

# 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 起こす 学び考え、共に行動を	1-2 公共交通の魅力高める	1-3 添う 子どもと子育てに寄り	2-1 交通の整備・改善 おりひめバス・デマンド	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 的な導入 次世代モビリティの積極	3-2 移動システム構築 各地域における新たな	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

#### 〇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の中で、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SDGs!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みます。



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、そうでない場合には保護者による送迎が多くなります。

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、それぞれの校区や地域コミュニティにおいて、子どもの通学や住民の移動手段として、バスやタクシーなどのモビリティを利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、ゆっくりリズ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。

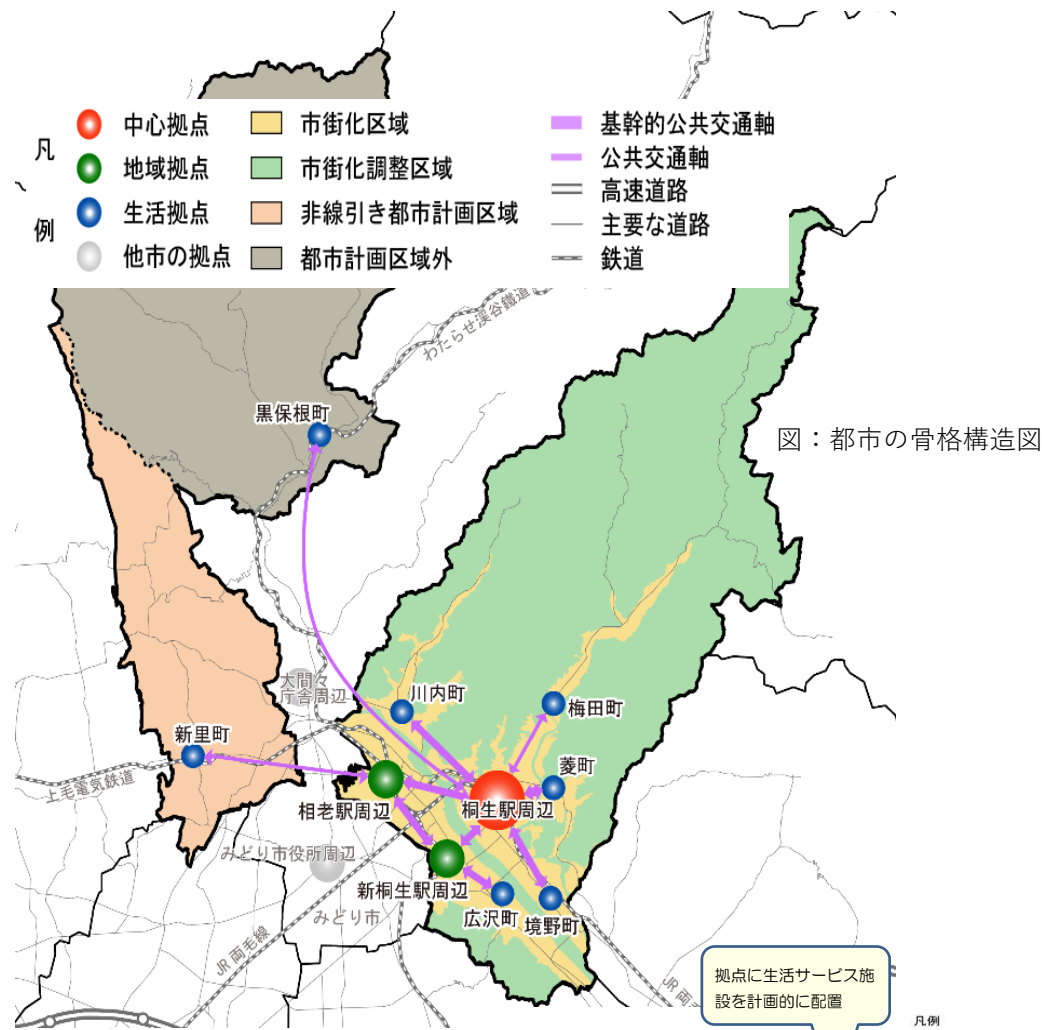
## 2-1-3 コンパクト・プラス・ネットワークによる都市構造へのおりひめバス

### 路線再編(長期的取り組み)

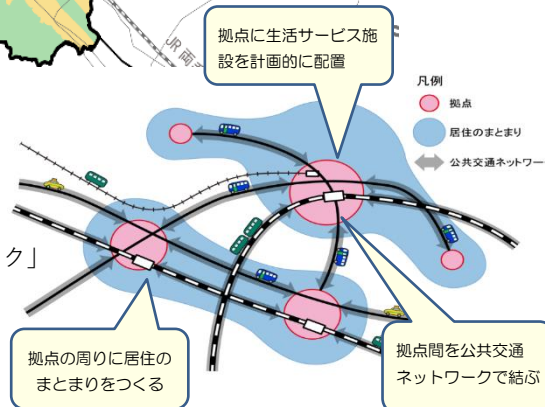
本市が目指す「コンパクト・プラス・ネットワーク」の姿は、まちの中心となる桐生駅や新桐生駅などのいくつかの拠点周辺に生活サービス施設を集め、その周りに一定の居住のまとまりを形成させ、拠点それぞれが一定以上のサービス水準を有する公共交通ネットワークで相互に結ばれた都市構造に再編しようとするものです。

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：「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、利用者指定の出発地と目的地を結ぶ運行(ドアツードア)で、予約制(オンデマンド型)のバス・タクシーシステムの導入を検討します。



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たため、抵抗感なく利用でき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<sup>\*</sup>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。

それぞれの路線の維持・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、駅へのアクセスや駅からの行動をやすくするためのパークアンドライド\*やサイクルトレイン\*などの施策について、各鉄道会社と協調して取り組みます。

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、各事業者が策定する 5 か年ごとの経営計画の中で見込んだ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コンパクトなワゴン車両等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、全ての利用者により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。

	<b>18:13 - 18:38</b>	<b>25分</b>
	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遇・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」と定義され、以下のような特長があります。

〈Green〉 電動で動くモビリティのため、環境にやさしい。

〈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。

〈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資源で、車両も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の 1 つである eCOM シリーズ※「MAYU」については、本市発祥で独自性の高い移動資源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の企画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、活用を検討します。

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 を活用した観光施策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「MAYU」)



ナローモビリティ(グッディ)



ナローモビリティ(コムス)



特定小型原動機付き自転車※

Lactivo(ラクティボ)※

### 3-1-3 自動運転技術の活用検討 (資料編 P-83 参照)

自動運転など最新技術を駆使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、行政や関係者で連携・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移動資源の包括的な活用を図ります。そうした中で、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を創出するため、自家用有償旅客運送や医療機関・社会福祉団体・企業など既存の民間事業者による送迎サービスなども勘案した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、相互協力による送迎の検討を行うとともに、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、既存シェアサイクルの整備と新たなシステムの導入を検討します。



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の手段を検討し、民間タクシーなどを活用した新たな移動の仕組みについて検討します。

## 施策の柱 3-3 桐生・みどり両市の交通ポーターレス化

### 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、両市域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、同市をはじめ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

みどり市との連携強化を図っていく上で、両市をつなぐ広域バス路線の検討が必要になります。

検討にあたっては、両市をつなぐ幹線交通としての役割を担う 4 鉄道との相互連携や役割分担を明確にしつつ、両市民への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体系の構築を目指します。

また、みどり市以外の隣接市との連携を検討する中では、鉄道でつながっていない新里地区と伊勢崎市とのアクセス性を高めるための広域バスの導入を検討します。



## 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行った上で、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。

