を落とす政策では、桐生市全体の不便さを増大させるだけでなく、抜け道として地域内の道路が利用されてしまい、かえって危険性を増すこともあるため、事故増加やさらなる人口減少を招きかねない。住宅地や商業地の道路から通過交通を締め出して安全を図る一方で、幹線道路は通過交通の速度を維持し、拡幅や防護柵の増設等で安全性を確保するなど、道路路線ごとの役割分担を定めることも、交通政策の一環として検討してほしい。	「ゆっくりズムのまち」実現に向けた交通まちづくりを検討する上では、ご指摘のとおり、道路整備の実施や路線ごとの役割分担を定めるなど、都市計画に関わる要素も含めて考える必要があります。 具体的な施策につきましては、「桐生市都市計画マスタープラン」や「桐生市コンパクトシティ計画」と関連させ、総合的に検討してまいります。
6	「ゆっくりズムのまち」では、公共交通によって到達し、徒歩で安全に巡回できる市街地の環境が必要と思われる。そのためには、交通政策と道路についての政策の連携が必要だと思われる。例えば、糸や通りのような、	番号 5 と同様に検討を行います。

	<p>店舗の立ち並ぶ狭い道路(幹線道路ではない路線)は、トランジットモール化の前段階として、自動車の速度を下げる政策(制限20km/h化等)を早期に実行し、歩行者が安心して通行できる環境を目指してほしい。</p>	
7	<p>バスの定時性の確保のための道路拡幅(特に中央幹線が通る広沢町一丁目交差点など)や、バス停・駅周辺に徒歩でも安心してアクセスできる環境の整備(歩道設置やバリアフリー化)等のハード面の政策連携も、交通ビジョン内で具体的に言及してほしい。</p>	<p>車両や施設のバリアフリー化や、駅やバス停の改善、歩道などの道路空間の環境改善については、施策の柱2-3の中で言及しております。</p> <p>ハード整備など具体的な施策につきましては、必要に応じ現在策定を進めております「桐生市地域公共交通計画」の中で位置付けていくほか、道路の整備等に関しましては「桐生市都市計画マスタープラン」や「桐生市コンパクトシティ計画」に係る施策と連携・調整を行い、総合的に検討してまいります。</p>
8	<p>具体的な数値目標の記載が少ないと感じた。バス輸送人員等は、現状のバスに乗っている人の人数や目的をはじめとして、バス停から徒歩圏内どのくらいの人口があり、そのうち何人を利用させる想定なのか等を、データをもとに算出してほしい。</p>	<p>本ビジョンは、市民総ぐるみで進める交通まちづくりの基本構想として策定するものです。</p> <p>具体的な公共交通に関する施策や数値目標につきましては、利用者ニーズ調査や分析を十分に行った上で、現在策定を進めております「桐生市地域公共交通計画」の中で定めてまいります。</p>
9	<p>公共交通機関はあくまで「交通手段」の1つであるので、乗ること自体が目的となることは一般生活上ではほとんどないと思われる。利用者の増加を図るためには、その交通手段を使って行ける範囲に”目的地”が必要であり、その目的地を市の総合計画等により交通結節点近くに誘導していくべきだと感じる。交通ビジョン内でも、市が定める他の計画への言及があるとよいのでは。</p>	<p>「第1章 2 位置付け」の中で、上位計画である「桐生市第六次総合計画」のほか、「桐生市都市計画マスタープラン」「桐生市コンパクトシティ計画」などの関連計画との関係性について記載しております。</p> <p>今後、各計画に基づき実施される事業については、本ビジョンに掲げた構想も取り入れ、総合的に進めたいと考えております。</p>