

桐生市交通ビジョン(案)

令和 5 年 月



桐 生 市

桐生市交通ビジョン

7つの独自性

- ☆ 本市交通 10 年後の目指す姿と基本理念を分かりやすく掲げています。
- ☆ SDGs 未来都市にふさわしい「ゆっくりズムのまち桐生」の実現に向け、MAYU を主軸とする次世代モビリティの積極的な活用を目指しています。
- ☆ 私たち一人ひとりが、地球環境と地域社会のことを自分ごととして考え、危機感を持ち、意識して行動を変えていくことを推奨しています。
- ☆ 私たち一人ひとりが、複数の交通手段を適材適所で使い分けながら、楽しく快適に移動できる「ときめく交通まちづくり」を目指しています。
- ☆ 子どもと子育てに寄り添う交通施策の強化を目指しています。
- ☆ 公民連携による推進体制の再構築と、市民総ぐるみによる施策の推進を掲げています。
- ☆ 桐生・みどり両市域における一体的な交通網の実現を目指しています。

目 次

序 章.....	1
1 ビジョン策定の背景	1
(1)危機的な状況	1
(2)危機の回避に向けた導き	1
(3)交通活動に求められる「環境への配慮」	2
(4)地域公共交通の厳しい現状.....	3
2 進むべき方向 - 変わることの必要性 -	3
3 「移動」について	4
(1)移動手段の種類.....	4
(2)自動車に頼った交通の弊害.....	5
(3)「移動」にかかる費用 - お得なのはどっち? -	6
(4)毎日の「移動」を「エコ」に - スマートムーブの取り組み -	7
4 市民の想い.....	8
(1)「市民の声」アンケート	8
(2)有識者からの意見	8
第1章 桐生市交通ビジョンの概要.....	9
1 目指すべき「交通まちづくり」	9
【現在と目指す姿(10年後)】	10
【現在と目指す姿(10年後)のイメージ図比較】	11
2 位置付け	12
3 目標年次.....	13
第2章 桐生市交通ビジョン策定のための前提整理 -なぜ、今、交通ビジョンが必要なのか-	15
1 桐生市の弱み - 危機的状況の認識と共有 -	15
2 桐生市の交通課題 - 取り組むべきこと -	16
3 桐生市の強み - 新たな施策展開に向けて -	17
4 未来を見据えた発想 - 新しい仕組みや次世代モビリティの導入 -	18
(1)社会情勢の変化に伴う新たな概念.....	18
【コラム】「ゆっくりズムのまち桐生」の宣言	19
(2)桐生市が描く SDGs 未来都市について	20
5 桐生市交通ビジョンの構成	21
第3章 桐生市交通ビジョンの基本と施策の柱	23
1 法律で定める交通政策の基本的認識	23
2 桐生市交通ビジョン・基本理念	23
3 基本方針と施策の柱.....	25
4 公民連携による推進体制の再構築と連携の強化	28
(1)推進体制のイメージ図	28
(2)各セクターの役割	29

第4章 施策の方向性	31
1 基本方針と施策の柱に基づく主な取り組み	31
基本方針1 市民総ぐるみによる交通変容への挑戦	33
施策の柱1-1 学び考え、共に行動を起こす	33
1-1-1 「ゆっくりズムのまちづくり」で、楽しく幸せに暮らす価値観の醸成	33
1-1-2 市民が一体となって考え、創り支える公共交通	34
1-1-3 モビリティ・マネジメントの取り組み	34
1-1-4 公共交通利用による健康増進対策	35
施策の柱1-2 公共交通の魅力を高める	36
1-2-1 乗って楽しく利用したくなる仕掛け(鉄道編)	36
1-2-2 乗って楽しく利用したくなる仕掛け(バス・次世代モビリティ編)	37
施策の柱1-3 子どもと子育てに寄り添う	38
1-3-1 子育て支援の一助となる交通施策の検討	38
1-3-2 子どもたちの通学に役立つ交通施策の検討	38
1-3-3 交通環境学習(モビリティ・マネジメント教育)の推進	39
1-3-4 公共交通を高校生に慣れ親しんでもらう取り組み	39
基本方針2 既存公共交通の見直しと改善を図る施策の推進	40
施策の柱2-1 おりひめバス・デマンド交通の整備・改善	40
2-1-1 おりひめバスの地域ごとの路線見直し(短期的取り組み)	40
2-1-2 社会情勢の変化に対応したおりひめバス全体路線の再編、 幹線となる公共交通軸の明確化(中期的取り組み)	40
2-1-3 コンパクト・プラス・ネットワークによる都市構造への おりひめバス路線再編(長期的取り組み)	41
2-1-4 予約制乗合タクシー「予約制おりひめ」の見直し	42
2-1-5 新里地区及び黒保根地区の移動手段強化	42
2-1-6 バス交通における運賃制度の検討と運賃以外の収入の確保	43
施策の柱2-2 鉄道会社との連携強化と経営安定化への支援	44
2-2-1 4鉄道の維持・充実と将来に向けた検討	44
2-2-2 鉄軌道間のネットワーク強化	44
2-2-3 4鉄道の各沿線協議会等での支援	45
施策の柱2-3 わかりやすさと使いやすさを高める	46
2-3-1 鉄道及びバス交通の計画的な車両更新	46
2-3-2 車両や施設のバリアフリー化、ユニバーサルデザイン※化の推進	46
2-3-3 小型モビリティ・歩行・自転車利用環境の改善	47
2-3-4 わかりやすいバスの利用案内	47
2-3-5 駅やバス停の改善	48
2-3-6 安心して乗車できる運行体制の確保	48
2-3-7 移動のDX推進	49
基本方針3 持続可能な未来社会を見据えた施策の推進	50
施策の柱3-1 次世代モビリティの積極的な導入	50
3-1-1 多様なグリーンスローモビリティの導入	50

3-1-2	MAYU を主軸とした次世代モビリティの導入	51
3-1-3	自動運転技術の活用検討	52
施策の柱 3-2	各地域における新たな移動システムの構築	53
3-2-1	地域住民主体・市民活動団体との協働による地域内交通の確保	53
3-2-2	シェアリングエコノミーの活用	53
3-2-3	民間タクシーを活用した交通モードの導入	54
施策の柱 3-3	桐生・みどり両市の交通ボーダーレス化	54
3-3-1	バス・タクシーの連携強化	54
3-3-2	広域バスの検討	54
第 5 章	桐生市交通ビジョンの実現に向けて	55
1	地域公共交通計画(法定計画)の策定	55
2	地域公共交通計画策定と施策の実施に向けた法定協議会の設置	55
本文中に「※」の記載がある用語は、資料編最後の用語集に解説を記載しています。		
資 料 編		57
1	社会情勢の変化と課題	60
(1)	人口の視点	60
①	日本の状況	60
②	桐生市の状況	60
③	桐生市の年齢別人口割合	61
④	人口ピラミッドの推移	62
(2)	高齢者免許の視点	63
①	桐生警察署管内(桐生市・みどり市)の高齢者(65 歳以上)自動車利用の状況	63
②	桐生市の運転免許証自主返納者数の状況	63
(3)	環境の視点	64
①	平均気温の推移	64
(4)	移動手段の視点	65
①	桐生市民が日常使っている移動手段	65
②	移動手段別の安全性(交通死亡事故発生件数)	65
③	移動手段別の輸送量当たりの二酸化炭素の排出量	65
④	公共交通と個別交通の費用比較	66
2	本市公共交通の概況と課題	67
(1)	現状の公共交通と役割	68
(2)	現状の公共交通体系イメージ図	69
(3)	各交通の概況	69
①-1	鉄道の概要	69
①-2	鉄道の現状と課題	70
②-1	路線バス(おりひめバス)の概要	72
②-2	路線バス(おりひめバス)の現状と課題	72
③-1	予約制乗合タクシー(予約制おりひめ)の概要	74
③-2	予約制乗合タクシー(予約制おりひめ)の現状と課題	74

④-1 新里町デマンドタクシーの概要	75
④-2 新里町デマンドタクシーの現状と課題.....	75
⑤-1 黒保根町デマンドタクシーの概要	76
⑤-2 黒保根町デマンドタクシーの現状と課題.....	76
⑥ 近隣自治体の公共交通との相互乗り入れ.....	77
⑦ その他の交通の概要	78
(4)各地域の課題	79
(5)「市民の声」アンケートで寄せられた自由意見の概要	80
3 その他現状における具体の取り組み	81
(1)観光施策としての取り組み.....	81
(2)群馬大学の取り組み.....	82
① 「MAYU」の活用	82
② 次世代モビリティの導入による持続可能な地方都市モデルの構築.....	82
③ モビリティネットワーク社会実装研究	83
④ 自動運転の実装に向けた研究.....	83
4 法律で定める交通政策の基本理念	84
5 桐生市交通ビジョン策定の検討経緯等	85
(1)策定経過.....	85
(2)検討体制.....	85
※ 用語集	87

序 章

1 ビジョン策定の背景

(1)危機的な状況

人間の活動は地球環境へ大きな負荷をかけていますが、特に二酸化炭素の増加による地球温暖化は、異常気象による大規模災害、エネルギーや食料等の資源不足に伴う国際的な経済対立や武力紛争のリスクを高めるといった苛烈な状況をもたらしており、将来さらに人々の生活にも深刻な影響を与えることが予想されます。

(2)危機の回避に向けた導き

こうした憂慮すべき地球環境の危機的状況にかんがみ、「**ゆっくりリズムのまち桐生**」の宣言^{*}を主導した故・宝田恭之氏(群馬大学名誉教授)は生前、人類の活動と地球の限界の関係性と人類の危機を記述する書籍「成長の限界」(ローマクラブ「人類の危機」レポート)に照らし、「今からでは遅いかもしれないが、遅過ぎることはない。」と自らの思いを語りました。

宝田氏のその信条を多くの仲間や市民がしっかりと受け止め、継承されているからこそ、「ゆっくりリズムのまち桐生」をタイトルに掲げる本市の政策提案を通じ、「**SDGs^{*}未来都市**」として内閣府に選定されたことにつながっています。

私たちはこのことを踏まえ、低速電動コミュニティバス^{*}MAYU^{*}など次世代モビリティの活用を推進するとともに、先端技術とゆとりを持ったライフスタイルの融合を図る中で「**ゆっくりリズムのまちづくり**」を進め、地域課題の解決や持続可能な未来社会の確立を目指していかなければなりません。



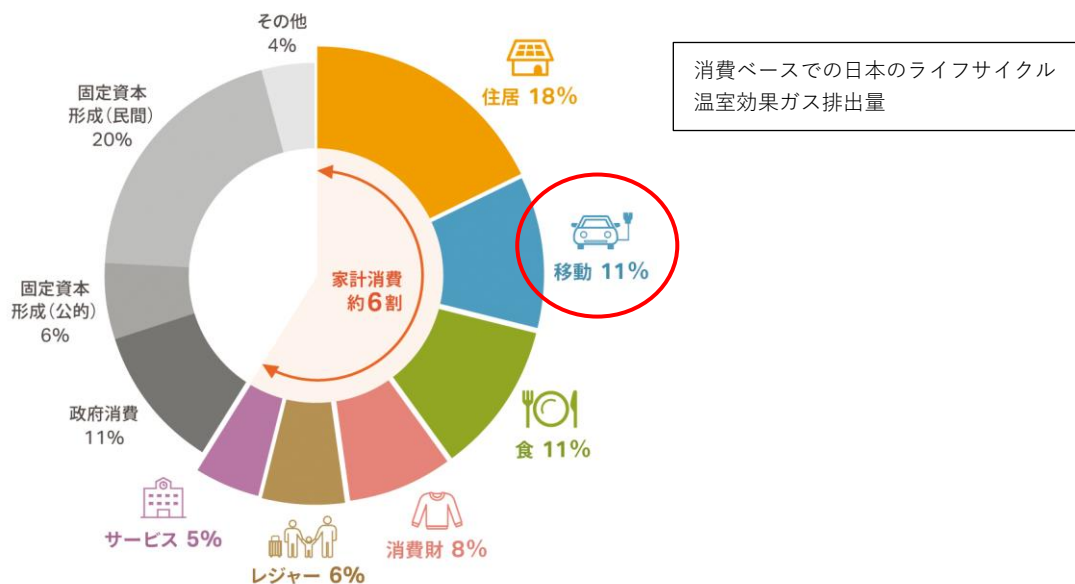
(3)交通活動に求められる「環境への配慮」

地球温暖化への世界各国の関心が高まる中、気候変動問題の新たな枠組みとして「パリ協定」が2016年に発効され、我が国も、2050年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする「2050年カーボンニュートラル※、脱炭素社会の実現」を目指すことを宣言しました。

私たちの交通活動に伴う環境負荷の低減に向けては、自動車の代わりに鉄道、バス、自転車などを利用したり、二酸化炭素排出量の少ない電気自動車等の利用を推進するといった配慮が求められています。

自家用車の二酸化炭素排出量は、バスの2.3倍、鉄道の7.6倍(資料編 P-65)であり、マイカーから公共交通機関に転換することで、多くの二酸化炭素排出量の削減が可能です。私たちが状況に応じてバスや電車を利用することはそれほど難しいチャレンジではなく、SDGsの包括目標である「誰一人取り残さない」社会の実現に向けて、公共交通の維持につながる重要な取り組みです。

また、「SDGs 未来都市」の選定を受けた桐生市は、MAYUをはじめとする多様なモビリティを活用して「ゆっくりズムのまちづくり」を推進する使命を既に担っています。下図は「消費ベースでの日本の温室効果ガス排出量」に関するデータですが、「移動」に伴う排出量の割合は11%となっています。この部分は、衣食住以外で私たちが取り組むことのできる環境負荷低減に取り組める部分であり、市民総ぐるみで実践していかなければなりません。



資料：南斉規介(2019)産業連関表による環境負荷原単位データブック(3EID)(国立環境研究所)、Nansai et al.(2020) Resources, Conservation & Recycling 152 104525、総務省(2015)平成27年産業連関表に基づき国立環境研究所及び地球環境戦略研究機関(IGES)にて推計

資料：環境省ホームページ COOL CHOICE なぜ私たちの行動が必要なの？

(4)地域公共交通の厳しい現状(資料編 P-69～P-76 参照)

群馬県における地域公共交通の利用者は、人口減少やマイカー移動の普及、また新型コロナウイルス感染症の影響により、大幅な減少傾向にあります。

わたらせ渓谷鐵道や上毛電気鐵道においても、利用者の減少、コロナ禍により、県や沿線自治体による公費補助への依存度が高くなっています。

桐生地区※のおりひめバス※については、令和3年4月の全面改正後、利用者数の回復が見られるものの、運行事業の不採算の常態化や運転士不足と高齢化、車両や設備の老朽化、利用者の地域的な偏りなどで経営が難しくなっています。

おりひめバス空白地域を運行エリアとする予約制おりひめ※については、実利用者数が見込みを下回っており、住民の需要に応じた見直しが必要な状況です。

また、新里・黒保根地区におけるデマンドタクシー※については、事前予約すれば、該当地域内で利用者宅から目的地(一部地域外あり)までドアツードア※で移動でき大変便利ですが、集中して予約できない場合や、相乗り乗車が敬遠されて効率が悪い状況、桐生地区の交通サービスとの差異などの難しい課題があります。

一方、AI(人工知能)やデジタル化※など DX※(デジタルトランスフォーメーションまたはデジタル変革)が伸展する中、国は、複数の交通手段を一体的にしてスムーズな移動を可能とする MaaS※の推進や、人と環境にやさしいグリーンスローモビリティ※の導入等を推奨し、「過度なマイカー依存」からの脱却と「公共交通機関を利活用する生活」へのシフトチェンジを促しています。しかし、最先端技術に対するマンパワーやスキルの不足、財政難など担い手側の課題も深刻です。

2 進むべき方向 ― 変わることの必要性 ―

このような背景や現状を踏まえ、オール桐生で交通まちづくりを進めていくためには、市民、地元企業、大学、交通事業者、行政などの連携・協働による「共創」を通じ、環境負荷を抑え、より多くの人に利用される交通ネットワークの再構築を目指していかなければなりません。

そのためには、既存の交通システムの改善に努めるとともに、各地域の特性を踏まえた新しい移動の仕組みや、環境にやさしい次世代モビリティ※等の積極的な導入・利活用を図っていく必要があります。

その一方で、日常生活における移動のあり方について、市民一人ひとりが共生と共助の視点、グローバルな面から自分ごととして考え、理解するとともに、**これらの移動手段を適材適所で使い分けて適度な利便性を享受できるように行動すること**が大切です。

私たちは今こそ、「住んでみたい、ずっと住み続けたいまち桐生」の実現に向けて、**交通について市民総ぐるみで意見や知恵を出し合い、総力を挙げて未来へ持続可能なまちづくりを推し進めていかなければなりません。**

3 「移動」について

(1) 移動手段の種類

不特定多数の人が所定の運賃を払って利用することができる交通機関を「公共交通機関」といいます。公共交通には、鉄道、バス、タクシーなどがあります。たとえば、公共交通を担う鉄道には、道路で渋滞することなく一度に多くの人を時間通りに早く運べるので、一定以上で利用すれば「コストパフォーマンス※」と「タイムパフォーマンス※」、「エネルギーパフォーマンス※」にも優れています。

それに対して、自家用車や自転車、バイクは「個別交通」といい、車両を個人が所有して自分の行きたいときに行きたいところへ行ることができますが、多くの人たちが同時に使うことで渋滞や事故などのリスクが高まり、自分だけでなく他の人に与える損害のリスクも高めてしまう移動手段です。

これに加えて、近年グリーンスローモビリティや超小型モビリティ、電動キックボード※などが登場しています。これからも様々な移動手段が登場すると思いますが、それぞれの移動手段を、特性に応じて適材適所で上手に使い分けることで、私たちは経済的にも時間的にも有利となり、また、環境への負荷も低減させることができるのです。

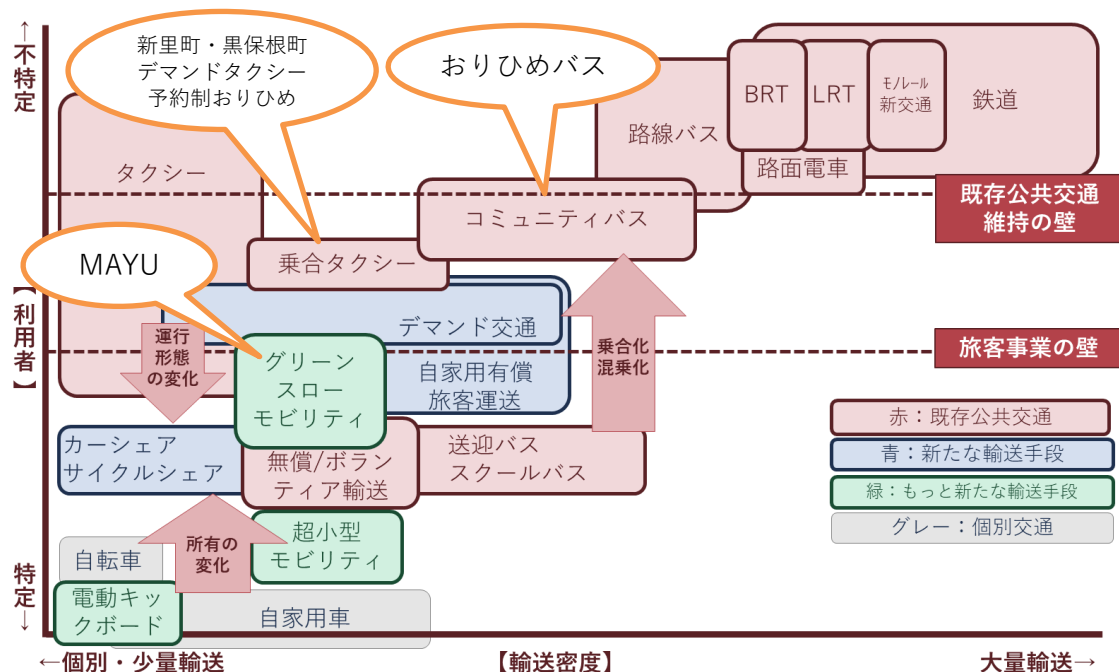


図 移動手段の適用性

出典：「公共交通トリセツ」今更聞けない!?移動手段ってどんな種類があるの？

塩土 圭介(日本海コンサルタント) 令和5年5月11日閲覧

<https://text.odekake.co.jp/20201025-2/>

(2)自動車に頼った交通の弊害(資料編 P-65 参照)

「市民の声」アンケートでは、74.7%の市民が自動車を日常利用しています。

自動車は大変便利ですが、次のようなデメリットが考えられます。自動車ばかりに依存してしまうと、そのデメリットが顕著に表れ、交通事故や環境破壊により、社会や人々の生活に様々な面での悪影響を及ぼしてしまいます。

・安全面でのデメリット

資料編 P-65「②移動手段別の安全性(交通死亡事故発生件数)」によると、自動車が原因となる死亡事故は、他と比べて圧倒的に多く発生しています。

中でも、事業用乗用車(乗合バスやタクシーなど)以外のその他(自家用車・貨物車等)が約 98%と、個別交通の事故の多さが際立っています。

・環境面でのデメリット

資料編 P-65「③移動手段別の輸送量当たりの二酸化炭素の排出量」の比較によると、自家用乗用車の 1 人 1km 輸送量あたりの二酸化炭素の排出量は、バスの約 2.3 倍、鉄道の約 7.6 倍に相当し、非常に多いことがわかります。

・持続可能なコンパクトな都市形成面でのデメリット

過度なマイカー依存は郊外に居住地を分散させて人口密度の低下を招き、中心市街地が空洞化するなど、桐生市コンパクトシティ計画*で目指す持続可能な都市の形成に悪影響を及ぼします。

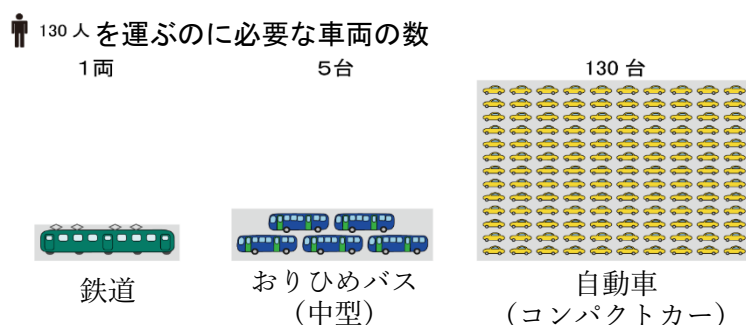
【交通渋滞の緩和に効果的な鉄道・バス利用】

次のコラムは、鉄道、おりひめバス、自動車(コンパクトカー)の比較ですが、同じ人数の人を運ぶのに自動車は他の 2 つより非常に多い台数を要し、その分道路空間も必要とすることがわかります。

<交通手段ごとの輸送力と必要とする空間の比較>

鉄道、バス、自動車が 130 人を運ぶのにどれだけ道路空間等が必要かについて、以下の図のように、車両のサイズを視覚的なイメージで示して比較したところ、鉄道やバスは省スペースで多くの人数を運べるのに対し、自動車はその数倍の道路空間が必要であることがわかります。

自動車の使用を控え、鉄道やバス等の公共交通を利用することは、交通渋滞の緩和に極めて効果的であり、まちなかの道路空間の有効活用につながります。



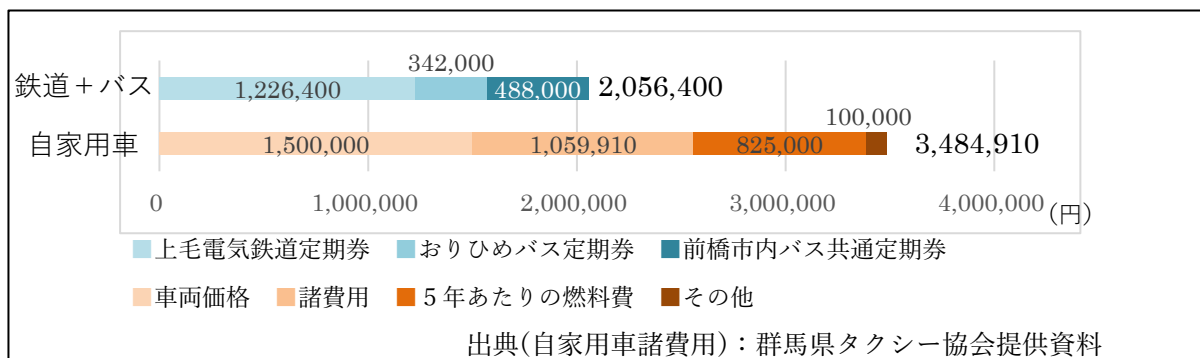
資料：桐生市コンパクトシティ計画

(3)「移動」にかかる費用 ーお得なのはどっち？ー(資料編 P-66 参照)

乗るたびに運賃を支払うため「公共交通はお金がかかる」と考えている人も多いと思います。では、自家用車と比較した場合、どちらが「お得」でしょうか？

◆桐生市から前橋市まで通勤するケース(片道 25km)※P-66 に比較表

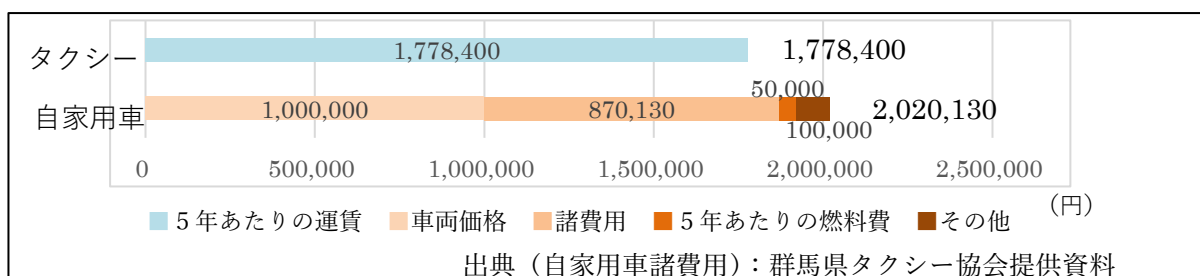
～公共交通(鉄道＋バス)と個別交通(自家用普通車)の 5 年あたりの費用比較～



自家用車よりも鉄道とバスを利用した方が、5 年間で約 140 万円以上も安くなります。

◆1 週間に 3 回、地域内を移動するケース(3km 以内のスーパー、病院等)

～タクシーと個別交通(自家用軽自動車)の 5 年あたりの費用比較～ ※P-66 に比較表



自家用車を利用する機会が少なく、移動距離も短い場合、タクシー利用の方がお得になる場合もあります。高齢者ドライバーによる重大事故が社会問題化している中、高齢になっても経済的な理由により自家用車に乗り続ける人もいますが、必ずしも経済的とは限らないことがわかります。

注)費用比較の自家用車はガソリン車を対象としており、EV 車の車両価格や維持費は例示の費用と異なります。

◆社会的費用※を考慮する場合

上記 2 例の費用比較には、排気ガスによる大気汚染や交通渋滞による損失にかかる費用、道路・鉄道等交通インフラの整備経費や交通事故により失われる命や保健・医療費など社会全体で負担する費用(社会的費用)が含まれていませんが、自家用車にかかる社会的費用は、鉄道・バス等公共交通よりはるかに大きいといわれています。

したがって、この社会的費用を勘案した場合には、さらに電車やバス、タクシーなど公共交通の方が経済的で「お得」なことがわかります。

(4)毎日の「移動」を「エコ」に スマートムーブの取り組み

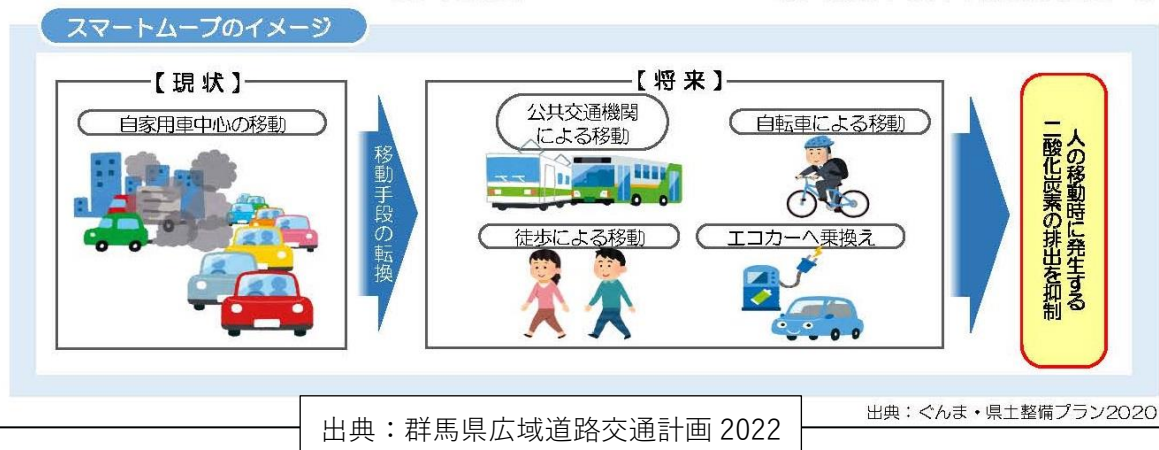
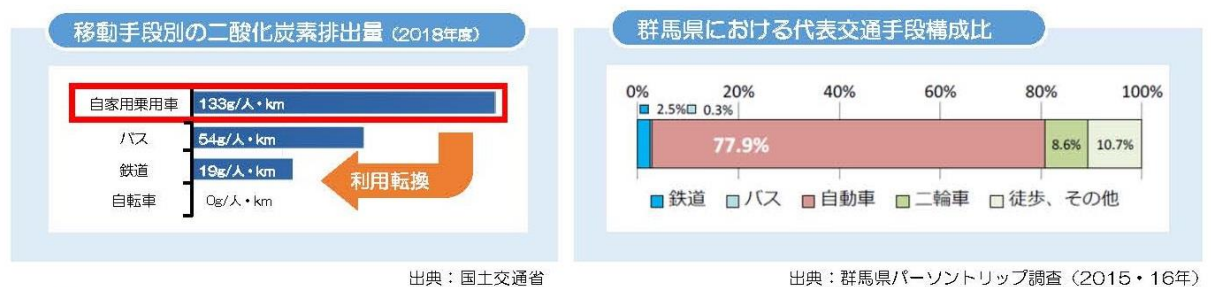
環境省では、二酸化炭素排出の少ない移動にチャレンジしてもらうため、“「移動」を「エコ」に”を合言葉に、エコで賢い移動方法を選択できるライフスタイルを「スマートムーブ」と名付け、その取り組みを推奨しています。

下記の取り組みを心がけることにより、自家用車中心の生活から「エコ」で「健康」なライフスタイルへの転換を実践しましょう。

○「スマートムーブ」が推進する5つの取り組み

- ・バスや鉄道などの公共交通機関を利用
通勤や通学、旅行やちょっとした外出において、公共交通利用を心がける。
- ・自転車、徒歩での移動
近距離の移動では、「健康や環境にいい」自転車や徒歩での移動を心がける。
- ・自動車の使い方を工夫
エコドライブ※の心がけ、エコカー※への乗り換え。
- ・長距離移動の工夫
旅行や出張、帰省などの際は、距離によって新幹線、特急列車、電車、バスなどの公共交通機関を使い分ける。
- ・移動、交通における二酸化炭素削減の取り組みに参加
「カーシェアリング※」や「レンタサイクル」といった取り組みに参加。

◆自家用乗用車の二酸化炭素排出量はバスや鉄道等の公共交通に比べて2倍以上であるにもかかわらず、群馬県では、県民の移動手段の大半を自動車占めており、地球温暖化の緩和に向けて、「過度に自動車に依存した状況」から「公共交通や自転車、徒歩等の多様な移動手段を適度に利用する状態」に転換する取組が必要です。



4 市民の想い

(1)「市民の声」アンケート(資料編 P-80 参照)

本市では、市民の意識や意見などを把握し市政運営の参考とするため、18 歳以上の 2,000 人を無作為抽出して「市民の声」アンケート調査を実施しています。

その中の自由意見において、令和元年度調査では 751 件中 63 件、令和 3 年度調査では 726 件中 48 件が公共交通に関することで、いずれの年度でも最多の意見項目となっており、市民の要望や関心度が大変高いことがうかがえます。

こうした市民の声を踏まえつつ、本ビジョンの内容を検討しました。

(2)有識者からの意見

本ビジョンの策定にあたり、様々な分野で活躍される有識者の方々(資料編 P-86 参照)から貴重な意見をいただきました。主な内容は下記のとおりですが、この他にもたくさんの提案や助言をいただき、本ビジョンの内容を検討しました。

○このビジョンで市民に訴えたいこと

- ・市民に対し、強いメッセージを出さないと何も感じてもらえない。
- ・読んでもらうことで、公共交通に対する市民の意識変容、行動変容が促せるビジョンでなくてはならない。
- ・地域公共交通の維持には、公共交通の枠を超えた、移動に関する全ての市民一人ひとりの行動変容が必要。

○このビジョンに必要なこと

- ・将来を担う子どもたちへのメッセージが重要で、多世代で協力するような仕組みが必要。
- ・交通に壁はない。将来的には、生活圈や経済圏を共にするみどり市との一体的な交通ビジョンが理想。同市と壁のない交通体系を目指す姿勢を示すべき。
- ・交通ビジョン推進の主体である市民、地元企業、大学、交通事業者、行政などそれぞれの果たすべき役割をわかりやすく示すことが必要。
- ・市民の行動変容をもたらすには、この移動だけは確実に自動車を使わせないとといった規制を設けて強制力を持たせることも考えた方がよい。
- ・移動は誰にでも必要であり、フランスでは「移動権」が法律で認められている。今年の G7 交通大臣会合でも「移動の自由」の重要性が共有された。こうした世界の動きを意識しながら取り組んでもらいたい。

第1章 桐生市交通ビジョンの概要

1 目指すべき「交通まちづくり」

本ビジョンは、市民からは「ずっと住み続けたい」と望まれ、市外の人々からは「住んでみたい」と親しみを持ってもらえるような桐生市を目指し、人々の移動を支える「交通」の視点からまちづくりを展望する中で、私たちの意識や行動のあり方、バスやタクシー、鉄道、道路など交通環境のあり方について考え、行動を起こしていくための基本構想です。

本ビジョンでは、まず、私たち一人ひとりが、“自分ごと”として、まちの存続、ひとの暮らし、さらに環境負荷の低減に思いを寄せて、私たち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いきます。

公共交通政策としては、子どもやお年寄り、免許返納者など「移動の不自由さ」を抱える人々の不安をやわらげ、安心して暮らしていける移動環境をととのえていくことが使命であり、本ビジョンではそのための移動手段の確保と最適化を図る交通施策の方向性を示します。

基本的には、自力移動のできる人々に対し、バスや電車あるいは徒歩や自転車などできるだけ環境に負荷をかけない移動方法を生活に取り入れることを促していきます。

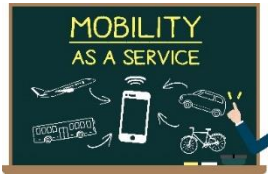
その一方で、子どもや高齢者、障害者など移動の不自由な人々の視点から、既存のバス・タクシーや電車を利用しやすくしていきます。さらに、人と環境にやさしい低速電動コミュニティバス MAYU など次世代モビリティの活用や、それぞれの地域で人々が協力してつくる新たな地域内交通システムの導入などを目指します。

昨今の自家用車への過度な依存傾向から脱却し、「**マイカーなしでも暮らせるエリアの多いまち**」、「**バスや電車、MAYU など多彩な移動手段が選択できるまち**」、へと変えていくため、市民、地元企業、大学、交通事業者、行政など相互の連携・協力のもと「市民総ぐるみ」で、未来へと続く桐生の交通まちづくりに取り組んでいきます。

次の 10～11 ページで、**本ビジョンが 10 年後に目指す姿**を描きます。



【現在と目指す姿(10年後)】

地区	現在の公共交通		目指す姿(10年後)
桐生地区	おりひめバス	・利用者数の少ない地域の奥まで運行する長大路線 	・幹線軸の明確化 ・コンパクト・プラス・ネットワーク※による路線の再編 ・ワゴンタイプへの転換 ・EV化 
	予約制おりひめ	・広沢、堤、宮本、相生、菱、境野の一部で運行  ※おりひめバス空白地域	・運行地域と制度内容の見直し ・デマンドタクシー導入検討 ・AI 予約システム導入
新里地区	・デマンドタクシー(地域内運行) - 上毛電気鉄道へのフィーダー交通※ - 一部みどり市に乗り入れ 		・デマンドタクシー - 地域外乗降場所追加など制度改善 - AI 予約システム導入
黒保根地区	・デマンドタクシー(地域内運行) - わたらせ渓谷鐵道へのフィーダー交通 ・自家用有償旅客運送※(地域内及び地域外移動)  		
地区	目指す姿(10年後)		
全域	・広域幹線交通 JR 両毛線、東武桐生線による広域的な幹線ネットワークの確保・維持 中小私鉄(上毛電気鉄道、わたらせ渓谷鐵道)のあり方検討、再構築 ・地域内交通システムの構築 自家用有償旅客運送、地域主体の運行、公民連携やボランティアなど相互協力による運送 ・新たな移動形態の導入 MAYU などの次世代モビリティ、福祉車両、スクールバス、民間タクシー、カーシェアリングなど多様なモビリティの活用 ・移動の DX MaaS の推進、自動運転技術の活用 ・地域間連携による生活圏のボーダーレス化 みどり市や近隣自治体とのバス交通連携強化、広域バスの導入   		

【現在と目指す姿(10年後)のイメージ図比較】



2 位置付け

公共交通施策に関しては、その基本方針等を示す「桐生市第六次総合計画」「桐生市都市計画マスタープラン」及び「桐生市コンパクトシティ計画」、その他関連計画との連携・調整を図るとともに、広域的視点から公共交通のあるべき姿を描く「群馬県交通まちづくり戦略(群馬県地域公共交通計画)」の将来展望や基本方針なども参考にし、本ビジョンを策定しています。

本ビジョンを、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付け、これをもとに各種交通施策の具現化に向けた桐生市地域公共交通計画の策定を目指します。

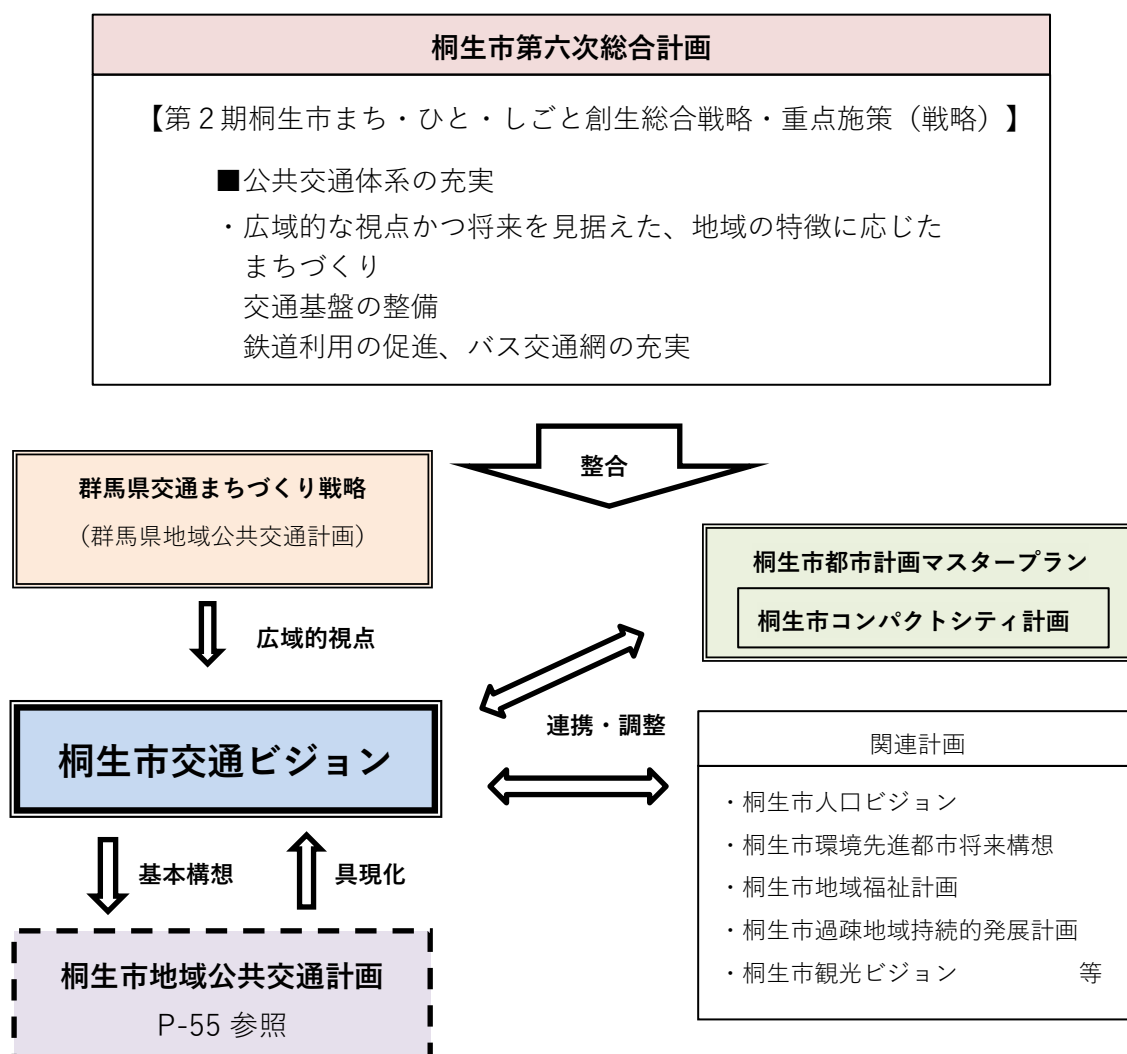


図 桐生市交通ビジョンの位置付け

3 目標年次

本ビジョンの目標年次は、おおむね 10 年後となる令和 15 年(2033 年)を目途とします。

なお、本ビジョンを踏まえ策定する桐生市地域公共交通計画との整合を図る中で、必要に応じて見直しを行います。



第2章 桐生市交通ビジョン策定のための前提整理

－なぜ、今、交通ビジョンが必要なのか－

1 桐生市の弱み －危機的状況の認識と共有－

○進む人口減少(資料編 P-60 参照)

本市の人口は、昭和 50 年(1975 年)の約 14 万 8 千人(合併前 3 市村計)をピークに減少傾向が続いており、今から約 10 年後の令和 15 年(2033 年)には 9 万人を切ると予想されています。こうした中で、地域社会における医療や交通、教育その他の生活に必要なサービスをどのように維持していくかという難しい課題に取り組んでいかなければなりません。

また、令和 3 年 4 月、黒保根地区に加えて桐生地区が新たに過疎地域に指定されましたが、それぞれの地域が抱える課題に皆で向き合う中で、各地域の特性と実情に応じた交通システムの最適化を図っていく必要があります。

(資料編 P-79(4)各地域の課題参照)

○県内市部で最高の高齢化率(資料編 P-61 参照)

平成 12 年(2000 年)頃に 20 パーセント台となった本市の老年人口割合(65 歳以上)は、その後も年々増加傾向にあり、今から約 10 年後の令和 15 年(2033 年)には 40 パーセントを超えると予想されています。高齢者が利用しやすい移動手段の確保が必要です。

○少子化(資料編 P-62 参照)

全国的に少子化が進む中、桐生市においても年少人口(0 歳～14 歳)が減少を続け、平成 27 年(2015 年)の 12,062 人から、今から約 17 年後の令和 22 年(2040 年)には 5,923 人に半減すると予想されています。

子どもの送迎や通学等にかかる子育て世代の時間的・経済的負担をやわらげ、安心して生活できる公共交通の充実が必要です。

○飛び地合併により、分断化された行政施策

本市は、平成 17 年(2005 年)の飛び地合併により、生活圈や経済圏の重なるみどり市を間に挟む形で市域が形成されたことから、両市の行政施策に係る連携・協力は必須です。

特に公共交通による移動に支障となる自治体間の壁は利便性の低下にしかならず、みどり市と交通施策に関する両市の連携を強化していく必要があります。

2 桐生市の交通課題 – 取り組むべきこと –

人口減少や少子高齢化等による地域経済や社会構造の変化の中で、浮き彫りにされている本市公共交通の取り組むべき課題について整理します。

○公共交通機能の連携強化

- ・ 鉄道とバス・タクシーなど公共交通相互の連携の強化
- ・ 都市のコンパクト化を見据えた交通ネットワークの整備
- ・ 適正運賃の検討や広告等収入の確保による運行事業者の経営安定化
(年度別利用者数と運行経費の推移は資料編 P-72～P-76 参照)

○地域の特性に応じた、持続可能な公共交通のあり方の検討

- ・ 地域の実情を踏まえたバス・タクシー路線の再編やダイヤの見直し
- ・ 地域の実情に応じた交通モードへの転換
- ・ 次世代モビリティなど新たな移動手段導入によるサービス向上
- ・ ラストワンマイル^{*}の交通モード^{*}確保

○交通弱者のための移動サービスの拡充

- ・ 高齢者や障害者などが日常生活を営む上で必要な移動手段の確保
- ・ 運転免許を返納しても移動しやすい公共交通サービスの提供
- ・ 子どもの送迎にかかる保護者の負担の軽減
- ・ 健康づくりや交流機会の確保に向けた交通環境の整備

○誰もがわかりやすく、利用したくなる仕組みづくり

- ・ 乗り物の楽しさを感じてもらえるような仕掛けづくり
- ・ 桐ペイ^{*}や MaaS などデジタル技術の導入による利便性の向上や効率化
- ・ 利用者に分かりやすい情報の提供・発信

○近隣自治体との連携による公共交通の利便性向上

- ・ 本市おりひめバスとみどり市電話でバスの相互乗り入れ拡充と周知
- ・ 市民の生活圏を踏まえた、隣接自治体間とのバス路線の導入の検討

○公共交通を地域で支える意識の醸成

- ・ 市民が一体となって創り支える公共交通の意識の醸成
- ・ 公共交通がまちの魅力を高めるという意識の定着
- ・ 自家用車だけでなく、公共交通で移動できることの再認識
- ・ 公共交通利用の安心感と楽しさの醸成

3 桐生市の強み ―新たな施策展開に向けて―

○4 鉄道の乗り入れ

本市の発展を長年支え、共に歩んできた JR 両毛線、東武鉄道、上毛電気鉄道、わたらせ渓谷鐵道は、現在なお通勤・通学など人々の暮らしを支える交通基盤であるとともに、ビジネスや観光による交流人口の増加を図っていくための貴重な地域資源であることから、4 鉄道を生かした地域活性化への取り組みが可能です。

○群馬大学の取り組み

群馬大学理工学部は、次世代モビリティ導入に向けた低速電動コミュニティバス「MAYU」の実証運行や自動運転技術の開発など先進的な研究に取り組んでおり、本市との緊密な連携・協力体制があります。

○グリーンスローモビリティ

本市発祥の低速電動コミュニティバス「MAYU」は、人と環境にやさしい先駆的な移動サービスとして期待されるグリーンスローモビリティの推進に向けた交通モードとして注目を集め、全国各地で導入が進んでいます。

本市においても観光施策における定期的な運行やイベントでの活用を通じ、市民に親しまれており、また、群馬大学が継続的に取り組む実証運行の成果を生かし、新たな移動手段としての可能性が大いに期待されています。

○活発な市民活動

市民団体や地元企業による社会貢献や生涯学習、保健福祉の活動が盛んであり、様々な分野で「市民が主役のまちづくり」が進められています。

○「織都・桐生」

本市は古くから「織物のまち」として知られ、その歴史的遺産は桐生新町重要伝統的建造物群保存地区や日本遺産として国から認定されており、市外からの観光客も多く訪れます。

○「球都・桐生」

高校野球を中心に、長年にわたり市民が築いてきた野球関連の歴史と実績を生かしたまちづくりを進めるため、9 月 10 日を「球都桐生の日」と制定しました。

今後さらに野球を通じた、まち全体の活性化が期待できます。

○ものづくりのまち

織物の産地として発展してきた本市には、ものづくりの伝統が息づいており、繊維産業のみならず機械金属工業を中心とした製造業でも、独創的な技術を有し、優れた製品やユニークな独自商品を開発・生産している企業が数多く存在します。また、近年では、中心市街地において若者が起業・出店する件数も増加傾向にあり、にぎわいにつながっています。

4 未来を見据えた発想 ―新しい仕組みや次世代モビリティの導入―

(1)社会情勢の変化に伴う新たな概念

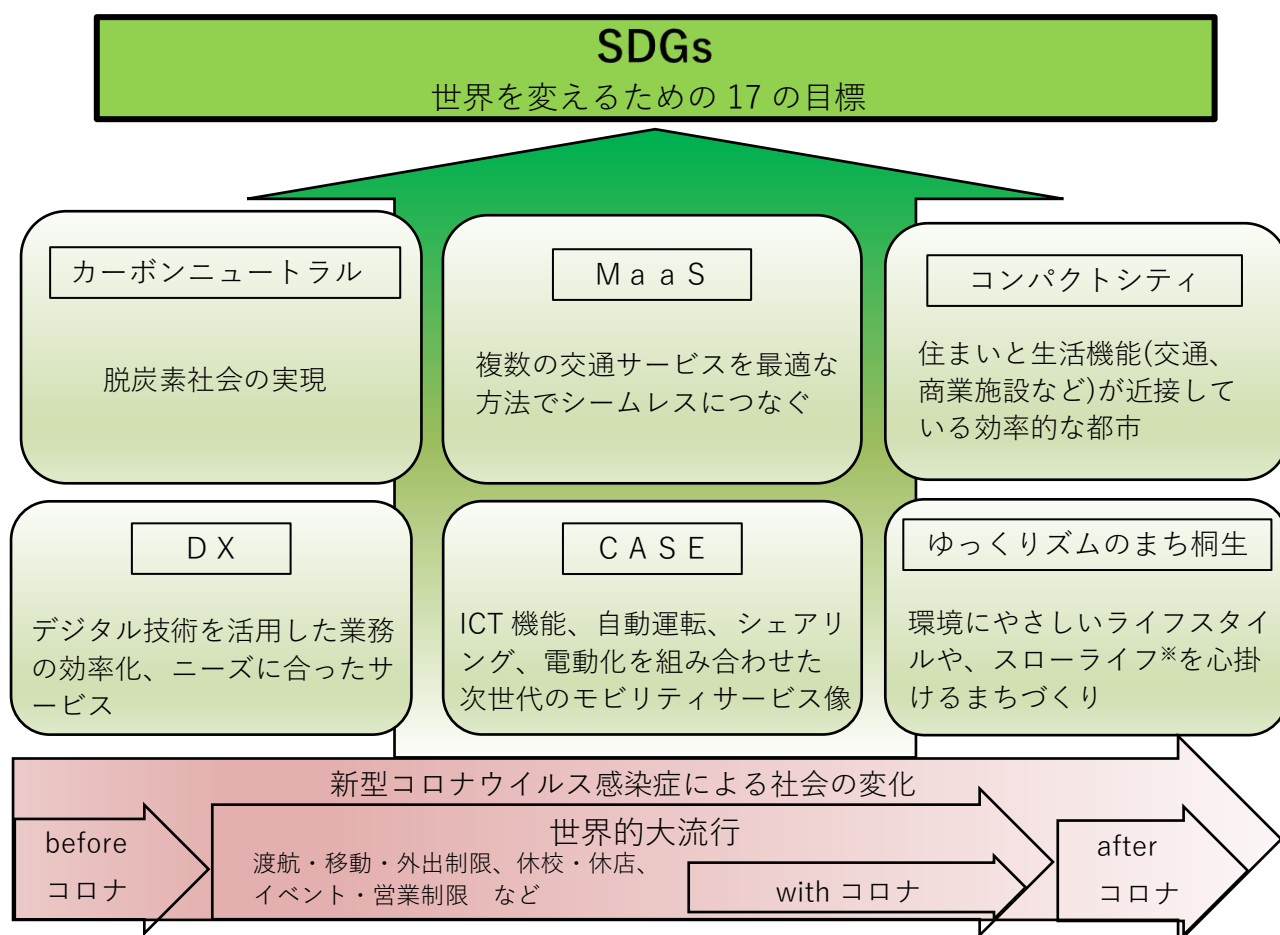
近年、AI やIoT*といった技術革新が急速に進展するとともに、SDGs の達成に向けた「誰一人取り残さない」という理念や、カーボンニュートラルといった、持続可能な社会を目指す上で重要となる概念が生まれています。

交通分野においても、MaaS やCASE*に代表される次世代の交通システム創出のための取り組みが推進されており、これからの人の移動や公共交通を考えていく上でも重要な概念です。

また、まちづくりの面では、桐生市コンパクトシティ計画(立地適正化計画)で「居住や都市機能の一定区域への誘導」や「拠点を公共交通で結ぶ暮らしやすいコンパクトなまち」を掲げ、「コンパクト・プラス・ネットワーク」に取り組む都市政策や、「ゆっくりリズムのまち桐生」の宣言(P-19 参照)を踏まえた環境先進都市を目指しています。

一方で、新型コロナウイルス感染症の影響による公共交通利用への不安を解消するため、引き続き誰もが安心して利用できる交通環境の整備に努めていく必要があります。

本ビジョンでは、このような時代背景や他分野における取り組みも踏まえつつ、本市独自の交通まちづくりのあり方を模索し、提示します。



【コラム】

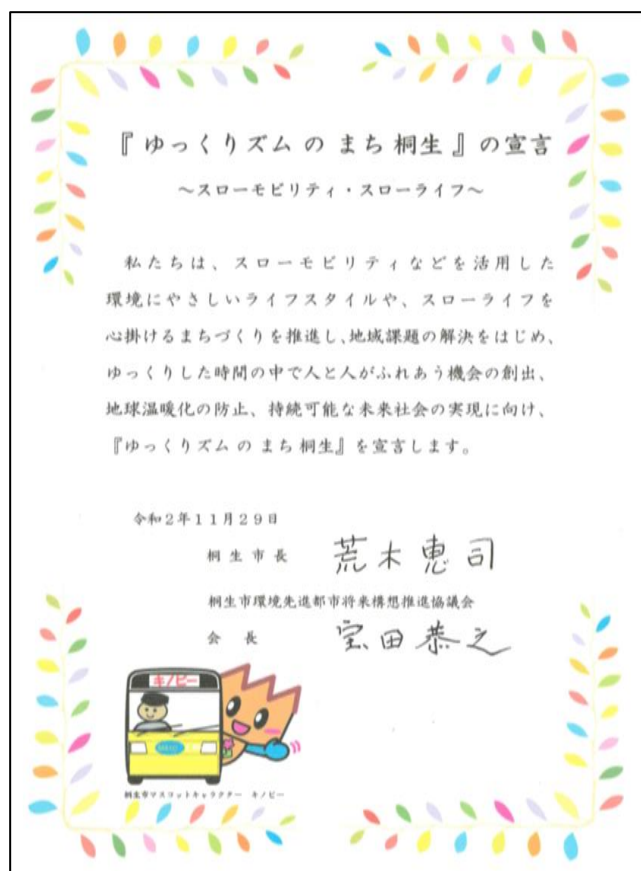
「ゆっくりズムのまち桐生」の宣言

本市は、令和2年11月に桐生市環境先進都市将来構想推進協議会(宝田恭之会長)との連名により、「ゆっくりズムのまち桐生」を宣言しました。

宣言文は、私たち桐生市民が「スローモビリティ※などを活用した環境にやさしいライフスタイルや、スローライフを心がけるまちづくりを推進し、地域課題の解決をはじめ、ゆっくりした時間の中で人と人がふれあう機会の創出、地球温暖化の防止、持続可能な未来社会の実現」を目指すことを掲げています。

「ゆっくりズム」とは、地域の魅力を生かしながら「モノの豊かさ」よりも「こころの豊かさ」を重視して、幸せが感じられる暮らしやまちづくりを目指す意識や行動のことです。

環境負荷の低いスローモビリティの活用を通じ、私たち市民が楽しくて心地よい時間と空間を享受する。ゆっくりすることで新しい価値が生まれ、これまでの大量生産・大量消費の社会構造を見直し、幸福感のある地域コミュニティをつくっていく。そのような暮らしを実現していくため、スローモビリティの象徴である MAYU の活用を進めます。



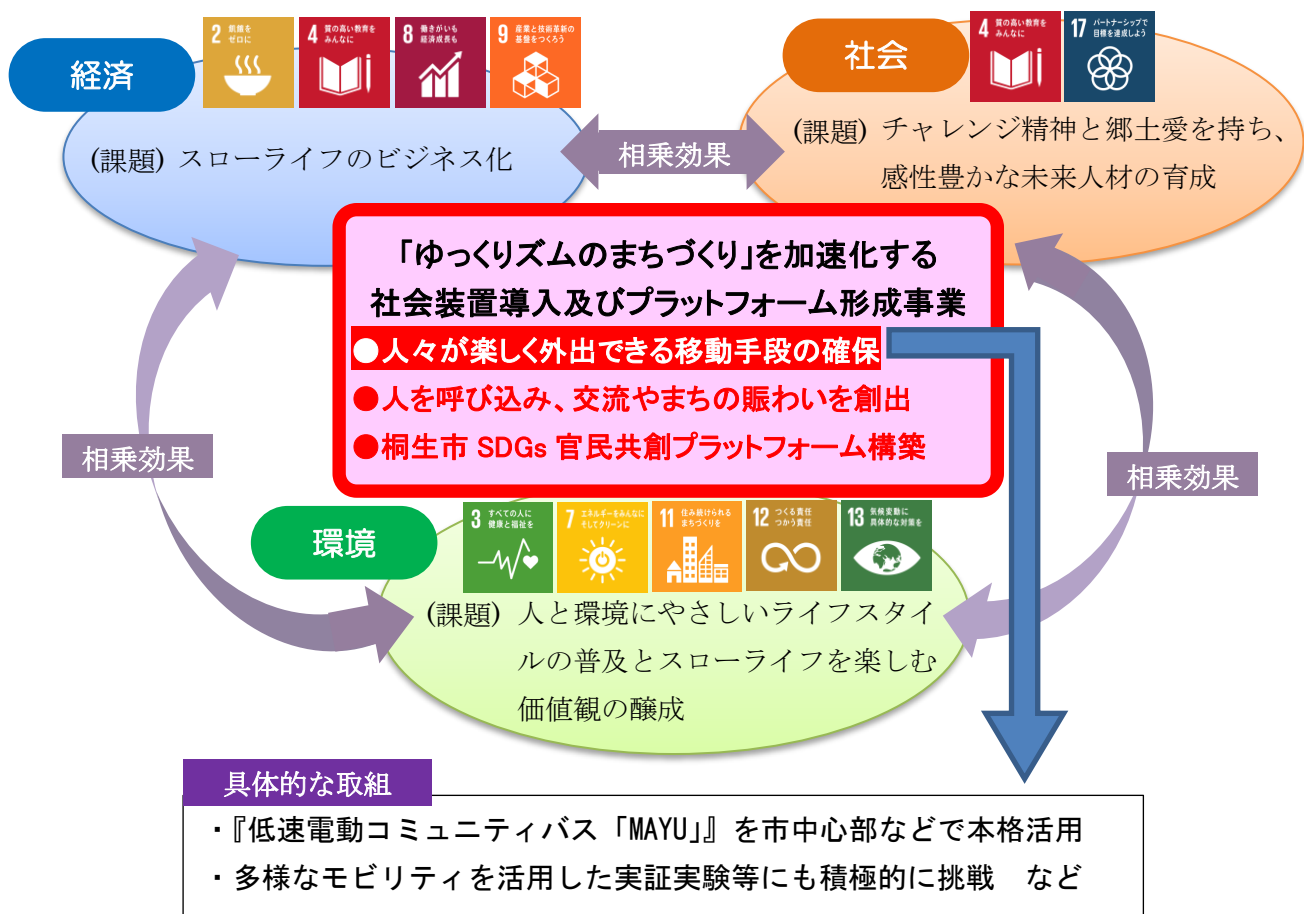
令和2年11月29日（日）の宣言
(左：荒木市長 右：宝田会長)

(2) 桐生市が描く SDGs 未来都市について

本市は、令和 5 年 5 月に群馬県の市部としては初めて内閣府から「SDGs 未来都市」に選定されました。SDGs 未来都市は、新たな価値創出を通して持続可能な開発を実現するポテンシャルが高い都市を国が選定するものであり、本市が提案した「ゆっくりリズムのまち桐生」の実現に向け、次世代モビリティの導入などの取り組みを官民共創のもとで一層加速していきます。

全体 タイトル	ゆっくりリズムのまち 桐生
概要	桐生市が持つ、歴史、文化、自然環境等、多様な地域特性や地域資源、大学などの様々なつながりを生かし、先端技術とゆとりを持ったライフスタイルの融合により、「ゆっくりリズムのまちづくり」を進め、地域課題の解決やサステナブルな未来社会の確立を目指す。

自治体 SDGs モデル事業(特に重点的な取り組み)

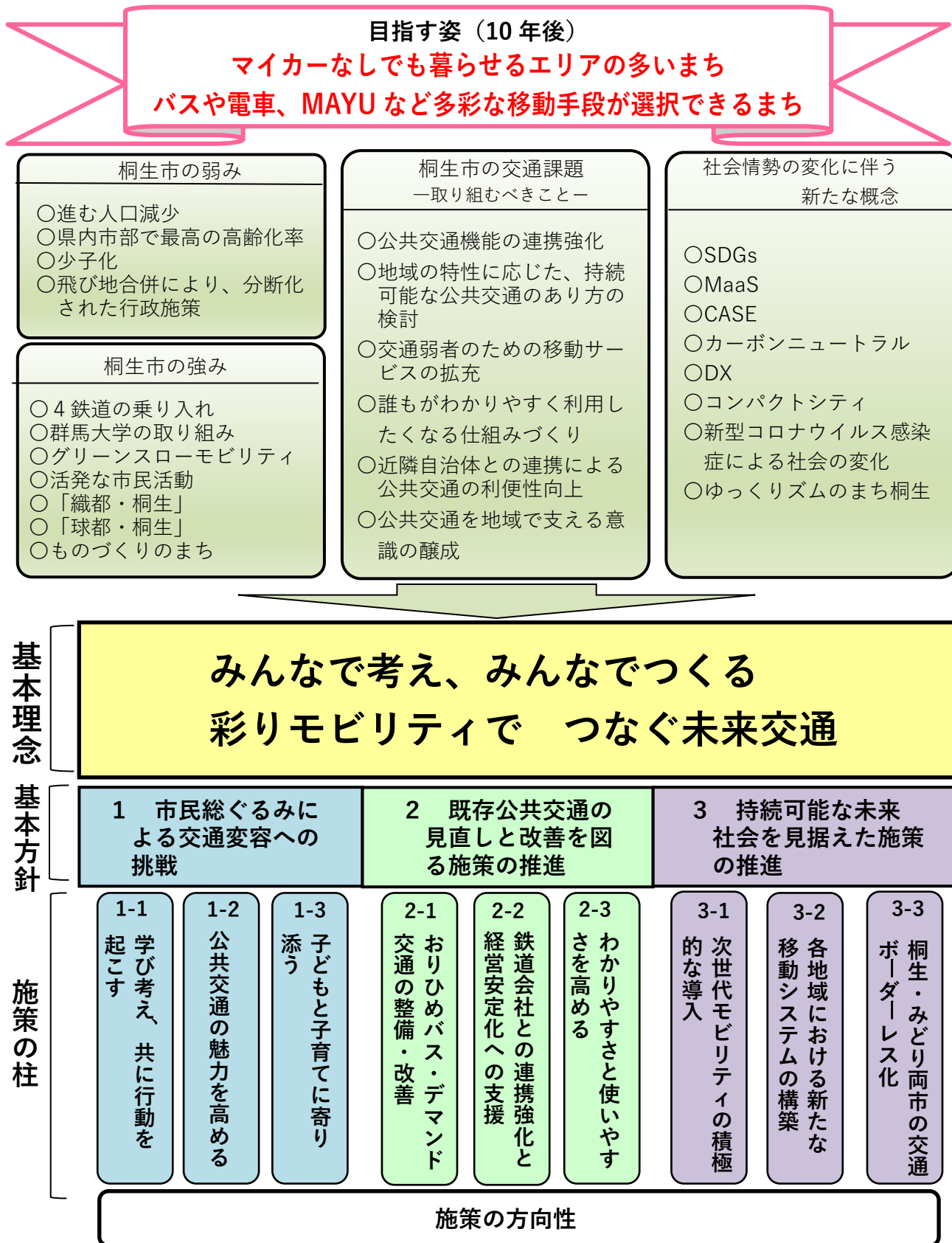


資料：SDGs 未来都市提案書

5 桐生市交通ビジョンの構成

本ビジョンが 10 年後に目指す姿の実現に向け、本市の「弱み」や「強み」、「交通課題」や「新たな概念」を踏まえた上で、基本理念を掲げます。

そして、この基本理念に基づく 3 つの基本方針のもと施策の柱を設定し、それぞれに沿った施策の方向性を示します。



第3章 桐生市交通ビジョンの基本と施策の柱

1 法律で定める交通政策の基本的認識

交通政策基本法第2条は、交通施策の推進にあたっての基本的認識について「交通は、国民の生活や相互の交流、モノの流通を実現するための機能で、生活の安定向上や経済の発展のために欠くことのできないもの」であり、その機能が十分発揮されることによって、人々の交通需要が満たされることが重要であるとしています。

本市としても、この基本的認識と同法で定める交通政策の基本理念(資料編 P-84 参照)を踏まえて各種の交通施策に取り組むとともに、市民はじめ団体や企業、行政等が足並みをそろえ、有効適切な交通まちづくりを展開していきます。

2 桐生市交通ビジョン・基本理念

これまで整理してきた考え方ならびに本市の弱みや交通課題など厳しい現実を踏まえつつも、本市の強みと地域特性を生かした交通まちづくりを「オール桐生」で推進していくため、「過度なマイカー依存からの脱却」や「環境に配慮した移動手段の選択」、「『急ぐ』から『ゆっくり』への遷移」といった「移動」に対する市民一人ひとりの意識の変容と主体的な行動を奨励する指針として、本ビジョンの基本理念を掲げます。

【基本理念】

みんなで考え、みんなでつくる

彩りモビリティで つなぐ未来交通

基本理念のフレーズには、次のような思いを込めました。

○みんなで考え、みんなでつくる

市民一人ひとり、みんなが主役です。

「ゆっくりズムのまち桐生」の宣言にある、環境にやさしいライフスタイルやスローライフを市民一人ひとりが心がけ、車好きの人もマイカー通勤の人も、「マイカーだけ」に頼る生活からの脱却を働きかけていきます。

また、それぞれの地域において、住民が主体となって、MAYU やその他のスローモビリティ、ナローモビリティ※などを活用した「小さな移動サービス」を充実させ、地域総ぐるみでの交通まちづくりを推進します。

○彩りモビリティで

マイカーで移動できる人々(交通強者)も、日頃からバスや電車、自転車や徒歩、共用（シェアリング）、次世代のモビリティサービスなど多様な手段で移動がしたくなる仕組みをつくり、人と多彩なモビリティが共生する「ときめき」のあるまちづくりを目指します。

特に、地域の資源を最大限活用し、群馬大学、地元企業、地域住民の協力と連携を図る中で、先端技術や新たなモビリティサービスの導入を積極的に進め、本市独自の魅力ある公共交通ネットワークの実現を目指します。

○つなぐ未来交通

人にも環境にもやさしく「移動」できるまちづくりを進めることによって、運転のできないお年寄りや障害者、子どもや学生などの「交通弱者」であっても、誰もが楽しく外出でき、健やかで快適な暮らしが持続可能なものになることで、未来の桐生市民に笑顔と安心を継承していきます。



(株) 桐生再生 所有の「MAYU」



超小型電気自動車

3 基本方針と施策の柱



取り組みを進めるための基本方針と施策の柱について、基本理念を踏まえ、次のとおり説明します。

基本方針1 市民総ぐるみによる交通変容への挑戦

持続可能な桐生のまちづくりに向けては、私たち一人ひとりが人と環境にやさしい地域交通の姿を描き、利用する意識を高め、状況に応じてバスや電車などを利用することが望めます。この先ずっと地域公共交通を維持していくためにも、皆が自分ごととして自身の移動のあり方を見つめなおすことが大切です。

また、世界でSDGsを目指す取り組みが広がる中、本市は「SDGs 未来都市」として「ゆっくりズムのまちづくり」の推進を掲げていることから、その核となる「**低速電動コミュニティバス MAYU**」を活用した公共交通システムの導入に向けて、市民総ぐるみで取り組んでいきます。

施策の柱1-1 学び考え、共に行動を起こす

市民一人ひとりが公共交通を地域全体で支えていこうとする気持ちや「ゆっくりズム」の精神のもと、MAYUの体験乗車や実証運行などを通じて、人と環境にやさしい、人と人とのふれあいがあるスローライフを楽しむ価値観の醸成を図ります。この価値観の共有とともに、マイカーから公共交通、自転車、徒歩などへの行動変容を促し、環境負荷の小さい持続可能な交通まちづくりを推進します。

施策の柱1-2 公共交通の魅力を高める

バス車内や鉄道車両の装飾、テーマ型バスやイベント列車の企画運行など、公共交通に乗りたいと思わせるような取り組みを展開し、利用者を増やすことが必要です。さらに、飲食も可能な交流の場としてMAYUを活用する等の創意工夫により、「乗って楽しくワクワクする移動手段」の具現化を目指し、公共交通の魅力を高めます。

施策の柱1-3 子どもと子育てに寄り添う

ベビーカー利用者のバス運賃が優遇されたり、おりひめバス等の通学利用がしやすくなれば、子どもやその親の移動の選択肢が増え、送迎に伴う保護者の負担軽減にもつながります。また、子どもの頃からバスや電車を利用することで、発達段階に応じた自主性や自己肯定感を育み、主体性や社会性を学ぶ機会とすることができ

ます。

子は社会の宝です。MAYUを活用したモビリティ・マネジメント※教育の推進や、次世代を担う子どもと子育てに寄り添う交通システムの構築により、有効適切な施策を市民とともに実施していきます。

基本方針２ 既存公共交通の見直しと改善を図る施策の推進

市域を走る４鉄道（JR 両毛線、東武鉄道、上毛電気鉄道、わたらせ渓谷鐵道）は、本市の特性かつ強みであり、人々の生活や経済に欠かせない交通基盤です。

バス交通では、桐生地区でおりひめバスと予約制おりひめ（乗合タクシー）が、新里・黒保根各地区でドアツードア型のデマンドタクシー（乗合）が運行され、通学や通院、買い物等の移動手段として重要な役割を担っています。

一方で、これらの公共交通は利用されなければ維持していきけません。私たちが自ら利用し、自分たちの移動手段として運行を支え育てる活動に取り組むことが求められます。そのためには、地域を住みやすくする、さらに地球を思いやる意識を一人ひとりが持ち、行動を変えていく働きかけを積極的に行いつつ公共交通の整備・改善を図り、利便性の高い交通システムの実現を目指します。

施策の柱２－１ おりひめバス・デマンド交通の整備・改善

より利用しやすく効率的なおりひめバスにしていくなため、必要に応じ地域住民との意見交換や利用状況を検証し、地域ごとの見直しを行います。また、各地域の人口や高齢化の動向等を踏まえる中で、コンパクト・プラス・ネットワークによる都市構造への再編と居住・都市機能の誘導の方針を鑑み、中長期的な視点で、利便性が高く持続可能なバス交通網の形成について検討していきます。

また、おりひめバスを補完する予約制おりひめや、新里町・黒保根町デマンドタクシーの運行内容を適宜見直すなかで利用者の利便性向上に努め、地域事情に沿った乗合交通の整備を進めます。さらに、それらを補完する移動手段の導入や、市民団体や地元企業等との連携を通じ、路線周辺や地域外への移動を補強するなど、自家用車以外の選択肢とされる移動手段の創出に努めます。

施策の柱２－２ 鉄道会社との連携強化と経営安定化への支援

人口減少や新型コロナウイルス感染症の影響等により鉄道利用者が減少する中、安全で安定した車両運行を確保するため、沿線自治体で協調し、効果的な支援のあり方を検討しながら、引き続き適切な支援に努めます。また、鉄道の利用促進や沿線地域の活性化に向け、鉄道事業者と沿線自治体、地域住民が協力し合い、鉄道の魅力をアピールしつつ乗車する活動や、鉄道の楽しさ・便利さを向上させる事業に取り組んでいきます。

施策の柱２－３ わかりやすさと使いやすさを高める

公共交通の利用者が安全・安心で快適に移動できるように、待合施設やバス停等交通環境の整備に努めるとともに、利用者にわかりやすい案内表示や運転士による接客サービスが適切に行われるように運行事業者と協力していきます。

また、MaaS 導入の推進や AI 技術を駆使したオンデマンド化など「移動の DX」を積極的に取り入れ、利便性の向上と業務の効率化を図り、公共交通の維持と活性化に取り組んでいきます。

基本方針 3 持続可能な未来社会を見据えた施策の推進

持続可能な未来社会の実現に向け、環境にやさしい電動モビリティが多彩に登場しています。各地域の実情を踏まえた地域内交通の構築を進める中で、新しい移動手段である電動モビリティの導入と活用を推進するとともに個人レベルでの利用も促進し、地球環境に配慮しつつ、誰もが今より移動しやすくなる地域の実現を目指します。

また、住民の生活交通圏や運行業務の効率性等を考慮し、広域的な観点から、みどり市をはじめ近隣自治体との相互連携による交通施策を検討します。

施策の柱 3－1 次世代モビリティの積極的な導入

交通分野から脱炭素社会の実現に貢献していくためにも、本市の強みである低速電動コミュニティバス MAYU の実証運行から得られた知見や、群馬大学の研究と地元事業者の高度な技術が創出する次世代モビリティを生かすことが大切です。MAYU をはじめ新たなモビリティ等により移動の選択肢を増やすことで、観光施策への展開や免許返納した高齢者の移動、子育て世代の送迎負担の軽減にも役立つような交通まちづくりを進めていきます。

施策の柱 3－2 各地域における新たな移動システムの構築

人口減少と少子高齢化が進行する中、地域住民にとって利便性の高い移動手段を確保していくため、既存公共交通との適切な役割分担と自治組織や市民団体、事業者、行政等の連携・協力のもと、それぞれの地域において新たな移動システムを構築するとともに、少量かつ多様な需要にも対応できるタクシーのオンデマンド化についても関係者と検討し、地域内交通システムの最適化を目指します。

施策の柱 3－3 桐生・みどり両市の交通ボーダーレス化

桐生地区と新里・黒保根地区の飛び地形状は、本市公共交通におけるバスやデマンドタクシーの効率的・一体的なあり方に対し大きな弊害となっています。

桐生・みどり両市民の移動実態が相互に多いことから、両市域での一体的な公共交通ネットワークの構築が望まれており、みどり市との連携・協力は極めて重要です。両市相互連携のさらなる強化を図る中で、バスやタクシー、次世代モビリティの活用による両市交通のボーダーレス化に取り組んでいきます。

4 公民連携による推進体制の再構築と連携の強化

本ビジョンに描く姿の実現に向けては、私たち一人ひとりが自分ごととして考え、共助の気持ちから「これからも住んでみたい、ずっと住み続けたいまち」を意識し、公共交通の利用を心がけることが大切です。

その上で、どんな移動手段をどこに確保し、どのように維持していくかといったことを共に考え、それぞれの立場から行動を起こしていく必要があります。

以下に掲げる各セクターの人々が、本ビジョンに掲げる理念・方針を共有し、主体的に議論する場所とネットワークを作っていけるよう、**公民連携による推進体制の再構築**と縦割りのな関係機関・団体や行政組織内に**横串を刺した連携の強化**に努め、持続可能な交通まちづくりを進めていきます。

(1) 推進体制のイメージ図



(2)各セクターの役割

取り組みの推進体制として、産学官民の切り口から 5 つのセクター(A 市民協働、B 商工・金融、C 研究・教育、D 行政、E 交通事業者)に区分し、各セクターに期待される役割を整理した上で、セクター相互または全体のネットワークを強化するとともに、各セクターの人々が前向きに取り組んでいけるような気運の醸成と積極的な働きかけを行います。

〔役割〕

A 市民協働セクター(自治組織、市民活動団体、保健福祉団体など)

- ・市民総ぐるみ行動のけん引役
- ・関係機関・団体の社会貢献活動への支援とネットワークの強化
- ・子どもや高齢者、障害者など移動困難者へのきめ細やかな配慮と支援
- ・交通まちづくりに向けた気運の醸成と周知啓発を図る活動の実施・協力

B 商工・金融セクター(商工会議所、保険・金融機関、各種業界団体など)

- ・次世代モビリティの開発・提供
- ・歩行者天国等商店街イベントにおける省エネルギー移動の啓発協力
- ・公共交通の利用促進に向けた政策への助言・協力
- ・金融機関や保険会社による調査・分析からの助言等
- ・資金面での支援
- ・課題解決に向けた桐生商工会議所・桐生信用金庫・桐生市の三者連携

C 研究・教育セクター(研究機関、大学、高校、小中義務教育学校など)

- ・研究成果等知見の提供及び交通施策への協力(群馬大学)
- ・通学や日常生活において省エネルギー移動を心がける
- ・モビリティ・マネジメント教育の推進に係る連携協力
- ・若者からの意見・要望の提供

D 行政セクター(桐生市、国、群馬県、関係自治体など)

- ・交通政策を市民総ぐるみで推進するための旗振り役
- ・既存交通施策の見直し・改善
- ・交通事業者への適切な支援
- ・利便性の高い交通システムの創設・実施
- ・徒歩や自転車、次世代モビリティ等にも適応する道路・歩道等交通基盤の整備
- ・交通政策に係る財源の調整・確保
- ・行政組織における機構・人員体制の最適化

E 交通事業者セクター(鉄道会社、バス・タクシー会社、MAYU 運行会社)

- ・安全に利用してもらうための運行管理・車両整備
- ・安心して気持ちよく利用してもらうための良質な接客サービスの実践
- ・異なる交通モード間における相互利用の円滑化に向けた研究・協働

第4章 施策の方向性

1 基本方針と施策の柱に基づく主な取り組み

本ビジョンの「基本方針」と「施策の柱」に基づいて「主な取り組み」の概要を整理し、各施策や取り組みの実践に向けた方向性を示します。

これを踏まえ、施策の優先度や実現可能性などを勘案する中で、桐生市地域公共交通計画を策定し、有効適切な施策の具現化を目指します。

基本方針								
1 市民総ぐるみによる交通変容への挑戦			2 既存公共交通の見直しと改善を図る施策の推進			3 持続可能な未来社会を見据えた施策の推進		
施策の柱								
1-1 学び考え、共に行動を起こす	1-2 公共交通の魅力を高める	1-3 子どもと子育てに寄り添う	2-1 おりひめバス・デマンド交通の整備・改善	2-2 鉄道会社との連携強化と経営安定化への支援	2-3 わかりやすさと使いやすさを高める	3-1 次世代モビリティの積極的な導入	3-2 各地域における新たな移動システムの構築	3-3 桐生・みどり両市の交通ボーダーレス化

主な取り組み
(次ページ以降で整理しています)

施策の方向性



基本方針	施策の柱	主な取り組み	短期	中期	長期
			～5年	～10年	
1 市民総ぐるみによる交通変容への挑戦	1-1 学び考え、共に行動を起こす	1-1-1 「ゆっくりリズムのまちづくり」で、楽しく幸せに暮らす価値観の醸成			
		1-1-2 市民が一体となって考え、創り支える公共交通			
		1-1-3 モビリティ・マネジメントの取り組み			
		1-1-4 公共交通利用による健康増進対策			
	1-2 公共交通の魅力を高める	1-2-1 乗って楽しく利用したくなる仕掛け(鉄道編)			
		1-2-2 乗って楽しく利用したくなる仕掛け(バス・次世代モビリティ編)			
	1-3 子どもと子育てに寄り添う	1-3-1 子育て支援の一助となる交通施策の検討			
		1-3-2 子どもたちの通学に役立つ交通施策の検討			
		1-3-3 交通環境学習(モビリティ・マネジメント教育)の推進			
		1-3-4 公共交通を高校生に慣れ親しんでもらう取り組み			
2 既存公共交通の見直しと改善を図る施策の推進	2-1 おりひめバス・デマンド交通の整備・改善	2-1-1 おりひめバスの地域ごとの路線見直し			
		2-1-2 社会情勢の変化に対応したおりひめバス全体路線の再編、幹線となる公共交通軸の明確化			
		2-1-3 コンパクト・プラス・ネットワークによる都市構造へのおりひめバス路線再編			
		2-1-4 予約制乗合タクシー「予約制おりひめ」の見直し			
		2-1-5 新里地区及び黒保根地区の移動手段強化			
		2-1-6 バス交通における運賃制度の検討と運賃以外の収入の確保			
	2-2 鉄道会社との連携強化と経営安定化への支援	2-2-1 4鉄道の維持・充実と将来に向けた検討			
		2-2-2 鉄軌道間のネットワーク強化			
		2-2-3 4鉄道の各沿線協議会等での支援			
	2-3 わかりやすさと使いやすさを高める	2-3-1 鉄道及びバス交通の計画的な車両更新			
		2-3-2 車両や施設のバリアフリー※化、ユニバーサルデザイン※化の推進			
		2-3-3 小型モビリティ・歩行・自転車利用環境の改善			
		2-3-4 わかりやすいバスの利用案内			
		2-3-5 駅やバス停の改善			
		2-3-6 安心して乗車できる運行体制の確保			
		2-3-7 移動のDX推進			
3 持続可能な未来社会を見据えた施策の推進	3-1 次世代モビリティの積極的な導入	3-1-1 多様なグリーンスローモビリティの導入			
		3-1-2 MAYUを主軸とした次世代モビリティの導入			
		3-1-3 自動運転技術の活用検討			
	3-2 各地域における新たな移動システムの構築	3-2-1 地域住民主体・市民活動団体との協働による地域内交通の確保			
		3-2-2 シェアリングエコノミー※の活用			
		3-2-3 民間タクシーを活用した交通モードの導入			
	3-3 桐生・みどり両市の交通ボーダーレス化	3-3-1 バス・タクシーの連携強化			
		3-3-2 広域バスの検討			

基本方針 1 市民総ぐるみによる交通変容への挑戦

施策の柱 1-1 学び考え、共に行動を起こす

1-1-1 「ゆっくりズムのまちづくり」で、楽しく幸せに暮らす価値観の醸成

エネルギーの大量消費と引き換えに自家用車で速さや効率を求める従来の価値観ではなく“ゆっくり”であることを心地よく感じ、移動を楽しみながら人にも地球にもやさしいライフスタイルを実践できる「ゆっくりズムのまちづくり」を進めることで、市民の QOL[※]を向上させながら、一人ひとりが自発的に SDGs に貢献していく持続可能な未来社会の実現を目指します。

「ゆっくりズム」に市民が抵抗なく取り組んでもらえる入口として、以下の活動を例示し、価値観の転換と行動変容を促進します。

OMAYU の本質的利用

(桐生発祥の低速電動コミュニティバスを活用した低速交通の積極利用)

- ・ まちづくりや環境の視点からの活用
- ・ 中心市街地一部道路のトランジットモール[※]化による活性化
- ・ おりひめバスと MAYU の機能を組み合わせた運行の設定
- ・ 地域内運行による地域住民等の自主運行モデルケースへの取り組み

○人と人とのふれあいを大切にする、ゆとりある暮らしの提案

- ・ 低速ゾーンの設置(交通事故の発生を低減する、自動車の低速交通空間)
- ・ 自転車利用、徒歩の促進(健康増進と二酸化炭素排出量の削減)
- ・ 横断歩道での停車促進(挨拶するまち、気持ちにゆとりを持った運転の心がけ)
- ・ ゆっくりライフスタイル(日常からの省資源、省エネルギー生活の実践)
- ・ 着物姿でゆっくり、ゆったり、のんびりライフ
(織都ならではの着物姿で歩いて心地よい時間と空間の享受を)
など



グリーンスローモビリティで
ゆっくりとした移動を楽しむ

1-1-2 市民が一体となって考え、創り支える公共交通

おりひめバスについては、令和3年4月に実施した路線の再編により、地域ごとの見直しが可能となりました。再編後の短期的な取り組みとして地域ごとの見直しを進めるにあたり、地域住民と意見交換の場を設置し、地域住民と行政が一緒になって課題解決に努めます。

また、今後人口減少と高齢化が進む中では、地域の実情に応じた移動手段の確保が必要になってきます。幹線となる公共交通との役割分担を明確化する中で、地域住民や関係機関と連携強化を図り共に考える中で、地域コミュニティを生かした地域主体で助け合いの交通モード・仕組みの導入・確保を検討します。



地域住民との意見交換の様子
(令和4年8月9日 川内地域)

1-1-3 モビリティ・マネジメントの取り組み

公共交通に対する認知度や利用意識の向上を図るため、公民館や自治組織、学校への出前講座(おりひめバスの乗り方)、おりひめバス体験乗車ツアーの実施などにより、公共交通利用の推進を図ります。

また、市内のイベントなどにおいて、おりひめバスや MAYU を中心とした次世代モビリティの展示・紹介・試乗を行い、実際に見て触れて乗ってもらうことで利用意識の啓発を図ります。

「広報きりゅう」や市ホームページを活用して、公共交通に関する情報を発信し、市民の公共交通に対する意識の醸成を図ります。



おりひめバス出前講座の様子
令和4年10月5日 昭和公民館



あつまれSDGs！スーパーDX
次世代モビリティの展示・紹介
令和4年10月30日 新川公園

1-1-4 公共交通利用による健康増進対策

自家用車利用に比べ、公共交通を利用するとバス停や駅からの移動で歩く機会や距離が増えて日常的に運動量が多くなり、健康増進につながります。健康づくりのためにも、自家用車に過度に依存する状態から、公共交通のかしこい使い分けへの転換を促していく必要があります。

群馬大学が実施した MAYU の実証実験では、地域住民の移動ニーズが移動手段だけでなく、乗車前から目的地までの人との交流や、自身の健康管理を目的とした外出など多様なニーズでの利用があったことが確認されました。MAYU を含め、乗って楽しいモビリティの導入を推進し、外出機会を促すことで、健康増進につなげます。

また、『きりゅう健康ポイント事業「100 点チャレンジ」※』や身体活動量計を活用したウォーキング促進など、市民の健康づくりに向けた施策との連携により、公共交通機関の利用促進を図っていきます。



MAYU を活用した外出機会の創出



おりひめバス体験乗車会



健康づくり講座との連携

施策の柱 1-2 公共交通の魅力を高める

1-2-1 乗って楽しく利用したくなる仕掛け(鉄道編)

そこに魅力があり、楽しく、心が安らぎ、乗ってみたい、といったイメージを取り入れ、既存の範囲を超えた新しい取り組みを進めます。

上毛電気鉄道においては、「千支電車」「風鈴電車」などの季節に応じたデコトレイン*の運行、現役の車両を運転体験できる「電車運転体験ツアー」の実施、わたらせ渓谷鉄道においては、「廃線跡ツアー」や「ゾンビ列車」などの企画運行をはじめ、「トロッコ列車」の魅力を発信するためのゴールデンタイムのテレビ番組や各種メディアへの積極的な露出など、鉄道事業者が独自により楽しく乗車できる取り組みを行っています。

また、市民団体でも「わたらせ渓谷鉄道各駅イルミネーション」の実施など、様々な面で鉄道利用者へのおもてなしを行っています。

県や沿線自治体で構成する「上電沿線市連絡協議会」や「わたらせ渓谷鉄道連絡協議会」などにおいても、両鉄道の魅力の向上に資する取り組みを行っていますが、鉄道事業者や地域住民との協力を強め、さらなる仕掛けを提案し、魅力の向上を図ります。



わたらせ渓谷鉄道イルミネーション



上毛電気鉄道デコトレイン（クリスマス）



上毛電気鉄道デコトレイン
（ハロウィン）

1-2-2 乗って楽しく利用したくなる仕掛け(バス・次世代モビリティ編)

おりひめバスや MAYU などにおいては、マイカーでの移動を主とする若者やファミリー層にも乗車体験などのイベント企画やときめく情報の発信を通じ、新たに乘っていただけるような仕掛けに取り組み、公共交通への意識の醸成、利用促進の強化に努めます。

○非日常的な企画バスの運行

- ・本市夏の一大イベントである桐生八木節まつりなどの市内大型イベント開催時でのおりひめバスや MAYU の臨時運行
- ・観て楽しい、乗って楽しいバスとして、デコレーションバス、イルミネーションバスなどのイベント運行やスタンプラリーの実施
- ・車内で流行曲や地域性の強い音楽を流すなど、若者や来訪者が楽しめる乗車環境の提供

○MAYU など次世代モビリティを身近に感じてもらう取り組み

- ・イベント開催時や桐生が岡遊園地などファミリーが多く集まる場所での乗車体験
- ・市内イベントなどで展示紹介し、実際に見て触れてもらうことでの利用意識の醸成
- ・MAYU では対面型座席の利点を生かし、車内での映像視聴や飲食の場の提供など、単に移動を手段とせずリビングルームのような空間の提供

○その他乗ってみたいくなる取り組み

- ・車内に二次元コードを掲示し観光案内、無料 Wi-Fi スポットなどを案内
- ・商業施設や商店街と連携し、優待券等の企画による公共交通の利用促進
- ・1 日無料で乗車できる「おりひめバスの日」の設定や「子ども限定のデマンド乗り放題サブスクリプション※」プランなどにより、継続的な利用を推進



令和 4 年 10 月 30 日
あつまれ SDG s ! スーパーDX
次世代モビリティの展示・紹介



子供が乗って楽しく
笑顔になる企画



リビング空間での乗車
(桐生高校生による MAYU 車内
での映像視聴社会実験)

施策の柱 1-3 子どもと子育てに寄り添う

1-3-1 子育て支援の一助となる交通施策の検討

おりひめバスではノンステップ車両を採用しており、車椅子やベビーカーの利用者も安心して乗車することができますが、例えば、交通先進国のフィンランドではベビーカーに特権があり、公共交通を利用する際にベビーカーを押す大人1人の運賃が無料です。このような子育てにやさしい公共交通のさらなる充実を目指し、利用環境の改善に向けた施策を検討するほか、子連れで利用する人々への理解と配慮の普及に取り組めます。



ベビーカーと一緒に
おりひめバスに乗車

1-3-2 子どもたちの通学に役立つ交通施策の検討

中心市街地における小学校区はある程度まとまっておりますが、地区によっては児童宅から学校まで数 km あります。スクールバスやおりひめバスが通学に利用できる校区もありますが、そうでない地区では保護者が送迎をする家庭もあります。

また、中学生になると、自宅から学校まで遠い生徒の多くは自転車を利用しますが、雨の日や怪我などで、自転車での通学が困難となる場合もあります。さらに今後、教育環境の充実に向けた学校の適正配置が行われ、通学区域の広域化が見込まれます。

そのような状況を見据え、それぞれの学校区や地域コミュニティにおいて、移動に困る子どもや住民の交通手段として、バスやタクシーなどのモビリティを活用する交通の仕組みが必要です。既存のスクールバスやおりひめバスなどの適切な役割分担を考慮する中で、学校と地域、行政が連携協力し、保護者の送迎負担の軽減とともに子どもや住民の利便性が高まる地域内交通の仕組みづくりに取り組んでいきます。



おりひめバスで通学
(広沢小学校)

1-3-3 交通環境学習(モビリティ・マネジメント教育)の推進

桐生市教育委員会と連携し、小・中学生、その保護者も含めた交通環境学習を展開していきます。交通について学ぶことを通じ、基本的な交通ルールだけでなく、ゆっくりゾムの趣旨や本ビジョンを踏まえることで身の回りの交通手段や地球環境の将来性、持続可能性について考え、将来の公共交通の利用者を育成することを目指します。



令和2年11月26日
梅田南小学校2年生
町探検学習の様子

1-3-4 公共交通を高校生に慣れ親しんでもらう取り組み

本市には多くの高校があり、通学で鉄道やバスを利用する高校生も多数いることから、交通事業者は高校生の定期利用によって支えられている側面もあります。この先も高校生の通学手段としての役割を維持・拡充していくことを目的に、通学費補助制度の検討や、新入生への鉄道・バスの利用案内、下校時に利用しやすいダイヤの設定など、使いやすさを広げる取り組みを行います。

また、本市の将来を担う若者の視点で公共交通を利用する生活スタイルを続けるため、実際の公共交通定期利用者である高校生を中心とした自主的な活動グループの立ち上げをサポートするなど、公共交通の将来について議論を深められる環境づくりに努めます。



朝の通学の様子
(上毛電気鉄道 西桐生駅)

基本方針 2 既存公共交通の見直しと改善を図る施策の推進

施策の柱 2-1 おりひめバス・デマンド交通の整備・改善

2-1-1 おりひめバスの地域ごとの路線見直し(短期的取り組み)

(資料編 P-72～P-73 参照)

市内の各拠点を公共交通軸でつなぐ「おりひめバス」は、通院・通学・買い物など市民の日常生活における重要な移動手段として利用されていますが、より無駄のない効率的な路線へと随時見直しを行うことで、利便性の向上及び利用者数の増加を図ります。

路線の見直しにあたっては、直近の利用状況および各地域から寄せられた意見・要望、周辺の利便施設等の新設・閉鎖状況等をもとに、地域ごとに住民と意見交換を行います。



おりひめバス

2-1-2 社会情勢の変化に対応したおりひめバス全体路線の再編、幹線となる

公共交通軸の明確化(中期的取り組み)

人口減少や高齢化などの社会情勢の変化などに伴い、おりひめバスの運行経費が運行収入を超過する幅は年々拡大しています。

今後も持続可能な公共交通としておりひめバスを維持していくためには、中長期的な視点で将来を見据えた路線再編を計画的に進める必要があります。

各路線の利用実態や利用者ニーズに応じ、利用がほとんど見込めない経路は廃止するとともに、市民が乗りやすくわかりやすい路線への転換や、新たな移動形態への移行など、おりひめバスで移動する公共交通軸を明確化します。

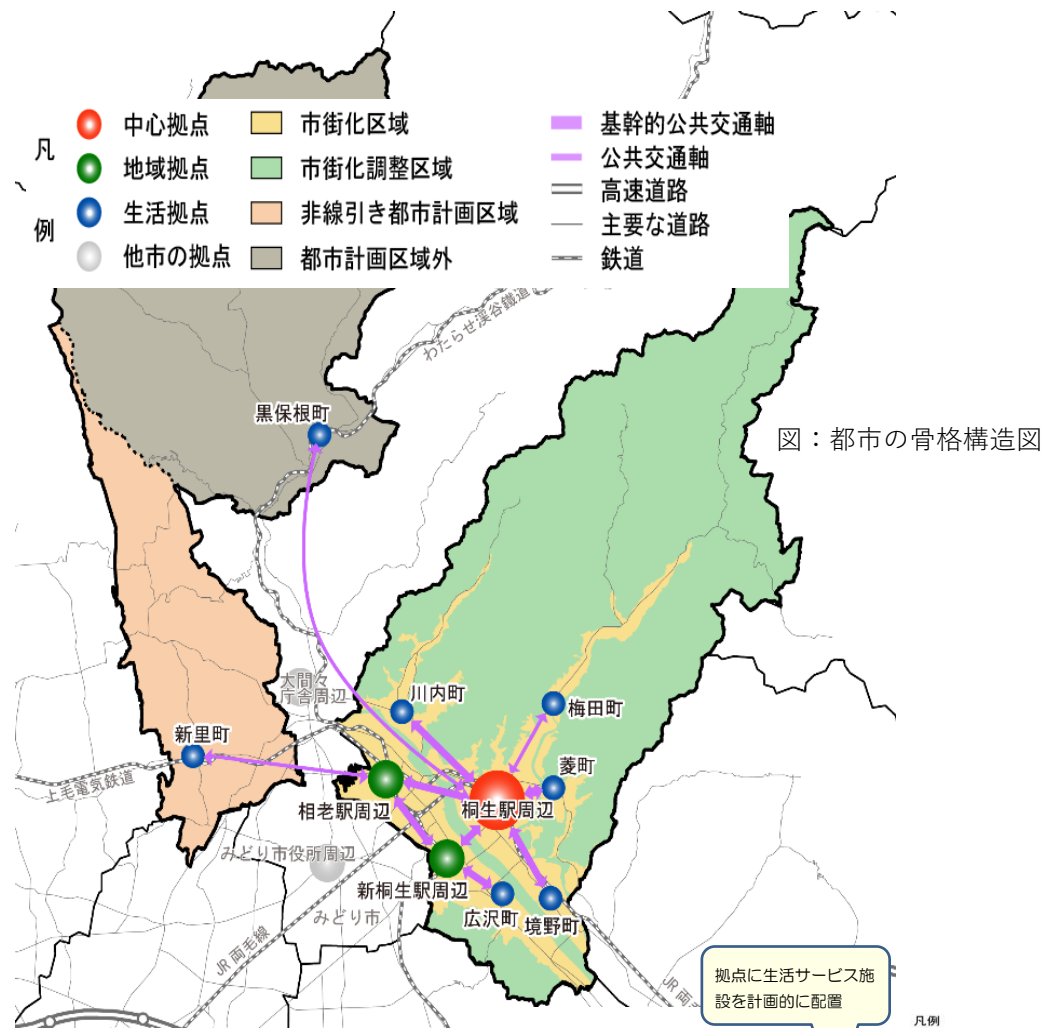
2-1-3 コンパクト・プラス・ネットワークによる都市構造へのおりひめバス

路線再編(長期的取り組み)

本市が目指す「コンパクト・プラス・ネットワーク」の姿は、まちの中心となる桐生駅や新桐生駅などのいくつかの拠点周辺に生活サービス施設を集め、その周りに一定の居住のまとまりを形成させ、拠点それぞれが一定以上のサービス水準を有する公共交通ネットワークで相互に結ばれた都市構造に再編しようとするものです。

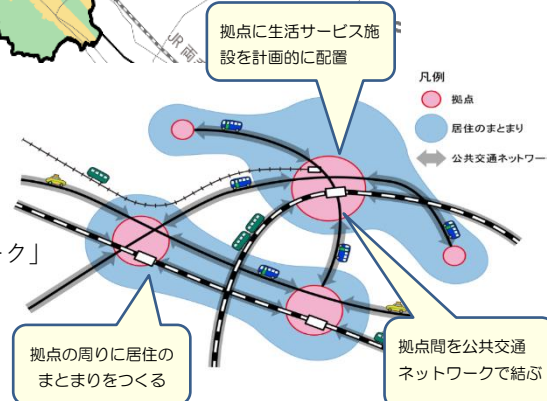
利便性の高い公共交通で結ばれたコンパクトなまちを目指し、主要拠点間の交通サービスの充実、拠点エリアにおける循環型の交通ネットワークの形成などを図り、時間をかけて公共交通沿線に居住を誘導していく必要があります。

まちづくりは長期的な視野を持って進めていく必要があります。「コンパクト・プラス・ネットワーク」を目指し、計画的におりひめバス路線の再編を進めます。



図：都市の骨格構造図

図：「コンパクト・プラス・ネットワーク」による都市構造イメージ



資料：桐生市コンパクトシティ計画

2-1-4 予約制乗合タクシー「予約制おりひめ」の見直し(資料編 P-74 参照)

おりひめバス路線の補完を目的とした、定時定路線型で決まった時間に決まった場所で乗降するタイプの「予約制おりひめ」は、利用者は少ないものの、各路線とも潜在需要があると考えられることから、利用につながる周知案内と利便性の向上対策に努めるとともに、既存路線の拡充や新路線の導入、運行制度の見直しを検討します。

また、桐生地区においても、自宅から目的地まで運行する、ドアツードアのデマンドタクシー導入を検討します。

予約制おりひめ



2-1-5 新里地区及び黒保根地区の移動手段強化(資料編 P-75～P-76 参照)

新里地区と黒保根地区では、「デマンドタクシー」を運行しています。

利用者が指定した場所から指定した時間に乗車し目的地まで運行する、ドアツードアで、公共交通としては最も利便性が良いシステムですが、相乗りの抵抗から利用を敬遠する人もいるため、抵抗感なく利用いただけるような取り組みを進めるとともに、地域内運行を原則としていることから、地域外の主要施設への移動手段の強化などの利便性向上につながる運行内容と制度の見直しに努めます。

また、地域住民主体、あるいは市と市民活動団体との協働などで取り組む、新たな移動形態の導入も視野に入れた検討を進めるとともに、将来を見据える中で、生活圏を共にするみどり市との一体的な移動システムの構築を目指します。



新里町デマンドタクシー



黒保根町デマンドタクシー

2-1-6 バス交通における運賃制度の検討と運賃以外の収入の確保

進む人口減少や新型コロナウイルス感染症の影響による利用者減に伴い、運賃収入も減少し、毎年、市の負担額は増大しており、収支率の健全性が求められています。

持続可能な公共交通とするためには、経費縮減等の取り組みのほか、運賃の見直しや運賃収入以外の収入の確保を総合的に進めていく必要があります。

運賃については、受益者負担の原則に則り、福祉的な配慮をしながら、利用者からの適正な料金負担を検討し、運営の健全化を図ります。

運賃以外の収入として、おりひめバスやデマンドタクシー車両への広告として車体ラッピングや車内ポスターを推進します。また、新規導入を検討するデジタルサイネージ※においても広告掲出を検討するなど、新たな収入源の確保を図ります。



おりひめバス 車体ラッピング広告



施策の柱 2-2 鉄道会社との連携強化と経営安定化への支援

2-2-1 4 鉄道の維持・充実と将来に向けた検討(資料編 P-69～P-71 参照)

市内を走る 4 つの鉄道は、通学や通勤など日常生活や観光・ビジネスのための交通手段として市民の暮らしや産業経済を支える大切な役割を担っていることから、各路線の維持・充実を図っていく必要があります。そのため、各鉄道会社と自治体や商工会議所等が連携協力する中で、将来あるべき形を検討していくことが肝要です。

それぞれの路線を維持・充実に向けては、各鉄道の協議会活動を通じ広域的な視点から利用の促進を図るとともに、駅や周辺施設にアクセスしやすくするための施策に取り組めます。

また、上毛電気鉄道とわたらせ渓谷鐵道については、県と沿線市関係者で組織する「リ・デザイン推進協議会」において、再構築に向けた今後のあり方検討や地域公共交通計画の策定を進める一方で、県や沿線自治体と協調する中で、引き続き収支改善に向けた支援を行っていきます。

2-2-2 鉄軌道間のネットワーク強化

JR 桐生駅周辺と東武新桐生駅周辺は、鉄道とおりひめバス中央幹線軸※の交通結節点を有するとともに、来訪者の表玄関としての役割を担っており、コンパクトシティを目指す本市のまちづくりにとって重要なエリアです。桐生駅と新桐生駅における電車とおりひめバスの乗り継ぎ時間を考慮しつつ利用ニーズを踏まえる中で、両拠点をつなぐおりひめバスの運行本数の維持・確保に努め、市民や来訪者の利便性の向上を図ります。

また、地域の魅力を高めていくため、市内の各鉄道駅を有機的につなげて利便性を向上させるための研究を行います。



令和 4 年 3 月に整備された
新桐生駅前広場



令和 2 年 11 月に東武鉄道桐生線で運行
が始まった「リバティりょうもう」

2-2-3 4 鉄道の各沿線協議会等での支援

市民の生活や観光の軸となる鉄道網を維持し、また、鉄道を中心とした沿線地域の活性化を図るためには、官民が一体となり鉄道利用の増加につながる取り組みを進める必要があります。

沿線自治体などで構成される各種協議会を通して、鉄道の魅力をアピールする活動や、鉄道の楽しさ・便利さを向上させる事業を実施するなど、鉄道及び沿線地域の活性化に対する支援を行います。

各種広告媒体やイベントにおけるチラシ・ノベルティ配布といった宣伝活動のほか、鉄道事業者が実施する事業への協賛、老朽化した誘客設備の更新に対する支援を行います。

また、時代に即したトレンドを取り入れ、より効果的に鉄道の楽しさ・便利さをアピールし、利用者の増加を図る方策を検討します。

中小私鉄フェア
(わたらせ渓谷鐵道 大間々駅)



施策の柱 2-3 わかりやすさと使いやすさを高める

2-3-1 鉄道及びバス交通の計画的な車両更新

公共交通の運行を担う車両については、多くの人を一度に輸送するという観点から、「安全性の確保」と「輸送品質の向上」がより一層重要になります。

EV 車両や自動運転などの最新技術の動向を注視しながら、中長期的な計画に基づき適切に車両更新していくことが必要です。

県と沿線自治体の支援によって運行を維持している上毛電気鉄道とわたらせ渓谷鐵道については、各事業者が計画する 5 か年ごとの経営計画の中で計画的な車両更新ができるよう、協調して支援を行っていきます。

バス交通については、特に「おりひめバス」の車両の老朽化が進んでいます。計画的に車両更新を進めるとともに、利用者の少ないバス路線地域はワゴン車両への転換を検討します。

EV バス（イメージ）



2-3-2 車両や施設のバリアフリー化、ユニバーサルデザイン※化の推進

環境にやさしい公共交通への転換を促進するには、幅広い利用者にとって移動しやすい環境整備が必要です。

車両や施設のバリアフリー化・ユニバーサルデザイン化は、誰もが乗り降りしやすい公共交通につながります。ご高齢の方や障害をお持ちの方のみならず、小さな子ども連れの方や外国人旅行者など、全ての利用者にやさしい移動空間の形成を図るため、ノンステップバス、ユニバーサルデザインタクシーの導入、鉄道駅・バス停のバリアフリー化を推進します。



ユニバーサルデザインタクシー



ノンステップバス



令和 4 年 3 月に供用開始された新桐生駅エレベーター

2-3-3 小型モビリティ・歩行・自転車利用環境の改善

道路・歩道・自転車道などの環境整備は、近年開発が進むナローモビリティ、ムービングチェア※、電動キックボードなどの小型モビリティや歩行・自転車の安全・安心な通行空間の確保につながります。また、自家用車の過度な利用を抑制しながら、快適な移動手段として小型モビリティ、公共交通、自転車などへの転換が促進されます。

こうした環境整備により、自宅から駅やバス停、あるいは直接目的地まで移動しやすいまちづくりを推進します。

具体的には、子どもから高齢の方、障害をお持ちの方など、誰もがまちなかを快適に歩け、安全に小型モビリティや自転車を利用できる通行空間の創出に向け、歩道の段差・勾配の解消や点字ブロックの設置、自転車通行帯や矢羽根型路面表示の整備など、道路空間の環境改善に努めます。



電動キックボード



令和4年3月の駅前広場整備に合わせて整備された新桐生駅前広場歩道のバリアフリー

2-3-4 わかりやすいバスの利用案内

公共交通の利用促進には、利用者にわかりやすい情報発信と丁寧な案内を行うことが必要です。

おりひめバスの路線図、利用の仕方などを示したバスマップ、時刻表をよりわかりやすくするとともに、パソコンやスマートフォンからリアルタイムでバスの運行状況を発信しているバスロケーションシステム※(バス予報)の機能更新、強化を進め、その普及に努めます。

また、市域をまたぐ広域の移動について、わかりやすい乗換案内図を作成するなど、広域間の移動手段を周知していきます。

また、現在、おりひめバスの経路、ダイヤ等の情報はオープンデータ※化されており、Google マップをはじめとした各種経路検索システムで乗換案内サービスが提供されています。今後もバスオープンデータのさらなる品質向上や持続的な作成環境の整備を通して、民間企業等により多様なサービスが提供されるように、データの活用促進を行います。

	18:13 - 18:38	25 分
	中央幹線:新桐生駅~旧女子高	
	18:14、本町二丁目発	
	200 円 歩 1 分	

Google マップ経路検索



2-3-5 駅やバス停の改善

電車やバスの利用者が運行情報などを確認しつつ、安全・安心に待っていただけるような環境づくりに十分配慮することが大切です。

特に、鉄道とバス・タクシーとの交通結節点となり、待合客の多い主要駅やバス停については、駅構内の待合環境、バス停の上屋やベンチなどの設備を整えるなど、管理主体である事業者と市で協力しながら環境整備に努めます。

また、トイレや休憩スペースがあるコンビニエンスストアや小売店付近へのバス停の配置や老朽化したバス停の更新、わかりやすい案内表示を検討するとともに、周囲の安全面の確保にも取り組みます。

令和4年3月の駅前広場整備に合わせて
移設更新された新桐生駅バス待合所



2-3-6 安心して乗車できる運行体制の確保

○バスの運転士確保

バスの運転士不足は、過重労働における運転士のサービス低下や既存路線の減便など、地域の移動手段の確保に大きな影響を及ぼします。

運転士の安定的な確保に向け、若者をはじめ多様な人材の活用に向けた取り組みを運行事業者と連携して推進するとともに、運行事業者において日頃から業務上の問題点を運転士から聞き取り、市と情報を共有する中で課題の解消に努めます。

○バス運転士の丁寧な利用案内と安全運転への取り組み

誰もが気持ちよくおりひめバスを利用できるように、運行事業者と協議・連携する中で、運転士に対する安全運転や接客・マナーなどの研修実施や、運転士マニュアルの徹底により、接客サービスの向上、平準化を図ります。

○新型コロナウイルス対策の徹底

公共交通における新型コロナウイルスなどの感染症対策については、運行事業者と連携して徹底し、安心して利用できる環境を整えます。

車内消毒の様子
(おりひめバス)



車内消毒の様子 (JR)



2-3-7 移動の DX 推進

デジタル技術の発展に伴い、公共交通サービスの DX を進めることは、公共交通による移動の効率性、利便性を高め、自家用車から公共交通への利用の転換を促進することが期待されます。

○MaaS の推進

マイカー以外の移動手段を一つのサービスとしてつなぎ、公共交通の利便性を向上させる手法として、GunMaaS※への参加も含め、MaaS の導入を検討します。

○おりひめバスにおける運行状況の見える化の強化

公共施設や主要駅などに、運行状況等をリアルタイムで表示するデジタルサイネージの導入を検討します。

また、現在運用中のバスロケーションシステムの機能強化を図ります。

○デマンドタクシーにおける AI 技術活用の推進

新里地区・黒保根地区で運行しているデマンドタクシーでは、広範囲にわたる運行区域を限られた車両数でカバーするため、効率的な運行が求められます。車両の配車にあたっては、費用対効果を検証しつつ、AI 技術を活用したシステムの導入などにより効率的な配車、予約時の利便性の向上を図ります。

○キャッシュレス化の推進

公共交通機関において、都市部では交通系 IC カードによる利用が一般的となっていますが、地方では導入コストの問題などから導入が進んでいません。利用者の利便性向上を図るため、おりひめバスやデマンドタクシーにおける交通系 IC や電子決済サービス、本市の電子地域通貨※である「桐ペイ(きりぺい)」などによるキャッシュレス決済の導入を検討します。



バス予報スマホ画面



群馬県庁内に設置の
デジタルサイネージ



桐ペイ、スマホ利用画面

基本方針 3 持続可能な未来社会を見据えた施策の推進

施策の柱 3-1 次世代モビリティの積極的な導入

3-1-1 多様なグリーンスローモビリティの導入

グリーンスローモビリティは、「時速 20km 未満で公道を走ることが出来る 4 人乗り以上の電動パブリックモビリティ」という定義で 2018 年に始まったとされ、以下のような特長があります。

1. Green、電動で動くモビリティのため、環境にやさしい。
2. Slow、時速 20km 未満の走行のため、ゆとりある走行で身体的負担が少なく、利用者だけでなく周りの歩行者にとっても安全。
3. Open、開放的で乗って心地よい。

このような特長を持った新たな移動サービスで、車両もこれまでにない新規性やアトラクション性を備えていることから、見た人が乗ってみたいくなる魅力を持っています。

国土交通省では、導入にあたっての政策コンセプトを以下のように想定しており、本市としても、地域の実情に応じ交通を始めとする様々な課題解決に向けて、グリーンスローモビリティの活用を推進していきます。

【グリーンスローモビリティが持つ付加価値】

- ① 車内のコミュニケーションが弾むので、乗って楽しい
- ② 車外とのコミュニケーションも弾むので、周りの人も楽しい
- ③ 地域の人（高齢者、女性、障害者など）が運転手として新しい活躍の場を得やすい
- ④ 地域コミュニティがデザインしやすいので、運営する人も楽しい

→乗る人・住む人・運転する人・運営する人が「楽しい」

【グリーンスローモビリティの政策コンセプト】

- 1 従来の公共交通ネットワークを補完する「**低速の小さな移動サービス**」
- 2 運転手と乗客や乗客同士、乗客と歩行者などのコミュニケーションが弾む機能を持つ「**乗って楽しい移動サービス**」
- 3 福祉面でのお出かけ支援、地域の賑わい創出、観光客の満足度向上、高齢者の見守り、地域防災・防犯のための絆の強化等の多様な副次的効果を持つ「**コミュニケーション装置**」

低炭素型・脱炭素型の持続可能な交通、持続可能な地域社会の実現

▼ グリーンスローモビリティとして活用されている車両の例

					
自動車の種別		軽自動車	小型自動車	普通自動車	普通自動車
車両寸法 (cm)	全長	311~315	396	441~500	475
	全幅	122~134	133	190~200	211
	全高	175~184	184	243~245	264
	ステップ高さ	25~30	26	27	23~24
性能等	登坂(度)	20	20	12~15	15(4駆の場合)
	乗車定員(人)	4	7	10~16	11~14
必要電源		AC100VまたはAC200V	AC200V	AC100VまたはAC200V	AC100VまたはAC200V

出典：グリーンスローモビリティの導入と活用のための手引き 令和 3 年 5 月 国土交通省 総合政策局 環境政策課

3-1-2 MAYU を主軸とした次世代モビリティの導入

(資料編 P-81～P-82 参照)

グリーンスローモビリティに位置付けられる eCOM シリーズ※「MAYU」については、本市発祥の独自で魅力あるモビリティサービスとして貴重な財産です。

群馬大学が実施する MAYU を用いた実証実験を支援するとともに、今後、地域内交通などの公共交通システムでの本格運行や、環境やまちづくりの視点から一次的なイベントや地域のサロンの利用など、さらなる活用を推進するため、「産学官民金連携※」での取り組みを進めます。

また、ナローモビリティ、ムービングチェア、電動キックボードなど、近年普及・開発が進む次世代の超小型電動モビリティサービスについても調査・研究を進め、活用を推進します。

観光施策としては、現在まちなかを中心に桐生新町重要伝統的建造物群保存地区及び桐生が岡遊園地・動物園を巡る 2 コースを MAYU で運行していますが、観光客の利便性、回遊を促すことを考えた新ルートの検討など、MAYU を活用した観光のさらなる充実を図ります。



グリーンスローモビリティ(eCOM-82)



ナローモビリティ
(グッディ)



ナローモビリティ
(コムス)

3-1-3 自動運転技術の活用検討（資料編 P-83 参照）

自動運転技術などの最新技術を搭載した次世代のモビリティサービスを提供することにより、移動の利便性向上や効率化、人手不足への対応、地域における移動手段の確保、行政負担の軽減など、地域の課題解決が期待されます。

本市では、群馬大学理工学部による自動運転の早期実用化に向けた研究を支援していきます。



eCOM シリーズの自動運転車両（試作車）

施策の柱 3-2 各地域における新たな移動システムの構築

3-2-1 地域住民主体・市民活動団体との協働による地域内交通の確保

(資料編 P-79(4)各地域の課題参照)

鉄道やバスの運行が行き届かない地域は、各地域の特性と実情を踏まえた実用性の高い交通モードへの転換を見据えた地域内交通の構築が求められます。

そのためには、行政や関係者と連携・協力しながら、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が重要です。

地域住民、行政、NPO、福祉・医療・交通事業者など公民で連携し、自家用車、スクールバス、MAYUをはじめとしたグリーンスローモビリティなどの地域資源を一体的に活用し、従来の公共交通ネットワークを補完し地域の実情に応じた移動手段とする、自家用有償旅客運送、病院・商業施設・企業など既存の民間事業者による送迎サービスなどの地域内交通の確保を検討します。

また、ボランティアや地域の助け合いなど、相互協力による輸送の検討を行うとともに、カーシェアリングやライドシェア※の可能性について検討します。



交通空白地有償運送（黒保根地区）
特定非営利活動法人グループ 28

3-2-2 シェアリングエコノミーの活用

「公助から共助へ」の考えのもと、シェアリングエコノミーを活用することにより、移動にかかる経済的な負担を低減するとともに、桐生市ならではのゆとりあるライフスタイルの実現を目指します。

市や関連機関が保有する公用車や EV 車両について、週休日などで稼働していない時に市民などが利用できるカーシェアリングの仕組みの構築や、ライドシェアの推進、既存シェアサイクルの整備と新たなシステム導入を検討します。



市保有の公用車



JR 桐生駅レンタサイクル

3-2-3 民間タクシーを活用した交通モードの導入

公共交通利用者が少ないなど路線バスの機能が十分に発揮できない地域には、より少量かつ多様な需要にも対応できる、民間タクシーの活用が有効です。

市内タクシー事業者と話し合いながら共存を図る中で、地域の移動ニーズに合った適材適所的手段を検討し、民間タクシーなどを活用した新たな移動に関する取り組みを検討します。

施策の柱 3-3 桐生・みどり両市の交通ボーダーレス化

3-3-1 バス・タクシーの連携強化(資料編 P-77 参照)

本市とみどり市のバス交通については、現在数か所に相互乗り入れポイントを設置しており、両地域間の移動を可能にしていますが、市民のさらなる利便性向上のため、みどり市を含めた近隣自治体との乗り入れポイントの拡充を検討します。

黒保根町デマンドタクシーは、現在、みどり市「電話でバス」との乗換場所はありませんが、他の交通システムとの役割を明確にしつつ、連携を検討します。

3-3-2 広域バスの検討

みどり市とは、今まで以上に連携強化を図る上でも、両市をつなぐ広域バス路線の検討も必要になります。

検討する上では、両市をつなぐ幹線交通としての役割を担う4鉄道の路線との相互の連携や役割分担を明確にしつつ、住民ニーズが競合しないよう、相乗効果が得られるよう検討するとともに、将来的には両市での一体的なバス路線の構築体系を目指します。

また、みどり市以外の隣接市との連携を検討する中では、新里地区と伊勢崎市中心部は鉄道でつながっていないことから、新里地区内と伊勢崎市の間のアクセス向上のため、広域バスの導入可能性を検討します。

第5章 桐生市交通ビジョンの実現に向けて

1 地域公共交通計画(法定計画)の策定

国においては、人口減少の本格化に伴う公共交通サービスの需要の縮小、運転手不足の深刻化、地域の公共交通を確保・維持するための公費負担の増加等により、地域公共交通の維持は容易でなくなっていることから、地方公共団体が中心となり、多様な関係者が連携することで、地域の暮らしと産業を支える移動手段を確保することがますます重要とされています。

このような状況を踏まえ、原則として全ての地方公共団体において地域公共交通に関するマスタープランとなる計画(地域公共交通計画)を策定した上で、持続可能な公共交通サービスの提供の確保に資する取り組みを行うことを推進するために、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(以下、「活性化再生法」という。)の改正法が、令和2年11月に施行されました。

法改正により、地域公共交通計画の作成を努力義務化しつつ、公共交通に関する国の財政支援「地域公共交通確保維持改善事業」が地域公共交通計画作成と連動されたことから、今後実施する各種の公共交通活性化策について特例制度や財政支援の特例等を活用するためには、地域公共交通計画の作成が必須となりました。

また、従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源(自家用有償旅客運送、福祉有償運送、スクールバス等)を位置付け、地域の移動ニーズにきめ細やかに対応することとされました。

活性化再生法の趣旨を踏まえ、今回策定の「桐生市交通ビジョン」を計画の方向性を示す基本構想と位置付け、「桐生市地域公共交通計画」の策定を行います。

「桐生市地域公共交通計画」では、「桐生市交通ビジョン」で掲げた方針や施策を実現するため、利用者ニーズ調査や分析などをした上で、都市整備、環境、福祉など関連分野における施策との整合を図りながら、より詳細かつ実効性のある具体的な施策を定めます。

2 地域公共交通計画策定と施策の実施に向けた法定協議会の設置

地域公共交通計画の検討・策定には、交通事業者や地域住民、関係行政機関などの利害関係者を含む多様な人たちとの協議が必要になります。

これまで設置されていた道路運送法に基づく「桐生市地域公共交通会議」の委員を再編するとともに、道路運送法と活性化再生法の両機能を併せ持つ協議会として、令和5年4月に「桐生市地域公共交通活性化協議会」(二法協議会)を新たに設置しました。同協議会において、計画の検討・策定及び施策の実施に関する協議を行い、計画に位置付けた施策の具現化を目指します。

資 料 編

目 次

1 社会情勢の変化と課題	60
(1)人口の視点	60
①日本の状況	60
②桐生市の状況.....	60
③桐生市の年齢別人口割合.....	61
④人口ピラミッドの推移	62
(2)高齢者免許の視点	63
①桐生警察署管内(桐生市・みどり市)の高齢者(65 歳以上)自動車利用の状況	63
②桐生市の運転免許証自主返納者数の状況	63
(3)環境の視点	64
①平均気温の推移	64
(4)移動手段の視点	65
①桐生市民が日常使っている移動手段	65
②移動手段別の安全性(交通死亡事故発生件数).....	65
③移動手段別の輸送量当たりの二酸化炭素の排出量.....	65
④公共交通と個別交通の費用比較.....	66
2 本市公共交通の概況と課題	67
(1)現状の公共交通と役割	68
(2)現状の公共交通体系イメージ図	69
(3)各交通の概況	69
①-1 鉄道の概要.....	69
①-2 鉄道の現状と課題	70
②-1 路線バス(おりひめバス)の概要	72
②-2 路線バス(おりひめバス)の現状と課題	72
③-1 予約制乗合タクシー(予約制おりひめ)の概要	74
③-2 予約制乗合タクシー(予約制おりひめ)の現状と課題.....	74
④-1 新里町デマンドタクシーの概要	75
④-2 新里町デマンドタクシーの現状と課題.....	75
⑤-1 黒保根町デマンドタクシーの概要.....	76
⑤-2 黒保根町デマンドタクシーの現状と課題.....	76
⑥ 近隣自治体の公共交通との相互乗り入れ.....	77
⑦ その他の交通の概要	78
(4)各地域の課題	79
(5)「市民の声」アンケートで寄せられた自由意見の概要	80
3 その他現状における具体の取り組み	81
(1)観光施策としての取り組み.....	81
(2)群馬大学の取り組み.....	82
① 「MAYU」の活用	82
② 次世代モビリティの導入による持続可能な地方都市モデルの構築.....	82
③ モビリティネットワーク社会実装研究	83
④ 自動運転の実装に向けた研究.....	83
4 法律で定める交通政策の基本理念	84

5 桐生市交通ビジョン策定の検討経緯等	85
(1)策定経過.....	85
(2)検討体制.....	85
※ 用語集	87

1 社会情勢の変化と課題

(1)人口の視点

① 日本の状況

国内では、出生数の減少傾向が長く続く中、2008 年をピークに人口減少に転じ、このペースで推移すると、現在の約 1 億 2400 万人が 2050 年には 9700 万人となり、2100 年には 4960 万人にまで減少し続けると推計されています。(※国立社会保障・人口問題研究所平成 24 年 1 月データ)

② 桐生市の状況

本市の人口は昭和 50 年(1975 年)にピークを迎え、その後減少傾向に転じています。また、将来推計値においても、大幅な減少が見込まれ、今から約 10 年後の令和 15 年(2033 年)には 9 万人を切ると推計されています。

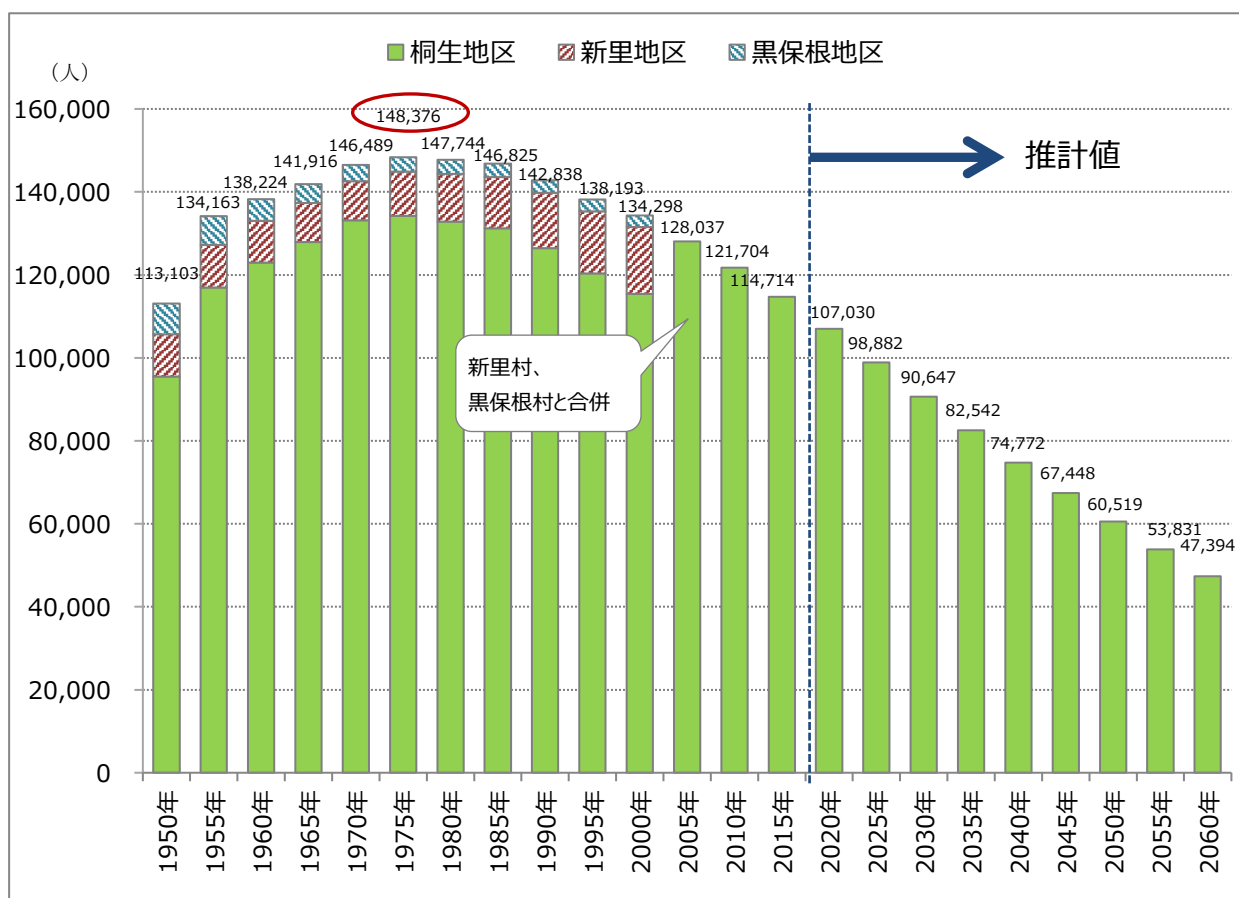


図 桐生市総人口の推移と将来推計

資料：桐生市人口ビジョン

③桐生市の年齢別人口割合

- ・年少人口(0～14 歳)と生産年齢人口(15～64 歳)の割合が減少傾向にある中、老年人口(65 歳以上)は増加傾向にあり、今から約 10 年後の令和 15 年(2033 年)には総人口の 40 パーセントを超えると推計されています。
- ・少子高齢化の進展により、通学時の公共交通を利用する高校生が減少する一方、買い物や通院時の公共交通の利用ニーズが高い高齢者の割合が増加します。
- ・このような将来の人口構造を見据え、桐生市に適した持続可能な公共交通体系を構築していく必要があります。

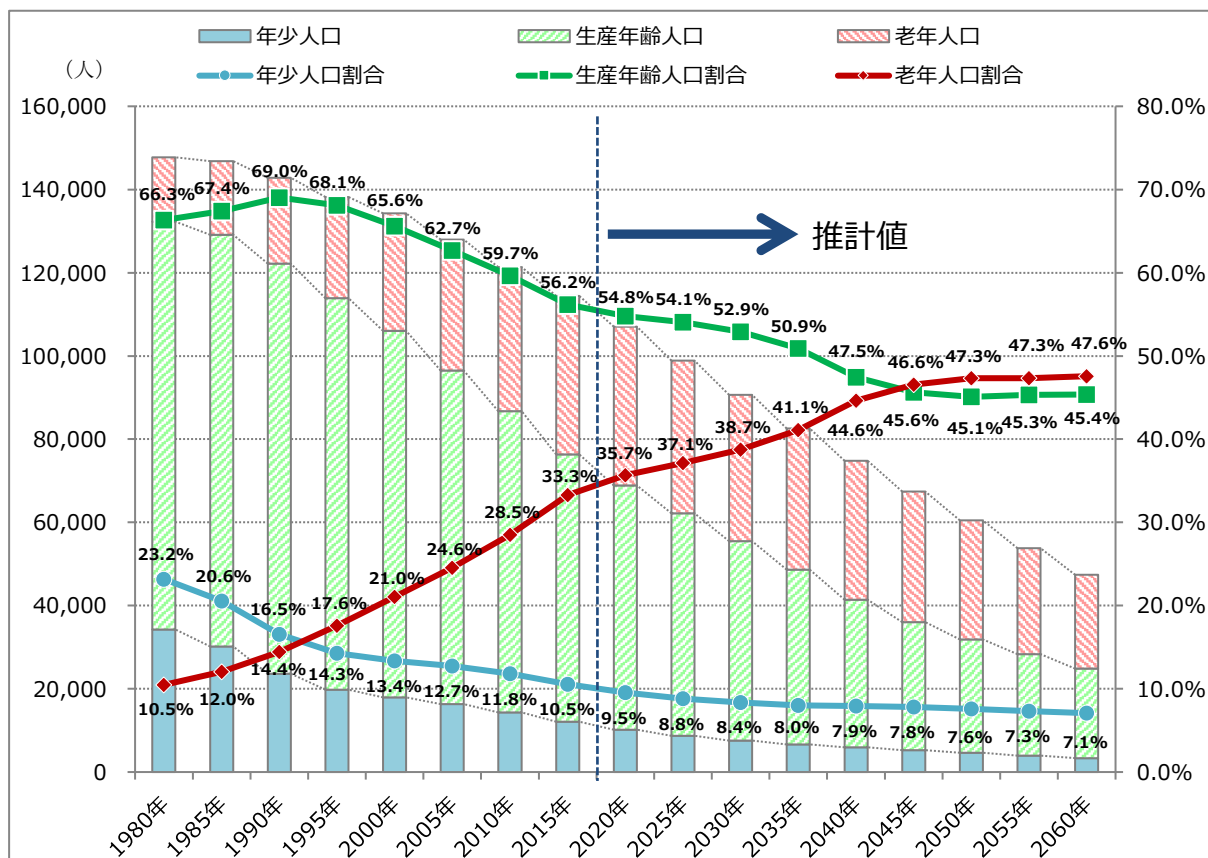
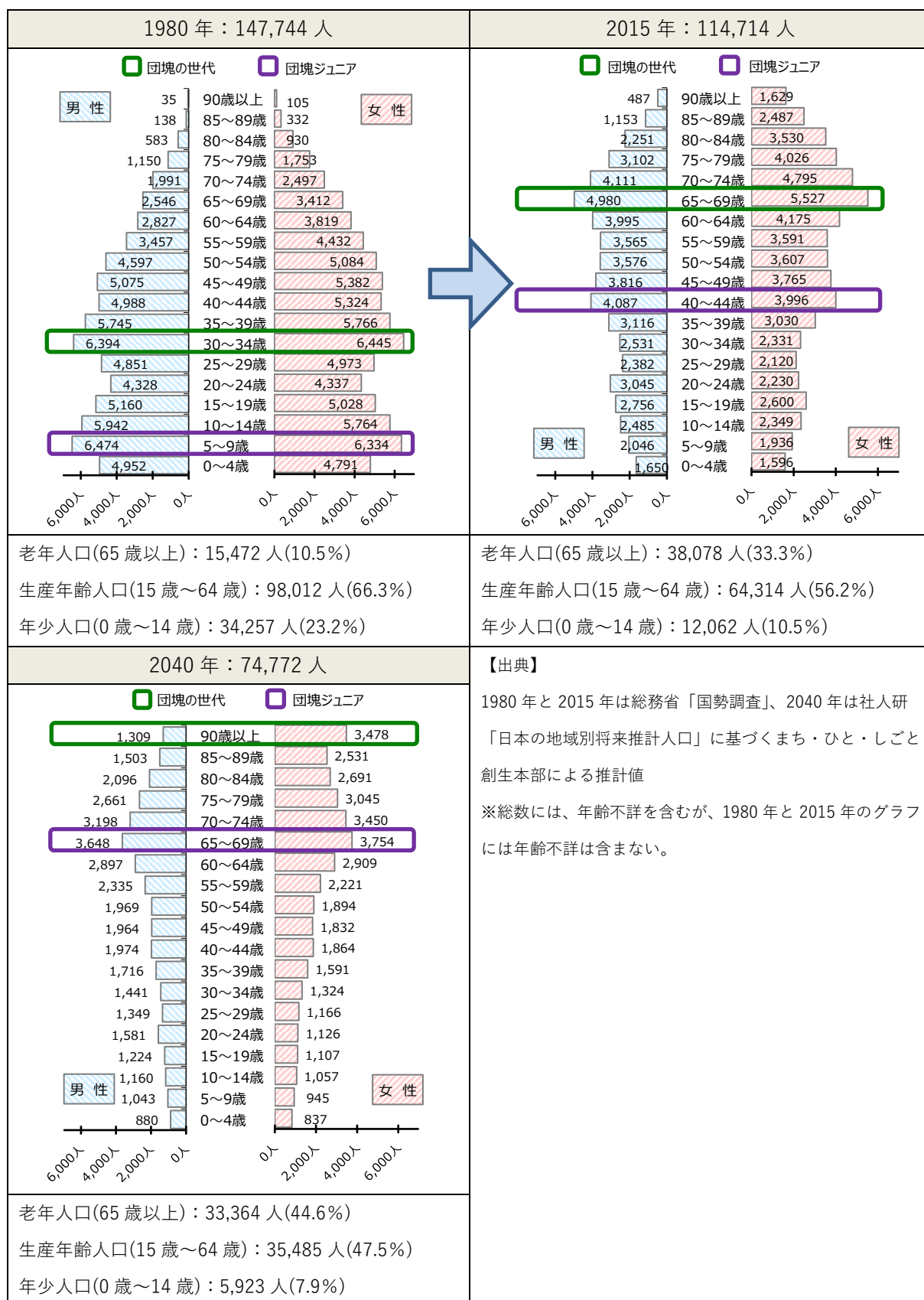


図 桐生市年齢 3 区分別人口の割合

資料：桐生市人口ビジョン

④人口ピラミッドの推移

- ・理想的な人口構造とされる1980年のピラミッド型から、逆三角形型に推移していくこととなります。2040年には、団塊の世代が90歳以上、団塊ジュニアが65歳以上となることから、大幅に高齢化が進むこととなります。



資料：桐生市人口ビジョン

(2)高齢者免許の視点

①桐生警察署管内(桐生市・みどり市)の高齢者(65歳以上)自動車利用の状況

- ・全体の免許保有率に比べて、高齢者人口に対する免許保有率は年々高まっています。

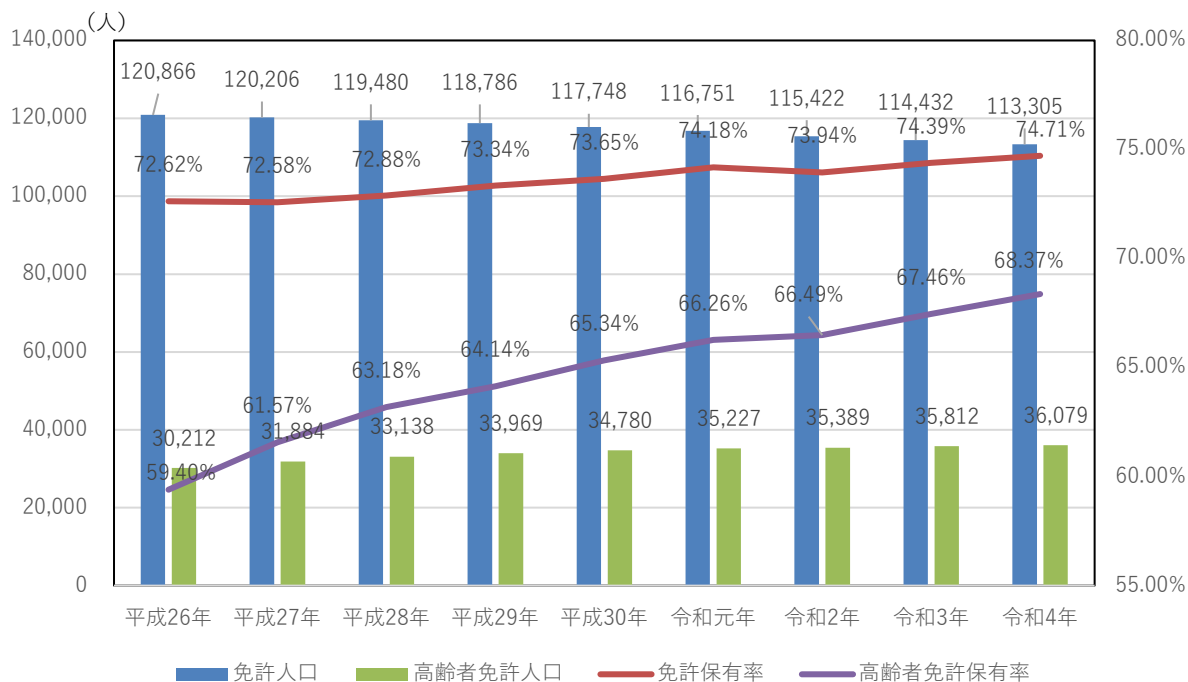


図 桐生警察署管内(桐生市・みどり市)の高齢者(65歳以上)自動車利用の推移

資料：免許人口 群馬県警察資料
保有率 群馬県年齢別人口統計
(桐生市+みどり市)を基に算出

②桐生市の運転免許証自主返納者数の状況

- ・全国的な高齢ドライバーによる重大事故の増加により、運転免許証の自主返納意識が高まり、本市においても自主返納者は令和元年度まで右肩上がり増加していましたが、新型コロナウイルス感染症の影響による外出意識の変化から令和2年度以降は減少傾向です。
- ・運転免許証返納後のバス無料券等の交付は毎年7~8割の人が申請していることから、運転免許証返納後の公共交通での移動手段の確保が重要視されており、高齢者を中心とした公共交通の需要は今後さらに強まっていくことが考えられます。

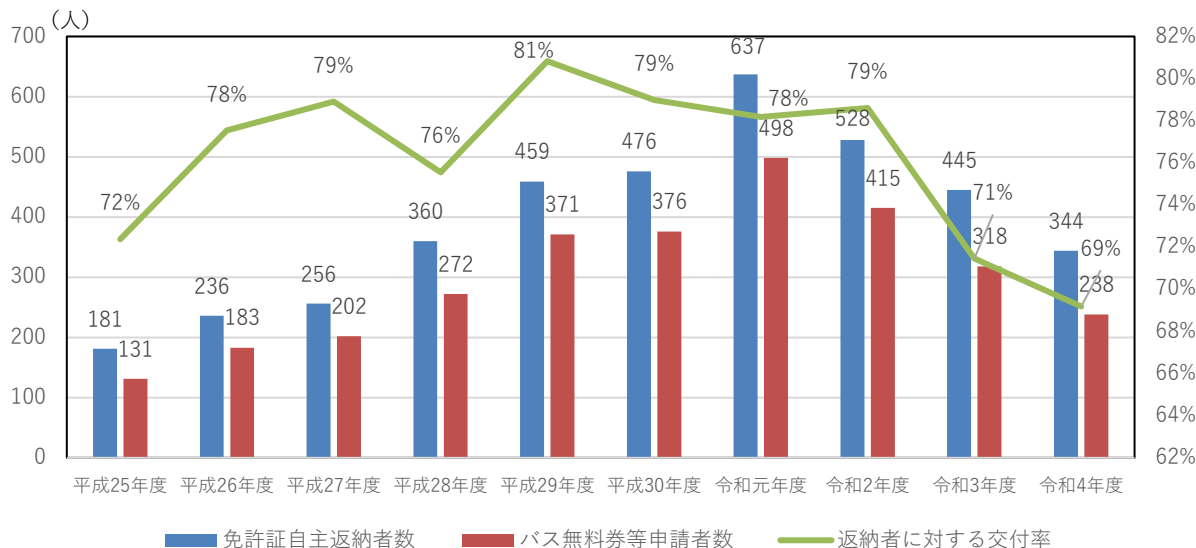


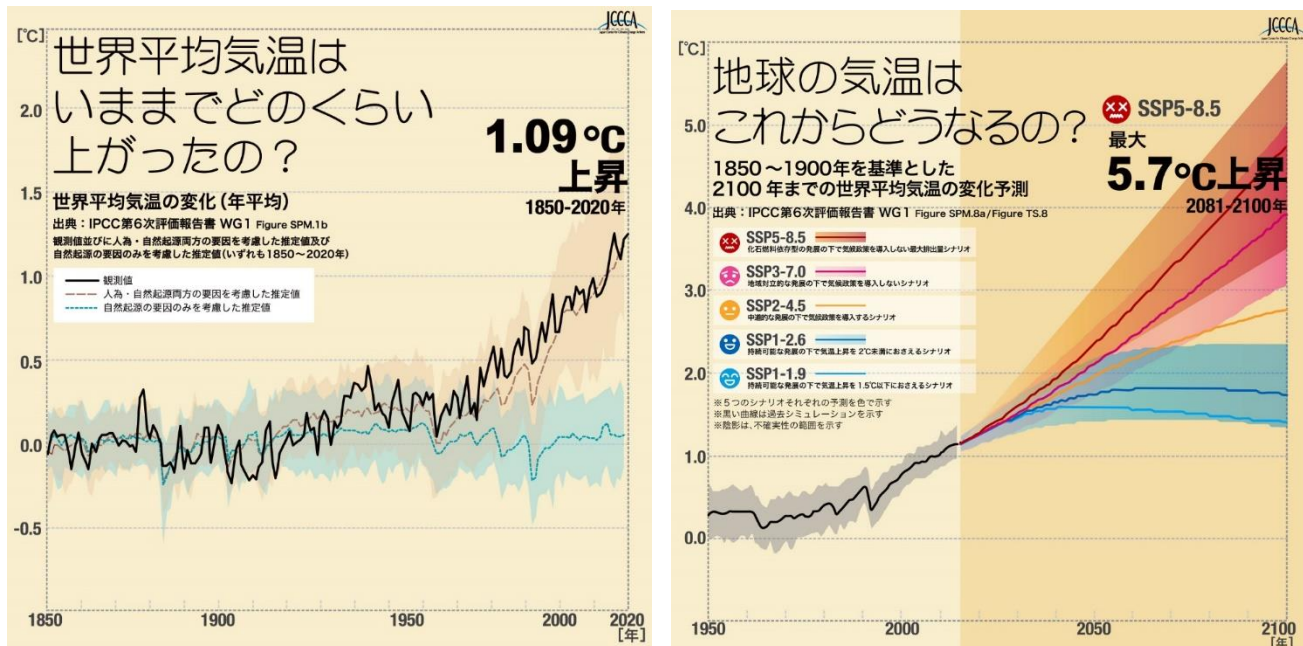
図 運転免許証自主返納者数とバス無料券等申請者数の推移

資料：桐生市資料

(3)環境の視点

①平均気温の推移

世界の平均気温をみると、1850年から約170年で1.09度上がっています。特に1970年頃からの上がり具合が急激になっており、もし、このまま気温が上がり続けたら、2100年には、最大「5度以上も」高くなってしまふことが予想されています。



図：世界の平均気温の推移と今後の変化予測

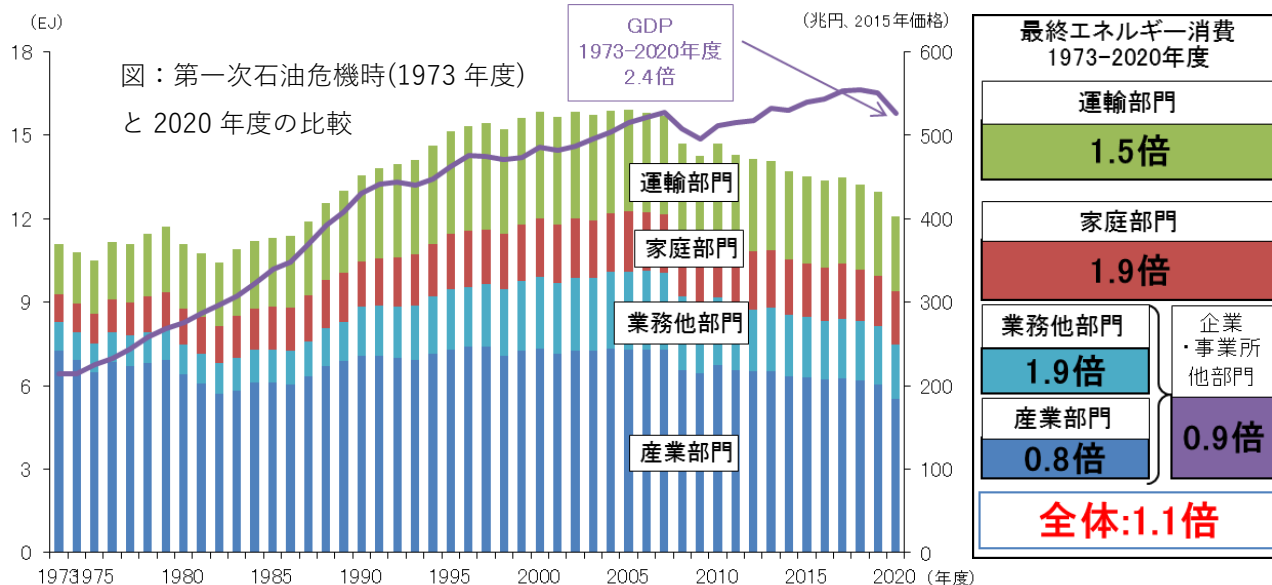
出典) IPCC 第6次評価報告書 全国地球温暖化防止活動推進センターウェブサイト (<http://www.jccca.org/>)

②日本のエネルギー情勢

1973年度から2020年度の47年間で、GDP(国内総生産)が2.4倍という伸びを見せる中、産業部門は、第一次オイルショック以降、省エネルギー設備の導入やエネルギー技術の開発が積極的に進められたことによりエネルギー消費量は0.8倍とおさえられています。

一方、自家用自動車、バス、タクシー、鉄道などの運輸部門のエネルギー消費量は、自動車保有台数の増加などにより、1.5倍に増加しています。

地球温暖化の要因となる温室効果ガスを発生させる化石燃料(石炭や石油、天然ガスなど)から、環境にやさしい再生可能エネルギーへの転換が必要です。



(注1) J(ジュール)=エネルギーの大きさを示す指標の一つで、1MJ=0.0258×10⁻³原油換算kl。

(注2)「総合エネルギー統計」は、1990年度以降の数値について算出方法が変更されている。

(注3)産業部門は農林水産建設業と製造業の合計。

(注4)1993年度以前のGDPは日本エネルギー経済研究所推計。

出典:資源エネルギー庁「総合エネルギー統計」、内閣府「国民経済計算」、日本エネルギー経済研究所「エネルギー・経済統計要覧」を基に作成

出所：エネルギー白書 2022

(4)移動手段の視点

①桐生市民が日常使っている移動手段

移動手段	構成比
自動車	74.7%
公共交通(電車・バス・タクシー等)	11.6%
自転車	9.8%
徒歩のみ	0.5%
その他	3.4%

出典：令和3年度「市民の声」アンケート

②移動手段別の安全性(交通死亡事故発生件数)

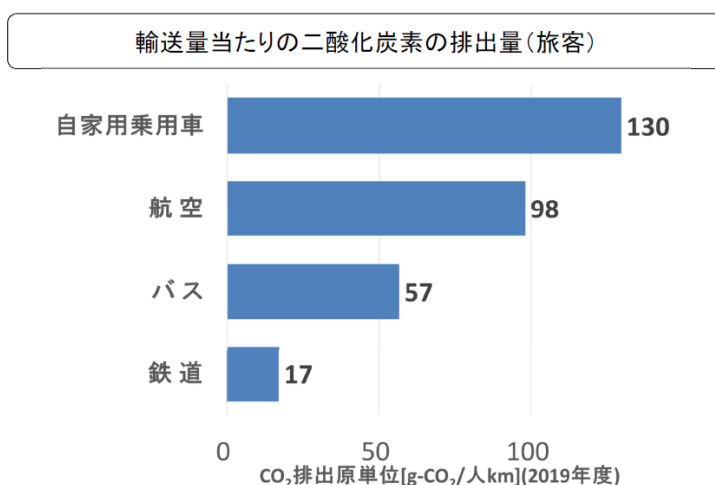
令和4年 交通死亡事故発生件数

交通手段	死亡者数(人)	備考
自動車	1,706	
内		
事業用乗用車(バス・タクシー等)	26	
その他(自家用車・貨物車等)	1,680	
二輪車	296	
自転車	169	
歩行者	108	
鉄道	261	ホーム転落、踏切事故等 乗客の死亡者数は0
航空機	9	大型旅客機の死亡者数は0

※乗用車、二輪車、自転車、歩行者は第1当事者(過失割合が大きい当事者)となった件数

出典：令和5年度交通安全白書

③移動手段別の輸送量当たりの二酸化炭素の排出量



※温室効果ガスインベントリオフィス:「日本の温室効果ガス排出量データ」、国土交通省:「自動車輸送統計」、「航空輸送統計」、「鉄道輸送統計」より、国土交通省 環境政策課作成

出典：国土交通省 HP「運輸部門における二酸化炭素排出量」(2019年度)

https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/environment/sosei_environment_tk_000007.html

④公共交通と個別交通の費用比較

◆鉄道＋バスと自家用普通車の5年あたりの費用比較

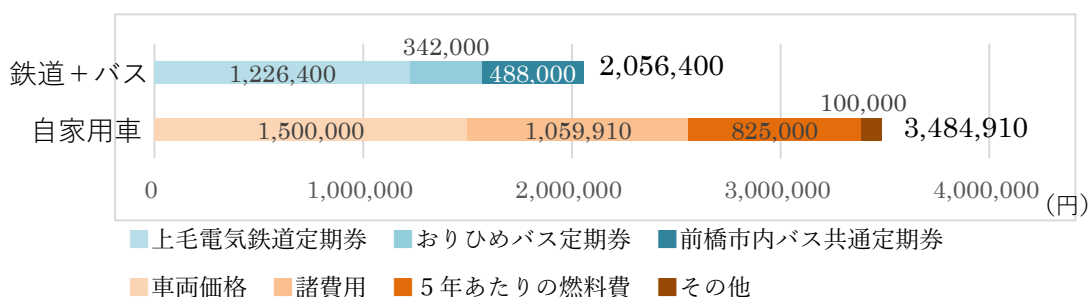
桐生市から前橋市に通勤しているケースを想定(片道 25km)

鉄道＋バス (円)	
上毛電気鉄道定期券	1,226,400
おりひめバス定期券	342,000
前橋市内バス共通定期券	488,000
計	2,056,400

【自家用車諸費用】

- ・自動車税、取得税、重量税等
- ・自動車保険(任意、自賠責)
- ・車検費用

自家用車(普通自動車) (円)	
車両価格 ※5年想定のため通常より安い価格で試算	1,500,000
1年目諸費用(取得時含む)	310,910
2年目諸費用	114,500
3年目諸費用	260,000
4年目諸費用	114,500
5年目諸費用	260,000
5年あたりの燃料費 (燃費：15km/ℓ、 燃料価格：160円/ℓとして)	825,000
その他(オイル交換、タイヤ代等)	100,000
計	3,484,910



◆タクシーと自家用軽自動車の5年あたりの費用比較

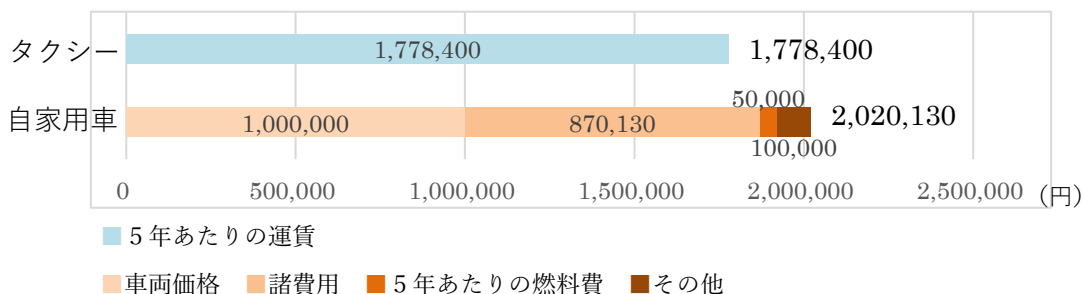
※1週間に3回、3km先の目的地(スーパー、病院等)に移動する場合を想定

タクシー (円)	
5年あたりの運賃 ※3km×1往復=1日 2,280円 2,280円×3日/週×52週×5年 =1,778,400円	1,778,400
計	1,778,400

【自家用車諸費用】

- ・自動車税、取得税、重量税等
- ・自動車保険(任意、自賠責)
- ・車検費用

自家用車(軽自動車) (円)	
車両価格 ※5年想定のため通常より安い価格で試算	1,000,000
1年目諸費用(取得時含む)	235,730
2年目諸費用	87,200
3年目諸費用	230,000
4年目諸費用	87,200
5年目諸費用	230,000
5年あたりの燃料費 (燃費：15km/ℓ、 燃料価格：160円/ℓとして)	50,000
その他(オイル交換、タイヤ代等)	100,000
計	2,020,130



出典 (自家用車諸費用)：群馬県タクシー協会提供資料

2 本市公共交通の概況と課題

本市は、群馬県の南東部に位置し、栃木県の足利市と接し、西は赤城山まで達しています。市街地には渡良瀬川と桐生川が流れ、山々が屏風状に連なっています。

東京へは直線距離で約 90 キロ、JR(新幹線経由)または東武鉄道で約 1 時間 40 分、車で約 2 時間で結ばれています。

平成 17 年 6 月 13 日に新里村、黒保根村と合併し、面積は約 2 倍となりました。桐生地区と新里地区及び黒保根地区の間にはみどり市が挟まり、飛び地合併となっています。

人口は 103,547 人(令和 5 年 6 月末現在)、総面積は 274.45 km²です。

高齢化率は 37.2%(令和 4 年 10 月 1 日現在：群馬県年齢別人口統計調査)と群馬県全体の 31.0%を大きく上回り、順位でも県内 12 市中 1 位となっています。

合併時(平成 18 年 4 月 1 日現在)の人口は 131,388 人、高齢化率は 24.40%であり、現在までに人口減少及び高齢化が大きく進んでいます。

令和 3 年 4 月 1 日に施行された過疎地域の持続的発展の支援に関する特別措置法(新法)により、旧法から指定されている黒保根地区に加え、桐生地区が過疎地域に指定されました。

本市の公共交通を考える要素のひとつとして、令和 2 年 11 月 29 日に宣言した「ゆっくりズムのまち桐生」があります。「スローモビリティ」などを活用した環境にやさしいライフスタイルや、「スローライフ」を心がけるまちづくりを提唱したものであり、持続可能な未来社会の実現に向け、この理念を取り入れた交通まちづくりを推進しています。

鉄道は市内に 4 路線(JR 両毛線、東武鉄道桐生線、上毛電気鉄道、わたらせ渓谷鐵道)が乗り入れており、飛び地である桐生地区と新里・黒保根地区を結ぶほか、県庁所在地や隣県である栃木県、また首都圏へのアクセス手段として重要な役割を果たしていますが、全ての路線が結節する駅は存在しないため、2 次交通での補完が必要です。

また、中小私鉄事業者(上毛電気鉄道、わたらせ渓谷鐵道)は、沿線自治体からの支援により運行を継続している状況にあります。令和 4 年度には、沿線自治体協調のもと、今後の支援のあり方である「再生基本方針(令和 5 年度～令和 9 年度)」を定めたところです。今後も新型コロナウイルス感染症の影響等を考慮した形での支援のあり方や収支改善策について引き続き協議を行い、必要に応じて計画の見直しを行うこととしています。

バス交通における桐生地区では、平成 4 年以降、東武バスが撤退したことによる代替路線として、コミュニティバス「おりひめバス」の運行を開始し、現在 7 路線運行しており、また、人口や利用の少ない地域は、定時定路線の予約制乗合タクシーである「予約制おりひめ」を 4 路線運行しています。

新里・黒保根地区では、平成 24 年・25 年の路線バス廃止の代替として、フルデマンド※型の「新里町デマンドタクシー」「黒保根町デマンドタクシー」を運行しています。

おりひめバスについては、令和 3 年 4 月の市内県立高校の統廃合により主要路線の新桐生駅～桐生女子高線の利用減が明らかになったため、これを機に同年同月から路線の再編を行いました。路線再編による車両の運用方法の変更により、地域ごとの路線見直しが可能となったことから、再編後も各地域からの意見・要望や利用状況を勘案しながら、地域住民と十分な協議をした上で順次見直しを行っています。今後も効率的な運行への見直しを進めるため、利用実態やニーズ、今後の社会情勢等を調査・分析していく必要があります。

市内を運行するタクシー事業者は 3 事業者あり、福祉有償運送は 9 事業者が存在します。

高速バスは、成田空港行、羽田空港行、名古屋・京都・大阪行、仙台行がありますが、新型コロナウイルスの影響により、現在(令和5年7月)多くの便が運休・減便となっています。

スクールバスは公営で4校7路線の運行があり、その他私立校が運行するものも走っています。

黒保根地区には特定非営利活動法人グループ28が運営する交通空白地有償運送が運行されています。

また、市内に存在する「重要伝統的建造物群保存地区」及び「桐生が岡動物園・遊園地」とまちなかを結んだ観光案内のため、本市発祥のグリーンスローモビリティ「MAYU」を用い、土日祝日に無償運行(2路線)を行っています。

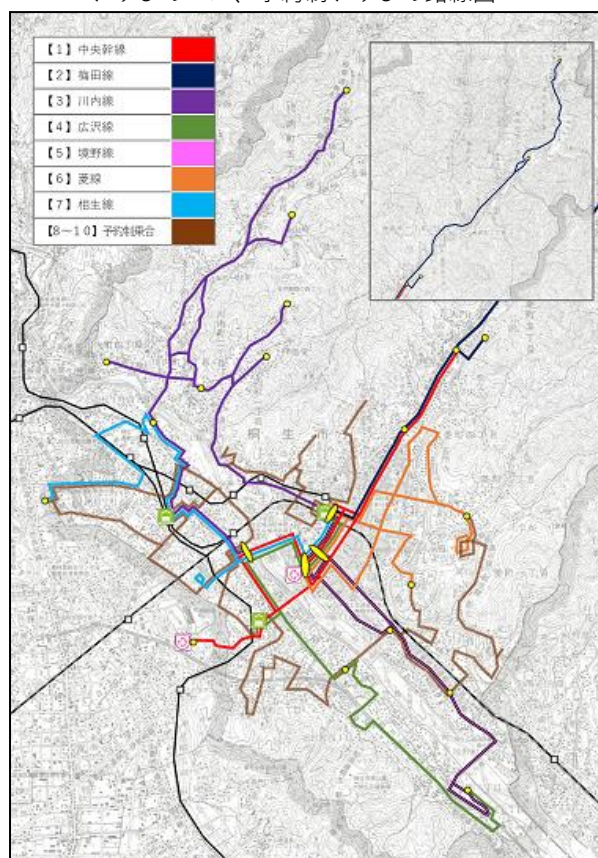
このような中で、既存の鉄道・バスと新たな移動手段として次世代の交通資源などを組み合わせた公共交通体系の構築について具体的に検討することが喫緊の課題となっています。

(1)現状の公共交通と役割

形態	名称	役割	区分
鉄道	【JR 東日本】 両毛線	桐生駅(両毛線・わたらせ渓谷線・高速バス)、新桐生駅(東武桐生線)、西桐生駅(上毛線)を起点とし、市外の地域とを広域的につなぐ交通	広域 幹線交通
	【東武鉄道(株)】 桐生線		
	【わたらせ渓谷鐵道(株)】 わたらせ渓谷線		
	【上毛電気鉄道(株)】 上毛線		
高速バス	【関越交通(株)】 成田空港行き 【日本中央バス(株)】 羽田空港行き 大阪方面行き 仙台行き		
路線バス	おりひめバス(7 路線)	市内各地域と市中心部及び市内の地域間をつなぐ交通	地域間 幹線交通
予約制乗合交通	予約制乗合タクシー(予約制おりひめ) (定時定路線で4 路線運行)	日常生活や暮らしを支える、地域内の移動手段となる交通	地域内 交通
	新里町デマンドタクシー (指定した時間のドアツードア運行)		
	黒保根町デマンドタクシー (朝1 便、夕方2 便の定時定路線を除き、指定した時間のドアツードア運行)		
タクシー	民間タクシー(3 社)		
その他	交通空白地有償運送		
	福祉有償運送		
スクールバス	スクールバス(4 校)	特定の目的のための交通	特定目的

(2)現状の公共交通体系イメージ図

おりひめバス、予約制おりひめ路線図



(3)各交通の概況

①-1 鉄道の概要

○JR 東日本 両毛線

◆普通列車



- ・運行本数：上り高崎行き 29 本、下り小山行き 26 本
- ・1 日平均乗降者数（桐生駅）：6,658 人(令和 4 年度)

○東武鉄道(株) 桐生線

◆特急りょうもう



- ・運行本数：
- 特急りょうもう 浅草駅－赤城駅 上り下り各 16 本
- 普通 太田駅－赤城駅 上り下り各 25 本
- ・1 日平均乗降者数（新桐生駅）：1,696 人(令和 4 年度)

○わたらせ渓谷鐵道(株) わたらせ渓谷線

◆トロッコわっしー号

- ・運行本数：普通 桐生駅－間藤駅 上り下り各 11 本、桐生駅－大間々駅止まり 上り下り各 7 本
- トロッコわたらせ渓谷号 大間々駅－足尾駅 上り下り各 1 本（土休日等指定日）
- トロッコわっしー号 桐生駅－間藤駅 上り下り各 2 本（土休日等指定日）

- ・年間利用者数：317,766 人(令和 4 年度)
- ・1 日平均乗降者数（桐生駅）：552 人(令和 4 年度)



◆普通列車

○上毛電気鐵道(株) 上毛線

◆デハ101

- ・運行本数：中央前橋駅－西桐生駅 上り下り各 35 本、中央前橋駅－大胡駅 上り下り各 2 本
- ・年間利用者数：1,297,064 人(令和 4 年度)
- ・1 日平均乗降者数（西桐生駅）：1,352 人(令和 4 年度)
- ・〃（新里駅）：360 人(令和 4 年度)

◆普通列車



①－２ 鉄道の現状と課題

○市内４鉄道の乗降客数の推移

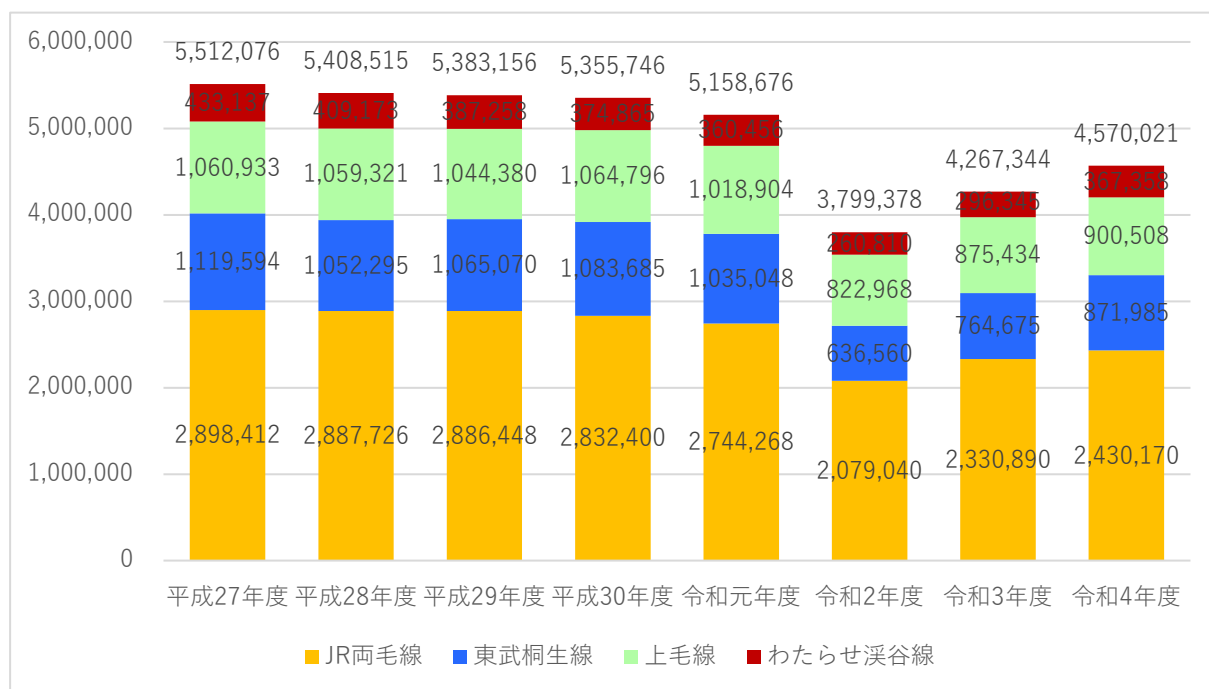


図 市内４鉄道の年度別乗降客数の推移（市内駅の合計）

資料：桐生市資料

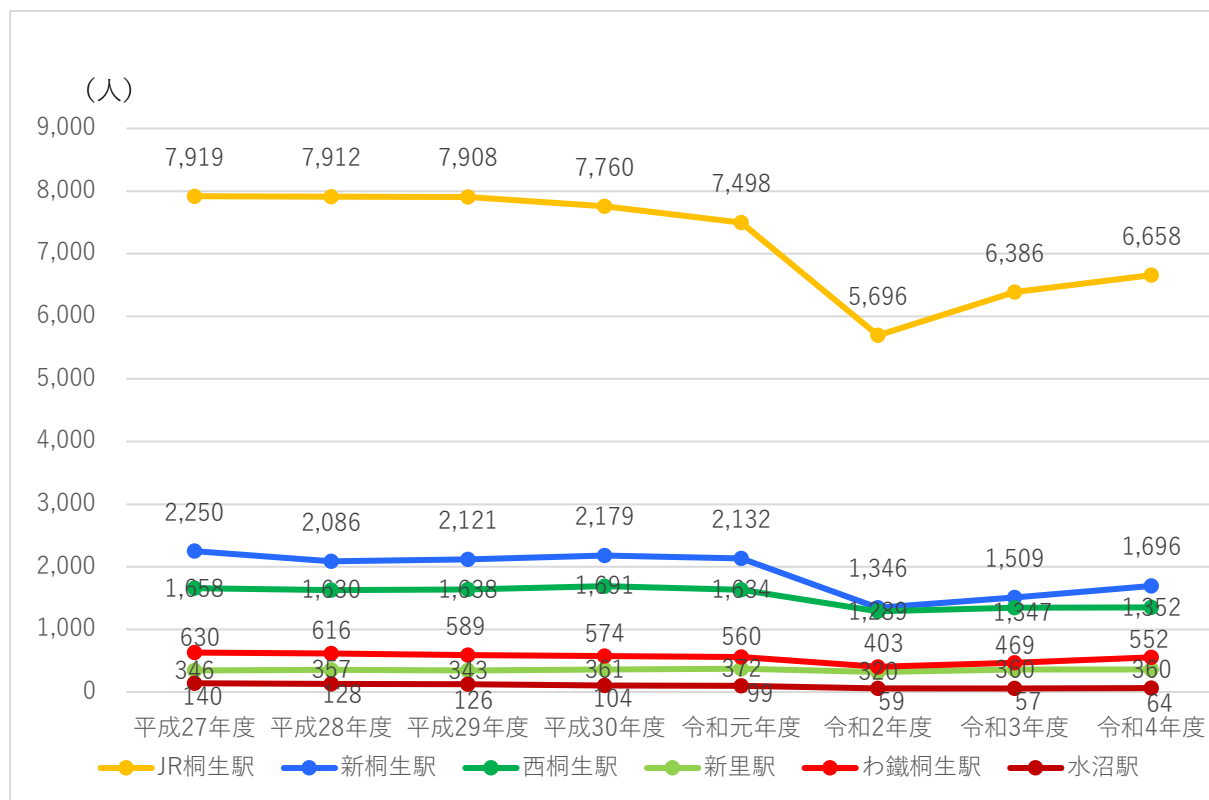


図 市内主要駅の１日平均乗降客数の推移

資料：桐生市資料

◆乗客数の推移と中小私鉄への支援

- ・自動車中心の生活や少子化等の影響により、高度経済成長期以降の鉄道利用者は減少を続けてきました。平成 20 年頃からは横ばい傾向となり、年度によっては増加する路線もありましたが、新型コロナウイルス感染症の影響により令和 2 年度以降の利用者数は大幅に減少し、令和 4 年度に至っても完全には回復していません。
- ・特に、中小私鉄(上毛電気鉄道、わたらせ渓谷鐵道)は利用者の減少が著しく、厳しい経営状況にあるため、安全で安定した運行を継続するためには、地域住民や沿線自治体からの支援が不可欠です。

※中小私鉄利用者数

上毛電気鉄道：ピーク時(昭和 40 年度)約 958 万人 → 現在(令和 4 年度)約 130 万人

わたらせ渓谷鐵道：ピーク時(平成 6 年度)約 106 万人 → 現在(令和 4 年度)約 32 万人

- ・現在、上毛電気鉄道に対しては、群馬県・前橋市・桐生市・みどり市が、わたらせ渓谷鐵道に対しては、群馬県・栃木県・桐生市・みどり市・日光市が協調して補助を行っています。

◆支援のあり方の検討

- ・現行支援の見直しや将来の支援のあり方を検討するため、令和 4 年度に群馬県が中心となり沿線自治体や有識者を交え「群馬県地域鉄道のあり方検討会」を設置しました。
- ・群馬県地域鉄道のあり方検討会での提言を受け、令和 5 年度からは、既存の上毛電気鉄道及びわたらせ渓谷鐵道の再生協議会に加え、法定協議会である「リ・デザイン推進協議会」を設置し、今後の鉄道の再構築やあり方について検討しています。

◆沿線自治体や地域の住民が行う鉄道の利用促進策

- ・沿線自治体などで構成される各種協議会において、誘客に関する設備の設置・更新や、鉄道事業者が実施するイベントへの支援などを行っています。
- ・また、JR 職員有志で組織する「M コネクト」が行う街歩きイベントなど、鉄道事業者も地域の活性化に貢献する活動を行っています。
- ・「上毛電鉄友の会」や「わたらせ渓谷鐵道市民協議会」などの支援団体をはじめ、地域の住民の皆様が、鉄道の存続や活性化のための様々な活動に取り組んでおられます。
- ・鉄道事業者、沿線自治体、地域の住民の皆様がこれまで以上に連携を図り、より効果的・効率的な利用促進策を検討する必要があります。

◆目指すべき将来像の検討

- ・今後の人口減少、高齢化、都市構造の変化などにより、移動需要の大幅な変容が予測される将来に向けて、MaaS 等の最新技術の活用、公的支援の最適化、経営体制の再検討など、目指すべき鉄道のあり方についての検討が必要です。

②-1 路線バス(おりひめバス)の概要

● 桐生地区 (人口 86,071 人：令和 5 年 6 月末)

7 路線 車両 11 台で運行

利用者 248,367 人 1 日平均 681 人 (令和 4 年度)

運賃 大人(中学生以上) 200 円

子供(市内小学生以下)、障害者(市内)無料

1 か月定期 通勤：6,000 円、通学：5,000 円

敬老(市内 70 歳以上)：500 円

【主な改正経緯等】

○平成 4 年以降、東武バスの撤退、代替路線として随時運行開始

○平成 20 年 4 月 1 日：新運行路線・運賃体系で運行開始

○平成 21 年 4 月 1 日：新運行路線・運賃体系で運行開始

○平成 27 年 4 月 1 日：新運行路線で運行開始

○令和 3 年 4 月 1 日：新運行路線で運行開始

○令和 4 年 3 月 1 日：相生線全面改正

○令和 4 年 7 月 1 日：バスロケーションシステム導入

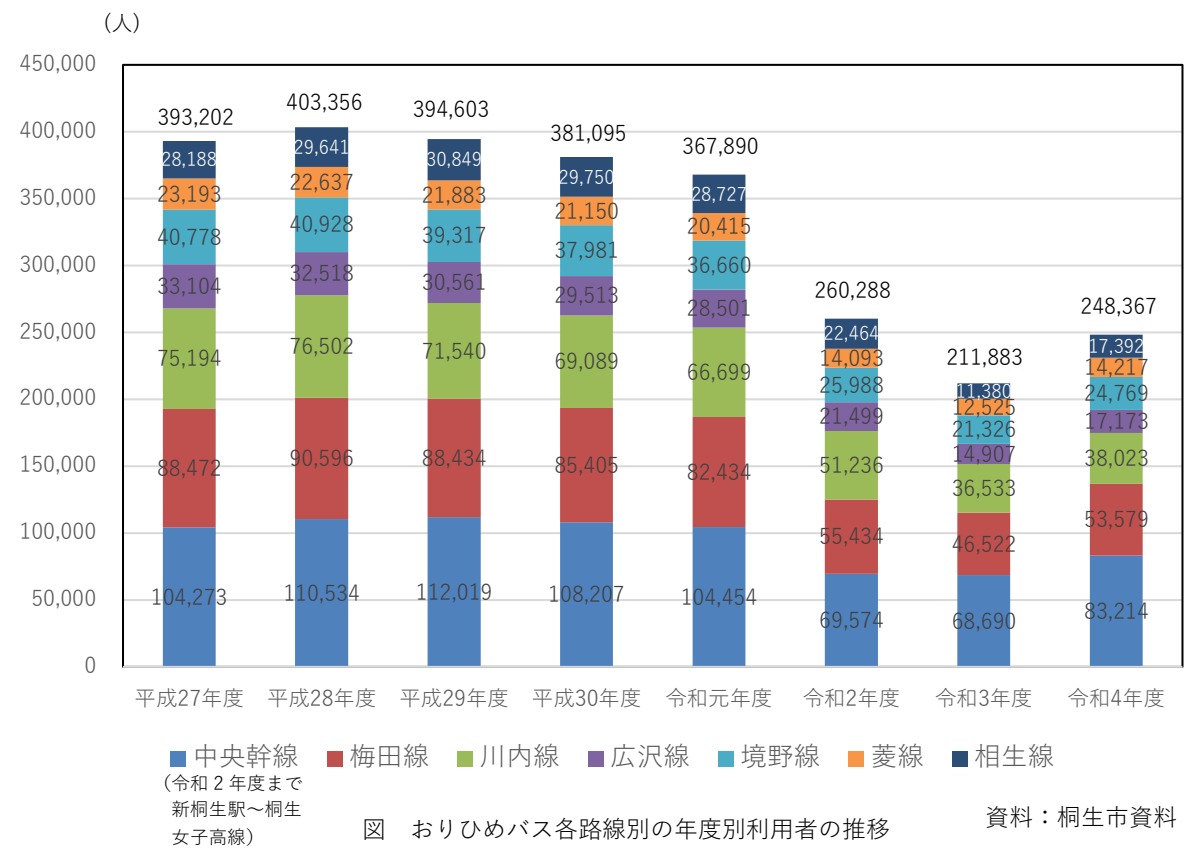


○路線別運行情報

系統	経路	便		運行時間	年間 利用者数 R4 年度 (人)
		上り	下り		
1	中央幹線(市役所系)	19	20	桐駅発 7:15～桐駅着 19:52	47,578
	中央幹線(群大系)	10	9	旧女発 6:50～新桐着 19:48	35,636
2	梅田線	14	15	桐駅発 6:40～二渡着 20:08	53,579
3	川内線(幹線)	6	6	吹上発 7:05～吹上着 20:11	27,795
	川内線(支線)	6	6	相老発 7:05～相老着 19:25	10,228
4	広沢線	9	9	新桐発 7:00～新桐着 20:29	17,173
5	境野線	8	7	ユ広発 7:30～桐駅着 19:36	24,769
6	菱線(月・水・金・日)	10	10	桐駅発 7:10～桐駅着 19:10	8,752
	菱線(火・木・土)	3	3	桐駅発 7:10～桐駅着 17:40	5,465
	菱線(火・木・土)	循環 7		桐駅発 8:20～桐駅着 19:00	
7	相生線	6	6	相老発 7:40～相老着 18:55	17,392

②-2 路線バス(おりひめバス)の現状と課題

○年度別利用者数と運行経費の推移



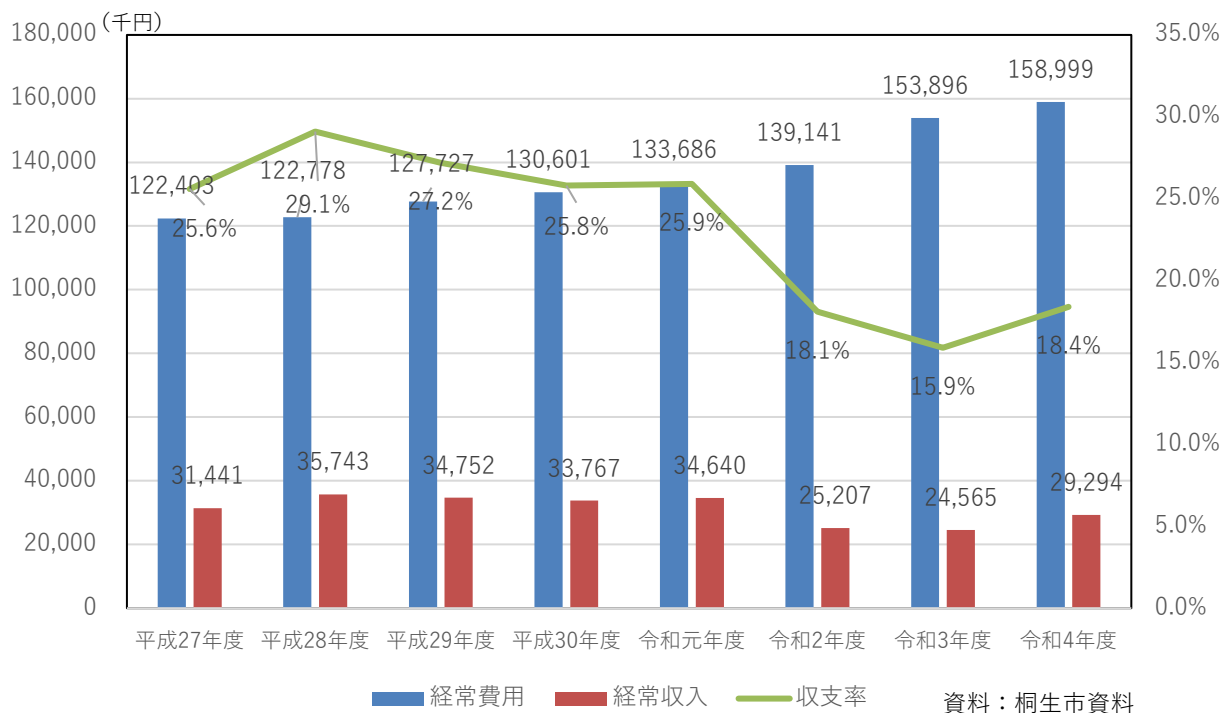


図 おりひめバスの経常費用と経常収入の推移

◆利用者ニーズによる路線の見直しと財源の確保

- 人口減少に伴い、おりひめバスの利用者は年々減少傾向にあり、特に新型コロナウイルス感染症の影響を受け始めた令和2年度以降及び県立高校の再編により桐生女子高生の利用がなくなった令和3年度の利用者の減少と運賃収入の減少が著しい状況です。また、経常経費は車両の老朽化による修繕費増や近年の急速な燃料費高騰などにより増加傾向が続いています。
- 群馬県の乗合バス補助金の補助要件は各路線で収支率20%以上とされていますが、令和2年度以降、全体収支率は20%を切り、ほとんどの路線で補助対象外の状況です。
※令和2～4年度運行分の県補助金の補助要件は、新型コロナウイルスの影響を考慮し、令和元年度運行分の収支率を適用する要件緩和が行われています。
- 今後路線を維持していくためには、利用状況や利用者ニーズを検証し、利用増につながる路線への見直しや、非効率な運行経路は廃止し、経費の削減に努める必要があります。また、利用促進等による運賃収入確保と運賃以外の収入の確保に努めるほか、適正な運賃への見直しも含め、収支率を向上させることが必要です。

◆まちづくりと一体となった整備と将来を見据えた路線の展開

- 中長期的に将来を見据えた場合、桐生市コンパクトシティ計画における将来の都市構造は、市全域の交流連携拠点となる桐生駅周辺を核とする「中心拠点※」のほか、主要な地域生活圏の中心及び地域交流の結節点となる新桐生駅及び相老駅周辺の「地域拠点※」、さらに生活を支える拠点として生活サービスを維持していく「生活拠点」を設定しています。これに伴い、各拠点間を結ぶ都市軸の形成に合わせ、まちづくりと一体となった路線の構築が必要です。
- 現路線は各拠点間を結ぶ公共交通軸を大きく越えたエリアまで運行している経路もあり、今後の社会情勢を見据えるとともに、各路線の利用実態や利用者ニーズに応じ、各拠点間の公共交通軸以外で効率の悪い運行路線地域を路線バス以外の交通モードへ転換するなど、戦略的な展開が必要です。

◆おりひめバスの利用促進

- 今後、人口減少や少子高齢化が進行し、人口構造やマイカー運転に対する考え方が変化していく中で、おりひめバスに関する環境整備、周知、PRなどを積極的に行い、さらに利用促進を図ることが必要です。

③-1 予約制乗合タクシー(予約制おりひめ)の概要

●桐生地区

4 路線 タクシー車両で運行

下記の地域で定時定路線運行(予約制)

- ①岡の上線
- ②吾妻山線
- ③小友川線
- ④相生北線・南線

運賃(おりひめバスと共通)

大人(中学生以上) 200 円

子供(市内小学生以下)、障害者(市内)

無料

1 か月定期

通勤：6,000 円、通学：5,000 円

敬老(市内 70 歳以上)：500 円

【改正経緯】

○平成 27 年 4 月 1 日：おりひめバスの廃止代替路線として岡の上線運行開始

○平成 28 年 4 月 1 日：MAYU の実証実験を経て宮本線(現吾妻山線)運行開始

○令和 3 年 4 月 1 日：おりひめバスの全面改正により下記の路線とした

①岡の上線：バスの中央幹線を増便したため桐生駅方面を廃止、新桐生駅まで昭和橋経由総合福祉センター及びヤオコー相生店まで拡充

②吾妻山線：堤方面を拡充

③小友川線：おりひめバスの廃止代替路線として運行開始。境野方面へ拡充

④相生環状線右回り：おりひめバスの環状線左回りを補完するため運行開始

○令和 4 年 3 月 1 日：おりひめバス相生線の全面改正により、相生環状線右回りを廃止し、相生線北線・南線の 2 ルートで運行開始



◆予約制おりひめ

○路線別運行状況

系統		経路	便		運行時間	年間 利用者数 R4 年度 (人)
			上り	下り		
1	岡の上線	ヤオコー相生～新桐生駅～岡の上～総合福祉センター	5	5	総福祉発 8:30～総福祉着 17:00	471
2	吾妻山線	八坂神社北～桐生駅北口～堤パーク～青葉台上	5	5	青葉上発 8:15～青葉上着 16:50	228
3	小友川線	菱公民館～米沢～ヤオコー境野～総合福祉セ～城の岡団地	5	5	城の岡発 8:30～菱公前着 16:50	129
4	相生北線(R4.3.1～)	さくらもーる～カスミ前～相老駅～生協北～ヤオコー相生	5	5	ヤオコ発 8:40～さくら着 16:30	279
	相生南線(R4.3.1～)	さくらもーる～相中前～相老駅～競艇入口～ヤオコー相生	5	5	さくら発 9:15～さくら着 17:20	

③-2 予約制乗合タクシー(予約制おりひめ)の現状と課題

○年度別利用者数と運行経費の推移

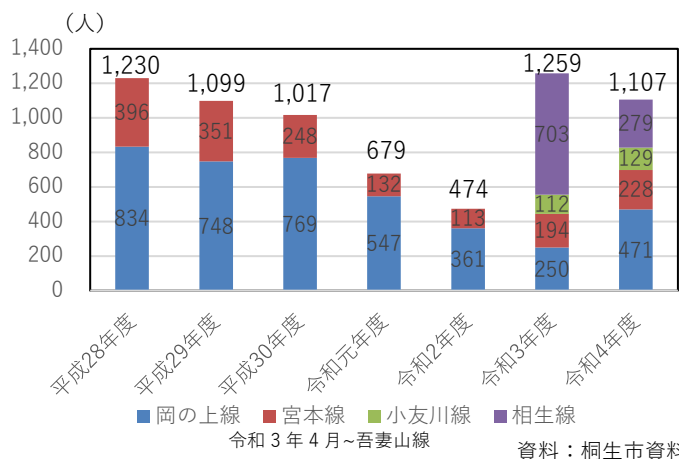


図 各路線の年度別利用者の推移

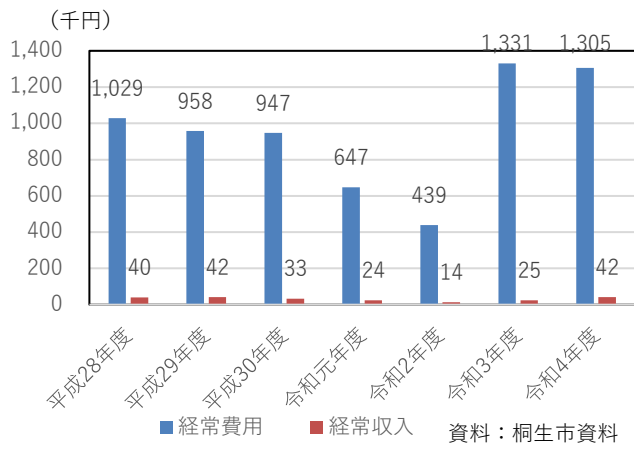


図 経常費用と経常収入の推移(路線合計)

- ・本市では平成 27 年度から定時定路線の予約制乗合タクシーの導入を開始し、段階的に運行路線を拡充してきた経緯があります。
- ・空きタクシーを利用することから、利用のない時は固定の人件費等がかからないため、利用数に比例し経常費用も増減しています。
- ・予約制のため、慣れた利用者は定期的な利用が見られますが、新規での利用者が伸びず、定期利用者の利用がなくなるごとに年々利用者が減少している状況です。
※令和 3 年度から相生線と小友川線を新設した分増加しました。
- ・各路線周辺地域とも利用実績よりも潜在需要があると考えられ、予約制乗合タクシーの周知、PR が必要です。

④-1 新里町デマンドタクシーの概要

●新里地区（人口 15,956 人：令和 5 年 6 月末）
 タクシー車両 2 台でフルデマンド運行
 運行区域 新里地区内
 区域外 みどり市のさくらもーる、恵愛堂病院、
 赤城駅、大間々駅
 利用者 9,022 人、1 日平均 24.7 人（令和 4 年度）
 運行時間 8:30～18:00（予約受付 7:00～19:00）
 運賃 大人(中学生以上)：300 円
 小学生・障害者：150 円、未就学児：無料
 ※赤城駅発着は大人(中学生以上)：600 円
 小学生・障害者：300 円

【改正経緯】

○平成 24 年 3 月 31 日：新里町路線バス廃止
 ○平成 24 年 4 月 1 日：新里町デマンドタクシー実証実験運行開始
 ○平成 25 年 4 月 1 日：新里町デマンドタクシー本格運行開始
 ○令和 3 年 2 月 1 日：市外乗降場所にみどり市の「赤城駅」と
 「大間々駅」を追加

◆新里町デマンドタクシー



④-2 新里町デマンドタクシーの現状と課題

○年度別利用者数と運行経費の推移

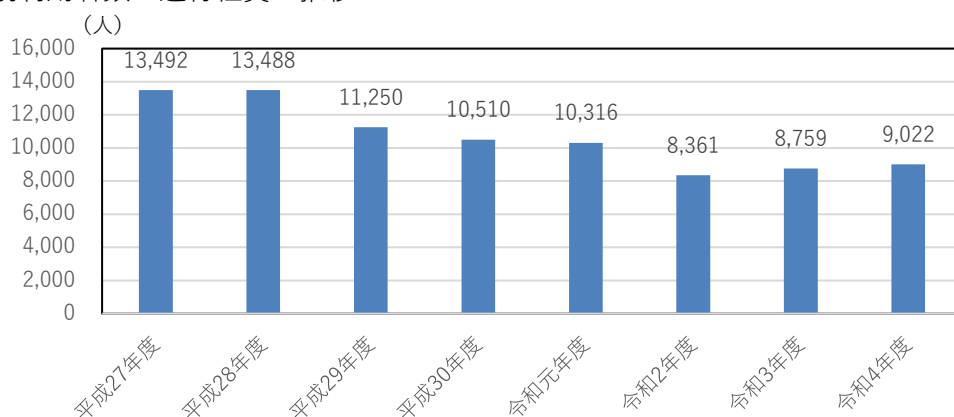


図 年度別利用者の推移

資料：桐生市資料

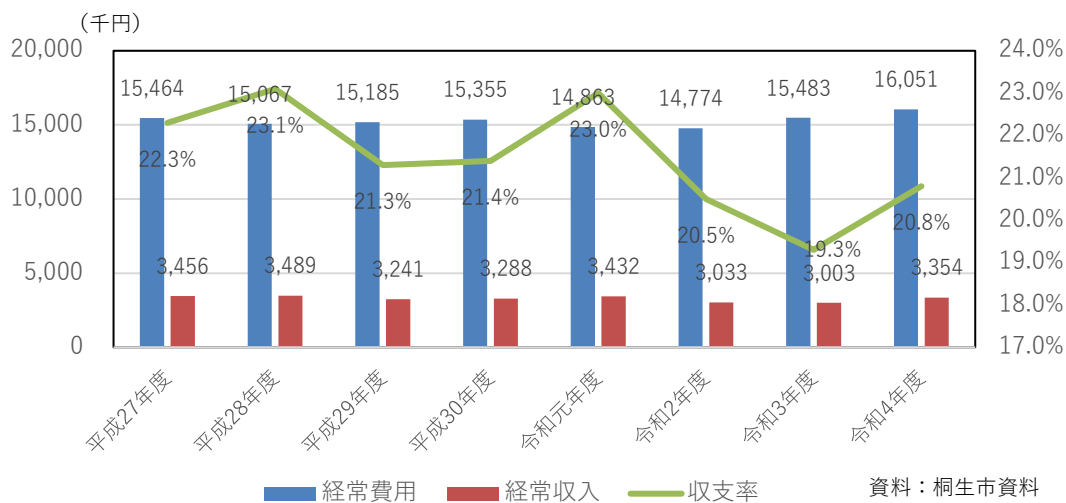


図 新里町デマンドタクシーの経常費用と経常収入の推移

資料：桐生市資料

- ・新里地区は、平成 23 年度で路線バス(2 路線)を廃止し、平成 24 年 4 月からデマンドタクシーの導入を開始しました。
- ・ドアツードアのフルデマンドタクシーで、公共交通としては最も利便性がよいシステムですが相乗りの抵抗から利用を敬遠する方もおり、相乗り交通に理解をいただく必要があります。
- ・市外乗降場所を追加するなど利便性向上につながる対策を図っていますが、年々利用者が減少傾向にあります。
- ・経常費用は、ほぼ横ばいで推移していますが、新型コロナウイルス感染症による外出自粛の影響から令和 2、3 年度の経常収入が減少しています。市の補助金(赤字補てん)を減らすためにも、利用者の増加につながる取り組みとして、さらなる利便性向上や利用促進策を進め、運賃収入の増加に努める必要があります。

⑤-1 黒保根町デマンドタクシーの概要

●黒保根地区（人口1,520人：令和5年6月末）

8人乗りワンボックス車両1台でフルデマンド運行

※朝と夕方は定時定路線運行

わたらせ渓谷鐵道の7：21水沼駅発桐生方面駅に合わせ運行

わたらせ渓谷鐵道の17：21及び18：37水沼駅着にあわせ運行

運行区域 黒保根地区内

利用者 4,670人、1日平均 12.8人（令和4年度）

運行時間 8:30～17:20（予約受付 7:00～19:00）

運賃 大人（中学生以上）：300円

小学生・障害者：150円、未就学児：無料

【改正経緯】

○平成25年3月31日：黒保根町路線バス廃止

○平成25年4月1日：黒保根町デマンドタクシー
実証実験運行開始

○平成26年4月1日：黒保根町デマンドタクシー
本格運行開始

◆黒保根町デマンドタクシー



⑤-2 黒保根町デマンドタクシーの現状と課題

○年度別利用者数と運行経費の推移

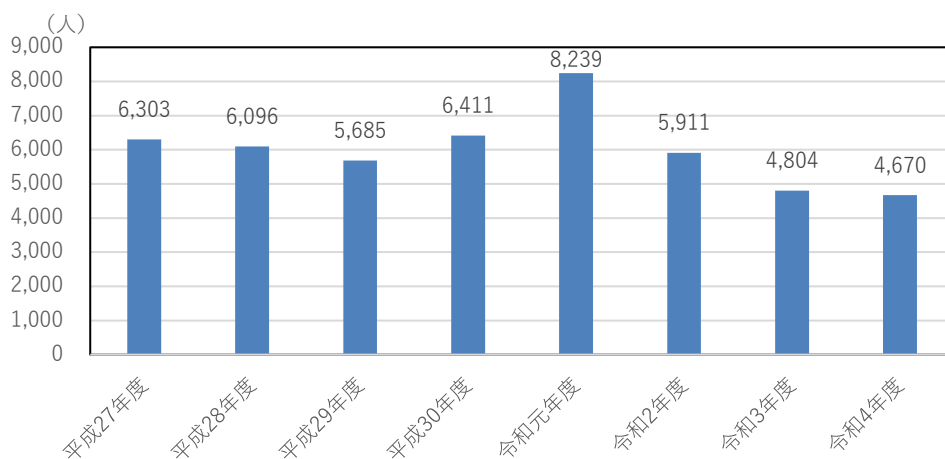


図 年度別利用者の推移

資料：桐生市資料

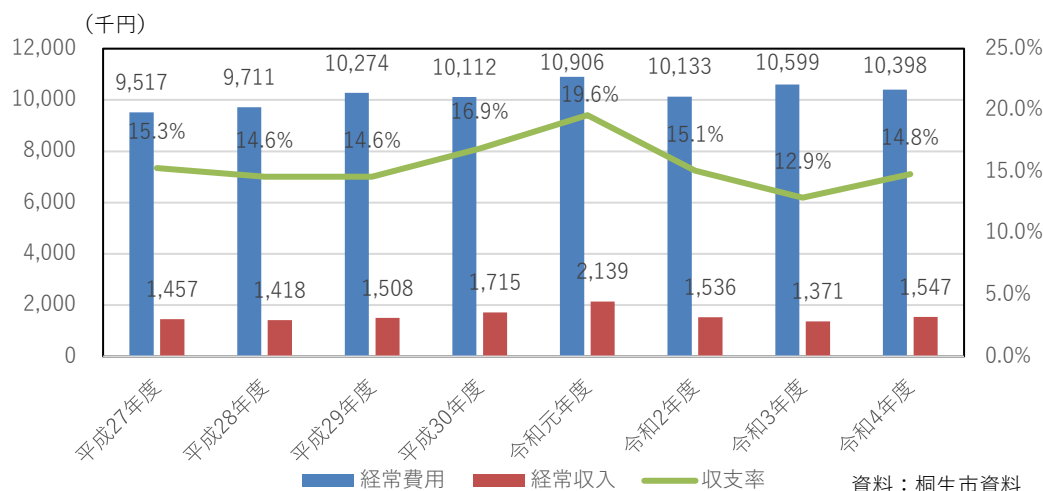


図 黒保根町デマンドタクシーの経常費用と経常収入の推移

資料：桐生市資料

- ・黒保根地区は、平成24年度で路線バスを廃止し、平成25年4月からデマンドタクシーの導入を開始しました。
- ・わたらせ渓谷鐵道での通勤通学時間帯に合わせ、朝1便・夕方2便を定時定路線で運行し、その他の時間帯はドアツードアのフルデマンドタクシーで、ワンボックス車両のため相乗りの抵抗は比較的小さい状態で利用されています。
- ・人口減に伴い利用者は年々減少傾向でしたが、平成30年度の老人休養センター廃止による代替支援としての水沼駅温泉センター利用時の料金助成の開始により平成30年度と令和元年度の利用者が増加しました。しかし、新型コロナウイルス感染症による外出自粛の影響などから令和2年度以降の利用が大幅に落ち込んでいる状況です。必要としている利用者が適切に利用できるように、今後も周知を図るなどの取り組みが必要です。

⑥ 近隣自治体の公共交通との相互乗り入れ

交通機関	乗り入れポイント	
	名称	所在地
おりひめバス(桐生市)	東邦病院	みどり市
	さくらもーる	
新里町デマンドタクシー(桐生市)	恵愛堂病院	みどり市
	さくらもーる	
	赤城駅	
	大間々駅	
電話でバス(みどり市)	新桐生駅	桐生市
	桐生厚生総合病院	
	ヤオコー桐生相生店	
	相生団地	
赤堀シャトルバス(伊勢崎市)	カリビアンビーチ	桐生市

⑦ その他の交通の概要

ア 高速バス(桐生駅南口発着) (令和5年7月現在)

- ・成田空港行き
運送主体：関東自動車㈱
運行数：桐生発1日5便、桐生着1日5便(平時)
利用者：1日平均26人(令和元年度)
料金：4,700円
- ・羽田空港行き
運送主体：日本中央バス㈱
運行数：桐生発1日4便、桐生着1日4便(平時)
利用者：1日平均17人(令和元年度)
料金：4,000円
- ・名古屋・奈良・京都・大阪行き
運送主体：日本中央バス㈱
運行数：桐生発1日2便、桐生着1日2便(平時)
利用者：1日平均7人(令和元年度)
料金：名古屋7,900円、奈良・京都9,900円、大阪10,500円
- ・仙台行き
運送主体：日本中央バス㈱
運行数：桐生発1日1便、桐生着1日1便(平時)
利用者：1日平均2人(令和元年度)
料金：平日5,600円、週末・祝日6,600円

※新型コロナウイルス感染症の影響による運休・減便あり

イ タクシー

- 株式会社沼田屋タクシー (令和5年7月現在)
営業区域：桐生市、みどり市
車両総台数：36台
運転手総数：25人
1日の最大配車可能台数：16台(10時～17時)

- 桐生合同自動車株式会社 (令和5年7月現在)
営業区域：桐生市、みどり市
車両総台数：21台
運転手総数：16人
1日の最大配車可能台数：9台(10時～17時)

- 桐生朝日自動車株式会社 (令和5年7月現在)
営業区域：桐生市、太田市、みどり市
車両総台数：20台
運転手総数：14人
1日の最大配車可能台数：7台(14時～16時)



ウ 交通空白地有償運送

- 運送主体：特定非営利活動法人グループ28
- 利用条件：発着のいずれかの場所が黒保根町であること。
(町外への移動可)
- 利用者(延べ)：754人(令和2年度)
929人(令和3年度)
1,026人(令和4年度)
- 利用料金：距離、待機料金ほか
町内は一律300円、町外は1km毎に100円増

エ 福祉サービス

- ・福祉有償運送(福祉タクシー)
対象：介護認定(要支援を含む)や身障者手帳をお持ちの方で、一人で公共交通機関を利用できない方

運送主体：上記の方の運送について許可を受けた9事業者(令和5年7月現在)

運送主体	運行地域
社会福祉法人 三和会	桐生市・みどり市・太田市
特定非営利活動法人 わたらせライフサービス	桐生市・みどり市
社会福祉法人 群馬県社会福祉事業団	桐生市・みどり市
特定非営利活動法人 プライマリーケアライフ サポートにじゅういち	桐生市・みどり市・太田市
社会福祉法人 桐生療育双葉会	桐生市
医療法人 山口会	桐生市
社会福祉法人 邦知会	桐生市
生活協同組合 コープぐんま	桐生市・みどり市・太田市
特定非営利活動法人 生活補助サービスどんぐり	桐生市

利用料金：運送に要した実費の範囲内で各事業者が定める金額(タクシー運賃の1/2が目安)

オ スクールバス

- 川内小学校 1台 ①吹上・名久木方面
- 梅田南小学校 2台 ①下バス 旧桐生女子校まで
②上バス 野外活動センターまで
- 新里北小学校 1台 ①赤城山・板橋方面
奥沢・上鶴ヶ谷方面
- 黒保根学園 3台 ①上田沢方面(1号車)
②中央共同調理場・ひまわり団地方面(2号車)
③柏山方面・循環線(3号車)



(4)各地域の課題

地区名	区	交通課題	
		行政の把握	地区住民の声(※)
中心市街地域	1～3 5～9	・山手通り、コロンバス通りは交通空白地。 ・主要道以外は坂道や狭路が多く、バス車両での運行は適さない。	・高齢化が特に進む地域がある。 ・堤町、宮本町など、坂道が多く、高齢者の移動は困難。
新宿、境野地区	4、11	・主要道以外の道が狭く、バス車両での運行は適さない。 ・交通不便地域として、JR 両毛線と桐生川に挟まれた地域がある。	・踏切の関係で移動に不便が生じる場合がある。
天神町～梅田地区	10、14	・皆沢地区、忍山川筋、高沢川筋の支流集落など、交通不便地域がある。 ・降雪時は「猿石入口」以北はバスによる運行が困難となる場合がある。	・地区内の施設に限られるため、通院や買い物のため駅周辺までの移動が必要。
広沢地区	12、13	・国道以外の道が狭く、バス車両での運行は適さない。 ・サウスパーク方面、広沢公民館～松原橋区域が空白地。	・食料品店が少なく、市街地や境野地区まで移動する場合もある。 ・国道をバスが運行しているが、沿線以外はバス停まで距離がある地域が多い。 ・路線バスで厚生病院、東邦病院へ向かうには乗り換えを要する(場合が多い)。
相生地区	15、18	・主要道以外は道が狭く、バス車両による運行が困難。	・団塊世代の高齢者が多数居住している。 ・踏切が多く、慢性的な渋滞が発生しやすい。 ・沿線以外はバス停までの距離がある地域が多い。
川内地区	16	・住宅が点在する谷筋が複数あり、そこを路線バスで網羅しようとすると駅から終点まで片道1時間超を要する長距離路線となり、1日のバス運行本数が限られてしまう。	・地区内の施設に限られるため、通院や買い物のため駅周辺まで移動を要することが多い。 ・地区内の小学校ではスクールバス1台が運行されているが、全区域のカバーはできないので路線バスの役割が重要。 ・行楽シーズンには登山者や参拝者で込み合う。
菱地区	17	・坂や転回場所の確保ができず、主要道以外のバス運行が困難。 ・地区が広く、路線バスで全てをカバーするのは困難。 ・幸橋下流域、黒川流域、菱町五丁目方面が交通空白地。	・団塊世代が多く、高齢化が顕著。 ・買い物へは地区外への移動が必須。 ・坂が多く、特に高齢者の移動には困難となる場合がある。
新里地区	19～21	・桐生地区と飛び地となっており、鉄道による接続はあるが、運行しているデマンドタクシーは新里地区に限られる。 ・新里地区内のデマンド運行(1日平均約20件)を2台の普通乗用車両でまかなっている。	・午前中のデマンドタクシーの予約が取りにくいことがある。
黒保根地区	22	・桐生地区と飛び地となっており、鉄道による接続はあるが、運行しているデマンドタクシーは黒保根町内に限られる。 ・坂道が多く、冬季の路面凍結など厳しい道路状況となる場合がある。 ・黒保根町のデマンド運行を1台のワゴン車両でまかなっている。	・高齢化が特に進んでおり、高齢者の移動手段確保、維持が不可欠。 ・買い物、通院の多くは黒保根町外への移動が必須となる。

※平成28年おりひめバス利用者アンケート、平成30年おりひめバスに関する意見調査、市に寄せられた意見等より抽出

(5)「市民の声」アンケートで寄せられた自由意見の概要

○内容別の意見数(公共交通に関する意見)

内 容	令和元年度(件)	令和 3 年度(件)
おりひめバス関連	30	22
デマンドタクシー・ 予約制乗合バスなど	17	6
免許返納後の対応など	15	5
みどり市関連	4	3
全般・その他	9	21
合計	75	57
(意見総数)	751 うち公共交通関係 63	726 うち公共交通関係 48

○おりひめバス関連

- ・ 運行本数が少ない。バス停が遠い。(多数)
- ・ バス停や時刻表、路線図がわかりにくい。(多数)
- ・ 安全性や社会学習、バス有効活用の面から、小学生の通学に利用させてほしい。
- ・ バス停が遠いので、バスを小型化し循環させて、バス停を増やしてほしい。

○デマンドタクシー・予約制乗合バスなど

- ・ (新里・黒保根地区の)区域外まで行けるようにしてほしい。
- ・ 予約制なので、急病や急用の時に利用できない。
- ・ 桐生地区にも導入してほしい。
- ・ 予約制やデマンドタクシーがあることを知らなかった。周知不足ではないか。
- ・ 高齢者に無料タクシー券を配ってほしい。

○免許返納後の対応など

- ・ 返納後の不安から転居を考えてしまう。返納しても暮らせるまちにしてほしい。
- ・ 1 年間だけのバス無料乗車では不十分。
- ・ 返納特典の PR が不十分。
- ・ 返納後にタクシーを利用するようにキャンペーンをしてはどうか。

○みどり市関連

- ・ みどり市と連携してバス等を共同運行してほしい。
- ・ みどり市の「電話でバス」のようなものがあるとよい。

○全般・その他

- ・ 気軽に利用できて足となる乗り物があると便利。
- ・ MAYU などを使い市内の主な場所をつなぎ、それを上手に発信していく。
- ・ 自分の車を運転する意識が強すぎる。
- ・ 車を持たない人のために交通を便利にしてほしい。(多数)

3 その他現状における具体の取り組み

(1) 観光施策としての取り組み



本市では、観光客に向けた市内回遊を促す取り組みとして、平成25年度から低速電動コミュニティバス「MAYU」の運行を開始し、ルートの見直しを行いながら継続して運行しています。市民をはじめ市内外からの観光客にご利用いただき、本市の観光資源の一つとして活躍しています。

○「MAYU」の利用実績

年度	コース	人数
H25	①遊園地－有鄰館コース	2,406
	②絹遺産群コース	445
H26	①遊園地－有鄰館コース	6,104
	②絹遺産群コース	567
H27	①動物園－遊園地コース	5,189
	②市内絹遺産群周遊コース	1,880
H28	①動物園・遊園地・有鄰館周遊コース	5,188
	②絹遺産群周遊コース	2,057
H29	①まちなか周遊コース	4,564
	②日本遺産周遊コース	1,697
	③新桐生駅－重伝建コース	52
H30	①遊園地・動物園とまちなかコース	3,416
	②新桐生駅－重伝建コース	856

年度	コース	人数
R1	①遊園地・動物園とまちなかコース	3,227
	②重伝建とまちなかコース	
	③新桐生駅－重伝建コース	920
	④新桐生駅－まちなかコース	
R2	①遊園地・動物園コース	82
	②重伝建コース	453
	③新桐生駅コース	146
R3	①遊園地・動物園コース	754
	②重伝建コース	610
R4	①遊園地・動物園コース	2,084
	②重伝建コース	735

※その他臨時イベント運行あり



遊園地・動物園コース



重伝建地区と
まちなかコース

(2)群馬大学の取り組み

① 「MAYU」の活用

群馬大学では、脱温暖化と交通需要量調査を目的に、平成27年度からMAYUを用いた実証実験がスタートしました。平成29年度(運行期間は平成30年5月～令和2年6月)からは、地域主体で持続的に維持できる仕組みづくりを目的に実証運行されました。

平成27年度	宮本町地区(毎週火・金) 目的: 公共交通空白地での新たな移動手段の必要性を検証(無料)
平成28年度	菱町2コース(毎週火・金) 目的: 公共交通空白地などからバス停への結節(無料)
平成30年度 ～令和2年度	堤町(毎週火・金)、菱町(毎週月) 3カ年の群大主体実証実験 (W-BRIGE補助事業) 目的: 地域主体で持続可能な運行の構築を検証(協力金200円)

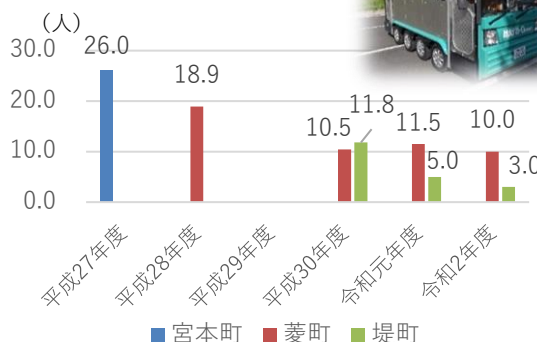


図 1日当たり平均乗車人数 資料: 桐生市資料

○検証結果

- 平成27年度の宮本町の実証実験は、1日平均利用者が26人で一定の移動需要が見込まれたため、平成28年度から同地域にMAYUと同様の経路で予約制乗合タクシー(定時定路線)を導入しましたが、同年度の平均利用者は1人にまで減少しました。このことから、複数人の乗客が対面で乗車できるMAYUの利用は、地域コミュニティの場としての目的が強かったことが考えられます。
- 平成28年度に実施した菱町の実証実験は、終了後も地元から運行継続の要望があり、平成29年度から堤町とともに地域住民を中心に運行ルートなどの協議を開始し、地域主体で持続的に維持できるよう住民有志の協力金を運行財源に充てての実証運行となりました。
- MAYU活用の実証実験は、地域住民の移動ニーズが移動手段だけでなく、乗車前から目的地までの人との交流や、自身の健康管理目的の外出など多様なニーズでの利用があったことが確認されました。

② 次世代モビリティの導入による持続可能な地方都市モデルの構築

令和2年度は、誰もが暮らしやすい桐生市の未来像を描くことを目的に、「次世代モビリティによって多世代が健康で元気に住み続けられる地方都市の実現」を未来ビジョンに設定し、3種類のEV(電気自動車)を組み合わせるとコミュニティが活性化するという仮説に基づき、4つの課題解決チームが地元企業や地域・市民団体・教育組織などと協力し、課題の洗い出しから解決策の検討、実装に向けた検証が行われました。



○社会福祉協議会と連携した地域包括ケアシステム

令和3～5年度は、(公財)日本生命財団から事業採択を受けて取組を継続。次世代モビリティを用いて、住み慣れた地域で豊かに生活ができることを目指した実証実験を実施。梅田町において、青空市場の開催や、花見ツアーなどの企画が実行されている。

- 地元高校生がスーパーサイエンスハイスクールの一環として、来場した高齢者からアンケートを取得して分析するなど、高齢者の外出促進と、地元経済の振興、教育が連携して推進されている。

③ モビリティネットワーク社会実装研究

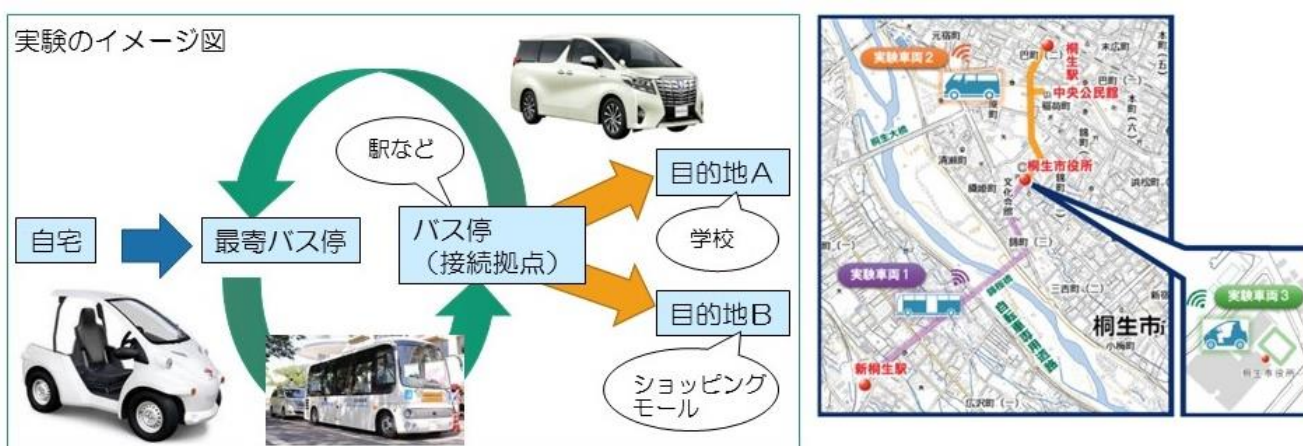
令和元年5月に群馬大学、株式会社ミツバ及びミツバグループ、桐生市によるプロジェクトとして、自動運転の路線バスを中心に、それと接続するように自動運転の乗用車や超小型電気自動車(一人乗り)を組み合わせて、住民に「自宅から目的地までシームレスに(継ぎ目なく)移動できるサービス」を提供するための社会実験を実施しました。

実証実験の
内容

- バス、乗用車(ミニバン)、超小型電気自動車(一人乗り)の3種類の自動運転車両を用いて、公道を走行
- 事前募集した市民モニター(約80名)が試乗

モニターアンケートの結果では、バスについては一層の自動運転技術の開発の必要性があるものの、乗用車(ミニバン)や超小型電気自動車の自動運転車両については、概ね好評でした。

また、普段の移動にバスやタクシーを使わない方が多いものの、乗り継ぎ移動手段があれば利用するとの回答や、自動運転は必要だと考えている人が多い結果となりました。



④ 自動運転の実装に向けた研究

群馬大学理工学部では、平成28年度から始めた市内公道での自動運転車両の走行実験や、市内企業との産学官連携による社会実験、さらには無人自動運転車両を用いた実証実験を行っています。



自動運転実験車両

4 法律で定める交通政策の基本理念

交通政策基本法では、交通政策の基本理念と方向性を示しており、主な内容は以下のとおりです。

①交通機能の確保・向上(第3条)

交通が、国民生活にとって不可欠なもので、国民が積極的で社会経済活動に参加する手段として重要な役割を担うための基盤であるとしています。

そして、昨今の急速な少子高齢化や人口減少などに対応しつつ、豊かな生活の実現や地域社会の維持・発展と活力向上に寄与するものとなるように、交通機能の確保と向上に努めなければならないとしています。

②交通による環境負荷の低減(第4条、第23条)

交通により生じる温室効果ガスの排出抑制や大気汚染等の防止など環境への負荷を低減させるためのエコカーや電動モビリティ等の開発・普及を促進するとともに、交通の円滑化を推進する施策を講ずるものとしています。

③適切な役割分担と連携(第5条、第6条)

交通施策の推進にあたっては、徒歩や自転車、自動車や電車等の交通手段が、民間での競争や個人の自由な選択を踏まえる中で、それぞれの特性に応じた適切な役割分担のもと有機的・効率的な連携を図り、行われなければならないとしています。

④その他の基本事項

同法では、上記の他に国際競争力の強化、大規模災害への対応、交通の安全の確保についても基本政策の柱として掲げております。

5 桐生市交通ビジョン策定の検討経緯等

(1) 策定経過

桐生市交通ビジョンの策定を検討するため、令和4年9月に桐生市交通ビジョン庁内検討委員会を設置し協議を進めるとともに、下部組織にワーキンググループを設け策定及び推進に係る調査及び研究を行いました。また、様々な分野で知見を有する識者による検討会において意見を伺い、桐生市交通ビジョン(案)をまとめました。

項目	日付	内容
第1回庁内検討委員会(全5回)	令和4年9月12日	・桐生市交通ビジョン庁内検討委員会の設置目的について ・桐生市交通ビジョン策定スケジュールについて
第1回ワーキンググループ会議	令和4年10月14日 ※以降、電子会議室で継続的に協議	・桐生市交通ビジョン(案)の調査・研究
第2回庁内検討委員会	令和4年11月24日	・桐生市交通ビジョン(案)について
第3回庁内検討委員会	令和5年1月12日	・桐生市交通ビジョン(案)について
第1回有識者検討会(全4回)	令和5年2月6日	・桐生市交通ビジョン(案)について 策定の趣旨、基本構想、全般
第2回有識者検討会	令和5年3月8日	・桐生市交通ビジョン(案)について 具体的施策・事業、全般
第4回庁内検討委員会	令和5年5月24日	・桐生市交通ビジョン(案)について
第3回有識者検討会	令和5年5月29日	・桐生市交通ビジョン(案)について 意見の反映
第5回庁内検討委員会	令和5年7月26日	・桐生市交通ビジョン(案)について
第4回有識者検討会	令和5年8月1日	・桐生市交通ビジョン(案)について 意見の反映
意見提出手続き(パブリックコメント)の実施	令和5年9月7日 ～10月6日	・実施状況 名 件

(2) 検討体制

① 桐生市交通ビジョン庁内検討委員会

共創企画部	◎交通ビジョン推進室長
	企画課長
総務部	DX推進室長
市民生活部	○地域づくり課長
保健福祉部	健康長寿課長
子どもすこやか部	子育て相談課長
産業経済部	観光交流課長
都市整備部	都市計画課長
地域振興整備局	新里支所市民生活課長
	黒保根支所地域振興整備課長
教育部	教育支援室長

◎委員長 ○副委員長

② 桐生市交通ビジョンワーキンググループ

共創企画部 交通ビジョン 推進室	交通ビジョン推進 担当係長
共創企画部 企画課	大学連携推進担当係長
市民生活部 環境課	環境都市推進担当係長
保健福祉部 健康長寿課	長寿支援係長
子どもすこやか部 子育て支援課	子育て支援係長
産業経済部 観光交流課	観光振興担当係長
都市整備部 都市計画課	都市計画係長

③桐生市交通ビジョン策定に関する有識者検討会(13名)

氏名	所属団体等	分野
天谷 賢児	群馬大学大学院理工学府教授 桐生市地域公共交通会議会長	公共交通・環境 次世代モビリティ研究
金井 昌信	群馬大学大学院理工学府教授	防災 都市政策
石原 雄二	桐生商工会議所専務理事 桐生市地域公共交通会議副会長	公共交通 地域経済
佐羽 宏之	関東運輸局地域公共交通マイスター	公共交通 次世代モビリティ研究
松岡 利一	元群馬県職員 (桐生土木事務所長、交通政策課長)	公共交通 都市政策
朝倉 富美夫	桐生市区長連絡協議会副会長 (第6区長：桐生地区)	自治組織
山形 賢助	桐生市区長連絡協議会副会長 (第21区長：新里地区)	自治組織
大塚 慶治	桐生市区長連絡協議会 (第22区長：黒保根地区)	自治組織
大竹 広信	桐生市社会福祉協議会事務局長	高齢福祉・障害福祉 その他福祉全般
宮地 由高	桐生市観光物産協会会長 桐生商工会議所副会頭	観光・地域経済 介護支援
近藤 圭子	きりゅう市民活動推進ネットワーク理事長	市民活動 まちづくり
星野 麻実	NPO 法人キッズバレイ代表理事	子育て支援
臼井 一子	桐生市立川内小学校校長	教育

※敬称略、順不同

※ 用語集

【ABC】

CASE(ケース)	コネクテッド(Connected: ICT/情報通信機能を有する自動車)、自動運転(Autonomous/Automated)、シェアリング(Shared)、電動化(Electric)を組み合わせた次世代のモビリティサービス像。
DX(ディーエックス)	Digital Transformation(デジタルトランスフォーメーション)の略。デジタル技術を社会に浸透させて人々の生活をより良いものへと変革させること。
eCOM シリーズ (イーコムシリーズ)	本市所在の(株)シンクトゥギャザーが開発した片側4輪で8輪駆動の低速電動コミュニティバスのeCOM-8「MAYU」に続き開発された車両の名称。eCOM-8 ² 、eCOM-10、eCOM-4がある。
GunMaaS(グンマース)	群馬県が取り組みを展開している群馬版MaaSの名称。鉄道やバス、タクシー、シェアサイクルなどをシームレスにつなぐ。
IoT(アイオーティー)	Internet of Things(インターネット・オブ・シングス)の略。コンピューターに限らず、車、家庭用電化製品、工場の製造ラインなどのさまざまな「モノ」をインターネットに接続、データを分析し、生産システムの効率化や最適化につなげること。
MAYU(マユ)	本市所在の(株)シンクトゥギャザーが開発した低速電動コミュニティバス。
MaaS(マース)	Mobility as a Service(モビリティ・アズ・ア・サービス)の略。移動そのものを一つのサービスとして捉え、あらゆる移動手段を最適な方法でシームレスにつなぐ。
QOL(キューオーエル)	Quality of life(クオリティ オブ ライフ)の略。「生活の質」「生命の質」などと訳され、社会的活動を含めた総合的な活力、生きがい、満足度という意味が含まれる。
SDGs(エスディージェーズ)	Sustainable Development Goals(サステナブル・ディベロップメント・ゴールズ)の略。「持続可能な開発目標」で「世界中にある環境問題・差別・貧困・人権問題といった課題を、世界のみんなで2030年までに解決していこう」という計画・目標。

【あ行】

おりひめバス	桐生地区を7路線運行する路線バス。桐生市が交通事業者へ委託して運行している。
おりひめバス中央幹線軸	おりひめバスの路線でJR桐生駅と新桐生駅をつなぐルート。
エコカー	排気ガスでの大気汚染や二酸化炭素の排出量の少ない環境に配慮した車のこと。ハイブリット車や電気自動車をはじめとして、様々な種類がある。
エコドライブ	燃料消費量や二酸化炭素排出量を減らし、地球温暖化防止につなげる“運転技術”や“心がけ”。車の停車時にエンジンを止めるアイドリ

	ングストップや急発進をせずふんわりとアクセルを踏む取り組みなどがある。
エネルギーパフォーマンス	化石燃料などのエネルギー使用量や効率に関連するメリットの度合い。
オープンデータ	機械判読に適したデータ形式で、二次利用が可能な利用ルールで公開されたデータ。人手を多くかけずにデータの二次利用を可能とする。

【か行】

カーシェアリング	事業者・個人が所有する車両を利用者(ドライバー)に貸し出すサービス。
カーボンニュートラル	温室効果ガスの排出量と吸収量を均衡させること。(2010 年 10 月、政府は 2050 年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする、カーボンニュートラルを目指すことを宣言した。)
桐ペイ	本市の電子地域通貨
桐生地区	平成の合併前の旧桐生市のこと。
グリーンスローモビリティ	電動で、時速 20km 未満で公道を走ることができる 4 人乗り以上の車両を活用した小さな移動サービス。MAYU などが該当する。
きりゅう健康ポイント事業「100 点チャレンジ」	市民が健康づくりに関心を持ち、健康づくりに積極的に取り組むことを支援する事業。健診やがん検診を受診することを必須条件とし、市民個人が日常生活で取り組み健康改善に関する目標を設定し、その目標を実行出来たら 1 ポイントを付与。100 ポイント貯まるとインセンティブとして協力店舗のサービス券が付与されるもの。
交通モード	鉄道、バス、タクシー、自動車、自転車などの交通手段やデマンド交通、自家用有償旅客運送などの様々な交通の種類。
コストパフォーマンス	費用対効果のこと。投入した費用に対して、得られる価値やメリットの度合い。
コミュニティバス	地域住民の移動手段を確保するために地方自治体等が運行するバス。
コンパクトシティ計画	住まいと生活機能(交通、商業施設など)が近接している効率的な都市・あるいはこうした都市を目指す政策。
コンパクト・プラス・ネットワーク	人口減少・高齢化が進む中、医療・福祉・商業等の生活機能と住居等がまとまって立地し、さらにこれらの地区が公共交通によりネットワーク化されること。

【さ行】

サブスクリプション	「サブスク」とも略される、定期的に料金を支払い利用するコンテンツやサービスのこと。商品を「所有」ではなく、一定期間「利用」するビジネスモデル。
産学官民金連携	新技術の開発や技術的課題などの解決のため、大学・自治体・地域住民・地域企業・社会福祉協議会・教育機関・地域金融機関・地域メディアなどが一緒になり取り組むこと。

シェアリングエコノミー	個人が保有するスキルのような無形のものを含む遊休資産の貸出しを仲介するサービス。貸主は遊休資産の活用による収入を得られ、借主は所有することなく利用ができるというメリットがある。
自家用有償旅客運送	過疎地域などの公共交通不便地域において、住民の日常生活における移動手段を確保するため、登録を受けた市町村、NPO 等が自家用車を用いて有償で運送するサービス。交通空白地有償運送や福祉有償運送がある。
次世代モビリティ	電気自動車など、大気汚染物質の排出が少ない、または全く排出しない、燃費性能が優れているなどの環境にやさしい自動車。
社会的費用	市場経済において内部化されていない公害、環境問題等により社会全体あるいは第三者が負担させられる費用・損失(外部性)のこと。
スローモビリティ	「MAYU」などの低速電動コミュニティバスのこと。
スローライフ	時間に追われずに、余裕をもって人生を楽しもうという概念、あるいはこの概念に沿った生活様式。

【た行】

タイムパフォーマンス	時間対効果のこと。 かかった時間に対してどのくらいの効果が得られたか、という視点で行動の価値。
地域拠点	広域交通網や主要駅などが立地している地区を基本とし、地域における中心的な役割を担う拠点。
地域通貨	特定の地域やコミュニティで、物やサービスの対価として決済に使える擬似的な通貨。桐生市では「桐ペイ」を導入している。
中心拠点	将来において市の中心市街地及び広域圏における中心都市としての役割を担う拠点。
デコトレイン	電車内を季節によって、お祭りや水族館などをイメージし、飾り付けした車両。
デジタルサイネージ	屋外・店頭・公共空間・交通機関など、あらゆる場所で、ディスプレイなどの電子的な表示機器を使って情報を発信するメディア。
デマンドタクシー	電話予約により、指定場所から目的地まで直接運行するタクシー車両やミニバンを利用した交通手段。
電動キックボード	キックボードに原動機(電動モーター)を装備したもの。手軽に乗れるパーソナルモビリティとして注目されている。
ドアツードア	利用者が指定した出発地から指定した目的地までを乗り換えなしで移動できる自動車の利便性のひとつ。
トランジットモール	自動車の通行を制限し、歩行者と公共交通機関のみが通行できるように規制された道路で、中心市街地やメインストリートなどの商店街を、バスなどの公共交通だけを通行させて歩行空間とする、歩行者の安全に配慮した交通システム。

【な行】

ナローモビリティ	超小型電気自動車のうち、第一種原動機付自転車(ミニカー)を指す。自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動の足となる 1 人乗りの車両。
----------	---

【は行】

バスロケーションシステム	GPS 等を用いてバスの位置情報を収集し、バス停の表示板や携帯電話、パソコンに情報を提供するシステム。
バリアフリー	移動の障壁となる段差などを取り除き、高齢者や障害者、車椅子でも移動しやすくすること。
フィーダー交通	バスの停留所、鉄軌道駅において、地域間交通ネットワークと接続する系統をいう。
フルデマンド	利用者が指定した出発地から指定した目的地までを乗り換えなしで移動できるデマンドタクシー。

【ま行】

ムービングチェア	自動運転シニアカーのこと。
モビリティ・マネジメント	過度に自家用車に頼る状態から公共交通を使う方向へと自発的に転換することを促し、一般の人々や様々な組織・地域を対象としたコミュニケーションを中心に持続的な取り組みを行うこと。

【や行】

ゆっくりズムのまち桐生の宣言	令和 2 年 11 月に桐生市環境先進都市将来構想推進協議会会長と桐生市長の連名により宣言。環境にやさしいライフスタイルや、スローライフを心がけるまちづくりを推進し、地域課題の解決、ゆっくりした時間の中で人と人がふれあう機会の創出、地球温暖化の防止、持続可能な未来社会の実現を目指すもの。
ユニバーサルデザイン	文化・言語・国籍や年齢・性別・能力などの個人の違いにかかわらず、出来るだけ多くの人々が利用できることを目指した建築・製品・情報などの設計、またそれを実現するためのプロセス。
予約制おりひめ	電話予約があったときのみバス停間を運行する、定時定路線のタクシー車両を利用した交通手段。

【ら行】

ライドシェア	車両の所有者(ドライバー)と利用者(同乗したい人)を結びつけるサービス。
ラストワンマイル	交通においては、最寄りの鉄道駅やバス停から、最終目的地である自宅までの区間を指す。

桐生市交通ビジョン

令和 5 年 月発行

発行／桐生市

編集／桐生市共創企画部交通ビジョン推進室

376-8501 群馬県桐生市織姫町 1 番 1 号

TEL：0277-46-1111(代表)

URL：https://www.city.kiryu.lg.jp/