

桐生市地域公共交通計画 (案)

令和6年6月



桐生市

目次

第1章	はじめに	1
1.1.	計画策定の目的	1
1.2.	位置付け	1
1.3.	計画の区域	2
1.4.	計画の期間	2
第2章	上位計画・関連計画の整理	3
2.1.	上位計画	3
2.2.	関連計画	4
第3章	地域の現況	5
3.1.	位置・地勢	5
3.2.	社会状況	6
第4章	公共交通の現状	14
4.1.	公共交通の現状	14
4.2.	利用実態の把握	29
4.3.	市民の意向把握	40
第5章	公共交通の課題	47
5.1.	課題の整理	47
第6章	基本的な方針と計画の目標	48
6.1.	基本的な方針	48
6.2.	計画の目標の設定	53
第7章	目標達成のための施策・事業	54
7.1.	施策体系	54
7.2.	重要施策	56
7.3.	施策の関連事項	80
第8章	計画の達成状況の評価	82
8.1.	評価指標	82
8.2.	計画の進行管理の体制	84
8.3.	達成状況の評価・評価スケジュール.....	85
参考資料	86
1.	桐生市地域公共交通活性化協議会設置要綱	86
2.	桐生市地域公共交通活性化協議会 委員名簿（令和5年度）	90
3.	桐生市地域公共交通計画 策定の経過	92

第1章 はじめに

1.1. 計画策定の目的

桐生市は現在、人口減少や少子化・高齢化が進む厳しい現状にありますが、地域の交通事情を踏まえ、公共交通が便利で使いやすく、市民が安心して移動できる交通体系への転換をしていく中で、マイカーに過度に依存した交通体系からの脱却を目指しています。

このような方針のもと、2023年12月に「桐生市交通ビジョン」を策定し、市民一人ひとりの意識変容を促し、市民と共に持続可能な未来づくりのための行動を起こそうとしています。

これらの背景を踏まえ、「桐生市交通ビジョン」で掲げる、持続可能な公共交通を具現化するため、その基本的な方針、目標及び施策体系を示すマスタープランとして、「桐生市地域公共交通計画」を策定します。

1.2. 位置付け

桐生市地域公共交通計画は、本市の最上位計画である「桐生市第六次総合計画」や、「群馬県交通まちづくり戦略」、「桐生市交通ビジョン」等の上位計画を踏まえるとともに、その他関連計画との相互連携を図ります。

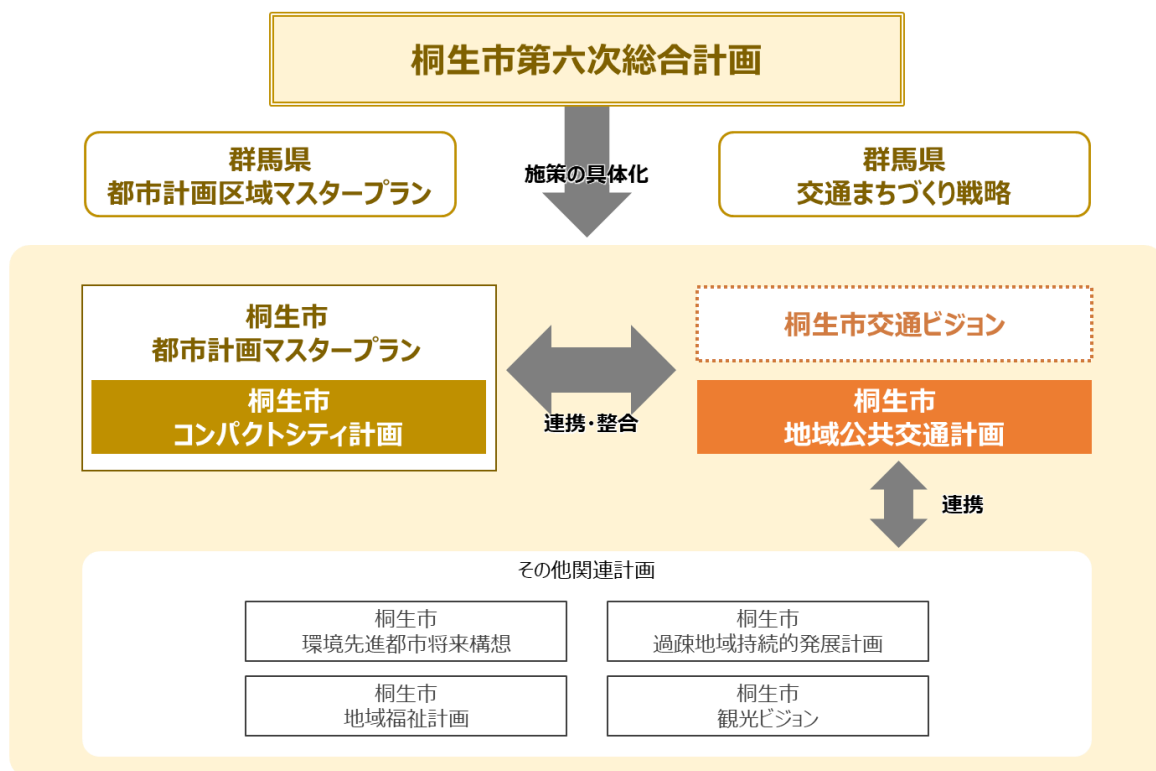


図 1-1 上位・関連計画

1.3. 計画の区域

桐生市の全域を対象とします。

1.4. 計画の期間

本計画は令和6年度から令和10年度までの5年間とします。

	(年度)									
	R6 2024	R7 2025	R8 2026	R9 2027	R10 2028	R11 2029	R12 2030	R13 2031	R14 2032	R15 2033
桐生市 第六次総合計画	▶									
群馬県 交通まちづくり戦略	▶									
桐生市 交通ビジョン	▶									
群馬県 都市計画区域マスタープラン	▶									
桐生市 都市計画マスタープラン	▶									
桐生市 地域公共交通計画	▶									

第2章 上位計画・関連計画の整理

2.1. 上位計画

(1) 桐生市第六次総合計画

【策定年】	令和2年3月
【計画期間】	令和2年度～令和9年度
【将来都市像】	感性育み 未来織りなす 粋なまち桐生
【公共交通に関する方針】	<ul style="list-style-type: none"> ■公共交通体系の充実 ①鉄道利用の促進 ②バス交通網の充実

(2) 群馬県交通まちづくり戦略

【策定年】	令和5年3月
【計画期間】	令和5年度～令和9年度
【将来都市像】	群馬らしい「快疎」な空間の形成とそれを支える多様な移動手段が整った社会
【公共交通に関する方針】	<ul style="list-style-type: none"> ①ニューノーマルにも対応した安全・快適で持続可能な公共交通サービスの確保・維持 ②DX・新技術導入による公共交通サービスの効率化・高度化 ③交通まちづくり分野の脱炭素化の推進 ④まちづくりと連携した基幹公共交通軸の確保・維持（市町村域を越える広域的な公共交通） ⑤まちづくりと連携した地域的な暮らしの足の確保・維持（市町村内における多様な移動手段）

(3) 桐生市交通ビジョン

【策定年】	令和5年12月
【計画期間】	令和5年～令和15年
【将来都市像】	目指すべき将来像（目指す姿〔10年後〕）： 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
【公共交通に関する方針】	基本理念：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 <ul style="list-style-type: none"> 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

※MAYU（マユ）：群馬大学を核とした産学官連携で開発され、本市所在の㈱シクドウギャザーが製造した低速電動コミュニティバス。

2.2. 関連計画

(1) 第2期桐生市まち・ひと・しごと創生総合戦略

【策定年】	令和2年3月
【計画期間】	令和2年度～令和9年度
【公共交通に関する方針】	基本目標：将来を見据えた地域の特徴に応じたまちづくり 施策の方向性：将来を見据えた交通基盤の整備

(2) 群馬県都市計画区域マスタープラン

【策定年（改定年）】	令和2年12月
【計画期間】	令和2年～令和7年
【将来都市像】	ぐんまらしい持続可能なまち ～ぐんまのまちの“個性”を活かして“まちのまとまり”をつくりだします～
【公共交通に関する方針】	①需要に合った公共交通の検討 ②アクセス環境の整備や乗り換え抵抗の改善 ③鉄道やバス待ち環境の改善 ④対象を絞ったモビリティマネジメント ⑤意識啓発活動 ⑥自家用有償旅客運送やタクシーの相乗り、スクールバスへの混乗、自動車運転技術の導入など、新たな移動手段の導入、デマンド交通との結節点に移動販売車などの生活サービスが受けられる場所をつくることで、外出しやすい環境をつくる

(3) 桐生市都市計画マスタープラン

【策定年（改定年）】	令和2年4月
【計画期間】	平成27年（基準年）～令和17年
【将来都市像】	自然と都市環境とが調和し、安心して住み続けられる産業文化都市
【公共交通に関する方針】	①鉄道利便性の向上 ②鉄道とバスの乗換えなど公共交通の利便性向上とターミナル機能の充実 ③公共交通サービスのあり方について、長期的視点に立った検討

(4) 桐生市コンパクトシティ計画

【策定年】	平成31年3月
【計画期間】	平成31年～令和22年
【将来都市像】	誰もが住みたいと思えるまち、誰もが住み続けたいまち桐生
【公共交通に関する方針】	①バス路線網の再編等 ②公共交通利用の啓発 ③地域公共交通計画等の策定の検討

第3章 地域の現況

3.1. 位置・地勢

本市は、2005年に旧勢多郡新里村・黒保根村と合併し、市域の面積が約2倍に広がりました。群馬県の南東部に位置し、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り、市の総面積の約7割を森林が占めるなど、水と緑に恵まれた自然豊かな地域です。



図 3-1 桐生市の位置

3.2. 社会状況

(1) 人口動向

① 人口推移と将来推計

桐生市の人口は昭和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。

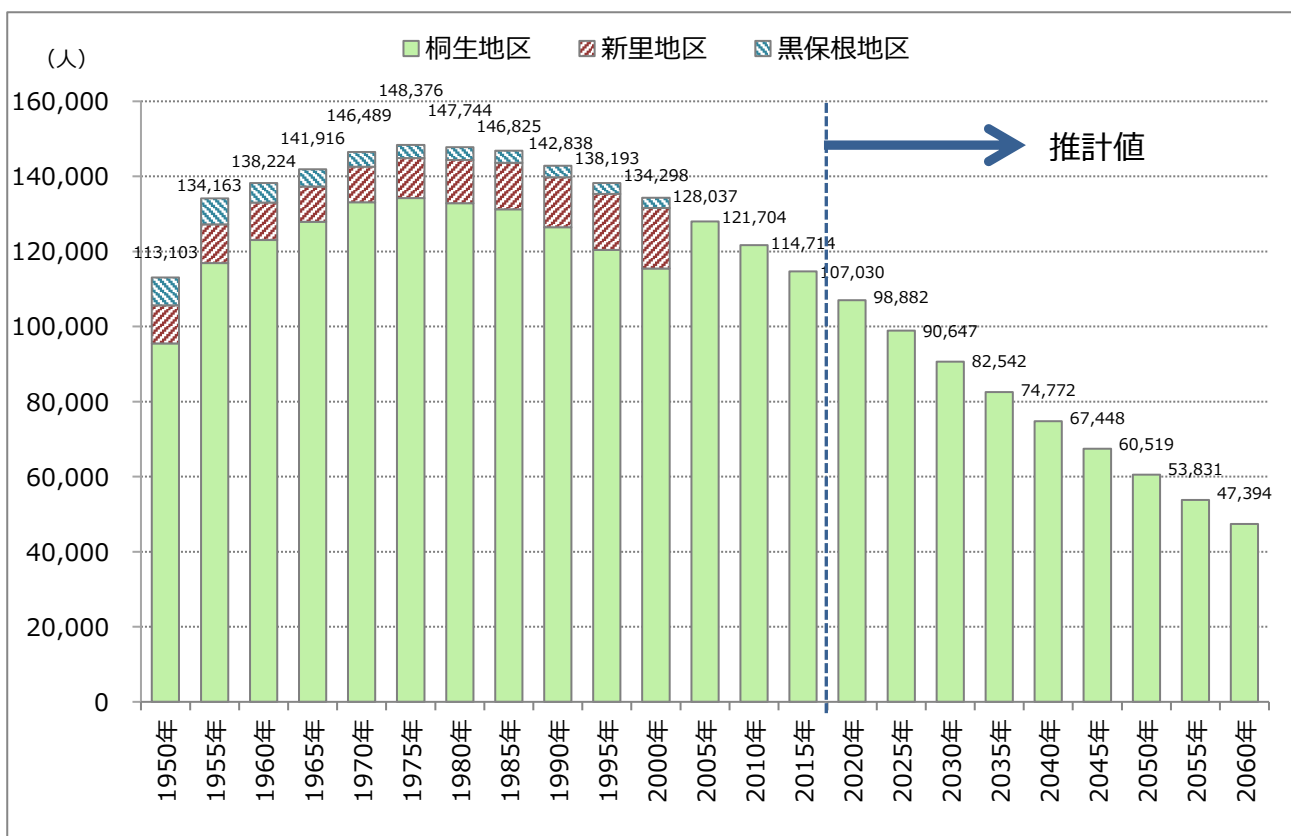


図 3-2 総人口の推移と将来推計

資料：桐生市人口ビジョン

※2015年以前は国勢調査、2020年以降は、社人研による「日本の地域別将来推計人口（2018年推計）」に準拠し、2060年まで延伸した推計

②人口密度の分布

本市の人口密度分布を250mメッシュで表すと、桐生地区では、40人/ha以上の人口が広く分布した地域となっています。新里地区では、20人/ha未満が大半を占めますが、主要地方道沿道に30人/ha以上が点在しており、黒保根地区では、大半が5人/ha未満となっています。

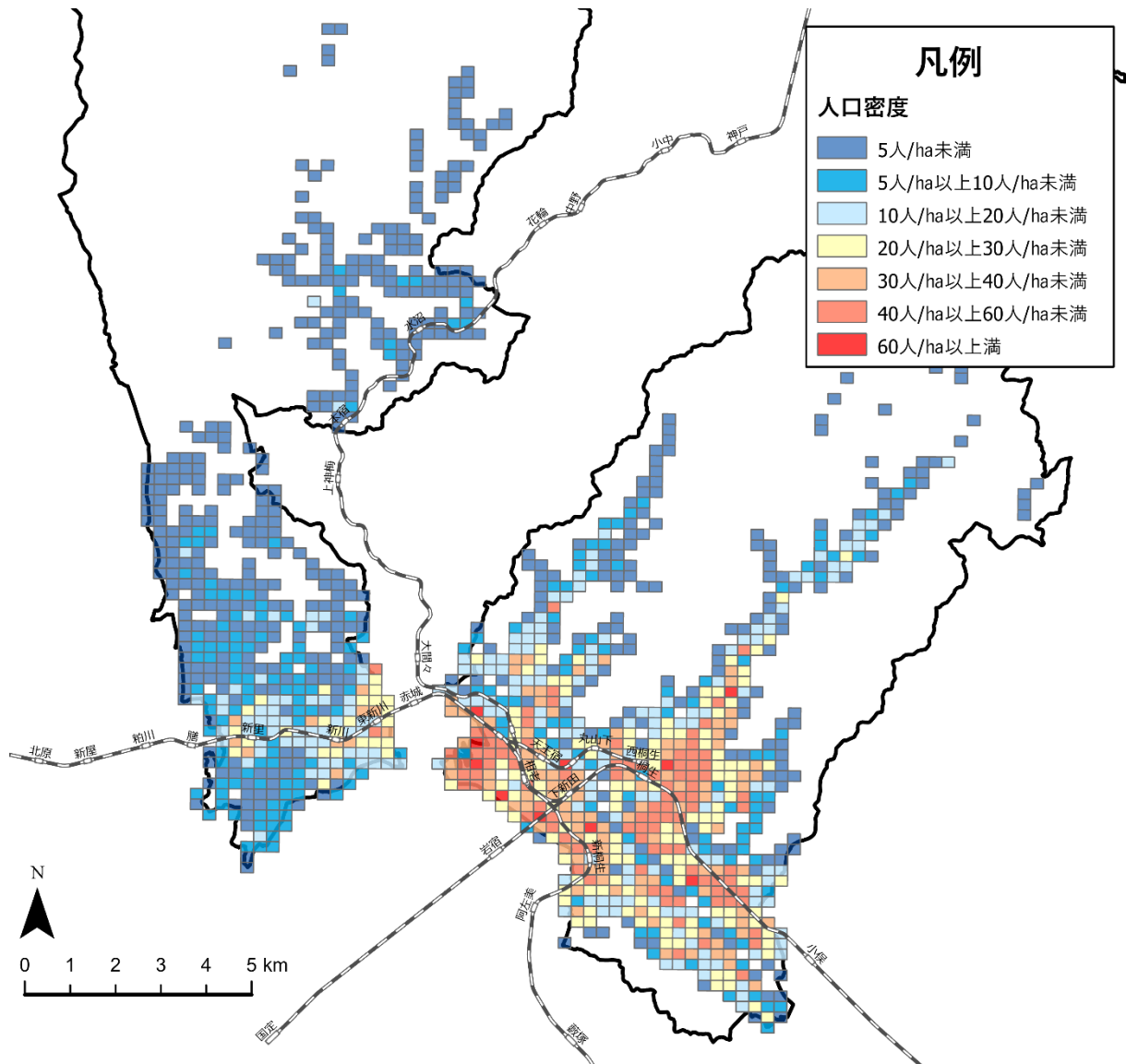


図 3-3 人口密度の分布 (2020 年)

資料：国勢調査

③年齢別人口

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）の割合は増加傾向にあり、今から約10年後の令和15年(2033年)には総人口の40%を超えると推計されています。

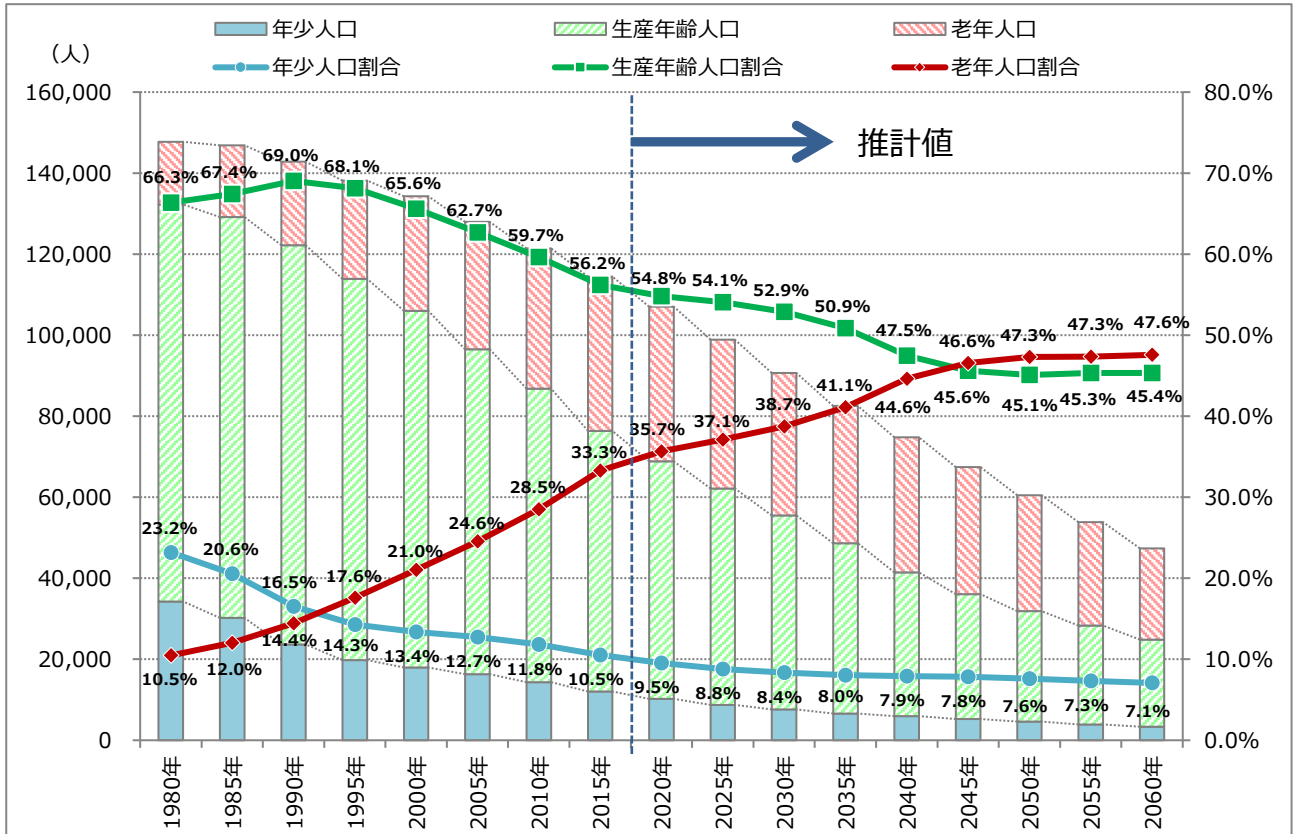


図 3-4 桐生市年齢 3 区分別人口の割合

資料：桐生市人口ビジョン

※2015年以前は国勢調査、2020年以降は社人研「日本の地域別将来推計人口」に基づくまち・ひと・しごと創生本部による推計値

④推計人口密度の分布

2045年の推計人口密度分布を500mメッシュで表すと、桐生地区は30人/ha未満が大半を占め、中心市街地においても低密度化が見込まれています。新里地区や黒保根地区においては、5人/ha未満となる見込みの地域が大半となっています。

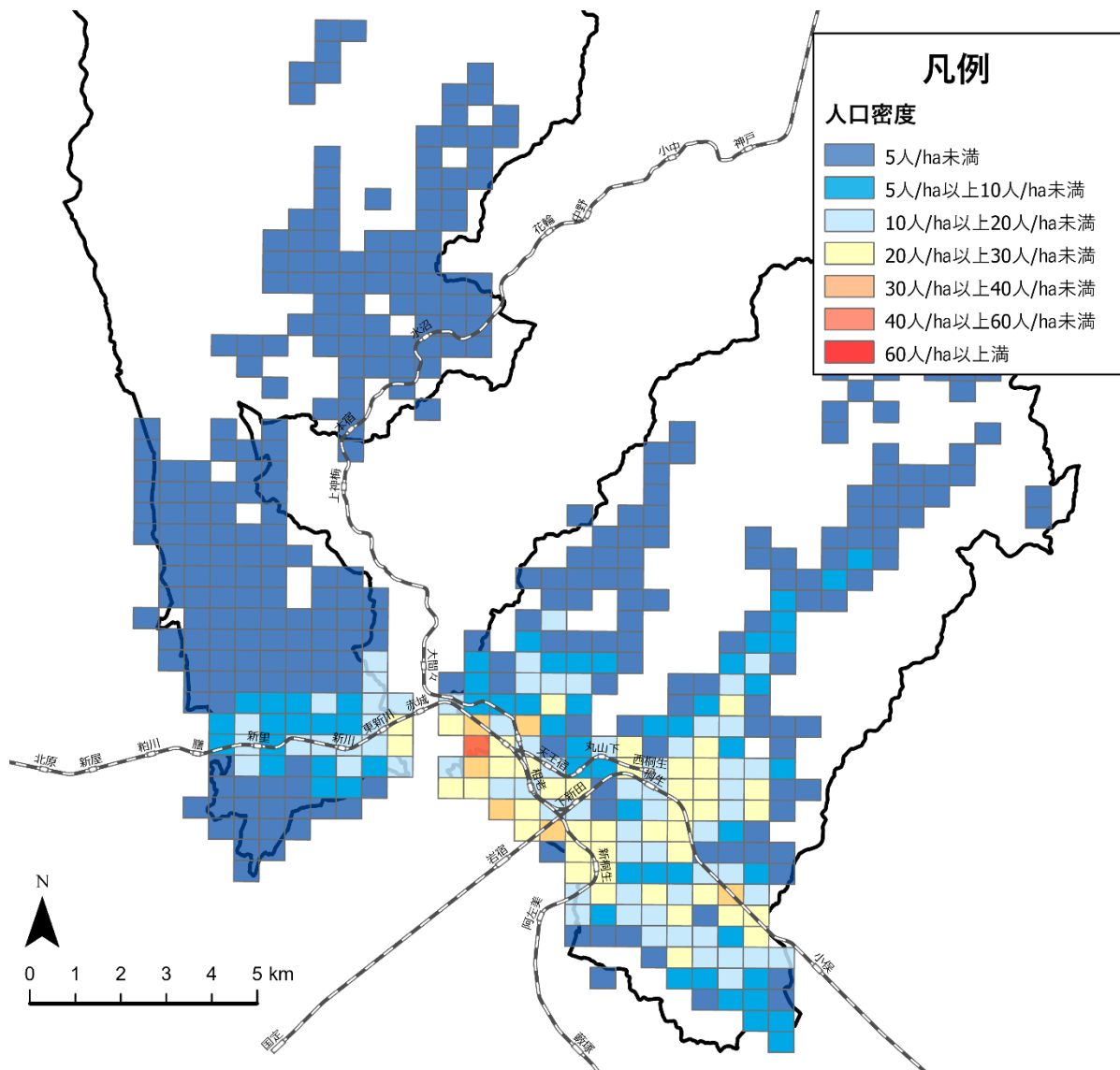


図 3-5 推計人口分布（2045年）

資料：国土数値情報 500mメッシュ別将来推計人口
(H30 国政局推計)

(2) 高齢者に関する動向

① 高齢者人口

高齢者人口割合は、増加傾向で推移しており、平成25年（2013年）から令和5年（2023年）の10年間で6.6%増加しました。今後さらに、総人口の減少による大幅な高齢化が予想されます。

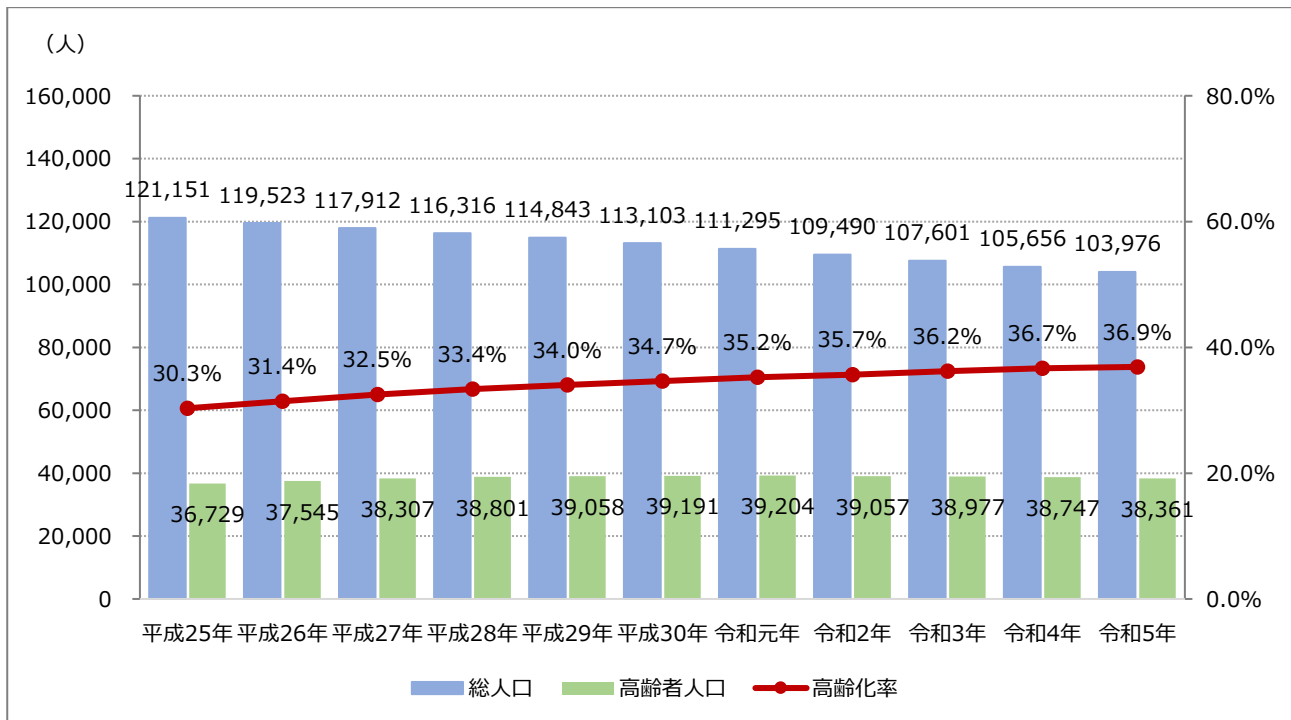


図 3-6 高齢者人口の推移

資料：桐生市

②高齢者人口の分布

高齢者人口の分布を250mメッシュで表すと、桐生地区では50人以上の地域が多く分布し、150人以上の地域が点在して見られます。桐生駅周辺の中心市街地では100人以上の地域がまとまっています。

新里地区では鉄道駅周辺に25人以上50人未満の地域が見られ、黒保根地区では10人以上25人未満の地域が点在しています。

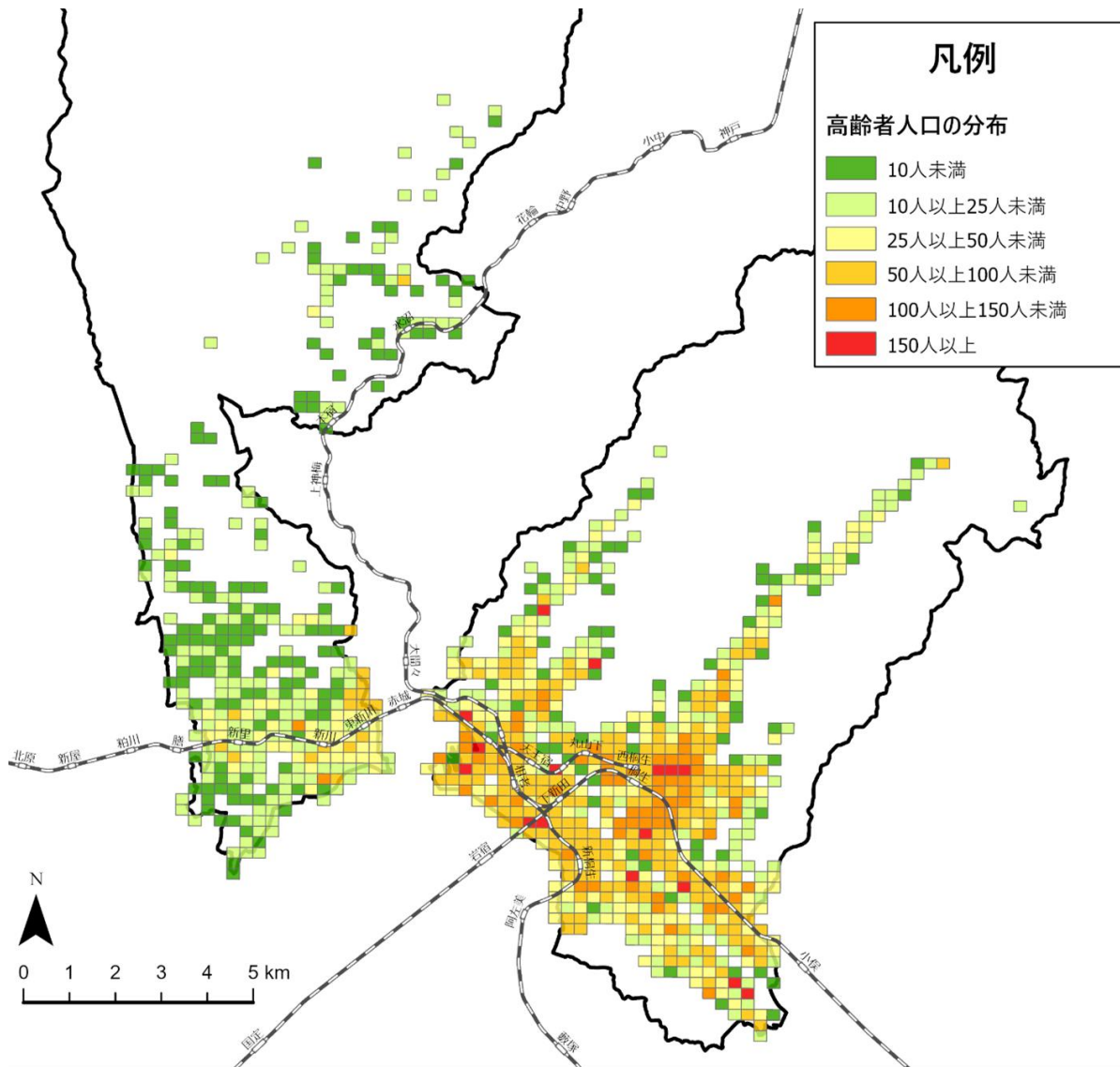


図 3-7 高齢者の人口分布状況（2020年）

資料：国勢調査

③ 桐生警察署所管内（桐生市・みどり市）の高齢者の免許保有状況

■ 高齢者(65歳以上)の自動車利用の状況

全体の免許保有率と比較すると、高齢者免許保有率は年々増加しており、平成26年（2014年）から令和4年（2022年）の8年間で、9%増加しています。

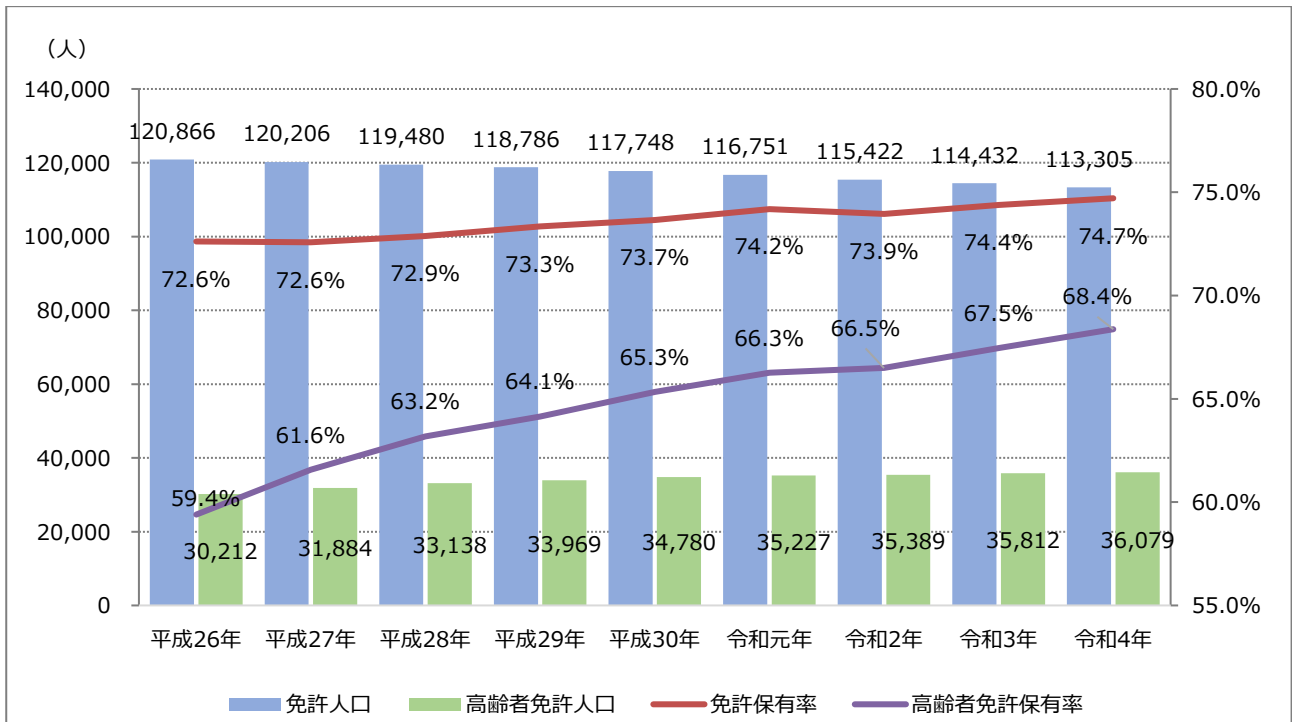


図 3-8 高齢者の自動車利用の推移（桐生市・みどり市）

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を基に算出（桐生市+みどり市）

■ 運転免許証自主返納者数の状況

近年、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の影響等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割の人が申請しており、運転免許証返納後の移動手段として、高齢者を中心に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。

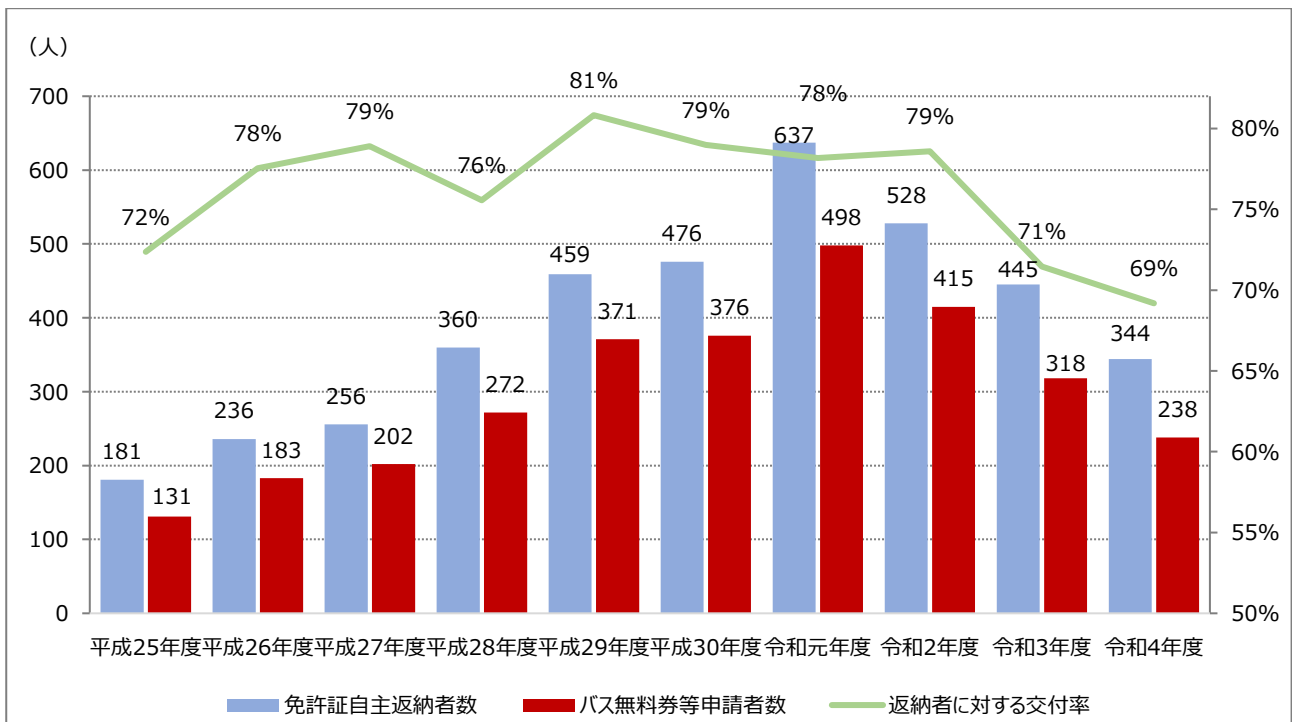


図 3-9 運転免許返納者数とバス無料券等申請者数の推移

資料：桐生市

第4章 公共交通の現状

4.1. 公共交通の現状

(1) 整備の状況

本市は、鉄道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、隣県の栃木県、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。

バス交通においては、コミュニティバス「おりひめバス」7路線を運行しており、また、人口や利用が少ない地域は、定時定路線の予約制乗合タクシー「予約制おりひめ」4路線を運行しています。新里・黒保根地区では、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。

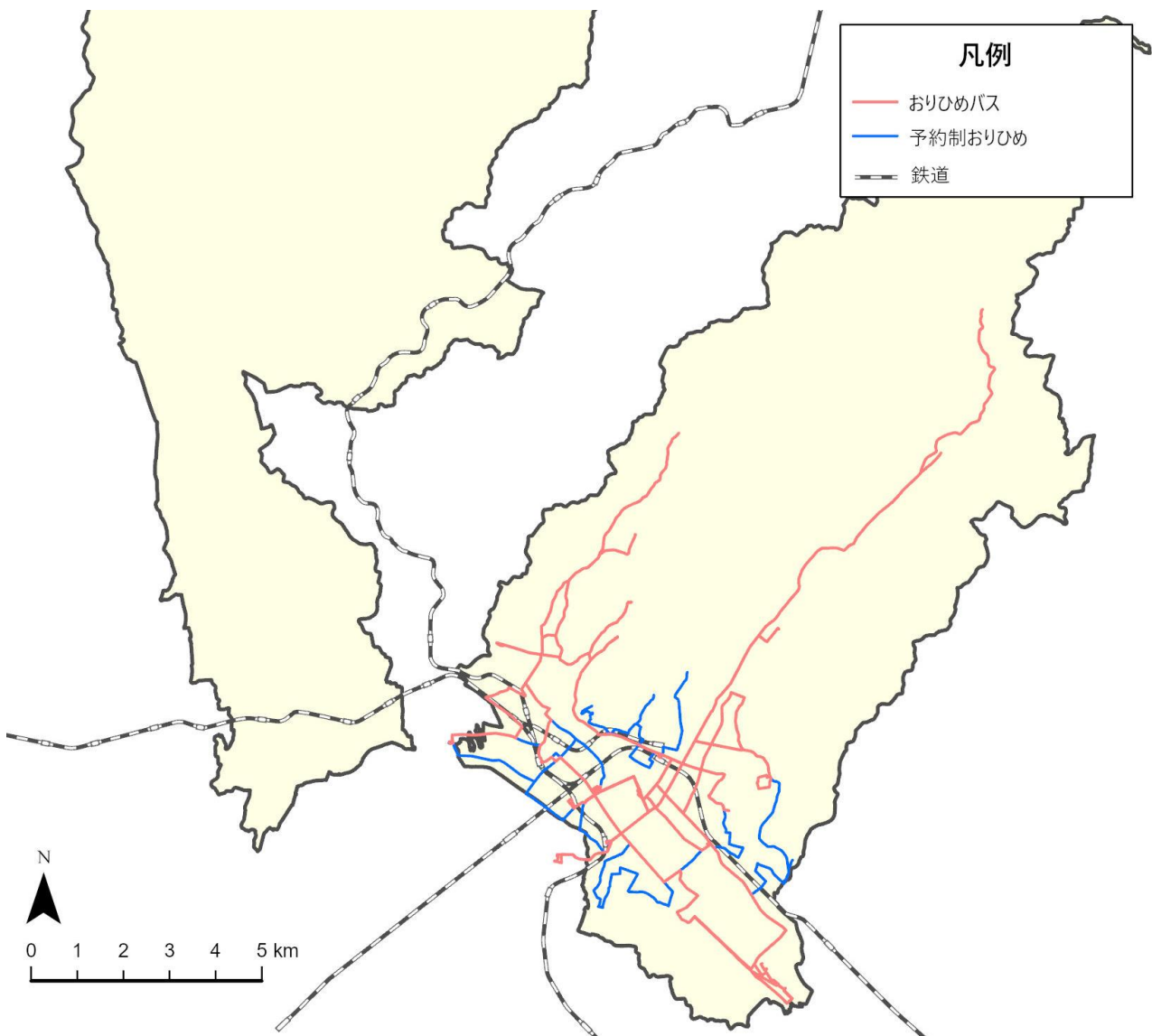


図 4-1 公共交通整備状況

(2) 運行本数・利用・収支等の状況

① 鉄道

本市においては、高度成長期以降の鉄道利用者は減少を続けてきました。また、新型コロナウイルスの影響により令和2年度の利用者数は大幅に減少し、4路線合計の利用者数は、令和元年度から130万人以上減少しています。

市内主要駅の利用者数を見ると、元々利用者の多かったJR桐生駅の減少傾向が大きく、令和2年度では前年比で約24%減少しました。

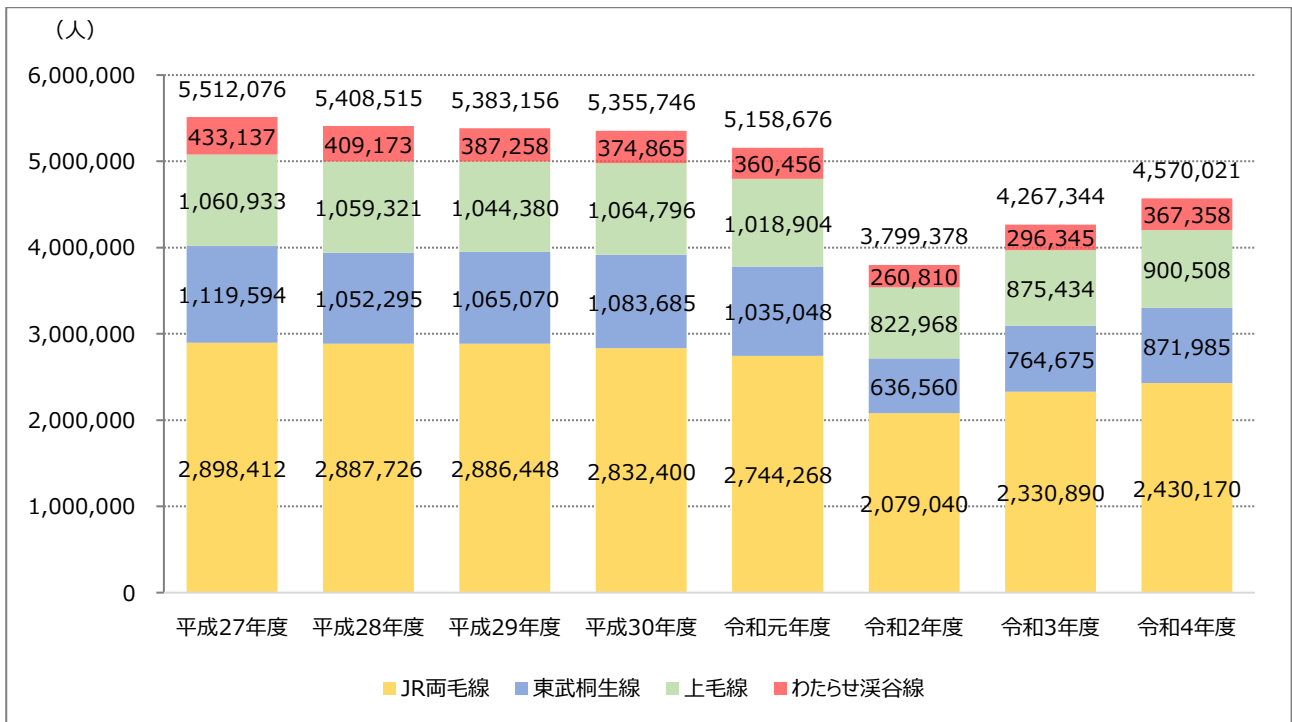


図 4-2 市内4鉄道の年度別乗降客数の推移

資料：桐生市

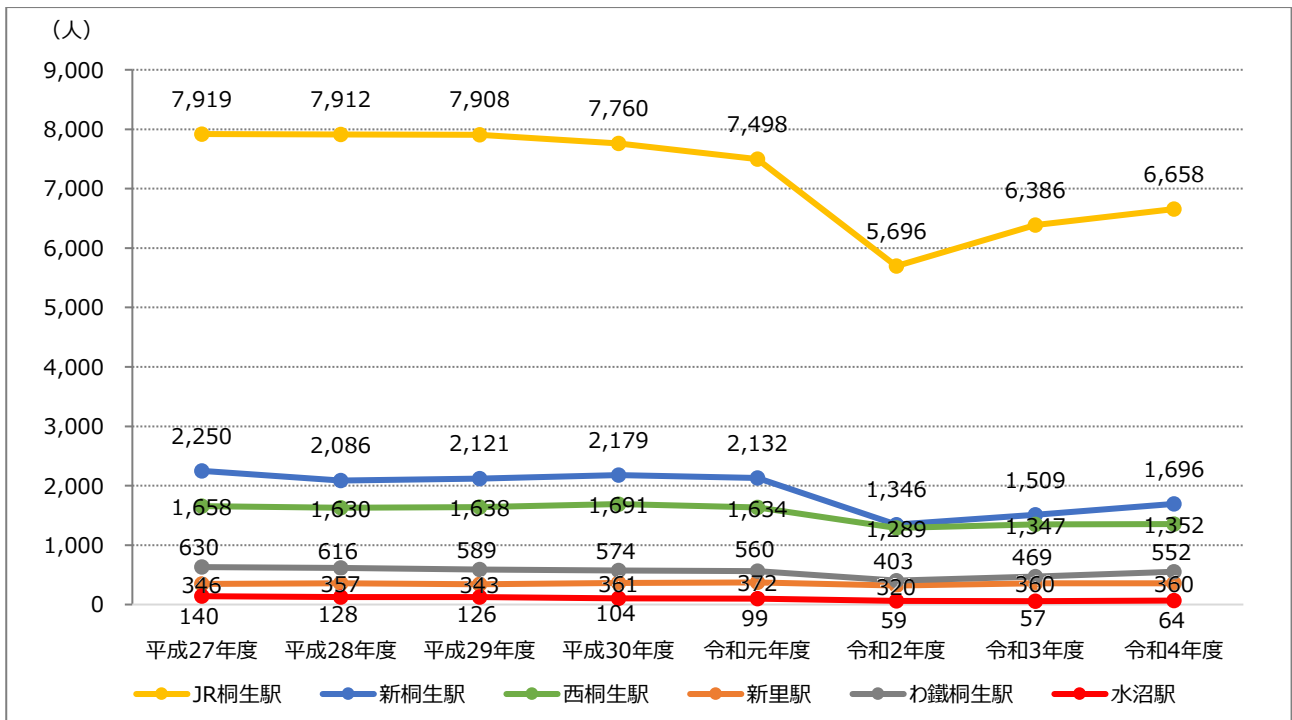


図 4-3 市内主要駅の1日平均乗降客数の推移

資料：桐生市

②路線バス

■ 運行状況

本市では、コミュニティバス「おりひめバス」を7路線運行していますが、人口減少に伴い利用者は年々減少傾向にあります。特に新型コロナウイルスの影響を受け始めた令和2年度には、7路線合計の利用者数は、令和元年度から10万人以上減少しました。また、令和3年度には、県立高校再編により桐生女子高校生の利用がなくなったため、利用者はさらに減少しました。

利用者の減少に伴い、運賃収入の減少が著しい一方で、車両の修繕費増や燃料費高騰などにより経常経費の増加が続いており、収支率は20%を切っている状況となっています。

表4-1 おりひめバス路線別運行状況

(令和6年4月1日現在)

路線名	起終点	便数(本)		年間利用者数 R4年度(人)
		上り	下り	
1 中央幹線線 (市役所系統)	桐生駅北口～新桐生駅～(東邦病院)	19	20	47,578
	中央幹線線 (群大系統)	10	9	35,636
2	梅田線	14	15	53,579
3	川内線 (幹線線)	6	6	27,795
	川内線 (支線)	6	6	10,228
4	広沢線	9	9	17,173
5	境野線	8	7	24,769
6	菱線 (月・水・金・日)	10	10	5,465
	菱線 (火・木・土)	3	3	
	菱線 (火・木・土)	循環7		
7	相生線	6	6	17,392

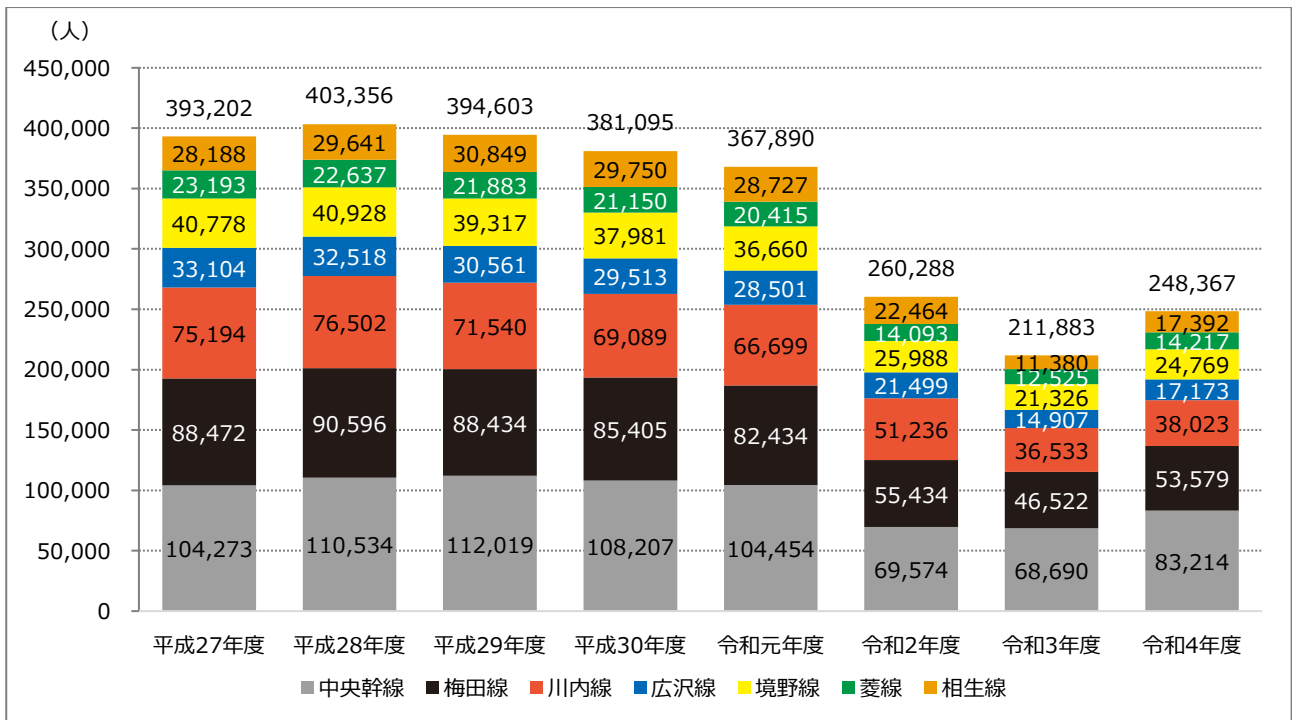


図 4-4 各路線別の年度別利用者の推移

資料：桐生市

※中央幹線：令和2年度まで新桐生駅～桐生女子高校線

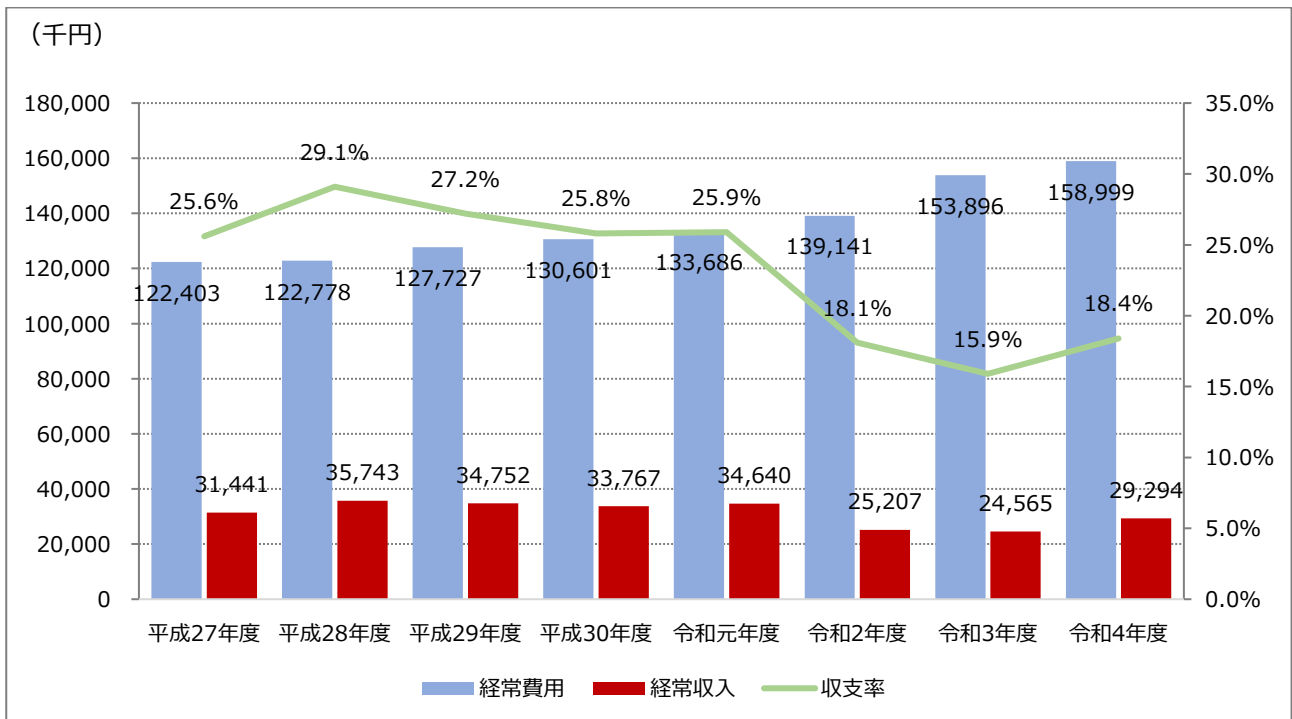


図 4-5 経常費用と経常収入の推移

資料：桐生市

■ 月別利用者数

令和4年度ではすべての月で令和3年度よりも利用者が多くなっているものの、令和2年度の水準まで達していない月も見られます。また、おりひめバスの月別利用者数は、10・11月（観光シーズン）の利用が多くなっており、特に川内線において増加が見られます。

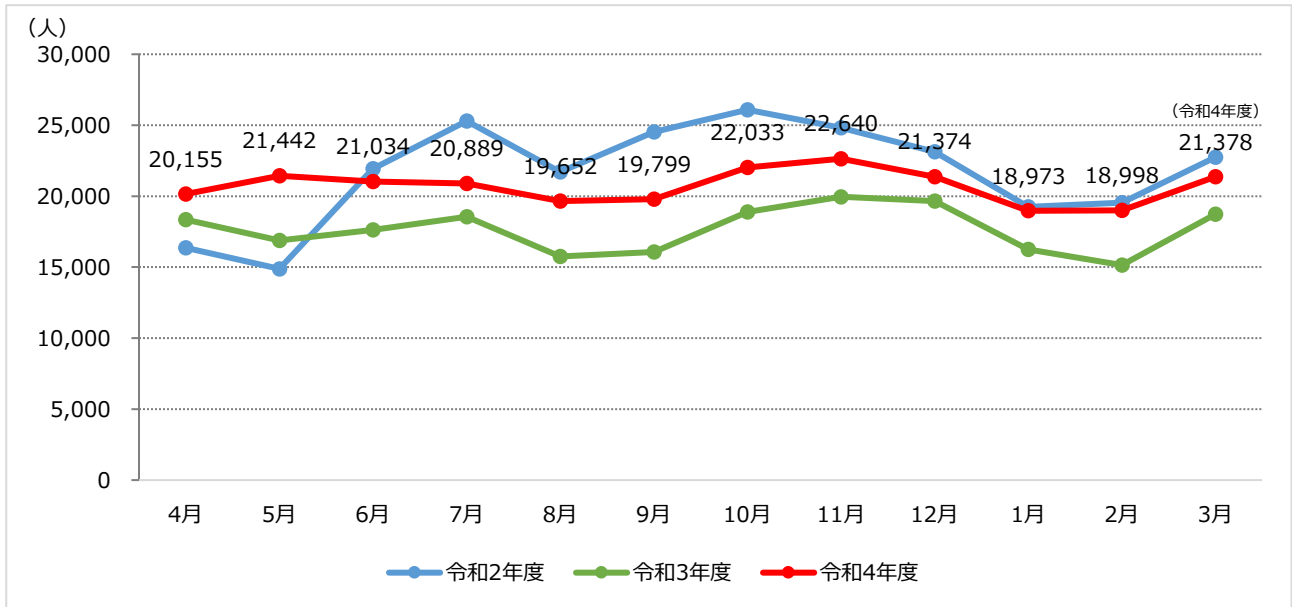


図 4-6 月別利用者数の推移

資料：桐生市

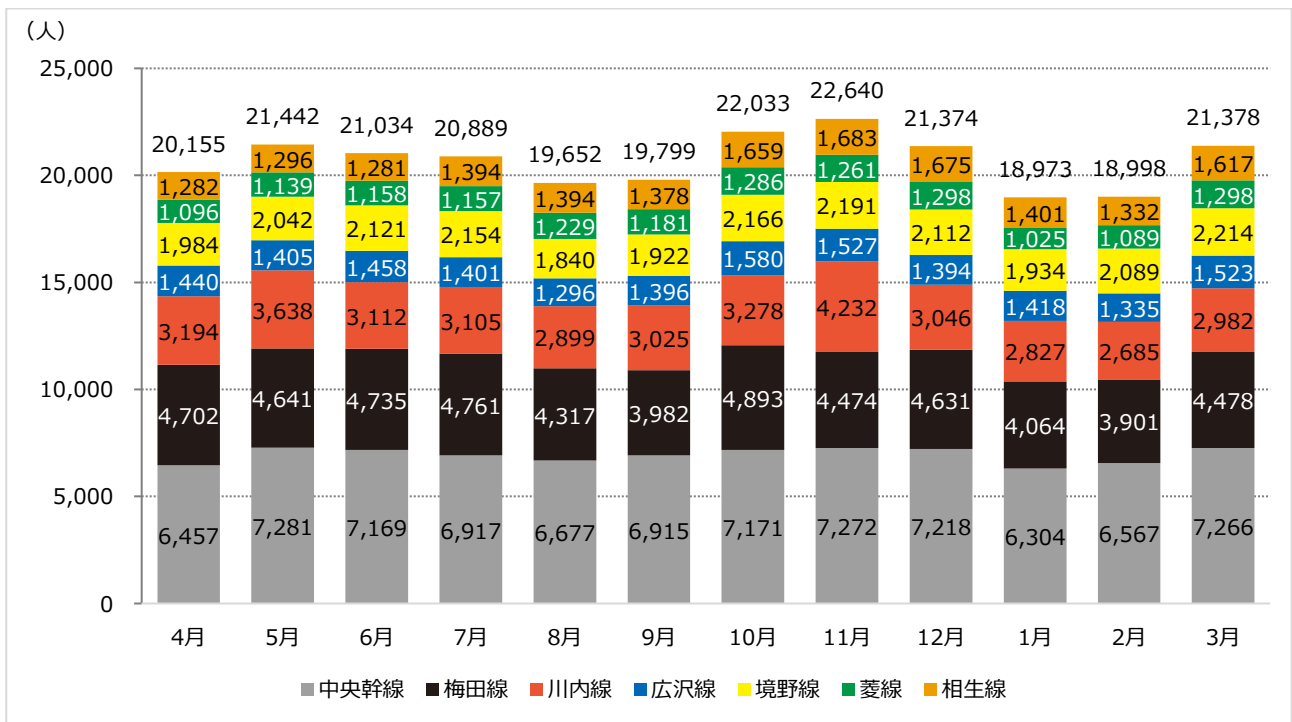


図 4-7 各路線別の月別利用者数の推移（R4 年度）

資料：桐生市

■ 曜日別利用者数（乗降調査の実数 R4.10.3(月)～9(日)、R5.10.2(月)～8(日)）

令和5年度ではすべての曜日で令和4年度よりも利用者が多くなっており、休日よりも平日の方が利用者が多い傾向にあります。

また、1便当たりの利用者数では、平日が5人程度、休日が3～4人程度となっています。中央幹線及び梅田線ではすべての曜日において、平均以上となっています。

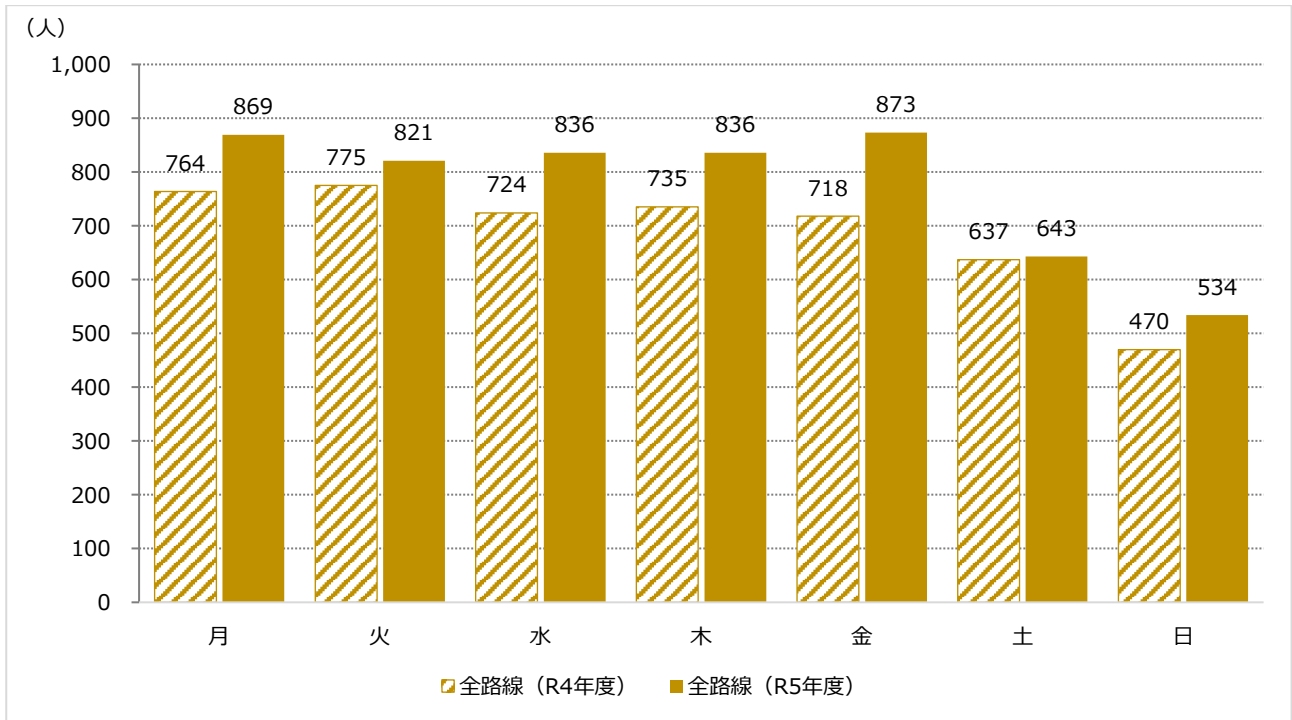


図 4-8 曜日別利用者数（1日当たり）＜全路線計＞

資料：桐生市

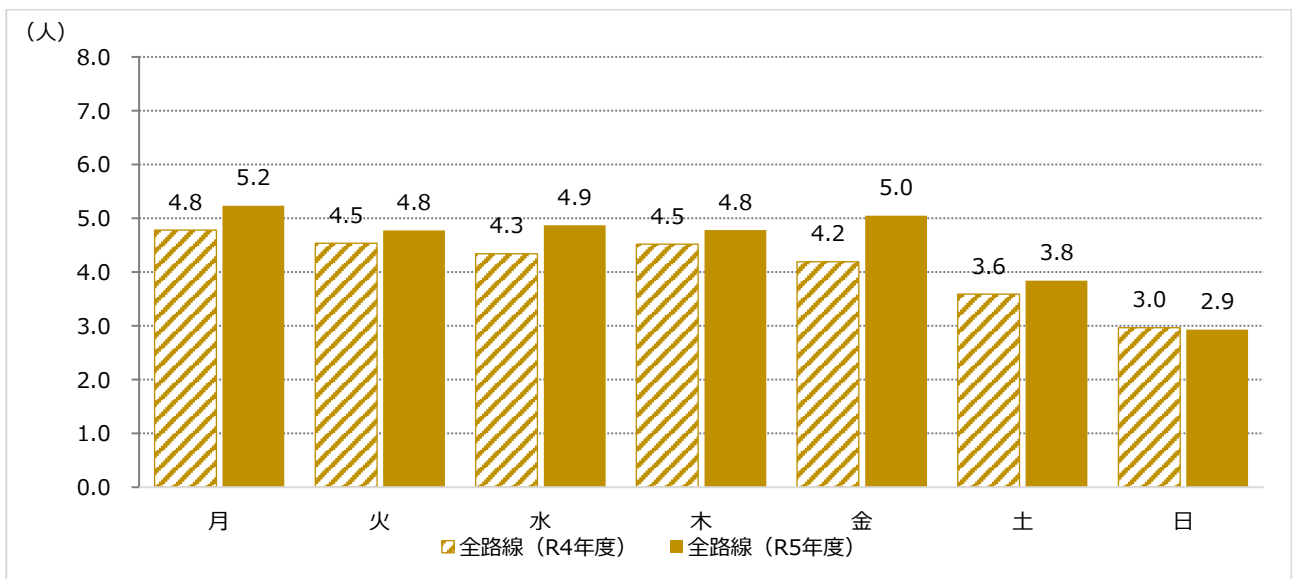


図 4-9 曜日別利用者数（1便当たり）＜全路線計＞

資料：桐生市

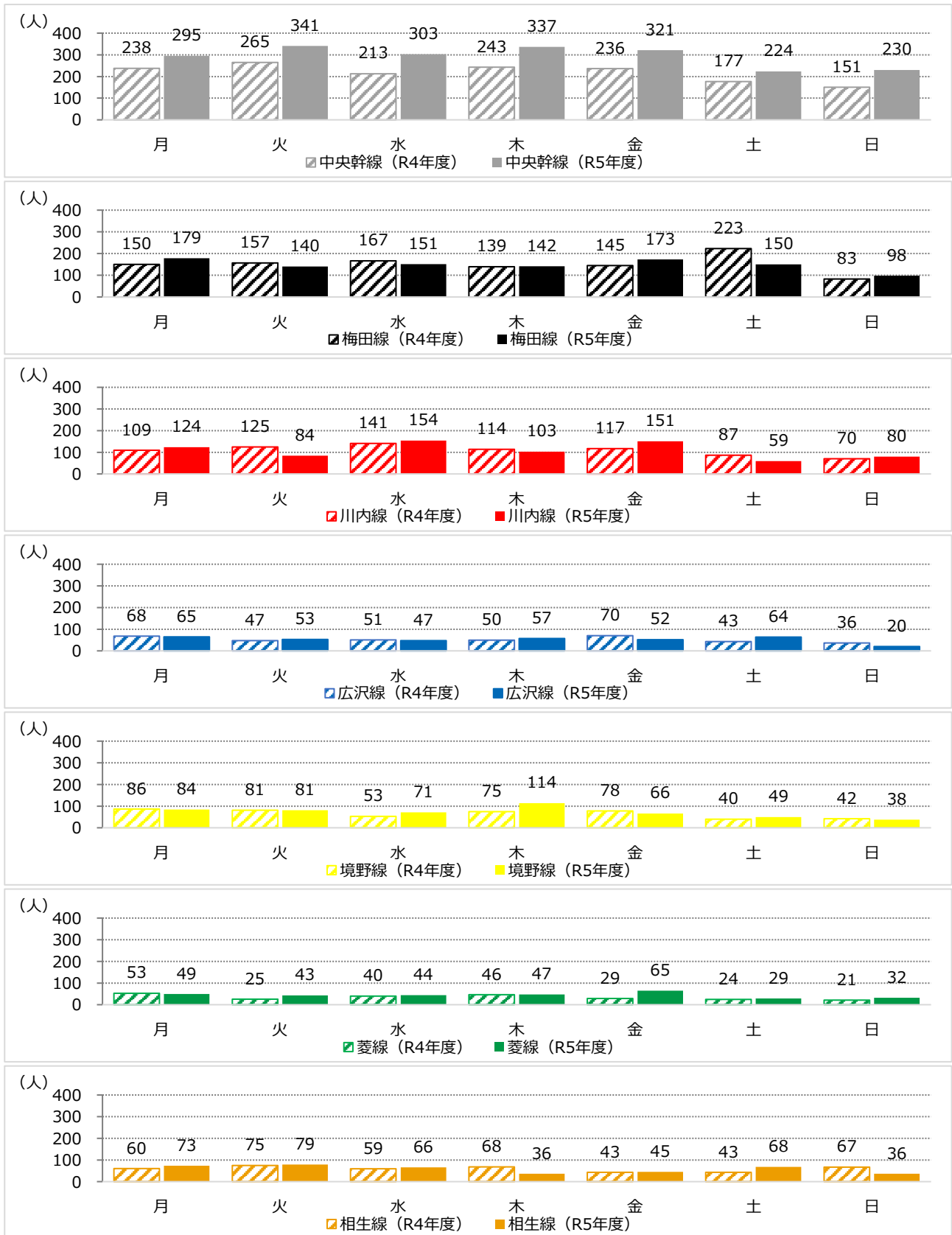


図4-10 曜日別利用者数（1日当たり）＜各路線別＞

資料：桐生市

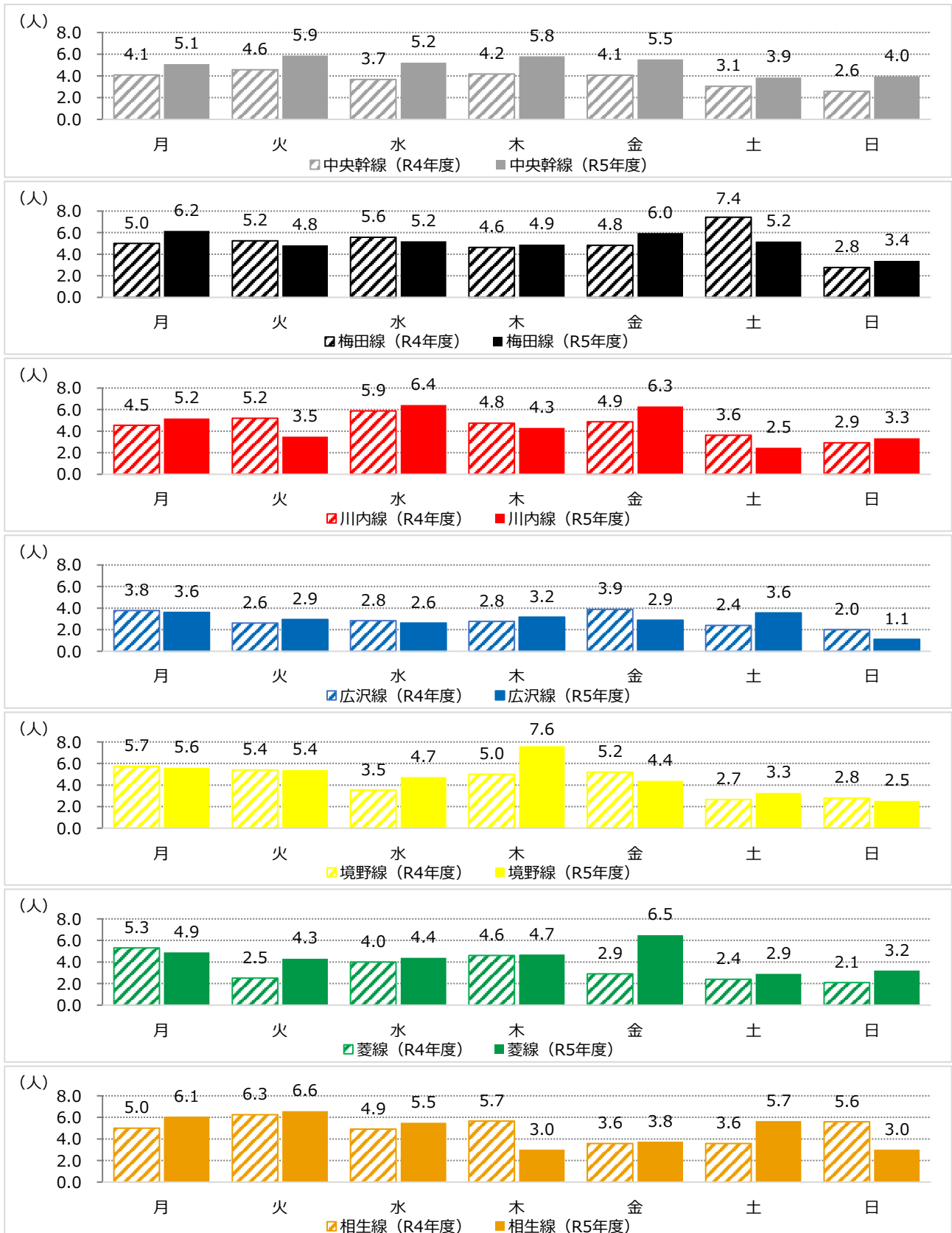


図 4-11 曜日別利用者数 (1 便当たり) <各路線別>

資料：桐生市

■ バス停別利用者数（乗降調査の実数 R4.10.3(月)～7(金)、R5.10.2(月)～6(金)）

平日1日当たりの乗降者数は、R4・5年度ともに「桐生駅北口」が最も多く、以降「MEGA ドンキホーテ」「新桐生駅」が続き、100人以上の利用者が見られます。一方で、山間部の地域では0人のバス停も複数存在しています。

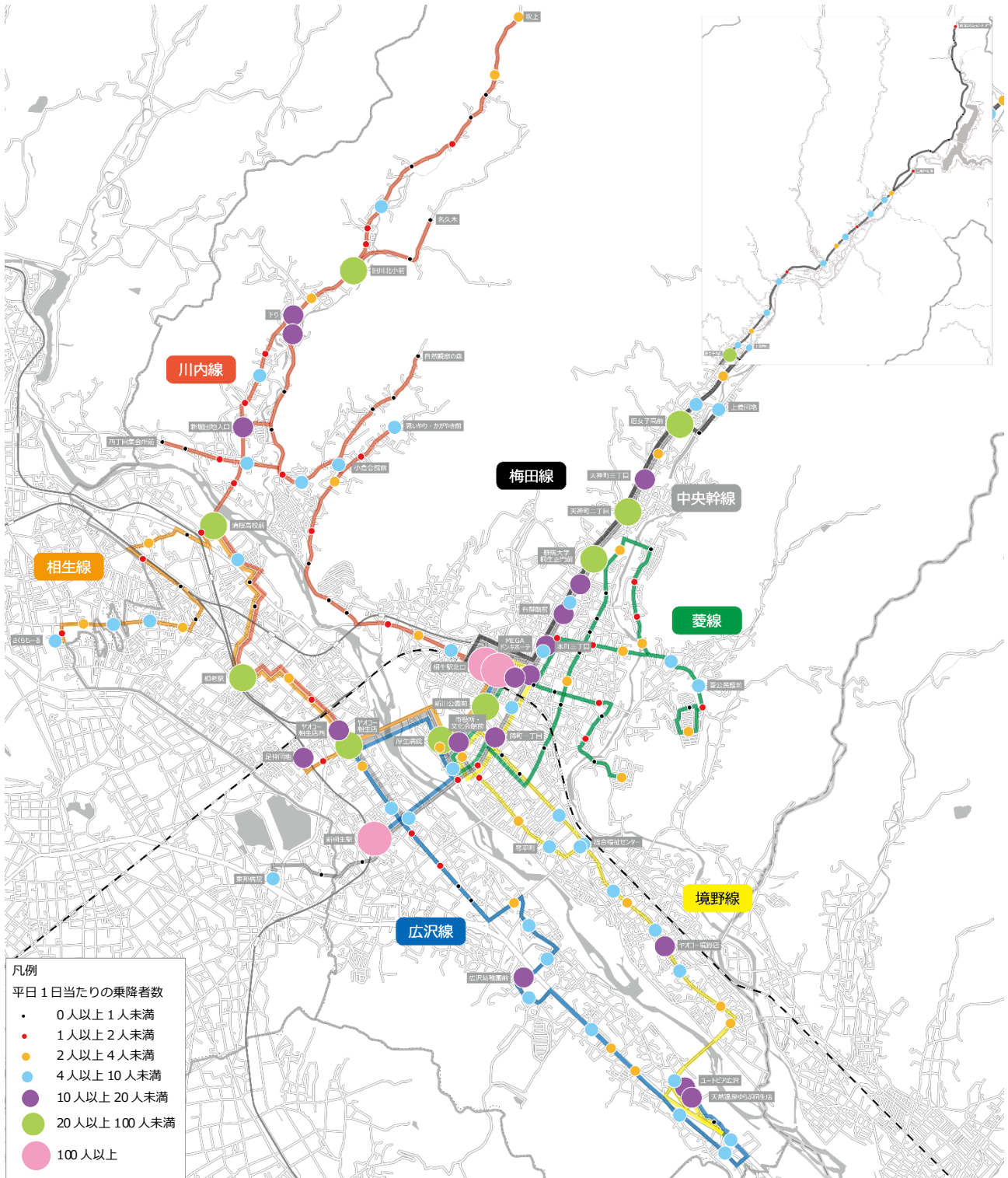


図 4-12 平日1日当たり乗降者数（R4年度）

資料：桐生市

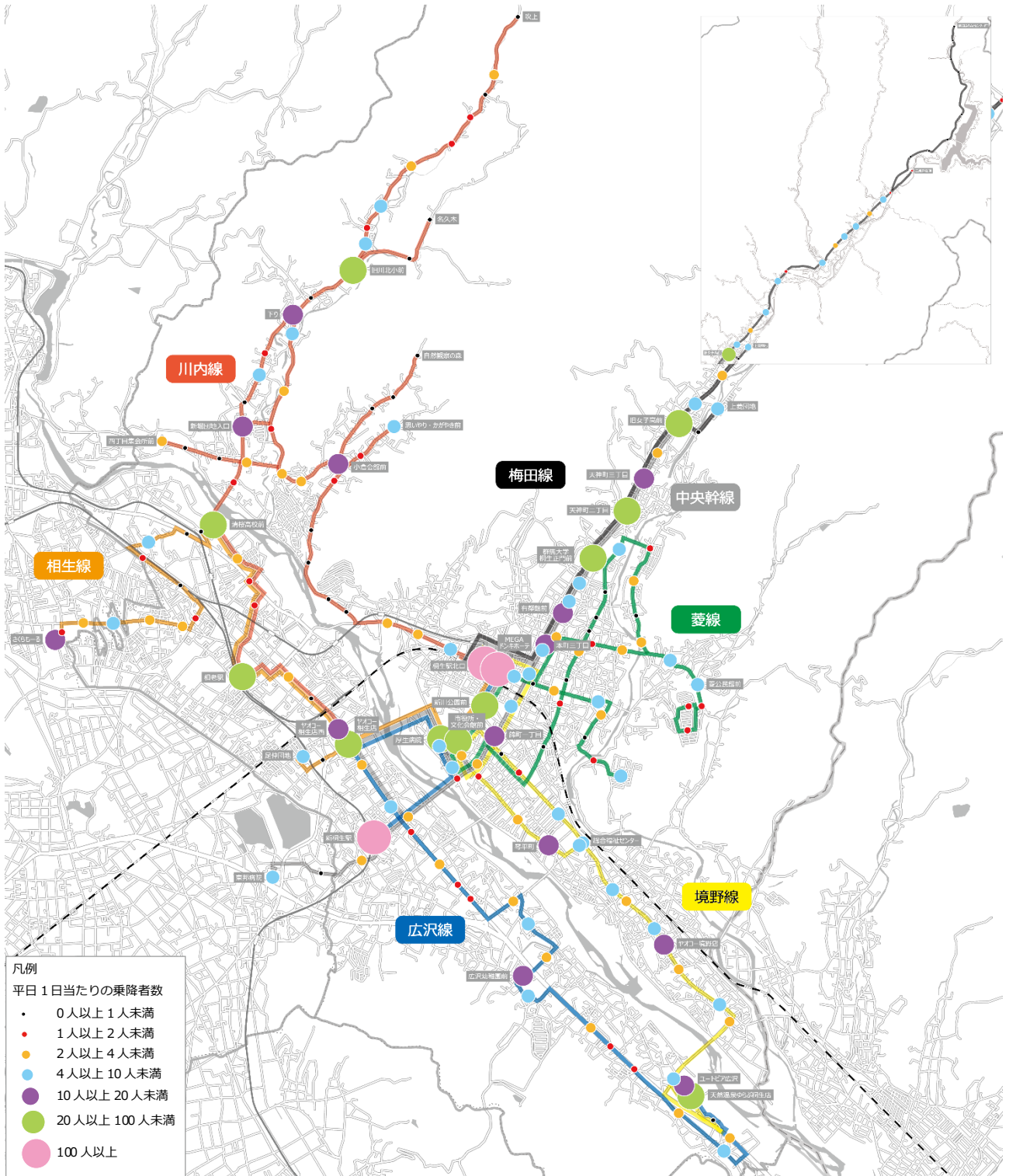


図4-13 平日1日人当たり乗降者数（R5年度）

資料：桐生市

③予約制乗合タクシー（予約制おりひめ）

本市では、平成27年から予約制乗合タクシーの導入を開始し、現在4路線運行しています。予約制のため新規利用者が伸びず、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ます。新型コロナウイルスの影響を受け始めた令和2年度には、平成28年の半数以下まで減少しました。（※令和3年度から相生線と小友線を新設した分増加しました。）

表4-2 予約制おりひめ路線別運行状況

（令和6年4月1日現在）

路線名	起終点	便数（本）		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	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	228
3 小友川線	菱公民館～米沢～ヤオコー境野～総合福祉センター～城の岡団地	5	5	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	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	

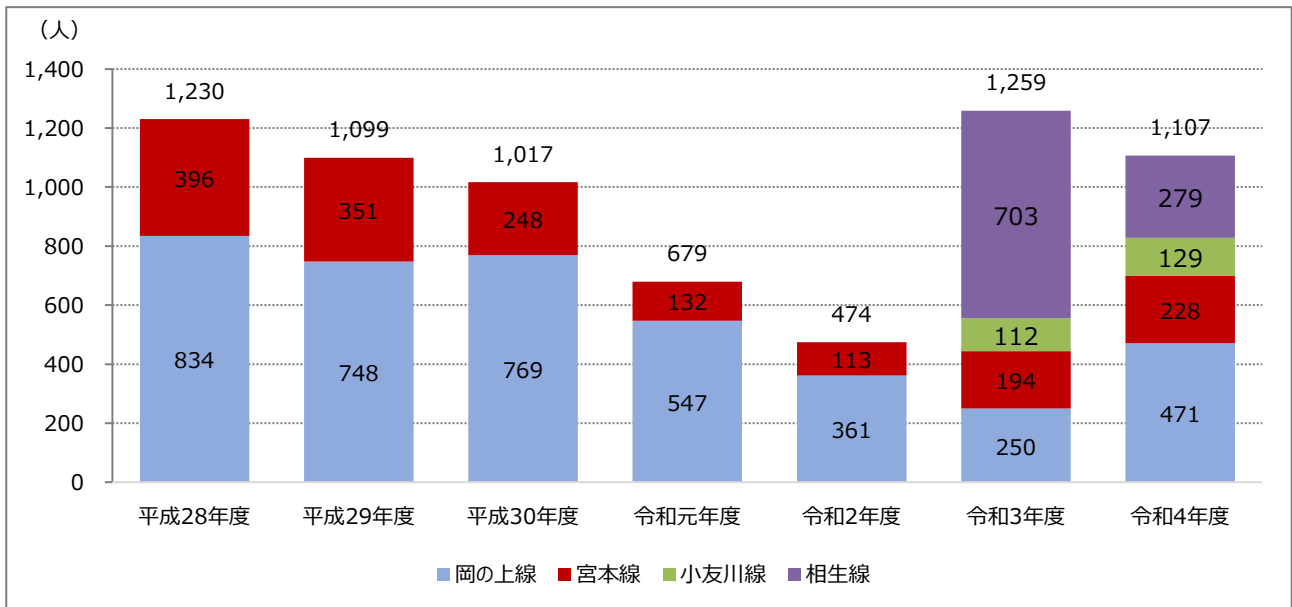


図4-14 各路線の年度別利用者の推移

資料：桐生市

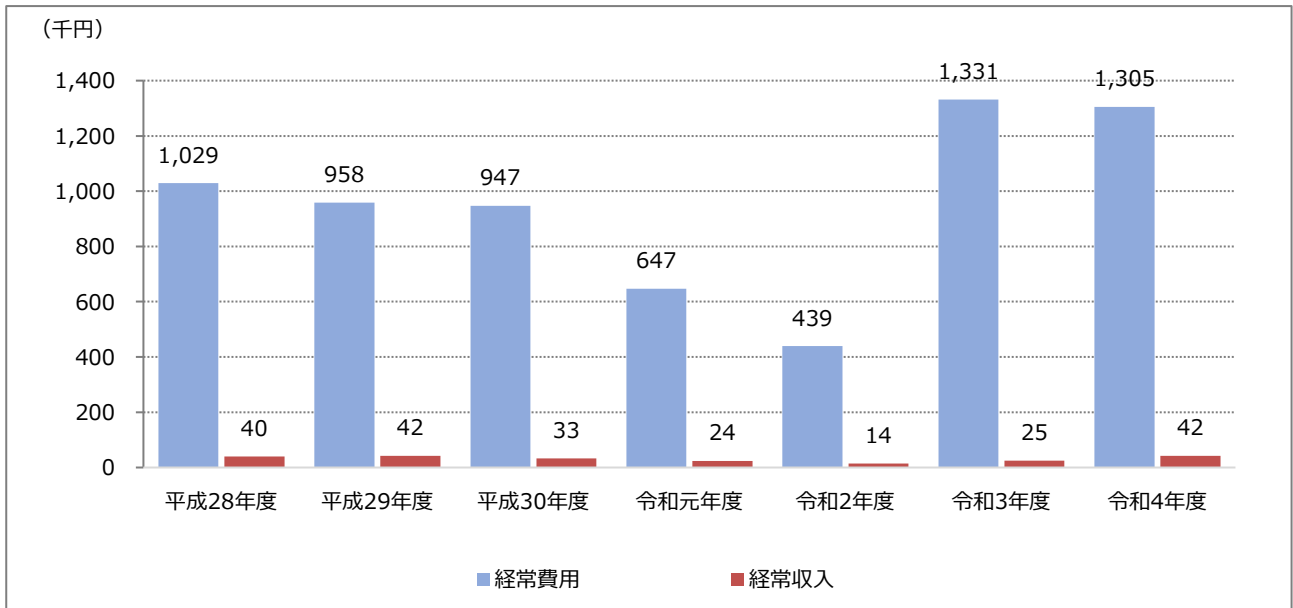


図 4-15 経常費用と経常収入の推移

資料：桐生市

④新里町デマンドタクシー

新里地区では、平成23年度で路線バスを廃止し、平成24年度からデマンドタクシーを導入しましたが、相乗りへの抵抗感から、年々利用者数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。

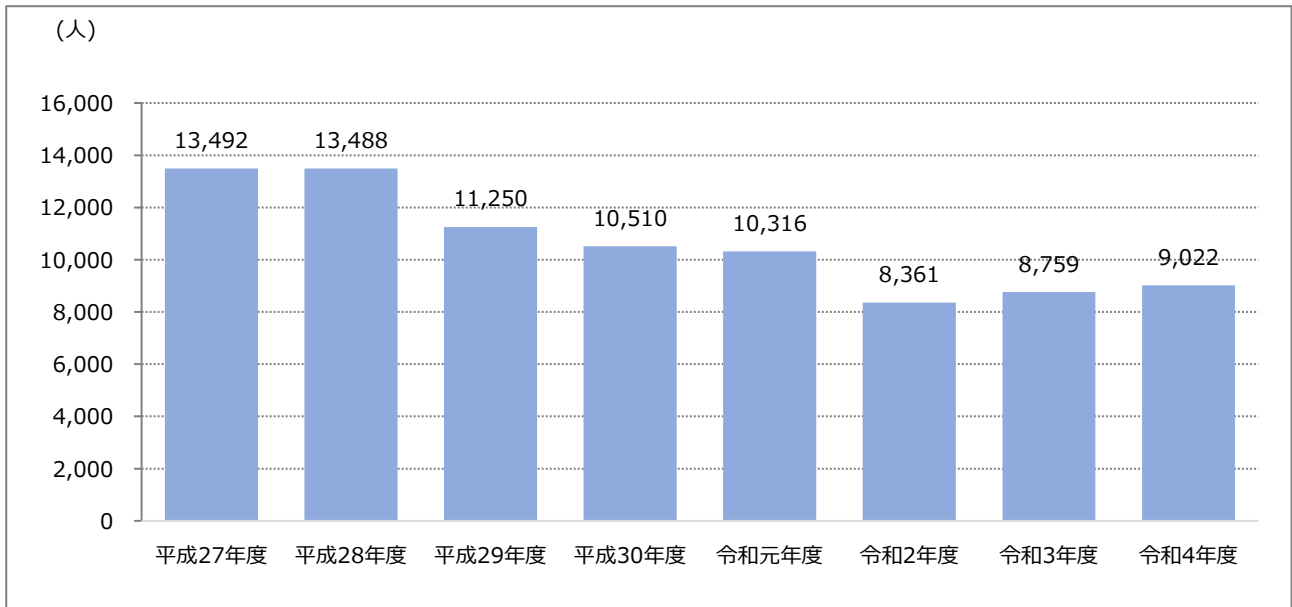


図 4-16 年度別利用者の推移

資料：桐生市

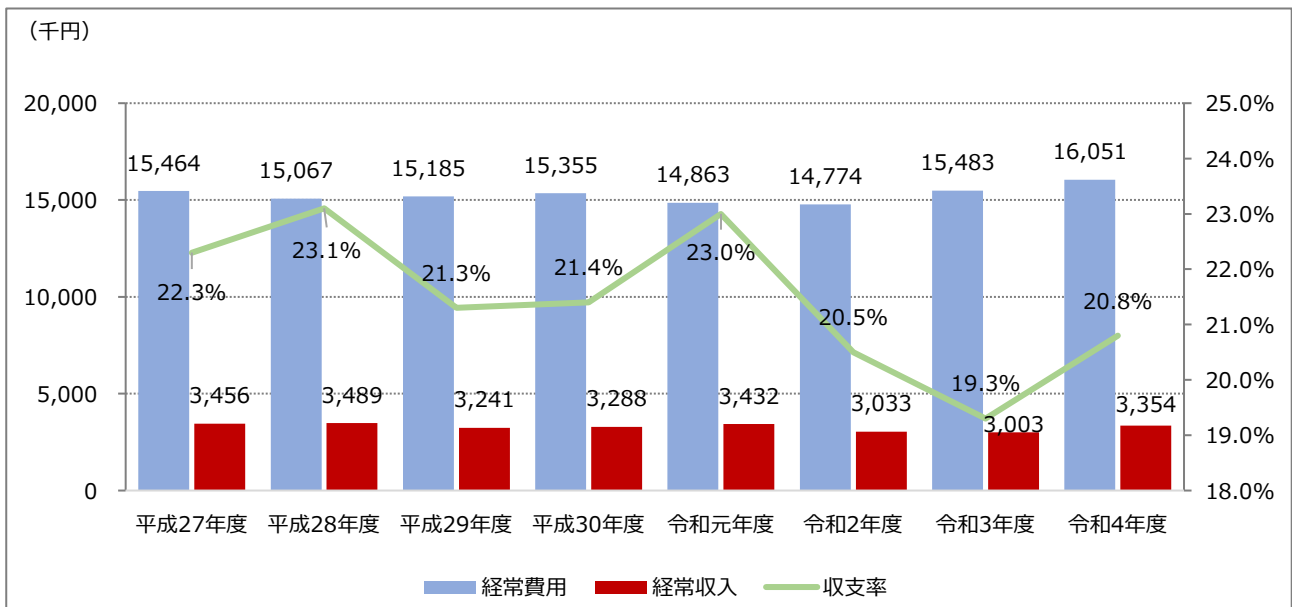


図 4-17 経常費用と経常収入の推移

資料：桐生市

⑤黒保根町デマンドタクシー

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。朝夕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で運行しています。

人口減少に伴い利用年も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。

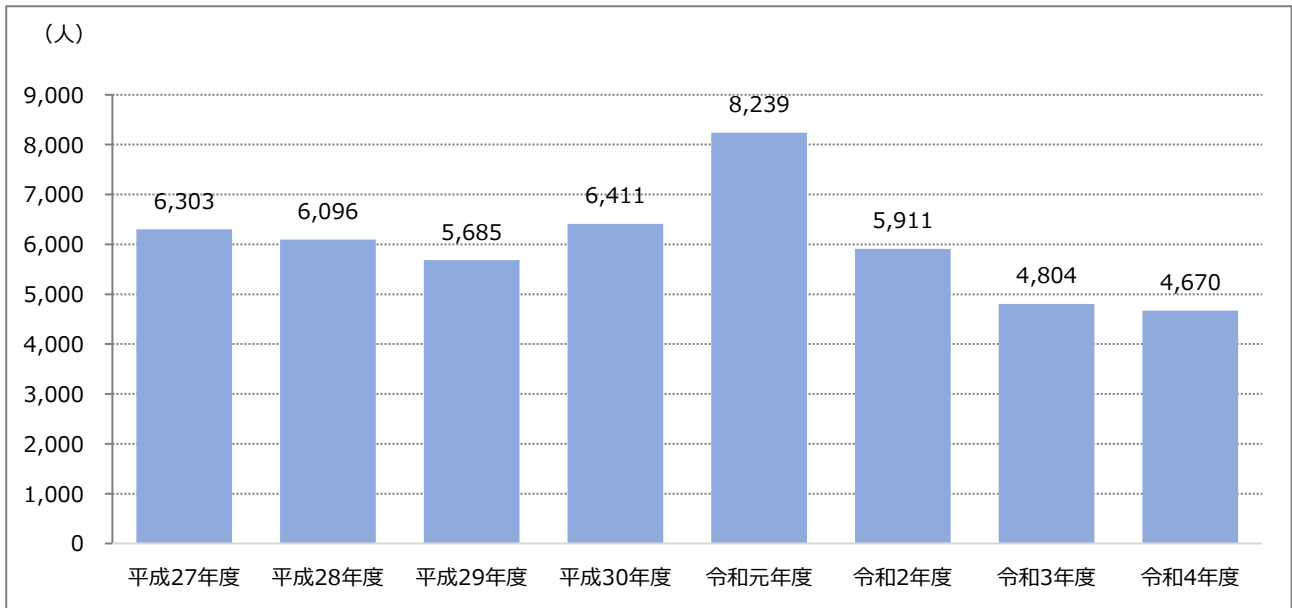


図4-18 年度別利用者の推移

資料：桐生市

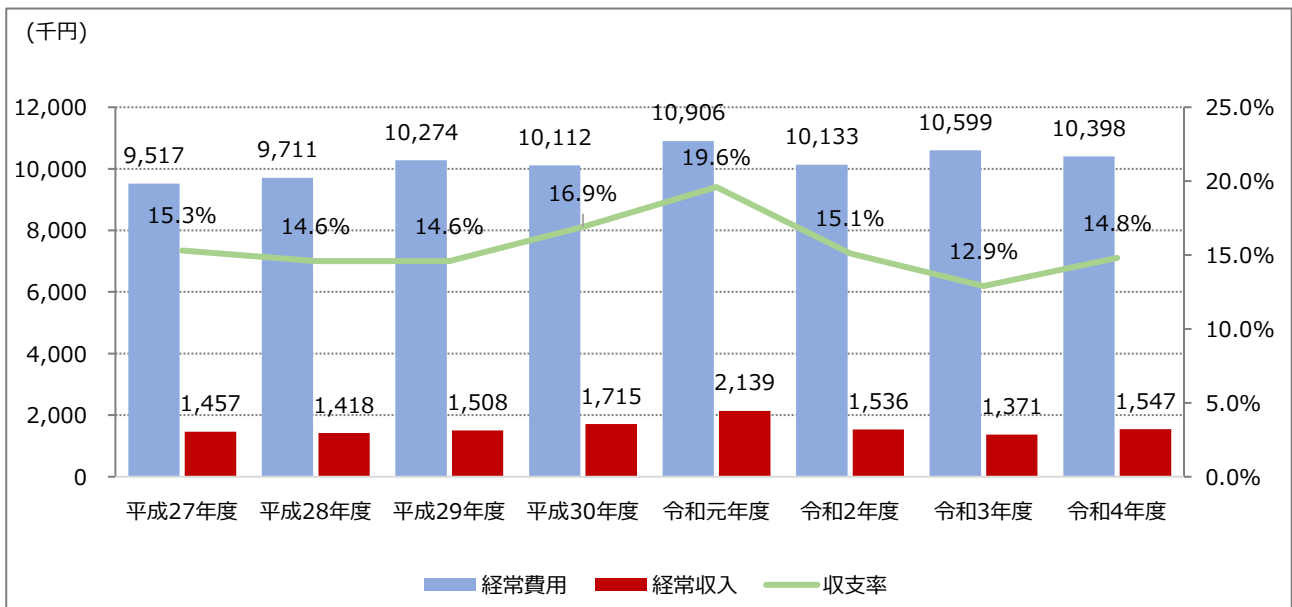


図4-19 経常費用と経常収入の推移

資料：桐生市

4.2. 利用実態の把握

平成 27、28 年に行われた群馬県パーソナルトリップ調査から、公共交通の利用実態について分析しました。

(1) 属性による移動特性

① 高齢者の外出状況

自動車を使用できる高齢者は外出率が 78.0%であるのに対し、自動車を使えない場合は 40.2%と 30%以上低くなっています。また、自動車を使えない高齢者は移動手段として、約半数が自動車の送迎に依存しており、公共交通の利用は低い状況です。

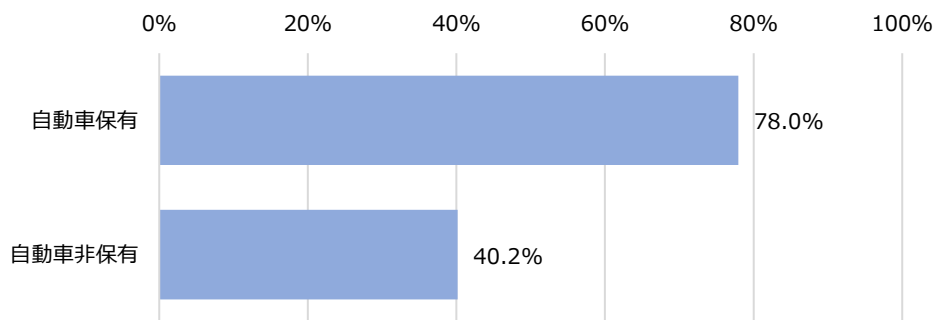


図 4-20 高齢者の外出率

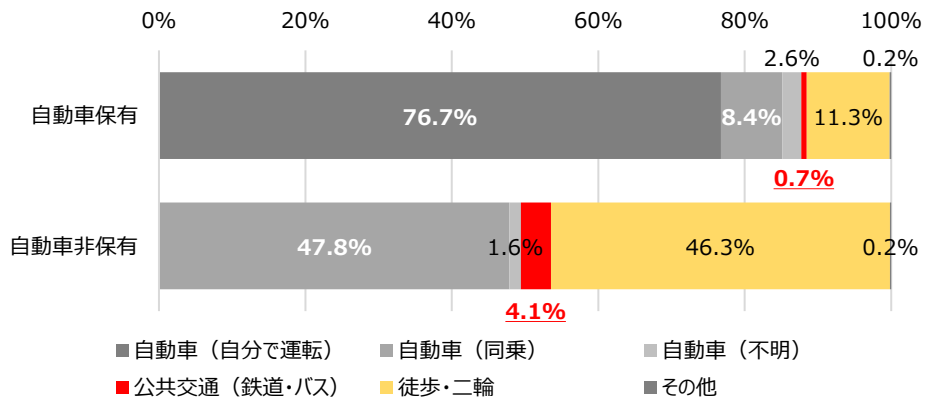


図 4-21 外出時の移動手段

一方で、自動車を使えない高齢者の分布状況を見ると、鉄道沿線地域に多く分布しています。

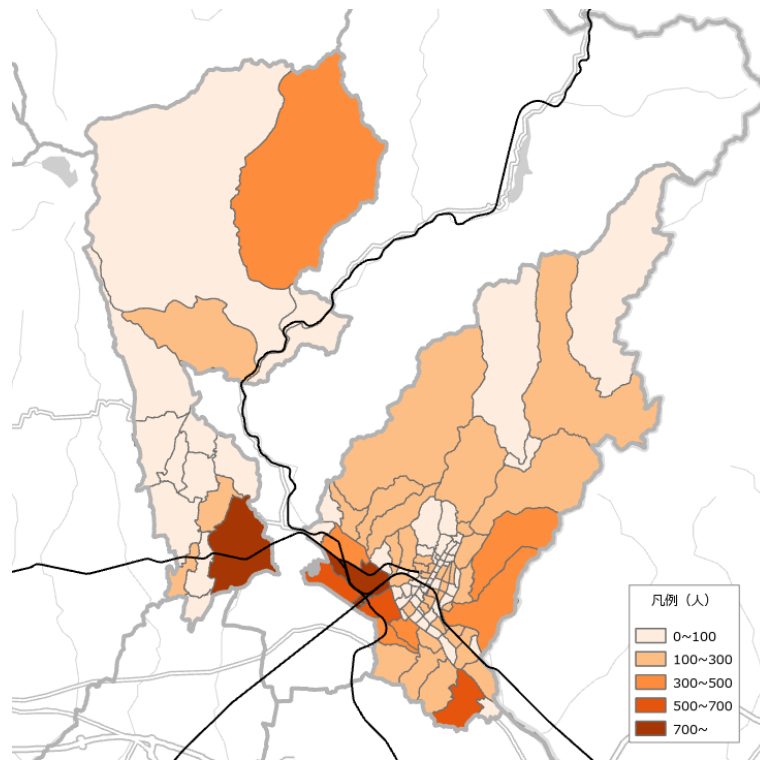


図 4-22 自動車を使えない高齢者の分布

周辺地域を含めた高齢者の広域の移動範囲を見ると、概ね市町村内の移動が多くなっていますが、市町村間をまたぐ移動も一部に見られます。桐生市を発着とする狭域の移動を見ると、桐生市・みどり市間の移動が多くみられます。

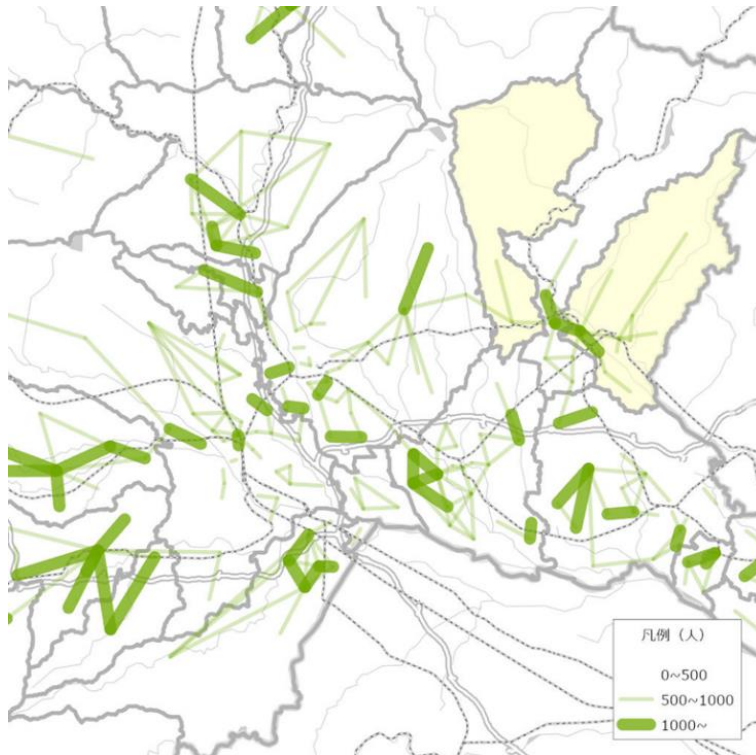


図 4-23 広域の高齢者移動状況

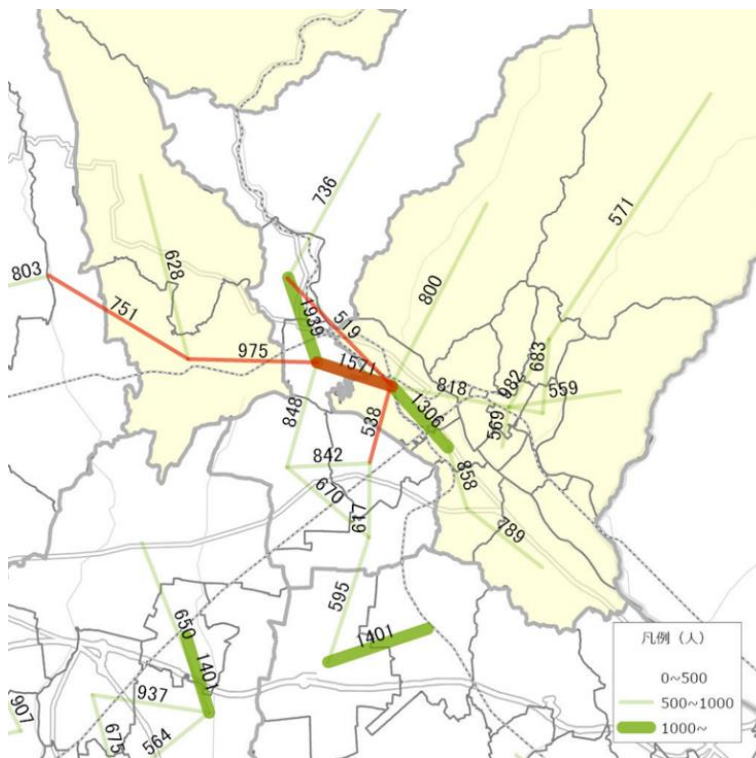


図 4-24 狭域の高齢者移動状況

② 高校生の通学状況

高校生の通学時の移動手段として、自転車（黄色）が54.3%と半数以上となっています。また、約3割以上が鉄道（青）を利用しており、駅までの移動手段としては自動車（灰色）が多く占めています。

桐生市を発着とする移動に着目すると、みどり市間の移動の他、太田市、伊勢崎市等都市圏との間の移動が多くみられます。

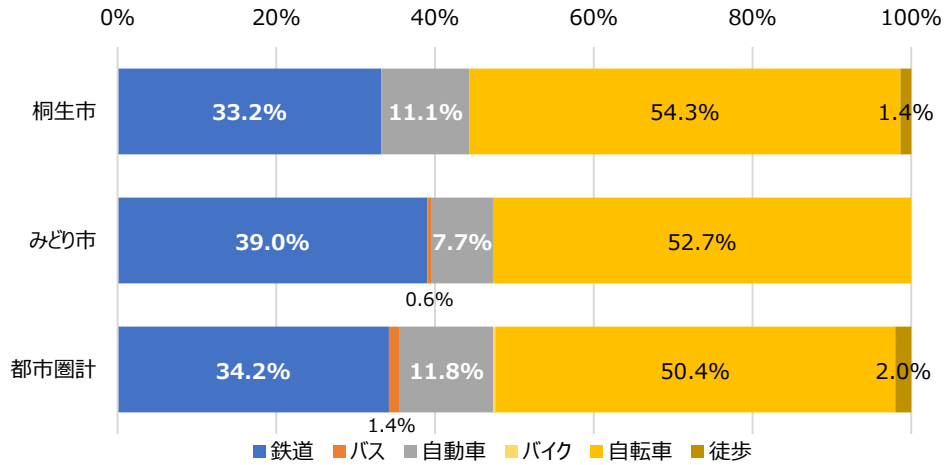


図 4-25 通学時の移動手段

※都市圏計は、群馬県全域及び栃木県足利市

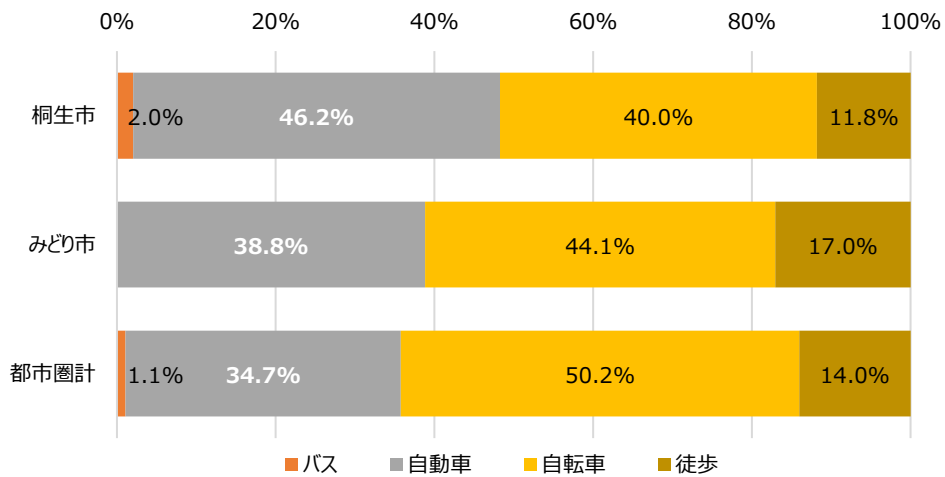


図 4-26 駅までの移動手段

※都市圏計は、群馬県全域及び栃木県足利市

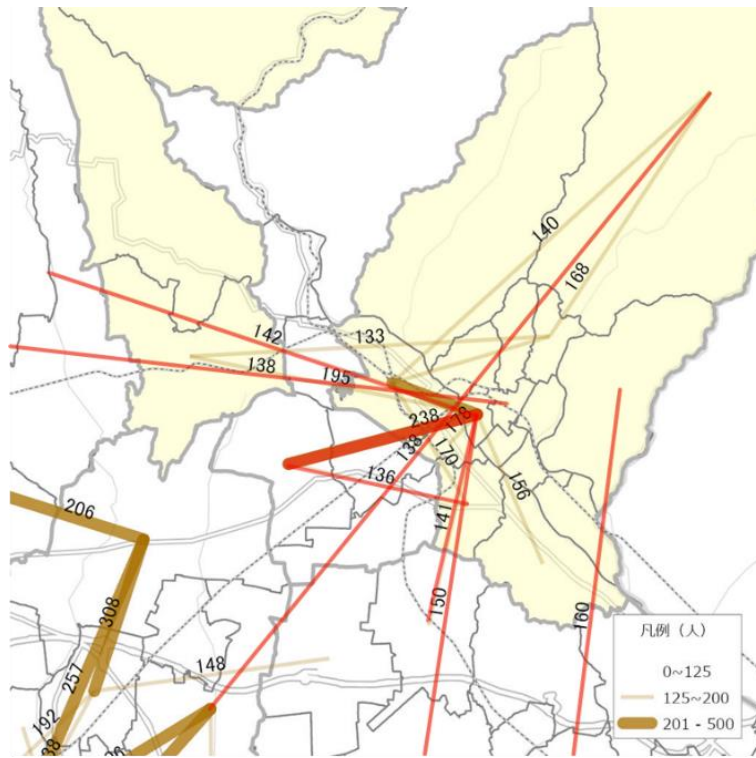


図 4-27 通学時の移動範囲

(2) 公共交通利用特性

① 移動状況

桐生市における移動手段の内訳は、自動車が77.2%と大半を占めている一方で、公共交通（鉄道・バス）の利用は非常に少なくなっています。

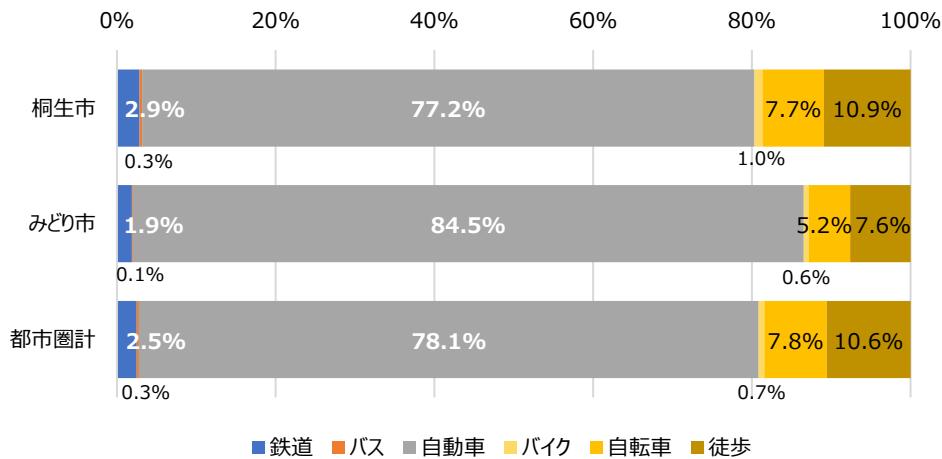


図 4-28 移動手段

※都市圏計は、群馬県全域及び栃木県足利市

鉄道の利用目的を見ると、通勤・通学が多く、有職者や学生に利用されています。年齢別に見ると、特に高校生に多く利用されていることがわかります。

バスの利用目的では、買い物やその他私事での利用が多く、65歳以上の高齢者の利用が約6割を占めています。

※有職者：第1次産業、第2次産業、第3次産業、及びその他職業

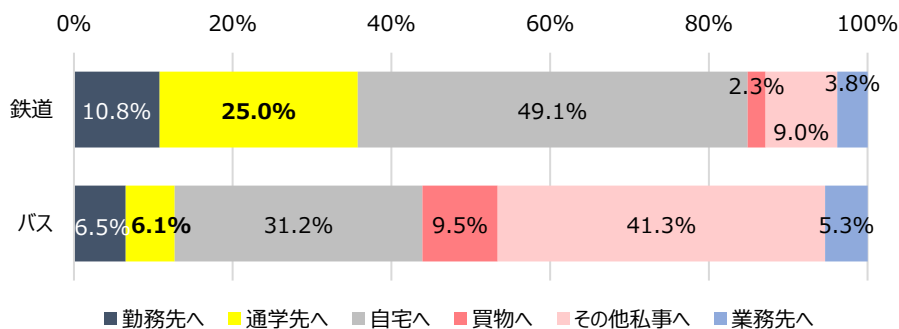


図 4-29 【目的別】鉄道・バス利用者

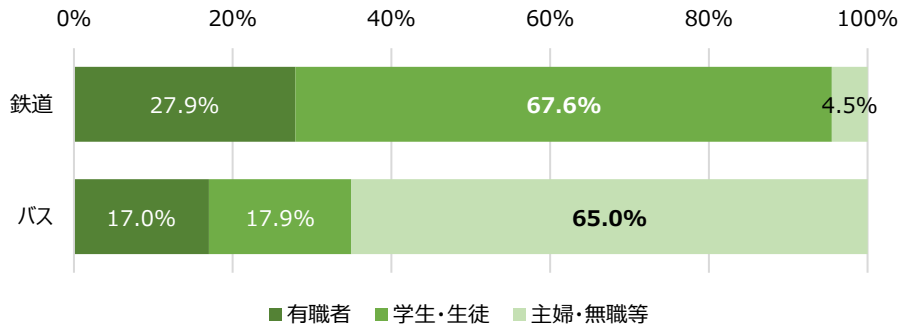


図 4-30 【職業別】鉄道・バス利用者

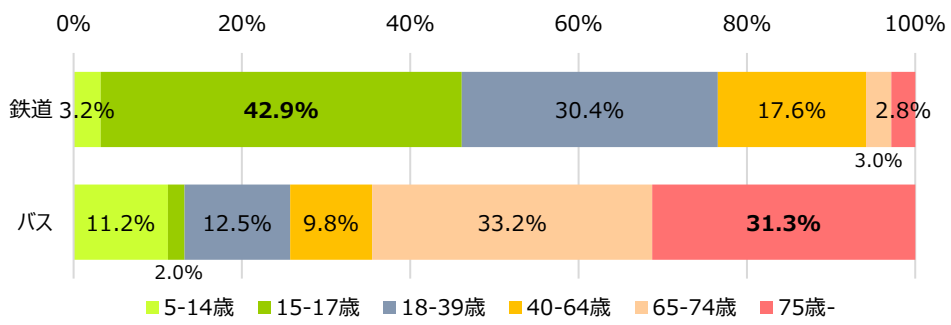


図 4-31 【年齢別】鉄道・バス利用者

②鉄道の利用状況

桐生市内の鉄道について、4路線の乗り入れがあるものの、利用する人は33.8%と少ない状況です。利用頻度は「年に1回以上」が半数以上であり、日常交通として利用している人は限定的であることがわかります。

移動状況については、移動範囲は広く、太田市や榛東村間の移動が多くみられます。

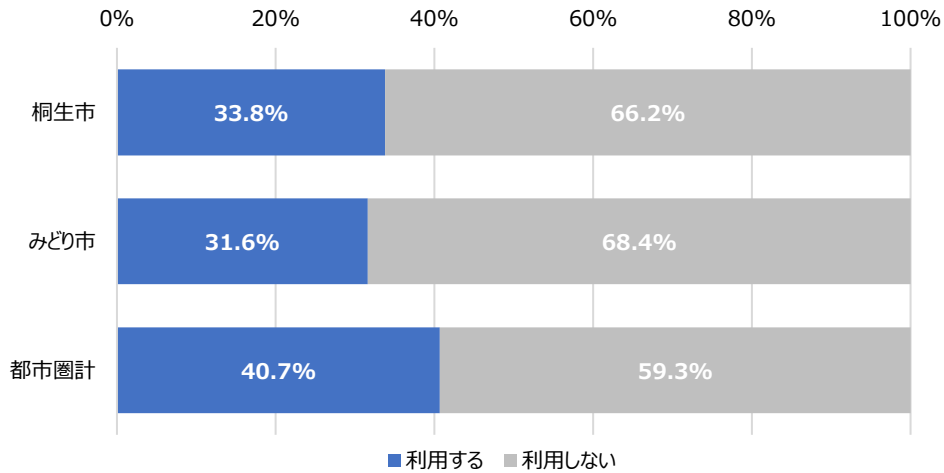


図 4-32 鉄道利用の有無

※都市圏計は、群馬県全域及び栃木県足利市

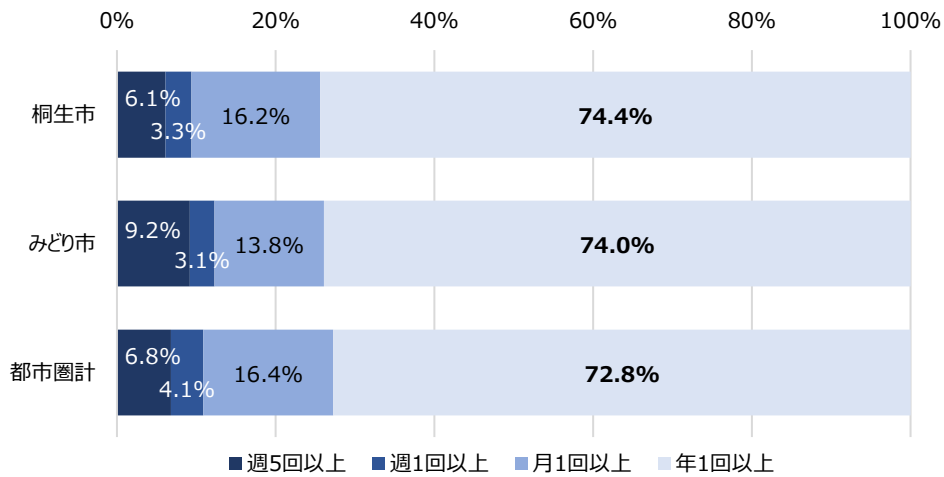


図 4-33 鉄道の利用頻度

※都市圏計は、群馬県全域及び栃木県足利市

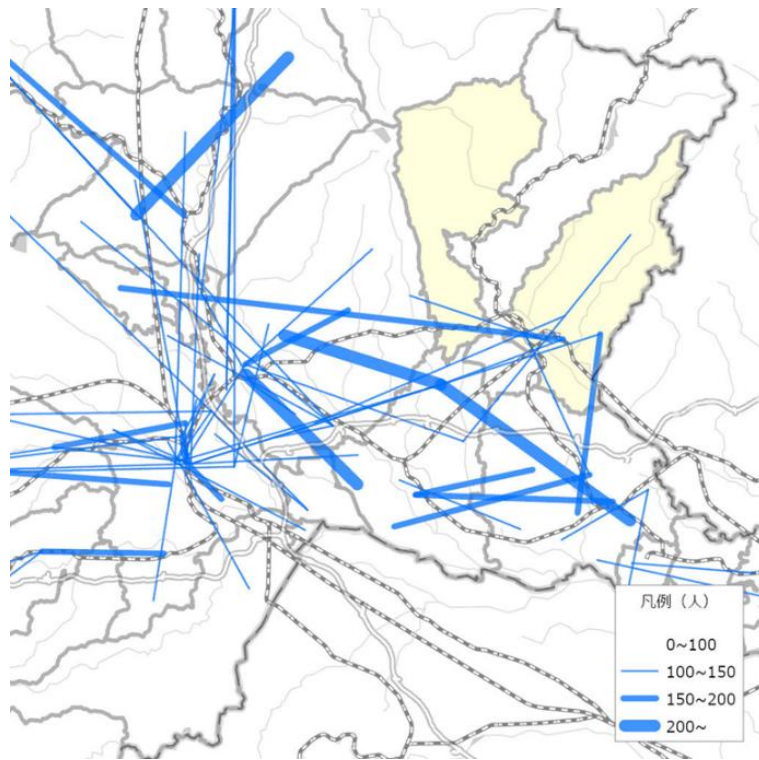


図 4-34 鉄道での移動範囲

③バスの利用状況

バスについて、利用する人は10.1%と鉄道よりも少ない状況です。利用頻度は「年に1回以上」が半数以上であり、鉄道と同様に日常交通として利用している人は限定的です。

移動状況については、桐生駅を中心とした放射線状の移動が多くみられます。

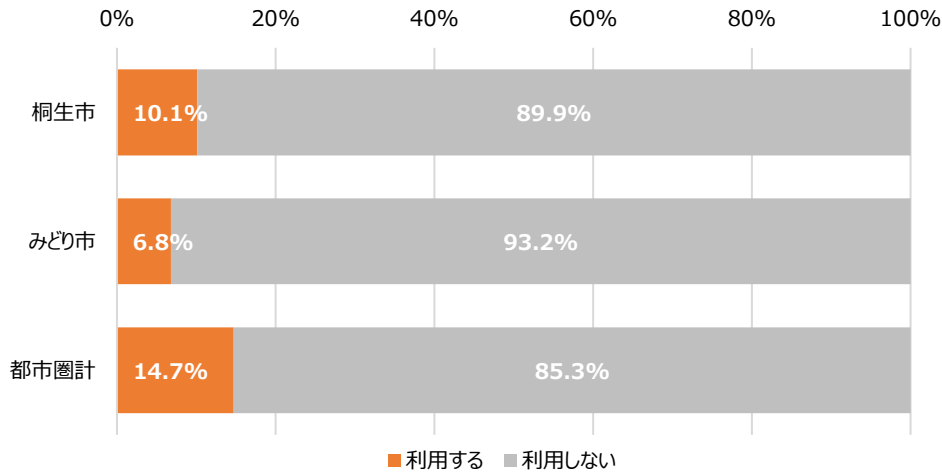


図 4-35 バス利用の有無

※都市圏計は、群馬県全域及び栃木県足利市

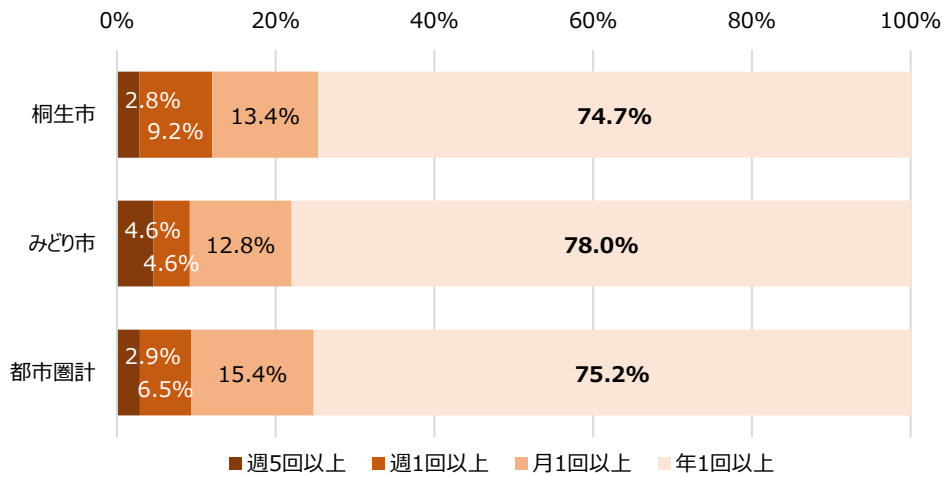


図 4-36 バスの利用頻度

※都市圏計は、群馬県全域及び栃木県足利市

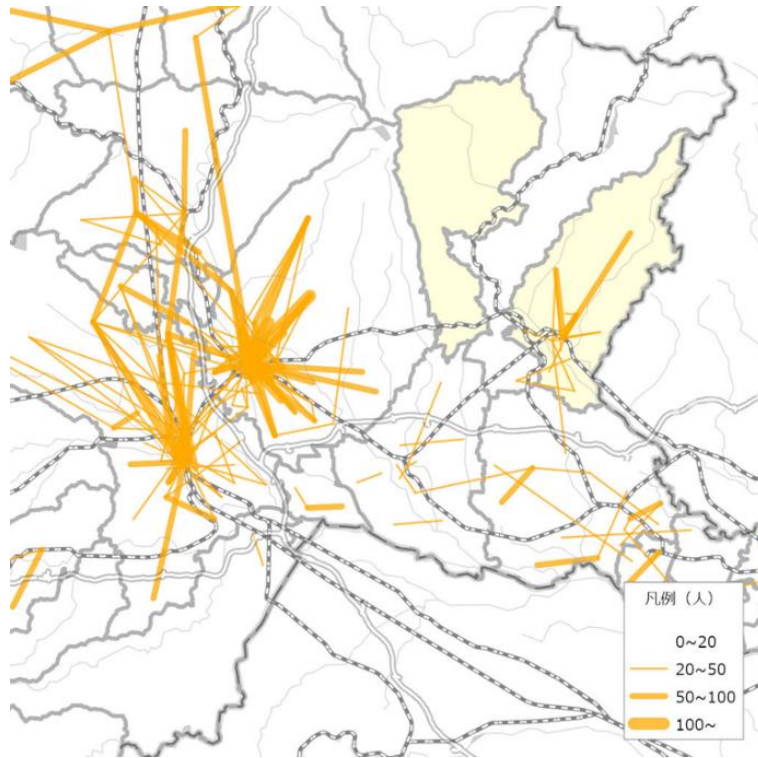


図 4-37 バスでの移動範囲

④主要駅までの交通手段の状況

桐生市内の主要駅までの交通手段として、自転車・徒歩が多くを占めています。特に、桐生駅や西桐生駅は、自転車・徒歩の割合が 8 割以上となっており、バスの利用者は少ない状況です。また、新桐生駅においては、自動車の利用が 44.0%で他駅と比べると多くなっています。

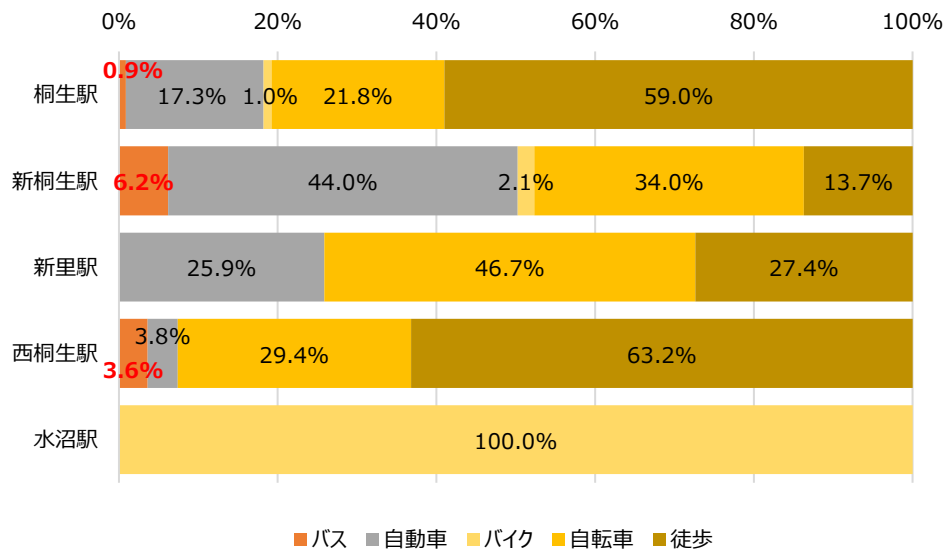


図 4-38 主要駅までの交通手段

※水沼駅はサンプル数が少ないため、参考値とする

4.3. 市民の意向把握

(1) 市民アンケート調査

令和5年10月、市民の公共交通に対する意向を把握するため、アンケート調査を実施しました。

調査期間	配布数	回収数	回収率
R5.10/6~10/20	3,000部	1,209部	40.3%

項目	設問内容
属性	性別、年齢、職業、家族構成、居住地区
自動車の運転について	免許の有無、運転への考え方、運転状況、送迎の有無、送迎の相手
公共交通の利用について	利用頻度、利用しない理由、利用する理由、見直し要望、整備の優先度、公共交通の廃止影響、公共交通の維持
その他の移動サービスについて	MAYUの活用方法、子育てに寄り添う交通施策、公共交通の利点

① 公共交通に関するアンケート結果

■ 公共交通（バス等・タクシー・鉄道）の利用頻度（※バス等：おりひめバス・予約制おりひめ・デマンドタクシー）

いずれの公共交通においても「全く利用しない」と回答した人が多く、特にバス等については68.2%となっており、バス等の利用頻度が非常に低いことが分かります。

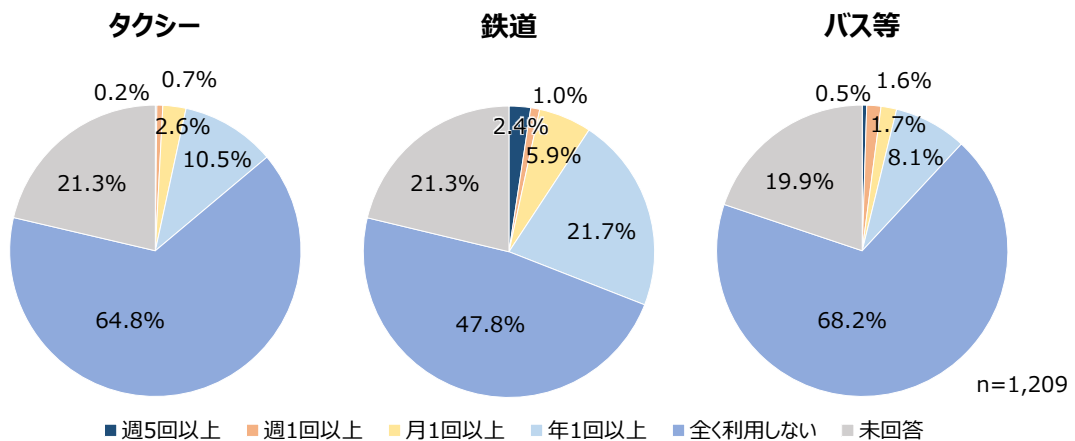


図 4-39 公共交通の利用頻度

■ バス等を利用しない理由

バス等を「全く利用しない」理由として、「使う必要がない」と回答した人が圧倒的に多く、その理由として、「自身で運転する（バイク・自動車等）」が最も多く、マイカーへの依存度が高くなっています。

「使いたい、使えない・難しい」と回答した人の理由としては、「利用したい時間帯にバスがない」が最も多く、次いで「目的地までのバスがない」となっています。

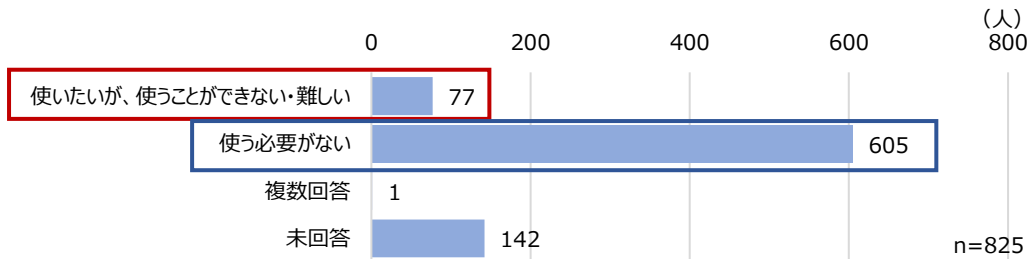


図 4-40 バス等を利用しない理由

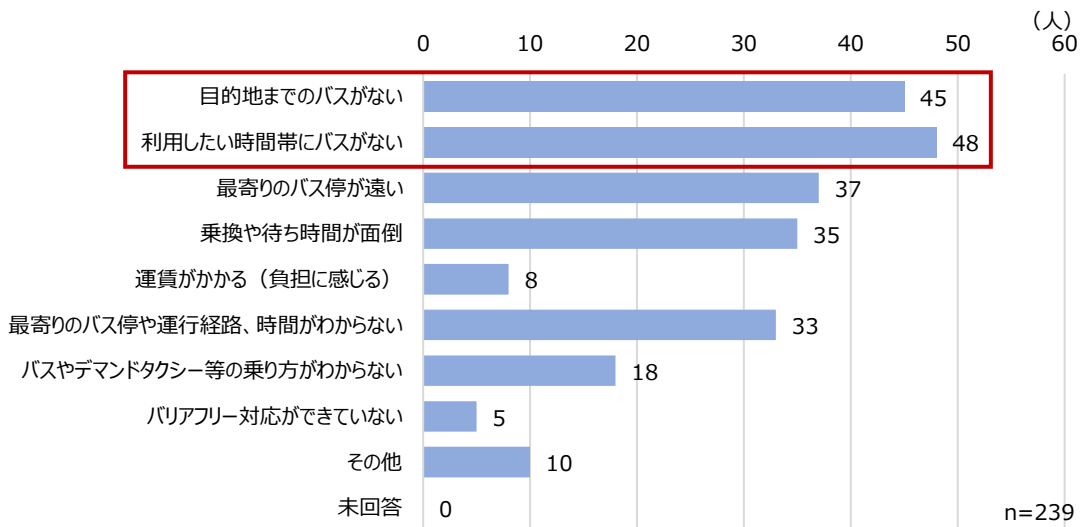


図 4-41 バス等を「使いたい、使えない・難しい」理由

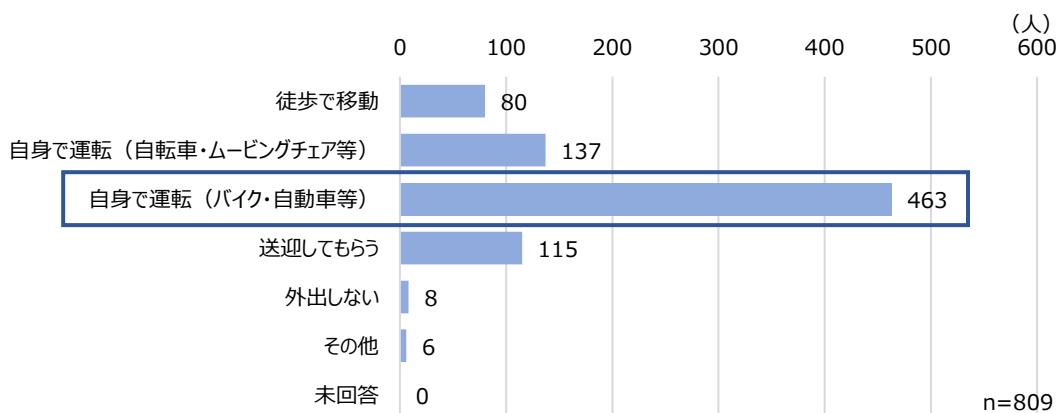


図 4-42 バス等を「使う必要がない理由」

■ バス等を利用する理由

バス等を利用する理由として、「送迎してくれる人がいない」と回答した人が最も多く、次いで「目的地に行きやすい」「最寄りのバス停が近い」と続いています。

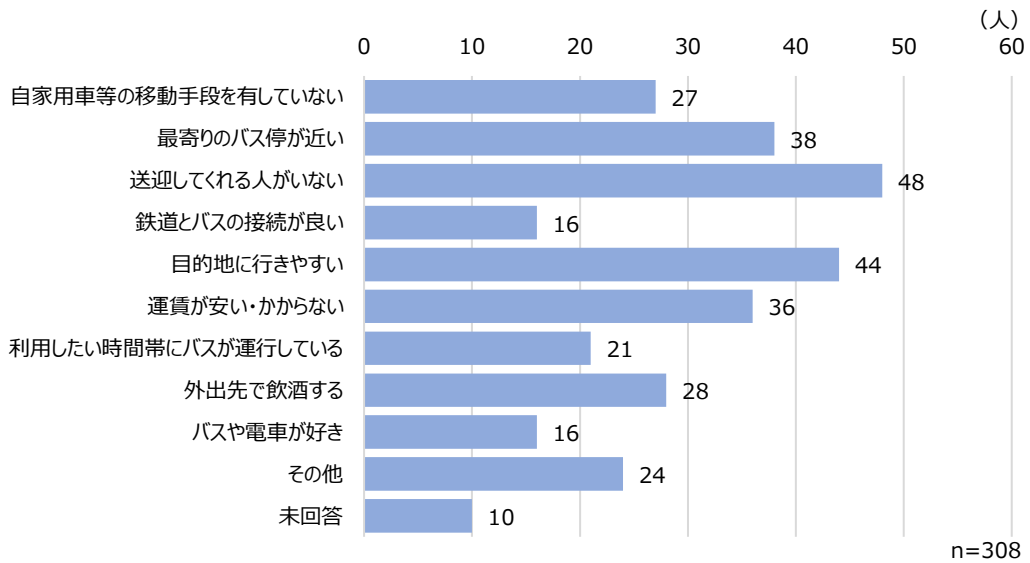


図 4-43 バス等を利用する理由

■ バス等を見直すならどちらが良いか

バス等を見直す場合どちらが良いかについて、「本数、運行回数を増やす」「値上げしてもいいので便利にして欲しい」「昼間の運行を多くして欲しい」がそれぞれ多くなっています。

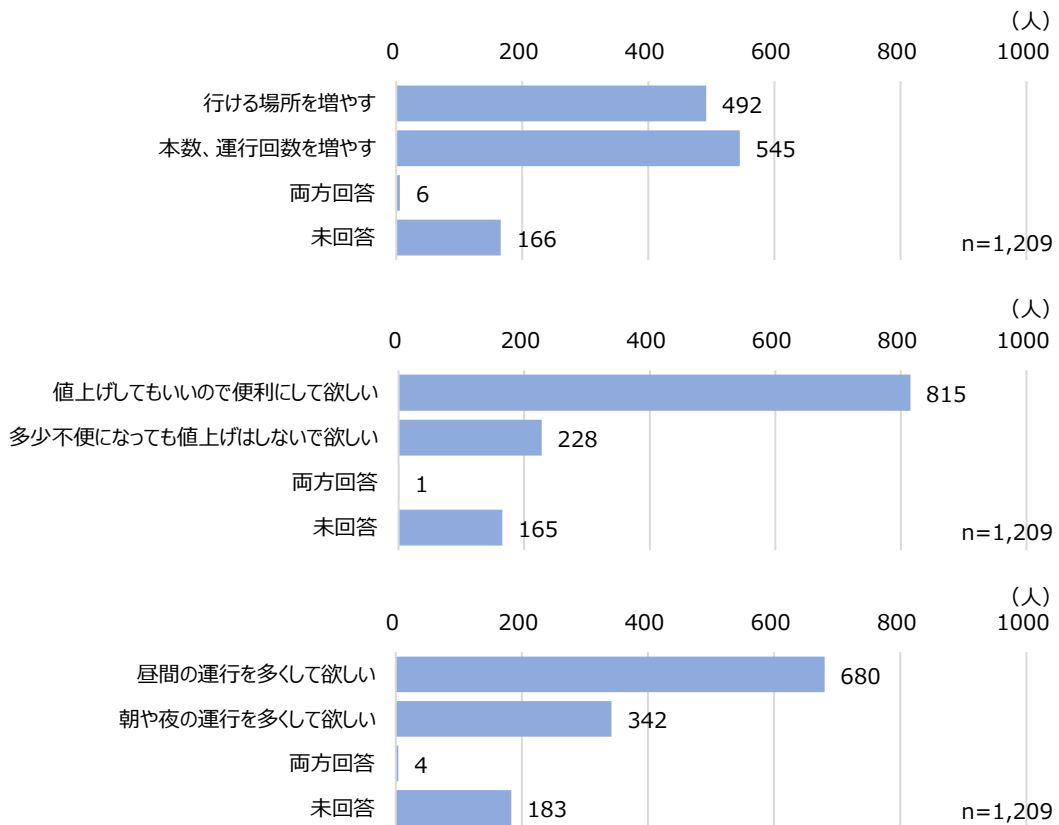


図 4-44 バス等の見直し要望

■ バス等を整備するならどれを優先したいか

バス等の整備について優先したい事項として、「電子マネーや交通系 IC カードに対応する」が最も多く、次いで、「バリアフリー対応など乗りやすい車両に替える」「待合所やベンチをきれいにする、新しく作る」が続いています。

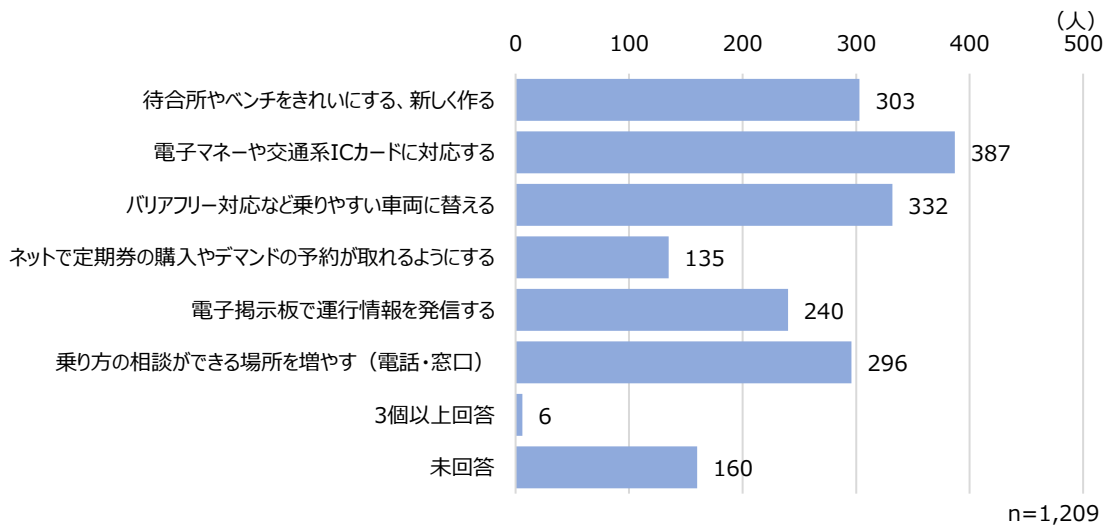


図 4-45 バス等の整備優先度

■ MAYU の活用方法

MAYU の活用方法として、「イベント開催時の会場までのシャトル運行」が最も多く、次いで「バスが運行していない方面でのエリア運行」「観光客向けに定期運行」と続いています。観光的な需要の他、バスを補完する地域の足としての需要がうかがえます。

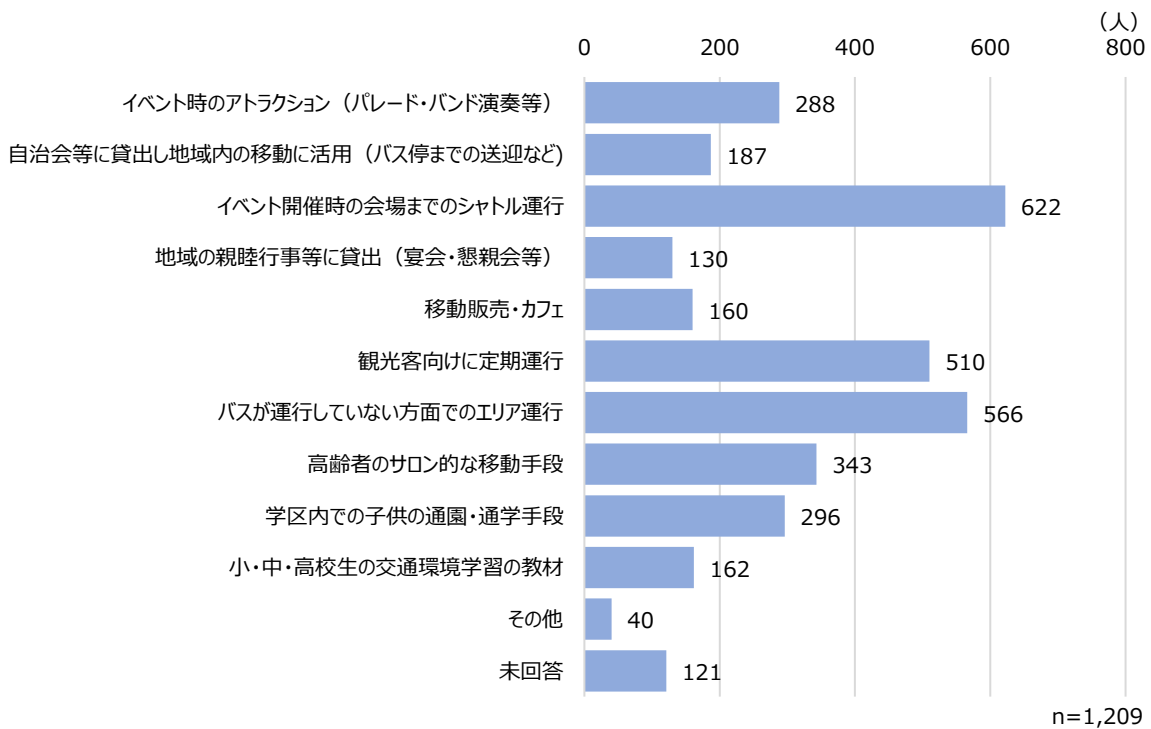


図 4-46 MAYU の活用方法

②年代ごとのアンケート結果分析

■年代ごとのバス等の見直し要望

バス等の見直し要望について年代ごとに見ると、バス停数と運行頻度に関しては、若い世代は「運行回数を増やす」が若干多い傾向にあります。

また、運賃とサービスレベルの関係では、全ての年代で「値上げしてもいいので便利にして欲しい」が半数以上となっており、特に年代が上がるにつれて顕著な傾向となっています。

運行時間に関しては、若い世代は「朝や夜の運行を増やして欲しい」が多く、年代が上がるにつれて「昼間の運行を増やして欲しい」が多くなっています。年代により利用目的が異なることから、希望する運行時間にも差があると考えられます。

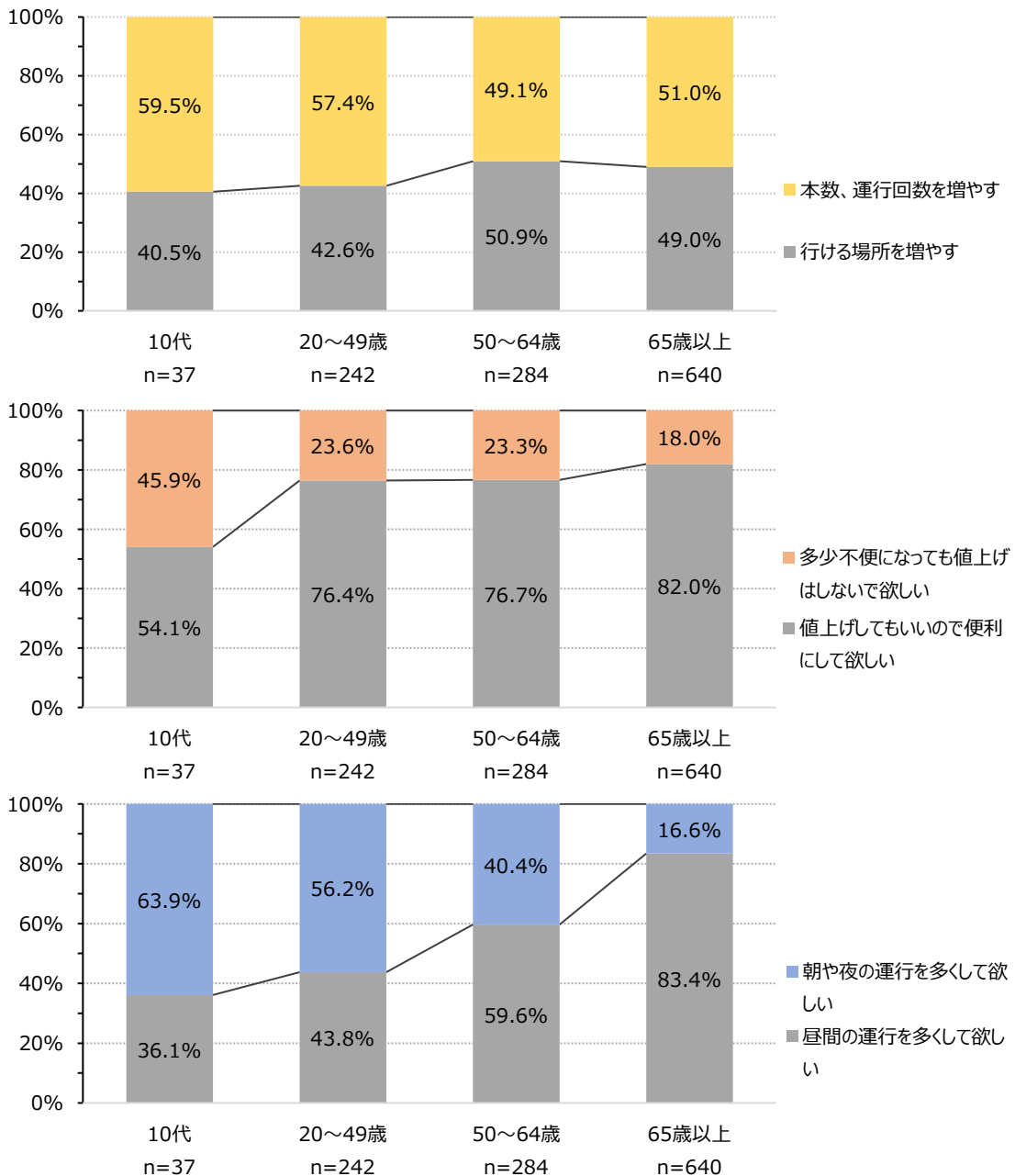


図 4-47 年代ごとの見直し要望

■ 年代ごとの公共交通に対する意識の差

公共交通の維持・発展のためできることについて、車を持たない人が多い10代では、「積極的に公共交通を使う」が他の年代よりも多く、公共交通に対する積極性が見られます。

また、免許返納を意識し始める65歳以上の年代では「マイカーから公共交通の利用に変える」が多くなっている一方で、マイカー利用が主な20～64歳では、「特に何もしない」が他の年代より多くなっています。マイカーを使う年代と、そうでない年代では、公共交通に対する意識の差があることがわかります。

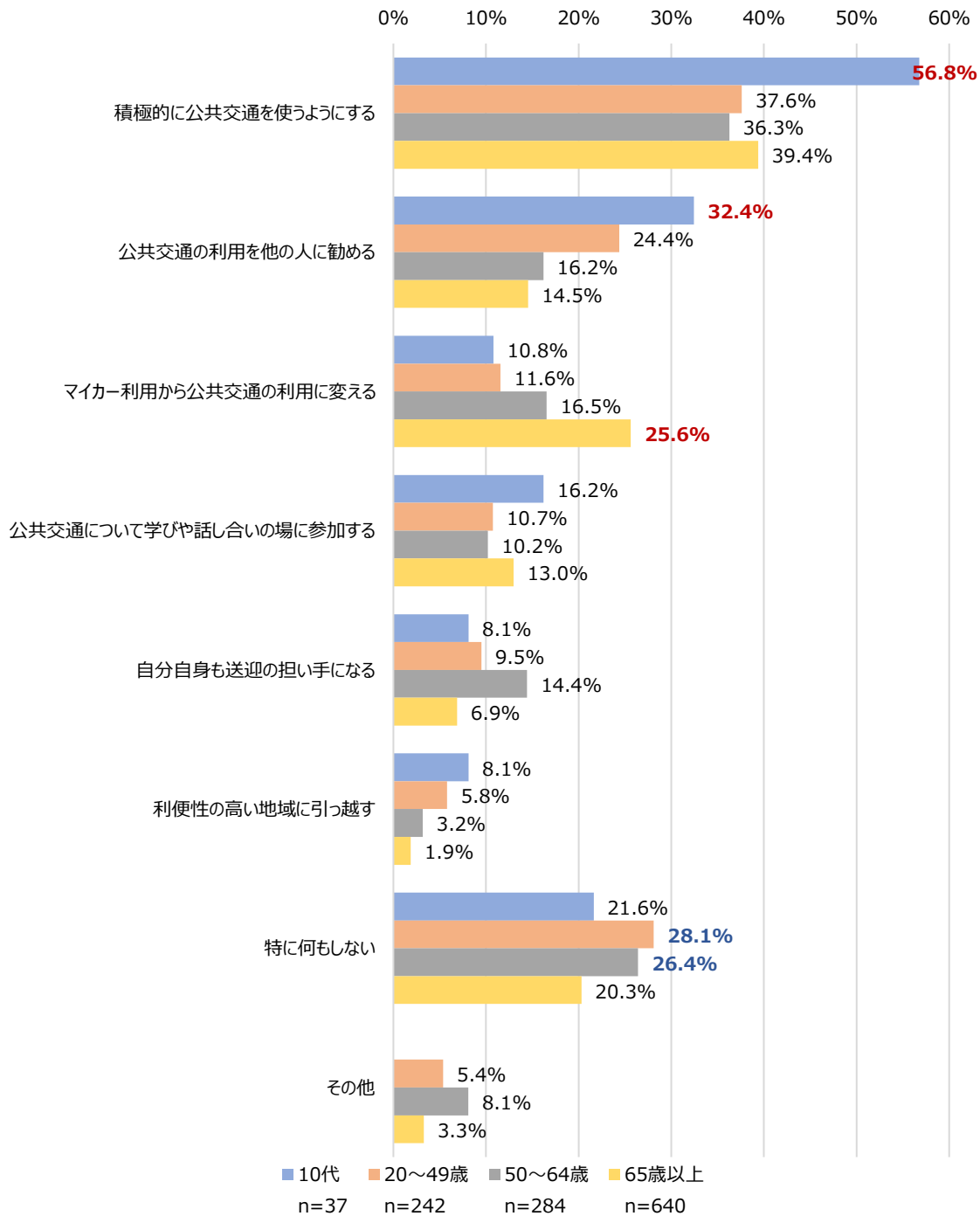


図 4-48 年代ごとの公共交通に対する意識の差

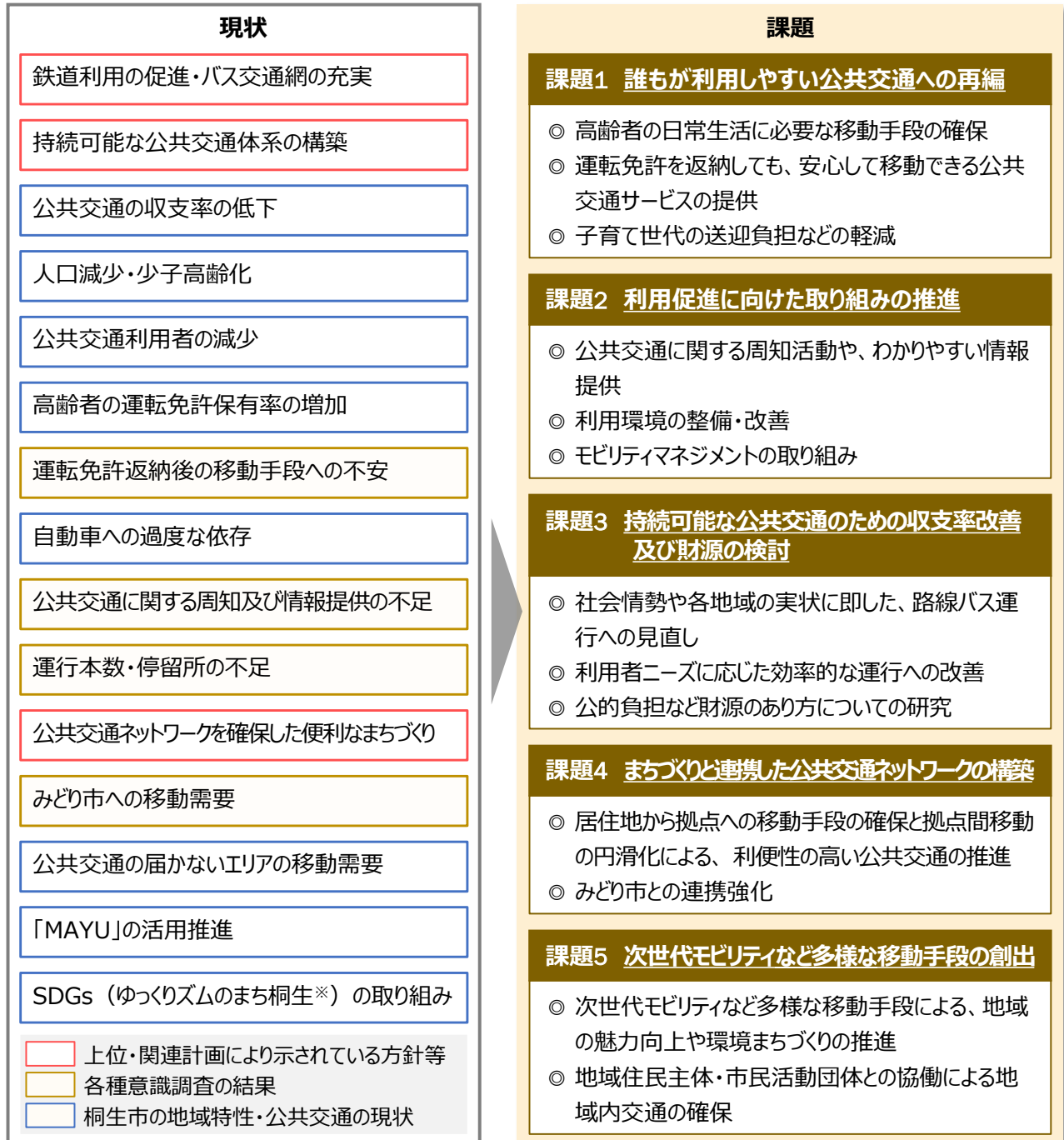
③その他の自由意見（自由記述）

意見分類	主な意見
運行本数・時間帯・バス停・ 行先・運賃・車両・待合環境 等についての意見 (123件)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 病院やスーパーなど、高齢者が使いやすいようにバス停を増やして欲しい ・ 本数を増やしていただきたい ・ 停留所に椅子を置くなど、待合環境を良くして欲しい ・ 車両の近代化 ・ 鉄道の運行本数を増やして欲しい
周知・情報発信・教育活動 等についての意見 (27件)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 普段バスに乗らない生活をしていると行先や乗り場などわからない人が多いため、多くの人に周知する取り組みが必要なのではないか ・ バス停や時刻表、特に予約制のタクシーに関しては分からないことだらけなので、ホームページなどで繰り返し案内して欲しい ・ 利用者を増やすなら、まずは車を持っていない学生へのアプローチをしたらどうか。小・中学校でバスの乗り方授業をすればいいのでは
運転免許返納・将来不安 等についての意見 (58件)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運転免許返納後も暮らしやすいよう、公共交通を充実させて欲しい ・ 免許返納後、通院や買い物など生活に密着した交通機関であって欲しい ・ 現状では家の近くにバス停がないため、将来の生活が不安 ・ 安心して免許返納ができるよう、タクシーなども気軽に利用できる環境を作って欲しい
デマンドタクシー・MAYU・タク シー・新システム・広域連携 等についての意見 (54件)	<ul style="list-style-type: none"> ・ デマンドタクシーの利用範囲を拡大して欲しい ・ デマンドタクシーの帰りの予約が困難であるのと、地域内のみでの運行なので、買い物や通院に対するニーズ対応が不十分 ・ みどり市との連携が必要 ・ バスの運行維持にはお金と人手が必要だと思います。バスの運転手さんの確保も難しい場合には、茨城県境町のように、自動運転バスの導入を検討してみたいかがですか ・ タクシー無料券の使用範囲を拡大し、病院などに行けるようにして欲しい
公共交通全般 についての意見 (67件)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 交通弱者に対する政策をして欲しい ・ 高齢者や子供が楽しめる施設やサービスが増えることで、機会が増える。駐車場が無駄に広いため、自家用車で行く人が増える。駐車場を有料にしたり、狭くしたりすれば公共交通機関を利用する人が増えるのでは ・ 公共交通は高齢者や学生、子供にとって重要な存在だと思う ・ 料金や運行時間的にも利用ができず、まだ学生で免許がないため、送迎を親の頼むことが多いです。将来は住みやすい町へ移りたいと思っています
その他 (112件)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 近年、桐生市は人口も減少し衰退の一途をたどっています。魅力のあるまちづくりをお願いします ・ 道路の舗装を直して欲しい ・ 若い方はみんな隣の市へ引っ越していく。もっと活性化しないと桐生にいる意味がなくなると思います

第5章 公共交通の課題

5.1. 課題の整理

本市の現況を踏まえ、公共交通に関わる課題を以下のとおり整理しました。



※ゆっくリズムのまち桐生：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。

第6章 基本的な方針と計画の目標

6.1. 基本的な方針

桐生市の上位計画及び、本計画の基本構想である「桐生市交通ビジョン」を踏まえ、地域公共交通の課題に対応するため、目指すべき将来像、担うべき役割、及び取り組みの方向性（基本方針）を以下のとおり設定しました。

(1) 目指すべき将来像

本市交通まちづくりの目標である「誰もが住みたいと思えるまち、誰もが住み続けたいとなるまち桐生」の実現に向け、桐生市交通ビジョンや各関連計画と連携し、「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」を目指します。



図 6-1 桐生市の目指す公共交通の姿

(2) 担うべき役割

(1) 目指すべき将来像の中で、地域公共交通が担うべき役割を設定します。なお、「桐生市交通ビジョン」の「基本理念」との整合を図ることで、「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し、交通まちづくりを「オール桐生」で推進することを目指します。

**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**

(3) 取り組みの方向性（基本方針）

(1) 目指すべき将来像、及び(2) 担うべき役割を踏まえ、地域公共交通の活性化・再生に向けた取り組みの方向性（基本方針）を設定します。なお、これらは「桐生市交通ビジョン」における基本方針と同じものです。

取り組みの方向性 1

市民総ぐるみによる
交通変容への挑戦

取り組みの方向性 2

既存公共交通の見直しと
改善を図る施策の推進

取り組みの方向性 3

持続可能な未来社会を
見据えた施策の推進

(4) 地域公共交通の役割・位置付け

市内の各公共交通の位置付け、役割、確保維持のための施策は以下のとおりです。

表 6-1 市内公共交通の位置付け・役割・確保維持のための施策

位置付け	主な路線	役割	確保維持のための施策
広域 幹線交通	【各鉄道路線】 ・ 両毛線 ・ 東武桐生線 ・ わたらせ渓谷線 ・ 上毛線	桐生駅、新桐生駅、西桐生駅を起点とし、市外の地域とを広域的につなぐ	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保する
	【高速バス】 ・ 関越交通 ・ 日本中央バス		
地域間 幹線交通	【路線バス】 ・ おりひめバス（中央幹線（市役所系統）、相生線）	市内各地域と市中心部及び市内の地域間をつなぐ	地域公共交通確保維持事業（幹線補助、車両購入費補助）を活用し、持続的な運行を目指す
	【路線バス】 ・ おりひめバス（上記以外）		交通事業者と協議の上、一定衣装の運行水準を確保する
地域内 交通	【乗合タクシー】 ・ 予約制おりひめ	日常生活や暮らしを支える、地域内の移動手段となる	交通事業者と連携した取り組みにより一定以上の需要を確保する
	【デマンドタクシー】 ・ 新里町デマンドタクシー ・ 黒保根町デマンドタクシー		地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し、持続的な運行を目指す
その他	【タクシー】		交通事業者と連携した取り組みにより一定以上の需要を確保する
	【地域の移動サービス】 ・ 交通空白地有償運送 ・ 福祉有償運送 ・ MAYU		
	【スクールバス】		

地域間幹線系統補助について

- おりひめバス【中央幹線（市役所系統）・相生線】は桐生市とみどり市をまたぐ路線となっていますが、桐生市の費用負担によって運行しています。

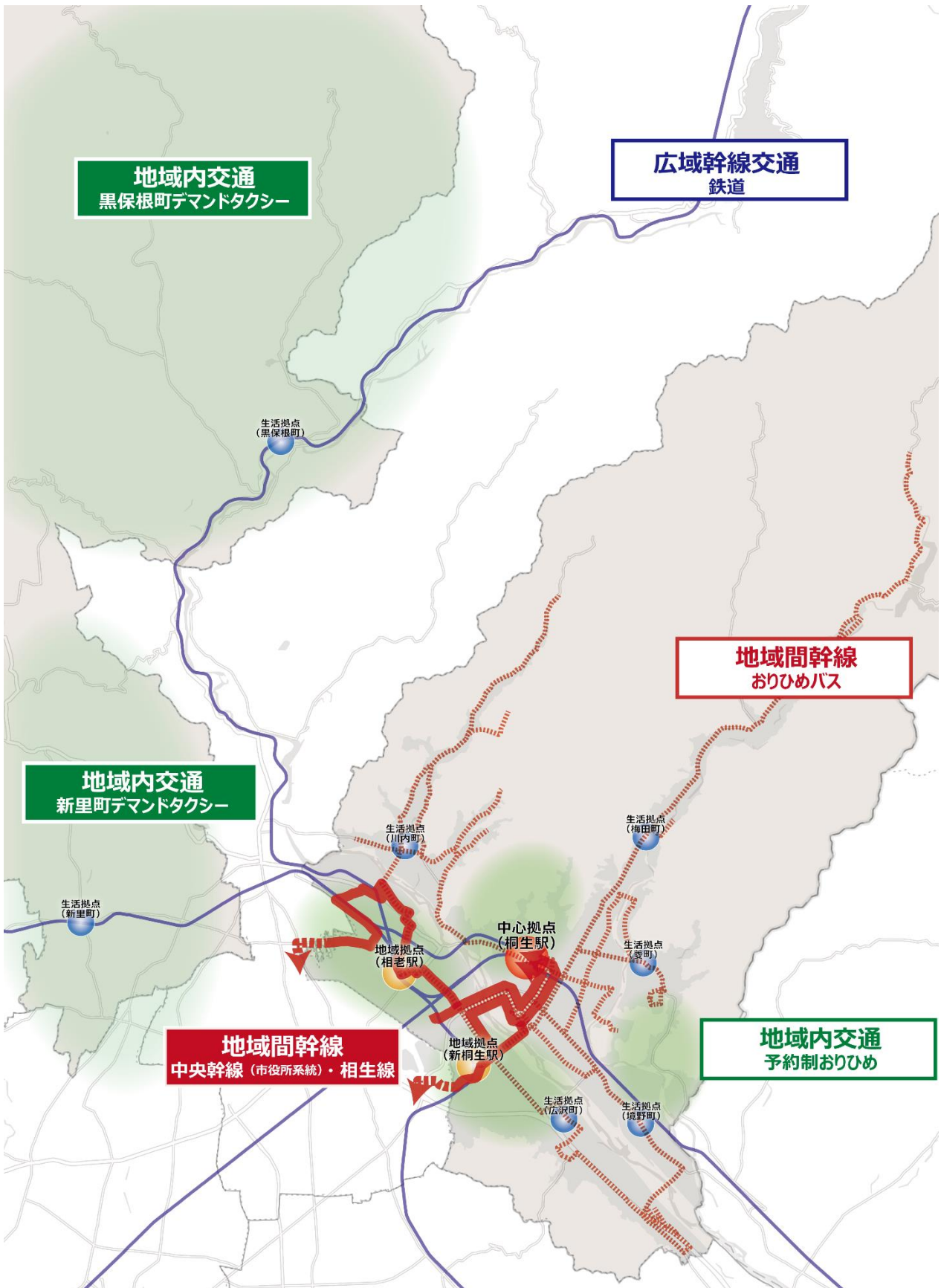


図 6-2 各路線の位置付け・役割

(5) 地域公共交通確保維持事業の必要性

① 地域間幹線系統確保維持費国庫補助金の活用

■ おりひめバス【中央幹線（市役所系統）】

中央幹線（市役所系統）は、中心拠点から、地域拠点（新桐生駅）間を連絡し、通勤通学、買物、通院等の多様な目的での移動を担っています。また、起終点の東邦病院はみどり市に位置し、市内外をつなぐ日常生活の足として確保・維持が必要な路線となっています。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。

■ おりひめバス【相生線】

相生線は、中心拠点から地域拠点（相老駅）間を連絡し、周辺の居住地や生活必需施設をつなぐ路線です。また、起終点のさくらもーはみどり市に位置し、市内外をつなぐ役割を担っていると同時に、市民の買物の足として欠かせない運行サービスとなっています。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。

② 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金の活用

■ 新里町・黒保根町デマンドタクシー

地域の移動手段、特に高齢者等の通院・買物等の日常生活の足の確保と公共交通空白地域の解消を推進するために、地域をまたがる地域間ネットワークと接続する系統として必要な運行サービスとなっています。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。

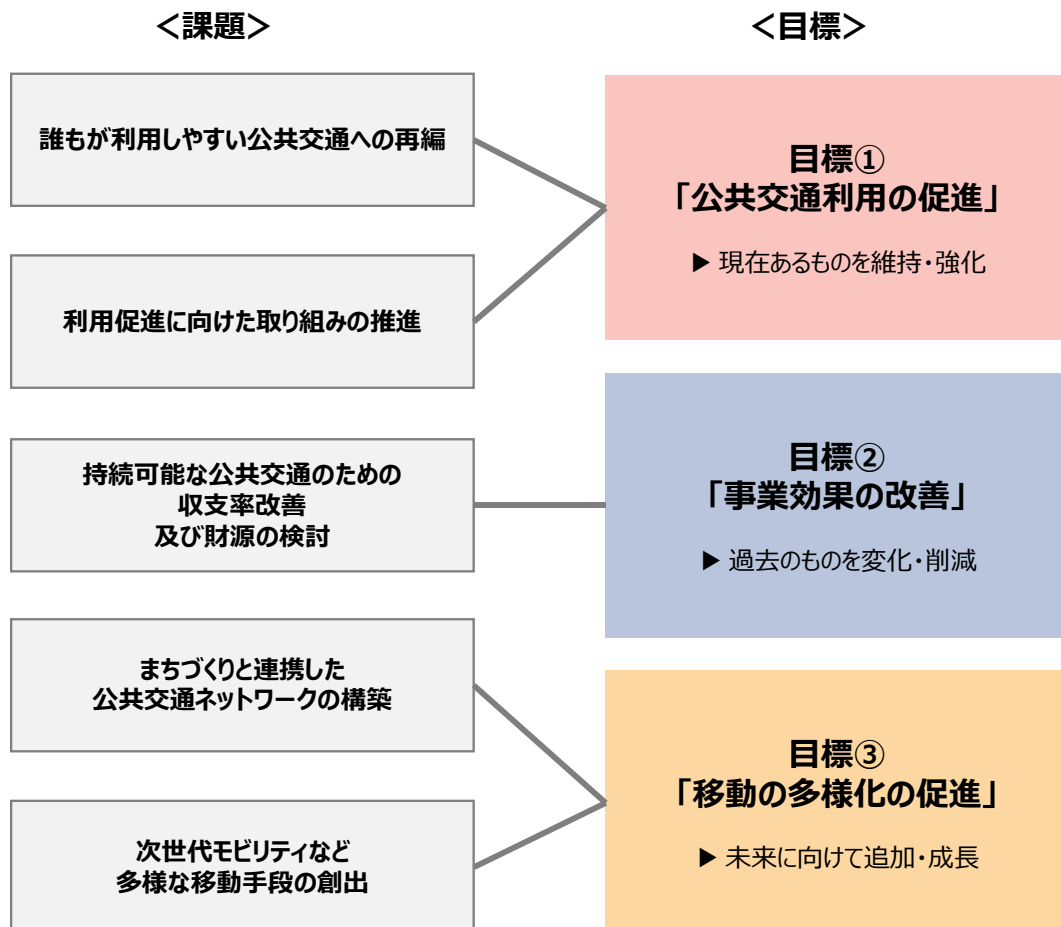
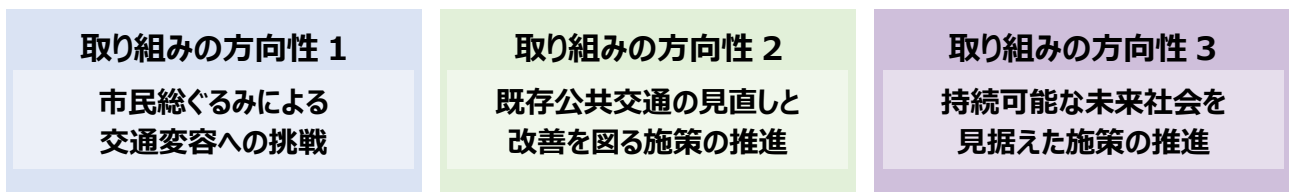
6.2. 計画の目標の設定

桐生市の上位計画及び、本計画の基本構想である「桐生市交通ビジョン」を踏まえ、地域公共交通の課題に対応するため、取り組みの方向性（基本方針）に基づき、目標を以下のとおり設定しました。

<担うべき役割>

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

<取り組みの方向性（基本方針）>



第7章 目標達成のための施策・事業

7.1. 施策体系

「桐生市交通ビジョン」及び取り組みの方向性（基本方針）に沿って施策を展開します。行政、交通事業者、市民、大学等、多様な主体が適切な役割のもと取り組みを行い、目標の実現を図っていくこととします。

(1) 桐生市交通ビジョンとの関連

※ [] : 重要施策、[関連] : 関連施策

「交通ビジョン」基本方針	「交通ビジョン」主な取り組み		個別施策
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、一人ひとりが人と環境に優しい地域交通の姿を描き、利用する意識を高め、自分ごととして移動のあり方を見つめなおすことを促します。また、「ゆっくリズムのまちづくり」の核となる MAYU を活用した公共交通システムの導入に向け、市民総ぐるみで取り組みます。	1-1	1-1-1 「ゆっく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	1A
		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	1-2-1 乗って楽しく利用したくなる仕掛け(鉄道編)	関連
		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	1-3-1 子育て支援の一助となる交通施策の検討	関連
		1-3-2 子どもたちの通学に役立つ交通施策の検討	関連
		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	関連
		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	関連
2.既存公共交通の見直しと改善を図る施策の推進 JR 両毛線、東武鉄道、上毛電気鉄道、わたらせ渓谷鐵道、おりひめバス、予約制おりひめ、デマンドタクシーといった既存公共交通は、人々の生活や経済活動に欠かせない交通基盤ですが、利用されなければ維持できません。市民一人ひとりが自分たちの交通手段として運行を支え育てるため、行動を変えていく働きかけを行い、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。	2-1	2-1-1 おりひめバスの地域ごとの路線見直し	2A
		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	2-2-1 4 鉄道の維持・充実と将来に向けた検討	2D
		2-2-2 鉄軌道間のネットワーク強化	関連
		2-2-3 4 鉄道の各沿線協議会等での支援	
	2-3	2-3-1 鉄道及びバス交通の計画的な車両更新	関連
		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	関連
		2-3-3 小型モビリティ・歩行・自転車利用環境の改善	関連
		2-3-4 わかりやすいバスの利用案内	2E
		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	2F
	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、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、住民の生活圏や運行業務の効率性等を考慮し、広域的観点から、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。	3-1	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			3B
3-1-3 自動運転技術の活用検討			関連
3-2		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	3C
		3-2-2 シェアリングエコミーの活用	3D
		3-2-3 民間タクシーを活用した交通モードの導入	
3-3	3-3-1 バス・タクシーの連携強化	3E	
	3-3-2 広域バスの検討		

(2) 目標との関連

目標①：公共交通利用の促進 <現在あるものを維持・強化>

目標②：事業効果の改善 <過去のものを変化・削減>


目標③：移動の多様化の促進 <未来に向けて追加・成長>

※ [] : 重要施策、[関連] : 関連施策

取り組みの方向性 (基本方針)	個別施策 (目標の達成に向けて行う取り組み・事業)	目標①	目標②	目標③
1. 市民総ぐるみによる交通変容への挑戦	1A 交通に対する意識・行動変容の促進に向けた取り組み	●	●	●
	関連 鉄道やバスを利用したくなる仕掛け	●		●
	関連 子育て支援の一助となる交通施策の検討	●		
	関連 公共交通の通学利用推進	●	●	
	関連 交通環境学習（モビリティ・マネジメント教育）の推進	●		●
2. 既存公共交通の見直しと改善を図る施策の推進	関連 公共交通を高校生に慣れ親んでもらう取り組み	●		●
	2A おりひめバス路線の見直し及び再編に向けた取り組み	●	●	
	2B 予約制乗合タクシー「予約制おりひめ」の利用促進及び見直しの検討	●	●	
	2C 新里町及び黒保根町デマンドタクシーの利用促進及び見直しの検討	●	●	
	関連 バス交通における運賃制度の検討と運賃以外の財源確保		●	
	2D 4 鉄道の維持・充実と将来に向けた検討	●	●	●
	関連 鉄道の利用促進や沿線地域の活性化への取り組み	●	●	
	関連 鉄道及びバス車両の計画的な車両更新		●	
	関連 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		●	
	関連 小型モビリティ・歩行・自転車利用環境の改善			●
3. 持続可能な未来社会を見据えた施策の推進	2E わかりやすく快適で安心・安全なバス環境の改善	●	●	
	2F 移動の DX 推進	●	●	●
	3A 多様なグリーンスローモビリティの導入			●
	3B MAYU を主軸とした次世代モビリティの導入			●
	関連 自動運転技術活用の検討			●
	3C 新たな地域内交通システムの検討・導入		●	●
3D 新たな移動サービスの調査・検討		●	●	
3E みどり市との連携強化	●		●	

7.2. 重要施策

[1. 市民総ぐるみによる交通変容への挑戦]

1A. 交通に対する意識・行動変容の促進に向けた取り組み	交通ビジョン 1-1-1～1-1-4
① 取り組みの目的	
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共有により、マイカーから公共交通・MAYU等の次世代モビリティ・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する	
② 取り組みの内容	
(1) MAYUの本質的利用とゆとりある暮らしの提案	
・「ゆっくりズムのまちづくり」で、価値観の転換と行動変容を促進する	
令和6年度～	：桐生発祥の低速電動コミュニティバス（MAYU）を活用した低速交通の積極利用（実施） ：「ゆっくりズムのまちづくり」に関する講演会・勉強会・広報活動等の実施【継続】
(2) 公共交通の利用促進	
・公共交通に対する認知度や利用意識の向上に資する取り組みの推進を図る	
令和6年度～	：市民主導による勉強会等の実施 ：市の出前講座「おりひめバスの乗り方」の積極的利用の推進と、同講座に「桐生市交通ビジョン」に関するメニューを追加し実施 ：社会福祉協議会と連携した「おりひめバスの乗り方教室」を実施 ：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を展示・紹介・試乗の実施 ：市職員が実施しているエコ通勤デーの取り組みについて、民間企業や市民への働きかけを実施 ：運転免許証自主返納者や群馬大学学生へのバス無料券等の交付（実施）【継続】
(3) 公共交通による健康増進対策	
・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	
・市民の健康づくりに向けた施策との連携を図る	
令和6年度～	：外出やコミュニケーションの機会創出などによるMAYU等の活用検討・実施
	
おりひめバス出前講座の様子（R4 昭和公民館）	次世代モビリティの展示・紹介（R4 新川公園）

③ 実施主体						
市民、交通事業者、桐生市						
④ スケジュール						
年度	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)	2028 (R10)	2029～ (R11～)
(1)	●実施	→	→	→	→	→
	●実施【継続】	→	→	→	→	→
(2)	●実施	→	→	→	→	→
	●実施【継続】	→	→	→	→	→
(3)	●検討・実施	→	→	→	→	→
⑤ 関連する取り組み						
● 鉄道やバスを利用したくなる仕掛け						1-2-1～1-2-2
令和6年度～	: バスや MAYU に乗ってみたいくなる仕掛けの検討 ・ 企画イベントでのバス・MAYU 運行の検討 ・ 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の検討 ・ 商店街や商業施設と連携した企画の検討 ・ おりひめバスフリーデーの検討					
● 子育て支援の一助となる交通施策の検討						1-3-1
令和6年度～	: 乳幼児と同乗する保護者の運賃優遇の検討 : ベビーカーでの利用方法の周知・啓発					
● 公共交通の通学利用推進						1-3-2
令和6年度～	: 公共交通利用通学費補助金制度の実施・周知啓発【継続】 : 高校生以下の定期料金の検討					
● 交通環境学習（モビリティ・マネジメント教育）の推進						1-3-3
令和6年度～	: 小学校夏休み図画コンクールの実施【継続】 : 未来創生塾を通して MAYU を活用した学習（小学校）の実施【継続】 : 中高生対象に MAYU を活用した学習検討 : ミニきりゅうの仕事メニューへの検討					
● 公共交通を高校生に慣れ親んでもらう取り組み						1-3-4
令和6年度～	: 高校生の通学利用に向けたチラシの配布、ポスターの掲示					

[2. 既存公共交通の見直しと改善を図る施策の推進]

2A. おりひめバス路線の見直し及び再編に向けた取り組み	交通ビジョン 2-1-1～2-1-3			
① 取り組みの目的				
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る				
② 取り組みの内容				
(1) おりひめバスの見直し及び再編				
<ul style="list-style-type: none"> ・ 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・要望等をもとに、地域ごとに住民と意見交換を行う ・ 人口減少地域や利用者が少ない地域など社会情勢に対応したおりひめバス全体路線の再編のため、幹線軸の明確化を図る ・ 慢性的に遅れが生じるダイヤの調整や、運転士の働き方改革に対応した見直しを行う 				
令和 6～10 年度	: 現路線の検証 : 路線ごとの見直しの検討・実施 : 地域ごとの意見交換会等の実施			
令和 8 年度～	: おりひめバス路線再編等の検討を行う協議組織を設置し、路線全体の見直し・再編に向けた協議を開始			
令和 11 年 4 月	: おりひめバス路線の再編の実施（現行路線になって 8 年ぶりの全体改正）			
(2) 国庫補助金の活用				
<ul style="list-style-type: none"> ・ 国庫補助金については、確保・維持が必要な路線の持続可能な運行や、公共交通にかかる取り組みの促進を図る ・ 県補助金については、日常生活に必要な交通手段の確保を図る 				
令和 6 年度～	: 国庫補助金の活用の検討・実施（地域間幹線系統補助、車両購入に係る補助、地域公共交通利便増進事業 等） : 県補助金の活用の実施（群馬県市町村乗合バス運行費補助・車両購入に係る補助）			
①	<table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="background-color: #4f81bd; color: white; padding: 5px;"> 行ける場所を増やす 492 </td> <td style="background-color: #ffc000; padding: 5px;"> 本数、運行回数を増やす 545 </td> <td style="text-align: right; vertical-align: middle;">6</td> </tr> </table>	行ける場所を増やす 492	本数、運行回数を増やす 545	6
行ける場所を増やす 492	本数、運行回数を増やす 545	6		
②	<table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="background-color: #4f81bd; color: white; padding: 5px;"> 値上げしてもいいので便利にして欲しい 815 </td> <td style="background-color: #ffc000; padding: 5px;"> 多少不便になっても値上げはしないで欲しい 228 </td> <td style="text-align: right; vertical-align: middle;">1</td> </tr> </table>	値上げしてもいいので便利にして欲しい 815	多少不便になっても値上げはしないで欲しい 228	1
値上げしてもいいので便利にして欲しい 815	多少不便になっても値上げはしないで欲しい 228	1		
③	<table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="background-color: #4f81bd; color: white; padding: 5px;"> 昼間の運行を多くして欲しい 680 </td> <td style="background-color: #ffc000; padding: 5px;"> 朝や夜の運行を多くして欲しい 342 </td> <td style="text-align: right; vertical-align: middle;">4</td> </tr> </table>	昼間の運行を多くして欲しい 680	朝や夜の運行を多くして欲しい 342	4
昼間の運行を多くして欲しい 680	朝や夜の運行を多くして欲しい 342	4		
n=1,209				
バス等の見直しに関する意見・要望（市民アンケート：問 6）				

③ 実施主体						
市民、交通事業者、桐生市						
④ スケジュール						
年度	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)	2028 (R10)	2029～ (R11～)
(1)	● 検証					● 実施
	● 検討・実施					
	● 実施					
			● 路線再編の協議			
(2)	● 検討・実施					
	● 実施					
⑤ 関連する取り組み						
● 公共交通の通学利用推進						1-3-2
令和6年度～	: 公共交通利用通学費補助金制度の実施・周知継続【継続】 : 高校生以下の定期料金の検討					
● バス交通における運賃制度の検討と運賃以外の財源確保						2-1-6
令和6年度～	: バスの車体ラッピングを中心に広告収入の確保を推進 : 公共交通を持続するための公的負担の研究					
令和8年度	: おりひめバス路線再編等の検討を行う協議組織を設置し、運賃見直しの検討を開始					
令和11年4月	: おりひめバス路線の全体改正に合わせ、運賃の見直しを実施					
● 鉄道の利用促進や沿線地域の活性化への取り組み						2-2-2～2-2-3
令和6年度～	: 軌道間ネットワークの強化					
● 鉄道及びバス車両の計画的な車両更新						2-3-1
令和6年度～	: バス 群馬県の更新基準を超えた現車両を計画的に更新 社会情勢の変化などを踏まえ、EV車両やワゴン車の導入検討					
● 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						2-3-2
令和6年度～	: ノンステップバス車両の導入推進					

2B. 予約制乗合タクシー「予約制おりひめ」の利用促進及び見直しの検討	交通ビジョン 2-1-4																				
① 取り組みの目的																					
各地域の事情に沿った取り組みを進めることで、潜在需要の創出や利便性の向上を図る																					
② 取り組みの内容																					
(1) 予約制乗合タクシー「予約制おりひめ」の利用促進																					
・ 利用につながる周知を行う																					
令和6年度～	：利用促進対策の実施【継続】																				
(2) 予約制乗合タクシー「予約制おりひめ」の見直し																					
・ 既存路線の拡充や新路線の導入、運行制度の見直しを図る																					
令和6～10年度	：現路線の検証 ：利便性向上への見直しの検討・実施																				
令和8年度～	：おりひめバス路線再編等の検討を行う協議組織を設置し、制度の見直しに向けた協議を開始																				
令和11年4月	：おりひめバス路線の全体改正に合わせ、地域の実情に合った制度に改正を実施																				
<table border="1" style="margin: 10px auto;"> <caption>マイカー以外の移動手段の要望 (市民の声アンケート：問19)</caption> <thead> <tr> <th>移動手段</th> <th>人数 (人)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>おりひめバスの利便性向上</td> <td>555</td> </tr> <tr> <td>予約制おりひめ (乗合タクシー) の充実</td> <td>261</td> </tr> <tr> <td>デマンドタクシーの充実</td> <td>208</td> </tr> <tr> <td>民間タクシーの活用</td> <td>253</td> </tr> <tr> <td>地域内の住民組織や企業等で構築する新しい移動システム</td> <td>161</td> </tr> <tr> <td>カーシェア・バイクシェアリングの促進</td> <td>101</td> </tr> <tr> <td>低速電動バス (MAYU) などの次世代モビリティの導入</td> <td>231</td> </tr> <tr> <td>その他</td> <td>49</td> </tr> <tr> <td>無回答</td> <td>63</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: right;">n=1,209</p>		移動手段	人数 (人)	おりひめバスの利便性向上	555	予約制おりひめ (乗合タクシー) の充実	261	デマンドタクシーの充実	208	民間タクシーの活用	253	地域内の住民組織や企業等で構築する新しい移動システム	161	カーシェア・バイクシェアリングの促進	101	低速電動バス (MAYU) などの次世代モビリティの導入	231	その他	49	無回答	63
移動手段	人数 (人)																				
おりひめバスの利便性向上	555																				
予約制おりひめ (乗合タクシー) の充実	261																				
デマンドタクシーの充実	208																				
民間タクシーの活用	253																				
地域内の住民組織や企業等で構築する新しい移動システム	161																				
カーシェア・バイクシェアリングの促進	101																				
低速電動バス (MAYU) などの次世代モビリティの導入	231																				
その他	49																				
無回答	63																				
マイカー以外の移動手段の要望 (市民の声アンケート：問19)																					

③ 実施主体						
市民、交通事業者、桐生市						
④ スケジュール						
年度	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)	2028 (R10)	2029～ (R11～)
(1)	●実施【継続】→					
(2)	●検証→					
	●検討・実施→					
			●協議→			●実施
⑤ 関連する取り組み						
● 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						2-3-2
	令和6年度～ : ユニバーサルデザインタクシーの導入推進					

2C. 新里町及び黒保根町デマンドタクシーの利用促進及び見直しの検討	交通ビジョン 2-1-5																						
① 取り組みの目的																							
各地域の事情に沿った取り組みを進めることで、利用者の増加や必要としている利用者が適切に利用できるようにする																							
② 取り組みの内容																							
(1) 新里町及び黒保根町デマンドタクシーの利用促進																							
<ul style="list-style-type: none"> 相乗りの抵抗感なく利用いただけるような取り組みを進める 																							
令和6年度～	：利用促進対策の実施【継続】																						
(2) 新里町及び黒保根町デマンドタクシーの見直し																							
<ul style="list-style-type: none"> 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を図る 																							
令和6年度～	：運行内容と制度の見直しの検討 ：配車アプリ及びAI予約システムの導入検討																						
(3) 国県補助金の活用																							
<ul style="list-style-type: none"> 国庫補助金については、確保・維持が必要な路線の持続可能な運行を図る 県補助金については、日常生活に必要な交通手段の確保を図る 																							
令和6年度～	：国庫補助金の活用の実施（地域内フィーダー系統補助） ：県補助金の活用の実施（群馬県市町村乗合バス補助）																						
<table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th>理由</th> <th>人数 (人)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>目的地までのバスがない</td> <td>45</td> </tr> <tr> <td>利用したい時間帯にバスがない</td> <td>48</td> </tr> <tr> <td>最寄りのバス停が遠い</td> <td>37</td> </tr> <tr> <td>乗換や待ち時間が面倒</td> <td>35</td> </tr> <tr> <td>運賃がかかる(負担に感じる)</td> <td>8</td> </tr> <tr> <td>最寄りのバス停や運行経路、時間がわからない</td> <td>33</td> </tr> <tr> <td>バスやデマンドタクシー等の乗り方がわからない</td> <td>18</td> </tr> <tr> <td>バリアフリー対応ができていない</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>その他</td> <td>10</td> </tr> <tr> <td>未回答</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: right;">n=239</p>		理由	人数 (人)	目的地までのバスがない	45	利用したい時間帯にバスがない	48	最寄りのバス停が遠い	37	乗換や待ち時間が面倒	35	運賃がかかる(負担に感じる)	8	最寄りのバス停や運行経路、時間がわからない	33	バスやデマンドタクシー等の乗り方がわからない	18	バリアフリー対応ができていない	5	その他	10	未回答	0
理由	人数 (人)																						
目的地までのバスがない	45																						
利用したい時間帯にバスがない	48																						
最寄りのバス停が遠い	37																						
乗換や待ち時間が面倒	35																						
運賃がかかる(負担に感じる)	8																						
最寄りのバス停や運行経路、時間がわからない	33																						
バスやデマンドタクシー等の乗り方がわからない	18																						
バリアフリー対応ができていない	5																						
その他	10																						
未回答	0																						
バス等を「使いたい、使うことが難しい」理由（市民アンケート：問4A）																							

③ 実施主体						
市民、交通事業者、桐生市						
④ スケジュール						
年度	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)	2028 (R10)	2029～ (R11～)
(1)	●実施【継続】—————→					
(2)	●検討……………→					
(3)	●実施—————→					
⑤ 関連する取り組み						
● 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						2-3-2
	令和6年度～	: ユニバーサルデザインタクシーの導入推進				

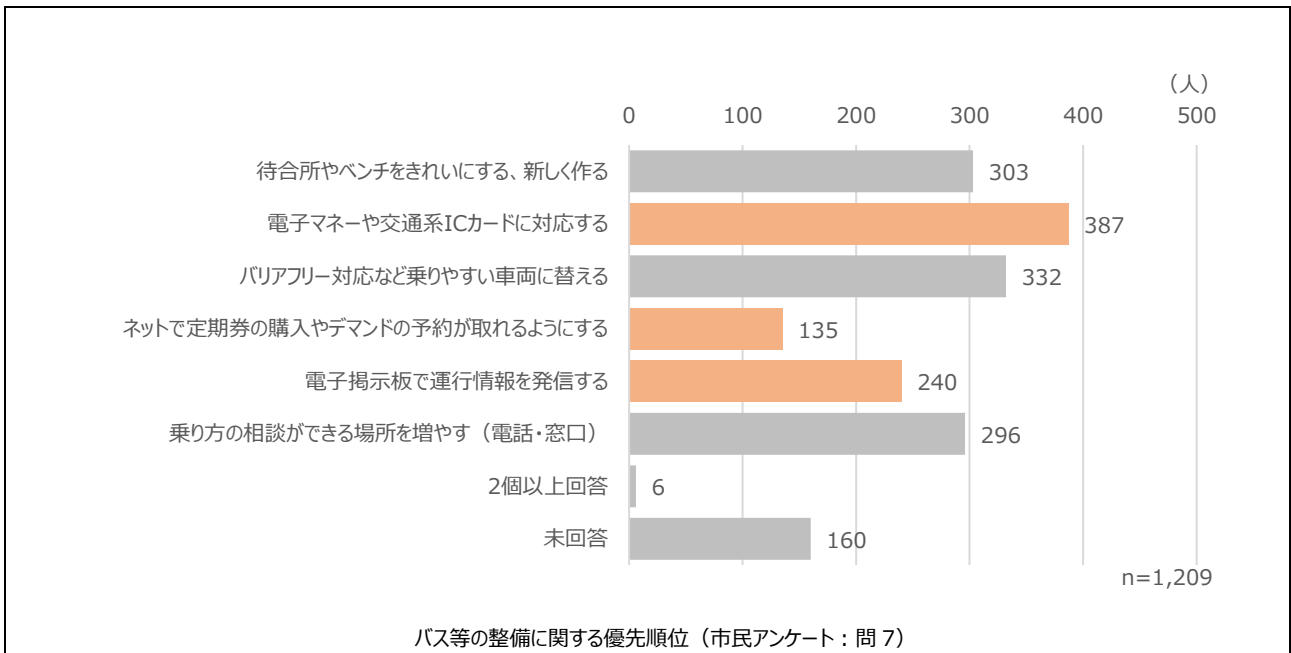
2D. 4 鉄道の維持・充実と将来に向けた検討	交通ビジョン 2-2-1
① 取り組みの目的	
各鉄道会社と自治体等が連携協力する中で、将来あるべき形を検討していくことで、各路線の維持・充実を図る	
② 取り組みの内容	
(1) それぞれの路線の将来に向けた検討	
<ul style="list-style-type: none"> 各鉄道会社と自治体や商工会議所等が連携協力し検討を行う 	
令和6年度～	：令和5年度に設置された沿線地域交通「リ・デザイン推進協議会」で上毛電気鉄道及びわたらせ渓谷鐵道沿線の「地域公共交通計画」を策定し、再構築に向けたあり方を検討
(2) それぞれの路線の維持・充実	
<ul style="list-style-type: none"> 各鉄道の協議会を通じ広域的な視点から利用の促進を図る 駅へのアクセスや駅からの行動をしやすくする 	
令和6年度～	<ul style="list-style-type: none"> ：各鉄道の協議会等を通して、鉄道の魅力をアピールする活動を支援（実施） ：パークアンドライドやサイクルトレインなどの推進（実施）
	
わ鐵ピカピカ大作戦（R1）	上電フォトコン

③ 実施主体						
市民、交通事業者、群馬県、桐生市						
④ スケジュール						
年度	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)	2028 (R10)	2029～ (R11～)
(1)	●検討					→
(2)	●実施					→
⑤ 関連する取り組み						
● 鉄道やバスを利用したくなる仕掛け						1-2-1～1-2-2
令和6年度～ : 鉄道事業者が実施する利用啓発イベント等への支援を実施						
● 公共交通の通学利用推進						1-3-2
令和6年度～ : 公共交通利用通学費補助金制度の実施・周知啓発【継続】 : 高校生以下の定期料金の検討						
● 交通環境学習（モビリティ・マネジメント教育）の推進						1-3-3
令和6年度～ : 小学校夏休み図画コンクールの実施【継続】						
● 鉄道の利用促進や沿線地域の活性化への取り組み						2-2-2～2-2-3
令和6年度～ : 軌道間ネットワークの強化 : 4 鉄道の各沿線協議会等での支援						
● 鉄道及びバス車両の計画的な車両更新						2-3-1
令和6年度～ : 鉄道 上毛線再生協議会及びわたらせ渓谷鐵道再生協議会で検討						

<p>2E. わかりやすく快適で安心・安全なバス環境の改善</p>	<p>交通ビジョン 2-3-4～2-3-6</p>
<p>① 取り組みの目的</p>	
<p>交通事業者と協力しながらバス環境の改善を進め、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する</p>	
<p>② 取り組みの内容</p>	
<p>(1) わかりやすいバスの利用案内</p>	
<p>・ 利用者にわかりやすい情報発信と丁寧な案内を行い、公共交通の利用促進を図る</p>	
<p>令和 6 年度～</p>	<p>：おりひめバスの路線図、時刻表の改善（実施） ：市ホームページやバスロケーションシステムの情報発信強化（実施）</p>
<p>(2) バス停の利用環境整備</p>	
<p>・ 利用者が運行情報などを確認しつつ、安全・安心に待てられるような環境づくりに配慮する</p>	
<p>令和 6 年度～</p>	<p>：老朽化したバス停の計画的な更新の実施 ：バス停表示板のわかりやすい案内表示を検討・実施</p>
<p>(3) 安心して乗車できる運行体制の確保</p>	
<p>・ 運行事業者と連携し、運転士による接客サービスが適切に行われるようにする</p>	
<p>令和 6 年度～</p>	<p>：おりひめバスモニター制度の実施【継続】 ：バス運転士の確保対策の実施【継続】 ：バス運転士の丁寧な利用案内と安全運転への取り組みの実施【継続】</p>
	
<p>おりひめバス・予約制おりひめ全体路線図</p>	<p>令和 3 年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</p>

③ 実施主体							
交通事業者、桐生市							
④ スケジュール							
年度	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)	2028 (R10)	2029～ (R11～)	
(1)	●実施					→	
(2)	●実施					→	
	●検討・実施					→	
(3)	●実施【継続】					→	
⑤ 関連する取り組み							
● —							

2F. 移動のDX推進	交通ビジョン 2-3-7				
① 取り組みの目的					
移動のDXを進めることにより、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図る					
② 取り組みの内容					
(1) MaaSの推進					
<ul style="list-style-type: none"> マイカー以外の多様な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 <table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 20%;">令和6年度～</td> <td>: MaaS環境の構築、導入の検討</td> </tr> <tr> <td></td> <td>: GunMaaSへの参加</td> </tr> </table>		令和6年度～	: MaaS環境の構築、導入の検討		: GunMaaSへの参加
令和6年度～	: MaaS環境の構築、導入の検討				
	: GunMaaSへの参加				
(2) おりひめバスにおける運行状況の見える化の強化					
<ul style="list-style-type: none"> 利用者にわかりやすい情報提供により、公共交通の利用促進を図る <table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 20%;">令和6年度～</td> <td>: バスロケーションシステムの充実（実施）【継続】[再掲]</td> </tr> <tr> <td></td> <td>: 主要なバス停のある駅や公共施設へのデジタルサイネージの設置（検討）</td> </tr> </table>		令和6年度～	: バスロケーションシステムの充実（実施）【継続】[再掲]		: 主要なバス停のある駅や公共施設へのデジタルサイネージの設置（検討）
令和6年度～	: バスロケーションシステムの充実（実施）【継続】[再掲]				
	: 主要なバス停のある駅や公共施設へのデジタルサイネージの設置（検討）				
(3) デマンドタクシーにおけるAI技術活用の推進					
<ul style="list-style-type: none"> 効率的な配車、予約時の利便性向上を図る <table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 20%;">令和6年度～</td> <td>: 配車アプリ及びAI予約システムの導入検討 [再掲]</td> </tr> </table>		令和6年度～	: 配車アプリ及びAI予約システムの導入検討 [再掲]		
令和6年度～	: 配車アプリ及びAI予約システムの導入検討 [再掲]				
(4) キャッシュレス化の推進					
<ul style="list-style-type: none"> 鉄道（上電・わ鐵）及びおりひめバスやタクシーにおけるキャッシュレス決済の導入により、利用者の利便性向上を図る <table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 20%;">令和6年度～</td> <td>: 多様化するキャッシュレス決済システム導入の調査・検討</td> </tr> <tr> <td></td> <td>: 本市の電子地域通貨「桐ペイ（きりぺい）」の対応検討・実施</td> </tr> </table>		令和6年度～	: 多様化するキャッシュレス決済システム導入の調査・検討		: 本市の電子地域通貨「桐ペイ（きりぺい）」の対応検討・実施
令和6年度～	: 多様化するキャッシュレス決済システム導入の調査・検討				
	: 本市の電子地域通貨「桐ペイ（きりぺい）」の対応検討・実施				
					
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		



③ 実施主体

交通事業者、桐生市

④ スケジュール

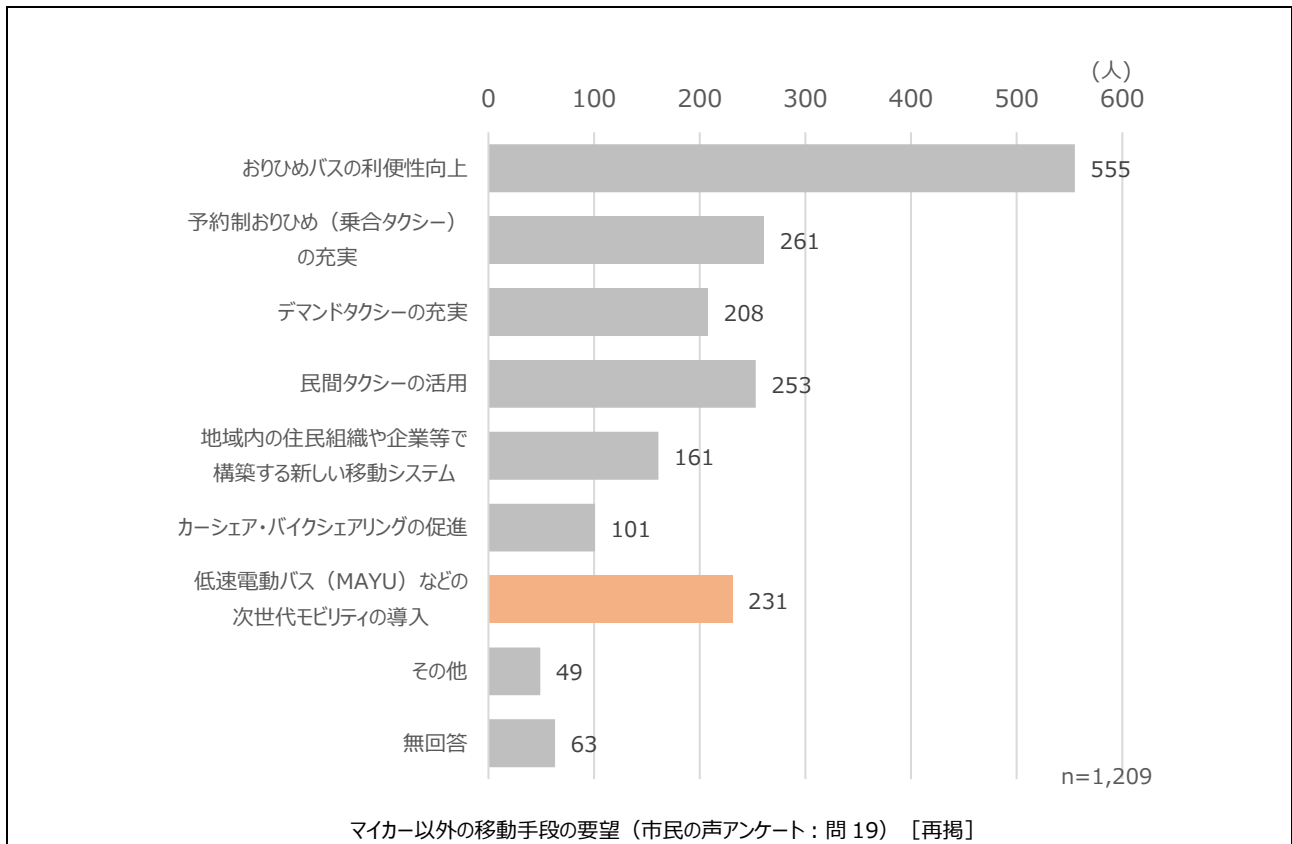
年度	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)	2028 (R10)	2029～ (R11～)
(1)	● 検討	→	→	→	→	→
	● 実施	→	→	→	→	→
(2)	● 実施【継続】	→	→	→	→	→
	● 検討	→	→	→	→	→
(3)	● 検討	→	→	→	→	→
(4)	● 調査・検討	→	→	→	→	→
	● 検討・実施	→	→	→	→	→

⑤ 関連する取り組み

● —

[3. 持続可能な未来社会を見据えた施策の推進]

<p>3A. 多様なグリーンスローモビリティの導入</p>	<p>交通ビジョン 3-1-1</p>
<p>① 取り組みの目的</p>	
<p>見た人が乗ってみたいくなる魅力を持ったグリーンスローモビリティの活用を推進することで、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</p>	
<p>② 取り組みの内容</p>	
<p>(1) 導入の検討</p>	
<p>・ 地域の実情に応じ、交通を始めとする様々な課題解決を図る</p>	
<p>令和6年度～ : 多様なグリーンスローモビリティの活用の検討</p>	
<p>(2) 国庫補助の活用</p>	
<p>・ SDGs、車両購入</p>	
<p>令和6年度～ : 国庫補助の活用の検討</p>	
	
<p>グリーンスローモビリティ（軽自動車）</p>	
	
<p>グリーンスローモビリティ（小型自動車（AR-07））</p>	
	
<p>グリーンスローモビリティ（普通自動車（eCOM-10））</p>	



③ 実施主体						
交通事業者、桐生市						
④ スケジュール						
年度	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)	2028 (R10)	2029~ (R11~)
(1)	● 検討					→
(2)	● 検討					→
⑤ 関連する取り組み						
● 鉄道やバスを利用したくなる仕掛け						1-2-1~1-2-2
令和 6 年度～	: バスや MAYU に乗ってみたいとなる仕掛けの検討 ・ 企画イベントでのバス・MAYU 運行の検討 ・ 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の検討 ・ 商店街や商業施設と連携した企画の検討					

3B. MAYU を主軸とした次世代モビリティの導入	交通ビジョン 3-1-2
① 取り組みの目的	
MAYU などの次世代モビリティの導入を推進し、移動の選択肢を増やすことで、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す	
② 取り組みの内容	
(1) 観光施策としての MAYU の活用	
・ MAYU を活用した観光のさらなる充実を図る	
令和 6 年度～	: 観光施策としての MAYU の運行（実施）【継続】 : 利便性、回遊性を考慮した新ルートの検討 : 重伝建地区に人を呼び込むための MAYU の実証運行（検証）
(2) さらなる MAYU の活用	
・ さらなる活用を推進するため、「産学官民金連携」の取り組みを進める	
令和 6 年度～	: 群馬大学が実施する MAYU を含む次世代モビリティの活用に関する実証実験の協力（実施）【継続】 : 地域ごとに運行する地域内交通における MAYU の実証運行（実施・検証） : 外出やコミュニケーションの機会創出などによる活用方法の実施・検証
(人)	
	0 100 200 300 400 500 600 700
イベント時のアトラクション（パレード・バンド演奏等）	288
自治会等に貸出し地域内の移動に活用（バス停までの送迎など）	187
イベント開催時の会場までのシャトル運行	622
地域の親睦行事等に貸出（宴会・懇親会等）	130
移動販売・カフェ	160
観光客向けに定期運行	510
バスが運行していない方面でのエリア運行	566
高齢者のサロンのな移動手段	343
学区内での子供の通園・通学手段	296
小・中・高校生の交通環境学習の教材	162
その他	40
未回答	121
	n=1,209
MAYU の活用目的（市民アンケート：問 10）	



グリーンスローモビリティ (eCOM-8²)



eCOM シリーズの自動運転車両 (試作車)

③ 実施主体

交通事業者、大学、桐生市

④ スケジュール

年度	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)	2028 (R10)	2029～ (R11～)
(1)	●実施【継続】—————→					
	●検討……………→					
	●検証……………→					
(2)	●実施【継続】—————→					
	●実施・検証—————→					

⑤ 関連する取り組み

● 鉄道やバスを利用したくなる仕掛け

1-2-1～1-2-2

令和6年度～ : バスや MAYU に乗ってみたいくなる仕掛けの検討
 ・ 企画イベントでのバス・MAYU 運行の検討
 ・ 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の検討
 ・ 商店街や商業施設と連携した企画の検討

● 交通環境学習（モビリティ・マネジメント教育）の推進

1-3-3

令和6年度～ : 小学校夏休み図画コンクールの実施【継続】
 : 未来創生塾を通して MAYU を活用した学習（小学校）の実施【継続】
 : 中高生対象に MAYU を活用した学習検討

● 小型モビリティ・歩行・自転車利用環境の改善

2-3-3

令和6年度～ : 歩道整備を実施【継続】
 : 自転車通行帯や矢羽根型路面表示の整備を実施【継続】

● 自動運転技術活用の検討

3-1-3

令和6年度～ : 群馬大学によるリモート技術等を活用した自動運転技術の研究を支援

<p>3C. 新たな地域内交通システムの検討・導入</p>	<p>交通ビジョン 3-2-1</p>
<p>① 取り組みの目的</p>	
<p>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を図る</p>	
<p>② 取り組みの内容</p>	
<p>(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</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 行政や関係者と連携・協力しながら、地域住民が主体となった仕組みづくりを検討する ・ 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ため、自家用有償旅客運送や既存の民間事業者による送迎サービス、さらには、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なども勘案した地域内交通の確保を検討する ・ 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、地域の多様な移動資源の活用を検討する 	
<p>令和6年度～</p>	<ul style="list-style-type: none"> ： 地域ごとの意見交換会等の実施 ： 地域ごとに運行する地域内運行のモデル地区を選定し、地域住民代表者らで組織する地域内交通構築検討会(仮称)を設置し、構築に向けた協議・検討を開始 ： 実証運行の実施及び調査・分析
	
<p>交通空白地有償運送（黒保根地区） 特定非営利法人グループ28</p>	<p>MAYU を活用した地域内交通の検討</p>

③ 実施主体							
市民、交通事業者、桐生市							
④ スケジュール							
年度	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)	2028 (R10)	2029～ (R11～)	
(1)	●実施	→					
	●協議・検討	→					
	●実施・調査・分析	→					
⑤ 関連する取り組み							
● —							

3D. 新たな移動サービスの調査・検討	交通ビジョン 3-2-2～3-2-3
① 取り組みの目的	
地域住民にとって利便性の高い移動手段を確保し、交通システムの最適化を図る	
② 取り組みの内容	
(1) シェアリングエコノミーの活用	
・ 移動にかかる経済的な負担を軽減するとともに、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す	
令和6年度～	: レンタサイクルの充実（実施） : 新たなレンタサイクルシステムやカーシェアリングの検討 : ライドシェアの研究・検討（ライドシェア導入に関する市の関わり方など） : 次世代の超小型電動モビリティサービス（ナローモビリティ ^{※1} 、ムービングチェア ^{※2} 、電動キックボードなど）の活用検討
※1 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。	
※2 ムービングチェア	
: 自動運転シニアカーのこと。	
(2) 民間タクシーを活用した交通モードの導入	
・ 地域の移動ニーズに合った適材適所の手段や、新たな移動に関する取り組みを検討	
令和6年度～	: 民間タクシーを活用した移動手段の検討 : 民間タクシー事業者等との協議を開始（実証事業などの方策を検討）
	
市保有の公用車	JR 桐生駅レンタサイクル

③ 実施主体							
交通事業者、桐生市							
④ スケジュール							
年度	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)	2028 (R10)	2029～ (R11～)	
(1)	●実施	→					
	●検討					→	
	●研究・検討					→	
(2)	●検討					→	
	●協議					→	
⑤ 関連する取り組み							
● 小型モビリティ・歩行・自転車利用環境の改善						2-3-3	
令和6年度～		: 歩道整備を実施【継続】					
		: 自転車通行帯や矢羽根型路面表示の整備を実施【継続】					

3E. みどり市との連携強化	交通ビジョン 3-3-1～3-3-2	
① 取り組みの目的		
バスやタクシーなどの活用による両市の交通ポードレス化に取り組み、両市域での一体的な公共交通ネットワークの構築を図る		
② 取り組みの内容		
(1) バス・タクシーの連携強化		
<ul style="list-style-type: none"> ・ バス交通について、みどり市をはじめ近隣自治体との乗り入れポイントを拡充し、市民のさらなる利便性向上を図る ・ 黒保根町デマンドタクシーについて、他の交通システムとの役割を明確にし、連携を図る 		
令和6年度～	：バス・タクシーの連携強化に向けた検討	
(2) 広域バスの検討		
<ul style="list-style-type: none"> ・ 両市をつなぐ4鉄道との相互連携や役割分担を明確にし、両市民の相乗効果が得られるようにする ・ 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す ・ 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 		
令和6年度～	：両市をつなぐ広域バス路線の検討 ：新里地区・伊勢崎市との広域バスの導入の検討	
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	
電話でバス（みどり市）	大間々駅	桐生市
	新桐生駅	
	桐生厚生総合病院	
	ヤオコー桐生相生店	
赤堀シャトルバス（伊勢崎市）	相生団地	桐生市
	カリビアンビーチ	

近隣都市の公共交通との相互乗り入れの状況（交通ビジョン）

③ 実施主体						
交通事業者、桐生市、みどり市、近隣自治体						
④ スケジュール						
年度	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)	2028 (R10)	2029～ (R11～)
(1)	●検討.....→					
(2)	●検討.....→					
⑤ 関連する取り組み						
● —						

7.3. 施策の関連事項

(1) 関連施策について

● 鉄道やバスを利用したくなる仕掛け		1-2-1～1-2-2
令和6年度～	：鉄道事業者が実施する利用啓発イベント等への支援を実施 ：バスやMAYUに乗ってみたくなる仕掛けの検討 ・企画イベントでのバス・MAYU運行の検討 ・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の検討 ・商店街や商業施設と連携した企画の検討 ・おりひめバスフリーデーの検討	2D 1A・3A・3B
● 子育て支援の一助となる交通施策の検討		1-3-1
令和6年度～	：乳幼児と同乗する保護者の運賃優遇の検討 ：ベビーカーでの利用方法の周知・啓発	1A
● 公共交通の通学利用推進		1-3-2
令和6年度～	：公共交通利用通学費補助金制度の実施・周知啓発【継続】 ：高校生以下の定期料金の検討	1A・2A・2D
● 交通環境学習（モビリティ・マネジメント教育）の推進		1-3-3
令和6年度～	：小学校夏休み図画コンクールの実施【継続】	1A・2D・3B
	：未来創生塾を通してMAYUを活用した学習（小学校）の実施【継続】	1A・3B
	：中高生対象にMAYUを活用した学習検討	1A・3B
	：ミニきりゅうの仕事メニューへの検討	1A
● 公共交通を高校生に慣れ親しんでもらう取り組み		1-3-4
令和6年度～	：高校生の通学利用に向けたチラシの配布、ポスターの掲示	1A
● バス交通における運賃制度の検討と運賃以外の財源確保		2-1-6
令和6年度～	：バスの車体ラッピングを中心に広告収入の確保を推進 ：公共交通を持続するための公的負担の研究	2A
令和8年度	：おりひめバス路線再編等の検討を行う協議組織を設置し、運賃見直しの検討を開始	2A
令和11年4月	：おりひめバス路線の全体改正に合わせ、運賃の見直しを実施	2A
● 鉄道の利用促進や沿線地域の活性化への取り組み		2-2-2～2-2-3
令和6年度～	：軌道間ネットワークの強化	2A・2D
	：4鉄道の各沿線協議会等の支援	2D

● 鉄道及びバス車両の計画的な車両更新		2-3-1
令和6年度～	: 鉄道 上毛線再生協議会及びわたらせ渓谷鐵道再生協議会で検討	2D
	: バス 群馬県の更新基準を超えた現車両を計画的に更新 社会情勢の変化などを踏まえ、EV 車両やワゴン車の導入検討	2A
● 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		2-3-2
令和6年度～	: ノンステップバス車両の導入推進	2A
	: ユニバーサルデザインタクシーの導入推進	2B・2C
● 小型モビリティ・歩行・自転車利用環境の改善		2-3-3
令和6年度～	: 歩道整備を実施【継続】	3B・3D
	: 自転車通行帯や矢羽根型路面表示の整備を実施【継続】	
● 自動運転技術活用の検討		3-1-3
令和6年度～	: 群馬大学によるリモート技術等を活用した自動運転技術の研究を支援	3B

(2) 補助系統に係る事業及び実施主体について

表 7-1 補助系統に係る事業及び実施主体の概要

系統名	運行路線	運行態様	実施主体	補助事業の活用
おりひめバス ・中央幹線 (市役所系)	桐生駅北口 ～新桐生駅 ～(東邦病院)	路線定期運行	桐生朝日自動車(株)	幹線補助、 車両購入費補助
おりひめバス ・相生線	桐生駅北口 ～相生駅 ～二本松団地 ～さくらもーる			
デマンドタクシー ・新里地区	新里地区	区域運行	(株)沼田屋タクシー	フィーダー補助
デマンドタクシー ・黒保根地区	黒保根地区			

第8章 計画の達成状況の評価

8.1. 評価指標

目標の達成状況を確認するための評価指標を、以下の通り設定します。

表 8-1 評価指標・目標値

目標	評価指標	現状値 (2023 年度)	目標値 (2028 年度)
目標① 「公共交通利用の促進」	公共交通（バス）の 利用者数 (人口 1 人当たり・年間)	2.53 (人) (2022 年度)	3.20 (人) (2027 年度)
	公共交通（鉄道）の 利用者数 (人口 1 人当たり・年間)	40.39 (人) (2021 年度)	44.00 (人) (2027 年度)
	公共交通の利用率 (日常の移動手段)	13.2 (%) (2023 年度)	20.0 (%) (2027 年度)
	公共交通の利用頻度 (年 1 回以上の利用)	34.5 (%) (2023 年度)	50.0 (%) (2027 年度)
	公共交通の維持・発展 に向けた意識 (「特に何もしない」と回答)	23.4 (%) (2023 年度)	20.0 (%) (2027 年度)
目標② 「事業効果の改善」	公共交通事業（バス）の 収支率	18.3 (%) (2022 年度運行分)	20.0 (%) (2027 年度)
	公共交通（バス）への 公的資金投入額 (利用者 1 人当たり)	587.3 (円) (2022 年度決算額)	587.3 (円) (2027 年度)
目標③ 「移動の多様化の促進」	次世代モビリティ利用による CO2 削減量	1,209 (kg) (2022 年度)	2,867 (kg) (2027 年度)
	次世代モビリティ利用人数	3,205 (人) (2022 年度)	7,600 (人) (2027 年度)

表 8-2 数値の設定・算出方法

評価指標	目標値の考え方	利用データ	算出方法	備考
公共交通（バス）の利用者数 (人口1人当たり・年間)	増加	事業者データ	【おりひめバス、予約制おりひめ、デマンドタクシーの年間利用者数の合計】 ÷【市の総人口】	・市の総人口：住民基本台帳の3月末日時点の値 ・目標値：桐生市第六次総合計画後期基本計画より
公共交通（鉄道）の利用者数 (人口1人当たり・年間)	増加	事業者データ	【市内17各駅の年間乗降客数の合計】 ÷【市の総人口】	
公共交通の利用率 (日常の移動手段)	増加	「市民の声」アンケート	【「①鉄道、②おりひめバス、③予約制おりひめ・デマンドタクシー」をどれか1つ以上選択した方の合計】 ÷【回答者数】	・アンケートは2年に1回 ・現況値：#25「市民の声」アンケート ・[問17]日常の移動手段には何を利用していますか（複数回答可）
公共交通の利用頻度 (年1回以上の利用)	増加	市民アンケート	【鉄道、バス等について、「1.週5回以上」～「4.年1回以上」をどれか1つ以上選択した方の合計】 ÷【回答者数】	・評価年度にアンケートの実施 ・[問2]それぞれの公共交通（タクシー、鉄道、バス等）について、あてはまるものを教えてください<利用頻度>
公共交通の維持・発展に向けた意識 (「特に何もしない」と回答)	減少	市民アンケート	【「7.特に何もしない」を選択した方の合計】 ÷【回答者数】	・評価年度にアンケートの実施 ・[問9]公共交通の維持・発展のため、あなたはどんなことができますか（複数回答可）
公共交通事業（バス）の収支率	増加	事業者データ	おりひめバス、予約制おりひめ、デマンドタクシーの収支率の平均	・バス等のみ
公共交通（バス）への公的資金投入額 (利用者1人当たり)	維持	事業者データ	【おりひめバス、予約制おりひめ、デマンドタクシーの国・県及び市の補助額の合計】 ÷【おりひめバス、予約制おりひめ、デマンドタクシーの利用者数の合計】	・バス等のみ ・補助額：交通事業者への直接的補助額 ・24年度以降の人員費増加と燃料費の高騰、さらに人口減少を加味すると減少の目標設定は難しく、公共交通の利用促進、効率化と最適化（経費抑制）に努め、維持とする
次世代モビリティ利用によるCO2削減量	増加	市データ	【1人当たりのCO ₂ 排出量(0.3772kg)】 ×【次世代モビリティ利用人数】	・次世代モビリティはMAYUのみ ・1人当たりのCO ₂ 排出量 = CO ₂ 排出原単位(2.32kg/ℓ) ×距離(2km) ÷ 燃費(12.3km/ℓ) ※エコ通勤におけるCO ₂ 排出量と同じ計算方法
次世代モビリティ利用人数	増加	市データ	MAYUの利用人数の合計	・桐生市主体事業の合計利用者数 ・次世代モビリティはMAYUのみ

8.2. 計画の進行管理の体制

計画の実施にあたっては、桐生市地域公共交通活性化協議会を主体として、計画に位置付ける事業の関係者が一体となり、連携・協働し取り組んでいくことが重要です。

また、一人ひとりが公共交通を自分事として考え、意識転換と行動変容につながるよう、目標の達成状況や利用状況を評価し、必要に応じて見直し・改善を図っていく必要があります。

そのため、以下のような実施体制のもとで、役割分担を行いながら取り組んでいきます。

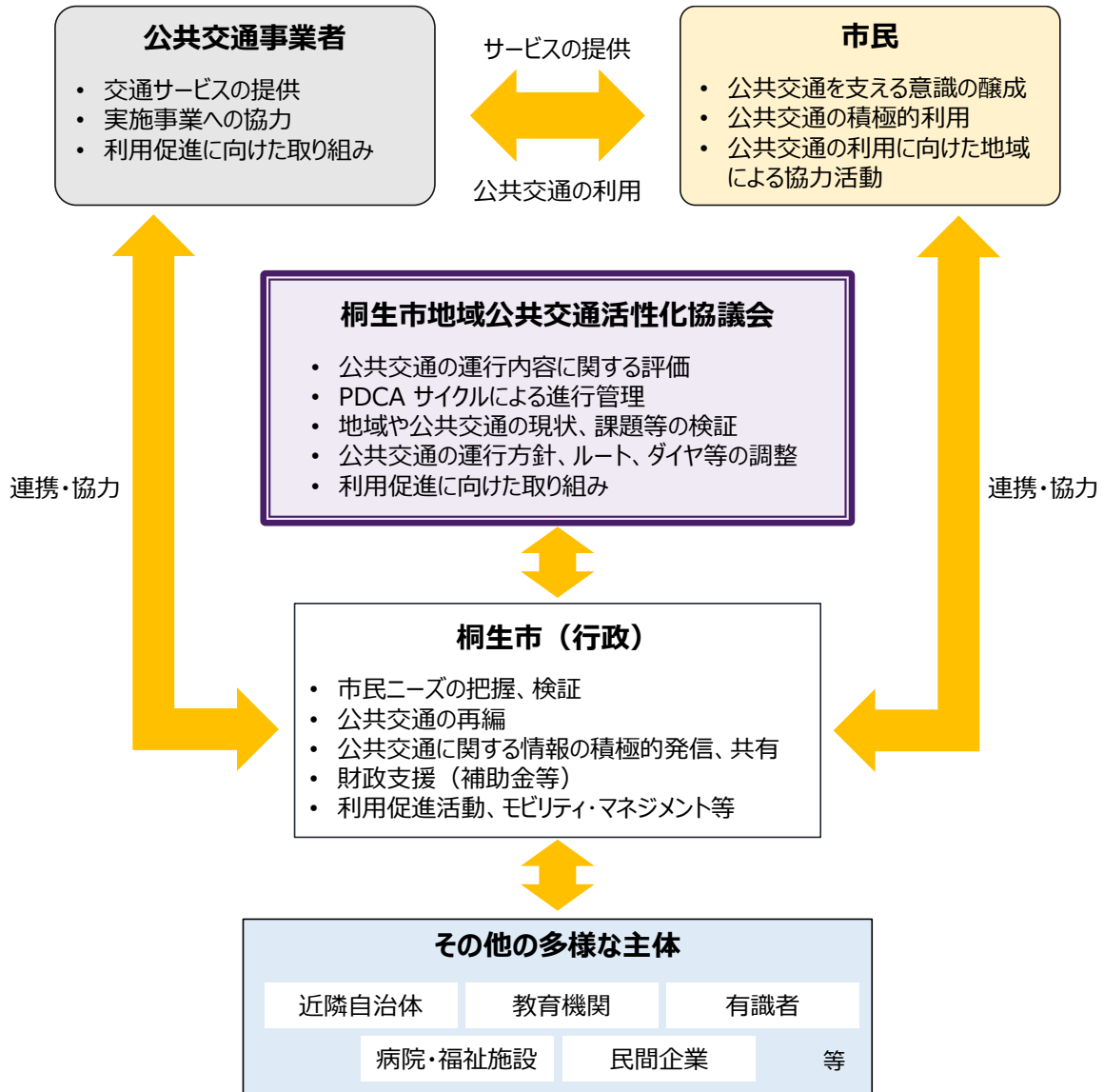


図 8-1 計画の進行管理体制

8.3. 達成状況の評価・評価スケジュール

計画を推進するため、PDCA サイクルにより、各事業の進捗や目標の達成状況について、数値目標を指標としながら評価します。必要に応じて、改善を図りながら、効率的・効果的に事業を推進します。

また、評価スケジュールについては、毎年確認が可能な指標の継続的な点検を実施しつつ、計画期間が終了する令和 10 年度に最終評価を行うこととします。



図 8-2 PDCA サイクルによる評価体制

表 8-3 評価スケジュール

評価指標	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)	2028 (R10)
公共交通（バス）の利用者数	●	●	●	●	●
公共交通（鉄道）の利用者数	●	●	●	●	●
公共交通の利用率	—	●	—	●	—
公共交通の利用頻度	—	●	—	●	—
公共交通の維持・発展に向けた意識	—	●	—	●	—
公共交通事業（バス）の収支率	●	●	●	●	●
公共交通（バス）への公的資金投入額	●	●	●	●	●
次世代モビリティ利用による CO2 削減量	●	●	●	●	●
次世代モビリティ利用人数	●	●	●	●	●

参考資料

1. 桐生市地域公共交通活性化協議会設置要綱

(令和5年4月1日施行)

改正 令和6年4月1日

(目的)

第1条 道路運送法(昭和26年法律第183号)及び地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年法律第59号)の規定に基づき、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他の旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項に関し協議を行うとともに、同法第6条第1項の規定に基づき、地域公共交通計画の作成及び実施に関し必要な協議を行うため、桐生市地域公共交通活性化協議会(以下「協議会」という。)を設置する。

(協議事項)

第2条 協議会は、次に掲げる事項を協議するものとする。

- (1) 地域の実情に応じた適切な一般乗合旅客自動車運送の態様等に関する事項
- (2) 市町村運営有償運送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項
- (3) 地域公共交通計画の作成及び変更の協議に関する事項
- (4) 地域公共交通計画の実施に係る連絡調整に関する事項
- (5) 地域公共交通計画に位置付けられた事業の実施に関する事項
- (6) 協議会の運営方法その他協議会が必要と認める事項

2 前項の規定にかかわらず、次に掲げる事項については、協議を省略することができる。この場合において、協議会においてこれを報告するものとする。

- (1) 運行時刻の変更
- (2) 運行回数を増加する変更
- (3) 停留所の新設
- (4) 停留所の位置及び名称の変更

(組織)

第3条 協議会は、別表に掲げる者(以下「委員」という。)をもって組織する。

2 委員は、協議会に代理人を出席させることができる。

(任期)

第4条 委員の任期は、2年とする。ただし、再任を妨げない。

2 委員が欠けた場合の補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。

(役員)

第5条 協議会に会長及び副会長各1人を置き、委員の互選により定める。

2 会長は、協議会を代表し、会務を総理する。

3 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき、又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。

(会議の運営)

第6条 協議会は、必要に応じて会長が招集し、その議長となる。ただし、委員の委嘱前に開かれる協議会は、市長が招集する。

- 2 協議会は、招集する委員の半数以上が出席しなければ開くことができない。
- 3 協議会の議決方法は、出席した委員(代理人を含む。以下同じ。)の3分の2以上の多数で決するものとする。
- 4 会長は、必要と認めるときは関係者の出席を求め、説明又は意見を聴くことができる。
- 5 協議会は、原則として公開とする。
- 6 会長が特に認めるときは、協議会の開催に代えて、書面による協議を行うことができる。

(協議結果の取扱い)

第7条 協議会において協議が調った事項について、関係者は、その結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

(分科会)

第8条 協議会は、第2条に規定する事項について専門的な調査、検討を行うため、又は道路運送法第9条第4項に規定する運賃等を定めるため、必要に応じ分科会を置くことができる。

2 分科会の組織及び運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(庶務)

第9条 協議会の庶務は、桐生市の交通政策所管課において処理する。

(経費の負担)

第10条 協議会の運営に要する経費は、負担金、補助金、繰越金及び諸収入をもって充てる。

(監査)

第11条 協議会に監査を2名置く。

2 協議会の出納監査は、会長が委員の中から指名した者によって行う。

3 監査は、監査結果を会長に報告しなければならない。

(財務)

第12条 協議会の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(委任)

第13条 この要綱に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

附 則

この要綱は、令和5年4月1日から施行する。

附 則(令和6年4月1日)

この要綱は、令和6年4月1日から施行する。

別表(第3条関係)

桐生市地域公共交通活性化協議会委員

区分	所属団体・役職
市長又はその指名する者	桐生市副市長
	桐生市共創企画部長
	桐生市市民生活部長
	桐生市都市整備部長
	桐生市地域振興整備局長
公共交通事業者等	東日本旅客鉄道株式会社高崎支社 桐生駅長
	東武鉄道株式会社 新桐生駅長
	上毛電気鉄道株式会社 取締役社長
	わたらせ渓谷鐵道株式会社 代表取締役社長
	桐生朝日自動車株式会社 取締役社長
	株式会社沼田屋タクシー 代表取締役
	一般社団法人群馬県バス協会長
	一般社団法人群馬県タクシー協会長
道路管理者	国土交通省関東地方整備局高崎河川国道事務所桐生国道維持出張所長
	桐生土木事務所長
その他計画に定めようとする事業を実施すると見込まれる者	株式会社桐生再生
	一般社団法人きりゅう市民活動推進ネットワーク
公安委員会・警察	桐生警察署長
住民・利用者の代表	桐生市区長連絡協議会(桐生地区)
	桐生市区長連絡協議会(新里地区)
	桐生市区長連絡協議会(黒保根地区)
	桐生市中心身障害者関係団体連絡協議会
	桐生市老人クラブ連合会
	桐生市婦人団体連絡協議会
	桐生市 PTA 連絡協議会
	桐生市立小学校長会
学識経験者	地域公共交通マイスター
	群馬大学 教授
国及び県	国土交通省関東運輸局群馬運輸支局長
	群馬県知事戦略部交通イノベーション推進課長
公共交通事業者等の運転士が組織する団体	桐生朝日自動車株式会社運転士代表
	株式会社沼田屋タクシー運転士代表
協議会の運営に必要と認める者	桐生商工会議所
	桐生市新里商工会

	桐生市黒保根商工会
	一般社団法人桐生市観光物産協会長
	桐生市地域包括支援センター
	みどり市総務部企画課長

2. 桐生市地域公共交通活性化協議会 委員名簿（令和5年度）

	選出団体		氏名
1	桐生市	副市長	森山 享大
2	桐生市	共創企画部長	西條 敦史
3	桐生市	市民生活部長	関口 泰
4	桐生市	都市整備部長	鈴木 宏
5	桐生市	地域振興整備局長	登坂 良男
6	東日本旅客鉄道(株)高崎支社	桐生駅長	佐太木 確
7	東武鉄道(株)	新桐生駅長	杉田 浩
8	上毛電気鉄道(株)	取締役社長	橋本 隆
9	わたらせ渓谷鐵道(株)	代表取締役社長	品川 知一
10	桐生朝日自動車(株)	取締役社長	佐川 智明
11	(株)沼田屋タクシー	代表取締役	小林 康人
12	(一社)群馬県バス協会	会長	佐藤 俊也
13	(一社)群馬県タクシー協会	会長	清水 憲明
14	国土交通省関東地方整備局 高崎河川国道事務所桐生国道維持出張所	所長	高橋 昭
15	桐生土木事務所	所長	宮崎 義明
16	(株)桐生再生	ゆっくりズム研究所	登丸 貴之
17	(一社)きりゆう市民活動推進ネットワーク	理事長	近藤 圭子(監査)
18	桐生警察署	署長	江原 勝則
19	桐生市区長連絡協議会(桐生地区)	第6区長	朝倉 富美夫
20	桐生市区長連絡協議会(新里地区)	第21区長	山形 賢助(監査)
21	桐生市区長連絡協議会(黒保根地区)	第22区長	大塚 慶治
22	桐生市中心身障害者関係団体連絡協議会	会長	高草木 薫
23	桐生市老人クラブ連合会	常任理事	小島 良行
24	桐生市婦人団体連絡協議会		間中 一枝
25	桐生市PTA連絡協議会	会計	新井 慎太郎
26	桐生市立小学校長会	校長	臼井 一子
27	地域公共交通マイスター		佐羽 宏之
28	群馬大学	教授	天谷 賢児(会長)
29	群馬運輸支局	支局長	鷲巣 雄一

30	群馬県知事戦略部交通イノベーション推進課	課長	田中 佑典
31	桐生朝日自動車(株)運転手代表	乗合乗務員	酒寄 真一
32	(株)沼田屋タクシー運転手代表	運転手	鎚木 祥倫
33	桐生商工会議所	専務理事	石原 雄二(副会長)
34	新里商工会	会長	瀬谷 源
35	黒保根商工会	会長	金子 敬
36	(一社)桐生市観光物産協会	会長	宮地 由高
37	桐生市地域包括支援センター	社会福祉士	峰岸 良真
38	みどり市総務部企画課	課長	青木 照幸

3. 桐生市地域公共交通計画 策定の経過

開催日・開催場所	会議名称	議事
令和5年4月28日 美喜仁桐生文化会館 4階 スカイホールA	第1回協議会	<ul style="list-style-type: none"> ● 委員委嘱 ● 「桐生市地域公共交通活性化協議会」について ● 会長・副会長の選任 ● 監査の選任 ● 審議事項 議案第1号 令和5年度事業計画（案）について 議案第2号 令和5年度予算（案）について 議案第3号 桐生市地域公共交通計画策定支援業務委託に関する契約方法と委託内容について
令和5年6月14日 (文書協議)	第2回協議会	<p>【協議事項】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 黒保根町デマンドタクシーにおける生活交通確保維持改善計画（地域内フィーダー系統確保維持計画）の策定について〔地域公共交通確保維持改善事業〕 <p>【報告事項】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 桐生市地域公共交通計画策定支援業務委託の入札結果について
令和5年7月7日 美喜仁桐生文化会館 4階 スカイホールB	第3回協議会	<p>【報告事項】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 令和5年度第2回桐生市地域公共交通活性化協議会(文書協議)の結果について <p>【協議事項】</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) 桐生市地域公共交通計画の策定にあたって (2) 本市公共交通等の現況整理 (3) 計画策定に係るアンケート調査 (4) 今後のスケジュールについて
令和5年9月14日 美喜仁桐生文化会館 4階 スカイホールA	第4回協議会	<p>【報告事項】</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) 桐生市交通ビジョン(案)について <p>【協議事項】</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) 桐生市地域公共交通計画について <ol style="list-style-type: none"> ①計画の内容、②現況把握・ニーズ調査 (2) 桐生市地域公共交通計画の今後のスケジュールについて
令和5年12月15日 美喜仁桐生文化会館 4階 スカイホールA	第5回協議会	<p>【協議事項】</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) 桐生市地域公共交通計画について <ol style="list-style-type: none"> ①全体構成等、②目標達成のための施策・事業 (2) 今後のスケジュールについて

<p>令和6年1月29日 桐生商工会議所 ケービックホールⅠ・Ⅱ</p>	<p>第6回協議会</p>	<p>【協議事項】</p> <ul style="list-style-type: none"> (1) 桐生市地域公共交通計画（案）について (2) 地域公共交通確保維持改善事業の事業評価について <ul style="list-style-type: none"> ①地域公共交通計画策定事業、②黒保根デマンドタクシー (3) おりひめバス川内線の路線見直しについて (4) 今後のスケジュールについて
<p>令和6年3月29日 (文書協議)</p>	<p>第7回協議会</p>	<p>【協議事項】</p> <ul style="list-style-type: none"> (1) 桐生市地域公共交通計画（案）について (2) 桐生市地域公共交通計画（案）の意見提出手続（パブリックコメント）の実施について (3) 令和6年度収入支出暫定予算について (4) 令和6年度当初に着手する事業について (5) 桐生市地域公共交通活性化協議会設置要綱の改正について (6) 桐生市地域公共交通活性化協議会分科会設置規程の新設について
<p>令和6年5月1日 ～ 5月31日</p>	<p>意見提出手続 き（パブリック コメント）の実施</p>	

桐生市地域公共交通計画

発行：令和6年6月

発行者：桐生市地域公共交通活性化協議会

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/>