

市内交通網体系の整備について（改訂継続）

桐生市は首都圏から日帰りできる距離にあり、近年は観光を目的としての来桐者も増えて来ておりますことから、下記事項について早急にご検討いただきたく、要望いたします。

1. 住む人にやさしく、誰もが気軽に訪れ楽しめるバリアフリーのまちづくりの推進
2. 福祉交通との連携を図ることにより市内公共交通機関である「おりひめバス」を高年齢者のみならず一般市民や観光来訪者の市内移動に、より利用しやすくする改善を図る
 - ・土・日ダイヤの見直しによる市内観光施設巡回バスの導入
 - ・上毛電鉄・わたらせ渓谷鐵道を活用した、新里・黒保根地区と旧桐生地域の間のスムーズな連絡手段の構築
 - ・JR両毛線・東武鐵道・上毛電鉄・わたらせ渓谷鐵道等とおりひめバスとの連携促進による観光ルートの早急な新設
3. 電動コミュニティバス等による市内循環型公共交通機関の構築
 - ・E COM 8 の営業ナンバー車輛による三次交通運行
 - ・低速小型電気自動車限定免許によるまちなか移動手段の特区による導入

* 高齢運転者も安心して使える新たな移動手段を開発し試験導入する。
4. 低速小型電気自動車の開発と限定免許導入による高齢者のまちなか移動手段確保
 - ・高齢運転者による交通事故が激増する中、自動運転や公共交通の維持が注目されている昨今であるが、自家用車を使う生活に慣れ親しんだ高齢者にとって、自家用車を奪われることは、生活の維持に大きな支障をきたすとともに、生き甲斐の低下にも影響する。そこで、高齢者による暴走等が起こっても、相手に対して及ぼす被害の少ない低速小型の2人乗り電動モビリティの開発と導入を桐生発で考える。高齢者の日常の自家用車利用目的は、買い物、通院等であり、一日の必要走行可能距離についても50~60km程度あれば充分である。現在開発運行されている「MAYU」の最高速度である時速20km未満で走行する二人乗り自動車を開発すれば、市域内の移動には十分であり、駐車スペースの確保や維持コスト、事故発生時の相手に対するダメージ等を考えても大きな効果がある。また、小型自動車の対して購入、維持コストも安く、高齢者や地域内で暮らす者にも使いやすく、商業等まちの振興にも資する交通手段となりうる。桐生では、この乗り物を先駆的に導入するため、特区による限定免許の発行を行うことを提案し、あわせて、市街地交通の低速化（ゾーン30など）を組み合わせることで自家用車のみならず、自転車、歩行者等在来交通との併存を可能にする。

5. 自転車と他の交通機関が共存できるまちづくりの推進

6. 安全で快適な歩行者優先のまちづくりの推進

- ・低速交通優先の最高速度設定と横断歩道の充実
- ・主要道路における自転車走行帯確保と自転車優先の交通規制の導入
- ・通勤時間右折禁止交差点を増やすことによる道路拡幅を伴わない交通事故予防と渋滞の緩和

【桐生市からの回答】

1 バリアフリーのまちづくりの推進について

まちづくりの基幹をなす道路整備につきましては、周辺の居住環境や交通量にも配慮し、子供、高齢者、障害のある方など誰もが安心して通行できる空間の確保が求められております。市としましても、都市景観への配慮をしつつ、歩行者や自転車が安全・快適に利用できるような移動空間のバリアフリー化を図り、人と環境にやさしい道路整備を国・県などの関係機関と連携しながら推進してまいりたいと考えております。

また、鉄道事業者と連携し、駅利用者の利便性向上と安全性の確保を図るため、駅及び周辺施設のバリアフリー化の推進にも努めてまいりたいと考えております。

【回答担当】都市整備部都市計画課計画係

2 「おりひめバス」の利用改善について

おりひめバスにつきましては、誰もが安心して市内で生活を送るための持続可能な公共交通体系の構築を目指し、高齢者や障害者などに優しいノンステップバスの導入を進めた結果、平成29年度に予備車両を含む全車両がノンステップバスとなりました。また、平成29年4月に東武鉄道が実施したダイヤ改正に伴い、おりひめバスとの乗り継ぎに一部ずれが生じたことから、一般市民や観光客の利用も多い新桐生駅と中心市街地を結ぶ新桐生駅～桐生女子高線の一部ダイヤを平成30年4月1日に改正し利便性の向上を図りました。しかしながら、バスの車両台数も限られていることから、おりひめバスのみですべての需要をカバーすることは困難でありますので、おりひめバスを補完するデマンドタクシーや予約制乗合タクシー、更には新たな移動手段の導入の検討も含め、誰もが利用しやすいおりひめバスとなるよう、引き続き検討してまいりたいと考えております。

上毛電気鉄道については、新里地区と旧桐生地区、わたらせ渓谷鐵道については、黒保根地区と旧桐生地区を結ぶ、沿線住民の大切な生活路線であり、通勤・通学での利用や高齢者など公共交通以外に移動手段を持たない市民にとって必要不可欠な路線であると考えております。そうした中で、上毛電気鉄道については、サイクルトレインの実施やパークアンドライド用の無料駐車場設置など、利便性向上に向けた取組を行なっております。また、わたらせ渓谷鐵道については、トロッコ列車やさまざまなイベント企画列車が観光客の人気を集めており、定期外旅客の輸送人員の確保に繋がっているとのことでもあります。

いずれにいたしましても、上毛電気鉄道及びわたらせ渓谷鐵道は、この地域にとって重要な公共交通機関でありますので、今後も県や沿線自治体と連携を図りながら両鉄道への適正な支援を継続し、新里・黒保根地区と旧桐生地域の間のスムーズな移動手段の確保について、引き続き全力で取り組んでまいりたいと考えております。

【回答担当】 総合政策部広域連携推進室広域連携推進担当

本市は、4つの鉄道が乗り入れ、鉄道による観光客は増加傾向にあるため、市内観光施設などを効率的に周遊できる仕組みづくりは、重要であると認識しております。

鉄道とおりひめバスとの連携については、東武鉄道と東武鉄道沿線7市で沿線駅での乗降と各市営バスの利用が3日間、自由にできる「ふらっと両毛フリーパス券」を販売し、周遊観光の促進を図っているほか、市内の主要観光施設周遊の交通手段として観光客などへ周知をし、利用促進に努めております。

なお、新桐生駅及び桐生駅には、電動アシスト付自転車を配備し、無料で貸付を行っているほか、市街地にある絹遺産を巡回できる周遊観光コースとして、新桐生駅や桐生駅から低速電動コミュニティバスMAYUを土、日、祝日に運行しており、首都圏からの観光客などがまちなか周遊をしやすくする取組も行っております。

おりひめバスによる、市内観光施設巡回バスの導入については、現在、実施している周遊施策の利用状況と観光客のニーズなどを見ながら、公共交通担当部局と連携し、研究をしてまいりたいと考えております。

【回答担当】 産業経済部観光交流課観光・物産係

3 電動コミュニティバス等による市内循環型公共交通機関の構築について

自家用車以外の移動手段として、バス交通をはじめとする公共交通の果たす役割につきましては、環境負荷の低減や地域の活性化などの点においても、大変重要な役割を担うものであり、環境先進都市を目指す本市施策の一環として、次世代EVの活用は、今後ますます重要性を増すものと考えております。

このような中、群馬大学が低速電動コミュニティバスeCOM-8(MAYU)を活用した実証実験を平成27年度に宮本町地区、平成28年度には菱地区において「交通需要量調査等」を目的に実施し、また、平成30年5月からは堤町地区及び菱地区において、「地域主体で持続的に維持できる仕組みづくり」を新たな目的に運行が開始され、本市も連携し側面的な支援を行いながら実証実験の検証をしているところであります。

eCOM-8につきましては、一充電当たりの走行距離が約40kmと短く、充電にも長時間を要し（100Vで約8時間）。また、窓やドアがない開放的なデザインであるため、晴天時や寒さを感じない時期には外気を感じられ爽快ですが、悪天候時や冬季の寒さ対策などに課題があります。また、自動運転技術の転用が可能な16人乗りのeCOM-10が開発されたこともあり、こうした車輛の特殊性などもあることから、他市でも行われる実証実験の結果なども検証しつつ、営業ナンバー車両による三次交通運行として活用することができるのか、その可能性も含め、本市に適した移動手段の導入について引き続き研究してまいりたいと考えております。

【回答担当】 総合政策部広域連携推進室広域連携推進担当

4 低速小型電気自動車の開発と限定免許導入による高齢者のまちなか移動手段確保

群馬大学理工学部が市内企業などと共同で取り組む低速電動モビリティ開発において、今後製品化されるものがあれば、既に販売実績のある低速電動コミュニティバス eCOM-8などと同様、産学官連携の一環として、その普及に向けた支援を行ってまいりたいと考えております。

また、群馬大学と株式会社ミツバ及びミツバグループが、自動運転バスと電動パーソナルモビリティのネットワーク構築を目指した社会実装研究を今後市内で行う予定ですので、必要な支援を行ってまいりたいと考えております。

【回答担当】 総合政策部企画課大学連携推進担当

5 自転車と他の交通機関が共存できる街づくりの推進について

自転車と他の交通機関が共存できるまちづくりの推進につきましては、まず自転車利用者のための安心した通行空間を確保する交通安全対策事業を進めるとともに、本市の特徴である JR 両毛線、東武鉄道桐生線、上毛電気鉄道、わたらせ渓谷鐵道の 4 路線の各鉄道駅での公共交通機関と自転車の乗り継ぎの利便性を高めるなど良好な自転車交通秩序の実現のための総合的対策を推進してまいりたいと考えております。

【回答担当】 都市整備部土木課道路河川係

6 安全で快適な歩行者優先のまちづくりの推進について

低速交通優先の最高速度設定と横断歩道の充実につきましては、現在、市内では、歩行者の安全な通行の確保を目的として、時速30キロを最高速度として設定する「ゾーン30」の取組み平成26年度から東小学校地区、平成28年度から広沢小学校地区の学校周辺道路に実施しております。今後も「ゾーン30」を設定することが有効と認められる地区について、地域の皆様のご意見を伺うとともに、警察と連携を図りながら検討してまいりたいと考えています。

また、横断歩道の設置につきましても、歩行者の安全を確保するため、地域の皆様と協議しながら、警察に要望し、更なる交通安全に努めてまいりたいと考えています。

【回答担当】 市民生活部安全安心課安全推進係

主要道路における自転車走行帯確保と自転車優先の交通規制の導入につきましては、車、人及び自転車の事故をトータルで削減し、円滑な交通を確保するため、「群馬県自転車通行環境『検討の場』」において協議を行い、平成26年度より主要な通学路などにおいて、自転車ピクトグラムや矢羽型の路面表示を設置し自転車通行空間の確保を図っているところであり、今後も実施してまいりたいと考えております。

【回答担当】 都市整備部土木課道路河川係

通勤時間右折禁止交差点を増やすことによる道路拡幅を伴わない交通事故予防と渋滞の緩和につきましては、交通規制を設定することで、道路を利用する人や周辺地域に居住する人など、多くの人に影響を与えることとなりますので、地域の皆様や警察の御意

見を伺いながら研究してまいりたいと考えております。

【回答担当】 市民生活部安全安心課安全推進係