

令和5年度

第4回桐生市地域公共交通活性化協議会（法定協議会）

次 第

日時：令和5年9月14日（木）午後2時
場所：美喜仁桐生文化会館（桐生市市民文化会館）
4階 スカイホールA

- 1 開 会
- 2 あいさつ
- 3 議 事

【報告事項】

- (1) 桐生市交通ビジョン(案)について

【協議事項】

- (1) 桐生市地域公共交通計画について

- 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

- 4 そ の 他
- 5 閉 会

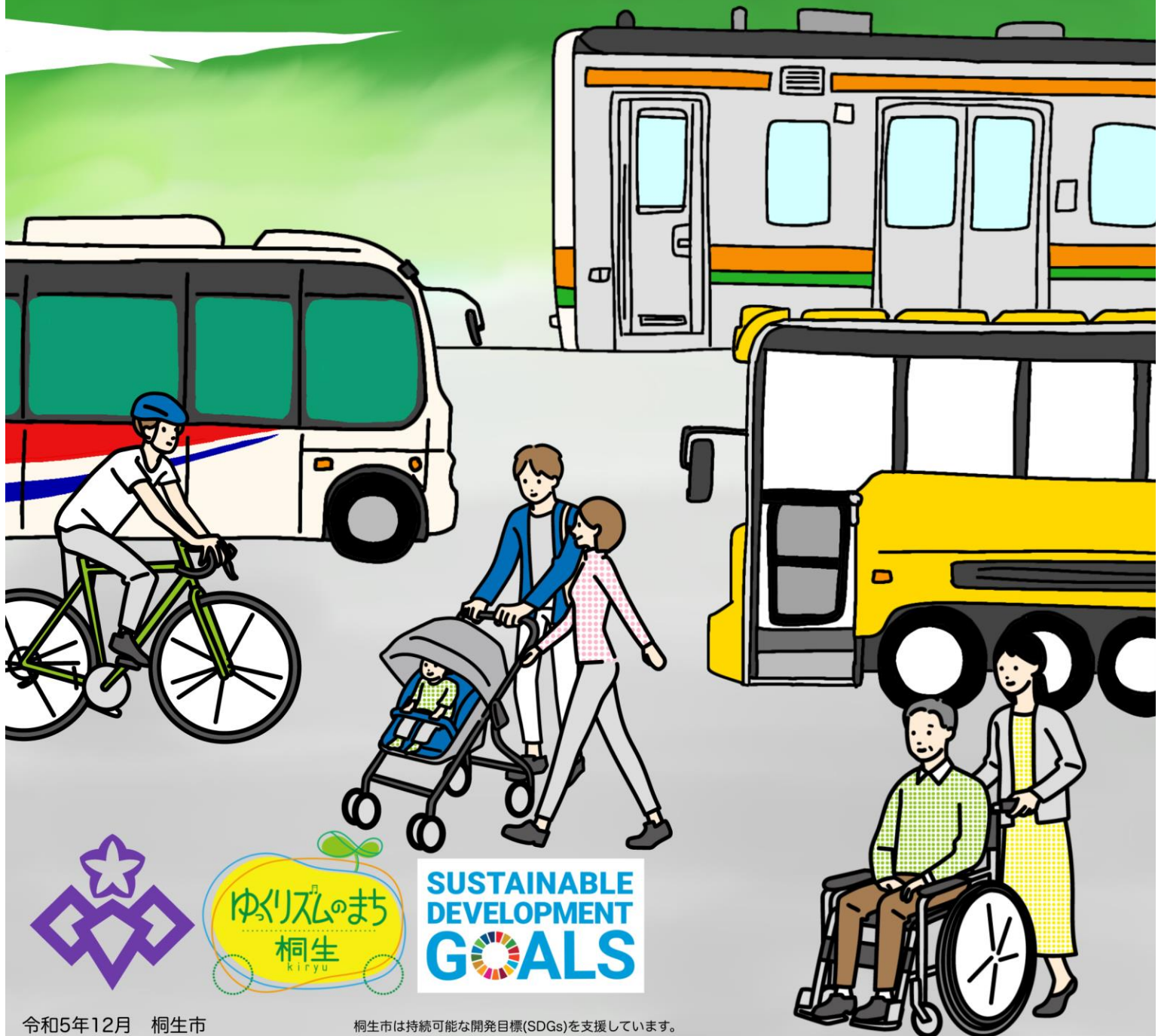
令和5年度第4回桐生市地域公共交通活性化協議会 委員名簿

	選出団体		氏名	出欠	代理人名等
1	桐生市	副市長	森山 享大	出	
2	桐生市	共創企画部長	西條 敦史	出	
3	桐生市	市民生活部長	関口 泰	出	
4	桐生市	都市整備部長	鈴木 宏	出	
5	桐生市	地域振興整備局長	登坂 良男	出	
6	東日本旅客鉄道(株)高崎支社	桐生駅長	佐太木 確	出	
7	東武鉄道(株)	新桐生駅長	木村 美德	出	
8	上毛電気鉄道(株)	取締役社長	橋本 隆	代	松本 由二
9	わたらせ渓谷鐵道(株)	代表取締役社長	品川 知一	出	
10	桐生朝日自動車(株)	取締役社長	佐川 智明	出	
11	(株)沼田屋タクシー	代表取締役	小林 康人	出	
12	(一社)群馬県バス協会	会長	佐藤 俊也	代	木村 茂光
13	(一社)群馬県タクシー協会	会長	清水 憲明	代	小島 貢
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	出	
15	桐生土木事務所	所長	宮崎 義明	出	
16	(株)桐生再生		登丸 貴之	出	
17	(一社)きりゅう市民活動推進ネットワーク	理事長	近藤 圭子(監査)	出	
18	桐生警察署	署長	江原 勝則	欠	
19	桐生市区長連絡協議会(桐生地区)	第6区長	朝倉 富美夫	出	
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)	出	
21	桐生市区長連絡協議会(黒保根地区)	第22区長	大塚 慶治	出	
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	欠	
23	桐生市老人クラブ連合会	常任理事	小島 良行	出	
24	桐生市婦人団体連絡協議会		間中 一枝	出	
25	桐生市PTA連絡協議会	会計	新井 慎太郎	出	
26	桐生市立小学校長会	校長	臼井 一子	欠	
27	地域公共交通マイスター		佐羽 宏之	出	
28	群馬大学	教授	天谷 賢児(会長)	出	
29	群馬運輸支局	支局長	鷺巣 雄一	代	石川 一志
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	代	淡嶋 遼
31	桐生朝日自動車(株)運転手代表	乗合乗務員	酒寄 真一	欠	
32	(株)沼田屋タクシー運転手代表	運転手	鎗木 祥倫	出	
33	桐生商工会議所	専務理事	石原 雄二(副会長)	欠	
34	新里商工会	会長	瀬谷 源	出	
35	黒保根商工会	会長	金子 敬	欠	
36	(一社)桐生市観光物産協会	会長	宮地 由高	欠	
37	桐生市地域包括支援センター	社会福祉士	峰岸 良真	出	
38	みどり市総務部企画課	課長	青木 照幸	代	小倉 敦史

桐生市

交通ビジョン

概要版



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。

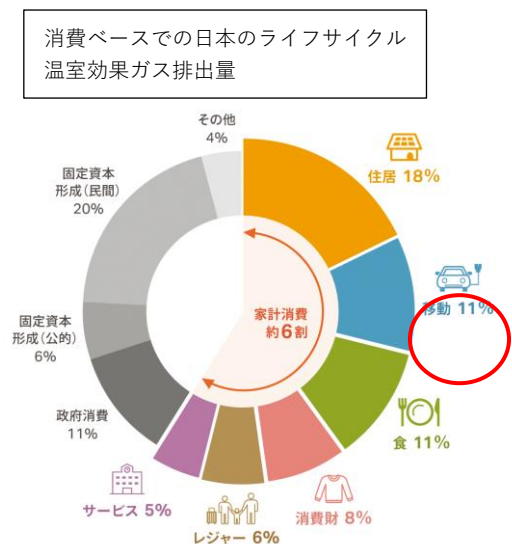
(2) 危機の回避に向けた導き

「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。



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鐵道においても、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。

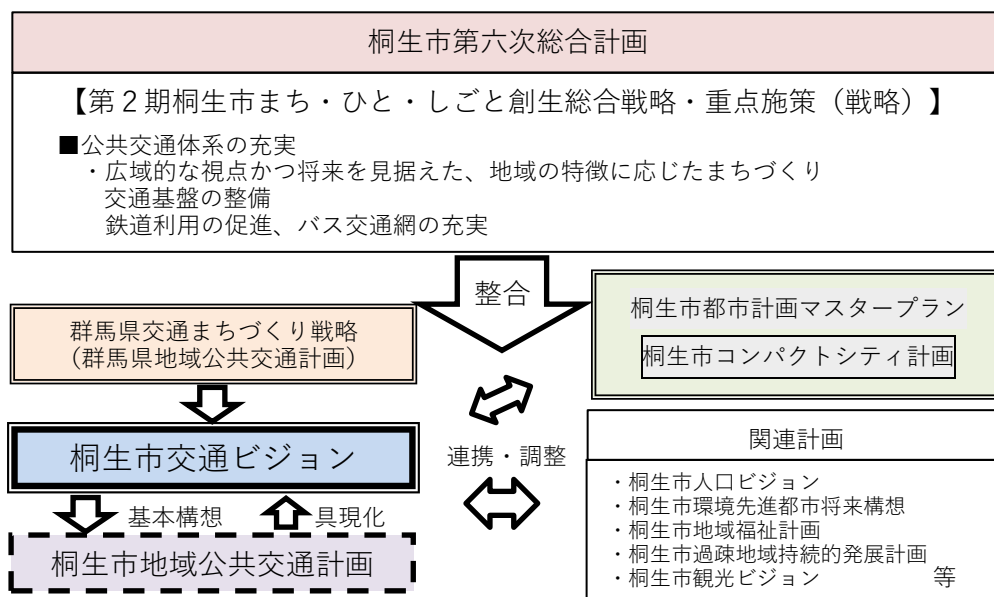
公共交通政策としては、子どもやお年寄り、免許返納者など「移動の不自由さ」を抱える人々の不安をやわらげ、安心して暮らせる移動環境をととのえていくことが使命であり、そのための移動手段の確保と最適化を図る方向性を示します。

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】

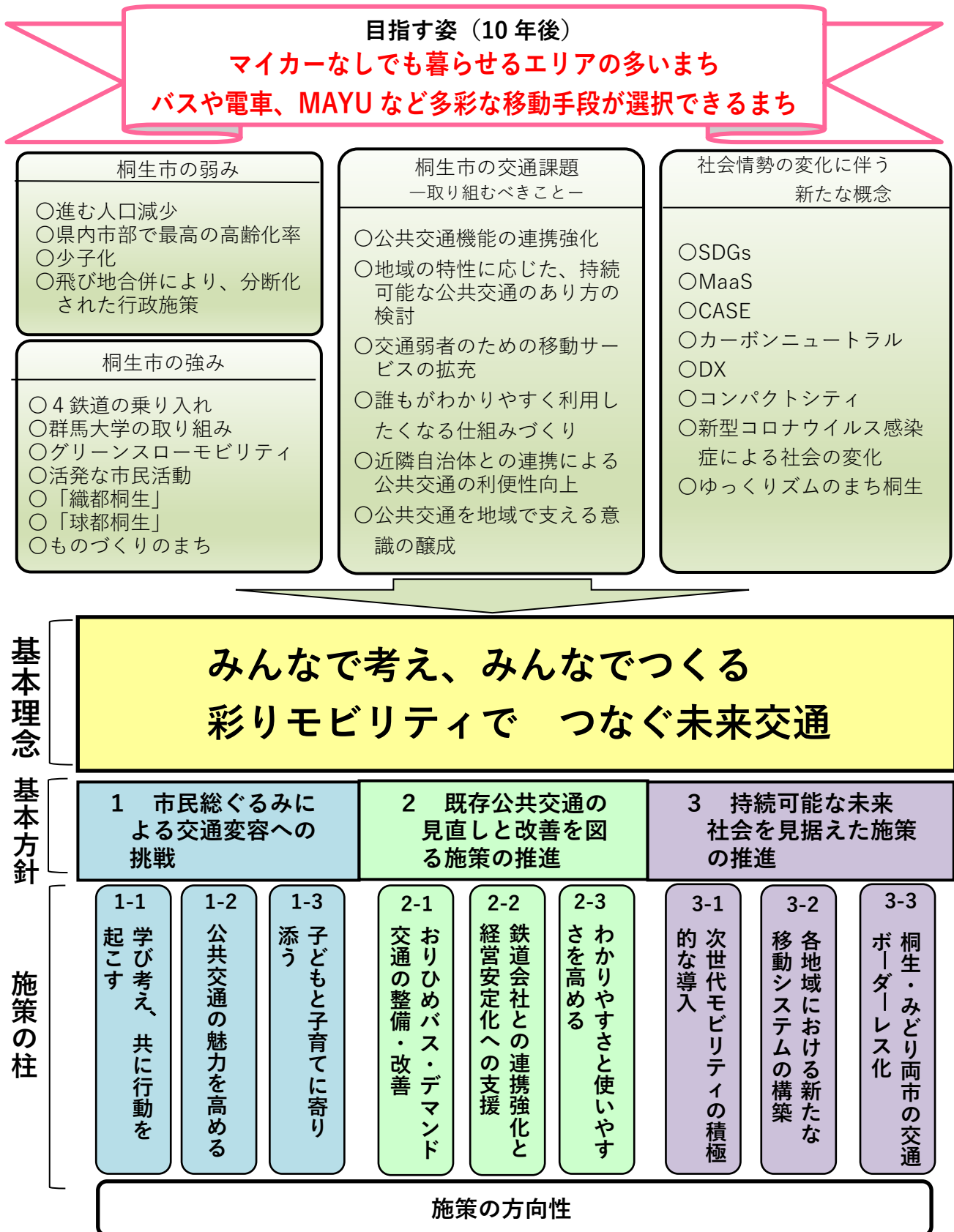
地区	現在の公共交通	目指す姿(10年後)
桐生地区	おりひめバス <ul style="list-style-type: none"> 利用者数の少ない地域の奥まで運行する長大路線 小回りが利かない 軽油でディーゼルエンジン 	<ul style="list-style-type: none"> 幹線軸の明確化 コンパクト・プラス・ネットワークによる路線の再編 車両のEV化、ワゴンタイプへの転換 
	予約制おりひめ <ul style="list-style-type: none"> 広沢、堤、宮本、相生、菱、境野の一部で運行 ※おりひめバス空白地域 	
新里地区	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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。



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**と縦割りのな関係機関・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](https://www.city.kiryu.lg.jp/shisei/keikaku/1018142/1023311.html)



桐生市交通ビジョンー概要版ー
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>

第4回 桐生市地域公共交通活性化協議会

【地域公共交通計画について】

令和5年9月14日
桐生市共創企画部交通ビジョン推進室

目次

● 検討スケジュール	2
● 前回の振り返り	3
1. 計画の内容 (STEP1・2)	4
(1) 区域・期間について	5
(2) 基本的な方針について (たたき案)	7
2. 現況把握・ニーズ調査 (STEP3)	9
(1) 移動実態について	10
1) 属性による移動特性 —①高齢者 (外出)、②高校生 (通学)	
2) 公共交通の利用特性 —①移動、②鉄道、③バス、④鉄道・バス	
(2) ニーズ調査について	17
1) 市民アンケート	
2) 利用者ヒアリング	
3. 今後について	19
(1) 検討の流れ	20

● 検討スケジュール

月	活性化協議会	STEP1	STEP2	STEP3	STEP4	STEP5	
7	#3 ■ 現況整理 ■ アンケート調査について		・地域のあるべき姿 上位計画・関連計画等の整理	・現状の把握 ・アンケート実施概要			
8							
9	#4 ■ 移動実態について ■ 現状調査内容等について	・計画区域（案） ・計画期間（案）	・地域公共交通が担うべき役割	・アンケート（案） ニーズ調査			
10		計画区域・期間		アンケート調査			
11							
12	#5 ■ 公共交通の課題について ■ 基本方針・目標・施策について		・基本的な方針（案） 担うべき役割・スローガン	・課題（案） ・目標（案） 課題を踏まえた目標設定	・施策（案） 目標達成のための事業	・評価指標・目標値（案）	
1	#6 ■ 地域公共交通計画(案)について ■ パブコメの実施方針について	地域公共交通計画（素案）					評価指標・目標値
2							
3		パブリックコメント					
4~		公表 (6月予定)					

●前回の振り返り

●いただいた主なご意見（抜粋）

○アンケートについて

- 市民の**意識・行動変容につながる**ようなアンケートになるように工夫してほしい
- 一般的なアンケートではなく、**自分に何ができるか、深い視点に基づいた意向**を聞けるようにすべき
- アンケートに際し、関連する**情報提供**があると理解が深まるのではないか

○地域公共交通計画について

- 交通弱者への対応に加え、マイカーから**公共交通への乗り換えを進める**ような計画にしてもらいたい
- 意識・行動変容に向け、**誰を対象**としていくか
- **子ども・子育て世代**等を対象とし、公共交通に乗る体験や、気軽に乗ってみようと思ってもらう取り組みができるとうい
- **通勤**で使ってもらえるよう、**他分野と連携**した取り組みができるとうい

等

1. 計画の内容 (STEP1・2)

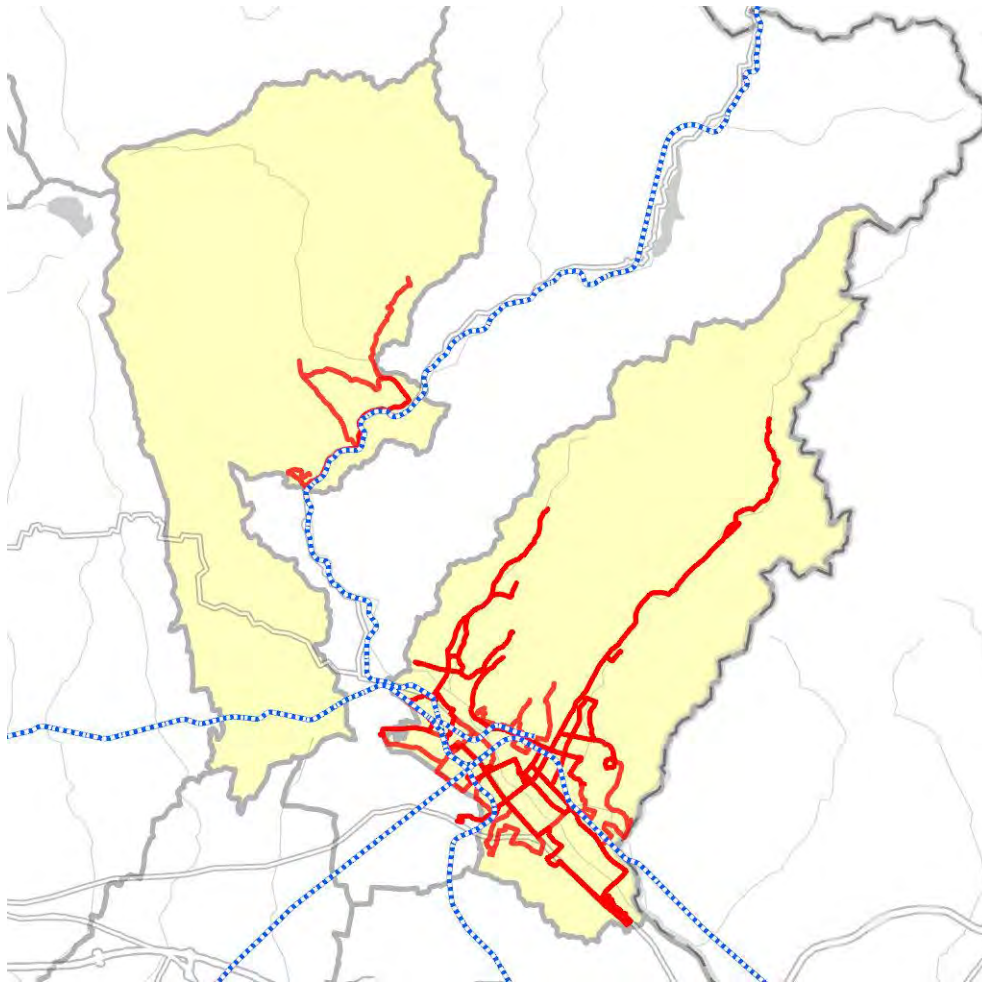
1. 計画の内容 (STEP1・2)

(1) 区域・期間について

① 計画の区域

● 桐生市の全域を対象とする。

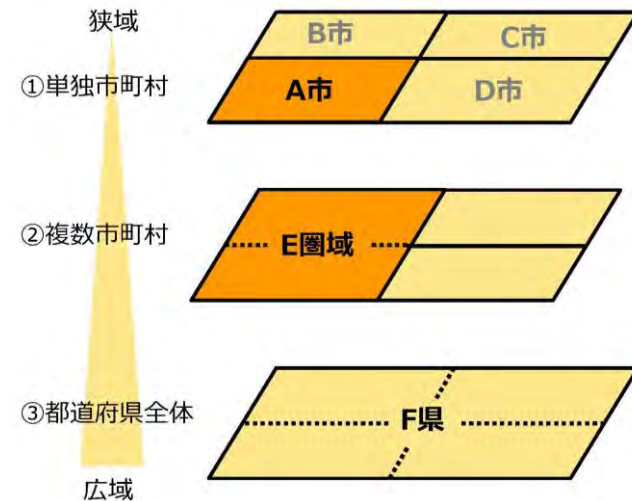
● 区域図



【参考】地域公共交通計画の策定状況 (県内 | R5.3末時点)

種類	名称	策定年
①単独市町村	太田市	H29.9
	前橋市	R3.6
	富岡市	R2.9
	渋川市	R3.3
	東吾妻町	R4.3
②複数市町村	館林都市圏 (館林市・板倉町・明和町・千代田町・邑楽町)	R3.3
③都道府県全体	群馬県	R5.3

【参考】計画区域の考え方

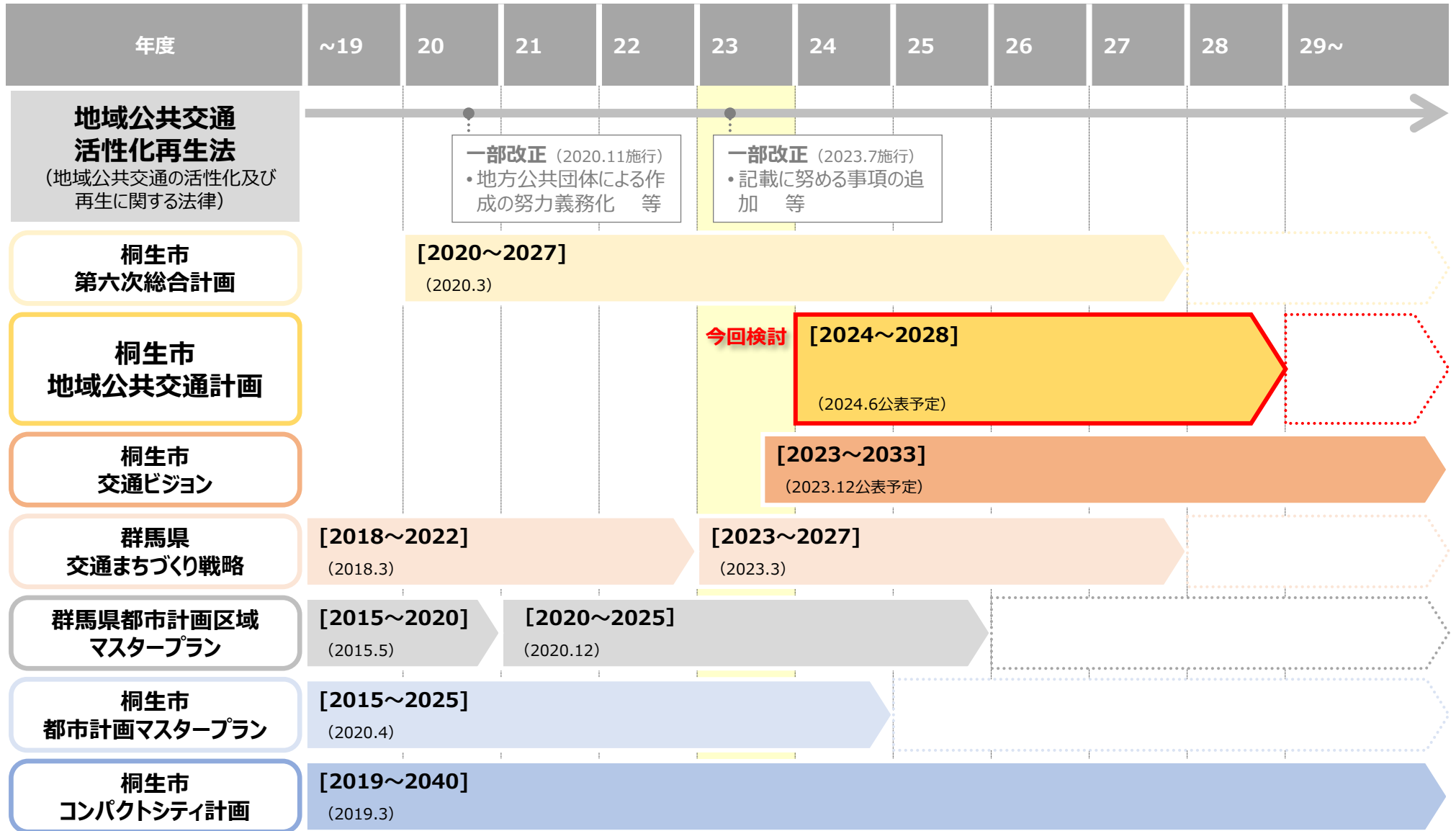


1. 計画の内容 (STEP1・2)

(1) 区域・期間について

② 計画期間

● 令和6年度～令和10年度 (2024年度～2028年度) の5年間とする。



1. 計画の内容 (STEP1・2)

(2) 基本的な方針について (たたき案)

① 目指すべき将来像

● 地域のあるべき姿・なりたい姿 (交通ビジョン(案)より)



1. 計画の内容 (STEP1・2)

(2) 基本的な方針について (たたき案)

②担うべき役割

- ①目指すべき将来像の中で、地域公共交通がどのような役割を担うべきか (交通ビジョン(案)-基本理念より)

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基本方針

- ①②を踏まえ、活性化・再生に向けた**取組の方向性** (交通ビジョン(案)-基本方針より)

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. 持続可能な社会を見据えた施策の推進

2. 現況把握・ニーズ調査 (STEP3)

2. 現況把握・ニーズ調査 (STEP3)

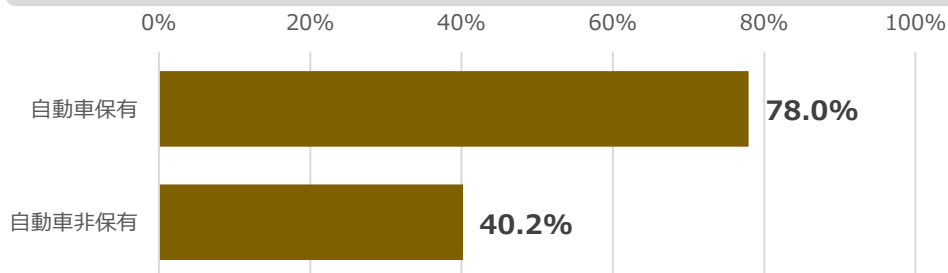
(1) 移動実態について —1) 属性による移動特性

① 高齢者 (外出)

○ 外出の状況について

- 自動車が使えない高齢者は、外出率が低く、自動車が使える高齢者と比較し、30ポイント以上の差がある。
- また、自動車が使えない高齢者は、約半数が自動車の送迎に依存している一方で、鉄道沿線の地域に多く存在している。

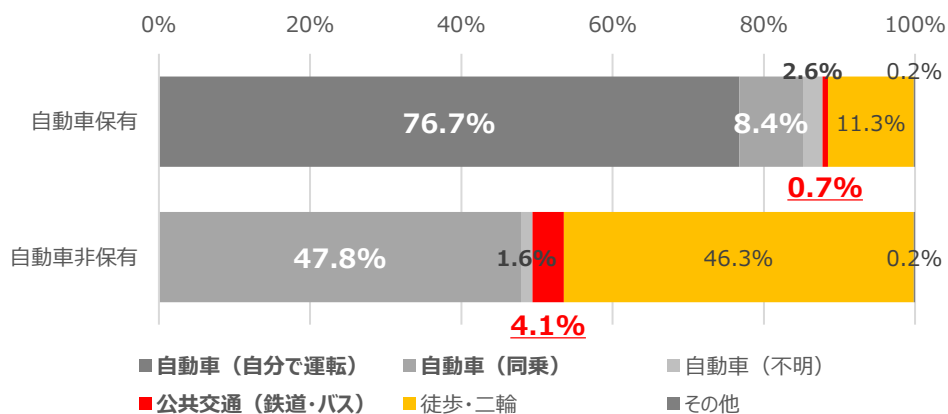
■ どのくらいの方が外出しているか？【桐生市】



(参考)	桐生市	みどり市	都市圏計
自動車保有	78.0%	71.9%	77.1%
自動車非保有	40.2%	39.2%	44.6%

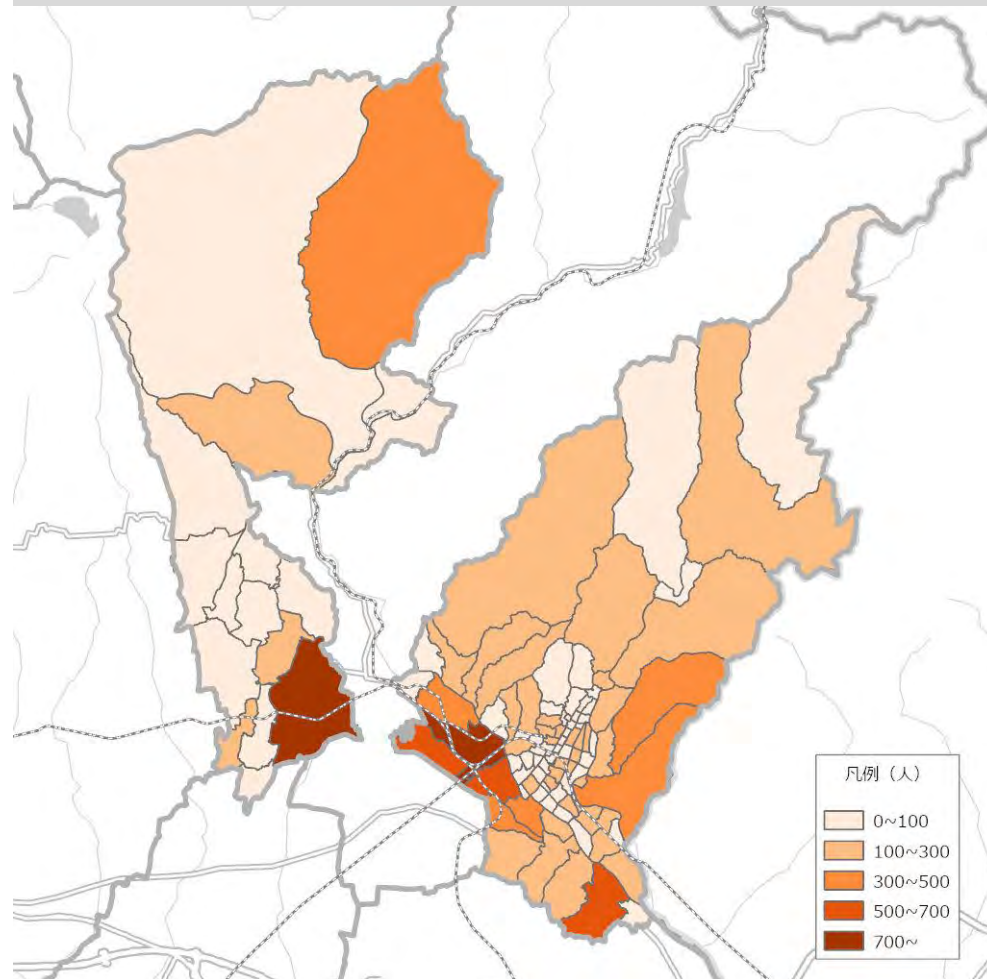
- 自動車保有
：運転免許・自動車ともに保有
 - 自動車非保有
：運転免許・自動車どちらか非保有
- 出典：群馬県パーソナルリブ調査

■ 外出時、どのような交通手段を使っているか？【桐生市】 (分担率)



出典：群馬県パーソナルリブ調査

■ 自動車が使えない方は、どの地域に多いのか？【桐生市】



出典：群馬県パーソナルリブ調査

2. 現況把握・ニーズ調査 (STEP3)

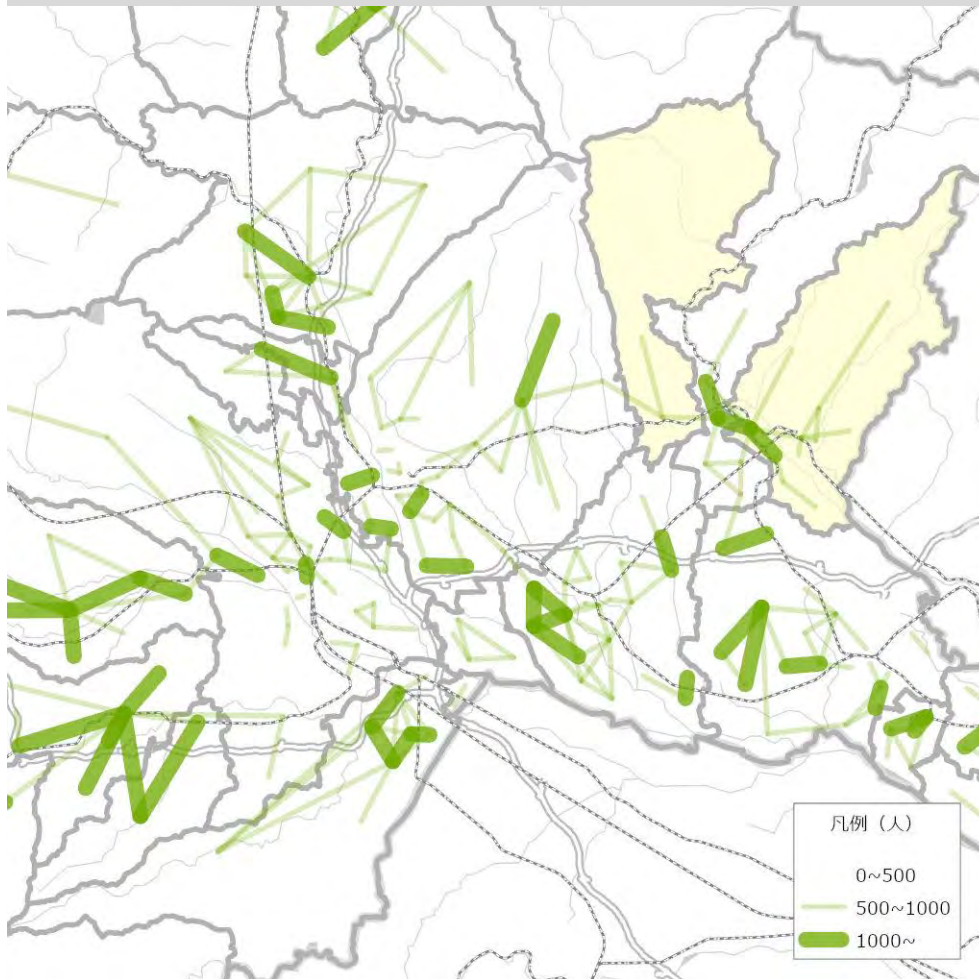
(1) 移動実態について —1) 属性による移動特性

① 高齢者 (外出)

○ 移動の範囲について

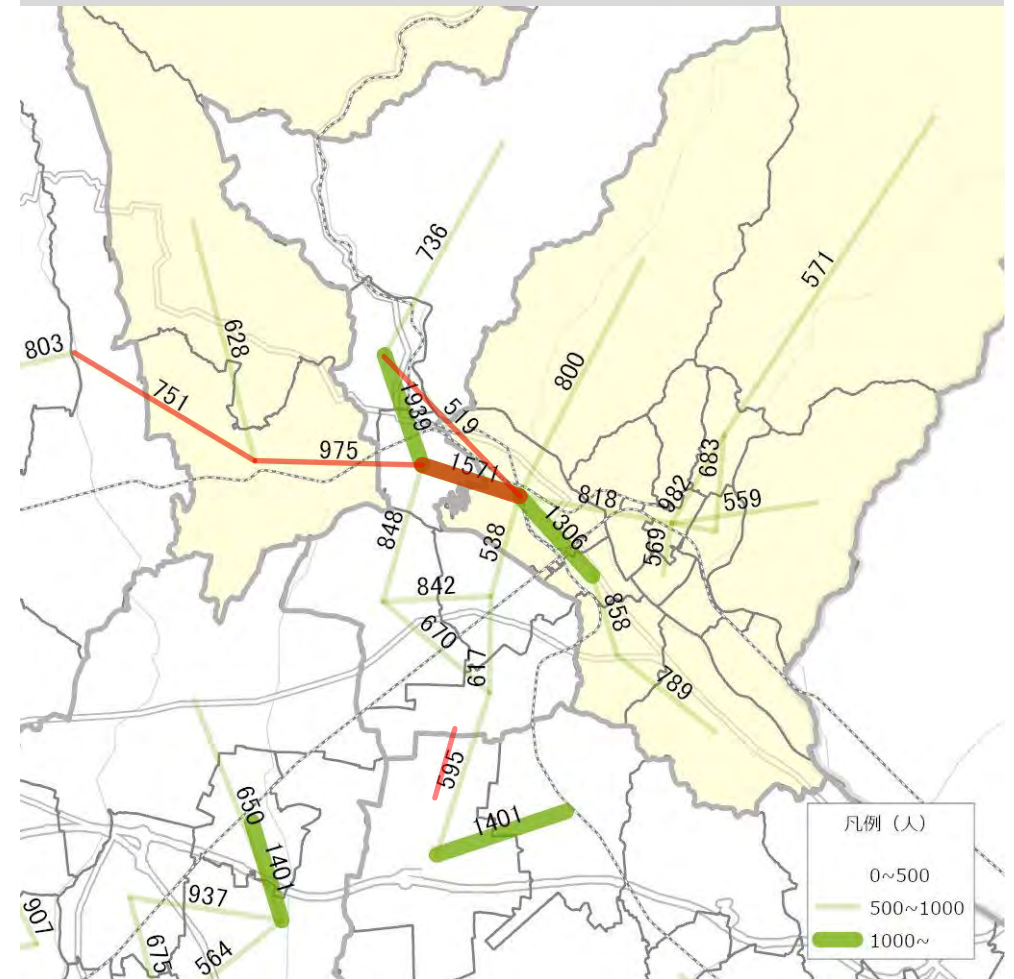
- 県内における高齢者の移動は、市町村内の移動が多くを占めるほか、市町村間をまたぐ移動も一部にみられる。
- 桐生市を発着とする移動に着目すると、桐生市-みどり市間の移動が多くみられる。

■ 高齢者の移動が多い地域はどこか？ (広域)



出典：群馬県パーソントリップ調査

■ 高齢者の移動が多い地域はどこか？ (狭域)



※赤線は、桐生市を発着とする市町村をまたぐ移動

出典：群馬県パーソントリップ調査

2. 現況把握・ニーズ調査 (STEP3)

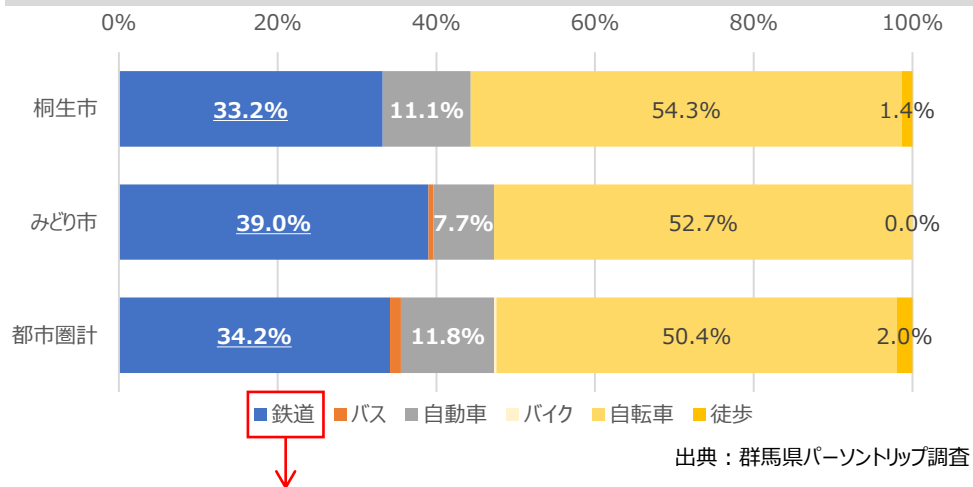
(1) 移動実態について —1) 属性による移動特性

② 高校生 (通学)

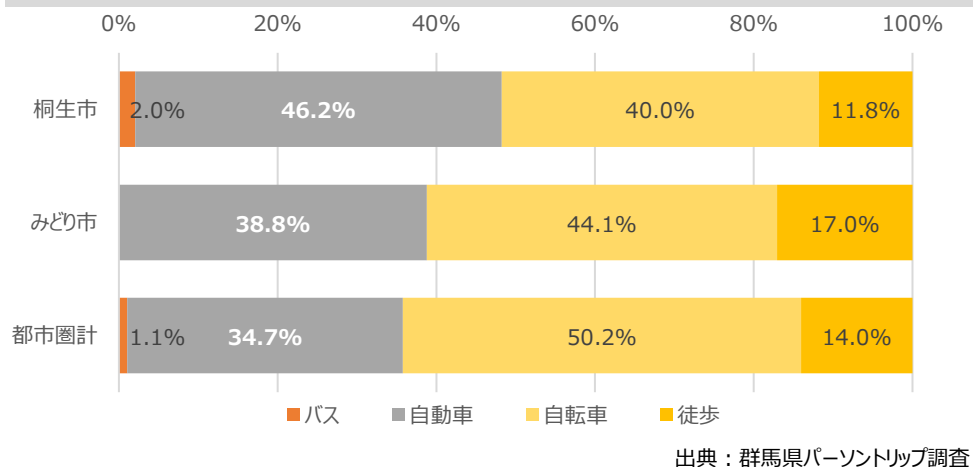
○ 通学時の移動の方法・範囲について

- 高校までの代表の交通手段として、**自転車**が半数以上を占める。また、**約3割以上が鉄道**を利用しており、**駅までは自動車**が多くを占める。
- **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**のほか、**太田市・伊勢崎市間等の移動**が多くみられる。

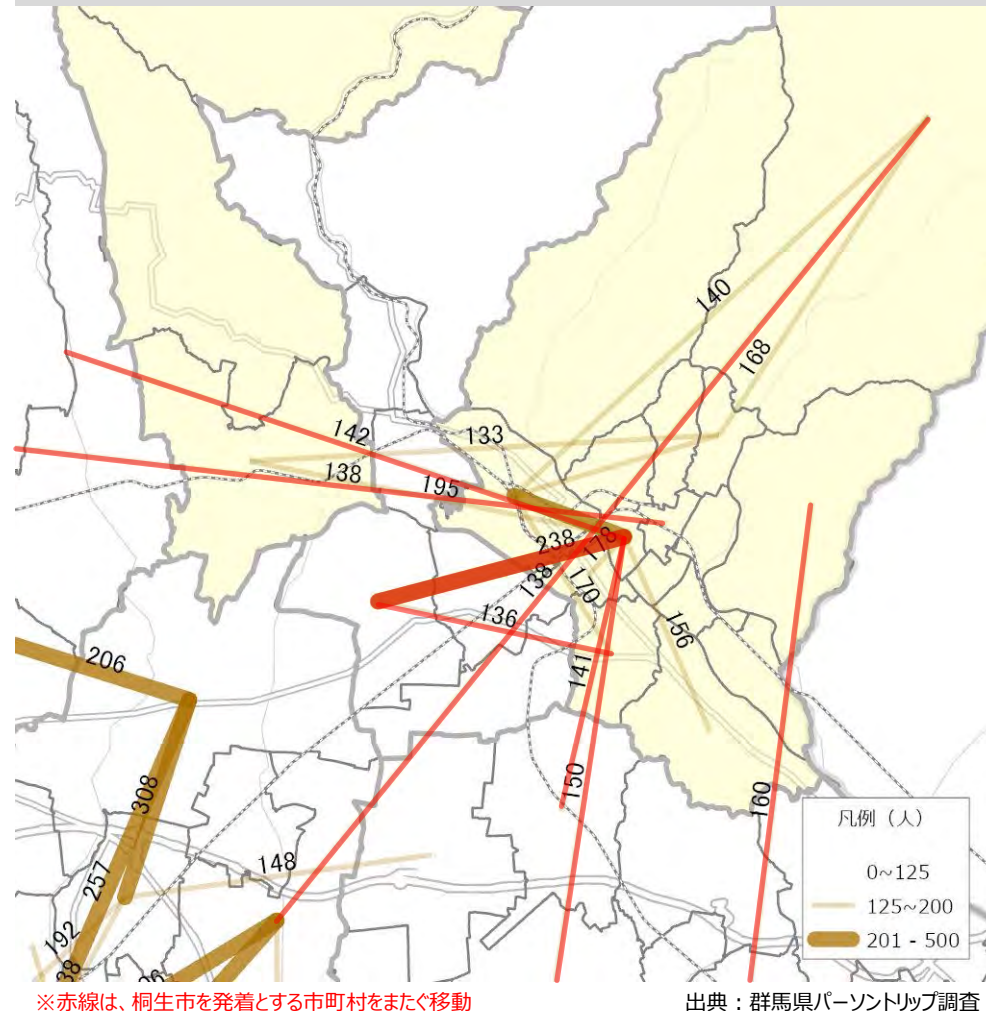
■ 高校まで、どのような交通手段を使っているか？ (代表交通手段)



■ 駅までのアクセスはどのような手段を使っているか？ (上記が「鉄道」の方のみ)



■ 高校生 (通学) の移動が多い地域はどこか？



2. 現況把握・ニーズ調査 (STEP3)

(1) 移動実態について —2) 公共交通の利用特性

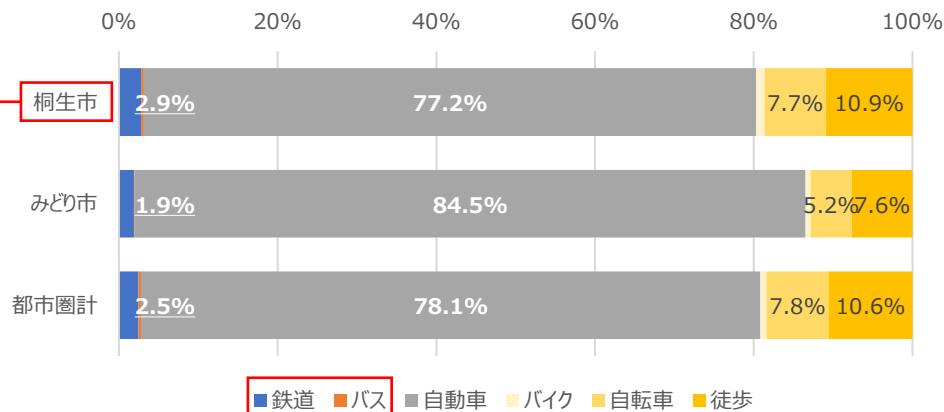
① 移動

○移動の状況について

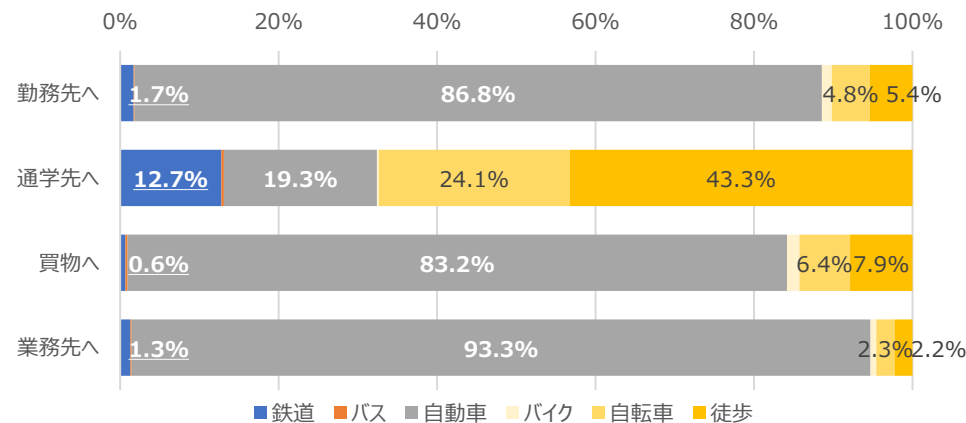
- 自動車による移動が圧倒的に多い。公共交通（鉄道・バス）は通勤・通学での利用が多くみられる。
- 鉄道は、有職者や学生（特に高校生）の利用が多い。バスは、その他私事での利用が多く、65歳以上の高齢者の利用が約6割を占めている。

■どんな交通手段を使っているか？（代表交通手段）

○地域別

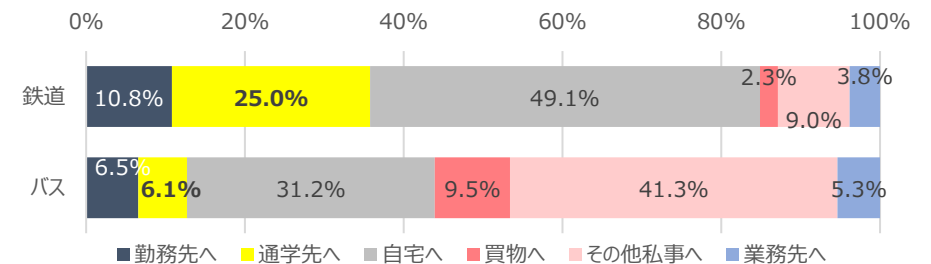


○目的別【桐生市】

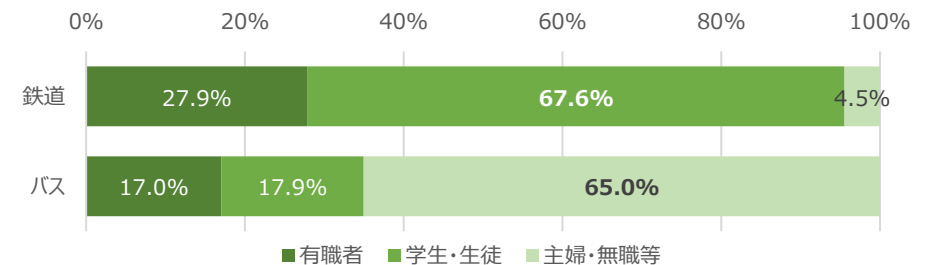


■鉄道とバスは、どんな人が利用しているか？（代表交通手段）

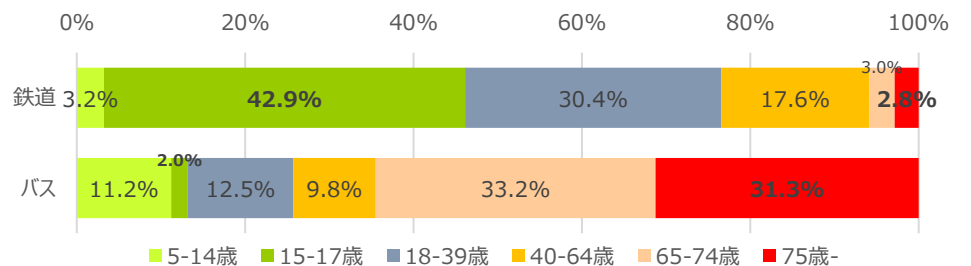
○着目的別【桐生市】



○職業別【桐生市】



○年齢別【桐生市】



出典：群馬県パーソナル調査

出典：群馬県パーソナル調査

2. 現況把握・ニーズ調査 (STEP3)

(1) 移動実態について —2) 公共交通の利用特性

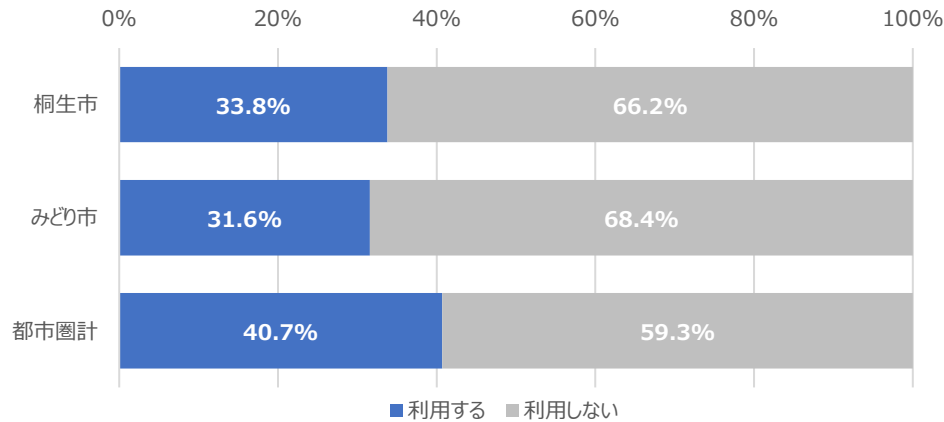
② 鉄道

○ 鉄道利用の状況について

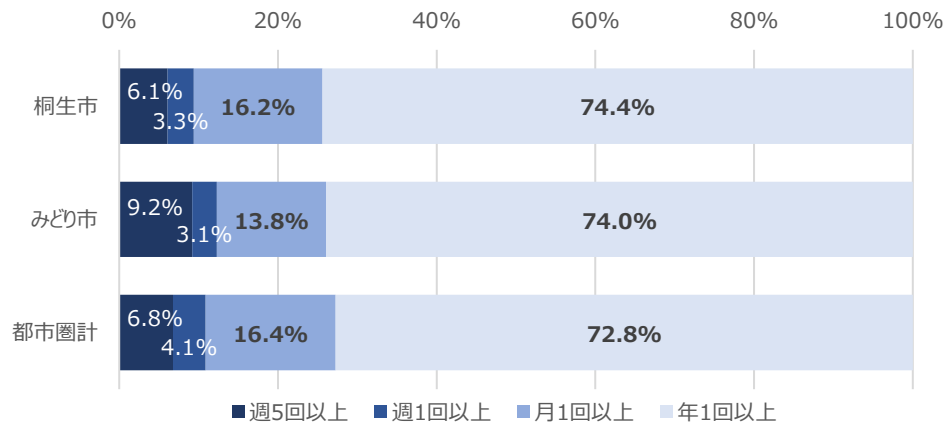
- 桐生市は、鉄道が複数路線が乗り入れているが、**利用する機会は少ない**。また、**日常交通**として利用している人は**限定的**である。
- 鉄道での移動範囲は広い。**太田市や榛東村間**の移動が多くみられる。

■ 鉄道は、どのくらい利用されているか？

○ 利用の有無

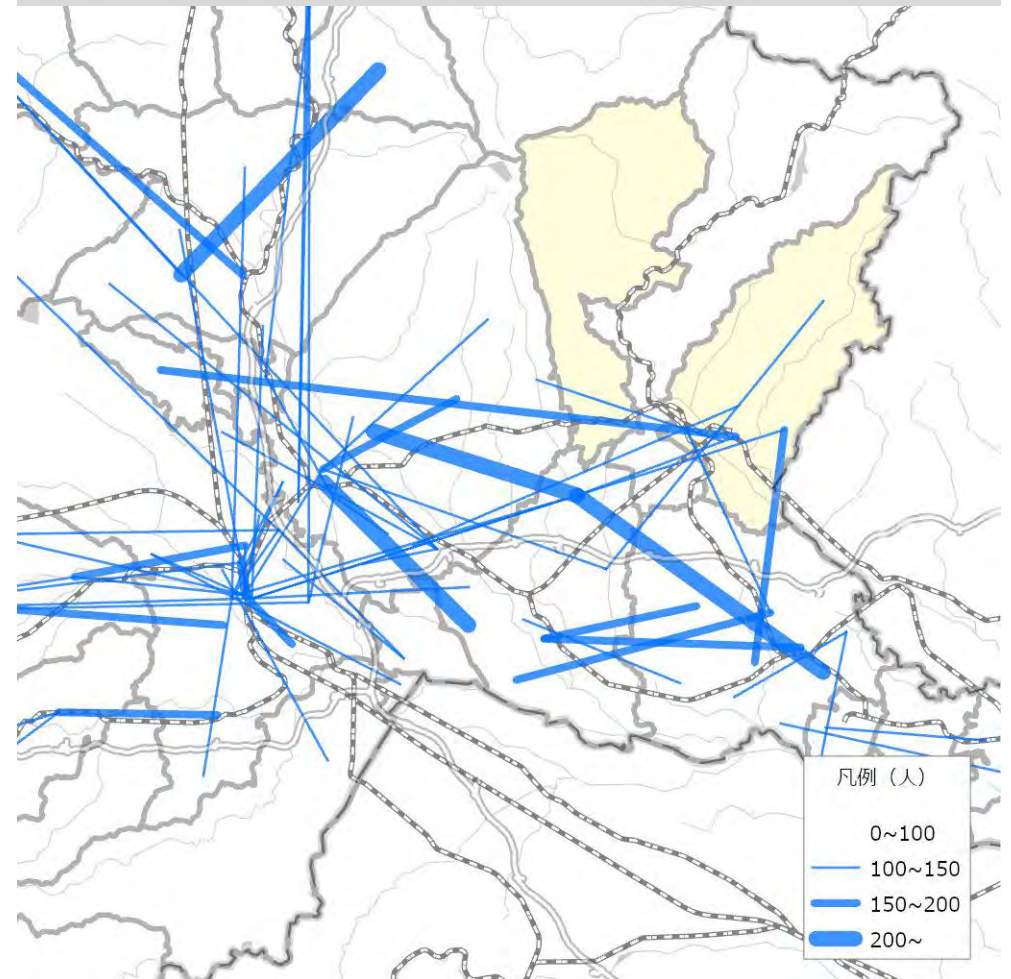


○ 利用の頻度



出典：群馬県パーソナル調査

■ 鉄道で、どこからどこに移動しているか？



出典：群馬県パーソナル調査

2. 現況把握・ニーズ調査 (STEP3)

(1) 移動実態について —2) 公共交通の利用特性

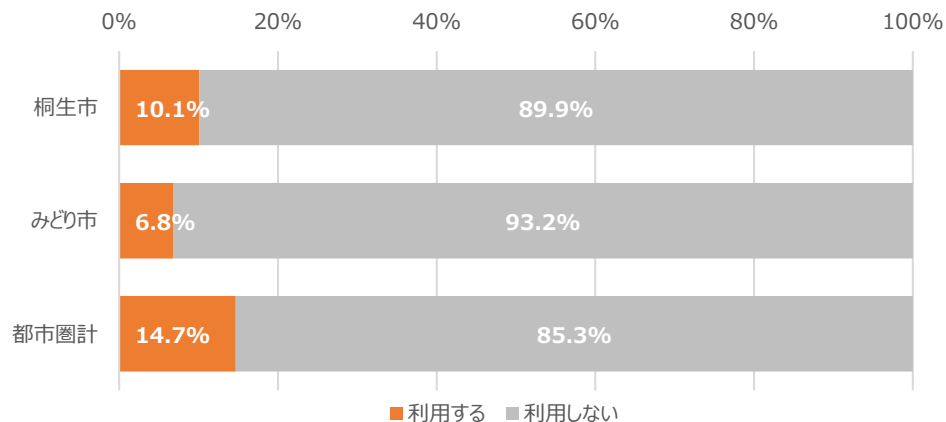
③ バス

○バス利用の状況について

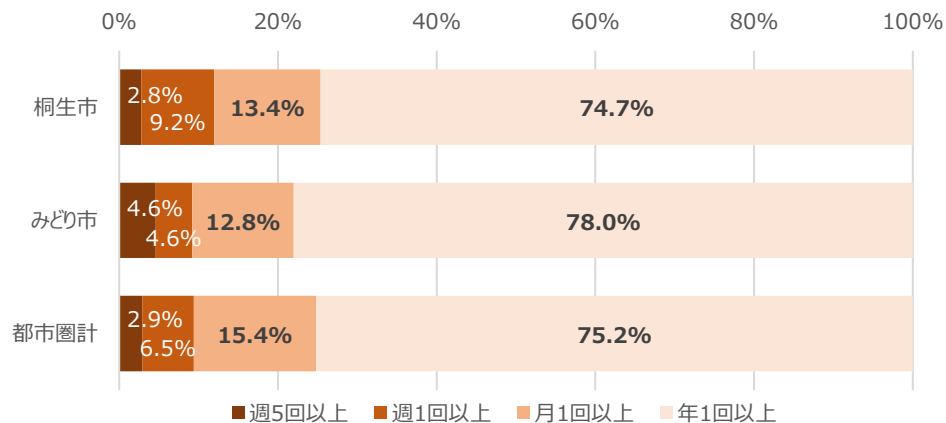
- 桐生市は、都市圏全体と比較し、**利用する機会が少ない**。また、鉄道と同様、**日常交通**として利用している人は**限定的**である。
- バスでの移動範囲は、鉄道よりも狭い。東毛地域においては、**桐生駅を中心とした放射状の移動**が多くみられる。

■バスは、どのくらい利用されているか？

○利用の有無

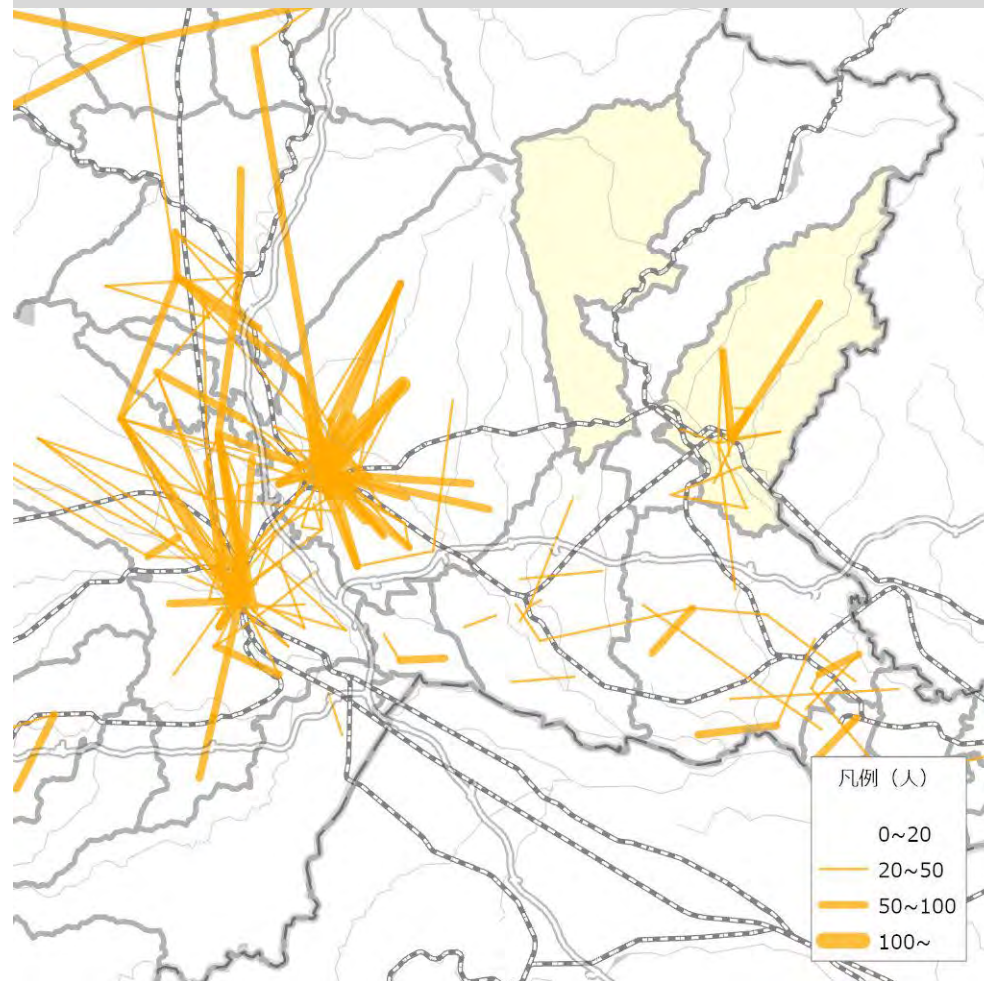


○利用の頻度



出典：群馬県パーソナルトリップ調査

■バスで、どこからどこに移動しているか？



※鉄道を利用する場合のバスの移動は含まれない

出典：群馬県パーソナルトリップ調査

2. 現況把握・ニーズ調査 (STEP3)

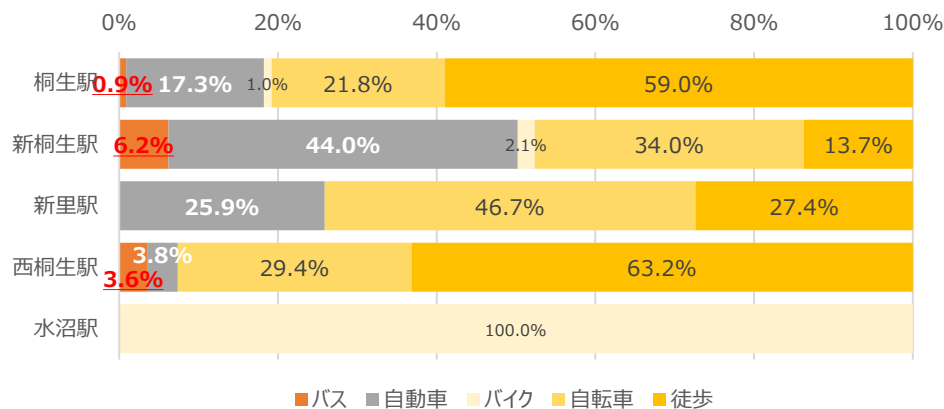
(1) 移動実態について —2) 公共交通の利用特性

④ 鉄道・バス

○ 鉄道駅までの二次交通の状況について

- 市内の主要駅までの二次交通として、**自転車・徒歩**が多くを占める。**新桐生駅**においては、**自動車の割合が多い**傾向にある。
- 桐生駅・新桐生駅について、**駅勢圏は小さく**、目的に応じた路線を利用している。(鉄道ネットワークのあり方、駅までの公共交通の**潜在需要**)

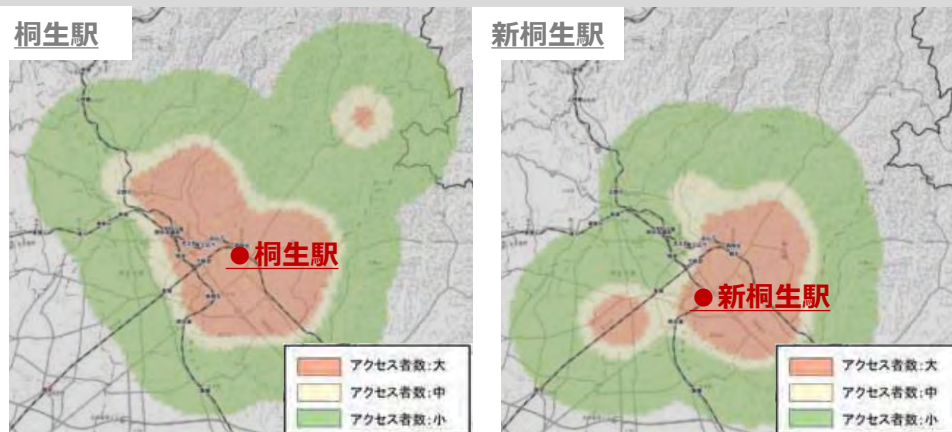
■ 駅までのアクセスはどのような手段を使っているか？ (鉄道端末交通手段)



※水沼駅はサンプル数が少ないため、参考値とする

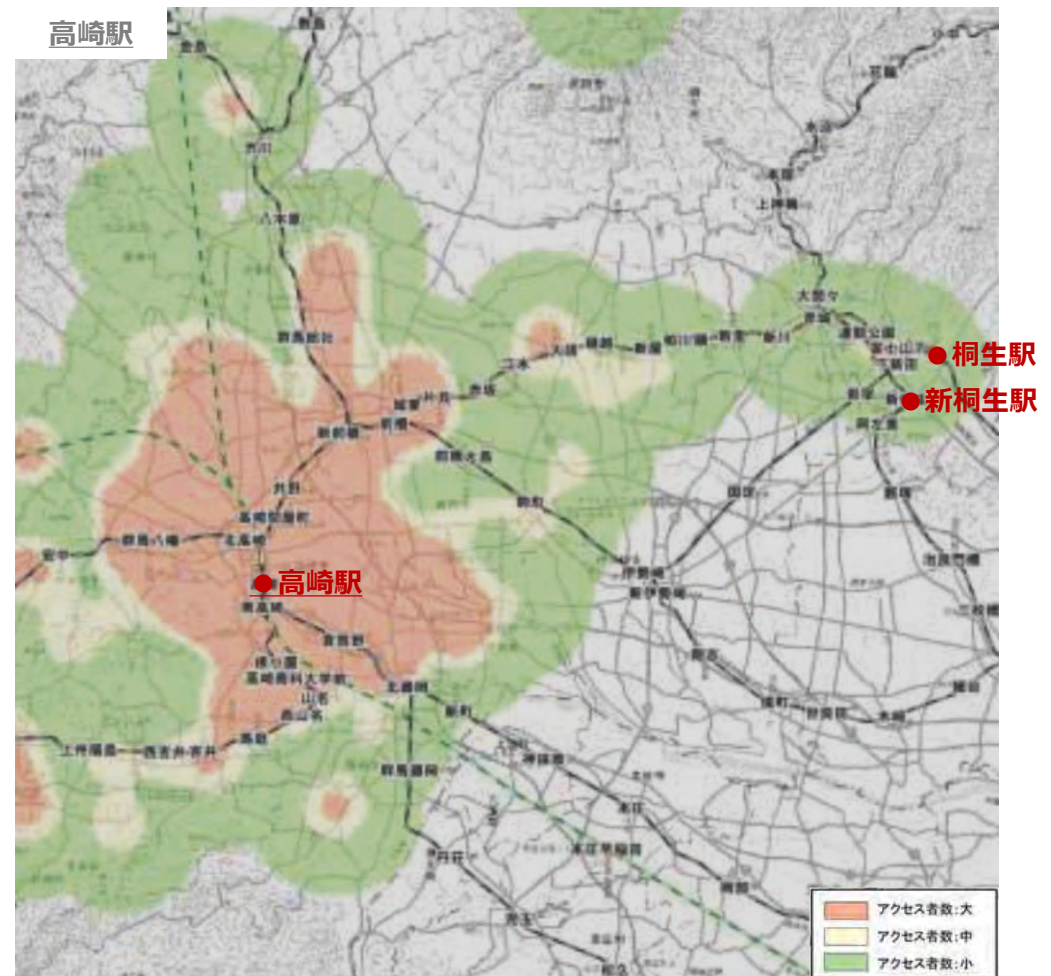
出典：群馬県パーソナルトリップ調査

■ 自動車で、どこから駅までアクセスするか？ (自動車駅勢圏)



出典：群馬県交通まちづくり戦略 (H30.3)

[参考] 自動車駅勢圏 (高崎駅)



出典：群馬県交通まちづくり戦略 (H30.3)

2. 現況把握・ニーズ調査 (STEP3)

(2) ニーズ調査について ー1) 市民アンケート

① 概要

● 調査概要

(1) 調査日程

- 2023/10/6～10/20 (2週間)
- 発送：10/6 (金)
- 締切：10/20 (金) ※投函

(2) 対象者

- 住民基本台帳に記載された15歳以上の方の中から、市による無作為抽出
- 配布数：3,000人程度

(3) 配布・回収方法

- 封筒にアンケート調査票等を封入し、対象者に郵送
- 返信用封筒を同封し、郵送にて回収

● 配布資料

①案内・情報提供資料

- A3両面 (折り→A4)
- P.1：案内文
- P.2～4：アンケート回答にあたり、情報提供のための資料



別紙1

②アンケート調査票

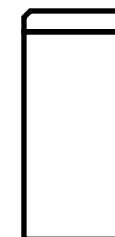
- A3両面 (折り→A4)
- P.1：個人属性、自動車の運転について
- P.2～3：公共交通の利用について
- P.4：その他の移動サービスについて



別紙2

③返信用封筒

- 長3封筒
- 料金受取人払い
- 返信先：桐生市



2. 現況把握・ニーズ調査 (STEP3)

(2) ニーズ調査について ー2) 利用者ヒアリング

① 群馬大学 (桐生キャンパス) に通学する学生

ア. 目的

- ① 若者の“車離れ”が指摘されるが、群大生 (桐生キャンパス) の移動実態を把握する
- ② おりひめバスによる通学に不便を感じているとしたら、その改善ポイントを探る
- ③ 学生の行動から、公共交通、シェアサイクルなど環境にやさしい移動手段への転換のきっかけをつくる
- ④ 「ゆっくりズム」のまちを象徴するMAYUの活用方法について、学生のアイデアを集めるとともに、参加のきっかけをつくる

イ. ヒアリング項目

- ① 自宅から大学への移動手段
- ② 自家用車、運転免許の保有状況
- ③ 自家用車の利用状況
- ④ おりひめバスの利用状況
- ⑤ 鉄道、バス利用の阻害要因
- ⑥ 自ら環境にやさしい移動手段に転換する意識

ヒアリング方法は、アルバイト等で集めた学生に対する説明、回答及びグループディスカッションとするが、人数が集まらない場合は、アンケート方式とする。

3. 今後について

3. 今後について

(1) 検討の流れ

● 検討スケジュール

月	活性化協議会	STEP1	STEP2	STEP3	STEP4	STEP5	
7	#3 ■ 現況整理 ■ アンケート調査について		・地域のあるべき姿 上位計画・関連計画等の整理	・現状の把握 ・アンケート実施概要			
8							
9	#4 ■ 移動実態について ■ 現状調査内容等について	・計画区域（案） ・計画期間（案）	・地域公共交通が担うべき役割	・アンケート（案） ニーズ調査			
10		計画区域・期間		アンケート調査			
11							
12	#5 ■ 公共交通の課題について ■ 基本方針・目標・施策について		・基本的な方針（案） 担うべき役割・スローガン	・課題（案） ・目標（案） 課題を踏まえた目標設定	・施策（案） 目標達成のための事業	・評価指標・目標値（案）	
1	#6 ■ 地域公共交通計画(案)について ■ パブコメの実施方針について	地域公共交通計画（素案）					評価指標・目標値
2		パブリックコメント					
3							
4~		公表 (6月予定)					

路線バス

おりひめバス

桐生市内を運行する路線バス

- ◆ 市内各地域と市内中心部をつなぐ交通です
- ◆ 7路線で運行しています!



予約制乗合タクシー

予約制おりひめ

「路線上のバス停」で「定められた時刻」に「乗合」で利用

- ◆ 空きタクシーを利用した予約制の乗合交通



新里町デマンドタクシー

新里町全域とみどり市の一部施設まで運行



- ◆ 好きな場所から、目的地まで♪ 自宅からでも◎
- ◆ 予約して乗る公共交通です!

黒保根町デマンドタクシー

黒保根町全域（地区内のみ）で運行

- ◆ 好きな場所から、目的地まで♪ 自宅からでも◎
- ◆ 予約して乗る公共交通です!



【桐生市】公共交通に関する市民アンケートご協力をお願い

市民の皆様には、日頃から市政にご協力をいただき、ありがとうございます。
 現在、ライフスタイルの変化などにより、公共交通を利用する方が減少傾向にあります。一方、自動車を運転できない方でも、通勤・通学をはじめ、買い物や通院などができるよう、地域に応じた移手段の確保が求められています。

そこで桐生市では、持続可能な交通まちづくりに向けて、その基本構想となる「**桐生市交通ビジョン**」の策定を進めており、あわせて、各種の施策を具現化するための「**桐生市地域公共交通計画**」の策定も進めております。
 計画の策定にあたり、**市民の皆様の移動実態や公共交通に対するご意見、ご要望を把握し、計画に反映することを目的に、アンケート調査を実施いたします。**大変お手数ですが、アンケート調査にご協力くださいますようお願い申し上げます。

このアンケート調査は、市内にお住まいの高校生以上の方（平成20年4月1日までに生まれた人）の中から、3,000人を無作為に抽出してお願いしています。

令和5年10月 桐生市地域公共交通活性化協議会

MAYU

『MAYU（まゆ）』とは？

桐生のまちなかを、ゆつくり巡る

環境にやさしい 低速電動バス

外の風を感じながら、新たな魅力を発見してみませんか？

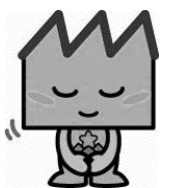


《回答にあたってのお願い》

- ご記入につきましては、
 (1) 黒の鉛筆かボールペンでご記入ください。
 (2) 質問ごとに、あてはまる項目を選び、その番号を、○で囲んでください。
 (3) 「その他」を選んだ方は、【 】内に、その内容を具体的にお書きください。
- ご記入頂いた調査票のみ、**同封の返信用封筒に入れ、（※切手はいりません）10月20日（月）まで**に、ご投函いただきますようお願い致します。
- アンケートの回答にあたりまして、公共交通に関する情報（本紙P.2~4）を掲載しておりますので、あわせてご覧ください。（※返送の必要はありません）

【お問合せ先】

桐生市 共創企画部 交通ビジョン推進室
 電話：0277-46-1111



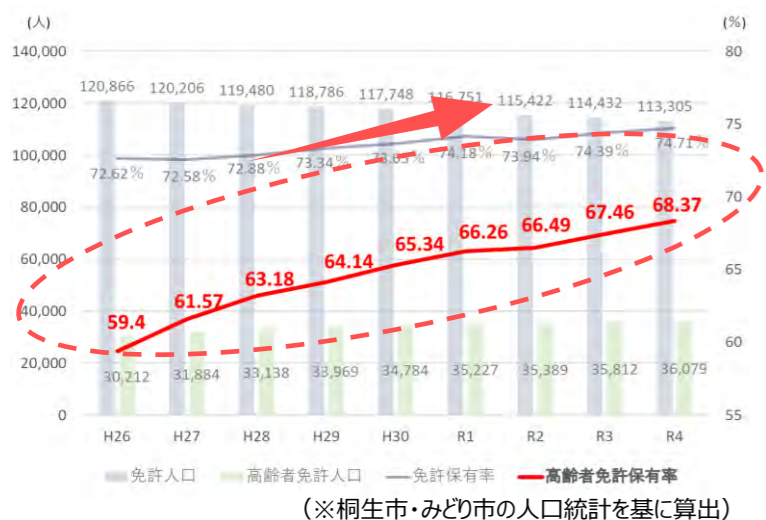
公共交通に関する情報（次ページに進んでください）

アンケート調査票とあわせてご覧ください。

私たちの『移動』に変化が起きている？

アフターコロナ・人口減少・少子高齢化・環境問題…
社会は今大きな転換期を迎え、「移動」を取り巻く環境も急激に変化しています。

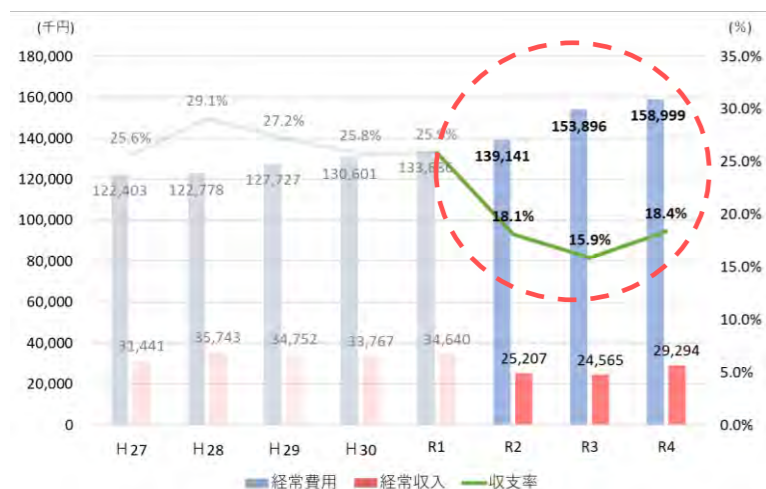
1. 高齢ドライバーの増加



- ✓ 高齢者の免許保有率は年々**増加!**
 - ✓ 親や自分がいずれ1人で運転できなくなるときがやってくる…
 - ✓ 免許を返納したいけど…
- 買物や通院**
あなたはどうやって出かけますか?



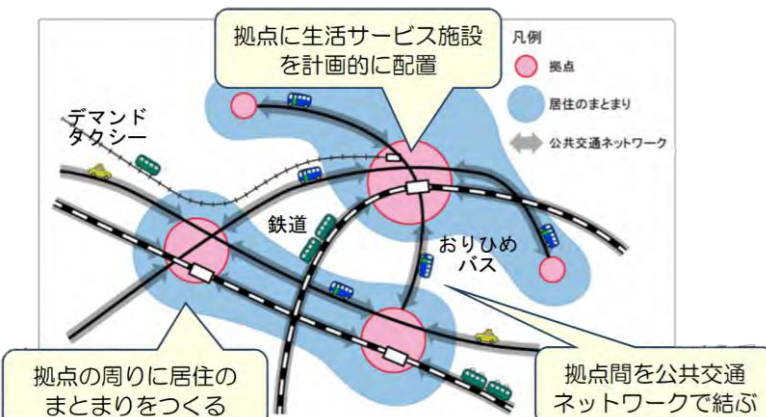
2. 路線バス存続の危機? (おりひめバスの財政状況)



- ✓ 経費は増えるが収入(利用)は増えない…
 - ✓ コロナウイルス等の影響を受け**利用者は激減!**
 - ✓ 利用者が減るとバスも**減便**につながります
- ケガやもしもの時**
移動手段があると安心♪



3. コンパクトなまちづくりと公共交通で住みやすく!

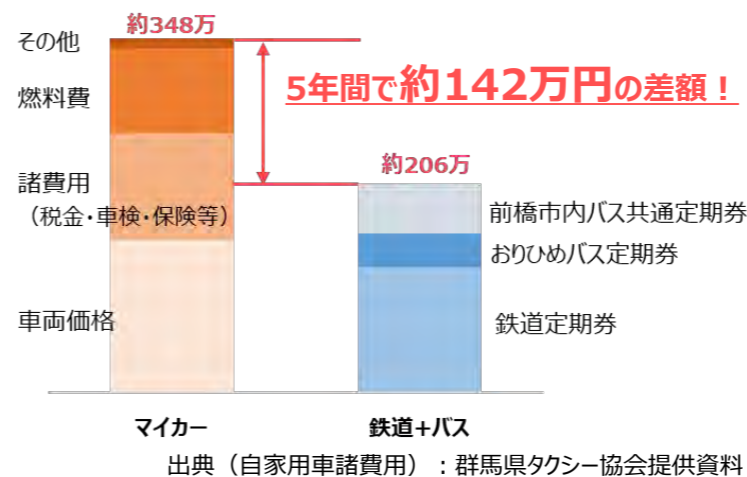


- ✓ 利用者の減少の中**バスや電車の維持が困難に…**
 - ✓ 各拠点を交通ネットワークで結んだ**コンパクトなまちづくり**で**徒歩や公共交通による移動**を促進します
- みんなが『住みやすいまち』は**
どんなまちだろう?



4. マイカー vs 公共交通 お得なのはどっち?

桐生市から前橋市へ通勤した場合の経費は5年間でどれだけ違う??



- ✓ 5年間でかかる経費はマイカーの方が**約142万円**高い!
 - ✓ 1人1台の車社会あなたの家庭は何台ありますか?
- お財布にも環境にもやさしく♪**
ノーマイカーデーしてみませんか?



5. 「ゆっくりズム」で楽しく暮らせる未来社会!

桐生市がSDGs未来都市に選定されました!

個人でできる S D G S の取り組み

さあ、できることから、がんばって、してみませんか?

『ゆっくりズムのまちづくり』

桐生市は、持続可能で誰もが、いつまでも住みやすい未来社会を目指しています!
1つ1つは小さなことでも、みんなで協力すれば大きな力に!

STEP 1

まずは一歩
小さなことから始めてみませんか?



持続可能な公共交通と未来社会

地域公共交通は、自動車を持たない高齢者や学生、子供にとって、大切な移動手段です。
また、まちの賑わい創出や環境面からも、重要な役割を持っています。

1人1人ができる小さなこと、公共交通の未来について一緒に考えてみませんか?

■その他の移動サービスについて、お聞かせください。

問8 MAYUのそれぞれのルートについて
あてはまるものを教えてください。(それぞれ1つずつ○)

MAYUについては、
別紙P.4をご覧ください。

<コース>	【利用頻度】			【目的】			【おすすめ度】		
	1. なし	2. 1 回だけ ある	3. 複数 回ある	1. 観光 地巡り	2. まちなか 乗るこ そのもの	3. その他	1. すぐ おすすめ	2. やや おすすめ	3. それほど ない
重伝建	1	2	3	1	2	3	1	2	3
動物園・遊園地	1	2	3	1	2	3	1	2	3
桐生七福神巡り	1	2	3	1	2	3	1	2	3

問9 MAYUの活用目的について
考えられるものを教えてください。(あてはまるもの全てに○)

1. イベント時のアトラクション (パレード・バンド演奏 等)	2. 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)
3. 観光客向けに定期運行	4. 移動販売・カフェ
5. 地域の親睦行事等に貸出 (宴会・懇親会 等)	6. イベント開催時の会場までのシャトル運行
7. バスが運行していない方面でのエリア運行	8. 高齢者のサロンのような移動手段
9. 学区内での子供の通園・通学手段	10. 小・中・高校生の交通環境学習の教材
11. その他【	】

問10 子どもと子育て世代に寄り添う交通施策として、バス、タクシー、MAYUなど各種移動サービスは
どのような場面があると便利で使いやすいですか。(あてはまるもの全てに○)

1. 遠隔地から通学する児童・生徒のためのスクールバス	2. ベビーカーや子連れでも利用しやすい車両
3. 子供が乗りたくないデザイン車両	4. 子供や家族が無料・割引サービスが受けられる
5. 子供や家族向けの車両 (MAYU) の貸出し	6. 子連れ向けの目的地に限定 (保育園・小児科等)
7. その他【	】

■その他の自由意見について、お聞かせください。

公共交通に関するご意見・ご要望等ありましたら、ご自由にお書きください。

アンケートは以上です。ご協力いただき、ありがとうございました。

※ご回答いただいたアンケート (本用紙) は、同封した返信用封筒に入れて
切手を貼らずに、10月20日 (金) までにポストにご投函ください。

【桐生市】

公共交通に関する市民アンケート調査

調査票とあわせて、別紙資料もご覧ください。



■あなたご自身について、お聞かせください。

それぞれの項目について、あてはまるものを教えてください。(それぞれ1つに○)

性別	1. 男性	2. 女性	3. その他【		
年齢	1. 10歳代	2. 20歳代	3. 30歳代	4. 40歳代	5. 50歳代
	6. 60～64歳	7. 65～69歳	8. 70～74歳	9. 75歳以上	
ご職業	1. 会社員	2. 公務員	3. 団体職員	4. 自営業	5. 主婦・主夫
	6. 学生・生徒	7. パート・アルバイト	8. 無職	9. その他	
家族構成	1. 一人暮らし	2. 夫婦のみ	3. 二世帯 (子と同居)		
	4. 二世帯 (親と同居)	5. 三世帯	6. その他【		
居住地区	1・2・3・4・5・6・7・8・9・10・11・12・13・14・15・16・17・18・19・20・21・22 区				

■あなたの自動車の運転について、お聞かせください。

問1 それぞれの項目について
あてはまるものを教えてください。(それぞれ1つずつ○)

あなたの運転 免許の有無	1. 免許がある (運転する)	2. ペーパードライバー (運転しない)
	3. もともと取得していない	4. 返納した・更新しなかった
ご自分の 運転への 考え方	1. やめるつもりはない	2. 5年以上先にはやめるつもり
	3. 5年以内にはやめるつもり	4. 1～2年後にはやめるつもり
	5. すぐにやめたい	6. 運転はやめた (しない)
自動車の 運転状況	●この1年間で、自動車を運転しましたか。	
	1. 運転できない	2. 運転した
	3. 運転しなかった	
送迎に ついて	●誰かに送迎してもらうことはありますか。	
	1. 日常的に送迎してもらう	2. たまに送迎してもらう
	3. 送迎してもらうことはない	
送迎の 相手	●送迎してもらう場合、誰に送迎してもらうことが多いですか。	
	1. 家族・親戚	2. 近所の人
	3. 友人	4. デマンドタクシー・民間タクシー
	5. その他【	

■公共交通の利用について、お聞かせください。

全ての方にお聞きします。

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。（タクシー、鉄道、バス等、それぞれ1つに○）

		〈公共交通〉		
		タクシー	鉄道	バス等
〔利用頻度〕	1. 全く利用しない	1	1	1
	2. 年1回以上	2	2	2
	3. 月1回以上	3	3	3
	4. 週1回以上	4	4	4
	5. 週5回以上	5	5	5

※バス等には路線バスだけでなく、予約制乗合タクシーも含まれます。

- 路線バス
・おりひめバス
- 予約制乗合タクシー
・予約制おりひめ
・新里町デマンドタクシー
・黒保根町デマンドタクシー

路線バス・予約制乗合タクシー
については、別紙P.4をご覧ください。

バス等について

1を選択

問5へ

バス等について

2～5を選択

問3へ

バス等について

「2.年1回以上」～「5.週5回以上」を選択した方にお聞きします。

問3 バス等を利用する理由を教えてください。（あてはまるもの全てに○）

- | | |
|-----------------------|----------------|
| 1. 自家用車等の移動手段を有していない | 2. 最寄りのバス停が近い |
| 3. 送迎してくれる人がいない | 4. 鉄道とバスの接続が良い |
| 5. 目的地に行きやすい | 6. 運賃が安い |
| 7. 利用したい時間帯にバスが運行している | 8. 外出先で飲酒する |
| 9. バスや電車が好き | 10. その他【 】 |

問4 バス等について、
見直してほしいことを教えてください。（あてはまるもの全てに○）

- | | |
|---------------|-------------------------|
| 1. 運行ルート | 2. 情報をわかりやすく（経路図・時刻表 等） |
| 3. 運行時間帯 | 4. バス停・乗降場所を増やす |
| 5. 上屋・ベンチを増やす | 6. 乗継をよくする |
| 7. 料金 | 8. その他【 】 |

問7へ

バス等について

「1.全く利用しない」を選択した方にお聞きします。

問5 バス等を利用しない理由を教えてください。（あてはまるもの全てに○）

- | | |
|------------------|------------|
| 1. 使いたい、使えない・難しい | 2. 使う必要がない |
|------------------|------------|

1を選択

問6Aへ

2を選択

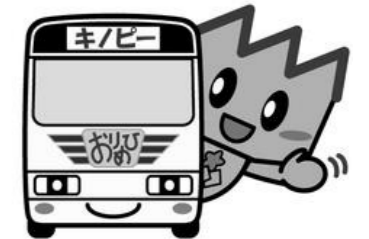
問6Bへ

問6A 理由を教えてください。
（あてはまるもの全てに○）

1. 目的地までのバスがない
2. 利用したい時間帯にバスがない
3. 最寄りのバス停が遠い、または、分からない
4. 乗換えや、待ち時間が面倒
5. 運賃がかかる（負担に感じる）
6. 運行経路や時間が分からない
7. バスやデマンドタクシーの乗り方がわからない
8. 新型コロナの感染症対策
9. バリアフリー対応ができていない
10. その他【 】

問6B 理由を教えてください。
（あてはまるもの全てに○）

1. 徒歩で移動
2. 自身で運転（自転車・バイク、自動車等）
3. 送迎してもらう
4. 外出しない
5. その他【 】



問7へ

全ての方にお聞きします。

問7 将来に起こりうること（ご自身・公共交通・環境等）を想定した場合、
公共交通に対し自身が取るべき行動として、最も近いお考えを教えてください。
（あてはまるもの全てに○）

別紙資料に公共交通に関する情報について
記載しておりますので、併せてご覧ください

●将来に起こりうること（想定）

- | | | |
|---|--|---|
| <p><ご自身></p> <ul style="list-style-type: none"> ・自動車免許の返納 ・病気やケガで運転が難しい | <p><公共交通></p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の廃止の可能性 | <p><環境></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ガソリン・電気等の燃料費の高騰 ・SDGsなどの取組の推進 |
|---|--|---|

- | | |
|--------------------------|-------------------|
| 1. 公共交通を残すため積極的に使うようにする | 2. 公共交通機関の乗務員になる |
| 3. 公共交通を自分も利用し、他の人にもすすめる | 4. 利便性の高い中心地に引っ越す |
| 5. 何ができるか見当もつかない | 6. 特に何もしない |
| 6. その他【 】 | |