

【報告 1】

「桐生市地域公共交通活性化協議会分科会設置規程」の一部改正について

運賃分科会の開催にあたり、関係者の負担軽減を図り、生産性向上を図る観点から、国土交通省物流・自動車旅客課長事務連絡に基づき、その開催を要しない場合の軽微な事案について明記するほか、所要の改正を行いました。

【改正内容】 別紙報告1－3参照

- ・第4条第6項の次に次の1項を加える。
7 別表第3に掲げる軽微な事案については、会議を開催しない。
- ・別表第2の次に次の表を加える。
別表第3(第4条関係)
- ・その他所要の改正を行う。

【改正案】 別紙報告1－2のとおり

【施行日】 令和8年2月26日(運賃分科会の承認日)

【報告事項とする理由】

運賃に関する協議は桐生市地域公共交通活性化協議会の協議案件でないため。

【その他】

桐生市ホームページにて、令和8年2月6日から19日まで市民に対し意見募集を行ったところ、特に意見等はなく、その結果を踏まえ運賃分科会に諮りました。

【参考資料】国からの事務連絡 別紙報告1参考1

桐生市地域公共交通活性化協議会「運賃分科会」委員名簿

令和 8 年 2 月 20 日

	分科会長	選出団体	委員	備考
1	○	桐生市 （交通ビジョン推進室長）	古川 治男	当該路線等をその区域 に含む市町村
2		桐生朝日自動車(株) （取締役社長）	高橋 直樹	当該運送事業者
3		群馬運輸支局 （支局長）	堀越 千秋	管轄地方運輸局長
4		桐生市区長連絡協議会 （桐生地区 8 区区長）	小幡 文弘	関係住民の意見を代表 する者

桐生市地域公共交通活性化協議会分科会設置規程

(趣旨)

第1条 この規程は、桐生市地域公共交通活性化協議会設置要綱(以下「要綱」という。)第8条第1項の規定に基づき設置する分科会の組織、運営その他必要な事項に関し、同条第2項の規定に基づき定めるものとする。

(設置及び協議事項)

第2条 桐生市地域公共交通活性化協議会(以下「協議会」という。)に、別表第1の左欄に掲げる分科会を設置し、同表の中欄に掲げる事項について協議を行う。

(組織)

第3条 分科会は、分科会長及び分科会委員をもって組織する。

2 分科会長は、協議会会長が指名する。

3 分科会長は、分科会を代表し、その会務を総理する。

4 分科会委員は、別表第2の中欄に掲げる区分に応じて、同表の右欄に掲げる団体又は機関等を代表する者とし、協議会会長が指名する。

(会議)

第4条 分科会の会議(以下「会議」という。)は、必要に応じて分科会長が招集し、その議長となる。

2 会議は、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 会議の議決方法は、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 分科会長は、会議の運営上必要がある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 会議は、原則として公開とする。ただし、会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められる協議については、非公開で行うものとする。

6 分科会長が特に認めたときは、会議の開催に代えて、書面による協議を行うことができる。

7 別表第3に掲げる軽微な事案については、会議を開催しない。

(協議結果の報告)

第5条 分科会長は、分科会において協議した結果について、協議会に報告するものとし、協議会は、報告を受けたものについてそれぞれ別表第1の右欄に定めるとおり取

り扱うものとする。

- 2 分科会において協議が調った事項については、協議会はその協議結果を尊重しなければならない。

(庶務)

第6条 分科会の庶務は、桐生市の交通政策所管課において処理する。

(その他)

第7条 この規程に定めるもののほか必要な事項は、会長が別に定める。

附則

この規程は、令和6年4月1日から施行する。

附則(令和7年7月1日)

この規程は、令和7年7月1日から施行する。

附則(令和8年2月26日)

この規程は、令和8年2月26日から施行する。

別表第1(第2条及び第5条関係)

名 称	事 項	協議会における 取扱い
運賃分科会	(1)道路運送法(昭和26年法律第183号)第9条第4項に規定する運賃等に関すること (2)その他分科会長が必要と認める事項	分科会における協議結果の報告を受ける

別表第2(第3条関係)

名 称	区 分	団体又は機関等
運賃分科会	当該路線等をその区域に含む市町村	桐生市
	当該運賃等を定めようとする一般乗合旅客自動車運送事業者	運賃等を定めようとする交通事業者
	当該路線等を管轄する地方運輸局長又はその指名する職員	関東運輸局群馬運輸支局
	上記当該市町村の長が関係住民の意見を代表する者として指名する者	地域福祉関係団体、関係住民の代表者等

別表第 3(第 4 条関係)

名 称	事項
運賃分科会	(1) 均一制運賃を適用する路線(系統)において、系統変更を伴う停留所の新設や変更、路線の付け替えや一部延伸があった場合でも、運賃額に変更がない場合 (2) 毎年のイベント行事等に係る営業割引を実施する場合 (3) 工事等により一時的な迂回が生じる場合の停留所の位置、路線等を変更する場合 (4) 新たな決済手段を追加する場合

桐生市地域公共交通活性化協議会分科会設置規程

(趣旨)

第1条 この規程は、桐生市地域公共交通活性化協議会設置要綱(以下「要綱」という。)第8条第1項の規定に基づき設置する分科会の組織、運営その他必要な事項に関し、同条第2項の規定に基づき定めるものとする。

(設置及び協議事項)

第2条 桐生市地域公共交通活性化協議会(以下「協議会」という。)に、別表第1の左欄に掲げる分科会を設置し、同表の中欄に掲げる事項について協議を行う。

(組織)

第3条 分科会は、分科会長及び分科会委員をもって組織する。

2 分科会長は、協議会会長が指名する。

3 分科会長は、分科会を代表し、その会務を総理する。

4 分科会委員は、別表第2の中欄に掲げる区分に応じて、同表の右欄に掲げる団体又は機関等を代表する者とし、協議会会長が指名する。

(会議)

第4条 分科会の会議(以下「会議」という。)は、必要に応じて分科会長が招集し、その議長となる。

2 会議は、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 会議の議決方法は、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 分科会長は、会議の運営上必要がある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 会議は、原則として公開とする。ただし、会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められる協議については、非公開で行うものとする。

6 分科会長が特に認めたときは、会議の開催に代えて、書面による協議を行うことができる。

7 別表第3に掲げる軽微な事案については、会議を開催しない。

(協議結果の報告)

第5条 分科会長は、分科会において協議した結果について、協議会に報告するものとし、協議会は、報告を受けたものについてそれぞれ別表第1の右欄に定めるとおり取

り扱うものとする。

- 2 分科会において協議が調った事項については、協議会はその協議結果を尊重しなければならない。

(庶務)

第6条 分科会の庶務は、桐生市の交通政策所管課において処理する。

(その他)

第7条 この規程に定めるもののほか必要な事項は、会長が別に定める。

附則

この規程は、令和6年4月1日から施行する。

附則(令和7年7月1日)

この規程は、令和7年7月1日から施行する。

附則(令和8年2月26日)

この規程は、令和8年2月26日から施行する。

別表第1(第2条及び第5条関係)

名 称	事 項	協議会における 取扱い
運賃分科会	(1)道路運送法(昭和26年法律第183号)第9条第4項に規定する運賃等に関すること (2)その他分科会長が必要と認める事項	分科会における協議 結果の報告を受ける

別表第2(第3条関係)

名 称	区 分	団体又は機関等
運賃分科会	当該路線等をその区域に含む市町村	桐生市
	当該運賃等を定めようとする一般乗合旅客自動車運送事業者	運賃等を定めようとする 交通事業者
	当該路線等を管轄する地方運輸局長又はその指名する職員	関東運輸局群馬運輸支局
	上記当該市町村の長が関係住民の意見を代表する者として指名する者	地域福祉関係団体、 関係住民の代表者等

別表第 3 (第 4 条関係)

名 称	事項
運賃分科会	(1) 均一制運賃を適用する路線(系統)において、系統変更を伴う停留所の新設や変更、路線の付け替えや一部延伸があった場合でも、運賃額に変更がない場合 (2) 毎年のイベント行事等に係る営業割引を実施する場合 (3) 工事等により一時的な迂回が生じる場合の停留所の位置、路線等を変更する場合 (4) 新たな決済手段を追加する場合

【報告 1 参考 1】

事務連絡

令和 7 年 6 月 30 日

各地方運輸局 自動車交通部長 殿

沖縄総合事務局 運輸部長 殿

物流・自動車局 旅客課長

道路運送法第 9 条第 4 項に基づく協議会の 開催を要しない場合の目安となる考え方について

令和 5 年 10 月に道路運送法（以下「法」という。）が改正され、道路運送法第 9 条第 4 項の規定により、運賃等については地域公共交通会議（道路運送法施行規則第 4 条第 2 項）とは別の協議会（以下「運賃協議会」という。）を開催しなければならないこととしたところ。

今般、運賃協議会の開催にあたり、関係者の負担軽減を図り、生産性向上を図る観点から、その開催を要しない場合の目安となる考え方を下記のとおり定めたので、運賃協議会の関係者に周知を図る等により、運賃協議会の開催の合理化に努められたい。

記

1. 開催を要しない場合の目安となる考え方

運賃協議会においては、地域における需要に応じ当該地域の住民の生活のための旅客の運送を確保する必要がある路線又は営業区域に係る運賃等について協議を行うものであるが、地域公共交通会議とは別の協議会であり、会議開催にあたっては関係者の事務手続きの負担が発生しているとの意見があることから、その負担を軽減し、生産性向上を図る観点も考慮する必要がある。

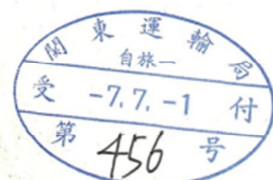
運賃協議会で付議される案件については、必ずしも全ての事案について開催されるべきものではなく、軽微な事案については、運賃協議会の開催は必ずしも要しないと考える。

なお、2. により軽微な事案の例を示すが、これらは運賃協議会にて協議の上判断されるべきものであり、あらかじめ設置要綱等に記載することが望ましい。

2. 軽微な事案の例

- ・ 均一制運賃を適用する路線（系統）において、系統変更を伴う停留所の新設や変更、路線の付け替えや一部延伸があった場合（競合する路線がある場合、路線延長により当該路線が初めて他の市町村に乗り入れする場合を除く。）でも、運賃額に変更がない場合。
- ・ 毎年のイベント行事等に係る営業割引を実施する場合
- ・ 工事等により一時的な迂回が生じる場合の路線等を変更する場合
- ・ 新たな決済手段を追加する場合

以上



【報告 2】

新里町及び黒保根町デマンドタクシーへの配車システム導入について

新里町及び黒保根町で導入しているデマンドタクシーは予約方法がコールセンターへの電話のみであり、電話予約時間が 7 時から 19 時までの間のみと、時間帯が限られています。また、予約状況によっては「利用したい日、時間に利用できない」、「到着時間が前後してしまう」、「到着までの待ち時間が分からない」など課題が生じており、配車システムの改善が喫緊の課題となっています。

利用者数も年々減少し、令和元年度と令和 5 年度の利用者数を比較すると、新里地区では約 10,300 人が約 9,100 人へ減少、黒保根地区では約 8,200 人が約 2,600 人へ大幅な減少となっています。利用者減に伴う運賃収入の減少により、毎年市の負担額は増大しており、持続可能な公共交通とするため、収支率の健全性が求められている中、定時定路線型のおりひめバスの経常収支率が 20%前後であることに対し、デマンドタクシーの経常収支率は新里地区で 16.1%、黒保根地区では 5.6%と特に黒保根地区は改善が急務な状況です。

新里地区・黒保根地区で運行しているデマンドタクシーでは、広範囲にわたる運行区域を限られた車両でカバーすることから、効率的な運行が求められるため、AIを活用したデマンドタクシー配車システム及びキャッシュレス決済を導入し、利用者の利便性向上を図ることを目的とし、実施します。

【事業名】 AIオンデマンド型配車システム導入事業

【サービス内容等】 別紙報告2-1のとおり

【報告事項とする理由】

本事業自体は「桐生市地域公共交通計画」の実施事業として、すでに協議・承認済みです。デマンドタクシーの運行形態に影響はなく、あくまで予約方法と決済方法の変更に限定され、かつ、利用者の利便性の向上に寄与することから、桐生市地域公共交通活性化協議会設置要綱の(協議事項)第 2 条第 1 項第 1 号には該当しないと判断し、報告事項とさせていただきます。

※運賃分科会においても、新たな決済手段の変更は分科会設置規程の中で、軽微な事項として協議は必要ない旨、記載しています。

活用制度	地域未来交付金（補助率1/2）	事業費	2,459千円	実装時期	令和8年12月予定
事業概要	本市は旧桐生市と旧新里村・旧黒保根村の1市2村で飛び地合併をした。新里地区と黒保根地区ではデマンドタクシーを導入している。デマンドタクシーは、予約方法がコールセンターへの電話のみであり、状況によって利用したい日時に利用できないなど、利便性が悪く、利用者数が減少しており、配車システムの改善が喫緊の課題である。AIを活用したデマンドタクシー配車システム及びキャッシュレス決済を導入し、利用者の利便性向上を図る。				
具体サービス	【AIオンデマンド配車システム】 利用者が希望する場所から目的地までドアtoドアの移動を支援するため、移動サービス提供者に必要な配車・予約受付、運行管理などの業務を支援する機能を有したシステム。 ・車載用端末（デマンドタクシー 5 台に導入） ・キャッシュレス決済端末（新里デマンドタクシー2台、黒保根デマンドタクシー1台に導入） 〔システム機能〕 ・LINE（LINEミニアプリ）による配車依頼及び電話配車による24時間対応 ・AIを活用した効率的な配車、ルートの生成が可能 ・生成されたルートや運行状況は管理画面で確認・管理 ・ドライバーとのやり取りがLINEで可能 ・車両の位置をマップ上で確認 ・キャッシュレス決済の導入による支払い方法の簡素化		 新里町デマンドタクシー  LINEで呼べる  LINEミニアプリ MITT は電話以外にもアプリからの配車依頼が可能。 新たにアプリをインストールする必要もなく、高齢者でも簡単な操作で利用できる。  黒保根町デマンドタクシー 		
メリット	・桐生市では日本版ライドシェアを導入しており、運行する事業者はすでにMITTを活用し、ライドシェアの他、タクシーも配車することができる。上記事業者はデマンドタクシー運行事業者と同一であり、既存システムを予約・乗合型に改修するため、導入コストも大幅に削減できる。また、MITTの活用により、タクシー・ライドシェア・デマンドタクシーのすべての配車を一元的なシステムで管理・選択できる利点があり、効率的な運行と利便性の向上が見込まれる。				

令和7年度 桐生市地域公共交通活性化協議会事業報告

年 月 日	事 業 内 容
R7. 5. 14	令和6年度決算監査（監事：近藤委員）
R7. 5. 18	令和6年度決算監査（監事：山形委員）
R7. 6. 23	令和7年度第1回協議会開催（桐生市市民文化会館 スカイホールB） 【委員改選関係】 (1) 委嘱状の交付について (2) 会長、副会長の互選について (3) 監査の選任について 【報告事項】 (1) おりひめバス停留所名の変更について 【協議事項】 (1) 桐生市地域公共交通活性化協議会要綱の改正について (2) 令和6年度桐生市地域公共交通活性化協議会事業報告について (3) 令和6年度桐生市地域公共交通活性化協議会収入支出決算について (4) 令和7年度桐生市地域公共交通活性化協議会事業計画（案）について (5) 令和7年度桐生市地域公共交通活性化協議会収入支出予算（案）について (6) おりひめバス運賃見直しに関する分科会の設置について (7) 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）に関する認定申請について
R7. 7. 22	令和7年度第1回運賃分科会開催（桐生市役所 204会議室） ・おりひめバスの運賃見直しについて
R7. 8. 28	令和7年度第2回運賃分科会開催（桐生市役所 205会議室） ・おりひめバスの運賃改定（案）の検討について
R7. 12. 19	令和7年度第3回運賃分科会開催（書面開催） ・おりひめバスの運賃改定実施日の見送りについて
R8. 1. 26	令和7年度第2回協議会開催（桐生商工会議所 ケービックホールⅠ・Ⅱ） 【報告事項】 (1) おりひめバス運賃の改定見送りについて (2) おりひめバス停留所位置の変更について 【協議事項】 (1) 桐生市地域公共交通計画の調査、分析及び達成状況評価について (2) 地域公共交通確保維持改善事業（黒保根町デマンドタクシー地域内フィーダー系統）に関する事業評価について
R8. 2. 26	令和7年度第4回運賃分科会開催（書面開催） ・「桐生市地域公共交通活性化協議会分科会設置規程」の改正について

令和7年度 桐生市地域公共交通活性化協議会収入支出決算

1 収入

(単位：円)

項 目	当初予算額	補正額	予算現額	収入済額	差引額	説 明
負担金	84,000		84,000	84,000	0	桐生市負担金
補助金	5,431,000		5,431,000	5,069,000	△ 362,000	国庫補助金（フィーダー系統補助）
繰越金	129,048		129,048	129,048	0	前年度繰越金
諸収入	952		952	641	△ 311	預金利息
合 計	5,645,000	0	5,645,000	5,282,689	△ 362,311	

2 支出

(単位：円)

項 目	当初予算額	補正額	流充用額	予算現額	支出済額	不用額	説 明
会議費	5,000		5,245	10,245	10,245	0	協議会開催費（飲料水等）
事務費	84,000		△ 5,245	78,755	8,220	70,535	郵送料 7,450円 振込手数料 770円
補助金	5,431,000			5,431,000	5,069,000	362,000	フィーダー系統補助
予備費	125,000			125,000	0	125,000	
合 計	5,645,000	0	0	5,645,000	5,087,465	557,535	

※支出予算の項目ごとについて過不足が生じた場合は、相互に流用できるものとする。

収 入 5,282,689 円

支 出 5,087,465 円

差引残額 195,224 円

差引差額は次年度へ繰越し

令和8年度 桐生市地域公共交通活性化協議会事業計画（案）

期 日	概 要 及 び 主 な 議 題 等
5月14日	令和7年度決算監査（監事：近藤委員）
5月18日	令和7年度決算監査（監事：山形委員）
6月29日	第1回 桐生市地域公共交通活性化協議会開催 【報告事項】 (1) 「桐生市地域公共交通活性化協議会分科会設置規程」の改正について（運賃分科会に関する事項） (2) 新里町及び黒保根町デマンドタクシーへの配車システム導入について 【協議事項】 (1) 令和7年度桐生市地域公共交通活性化協議会事業報告について (2) 令和7年度桐生市地域公共交通活性化協議会収入支出決算について (3) 令和8年度桐生市地域公共交通活性化協議会事業計画（案）について (4) 令和8年度桐生市地域公共交通活性化協議会収入支出予算（案）について (5) 「おりひめバス路線等再編・見直し分科会」の設置及び設置に伴う「桐生市地域公共交通活性化協議会分科会設置規程」の改正について (6) 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）に関する認定申請について
7月	※第1回 おりひめバス路線等再編・見直し分科会開催 ・現状の把握
9月	※第2回 おりひめバス路線等再編・見直し分科会開催 ・意見・要望等を踏まえた検証
11月	※第3回 おりひめバス路線等再編・見直し分科会開催 ・新たな移動手段等の検討
1月	第2回 桐生市地域公共交通活性化協議会開催 【協議事項】 (1) 桐生市地域公共交通計画の調査、分析及び達成状況評価 (2) 地域公共交通確保維持改善事業の事業評価について ・黒保根町デマンドタクシーにおける地域内フィーダー系統補助事業
2月	※第4回 おりひめバス路線等再編・見直し分科会開催 ・再編シミュレーションでの検討

※おりひめバス路線等再編・見直し分科会については、第1回協議会の【協議5】において設置が認められた場合に実施する。

- ◆上記の他、必要に応じ下記の協議を実施する。
- 乗合旅客運送の態様等に関すること。
 - 桐生市地域公共交通計画の変更に関すること。
 - 桐生市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こと。
 - 運賃等に関すること。（桐生市地域公共交通活性化協議会運賃分科会）

【協議4】

令和8年度 桐生市地域公共交通活性化協議会収入支出予算（案）

1 収入

（単位：円）

項 目	前年度予算額	予算額	増 減	説 明
負担金	84,000	84,000	0	桐生市負担金
補助金	5,431,000	5,431,000	0	国庫補助金： フィーダー補助
繰越金	129,048	195,224	66,176	前年度繰越金
諸収入	952	776	▲ 176	預金利息等
合 計	5,645,000	5,711,000	66,000	

2 支出

（単位：円）

項 目	前年度予算額	予算額	増 減	説 明
会議費	5,000	20,000	15,000	協議会等開催費
事務費	84,000	84,000	0	事務用消耗品、郵送料等
補助金	5,431,000	5,431,000	0	フィーダー補助
予備費	125,000	176,000	51,000	
合 計	5,645,000	5,711,000	66,000	

※前年度予算額は当初予算額としている。

※支出予算の項目ごとについて過不足が生じた場合は、相互に流用できるものとする。

【協議 5】

「おりひめバス路線等再編・見直し分科会」の設置及び設置に伴う「桐生市地域公共交通活性化協議会分科会設置規程」の改正について

桐生市地域公共交通活性化協議会設置要綱第8条に基づき、おりひめバス路線等再編・見直しに関して専門的な調査、検討を行う分科会を設置するため、桐生市地域公共交通活性化協議会分科会設置規程を改正する。

【分科会設置】 協議 5-3 参照

桐生市地域公共交通活性化協議会分科会設置規程 別表第 1(第 2 条及び第 5 条関係)により協議事項等を定める。具体的な協議は以下のとおりとする。

- ① おりひめバスの現行路線と各便の利用状況に加え、周辺の利便施設の新設・閉鎖状況といった社会情勢の変化に対応した、全体路線の再編及び見直しの検討。
- ② 慢性的に遅れるダイヤの調整や、運転士の働き方改革に対応した見直しの検討。
- ③ おりひめバスに代わる移動手段、キャッシュレス決済導入等の検討。

【分科会委員】 協議 5-3 参照

桐生市地域公共交通活性化協議会分科会設置規程 別表第 2(第 3 条関係)の中欄に掲げる区分に応じて、同表の右欄に掲げる団体又は機関等を代表する者とし、桐生市地域公共交通活性化協議会会長が指名する。

【今後のスケジュール】

協議 5-4 おりひめバス路線等再編・見直し分科会スケジュール (案)のとおりに

【参考】現路線に至る経緯(ダイヤのみの変更は除く)

○令和 3 年 4 月 1 日 :おりひめバス路線の全面改正

- ・地域ごとに車両を割り付け、地域別の改正を可能とする。
- ・主要幹線として中央幹線を新設し、新桐生駅～JR桐生駅までの本数を充実させ、厚生病院への移動の利便性向上を図るとともに、一部の便を東邦病院まで延伸。

○令和 4 年 3 月 1 日 :相生線全面再改正

- ・相生地域内のみの環状路線を廃止し、JR桐生駅まで直結する路線のみに改正

○令和 5 年 5 月 1 日 :梅田線一部改正

- ・梅田ふるさとセンターまでの便を増便

○令和 6 年 5 月 10 日 :川内線全面再改正

- ・相生地域とを繋ぐ路線を大幅に減便し、JR桐生駅やメガドン・キホーテを繋ぐ路線を増便するとともに、曜日で異なる運行を廃止。

桐生市地域公共交通活性化協議会分科会設置規程

(趣旨)

第1条 この規程は、桐生市地域公共交通活性化協議会設置要綱(以下「要綱」という。)第8条第1項の規定に基づき設置する分科会の組織、運営その他必要な事項に関し、同条第2項の規定に基づき定めるものとする。

(設置及び協議事項)

第2条 桐生市地域公共交通活性化協議会(以下「協議会」という。)に、別表第1の左欄に掲げる分科会を設置し、同表中欄に掲げる事項について協議を行う。

(組織)

第3条 分科会は、分科会長及び分科会委員をもって組織する。

2 分科会長は、協議会会長が指名する。

3 分科会長は、分科会を代表し、その会務を総理する。

4 分科会委員は、別表第2の中欄に掲げる区分に応じて、同表の右欄に掲げる団体又は機関等を代表する者とし、協議会会長が指名する。

(会議)

第4条 分科会の会議(以下「会議」という。)は、必要に応じて分科会長が招集し、その議長となる。

2 会議は、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 会議の議決方法は、出席した委員(代理人を含む。)の3分の2以上の多数で決するものとする。

4 分科会長は、会議の運営上必要があると認めるときは、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 会議は、原則として公開とする。ただし、会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められる協議については、非公開で行うものとする。

6 分科会長が特に認めたときは、会議の開催に代えて、書面による協議を行うことができる。

7 別表第3に掲げる軽微な事案については、会議を開催しない。

(協議結果の報告)

第5条 分科会長は、分科会において協議した結果について、協議会に報告するものとし、協議会は、報告を受けたものについてそれぞれ別表第1の右欄に定めるとおり取り扱うものとする。

【協議 5－2】

2 分科会において協議が調った事項については、協議会はその協議結果を尊重しなければならない。

(庶務)

第6条 分科会の庶務は、桐生市の交通政策所管課において処理する。

(その他)

第7条 この規程に定めるもののほか必要な事項は、協議会会長が別に定める。

附 則

この規程は、令和6年4月1日から施行する。

附 則(令和7年7月1日)

この規程は、令和7年7月1日から施行する。

附 則(令和8年2月26日)

この規程は、令和8年2月26日から施行する。

附 則(令和8年7月1日)

この規程は、令和8年7月1日から施行する。

別表第1(第2条及び第5条関係)

名 称	事 項	協議会における 取扱い
運賃分科会	(1) 道路運送法(昭和26年法律第183号)第9条第4項に規定する運賃等に関する事 (2) その他分科会長が必要と認める事項	分科会における協議結果の報告を受け る。
おりひめバス 路線等再編・ 見直し分科会	(1) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運 送の態様に関する事項 (2) 国の地域公共交通確保維持改善事業費 補助金交付要綱に基づく、陸上交通におけ る地域の特性や実情に応じた地域に最適 な交通手段の提供に関する事 (3) その他分科会長が必要と認める事項	分科会で協議後、協 議結果の報告を受 け、協議会において 審議する。

【協議５－２】

別表第２(第３条関係)

名 称	区 分	団体又は機関等
運賃分科会	当該路線等をその区域に含む市町村	桐生市
	当該運賃等を定めようとする一般乗合旅客自動車運送事業者	運賃等を定めようとする交通事業者
	当該路線等を管轄する地方運輸局長又はその指名する職員	関東運輸局群馬運輸支局
	上記当該市町村の長が関係住民の意見を代表する者として指名する者	地域福祉関係団体 関係住民の代表者等
おりひめバス 路線等再編・ 見直し分科会	当該路線等をその区域に含む市町村	桐生市
	一般乗合旅客自動車運送事業者	協議する路線等を運行する交通事業者
	学識経験者	地域公共交通マイスター
	上記当該市町村の長が関係住民の意見を代表する者として指名する者	地域福祉関係団体 関係住民の代表者等

別表第３(第４条関係)

名 称	事項
運賃分科会	(1) 均一制運賃を適用する路線(系統)において、系統変更を伴う停留所の新設や変更、路線の付け替えや一部延伸があった場合でも、運賃額に変更がない場合 (2) 毎年のイベント行事等に係る営業割引を実施する場合 (3) 工事等により一時的なう回が生じる場合の停留所の位置、路線等を変更する場合 (4) 新たな決済手段を追加する場合

桐生市地域公共交通活性化協議会分科会設置規程（案）

（趣旨）

第1条 この規程は、桐生市地域公共交通活性化協議会設置要綱(以下「要綱」という。)第8条第1項の規定に基づき設置する分科会の組織、運営その他必要な事項に関し、同条第2項の規定に基づき定めるものとする。

（設置及び協議事項）

第2条 桐生市地域公共交通活性化協議会(以下「協議会」という。)に、別表第1の左欄に掲げる分科会を設置し、同表の中欄に掲げる事項について協議を行う。

（組織）

第3条 分科会は、分科会長及び分科会委員をもって組織する。

2 分科会長は、協議会会長が指名する。

3 分科会長は、分科会を代表し、その会務を総理する。

4 分科会委員は、別表第2の中欄に掲げる区分に応じて、同表の右欄に掲げる団体又は機関等を代表する者とし、協議会会長が指名する。

（会議）

第4条 分科会の会議(以下「会議」という。)は、必要に応じて分科会長が招集し、その議長となる。

2 会議は、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 会議の議決方法は、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 分科会長は、会議の運営上必要があると認めるときは、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 会議は、原則として公開とする。ただし、会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められる協議については、非公開で行うものとする。

6 分科会長が特に認めたときは、会議の開催に代えて、書面による協議を行うことができる。

7 別表第3に掲げる軽微な事案については、会議を開催しない。

（協議結果の報告）

第5条 分科会長は、分科会において協議した結果について、協議会に報告するものとし、協議会は、報告を受けたものについてそれぞれ別表第1の右欄に定めるとおり取り扱うものとする。

【協議 5－3】

2 分科会において協議が調った事項については、協議会はその協議結果を尊重しなければならない。

(庶務)

第6条 分科会の庶務は、桐生市の交通政策所管課において処理する。

(その他)

第7条 この規程に定めるもののほか必要な事項は、協議会会長が別に定める。

附 則

この規程は、令和6年4月1日から施行する。

附 則(令和7年7月1日)

この規程は、令和7年7月1日から施行する。

附 則(令和8年2月26日)

この規程は、令和8年2月26日から施行する。

附 則(令和8年7月1日)

この規程は、令和8年7月1日から施行する。

別表第1(第2条及び第5条関係)

名 称	事 項	協議会における 取扱い
運賃分科会	(1) 道路運送法(昭和26年法律第183号)第9条第4項に規定する運賃等に関する事 (2) その他分科会長が必要と認める事項	分科会における協議結果の報告を受け る。
おりひめバス 路線等再編・ 見直し分科会	(1) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運 送の態様に関する事項 (2) 国の地域公共交通確保維持改善事業費 補助金交付要綱に基づく、陸上交通におけ る地域の特性や実情に応じた地域に最適 な交通手段の提供に関する事 (3) その他分科会長が必要と認める事項	分科会で協議後、協 議結果の報告を受 け、協議会において 審議する。

【協議 5－3】

別表第 2(第 3 条関係)

名 称	区 分	団体又は機関等
運賃分科会	当該路線等をその区域に含む市町村	桐生市
	当該運賃等を定めようとする一般乗合旅客自動車運送事業者	運賃等を定めようとする交通事業者
	当該路線等を管轄する地方運輸局長又はその指名する職員	関東運輸局群馬運輸支局
	上記当該市町村の長が関係住民の意見を代表する者として指名する者	地域福祉関係団体、 関係住民の代表者等
おりひめバス 路線等再編・ 見直し分科会	当該路線等をその区域に含む市町村	桐生市
	一般乗合旅客自動車運送事業者	協議する路線等を運行する交通事業者
	学識経験者	地域公共交通マイスター
	上記当該市町村の長が関係住民の意見を代表する者として指名する者	地域福祉関係団体 関係住民の代表者等

別表第 3(第 4 条関係)

名 称	事項
運賃分科会	(1) 均一制運賃を適用する路線(系統)において、系統変更を伴う停留所の新設や変更、路線の付け替えや一部延伸があった場合でも、運賃額に変更がない場合 (2) 毎年のイベント行事等に係る営業割引を実施する場合 (3) 工事等により一時的な う 回が生じる場合の停留所の位置、路線等を変更する場合 (4) 新たな決済手段を追加する場合

【協議 5－4】

おりひめバス路線等再編・見直し分科会スケジュール（案）

【令和 8 年度】

6 月：桐生市地域公共交通活性化協議会で設置承認

7 月：おりひめバス、予約制おりひめ、デマンドタクシー、民間タクシーの現状把握

第 1 回 ・現在の運行体系 ・利用者推移 ・乗降調査結果
・収支等推移 ・営業車両数（民間タクシー） など

9 月：これまでの意見等を踏まえた現在の公共交通ネットワークの検証

第 2 回 ・各地域の課題、意見
・市民アンケート（隔年）
・公共交通計画策定時アンケート
・R3 路線再編後の懸案事項（電話やメールなどでの市民の声）内容整理
※おりひめバス現路線の利用者が少ない最終便減便の検討
※交通系 I C カード導入の検討
※運賃改定時期の検討

11 月：MAYU の実証実験の検証結果を踏まえた公共交通としての可能性

第 3 回 ・地域内交通
・駅間シャトル

2 月：再編シミュレーションでの検討

第 4 回 ①現状路線を基本
②現状路線を減らしてデマンドタクシーでカバー
③中央幹線（新桐生駅～群馬大学）のみとし、デマンドタクシーでカバー
※デマンドタクシー （1）バス停型
（2）ドアツードアで目的地限定型（病院、スーパー、駅）
◎イニシャル、ランニングコスト等の比較

第 5 回～ 令和 9 年度以降

○改正等の実施計画

- おりひめバス路線等の再編 ⇒ 令和 11 年 4 月 1 日を目標
- 一部路線の見直しなど ⇒ 随時実施

いずれも分科会で協議が整った後、桐生市地域公共交通活性化協議会での協議・承認が必要。

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 50 ページ、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

(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】	特定の目的	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			

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。

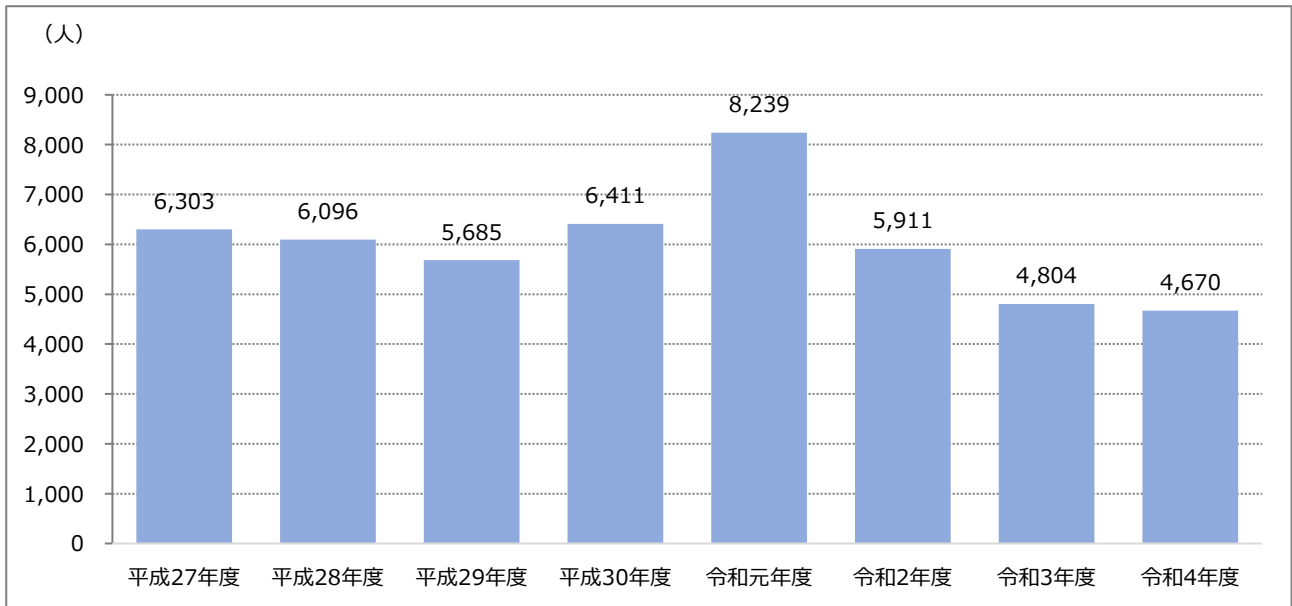


図 4-18 年度別利用者の推移

資料：桐生市

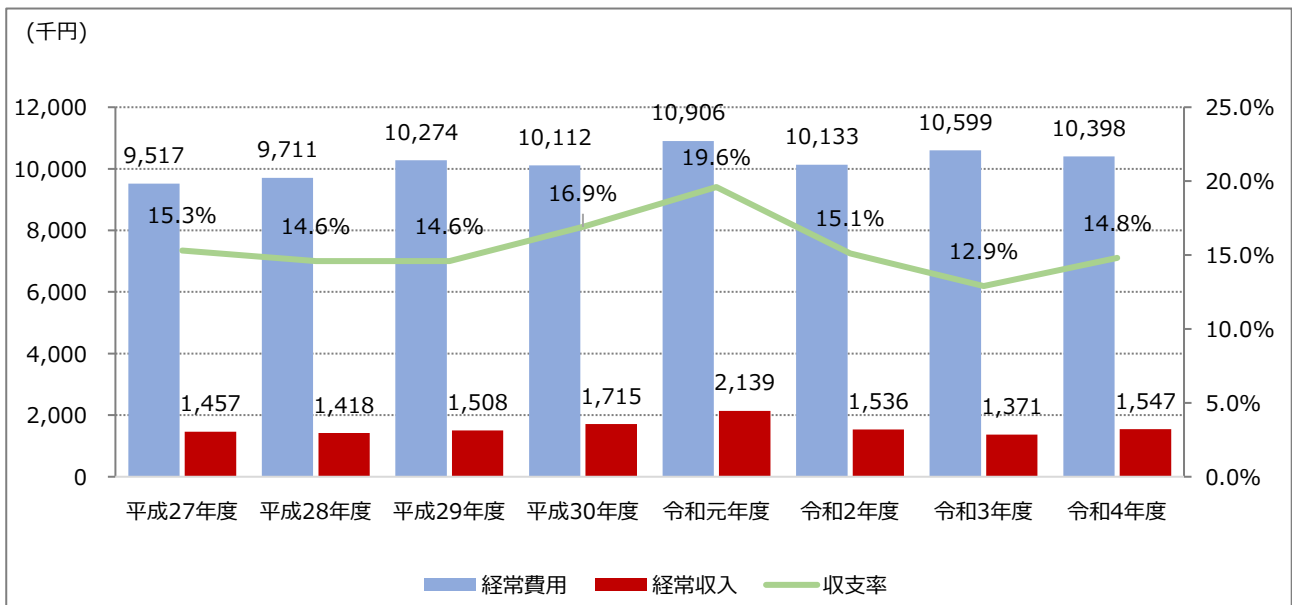


図 4-19 経常費用と経常収入の推移

資料：桐生市

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 年度以降の件数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 CO₂ 排出量 = CO₂ 排出原単位 (2.32kg/ℓ) × 距離 (2km) ÷ 燃費 (12.3km/ℓ) ※エコ通勤における CO₂ 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

令和 8 年 6 月 2 9 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 9 事業年度の年間利用者数目標を 2,000 人（1 日あたり 5.5 人）とする。
 ※令和 6 事業年度[R5. 10～R6. 9]年間利用者数…2,213 人（1 日当たり 6.0 人）
 ※令和 7 事業年度[R6. 10～R7. 9]年間利用者数…1,881 人（1 日当たり 5.2 人）
 ※令和 8 事業年度[R7. 10～R8. 9]年間見込利用者数…1,956 人（1 日当たり 5.4 人）

（参考）令和 8 事業年度の年間見込利用者数の計算
 [R7. 10～R8. 3]利用者数…980 人（月平均 約 163 人）
 年間見込利用者数…163 人 × 12 月 = 1,956 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）システムを令和 8 年度（令和 9 事業年度）中に導入予定（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・維持する運行系統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 8 年度（令和 7 年度運行）運行費補助（見込み額） <table><tr><td>（運行経費）</td><td>（運行収入）</td><td>（国庫補助金）</td><td>（適正利潤）</td><td>（補助金額）</td></tr><tr><td>10,425,922</td><td>－</td><td>（ 470,550 + 5,069,000 ）</td><td>＋ 250,000</td><td>＝ 5,136,000 円</td></tr></table> ※千円未満切り捨て	（運行経費）	（運行収入）	（国庫補助金）	（適正利潤）	（補助金額）	10,425,922	－	（ 470,550 + 5,069,000 ）	＋ 250,000	＝ 5,136,000 円
（運行経費）	（運行収入）	（国庫補助金）	（適正利潤）	（補助金額）						
10,425,922	－	（ 470,550 + 5,069,000 ）	＋ 250,000	＝ 5,136,000 円						
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系統の概要										
【地域間幹線系統のみ】										
※該当なし										
8. 別表 1 の補助対象事業の基準二に基づき、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										
【地域間幹線系統のみ】										
※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										
【地域間幹線系統のみ】										
※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
令和5年度 ・第1回（4月28日） 協議会設立 ・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】 ・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】 令和6年度 ・第2回（6月12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【承認】 ・第3回（1月15日 ※文書協議） 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】 令和7年度 ・第1回（6月23日） 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【承認】 ・第2回（1月26日） 地域公共交通確保維持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】 令和8年度 ・第1回（6月29日） 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
19. 利用者等の意見の反映状況
黒保根町デマンドタクシーの電話予約時間は7時から19時までの間のみであり、予約の時間帯が限られている。また、予約状況によっては「利用したい日、時間に利用できない」、「到着時間が前後してしまう」、「到着までの待ち時間が分からない」など課題となっていたため、AI オンデマンド型配車システム及びキャッシュレス決済を今後導入し、効率的な配車、予約時の利便性向上、支払い手続きの簡素化などにより、利用者の利便性向上を図ることとした。

【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) 橋本 祥一

(電 話) 0277-48-9041

(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。

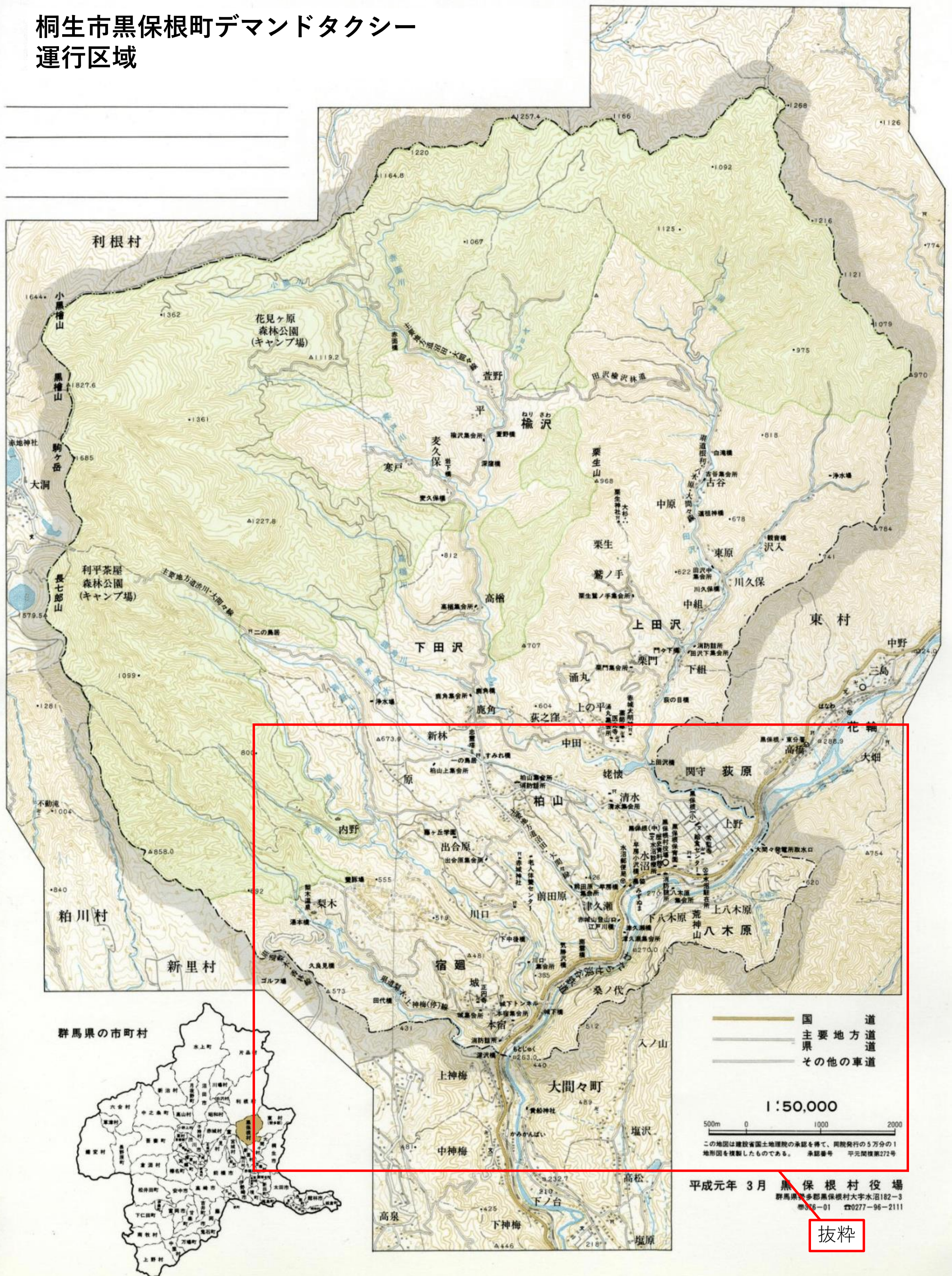
表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者（地域内フィーダー系統）

都道府県名	市区町村名	協議会名
群馬県	桐生市	桐生市地域公共交通活性化協議会

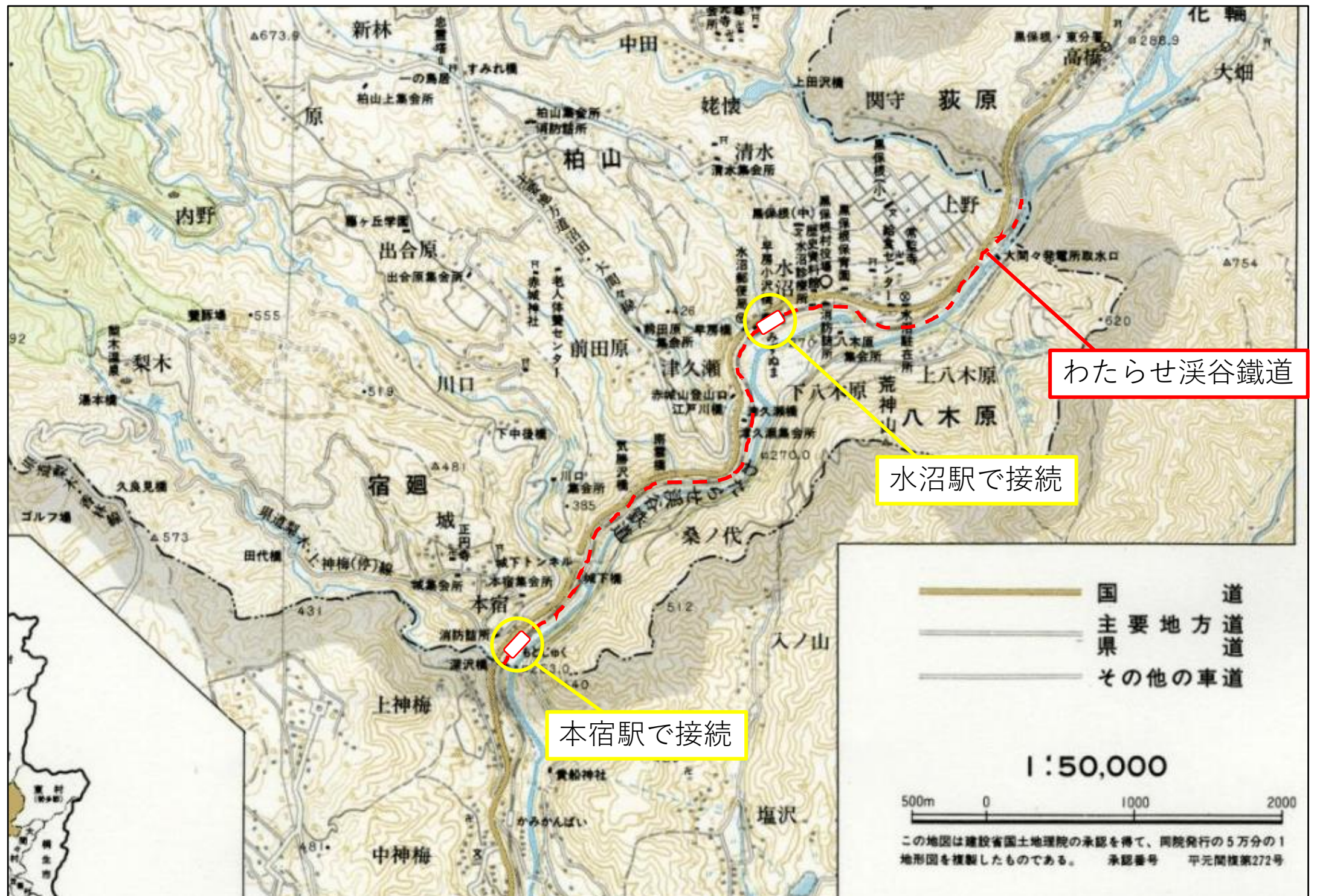
年度
令和 9 年度

[illegible]

桐生市黒保根町デマンドタクシー 運行区域



桐生市黒保根町デマンドタクシー 運行区域 抜粋



みんなの“ふれあいタクシー”をぜひご利用ください。

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。

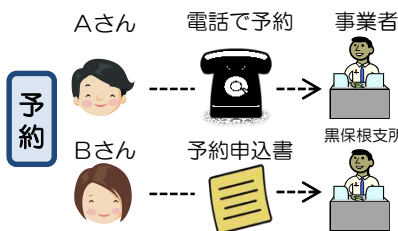
ご利用の場合は、運転手にお申し出ください。

＜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

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



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！！

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。

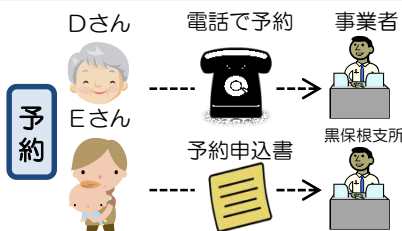
利用
日
当
日

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

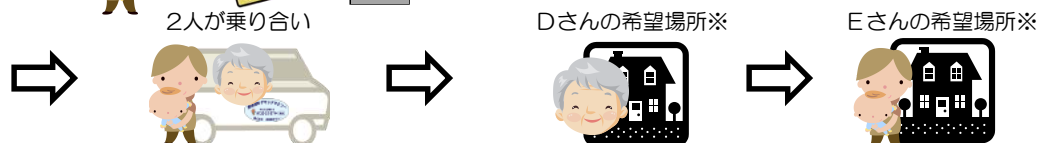


朝夕の定時定路線は黒保根町路線バスの運行していた経
路上で乗り降りしていただきます。夕方の運行は水沼駅
を発車してから、予約状況に応じた運行経路を取ります。

※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（取り消し）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。



表 5 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

都道府県名	市区町村名	協議会名	年度
群馬県	桐生市	桐生市地域公共交通活性化協議会	令和 9 年度

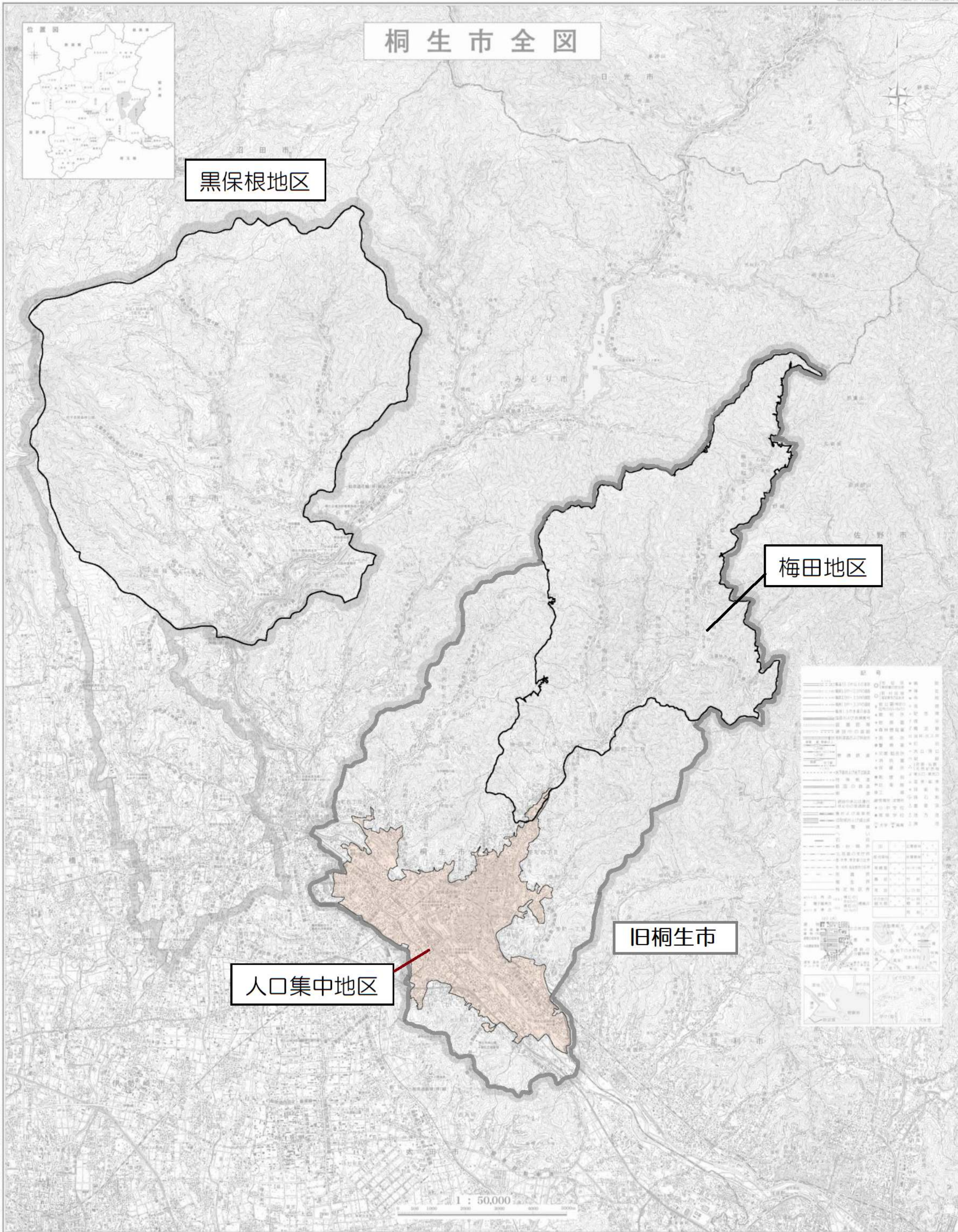
	人 口
人口集中地区以外（人）	38,714 人
交通不便地域等（人）	83,151 人

交通不便地域等の内訳

人口（人）	対象地区	根拠法
1,389 人	黒保根地区	過疎地域の持続的発展の支援に関する特別措置法
81,762 人	旧桐生市	過疎地域の持続的発展の支援に関する特別措置法

地域公共交通利便増進実施計画、地域旅客運送サービス継続実施計画の策定年月日及び特例適用開始年度

計画名	策定年月日	特例適用開始年度



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。

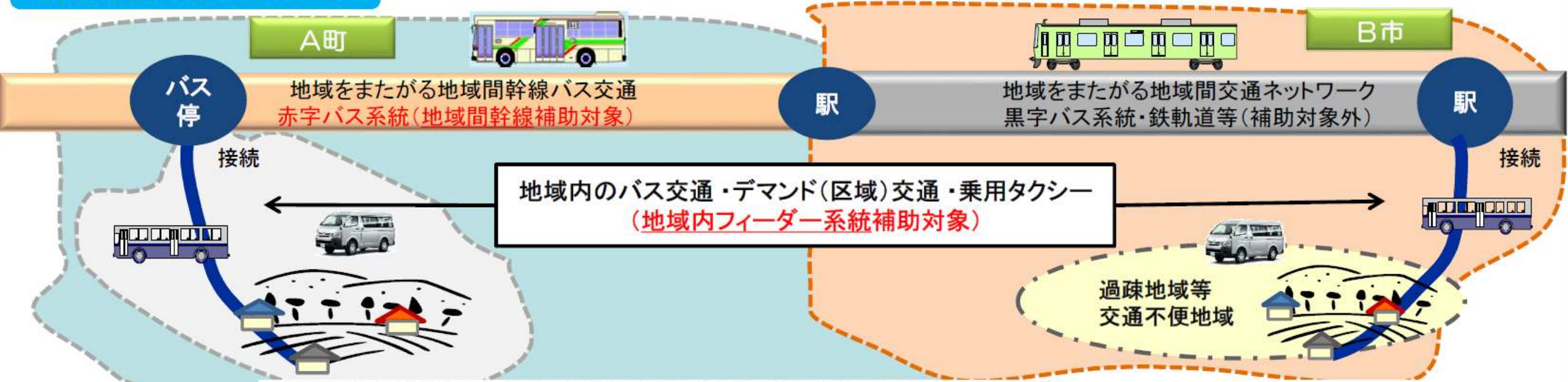
補助内容

- 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

補助対象系統のイメージ



※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9年度計画関係（R8.10.01～R9.09.30）】

今回の協議

令和9年度計画認定申請

令和8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8年9月下旬予定

事 業 実 施

令和8年10月1日から令和9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9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10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10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