

# 令和7年度 第5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の策定について】

令和8年3月13日

# 目次

1. 第3回協議会からの主な修正箇所  
(パブリックコメント前の修正箇所) ..... 3
2. パブリックコメントでの意見と計画書への反映事項..... 15

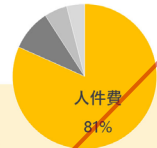
# 1. 第3回協議会からの修正箇所（パブリックコメント前の修正箇所）

修正前 p1-11

修正後 p24

● バスに限った話ではないのではないか  
⇒「例えば」を追記  
【第3回協議会意見】

公共交通を維持するための費用の話。



私たちの移動を支える公共交通を維持していくには多くの費用がかかります。

現在みどり市で運行しているバスでは、人件費が全体の約8割を占めています。これは、運転手や整備士など、バスを安全に走らせるために欠かせない方々のお給料です。費用の多くは皆さまに納めていただいている税金から支払われています。税金を無駄にせず、より便利に活用する方法を「みどり市地域公共交通活性化協議会」で検討していきます。

バスがなくなってしまう・・・？

人口減少や人手不足により、地域のバス運行を取り巻く状況は年々厳しくなっています。しかし、バスは通勤・通学、通院や買い物など、生活の基盤を支える重要な役割を担っています。

地域の公共交通を将来へつなげるには、行政の支援や事業者の努力だけでは限界があります。子どもから高齢者まで、誰もが安心して移動できるまちを守るために、今こそ地域全体で「どうすればバスが走り続けられるか」を考えることが大切です。

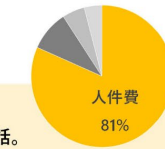
“いつもは車だけど、今日はバスで行ってみよう”

——そんな小さな選択が、まちの未来を支える第一歩になるかもしれません。

1-11

コラム

公共交通を維持するための費用の話。



私たちの移動を支える公共交通を維持していくには多くの費用がかかります。

例えば、現在みどり市で運行しているバスでは、人件費が全体の約8割を占めています。これは、運転手や整備士など、バスを安全に走らせるために欠かせない方々のお給料です。費用の多くは皆さまに納めていただいている税金から支払われています。税金を無駄にせず、より便利に活用する方法を「みどり市地域公共交通活性化協議会」で検討していきます。

バスがなくなってしまう・・・？

人口減少や人手不足により、地域のバス運行を取り巻く状況は年々厳しくなっています。しかし、バスは通勤・通学、通院や買い物など、生活の基盤を支える重要な役割を担っています。

地域の公共交通を将来へつなげるには、行政の支援や事業者の努力だけでは限界があります。子どもから高齢者まで、誰もが安心して移動できるまちを守るために、今こそ地域全体で「どうすればバスが走り続けられるか」を考えることが大切です。

“いつもは車だけど、今日はバスで行ってみよう”

——そんな小さな選択が、まちの未来を支える第一歩になるかもしれません。

24

# 1. 第3回協議会からの修正箇所（パブリックコメント前の修正箇所）

修正前 p2-10

修正後 p20

## 第2章 みどり市における公共交通の課題

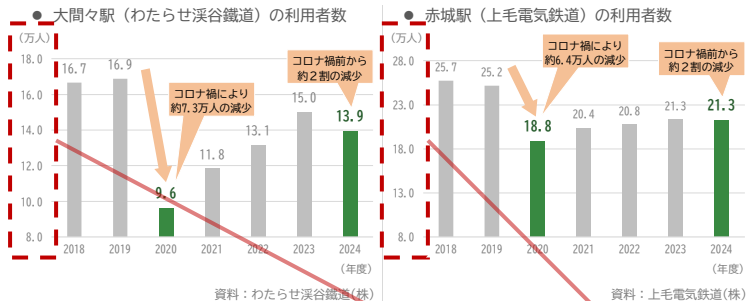
### ◎テーマ⑥：地域・多様な公共交通が一体となった連携体制の強化

視点：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。
  - 渋滞問題に対する意識
    - 市民の声（抜粋）
      - ・岩宿駅前の道路は朝夕の交通量が多く混雑しており、駅周辺が非常に混み合っているため、道路を広げて交通をスムーズにしてほしい。
  - 市民アンケート調査結果
- 環境問題等に対する意識
  - 市民の声（抜粋）
    - ・CO<sub>2</sub>排出量の抑制のため、公共交通の拡充が必要。
    - ・公共交通の利便性が高まれば、高齢者が安心して免許を返納しやすくなり、交通事故の減少にもつながる可能性がある。
  - 市民アンケート調査結果
- 高校生の声（抜粋）
  - 市民の声（抜粋）
    - ・岩宿駅前のロータリーが狭く、特に北口は利用しづらいため、朝の時間帯には交通が集中し、混雑している。
  - 高校生アンケート調査結果
- 環境問題等に対する意識
  - 市民・高校生の声（抜粋）
    - ・CO<sub>2</sub>排出量の抑制のため、公共交通の拡充が必要。
    - ・公共交通の利便性が高まれば、高齢者が安心して免許を返納しやすくなり、交通事故の減少にもつながる可能性がある。
    - ・公共交通の利便性が高まれば、車を運転できない若者も自由に移動できるようになり、地域の活性化につながる。
  - 市民・高校生アンケート調査結果

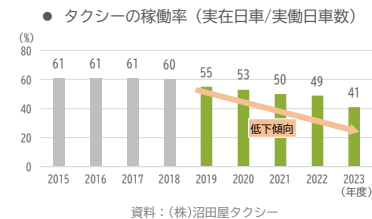
- 鉄道、路線バス、「電話でバス」、タクシーは、コロナ禍の影響で利用者が減少し、一事業者単独での取組だけでは利用者の確保が困難になっている。

#### ● 鉄道利用者の減少



- 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。

#### ● 運転手不足による稼働率の低下



2-10

● スケール値が統一されておらず見づらい  
⇒スケール値を統一

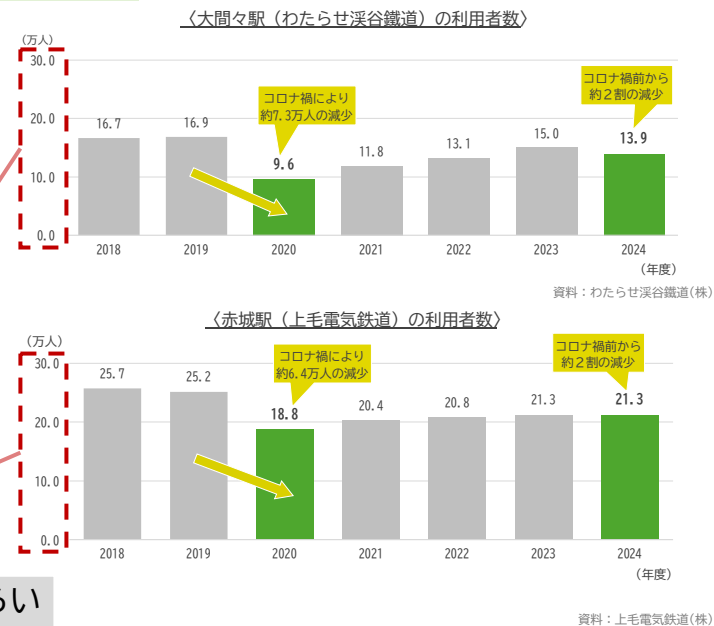
【第3回協議会意見】

【視点：意識醸成、連携強化】

テーマ⑥ 地域・多様な公共交通が一体となった連携体制の強化

- 市民の多くが自家用車を移動手段として利用していること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。
- 渋滞問題に対する意識
  - 市民・高校生の声（抜粋）
    - ・岩宿駅前の道路は朝夕の交通量が多く混雑しており、駅周辺が非常に混み合っているため、道路を広げて交通をスムーズにしてほしい。
    - ・岩宿駅前のロータリーが狭く、特に北口は利用しづらいため、朝の時間帯には交通が集中し、混雑している。
  - 市民・高校生アンケート調査結果
- 環境問題等に対する意識
  - 市民・高校生の声（抜粋）
    - ・CO<sub>2</sub>排出量の抑制のため、公共交通の拡充が必要。
    - ・公共交通の利便性が高まれば、高齢者が安心して免許を返納しやすくなり、交通事故の減少にもつながる可能性がある。
    - ・公共交通の利便性が高まれば、車を運転できない若者も自由に移動できるようになり、地域の活性化につながる。
  - 市民・高校生アンケート調査結果

#### ● 鉄道利用者の減少



20

# 1. 第3回協議会からの修正箇所（パブリックコメント前の修正箇所）

修正前 p3-2

修正後 p26

## 第3章 基本的な方針・目標、施策

### 3-1 基本的な方針・目標

上位計画・関連計画、本市における公共交通の課題を踏まえ、本計画で定める「基本的な方針」「目標」を以下に定めます。

また、第2次みどり市総合計画に即し、市の将来像を「輝くひと 輝くみどり 豊かな生活創造都市」として、定めます。

#### 将来像

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

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

【輝くひと】 = 公共交通利用者 ⇒ 利便性を確保

【輝くみどり】 = 地域の活性化 ⇒ 持続可能性を確保

#### 目標

地域公共交通の「あるべき姿」を  
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、生活の質を高めることで、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、まちに活力と成長をもたらす、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

- ・地域住民や周辺自治体、交通事業者と連携し、共に考え共に創る公共交通を目指す

3-2

### 3-1 基本的な方針・目標

上位計画や関連計画、本市における公共交通の課題を踏まえ、「基本的な方針」と「目標」を以下のとおり定めます。

第2次みどり市総合計画に即し、市の将来像として「輝くひと 輝くみどり 豊かな生活創造都市」を掲げ、公共交通を最大限に活用することで、将来像の実現に寄与します。

多様な公共交通の充実により、利用する人々の利便性、地域の活性化に資する公共交通の持続可能性を確保し、みどり市の公共交通を未来へとつないでいきます。

#### 将来像

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

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

【輝くひと】 = 公共交通利用者 ⇒ 利便性を確保

【輝くみどり】 = 地域の活性化 ⇒ 公共交通の持続可能性を確保

#### 目標

地域公共交通の「あるべき姿」を  
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、生活の質を高めることで、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、まちに活力と成長をもたらす、地域の躍動を目指す。

#### 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。

26

● 輝くみどりの説明がわかりにくい

⇒ 「持続可能性を確保」 → 「公共交通の持続可能性を確保」

【第3回協議会意見】

# 1. 第3回協議会からの修正箇所（パブリックコメント前の修正箇所）

修正前 p3-3

修正後 p27

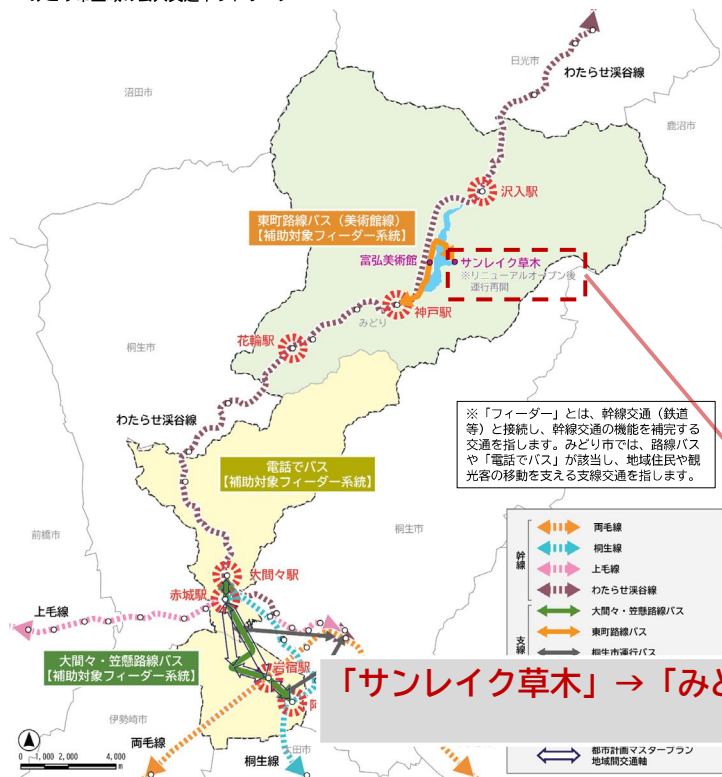
## 第3章 基本的な方針・目標、施策

### 3-2 みどり市地域公共交通計画での公共交通ネットワーク

#### ① みどり市の地域公共交通ネットワーク

本計画の「基本的な方針」「目標」に基づき、本計画で位置づける公共交通ネットワークを以下に定めます。既存の公共交通を基本とし、隣接する桐生市の公共交通についても定めます。

##### ● みどり市全域の公共交通ネットワーク



**「サンレイク草木」→「みどり市滞在型宿泊施設（旧サンレイク草木）」に修正**  
【庁内調整】

位置づけ	考え方
幹線交通	みどり市と地域間・都市間をつなぐ鉄道を位置づける。
支線交通	幹線を補完するみどり市内の公共交通、隣接する桐生市からみどり市へ乗入れるバスを位置づける。
補完交通	幹線交通・支線交通ではカバーできない個別移動、特定の目的のための公共交通を位置づける。
交通結節点	幹線交通・支線交通・補完交通の乗継拠点、地域・生活拠点となる鉄道駅を位置づける。

### 3-2 みどり市地域公共交通計画での公共交通ネットワーク

#### (1) みどり市の地域公共交通ネットワーク

本計画の「基本的な方針」「目標」に基づき、本計画で位置づける公共交通ネットワークを以下に定めます。既存の公共交通を基本とし、隣接する桐生市の公共交通についても定めます。

##### ● みどり市全域の公共交通ネットワーク



位置づけ	考え方
幹線交通	みどり市と地域間・都市間をつなぐ鉄道を位置づける。
支線交通	幹線を補完するみどり市内の公共交通、隣接する桐生市からみどり市へ乗入れるバスを位置づける。
補完交通	幹線交通・支線交通ではカバーできない個別移動、特定の目的のための公共交通を位置づける。
交通結節点	幹線交通・支線交通・補完交通の乗継拠点、地域・生活拠点となる鉄道駅を位置づける。

第3章

# 1. 第3回協議会からの修正箇所（パブリックコメント前の修正箇所）

修正前 p3-6

修正後 p30

## 第3章 基本的な方針・目標、施策

### ● 北部地域（東町）の公共交通ネットワーク



● 東町では福祉有償運送は運行していない  
 ⇒東町の公共交通ネットワークから  
 「福祉有償運送」を削除  
 【第3回協議会意見】

位置づけ	No	交通サービス	交通事業者
幹線交通	1	わたらせ渓谷線	わたらせ渓谷鐵道(株)
支線交通	2	東町路線バス(美術館線)[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))
	3	東町路線バス(沢入線・小中線・花輪線)	みどり市(委託:赤城観光自動車(株))
	4	交通空白地有償運送	特定非営利活動法人グループ28
	5	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)
補完交通	6	福祉有償運送	福祉有償運送事業者
	7	小中学校スクールバス	みどり市(委託)
補完交通 (環境に配慮)	8	観光周遊バス(eCOM-8)	みどり市観光協会
交通 結節点	9	花輪駅、神戸駅、沢入駅	わたらせ渓谷鐵道(株)

### ● 北部地域（東町）の公共交通ネットワーク



位置づけ	No	交通サービス	交通事業者
幹線交通	1	わたらせ渓谷線	わたらせ渓谷鐵道(株)
支線交通	2	東町路線バス(美術館線)[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))
	3	東町路線バス(花輪線・小中線・沢入線)	みどり市(委託:赤城観光自動車(株))
	4	交通空白地有償運送	特定非営利活動法人グループ28
	5	タクシー	(株)沼田屋タクシー、桐生合同自動車(株)、 朝日自動車(株)
補完交通	6	小中学校スクールバス	みどり市(委託)
補完交通 (環境に配慮)	7	観光周遊バス(eCOM-8)	みどり市観光協会
交通 結節点	8	花輪駅、神戸駅、沢入駅	わたらせ渓谷鐵道(株)

# 1. 第3回協議会からの修正箇所（パブリックコメント前の修正箇所）

修正前 p3-7

修正後 p29

## 第3章 基本的な方針・目標、施策

### ● 北部地域（東町）の位置づけ・役割

位置づけ	No	主な役割	確保・維持策
幹線交通	1	花輪駅・中野駅・小中駅・神戸駅・沢入駅から笠懸町・大間々町・桐生市への地域間の移動を担う。沢入駅からは日光市の間藤駅に接続し、都市間の移動を担う。	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保する。 地域の事情に応じて、様々な側面から持続可能な政策を検討する <sup>※1</sup>
支線交通	2	神戸駅から富弘美術館までを接続し、わたらせ渓谷線から主に観光客の移動を担う。	持続可能な運行を目指す。 利用ニーズに応じた運行水準を確保する。
	3	神戸駅・沢入駅・花輪駅を接続し、地域内の移動を担う。	地域公共交通確保維持改善事業（フィーダー補助、車両購入補助）を活用し、持続可能な運行を目指す。
補完交通	4	日常生活の移動に困っている人の移動を担う。東エリアを発着地とする、買い物や通院など日常生活に必要な移動を担う。	引き続き運行に関わる支援を実施し、持続可能な運行を目指す。
	5	ドアツードアの移動を担う。	利用ニーズに応じた運行水準を確保する。
	6	障がい者・高齢者等の個別の移動を担う。	
	7	あすま小中学校に通学する児童・生徒の登下校を担う。	
補完交通（環境に配慮）	8	観光地までの移動、観光地のPRを目的とした運行を担う。	
交通結節点	9	幹線と支線を繋ぐ主要な鉄道駅であり、各公共交通の乗り継ぎの拠点を担う。	

※1:「上毛電気鉄道・わたらせ渓谷鉄道」のみ、※2:「わたらせ渓谷鉄道」のみ（沿線地域交通・デザイン推進協議会「今後のあり方に関する基本方針」より）

### ● 南部地域（笠懸町・大間々町）の位置づけ・役割

位置づけ	No	主な役割	確保・維持策
	1	岩宿駅から桐生市・伊勢崎市・前橋市・高崎市への地域間の移動を担う。 岩宿線・北陸新幹線及びJR宇都宮線・東上線に接続し、都市間の移動を担う。 阿左美駅から太田市への地域間の移動を担う。 阿左美線及び小泉線に接続し、都市間の移動を担う。 から桐生市・前橋市への移動を担う。 通学をメインとした地域間の移動を担う。	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保する。 地域の事情に応じて、様々な側面から持続可能な政策を検討する <sup>※1</sup> 沿線住民の公共交通に関する意識醸成を促す取り組みを検討する <sup>※1</sup> 沿線自治体によるわたらせ渓谷鉄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 <sup>※2</sup>
支線交通	4	大間々駅から東町・桐生市への地域間の移動を担う。 間藤駅から日光市に接続し、都市間の移動を担う。	地域公共交通確保維持改善事業（フィーダー補助、車両購入補助）を活用し、持続的な運行を目指す
	5	大間々駅・赤城駅・岩宿駅・阿左美駅を接続し、地域内の移動を担う。	
	6	笠懸町・大間々町内の地域内の移動を担う	
補完交通	7	一部で、桐生市と地域間の移動を担う	桐生市地域公共交通計画に基づき、持続的な運行・交通事業者と協議のうえ、一定上の運行水準を確保する
	8	ドアツードアの移動を担う	
	9	障がい者等の個別の移動を担う	
	10	統廃合した小中学校の学区の児童・生徒の登下校を担う	
	11	桐生第一高校・桐生大学を結び、桐生駅・阿左美駅を経由し学生の登下校を担う	
	12	岩宿駅・阿左美駅からポートレース桐生、ポートレース桐生・みどモストリートパークまでの移動を担う	
	13	桐生駅（南口）から羽田空港までの空港アクセス、名古屋・大阪・仙台までの東西の都市間アクセスなど、長距離の移動を担う	
補完交通（環境に配慮）	14	観光地までの移動、観光地のPRを目的とした運行を担う	
交通結節点	15	まちなかの周遊、観光地までの移動を担う	
	16	幹線と支線を繋ぐ主要な鉄道駅であり、各公共交通の乗り継ぎの拠点を担う	

※1:「上毛電気鉄道・わたらせ渓谷鉄道」のみ、※2:「わたらせ渓谷鉄道」のみ（沿線地域交通・デザイン推進協議会「今後のあり方に関する基本方針」より）

● 福祉有償運送の対象は「障がい者」である  
⇒「障がい者・高齢者等」→「障がい者等」に修正  
※前頁の通り東町は削除、笠懸町・大間々町のみで利用可能  
【第3回協議会意見】

# 1. 第3回協議会からの修正箇所（パブリックコメント前の修正箇所）

修正前 p3-8

修正後 p32

## 第3章 基本的な方針・目標、施策

### ② 地域公共交通確保維持改善事業の必要性

大間々・笠懸路線バス、東町路線バス（美術館線）、「電話でバス」の各系統は、鉄道など他の交通手段と連絡し、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っています。

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改善事業により、運行を確保・維持する必要があります。

以下の通り、国庫補助金である国土交通省の地域公共交通確保維持改善事業導入の必要性について整理します。

#### ● 大間々・笠懸路線バス

「大間々・笠懸路線バス」は、みどり市都市計画マスタープランで「地域拠点」として位置づける「笠懸地域拠点（岩宿駅・阿左美駅周辺）」と「大間々地域拠点（赤城駅・大間々駅周辺）」を南北方向につなぐ路線として、通学をはじめ、買物・通院など日常生活の移動を担っています。また、隣接する桐生市が運行する「おりひめバス」と相互乗り換えが可能であり、両市間での移動を担っています。

本市の特徴である鉄道4路線の主要駅を接続し、本市の公共交通ネットワークを構築するうえで重要な役割を担っています。

#### ● 東町路線バス（美術館線）

「東町路線バス（美術館線）」は、わたらせ渓谷鉄道「神戸駅」を起点として、みどり市都市計画マスタープランで「観光・レクリエーション拠点」として位置づける市の主要観光施設である「富弘美術館」や現在リニューアルオープンに向け整備を進める「サンレイク草木」をつなぐ路線として、主に観光客を中心とした移動を担っています。

わたらせ渓谷鉄道とともに本市の観光振興にとって重要な路線として重要な役割を担っています。

#### ● 電話でバス

「電話でバス」は、大間々町、笠懸町でデマンド運行を実施し、主に高齢者の日常生活に欠かせない移動手段を担っています。また、隣接する桐生市がバスと相互乗り換えが可能であり、両市間での移動を担っています。

「大間々・笠懸路線バス」とともに、自動車がなくとも移動ができる環境を重要な役割を担っています。

3-8

### (2) 地域公共交通確保維持改善事業の必要性（地域内フィーダー系統）

みどり市では、幹線交通として両毛線、桐生線、上毛線、わたらせ渓谷線の4つの鉄道が運行し、市内には10駅が存在しています。これらの鉄道は、地域間・都市間の移動を担う広域的な路線です。

また、支線交通（4つの鉄道の機能を補完し、市内移動を確保する路線）として、大間々・笠懸路線バス、東町路線バスおよび「電話でバス」を市が主体となって運行し、地域住民や観光客の市内移動を支えています。

しかし、新型コロナウイルス感染症の流行が始まった2020年（令和2年）以降、利用者は減少し、現在は回復傾向にあるものの十分には戻っていません。その結果、運賃収入も減少し、市や運行事業者の努力のみでは維持が困難な状況となっています。

本計画では、運行経費の削減を図るとともに、運賃収入の確保に向けて、市民や観光客が利用しやすい公共交通を目指します。

これらの経緯を踏まえ、地域公共交通確保維持改善事業の活用により運行を確保・維持する必要があるため、同事業活用の必要性について以下の路線を位置づけます。

#### 大間々・笠懸路線バス

- ・大間々・笠懸路線バスは、みどり市都市計画マスタープランで「地域拠点」として位置づける「笠懸地域拠点（岩宿駅・阿左美駅周辺）」と「大間々地域拠点（赤城駅・大間々駅周辺）」を南北方向につなぐ路線として、通学をはじめ、買物・通院など日常生活の移動を担っています。また、隣接する桐生市が運行する「おりひめバス」と相互乗り換えが可能であり、両市間での移動を担っています。
- ・本市の特徴である鉄道4路線の主要駅を接続し、本市の公共交通ネットワークを構築するうえで重要です。

#### 東町路線バス（美術館線）

「東町路線バス（美術館線）」は、わたらせ渓谷鉄道「神戸駅」を起点として、みどり市都市計画マスタープランで「観光・レクリエーション拠点」として位置づける市の主要観光施設である「富弘美術館」や現在リニューアルオープンに向け整備を進める「みどり市滞在型宿泊施設（旧サンレイク）」をつなぐ路線として、主に観光客を中心とした移動を担っています。

- ・わたらせ渓谷鉄道とともに本市の観光振興を支える路線として重要な役割を担っています。

#### 電話でバス

- ・「電話でバス」は、笠懸町・大間々町でのデマンド運行を実施し、主に高齢者の買物・通院などの日常生活に欠かせない移動手段を担っています。また、隣接する桐生市が運行する「おりひめバス」と相互乗り換えが可能であり、両市間での移動を担っています。
- ・大間々・笠懸路線バスとともに、自動車がなくとも移動ができる環境を整備するうえで、重要な役割を担っています。

32

● 補助金や税金を使って維持していることが市民から忘れられがちである  
⇒みどり市での路線バス・電話でバスの必要性について追記

【第3回協議会意見】

# 1. 第3回協議会からの修正箇所（パブリックコメント前の修正箇所）

修正前 p3-17

修正後 p41

## 第3章 基本的な方針・目標、施策

①-1-4 「電話でバス」の改善・見直し							
対応するテーマ	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦
事業内容	◎		◎		○	○	○
事業内容	(1) 住民の高齢化や「バス停まで遠い」といった実態に対応するため、玄関先まで迎えに行く仕組みも含め、運行体制を見直す。併せて、予約が取りにくい状況を改善し、効率的で利用しやすいデマンドバスを目指す。						
エリア路線等	● 「電話でバス」						
スケジュール実施主体	2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)	2028 (R10)	2029 (R11)	2030 (R12)	
	(1)	【委託事業者、みどり市】運行体制の見直し					

①-1-5 バス車両の更新							
対応するテーマ	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦
事業内容	○	○	○	○	◎	○	○
事業内容	(1) みどり市が運行する路線バス・「電話でバス」の持続的な運行のため、計画的な車両更新を行う。						
エリア路線等	● 大間々・笠懸路線バス、東町路線バス、「電話でバス」						
スケジュール実施主体	2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)	2028 (R10)	2029 (R11)	2030 (R12)	
	(1)	【みどり市】バス車両の計画的な更新					

①-1-6 駅機能の整備						
対応するテーマ	①	②	③	④	⑤	
事業内容	○	○	○	○	◎	
事業内容	(1) 「岩宿駅を核とした総合的なまちづくりプラン」に基づき、施し、利用者の利便性と快適性の向上を図る。 (2) その他の駅についても、まちづくりや利用者動向に応じて、結節機能としての整備を検討する。					
エリア路線等	● 岩宿駅、その他市内の駅					
実施主体	● みどり市、交通事業者					
スケジュール実施主体	2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)	2028 (R10)	2029 (R11)	2030 (R12)
	(1)	【みどり市】用地交渉、駅舎機能やコストの比較検討、検討結果を踏まえた事業推進（設計等）				
	(2)	【みどり市】まちづくり・利用者動向に応じて検討・実施				

3-17

①-1-4 「電話でバス」の改善・見直し							
対応するテーマ	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦
事業内容	◎		◎		○	○	○
事業内容	(1) 住民の高齢化や「バス停まで遠い」といった実態に対応するため、玄関先まで迎えに行く仕組みも含めて運行体制を見直し、予約の取りにくさを改善して効率的で利用しやすいデマンドバスを目指す。その際、福祉有償運送の利用条件に該当しないが現行の仕組みでは利用が難しい人（アンケートで「バス停まで歩くのが大変」と回答した市民や妊婦など）を対象とし、タクシー事業者の民業を圧迫しないよう十分に協議を重ねた上で導入を検討する。						
エリア路線等	● 「電話でバス」						
スケジュール実施主体	2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)	2028 (R10)	2029 (R11)	2030 (R12)	
	(1)	【委託事業者、みどり市】運行体制の見直し					

①-1-5 バス車両の更新							
対応するテーマ	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦
事業内容	○	○	○	○	◎	○	○
事業内容	みどり市が運行する大間々・笠懸路線バス、東町路線バス、「電話でバス」の持続的な運行のため、計画的な車両更新を行う。						
エリア路線等	● 大間々・笠懸路線バス、東町路線バス、「電話でバス」						
スケジュール実施主体	2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)	2028 (R10)	2029 (R11)	2030 (R12)	
	(1)	【みどり市】バス車両の計画的な更新					

①-1-6 駅機能の整備							
対応するテーマ	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦
事業内容	○	○	○	○	◎	○	○
事業内容	(1) 「岩宿駅を核とした総合的なまちづくりプラン」に基づき、岩宿駅周辺の整備を実施し、利用者の利便性と快適性の向上を図る。 (2) その他の駅についても、まちづくりや利用者動向に応じて、バスやタクシーなどの結節機能としての整備を検討する。						
エリア路線等	● 岩宿駅、その他市内の駅						
スケジュール実施主体	2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)	2028 (R10)	2029 (R11)	2030 (R12)	
	(1)	【みどり市】用地交渉、駅舎機能やコストの比較検討、検討結果を踏まえた事業推進（設計等）					
	(2)	【みどり市】まちづくり・利用者動向に応じて検討・実施					

41

● 公共交通と福祉交通を分けて考える必要があるのではないかと  
⇒ 「福祉有償運送の利用条件に該当しないが利用が難しい人」の追記

● 玄関先までの仕組みでは、タクシー事業者と競合するのではないかと  
⇒ 「タクシー事業者と協議を重ねた上で導入を検討」の追記

【第3回協議会意見】

第3章 目標 ①

# 1. 第3回協議会からの修正箇所（パブリックコメント前の修正箇所）

修正前 p3-26

修正後 p50

## 第3章 基本的な方針・目標、施策

② 安全で快適なまちづくり ～安心と笑顔を運ぶ公共交通							
②-1 バリアフリー化の推進							
背景目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>60歳以上で、5年以内に免許返納を検討している人は、バリアフリー化への関心が高い傾向があるが、路線バスをはじめ、十分なバリアフリー対応が進んでいないため、さらなる整備を進め、交通の障壁をなくすことが求められている。</li> <li>バリアフリー対応の車両更新だけでなく、玄関先まで迎えに行く交通の検討、駅舎のバリアフリー化などの交通結節点整備を進める。</li> </ul>						
②-1-1 バリアフリー車両の導入							
対応するテーマ	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦
	○	○	○	○	◎		
事業内容	(1) 様々な条件の方が快適に公共交通を利用できる環境を整えるため、車両更新の際はバリアフリー対応の車両を導入する。 □高齢者や障がい者、バピーカー利用者など、多様な乗客の移動を支援し、公共交通の利便性の向上と持続可能な移動環境の実現に貢献する。						
エリア路線等	<ul style="list-style-type: none"> <li>大間々・笠懸路線バス、東町路線バス、「電話でバス」</li> </ul>						
スケジュール	2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)	2028 (R10)	2029 (R11)	2030 (R12)	
実施主体	(1)	【みどり市】更新時期に合わせてバリアフリー車両の導入					
②-1-2 駅機能の整備【①-1-6 再掲】							

② 安全で快適なまちづくり ～安心と笑顔を運ぶ公共交通							
②-1 バリアフリー化の推進							
背景目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>60歳以上で、5年以内に免許返納を検討している人は、バリアフリー化への関心が高い傾向があるが、路線バスをはじめ、十分なバリアフリー対応が進んでいないため、さらなる整備を進め、公共交通に対する障壁をなくすことが求められている。</li> <li>バリアフリー対応の車両更新だけでなく、玄関先まで迎えに行く交通の検討、駅舎のバリアフリー化などの交通結節点整備を進める。</li> </ul>						
②-1-1 バリアフリー車両の導入							
対応するテーマ	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦
	○	○	○	○	◎		
事業内容	(1) 多様な利用者が快適に公共交通を利用できる環境を整えるため、車両更新の際は利用者・地域のニーズを踏まえた上で、適切なバリアフリー対応車両を導入する。 □高齢者や障がい者、バピーカー利用者など、多様な乗客の移動を支援し、公共交通の利便性の向上と持続可能な移動環境の実現に貢献する。						
エリア路線等	<ul style="list-style-type: none"> <li>大間々・笠懸路線バス、東町路線バス、「電話でバス」</li> </ul>						
スケジュール	2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)	2028 (R10)	2029 (R11)	2030 (R12)	
実施主体	(1)	【みどり市】更新時期に合わせてバリアフリー車両の導入					
②-1-2 駅機能の整備【①-1-6 再掲】							

● 地域におけるバリアフリーとは何かを検討した上で、車両の更新等を行う必要がある  
 ⇒ 「利用者・地域のニーズを踏まえた上で」の追記  
 【第3回協議会意見】

# 1. 第3回協議会からの修正箇所（パブリックコメント前の修正箇所）

修正前 p3-33

修正後 p57

## 第3章 基本的な方針・目標、施策

④-1-3 市民団体等による環境整備・情報発信																						
対応するテーマ	① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦																					
事業内容	<p>(1) わたらせ渓谷鐵道を支える人々として、「ふるさと駅長」、「わたらせ渓谷鐵道市民協議会」の呼びかけによる活動、「わたらせ渓谷鐵道各駅イルミネーション事業実行委員会」、「郷土を美しくする会」など、多様な主体が活動している。これらの市民団体は、わ鐵のみならず、みどり市全体の環境整備や観光情報の発信にも取り組んでおり、活動を通じて今後もみどり市の魅力を発信する。その一方で、各市民団体の高齢化により活動の継続が課題となっているため、持続的な活動を可能にする仕組みづくりや世代を超えた参加促進を図り、地域の魅力発信を安定的に進めていく。</p> <p>(2) 若者の視点で見つけたみどり市の魅力を写真に収め、情報を発信する市民PRチーム「み撮り部」が発足した。今後は活動の範囲を公共交通の分野にも広げ、行政・交通事業者・利用者・その他関係者と連携しながら、公共交通にとどまらず地域全体の魅力を発信する。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 「わたらせ渓谷鐵道市民協議会」の呼びかけによる活動（ピカピカ大作戦）</li> <li>● 「わたらせ渓谷鐵道各駅イルミネーション実行委員会」の活動（大間々駅の飾り付け）</li> <li>● 「郷土を美しくする会」の活動</li> <li>● 市民PRチーム「み撮り部」</li> </ul>     <p>出典：わたらせ渓谷鐵道 HP</p> <p>出典：わたらせ渓谷鐵道 HP</p> <p>出典：わたらせ渓谷鐵道 HP</p>																					
エリア 路線等	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 市内全域</li> <li>● 全ての公共交通</li> </ul>																					
スケジュール 実施主体	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>2025 (R7)</th> <th>2026 (R8)</th> <th>2027 (R9)</th> <th>2028 (R10)</th> <th>2029 (R11)</th> <th>2030 (R12)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>(1)</td> <td colspan="6">【わ鐵を支える人々】みどり市の魅力を発信</td> </tr> <tr> <td>(2)</td> <td colspan="6">【み撮り部】みどり市の魅力を発信</td> </tr> </tbody> </table>		2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)	2028 (R10)	2029 (R11)	2030 (R12)	(1)	【わ鐵を支える人々】みどり市の魅力を発信						(2)	【み撮り部】みどり市の魅力を発信					
	2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)	2028 (R10)	2029 (R11)	2030 (R12)																
(1)	【わ鐵を支える人々】みどり市の魅力を発信																					
(2)	【み撮り部】みどり市の魅力を発信																					
④-1-4 日本版ライドシェアの導入検討【①-1-7 再掲】																						

3-33

④-1-3 市民団体等による環境整備・情報発信	
対応するテーマ	① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦
事業内容	<p>(1) 市内で継続的に地域活動に取り組んでいる市民団体の活動として、「わたらせ渓谷鐵道市民協議会」の呼びかけによる活動、「わたらせ渓谷鐵道各駅イルミネーション事業実行委員会」、「郷土を美しくする会」やわたらせ渓谷鐵道の「ふるさと駅長」制度など、多様な主体が活動している。これらの市民団体等は、みどり市全体の環境整備や観光情報の発信にも取り組んでおり、活動を通じて今後もみどり市の魅力を発信する。その一方で、各市民団体の高齢化により活動の継続が課題となっているため、持続的な活動を可能にする仕組みづくりや世代を超えた参加を促し、地域の魅力発信を安定的に進めていく。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 「わたらせ渓谷鐵道市民協議会」の呼びかけによる活動（ピカピカ大作戦の様子）</li> <li>● 「郷土を美しくする会」の活動（赤城駅・大間々駅におけるトイレ清掃の様子）</li> <li>● 各駅イルミネーション実行委員会」の呼びかけによる活動（飾り付けの様子）</li> </ul>      <p>出典：わたらせ渓谷鐵道 HP</p> <p>出典：郷土を美しくする会</p> <p>出典：わたらせ渓谷鐵道各駅イルミネーション実行委員会</p>
<p>● わ鐵に関する市民団体についての記載となっているが、わ鐵以外にも関係団体が存在する ⇒わ鐵のみに限らないよう文章の修正</p> <p>【第3回協議会意見】</p>	

57

第3章  
目標  
4

# 1. 第3回協議会からの修正箇所（パブリックコメント前の修正箇所）

修正前 -

修正後 p62

- 自動車と比較したコスト・環境問題に関するコラムを掲載したらどうか  
⇒自動車と大間々・笠懸路線バスのコスト・環境問題に関するコラムを追記

【第3回協議会意見】

## コラム

### ●「自動車」と「大間々・笠懸路線バス」のコスト比較

想定：週5日通勤・休日に外出する場合の1年間コスト

※週5日通勤の距離：合計7,000km（大間々駅周辺から阿左美駅周辺 往復約16km × 250日）を想定  
休日（52日）の外出距離：合計1,500kmを想定

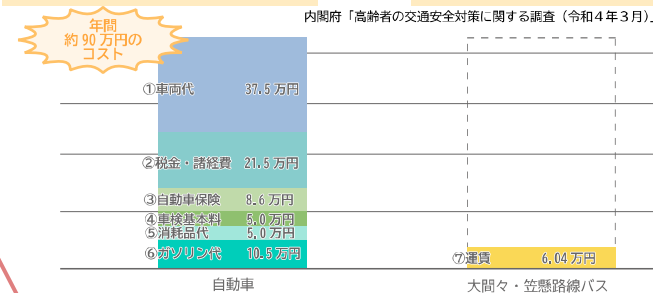
#### 自動車を持っている場合の1年間のコスト （車両価格300万円の車を約8年間使用する場合）

- ①車両代… 37.5万円
  - ②税金・諸費用…21.5万円
  - ③自動車保険…8.6万円
  - ④車検基本料…5.0万円
  - ⑤消耗品代…5.0万円
  - ⑥ガソリン代…10.5万円
- 合計… 88.1万円

#### 自動車を持っていない場合の1年間のコスト （運賃100円の大間々・笠懸路線バスを利用する場合）

- ⑦運賃… 6.04万円
  - 平日（週5日勤務）  
250日 × 2回利用 × 100円 = 5.00万円
  - 休日  
52日 × 2回利用 × 100円 = 1.04万円
- 合計… 6.04万円

内閣府「高齢者の交通安全対策に関する調査（令和4年3月）」を基に算出



### ●自動車のCO2排出量について

自家用自動車の輸送量当たりの二酸化炭素排出量は127g-CO2/人・kmとされています。\*1例えば、大間々駅周辺から阿左美駅周辺まで（往復約16km）を車で週5日通勤する場合、年間で約0.51トンのCO2を排出することになります。

$$127\text{g-CO}_2/\text{人}\cdot\text{km} \times 16\text{km} \times \text{約}250\text{日（週5日通勤年間日数）} = 0.51\text{t}$$

これは、スギの木約58本\*2が1年間かけて吸収する量に相当します。面積では、580㎡程度となります。みどり市では、大間々・笠懸路線バスに電気バスを導入しています。電気バスは走行時のCO2排出が実質“ゼロ”。

電気バスを利用することは、未来の環境を守ることに繋がります。

\*1 出典：国土交通省

\*2 出典：林野庁資料 1本あたり約8.8kg=0.0088t



# 1. 第3回協議会からの修正箇所（パブリックコメント前の修正箇所）

修正前 -

修正後 表紙裏

- 公共交通を利用したいときには、どこに連絡したら良いのか  
⇒本計画・みどり市の公共交通に関する問い合わせ先を追記

【第3回協議会意見】



## 2. パブリックコメントでの意見と計画書への反映事項

分類	意見の概要	市の考え方	計画書への反映
(1) 自動運転	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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。まだ、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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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。</li> </ul>	無
(2) 電話でバス	<ul style="list-style-type: none"> <li>● (P3-29) 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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 誘導地域外における公共交通の役割は重要と考えていますが、電話でバスは市内区域全域の移動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。</li> </ul>	無
(3) わたらせ 渓谷鐵道	<ul style="list-style-type: none"> <li>● (P3-31) 車窓から楽しめるルート設定に関連し、わたらせ渓谷鐵道については、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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● わたらせ渓谷鐵道では、トロッコ列車において眺望ポイントでの減速運転など、車窓景観を楽しんでいただくための取組を既に実施しています。</li> <li>● ご意見のとおり、車窓からの景観は大きな魅力であることから、今後も安全性や運行への影響を踏まえつつ、鉄道事業者や関係者と連携し、魅力向上に向けた取組について検討していきます。</li> </ul>	無
(4) 自動車と 公共交通 のコスト 比較	<ul style="list-style-type: none"> <li>● (P3-38) 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？</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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。</li> </ul>	無
	<ul style="list-style-type: none"> <li>● (P3-38) 「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<sub>2</sub>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つながるとは思えません。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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<sub>2</sub>排出削減効果を分かりやすく示すため、森林によるCO<sub>2</sub>吸収量に換算して表現したものでした。</li> <li>● 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。</li> </ul>	有 次ページ 参照

# 2. パブリックコメントでの意見と計画書への反映事項

修正前 p3-38

修正後 p62

## 第3章 基本的な方針・目標、施策

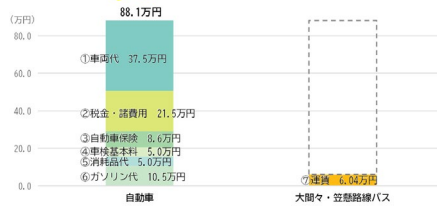
### ～「自動車」と「大間々・笠懸路線バス」のコストの比較～ 週5日通勤・休日に外出する場合の1年間のコストシミュレーション

週5日通勤の距離：合計7,000km（大間々駅周辺から阿左美駅周辺 往復約16km × 250日）を想定  
休日（52日）の外出距離：合計1,500kmを想定

自動車を持っている場合の1年間のコスト (車両価格300万円の車を約8年間使用する場合)	自動車を持っていない場合の1年間のコスト (運賃100円の大間々・笠懸路線バスを利用する場合)
①車両代... 37.5万円	⑦運賃... 6.04万円
②税金・諸費用... 21.5万円	平日（週5日勤務） 250日 × 2往復 × 100円 = 5.00万円
③自動車保険... 8.6万円	休日 52日 × 2往復 × 100円 = 1.04万円
④車検基本料... 5.0万円	
⑤消耗品代... 5.0万円	
⑥ガソリン代... 10.5万円	
合計... 88.1万円	合計... 6.04万円

内閣府「高齢者の交通

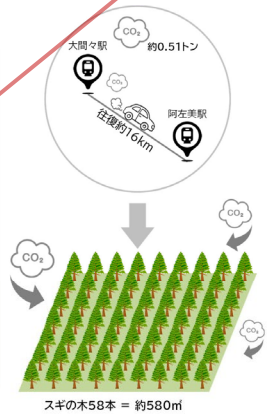
年間約90万のコスト！



**「電気バスを利用することは、森を守り、未来の環境を守ることにつながります」  
→ 「電気バスを利用することは、未来の環境を守ることにつながります」に修正**  
変更理由：環境効果を正確かつ分かりやすく説明するため

### 車のCO<sub>2</sub>排出量がどのくらい知っていますか？

国土交通省の資料によれば、自家用自動車の輸送量当たりの二酸化炭素排出量は127g-CO<sub>2</sub>/人・kmとされています。  
例えば、大間々駅周辺から阿左美駅周辺まで（往復約16km）を車で週5日通勤する場合、年間で約0.51トンのCO<sub>2</sub>を排出することになります。  
 $127g-CO_2/人 \cdot km \times 16km \times 約250日（週5日通勤年間日数） = 0.51t$   
これは、スギの木約58本（林野庁資料より 1本あたり約8.8kg = 0.0088t）が1年間かけて吸収する量に相当します。面積では、580㎡程度となります。  
みどり市では、大間々・笠懸路線バスに電気バスを導入しています。電気バスは走行時のCO<sub>2</sub>排出が実質「ゼロ」。電気バスを利用することは、森を守り、未来の環境を守ることにつながります。



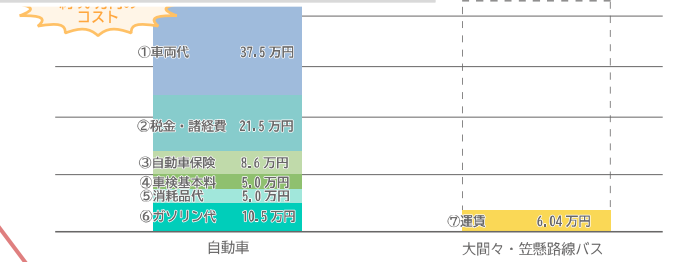
## コラム

### ●「自動車」と「大間々・笠懸路線バス」のコスト比較

想定：週5日通勤・休日に外出する場合の1年間コスト  
※週5日通勤の距離：合計7,000km（大間々駅周辺から阿左美駅周辺 往復約16km × 250日）を想定  
休日（52日）の外出距離：合計1,500kmを想定

自動車を持っている場合の1年間のコスト (車両価格300万円の車を約8年間使用する場合)	自動車を持っていない場合の1年間のコスト (運賃100円の大間々・笠懸路線バスを利用する場合)
①車両代... 37.5万円	⑦運賃... 6.04万円
②税金・諸費用... 21.5万円	平日（週5日勤務） 250日 × 2回利用 × 100円 = 5.00万円
③自動車保険... 8.6万円	休日 52日 × 2回利用 × 100円 = 1.04万円
	合計... 6.04万円

全対策に関する調査（令和4年3月）」を基に算出



### ●自動車のCO<sub>2</sub>排出量について

自家用自動車の輸送量当たりの二酸化炭素排出量は127g-CO<sub>2</sub>/人・kmとされています。\*1例えば、大間々駅周辺から阿左美駅周辺まで（往復約16km）を車で週5日通勤する場合、年間で約0.51トンのCO<sub>2</sub>を排出することになります。

$$127g-CO_2/人 \cdot km \times 16km \times 約250日（週5日通勤年間日数） = 0.51t$$

これは、スギの木約58本\*2が1年間かけて吸収する量に相当します。面積では、580㎡程度となります。みどり市では、大間々・笠懸路線バスに電気バスを導入しています。電気バスは走行時のCO<sub>2</sub>排出が実質「ゼロ」。

**電気バスを利用することは、未来の環境を守ることにつながります。**

\*1 出典：国土交通省  
\*2 出典：林野庁資料 1本あたり約8.8kg = 0.0088t

