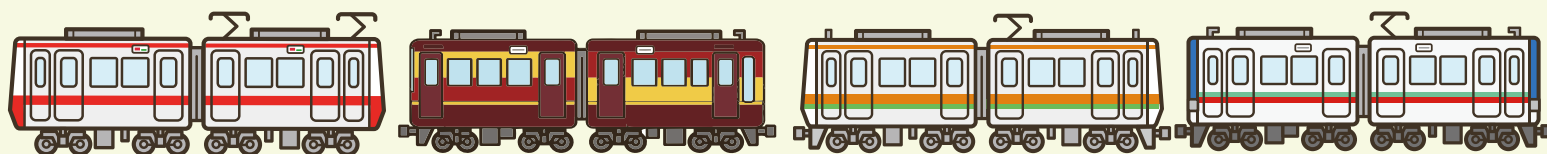




地域公共交通計画

2026 - 2030

資料編



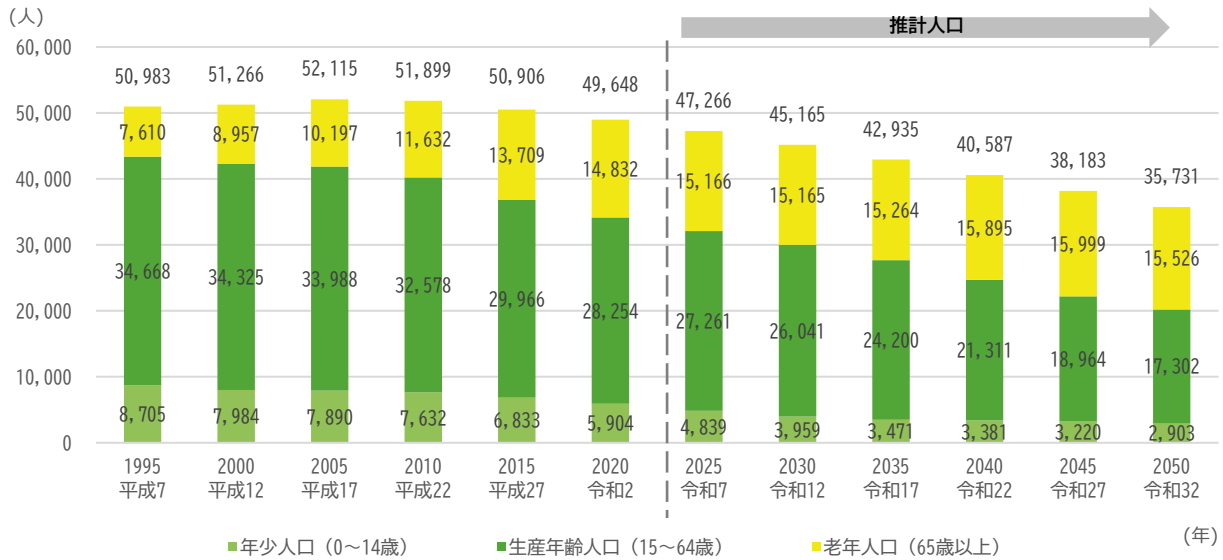
目次

1. みどり市の現況.....	1
1-1 人口動向.....	1
1-2 みどり市の地域公共交通.....	8
1-3 上位計画・関連計画の整理.....	18
2. 移動実態・ニーズ把握のための調査.....	36
2-1 アンケート調査.....	36
2-2 交通事業者ヒアリング調査.....	52
3. 「みどり市の現況」「移動実態・ニーズ把握のための調査」のまとめ.....	63
3-1 「みどり市の現況」「移動実態・ニーズ把握のための調査」のまとめ.....	63
4. 計画策定にかかる検討経緯.....	64
4-1 みどり市地域公共交通活性化協議会の開催状況.....	64
4-2 パブリックコメント.....	65

1. みどり市の現況

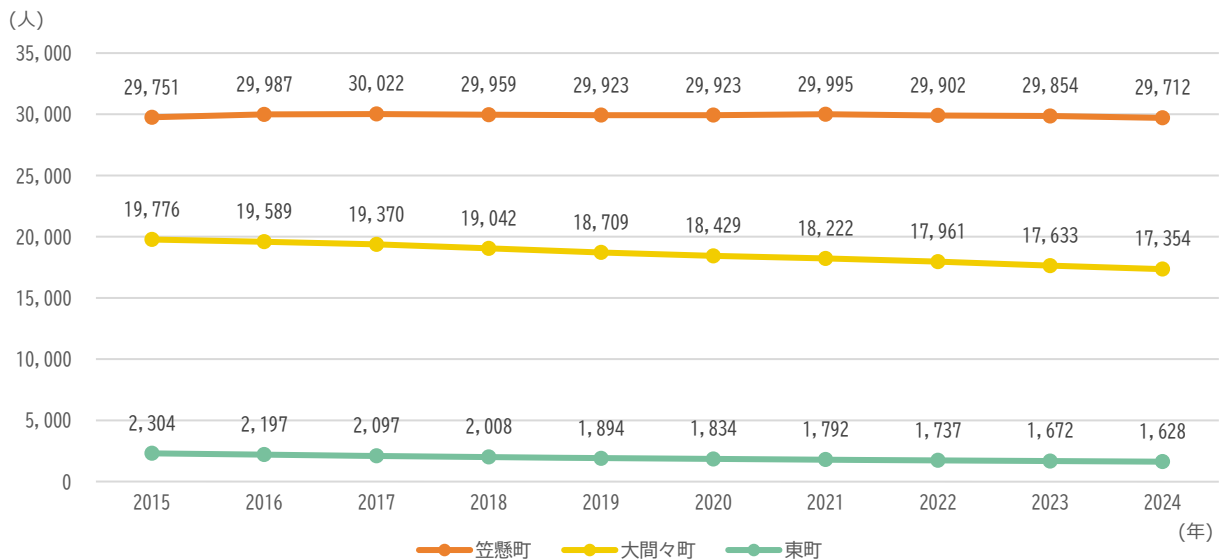
1-1 人口動向

(1) 総人口・地区人口



資料：総務省「国勢調査」（1995～2020）、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(令和5(2023)年推計)」（2025～2050）

図1-1 人口推移・将来人口



資料：住民基本台帳

図1-2 地区別人口

(2) 人口分布

① 総人口 (2020年)

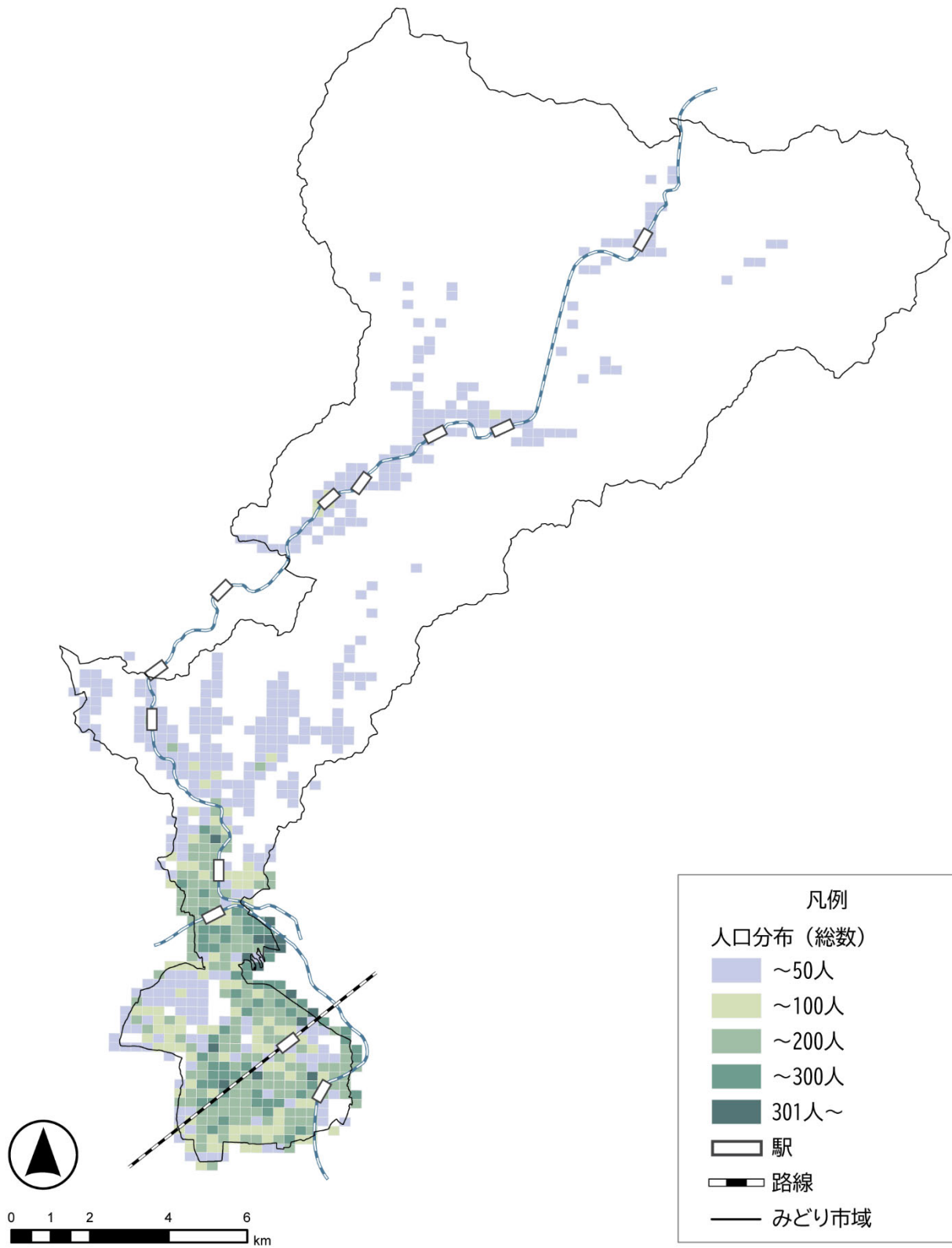


図1-3 総人口の分布 (2020年)

資料：国勢調査

② 将来人口（2045年 2020年を基にした推計）

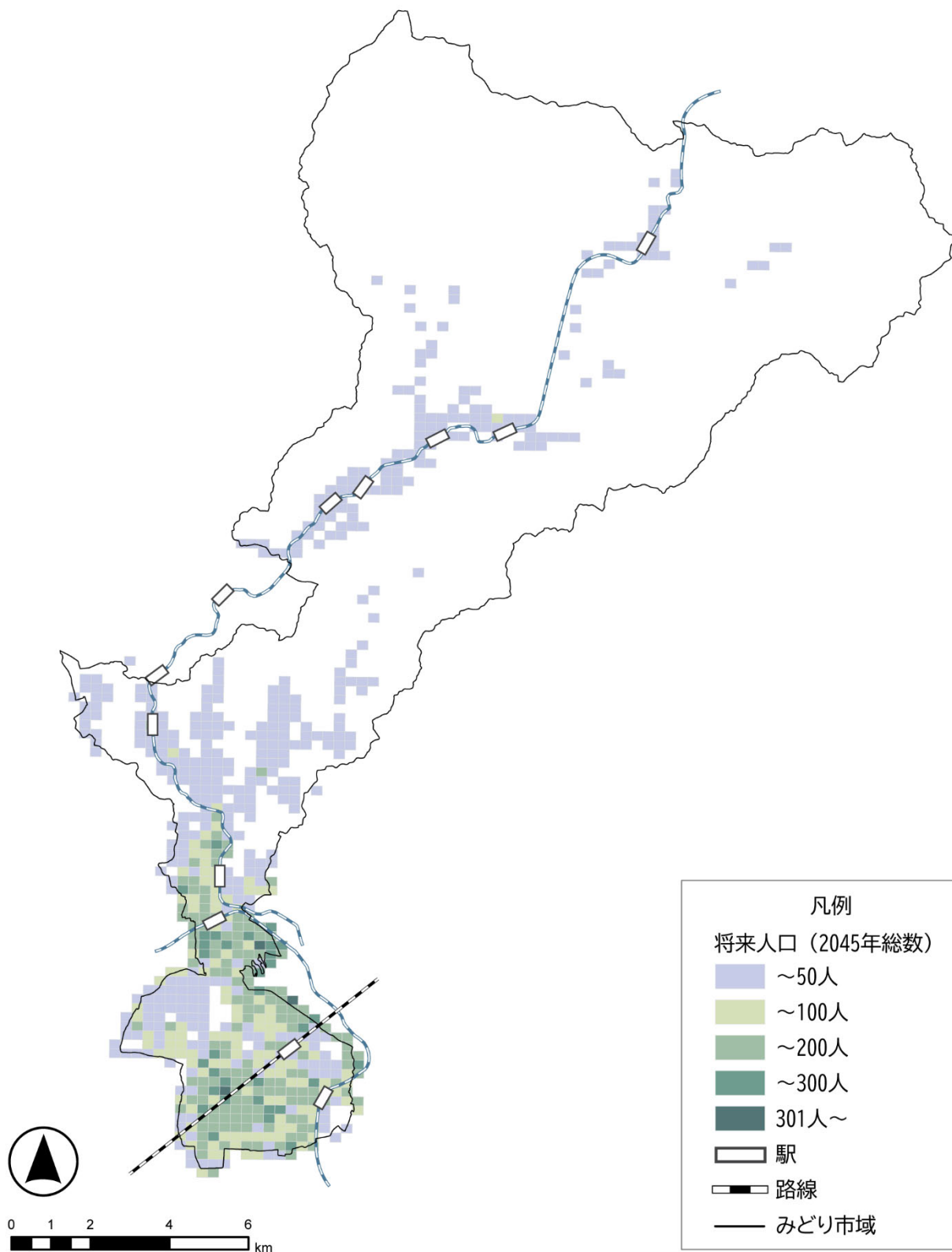


図1-4 将来の総人口の分布（2045年）

資料：国土数値情報

③ 年少人口 (0~14 歳未満) (2020 年)

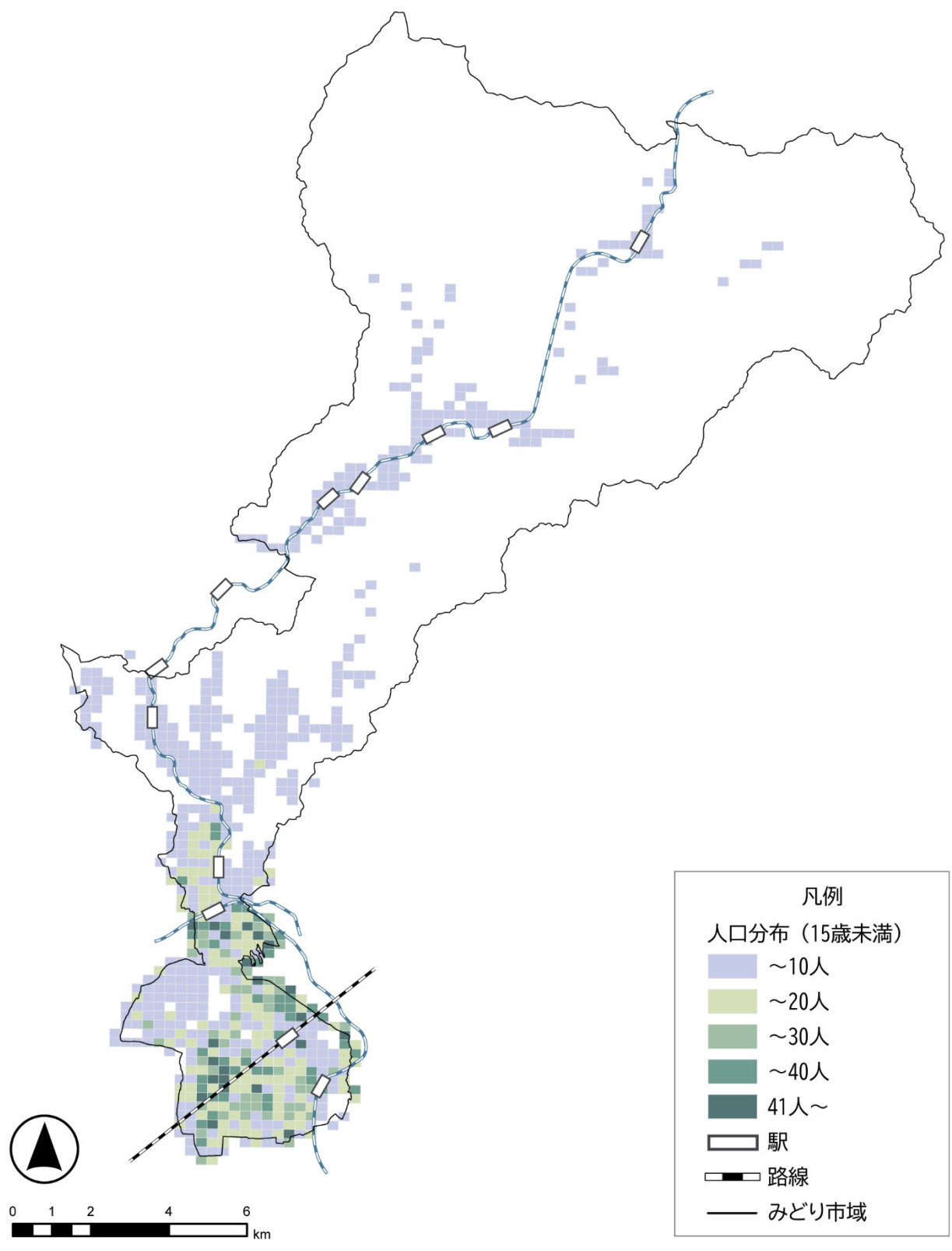


図1-5 年少人口の分布 (2020年)

資料：国勢調査

④ 高齢者人口（65歳以上）

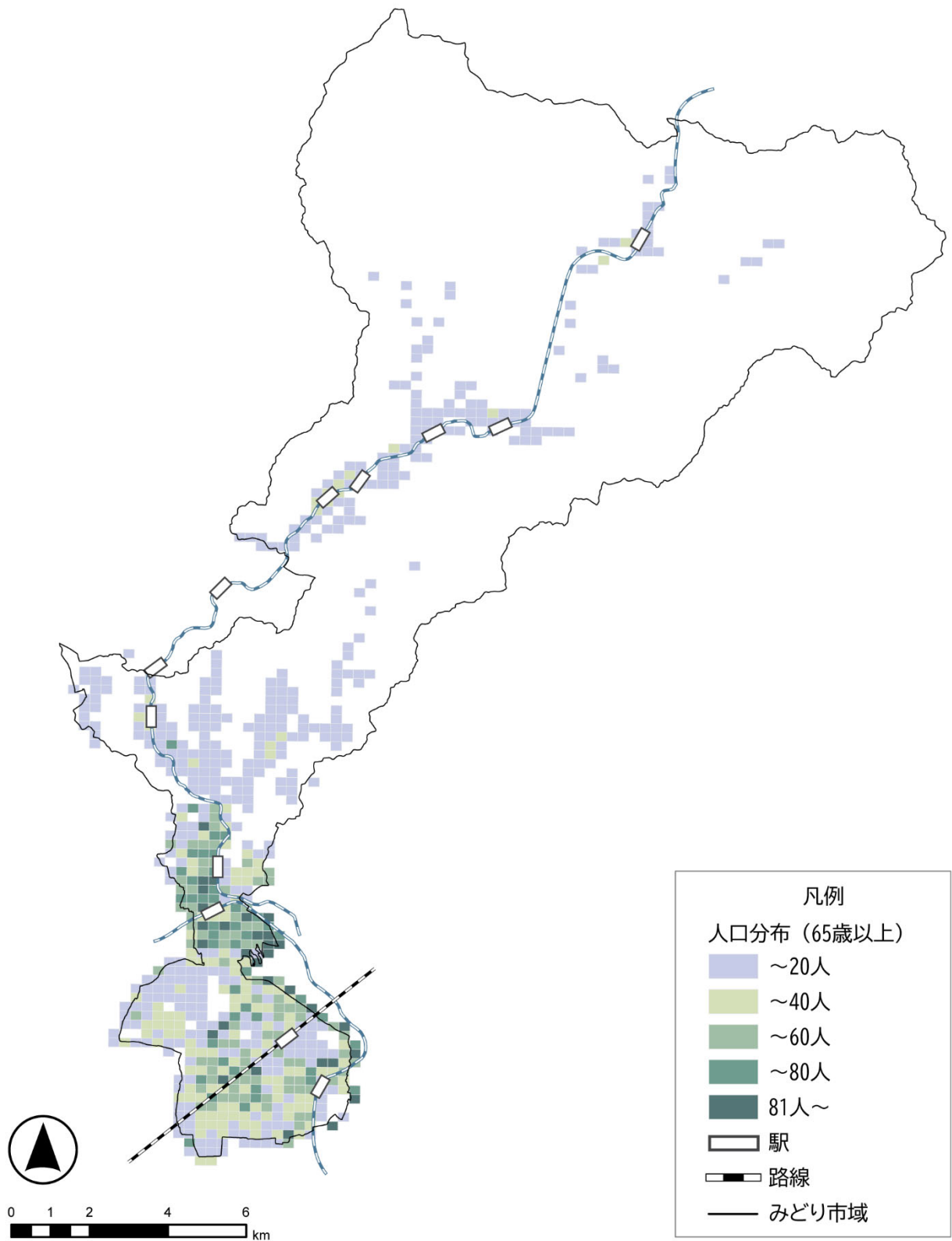


図1-6 高齢者の分布（2020年）

資料：国勢調査

(3) 通勤・通学動向

ア. 通勤者

市町村	流入人口(通勤)
桐生市	4,951
太田市	1,392
伊勢崎市	1,307
前橋市	813
栃木県足利市	377
その他	523
合計	9,363

みどり市内通勤者

10,315

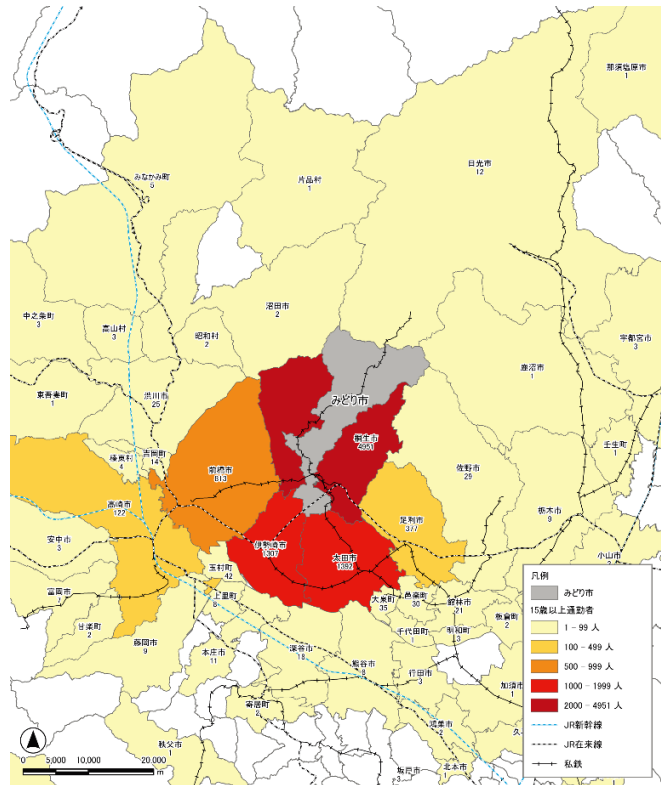


図1-7 通勤流入者の状況(2020年)

資料：国勢調査

市町村	流出人口(通勤)
桐生市	5,557
太田市	3,203
伊勢崎市	2,773
前橋市	1,140
栃木県足利市	384
その他	1,142
合計	14,199

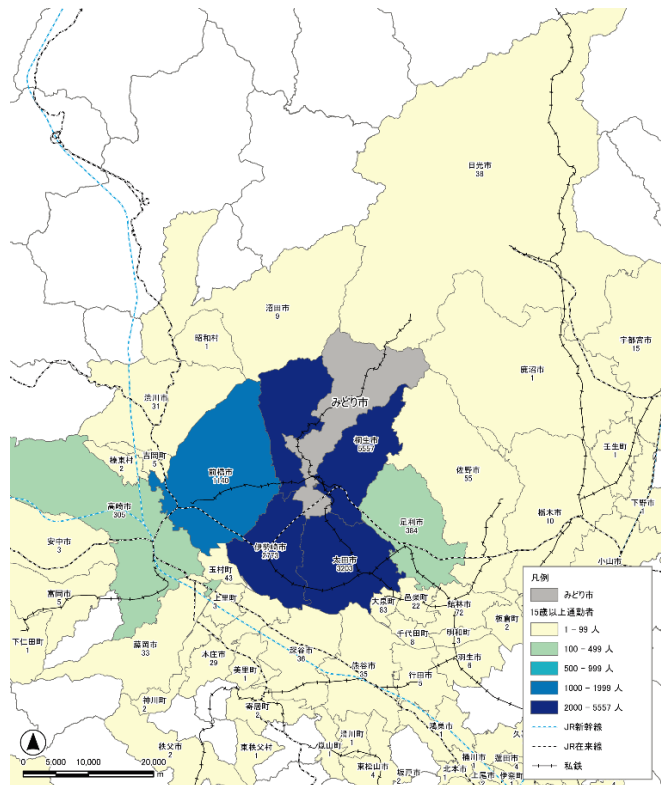


図1-8 通勤流出者の状況(2020年)

資料：国勢調査

イ. 通学者

市町村	流入人口(通学)
桐生市	163
前橋市	73
太田市	61
伊勢崎市	55
栃木県足利市	25
その他	86
合計	463

みどり市内通学者

569

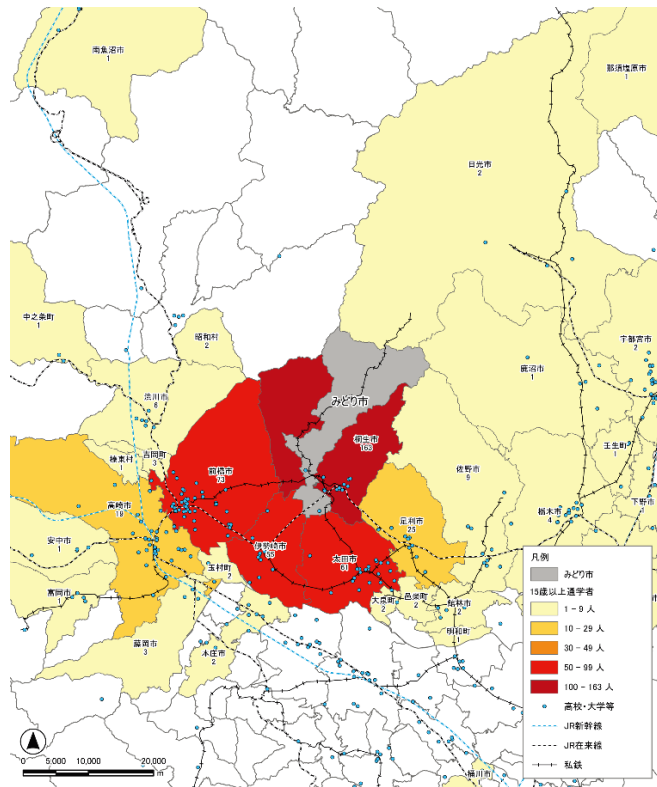


図1-9 通学流入者の状況(2020年)

資料：国勢調査

市町村	流出人口(通学)
桐生市	874
前橋市	236
太田市	195
高崎市	138
伊勢崎市	105
その他	262
合計	1,810

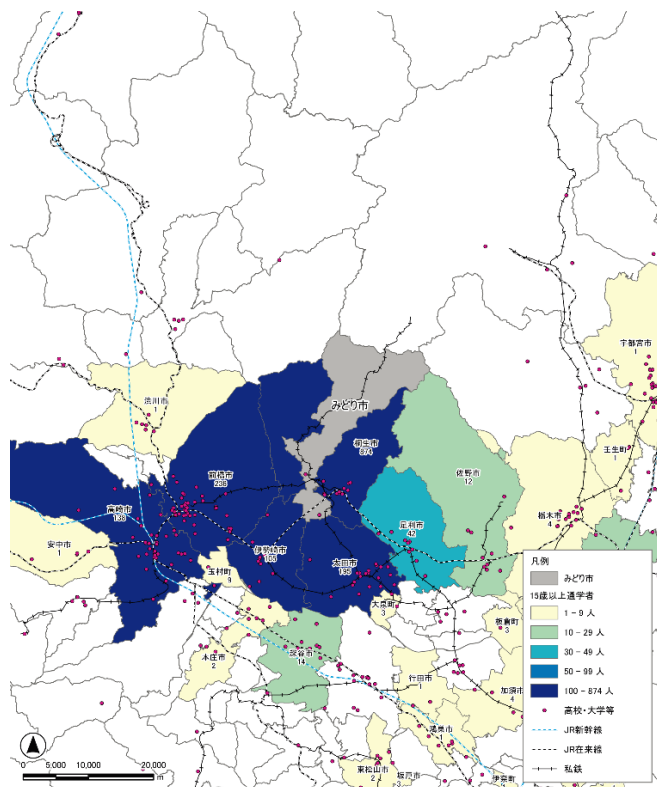


図1-10 通学流出者の状況(2020年)

資料：国勢調査

1-2 みどり市の地域公共交通

(1) みどり市地域公共交通計画での位置づけ

位置づけ	交通サービス	交通事業者
幹線交通	・両毛線	・東日本旅客鉄道(株)
	・桐生線	・東武鉄道(株)
	・上毛線	・上毛電気鉄道(株)
	・わたらせ渓谷線	・わたらせ渓谷鐵道(株)
支線交通	・大間々・笠懸路線バス [法第4条許可] 【補助対象フィーダー系統】	・みどり市 (委託: 赤城観光自動車(株))
	・「電話でバス」[法第4条許可] 【補助対象フィーダー系統】	・みどり市 (委託: 赤城観光自動車(株))
	・おりひめバス (中央幹線 市役所系統、相生線) ・予約制おりひめ (相生北・相生南線)	・桐生市 (委託)
補完交通	・タクシー	・(株)沼田屋タクシー、桐生合同自動車(株)、桐生朝日自動車(株)
	・福祉有償運送	・福祉有償運送事業者
	・小中学校スクールバス	・みどり市 (委託)
	・桐生大学スクールバス	・桐生大学 (委託)
	・ボートレース桐生無料巡回バス	・(株)ボートネットワーク (委託)
	・高速バス (桐生駅南口発)	・東京空港交通(株)、日本中央バス(株)
補完交通 (環境に配慮)	・観光周遊バス (eCOM-8)	・みどり市観光協会
	・レンタサイクル	・みどり市 (委託)、上毛電気鉄道(株)
交通 結節点	・岩宿駅、阿左美駅、赤城駅、大間々駅	・東日本旅客鉄道(株)、東武鉄道(株)、上毛電気鉄道(株)、わたらせ渓谷鐵道(株)

① みどり市全体の公共交通ネットワーク

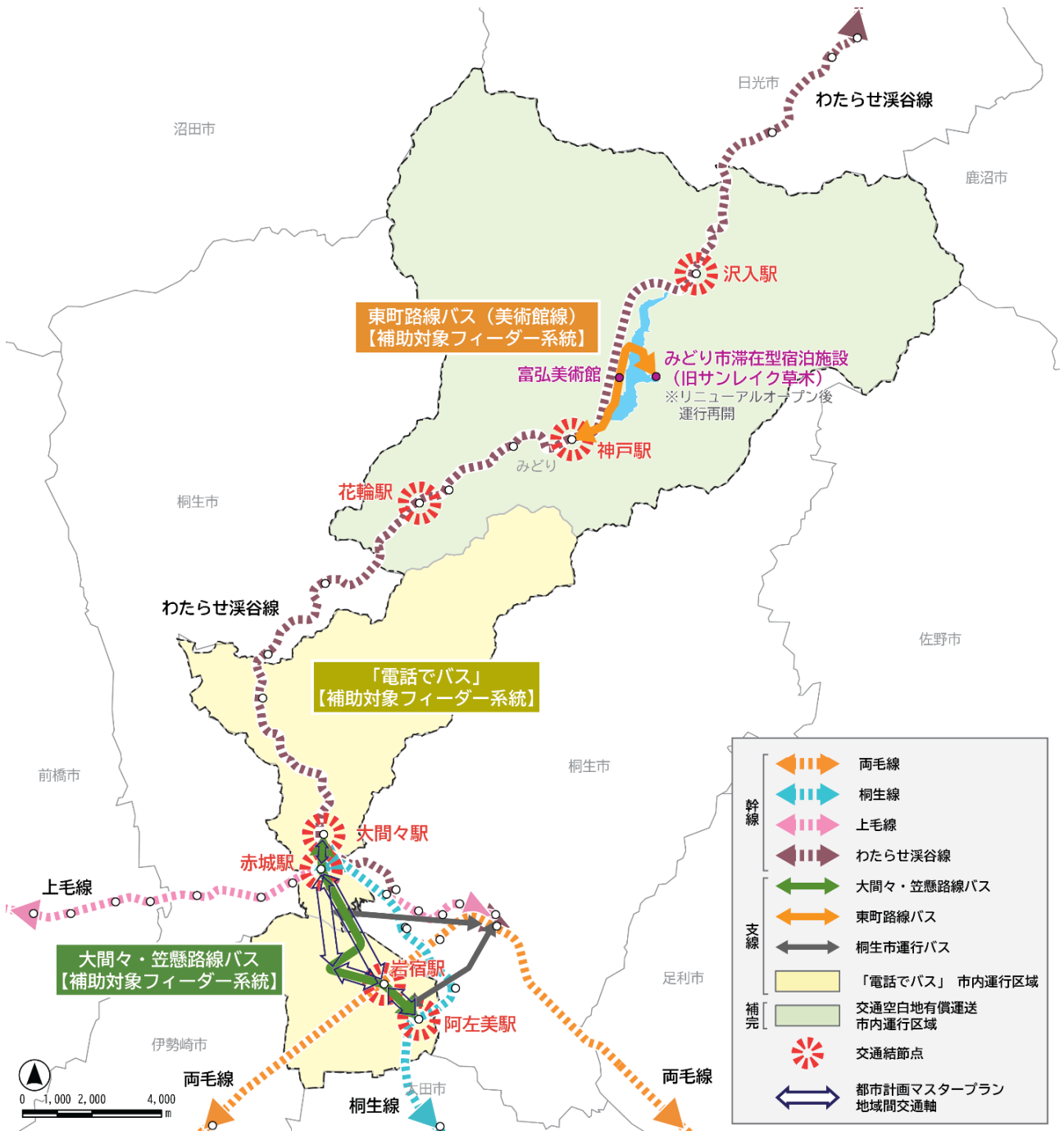


図1-11 みどり市全域の公共交通ネットワーク

② 南部地域（笠懸町・大間々町）の公共交通ネットワーク

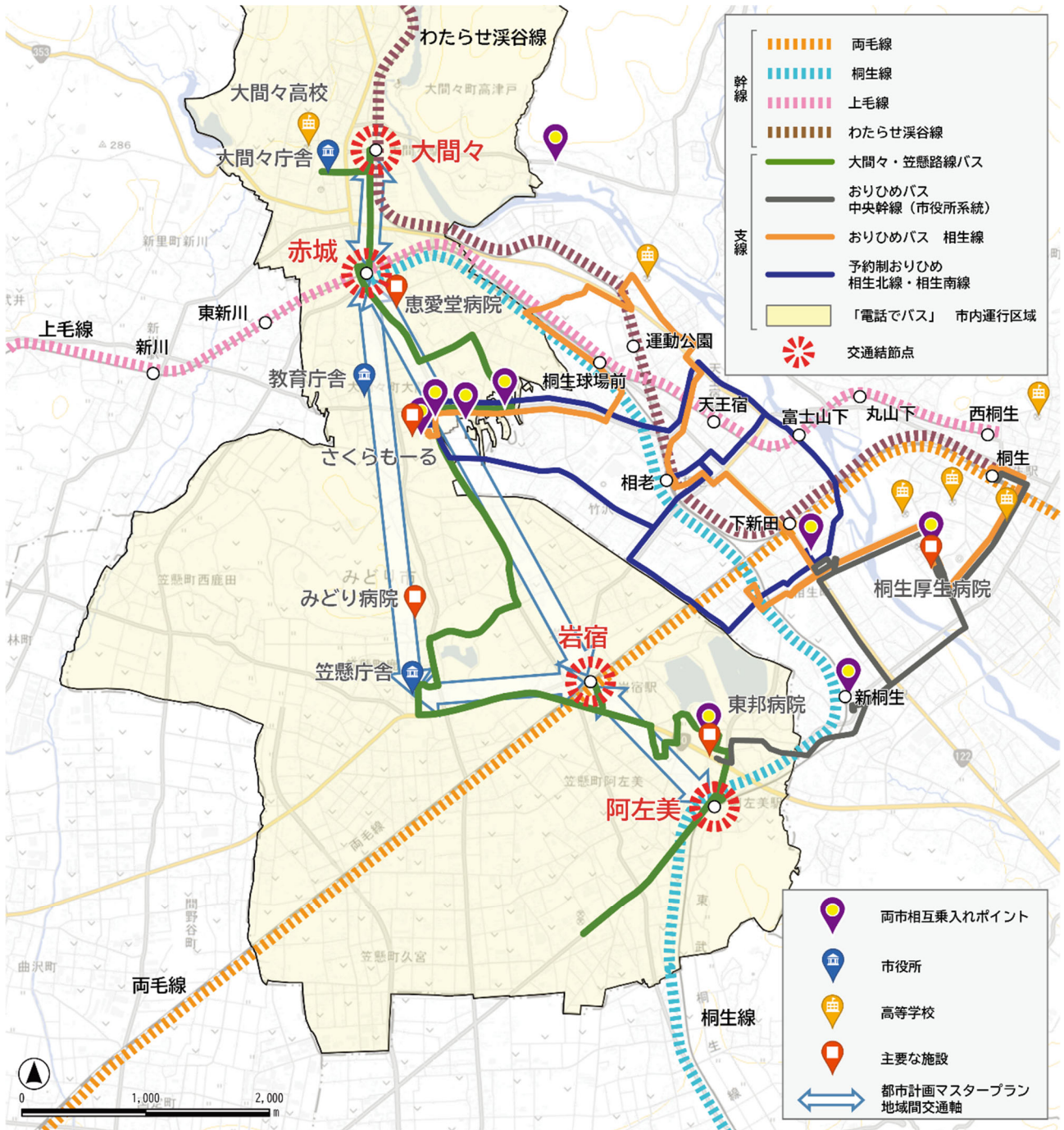


図1-12 南部地域（笠懸町・大間々町）の公共交通ネットワーク

③ 北部地域（東町）の公共交通ネットワーク

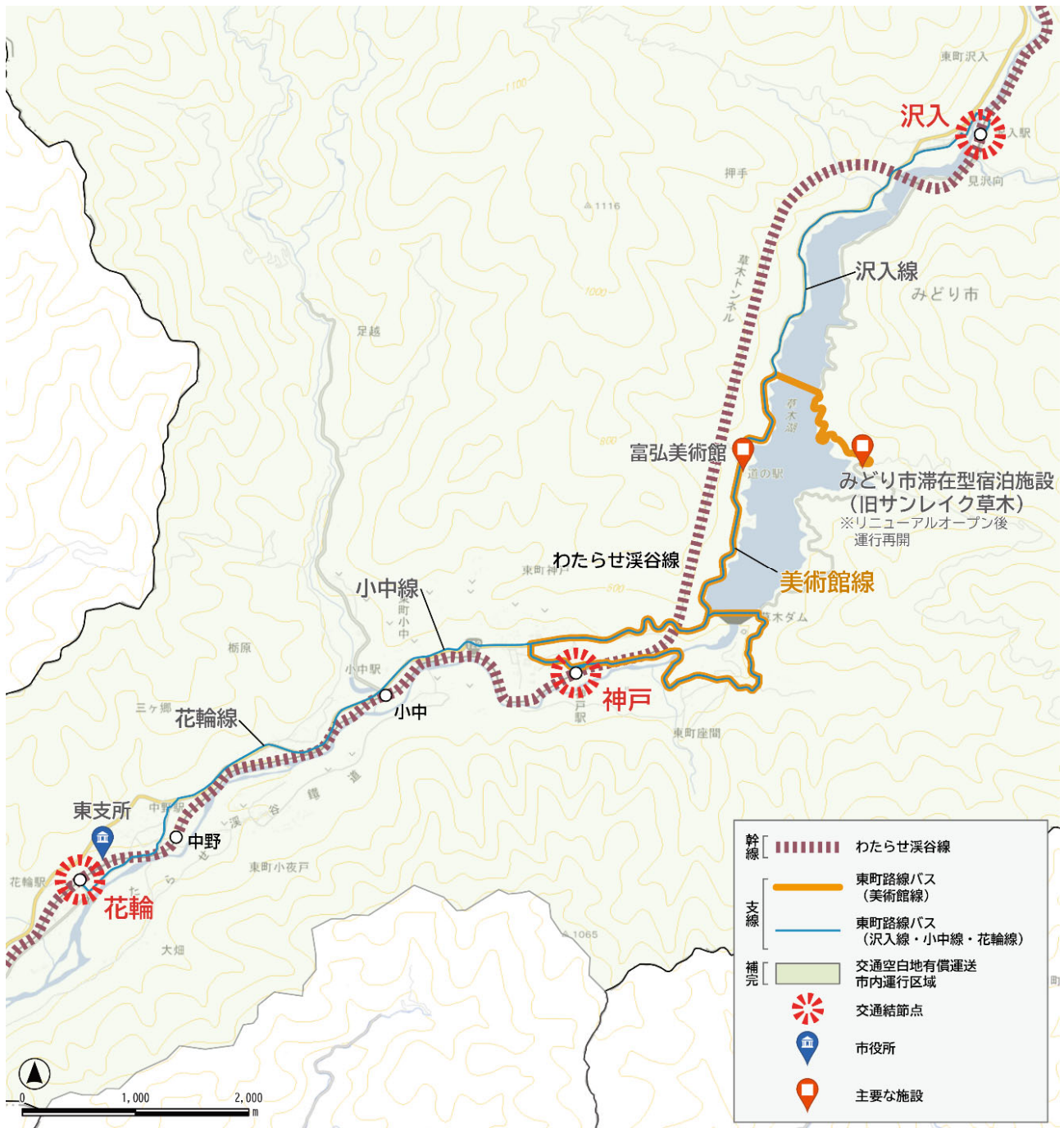


図1-13 北部地域（東町）の公共交通ネットワーク

(2) 市内公共交通の利用状況

① 市内鉄道駅の利用者数

年度	両毛線	桐生線		上毛線	わたらせ渓谷線							
	岩宿	阿左美	赤城	赤城	大間々	上神梅	花輪	中野	小中	神戸	沢入	合計
平成27	903,836	214,985	467,565	230,026	178,584	14,614	31,247	2,046	13,553	83,013	14,274	2,153,743
平成28	915,310	221,796	436,638	226,187	171,174	15,039	28,688	1,462	11,110	83,388	11,911	2,122,703
平成29	907,390	210,970	446,760	249,505	169,780	14,109	25,787	2,204	8,619	75,292	10,296	2,120,712
平成30	913,230	217,175	454,425	257,182	166,505	8,996	19,468	2,852	7,571	72,379	9,655	2,129,438
令和元	918,660	209,718	439,566	251,750	168,688	9,704	16,484	1,521	5,178	69,542	10,779	2,101,590
令和2	648,240	153,300	252,215	188,278	96,368	7,742	14,813	1,237	4,111	31,015	6,915	1,404,234
令和3	752,630	143,810	259,515	203,808	118,289	9,663	14,862	869	3,220	29,896	7,158	1,543,720
令和4	831,470	166,075	295,650	207,933	131,350	10,280	11,429	1,713	2,967	38,103	6,641	1,703,611
令和5	858,480	167,900	347,115	213,010	149,841	8,194	11,802	1,521	2,512	45,391	6,086	1,811,852
令和6	866,510	173,375	371,935	212,594	139,413	7,348	11,980	826	2,290	48,254	5,149	1,839,674

※岩宿駅は乗車数、その他の駅は乗降者数

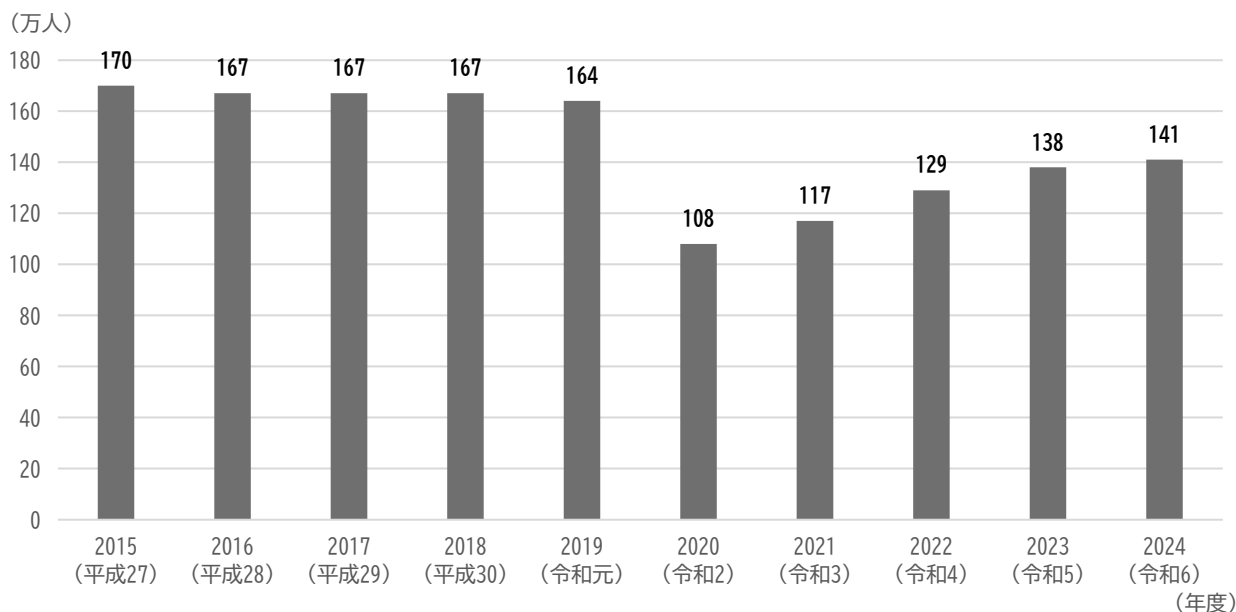


図1-14 市内鉄道の利用者数の推移

資料：各鉄道事業者

② みどり市が運行する路線バス・「電話バス」の利用者数

年度	大間々・笠懸 路線バス	東町路線バス				電話でバス
		美術館線	沢入線	小中線	合計	
平成 27	—	7,311	2,357	623	10,291	30,268
平成 28	—	6,265	2,181	646	9,092	25,680
平成 29	—	5,844	1,831	715	8,390	23,582
平成 30	—	6,165	2,026	745	8,936	23,256
令和元	—	5,728	1,856	726	8,310	23,234
令和 2	—	2,152	777	624	3,553	17,628
令和 3	—	2,429	838	624	3,981	17,469
令和 4	950	3,371	1,001	681	5,053	20,137
令和 5	4,523	3,700	834	659	5,193	22,001
令和 6	9,456	4,858	842	703	6,403	20,336

※大間々・笠懸路線バスは、令和5年1月15日から運行開始

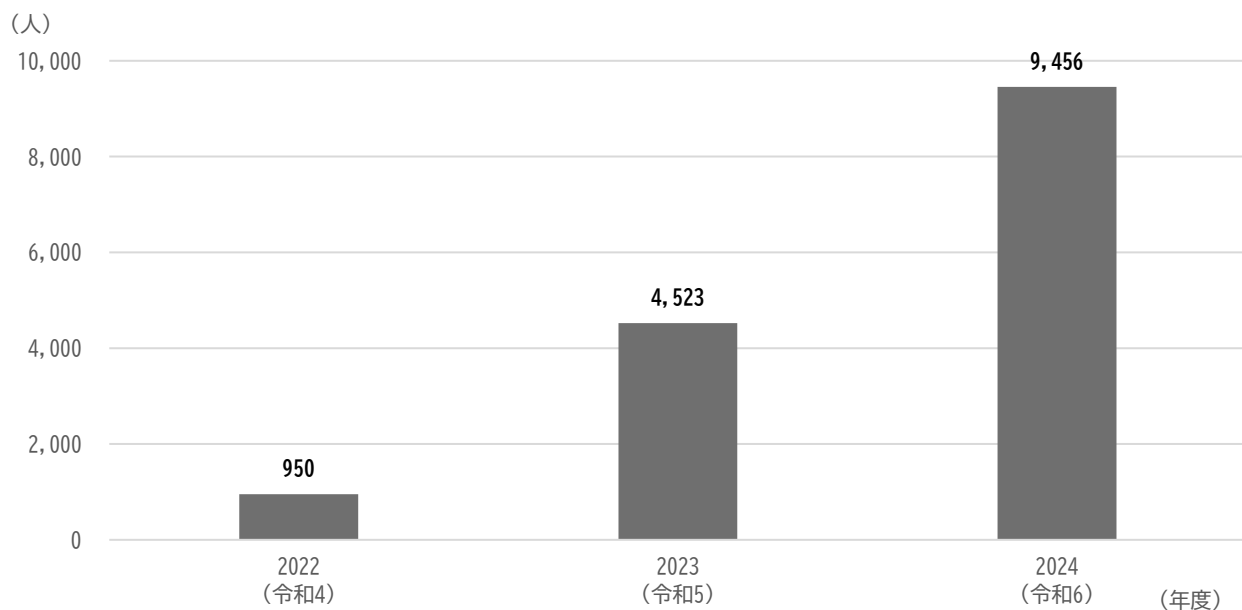


図1-15 大間々・笠懸路線バスの利用者数の推移

資料：みどり市

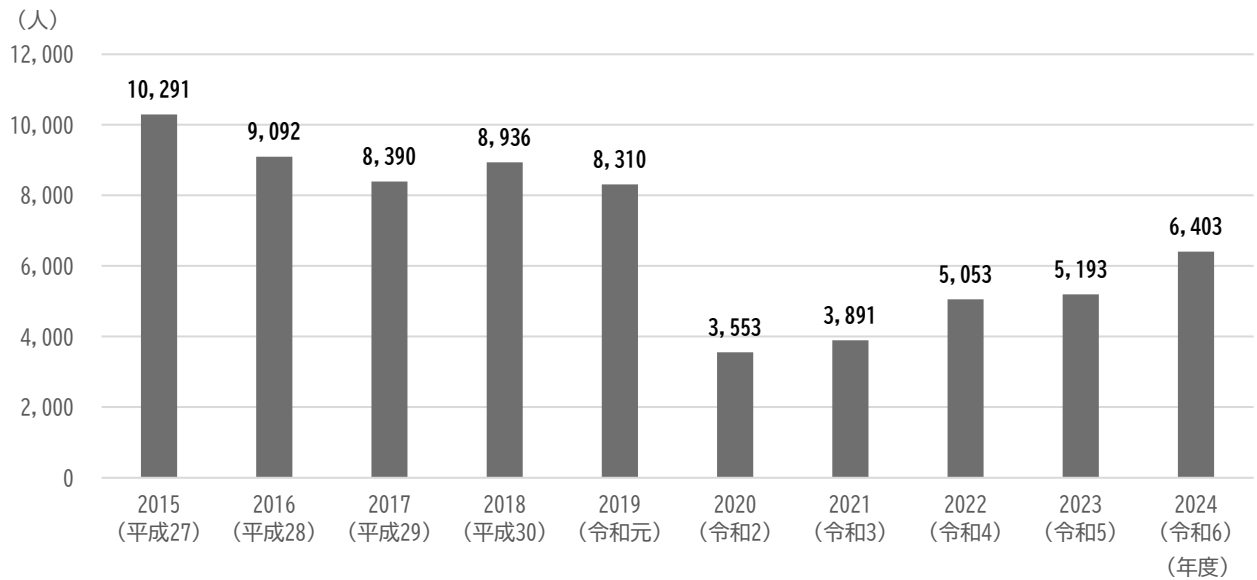


図 1-16 東町路線バスの利用者数の推移

資料：みどり市

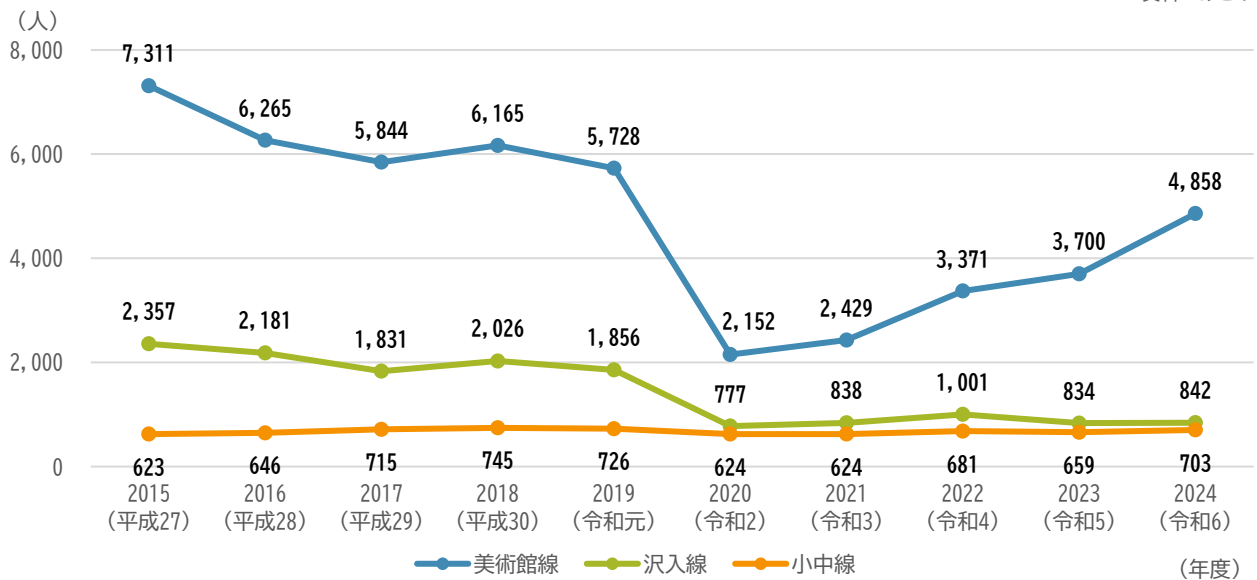


図 1-17 東町路線バスの路線別利用者数の推移

資料：みどり市

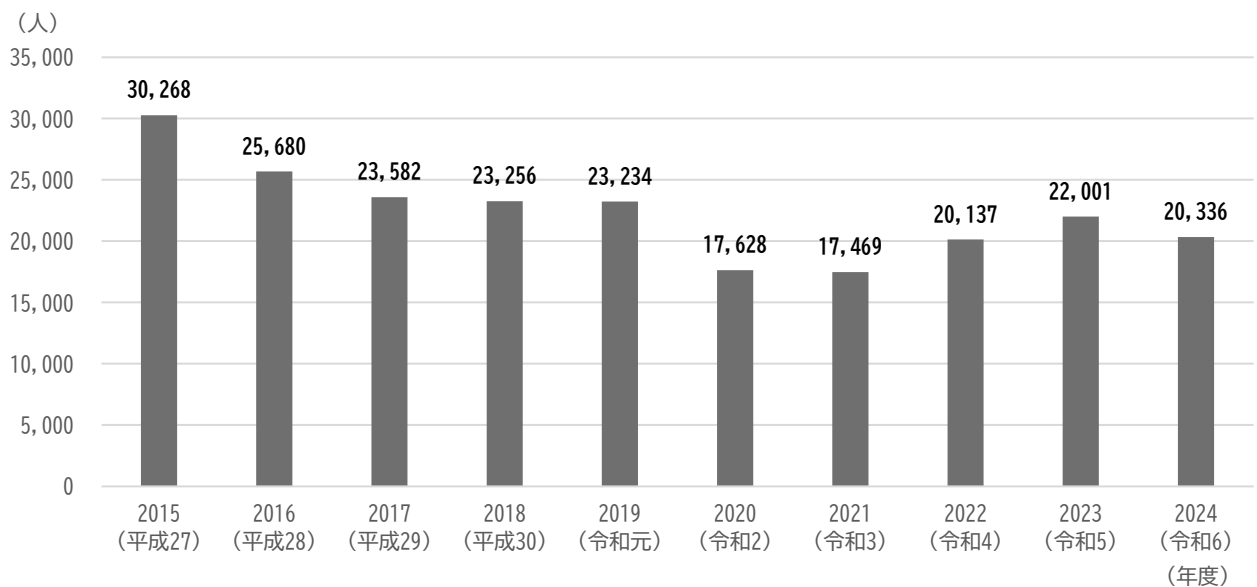


図 1-18 「電話でバス」の利用者数の推移

資料：みどり市

③ 交通空白地有償運送（グループ28）の利用者数

年度	利用者数
令和2	799
令和3	876
令和4	902
令和5	1,325
令和6	1,661

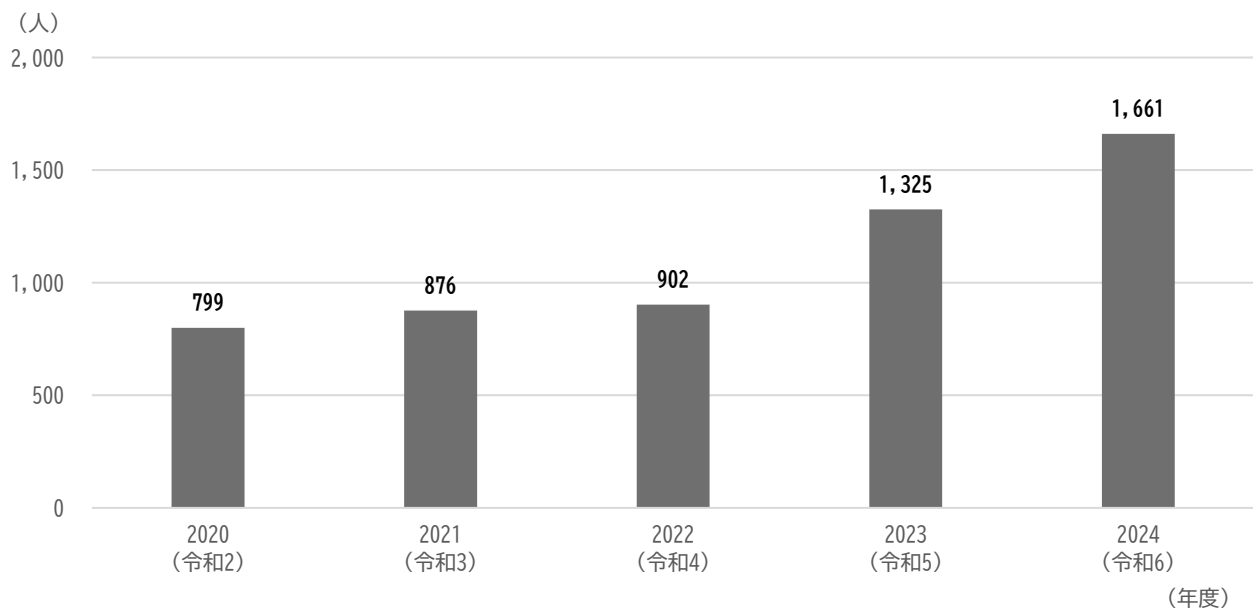


図1-19 交通空白地有償運送（グループ28）の利用者数の推移

資料：グループ28

④ タクシーの利用者数

年度	輸送人員
平成 27	195,487
平成 28	190,661
平成 29	177,758
平成 30	159,605
令和元	141,733
令和 2	99,392
令和 3	95,094
令和 4	93,767
令和 5	86,645

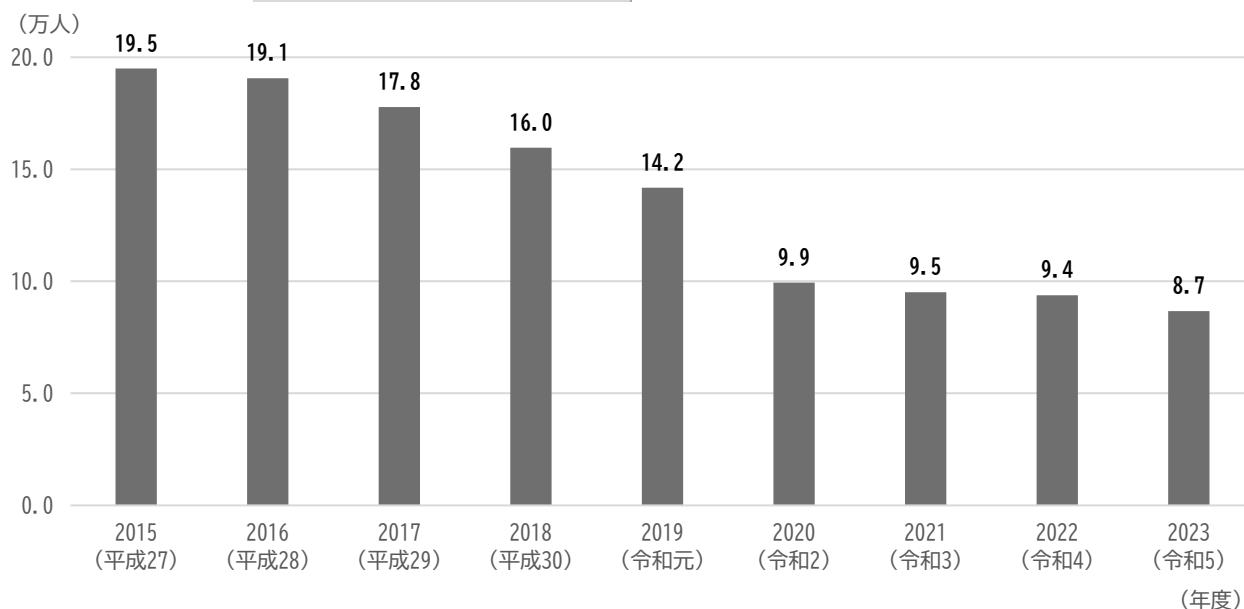


図1-20 タクシー利用者数の推移

資料：(株)沼田屋タクシー

⑤ 観光周遊バスの利用者数（令和6年度）

イベント名	R6年 利用者数
花桃祭り	682
小平の里（4・5月）	451
小平の里（7・8月）	316
鹿田山よくばりコース	70
ひまわり花畑まつり	480
笠懸商工フェア	67
大間々まちなかコース	308
合計	2,374

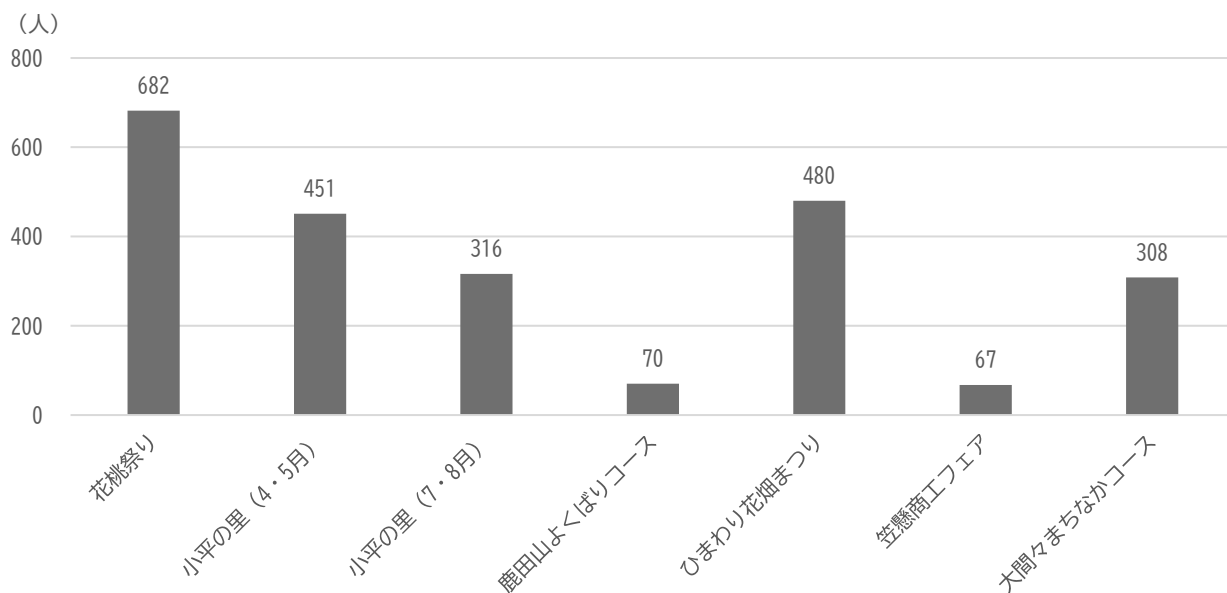


図1-21 令和6年度の観光周遊バスの利用者数

1-3 上位計画・関連計画

計画名	策定・作成主体	
(1) 第2次みどり市総合計画 後期基本計画	みどり市	
(2) みどり市人口ビジョン		
(3) みどり市まち・ひと・しごと創生総合戦略（中期改訂版）		
(4) みどり市SDGs未来都市計画		
(5) みどり市過疎地域持続的発展計画		
(6) 岩宿駅を核とした総合的なまちづくりプラン		
(7) 大間々官民共創デザイン		
(8) みどり市東地域ビジョン		
(9) みどり市都市計画マスタープラン		
(10) みどり市立地適正化計画		
(11) 第2次みどり市観光振興計画		
(12) みどり市公共施設等総合管理計画		
(13) 第4期みどり市地域福祉計画		
(14) みどり市障がい者計画2022		
(15) 第6期みどり市障害福祉計画・第2期みどり市障害児福祉計画		
(16) 第2次みどり市環境基本計画 後期計画		群馬県
(17) 群馬県交通まちづくり戦略（群馬県地域公共交通計画）		
(18) わたらせ渓谷鐵道沿線地域交通リ・デザイン推進協議会		
(19) 上毛電氣鐵道沿線地域交通リ・デザイン推進協議会		

(1) 第2次みどり市総合計画 後期基本計画

計画の概要	時代の変化を踏まえつつ、前期計画における成果や課題を再点検し、第2次みどり市総合計画の総仕上げとして、後半部分にあたる5年間の取り組みを明らかにする計画。
策定年	令和5年(2023年)3月
計画期間	令和5年度(2023年度)～令和9年度(2027年度)
まちづくりの理念	<ul style="list-style-type: none"> ■ 人が生きることと豊かな自然が共生するみどり市をつくれます【人と自然の共生】 ■ 人の活動とまちに資源が織りなす豊かさづくりに取り組みます【地域資源の活用】 ■ 人とひとが助け合い、協働してまちづくりに取り組みます【助け合いと協働】
将来像	輝くひと 輝くみどり 豊かな生活創造都市
基本戦略	<ul style="list-style-type: none"> ■ 人が輝くまちづくり ■ 安全で快適なまちづくり ■ 活力あふれるまちづくり ■ 自立と協働のまちづくり
公共交通のめざす姿	公共交通の利便性が高まるとともに、交通弱者の交通手段が確保されます。
公共交通の現状と課題	<ul style="list-style-type: none"> ■ 利用者の伸び悩み・交通弱者の増加 ■ 運転免許返納の増加 ■ バス利用者の伸び悩み ■ 鉄道利用者の減少
公共交通に関する方針	<ul style="list-style-type: none"> ■ 公共交通の利便性を高め、移動に困らない生活を目指します。 ■ バスの効率的な運行 ■ 鉄道の安定的な運行 ■ 岩宿駅の整備
公共交通の主な取組	<ul style="list-style-type: none"> ■ バスの運行形態の変更による交通結節点の強化 ■ 交通弱者・過疎地域に対する支援拡充

(2) みどり市人口ビジョン

計画の概要	本市における人口の現状を分析し、人口に関する地域住民の認識を共有し、今後目指すべき将来の方向と人口の将来目標を展望する計画。
策定年	2020年（令和2年）3月
計画期間	2060年（令和42年）まで
課題	<ul style="list-style-type: none"> ■ 理想の子ども人数の実現に向けた支援が必要 ■ 地域産業の振興によって、働く場の創出が必要 ■ 移住希望者の希望に応える ■ 地域の魅力をさらにPRしていくことが必要 <p>・笠懸地区：農業を中心としたブランド化を図るとともに、周辺都市との近接性、鉄道駅周辺の利便性を活かし、子育て世帯をターゲットとした転入の促進が求められます。</p> <p>・大間々地区：歴史資源を活かした交流人口の増加、地域のPRを図りながら、今後も人口減少が予想される中、30歳代から40歳代にかけての年齢層をターゲットとした定住を促進することが必要です。</p> <p>・東地区：地域への定住ニーズが高いことから、地域住民が住み続けることができる地域づくりが求められ、自然の観光資源を活用しながら、地域住民と来訪者の交流を促進することが必要です。</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 教育環境充実の発信と地域への愛着醸成が有効
目指すべき将来の方向	<ul style="list-style-type: none"> ■ 若い世代の結婚・出産・子育ての希望の実現 ■ 市の特性を活かした地域雇用の拡大 ■ 安心して住み続けることができる環境づくりと移住促進 ■ 地域特性に応じた魅力発信と定住促進 <p>・笠懸地区：農業を中心としたブランド化による地域活性化と子育て世帯の転入促進</p> <p>・大間々地区：歴史資源のPRと30～40歳代をターゲットとした転出抑制</p> <p>・東地区：交流人口一体となった地域コミュニティの維持</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 子育て世代をターゲットとした教育環境の充実

(3) みどり市まち・ひと・しごと創生総合戦略（中期改訂版）

計画の概要	「第2次みどり市総合計画」を上位計画とし、各分野の個別計画と基本的な考え方を共有しつつ、地方創生に向け戦略的に取り組む施策について、とりまとめた計画。
策定年	2020年（令和2年）3月（令和7年改訂）
計画期間	2025年度（令和7年度）～2029年度（令和11年度）
公共交通に関する事項	<p>基本目標5：地域の特性に応じた魅力発信と交流・関係人口の創出（観光）</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 観光の広域連携 <p>・わたらせ渓谷鐵道を軸に沿線の観光資源と連携した周遊観光の促進を図る</p> <p>・観光客が近隣自治体間を移動できるよう交通手段を確保する</p> <p>・浅草や富岡製糸場などから日光方面への観光周遊ルートにより、インバウンドを含めた観光誘客を図る</p> <p>・他自治体との連携によりお互いの観光資源を結びつけ、エリアで観光地としての魅力度向上を図る</p>

(4) みどり市SDGs未来都市計画

計画の概要	SDGs 未来都市に選定された都市においては、国と連携し、提案内容を具体化していくために 2024 年度から 2026 年度までの期間において「みどり市 SDGs 未来都市計画」を策定し、持続可能なまちづくりの取組を更に進めるもの。
策定年	2024 年（令和 6 年）8 月
計画期間	2024 年度（令和 6 年度）～2026 年度（令和 8 年度）
公共交通に関する事項	<ul style="list-style-type: none"> ■ 広域観光の促進 ・市内を縦断して運行する「わたらせ渓谷鐵道」を核とした観光誘客を進めるため、地域交通のリ・デザインを意識しながら、沿線の桐生市や栃木県日光市、群馬・栃木両県と連携し、鉄道の継続的な運行と周遊観光の強化に取り組む。また、市内を通る各鉄道の沿線自治体や、赤城山周辺自治体との連携による共同事業を実施し、広域での魅力を一体的に発信して誘客につなげる広域観光の施策を推進する。 ■ 環境にやさしい移動手手段の確保 ・現在 5 台で運行している市のデマンドバス車両においては、排気ガスのクリーン化や燃料費の抑制を図るため LPG（液化石油ガス）仕様のエンジンに改造して運行する。 ・路線バス車両においては、2024 年 3 月に電気バス 1 台を導入し、排気ガスの排出削減を行うとともに、電気バスの市内巡回運行により市民の環境意識の向上を図る。

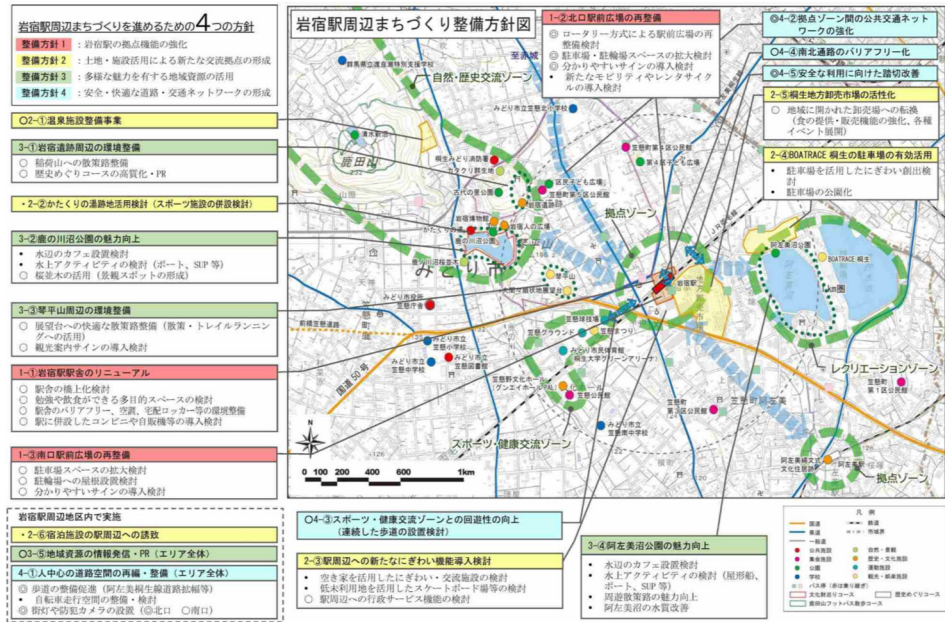
(5) みどり市過疎地域持続的発展計画

計画の概要	「過疎地域の持続的発展の支援に関する特別措置法」に基づき、東町区域・大間々町区域が過疎地域に指定され、本計画に基づき実施する事業については国からさまざまな支援が受けらる計画。
策定年	2023 年（令和 5 年）5 月
計画期間	2021 年度（令和 3 年度）～2025 年度（令和 7 年度）
公共交通の現況と問題	<ul style="list-style-type: none"> ■ わたらせ渓谷鐵道 ・地域住民の通勤・通学に利用されており、特に交通弱者にとって貴重な交通手段となっている。 ■ 上毛電気鐵道 ・少子高齢化に伴い、利用者の減少が予想される中、安定した運行を維持するため、利用促進や施設の利便性の向上が課題となっている。 ■ 市営バス ・地域住民の移動手手段を確保するため、民間会社に業務委託をして市営バス（路線バス・デマンドバス）を運行している。
問題への対策	<ul style="list-style-type: none"> ■ わたらせ渓谷鐵道・上毛電気鐵道 ・大間々町区域や東町区域の自立促進のためには重要な交通機関であり、安定した運行を維持するため今後も引き続き支援を行う。 ■ 市営バス ・生活者だけでなく、観光で訪れる人の利便性も考慮しながら、地域の実情に応じて、より効率的かつ効果的な運行を図る。 ■ 交通空白地有償運送事業 ・高齢者等の重要な交通手段となっており、今後も安定的な運営に向けて支援をしていく。

(6) 岩宿駅を核とした総合的なまちづくりプラン

<p>計画の概要</p>	<p>岩宿駅からおおむね1 km圏を対象として、地域との共創で、まちの利便性や魅力を向上し、公共交通や生活に必要なサービス機能が成り立つ「持続可能なまちづくり」を実現するための計画。検討に当たっては、アンケート調査や市民ワークショップを通じて得られた市民・来訪者ニーズを把握した上で、プランの作成を行った。</p>
<p>策定年</p>	<p>2023年（令和5年）3月</p>
<p>公共交通に関する事項</p>	<p>整備方針1：岩宿駅の拠点機能の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 現状と課題 <ul style="list-style-type: none"> ・現状の岩宿駅は、北口にしか改札口がないこと、南口に行くためには、跨線橋しかないため、多くの市民が不便を感じています。 ・駅舎には待合室はありますが、電車の待ち時間を有効に活用できるようなスペースや空調等の環境整備の整備が必要となります。 ・駅前広場については、改札が北口にしかないことから、朝と夕方には、送迎車で駅前広場が混雑します。 ■ 考え方 <ul style="list-style-type: none"> ・岩宿駅は、みどり市の地域拠点の1つであることから、交通結節点としての役割に加え、にぎわいや交流、憩いなど多様な機能を発揮するような拠点として整備していくものとして、駅舎や駅前広場の再整備を行います。 ■ 取組メニュー <ul style="list-style-type: none"> ・岩宿駅駅舎のリニューアル ・北口駅前広場の再整備 ・南口駅前広場の再整備 <p>整備方針4：安全・快適な道路・交通ネットワークの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 現状と課題 <ul style="list-style-type: none"> ・岩宿駅周辺地区全体として、歩道が整備されていない道路や道路が狭い区間があること、街灯が少ないことから、通学の際の安全性が懸念されています。 ・岩宿駅周辺には、多くの地域資源が点在していますが、駅からのアクセスが悪く、公共交通ネットワークの強化やアクセス改善が求められています。 ・このような整備に当たっては、今後の高齢化も見据えて、バリアフリー化も必要です。 ■ 考え方 <ul style="list-style-type: none"> ・これまでの車中心の道路空間から人中心の道路空間の再編・整備や公共交通ネットワークの強化を図ることで、誰でも安全・快適に岩宿駅周辺地区内を回遊できるような取組を推進します。 ■ 取組メニュー <ul style="list-style-type: none"> ・人中心の道路空間の再編・整備 ・拠点ゾーン間の公共交通ネットワークの強化 ・スポーツ・健康交流ゾーンとの回遊性の向上（連続した歩道の設置検討） ・南北通路のバリアフリー化 ・安全な利用に向けた踏切改善

整備方針図



(7) 大間々官民共創デザイン

<p>計画の概要</p>	<p>大間々官民共創デザインでは観光課で実施している民間主導のリノベーションまちづくりの取組を基軸にしながら、行政の役割を庁内横断的に整理し、官民共創によるまちづくりを実践していくための方向性を示すもの。</p>
<p>発行年</p>	<p>2025年（令和7年）3月</p>
<p>方針</p>	<p>民間と行政が連携してまちなかのHUB機能を再び高めることでエリアの魅力を向上させヒトとカネが集まる「おおまま」を作る</p>
<p>公共交通に関する事項</p>	<p>■ 対象エリア</p> <ul style="list-style-type: none"> ・リノベーションまちづくり事業を展開する大間々本町通り商店街を含むみどり市都市計画マスタープランの大間々ゾーンが本デザインの対象です。その中で大間々まちなかの公共交通の玄関口である「大間々駅」「赤城駅」を起点に、優先エリアを設定し重点的にまちづくりに取り組んでいきます。 ・また、交通結節点である大間々町を活性化させることにより、市の中心（HUB）としてヒト・モノ・カネが行き交う、かつての宿場町としての役割を果たし、その効果を周辺エリアに波及させます。

(8) みどり市東地域ビジョン

計画の概要	東町ならではの地域資源を活用して「交流人口」や「関係人口」を増やし、受入環境を整備する中で「移住」増加につなげ、同時に「定住人口」の維持を図ることで、人口減少の抑制を目指すための計画。
策定年	2023年（令和5年）4月（改訂）
計画期間	2021年度（令和3年度）～2025年度（令和7年度）
目標	東町地域の1年間の人口増減率を▲2%以内に抑制する。
公共交通に関する事項	<ul style="list-style-type: none">■ 課題<ul style="list-style-type: none">・路線バスや鉄道はあるものの、便数は限られている。・自動車を運転できない人は買い物や通院に不便をきたす環境にあり、特に高齢者等への支援が必要。■ 目指す姿<ul style="list-style-type: none">・人口減少に合わせて公共施設や行政サービスのあり方を実情に合うよう変革していくことで、現役世代や将来世代の負担軽減を図る。■ 主な取組<ul style="list-style-type: none">・鉄道やバス運行、公共交通空白地有償運送を中心に、より地域に合った公共交通の体系を検討していく。

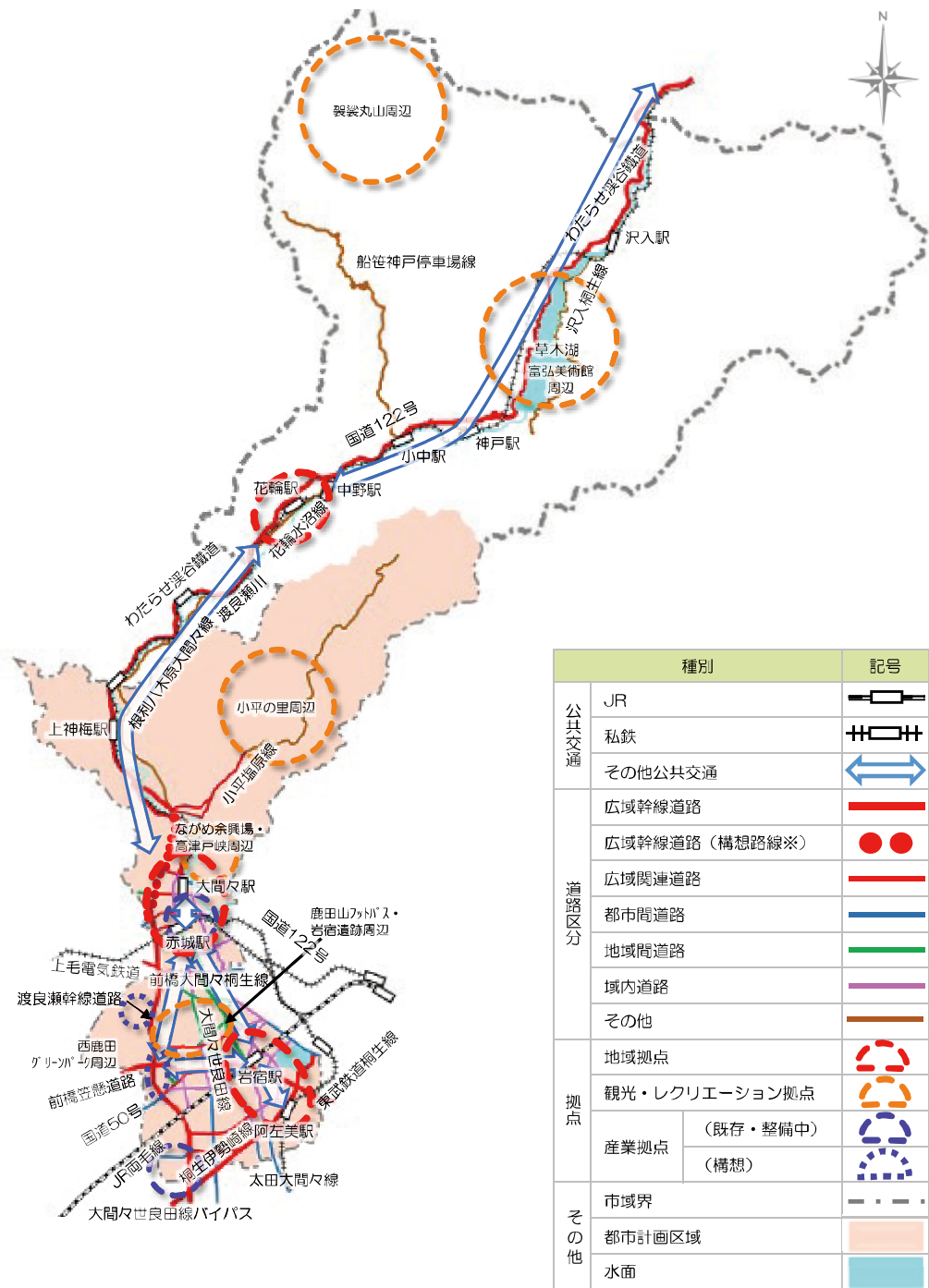
(9) みどり市都市計画マスタープラン

計画の概要	まちづくりの観点から、みどり市が抱える課題を把握し、今後のまちづくりの方向を見据えて、必要な社会資本の整備について戦略的かつ計画的に取り組むための計画。
策定年	2024年（令和6年）3月
計画期間	2024年度（令和6年度）～2043年度（令和25年度）
まちづくりの理念	豊かな自然と多様な特性を生かし、人々が心豊かに生活できるまちづくりの実現
将来像	輝くひと 輝くみどり 豊かな生活創造都市（総合計画を踏襲）
将来都市構造 （拠点）	<ul style="list-style-type: none"> ■ 地域拠点（地域住民の生活と地域の発展を支える中心として、商業、行政サービスをはじめとする多様な都市機能の充実を図る） ・笠懸地域拠点（岩宿駅・阿左美駅周辺） ・大間々地域拠点（赤城駅・大間々駅周辺） ・東地域拠点（花輪駅周辺） ■ 観光・レクリエーション拠点（自然資源や歴史資源を守りながら、交流人口の増加にも配慮し、観光やレクリエーションの場として適正かつ積極的に活用していく） ・岩宿遺跡 ・西鹿田グリーンパーク・鹿田山フットパス ・ながめ余興場・高津戸狭 ・小平の里 ・富弘美術館 ・袈裟丸山
将来都市構造 （都市軸） [p12 参照]	<ul style="list-style-type: none"> ■ 中心軸（拠点間同士を結び、みどり市と周辺都市との連携の強化を図る） ・わたらせ渓谷鐵道 ■ 地域間交通軸（地域の連携をバス等の公共交通ネットワークで補うことにより、機能強化を図る） ・大間々地域から東地域を經由し日光市まで結ぶライン ・鉄道が連携していない大間々地域と笠懸地域を結ぶライン
交通体系の 整備方針	<p>地域の連携強化と市民生活に適した交通ネットワークの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 施策1：すべての人が使いやすい公共交通にする ・「みどり市地域公共交通計画」の策定等による計画的な交通ネットワークの構築 ・バスと鉄道の連携強化による公共交通を利用しやすい環境づくりの推進 ・全ての利用者に優しい駅舎や車両等の整備促進 ・市民の利便性向上に向けた、地域の実情に合ったバス運行の推進 ・歩いて暮らせるまちづくりの実現に向けた効果的・効率的な運行の推進 ・利用者の拡大や利便性・効率性を高める新しい移動サービス等を導入した公共交通体系の整備推進 ・鉄道駅周辺整備による鉄道利用者等の利便性向上の推進 ・公共交通網の充実化に向けた施設整備を関係機関に要請 ■ 公共交通の将来イメージ ・公共交通機関や多様な移動手段を活用し、いつでも誰でもどこへでも自由に移動ができる ・運転免許を返納しても、鉄道やバスで気軽に外出し買い物や通院ができる

将来都市構造図



交通体系の整備方針図



※事業未着手の区間

(10) みどり市立地適正化計画

<p>計画の概要</p>	<p>「みどり市都市計画マスタープラン」の将来像の実現に向け、生活サービスへのアクセスを確保しながら一定のエリアにおいて人口密度を維持していく「まちのまとまり」の維持・形成や「多極ネットワーク型コンパクトシティ」の形成を図り、都市構造の再編を行うための計画。</p>
<p>策定年</p>	<p>2025年（令和7年）12月</p>
<p>計画期間</p>	<p>2025年（令和7年）～2045年（令和27年）</p>
<p>居住誘導区域 都市機能誘導区域</p>	
<p>公共交通に関する事項</p>	<p>まちづくりの方針</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 歩いて暮らせるまちにする ・公共交通の利便性が高く既存施設が集積している地区や鉄道駅周辺では、市民の暮らしを支える施設の充実と道路などの都市基盤の整備を進めることにより、市民が歩いて暮らせるコンパクトな市街地の形成を目指します。
	<p>誘導方針</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ すべての人が使いやすい公共交通の維持・確保 ・高齢化の進行により自家用車での移動が困難な人が増えていくことから、拠点間を有機的に結び、誰もが使いやすく、移動しやすい公共交通ネットワークの維持・確保に努め、高齢者や障がい者などの利用にも配慮した鉄道駅等の交通結節機能の強化を図り、まちのまとまり等へのアクセス性の向上を図ります。
	<p>誘導施策の考え方</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 地域拠点の核となる鉄道駅周辺の交通結節機能や歩行環境の改善、バスと鉄道の連携強化などにより、拠点間や周辺都市をつなぐ誰もが使いやすく、移動しやすい公共交通ネットワークの維持・確保に努めます。 ■ 高齢者や障がい者にも配慮したすべての人が使いやすい駅周辺環境の整備を推進し、鉄道利用者等の利便性向上を図ります。
	<p>誘導施策</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ みどり市地域公共交通計画の策定 ■ 駅周辺の交通結節機能や歩行環境の改善 ■ バスと鉄道の連携強化による利用しやすい環境づくりの推進 ■ 拠点間や周辺都市をつなぐ公共交通ネットワークの構築 ■ 歩いて暮らせるまちづくりの実現に向けた効果的・効率的な運行の検討 ■ 鉄道駅周辺整備による鉄道利用者等の利便性向上の推進

(11) 第2次みどり市観光振興計画

計画の概要	みどり市に関わる全てに人が共に地域活性化のために活動し、市内に点在する地域資源を最大限に活かした観光振興を推進するための計画。
策定年	2023年(令和5年)3月
計画期間	2023年度(令和5年度)～2028年度(令和10年度)
公共交通に関する事項	<p>周辺自治体との連携事業</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 趣旨 ・わたらせ渓谷鉄道沿線の桐生市及び栃木県日光市といった周辺自治体や県内自治体等と連携を強化し、周遊観光の強化を図る ■ 取り組み内容 ・二次交通の検討

(12) みどり市公共施設等総合管理計画

計画の概要	「第2次みどり市総合計画」を推進していく上で、みどり市の公共施設(建物)及びインフラ資産(道路・橋梁等)を将来にわたって総合的かつ計画的に維持管理していくための基本的な方針として位置づける計画。
策定年	2018年(平成30年)3月
計画期間	2018年度(平成30年度)～2027年度(平成39年度)(令和9年度)
基本方針	<p>公共施設(建物)</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 新規整備について ・施設の新設を行う場合は、住民ニーズ、建設コスト、管理運営、維持改修、解体、更新等に係る費用と、管理手法等について検討します。併せて、他施設の機能移転・代替、民間施設の活用や他施設との複合化等を検討します。 ■ 施設の更新(建て替え)について ・施設の統合・整理や遊休地の活用を積極的に図り、施設の複合化などによって、住民サービスを維持しつつ、施設総量を縮減します。 ・複合施設においては、管理・運営を一元化・効率化し、施設の複合化により空いた土地は、有効活用又は処分を促進します。 ■ 施設総量(総面積)について ・機能移転が可能な施設や用途が重複している施設等については、住民サービスを考慮しながら統合や整理を検討します。 ・稼働率の低い施設は運営の改善を徹底し、それでもなお稼働率が低い場合は、統合や整理も検討します。

(13) 第4期みどり市地域福祉計画

計画の概要	みどり市と社協は総合に連携・協力し、地域共生社会の実現に向けた国の動向や法改正に基づき、みどり市の地域福祉を取り巻く現状や特性を捉えながら、5年間の地域福祉推進の指針とするための計画。
策定年	2025年（令和7年）3月
計画期間	2025年度（令和7年度）～2029年度（令和11年度）
基本理念	みんなが輝く どんなときも支え合える 理想のまち
公共交通に関する事項	<ul style="list-style-type: none"> ■ 地区別座談会での意見 ・公共交通の不便さ。 ・自動車を運転できない人が日常生活で病院や買い物などに行く際の交通手段がなく不便。 ・現在のデマンドバスが利用しづらい。 ■ 市の役割 ・利用しやすい公共交通について研究し、利便性向上に努めます。

(14) みどり市障がい者計画2022

計画の概要	<p>障害者基本法第11条第3項に基づく「市町村障害者計画」です。「みどり市障がい者計画」では、障がい者施策の基本的な指針を示した計画として、みどり市の障がい者施策の総合的な推進を目指す計画。</p> <p>また、国の「障害者基本計画」および群馬県の「バリアフリーぐんま障害者プラン」、本市の上位計画である「みどり市総合計画」や障害者総合支援法及び児童福祉法に基づき、障がい福祉サービスの提供体制の確保を示した「みどり市障害福祉計画・みどり市障害児福祉計画」、関連計画との整合性を確保して策定するもの。</p>
策定年	2022年（令和4年）3月
計画期間	2022年度（令和4年度）～2032年度（令和14年度）
基本理念	ともに暮らし 支えあう 笑顔のまち
公共交通に関する事項	<p>基本目標7：安全・安心の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 障がいある人にも利用しやすいバス車両等の運行 ・笠懸・大間々地域のデマンドバス「電話でバス」は、車いす対応福祉車両を運行し、東地域の路線バスは、すべての車両をノンステップバスにするなど、障がいのある人が利用しやすい公共交通の維持に努めます。 ■ 福祉タクシー料金助成事業 ・身体障害者手帳（1・2級）、療育手帳（重度、精神障害者保健福祉手帳（1級）の所持者に、基本料金分のタクシー利用券を給付します。

(15) 第6期みどり市障害福祉計画・第2期みどり市障害児福祉計画

計画の概要	国の基本指針及び県の基本的な考え方に即して、障がい者・障がい児の地域生活を支援するためのサービス基盤整備等に係る令和5年度末の数値目標を設定するとともに、地域において必要な障がい福祉サービス、相談支援、地域生活支援事業及び障害児通所支援、障害児相談支援を提供するための体制の確保が計画的に図られることを目的に定める計画。
策定年	2021年（令和3年）3月
計画期間	2021年度（令和3年度）～2023年度（令和5年度）
基本理念	<ul style="list-style-type: none"> ■ 障がい者等の自己決定の尊重と意思決定の支援 ■ 市を基本とした身近な実施主体と障がい種別によらない一元的な障がい福祉サービスの実施等 ■ 入所等から地域生活への移行、地域生活の継続の支援、就労支援等の課題に対応したサービス提供体制の整備 ■ 地域共生社会の実現に向けた取組 ■ 障がい児の健やかな育成のための発達支援 ■ 障がい者福祉人材の確保

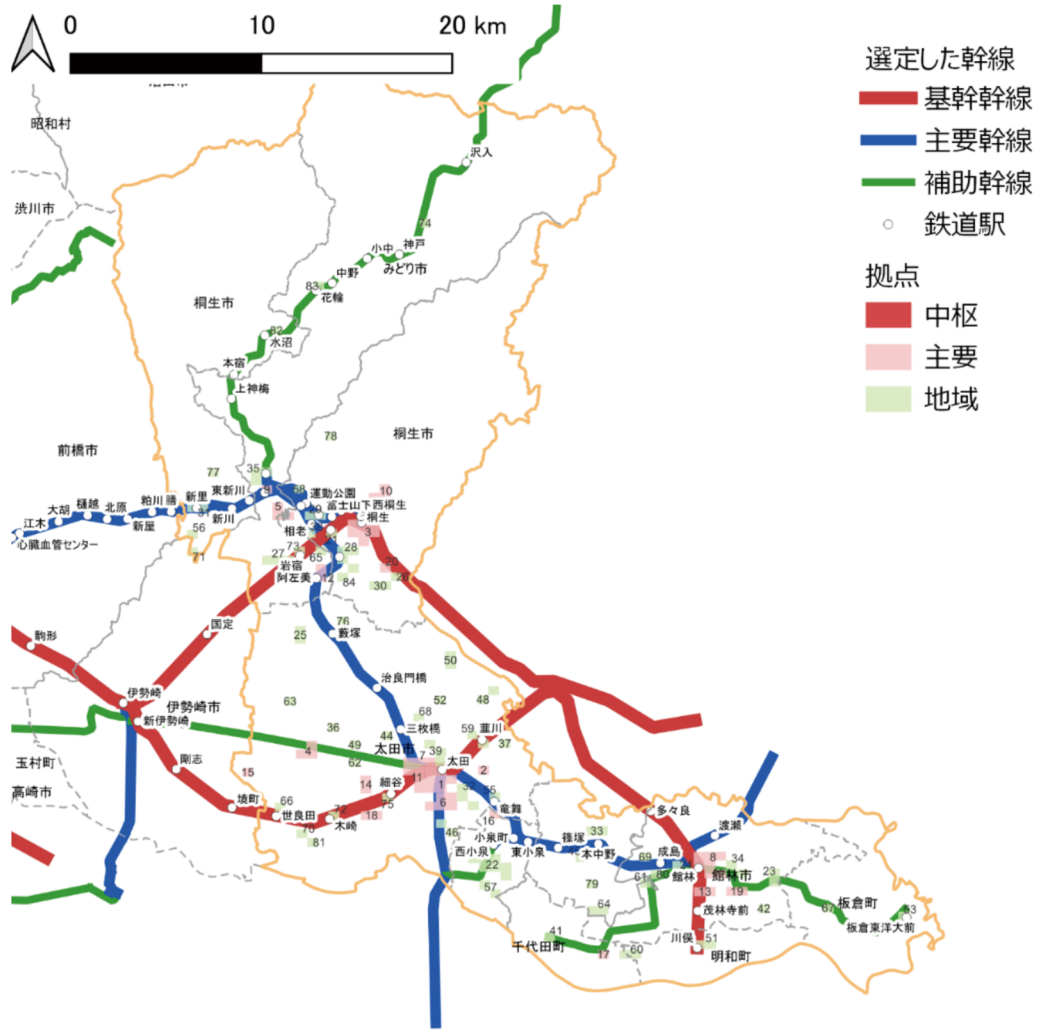
(16) 第2次みどり市環境基本計画 後期計画

計画の概要	環境基本計画で定めた環境の保全・創造の基本理念や目指す環境像を継承しつつ、計画の進捗状況や社会情勢、「みどり5つのゼロ宣言」の表明などを踏まえ、環境施策や環境指標などについて部分的な見直しを行い、策定した計画。
策定年	2023年（令和5年）3月
計画期間	2023年度（令和5年度）～2027年度（令和9年度）
基本理念	<ul style="list-style-type: none"> ■ 健全で恵み豊かな環境との共存を目指し、これを将来の世代に継承する。 ■ 環境負荷の少ない健全な経済発展と持続定期発展が可能な社会の構築を目指す。 ■ 各主体が公平に役割分担し、相互に連携しながら行動する。 ■ 地球環境保全を自らの問題として認識し、積極的に推進する。
目指す環境像	輝く明日へ 豊かなみどり 歴史と伝統を育む環境共生都市 みどり
公共交通に関する事項	<p>自動車利用の抑制</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 地域公共交通の利便性向上 ・「電話でバス」・「東町路線バス」について、実証運行の実施結果や市民ニーズを踏まえながら、さらなる利便性向上と利用促進に努めます。 ■ 自転車の利用促進 ・市役所職員が日常の事務・事業での短距離移動において公用自転車の利用促進に努めます。 ■ エコ通勤の実践 ・職員に対し、公共交通や自転車・徒歩等による「エコ通勤」の実践を呼びかけます。

(17) 群馬県交通まちづくり戦略（群馬県地域公共交通計画）

計画の概要	20年後（2042年）の目指すべき将来像の実現に向け、まちづくりと連携した公共交通のあるべき姿を描き、公共交通とまちづくり、それぞれが担うべき役割や取組の方向性を明らかにする計画。
策定年	2023年（令和5年）3月
計画期間	2023年度（令和5年度）～2027年度（令和9年度）
目指すべき都市像	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
基本方針	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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 ■ DX・新技術導入による公共交通サービスの効率化・高度化 ■ 交通まちづくり分野の脱炭素化の推進 ■ まちづくりと連携した基幹公共交通軸の確保・維持（市町村域を越える広域的な公共交通） ■ まちづくりと連携した地域的な暮らしの足の確保・維持（市町村内における多様な移動手段）
公共交通の問題点	<ul style="list-style-type: none"> ■ 都市部（桐生市・みどり市） <ul style="list-style-type: none"> ・桐生市では路線バスが運行されていますが、鉄道とバスを乗り継ぐ利用は少なくなっており（桐生駅での鉄道端末手段のバスの割合は0.8%）、乗り継ぎ利便性向上策の検討が必要です。 ・低密な市街地は水害等災害リスクも抱えており、需要特性への適切な対応と災害時のモビリティ確保が公共交通の課題です。 ■ 郊外部（桐生市・みどり市） <ul style="list-style-type: none"> ・みどり市では、路線バスの代わりに、デマンド交通が運行されていますが、定時定路線ではなく、通勤・通学などの定常的な市民の移動や、交通弱者、来街者にとっては、わかりにくく、利用しづらいサービスとなっています。 ・みどり市と桐生市は相互に隣接し、一体的な地域を形成していますが、みどり市のデマンド交通と桐生市のコミュニティバスの相互の連携は必ずしも十分ではありません。 ■ 中山間地域（桐生市・みどり市） <ul style="list-style-type: none"> ・みどり市、桐生市黒保根でデマンド交通が運行され、交通空白地有償運送が運行されています。今後、公共交通不便地域においてはさらなる高齢化の進展による交通弱者の増加が見込まれることから、生活の質の確保につながる適切な移動手段の検討、導入が望まれます。 ・また、デマンド運行のため、定常的な利用者、交通弱者、来街者にとって、利用しづらい交通サービスとなっています。
幹線ネットワーク	<ul style="list-style-type: none"> ■ 幹線ネットワーク設定のポイント <ul style="list-style-type: none"> ・前橋・高崎を核とした、放射状のネットワークを構築（高次の都市機能を有する前橋・高崎へのアクセスは将来的にも重要） ・移動需要を踏まえて、先に設定した拠点を効率的にカバーできる路線を選定 ・市町村の中心的機能を有する市町村役場（一部支所を含む）を結ぶ路線を選定 ・県外からの需要の多い観光地への路線を選定
課題解決に向けた施策の例（東毛広域圏）	<ul style="list-style-type: none"> ■ 広域的な基幹公共交通軸と地域内の拠点をネットワークする多様な移動手段とのシームレス化の推進 <ul style="list-style-type: none"> ・MaaSの導入・普及 ・公共交通のオープンデータ活用によるサービスの高度化 ■ 広域的な拠点となる駅等を中心とした都市機能の誘導など、公共交通と連携したまちづくりの推進 <ul style="list-style-type: none"> ・駅等への都市機能誘導の促進 ・駅まち空間整備（駅及び駅周辺の一体的整備） ■ 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 <ul style="list-style-type: none"> ・災害時のモビリティ確保に向けた取組の推進

幹線設定図



(18) わたらせ渓谷鐵道沿線地域交通リ・デザイン推進協議会

<p>協議会の目的</p>	<p>わたらせ渓谷鐵道沿線地域交通リ・デザイン推進協議会規約（第1条より）</p> <p>わたらせ渓谷鐵道は、桐生・みどり地域及び栃木県足尾地域における主要交通軸であり、沿線地域住民の通勤・通学や観光等で地域を訪れる人々の貴重な移動手段であるが、人口減少やコロナウイルス感染症蔓延による生活様式の変化等の影響から、非常に厳しい経営状況となっている。このため、県、沿線市、鐵道事業者、交通事業者、利用者、関係団体等が一丸となり、改めて地域の鐵道の現状を直視し、危機意識を共有した上で、わたらせ渓谷鐵道沿線地域の公共交通を、単なる現状維持ではなく、コンパクトでしなやかなものに再構築（リ・デザイン）することを目的として、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号。以下「法」という。）第6条に基づき、わたらせ渓谷鐵道沿線地域交通リ・デザイン推進協議会（以下「協議会」という。）を設置する。</p>
<p>今後のあり方に関する基本方針</p>	<p>第5回協議会資料より</p> <p>前提</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 鐵道のあり方 ・沿線住民等アンケート調査結果やその他基礎データに基づき経営連絡分科会で議論した結果、鐵道線を活かした沿線地域の価値の最大化を目指すことを前提として、(A) わたらせ渓谷鐵道は全線鐵道として存続、(B) 沿線自治体によるわたらせ渓谷鐵道に対する補助は従来と同じ形式（第三セクター）で継続することとなった。 <p>今後の取組の方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 上記(A)(B)を前提に、鐵道を活かした沿線地域の価値の最大化を図るため、以下5点の方向性で取組を検討する。 ・3社（上毛電気鐵道(株)、上信電鉄(株)、わたらせ渓谷鐵道(株)）の一部業務の共通化：収益増加や生産性向上 ・自治体による投資的な追加補助：利便性向上や利用者増加 ・3社の経営・業務執行をサポートする体制(組織)づくり：追加補助の効果の最大化 ・自治体によるわたらせ渓谷鐵道の鐵道事業に係る執行・経営への参画：沿線地域の価値向上への貢献 ・自治体による政策推進：鐵道を用いた沿線地域ポテンシャルの向上

(19) 上毛電気鉄道沿線地域交通リ・デザイン推進協議会

<p>協議会の目的</p>	<p>上毛電気鉄道沿線地域交通リ・デザイン推進協議会規約（第1条より）</p> <p>上毛電気鉄道は、前橋・桐生地域における主要交通軸であり、沿線地域住民の通勤・通学や観光等で地域を訪れる人々の貴重な移動手段であるが、人口減少やコロナウイルス感染症蔓延による生活様式の変化等の影響から、非常に厳しい経営状況となっている。このため、県、沿線市、鉄道事業者、交通事業者、利用者、関係団体等が一丸となり、改めて地域の鉄道の現状を直視し、危機意識を共有した上で、上毛電気鉄道沿線地域の公共交通を単なる現状維持ではなく、コンパクトでしなやかなものに再構築（リ・デザイン）することを目的として、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号。以下「法」という。）第6条に基づき、上毛電気鉄道沿線地域交通リ・デザイン推進協議会（以下「協議会」という。）を設置する。</p>
<p>今後のあり方に関する基本方針</p>	<p>第6回協議会資料より</p> <p>前提</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 鉄道のあり方 ・沿線住民等アンケート調査結果やその他基礎データに基づき経営連絡分科会で議論した結果、鉄道線を活かした沿線地域の価値の最大化を目指すことを前提として、(A) 上毛電気鉄道は全線鉄道として存続、(B) 沿線自治体による上毛電気鉄道に対する補助は従来と同じ形式（群馬型上下分離）で継続することとなった <p>今後の取組の方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 上記(A)(B)を前提に、鉄道を活かした沿線地域の価値の最大化を図るため、以下5点の方向性で取組を検討する。 ・3社（上毛電気鉄道株、上信電鉄株、わたらせ渓谷鐵道株）の一部業務の共通化：収益増加や生産性向上 ・自治体による投資的な追加補助：利便性向上や利用者増加 ・3社の経営・業務執行をサポートする体制（組織）づくり：追加補助の効果の最大化 ・自治体による上毛電気鉄道の鉄道事業に係る執行・経営への参画：沿線地域の価値向上への貢献 ・自治体による政策推進：鉄道を用いた沿線地域ポテンシャルの向上

2. 移動実態・ニーズ把握のための調査

2-1 アンケート調査

(1) 調査概要

公共交通に関する市民の実態を把握するために、市民、高校生、来訪者、大間々・笠懸路線バス利用者を対象としたアンケート調査を実施しました。

	市民アンケート	高校生アンケート		来訪アンケート	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%	約25.9%	—	—	—
回収率 内訳 紙 web	(約24.3% 約6.0%)	(約12.8% 約13.1%)	—	—	—
質問項目	(1)あなたのこと (2)日常生活について (3)鉄道の利用状況 (4)大間々・笠懸路線バスの利用状況 (5)東町路線バスの利用状況 (6)電話でバスの利用状況 (7)鉄道や路線バスを使う場合の条件 (8)公共交通を利用することへの考え (9)自由意見	(1)あなたのこと (2)通学手段 (3)大間々・笠懸路線バスの利用状況 (4)公共交通を利用することへの考え (5)自由意見	(同左)	(1)あなたのこと (2)みどり市への来訪 (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	(1)性別 (2)年代 (3)お住まいの地区 (4)利用目的 (5)回数券利用 (6)往路・復路 (7)乗車 (8)降車 (9)乗り継ぐ鉄道駅

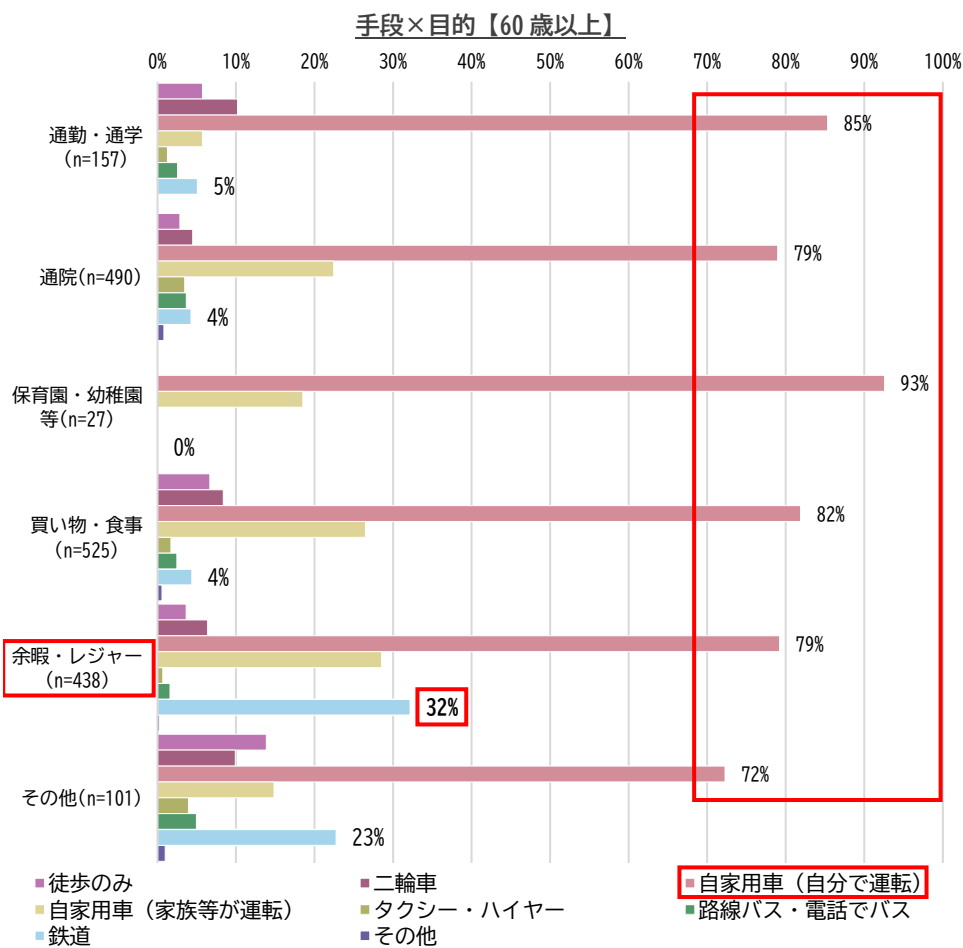
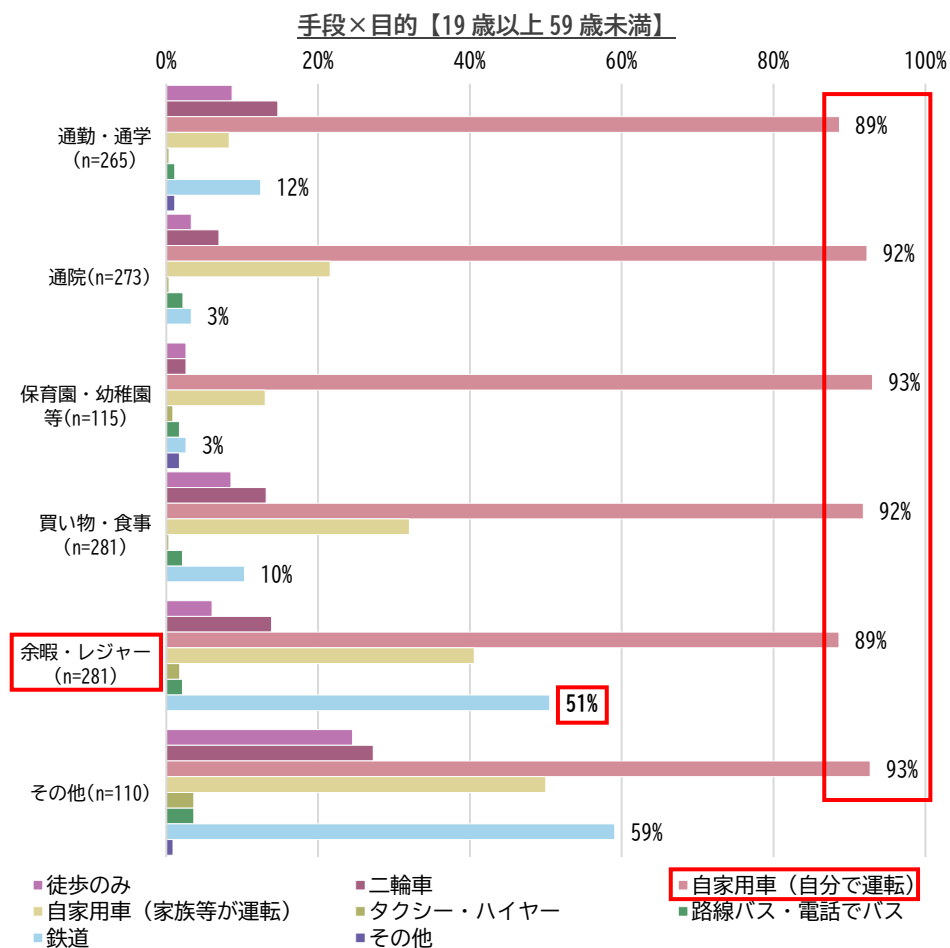
(2) 調査結果

① 属性による移動特性

ア. 19歳以上の移動状況

何の“手段”で移動をしているか

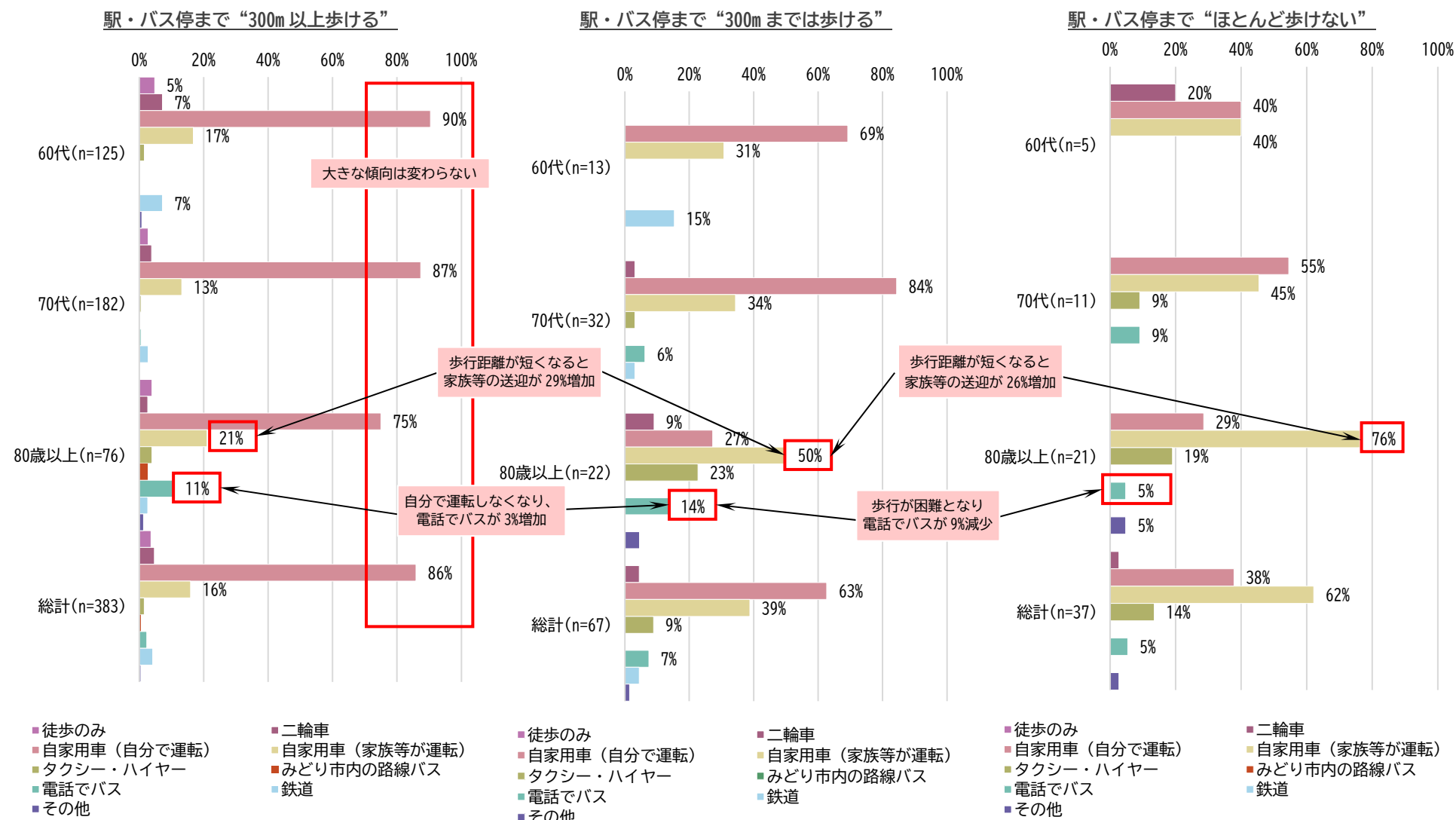
- ・ 19歳以上59歳未満と60歳以上を比較しても、利用動向は大きく変わらず、「自分で運転」が80~90%前後となっている。
- ・ 全年代で、余暇・レジャーでは他の目的に比べ、鉄道の利用率が高い。



イ. 60歳以上の移動状況（通院）

年代ごとで何の“手段”で移動をしているか

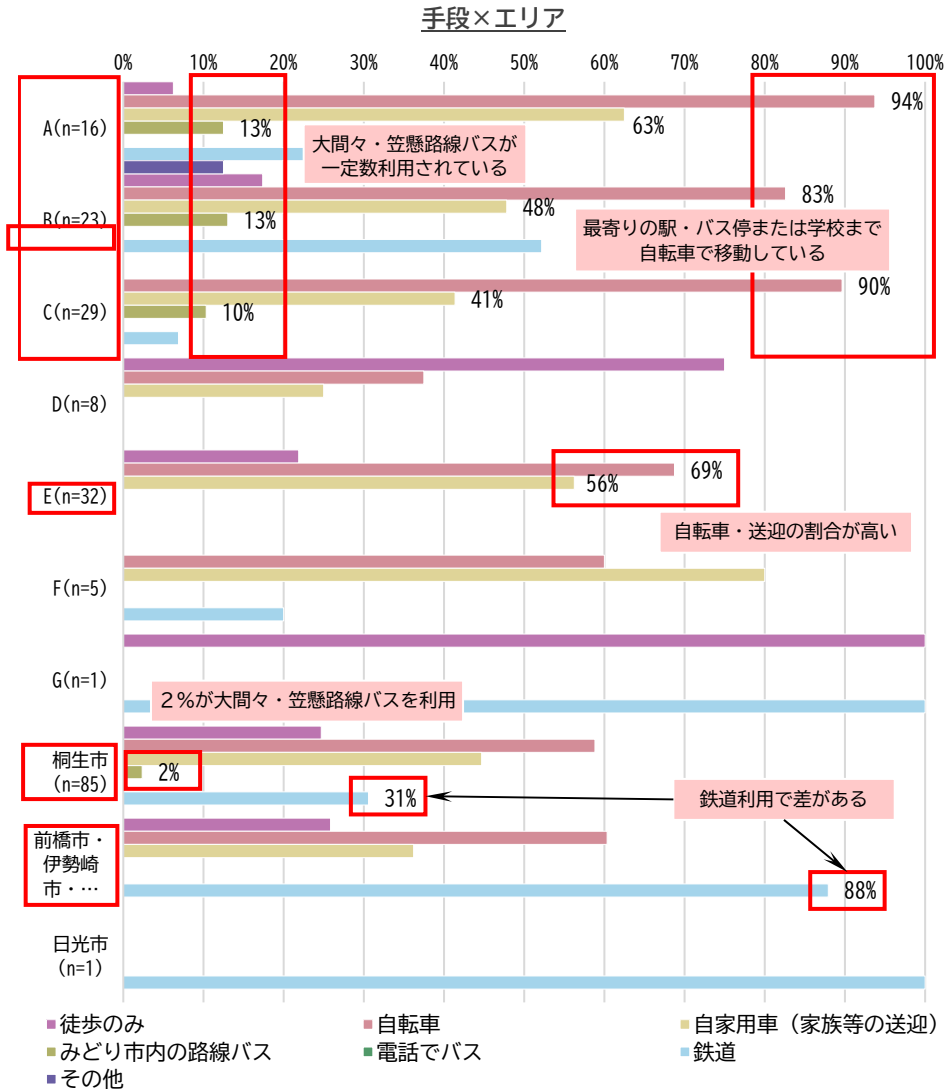
- ・ 駅・バス停まで300m以上歩ける人の手段は、年代で大きな傾向の変化はなく、自分で運転をしている。300m程度までしか歩けない人では、80歳以上になると家族等の送迎に頼っている。
- ・ 歩行が困難な人では、自分では運転ができず、家族等に頼らざるを得ない状況となっている。電話でバスの主な利用者層は、300m程度まで歩ける人であると考えられる。



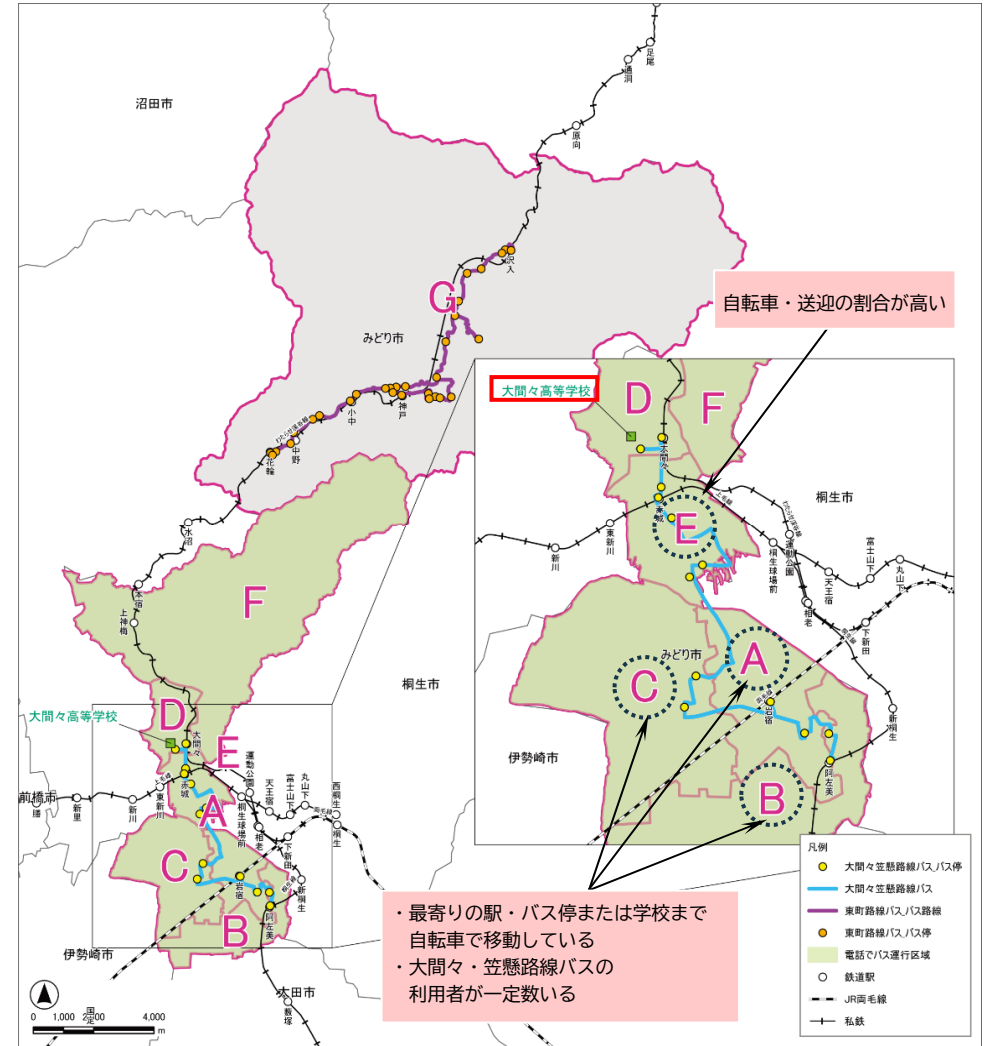
工. 大間々高校生の移動状況

何の“手段”で大間々高校へ通学をしているか

- ・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。



【参考】エリア区分図



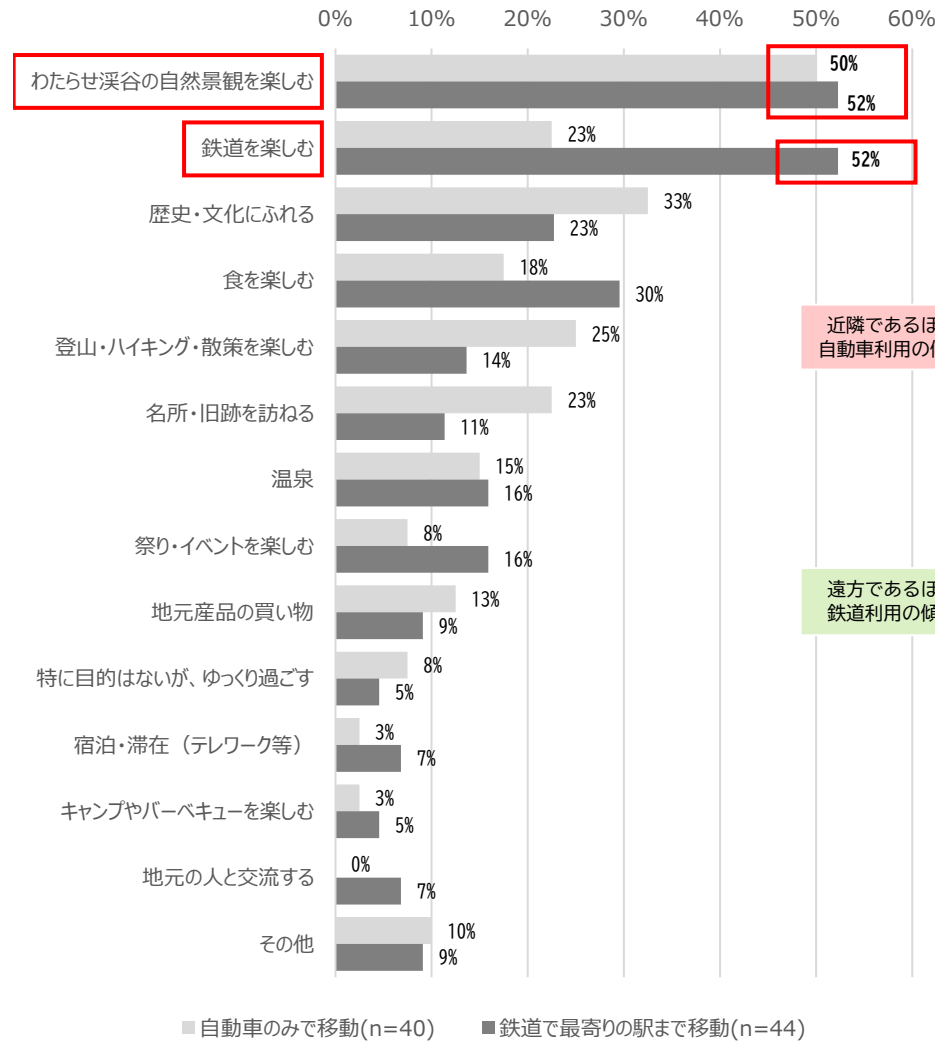
※パーソントリップ調査の区域を参考に設定

オ. 来訪者の移動状況

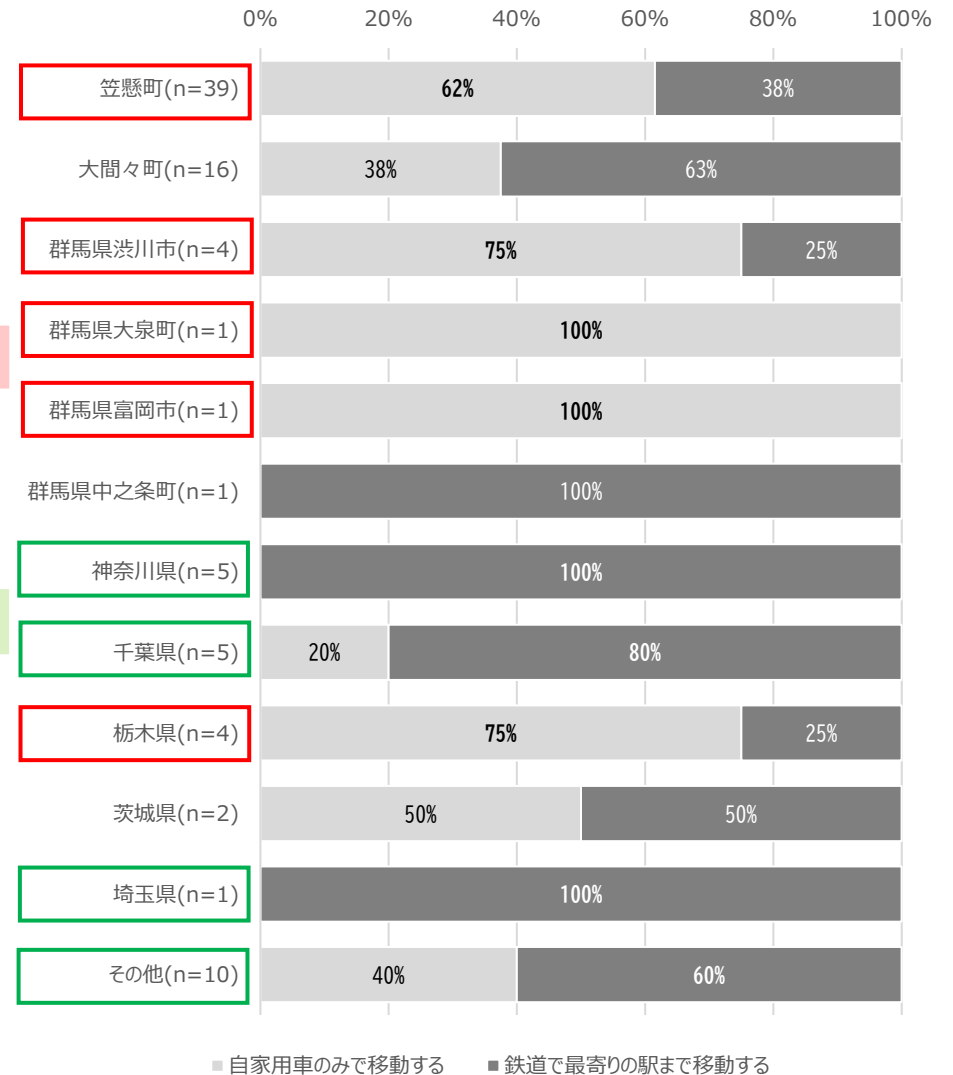
何の“手段”でみどり市を訪れているか

- ・ 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



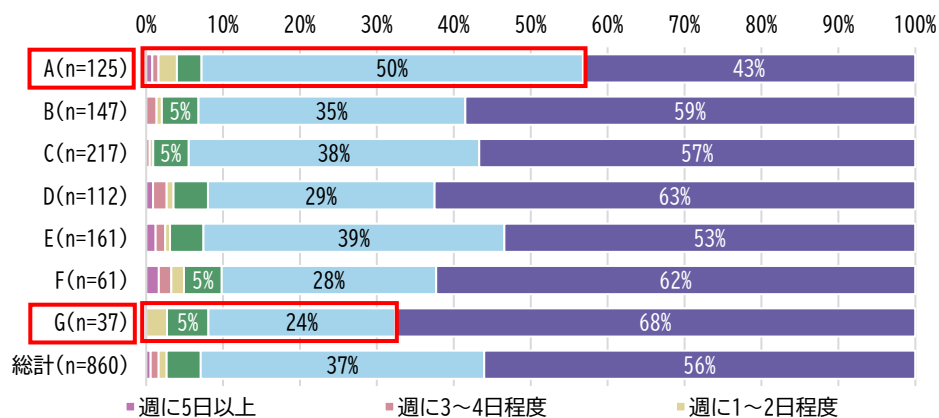
② 公共交通の利用特性

ア. 鉄道の利用状況

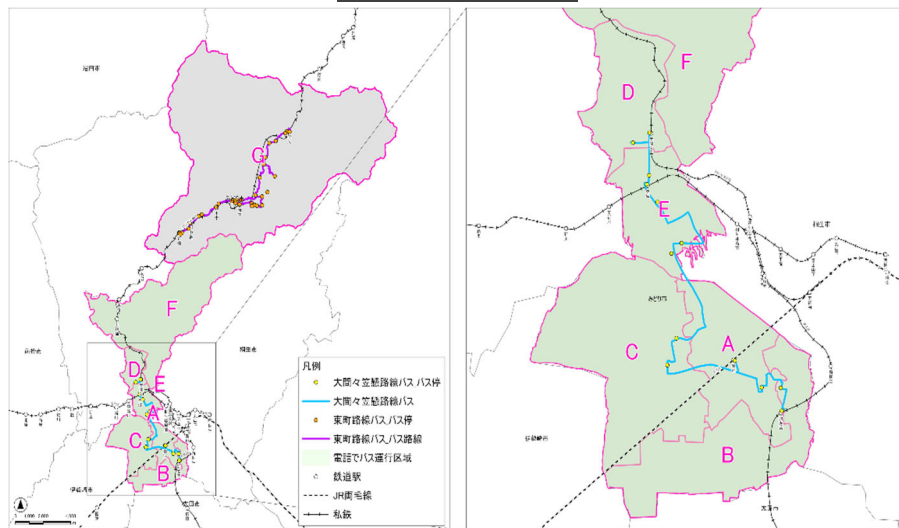
どのくらいの“頻度”で鉄道を利用しているか

- ・ 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 パートトリップ調査の区域を参考に設定

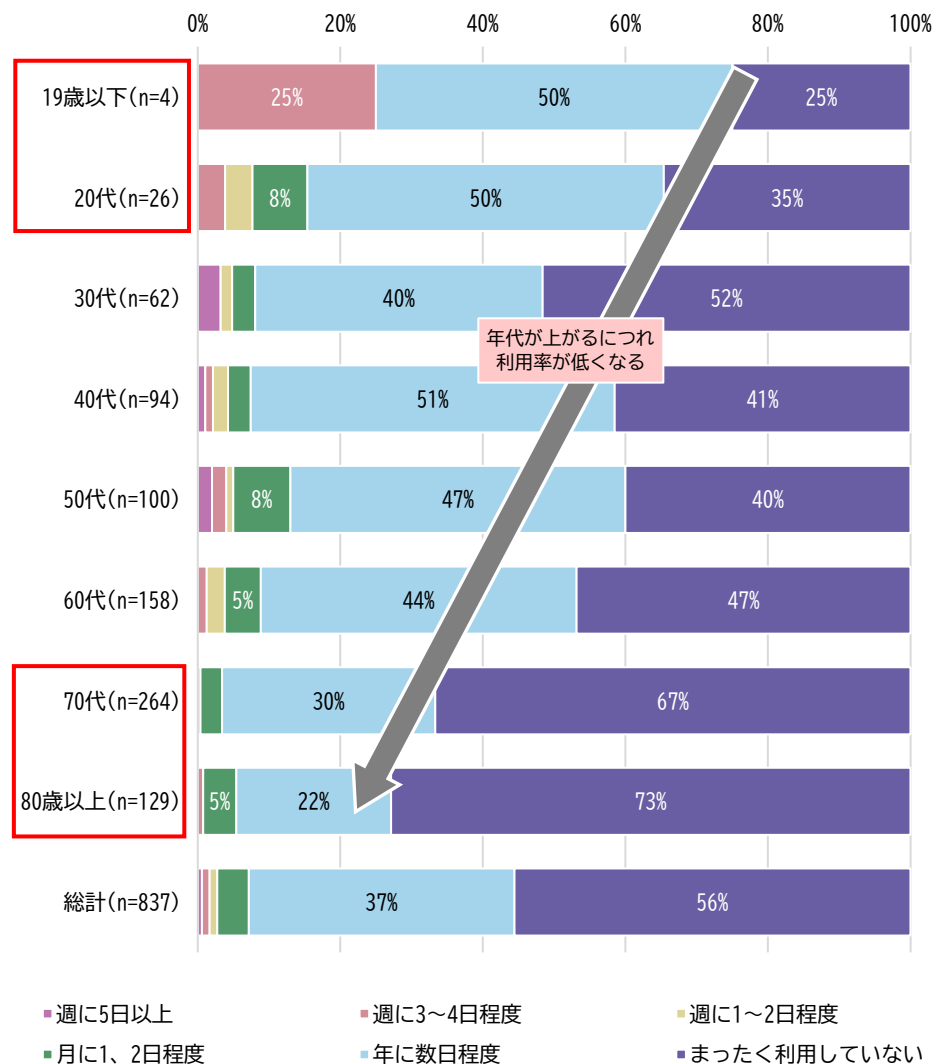


【参考】エリア区分図



※パートトリップ調査の区域を参考に設定

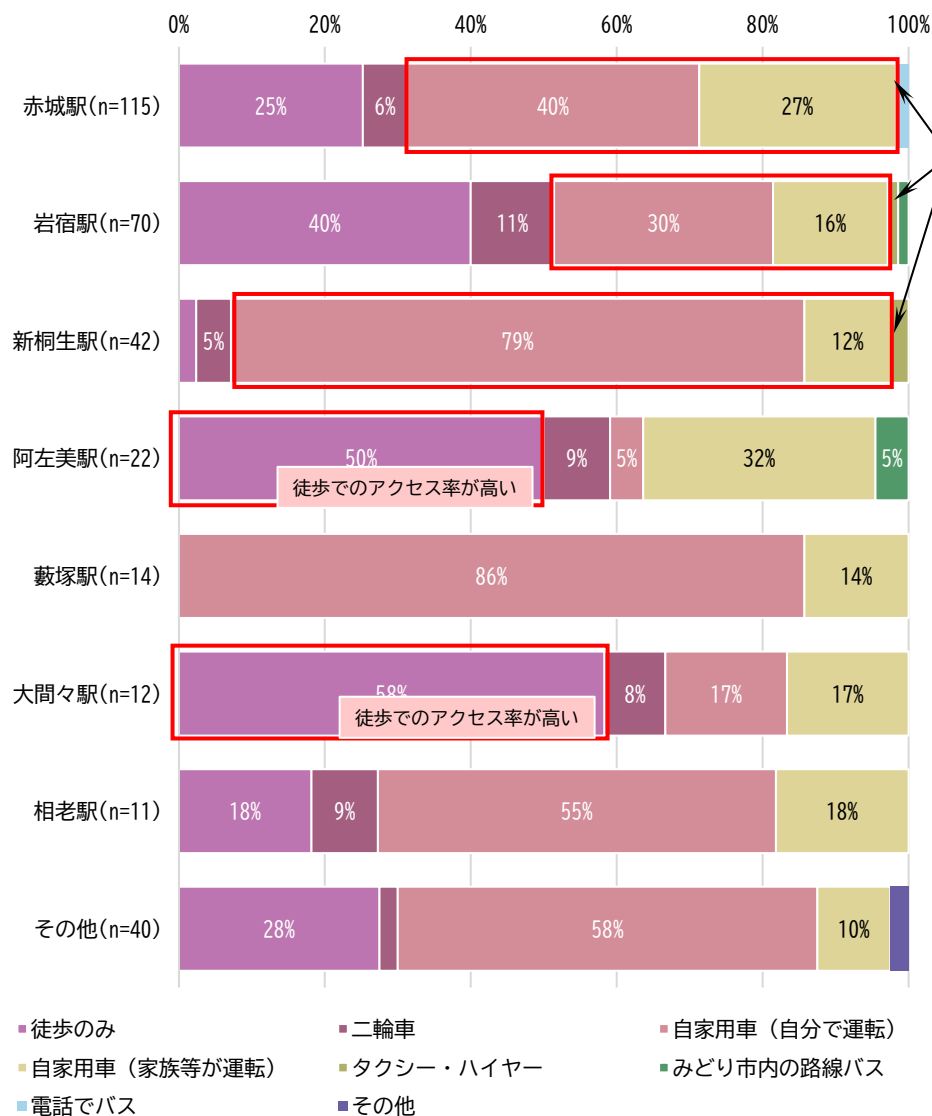
頻度×年代



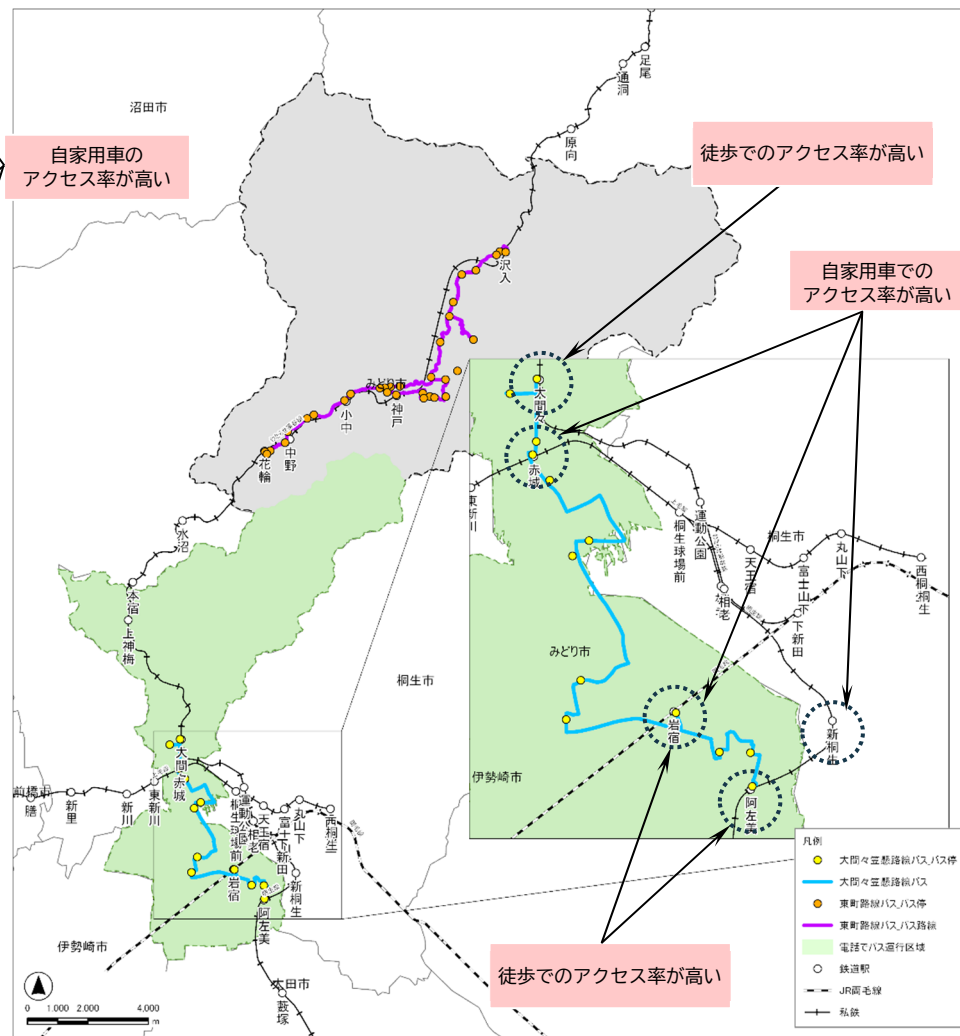
“鉄道駅”までどのような“手段”で移動しているか

- ・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。

頻度×エリア



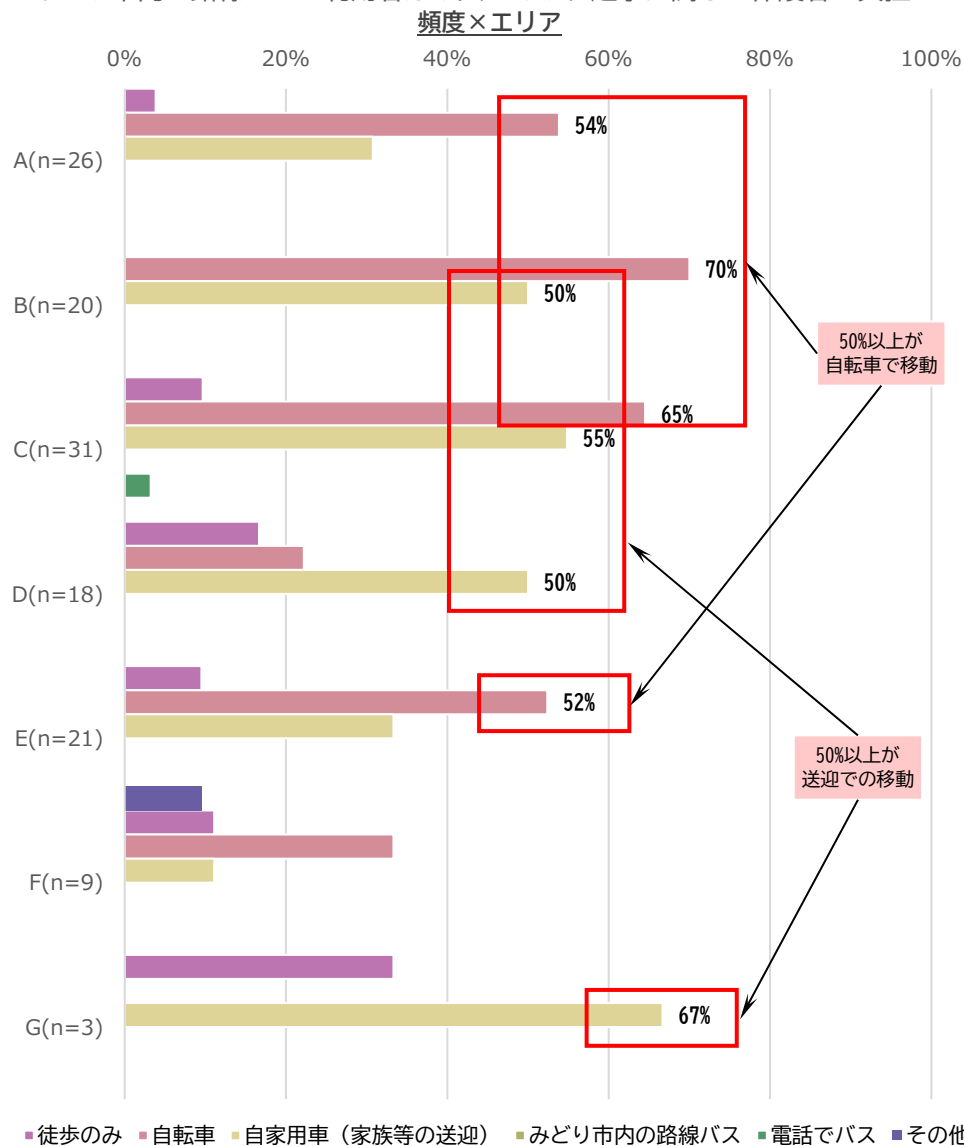
【参考】鉄道駅位置図



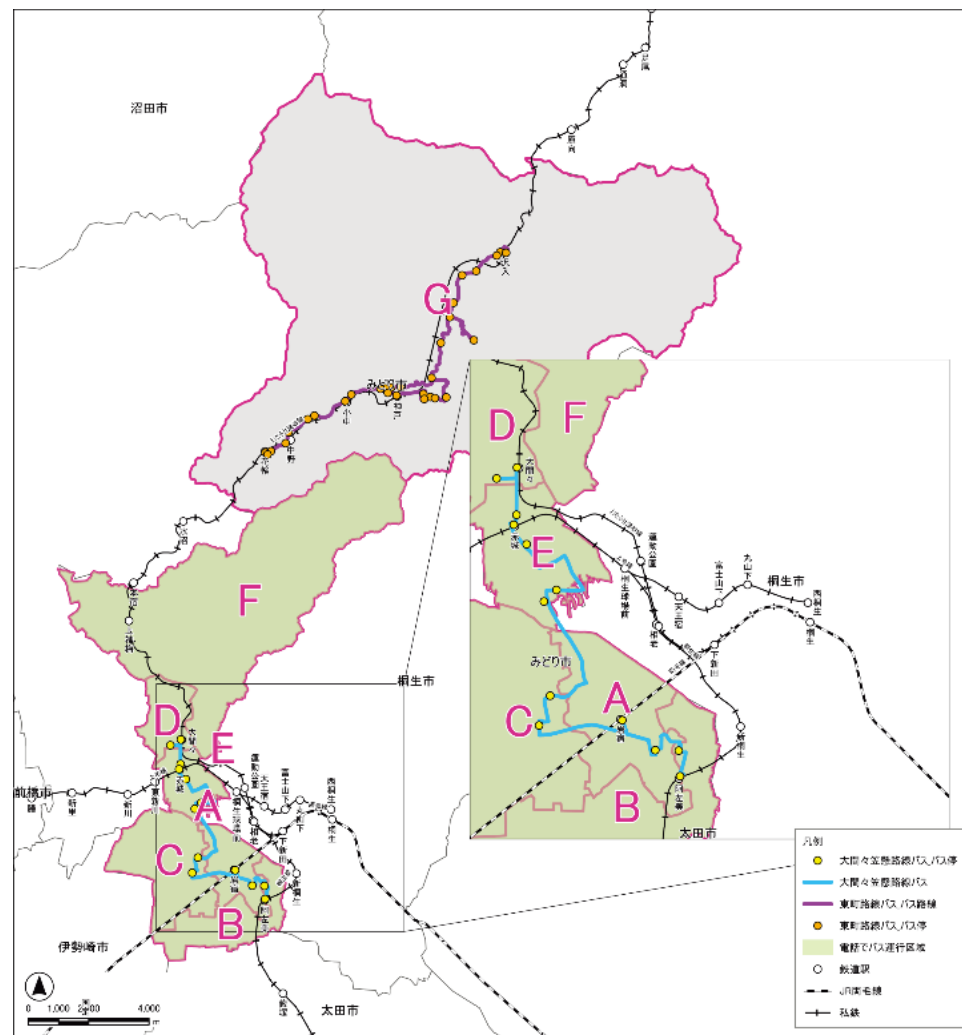
※パーソナルトリップ調査の区域を参考に設定

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）

- ・「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。



【参考】エリア区分図

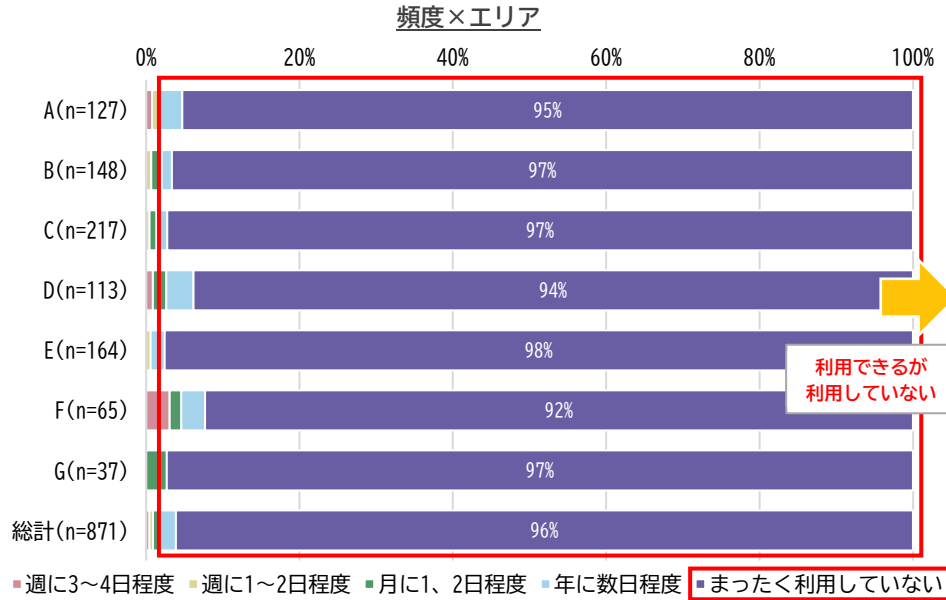


※パーソントリップ調査の区域を参考に設定

イ. 大間々・笠懸路線バスの利用状況

どのくらいの“頻度”で大間々・笠懸路線バスを利用しているか

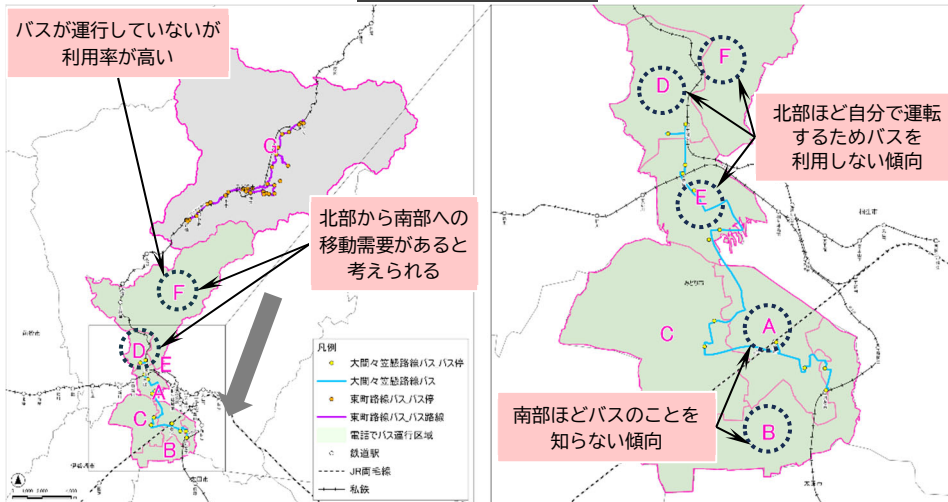
- ・ 北部ほど利用率が高い傾向があり、「G エリア」で最も利用率が高い。次いで赤城駅のある「E エリア」での利用率が高い。
- ・ 利用しない理由は、路線バスの運行している「A・B・D・E」で「バスのことをよく知らない」が50%前後となる。笠懸庁舎のある「C エリア」で「乗りたい時間に走っていない」が50%を超える。



利用でルートだが、利用していない理由【エリアごと上位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%)

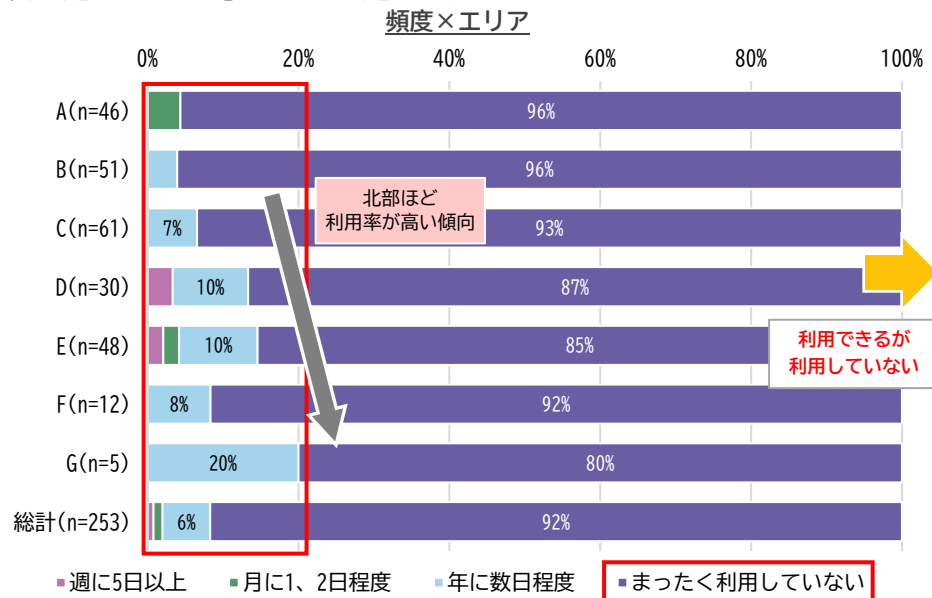
【参考】エリア区分図



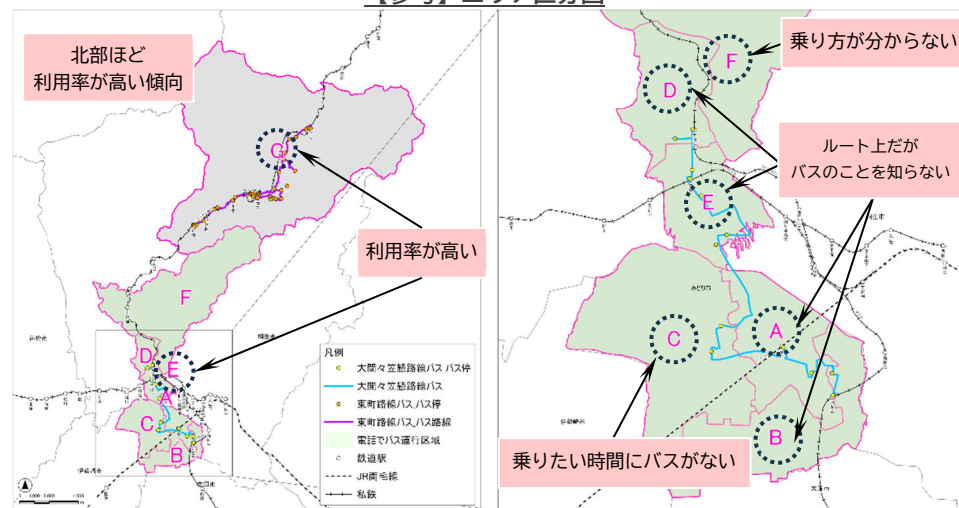
※パーソントリップ調査の区域を参考に設定

市内在住の高校生はどのくらいの“頻度”で大間々・笠懸路線バスを利用しているか

- ・ 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。



【参考】エリア区分図



利用でルートだが、利用していない理由【エリアごと上位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 5 (42%)		乗りたい時間に バス走っていない 4 (33%)
B n=15 (100%)	このバスのことをよく知らなかった 10 (67%)	自宅の近くにバス停がない 6 (40%)	乗りたい時間に バスが走っていない 2 (13%)
C n=13 (100%)	乗りたい時間に バスが走っていない 7 (54%)	このバスのことをよく知らなかった 5 (38%)	自宅の近くにバス停がない 4 (31%)
D n=8 (100%)	このバスのことをよく知らなかった 5 (63%)	乗りたい時間にバスが走っていない その他 2 (25%)	
E n=10 (100%)	このバスのことをよく知らなかった 5 (50%)	自宅の近くにバス停がない 4 (40%)	このバスの乗り方がよくわからない 3 (30%)
F n=3 (100%)	このバスの乗り方がよくわからない 2 (67%)	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 1 (33%)	
G n=0 (0%)	利用者なし 0 (0%)		
総計 n=61 (100%)	このバスのことをよく知らなかった 31 (51%)	自宅の近くにバス停がない 20 (33%)	乗りたい時間にバスが走っていない 17 (28%)

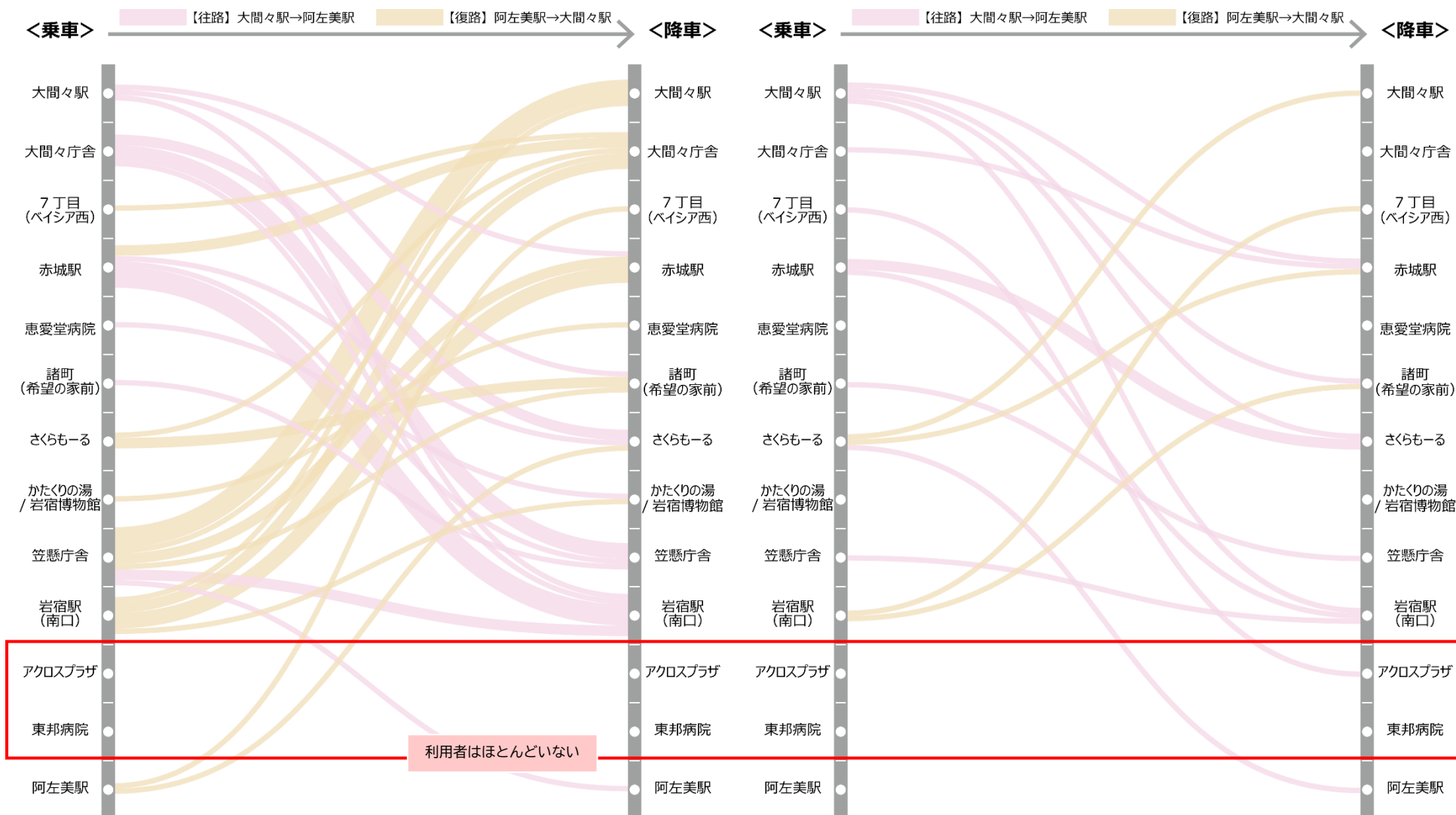
※パーソントリップ調査の区域を参考に設定

平日・休日で“利用の傾向”に変化があるのか

- ・ 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

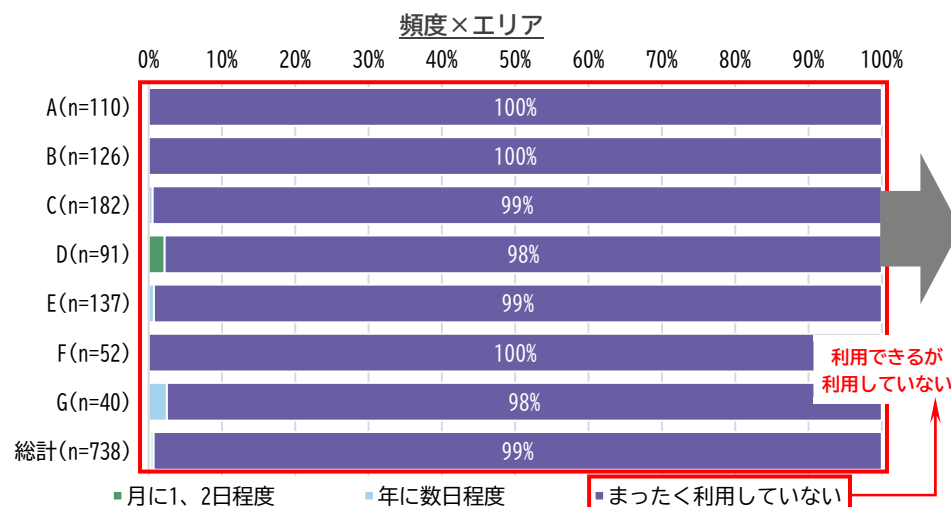
休日 R7/1/24(金)調査時、1本あたり利用者1人を示す



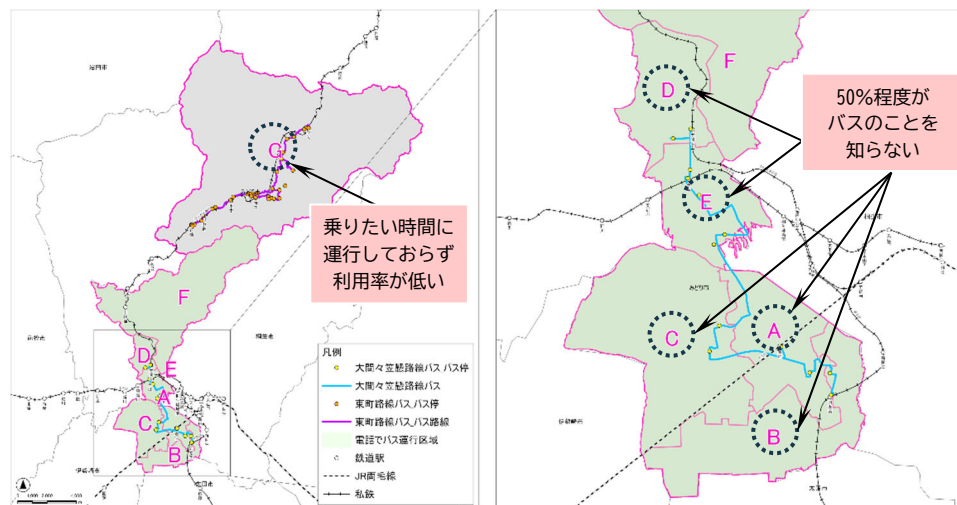
ウ. 東町路線バスの利用状況

どのくらいの“頻度”で東町路線バスを利用しているか

- ・ 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。



【参考】エリア区分図



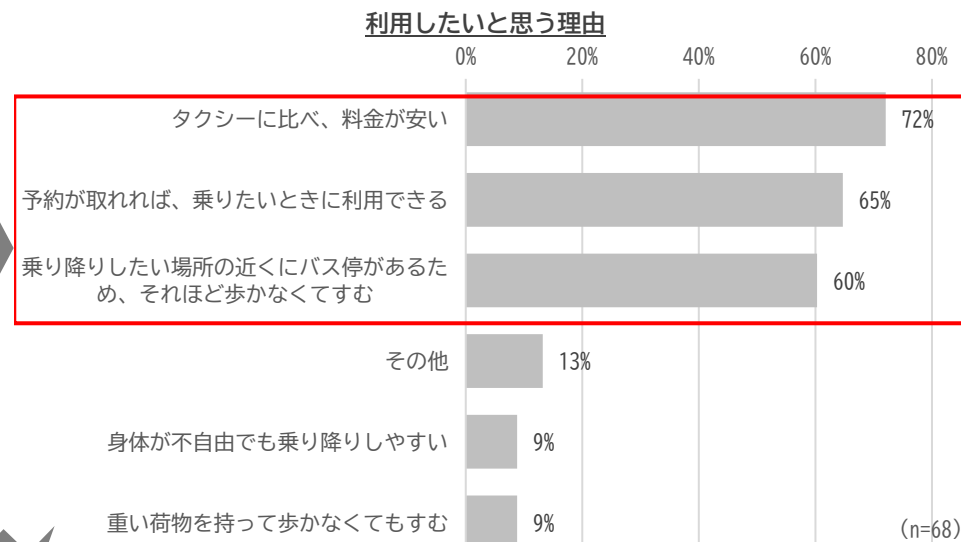
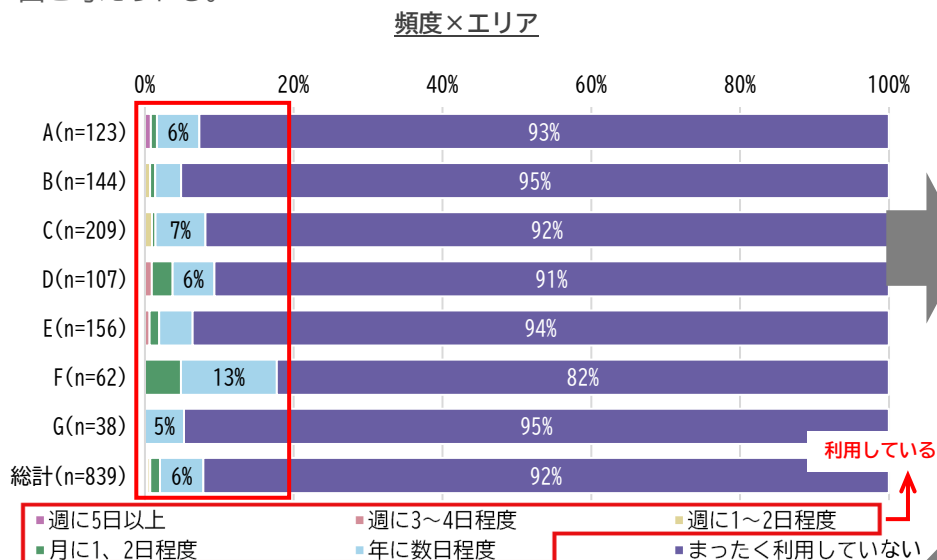
利用でルートだが、利用していない理由【エリアごと上位3つ】

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】 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%)

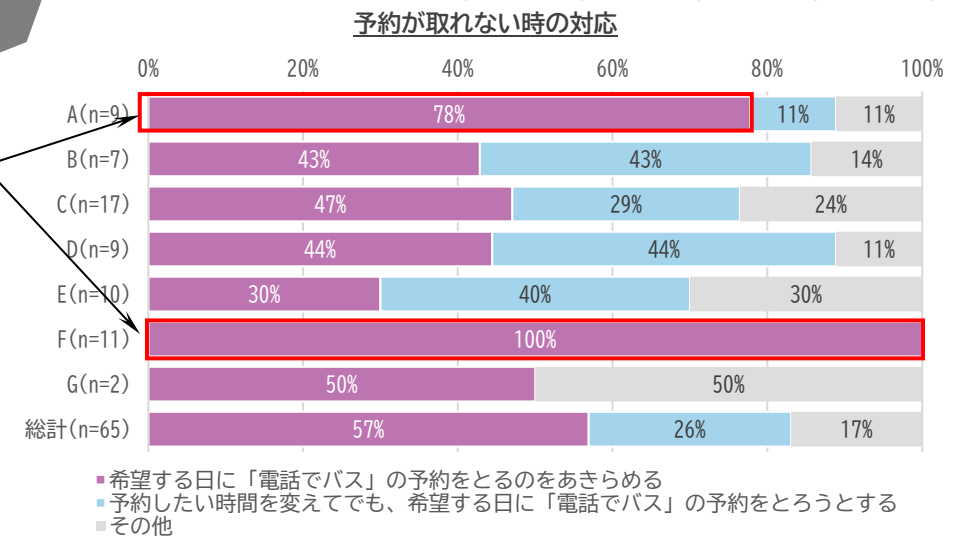
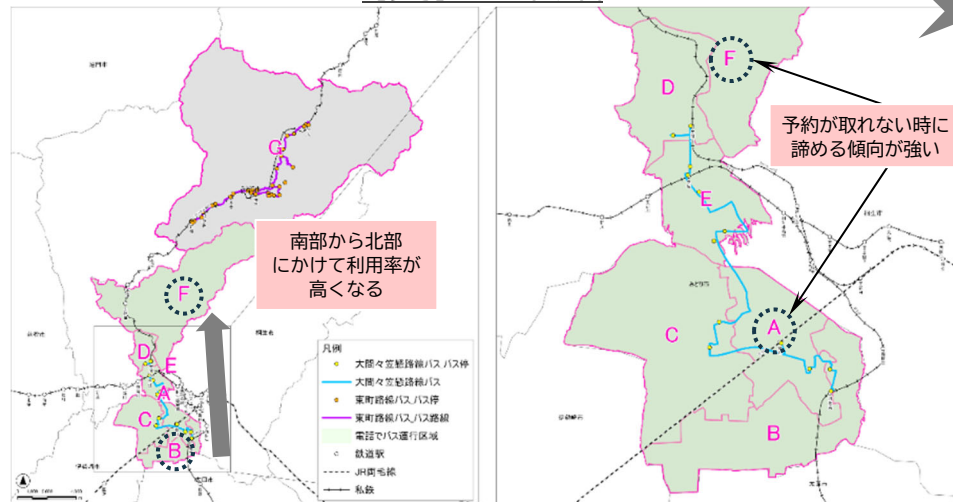
工. 電話でバスの利用状況

どのくらいの“頻度”で大間々・笠懸路線バスを利用しているか

- 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、タクシーの代替え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。



【参考】エリア区分図

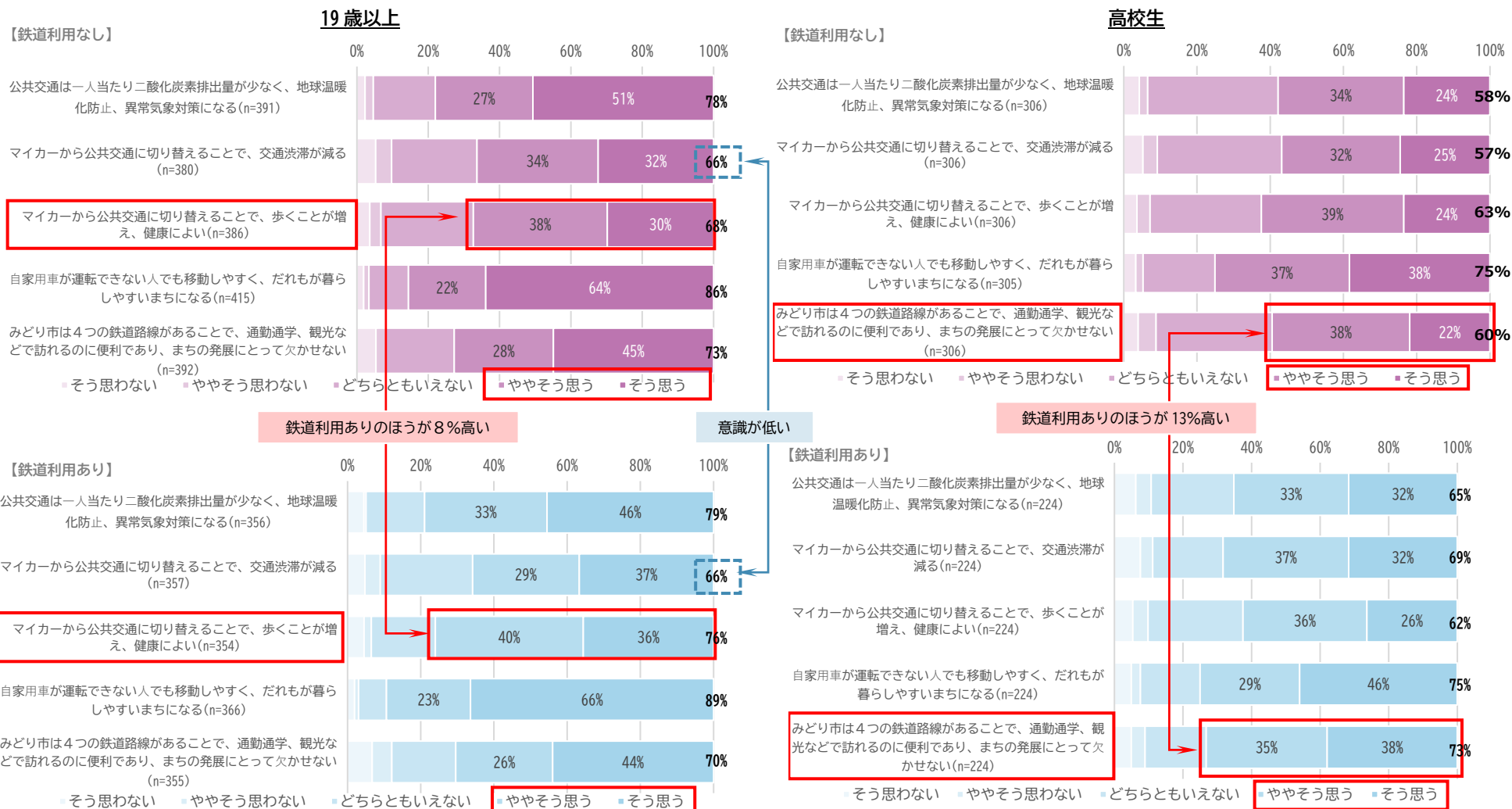


③ 公共交通に対する意識

ア. 公共交通の意義

鉄道利用の有無で”意識の差”があるのか

- ・ 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。



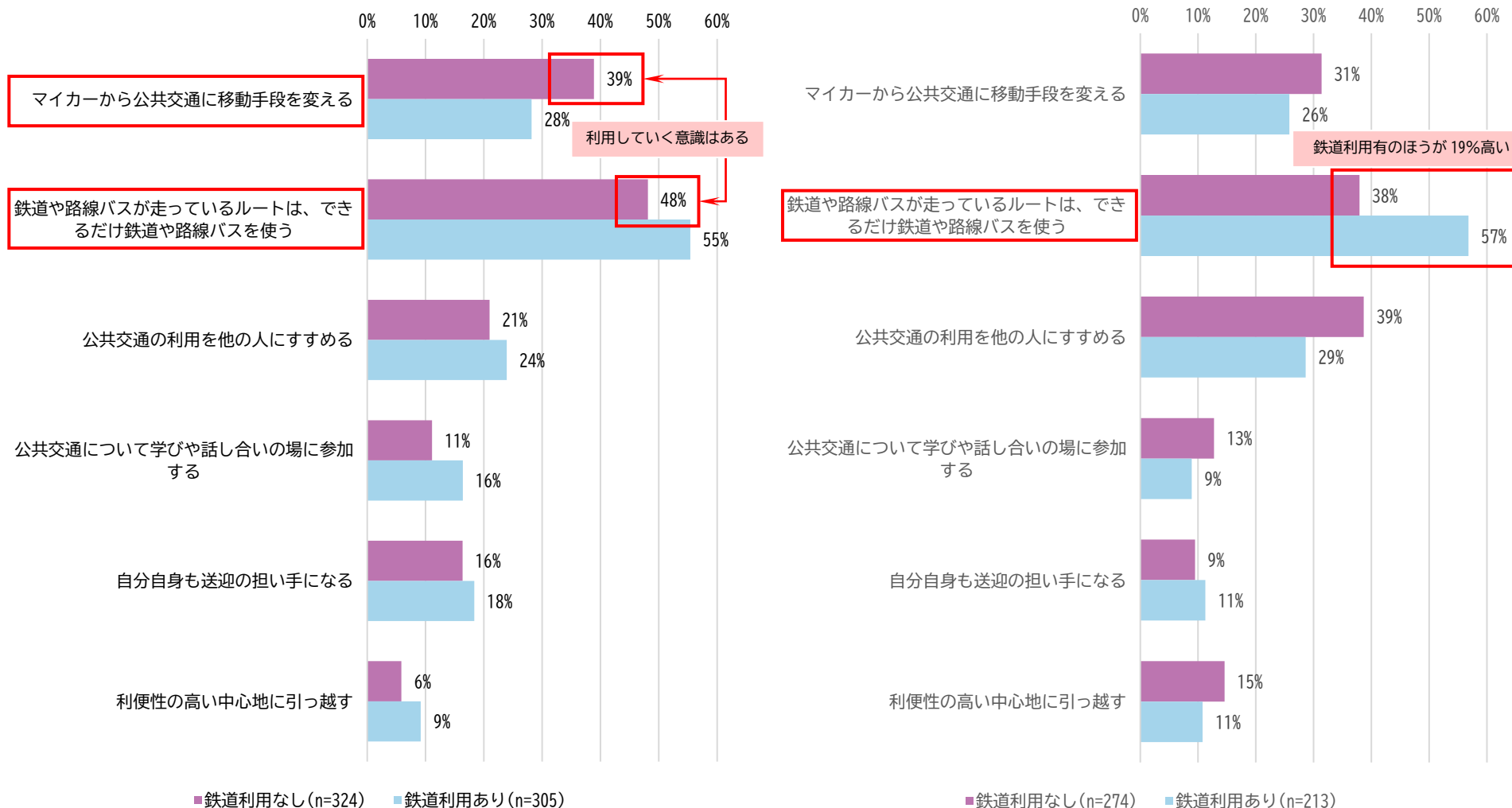
イ. 交通の維持・発展のためにできること

鉄道利用の有無で”意識の差“があるのか

- ・ 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

高校生



2-2 交通事業者ヒアリング調査

みどり市内を運行する交通事業者に対してヒアリングを実施しました。

交通事業者	交通モード	運行エリア・区間
東日本旅客鐵道(株)	両毛線	小山駅～新前橋駅（市内駅：1 駅）
東武鐵道(株)	桐生線	太田駅～赤城駅（市内駅：2 駅）
上毛電氣鐵道(株)	上毛線	西桐生駅～中央前橋駅（市内駅：1 駅）
わたらせ渓谷鐵道(株)	わたらせ渓谷線	間藤駅～桐生駅（市内駅：7 駅）
赤城観光自動車(株)	大間々・笠懸路線バス	大間々駅～阿左美駅
	東町路線バス	東町内
	電話でバス	笠懸町・大間々町内
(株)沼田屋タクシー	タクシー	東毛地域・みどり市内
みどり市学校教育課 委託事業者 3 社	小中学校スクールバス	あずま小中学校、大間々北小学校、大間々中学校
桐生大学	桐生大学スクールバス	桐生第一高校～桐生大学
NPO 法人 3 団体	交通空白地有償運送、福祉有償運送	みどり市内・桐生市内
みどり市観光協会	観光周遊バス	みどり市内の観光地

(1) 東日本旅客鐵道(株) 両毛線

	ヒアリング内容
利用者動向	<ul style="list-style-type: none"> ・ 桐生駅・岩宿駅の朝の時間帯は、学生が多い。 ・ 岩宿駅には市営無料駐輪場があり、様々な高校の学生が利用している。 ・ 岩宿駅北口は通学時間帯は混在しており、雨天時にはさらに混雑しているのではないかと ・ 高齢者の利用は少ない。 ・ 岩宿駅での、観光利用はほとんどない。
事業者から見た意見等	<ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道で Suica が利用できるため、バスでも利用出来れば使いやすくなるのではないかと ・ GunMaaS を上手く活用できれば、周辺市町村からの交流人口が増加するのではないかと
利用者からの意見等	<ul style="list-style-type: none"> ・ 1 時間に 2 便あると良いとの意見があるが、運転手・車両不足により対応が難しい。
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・ 岩宿駅の整備は、JR 単体では考えていない。 ・ 岩宿を整備すれば、利用者が増える可能性はある。 ・ 駅のバリアフリー化は、利用者数 3,000 人/日の駅を優先的に行う。

(2) 東武鐵道(株) 桐生線

	ヒアリング内容
利用者動向	<ul style="list-style-type: none"> ・ 太田駅・新桐生駅周辺の高校生の通学で利用されている。 ・ 桐生市内企業への訪問の際に、特急の利用がある。 ・ 観光客は、赤城駅から上毛電鉄、相老駅からわたらせ渓谷鐵道を利用している。 ・ 東邦病院への通院で、阿左美駅の利用がある。
事業者から見た意見等	<ul style="list-style-type: none"> ・ 通勤・通学者に対して、行政から定期券の補助があると良いのではないかと ・ 日光方面への周遊、紅葉時期等の観光 PR が必要ではないかと ・ ダイヤ改正時の上毛電鉄 赤城駅、わたらせ渓谷鐵道 相老駅との情報共有が必要ではないかと ・ 鉄道イベントでの PR 活動・各種イベントのポスター掲出による公共交通の利用促進が必要ではないかと
利用者からの意見等	特になし
その他	特になし

(3) 上毛電気鉄道(株) 上毛線

	ヒアリング内容
利用者動向	<ul style="list-style-type: none"> ・コロナ禍により、R2～R4の利用者は減少した。 ・コロナ禍の三密回避により、鉄道を利用していた高校生が自転車で通学するようになった。 ・通勤者は、リモートワークが増えたことにより、定期利用者よりも定期外利用者が増えているのではないかと。 ・スタンプラリーイベントを実施しているが、鉄道を利用せず、車でイベントに参加している人も多くいる。
事業者から見た意見等	<ul style="list-style-type: none"> ・最近では、電動自転車や電動キックボードの流行により、鉄道から移行することが懸念される。 ・鉄道は大量輸送を前提としているため、平日は鉄道、休日は自転車を利用するなど使い分けをして頂きたい。 ・路線バスは、鉄道との乗り継ぎに合わせて運行することが重要ではないかと。 ・公共交通の促進には、鉄道事業者だけでは限界があり、沿線自治体や企業と連携した取り組みを行いたい。 ・ノーマイカーデーや公共交通利用者には、手当てを設けることもありなのではないかと。 ・きっぷのIC化は、課題となっているが全車両に導入するとなるとかなりの金額となる。補助が出るような仕組みがあると良いのではないかと。 ・鉄道に平行するバス路線は、効率的ではない。 ・パークアンドライドの駅が6つあるが、のぼりを立てたところ利用者が増加した。
利用者からの意見等	<ul style="list-style-type: none"> ・IC化・バリアフリー化をしてほしいとの意見がある。バリアフリー化を推進したいが、他事業が優先になってしまう。
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・全駅で駐輪場を整備している。 ・定期外利用者増加の取組として、各種イベントを開催している。 ・デハ101の貸切イベントを実施するなど、鉄道マニアからは評判が良い。一方、車両の老朽化により、修繕費が掛かってしまっている。

(4) わたらせ渓谷鐵道(株) わたらせ渓谷線

	ヒアリング内容
利用者動向	<ul style="list-style-type: none"> ・通勤は自家用車利用が多く、鉄道利用は少ない。 ・東町からの通学者は数名、逆にあずま小中学校へ通学する児童・生徒がいる。 ・大間々駅にトロッコ列車があり、乗降者数が多い。 ・大間々駅から桐生駅間は通学利用が主である。
事業者から見た意見等	<ul style="list-style-type: none"> ・今後は省エネ・温暖化により鉄道への転換が求められる。 ・日常利用で、鉄道の楽しさを体現しながら、定期的な買物、通院ツアーを実施するのはどうか。 ⇒交通空白地からのバス→鉄道→商業地・病院等からのバスの循環運行など ・水沼駅周辺やサンレイク草木の整備は、わ鐵の利用創出、沿道の活性化をしたいとの思いがあり、この思いを計画に盛り込んでほしい。 ・鉄道と連動して、登山口・ハイキング口等へのバス運行(ピストン輸送)をしたらどうか。 ・鉄道のダイヤに合わせてバスを運行したらどうか。 ・わ鐵の経済効果は、沿線ばかりでなく、群馬、栃木両県の広範囲に及ぶ。 ⇒わ鐵の乗客は全国規模であり、両県内の温泉地等にも多数宿泊している ・リモートワークや二拠点生活ができることをアピールし沿線に住んでもらいたい。
利用者からの意見等	特になし
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・観光列車は手段であり、目的は住民利用のための運行経費や、沿線への経済効果等の創出である。 ・首都圏をターゲットにチケットレス化を進め、GunMaaSとの連携を強化したい。 ・グッズ販売をしているが、収入目的の他に地元企業の宣伝のためである。 ・テレビ等への売込みは、社員数維持(求人応募者増)の一面もある。

(5) 赤城観光自動車(株) 大間々・笠懸路線バス

	ヒアリング内容
利用者動向	<ul style="list-style-type: none"> ・さくらもーるで買い物利用が多い。 ・さくらもーる付近のパチンコ店利用でのリピーターが多い。 ・岩宿駅～大間々駅間で高校生の朝の利用が多い。 ・東邦病院での利用者は少ない。 ・おりひめバスへの乗り換えも少ない。 ・阿左美駅からの高校生の利用はほとんどない。
事業者から見た意見等	<ul style="list-style-type: none"> ・登下校時の赤城駅での乗り換えに合わせたバスの運行があると良い。 ・鉄道駅からの乗換時間が短く、発車時間を過ぎても数分待機している。(岩宿駅) ・岩宿駅北口は送迎車が多く、バス停を設置することは困難である。 ・アクロスプラザの乗降が少なく、いらないのではないか。
利用者からの意見等	<ul style="list-style-type: none"> ・桐原地区で電話でバスを利用しているが、路線バスがあれば利用したい。
その他	特になし

(6) 赤城観光自動車(株) 東町路線バス

	ヒアリング内容
利用者動向	<ul style="list-style-type: none"> ・富弘美術館で観光客の利用が多い。 ・沢入線での観光客利用は少ない。 ・休館日前はサンレイク草木の利用者が多かった。再開時には増えるのではないか。
事業者から見た意見等	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バスは、富弘美術館・サンレイク草木の利用者がターゲットになるのではないか。 ・二区集会場線は利用者がいないため、無駄ではないか。
利用者からの意見等	<ul style="list-style-type: none"> ・住民のための路線ではなく、無駄ではないか。
その他	特になし

(7) 赤城観光自動車(株) 「電話でバス」

	ヒアリング内容
利用者動向	<ul style="list-style-type: none"> ・足の不自由な方が通勤で毎日利用している。 ・通院で8時・9時代での利用が多く、リピーターは時間が決まっている。 ・学生の利用はない。 ・観光客の小平鍾乳洞への利用がある。 ・さくらもーる・ベイシア・ヤオコーなどのスーパー利用が多い。
事業者から見た意見等	<ul style="list-style-type: none"> ・今以上の拡充等は、運転手不足のため難しい。 ・高齢者でも元気な方が利用するため、路線バスで対応できるのではないか。 ・山間部から平野部の利用の際に、上手く相乗りにならず、非効率である。
利用者からの意見等	特になし
その他	特になし

(8) (株)沼田屋タクシー タクシー

	ヒアリング内容
利用者動向	<ul style="list-style-type: none"> ・自宅から病院(特に桐生厚生総合病院・恵愛堂病院)までの利用が多い。 ・高齢者の病院・買い物等での利用 7~8 割を占める。 ・平日の午前中は病院利用で混みあっており、要望に応えられていないことがある。 ・桐生駅・新桐生駅・大間々駅・赤城駅、桐生厚生総合病院・恵愛堂病院・東邦病院、さくらもーるで主に待機をしている。 ・東町での運行はほとんどない。
事業者から見た意見等	<ul style="list-style-type: none"> ・岩宿駅北口の朝の時間帯は、学生の送迎により混雑している。 ・電話でバスでは、ドアツードアにならずタクシー需要が増えているのではないか。 ・電話でバスと併せて利用できるようなれば利用者は便利になるのではないか。 ・バスの案内が分かりづらく、利用したくても利用できていないのではないか。
利用者からの意見等	<ul style="list-style-type: none"> ・阿左美駅での待機要望があるが、需要もなく運転手不足により対応は難しい。
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・コロナ禍により、今までいた運転手が感染リスクを考慮して、退職してしまった。感染対策を実施しているが、運転手が戻ってこない状況となっている。 ・運転手不足により、車両が余剰している。 ・桐生市では、余剰車両を活用した日本版ライドシェアを行う。 ・大都市では流しのタクシーが多いが、地方ではほとんどが電話での予約となっている。

(9) 小中学校スクールバス

① スクールバス全般

	ヒアリング内容
	<ul style="list-style-type: none"> ・笠懸町久宮でスクールバスの運行の要望があるが、廃校となった学校区を運行エリアとしているため、他の地域での運行は予定をしていない。 ・月の半分ほど、校外学習で車両を使用しているため、混乗や日中に他の用途での利用は難しい。 ・停留所は指定の場所はなく、児童・生徒の自宅に合わせて教育委員会・事業者で協議し、決定している。 ・冬季は危険な箇所があり、迂回する場合がある。

② あずま小中学校

	ヒアリング内容
利用者動向	<ul style="list-style-type: none"> ・児童・生徒宅からのバス停までの距離は、おおよそ 50m 程度である。 ・わ鐵を利用し、あずま小中学校へ通学する児童・生徒がいる。
事業者から見た意見等	<ul style="list-style-type: none"> ・停留所は、電話でバスの停留所、消火栓の案内看板を基本としているが、保護者からの要望により、ドアツードアでの対応が増えている。
利用者からの意見等	特になし
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・運転手不足・高齢化への対応が課題となっている。

③ 大間々北小学校

	ヒアリング内容
利用者動向	・車両4台で4エリアを運行しているが、エリアによって児童の人数に偏りがある。
事業者から見た意見等	特になし
利用者からの意見等	・赤城ロマンズの別荘地にも通学者がいるため、スクールバスを運行してほしいとの意見がある。
その他	・市より貸与の車両が老朽化しており、運行上危険を伴う可能性がある。

④ 大間々中学校

	ヒアリング内容
利用者動向	・部活動の時間に合わせて運行している。
事業者から見た意見等	・大型バスでの運行であるため、運行エリアが狭まっている。
利用者からの意見等	特になし
その他	特になし

(10) 桐生大学 桐生大学スクールバス

	ヒアリング内容
利用者動向	<ul style="list-style-type: none"> ・学生の2~3割程度利用している。 ・県内出身者が多く、鉄道利用者も多い。 ・桐生駅・阿左美駅は利用者が多い。
事業者から見た意見等	<ul style="list-style-type: none"> ・授業の時間に合わせて運行しているため、今後も維持していく。 ・路線バスを利用できるよう授業時間帯に応じて、車両の大型化など学生が利用できるような運行をしていただきたい。
利用者からの意見等	特になし
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・大学側から、公共交通利用を強制することはできない。 ・自動車通学の制限はなく、許可制としている。 ・2027年以降に桐生キャンパスを市民に開放することを検討しており、路線バスが乗入れることで利用できる市民が増えることを想定している。

(11) NPO法人

① グループ28

	ヒアリング内容
利用者動向	<ul style="list-style-type: none"> ・通院7割・買物2割・その他1割での利用。 ・東町全域での利用。 ・午前中の利用者が多い。 ・市内病院の他、桐生市・前橋市・足利市など幅広く利用者がいる。 ・以前は、わ鐵を利用していた人が時間に合わせて行動することが難しくなり、利用している。
事業者から見た意見等	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通のバリアフリー化を進めてほしい。 ・観光客は東町路線バスを利用しているため、廃線することはできないと考える。 ・運転手や車両の確保など、行政や社協と連携を図りたい。 ・運転だけでなく、介助から病院の受付・買物の補助まで頼まれてしまう。
利用者からの意見等	<ul style="list-style-type: none"> ・顔見知りの人の運転手に送迎をしてほしい。 ・制度がなくなると、困る。 ・町内より市内・市外に行くことが増えた。
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・過疎地域を元気にしたいとの思いから事業を始めた。 ・高齢者にとって、ドアツードアは必要なサービスである。 ・今後も、利用者の制限を設けることは考えていない。

② ファミリー

	ヒアリング内容
利用者動向	<ul style="list-style-type: none"> ・通院90%・買物5%・その他5%での利用。 ・主として自宅から医療機関、時には介護施設から医療機関への利用がある。 ・今後の需要は、現状程度、微増すると予想している。 ・外出回数は、月に一度程度での利用が多い。
事業者から見た意見等	<ul style="list-style-type: none"> ・現在の事業規模では、1~2人の運転手で十分である。 ・平成24年12月に運送対価を改定して以降、改定をしていない。 ・公共交通を利用できる方は、公共交通を利用するよう促している。 ・本事業は、公共交通利用が困難な方へのサービスであることを計画に記載して頂きたい。
利用者からの意見等	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者・ケアマネージャーからはこんなに安くて大丈夫かとの意見がある。 ・みどり市福祉タクシー券の支給枚数が少ない。現在の48枚から60枚程度まで増やしてほしい。
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・みどり市内を拠点とする福祉有償運送サービス事業者が存在しておらず、地元の福祉について危機感を持ったことがきっかけでNPO法人を設立した。 ・令和9年までの事業継続の更新し、今後も継続していく見込みである。 ・これまでの最長移送は、桐生市から岩手県一関市の病院（片道400km）である。

③ わたらせライフサービス

	ヒアリング内容
利用者動向	<ul style="list-style-type: none"> ・基本的には、みどり市・桐生市を運行エリアとし、市外の通院の付添いを行う。その場合は、自宅から自宅までの付添いを行っている。 ・1人当たりの利用回数は、週に2~3回となっている。 ・1週間平均では、55人程度の利用がある。
事業者から見た意見等	<ul style="list-style-type: none"> ・需要の増加により、運転手が不足している。 ・介助を必要とする人たちには必要な事業である。 ・運転免許返納後の移動手段が必要だが、公共交通で移動困難者のサポートを賄うことは困難である。 ・住民参加型の有償ボランティアの育成が有効であり、太田市での買い物支援が今後、注目されるのではないかと。 ・住民参加型地域づくり、地域福祉活動計画への取り組みが必要ではないかと。
利用者からの意見等	<ul style="list-style-type: none"> ・当日受付をしていないが、当日に利用したいとの電話が多い。 ・土日は運行していないが、運行してほしいとの意見がある。
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・障害者や高齢者の外出支援を目的に、無償ボランティアから始まった。ボランティア移送の限界を感じ、NPO法人を設立した。 ・一般住民の幸せづくりが目的である。

(12) みどり市観光協会 観光周遊バス

① 花桃街道

	ヒアリング内容
利用者動向	<ul style="list-style-type: none"> ・2キロに渡る花桃街道の花や景色を楽しむために運行している。
事業者から見た意見等	<ul style="list-style-type: none"> ・みどり市の観光PRが目的であり、公共交通としては運行していない。 ・主要公共交通への乗り換えるためのダイヤの見直しを行いたい。 ・公共交通利用促進のためのアナウンスが必要ではないかと。 ・所要時間に20分かかるため、乗車待ちになる。(最大1時間) ・会場が非常に混雑するため、一般車両とのすれ違い等の配慮が必要となる。 ・時速20kmでの低速運行のため、渋滞を発生させないための配慮が必要となる。 ・周遊を目的とし、発着が同じ場所となるため、途中乗車ができないことから、発着とは反対側からの来訪者(徒歩)を乗車させることができない。
利用者からの意見等	<ul style="list-style-type: none"> ・花輪駅から出発してほしい。 ・並びが多すぎて、乗車したいが時間の都合上難しい。 ・運賃を取って欲しい。 ・今後も続けて欲しい。 ・徒歩で街道を歩くお客様から、乗車したいとの声が出ている。
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・市が加入する保険は土日祝に現地対応ができないため、事故発生時に迅速な対応ができない。 ・車両が経年劣化している。 ・一部イベントについては車両及び運転手が足りない。

② 小平の里

	ヒアリング内容
利用者動向	<ul style="list-style-type: none"> 小平の里親水公園について、繁忙期には公園駐車場が常に満車状態であることから、約700m離れた第2駐車場を使用することとなるために運行している。 利用者の利便性の確保と併せて近隣の施設や自然を楽しむために運行している。
事業者から見た意見等	<ul style="list-style-type: none"> 混雑ピーク時期には、路上駐車が増加して渋滞が発生するため、運行に支障が生じている。 第2駐車場に車両構造上進入できないため、駐車場外にバス停を設置する必要がある。
利用者からの意見等	<ul style="list-style-type: none"> 乗車人数が9名の為、家族構成ではバラバラになってしまう。
その他	<ul style="list-style-type: none"> 市が加入する保険は土日祝に現地対応ができないため、事故発生時に迅速な対応ができない。 車両が経年劣化している。 一部イベントについては車両及び運転手が足りない。

③ 鹿田山満喫コース

分類	ヒアリング内容
利用者動向	<ul style="list-style-type: none"> ひまわりの開花時期に合わせて、ひまわり畑と鹿田山の景色を楽しんでもらうために運行している。
事業者から見た意見等	<ul style="list-style-type: none"> 発着場がわかりづらい。
利用者からの意見等	<ul style="list-style-type: none"> 鹿田山で見かけて乗車したいが、岩宿駅で降りるのは厳しい。 運行自体を知らなかったため、もっとPRしても良いのではないか。 見かける機会が少ないため、運行しているかわからない。
その他	<ul style="list-style-type: none"> 市が加入する保険は土日祝に現地対応ができないため、事故発生時に迅速な対応ができない。 車両が経年劣化している。 一部イベントについては車両及び運転手が足りない。

④ 大間々まちなか散策

	ヒアリング内容
利用者動向	<ul style="list-style-type: none"> 秋の行楽シーズン（関東菊花大会期間含む）に大間々駅や赤城駅からながめ公園・高津戸峡へ向かう2次交通として運行するとともに、ながめ公園や高津戸峡に自動車で訪れた観光客を大間々の「まちなか」周遊を楽しんでいただくため運行している。
事業者から見た意見等	<ul style="list-style-type: none"> 運行数は多いが、タイミングによっては、お客様が乗車できないことがある。 鉄道と低速電動バスの発着のタイミングが合わないため、利便性向上を図る必要がある。
利用者からの意見等	<ul style="list-style-type: none"> 赤城駅から満員で乗ることが出来なかった。 乗車したいが、わたらせ渓谷鐵道・上毛電鉄の時間に間に合わない。 まちのどこでも乗れるようになると市民も便利ではないか。
その他	<ul style="list-style-type: none"> 市が加入する保険は土日祝に現地対応ができないため、事故発生時に迅速な対応ができない。 車両が経年劣化している。 一部イベントについては車両及び運転手が足りない。

⑤ その他イベント

	ヒアリング内容
利用者動向	・会場から離れた周辺駐車場を利用する来訪者の運搬や試乗、周辺周遊のために運行している。
事業者から見た意見等	・商工フェアでの道路幅員が狭い。 ・ひまわりの花畑まつりでのイベント会場内に運行ルートを設定した場合、人混み通過時に安全確保や配慮が必要となる。 ・添乗員がいないため、ワンオペで運転と観光案内を兼務する必要がある。
利用者からの意見等	・もっと目立たせればよいのではないか。 ・開花状況などバスで公開してみてもどうか。
その他	・市が加入する保険は土日祝に現地対応ができないため、事故発生時に迅速な対応ができない。 ・車両が経年劣化している。 ・一部イベントについては車両及び運転手が足りない。

3. 「みどり市の現況」「移動実態・ニーズ把握のための調査」のまとめ

「1. みどり市の現況」「2. 移動実態・ニーズ把握のための調査」を基に、みどり市公共交通における解決すべき問題を抽出し、課題を整理しました。なお、課題については、本編に掲載をしています。

3-1 「みどり市の現況」「移動実態・ニーズ把握のための調査」のまとめ

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
みどり市立地適正化計画	歩いて暮らせるまち、すべての人が使いやすい公共交通の維持・確保
わたらせ渓谷鉄道沿線地域交通リ・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
上毛電気鉄道沿線地域交通リ・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

次代潮流の変化	
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

各種データ、ヒアリング結果、アンケート結果	
地域特性	<ul style="list-style-type: none"> ●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
人口	<ul style="list-style-type: none"> ●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
移動特性	<ul style="list-style-type: none"> ●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 ○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 ○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 ○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 ○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 ○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 ○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

各種データ、ヒアリング結果、アンケート結果			
公共交通の状況	<ul style="list-style-type: none"> ●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 ●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NP0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 ●わたらせ渓谷鉄道では、グッズ販売による収益目的の他、地元企業の宣伝を行う 		
公共交通の利用特性	<ul style="list-style-type: none"> ●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 ○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 ○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 ○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 ○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 ○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 		
公共交通に対する意識	<ul style="list-style-type: none"> ○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 ○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 ○高校生の鉄道未利用者の公共交通に対する関心が低い ○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 		
各アンケートの主な回答・意見	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	わ鐵を目標に訪れた 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

※●：各種データ・ヒアリング結果、○：アンケートの結果

4. 計画策定にかかる検討経緯

4-1 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の策定にあたり、みどり市地域公共交通活性化協議会での協議を経て、計画を策定しました。

年度	回	日時	内容（本計画策定に関するものを記載）
令和6年度	第1回	令和6年6月27日	・みどり市地域公共交通計画策定支援業務委託に関する契約方法と委託内容について
	第2回	令和6年11月26日	・みどり市地域公共交通計画について (1) みどり市の公共交通の実態について (2) 事業者ヒアリングの結果について (3) 実態調査の設計について
	第4回	令和7年3月19日	・みどり市地域公共交通計画について (1) アンケート調査の結果および課題について ・令和7年度みどり市地域公共交通計画策定支援業務の委託について
令和7年度	第1回	令和7年7月10日	・みどり市地域公共交通計画について (基本的な方針・目標・具体的な施策について)
	第2回	令和7年9月9日	・みどり市地域公共交通計画について (1) 目標・具体的な施策・評価方法について
	第3回	令和7年11月21日	・みどり市地域公共交通計画（素案）について ・みどり市地域公共交通計画（素案）の意見提出手続き（パブリックコメント）の実施について
	第5回	令和8年3月13日	・みどり市地域公共交通計画の策定について

4-2 パブリックコメント

みどり市地域公共交通計画の策定にあたり、パブリックコメント手続を行い、広く市民の意見を求め、提出された意見や提案を考慮し、計画の内容を決定するとともに、提出された意見と市の考えた方を公表しました。

(1) 実施概要

実施期間	令和7年12月15日～令和8年1月16日
意見提出者数	1名
意見等項目数	5件

(2) ご意見・ご質問の概要と市の考え方

	いただいたご意見・ご質問の概要	回答
1	○「自動運転」について 急速に進化を遂げている自動運転は、将来の公共交通のあり方（人手不足への対応、人件費の抑制など）に大きな影響を与えるものです。また、実用段階ではないのかもしれませんが、長期の計画を考える上では、実用化されることを見据えて検討を進めた方が良いと思います。	自動運転は将来の公共交通に大きな影響を与える重要な技術であると認識しています。本計画では5年間の計画であり、既存交通の維持・充実を優先しますが、今後は国の動向や技術の進展を注視し、将来的な選択肢として検討を継続していきます。
2	○「電話でバス」について 立地適正化計画でコンパクトな市街地の形成を進める誘導地域としたところについては、電話でバスのオペレーションを誘導地域外と変えるなど、メリハリのある運用を検討してみてもどうか。	誘導地域における公共交通の役割は重要と考えていますが、電話でバスは市内全域の移手段確保を目的としているため、サービス水準の差については慎重な検討が必要です。今後、利用実態や運行効率を踏まえた運用改善を検討していきます。
3	○わたらせ渓谷鉄道について 車窓から楽しめるルート設定に関連し、わたらせ渓谷鉄道については、車窓からしか見ることができない眺望点（途中停車を含む）を作り出すことはできないか。	わたらせ渓谷鉄道の車窓景観は重要な魅力であり、観光価値向上の視点として受け止めます。安全性や運行への影響を踏まえ、関係者と連携しながら今後の検討課題とします。
4	○自動車と公共交通のコスト比較 自動車とバスのコスト比較（や、大間々・笠懸路線バスの財政負担）の数字は、インパクトがありました。市民が自動車にかかるコストを積算し、それを公共交通に回したら、どんな便利な世界が実現するのだろうか？公共交通に対する市民の意識を高めるため、そのようなシミュレーションはできませんか？	自動車と公共交通のコスト比較は、市民理解を深める上で有効な視点と考えます。算定条件の整理が必要なため、分かりやすい情報提供の方法について今後検討していきます。
5	○自動車と公共交通のコスト比較 「電気バスを利用することは、森を守り、未来の環境を守る」とありますが、森の面積はCO ₂ の排出量の換算に利用しているだけなので、電気バスの利用が即森を守ることに繋がるとは思えません。	ご指摘のとおり、電気バスの利用が直接的に森林の保全につながるものではありません。本計画における「森」に関する表現は、電気バス導入によるCO ₂ 排出削減効果を分かりやすく示すため、森林によるCO ₂ 吸収量に換算して表現したものでした。 いただいたご意見を踏まえ、誤解を招くおそれのある「森を守る」といった表現については修正します。

みどり市地域公共交通計画 資料編
令和8年3月

〈本計画・みどり市の公共交通に関するお問い合わせ〉

発行 みどり市地域公共交通活性化協議会
編集 みどり市 政策企画部 企画課
〒379-2395 群馬県みどり市笠懸町鹿 2952 番地
TEL：0277-76-0962 FAX：0277-76-2449
Mail：kikaku@city.midori.gunma.jp



[本編はこちら]
※市公式ホームページへ移動します