桐生市 交通ビジョン

概要版

ゆっくりズムのまち 桐生 kiryu

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS

令和5年12月　桐生市

桐生市は持続可能な開発目標(SDGs)を支援しています。

桐生市交通ビジョン　７つの独自性

☆ **本市交通 10 年後の目指す姿と基本理念をわかりやすく掲げています。**
☆ **SDGs 未来都市にふさわしい「ゆっくりズムのまち桐生」の実現に向け、MAYU を主軸とする次世代モビリティの積極的な活用を目指しています。**
☆ **私たち一人ひとりが、地球環境と地域社会のことを自分ごととして考え、危機感を持ち、意識して行動を変えていくことを推奨しています。**
☆ **私たち一人ひとりが、複数の交通手段を適材適所で使い分けながら、楽しく快適に移動できる「ときめく交通まちづくり」を目指しています。**
☆ **子どもと子育てに寄り添う交通施策の強化を目指しています。**
☆ **公民連携による推進体制の再構築と、市民総ぐるみによる施策の推進を掲げています。**
☆ **桐生・みどり両市域における一体的な交通網の実現を目指しています。**

1　ビジョン策定の背景

（1）危機的な状況

人間の活動は地球環境へ大きな負荷をかけており、特に二酸化炭素の増加による地球温暖化は、将来さらに人々の生活にも深刻な影響を与えることが予想されます。

（2）危機の回避に向けた導き

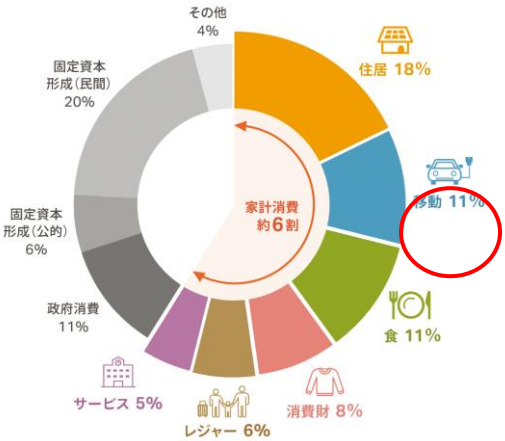
「ゆっくりズムのまち桐生」の宣言を主導した故・宝田恭之氏（群馬大学名誉教授）の思い「今からでは遅いかもしれないが、遅過ぎることはない。」を継承し、内閣府選定の**「SDGs 未来都市」**として、低速電動コミュニティバス MAYU などの活用を推進するとともに、ゆとりを持ったライフスタイルの融合を図る中で**「ゆっくりズムのまちづくり」**を進め、地域課題の解決や持続可能な未来社会の確立を目指していかなければなりません。

（3）交通活動に求められる「環境への配慮」

自家用車の二酸化炭素排出量は、バスの 2.3 倍、鉄道の 7.6 倍であり、マイカーから公共交通機関に転換することで、多くの二酸化炭素排出量の削減が可能となるほか、公共交通の維持にもつながります。

SDGs の包括目標である「誰一人取り残さない」社会を実現するうえで、「移動」に伴う環境への配慮は衣食住以外で私たちが取り組むことのできる部分であり、市民総ぐるみで実践していかなければなりません。

消費ベースでの日本のライフサイクル温室効果ガス排出量



資料：環境省ホームページ　COOL CHOICE なぜ私たちの行動が必要なの？

（4）地域公共交通の厳しい現状

群馬県における地域公共交通利用者は、人口減少やマイカー移動の普及、新型コロナウイルス感染症の影響により、大幅な減少傾向にあります。

わたらせ渓谷鐵道や上毛電気鉄道においても、利用者の減少、コロナ禍により、県や沿線市による公費補助への依存度が高くなっています。

おりひめバスについては、運行事業の不採算の常態化や運転士の不足と高齢化、車両や設備の老朽化、利用者の地域的な偏りなどで経営が難しくなっています。

おりひめバス空白地域を運行エリアとする予約制おりひめについては、実利用者数が見込みを下回っており、住民の需要に応じた見直しが必要な状況です。

新里・黒保根地区におけるデマンドタクシーは便利な一方、予約の集中、相乗りの敬遠、桐生地区の交通サービスとの差異などの難しい課題があります。

国は、MaaS の推進、グリーンスローモビリティの導入等を推奨し、「過度なマイカー依存」からの脱却と「公共交通機関を利活用する生活」へのシフトチェンジを促していますが、担い手の不足、財政難などの課題も深刻です。

2　進むべき方向　―変わることの必要性―

このような背景や現状を踏まえ、オール桐生で交通まちづくりを進めていくためには、市民、地元企業、大学、交通事業者、行政などの連携・協働による「共創」を通じ、環境負荷を抑え、より多くの人に利用される交通ネットワークの再構築を目指していかなければなりません。

そのためには、既存の交通システムの見直し・改善に努めるとともに、各地域の特性を踏まえた新しい移動の仕組みや、環境にやさしい次世代モビリティ等の積極的な導入・利活用を図っていく必要があります。

その一方で、日常生活における移動のあり方について、市民一人ひとりが共生と共助の視点、グローバルな面から自分ごととして考え、理解するとともに、**これらの移動手段を適材適所で使い分けて適度な利便性を享受できるように行動する**ことが大切です。

私たちは今こそ、「住んでみたい、ずっと住み続けたいまち桐生」の実現に向けて、**交通について市民総ぐるみで意見や知恵を出し合い、総力を挙げて未来へ持続可能なまちづくりを推し進めていかなければなりません。**

3　目指すべき「交通まちづくり」

本ビジョンは、「住んでみたい」「ずっと住み続けたい」と親しみを持ってもらえるような桐生市を目指し、人々の移動を支える「交通」の視点からまちづくりを展望する中で、私たちの意識や行動のあり方、バスやタクシー、鉄道、道路など交通環境のあり方について考え、行動を起こしていくための基本構想です。

本ビジョンでは、まず、私たち一人ひとりが、“自分ごと”として、まちの存続、ひとの暮らし、さらに環境負荷の低減に思いを寄せて、私たちの移動手段について考え、行動を変えていくことを推奨していきます。

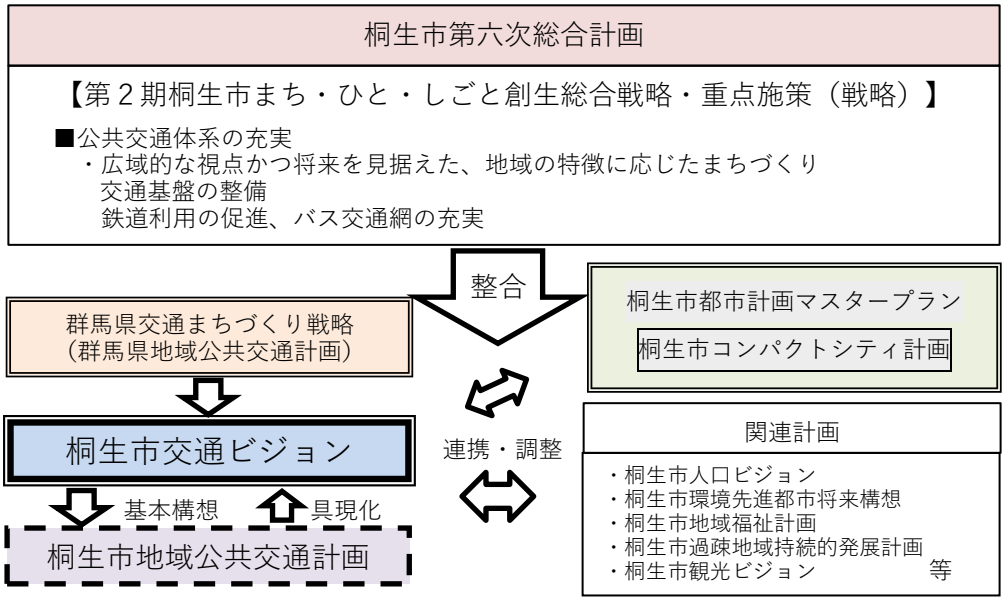
公共交通政策としては、子どもやお年寄り、免許返納者など「移動の不自由さ」を抱える人々の不安をやわらげ、安心して暮らせる移動環境をととのえていくことが使命であり、そのための移動手段の確保と最適化を図る方向性を示します。

自力移動のできる人にはバス、電車、徒歩、自転車など環境負荷の少ない移動方法の選択を促し、一方で子どもや高齢者、障害者などの視点でバス・タクシーや電車を利用しやすくしていきます。さらに、人と環境にやさしい MAYU などの活用や、地域で人々が協力してつくる新たな地域内交通システムの導入を目指します。

昨今の自家用車への過度な依存傾向から脱却し、「**マイカーなしでも暮らせるエリアの多いまち**」、「**バスや電車、MAYU など多彩な移動手段が選択できるまち**」に向け、「市民総ぐるみ」で、未来へと続く桐生の交通まちづくりに取り組みます。

次のページで、**本ビジョンが 10 年後に目指す姿**を描きます。

-桐生市交通ビジョンの位置付け-



-目標年次-

本ビジョンの目標年次は、おおむね 10 年後となる令和 15 年(2033 年)を目途とし、必要に応じて見直しを行います。

【現在と将来の交通ネットワーク比較】

地区	現在の公共交通		目指す姿(10 年後)
桐生地区	**おりひめバス**	・利用者数の少ない地域の奥まで運行する長大路線 ・小回りが利かない ・軽油でディーゼルエンジン	・幹線軸の明確化 ・コンパクト・プラス・ネットワークによる路線の再編 ・車両の EV 化、ワゴンタイプへの転換
	予約制おりひめ	・広沢、堤、宮本、相生、菱、境野の一部で運行 ※おりひめバス空白地域	・運行地域と制度内容の見直し ・デマンドタクシー導入検討 ・AI 予約システム導入
新里地区	・**デマンドタクシー**（地域内運行） 上毛電気鉄道へのフィーダー交通 一部みどり市に乗り入れ		・デマンドタクシー 地域外乗降場所追加など制度改善 AI 予約システム導入
黒保根地区	・**デマンドタクシー**（地域内運行） わたらせ渓谷鐵道へのフィーダー交通 ・自家用有償旅客運送(地域内及び地域外移動)		

地区	目指す姿(10 年後)
全域	・**広域幹線交通** JR 両毛線、東武桐生線による広域的な幹線ネットワークの確保・維持 中小私鉄（上毛電気鉄道、わたらせ渓谷鐵道）のあり方検討、再構築 ・**地域内交通システムの構築** 自家用有償旅客運送、地域主体の運行、ボランティアなど相互協力による運送 ・**新たな移動形態の導入** MAYU などの次世代モビリティ、福祉車両、スクールバス、民間タクシー、カーシェアリングなど多様なモビリティの活用 ・**移動の DX** MaaS の推進、自動運転技術の活用 ・**地域間連携** みどり市や近隣自治体とのバス交通連携強化、広域バスの導入

4　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。

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

桐生市の弱み

- ○進む人口減少
- ○県内市部で最高の高齢化率
- ○少子化
- ○飛び地合併により、分断化された行政施策

桐生市の強み

- ○４鉄道の乗り入れ
- ○群馬大学の取り組み
- ○グリーンスローモビリティ
- ○活発な市民活動
- ○「織都桐生」
- ○「球都桐生」
- ○ものづくりのまち

桐生市の交通課題
―取り組むべきこと―

- ○公共交通機能の連携強化
- ○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
- ○交通弱者のための移動サービスの拡充
- ○誰もがわかりやすく利用したくなる仕組みづくり
- ○近隣自治体との連携による公共交通の利便性向上
- ○公共交通を地域で支える意識の醸成

社会情勢の変化に伴う新たな概念

- ○SDGs
- ○MaaS
- ○CASE
- ○カーボンニュートラル
- ○DX
- ○コンパクトシティ
- ○新型コロナウイルス感染症による社会の変化
- ○ゆっくりズムのまち桐生

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 学び考え、共に行動を起こす
- 1-2 公共交通の魅力を高める
- 1-3 子どもと子育てに寄り添う
- 2-1 おりひめバス・デマンド交通の整備・改善
- 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 次世代モビリティの積極的な導入
- 3-2 各地域における新たな移動システムの構築
- 3-3 桐生・みどり両市の交通ボーダーレス化

施策の方向性

5　桐生市交通ビジョンの基本と施策の柱

「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

○みんなで考え、みんなでつくる

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

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、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、「ゆっくりズムのまちづくり」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。

施策の柱１－１　学び考え、共に行動を起こす

「ゆっくりズム」の精神のもと、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。

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

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

施策の柱１－２　公共交通の魅力を高める

「乗って楽しくワクワクするような移動手段」として、公共交通に乗りたいと思えるような取り組みを展開し創意工夫することで、公共交通の魅力を高め、利用者を増やします。

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）

施策の柱１－３　子どもと子育てに寄り添う

MAYU を活用したモビリティ・マネジメント教育の推進や、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。

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

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

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つつ、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

おりひめバス路線の再編、予約制おりひめやデマンドタクシーの改善、補完する移動手段の導入、市民団体等との連携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。

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）

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）

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）

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

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

鉄道利用者の減少が進む中、沿線自治体で協調し効果的な支援のあり方を検討し、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、沿線自治体、鉄道事業者、地域住民で協力しあい、鉄道の楽しさ・便利さを向上させる事業を実施します。

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

施策の柱２－３　わかりやすさと使いやすさを高める

利用者に分かりやすく快適で、安全・安心な移動ができる交通環境の整備に努めます。また、「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ます。

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

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、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。

施策の柱３－１　次世代モビリティの積極的な導入

本市の強みである 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し、観光施策への展開や高齢者の移動、子育て世代の負担軽減にも役立つ交通まちづくりを進めます。

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

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

地域住民にとって利便性の高い移動手段を確保するため、既存公共交通との役割分担と自治組織などとの連携のもと、地域内の新たな移動システムの構築、少量かつ多様な需要に対応できるタクシーのオンデマンド化などを検討し、地域内交通システムの最適化を目指します。

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

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、本市公共交通にとって大きな弊害となっています。移動実態が相互に多い桐生・みどり両地域での一体的な公共交通ネットワークの構築のため、みどり市との連携を更に強化し、両市交通のボーダーレス化に取り組みます。

3-3-1　バス・タクシーの連携強化

3-3-2　広域バスの検討

6　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**と縦割り的な関係機関・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。

推進体制のイメージ図

7　桐生市交通ビジョンの実現に向けて

「桐生市交通ビジョン」を基本構想と位置付け、「桐生市地域公共交通活性化協議会」において、「桐生市地域公共交通計画」の検討・策定を進める中で、利用者ニーズ調査や分析などをした上で施策の実施に関する協議を行い、より詳細かつ実効性のある具体的な施策を定め、計画に位置付けた施策の具現化を目指します。

■本編は桐生市ホームページにてご覧いただけます。

https://www.city.kiryu.lg.jp/shisei/keikaku/1018142/1023311.html

桐生市交通ビジョン－概要版－
令和 5 年 12 月発行
発行／桐生市
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