

(様式 2)

「桐生市地域公共交通計画（案）」に対する意見提出手続の結果

- 1 意見の募集期間 令和 6 年 5 月 1 日（水）～5 月 3 1 日（金）
- 2 意見の提出者数 3 人（電子メール 3 人）
- 3 意見の件数 24 件
- 4 担当部課 共創企画部交通ビジョン推進室
- 電話 (0277) 46 - 1111（内線 386・387）
- ファクシミリ (0277) 43 - 1001
- 電子メール kotsu@city.kiryu.lg.jp

5 提出された意見の要旨と考慮の結果

(1) 桐生市地域公共交通計画（案）についての意見

番号	意見の要旨	考慮の結果（意見に対する市の考え方）
1	資料ページ 8 ・20 年後に生産年齢人口割合を老年人口割合が追い抜く ・年少人口割合は減少する 上記のことから、対象として考えるべきは、老年人口、年少人口への対策となるかと思う。人口の変動は、これからの生活や桐生市の社会を予測する上で、大変重要であると思う。	ご指摘のとおり、人口割合の推計については将来の交通政策を考えるうえで重要な指標のひとつとなりますので、こうしたことも十分に踏まえ、計画を推進してまいります。
2	資料ページ 13 自主返納数が減少しているとありますが、自主返納してほしい年齢層の方の免許保有率に対して、何割の方が返納しているのか。令和元年までに多くの方が返納したという結果ではなく、まだ対象となる方が返納していないということか。 自主返納の方への移動の確保についての対策は桐生市はどのように考えているか。これから、検討して、返納者が不自由なく移動できるような方法を検討してくれるのか。	運転免許証の自主返納は、本人の健康状態や家庭の状況など様々な理由により判断されるものですので、市が自主返納してほしい年齢層などを定めることはできません。 本資料は、コロナ禍前後における自主返納者数の推移を示すことにより、外出意識の変化と公共交通の需要の関係等を考えるために掲載したものです。 本計画は、運転免許証を自主返納した方をはじめ、多くの人がマイカーなしでも暮らせるエリアの多いまちを目指しています。 具体的には、第 5 章 5.1.「課題の整理」において、「運転免許を返納しても安心して移動できる公共交通サービスの提供」を課題として整理し、第 7 章「目標達成のための施策・事業」において、課題解決のための施策を掲げています。
3	ページ 17	バス交通は自家用車を持たない方々にと

	利用者が少ないながらも、まだバスを運行していただけるのはありがたい。 約 40 年前の子供の頃はバスで移動していました。運転しない世代の方には必要なものであると思う。 先日、バスに乗ってみたが、群馬大学まで行くためのルート調べて、どれに乗れば良いのかをすぐには理解できなかった。普段バスを利用しない高齢の方にとっては、わかりにくいのではないのか。 バスの利用方法についてのレクチャーをと他のページにあったが、その通りだと思う。	って大変重要な移動手段です。このような移動手段を将来にわたって残していけるよう検討してまいります。 また、バスの乗り方講座の継続的な実施や分かりやすい利用案内に努めるとともに、利用してみたくなる仕掛けなども検討してまいります。
4	ページ 40・41 人口が約 10 万人の中、3000 人の方へのアンケートですが、どのような方が選ばれたのか。そこでの回収率が 40%ですが、市民の声として妥当なのか。 公共交通機関の利用に関する各質問をされているが、マイカーをお持ちの方の回答とお持ちでない方の回答を分けて、集計をされるのはどうか。マイカーを持っていない方がどのように公共交通機関を利用するのか、なぜ利用するのか、しないのか。マイカーをお持ちの方とお持ちでない方の混同した回答では、今後、どのような対策を練れば良いのかを検討していく上で、曖昧な対策になってしまわないか。	市民アンケートは、市内在住の高校生以上の方を無作為に抽出して実施（標本調査）しました。一般的な国などの標本調査は、統計学に基づく算式を用いて調査結果の誤差が±5%の範囲に収まるよう設計されており、本市の人口規模で同様の調査結果を得るには、400 人からの回答が必要になります。そこで、これまで市が行ってきたアンケートの回収率等を参考に 3,000 人を対象としたところ、400 人を上回る 1,209 の方に回答していただくことができたため、十分有効な結果が得られたものと判断しています。 次に、市民アンケートでは、回答者の情報として運転免許証の有無についての質問は設けましたが、マイカーの有無についての質問は設けませんでした。今後同様のアンケート調査を実施する際には質問項目として追加することについて検討してまいります。
5	追加調査について ・マイカーがない方、免許を返納した方の移動手段について調査されるのはどうか。移動弱者がどのような行動範囲で生活しているのか、不便と感じることは何か、どのようにすると生活が充実するのか。 ・行動範囲の減少は、認知症や体力低	マイカーがない免許を返納した方や中・高校生の移動手段、小学校の統廃合に関する保護者の意見などについては、福祉部局や教育部局等関連する部署と連携し、情報の把握に努めるとともに、5年後の計画改定の際には必要に応じて追加調査の実施を検討してまいります。 他自治体の取り組みについては、日頃から

	下を招く恐れがあります。移動手段の確保は大切なことです。 どのような行動をされているのか、生活の中で移動は心身の健康に大きく影響します。 ・年少人口の方（特に、保護者不在で移動するが免許取得できない中高生）の移動手段はどうか。通学や、塾への移動、どのような状況が望ましいのか。 ・小学校の合併により、通学時間が長くなった小学生はどうか。小学1年生が交通量の多い横断歩道を歩くのは保護者は心配です。そういった移動について保護者の意見はどうか。 ・他地域の自治体では、どのような取り組みをされているのかは、すでに会議の場で共有されているのか。	情報収集に努め、本計画の原案作成などの参考にしておりますが、本計画の策定と推進を協議する「桐生市地域公共交通活性化協議会」の会議の中では具体的にそれらの情報を共有することはありませんでした。今後の計画見直しの際などに、必要があれば会議の中でも情報共有を図ってまいります。
6	対策についてのお願い ・マイカーのない方々の意見を聞き、どのような状況が望ましいのかを調査し、それに対して、桐生市として対応できることは何かを具体的に行動計画を立てるとよいのではないか。 ・移動手段は、公共交通機関だけでなく、多様化することをご検討いただきたい。 ・バス停までが遠くて歩けない方のために、家の前まで来てくれるような乗合バスの充実を検討いただきたい。 ・近所のスーパーや家の周りの用事を済ませるためにシニアカーの活用促進。介護度が軽度になると介護保険ではレンタルできない方もいるので配慮が必要になり、道路整備が必要などところもある。 ・スクールバスの検討。小学校の合併がさらに検討される場合には、必須になるのではないかと思います。 ・一人一人の生活に合わせた移動手段の確保を検討していただきたい。移動	それぞれのご指摘については計画を推進する上での参考にさせていただき、既存の交通手段の最適化や地域の多様な移動手段の活用検討など、移動の選択肢を増やし、誰もが今より移動しやすくなる地域の実現を目指してまいります。 なお、シニアカーやスクールバスなど公共交通以外の移動手段と公共交通機関を連携することにより、市民の移動における安全性や利便性の向上につながることを期待することから、担当部局とともに検討してまいります。

	弱者の声を大切にして、本当に必要な対策をご検討いただきたい。 ・他の自治体の取り組みを参考にして、桐生市ならではの対策をご検討いただきたい。	
7	市営バスについて ・みどり市と連携（共同運営）して頂きたい。 黒保根地区の住民にとって最も近い商業エリアであるみどり市への公共交通の便を配慮して頂きたい。 ・障がい者だけでなく、より幅広い層に無料の枠を広げれば、バス利用者が増え、自動車の利用率も減り、コンパクトシティの概念にも叶うと考える。	バスやデマンドタクシーのみどり市との連携強化については重要施策 3E の中で言及しており、鉄道との相互連携や役割分担を明確にしつつ、両市乗り入れポイントの拡充や、将来的には両市での一体的なバス路線体系の構築など利便性向上について検討してまいります。 運賃については、重要施策 2A 及び 2C の中で検討してまいります。
8	わたらせ渓谷鐵道について ・運賃が高すぎる。黒保根地区から桐生地区への交通費が高額で気軽に移動できない。 ・小人と障がい者のほか、市が助成するなりして、高齢者にも割引運賃を適用すべき。	重要施策 2D「4 鉄道の維持・充実と将来に向けた検討」において、わたらせ渓谷鐵道の再構築に向けたあり方の検討を行う中で、運賃についても検討してまいります。 なお、わたらせ渓谷鐵道では「運転免許証自主返納者割引」を実施していますので、更なる周知に努めてまいります。
9	・過疎地域を切り捨てる状況にはしないで頂きたい。市街地ばかりに恩恵がある状態にならないようお願いする。 ・飛び地であるデメリットを本計画により少なくしてほしい。 ・桐生市とみどり市の合併を望む。	本計画は桐生市全域を対象としており、本市交通の目指すべき将来像である「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」の実現に向け、地域の特性に応じた施策を検討してまいります。
10	第 2 章 上位計画・関連計画の整理 2.2.関連計画 P 4 公共交通計画とまちづくり計画は密接な関係があるため、「桐生市都市計画マスタープラン」、「桐生市コンパクトシティ計画」の基本的な考え方を整理し、公共交通計画が同じ考えで策定されている点を説明すべき。	上位計画等との関係については、第 1 章の 1. 2.「位置付け」において、各種計画と連携・整合を図ることを示しています。 また、第 2 章「上位計画・関連計画」の整理において、各計画の公共交通に関する方針を整理しており、これらを踏まえ第 5 章の 5. 1.「課題の整理」において、本市の公共交通に関わる課題を整理しています。
11	第 6 章 基本的な方針と計画の目標 6.1.基本的な方針（4）地域公共交通の役割・位置付け 表 6-1 P 50	当該部分は基本的な方針を示したものであり、具体的な目標等については、同章 6. 2.「計画の目標の設定」、第 7 章「目標達成の

	確保維持のための施策が「一定以上の運行水準を確保する」や「一定以上の需要を確保する」とあるが、施策があいまいで目標になっていない、具体的な運行水準を目安でも良いので記載すべき。 おりひめバス（上記以外）の確保維持のための施策に誤字がある。（一定衣装× → 以上○） 桐生市としてライドシェアを導入するとの新聞記事に掲載されていたため、ライドシェアのエリアや役割、確保維持のための施策を記載すべき。	ための施策・事業」、第 8 章 8. 1. 「評価指標」に記載しています。 ご指摘の誤字については、修正します。 ライドシェアについては、タクシー不足の問題を解消するための一つ的手段として、タクシー事業者の管理下で実施する自家用車活用事業について研究している段階であり、表 6-1 に記載の「タクシー」の役割やその確保維持のための施策等を検討する中で、ライドシェアのエリア等についても今後検討してまいります。
12	第 6 章 基本的な方針と計画の目標 6.1.基本的な方針 (5) 地域公共交通確保維持事業の必要性 P 52 予約制おりひめは利用者が減少していることを踏まえると、デマンドタクシーや MAYU を活用した地域内交通として、地域内フィーダー補助金を活用する検討を行うべき。	地域内フィーダー補助金の活用については、デマンドタクシー等の新たな地域内交通システムの具体的な実施が決まっていない中、その活用について記載することは難しいため、具体的な実施を計画する段階で、必要に応じて計画内容の見直しを図ってまいります。
13	第 7 章 目標達成のための施策・事業 7.2.重要施策 1A.交通に対する意識・行動変容の促進に向けた取り組み P 56 (1)MAYU の本質的利用とゆとりある暮らしの確保 MAYU を具体的にどう使うのか（観光利用、日常住民移動手段等）を記載すべき。	MAYU の具体的な活用方法については、重要施策 3B に位置付けており、観光施策のほか、地域内交通、外出やコミュニケーション機会の創出など日常の活用も計画しております。
14	P 57 (1)MAYU の本質的利用とゆとりある暮らしの確保 ⑤関連する取り組み MAYU の本質的利用を目標に掲げながら、啓発活動しか取り組み欄に記載がないため、具体的な活用に係る取り組み等を加えるべき。	⑤関連する取り組みについては、第 7 章 7.1 「施策体系」において、重要施策以外の取り組みを参考に記載しています。 MAYU の具体的な活用方法については、重要施策 3B に位置付けており、相互に関連する重要施策は一体的に進めてまいります。
15	第 7 章 目標達成のための施策・事業 7.2.重要施策 2A.おりひめバス路線の見直し及び再編に向けた取	地域内交通は重要施策 3C、デマンドタクシーは重要施策 2C、MAYU の活用は重要施策 3B、バス停等の連携強化（整備）は重要

	り組み P 58 既存のバス路線の見直しだけでなく、地域内交通（デマンドタクシー・MAYU の導入）や、駅や地域内幹線バス停等の交通結節点の連携強化（整備）等の施策（事業）を追加すべき。	施策 2E にそれぞれ位置付けており、軌道間ネットワークの強化は重要施策 2A の関連する取り組みに記載しております。 相互に関連する重要施策は、一体的に進めてまいります。
16	第 7 章 目標達成のための施策・事業 7.2.重要施策 2B.予約制乗合タクシー「予約おりひめ」の利用促進及び見直しの検討 P 60 「予約制おりひめ」は利用者数が減少しているため廃止し、デマンドタクシーや MAYU による地域内交通を整備し、駅や地域内幹線バス停等の交通結節点との連携を行うべき。	『(2) 予約制乗合タクシー「予約制おりひめ」の見直し』に記載したとおり、令和 8 年度に開始する予定の見直しに向けた協議の中で検討してまいります。
17	P 61 各施策すべてに共通しているが、スケジュールの内容をもっと具体的に記載すべき。	④スケジュールに記載の検討・実施等の内容については、②取り組みの内容に記載しております。 なお、本計画は地域公共交通の課題に対応するための基本的な方針や施策体系を示すことを目的としたマスタープランですので、その方針や施策に紐づく事務事業については別途定めることになります。事務事業の具体的な内容やスケジュールについては、一定の財政的裏付けも必要であることから、各年度の予算編成等を踏まえて決定することとし、その後も適宜見直しを図ってまいります。
18	第 7 章 目標達成のための施策・事業 7.2.重要施策 2D.4 鉄道の維持・充実と将来に向けた検討 P 65 ⑤関連する取り組み 公共交通の通学利用推進の「高校生以下の定期料金の検討」が何を意味するのか分かりにくい。	「高校生以下が利用しやすい定期料金等の検討」と分かりやすい表記に修正します。
19	第 7 章 目標達成のための施策・事業 7.2.重要施策 全項目共通スケジュール、関連する取り組み	スケジュールについては、番号 17 の意見に対する考え方と同様です。 関連する取り組みについては、第 7 章 7.1

	P 65 スケジュール欄に実施や検討しか書いていないものが多く、具体的にどの取組内容をいつまでにどのように検討や実施するのかが分からない。 関連する取組みが空欄の施策・事業がある。目標達成のための施策・事業なのだから関連する取組みが空欄ということはありません、記載すべき。	「施策体系」において、重要施策以外の取組みを参考に記載しています。
20	第 7 章 目標達成のための施策・事業 7.2.重要施策 3A.多様なグリーンスローモビリティの導入 P 70 MAYU を観光目的に使うのか、市民の日常の交通手段として地域内交通等で使うのかの方針を明確にすべき。交通結節点までの利用を MAYU を活用して行うべき。	番号 13 の意見に対する考え方と同様です。
21	第 7 章 目標達成のための施策・事業 7.2.重要施策 3B.MAYU を主軸とした次世代モビリティの導入 P 72 3A.と 3B の違いが分からない。MAYU の日常使いをどのように進めるのかを記載すべき。	3A は脱炭素型の持続可能な交通、持続可能な地域社会の実現を目指すため、MAYU に限らず多様なグリーンスローモビリティの導入を推進し、3B は MAYU を主軸とした取組みとして、(1) 観光での活用、(2) 地域内交通や外出やコミュニケーション機会の創出での活用を位置付けており、それぞれにおいて推進してまいります。
22	第 7 章 目標達成のための施策・事業 7.2.重要施策 3C.新たな地域内交通システムの検討・導入 P 74. P 75 どのエリアで新たな地域内交通システムの検討や導入を行うのが記載されていない。 何をどういつまでに実施する計画なのかスケジュールや取組内容が記載されていない。	地域内交通の具体的な導入エリアについては、重要施策 1A に記載の市民主導による勉強会等や同じく 3B に記載の地域ごとに運行する地域内交通における MAYU の実証運行などを通じて、持続的に運行可能な地域を選定してまいります。 スケジュールについては、番号 17 の意見に対する考え方と同様です。
23	第 7 章 目標達成のための施策・事業 7.2.重要施策 3D.新たな移動	ライドシェアについては、番号 11 の意見に対する考え方と同様です。なお、具体的な

	サービスの調査・検討 P 76. P 77 桐生市としてライドシェアを導入すると新聞記事に掲載されたが、ライドシェアをどのように導入する計画なのかを、こちらに具体的に記載すべき。 何をどういつまでに実施する計画なのかスケジュールや取組内容が記載されていない。	記載については、必要な段階で計画内容の見直しを検討してまいります。 スケジュールについては、番号 17 の意見に対する考え方と同様です。
24	第 7 章 目標達成のための施策・事業 7.2.重要施策 3E.みどり市との連携強化 P 78. P 79 (2) 広域バスの検討に、桐生市とみどり市の共同運行や費用負担の検討を加えるべき。 何をどういつまでに実施する計画なのかスケジュールや取組内容が記載されていない。	取り組み内容に記載したとおり、両市での一体的なバス路線体系の構築を目指してまいりますので、共同運行や費用負担についても合わせて検討していくことになります。 スケジュールについては、番号 17 の意見に対する考え方と同様です。