

## 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<sup>\*</sup>の交通モード<sup>\*</sup>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<sup>\*</sup>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、野球を起爆剤として「スポーツを活用した地域づくり」の新たな展開が期待されます。

#### ○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

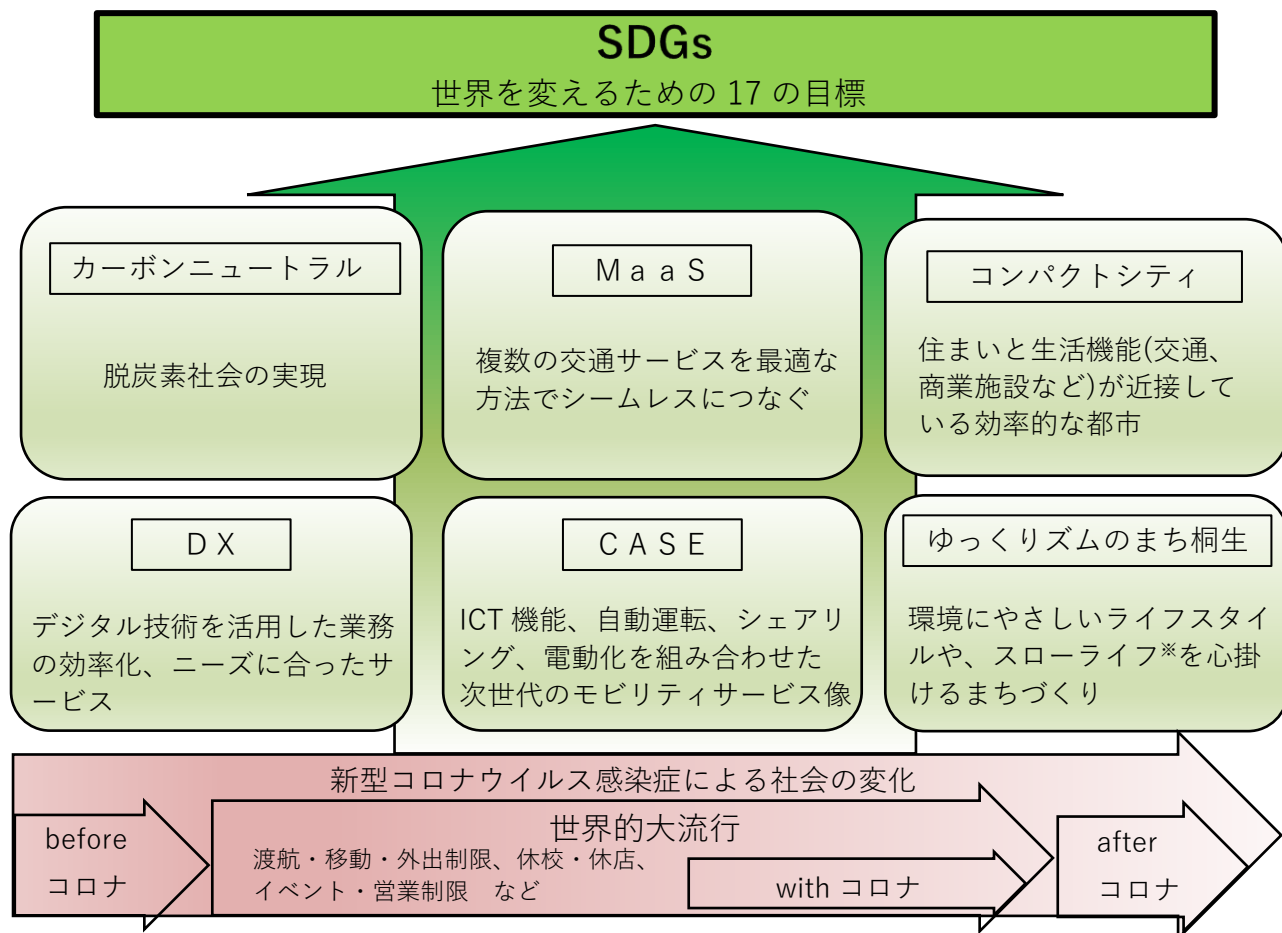
近年、AI やIoT\*といった技術革新が急速に進展するとともに、SDGs の達成に向けた「誰一人取り残さない」という理念や、カーボンニュートラルといった、持続可能な社会を目指す上で重要となる概念が生まれています。

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】

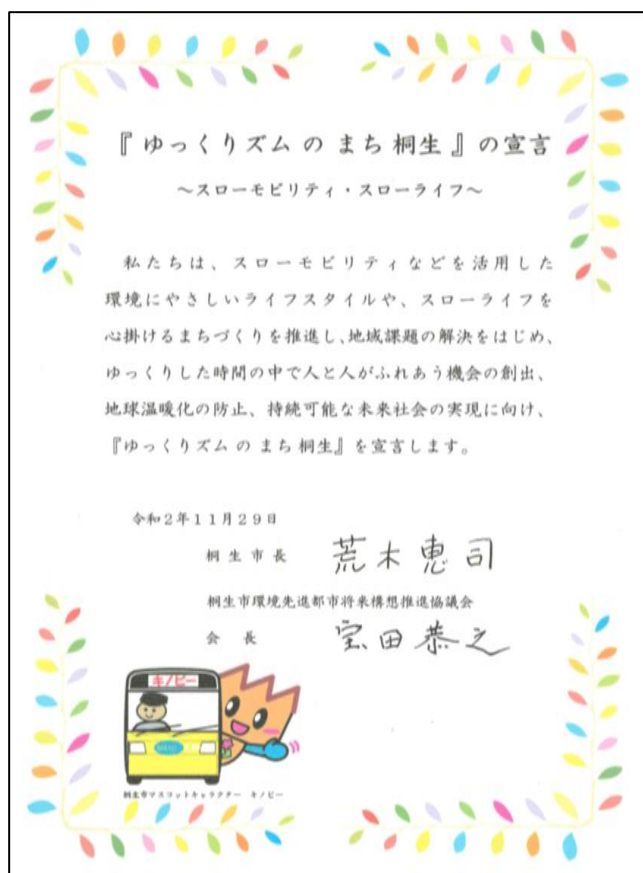
### 「ゆっくりズムのまち桐生」の宣言

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<sup>\*</sup>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。



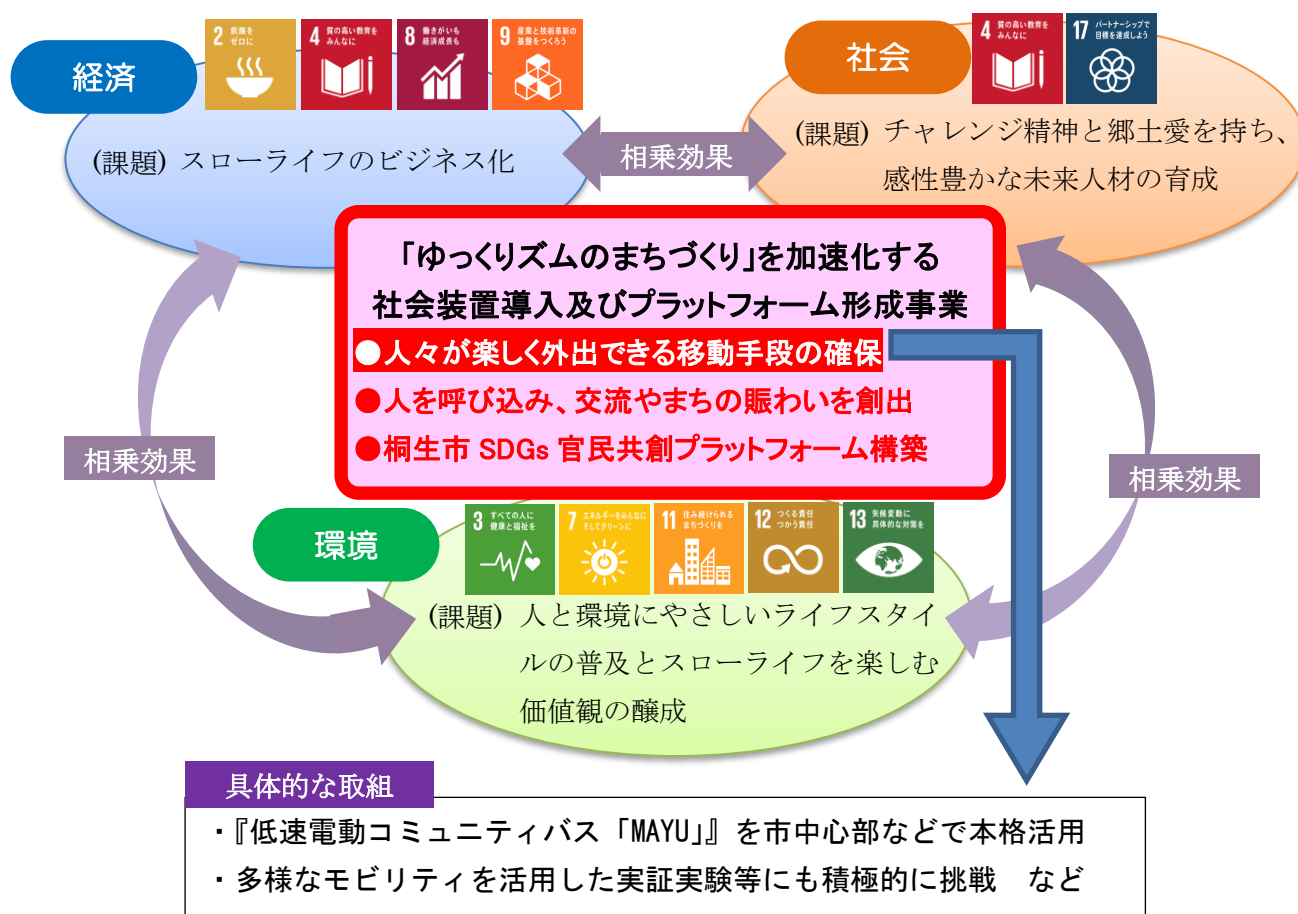
令和2年11月29日(日)の宣言  
(左：荒木市長 右：宝田会長)

## (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	<b>ゆっくりリズムのまち 桐生</b>
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イ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)

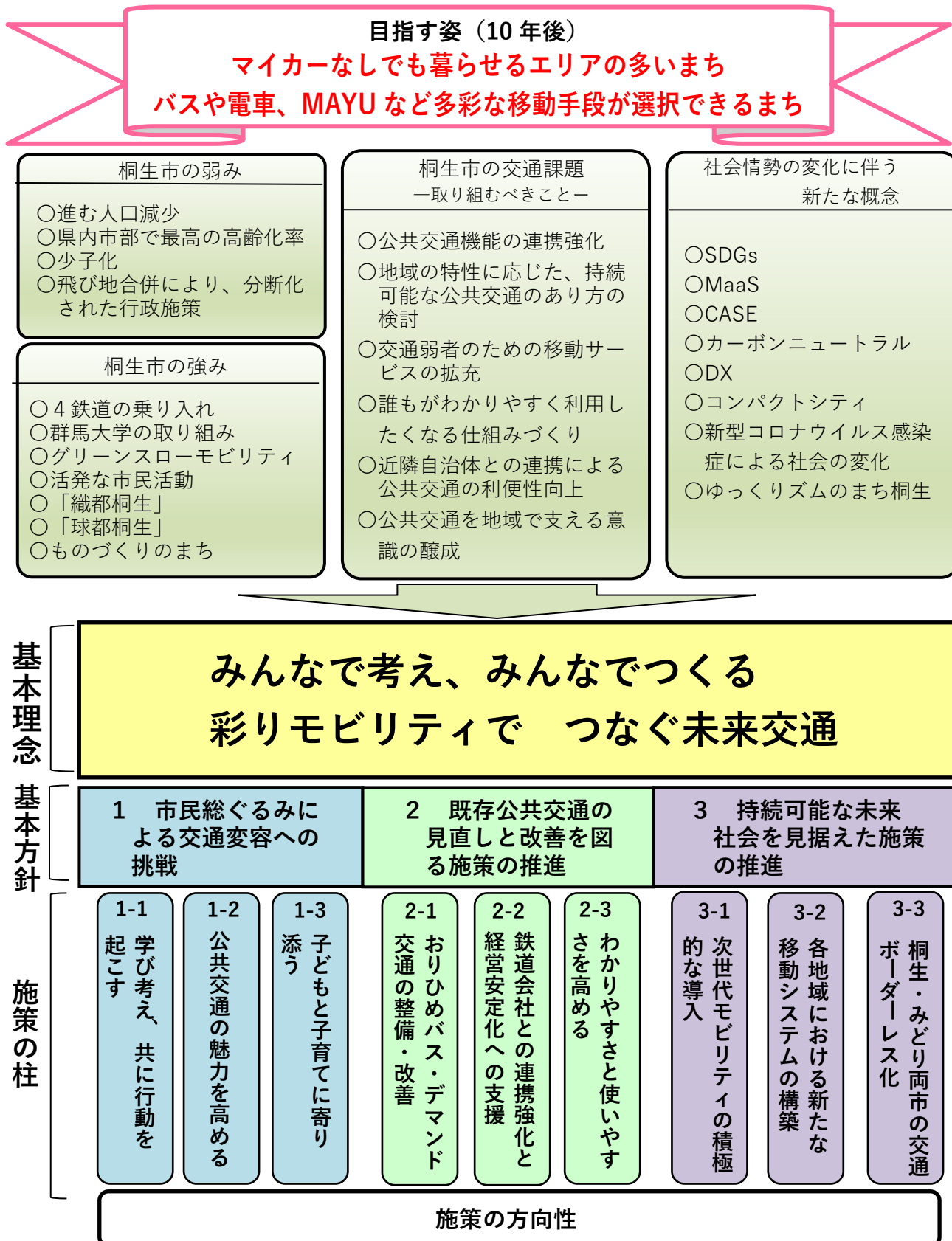


資料：SDGs 未来都市提案書

## 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、みんなで作る

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まれます。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<sup>\*</sup>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、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、医療機関・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

