

令和6年6月12日

桐生市地域公共交通活性化協議会 委員各位

桐生市地域公共交通活性化協議会
会長 天谷 賢児

令和6年度 第2回桐生市地域公共交通活性化協議会の書面開催について

初夏の候、貴職におかれましては、ますますご清栄のこととお慶び申し上げます。

また、地域公共交通活性化協議会の運営につきまして、多大なるご協力を賜り厚く御礼申し上げます。

さて、第2回桐生市地域公共交通活性化協議会につきまして、下記のとおり開催いたしますので、協議事項についてご審議いただきますようお願い申し上げます。

なお、本案件については、書面での協議とさせていただきますのでご了承ください。

記

1 内 容

【報告事項】

- (1) 桐生市地域公共交通計画（案）に対する意見提出手続（パブリックコメント）の結果について **【資料:報告1】**

【協議事項】

- (1) 桐生市地域公共交通計画の策定について **【資料:協議1】**
(2) 地域公共交通確保維持事業（黒保根町デマンドタクシー 地域内フィーダー系統）に関する計画の認定申請について **【資料:協議2】**

- 2 回答期限 協議事項につきまして、ご多用のところ、また、回答までの期間が短く恐れ入りますが、別紙回答書にご記入のうえ、令和6年6月24日（月）までに同封の封筒により返送いただくか、電子メールまたは FAX にて送付いただきますようお願いいたします。

担 当 : 桐生市役所交通ビジョン推進室 古川・村岡・林
電 話 : 0277-46-1111 内線 387
F A X : 0277-43-1001
E-mail : kotsu@city.kiryu.lg.jp

令和6年度第2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	備考
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	山田 和彦	
4	桐生市	都市整備部長	水嶋 一郎	
5	桐生市	地域振興整備局長	原橋 貴史	
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	塚越 太	
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	瓦井 徹	
15	桐生土木事務所	所長	宮崎 義明	
16	(株)桐生再生	ゆっくりスズム研究所	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(監事)	
18	桐生警察署	署長	大木 晋	
19	桐生市区長連絡協議会(桐生地区)	第8区長	小幡 文弘	
20	桐生市区長連絡協議会(新里地区)	第21区長	山形 賢助(監事)	
21	桐生市区長連絡協議会(黒保根地区)	第22区長	星野 喜一	
22	桐生市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	北村 雄大	
26	桐生市立小学校長会	校長	須永 逸郎	
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	諏訪 幸夫	
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	鎗木 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	渡邊 幸男	
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	みどり市政策企画部企画課	課長	青木 照幸	

令和6年度 第2回桐生市地域公共交通活性化協議会 報告・協議事項説明書

【報告事項1】桐生市地域公共交通計画（案）に対する意見提出手続（パブリックコメント）の結果について 【資料：報告1】

- 令和6年5月1日から5月31日まで実施した意見提出手続（パブリックコメント）につきましては、3名24件の意見提出がありました。
提出された意見の要旨と考慮の結果につきまして、6月12日付け桐生市ホームページ等で公表しましたので報告いたします。

【協議事項1】桐生市地域公共交通計画の策定について 【資料：協議1】

- 令和5年度第7回桐生市地域公共交通活性化協議会（令和6年3月29日開催）にて、計画案のご承認をいただき、その後、計画案についてパブリックコメントを実施しました。
つきましては、パブリックコメントでの意見を踏まえた修正等を行った上で、計画を策定することについて承認を求めるものです。
- パブリックコメントを踏まえた修正
 - ・ P50. 誤字の修正
一定衣装 → 一定以上
 - ・ P80. わかりやすい表現に修正
高校生以下の定期料金の検討 → 高校生以下が利用しやすい定期料金等の検討
※関連で同内容を記載しているP57、P59、P65も同様に修正
 - その他軽微な修正
 - ・ P15 文言の追加
図4-2 市内4鉄道の年度別乗降客数の推移 （市内駅の合計）
 - ・ P50 (4) 見出しの修正
・ 地域公共交通の役割・位置付け → 位置付け・役割
 - ・ P90.P91 委員名簿の修正
・ （令和5年度） → （令和6年6月現在）
任期：令和5年4月28日から令和7年4月27日まで
・ 交代があった委員の氏名を追加
 - ・ P92.P93 策定の経過の修正
 - ・ 開催日修正 6月14日 → 6月30日
 - ・ 各会議名称に年度を追加
 - ・ 意見提出手続（パブリックコメント）実施以降の未確定だった事項の追加

**【協議事項 2】 地域公共交通確保維持事業（黒保根町デマンドタクシー 地域内フィーダー系統）
に関する計画の認定申請について** **【資料：協議 2】**

○黒保根町デマンドタクシーについて、運行に係る経常欠損額に対し補助金を充てて運行しておりますが、運行区域が過疎地域であること、また、地域をまたがり運行するわたらせ溪谷鐵道と接続するフィーダー系統であることから、国庫補助である地域公共交通確保維持事業の地域内フィーダー系統補助の対象となります。

今回、協議いただくのは、黒保根町デマンドタクシー令和 7 事業年度（運行期間：令和 6 年 10 月 1 日～令和 7 年 9 月 30 日）について、地域内フィーダー系統補助を受けるに際し、必要な計画の認定申請として、桐生市地域公共交通計画のうち地域公共交通確保維持事業について記載した箇所の抜粋及び関係書類を提出することについて承認を求めるものです。

●審議資料

- ・【協議 2】 地域公共交通計画記載箇所一覧表，該当ページ（写し）
- ・【協議 2 別紙】 桐生市地域公共交通計画 別紙

●参考資料

- ・【協議 2 参考 1】 地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統補助）
- ・【協議 2 参考 2】 地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統補助）フロー図

「桐生市地域公共交通計画（案）」に対する意見提出手続の結果

- 1 意見の募集期間 令和6年5月1日（水）～5月31日（金）
 2 意見の提出者数 3人（電子メール3人）
 3 意見の件数 24件
 4 提出された意見の要旨と考慮の結果

(1) 桐生市地域公共交通計画（案）についての意見

番号	意見の要旨	考慮の結果（意見に対する市の考え方）
1	<p>資料ページ8</p> <p>・20年後に生産年齢人口割合を老年人口割合が追い抜く</p> <p>・年少人口割合は減少する</p> <p>上記のことから、対象として考えるべきは、老年人口、年少人口への対策となるかと思う。人口の変動は、これからの生活や桐生市の社会を予測する上で、大変重要であると思う。</p>	<p>ご指摘のとおり、人口割合の推計については将来の交通政策を考えるうえで重要な指標のひとつとなりますので、こうしたことも十分に踏まえ、計画を推進してまいります。</p>
2	<p>資料ページ13</p> <p>自主返納数が減少しているとありますが、自主返納してほしい年齢層の方の免許保有率に対して、何割の方が返納しているのか。令和元年までに多くの方が返納したという結果ではなく、まだ対象となる方が返納していないということか。</p> <p>自主返納の方への移動の確保についての対策は桐生市はどのように考えているか。これから、検討して、返納者が不自由なく移動できるような方法を検討してくれるのか。</p>	<p>運転免許証の自主返納は、本人の健康状態や家庭の状況など様々な理由により判断されるものですので、市が自主返納してほしい年齢層などを定めることはできません。</p> <p>本資料は、コロナ禍前後における自主返納者数の推移を示すことにより、外出意識の変化と公共交通の需要の関係等を考えるために掲載したものです。</p> <p>本計画は、運転免許証を自主返納した方をはじめ、多くの方がマイカーなしでも暮らせるエリアの多いまちを目指しています。</p> <p>具体的には、第5章 5.1. 「課題の整理」において、「運転免許を返納しても安心して移動できる公共交通サービスの提供」を課題として整理し、第7章「目標達成のための施策・事業」において、課題解決のための施策を掲げています。</p>
3	<p>ページ17</p> <p>利用者が少ないながらも、まだバスを運行していただけるのはありがたい。</p> <p>約40年前の子供の頃はバスで移動</p>	<p>バス交通は自家用車を持たない方々にとって大変重要な移動手段です。このような移動手段を将来にわたって残していけるよう検討してまいります。</p> <p>また、バスの乗り方講座の継続的な実施や</p>

	<p>していました。運転しない世代の方には必要なものであると思う。</p> <p>先日、バスに乗ってみたが、群馬大学まで行くためのルート調べて、どれに乗れば良いのかをすぐには理解できなかった。普段バスを利用しない高齢の方にとっては、わかりにくいのではないのか。</p> <p>バスの利用方法についてのレクチャーをその他のページにあったが、その通りだと思う。</p>	<p>分かりやすい利用案内に努めるとともに、利用してみたくなる仕掛けなども検討してまいります。</p>
4	<p>ページ 40・41</p> <p>人口が約 10 万人の中、3000 人の方へのアンケートですが、どのような方が選ばれたのか。そこでの回収率が 40%ですが、市民の声として妥当なのか。</p> <p>公共交通機関の利用に関する各質問をされているが、マイカーをお持ちの方の回答とお持ちでない方の回答を分けて、集計をされるのはどうか。マイカーを持っていない方がどのように公共交通機関を利用するのか、なぜ利用するのか、しないのか。マイカーをお持ちの方とお持ちでない方の混同した回答では、今後、どのような対策を練れば良いのかを検討していく上で、曖昧な対策になってしまわないか。</p>	<p>市民アンケートは、市内在住の高校生以上の方を無作為に抽出して実施（標本調査）しました。一般的な国などの標本調査は、統計学に基づく算式を用いて調査結果の誤差が±5%の範囲に収まるよう設計されており、本市の人口規模で同様の調査結果を得るには、400 人からの回答が必要になります。そこで、これまで市が行ってきたアンケートの回収率等を参考に 3,000 人を対象としたところ、400 人を上回る 1,209 の方に回答していただくことができたため、十分有効な結果が得られたものと判断しています。</p> <p>次に、市民アンケートでは、回答者の情報として運転免許証の有無についての質問は設けましたが、マイカーの有無についての質問は設けませんでした。今後同様のアンケート調査を実施する際には質問項目として追加することについて検討してまいります。</p>
5	<p>追加調査について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・マイカーがない方、免許を返納した方の移動手段について調査されるのはどうか。移動弱者がどのような行動範囲で生活しているのか、不便と感じることは何か、どのようにすると生活が充実するのか。 ・行動範囲の減少は、認知症や体力低下を招く恐れがあります。移動手段の確保は大切なことです。 <p>どのような行動をされているのか、生活の中で移動は心身の健康に大き</p>	<p>マイカーがない免許を返納した方や中・高校生の移動手段、小学校の統廃合に関する保護者の意見などについては、福祉部局や教育部局等関連する部署と連携し、情報の把握に努めるとともに、5年後の計画改定の際には必要に応じて追加調査の実施を検討してまいります。</p> <p>他自治体の取り組みについては、日頃から情報収集に努め、本計画の原案作成などの参考にしておりますが、本計画の策定と推進を協議する「桐生市地域公共交通活性化協議会」の会議の中では具体的にそれらの情報を</p>

	<p>く影響します。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・年少人口の方（特に、保護者不在で移動するが免許取得できない中高生）の移動手段はどうか。通学や、塾への移動、どのような状況が望ましいのか。 ・小学校の合併により、通学時間が長くなった小学生はどうか。小学1年生が交通量の多い横断歩道を歩くのは保護者は心配です。そういった移動について保護者の意見はどうか。 ・他地域の自治体では、どのような取り組みをされているのかは、すでに会議の場で共有されているのか。 	<p>共有することはありませんでした。今後の計画見直しの際などに、必要があれば会議の中でも情報共有を図ってまいります。</p>
6	<p>対策についてのお願い</p> <ul style="list-style-type: none"> ・マイカーのない方々の意見を聞き、どのような状況が望ましいのかを調査し、それに対して、桐生市として対応できることは何かを具体的に行動計画を立てるとよいのではないかと。 ・移動手段は、公共交通機関だけでなく、多様化することをご検討いただきたい。 ・バス停までが遠くて歩けない方のために、家の前まで来てくれるような乗合バスの充実を検討いただきたい。 ・近所のスーパーや家の周りの用事を済ませるためにシニアカーの活用促進。介護度が軽度になると介護保険ではレンタルできない方もいるので配慮が必要になり、道路整備が必要などところもある。 ・スクールバスの検討。小学校の合併がさらに検討される場合には、必須になるのではないかと。 ・一人一人の生活に合わせた移動手段の確保を検討していただきたい。移動弱者の声を大切にして、本当に必要な対策をご検討いただきたい。 ・他の自治体の取り組みを参考にして、桐生市ならではの対策をご検討い 	<p>それぞれのご指摘については計画を推進する上での参考にさせていただき、既存の交通手段の最適化や地域の多様な移動手段の活用検討など、移動の選択肢を増やし、誰もが今より移動しやすくなる地域の実現を目指してまいります。</p> <p>なお、シニアカーやスクールバスなど公共交通以外の移動手段と公共交通機関を連携することにより、市民の移動における安全性や利便性の向上につながることを期待することから、担当部局とともに検討してまいります。</p>

	<p>ただきたい。</p>	
7	<p>市営バスについて</p> <ul style="list-style-type: none"> ・みどり市と連携（共同運営）して頂きたい。 <p>黒保根地区の住民にとって最も近い商業エリアであるみどり市への公共交通の便を配慮して頂きたい。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・障がい者だけでなく、より幅広い層に無料の枠を広げれば、バス利用者が増え、自動車の利用率も減り、コンパクトシティの概念にも叶うと考える。 	<p>バスやデマンドタクシーのみどり市との連携強化については重要施策 3E の中で言及しており、鉄道との相互連携や役割分担を明確にしつつ、両市乗り入れポイントの拡充や、将来的には両市での一体的なバス路線体系の構築など利便性向上について検討してまいります。</p> <p>運賃については、重要施策 2A 及び 2C の中で検討してまいります。</p>
8	<p>わたらせ渓谷鐵道について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運賃が高すぎる。黒保根地区から桐生地区への交通費が高額で気軽に移動できない。 ・小人と障がい者のほか、市が助成するなりして、高齢者にも割引運賃を適用すべき。 	<p>重要施策 2D「4 鉄道の維持・充実と将来に向けた検討」において、わたらせ渓谷鐵道の再構築に向けたあり方の検討を行う中で、運賃についても検討してまいります。</p> <p>なお、わたらせ渓谷鐵道では「運転免許証自主返納者割引」を実施していますので、更なる周知に努めてまいります。</p>
9	<ul style="list-style-type: none"> ・過疎地域を切り捨てる状況にはしないで頂きたい。市街地ばかりに恩恵がある状態にならないようお願いする。 ・飛び地であるデメリットを本計画により少なくしてほしい。 ・桐生市とみどり市の合併を望む。 	<p>本計画は桐生市全域を対象としており、本市交通の目指すべき将来像である「マイカーなしでも暮らせるエリアの多いまち」「バスや電車、MAYU など多彩な移動手段が選択できるまち」の実現に向け、地域の特性に応じた施策を検討してまいります。</p>
10	<p>第 2 章 上位計画・関連計画の整理 2.2.関連計画 P4</p> <p>公共交通計画とまちづくり計画は密接な関係があるため、「桐生市都市計画マスタープラン」、「桐生市コンパクトシティ計画」の基本的な考え方を整理し、公共交通計画が同じ考えで策定されている点を説明すべき。</p>	<p>上位計画等との関係については、第 1 章の 1.2.「位置付け」において、各種計画と連携・整合を図ることを示しています。</p> <p>また、第 2 章「上位計画・関連計画」の整理において、各計画の公共交通に関する方針を整理しており、これらを踏まえ第 5 章の 5.1.「課題の整理」において、本市の公共交通に関わる課題を整理しています。</p>
11	<p>第 6 章 基本的な方針と計画の目標 6.1.基本的な方針 (4) 地域公共交通の役割・位置付け 表 6-1 P50</p> <p>確保維持のための施策が「一定以上の運行水準を確保する」や「一定以上の需要を確保する」とあるが、施策があいまいで目標になっていない、具体</p>	<p>当該部分は基本的な方針を示したものであり、具体的な目標等については、同章 6.2.「計画の目標の設定」、第 7 章「目標達成のための施策・事業」、第 8 章 8.1.「評価指標」に記載しています。</p> <p>ご指摘の誤字については、修正します。</p> <p>ライドシェアについては、タクシー不足の</p>

	<p>的な運行水準を目安でも良いので記載すべき。</p> <p>おりひめバス（上記以外）の確保維持のための施策に誤字がある。（一定衣装× → 以上○）</p> <p>桐生市としてライドシェアを導入するとの新聞記事に掲載されていたため、ライドシェアのエリアや役割、確保維持のための施策を記載すべき。</p>	<p>問題を解消するための一つ的手段として、タクシー事業者の管理下で実施する自家用車活用事業について研究している段階であり、表6-1に記載の「タクシー」の役割やその確保維持のための施策等を検討する中で、ライドシェアのエリア等についても今後検討してまいります。</p>
12	<p>第6章 基本的な方針と計画の目標 6.1.基本的な方針 (5) 地域公共交通確保維持事業の必要性 P52</p> <p>予約制おりひめは利用者が減少していることを踏まえると、デマンドタクシーやMAYUを活用した地域内交通として、地域内フィーダー補助金を活用する検討を行うべき。</p>	<p>地域内フィーダー補助金の活用については、デマンドタクシー等の新たな地域内交通システムの具体的な実施が決まっていない中、その活用について記載することは難しいため、具体的な実施を計画する段階で、必要に応じて計画内容の見直しを図ってまいります。</p>
13	<p>第7章 目標達成のための施策・事業 7.2.重要施策 1A.交通に対する意識・行動変容の促進に向けた取り組み P56 (1)MAYUの本質的利用とゆとりある暮らしの確保</p> <p>MAYUを具体的にどう使うのか（観光利用、日常住民移動手段等）を記載すべき。</p>	<p>MAYUの具体的な活用方法については、重要施策3Bに位置付けており、観光施策のほか、地域内交通、外出やコミュニケーション機会の創出など日常の活用も計画しております。</p>
14	<p>P57 (1)MAYUの本質的利用とゆとりある暮らしの確保 ⑤関連する取り組み</p> <p>MAYUの本質的利用を目標に掲げながら、啓発活動しか取り組み欄に記載がないため、具体的な活用に係る取り組み等を加えるべき。</p>	<p>⑤関連する取り組みについては、第7章7.1「施策体系」において、重要施策以外の取り組みを参考に記載しています。</p> <p>MAYUの具体的な活用方法については、重要施策3Bに位置付けており、相互に関連する重要施策は一体的に進めてまいります。</p>
15	<p>第7章 目標達成のための施策・事業 7.2.重要施策 2A.おりひめバス路線の見直し及び再編に向けた取り組み P58</p> <p>既存のバス路線の見直しだけでなく、地域内交通（デマンドタクシー・MAYUの導入）や、駅や地域内幹線</p>	<p>地域内交通は重要施策3C、デマンドタクシーは重要施策2C、MAYUの活用は重要施策3B、バス停等の連携強化（整備）は重要施策2Eにそれぞれ位置付けており、軌道間ネットワークの強化は重要施策2Aの関連する取り組みに記載しております。</p> <p>相互に関連する重要施策は、一体的に進め</p>

	バス停等の交通結節点の連携強化(整備)等の施策(事業)を追加すべき。	てまいります。
16	<p>第7章 目標達成のための施策・事業 7.2.重要施策 2B.予約制乗合タクシー「予約おりひめ」の利用促進及び見直しの検討 P60</p> <p>「予約制おりひめ」は利用者数が減少しているため廃止し、デマンドタクシーやMAYUによる地域内交通を整備し、駅や地域内幹線バス停等の交通結節点との連携を行うべき。</p>	『(2) 予約制乗合タクシー「予約制おりひめ」の見直し』に記載したとおり、令和8年度に開始する予定の見直しに向けた協議の中で検討してまいります。
17	<p>P61 各施策すべてに共通しているが、スケジュールの内容をもっと具体的に記載すべき。</p>	<p>④スケジュールに記載の検討・実施等の内容については、②取り組みの内容に記載しております。</p> <p>なお、本計画は地域公共交通の課題に対応するための基本的な方針や施策体系を示すことを目的としたマスタープランですので、その方針や施策に紐づく事務事業については別途定めることとなります。事務事業の具体的な内容やスケジュールについては、一定の財政的裏付けも必要であることから、各年度の予算編成等を踏まえて決定することとし、その後も適宜見直しを図ってまいります。</p>
18	<p>第7章 目標達成のための施策・事業 7.2.重要施策 2D.4 鉄道の維持・充実と将来に向けた検討 P65</p> <p>⑤関連する取り組み</p> <p>公共交通の通学利用推進の「高校生以下の定期料金の検討」が何を意味するのか分かりにくい。</p>	「高校生以下が利用しやすい定期料金等の検討」と分かりやすい表記に修正します。
19	<p>第7章 目標達成のための施策・事業 7.2.重要施策 全項目共通スケジュール、関連する取り組み P65</p> <p>スケジュール欄に実施や検討しか書いていないものが多く、具体的にどの取組内容をいつまでにどのように</p>	<p>スケジュールについては、番号17の意見に対する考え方と同様です。</p> <p>関連する取り組みについては、第7章7.1「施策体系」において、重要施策以外の取り組みを参考に記載しています。</p>

	<p>検討や実施するのかが分からない。</p> <p>関連する取り組みが空欄の施策・事業がある。目標達成のための施策・事業なのだから関連する取り組みが空欄ということはありません、記載すべき。</p>	
20	<p>第 7 章 目標達成のための施策・事業 7.2.重要施策 3A.多様なグリーンスローモビリティの導入 P 70</p> <p>MAYU を観光目的に使うのか、市民の日常の交通手段として地域内交通等で使うのかの方針を明確にすべき。交通結節点までの利用を MAYU を活用して行うべき。</p>	<p>番号 13 の意見に対する考え方と同様です。</p>
21	<p>第 7 章 目標達成のための施策・事業 7.2.重要施策 3B.MAYU を主軸とした次世代モビリティの導入 P 72</p> <p>3A.と 3B の違いが分からない。MAYU の日常使いをどのように進めるのかを記載すべき。</p>	<p>3A は脱炭素型の持続可能な交通、持続可能な地域社会の実現を目指すため、MAYU に限らず多様なグリーンスローモビリティの導入を推進し、3B は MAYU を主軸とした取り組みとして、(1) 観光での活用、(2) 地域内交通や外出やコミュニケーション機会の創出での活用を位置付けており、それぞれにおいて推進してまいります。</p>
22	<p>第 7 章 目標達成のための施策・事業 7.2.重要施策 3C.新たな地域内交通システムの検討・導入 P 74. P 75</p> <p>どのエリアで新たな地域内交通システムの検討や導入を行うのかが記載されていない。</p> <p>何をどういつまでに実施する計画なのかスケジュールや取組内容が記載されていない。</p>	<p>地域内交通の具体的な導入エリアについては、重要施策 1A に記載の市民主導による勉強会等や同じく 3B に記載の地域ごとに運行する地域内交通における MAYU の実証運行などを通じて、持続的に運行可能な地域を選定してまいります。</p> <p>スケジュールについては、番号 17 の意見に対する考え方と同様です。</p>
23	<p>第 7 章 目標達成のための施策・事業 7.2.重要施策 3D.新たな移動サービスの調査・検討 P 76. P 77</p> <p>桐生市としてライドシェアを導入すると新聞記事に掲載されたが、ライドシェアをどのように導入する計画</p>	<p>ライドシェアについては、番号 11 の意見に対する考え方と同様です。なお、具体的な記載については、必要な段階で計画内容の見直しを検討してまいります。</p> <p>スケジュールについては、番号 17 の意見に対する考え方と同様です。</p>

	<p>なのかを、こちらに具体的に記載すべき。</p> <p>何をどういつまでに実施する計画なのかスケジュールや取組内容が記載されていない。</p>	
24	<p>第 7 章 目標達成のための施策・事業 7.2.重要施策 3E.みどり市との連携強化 P78.P79</p> <p>(2) 広域バスの検討に、桐生市とみどり市の共同運行や費用負担の検討を加えるべき。</p> <p>何をどういつまでに実施する計画なのかスケジュールや取組内容が記載されていない。</p>	<p>取り組み内容に記載したとおり、両市での一体的なバス路線体系の構築を目指してまいりますので、共同運行や費用負担についても合わせて検討していくことになります。</p> <p>スケジュールについては、番号 17 の意見に対する考え方と同様です。</p>

桐生市地域公共交通計画（最終案）新旧対照表

パブリックコメントを踏まえた修正

項目	旧	新
P50. 誤字の修正	一定衣装	一定以上
P80. わかりやすい表現に修正	高校生以下の <u>定期料金</u> の検討	高校生以下が利用しやすい <u>定期料金等</u> の検討 ※関連で同内容を記載しているP57、P59、P65も同様に修正

その他軽微な修正（協議会で修正箇所を示す項目）

項目	旧	新
P15 文言の追加	図4-2 市内4鉄道の年度別乗降客数の推移_____	図4-2 市内4鉄道の年度別乗降客数の推移 <u>(市内駅の合計)</u>
P50 (4) 見出しの修正	地域公共交通の <u>役割・位置付け</u>	地域公共交通の <u>位置付け・役割</u>
P90. P91 委員名簿の修正	(令和5年度)	<u>(令和6年6月現在)</u>
	※追加	交代があった委員の氏名を追加
P92. P93 策定の経過の修正	開催日修正 6月 <u>14日</u>	6月 <u>30日</u>
	※追加	各会議名称に年度を追加
	※追加	意見提出手続（パブリックコメント）実施以降の未確定だった事項の追加

誤字・脱字等修正（協議会への報告は省略）

項目	旧	新
P14 スペース調整	<u>4</u> 路線	<u>4</u> 路線
P17 誤字	中央幹線 <u>線</u>	中央幹線 <u>__</u>
P23 脱字	ドンキホーテ	ドン <u>・</u> キホーテ
P25 脱字	小友線	小友 <u>川</u> 線
P43 スペース調整	観光客向け_____ に定時運行・・・	観光客向けに定時運行・・・

桐生市地域公共交通計画

地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統）に関する記載箇所一覧表

1. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の地域の公共交通における位置づけ・役割
桐生市地域公共交通計画 50ページ
2. 前号を踏まえた地域公共交通確保維持事業の必要性
桐生市地域公共交通計画 52ページ
3. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統に係る事業及び実施主体の概要
桐生市地域公共交通計画 81ページ
4. 地域公共交通計画の区域内全体における地域旅客運送サービスの利用者の数、収支、費用に係る国又は地方公共団体の支出の額その他の定量的な目標・効果及びその評価手法
桐生市地域公共交通計画 28ページ, 82ページ～83ページ

（添付資料）

- ・上記記載の地域公共交通計画の該当ページ（写し）

※ご参考

- ・要綱第17条第1項

陸上交通（地域内フィーダー系統）に係る地域公共交通確保維持事業（以下この条において単に「地域公共交通確保維持事業」という。）を行う場合は、地域公共交通計画に、当該地域公共交通計画の計画期間内における次に掲げる事項について具体的に記載するものとする。

- 一 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の地域の公共交通における位置づけ・役割
- 二 前号を踏まえた地域公共交通確保維持事業の必要性
- 三 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統に係る事業及び実施主体の概要
- 四 地域公共交通計画の区域内全体における地域旅客運送サービスの利用者の数、収支、費用に係る国又は地方公共団体の支出の額その他の定量的な目標・効果及びその評価手法

令和6年 6月〇〇日

(名称) 桐生市地域公共交通活性化協議会

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

桐生市黒保根町では、桐生市・みどり市・日光市を結ぶわたらせ渓谷鐵道及び黒保根町内を運行する黒保根町路線バスを中心に、黒保根町外まで運行する過疎地有償運送、朝夕の小中学生を輸送するスクールバス等により住民の移動手段を確保してきたが、高齢化や過疎化が進んだことで路線バスの維持が困難となったことから、地域の特性・実情に応じた効率的な公共交通ネットワークへ転換することが必要となった。

転換に向け、平成25年4月1日から黒保根町デマンドタクシーの実証実験運行を1年間実施し、その運行実績等を踏まえ、平成26年4月1日から同様の運行計画のまま、本格運行を開始した。

黒保根町デマンドタクシーは、わたらせ渓谷鐵道を地域間幹線系統とした地域内フィーダー系統の役割を担っており、地区住民だけでなく、来訪者の移動を支える交通手段であり、存続が必要である。

2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果

(1) 事業の目標

令和7事業年度の年間利用者数目標を3,700人(1日当たり10.1人)とする。
 ※令和4年度[R4.4~R5.3]年間利用者数…4,670人(1日当たり12.8人)
 ※令和5事業年度[R4.10~R5.9]年間利用者数…3,615人(1日当たり9.9人)

桐生市地域公共交通計画(P28, P82~83参照)

(2) 事業の効果

朝夕の通勤・通学の利用者に対応するために、地域間幹線系統である“わたらせ渓谷鐵道”水沼駅の発着時間に合わせた運行を行うことにより、黒保根町外へ向かう通勤者・通学者の交通手段を確保する。また、集中予約方式を導入することにより、利用者の利便性向上を図る。

日中は黒保根町内をドア・ツー・ドアによるデマンド型運行を行うことにより、水沼駅及び本宿駅への接続を確保するとともに、交通空白地域の解消と、利用者の希望時間に応じた効率的な運行を行うことができる。

また、黒保根町内には、大きな病院や買い物施設がないことから、高齢者や障害者、学生など、公共交通以外に移動手段を持たない地域住民は“わたらせ渓谷鐵道”が市街地への主要な移動手段になる。したがって、“わたらせ渓谷鐵道”への接続が効率的になることで、日常生活に必要不可欠な移動手段が確保されるとともに、観光客を始めとする地域住民以外の人にも移動手段が提供されるため、地域活性化につながるものである。

3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体

- ・ 運転免許証自主返納者を対象にデマンドタクシー回数券を交付（桐生市）
- ・ デマンドタクシー案内チラシの設置公民館だより等に利用促進の記事を掲載（桐生市）
- ・ web 予約（AI 配車予約）システムの導入検討（桐生市）

桐生市地域公共交通計画（P62 参照）

4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行システムの概要及び運送予定者

別添 表 1 のとおり

5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額

黒保根町デマンドタクシーについて、桐生市からの運行事業者への補助金額は、運行経費から運行収入及び国庫補助金を差し引いた額に適正利潤を加えた額としている。

（参考）令和 6 年度（令和 5 年度運行）運行費補助（見込み額）

（運行経費）	（運行収入）	（国庫補助金）	（適正利潤）	（補助金額）
11,091,626	- (1,320,150	+ 3,838,000)	+ 250,000	= 6,183,000 円

※千円未満切り捨て

6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法

利用者数について数値指標による評価を実施

7. 別表 1 の補助対象事業の基準ホただし書に基づき、協議会が平日 1 日当たりの運行回数が 3 回以上で足りると認めたシステムの概要

【地域間幹線システムのみ】

※該当なし

8. 別表 1 の補助対象事業の基準ニに基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧

【地域間幹線システムのみ】

※該当なし

9. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項

【地域間幹線システムのみ】

※該当なし

10. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要 【地域内フィーダー系統のみ】
別添 表5のとおり
11. 車両の取得に係る目的・必要性 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
12. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
(1) 事業の目標
※該当なし
(2) 事業の効果
※該当なし
13 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する費用の総額、負担者とその負担額 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
14. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策） 【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
15. 貨客混載の導入に係る目的・必要性 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
16. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
(1) 事業の目標
※該当なし

(2) 事業の効果
※該当なし
17. 貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
18. 協議会の開催状況と主な議論
<p>令和5年度</p> <p>第1回(4月28日) 協議会設立</p> <p>第2回(6月30日 ※文書協議) 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【承認】</p> <p>第6回(1月29日) 地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価について(地域内フィーダー系統確保維持事業)【承認】</p> <p>令和6年度</p> <p>第2回(6月〇〇日 ※文書協議) 地域公共交通確保維持事業(黒保根町デマンドタクシー地域内フィーダー系統)に関する計画の認定申請について</p>
19. 利用者等の意見の反映状況
<p>黒保根町外への運行について要望があったが、町内のデマンドタクシーとしての役割を超え、地域内フィーダー系統の対象外となることから、区域を超えた新たな移動システム導入の際の参考とすることとした。</p>

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 群馬県桐生市織姫町1-1

(所 属) 桐生市共創企画部交通ビジョン推進室

(氏 名) 林 忠彦

(電 話) 0277-46-1111 (内線 387)

(e-mail) kotsu@city.kiryu.lg.jp

注意： 本様式はあくまで参考であり、補助要綱の要件を満たすものであれば、この様式によらなくても差し支えありません。

実際の計画作成に当たっては補助要綱等を踏まえて作成をお願いいたします。

各記載項目について、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画を作成している場合には、当該計画から該当部分を転記したり、別添〇〇計画△節のとおり、等として引用したりすることも可能です。(ただし、上記2・3については、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画に定める目標、当該目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項との整合性を図るようにして下さい。また、地域公共交通計画全体として、協議会における協議が整った上で提出される必要があります)。

※該当のない項目は削除せず、「該当なし」と記載して下さい。

地域公共交通確保維持事業（陸上交通：地域内フィーダーシステム補助）

【資料：協議2参考1】

地域特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、幹線バス等の地域間交通ネットワークと密接な地域内のバス交通・デマンド交通の運行について支援。

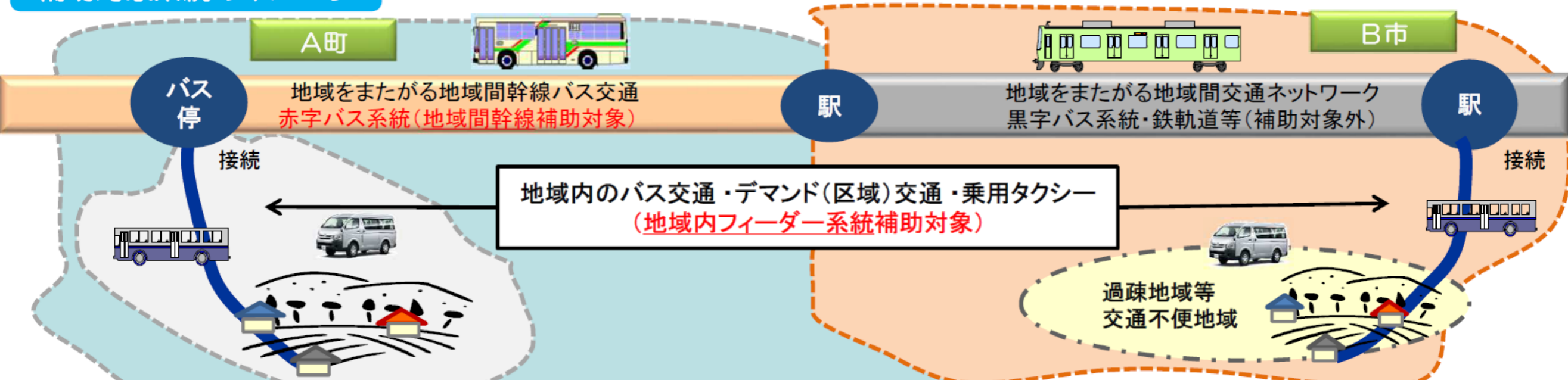
補助内容

- 補助対象事業者
地域公共交通活性化再生法に基づく協議会
- 補助対象経費
補助対象系統に係る経常費用から経常収益を控除した額



- 補助率
1/2以内
- 主な補助要件
市町村等が定めた地域公共交通計画に確保又は維持が必要として掲載され、
 - ・一般乗合旅客自動車運送事業者、一般乗用旅客自動車運送事業者、自家用有償旅客運送者による運行であること
 - ・補助対象地域間幹線バス系統等に接続するフィーダー系統であること
 - ・新たに運行を開始するもの又は公的支援を受けるものであること
 - ・路線定期運行の場合、輸送量が2人/1回以上であること
 - ・経常赤字であること

補助対象システムのイメージ



※専ら政令市等が運行支援を行うもの及びその運行区域の全てが政令市等の区域内であるものは除外

※交通不便地域は、地方運輸局長等が指定する地域

※乗用タクシーは、過去に乗合バス事業等による乗合旅客の運送を行っていた地域であって、乗用タクシー以外の輸送手段が無いと地方運輸局長が認めた地域に限る

地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統補助） フロー図【令和 7 年度計画関係（R 6.10.01～R 7.09.30）】

今回の協議

令和 7 年度計画認定申請

令和 6 年 6 月 桐生市地域公共交通活性化協議会(文書協議)にて内容の協議可決後、計画を関東運輸局へ申請

計 画 認 定

関東運輸局による計画認定
令和 6 年 9 月下旬予定

事 業 実 施

令和 6 年 10 月 1 日から令和 7 年 9 月 30 日
までの 1 年間、事業実施

交 付 申 請

関東運輸局へ補助金交付申請
令和 7 年 11 月末予定

一 次 評 価

地域公共交通会議自ら計画に対する評価を
令和 8 年 1 月末までに実施（事業実施
状況の確認や改善点の把握）

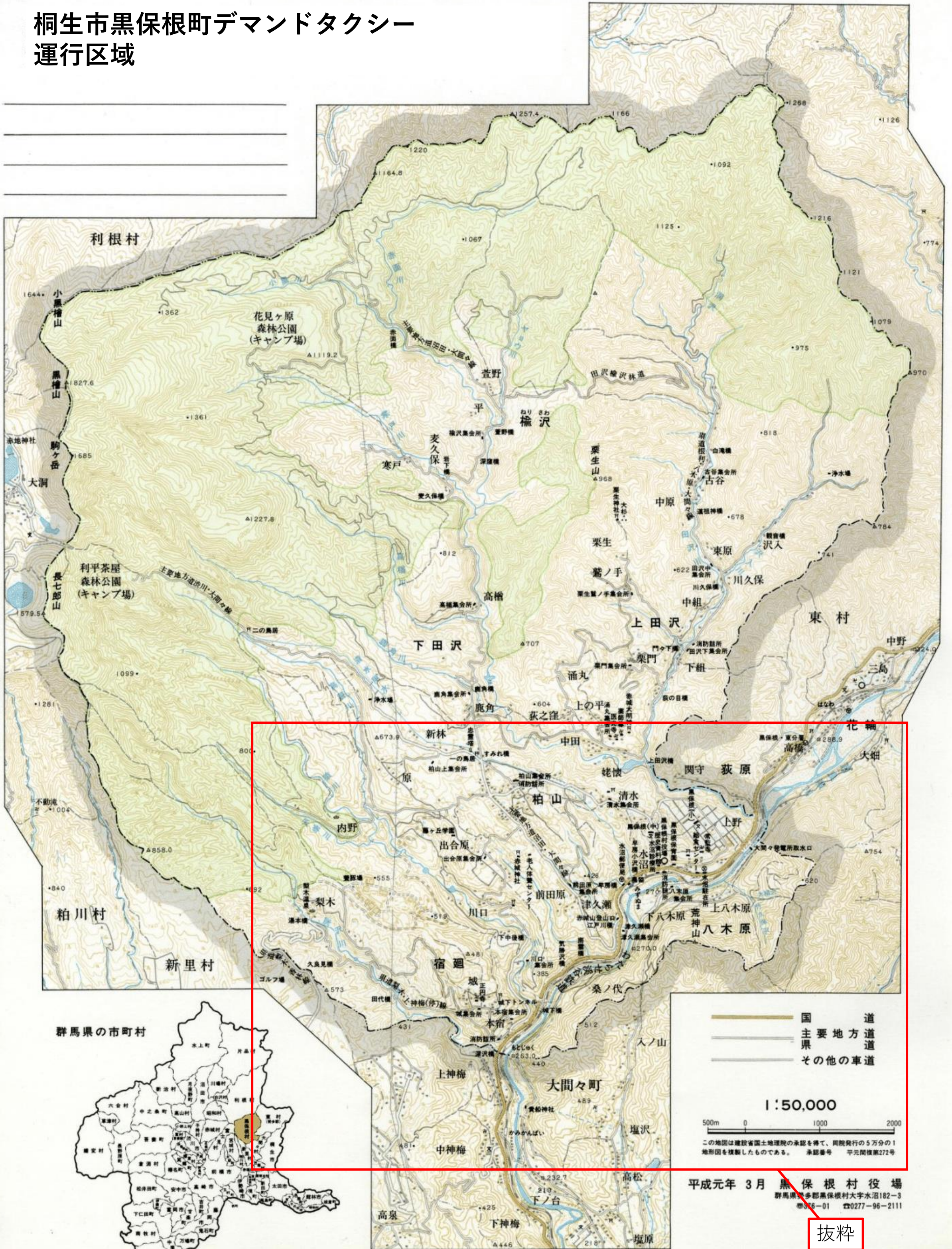
二 次 評 価

各地方運輸局等に設置された第三者評価
委員会において、一次評価の結果に対し、
客観性・妥当性の検証や今後に向けての
アドバイスを受ける（令和 8 年 2 月末頃）

次期計画認定への反映

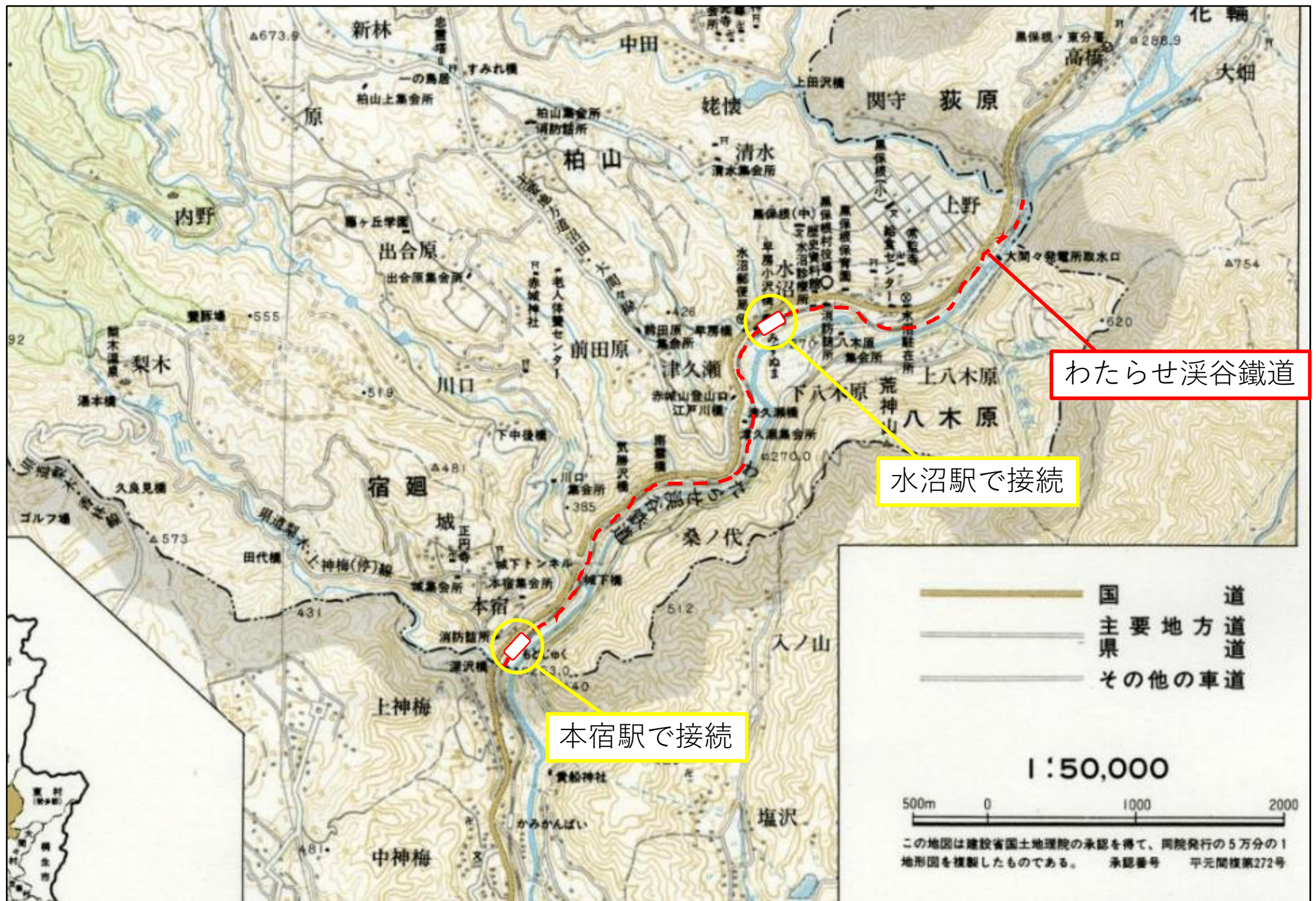
一次・二次評価の結果を、次期計画や今後の
地域の取組みへ反映

桐生市黒保根町デマンドタクシー 運行区域



抜粋

桐生市黒保根町デマンドタクシー 運行区域 抜粋



わたらせ渓谷鐵道

水沼駅で接続

本宿駅で接続

みんなの“ふれあいタクシー”をぜひご利用ください。【表1参考】

黒保根町デマンドタクシー

予約はフリーダイヤル

0120-55-3744

予約受付時間：7時から19時まで

利用希望日の3日前から、当日の利用したい時間の30分前までに電話してください。
黒保根町内であれば、どこでも誰でも利用できるデマンド運行をします。

日中運行時間 **8時30分から17時20分まで**
(なお、朝・夕の定時定路線運行は下記のとおり)

【朝夕の定時定路線型運行】

- ①朝 6時40分 上田沢発→水沼駅
- ②夕方 17時30分 水沼駅発
- ③夕方 18時42分 水沼駅発

利用方法

電話予約時に以下の事項を伝えてください。

- 1：利用したい日（いつ）
- 2：利用したい時間（なんじ）
- 3：利用する人数（なんにん）
- 4：乗りたい場所（どこから）
- 5：降りたい場所（どこまで）

【利用料金】

1回の乗車運賃（1名につき）
○中学生以上は300円（1回）

小学生・障がい者は150円
未就学児は無料です。

※障がい者料金を御利用になる場合は、障がい者手帳原本の提示が必要です。また、同伴者は1名に限り、大人料金の半額になります。

お得な回数券も車内で販売

小学生・障がい者：3,000円（22回分）
70歳未満：3,000円（11回分）
70歳以上：1,500円（7回分）
70歳以上：3,000円（15回分）

※70歳以上の方が回数券を購入する場合は、年齢が確認できる健康保険証などの提示が必要です。

※回数券を利用した70歳以上の人に限り、おりひめバスの当日限り有効の“乗継券”を車内で発行いたします。

ご利用の場合は、運転手にお申し出ください。

〈利用方法、忘れ物などのお問い合わせ〉
運行事業者：株式会社 沼田屋タクシー
TEL：0277-44-5242

担当：黒保根支所地域振興整備課産業振興係
TEL：0277-96-2113

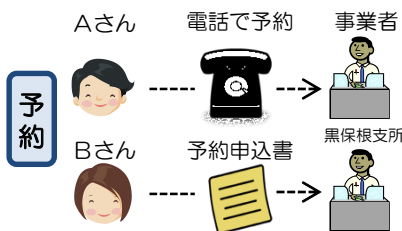
電話予約時に以下の事項を伝えてください。

- 1：利用したい日
- 2：利用したい時間
 - ①朝の定時定路線（6時40分上田沢発）
 - ②デマンド運行（8時30分から17時20分まで）
 - ③夕方の定時定路線（17時30分発水沼駅発）
 - ④夕方の定時定路線（18時42分発水沼駅発）
- 3：利用する人数
- 4：乗りたい場所（どこから）
- 5：降りたい場所（どこまで）

これで予約完了！！

朝の定時定路線 運行イメージ

利用希望日の3日前から、前日まで



利用日当日

黒保根町路線バスが運行していた経路上で、AさんBさんの希望場所へお迎え



日中のデマンド 運行イメージ

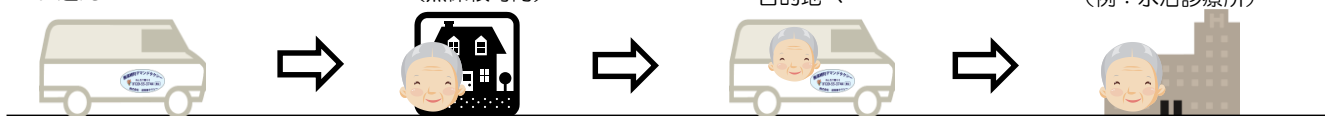
利用希望日の3日前から、当日の30分前まで



同じ時間帯で同じ方面の予約が重なった場合、ほかの利用者と乗り合いになったり、う回運行することもありますので、時間に余裕をもって予約をしてください。

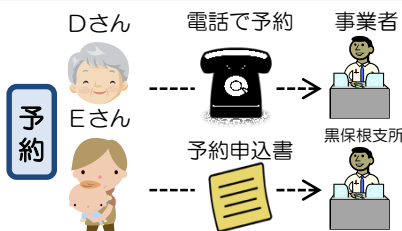
利用日当日

黒保根町内のCさん宅にお迎え



夕方の定時定路線 運行イメージ

利用希望日の3日前から、当日の30分前（電話のみ）まで

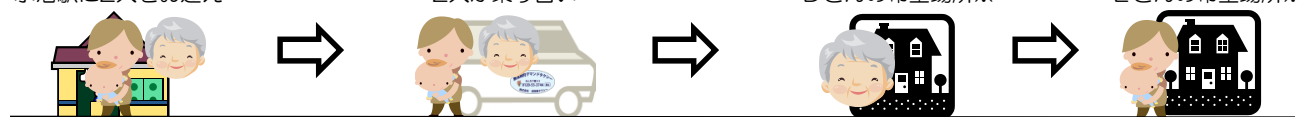


朝夕の定時定路線は黒保根町路線バスの運行していた経路上で乗り降りしていただきます。夕方の運行は水沼駅を発車してから、予約状況に応じた運行経路を取ります。

※朝夕の定時定路線の希望場所については、黒保根町路線バスが運行していた経路上になります。

利用日当日

水沼駅に2人をお迎え



御予約の際の注意事項

- ・利用予約のキャンセル（取り直し）は、ほかの利用希望者に御迷惑となりますので、できるだけ避けていただくようお願いいたします。緊急の場合など、どうしてもキャンセルする場合は、予約センターにお早めに御連絡をお願いいたします。

御利用の際の注意事項

- ・往復で利用する（帰りの時間が分かる）場合は、帰りの予約も同時にできます。
- ・目的地が複数ある場合は、目的地ごとに予約をしてください。途中で車両を待たせることはできません。
- ・1人で乗り降りできないお客様の場合、必ず付き添いの人と一緒に利用してください。また、未就学児につきましても保護者の同乗をお願いいたします。
- ・全自動リフター登載車については、車いすに乗ったままで乗降が可能です。
- ・デマンド車両のドアは運転手が開けますので、車両が停車いたしましたら、そのままお待ちください。
- ・ドアを開けると足元にステップが出てきますので、お気を付けてください。

運行の際の注意事項

- ・予約の状況によっては、利用したい日、時間に利用できないこともありますので御了承ください。
- ・運行状況によって、予約の時間より若干遅れることもありますので御了承ください。



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者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。

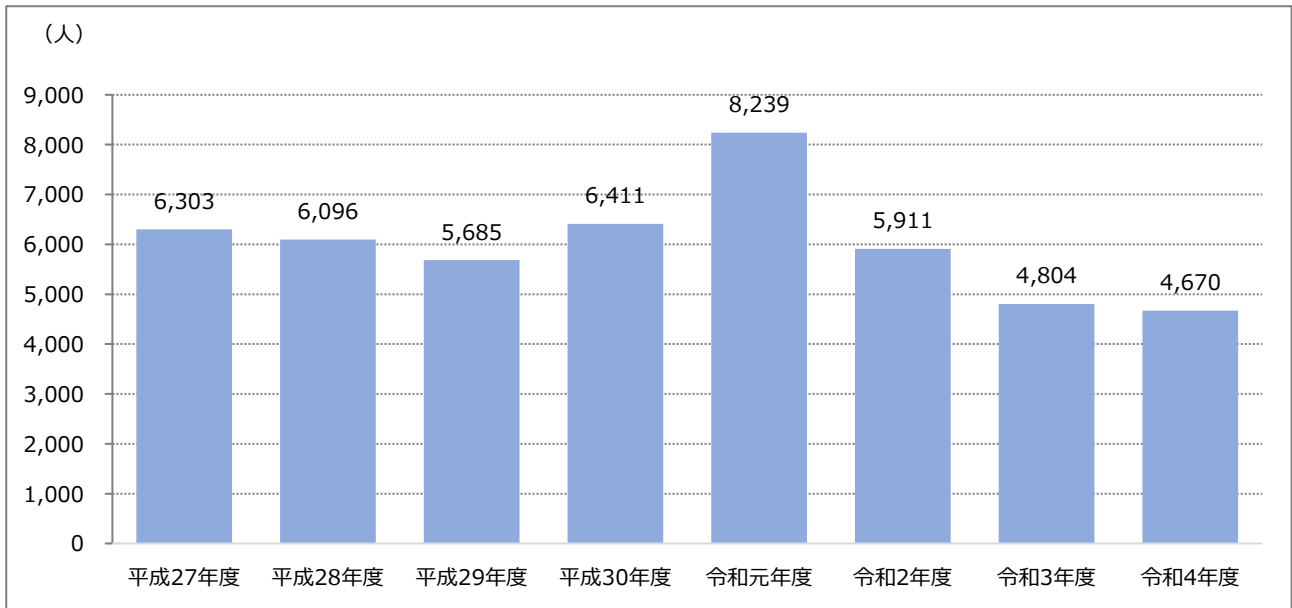


図 4-18 年度別利用者の推移

資料：桐生市

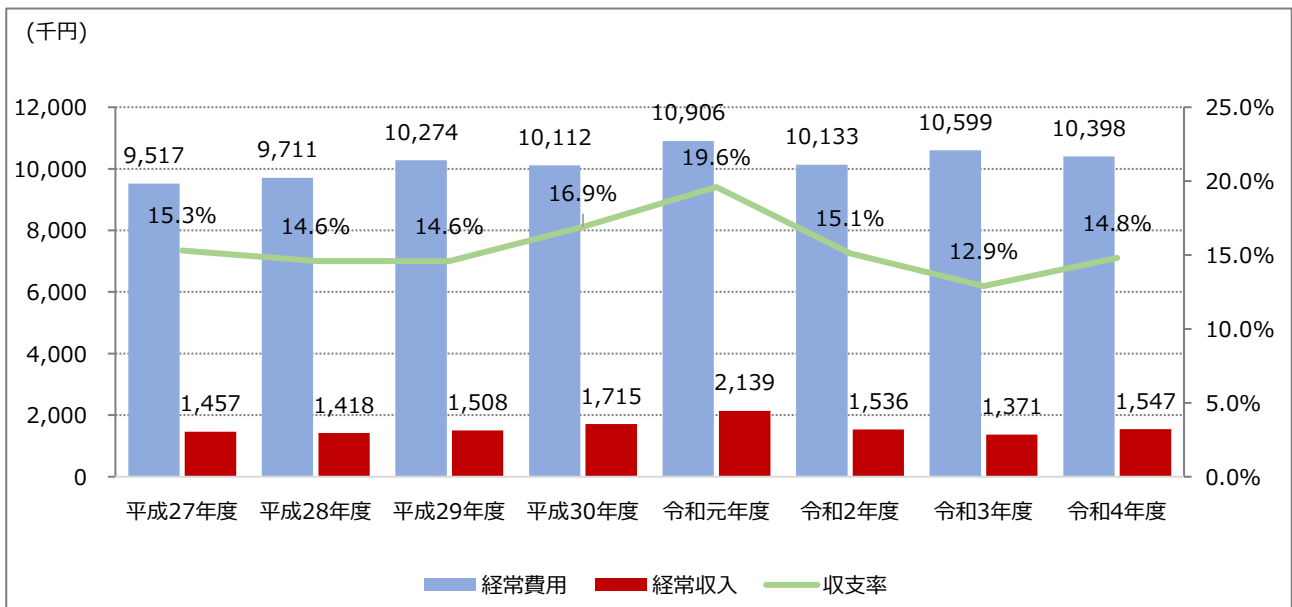


図 4-19 経常費用と経常収入の推移

資料：桐生市

(4) 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。

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、一定以上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。

(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。

● 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)