

桐生市地域公共交通計画

〔概要版〕



令和6年6月

 桐生市

●はじめに (第1章)

| 計画策定の目的

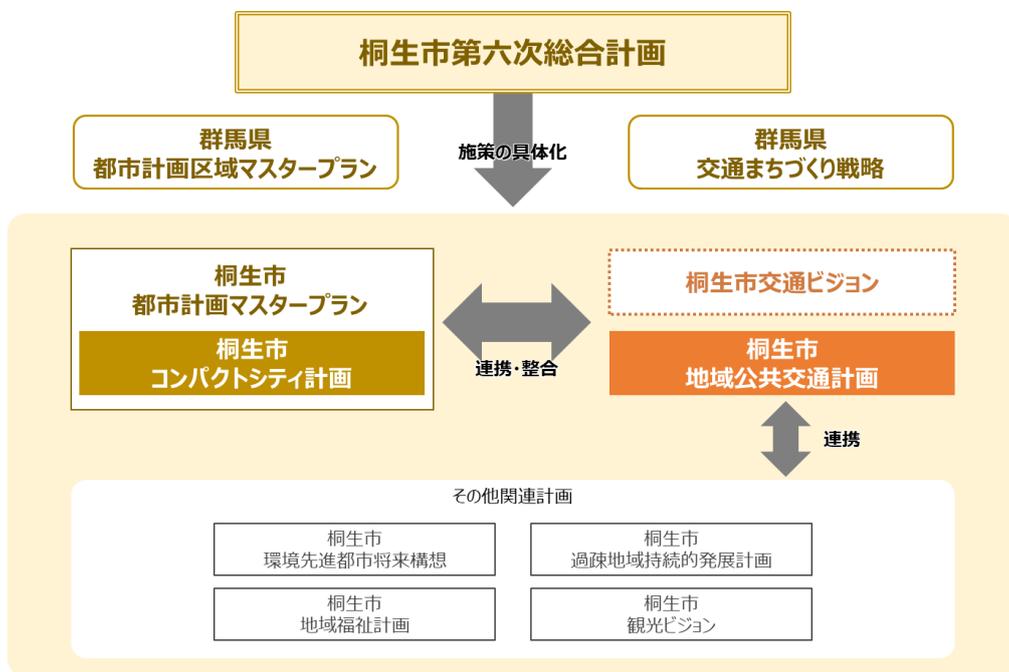
桐生市は現在、人口減少や少子化・高齢化が進む厳しい現状にありますが、地域の交通事情を踏まえ、公共交通が便利で使いやすく、市民が安心して移動できる交通体系への転換をしていく中で、マイカーに過度に依存した交通体系からの脱却を目指しています。

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。

| 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。



| 計画の区域

桐生市の全域を対象とします。

| 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。

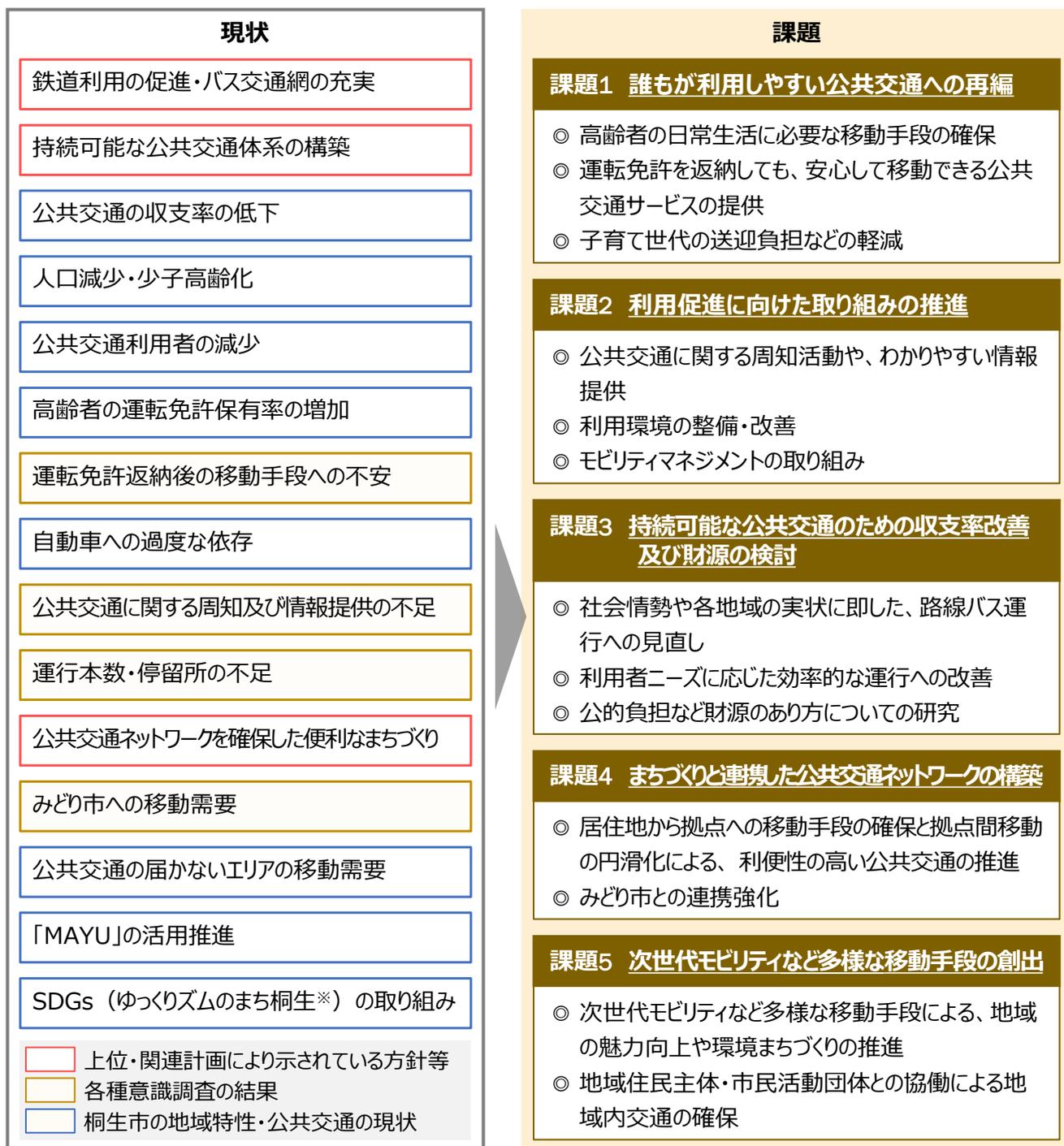
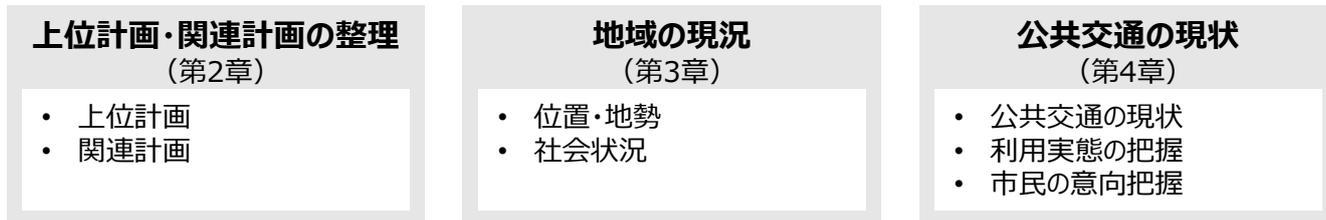
(年度)

	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	[Solid Arrow]				[Dotted Arrow]						
群馬県交通まちづくり戦略	[Solid Arrow]				[Dotted Arrow]						
桐生市交通ビジョン	[Solid Arrow]										
群馬県都市計画区域マスタープラン	[Solid Arrow]		[Dotted Arrow]								
桐生市都市計画マスタープラン	[Solid Arrow]										
桐生市地域公共交通計画	[Solid Arrow]				[Dotted Arrow]						

●公共交通の課題 (第5章)

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。



● 基本的な方針と計画の目標 (第6章)

| 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。



(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、みんなで作る
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

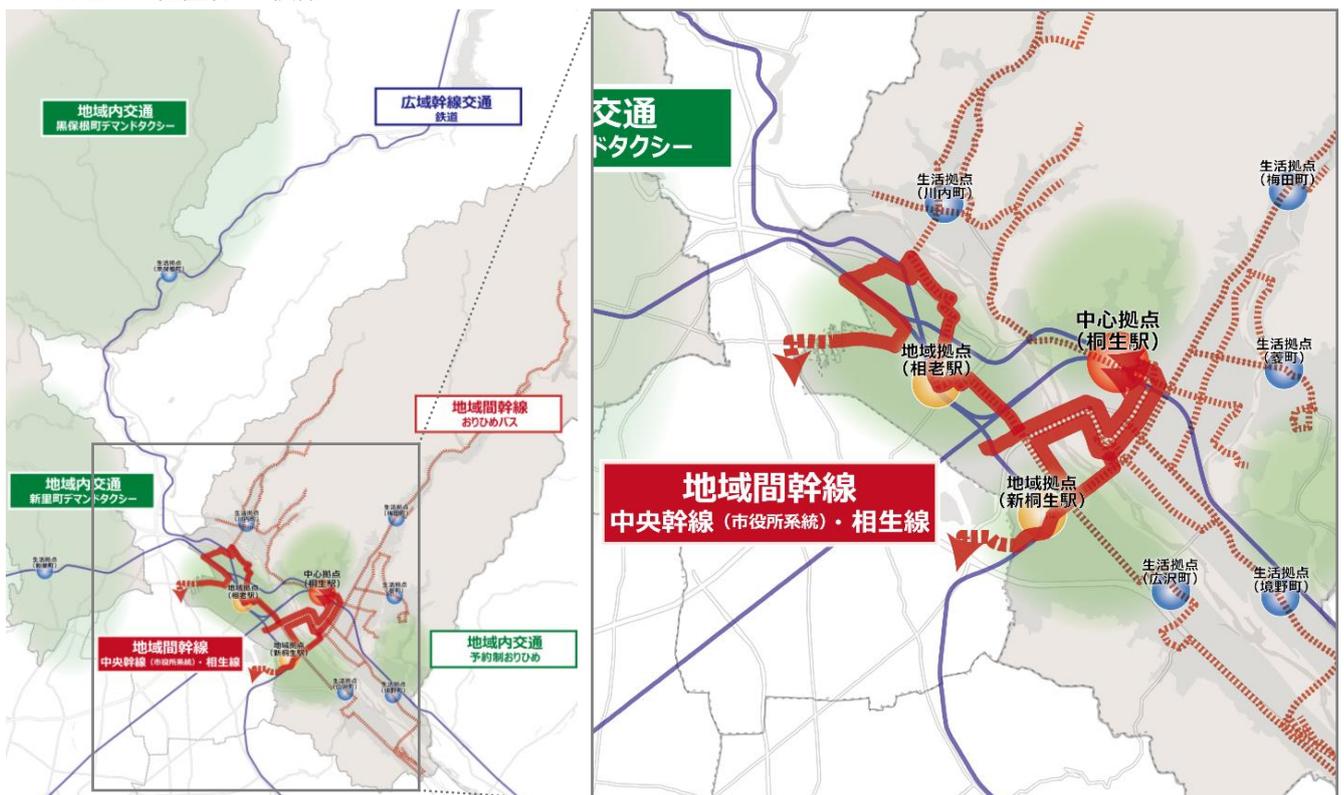
持続可能な未来社会を
見据えた施策の推進

(4) 地域公共交通の
位置付け・役割

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。

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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 関越交通 日本中央バス 		
地域間 幹線交通	路線バス	<ul style="list-style-type: none"> 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
		<ul style="list-style-type: none"> おりひめバス（上記以外） 		交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保する
地域内 交通	乗合タクシー	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 交通空白地有償運送 福祉有償運送 MAYU 		
	スクールバス			

<各路線の位置付け・役割>



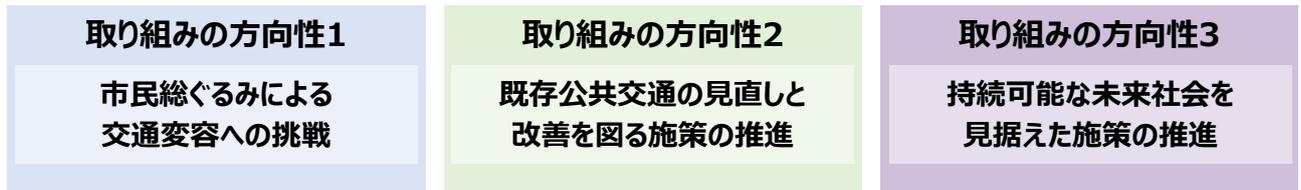
計画の目標の設定

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）>



<課題>

誰もが利用しやすい公共交通への再編

利用促進に向けた取り組みの推進

持続可能な公共交通のための
収支率改善
及び財源の検討

まちづくりと連携した
公共交通ネットワークの構築

次世代モビリティなど
多様な移動手段の創出

<目標>

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

● 目標達成のための施策・事業 (第7章)

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。

※ [黄色] : 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	●		●
	関連 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	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収入確保		●	
	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			●
	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の推進	●	●	●	
3. 持続可能な未来社会を見据えた施策の推進	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 自動運転技術活用への検討			●
	3C 新たなモビリティサービスの調査・検討（地域内交通の確保）		●	●
	3D 新たなモビリティサービスの調査・検討（その他）		●	●
	3E みどり市との連携強化	●		●

● 計画の達成状況の評価 (第8章)

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。

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）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CO ₂ 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)

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进行评估し、必要に応じて見直し・改善を図っていく必要があります。

<PDCAサイクルによる評価体制>



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。

<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CO ₂ 削減量	●	●	●	●	●
次世代モビリティ利用人数	●	●	●	●	●

桐生市地域公共交通計画【概要版】

【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/