

桐生市

交通ビジョン



はじめに

今般策定いたしました「桐生市交通ビジョン」は、本市交通政策の基本構想であり、市民の暮らしを支える移動手段と交通政策の礎となる理念・方針を定め、それに基づく施策の方向性を提示しています。

本ビジョンでは、多くの交通課題を克服しつつ未来に持続可能な交通まちづくりを推進すべく、その基本理念を

「みんなで考え、みんなで作る

彩りモビリティで つなぐ未来交通」

と掲げ、市民との連携協力と本市の独自性を重んじる内容となるように作成しており、その特長を「7つの独自性」として巻頭に明示しました。

ここに暮らす人々が地域や地球を思い、人にも環境にもやさしい移動手段により行動し、ふれあいとコミュニケーションを育み、心通じあうまちをつくります。

そして、地域事情を踏まえた新しい移動の仕組みを創り出し、SDGs 未来都市「ゆっくりズムのまち 桐生」の象徴「MAYU」（低速電動コミュニティバス）の活用を図り、楽しく快適に移動できる「ときめく交通まちづくり」を目指します。

こうした方向性のもと、「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」を10年後の目指す姿とし、「住んでみたい、ずっと住み続けたいまち」の実現に向けた取り組みを展開してまいります。

そのためには市民総ぐるみの推進体制が必要であり、地域コミュニティや市民団体、医療・保健・福祉や子育てに携わる方々、交通事業者や経済界、教育機関等々さまざまな方々と有機的な繋がりを構築し、深化させていくことが肝要です。

市民の皆様には、本ビジョンの理念・方針に共有・共感していただき、日常の中で「上手な移動のしかた」を心がけられますことを切に望みます。

本ビジョンの作成にあたり、実生活や社会情勢を踏まえた貴重なご意見・ご提案を頂いた有識者、市議会議員の各位をはじめ多くの皆様方に対しまして、心から御礼申し上げます。

令和5年12月



桐生市長 荒木 恵司

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「ゆっくりリズムのまち桐生」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
②	日本のエネルギー情勢	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^{*}(P-19 コラム参照)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(P-20 参照)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。



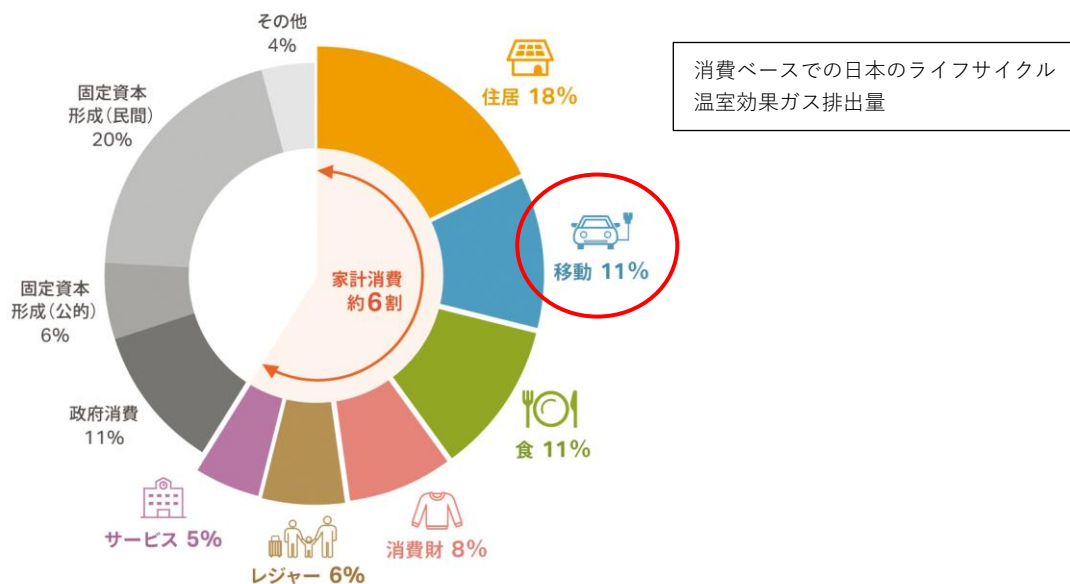
(3)交通活動に求められる「環境への配慮」

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を使用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：南齊規介(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の不足と高齢化、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 ー変わることの必要性ー

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見直し・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。

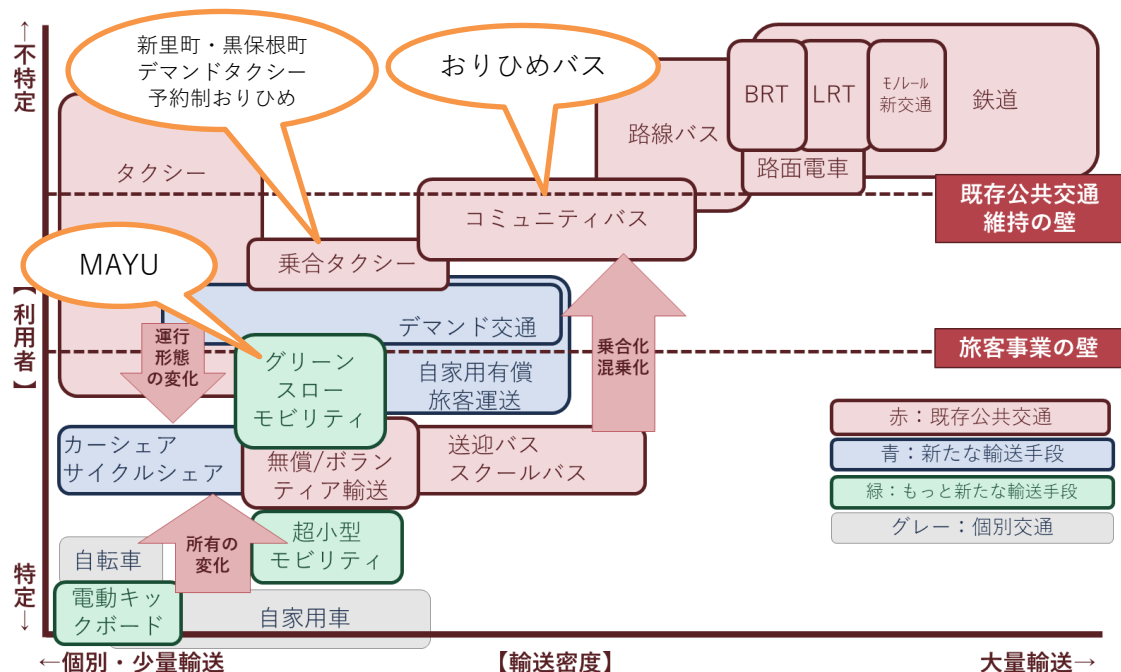


図 移動手段の適用性

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 輸送量当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。

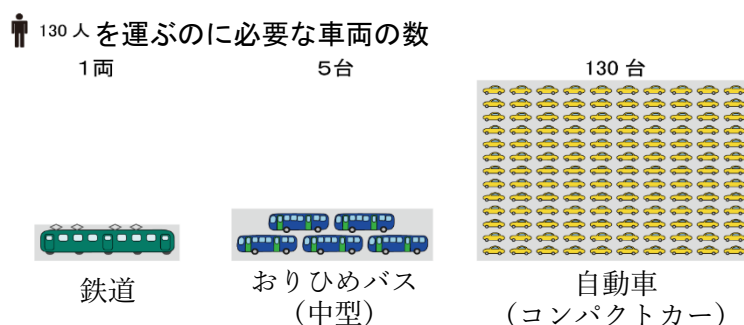
【交通渋滞の緩和に効果的な鉄道・バス利用】

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。

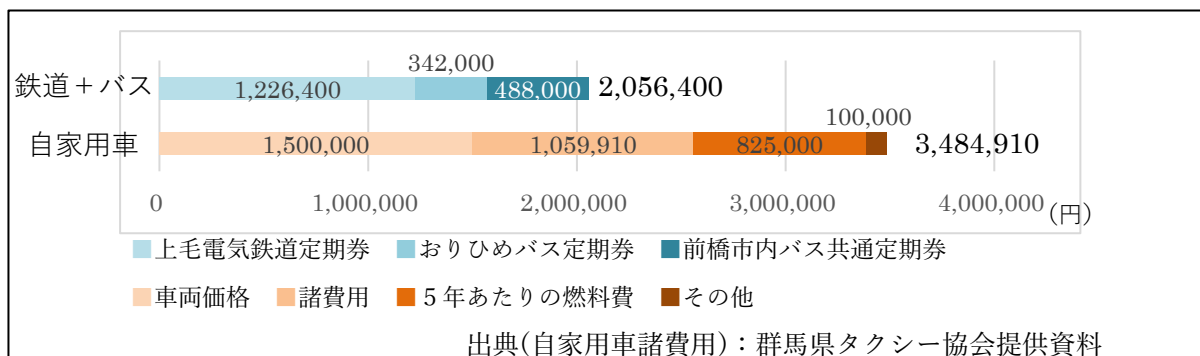


(3) 「移動」にかかる費用 — お得なのはどっち？ — (資料編 P-66 参照)

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

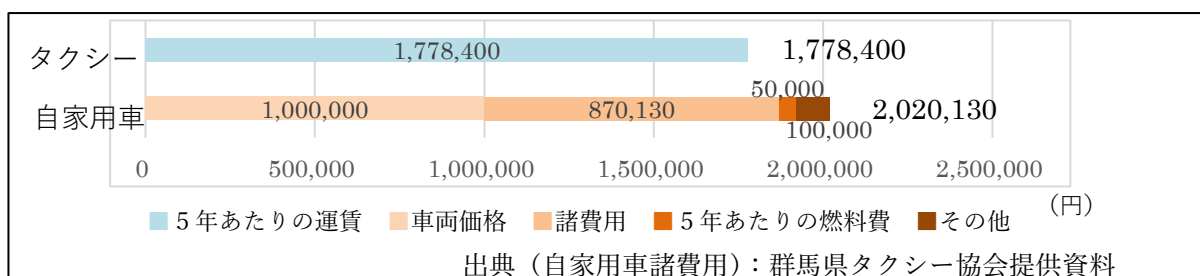
～公共交通(鉄道+バス)と個別交通(自家用普通車)の5年あたりの費用比較～



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。

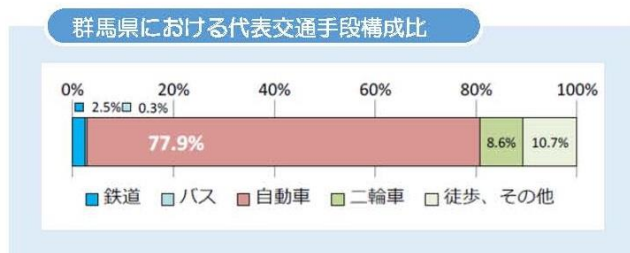
○「スマートムーブ」が推進する5つの取り組み

- ・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が占めており、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。



出典：国土交通省



出典：群馬県パーソナルトリップ調査 (2015・16年)



出典：群馬県広域道路交通計画 2022

出典：ぐんま・県土整備プラン2020

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	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者数の少ない地域の奥まで運行する長大路線 ・小回りが利かない ・軽油でディーゼルエンジン 	<ul style="list-style-type: none"> ・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(小回り利く) ・EV化 
	予約制おりひめ	<ul style="list-style-type: none"> ・広沢、堤、宮本、相生、菱、境野の一部で運行  <p>※おりひめバス空白地域</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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 		<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・デマンドタクシー(地域内運行) わたらせ渓谷鉄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	<ul style="list-style-type: none"> ・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、わたらせ渓谷鉄道)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。

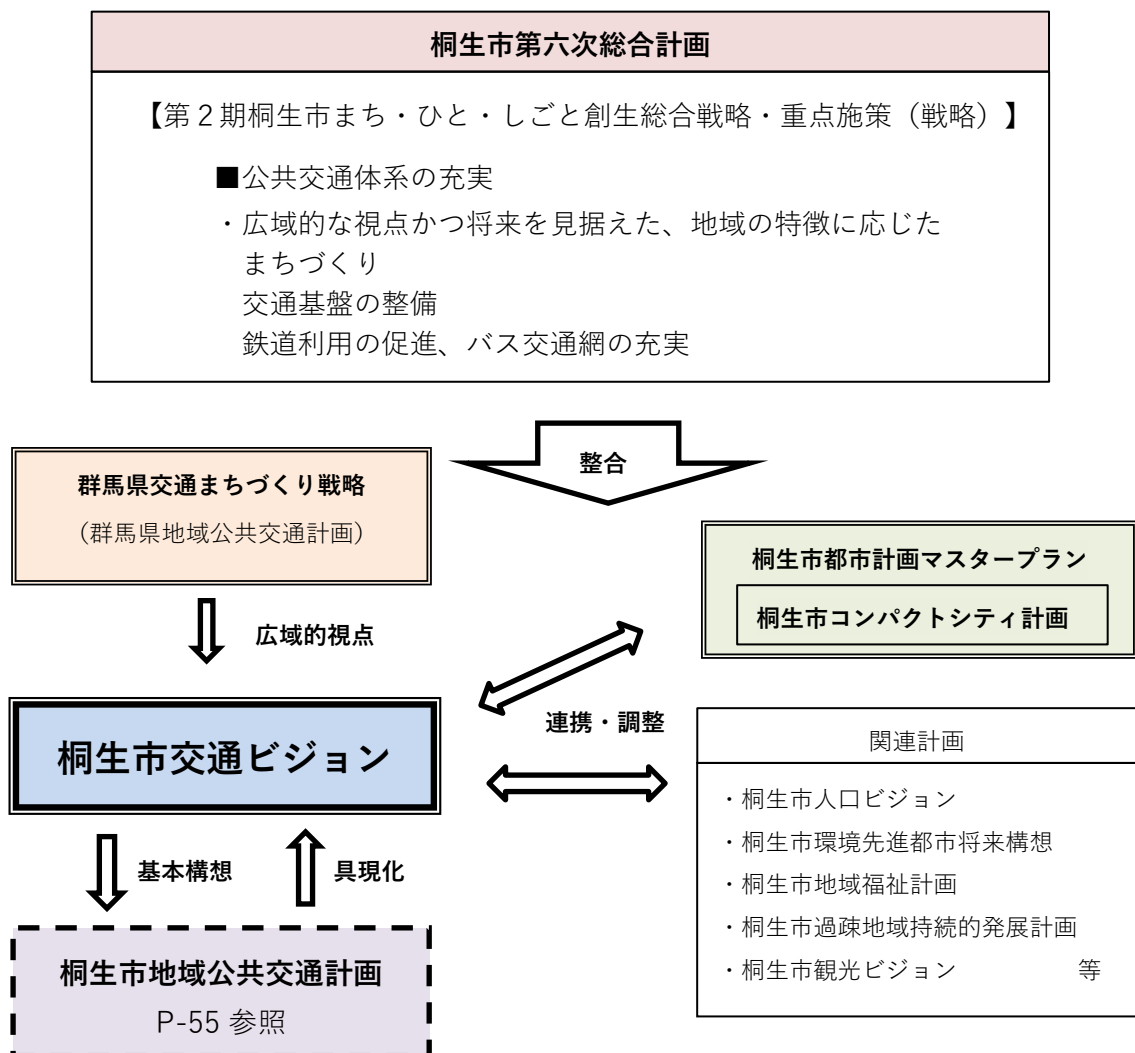


図 桐生市交通ビジョンの位置付け

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。



