

令和 6 年度 第 4 回みどり市地域公共交通活性化協議会

【みどり市地域公共交通計画について】

令和7年3月19日

目次

1. 地域公共交通計画について

(1)計画の概要・検討の流れ..... 3

(2)計画の区域・計画期間..... 11

2. みどり市の公共交通の課題について

(1)アンケート調査の結果..... 15

(2)課題の整理..... 33

3. 今後について

(1)施策の検討に向けて..... 39

(2)今後の検討の流れ..... 43

1. 地域公共交通計画について

(1)計画の概要・検討の流れ

1) 計画への記載事項

(1)計画の概要・検討の流れ

- 地域公共交通計画を策定するためには、活性化再生法第5条第2項に定められた、下記に示す**記載事項を満たさなければならない**。(法定記載事項)
- 法定記載事項の他に、**記載に努める事項**を定めることができる。

■ 記載事項（法第5条第2項）

記載事項	概要
①基本的な方針	・ 計画が目指すべき将来像と、その中で公共交通が目指すべき役割を明確化し、取組の方向性を定める ・ また、まちづくり、観光振興等の様々な分野との連携を整理する
②計画の区域	・ 当該地域の交通圏の範囲を基に計画の区域を設定する
③計画の目標	・ ①の基本的な方針に即して目標を設定する
④事業及びその実施主体	・ 目標達成のために提供されるべき地域旅客運送サービスの全体像・具体的なサービス水準を定める ・ 併せて、その実現に必要な事業・実施主体を整理する
⑤計画の達成状況の評価	・ 達成状況の評価計画と評価を踏まえた見直し方針を立案する
⑥計画期間	・ 原則5年程度だが、地域の実情に合わせて設定可能
⑦その他	・ その他、基本方針に基づき記載すべき事項

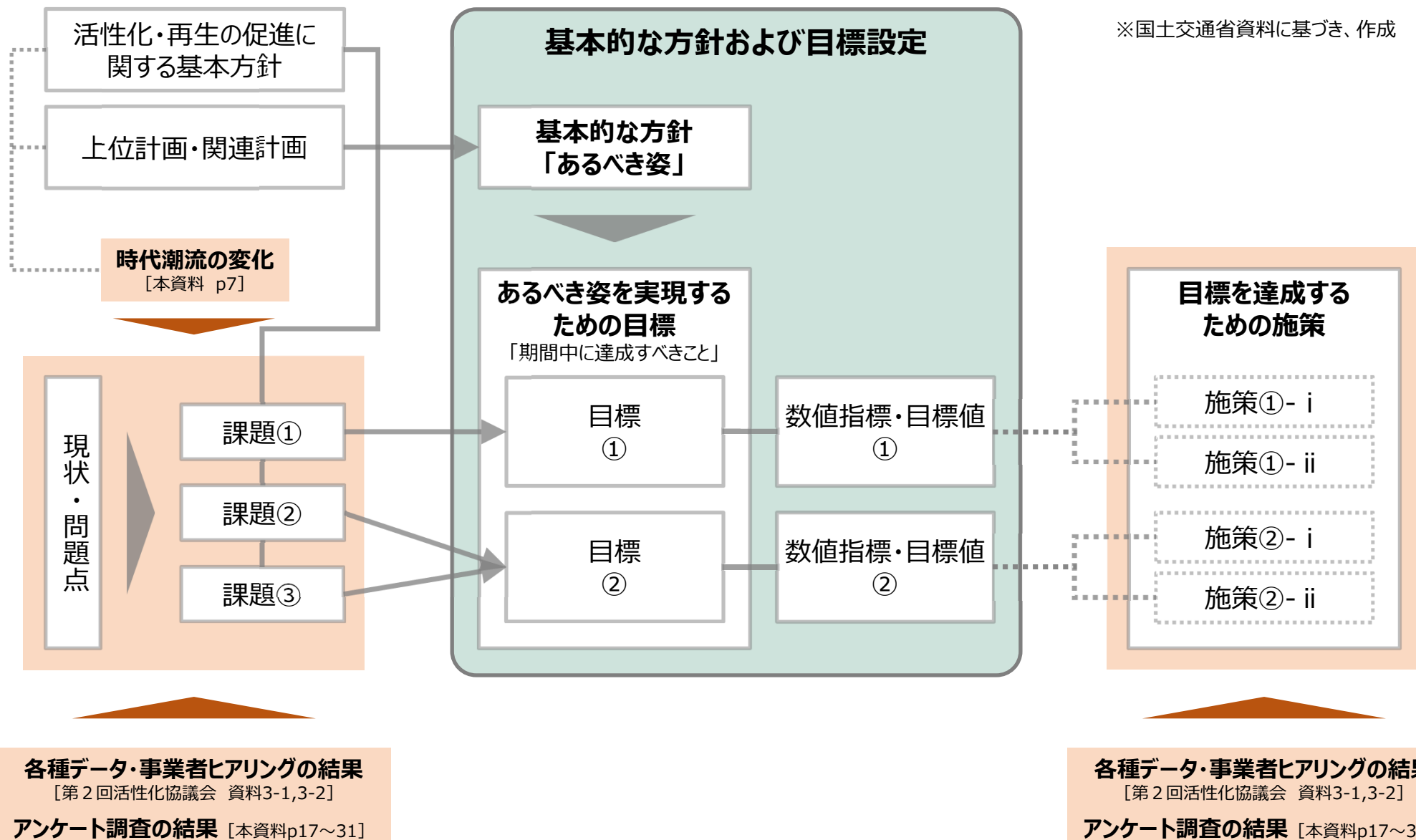
■ 記載に努める事項（法第5条第3項）

記載事項
① 資金の確保 に関する事項
② 都市機能の増進に必要な施設の 立地の適正化に関する施策との連携 に関する事項
③ 観光の振興に関する施策との連携 に関する事項
④ 地域における潜在的な輸送需要に的確に対応するために必要な当該地方公共団体、公共交通事業者等その他の地域の関係者相互間の連携に関する事項
⑤ 地域旅客サービスの持続可能な提供の確保に際し配慮すべき事項

2) 計画の全体構成

(1)計画の概要・検討の流れ

- 基本的な方針の「あるべき姿」を実現するため、期間中に達成すべきことを目標として設定する。
- 目標値は、なるべく定量的な数値で達成度合いを表現できるものとしておくことが望ましい。
- 各種データ・事業者ヒアリングの結果、アンケート調査の結果は、現状・問題点の抽出、目標を達成するための施策の検討に活用する。



3) 時代潮流の変化（「群馬県交通まちづくり戦略」より）

(1)計画の概要・検討の流れ

ニューノーマル	DX・新技術	脱炭素
【基本方針1】 ニューノーマルにも対応した安全・快適で 持続可能な公共交通サービスの確保・維持	【基本方針2】 DX・新技術導入による 公共交通サービスの効率化・高度化	【基本方針3】 交通まちづくり分野の 脱炭素化の推進
施策1 ぐんまらしい「快疎」な 空間の形成と連携し た多様な移動手段 の確保・維持 ● 施策1-1：快疎を実現する広域生活圏の形成 ● 施策1-2：地域が自らデザインする持続可能で多様な移動手段の確保 →「みどり市地域公共交通計画」の策定に向けた検討 →群馬県による「広域圏を対象とした地域公共交通計画」の策定に向けた検討	施策4 DXの推進による公 共交通サービスの効 率化・高度化 ● 施策4-1：都市OSによる都市データのオープン化と利活用検討 ● 施策4-2：MaaSの導入・普及 →GunMaaS「ぐんまワンデーローカルパス」の導入 →GunMaaS「わたらせ渓谷一日フリーきっぷ」の導入 →GunMaaS「上毛電気鉄道赤城南麓1日フリーパス」の導入 ● 施策4-3：EBPM（証拠に基づく政策立案）による地域公共交通網の再編・効率化 ● 施策4-4：公共交通のオープンデータの活用によるサービスの高度化 ● 施策4-5：ICT技術の導入によるまちなかウォーカブルの高度化	施策6 環境負荷の少ない 移動手段の利用促 進などスマートムーブ の推進 ● 施策6-1：利用啓発による公共交通の利用促進 →大間々・笠懸路線バスのEV車両の運行 ● 施策6-2：低炭素型モビリティの導入・普及 →みどり市観光協会によるグリーンスローモビリティの運行
施策2 ニューノーマルでの旅 客需要を踏まえた公 共交通の確保・維 持 ● 施策2-1：持続的な地域公共交通のあり方検討 →群馬県による「わたらせ渓谷鐵道・上毛電気鉄道リ・デザイン推進協議会」の開催		
施策3 災害や疫病など異 常時にも安全・安心 が確保された快適な 公共交通の実現 ● 3-1：非接触決済システムの導入・普及 →大間々・笠懸路線バスの交通系ICの導入 ● 3-2：公共交通の衛生対策、混雑緩和の促進 ● 3-3：災害時のモビリティ確保に向けた取組の推進	施策5 自動運転等の先進 技術や新たなモビ リティの社会実装に よる課題解決 ● 施策5-1：自動運転技術の社会実装による課題解決（路線バスの自動運転） ● 施策5-2：新たなモビリティの社会実装による課題解決（自動運転に応じた段階的まちづくり及び地域内交通シェアリングサービスの検討）	施策7 脱炭素型の都市・ 地域づくりの推進 ● 施策7-1：グリーンインフラを活用した魅力的な都市空間の再構築 ● 施策7-2：脱炭素に配慮したまちづくりの推進

※赤字は現在までのみどり市に関連する主な事項

資料：群馬県HP「群馬県交通まちづくり戦略」一部抜粋 7



5) 検討スケジュール（案）

(1)計画の概要・検討の流れ

月	活性化協議会		STEP1	STEP2	STEP3	STEP4	STEP5
R6.11	#2	■ みどり市の公共交通の実態について ■ 事業者ヒアリング結果について ■ アンケート調査の設計について		・地域のあるべき姿 上位計画・関連計画等	・現状の把握 ・アンケート調査（案）	・現状の把握 ・アンケート調査（案）	
12					アンケート調査 ✓ 市民、高校生アンケート ✓ 来訪者アンケート ✓ 大間々・笠懸路線バス利用者アンケート		
R7.1	#3	■ 書面開催					
2							
3	#4	■ アンケート調査の結果について ■ 公共交通の課題について	・計画の区域（案） ・計画期間（案）		・アンケート調査の結果 ・課題（案）	・アンケート調査の結果	
4							
5							
6	#5	■ 基本的な方針について ■ 目標について ■ 施策について		・基本的な方針（案） あるべき姿（スローガン）	・目標（案） あるべき姿を実現するために達成すべきこと	・施策（案） 目標達成のための事業	
7							
8	#6	■ 目標について ■ 施策について ■ 評価について			・目標（案） あるべき姿を実現するために達成すべきこと	・施策（案） 目標達成のための事業	・評価（案） 方法 スケジュール
9			②計画の区域 ⑥計画期間	①基本的な方針	③計画の目標	④事業・実施主体	⑤達成状況の評価
10	#7	■ 地域公共交通計画(素案)について	みどり市地域公共交通計画（素案）				
11			パブリックコメント				
12							
R8.1	#8	■ 地域公共交通計画(案)について	みどり市地域公共交通計画（案）				
2～			みどり市地域公共交通計画				

1. 地域公共交通計画について

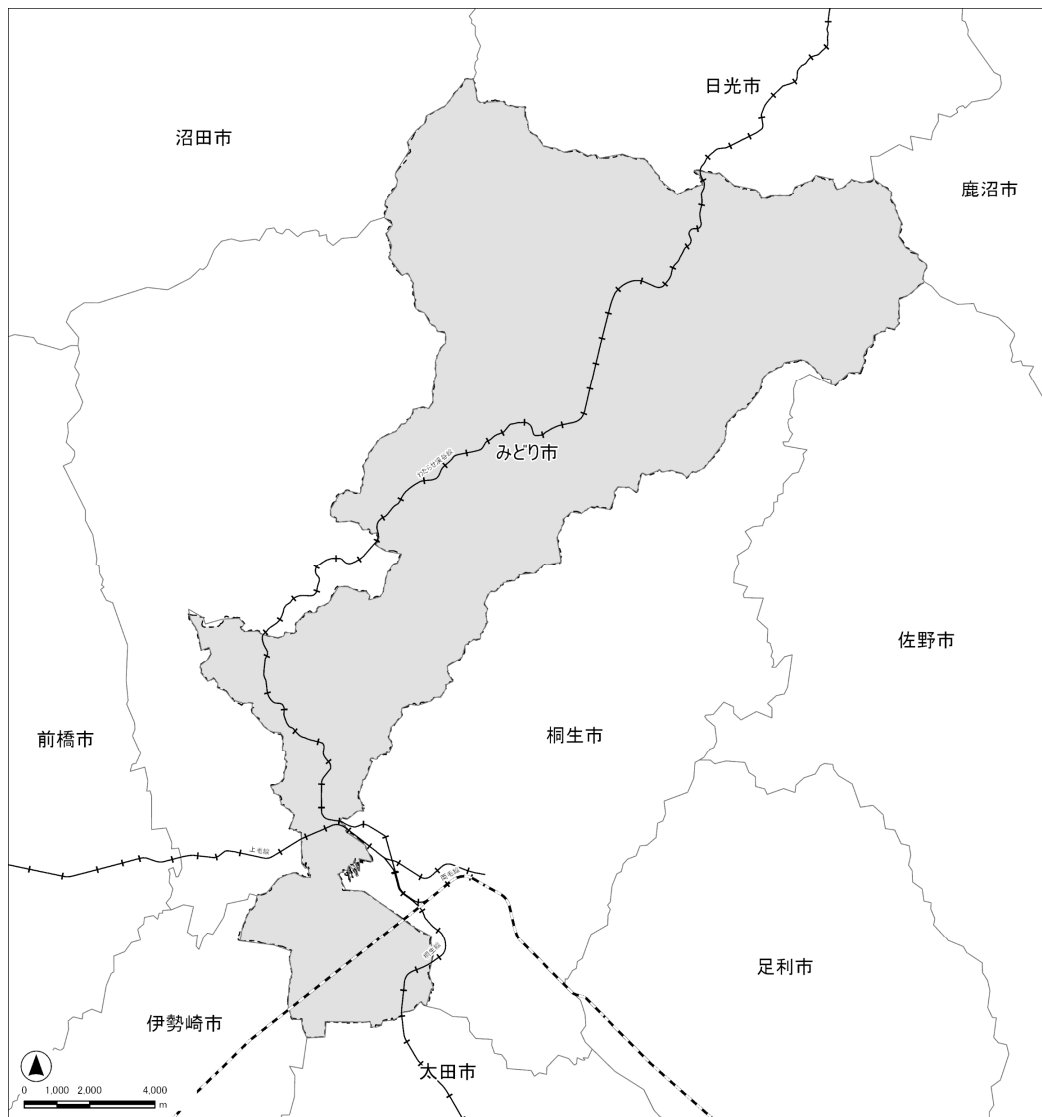
(2)計画の区域・計画期間

1) 計画の区域

(2)計画の区域・計画期間

●みどり市全域を対象とする。

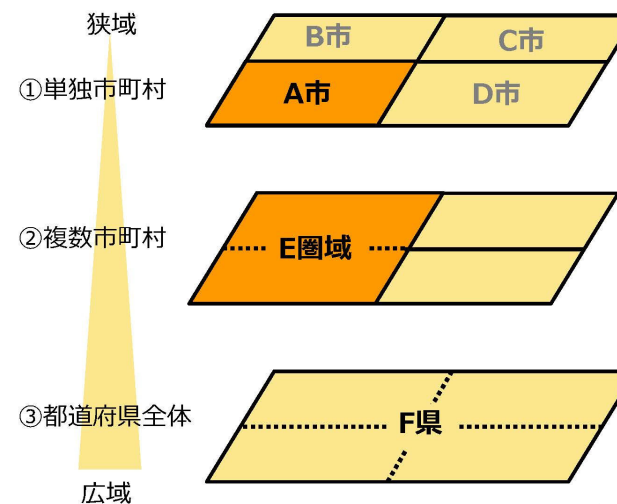
■ 区域図



□ **〔参考〕地域公共交通計画の策定状況（県内 | R6.7末時点）**

種類	名称			
①単独市町村	太田市	H29.9	長野原町	R5.3
	富岡市	R2.9	沼田市	R6.3
	前橋市	R3.6	甘楽町	R6.4
	渋川市	R3.3	桐生市	R6.6
	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

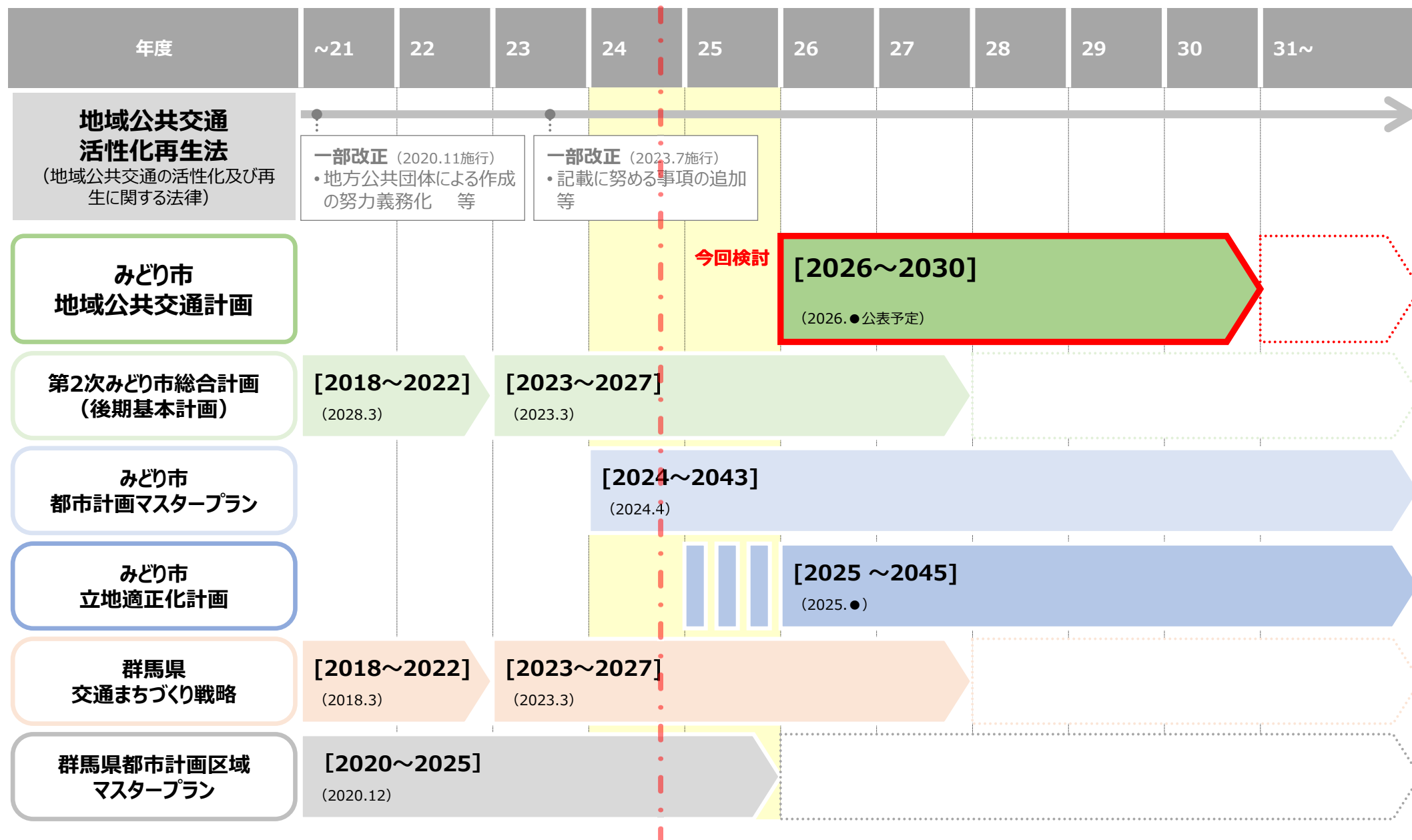
□ [参考] 区域の考え方



2) 計画期間

(2)計画の区域・計画期間

●令和8年度～令和12年度（2026年度～2030年度）の5年間を対象とする。



2. みどり市の公共交通の課題について

(1)アンケート調査の結果

1) 調査概要

(1) アンケート調査の結果

●アンケート調査結果については、**現状・問題の抽出**のほか、今後の**施策の検討**に活用する。

	市民アンケート	高校生アンケート		来訪者アンケート	大間々・笠懸路線バス利用者アンケート
対象	19歳以上	市内在住の高校生	大間々高校生 (市外在住を含む)	来訪者	バス利用者
調査期間	R6/12/23 ～R7/1/20	R6/12/23 ～R7/1/20	R6/12/23 ～R7/1/20	R7/1/26 (日) ※ポスター掲示期間 R6/12/25～R7/1/26	R7/1/24 (金)、 R7/1/26 (日)
配布数	2,990部	988部	—	—	—
回収数	905部	256部	279部	103部	52部 (利用者数60名)
紙 web	(726部 179部)	(126部 130部)	(0部 279部)	(88部 15部)	(42部 10部)
回収率	約30.3% ※R5まちづくり市民アンケート 34.6%	約25.9%	—	—	—
紙 web	(約24.3% 約6.0%)	(約12.8% 約13.1%)	—	—	—
質問項目	●問1. あなたのこと ●問2. 日常生活について ●問3. 鉄道の利用状況 ●問4. 大間々・笠懸路線バスの利用状況 ●問5. 東町路線バスの利用状況 ●問6. 「電話でバス」の利用状況 ●問7. 鉄道や路線バスを使う場合の条件 ●問8. 公共交通を利用すること ●問9. 自由意見	●問1. あなたのこと ●問2. 通学手段 ●問3. 大間々・笠懸路線バスの利用状況 ●問4. 公共交通を利用すること ●問5. 自由意見	(同左)	●問1. あなたのこと ●問2. みどり市への来訪 ●問3. 移動手段 ※アンケート実施場所 ・大間々駅 ・神戸駅 ・桐生駅 ・富弘美術館	●性別 ●年代 ●お住まいの地区 ●利用目的 ●回数券利用 ●往路・復路 ●乗車 ●降車 ●乗り継ぐ鉄道駅

2) 属性による移動特性

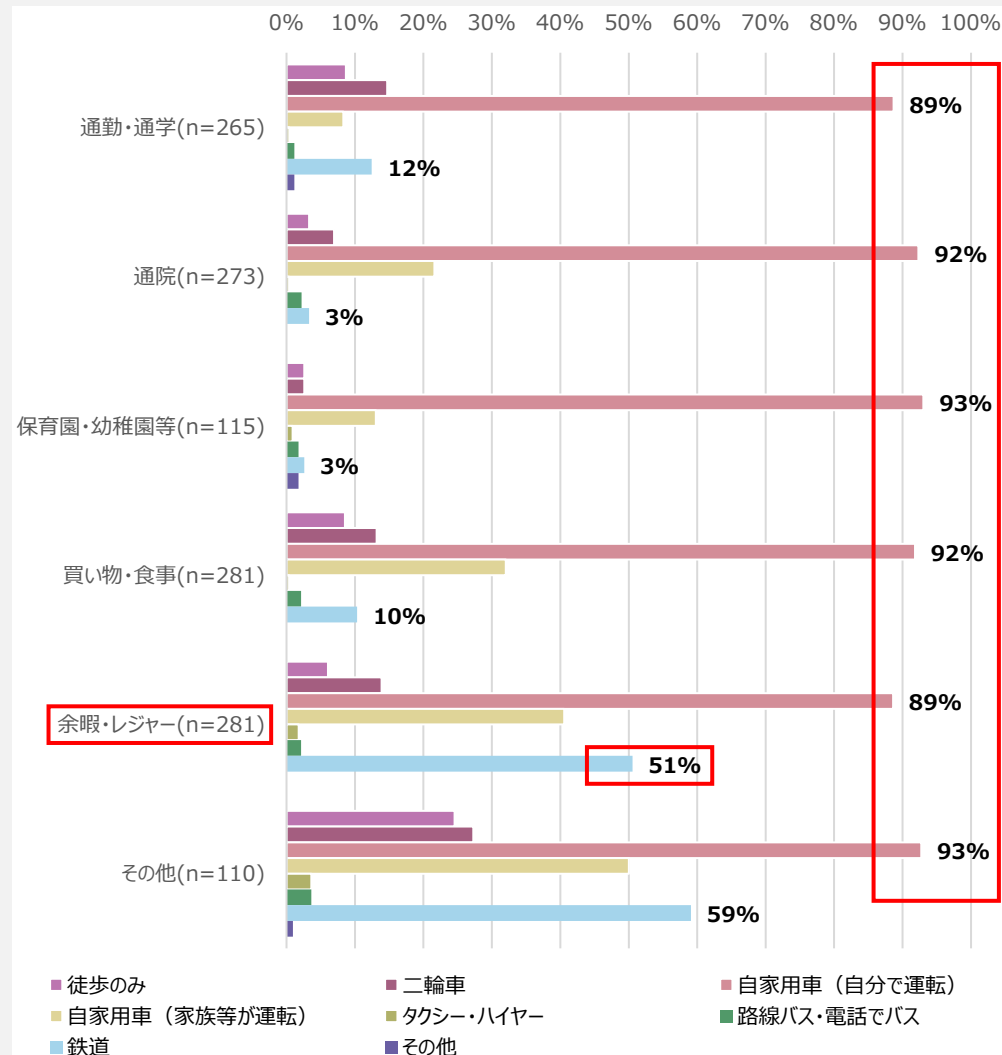
(1) アンケート調査の結果

① みどり市民（19歳以上）の移動状況

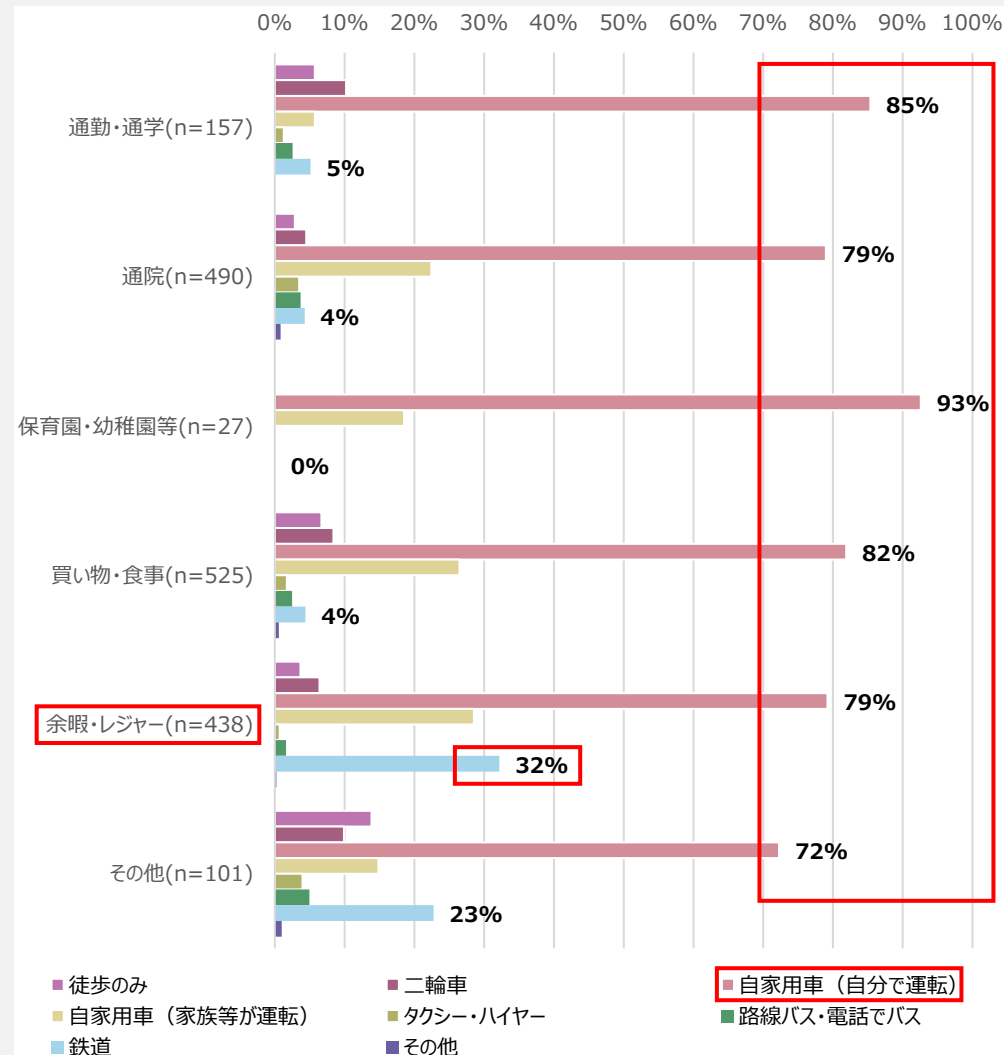
□ 何の“手段”で移動をしているか（市民アンケート 19歳以上）

- ・19歳以上59歳未満と60歳以上を比較しても、利用動向は大きく変わらず、「**自分で運転**」が**80～90%前後**となっている。
- ・全年代で、**余暇・レジャー**では他の目的に比べ、**鉄道の利用率が高い**。

◆ 手段×目的【19歳以上59歳未満】



◆ 手段×目的【60歳以上】

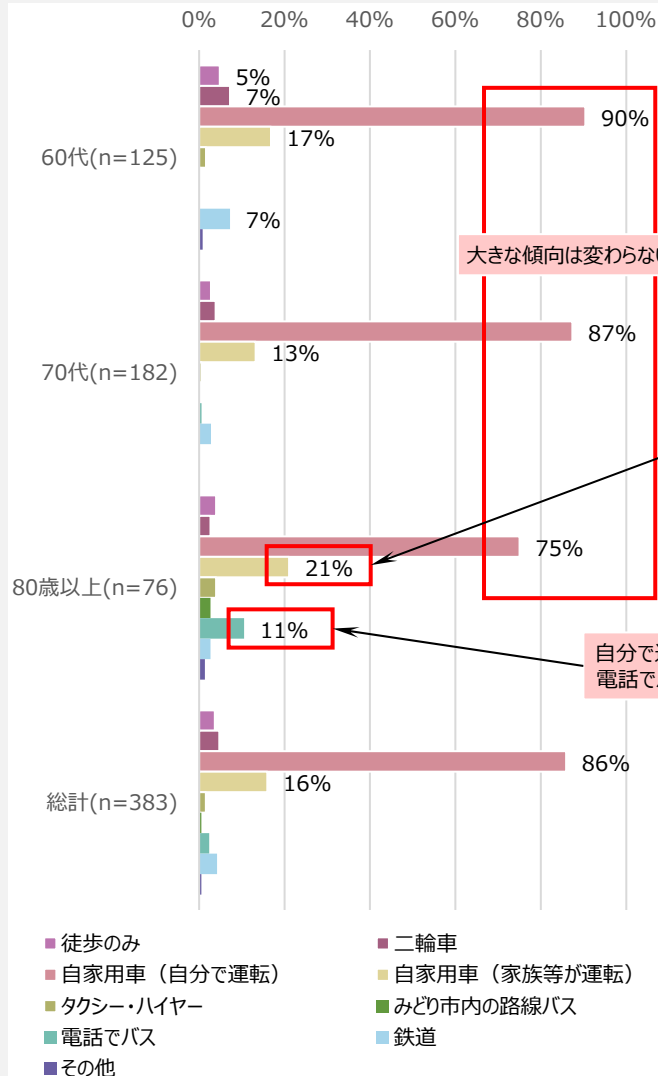


②60歳以上の移動状況（通院）

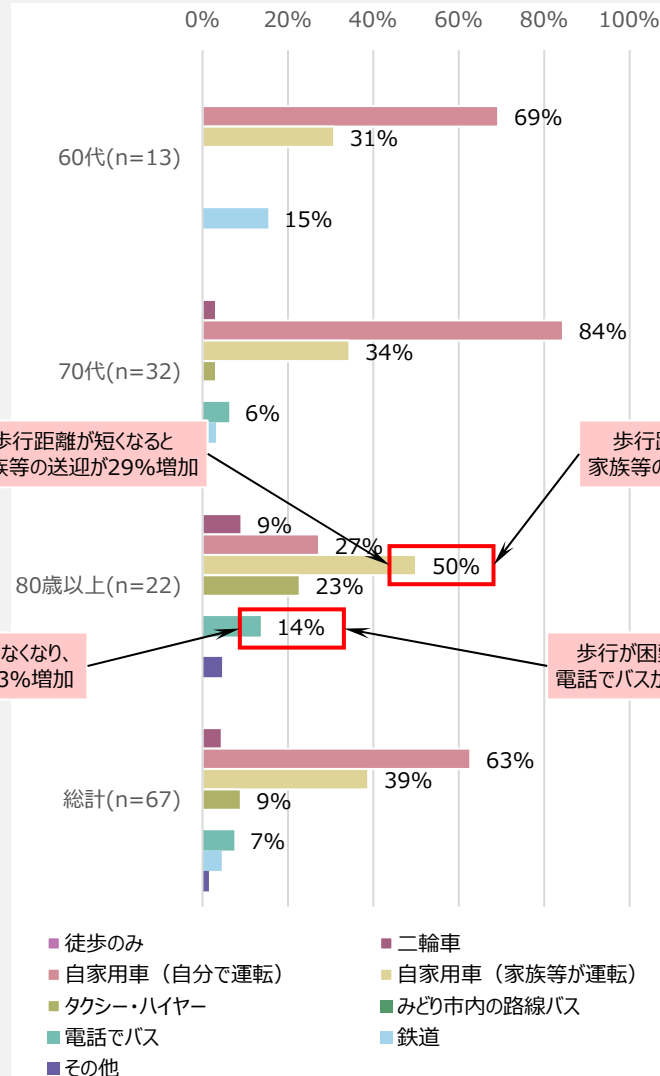
□ 年代ごとに何の“手段”で移動をしているか（市民アンケート 19歳以上）

- ・駅・バス停まで**300m以上**歩ける人の手段は、年代で大きな傾向の変化はなく、**自分で運転**をしている。**300m程度まで**しか歩けない人では、**80歳以上**になると**家族等の送迎**に頼っている。
- ・歩行が困難な人では、**自分では運転ができず、家族等に頼らざるを得ない状況**となっている。電話でバスの**主な利用者層は、300m程度まで歩ける人**であると考えられる。

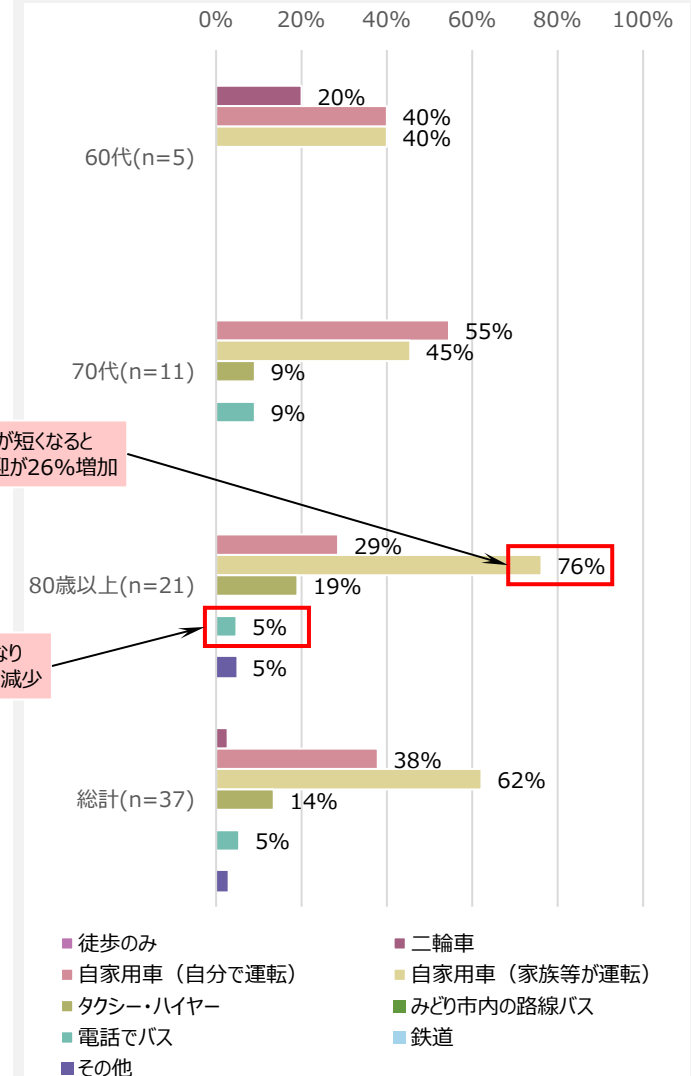
◆駅・バス停まで“300m以上歩ける”



◆駅・バス停まで“300mまでは歩ける”



◆駅・バス停まで“ほとんど歩けない”



2) 属性による移動特性

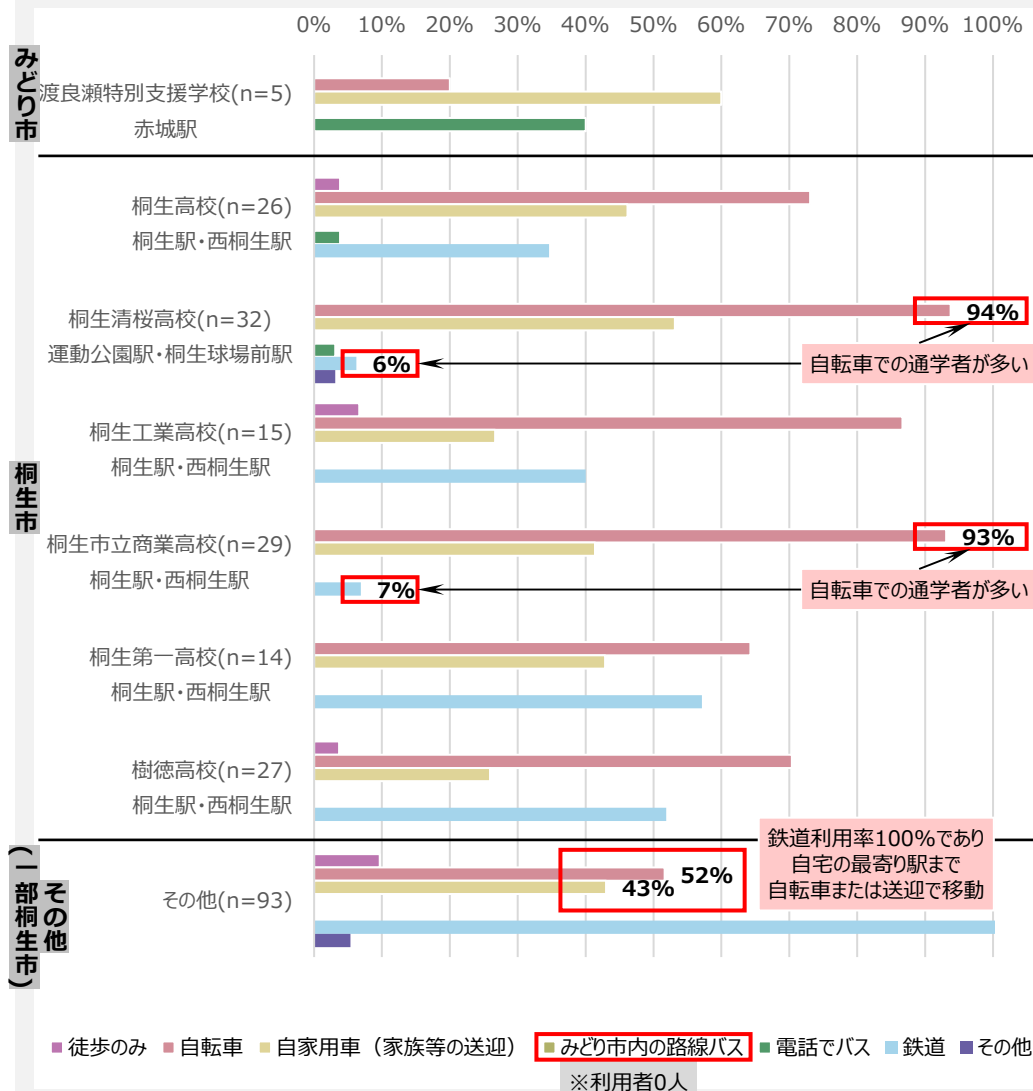
(1) アンケート調査の結果

③みどり市民（高校生）の移動状況

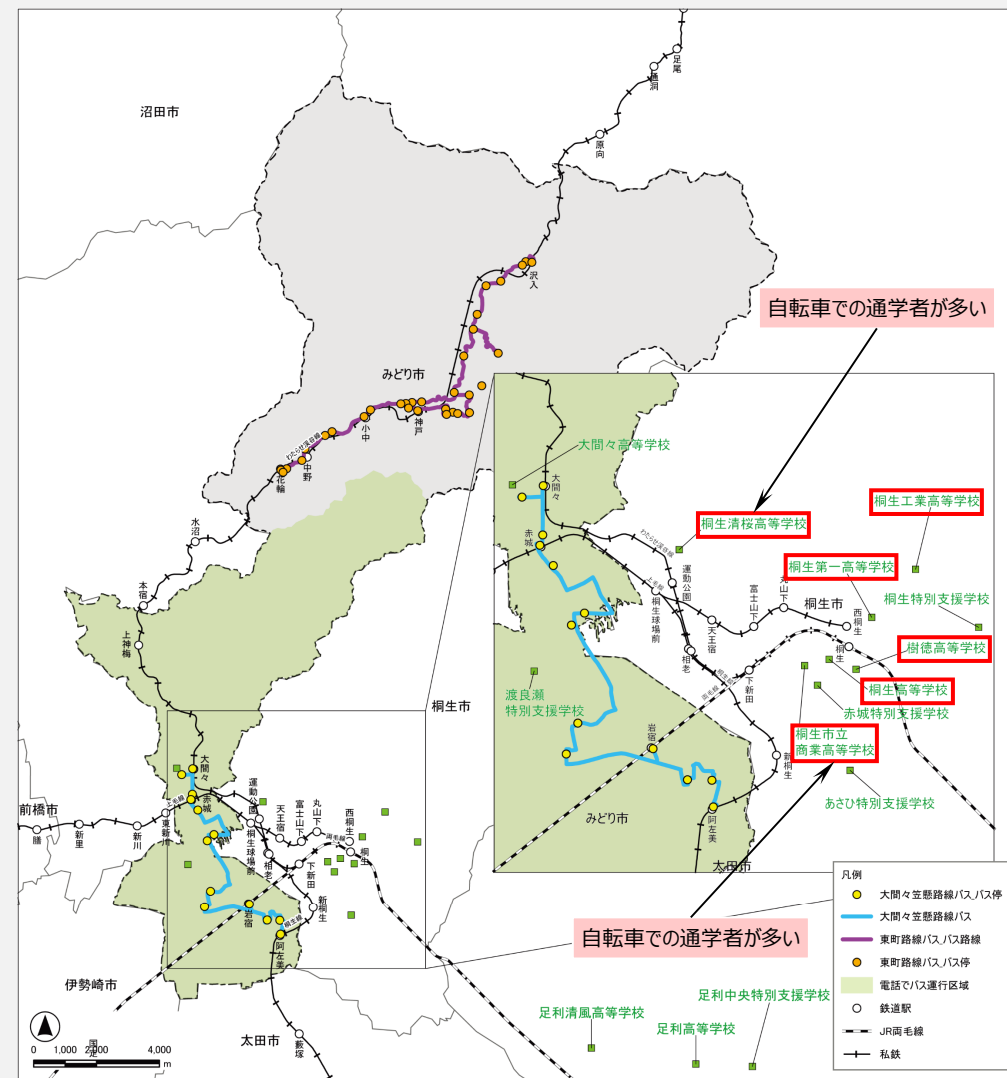
□ 何の“手段”で通学をしているか（高校生アンケート 市内在住）

- ・みどり市・桐生市の高校への通学手段は、自転車での移動率が高い。みどり市外への通学者でみどり市内の路線バスの利用者はいない。
- ・みどり市・桐生市以外の高校へは、鉄道利用率100%となっており、自宅の最寄り駅までは自転車または送迎での移動率が高い。

◆ 手段×高校



◆ 【参考】 高校分布図



2) 属性による移動特性

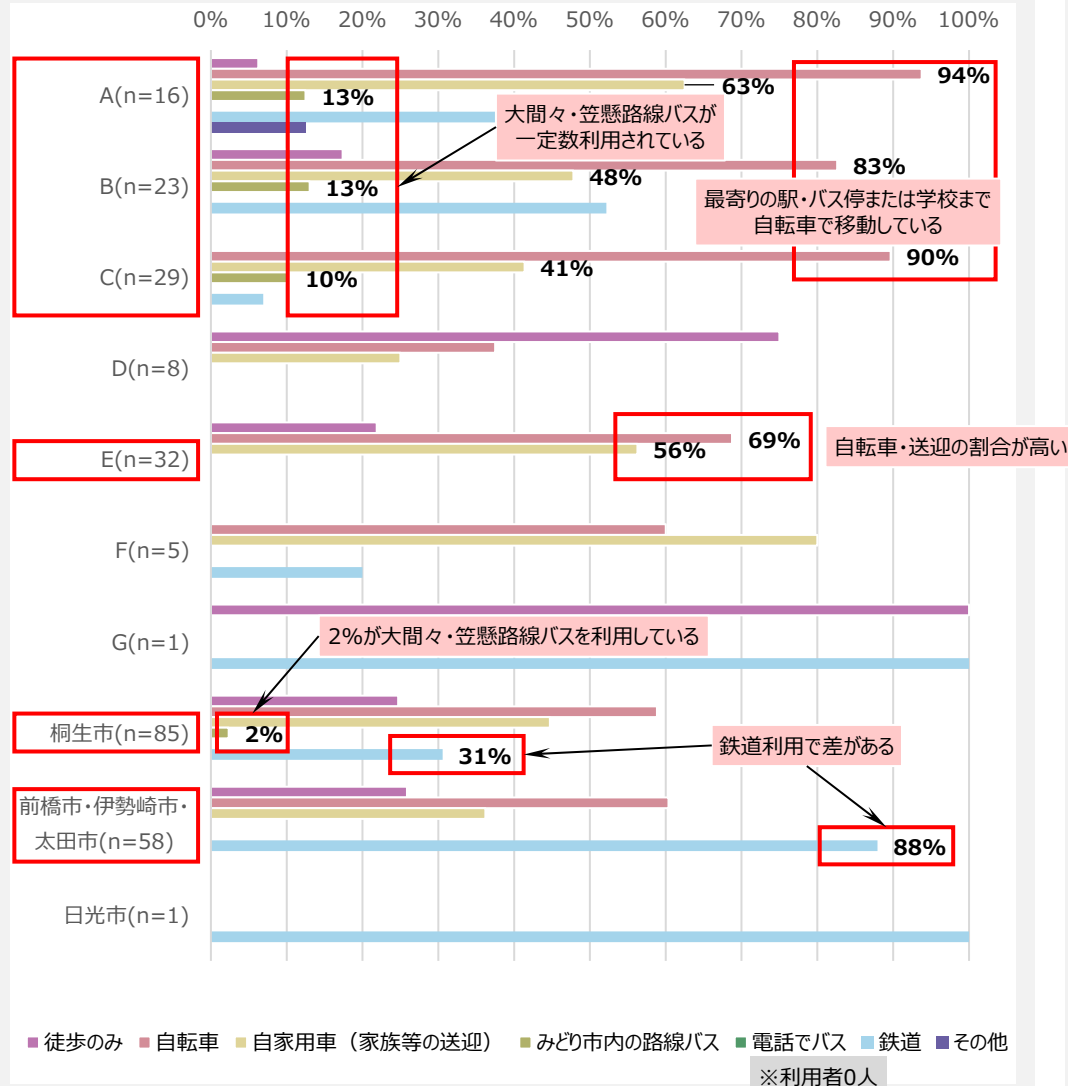
(1) アンケート調査の結果

④ 大間々高校生の移動状況

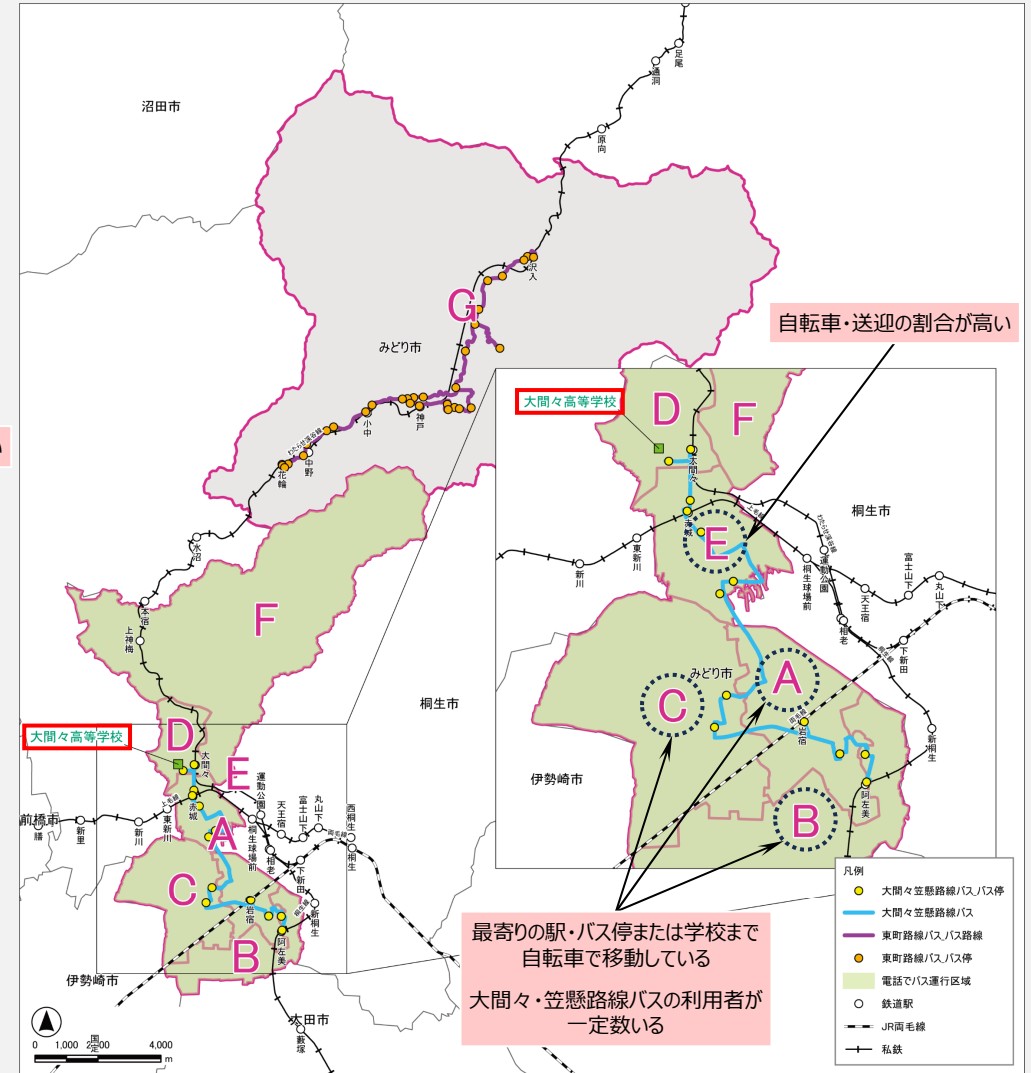
□ 何の“手段”で大間々高校へ通学をしているか（高校生アンケート 大間々高校生）

- 大間々高校から離れている「A・B・Cエリア」では自転車の割合が高く、最寄りの駅・バス停または学校までの移動をしている。大間々・笠懸路線バスの利用者は一定数いる。
- 大間々高校から近い「Eエリア」では自転車・送迎の割合が高い。桐生市と前橋市・伊勢崎市・太田市では鉄道利用で50%程度利用の差がある。

◆ 手段×エリア ※パーソントリップ調査の区域を参考に設定、大間々高校に通学している人を対象



◆ 【参考】 エリア区分図 ※パーソントリップ調査の区域を参考に設定



2) 属性による移動特性

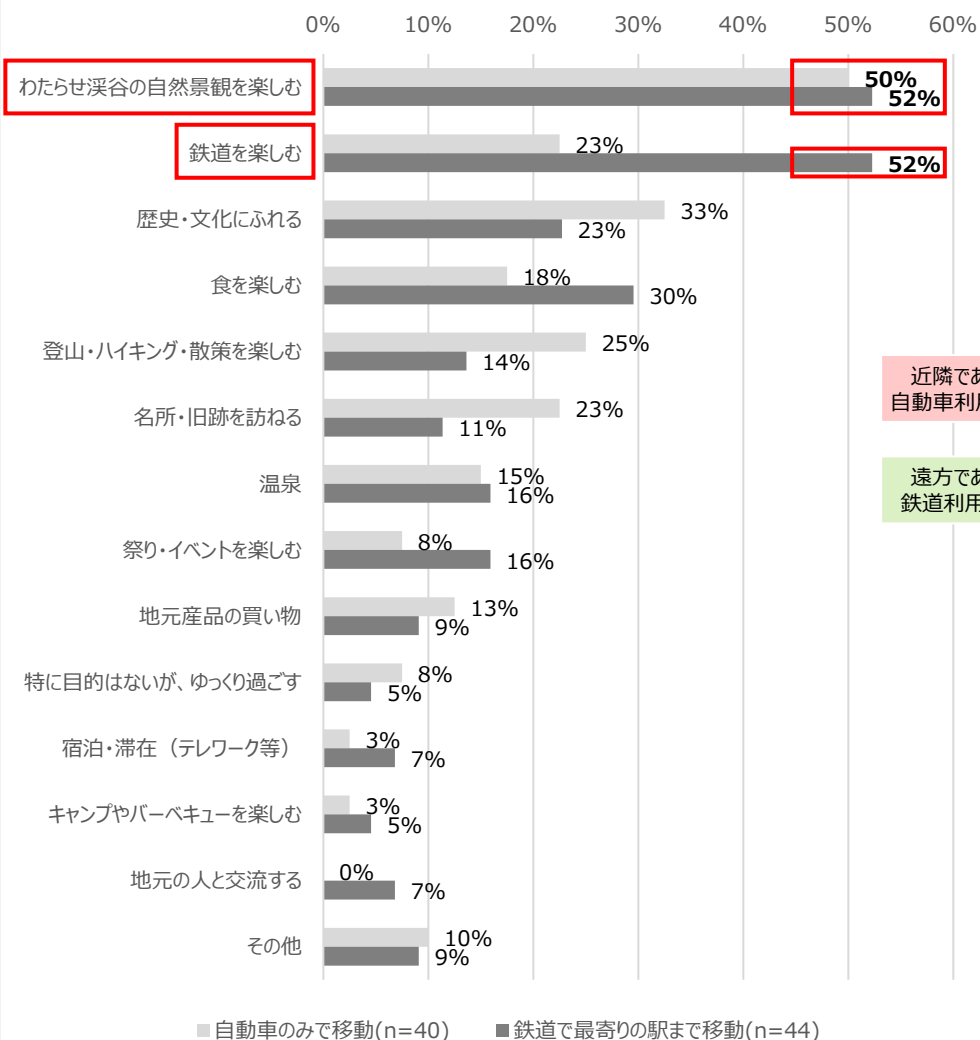
(1) アンケート調査の結果

⑤ 来訪者の移動状況

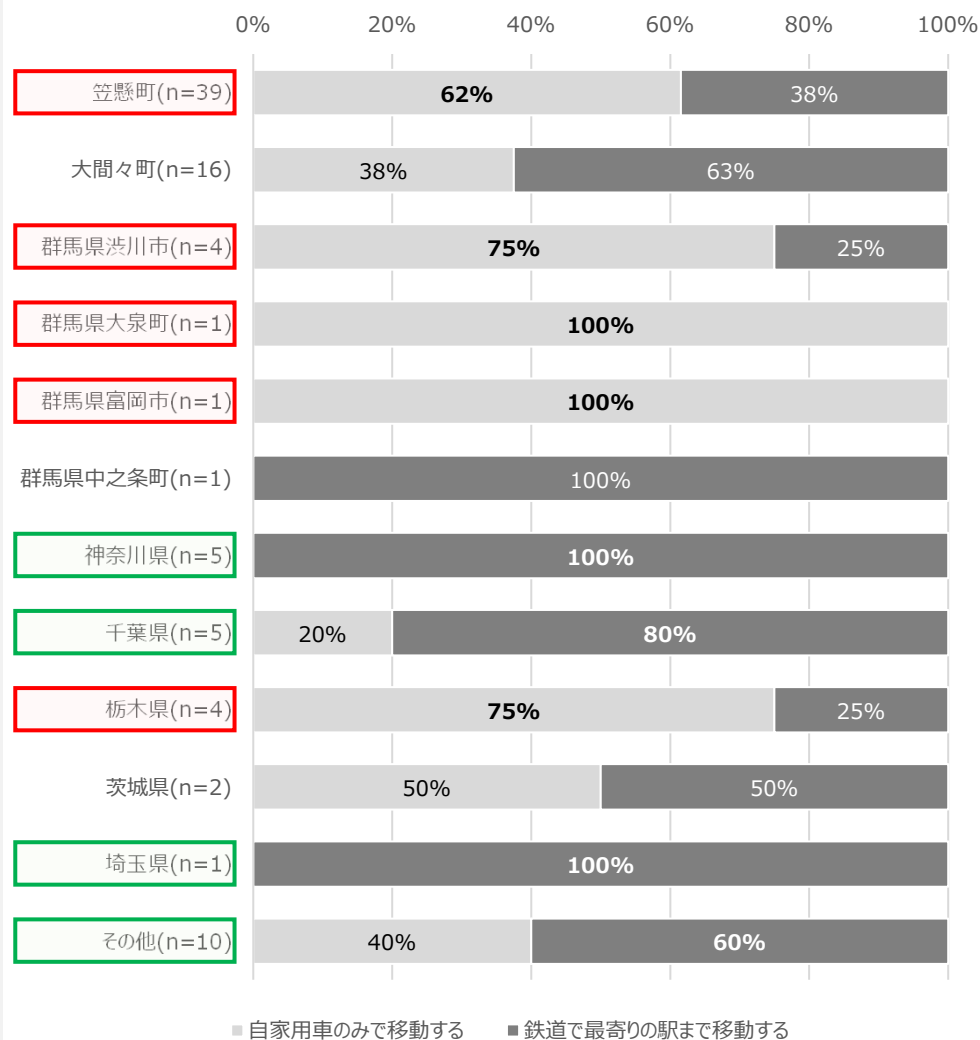
□ 何の“手段”で訪れているか（来訪者アンケート）

- ・自家用車・鉄道利用者ともに、「わたらせ渓谷の自然景観を楽しむ」ことを目的に訪れている。鉄道利用者では、「鉄道を楽しむ」ことを目的に訪れている。
- ・出発地が近隣であるほど自動車利用の傾向であり、出発地が遠方であるほど鉄道利用の傾向がある。

◆手段×目的 ※R7/1/26(日)調査時



◆手段×地域 ※R7/1/26(日)調査時



3) 公共交通の利用特性

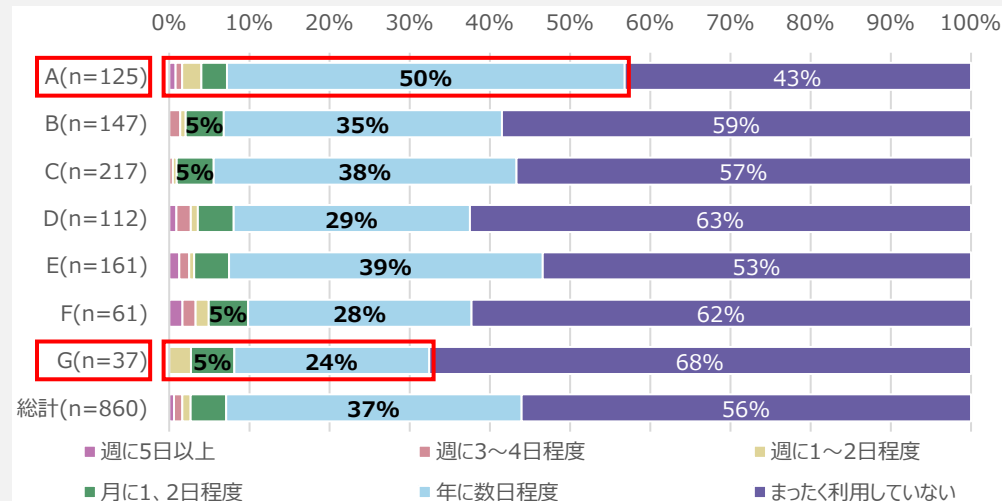
(1) アンケート調査の結果

① 鉄道の利用状況

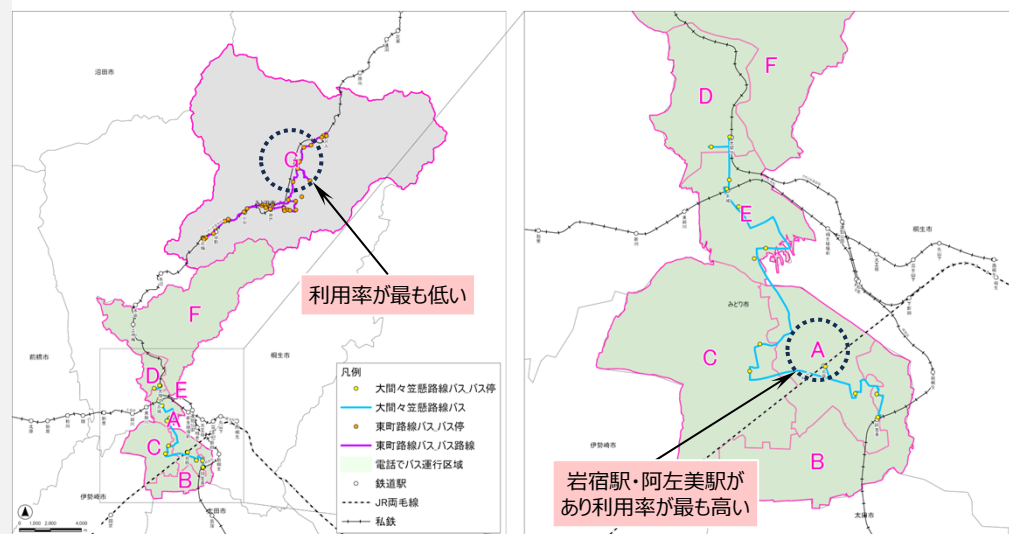
□ どのくらいの“頻度”で利用しているか（市民アンケート 19歳以上）

- ・岩宿駅・阿左美駅のある「Aエリア」では、利用率が最も高い。東町である「Gエリア」では、利用率が最も低い。
- ・19歳以下・20代での利用率が高いが、年代が上がるごとに利用率が低くなる傾向であり、70代・80歳以上では、7割程度がまったく利用をしていない。

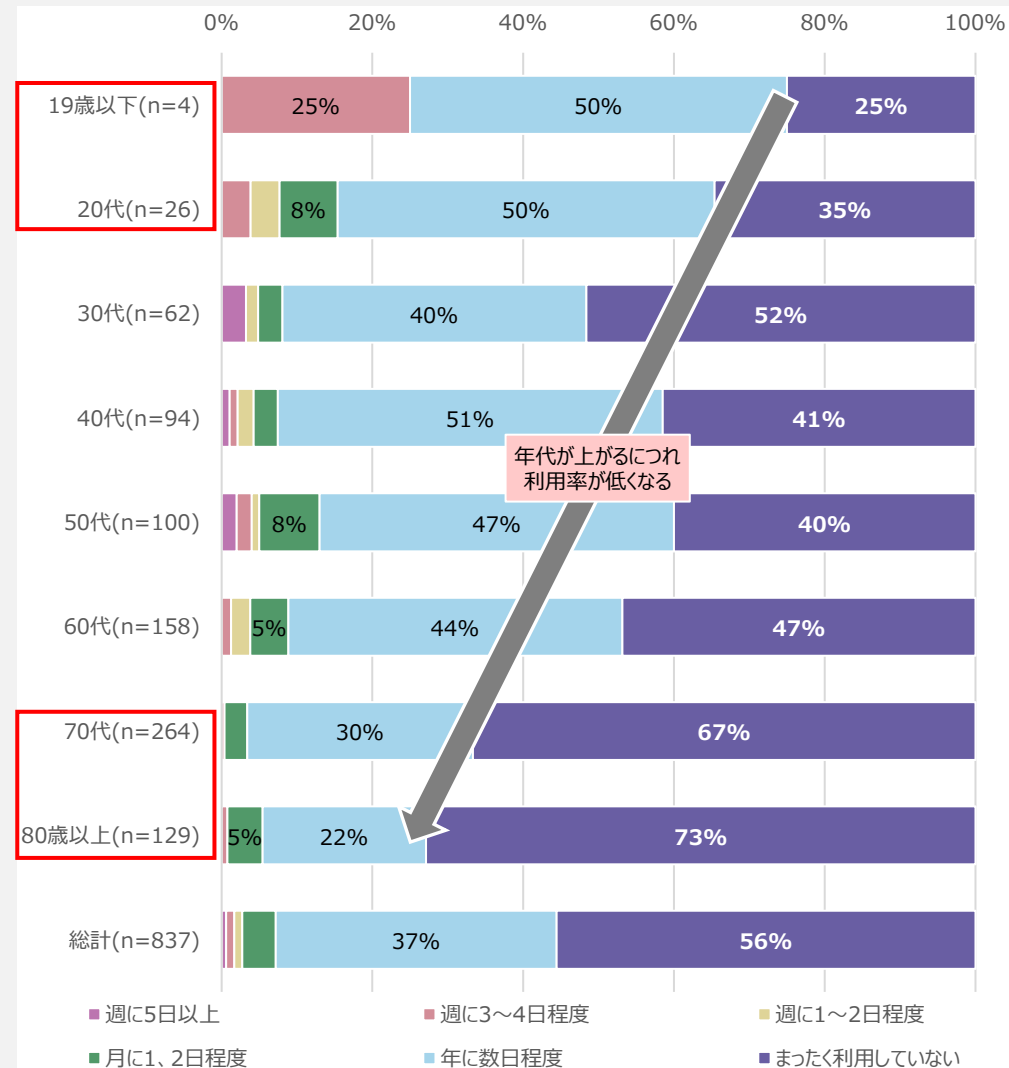
◆ 頻度×エリア ※パーソントリップ調査の区域を参考に設定



◆ 【参考】 エリア区分図 ※パーソントリップ調査の区域を参考に設定



◆ 頻度×年代



3) 公共交通の利用特性

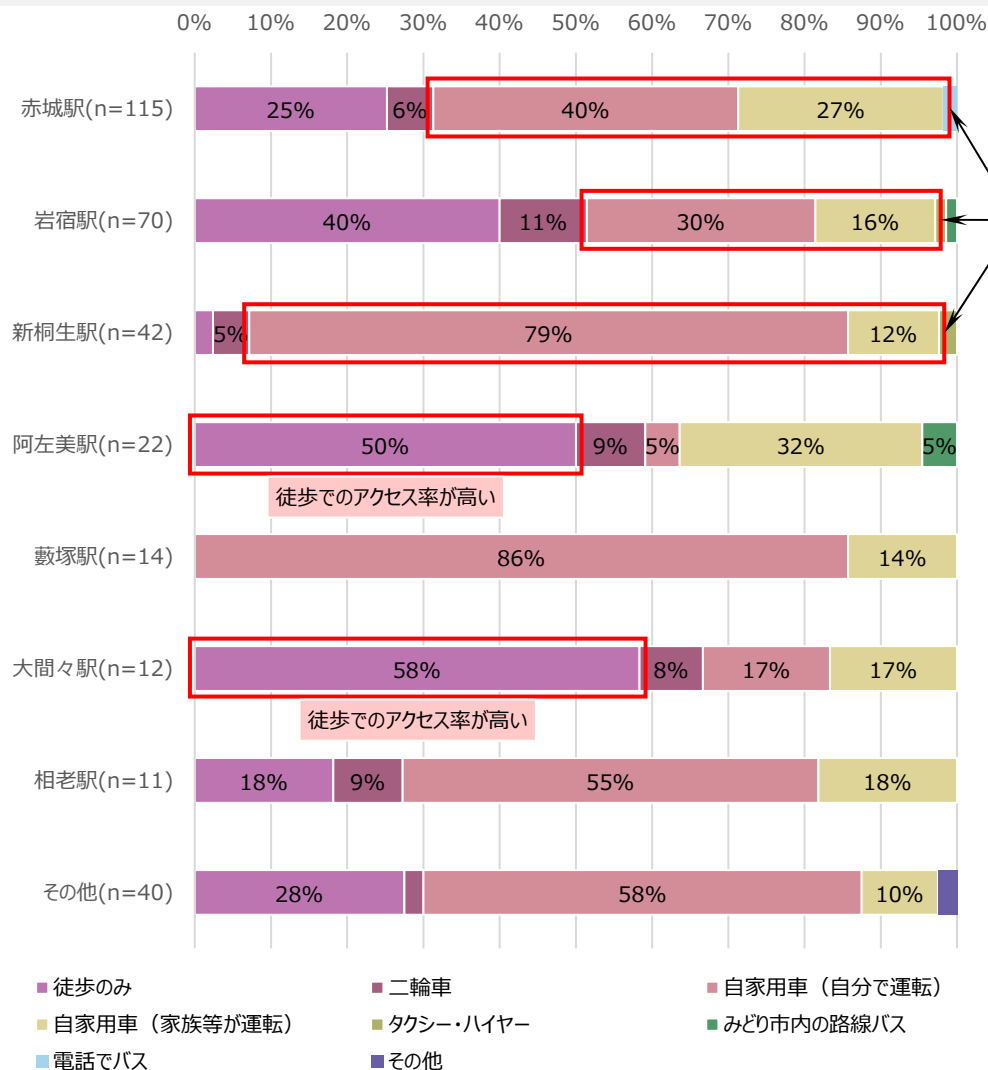
(1) アンケート調査の結果

① 鉄道の利用状況

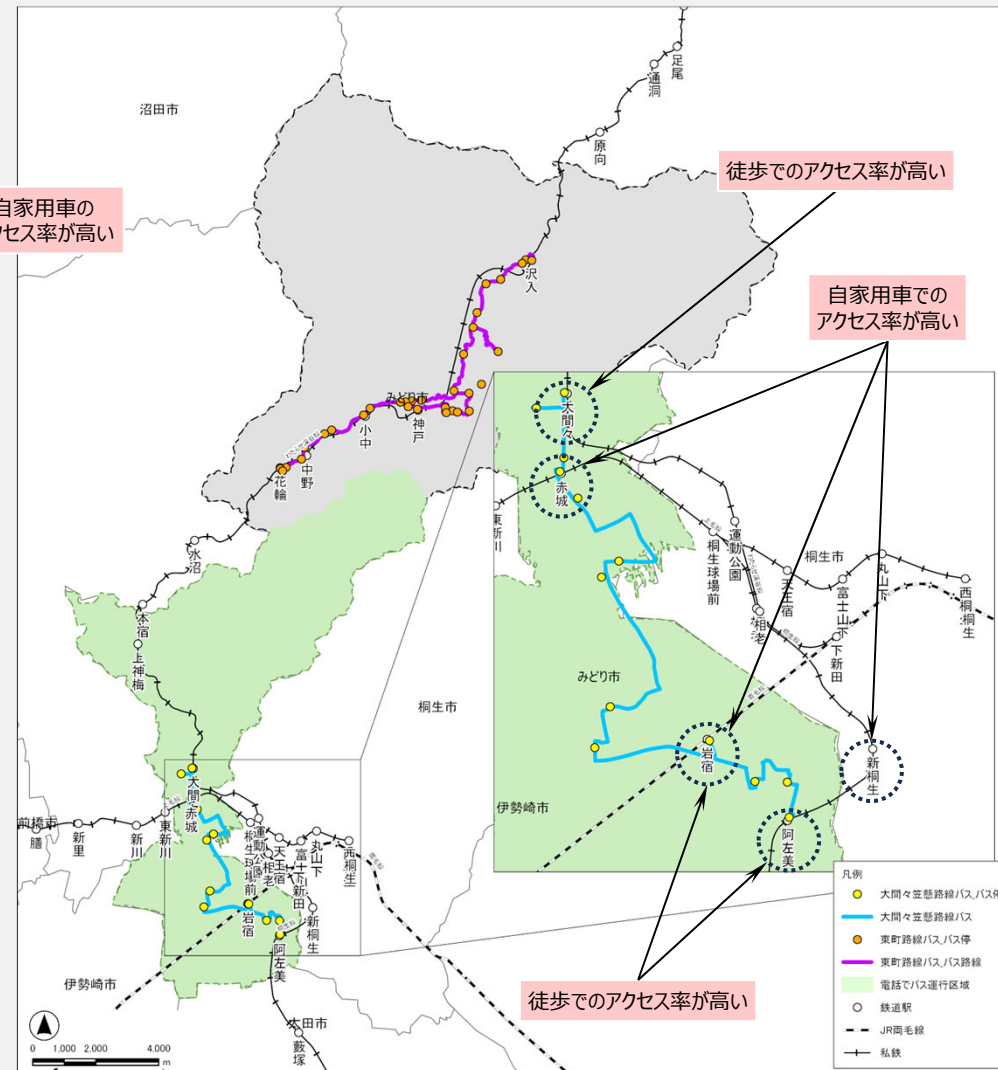
□ “鉄道駅”までどのような“手段”で移動しているか（市民アンケート 19歳以上）

- ・利用者の多い「赤城駅・岩宿駅・新桐生駅」は自家用車でアクセス率が高い傾向がある。
- ・駅間の距離が近いとしても、「岩宿駅・阿左美駅」は徒歩でのアクセス率が高く、「赤城駅」では自家用車、「大間々駅」では徒歩とアクセスの方法が異なる。

◆ 鉄道駅×手段



◆ 【参考】 鉄道駅位置図



3) 公共交通の利用特性

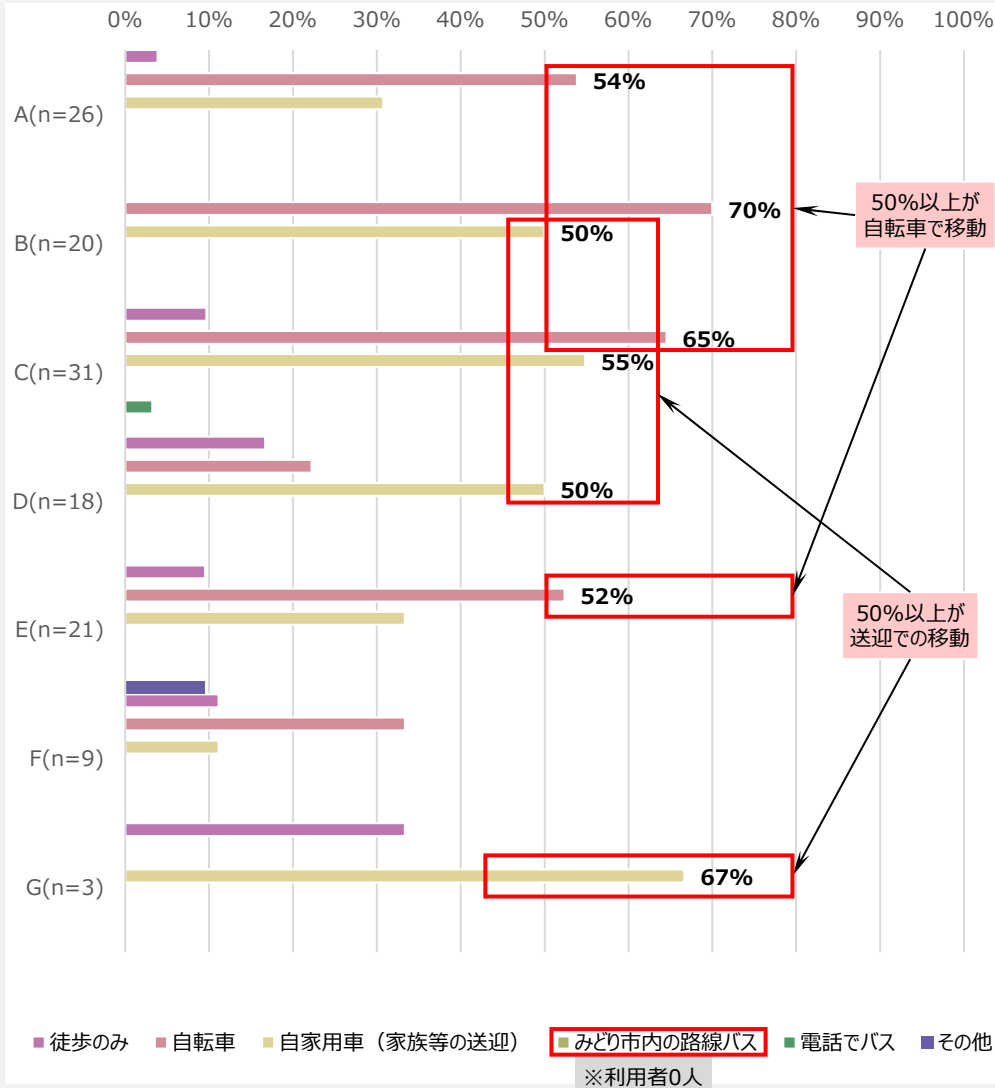
(1) アンケート調査の結果

① 鉄道の利用状況

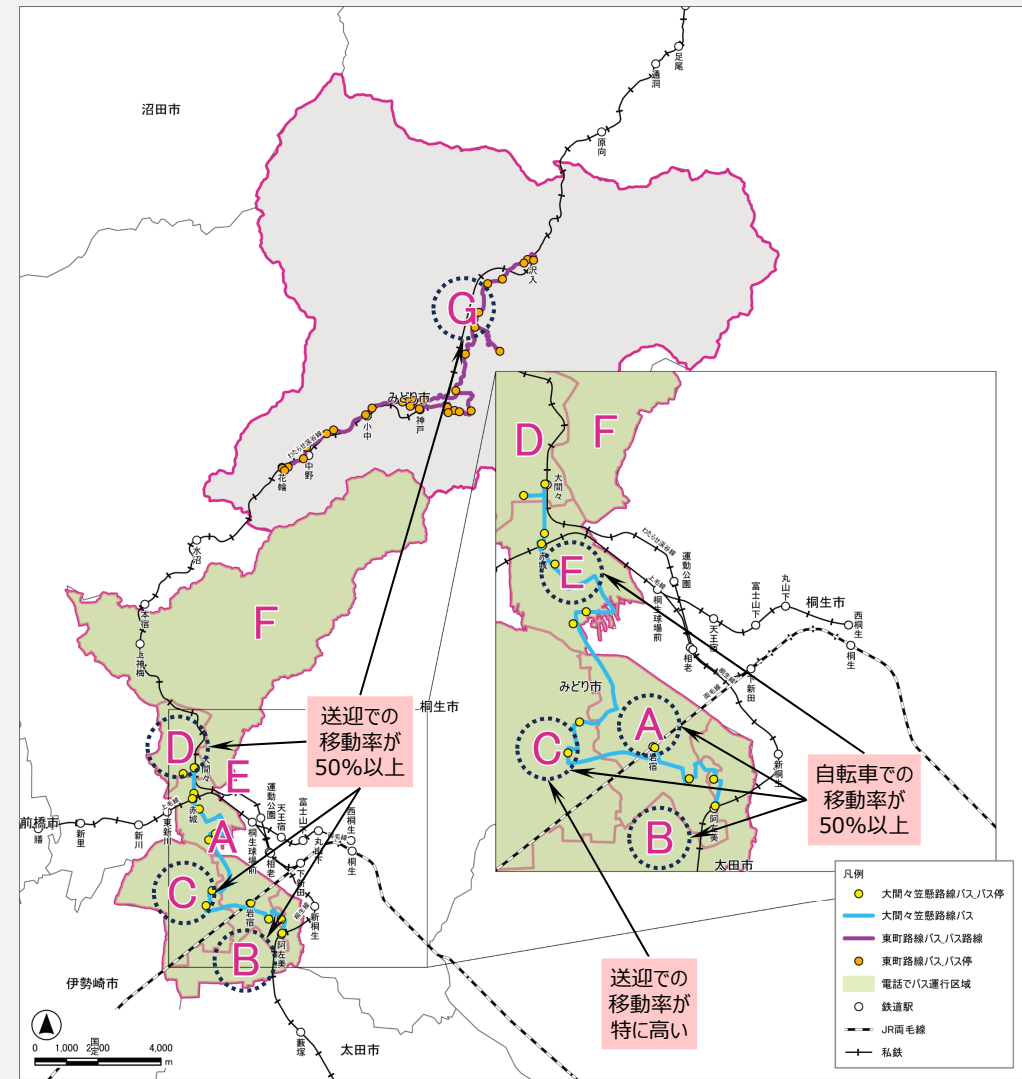
□ 市内在住の高校生は“鉄道駅”までどのような“手段”で移動しているか（大間々高校生を除く）（高校生アンケート 市内在住）

- ・「A・B・C・Eエリア」では、鉄道駅まで自転車の移動率が高い。鉄道駅のない「B・Cエリア」では、送迎での移動率が高い。
- ・みどり市内の路線バスの利用者は0人であり、通学に関して保護者へ負担がかかっていると考えられる。

◆ 手段×エリア ※パーソントリップ調査の区域を参考に設定、大間々高校に通学している人を対象



◆ 【参考】 エリア区分図 ※パーソントリップ調査の区域を参考に設定



3) 公共交通の利用特性

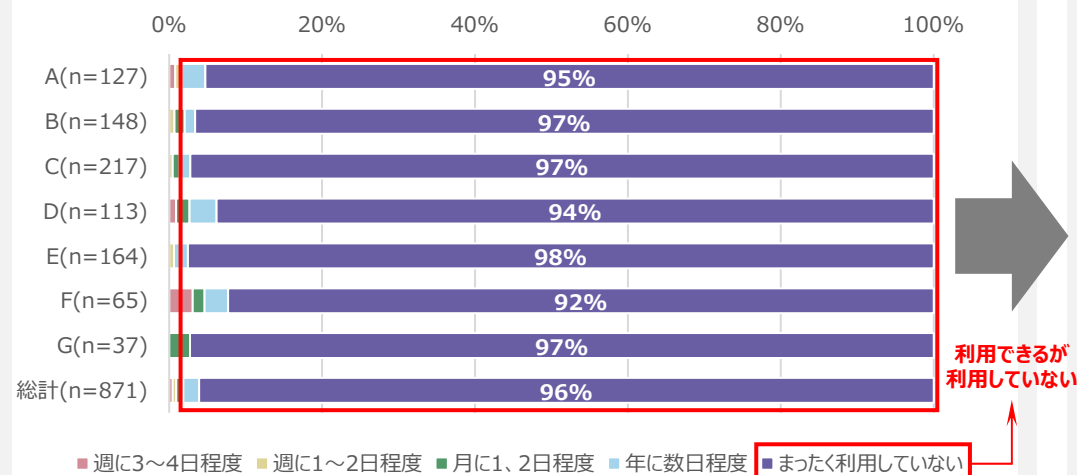
(1) アンケート調査の結果

②大間々・笠懸路線バスの利用状況

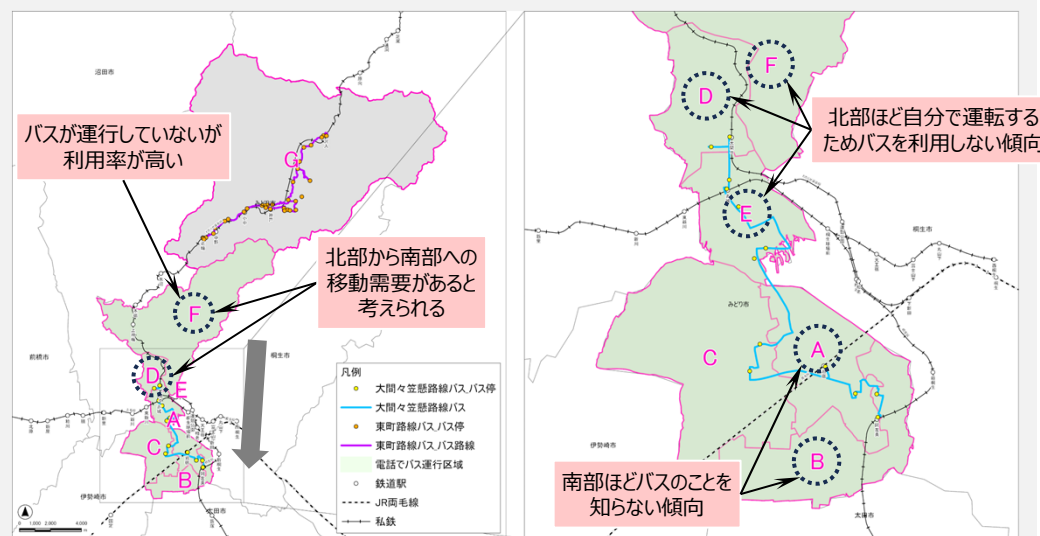
□ どのくらいの“頻度”で利用しているか（市民アンケート 19歳以上）

- ・路線バスが運行をしていない「Fエリア」での利用率が高い。次いで大間々駅周辺の「Dエリア」が高く、北部から南部への移動需要があると考えられる。
- ・利用しない理由は、「Fエリア」を除き「バスのことをよく知らない」が30%前後となる。北部ほど「車を持っている、自分で運転する」との理由が大きい。

◆頻度×エリア ※パーソントリップ調査の区域を参考に設定



◆【参考】エリア区分図 ※パーソントリップ調査の区域を参考に設定



◆利用できるルートだが、利用していない理由【エリア毎上位3つ】

エリア	1	2	3
A n=76 (100%)	このバスのことをよく知らなかった 26 (34%)	その他【車を持っている、自分で運転する】 21 (28%)	自宅の近くにバス停がない 20 (26%)
B n=61 (100%)	このバスのことをよく知らなかった 21 (34%)	バスでは時間がかかりすぎる その他【車を持っている、自分で運転する】 14 (23%)	
C n=111 (100%)	自宅の近くにバス停がない 37 (33%)	このバスのことをよく知らなかった 29 (26%)	その他【車を持っている、自分で運転する】 26 (23%)
D n=64 (100%)	その他【車を持っている、自分で運転する】 17 (27%)	このバスのことをよく知らなかった 15 (23%)	バスでは時間がかかりすぎる 13 (20%)
E n=116 (100%)	その他【車を持っている、自分で運転する】 37 (32%)	このバスのことをよく知らなかった 34 (29%)	バスでは時間がかかりすぎる 31 (27%)
F n=21 (100%)	その他【車を持っている、自分で運転する】 6 (29%)	自宅の近くにバス停がない 目的地の近くにバス停がない 5 (34%)	
G n=12 (100%)	このバスのことをよく知らなかった 5 (42%)	自宅の近くにバス停がない 4 (33%)	乗りたい時間にバスが走っていない その他【車を持っている、自分で運転する】 2 (17%)
総計 n=461 (100%)	このバスのことをよく知らなかった 132 (29%)	その他【車を持っている、自分で運転する】 123 (27%)	自宅の近くにバス停がない 107 (23%)

3) 公共交通の利用特性

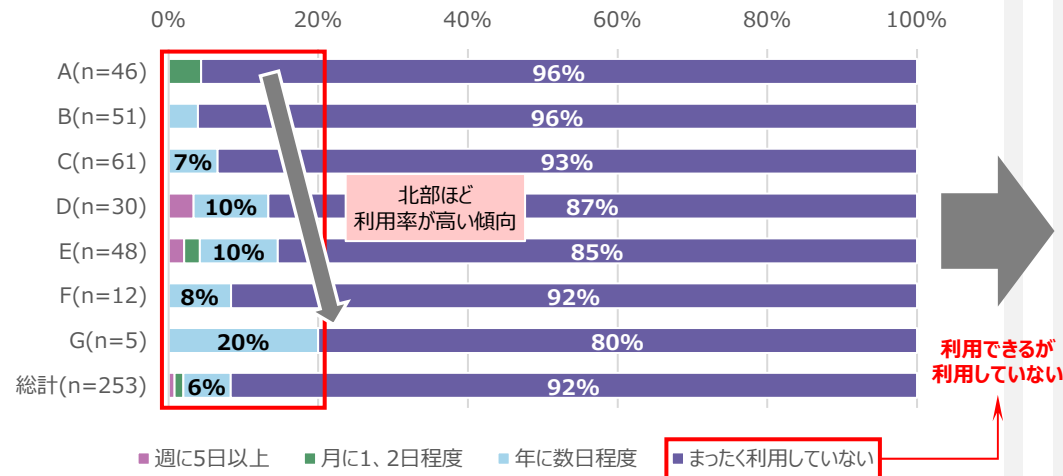
(1) アンケート調査の結果

② 大間々・笠懸路線バスの利用状況

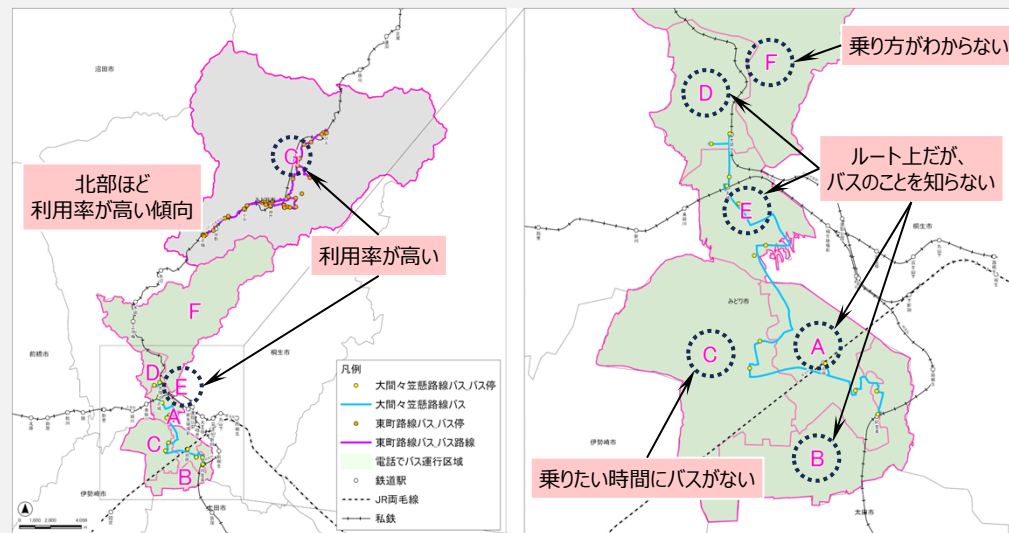
□ 市内在住の高校生はどのくらいの“頻度”で利用しているか（高校生アンケート 市内在住）

- ・北部ほど利用率が高い傾向があり、「Gエリア」で最も利用率が高い。次いで赤城駅のある「Eエリア」での利用率が高い。
- ・利用しない理由は、路線バスの運行している「A・B・D・E」で「バスのことをよく知らない」が50%前後となる。笠懸庁舎のある「Cエリア」で「乗りたい時間に走っていない」が50%を超える。

◆ 頻度×エリア ※パーソナルトリップ調査の区域を参考に設定



◆ 【参考】 エリア区分図 ※パーソナルトリップ調査の区域を参考に設定



◆ 利用できるルートだが、利用していない理由【エリア毎上位3つ】

エリア	1	2	3
A n=12 (100%)	このバスのことをよく知らなかった 自宅の近くにバス停がない	乗りたい時間にバスが走っていない	
B n=15 (100%)	このバスのことをよく知らなかった	自宅の近くにバス停がない	乗りたい時間にバスが走っていない
C n=13 (100%)	乗りたい時間にバスが走っていない	このバスのことをよく知らなかった	自宅の近くにバス停がない
D n=8 (100%)	このバスのことをよく知らなかった	乗りたい時間にバスが走っていない その他	
E n=10 (100%)	このバスのことをよく知らなかった	自宅の近くにバス停がない	このバスの乗り方がよくわからない
F n=3 (100%)	このバスの乗り方がよくわからない	このバスのことをよく知らなかった 自宅の近くにバス停がない バスはいつ乗れるかわからず、不安だから利用していない	
G n=0 (0%)	利用者なし		
総計 n=61 (100%)	このバスのことをよく知らなかった	自宅の近くにバス停がない	乗りたい時間にバスが走っていない

3) 公共交通の利用特性

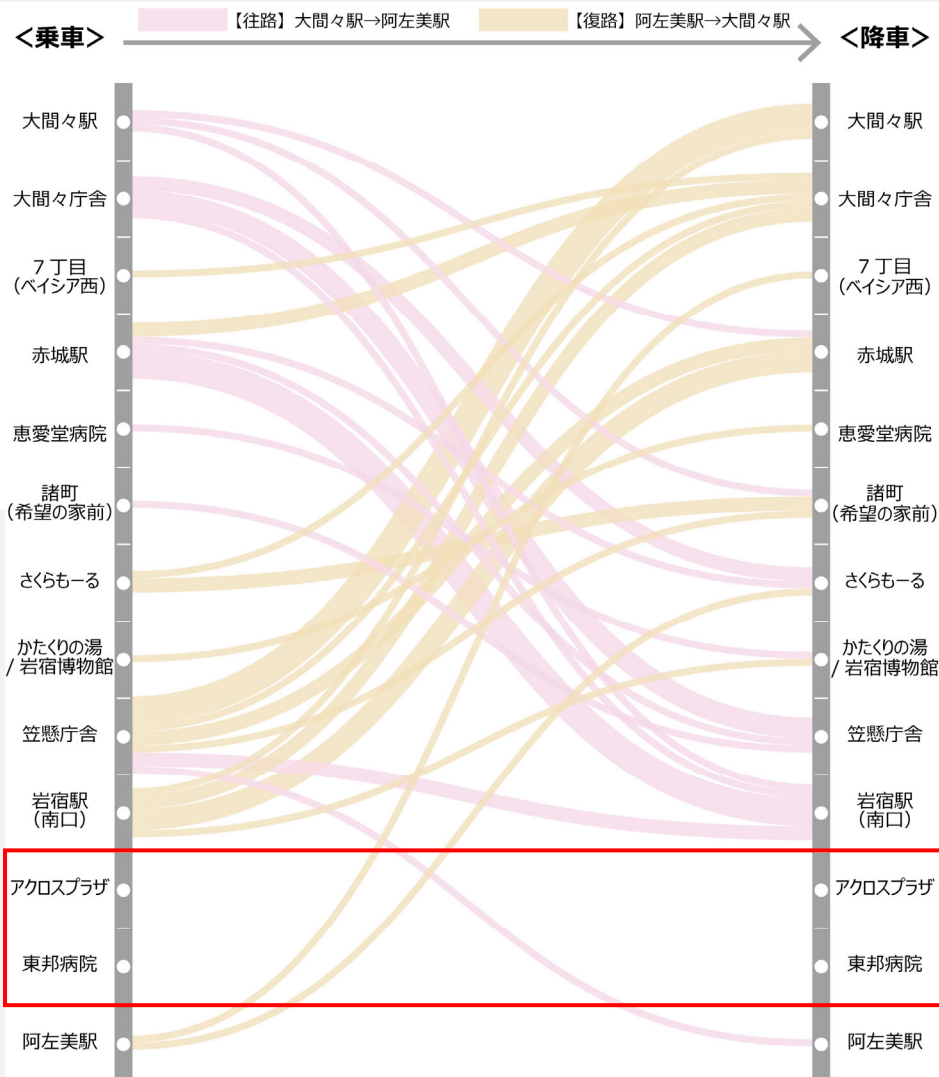
(1) アンケート調査の結果

②大間々・笠懸路線バスの利用状況

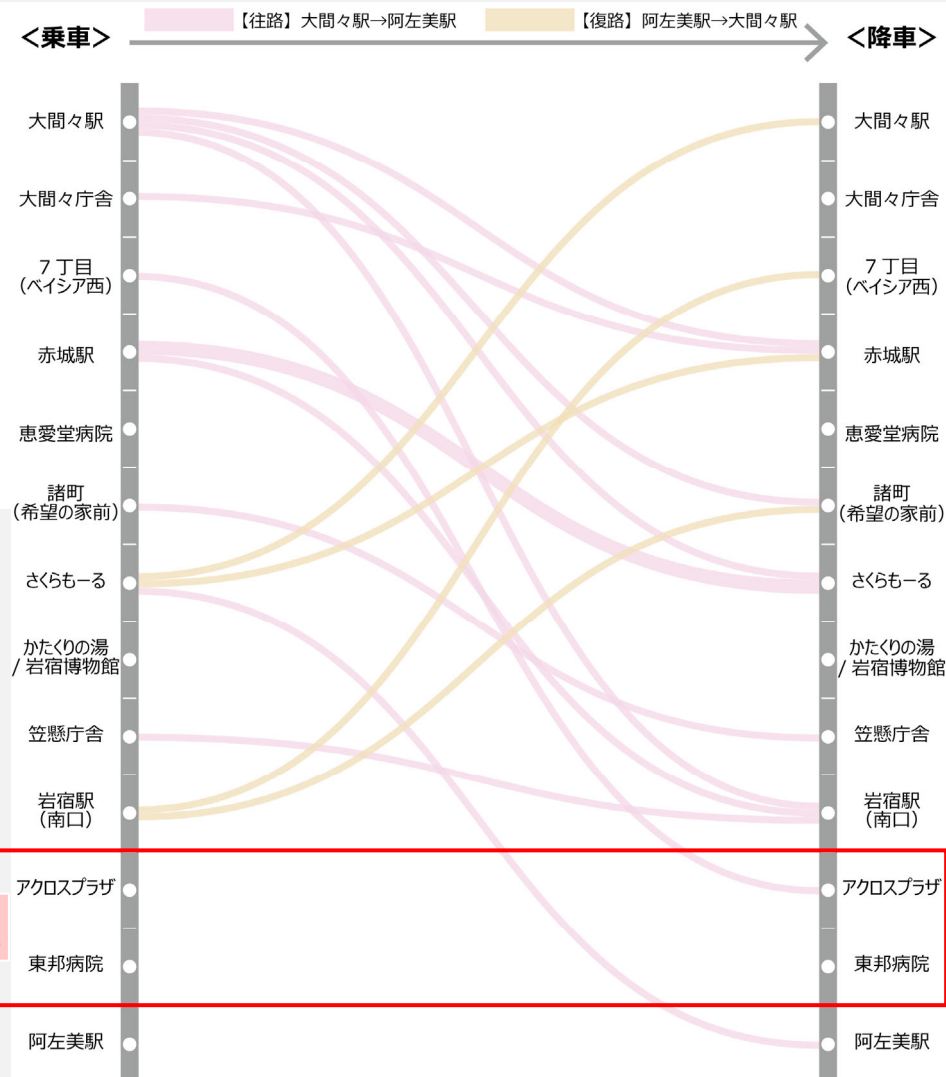
□ 平日・休日で“利用の傾向”に変化があるのか（大間々・笠懸路線バス乗降調査）

- ・平日・休日の利用状況を比較すると、**利用されているバス停の傾向は変わらないが、利用者数は大きく差がある。**
- ・平日・休日ともに、「**アクロスプラザ・東邦病院**」での**利用者はほとんどいない。**

◆**平日** ※R7/1/24(金)調査時、1本あたり利用者1人を示す



◆**休日** ※R7/1/26(日)調査時、1本あたり利用者1人を示す



利用者は
ほとんどいない

3) 公共交通の利用特性

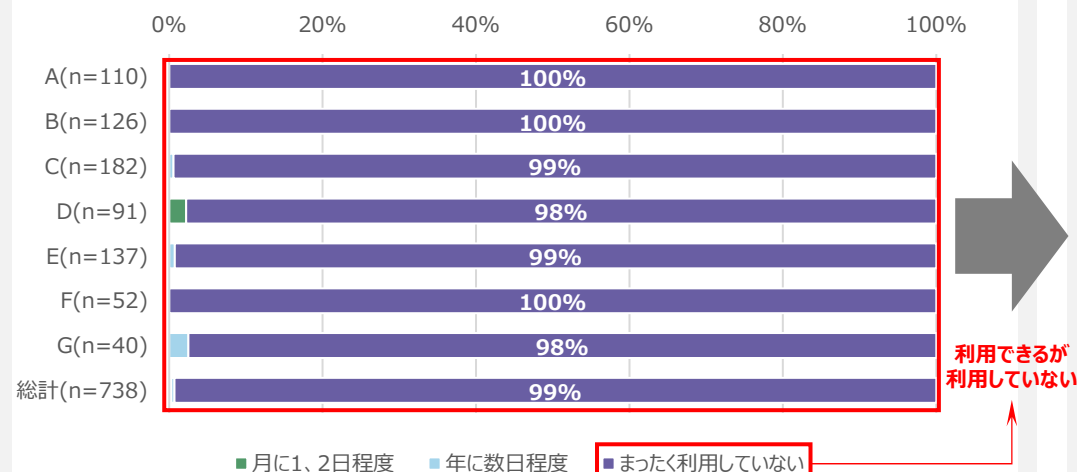
(1) アンケート調査の結果

③ 東町路線バスの利用状況

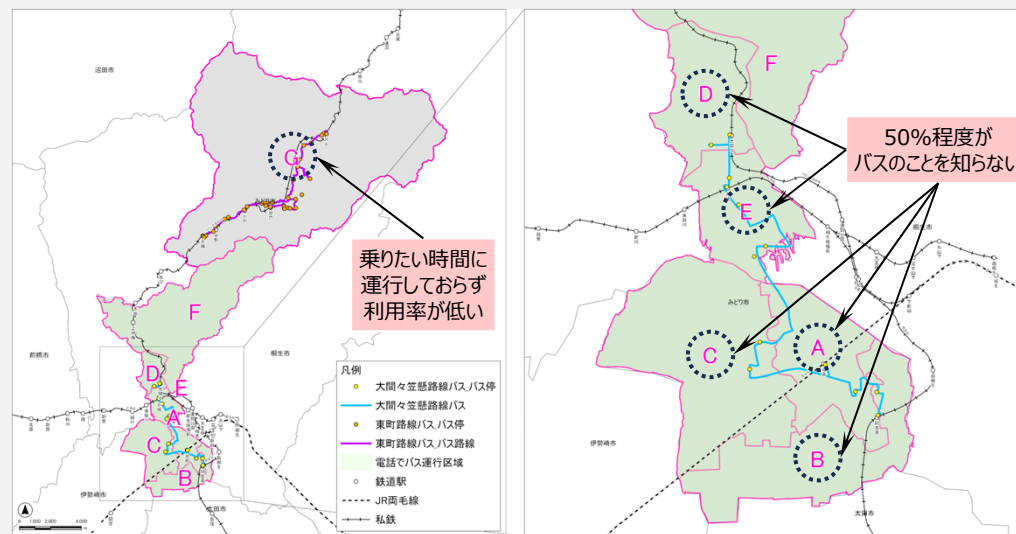
□ どのくらいの“頻度”で利用しているか（市民アンケート 19歳以上）

- ・路線バスが運行をしている「Gエリア」では**2%の利用率**となっている。他のエリアの市民は、一部を除いて利用していない。
- ・利用しない理由は、路線バスが運行している「Gエリア」では「**乗りたい時間にバスが走っていない**」が多いが、「A～Eエリア」では「**バスのことをよく知らない**」が多い。

◆ 頻度×エリア ※パーソントリップ調査の区域を参考に設定



◆ 【参考】 エリア区分図 ※パーソントリップ調査の区域を参考に設定



◆ 利用できるルートだが、利用していない理由【エリア毎上位3つ】

エリア	1	2	3
A n=24 (100%)	このバスのことをよく知らなかった 12 (50%)	自宅の近くにバス停がない その他 5 (21%)	
B n=11 (100%)	このバスのことをよく知らなかった 6 (55%)	乗りたい時間にバスが走っていない 自宅の近くにバス停がない このバスの乗り方がよくわからない その他 1 (9%)	
C n=31 (100%)	このバスのことをよく知らなかった 13 (42%)	自宅の近くにバス停がない その他【車を持っている、自分で運転する】 8 (26%)	
D n=15 (100%)	このバスのことをよく知らなかった 7 (47%)	このバスの乗り方がよくわからない その他【車を持っている、自分で運転する】 その他 3 (20%)	
E n=27 (100%)	このバスのことをよく知らなかった 16 (59%)	バスでは時間がかかりすぎる バスはいつ乗れるかわからず、不安だから利用していない 5 (19%)	
F n=6 (100%)	このバスの乗り方がよくわからない 3 (50%)	このバスのことをよく知らなかった 2 (33%)	その他【車を持っている、自分で運転する】 その他 1 (17%)
G n=16 (100%)	乗りたい時間にバスが走っていない 7 (44%)	自宅の近くにバス停がない 3 (19%)	このバスのことをよく知らなかった バスでは時間がかかりすぎる 2 (13%)
総計 n=127 (100%)	このバスのことをよく知らなかった 58 (46%)	自宅の近くにバス停がない 23 (18%)	その他【車を持っている、自分で運転する】 20 (16%)

3) 公共交通の利用特性

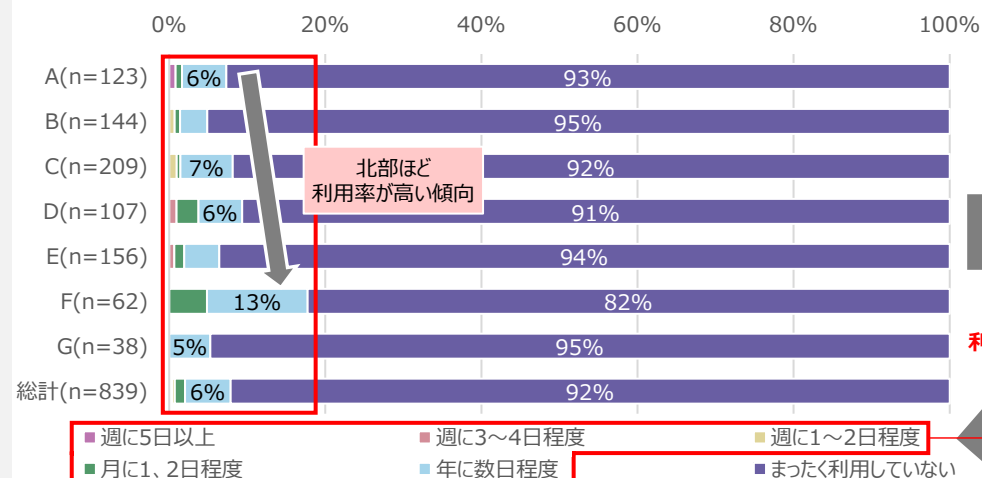
(1) アンケート調査の結果

④ 電話でバスの利用状況

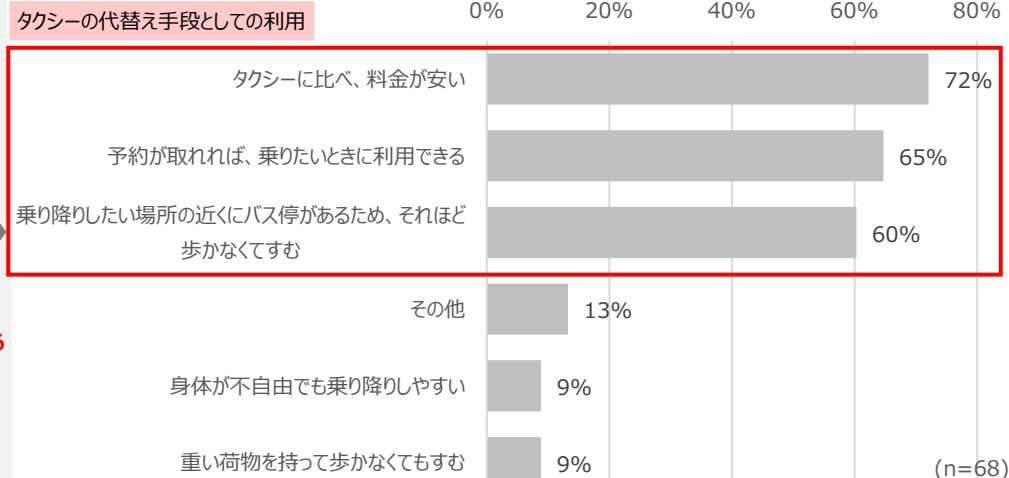
□ どのくらいの“頻度”で利用しているか（市民アンケート 19歳以上）

- ・運行区域の南部から北部にかけて利用率が高くなる傾向があり、最北部の「Fエリア」での利用率が最も高い。利用する理由として、タクシーの代替手段としての利用が多い傾向がある。
- ・予約が取れない時は、運行区域の北部の「Fエリア」と南部の「Aエリア」で「予約をあきらめる」傾向があり、移動する距離が長く、待ち時間が長いことが要因と考えられる。

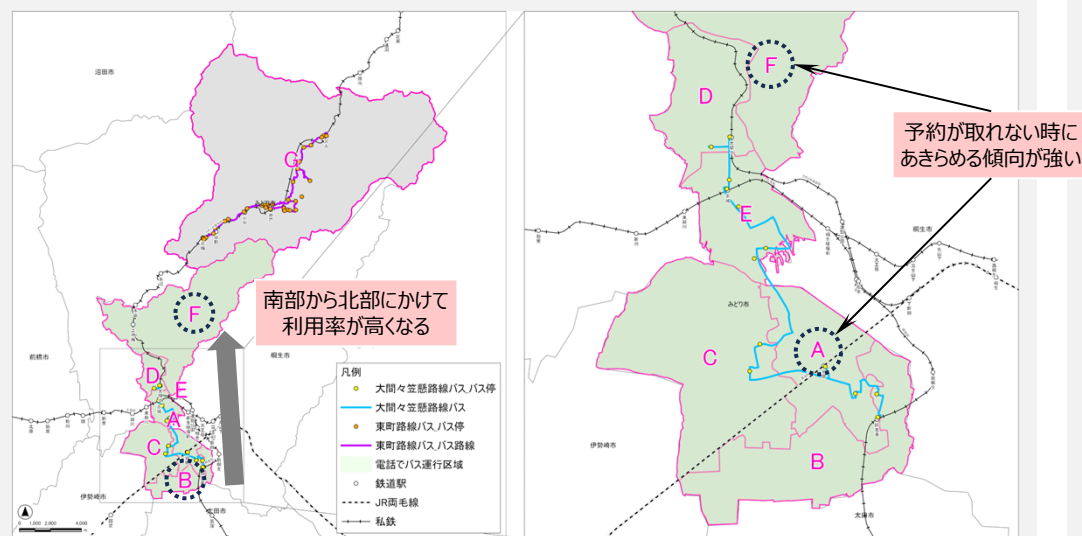
◆ 頻度×エリア ※パーソントリップ調査の区域を参考に設定



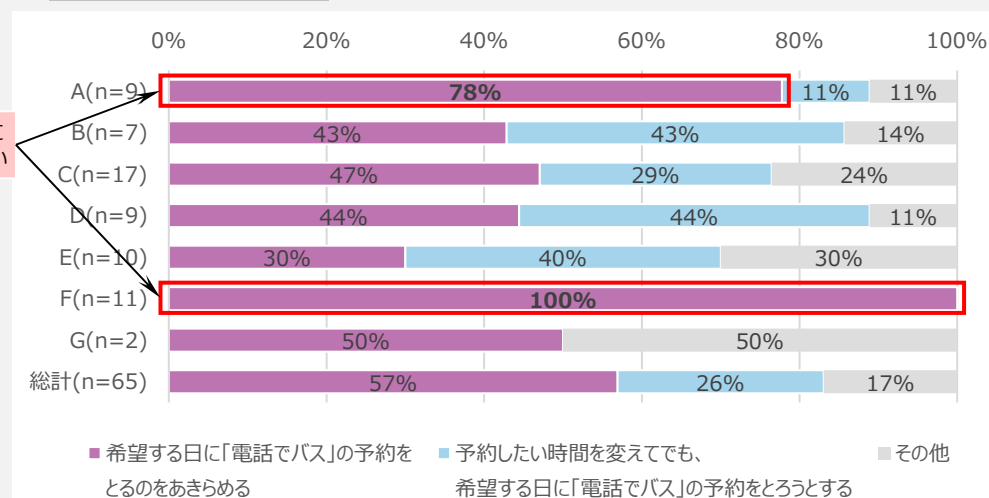
◆ 利用したいと思う理由



◆ [参考] エリア区分図 ※パーソントリップ調査の区域を参考に設定



◆ 予約が取れない時の対応



4) 公共交通に対する意識

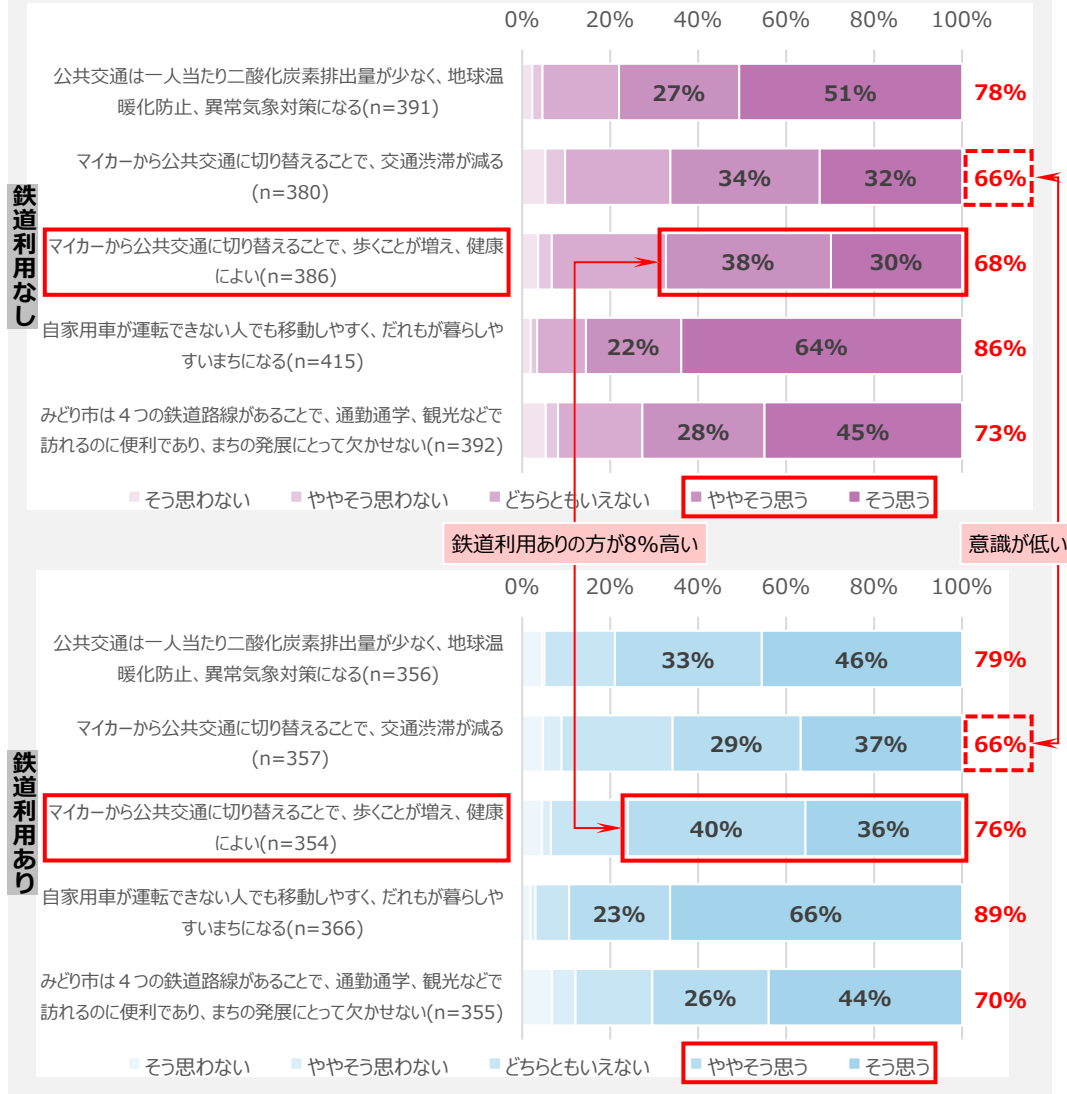
(1) アンケート調査の結果

① 公共交通の意義

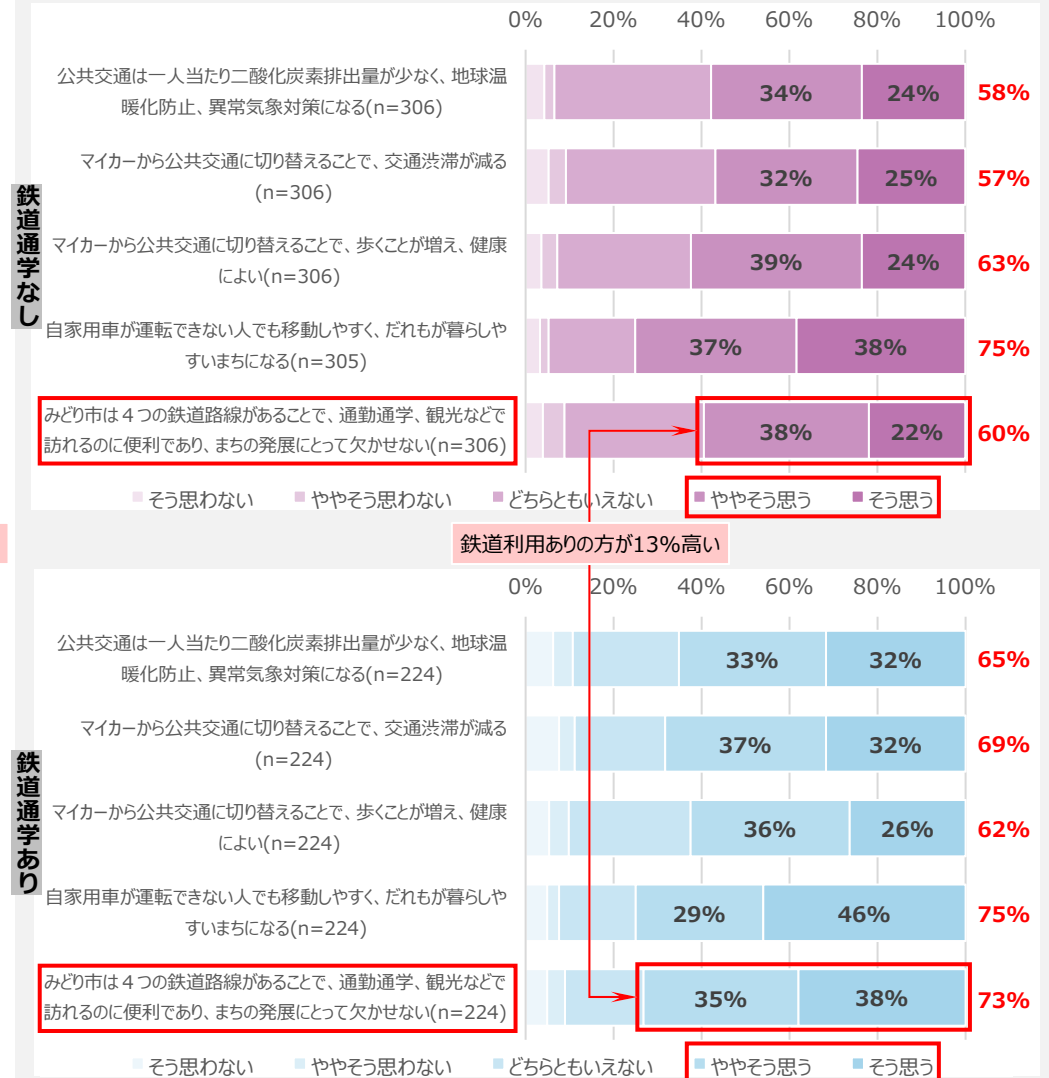
□ 鉄道利用の有無で“意識の差”があるのか（市民アンケート、高校生アンケート）

- ・19歳以上では、「健康によい」との観点で利用なしとありでは意識の差がある。「渋滞が減る」の観点では、意識が低い傾向がある。
- ・高校生では、「鉄道はまちの発展にとって欠かせない」との観点で意識の差がある。鉄道の魅力・重要さが十分に伝わっておらず、今後の鉄道利用へ繋がらない要因となる。

◆19歳以上（市民アンケート）



◆高校生（高校生アンケート 市内在住+大間々高校生）



4) 公共交通に対する意識

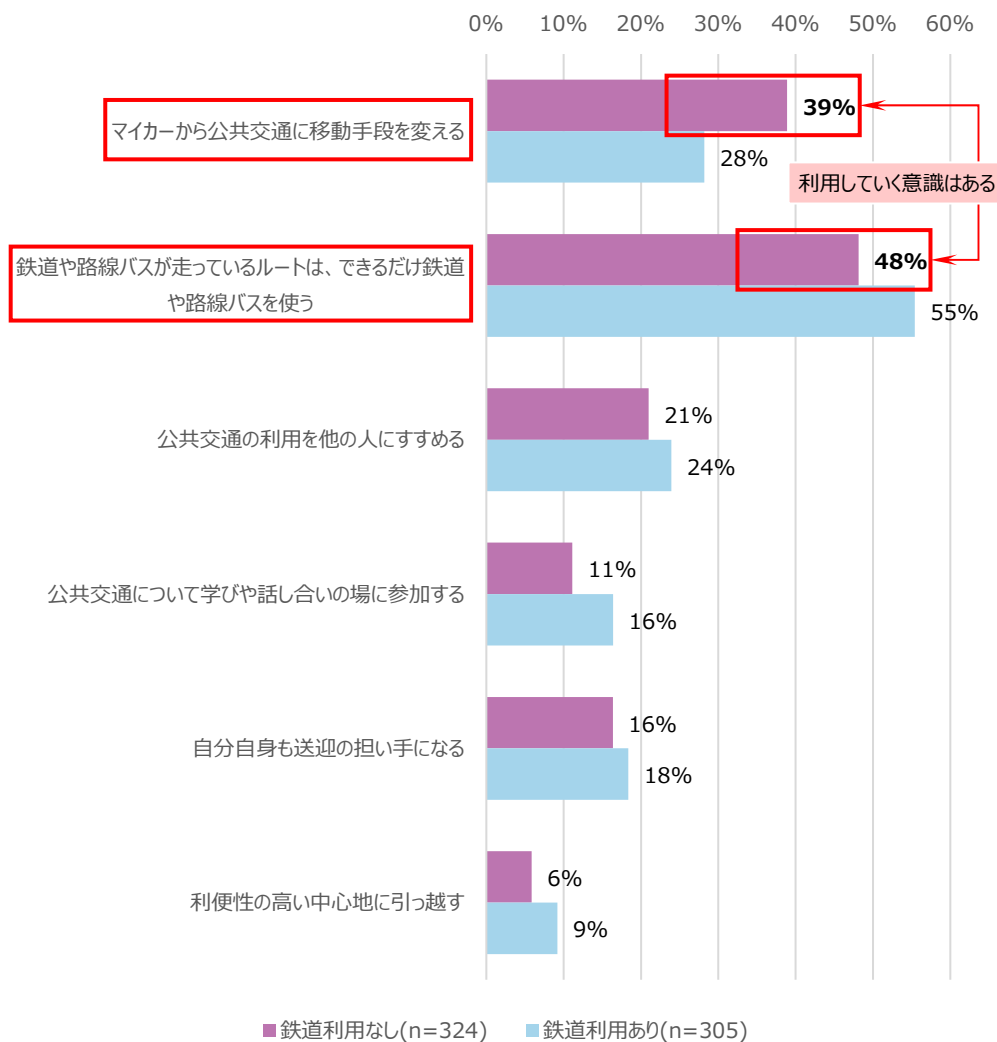
(1) アンケート調査の結果

② 公共交通の維持・発展のためにできること

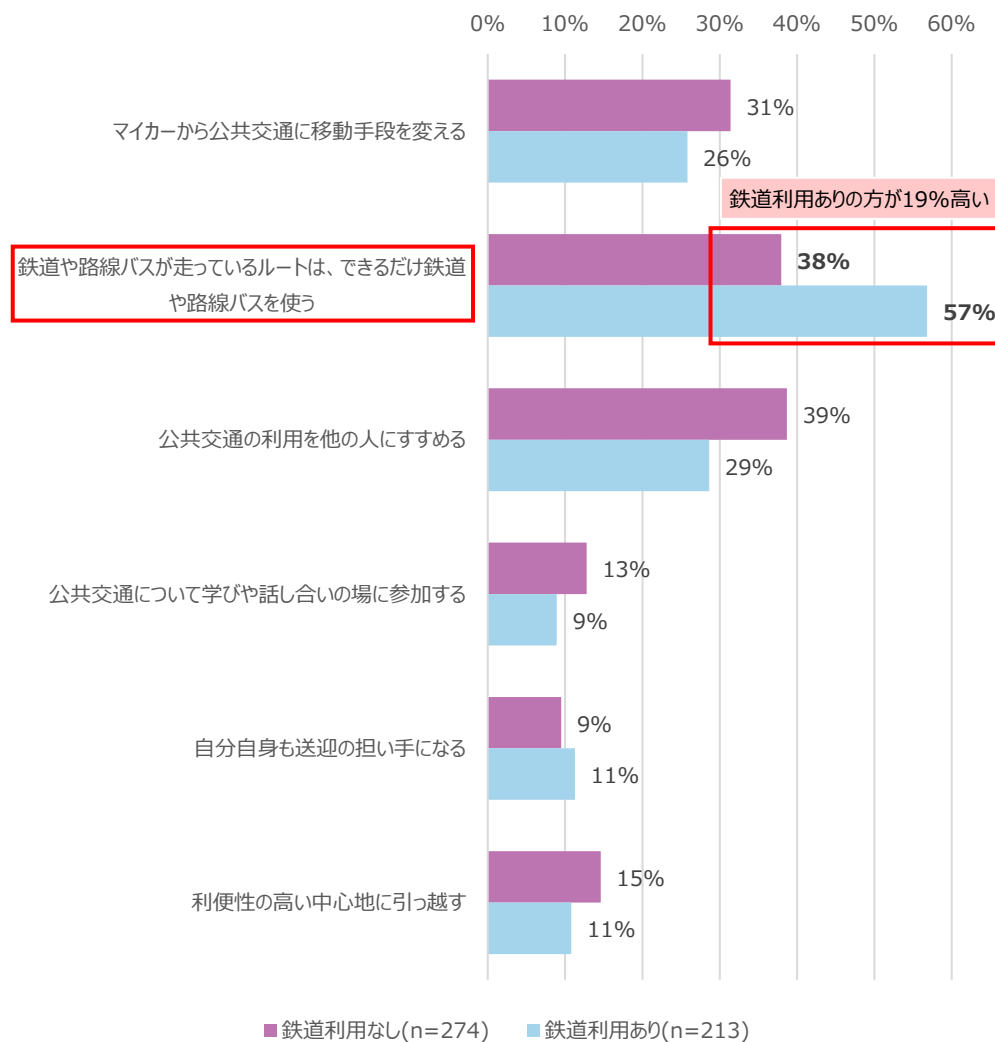
□ 鉄道利用の有無で“意識の差”があるのか（市民アンケート、高校生アンケート）

- ・19歳以上では、「公共交通に移動手段を変える」「できるだけ公共交通を使う」で、鉄道利用なしでも意識が高い。
- ・高校生では、「できるだけ公共交通を使う」で意識の差が大きくあり、今後の公共交通利用へ繋がらない要因となる。

◆19歳以上（市民アンケート）



◆高校生（高校生アンケート 市内在住+大間々高校生）



2. みどり市の公共交通の課題について

(2)課題の整理

1) 現況のまとめ

(2) 課題の整理

上位・関連計画等	
第2次みどり市総合計画	公共交通の利便性を高め、移動に困らない生活を目指す
群馬県交通まちづくり戦略	ぐんまらしい「快疎」な空間の形成とそれを支える多様な移動手段が整った社会
みどり市都市計画マスタープラン	まちと郊外・まち同士をつなぐ、だれもが安全・便利に移動できる交通ネットワーク
わたらせ渓谷鐵道沿線地域交通リ・デザイン推進協議会	民間企業との連携による利用促進、交流人口増加への取組、沿線住民の意識醸成を促す取組
上毛電気鐵道沿線地域交通リ・デザイン推進協議会	沿線住民の意識醸成を促す取組
みどり市 SDGs未来都市計画	広域観光の推進、環境にやさしい移動手段の確保

時代潮流の変化	
ニューノーマル	・多様な移動手段の確保・維持、安心・安全を考慮した快適な公共交通の実現
DX・新技術	・DXによるサービスの効率化・高度化、新技術・新たなモビリティによる課題解決
脱炭素	・脱炭素型社会の実現に向けたスマートムーブの推進、脱炭素型都市・地域づくりの推進

現状				
特 地 性 域	●笠懸・大間々・東の3町の合併により、みどり市として誕生 ●地形・人口規模・施設配置など各地区で異なる	公共交通の利用特性	●大間々・笠懸路線バスは主に大間々高校生に利用される ●東町路線バスは主に観光客に利用される ○年代が上がるにつれ、鉄道の利用率が低くなる傾向[p22] ○利用者の多い鉄道駅では、自家用車でのアクセス率が高い[p23] ○笠懸町の南西地域では、市外に通学する高校生の駅までの手段として自転車・送迎の割合が高い[p24] ○大間々・笠懸路線バスの平日・休日での利用者数が大きく異なる[p27] ○東町住民にとって東町路線バスは、条件が合わず利用されていない[p28] ○電話でバスは主にタクシーの代替え手段として利用される[p29]	
人 口	●笠懸・大間々町に人口が集中、笠懸町の一部で人口増加、東町では人口減少 ●少子高齢化の進行、東町で最も進行		○路線バスが運行している地域でもバスのことを知らない[p25.26] ○鉄道未利用者であっても、マイカーから公共交通への転換する意識は高い傾向がある [p31] ○高校生の鉄道未利用者の公共交通に対する関心が低い[p30.31] ○高校生の鉄道未利用者では「鉄道はまちの発展にとって欠かせない」との観点で意識が低い[p30]	
移動特性	●通勤者は多方面から流入・流出し、通学者はみどり市周辺から流入 ○年代を問わず、自家用車で移動する人が多数を占めている[p17] ○ある程度の距離を歩ける人に電話バスが利用されている[p18] ○市外への通学者で路線バス利用者はおらず、駅まで送迎または自転車での移動[p19] ○北部ほど、公共交通を利用せず自分で運転して移動する傾向がある[p25] ○大間々高校への通学手段として、一部で大間々・笠懸路線バスが利用される[p20] ○来訪者は、自然景観や鉄道を楽しむ目的のみどり市を訪れる[p21] ○近隣からの来訪者は自動車利用、遠方からの来訪者は鉄道利用の傾向[p21]	公共交通に対する意識		
公共交通の状況	●鉄道4路線を始めとした多様な公共交通が運行 ●コロナ禍により、鉄道・路線バス・電話でバス・タクシーの利用者が減少 ●○路線バスの利用実態の無いバス停・ダイヤが存在[p27] ●笠懸町の南西地域では、鉄道・路線バスが提供されていない ●電話でバスは需要が多いかつ相乗りにならない、商業施設・医療施設への需要 ●タクシー事業者の運転手不足による稼働率の低下 ●主に高齢者が利用するNPOの運転手不足や運転以外の需要が増加 ●高校生の通学時間帯の送迎による道路・駅前の渋滞が発生 ●観光客をターゲットとした観光周遊バスの運行 ●東町路線バス・電話でバスの運行経費の増加・利用者の減少 ●わたらせ渓谷鐵道では、グッズ販売による収益目的の他、地元企業の宣伝を行う	主な回答・意見 アンケートの	【19歳以上】 ・バス停まで歩けない ・免許返納後が不安 ・駅前の整備をしてほしい ・電話でバスの予約方法を改善してほしい、運行区域を広げてほしい	【高校生】 ・通学時間帯に利用できない ・バス停を増やしてほしい ・道が狭く自転車では危険 ・待合環境を整備してほしい ・笠懸町を巡回するバスの運行
				【来訪者】 ・わ鐵を目当てに来訪した ・わ鐵以外の認知度が低く、路線バスが利用されていない ・自然景観・乗って楽しいことが求められている ・目的地まで行けることが求められている

視点		問題点	課題（テーマ）
利用者	市民	- 通勤を含め、幅広い年代で自動車利用が多く、特にみどり市北部では「自分で運転する」ため公共交通を利用しない傾向が強く、利便性の高い公共交通が提供できていない。 - 鉄道を利用するとしても、駅までは自家用車でのアクセス率が高く、公共交通が利用されていない。 - マイカーから公共交通への転換意識は高いものの、実際に公共交通を利用している人は少ない状況となっている。	多様な公共交通を活用した 目的に応じて柔軟に利用できる 公共交通の構築
	高校生	- 市外へ通学する生徒は路線バスを利用できていない。駅へのアクセス手段として自転車や保護者の送迎に頼らざるを得ない状況であり、交通事故のリスクや交通渋滞が発生、保護者の負担の増加が懸念される。 - 高校生が多く住む笠懸町の南西地域では、公共交通が整備されておらず、公共交通の利用が難しい環境となっている。	市内・市外への通学に対応した 駅・学校への交通手段の確保
	高齢者	- 商業施設や医療施設への移動需要は高いものの、鉄道や路線バスの利用は進んでおらず、利便性の高いサービスが提供されていない。 - 現在、公共交通を利用していない市民であっても、免許返納後の生活に対する不安を抱えている。 - 笠懸町・大間々町では、電話でバスが運行しているが、予約が取りづらい状況が続いており、本来必要としている人が予約を取れずに諦めてしまい、結果として外出の機会を失っていると考えられる。 - 電話でバスをタクシーの代替え手段として利用され、サービス水準を超える要望が発生している。 - 少子高齢化が特に進行している東町では、NPOによる移動サービスに対するニーズが一層高まることが予想される一方で、運転手不足に加え、輸送以外の要望も増加しており、持続可能な運行が困難になる懸念がある。	高齢者の買い物・通院ニーズに 対応した公共交通の再編
	観光客	「自然景観・鉄道」を目当てに訪れる来訪者が多く見られるが、遠方からの来訪者は鉄道を利用するケースが多い一方で、近距離からの来訪者は自家用車を利用する傾向が強く、利便性の高い公共交通が提供できていない。 - 鉄道駅から観光施設が離れており、シームレスな運行とはならず公共交通利用へと繋がっていない。	わ鐵を軸とした 観光振興に資する 公共交通の構築

視点		問題点	課題（テーマ）
持続可能性（公共交通のあり方）	魅力向上・発信 収入確保	・路線バスが運行されている地域であっても、情報不足や周知活動の不足により、その存在が十分に認識されず、利用意識の醸成が進んでいない。 ・「自然景観・鉄道」を目当てに訪れる来訪者が多く見られるが、十分に周知されておらず、みどり市の景観や鉄道のポテンシャルを最大限に活かされていない。 ・鉄道を利用しない高校生には鉄道の魅力が十分に伝わっておらず、今後の公共交通の利用促進を妨げる要因となっている。	市民・観光客が 「利用したくなる」 公共交通サービスの提供
	意識醸成 連携強化	・市民の多くが自家用車を移動手段として利用しており、それに伴い交通渋滞の増加や環境負荷の深刻化が懸念される。 ・鉄道、路線バス、電話でバス、タクシーは、コロナ禍の影響で利用者が減少し、一事業者単独での取組だけでは利用者の確保が困難になっている。 ・タクシーを始めとした交通事業者の人員不足により、今後のサービス水準の低下が懸念される。	地域・多様な公共交通が 一体となった連携体制の強化
	最適化 支出抑制 DX・新技術	・重複する区間や、利用実態のない路線・バス停が存在しており、利用者のニーズに応じたサービスの提供が提供できておらず、非効率な運行となっている。 ・大間々・笠懸路線バスにより、大間々駅・赤城駅・岩宿駅・阿左美駅を結んでいるが、シームレスな運行とはなっていない。 ・東町路線バスや電話でバスでは、運行経費の増加や利用者が減少しており、サービス水準の低下が懸念される。 ・笠懸町・大間々町では、電話でバス運行しているが、需要の高さから予約が取りづらい上に、相乗りが進まず効率的な配車の実現できていない。	笠懸・大間々・東 それぞれの地域特性に応じた 公共交通システムの構築

3. 今後について

(1) 施策の検討に向けて

1) 仮説の検証①②

(1) 施策の検討に向けて

課題解決に向けた「仮説」

- ★ 鉄道と二次交通がシームレスな運行となったら鉄道利用が増えるのではないか。

「仮説」を検証するためのアンケート調査を実施

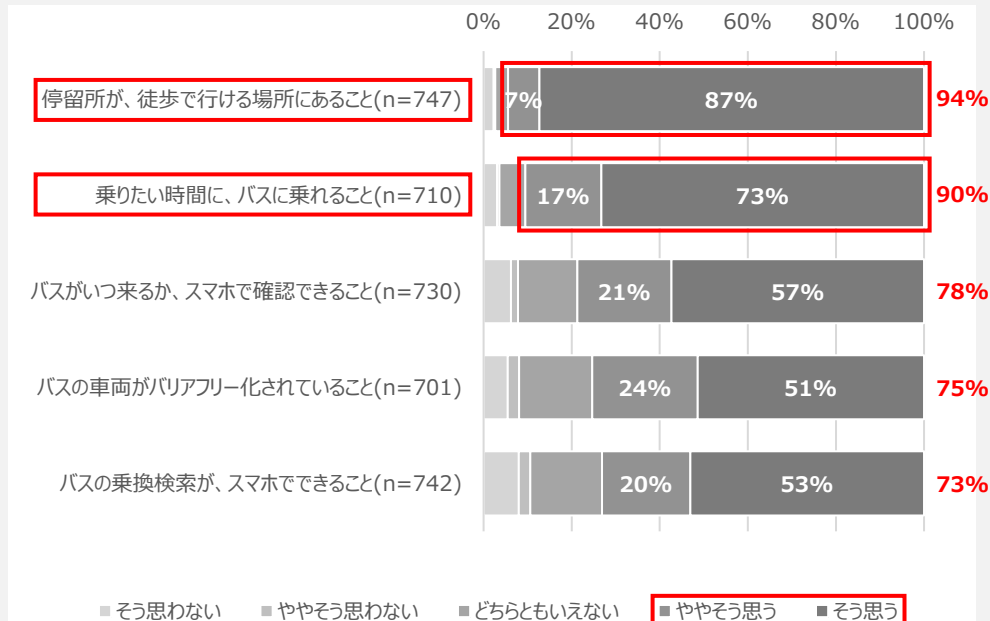
- ✓ 鉄道を利用するためには二次交通として何を改善すべきかを把握

検証結果

- どの項目も「そう思う」「ややそう思う」の割合が70%を超える
- 徒歩で行ける場所にあること、乗りたい時間に乘れることの重要度が高い

停留所の配置場所・ダイヤの改定が効果的

□ 路線バスを使う条件（市民アンケート）



課題解決に向けた「仮説」

- ★ 通学手段に困っている高校生のニーズを中心に大間々・笠懸路線バスの見直しをすれば利用が増えるのではないか。

「仮説」を検証するためのアンケート調査を実施

- ✓ 大間々・笠懸路線バスを利用したいルート・停留所・ダイヤ等を把握

検証結果

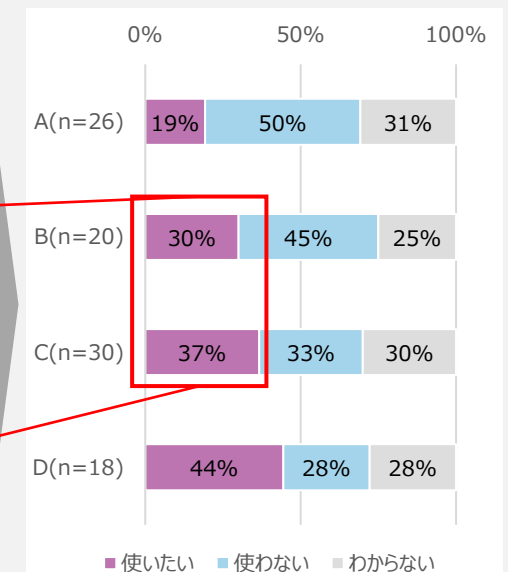
- 鉄道駅のあるAエリアに比べ鉄道駅のないB・Cエリアでは自転車・送迎の割合が高い
- 路線バスの運行していないB・Cエリアでは、改善した場合の利用意欲が高い

路線バスの運行していない笠懸南西地域で
路線バスを運行すれば、**利用者が増加**すると考えられる

□ 鉄道駅までの移動手段（率） （高校生アンケート 市内在住）

エリア	エリア内の駅	自転車	送迎
A n=26 (100%)	岩宿駅 阿左美駅	54%	31%
B n=20 (100%)	なし	70%	50%
C n=31 (100%)	なし	65%	55%
D n=18 (100%)	大間々駅	22%	50%

□ 条件が合った場合の利用意欲 （高校生アンケート 市内在住）



1) 仮説の検証③④

(1) 施策の検討に向けて

課題解決に向けた「仮説」

- ★ 東町の住民や観光客のニーズに合わせて、東町路線バスの見直しをすれば、利用者の増加や効率化が図られるのではないか。

「仮説」を検証するためのアンケート調査を実施

- ✓ 東町路線バスを利用したいルート・停留所・ダイヤ等を把握

検証結果

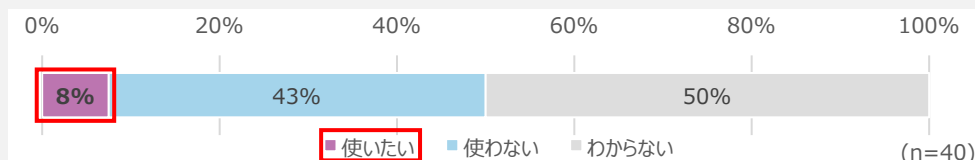
- 東町住民は、条件が合わず利用をしていないが、改善しても利用する可能性は低い
- 来訪者は、路線バスを利用する可能性が高い

東町住民にとっては利用しにくい状況であるが、利用者増加の観点から見ると
来訪者をターゲットとした運行が効果的

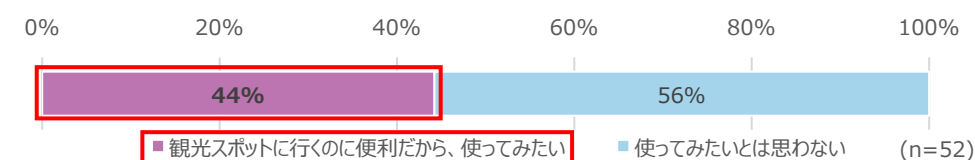
□ 利用できるルートだが、利用していない理由 上位3つ（市民アンケート 東町在住）

エリア	1	2	3
G n=16 (100%)	乗りたい時間にバスが走っていない	自宅の近くにバス停がない	このバスのことをよく知らなかった バスでは時間がかかりすぎる
	7 (44%)	3 (19%)	2 (13%)

□ 条件が合った場合の利用意欲（市民アンケート 東町在住）



□ 利用したいと思うか（来訪者アンケート 東町路線バスを利用していない・知らない）



課題解決に向けた「仮説」

- ★ 条件によっては、電話でバスから鉄道や路線バスに移行しても問題なく移動ができる人が存在するのではないか。

「仮説」を検証するためのアンケート調査を実施

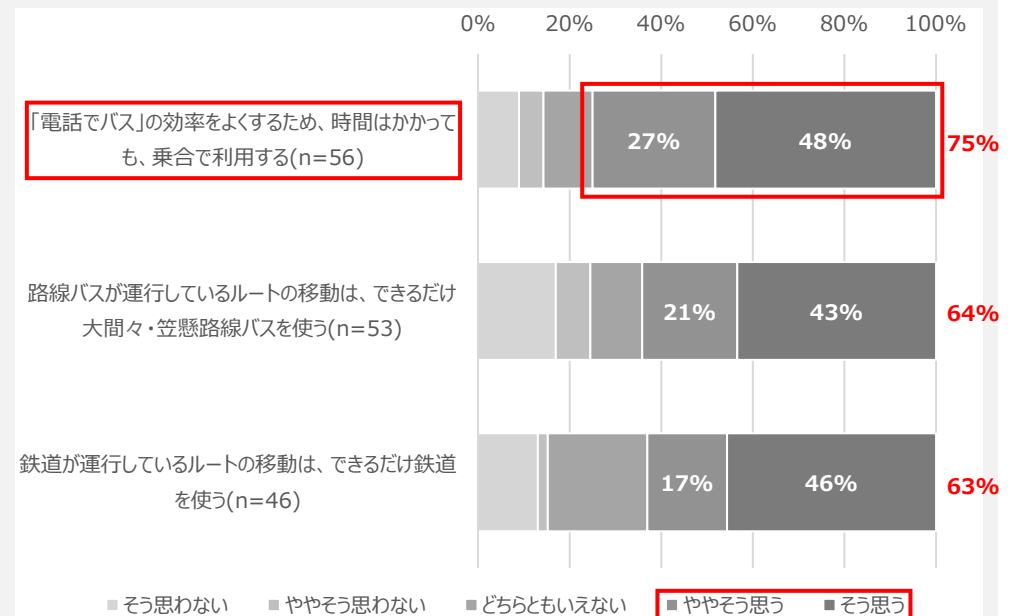
- ✓ 電話でバスの利用者が路線バスに求めていること、電話でバスを利用している頻度・時間帯・目的等を把握

検証結果

- どの項目も「そう思う」「ややそう思う」の割合が60%を超える
- 電話でバスの利用意欲が高い

問題なく移動できる人は存在するが、
今後も電話でバスを利用していくと考えられる

□ 電話でバスを使いやすくするためにできること（市民アンケート）



1) 仮説の検証⑤⑥

(1) 施策の検討に向けて

課題解決に向けた「仮説」

- ★ 電話でバスの利用者のニーズに合わせた運行方法・予約方法を改善すれば、効率的に運行できるのではないかと。

「仮説」を検証するためのアンケート調査を実施

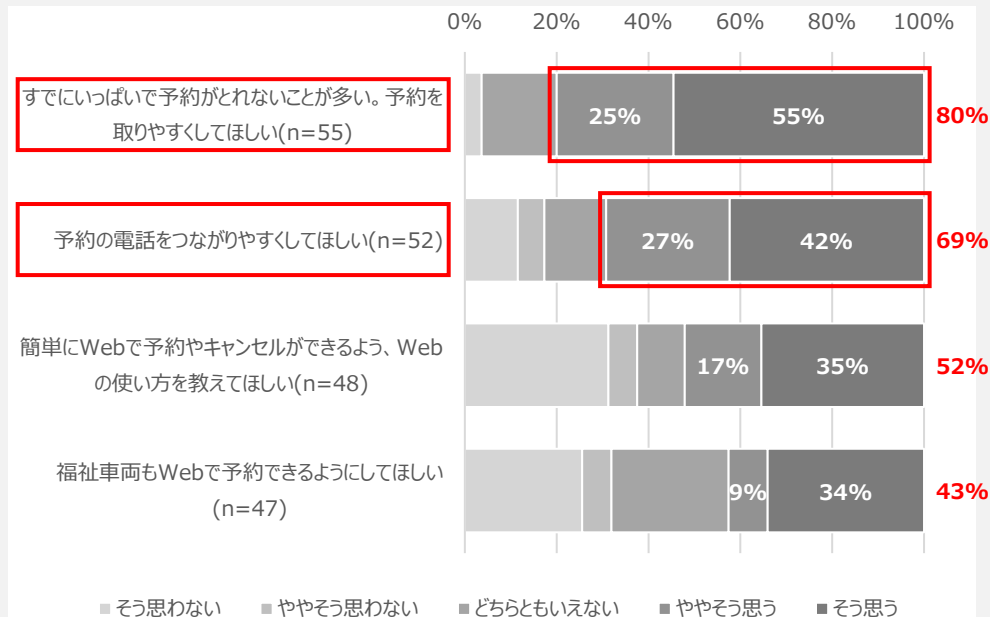
- ✓ 電話でバスを利用している頻度・移動パターン・時間帯、予約方法の改善点等を把握

検証結果

- 予約方法を取りやすくしてほしい・電話をつながりやすくしてほしいとの要望が多い
- WEB予約に関する事項への要望は少ない

WEB予約に関する事項よりも
予約自体の取りやすさを重要と感じている

□ 電話でバスの予約方法で改善してほしいこと（市民アンケート）



課題解決に向けた「仮説」

- ★ 観光客のニーズに合わせた公共交通を改善すれば、観光交流人口が増加するのではないかと。

「仮説」を検証するためのアンケート調査を実施

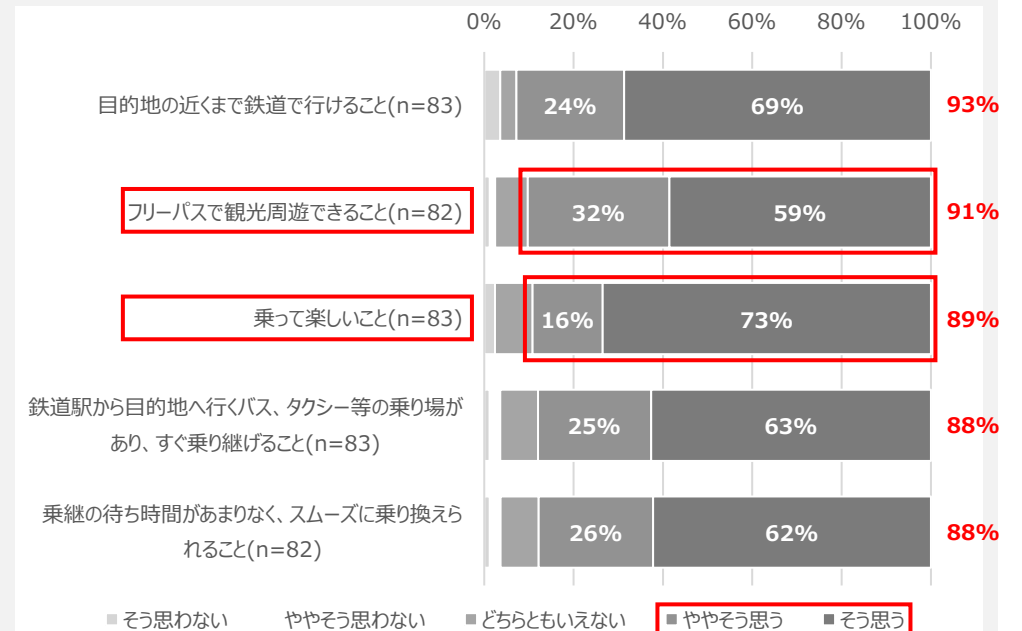
- ✓ 訪れる時期・場所、移動方法、公共交通に求めていること等を把握

検証結果

- ダイヤ・ルートについて重要視されている
- フリーパスで観光周遊・乗って楽しいが重要視されている

ダイヤ・ルートも重要だが来訪者にとっては
移動しながら観光気分を味わうことを重要と感じている

□ 公共交通に求めること（来訪者アンケート「そう思う」+「ややそう思う」上位5つ）



3. 今後について

(2) 今後の検討の流れ

1) 検討スケジュール（案）

(2)今後の検討の流れ

月	活性化協議会		STEP1	STEP2	STEP3	STEP4	STEP5
R6.11	#2	■ みどり市の公共交通の実態について ■ 事業者ヒアリング結果について ■ アンケート調査の設計について		・地域のあるべき姿 上位計画・関連計画等	・現状の把握 ・アンケート調査（案）	・現状の把握 ・アンケート調査（案）	
12					アンケート調査 ✓ 市民、高校生アンケート ✓ 来訪者アンケート ✓ 大間々・笠懸路線バス利用者アンケート		
R7.1	#3	■ 書面開催					
2							
3	#4	■ アンケート調査の結果について ■ 公共交通の課題について	・計画の区域（案） ・計画期間（案）		・アンケート調査の結果 ・課題（案）	・アンケート調査の結果	
4							
5							
6	#5	■ 基本的な方針について ■ 目標について ■ 施策について		・基本的な方針（案） あるべき姿（スローガン）	・目標（案） あるべき姿を実現するために達成すべきこと	・施策（案） 目標達成のための事業	
7							
8	#6	■ 目標について ■ 施策について ■ 評価について			・目標（案） あるべき姿を実現するために達成すべきこと	・施策（案） 目標達成のための事業	・評価（案） 方法 スケジュール
9			②計画の区域 ⑥計画期間	①基本的な方針	③計画の目標	④事業・実施主体	⑤達成状況の評価
10	#7	■ 地域公共交通計画(素案)について	みどり市地域公共交通計画（素案）				
11			パブリックコメント				
12							
R8.1	#8	■ 地域公共交通計画(案)について	みどり市地域公共交通計画（案）				
2～			みどり市地域公共交通計画				