

1. 計画で定める基本的な方針・目標

● 「みどり市地域公共交通計画」策定に当たっての考え方（3つの柱） 資料5-2 p15参照

◎ 現在の公共交通の改善

➡現在の公共交通の役割を明確化し、**利用しやすく効率的な運行体制**を構築する

◎ フィーダー補助金の活用

➡地域公共交通確保維持改善事業（フィーダー補助）を活用し、**持続可能な運行**を目指す

◎ 公共交通への理解促進・行動変容

➡公共交通への理解を深める取組を進めながら、**行動変容を促す**

● 基本的な方針・目標（案） 資料5-2 p16~17参照

将来像（案）

第2次みどり市総合計画と同じ目標を共有

～輝くひと 輝くみどり 豊かな生活創造都市～

基本的な方針（案）

地域公共交通の「あるべき姿」

輝くひと 輝くみどり 未来へつなぐ公共交通

【輝く人】 = 公共交通利用者 ⇒ 利便性を確保

【輝くみどり】 = 多様な公共交通 ⇒ 持続可能性を確保

目標（案）

地域公共交通の「あるべき姿」実現するために期間中に達成すべきこと

① 人が輝くまちづくり ～地域をつなぎ暮らしを支える公共交通

・利用者が快適に移動できるだけでなく、生活の質を向上させ、地域の価値を高め、地域をつなぎ暮らしを支える公共交通を目指す。

② 安全で快適なまちづくり ～安心と笑顔を運ぶ公共交通

・誰でも安心して利用できる環境を整え、安心と笑顔を運ぶ公共交通を目指す。

③ 活力あふれるまちづくり ～地域の躍動を支える公共交通

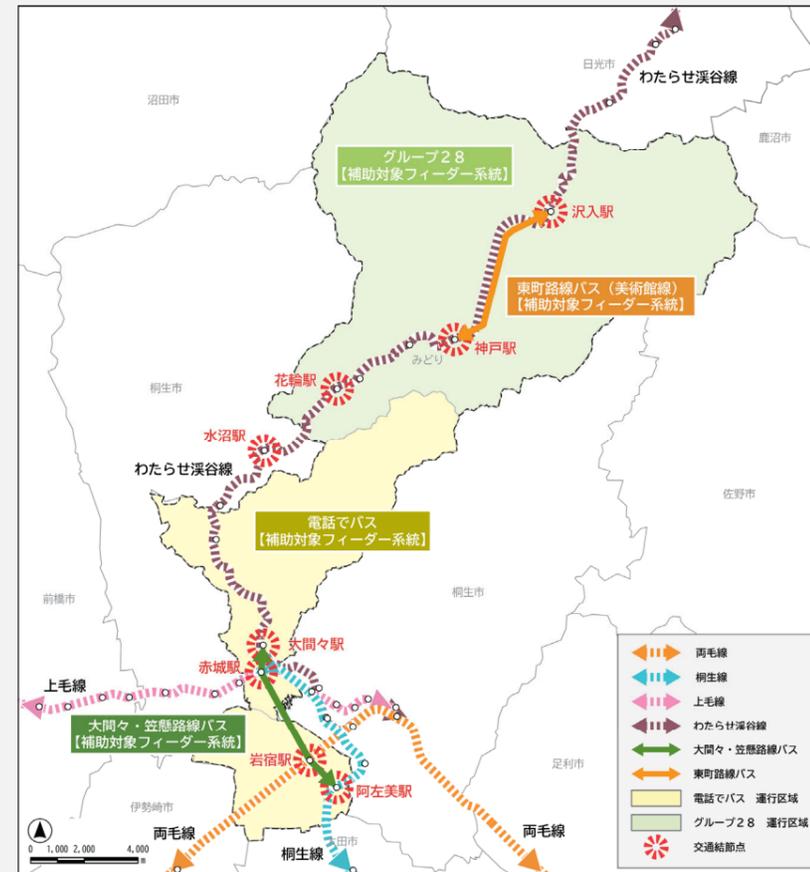
・人々の移動を円滑にすることで、まちに活気と成長をもたらし、地域の躍動を支える公共交通を目指す。

④ 自立と協働のまちづくり ～共に考え共に創る公共交通

・地域住民や周辺自治体、交通事業者と連携し、持続可能で環境に配慮した、共に考え共に創る公共交通を目指す。

2. みどり市内の公共交通の位置づけ

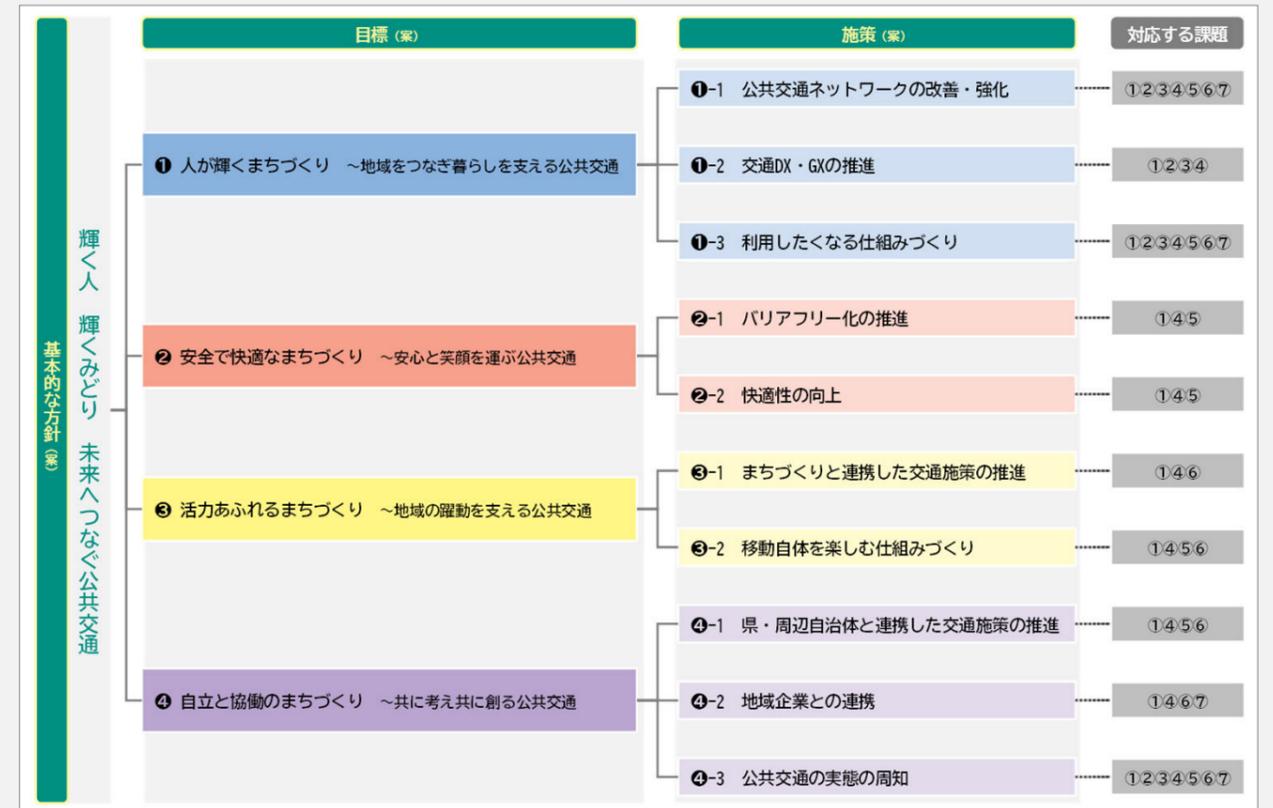
● 公共交通ネットワークの位置づけ 資料5-2 p20~23参照



位置付け	交通サービス
幹線	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 両毛線</li> <li>● 桐生線</li> <li>● 上毛線</li> <li>● わたらせ渓谷線</li> </ul>
支線	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 大間々・笠懸路線バス</li> <li>● 東町路線バス</li> <li>● 電話でバス</li> <li>● 交通空白地有償運送</li> </ul>
補完	<ul style="list-style-type: none"> <li>● タクシー</li> <li>● 福祉有償運送</li> <li>● 小中学校スクールバス</li> <li>● 桐生大学スクールバス</li> <li>● 観光周遊バス[eCOM-8]</li> <li>● ボートレース桐生無料巡回バス</li> </ul>
交通結節点	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 岩宿駅</li> <li>● 阿左美駅</li> <li>● 赤城駅</li> <li>● 大間々駅</li> <li>● 花輪駅</li> <li>● 神戸駅</li> <li>● 沢入駅</li> <li>● 水沼駅</li> </ul>

3. 計画で定める施策体系・事業内容

● 施策体系（案） 資料5-2 p26、資料5-3 p1参照



## ● 事業内容（案）資料5-2 p27~30、資料5-3 p2~16参照

### ◎ 『高校生』に関連する事業

#### 目的・背景

- ・ 公共交通の利用経験が少なく、関心が低い傾向がある（特に通学時、鉄道非利用者）
- ・ 通学手段は主に自転車または保護者送迎に依存

#### 関連する主な事業

- ・ 運賃補助制度（①-3-3）：通学への運賃補助を実施し、利用促進と負担軽減を図る
- ・ 乗り方教室（①-3-4）：利用経験が少ない人が利用しやすい環境づくり
- ・ ダイヤ調整（①-1-2）：高校の登下校時間に合わせたダイヤ調整

### ◎ 『高齢者』に関連する事業

#### 目的・背景

- ・ 高齢者の増加に伴い、移動需要の増加が見込まれる
- ・ バリアフリーへの対応が不十分

#### 関連する主な事業

- ・ バリアフリー車両・駅整備（②-1-1, ①-1-5）：ハード面整備でのアクセス向上
- ・ 乗り方教室（1-3-4）：利用経験が少ない人が利用しやすい環境づくり
- ・ 運賃補助制度（1-3-3）：外出を支援し、高齢者の移動支援とともに社会参加を促す

### ◎ 『観光客』に関連する事業

#### 目的・背景

- ・ 東町など自然資源へのアクセス需要あり
- ・ 周遊性・利便性の低さが再訪の障壁に

#### 関連する主な事業

- ・ 観光地向けバス強化（①-1-3）：秋季の需要増加への対策の検討
- ・ グリス口の運行、レンタサイクルの充実（③-2-2, ①-1-7）：観光客の周遊性を強化
- ・ MaaSシステムの導入検討（①-2-6）：移動の一元化による、利便性向上・地域活性化

### ◎ 『わたらせ渓谷鐵道』に関連する事業

#### 目的・背景

- ・ 生活交通と観光資源の両方として不可欠
- ・ 単独事業では採算性に乏しく、行政支援が必要

#### 関連する主な事業

- ・ 維持・支援（①-1-1, ①-1-8）：持続的運行の確保と観光振興の両立
- ・ 景観を活かした運行（③-2-1）：鉄道と景観を組み合わせたコンテンツの推進
- ・ 地元企業産のグッズ販売（④-2-1）：地域経済との連動強化

### ◎ 『公共交通に対する意識』に関連する事業

#### 目的・背景

- ・ 約8割が自家用車利用、交通手段としての公共交通が選択肢に入っていない
- ・ 若年層・未利用層を中心に「存在自体を知らない」ケースも

#### 関連する主な事業

- ・ 広報強化（①-3-5, ④-3-3）：より多様な利用者にむけての情報発信
- ・ イベント（①-3-1）や乗り方教室（①-3-4）：体験を通じた公共交通への醸成
- ・ 実態調査・データ整備（4-3-1, 2-2-1）：現状把握と根拠のある改善

### ◎ 『地域活性化』に関連する事業

#### 目的・背景

- ・ コンパクトな拠点形成とそれをつなぐ交通ネットワークが求められる
- ・ 「ただ移動する」だけではない地域回遊・交流人口の創出が鍵

#### 関連する主な事業

- ・ 立地適正化計画・観光施策との連携（③-1）：コンパクト化・地域活性化に貢献
- ・ 地域企業との連携（④-2）：地域ブランドの向上や地域活性化の推進
- ・ 景観を活かした運行（③-2-1）：移動そのものを地域資源に変換

### ◎ 『財政状況（持続可能性）』に関連する事業

#### 目的・背景

- ・ 既存交通の収支悪化、少子高齢化・利用減による維持困難性
- ・ 限られた財源内での持続可能な構造設計が必要

#### 関連する主な事業

- ・ 補助金の活用（①-1-9）：補助金を利用した公共交通運行体制の維持
- ・ 協賛広告やネーミングライツ制度（④-2-2）：運賃外収入の創出
- ・ キャッシュレス・MaaS（①-2-2, ①-2-6）：運営効率の改善と利用者満足度の両立

## 4. 計画で定める評価指標

### ● 評価指標とは資料5-2 p32~33参照

「評価指標」とは、目標の達成状況を適切に表現し、定量的に評価しやすくするための指標として設定するものであり、住民や交通利用者目線でわかりやすい指標を選定することが重要となる。

### ◎ 標準指標

利便性・持続可能性・生産性を備えた地域公共交通ネットワークを実現するために、原則全ての公共交通計画において設定するように努める

- ・ **利用者数**（住民などの公共交通の利用実態）
- ・ **収支状況**（収支率・収支差などの経営指標）
- ・ **公的資金投入額**（行政からの財政的支援の規模）

### ◎ 個別指標

各目標における施策・事業を評価するために設定

目標	評価指標	
目標①	・移動に困らない市民の割合	・電話でバスにおける予約成立率
目標②	・駅・バス停留所等の環境整備事業件数	
目標③	・わたらせ渓谷鐵道「トロッコわたらせ渓谷号」「トロッコわっしー号」の平均利用者数	・観光周遊バスの平均利用者数
目標④	・公共交通に関するイベント・教室の参加人数	・温室効果ガスの削減量